

แบบแผนการทำงานของประชากรแฝงในเมืองหลัก

Work Patterns of Commuter in a Core City

มนตรี ภูศรีโสม (Montri Phusrisom)¹
ดุษฎี आयुวัฒน์ (Dusadee Ayuwat)^{2*}

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้ศึกษาแบบแผนการทำงานของประชากรแฝงในเมืองหลัก กรณีจังหวัดขอนแก่น และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับแบบแผนการทำงานของประชากรแฝงในเมืองหลัก กรณีจังหวัดขอนแก่น ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณ หน่วยในการวิเคราะห์ระดับปัจเจก กลุ่มตัวอย่างคือ ประชากรแฝงที่เข้ามาทำงานในจังหวัดขอนแก่นจำนวน 1,013 คน โดยสุ่มตัวอย่างจากข้อมูลระดับย่อยโครงการสำรวจการย้ายถิ่นของประชากรของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ซึ่งเก็บข้อมูลเดือนตุลาคม – ธันวาคม 2562 วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนาและสถิติไคสแควร์ ผลการวิจัยพบว่า ประชากรแฝงที่เข้ามาทำงานในเมืองหลักกรณีจังหวัดขอนแก่นมีแบบแผนการทำงานในภาคเกษตรกรรม (เกษตรกรรม ป่าไม้ และประมง) ร้อยละ 56.0 รองลงมาคือ ภาคบริการ (ขายส่ง ขายปลีก ซ่อมรถจักรยานยนต์ และยานยนต์) ร้อยละ 29.8 ส่วนภาคอุตสาหกรรม มีเพียงร้อยละ 14.2 นอกจากนี้ยังพบว่า เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพการทำงาน ชั่วโมงการทำงานต่อสัปดาห์ แบบแผนการเดินทางไปกลับ ระยะทางเดินทางต่อวัน และค่าใช้จ่ายการเดินทางต่อเดือน เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับแบบแผนการทำงานของประชากรแฝงในเมืองหลักกรณีจังหวัดขอนแก่นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัยนี้มาสู่แนวทางในการพัฒนาพื้นที่เมืองหลักและพัฒนาการทำงานของแรงงานให้สอดคล้องกับพื้นที่เมืองหลัก

คำสำคัญ: แบบแผนการทำงาน, แบบแผนการเดินทางไปกลับ, ประชากรแฝง, เมืองหลัก

¹ สาขาวิชาสหวิทยาการสังคมศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

Transdisciplinary Social Sciences, Faculty of Humanities and Social Sciences, Khon Kaen University

² ศูนย์บริการแรงงานและการย้ายถิ่นระหว่างประเทศ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

Labour and International Migration Services Center, Faculty of Humanities and Social Sciences, Khon Kaen University

*corresponding author e-mail: dusayu@kku.ac.th

Abstract

This study examined the work patterns of commuter in one of Thailand's core cities, namely Khon Kaen, and identified the factors correlating with these work patterns. Quantitative research methods were used with individual units of analysis. The sample included 1,013 workers who were commuted to Khon Kaen Province. The sample was determined using random sampling from micro data reported in the Population Migration Survey Program by the National Statistical Office of Thailand and was collected from October to December, 2019. Descriptive and Chi-Square Statistics were used for analysis. The findings showed that of the commuter who commuted to work in Khon Kaen Province, 56.0% worked in the agricultural sector (agriculture, forestry, and fishing); 29.8% in the service sector (wholesale, retail, and motorcycle and automotive repair); and 14.2% in the industrial sector. Factors correlating with the work plans of this population (with a statistical significance of 0.05) included the worker's sex, age, education level, and employment status, as well as their work hours per week, commuting plans, distance travelled per day, and monthly travel expenses. The benefits obtained from this research lead to the guideline to developing core city and labor force.

Keyword: work plans, commuting plans, commuter, core city

1. บทนำ

การพัฒนาประเทศตามแนวทางทุนนิยมทำให้เกิดการเติบโตของเศรษฐกิจเกิดสังคมมุ่งเน้นการผลิตแบบอุตสาหกรรมและบริการมากขึ้น เพราะการเข้ามาลงทุนของเอกชนในระบบเศรษฐกิจไทยที่ให้ความสำคัญกับการผลิตในภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการ เช่น การลงทุน การท่องเที่ยว การค้า และการขนส่ง (สำนักงานสภาพัฒนาการ

เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2562) ซึ่งการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการของประเทศไทย ดังกล่าวมีความสัมพันธ์กับการขยายตัวของเมืองด้วย เพราะการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการก่อให้เกิดความเป็นเมือง (Thorns, 2002) ที่เกิดขึ้นทั้งในประเทศที่พัฒนาแล้วและประเทศที่กำลังพัฒนาจึงเกิดความหลากหลายของแรงงานในเขตเมือง การเติบโตส่วนใหญ่เกิดขึ้นในเมืองหลักของแต่ละภูมิภาค โดยในระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2553 - 2562) มูลค่าของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อคนเติบโตขึ้น ดังจะเห็นได้จากผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อคนของเมืองหลักที่มีมูลค่าสูงสุด 1,030,949 ล้านบาท ทำให้เมืองหลักของภูมิภาคส่วนใหญ่กลายเป็นเมืองเศรษฐกิจสำคัญของภูมิภาค โดยเฉพาะจังหวัดขอนแก่นที่มีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อคนสูงสุดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นจำนวน 211,192 ล้านบาท มีการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมโดยการจดทะเบียนสถานประกอบการใหม่ในภาคอุตสาหกรรมเฉลี่ยปีละ 124 แห่ง และมีมูลค่าในการลงทุนเฉลี่ย 5,656 ล้านบาทต่อปี (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2562) ในภาคบริการก็มีสถานประกอบการที่ได้จดทะเบียนไว้จำนวน 60,781 แห่ง และส่วนใหญ่เป็นสถานประกอบการประเภทการขายปลีกและขายส่ง ที่พักแรม ร้านอาหารและเครื่องดื่ม (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2563) ขณะเดียวกันการพัฒนาของระบบคมนาคมที่เอื้อให้เกิดการเดินทางในภูมิภาคเพราะจังหวัดขอนแก่นเป็นเมืองหลักที่ตั้งอยู่ศูนย์กลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับเมืองต่าง ๆ (อริสา จันทบุญญา และ จิรัฐ เจนพิงพร, 2561) จากปรากฏการณ์ดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่าจังหวัดขอนแก่นมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง และก่อให้เกิดการกระจายงานสู่ประชาชนในภูมิภาคด้วย

การเติบโตของจังหวัดขอนแก่นก่อให้เกิดความต้องการแรงงานมากขึ้น จึงเกิดการเคลื่อนย้ายของแรงงานเข้ามาในจังหวัดขอนแก่นมากขึ้น ดังข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติ (2562) พบว่าจังหวัดขอนแก่นมีความต้องการแรงงานเฉลี่ยปีละ 7,709 ตำแหน่งต่อปี ซึ่งความต้องการแรงงานได้มีส่วนผลักดันทำให้จังหวัดเติบโตและทำให้แรงงานในภาคบริการนี้มีจำนวนถึง 362,556 คนหรือคิดเป็นร้อยละ 39.7 ของแรงงานทั้งหมดในจังหวัด ประกอบกับจังหวัดขอนแก่นได้มุ่งเน้นไปสู่การพัฒนาเป็นเมืองไมซ์ (MICE City หรือ Meeting, Incentive, Convention, Exhibition City) ที่เน้นพัฒนาด้านการบริการ การค้า อุตสาหกรรม การคมนาคมขนส่ง และการศึกษาไปพร้อมกัน (ดุชฎี ช่วยสุข และดลฤทัย โกวรธนะกุล, 2558) ดังนั้นจึงมีความเป็นไปได้ว่ามีผู้เดินทางเข้ามาเป็น

ประชากรแฝง (Commuter) เพื่อทำงานจำนวนมากเช่นกัน ดังจะเห็นได้จากข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติ (2562) รายงานว่าจังหวัดขอนแก่น มีประชากรแฝงราว 23,000 คน ที่เข้ามาทำงานและเรียนหนังสือในตอนกลางวันแบบเข้าไปเย็นกลับมากขึ้น ซึ่งอาจเป็นเพราะโครงสร้างพื้นฐานในการเดินทางที่พัฒนาเอื้อต่อการเข้ามาทำงานแบบเข้าไปเย็นกลับมากกว่าการย้ายเข้ามาตั้งถิ่นฐาน การขยายตัวของเมืองที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วทำให้ลดเวลาในการเดินทางลง ส่งผลให้โครงสร้างพื้นฐานในด้านการคมนาคมพัฒนาไปพร้อมกับการพัฒนาเมือง และทำให้ประชาชนในทุกระดับพึ่งพาเมืองมากขึ้น (Zhu, Li, Liu, Chen & Zeng, 2017)

ประชากรแฝงในจังหวัดขอนแก่นมีบทบาทเกื้อหนุนเศรษฐกิจโดยก่อให้เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจผ่านการบริโภคและการใช้บริการสังคม โดยมีค่าใช้จ่ายการบริโภคและการใช้บริการสังคมถึง 17,662 บาทต่อคนต่อเดือน (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2562) อย่างไรก็ตามนอกจากค่าอุปโภคบริโภคที่เป็นค่าใช้จ่ายหลักของประชากรแฝงแล้วยังมีค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินทางข้ามจังหวัดด้วย อาจกล่าวได้ว่าการเติบโตของเมืองหลักทำให้เกิดโอกาสทางเศรษฐกิจและสังคมกับผู้คนที่ย้ายเข้ามาทำงานแบบเข้าไปเย็นกลับ เพราะการที่เมืองหลักเติบโตได้เปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามาทำงานในเมืองมากยิ่งขึ้น และยังคงพึ่งพาเมืองในฐานะของแหล่งงาน โดยเฉพาะจังหวัดที่มีการพัฒนาของระบบเศรษฐกิจและการคมนาคมที่เชื่อมโยงเมืองโดยรอบได้กลายเป็นจุดแข็งในการดึงดูดประชาชนเข้ามาทำงานในจังหวัด จึงน่าสนใจว่าแบบแผนการทำงานของประชากรแฝงในเมืองหลัก กรณีจังหวัดขอนแก่น และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับแบบแผนการทำงานของประชากรแฝงในเมืองหลัก กรณีจังหวัดขอนแก่น เป็นอย่างไร ซึ่งองค์ความรู้ข้างต้นจะเป็นประโยชน์ต่อการทำความเข้าใจการเติบโตของเมืองหลักและสามารถนำไปสู่การวางแผนพัฒนาเมืองหลักให้เหมาะสมต่อไป

2. วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาแบบแผนการทำงานของประชากรแฝงในเมืองหลัก กรณีจังหวัดขอนแก่น และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับแบบแผนการทำงานของประชากรแฝงในเมืองหลัก กรณีจังหวัดขอนแก่น

3. แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การย้ายถิ่นเป็นแนวคิดที่อธิบายถึงการเคลื่อนย้ายจากถิ่นที่เกิดหรือถิ่นที่อยู่ ในปัจจุบันไปยังถิ่นที่อยู่ใหม่ ซึ่งเป็นการเคลื่อนย้ายเชิงพื้นที่หรือการเคลื่อนย้ายทางภูมิศาสตร์ รวมถึงพิจารณาความสมัครใจในการเคลื่อนย้าย และระยะเวลาในการย้ายถิ่น ในขณะเดียวกัน การย้ายถิ่นมีความเกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงประชากรโดยตรง กล่าวคือ การย้ายถิ่นเป็นการเปลี่ยนแปลงภูมิลาเนา จากถิ่นต้นทางไปสู่ถิ่นปลายทาง (ดุขฎฐฎ ฏฏฏฏฏฏ, 2562) การย้ายถิ่นจึงเป็นการเคลื่อนย้ายของประชากร โดยประชากรกลุ่มนี้เรียกว่าผู้ย้ายถิ่น ในการย้ายถิ่นนี้เป็นการย้ายถิ่นที่อยู่ในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นการเคลื่อนย้ายเชิงพื้นที่โดยมีความเกี่ยวข้องกับระยะทางและระยะเวลา ในงานวิจัยนี้ได้นำแนวคิดเกี่ยวกับการย้ายถิ่นมาใช้เป็นพื้นฐานความเข้าใจ เนื่องจากการย้ายถิ่นมีความเกี่ยวข้องกับการพัฒนา เพราะการพัฒนาของพื้นที่มีความเกี่ยวข้องกับผู้คนที่จะเข้าไปอยู่พื้นที่ที่มีการพัฒนาหรือทันสมัย

การย้ายถิ่นกับการพัฒนา มีความเกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงทั้งในด้านภูมิศาสตร์ หรือการเคลื่อนย้ายเชิงพื้นที่ (Spatial Mobility) ซึ่ง Zelinsky (1971) จำแนกเป็น 4 ประเภทตามพื้นที่อยู่อาศัย คือ (1) การเคลื่อนย้ายแบบไปกลับเข้า-เย็น ซึ่งมีได้เปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัย อาจเป็นการทำงานในโรงงานอุตสาหกรรมของแรงงานจากเขตชนบทไปยังเขตเมืองแบบไปกลับ เข้า-เย็น (2) การเคลื่อนย้ายตามฤดูกาล ทั้งการเลี้ยงสัตว์เร่ร่อน กลุ่มนักศึกษาที่เคลื่อนย้ายระหว่างที่อยู่อาศัยกับครอบครัวและการศึกษา หรือเรียกว่า การเคลื่อนที่หมุนเวียน (Circulation) ส่วนมากมีลักษณะชั่วคราว ทวนซ้ำ หรือเป็นวงจรซึ่งไม่มีการระบุชัดเจนว่ามีการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัยอย่างถาวรหรือในช่วงเวลาที่ยาวนาน (3) การเคลื่อนย้ายภายในเขตเมือง เป็นการเคลื่อนที่เข้าใกล้เขตเมืองที่มีความเจริญของประชากรที่อาศัยอยู่ในเขตเมือง โดยเขตที่อยู่อาศัยบางแห่ง แม้เป็นเขตเมืองอาจไม่ใช่พื้นที่ที่มีความเจริญ แรงงานจึงต้องเคลื่อนที่แสวงหาความเจริญ และ (4) การเคลื่อนย้ายไปไกลกว่าที่อยู่เดิมอย่างถาวรหรือเป็นเวลานาน จะเห็นได้ว่าการเคลื่อนย้ายแบบไปกลับเข้า-เย็น และการเคลื่อนย้ายตามฤดูกาล ไม่ได้ว่าเป็นการย้ายถิ่น เนื่องจากการไม่มีการเปลี่ยนแปลงที่อยู่เป็นเวลานานพอที่จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่เกี่ยวข้องกับภูมิศาสตร์ ส่วนการเคลื่อนย้ายภายในเขตเมือง ไม่มีความชัดเจนว่าเป็นการย้ายถิ่น การวิจัยนี้มุ่งศึกษาประชากรแฝงซึ่งถือว่าไม่ได้เป็นผู้ย้ายถิ่น โดยเป็นการเคลื่อนย้ายจาก

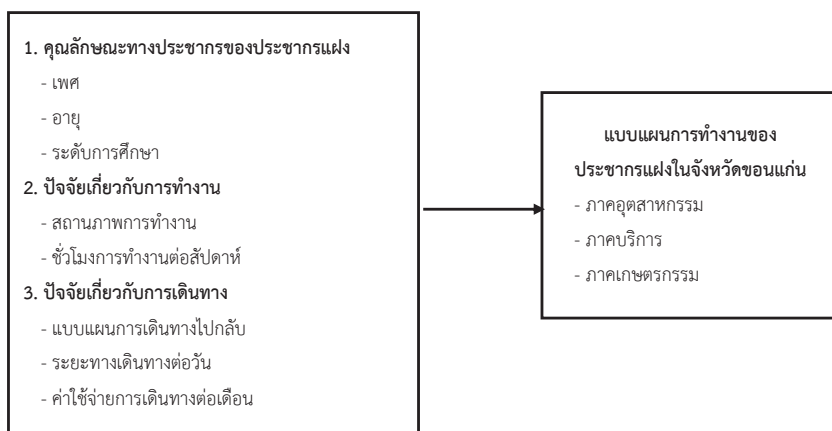
พื้นที่หนึ่งไปยังอีกพื้นที่หนึ่งเพื่อไปทำงานจากพื้นที่โดยรอบภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เข้ามาทำงานในเมืองหลัก คือจังหวัดขอนแก่น

ดังนั้นจากแนวคิดการย้ายถิ่นจะเห็นว่าประชากรแฝงไม่ได้เป็นผู้ย้ายถิ่นแต่เป็นเพียงประชาชนที่เดินทางแบบเข้าไปเย็นกลับที่เข้ามาทำงาน ซึ่งสำนักงานสถิติแห่งชาติ (2562) นิยามประชากรแฝงว่าหมายถึง 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 แต่มีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้านจังหวัดอื่นในต่างประเทศ หรือไม่มีชื่อที่ใดเลย ซึ่งผู้วิจัยเชื่อว่าหากเมืองเติบโตมากขึ้นจะทำให้การย้ายถิ่นมีจำนวนลดลง เพราะประชากรแฝงสามารถเดินทางแบบเข้าไปเย็นกลับแบบวันต่อวันได้

นอกจากนี้จากแนวคิดเมืองและการเติบโตของเมืองทำให้เห็นว่าเมืองสามารถการเติบโตได้ทั้งในเขตเมืองและเขตชนบท ซึ่งพัฒนาการของเมืองนี้เติบโตแบบกระจุกกระจาย (Urban Sprawl) โดยเป็นการขยายตัวของชุมชนในพื้นที่ที่มีความหนาแน่นน้อย และส่วนใหญ่เคยเป็นพื้นที่เกษตรกรรมการเติบโตในรูปแบบนี้จะกระจายไปตามสภาพเศรษฐกิจและควบคุมได้ยาก (อำนาจ จำรัสจรูญผล, 2558) แปรเปลี่ยนไปสู่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวและโรงงานอุตสาหกรรม โดยเฉพาะเมื่อการพัฒนาระบบการคมนาคมมีความสะดวกมากขึ้น จะทำให้พื้นที่ในเมืองและชนบทเปลี่ยนแปลงและนำไปสู่การเดินทางแบบเข้าไปเย็นกลับมากขึ้น (Leeuwen, 2010) การพัฒนาเมืองกรณีขอนแก่นตามแนวทางของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 – 2564) และยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 – 2580) เน้นไปที่โครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์ และการเดินทางระหว่างเมืองเพื่อเชื่อมโยงเมืองและชนบท รวมไปถึงการพัฒนาเมืองเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน เพื่อยกระดับการพัฒนาพื้นที่ควบคู่ไปกับการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยเฉพาะพื้นที่เมืองและชนบทที่สามารถพัฒนาเฉพาะด้านในภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และภาคเกษตรกรรม จากนโยบายของสำนักงานจังหวัด

ขอนแก่น (2561) คือการเป็น Smart City และ MICE City ทำให้มุ่งเน้นไปที่ภาคบริการ ทำให้เศรษฐกิจเมืองขอนแก่นได้ก้าวเข้าสู่ “ยุคหลังอุตสาหกรรม” ทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เอื้อต่อการพัฒนาเมืองจึงเป็นภาคบริการ (บัวพันธ์ พรหมพักพิง, ยรรยงค์ อินทร์ม่วง และมนต์ชัย ผ่องศิริ, 2562)

ดังนั้นจากการทบทวนแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่า ตัวแปรอิสระที่น่าจะมีความสัมพันธ์กับแบบแผนการทำงานของประชากรแฝงในเมืองหลัก กรณีจังหวัดขอนแก่นมี 3 ปัจจัย คือ (1) ปัจจัยเกี่ยวกับคุณลักษณะทางประชากรของประชากรแฝง ได้แก่ เพศ อายุ และระดับการศึกษา (Guerra, Zhang, Hassall & Wang, 2020) (2) ปัจจัยเกี่ยวกับการทำงาน ได้แก่ สถานภาพการทำงาน และชั่วโมงการทำงานต่อสัปดาห์ (Leeuwen, 2010) (3) ปัจจัยเกี่ยวกับการเดินทาง ได้แก่ แบบแผนการเดินทางไปกลับ และระยะทางเดินทางต่อวัน และค่าใช้จ่ายการเดินทางต่อเดือน (Engelfriet & Koomen, 2018) จึงกำหนดสมมติฐานการวิจัยว่าตัวแปรอิสระทั้ง 3 กลุ่มดังกล่าวน่าจะมีความสัมพันธ์กับแบบแผนการทำงานของประชากรแฝงในหลัก กรณีจังหวัดขอนแก่น (ภาพที่ 1)



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

4. ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยนี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Methodology) เพื่ออธิบายปัจจัยที่ความสัมพันธ์กับแบบแผนการทำงานของประชากรแฝงในเมืองหลัก กรณีจังหวัดขอนแก่น โดยใช้ข้อมูลระดับย่อย (Micro Data) ของโครงการสำรวจการย้ายถิ่นของประชากร พ.ศ. 2562 ซึ่งเป็นข้อมูลทุติยภูมิรายบุคคลที่ได้เก็บจากกลุ่มตัวอย่างในถิ่นที่เป็นภูมิลำเนา ในช่วงเดือนตุลาคมถึงธันวาคม พ.ศ. 2562 ของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ประชากรของการวิจัย คือ ประชากรแฝงที่เข้ามาทำงานในจังหวัดขอนแก่น ซึ่งหมายถึงบุคคลที่มีอายุตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไปที่เดินทางเข้ามาทำงานในพื้นที่หนึ่งที่ดินไม่ได้ย้ายทะเบียนราษฎรเข้ามาอยู่ในท้องที่ ณ เวลาปัจจุบัน มีแบบแผนการเดินทางเข้ามาทำงานแบบเข้าไปเย็นกลับจากจังหวัดในภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และเป็นประชากรแฝงที่ได้รับการสำรวจตามโครงการสำรวจการย้ายถิ่นของประชากร พ.ศ. 2562 ซึ่งเป็นผู้มีงานทำในรอบ 7 วัน ณ เวลาที่สำรวจในถิ่นต้นทาง (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2562) โดยในการวิจัยครั้งนี้ได้กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 1,013 คน ซึ่งได้จากการสุ่มตัวอย่างแบบสองขั้นตอน (Stratified Two – stage Sampling) โดยมีจังหวัดเป็นสตราตัม (Stratum) เขตแดนนับตัวอย่างทั้งหมด 77 สตราตัม และแต่ละสตราตัมแบ่งย่อยตามลักษณะของการปกครอง คือ ในเขตเทศบาล และนอกเขตเทศบาล ซึ่งในขั้นตอนแรกที่สุ่มนั้นได้กำหนดหน่วยเจเนนบของโครงการฯ ในแต่ละเขตการปกครอง จากนั้นในขั้นที่สองเมื่อได้เขตเจเนนบแล้วจึงได้จำนวนครัวเรือนในแต่ละพื้นที่ โดยในครัวเรือนหนึ่งสามารถมีผู้ได้รับการสำรวจหลายคนได้ แล้วจึงนำมากำหนดเกณฑ์สุ่มกลุ่มตัวอย่างให้สอดคล้องกับคุณลักษณะของประชากรแฝงที่มีงานทำและมีแบบแผนการเดินทางไปทำงานต่างจังหวัด

การวิจัยนี้กำหนดตัวแปรอิสระ ได้แก่ คุณลักษณะทางประชากรของประชากรแฝง ประกอบด้วย เพศ สถานภาพสมรส และระดับการศึกษา มีระดับการวัดตัวแปรแบบมาตรนามบัญญัติ (Nominal Scale) อายุ มีระดับการวัดตัวแปรแบบมาตราอัตราส่วน (Ratio Scale) ส่วนปัจจัยเกี่ยวกับการทำงาน ประกอบด้วย สถานภาพการทำงาน มีระดับการวัดตัวแปรแบบมาตรนามบัญญัติ และชั่วโมงการทำงานต่อสัปดาห์ มีระดับการวัดตัวแปรแบบมาตราอัตราส่วน และปัจจัยเกี่ยวกับการเดินทาง ประกอบด้วย แบบแผนการเดินทางไปกลับ มีระดับการวัดตัวแปรแบบมาตรนามบัญญัติ ส่วนระยะทางเดินทางต่อวัน และค่าใช้จ่ายการเดินทางต่อเดือน มีระดับการวัดตัวแปรแบบมาตราอัตราส่วน สำหรับตัวแปรตาม

คือ แบบแผนการทำงานของประชากรแฝงในเมืองหลัก กรณีจังหวัดขอนแก่น มีระดับการวัดตัวแปรแบบมาตรฐานบัญญัติ พิจารณาจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจของประชากรแฝงแบ่งเป็น ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และภาคเกษตรกรรม ในการวิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติเชิงพรรณนา และใช้การวิเคราะห์ตารางไขว้ (Crosstabulation) เพื่อพิจารณาการกระจายของกลุ่มตัวอย่างตามคุณลักษณะของตัวแปรที่มีการวัดเป็นระดับกลุ่มและมาตราอันดับ และใช้สถิติไคสแควร์ (Chi-square) เพื่อทดสอบปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับแบบแผนการทำงานของประชากรแฝงในเมืองหลัก กรณีจังหวัดขอนแก่น โดยพิจารณาระดับความสัมพันธ์จากค่า Contingency Coefficient (CC.) ซึ่งเป็นค่าในการอธิบายถึงระดับความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร

5. ผลการวิจัยและอภิปรายผล

ผลการวิจัยนำเสนอครอบคลุม 5 ประเด็นหลัก ได้แก่ ปัจจัยเกี่ยวกับคุณลักษณะทางประชากรของประชากรแฝง ปัจจัยเกี่ยวกับการทำงาน ปัจจัยเกี่ยวกับการเดินทาง แบบแผนการทำงานของประชากรแฝง และปัจจัยที่ความสัมพันธ์กับแบบแผนการทำงานของประชากรแฝงในจังหวัดขอนแก่น มีรายละเอียด ดังนี้

คุณลักษณะทางประชากรของประชากรแฝง ผลการวิจัย พบว่า ประชากรแฝงส่วนใหญ่เป็นชาย ร้อยละ 52.5 และมีอายุอยู่ในช่วง Generation X (อายุระหว่าง 44 - 54 ปี) ร้อยละ 44.7 ($\bar{X} = 47.5$ S.D. = 11.7) และส่วนใหญ่สมรสแล้ว ร้อยละ 77.9 ประชากรแฝงส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาต่ำกว่าหรือเท่ากับประถมศึกษา ร้อยละ 57.7 จึงเป็นที่น่าสังเกตว่าประชากรแฝงยังได้งานทำทั้งที่ระดับการศึกษาไม่สูงนัก แสดงให้เห็นว่าในเมืองขอนแก่นยังมีงานที่ต้องการคนกลุ่มนี้ สอดคล้องกับ Guerra, Zhang, Hassall & Wang (2020) ที่กล่าวว่าคนที่มาทำงานเป็นประชากรแฝงในพื้นที่เมืองสำคัญส่วนใหญ่เป็นชายเป็นผู้ที่มีครอบครัว โดยมีระดับการศึกษาที่ค่อนข้างต่ำและมีอายุตั้งแต่ 40 ปีขึ้นไป ดังนั้นจะเห็นได้ว่าจากแนวคิดการย้ายถิ่นกับการพัฒนาที่แม้ว่าประชากรแฝงจะไม่ใช่นักย้ายถิ่นตามแนวคิดดังกล่าว แต่การเติบโตของเมืองหลักจังหวัดขอนแก่นได้เปิดโอกาสให้ประชากรแฝงในทุกระดับมีโอกาสเข้าถึงการพัฒนาของเมือง

ปัจจัยเกี่ยวกับการทำงาน พบว่า ประชากรแฝงส่วนใหญ่ทำงานเป็นนายจ้างและประกอบธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 61.3 รองลงมาคือ ลูกจ้างเอกชนร้อยละ 23.0 และมีชั่วโมงการทำงานต่อสัปดาห์เป็นไปตามกฎหมายกำหนด (ไม่เกิน 48 ชั่วโมงต่อสัปดาห์) ร้อยละ 94.3 ($\bar{X} = 40.2$ S.D. = 7.9) จึงเป็นที่น่าสังเกตว่าการที่ประชากรแฝงเป็นนายจ้างและประกอบธุรกิจส่วนตัวทั้งที่ระดับการศึกษาอยู่ในระดับที่ต่ำเป็นเพราะว่าประชากรแฝงส่วนใหญ่เข้ามาทำอาชีพเกษตรกรรมในเขตชานเมือง ซึ่งการที่มีประชากรแฝงเข้ามาทำงานเกษตรกรรมได้เกื้อหนุนให้ภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการเติบโตไปด้วยพร้อม ๆ กัน ในฐานะแหล่งวัตถุดิบ ตามที่ Ranis & Fei (1961) ที่อธิบายว่าการย้ายถิ่นสามารถลดลงได้หากมีการพัฒนาเกษตรกรรมไปพร้อม ๆ กับอุตสาหกรรม ซึ่งการพัฒนานี้ได้นำไปสู่การลดการย้ายถิ่นโดยทำให้พื้นที่เศรษฐกิจในภาคเกษตรกรรมเติบโตและกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวภาคบริการและอุตสาหกรรมจึงนำไปสู่การเป็นผู้ประกอบการที่ถูกยกระดับให้มีความสำคัญกับเศรษฐกิจนอกภาคการเกษตรมากขึ้น (Leeuwen, 2010) ดังนั้นจากแนวคิดเมืองและการเติบโตของเมืองได้ทำให้เห็นว่าจังหวัดขอนแก่นที่เป็นหลักของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สามารถดึงดูดประชากรแฝงให้เดินทางเข้ามาทำงานในพื้นที่ไปพร้อมกับการยกระดับเศรษฐกิจในพื้นที่ให้เข้าไปอยู่เศรษฐกิจที่สามารถสร้างมูลค่าสูงได้มากขึ้น

ปัจจัยเกี่ยวกับการเดินทาง พบว่า ประชากรแฝงส่วนใหญ่เดินทางไปกลับจากเขตชนบทสู่เขตชนบท ร้อยละ 47.8 รองลงมาคือเขตเมืองสู่เขตเมือง ร้อยละ 41.1 ในขณะที่ระยะทางเดินทางต่อวันของผู้เดินทางไปกลับต่อวันไม่เกิน 5 กิโลเมตร ร้อยละ 71.5 ($\bar{X} = 5.6$ S.D. = 6.8) ซึ่งอาจเป็นเพราะมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตชานเมือง และแหล่งงานก็อยู่ในเขตชานเมืองของขอนแก่นด้วย ส่วนค่าใช้จ่ายการเดินทางต่อเดือนส่วนใหญ่ไม่เกิน 300 บาท ร้อยละ 43.0 ($\bar{X} = 547.9$ S.D. = 500.8) จึงเป็นที่น่าสังเกตว่าการที่ประชากรแฝงส่วนใหญ่เดินทางจากชนบทสู่เขตชนบทมากที่สุด และเดินทางไม่เกิน 5 กิโลเมตรต่อวันเป็นเพราะประชากรแฝงเลือกสถานที่ทำงานโดยพิจารณาจากระยะทางในการเดินทางที่สั้นลง (Scheele, 2018) รวมไปถึงกลุ่มคนเหล่านี้มักจะเลือกงานที่มีความสอดคล้องกับแบบแผนการเดินทางที่ทำให้ต้องใช้ระยะทางที่น้อย (Engelfriet & Koomen, 2018) ดังนั้นการเติบโตของเมืองหลักเป็นไปตามแนวคิดเมืองและการเติบโตของเมือง ซึ่งในปัจจุบันเป็นการเติบโตแบบกระจุกกระจาย ส่งผลให้ระยะเวลาในการเดินทางไปยังแต่ละพื้นที่

สั้นลง รวมถึงแนวคิดการย้ายถิ่นกับการพัฒนาที่ทำให้เห็นว่าการเดินทางในระยะทางดังกล่าวนี้สามารถทำให้เดินทางแบบเข้าไปเย็นกลับ ประชากรกลุ่มดังกล่าวจึงไม่นับว่าเป็นผู้ย้ายถิ่น

แบบแผนการทำงานของประชากรแฝง พบว่า ประชากรแฝงในจังหวัดขอนแก่น ส่วนใหญ่ทำงานอยู่ในภาคเกษตรกรรมร้อยละ 56.0 รองลงมาคือภาคบริการและภาคอุตสาหกรรม ร้อยละ 29.8 และ 14.2 ตามลำดับ เป็นที่น่าสังเกตว่าประชากรแฝงส่วนใหญ่ยังคงทำงานอยู่ในภาคเกษตรกรรมเป็นหลัก แต่ในขณะที่เดียวกันภาคอุตสาหกรรมกลับเป็นภาคที่มีประชากรแฝงเข้าไปทำงานน้อยที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดเมืองและการเติบโตของเมืองได้อธิบายถึงเศรษฐกิจเมืองของขอนแก่นที่ได้ก้าวเข้าสู่ “ยุคหลังอุตสาหกรรม” มาตั้งแต่ปี 2538 พิจารณาจากภาคบริการในธุรกิจประเภทด้านการศึกษาในช่วงปี 2538 – 2557 ที่พบว่ามียุทธศาสตร์สูงสุดถึง 20,542 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 10.96 ของเศรษฐกิจจังหวัดของภาคบริการที่มีมูลค่ามากที่สุด ในขณะที่เดียวกันพบว่ากิจกรรมเศรษฐกิจของทั้งภาคอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตชนบท ดังนั้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เอื้อต่อการพัฒนาเมืองจึงเป็นภาคบริการ (บัวพันธ์ พรหมพิง, ยรรยงค์ อินทร์ม่วง และมนต์ชัย ผ่องศิริ, 2562) และยังพบว่าในภาคเกษตรกรรมประชากรแฝงทำงานเกี่ยวกับเกษตรกรรม การป่าไม้ และการประมง ร้อยละ 56.2 รองลงมาคือ ภาคบริการ ซึ่งพบว่าประชากรแฝงทำงานการขายส่ง การขายปลีก และซ่อมรถจักรยานยนต์และยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 12.8 ทั้งนี้อาจเป็นเพราะการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมในภาคการผลิตทำให้เป็นแหล่งวัตถุดิบที่สำคัญและเกื้อหนุนให้เกิดการเติบโตของภาคบริการ โดยพบว่าภาคอุตสาหกรรมการผลิตมีประชากรแฝงเข้าไปทำงานคิดเป็นร้อยละ 6.7 ซึ่งเป็นสัดส่วนที่มากที่สุดในการผลิตภาคอุตสาหกรรม

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับแบบแผนการทำงานของประชากรแฝงในจังหวัดขอนแก่น พบว่า ประชากรแฝงส่วนใหญ่ในภาคเกษตรกรรมมีสัดส่วนของชายและหญิงใกล้เคียงกัน ร้อยละ 56.5 และ 55.3 ตามลำดับ ประชากรแฝงหญิงมีสัดส่วนมากกว่าชายในภาคบริการ ร้อยละ 34.5 และ 55.3 ตามลำดับ ทั้งนี้เพศมีความสัมพันธ์กับแบบแผนการทำงานของประชากรแฝง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และมีระดับความสัมพันธ์ค่อนข้างต่ำเพียง 0.130 ทั้งนี้เพราะการเติบโตของเมืองทำให้เกิดการเติบโตทางด้านสังคม บทบาทชายหญิงเปลี่ยนไป และทำให้ผู้หญิงมีโอกาสเข้าถึงการทำงาน

เพื่อให้เกิดการเติบโตของเศรษฐกิจของเมือง (Tsapenko, 2015) ประชากรแฝง Generation B ส่วนใหญ่ทำงานภาคเกษตรกรรม ร้อยละ 82.1 เช่นเดียวกับ Generation X ที่ส่วนใหญ่ทำงานภาคเกษตรกรรม ร้อยละ 54.8 เป็นที่น่าสังเกตว่าประชากรแฝงในช่วงอายุ Generation Y และ Generation Z มีแบบแผนการทำงานในภาคบริการ ร้อยละ 49.5 และ 53.8 ตามลำดับ โดยตัวแปรอายุมีความสัมพันธ์กับแบบแผนการทำงานของประชากรแฝง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และมีระดับความสัมพันธ์ค่อนข้างต่ำ เท่ากับ 0.399 อาจเป็นเพราะทุกช่วงอายุพึ่งพาเมืองในฐานะเป็นแหล่งงานและเป็นแหล่งสำหรับการบริโภค (Supanya & Ayuwat, 2019) ในขณะที่ระดับการศึกษาพบว่า ประชากรแฝงที่มีการศึกษาต่ำกว่าหรือเท่ากับประถมศึกษา ส่วนใหญ่ทำงานในภาคเกษตรกรรมสูงถึงร้อยละ 77.8 ในขณะที่ระดับการศึกษานุปริญญาหรือเทียบเท่าปริญญาตรีขึ้นไป ส่วนใหญ่ทำงานในภาคบริการ ร้อยละ 78.1 อาจเป็นเพราะงานภาคบริการเป็นงานที่ต้องใช้แรงงานมีทักษะ ทำให้ประชากรแฝงที่มีระดับการศึกษาสูงมีโอกาสเข้าถึงงานภาคบริการ (Guerra et al., 2020) ทั้งนี้ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับแบบแผนการทำงานของประชากรแฝง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และมีระดับความสัมพันธ์ปานกลาง เท่ากับ 0.532 ดังนั้นจะเห็นได้ว่าเมืองหลักจังหวัดขอนแก่นได้เปิดโอกาสให้ประชากรแฝงเข้ามาถึงแหล่งงานมากขึ้นกับประชากรในทุกระดับและทุกช่วงวัย ซึ่งเป็นไปตามแนวคิดการย้ายถิ่นกับการพัฒนาที่อธิบายว่า การเดินทางของประชากรจากพื้นที่หนึ่งไปยังพื้นที่หนึ่งจะคำนึงถึงระดับการพัฒนาของพื้นที่ปลายทาง แม้ว่าประชากรแฝงไม่ใช่ผู้ย้ายถิ่น แต่คุณลักษณะทางประชากรก็เป็นปัจจัยที่ทำให้ประชากรแฝงตัดสินใจเดินทางไปทำงานในอีกพื้นที่หนึ่ง (ตารางที่ 1)

นอกจากนี้พบว่า ประชากรแฝงส่วนใหญ่เป็นนายจ้างและประกอบ ธุรกิจส่วนตัว อยู่ในภาคเกษตรกรรมสูงถึงร้อยละ 82.2 ในขณะเดียวกันลูกจ้างรัฐวิสาหกิจและลูกจ้างเอกชนส่วนใหญ่ยังคงทำงานอยู่ในภาคบริการ ร้อยละ 76.9 และ 58.3 เป็นที่น่าสังเกตว่าผู้รับงานทำหลายเจ้าและการรวมกลุ่มส่วนใหญ่ยังคงทำงานในภาคเกษตรกรรมร้อยละ 69.1 โดยสถานภาพการทำงานมีความสัมพันธ์กับแบบแผนการทำงานของประชากรแฝง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และมีระดับความสัมพันธ์ปานกลาง เท่ากับ 0.606 ทั้งนี้เป็นเพราะความต้องการทักษะเฉพาะตัวของแรงงานในเขตเมืองทำให้แรงงานที่มีความสามารถเฉพาะทางมีโอกาสเข้าถึงงานในภาคบริการ (Naess, Tønnesen & Wolday,

2019) ซึ่งพบได้จากลูกจ้างรัฐวิสาหกิจ และลูกจ้างเอกชนที่เป็นแรงงานส่วนใหญ่ ในภาคบริการ และยิ่งพบว่า ประชากรแฝงส่วนใหญ่มีชั่วโมงการทำงานตามกฎหมายกำหนด ในภาคเกษตรกรรม ร้อยละ 57.8 รองลงมาคือภาคบริการและอุตสาหกรรม ร้อยละ 28.7 และ 13.5 ตามลำดับ ส่วนประชากรแฝงที่ทำงานไม่เป็นไปตามกฎหมายกำหนดอยู่ใน ภาคบริการสูงถึงร้อยละ 48.2 ทั้งนี้อาจเป็นเพราะการทำงานในภาคบริการมีช่วงระยะเวลา การทำงานไม่แน่นอน โดยภาคบริการที่ส่วนใหญ่การค้าปลีกและขายส่งที่เป็นเศรษฐกิจหลัก ของท้องถิ่นมีรายได้ที่ต่ำ การมีชั่วโมงทำงานที่มากขึ้นจึงทำให้ได้รายได้ที่มากขึ้น เวลาในการทำงานจึงไม่แน่นอนและเปลี่ยนแปลงได้ตลอด (Schneider, Harknett & Collins, 2018) ซึ่งตัวแปรชั่วโมงการทำงานต่อสัปดาห์มีความสัมพันธ์กับแบบแผนการทำงาน ของประชากรแฝง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และมีระดับความสัมพันธ์ ค่อนข้างต่ำ เท่ากับ 0.149 ดังนั้นจะเห็นได้ว่าปัจจัยเกี่ยวกับการทำงาน โดยเป็นแนวคิด เมืองและการเติบโตของเมืองได้ทำให้เห็นว่า เมืองขอนแก่นนั้นมีเศรษฐกิจนอกภาคเกษตรกรรม ที่ประชากรแฝงเดินทางเข้าไปทำงาน โดยเป็นลูกจ้างเอกชนในภาคบริการและมีสัดส่วน มากกว่าลูกจ้างเอกชนในภาคอุตสาหกรรม ซึ่งจากแนวคิดดังกล่าวนี้ได้มีข้อเสนอแนะว่า เมืองหลักเป็นเมืองในยุคหลังอุตสาหกรรม (ตารางที่ 1)

ประชากรแฝงส่วนใหญ่ที่มีแบบแผนการเดินทางจากเขตชนบทสู่เขตเมืองมีแบบแผน การทำงานในภาคบริการมากที่สุด ร้อยละ 57.7 รองลงมาคือประชากรแฝงที่เดินทางจาก เขตเมืองสู่เขตเมือง ร้อยละ 45.2 ส่วนประชากรแฝงที่เดินทางจากเขตชนบทสู่ชนบทส่วนใหญ่ มีแบบแผนการทำงานในภาคเกษตรกรรมร้อยละ 79.7 ซึ่งตัวแปรแบบแผนการเดินทาง มีความสัมพันธ์กับแบบแผนการทำงาน of ประชากรแฝง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.01 และมีระดับความสัมพันธ์ค่อนข้างต่ำ เท่ากับ 0.374 นอกจากนี้ยังพบว่า ประชากรแฝงส่วนใหญ่ที่มีแบบแผนการทำงานในภาคเกษตรกรรมเดินทางไม่เกิน 5 กิโลเมตร ต่อวัน ร้อยละ 66.2 ส่วนระยะทางตั้งแต่ 11 กิโลเมตรขึ้นไปส่วนใหญ่มีแบบแผนการทำงาน ในภาคบริการ ร้อยละ 51.6 โดยระยะทางเดินทางต่อวันมีความสัมพันธ์กับแบบแผน การทำงานของประชากรแฝง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และมีระดับ ความสัมพันธ์ค่อนข้างต่ำ เท่ากับ 0.376 ทั้งนี้อาจเป็นเพราะการเดินทางจากชนบทไปสู่ ชนบทระหว่างจังหวัดเป็นการเดินทางระยะสั้น ในขณะที่การเดินทางระยะที่ไกลกว่า 11 กิโลเมตรส่วนใหญ่เป็นการเดินทางจากเมืองสู่เมือง และชนบทสู่เมืองเพราะเมืองเป็น

แหล่งงานในภาคอุตสาหกรรมและบริการ ประชากรแฝงส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายน้อยกว่าหรือเท่ากับ 300 บาท ในภาคเกษตรกรรม ร้อยละ 80.0 รองลงมาคือ ตั้งแต่ 600 บาทขึ้นไปในภาคบริการ ร้อยละ 58.6 ซึ่งตัวแปรค่าใช้จ่ายการเดินทางต่อเดือนมีความสัมพันธ์กับแบบแผนการทำงานของประชากรแฝง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และมีระดับความสัมพันธ์ค่อนข้างต่ำ เท่ากับ 0.455 ทั้งนี้เนื่องจากการเดินทางในภาคเกษตรกรรมเป็นการเดินทางในระยะสั้นทำให้เกิดค่าใช้จ่ายที่สูงเพราะภาคเกษตรกรรมส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่ชนบท ต่างจากภาคบริการที่จะต้องเดินทางไปทำงานในเมือง ดังนั้นจะเห็นได้ว่าประชากรแฝงที่เข้ามาทำงานในเมืองหลักยังคงเลือกเดินทางพื้นที่เมืองไปยังพื้นที่เมืองเป็นหลักอยู่ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดการย้ายถิ่นกับการพัฒนาที่มองว่าคนจะเลือกเดินทางจากไปยังพื้นที่ที่มีการพัฒนามากกว่าเพราะเห็นโอกาส ประกอบกับแนวคิดเมืองและการเติบโตของเมืองได้อธิบายว่าการเติบโตของเมืองหลักนี้เป็นการเติบโตแบบกระจายที่ ทำให้เห็นว่าการขยายตัวในการเดินทางแต่ละวันของประชากรแฝงมีระยะทางที่ใกล้ และมีค่าใช้จ่ายที่ต่ำ ซึ่งบ่งบอกถึงระดับการพัฒนาในพื้นที่ ๆ ถูกแพร่กระจายออกไป

ตารางที่ 1 ร้อยละของประชากรแฝง จำแนกตามแบบแผนการทำงานของประชากรแฝง ในจังหวัดขอนแก่นและตัวแปรอิสระ

ตัวแปร	แบบแผนการทำงาน			รวม
	อุตสาหกรรม	บริการ	เกษตรกรรม	
1. เพศ				
ชาย	17.9	25.6	56.5	100.0 (532)
หญิง	10.2	34.5	55.3	100.0 (481)
Chi-square = 17.311 df = 2 Sig. = 0.000 CC. = 0.130				
2. อายุ				
Generation B (อายุ ตั้งแต่ 55 ปีขึ้นไป)	4.7	13.2	82.1	100.0 (318)

ตารางที่ 1 ร้อยละของประชากรแฝง จำแนกตามแบบแผนการทำงานของประชากรแฝง ในจังหวัดขอนแก่นและตัวแปรอิสระ (ต่อ)

ตัวแปร	แบบแผนการทำงาน			รวม
	อุตสาหกรรม	บริการ	เกษตรกรรม	
Generation X (อายุ 44 – 54 ปี)	14.4	30.8	54.8	100.0 (452)
Generation Y (อายุ 23 – 43 ปี)	27.0	49.5	23.5	100.0 (230)
Generation Z (อายุไม่เกิน 22 ปี)	15.4	53.8	30.8	100.0 (13)

Chi-square = 192.307 df = 6 Sig. = 0.000 CC. = 0.399

3. ระดับการศึกษา

ต่ำกว่าหรือ เท่ากับ ประถมศึกษา	8.7	13.5	77.8	100.0 (585)
มัธยมศึกษาตอนต้น	23.4	20.0	56.6	100.0 (145)
มัธยมศึกษาตอน ปลาย/ ปวช.	22.0	56.0	22.0	100.0 (123)
อนุปริญญาหรือ เทียบเท่า ปริญญาตรีขึ้นไป	20.0	78.1	1.9	100.0 (160)

Chi-square = 399.517 df = 6 Sig. = 0.000 CC. = 0.532

4. สถานภาพการทำงาน

นายจ้างและ ประกอบ ธุรกิจส่วนตัว	3.1	14.7	82.2	100.0 (621)
ลูกจ้างรัฐวิสาหกิจ	23.1	76.9	0.0	100.0 (91)
ลูกจ้างเอกชน	37.8	58.3	3.9	100.0 (233)

ตารางที่ 1 ร้อยละของประชากรแฝง จำแนกตามแบบแผนการทำงานของประชากรแฝง ในจังหวัดขอนแก่นและตัวแปรอิสระ (ต่อ)

ตัวแปร	แบบแผนการทำงาน			รวม
	อุตสาหกรรม	บริการ	เกษตรกรรม	
ผู้รับงานทำหลายเจ้าและการรวมกลุ่ม	23.5	7.4	69.1	100.0 (68)
Chi-square = 588.217 df = 6 Sig. = 0.000 CC. = 0.606				
5. ชั่วโมงการทำงานต่อสัปดาห์				
ตามกฎหมายกำหนด (ไม่เกิน 48 ชั่วโมง)	13.5	28.7	57.8	100.0 (955)
Generation X (อายุ 44 – 54 ปี)	14.4	30.8	54.8	100.0 (452)
ไม่เป็นไปตามกฎหมายกำหนด (เกิน 48 ชั่วโมง)	25.9	48.2	25.9	100.0 (58)
Chi-square = 22.871 df = 2 Sig. = 0.000 CC. = 0.149				
6. แบบแผนการเดินทางไปกลับ				
เขตเมืองสู่เขตเมือง	16.1	45.2	38.7	100.0 (416)
เขตเมืองสู่ชนบท	17.9	39.3	42.8	100.0 (28)
เขตชนบทสู่เขตเมือง	32.9	57.7	9.4	100.0 (85)
เขตชนบทสู่ชนบท	9.1	11.2	79.7	100.0 (484)
Chi-square = 248.504 df = 6 Sig. = 0.000 CC. = 0.374				
ไม่เกิน 5 กิโลเมตร	9.9	23.9	66.2	100.0 (724)
6 – 10 กิโลเมตร	13.2	39.0	47.8	100.0 (159)
Chi-square = 166.279 df = 4 Sig. = 0.000 CC. = 0.376				

ตารางที่ 1 ร้อยละของประชากรแฝง จำแนกตามแบบแผนการทำงานของประชากรแฝง ในจังหวัดขอนแก่นและตัวแปรอิสระ (ต่อ)

ตัวแปร	แบบแผนการทำงาน			รวม
	อุตสาหกรรม	บริการ	เกษตรกรรม	
8. ค่าใช้จ่ายการเดินทางต่อเดือน				
ไม่เกิน 300 บาท	7.3	12.7	80.0	100.0 (436)
301 - 600 บาท	15.7	29.3	55.0	100.0 (311)
ตั้งแต่ 600 บาท ขึ้นไป	23.7	58.6	17.7	100.0 (266)
Chi-square = 264.187 df = 4 Sig. = 0.000 CC. = 0.455				

6. สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

การวิจัยนี้สรุปได้ว่า จากวัตถุประสงค์การวิจัย เพื่อศึกษาแบบแผนการทำงาน ของประชากรแฝงในเมืองหลัก กรณีจังหวัดขอนแก่น สามารถสรุปได้ว่า แบบแผนการ ทำงานของประชากรแฝงส่วนใหญ่ทำงานอยู่ในภาคบริการและภาคอุตสาหกรรม ร้อยละ 29.8 และ 14.2 ตามลำดับ ซึ่งผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับแนวคิดการย้ายถิ่นกับการพัฒนา ในประเด็นการเคลื่อนย้ายเชิงพื้นที่ของ Zelinsky (1971) ที่อธิบายว่าหากพื้นที่ที่มีการเติบโต ที่มากขึ้นจะทำให้เกิดการเดินทางไปสู่พื้นที่ ๆ มีการเติบโตมากกว่าโดยจะเห็นได้จากมี จำนวนประชากรแฝงสัดส่วนครึ่งหนึ่งเดินทางแบบเข้าไปเย็นกลับไปทำงานภาคบริการ และภาคอุตสาหกรรมได้ นำมาสู่ข้อเสนอแนะคือ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติควรส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ภาคเกษตรกรรมเป็นแหล่งพื้นที่เกษตรยั่งยืน ไปพร้อมกับการพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวเพื่อรองรับการเป็นภาคบริการ นอกจากนี้ จากวัตถุประสงค์การวิจัยเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับแบบแผนการทำงาน ของประชากรแฝงในเมืองหลัก กรณีจังหวัดขอนแก่นได้นำมาสู่สรุปผลการวิจัยและ ข้อเสนอแนะได้ดังนี้

1) ผลการวิจัยพบว่า ประชากรแฝงส่วนใหญ่ที่มีอายุอยู่ในช่วงวัย Generation Y Generation Z และ Generation X ทำงานในภาคอุตสาหกรรม เพียงร้อยละ 27.0 15.4 และ 14.4 ตามลำดับ แสดงให้เห็นถึงรูปแบบการเคลื่อนย้ายแบบเข้าไปเยือนกลับว่าเป็นการเดินทางไปทำงานตามแนวคิดการย้ายถิ่นกับการพัฒนา และส่วนใหญ่ประชากรที่เคลื่อนย้ายได้นั้นจะเป็นการเคลื่อนย้ายเพื่อแสวงหาความเจริญ ซึ่งสามารถเกิดขึ้นได้ในทุกพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่ ๆ ที่มีความเจริญ (Zelinsky, 1971) โดยในประเด็นทางด้านอายุนั้น จะได้เป็นตัวแปรที่สำคัญสะท้อนว่าประชากรแฝงที่เข้ามาทำงานนั้นต่างพึ่งพาเมืองในฐานะของแหล่งงานที่สำคัญในแต่ละช่วงวัย (Supanya & Ayuwat, 2019) ดังนั้นในการพัฒนาให้เมืองหลัก คือจังหวัดขอนแก่น เป็นเมืองที่เน้นไปสู่ภาคอุตสาหกรรมจะต้องส่งเสริมกลุ่มคนในทุกช่วงวัยในการเข้าไปทำงานในภาคอุตสาหกรรม โดยเฉพาะคน Generation Y

2) ผลการวิจัยพบว่า ประชากรแฝงที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนต้น มัธยมศึกษาตอนปลายหรือปวช. และอนุปริญญาหรือเทียบเท่าปริญญาตรีขึ้นไปมีสัดส่วนทำงานในภาคอุตสาหกรรมใกล้เคียงกัน ร้อยละ 23.4 22.0 และ 20.0 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่าเมื่อระดับการศึกษาสูงขึ้นจะทำงานในภาคอุตสาหกรรมลดลง จากผลการวิจัยนี้ ได้สะท้อนให้เห็นว่าการย้ายถิ่นกับการพัฒนามีความเกี่ยวข้องกัน เนื่องจากการเคลื่อนย้ายเชิงพื้นที่หมุนเวียนและมีลักษณะที่ซ้ำกันเป็นระยะเวลายาวนาน แต่ไม่เป็นการย้ายถิ่นแบบชั่วคราวหรือถาวร (Zelinsky, 1971) และระดับการศึกษานั้นเป็นปัจจัยหนึ่งที่จะช่วยให้มีโอกาสทำงานที่ต้องใช้ทักษะในระดับสูง ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่เมืองและต้องมีการเดินทางแบบเข้าไปเยือนกลับ หากทักษะและการศึกษาสูงขึ้นจะดึงดูดผู้ที่มีทักษะสูงตาม (Thomas, 2019) ดังนั้นกรมพัฒนาฝีมือแรงงานควรมีการพัฒนาฝีมือแรงงานและส่งเสริมการศึกษาให้กับประชากรแฝงในพื้นที่ภูมิลำเนา รวมไปถึงกรมการจัดหางานควรมีการสำรวจถึงความต้องการแรงงานในภาคอุตสาหกรรมที่มีตำแหน่งงานที่ต้องการระดับการศึกษานุปริญญาหรือเทียบเท่าปริญญาตรีเพื่อเปิดโอกาสให้ประชากรแฝงสามารถเข้าถึงการทำงานในภาคอุตสาหกรรม

3) ผลการวิจัยพบว่า ประชากรแฝงที่มีชั่วโมงการทำงานเกิน 48 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ส่วนใหญ่อยู่ในภาคบริการถึงร้อยละ 48.2 ซึ่งสามารถอธิบายได้ว่าการทำงานที่มีชั่วโมงการทำงานเกินนั้นเป็นผลมาจากการทำงานในภาคบริการที่ส่วนใหญ่เป็นเศรษฐกิจมูลค่าต่ำ ส่งผลให้การทำงานต้องมีชั่วโมงการทำงานมากขึ้น และมีโอกาสที่จะทำงานล่วงเวลาสูง

(Schneider et al., 2018) เมื่ออธิบายด้วยแนวคิดการย้ายถิ่นทำให้เห็นว่าชั่วโมงการทำงานที่เกินมานั้นเป็นผลมาจากการพัฒนา แม้ว่าการเดินทางแบบเข้าไปเย็นกลับจะสามารถเกิดขึ้นได้ทุกวัน แต่ในด้านเวลาอาจมีการเปลี่ยนแปลงและไม่มีความชัดเจนในเวลางานได้เช่นกัน (Zelinsky, 1971) ดังนั้นสำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดขอนแก่นควรให้ความสำคัญคุ้มครองแรงงานที่ทำงานเกินเวลาที่กฎหมายกำหนด

4) ผลการวิจัยพบว่า ประชากรแฝงที่เดินทางจากชนบทสู่เมืองทำงานในภาคอุตสาหกรรมมีสูงถึง ร้อยละ 32.9 สามารถอธิบายได้จากแนวคิดการย้ายถิ่นกับการพัฒนาของ Zelinsky (1971) ที่การเดินทางแบบเข้าไปเย็นกลับนี้มีได้เปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัย แต่เป็นการเดินทางของแรงงานที่เดินทางไปทำงานในแต่ละวันในพื้นที่เมือง และแรงงานมักจะหาความเจริญที่เกิดขึ้นในเมือง ประกอบกับการทำงานอุตสาหกรรมของประชากรแฝงที่เดินทางจากชนบทสู่เมืองสามารถอธิบายได้ว่าการเดินทางแบบเข้าไปเย็นกลับสามารถเกิดขึ้นตามฤดูกาลได้เช่นเดียวกับการย้ายถิ่นทั่วไป แต่การเติบโตของเมืองที่กระจายอยู่โดยรอบได้กลายเป็นส่วนสำคัญให้เกิดเศรษฐกิจนอกภาคเกษตรกรรมและกลายเป็นพื้นที่เมืองมากขึ้น (บัวพันธ์ พรหมพักพิง และคณะ, 2562) ดังนั้นสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนควรสนับสนุนให้ก่อตั้งนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่เมืองของจังหวัดขอนแก่นเพื่อรองรับการเป็นแหล่งงานภาคอุตสาหกรรม

7. กิตติกรรมประกาศ

บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์เรื่องแบบแผนการทำงานของผู้เดินทางไปกลับของเมืองหลักจังหวัดขอนแก่น หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสหวิทยาการสังคมศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น ได้รับการสนับสนุนข้อมูลทุติยภูมิจากสำนักงานสถิติแห่งชาติในโครงการสำรวจการย้ายถิ่นของประชากร พ.ศ. 2562 จึงขอบพระคุณไว้ ณ ที่นี้

8. เอกสารอ้างอิง

- 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. (2562). *พัฒนาพื้นที่ไทย : เชื่อมไทย ก้าวไกล เชื่อมโลก*. สืบค้นเมื่อ 3 มิถุนายน 2563, จาก https://www.nesdc.go.th/more_news.php?cid=16
- สำนักงานจังหวัดขอนแก่น. (2561). *แผนพัฒนาจังหวัดขอนแก่น พ.ศ. 2561- 2565*. ค้นเมื่อ 7 พฤศจิกายน 2563, from <http://www.khonkaen.go.th/khonkaen6/fileDir/vision/20200709-KKDevelopPlan61-65.rar>
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2562). *ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อคน ตามราคาประจำปี จำแนกเป็นรายภาค และจังหวัด*. สืบค้นเมื่อ 3 มิถุนายน 2563, จาก <http://statbbi.nso.go.th/analytics/saw.dll?dashboard>
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2562). *สำรวจประชากรแฝง พ.ศ. 2562*. กรุงเทพฯ: สำนักงานสถิติแห่งชาติ.
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2563). *สถิติโรงงานอุตสาหกรรมที่จดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรม และได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการใหม่ (ตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535) จำแนกตามประเภทโรงงานภาค และจังหวัด*. สืบค้นเมื่อ 3 มิถุนายน 2563, จาก <http://statbbi.nso.go.th/analytics/saw.dll?dashboard>
- ดุขฎิ ช่วยสุข และดลฤทัย โกวรธนะกุล. (2558). การพัฒนาศักยภาพอุตสาหกรรมไมซ์ในจังหวัดขอนแก่นเพื่อรองรับการเป็นโมฮัซซิติ์ของประเทศไทย. *วารสารการบริการและการท่องเที่ยวไทย*, 10(1), 15-29.
- ดุขฎิ อายุวัฒน์. (2562). *ศาสตร์และวิธีวิทยาการศึกษาการย้ายถิ่นของประชากร*. ขอนแก่น: คลังนานาวิทยา.
- บัวพันธ์ พรหมพักพิง, ยรรยงค์ อินทร์ม่วง และมนต์ชัย ผ่องศิริ. (2562). *เมืองขอนแก่น : การเติบโต ความท้าทาย และโอกาส*. ขอนแก่น : กลุ่มวิจัยความอยู่ดีมีสุขและการพัฒนาอย่างยั่งยืน คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

- อริสา จันทร์บุญทา และจิรัฐ เจนพิงพร. (2561). *ความเป็นเมือง (Urbanization) และนโยบายของไทย*. กรุงเทพฯ : ธนาคารแห่งประเทศไทย
- อำนาจ จำรัสจรูญผล. (2558). ผลกระทบของการพัฒนาเมือง ต่อการอนุรักษ์พื้นที่สีเขียว ภาคการเกษตร กรณีศึกษาคลองอ้อมนนท์ จังหวัดนนทบุรี. *วารสารหน้าจั่ว ว่าด้วยสถาปัตยกรรม การออกแบบ และสภาพแวดล้อม*, 29, 371-385.
- Engelfriet, L., & Koomen, E. (2018). The impact of urban form on commuting in large Chinese cities. *Transportation*, 45(5), 1269-1295.
- 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.
- Leeuwen, E. (2010). *Urban-Rural Interactions*. New York: Springer Science & Business Media.
- Liao, P. & Yip, C. (2018). *Economics of Rural-Urban Migration*. Retrieved October 7, 2020, from <https://doi.org/10.1093/acrefore/9780190625979.013.153>
- Liu, T. & Ceder, A. (2016). Commuting by Customized Bus: A Comparative Analysis with Private Car and Conventional Public Transport in Two Cities. *Journal of Public Transportation*, 19, 55-74.
- Naess, P., Tønnesen, A. & Wolday, F. (2019). How and Why Does Intra-Metropolitan Workplace Location Affect Car Commuting?. *Sustainability*, 11, 1196.
- Ranis, G. & 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.

- Schneider, D., Harknett, K. & Collins, M. (2018). Working in the Service Sector in Washington State. Retrieved March 17, 2021, from <https://shift.hks.harvard.edu/files/2018/12/Working-in-the-Service-Sector-in-Washington-State.pdf>
- Supunya, P. & Ayuwat, D. (2019). Lifestyle of Generations in the Sub-Urban Case Study: Major Cities in Northeastern Thailand. *Journal of Social and Political Sciences*, 2(2), 366-374.
- Thomas, M. J. (2019). Employment, education, and family: Revealing the motives behind internal migration in Great Britain. *Population, space and place*, 25(4), 2233.
- Thorns, D.C. (2002). *The Transformation of Cities Urban: Theory and Urban Life*. New York: Red Globe Press.
- Tsapenko, I. (2015). Social effects of immigration. *Herald of the Russian Academy of Sciences*. 85, 443-452.
- 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 characteristic sand residents' income on commuting in China. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 57, 474-483.