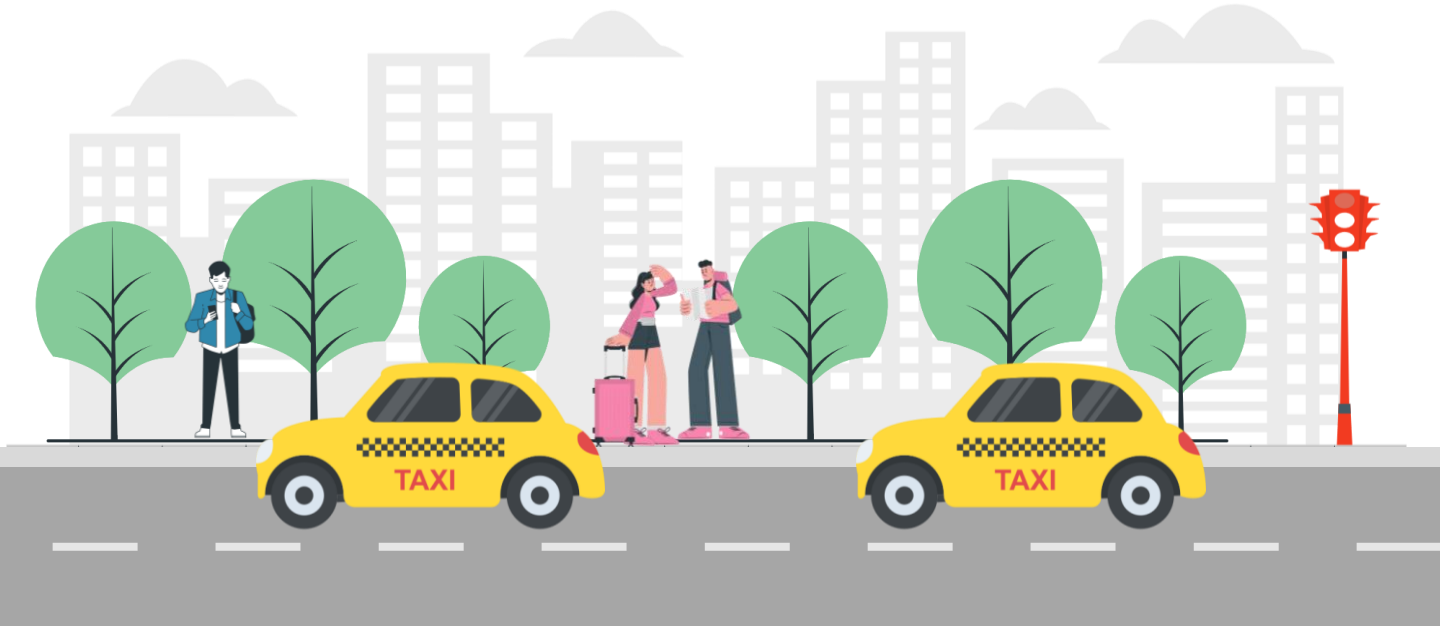
รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการศึกษาวิจัยผลกระทบของคนขับรถแท็กซี่กับการทำงานบนแพลตฟอร์ม ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล



ศูนย์วิจัยและนวัตกรรมแรงงาน
กองเศรษฐกิจการแรงงาน
สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน
กระทรวงแรงงาน

รายงานฉบับสมบูรณ์
โครงการศึกษาวิจัยผลกระทบของคนขับรถแท็กซี่กับการทำงานบนแพลตฟอร์มในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

ปีที่พิมพ์ ๒๕๖๕
จัดทำโดย กระทรวงแรงงาน
สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน
กองเศรษฐกิจการแรงงาน
โทรศัพท์ ๐ ๒๒๓๒ ๑๔๑๙
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : rlic@mol.mail.go.th
ISBN (e-book) : ๙๗๘-๖๑๖-๕๕๕-๒๓๑-๘

คำนำ

ปัจจุบันเทคโนโลยีดิจิทัลมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว การเปลี่ยนผ่านเข้าสู่เศรษฐกิจดิจิทัลยังเข้ามีบทบาทในชีวิตประจำวันของทุกคนทุกอาชีพ รวมถึงผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ เช่น รูปแบบการให้บริการรถแท็กซี่ บริการเรียกรถแท็กซี่ ประกอบกับเมื่อเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโควิด - ๑๙ ยิ่งเป็นตัวเร่งและส่งผลให้การเปลี่ยนผ่านสู่ดิจิทัลของการให้บริการรถแท็กซี่เกิดการเปลี่ยนผ่านเร็วยิ่งขึ้น ศูนย์วิจัยและนวัตกรรมแรงงาน จึงมีความสนใจศึกษาวิจัยผลกระทบของคนขับรถแท็กซี่กับการทำงานบนแพลตฟอร์มในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ซึ่งศึกษาผลกระทบผลเชิงบวกและเชิงลบต่อผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ การกำกับดูแลภาครัฐ ผลกระทบทางสังคม และผลกระทบในระดับปัจเจก โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลกระทบที่เกี่ยวโยงกับรูปแบบของการทำงานและความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้อง การวิเคราะห์ข้อมูลสถานการณ์และแนวทางการบริหารจัดการเกี่ยวกับผลกระทบของคนขับแท็กซี่กับการทำงานบนแพลตฟอร์มและแบบดั้งเดิม รวมทั้งการจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านแรงงาน เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับคนขับแท็กซี่

ศูนย์วิจัยและนวัตกรรมแรงงาน หวังเป็นอย่างยิ่งว่ารายงานการวิจัยฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์และสามารถนำผลการศึกษาไปเป็นแนวทางในการวางแผนพัฒนาแรงงานนอกระบบให้มีหลักประกันทางสังคมและให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

ศูนย์วิจัยและนวัตกรรมแรงงาน
กองเศรษฐกิจการแรงงาน
สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน
กระทรวงแรงงาน

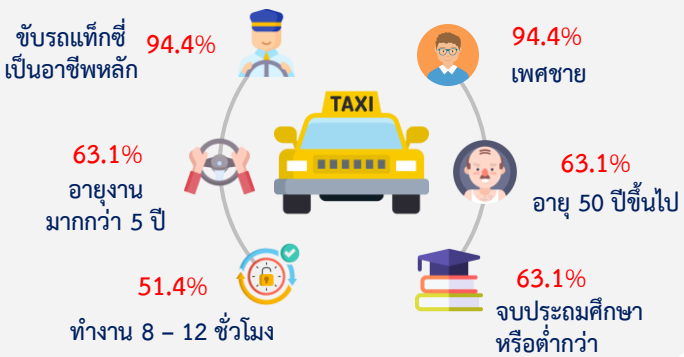
โครงการศึกษาวิจัยผลกระทบของคนขับแท็กซี่กับการทำงานบนแพลตฟอร์ม ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

วัตถุประสงค์

1. ศึกษา วิเคราะห์ข้อมูลสถานการณ์และแนวทางการบริหารจัดการเกี่ยวกับผลกระทบของคนขับแท็กซี่กับการทำงานบนแพลตฟอร์ม
2. ศึกษา รูปแบบการทำงาน แนวทางสนับสนุน ผลกระทบและสวัสดิการของคนขับแท็กซี่ฯ
3. ศึกษาผลกระทบจาก COVID – 19 ที่ส่งผลต่อคนขับแท็กซี่
4. จัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านแรงงาน

ผลการศึกษา

การสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ **518** คน



ค่าใช้จ่าย/ รายได้เฉลี่ย

หน่วย : บาทต่อวัน

รายได้เฉลี่ย	ก่อนเข้าร่วมแพลตฟอร์ม	หลังเข้าร่วมแพลตฟอร์ม
จากการขับรถแท็กซี่	1,155.24	▲ 1,410.67
หลังจากหักค่าใช้จ่าย	499.16	▲ 694.88

ค่าใช้จ่าย จำแนกตามรูปการขับรถแท็กซี่

ภาพรวม	แบบดั้งเดิม	แบบออนไลน์/แพลตฟอร์ม	แบบผสม
1,093.94	1,027.46	1,095.77	1,163.18

การทำงานบนแพลตฟอร์ม

รูปแบบในการขับรถแท็กซี่

- 44.2% แบบดั้งเดิม
- 42.1% แบบผสม
- 13.7% แบบออนไลน์/แพลตฟอร์ม

ปัญหาจากการใช้งาน

- 44.2% หักค่าตอบแทนมากเกินไป
- 37.2% ติดต่อกับพนักงานฯ ยากเกินไป
- 30.1% มีกฎระเบียบมากเกินไป

สวัสดิการรักษาพยาบาลที่ใช้อยู่

- 74.5% สิทธิบัตรทอง 30 บาท
- 17.3% สิทธิประกันสังคม
- 10.6% ประกันสุขภาพ/อุบัติเหตุ

สิทธิประโยชน์ที่ได้รับ

- 47.3% มีการฝึกอบรมก่อนเริ่มงาน
- 47.3% มีเงินให้กู้ยืม
- 24.4% มีโบนัส

เรื่องที่ต้องการให้ภาครัฐช่วยเหลือ



สวัสดิการและการคุ้มครองที่ต้องการ

- 84.1% กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย รับค่าทดแทนขาดรายได้
- 72.0% กรณีชราภาพ ได้รับเงินก้อนพร้อมดอกผล
- 68.9% กรณีทุพพลภาพ รับเงินทดแทนการขาดรายได้

ข้อเสนอแนะ

1. การสร้างหลักประกันทางสังคม
2. การส่งเสริม พัฒนาทักษะของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่
3. การลดรายจ่าย เช่น ค่าเชื้อเพลิง พลังงาน
4. การสร้างโอกาสและการเพิ่มช่องทางในการหารายได้ที่มั่นคง
5. การติดตามดูแลสุขภาพหรือโรคที่เกิดจากการทำงานในเชิงป้องกันของแรงงานนอกระบบ เช่น การตรวจสุขภาพประจำปี

จัดทำโดย กองเศรษฐกิจการแรงงาน สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน กระทรวงแรงงาน

บทสรุปผู้บริหาร

โครงการศึกษาวิจัยผลกระทบของคนขับรถแท็กซี่กับการทำงานบนแพลตฟอร์มในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยวัตถุประสงค์ในการศึกษา คือ ๑) เพื่อศึกษา วิเคราะห์ข้อมูลสถานการณ์ และแนวทางการบริหารจัดการเกี่ยวกับผลกระทบของคนขับแท็กซี่กับการทำงานบนแพลตฟอร์ม ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ๒) เพื่อศึกษารูปแบบการทำงาน แนวทางการสนับสนุน ผลกระทบ และสวัสดิการของคนขับแท็กซี่กับการทำงานบนแพลตฟอร์ม ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ๓) เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านแรงงาน เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับคนขับแท็กซี่ ๔) เพื่อศึกษาผลกระทบจากสถานการณ์โควิด - ๑๙ ที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

วิธีการศึกษาของโครงการศึกษาวิจัยนี้ใช้ทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ โดยวิธีการศึกษาเชิงปริมาณเป็นการเก็บรวบรวมจากแบบสอบถาม การสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการทำงาน สวัสดิการและการคุ้มครอง ความพึงพอใจในการทำงาน รวมถึงผลกระทบจากสถานการณ์โควิด – ๑๙ ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (ลงพื้นที่ ๒ จังหวัด ได้แก่ นนทบุรี และสมุทรปราการ) โดยการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ จำนวน ๕๑๘ ตัวอย่าง ขณะที่วิธีการศึกษาเชิงคุณภาพ ใช้วิธีการศึกษาเอกสาร การทบทวนวรรณกรรมจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง

ผลการศึกษา พบว่า ในการทำงานของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ มีรูปแบบการขับรถแท็กซี่ ส่วนใหญ่เป็นแบบดั้งเดิม รองลงมา คือ แบบผสม ออนไลน์แพลตฟอร์ม มีชั่วโมงการทำงาน ๘ - ๑๒ ชั่วโมงต่อวัน รองลงมาคือ มากกว่า ๑๒ ชั่วโมง และมีการทำงานทุกวัน เนื่องจากเมื่อขับจำนวนรอบที่มากขึ้นก็จะได้ค่าตอบแทนที่มากขึ้น เพื่อให้รายได้เพียงพอต่อค่าใช้จ่ายของครอบครัว ค่าใช้จ่ายประจำวัน เฉลี่ย ๑,๐๙๓.๙๔ บาทต่อวัน ด้านรายได้ ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่มีรายได้ก่อนเข้าร่วมแพลตฟอร์ม ประมาณ ๑,๑๕๕.๒๔ บาทต่อวัน/รายได้หลังเข้าร่วมแพลตฟอร์ม ประมาณ ๑,๔๑๐.๖๗ บาทต่อวัน เมื่อสอบถามถึงปัญหาจากการใช้งานแพลตฟอร์ม ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ให้เหตุผลว่า ทางแพลตฟอร์มมีการหักค่าตอบแทนมากเกินไป ติดต่อกับพนักงานคอลเซ็นเตอร์ยากเกินไป สิทธิประโยชน์ที่ได้รับรับจากแพลตฟอร์ม คือ มีการฝึกอบรมก่อนเริ่มงาน (จัดให้มีการเรียนรู้จากการใช้งานเครื่องมือต่าง ๆ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ก่อนเริ่มทำงานจริง) รวมถึงมีเงินให้กู้ยืม สิทธิการรักษาพยาบาล ส่วนใหญ่ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่สิทธิบัตรทอง ๓๐ บาท จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด - ๑๙ ทำให้ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ได้รับผลกระทบโดยตรง ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของจำนวนผู้ใช้บริการแท็กซี่ที่ลดลง ส่งผลทำให้รายได้ลดลงจากเดิม และมีความต้องการให้หน่วยงานภาครัฐเข้ามาช่วยเหลือเยียวยา ลดค่าใช้จ่าย/ ค่าครองชีพ รวมถึงมีช่องจากในการเข้าถึงแหล่งเงินทุน เนื่องจากผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นแรงงานนอกระบบ ซึ่งอาจไม่ได้รับความคุ้มครองและไม่ได้รับสวัสดิการต่างๆ ตามกฎหมาย เช่น ประกันสุขภาพ ประกันอุบัติเหตุจากการทำงาน วันลา วันหยุด เป็นต้น สวัสดิการและการคุ้มครองที่ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ต้องการจากภาครัฐ ในเรื่องสิทธิกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย รับค่าตอบแทนขาดรายได้ สิทธิกรณีชราภาพ ได้รับเงินก้อนพร้อมดอกผล และสิทธิทุพพลภาพ รับเงินทดแทนการขาดรายได้

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการบูรณาการการทำงานร่วมกันในการติดตามการทำงานของแรงงานนอกระบบ (ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่) ดังนี้

๑) การสร้างหลักประกันทางสังคม เพื่อสร้างสวัสดิการและการเข้าถึงการให้บริการของภาครัฐ

๒) การติดตามดูแลสุขภาพหรือโรคที่เกิดจากการทำงานในเชิงป้องกันของแรงงานนอกระบบ ทั้งนี้อาจเป็นโครงการนำร่องหรือต้นแบบในกลุ่มอาชีพผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ควรมีมาตรการที่เข้ามาดูแลเรื่องสุขภาพของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ เช่น การจัดให้มีการการตรวจสุขภาพประจำปี

๓) การพัฒนาทักษะของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ เช่น ทักษะด้านภาษา กฎหมาย เทคโนโลยี เป็นต้น

๔) การส่งเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถแท็กซี่

๕) ลดความเหลื่อมล้ำระหว่างผู้นำรถส่วนบุคคลมาให้บริการ (Grab car) กับผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

๖) การกำหนดมาตรฐานด้านอาชีพขับรถแท็กซี่ เพื่อควบคุมคุณภาพของแรงงานที่จะเข้ามาประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

๗) การก่อตั้งสภาวิชาชีพผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ เพื่อเป็นการส่งเสริมและเป็นไปตามหลักการของการส่งเสริมการทำงานที่มีคุณค่า (Decent work)

๘) ควรหามาตรการที่จะลดค่าใช้จ่ายและเพิ่มรายได้แก่ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

บทคัดย่อ

การเปลี่ยนผ่านเข้าสู่เศรษฐกิจดิจิทัลส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการให้บริการรถแท็กซี่ไปอย่างมาก เทคโนโลยีเอื้อให้การบริการรถแท็กซี่ในรูปแบบดั้งเดิม จากการเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ของผู้ใช้บริการตามพื้นที่ต่าง ๆ ไปสู่พื้นที่เสมือนบนโลกออนไลน์ รวมถึงกิจกรรมที่เกี่ยวเนื่อง เช่น การชำระเงิน การค้าส่ง ค้าปลีก การขนส่ง ก็ได้รับการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะเมื่อเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโควิด - ๑๙ ยิ่งเป็นตัวเร่งและส่งผลให้การเปลี่ยนผ่านสู่ดิจิทัลของให้บริการรถแท็กซี่เกิดการเปลี่ยนผ่านเร็วยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงของระบบเศรษฐกิจด้วยเทคโนโลยีอย่างรวดเร็วส่งผลให้เกิดคำถามว่าภาครัฐ สังคม และประชาชน สามารถรับมือกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วอย่างไร และรูปแบบของงานในระบบเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไปมีลักษณะเป็นอย่างไร

งานวิจัยชิ้นนี้ต้องศึกษาสถานการณ์ในอดีต ปัจจุบัน และสิ่งที่คาดว่าจะเกิดขึ้นอนาคตที่มีต่อแรงงานนอกระบบที่เป็นผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ศึกษาผลกระทบผลเชิงบวกและเชิงลบต่อผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ การกำกับดูแลภาครัฐ ผลกระทบทางสังคม และผลกระทบในระดับปัจเจก โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลกระทบที่เกี่ยวโยงกับรูปแบบของการทำงานและความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้อง การวิเคราะห์ข้อมูลสถานการณ์และแนวทางการบริหารจัดการเกี่ยวกับผลกระทบของคนขับแท็กซี่กับการทำงานบนแพลตฟอร์มและแบบดั้งเดิม รวมทั้งการจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านแรงงาน เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับคนขับแท็กซี่

ผลการศึกษา พบว่า ในการทำงานของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ มีรูปแบบการขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่เป็นแบบดั้งเดิม รองลงมา คือ แบบผสม ออนไลน์แพลตฟอร์ม มีชั่วโมงการทำงาน ๘ - ๑๒ ชั่วโมงต่อวัน รองลงมาคือ มากกว่า ๑๒ ชั่วโมง และมีการทำงานทุกวัน เนื่องจากเมื่อขับจำนวนรอบที่มากขึ้นก็จะได้ค่าตอบแทนที่มากขึ้น เพื่อให้รายได้เพียงพอต่อค่าใช้จ่ายของครอบครัว ค่าใช้จ่ายประจำวัน เฉลี่ย ๑,๐๙๓.๙๔ บาทต่อวัน ด้านรายได้ ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่มีรายได้ก่อนเข้าร่วมแพลตฟอร์ม ประมาณ ๑,๑๕๕.๒๔ บาทต่อวัน/รายได้หลังเข้าร่วมแพลตฟอร์ม ประมาณ ๑,๔๑๐.๖๗ บาทต่อวัน เมื่อสอบถามถึงปัญหาจากการใช้งานแพลตฟอร์ม ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ให้เหตุผลว่า ทางแพลตฟอร์มมีการหักค่าตอบแทนมากเกินไป ติดต่อกับพนักงานคอลเซ็นเตอร์ยากเกินไป สิทธิประโยชน์ที่ได้รับรับจากแพลตฟอร์ม คือ มีการฝึกอบรมก่อนเริ่มงาน (จัดให้มีการเรียนรู้จากการใช้งานเครื่องมือต่าง ๆ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ก่อนเริ่มทำงานจริง) รวมถึงมีเงินให้กู้ยืม สิทธิการรักษาพยาบาล ส่วนใหญ่ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่สิทธิบัตรทอง ๓๐ บาท จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด - ๑๙ ทำให้ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ได้รับผลกระทบโดยตรง ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของจำนวนผู้ใช้บริการแท็กซี่ที่ลดลง ส่งผลทำให้รายได้ลดลงจากเดิม และมีความต้องการให้หน่วยงานภาครัฐเข้ามาช่วยเหลือเยียวยา ลดค่าใช้จ่าย/ค่าครองชีพ รวมถึงมีช่องทางจากในการเข้าถึงแหล่งเงินทุน เนื่องจากผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นแรงงานนอกระบบ ซึ่งอาจไม่ได้รับความคุ้มครองและไม่ได้รับสวัสดิการต่าง ๆ ตามกฎหมาย เช่น ประกันสุขภาพ ประกันอุบัติเหตุจากการทำงาน วันลา วันหยุด เป็นต้น สวัสดิการและการคุ้มครองที่เขาต้องการจากภาครัฐ ในเรื่องสิทธิกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย รับค่าตอบแทนขาดรายได้ สิทธิกรณีชราภาพได้รับเงินก้อนพร้อมดอกผล และสิทธิทุพพลภาพรับเงินทดแทนการขาดรายได้

คำสำคัญ: หลักประกันทางสังคม (Social security), แพลตฟอร์ม (Platform), แท็กซี่ (TAXI)

Abstract

The transition into the digital economy has resulted in a dramatical shift in the taxi service model. Technology facilitates traditional taxi service, from calling the taxi service of users in different areas to the virtual space on online. Including related activities such as payment, wholesale, retail, transportation. It has been developed to be effective with rapid digital technology. Especially when the epidemic situation of COVID-19 is more catalyst and results in the transition to the digital transformation of taxi services faster. However, changes in the economy with technology rapidly resulting in the question of whether the government, society and people. How can they cope with the rapid changes? And what are the forms of jobs in the changing economy?

This research examines the past, present and future prospects for informal taxi drivers. Study on the positive and negative effects of taxi drivers, government supervision, social impact and the impact on the individual level. In particular, the impact is related to the style of work and correlations. Data Analysis and management approaches on the impact of taxi drivers on platform and traditional work. Including the preparation of labor policy recommendations to strengthen the social securities of taxi drivers.

The results of the study found that taxi drivers, had the driving styles in traditional way, followed by mixed, online platforms. Working hours are 8 - 12 hours a day, followed by more than 12 hours and working every day. Because when they driving more rounds, they have a chance to get more income. to get enough income to cover family expenses. Daily expenses averaged 1,093.94 baht per day. Revenues, taxi drivers earn about 1,155.24 baht per day before joining the platform/ Income after joined and active on the platform is about 1,410.67 baht per day. When inquiring about problems from using the platform Most taxi drivers argue that “The platform has too many deductions. It's too hard to get in touch with call center staff”. The benefits of the platform are training before start to work (Provide learning from the use of various electronic devices before starting to work) and including have financial loans. Right to medical treatment Most taxi drivers have gold patents of 30 baht. The epidemic situation of Covid-19, taxi drivers are directly affected. Whether it is in the matter of the number of taxi users decreased. As a result, the income was reduced from the original and there is a need for government agencies remedial measures to assist them Reduce expenses/living expenses. Including a channel to access source of funds. Because taxi drivers are informal workers. Which may not be protected and not receiving legal benefits such as health insurance, accident insurance from work, vacation days, etc. The welfare and protection need from the government in regard to the right in case of suffering injury or sickness to receive compensation for lack of income, rights in the case of old age receive a lump sum with interest and disability rights to receive compensation for lack of income.

Keywords: Social security, Platform, TAXI

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี คณะผู้วิจัยขอขอบพระคุณหน่วยงานผู้เกี่ยวข้อง ผู้มีส่วนได้เสีย กรมการจัดหางาน กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน สำนักงานประกันสังคม สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) กรมการขนส่งทางบก กรมกิจการผู้สูงอายุ กรมพัฒนาสังคมและสวัสดิการ สถาบันคุณวุฒิวิชาชีพ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) สถาบันวิจัยประชากร มหาวิทยาลัยมหิดล สถาบันแรงงานและเศรษฐกิจที่เป็นธรรม (JELI) สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ บริษัท ไลน์แมน (ประเทศไทย) จำกัด และสมาคมแท็กซี่ต่าง ๆ ที่ได้ให้ความเห็นและข้อเสนอแนะ รวมทั้งสละเวลาเข้าร่วมประชุมหารือ ร่วมแสดงความคิดเห็น ทำให้คณะผู้วิจัยมีข้อมูลในเชิงลึกเพื่อประกอบการวิเคราะห์และพิจารณา พร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะ และคำแนะนำอันเป็นประโยชน์ตลอดการดำเนินโครงการ

นอกจากนั้น คณะผู้วิจัยขอขอบพระคุณกลุ่มคนขับแท็กซี่ สหกรณ์แท็กซี่/ สมาคมแท็กซี่ต่าง ๆ ที่เสียสละเวลาอันมีค่า ในการตอบแบบสอบถามและการให้สัมภาษณ์เชิงลึกแก่คณะผู้วิจัย ให้ข้อมูลที่มีค่าและเป็นประโยชน์สำหรับดำเนินการโครงการนี้อย่างดียิ่ง

ท้ายที่สุดคณะผู้วิจัยขอขอบพระคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.รัตติยา ภูละออ และ ดร. มนทกานต์ ฉิมมามี จากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ในระหว่างการดำเนินโครงการ

หากเกิดข้อผิดพลาดประการใดจากผลงานวิจัยฉบับนี้ ผู้วิจัยยินดีรับคำแนะนำและแก้ไขปรับปรุง พร้อมทั้งขออภัยไว้ ณ โอกาสนี้

ศูนย์วิจัยและนวัตกรรมแรงงาน
กองเศรษฐกิจการแรงงาน
สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน
กระทรวงแรงงาน

สารบัญ

	หน้า
คำนำ	**ก**
บทสรุปผู้บริหาร	**ข**
บทคัดย่อ	**ง**
Abstract	**จ**
กิตติกรรมประกาศ	**ฉ**
สารบัญ	**ช**
สารบัญตาราง	**ฌ**
สารบัญแผนภาพ	**ญ**
บทที่ ๑ บทนำ	**๑**
๑.๑ ที่มาและความสำคัญของปัญหา	๑
๑.๒ วัตถุประสงค์การศึกษา	๓
๑.๓ ขอบเขตการศึกษา	๓
๑.๔ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๔
๑.๕ นิยามศัพท์เฉพาะ	๔
บทที่ ๒ เอกสารทางวิชาการ แนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	**๑๒**
๒.๑ เอกสารทางวิชาการ แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	๑๒
๒.๒ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	๒๖
๒.๓ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	๓๕
๒.๔ ข้อกำหนดหรือระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวกับแท็กซี่	๓๙
๒.๕ การศึกษากรณีตัวอย่างต่างประเทศ	๔๑
บทที่ ๓ วิธีดำเนินการศึกษา	**๔๕**
๓.๑ วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล	๔๕
๓.๒ กลุ่มตัวอย่างการศึกษา	๔๕
๓.๓ เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล	๔๖
๓.๔ พื้นที่การศึกษา	๔๗
บทที่ ๔ ผลการศึกษา	
๔.๑ ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	๔๘
๔.๒ สถานภาพทางเศรษฐกิจของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่	๕๓
๔.๓ การทำงานสวัสดิการของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่	๕๕
๔.๔ ความพึงพอใจในการทำงานของคนขับแท็กซี่	๕๘
๔.๕ ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด - ๑๙	๖๐
๔.๖ การสัมภาษณ์เชิงลึก	๖๔
๔.๗ ผลการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)	๖๔

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ ๕ สรุปผลและข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

๕.๑ สรุปผลการศึกษา ๖๕

๕.๒ ข้อเสนอแนะ ๗๐

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ๗๑

ภาคผนวก

แบบสอบถาม

บรรณานุกรม

สารบัญตาราง

		หน้า
ตาราง ๒.๒	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	๓๕
ตาราง ๓.๑	ปฏิทินการลงพื้นที่สำรวจและจัดเก็บข้อมูลแท็กซี่	๔๗
ตาราง ๔.๑	ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามลักษณะทางประชากร สังคม และเศรษฐกิจ	๔๘
ตาราง ๔.๒	ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามการประกอบอาชีพ	๕๐
ตาราง ๔.๓	ค่าใช้จ่ายประจำวันเฉลี่ย (บาทต่อวัน) จำแนกตามรูปแบบการขับรถแท็กซี่ และประเภทค่าใช้จ่าย	๕๑
ตาราง ๔.๔	ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามภาระหนี้สินและรูปแบบการขับรถแท็กซี่	๕๔
ตาราง ๔.๕	ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามระดับทักษะด้านภาษาและการสื่อสาร	๕๖
ตาราง ๔.๖	ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามความพึงพอใจ	๕๖
ตาราง ๔.๗	แสดงคะแนนความพึงพอใจในการทำงานของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามรูปแบบการขับรถแท็กซี่	๖๐
ตาราง ๔.๘	ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามผลกระทบต่อการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่	๖๐

สารบัญแผนภาพ

หน้า

แผนภาพ ๑.๑ ประเภทของแพลตฟอร์มแรงงานดิจิทัลที่มีความโดดเด่นในปัจจุบัน ๒

แผนภาพ ๑.๒ กรอบแนวคิดในการศึกษา ๑๑

แผนภาพ ๔.๑ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามเหตุผลที่สมัครขับรถแท็กซี่ในระบบแพลตฟอร์ม (๕ ลำดับแรก) ๕๑

แผนภาพ ๔.๒ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามปัญหาจากการใช้งานแพลตฟอร์ม (๕ ลำดับแรก) ๕๑

แผนภาพ ๔.๓ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกสิทธิประโยชน์ที่ได้จากแพลตฟอร์ม (๕ ลำดับแรก) ๕๒

แผนภาพ ๔.๔ แสดงรายได้เฉลี่ยจากการขับรถแท็กซี่ต่อวัน และรายได้เฉลี่ยหลังจากหักค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ๕๒

แผนภาพ ๔.๕ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามสถานภาพทางเศรษฐกิจ ๕๓

แผนภาพ ๔.๖ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามภาระหนี้สิน ๕๔

แผนภาพ ๔.๗ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามภาวะสุขภาพ ๕๕

แผนภาพ ๔.๘ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามสิทธิการรักษาพยาบาลที่ใช้ ๕๕

แผนภาพ ๔.๙ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามการใช้เทคโนโลยีหรือเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ ๕๖

แผนภาพ ๔.๑๐ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามระดับทักษะการใช้เทคโนโลยีหรือเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ ๕๗

แผนภาพ ๔.๑๑ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามเหตุผลที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ๕๗

แผนภาพ ๔.๑๒ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามการได้รับความช่วยเหลือจากหน่วยงานภาครัฐ ๖๑

แผนภาพ ๔.๑๓ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามเรื่องที่ต้องการพัฒนาทักษะเพิ่มเติมเกี่ยวกับการขับรถแท็กซี่ ๖๒

แผนภาพ ๔.๑๔ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามสวัสดิการและการคุ้มครองที่ต้องการได้รับจากภาครัฐ ๖๒

แผนภาพ ๔.๑๕ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามเหตุผลที่ไม่เข้าระบบประกันสังคม ๖๓

แผนภาพ ๔.๑๖ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามรูปแบบประกันสังคมที่ต้องการ ๖๓

บทที่ ๑
บทนำ

๑.๑ ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันประเทศไทยมีกำลังแรงงาน (๑๕ ปีขึ้นไป) จำนวน ๓๗,๙๒๗,๐๐๑ คน โดยแยกเป็นแรงงานในระบบ จำนวน ๑๗,๕๖๒,๖๑๐ คน คิดเป็นร้อยละ ๔๖.๓๑ ของกำลังแรงงานทั้งหมด และแรงงานนอกระบบ จำนวน ๒๐,๓๖๔,๓๙๑ คน หรือร้อยละ ๕๓.๖๙ ของกำลังแรงงานทั้งหมด (การสำรวจแรงงานนอกระบบ พ.ศ. ๒๕๖๓, สำนักงานสถิติแห่งชาติ) ซึ่งจากข้อมูลดังกล่าว สรุปได้ว่า แรงงานส่วนใหญ่ของประเทศไทยเป็นแรงงานนอกระบบ จากการสำรวจข้อมูลของกลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก เกี่ยวกับสถิติจำนวนรถที่จดทะเบียน ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๔ พบว่า มีจำนวนรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน ๗ คน (Urban Taxi) จำนวน ๘๕,๘๐๙ คัน แยกเป็น (๑) ประเภทบุคคลธรรมดา จำนวน ๒๕,๒๘๖ คัน (๒) ประเภทนิติบุคคล จำนวน ๕๙,๙๖๗ คัน และ (๓) ไม่ระบุประเภท จำนวน ๕๕๖ คัน โดยส่วนมาก พบว่า มีการจดทะเบียนที่ส่วนกลาง (กรุงเทพมหานคร) เป็นส่วนใหญ่ จำนวน ๘๒,๔๗๔ คัน และจดทะเบียนที่ส่วนภูมิภาค จำนวน ๓,๓๓๕ คัน นอกจากนั้นยังพบว่า ส่วนใหญ่มีการจดทะเบียนประเภทนิติบุคคล ซึ่งจากจำนวนรถที่จดทะเบียนดังกล่าวจะเป็นการบ่งบอกถึงจำนวนคนขับรถแท็กซี่ที่มีจำนวนหลายหมื่นคนในจำนวนที่สอดคล้องกัน ทั้งนี้ ในปัจจุบันเทคโนโลยีได้เข้ามามีบทบาทในชีวิตประจำวันของทุกคนทุกอาชีพ ไม่เว้นแม้แต่การเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ในรูปแบบของดิจิทัลแพลตฟอร์มที่อำนวยความสะดวก รวดเร็ว ให้แก่ผู้ใช้บริการ แต่รูปแบบเดิมก็ยังคงให้บริการอยู่ ทั้งสองรูปแบบเป็นอาชีพที่เป็นกลุ่มของแรงงานนอกระบบที่สามารถทำงานเลี้ยงตนเองและครอบครัวได้ด้วยเหตุผลของความไม่เพียงพอของระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

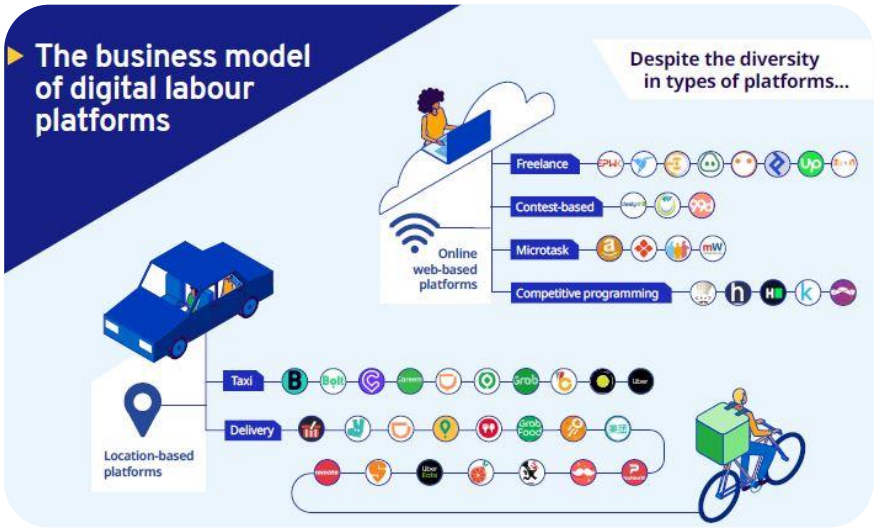
กระทรวงแรงงาน เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจสำคัญในการส่งเสริมและสนับสนุนการจ้างงานของแรงงาน การเพิ่มศักยภาพแรงงาน และผู้ประกอบการให้พร้อมรับกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงและสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาของประเทศ ตลอดจนคุ้มครองและส่งเสริมให้ประชาชนวัยแรงงานมีความมั่นคงในการทำงาน มีหลักประกันและมีคุณภาพชีวิตที่ดี โดยขับเคลื่อนผ่านการให้บริการที่สำคัญของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงแรงงาน ดังนั้น ศูนย์วิจัยและนวัตกรรมแรงงาน เห็นว่าการศึกษาวิจัยผลกระทบของคนขับรถแท็กซี่กับการทำงานบนแพลตฟอร์มในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล : กรณีศึกษาผู้ขับรถแท็กซี่ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล เกี่ยวกับผลกระทบของคนขับแท็กซี่กับการทำงานบนแพลตฟอร์ม เป็นเรื่องสำคัญที่ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตของคนทำงาน โดยเฉพาะความพึงพอใจในด้านรายได้ ความมั่นคง และความปลอดภัยในการทำงาน ที่เป็นปัจจัยสำคัญในระดับต้น ๆ ที่จะทำให้ผู้ที่ทำงานมีคุณภาพชีวิตที่ดี และส่งผลถึงคุณภาพชีวิตของคนในครอบครัวด้วย เพื่อรองรับแนวโน้มของการจ้างงานรูปแบบใหม่ และวางแผนกำลังคนเพื่อให้ยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นตลอดเวลา อีกทั้งยังเป็นการเตรียมตัวให้พร้อม เพื่อรองรับวิกฤตใหม่ ๆ ที่อาจเกิดขึ้น รวมทั้งจะเป็นประโยชน์และสามารถนำผลการศึกษาไปเป็นแนวทางในการวางแผนพัฒนาแรงงานนอกระบบให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

การเข้าถึงเทคโนโลยีที่ง่ายและมีความสะดวก ทำให้พฤติกรรมการบริโภคสินค้าและบริการของผู้บริโภคเปลี่ยนแปลงไป และได้ก่อให้เกิดรูปแบบธุรกิจและรูปแบบการจ้างงานใหม่ขึ้นผ่านกลไกของระบบดิจิทัล หรือที่เรียกว่า “ดิจิทัลแพลตฟอร์ม (Digital Platform)” เป็นรูปแบบที่มีบทบาทสำคัญในระบบเศรษฐกิจยุคปัจจุบันอย่างเห็นได้ชัด ซึ่งแพลตฟอร์มเหล่านี้ได้กลายเป็นตลาดใหม่สำหรับธุรกิจและเป็นโอกาส

ในการสร้างรายได้ให้กับแรงงาน อีกทั้งยังช่วยให้การทำงานมีความยืดหยุ่นและสร้างความสะดวกในการเข้าถึงสินค้าและบริการต่าง ๆ ระหว่างธุรกิจและผู้บริโภค

องค์การแรงงานระหว่างประเทศ หรือ “ILO” ข้อมูลจากรายงาน World Employment and Social Outlook ๒๐๒๑; The role of Digital labour Platforms in transforming the world of work ได้จัดกลุ่มลักษณะการจ้างงานรูปแบบใหม่ หนึ่งในกลุ่มที่น่าสนใจและได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก คือ “แพลตฟอร์มแรงงานดิจิทัล (Digital Labour Platform)” ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น ๒ ประเภท ได้แก่ ๑) การทำงานออนไลน์และการทำงานจากระยะไกล (Online web – based platforms) เช่น การจ้างงานอิสระหรือฟรีแลนซ์ การเขียนโปรแกรมเชิงการแข่งขัน และ ๒) การทำงานเชิงกายภาพที่มีการระบุตำแหน่งที่ตั้งส่วนบุคคล (Location – based platforms) เช่น บริการแท็กซี่ การส่งสินค้าและอาหาร เป็นต้น (แผนภาพ ๑.๑) ILO ยังได้นำเสนอข้อมูลจำนวนแพลตฟอร์มแรงงานดิจิทัลที่มีการใช้งานทั่วโลก ทั้งการทำงานออนไลน์และการทำงานจากระยะไกล และการทำงานเชิงกายภาพที่มีการระบุตำแหน่งที่ตั้งส่วนบุคคล ซึ่งพบว่าในช่วง ๑๐ ปีที่ผ่านมา มีการเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วโดยเฉพาะการขนส่งสินค้า (Delivery) แพลตฟอร์มบนเว็บออนไลน์ (Online web-based) และแท็กซี่ (Taxi) ตามลำดับ (ILO ๒๐๒๑, ๔๗)

แผนภาพ ๑.๑ ประเภทของแพลตฟอร์มแรงงานดิจิทัลที่มีความโดดเด่นในปัจจุบัน



ที่มา: ILO ๒๐๒๑, ๗๒

อย่างไรก็ตาม ด้วยการเติบโตแบบก้าวกระโดดของแพลตฟอร์มแรงงานดิจิทัลได้ส่งผลให้ธุรกิจแพลตฟอร์มมีการแข่งขันกันอย่างรุนแรงมากขึ้น เพื่อแย่งชิงส่วนแบ่งทางการตลาด ที่เห็นได้ชัด คือ การลดอัตราค่าบริการ การผลักภาระค่าใช้จ่ายให้กับแรงงานที่สนใจเข้ามาทำงานกับแพลตฟอร์ม และยังอาจรวมถึงการที่คนทำงานผ่านแพลตฟอร์มไม่ได้รับสถานะเป็นแรงงานตามกฎหมายแรงงาน เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม คนทำงานส่วนใหญ่มีสถานะเป็นแรงงานนอกระบบ ซึ่งส่วนใหญ่ไม่ได้มีสิทธิและสวัสดิการในการทำงานเหมือนแรงงานในระบบตามกฎหมายมาตรา ๓๓ มาตรา ๓๙ หรือ มาตรา ๔๐ ทำให้เกิดความไม่เท่าเทียมในสังคมและยังสะท้อนถึงรูปแบบการทำงานไม่เหมาะสมตามหลักการทำงานที่มีคุณค่าขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ทั้ง ๆ ที่ลักษณะการทำงานของคนทำงานขับรถส่งสินค้าและอาหารไม่ได้แตกต่างไปจากแรงงานในระบบมากนัก

การศึกษาในครั้งนี้ ได้เล็งเห็นความสำคัญของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ทั้งที่ขับรถแท็กซี่แบบดั้งเดิมและแพลตฟอร์มดิจิทัล โดยอาศัยการทำความเข้าใจผ่านแนวคิดและตัวชี้วัดของงานที่มีคุณค่า (Decent Work) เนื่องจากมองว่าเป็นกลุ่มแรงงานนอกระบบที่อำนวยความสะดวกให้กับประชาชน และนักท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศ และยังช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศด้านการท่องเที่ยวและการบริการ ซึ่งเป็นภาพลักษณ์ที่สำคัญของประเทศไทย แต่สำหรับขับรถแท็กซี่ยังคงต้องเผชิญกับการไม่สามารถเข้าถึงสิทธิและสวัสดิการที่จำเป็นได้ นอกจากนี้ ความเสี่ยงในการทำงาน เช่น อุบัติเหตุบนท้องถนน ความเสี่ยงทางด้านสุขภาพ ความเสี่ยงต่อการเผชิญกับมิจฉาชีพและการถูกโจรกรรม ยังเป็นผลให้คนทำงานฯ อาจตกอยู่ในสภาวะความเปราะบาง และความไม่สมดุลระหว่างชีวิตและการทำงานอันเป็นผลนำไปสู่การเกิดปัญหาอื่น ๆ ตามมา ดังนั้น การได้รับสภาพการทำงานที่เหมาะสมสำหรับแรงงานทุกคน การมีสิทธิที่จะได้รับสภาพการจ้างงานที่ดีและได้รับความคุ้มครองทางสังคมอย่างเท่าเทียมกันจึงเป็นหัวใจสำคัญของงานที่มีคุณค่า

๑.๒ วัตถุประสงค์การศึกษา

เพื่อประมวลและสังเคราะห์องค์ความรู้จากงานวิจัยของกระทรวงแรงงาน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศ และการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลสถานการณ์ต่าง ๆ จากผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ เพื่อได้ข้อสรุปในการบริหารจัดการแรงงานนอกระบบ (อาชีพขับรถแท็กซี่) ที่มีประสิทธิภาพ ช่วยในการพัฒนาและยกระดับคุณภาพชีวิตแรงงานนอกระบบ (อาชีพขับรถแท็กซี่) ให้ดีขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์ในการศึกษาวิจัย ดังนี้

๒.๑ เพื่อศึกษา วิเคราะห์ข้อมูลสถานการณ์ และแนวทางการบริหารจัดการเกี่ยวกับผลกระทบของคนขับแท็กซี่กับการทำงานบนแพลตฟอร์ม ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

๒.๒ เพื่อศึกษารูปแบบการทำงาน แนวทางการสนับสนุน ผลกระทบ และสวัสดิการของคนขับรถแท็กซี่กับการทำงานบนแพลตฟอร์ม ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

๒.๓ เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านแรงงาน เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับคนขับรถแท็กซี่

๒.๔ เพื่อศึกษาผลกระทบจากสถานการณ์โควิด – ๑๙ ที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

๑.๓ ขอบเขตการศึกษา

๑.๓.๑ ขอบเขตด้านเนื้อหา

๑) ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี วรรณกรรม สภาพปัจจุบัน และแนวทางที่เหมาะสมในอนาคตที่เกี่ยวกับแรงงานนอกระบบ (อาชีพขับรถแท็กซี่) รูปแบบการทำงานของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ทักษะที่เกี่ยวข้อง รายได้ หลักประกันทางสังคม สวัสดิการ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๒) กำหนดแบบสอบถาม (Questionnaire) เพื่อใช้ในการสำรวจความคิดเห็นและสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ รูปแบบการทำงานของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ทักษะที่เกี่ยวข้อง รายได้ หลักประกันทางสังคม สวัสดิการ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๓) รับฟังความคิดเห็น และการสัมภาษณ์เชิงลึก ทั้งผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ แพลตฟอร์ม และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

๔) วิเคราะห์ สังเคราะห์ สรุปผล นำเสนอข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย และจัดทำรายงานผลการศึกษาวิจัยผลกระทบของคนขับแท็กซี่กับการทำงานบนแพลตฟอร์มในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล เกี่ยวกับรูปแบบการทำงานของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ทักษะที่เกี่ยวข้อง รายได้ หลักประกันทางสังคม สวัสดิการ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต

๑.๓.๒ ขอบเขตด้านกลุ่มเป้าหมาย

ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล แพลตฟอร์มและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง โดยสำรวจความคิดเห็นผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำนวน ๕๐๐ ตัวอย่าง รวมถึงสัมภาษณ์เชิงลึกทั้งผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ แพลตฟอร์ม และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

๑.๓.๓ ขอบเขตด้านระยะเวลา

กำหนดระยะเวลาในการศึกษาทั้งหมด ๑๘๑ วัน (๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ – ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕) และแบ่งออกเป็น ๓ ช่วง ดังนี้

๑) ช่วงที่ ๑ คือ แต่งตั้งคณะทำงานศึกษาวิจัย แบบสำรวจ แผนการสุ่มตัวอย่าง แนวทางและวิธีการสำรวจ รวมถึงนำเสนอแบบสำรวจ

๒) ช่วงที่ ๒ คือ การทบทวนวรรณกรรมและเอกสารที่เกี่ยวข้อง พร้อมสรุปผลการศึกษา จากนั้นดำเนินการสำรวจกลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำนวน ๕๑๘ ตัวอย่าง รวมถึงสัมภาษณ์เชิงลึกทั้งผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ แพลตฟอร์มและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเมื่อได้ข้อมูลทั้งหมดแล้วจะนำมาวิเคราะห์ ประมวลผลข้อมูลเชิงปริมาณ พร้อมรายงานผลการศึกษาวิจัย และข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านแรงงานนอกระบบ (อาชีพขับรถแท็กซี่)

๓) ช่วงที่ ๓ คือ การจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย นำเสนอและปรับแก้ไข (ร่าง) รายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) เพื่อจัดพิมพ์รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)

๑.๔ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑.๔.๑ มีฐานข้อมูลผลจากศึกษาที่สามารถนำไปใช้ในการวางแผนนโยบายที่เกี่ยวกับคนขับแท็กซี่กับการทำงานบนแพลตฟอร์ม ตลอดจนการกำหนดโครงการ มาตรการต่าง ๆ เพื่อรองรับการทำงานของคนขับรถแท็กซี่กับการทำงานบนแพลตฟอร์ม

๑.๔.๒ แรงงานนอกระบบ (คนขับแท็กซี่) ได้รับการดูแลและคุ้มครองที่ดีขึ้น (การสร้างหลักประกันทางสังคม)

๑.๔.๓ กระทรวงแรงงานและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องนำผลการศึกษาไปใช้ในการวางแผนกำลังคนและจะได้นำมาเตรียมความพร้อมในการพัฒนาทักษะและสมรรถนะของแรงงาน รวมทั้งการกำหนดนโยบายด้านแรงงานให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในอนาคต

๑.๕ นิยามศัพท์เฉพาะ

๑.๕.๑ แท็กซี่ (TAXI) คือ ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ทั้งที่เป็นแบบดั้งเดิม แพลตฟอร์ม รวมทั้งแท็กซี่ที่ทำงานในบริษัทที่ประกอบการเกี่ยวกับการให้บริการรถแท็กซี่ ซึ่งเป็นการโดยสารสาธารณะประเภทหนึ่งสำหรับผู้โดยสารคนเดียว หรือกลุ่มเล็ก ๆ รถแท็กซี่เป็นยานพาหนะไว้สำหรับว่าจ้างโดยผู้ขับจะส่งผู้โดยสารระหว่างที่หนึ่งไปยังที่หนึ่งตามที่ผู้โดยสารอยากจะไป

๑.๕.๒ แพลตฟอร์ม คือ คนขับรถแท็กซี่ที่กำกับโดยบริษัทแพลตฟอร์ม

๑.๕.๓ หลักประกันทางสังคม คือ การสร้างหลักประกันทางสังคมที่ครอบคลุมและเหมาะสมกับคนทุกช่วงวัย ทุกเพศสภาพ และทุกกลุ่ม โดยเฉพาะกลุ่มด้อยโอกาสและกลุ่มเปราะบาง อาทิ แรงงานนอกระบบ ผู้สูงอายุ ผู้พิการ เพื่อสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำในทุกมิติ เช่น การได้รับความคุ้มครองตามมาตรการคุ้มครองทางสังคม ประกอบด้วย (๑) กรณีเจ็บป่วย (๒) กรณีคลอดบุตร (๓) กรณีตาย (๔) กรณีทุพพลภาพ/พิการ (๕) กรณีเงินช่วยเหลือครอบครัวหรือบุตร (๖) กรณีชราภาพ (๗) กรณีว่างงาน (๘) กรณีผู้อยู่ในอุปการะ และ (๙) กรณีการบาดเจ็บจากการทำงาน

๑.๕.๔ คำนิยามของรถยนต์รับจ้าง แบ่งเป็น

๑) รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด (รย.๕) ต้องเป็นรถเก๋งสองตอนไม่ต่ำกว่าสี่ประตู น้ำหนักรถไม่ต่ำกว่า ๑,๐๐๐ กิโลกรัม ขนาดกว้างไม่เกิน ๒.๕๐ เมตร ยาวไม่เกิน ๖ เมตร เครื่องยนต์ต้องมีความจุในกระบอกสูบรวมกันไม่ต่ำกว่า ๑,๕๐๐ ลูกบาศก์เซนติเมตร

๒) รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (รย.๖) ต้องเป็นรถเก๋งสองตอน ขนาดกว้างไม่เกิน ๒.๕๐ เมตร ยาวไม่เกิน ๖ เมตร มีประตูไม่ต่ำกว่าสี่ประตูซึ่งต้องเป็นประตูที่มิได้ติดตั้งระบบควบคุมการปิดเปิดประตูรถจากศูนย์กลาง (CENTRAL LOCK) กระจกกันลมต้องเป็นกระจกโปร่งใสสามารถมองเห็นสภาพภายในรถและสภาพจราจรภายนอกรถได้ชัดเจน และห้ามมิให้นำวัสดุอื่นใดมาติดหรือบังส่วนหนึ่งส่วนใดของกระจก เว้นแต่เป็นการติดเครื่องหมายหรือเอกสารตามที่กฎหมายกำหนดหรือการติดวัสดุสำหรับบังหรือกรองแสงแดดที่กระจกกันลมด้านหน้าตามขนาดที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด เครื่องยนต์ต้องมีความจุในกระบอกสูบรวมกันตั้งแต่ ๑,๐๐๐ ลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไป สำหรับรถยนต์รับจ้าง (TAXI – METER) ที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๓๕ เป็นต้นไป (ยกเว้นรถยนต์รับจ้างที่เจ้าของรถนำมาจดทะเบียนแทนรถยนต์รับจ้างที่จดทะเบียนก่อนวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๓๕) ต้องเป็นรถเก๋งสองตอน หรือรถเก๋งสองตอนที่มีพื้นที่บรรทุกภายในตัวรถ (รถเก๋งสองตอนแวน) ที่ผลิตสำเร็จรูปจากโรงงานผู้ผลิต มีขนาดกว้างของรถไม่เกิน ๒.๕ เมตร ยาวไม่เกิน ๖ เมตร มีประตูไม่ต่ำกว่าสี่ประตู และมีเครื่องยนต์ที่มีความจุในกระบอกสูบรวมกัน ไม่ต่ำกว่า ๑,๕๐๐ ลูกบาศก์เซนติเมตร

๑.๕.๕ คำจำกัดความประเภทการขนส่ง แบ่งเป็น

๑) การขนส่ง หมายความว่า การขนส่งคน สัตว์ หรือสิ่งของ โดยทางบกด้วยรถ

๒) การขนส่งประจำทาง หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนด

๓) การขนส่งไม่ประจำทาง หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง

๔) การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หมายความว่า การขนส่งคนหรือสิ่งของหรือคนและสิ่งของรวมกันเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนด ด้วยรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกัน ไม่เกิน ๔,๐๐๐ กิโลกรัม

๕) การขนส่งส่วนบุคคล หมายความว่า การขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองด้วยรถที่มีน้ำหนักเกินกว่า ๒,๒๐๐ กิโลกรัม

๖) การขนส่งระหว่างประเทศ หมายความว่า การขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งส่วนบุคคล ซึ่งกระทำระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ

๑.๕.๖ การขอรับใบขับขี่รถสาธารณะ(รถแท็กซี่) รถยนต์สามล้อสาธารณะ และรถจักรยานยนต์สาธารณะ (ขอใหม่)

๑) คุณสมบัติของผู้ขอรับใบขับขี่รถสาธารณะ

๑.๑) ต้องได้รับใบขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว ใบขับขี่รถยนต์สามล้อส่วนบุคคลชั่วคราว หรือใบขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว แล้วแต่กรณี ที่ได้รับมาแล้วไม่น้อยกว่า ๑ ปี

๑.๒) ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๔๖

๑.๒.๑) ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า ๒๒ ปีบริบูรณ์ สำหรับผู้ขอรับใบขับขี่รถสาธารณะและใบขับขี่รถยนต์สามล้อสาธารณะ สำหรับผู้ขอรับใบขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า ๒๐ ปีบริบูรณ์

๑.๒.๒) มีความรู้ความสามารถในการขับรถ

๑.๒.๓) มีความรู้ในข้อบังคับการเดินรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ และตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

๑.๒.๔) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถขับรถได้

๑.๒.๕) ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ

๑.๒.๖) ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน

๑.๒.๗) ไม่มีใบขับขี่รถชนิดเดียวกันอยู่แล้ว

๑.๒.๘) ไม่เป็นผู้อยู่ระหว่างถูกยึดหรือเพิกถอนใบขับขี่

๑.๓) ไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษ หรือถูกเจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับตั้งแต่สองครั้งขึ้นไป สำหรับความผิดเกี่ยวกับการขับรถอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ เว้นแต่จะพ้นโทษครั้งสุดท้าย ไม่น้อยกว่า ๖ เดือน

๑.๓.๑) ฝ่าฝืนสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมาย

๑.๓.๒) ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

๑.๓.๓) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

๑.๓.๔) ใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด

๑.๓.๕) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

๑.๓.๖) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือนร้อนของผู้อื่น

๑.๔) มีสัญชาติไทย

๑.๕) รู้จักถนนและทางหลวงในจังหวัดที่ขอรับใบขับขี่พอสมควร

๑.๖) ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่อน่ารังเกียจตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

๑.๗) ไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมาหรือยาเสพติดให้โทษ

๑.๘) ไม่เคยเป็นผู้ได้รับโทษจำคุก โดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิด ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ หรือความผิดเกี่ยวกับความสงบสุขของประชาชน ความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิดภยันตรายต่อประชาชน ความผิดเกี่ยวกับเงินตรา ความผิดเกี่ยวกับเพศ ความผิดต่อชีวิต ความผิดต่อร่างกาย ความผิดต่อเสรีภาพ ความผิดฐานยักยอกทรัพย์ ความผิดฐานรับของโจร และความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์ ตามประมวลกฎหมายอาญา หรือความผิด เกี่ยวกับยาเสพติดให้โทษ ตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือโดยคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ หรือพ้นโทษมาแล้วไม่น้อยกว่า ๓ ปี ในกรณีที่เป็นผู้ขาดคุณสมบัติตามข้อ ๘) ต้องพ้นโทษมาแล้วไม่น้อยกว่า

๑.๘.๑) หกเดือนสำหรับโทษจำคุกตามคำพิพากษาไม่เกินสามเดือน

๑.๘.๒) หนึ่งปีสำหรับโทษจำคุกตามคำพิพากษาไม่เกินสามเดือนในคดีเกี่ยวด้วยการใช้รถกระทำความผิด หรือ

๑.๘.๓) หนึ่งปีหกเดือนสำหรับโทษจำคุกตามคำพิพากษา เกินสามเดือน แต่ไม่เกินสามปี และได้ยื่นคำร้องต่อนายทะเบียน โดยชี้แจงถึงเหตุผลที่ตนต้องโทษพร้อมกับแสดง หลักฐานว่าคนเป็นบุคคลที่มีความประพฤติเรียบร้อยควรไว้วางใจให้ขับรถยนต์ สาธารณะ หรือรถจักรยานยนต์สาธารณะได้แล้วแต่กรณี ให้นายทะเบียนดำเนินการสอบสวนคำร้องดังกล่าว ถ้าเห็นด้วยกับคำร้องก็ให้มีอำนาจออกใบอนุญาตขับรถให้ได้โดยมิให้นำ ๘) มาใช้บังคับ แต่ถ้าไม่เห็นด้วยให้สั่งยกคำร้องและแจ้งให้ผู้ขอทราบ

๒) หลักฐานประกอบคำขอ

๒.๑) ใบขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว ใบขับขี่รถยนต์สามล้อส่วนบุคคลชั่วคราว ใบขับขี่รถจักรยานยนต์ชั่วคราว ที่ได้รับมาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี ใบขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ใบขับขี่รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล ใบขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล หรือใบแทนใบขับขี่รถดังกล่าว พร้อมด้วยสำเนา แล้วแต่กรณี

๒.๒) บัตรประชาชนฉบับจริง

๒.๓) ใบรับรองแพทย์แสดงว่า ผู้ขอไม่มีโรคประจำตัวอันอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ และไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน ซึ่งมีอายุใช้ได้ตามที่แพทย์ผู้รับรองกำหนด แต่ต้องออกก่อนวันยื่นคำขอ ไม่เกิน ๑ เดือน ตามรูปแบบที่แพทยสภากำหนด

๓) ขั้นตอนการดำเนินการ

๓.๑) ตรวจสอบเอกสาร และออกคำขอ

๓.๒) ทดสอบสมรรถภาพร่างกาย

๓.๒.๑) ทดสอบการมองเห็นสี ที่จำเป็นในการขับรถ

๓.๒.๒) ทดสอบสายตาทางลึก

๓.๒.๓) ทดสอบสายตาทางกว้าง

๓.๒.๔) ทดสอบปฏิกิริยาเท้า (ความสามารถในการใช้เบรคเท้า)

๓.๓) อบรม ๕ ชั่วโมง สำหรับรถยนต์สาธารณะ และรถยนต์สามล้อสาธารณะ และอบรม ๓ ชั่วโมง สำหรับรถจักรยานยนต์สาธารณะ

๓.๔) การทดสอบภาคทฤษฎี (ข้อเขียน)

๓.๕) ตรวจสอบความประพฤติหรือประวัติอาชญากร ไปยังกองทะเบียนประวัติอาชญากร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรณีบุคคลทั่วไป /หนังสือรับรองความประพฤติให้ผู้ขอนำไปให้ผู้บังคับบัญชาของผู้ขอรับใบอนุญาต ซึ่งดำรงตำแหน่งไม่ต่ำกว่าผู้อำนวยการกอง หรือเทียบเท่ารับรองความประพฤติหรือประวัติอาชญากร

๓.๖) ชำระค่าธรรมเนียม (ปิดชำระค่าธรรมเนียม ๑๕.๓๐ น.)/ถ่ายรูปพิมพ์ใบขับขี่/ขายใบขับขี่

หมายเหตุ: กรณีใบอนุญาตชนิดชั่วคราว หรือชนิดส่วนบุคคล ที่นำมายื่นสิ้นอายุเกิน ๓ ปี เพิ่มขั้นตอนการสอบขับรถ

๑.๕.๗ การต่ออายุใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ (รถแท็กซี่) รถยนต์สามล้อสาธารณะ และรถจักรยานยนต์สาธารณะ

การต่ออายุใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะ หรือใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ (ยื่นก่อนใบอนุญาตสิ้นอายุไม่เกิน ๓ เดือน)

๑) หลักฐานประกอบคำขอ

๑.๑) ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะ ใบอนุญาตขับรถ จักรยานยนต์สาธารณะ หรือใบแทนใบอนุญาตขับรถดังกล่าว พร้อมด้วยภาพถ่าย แล้วแต่กรณี

๑.๒) บัตรประชาชนฉบับจริง

๑.๓) ใบรับรองแพทย์แสดงว่า ผู้ขอไม่มีโรคประจำตัวอันอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ และไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน ซึ่งมีอายุใช้ได้ตามที่แพทย์ผู้รับรองกำหนด แต่ต้องออกก่อนวันยื่นคำขอ ไม่เกิน ๑ เดือน ตามรูปแบบที่แพทยสภากำหนด

๒) ขั้นตอนการดำเนินการ

๒.๑) ตรวจสอบเอกสาร และออกคำขอ

๒.๒) ทดสอบสมรรถภาพร่างกาย

๒.๒.๑) ทดสอบการมองเห็นสี ที่จำเป็นในการขับรถ

๒.๒.๒) ทดสอบสายตาทางลึก

๒.๒.๓) ทดสอบสายตาทางกว้าง

๒.๒.๔) ทดสอบปฏิกิริยาเท้า (ความสามารถในการใช้เบรคเท้า)

๒.๓) อบรม ๓ ชั่วโมง

๒.๔) ตรวจสอบความประพฤติหรือประวัติอาชญากร ไปยังกองทะเบียนประวัติอาชญากรสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรณีบุคคลทั่วไป/หนังสือรับรองความประพฤติให้ผู้ขอนำไปให้ผู้บังคับบัญชาของผู้ขอรับใบอนุญาต ซึ่งดำรงตำแหน่งไม่ต่ำกว่าผู้อำนวยการกอง หรือเทียบเท่ารับรองความประพฤติหรือประวัติอาชญากร

๒.๕) ชำระค่าธรรมเนียม (ปิดรับชำระค่าธรรมเนียม ๑๕.๓๐ น.)/ถ่ายรูปพิมพ์ใบอนุญาต/จ่ายใบอนุญาตขับรถ

หมายเหตุ: ๑) กรณีใบอนุญาตขับรถสาธารณะที่นำมายื่น สิ้นอายุเกิน ๑ ปี แต่ไม่เกิน ๓ ปี เพิ่มขั้นตอนการสอบข้อเขียน

๒) กรณีใบอนุญาตสาธารณะที่นำมายื่น สิ้นอายุเกิน ๓ ปี เพิ่มขั้นตอนการสอบข้อเขียนและการสอบขับรถ

๑.๕.๘ การจดทะเบียนรถยนต์รับจ้าง (แท็กซี่)

๑) การขอความเห็นชอบการจดทะเบียน

๑.๑) กรณีบุคคลธรรมดา (เขียว-เหลือง)

๑.๑.๑) ผู้ยื่นคำขอต้องเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ และต้องไม่มีชื่อเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์และสิทธิครอบครอง ในทะเบียนรถยนต์รับจ้าง และจดทะเบียนได้คนละ ๑ คัน โดยยื่นหลักฐานดังนี้

(๑) ภาพถ่ายบัตรประชาชน หรือภาพถ่ายบัตรอื่นซึ่งใช้แทนบัตรประจำตัวประชาชน

(๒) ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะที่ยังไม่สิ้นอายุ พร้อมภาพถ่าย

๑.๒) กรณีนิติบุคคล

๑.๒.๑) ห้างหุ้นส่วนสามัญ ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด บริษัทมหาชน จำกัด สหกรณ์และองค์กรของรัฐ โดยยื่นคำขอพร้อมหลักฐาน ดังนี้

(๑) รายชื่อผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน พร้อมด้วยภาพถ่ายบัตรประชาชนของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน (กรณีห้างหุ้นส่วนสามัญ)

(๒) หนังสือรับรองนิติบุคคลออกไว้ไม่เกิน ๑ ปี พร้อมด้วยภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนของผู้มีอำนาจ (กรณี ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด บริษัทมหาชน จำกัด)

(๓) ภาพถ่ายหนังสือบริคณฑ์สนธิข้อบังคับฉบับตีพิมพ์ (บริษัทจำกัด บริษัทมหาชน จำกัด)

(๔) ภาพถ่ายใบสำคัญรับจดทะเบียน และรายชื่อสมาชิกของสหกรณ์ฉบับที่นายทะเบียนสหกรณ์รับรองไว้ ไม่เกิน ๑ ปี พร้อมด้วยภาพถ่ายข้อบังคับสหกรณ์ (กรณีสหกรณ์)

(๕) ตัวอย่างรอยประทับตราของผู้ยื่นคำขอ ๒ ตรา (ถ้ามี)

(๖) รูปถ่ายสำนักงานขนาด ๗.๖๐ x ๑๒.๗๐ ซม. จำนวน ๒ รูป

(๗) หลักฐานแสดงรายละเอียดจำนวนรถที่ประสงค์ใช้ประกอบการเครือข่ายสื่อสารและสถานที่เก็บรักษารถ ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๕๐ ของจำนวนรถที่ขอจดทะเบียน โดยคิดพื้นที่ ๑๕ ตารางเมตร ต่อรถ ๑ คัน

๑.๓) กรณีนายทะเบียนเห็นชอบการจดทะเบียนแล้ว

ผู้ยื่นคำขอทั้งนิติบุคคล และบุคคลธรรมดา ต้องยื่นคำขอต่อนายทะเบียนพร้อมด้วยหลักฐาน (หนังสืออนุญาตให้นำรถไปจดทะเบียน) ตามที่ได้พิจารณาเห็นชอบ แล้วนำรถมาตรวจสภาพและขอจดทะเบียนรถภายใน ๙๐ วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือ หากไม่นำรถมาจดทะเบียนหรือจดทะเบียนหรือจดทะเบียนไม่ครบตามจำนวนที่ขอ ให้ถือว่าไม่ประสงค์จะขอจดทะเบียนรถอีกต่อไป และได้รับความเห็นชอบตามจำนวนรถที่ได้จดทะเบียนแล้วเท่านั้น

๒) การนำรถมาจดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้าง (รถแท็กซี่)

๒.๑) รถที่นำมาจดทะเบียนต้องเป็นรถใหม่ หรือเป็นรถที่มีอายุการใช้งานไม่เกิน ๒ ปี นับแต่วันจดทะเบียนครั้งแรกและใช้งานมาแล้ว เป็นระยะทางไม่เกิน ๒๐,๐๐๐ กม.

๒.๒) ลักษณะรถ รถเก๋งสองตอน รถเก๋งสองตอนแวน รถเก๋งสามตอน รถเก๋งสามตอนแวน รถยนต์นั่งสองตอน รถยนต์นั่งสองตอนแวน รถยนต์นั่งสามตอน รถยนต์นั่งสามตอนแวน

๒.๓) เครื่องยนต์ต้องมีความจุของกระบอกสูบรวมกันไม่ต่ำกว่า ๑,๕๐๐ ซีซี

๒.๔) ห้ามติดเซ็นทรัลล็อค และฟิล์มกรองแสง

๒.๕) สีรถ

๒.๕.๑) รถยนต์รับจ้างของบุคคลธรรมดา ให้ใช้สีเขียวและสีเหลืองเป็นสีของตัวรถ

๒.๕.๒) รถยนต์รับจ้างของนิติบุคคล ให้ใช้สีเหลืองเป็นสีของตัวรถ และสีน้ำเงินเป็นสีของข้อความ และเครื่องหมายต่าง ๆ

๒.๖) รถยนต์รับจ้างให้มีอายุการใช้งานได้ไม่เกิน ๙ ปี นับแต่วันจดทะเบียนครั้งแรก

๒.๗) ต้องมีและใช้มาตรค่าโดยสาร ตามแบบหรือชนิดที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางบกไว้ด้านซ้ายของผู้ขับรถ

๒.๘) ต้องมีและใช้เครื่องสื่อสาร ตามแบบหรือชนิดที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ หรือเครื่องสื่อสารประเภทอื่นที่กรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบ

๒.๙) ต้องมีและใช้ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัด (NGV) เป็นเชื้อเพลิงหรือใช้ร่วมกับน้ำมันเชื้อเพลิง

๒.๑๐) ต้องมีเครื่องหมายเป็นอักษรโรมัน "TAXI-METER" ขนาดสูงไม่น้อยกว่า ๗ ซม. เส้นหน้าของตัวอักษร ๑.๒ ซม. ภายในกรอบขนาดไม่น้อยกว่า ๖๐ x ๑๕ ซม. ติดตรึงไว้ในแนวนอนบนหลังคารถและให้มีแสงไฟพร้อมด้วยกรอบที่บังคับแสง ให้เห็นเครื่องหมายได้ชัดเจนในเวลากลางคืน

๒.๑๑) ต้องมีเครื่องหมายอักษร "ว่าง" เมื่อไม่มีผู้โดยสารโดยติดตั้งไว้ด้านซ้ายของคนขับซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจนจากภายนอก ทั้งเวลากลางวันและกลางคืน

๒.๑๒) ต้องแสดงเครื่องหมาย "งดรับจ้าง" ที่มีพื้นสีขาวกรอบสีแดงขนาดไม่น้อยกว่า ๑๐ x ๒๒ ซม. เส้นกรอบหนา ๐.๕ ซม. ตัวอักษร คำว่า "งดรับจ้าง" ให้มีสีแดงขนาดความสูงไม่น้อยกว่า ๕ ซม. เส้นตัวอักษรหนาไม่น้อยกว่า ๐.๖ ซม.

๒.๑๓) ต้องจัดให้มีกรอบสำหรับติดบัตรประจำตัวผู้ขับรถไว้ด้านหน้ารถในลักษณะที่ผู้โดยสารสามารถมองเห็นได้ชัดเจน

๒.๑๔) ต้องมีเครื่องหมายเป็นหมายเลขทะเบียน พื้นสีเหลือง ตัวอักษรสีดำ ทำด้วยโลหะติดไว้ที่แนวกึ่งกลางประตูรถตอนหลังด้านใน ใต้ขอบกระจกทั้งสองข้าง

๒.๑๕) ต้องมีเครื่องหมายเป็นข้อความ "แท็กซี่บุคคล" หรือ "ชื่อนิติบุคคล" หมายเลขทะเบียนรถ และข้อความ "ร้องเรียนแท็กซี่ โทร.๑๕๘๔" ไว้ที่ประตูตอนหน้าด้านนอกทั้งสองข้าง โดยต้องใช้สีที่ตัดกับสีของตัวรถให้เห็นได้ชัดเจน

๒.๑๖) จัดให้มีประกันภัย ๒ อย่าง คือ ประกันภัยตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และประกันภัยอย่างน้อยชั้น ๓ คุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถรับจ้างแต่ละคัน

๓) อัตราค่าโดยสาร และระเบียบอื่นๆ

๓.๑) อัตราค่าโดยสาร

ระยะทาง ๑ กิโลเมตรแรก - ๓๕.๐๐ บาท
ระยะทางกิโลเมตรที่ ๒ ขึ้นไป ถึง กิโลเมตรที่ ๑๒ กิโลเมตรละ ๕.๐๐ บาท
ระยะทางกิโลเมตรที่ ๑๒ ขึ้นไป ถึง กิโลเมตรที่ ๒๐ กิโลเมตรละ ๕.๕๐ บาท
ระยะทางกิโลเมตรที่ ๒๐ ขึ้นไป ถึง กิโลเมตรที่ ๔๐ กิโลเมตรละ ๖.๐๐ บาท
ระยะทางกิโลเมตรที่ ๔๐ ขึ้นไป ถึง กิโลเมตรที่ ๖๐ กิโลเมตรละ ๖.๕๐ บาท
ระยะทางกิโลเมตรที่ ๖๐ ขึ้นไป ถึง กิโลเมตรที่ ๘๐ กิโลเมตรละ ๗.๕๐ บาท
ระยะทางกิโลเมตรที่ ๘๐ ขึ้นไป กิโลเมตรละ ๘.๕๐ บาท

กรณีรถไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้เกินกว่า ๖ กิโลเมตรต่อชั่วโมง อัตรานาทีละ ๑.๕๐ บาท

- เซอร์วิสชาร์จ

กรณีเรียกใช้บริการผ่านศูนย์วิทยุสื่อสาร ๒๐ บาท/เที่ยว

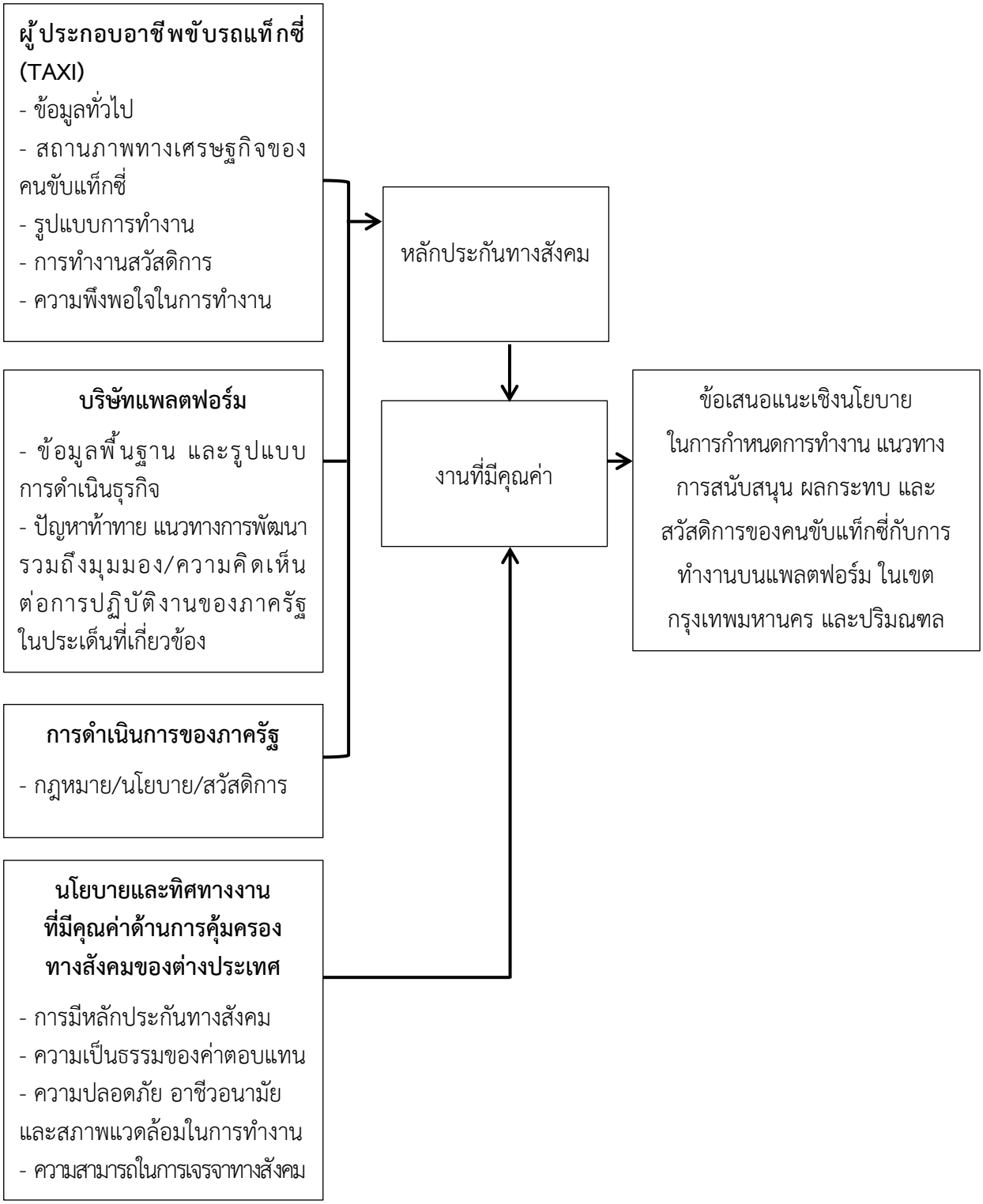
กรณีเรียกจากท่าอากาศกรุงเทพ ณ จุดที่การท่าอากาศยานกำหนดไว้ ๕๐ บาท/เที่ยว

หมายเหตุ : ค่าโดยสารดังกล่าวไม่รวมค่าทางด่วน ซึ่งผู้โดยสารต้องจ่ายเอง

๓.๒) ขอบเขตการใช้อัตราค่าโดยสาร

๑.๖ กรอบแนวคิดในการศึกษา

แผนภาพ ๑.๒ กรอบแนวคิดในการศึกษา



บทที่ ๒
เอกสารทางวิชาการ แนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

๒.๑ เอกสารทางวิชาการ แนวคิดทฤษฎี ที่เกี่ยวข้อง

๒.๑.๑ แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับแรงงานนอกระบบ (ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่)

๑) ความหมายของแรงงานนอกระบบ

"แรงงานนอกระบบ" เกิดขึ้นครั้งแรก ในปี ๒๕๓๖ ในการประชุมนานาชาติ the ๑๕th International Conference of Labour Statisticians (ICLS) ในครั้งนั้น "แรงงานนอกระบบ" ถูกจำกัดความให้หมายถึง แรงงานที่ประกอบอาชีพเจ้าของกิจการ (Self - employed) หรือเป็นลูกจ้างของสถานประกอบการที่จัดอยู่ในเศรษฐกิจนอกระบบ หรือเป็นแรงงานที่ช่วยเหลือกิจการของครอบครัวหรือลูกจ้างในสถานประกอบกิจการที่จัดอยู่ในระบบ แต่ไม่ได้รับการคุ้มครองทางสังคม หรือคนทำงานบ้าน

แรงงานนอกระบบ (Informal Workers) ตามความหมายขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization: ILO) หมายถึง แรงงานที่อยู่ในการจ้างงานในภาคเศรษฐกิจที่ไม่เป็นทางการ (Informal sector) ซึ่งมีลักษณะเป็นกิจการขนาดเล็ก ตั้งได้ง่าย มีลักษณะเป็นธุรกิจในครัวเรือน มักใช้วัตถุดิบในประเทศมีการใช้แรงงานเป็นหลัก และมีการดัดแปลงเทคโนโลยีง่าย ๆ มาใช้ เป็นแรงงานอิสระที่ทำกิจกรรมเพื่อความอยู่รอด เช่น หาบเร่ริมถนน คนขัดรองเท้า คนเก็บขยะ คนเก็บเศษกระดาษและโลหะ แรงงานรับใช้ในบ้านที่รับค่าจ้างจากครัวเรือน ผู้รับงานไปทำที่บ้าน และคนงานในโรงงานที่ไม่ขึ้นทะเบียน ซึ่งเป็นลูกจ้างแอบแฝง (Disguised wage workers) ในเครือข่ายการผลิตและเป็นผู้ประกอบอาชีพอิสระในสถานประกอบการขนาดเล็กมากซึ่งทำงานด้วยตนเอง หรือมีสมาชิกในครอบครัว หรือมีผู้ฝึกงานหรือมีลูกจ้างช่วย

"แรงงานนอกระบบ" ในแผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการแรงงานนอกระบบ พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙ อ้างอิงมาจากนิยาม "แรงงานนอกระบบ" ของสำนักงานสถิติแห่งชาติ หมายถึง "ผู้มีงานทำที่มีอายุ ๑๕ ปีขึ้นไป ที่ไม่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายและไม่มีหลักประกันทางสังคมจากการทำงาน"

แรงงานนอกระบบ มีการให้คำนิยามแต่ละหน่วยงานที่แตกต่างกันขึ้นอยู่กับภารกิจของแต่ละหน่วยงานนั้นว่าจะเกี่ยวข้องกับแรงงานนอกระบบในเรื่องใด สำหรับกระทรวงแรงงาน กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน มีภารกิจแรงงานเกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานแรงงาน การคุ้มครองแรงงาน ความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน แรงงานสัมพันธ์ แรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ และการสวัสดิการแรงงาน โดยการพัฒนามาตรฐาน รูปแบบ กลไก มาตรการส่งเสริมสนับสนุน และแก้ไขปัญหา เพื่อเพิ่มโอกาสในการแข่งขันทางการค้าและพัฒนาแรงงานให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี ซึ่งกรมสวัสดิการฯ มีกฎหมายคุ้มครองแรงงานนอกระบบแล้ว ๓ กลุ่มอาชีพ ได้แก่ (๑) ผู้รับงานไปทำที่บ้าน มีพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้รับงานไปทำที่บ้าน พ.ศ. ๒๕๕๓ (๒) ลูกจ้างทำงานบ้าน มีกฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๔ (พ.ศ.๒๕๕๕) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. ๒๕๔๑ และ (๓) แรงงานในงานเกษตรกรรม (ซึ่งมิได้จ้างลูกจ้างตลอดปี) มีกฎกระทรวงคุ้มครองแรงงานในงานเกษตรกรรม พ.ศ. ๒๕๕๗

๒) นิยามเกี่ยวกับแรงงานนอกระบบ

องค์การแรงงานระหว่างประเทศไม่ได้ออกอนุสัญญาเกี่ยวกับแรงงานนอกระบบโดยตรง แต่มีการออกอนุสัญญาให้การคุ้มครองแรงงานนอกระบบบางกลุ่ม และกล่าวถึงแรงงานนอกระบบในเรื่องงานที่มีคุณค่า การจ้างงาน และเศรษฐกิจนอกระบบ (ILO, ๒๐๐๒, p. ๑๑) อย่างไรก็ดีได้มีการออกอนุสัญญาคุ้มครองแรงงานนอกระบบบางกลุ่ม ได้แก่ การคุ้มครองผู้รับงานไปทำที่บ้าน ตามอนุสัญญาฉบับที่ ๑๗๗ Home Work Convention, ๑๙๙๖ และการคุ้มครองผู้ที่ทำงานแบบไม่เต็มเวลาตามอนุสัญญาฉบับที่ ๑๗๕ Part-Time

Work Convention, ๑๙๙๔ ในรายงานเรื่อง Employment, Incomes and Equality : A Strategy for Increasing Productive Employment in Kenya (Geneva, ๑๙๗๒) ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ ได้กล่าวถึงแรงงานนอกระบบโดยหมายถึงแรงงานที่มีสถานะต่ำในสังคม และไม่ได้รับการยอมรับหรือการคุ้มครองจากหน่วยงานของรัฐลักษณะของแรงงานนอกระบบที่ระบุในรายงานฉบับดังกล่าว มีดังนี้

๑) เป็นงานที่แรงงานสามารถทำได้โดยง่าย และไม่ต้องอาศัยคุณสมบัติหรือทักษะเป็นพิเศษ

๒) มีการพึ่งพิงทรัพยากรบุคคลในท้องถิ่น

๓) มีการทำงานในแบบธุรกิจครอบครัว

๔) เป็นธุรกิจขนาดเล็ก

๕) มีการใช้แรงงานมากและใช้เทคโนโลยีอย่างง่าย ๆ

๖) มีการฝึกฝนฝีมือและความชำนาญงาน โดยแยกออกจากแรงงานในระบบเป็นตลาดแรงงานที่มีการแข่งขันแต่ไม่มีการกำกับดูแลและควบคุมจากภาครัฐ

๓) มีข้อเสนอแนะที่เกี่ยวกับการโอนแรงงานนอกระบบไปสู่แรงงานในระบบ

องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้กำหนดข้อเสนอแนะฉบับที่ ๒๐๔ Transition from the Informal to the Formal Economy Recommendation, ๒๐๑๕ ข้อเสนอแนะฉบับนี้ กำหนดแนวทางและหลักการสำคัญให้ประเทศสมาชิกส่งเสริมการสร้างความยั่งยืนให้แก่วิสาหกิจ และการสร้างงานที่ดีให้แก่เศรษฐกิจในระบบ รวมทั้งการส่งเสริมเศรษฐกิจในระบบมหภาค การจ้างงาน การให้ความคุ้มครองทางสังคม และการวางนโยบายทางสังคมในด้านอื่น ๆ ป้องกันการจ้างงานนอกระบบในเศรษฐกิจในระบบ ซึ่ง “แรงงานนอกระบบ” หมายความรวมถึง คนทำงานที่ว่าจ้างตนเอง นายจ้าง สมาชิกของสหกรณ์และหน่วยทางสังคมต่าง ๆ คนทำงานในครอบครัว ลูกจ้างหรือคนทำงานที่ทำงานที่ไม่มีกฎเกณฑ์ชัดเจน ระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง ไม่ว่าคนทำงานนั้นจะทำงานในภาครัฐหรือภาคเอกชนก็ตาม โดยประเทศสมาชิกต้องให้ความสำคัญกับกลุ่มที่มีความอ่อนแอทางสังคมซึ่งรวมถึง แรงงานหญิง แรงงานเด็ก แรงงานอพยพ แรงงานสูงวัย แรงงานที่เป็นชนกลุ่มน้อย แรงงานที่เป็นโรคเอดส์ (HIV) แรงงานที่ทำงานตามบ้าน และแรงงานในภาคเกษตรบางประเภทที่ยังมิได้รับความคุ้มครองในระบบประกันสังคม นอกจากนี้ ข้อเสนอแนะฉบับนี้ยังระบุถึงความจำเป็นที่ประเทศสมาชิกจะต้องกำหนดมาตรการป้องกันและบังคับการหลีกเลี่ยงหรือการออกจากระบบของเศรษฐกิจในระบบเพื่อวัตถุประสงค์ในการหลีกเลี่ยงการเสียภาษี และการบังคับใช้ กฎหมายที่เกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองทางสังคมและแรงงาน โดยประเทศสมาชิกควรทบทวนและบังคับใช้ซึ่งกฎหมายและกฎระเบียบภายในของประเทศ หรือมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้คนทำงานในทุกภาคส่วนของระบบเศรษฐกิจทั้งระบบ ได้รับความคุ้มครองด้านสวัสดิการสังคม อีกทั้งควรสร้างกรอบนโยบายแบบองค์รวมเพื่อเปลี่ยนแปลงแรงงานนอกระบบทุกคนไปสู่แรงงานในระบบ โดยนโยบายแบบองค์รวมนั้นควรประกอบด้วยการสร้างระบบกฎหมายแรงงานที่เหมาะสมกับสถานการณ์และปัญหาของประเทศ การส่งเสริมการลงทุนของผู้ประกอบการควบคู่ไปกับการส่งเสริมด้านสวัสดิการแรงงานของกลุ่มลูกจ้าง ส่งเสริมสิทธิในที่ทำงานของแรงงาน ส่งเสริมการร่วมประชุมปรึกษาหารือระหว่างกลุ่มนายจ้างและกลุ่มแรงงานต่าง ๆ ทั้งในและนอกระบบทั้งหมด เพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นแบบองค์รวม ส่งเสริมความเท่าเทียมในสถานที่ทำงาน ขจัดปัญหาการแบ่งแยกและการใช้ความรุนแรงในสถานที่ทำงาน ส่งเสริมการเป็นผู้ประกอบการของวิสาหกิจทั้งขนาดเล็ก ขนาดกลาง และการดำเนินธุรกิจในรูปแบบต่าง ๆ เช่น สหกรณ์หรือสมาคมธุรกิจต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมการจ้างงานในระบบ ให้โอกาสแก่แรงงานทุกกลุ่มในการเข้าถึงการศึกษา การพัฒนาทักษะฝีมือแรงงาน การช่วยเหลือทางการเงิน การเข้าถึงแหล่งเงินทุนตลาด ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต่าง ๆ การให้ความคุ้มครองด้านการประกันสังคมแก่แรงงานในระบบและแรงงานนอกระบบทุกคน มีนโยบายคุ้มครองด้านความปลอดภัยในการทำงานให้แก่ คนทำงานทุกคน

มีนโยบายคุ้มครองด้านการกำหนดค่าจ้างขั้นต่ำแก่แรงงานทุกคนทั้งในระบบและนอกระบบ และมีระบบการให้ความยุติธรรมที่ทั่วถึงคุ้มครอง ครอบคลุมถึงประชาชนทุกคนในด้านนโยบายการจ้างงานนั้น ประเทศสมาชิกควรส่งเสริมมาตรการการจ้างงานโดยผ่านการประชุมปรึกษาหารือสามฝ่าย ซึ่งอาจครอบคลุมประเด็นต่าง ๆ เช่น การส่งเสริมนโยบายด้านการค้า อุตสาหกรรม ภาษี โครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมการจ้างงานเพิ่มศักยภาพด้านการผลิตและส่งเสริมกระบวนการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการจ้างงานในระดับประเทศ ในด้านนโยบายตลาดแรงงานควรช่วยเหลือคนทำงานและแรงงานที่มีรายได้ต่ำกว่ามาตรฐานค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำ ให้คนกลุ่มนี้มีอิสระที่จะเลือกทำงานได้หลากหลายมากขึ้น และหลุดพ้นจากความยากจน ด้วยวิธีการกำหนดอัตราค่าจ้างขั้นต่ำของคนทำงานในแต่ละกลุ่มให้เพียงพอต่อสภาพเศรษฐกิจและสามารถดำรงชีวิตอยู่ได้อย่างพอเพียง รวมทั้งควรมีระบบประกันสังคมให้แก่แรงงานทุกระบบ ส่งเสริมโปรแกรมการจ้างงานโดยดึงศักยภาพของแรงงานนอกระบบที่มีอยู่ให้เข้ามาสู่แรงงานในระบบมากยิ่งขึ้น ดำเนินมาตรการส่งเสริมการทำงานเชื่อมโยงกับการเรียนสำหรับแรงงานเด็ก ส่งเสริมให้แรงงานนอกระบบมีความสามารถในการเข้าถึงข้อมูลเกี่ยวกับตลาดแรงงานในระบบมากยิ่งขึ้นในด้านการได้รับความคุ้มครองทางสังคม ประเทศสมาชิกควรดำเนินมาตรการเพื่อสร้างงานที่ดี ส่งเสริมการตระหนักถึงหลักการพื้นฐานและสิทธิ ในการทำงานของแรงงานนอกระบบในส่วนที่เกี่ยวเนื่องกับเสรีภาพในการรวมตัวกัน เพื่อเจรจาต่อรองกับภาครัฐและ/หรือนายจ้าง การกำจัดแรงงานบังคับในทุกรูปแบบ การกำจัดแรงงานเด็ก การกำจัดการแบ่งแยกในการจ้างงานและอาชีพของแรงงาน กำหนดประเภทของงานและอาชีพที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพของแรงงานนอกระบบ ส่งเสริมมาตรการคุ้มครองแรงงานนอกระบบด้านความปลอดภัยในการทำงาน และอาชีวอนามัย และเพื่อส่งเสริมการเปลี่ยนจากแรงงานนอกระบบไปสู่แรงงานในระบบ ประเทศสมาชิกควรขยายความคุ้มครองด้านระบบประกันสังคมให้แก่ แรงงานนอกระบบทุกคนโดยเท่าเทียมกันโดยวิธีการให้แรงงานเหล่านี้ มีความสามารถในการสมทบเงินประกันสังคมเท่าที่ความสามารถของแรงงานกลุ่มนี้ จะทำได้เพื่อสร้างความเท่าเทียมระหว่างแรงงานในระบบและแรงงานนอกระบบในด้านการประกันสังคม สำหรับมาตรการด้านการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้แรงงานนอกระบบได้รับความคุ้มครองเท่าเทียมกันกับแรงงานในระบบนั้น ประเทศสมาชิกควรดำเนินมาตรการผสมผสานเพื่อบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพในกรณีที่มีการหลบเลี่ยงภาษีหรือหลบเลี่ยงการไม่จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนประกันสังคม ส่งเสริมการต่อต้านการทุจริตคอรัปชั่น ปรับปรุงภาคธุรกิจการเงิน โครงสร้างพื้นฐาน ตลาด เทคโนโลยีสารสนเทศ ระบบการศึกษาและพัฒนาทักษะฝีมือแรงงาน และนายจ้าง รวมทั้งปรับปรุงแนวทางและวิธีการเข้าถึงระบบประกันสังคมของแรงงานนอกระบบทุกกลุ่มด้วย นอกจากนี้ ประเทศสมาชิกควรลดอุปสรรค และระยะเวลาในการจดทะเบียนธุรกิจ ลดค่าใช้จ่ายในการเสียภาษีด้วยระบบประกันสังคม เช่น ออกกฎหมายกำหนดให้เงินสมทบประกันสังคมสามารถนำไปเป็นเครดิตภาษีเงินได้ในระบบประกันสังคมได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย มีระบบติดตามตรวจสอบด้านการให้ความคุ้มครองแก่แรงงานนอกระบบอย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยการเข้าไปตรวจสอบสถานประกอบการแต่ละแห่งอย่างทั่วถึง เพื่อการคุ้มครองแรงงานทุกประเภททุกกลุ่มอย่างเท่าเทียม ลดปัญหาการทุจริตคอรัปชั่นเพื่อป้องกันการหลีกเลี่ยงการจ่ายสมทบเงินประกันสังคม ซึ่งจะนำไปสู่การจ้างงานนอกระบบ ปรับปรุงสภาพการทำงานเพื่อแก้ไขให้แรงงานนอกระบบ กลับเข้าสู่ระบบอย่างเป็นรูปธรรม มีระบบร้องเรียนและอุทธรณ์โดยแรงงานนอกระบบ สู่กระบวนการยุติธรรมที่ได้มาตรฐานสากล มีระบบการลงโทษทั้งทางด้านการบริหารจัดการทางแพ่งและทางอาญาที่สามารถบังคับใช้ได้อย่างจริงจังในรูปของกฎหมาย เพื่อคุ้มครองแรงงานนอกระบบในด้านสวัสดิการแรงงานและประกันสังคมอย่างเป็นรูปธรรมและเคร่งครัด มีระบบการเก็บรวบรวมข้อมูล และติดตามตรวจสอบสถานการณ์ของแรงงานนอกระบบในทุกมิติ เพื่อหาแนวทางและดำเนินมาตรการนำแรงงานนอกระบบเข้าสู่แรงงานในระบบ และนำข้อมูลที่เก็บรวบรวมและประมวลผลได้มาใช้บังคับเป็นกฎหมายภายใน

ของประเทศ หรือนำมาเป็นนโยบายต่าง ๆ ของประเทศเพื่อพัฒนาและช่วยเหลือแรงงานนอกระบบให้เข้าสู่แรงงานในระบบอย่างมีประสิทธิภาพ และดำเนินการติดตามตรวจสอบแรงงานนอกระบบทุกกลุ่มอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอเพื่อให้มั่นใจว่าแรงงานนอกระบบ จะสามารถมีมาตรฐานการครองชีพและชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง และกลายเป็นแรงงานที่อยู่ในเศรษฐกิจในระบบในที่สุด

๔) คุณวุฒิวิชาชีพของสาขาวิชาชีพขนส่งชุมชน อาชีพผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่)

สถาบันคุณวุฒิวิชาชีพ (สคช.) ได้กำหนดคุณวุฒิวิชาชีพของสาขาวิชาชีพขนส่งชุมชน อาชีพผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ออกเป็น ๓ ระดับ ประกอบด้วย

๑. สาขาวิชาชีพขนส่งชุมชน อาชีพผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ระดับ ๑ ต้องมีคุณลักษณะของผลการเรียนรู้ (Characteristics of Outcomes) คือ เป็นผู้มีสมรรถนะปฏิบัติงานประจำขั้นพื้นฐานทั่วไป สามารถแก้ปัญหาพื้นฐานในการปฏิบัติงานได้อย่างจำกัด และเป็นผู้ที่มีสมรรถนะในการระบุรายละเอียดด้านภูมิศาสตร์ท้องถิ่นที่จำเป็นสำหรับคนขับรถแท็กซี่ และขับรถแท็กซี่ด้วยความปลอดภัยและบริการที่ดีได้ ภายใต้การสนับสนุนและควบคุมดูแลอย่างใกล้ชิด สำหรับการเลื่อนระดับคุณวุฒิวิชาชีพ (Qualification Pathways) ต้องมีคุณสมบัติ คือ ๑) มีอายุ ๒๒ ปีขึ้นไป ๒) กรณีมีใบขับขี่รถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) ต้องมีประสบการณ์ขับรถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) ติดต่อกันไม่น้อยกว่า ๓ ปี และ ๓) กรณีมีใบขับขี่รถโดยสารสาธารณะประเภทอื่นที่ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบก และมีบัตรประจำตัวคนขับรถ (บัตรเหลือง) ต้องมีประสบการณ์การขับรถยนต์โดยสารสาธารณะติดต่อกันไม่น้อยกว่า ๓ ปี และก่อนขอรับการประเมินต้องมีประสบการณ์ขับรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) อย่างน้อย ๑ ปี

๒. สาขาวิชาชีพขนส่งชุมชน อาชีพผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ระดับ ๒ ต้องมีคุณลักษณะของผลการเรียนรู้ (Characteristics of Outcomes) คือ เป็นผู้มีสมรรถนะฝีมือในการปฏิบัติงานที่ถูกกำหนดไว้แล้ว สามารถแก้ปัญหาพื้นฐานที่พบเป็นประจำโดยประยุกต์ใช้ทฤษฎี เครื่องมือ และข้อมูลพื้นฐานได้ และเป็นผู้ที่มีสมรรถนะในการดำเนินการตามกระบวนการ ความปลอดภัย และสุขภาพในการทำงาน และดำเนินการบำรุงรักษาก่อนออกรถได้ โดยอยู่ภายใต้การแนะนำของหัวหน้างาน สำหรับการเลื่อนระดับคุณวุฒิวิชาชีพ (Qualification Pathways) ต้องมีคุณสมบัติ คือ ๑) มีใบขับขี่รถสาธารณะ (แท็กซี่) หรือมีบัตรประจำตัวคนขับรถ (บัตรเหลือง) ๒) มีประสบการณ์ขับรถสาธารณะ (แท็กซี่) ไม่น้อยกว่า ๒ ปี หลังจากได้รับการรับรอง ระดับ ๑ และ ๓) กรณีที่ผู้ที่ไม่ได้รับการประเมินการรับรองระดับ ๑ มาก่อน และมีความประสงค์จะขอรับการรับรองในระดับนี้ จะต้องมนประสบการณ์ขับรถสาธารณะ (แท็กซี่) ติดต่อกันไม่น้อยกว่า ๕ ปี

๓. สาขาวิชาชีพขนส่งชุมชน อาชีพผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ระดับ ๓ ต้องมีคุณลักษณะของผลการเรียนรู้ (Characteristics of Outcomes) คือ สำหรับการเลื่อนระดับคุณวุฒิวิชาชีพ (Qualification Pathways) ต้องมีคุณสมบัติ คือ เป็นผู้มีสมรรถนะเฉพาะทางและทางเทคนิคในการปฏิบัติงาน มีกระบวนการคิดและปฏิบัติที่หลากหลาย สามารถแก้ปัญหาทางเทคนิคควบคู่กับการใช้คู่มือ และเป็นผู้ที่มีสมรรถนะในการสังเกตการทำงานขณะขับรถ และสภาพจราจร เลือกเส้นทางและใช้อุปกรณ์นำทางได้ ใช้สารสนเทศเพื่อควบคุมคุณภาพของผลงาน ภายใต้การแนะแนวของหัวหน้างาน สำหรับการเลื่อนระดับคุณวุฒิวิชาชีพ (Qualification Pathways) ต้องมีคุณสมบัติ คือ ๑) มีใบขับขี่สาธารณะ (แท็กซี่) หรือ มีบัตรประจำตัวคนขับรถ (บัตรเหลือง) ๒) มีประสบการณ์ขับรถสาธารณะ (แท็กซี่) ไม่น้อยกว่า ๒ ปี หลังจากได้รับการรับรอง ระดับ ๒ และ ๓) กรณีที่ผู้ที่ไม่ได้รับการประเมินการรับรองระดับ ๑ และ ๒ มาก่อน จะต้องมีประสบการณ์ขับรถสาธารณะ (แท็กซี่) ติดต่อกันไม่น้อยกว่า ๗ ปี

๕) ความหมายของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

กฎกระทรวงคมนาคม ว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน พ.ศ. ๒๕๖๐ ได้ให้ความหมายคำว่า “รถยนต์รับจ้าง” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน ที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ ๑๗ เมษายน พ.ศ. ๒๕๓๕ แต่ไม่รวมถึงรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนแบบพิเศษ

๒.๑.๒ แนวคิด ทฤษฎี รูปแบบการดำเนินธุรกิจ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

๑) การตลาดดิจิทัล

๑.๑ ความหมายของการตลาดดิจิทัล

การตลาดดิจิทัล หมายถึง การตลาดของสินค้าหรือบริการที่ใช้ช่องทางดิจิทัลในการเข้าถึงผู้บริโภค โดยส่วนใหญ่จะทำบนอินเทอร์เน็ต รวมถึงช่องทางโทรศัพท์มือถือ (ทั้ง SMS และ MMS) การตลาดผ่านสื่อสังคม การตลาดผ่านเครื่องมือค้นหา และรูปแบบอื่น ๆ วัตถุประสงค์หลักในการทำการตลาดดิจิทัล คือ การใช้สื่อดิจิทัล หรือสื่ออิเล็กทรอนิกส์ มาผสมผสานกับวิธีการทางการตลาดเพื่อเป็นการส่งเสริมแบรนด์ของสินค้าหรือบริการ (เวอร์ไทม์ และ เฟนวิค, ๒๒๒๘/๒๕๕๑, น.๓๘ อ้างถึงในมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่, “การบูรณาการเทคโนโลยีตลาดดิจิทัลเพื่อส่งเสริมการตลาด ของผลผลิตลำไยนอกฤดู”, http://www.cmruir.cmru.ac.th/handle/123456789/2177 (สืบค้นเมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕)) นอกเหนือจากคำว่า “การตลาดดิจิทัล” ยังมีคำอื่น ๆ ที่มีความหมายเหมือนหรือคล้ายคลึงซึ่งสามารถใช้แทนกันได้ เช่น การตลาดอิเล็กทรอนิกส์ (e-Marketing) การตลาดออนไลน์ (online-marketing) การตลาดบนอินเทอร์เน็ต (Internet marketing) และ การตลาดบนเว็บ (web-marketing)

๑.๒ ช่องทางการทำการตลาดผ่านสื่อดิจิทัล

การตลาดดิจิทัลสามารถทำได้สะดวกผ่านทางหลากหลายช่องทาง เนื่องจากเป้าหมายหลักของผู้ลงโฆษณาคือการค้นหาช่องทางที่มีผลต่อการสื่อสารสองทางสูงสุด และให้ได้ผลตอบแทนจากการลงทุน (Return On Investment: ROI) โดยรวมที่ดีกว่าสำหรับแบรด์ของสินค้าหรือบริการ (เวอร์ไทม์ และ เฟนวิค, ๒๒๒๘/๒๕๕๑, น.๓๙) อ้างถึงในมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่, “การบูรณาการเทคโนโลยีตลาดดิจิทัลเพื่อส่งเสริมการตลาด ของผลผลิตลำไยนอกฤดู”, http://www.cmruir.cmru.ac.th/handle/123456789/2177 (สืบค้นเมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕) ช่องทางการทำการตลาดดิจิทัลต่าง ๆ ได้แก่

๑) การโฆษณาแบบดิสเพลย์ (Display advertising) ในที่นี้จะหมายถึง โฆษณาแบบดิสเพลย์ออนไลน์ (Online display advertisement) เกี่ยวข้องกับการจัดแสดงข้อความหรือแนวคิดส่งเสริมการขายให้กับผู้บริโภคบนอินเทอร์เน็ต โดยสามารถโฆษณาในแหล่งโฆษณาออนไลน์ที่หลากหลาย เช่น บล็อกโฆษณา (Advertising blogs) โฆษณาคั่นระหว่างหน้า (interstitial ads) และโฆษณาในเครื่องมือค้นหา (Ads on the search engines) เป็นต้น วิธีการนี้สามารถกำหนดเป้าหมายผู้ชมที่เฉพาะเจาะจงได้ (เวอร์ไทม์ และ เฟนวิค, ๒๒๒๘/๒๕๕๑, น.๑๑๖) อ้างถึงในมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่, “การบูรณาการเทคโนโลยีตลาดดิจิทัลเพื่อส่งเสริมการตลาด ของผลผลิตลำไยนอกฤดู”, http://www.cmruir.cmru.ac.th/handle/123456789/2177 (สืบค้นเมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕)

๒) การตลาดทางอีเมล (Email marketing) เป็นช่องทางที่เมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบอื่น ๆ ของการตลาดดิจิทัลถือว่าเป็นช่องทางที่ราคาถูก นอกจากนี้ยังเป็นวิธีที่สามารถสื่อสารข้อมูลต่าง ๆ เช่น คุณค่าของผลิตภัณฑ์หรือบริการ ไปยังลูกค้าปัจจุบันหรือลูกค้าเป้าหมายได้อย่างรวดเร็ว อย่างไรก็ตามช่องทางการสื่อสารนี้อาจทำให้ผู้รับรู้สึกเบื่อหรือรำคาญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับลูกค้าใหม่หรือผู้ที่มีโอกาสเป็นลูกค้า (วิลาส ฉ่ำเลิศวัฒน์, ๒๕๕๙, น.๑๓๒) อ้างถึงในมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่, “การบูรณาการเทคโนโลยี

ตลาดดิจิทัลเพื่อส่งเสริมการตลาดของผลผลิตลำไยนอกฤดู", http://www.cmruir.cmru.ac.th/handle/123456789/2177 (สืบค้นเมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕)

๓) การตลาดผ่านทางสื่อสังคม (Social Media Marketing) เป็นการใช้แพลตฟอร์มสื่อสังคม เช่น Facebook, Twitter, Instagram ฯลฯ เพื่อส่งเสริมการขายผลิตภัณฑ์หรือบริการแพลตฟอร์มสื่อสังคมส่วนใหญ่มีเครื่องมือวิเคราะห์ข้อมูลในตัว ซึ่งช่วยให้บริษัทหรือองค์กรต่าง ๆ สามารถติดตามความคืบหน้าความสำเร็จ และการมีส่วนร่วมของแคมเปญโฆษณาได้ (วิลาส ฉ่ำเลิศวัฒน์, ๒๕๕๙, น.๑๙๒) อ้างถึงในมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่, "การบูรณาการเทคโนโลยีตลาดดิจิทัลเพื่อส่งเสริมการตลาดของผลผลิตลำไยนอกฤดู", http://www.cmruir.cmru.ac.th/handle/123456789/2177 (สืบค้นเมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕))

๔) การตลาดผ่านทางเครื่องมือค้นหา (Search engine marketing : SEM) เป็นรูปแบบของการตลาดทางอินเทอร์เน็ตที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมเว็บไซต์โดยการเพิ่มการแสดงผลในหน้าผลการค้นหา (Search Engine Results Pages : SERPs) ซึ่งส่วนใหญ่ผ่านการโฆษณาที่เสียค่าใช้จ่าย วิธีการนี้อาจรวมการเพิ่มประสิทธิภาพเครื่องมือค้นหา (Search Engine Optimization : SEO) ซึ่งเป็นการปรับเปลี่ยนหรือเขียนเนื้อหาเว็บไซต์และสถาปัตยกรรมเว็บไซต์เพื่อให้ได้อันดับที่สูงขึ้น ในหน้าผลการค้นหาเพื่อเพิ่มรายการการจ่ายต่อคลิก (Pay Per Click: PPC) เข้ามาด้วย (วิลาส ฉ่ำเลิศวัฒน์, ๒๕๕๙, น.๑๖๔) อ้างถึงในมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่, "การบูรณาการเทคโนโลยีตลาดดิจิทัลเพื่อส่งเสริมการตลาดของผลผลิตลำไยนอกฤดู", http://www.cmruir.cmru.ac.th/handle/123456789/2177 (สืบค้นเมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕)

๕) การโฆษณาในเกม (In-Game advertising) หมายถึง การโฆษณาผลิตภัณฑ์หรือตราสินค้าภายในเกมดิจิทัล แอพลิเคชันเกมต่าง ๆ อนุญาตให้ตราสินค้าหรือผลิตภัณฑ์วางโฆษณาภายในเกมทั้งในลักษณะละเอียดหรือในรูปแบบของแบนเนอร์โฆษณา ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการโฆษณาตราสินค้า/ผลิตภัณฑ์ผ่านเกมดิจิทัล ได้แก่ ประเภทของเกม แพลตฟอร์มของเกมเทคโนโลยี ๓ มิติและ ๔ มิติ ความสอดคล้องของตราสินค้าและเกม ความโดดเด่นของโฆษณาภายในเกม นอกจากนี้ ทัศนคติของผู้บริโภคที่มีต่อเกมยังส่งผลต่อทัศนคติของผู้บริโภคที่มีต่อตราสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ที่ลงโฆษณาในเกมนั้น ๆ ซึ่งหมายถึงถ้าเกมไม่สนุกมากผู้บริโภคอาจมีทัศนคติเชิงลบต่อตราสินค้า/ผลิตภัณฑ์ที่กำลังโฆษณา (เวอร์ไทม์ และ เฟนวิค, ๒๒๒๘/๒๕๕๑, น.๒๓๙) อ้างถึงในมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่, "การบูรณาการเทคโนโลยีตลาดดิจิทัลเพื่อส่งเสริมการตลาดของผลผลิตลำไยนอกฤดู", http://www.cmruir.cmru.ac.th/handle/123456789/2177 (สืบค้นเมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕)

๖) การโฆษณาผ่านทางวิดีโอออนไลน์ (Online Video Advertising) หมายถึง โฆษณาที่เล่นบนวิดีโอออนไลน์ เช่น วิดีโอบน YouTube การตลาดประเภทนี้ได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ ในปัจจุบัน การโฆษณาผ่านทางวิดีโอออนไลน์ สามารถแบ่งได้เป็น ๓ ประเภท ได้แก่ โฆษณาแบบ Pre-Roll ซึ่งเล่นโฆษณาก่อนชมวิดีโอ โฆษณาแบบ Mid-Roll ซึ่งโฆษณาในระหว่างวิดีโอ และโฆษณาแบบ Post-Roll ที่เล่นโฆษณาหลังจากชมวิดีโอเสร็จแล้ว ข้อได้เปรียบของวิธีการนี้คือการเข้าไปรบกวนในขณะที่ผู้บริโภคกำลังรับชมวิดีโอทำให้เป็นการยากที่ผู้บริโภคจะหลีกเลี่ยงการชมโฆษณา (เวอร์ไทม์ และ เฟนวิค, ๒๒๒๘/๒๕๕๑, น.๓๓๑) อ้างถึงในมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่, "การบูรณาการเทคโนโลยีตลาดดิจิทัลเพื่อส่งเสริมการตลาดของผลผลิตลำไยนอกฤดู", http://www.cmruir.cmru.ac.th/handle/123456789/2177 (สืบค้นเมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕)

๗) ตลาดออนไลน์ (Online marketplace) หรือตลาดอิเล็คทรอนิก (E-marketplace) เป็นเว็บไซต์อีคอมเมิร์ซประเภทหนึ่ง โดยที่ตัวเว็บไซต์ที่เป็นตลาดออนไลน์ไม่ได้ขายสินค้าหรือบริการโดยตรง แต่ทำหน้าที่จัดเตรียมแพลตฟอร์มให้ผู้ขายและผู้ซื้อสามารถทำธุรกรรมออนไลน์ได้ เว็บไซต์ตลาดออนไลน์

มีรายได้จากหลายช่องทาง โดยรายได้หลักได้มาจากค่าคอมมิชชั่นที่ผู้ขายหรือผู้ซื้อจ่ายเมื่อทำธุรกรรมสำเร็จ นอกจากนี้ยังมีรายได้จากช่องทางอื่น ได้แก่ ค่าธรรมเนียมโปรโมชันเมื่อผู้ขายจัดโปรโมชันบนแพลตฟอร์ม และค่าโฆษณาที่ได้จากการติดแบนเนอร์หรือโฆษณาป๊อปอัป เป็นต้น (โอภาส เอี่ยวมสิริวงศ์, ๒๕๕๖, น.๑๕๘) อ้างถึงในมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่, “การบูรณาการเทคโนโลยีตลาดดิจิทัลเพื่อส่งเสริมการตลาดของผลผลิตลำไยนอกฤดู”, http://www.cmruir.cmru.ac.th/handle/123456789/2177 (สืบค้นเมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕)

๑.๓ ข้อดีและข้อจำกัดของการตลาดดิจิทัล

ในแง่มุมของการติดต่อสื่อสารระหว่างผู้บริโภคและองค์กร แนวคิดในเรื่องการตลาดดิจิทัลถือเป็นสิ่งสำคัญ เนื่องจากการตลาดดิจิทัลสามารถเข้าถึงผู้บริโภคที่มีศักยภาพได้จำนวนมากในคราวเดียว ประโยชน์อีกประการหนึ่งของการตลาดดิจิทัล คือ ผู้บริโภคสามารถสัมผัสกับตราสินค้าและผลิตภัณฑ์ที่กำลังโฆษณาโดยตรง หรือกล่าวให้ชัดเจนยิ่งขึ้น คือ การโฆษณานั้นเข้าถึงได้ง่ายและสามารถเข้าถึงได้ทุกที่ทุกเวลา (เวอร์ไทม์ และ เฟนวิค, ๒๒๒๘/๒๕๕๑, น.๔๔) อ้างถึงในมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่, “การบูรณาการเทคโนโลยีตลาดดิจิทัลเพื่อส่งเสริมการตลาดของผลผลิตลำไยนอกฤดู”, http://www.cmruir.cmru.ac.th/handle/123456789/2177 (สืบค้นเมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕)

อย่างไรก็ตาม การใช้กลยุทธ์การตลาดแบบการตลาดดิจิทัลก็มีข้อจำกัดที่สำคัญ ประการหนึ่ง คือ การตลาดดิจิทัลนั้นขึ้นอยู่กับอินเทอร์เน็ตเป็นอย่างมาก ซึ่งอินเทอร์เน็ตอาจไม่สามารถเข้าถึงได้ในบางพื้นที่ หรือผู้บริโภคอาจมีการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตที่ไม่ดี ทำให้กลยุทธ์การตลาดดิจิทัลไม่สามารถใช้ได้ หรือใช้ได้ไม่ดีในบางพื้นที่ รวมถึงการที่สินค้าและบริการต่าง ๆ มีการใช้กลยุทธ์การตลาดดิจิทัลกันอย่างกว้างขวาง จึงเป็นการยากสำหรับนักการตลาดที่จะทำให้โฆษณาของพวกเขาโดดเด่นและทำให้ผู้บริโภคเกิดความสนใจเกี่ยวกับภาพลักษณ์หรือผลิตภัณฑ์ขององค์กร (วิลาส ฉ่ำเลิศวัฒน์, ๒๕๕๙, น.๒๙๐) อ้างถึงในมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่, “การบูรณาการเทคโนโลยีตลาดดิจิทัลเพื่อส่งเสริมการตลาด ของผลผลิตลำไยนอกฤดู”, http://www.cmruir.cmru.ac.th/handle/123456789/2177 (สืบค้นเมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕) ขณะที่การตลาดดิจิทัลยังคงเติบโตและพัฒนา สินค้าและบริการต่าง ๆ ได้รับประโยชน์อย่างมากจากการใช้เทคโนโลยีและอินเทอร์เน็ตในการติดต่อสื่อสารกับผู้บริโภค อย่างไรก็ตาม การตลาดดิจิทัลยังคงมีข้อเสียที่บางครั้งก็ถูกมองข้าม ดังนั้น นักการตลาดจำเป็นต้องคำนึงถึงทั้งข้อดีและข้อเสียของการตลาดดิจิทัลเพื่อให้การวางกลยุทธ์ทางการตลาดและการวางเป้าหมายทางธุรกิจเป็นไปอย่างรัดกุมและรอบคอบ

๒.๑.๓ แนวคิด ทฤษฎี และนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการดูแลสวัสดิการสังคมและสุขภาพ

๑) สวัสดิการสังคม

เทอร์เนอร์, (Turner, ๑๙๗๔ : ๑๔ อ้างถึงใน วันทนีย์ วาสิกะสิน, ๒๕๕๓ : ๑) ให้นิยามคำว่า “สวัสดิการสังคม” ว่าเป็นความพยายามส่งเสริมให้ประชาชนมีมาตรฐานความเป็นอยู่ขั้นพื้นฐานที่มั่นคง โดยครอบคลุมการบริการกับบุคคลและชุมชนในลักษณะการพัฒนาสังคม และการเสริมสร้างให้บุคคลสามารถเผชิญกับสภาพปัญหาทางร่างกาย จิตใจ เศรษฐกิจ และสังคมตลอดจนการพยายามขจัดสภาวะที่พึ่งตนเองไม่ได้ของประชาชนให้หมดไป

Friedlander and Apte (๑๙๘๐ : ๔ อ้างใน วันทนีย์ วาสิกะสิน, ๒๕๕๓ : ๑) อธิบายว่า “สวัสดิการสังคม” เป็นระเบียบ นโยบาย ผลประโยชน์ และบริการ ซึ่งจะทำให้การดำเนินการจัดบริการต่างๆ เป็นไปโดยสอดคล้องกับความต้องการของสังคม เป็นที่ยอมรับว่าสวัสดิการสังคมเป็นพื้นฐานที่มีความสำคัญ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วและถาวร เปลี่ยนแปลงจากสภาวะที่เคยยากลำบากไปสู่สิ่งที่คาดหวังว่าดีกว่า รวมไปถึงความอุดมสมบูรณ์ในที่สุด

บาร์คเกอร์, (Barker, ๑๙๘๗ : ๑๕๔ อ้างถึงใน จิราลักษณ์ จงสถิตมั่น, ๒๕๓๙ : ๕) ให้ความหมายว่า สวัสดิการสังคม คือ “ระบบที่ประกอบด้วยโครงการต่าง ๆ ประโยชน์ตอบแทน และบริการ ในระดับชาติ ที่ช่วยให้ประชาชนได้รับการตอบสนองความต้องการทางสังคม เศรษฐกิจ การศึกษา และสาธารณสุข อันเป็นพื้นฐานที่จะทำให้สังคมดำรงอยู่ได้ รวมทั้งยังหมายถึง สถานะของความอยู่ดีมีสุขโดยรวมของคนในชาติและของชุมชนหรือสังคมอีกด้วย”

พระราชบัญญัติส่งเสริมการจัดสวัสดิการสังคม พ.ศ. ๒๕๔๖ ให้ความหมายไว้ว่า “สวัสดิการสังคม” หมายความว่า ระบบการจัดบริการทางสังคมซึ่งเกี่ยวกับการป้องกันการแก้ไขปัญหา การพัฒนา และการส่งเสริมความมั่นคงทางสังคม เพื่อตอบสนองความจำเป็นขั้นพื้นฐานของประชาชน ให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีและพึ่งตนเองได้อย่างทั่วถึง เหมาะสมเป็นธรรม และให้เป็นไปตามมาตรฐาน ทั้งทางด้านการศึกษา สุขภาพอนามัย ที่อยู่อาศัย การทำงาน และการมีรายได้ นันทนาการ กระบวนการยุติธรรม และบริการทางสังคมทั่วไป โดยคำนึงถึงศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ สิทธิที่ประชาชนจะต้องได้รับ และการมีส่วนร่วมในการจัดสวัสดิการสังคมทุกระดับ และ “การจัดสวัสดิการสังคม” หมายความว่า การจัดบริการสวัสดิการสังคมตามมาตรฐานที่คณะกรรมการส่งเสริมการจัดสวัสดิการสังคมแห่งชาติกำหนด

ระพีพรรณ คำหอม (๒๕๔๙ : ๖ - ๒๓) ได้สรุปความหมายของสวัสดิการสังคม โดยรวบรวมความหมายตามหลักเกณฑ์ ได้แก่

๑. เกณฑ์คุณภาพชีวิตที่ดี หรือการกินดีอยู่ดี (Quality of Life or Well-being) ควบคู่กับการใช้นโยบายทางสังคม เพื่อสร้างระบบบริการสังคมอย่างครอบคลุม เพื่อนำไปสู่การสร้างความมั่นคงของมนุษย์และความมั่นคงทางสังคมโดยรวม

๒. เกณฑ์สวัสดิการสังคมเป็นวัตถุประสงค์ (Aims) ซึ่งความหมายนี้เชื่อว่าสวัสดิการสังคมเป็นเป้าหมายการทำงาน เพื่อใช้งานสวัสดิการสังคมเป็นเครื่องมือที่จะนำไปสู่การพัฒนาสังคมโดยรวม

๓. เกณฑ์ความหมายเฉพาะเจาะจงในรูปของโครงการหรือกิจกรรมหรือบริการ

๔. เกณฑ์สวัสดิการสังคมเป็นสถาบันทางสังคม

๕. เกณฑ์สวัสดิการสังคมเป็นสิทธิและความเท่าเทียมของคนทุกคนในสังคม โดยได้สรุปว่า สวัสดิการสังคม หมายถึง ระบบการจัดสรรและจัดการบริการสังคมในลักษณะของโครงการหรือบริการต่าง ๆ ให้กับทุกคนในสังคม ภายใต้หลักสิทธิความเท่าเทียมกันความเสมอภาค และความเป็นธรรมทางสังคม เพื่อนำไปสู่การพัฒนาคุณภาพชีวิตที่ดีของคนในสังคม การพัฒนาสังคมโดยรวม รวมทั้งการสร้างระบบความมั่นคงของมนุษย์และสังคมในระยะยาว

นันทินี ทรัพย์ศิริ และคณะ (๒๕๕๐ : ๑๙) ให้ความหมายคำว่า สวัสดิการสังคม หมายถึง สภาวะความเป็นอยู่ของคนในสังคม ซึ่งได้รับการช่วยเหลือและส่งเสริมเพื่อตอบสนองความต้องการพื้นฐานของความจำเป็นที่จะอยู่ในสังคมอย่างเท่าเทียม เพื่อให้มีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

กิติพัฒน์ นนทปทัมะดุล (๒๕๕๐ : ๖) ได้กล่าวถึง โครงการเผยแพร่ความรู้การพัฒนาระบบสวัสดิการเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนซึ่งให้ความหมายของ “สวัสดิการสังคม” ว่าสวัสดิการสังคม คือ การกินดีอยู่ดี มีสุข และมีสิทธิ ดังนั้น จุดหมายปลายทางของการจัดสวัสดิการ คือ การทำให้ทุกคนในสังคมได้รับสิทธิพื้นฐานทางสังคมตามมาตรฐานสากล

ปัทมวดี โภชนุกูล ซูซูกิ (๒๕๕๒ : ๑๐) ให้ความหมายคำว่า สวัสดิการสังคม (Social welfare) ในทางเศรษฐศาสตร์ว่า “สวัสดิการ” หมายถึง ความเป็นอยู่ที่ดี (Well-being) พิจารณาจากอรรถประโยชน์ (Utility) หรือความพอใจของประชาชน “สวัสดิการ” ในทางเศรษฐศาสตร์จึงถูกนิยามในลักษณะที่เป็น “เป้าหมาย” ของสังคม คือ การอยู่ดีกินดีของสมาชิกในสังคม ส่วน “วิธีการ” ให้ได้มาซึ่งความเป็นอยู่ที่ดี เช่น กิจกรรมของตลาด กิจกรรม

การสงเคราะห์ การจ่ายเงินสงเคราะห์ การสนับสนุนและโครงการต่าง ๆ โดยรัฐไม่ใช่ “สวัสดิการ” โดยตัวมันเอง แต่เป็น “บริการ” ซึ่งเป็นเครื่องมือเพื่อนำไปสู่ “สวัสดิการ” คือ ความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชน

จากความหมายของคำว่า “สวัสดิการสังคม” สรุปได้ว่า สวัสดิการสังคม หมายถึง การบริหารจัดการระบบการจัดสรรทรัพยากรและจัดการบริการสังคม เพื่อให้ทุกคนในสังคมมีความเป็นอยู่ที่ดีตามมาตรฐานที่กำหนดอย่างเท่าเทียมกัน ตามสิทธิที่กฎหมายกำหนดไว้

๒) สุขภาพ

องค์การอนามัยโลก นิยามความหมายของ “สุขภาพ” หมายถึง สภาวะแห่งความสมบูรณ์ทางร่างกาย จิตใจ และสุขภาวะทางสังคม ไม่ใช่เพียงการปราศจากโรคภัยไข้เจ็บเท่านั้น (WHO ๒๐๐๑, p.๑)

พระราชบัญญัติสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๐ นิยามความหมายของ “สุขภาพ” หมายถึง ภาวะของมนุษย์ที่สมบูรณ์ทั้งทางกาย ทางจิต ทางปัญญา และทางสังคม เชื่อมโยงกันเป็นองค์รวมอย่างสมดุล

จากความหมายของคำว่า “สุขภาพ” สรุปได้ว่า สุขภาพ หมายถึง การมีร่างกายที่สมบูรณ์แข็งแรง ปราศจากโรคภัยไข้เจ็บในทุกส่วนของร่างกาย มีสุขภาพจิตที่ดี และสามารถปรับตัวให้อยู่ร่วมกับผู้อื่นในสังคมได้อย่างปกติสุข ผู้มีสุขภาพดีถือว่าเป็นกำไรของชีวิต เพราะทำให้ผู้เป็นเจ้าของชีวิตดำรงชีวิตอยู่อย่างเป็นสุขได้

๒.๑.๔ แนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพชีวิตการทำงาน ความพึงพอใจในการทำงาน และงานที่มีคุณค่า

๑) คุณภาพชีวิตการทำงาน

Davis (๑๙๗๗) ได้กล่าวว่า คุณภาพชีวิตในการทำงาน คือ คุณภาพของความสัมพันธ์ระหว่างผู้ปฏิบัติงานกับสิ่งแวดล้อมโดยส่วนรวมในการทำงานของเขา และเน้นที่มิติเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์ ซึ่งมักถูกละเลยจากปัจจัยทางเทคนิค และปัจจัยทางเศรษฐศาสตร์ในการออกแบบการทำงาน

Arthur (๑๙๘๑) ได้กล่าวว่า คุณภาพชีวิตในการทำงาน เป็นส่วนหนึ่งของคุณภาพชีวิต หมายถึง “ความรู้สึกทางจิตวิทยาของบุคคลต่อสภาวะความเป็นอยู่ (Well-Beings) หรือความสุขโดยรวม (Whole Happiness) ซึ่งเป็นความพึงพอใจต่อชีวิตหรือมีแนวโน้มต่อชีวิตในทางบวก

Dubrin (๑๙๘๑) ได้ให้ความหมายของคุณภาพชีวิตในการทำงานว่า หมายถึง ระดับที่พนักงานขององค์การ มีความพึงพอใจในการได้รับการตอบสนองต่อความต้องการที่สำคัญ ๆ จากสมาชิกในองค์กรนั้น ๆ

สุทธิลักษณ สุนทโรดม (๒๕๓๗) ไดให้ความหมายของคุณภาพชีวิตการทำงาน หมายถึง ขีดหรือระดับที่คนแตละคนพึงพอใจในหน่าที่การงาน เพื่อนรวมงาน และสภาพแวดล่อมในการทำงานมีสวนประกอบดังนี้คือ การควบคุม การยอมรับ ความก้าวหน้าและการพัฒนา และการไดรับรางวัลตอบแทนการทำงาน

สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) ได้ให้ความหมายของคุณภาพชีวิตในการทำงาน (Quality of Working Life) ถือว่าเป็นสิ่งที่สำคัญอย่างยิ่ง เพราะคนเป็นทรัพยากรที่มีค่าและมีความสำคัญต่อองค์กร ดังนั้น สภาพแวดล้อมและบรรยากาศในสถานที่ทำงานต้องมีความเหมาะสมและเอื้อต่อการทำงาน คือ ทำให้ผู้ปฏิบัติงานมีรู้สึกที่ดีต่องาน มีความมั่งคง ทำให้เกิดความสุข โดยจะส่งผลดีทั้งตัวบุคคลและองค์กร ; https://www.tosh.or.th/index.php/blog/item/475-quality-of-working-life (สืบค้นเมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕)

จากความหมายของคำว่า “คุณภาพชีวิตการทำงาน” สรุปได้ว่า คุณภาพชีวิตการทำงาน หมายถึง ความพึงพอใจในการได้รับผลตอบแทนจากการทำงานทั้งด้านร่างกายและจิตใจ เช่น การทำงานที่มีความปลอดภัยต่อชีวิต ทรัพย์สิน และสภาพแวดล้อมที่ดี การได้รับค่าตอบแทนจากการทำงานที่เป็นธรรม

๒) ความพึงพอใจในการทำงาน

ธนชัย ยมจินดา และเสน่ห์ จุ้ยโต (๒๕๔๔, ๒๗) ได้กล่าวถึง ความพึงพอใจในงาน (Job satisfaction) ซึ่งหมายถึง ระดับความรู้สึกของบุคคลในทางบวกหรือทางลบต่องาน ซึ่งประกอบด้วย

๑. ความพึงพอใจในการจ่ายค่าตอบแทน (Pay)

๒. ความพึงพอใจในผู้บังคับบัญชา (Supervision)

๓. ความพึงพอใจเพื่อนร่วมงาน (Co-worker)

๔. ความพึงพอใจในสภาพการทำงาน (Work setting)

๕. ความพึงพอใจในตัวงาน (Tasks)

๖. ความพึงพอใจในโอกาสความก้าวหน้า (Advancement opportunities)

บุญมั่น ธนาศุภวัฒน์ (๒๕๓๗,๑๕๘) กล่าวว่า ความพึงพอใจในงาน หมายถึง เจตคติในทางบวกของบุคคลที่มีต่องานหรือกิจกรรมที่เขาทำซึ่งเป็นผลให้บุคคล เกิดความรู้สึกกระตือรือร้น มีความมุ่งมั่นที่จะทำงาน มีขวัญและกำลังใจในการทำงาน สิ่งเหล่านี้จะมีผลต่อประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการทำงาน ซึ่งจะส่งผลต่อความสำเร็จและเป็นไปตามเป้าหมายขององค์การ ดังนั้น ความพึงพอใจในงานจึงมีผลต่อการปฏิบัติงานของบุคลากรในองค์การเป็นอย่างมากที่จะสร้างสรรค์ความเจริญก้าวหน้าและนำความสำเร็จตามเป้าหมายมาสู่องค์การ

ธงชัย สันติวงษ์ (๒๕๓๙, ๓๗๙) กล่าวว่า ความพึงพอใจในการทำงาน หมายถึง การที่บุคคลใดบุคคลหนึ่งมองเป็นช่องทาง หรือโอกาสที่ตนจะสามารถตอบสนอง แรงจูงใจที่ตนมีอยู่แล้ว ก็จะทำให้ความพึงพอใจของเขาดีขึ้นหรืออยู่ในระดับสูง หากฝ่ายบริหารจัดให้คนทำงานได้มีโอกาส ตอบสนองแรงจูงใจของตนแล้ว ความพึงพอใจของคนทำงานจะสูงและผลงานก็จะดีตามไปด้วย

โยเดอ (Yoder ๑๙๕๘,๖) ให้ความหมายของความพึงพอใจในการปฏิบัติงานว่า เป็นความพึงพอใจในงานที่ทำและเต็มใจที่จะปฏิบัติงานนั้น ให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ขององค์การ บุคคลจะมีความรู้สึกพอใจในงานที่ทำเมื่องานนั้นให้ผลประโยชน์ตอบแทนทั้งทางด้านวัตถุและจิตใจ และสามารถสนองความต้องของเขาได้

จากความหมายของคำว่า “ความพึงพอใจในการทำงาน” สรุปได้ว่า ความพึงพอใจในการทำงาน หมายถึง ความรู้สึกในทางที่ดีของคนทำงานที่มีต่อปัจจัยต่าง ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับงานที่ทำอยู่ ความรู้สึกชอบหรือพอใจเป็นความรู้สึกที่เกิดขึ้น จากการที่ได้รับการตอบสนองตามระดับความต้องการ กล่าวคือเป็นความรู้สึกเป็นสุขหรือมีความสุขในการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่ง ภายใต้สภาพแวดล้อมต่าง ๆ ในการทำงานที่ถูกใจ โดยมีสิ่งตอบแทนทางวัตถุและจิตใจ โดยมีภาวะแวดล้อมเป็นตัวจูงใจ

๓) งานที่มีคุณค่า

องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) อธิบายคำนี้เอาไว้ว่าเป็น “งานที่สามารถตอบสนองความต้องการ (Aspirations) เกี่ยวกับชีวิตการทำงานของคนได้” บนหลักการเหล่านี้

๑. งานที่นำมาซึ่งโอกาสในการทำงานและรายได้ที่เป็นธรรม

๒. งานที่ทำให้รู้สึกมั่นคงและปลอดภัยเมื่ออยู่ที่ทำงาน

๓. งานที่สามารถสร้างความมั่นคงความคุ้มครองทางสังคมให้กับครอบครัว

๔. งานที่ช่วยให้ได้พัฒนาตนเอง

๕. งานที่ช่วยให้ได้รับการยอมรับจากสังคม หรือเป็นส่วนหนึ่งของสังคม (Social integration)

๖. งานที่สนับสนุนการมีสิทธิเสรีภาพในการแสดงออกถึงความห่วงกังวลต่าง ๆ

๗. งานที่สนับสนุนการเข้ามามีส่วนร่วมตัดสินใจในเรื่องใด ๆ ที่อาจจะกระทบกับชีวิตของผู้ที่ทำงาน

๘. งานที่ให้โอกาสและการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมสำหรับหญิงและชายทุกคน (ความเท่าเทียมทางเพศ)

๒.๑.๕ สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) (๒๕๖๓) ได้จัดทำคู่มือความปลอดภัยสำหรับลูกจ้าง มีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาครั้งนี้ ดังนี้

การประสบอันตรายจากการทำงาน อาจมีผลทำให้เกิดการบาดเจ็บ พิการ เจ็บป่วย เกิดโรคจากการทำงานหรือเสียชีวิต และอาจทำให้ทรัพย์สินเสียหาย

๑) คำจำกัดความที่เกี่ยวข้อง

๑.๑) พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. ๒๕๕๔ ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า **ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน** หมายถึง การกระทำหรือสภาพการทำงานซึ่งปลอดจากเหตุอันจะทำให้เกิดการประสบอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ หรือสุขภาพอนามัย อันเนื่องมาจากการทำงานหรือเกี่ยวกับการทำงาน

โดยทั่วไปคำว่า ความปลอดภัยในการทำงาน หรือความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงาน (Safety and Health at Work) หรืออาชีวอนามัยและความปลอดภัย (Occupational Health and Safety) หรือความปลอดภัยและอาชีวอนามัย (Occupational Safety and Health) หรือความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ล้วนมีความหมายเหมือนกันคือ หมายถึง ความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานของลูกจ้าง

๑.๒) พระราชบัญญัติเงินทดแทน พ.ศ. ๒๕๓๗ ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า

- ประสบอันตราย หมายถึง การที่ลูกจ้างได้รับอันตรายแก่กายหรือผลกระทบแก่จิตใจ หรือถึงแก่ความตายเนื่องจากการทำงาน หรือป้องกันรักษาประโยชน์ให้แก่นายจ้างหรือตามคำสั่งของนายจ้าง
- เจ็บป่วย หมายถึง การที่ลูกจ้างเจ็บป่วยหรือถึงแก่ความตายด้วยโรคซึ่งเกิดขึ้นตามลักษณะ หรือสภาพของงาน หรือเนื่องจากการทำงาน

โดยทั่วไป การประสบอันตรายจากการทำงาน มีความหมายครอบคลุมถึงการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน การเจ็บป่วย การเกิดโรคจากการทำงาน และการเกิดโรคอันเกี่ยวเนื่องจากการทำงาน ทั้งนี้ การเจ็บป่วยจากการทำงานมีสาเหตุจากสภาพแวดล้อมการทำงานและท่าทางการทำงาน ส่วนโรคจากการทำงานหรือโรคจากการประกอบอาชีพ หมายถึง โรคที่เกิดจากปัจจัยจากการทำงานโดยตรง

๒) สาเหตุของอุบัติเหตุ

การเกิดอุบัติเหตุที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือความเสียหายต่าง ๆ เป็นผลสืบเนื่องโดยตรงมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย และ/หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ได้แก่

- การกระทำที่ไม่ปลอดภัย เช่น ไม่สวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่จัดให้ ไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับ ข้อห้าม ป้ายหรือสัญลักษณ์เตือนต่าง ๆ
- สภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย เป็นสภาพแวดล้อมที่อยู่รอบ ๆ ตัวผู้ปฏิบัติงานในขณะทำงาน เช่น บริเวณพื้นที่ทำงานลื่น ขรุขระ หรือสกปรก แสงสว่างไม่เพียงพอหรือจ้าเกินไป

๓) การเจ็บป่วยจากสภาพแวดล้อมในการทำงาน

สภาพแวดล้อมในการทำงานที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ หมายถึง สิ่งหรือสภาพต่าง ๆ ที่อยู่รอบตัวผู้ปฏิบัติงาน สภาพแวดล้อมในการทำงานที่อยู่รอบตัวผู้ปฏิบัติงาน ซึ่งอาจทำให้เกิดการเจ็บป่วย หรือโรคจากการทำงาน แบ่งเป็น ๕ กลุ่ม ได้แก่

- สภาพแวดล้อมทางกายภาพ เช่น ความร้อน ความเย็น แสงสว่าง เสียงดัง

- สภาพแวดล้อมทางเคมี เช่น สารเคมีชนิดต่าง ๆ ที่เป็นวัตถุดิบ หรือผลผลิตหรือของเสียที่ต้องกำจัด โดยอาจจะอยู่ในรูป ก๊าซ ฝุ่น ควัน ละออง หรืออยู่ในรูปของเหลว

- สภาพแวดล้อมทางชีวภาพ เช่น ไวรัส แบคทีเรีย เชื้อรา ไรฝุ่น

- สภาพแวดล้อมทางกายศาสตร์ เช่น การทำงานที่มีท่าทางการทำงานไม่เหมาะสม การก้มยกย้ายของผิดวิธี การทำงานซ้ำซาก

- สภาพแวดล้อมทางจิตวิทยาสังคม เช่น งานที่ก่อให้เกิดความเครียดต่อจิตใจที่เกิดจากการทำงานแข่งขันกับเวลา ต้องทำงานด้วยความเร่งรีบ การทำงานกะ การได้รับค่าจ้างที่ไม่เหมาะสม

ความไม่เหมาะสมของสภาพแวดล้อมในการทำงาน นับว่าเป็นปัจจัยที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการก่อให้เกิดการเจ็บป่วยจากการทำงานได้

ทั้งนี้ กรมควบคุมโรค ได้จัดทำคู่มือมาตรการการดำเนินงานเฝ้าระวัง ป้องกัน ควบคุมโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ในฐานวิถีชีวิตใหม่ : New Normal สำหรับกลุ่มอาชีพแรงงานนอกระบบ แรงงานอิสระที่ไม่มีสถานที่ทำงานร่วมกัน เพื่อให้กลุ่มผู้ประกอบอาชีพดังกล่าวมีองค์ความรู้ สามารถประเมินความเสี่ยงจากการทำงาน และสามารถปฏิบัติตนในการป้องกันความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงานได้อย่างถูกต้อง พร้อมทั้งยังสามารถปฏิบัติตัวตามมาตรการรายบุคคลในการป้องกัน ควบคุมการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโควิด - ๑๙ ได้อย่างถูกต้อง โดยในคู่มือได้ยกตัวอย่างแนวทางการประเมินความเสี่ยงจากการทำงาน วิธีการจัดการ ป้องกัน และควบคุมความเสี่ยง รายละเอียดดังนี้

๑) แนวทางการประเมินความเสี่ยงจากการทำงาน ประกอบด้วย ๕ ขั้นตอน ได้แก่

- ขั้นตอนที่ ๑ การแยกงานออกมาให้ชัด
- ขั้นตอนที่ ๒ การแยกขั้นตอนของงานนั้น
- ขั้นตอนที่ ๓ ค้นหาอันตรายหรือแนวโน้มที่จะเกิดอุบัติเหตุหรือเจ็บป่วยในขั้นตอนของงาน
- ขั้นตอนที่ ๔ กำหนดมาตรการป้องกันอันตรายในแต่ละขั้นตอนของงาน
- ขั้นตอนที่ ๕ การติดตามและประเมินผลการดำเนินมาตรการป้องกันอันตรายในแต่ละขั้นตอนของงาน

๒) วิธีการจัดการ ป้องกัน และควบคุมความเสี่ยงจากการทำงาน

๒.๑) ความเสี่ยง/อันตราย ทางกายภาพ ได้แก่

- ผื่นแดง/ผิวหนังแสบไหม้จากความร้อน
- ตาพร่ามัว จากการทำงานกลางแจ้ง,
- อ่อนเพลีย ขาดน้ำ เป็นลม โรคลมแดด หมดสติ จากการทำงาน ในสภาพอากาศที่ร้อนสูง
- ความเมื่อยล้าของสายตาเนื่องจากแสงไม่เพียงพอ
- หูอื้อ หูดับ สูญเสียการได้ยินจากการสัมผัสเสียงดังสม่ำเสมอ และมีความเข้มสูง
- ระคายเคือง/แสบดวงตา จากการรับสัมผัสควัน

มาตรการการจัดการ ป้องกัน และควบคุมความเสี่ยง ทางกายภาพ

- การป้องกันที่ทางผ่าน (Pathway) คือ หลีกเลี่ยงการนำสิ่งของต่าง ๆ วางกีดขวางทางเข้าของแสงสว่าง หรือ ตั้งบังทางที่แสงส่องสว่างผ่านมายังบริเวณที่ปฏิบัติงาน การเพิ่มระยะห่างของคนปฏิบัติงานกับแหล่งกำเนิดเสียงดังให้มากขึ้น การกั้นพื้นที่การทำงานที่มีเสียงดัง

- การป้องกันที่ตัวบุคคล (Receiver) คือ การสวมเสื้อแขนยาว กางเกงขายาว เพื่อป้องกันอันตรายจากรังสีอัลตร้าไวโอเลท ซึ่งเป็นสาเหตุของมะเร็งผิวหนัง, การสวมแว่นตากรองแสงเพื่อป้องกันแสงแดด

ดื่มน้ำให้เพียงพอ เมื่อเกิดอาการผิดปกติควรพักในที่ร่มทันที เมื่อหน้ามืดเวียนศีรษะ, ลดระยะเวลาการทำงานที่ต้องสัมผัสเสียงดัง หลีกเลี่ยง/ลดระยะเวลาการทำงานที่ต้องสัมผัสควัน

๒.๒) ความเสี่ยง/อันตราย ทางเคมี ได้แก่

- ขาดอากาศหายใจ โดยเข้าไปแทนที่ก๊าซออกซิเจน เช่น คาร์บอนไดออกไซด์ คาร์บอนมอนอกไซด์ เป็นต้น
- เกิดการระคายเคือง จากการสัมผัสกรด ด่าง
- อันตรายต่อระบบโลหิต เช่น สารตะกั่ว สารทำละลายบางชนิด
- อันตรายต่อระบบประสาท เช่น สารปรอท คลอโรฟอร์ม อีเทอร์
- อันตรายต่อระบบหายใจ
- เสียชีวิต เนื่องจากการสูดดมแก๊สคลอรีนเข้าไป กรณีแก๊สรั่วไหล
- แสบจมูก หายใจลำบาก ไม่สะดวก จากการรับสัมผัส ฝุ่นละออง

มาตรการการจัดการ ป้องกัน และควบคุมความเสี่ยง ทางเคมี

การป้องกันที่ตัวบุคคล คือ ลดเวลาในการสัมผัสสารเคมี ใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่เหมาะสม เช่น สวมหน้ากาก เป็นต้น, ห้ามรับประทานอาหาร หรือของขบเคี้ยว ดื่ม และสูบบุหรี่ในพื้นที่ที่มีการปนเปื้อนของสารเคมี เปลี่ยนเสื้อผ้า และจัดการแยกซักเสื้อผ้า กรณีสัมผัสสารเคมีหากเกิดอาการ ดังนี้ เช่น หายใจลำบาก แสบคันผิวหนังหลังจากสัมผัสสารเคมี เป็นลม หรือหมดสติ ควรรีบพบแพทย์ ลดระยะเวลาการทำงานที่ต้องสัมผัสฝุ่นละออง สวมหน้ากากป้องกันฝุ่นละอองที่เหมาะสมกับขนาดของฝุ่น

๒.๓) ความเสี่ยง/อันตราย ทางชีวภาพ ได้แก่ ป่วยด้วยโรคติดเชื้อ จากสารคัดหลั่งทางการสัมผัส หายใจ หรือ การกิน เช่น โรคพิษสุนัขบ้า โรคติดเชื้อไวรัสไข้หวัดใหญ่ วัณโรค โรคโควิด - ๑๙ เป็นต้น

มาตรการการจัดการ ป้องกัน และควบคุมความเสี่ยง ทางชีวภาพ

- การป้องกันที่ทางผ่าน คือ หลีกเลี่ยงสถานที่แออัด
- การป้องกันที่ตัวบุคคล คือ สวมหน้ากากอนามัยหรือหน้ากากผ้า หมั่นล้างมือเสมอและล้างมือทุกครั้ง ก่อน - หลังรับประทานอาหาร หรือหลังเข้าห้องน้ำ กินร้อน ใช้ช้อนส่วนตัว หลีกเลี่ยงการใช้ของส่วนตัวร่วมกัน

๒.๔) ความเสี่ยง/อันตราย ทางการยศาสตร์ ได้แก่ อาการปวดเมื่อยกล้ามเนื้อบริเวณหลังส่วนล่าง ต้นคอหรือไหล่ เส้นเอ็นยึด ปวดข้อเท้า และนิ้วล็อก จากท่าทางการทำงานที่ไม่เหมาะสม

มาตรการการจัดการ ป้องกัน และควบคุมความเสี่ยง ทางการยศาสตร์

- การป้องกันที่แหล่งกำเนิด (Source) คือ ปรับเปลี่ยนกระบวนการทำงานใหม่ที่ไม่ก้ม เอี้ยวตัว หรือเอื้อมแขน ใช้อุปกรณ์ทุ่นแรงในการช่วยยกย้ายสิ่งของหรือ อุปกรณ์ช่วยลดการก้ม
- การป้องกันที่ตัวบุคคล คือ ปรับเปลี่ยนท่าทางการทำงานที่ถูกต้อง บริเวณที่นั่งทำงานจะต้องมีการจัดวางสิ่งของที่ต้องใช้งานให้พร้อม และสามารถหยิบจับได้ง่าย โดยไม่ต้องเอี้ยวตัว หรือเอื้อมแขน ยืดเหยียดกล้ามเนื้อเป็นประจำ

๒.๕) ความเสี่ยง/อันตราย ทางจิตสังคม ได้แก่ เกิดความเครียดจากการทำงานที่มีความเร่งรีบสูงต้องทำงานแข่งกับเวลา การทำงานในปริมาณที่มากจนเกินไป การทำงานที่เกินความสามารถหรือกดดัน

มาตรการการจัดการ ป้องกัน และควบคุมความเสี่ยง ทางจิตสังคม

- การป้องกันที่แหล่งกำเนิด คือ การเพิ่มจำนวนคนปฏิบัติงานให้เหมาะกับปริมาณงาน
- การป้องกันที่ตัวบุคคล คือ การฝึกผ่อนคลายจิตใจโดยการทำสมาธิ ฟังเพลง การจัดสรรตารางเวลาการทำงานที่เหมาะสมทำให้ไม่ต้องเร่งรีบจนเกินไป หากเกิดความเครียดสูงต้องปรึกษาและพบแพทย์

๒.๖) ความเสี่ยง/อันตราย ทางด้านความปลอดภัย ได้แก่ การพลัดตกจากที่สูง การลื่นหกล้ม เช่น มีน้ำมันน้ำนองพื้น ทำให้ลื่นหกล้ม การสะดุดหกล้มพื้นต่างระดับ หรือสะดุดหกล้มเนื่องจากมีวัตถุสิ่งของกีดขวาง เป็นต้น

มาตรการการจัดการ ป้องกัน และควบคุมความเสี่ยง ทางด้านความปลอดภัย

- การป้องกันที่แหล่งกำเนิด คือ การจัดวางของให้เป็นระเบียบมากขึ้น ติดเทปกันลื่น
- การป้องกันที่ทางผ่าน คือ ติดตั้งราวหรือรั้วกันตก, ติดตั้งป้ายเตือนอันตราย หรือแถบสีเตือนพื้นที่ต่างระดับ
- การป้องกันที่ตัวบุคคล คือ สวมใส่เข็มขัดนิรภัย หรืออุปกรณ์ป้องกันการตกจากที่สูงทุกครั้ง สวมใส่รองเท้ากันลื่น

๔) องค์ประกอบที่ทำให้เกิดการเจ็บป่วย/โรคจากการทำงาน มี ๓ ปัจจัย ได้แก่

๔.๑) ผู้ปฏิบัติงาน เช่น อายุ เพศ พื้นฐานการศึกษาของผู้ปฏิบัติงาน องค์ประกอบด้านจิตใจ และองค์ประกอบด้านพฤติกรรม

๔.๒) สภาพแวดล้อมในการทำงานที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ ได้แก่ สภาพแวดล้อมทางกายภาพ ทางเคมี ชีวภาพ การยศาสตร์ และทางจิตวิทยาสังคม

๔.๓) สิ่งแวดล้อมทั่วไป เช่น สภาพภูมิอากาศ สภาพเศรษฐกิจ เป็นต้น

๒.๑.๖ แนวคิดงานที่มีคุณค่า (Decent work)

งานที่มีคุณค่า (Decent work) เป็นแนวคิดขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labor Organization - ILO) หมายถึง งานที่ตอบสนองความต้องการเกี่ยวกับชีวิตมนุษย์ ทั้งสำหรับผู้หญิงและผู้ชายทุกคน บนเสรีภาพ ความเท่าเทียม และศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ โดย ILO ได้แบ่งยุทธศาสตร์หลักของวาระงานที่มีคุณค่าออกเป็น ๔ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ๑) ด้านหลักการและสิทธิขั้นพื้นฐานในการทำงาน (Fundamental principles and Rights at work) ๒) ด้านการจ้างงาน (Employment creation) ๓) ด้านการคุ้มครองทางสังคม (Social protection) และ ๔) ด้านการเจรจาทางสังคม (Social dialogue) และกำหนดกรอบตัวชี้วัดงานที่มีคุณค่าที่ครอบคลุมองค์ประกอบสำคัญ ๑๐ ประการ

สำหรับการศึกษาในครั้งนี้ คณะผู้ศึกษาฯ จะใช้กรอบแนวคิดงานที่มีคุณค่าของ ILO เพื่อใช้เป็นกรอบในการศึกษาลักษณะของงานที่มีคุณค่าของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ และใช้ประกอบการจัดทำแบบสอบถามเพื่อศึกษาสภาพการทำงานของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ทั้งแบบดั้งเดิม แบบออนไลน์/แพลตฟอร์ม รวมทั้งแบบผสม

๒.๑.๗ แนวคิดเกี่ยวกับต้นทุนที่เกิดขึ้นจากการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน

สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) (๒๕๖๓) ได้อธิบายความสูญเสียหรือค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจากการทำงาน โดยอาจแบ่งออกได้เป็น ๒ ประเภทใหญ่ ๆ ดังนี้

๑) ความสูญเสียทางตรง หมายถึง ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับผู้ประสบอุบัติเหตุโดยตรง ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน ค่าทำขวัญ ค่าทำศพ ค่าประกันชีวิต

๒) ความสูญเสียทางอ้อม หมายถึง ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ (ซึ่งส่วนใหญ่จะคำนวณเป็นตัวเงินได้ยาก) นอกเหนือจากค่าใช้จ่ายจากความสูญเสียทางตรง ได้แก่ การสูญเสียเวลาทำงาน ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเครื่องจักร วัตถุดิบหรือสินค้าที่ได้รับความเสียหายต้องทิ้ง ทำลาย หรือขายทิ้ง ผลผลิตลดลง เนื่องจากกระบวนการผลิตขัดข้อง ต้องหยุดชะงัก ค่าสวัสดิการต่าง ๆ ของผู้บาดเจ็บ สถานประกอบกิจการต้องจ่าย

ค่าจ้างให้แก่ผู้บาดเจ็บตามปกติ แม้จะทำงานได้ไม่เต็มที่ หรือต้องหยุดทำงาน การสูญเสียโอกาสทางการค้า การเสียชื่อเสียง และภาพลักษณ์ของสถานประกอบกิจการ ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ดต่าง ๆ เช่น ค่าเช่า ค่าไฟฟ้า ที่สถานประกอบกิจการยังคงต้องจ่ายตามปกติ

นอกจากนี้ ผู้ประสบอุบัติเหตุที่ได้รับบาดเจ็บจนถึงขั้นพิการหรือทุพพลภาพไม่สามารถกลับเข้าสู้กระบวนการทำงานดังเดิมได้ ทำให้ไม่สามารถดำรงชีวิตได้ตามปกติ กลายเป็นภาระของสังคมที่ต้องรับผิดชอบดูแลร่วมกัน ดังนั้น ความสูญเสียทางอ้อมนั้นมีมูลค่ามากกว่าความสูญเสียทางตรง ซึ่งปกติเรามักจะไม่คำนึงถึงความสูญเสียดังกล่าว

กัญทิยา ประดับบุญ พุดตาน พันธุเณร และชญานินท์ ประทุมสูตร (๒๕๕๗) ได้ทำการวิเคราะห์ต้นทุนทางตรง แบ่งเป็น ๒ ส่วน คือ ๑) ต้นทุนค่ารักษาพยาบาล ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาล และต้นทุนจากทรัพย์ที่เสียหาย ได้แก่ ความเสียหายของยานพาหนะและความเสียหายของทรัพย์สินราชการ และ ๒) ต้นทุนทางอ้อม โดยการนำแนวคิดทุนมนุษย์ มาใช้ในการคาดประมาณรายได้ที่สูญเสียไปเนื่องจากการเสียชีวิต การทุพพลภาพ และการบาดเจ็บ ได้แก่ ต้นทุนการสูญเสียผลิตภาพการผลิตของผู้เสียชีวิต ผู้ทุพพลภาพ และผู้บาดเจ็บสาหัส

Martin Lebeau and Patrice Duguay (๒๕๕๖) ได้ทำการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนของการบาดเจ็บจากการทำงาน โดยได้อธิบายองค์ประกอบของต้นทุนซึ่งเป็นผลจากอุบัติเหตุจากการทำงาน ประกอบด้วย ๑) ต้นทุนทางตรง ได้แก่ ต้นทุนค่ารักษาพยาบาล ต้นทุนความเสียหายของทรัพย์สิน การบริการภาวะฉุกเฉิน ค่าทำศพ ๒) ต้นทุนทางอ้อม ได้แก่ ต้นทุนผลิตภาพแรงงาน ต้นทุนค่าจ้างรายเดือน ต้นทุนสวัสดิการพนักงาน ต้นทุนทางครอบครัว (Household work) ต้นทุนค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ (Administrative costs) ต้นทุนทางกฎหมาย (Legal costs) ชื่อเสียงหรือภาพลักษณ์ของบริษัท (Reputation) และ ๓) ต้นทุนในการบริหารคน (Human costs)

อย่างไรก็ตาม สำหรับการศึกษาในครั้งนี้ คณะผู้ศึกษาฯ จะเลือกพิจารณาเฉพาะหลักประกันทางสังคมที่ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ควรจะได้รับเท่านั้น

๒.๒ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

๒.๒.๑ งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับคนทำงานขับรถแท็กซี่

Hindawi (๒๕๖๒) ได้ทำการศึกษาการเลือกโหมดบริการรถแท็กซี่ตามทฤษฎีเกมวิวัฒนาการในประเทศจีนสรุปได้ว่า การเดินทางที่แตกต่างกัน รวมถึงรถยนต์ส่วนตัว การขนส่งสาธารณะ แท็กซี่ และรถไฟใต้ดิน มีบทบาทสำคัญในเมืองสมัยใหม่ การวิจัยเกี่ยวกับพฤติกรรมการเลือกโหมดการเดินทางเป็นเรื่องที่ได้รับความนิยมในหมู่นักวางผังเมืองและการจราจร ในทศวรรษที่ผ่านมา เทคโนโลยีที่เกิดขึ้นใหม่ได้นำไปสู่โหมดบริการต่าง ๆ ที่ปรากฏภายในโหมดการเดินทางเดียว เนื่องจากเทคโนโลยีการสื่อสารผ่านอินเทอร์เน็ตบนมือถือมีการพัฒนาและเผยแพร่อย่างรวดเร็ว แพลตฟอร์มอินเทอร์เน็ตต่าง ๆ เช่น Uber Didi และ Yidao ซึ่งสามารถให้บริการเรียกรถออนไลน์ได้ จึงค่อยปรากฏขึ้นในจีน แพลตฟอร์มเหล่านี้ให้บริการจองที่นั่งที่ดีกว่าและระบบการชำระเงินที่รวดเร็ว สำหรับผู้โดยสารโดยใช้แอปพลิเคชันเรียกรถออนไลน์ ซึ่งแก้ไขความไม่สมดุลของข้อมูลระหว่างคนขับรถแท็กซี่และผู้โดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ โหมดการเดินทางนี้เป็นที่ชื่นชอบของนักเดินทางมาก เนื่องจากไม่ต้องให้ผู้โดยสารยืนบนถนนเพื่อเรียกแท็กซี่ ดังนั้นจึงไม่ต้องรอนาน การเติบโตอย่างรวดเร็วส่งผลอย่างมากต่อโหมดแท็กซี่แบบเดิม ศูนย์ข้อมูลเครือข่ายอินเทอร์เน็ตแห่งประเทศจีน จากรายงานยังพบว่าจำนวนรวมของการเรียกรถออนไลน์ในจีนเกิน ๔๙ ล้านครั้ง ภายในไตรมาสที่ ๒ ของปี ๒๕๕๗ ปัจจุบันในตลาดรถแท็กซี่ของจีน ระบบแท็กซี่สามารถให้บริการทั้งแท็กซี่แบบดั้งเดิมและบริการจองออนไลน์ บริการรถแท็กซี่แบบดั้งเดิมประกอบด้วยโหมดการเหมาเที่ยวและการจัดส่ง สำหรับบริการจองออนไลน์ถือเป็นโหมดเรียก

รถออนไลน์เท่านั้น ซึ่งส่วนใหญ่รวมถึงรถด่วน รถพิเศษ และรถยนต์ส่วนบุคล ในหมู่พวกเขา การบริการจัดส่งจะดำเนินการโดยบริษัทรถแท็กซี่อย่างสม่ำเสมอ ในหมวดนี้โดยการใช้โทรศัพท์หรือระบบจองทางอินเทอร์เน็ต คนขับรถแท็กซี่จะถูกส่งไปยังสถานที่ที่นัดหมายเพื่อรับผู้โดยสาร

Nafisa Khatoon (๒๕๖๔) ได้ทำการศึกษากรณีศึกษาเกี่ยวกับ Ola และ Uber จากมุมมองของพาร์ทเนอร์คนขับในประเทศอินเดีย สรุปได้ว่า รูปแบบของเศรษฐกิจแพลตฟอร์มควรจะทำหน้าที่เป็นยาครอบจักรวาล สำหรับปัญหาการเคลื่อนย้ายในเมืองโดยใช้ทรัพยากรที่มีอยู่เพื่อทำให้ง่ายขึ้น การขนส่งเพื่อสร้างความมั่งคั่งและในขณะเดียวกันก็ลดก๊าซคาร์บอนด้วย ตามการเดินทางของชาวเมือง แต่เมื่อเจาะลึกลงไปแล้วมีความสุข แต่ DPs พบว่ามันไม่น่าสนใจมากขึ้นสำหรับดำเนินธุรกิจนี้ต่อไปด้วยรูปแบบแรงจูงใจที่มุ่งมั่นและปัจจัยอื่น ๆ เช่น การเจรจาการเรียกเก็บเงิน การกำหนดเส้นทาง และความรู้เกี่ยวกับจุดหมายปลายทางที่เป็นไปได้ของการโดยสารเฉพาะที่เหลืออยู่จากควบคุม DP จะเป็นผู้รับเหมาอิสระอย่างแท้จริง ก็ต่อเมื่อเขา/เธอมีเข้าถึงข้อมูลชุดนี้ก่อนที่เขา/เธอยอมรับที่จะเข้าสู่ ทำสัญญากับผู้โดยสารสำหรับการนั่งโดยเฉพาะ แม้ว่า คนขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่รู้สึกว่ามีความเกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจแบบแพลตฟอร์มช่วยให้พวกเขาประสบความสำเร็จและมีความหมายชีวิต แต่จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามมีน้อยมาก ดังนั้นเพื่อที่จะรักษารูปแบบธุรกิจนี้ไว้ ความต้องการของพันธมิตรผู้ขับขี่ควรเป็นตั้งอยู่ เข้าใจ และเราทุกคนต่างเห็นพ้องต้องกันว่าแบบจำลองนี้เกิดจากระบบทุนนิยม หรือสิ่งที่ Sundararajan, A. (๒๐๑๖) เรียกแนวทางทุนนิยมแบบฝูงชนและอาจเพิกเฉยต่อกระบวนการที่ทำให้แปลกแยกคนงานจากตลาดและสังคม ดังนั้นความจำเป็นในการใช้เครื่องมือกำกับดูแล ซึ่งจะทำให้มั่นใจได้ว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมดของเศรษฐกิจแพลตฟอร์มจะมีระดับการแข่งขันสามเสาหลัก (รัฐ ตลาด และชุมชน) จะต้องยอมรับความสำคัญของความไว้วางใจ ดังที่อธิบายไว้อย่างสวยงามใน Rajan, (๒๐๑๙) และตระหนักถึงความเท่าเทียมกันของธุรกรรมที่เกี่ยวข้อง อะไรอาจเริ่มต้นจากการฝึกใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุดในเบื้องหลังของภาวะถดถอยทั่วโลก บัดนี้ได้กลายเป็นรูปแบบธุรกิจที่พาร์ทเนอร์ผู้ขับขี่มีหุ้นส่วนน้อยกว่าและมากขึ้นของ “ไม่รู้ว่าถูกจ้างหรือถูกไล่ออก" พนักงาน

สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (๒๕๖๒) ศึกษาการลดความเหลื่อมล้ำและสร้างความเป็นธรรม : นัยของการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีกับความเหลื่อมล้ำ - บทเรียนจากเศรษฐกิจแพลตฟอร์ม โดยจากการสัมภาษณ์กลุ่มคนทำงานผ่านแพลตฟอร์ม ได้แก่ lalamove, GrabTaxi, GrabCar และ Airbnb สรุปได้ว่า การทำงานในระบบแพลตฟอร์มมีทั้งส่งเสริมและบั่นทอนคุณภาพชีวิตของผู้ที่ทำงานในระบบ ต้องรับมือกับความเสี่ยงเรื่องรายได้ ต้นทุน ความปลอดภัย และความเสี่ยงทางกฎหมาย โดยปกติกลุ่มคนทำงานผ่านแพลตฟอร์มดังกล่าว จะทำงานเฉลี่ยอยู่ที่ ๘ – ๑๒ ชั่วโมง รวมเวลาพักระหว่างงาน และอาจมีบางรายที่ต้องขยายชั่วโมงการทำงานไปเกินกว่านั้น เนื่องจากรายได้ไม่เพียงพอตามที่ตั้งเกณฑ์ไว้ ทั้งนี้คนทำงานผ่านแพลตฟอร์มต้องรับความเสี่ยงทางรายได้ด้วยตนเอง ในขณะที่ยังต้องแบกรับต้นทุนการทำงาน เช่น ค่าน้ำมัน ค่าเสื่อมของรถ ค่าเสียโอกาสในการทำงาน ต่างจากการจ้างงานปกติที่มีการตกลงค่าแรงขั้นต้นและมีเงินชดเชยจากนายจ้างหรือประกันสังคมเมื่อตกอยู่ในสภาวะว่างงาน ทั้งหมดนี้ ได้สร้างความกดดันให้คนทำงานผ่านแพลตฟอร์มต้องทำยอดในแต่ละวันให้ได้ตามที่ตัวเองกำหนด

กชพรรณ หนูชนะ ดร.สรา อาภรณ์ ดร.เฉลิมชัย ชัยกิตติภรณ์ ดร.สุรินธร กลัมพากร (๒๕๕๗) ศึกษาความเสี่ยงด้านสุขภาพในการทำงานของแรงงานนอกระบบในกรุงเทพมหานคร สรุปได้ว่า ส่วนใหญ่ของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่และขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมีความเสี่ยงจากสภาพแวดล้อมการทำงาน เนื่องจากท่าทางการทำงาน และการสัมผัสฝุ่นละออง

คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (๒๕๖๕) ได้ดำเนินโครงการขับเคลื่อนข้อเสนอเชิงนโยบายต่อคุณภาพชีวิตของคนทำงานแพลตฟอร์ม สนับสนุนโดย สำนักงานนโยบายแรงงานนอกระบบ สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ เพื่อศึกษาสภาพการทำงานและความพึงพอใจที่เกี่ยวกับสุขภาวะของคนทำงานแพลตฟอร์มใน ๓ กลุ่มอาชีพ ได้แก่ กลุ่มคนขับขี่ยานพาหนะรับจ้าง กลุ่มบริการส่งอาหาร และกลุ่มรับจ้างทำงานบ้าน เพื่อนำเสนอแนวทางกำหนดสภาพการทำงานที่เหมาะสม ซึ่งสรุปประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาครั้งนี้ได้ดังนี้

๑) ความสัมพันธ์ของคนทำงานแพลตฟอร์มกับผู้จ้างงาน ในปัจจุบันมีอยู่ ๒ ประเภท ได้แก่ ๑) แรงงานที่ถูกจ้างโดยตรงจากแพลตฟอร์ม มีสถานะเป็นพนักงานหรือลูกจ้าง และ ๒) แรงงานที่ถูกกำหนดสถานะเป็นผู้จ้างงานตัวเอง ซึ่งเมื่อนำมาเปรียบเทียบจะพบว่า แรงงานที่มีสถานะเป็นลูกจ้างมีจำนวนน้อยกว่าแรงงานที่มีสถานะเป็นผู้จ้างงานตัวเอง ทั้งนี้ แรงงานแพลตฟอร์มยังไม่สามารถรวมตัวเพื่อสร้างอำนาจต่อรองได้โดยง่าย รวมถึงยังไม่สามารถเข้าถึงสิทธิและการคุ้มครองที่ลูกจ้างพึงได้รับเท่าที่ควร เนื่องจากเงื่อนไขการทำงานมักถูกกำหนดด้วยข้อตกลงและเงื่อนไขของแพลตฟอร์มเพียงฝ่ายเดียว

๒) สภาพการทำงานของคนทำงานแพลตฟอร์ม กลุ่มบริการส่งอาหาร พบว่า สาเหตุสำคัญที่ประกอบอาชีพบนแพลตฟอร์ม เพราะเป็นแหล่งรายได้หลัก โดยทำงานกับแพลตฟอร์มเฉลี่ย ๖ วัน/สัปดาห์ ประมาณ ๑๐ ชั่วโมงต่อวัน วันละประมาณ ๒๑ รอบ ทั้งนี้ คนทำงานเคยเจ็บป่วยจากการทำงานแพลตฟอร์ม ได้แก่ ปวดเมื่อยตามร่างกาย และไข้หวัด (จากแสงแดด/ฝน) อีกทั้ง เคยประสบอุบัติเหตุจากการทำงานจนต้องเข้ารักษาตัวที่โรงพยาบาล ซึ่งใช้ระยะเวลารักษาตัวเฉลี่ย ๑๒ วัน แต่โดยภาพรวมส่วนใหญ่ไม่เคยได้รับความช่วยเหลือค่าสินไหมชดเชยการบาดเจ็บจากการทำงาน

๓) หลักประกันและความมั่นคงของคนทำงานแพลตฟอร์ม กลุ่มบริการส่งอาหาร ในภาพรวมพบว่า ส่วนใหญ่ใช้สิทธิ ๓๐ บาทรักษาทุกโรค (บัตรทอง) รองลงมา คือ ประกันสังคมมาตรา ๔๐ และมาตรา ๓๙ ขณะที่การวางแผนการออม โดยรวมได้ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง แสดงถึงการวางแผนการออมยังไม่มากเท่าที่ควร

ศูนย์บริหารข้อมูลตลาดแรงงานภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กองบริหารข้อมูลตลาดแรงงาน กรมการจัดหางาน กระทรวงแรงงาน (๒๕๖๒) ได้ศึกษาความพึงพอใจในการทำงานของแรงงานนอกระบบบนดิจิทัลแพลตฟอร์ม : กรณีศึกษาผู้ขับรถแท็กซี่ในจังหวัดขอนแก่น พบว่า คนขับรถทั้งสองกลุ่มส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คนขับรถแท็กซี่แกร็บโดยเฉลี่ยจะมีวุฒิการศึกษาที่สูงและมีอายุน้อยกว่าคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป หลังหักค่าใช้จ่ายรายได้เฉลี่ยของคนขับรถแท็กซี่ทั่วไป เท่ากับ ๖๐๖.๘๘ บาทต่อวัน และคนขับรถแท็กซี่แกร็บ ๗๔๐ บาทต่อวัน แต่ไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ ๐.๐๕ ความพึงพอใจในการทำงานทั้ง ๓ ด้านของทั้งสองกลุ่มอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ ๓.๐๕ และ ๒.๙๕ ตามลำดับ โดยด้านที่ให้ค่าเฉลี่ยสูงสุด ของทั้งสองกลุ่ม คือ ความมั่นคงในอาชีพ ด้านที่ให้ค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดของแท็กซี่ทั่วไป คือด้านรายได้ และด้านที่น้อยที่สุดของแท็กซี่แกร็บ คือด้านความปลอดภัย หากพิจารณาประเด็นย่อยของแต่ละด้านพบว่า คนขับรถแท็กซี่แกร็บมีความพึงพอใจด้านความปลอดภัยน้อยกว่าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ในเรื่องมาตรการดูแลสุขภาพอย่างครอบคลุมและทั่วถึงของรัฐ และการคุ้มครองและสวัสดิการ ตามกฎหมาย และคนขับแท็กซี่แกร็บมีความพึงพอใจมากกว่าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติในเรื่องสามารถจัดสมดุลระหว่างเวลางาน ครอบครัว และส่วนตัวได้อย่างพอเหมาะ ข้อเสนอแนะจากการศึกษา ควรหามาตรการที่จะลดค่าใช้จ่ายและเพิ่มรายได้แก่คนขับแท็กซี่ สนับสนุนให้มีการรวมกลุ่มเพื่อเจรจาต่อรองผลประโยชน์ สนับสนุนให้เข้าประกันสังคม ภาคสมัครใจ (มาตรา ๔๐) และปรับปรุงกฎหมายและระเบียบต่าง ๆ ให้ทันสมัย

วิทยาลัยการเมืองการปกครอง สถาบันพระปกเกล้า โดยสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (๒๕๖๓) ได้ศึกษา “การลดความเหลื่อมล้ำและสร้างความเป็นธรรม: นัยของการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีกับความเหลื่อมล้ำ-บทเรียนจากเศรษฐกิจแพลตฟอร์ม” พบว่า ถึงแม้ธุรกิจแพลตฟอร์มจะเพิ่มโอกาสในการสร้างรายได้ และเพิ่มความยืดหยุ่นในการทำงานให้แก่แรงงานที่เข้ามามีส่วนร่วม แต่โอกาสนี้ก็ยังจำกัดอยู่เฉพาะในกลุ่มแรงงานที่มีทักษะเพียงพอจะใช้เทคโนโลยีใหม่ ๆ และการเป็นแรงงานดิจิทัลส่วนใหญ่จะไม่ได้รับสวัสดิการการจ้างงาน หรือหลักประกันการจ้างงานใด ๆ นอกจากนี้แล้วในแง่ของหน่วยธุรกิจ ยังพบว่าการมีพลังเครือข่าย (Network Effects) ของธุรกิจแพลตฟอร์มยังทำให้แพลตฟอร์มรายใหญ่ ๆ มีอำนาจกีดกันการเข้ามาแข่งขันของแพลตฟอร์มรายเล็ก ๆ ได้อีกด้วย

กรชนก สุริยาเรืองฤทธิ์ และเสฏฐพงศ์ ไปวันเสาร์ (๒๕๖๑) ได้ศึกษาปัญหากฎหมายเกี่ยวกับกฎเกณฑ์การควบคุมการให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชันพกพา: กรณีศึกษากฎหมายประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศออสเตรเลีย พบว่า การให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชันพกพา หรือที่รู้จักในนามของผู้ประกอบการอย่าง Uber หรือ Grab กำลังได้รับความนิยมไปทั่วโลก เพราะสามารถบรรเทาแก้ไขปัญหาที่ผู้ใช้บริการรถแท็กซี่บางส่วนจะได้รับความไม่พอใจในการรับบริการ แม้จะมีค่าบริการแพงกว่าการโดยสารแท็กซี่ปกติ โดยผู้ใช้บริการบางส่วนก็ยังคงเลือกใช้การเดินทางรูปแบบใหม่นี้ แต่อย่างไรก็ตามการให้บริการรถยนต์ ในลักษณะนี้ ส่วนใหญ่จะผิดกฎหมายขนส่งเดิมของแต่ละประเทศ เพื่อเป็นการรองรับและควบคุมดูแลการให้บริการร่วมเดินทางให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อยได้มีบางประเทศออกกฎหมาย Ride - Sharing มาบังคับใช้แล้ว กฎหมายประเทศไทยยังไม่สามารถปรับใช้การให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชันพกพาได้อย่างถูกกฎหมาย อีกทั้งการประกอบกิจการเรียกรถยนต์หรือให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางในประเทศไทย โดยส่วนใหญ่จะกระทำโดยผู้ให้บริการอยู่ต่างประเทศ เมื่อเกิดปัญหาหรือข้อพิพาทขึ้นยากที่จะหาหน่วยงานใดมารับผิดชอบ

ดร.มนทกานต์ ฉิมมามี และ ชาญธนินทร์ ใสแก้ว สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (๒๕๖๔) ได้ศึกษา “บทสำรวจสถานะองค์ความรู้: สถานการณ์การทำงาน ความเสี่ยงด้านสุขภาพ รวมถึงนโยบายและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มอาชีพคนขับรถแท็กซี่” พบว่า มีแนวโน้มความเสี่ยงด้านสุขภาพและข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ มีปัญหาโดยรวมของกลุ่มแรงงานนอกระบบที่คล้ายกัน คือ ปัญหาความไม่สม่ำเสมอและไม่มั่นคงด้านรายได้ ความไม่มั่นคงของงาน การไม่ได้ความคุ้มครองภายใต้ระบบประกันสังคมอย่างเหมาะสมเช่นเดียวกับแรงงานในระบบ (มาตรา ๓๓) สำหรับกลุ่มอาชีพคนขับรถแท็กซี่ ต้องประสบปัญหาที่มีลักษณะเฉพาะอันนำไปสู่ความเสี่ยงด้านสุขภาพ และส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของคนทำงาน รวมถึงครอบครัวด้วย ซึ่งสามารถสรุปปัญหาสำคัญของกลุ่มอาชีพขับรถแท็กซี่ ดังนี้

๑) สรุปปัญหาในการทำงานและปัญหาสุขภาพจากการทำงานของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่

๑.๑) ความเปราะบางและไม่สามารถปรับตัวได้ของคนขับรถแท็กซี่ เนื่องจากคุณลักษณะทางประชากรของกลุ่มคนขับแท็กซี่ที่ส่วนใหญ่เป็นวัยแรงงานตอนปลายมากกว่าร้อยละ ๕๐ และมีวัยแรงงานสูงอายุเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ทั้งกลุ่มที่ทำงานอยู่แล้วและกลุ่มวัยเกษียณที่เข้าสู่อาชีพนี้มากขึ้น ประกอบกับระดับการศึกษาที่ไม่สูงมากนัก

๑.๒) การติดอยู่ในวงจรปัญหาเช่าขับ/เช่าซื้อ-วิ่งรถขาดทุน-เป็นหนี้นอกระบบ เนื่องด้วยคนขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ไม่ได้มีสถานภาพเป็นเจ้าของรถ มากกว่าร้อยละ ๗๐ ทำให้มีต้นทุนในการประกอบอาชีพสูงตั้งแต่ยังไม่ได้เริ่มทำงานในแต่ละวัน คือ ค่าเช่ารถ/ค่าผ่อนรถ และค่าดูแลรถก่อนส่งกลับอู่แท็กซี่ ซึ่งบางงานวิจัยประเมินว่าคนขับแท็กซี่มีค่าใช้จ่ายต่อเดือนสูงถึง ๔๐,๐๐๐ กว่าบาท ในขณะที่อัตราค่าโดยสารในปัจจุบันยังไม่สะท้อนต้นทุนที่แท้จริง

๑.๓) ปัญหาสุขภาพที่มีความชุกสูงกว่าประชากรทั่วไป โดยเฉพาะโรคความดันโลหิตสูง และวัณโรคปอด นอกจากนี้ คนขับรถแท็กซี่ประสบกับปัญหาสุขภาพจากการทำงานทั้งปัญหาระบบโครงร่างกล้ามเนื้อ โรคทางเดินหายใจ และโรค NCDs ต่างๆ (เบาหวาน) รวมถึงการประสบอุบัติเหตุบนท้องถนน

๑.๔) คนขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ยังไม่ได้อยู่ในระบบประกันสังคม เนื่องด้วยคนขับรถแท็กซี่มากกว่าร้อยละ ๘๐ ยังใช้สิทธิรักษาพยาบาลตามหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า มีส่วนน้อยที่เป็นผู้ประกันตนในระบบประกันสังคมมาตรา ๓๙ และ ๔๐

๑.๕) ยังไม่มีกฎหมายคุ้มครองกลุ่มคนขับรถแท็กซี่โดยเฉพาะ รวมถึงไม่มีกลไกหลักที่จะให้ความคุ้มครองกลุ่มคนขับรถแท็กซี่เช่นเดียวกับกลุ่มอาชีพอื่น ๆ

๑.๖) ยังไม่มีนโยบายและกฎหมายที่จะใช้ในการบริหารจัดการการให้บริการรถแท็กซี่ทั้งระบบ ได้แก่ การกำกับดูแลด้านจำนวนและคุณภาพของการให้บริการรถแท็กซี่ การจัดทำฐานข้อมูล รายงานและตัวชี้วัดสำคัญของการให้บริการรถแท็กซี่ทั้งในระดับประเทศและระดับพื้นที่ การพัฒนาศักยภาพของคนขับรถแท็กซี่ การพัฒนาประสิทธิภาพของระบบการให้บริการรถแท็กซี่

๑.๗) ยังไม่มีงานวิจัยหรือการศึกษาเกี่ยวกับประเด็นสำคัญของกลุ่มรถแท็กซี่ เช่น การค้นหา Optimum model สำหรับควบคุมจำนวนรถแท็กซี่เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการให้บริการสูงสุด การศึกษาปัญหาสุขภาพ/โรคจากการประกอบอาชีพของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แบบเชิงลึกและเก็บข้อมูลต่อเนื่อง

๒) แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมการทำงานของคนขับรถแท็กซี่ทั้งในประเทศไทยและหลายประเทศทั่วโลก

๒.๑) ความต้องการใช้ On-demand taxi technologyขยายตัวมากขึ้น ส่งผลให้เพิ่มความต้องการใช้บริการรถแท็กซี่ หรือการรับ-ส่งผ่านที่ให้บริการผ่านแพลตฟอร์มออนไลน์ โดยเฉพาะประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก เช่น จีน อินเดีย สิงคโปร์ และเวียดนาม รวมถึงประเทศไทย ทำให้บรรษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ที่ดำเนินธุรกิจ Ride-hailing และ Ride-sharing

๒.๒) แนวโน้มของการเปลี่ยนผ่านตลาดรถแท็กซี่ไปสู่ oligopolistic taxi industry คือ มีผู้แข่งขันหลัก ๒ รายคือ ระหว่างการให้บริการแท็กซี่แบบดั้งเดิม และแบบผ่านแอพพลิเคชั่น

๒.๓) แนวคิดเรื่องการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และส่งเสริมให้ประชาชนใช้บริการของระบบขนส่งมวลชนของรัฐมากขึ้น เพื่อลดมลภาวะและปัญหาการจราจรติดขัด ยิ่งลดโอกาสในการประกอบอาชีพของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ หรือสุดท้ายธุรกิจรถแท็กซี่ต้องไปตัวไปสู่การเปลี่ยนเทคโนโลยีรถเป็นใช้ไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้น รวมถึงรูปแบบรถแท็กซี่ Eco-Friendly Electric Taxis

๓) ประมวลข้อเสนอแนวทางการพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนขับรถแท็กซี่ (มิติเศรษฐกิจ มิติสุขภาพ และมิติสังคม)

๓.๑) <u>มิติเศรษฐกิจ (การประกอบอาชีพ, มาตรฐานวิชาชีพ)</u>

๓.๑.๑) ความมั่นคงด้านรายได้และการประกอบอาชีพ

(๑) ควรพิจารณาเพิ่มค่าอัตราค่าโดยสารเริ่มต้นของรถแท็กซี่ และลดต้นทุนในการประกอบอาชีพ เช่น ปรับหรือลดราคาแก๊สลงดูแลระดับราคาค่าเช่าให้เหมาะสม ปรับหรือลดอัตราภาษีเหมาะสม

(๒) ควรมีการช่วยเหลือเรื่องภาระหนี้สิน ช่วยเหลือในการกู้เงินหรือขอสินเชื่อ ลดขั้นตอน/เงื่อนไขในการกู้เงิน ลดอัตราดอกเบี้ยเงินกู้รวมถึงควรมีการพัฒนาผลิตภัณฑ์สินเชื่อให้หลากหลายและเข้าถึงความต้องการของธุรกิจหรืออาชีพ

๓.๑.๒) <u>การกำกับดูแลการให้บริการรถแท็กซี่</u>

(๑) กระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางบก ควรออกกฎหมาย หรือนโยบาย ในระดับกระทรวงกำหนดองค์กรธุรกิจแท็กซี่ให้เป็นองค์กรประเภทเดียวกันเพื่อง่ายต่อการบริการจัดการและสร้างกลไกการตรวจสอบ ตลอดจนการสร้างระบบการตรวจสอบประวัติผู้ขับขี่รถแท็กซี่อย่างเคร่งครัด

(๒) กระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางบก ควรแก้ไขกฎหมายเพื่อให้เป็นมาตรการบังคับหรือควบคุมให้องค์กรธุรกิจผู้ให้บริการการรถแท็กซี่ ในฐานะผู้ประกอบธุรกิจในนามของรัฐมีหน้าที่รับผิดชอบหาแนวทางป้องกันและเยียวยาความเสียหายแก่ประชาชนเช่นเดียวกับที่รัฐปฏิบัติต่อประชาชน หากไม่ปฏิบัติตาม ควรกำหนดโทษไว้ทั้งทางแพ่ง ทางอาญา และทางปกครอง

(๓) ควรมีการจัดตั้งคณะกรรมการรถยนต์รับจ้างกลางและระดับพื้นที่เพื่อให้เป็นผู้กำหนดอัตราค่าโดยสารรถยนต์รับจ้างแต่ละประเภทที่จดทะเบียนภายใต้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.๒๕๒๒ ในแต่ละเขตพื้นที่ในความรับผิดชอบของตน

(๔) ควรมีการสร้างระบบการจดทะเบียนให้ผู้ขับรถแท็กซี่ส่วนบุคคลที่ไม่ได้สังกัดองค์กรใด เข้ามาอยู่ในระบบการตรวจสอบของรัฐหรือสร้างหน่วยงานเพื่อตรวจตราความปลอดภัยให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ

(๕) ควรมีการกำหนดนโยบายและแผนยุทธศาสตร์บริหารการจัดระบบแท็กซี่โดยสารสาธารณะระยะยาว และมีกฎหมายที่มีบทลงโทษที่เหมาะสม เพื่อกำหนดทิศทางการบริหารการจัดการรถแท็กซี่โดยสารสาธารณะให้ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีและรูปแบบของการประกอบอาชีพที่เปลี่ยนแปลงไป

๓.๑.๓) <u>การลดความเสี่ยงสุขภาพและการส่งเสริมสุขภาพ</u>

(๑) ควรมีการนำผลการศึกษาเกี่ยวกับปัญหาสุขภาพจากการทำงานเป็นแนว ทางการกำหนดนโยบาย หรือโครงการสร้างเสริมสุขภาพให้กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ โดยเฉพาะ เช่น โครงการตรวจสุขภาพตามความเสี่ยง โครงการแท็กซี่รักสุขภาพ เป็นต้น โดยเน้นถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ โรคประจำตัว คือ โรคเบาหวาน ไขมันในเลือดสูง ดัชนีมวลกาย โดยเสนอแนะให้จัดโครงการออกกำลังกายและการให้ความรู้เรื่องการบริโภคอาหารเพื่อป้องกันการเกิดโรคดังกล่าวและภาวะ ความดันโลหิตสูง รวมถึงโรคแทรกซ้อนที่สำคัญ

(๒) ควรมีการพัฒนาโปรแกรมในการสร้างเสริมและลดความเสี่ยงจากงานเพื่อสร้างความตระหนักต่อการทำงานที่ปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง เน้นการให้ความรู้/ การสื่อสารความเสี่ยงจากการทำงานขับรถโดยสารรับจ้างเน้นการจัดการ/ ป้องกันอาการผิดปกติของระบบโครงร่างกล้ามเนื้อและการจัดการความเครียดจากงาน รวมทั้งพัฒนาระบบการส่งต่อเพื่อการดูแลอย่างต่อเนื่อง

(๓) ต้องมีการพัฒนาระบบข้อมูลการเฝ้าระวังโรคจากการทำงานในกลุ่มแรงงาน นอกระบบเพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการเปรียบเทียบภาวะสุขภาพแต่ละปี รวมถึงเพื่อให้เอื้อต่อการทำงานของเจ้าหน้าที่ในหน่วยบริการสุขภาพระดับปฐม ภูมิต้องมีการพัฒนา Software เพื่อใช้เชื่อมในการดึงข้อมูลจากโปรแกรม ฐานข้อมูลสุขภาพต่างๆในพื้นที่และพัฒนาศักยภาพของผู้ใช้ระบบให้มีความ เข้าใจในกระบวนการการคัดกรอง ซักประวัติการทำงานของผู้ป่วย ระบบการ ไหลเวียนของข้อมูลตลอดจนการดึงเอาข้อมูลออกมาจากระบบเพื่อนำไป วิเคราะห์และนำเสนอข้อมูลสถานการณ์ได้ ๓) ผู้ขับขี่รถแท็กซี่สาธารณะควรได้รับการตรวจร่างกายประจำปีโดยการ ถ่ายภาพรังสีทรวงอกอย่างน้อยปีละ ๑-๒ ครั้ง เนื่องจากผู้ที่มีภาพรังสิทรวงอก ผิดปกติเข้าได้กับวัณโรคปอด อาจจะไม่มีอาการแสดงที่บ่งชี้เข้าได้กับวัณโรคสูง ทำให้ขาดความตระหนักรู้สึกปกติ ไม่มีความเจ็บป่วย

(๔) เพื่อป้องกันการแพร่กระจายเชื้อวัณโรคและโรคติดต่อทางเดินหายใจ ควรให้ผู้ ขับขี่รถแท็กซี่สาธารณะใช้หน้ากากอนามัยตลอดเวลาระหว่างขับขี่รถรวมถึง ผู้โดยสารด้วย เนื่องจากความชุกของภาพรังสีทรวงอกที่ผิดปกติเข้าได้กับวัณโรค ปอดสูงกว่าประชากรทั่วไป คิดเป็นร้อยละ ๒.๐๗ และอยู่ในระยะแพร่เชื้อ ร้อยละ ๐.๑๓

(๕) ระหว่างหยุดพักหรือขณะขับขี่ที่ไม่มีผู้โดยสาร ควรเปิดหน้าต่างรถเพื่อระบาย อากาศออก เนื่องจากรถแท็กซี่เป็นระบบปิดและผู้ขับขี่มีปัจจัยเสี่ยงหลายประการ และมีผู้ขับขี่ป่วยเป็นวัณโรคอยู่ในระยะแพร่เชื้อร้อยละ ๐.๑๓ อีกทั้ง เชื้อ วัณโรคที่ปนมากับละอองเสมหะสามารถมีชีวิตอยู่ในอากาศที่อุณหภูมิปกติได้นาน ไม่น้อยกว่า ๓๐ นาที

(๖) กรมการขนส่งทางบกควรเพิ่มเนื้อหาเกี่ยวกับสาเหตุของภาวะความดันโลหิต สูงจากการทำงานเป็นกะในการอบรมผู้ขอใบอนุญาตขับรถขนส่งสาธารณะและ การตรวจสุขภาพอย่างละเอียดโดยเสนอแนะให้มีการตรวจไขมันในเลือดเพื่อขอ ใบรับรองแพทย์ในการขอใบอนุญาตขับรถขนส่งสาธารณะ ทั้งนี้ผลการตรวจ ระดับไขมันในเลือดไม่ควรเกินค่าปกติหรืออยู่ในดุลยพินิจของแพทย์ ๗) ควรมีการศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับปัญหาสุขภาพจากการทำงาน และปัญหา สุขภาพอื่นๆ ที่อาจเกิดขึ้นในกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เช่น ปัญหาด้านการยศาสตร์ ด้าน จิตสังคมและปัญหาอื่นๆที่เกิดจากการทำงาน เช่น กระเพาะอาหารอักเสบ กระเพาะปัสสาวะอักเสบ

๓.๑.๔) <u>ความคุ้มครองทาง สังคมและสวัสดิการ</u>

(๑) ควรมีแนวทางดำเนินการด้านนโยบายขยายหลักเกณฑ์การทำประกันสังคม มาตรา ๔๐ ให้กับผู้ประกอบอาชีพคนขับรถแท็กซี่ได้เข้าถึงผู้ประกันตนและมี ความใกล้เคียงกับสิทธิประโยชน์ที่แรงงานในระบบได้รับ รวมทั้งลดการจ่ายเงิน สมทบให้เกิดความเหมาะสม

(๒) กรุงเทพมหานครควรมีแนวทางดำเนินการด้านนโยบาย ทำหลักประกันความมั่นคงทางอาชีพร่วมกับรัฐบาล กระทรวง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการ เข้าถึงสวัสดิการพื้นฐานของรัฐสำหรับผู้ประกอบอาชีพอิสระ หรือผู้มีรายได้น้อย รวมทั้งเป็นแกนนำในการดำเนินงานจัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับแรงงานนอกระบบ โดยเฉพาะผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

(๓) สหกรณ์รถแท็กซี่และเจ้าของอู่รถแท็กซี่ ควรมีแนวทางดำเนินการด้านนโยบาย ทำหลักประกันสวัสดิการพื้นฐานสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ใน การช่วยเหลือสมาชิกคนขับรถแท็กซี่ จัดสวัสดิการทางเลือกสำหรับผู้ประกอบ อาชีพขับรถแท็กซี่โดยเฉพาะอาจอยู่ในรูปมูลนิธิเพื่อการช่วยเหลือคนขับรถแท็กซี่ ด้านการดำเนินงาน สนับสนุนให้คนขับรถแท็กซี่เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดสวัสดิการและสร้างความตระหนักของการรวมกลุ่มอาชีพให้มีความเข้มแข็ง

(๔) กลุ่มผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ควรเร่งสร้างความตระหนักและเห็นความสำคัญของการรวมกลุ่มอาชีพ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมในการจัดสวัสดิการของกลุ่มตนเองอย่างแท้จริง อีกทั้งเป็นการสร้างอำนาจต่อรองและพิทักษ์สิทธิประโยชน์ของกลุ่มอาชีพ

๔) แนวทางการป้องกันและควบคุมปัจจัยเสี่ยงด้านสุขภาพจากการประกอบอาชีพของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่

๔.๑) ควรพัฒนาระบบเฝ้าระวังทางสุขภาพกับแรงงานนอกระบบทุกกลุ่มและทุกพื้นที่เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการเปรียบเทียบภาวะสุขภาพแต่ละปี

๔.๒) สนับสนุนให้มีระบบตรวจคัดกรองสุขภาพคนขับรถแท็กซี่ และระบบสนับสนุนวัคซีนที่เหมาะสมสำหรับคนขับรถแท็กซี่ (จัดเป็นแพ็คเกจพร้อมกับการตรวจคัดกรองสุขภาพ) เพื่อป้องกันทั้งคนขับแท็กซี่และผู้โดยสารจากโรคที่ป้องกันได้ด้วยวัคซีนให้ได้มากที่สุด

๔.๓) ควรอาศัยการรวบรวมข้อมูลและสถิติจากเงื่อนไขการตรวจสุขภาพประจำปีของกลุ่มแรงงานนอกระบบ เป็นฐานในการพัฒนาหาแนวทางส่งเสริมสุขภาพและป้องกันโรคให้กับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เพื่อส่งเสริมให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการทำงานที่ปลอดภัย และป้องกันการบาดเจ็บเรื้อรังของผู้ป่วยระยะเริ่มต้น

๔.๔) ส่งเสริมการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและเป็นรูปธรรม ตามข้อบังคับในพระราชบัญญัติรถยนต์ ๒๕๒๒ (รวมฉบับปรับปรุงเพิ่มเติม) และพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ เพื่อให้เกิดการดูแลรักษาความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ และคุณสมบัติของผู้ขอรับใบขับขี่สาธารณะอย่างเข้มงวด

๔.๕) ควรจัดให้มีโปรแกรมการจัดการความเสี่ยงด้านโรคจากการประกอบอาชีพในกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ (สำนักโรคจากการประกอบอาชีพและสิ่งแวดล้อม กรมควบคุมโรค, ๒๕๖๑)

๔.๕.๑) การป้องกันระดับปฐมภูมิ: ให้วัคซีนที่จำเป็น ตรวจคัดกรองความเสี่ยงต่อโรคจากการประกอบอาชีพ จัดการสภาพแวดล้อมในการทำงานให้เหมาะสม ส่งเสริมสุขภาพให้มีการนั่งทำงานที่เหมาะสม และมีการยืดเหยียดร่างกาย ส่งเสริมการเข้าถึงสิทธิรักษาพยาบาล

๔.๕.๒) การป้องกันระดับทุติยภูมิ: การตรวจหาความผิดปกติให้พบ early detection

๔.๕.๓) การป้องกันตติยภูมิ: การรักษา บำบัดและฟื้นฟู

๔.๖) ในระยะยาว การวางตำแหน่งแห่งที่ (positioning) ให้กับแท็กซี่ที่มีความสัมพันธ์กับการพัฒนาเมือง (การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในเมือง) เป็นสิ่งจำเป็น การพัฒนาเมืองในอนาคตต้องไม่เบียดขับกลุ่มอาชีพนี้ให้ยิ่งไม่มีโอกาส หรือหลุดจากการได้รับประโยชน์จากการเมืองพัฒนาของเมือง โดยเฉพาะกลุ่มคนขับแท็กซี่แบบ traditional นอกจากนี้ หากจะวางเมืองกรุงเทพฯ เป็นเมืองที่มีสภาพแวดล้อมที่เป็นมิตรต่อทุกวัย โดยเฉพาะกลุ่ม ผู้สูงอายุ แท็กซี่จะเป็นทางเลือกในการเดินทางที่ช่วยอำนวยความสะดวกให้กับกลุ่มผู้สูงอายุที่สำคัญ

อรรคณัฐ วันทนะสมบัติ และเกรียงศักดิ์ ธีระโกวิทขจร สถาบันแรงงานและเศรษฐกิจที่เป็นธรรม (JELI) มูลนิธิฟรีดริค เอแบร์ท (FES) ได้ศึกษาเศรษฐกิจแพลตฟอร์มและผลกระทบต่อแรงงานภาคบริการในประเทศไทย (Platform economy and its impact on service workers: case studies from Thailand) พบว่า ผลการศึกษาที่สำคัญ คือ ในกรณีของอูเบอร์ นักวิจัยพบว่าในจังหวัดเชียงใหม่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ ผู้ขับรถมากกว่าครึ่ง หรือประมาณ ๕๘% จากผู้ให้สัมภาษณ์ ๔๘ ราย ทำงานขับรถเป็นรายได้เสริม เพราะมีรายได้หลักที่มาจากการทำงานอื่น และที่น่าสังเกตก็คือ ผู้ให้บริการจำนวนไม่น้อยเป็นผู้เกษียณหรือใกล้เกษียณอายุการทำงาน หรือผู้ที่ไม่ได้อยู่ในตลาดแรงงานที่เป็นทางการ เช่น แม่บ้านที่มีภาระครอบครัวต้องดูแลลูกที่ยังเล็ก ผู้ที่มีปัญหาสุขภาพและกำลังพักฟื้น เพื่อกลับเข้าสู่ตลาด คนกลุ่มนี้ต่างรู้สึกว่าแพลตฟอร์ม เช่น อูเบอร์ สร้างความยืดหยุ่นให้พวกเขาได้ทำงานเพื่อหารายได้เสริม และลดภาระค่าใช้จ่ายของครอบครัวลงได้ส่วนหนึ่ง ข้อค้นพบนี้สอดคล้องกับงานวิจัยในต่างประเทศที่พบว่าเศรษฐกิจแบบแพลตฟอร์มนั้น เอื้อให้ผู้ที่โดยปกติถูกกีดกันหรือประสบกับอุปสรรคในการเข้าสู่งาน เช่น กลุ่มแรงงานอพยพ ผู้ที่ไม่มีวุฒิการศึกษา หรือคนที่มีภาระในการดูแลเด็กหรือผู้สูงอายุในครอบครัว ได้มีโอกาสทำงานและมีรายได้เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ยังพบข้อพึงสังเกตที่สำคัญจากงานวิจัยในต่างประเทศ คือ งานในโลกแพลตฟอร์มดิจิทัลมักเป็นงานชั่วคราว รายได้ต่ำ และในหลายกรณี เป็นงานที่ทำครั้งเดียวจบหรือเป็นรายชิ้น ขาดความมั่นคงในการทำงาน จึงทำให้เกิดความกังวลจากองค์กรด้านแรงงานในต่างประเทศว่า คนทำงานบนระบบแพลตฟอร์ม อย่างเช่น อูเบอร์ หรือแกร็บแท็กซี่ต้องทำงานในสภาพที่ต่ำกว่ามาตรฐานแรงงานสากล และอยู่นอกเหนือจากการคุ้มครองของกฎหมายแรงงาน

กล่าวอีกนัยหนึ่ง ในภาพรวม ระบบเศรษฐกิจแพลตฟอร์มยังมีแนวโน้มที่จะทำให้เกิดเศรษฐกิจแบบไม่เป็นทางการ (informal economy) ขยายตัวมากยิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะของสถาบันฯ เกี่ยวกับแนวทางที่ภาครัฐควรดำเนินการที่สำคัญ ได้แก่ สนับสนุนทั้งในด้านเงินทุนและความรู้ให้กับสถาบันการศึกษาชั้นสูง เพื่อพัฒนา แพลตฟอร์มที่เป็นมิตรกับแรงงาน รวมทั้งสนับสนุนให้ผู้ประกอบการเอกชน โดยเฉพาะ ผู้ประกอบการขนาดกลางและเล็กนำเทคโนโลยีที่เป็นมิตรกับแรงงานดังกล่าวไปใช้ ในการดำเนินธุรกิจ

ชนิตา แหลมคม และกุลกัญญา ณ ป้อมเพ็ชร์ คณะการบริหารและจัดการ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (๒๕๖๑) ได้ศึกษาปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดในการใช้บริการเรียกรถแท็กซี่ผ่านแอพพลิเคชั่น Grab ของผู้โดยสารในเขตภาคกลาง (MARKETING MIX FACTORS IN USING TAXI SERVICE FOR GRAB APPLICATIONS OF THE PASSENGER IN THE CENTRAL REGION) กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุอยู่ในช่วง ๒๑ - ๓๐ ปี มีระดับการศึกษาสูงสุดในระดับปริญญาตรี มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน และมีรายได้เฉลี่ยประมาณ ๒๕,๐๐๑ – ๓๐,๐๐๐ บาท กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีเหตุผลที่สำคัญที่สุดที่ทำให้ตัดสินใจเลือกใช้บริการ Grab Taxi คือ สะดวกในการเรียกใช้บริการมากกว่ารถแท็กซี่ทั่วไป ใช้บริการ Grab Taxi ในช่วงเวลา ๑๖.๐๑ – ๒๒.๐๐ น. มากที่สุด มีความถี่ในการเรียกใช้บริการไม่เกิน ๔ ครั้งต่อเดือน โดยส่วนใหญ่ตัดสินใจใช้บริการ Grab Taxi ด้วยตนเอง สถานที่ที่เรียกใช้บริการมากที่สุดคือบ้าน/ที่พักอาศัย มีค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยในการใช้บริการอยู่ในระหว่าง ๑๕๑ – ๒๕๐ บาท และมีจำนวนผู้ร่วมเดินทางในการใช้บริการ Grab Taxi ๒ คน พบว่าระดับความสำคัญของปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดในการใช้บริการเรียกรถแท็กซี่ผ่านแอพพลิเคชั่น Grab ด้านสถานที่ให้บริการ/ช่องทางการจัดจำหน่าย อยู่ในระดับสำคัญมากที่สุด รองลงมามีความสำคัญในระดับมาก ได้แก่ ด้านผลิตภัณฑ์/บริการ ด้านองค์ประกอบทางกายภาพ ด้านบุคลากรในการให้บริการ ด้านการส่งเสริมการตลาด ด้านกระบวนการในการให้บริการ และด้านราคาตามลำดับ โดยผู้โดยสารที่มีปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกันให้ความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดในการใช้บริการเรียกรถแท็กซี่ผ่านแอพพลิเคชั่น Grab ในเขตภาคกลางแตกต่างกัน และผู้โดยสารที่มีพฤติกรรมการใช้บริการแตกต่างกันให้ความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดในการใช้บริการเรียกรถแท็กซี่ผ่านแอพพลิเคชั่น Grab ในเขตภาคกลางแตกต่างกัน

๒.๒.๒ งานวิจัยและบทความทางวิชาการที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุและความปลอดภัยบนท้องถนน

สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) (๒๕๖๓) ระบุว่า สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน เกิดขึ้นจากการทำงานที่มีอัตราเร่งความเร็วของงานและเครื่องจักรเกินกำหนด

ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน (๒๕๖๑) ได้วิเคราะห์ชั่วโมงการทำงานของแรงงานกับโศกนาฏกรรมสยองปีใหม่ สรุปได้ว่า สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนต้นเหตุมาจากชั่วโมงการทำงานที่หักโหมมากจนเกินไป จึงมีความเป็นไปได้ที่ทำให้ผู้ขับอาจอยู่ในสภาพเหนื่อยล้าและการขับรถด้วยความเร็วสูง รวมถึงการตรวจสอบสภาพทางกายภาพถนนและยานพาหนะ

ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน (๒๕๖๑) รายงานความปลอดภัยทางถนนกับคนทำงานในสถานประกอบการ สรุปได้ว่า จากรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนขององค์การอนามัยโลก พ.ศ. ๒๕๕๘ ระบุว่า ประเทศไทยมีอัตราเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนมากถึง ๓๖.๒ รายต่อประชากรหนึ่งแสนคน และเป็นอันดับ ๑ ของโลกในการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ หากพิจารณาเฉพาะกลุ่มแรงงาน พบว่า แรงงานอายุ ๑๘ - ๖๐ ปี เสี่ยงต่อการตายบนท้องถนนจากการทำงานมากกว่าอันตรายในสถานประกอบการ แรงงานไทย

ส่วนใหญ่จะใช้รถจักรยานยนต์ระหว่างทำงาน ทำให้การบาดเจ็บที่เกิดขึ้นพบว่ามาจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เนื่องจากความอ่อนล้าจากการทำงาน

กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์ (๒๕๕๘) ศึกษาแนวทางงานวิจัยด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ สรุปได้ว่า ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ จากการสืบสวนอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เชิงลึก สามารถสรุปปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ๓ ปัจจัย ได้แก่ ๑) คนเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ประกอบด้วย พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ การใช้ความเร็ว การใช้สัญญาณไฟจราจรผิดพลาด การฝ่าไฟแดง การดื่มแอลกอฮอล์ และการมองไม่เห็นรถคันอื่นเนื่องจากถูกยานพาหนะอีกคันบดบัง ๒) ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย การออกแบบและบำรุงรักษาถนนที่ไม่เหมาะสม ระยะการมองเห็นที่ถูกบดบัง สภาพภูมิอากาศ รวมถึงอุปกรณ์สะท้อนและระบบไฟฟ้าส่องสว่าง ๓) ปัจจัยด้านยานพาหนะ พบว่า รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุบางคันไม่มีกระจกมองหลัง ไม่มีไฟท้าย และส่วนประกอบอื่น ๆ ซึ่งไม่ใช่สาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ นอกจากนี้ ยังได้ทำการศึกษาปัญหาอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์จากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พบว่าสาเหตุของปัญหา เช่น การใช้ความเร็ว ความประมาทของผู้ขับขี่ สิ่งแวดล้อมอื่น ๆ เช่น ฝนตก หมอกลงจัด ถนนลื่น ความสว่างไม่เพียงพอในเวลากลางคืน ซึ่งเป็นสาเหตุที่คณะผู้ศึกษาฯ เห็นว่ามีส่วนที่เกี่ยวข้องกับไรเดอร์

๒.๓ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

หากกล่าวถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแท็กซี่ ประเทศไทยยังประสบปัญหาการตีความสถานะแรงงานนอกระบบ (แท็กซี่และแรงงานแพลตฟอร์มดิจิทัลขนส่ง/ขนส่งสินค้าและอาหาร) ซึ่งยังไม่มีแนวทางการตีความที่ชัดเจน โดยปัจจุบันประเทศไทยอยู่ระหว่างดำเนินการพิจารณากฎหมายหรือมาตรการต่าง ๆ เพื่อคุ้มครองและส่งเสริมสวัสดิการของแรงงานประเภทนี้ให้ได้รับความเป็นธรรม ดังนี้

ตาราง ๒.๒ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	รายละเอียด	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
๑. (ร่าง) พระราชบัญญัติส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตและคุ้มครองแรงงานนอกระบบ พ.ศ. ...	- มีวัตถุประสงค์ เพื่อให้แรงงานนอกระบบสามารถรวมตัวกันจัดตั้งกลุ่มอาชีพ จัดตั้งองค์กรแรงงานนอกระบบ เพื่อสร้างอำนาจต่อรองให้เกิดความเป็นธรรมในการทำงาน และได้รับโอกาสในการกู้ยืมเงินจากกองทุนส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตและคุ้มครองแรงงานนอกระบบ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการประกอบอาชีพ อันจะทำให้แรงงานนอกระบบมีหลักประกันทางสังคม มีความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน - เมื่อวันที่ ๒๘ ธ.ค. ๒๕๖๔ ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเห็นชอบร่างกฎหมายฯ แล้ว	สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน
๒. ตั้งคณะทำงานศึกษาการดำเนินการยกร่างกฎกระทรวงเพื่อคุ้มครองแรงงานบนแพลตฟอร์มดิจิทัลที่ให้บริการขนส่งอาหารหรือสิ่งของ	กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน มีคำสั่งที่ ๒๖/๒๕๖๕ ลงวันที่ ๑๘ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๕ แต่งตั้งคณะทำงานศึกษาการดำเนินการยกร่างกฎกระทรวงเพื่อ	กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	รายละเอียด	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
	คุ้มครองแรงงานบนแพลตฟอร์มดิจิทัลที่ให้บริการขนส่งอาหารหรือสิ่งของ มีรองอธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานหรือผู้ตรวจราชการกรมที่ได้รับมอบหมายให้ดูแลงานราชการของกองคุ้มครองแรงงานนอกระบบ เป็นประธาน มีผู้แทนฝ่ายจ้างงาน ผู้แทนฝ่ายผู้รับจ้างงาน ฝ่ายละ ๔ คน และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เป็นคณะทำงานฯ ทำหน้าที่ศึกษาและรวบรวมข้อมูลทางวิชาการ รวมทั้งรายงานผลการศึกษาข้อมูลทางวิชาการเกี่ยวกับการดำเนินการยกร่างกฎกระทรวง เพื่อนำมาพิจารณาถึงความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการดำเนินการยกร่างกฎกระทรวงเพื่อคุ้มครองแรงงานบนแพลตฟอร์มดิจิทัลที่ให้บริการขนส่งอาหารหรือสิ่งของ โดยได้จัดประชุมคณะทำงานฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๕ มติที่ประชุม มีความเห็นสนับสนุน ๒ แนวทาง คือ ๑) ออกกฎกระทรวงโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา ๒๒ ภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. ๒๕๔๑ ในลักษณะงานที่ทำเป็นงานตามที่กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกา กำหนดงานที่ให้มีการคุ้มครองแรงงานแตกต่างเพื่อคุ้มครองในบางเรื่อง ๒) รอร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตและคุ้มครองแรงงานนอกระบบ พ.ศ. .... มีผลบังคับใช้ ซึ่งมีหลายมาตราและหลายหมวดบัญญัติให้ความคุ้มครองแรงงานนอกระบบชัดเจน ทั้งนี้ มอบหมายฝ่ายเลขานุการทำหนังสือถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเพื่อหารือความเป็นไปได้ของ	

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	รายละเอียด	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
	ทั้ง ๒ แนวทาง ว่าแนวทางใดสามารถทำได้หรือไม่ อย่างไร สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มีหนังสือที่ นร ๐๙๑๒/๙๒ ลงวันที่ ๗ มิถุนายน ๒๕๖๕ ตอบข้อหารือ สรุปดังนี้ (๑) พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. ๒๕๔๑ มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองการใช้แรงงานให้เป็นไปอย่างเป็นธรรม และเหมาะสมกับสภาพการที่เปลี่ยนแปลงไป จึงสมควรปรับปรุงบทบัญญัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้แรงงานให้เหมาะสมยิ่งขึ้น และเมื่อพิจารณาข้อตกลงหรือข้อกำหนดการจ้างแรงงานบนแพลตฟอร์มดิจิทัล เห็นว่าเป็นสัญญาที่มิได้มีลักษณะเป็นสัญญาจ้างแรงงานหรือสัญญาจ้างทำของประเภทใดประเภทหนึ่ง แต่เป็นสัญญาที่มีรูปแบบพิเศษที่ผสมผสานระหว่างสัญญาจ้างแรงงานและสัญญาจ้างทำของ ซึ่งถือว่าเป็นสัญญารูปแบบใหม่ที่เกิดขึ้นเพื่อรองรับวิถีชีวิตแบบปกติใหม่ (New Normal) (๒) ในระหว่างที่ยังไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายฉบับใดให้ความคุ้มครองและให้ความเป็นธรรมแก่แรงงานบนแพลตฟอร์มดิจิทัลที่ให้บริการขนส่งอาหารหรือสิ่งของไว้โดยชัดเจน หากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานพิจารณาแล้วเห็นว่า การจ้างแรงงานระหว่างผู้ประกอบธุรกิจให้บริการระบบแพลตฟอร์มดิจิทัลและผู้ขนส่ง มีลักษณะเป็นสัญญาจ้าง ตามมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. ๒๕๔๑ ข้อตกลงหรือข้อกำหนดการจ้างแรงงานบนแพลตฟอร์มดิจิทัลฉบับใดเป็นสัญญาที่ก่อให้เกิดความสัมพันธ์แก่คู่สัญญาในสถานะเป็นนายจ้างและ	

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	รายละเอียด	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
	ลูกจ้างกัน และประสงค์จะให้ความคุ้มครองแก่แรงงานบนแพลตฟอร์มดิจิทัลที่ให้บริการขนส่งอาหารหรือสิ่งของที่มีข้อตกลงหรือข้อกำหนดที่อยู่ภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. ๒๕๔๑ ก็สามารถออกกฎกระทรวงตามมาตรา ๒๒ แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. ๒๕๔๑ ได้ แต่ต้องพิจารณาให้รอบคอบ เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจให้บริการระบบแพลตฟอร์มดิจิทัลจนเกินควร เนื่องจากธุรกิจการให้บริการในระบบแพลตฟอร์มดิจิทัลเป็นธุรกิจที่เกิดขึ้นใหม่บนพื้นฐานของสังคมดิจิทัลเทคโนโลยีที่อยู่ระหว่างการพัฒนา	
๓. พระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. ๒๕๓๓ และที่แก้ไขเพิ่มเติม	- มีความเกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ๓ กลุ่มหลัก ได้แก่ นายจ้าง ภาครัฐ และลูกจ้าง เมื่อลูกจ้างซึ่งทำงานให้นายจ้างและได้จ่ายเงินสมบทเข้ากองทุนประกันสังคม จะถูกเรียกว่าเป็น “ผู้ประกันตน” - เปิดโอกาสให้แรงงานนอกระบบสามารถสมัครเป็นผู้ประกันตนได้โดยสมัครใจตามมาตรา ๓๙ (เป็นบุคคลที่เคยเป็นผู้ประกันตนมาตรา ๓๓) และมาตรา ๔๐ (บุคคลทั่วไปที่ประกอบอาชีพหรือแรงงานอิสระ ไม่เป็นผู้ประกันตนมาตรา ๓๓) - มีการแก้ไขปรับปรุงสิทธิประโยชน์ของผู้ประกันตนตามมาตรา ๓๙/๔๐ ให้เพิ่มมากขึ้น แต่ก็ยังมีความไม่เท่าเทียมกับแรงงานในระบบประกันสังคมที่มีนายจ้าง	สำนักงานประกันสังคม
๔. พระราชบัญญัติหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๕	- คนไทยทุกคนมีสิทธิได้รับบริการสาธารณสุขที่มีมาตรฐานและมีประสิทธิภาพตามพระราชบัญญัติหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๔๕ โดยมีสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ (สปสช.) ทำหน้าที่จัดบริการสาธารณสุขให้แก่	สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	รายละเอียด	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
	บุคคลที่ไม่มีสิทธิสวัสดิการรักษาพยาบาลจากกฎหมายประกันสังคมหรือสิทธิสวัสดิการรักษาพยาบาลของข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานของรัฐอื่นๆ ภายใต้การควบคุมดูแลของคณะกรรมการหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ ซึ่งมีชื่อเรียกอย่างเป็นทางการว่า “สิทธิหลักประกันสุขภาพ” หรือที่รู้จักกันในนาม “สิทธิ ๓๐ บาท หรือ สิทธิบัตรทอง” เพื่อการเข้าถึงบริการสาธารณสุขที่มีมาตรฐานอย่างทั่วถึง ตั้งแต่การสร้างเสริมสุขภาพ การป้องกันโรค การรักษาพยาบาล และการฟื้นฟูสมรรถภาพที่จำเป็นต่อสุขภาพและการดำรงชีวิต - บุคคลที่มีสิทธิในหลักประกันสุขภาพ คือ คนไทยทุกคนที่มีเลขประจำตัวประชาชน ๑๓ หลัก และไม่มีสิทธิสวัสดิการรักษาพยาบาลตามกฎหมายประกันสังคม หรือสิทธิสวัสดิการรักษาพยาบาลของข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ หรือสวัสดิการรักษาพยาบาลอย่างอื่นที่รัฐจัดให้	

๒.๔ ข้อกำหนดหรือระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับแท็กซี่

๒.๔.๑ ข้อกำหนดเฉพาะเกี่ยวกับบริการไลน์แมนแท็กซี่

(แก้ไขล่าสุดเมื่อวันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๖๓)

๑. คำจำกัดความ

เว้นแต่จะได้กำหนดไว้โดยเฉพาะในข้อกำหนดเฉพาะเกี่ยวกับบริการไลน์แมนแท็กซี่ ให้คำที่ได้ระบุคำจำกัดความไว้แล้วในข้อกำหนดหลักในการใช้มีความหมายเช่นเดียวกับคำที่ระบุในข้อกำหนดเฉพาะเกี่ยวกับบริการไลน์แมนแท็กซี่นี้

“ผู้ขับแท็กซี่” หมายถึง ผู้ขับแท็กซี่ที่ได้ลงทะเบียนไว้กับบริษัทฯ ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขระหว่างบริษัทฯ และผู้ขับแท็กซี่ ตามที่ระบุไว้ในข้อกำหนดการใช้งานของแอปพลิเคชันไลน์แมนแท็กซี่ เพื่อให้บริการไลน์แมนแท็กซี่แก่ผู้ใช้

“บริการไลน์แมนแท็กซี่” หมายถึง บริการรับส่งสำหรับผู้โดยสารรถแท็กซี่ โดยที่ผู้ใช้สามารถเรียกให้ผู้ขับแท็กซี่รับและไปส่งผู้ใช้ที่จุดหมายปลายทาง แต่ไม่รวมถึงบริการจัดส่งสินค้าหรือสิ่งของ

“แอปพลิเคชันไลน์แมนแท็กซี่สำหรับผู้ขับ” หมายถึง แอปพลิเคชันหรือเว็บไซต์ ซึ่งพัฒนา ถือกรรมสิทธิ์และให้บริการโดยบริษัทฯ ซึ่งเป็นแพลตฟอร์มทางเทคโนโลยีที่ใช้เป็นสื่อกลางสำหรับผู้ขับแท็กซี่เพื่อจัดการและให้บริการไลน์แมนแท็กซี่

๒. ข้อตกลง

นอกจากข้อกำหนดที่ระบุไว้ในข้อกำหนดหลักในการใช้แล้ว ผู้ใช้ที่ใช้บริการไลน์แมนแท็กซี่ตกลงที่จะปฏิบัติตามข้อกำหนด ดังต่อไปนี้

๒.๑ บริษัทฯ เป็นเพียงผู้ให้ข้อมูล และผู้ให้บริการด้านเทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อ และตอบรับคำขอใช้บริการขนส่งที่ลูกค้าเป็นผู้ส่งไปยังผู้ขับแท็กซี่โดยทำหน้าที่คำนวณระยะเวลาโดยประมาณในการไปรับ และระยะเวลาในการดำเนินการรับส่ง รวมทั้งให้ข้อมูลเพื่อติดต่อผู้ขับแท็กซี่ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่ได้เป็นผู้ให้บริการรับส่ง ทั้งไม่ได้ให้บริการ หรือดำเนินการใด ๆ ที่จะถือได้ว่าบริษัทฯ เป็นผู้ให้บริการรับส่ง หรือผู้ให้บริการแท็กซี่ และบริษัทฯ ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องในบริการรับส่ง และไม่มีความรับผิดชอบในการบริการรับส่ง โดยบริการรับส่งใด ๆ ก็ตามเป็นกิจการโดยตรงระหว่างลูกค้าและผู้ขับแท็กซี่

๒.๒ ผู้ใช้จะต้องไม่ใช้บริการไลน์แมนแท็กซี่เพื่อส่งสินค้า หรือสิ่งของไม่ว่าในกรณีใด หากเกิดปัญหาขึ้นจากการใช้บริการไลน์แมนแท็กซี่เพื่อส่งสินค้า หรือสิ่งของ บริษัทฯ จะไม่รับผิดชอบไม่ว่าในกรณีใด และผู้ขับมีสิทธิที่จะปฏิเสธคำขอใช้บริการ

๒.๓ บริการรับส่งนี้ถือว่าเป็นการให้บริการของผู้ขับแท็กซี่เอง และไม่ถือเป็นการบริการของบริษัทฯ เมื่อผู้ขับแท็กซี่ตอบรับคำขอใช้บริการไลน์แมนแท็กซี่ของผู้ใช้แล้ว ผู้ใช้จะเห็นข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับผู้ขับแท็กซี่ เช่น หมายเลขทะเบียนรถ สีของรถ หมายเลขโทรศัพท์และคะแนนความพอใจ (หากมี) โดยผู้ใช้จะพิจารณาและตอบรับบริการรับส่ง และรับความเสี่ยงใด ๆ ที่อาจเกิดจากบริการรับส่งของผู้ขับแท็กซี่เองด้วยความสมัครใจ บริษัทฯ ไม่มีหน้าที่และความรับผิดชอบ ไม่ว่าโดยทางตรงและทางอ้อม สำหรับอันตรายที่เกิดจากสถานการณ์พิเศษเกี่ยวกับการกระทำของผู้ขับแท็กซี่ และ/หรือ การละเลยการให้บริการแก่ลูกค้า และ/หรือ การกระทำผิดข้อตกลง และ/หรือ การกระทำละเมิดของผู้ขับแท็กซี่ เช่น ความสูญเสีย และความเสียหายแก่สัมภาระ หรือทรัพย์สินของผู้ใช้ ความล่าช้า หรือกระกระทำที่ไม่เหมาะสมในการให้บริการของผู้ขับแท็กซี่ ความเสียหาย หรือยานพาหนะหรือรถแท็กซี่มีปัญหา หรือการพลาดเหตุการณ์สำคัญ การประชุม หรือเที่ยวบิน เนื่องจากความล่าช้าของบริการ โดยผู้ใช้ตกลงที่จะไม่เรียกร้องใด ๆ ต่อบริษัทฯ

๓. การปฏิเสธการรับประกัน

บริษัทฯ ขอปฏิเสธความเกี่ยวข้องใด ๆ กับบริการรับส่งผู้โดยสาร หรือสัมภาระของผู้ใช้ ซึ่งไม่ชอบด้วยกฎหมาย หรือดำเนินการโดยผิดกฎหมายไม่ว่าในกรณีใด

๔. การใช้บริการ

เมื่อผู้ใช้กดปุ่ม “เรียกรถแท็กซี่” เพื่อยืนยันการใช้บริการไลน์แมนแท็กซี่ ระบบจะส่งคำขอไปยังผู้ขับแท็กซี่โดยอัตโนมัติ ทั้งนี้ วัตถุประสงค์ของบริการไลน์แมนแท็กซี่คือการอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้ในการส่งคำขอและติดต่อกับผู้ขับแท็กซี่เพื่อการบริการรับส่งผู้โดยสารโดยรถแท็กซี่ โดยบริการไลน์แมนแท็กซี่นี้เป็นบริการรับส่งผู้โดยสาร ไม่ใช่บริการส่งของ

๕. ค่าบริการและการชำระเงิน

๕.๑ ผู้ใช้จะต้องชำระค่าบริการสำหรับการส่งคำขอใช้บริการไลน์แมนแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันตามอัตราที่แสดงต่อผู้ใช้ก่อนที่จะใช้บริการ รวมทั้งค่าโดยสารที่แสดงบนมิเตอร์ที่ใช้ทั่วไปบนรถแท็กซี่

๕.๒ ผู้ใช้เป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายกรณีที่การจราจรติดขัด ค่าผ่านทาง ค่าทางด่วน และ/หรือ ทางหลวง

๕.๓ ผู้ใช้อาจชำระค่าบริการ และค่าโดยสารด้วยเงินสด หรือผ่านแรบบิทไลน์เพย์ หรือวิธีอื่น ๆ ตามที่บริษัทฯ มีการปรับเปลี่ยนเป็นคราว ๆ

๕.๔ ผู้ใช้จะเป็นผู้รับผิดชอบในค่าใช้จ่ายใด ๆ ในการติดต่อกับผู้ขับแท็กซี่แต่เพียงฝ่ายเดียว

๖. เงื่อนไขในการใช้บริการ

ในแต่ละครั้งที่ผู้ใช้ใช้บริการไลน์แมนแท็กซี่ ผู้ใช้ตกลงที่จะปฏิบัติตามข้อกำหนดดังต่อไปนี้ โดยหากผู้ใช้ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดใด ๆ เหล่านี้ได้ ผู้ขับแท็กซี่มีสิทธิที่จะปฏิเสธคำขอใช้บริการ

๖.๑ จำนวนผู้โดยสารต่อยานพาหนะ ๑ คันจะต้องไม่เกิน ๔ คน

๖.๒ ผู้ใช้จะต้องคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งที่ใช้บริการรับส่งโดยรถแท็กซี่ โดยผู้ใช้ตกลงรับผิดชอบต่อความเสียหาย หรือค่าปรับทางกฎหมาย (หากมี) ที่เกิดขึ้นจากการไม่ปฏิบัติตามดังกล่าว

๖.๓ ผู้ใช้อาจนำสัมภาระที่มีน้ำหนักไม่เกิน ๒๐ กิโลกรัมต่อชิ้นติดตัวมาด้วยได้ โดยสัมภาระจะต้องมีขนาดและปริมาณที่สามารถนำเข้าไปในรถแท็กซี่ได้ และผู้ใช้ตกลงจะรับผิดชอบดูแลสัมภาระและสิ่งของของตนเอง

๖.๔ ผู้ใช้จะไม่สูบบุหรี่ หรือดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนรถแท็กซี่ โดยผู้ใช้ตกลงจะรับผิดชอบในความเสียหาย หรือค่าปรับทางกฎหมาย (ถ้ามี) ที่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามดังกล่าว

๖.๕ ผู้ใช้จะต้องไม่นำอาวุธ วัตถุระเบิด สิ่งของ หรือวัตถุที่เป็นอันตราย หรือเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายเข้ามาในยานพาหนะเมื่อมีการเดินทาง

๖.๖ ผู้ใช้จะต้องรักษาความสะอาดของยานพาหนะ และไม่กระทำการใด ๆ ที่จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อยานพาหนะ และอุปกรณ์ในยานพาหนะ โดยหากยานพาหนะหรืออุปกรณ์ในยานพาหนะได้รับความเสียหาย ผู้ใช้จะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้น

๖.๗ ผู้ใช้จะไม่นำอาหารที่มีกลิ่นแรง หรือสิ่งที่ทำให้เกิดกลิ่นที่ไม่พึงประสงค์เข้ามาในยานพาหนะ

๖.๘ ผู้ใช้จะไม่นำสัตว์ทุกชนิดเข้ามาในยานพาหนะ

๒.๕ การศึกษากรณีตัวอย่างของต่างประเทศ

เป็นที่ทราบกันดีว่าเศรษฐกิจแพลตฟอร์มแรงงานดิจิทัล มีการเติบโตอย่างรวดเร็วในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา และได้สร้างโอกาสให้กับธุรกิจ แรงงาน และแรงงานอิสระ เช่นเดียวกันกับช่วยอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงการบริการสำหรับลูกค้าที่ดียิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม รูปแบบงานลักษณะใหม่นี้ได้กลายมาเป็นความท้าทายใหม่สำหรับโลกของการทำงาน เช่น การจำแนกหรือการระบุสถานะการจ้างงานของแรงงานที่มีความยุ่งยากและซับซ้อนมากขึ้น ซึ่งนำไปสู่การไม่ได้รับสิทธิแรงงานหรือความคุ้มครองทางสังคมที่เพียงพอหรือเหมาะสม

ดังนั้น สำหรับการศึกษากรณีต่างประเทศ คณะผู้ศึกษา ฯ จึงเห็นถึงความสำคัญโดยเลือกที่จะศึกษาและค้นคว้าข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการว่าด้วยผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ทั้งแบบดั้งเดิมและแพลตฟอร์มดิจิทัลของประเทศต่าง ๆ เป็นกรณีตัวอย่าง โดยศึกษาเฉพาะประเทศที่ได้มีการนำข้อระเบียบว่าด้วยงานแพลตฟอร์มแรงงานดิจิทัลไปใช้ในทางปฏิบัติ หรือในกรณีที่มีคำตัดสินของศาลที่เกี่ยวข้องกับงานแพลตฟอร์ม เพื่อให้เข้าใจถึงกลไกการพัฒนาและการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นสำหรับงานแพลตฟอร์ม ซึ่งประกอบด้วย ประเทศดังต่อไปนี้

๒.๕.๑ ประเทศจีน

ดร.เทเรซ่า ไรท์ (Future of work report, ๒๐๑๙, น.๑๒ และ น.๑๑๔) ได้อธิบายถึง “งานแพลตฟอร์มในสาขาขนส่งในเมือง” บริษัทให้บริการเรียกรถแท็กซี่ ซึ่งแม้ว่าอูเบอร์ (Uber) จะถอนธุรกิจออกจากประเทศไทยในปี ๒๐๑๘ หลังจากรัฐบาลไทยประกาศว่ารถที่มาวิ่งให้บริการผ่านการเรียกบนแพลตฟอร์มเป็นรถที่จดทะเบียนผิดประเภท สถานะของผู้ประกอบการแพลตฟอร์มมีความไม่สอดคล้องกัน โดยแพลตฟอร์มเป็นสิ่งถูกต้องตามกฎหมาย แต่ผู้ขับขี่ที่ใช้แพลตฟอร์มดังกล่าวกลับไม่อยู่ในข่ายได้รับการคุ้มครองตามระเบียบข้อบังคับ เป็นอุปสรรคต่อผู้ขับขี่ เพราะทำให้ไม่สามารถร้องเรียนได้ตามกฎหมาย หรือไม่สามารถขอให้ตำรวจช่วยเหลือในกรณีที่เกิดอันตรายจากผู้โดยสาร และการที่ผู้ขับขี่แพลตฟอร์มไม่ได้รับการคุ้มครองตามกฎหมาย

ก็ทำให้ยากต่อการที่สหภาพแรงงานจะเข้าไปจัดตั้งกลุ่มคนเหล่านั้น ซึ่งการมีสหภาพแรงงานของผู้ขับขี่แพลตฟอร์มจะทำให้มีการเจรจาต่อรองเพื่อให้รวมเงื่อนไขเกี่ยวกับความต้องการของผู้ขับขี่แพลตฟอร์ม สิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงผลักดันให้เกิดนโยบายความช่วยเหลือ และมาตรการต่าง ๆ

๒.๕.๒ ประเทศอินโดนีเซีย

สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (๒๕๖๔ หน้า ๑๑๒) กล่าวว่า ในประเทศอินโดนีเซีย รัฐบาลกำหนดให้บริษัทที่ให้บริการ Ride-Hailing จัดอยู่ในประเภทธุรกิจขนส่งสาธารณะ และกฎหมายขนส่งสาธารณะใหม่มีผลบังคับใช้กับบริษัทประเภทนี้ เช่น ขนาดของรถที่ให้บริการ การขอใบอนุญาต และ การตรวจสอบสภาพรถ นอกจากนี้ เนื่องจากสงครามราคา (Price War) ที่เกิดขึ้นระหว่าง Grab และ Go-Jek ทำให้รายได้ค่าโดยสารที่คนขับในแพลตฟอร์มได้รับลดลง ดังนั้น เพื่อที่จะให้ความคุ้มครองและความปลอดภัยแก่คนขับในแพลตฟอร์ม และ แก้ปัญหาค่าจ้างต่ำที่คนขับได้รับ กระทรวงคมนาคมอินโดนิเซียจึงมีแผนจะออกกฎหมายอัตราค่าโดยสารสูงสุดและต่ำสุด เพื่อให้คนขับรถในบริษัทแพลตฟอร์มได้รายได้จากค่าโดยสารที่มากกว่าอัตราค่าโดยสารเดิมที่กำหนดโดย Grab และ Go-Jek

๒.๕.๓ ประเทศเม็กซิโก

ผลการศึกษาของ Sigfried RJ.Eisenmeier (อ้างถึงใน Ride – sharing platforms in developing countries : effects and implications in Mexico City) จากการวิเคราะห์สภาพการทำงาน คนขับ Uber ในเมืองเม็กซิโกซิตี้ พบว่า มีข้อสรุปทั้งในแง่บวกและแง่ลบ โดยการศึกษาได้เน้นในประเด็นด้าน Working condition ใน ๔ ด้าน ได้แก่ ๑) Flexibility and intendance (ความยืดหยุ่นและอิสระในการทำงาน) ๒) Social Security (ประกันสังคม) ๓) Income and income security (รายได้ และความมั่นคงของรายได้) และ ๔) Safety (ความปลอดภัย)

๑. Flexibility and independence (ความยืดหยุ่นและอิสระในการทำงาน)

ข้อมูลบ่งชี้อย่างมีนัยยะสำคัญที่สูงมากสำหรับการทำงานแบบยืดหยุ่นและความเป็นอิสระที่เป็นจุดสนใจสำหรับผู้ขับขี่ Uber โดยคนขับ Uber สามารถเลือกทำงานช่วงเวลาใดก็ได้ ที่ไหนก็ได้ และนานแค่ไหนก็ทำได้ คนขับรถในภาพรวมทั้งแท็กซี่แพลตฟอร์มหรือแท็กซี่ธรรมดาได้ให้ค่าในส่วนการทำงานแบบยืดหยุ่นสูงที่สุดเป็นอันดับ ๑

สถานการณ์ของผู้ขับ Uber ในเม็กซิโก จากผลการศึกษาพบว่า ๖๐% ของผู้ขับ Uber ไม่มีรถเป็นของตนเอง ส่วนใหญ่เป็นการเช่ามาขับ ซึ่งในบางกรณีผู้ให้เช่าก็ขับรถของตนเองด้วย แต่ส่วนใหญ่ปล่อยเช่ารถในฐานะผู้ลงทุนแล้วก็ไปทำธุรกิจอื่น อย่างไรก็ตามหลังจากได้สอบถามผู้ขับ Uber แล้วก็มีการแจ้งว่าผู้ขับ Uber บางรายไม่สามารถหยุดให้บริการขับรถได้ เนื่องจากผู้ให้เช่าติดตามอยู่ เพื่อให้ทำงานตามที่กำหนดเวลาช่วง ๐๘.๐๐ น. ถึงประมาณ ๒๐.๐๐ น. (จำนวน ๑๒ ชั่วโมง) สิ่งนี้ทำให้เห็นว่าถึงแม้จะมีความพึงพอใจสูงมากในเรื่องการทำงานแบบยืดหยุ่นและความเป็นอิสระ แต่ก็มีบางส่วนที่ไม่มีความเป็นอิสระเลย

นอกจากนี้ในหลายๆกรณี รายได้ของผู้ขับ Uber ถือเป็นรายได้หลักของครอบครัว ทำให้สามารถมองได้ว่าคำว่ายืดหยุ่นในที่นี้อาจไม่ใช่การยืดหยุ่นในด้านการทำงานเพียงอย่างเดียว อาจหมายถึงความยืดหยุ่นของรายได้ที่สูงอีกด้วย

๒. Social security (ประกันสังคม)

เนื่องจากประกันสังคมถูกผูกมัดไว้กับการทำงานแบบในระบบ Formal หรือนอกระบบ Informal ซึ่ง ILO ได้ให้คำนิยามการจ้างงานนอกระบบไว้ว่า “งานที่โดยทั่วไปแล้วขาดการคุ้มครองทางกฎหมายพื้นฐาน หรือสิทธิประโยชน์ด้านแรงงาน ” (ILO ๒๐๑๔, ๓๘)

อัตราการจ้างงานแรงงานนอกระบบของเม็กซิโกอยู่ที่ ๕๗.๑๙% และในเมืองเม็กซิโก ซิตี้ ๔๗.๖๑% จากข้อมูลของ INEGI ซึ่งทำให้เม็กซิโกเป็นประเทศที่มีอัตราส่วนการจ้างงานนอกระบบมากเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ เช่น อาร์เจนตินา ๔๖.๘% ในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ ชิลี ๔๑.๑% ในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ และบราซิล ๓๘.๓% ในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ (ที่มา ILOSTAT ๒๕๖๑) สิ่งสำคัญที่ต้องคำนึงถึงการจ้างงานนอกระบบที่สูงของเม็กซิโกเพราะการจ้างงานนอกระบบเป็นตัวกำหนดบริบทสถานะประกัน สังคมของผู้ขับขี่

จากผลการสำรวจพบว่า ๒๗% ของผู้ให้สัมภาษณ์มีประกันสังคม เนื่องจากเคยทำงานในระบบมาก่อนที่จะมาเป็นผู้ขับ Uber ส่วนที่เหลืออีก ๗๓% ไม่มีประกันสังคม

ในเม็กซิโกผู้ขับขี่พยายามหาการคุ้มครองโดยเข้าประกันภาคสมัครใจกับหน่วยงานประกันสังคมของเม็กซิโก ,บ้างก็รับสิทธิ์ประกันจากคนในครอบครัว หรือติดต่อบริษัทประกันภัยเอกชน เป็นต้น ซึ่งก็เป็นการย้ำว่าผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ไม่มีประกันสังคม

๓. Income and income security (รายได้และความมั่นคงของรายได้)

รายได้ที่แท้จริงของผู้ขับ Uber ขึ้นอยู่กับตัวแปรที่หลากหลาย เช่น ประเทศ เมือง ฤดูกาล ระยะเวลาการทำงาน ต้นทุนรถยนต์ ค่าบำรุงรักษา ความต้องการของลูกค้า ภาษี กฎหมาย ข้อกำหนดในการกู้ยืม ต้นทุนค่าการสื่อสาร ค่าน้ำมันรถ เป็นต้น จากการศึกษาของนักวิจัยหลากหลายท่านตั้งแต่ ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๐ มีผลการศึกษาและมีประเด็นที่น่าสนใจเกี่ยวกับรายได้และความมั่นคงของรายได้ ดังต่อไปนี้ Hall and Krueger (๒๕๕๙) พบว่า ผู้ขับ Uber ในสหรัฐอเมริกามีค่าเฉลี่ยรายได้อยู่ที่ ๑๙.๐๔ เหรียญสหรัฐต่อชั่วโมง และการศึกษาแสดงให้เห็นอีกว่ารายได้รายชั่วโมงของผู้ขับ Uber ไม่ได้ขึ้นอยู่กับจำนวนชั่วโมงการทำงาน ซึ่งจะอตกต่างกับอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่พนักงานพาร์ทไทม์มักจะได้รับรายได้ต่อชั่วโมงต่ำกว่าพนักงานประจำ

Cook et al. (๒๐๑๘) รายงานรายได้รายชั่วโมงของผู้ขับ Uber ในสหรัฐอเมริการช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๐ อยู่ที่ ๒๑.๐๗ เหรียญสหรัฐ และการศึกษาในครั้งก็ยังพบอีกว่าผู้ขับ Uber เพศหญิง มีรายได้น้อยกว่าเพศชายอยู่ประมาณ ๗% เนื่องจากเวลาและสถานที่ในการทำงานแตกต่างกัน และขับรถช้ากว่า มีการถกเถียงกันในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๑ ระหว่าง Zoepf et al. เผยแพร่ผลงานทางวิชาการ เรื่อง “The Economics of Ride Hailing” ของมหาวิทยาลัย MIT ที่แจงผลการศึกษาว่าผู้ขับ Uber ได้รับรายได้เพียง ๓.๓๗ เหรียญสหรัฐต่อชั่วโมงเพียงเท่านั้น (ก่อนการหักภาษี) ซึ่งข้อมูลค่าใช้จ่ายได้รวมค่าใช้จ่ายทั้งหมดเกี่ยวกับรถยนต์ด้วย ทั้งนี้ Jonathan Hall (๒๕๖๑) ตำแหน่ง Chief Economist of Uber ก็ได้ออกมาโต้ตอบและวิจารณ์การคำนวณและวิธีการศึกษาของ Zoepf et al. ผ่านช่องทาง Twitter พร้อมทั้งได้นำเสนอวิธีการคำนวณที่ถูกต้องให้ด้วย โดยผู้ขับ Uber จะได้รับรายได้ ระหว่าง ๐๘.๕๕ – ๑๐.๐๐ เหรียญสหรัฐต่อชั่วโมง สิ่งนี้ทำให้เชื่อได้ว่า Uber มีข้อมูลที่มีรายละเอียดเชิงลึก แต่อย่างไรก็ตามข้อมูลลักษณะนี้ก็ไม่มีการนำออกมาเปิดเผยเป็นสาธารณะแต่อย่างใด

จากการสรุปเนื้อหางานวิจัยที่หลากหลายก็ยังพบอีกอย่างหนึ่ง คือ การศึกษาในช่วงแรกให้ผลการศึกษาด้านรายได้ที่สูงกว่าผลการศึกษาในช่วงหลัง อาจจะเป็นเพราะการเพิ่มขึ้นของผู้ขับ Uber ทำให้รายได้ต่อคนของผู้ขับ Uber ลดลง

ในกรณีศึกษาของประเทศเม็กซิโก พบว่าการเข้ามาเป็นผู้ขับ Uber มีโอกาสในด้านรายได้และแทบไม่มีอุปสรรคในการเริ่มเข้าทำงาน หากไม่มีรถก็สามารถลงทะเบียนเป็นผู้ขับได้ อีกทั้งโอกาสทางรายได้ที่จะมีมากกว่า ค่าจ้างขั้นต่ำ ซึ่งในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ เม็กซิโกมีค่าจ้างขั้นต่ำอยู่ที่ ๑.๘๙๖ เหรียญสหรัฐ เปรียบเทียบกับ ๖.๙๙๘ เหรียญสหรัฐในชิลี ๔.๗๕๔ ในบราซิล OECD (๒๕๕๙) และค่าจ้างขั้นต่ำรายวันของเมืองเม็กซิโก ซิตี้อยู่ที่ ๔.๖๕ เหรียญสหรัฐ โดยคนปกติจะทำงานได้รายได้ ๑ – ๓ เท่าของค่าจ้างขั้นต่ำนี้ แต่ในขณะที่ผู้ขับ Uber สามารถทำรายได้อยู่ที่ประมาณ ๔๒ – ๕๒ เหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่าค่าจ้างขั้นต่ำถึง ๙ – ๑๑ เท่า

จากบริบทดังกล่าวจึงเป็นที่น่าสนใจมากในการขับ Uber เพื่อหาโอกาสด้านรายได้ โดยเฉพาะนักเรียนและผู้สูงอายุ ผู้ซึ่งประสบกับการหลุดออกจากแรงงานในระบบ การเกษียณ หรือถูกเลิกจ้างจากงานในระบบและไม่สามารถกลับเข้าไปในระบบได้อีก เนื่องจากอายุหรือคุณสมบัติไม่เพียงพอ ผู้ขับ Uber จากกลุ่มที่ไปสำรวจแจ้งว่ารายได้ลดลงกว่าแต่ก่อน และผู้ขับหลายคนทำงานระยะยาวขึ้นเพื่อรักษาระดับรายได้ให้เป็นไปตามที่คาดหวัง หรือเพิ่มการลงทะเบียนใช้งานแพลตฟอร์มอื่นๆ เพื่อลดระยะเวลาการรอลูกค้า เป็นต้น

๔. Safety (ความปลอดภัย)

จุดขายที่สำคัญที่สุดของ Uber คือ ความปลอดภัยทั้งคนขับและลูกค้า เนื่องจากรถถูกจับตำแหน่งอยู่ตลอดเวลาและมีการเก็บข้อมูล มีปุ่มฉุกเฉินให้ใช้งานกรณีตกอันตราย รวมทั้งการตรวจคัดกรองภูมิหลังของผู้ที่จะเข้ามาให้บริการด้วย โดย Uber ได้รายงานว่าผู้ขับ Uber ที่เคยขับแท็กซี่รูปแบบดั้งเดิมมาก่อนให้เหตุผลด้านความปลอดภัยในการทำงานเป็นเหตุผลให้ย้ายมาทำงาน Uber

อย่างไรก็ดี เนื่องจากรถที่จะเข้ามาลงทะเบียนกับ Uber ได้ต้องเป็นรถใหม่ที่มีมูลค่าประมาณ ๑๐,๐๐๐ เหรียญสหรัฐ จึงทำให้เกิดประเด็นความไม่ปลอดภัยจากการขโมยรถ ซึ่งสถิติการโจรกรรมรถในเมืองเม็กซิโก ซิตี้ก็เพิ่มจากปี พ.ศ. ๒๕๖๐ อย่างมีนัยยะสำคัญ ถึง ๒๑% (จำนวนกรณีโจรกรรมรถ ๑๐,๕๘๗ ครั้ง) จริงๆ แล้วอาจมีหลากหลายเหตุผลที่ทำให้สถิติการโจรกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้นมาก แต่หนึ่งในเหตุผลจากความเป็นไปได้คือ การเล็งรถ Uber เป็นเป้าหมายอย่างแน่นอน

ผลลัพธ์ที่พึงพอใจ เช่น การเพิ่มความยืดหยุ่นสำหรับคนขับบางคน และโอกาสที่จะได้รับรายได้น่าสนใจ ประกอบกับการเข้ามาทำได้ง่าย ในทางกลับกันก็มีผลลัพธ์ที่ไม่พึงพอใจ เช่น การขาดหลักประกันทางสังคม ความไม่แน่นอนด้านรายได้ และในบางกรณี แค่ภาพลวงตาของการยืดหยุ่นในการทำงาน เพราะคนขับต้องการทำงานมากขึ้น เพื่อได้รับรายได้เพียงพอ แต่ในขณะที่ระบบการทำงานของ Uber ใช้เกณฑ์เดียวกันระหว่างประเทศกำลังพัฒนาและประเทศพัฒนาแล้ว

ผลลัพธ์ที่ได้จะแตกต่างกันขึ้นอยู่กับความแตกต่างในบริบทของการเมือง – เศรษฐกิจ ดังนั้นจึงเป็นเรื่องสำคัญที่จะต้องพิจารณาความเฉพาะเจาะจงของบริบท ด้านการเมือง – เศรษฐกิจ เมื่อต้องทำการประเมินผลกระทบของ Uber กับ บริษัทขนส่งเครือข่ายอื่น ๆ ที่คล้ายคลึงกัน

บทที่ ๓
วิธีดำเนินการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้ใช้วิธีการศึกษาทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ เป็นรูปแบบการวิจัยเชิงผสมผสาน (Mixed method research) ในลักษณะการวิจัยเชิงปริมาณนำการวิจัยเชิงคุณภาพโดยได้กำหนดวิธีดำเนินการศึกษา ดังนี้

๓.๑ วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

๓.๑.๑ เชิงปริมาณ: ใช้วิธีการรวบรวมข้อมูลโดยการจัดทำแบบสอบถาม ซึ่งจะมีการทดสอบความน่าเชื่อถือของ (ร่าง) แบบสอบถามกับกลุ่มตัวอย่าง (pre-test) และเก็บแบบสอบถามจริง (post-test) รวมถึงมีการประชาสัมพันธ์กระจายแบบสอบถามไปยังหน่วยงานภาครัฐและเอกชน รวมถึงช่องทางออนไลน์

๓.๑.๒ เชิงคุณภาพ: ใช้วิธีการศึกษาเอกสาร (Document Research) โดยการทบทวนวรรณกรรมจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง เช่น วิจัย กฎหมาย บทความ ข่าว นโยบายและทิศทางงานที่มีคุณค่าสำหรับคนทำงานขับรถขนส่งสินค้าและอาหารผ่านดิจิทัลแพลตฟอร์มของต่างประเทศและประเทศไทย เป็นต้น

๓.๒ กลุ่มตัวอย่างการศึกษา

สมการคำนวณการกำหนดกลุ่มประชากรตัวอย่างของ ทาโร ยามาเน: $n = N / (1 + Ne^2)$ โดยที่

n : คือ ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง หรือ ขนาดของกลุ่มประชากรตัวอย่าง

N : คือ ขนาดของประชากร

e : คือ ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ (ร้อยละ หรือ เปอร์เซนต์)

จากทฤษฎีข้างต้นของ ทาโร ยามาเน ได้ประกอบไปด้วย ๓ ตัวแปรหลัก ซึ่งในการประยุกต์ใช้งานนั้น สามารถทำได้อย่างง่าย โดยการแทนค่าตัวแปรเข้าไปยังสมการ ทั้งหมดสามขั้นตอน ดังนี้

แทนค่า N ด้วยขนาดของจำนวนประชากรทั้งหมดที่สนใจ

แทนค่า e ด้วยจำนวนร้อยละความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ (ตัวอย่าง: ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ ร้อยละ ๕ หรือ ๕% จะมีค่า e เท่ากับ ๐.๐๕ หรือ ๕ / ๑๐๐)

คำนวณผลลัพธ์ของสมการออกมาเพื่อหาค่า n ซึ่งค่า n จะบ่งบอกถึงขนาดกลุ่มจำนวนประชากรที่ต้องใช้ในการทำวิจัย

แทนค่า

n = ๘๕,๘๐๙/๑+(๘๕,๘๐๙x๐.๐๕^{๒})

n = ๘๕,๘๐๙/๑+(๘๕,๘๐๙x๐.๐๐๒๕)

n = ๘๕,๘๐๙/๒๑๕.๕๒๒๕

n = ๓๙๘.๑๔

อ้างอิงจากผลลัพธ์ที่ได้รับ ๓๙๘.๑๔ สามารถบ่งบอกได้ว่า จะต้องใช้ขนาดกลุ่มจำนวนประชากรขั้นต่ำประมาณ ๓๙๙ คน เพื่อให้ได้ผลลัพธ์ที่มีความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ประมาณ ๕% ด้วยเหตุนี้ การทำงานวิจัยในกรณีตัวอย่างที่ยกขึ้นข้างต้น จึงสมควรได้รับผลตอบรับจากแบบสอบถามขั้นต่ำทั้งหมด ๓๙๙ คน

๓.๒.๑ กลุ่มคนทำงานขับรถแท็กซี่แบบดั้งเดิมและแพลตฟอร์มดิจิทัล จำนวน ๕๐๐ คน โดยใช้วิธีการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) สมาคมแท็กซี่ สหกรณ์แท็กซี่และวิธีการกระจายแบบสอบถามออนไลน์ไปยังช่องทางของเพจ facebook ได้แก่ เพจสมาคมต่าง ๆ ของกลุ่มแท็กซี่ กลุ่มไลน์ เป็นต้น

๓.๒.๒ บริษัทแพลตฟอร์มขนส่งสินค้าและอาหาร โดยใช้วิธีการประสานผ่านเจ้าหน้าที่ขอความอนุเคราะห์บริษัทแพลตฟอร์มตอบแบบสอบถามออนไลน์ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับกับการศึกษาในครั้งนี้ ได้รับความร่วมมือจาก Line Man Taxi (บริษัทไลน์แมน (ประเทศไทย) จำกัด)

๓.๓ เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัย คือ แบบสอบถาม ซึ่งประกอบด้วยข้อถามหลัก ๕ ส่วน (จำนวน ๔๗ ข้อ) ดังนี้

ส่วนที่ ๑ ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม (เพศ จำนวนสมาชิกในครัวเรือน การศึกษา การใช้งานแพลตฟอร์ม ปัญหาการใช้งานแพลตฟอร์ม สิทธิประโยชน์จากแพลตฟอร์ม เป็นต้น)

ส่วนที่ ๒ สถานภาพทางเศรษฐกิจของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ (รายได้จากการขับรถแท็กซี่ สถานะทางเศรษฐกิจของครัวเรือน ภาระหนี้สิน เป็นต้น)

ส่วนที่ ๓ การทำงานสวัสดิการของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ (สุขภาพของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ สิทธิการรักษาพยาบาล การทำประกันชีวิตสุขภาพหรือประกันอุบัติเหตุ ทักษะการใช้เทคโนโลยี เป็นต้น)

ส่วนที่ ๔ ความพึงพอใจในการทำงานของคนขับแท็กซี่ ๓ ด้าน ได้แก่ ด้านรายได้ ด้านความมั่นคงในอาชีพ และด้านความปลอดภัยในอาชีพ ซึ่งมีเกณฑ์ในการกำหนดค่าน้ำหนักของการประเมินเป็น ๕ ระดับ ตามแบบของลิเคิร์ท (Likert Scale) ดังนี้

ค่าคะแนน	**ความหมาย**
๕	ระดับความพึงพอใจมากที่สุด
๔	ระดับความพึงพอใจมาก
๓	ระดับความพึงพอใจปานกลาง
๒	ระดับความพึงพอใจน้อย
๑	ระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด

ในการกำหนดเกณฑ์การประเมินระดับค่าเฉลี่ยในแต่ละดับชั้น ใช้การคำนวณค่าอันตรภาคชั้น (บุญชม ศรีสะอาด, ๒๕๖๐) ด้วยสูตร

ความกว้างของอันตรภาคชั้น = (คะแนนสูงสุด - คะแนนต่ำสุด) / จำนวนชั้น
= (๕ - ๑) / ๕
= ๐.๘

จากนั้นนำช่วงที่ได้มากำหนดเกณฑ์การแปลความหมายของค่าเฉลี่ยที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูล ดังนี้

คะแนนเฉลี่ย	**หมายถึง**
๔.๒๑ – ๕.๐๐	ระดับความพึงพอใจมากที่สุด
๓.๔๑ – ๔.๒๐	ระดับความพึงพอใจมาก
๒.๖๑ – ๓.๔๐	ระดับความพึงพอใจปานกลาง
๑.๘๑ – ๒.๖๐	ระดับความพึงพอใจน้อย
๑.๐๐ – ๑.๘๐	ระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด

ส่วนที่ ๕ ผลกระทบของโควิด - ๑๙ (การส่งผลต่อการประกอบอาชีพ จำนวนผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ ค่าใช้จ่ายประจำวัน ความช่วยเหลือจากหน่วยงานภาครัฐ สวัสดิการและการคุ้มครองที่ต้องการได้รับจากภาครัฐ สาเหตุที่ไม่เข้าระบบประกันสังคม เป็นต้น)

๓.๔ พื้นที่การศึกษา

คณะผู้ศึกษา ฯ ได้กำหนดพื้นศึกษาในการลงสำรวจและจัดเก็บข้อมูลผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (ลงพื้นที่ ๒ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนนทบุรี และสมุทรปราการ สำหรับจังหวัดสมุทรสาคร ปทุมธานี และนครปฐม มีรถแท็กซี่จำนวนน้อยมากจึงไม่ได้ลงพื้นที่ในจังหวัดดังกล่าว) ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ – สิงหาคม ๒๕๖๕ ดังนี้

ตาราง ๓.๑ ปฏิทินการลงพื้นที่สำรวจและจัดเก็บข้อมูลแท็กซี่

พื้นที่สำรวจและจัดเก็บข้อมูล	**ว/ด/ป ที่ลงพื้นที่สำรวจ**	**กำหนดการลงพื้นที่**						
		ก.พ. ๖๕	มี.ค. ๖๕	เม.ย. ๖๕	พ.ค. ๖๕	มิ.ย. ๖๕	ก.ค. ๖๕	ส.ค. ๖๕
๑. กรุงเทพมหานคร								
๑.๑ บริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	๑) ๒๑ ก.ค.๖๕ ๒) ๒๒ ก.ค.๖๕							
	๓) ๙ ส.ค.๖๕							๑ วัน
๑.๒ บริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานดอนเมือง	๑) ๙ ก.พ.๖๕ ๒) ๑๑ ก.พ.๖๕*	๒ วัน						
๑.๓ บริเวณพื้นที่สถานีขนส่งหมอชิต	๑) ๑๐ ก.พ.๖๕ ๒) ๑๐ ส.ค.๖๕	๒ วัน						
๑.๔ บริเวณห้างเซ็นทรัลพระราม ๙ และห้างสรรพสินค้าฟอร์จูนทาวน์	๑) ๙ มิ.ย.๖๕					๑ วัน		
๒. นนทบุรี								
๒.๑ สมาคมวิชาชีพผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะแท็กซี่	๑) ๑๑ ก.พ.๖๕*	๑ วัน						
๓. สมุทรปราการ								
๓.๑ บริเวณโดยรอบห้างสรรพสินค้าเมกาบางนา	๑) ๒๖ พ.ค.๖๕				๑ วัน			

บทที่ ๔
ผลการศึกษา

โครงการศึกษาวิจัยผลกระทบของคนขับแท็กซี่กับการทำงานบนแพลตฟอร์มในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล เพื่อศึกษา วิเคราะห์ข้อมูลสถานการณ์ รูปแบบการทำงาน แนวทางการสนับสนุน และแนวทางการบริหารจัดการเกี่ยวกับผลกระทบของคนขับแท็กซี่กับการทำงานบนแพลตฟอร์มในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล และจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านแรงงาน เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น โดยการสัมภาษณ์ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล มีตัวอย่างจำนวน ๕๑๘ คน สามารถสรุปผลที่สำคัญได้ดังนี้

๔.๑ ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

๑) ข้อมูลส่วนบุคคล

ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ ๙๔.๔ และเป็นเพศหญิง ร้อยละ ๕.๖ เป็นผู้ที่มีอายุระหว่าง ๕๐ – ๕๙ ปี ร้อยละ ๓๙.๐ อายุ ๖๐ ปีขึ้นไป ร้อยละ ๒๔.๑ อายุระหว่าง ๔๐ – ๔๙ ปี ร้อยละ ๑๑.๕ ด้านการศึกษา พบว่า จบการศึกษาระดับประถมศึกษาหรือต่ำกว่า ร้อยละ ๓๓.๒ ระดับมัธยมศึกษาตอนต้นหรือเทียบเท่า ร้อยละ ๒๕.๓ ระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า ร้อยละ ๑๗.๒ ระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ/ปวช. ร้อยละ ๑๐.๒ ด้านสถานภาพสมรส สมรสและอยู่ด้วยกัน ร้อยละ ๕๐.๔ โสด ร้อยละ ๒๐.๗ หย่าร้าง ร้อยละ ๑๒.๙ สมรส แต่แยกกันอยู่ ร้อยละ ๗.๓ หม้าย (คู่สมรสเสียชีวิต) ร้อยละ ๘.๗ ส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาอยู่ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ร้อยละ ๓๙.๔ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ร้อยละ ๓๖.๗ ภาคเหนือ ร้อยละ ๙.๕ ภาคตะวันออก ร้อยละ ๔.๖ ภาคกลางและภาคตะวันตก ร้อยละ ๓.๙ (ตาราง ๔.๑)

ตาราง ๔.๑ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามลักษณะทางประชากร สังคม และเศรษฐกิจ

ลักษณะทางประชากร สังคม และเศรษฐกิจ	ร้อยละ
ข้อมูลเพศ	**๑๐๐.๐**
ชาย	๙๔.๔
หญิง	๕.๖
ข้อมูลอายุ	**๑๐๐.๐**
๑๕ – ๑๙ ปี	๐.๒
๒๐ – ๒๔ ปี	๐.๖
๒๕ – ๒๙ ปี	๒.๗
๓๐ – ๓๔ ปี	๔.๔
๓๕ – ๓๙ ปี	๖.๘
๔๐ – ๔๙ ปี	๒๒.๒
๕๐ – ๕๙ ปี	๓๙.๐
๖๐ ปีขึ้นไป	๒๔.๑

ลักษณะทางประชากร สังคม และเศรษฐกิจ	ร้อยละ
ข้อมูลสถานภาพสมรส	**๑๐๐.๐**
โสด	๒๐.๗
สมรสและอยู่ด้วยกัน	๕๐.๔
สมรสแต่แยกกันอยู่	๗.๓
หย่าร้าง	๑๒.๙
หม้าย (คู่สมรสเสียชีวิต)	๘.๗
ข้อมูลระดับการศึกษา	**๑๐๐.๐**
ไม่ได้เข้าสู่ระบบการศึกษา	๑.๒
ประถมศึกษาหรือต่ำกว่า	๓๓.๒
มัธยมศึกษาตอนต้นหรือเทียบเท่า	๒๕.๓
มัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า	๑๗.๒
ประกาศนียบัตรวิชาชีพ/ปวช.	๑๐.๒
อนุปริญญา/ปวส.	๗.๑
ประกาศนียบัตรวิชาชีพเทคนิค/ปวท.	๐.๒
ปริญญาตรี	๕.๒
สูงกว่าปริญญาตรี	๐.๔
ภูมิลำเนา	**๑๐๐.๐**
กรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๓๙.๔
ภาคกลาง	๓.๙
ภาคตะวันออก	๔.๖
ภาคตะวันตก	๓.๙
ภาคเหนือ	๙.๕
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	๓๖.๗
ภาคใต้	๒.๐

๒) ข้อมูลการประกอบอาชีพ

ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ มีรถส่วนตัว (ไม่มีภาระค่าเช่าซื้อ) ร้อยละ ๓๖.๙ เป็นรถผ่อนเช่า ร้อยละ ๓๕.๕ รถเช่า ร้อยละ ๒๗.๖ ส่วนใหญ่มีการสมัครใช้บริการบนแพลตฟอร์ม (Grab Taxi, Line Man Taxi, Bolt ฯลฯ) ร้อยละ ๕๕.๘

รูปแบบในการขับรถแท็กซี่ ส่วนใหญ่เป็นแบบดั้งเดิม ร้อยละ ๔๔.๒ รองลงมา คือ แบบผสม ร้อยละ ๔๒.๑ และแบบออนไลน์/แพลตฟอร์ม ร้อยละ ๔๒.๑ โดยประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นอาชีพหลัก ร้อยละ ๙๕.๐ เป็นอาชีพเสริม ร้อยละ ๕.๐ ซึ่งส่วนใหญ่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่มาแล้ว มากกว่า ๕ ปี ร้อยละ ๘๕.๘ อาชีพเดิมก่อนจะมาขับรถแท็กซี่ คือ พนักงานบริษัท ร้อยละ ๔๒.๗ เกษตรกรรม ร้อยละ ๒๖.๑ ค้าขาย ร้อยละ ๑๘.๒ และอื่น ๆ (รับจ้างทั่วไป รับเหมาก่อสร้าง พนักงานขับรถ) ร้อยละ ๑๔.๘

จำนวนชั่วโมงในการขับแท็กซี่ต่อวัน ส่วนใหญ่อยู่ที่จำนวน ๘ – ๑๒ ชั่วโมง ร้อยละ ๕๑.๔ รองลงมา คือ มากกว่า ๑๒ ชั่วโมง ร้อยละ ๓๘.๖ และน้อยกว่า ๘ ชั่วโมง ร้อยละ ๑๐.๐ จำนวนวันในการขับแท็กซี่ต่อสัปดาห์ จำนวน ๗ วัน ร้อยละ ๗๗.๒ ๖ วัน ร้อยละ ๑๖.๐ และ ๕ วัน ร้อยละ ๔.๑ (ตาราง ๔.๒)

ตาราง ๔.๒ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามการประกอบอาชีพ

การประกอบอาชีพ	ร้อยละ
ประเภทรถแท็กซี่	**๑๐๐.๐**
รถเช่า	๒๗.๖
รถผ่อนเช่า	๓๕.๕
รถส่วนตัว (ไม่มีภาระค่าเช่าซื้อ)	๓๖.๙
รูปแบบในการขับรถแท็กซี่	**๑๐๐.๐**
แบบดั้งเดิม	๔๔.๒
แบบออนไลน์/ แพลตฟอร์ม	๑๓.๗
แบบผสม	๔๒.๑
รูปแบบของอาชีพ	**๑๐๐.๐**
อาชีพหลัก	๙๕.๐
อาชีพเสริม	๕.๐
จำนวนชั่วโมงการขับรถแท็กซี่	**๑๐๐.๐**
น้อยกว่า ๘ ชั่วโมง	๑๐.๐
๘ – ๑๒ ชั่วโมง	๕๑.๔
มากกว่า ๑๒ ชั่วโมง	๓๘.๖
ระยะเวลาในการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่	**๑๐๐.๐**
น้อยกว่า ๒ ปี	๓.๘
๒ – ๔ ปี	๑๐.๔
๕ ปีขึ้นไป	๘๕.๘
ค่าใช้จ่ายประจำวัน	**๑๐๐.๐**
ไม่เกิน ๕๐๐ บาทต่อวัน	๕.๖
๕๐๑ – ๑,๐๐๐ บาทต่อวัน	๔๐.๓
มากกว่า ๑,๐๐๐ บาทต่อวัน	๕๔.๑
ค่าใช้จ่ายประจำวันเฉลี่ย ๑,๐๙๓.๙๔ บาทต่อวัน	
อาชีพเดิมก่อนมาขับแท็กซี่ *	
เกษตรกรรม	๒๖.๑
ค้าขาย	๑๘.๒
พนักงานบริษัท	๔๒.๗
นายหน้าประกัน	๑.๓
ข้าราชการ/งานราชการ	๒.๖
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	๑.๘
ข้าราชการเกษียณอายุ	๐.๕
อื่น ๆ (รับจ้างทั่วไป รับเหมาก่อสร้าง พนักงานขับรถ)	๑๔.๘

**หมายเหตุ : สามารถตอบได้มากกว่า ๑ คำตอบ*

ค่าใช้จ่ายประจำวันเฉลี่ย

ในภาพรวมค่าใช้จ่ายประจำวันเฉลี่ย อยู่ที่ประมาณ ๑,๐๙๓.๙๔ บาทต่อวัน ส่วนใหญ่จะเป็นค่าใช้จ่ายในเรื่องของค่าน้ำมัน/ค่าแก๊ส ร้อยละ ๓๘.๔ รองลงมา คือ ค่าเช่ารถ ร้อยละ ๒๘.๑ และค่าอาหาร ร้อยละ ๑๔.๖

เมื่อพิจารณาตามรูปแบบการขับรถแท็กซี่ พบว่า การขับรถแท็กซี่แบบผสม มีค่าใช้จ่ายประจำวันเฉลี่ยมากที่สุด คือ ประมาณ ๑,๑๖๓.๑๘ บาทต่อวัน รองลงมา คือ แบบออนไลน์/แพลตฟอร์ม ประมาณ ๑,๐๙๕.๕๖ บาทต่อวัน และแบบดั้งเดิม ประมาณ ๑,๐๒๗.๔๖ บาทต่อวัน ซึ่งทั้งสามรูปแบบค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่จะเป็นในเรื่องค่าน้ำมัน/ค่าแก๊ส ค่าเช่ารถ และค่าอาหาร (ตาราง ๔.๓)

ตาราง ๔.๓ ค่าใช้จ่ายประจำวันเฉลี่ย (บาทต่อวัน) จำแนกตามรูปแบบการขับรถแท็กซี่และประเภทค่าใช้จ่าย

ประเภทค่าใช้จ่าย	รวม		แบบดั้งเดิม		แบบออนไลน์/แพลตฟอร์ม		แบบผสม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รวม	**๑,๐๙๓.๙๔**	**๑๐๐.๐**	**๑,๐๒๗.๔๖**	**๑๐๐.๐**	**๑,๐๙๕.๗๗**	**๑๐๐.๐**	**๑,๑๖๓.๑๘**	**๑๐๐.๐**
ค่าน้ำมัน/ค่าแก๊ส	๔๑๙.๙๒	๓๘.๔	๔๐๙.๙๘	๓๙.๙	๔๔๖.๖๒	๔๐.๘	๔๒๑.๖๖	๓๖.๓
ค่าเช่ารถ	๓๐๗.๙๒	๒๘.๑	๓๐๔.๖๑	๒๙.๖	๒๗๖.๖๙	๒๕.๓	๓๒๑.๕๖	๒๗.๖
ค่าอาหาร	๑๖๐.๑๓	๑๔.๖	๑๕๗.๗๙	๑๕.๔	๑๘๕.๙๒	๑๗.๐	๑๕๔.๑๙	๑๓.๓
ค่าเช่าบ้านพัก (รวมค่าน้ำและค่าไฟฟ้า)	๑๒๐.๕๗	๑๑.๐	๑๐๑.๙๗	๙.๙	๑๒๘.๓๘	๑๑.๗	๑๓๗.๕๖	๑๑.๘
ค่าน้ำหรือค่าวินแท็กซี่	๒๘.๑๖	๒.๖	๒๐.๗๑	๒.๐	๑๐.๑๔	๐.๙	๔๑.๘๗	๓.๖
ค่าที่จอดรถ	๘.๗๙	๐.๘	๕.๗๐	๐.๖	๑๘.๘๗	๑.๗	๘.๗๕	๐.๘
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ *	๔๘.๔๖	๔.๔	๒๖.๗๐	๒.๖	๒๙.๑๕	๒.๗	๗๗.๕๗	๖.๗

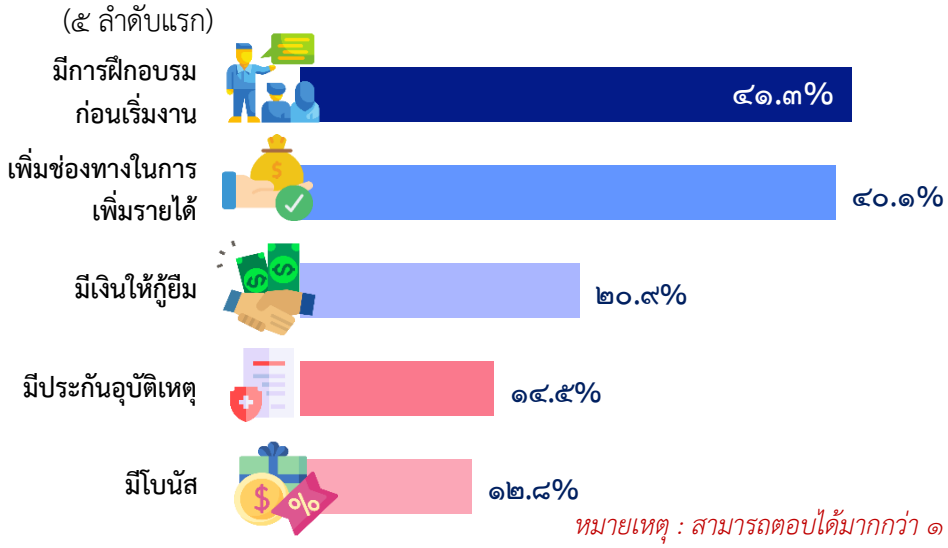
*หมายเหตุ : *อื่น ๆ ได้แก่ ค่าเล่าเรียนบุตร ค่าซ่อมบำรุงรถ ค่าเลี้ยงดูบิดามารดา เป็นต้น*

๓) การทำงานบนแพลตฟอร์ม

การสมัครขับรถแท็กซี่ในระบบแพลตฟอร์ม

พบว่า มีผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ สมัครแพลตฟอร์ม ร้อยละ ๕๕.๘ (ไม่ได้สมัคร ร้อยละ ๔๕.๒) โดยส่วนใหญ่ได้ให้เหตุผลที่สมัครขับรถแท็กซี่ในระบบแพลตฟอร์ม ว่า มีการฝึกอบรมก่อนเริ่มงาน ร้อยละ ๔๑.๓ รองลงมา คือ เพิ่มช่องทางในการเพิ่มรายได้ ร้อยละ ๔๐.๑ และมีเงินให้กู้ยืม ร้อยละ ๒๐.๙ (แผนภาพ ๔.๑)

แผนภาพ ๔.๑ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามเหตุผลที่สมัครขับรถแท็กซี่ในระบบแพลตฟอร์ม (๕ ลำดับแรก)

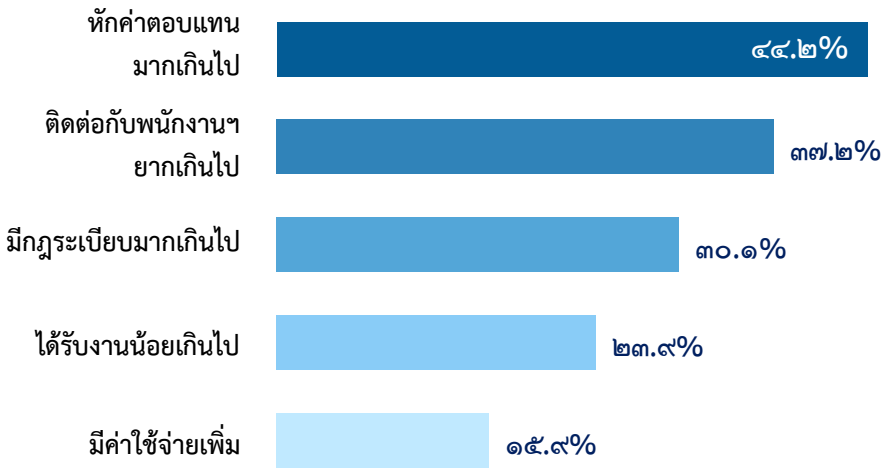


หมายเหตุ : สามารถตอบได้มากกว่า ๑ คำตอบ

ปัญหาการใช้งานแพลตฟอร์ม

เมื่อสอบถามผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ที่สมัครขับรถแท็กซี่ในระบบแพลตฟอร์มเกี่ยวกับปัญหาจากการใช้งานแพลตฟอร์ม ส่วนใหญ่ไม่มีปัญหาในการใช้งาน ร้อยละ ๕๙.๙ และมีปัญหางานในการใช้งาน ร้อยละ ๔๐.๑ ซึ่งส่วนใหญ่มีปัญหาในเรื่องระบบแพลตหักค่าตอบแทนมากเกินไป มากที่สุด ร้อยละ ๔๔.๒ รองลงมาคือ ติดต่อกับพนักงานคอลเซ็นเตอร์ยากเกินไป ร้อยละ ๓๗.๒ และปัญหาระบบแพลตฟอร์มมีกฎระเบียบมากเกินไป ร้อยละ ๓๐.๑ (แผนภาพ ๔.๒)

แผนภาพ ๔.๒ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามปัญหาจากการใช้งานแพลตฟอร์ม (๕ ลำดับแรก)

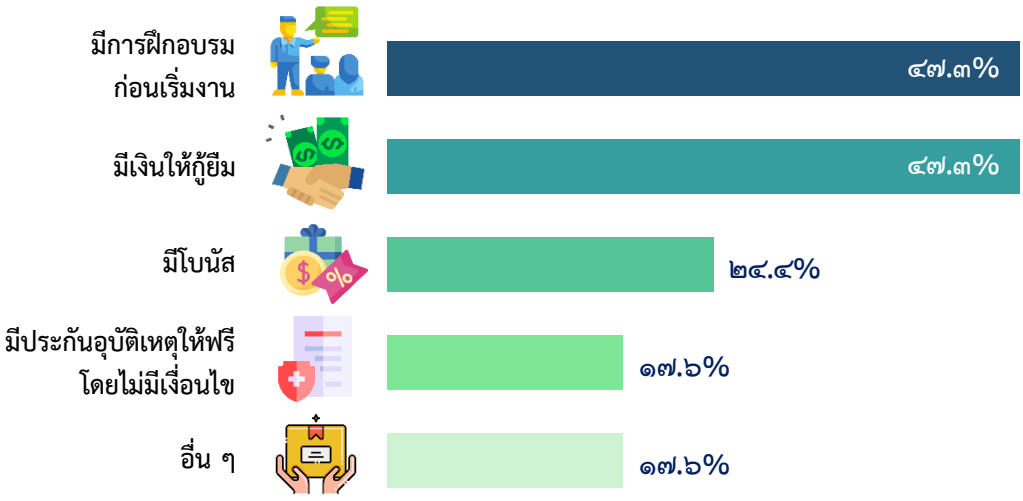


หมายเหตุ : สามารถตอบได้มากกว่า ๑ คำตอบ

สิทธิประโยชน์จากแพลตฟอร์ม

ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ มีการสมัครแพลตฟอร์ม ร้อยละ ๕๕.๘ และไม่สมัคร ร้อยละ ๔๕.๒ เมื่อสอบถามผู้ที่สมัครแพลตฟอร์มถึงสิทธิประโยชน์ที่ได้รับจากแพลตฟอร์ม พบว่า ทางแพลตฟอร์มมีการฝึกอบรมก่อนเริ่มงาน ร้อยละ ๔๗.๓ มีเงินให้กู้ยืม ร้อยละ ๔๗.๓ รองลงมา คือ มีโบนัส ร้อยละ ๒๔.๔ (แผนภาพ ๔.๓)

แผนภาพ ๔.๓ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกสิทธิประโยชน์ที่ได้จากแพลตฟอร์ม (๕ ลำดับแรก)



หมายเหตุ : สามารถตอบได้มากกว่า ๑ คำตอบ

๔.๒ สถานภาพทางเศรษฐกิจของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

๑) สถานภาพทางเศรษฐกิจ

รายได้เฉลี่ยจากการขับรถแท็กซี่

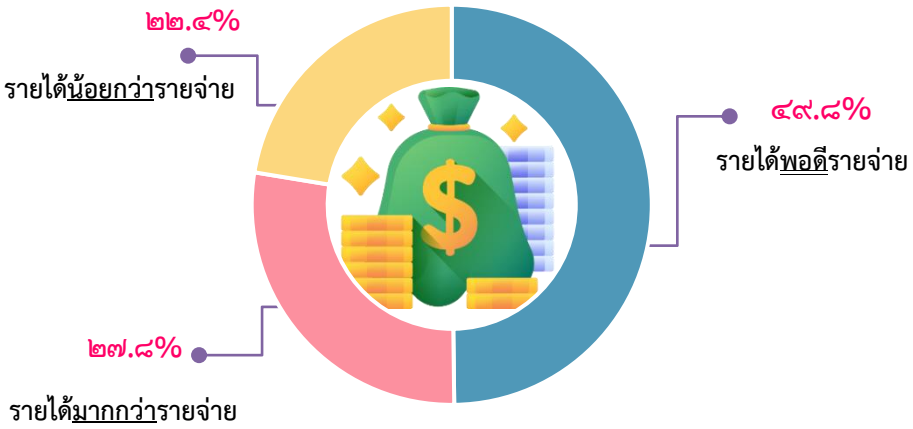
เมื่อพิจารณาด้านรายได้ พบว่า ก่อนเข้าร่วมแพลตฟอร์ม ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ มีรายได้เฉลี่ยจากการขับรถแท็กซี่ ๑,๑๕๕.๒๔ บาทต่อวัน และหลังเข้าร่วมแพลตฟอร์มมีรายได้เฉลี่ยจากการขับรถเฉลี่ยอยู่ที่ ๑,๔๑๐.๖๗ บาทต่อวัน และเมื่อพิจารณารายได้เฉลี่ยหลังจากหักค่าใช้จ่าย พบว่า ก่อนเข้าร่วมแพลตฟอร์ม ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ มีรายได้เฉลี่ยหลังหักค่าใช้จ่าย ๔๙๙.๑๖ บาทต่อวัน และหลังเข้าร่วมแพลตฟอร์มมีรายได้เฉลี่ยหลังหักค่าใช้จ่าย เฉลี่ยอยู่ที่ ๖๙๔.๘๘ บาทต่อวัน (แผนภาพ ๔.๔)

แผนภาพ ๔.๔ แสดงรายได้เฉลี่ยจากการขับรถแท็กซี่ต่อวัน และรายได้เฉลี่ยหลังจากหักค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

รายได้เฉลี่ยต่อวัน (บาท)	ก่อนเข้าร่วมแพลตฟอร์ม	หลังเข้าร่วมแพลตฟอร์ม
รายได้จากการขับรถแท็กซี่	๑,๑๕๕.๒๔	▲ ๑,๔๑๐.๖๗
รายได้ทั้งหมดหลังจากหักค่าใช้จ่าย	๔๙๙.๑๖	▲ ๖๙๔.๘๘

เมื่อสอบถามผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ถึงสถานะทางเศรษฐกิจของครัวเรือนในปัจจุบัน พบว่า รายได้พอดีกับรายจ่าย ร้อยละ ๔๙.๘ รายได้น้อยกว่ารายจ่าย ร้อยละ ๒๗.๘ และรายได้มากกว่ารายจ่าย ร้อยละ ๒๒.๔ (แผนภาพ ๔.๕)

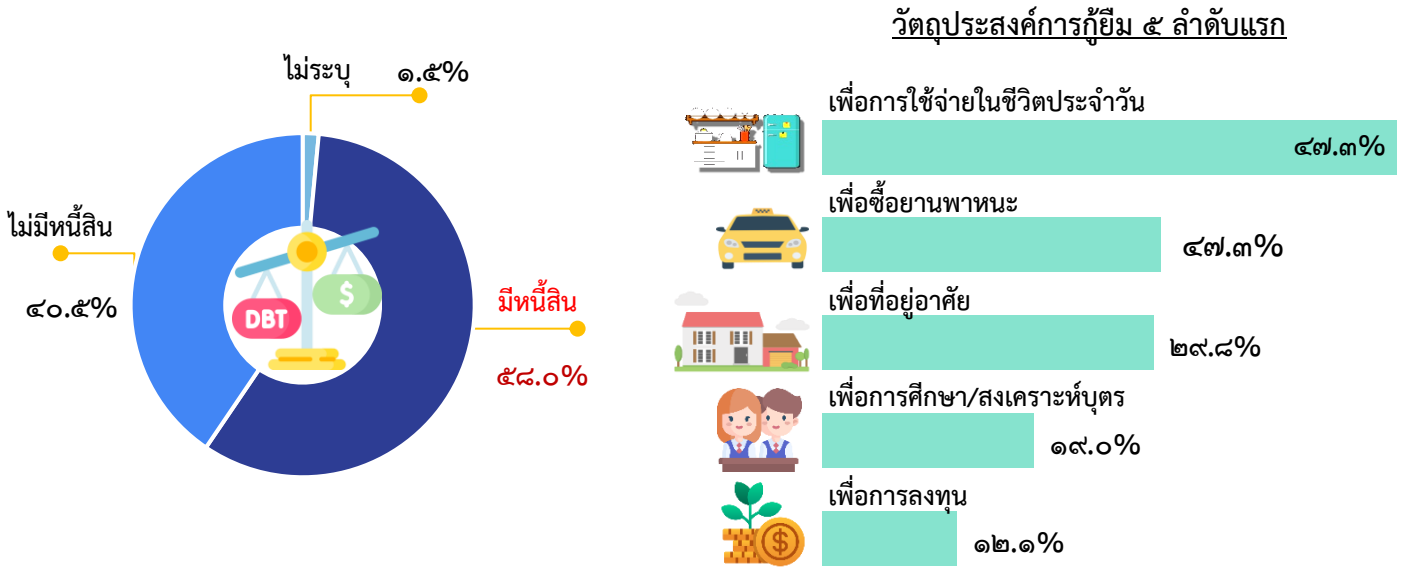
แผนภาพ ๔.๕ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามสถานภาพทางเศรษฐกิจ



ภาระหนี้สิน

จากการสอบถามผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เกี่ยวกับภาระหนี้สินในความรับผิดชอบ พบว่าส่วนใหญ่มีหนี้สิน ร้อยละ ๕๗.๐ ซึ่งวัตถุประสงค์ในการกู้ยืม คือ เพื่อการใช้จ่ายในชีวิตประจำวัน ร้อยละ ๕๑.๖ รองลงมา คือ กู้ยืมเพื่อซื้อยานพาหนะ ร้อยละ ๓๐.๔ เพื่อที่อยู่อาศัย ร้อยละ ๒๙.๘ เพื่อการศึกษา/สงเคราะห์บุตร ร้อยละ ๑๙.๐ เพื่อการลงทุน ร้อยละ ๑๒.๑ และเพื่อวัตถุประสงค์อื่น ๆ (กู้ยืมเพื่อปิดหนี้) ร้อยละ ๒.๑ (แผนภาพ ๔.๖)

แผนภาพ ๔.๖ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามภาระหนี้สิน



หมายเหตุ : สามารถตอบได้มากกว่า ๑ คำตอบ

เมื่อพิจารณาจากรูปแบบการขับแท็กซี่ พบว่า แบบออนไลน์/แพลตฟอร์ม มีหนี้สิน ร้อยละ ๖๙.๐ รองลงมา คือ กลุ่มผู้ขับรถแท็กซี่แบบผสม ร้อยละ ๖๕.๖ และแบบดั้งเดิม ร้อยละ ๔๗.๒ ซึ่งจากข้อมูลจะเห็นว่ากลุ่มผู้มีภาระหนี้จะอยู่ในกลุ่มผู้ขับรถแท็กซี่แบบออนไลน์/แพลตฟอร์ม หรือแบบผสม สูงกว่ากลุ่มผู้ขับรถแท็กซี่แบบดั้งเดิม ส่วนหนึ่งอาจจะมาจากกลุ่มผู้ขับรถแท็กซี่แบบออนไลน์/แพลตฟอร์ม หรือแบบผสม มีช่องทางการเข้าถึงแหล่งเงินทุนมากกว่า จากการที่ได้สิทธิประโยชน์จากเข้าร่วมแพลตร่วม เช่น มีเงินให้กู้ยืม การผ่อนชำระสินค้าต่าง ๆ เป็นต้น (ตาราง ๔.๔)

ตาราง ๔.๔ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามภาระหนี้สินและรูปแบบการขับรถแท็กซี่

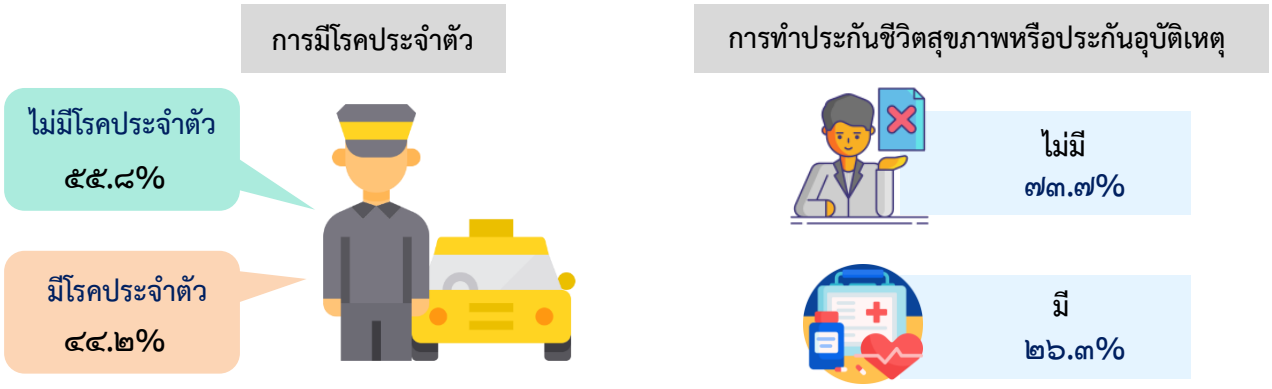
รูปแบบการขับรถแท็กซี่	ภาระหนี้สิน			
	รวม	มีหนี้สิน	ไม่มีหนี้สิน	ไม่ระบุ
รวม	**๑๐๐.๐**	**๕๘.๐**	**๔๐.๕**	**๑.๕**
แบบดั้งเดิม	๑๐๐.๐	๔๗.๒	๕๒.๐	๐.๘
แบบออนไลน์/แพลตฟอร์ม	๑๐๐.๐	๖๙.๐	๓๑.๐	-
แบบผสม	๑๐๐.๐	๖๕.๖	๓๑.๗	๒.๗

๔.๓ การทำงานสวัสดิการของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

เมื่อสอบถามถึงสุขภาพ การมีโรคประจำตัวของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ พบว่า ส่วนใหญ่ไม่มีโรคประจำตัว ร้อยละ ๕๕.๘ และมีโรคประจำตัว ร้อยละ ๔๔.๒ ซึ่งในกลุ่มผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ที่มีโรคประจำตัว พบว่า ส่วนใหญ่เป็นโรคความดันโลหิต ร้อยละ ๕๕.๑ รองลงมา คือ โรคเบาหวาน ร้อยละ ๔๑.๐

ด้านการทำประกันชีวิตสุขภาพหรือประกันอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่ไม่มีการทำประกัน ร้อยละ ๗๓.๗ และมีการทำประกันฯ ร้อยละ ๒๖.๓ (แผนภาพ ๔.๗)

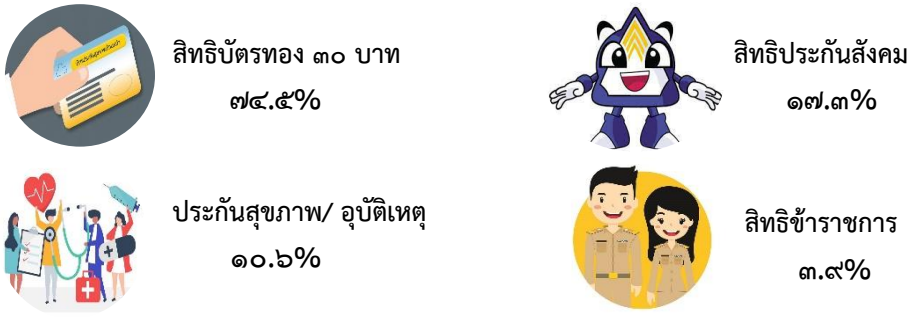
แผนภาพ ๔.๗ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามภาวะสุขภาพ



สิทธิการรักษาพยาบาล

ด้านสิทธิการรักษาพยาบาล พบว่า ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ใช้สิทธิบัตรทอง ๓๐ บาท ร้อยละ ๗๔.๕ รองลงมา คือ สิทธิประกันสังคม ร้อยละ ๑๗.๓ ประกันสุขภาพ/ อุบัติเหตุ ร้อยละ ๑๐.๖ และสิทธิข้าราชการ ร้อยละ ๓.๙ (แผนภาพ ๔.๘)

แผนภาพ ๔.๘ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามสิทธิการรักษาพยาบาลที่ใช้



หมายเหตุ : สามารถตอบได้มากกว่า ๑ คำตอบ

ทักษะด้านภาษาและการสื่อสาร

ทักษะด้านภาษาและการสื่อสาร ภาษาอังกฤษ พบว่า มีทักษะเบื้องต้น ร้อยละ ๔๑.๕ ไม่มีทักษะเลย ร้อยละ ๒๘.๖ มีทักษะปานกลาง ร้อยละ ๑๙.๑ และมีทักษะเชี่ยวชาญ ร้อยละ ๑.๐ ภาษาจีน ไม่มีทักษะเลย ร้อยละ ๘๒.๖ มีทักษะเบื้องต้น ร้อยละ ๖.๙ และมีทักษะปานกลาง ร้อยละ ๑.๐ (ตาราง ๔.๕)

ตาราง ๔.๕ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามระดับทักษะด้านภาษาและการสื่อสาร

ทักษะด้านภาษาและการสื่อสาร	ร้อยละ
ทักษะด้านภาษาอังกฤษและการสื่อสาร (ฟัง พูด อ่าน เขียน)	**๑๐๐.๐**
ไม่มีเลย	๒๘.๖
เบื้องต้น	๔๑.๕
ปานกลาง	๑๙.๑
เชี่ยวชาญ	๑.๐
ไม่ระบุ	๙.๘
ทักษะด้านภาษาจีนและการสื่อสาร (ฟัง พูด อ่าน เขียน)	**๑๐๐.๐**
ไม่มีเลย	๘๒.๖
เบื้องต้น	๖.๙
ปานกลาง	๑.๐
เชี่ยวชาญ	-
ไม่ระบุ	๙.๕

การใช้เทคโนโลยีหรือเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์

ส่วนใหญ่มีการใช้เทคโนโลยีหรือเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ (เช่น สมาร์ทโฟน โน๊ตบุ๊ค) ร้อยละ ๙๔.๖ เมื่อสอบถามถึงวัตถุประสงค์ในการใช้ พบว่า ใช้เพื่อต่อต่อสื่อสาร ร้อยละ ๙๔.๔ รองลงมา คือ ใช้เพื่อทำงานรับลูกค้า ร้อยละ ๕๐.๑ เพื่อความบันเทิง ร้อยละ ๓๖.๐ และใช้เพื่อทำธุรกรรมทางการเงิน ร้อยละ ๓๕.๐

เมื่อพิจารณากลุ่มผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ที่ไม่มีการใช้เทคโนโลยีฯ ร้อยละ ๕.๔ ส่วนใหญ่ให้เหตุผลที่ไม่มีการใช้ ว่า เขามีอุปกรณ์สมาร์ทโฟนฯ แต่ไม่ได้ใช้ และส่วนหนึ่งให้เหตุผลว่าไม่มีสมาร์ทโฟนฯ (แผนภาพ ๔.๙)

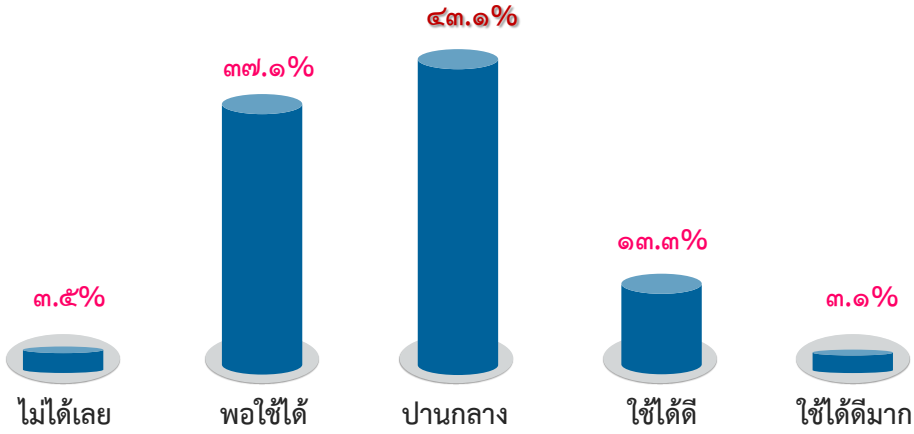
แผนภาพ ๔.๙ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามการใช้เทคโนโลยีหรือเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์



ทักษะการใช้เทคโนโลยีหรือเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์

ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่มีทักษะในการใช้เทคโนโลยีหรือเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ (เช่น สมาร์ทโฟน โน๊ตบุ๊ค) อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ ๔๓.๑ รองลงมา คือ พอใช้ได้ ร้อยละ ๓๗.๑ และพบว่ามีร้อยละ ๓.๕ ที่ใช้ไม่ได้เลย (แผนภาพ ๔.๑๐)

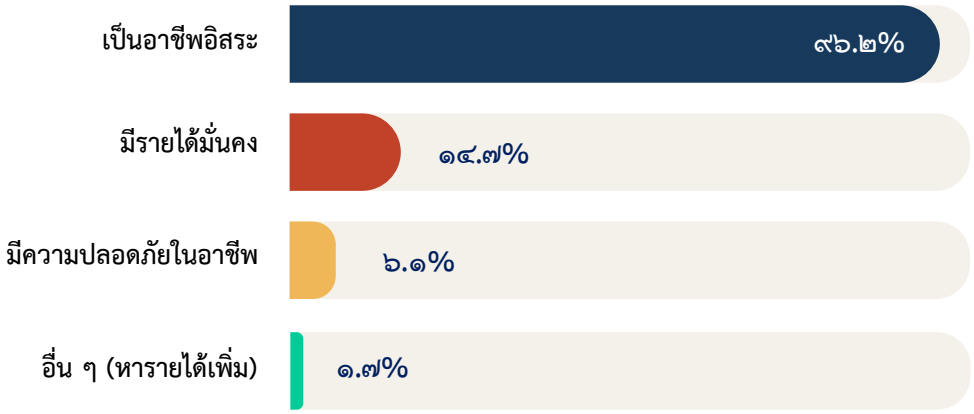
แผนภาพ ๔.๑๐ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามระดับทักษะการใช้เทคโนโลยีหรือเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์



เหตุผลที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

เมื่อสอบถามถึงเหตุผลที่ทำให้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่อยู่จนถึงปัจจุบัน ส่วนใหญ่ให้เหตุผลว่าเป็นอาชีพอิสระ สามารถทำได้ทุกวัย ไม่จำกัดเรื่องวุฒิการศึกษา มีอิสระเรื่องเวลา ร้อยละ ๙๖.๒ รองลงมา คือ มีรายได้มั่นคง ร้อยละ ๑๔.๗ และมีความปลอดภัยในอาชีพ ร้อยละ ๖.๑ (แผนภาพ ๔.๑๑)

แผนภาพ ๔.๑๑ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามเหตุผลที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่



หมายเหตุ : สามารถตอบได้มากกว่า ๑ คำตอบ

๔.๔ ความพึงพอใจในการทำงานของคนขับแท็กซี่

ในภาพรวมความพึงพอใจในการทำงานของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ มีคะแนนเฉลี่ย ๒.๗๒ อยู่ในระดับปานกลาง

ด้านรายได้ ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ มีความพึงพอใจในการทำงานด้านรายได้ ในภาพรวมได้คะแนนเฉลี่ย ๒.๗๖ อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง ได้แก่ เป็นอาชีพที่มีรายได้สม่ำเสมอ (คะแนนเฉลี่ย ๒.๙๒) รายได้ที่ได้รับเพียงพอต่อการดำรงชีพ (คะแนนเฉลี่ย ๒.๘๗) รายได้ที่ได้รับสร้างความมั่นคงแก่ชีวิต (คะแนนเฉลี่ย ๒.๗๕) และมีความพึงพอใจในระดับน้อย คือ รายได้ที่ได้รับเหลือพอที่จะเก็บออม (คะแนนเฉลี่ย ๒.๕๐)

ด้านความมั่นคงในอาชีพ ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ มีความพึงพอใจในการทำงานด้านความมั่นคงในอาชีพ ในภาพรวม ได้คะแนนเฉลี่ย ๒.๗๑ อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง ได้แก่ สภาพการทำงานภายใต้เงื่อนไขสัญญาที่เข้าร่วมแพลตฟอร์ม (เฉพาะผู้ขับรถแท็กซี่แบบแพลตฟอร์มหรือผสม) (ได้คะแนนเฉลี่ย ๓.๑๑) เป็นอาชีพที่ได้รับการยอมรับ (คะแนนเฉลี่ย ๓.๐๑) และเป็นอาชีพที่มั่นคง ยึดเป็นอาชีพหลักได้ (คะแนนเฉลี่ย ๒.๙๖)

ด้านความปลอดภัยในอาชีพ ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ มีความพึงพอใจในการทำงานด้านความปลอดภัยในอาชีพ ในภาพรวม ได้คะแนนเฉลี่ย ๒.๗๓ อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง ได้แก่ รถแท็กซี่ที่ใช้ในการประกอบอาชีพมีคุณภาพและปลอดภัย (คะแนนเฉลี่ย ๓.๐๒) สามารถจัดสมดุลระหว่างเวลางาน ครอบครัว และส่วนตัวได้อย่างเหมาะสม (คะแนนเฉลี่ย ๒.๙๔) พอใจในความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน ผู้(คะแนนเฉลี่ย ๒.๗๖) และมีความพึงพอใจในระดับน้อย คือ ขับรถแท็กซี่ได้รับการคุ้มครอง และได้รับสวัสดิการตามกฎหมาย (คะแนนเฉลี่ย ๒.๔๕) มีมาตรการของรัฐในการดูแลสุขภาพอย่างครอบคลุมและทั่วถึง (คะแนนเฉลี่ย ๒.๕๐) (ตาราง ๔.๖)

ตาราง ๔.๖ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามความพึงพอใจ

องค์ประกอบความพึงพอใจ	คะแนนเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ระดับความพึงพอใจ	ความพึงพอใจ				
				มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
ภาพรวม	**๒.๗๒**	**๐.๖๙๓**	**ปานกลาง**	**๓.๖**	**๑๘.๖**	**๔๓.๕**	**๒๔.๘**	**๙.๖**
๑. ด้านรายได้	**๒.๗๖**	**๐.๗๗๑**	**ปานกลาง**	**๒.๓**	**๑๕.๐**	**๔๘.๖**	**๒๕.๑**	**๙.๑**
๑.๑ เป็นอาชีพที่มีรายได้สม่ำเสมอ	๒.๙๒	๐.๘๐๓	ปานกลาง	๓.๒	๑๔.๖	๕๗.๔	๒๐.๕	๔.๓
๑.๒ รายได้ที่ได้รับเพียงพอต่อการดำรงชีพ	๒.๘๗	๐.๘๒๘	ปานกลาง	๒.๒	๑๗.๐	๕๑.๙	๒๓.๙	๕.๑
๑.๓ รายได้ที่ได้รับเหลือพอที่จะเก็บออม	๒.๕๐	๑.๐๐๑	น้อย	๑.๘	๑๓.๘	๓๕.๘	๓๐.๒	๑๘.๔
๑.๔ รายได้ที่ได้รับสร้างความมั่นคงแก่ชีวิตตนเองและครอบครัว	๒.๗๕	๐.๘๗๑	ปานกลาง	๑.๘	๑๔.๔	๔๙.๔	๒๕.๗	๘.๗
๒. ด้านความมั่นคงในอาชีพ	**๒.๗๑**	**๐.๘๒๔**	**ปานกลาง**	**๔.๗**	**๒๑.๘**	**๔๔.๗**	**๒๑.๓**	**๗.๖**
๒.๑ เป็นอาชีพที่ได้รับการยอมรับของครอบครัวและสังคม	๓.๐๑	๐.๘๐๔	ปานกลาง	๓.๐	๒๑.๔	๕๒.๑	๒๑.๐	๒.๖
๒.๒ เป็นอาชีพที่มั่นคง และยึดเป็นอาชีพหลักได้	๒.๙๖	๐.๙๓๑	ปานกลาง	๓.๘	๒๓.๒	๔๔.๘	๒๑.๖	๖.๗

องค์ประกอบความพึงพอใจ	คะแนนเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ระดับความพึงพอใจ	ความพึงพอใจ				
				มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
๒.๓ พอใจในสภาพการทำงานภายใต้เงื่อนไขสัญญาที่เข้าร่วมแพลตฟอร์ม (ตอบเฉพาะผู้ขับรถแท็กซี่แบบแพลตฟอร์มหรือผสม)	๓.๑๑	๐.๙๓๘	ปานกลาง	๖.๗	๒๔.๖	๔๖.๔	๑๗.๓	๕.๐
๒.๔ การรวมกลุ่มเพื่อเจรจาต่อรองผลประโยชน์ในเรื่องการทำงาน	๒.๙๗	๑.๐๓๘	ปานกลาง	๖.๔	๒๔.๓	๓๘.๙	๒๑.๓	๙.๑
๒.๕ ได้รับการพัฒนาความรู้ ทักษะ ในการทำงาน	๒.๖๘	๑.๐๑๔	ปานกลาง	๓.๕	๑๕.๗	๔๑.๑	๒๕.๔	๑๔.๔
๓. ด้านความปลอดภัยในอาชีพ	**๒.๗๓**	**๐.๗๕๔**	**ปานกลาง**	๓.๖	๑๘.๒	๓๘.๒	๒๘.๑	๑๑.๙
๓.๑ พอใจในความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน	๒.๗๖	๐.๙๑๗	ปานกลาง	๒.๖	๑๖.๕	๔๓.๗	๒๘.๖	๘.๕
๓.๒ มีมาตรการของรัฐในการดูแลสุขภาพอย่างครอบคลุม และทั่วถึง	๒.๕๐	๑.๐๐๓	น้อย	๒.๒	๑๓.๑	๓๕.๗	๓๑.๐	๑๘.๑
๓.๓ ผู้ขับรถแท็กซี่ได้รับการคุ้มครอง และได้รับสวัสดิการตามกฎหมาย	๒.๔๕	๑.๐๑๖	น้อย	๒.๒	๑๒.๓	๓๔.๑	๓๑.๒	๒๐.๒
๓.๔ รถแท็กซี่ที่ใช้ในการประกอบอาชีพมีคุณภาพและปลอดภัย	๓.๐๒	๑.๐๒๕	ปานกลาง	๖.๖	๒๖.๓	๓๖.๒	๒๓.๓	๗.๒
๓.๕ สามารถจัดสมดุลระหว่างเวลางานครอบครัว และส่วนตัวได้อย่างพอเหมาะ	๒.๙๔	๐.๙๔๓	ปานกลาง	๔.๖	๒๒.๔	๔๑.๓	๒๖.๒	๘.๖

- **การเปรียบเทียบความพึงพอใจในการทำงานของกลุ่มประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่**

ด้านรายได้ พบว่า ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่แบบผสม มีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจในการทำงานมากที่สุด ที่ ๒.๘๔ คะแนน (ระดับปานกลาง) รองลงมา คือ แบบดั้งเดิม ๒.๗๐ คะแนน และแบบออนไลน์ ๒.๖๙ คะแนน

ด้านความมั่นคงในอาชีพ พบว่า ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่แบบผสม มีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจในการทำงานมากที่สุด ที่ ๒.๙๗ คะแนน (ระดับปานกลาง) รองลงมา คือ แบบออนไลน์ ๒.๘๔ คะแนน และแบบดั้งเดิม ๒.๗๗ คะแนน

ด้านความปลอดภัยในอาชีพ พบว่า ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่แบบผสม มีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจในการทำงานมากที่สุด ที่ ๒.๘๒ คะแนน (ระดับปานกลาง) รองลงมา คือ แบบออนไลน์ ๒.๖๙ คะแนน และแบบดั้งเดิม ๒.๖๕ คะแนน (ตาราง ๔.๗)

ตาราง ๔.๗ แสดงคะแนนความพึงพอใจในการทำงานของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามรูปแบบการขับรถแท็กซี่

องค์ประกอบความพึงพอใจ	แบบดั้งเดิม			แบบออนไลน์			แบบผสม		
	คะแนนเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ระดับความพึงพอใจ	คะแนนเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ระดับความพึงพอใจ	คะแนนเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ระดับความพึงพอใจ
ภาพรวม	**๒.๗๒**	**๐.๗๐๔**	**ปานกลาง**	**๒.๗๔**	**๐.๘๑๖**	**ปานกลาง**	**๒.๘๗**	**๐.๖๐๗**	**ปานกลาง**
๑. ด้านรายได้	๒.๗๐	๐.๘๐๙	ปานกลาง	๒.๖๙	๐.๙๔๗	ปานกลาง	๒.๘๔	๐.๖๖๙	ปานกลาง
๒. ด้านความมั่นคงในอาชีพ	๒.๗๗	๐.๗๑๙	ปานกลาง	๒.๘๔	๐.๘๕๒	ปานกลาง	๒.๙๗	๐.๗๓๒	ปานกลาง
๒. ด้านความปลอดภัยในอาชีพ	๒.๖๕	๐.๗๗๘	ปานกลาง	๒.๖๙	๐.๘๔๐	ปานกลาง	๒.๘๒	๐.๖๙๓	ปานกลาง

๔.๕ ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด – ๑๙

๑) ผลกระทบต่อการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (โควิด – ๑๙) ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ดังนี้

- ส่งผลกระทบต่อการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ พบว่า ส่วนใหญ่ทำให้รายได้ลดลงจากเดิม ร้อยละ ๗๗.๔ รองลงมา คือ ไม่มีรายได้ ร้อยละ ๑๕.๖ รายได้เท่าเดิม ร้อยละ ๖.๖ และรายได้เพิ่มจากเดิม ร้อยละ ๐.๔
- ส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้ใช้บริการขับแท็กซี่ พบว่า จำนวนผู้ใช้บริการลดลง ร้อยละ ๙๓.๒ รองลงมา คือ จำนวนผู้ใช้บริการเท่าเดิม ร้อยละ ๕.๖ และจำนวนผู้ใช้บริการมากขึ้น ร้อยละ ๐.๔
- ส่งผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายประจำวัน พบว่า ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๕๙.๓ รองลงมา คือ ค่าใช้จ่ายเท่าเดิม ร้อยละ ๒๙.๕ และค่าใช้จ่ายลดลง ร้อยละ ๙.๑ ตามลำดับ (ตาราง ๔.๘)

ตาราง ๔.๘ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามผลกระทบต่อการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด – ๑๙	ร้อยละ
▪ **ผลกระทบต่อการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่**	**๑๐๐.๐**
ไม่มีรายได้	๑๕.๖
รายได้เท่าเดิม	๖.๖
รายได้ลดลงจากเดิม	๗๗.๔
รายได้เพิ่มจากเดิม	๐.๔
▪ **ผลกระทบต่อจำนวนผู้ใช้บริการขับแท็กซี่**	**๑๐๐.๐**
จำนวนผู้ใช้บริการมากขึ้น	๐.๔
จำนวนผู้ใช้บริการเท่าเดิม	๕.๖
จำนวนผู้ใช้บริการลดลง	๙๓.๒
อื่น ๆ	๐.๘

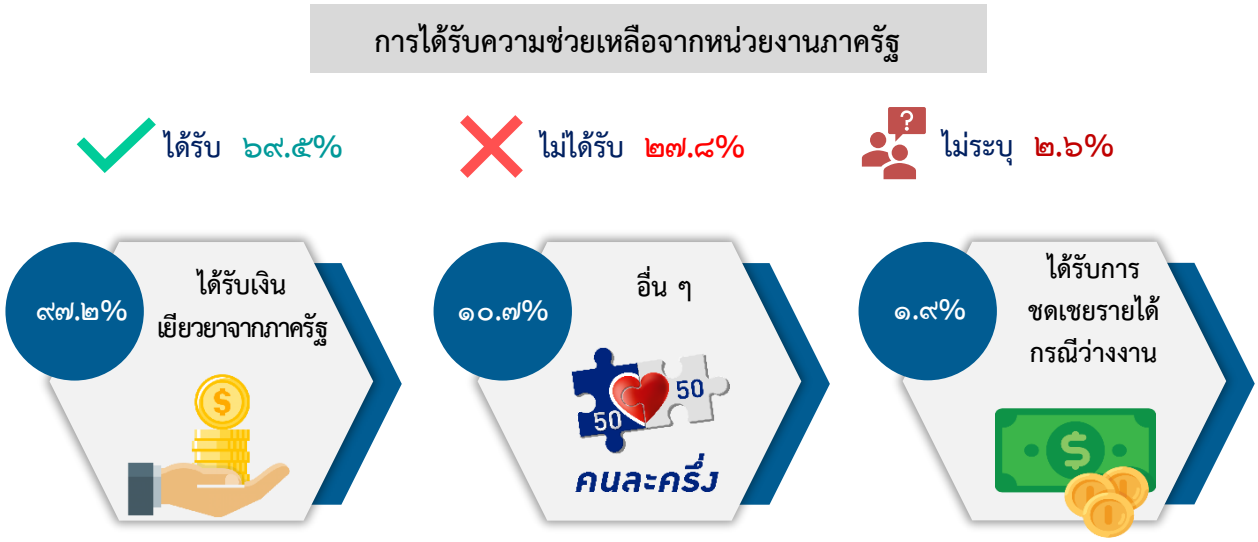
ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด – ๑๙	ร้อยละ
▪ **ผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายประจำวัน**	**๑๐๐.๐**
ค่าใช้จ่ายเท่าเดิม	๒๙.๕
ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น	๕๙.๓
ค่าใช้จ่ายลดลง	๙.๑
ไม่ระบุ	๒.๑

๒) ความช่วยเหลือจากหน่วยงานภาครัฐ

▪ **การได้รับความช่วยเหลือจากหน่วยงานภาครัฐ**

เมื่อพิจารณาในเรื่องการได้รับความช่วยเหลือจากหน่วยงานภาครัฐ พบว่า ส่วนใหญ่ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ได้รับความช่วยเหลือ ร้อยละ ๖๙.๕ ซึ่งได้รับการช่วยเหลือจากการได้รับเงินเยียวยาจากภาครัฐมากที่สุด ร้อยละ ๙๗.๒ รองลงมา คือ อื่น ๆ (เช่น บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ โครงการคนละครึ่ง เป็นต้น) ร้อยละ ๑๐.๗ และได้รับการชดเชยรายได้กรณีว่างงาน ร้อยละ ๑.๙ (แผนภาพ ๔.๑๒)

แผนภาพ ๔.๑๒ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามการได้รับความช่วยเหลือจากหน่วยงานภาครัฐ



หมายเหตุ : - อื่น ๆ (เช่น บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ โครงการคนละครึ่ง เป็นต้น)
- สามารถตอบได้มากกว่า ๑ คำตอบ

▪ **ความต้องการให้ภาครัฐเข้ามาช่วยเหลือ**

ในอนาคตผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ มีความต้องการให้เข้ามาช่วยเหลือโดยให้ความสำคัญดังนี้ ลำดับที่ ๑ การเยียวยา ลำดับที่ ๒ ลดค่าใช้จ่ายและค่าครองชีพ และลำดับที่ ๓ การเข้าถึงแหล่งเงินทุน

๓) การพัฒนาทักษะเพิ่มเติมเกี่ยวกับการขับแท็กซี่

เมื่อพิจารณาความต้องการการพัฒนาทักษะเพิ่มเติมเกี่ยวกับการขับแท็กซี่ พบว่า มีความต้องการพัฒนาทักษะเพิ่มเติมในเรื่องทักษะภาษาอังกฤษ ร้อยละ ๕๘.๕ รองลงมา คือ ทักษะด้านการซ่อมรถยนต์ ร้อยละ ๓๙.๕ ทักษะด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ร้อยละ ๓๙.๓ ทักษะภาษาจีน ร้อยละ ๒๖.๔ ทักษะด้านการให้บริการลูกค้า ร้อยละ ๒๒.๓ ทักษะภาษาญี่ปุ่น ร้อยละ ๑๘.๑ การขับรถยนต์ ร้อยละ ๑๓.๒ และทักษะอื่น ๆ (ด้านเทคโนโลยี) ร้อยละ ๐.๙ (แผนภาพ ๔.๑๓)

แผนภาพ ๔.๑๓ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามเรื่องที่ต้องการพัฒนาทักษะเพิ่มเติมเกี่ยวกับการขับรถแท็กซี่



หมายเหตุ : สามารถตอบได้มากกว่า ๑ คำตอบ

๔) สวัสดิการและการคุ้มครอง

เมื่อพิจารณาในเรื่องสวัสดิการและการคุ้มครองที่ต้องการได้รับจากภาครัฐ พบว่า ส่วนใหญ่ต้องการสิทธิกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย รับค่าทดแทนขาดรายได้ ร้อยละ ๘๔.๑ รองลงมา คือ สิทธิกรณีชราภาพ ได้รับเงินก้อนพร้อมดอกผล ร้อยละ ๗๒.๐ สิทธิกรณีทุพพลภาพ รับเงินทดแทนการขาดรายได้ ร้อยละ ๖๘.๙ สิทธิกรณีเสียชีวิต ได้รับเงินค่าทำศพ ร้อยละ ๖๕.๙ สิทธิกรณีสงเคราะห์บุตร ได้รับเงินรายเดือน ร้อยละ ๕๔.๐ และสิทธิอื่น ๆ (เช่น สิทธิกู้ยืมเงินเพื่อดำรงชีพ) ร้อยละ ๔.๐ (แผนภาพ ๔.๑๔)

แผนภาพ ๔.๑๔ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามสวัสดิการและการคุ้มครองที่ต้องการได้รับจากภาครัฐ

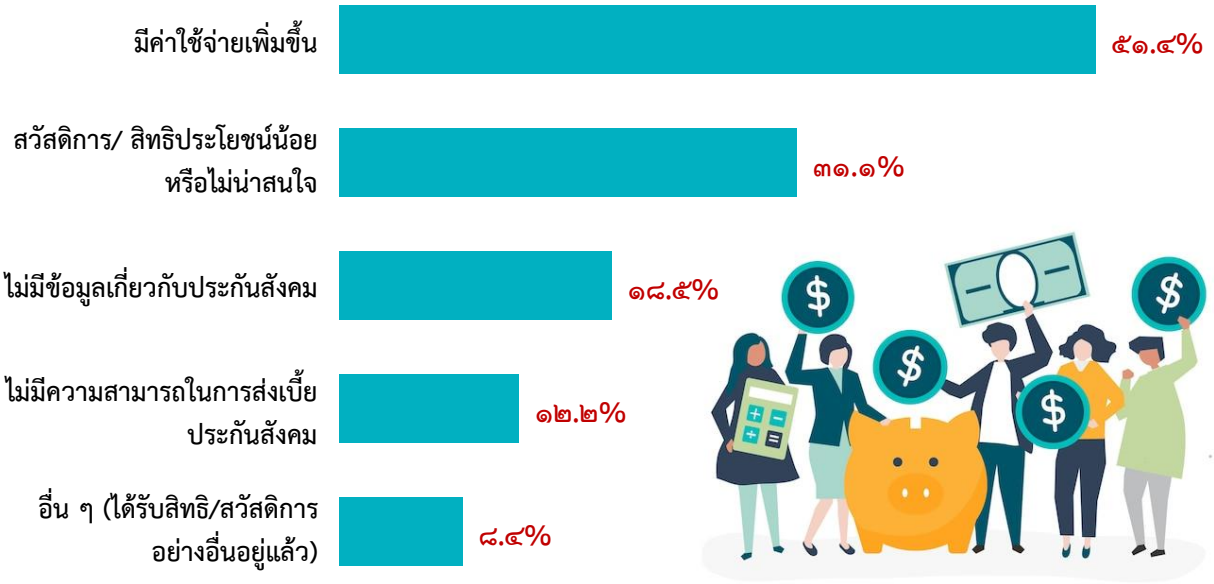


หมายเหตุ : สามารถตอบได้มากกว่า ๑ คำตอบ

๕) ระบบประกันสังคม

เมื่อสอบถามผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ถึงเหตุผลที่ไม่เข้าระบบประกันสังคม พบว่า ทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๕๑.๔ รองลงมา คือ สวัสดิการ/สิทธิประโยชน์น้อยหรือไม่น่าสนใจ ร้อยละ ๓๑.๑ ไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับประกันสังคม ร้อยละ ๑๘.๕ ไม่มีความสามารถในการส่งเบี้ยประกันสังคม ร้อยละ ๑๒.๒ และอื่น ๆ (ได้รับสิทธิ/สวัสดิการอย่างอื่นอยู่แล้ว) น้อยที่สุด ร้อยละ ๘.๔ (แผนภาพ ๔.๑๕)

แผนภาพ ๔.๑๕ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามเหตุผลที่ไม่เข้าระบบประกันสังคม

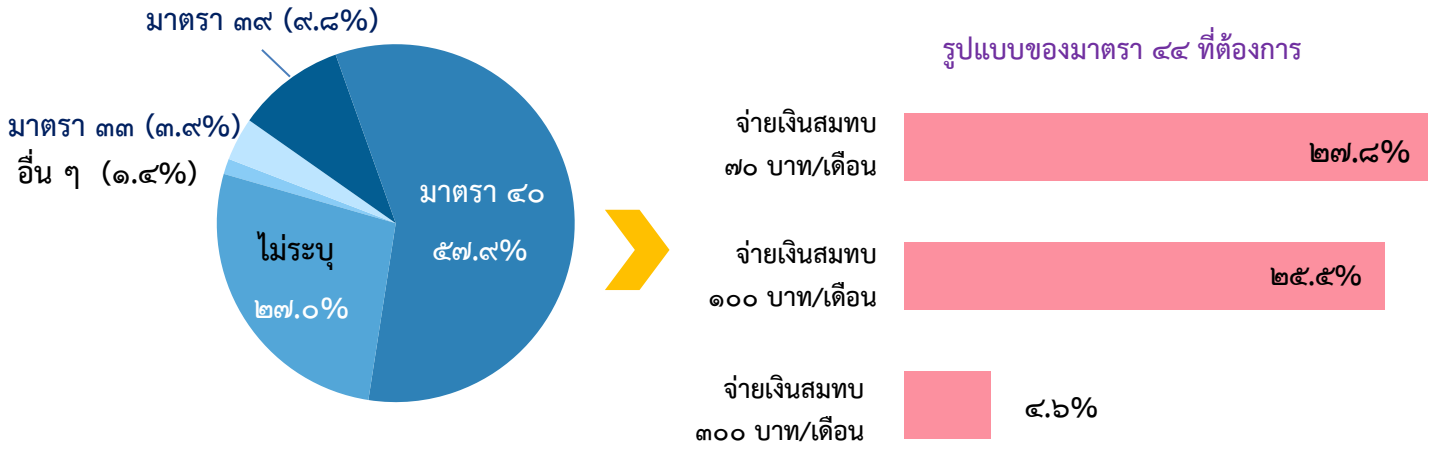


หมายเหตุ : สามารถตอบได้มากกว่า ๑ คำตอบ

เมื่อพิจารณาถึงรูปแบบประกันสังคมที่ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ต้องการ พบว่า ส่วนใหญ่ต้องการ แบบมาตรา ๔๐ ร้อยละ ๕๗.๙ รองลงมา คือ มาตรา ๓๙ ร้อยละ ๙.๘ และมาตรา ๓๓ ร้อยละ ๓.๙

หากพิจารณารูปแบบของมาตรา ๔๐ ที่ต้องการ จะเห็นว่า ส่วนใหญ่ต้องการรูปแบบการจ่ายเงินสมทบ ๗๐ บาท/เดือน ร้อยละ ๒๗.๘ รองลงมา คือ การจ่ายเงินสมทบ ๑๐๐ บาท/เดือน ร้อยละ ๒๕.๕ และการจ่ายเงินสมทบ ๓๐๐ บาท/เดือน ร้อยละ ๔.๖ (แผนภาพ ๔.๑๖)

แผนภาพ ๔.๑๖ ร้อยละของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำแนกตามรูปแบบประกันสังคมที่ต้องการ



๔.๖ การสัมภาษณ์เชิงลึก

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ สามารถสรุปประเด็นสำคัญได้ ดังนี้

๑) แพลตฟอร์ม ควรมีการปรับลดเปอร์เซ็นต์การหักค่าตอบแทนลดลง

๒) ปัญหาผู้โดยสารยกเลิกการใช้บริการแท็กซี่

๓) ควรหามาตรการในการลดค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ (ค่าราคาเชื้อเพลิง น้ำมัน แก๊ส)

๔) การจัดสวัสดิการ สิทธิประโยชน์ให้กับผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ เช่น สิทธิการรักษาพยาบาล สิทธิการชดเชยรายได้ กรณีเจ็บป่วย เป็นต้น

๕) การปรับขึ้นอัตราค่าโดยสาร เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน ทำให้ต้นทุนของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เพิ่มต้น(ราคาพลังงานที่เพิ่มขึ้น น้ำมัน แก๊ส เป็นต้น)

๖) ปัญหาราคารถแท็กซี่สูงกว่ารถส่วนบุคคลทั่วไปในท้องตลาด

๗) ปัญหาราคาการประกันรถยนต์ (ราคาสูง)

๘) ปัญหาความไม่เท่าเทียมกันระหว่างผู้นำรถส่วนบุคคลมาให้บริการ (Grab car) กับ ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ควรให้ผู้ที่นำรถส่วนบุคคลมาให้บริการ (Grab car) มาเข้าสู่ระบบเดียวกันกับผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

๔.๗ ผลการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ สมาคมแท็กซี่ สหกรณ์แท็กซี่ แพลตฟอร์ม และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ สมาคมแท็กซี่ สหกรณ์แท็กซี่ แพลตฟอร์ม และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง โดยมีการจัดประชุมเมื่อวันอังคารที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๖๕ เวลา ๐๙.๐๐ – ๑๒.๐๐ น. ผ่านระบบ Zoom meeting มีรายละเอียด ดังนี้

- ข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม ร่วมแสดงความคิดเห็น

๑) สนับสนุนกลไกระดับนโยบาย การจัดสวัสดิการเพื่อความมั่นคงในอาชีพให้เหมาะสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

๒) จัดตั้งคณะทำงานบูรณาการทบทวนระบบการดูแลแรงงานนอกระบบโดยตรง ซึ่งมีตัวแทนจากผู้บริหารพร้อมตัวแทนฝ่ายแผนหรือยุทธศาสตร์ภาครัฐของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อทบทวนนโยบาย ข้อกำหนดกฎหมาย และรวบรวมข้อมูลเชิงนโยบายสำหรับออกแบบระบบ และปรับปรุงข้อกำหนดทางกฎหมายเพื่อการควบคุมคุณภาพบริการและคุณภาพชีวิตการทำงานของแรงงานนอกระบบที่สอดคล้องกับการดำเนินงานของภาคเอกชน แรงงานนอกระบบ และหน่วยงานควบคุม

๓) การกำหนด/ ควบคุมคุณภาพของแรงงานที่จะเข้ามาประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

๔) สนับสนุนกลไกการฝึกอบรม การประเมินทักษะความสามารถ เพื่อให้ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ให้ได้รับใบรับรอง/ ใบคุณวุฒิที่ใช้ประกอบอาชีพได้

๕) ควรมีการกำหนด/ ออกกฎระเบียบในเรื่องการแต่งกายของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ให้ชัดเจน

๖) ควรมีการกำหนดมาตรฐาน ควบคุมคุณภาพของแรงงานที่จะเข้ามาประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ เช่น การได้รับใบรับรองหรือใบคุณวุฒิในการประกอบอาชีพ การประเมินทักษะความสามารถ

๗) ควรมีการปรับอัตราค่าโดยสาร ให้สอดคล้องกับสถานการณ์สภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน

๘) การพัฒนาทักษะของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ เช่น ทักษะด้านภาษา กฎหมาย เทคโนโลยี เป็นต้น

๙) ช่องทางในการเข้าถึงแหล่งเงินทุนสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

๑๐) การคุ้มครองทางสัญญาของแพลตฟอร์ม (ในกรณีเกิดความเสียหาย)

๑๑) ควรมีมาตรการที่เข้ามาดูแลเรื่องสุขภาพของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ เช่น การจัดให้มีการการตรวจสุขภาพประจำปี

๑๒) การบริหารจัดการเชิงพื้นที่ในการให้บริการรถแท็กซี่ เช่น บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า บริเวณท่าอากาศยานดอนเมือง เป็นต้น

บทที่ ๕
สรุปผลและข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

โครงการศึกษาวิจัยผลกระทบของคนขับแท็กซี่กับการทำงานบนแพลตฟอร์ม ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา วิเคราะห์ข้อมูลสถานการณ์ แนวทางการบริหารจัดการเกี่ยวกับผลกระทบคนขับแท็กซี่กับการทำงานบนแพลตฟอร์ม รูปแบบการทำงาน แนวทางสนับสนุน ผลกระทบ และสวัสดิการของคนขับรถแท็กซี่กับการทำงานบนแพลตฟอร์ม รวมถึงจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านแรงงานเพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับคนขับรถแท็กซี่ โดยใช้แบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูลและนำมาวิเคราะห์ สรุปผลการวิเคราะห์ ได้ดังนี้

๕.๑ สรุปผลการศึกษา

ในการศึกษาครั้งนี้ ใช้ข้อมูลโครงการศึกษาวิจัยผลกระทบของคนขับแท็กซี่กับการทำงานบนแพลตฟอร์มในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล จากจำนวนตัวอย่างทั้งหมด ๕๑๘ คน สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ประกอบด้วยสถิติพรรณนา ค่าสถิติที่ใช้ในการสรุปผล วิเคราะห์ และนำเสนอข้อมูล ได้แก่ การแจกแจงความถี่ อัตราร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน โดยใช้การประมวลผลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ

๑) ข้อมูลทั่วไป

จากกลุ่มตัวอย่าง (ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ทั้งแบบดั้งเดิมและแพลตฟอร์ม) ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ ๙๔.๔ และเป็นเพศหญิง ร้อยละ ๕.๖ ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ร้อยละ ๓๙.๐ มีอายุอยู่ในช่วงระหว่าง ๕๐ – ๕๙ ปี การศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับประถมศึกษาหรือต่ำกว่า ร้อยละ ๓๓.๒ มีการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ เป็นอาชีพหลัก ร้อยละ ๙๕.๐ อาชีพเดิมก่อนจะมาขับรถแท็กซี่ เคยเป็นพนักงานบริษัท ร้อยละ ๔๒.๗ รองลงมาคือ เกษตรกรรม เมื่อวิเคราะห์ข้อมูลตามเพศและช่วงอายุของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จะพบว่ามีช่วงอายุเข้าใกล้วัยแรงงานผู้สูงอายุ และเป็นแรงงานนอกระบบ ซึ่งมีความสอดคล้องกับองค์การแรงงานระหว่างประเทศที่ได้กำหนดข้อเสนอแนะฉบับที่ ๒๐๔ Transition from the Informal to the Formal Economy Recommendation, ๒๐๑๕๘๗ ข้อเสนอแนะฉบับนี้ กำหนดแนวทางและหลักการสำคัญให้ประเทศสมาชิกส่งเสริมการสร้างความยั่งยืนให้แก่วิสาหกิจ และการสร้างงานที่ดีให้แก่เศรษฐกิจในระบบ รวมทั้งการส่งเสริมเศรษฐกิจ ในระบบมหภาค การจ้างงาน การให้ความคุ้มครองทางสังคม และการวางนโยบาย ทางสังคมในด้านอื่น ๆ ป้องกันการจ้างงานนอกระบบในเศรษฐกิจในระบบ ซึ่ง “แรงงานนอกระบบ” หมายความรวมถึง คนทำงานที่ว่าจ้างตนเอง นายจ้าง สมาชิกของสหกรณ์และหน่วยทางสังคมต่าง ๆ คนทำงานในครอบครัว ลูกจ้างหรือคนทำงานที่ทำงานที่ไม่มีกฎเกณฑ์ชัดเจน ระหว่างนายจ้างและลูกจ้างไม่ว่าคนทำงานนั้นจะทำงานในภาครัฐหรือภาคเอกชนก็ตาม โดยประเทศสมาชิกต้องให้ความสำคัญกับกลุ่มที่มีความอ่อนแอทางสังคมซึ่งรวมถึงแรงงานหญิง แรงงานเด็ก แรงงานอพยพ แรงงานสูงวัย แรงงานที่เป็นชนกลุ่มน้อย แรงงานที่เป็นโรคเอดส์ (HIV) แรงงานที่ทำงานตามบ้าน และแรงงานในภาคเกษตรบางประเภทที่ยังมิได้รับความคุ้มครองในระบบประกันสังคม ทั้งนี้ ควรได้รับการส่งเสริมและพัฒนาทักษะอาชีพ การดูแลสุขภาพ การขับขี่อย่างปลอดภัยบนท้องถนน การได้รับความคุ้มครองในระบบประกันสังคมเพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมสำหรับเข้าสู่วัยผู้สูงอายุ สำหรับผู้ประกอบอาชีพที่เป็นเพศหญิงก็ควรมีมาตการรองรับในเรื่องของความปลอดภัยโดยเฉพาะประเด็นการคุกคามทางเพศ ซึ่งเป็นไปตามหลักอนุสัญญาว่าด้วย การเลือกปฏิบัติในการจ้างงานและอาชีพ ฉบับที่ ๑๑๑ ขององค์การ แรงงานระหว่างประเทศ นากจากนี้ ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ทุกคนควรได้รับหรือผ่านการทดสอบตามที่สถาบันคุณวุฒิวิชาชีพกำหนดไว้เกี่ยวกับคุณวุฒิวิชาชีพของสาขาวิชาชีพขนส่งชุมชน อาชีพผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) แต่รัฐต้องอำนวยความสะดวกในการจัดฝึกอบรมพร้อมทั้งทดสอบและรับผิดชอบค่าใช้จ่าย เป็นต้น

ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ มีรถส่วนตัว (ไม่มีภาระค่าเช่าซื้อ) ร้อยละ ๓๖.๙ และมีการสมัครเข้าใช้บริการแพลตฟอร์ม ร้อยละ ๕๑.๙ จำนวนชั่วโมงของการขับรถแท็กซี่ จะใช้เวลาขับรถประมาณ ๘ - ๑๒ ชั่วโมง ร้อยละ ๕๑.๔ ค่าใช้จ่ายประจำวันเฉลี่ย ๑,๐๙๓.๙๔ บาทต่อวัน

เมื่อพิจารณาด้านรายได้ พบว่า ก่อนเข้าร่วมแพลตฟอร์ม ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ มีรายได้เฉลี่ยจากการขับรถแท็กซี่ ๑,๑๕๕.๒๔ บาทต่อวัน และหลังเข้าร่วมแพลตฟอร์ม มีรายได้เฉลี่ยจากการขับรถเฉลี่ยอยู่ที่ ๑,๔๑๐.๖๗ บาทต่อวัน และเมื่อพิจารณารายได้เฉลี่ยหลังจากหักค่าใช้จ่าย พบว่า ก่อนเข้าร่วมแพลตฟอร์ม ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ มีรายได้เฉลี่ยหลังหักค่าใช้จ่าย ๔๙๙.๑๖ บาทต่อวัน และหลังเข้าร่วมแพลตฟอร์มมีรายได้เฉลี่ยหลังหักค่าใช้จ่าย เฉลี่ยอยู่ที่ ๖๙๔.๘๘ บาทต่อวัน สถานะทางเศรษฐกิจของครัวเรือนในปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่มีรายได้พอดีรายจ่าย ร้อยละ ๔๙.๘ มีภาระหนี้สิน ร้อยละ ๕๗.๔ ซึ่งส่วนใหญ่มีการกู้ยืมเพื่อการใช้จ่ายในชีวิตประจำวัน ร้อยละ ๕๓.๗ รองลงมาคือ เพื่อที่อยู่อาศัย ด้านสิทธิการรักษาพยาบาล พบว่า ผู้ประกอบวิชาชีพขับรถแท็กซี่ ส่วนใหญ่ใช้สิทธิบัตรทอง ๓๐ บาท เหตุผลที่ทำให้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่อยู่จนถึงปัจจุบัน ส่วนใหญ่ให้เหตุผลว่า เป็นอาชีพอิสระ สามารถทำได้ทุกวัย ไม่จำกัดเรื่องวุฒิการศึกษา มีอิสระเรื่องเวลา ร้อยละ ๙๖.๑

ซึ่งผลการศึกษาดังกล่าวยังสอดคล้องกับงานวิจัยของสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (๒๕๖๒) พบว่า การทำงานในระบบแพลตฟอร์มมีทั้งส่งเสริมและบั่นทอนคุณภาพชีวิตของผู้ที่ทำงานในระบบต้องรับมือกับความเสี่ยงในเรื่องรายได้ ต้นทุน ความปลอดภัย และความเสี่ยงทางกฎหมาย โดยปกติผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จะทำงานเฉลี่ยอยู่ที่ ๘ – ๑๒ ชั่วโมง และทำงานทุกวัน และอาจจะมีบางรายที่ขยายชั่วโมงการทำงานมากกว่า ๑๒ ชั่วโมง เนื่องจากรายได้ไม่เพียงพอตามที่ตั้งเกณฑ์ไว้ ทั้งนี้ ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ต้องรับความเสี่ยงทางรายได้ด้วยตนเอง ในขณะที่ยังต้องแบกรับต้นทุนการทำงาน เช่น ค่าน้ำมัน ค่าซ่อม/บำรุงรถ ค่าเสียโอกาสในการทำงาน นอกจากนั้น ยังส่งผลต่อการสร้างความอบอุ่นความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างบุคคลในครอบเดียวกันขาดหายไป

๒) สถานภาพทางเศรษฐกิจ/ความพึงพอใจในการทำงาน/การทำงานสวัสดิการ/ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด – ๑๙ ของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ มีความสอดคล้องกับการศึกษาวิจัยที่กล่าวถึงในบทที่ ๒ ดังนี้

สวัสดิการและการคุ้มครองที่ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ต้องการได้รับจากภาครัฐ ส่วนใหญ่ต้องการในเรื่องสิทธิกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย รับค่าทดแทนขาดรายได้ ร้อยละ ๘๔.๑ รองลงมาคือ สิทธิกรณีชราภาพ ได้รับเงินก้อนพร้อมดอกผล สิทธิกรณีทุพพลภาพ รับเงินทดแทนการขาดรายได้

เมื่อพิจารณาสาเหตุที่กลุ่มตัวอย่างที่ไม่ได้เข้าระบบประกันสังคม พบว่า มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๕๑.๔ รองลงมาคือ สวัสดิการ/สิทธิประโยชน์น้อยหรือไม่น่าสนใจ ไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับประกันสังคม ซึ่งผลการศึกษาดังกล่าวยังสอดคล้องกับงานวิจัยของคณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (๒๕๖๕) พบว่า แรงงานแพลตฟอร์มยังไม่สามารถเข้าถึงสิทธิและการคุ้มครองที่แรงงานพึงได้รับเท่าที่ควร เนื่องจากผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ที่เข้าใช้บริการบนแพลตฟอร์มทำงานในฐานะ Partner ของแพลตฟอร์ม ทำให้เงื่อนไขการทำงานถูกกำหนดด้วยข้อตกลงและเงื่อนไขของแพลตฟอร์มเพียงฝ่ายเดียว

ผลการศึกษาด้านการเจ็บป่วยและความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ มีความสอดคล้องกับงานวิจัยของกัญทิยา ประดับบุญ และคณะ (๒๕๕๗) ได้ทำการวิเคราะห์ต้นทุนทางตรง แบ่งเป็น ๒ ส่วน คือ ๑) ต้นทุนค่ารักษาพยาบาล ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาล และต้นทุนจากทรัพย์ที่เสียหาย ได้แก่ ความเสียหายของยานพาหนะและความเสียหายของทรัพย์สินราชการ และ ๒) ต้นทุนทางอ้อม โดยการนำแนวคิดทุนมนุษย์ มาใช้ในการ

คาดประมาณรายได้ที่สูญเสียไปเนื่องจากการเสียชีวิต การทุพพลภาพและการบาดเจ็บ ได้แก่ ต้นทุนการสูญเสียผลิตภาพการผลิตของผู้เสียชีวิต ผู้ทุพพลภาพ และผู้บาดเจ็บสาหัส

ผลการศึกษาของ Martin Lebeau and Patrice Duguay (๒๕๕๖) ได้ทำการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนของการบาดเจ็บจากการทำงาน โดยได้อธิบายองค์ประกอบของต้นทุนซึ่งเป็นผลจากอุบัติเหตุจากการทำงาน ประกอบด้วย ๑) ต้นทุนทางตรง ได้แก่ ต้นทุนค่ารักษาพยาบาล ต้นทุนความเสียหายของทรัพย์สิน การบริการภาวะฉุกเฉิน ค่าทำศพ ๒) ต้นทุนทางอ้อม ได้แก่ ต้นทุนผลิตภาพแรงงาน ต้นทุนค่าจ้างรายเดือน ต้นทุนสวัสดิการพนักงาน ต้นทุนทางครอบครัว (Household work) ต้นทุนค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ (Administrative costs) ต้นทุนทางกฎหมาย (Legal costs) ชื่อเสียงหรือภาพลักษณ์ของบริษัท (Reputation) และ ๓) ต้นทุนในการบริหารคน (Human costs)

ผลการศึกษาของ ดร.มนทกานต์ ฉิมมามี และ ชาญธนินทร์ ใสแก้ว สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้ศึกษา “บทสำรวจสถานะองค์ความรู้: สถานการณ์การทำงาน ความเสี่ยงด้านสุขภาพ รวมถึงนโยบายและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มอาชีพคนขับรถแท็กซี่” พบว่า มีแนวโน้มความเสี่ยงด้านสุขภาพและข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ มีปัญหาโดยรวมของกลุ่มแรงงานนอกระบบที่คล้ายกัน คือ ปัญหาความไม่สม่ำเสมอและไม่มั่นคงด้านรายได้ ความไม่มั่นคงของงาน การไม่ได้ความคุ้มครองภายใต้ระบบประกันสังคมอย่างเหมาะสมเช่นเดียวกับแรงงานในระบบ (มาตรา ๓๓) สำหรับกลุ่มอาชีพคนขับรถแท็กซี่ ต้องประสบปัญหาที่มีลักษณะเฉพาะอันนำไปสู่ความเสี่ยงด้านสุขภาพ และส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของคนทำงาน รวมถึงครอบครัวด้วย

ผลการศึกษาของ กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์ (๒๕๕๘) ศึกษาแนวทางงานวิจัยด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ สรุปได้ว่า ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ จากการสืบสวนอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เชิงลึก สามารถสรุปปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ๓ ปัจจัย ได้แก่ ๑) คนเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ประกอบด้วย พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ การใช้ความเร็ว การใช้สัญญาณไฟจราจรผิดพลาด การฝ่าไฟแดง การดื่มแอลกอฮอล์ และการมองไม่เห็นรถคันอื่นเนื่องจากถูกยานพาหนะอีกคันบดบัง ๒) ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย การออกแบบและบำรุงรักษาถนนที่ไม่เหมาะสม ระยะการมองเห็นที่ถูกบดบัง สภาพภูมิอากาศ รวมถึงอุปกรณ์สะท้อนและระบบไฟฟ้าส่องสว่าง ๓) ปัจจัยด้านยานพาหนะ พบว่า รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุบางคันไม่มีกระจกมองหลัง ไม่มีไฟท้าย และส่วนประกอบอื่น ๆ

ดังนั้น ต้องมีมาตรการป้องกันในเชิงรุกทั้งในเรื่องสุขภาพและอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นจากการทำงานของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ เนื่องจากส่งผลกระทบต่อการสูญเสียผลิตภาพแรงงานในภาพของประเทศ และยังส่งผลกระทบถึงผู้โดยสารและผู้ที่ใช้รถใช้ถนนอีกด้วย เพราะจากผลการสำรวจยังพบว่าผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ใช้สิทธิ์ในการรักษาพยาบาลจากสิทธิบัตรทอง ๓๐ บาท กว่าร้อยละ ๗๔.๕ ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาระงบประมาณที่ภาครัฐต้องแบกรับค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล

กรณีศึกษาเกี่ยวกับการทำงานบนแพลตฟอร์ม พบว่า มีผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่สมัครแพลตฟอร์ม ร้อยละ ๕๕.๘ ส่วนใหญ่ไม่มีปัญหาในการใช้งาน ร้อยละ ๕๙.๙ ส่วนใหญ่มีการฝึกอบรมก่อนเริ่มงาน ร้อยละ ๔๗.๓ มีเงินให้กู้ยืม ร้อยละ ๔๗.๓ รองลงมา คือ มีโบนัส ร้อยละ ๒๔.๔ และมีความพอใจในสภาพการทำงานภายใต้เงื่อนไขสัญญาที่เข้าร่วมแพลตฟอร์มในระดับปานกลาง

ผลการศึกษาของ Hindawi (๒๕๖๒) ได้ทำการศึกษาการเลือกโหมดบริการรถแท็กซี่ตามทฤษฎีเกมวิวัฒนาการ ในประเทศจีนสรุปได้ว่า การเดินทางที่แตกต่างกัน รวมถึงรถยนต์ส่วนตัว การขนส่งสาธารณะแท็กซี่ และรถไฟใต้ดิน มีบทบาทสำคัญในเมืองสมัยใหม่ การวิจัยเกี่ยวกับพฤติกรรมการเลือกโหมดการเดินทางเป็นเรื่องที่ได้รับความนิยมในหมู่นักวางผังเมืองและการจราจร ในทศวรรษที่ผ่านมา เทคโนโลยีที่เกิดขึ้นใหม่ได้

นำไปสู่โหมดบริการต่าง ๆ ที่ปรากฏภายในโหมดการเดินทางเดียว เนื่องจากเทคโนโลยีการสื่อสารผ่านอินเทอร์เน็ตบนมือถือมีการพัฒนาและเผยแพร่อย่างรวดเร็ว แพลตฟอร์มอินเทอร์เน็ตต่าง ๆ

ผลการศึกษาของ Nafisa Khatoon (๒๕๖๔) ได้ทำการศึกษากรณีศึกษาเกี่ยวกับ Ola และ Uber จากมุมมองของพาร์ทเนอร์คนขับในประเทศอินเดีย สรุปได้ว่า รูปแบบของเศรษฐกิจแพลตฟอร์มควรจะทำหน้าที่เป็นยาครอบจักรวาล สำหรับปัญหาการเคลื่อนย้ายในเมือง โดยใช้ทรัพยากรที่มีอยู่เพื่อทำให้ง่ายขึ้น การขนส่งเพื่อสร้างความมั่งคั่งและในขณะเดียวกันก็ลดก๊าซคาร์บอนด้วย ตามการเดินทางของชาวเมือง ซึ่งมีความสอดคล้องกับการใช้บริการแพลตฟอร์มมากขึ้นในปัจจุบันของผู้ที่อาศัยอยู่ในเมืองใหญ่ของประเทศไทย และมีความสำคัญกับรายได้ของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ที่ให้บริการผ่านแพลตฟอร์ม จากการศึกษาวิจัยพบว่าส่วนใหญ่เข้าร่วมให้บริการรถแท็กซี่ผ่านแพลตฟอร์ม และมีรายได้เพิ่มขึ้นจากการเข้าร่วมบริการแพลตฟอร์มหากกดรับงาน นอกจากนั้นยังพบว่าระหว่างการเดินทางกลับจากการส่งผู้โดยสารแล้วยังสามารถรับผู้โดยสารระหว่างเดินทางกลับได้ และเป็นช่องทางในการเพิ่มรายได้อีกหนึ่งช่องทาง ซึ่งหากมองสะท้อนถึงปัญหาที่เกิดขึ้นจากผลการศึกษาหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรกำหนดเป็นข้อกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศให้ชัดเจนเกี่ยวการให้บริการของแพลตฟอร์มและผู้ร่วมให้บริการผ่านแพลตในกรณีของแท็กซี่ เพื่อให้แท็กซี่ได้รับความคุ้มครองทั้งด้านสวัสดิการและรายได้

ผลการศึกษาของ คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (๒๕๖๕) ในโครงการขับเคลื่อนข้อเสนอเชิงนโยบายต่อคุณภาพชีวิตของคนทำงานแพลตฟอร์ม สนับสนุนโดย สำนักงานนโยบายแรงงานนอกระบบ สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ เพื่อศึกษาสภาพการทำงานและความพึงพอใจที่เกี่ยวกับสุขภาวะของคนทำงานแพลตฟอร์มใน ๓ กลุ่มอาชีพ ได้แก่ กลุ่มคนขับขี่ยานพาหนะรับจ้าง กลุ่มบริการส่งอาหาร และกลุ่มรับจ้างทำงานบ้าน เพื่อนำเสนอแนวทางกำหนดสภาพการทำงานที่เหมาะสม เกี่ยวข้องกับ

๑) ความสัมพันธ์ของคนทำงานแพลตฟอร์มกับผู้จ้างงาน ในปัจจุบันมีอยู่ ๒ ประเภท ได้แก่ ๑) แรงงานที่ถูกจ้างโดยตรงจากแพลตฟอร์ม มีสถานะเป็นพนักงานหรือลูกจ้าง และ ๒) แรงงานที่ถูกกำหนดสถานะเป็นผู้จ้างงานตัวเอง ซึ่งเมื่อนำมาเปรียบเทียบจะพบว่า แรงงานที่มีสถานะเป็นลูกจ้างมีจำนวนน้อยกว่าแรงงานที่มีสถานะเป็นผู้จ้างงานตัวเอง ทั้งนี้ แรงงานแพลตฟอร์มยังไม่สามารถรวมตัวเพื่อสร้างอำนาจต่อรองได้ โดยง่ายรวมถึงยังไม่สามารถเข้าถึงสิทธิและการคุ้มครองที่ลูกจ้างพึงได้รับเท่าที่ควร เนื่องจากเงื่อนไขการทำงานมักถูกกำหนดด้วยข้อตกลงและเงื่อนไขของแพลตฟอร์มเพียงฝ่ายเดียว

๒) สภาพการทำงานของคนทำงานแพลตฟอร์ม กลุ่มบริการส่งอาหาร พบว่า สาเหตุสำคัญที่ประกอบอาชีพบนแพลตฟอร์ม เพราะเป็นแหล่งรายได้หลัก โดยทำงานกับแพลตฟอร์มเฉลี่ย ๖ วัน/สัปดาห์ ประมาณ ๑๐ ชั่วโมงต่อวัน วันละประมาณ ๒๑ รอบ ทั้งนี้ คนทำงานเคยเจ็บป่วยจากการทำงานแพลตฟอร์ม ได้แก่ ปวดเมื่อยตามร่างกาย และไข้หวัด (จากแสงแดด/ฝน) อีกทั้ง เคยประสบอุบัติเหตุจากการทำงานจนต้องเข้ารักษาตัวที่โรงพยาบาล ซึ่งใช้ระยะเวลารักษาตัวเฉลี่ย ๑๒ วัน แต่โดยภาพรวมส่วนใหญ่ไม่เคยได้รับความช่วยเหลือค่าสินไหมชดเชยการบาดเจ็บจากการทำงาน

๓) หลักประกันและความมั่นคงของคนทำงานแพลตฟอร์ม กลุ่มบริการส่งอาหาร ในภาพรวมพบว่า ส่วนใหญ่ใช้สิทธิ ๓๐ บาทรักษาทุกโรค (บัตรทอง) รองลงมา คือ ประกันสังคมมาตรา ๔๐ และมาตรา ๓๙ ขณะที่การวางแผนการออม โดยรวมได้ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง แสดงถึงการวางแผนการออมยังไม่มากเท่าที่ควร

ผลการศึกษาของ วิทยาลัยการเมืองการปกครอง สถาบันพระปกเกล้า โดยสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ได้ศึกษา “การลดความเหลื่อมล้ำและสร้างความเป็นธรรม :

นัยของการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีกับความเหลื่อมล้ำ-บทเรียนจากเศรษฐกิจแพลตฟอร์ม” พบว่า ถึงแม้ธุรกิจแพลตฟอร์มจะเพิ่มโอกาสในการสร้างรายได้ และเพิ่มความยืดหยุ่นในการทำงานให้แก่แรงงานที่เข้ามามีส่วนร่วม แต่โอกาสนี้ก็ยังจำกัดอยู่เฉพาะในกลุ่มแรงงานที่มีทักษะเพียงพอจะใช้เทคโนโลยีใหม่ ๆ และการเป็นแรงงานดิจิทัลส่วนใหญ่จะไม่ได้รับสวัสดิการการจ้างงาน หรือหลักประกันการจ้างงานใด ๆ นอกจากนี้แล้ว ในแง่ของหน่วยธุรกิจ ยังพบว่าการมีพลังเครือข่าย (Network Effects) ของธุรกิจแพลตฟอร์มยังทำให้แพลตฟอร์มรายใหญ่ ๆ มีอำนาจกีดกันการเข้ามาแข่งขันของแพลตฟอร์มรายเล็ก ๆ ได้อีกด้วย

ผลการศึกษาของ กรชนก สุริยาเรืองฤทธิ์ และเสฏฐพงศ์ ไปวันเสาร์ ได้ศึกษาปัญหากฎหมายเกี่ยวกับกฎเกณฑ์การควบคุมการให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชัน : กรณีศึกษากฎหมายประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศออสเตรเลีย พบว่า การให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชัน หรือที่รู้จักในนามของผู้ประกอบการอย่าง Uber หรือ Grab กำลังได้รับความนิยมไปทั่วโลก เพราะสามารถบรรเทาแก้ไขปัญหาที่ผู้ใช้บริการรถแท็กซี่บางส่วนจะได้รับความไม่พอใจในการรับบริการ แม้จะมีค่าบริการแพงกว่าการโดยสารแท็กซี่ปกติ โดยผู้ใช้บริการบางส่วนก็ยังคงเลือกใช้การเดินทางรูปแบบใหม่นี้ แต่อย่างไรก็ตาม การให้บริการรถยนต์ ในลักษณะนี้ ส่วนใหญ่จะผิดกฎหมายขนส่งเดิมของแต่ละประเทศ เพื่อเป็นการรองรับและควบคุมดูแลการให้บริการร่วมเดินทางให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อยได้มีบางประเทศออกกฎหมาย Ride - Sharing มาบังคับใช้แล้ว กฎหมายประเทศไทยยังไม่สามารถปรับใช้การให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชันได้อย่างถูกกฎหมาย อีกทั้งการประกอบกิจการเรียกรถยนต์หรือให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางในประเทศไทย โดยส่วนใหญ่จะกระทำโดยผู้ให้บริการอยู่ต่างประเทศ เมื่อเกิดปัญหาหรือข้อพิพาทขึ้น ยากที่จะหาหน่วยงานใดมารับผิดชอบ

ผลการศึกษาของ อรรคณัฐ วันทนะสมบัติ และเกรียงศักดิ์ ธีระโกวิทขจร สถาบันแรงงานและเศรษฐกิจที่เป็นธรรม (JELI) มูลนิธิฟรีดริค เอแบร์ท (FES) ได้ศึกษาเศรษฐกิจแพลตฟอร์มและผลกระทบต่อแรงงานภาคบริการในประเทศไทย (Platform economy and its impact on service workers: case studies from Thailand) พบว่า ผลการศึกษาที่สำคัญ คือ ในกรณีของอูเบอร์ นักวิจัยพบว่าในจังหวัดเชียงใหม่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ ผู้ขับรถมากกว่าครึ่ง หรือประมาณ ๕๘% จากผู้ให้สัมภาษณ์ ๔๘ ราย ทำงานขับรถเป็นรายได้เสริม เพราะมีรายได้หลักที่มาจากการทำงานอื่น และที่น่าสังเกตก็คือ ผู้ให้บริการจำนวนไม่น้อยเป็นผู้เกษียณหรือใกล้เกษียณอายุการทำงาน หรือผู้ที่ไม่ได้อยู่ในตลาดแรงงานที่เป็นทางการ เช่น แม่บ้านที่มีภาระครอบครัวต้องดูแลลูกที่ยังเล็ก ผู้ที่มีปัญหาสุขภาพและกำลังพักฟื้น เพื่อกลับเข้าสู่ตลาด คนกลุ่มนี้ต่างรู้สึกว่าแพลตฟอร์ม เช่น อูเบอร์ สร้างความยืดหยุ่นให้พวกเขาได้ทำงานเพื่อหารายได้เสริม และลดภาระค่าใช้จ่ายของครอบครัวลงได้ส่วนหนึ่ง ข้อค้นพบนี้ สอดคล้องกับงานวิจัยในต่างประเทศที่พบว่าเศรษฐกิจแบบแพลตฟอร์มนั้น เอื้อให้ผู้ที่โดยปกติถูกกีดกันหรือประสบกับอุปสรรคในการเข้าสู่งาน เช่น กลุ่มแรงงานอพยพ ผู้ที่ไม่มีวุฒิการศึกษา หรือคนที่มีภาระในการดูแลเด็กหรือผู้สูงอายุในครอบครัว ได้มีโอกาสทำงานและมีรายได้เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ยังพบข้อพึงสังเกตที่สำคัญจากงานวิจัยในต่างประเทศ คือ งานในโลกแพลตฟอร์มดิจิทัลมักเป็นงานชั่วคราว รายได้ต่ำ และในหลายกรณี เป็นงานที่ทำครั้งเดียวจบหรือเป็นรายชิ้น ขาดความมั่นคงในการทำงาน จึงทำให้เกิดความกังวลจากองค์กรด้านแรงงานในต่างประเทศ

จากผลการศึกษานี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งดำเนินการในการนำมาตรการต่าง ๆ ให้รองรับเพื่อให้ผู้ประกอบอาชีพเข้าถึงสิทธิและการคุ้มครอง ตามสิทธิที่พึงได้รับและควรนำข้อมูลแรงงานนอกระบบเข้าสู่ระบบเพื่อง่ายต่อการเข้าถึงสวัสดิการต่าง ๆ ของภาครัฐ และภาครัฐควรควบคุมและตรวจสอบการให้บริการของแพลตฟอร์ม ก่อนที่จะเกิดปัญหาตามมามากไปกว่านี้ เพราะธุรกิจแพลตฟอร์มน่าจะมีการให้บริการมากขึ้นในอนาคตของประเทศไทยและทั่วโลก

๕.๒ ข้อเสนอแนะ

▪ **ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแผนงาน โครงการ กิจกรรมที่รองรับผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่จากหน่วยงานต่าง ๆ ที่ดำเนินการอยู่แล้ว โดยสามารถขอเข้ารับบริการได้** ดังนี้

๑) กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน การอบรมและฝึกอาชีพ เช่น การพัฒนาทักษะด้านภาษาต่างประเทศ ทักษะการซ่อมรถยนต์ ทักษะการขับรถยนต์ในเมืองใหญ่ ทักษะการให้บริการลูกค้า เป็นต้น โดยขอทราบข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน สถาบันพัฒนาฝีมือแรงงาน ทั้ง ๒๕ เขต และสำนักงานพัฒนาฝีมือแรงงานทั่วประเทศ โทรศัพท์ ๐-๒๒๔๘-๓๓๙๓ หรือ https://www.dsd.go.th โดยหลักสูตรการฝกอาชีพเสริม เช่น (๑) สาขาการแกไขปญหาและการบำรุงรักษารถยนตเบื้องตน (จำนวน ๑๘ ชั่วโมง) (๒) สาขาภาษาอังกฤษเพื่อการสื่อสาร (จำนวน ๓๐ ชั่วโมง) (๓) สาขาภาษาจีนเพื่อการทำงาน (จำนวน ๓๐ ชั่วโมง) (๔) ภาษาอังกฤษเพื่อการทำงาน (จำนวน ๓๐ ชั่วโมง) (๕) สาขาการซ่อมบำรุงรักษาเครื่องปรับอากาศในรถยนต์ (จำนวน ๑๘ ชั่วโมง) (๖) สาขาการบำรุงรักษารถยนต์ (จำนวน ๑๘ ชั่วโมง) (๗) สาขาเทคนิคการติดตั้งฟิล์มกรองแสงติดรถยนต์ (จำนวน ๑๘ ชั่วโมง) เป็นต้น

๒) สำนักงานประกันสังคม การเข้าร่วมประกันสังคมตามมาตรา ๔๐ โดยขอทราบข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่สำนักงานประกันสังคม สำนักงานประกันสังคม กทม. พื้นที่ ๑-๑๒ และสำนักงานประกันสังคมจังหวัด ๗๖ จังหวัด หรือ https://www.sso.go.th

๓) กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ให้บริการตรวจสุขภาพ และการทดสอบสมรรถภาพร่างกายสำหรับผู้สูงอายุ (กรณีที่ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นผู้สูงอายุ) โดยขอทราบข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา โทรศัพท์ ๐ ๒๒๘๓ ๑๕๐๐ หรือ https://www.mots.go.th

๔) กรมกิจการผู้สูงอายุ ผู้สูงอายุสามารถกู้ยืมเงินทุนประกอบอาชีพรายบุคคลได้คนละไม่เกิน ๓๐,๐๐๐ บาท และรายกลุ่ม ๆ ละไม่น้อยกว่า ๕ คน ได้กลุ่มละไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท โดยต้องชำระคืนเป็นรายงวด ภายในระยะเวลาไม่เกิน ๓ ปี โดยไม่มีดอกเบี้ย (กรณีที่ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นผู้สูงอายุ) โดยขอทราบข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่กองทุนผู้สูงอายุ กรมกิจการผู้สูงอายุ กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ และสำนักงานพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์จังหวัด ทุกจังหวัด โทรศัพท์ ๐ ๒๓๕๔ ๖๑๐๐ หรือ https://www.olderfund.opp.go.th

๕) สถาบันคุณวุฒิวิชาชีพ (องค์การมหาชน) ได้มีการเสนอ (ร่าง) นโยบายการสนับสนุนการประเมินสมรรถนะบุคคลตามมาตรฐานอาชีพและสมรรถนะ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ โดยการยกเว้นค่าธรรมเนียมการสมัครเข้ารับการประเมินให้ยกเว้นค่าธรรมเนียมการสมัครเข้ารับการประเมินในสาขาวิชาชีพ สาขา และอาชีพ จำนวน ๕ สาขาวิชาชีพ ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖ ดังต่อไปนี้ (๑) สาขาวิชาชีพการท่องเที่ยว การโรงแรม ภัตตาคาร และร้านอาหาร (๒) สาขาวิชาชีพโลจิสติกส์ สาขาจัดส่งอาหาร อาชีพผู้ให้บริการจัดส่งอาหารด้วยรถจักรยานยนต์ (๓) สาขาวิชาชีพเกษตรกรรม **(๔) สาขาวิชาชีพขนส่งชุมชน (อาชีพผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่))** (๕) สาขาวิชาชีพธุรกิจเสริมสวยและเสริมสร้างสุขภาพร่างกาย สาขาการนวดไทย และยังมีหลักสูตร e-training ของสถาบันคุณวุฒิวิชาชีพ (องค์การมหาชน) โทรศัพท์ ๐ ๒๐๓๕ ๔๙๐๐ มือถือ ๐๖ ๓๓๗๓ ๓๙๒๖ หรือ https://e-training.tpqi.go.th โดยหลักสูตรแยกเป็น ๒ ประเภท ได้แก่ (๑) ประเภทหลักสูตรตามมาตรฐานอาชีพ เช่น (๑.๑) สาขาวิชาชีพบริการยานยนต์ สาขารถยนต์ทั่วไป อาชีพช่างซ่อมบำรุงรักษาทั่วไป ระดับ ๒ (๑.๒) สมรรถนะด้านการใช้ดิจิทัล (Digital Literacy) ระดับ ๑ ทักษะพื้นฐาน และ (๒) ประเภทหลักสูตรเสริมทักษะ เช่น (๒.๑) งานบริการสมาร์ทโฟนอย่างมืออาชีพ (๕ ชั่วโมง) และ (๒.๒) เทคนิคการใช้และบำรุงรักษารถยนต์ไฟฟ้า (จำนวน ๑๒ ชั่วโมง) เป็นต้น

▪ **ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย**

๑) หน่วยงานภาครัฐยังขาดกลไกการติดตามการทำงานของแรงงานนอกระบบ โดยแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายแรงงานนอกระบบ และอาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการแรงงานนอกระบบตามกลุ่มสาขาอาชีพหลัก และควรมีแผนงาน โครงการ และกิจกรรมเกี่ยวกับการดูแลและติดตามดูแลการทำงานของแรงงานนอกระบบ

๒) การติดตามดูแลสุขภาพหรือโรคที่เกิดจากการทำงานในเชิงป้องกันของแรงงานนอกระบบ ทั้งนี้ อาจเป็นโครงการนำร่องหรือต้นแบบในกลุ่มอาชีพผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ โดยกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน สถาบันส่งเสริมความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) กรมอนามัย กรมควบคุมโรค กรุงเทพมหานคร ต้องร่วมมือกันบูรณาการการทำงานร่วมกัน

๓) การส่งเสริม พัฒนา ทักษะ ของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ โดยกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน สถาบันคุณวุฒิวิชาชีพ (องค์การมหาชน) กรุงเทพมหานคร กรมการขนส่งทางบก ต้องร่วมมือกันบูรณาการการทำงานร่วมกัน

๔) การสร้างหลักประกันทางสังคม เพื่อสร้างสวัสดิการและการเข้าถึงการให้บริการของภาครัฐ เช่น การส่งเสริมการเข้าระบบประกันสังคม มาตรา ๔๐ (การออกมาตรการหรือทางเลือกที่หลากหลายและเหมาะสมกับแรงงานนอกระบบทุกสาขาอาชีพ ในการจ่ายเงินสมทบและสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ เป็นต้น) การส่งเสริมการออม การเข้าถึงแหล่งเงินทุนสำหรับการประกอบอาชีพ โดยสำนักงานประกันสังคม ธนาคารแห่งประเทศ (ธนาคารออมสิน) ต้องร่วมมือกันบูรณาการการทำงานร่วมกัน

๕) การสร้างโอกาสและการเพิ่มช่องทางในการหารายได้ที่มั่นคง เช่น หน่วยงานภาครัฐ โดยกรมการจัดหางาน กระทรวงการคลัง กรมบัญชีกลาง กรมขนส่งทางบก ผู้ให้บริการบนแพลตฟอร์ม รวมทั้งสมาคมแท็กซี่ต่าง ๆ ต้องร่วมมือกันบูรณาการการทำงานร่วมกัน เช่น ผลักดัน/ส่งเสริมให้หน่วยงานภาครัฐใช้บริการรถแท็กซี่แทนการใช้รถของหน่วยงาน หรือ อาจนำร่องหรือทดลองทำในหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งก่อนเพื่อเป็นต้นแบบและศึกษาความคุ้มค่าในการดำเนินการ

๖) การส่งเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถแท็กซี่ การขนส่งสาธารณะ รณรงค์ส่งเสริมการป้องกันการใช้สารเสพติด โดยสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กรมการขนส่งทางบก กรุงเทพมหานคร กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

๗) การเตรียมแผนรองรับ/ผลกระทบในกรณีเกิดโรคอุบัติใหม่ วิกฤตเฉพาะหน้า หรือวิกฤตอื่น ๆ เช่น ผลกระทบจากโควิด - ๑๙ ที่ผ่านมา ควรนำข้อมูลแรงงานนอกระบบเข้าสู่ระบบ เพื่อรองรับการช่วยเหลือ/เยียวยา การเข้าถึงบริการของหน่วยงานภาครัฐ กระทรวงแรงงาน โดยสำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน สำนักนโยบายแรงงานนอกระบบ สำนักงานประกันสังคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กรมอนามัย กรมควบคุมโรค กรุงเทพมหานคร ต้องร่วมมือกันบูรณาการการทำงานร่วมกัน

๘) จัดทำฐานแรงงานนอกระบบทุกสาขาอาชีพ โดยการเก็บข้อมูลการลงทะเบียนแรงงานนอกระบบผ่านแอพพลิเคชั่นที่หน่วยสร้างขึ้น เพื่อรวบรวมจัดทำฐานข้อมูลแรงงานนอกระบบ กระทรวงแรงงาน กระทรวงมหาดไทย กรุงเทพมหานคร ซึ่งอาจนำร่องในพื้นกรุงเทพมหานคร และขยายผลไปยังจังหวัดอื่น ๆ ให้ครอบคลุมทุกจังหวัด

๙) ควรหามาตรการที่จะลดค่าใช้จ่ายและเพิ่มรายได้แก่ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ โดยกระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงพลังงาน กระทรวงคมนาคม เช่น การลดหรือควบคุมราคาพลังงาน การควบคุมราคาสินค้าอุปโภคบริโภค มาตรการในการจัดเก็บภาษีของรถแท็กซี่ เป็นต้น

๑๐) การก่อตั้งสภาวิชาชีพผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ เพื่อเป็นการส่งเสริมและเป็นไปตามหลักการของการส่งเสริมการทำงานที่มีคุณค่า (Decent work) โดยกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กรมการขนส่งทางบก สถาบันคุณวุฒิวิชาชีพ (องค์การมหาชน) ควรเข้าไปร่วมในการก่อตั้งสภาวิชาชีพฯ ร่วมกับสมาคมแท็กซี่ และต้องบูรณาการภารกิจที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานที่มีความสอดคล้องเชื่อมโยงเข้าไปในการทำงานด้วย

๑๑) การพัฒนาทักษะด้านดิจิทัล ทักษะภาษาต่างประเทศที่จำเป็นสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ เช่น ทักษะการใช้ระบบ GPS นำทาง การใช้โปรแกรมต่าง ๆ ที่จำเป็นสำหรับมือถือ การพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษเพื่อการสื่อสารและการบริการลูกค้า เป็นต้น

- **ข้อเสนอแนะในการศึกษาวิจัยเพิ่มเติม**

๑) ศึกษาความคุ้มค่าในเรื่องการใช้รถแท็กซี่ในหน่วยงานราชการ เปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ของหน่วยงาน รวมทั้งการจ้างเหมาบริการรถยนต์จากหน่วยงานภาคเอกชน

๒) การศึกษาวิจัยการจัดทำยกระดับมาตรฐานอาชีพ ซึ่งภาครัฐเป็นหน่วยงานในการผลักดันและสนับสนุนให้ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เข้าสู่มาตรฐานอาชีพ มีหนังสือรับรองมาตรฐานการประกอบอาชีพ

๓) ศึกษาการปรับอัตราโดยสารแท็กซี่ (มิเตอร์) ณ ปัจจุบัน ให้สอดรับกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่เกิดขึ้น เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา (ค่าครองชีพที่สูงขึ้น ราคาสินค้าและบริการ ราคาพลังงานต่าง ๆ)

๔) ศึกษารูปแบบ/ แนวทางที่เหมาะสมในการรับผิดชอบค่าเสียโอกาสของผู้ขับรถแท็กซี่ (ในกรณีที่ลูกค้ายกเลิกการใช้บริการแท็กซี่ผ่านแพลตฟอร์ม)

๕) ศึกษาเกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุของรถแท็กซี่โดยวิเคราะห์ข้อมูลจากช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ เพื่อหาสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและมาตรการในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถแท็กซี่

ภาคผนวก

ภาพบรรยากาศการลงพื้นที่สำรวจข้อมูล









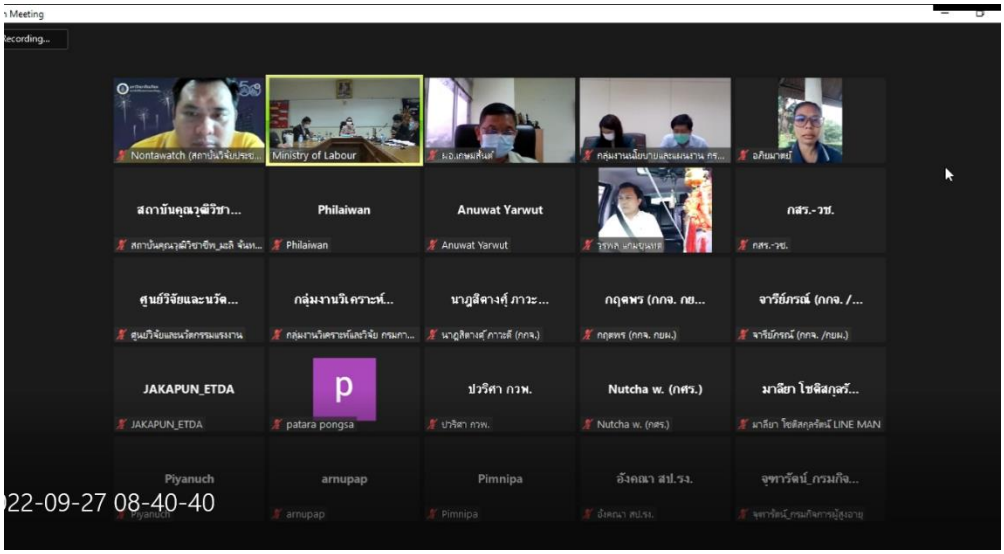

DOMESTIC

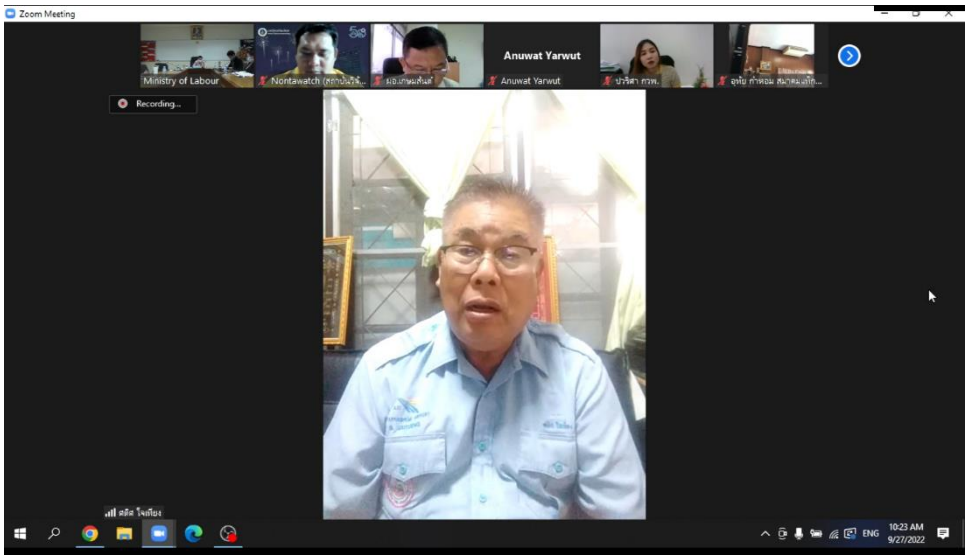


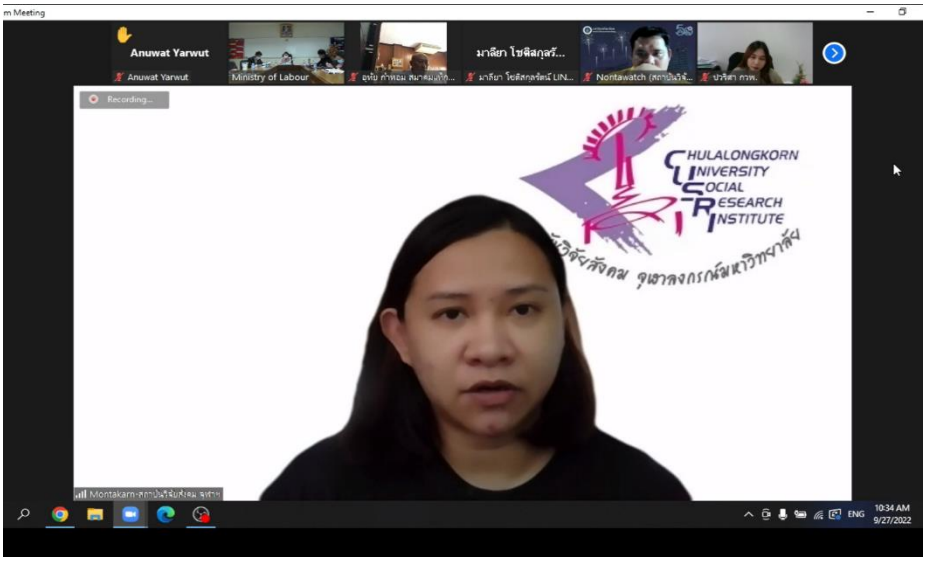
ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)








Zoom Meeting
Ministry of Labour
Anuwat Yarwut
Recording...
10:23 AM
9/27/2022


Anuwat Yarwut
มาลียา โชติสกุลรัต...
Recording...
CHULALONGKORN UNIVERSITY SOCIAL RESEARCH INSTITUTE
10:34 AM
9/27/2022


Zoom Meeting
Montakarn-สถา...
มาลียา โชติสกุลรัต...
Recording...
10th
สถาบันคุณวุฒิวิชาชีพ
BE PROFESSIONAL
10:39 AM
9/27/2022

รหัสแบบสอบถาม ☐☐☐

แบบสอบถามโครงการศึกษาวิจัยผลกระทบของคนขับแท็กซี่กับการทำงานบนแพลตฟอร์ม ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

คำชี้แจง : แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการศึกษาวิจัยผลกระทบของคนขับแท็กซี่กับการทำงานบนแพลตฟอร์ม ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล เพื่อศึกษา วิเคราะห์ข้อมูลสถานการณ์ รูปแบบการทำงาน แนวทางการสนับสนุน และแนวทางการบริหารจัดการเกี่ยวกับผลกระทบของคนขับแท็กซี่กับการทำงานบนแพลตฟอร์ม ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล และจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านแรงงาน เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น โดยข้อมูลทั้งหมดจะถูกเก็บเป็นความลับไม่มีการระบุชื่อ - นามสกุลของผู้ตอบแบบสอบถาม และนำเสนอผลการศึกษาในภาพรวม โดยไม่ระบุชี้ชัดตัวบุคคลที่ถูกศึกษา

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 20 ข้อ ขอความกรุณาตอบคำถามด้วยการเติมคำในช่องว่าง หรือทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน ☐ หน้าคำตอบตามความเป็นจริง

1. เพศ ☐ ชาย ☐ หญิง ☐ เพศทางเลือก

2. อายุ _____ ปี หรือ เกิดปี พ.ศ. _____ (ตามบัตรประชาชน)

3. สถานภาพ ☐ โสด ☐ สมรสและอยู่ด้วยกัน ☐ สมรสแต่แยกกันอยู่
☐ หย่าร้าง ☐ หม้าย (คู่สมรสเสียชีวิต)
☐ อื่นๆ ระบุ _____

4. บุตร จำนวน _____ คน

5. จำนวนสมาชิกครัวเรือนทั้งหมด (รวมตัวผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ด้วย) _____ คน แบ่งเป็น
-สมาชิกที่กำลังอยู่ในวัยเรียน/อยู่ในสถานศึกษา _____ คน
-สมาชิกอายุมากกว่า 15 ปีกำลังทำงาน/ประกอบอาชีพแล้ว _____ คน
-สมาชิกอายุมากกว่า 15 ปีไม่ได้ทำงาน/ประกอบอาชีพ _____ คน
-สมาชิกที่เกษียณอายุ/อายุเกินกว่า 60 ปี _____ คน

6. ภูมิลำเนา (จังหวัด) _____ ถ้าไม่ใช่คนในพื้นที่ ย้ายเข้ามาในกรุงเทพฯ และปริมณฑลนานกี่ปี _____ ปี (ถ้ามีภูมิลำเนาในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ให้ข้ามไปตอบข้อ 7)

7. วุฒิการศึกษาสูงสุด (ที่สำเร็จการศึกษา) ☐ ไม่ได้เข้าสู่ระบบการศึกษา
☐ ประถมศึกษาหรือต่ำกว่า ☐ มัธยมศึกษาตอนต้นหรือเทียบเท่า
☐ มัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า ☐ ประกาศนียบัตรวิชาชีพ/ปวช.
☐ อนุปริญญา/ปวส. ☐ ประกาศนียบัตรวิชาชีพเทคนิค/ปวท.
☐ ปริญญาตรี ☐ สูงกว่าปริญญาตรี

8. ท่านขับแท็กซี่ประเภทใด
☐ รถเช่า = ☐ แบบรายวัน ☐ แบบรายเดือน ☐ แบบรายปี ☐ อื่น ๆ _____
= ☐ รถมีอายุ 1-5 ปี ☐ รถมีอายุ 6-9 ปี ☐ รถมีอายุ 10-12 ปี
☐ รถผ่อนเช่า = ☐ แบบรายวัน ☐ แบบรายเดือน ☐ แบบรายปี ☐ อื่น ๆ _____
= ☐ รถมีอายุ 1-5 ปี ☐ รถมีอายุ 6-9 ปี ☐ รถมีอายุ 10-12 ปี
☐ รถส่วนตัว (ไม่มีภาระค่าเช่าซื้อ) = ☐ รถมีอายุ 1-5 ปี ☐ รถมีอายุ 6-9 ปี ☐ รถมีอายุ 10-12 ปี

9. ท่านได้สมัครขับรถแท็กซี่กับผู้ให้บริการบนแพลตฟอร์มหรือไม่

9.1 ☐ ไม่ได้สมัคร (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ) เพราะ ☐ ไม่รู้วิธีการสมัคร ☐ ไม่มีอินเตอร์เน็ต
☐ มีกฎเกณฑ์เยอะเกินไป ☐ ไม่มีอิสระในการทำงาน ☐ ไม่มีสวัสดิการรองรับ
☐ มีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม ☐ รายได้น่าจะไม่ต่างจากเดิม ☐ อื่น ๆ_____

9.2 ☐ สมัครแพลตฟอร์ม (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)
☐ Grab Taxi ☐ Line Man Taxi ☐ Bolt ☐ แพลตฟอร์มอื่น ๆ (ระบุ)_____

9.3 ท่านเลือกสมัครขับรถแท็กซี่กับแพลตฟอร์มเพราะอะไร
☐ มีการฝึกอบรมก่อนเริ่มงาน ☐ มีประกันอุบัติเหตุ ☐ มีเงินให้กู้ยืม ☐ มีชุดยูนิฟอร์มให้ฟรี
☐ มีโบนัส ☐ มีอินเตอร์เน็ตให้ฟรี ☐ อื่น ๆ (ระบุ) _____

9.4 ท่านเคยสมัครขับรถแท็กซี่ในระบบแพลตฟอร์มหรือแบบผสมแล้วกลับมาขับรถแท็กซี่แบบดั้งเดิมใช่หรือไม่ (ตอบเฉพาะผู้ที่เคยสมัครใช้แพลตฟอร์ม) ☐ ใช่ ☐ ไม่ใช่

10. ท่านมีรูปแบบในการขับรถแท็กซี่แบบใด
☐ แบบดั้งเดิม ☐ แบบออนไลน์/แพลตฟอร์ม ☐ แบบผสม

11. จุดเริ่มต้นในการเข้าสู่แพลตฟอร์มออนไลน์ ผ่านช่องทางใด (หากท่านขับแท็กซี่แบบดั้งเดิมให้ข้ามไปตอบข้อ 14)
☐ เว็บไซต์ของแพลตฟอร์ม ☐ จดหมายเชิญ ☐ E-mail ☐ หนังสือพิมพ์ ☐ วิทยุ ☐ โทรทัศน์
☐ Social media (เช่น Facebook, Line เป็นต้น) ☐ บุคคลที่รู้จัก ☐ อื่น ๆ (ระบุ)_____

12. ท่านได้รับปัญหาจากการใช้งานแพลตฟอร์มหรือไม่ (หากท่านเลือกตอบว่า “มีปัญหา” สามารถเลือกคำตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
☐ ไม่มีปัญหา
☐ มีปัญหา เพราะ ☐ มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ☐ มีกฎระเบียบมากเกินไป ☐ หักค่าตอบแทนมากเกินไป
☐ ได้รับงานน้อยเกินไป ☐ ติดต่อกับพนักงานคอลเซ็นเตอร์ยากเกินไป
☐ อื่น ๆ (ระบุ)_____

13. ท่านได้รับสิทธิประโยชน์จากแพลตฟอร์มหรือไม่ (หากท่านเลือกตอบว่า “ได้รับ” สามารถเลือกคำตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
☐ ไม่ได้รับ
☐ ได้รับ เช่น ☐ มีการฝึกอบรมก่อนเริ่มงาน ☐ มีประกันอุบัติเหตุให้ฟรีโดยไม่มีเงื่อนไข
☐ มีเงินให้กู้ยืม ☐ มีชุดยูนิฟอร์มให้ฟรี ☐ มีโบนัส ☐ มีอินเตอร์เน็ตให้ฟรี
☐ อื่น ๆ (ระบุ) _____

14. การขับแท็กซี่เป็นอาชีพ ☐ อาชีพหลัก ☐ อาชีพเสริม

15. มีอาชีพอื่นหรือไม่ ☐ ไม่มี
☐ มี (สามารถเลือกได้มากกว่า 1 ข้อ) เช่น ☐ เกษตรกรรม ☐ ค้าขาย ☐ พนักงานบริษัท
☐ นายหน้าประกัน ☐ ข้าราชการ/งานราชการ ☐ อื่น ๆ (ระบุ) _____

16. อาชีพเดิมก่อนจะมาขับรถแท็กซี่ ☐ ไม่มี ☐ เกษตรกรรม ☐ ค้าขาย ☐ พนักงานบริษัท ☐ ทนาย
☐ นายหน้าประกัน ☐ ข้าราชการ/งานราชการ ☐ พนักงานรัฐวิสาหกิจ ☐ ข้าราชการเกษียณอายุ
☐ พนักงานรัฐวิสาหกิจเกษียณอายุ ☐ อื่น ๆ (ระบุ) _____

17. ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่มาแล้วกี่ปี (หากท่านขับแบบผสมให้ตอบทั้งแบบดั้งเดิมและแบบแพลตฟอร์ม)
☐ แบบดั้งเดิม จำนวน ☐ น้อยกว่า 1 ปี ☐ 1 ปี ☐ 2 ปี ☐ 3 ปี ☐ 4 ปี ☐ 5 ปีขึ้นไป
☐ แบบแพลตฟอร์ม จำนวน ☐ น้อยกว่า 1 ปี ☐ 1 ปี ☐ 2 ปี ☐ 3 ปี ☐ 4 ปี ☐ 5 ปีขึ้นไป

18. ท่านขับรถแท็กซี่วันละกี่ชั่วโมง (ในช่วง 30 วันที่ผ่านมา)

☐ น้อยกว่า 8 ชั่วโมง ☐ 8-12 ชั่วโมง ☐ มากกว่า 12 ชั่วโมง

☐ อื่น ๆ (ระบุ) _____

19. ท่านขับรถแท็กซี่กี่วันต่อสัปดาห์ (ในช่วง 30 วันที่ผ่านมา)

☐ 1 วัน ☐ 2 วัน ☐ 3 วัน ☐ 4 วัน ☐ 5 วัน ☐ 6 วัน ☐ 7 วัน

20. ค่าใช้จ่ายประจำวัน (ในช่วง 30 วันที่ผ่านมา) โดยประมาณรวมทั้งหมด _____ บาท แยกเป็น

☐ ค่าเช่ารถ _____ บาท/วัน

☐ ค่าน้ำมัน/ค่าแก๊ส _____ บาท/วัน

☐ ค่าน้ำหรือค่าวินแท็กซี่ _____ บาท/วัน

☐ ค่าที่จอดรถ _____ บาท/วัน

☐ ค่าอาหาร_____ บาท/วัน

☐ ค่าเช่าบ้านพัก _____ บาท/วัน (โดยหารเฉลี่ย 30 วันต่อเดือน จากค่าเช่าบ้านรายเดือน และให้ร่วมค่าน้ำและค่าไฟฟ้าด้วย)

☐ ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ (ระบุ) _____ จำนวน _____ บาท/วัน

ส่วนที่ 2 สถานภาพทางเศรษฐกิจของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำนวน 10 ข้อ ขอความกรุณาตอบคำถามด้วยการเติมคำในช่องว่างหรือทำเครื่องเหมาย ✓ ลงใน ☐ หน้าคำตอบตามความเป็นจริง

1. รายได้จากการขับแท็กซี่ประมาณ _____ บาท/วัน (ก่อนเข้าร่วมแพลตฟอร์ม)

2. รายได้จากการขับแท็กซี่ประมาณ _____ บาท/วัน (หลังเข้าร่วมแพลตฟอร์ม)

3. รายได้ทั้งหมดหลังจากหักค่าใช้จ่ายแล้วประมาณ _____ บาท/วัน (ก่อนเข้าร่วมแพลตฟอร์ม)

4. รายได้ทั้งหมดหลังจากหักค่าใช้จ่ายแล้วประมาณ _____ บาท/วัน (หลังเข้าร่วมแพลตฟอร์ม)

5. รายได้อื่น ๆ (ไม่รวมรายได้จากการขับแท็กซี่ และกรุณาระบุแหล่งที่มาของรายได้) _____
ประมาณ _____ บาท/เดือน

6. รายได้ครัวเรือน (โดยประมาณ) _____ บาท/เดือน
รายจ่ายครัวเรือน (โดยประมาณ) _____ บาท/เดือน
(หมายเหตุ : นับเฉพาะรายได้/รายจ่ายของสมาชิกที่อยู่ในหลังคาเรือนเดียวกันที่ท่านรับผิดชอบ)

7. สถานะทางเศรษฐกิจของครัวเรือนในปัจจุบัน

☐ รายได้มากกว่ารายจ่าย ☐ รายได้พอดีกับรายจ่าย ☐ รายได้น้อยกว่ารายจ่าย

8. ครัวเรือนท่านที่ท่านรับผิดชอบมีภาระหนี้สินหรือไม่

☐ ไม่มีหนี้สิน

☐ มีหนี้สิน (กรุณาระบุรายละเอียด) จำนวนหนี้สินรวมทั้งสิ้น _____ บาท

แบ่งตามลักษณะเจ้าหนี้

สถาบันการเงินในระบบ _____ บาท *หรือ* ร้อยละ _____ ของหนี้สินทั้งหมด
หนี้นอกระบบ _____ บาท *หรือ* ร้อยละ _____ ของหนี้สินทั้งหมด
เพื่อน/เครือญาติ/คนรู้จัก _____ บาท *หรือ* ร้อยละ _____ ของหนี้สินทั้งหมด
แหล่งอื่น ๆ (ระบุ) _____ บาท *หรือ* ร้อยละ _____ ของหนี้สินทั้งหมด
ร้อยละ 100 ของหนี้สินทั้งหมด

แบ่งตามวัตถุประสงค์กู้ยืม (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ เพื่อที่อยู่อาศัย ☐ เพื่อซื้อยานพาหนะ ☐ เพื่อการศึกษา/สงเคราะห์บุตร
☐ เพื่อการลงทุน ☐ เพื่อการใช้จ่ายในชีวิตประจำวัน
☐ อื่นๆ (ระบุ) _____
การชำระหนี้คืนต่อเดือน _____บาท

9. ลักษณะที่อยู่อาศัย (ในปัจจุบัน) ☐ บ้านเดี่ยว/บ้านแฝด ☐ ทาวน์เฮาส์
☐ อาคารพาณิชย์/ห้องแถว ☐ อาคารชุด (คอนโดมิเนียม/อพาร์ตเมนต์/แฟลต)
☐ บ้านเพิง/กระท่อม ☐ ศูนย์พักพิง/บ้านพักชั่วคราว
☐ ไม่มีที่อยู่อาศัยเป็นหลักแหล่ง
☐ อื่นๆ ระบุ _____

10. กรรมสิทธิ์ในที่อยู่อาศัย ☐ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ ☐ เช่าอาศัย ☐ อาศัยกับญาติ/ผู้อื่น
☐ การอยู่อาศัยในพื้นที่สาธารณะ ☐ อื่นๆ ระบุ _____

ส่วนที่ 3 การทำงานสวัสดิการของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ จำนวน 8 ข้อ ขอความกรุณาตอบคำถามด้วยการเติมคำในช่องว่างหรือทำเครื่องเหมาย ✓ ลงใน ☐ หน้าคำตอบตามความเป็นจริง

1. การมีโรคประจำตัวของผู้ขับรถแท็กซี่ ☐ ไม่มี ☐ มี (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
☐ โรคมะเร็ง ☐ โรคเบาหวาน ☐ โรคความดันโลหิต
☐ โรคหัวใจ ☐ โรคกระดูก/ข้อ ☐ โรคระบบทางเดินปัสสาวะ
☐ โรคตา ☐ โรคไต ☐ โรคผิวหนัง
☐ โรคระบบทางเดินอาหาร ☐ โรคอื่นๆ ระบุ _____

2. สิทธิการรักษาพยาบาล ☐ สิทธิข้าราชการ ☐ สิทธิบัตรทอง 30 บาท ☐ ประกันสุขภาพ/อุบัติเหตุ
☐ สิทธิประกันสังคม ในกรณีที่ใช้สิทธิประกันสังคม กรุณาระบุรูปแบบ
☐ มาตรา 33 ☐ มาตรา 39 ☐ มาตรา 40
☐ สิทธิอื่นๆ ระบุ _____

3. ท่านมีการทำประกันชีวิตสุขภาพหรือประกันอุบัติเหตุกับบริษัทภาคเอกชนหรือไม่ ☐ ไม่มี
☐ มี (สามารถตอบได้มากกว่า1 ข้อ) ☐ ประกันชีวิต ☐ ประกันสุขภาพ ☐ ประกันอุบัติเหตุ
☐ อื่น ๆ (ระบุ) _____

4. ทักษะด้านภาษาและการสื่อสาร (ฟัง พูด อ่าน เขียน)
☐ ภาษาอังกฤษ มีทักษะ ☐ เบื้องต้น ☐ ปานกลาง ☐ เชี่ยวชาญ
☐ ภาษาจีน มีทักษะ ☐ เบื้องต้น ☐ ปานกลาง ☐ เชี่ยวชาญ
☐ ภาษาอื่น ๆ (ระบุ) _____
มีทักษะ ☐ เบื้องต้น ☐ ปานกลาง ☐ เชี่ยวชาญ

5. ท่านมีการใช้เทคโนโลยีหรือเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ เช่น สมาร์ทโฟน โน๊ตบุ๊ค ฯลฯ เพื่อวัตถุประสงค์ใดบ้าง
☐ ไม่มีการใช้ เพราะ ☐ ไม่มีอุปกรณ์สมาร์ทโฟน และอื่น ๆ
☐ มีอุปกรณ์สมาร์ทโฟน และอื่น ๆ แต่ไม่ได้ใช้
☐ มีการใช้ เพราะ ☐ เพื่อติดต่อสื่อสาร ☐ เพื่อติดตามข่าวสาร ☐ เพื่อทำงานรับลูกค้า
☐ เพื่อทำธุรกรรมทางการเงิน ☐ เพื่อความบันเทิง เช่น เล่นเกมส์ ดูหนัง ฯลฯ
☐ อื่น ๆ (ระบุ) _____

6. ท่านมีทักษะการใช้เทคโนโลยีหรือเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ เช่น สมาร์ทโฟน โน๊ตบุ๊ค ฯลฯ มากน้อยเพียงใด ใน 5 ระดับ ☐ ไม่ได้เลย ☐ พอใช้ได้ ☐ ปานกลาง ☐ ใช้ได้ดี ☐ ใช้ได้ดีมาก

7. ท่านใช้งานแอฟพลิเคชันใดบ้าง

☐ Facebook ☐ Twitter ☐ Line ☐ Instagram ☐ WeChat ☐ WhatsApp

☐ อื่น ๆ (ระบุ) _____

8. มีเหตุผลใดบ้างที่ทำให้ประกอบอาชีพนี้อยู่จนถึงปัจจุบัน (สามารถเลือกคำตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ มีรายได้ที่มั่นคง ☐ มีความปลอดภัยในอาชีพ ☐ เป็นอาชีพที่อิสระ

☐ อื่น ๆ (ระบุ) _____

ส่วนที่ 4 ความพึงพอใจในการทำงานของคนขับแท็กซี่ ขอความกรุณาทำเครื่องเหมาย ✓ ลงในช่องว่างตามความเป็นจริง

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 พอใจในสภาพการทำงานภายใต้เงื่อนไขสัญญาที่เข้าร่วมแพลตฟอร์ม (**ตอบเฉพาะผู้ขับรถแท็กซี่แบบแพลตฟอร์มหรือผสม**)					
2.4 การรวมกลุ่มเพื่อเจรจาต่อรองผลประโยชน์ ในเรื่องการทำงาน					
2.5 ได้รับการพัฒนาความรู้ ทักษะ ในการทำงาน					
3. ด้านความปลอดภัยในอาชีพ					
3.1 พอใจในความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน					
3.2 มีมาตรการของรัฐในการดูแลสุขภาพอย่างครอบคลุม และทั่วถึง					
3.3 ผู้ขับรถแท็กซี่ได้รับการคุ้มครอง และได้รับสวัสดิการตามกฎหมาย					
3.4 รถแท็กซี่ที่ใช้ในการประกอบอาชีพมีคุณภาพและปลอดภัย					
3.5 สามารถจัดสมดุลระหว่างเวลางาน ครอบครัว และส่วนตัวได้อย่างพอเหมาะ					

ส่วนที่ 5 ผลกระทบของโควิด-19 จำนวน 9 ข้อ ขอความกรุณาตอบคำถามด้วยการเติมคำในช่องว่างหรือทำเครื่องเหมาย ✓ ลงใน ☐ หน้าคำตอบตามความเป็นจริง

1. สถานการณ์โควิด-19 ส่งผลต่อการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ของท่านอย่างไร

☐ ไม่มีรายได้
☐ รายได้เท่าเดิม _____ บาท/เดือน
☐ รายได้ลดลงจากเดิม _____ บาท/เดือน เหลือ _____ บาท/เดือน
☐ รายได้เพิ่มขึ้นจากเดิม _____ บาท เป็น _____ บาท
☐ อื่น ๆ (ระบุ) _____

2. สถานการณ์โควิด-19 ส่งผลต่อจำนวนผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ของท่านอย่างไร

☐ จำนวนผู้ใช้บริการมากขึ้น ☐ จำนวนผู้ใช้บริการเท่าเดิม
☐ จำนวนผู้ใช้บริการลดลง ☐ อื่น ๆ (ระบุ) _____

3. สถานการณ์โควิด-19 ส่งผลต่อค่าใช้จ่ายประจำวันจากการขับแท็กซี่ของท่านอย่างไร

☐ ค่าใช้จ่ายเท่าเดิม ☐ ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ☐ ค่าใช้จ่ายลดลง
☐ อื่น ๆ (ระบุ) _____

4. ท่านได้รับความช่วยเหลือจากหน่วยงานภาครัฐหรือไม่

☐ ไม่ได้รับการช่วยเหลือ
☐ ได้รับการช่วยเหลือ เช่น
  ☐ ได้รับเงินเยียวยาจากภาครัฐ
  ☐ ได้รับการชดเชยรายได้กรณีว่างงาน
  ☐ อื่น ๆ (ระบุ) _____

5. ท่านต้องการให้ภาครัฐช่วยเหลือด้านใดในอนาคต (ให้เรียงลำดับความสำคัญที่สุด จำนวน 3 ข้อ โดยใส่เลข 1, 2 และ 3 หน้าข้อที่ท่านเลือก)

__เยียวยา __ลดค่าใช้จ่าย __การเข้าถึงแหล่งทุน __การจัดตั้งกลุ่ม __ การพัฒนาทักษะอาชีพ
__อื่น ๆ (ระบุ) _____

*หมายเหตุ : ลดค่าใช้จ่าย เช่น การลดภาษีการจดทะเบียนขนส่งแท็กซี่หรือค่าติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ เป็นต้น

6. ท่านต้องการพัฒนาทักษะเพิ่มเติมเกี่ยวกับการขับแท็กซี่ด้านใดบ้าง (สามารถเลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ ทักษะด้านการขับรถยนต์ ☐ ทักษะด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ☐ ทักษะด้านการให้บริการลูกค้า
☐ ทักษะด้านการซ่อมรถยนต์ ☐ ทักษะอื่น ๆ (ระบุ) _____
☐ ทักษะภาษาอังกฤษ ☐ ทักษะภาษาจีน ☐ ทักษะภาษาญี่ปุ่น ☐ ทักษะภาษาอื่น ๆ (ระบุ) _____

7. สวัสดิการและการคุ้มครองที่ท่านต้องการได้รับจากภาครัฐ มีอะไรบ้าง (สามารถเลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ สิทธิกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย รับค่าทดแทนขาดรายได้
☐ สิทธิกรณีทุพพลภาพ รับเงินทดแทนการขาดรายได้
☐ สิทธิกรณีเสียชีวิต ได้รับเงินค่าทำศพ
☐ สิทธิกรณีชราภาพ ได้รับเงินก้อนพร้อมดอกผล
☐ สิทธิกรณีสงเคราะห์บุตร ได้รับเงินรายเดือน
☐ สิทธิอื่น ๆ (ระบุ) _____

8. เพราะเหตุใดท่านจึงไม่เข้าระบบประกันสังคม (สำหรับผู้ที่ไม่ได้เข้าระบบประกันสังคมทุกมาตรา สามารถเลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ สวัสดิการ/สิทธิประโยชน์น้อยหรือไม่น่าสนใจ ☐ มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

☐ ไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับประกันสังคม ☐ ไม่มีความสามารถในการส่งเบี้ยประกันสังคม

☐ อื่น ๆ (ระบุ) _____

9. รูปแบบประกันสังคมแบบใดที่ท่านต้องการ

☐ มาตรา 33 ☐ มาตรา 39

☐ มาตรา 40

☐ จ่ายเงินสมทบ 70 บาท/เดือน ☐ จ่ายเงินสมทบ 100 บาท/เดือน ☐ จ่ายเงินสมทบ 300บาท/เดือน

☐ อื่น ๆ (ระบุ) _____

ขอขอบคุณที่กรุณาให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม

ศูนย์วิจัยและนวัตกรรมแรงงาน กองเศรษฐกิจการแรงงาน สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน

บรรณานุกรม

กชพรรณ หนูชนะ และคณะ. (๒๕๕๗). **ศึกษาความเสี่ยงด้านสุขภาพในการทำงานของแรงงานนอกระบบในกรุงเทพมหานคร**. มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

กรชนก สุริยาเรืองฤทธิ์ และเสฏฐพงศ์ ไปวันเสาร์. (๒๕๖๑). **วารสารกฎหมายการขนส่งและพาณิชยนาวี ปีที่ ๑๓ ฉบับที่ ๑๖ ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับกฎเกณฑ์การควบคุมการให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชันพกพา: กรณีศึกษากฎหมายประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศออสเตรเลีย**.

กรมการขนส่งทางบก. (๒๕๖๔). **จำนวนรถที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๔.** สืบค้นจาก https://web.dlt.go.th/statistics/.

กรมการขนส่งทางบก. (๒๕๖๕). **การจดทะเบียนรถยนต์รับจ้าง (แท็กซี่)**. สืบค้นจาก https://www.dlt.go.th/th/vehicle-registration/view.php?_did=46

กรมกิจการผู้สูงอายุ. (๒๕๖๓). **กองทุนผู้สูงอายุ**. กรมกิจการผู้สูงอายุ, กองบริหารกองทุนผู้สูงอายุ, กลุ่มงานวิชาการ.

กรมกิจการผู้สูงอายุ. (ม.ป.ป.). **คู่มือสิทธิผู้สูงอายุ ตามพระราชบัญญัติผู้สูงอายุ พ.ศ. ๒๕๔๖**. หน้า ๑๙, หน้า ๒๒-๒๓.

กรมพัฒนาสังคมและสวัดิการ. (๒๕๔๖). **พระราชบัญญัติส่งเสริมการจัดสวัสดิการสังคม พ.ศ. ๒๕๔๖**. สืบค้นจาก http://www.dsdw2016.dsdw.go.th/opendata/6.php?p=act_7.

กัญทิยา ประดับบุญ พุดตาน พันธุเณร และชญานินท์ ประทุมสูตร. (๒๕๕๗). **การวิเคราะห์ต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในกลุ่มผู้ประกันตนในระบบประกันสังคม**. มหาวิทยาลัยนเรศวร, คณะบริหารธุรกิจ เศรษฐศาสตร์และการสื่อสาร, สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์.

กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์. (๒๕๕๘). **โครงการศึกษาแนวทางงานวิจัยด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์**. ภาควิชาวิศวกรรมขนส่ง คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย.

กิติพัฒน์ นนทปทัมะดุล. (๒๕๕๐). **การวิจัยเชิงคุณภาพในสวัสดิการสังคม : แนวคิดและวิธีวิจัย**. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (๒๕๖๕). **โครงการขับเคลื่อนข้อเสนอเชิงนโยบายต่อคุณภาพชีวิตของคนทำงานแพลตฟอร์ม**. สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน สำนักงานนโยบายแรงงานนอกระบบ และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ.

จิราลักษณ์ จงสถิตมั่น. (๒๕๓๙). **สังคมสงเคราะห์กลุ่มชน.** มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ชนิตา แหลมคม และกุลกัญญา ณ ป้อมเพ็ชร์. (๒๕๖๑). **ปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดในการใช้บริการเรียกรถแท็กซี่ผ่านแอพพลิเคชั่น Grab ของผู้โดยสารในเขตภาคกลาง (MARKETING MIX FACTORS IN USING TAXI SERVICE FOR GRAB APPLICATIONS OF THE PASSENGER IN THE CENTRAL REGION)**. คณะการบริหารและจัดการ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.

ธงชัย สันติวงษ์. (๒๕๓๙). **การบริหารงานบุคคล**. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช.

ธนชัย ยมจินดา และเสนหจุ่ยโต. (๒๕๔๔). **เอกสารการสอนชุดวิชาการจัดการทรัพยากรมนุษย**. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

นันทินี ทรัพย์ศิริ. (๒๕๕๐). **ประเทศไทยกบัการไปสู่-รฐัสวสัดิการ**. สำนักงานประกันสังคม กองแผนงานและสารสนเทศ.

บุญมัน ธนาศุภวัฒน์. (๒๕๓๗). **จิตวิทยาองค์การ**. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์โอเดียนสโตร์.

ปัทมวดี โภชนุกูล ซูซูกิ. (๒๕๕๒). **สวัสดิการชุมชนในประเทศไทย : วรรณกรรมปริทรรศน์และการสังเคราะห์ความรู้**. สถาบันเสริมสร้างการเรียนรู้เพื่อชุมชนเป็นสุข.

มนทกานต์ ฉิมมามี และชาญธนินทร์ ใสแก้ว. (๒๕๖๔). **บทสำรวจสถานะองค์ความรู้: สถานการณ์การทำงาน ความเสี่ยงด้านสุขภาพ รวมถึงนโยบายและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มอาชีพคนขับรถแท็กซี่**. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สถาบันวิจัยสังคม.

มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่, (๒๕๕๑). การบูรณาการเทคโนโลยีตลาดดิจิทัลเพื่อส่งเสริมการตลาดของผลผลิตลำไยนอกฤดู. สืบค้นจาก http://www.cmruir.cmru.ac.th/handle/123456789/2177.

ระพีพรรณ คำหอม. (๒๕๔๘). **ทิศทางและรูปแบบการจัดสวัสดิการสังคมของประเทศไทย**. กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์, สำนักมาตรฐานการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์.

ราชกิจจานุเบกษา. (๒๕๖๐). **กฎกระทรวง ว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน ๗ คน พ.ศ.๒๕๖๐**. สืบค้นจาก https://www.dlt-inspection.info/dlt/cl/pdfuploads/2020_11_06_07_06_26.pdf.

วันทนีย์ วาสิกะสิน. (๒๕๕๓). **ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับสวัสดิการสังคมและสังคมสงเคราะห์**. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ศูนย์ข้อมูลข่าวสารสำนักงานคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ. (๒๕๕๐). **พระราชบัญญัติสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๐.** สืบค้นจาก https://infocenter.nationalhealth.or.th/statute50.

ศูนย์บริหารข้อมูลตลาดแรงงานภาคตะวันออกเฉียงเหนือ. (๒๕๖๒). **ความพึงพอใจในการทำงานของแรงงานนอกระบบบนดิจิทัลแพลตฟอร์ม : กรณีศึกษาผู้ขับรถแท็กซี่ในจังหวัดขอนแก่น**. กระทรวงแรงงาน กรมการจัดหางาน กองบริหารข้อมูลตลาดแรงงาน.

ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน. (๒๕๖๑). **ความปลอดภัยทางถนนกับคนทำงานในสถานประกอบการ**. มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย.

ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน. (๒๕๖๑). **ชั่วโมงการทำงานของแรงงานกับโศกนาฏกรรมสยองปีใหม่**. มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย.

สถาบันคุณวุฒิวิชาชีพ (สคช.). (๒๕๖๒). **มาตรฐานอาชีพและคุณวุฒิวิชาชีพ สาขาวิชาชีพขนส่งชุมชน**.

สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. (๒๕๖๒). **การลดความเหลื่อมล้ำและสร้างความเป็นธรรม: นัยของการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีกับความเหลื่อมล้ำ – บทเรียนจากเศรษฐกิจแพลตฟอร์ม**. วิทยาลัยการเมืองการปกครอง สถาบันพระปกเกล้า.

สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน). (๒๕๖๒). **คุณภาพชีวิตในการทำงาน (Quality Of Working Life)**. สืบค้นจาก https://www.tosh.or.th/index.php/blog/item/475-quality-of-working-life

สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน). (๒๕๖๓). **คู่มือความปลอดภัยสำหรับลูกจ้าง**. กรุงเทพฯ.

สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน. (๒๕๕๔). **แผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการแรงงานนอกระบบ พ.ศ. ๒๕๕๕ – ๒๕๕๙**. สืบค้นจาก https://www.mol.go.th/wp-content/uploads/sites/2/2019/03/PlanStrategy_Labour55-59Minister_Dec0811.pdf.

สำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแงงานจังหวัดเชียงใหม่. (๒๕๖๑). **แรงงานนอกระบบ**. สืบค้นจาก https://chiangmai.labour.go.th/index.php/2018-10-31-08-11-28/408-2018-10-31-06-38-13.

สุทธิลักษณ สุนทโรดม. (๒๕๓๗). **มาตรการทางกฎหมายต่อการพัฒนาคุณภาพชีวิตแรงงาน**. วิทยานิพนธ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย, สาขาสังคมสงเคราะห์ศาสตร์, สังคมสงเคราะห์ศาสตรมหาบัณฑิต.

องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization: ILO). (๒๕๖๔). **World Employment and Social Outlook 2021. The role of digital labour platforms in transforming the world of work.** International Labour Office, Geneva, Switzerland.

อรรคณัฐ วันทนะสมบัติ และเกรียงศักดิ์ ธีระโกวิทขจร. (2561). **เศรษฐกิจแพลตฟอร์มและผลกระทบต่อแรงงานภาคบริการในประเทศไทย (Platform economy and its impact on service workers: case studies from Thailand)**. สถาบันแรงงานและเศรษฐกิจที่เป็นธรรม (JELI) มูลนิธิฟรีดริค เอแบร์ท (FES).

Arthur P. Brief. (๒๕๒๔). **Managing Job Stress. Boston** : Lihle, Brown and company.

Davis, L.E. (2540). **"Enhancing Quality of Working Life"**. **International Labor Review**. 16(July-August 1977)**.**

Dubrin, Andrew, J. (๒๕๒๔). **Personal and Human Resource Management**. New York : D.Van Nostrand.

Hindawi. (2562). **A Study of Taxi Service Mode Choice Based on Evolutionary Game Theory**. China. Shenyang Jianzhu University, School of Transportation Engineering.
https://www.tosh.or.th/index.php/blog/item/๔๗๕-quality-of-working-life

Martin Lebeau and Patrice Duguay. (2556). **The Costs of Occupational Injuries : A Review of the Literature**. IRSST – Communications and Knowledge Transfer Division.

Nafisa Khatoon. (๒๕๖๔). The Platform Economy A case study on Ola and Uber from the driver partners' perspective. India.

Sigfried RJ Eisenmeier. (2561). **Ride-sharing platforms in developing countries: effects and implications in Mexico City**. Oxford. United Kingdom.

Tessa Wright. (๒๕๖๑). **The impact of the future of work for women in public transport**. School of Business and Management, at Queen Mary University of London.

Yoder, D. (๒๕๐๑). **Personnel principles and policies**. New Jersey: Prentice Hall, Inc.

คณะผู้จัดทำ

ที่ปรึกษา

1. นายบุญชอบ สุทธมนัสวงษ์	ปลัดกระทรวงแรงงาน
2. นางบุปผา พันธุ์เพ็ง	รองปลัดกระทรวงแรงงาน
3. นางนภสร ทุ่งสุกใส	ที่ปรึกษาวิชาการแรงงาน

คณะผู้จัดทำ

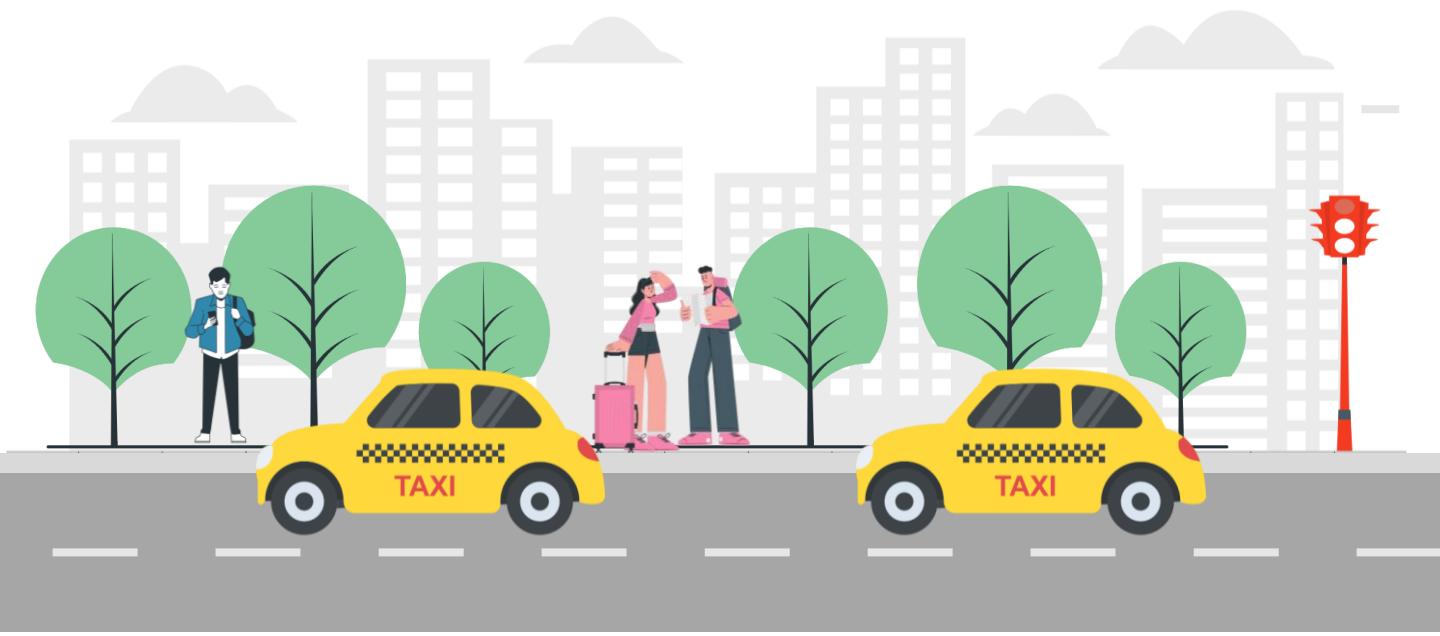
1. นางศิริลักษณ์ ฉกะนันท์	ผู้อำนวยการกองเศรษฐกิจการแรงงาน
2. นายณัฐพล หาจันดา	ผู้อำนวยการกลุ่มศูนย์วิจัยและนวัตกรรมแรงงาน
3. นายณัฏฐ์ นพเดชธนันวัฒน์	นักวิชาการแรงงานชำนาญการ
4. นางสาวเกวลิน จันพลงาม	นักวิชาการแรงงานปฏิบัติการการ
5. นางสาวชุติมา กิ่งมาลา	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน
6. นางสาวสุนทรี พูลน้อย	เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล
7. นางสาวปานชีวา คอนชัย	เจ้าหน้าที่ธุรการ

กองเศรษฐกิจการแรงงาน ศูนย์วิจัยและนวัตกรรมแรงงาน

โทรศัพท์ 0 2232 1378 โทรสาร 0 2643 4378

E – mail : rimol.th@gmail.com





ศูนย์วิจัยและนวัตกรรมแรงงาน กองเศรษฐกิจการแรงงาน สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน
0 2232 1378 0 2643 4378 rimol.th@gmail.com