

## บทที่ 5

### สรุปผลการศึกษา อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

#### 5.1 สรุปผลการศึกษา

การศึกษาสภาพทางเศรษฐกิจ สังคม และความคิดเห็นต่อความอยู่ดีมีสุขของครัวเรือนรอบสนามบินสุวรรณภูมิใช้วิธีการวิจัยเชิงปริมาณโดยใช้ครัวเรือน 400 ครัวเรือนที่อยู่รอบสนามบินสุวรรณภูมิ ในรัศมี 5 กิโลเมตร ในเขตลาดกระบังกรุงเทพมหานคร และใน 3 ตำบลในอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ คือ ตำบลราชาเทวะ ตำบลบางโฉลง และตำบลศีรษะจรเข้น้อย เป็นกลุ่มตัวอย่างขอบเขตด้านเนื้อหาด้านสภาพทางเศรษฐกิจของครัวเรือน ประกอบด้วย อาชีพ สภาพของที่อยู่อาศัย กรรมสิทธิ์ในที่ดินและทรัพย์สิน แหล่งที่มาของรายได้ ความพึงพอใจของรายได้ หนี้สิน เงินออม และการใช้จ่าย ด้านความสัมพันธ์ทางสังคม ประกอบด้วย การดำรงตำแหน่งสำคัญในหมู่บ้าน และการเป็นสมาชิกองค์กรต่างๆ และการมีส่วนร่วมทำงานหรือเป็นสมาชิกองค์กรในปัจจุบัน และด้านความคิดเห็นเกี่ยวกับความอยู่ดีมีสุข เป็นการศึกษาการให้ความสำคัญกับตัวชี้วัดความอยู่ดีมีสุขในด้านต่างๆ

ผลการศึกษาสภาพทางเศรษฐกิจของครัวเรือน พบว่า อาชีพหลักของสมาชิกในครัวเรือนส่วนใหญ่ทำงานในภาคอุตสาหกรรม รองลงมา คือ ประกอบธุรกิจ/การค้า และทำงานในภาคบริการ มากกว่าครึ่ง (53.7 % )อาศัยอยู่ในอพาร์ทเมนต์ ไม่ได้เป็นเจ้าของบ้านพักและที่ดินซึ่งพักอาศัยอยู่ ส่วนใหญ่ (75.5%) มีห้องนอนและห้องพักผ่อนภายในบ้าน 1-3 ห้อง 64.8 % เห็นว่า ที่พักอาศัยมีความเหมาะสมสำหรับผู้ที่ดินทำกินซึ่งเป็นครัวเรือนที่อยู่มาแต่เดิม(14.5%)มีที่ดินทำกิน 1-5 ไร่เท่านั้น

ครัวเรือนส่วนใหญ่มีทรัพย์สินและสิ่งอำนวยความสะดวกครบ ได้แก่ วิทยุ/เทป โทรทัศน์ เครื่องเล่นดีวีดี โทรศัพทบ้าน โทรศัพทมือถือ ตู้เย็น เตารีด เครื่องซักผ้า จักรยาน คอมพิวเตอร์ส่วนบุคคล มีทองรูปพรรณ แต่ส่วนใหญ่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ และไม่มีรถจักรยานยนต์

แหล่งที่มาของรายได้ของครัวเรือน ส่วนใหญ่ มีรายได้จากกิจกรรมนอกภาคการเกษตร โดยการเป็นแรงงาน/รับจ้างในสถานประกอบการ ประมาณครึ่งหนึ่ง (52.8%)มีความพึงพอใจกับรายได้ของครัวเรือนตนเองในระดับต่ำ และน้อยกว่าครึ่ง(47.2%)มีความพึงพอใจกับรายได้ของครัวเรือนตนเองอยู่ในระดับสูง และ 32.8 %มีหนี้สินที่ยังค้างชำระ โดยครึ่งหนึ่ง (50.3%) กู้เงินจากธนาคารพาณิชย์ เกือบ 1 ใน 4 (21.3%) กู้จากธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร และหนึ่งในสิบ(10.7%) กู้จากนายทุน วัตถุประสงค์การกู้ ส่วนใหญ่กู้เพื่อสร้างที่อยู่อาศัย (31.7%) รองลงมา คือ เพื่อการลงทุน(28.2%) และเพื่อใช้จ่ายในชีวิตประจำวัน (21.1%) จำนวนเงินที่เป็นหนี้สิน 65.9% มีหนี้สินน้อยกว่า 100,000 บาท 30.6% เป็นหนี้สินระหว่าง 100,001 – 1,000,000 บาท และ 2.4% เป็นหนี้สินระหว่าง 1,000,001 – 2,000,000 บาท

52.6% มีเงินออมระหว่าง 10,000 – 50,000 บาท 20.2% มีเงินอมน้อยกว่า 10,000 บาท มีเงินออมตั้งแต่ 500,001 ขึ้นไป มีเพียง 2 ครัวเรือน คิดเป็น 2.0% เท่านั้น 28.2% ต้องส่งเงิน/สิ่งของให้ครอบครัว/เครือญาติที่ต่างจังหวัด ซึ่งเป็นตัวเลขที่ชี้ว่า เกือบหนึ่งในสามของคริวเรือนรอบสนามบินมีญาติพี่น้องที่ต้องดูแลอยู่ในต่างจังหวัด และเมื่อให้คริวเรือนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบฐานะทางเศรษฐกิจของตนเองกับคริวเรือนอื่นๆ ในหมู่บ้าน/เพื่อนบ้าน พบว่า 38.3% กล่าวว่าฐานะทางเศรษฐกิจของคริวเรือนตนเองต่ำกว่าเพื่อนบ้าน

ด้านความสัมพันธ์ทางสังคม พบว่า สมาชิกในคริวเรือนมีความสัมพันธ์กับสังคมน้อยมาก ดังจะเห็นได้จาก 68.0% ไม่ได้มีตำแหน่งสำคัญในหมู่บ้าน และส่วนใหญ่ไม่ได้เป็นสมาชิกหรือมีส่วนร่วมในการทำงานในองค์กร มีเพียงส่วนน้อยที่เป็นสมาชิกหรือมีส่วนร่วม ได้แก่ องค์กรของหมู่บ้านที่จัดตั้งขึ้นอย่างเป็นทางการ มีส่วนร่วมทำงานหรือเป็นสมาชิกเพียง 19 คน องค์กรที่จัดตั้งขึ้นอย่างไม่เป็นทางการของหมู่บ้าน มีส่วนร่วมทำงานหรือเป็นสมาชิกเพียง 3 คน องค์กรของรัฐที่อยู่เหนือกว่าชุมชน มีส่วนร่วมทำงานหรือเป็นสมาชิกเพียง 5 คน องค์กรพัฒนาเอกชน (NGO) มีส่วนร่วมทำงานหรือเป็นสมาชิกเพียง 3 คน สหภาพแรงงาน มีส่วนร่วมทำงานหรือเป็นสมาชิก จำนวน 6 คน กลุ่มศาสนา มีส่วนร่วมทำงานหรือเป็นสมาชิกเพียง 8 คน พรรคการเมือง มีส่วนร่วมทำงานหรือเป็นสมาชิกเพียง 3 คนเท่านั้น

ด้านการให้ความสำคัญกับความอยู่ดีมีสุขในด้านต่างๆ ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญกับความอยู่ดีมีสุขในด้านต่างๆ มีค่าเฉลี่ย 7.75 (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.126) ซึ่งอยู่ในระดับค่อนข้างสูง โดยให้ความสำคัญมากที่สุดเรื่องการมีสุขภาพดี มีค่าเฉลี่ย 8.99 (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.606) รองลงมาการเดินทางไปไหนมาไหนแบบสบายๆ รถไม่ติด มีค่าเฉลี่ย 8.82 (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.642) การมีหลักประกันในความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน มีค่าเฉลี่ย 8.79 (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.680) มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน มีค่าเฉลี่ย 8.77 (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.170) การมีที่อยู่อาศัยในพื้นที่ที่น้ำไม่ท่วม และการมีพื้นที่สีเขียวหรือสวนสาธารณะอยู่ใกล้บ้าน มีค่าเฉลี่ย 8.76 (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.413 และ 1.603 ตามลำดับ)

## 5.2 อภิปรายผล

ผลการศึกษาวิจัยดังกล่าวสามารถอภิปรายผลในประเด็น สภาพทางเศรษฐกิจ สังคม และความคิดเห็นต่อความอยู่ดีมีสุขของคริวเรือนที่อาศัยอยู่รอบสนามบินสุวรรณภูมิได้ดังนี้

### 5.2.1 สภาพทางเศรษฐกิจ

การศึกษาค้นคว้าพบว่าคริวเรือนที่อาศัยอยู่รอบสนามบินสุวรรณภูมิส่วนใหญ่มีอาชีพหลักในภาคอุตสาหกรรม เนื่องจากพื้นที่ในทิศเหนือ ทิศใต้และทิศตะวันตกของสนามบินเป็นย่านอุตสาหกรรม มีโรงงานตั้งอยู่ก่อนมีสนามบินอยู่เป็นจำนวนมาก จึงทำให้แหล่งรายได้ของกลุ่มตัวอย่าง

ส่วนใหญ่มาจากภาคอุตสาหกรรม ส่วนใหญ่ไม่ได้เป็นเจ้าของที่ดินซึ่งพักอาศัย เพราะเป็นแรงงานอพยพ ที่อาศัยอยู่ตามหอพักของโรงงาน อาชีพรองลงมา คือ ประกอบธุรกิจ/การค้า และทำงานในภาคบริการ มีเพียงจำนวนน้อยที่มีอาชีพทางการเกษตร ซึ่งอยู่ทางทิศตะวันออกของสนามบินสุวรรณภูมิที่ยังคงมี เกษตรกรรมหลงเหลืออยู่ แต่ส่วนใหญ่มีที่ดินทำกินเพียง 1-5 ไร่ เท่านั้น ข้อมูลด้านเศรษฐกิจของครัวเรือน เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับงานวิจัยของธัญญา สนิทวงศ์ ณ อยุธยา(2538) เรื่อง “การเตรียมตัวด้านอาชีพของ ประชาชนในพื้นที่เวนคืนเพื่อสร้างสนามบินหนองงูเห่า” ซึ่งการศึกษาครั้งนี้ห่างจากการศึกษาดังกล่าวถึง 15 ปี และการศึกษาของชาติยา กรรณสูต(2540) เรื่อง “ตัวชี้วัดคุณภาพชีวิตของคนไทยในสังคม อุตสาหกรรมใหม่ : ด้านชีวิตเศรษฐกิจและด้านสติปัญญา” พรรณปพร เอกพัฒน์(2540) เรื่อง “ตัวชี้วัด คุณภาพชีวิตด้านครอบครัวและสุขภาพอนามัยของคนไทยในอุตสาหกรรมใหม่ : ด้านโภชนาการ สุขภาพ อนามัย และครอบครัวของชุมชนบางพลีและชุมชนลาดกระบัง” ปภาทิพ พงศ์ศุภนิมิต(2540) เรื่อง “ตัวชี้วัดคุณภาพชีวิตของคนไทยในสังคมอุตสาหกรรมใหม่ : ด้านชีวิตการทำงาน และด้านการใช้ เวลาและนันทนาการ” และนวลใย หาริธร(2540) เรื่อง “ตัวชี้วัดคุณภาพชีวิตของ คนไทยในสังคม อุตสาหกรรมใหม่ : ด้านสภาพแวดล้อมในการอยู่อาศัยและบริการสาธารณะและการมีส่วนร่วมในชุมชน และสังคม” ซึ่งการศึกษาครั้งนี้ห่างจากการศึกษาดังกล่าวถึง 13 ปี แต่ได้ผลการศึกษาที่คล้ายกันใน 2 ประเด็น คือ ประเด็นแรก ผู้ที่อยู่ในพื้นที่นี้มีทั้งผู้ที่มีภูมิลำเนาดั้งเดิม และกลุ่มผู้อพยพจากถิ่นอื่นที่เข้ามา ทำงานในโรงงานอุตสาหกรรม ประเด็นที่ 2 ผลการศึกษาในปี 2540 พบว่า สภาพทางเศรษฐกิจ สุขภาพ อนามัย ครอบครัว ชีวิตการทำงาน สภาพแวดล้อมในการอยู่อาศัยและการมีส่วนร่วมในชุมชนและสังคม ของประชาชนในพื้นที่นี้ไม่ดีเท่าที่ควร ขณะที่ผลการศึกษาครั้งนี้ พบว่า ประชาชนในพื้นที่นี้มีหนี้สิน ที่ต้องชำระระหว่าง 100,001 – 1,000,000 บาท อยู่ถึง 30.6% และเมื่อเปรียบเทียบกับฐานะทางเศรษฐกิจของ ครัวเรือนตนเองกับครัวเรือนอื่นๆ มีถึง 38.3% ที่เห็นว่าฐานะทางเศรษฐกิจของตนเองมีระดับต่ำ และเมื่อนำผลการศึกษาสภาพทางเศรษฐกิจของครัวเรือน ไปเปรียบเทียบกับตัวชี้วัดความอยู่ดีมีสุขเชิงภาวะวิสัย (สำนักงานพัฒนานโยบายสาธารณะ, 2549) พบว่า ไม่เป็นไปตามตัวชี้วัด 2 ด้านคือ (1) ด้านเศรษฐกิจ ประกอบด้วย รายได้ การกู้ยืมและการเป็นภาระ การมีเงินออม ซึ่งครัวเรือนรอบสนามบินสุวรรณภูมิ ประมาณหนึ่งในสามมีรายได้และเงินออมต่ำ (2) ด้านวัฒนธรรม /ความเชื่อ ประกอบด้วยความพอใจ ในฐานะของตนเองเมื่อเปรียบเทียบกับเพื่อนบ้าน พบว่า มากกว่าหนึ่งในสามของครัวเรือนยังไม่พอใจ ฐานะทางเศรษฐกิจของตนเมื่อเปรียบเทียบกับครัวเรือนอื่น

### 5.2.2 ความสัมพันธ์ทางสังคม

จากผลการศึกษาที่พบว่า สมาชิกในครัวเรือนส่วนใหญ่ไม่ได้เป็นสมาชิกหรือมีส่วนร่วมในการ ทำงานกับองค์กรที่จัดตั้งขึ้น เช่น สหภาพแรงงาน กลุ่มศาสนา องค์กรพัฒนาเอกชน (NGO) และพรรค การเมือง แสดงว่า สมาชิกของครัวเรือนในแถบนี้ส่วนใหญ่มีความสัมพันธ์ทางสังคมกับผู้อื่นในระดับ น้อย ซึ่งน่าจะเกิดจากการมีอาชีพเป็นแรงงาน/ลูกจ้างในสถานประกอบการ ทำให้มีเวลาในการสร้าง

ความสัมพันธ์ทางสังคมน้อยลง เมื่อนำผลการศึกษาในประเด็นนี้เปรียบเทียบกับแนวคิดของ ดร.ปวย อึ้งภากรณ์ ในบทความเรื่อง คุณภาพแห่งชีวิต ปฏิทินแห่งความหวัง จากครรภ์มารดาถึงเชิงตะกอน(2543) ตอนหนึ่งที่กล่าวว่า “เรื่องอะไรที่ผมทำเองไม่ได้หรือได้แต่ไม่ดีผมก็จะขอความร่วมมือกับเพื่อนฝูงในรูปของสหกรณ์ หรือสโมสรหรือสหภาพจะ ช่วยซึ่งกันและกัน” และ “ผมต้องการ โอกาสที่มีส่วนในสังคมรอบตัวผมต้องการมีส่วนในการวินิจฉัยโชคชะตาทางการเมือง เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ” จึงสรุปได้ว่า คุณภาพชีวิตของสมาชิกในครัวเรือนด้านสังคมไม่ดีเท่าที่ควร

### 5.2.3 ความคิดเห็นต่อความอยู่ดีมีสุข

สำหรับผลการศึกษาคำคิดเห็นของสมาชิกในครัวเรือนต่อตัวชี้วัดความอยู่ดีมีสุขเป็นการศึกษาตัวชี้วัดความอยู่ดีมีสุขเชิงภาวะวิสัย(Subjective Well being) ที่พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญมากที่สุด 14 เรื่องคือ (1) การมีสุขภาพดี (2) การมีความสามารถดูแลครอบครัวได้ (3) การได้รับความเคารพนับถือจากคนในชุมชน (4) คนใกล้ชิด(สามี ภรรยา)มีสุขภาพดี (5) การมีลูกหลานเป็นคนดี (6) การที่ลูกหลานตั้งใจเรียนหนังสือ และเรียนต่อระดับสูง (7) มีความสัมพันธ์ที่ดีกับคนในครอบครัว (8) การมีบ้านเรือนที่ดี มั่นคง น่าพอใจ (9) การมีที่อยู่อาศัยในพื้นที่ที่น้ำไม่ท่วม (10) การมีพื้นที่สีเขียวหรือสวนสาธารณะอยู่ใกล้บ้าน (11) การมีโรงพยาบาลอยู่ใกล้บ้าน (12) การเดินทางไปไหนมาไหนแบบสบายๆ รถไม่ติด (13) การมีหลักประกันในความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน (14) การมีชีวิตแบบพอเพียง เรียบง่าย แบบคนในชนบท

ชี้ให้เห็นว่า ครัวเรือนรอบสนามบินสุวรรณภูมิให้ความสำคัญกับสุขภาพ ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และสภาพแวดล้อมมากเป็นอันดับต้นๆ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดพื้นฐานของความอยู่ดีมีสุข (สำนักงานพัฒนานโยบายสาธารณะ, 2549) ในองค์ประกอบด้านสุขภาพอนามัย คือภาวะที่ปราศจากโรคร้ายไข้เจ็บอันเกิดจากการสร้างสุขภาวะที่สมบูรณ์ทั้งทางร่างกาย จิตใจ อารมณ์ และสติปัญญา รวมถึงการมีภาวะโภชนาการที่ดี การรู้จักป้องกันดูแลสุขภาพที่ดีของตนเองและสามารถเข้าถึงบริการสาธารณสุข ซึ่งจะ使人มีอายุยืนยาว สามารถดำรงชีวิตในสังคมได้อย่างปกติสุข และสภาพแวดล้อมในการดำรงชีวิต ซึ่งเป็นอีกมิติหนึ่งที่มีความสำคัญต่อความอยู่ดีมีสุข เพราะการอยู่ในสภาพแวดล้อมที่ดีย่อมส่งผลต่อสุขภาพร่างกายและจิตใจที่ดี เอื้อต่อการประกอบอาชีพและการดำรงชีวิตในสังคม การมีสภาพแวดล้อมที่ดีหมายความว่ารวมถึงการมีที่อยู่อาศัยที่มั่นคง การได้รับบริการสาธารณสุขูปโภคที่พอเพียง และมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน อนามัยสิ่งแวดล้อมที่ดี ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเกื้อกูลคุณภาพการดำรงชีวิตให้เกิดการสนับสนุนความอยู่ดีมีสุขของคน การศึกษาคำคิดเห็นของครัวเรือนต่อความอยู่ดีมีสุขยังสอดคล้องกับงานวิจัยของสาสินี เทพสุวรรณ (2551) ซึ่งได้มีการถ่วงน้ำหนักโดยการให้ประชาชนลำดับความสำคัญของเหตุผลที่ก่อให้เกิดความสุขด้วยตนเอง ซึ่งสาสินี เทพสุวรรณ เสนอว่า การกำหนดนโยบายเพิ่มความสุขของประชาชนควรคำนึงถึงความเห็น

ของประชาชนเป็นหลัก ดังนั้นผลของการศึกษาความอยู่ดีมีสุขในครั้งนี้อาจนำไปกำหนดนโยบายในการพัฒนา พื้นที่นี้ในแนวทางที่ครัวเรือนได้ให้ความสำคัญกับความอยู่ดีมีสุขในมิติดังกล่าวให้มากยิ่งขึ้น

### 5.3 ข้อเสนอแนะ

#### 5.3.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

รัฐบาลควรมีนโยบายในการเข้ามาดูแลเรื่องความอยู่ดีมีสุขของครัวเรือนรอบสนามบินให้มากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เรื่องสุขภาพ สภาพแวดล้อม และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และควรเป็นเจ้าภาพในการจัดให้กรุงเทพมหานครและจังหวัดสมุทรปราการร่วมกันจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาความอยู่ดีมีสุขของครัวเรือนรอบสนามบิน

#### 5.3.2 ข้อเสนอแนะระดับปฏิบัติการ

(1) กรมทางหลวง ควรก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกเข้าคุณทหาร และสะพานข้ามแยกเข้าเคหะชุมชนร่มเกล้าตามแนวถนนร่มเกล้าซึ่งเป็นเส้นทางเข้า-ออกสนามบินทางทิศเหนือโดยด่วนเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในเวลาเร่งด่วนบนถนนร่มเกล้า

(2) สถาบันทางวิชาการที่เกี่ยวข้องควรส่งเสริมให้อาจารย์ทำการวิจัยเชิงปฏิบัติการร่วมกับองค์การบริหารส่วนตำบลในการสร้างความเข้มแข็งให้กับประชาชนในพื้นที่ในการดูแลสุขภาพ การสร้างหลักประกันด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน การรักษาสภาพแวดล้อมที่ทำให้ชุมชนน่าอยู่ การดูแลผู้สูงอายุ และการให้ความรู้เรื่องสิทธิแรงงานให้กับกลุ่มผู้ใช้แรงงานในย่านอุตสาหกรรมที่อยู่รอบๆ สนามบินสุวรรณภูมิ