



ความพึงพอใจในการทำงานของแรงงานนอกระบบ
บนดิจิทัลแพลตฟอร์ม :
กรณีศึกษาผู้ขับรถแท็กซี่ในจังหวัดขอนแก่น



ศูนย์บริหารข้อมูลตลาดแรงงานภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

กองบริหารข้อมูลตลาดแรงงาน

กรมการจัดหางาน กระทรวงแรงงาน

สิงหาคม 2562



ความพึงพอใจในการทำงานของแรงงานนอกระบบบนดิจิทัลแพลตฟอร์ม :
กรณีศึกษาผู้ขับรถแท็กซี่ในจังหวัดขอนแก่น

ศูนย์บริหารข้อมูลตลาดแรงงานภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

กองบริหารข้อมูลตลาดแรงงาน กรมการจัดหางาน
กระทรวงแรงงาน
สิงหาคม 2562



ความพึงพอใจ ในการทำงานของแรงงานนอกระบบ

บนดิจิทัลแพลตฟอร์ม กรณีศึกษา : ผู้ขับรถแท็กซี่ในจังหวัดขอนแก่น



เหตุผลในการศึกษา

1. รัฐบาลและกระทรวงแรงงานให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาแรงงานนอกระบบ
2. ขอนแก่นมีการขยายตัวของระบบขนส่งมวลชนอย่างรวดเร็ว
3. การจ้างงานบนแพลตฟอร์มจะเป็นแนวโน้มหลักของการจ้างงานในอนาคต

วัตถุประสงค์

เพื่อประเมินและเปรียบเทียบความพึงพอใจในการทำงานของ คนขับรถแท็กซี่ทั่วไป และ คนขับแท็กซี่แกร็บ (GRAB) ในจังหวัดขอนแก่นใน 3 ด้าน ได้แก่

- รายได้
- ความมั่นคงในอาชีพ
- ความปลอดภัยในอาชีพ

วิธีการศึกษา



| เพศ | | อายุ | | | | | การศึกษา | | | | | ค่าใช้จ่าย/รายได้เฉลี่ย | | |
|-----|------|---------------|----------|----------|-------------|-------|----------|-----------|-------|----------|---------|-------------------------|----------------|--|
| ชาย | หญิง | ต่ำกว่า 30 ปี | 30-40 ปี | 41-50 ปี | 51 ปีขึ้นไป | ประถม | มัธยม | ปวช./ปวส. | ป.ตรี | ป.ตรี -> | รายจ่าย | รายได้ | รายได้ที่เหลือ | |
| 76 | 4 | 1 | 14 | 33 | 32 | 23 | 22 | 22 | 13 | - | 1,134 | 1,256 | 606 | |
| 25 | 5 | 7 | 13 | 7 | 3 | 1 | 9 | 7 | 9 | 4 | 537 | 895 | 740 | |

อาชีพเดิมก่อนมาขับรถแท็กซี่

| เกษตรกร | ค้าขาย | รับราชการ | พนักงานบริษัท | อื่น ๆ |
|---------|--------|-----------|---------------|--------|
| 6 | 8 | 9 | 11 | 46 |
| 1 | 5 | 1 | 11 | 12 |



หัวข้อที่มีค่าความพึงพอใจ เฉลี่ยสูงสุด 3 อันดับแรก

1. รถที่ใช่ขับมีคุณภาพและปลอดภัย (3.76)
 2. เป็นอาชีพที่มั่นคง (3.50)
 3. เป็นอาชีพที่ได้รับการยอมรับ (3.44)
1. มีสมดุลระหว่างเวลางาน/ครอบครัว (4.17)
 2. รถที่ใช่ขับมีคุณภาพและปลอดภัย (3.60)
 3. เป็นอาชีพที่ได้รับการยอมรับ (3.43)

หัวข้อที่มีค่าความพึงพอใจ เฉลี่ยน้อยสุด 3 อันดับแรก

1. มีการรวมกลุ่มเพื่อเจรจาต่อรอง (2.79)
 2. มีมาตรการของรัฐในการดูแลสุขภาพ (2.54)
 3. มีรายได้เหลือพอที่จะเก็บออม (2.49)
1. มีรายได้เหลือพอที่จะเก็บออม (2.73)
 2. ได้รับการคุ้มครองตามกฎหมาย (1.97)
 3. มีมาตรการของรัฐในการดูแลสุขภาพ (1.77)

ข้อเสนอแนะ

1. เพิ่มรายได้ เช่น ออมการใช้จ่ายแอปพลิเคชัน พัฒนาคุณภาพการให้บริการ ออมภาษาต่างประเทศ
2. ลดรายจ่าย เช่น จัดหาแหล่งทุนดอกเบี้ยต่ำ เชื้อเพลิงราคาถูก ลดค่าธรรมเนียมต่าง ๆ
3. สนับสนุนให้มีการรวมกลุ่มเพื่อเจรจาต่อรองผลประโยชน์
4. สนับสนุนให้เข้าประกันสังคม (มาตรา 40)
5. ปรับปรุงกฎหมายและระเบียบต่าง ๆ เช่น พ.ร.บ.คุ้มครองแรงงาน พ.ร.บ.จรรยาบรรณ

บทคัดย่อ

งานศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินและเปรียบเทียบความพึงพอใจในการทำงานของ คนขับรถแท็กซี่ทั่วไป และคนขับแท็กซี่แกร็บ (Grab) ในจังหวัดขอนแก่นใน 3 ด้าน ได้แก่ รายได้ ความมั่นคงในอาชีพ และความปลอดภัยในอาชีพ โดยสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ จากคนขับรถแท็กซี่ที่จดทะเบียนกับสำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น 80 คน และคนขับรถแท็กซี่แกร็บ 30 คน และใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลและนำมาวิเคราะห์ โดยการแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบค่าความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม ผลการวิจัยพบว่า คนขับรถทั้งสองกลุ่มส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คนขับรถแท็กซี่แกร็บ โดยเฉลี่ยจะมีวุฒิการศึกษาที่สูงและมีอายุน้อยกว่าคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป หลังหักค่าใช้จ่ายรายได้เฉลี่ยของคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป เท่ากับ 606.88 บาทต่อวัน และคนขับรถแท็กซี่แกร็บ 740 บาทต่อวัน แต่ไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ความพึงพอใจในการทำงานทั้ง 3 ด้านของทั้งสองกลุ่มอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.05 และ 2.95 ตามลำดับ โดยด้านที่ให้ค่าเฉลี่ยสูงสุดของทั้งสองกลุ่มคือความมั่นคงในอาชีพ ด้านที่ให้ค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดของแท็กซี่ทั่วไป คือด้านรายได้ และด้านที่น้อยที่สุดของแท็กซี่แกร็บ คือด้านความปลอดภัย หากพิจารณาประเด็นย่อยของแต่ละด้านพบว่า คนขับรถแท็กซี่แกร็บมีความพึงพอใจด้านความปลอดภัยน้อยกว่าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ในเรื่องมาตรการดูแลสุขภาพอย่างครอบคลุมและทั่วถึงของรัฐ และการคุ้มครองและสวัสดิการตามกฎหมาย และคนขับแท็กซี่แกร็บมีความพึงพอใจมากกว่าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติในเรื่องสามารถจัดสมดุลระหว่างเวลา งาน ครอบครัว และส่วนตัวได้อย่างพอเหมาะ

คำสำคัญ : ความพึงพอใจ คนขับแท็กซี่ แกร็บ

Abstract

The purpose of this study was to evaluate and compare job satisfaction of taxi drivers and Grab drivers in KhonKaen, with the focus on three aspects including income, job security, and occupational safety. The participants, chosen by accidental sampling, included two groups of drivers, 80 taxi drivers who registered with the Provincial Land Transport Office of KhonKaen and 30 Grab drivers. The data were then collected using questionnaires and analyzed by using frequency distribution, percentage, mean, standard deviation, and two-sample t-test. The results indicated that the majority of drivers was males. On average, Grab drivers attained higher qualification in education and were younger than taxi drivers. Taxi drivers' daily income after deduction of expenses was 606.88 Baht, whereas Grab drivers received 740 Baht. However, there was no difference at the significant level of 0.05. The level of job satisfaction on all three aspects was moderate (means = 3.05 and 2.95 respectively). For both groups of drivers, job security showed the highest mean. In contrast, for taxi drivers, income was the aspect with the lowest mean. Meanwhile, for Grab drivers, occupational safety showed the lowest mean. More specifically, Grab drivers reported to have lower occupational safety with statistical significance in term of government's measures on comprehensive and accessible healthcare as well as drivers' legal protection and welfare. Lastly, Grab drivers' satisfaction level was higher, with statistical significance, in terms of the balance of time allocated to work, family, and personal care. It is suggested that measures that can reduce expenses and increase taxi drivers' income need to be imposed. In addition, it is necessary to encourage them to form groups in order to negotiate their benefits. It is also important to join The Voluntarily Insured Person (Section 40). Lastly, laws and regulations need to be up-to-date.

Keywords: satisfaction taxi driver Grab

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยฉบับนี้ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.กิริยา กุลกลการ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ที่กรุณาเสียสละเวลาในการตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาของเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับงานวิจัย รวมทั้งได้ให้ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปรับปรุงเพิ่มเติมเพื่อให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ ผู้วิจัยได้รับความอนุเคราะห์จากกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป และกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ ที่กรุณาให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามเป็นอย่างดี ทำให้ได้ข้อมูลที่ครบถ้วนตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย

และขอกราบขอบพระคุณ นางสาวสุกัญญา ภูพัฒนากุล ผู้อำนวยการกองบริหารข้อมูลตลาดแรงงาน กรมการจัดหางาน ที่มอบโอกาสให้ผู้วิจัยได้เรียนรู้ จัดทำ และนำเสนอผลงานวิจัย ที่เป็นประโยชน์ต่อกรมการจัดหางานและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หากเกิดข้อผิดพลาดประการใดจากผลงานวิจัยฉบับนี้ ผู้วิจัยยินดีรับคำแนะนำและแก้ไขปรับปรุง พร้อมทั้งขอภัยไว้ ณ โอกาสนี้

ศูนย์บริหารข้อมูลตลาดแรงงานภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
สิงหาคม 2562

สารบัญ

| | หน้า |
|--|------------|
| บทคัดย่อภาษาไทย | ก |
| บทคัดย่อภาษาอังกฤษ | ข |
| กิตติกรรมประกาศ | ค |
| สารบัญ | ง-จ |
| สารบัญตาราง | ฉ |
| บทที่ 1 บทนำ | 1-1 |
| ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา | 1-1 |
| วัตถุประสงค์ของการวิจัย | 1-2 |
| ขอบเขตของการวิจัย | 1-2 |
| นิยามศัพท์เฉพาะ | 1-3 |
| ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ | 1-3 |
| กรอบแนวความคิดในการวิจัย | 1-54 |
| บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรมและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง | 2-1 |
| ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับแท็กซี่ในจังหวัดขอนแก่น | 2-1 |
| แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความพึงพอใจในงาน | 2-4 |
| แนวคิดเกี่ยวกับแรงงานนอกระบบ | 2-9 |
| แนวคิดเกี่ยวกับผู้ประกอบการอาชีพคนขับแท็กซี่ | 2-11 |
| แนวคิดเกี่ยวกับแพลตฟอร์ม | 2-13 |
| - เศรษฐกิจแพลตฟอร์ม | 2-13 |
| - แพลตฟอร์ม Grab | 2-14 |
| - Grab ในจังหวัดขอนแก่น | 2-16 |
| งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง | 2-17 |
| บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย | 3-1 |
| ประชากรและตัวอย่าง | 3-1 |
| วิธีการสุ่มตัวอย่าง | 3-2 |
| เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย | 3-2 |
| วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล | 3-3 |
| การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล | 3-4 |

สารบัญ (ต่อ)

| | หน้า |
|--|------------|
| บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล | 4-1 |
| ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม | 4-1 |
| ส่วนที่ 2 ข้อมูลความพึงพอใจในอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ ทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ รายได้ ความมั่นคงในอาชีพ และความปลอดภัยในอาชีพ นำมาหาค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และแปลความหมายตามเกณฑ์ที่กำหนด และเปรียบเทียบความพึงพอใจ ในการทำงานของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปและกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ | 4-7 |
| ส่วนที่ 3 เหตุผลที่ทำให้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่อยู่จนถึงปัจจุบัน | 4-13 |
| ส่วนที่ 4 ความคิดเห็นทั่วไปในอาชีพของผู้ขับรถแท็กซี่ | 4-13 |
| บทที่ 5 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ | 5-1 |
| สถานภาพทั่วไป | 5-1 |
| ความพึงพอใจในการทำงานของแท็กซี่ที่เป็นกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป และกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บในจังหวัดขอนแก่น | 5-3 |
| ข้อเสนอแนะ | 5-5 |
| - ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย | 5-5 |
| - ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป | 5-7 |
| บรรณานุกรม | บ-1 |
| ภาคผนวก | ภ-1 |
| แบบสอบถามเพื่อการวิจัย เรื่อง ความพึงพอใจในการทำงานของแรงงานนอกระบบ บนดิจิทัลแพลตฟอร์ม: กรณีศึกษาผู้ขับรถแท็กซี่ในจังหวัดขอนแก่น | |

สารบัญตาราง

| | หน้า | |
|--------------|---|------|
| ตารางที่ 2.1 | จำแนกประเภทผู้ประกอบการรถแท็กซี่ในจังหวัดขอนแก่น | 2-3 |
| ตารางที่ 2.2 | จำแนกจำนวนรถแท็กซี่ตามประเภทผู้ประกอบการในจังหวัดขอนแก่น | 2-3 |
| ตารางที่ 3.1 | เกณฑ์ในการประมาณขนาดกลุ่มตัวอย่างจากจำนวนประชากร | 3-1 |
| ตารางที่ 4.1 | แสดงจำนวนและร้อยละ ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม | 4-1 |
| ตารางที่ 4.2 | แสดงจำนวนและร้อยละ ข้อมูลการประกอบอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม | 4-3 |
| ตารางที่ 4.3 | แสดงค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการขับรถแท็กซี่ต่อวัน รายได้เฉลี่ยจากการขับรถแท็กซี่ต่อวัน และรายได้เฉลี่ยหลังจากหักค่าใช้จ่ายของคนขับรถแท็กซี่ | 4-6 |
| ตารางที่ 4.4 | แสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความพึงพอใจในอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ ในภาพรวมและรายด้าน | 4-7 |
| ตารางที่ 4.5 | แสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรกับความพึงพอใจในอาชีพคนขับรถแท็กซี่ ด้านรายได้ ความมั่นคงในอาชีพ ความปลอดภัยในอาชีพ และภาพรวม | 4-8 |
| ตารางที่ 4.6 | แสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความพึงพอใจในอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ ด้านรายได้ จำแนกเป็นรายข้อ | 4-9 |
| ตารางที่ 4.7 | แสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความพึงพอใจในอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ ด้านความมั่นคงในอาชีพ จำแนกเป็นรายข้อ | 4-10 |
| ตารางที่ 4.8 | แสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความพึงพอใจในอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ ด้านความปลอดภัยในอาชีพ จำแนกเป็นรายข้อ | 4-12 |

บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

แรงงานนอกระบบ ได้รับการยอมรับว่าเป็นภาคส่วนที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศเป็นอย่างมาก เนื่องจากแรงงานนอกระบบมีส่วนเกินกว่าครึ่งหนึ่งของผู้มีงานทำทั้งหมด ผลการสำรวจแรงงานนอกระบบในปี 2561 ของสำนักงานสถิติแห่งชาติ พบว่า ในจำนวนผู้มีงานทำทั่วประเทศทั้งสิ้น 38.3 ล้านคน เป็นผู้ที่ทำงานที่ไม่ได้รับความคุ้มครองหรือไม่มีหลักประกันทางสังคมจากการทำงาน ซึ่งเรียกว่าแรงงานนอกระบบ¹ (Informal workers) จำนวน 21.2 ล้านคนหรือร้อยละ 55.3 และที่เหลือเป็นแรงงานในระบบ 17.1 ล้านคน หรือร้อยละ 44.7 สำหรับแรงงานนอกระบบเมื่อพิจารณาตามเพศ พบว่า เพศชายมีจำนวน 11.7 ล้านคน หรือร้อยละ 55.2 และเพศหญิง 9.5 ล้านคนหรือร้อยละ 44.8 ของแรงงานนอกระบบทั้งหมด นอกจากนั้นแรงงานนอกระบบทำงานอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุด ร้อยละ 35.9 รองลงมาเป็นภาคกลาง ร้อยละ 22.7 ภาคเหนือ ร้อยละ 20.9 ภาคใต้ ร้อยละ 13.4 และกรุงเทพมหานคร² มีแรงงานนอกระบบน้อยที่สุด ร้อยละ 7.1

แรงงานนอกระบบส่วนใหญ่สำเร็จการศึกษาระดับประถมศึกษาและต่ำกว่าประมาณ 12.6 ล้านคน หรือร้อยละ 59.4 รองลงมาเป็นระดับมัธยมศึกษา 6.5 ล้านคน หรือร้อยละ 30.9 และระดับอุดมศึกษา 2.0 ล้านคน หรือร้อยละ 9.5 มากกว่าครึ่งหนึ่งทำงานอยู่ในภาคเกษตรกรรม โดยมีจำนวนถึง 11.7 ล้านคน หรือร้อยละ 55.5 รองลงมาทำงานอยู่ในภาคการค้าและบริการ ร้อยละ 33.2 และภาคการผลิต ร้อยละ 11.3 จากผลการสำรวจแรงงานนอกระบบในปี 2561 โดยสำนักงานสถิติแห่งชาติ พบว่า แรงงานนอกระบบ 6.7 ล้านคนหรือร้อยละ 31.6 ของแรงงานนอกระบบทั้งหมดมีปัญหาจากการทำงานที่ต้องการให้ภาครัฐช่วยเหลือมากที่สุด ในเรื่องค่าตอบแทน ร้อยละ 56.0 รองลงมาเป็นเรื่องการทำงานหนัก ร้อยละ 16.4 และงานที่ไม่ได้รับค่าจ้างอย่างต่อเนื่องร้อยละ 15.7 ที่เหลือเป็นเรื่องอื่นๆ เช่น ไม่มีสวัสดิการ ไม่มีวันหยุด ทำงานไม่ตรงเวลาปกติ ชั่วโมงการทำงานมากเกินไป และลาพักผ่อนไม่ได้ เป็นต้น

ปัจจุบันกระทรวงแรงงาน ได้รับการมอบหมายให้เป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินงาน ด้านการส่งเสริม การคุ้มครอง และพัฒนาแรงงานนอกระบบ ร่วมกับอีกหลายหน่วยงาน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ซึ่งมีการขับเคลื่อนตามแผนปฏิบัติการด้านการบริหารจัดการแรงงานนอกระบบ พ.ศ. 2560-2564 โดยมีวิสัยทัศน์ “แรงงานนอกระบบมีความมั่นคงทางรายได้ ได้รับการคุ้มครองทางสังคมอย่างทั่วถึง นำสู่คุณภาพชีวิตที่ดีอย่างยั่งยืน” ภายใต้ยุทธศาสตร์สำคัญ ดังนี้ ยุทธศาสตร์ที่ 1 : เสริมสร้างหลักประกันทางสังคมและขยายความคุ้มครองให้ทั่วถึง ยุทธศาสตร์ที่ 2 : เสริมสร้างสมรรถนะแรงงานนอกระบบเพื่อการทำงาน ยุทธศาสตร์ที่ 3 : เพิ่มสมรรถนะการบริหาร

¹ แรงงานนอกระบบ หมายถึง ผู้มีงานทำที่ไม่ได้รับความคุ้มครองหรือไม่มีหลักประกันทางสังคมจากการทำงาน ซึ่งเป็นความหมายที่กำหนดโดยสำนักงานสถิติแห่งชาติ

² การแบ่ง ภาค ตามความหมายของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร กลาง เหนือ ตะวันออกเฉียงเหนือ และใต้

จัดการแรงงานนอกระบบ เพื่อให้แรงงานนอกระบบมีความมั่นคงทางรายได้ ได้รับการคุ้มครองทางสังคมอย่างทั่วถึงนำสู่คุณภาพชีวิตที่ดีอย่างยั่งยืนและในปีงบประมาณ 2562 นโยบายเน้นหนักที่เป็นนโยบายเร่งด่วนของกระทรวงแรงงานที่เกี่ยวกับแรงงานนอกระบบ กำหนดให้ขยายการบูรณาการภาคีเครือข่ายในการส่งเสริม คุ้มครอง และพัฒนาแรงงานนอกระบบให้มีอาชีพ มีรายได้ มีหลักประกันทางสังคม และมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น เป้าหมาย 1,066,000 คน (กระทรวงแรงงาน, 2561)

จะเห็นได้ว่า รัฐบาลและกระทรวงแรงงานให้ความสำคัญเป็นอย่างมากกับกลุ่มแรงงานนอกระบบซึ่งเป็นแรงงานกลุ่มใหญ่ของประเทศ ในการส่งเสริมให้เข้าสู่ระบบที่ถูกกฎหมาย เป็นที่มาให้กระทรวงแรงงานกำหนดเป็นวาระเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการผลักดันให้แรงงานนอกระบบได้รับสิทธิประโยชน์อย่างทั่วถึง และมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น เพื่อส่งเสริม คุ้มครอง และพัฒนาแรงงานนอกระบบให้มีอาชีพ มีรายได้ มีหลักประกันทางสังคม และมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ตามนโยบายของรัฐบาลและแผนการบริหารจัดการแรงงานนอกระบบของกระทรวงแรงงาน ศูนย์บริหารข้อมูลตลาดแรงงานภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งเป็นหน่วยงานส่วนกลางที่ปฏิบัติงานอยู่ในส่วนภูมิภาค สังกัดกองบริหารข้อมูลตลาดแรงงาน กรมการจัดหางาน กระทรวงแรงงาน มีภารกิจหลักประการหนึ่ง คือการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ตลาดแรงงาน จึงให้ความสำคัญและสนใจศึกษาแรงงานนอกระบบกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ ทั้งกลุ่มคนขับแท็กซี่ทั่วไปและกลุ่มคนขับแท็กซี่แกร็บ (Grab) โดยได้นำประเด็นความพึงพอใจในการทำงานของคนขับแท็กซี่ทั้ง 2 กลุ่ม มาศึกษาเปรียบเทียบ เนื่องจากการทำงานบนแพลตฟอร์มแกร็บ เป็นการทำงานรูปแบบใหม่ที่เพิ่งเริ่มเข้ามาให้บริการในจังหวัดเมื่อปี 2561 ยังไม่มีนักวิชาการหรือหน่วยงานใดทำการศึกษาในประเด็นดังกล่าว ซึ่งผู้วิจัยเห็นว่าความพึงพอใจในการทำงานเป็นเรื่องสำคัญที่มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของคนขับแท็กซี่และครอบครัว และเห็นว่าข้อค้นพบของงานวิจัยจะสามารถนำไปเป็นแนวทางในการวางแผนยกระดับคุณภาพชีวิตของแรงงานนอกระบบให้มีมาตรฐานเท่าเทียมกับแรงงานในระบบ อันนำไปสู่คุณภาพชีวิตที่ดีอย่างยั่งยืน

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

2.1 เพื่อศึกษาสถานภาพทั่วไปของกลุ่มแท็กซี่ที่เป็นคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป และคนขับแท็กซี่แกร็บ ในจังหวัดขอนแก่น

2.2 เพื่อศึกษาความพึงพอใจในการทำงานของกลุ่มแท็กซี่ที่เป็นคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป และคนขับรถแท็กซี่แกร็บ ในจังหวัดขอนแก่น

2.3 เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความพึงพอใจในการทำงานของกลุ่มแท็กซี่ที่เป็นคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป และคนขับรถแท็กซี่แกร็บ ในจังหวัดขอนแก่น

3. ขอบเขตของการวิจัย

3.1 ด้านพื้นที่

พื้นที่ในการวิจัยครั้งนี้ ทำการศึกษาความพึงพอใจในการทำงานของแรงงานนอกระบบของกลุ่มแท็กซี่ที่เป็นคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป และคนขับรถแท็กซี่แกร็บ ในจังหวัดขอนแก่น

3.2 ด้านประชากร

ในการวิจัยครั้งนี้ ดำเนินการกับกลุ่มประชากรที่เป็นกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ที่จดทะเบียนกับสำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น จำนวน 418 คน และกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ จำนวน 200 คน

3.3 กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างในการวิจัย ได้แก่ กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ที่จดทะเบียนกับสำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น จำนวน 80 คน และกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ จำนวน 30 คน

3.4 ตัวแปรที่ศึกษา

ตัวแปรพื้นฐาน คือ ข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพการสมรส รายได้ จำนวนชั่วโมงที่ขับรถ ช่วงเวลาที่ขับรถกลางวัน/กลางคืน และอาชีพหลัก/รอง

ตัวแปรที่สนใจ คือ ประสิทธิภาพแท็กซี่ทั่วไป/แกร็บ

ตัวแปรตาม คือ ความพึงพอใจต่ออาชีพขับรถแท็กซี่ ด้านรายได้ ความมั่นคงในอาชีพ และความปลอดภัยในอาชีพ

4. นิยามศัพท์เฉพาะ

4.1 แรงงานนอกระบบ หมายถึง คนขับรถแท็กซี่ทั่วไปและคนขับรถแท็กซี่แกร็บ ในจังหวัดขอนแก่น ที่ไม่ได้รับความคุ้มครองหรือไม่มีหลักประกันทางสังคมจากการทำงาน

4.2 แรงงานนอกระบบบนดิจิทัลแพลตฟอร์ม หมายถึง กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ ในจังหวัดขอนแก่น

4.3 กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป หมายถึง คนขับรถแท็กซี่ที่ไม่ได้สมัครเป็นสมาชิกบนแพลตฟอร์มแกร็บ

4.4 ความพึงพอใจด้านรายได้ หมายถึง มีรายได้สม่ำเสมอ เพียงพอต่อการดำรงชีพ เหลือพอที่จะเก็บออม และรายได้ที่ได้รับสร้างความมั่นคงแก่ชีวิตตนเองและครอบครัว

4.5 ความพึงพอใจด้านความมั่นคงในอาชีพ หมายถึง อาชีพได้รับการยอมรับจากครอบครัวและสังคม มีความมั่นคง และยึดเป็นอาชีพหลักได้ ได้รับการคุ้มครองดูแลตามกฎหมาย พึงพอใจในสภาพการทำงานภายใต้เงื่อนไขสัญญาที่เกิดขึ้น การรวมกลุ่มเพื่อเจรจาต่อรองผลประโยชน์ในเรื่องการทำงาน และได้รับการพัฒนาความรู้ ทักษะในการทำงาน

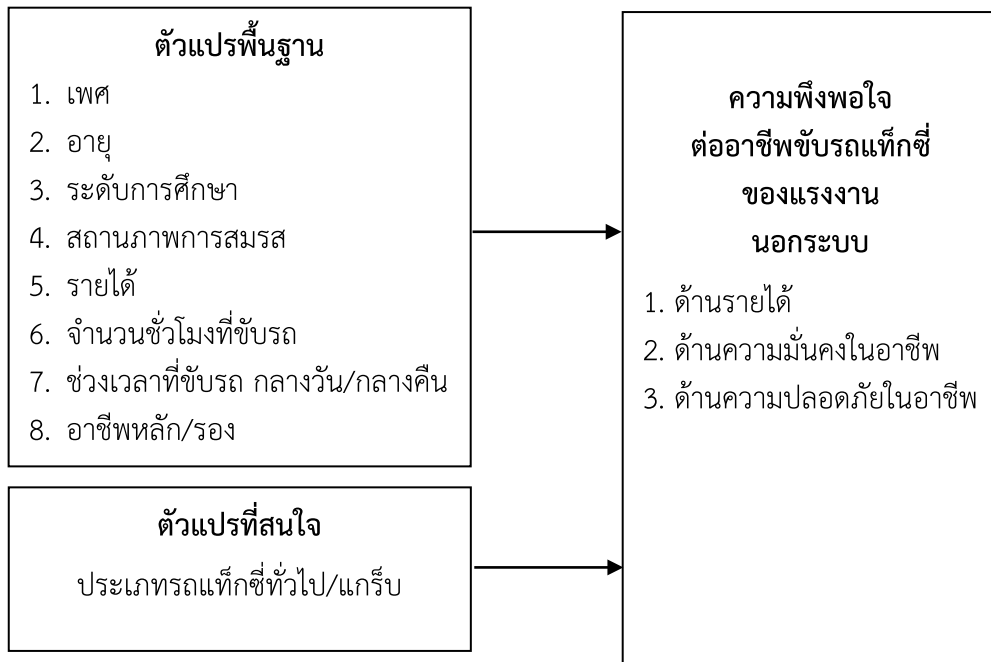
4.6 ความพึงพอใจด้านความปลอดภัยในอาชีพ หมายถึง ความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน รัฐให้การดูแลสุขภาพอย่างครอบคลุมและทั่วถึง ได้รับการคุ้มครองและได้รับสวัสดิการตามกฎหมาย รถแท็กซี่ที่ใช้ในการประกอบอาชีพมีคุณภาพและปลอดภัย และสามารถจัดสมดุลระหว่างเวลางาน ครอบครัว เรื่องส่วนตัวได้อย่างเหมาะสม

5. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

5.1 ผู้วิจัยได้ทราบสถานภาพทั่วไปและความพึงพอใจในการทำงานของแรงงานนอกระบบกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป และกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ

5.2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำข้อค้นพบที่ได้จากงานวิจัยไปเป็นแนวทางในการวางแผนพัฒนาคุณภาพชีวิตของแรงงานนอกระบบ กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปและกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ

6. กรอบแนวคิดของการวิจัย



บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรม และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิจัยเรื่อง ความพึงพอใจในการทำงานของแรงงานนอกระบบบนดิจิทัลแพลตฟอร์ม : กรณีศึกษาผู้ขับรถแท็กซี่ในจังหวัดขอนแก่น ได้ทำการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยนำเสนอตามลำดับ ดังต่อไปนี้

1. ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับแท็กซี่ในจังหวัดขอนแก่น
2. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความพึงพอใจในงาน
3. แนวคิดเกี่ยวกับแรงงานนอกระบบ
4. แนวคิดเกี่ยวกับผู้ประกอบการอาชีพคนขับแท็กซี่
5. แนวคิดเกี่ยวกับแพลตฟอร์ม
6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับแท็กซี่ในจังหวัดขอนแก่น

1.1 ข้อมูลพื้นฐานจังหวัดขอนแก่น

สำหรับสถานการณ์แรงงานนอกระบบของจังหวัดขอนแก่น ซึ่งที่มีประชากร 1.73 ล้านคน มากที่สุดเป็นอันดับ 4 ของประเทศ เป็นผู้มีงานทำ จำนวน 984,264 คน เป็นแรงงานนอกระบบ จำนวน 686,611 คน คิดเป็นร้อยละ 71.25 ของกำลังแรงงาน แยกเป็นเพศชาย 379,673 คน เพศหญิง 306,939 คน โดยจำแนกแรงงานนอกระบบตามอาชีพ ได้เป็น ผู้บัญญัติกฎหมายและผู้จัดการ 5,721 คน วิชาชีพด้านต่างๆ 1,336 คน วิชาชีพด้านเทคนิค 1,867 คน เสมียน 2,640 คน พนักงานบริการ 126,422 คน ด้านการเกษตรและประมง 431,122 คน ด้านความสามารถทางฝีมือ 56,382 คน ผู้ปฏิบัติงานโรงงานเครื่องจักร 8,688 คน และอาชีพพื้นฐานต่างๆ 52,432 คน (สำนักงานสถิติจังหวัดขอนแก่น, 2561)

จังหวัดขอนแก่น ในทางภูมิศาสตร์เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่กลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทำให้มีบทบาทเป็นศูนย์กลางในหลาย ๆ ด้าน อาทิเช่น ด้านการศึกษา มีมหาวิทยาลัยขอนแก่น ซึ่งเป็นมหาวิทยาลัยที่มีชื่อเสียงในระดับต้นๆ ของประเทศที่นอกจากจะผลิตบัณฑิตสาขาต่างๆ แล้ว ที่สำคัญยังเป็นมหาวิทยาลัยที่สอนด้านการแพทย์อีกด้วย รวมทั้งยังมีสถาบันการศึกษาของเอกชนทั้งในระดับอุดมศึกษาและอาชีวศึกษา รวม 25 แห่ง

ด้านการแพทย์ เป็นที่ตั้งของโรงพยาบาลศรีนครินทร์ ซึ่งเป็นโรงพยาบาลของรัฐที่ใหญ่ที่สุดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่ให้บริการโดยบุคลากรทางการแพทย์ที่มีชื่อเสียงในการรักษาโรคต่างๆ และด้วยเครื่องมือที่ทันสมัย รวมทั้งมีโรงพยาบาลเอกชนขนาดใหญ่ คือ โรงพยาบาลกรุงเทพขอนแก่น โรงพยาบาลขอนแก่นราม และโรงพยาบาลราชพฤกษ์ โรงพยาบาลดังกล่าวมิได้ให้บริการด้านการแพทย์เฉพาะประชาชนของจังหวัดขอนแก่นเท่านั้น ด้วยความพร้อมของบุคลากรและอุปกรณ์ทางการแพทย์ ทำให้ประชาชนในจังหวัดใกล้เคียงและประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เดินทางเข้ามาใช้บริการทางการแพทย์ด้วย

ด้านเศรษฐกิจ มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ปี 2553-2558 เฉลี่ย 4.83% ต่อปี ซึ่งตามแผนพัฒนาจังหวัดได้ตั้งเป้าหมายพัฒนาขีดความสามารถของการแข่งขันเพื่อยกระดับมาตรฐานสินค้าและบริการให้ตรงกับความต้องการของตลาด และเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง รวมทั้งส่งเสริมพัฒนาด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยีสู่การเป็น Smart City และ MICE City ซึ่งความโดดเด่นของจังหวัดที่เป็นศูนย์กลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือจึงเป็นที่มาของการลงทุนสร้างศูนย์การประชุมและแสดงสินค้านานาชาติขอนแก่น (KHONKAEN INTERNATIONAL CONVENTION AND EXPOSITION CENTER หรือเรียกสั้นๆว่า “ไคซ์” หรือ “KICE”) เป็นสถานที่แสดงสินค้าอุตสาหกรรมเครื่องจักรกลหนัก งานประชุมสัมมนาประจำปีขนาดใหญ่ ตลอดจนการจัดแสดงคอนเสิร์ตในระดับนานาชาติได้เป็นอย่างดี สามารถจุผู้ชมได้มากกว่า 10,000 คน มีศูนย์การค้าขนาดใหญ่ เช่น บิ๊กซี โลตัส แม็คโคร เซ็นทรัล ศูนย์กระจายสินค้าซีพีออลล์ และเทสโก้ รวมทั้งมีศูนย์ค้าส่งสินค้าขนาดใหญ่ 2 แห่ง คือ ศูนย์ค้าส่งสินค้าประตูน้ำขอนแก่น และศูนย์ค้าส่งสินค้าอู่ฟู้ นอกจากนี้ ยังเป็นที่ตั้งของธนาคารแห่งประเทศไทยสาขาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สถานกงสุลของต่างประเทศ ได้แก่ สถานกงสุลใหญ่ของสาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และสาธารณรัฐเปรู ด้านการคมนาคม มีการเชื่อมต่อด้วยถนนสายสำคัญ คือ ถนนมิตรภาพไปยังจังหวัดต่างๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งยังมีสนามบินพาณิชย์ที่สามารถเดินทางไปยังเมืองต่างๆ ทั้งภาคเหนือ ภาคใต้ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กรุงเทพมหานคร รวมทั้งต่างประเทศ ด้วยเที่ยวบินมากกว่า 300 เที่ยวบิน (สำนักงานแรงงานจังหวัดขอนแก่น, 2562)

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น เป็นปัจจัยดึงดูดให้มีผู้เดินทางเข้าสู่จังหวัดขอนแก่นเพื่อประกอบธุรกิจ กิจกรรมต่างๆ ทั้งชั่วคราวและถาวรเพิ่มขึ้นทุกปี ทำให้เกิดปัญหาภายในเมืองตามมา เช่น มลพิษ, จราจร, ขนส่งมวลชน (แผนพัฒนาจังหวัดขอนแก่น พ.ศ.2561-2564) โดยเฉพาะด้านการขนส่งมวลชนที่ไม่เพียงพอต่อความต้องการเดินทางของประชาชนทั้งที่อาศัยอยู่ในจังหวัดและผู้ที่เดินทางเข้ามาทำภารกิจต่างๆ ซึ่งระบบการขนส่งสาธารณะของจังหวัดมีเพียงรถโดยสารสองแถวที่ให้บริการในตัวเมืองเท่านั้น ดังนั้นการให้บริการเดินทางที่สามารถสนองต่อความต้องการได้อย่างรวดเร็วและคล่องตัวก็ถือว่ายอมรับจ้ำจี้ (แท็กซี่) จากรายงานสถิติของสำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น (31 ตุลาคม 2561) พบว่า มีรถแท็กซี่ที่จดทะเบียน จำนวน 426 คัน ประกอบด้วยกลุ่มรถแท็กซี่บุคคลธรรมดา จำนวน 34 คัน กลุ่มรถแท็กซี่นิติบุคคล จำนวน 384 คัน และรถยนต์บริการธุรกิจ Hotel Taxi จำนวน 8 คัน

การให้บริการของแท็กซี่ที่จดทะเบียนกับสำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่นดังกล่าวข้างต้น มีปัญหาด้านการให้บริการ โดยขนส่งจังหวัดขอนแก่นได้รับเรื่องร้องเรียนจากผู้โดยสารและประชาชนทั่วไปอย่างต่อเนื่อง ปัญหาหลัก คือแท็กซี่มิเตอร์ไม่กมมิเตอร์และจะคิดค่าบริการแบบเหมาจ่ายจากผู้โดยสารในอัตราที่สูงมาก รวมทั้งจำนวนรถแท็กซี่ที่ไม่เพียงพอทำให้ผู้ใช้บริการที่เรียกรถผ่านศูนย์บริการแท็กซี่ต้องรอนาน ทำให้ผู้โดยสารเดินทางไม่ทันเวลาตามความต้องการ (<http://mgronline.com/local/detail/9570000110528>) จึงเป็นโอกาสของการให้บริการขนส่งมวลชนผ่านแอปพลิเคชันโดยการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยผ่านระบบสมาร์ตโฟนเพื่อความสะดวกและรวดเร็ว ได้แก่ แพลตฟอร์ม Grab ได้เข้ามาเปิดให้บริการในจังหวัดขอนแก่น เพื่อเพิ่มทางเลือกในการอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการเดินทางได้อย่างรวดเร็วและมีคุณภาพให้แก่ประชาชน

1.2 แท็กซี่ในจังหวัดขอนแก่น

จังหวัดขอนแก่นเป็นเมืองขนาดใหญ่และมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้จำนวนประชากรเพิ่มขึ้นทุกปี การคมนาคมขนส่งจึงเป็นปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนความเจริญในทุกๆ ด้าน และรถแท็กซี่ก็เป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญนั้นที่ช่วยอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในท้องถิ่นและนักท่องเที่ยว รถแท็กซี่ได้เริ่มต้นเข้ามาให้บริการในจังหวัด โดยมีการจดทะเบียนครั้งแรกในปี 2553 และจากรายงานจำนวนรถในใบประกอบการรับจ้างและบริการ ของสำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น (สำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น, 2562) ซึ่งในปัจจุบันมีจำนวนผู้ประกอบการรถแท็กซี่และจำนวนรถแท็กซี่ รายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 1 จำแนกประเภทผู้ประกอบการรถแท็กซี่ในจังหวัดขอนแก่น

| ลำดับที่ | ประเภทผู้ประกอบการ | จำนวนผู้ประกอบการ | จำนวนรถจดทะเบียน |
|----------|--------------------|-------------------|------------------|
| 1 | บริษัท | 5 | 198 |
| 2 | ห้างหุ้นส่วนจำกัด | 6 | 127 |
| 3 | สหกรณ์เดินรถ | 1 | 46 |
| 4 | ส่วนบุคคล | 47 | 47 |
| รวม | | 59 | 418 |

ที่มา : สำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น, 2562

ตารางที่ 1 จำแนกประเภทผู้ประกอบการรถแท็กซี่ในจังหวัดขอนแก่น มี 4 ประเภท ได้แก่ ประเภทบริษัท 5 แห่ง มีรถที่จดทะเบียนอยู่ในสังกัด 198 คัน ประเภทห้างหุ้นส่วนจำกัด 6 แห่ง มีรถที่จดทะเบียนในสังกัด 127 คัน ประเภทสหกรณ์เดินรถ 1 แห่ง มีรถและเป็นประเภทแท็กซี่ส่วนบุคคล 47 คัน รวมจำนวนแท็กซี่ทั้งหมด 418 คัน

ตารางที่ 2 จำแนกจำนวนรถแท็กซี่ตามประเภทผู้ประกอบการในจังหวัดขอนแก่น

| ลำดับที่ | ชื่อผู้ประกอบการ | จำนวนรถแท็กซี่ที่จดทะเบียน |
|----------|--|----------------------------|
| 1 | บริษัทแท็กซี่ขอนแก่น จำกัด | 65 |
| 2 | บริษัทอีสาน โลจิสติกส์ จำกัด | 49 |
| 3 | บริษัทออล ไทย แท็กซี่ จำกัด สาขาขอนแก่น | 47 |
| 4 | บริษัทมิตรภาพ (2512) | 31 |
| 5 | บริษัทภูเขียวขนส่ง จำกัด | 6 |
| 6 | ห้างหุ้นส่วนจำกัด เอส.ซี.การาจ ขอนแก่น3 | 46 |
| 7 | ห้างหุ้นส่วนจำกัด ราชา สุวรรณี | 39 |
| 8 | ห้างหุ้นส่วนจำกัด แท็กซี่อุดรกรู๊ป | 30 |
| 9 | ห้างหุ้นส่วนจำกัด โกยูเทล | 7 |
| 10 | ห้างหุ้นส่วนจำกัด ส.ธนาการขอนแก่น | 5 |
| 11 | ห้างหุ้นส่วนจำกัด เทพพนมธุรกิจดีเวลลอปเม้นท์ | - |
| 12 | สหกรณ์เดินรถขอนแก่น จำกัด | 46 |
| 13 | แท็กซี่ส่วนบุคคล | 47 |
| รวม | | 418 |

ที่มา : สำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น, 2562

ตารางที่ 2 จำแนกจำนวนรถแท็กซี่ตามประเภทผู้ประกอบการในจังหวัดขอนแก่น ซึ่งผู้ประกอบการที่เป็นบริษัท ห้างหุ้นส่วนจำกัด และสหกรณ์เดินรถ มีจำนวน 12 แห่ง แท็กซี่ส่วนบุคคล 47 คัน โดยบริษัทแท็กซี่ขอนแก่น จำกัด มีรถแท็กซี่อยู่ในสังกัดมากที่สุด จำนวน 65 คัน รองลงมา ได้แก่ บริษัทอีสาน โลจิสติกส์ จำกัด จำนวน 49 คัน บริษัท ออล ไทย แท็กซี่ จำกัด สาขาขอนแก่น จำนวน 47 คัน ห้างหุ้นส่วนจำกัด เอส.ซี.การาจ.ขอนแก่น 3 จำนวน 46 คัน และสหกรณ์เดินรถขอนแก่น จำกัด จำนวน 46 คัน ตามลำดับ

นอกจากผู้ประกอบการอาชีพคนขับแท็กซี่ในสังกัดผู้ประกอบการประเภทต่างๆ ดังกล่าวข้างต้นแล้ว ยังมีผู้ที่ขับรถแท็กซี่อีกประเภทหนึ่งให้บริการในรูปแบบเรียกรถผ่านแอปพลิเคชัน ซึ่งในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นการให้บริการรูปแบบนี้มีบริษัท Grab เข้ามาเปิดดำเนินการ เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2560 (<http://grabdriverth.com>) โดยมีผู้ที่ขับ Grab Taxi ประมาณ 200 คัน (ข้อมูลจากกสมฯชิกในกลุ่มไลน์ Grab Taxi)

2. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความพึงพอใจในงาน

2.1 ความหมายและองค์ประกอบที่เอื้อต่อความพึงพอใจในงาน

สำหรับความหมายของความพึงพอใจในงานนั้น ได้มีนักวิชาการให้ความหมายไว้เป็นจำนวนมาก ส่วนใหญ่มีความคล้ายคลึงกัน ซึ่งในที่นี้ผู้วิจัยจะนำเสนอความหมายของความพึงพอใจในงานที่นักวิชาการได้อธิบายไว้สรุปได้ ดังนี้

Steers (1991) อ้างถึงใน นงนุช โรจนเลิศ (2540, น. 12-13) ได้สรุปความหมายของความพึงพอใจในงานไว้ 2 แนวทาง คือ แนวทางแรก ความพึงพอใจในงานเป็นความรู้สึกสนองตอบต่อสภาพงาน สามารถเดาจากการแสดงออกและพฤติกรรมของพนักงานในองค์กร แนวทางที่สอง ความพึงพอใจในงานเป็นผลของความต้องการหรือความคาดหวังของบุคคลที่เกิดจากการเปรียบเทียบกับภาระหน้าที่บุคคลได้รับ กับผลตอบแทนหรือรางวัลจากการทำงาน คือ รางวัลภายนอก ได้แก่ รายได้และการเลื่อนตำแหน่ง ส่วนรางวัลภายใน ได้แก่ ความพึงพอใจจากเพื่อนร่วมงาน และงานที่มีคุณค่า ผลตอบแทนจะทำให้พนักงานพึงพอใจในงานและปรารถนาจะทำงานนั้น ส่วนการวัดมิติความพึงพอใจในงานสามารถวัดใน 5 องค์ประกอบ องค์ประกอบแรก คือ ตัวงาน หมายถึง งานที่บุคคลทำเป็นงานที่น่าสนใจ และเปิดโอกาสให้บุคคลได้มีโอกาสเรียนรู้และมีส่วนรับผิดชอบ องค์ประกอบที่สอง ผลตอบแทนหรือรายได้ที่รับรู้ว่ามีคุณค่า องค์ประกอบที่สาม โอกาสก้าวหน้า หมายถึงโอกาสของความก้าวหน้าที่บุคคลจะได้รับจากการทำงาน องค์ประกอบที่สี่ หัวหน้างาน หมายถึงความสามารถในด้านเทคนิคและการจัดการของหัวหน้างานที่มีต่อผู้ใต้บังคับบัญชา องค์ประกอบสุดท้าย คือผู้ร่วมงานที่บุคคลทำงานร่วมด้วยว่ามีความสัมพันธ์ในลักษณะใด

ซึ่งความหมายดังกล่าวสอดคล้องกับ ปรียาพร วงศ์อนุตรโรจน์ (2535, น. 143), จิตตินันท์ เดชะคุปต์ (2543, น. 20) และ Strauss and Sayless (1977, p. 142-143) อ้างถึงใน พรชัย ทิพยากุล (2548, น. 12) ที่อธิบายความพึงพอใจในงานไว้ว่า เป็นความรู้สึกโดยรวมของบุคคลที่มีต่อการทำงานในทางบวก ที่เกิดจากการเปรียบเทียบผลตอบแทนที่ได้รับจากการทำงาน ได้แก่ ลักษณะงาน อัตราค่าจ้าง โอกาสก้าวหน้า อยู่ในระดับที่เป็นไปตามความคาดหวังที่บุคคลตั้งไว้ งานนั้นให้ผลประโยชน์ตอบแทนทั้งทางด้านวัตถุและจิตใจ และสามารถตอบสนองความต้องการขั้นพื้นฐานของบุคคลได้

ขณะที่ Gilmer (1967, p. 380-384) อ้างถึงใน พรชัย ทิพยากุล (2548, น. 14-15) ได้ให้ข้อสรุปองค์ประกอบต่างๆ ที่เอื้ออำนวยให้เกิดความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของบุคคลไว้ 10 ประการดังนี้

1. ความมั่นคงปลอดภัย (Security) เป็นความมั่นคงในการปฏิบัติงาน ความมั่นคงของหน่วยงาน ทั้งชายและหญิงมักมีความรู้สึกว่าการมั่นคงปลอดภัยนี้จะเพิ่มขึ้นตามอายุของผู้ปฏิบัติ
2. โอกาสก้าวหน้าในการปฏิบัติงาน (Opportunity for Advancement) การมีโอกาสดำเนินตำแหน่งที่สูงขึ้น มีโอกาสก้าวหน้าจากความสามารถในการปฏิบัติงานย่อมทำให้เกิดความพึงพอใจในการปฏิบัติงาน ผู้ชายจะมีความต้องการเรื่องนี้สูงกว่าผู้หญิง แต่ความต้องการนี้จะลดลงเมื่อมีอายุมากขึ้น
3. สถานที่ทำงานและการจัดการ (Company and Management) เป็นความพึงพอใจต่อสถานที่ทำงาน ขนาดขององค์กร ชื่อเสียง รายได้ และการดำเนินงานขององค์กร องค์ประกอบนี้ผู้มีอายุมากจะมีความต้องการสูงกว่าผู้มีอายุน้อย
4. ค่าจ้าง (Wage) หรือรายได้และโอกาสในการปฏิบัติงานจะมีความสัมพันธ์กับเงิน ซึ่งผู้ปฏิบัติงานจะจัดอันดับค่าจ้างไว้อันดับเกือบสูงสุด แต่ยังคงให้ความสำคัญน้อยกว่าโอกาสความก้าวหน้า สำหรับในโรงงานจะเห็นว่าค่าจ้างมีความสำคัญสำหรับคนงานมากกว่าผู้ที่ทำงานในสำนักงานหรือหน่วยงานของรัฐบาล
5. ลักษณะของงานที่ทำ (Intrinsic Aspects of the Job) องค์ประกอบนี้มีความสัมพันธ์กับความสามารถของผู้ปฏิบัติงาน หากได้ทำงานตามที่ถนัดหรือตามความสามารถจะทำให้เกิดความพึงพอใจ
6. การควบคุมดูแลหรือนิเทศงาน (Supervision) การนิเทศงานมีความสำคัญที่จะทำให้ผู้ปฏิบัติงานมีความรู้สึกพึงพอใจต่องานได้ ผู้หญิงมีความรู้สึกไวต่อองค์ประกอบนี้มากกว่าผู้ชาย แต่หากการบังคับบัญชาไม่ดีก็เป็นสาเหตุสำคัญให้ทั้งชายและหญิงขาดงานและลาออกจากงานได้
7. ลักษณะทางสังคม (Social Aspects of Job) องค์ประกอบนี้คือ ความต้องการเป็นส่วนหนึ่งของสังคม หรือการให้สังคมยอมรับ ถ้าหากได้ทำงานร่วมกับผู้อื่นอย่างมีความสุขก็จะเกิดความพึงพอใจในงานนั้น องค์ประกอบนี้สัมพันธ์กับอายุและระดับงาน ผู้หญิงจะให้ความสำคัญกับองค์ประกอบนี้มากกว่าผู้ชาย
8. การติดต่อสื่อสาร (Communication) ได้แก่ การรับ ส่ง ข้อเสนอแนะต่างๆ คำสั่ง การทำรายงาน การติดต่อทั้งภายในและภายนอกหน่วยงาน องค์ประกอบนี้มีความสำคัญมากสำหรับผู้มีระดับการศึกษาสูง
9. สภาพการทำงาน (Working Condition) ได้แก่ สภาพอุณหภูมิ แสง สี เสียง ห้องทำงาน ห้องน้ำ ห้องอาหาร ชั่วโมงการทำงาน สภาพการทำงานนี้มีความสำคัญสำหรับผู้หญิงมากกว่าผู้ชาย
10. ผลประโยชน์ตอบแทน (Benefit) ได้แก่ เงินบำนาญบำนาญ ค่ารักษาพยาบาล เงินสวัสดิการ วันหยุด วันพักผ่อนต่างๆ

2.2 ทฤษฎีเกี่ยวกับความพึงพอใจในงาน

ความพึงพอใจในงานของบุคคลถือว่าเป็นเรื่องสำคัญต่อประสิทธิภาพและประสิทธิผลขององค์กร รวมทั้งเป็นเรื่องสำคัญที่ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตของตนเองและครอบครัว เนื่องจากความพึงพอใจในงานจะเป็นแรงจูงใจให้บุคคลมีความรู้สึกมีความสุขกับการทำงาน เกิดความตั้งใจที่จะปฏิบัติงานให้สำเร็จ มีหลายทฤษฎีที่ถูกนำมาอธิบายเกี่ยวกับความพึงพอใจในงานของบุคคล ในที่นี้จะกล่าวถึงทฤษฎีที่ถูกยอมรับกันอย่างแพร่หลาย คือ

2.2.1 ทฤษฎีลำดับขั้นความต้องการของมนุษย์

ทฤษฎีลำดับขั้นความต้องการของมนุษย์ (Maslow's Hierarchy of Needs Theory) Maslow (1970, p. 35-46) อ้างถึงใน ภคพนธ์ ศาลาทอง (2555, น. 17-18) กล่าวถึงบุคคลจะมีความต้องการที่เรียงลำดับจากระดับพื้นฐานไปยังระดับสูงสุด ดังนี้

1) ความต้องการด้านร่างกาย (The Physiological Needs) ความต้องการที่เป็นจุดเริ่มต้นของทฤษฎี ความต้องการนี้อาจหมายถึงแรงผลักดันทางกายภาพ เช่น ความต้องการอาหาร อากาศหายใจ การพักผ่อน ความต้องการปัจจัยสี่ในการดำรงชีวิต

2) ความต้องการความปลอดภัย (The Safety Needs) ความต้องการลำดับที่สองที่จะถูกกระตุ้นหลังจากที่ความต้องการทางร่างกายถูกตอบสนองแล้ว และความต้องการใหม่จะถูกกำหนดขึ้นมาแทนที่ ซึ่งความต้องการความปลอดภัยเป็นความต้องการสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยจากอันตรายทั้งปวงในการดำรงชีวิต ต้องการที่จะมีเสถียรภาพทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจ

3) ความต้องการด้านสังคม (The Social Needs) ความต้องการลำดับที่สามที่ต้องการจะได้รับการยอมรับว่าเป็นส่วนหนึ่งของสังคม ความต้องการความรัก ต้องการมีเพื่อนและความพอใจในการสัมพันธ์กับคนอื่น ๆ

4) ความต้องการเกียรติยศชื่อเสียง (The Esteem Needs) ความต้องการลำดับที่สี่ที่บุคคลต้องการเห็นคุณค่า ความรู้สึกภาคภูมิใจในการเป็นที่ยอมรับทั้งจากตนเองและผู้อื่น

5) ความต้องการสนองตอบได้ด้วยตนเอง (The Needs of Self-Actualization) ความต้องการลำดับสูงสุด เมื่อบุคคลได้รับความต้องการทุกอย่างแล้ว และรู้สึกว่าตนเองไม่มีความขาดแคลน แต่รู้สึกถึงการบรรลุความต้องการทั้งหมดที่ตนเองอยากได้ ด้วยการใช้ความสามารถ ทักษะ และศักยภาพอย่างเต็มที่ โดยการแสวงหาความท้าทายความสามารถในสิ่งใหม่

2.2.2 แนวคิดเกี่ยวกับงานที่มีคุณค่า (Decent Work)

สำหรับ งานที่มีคุณค่า องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization-ILO) เป็นผู้ริเริ่มแนวความคิดนี้โดยเสนอต่อที่ประชุมของ ILO เมื่อปี พ.ศ. 2547 งานที่มีคุณค่า หมายถึง งานที่ตอบสนองความต้องการเกี่ยวกับชีวิตมนุษย์ได้ ซึ่งจำแนกตัวชี้วัดออกเป็นประเด็นต่างๆ 10 ประเด็น ได้แก่ (อรรถกฤษณ์ วันทนะสมบัติ และ เกรียงศักดิ์ ธีระโกวิทขจร (2561, น. 36-37))

- การมีโอกาสในการได้รับการจ้างงาน (Employment Opportunities)
- การมีรายได้ที่เพียงพอและงานที่มีผลิตผล (Adequate Earnings and Productive Work)
- การมีเวลาทำงานที่เหมาะสม (Decent Working Time)

- การมีความสามารถในการผสมผสานระหว่าง งาน ครอบครัว และชีวิตส่วนตัวอย่างพอเหมาะ (Combining Work, Family and Personal Life)
- งานที่สมควรถูกยกเลิก (Work That Should be Abolished)
- การมีความมั่นคงในการทำงาน (Stability and Security of Work)
- การมีโอกาสที่เท่าเทียมและได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมในการจ้างงาน (Equal Opportunity and Treatment in Employment)
- การทำงานในสภาวะแวดล้อมที่ปลอดภัย (Safe Work Environment)
- การมีหลักประกันทางสังคม (Social Security)
- การมีความสามารถในการเจรจาต่อรองทางสังคมโดยตัวแทนของคนทำงานและนายจ้าง (Social Dialogue, Employer and Workers representation)

โดยในปี พ.ศ. 2555 ILO ได้เพิ่มคำจำกัดความของงานที่มีคุณค่าเพิ่มเติมจากเดิมอีก 1 ข้อ คือ

- บริบททางเศรษฐกิจและสังคมของงานที่มีคุณค่า (Economic and Social Context for Decent Work)

2.2.3 แนวคิดเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตในการทำงาน

คุณภาพชีวิตการทำงาน เป็นแนวคิดในการจัดการที่คำนึงถึงเรื่องบุคคลที่ทำงานเป็นสำคัญ เป็นการประสานระหว่างบุคคลและงานให้ชีวิตและการทำงานผสมผสานกันอย่างกลมกลืน แม้องค์กรที่มีเทคโนโลยีสูงก็ยังคงมีความจำเป็นต้องอาศัยคนในการควบคุมดูแลแก้ปัญหาการดำเนินงานของเครื่องจักรกลและเทคโนโลยีอยู่นั่นเอง ดังนั้น หากผู้ทำงานรู้สึกพึงพอใจในการทำงานและดำเนินชีวิตได้อย่างเป็นสุข ความพึงพอใจในงานก็จะตอบสนองความต้องการของคนทำงานตามทฤษฎี The Needs Approach ของ Maslow (1970) และ Hygiene and Motivational Factor ของ Herzberg (1959, p. 154) อ้างถึงใน สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2551, น. 2/11) ที่กล่าวว่า ความพึงพอใจในการทำงานเป็นปัจจัยหนึ่งที่ช่วยส่งเสริมให้บุคคลทำงานได้อย่างมีคุณภาพ และส่งผลให้เกิดผลสัมฤทธิ์ในการปฏิบัติงานสูง ในทางตรงกันข้ามผู้ที่ไม่พึงพอใจในการทำงานจะมีผลสัมฤทธิ์ในการปฏิบัติงานต่ำ

จากการทบทวนแนวคิดเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตในการทำงานของ สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2551) ได้สรุปความหมายของคุณภาพชีวิตในการทำงานไว้ว่า หมายถึง ชีวิตการทำงานที่มีความสุข มีความพึงพอใจต่องานและสภาพแวดล้อมที่เป็นอยู่ โดยสามารถตอบสนองความจำเป็นพื้นฐานส่วนบุคคลจากผลตอบแทนที่ได้รับจากองค์กรอย่างยุติธรรม บนพื้นฐานความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรและบุคลากร และจะพัฒนาไปสู่ระดับความสัมพันธ์ในสังคม อันเป็นการตอบสนองความต้องการของมนุษย์ในขั้นที่สูงขึ้นไป

Walton (1975) อ้างถึงใน ภคพนธ์ ศาลาทอง (2555, น. 22-23) เสนอแนวคิดเกี่ยวกับลักษณะสำคัญที่ประกอบขึ้นเป็นคุณภาพชีวิตในการทำงานในหนังสือ Criteria for Quality of Working Life โดยแบ่งลักษณะต่างๆ ดังนี้

1. การได้รับค่าตอบแทนที่เป็นธรรมและเพียงพอ (Adequate and Fair Compensation) เนื่องจากบุคคลทุกคนมีความต้องการและความจำเป็นทางเศรษฐกิจ จึงมุ่งทำงานเพื่อให้ได้รับการตอบสนองทางเศรษฐกิจ ค่าตอบแทนการทำงานต้องเพียงพอที่จะดำรงชีวิตตามมาตรฐานในสังคมได้

2. การมีสภาพการทำงานที่ปลอดภัยและถูกสุขลักษณะ (Safe and Healthy Environment) หมายถึง สภาพการทำงานต้องไม่มีลักษณะเสี่ยงภัยจนเกินไป และจะต้องช่วยให้ผู้ปฏิบัติรู้สึกสะดวกสบายไม่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ

3. การเปิดโอกาสให้ผู้ปฏิบัติงานได้พัฒนาความรู้ความสามารถ (Development of Human Capabilities) กล่าวคือ งานที่ปฏิบัติอยู่นั้นจะต้องเปิดโอกาสให้ผู้ปฏิบัติงานได้ใช้และพัฒนาทักษะความรู้อย่างแท้จริง รวมถึงการมีโอกาสดำเนินงานที่ตนยอมรับว่าสำคัญและมีความหมาย

4. การมีลักษณะงานที่ส่งเสริมการเจริญเติบโตและความมั่นคงให้แก่ผู้ปฏิบัติงาน (Growth and Security) นอกจากงานจะช่วยเพิ่มพูนความรู้ความสามารถแล้ว ยังช่วยให้ผู้ปฏิบัติงานได้มีโอกาสก้าวหน้า และมีความมั่นคงในอาชีพ ตลอดจนเป็นที่ยอมรับทั้งของเพื่อนร่วมงานและสมาชิกในครอบครัวของตน

5. การมีลักษณะงานที่ส่งเสริมด้านการบูรณาการทางสังคมของผู้ปฏิบัติงาน (Social Integration) หมายความว่า งานนั้นช่วยให้ผู้ปฏิบัติงานได้มีโอกาสสร้างสัมพันธ์ภาพกับบุคคลอื่นๆ รวมถึงโอกาสที่เท่าเทียมกันในความก้าวหน้าที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของระบบคุณธรรม

6. การมีลักษณะงานที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของกฎหมายหรือกระบวนการยุติธรรม (Constitutionalism) หมายถึง วิถีชีวิตและวัฒนธรรมในองค์กรจะส่งเสริมให้เกิดความเคารพสิทธิส่วนบุคคล มีความเป็นธรรมในการพิจารณาให้ผลตอบแทนและรางวัล รวมทั้งโอกาสที่แต่ละคนจะได้แสดงความคิดเห็นอย่างเปิดเผย มีเสรีภาพในการพูด มีความเสมอภาค และมีการปกครองด้วยกฎหมาย

7. การมีความสมดุลระหว่างชีวิตกับการทำงาน (The Total Life Space) หมายความว่า การเปิดโอกาสให้ผู้ปฏิบัติงานได้ใช้ชีวิตในการทำงานและชีวิตส่วนตัวนอกองค์กรอย่างสมดุล นั่นคือต้องไม่ปล่อยให้ผู้ปฏิบัติงานได้รับความกดดันจากการปฏิบัติงานมากเกินไปด้วยการกำหนดชั่วโมงการทำงานที่เหมาะสม เพื่อหลีกเลี่ยงการที่ต้องคร่ำเคร่งอยู่กับงานจนไม่มีเวลาพักผ่อนหรือได้ใช้ชีวิตส่วนตัวอย่างเพียงพอ

8. การมีลักษณะงานที่เกี่ยวข้องและสัมพันธ์กับสังคมโดยตรง (Social Relevance) หมายความว่า ผู้ปฏิบัติงานจะต้องรู้สึกและยอมรับว่าองค์กรที่ตนปฏิบัติงานอยู่นั้น มีความรับผิดชอบต่อสังคมในด้านต่างๆ จะก่อให้เกิดการเพิ่มคุณค่าความสำคัญของงานและอาชีพของผู้ปฏิบัติงาน

ภคพันธ์ ศาลาทอง (2555, น. 25) สรุปองค์ประกอบคุณภาพชีวิตของการทำงานที่สำคัญ คือ การได้รับสิ่งตอบแทนที่เหมาะสมและเป็นธรรม การส่งเสริมสุขภาพ สภาพแวดล้อมและความปลอดภัยที่ดี การสร้างความเชื่อมั่นและความมั่นคงในการทำงาน การพัฒนาการเพิ่มศักยภาพและโอกาสการทำงาน โดยการส่งเสริมความรู้ความสามารถตามศักยภาพของแรงงาน การมีส่วนร่วมในการพัฒนาคุณภาพชีวิต และการคุ้มครองแรงงาน มิติเหล่านี้จะเกี่ยวข้องกับเป้าประสงค์ การดำเนินการขององค์กร และการรับรู้ของแรงงานซึ่งเป็นความต้องการที่แท้จริงของมนุษย์

สรุปได้ว่า ความพึงพอใจในงานเป็นความรู้สึกในเชิงบวกของบุคคลที่มีต่องานที่ทำ โดยการเปรียบเทียบระหว่างสภาพการทำงานกับผลตอบแทนที่ได้รับมีความคุ้มค่าเป็นไปตามความต้องการที่คาดหวังไว้ ตอบสนองความจำเป็นขั้นพื้นฐานตามหลักทฤษฎีลำดับขั้นความต้องการของมนุษย์ของ Maslow ปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดความพึงพอใจในงาน เช่น ลักษณะงานเป็นงานที่มีคุณค่า รายได้ที่

ได้รับมีความเป็นธรรมและคุ้มค่า มีความมั่นคงปลอดภัย หากบุคคลรู้สึกพึงพอใจในการทำงานก็จะมีคุณภาพชีวิตที่ดีและมีความสุข

แนวคิดและทฤษฎีดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยได้นำมาสรุปเป็นกรอบแนวคิดในการศึกษาความพึงพอใจของแรงงานนอกระบบบนดิจิทัลแพลตฟอร์ม โดยนำองค์ประกอบที่สำคัญที่มีผลต่อความพึงพอใจในงานในด้านที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตโดยตรง ได้แก่ ด้านรายได้ ด้านความมั่นคง และด้านความปลอดภัยในอาชีพ มาเป็นปัจจัยหลักในการศึกษาในครั้งนี้

3. แนวคิดเกี่ยวกับแรงงานนอกระบบ

3.1 แนวคิดเกี่ยวกับเศรษฐกิจนอกระบบ

สำนักงานแรงงานระหว่างประเทศ และสำนักงานประกันสังคม (2546) คำว่า “เศรษฐกิจนอกระบบ” หมายถึงกิจกรรมทางเศรษฐกิจทุกประเภทที่ไม่ได้รับการคุ้มครองและควบคุมโดยกฎหมายหรือธรรมเนียมปฏิบัติหรือไม่ได้รับการคุ้มครองอย่างเพียงพอ กิจกรรมเหล่านี้มักจะไม่มีการยอมรับ จึงดำเนินไปนอกข้อบัญญัติของกฎหมายและไม่ได้มีการออกมาตรการใดๆ เพื่อให้การคุ้มครอง หรือเป็นกิจกรรมที่ถึงแม้จะมีกฎหมายรองรับแต่ทว่าไม่ได้รับการคุ้มครองในทางปฏิบัติ นั่นคือ แม้ว่าการดำเนินกิจกรรมเหล่านี้จะอยู่ในขอบเขตของกฎหมาย แต่มิได้มีการบังคับใช้ หรือกฎหมายและระเบียบต่างๆ ที่มีอยู่กลับเป็นอุปสรรคทำให้ผู้ดำเนินการกิจกรรมนอกระบบไม่สามารถปฏิบัติตามกฎหมายได้ เพราะกฎหมายและระเบียบเหล่านั้นไม่เหมาะสม สร้างภาระให้กับผู้เกี่ยวข้อง หรือก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายสูงมาก ผู้ที่ทำงานในเศรษฐกิจนอกระบบประกอบด้วย ผู้ที่ได้รับค่าจ้าง (Wage Workers)¹ ผู้ประกอบกิจการของตนเอง (Own-Account Workers) ผู้ที่ทำกิจการของตนเองมีสถานะที่ไม่มั่นคงและด้อยโอกาสเท่ากับผู้ที่ได้รับค่าจ้าง และมักจะเคลื่อนย้ายจากสถานการณหนึ่งไปยังอีกสถานการณหนึ่ง เนื่องจากไม่ได้รับการคุ้มครอง ไม่มีสิทธิ และไม่มีผู้แทน ผู้ที่ทำงานในเศรษฐกิจนอกระบบจึงมักจะตกอยู่ในวังวนของความยากจน

เศรษฐกิจนอกระบบสามารถรองรับแรงงาน ซึ่งหากไม่ทำงานนอกระบบก็จะไม่มีงานทำ หรือไม่มีรายได้ ลักษณะเช่นนี้พบได้มากโดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศที่กำลังพัฒนาซึ่งมีกำลังแรงงานขนาดใหญ่และเติบโตอย่างรวดเร็ว เช่น ในหลายประเทศที่มีการดำเนินการตามเงื่อนไขการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินของประเทศ (Structural Adjustment Programmes) แรงงานจำนวนมากต้องตกงาน คนส่วนใหญ่เข้ามาอยู่ในเศรษฐกิจนอกระบบไม่ใช่เพราะสมัครใจ แต่ด้วยเหตุผลความจำเป็นเพื่อการอยู่รอดในสถานการณ์ที่มีการว่างงานสูง การจ้างงานต่ำระดับ และความยากจน เศรษฐกิจนอกระบบเป็นแหล่งงานจำนวนมากและมีศักยภาพในการกระจายรายได้ เพราะงานเหล่านี้เข้าง่ายและไม่ต้องการคุณสมบัติหรือปัจจัยที่สูงมาก ทั้งในเรื่องของการศึกษา ทักษะ เทคโนโลยี และต้นทุน แต่งานเหล่านี้มักจะไม่สอดคล้องกับเกณฑ์ของงานที่มีคุณค่า

¹ สำนักงานแรงงานระหว่างประเทศ (2546) งานที่มีคุณค่าและเศรษฐกิจนอกระบบ หรือดูในฉบับภาษาอังกฤษ : Decent work and the informal economy (Report VI, ILC 2002), ISBN 92-2-112429-0, ISSN 0074-6681, Geneva, 2002)

นอกจากนี้ เศรษฐกิจนอกระบบยังสามารถตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคที่ยากจน โดยขายสินค้าราคาถูกและให้บริการที่เข้าถึงได้ง่าย

เงื่อนไขการจ้างงานที่ลดคุณค่าของงานอย่างรุนแรงจะพบมากในเศรษฐกิจนอกระบบ แรงงานที่มีได้รับการคุ้มครองมักจะได้รับผลกระทบทางลบมากกว่าประโยชน์จากการทำงานในเศรษฐกิจนอกระบบ แรงงานในเศรษฐกิจนอกระบบมักจะเป็นแรงงานที่ “ไม่มีตัวตน” เพราะไม่มีการขึ้นทะเบียนไว้ ไม่อยู่ในการควบคุมหรือไม่ได้รับการคุ้มครองภายใต้กฎหมายแรงงานและการคุ้มครองทางสังคม ตัวอย่างเช่น มีสถานการณ์จ้างงานไม่ชัดเจน จึงไม่สามารถจะใช้สิทธิหรือปกป้องสิทธิ์ขั้นพื้นฐานของตนได้ เนื่องจากมิได้มีการรวมตัวจึงแทบจะไม่มีหรือไม่มีผู้แทนที่จะเจรจาต่อรองกับนายจ้างหรือหน่วยงานรัฐ งานในเศรษฐกิจนอกระบบเป็นลักษณะการทำงานในสถานประกอบการขนาดเล็กหรือสถานประกอบการที่ไม่ขึ้นทะเบียน ไม่มีสภาพการทำงานที่ปลอดภัยและถูกสุขอนามัย เป็นงานที่ใช้ทักษะต่ำ ให้ผลผลิตต่ำ สร้างรายได้น้อยหรือไม่สม่ำเสมอ ชั่วโมงการทำงานยาวนาน และขาดการเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร การตลาด การเงิน การฝึกอบรมและเทคโนโลยี แรงงานในเศรษฐกิจนอกระบบจึงมีลักษณะที่ไม่สามารถพึ่งตนเองได้ และด้อยโอกาสในระดับที่ต่างกันไป

3.2 ความหมายของแรงงานนอกระบบ

ความหมายเกี่ยวกับแรงงานนอกระบบ ได้มีนักวิชาการและหน่วยงานให้ความหมายไว้อย่างหลากหลาย ดังนี้

นฤมล นิราทร และคณะ (2550) ระบุความหมายของแรงงานนอกระบบ คือ ผู้ที่ทำงานหรือก่อให้เกิดกิจกรรมในภาคเศรษฐกิจที่ถูกกฎหมาย แต่เป็นแรงงานที่ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมายแรงงาน หรือมีกฎหมายคุ้มครองแต่ยังไม่ได้รับสิทธิและหรือการดูแลเท่าที่ควร นอกจากนี้ยังรวมถึงการทำงานหนัก ความมั่นคงในการทำงานมีน้อย ไม่มีกฎหมายคุ้มครองการจ้างงานที่แน่นอน ไม่มีโอกาสในการพัฒนาศักยภาพและมีคุณภาพชีวิตที่ต่ำ มีฐานะยากจน มีรายได้ไม่แน่นอน รวมถึงผู้ประกอบการอาชีพอิสระและผู้รับค่าจ้าง ทั้งในสถานประกอบการที่เป็นหลักแหล่ง ประกอบการเร่ร่อน รับจ้างทั่วไป รับงานไปทำที่บ้าน รับงานเป็นชิ้นหรือคนงานรับเหมาช่วง ทั้งภาคการผลิต ภาคการบริการ รวมถึงผู้ทำงานรับจ้างภาคการเกษตรที่มีการจ้างไม่แน่นอน หรือรับจ้างทำงานตามสัญญา ซึ่งอาจถูกเอารัดเอาเปรียบอันเนื่องมาจากไม่มีกฎหมายรับรองสิทธิ และไม่มีองค์กรตัวแทนเพื่อการเจรจาต่อรอง

สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2561) ในการสำรวจแรงงานนอกระบบ พ.ศ.2561 ของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ได้ให้ความหมายของ “แรงงานนอกระบบ” ว่าหมายถึง ผู้มีงานทำที่ไม่ได้รับความคุ้มครอง หรือไม่มีหลักประกันทางสังคมจากการทำงาน วิจิตร ระวังวงศ์ และคณะ (2550) อ้างถึงในภคพันธ์ ศาลาทอง (2555, น. 2) ระบุว่าแรงงานนอกระบบ (Informal Sector) ประกอบด้วย (1) แรงงานนอกระบบภาคเกษตร ได้แก่ แรงงานรับจ้างในภาคเกษตร การทำนา ทำไร่ ทำสวน ทำประมง และเลี้ยงสัตว์ รวมทั้งเกษตรกรพันธะสัญญา (2) แรงงานนอกระบบภาคการผลิต ได้แก่ ผู้รับงานมาทำที่บ้าน ผู้ประกอบอุตสาหกรรมในระดับครัวเรือนหรือธุรกิจจากการผลิตขนาดเล็ก และกลุ่มผู้ผลิตสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ (OTOP) (3) แรงงานนอภาคบริการ ได้แก่ แรงงานที่ประกอบอาชีพอิสระเพื่อความอยู่รอด เช่น หาบเร่แผงลอย คนค้ายขยะ คนซื้อ-ขายของเก่า จักรยานยนต์รับจ้าง รถยนต์รับจ้าง (แท็กซี่ รถตุ้) สามล้อเครื่อง ทั้งนี้ ภคพันธ์ ศาลาทอง (2555, น. 7) ยังได้สรุปความหมายของแรงงานนอกระบบจากการทบทวนแนวคิดไว้ว่า แรงงานนอกระบบ คือ ผู้ที่ทำงานอิสระที่ถูกกฎหมาย

ประกอบอาชีพเพื่อความอยู่รอด เป็นแรงงานที่ต้องทำงานหนัก มีความเสี่ยงในการทำงาน ขาดความมั่นคงในอาชีพและขาดโอกาสในการพัฒนาศักยภาพ มีคุณภาพชีวิตที่ต่ำ รายได้น้อย ไม่สม่าเสมอ ไม่ได้รับความเป็นธรรมในสังคม รวมทั้งไม่ได้รับความคุ้มครองของกฎหมายแรงงาน ขาดสวัสดิการและหลักประกันทางสังคมที่ควรได้รับ ส่วนใหญ่ถูกเลือกปฏิบัติและถูกเอารัดเอาเปรียบจากการจ้างงานที่ไม่มีกฎหมายที่แน่นอน ขาดสิทธิและอำนาจต่อรอง ถูกเลิกจ้างโดยง่ายไม่มีเกณฑ์และเหตุผลที่แน่นอน

4. แนวคิดเกี่ยวกับผู้ประกอบการคนขับแท็กซี่

การขยายตัวของแรงงานภาคขนส่งในเศรษฐกิจนอกระบบเป็นผลมาจากการที่ระบบขนส่งมวลชนของรัฐไม่สามารถที่จะให้บริการแก่ประชาชนได้อย่างรวดเร็วและทั่วถึง ในภาวะที่เมืองมีการขยายตัวทั้งทางด้านเศรษฐกิจและประชากร ส่งผลให้สภาพการจราจรในเขตเมืองคับคั่งและติดขัด ประกอบกับความต้องการความสะดวกสบาย รวดเร็วในการเดินทางสัญจรไปยังสถานที่ต่างๆ ของประชาชน ปัจจัยเหล่านี้สร้างโอกาสในการประกอบอาชีพให้แก่แรงงานนอกระบบภาคบริการในกลุ่มแรงงานภาคการขนส่ง อย่างเช่น ผู้ประกอบอาชีพคนขับแท็กซี่ ซึ่งเป็นทางเลือกหนึ่งของประชาชนที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลายในสังคมเมืองใหญ่ ซึ่งภาพรวมของอุตสาหกรรมแท็กซี่ในปัจจุบัน ประกอบไปด้วยการให้บริการรถแท็กซี่แบบดั้งเดิมและการให้บริการแท็กซี่ผ่านระบบแอปพลิเคชัน

4.1 แท็กซี่แบบดั้งเดิม

การลงทุนในธุรกิจแท็กซี่แบบดั้งเดิมในปัจจุบัน มีทั้งรูปแบบธุรกิจที่เกี่ยวข้องโดยตรงและทางอ้อม ทำให้มีเงินทุนหมุนเวียนในธุรกิจนี้อย่างน้อยไม่ต่ำกว่า 1 พันล้านบาท จากงานวิจัยของมณฑิรา แซ่ตั้ง (2557) อ้างถึงใน สุธาสินี นาคเงินทอง (2559, น. 32-34) พบว่า ปัจจุบันมีรถแท็กซี่ที่อยู่ในระบบมากกว่าหนึ่งแสนคัน โดยมีรูปแบบการประกอบธุรกิจแท็กซี่แบ่งออกเป็น 3 รูปแบบ ดังนี้

4.1.1 แท็กซี่ส่วนบุคคล

รถแท็กซี่ที่มีสี่ล้อ-เหลือง กรมการขนส่งทางบกกำหนดให้ประชาชนสามารถจดทะเบียนเป็นชื่อของตนเอง ภายใต้เงื่อนไขที่สามารถยื่นขอจดทะเบียนได้คนละ 1 คัน และห้ามมิให้ทำการโอนให้บุคคลอื่นนอกจากทายาท แต่แต่ละบุคคลจะมีแท็กซี่ได้เพียงคันเดียวเท่านั้น ลักษณะการบริการเจ้าของรถแท็กซี่จะเป็นผู้ขับให้บริการเองหรือไม่ก็ให้เครือญาติขับกันเองโดยจะมีการจัดเป็นกะ ซึ่งรูปแบบนี้จะมีข้อดีคือ มีการบำรุงรักษารถที่ดีและคนขับมีมารยาทและให้บริการอยู่ในกฎระเบียบ

4.1.2 สหกรณ์แท็กซี่

สหกรณ์ดำเนินธุรกิจสินเชื่อ ธุรกิจรับฝากและธุรกิจการให้บริการต่างๆ เกี่ยวกับรถแท็กซี่ เช่น ให้บริการทำสัญญาเช่าซื้อรถยนต์สาธารณะ ให้บริการติดต่อประสานงานกับกรมการขนส่งทางบก และให้บริการรับแลกเปลี่ยนเช็คต่อภาษีและต่อประกัน โดยใช้รถแท็กซี่เป็นของสหกรณ์ตามใบอนุญาตที่ได้รับจากกรมการขนส่งทางบก สหกรณ์ถือเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องที่มีความสำคัญมากในอุตสาหกรรมแท็กซี่ กล่าวคือ รถแท็กซี่ส่วนใหญ่จะจดทะเบียนเข้าร่วมกับสหกรณ์เอง จากระเบียบของกรมการขนส่งทางบกระบุว่า บุคคลสามารถนำรถยนต์มาจดทะเบียนเป็นแท็กซี่ได้เพียงหนึ่งคันเท่านั้น ซึ่งในบางกรณีการนำรถยนต์ไปจดทะเบียนเข้าร่วมกับสหกรณ์อาจจะทำให้เจ้าของรถรวมถึงเจ้าของกิจการที่ไม่ได้มีรถแท็กซี่จำนวนมากมีความสะดวกสบายมากกว่า ทั้งในส่วนของการขอจดทะเบียน การตรวจสอบสภาพรถแท็กซี่ การต่ออายุประกันภัย และการใช้บริการศูนย์วิทยุแท็กซี่ซึ่งถือเป็นบริการครบวงจรของสหกรณ์ที่ให้กับสมาชิก โดยที่สมาชิกจะต้องชำระค่าบริการเป็นรายเดือนให้กับ

สหกรณ์ ระบบนี้มีข้อดี คือ สหกรณ์จะให้การช่วยเหลือทางด้านสวัสดิการการกู้เงิน ค่ารักษาพยาบาล ทำให้คนขับมีคุณภาพชีวิตที่ดี ซึ่งส่งผลต่อมารยาทของคนขับมีการให้บริการผู้โดยสารที่ดีขึ้นด้วยเช่นกัน

4.1.3 เจ้าของกิจการให้บริการรถแท็กซี่

ผู้ประกอบการที่นำเงินไปลงทุนซื้อรถยนต์เพื่อมาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่และนำมาให้บริการแก่ผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ ในปัจจุบันผู้ประกอบการให้บริการรถแท็กซี่มีอยู่จำนวนมากแต่ส่วนใหญ่จะจดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัด ห้างหุ้นส่วนจำกัด โดยส่วนใหญ่จะมีวัตถุประสงค์หลักในการให้เช่าชื่อในนามของบริษัทแก่พนักงานขับรถแท็กซี่หรือเจ้าของกิจการรายย่อยเป็นหลัก มีใจให้นำมาปล่อยให้เช่าให้แก่พนักงานขับรถ สำหรับผู้ประกอบการให้บริการรถแท็กซี่แต่ไม่มีการจดทะเบียนตั้งเป็นนิติบุคคล ซึ่งในกรณีนี้อาจต้องมีการเข้าร่วมกับสหกรณ์หรือซื้อรถแท็กซี่จากบริษัทใดบริษัทหนึ่งหรือเรียกว่า แท็กซี่ในระบบเช่าแท็กซี่หรือรถ ในกลุ่มนี้จะมีจำนวนมากที่สุด

4.2 การให้บริการแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน

การให้บริการเรียกรถผ่านแอปพลิเคชัน (Transportation Network Companies = TNC) หรือที่รู้จักในชื่อต่างๆ เช่น Ride-Sharing, Ride-Hailing หรือ Ride-Booking เป็นรูปแบบธุรกิจที่เปิดโอกาสให้ผู้ให้บริการสามารถเรียกรถมารับและไปส่งยังจุดหมายปลายทางได้ตามความต้องการ ผ่านทางแอปพลิเคชัน โดยมีแนวคิดมาจากการ Carpooling หรือการใช้รถคันเดียวกันร่วมเดินทางไปด้วยกัน เช่น คนที่บ้านอยู่ใกล้กันก็อาศัยรถคันเดียวกันไปทำงานเพื่อประหยัดน้ำมัน แต่ต่อมากการให้บริการ TNC ก็ถูกมองว่ามีลักษณะเป็น Ride-Sourcing หรือเป็นการจัดสรรรถขนส่งผู้โดยสารให้กับคนขับเพื่อการพาณิชย์มากกว่า เพราะการให้บริการมีลักษณะคล้ายรถแท็กซี่มากกว่าการร่วมเดินทางไปด้วยกัน

ลักษณะการให้บริการมีการใช้เครื่องมือทางเทคโนโลยี 3 องค์ประกอบด้วยกันได้แก่ (1) อุปกรณ์ GPS Navigation เพื่อกำหนดเส้นทางของคนขับและจัดการการรับส่งผู้โดยสาร (2) สมาร์ทโฟน เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเรียกรถได้จากที่ใดก็ตาม (3) เครือข่าย Social Network เพื่อตรวจสอบคนขับและสร้างความมั่นใจให้กับผู้โดยสาร การให้บริการลักษณะดังกล่าวถือกำเนิดขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกาเมื่อประมาณ 10 ปีที่ผ่านมาแล้ว และกำลังเติบโตขึ้นเรื่อยๆ ในทั่วทุกมุมโลก แม้ว่าจะไม่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐในหลายประเทศก็ตาม สำหรับประเทศไทยในปัจจุบัน TNC ที่เป็นที่รู้จักมีสองบริษัท คือ Uber² และ Grab (<http://www.bangkokbiznews.com/blog/detail/643725>)

² เป็นข้อมูลวันที่ 24 มกราคม 2561 แต่ในปัจจุบัน Grab ได้ควมรวมกิจการของ Uber ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ทั้งหมดแล้ว โดยในวันที่ 8 เมษายน 2561 Uber ได้หยุดการให้บริการผ่านแอปพลิเคชันของ Uber และเปลี่ยนเป็นการให้บริการทุกอย่างผ่านแอปพลิเคชันของ Grab ตั้งแต่วันที่ 9 เมษายน 2561

4. แนวคิดเกี่ยวกับแพลตฟอร์ม

4.1 เศรษฐกิจแพลตฟอร์ม

ตามรายงานการวิจัยเรื่อง แพลตฟอร์มอีโคโนมีและผลกระทบต่อแรงงานในภาคบริการ : กรณีศึกษาประเทศไทย ของ อรรถกฤษ วัณชนะสมบัติ และคณะ (2561) ได้สรุปเกี่ยวกับ “เศรษฐกิจแพลตฟอร์ม (Platform Economy)” ไว้ดังนี้

“เศรษฐกิจแพลตฟอร์ม (Platform Economy)” เป็นกิจกรรมเศรษฐกิจที่พึ่งพาดิจิทัลแพลตฟอร์มในการดำเนินการ เปิดโอกาสให้เกิดการแลกเปลี่ยนซื้อขายสินค้าและบริการ (ในบางกรณีกิจกรรมนั้นปรากฏในรูปของการยืม เช่า และเช่าซื้อ) บนสมมุติฐานว่าเศรษฐกิจแพลตฟอร์มนั้น ลดต้นทุนธุรกรรมของการแลกเปลี่ยน และทำให้เกิดลักษณะงานและความสัมพันธ์ใหม่ระหว่างนายจ้างและคนทำงาน ทั้งนี้คำนิยามดังกล่าวมีนัยสำคัญสองประการ กล่าวคือ

ประการแรก เศรษฐกิจแพลตฟอร์มมีองค์ประกอบสำคัญสามประการคือ (1) แพลตฟอร์ม เช่น อุเบอร์หรือแอร์บีเอ็นบี (2) ผู้ให้บริการ เช่นคนขับอุเบอร์ และ (3) ผู้รับบริการหรือลูกค้า

ประการที่สอง กิจกรรมและความสัมพันธ์ใหม่ดังกล่าวทำให้เกิดช่องโหว่และความขัดแย้งภายในกรอบของกฎหมายและนิยามในการศึกษาแรงงานนอกระบบดั้งเดิม ซึ่ง อรรถกฤษ วัณชนะสมบัติ และคณะ เรียกแรงงานทั้งหมดที่เข้ามาสัมพันธ์กับเศรษฐกิจแพลตฟอร์มว่า “แรงงานดิจิทัล” และแบ่งงานดิจิทัลออกเป็นงานดิจิทัลที่การทำงานขึ้นอยู่กับสถานที่เชิงกายภาพ (Gig Work) และงานดิจิทัลชนิดทำจากที่ใดก็ได้ (Crowd Work) กล่าวคือ ประเภทแรกนั้น ยังคงปรากฏลักษณะของการแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการแบบดั้งเดิม คือ มีการพบกันของผู้ให้และผู้รับบริการในสถานที่จริง เช่น ในกรณีของบริการขนส่ง (อุเบอร์) ที่พัก (แอร์บีเอ็นบี) และทำความสะอาด (บีบีที) ขณะที่งานประเภทหลัง (Crowd Work) นั้น ผู้ทำงานรับงานผ่านทางแพลตฟอร์มออนไลน์ สามารถทำงานโดยเอกเทศและส่งมอบผลผลิตกลับไปยังแพลตฟอร์มออนไลน์

การถือกำเนิดของเศรษฐกิจแบบแพลตฟอร์มได้ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในหลายลักษณะ ทั้งรูปแบบความสัมพันธ์ของการจ้างงาน ความสัมพันธ์ของการจ้างงานในลักษณะที่เปลี่ยนจากการจ้างงานที่มีสัญญาจ้างแบบเต็มเวลาและผู้จ้างมีสถานะนายจ้าง เป็นการจ้างงานแบบเหมาช่วงที่ผู้ทำงานมีสถานะผู้รับงานอิสระ ซึ่งมีแนวโน้มที่จะกลายเป็นความสัมพันธ์รูปแบบ “ปกติ” ในการทำงานมากยิ่งขึ้นในอนาคต แพลตฟอร์มถูกนำมาใช้ในฐานะเป็นตัวกลางที่เชื่อมโยงความต้องการสินค้าและบริการ จับคู่การเสนอสินค้าและบริการ แพลตฟอร์มมีอัลกอริทึม³ ที่มีประสิทธิภาพสูง ย่นระยะเวลาสร้างโอกาสในการประกอบอาชีพ เทคโนโลยีได้ทำให้ต้นทุนในการจับคู่ความต้องการลดลง ซึ่งเป็นการลดสิ่งกีดขวางในการเข้าสู่ตลาดแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการได้ ขณะเดียวกันผู้เป็นเจ้าของแพลตฟอร์มเป็นผู้ควบคุมอัลกอริทึม ทำให้สามารถสร้างสภาพบังคับเหนือผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการได้ ผ่านอัลกอริทึมของแพลตฟอร์ม แพลตฟอร์มยังสามารถช่วยลดอัตราเสี่ยงจากการแลกเปลี่ยนใน

³ อัลกอริทึม (Algorithm) หรือ ขั้นตอนวิธี คือชื่อที่เรียกกระบวนการหรือขั้นตอนการทำงานโดยละเอียดที่สามารถนำไปปฏิบัติตามเพื่อแก้ปัญหาที่กำหนดไว้ โดยส่วนใหญ่ผู้ใช้เรียกขั้นตอนในการเขียนชุดคำสั่งหรือโปรแกรมคอมพิวเตอร์ ซึ่งใช้เพื่อการจัดการข้อมูลชนิดต่างๆ เช่น ขั้นตอนวิธีการเรียงลำดับ (Sorting Algorithm) หรือขั้นตอนวิธีการค้นหา (Searching Algorithm) (<http://www.nsm.or.th/other-service/671-online-science/knowless-inventory/sci-vocabulary/sci-vocabulary-information-technology-museum/3231-algorithm.html>)

ตลาดแรงงานแบบเดิม อันมาจากการให้ข้อมูลที่ไม่ครบถ้วนหรือการหลอกลวง แพลตฟอร์มอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงทรัพยากร หรือการนำทรัพยากรที่มีมาใช้ให้เกิดประโยชน์ทั้งในรูปของสินค้า บริการ และแรงงานอิสระ ซึ่งส่งผลกระทบต่อตลาดแรงงานทั้งทางตรงและทางอ้อม

4.2 แพลตฟอร์ม Grab

ข้อมูลจากเว็บไซต์ <https://grabdriverth.com/> แกร็บ (Grab) เกิดขึ้นภายใต้การก่อตั้งของคุณแอนโทนี่ ตัน และคุณฮุย ลิง ตัน ที่ประเทศมาเลเซีย ในปี 2012 โดยใช้ชื่อเริ่มแรกว่า “My Teksi” และใช้ชื่อใหม่เป็น “Grab” ในปี 2016 โดยทั้งสองมุ่งพัฒนาให้ Grab เป็นแอปพลิเคชันที่ตอบโจทย์และแก้ปัญหาระบบขนส่งมวลชนของประเทศในภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้ นับแต่จุดเริ่มต้น Grab มุ่งมั่นและมีวิสัยทัศน์ในการ ขับเคลื่อนภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไปข้างหน้าด้วยการแก้ปัญหา ด้านการขนส่งสาธารณะ รวมถึงการนำเสนอบริการที่สะดวก คุณภาพของบริการและความปลอดภัย ทั้งผู้โดยสารและสมาชิกผู้ขับขี่อย่างต่อเนื่อง เพื่อยกระดับความเป็นอยู่ที่ดีของผู้คน ปัจจุบัน Grab ให้บริการในเมืองต่างๆ มากกว่า 235 เมือง ใน 8 ประเทศ ได้แก่ มาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย ไทย กัมพูชา พม่า เวียดนาม และฟิลิปปินส์ มียอดการดาวน์โหลดแอปพลิเคชันทั้งหมด 125 ล้านครั้ง Grab คือแอปพลิเคชันเรียกรถที่ให้บริการหลากหลายที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยบริการครอบคลุมทั้ง รถแท็กซี่ รถยนต์ และรถจักรยานยนต์

สำหรับในประเทศไทย Grab เริ่มเปิดให้บริการเมื่อปี 2013 ปัจจุบันให้บริการครอบคลุม 18 เมือง ได้แก่ กรุงเทพฯ และปริมณฑล เชียงใหม่ ขอนแก่น เชียงราย อุบลราชธานี อุดรธานี นครราชสีมา หัวหิน สุรินทร์ นครศรีธรรมราช พัทยา เกาะสมุย กระบี่ สุราษฎร์ธานี ภูเก็ต สงขลา-หาดใหญ่ บุรีรัมย์ และพระนครศรีอยุธยา

การบริการหลัก แบ่งเป็น

1) แกร็บคาร์ (Grab Car) การให้บริการเรียกรถส่วนบุคคลที่จะส่งมอบความสะดวกสบาย และปลอดภัยให้ทั้งผู้ขับและผู้โดยสาร พร้อมเปิดโอกาสให้ผู้ที่มียานพาหนะส่วนตัวสามารถมีรายได้เสริมในเวลาว่าง และมีส่วนช่วยแบ่งเบาปัญหาการจราจรของประเทศโดยมอบทางเลือกในการเดินทางที่หลากหลาย และลดจำนวนรถบนท้องถนน นอกจากแกร็บคาร์แล้ว แกร็บยังมีบริการอื่นๆ ในกลุ่มเดียวกัน ได้แก่

- แกร็บคาร์พลัส (Grab Car Plus) สมาชิกที่ได้รับคัดเลือกพร้อมยานพาหนะในสภาพใหม่ ได้มาตรฐาน ผู้ขับมีคุณภาพ ได้รับสิทธิพิเศษเหนือกว่าจากค่าโดยสารที่สูงขึ้น 30% จาก Grab Car สามารถรับงานจองล่วงหน้าได้ โดยคิดค่าบริการเพิ่ม 100 บาท ค่าบริการเริ่มต้นที่ 150 บาท รถยนต์ที่ใช้ เช่น BMW, Mercedes-Benz หรือ Lexus

- แกร็บคาร์ลักซ์ (Grab Car Luxe) ให้บริการด้วยรถยนต์สุดพรีเมียม บริการระดับ 5 ดาว ด้วยคนขับมืออาชีพที่ผ่านการคัดสรรแล้ว ค่าโดยสารสูงกว่า Grab Car 5 เท่า และสูงกว่า Grab Car Plus ถึง 3.5 เท่า สามารถรับงานจองล่วงหน้าได้ โดยคิดค่าบริการเพิ่ม 100 บาท ค่าโดยสารเริ่มต้นที่ 450 บาท

- แกร็บเอสยูวี (Grab SUB) บริการรถขนาดกลางเพื่อเพิ่มพื้นที่บรรทุกสัมภาระที่มากกว่า ค่าโดยสารสูงกว่า Grab Car 30% สามารถรับงานจองล่วงหน้าได้

- แกร็บแวน (Grab Van) บริการเพื่อการเดินทางเป็นหมู่คณะ หรือนักท่องเที่ยวที่มีสัมภาระ โดยรองรับผู้โดยสารสูงสุด 12 ที่นั่ง

- เรนท (Rent) บริการเช่ารถพร้อมคนขับเป็นระยะเวลา 2-10 ชั่วโมง โดยสามารถเดินทางไป ได้หลายจุดหมายภายในระยะเวลาที่เลือกคิดค่าคอมมิชชั่นสำหรับค่าโดยสารตั้งต้นที่ 25% เศษเวลาที่ เกินกว่ากำหนด คิดนาทีละ 5 บาท ออกนอกเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล คิดค่าบริการเพิ่มเติม 1,000 บาท

2) แกร็บแท็กซี่ (Grab Taxi) การให้บริการเรียกรถแท็กซี่สำหรับผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน แกร็บ โดยแกร็บแท็กซี่เปิดให้บริการภายใต้วิสัยทัศน์ของแกร็บในการที่จะพัฒนาการบริการโดยสารรถ แท็กซี่เพื่อการเดินทางที่ปลอดภัยและสะดวกขึ้น รวมถึงเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตในการทำงาน และรายได้ของผู้ขับขี่แท็กซี่ในประเทศไทย นอกเหนือจากแกร็บแท็กซี่ แกร็บยังมีบริการใกล้เคียง เช่น

- Grab Taxi (6-Seater) – แท็กซี่ขนาดใหญ่ 6 ที่นั่ง
- Grab Taxi (Advance) – แท็กซี่แบบจองล่วงหน้า
- Grab Roddaeng – แกร็บรถแดง ในจังหวัดเชียงใหม่

Grab Taxi มีแนวคิดมาจากความต้องการจะแก้ปัญหาด้านระบบขนส่งและพัฒนาคุณภาพ ชีวิตของคนขับแท็กซี่ โดยใช้ระบบ GPS Tracing⁴ ในการจัดคิวรถแท็กซี่และสามารถกระจายงานได้ อย่างอัตโนมัติ สามารถช่วยร่นระยะเวลาการวิ่งรถเปล่าของคนขับรถแท็กซี่ (สุธาสินี นาคเงินทอง, 2559)

3) จัสท์แกร็บ (Just Grab) การให้บริการที่รวบรวมรถจากแกร็บแท็กซี่ (Grab Taxi) และ แกร็บคาร์ (Grab Car) ไว้ในบริการเดียว เพื่อโอกาสในการเรียกรถให้มารับได้รวดเร็วขึ้น พร้อมอัตรา ค่าโดยสารที่โปร่งใส ซึ่งแสดงไว้ในแอปพลิเคชันก่อนยืนยันการจอง

4) แกร็บไบค์วิน (Grab Bike Win) การให้บริการรถมอเตอร์ไซด์รับส่งผู้โดยสารแบบทันที ซึ่ง จะสามารถทราบอัตราค่าบริการที่แน่นอนก่อนใช้บริการผ่านแอปพลิเคชัน พร้อมรับใบเสร็จผ่านอีเมล ที่ใช้สมัคร ปัจจุบัน แกร็บไบค์ (วิน) เปิดให้บริการในพื้นที่กรุงเทพฯ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ และบุรีรัมย์

5) แกร็บต่างจังหวัด นอกเหนือจากการให้บริการในกรุงเทพฯ และปริมณฑลแล้ว แกร็บยังให้ บริการอีกหลายพื้นที่ในประเทศไทย และยังคงมุ่งมั่นที่จะขยายการให้บริการอย่างต่อเนื่อง เพื่อความ สะดวกสบายและความปลอดภัยในการเดินทางของคนไทยทุกคน

6) Grab Food การให้บริการรับส่งอาหารแบบทันทีเมื่อเรียกใช้บริการผ่านแอปพลิเคชัน โดย จะสามารถทราบค่าอาหาร และค่าบริการจัดส่งที่แน่นอนก่อนใช้บริการ พร้อมรับใบเสร็จผ่านอีเมลที่ ใช้สมัคร ปัจจุบัน เปิดให้บริการแล้วในพื้นที่เกือบทั้งหมดของกรุงเทพฯ และเปิดทดลองให้บริการใน จังหวัดเชียงใหม่

⁴ GPS tracking คือ การระบุตำแหน่งของวัตถุผ่านระบบการระบุตำแหน่งบนพื้นโลก (Global Positioning System : GPS) ซึ่งใช้เพื่อติดตามและระบุตำแหน่งของวัตถุต่างๆ จากระยะไกล โดยเทคโนโลยี GPS tracking นี้ สามารถระบุได้ครอบคลุมถึง พิกัดทางภูมิศาสตร์ ละติจูด ลองจิจูด ความเร็วบนภาคพื้น ทิศทางและเส้นทางการเคลื่อนที่ของวัตถุต่างๆ ที่ติดตามอยู่ (<https://www.prosoftgps.com/Article/Detail/70625>)

7) แกร็บเอ็กซ์เพรส (Grab Express) การให้บริการรับส่งพัสดุหรือเอกสารถึงที่ ผู้ขับขี่อุุ่นใจได้ ด้วยระบบจัดเก็บหลักฐานการรับและส่งของที่ถ่ายพัสดุโดยผู้ขับขี่ เพื่อการยืนยันถึงสภาพของพัสดุก่อนและหลังการจัดส่ง เปิดให้บริการแล้วในกรุงเทพฯ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ เชียงใหม่ บุรีรัมย์ ขอนแก่น สงขลา-หาดใหญ่ ชลบุรี นครราชสีมา อุดรธานี โดยมีรถให้เลือกใช้บริการ 3 ประเภท ได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถยนต์ (5 ประตู) และรถกระบะ

8) Grab GoldX แกร็บมีบริการให้เช่ารถยนต์วันในราคาประหยัดสำหรับผู้ที่ต้องการเป็นพาร์ทเนอร์ผู้ขับขี่ของแกร็บแต่ไม่มีรถยนต์เป็นของตนเอง โดยมีระยะเวลาสัญญาเช่าเริ่มต้นขั้นต่ำ 3 เดือน ทั้งนี้ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ที่ไม่มียานยนต์เป็นของตนเองสามารถมีอาชีพที่สร้างรายได้ให้ตนเองได้อย่างคุ้มค่า ไม่ว่าจะเป็นผู้ที่ต้องการมีรายได้เสริมหรือผู้ที่กำลังหาอาชีพอิสระ

9) Grab Network สร้างรายได้ตามความต้องการไร้ขีดจำกัดเรื่องสถานที่และเวลา เป็นครอบครัวแกร็บแบบไม่จำเป็นต้องขับรถ Grab Network (Grab Hub) คือ ตัวแทนรับสมัครคนขับรถใหม่ที่กระจายอยู่ทั่วทุกหัวมุมในกรุงเทพฯ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้สนใจสมัครขับแกร็บให้สามารถลงทะเบียนเป็นคนขับแกร็บได้ โดยไม่จำเป็นต้องเดินทางมาสมัครด้วยตนเองที่บริษัท ตัวแทนเพียงแค่นำคนขับใหม่มาขับแกร็บและแกร็บแท็กซี่ รวมทั้งอบรมคนขับใหม่ หากคนขับใหม่ขับได้ตามเกณฑ์ที่กำหนด คนแนะนำจะได้รับโปรโมชันแนะนำคนขับ และโบนัสพิเศษจากบริษัท

4.3 Grab ในจังหวัดขอนแก่น

นายวี แดง ผู้อำนวยการประจำประเทศไทย บริษัท แกร็บแท็กซี่ (ประเทศไทย) จำกัด กล่าว “ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีแนวโน้มการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ดี ซึ่ง แกร็บ มองว่าแพลตฟอร์มด้านการขนส่งของเราจะสามารถเข้ามาช่วยเพิ่มความคล่องตัวสะดวกสบาย และปลอดภัยในการเดินทางให้แก่ทั้งผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวในจังหวัด นอกจากนี้ผู้ขับแท็กซี่เองก็จะมีโอกาสรับงานได้มากขึ้นซึ่งหมายถึงรายได้ที่เพิ่มมากขึ้นด้วยเช่นกัน เราเชื่อมั่นเป็นอย่างยิ่งว่าทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารจะได้รับประสบการณ์การเดินทางที่น่าประทับใจจากการใช้แอปพลิเคชันของเรา เป็นการส่งเสริมอาชีพรายได้ให้กับผู้ขับขี่ในท้องถิ่นมากขึ้น” ซึ่งจังหวัดขอนแก่นและจังหวัดอุบลราชธานี ถือเป็นสองหัวเมืองใหญ่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีประชากรอาศัยอยู่จำนวนมาก และสามารถเห็นรถแท็กซี่ได้ในหลายๆ พื้นที่ อย่างไรก็ตาม ผู้โดยสารท้องถิ่นยังคงประสบปัญหาในการเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ตามท้องถนน รวมถึงการโทรติดต่อไปยังศูนย์บริการเพื่อจองรถแท็กซี่ล่วงหน้า ซึ่งไม่คล่องตัวและทำให้ผู้โดยสารต้องเสียค่าโทรศัพท์โดยไม่จำเป็น แกร็บ (Grab) เล็งเห็นปัญหาในจุดนี้ จึงมอบบริการที่จะเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทางให้กับผู้โดยสารในพื้นที่ของทั้งสองจังหวัด โดยผู้โดยสารสามารถเรียกใช้บริการแท็กซี่ของแกร็บ ได้ทุกที่ทุกเวลา เพียงติดตั้งและใช้งานแอปพลิเคชันแกร็บ บนสมาร์ตโฟน และเรียกให้รถแท็กซี่มารับ ภายในระยะเวลาไม่กี่นาที (<https://www.mxphone.net/241116-grab-taxi-at-ubon-ratchatane/>)

ทั้งนี้ Grab ได้เปิดให้บริการเรียกรถผ่านแอปพลิเคชันที่เรียกว่า “จัสแกร็บ” (Just Grab) อย่างเป็นทางการในจังหวัดขอนแก่น เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2560 (<https://grabdriverth.com/gt-kkc/2017/6/22/grabtaxi-justgrab-3->)

5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง ความพึงพอใจในการทำงานของแรงงานนอกระบบบนดิจิทัลแพลตฟอร์ม : กรณีศึกษาผู้ขับรถแท็กซี่ในจังหวัดขอนแก่น ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

นันทพงศ์ พุทธชาติรัตน์ (2536) ศึกษาวิจัยเรื่อง การประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ของชาวอีสานในกรุงเทพมหานครที่มีผลต่อเศรษฐกิจและสังคม ศึกษาเฉพาะกรณีบริษัทสวนหลวงแท็กซี่ จำกัด ผลการศึกษาพบว่า ปัญหาการประกอบอาชีพ ได้แก่ การจราจร สุขภาพอนามัย การสื่อสารกับชาวต่างชาติ รายได้น้อย ทำงานทุกวันเมื่อหยุดงานจะไม่มีรายได้ ไม่มีเวลาการออกกำลังกายหรือพักผ่อนตามที่ต้องการ สอดคล้องกับงานวิจัยของ ขจิต หิริญพุกษ์ (2540) ศึกษาวิจัยเรื่อง ความพึงพอใจของคนขับแท็กซี่ที่มีต่ออาชีพขับรถ โดยมีกลุ่มเป้าหมายที่ศึกษาเป็นคนขับแท็กซี่ที่ใช้มิเตอร์และไม่ใช้มิเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า คนขับรถแท็กซี่มีความพึงพอใจในอาชีพของตนในระดับปานกลางเท่านั้น ทั้งในด้านนโยบายแท็กซี่เสรี ด้านความมั่นคงในอาชีพ และด้านรายได้ ส่วนในด้านความปลอดภัย คนขับรถแท็กซี่มีความพึงพอใจในระดับน้อย ซึ่งแสดงให้เห็นว่าอาชีพขับรถแท็กซี่ยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการของคนขับรถแท็กซี่ได้มากพอตามที่ตนเองต้องการ

ข้อค้นพบของทั้งสองท่านดังกล่าวข้างต้นยังสอดคล้องกับรายงานการวิจัยของ สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (2550) ที่ได้จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์เรื่อง แผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการแรงงานนอกระบบ เพื่อเสนอต่อสำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน กระทรวงแรงงาน กลุ่มเป้าหมายที่สำคัญของการศึกษาเพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์ คือ แรงงานนอกระบบด้อยโอกาส 6 กลุ่ม อยู่ใน 14 อาชีพ ซึ่งจะขอกกล่าวถึงผลการศึกษาเฉพาะกลุ่มบริการขนส่ง ที่เป็นอาชีพผู้ขับรถรับจ้างหรือแท็กซี่เท่านั้น และในรายงานฉบับดังกล่าว พบว่า ผู้ประกอบอาชีพในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่อยู่ในวัยแรงงาน คือ อายุประมาณ 35-50 ปี มีการศึกษาค่อนข้างสูงเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบอาชีพในกลุ่มขนส่งอื่นๆ ทั้งนี้ ผู้ประกอบอาชีพคนขับแท็กซี่ไม่ได้รับสวัสดิการอื่นนอกจากบัตรประกันสุขภาพ 30 บาท และที่ต้องการมากที่สุดก็คือ ความมั่นคงในอาชีพและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน จึงต้องการเข้าสู่การประกันสังคม

ขณะเดียวกันก็สอดคล้องกับผลการศึกษาของ ภาคพนธ์ ศาลาทอง (2555) เรื่อง กลไกสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของแรงงานนอกระบบภาคบริการ กรณีศึกษากลุ่มคนขับรถแท็กซี่เขตกรุงเทพมหานคร พบว่า สาเหตุที่เลือกประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ เพราะว่าเป็นอาชีพอิสระ รายได้พอสมควร ไม่มีเจ้านาย จะหยุดพักหรือทำงานเมื่อไรก็ได้ ถึงแม้ไม่มีเงินเดือนแต่ทำงานแล้วสบายใจ ไม่มีเกษียณอายุขึ้นอยู่กับสภาพร่างกายผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ รายได้พอเลี้ยงครอบครัวได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับผู้ประกอบอาชีพเป็นหลัก แต่คนขับแท็กซี่ส่วนใหญ่ไม่ได้รับสิทธิและประโยชน์ที่ได้จากการประกอบอาชีพ เช่น การได้รับการพัฒนาอบรมความรู้ ทักษะทางอาชีพ หรือการดูแลด้านสวัสดิการที่เกี่ยวข้องกับคนขับรถแท็กซี่ สำหรับความต้องการทางสังคมของคนขับแท็กซี่พบว่าส่วนใหญ่ ต้องการความมั่นคงทางด้านรายได้ ต้องการสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกอบอาชีพ นอกจากนี้ความต้องการจัดสวัสดิการประกันสังคม การจัดสวัสดิการคุ้มครองการรักษาพยาบาลเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับผู้ขับรถแท็กซี่เพื่อช่วยให้ไม่กระทบกับรายได้ในยามเจ็บป่วยหรือได้รับอุบัติเหตุ ต้องการเข้าถึงกฎหมาย สิทธิและการคุ้มครองทางสังคม

ส่วน อรรถณัฐ วันทนะสมบัติ และคณะ (2561) ได้ศึกษาเรื่อง เศรษฐกิจแพลตฟอร์มและผลกระทบต่อแรงงานภาคบริการในประเทศไทย ผลการศึกษาที่สำคัญ ในกรณีของอูเบอร์พบว่า ผู้ขับรถมากกว่าครึ่ง หรือประมาณ 58 % ทำงานเป็นรายได้เสริม เพราะมีรายได้หลักที่มาจากการทำงานอื่น และผู้ทำงานจำนวนไม่น้อยเป็นผู้เกษียณหรือใกล้เกษียณอายุการทำงาน หรือผู้ไม่อยู่ในตลาดแรงงานที่เป็นทางการ เช่น แม่บ้านที่มีภาระครอบครัวต้องดูแลลูกที่ยังเล็ก ผู้มีปัญหาสุขภาพและกำลังพักผ่อน เพื่อที่จะเข้าสู่ตลาดแรงงานคนกลุ่มนี้ต่างรู้สึกที่แพลตฟอร์มเช่น อูเบอร์ สร้างความยืดหยุ่นให้พวกเขาได้ทำงานเพื่อหารายได้เสริม และลดภาระค่าใช้จ่ายของครอบครัวลงได้ส่วนหนึ่ง ข้อค้นพบนี้สอดคล้องกับงานวิจัยในต่างประเทศที่พบว่าเศรษฐกิจแบบแพลตฟอร์มนั้น เอื้อให้ผู้ที่โดยปกติถูกกีดกันหรือประสบกับอุปสรรคในการเข้าสู่งาน เช่น กลุ่มแรงงานอพยพ ผู้ที่ไม่มีวุฒิการศึกษา หรือคนที่มีภาระในการดูแลเด็กหรือผู้สูงอายุในครอบครัว ได้มีโอกาสทำงานและมีรายได้เพิ่มขึ้น แต่ข้อที่พึงระวังคือ งานในโลกแพลตฟอร์มดิจิทัลมักเป็นงานชั่วคราว รายได้ต่ำ ในหลายกรณีเป็นงานที่ทำครั้งเดียวจบหรือเป็นรายชิ้น ขาดความมั่นคงในการทำงาน จึงทำให้เกิดความกังวลจากองค์กรด้านแรงงาน ในต่างประเทศว่า คนทำงานบนระบบแพลตฟอร์ม อย่างเช่น อูเบอร์ หรือแกร็บแท็กซี่ ต้องทำงานในสภาพที่ต่ำกว่ามาตรฐานแรงงานสากลและอยู่นอกเหนือจากการคุ้มครองของกฎหมายแรงงาน กล่าวอีกนัยหนึ่งในภาพรวมก็คือ ระบบเศรษฐกิจแพลตฟอร์มยังมีแนวโน้มที่จะทำให้เกิดเศรษฐกิจแบบไม่เป็นทางการ (Informal Economy) มีการขยายตัวมากยิ่งขึ้น

จากการทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องข้างต้น พบว่า อาชีพคนขับแท็กซี่เป็นอาชีพอิสระเป็นนายตนเอง มีความยืดหยุ่นในเรื่องเวลาทำงาน ไม่มีการเกษียณอายุ แต่อาชีพคนขับแท็กซี่ต้องประสบกับปัญหาด้านรายได้ไม่สามารถตอบสนองความต้องการของตนเอง กล่าวคือ รายได้ไม่มั่นคงขึ้นอยู่กับประกอบอาชีพเป็นหลัก หากทำงานน้อยหรือเจ็บป่วยก็จะขาดรายได้ ไม่ได้รับความคุ้มครองทางกฎหมาย และสวัสดิการที่จำเป็นทางสังคม ขาดการพัฒนาทักษะและความรู้ มีความเสี่ยงที่จะไม่มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เช่นเดียวกับกับคนขับแท็กซี่ที่ทำงานบนแพลตฟอร์มนั้นมีความเสี่ยงที่จะต้องทำงานต่ำกว่าระดับมาตรฐานแรงงานสากลและอยู่นอกเหนือการคุ้มครองของกฎหมายแรงงาน และไม่มี ความมั่นคงในการทำงาน

ซึ่งงานวิจัยดังกล่าวเป็นการศึกษาความพึงพอใจในอาชีพของคนขับแท็กซี่กลุ่มใดกลุ่มหนึ่งเป็นการเฉพาะเท่านั้น ยังไม่มีการศึกษาเปรียบเทียบกันระหว่างความพึงพอใจของกลุ่มคนขับแท็กซี่ทั่วไปที่เป็นอาชีพแบบดั้งเดิมกับคนขับแท็กซี่บนดิจิทัลแพลตฟอร์มที่เป็นอาชีพรูปแบบใหม่ที่เพิ่งเกิดขึ้นในปัจจุบัน ถึงแม้ทั้งสองกลุ่มจะประกอบอาชีพเดียวกันแต่ก็มีรูปแบบวิธีการทำงานที่แตกต่างกัน ดังนั้นศูนย์บริหารข้อมูลตลาดแรงงานภาคตะวันออกเฉียงเหนือจึงได้นำประเด็นความพึงพอใจในอาชีพของทั้งสองกลุ่มมาศึกษาเปรียบเทียบกัน เพื่อนำข้อค้นพบจากผลการศึกษาของทั้งสองกลุ่มมาเป็นแนวทางให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปพัฒนาส่งเสริมและคุ้มครองแรงงานนอกระบบกลุ่มดังกล่าวให้เข้าถึงหลักประกันทางสังคมเช่นเดียวกับแรงงานในระบบนำไปสู่คุณภาพชีวิตที่ดี

บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัย เรื่อง ความพึงพอใจในการทำงานของแรงงานนอกระบบบนดิจิทัลแพลตฟอร์ม : กรณีศึกษาผู้ขับรถแท็กซี่ในจังหวัดขอนแก่น ผู้วิจัยได้กำหนดแนวทางในการดำเนินการวิจัย โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 3.1 ประชากรและตัวอย่าง
 - 3.1.1 ประชากร
 - 3.1.2 ตัวอย่าง
- 3.2 วิธีการสุ่มตัวอย่าง
- 3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
 - 3.3.1 ลักษณะของแบบสอบถาม
 - 3.3.2 การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 3.4 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.5 การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 ประชากรและตัวอย่าง

3.1.1 ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ในเขตจังหวัดขอนแก่น จำแนกเป็น กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป ที่จดทะเบียนกับสำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น จำนวน 418 คน และกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ จำนวน 200 คน

3.1.2 ตัวอย่าง

ตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป ที่จดทะเบียนกับสำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น และกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้เกณฑ์หรือการประมาณจากจำนวนประชากร คำนวณหากลุ่มตัวอย่างจากเกณฑ์ดังตาราง (บุญชม ศรีสะอาด, 2535, น. 38)

ตารางที่ 3.1 เกณฑ์ในการประมาณขนาดกลุ่มตัวอย่างจากจำนวนประชากร

| จำนวนประชากร | ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง |
|-----------------------------------|----------------------|
| จำนวนประชากรทั้งหมดเป็นหลักร้อยละ | 15-30% |
| จำนวนประชากรทั้งหมดเป็นหลักพัน | 10-15% |
| จำนวนประชากรทั้งหมดเป็นหลักหมื่น | 5-10% |

จะได้กลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

| จำนวนประชากร | ใช้กลุ่มตัวอย่าง (คน) | เก็บข้อมูลจริง (คน) |
|--|-----------------------|---------------------|
| กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป จำนวน 418 คน | 63-125 | 80 |
| กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ จำนวน 200 คน | 30-60 | 30 |

3.2 วิธีการสุ่มตัวอย่าง

การวิจัย เรื่อง ความพึงพอใจในการทำงานของแรงงานนอกระบบบนดิจิทัลแพลตฟอร์ม : กรณีศึกษาผู้ขับรถแท็กซี่ในจังหวัดขอนแก่น ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental sampling)

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้แบบสอบถาม ซึ่งมีลักษณะของคำถาม ประกอบด้วยคำถามปลายปิดและคำถามปลายเปิด

3.3.1 ลักษณะของแบบสอบถาม

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมเพื่อการวิจัยครั้งนี้ คือแบบสอบถาม โดยแบ่งโครงสร้างของแบบสอบถามออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม มีลักษณะเป็นแบบตรวจสอบรายการ โดยให้ตอบเพียงคำตอบเดียว และแบบเติมข้อความ

ส่วนที่ 2 เป็นข้อคำถามเพื่อสอบถามเกี่ยวกับความพึงพอใจในอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) 5 ระดับ ตามแบบของลิเคิร์ท (Likert Scale) จำนวน 15 ข้อ โดยประกอบไปด้วยความพึงพอใจในอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านรายได้ของอาชีพ ด้านความมั่นคงในอาชีพ ด้านความปลอดภัยในอาชีพ และระดับความพึงพอใจโดยรวม

ซึ่งมีเกณฑ์ในการกำหนดค่าน้ำหนักของการประเมินเป็น 5 ระดับ ตามแบบของลิเคิร์ท (Likert Scale) ดังนี้

| ค่าคะแนน | ความหมาย |
|----------|----------------------------|
| 5 | ระดับความพึงพอใจมากที่สุด |
| 4 | ระดับความพึงพอใจมาก |
| 3 | ระดับความพึงพอใจปานกลาง |
| 2 | ระดับความพึงพอใจน้อย |
| 1 | ระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด |

ในการกำหนดเกณฑ์การประเมินระดับค่าเฉลี่ยในแต่ละระดับชั้น ใช้การคำนวณค่าอันตรภาคชั้น (บุญชม ศรีสะอาด, 2558) ด้วยสูตร

$$\begin{aligned} \text{ความกว้างของอันตรภาคชั้น} &= (\text{คะแนนสูงสุด}-\text{คะแนนต่ำสุด})/\text{จำนวนชั้น} \\ &= (5-1)/5 \\ &= 0.8 \end{aligned}$$

จากนั้นนำช่วงที่ได้มากำหนดเกณฑ์การแปลความหมายของค่าเฉลี่ยที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูล ดังนี้

| คะแนนเฉลี่ย | หมายถึง |
|-------------|----------------------------|
| 4.21 - 5.00 | ระดับความพึงพอใจมากที่สุด |
| 3.41 - 4.20 | ระดับความพึงพอใจมาก |
| 2.61 - 3.40 | ระดับความพึงพอใจปานกลาง |
| 1.81 - 2.60 | ระดับความพึงพอใจน้อย |
| 1.00 - 1.80 | ระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด |

ส่วนที่ 3 ข้อคำถามปลายเปิด เป็นคำถามที่ต้องการให้ผู้ตอบสามารถแสดงความคิดเห็นด้วยการเขียนบรรยายเกี่ยวกับเหตุผลที่ทำให้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่จนถึงปัจจุบัน

ส่วนที่ 4 ข้อคำถามปลายเปิด เป็นคำถามให้ผู้ตอบแสดงความคิดเห็นทั่วไปในอาชีพของผู้ขับรถแท็กซี่

3.3.2 การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล มีขั้นตอนดังนี้

1. ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดขอบเขตของตัวแปรที่จะศึกษาและสร้างแบบสอบถามให้ครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการวิจัย
2. กำหนดนิยามศัพท์เฉพาะ
3. นำแบบสอบถามที่สร้างเสร็จแล้วมาพิจารณาความครอบคลุมในเนื้อหา จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย สำนวนและภาษาที่ใช้ เพื่อให้ได้ข้อคำถามที่มีความสมบูรณ์
4. นำแบบสอบถามให้อาจารย์ที่ปรึกษา รศ.ดร.กิริยา กุลกลการ ผู้ที่มีความเชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์การพัฒนา ตรวจสอบเพื่อให้ครอบคลุมและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการวิจัย เมื่อได้รับผลการตรวจสอบได้นำมาพิจารณาและปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะ
5. นำแบบสอบถามฉบับสมบูรณ์ไปเก็บรวบรวมข้อมูลกับกลุ่มเป้าหมาย

3.4 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

1. การเก็บข้อมูลจากกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป ใช้วิธีให้เจ้าหน้าที่ของศูนย์บริหารข้อมูลตลาดแรงงานภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปรอสัมภาษณ์คนขับรถแท็กซี่ตามแหล่งที่รถแท็กซี่จอดรอรับผู้โดยสาร ได้แก่ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่นแห่งที่ 3 หน้าโรงพยาบาลศูนย์ขอนแก่น ลานจอดรถโรงแรมราชวดี สนามบินขอนแก่น
2. การเก็บข้อมูลจากกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ เนื่องจากไม่สามารถที่จะระบุได้ว่ารถคันใดเป็นแท็กซี่บนแพลตฟอร์มแกร็บ การเก็บข้อมูลจึงใช้วิธีให้เจ้าหน้าที่ของศูนย์บริหารข้อมูลตลาดแรงงานภาคตะวันออกเฉียงเหนือเรียกใช้บริการรถแท็กซี่แกร็บผ่านแอปพลิเคชันมือถือและสัมภาษณ์ขณะที่กำลังนั่งรถแท็กซี่ไปยังสถานที่ต่างๆ

3. ตรวจสอบความถูกต้องและความสมบูรณ์ของแบบสอบถามที่ได้รับกลับคืนมา
4. นำแบบสอบถามมาลงรหัส เพื่อนำมาประมวลผลข้อมูลด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

1. วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ประกอบด้วย การแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เพื่อบรรยายลักษณะข้อมูลพื้นฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ ดังนี้

- 1.1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม
- 1.2 การวิเคราะห์ความพึงพอใจในอาชีพของคนขับรถแท็กซี่

2. วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) ด้วยการทดสอบค่าความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม (independent sample t-test) เพื่อเปรียบเทียบความพึงพอใจในการทำงานของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปและกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ และการวิเคราะห์สหสัมพันธ์ (Correlation Analysis) เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรกับความพึงพอใจในอาชีพของคนขับรถแท็กซี่

3. ข้อมูลความคิดเห็นของคนขับรถแท็กซี่ เกี่ยวกับเหตุผลที่ทำให้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่อยู่จนถึงปัจจุบัน และความคิดเห็นทั่วไปในอาชีพของผู้ขับรถแท็กซี่ วิเคราะห์ข้อมูลโดยสรุปประเด็นต่างๆ ตามคำถามการวิจัยและวัตถุประสงค์ของการวิจัย

บทที่ 4
ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเสนอผลการวิจัย เรื่อง ความพึงพอใจในการทำงานของแรงงานนอกระบบบนดิจิทัลแพลตฟอร์ม: กรณีศึกษาผู้ขับรถแท็กซี่ในจังหวัดขอนแก่น ผู้วิจัยได้เสนอผลการศึกษาดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลส่วนบุคคล

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

| ข้อมูลส่วนบุคคล | กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป | | กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ | |
|----------------------------------|---------------------------|---------------|--------------------------|---------------|
| | จำนวน (n) | ร้อยละ | จำนวน (n) | ร้อยละ |
| เพศ | | | | |
| ชาย | 76 | 95.00 | 25 | 83.33 |
| หญิง | 4 | 5.00 | 5 | 16.67 |
| รวม | 80 | 100.00 | 30 | 100.00 |
| อายุ | | | | |
| ต่ำกว่า 30 ปี | 1 | 1.25 | 7 | 23.33 |
| 30-40 ปี | 14 | 17.50 | 13 | 43.33 |
| 41-50 ปี | 33 | 41.25 | 7 | 23.33 |
| 51 ปีขึ้นไป | 32 | 40.00 | 3 | 10.00 |
| รวม | 80 | 100.00 | 30 | 100.00 |
| ระดับการศึกษาสูงสุด | | | | |
| ประถมศึกษา | 23 | 28.75 | 1 | 3.33 |
| มัธยมศึกษา | 22 | 27.50 | 9 | 30.00 |
| อาชีวศึกษา (ปวช./ปวส./อนุปริญญา) | 22 | 27.50 | 7 | 23.33 |
| ปริญญาตรี | 13 | 16.25 | 9 | 30.00 |
| สูงกว่าปริญญาตรี | - | - | 4 | 13.33 |
| รวม | 80 | 100.00 | 30 | 100.00 |
| สถานภาพการสมรส | | | | |
| โสด | 9 | 11.25 | 6 | 20.00 |
| แต่งงานแล้ว | 57 | 71.25 | 24 | 80.00 |
| หม้าย/หย่า/แยกกันอยู่ | 14 | 17.50 | - | - |
| รวม | 80 | 100.00 | 30 | 100.00 |

n แทน จำนวนตัวอย่าง

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม (ต่อ)

| ข้อมูลส่วนบุคคล | กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป | | กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ | |
|-----------------------|---------------------------|---------------|--------------------------|---------------|
| | จำนวน (n) | ร้อยละ | จำนวน (n) | ร้อยละ |
| ภูมิลำเนาเดิม | | | | |
| ภาคกลาง | 6 | 7.50 | 5 | 16.67 |
| ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ | 72 | 90.00 | 23 | 76.67 |
| ภาคใต้ | 1 | 1.25 | - | - |
| ภาคตะวันออก | 1 | 1.25 | - | - |
| ภาคเหนือ | - | - | 2 | 6.67 |
| รวม | 80 | 100.00 | 30 | 100.00 |
| จำนวนบุตร | | | | |
| ไม่มีบุตร | 13 | 16.25 | 7 | 23.33 |
| มีบุตร 1-2 คน | 50 | 62.50 | 22 | 73.33 |
| มีบุตร 3 คนขึ้นไป | 17 | 21.25 | 1 | 3.33 |
| รวม | 80 | 100.00 | 30 | 100.00 |

n แทน จำนวนตัวอย่าง

จากตารางที่ 4.1 กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 95 และเพศหญิง ร้อยละ 5 เป็นผู้ที่มียุทธะหว่าง 41-50 ปี ร้อยละ 41.25 อายุ 51 ปีขึ้นไป ร้อยละ 40 ยุทธะหว่าง 30-40 ปี ร้อยละ 17.50 และมีอายุต่ำกว่า 30 ปี ร้อยละ 1.25 ด้านการศึกษา กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปจบการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 28.75 ระดับมัธยมศึกษาและระดับอาชีวศึกษา (ปวช./ปวส./อนุปริญญา) เท่ากันร้อยละ 27.50 และจบการศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 16.25 ด้านสถานภาพการสมรส แต่งงานแล้ว ร้อยละ 71.25 เป็นหม้าย/หย่า/แยกกันอยู่ ร้อยละ 17.50 และมีสถานภาพโสด ร้อยละ 11.25 ส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ร้อยละ 90 ภาคกลาง ร้อยละ 7.50 ภาคใต้และภาคตะวันออก เท่ากันร้อยละ 1.25 มีบุตร 1-2 คน ร้อยละ 62.50 มีบุตร 3 คนขึ้นไป ร้อยละ 21.25 และร้อยละ 16.25 ไม่มีบุตร

สำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 83.33 และเป็นเพศหญิง ร้อยละ 16.67 เป็นผู้ที่มียุทธะหว่าง 30-40 ปี ร้อยละ 43.33 ยุทธะหว่าง 41-50 ปี และอายุต่ำกว่า 30 ปี เท่ากันร้อยละ 23.33 และมีอายุ 51 ปีขึ้นไป ร้อยละ 10 ด้านการศึกษา กลุ่มคนขับรถแท็กซี่บนแพลตฟอร์มแกร็บ จบการศึกษาระดับปริญญาตรีและระดับมัธยมศึกษา เท่ากันร้อยละ 30 ระดับอาชีวศึกษา (ปวช./ปวส./อนุปริญญา) ร้อยละ 23.33 ระดับสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 13.33 และจบการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 3.33 ด้านสถานภาพการสมรส แต่งงานแล้ว ร้อยละ 80 และสถานภาพโสด ร้อยละ 20 ส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ร้อยละ 76.67 ภาคกลาง ร้อยละ 16.67 และภาคเหนือ ร้อยละ 6.67 มีบุตร 1-2 คน ร้อยละ 73.33 ไม่มีบุตร ร้อยละ 23.33 และมีบุตร 3 คนขึ้นไป ร้อยละ 3.33

เปรียบเทียบกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปและกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ พบว่า คนขับรถแท็กซี่ทั้งสองกลุ่มส่วนใหญ่จะเป็นเพศชาย แต่สัดส่วนกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บที่เป็นเพศหญิงจะมีสัดส่วนมากกว่ากลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป โดยทั้งสองกลุ่มส่วนใหญ่มีสถานภาพการสมรสแต่งงานแล้ว มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ แต่คนขับรถแท็กซี่แกร็บที่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ในภาคกลางจะมีสัดส่วนมากกว่ากลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป และส่วนใหญ่มีบุตรจำนวน 1-2 คน เมื่อพิจารณาถึงจำนวนบุตร คนขับรถแท็กซี่ทั่วไปจะมีจำนวนบุตรมากกว่ากลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ พิจารณาถึงอายุ พบว่า กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ มีอายุระหว่าง 30-40 ปี น้อยกว่าอายุเฉลี่ยของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป ที่ส่วนมากมีอายุระหว่าง 41-50 ปี ระดับการศึกษาโดยเฉลี่ยของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ คือ จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาและระดับปริญญาตรีจะสูงกว่าของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป ที่ส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับประถมศึกษา

ข้อมูลการประกอบอาชีพ

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนและร้อยละ ข้อมูลการประกอบอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม

| ข้อมูลการประกอบอาชีพ | กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป | | กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ | |
|---|---------------------------|---------------|--------------------------|---------------|
| | จำนวน (n) | ร้อยละ | จำนวน (n) | ร้อยละ |
| ประเภทรถแท็กซี่ | | | | |
| รถเช่า | 43 | 53.75 | - | - |
| รถส่วนตัว | 37 | 46.25 | 30 | 100.00 |
| รวม | 80 | 100.00 | 30 | 100.00 |
| การสมัครใช้บริการบนแพลตฟอร์ม | | | | |
| ไม่ได้สมัคร | 80 | 100.00 | - | - |
| สมัครแพลตฟอร์ม GrabTaxi | - | - | 30 | 100.00 |
| รวม | 80 | 100.00 | 30 | 100.00 |
| รูปแบบของอาชีพ | | | | |
| เป็นอาชีพหลัก | 67 | 83.75 | 11 | 36.67 |
| เป็นอาชีพเสริม | 13 | 16.25 | 19 | 63.33 |
| รวม | 80 | 100.00 | 30 | 100.00 |
| อาชีพเดิมก่อนมาขับรถแท็กซี่ | | | | |
| เกษตรกร/ทำนา/ทำไร่ | 6 | 7.50 | 1 | 3.33 |
| ค้าขาย | 8 | 10.00 | 5 | 16.67 |
| รับราชการ | 9 | 11.25 | 1 | 3.33 |
| พนักงานบริษัท | 11 | 13.75 | 11 | 36.67 |
| อื่นๆ (เช่น รับเหมาก่อสร้าง รับจ้างทั่วไป พนักงานขับรถ เป็นต้น) | 46 | 57.50 | 12 | 40.00 |
| รวม | 80 | 100.00 | 30 | 100.00 |

n แทน จำนวนตัวอย่าง

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนและร้อยละ ข้อมูลการประกอบอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม (ต่อ)

| ข้อมูลการประกอบอาชีพ | กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป | | กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ | |
|--|---------------------------|---------------|--------------------------|---------------|
| | จำนวน (n) | ร้อยละ | จำนวน (n) | ร้อยละ |
| จำนวนชั่วโมงการขับรถแท็กซี่ | | | | |
| เวลากลางวัน (06.00-17.59 น.) | | | | |
| ไม่ได้ขับรถกลางวัน | 5 | 6.25 | - | - |
| 1-8 ชั่วโมง | 32 | 40.00 | 18 | 60.00 |
| 9-12 ชั่วโมง | 53 | 53.75 | 12 | 40.00 |
| รวม | 80 | 100.00 | 30 | 100.00 |
| จำนวนชั่วโมงการขับรถแท็กซี่ | | | | |
| เวลากลางคืน(18.00-05.59 น.) | | | | |
| ไม่ได้ขับรถกลางคืน | 29 | 36.25 | 19 | 63.33 |
| 1-8 ชั่วโมง | 50 | 62.50 | 11 | 36.67 |
| 9-12 ชั่วโมง | 1 | 1.25 | - | - |
| รวม | 80 | 100.00 | 30 | 100.00 |
| ค่าใช้จ่ายในการขับรถแท็กซี่ต่อวัน | | | | |
| ไม่เกิน 500 บาทต่อวัน | 7 | 8.75 | 17 | 56.67 |
| 501-1,000 บาทต่อวัน | 33 | 41.25 | 13 | 44.33 |
| มากกว่า 1,000 บาทต่อวัน | 40 | 50.00 | - | - |
| รวม | 80 | 100.00 | 30 | 100.00 |
| รายได้จากการขับรถแท็กซี่ต่อวัน | | | | |
| ไม่เกิน 500 บาทต่อวัน | 10 | 12.50 | 10 | 33.33 |
| 501-1,000 บาทต่อวัน | 27 | 33.75 | 13 | 43.33 |
| มากกว่า 1,000 บาทต่อวัน | 43 | 53.75 | 7 | 23.33 |
| รวม | 80 | 100.00 | 30 | 100.00 |
| รายได้ทั้งหมดหลังจากหักค่าใช้จ่าย | | | | |
| ไม่เกิน 500 บาทต่อวัน | 53 | 66.25 | 17 | 56.67 |
| 501-1,000 บาทต่อวัน | 22 | 27.50 | 10 | 33.33 |
| มากกว่า 1,000 บาทต่อวัน | 5 | 6.25 | 3 | 10.00 |
| รวม | 80 | 100.00 | 30 | 100.00 |

n แทน จำนวนตัวอย่าง

จากตารางที่ 4.2 กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป มีรถส่วนตัว ร้อยละ 46.25 เป็นรถเช่า ร้อยละ 53.75 ซึ่งกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปทั้งหมดไม่ได้สมัครใช้บริการบนแพลตฟอร์ม Grab โดยขับรถแท็กซี่เป็นอาชีพหลัก ร้อยละ 83.75 เป็นอาชีพเสริม ร้อยละ 16.25 อาชีพเดิมก่อนมาขับรถแท็กซี่ คือ ประกอบอาชีพอื่นๆ เช่น รับเหมาก่อสร้าง รับจ้างทั่วไป พนักงานขับรถ เป็นต้น ร้อยละ 57.50 เป็นพนักงานบริษัท ร้อยละ 13.75 รับราชการ ร้อยละ 11.25

จำนวนชั่วโมงการขับรถแท็กซี่ในเวลากลางวัน (06.00-17.59 น.) จำนวน 9-12 ชั่วโมง ร้อยละ 53.75 จำนวน 1-8 ชั่วโมง ร้อยละ 40 และไม่ได้ขับรถแท็กซี่ในเวลากลางวัน ร้อยละ 6.25 จำนวนชั่วโมงการขับรถแท็กซี่ในเวลากลางคืน (18.00-05.59 น.) จำนวน 1-8 ชั่วโมง ร้อยละ 62.50 จำนวน 9-12 ชั่วโมง ร้อยละ 1.25 และไม่ได้ขับรถแท็กซี่ในเวลากลางคืน ร้อยละ 36.25

กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปมีค่าใช้จ่ายในการขับรถแท็กซี่ต่อวันมากกว่า 1,000 บาทต่อวัน ร้อยละ 50 ค่าใช้จ่าย 501-1,000 บาทต่อวัน ร้อยละ 41.25 ค่าใช้จ่ายไม่เกิน 500 บาทต่อวัน ร้อยละ 8.75 รายได้จากการขับรถแท็กซี่ต่อวันมากกว่า 1,000 บาทต่อวัน ร้อยละ 53.75 รายจ่าย 501-1,000 บาทต่อวัน ร้อยละ 33.75 รายจ่ายไม่เกิน 500 บาทต่อวัน ร้อยละ 12.50 รายได้ทั้งหมดหลังจากหักค่าใช้จ่าย ไม่เกิน 500 บาทต่อวัน ร้อยละ 66.25 รายได้ 501-1,000 บาทต่อวัน ร้อยละ 27.50 รายได้มากกว่า 1,000 บาทต่อวัน ร้อยละ 6.25

สำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ ใช้รถส่วนตัวและสมัครใช้บริการบนแพลตฟอร์มแกร็บทั้งหมด โดยขับรถแท็กซี่เป็นอาชีพเสริม ร้อยละ 63.33 เป็นอาชีพหลัก ร้อยละ 36.67 อาชีพเดิมก่อนมาขับรถแท็กซี่ คือประกอบอาชีพอื่นๆ เช่น รับเหมาก่อสร้าง รับจ้างทั่วไป พนักงานขับรถ เป็นต้น ร้อยละ 40 เป็นพนักงานบริษัท ร้อยละ 36.67 ค้าขาย ร้อยละ 16.67

จำนวนชั่วโมงการขับรถแท็กซี่ในเวลากลางวัน (06.00-17.59 น.) จำนวน 1-8 ชั่วโมง ร้อยละ 60 จำนวน 9-12 ชั่วโมง ร้อยละ 40 จำนวนชั่วโมงการขับรถแท็กซี่ในเวลากลางคืน (18.00-05.59 น.) ไม่ได้ขับรถแท็กซี่ในเวลากลางคืน ร้อยละ 63.33 และจำนวน 1-8 ชั่วโมง ร้อยละ 36.67 กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ มีค่าใช้จ่ายในการขับรถแท็กซี่ต่อวันไม่เกิน 500 บาทต่อวัน ร้อยละ 56.67 ค่าใช้จ่าย 501-1,000 บาทต่อวัน ร้อยละ 4.33 รายได้จากการขับรถแท็กซี่ต่อวัน 501-1,000 บาทต่อวัน ร้อยละ 43.33 รายจ่ายไม่เกิน 500 บาทต่อวัน ร้อยละ 33.33 รายได้มากกว่า 1,000 บาทต่อวัน ร้อยละ 23.33 รายได้ทั้งหมดหลังจากหักค่าใช้จ่าย ไม่เกิน 500 บาทต่อวัน ร้อยละ 56.67 รายได้ 501-1,000 บาทต่อวัน ร้อยละ 33.33 รายได้มากกว่า 1,000 บาทต่อวัน ร้อยละ 10

เปรียบเทียบกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปและกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ พบว่า กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บใช้รถส่วนตัวทั้งหมด ในขณะที่กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปส่วนใหญ่จะใช้รถเช่า การสมัครใช้บริการบนแพลตฟอร์ม พบว่า กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปไม่มีผู้ใดสมัครใช้บริการบนแพลตฟอร์มแกร็บสำหรับรูปแบบของอาชีพ กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปจะขับแท็กซี่เป็นอาชีพหลัก ขณะที่กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บส่วนใหญ่จะขับเป็นอาชีพเสริม อาชีพเดิมก่อนมาขับรถแท็กซี่ พบว่าทั้งสองกลุ่มเดิมประกอบอาชีพอื่นๆ เช่น รับเหมาก่อสร้าง รับจ้างทั่วไป พนักงานขับรถ เป็นต้น

จำนวนชั่วโมงการขับรถแท็กซี่ กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปจะใช้เวลาในการทำงานขับรถต่อวันมากกว่ากลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ โดยในช่วงเวลากลางวันกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปส่วนใหญ่จะใช้เวลาขับรถประมาณ 9-12 ชั่วโมง ในขณะที่คนขับรถแท็กซี่แกร็บ ส่วนใหญ่ใช้เวลาในการขับประมาณ 1-8 ชั่วโมง ส่วนในช่วงเวลากลางคืนกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปส่วนใหญ่จะใช้เวลาขับรถประมาณ 1-8 ชั่วโมง ในขณะที่คนขับรถแท็กซี่แกร็บส่วนใหญ่จะไม่ขับรถในเวลากลางคืน

รายจ่ายในการขับรถแท็กซี่ต่อวัน กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปจะมีค่าใช้จ่ายในการขับรถมากกว่ากลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ โดยกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายมากกว่า 1,000 บาทต่อวัน ส่วนกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ ส่วนใหญ่จะมีค่าใช้จ่ายไม่เกิน 500 บาทต่อวัน รายได้จากการขับรถแท็กซี่ต่อวันกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปจะมีรายได้จากการขับรถมากกว่ากลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ โดยกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปส่วนใหญ่มีรายได้มากกว่า 1,000 บาทต่อวัน ส่วนกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ ส่วนใหญ่จะมีรายได้ 501-1,000 บาทต่อวัน สำหรับรายได้ทั้งหมดหลังจากหักค่าใช้จ่าย พบว่าเมื่อหักค่าใช้จ่ายต่างๆ แล้ว กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป และคนขับรถแท็กซี่แกร็บมีรายได้สุทธิไม่แตกต่างกัน คือไม่เกิน 500 บาทต่อวัน

ตารางที่ 4.3 แสดงค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการขับรถแท็กซี่ต่อวัน รายได้เฉลี่ยจากการขับรถแท็กซี่ต่อวัน และรายได้เฉลี่ยหลังจากหักค่าใช้จ่าย ของคนขับรถแท็กซี่

| ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย/รายได้เฉลี่ย | รวมสองกลุ่ม | กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป | กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ | t | p |
|---|-------------|---------------------------|--------------------------|-------|------|
| - ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการขับรถแท็กซี่ต่อวัน | 971.36 | 1,134.13 | 537.33 | 8.67 | .00* |
| - รายได้เฉลี่ยจากการขับรถแท็กซี่ต่อวัน | 1,158.18 | 1,256.87 | 895.00 | 3.07 | .00* |
| - รายได้เฉลี่ยหลังจากหักค่าใช้จ่ายต่อวัน | 643.18 | 606.88 | 740.00 | -1.49 | .14 |

t แทน ค่าสถิติการแจกแจง t

p แทน ความน่าจะเป็นสำหรับบอกลักษณะสำคัญทางสถิติ

* $P < 0.05$ หมายถึง กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป และกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บมีรายได้เฉลี่ยจากการขับรถแท็กซี่แตกต่างกัน

จากตารางที่ 4.3 พบว่า กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการขับรถแท็กซี่ 1,134.13 บาทต่อวัน สูงกว่าค่าใช้จ่ายเฉลี่ยจากการขับรถแท็กซี่ของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บที่มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยอยู่ที่ 537.33 บาทต่อวัน ส่วนค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการขับรถแท็กซี่ของทั้งสองกลุ่ม เท่ากับ 971.36 บาทต่อวัน

เมื่อพิจารณาด้านรายได้ พบว่า กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป มีรายได้เฉลี่ยจากการขับรถแท็กซี่ 1,256.87 บาทต่อวัน สูงกว่ารายได้เฉลี่ยจากการขับรถแท็กซี่ของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บที่มีรายได้เฉลี่ยอยู่ที่ 895 บาทต่อวัน ส่วนรายได้เฉลี่ยจากการขับรถแท็กซี่ของทั้งสองกลุ่ม เท่ากับ 1,158.18 บาทต่อวัน แต่เมื่อพิจารณารายได้เฉลี่ยหลังจากหักค่าใช้จ่าย พบว่า กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ มีรายได้เฉลี่ยสุทธิ 740 บาทต่อวัน ซึ่งสูงกว่ารายได้สุทธิของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป ที่มีรายได้เฉลี่ยสุทธิ 606.88 บาทต่อวัน ส่วนรายได้เฉลี่ยหลังหักค่าใช้จ่ายของทั้งสองกลุ่มเท่ากับ 643.18 บาทต่อวัน

เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการขับรถแท็กซี่ต่อวัน พบว่า กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปและกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยจากการขับรถแท็กซี่ต่อวันแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

เปรียบเทียบรายได้เฉลี่ยจากการขับรถแท็กซี่ต่อวัน พบว่า กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปและกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บมีรายได้เฉลี่ยจากการขับรถแท็กซี่ต่อวันแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แต่เมื่อเปรียบเทียบรายได้เฉลี่ยหลังหักค่าใช้จ่ายต่อวัน พบว่า ทั้งสองกลุ่มมีรายได้เฉลี่ยหลังหักค่าใช้จ่ายต่อวันไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ส่วนที่ 2 ข้อมูลความพึงพอใจในอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ ทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ รายได้ ความมั่นคงในอาชีพ และความปลอดภัยในอาชีพ นำมาหาค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และแปลความหมายตามเกณฑ์ที่กำหนด และเปรียบเทียบความพึงพอใจในการทำงานของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปและกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ

ตารางที่ 4.4 แสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความพึงพอใจในอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ในภาพรวม และรายด้าน

| องค์ประกอบ ความพึงพอใจ | กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป | | | กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ | | | t | p |
|---------------------------|----------------------------|---------------------------------------|--------------------------|----------------------------|---------------------------------------|--------------------------|------------|------------|
| | ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) | ค่า เบี่ยงเบน มาตรฐาน (S.D.) | ระดับ ความพึง พอใจ | ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) | ค่า เบี่ยงเบน มาตรฐาน (S.D.) | ระดับ ความพึง พอใจ | | |
| 1. รายได้ | 2.91 | .56 | ปานกลาง | 2.98 | .68 | ปานกลาง | -.49 | .63 |
| 2. ความมั่นคง ในอาชีพ | 3.20 | .67 | ปานกลาง | 3.01 | .65 | ปานกลาง | 1.33 | .19 |
| 3. ความปลอดภัย ในอาชีพ | 3.05 | .68 | ปานกลาง | 2.87 | .55 | ปานกลาง | 1.30 | .20 |
| รวม | 3.05 | .55 | ปานกลาง | 2.95 | .50 | ปานกลาง | .89 | .38 |

\bar{X} แทน ค่าเฉลี่ย

S.D. แทน ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

t แทน ค่าสถิติการแจกแจง t

p แทน ความน่าจะเป็นสำหรับบอกนัยสำคัญทางสถิติ

จากตารางที่ 4.4 กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป มีความพึงพอใจในอาชีพ ภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ย 3.05 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปมีความพึงพอใจในอาชีพทุกด้านมีเกณฑ์ระดับปานกลาง ได้แก่ ความมั่นคงในอาชีพ ค่าเฉลี่ย 3.20 ความปลอดภัยในอาชีพ ค่าเฉลี่ย 3.05 รายได้ ค่าเฉลี่ย 2.91 ตามลำดับ สำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บมีความพึงพอใจในอาชีพภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ย 2.95 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บมีความพึงพอใจในอาชีพทุกด้านมีเกณฑ์ระดับปานกลาง ได้แก่ ความมั่นคงในอาชีพ ค่าเฉลี่ย 3.01 รายได้ ค่าเฉลี่ย 2.98 ความปลอดภัยในอาชีพ ค่าเฉลี่ย 2.87 ตามลำดับ

เปรียบเทียบความพึงพอใจในการทำงานกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปและกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ พบว่า ทั้งสองกลุ่มมีความพึงพอใจในการทำงานด้านรายได้ ด้านความมั่นคงในอาชีพ ด้านความปลอดภัยในอาชีพ และในภาพรวมไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตารางที่ 4.5 แสดงผลการวิเคราะห์สหสัมพันธ์ (Correlation Analysis) ระหว่างตัวแปรกับความพึงพอใจในอาชีพคนขับรถแท็กซี่ด้านรายได้ ความมั่นคงในอาชีพ ความปลอดภัยในอาชีพ และภาพรวม

| ตัวแปร | ความพึงพอใจในอาชีพคนขับรถแท็กซี่ | | | | | | | |
|-----------------------------------|----------------------------------|---------|-------------------|---------|--------------------|---------|----------------|---------|
| | รายได้ | | ความมั่นคงในอาชีพ | | ความปลอดภัยในอาชีพ | | ภาพรวม | |
| | Spearman's rho | P-Value | Spearman's rho | P-Value | Spearman's rho | P-Value | Spearman's rho | P-Value |
| เพศ | .178 | .063 | .026 | .789 | .144 | .133 | .130 | .177 |
| อายุ | -.313** | .001 | -.183 | .057 | -.144 | .136 | -.254** | .008 |
| ระดับการศึกษา | .234* | .014 | -.106 | .269 | -.057 | .556 | .022 | .818 |
| สถานภาพการสมรส | -.150 | .117 | -.004 | .963 | -.121 | .209 | -.102 | .288 |
| รายได้สุทธิ | .263** | .006 | .043 | .658 | .110 | .251 | .153 | .110 |
| จำนวนชั่วโมงการขับรถในเวลากลางวัน | -.077 | .423 | -.106 | .270 | -.186 | .052 | -.151 | .115 |
| จำนวนชั่วโมงการขับรถในเวลากลางคืน | -.014 | .883 | .057 | .552 | -.077 | .426 | .058 | .854 |
| อาชีพหลัก/รอง | -.062 | .519 | -.020 | .836 | .049 | .612 | -.021 | .829 |

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

จากตารางที่ 4.5 พบว่า อายุมีความสัมพันธ์ทางลบกับความพึงพอใจด้านรายได้ และในภาพรวม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับนัยสำคัญ 0.01 ดังนั้นเมื่ออายุเพิ่มขึ้นความพึงพอใจในอาชีพคนขับแท็กซี่ด้านรายได้ และภาพรวมจะลดลง

ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์ทางบวกกับความพึงพอใจด้านรายได้ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ดังนั้นเมื่อระดับการศึกษาสูงขึ้นความพึงพอใจในอาชีพคนขับแท็กซี่ด้านรายได้จะเพิ่มขึ้น

รายได้สุทธิมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความพึงพอใจด้านรายได้ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับนัยสำคัญ 0.01 ดังนั้นเมื่อรายได้สุทธิเพิ่มขึ้นความพึงพอใจในอาชีพคนขับแท็กซี่ด้านรายได้จะเพิ่มขึ้น ส่วนตัวแปรอื่นๆ ไม่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญ

ตารางที่ 4.6 แสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความพึงพอใจในอาชีพของคนขับรถแท็กซี่
ด้านรายได้ จำแนกเป็นรายข้อ

| ความพึงพอใจใน อาชีพของคนขับรถ แท็กซี่ ด้านรายได้ | กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป | | | กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ | | | t | p |
|---|--------------------------------|---------------------------------------|--------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|--------------------------|-------|-----|
| | ค่า เฉลี่ย (\bar{X}) | ค่า เบี่ยงเบน มาตรฐาน (S.D.) | ระดับ ความพึง พอใจ | ค่า เฉลี่ย (\bar{X}) | ค่า เบี่ยงเบน มาตรฐาน (S.D.) | ระดับ ความพึง พอใจ | | |
| 1. เป็นอาชีพที่มี รายได้สม่ำเสมอ | 3.20 | .68 | ปานกลาง | 3.10 | .99 | ปานกลาง | .60 | .55 |
| 2. รายได้ที่ได้รับ เพียงพอต่อการ ดำรงชีพ | 3.04 | .66 | ปานกลาง | 3.23 | .82 | ปานกลาง | -1.29 | .20 |
| 3. รายได้ที่ได้รับ เหลือพอที่จะเก็บ ออม | 2.49 | .81 | น้อย | 2.73 | .78 | ปานกลาง | -1.43 | .16 |
| 4. รายได้ที่ได้รับ สร้างความมั่นคง แก่ชีวิตตนเอง และครอบครัว | 2.93 | .88 | ปานกลาง | 2.83 | .91 | ปานกลาง | .48 | .63 |
| รวม | 2.91 | .56 | ปานกลาง | 2.98 | .68 | ปานกลาง | -.49 | .63 |

\bar{X} แทน ค่าเฉลี่ย

S.D. แทน ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

t แทน ค่าสถิติการแจกแจง t

p แทน ความน่าจะเป็นสำหรับบอกนัยสำคัญทางสถิติ

จากตารางที่ 4.6 กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป มีความพึงพอใจในอาชีพด้านรายได้ ภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ย 2.91 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่ากลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปมีความพึงพอใจในอาชีพมีเกณฑ์ระดับปานกลาง ได้แก่ เป็นอาชีพที่มีรายได้สม่ำเสมอ ค่าเฉลี่ย 3.20 รายได้ที่ได้รับเพียงพอต่อการดำรงชีพ ค่าเฉลี่ย 3.04 รายได้ที่ได้รับสร้างความมั่นคงแก่ชีวิตตนเองและครอบครัว ค่าเฉลี่ย 2.93 รายได้ที่ได้รับเหลือพอที่จะเก็บออม มีเกณฑ์ระดับน้อย ค่าเฉลี่ย 2.49

สำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ มีความพึงพอใจในอาชีพด้านรายได้ ภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ย 2.98 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ มีความพึงพอใจในอาชีพทุกข้อมีเกณฑ์ระดับปานกลาง ได้แก่ รายได้ที่ได้รับเพียงพอต่อการดำรงชีพ ค่าเฉลี่ย 3.23 เป็นอาชีพที่มีรายได้สม่ำเสมอ ค่าเฉลี่ย 3.10 รายได้ที่ได้รับสร้างความมั่นคงแก่ชีวิตตนเองและครอบครัว ค่าเฉลี่ย 2.83 รายได้ที่ได้รับเหลือพอที่จะเก็บออม ค่าเฉลี่ย 2.73 ตามลำดับ

เปรียบเทียบระดับความพึงพอใจในอาชีพด้านรายได้ พบว่า ทั้งสองกลุ่มมีความพึงพอใจในอาชีพด้านรายได้ภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง จำแนกเป็นรายข้อ พบว่า ทั้งสองกลุ่มมีความพึงพอใจในระดับปานกลางเป็นส่วนใหญ่ ได้แก่ เป็นอาชีพที่มีรายได้สม่ำเสมอ รายได้ที่ได้รับเพียงพอต่อการดำรงชีพ และรายได้ที่ได้รับสร้างความมั่นคงแก่ชีวิตตนเองและครอบครัว ยกเว้นด้านรายได้ที่ได้รับเหลือพอที่จะเก็บออม กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปมีความพึงพอใจอยู่ในระดับน้อย

เปรียบเทียบความพึงพอใจในการทำงานกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปและกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ พบว่า ทั้งสองกลุ่มมีความพึงพอใจในการทำงานด้านรายได้ ได้แก่ เป็นอาชีพที่มีรายได้สม่ำเสมอ รายได้ที่ได้รับเพียงพอต่อการดำรงชีพ รายได้ที่ได้รับเหลือพอที่จะเก็บออม รายได้ที่ได้รับสร้างความมั่นคงแก่ชีวิตตนเองและครอบครัว และภาพรวม ไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตารางที่ 4.7 แสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความพึงพอใจในอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ด้านความมั่นคงในอาชีพ จำแนกเป็นรายข้อ

| ความพึงพอใจ ในอาชีพของ คนขับรถแท็กซี่ ด้านความมั่นคง ในอาชีพ | กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป | | | กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ | | | t | p |
|--|----------------------------|-----------------------------------|--------------------------|----------------------------|-----------------------------------|--------------------------|-------------|------------|
| | ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) | ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน (S.D.) | ระดับ ความพึง พอใจ | ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) | ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน (S.D.) | ระดับ ความพึง พอใจ | | |
| 1. เป็นอาชีพที่ได้รับการยอมรับของครอบครัวและสังคม | 3.44 | .91 | มาก | 3.43 | .94 | มาก | .21 | .98 |
| 2. เป็นอาชีพที่มั่นคงและยึดเป็นอาชีพหลักได้ | 3.50 | .91 | มาก | 3.27 | 1.17 | ปานกลาง | 1.10 | .27 |
| 3. พึงพอใจในสภาพการทำงานภายใต้เงื่อนไขสัญญาที่เกิดขึ้น | 3.10 | 1.00 | ปานกลาง | 2.90 | .96 | ปานกลาง | 9.43 | .35 |
| 4. การรวมกลุ่มเพื่อเจรจาต่อรองผลประโยชน์ในเรื่องการทำงาน | 2.79 | .98 | ปานกลาง | 2.40 | 1.00 | น้อย | 1.84 | .07 |
| 5. ได้รับการพัฒนาความรู้ทักษะในการทำงาน | 3.15 | .87 | ปานกลาง | 3.03 | 1.10 | ปานกลาง | .58 | .56 |
| รวม | 3.20 | .67 | ปานกลาง | 3.01 | .65 | ปานกลาง | 1.33 | .19 |

\bar{X} แทน ค่าเฉลี่ย

S.D. แทน ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

t แทน ค่าสถิติการแจกแจง t

p แทน ความน่าจะเป็นสำหรับบอกนัยสำคัญทางสถิติ

จากตารางที่ 4.7 กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป มีความพึงพอใจในอาชีพด้านความมั่นคง ภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ย 3.20 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปมีความพึงพอใจในอาชีพมีเกณฑ์ระดับมาก ได้แก่ เป็นอาชีพที่มั่นคงและยึดเป็นอาชีพหลักได้ ค่าเฉลี่ย 3.50 เป็นอาชีพที่ได้รับการยอมรับของครอบครัวและสังคม ค่าเฉลี่ย 3.44 มีความพึงพอใจในอาชีพมีเกณฑ์ระดับปานกลาง ได้แก่ ได้รับการพัฒนาความรู้ ทักษะในการทำงาน ค่าเฉลี่ย 3.15 พอใจในสภาพการทำงานภายใต้เงื่อนไขสัญญาที่เกิดขึ้น ค่าเฉลี่ย 3.10 การรวมกลุ่มเพื่อเจรจาต่อรองผลประโยชน์ในเรื่องการทำงาน ค่าเฉลี่ย 2.79

สำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ มีความพึงพอใจในอาชีพด้านความมั่นคงภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ย 3.01 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ มีความพึงพอใจในอาชีพมีเกณฑ์ระดับมาก คือเป็นอาชีพที่ได้รับการยอมรับของครอบครัวและสังคม ค่าเฉลี่ย 3.43 มีเกณฑ์ระดับปานกลาง ได้แก่ เป็นอาชีพที่มั่นคงและยึดเป็นอาชีพหลักได้ ค่าเฉลี่ย 3.27 ได้รับการพัฒนาความรู้ ทักษะในการทำงาน ค่าเฉลี่ย 3.03 พอใจในสภาพการทำงานภายใต้เงื่อนไขสัญญาที่เกิดขึ้น ค่าเฉลี่ย 2.90 ตามลำดับ และมีเกณฑ์ระดับน้อย คือการรวมกลุ่มเพื่อเจรจาต่อรองผลประโยชน์ในเรื่องการทำงาน ค่าเฉลี่ย 2.40

เปรียบเทียบระดับความพึงพอใจในอาชีพด้านความมั่นคง พบว่า ทั้งสองกลุ่มมีความพึงพอใจในอาชีพด้านความมั่นคง ภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง จำแนกเป็นรายข้อ พบว่า ทั้งสองกลุ่มมีความพึงพอใจในระดับมากคือเป็นอาชีพที่ได้รับการยอมรับของครอบครัวและสังคม พึงพอใจระดับปานกลางคือได้รับการพัฒนาความรู้ ทักษะในการทำงาน และพอใจในสภาพการทำงานภายใต้เงื่อนไขสัญญาที่เกิดขึ้น สำหรับหัวข้อการเป็นอาชีพที่มั่นคงและยึดเป็นอาชีพหลักได้ กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป มีความพึงพอใจระดับมาก ขณะที่กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บมีความพึงพอใจในระดับปานกลางและการรวมกลุ่มเพื่อเจรจาต่อรองผลประโยชน์ในกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปมีความพึงพอใจระดับปานกลางขณะที่กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บมีความพึงพอใจระดับน้อย

เปรียบเทียบความพึงพอใจในการทำงานกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปและกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ พบว่า ทั้งสองกลุ่มมีความพึงพอใจในการทำงานด้านความมั่นคง ได้แก่ เป็นอาชีพที่ได้รับการยอมรับของครอบครัวและสังคม เป็นอาชีพที่มั่นคงและยึดเป็นอาชีพหลักได้ พอใจในสภาพการทำงานภายใต้เงื่อนไขสัญญาที่เกิดขึ้น การรวมกลุ่มเพื่อเจรจาต่อรองผลประโยชน์ในเรื่องการทำงาน ได้รับการพัฒนาความรู้ ทักษะในการทำงาน และภาพรวม ไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตารางที่ 4.8 แสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความพึงพอใจในอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ ด้านความปลอดภัยในอาชีพ จำแนกเป็นรายชื่อ

| ความพึงพอใจใน อาชีพของคนขับรถ แท็กซี่ ด้านความปลอดภัย ในอาชีพ | กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป | | | กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ | | | t | p |
|---|--------------------------------|---------------------------------------|--------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|--------------------------|-----------|------|
| | ค่า เฉลี่ย (\bar{X}) | ค่า เบี่ยงเบน มาตรฐาน (S.D.) | ระดับ ความพึง พอใจ | ค่า เฉลี่ย (\bar{X}) | ค่า เบี่ยงเบน มาตรฐาน (S.D.) | ระดับ ความพึง พอใจ | | |
| 1. พึงใจในความ ปลอดภัยต่อชีวิต และทรัพย์สิน | 3.05 | 0.94 | ปานกลาง | 2.87 | .97 | ปานกลาง | .90 | .37 |
| 2. มีมาตรการของ รัฐในการดูแล สุขภาพอย่าง ครอบคลุมและ ทั่วถึง | 2.54 | 1.04 | น้อย | 1.77 | .82 | น้อยที่สุด | 4.07 | .00* |
| 3. ผู้ขับรถแท็กซี่ ได้รับการคุ้มครอง และได้รับสวัสดิการ ตามกฎหมาย | 2.80 | .99 | ปานกลาง | 1.97 | .81 | น้อย | 4.13 | .00* |
| 4. รถแท็กซี่ที่ใช้ใน การประกอบอาชีพ มีคุณภาพและ ปลอดภัย | 3.76 | .80 | มาก | 3.60 | 1.16 | มาก | .71 | .49 |
| 5. สามารถจัดสมดุล ระหว่างเวลางาน ครอบครัว และ ส่วนตัวได้อย่าง พอเหมาะ | 3.11 | 1.06 | ปานกลาง | 4.17 | .99 | มาก | - 4.75 | .00* |
| รวม | 3.05 | .68 | ปานกลาง | 2.87 | .55 | ปานกลาง | 1.30 | .20 |

* $P < 0.05$ หมายถึง กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป และกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บมีความพึงพอใจในการทำงานแตกต่างกัน

จากตารางที่ 4.7 กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป มีความพึงพอใจในอาชีพด้านความปลอดภัย ภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ย 3.05 เมื่อพิจารณาเป็นรายชื่อ พบว่า กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปมีความพึงพอใจในอาชีพมีเกณฑ์ระดับมาก คือรถแท็กซี่ที่ใช้ในการประกอบอาชีพมีคุณภาพและปลอดภัย ค่าเฉลี่ย 3.76 มีเกณฑ์ระดับปานกลาง ได้แก่ สามารถจัดสมดุลระหว่างเวลางาน ครอบครัว และส่วนตัวได้อย่างพอเหมาะ ค่าเฉลี่ย 3.11 พึงใจในความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน ค่าเฉลี่ย 3.05 ผู้ขับรถแท็กซี่ได้รับการคุ้มครอง และได้รับสวัสดิการตามกฎหมาย ค่าเฉลี่ย 2.80 ตามลำดับ มีเกณฑ์ระดับน้อย คือ มีมาตรการของรัฐในการดูแลสุขภาพอย่างครอบคลุมและทั่วถึง ค่าเฉลี่ย 2.54

สำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ มีความพึงพอใจในอาชีพด้านความปลอดภัย ภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ย 2.87 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บมีความพึงพอใจในอาชีพมีเกณฑ์ระดับมาก ได้แก่ สามารถจัดสมดุลระหว่างเวลางาน ครอบครัว และส่วนตัวได้อย่างพอเหมาะ ค่าเฉลี่ย 4.17 รถแท็กซี่ที่ใช้ในการประกอบอาชีพมีคุณภาพและปลอดภัย ค่าเฉลี่ย 3.60 ตามลำดับ มีเกณฑ์ระดับปานกลาง คือ พื่อใจในความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน ค่าเฉลี่ย 2.87 มีเกณฑ์ระดับน้อย คือ ผู้ขับรถแท็กซี่ได้รับการคุ้มครอง และได้รับสวัสดิการตามกฎหมาย ค่าเฉลี่ย 1.97 มีเกณฑ์ระดับน้อยที่สุด คือ มีมาตรการของรัฐในการดูแลสุขภาพอย่างครอบคลุมและทั่วถึง ค่าเฉลี่ย 1.77

เปรียบเทียบระดับความพึงพอใจในอาชีพด้านความปลอดภัย พบว่า ทั้งสองกลุ่มมีความพึงพอใจในอาชีพด้านความปลอดภัย ภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง จำแนกเป็นรายข้อ พบว่า ทั้งสองกลุ่มมีความพึงพอใจในระดับมากในหัวข้อรถแท็กซี่ที่ใช้ในการประกอบอาชีพมีคุณภาพและปลอดภัย พื่อใจระดับปานกลางคือพื่อใจในความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน ในหัวข้อสามารถจัดสมดุลระหว่างเวลางาน ครอบครัวและส่วนตัวได้อย่างพอเหมาะ กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปมีความพึงพอใจระดับปานกลาง ขณะที่กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บมีความพึงพอใจในระดับมาก หัวข้อผู้ขับรถแท็กซี่ได้รับการคุ้มครองและได้รับสวัสดิการตามกฎหมายกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปมีความพึงพอใจระดับปานกลาง ขณะที่กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บมีความพึงพอใจในระดับน้อย และหัวข้อการมีมาตรการของรัฐในการดูแลสุขภาพอย่างครอบคลุมและทั่วถึงกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปมีความพึงพอใจระดับน้อยขณะที่กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บมีความพึงพอใจระดับน้อยที่สุด

เปรียบเทียบความพึงพอใจในการทำงานกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปและกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ พบว่า ทั้งสองกลุ่มมีความพึงพอใจในการทำงานด้านความปลอดภัย ได้แก่ พื่อใจในความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน รถแท็กซี่ที่ใช้ในการประกอบอาชีพมีคุณภาพและปลอดภัย และภาพรวม ไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ในหัวข้อย่อยการมีมาตรการของรัฐในการดูแลสุขภาพอย่างครอบคลุมและทั่วถึง ผู้ขับรถแท็กซี่ได้รับการคุ้มครองและได้รับสวัสดิการตามกฎหมาย และสามารถจัดสมดุลระหว่างเวลางาน ครอบครัวและส่วนตัวได้อย่างพอเหมาะ กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปและกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ มีความพึงพอใจในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ส่วนที่ 3 เหตุผลที่ทำให้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่อยู่จนถึงปัจจุบัน

กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป

เหตุผลที่ทำให้กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่อยู่จนถึงปัจจุบัน สรุปความเห็นโดยรวมได้ว่า เนื่องจากอาชีพนี้เป็นอาชีพอิสระและสุจริตเป็นนายจ้างตนเอง เป็นอาชีพที่สามารถทำได้ทุกเพศทุกวัย ไม่มีการจำกัดวุฒิการศึกษา แม้แต่ผู้สูงอายุหรือผู้ที่เกษียณแล้ว ถือว่าเป็นอาชีพที่มั่นคงสร้างรายได้ทุกวัน เพียงพอต่อการเลี้ยงตนเองและครอบครัว สังคมก็ให้การยอมรับในอาชีพนี้ หากต้องการหยุดพักก่อนกับครอบครัวก็กำหนดเวลาได้เพราะเป็นนายตนเอง มีความสุขกับการทำงานขับรถ เพราะชอบงานบริการ ขณะขับรถได้พบปะพูดคุย แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับผู้โดยสาร ได้ท่องเที่ยวไปยังสถานที่ใหม่ๆ และใช้เวลาว่างที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์ แต่ก็มีคนขับแท็กซี่ส่วนหนึ่งให้เหตุผลว่าที่ยังต้องขับรถแท็กซี่จนถึงปัจจุบันเป็นเพราะมีภาระหนี้สิน ต้องการหารายได้เพื่อเลี้ยงชีพตนเองและครอบครัว รวมถึงมีการศึกษาน้อยไม่สามารถไปประกอบอาชีพอื่นได้ จึงยังต้องขับรถแท็กซี่ต่อไป

กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ

คนขับรถแท็กซี่กลุ่มนี้ให้เหตุผลคล้ายคลึงกับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปว่า เป็นอาชีพอิสระและสุจริตเลือกเวลาทำงานได้เองเป็นนายตนเอง มีเวลาว่างให้กับครอบครัว เป็นงานที่ไม่จำกัดอายุ มีรายได้ที่มั่นคงเพียงพอกับค่าใช้จ่ายในครอบครัว ได้พบปะพูดคุยกับผู้โดยสารได้ประสบการณ์ใหม่ๆ ส่วนบางคนขับรถแท็กซี่แกร็บเป็นอาชีพเสริมจากงานหลักถือเป็นการเพิ่มรายได้ให้กับครอบครัว เพราะรายได้จากงานประจำไม่เพียงพอ หรือบางคนพบปัญหาค่าเช่ารถแท็กซี่ทั่วไปแพงเกินไปจึงเปลี่ยนมาขับรถแท็กซี่แกร็บแทน

ส่วนที่ 4 ความคิดเห็นทั่วไปของผู้ขับรถแท็กซี่

กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป

ความคิดเห็นในภาพรวมถือว่าอาชีพคนขับรถแท็กซี่เป็นอาชีพที่สุจริตและมีเกียรติ มีความเป็นอิสระ เป็นนายจ้างตนเอง ในปัจจุบันคนเริ่มหันมาใช้บริการรถแท็กซี่มากขึ้นทำให้สามารถมีรายได้ทุกวันเพียงพอที่จะเลี้ยงตนเองและครอบครัว สำหรับความคิดเห็นที่เป็นข้อเสนอแนะที่กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปต้องการเพื่อเพิ่มคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นจากการประกอบอาชีพนี้ ได้แก่ ต้องการเข้าสู่ระบบประกันสังคมตามมาตรา 33 มีกองทุนสำหรับผู้ขับรถแท็กซี่และมีประกันอุบัติเหตุแบบกลุ่ม มีการปรับอัตราค่าโดยสารเพิ่มขึ้น เนื่องจากค่าโดยสารในปัจจุบันยังเป็นอัตราต่ำเกินไป ควรมีการยกระดับของแท็กซี่ให้มีมาตรฐาน มีการอบรมวินัยจราจรให้ถูกต้องและต้องการให้มีองค์กรกลาง เพื่อประสานงานในการให้ความช่วยเหลือด้านต่างๆ เช่น ให้ทุนสำหรับซื้อรถโดยการผ่อนชำระ นอกจากนั้นคนขับรถแท็กซี่กลุ่มนี้ยังมีความคิดเห็นเกี่ยวกับตัวผู้ขับรถแท็กซี่ว่า คนขับรถแท็กซี่ต้องมีความซื่อสัตย์ต่ออาชีพตนเองและลูกค้า พุดจาสุภาพเรียบร้อย มีใจรักงานบริการ ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นเรื่องสำคัญ แต่สิ่งที่คนขับกลุ่มนี้เห็นว่าเป็นอุปสรรคในการประกอบอาชีพและทำให้รายได้ลดลงคือ การเข้ามาของแกร็บแท็กซี่ ดังนั้นจึงไม่ต้องการให้มีแกร็บแท็กซี่ในจังหวัดขอนแก่น เนื่องจากมาแย่งลูกค้ากับแท็กซี่ทั่วไป

กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ

ในภาพรวมอาชีพนี้เป็นอาชีพที่ดี สำหรับผู้ที่มีงานหลักอยู่แล้วก็สามารถทำเป็นอาชีพเสริม ยามว่างจากงานประจำ หรืออาจจะเป็นอาชีพหลักก็ได้ และคนกลุ่มนี้มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมว่า ต้องการให้อาชีพขับรถแท็กซี่แกร็บแท็กซี่เป็นเรื่องที่ถูกกฎหมาย เป็นที่ยอมรับ มีความปลอดภัยทั้งผู้ขับรถ และผู้รับบริการต้องการให้มีสวัสดิการและได้รับการดูแลจากภาครัฐ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับบริษัทต้นสังกัด ต้องการให้มีการตรวจสอบประวัติของผู้สมัครเป็นคนขับรถแท็กซี่โดยละเอียด มีการอบรม ควบคุมจำนวนคนขับให้มีจำนวนที่เหมาะสม และที่สำคัญต้องการให้แพลตฟอร์มแกร็บมีการปรับลด การหักเปอร์เซ็นต์ลดลง

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่องความพึงพอใจในการทำงานของแรงงานนอกระบบบนดิจิทัลแพลตฟอร์ม : กรณีศึกษาผู้ขับรถแท็กซี่ในจังหวัดขอนแก่น มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสถานภาพทั่วไปของกลุ่มแท็กซี่ที่เป็นคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปและกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ และศึกษาเปรียบเทียบความพึงพอใจในการทำงานของแท็กซี่ทั้งสองกลุ่มในจังหวัดขอนแก่น ใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ โดยกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปสัมภาษณ์ที่บริเวณจุดพักรถต่างๆ จำนวน 80 คน ส่วนกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บใช้วิธีการสุ่มโดยการเรียกใช้บริการผ่านทางแอปพลิเคชัน จำนวน 30 คน โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลและนำมาวิเคราะห์ข้อมูลโดยการแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการทดสอบค่าความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม (Independent sample t-test) และการวิเคราะห์สหสัมพันธ์ (Correlation Analysis) ปรากฏสาระสำคัญ ดังนี้

1. สถานภาพทั่วไป

1.1 ข้อมูลส่วนบุคคล

สถานภาพทั่วไปของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ในจังหวัดขอนแก่น พบว่า ทั้งกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปและกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บส่วนใหญ่จะเป็นเพศชาย เนื่องจากอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นงานที่หนักและเสี่ยงอันตราย แต่สัดส่วนกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บที่เป็นเพศหญิงมีสัดส่วนที่สูงกว่าในกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป อาจเป็นเพราะการขับแท็กซี่แกร็บค่อนข้างจะมีอิสระ ใช้เวลาว่างเท่าที่มีก็สามารถทำได้ ดังนั้นผู้หญิงส่วนหนึ่งที่ว่างจากงานบ้านก็สามารถใช้เวลาว่างมาขับรถแท็กซี่แกร็บได้ และการขับแท็กซี่แกร็บเป็นการทำงานบนแพลตฟอร์มที่ต้องนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการทำงาน จึงเป็นอุปสรรคต่อการใช้งานของคนรุ่นเก่าหรือคนที่มีการศึกษาไม่สูงทำให้กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บส่วนใหญ่จึงเป็นคนรุ่นใหม่ที่มีอายุน้อย การศึกษาค่อนข้างสูง และมีจำนวนบุตรน้อยกว่ากลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป นอกจากนี้กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บที่มีภูมิลำเนาจากภาคอื่นมีสัดส่วนที่สูงกว่ากลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป ซึ่งอาจเป็นเพราะจังหวัดขอนแก่นเป็นศูนย์กลางในหลายๆ ด้านของภาค จึงทำให้มีประชาชนจากภาคอื่นๆ พยายามเข้ามาพักอาศัยและทำงานในพื้นที่ค่อนข้างมาก

1.2 ข้อมูลการประกอบอาชีพ

ประเภทรถแท็กซี่ กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บเป็นรถส่วนตัวทุกคัน หรือร้อยละ 100 เนื่องจากเป็นข้อกำหนดของบริษัทที่ผู้ขับจะต้องเป็นเจ้าของรถหรือหากเป็นรถของคนอื่นจะต้องมีหนังสือยินยอมจากผู้เป็นเจ้าของรถ ขณะที่กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป เป็นรถเช่า ร้อยละ 53.75 และเป็นรถส่วนตัวร้อยละ 46.25 ในกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปที่ตอบแบบสอบถามไม่มีผู้ใดสมัครเป็นสมาชิกแกร็บซึ่งในข้อเท็จจริงนั้นในจังหวัดขอนแก่นก็มีคนขับแท็กซี่ทั่วไปที่สมัครขับแท็กซี่แกร็บอยู่บ้าง แต่น่าจะมีจำนวนไม่มากนัก ซึ่งอาจเกิดจากบางส่วนมีคุณสมบัติไม่ผ่านตามข้อกำหนดของบริษัท และบางคนโดยเฉพาะคนรุ่นเก่ายังไม่สามารถใช้อุปกรณ์สื่อสารสมัยใหม่ได้ และคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปบางส่วนที่สมัครเป็นสมาชิกแกร็บไปแล้วอาจไม่กล้าตอบคำถามตามข้อเท็จจริง เนื่องจากแท็กซี่แกร็บยังมีสถานภาพไม่ถูกต้องตามกฎหมายขนส่งจึงกังวลว่าหากตอบตามความจริงอาจส่งผลกระทบต่อประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ของตนเองรูปแบบของอาชีพ กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปส่วนใหญ่ขับแท็กซี่

เป็นอาชีพหลักร้อยละ 83.75 มากกว่ากลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บที่มีเพียง ร้อยละ 36.67 แต่กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บที่ทำเป็นอาชีพเสริม ร้อยละ 63.33 มากกว่ากลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป ซึ่งมีเพียงร้อยละ 16.25 อาชีพเดิมก่อนจะมาขับรถแท็กซี่ พบว่าทั้งสองกลุ่มส่วนใหญ่จะมีอาชีพเดิมเป็นการประกอบอาชีพอิสระ เช่น รับเหมาก่อสร้าง รับจ้างทั่วไป เป็นต้น รองลงมาคือ เคยเป็นพนักงานบริษัท

จำนวนชั่วโมงของการขับรถแท็กซี่ กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปจะใช้เวลาในการทำงานขับรถต่อวันมากกว่ากลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ โดยในช่วงเวลากลางวันกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปส่วนใหญ่จะใช้เวลาขับรถประมาณ 9-12 ชั่วโมง ร้อยละ 53.75 ขณะที่กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บส่วนใหญ่ใช้เวลาในการขับรถประมาณ 1-8 ชั่วโมง ร้อยละ 60 ส่วนในช่วงเวลากลางคืนกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปส่วนใหญ่จะใช้เวลาขับรถประมาณ 1-8 ชั่วโมง ร้อยละ 62.50 ขณะที่กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บส่วนใหญ่จะไม่ขับรถในเวลากลางคืนร้อยละ 63.33 หรืออาจกล่าวได้ว่าคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปจะทำงานหนักกว่าคนขับรถแท็กซี่แกร็บ เนื่องจากส่วนใหญ่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นอาชีพหลักเพียงอาชีพเดียว

จากการที่กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปมีจำนวนชั่วโมงการขับรถต่อวันที่มากกว่า จึงมีรายได้จากการขับรถมากกว่ากลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ โดยกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปส่วนใหญ่มีรายได้มากกว่า 1,000 บาทต่อวัน ร้อยละ 53.75 ส่วนกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ ส่วนใหญ่จะมีรายได้ 501-1,000 บาทต่อวัน ร้อยละ 43.33 ส่วนรายจ่ายต่อวันกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปจะมีค่าใช้จ่ายในการขับรถมากกว่ากลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บ โดยเฉพาะรายจ่ายในส่วนค่าเช่ารถ โดยแท็กซี่ทั่วไปมีค่าใช้จ่ายมากกว่า 1,000 บาทต่อวัน ร้อยละ 50 ส่วนกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บส่วนใหญ่จะมีค่าใช้จ่ายไม่เกิน 500 บาทต่อวัน ร้อยละ 56.67

รายได้เฉลี่ยของทั้งสองกลุ่มเท่ากับ 1,158.18 บาทต่อวัน รายได้เฉลี่ยของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปเท่ากับ 1,256.87 บาทต่อวันสูงกว่ากลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บที่มีรายได้เฉลี่ย 895 บาทต่อวัน และทั้งสองกลุ่มมีรายได้แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของทั้งสองกลุ่มเท่ากับ 791.36 บาทต่อวัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปเท่ากับ 1,134.13 บาทต่อวัน สูงกว่ากลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บที่มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 537.33 บาทต่อวัน และทั้งสองกลุ่มมีค่าใช้จ่ายแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

รายได้หลังหักค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของทั้งสองกลุ่มเท่ากับ 643.18 บาทต่อวัน โดยกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปมีรายได้หลังหักค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 606.88 บาทต่อวัน ส่วนกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บมีรายได้หลังหักค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 740 บาทต่อวันแม้คนขับรถแท็กซี่ทั่วไปจะมีรายได้เฉลี่ยที่มากกว่าคนขับแท็กซี่แกร็บ แต่ขณะเดียวกันค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อวันก็สูงกว่าด้วย จึงพบว่าทั้งสองกลุ่มมีรายได้เฉลี่ยหลังหักค่าใช้จ่ายไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

2. ความพึงพอใจในการทำงานของแท็กซี่ที่เป็นกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป และกลุ่มคนขับแท็กซี่แกร็บในจังหวัดขอนแก่น

2.1 ความพึงพอใจด้านรายได้ในภาพรวม พบว่า ทั้งสองกลุ่มมีระดับความพึงพอใจด้านรายได้ในระดับปานกลางเท่านั้น จากการสำรวจรายได้และค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือนต่อครัวเรือน จำแนกตามภาคและจังหวัด พ.ศ. 2541 - 2558 ของสำนักงานสถิติแห่งชาติ พบว่าในจังหวัดขอนแก่น แต่ละครัวเรือนมีรายได้เฉลี่ย 21,337 บาทต่อเดือน และมีค่าใช้จ่าย 16,880 บาทต่อเดือน จะเห็นได้ว่ารายได้เฉลี่ยหลังหักค่าใช้จ่ายที่คนขับแท็กซี่ได้รับ 643.18 บาทต่อวัน หรือประมาณ 19,295.40 บาทต่อเดือน เป็นจำนวนน้อยกว่ารายได้เฉลี่ยของครัวเรือน และมากกว่าค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของครัวเรือนเพียงเล็กน้อยเท่านั้นซึ่งอาจเพียงพอสนองความต้องการขั้นพื้นฐานในการดำรงชีวิตแต่ยังไม่เพียงพอที่จะใช้พัฒนาคุณภาพชีวิตของตนเองและครอบครัว จึงมีผลทำให้ความพึงพอใจด้านรายได้ของทั้งสองกลุ่มอยู่ในระดับปานกลาง

โดยความพึงพอใจในรายได้ของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปมีค่าเฉลี่ย 3.04 ต่ำกว่ากลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บที่มีค่าเฉลี่ย 3.23 ซึ่งเนื่องจากกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บส่วนใหญ่ขับแท็กซี่เป็นอาชีพเสริมจึงยังมีรายได้จากงานอื่นมาช่วยเจือจุนค่าใช้จ่าย แต่สำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปส่วนใหญ่จะขับแท็กซี่เป็นอาชีพหลักเพียงอย่างเดียวจึงทำให้มีรายได้ในภาพรวมน้อยกว่าคนขับแท็กซี่แกร็บซึ่งสอดคล้องกับการศึกษา “การประเมินศักยภาพธุรกิจท้องถิ่นของประเทศไทย” กรณีศึกษาธุรกิจบริการแท็กซี่ ของมหาวิทยาลัยหอการค้าไทย พบว่ารายได้ก่อนหักรายจ่ายจากการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ส่วนใหญ่ร้อยละ 27.27 อยู่ที่ 1,601-1,800 บาทต่อวัน ขณะที่รายได้ก่อนหักค่าใช้จ่าย เฉลี่ยอยู่ที่ 1,702.50 บาทต่อวัน โดยมีรายได้มากกว่ารายจ่ายร้อยละ 39.24 รายได้น้อยกว่ารายจ่ายร้อยละ 22.19 และมีรายได้เท่ารายจ่ายร้อยละ 38.57 จะเห็นได้ว่าคนขับรถแท็กซี่ที่รายได้น้อยกว่าหรือเท่ากับรายจ่ายมีถึงร้อยละ 60.76 การศึกษาข้างต้นเช่นเดียวกันกับงานวิจัยของอนุชา ประลองกิจ (2546) ศึกษาเรื่องความพึงพอใจในการประกอบอาชีพของผู้ขับรถแท็กซี่ พบว่าความพึงพอใจต่ออาชีพคนขับรถแท็กซี่ ด้านรายได้อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย 2.99 โดยผู้ขับรถแท็กซี่มีความคิดเห็นว่าเรื่องอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นอาชีพหลักของครอบครัว โดยมีความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลางมีค่าเฉลี่ยมากที่สุด 3.53 ทั้งนี้เป็นเพราะว่าผู้ขับรถแท็กซี่คิดว่าอาชีพนี้สามารถทำรายได้ให้กับครอบครัวได้มากที่สุดและมีรายได้ทุกวัน ซึ่งรายได้เมื่อหักค่าใช้จ่ายแล้วเพียงพอต่อการเลี้ยงครอบครัว

และเมื่อพิจารณาในแต่ละข้อย่อยพบว่าประเด็นความพึงพอใจในด้านรายได้ที่ได้รับเหลือพอที่จะเก็บออมมีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจต่ำที่สุดในทั้งสองกลุ่มซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของอนุชา ประลองกิจ (2546) พบว่าความพึงพอใจต่อรายได้เพื่อเก็บออมจากการขับรถแท็กซี่มีค่าต่ำที่สุดคือ 2.66 การที่ผู้ขับรถแท็กซี่มีรายได้น้อยทำให้ได้รับการตอบสนองความต้องการขั้นพื้นฐานด้านปัจจัยสี่ไม่เพียงพอตามทฤษฎีลำดับความต้องการของ Maslow (1970, p. 430-433) และแนวคิดของ Ghiselli and Brown (1965, p. 430-433) ที่กล่าวถึงรายได้ที่ได้รับจากการปฏิบัติงานเป็นองค์ประกอบอย่างหนึ่งที่ทำให้ผู้ปฏิบัติงานเกิดความพึงพอใจในงาน

2.2 ความพึงพอใจด้านความมั่นคงในอาชีพในภาพรวมพบว่าทั้งสองกลุ่มมีความพึงพอใจด้านความมั่นคงในอาชีพในระดับปานกลางเหมือนกัน เนื่องจากทั้งสองกลุ่มเห็นว่าเป็นอาชีพที่ครอบครัวและสังคมให้การยอมรับ และเป็นอาชีพที่มั่นคงสามารถยึดเป็นอาชีพหลักได้ ซึ่งงานวิจัยของอนุชา ประลองกิจ (2546) พบว่า ความพึงพอใจในการประกอบอาชีพของผู้ขับรถแท็กซี่ต่อความมั่นคงอยู่ในระดับปานกลาง โดยผู้ขับรถแท็กซี่ร้อยละ 90 มีความเห็นว่า ความมั่นคงในอาชีพขึ้นอยู่กับความขยันในการวิ่งรถรับส่งผู้โดยสาร

และเมื่อพิจารณาแต่ละข้อย่อย พบว่า ประเด็นความพึงพอใจในด้านการรวมกลุ่มเพื่อเจรจาต่อรองผลประโยชน์ในเรื่องการทำงานมีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจต่ำที่สุดในคนขับรถแท็กซี่ทั้งสองกลุ่ม ซึ่งเป็นเพราะด้วยลักษณะของงานที่เป็นแรงงานนอกระบบที่ต่างคนต่างทำงาน โอกาสที่จะได้พบปะกันมีน้อย จึงเป็นการยากที่จะรวมกลุ่มกันเพื่อเจรจาต่อรองผลประโยชน์ในเรื่องต่างๆ ได้ซึ่งในประเด็นนี้ องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labor Organization – ILO) เห็นความสำคัญจึงได้ริเริ่มแนวคิด งานที่มีคุณค่า (Decent Work) โดยเสนอต่อที่ประชุมใหญ่ของ ILO เมื่อปี พ.ศ. 2547 งานที่มีคุณค่า หมายถึง งานที่ตอบสนองความต้องการเกี่ยวกับคุณภาพของชีวิตมนุษย์ได้ ซึ่งได้จำแนกตัวชี้วัดออกเป็นประเด็นต่างๆ ได้ 11 ประเด็น และหนึ่งในตัวชี้วัดก็คือ “การมีความสามารถในการเจรจาต่อรองทางสังคมโดยตัวแทนของคนทำงานและนายจ้าง (social dialogue, employers’ and workers’ representation)” (อรรถณัฐ วันทนะสมบัติ และ เกรียงศักดิ์ ธีระโกวิทขจร (2561, น.35))

2.3 ความพึงพอใจด้านความปลอดภัยในอาชีพในภาพรวม พบว่า ทั้งสองกลุ่มมีความพึงพอใจในระดับปานกลางเท่ากัน ซึ่งอาจเป็นเพราะทั้งสองกลุ่มเป็นแรงงานนอกระบบ ซึ่งประกันสังคมภาคบังคับยังไม่ครอบคลุม จึงส่งผลให้ไม่ได้รับสิทธิประโยชน์ต่างๆ เหมือนที่แรงงานในระบบ ซึ่งงานวิจัยของอนุชา ประลองกิจ (2546) พบว่า ความพึงพอใจในการประกอบอาชีพของผู้ขับรถแท็กซี่ต่อความปลอดภัย อยู่ในระดับปานกลางเช่นเดียวกัน โดยมีค่าต่ำสุด ค่าเฉลี่ย 2.78 และในด้านความปลอดภัยในอาชีพนี้ เป็นเพียงด้านเดียวเท่านั้น ที่พบว่ามีความพึงพอใจแตกต่างกันระหว่างกลุ่มคนขับแท็กซี่ทั้งสองกลุ่มอยู่ 3 ข้อ คือ 1) การมีมาตรการของรัฐในการดูแลสุขภาพอย่างครอบคลุมและทั่วถึง 2) การที่ผู้ขับรถแท็กซี่ได้รับการคุ้มครอง และได้รับสวัสดิการตามกฎหมาย และ 3) ความสามารถจัดสมดุลระหว่างเวลางาน ครอบครัว และส่วนตัวได้อย่างพอเหมาะ

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บมีความพึงพอใจเฉลี่ยน้อยที่สุดในข้อการมีมาตรการของรัฐในการดูแลสุขภาพอย่างครอบคลุมและทั่วถึงค่าเฉลี่ย 1.77 รองลงไปเป็นการได้รับการคุ้มครอง และได้รับสวัสดิการตามกฎหมายค่าเฉลี่ย 1.97 โดยทั้งสองข้อนี้มีค่าความพึงพอใจเฉลี่ยต่ำที่สุดในทุกหัวข้อที่ทำการศึกษาทั้งหมด เพราะกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บนั้น ยังไม่มีกฎหมายมารองรับจึงทำให้ยังไม่ได้รับการคุ้มครองดูแลจากภาครัฐแต่อย่างใด ขณะที่กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั่วไปนั้นมีสถานะที่ถูกกฎหมาย เพราะต้องมีการยื่นจดทะเบียนรถแท็กซี่และต้องขออนุญาตมีใบขับขี่รถยนต์สาธารณะจากสำนักงานขนส่งจังหวัด จึงได้รับความคุ้มครองและการดูแลจากภาครัฐอยู่บ้างแต่อย่างไรก็ตาม พบว่า กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บมีความพึงพอใจเฉลี่ยสูงที่สุดในเรื่องความสามารถจัดสมดุลระหว่างเวลางาน ครอบครัว และส่วนตัวได้อย่างพอเหมาะ ซึ่งน่าจะเกิดจากระบบการทำงานผ่านแพลตฟอร์มที่ผู้ทำงานสามารถจะเลือกได้ว่า จะทำงานเมื่อไหร่ก็ได้ตามความพร้อมและความพอใจ

ของตนเอง รวมทั้งโดยส่วนใหญ่กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บใช้รถยนต์ของตนเองในการทำงานจึงไม่มีแรงกดดันในเรื่องค่าเช่ารถและกำหนดเวลาในการส่งรถคืน

ซึ่งผลการศึกษาดังกล่าวยังสอดคล้องกับงานวิจัยของสมศักดิ์ วุฒิสักดิ์ชัยกุล (2554) ศึกษาพบว่า ความพึงพอใจในการประกอบอาชีพของผู้ขับรถแท็กซี่ต่อความปลอดภัยอยู่ในระดับต่ำ มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด 2.04 โดยผู้ขับรถแท็กซี่มีความพึงพอใจต่อมาตรการของรัฐบาลในการดูแลสุขภาพร่างกาย/จิตใจ อยู่ในระดับต่ำ มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด 1.63 ทั้งนี้เนื่องจากนโยบายของรัฐในการดูแลสุขภาพร่างกาย/จิตใจ ไม่สามารถทำให้ผู้ขับรถแท็กซี่เกิดความรู้สึกมั่นคงในด้านสุขภาพร่างกายได้ และสอดคล้องกับงานวิจัยของขจิต หิรัญพุกษ์ (2540) ศึกษาเรื่องความพึงพอใจของคนขับแท็กซี่ที่มีต่ออาชีพขับรถแท็กซี่ พบว่า ความพึงพอใจในอาชีพขับรถแท็กซี่ ด้านความปลอดภัยอยู่ในระดับน้อย เช่นเดียวกันโดยมีความพึงพอใจค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด ความเครียดจากปัญหาการจราจรติดขัด ค่าเฉลี่ย 1.87 ปัญหาการเจ็บป่วยส่วนหลัง เอว ไหล่ ฯลฯ ค่าเฉลี่ย 1.85 และต้องพบคนแปลกหน้าต้องระวังตัวตลอดเวลา ค่าเฉลี่ย 1.87 ตามลำดับ

2.4 การวิเคราะห์สหสัมพันธ์ (Correlation Analysis) ระหว่างตัวแปรต่างๆ กับความพึงพอใจทั้งสามด้าน และภาพรวม พบว่า อายุมีความสัมพันธ์ทางลบกับความพึงพอใจด้านรายได้ และในภาพรวม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับนัยสำคัญ 0.01 ดังนั้นเมื่ออายุเพิ่มขึ้นความพึงพอใจในอาชีพคนขับแท็กซี่ด้านรายได้ และภาพรวมจะลดลง เมื่ออายุมากขึ้นภาระรับผิดชอบในด้านต่างๆ ก็ย่อมเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย เช่น ค่าใช้จ่ายในครัวเรือนค่าดูแลรักษาสุขภาพ เป็นต้น แต่ในทางกลับกันความสามารถในการหารายได้จากการทำงานจะลดลงเมื่ออายุเพิ่มขึ้น จึงอาจเป็นสาเหตุที่อายุมีความสัมพันธ์ในทางลบกับความพึงพอใจด้านรายได้

ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์ทางบวกกับความพึงพอใจด้านรายได้ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ดังนั้นเมื่อระดับการศึกษาสูงขึ้นความพึงพอใจในอาชีพคนขับแท็กซี่ด้านรายได้จะเพิ่มขึ้น ซึ่งในกรณีนี้น่าจะเกิดขึ้นกับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากเป็นกลุ่มที่มีการศึกษาสูง มีงานประจำและขับแท็กซี่เป็นอาชีพเสริม จึงค่อนข้างจะมีความพึงพอใจที่มีรายได้เพิ่มขึ้นจากรายได้ที่ได้รับจากงานประจำ

รายได้สุทธิมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความพึงพอใจด้านรายได้ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับนัยสำคัญ 0.01 ดังนั้นเมื่อรายได้สุทธิเพิ่มขึ้นความพึงพอใจในอาชีพคนขับแท็กซี่ด้านรายได้จะเพิ่มขึ้น ส่วนตัวแปรอื่นๆ ไม่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญ

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1.1 ความพึงพอใจด้านรายได้จากผลการศึกษาจะเห็นว่าคนขับรถแท็กซี่ทั้งสองกลุ่ม มีความพึงพอใจเพียงในระดับปานกลางเท่านั้น เนื่องจากรายได้ที่ได้รับมีไม่มากนักใกล้เคียงกับค่าใช้จ่าย จึงแทบไม่เหลือเงินที่จะเก็บออม ดังนั้นหากจะเพิ่มความพึงพอใจในด้านรายได้ จะต้องใช้มาตรการเพิ่มรายได้และลดค่าใช้จ่าย เช่น พิจารณาปรับเพิ่มค่าโดยสารมิเตอร์หรือกรณีขับรถระยะทางไกล ข้ามจังหวัดก็ควรจะมีการคิดค่าโดยสารเป็นอัตราพิเศษ เพราะหากกลับคนขับแท็กซี่ต้องขับรถเปล่ากลับต้นทาง หากใช้อัตราค่าโดยสารตามปกติจะทำให้ไม่คุ้มต้นทุน อย่างไรก็ตาม การปรับขึ้นค่าโดยสารจะส่งผลกระทบต่อประชาชนผู้ใช้บริการโดยตรง ดังนั้นจะต้องมีการศึกษาผลกระทบโดยละเอียดเพื่อให้เป็นที่พอใจทั้งกลุ่มคนขับแท็กซี่และกลุ่มผู้โดยสารที่ใช้บริการต้องไม่เดือดร้อนจนเกินไป และอีกมาตรการคือ การให้ความรู้การใช้งานแอปพลิเคชันสำหรับให้บริการรถแท็กซี่บนโทรศัพท์มือถือแก่คนขับรถแท็กซี่ที่ยังใช้เทคโนโลยีไม่เป็น เพื่อเป็นอีกทางเลือกหนึ่งในการเพิ่มรายได้ ทั้งยังช่วยลดเวลาและค่าใช้จ่ายในการขับรถตระเวนหาผู้โดยสาร รวมทั้งมาตรการพัฒนาคุณภาพการให้บริการแก่กลุ่มคนขับแท็กซี่ เช่น การมีจิตบริการ ซึ่งเป็นเรื่องสำคัญอบรมมารยาทในการขับขี่ ภาษาอังกฤษพื้นฐานที่ใช้ในงานบริการ เป็นต้น ซึ่งจะเพิ่มประโยชน์และเพิ่มความพึงพอใจแก่ผู้ใช้บริการ อันจะนำมาซึ่งรายได้ที่จะเพิ่มมากขึ้นต่อไป ในส่วนของแท็กซี่แกร็บอาจต้องเจรจาต่อรองกับบริษัทแกร็บ เพื่อเพิ่มส่วนแบ่งผลประโยชน์ทั้งด้านรายได้และสวัสดิการต่างๆ ให้มากขึ้น

นอกจากนี้ยังอาจใช้นโยบายการลดค่าใช้จ่ายให้แก่กลุ่มคนขับแท็กซี่ทั่วไป เช่น การให้บริการน้ำมันเชื้อเพลิงหรือแก๊สในราคาที่ถูกเฉพาะกลุ่มคนขับแท็กซี่หรือการลดค่าธรรมเนียมต่างๆ เช่น ค่าจดทะเบียนรถแท็กซี่ ค่าธรรมเนียมใบขับขี่ รวมถึงการส่งเสริมให้คนขับรถแท็กซี่มีโอกาสเป็นเจ้าของรถ โดยจัดหาเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ ซึ่งจะช่วยลดภาระเรื่องค่าเช่ารถและดอกเบี้ยแพง เป็นต้น ซึ่งข้อเสนอดังกล่าวข้างต้น สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านการบริหารจัดการแรงงานนอกระบบ พ.ศ. 2560-2564 ยุทธศาสตร์ที่ 2 : เสริมสร้างสมรรถนะแรงงานนอกระบบเพื่อการทำงานเป้าประสงค์ที่ 3 ให้แรงงานนอกระบบมีความรู้และทักษะทางอาชีพ มีมาตรฐานสมรรถนะและมีรายได้ที่มั่นคง เป้าประสงค์ที่ 4 ให้แรงงานนอกระบบมีความพร้อมในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ

1.2 ความพึงพอใจด้านความมั่นคงในอาชีพ ในหัวข้อประเด็นความพึงพอใจในด้านการรวมกลุ่มเพื่อเจรจาต่อรองผลประโยชน์ในเรื่องการทำงานเป็นหัวข้อที่คนขับรถแท็กซี่ทั้งสองกลุ่มมีความพึงพอใจเฉลี่ยค่อนข้างน้อย ดังนั้นภาครัฐโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเข้าไปสนับสนุนและให้ความรู้ในการจัดตั้งกลุ่ม องค์กร หรือสหภาพ เพื่อให้คนขับแท็กซี่สามารถรวมกลุ่มกันเพื่อเจรจาต่อรองผลประโยชน์ในด้านต่างๆ ทั้งต่อนายจ้างและต่อภาครัฐ รวมทั้งการช่วยเหลือซึ่งกันและกันในด้านอื่นๆ ต่อไป แต่ในส่วนของคนขับรถแท็กซี่แกร็บที่ยังไม่มีกฎหมายมารองรับ อาจทำให้เกิดความยุ่งยากในการรวมกลุ่มมากกว่ากลุ่มคนขับแท็กซี่ทั่วไป ซึ่งข้อเสนอนี้สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านการบริหารจัดการแรงงานนอกระบบ พ.ศ. 2560-2564 ยุทธศาสตร์ที่ 3 : เพิ่มสมรรถนะการบริหารจัดการแรงงานนอกระบบ เป้าประสงค์ที่ 5 ให้มีเครือข่ายแรงงานนอกระบบเพิ่มขึ้น

1.3 ความพึงพอใจด้านความปลอดภัยในอาชีพ เมื่อพิจารณาในหัวข้อประเด็นย่อยพบว่า มี 2 ข้อที่ความพึงพอใจของคนขับรถแท็กซี่ค่อนข้างน้อยมาก โดยเฉพาะในกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บมีค่าความพึงพอใจเฉลี่ยที่น้อยที่สุดกว่าในทุกหัวข้อที่ทำการศึกษาทั้งหมด

1) การมีมาตรการของรัฐในการดูแลสุขภาพอย่างครอบคลุมและทั่วถึง ผลการศึกษา พบว่าเป็นข้อที่กลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บมีระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด อาชีพขับรถแท็กซี่เป็นอาชีพที่ค่อนข้างมีความเสี่ยงด้านสุขภาพ ทั้งสุขภาพร่างกายที่ต้องนั่งขับรถติดต่อกันเป็นเวลานาน ขาดการออกกำลังกายและยังเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่มีโอกาสเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา และปัญหาสุขภาพจิตที่ต้องทำงานติดต่อกันเป็นเวลานาน ปัญหาหนี้สิน และผู้โดยสาร ทำให้เกิดความเครียดจากการทำงานได้ ดังนั้นภาครัฐจึงควรมีมาตรการต่างๆ ที่จะมาดูแลสุขภาพของผู้ประกอบอาชีพรถแท็กซี่ อาทิเช่น จัดให้มีการตรวจร่างกายประจำปีโดยรัฐออกค่าใช้จ่ายให้บางส่วนหรือทั้งหมด การจัดประกันสุขภาพในราคาพิเศษ การให้ความรู้ในเรื่องการดูแลสุขภาพตัวเองแก่คนขับรถแท็กซี่รวมทั้งมาตรการสนับสนุนให้คนขับแท็กซี่สมัครเข้าระบบประกันสังคมภาคสมัครใจ (มาตรา 40) เป็นต้น

2) ผู้ขับรถแท็กซี่ได้รับการคุ้มครอง และได้รับสวัสดิการตามกฎหมายเป็นอีกข้อที่ผู้ขับแท็กซี่มีความพึงพอใจระดับน้อย การพัฒนาเทคโนโลยีด้านคอมพิวเตอร์และการสื่อสาร ทำให้เกิดเศรษฐกิจในรูปแบบใหม่ที่เรียกว่าเศรษฐกิจแพลตฟอร์ม (Platform economy) ทำให้เกิดการจ้างงานแบบใหม่ในลักษณะเป็นการจ้างงานแบบเหมาช่วงที่ผู้ทำงานมีสถานะเป็นผู้รับงานอิสระ ซึ่งมีแนวโน้มที่จะกลายเป็นแนวทางของการจ้างงานในอนาคตแต่ในปัจจุบัน พบว่า กฎหมายและระเบียบกฎหมายต่างๆ ที่เคยใช้มาในอดีต ไม่สามารถนำมาบังคับใช้ได้กับธุรกิจ หรือกิจกรรมทางเศรษฐกิจแบบใหม่ที่เกิดขึ้น เช่น การขับรถแท็กซี่แกร็บที่ยังไม่มีกฎหมายมารองรับ ด้านผู้ขับแท็กซี่แกร็บเองก็ยังไม่ได้รับการคุ้มครองจากกฎหมายแรงงาน และเกิดความขัดแย้งจนบางครั้งถึงขั้นทะเลาะวิวาทกับกลุ่มแท็กซี่รูปแบบเดิม ดังนั้น รัฐบาลควรที่จะให้ความสนใจปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบต่างๆ ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีและรูปแบบของการประกอบอาชีพที่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งจะส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวม และผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งเจ้าของแพลตฟอร์ม ผู้ให้บริการ ผู้รับบริการ รวมถึงเจ้าหน้าที่ของรัฐ

ซึ่งข้อเสนอดังกล่าวถูกกำหนดอยู่ในแผนปฏิบัติการด้านการบริหารจัดการแรงงานนอกระบบ พ.ศ.2560-2564 ยุทธศาสตร์ที่ 1: เป้าประสงค์ที่ 1 แรงงานนอกระบบทุกกลุ่มอาชีพได้รับความคุ้มครอง มีหลักประกันทางสังคมตรงตามความต้องการและเข้าถึงสิทธิประโยชน์อย่างทั่วถึง เป้าประสงค์ที่ 2 แรงงานนอกระบบเข้าถึงระบบจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงาน เป้าประสงค์ที่ 3 การพัฒนามาตรฐานด้านแรงงานให้สอดคล้องกับอนุสัญญาาระหว่างประเทศด้านแรงงานนอกระบบ

2. ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

2.1 ควรมีการศึกษากลุ่มคนขับรถแท็กซี่แกร็บในเชิงลึก เช่น ประเด็นเรื่องงานที่มีคุณค่า (Decent Work) เรื่องกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพราะในปัจจุบันแพลตฟอร์มแกร็บกำลังได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก ทั้งในด้านผู้สมัครให้บริการ และผู้ใช้บริการ

2.2 ควรมีการศึกษาเศรษฐกิจแพลตฟอร์ม (Platform economy) ในรูปแบบอื่นๆ เช่น airbnb BeNeat Fixzy เป็นต้น เนื่องจากในอนาคตการจ้างงานในลักษณะนี้จะเป็นกระแสหลักในตลาดแรงงาน ดังนั้นภาครัฐจึงควรจะต้องทันสถานการณ์ ทั้งในเรื่องข้อกำหนดต่างๆ รูปแบบการจ้างงาน การคุ้มครองแรงงาน และสิทธิประโยชน์ต่างๆ ที่แรงงานในเศรษฐกิจแพลตฟอร์มได้รับว่ามีความเหมาะสมและเป็นธรรมหรือไม่

บรรณานุกรม

- กระทรวงแรงงาน. (2560). *แผนปฏิบัติการด้านการบริหารจัดการแรงงานนอกระบบ พ.ศ.2560-2564*. กรุงเทพฯ: สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน.
- กระทรวงแรงงาน. (2561). *นโยบายเน้นหนักของกระทรวงแรงงาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2562*. กรุงเทพฯ: กระทรวงแรงงาน.
- แกร็บ ประเทศไทย (2558). [Grabtaxi ขอนแก่น] *ต้อนรับ JustGrab จังหวัดขอนแก่น 3 ก.ค.นี้*. สืบค้น 24 มกราคม 2562, จาก <https://grabdriverth.com/gt-kkc/2017/6/22/grabtaxi-justgrab-3>
- แกร็บ ประเทศไทย (2562). *เกี่ยวกับเรา*. สืบค้น 24 มกราคม 2562, จาก <http://grabdriverth.com>
- ขจิต หิริญพฤกษ์. (2540). *ความพึงพอใจของคนขับแท็กซี่ที่มีต่ออาชีพขับรถแท็กซี่* (วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (พัฒนาสังคม), มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์).
- นฤมล นิราทร และคณะ. (2550). *รายงานฉบับสมบูรณ์แผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการแรงงานนอกระบบ*. กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- นันทพงษ์ พงกษชาติรัตน์. (2536). *การประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ของชาวอีสานในกรุงเทพมหานคร ที่มีผลต่อเศรษฐกิจและสังคม : ศึกษาเฉพาะกรณีบริษัทสวนหลวงแท็กซี่จำกัด* (วิทยานิพนธ์หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ มหาสารคาม).
- นงนุช โรจนเลิศ. (2540). *ตัวแปรที่เป็นเงื่อนไขของความพึงพอใจในงานของข้าราชการสถาบันเทคโนโลยี: การวิเคราะห์ลิสเรล* (วิทยานิพนธ์ปริญญาดุษฎีบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร).
- บุญชม ศรีสะอาด. (2535). *การวิจัยเบื้องต้น*. กรุงเทพฯ: สุวีริยาสาส์น.
- พรชัย ทิพยากุล. (2561). *ความพึงพอใจในงานและคุณภาพในการบริการของพนักงานที่ทำหน้าที่ให้บริการลูกค้า* (วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ).
- ภคพันธ์ ศาลาทอง. (2555). *กลไกสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของแรงงานนอกระบบภาคบริการ กรณีศึกษากลุ่มคนขับแท็กซี่เขตกรุงเทพมหานคร (รายงานผลการวิจัย)*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร.
- วิภาณันท์ ประสมปลื้ม. (2561, 24 มกราคม). *การกำกับดูแล TNC ในต่างประเทศ*. กรุงเทพฯธุรกิจ. สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2562, จาก <https://www.bangkokbiznews.com/blog/detail/643725>
- สำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น. (2562). *รายงานจำนวนรถในใบประกอบภารรถรับจ้างและบริการ*. ขอนแก่น: สำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น.
- สำนักงานแรงงานจังหวัดขอนแก่น. (2562). *สถานการณ์แรงงานจังหวัดขอนแก่น*. ขอนแก่น: สำนักงาน.
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2561). *การสำรวจแรงงานนอกระบบ พ.ศ.2561*. กรุงเทพฯ: สำนักงานสถิติแห่งชาติ.

- สุธาสินี นาคเงินทอง. (2559). *ผลกระทบของการให้บริการแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันต่ออุตสาหกรรมแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร* (เศรษฐศาสตร์มหัพัต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์).
- สมศักดิ์ วุฒิสักดิ์ชัยกุล. (2554). *ความพึงพอใจในอาชีพของผู้ขับรถแท็กซี่* (หลักสูตรพัฒนาแรงงานและสวัสดิการมหัพัต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์).
- อนุชา ประลองกิจ. (2546). *ความพึงพอใจในการประกอบอาชีพของผู้ขับรถแท็กซี่* (หลักสูตรพัฒนาแรงงานและสวัสดิการมหัพัต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์).
- องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO). (2546). *งานที่มีคุณค่าและเศรษฐกิจนอกระบบ*. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ: สำนักงานแรงงานระหว่างประเทศ และสำนักงานประกันสังคม.
- อรรถณัฐ วันทนะสมบัติ และเกรียงศักดิ์ ธีระโกวิทขจร. (2561). *แพลตฟอร์มอีโคโนมีและผลกระทบต่อแรงงานในภาคบริการ : กรณีศึกษาในประเทศไทย*. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ: มูลนิธิปริตริคเอบร์ท สถาบันแรงงานและเศรษฐกิจที่เป็นธรรม.
- MGR Online. (2557, 25 กันยายน). เล็งแก้ปัญหาแท็กซี่ขอนแก่นไม่กตมิเตอร์ ประกาศอัตราเก็บใหม่บังคับใช้เร็วนี้. *ผู้จัดการออนไลน์*. สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2562, จาก <https://mgronline.com/local/detail/9570000110528>
- Nookzz. (2559). *แท็กซี่ (GRAB) เปิดบริการ แกร็บแท็กซี่ (GRABTAXI) ในอุบลราชธานีและขอนแก่น* สืบค้น 24 มกราคม 2562, จาก <https://www.mxphone.com/241116-grab-taxi-at-ubon-ratchathani/>

ภาคผนวก

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรื่อง ความพึงพอใจในการทำงานของแรงงานนอกระบบบนดิจิทัลแพลตฟอร์ม : กรณีศึกษาผู้ขับรถแท็กซี่ในจังหวัดขอนแก่น

+++++

คำชี้แจง

- แบบสอบถามมี 4 ส่วน คือ
ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม
ส่วนที่ 2 ความพึงพอใจในอาชีพของคนขับรถแท็กซี่
ส่วนที่ 3 มีเหตุผลใดบ้างที่ทำให้ประกอบอาชีพนี้อยู่จนถึงปัจจุบัน
ส่วนที่ 4 ความคิดเห็นทั่วไปในอาชีพของผู้ขับรถแท็กซี่
- แบบสอบถามฉบับนี้เป็นการรวบรวมข้อมูล เพื่อการวิจัยของศูนย์บริหารข้อมูลตลาดแรงงาน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สังกัดกองบริหารข้อมูลตลาดแรงงาน กรมการจัดหางาน ขอรับรองว่าข้อมูลของท่านจะถูกนำไปใช้เฉพาะการวิจัยในครั้งนี้นี้เท่านั้น

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ขอความกรุณาให้ท่านตอบคำถามด้วยการเติมคำในช่องว่างหรือทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน หน้า

คำตอบตามความเป็นจริง

- เพศ 1. ชาย 2. หญิง
- อายุ _____ ปี
- ระดับการศึกษาสูงสุด ระบุ _____
- สถานภาพ
 1. โสด
 2. แต่งงานแล้ว
 3. หม้าย/หย่า/แยกกันอยู่
- ภูมิลำเนาเดิม จังหวัด _____
- บุตร จำนวน _____ คน
- ท่านขับรถแท็กซี่ประเภทใด
 1. รถเช่า 2. รถส่วนตัว
หมายเลขทะเบียนรถ.....
- ท่านได้สมัครขับรถแท็กซี่กับผู้ให้บริการบนแพลตฟอร์มหรือไม่
 1. ไม่ได้สมัคร 2. สมัครแพลตฟอร์ม GrabTaxi
 3. สมัครแพลตฟอร์มอื่นๆ (ระบุ) _____
- รูปแบบของอาชีพ
 1. เป็นอาชีพหลัก 2. เป็นอาชีพเสริม
- อาชีพเดิมก่อนจะมาขับรถแท็กซี่ _____
- ท่านขับรถแท็กซี่วันละกี่ชั่วโมง
 1. กลางวัน _____ ชั่วโมง
 2. กลางคืน _____ ชั่วโมง
 3. อื่นๆ (ระบุ) _____

12. ค่าใช้จ่ายประจำวัน

- 1. ค่าเช่ารถ วันละ _____ บาท
- 2. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับงาน เช่น ค่าแก๊ส ค่าน้ำมัน และค่าอื่นๆ
วันละ _____ บาท
- 3. ค่าใช้จ่ายส่วนตัว วันละ _____ บาท

13. รายได้จากการขับรถแท็กซี่ วันละ _____ บาท

14. รายได้ทั้งหมดหลังหักค่าใช้จ่ายแล้วประมาณ วันละ _____ บาท

ส่วนที่ 2 ความพึงพอใจในอาชีพของคนขับรถแท็กซี่

โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างให้ตรงกับความเป็นจริง

| องค์ประกอบความพึงพอใจ | ระดับความพึงพอใจ | | | | |
|---|------------------|-----|---------|------|------------|
| | มากที่สุด | มาก | ปานกลาง | น้อย | น้อยที่สุด |
| 1.ด้านรายได้ | | | | | |
| 1.1 เป็นอาชีพที่มีรายได้สม่ำเสมอ | | | | | |
| 1.2 รายได้ที่ได้รับเพียงพอต่อการดำรงชีพ | | | | | |
| 1.3 รายได้ที่ได้รับเหลือพอที่จะเก็บออม | | | | | |
| 1.4 รายได้ที่ได้รับสร้างความมั่นคงแก่ชีวิตตนเองและครอบครัว | | | | | |
| 2.ด้านความมั่นคงในอาชีพ | | | | | |
| 2.1 เป็นอาชีพที่ได้รับการยอมรับของครอบครัวและสังคม | | | | | |
| 2.2 เป็นอาชีพที่มั่นคง และยึดเป็นอาชีพหลักได้ | | | | | |
| 2.3 พอใจในสภาพการทำงานภายใต้เงื่อนไขสัญญาที่เกิดขึ้น | | | | | |
| 2.4 การรวมกลุ่มเพื่อเจรจาต่อรองผลประโยชน์ ในเรื่องการทำงาน | | | | | |
| 2.5 ได้รับการพัฒนาความรู้ ทักษะ ในการทำงาน | | | | | |
| 3.ด้านความปลอดภัยในอาชีพ | | | | | |
| 3.1 พอใจในความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน | | | | | |
| 3.2 มีมาตรการของรัฐในการดูแลสุขภาพอย่างครอบคลุม และทั่วถึง | | | | | |
| 3.3 ผู้ขับรถแท็กซี่ได้รับการคุ้มครอง และได้รับสวัสดิการ ตามกฎหมาย | | | | | |
| 3.4 รถแท็กซี่ที่ใช้ในการประกอบอาชีพมีคุณภาพและปลอดภัย | | | | | |
| 3.5 สามารถจัดสมดุลระหว่างเวลางาน ครอบครัว และส่วนตัว ได้อย่างพอเหมาะ | | | | | |

ส่วนที่ 3 มีเหตุผลใดบ้างที่ทำให้ประกอบอาชีพนี้จนถึงปัจจุบัน

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ส่วนที่ 4 ความคิดเห็นทั่วไปในอาชีพของผู้ขับรถแท็กซี่

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ขอบคุณที่กรุณาให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม