

บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญของปัญหา

ในอดีตแรงงานมักถูกมองว่าเป็นเพียงปัจจัยการผลิต ถ้าแรงงานคนหนึ่งออกไปก็สามารถหาคนใหม่ทดแทนได้ จนกระทั่งได้มีการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง และสังคมระดับโลก ทำให้กลุ่มนายทุน เริ่มตระหนักถึงความสำคัญของทุนมนุษย์ที่ไม่ได้เป็นเพียงวัตถุดิบชิ้นหนึ่งเท่านั้น แต่สิ่งที่ซ่อนอยู่ในทุนมนุษย์ คือ ความรู้ ความเชี่ยวชาญ ความสามารถที่เกิดจากการเรียนรู้และพัฒนาตนเองระหว่างการทำงาน ทุนมนุษย์สามารถทำให้ผลผลิตที่ออกมาแตกต่างกัน ซึ่งความแตกต่างตรงนี้ คือ มิติในเชิงคุณภาพของแรงงานที่สร้างความได้เปรียบให้กับองค์กร

แรงงานเป็นปัจจัยการผลิต และ เป็นทุนมนุษย์ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาในทุกๆระดับ ตั้งแต่ระดับส่วนย่อยของระบบเศรษฐกิจอันได้แก่ แรงงานในภาคการผลิตต่าง ๆ เช่น แรงงานในภาคเกษตรกรรม แรงงานในสถานประกอบการภาคอุตสาหกรรม และแรงงานในภาคบริการ นอกจากนี้ แรงงานยังมีความสำคัญในระดับภาพรวมของประเทศ และเป็นปัจจัยที่สำคัญในการพัฒนาและขับเคลื่อนประเทศให้ประสบความสำเร็จก้าวไปสู่สากล

ในแต่ละปี ประชากรไทยที่มีอายุตั้งแต่ 15 ปี ขึ้นไป จะถูกนับรวมเป็นกำลังแรงงานของประเทศ ทั้งนี้ สามารถจำแนกแรงงานออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้

1. แรงงานในระบบ (Formal Sector) หมายถึง แรงงานที่ทำงานในระบบการจ้างงานที่มีรายได้ประจำ มีเงินเดือนที่แน่นอนหรืออาจจะเรียกว่าเป็น “มนุษย์เงินเดือน” ก็ได้ และที่สำคัญที่สุดคือ แรงงานในระบบจะได้รับการคุ้มครองสวัสดิการต่าง ๆ ตามที่กฎหมายกำหนด นอกจากนั้น แรงงานในระบบยังมีโอกาสที่จะก้าวหน้าในหน้าที่การงาน และได้รับสิทธิคุ้มครองจากการประกันสังคม การประกันสุขภาพ และประกันสุขภาพ

2. แรงงานนอกระบบ (Informal Sector) หมายถึง แรงงานที่ทำงานอิสระ หรือเป็นแรงงานที่ไม่ได้รับการคุ้มครองในระบบการประกันสังคม ได้แก่ คนงานที่ทำงานไม่เต็มเวลา (Part-Time Worker) คนงานที่รับงานไปทำที่บ้าน (Home-Base Worker) คนงานที่ทำงานแบบเหมาช่วง (Sub-Contract Worker) คนงานที่ทำงานระยะสั้น (Short-Time Worker)

ทั้งนี้ สามารถที่จะจำแนกประเภทของแรงงานนอกระบบได้ 2 กลุ่ม ดังนี้

1. กลุ่มที่ทำงานรับจ้าง และมีเงินเดือนประจำ ได้แก่ แรงงานที่รับจ้างเอางานไปทำที่บ้าน แรงงานรับจ้างทำของ แรงงานรับจ้างทำการเกษตรตามฤดูกาล แรงงานประมง คนรับใช้ และคนทำงานบ้าน คนขับรถ (ส่วนตัวตามบ้าน) เป็นต้น

2. กลุ่มที่ทำอาชีพอิสระทั่วไป ได้แก่ คนขับรถรับจ้าง เกษตรกร ชาวนา ชาวสวน แมคค้าหาบเร่ แผงลอย ช่างเสริมสวย ช่างตัดผม เจ้าของร้านขายของชำขนาดเล็ก เป็นต้น

จากการสำรวจของสำนักงานสถิติแห่งชาติปี พ.ศ. 2552 (เดลินิวส์ออนไลน์, 2553) ผลการสำรวจพบว่า มีจำนวนทั้งสิ้น 24.3 ล้านคนหรือคิดเป็น 63.4% ของจำนวนผู้ที่มีงานทำทั้งสิ้น 38.4 ล้านคน โดยส่วนใหญ่ทำงานอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุดถึง 41.5% รองลงมาเป็นภาคเหนือ 21.8% ภาคกลาง 18.7% ภาคใต้ 12.6% ขณะที่ใน กทม.มีเพียง 5.4% เท่านั้น ทั้งนี้ แรงงานนอกระบบมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แรงงานนอกระบบต้องทำงานโดยที่ไม่ได้รับความคุ้มครองและไม่มีหลักประกันทางสังคมใด ๆ จากการทำงาน และเข้าไม่ถึงสิทธิขั้นพื้นฐานอีกหลายประการ เช่น งานที่ทำขาดความมั่นคง ไม่ได้รับค่าตอบแทนแรงงานที่เป็นธรรม งานที่ทำมีความเสี่ยงและอันตรายต่อสุขภาพ เข้าไม่ถึงกองทุนประกันสังคม และบริการอื่น ๆ ของรัฐ และไม่สามารถใช้สิทธิในการรวมตัวต่อรอง เนื่องจาก พ.ร.บ. คุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ไม่ครอบคลุมการคุ้มครองแรงงานนอกระบบ และในขณะเดียวกันก็ได้มีกฎหมายเฉพาะที่จะคุ้มครองแรงงานนอกระบบอย่างเพียงพอ จากการสำรวจ พบว่า แรงงานนอกระบบประสบอุบัติเหตุจากการทำงานถึง 2.9 ล้านคน ซึ่งรักษาโดยใช้สิทธิหลักประกันสุขภาพแห่งชาติไม่สามารถครอบคลุมค่าใช้จ่าย และ อุบัติเหตุหรือโรคที่เกิดจากการทำงานทั้งหมด แรงงานนอกระบบเป็นแรงงานที่อ่อนแอทั้งยังไม่มีกฎหมายรองรับ ไม่มีการรวมตัวและต่อรองจึงถูกเอาเปรียบ ถูกบังคับทำงานหนัก แต่กลับได้ค่าจ้างน้อย สวัสดิการน้อยหรืออาจไม่มีเลย สภาพการทำงานไม่ดีเสี่ยงอันตรายต่อสุขภาพและชีวิต ในบางธุรกิจมีการใช้แรงงานเด็ก และแรงงานผู้หญิงอย่างไม่เหมาะสม เช่น แรงงานเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ใช้แรงงานหญิงมีครรภ์ทำงานเกินวันละ 8-9 ชั่วโมงโดยไม่มีค่าล่วงเวลา และค่าจ้างต่ำกว่าค่าจ้างขั้นต่ำ ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่างานในเศรษฐกิจนอกระบบนี้ไม่เข้าข่าย “งานที่มีคุณค่า” (decent) เมื่อเปรียบเทียบกับการทำงานในระบบซึ่งมีความมั่นคงและได้รับการคุ้มครองมากกว่า

องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization หรือ ILO) ได้ให้ความหมายของ “งานที่มีคุณค่า” ว่าเป็นงานที่ทำให้ความปรารถนาของผู้ทำงานเป็นจริง หมายถึง งานที่ทำแล้วได้ผลสำเร็จ ให้ผลตอบแทนที่เป็นธรรม มีความปลอดภัยในที่ทำงาน

มีความคุ้มครองทางสังคมให้ครอบคลุมให้โอกาสพัฒนาตนเองและสถานะทางสังคม ให้เสรีภาพในการแสดงความคิดเห็น เคลื่อนไหว และมีส่วนร่วมตัดสินใจเรื่องต่าง ๆ ที่จะมีผลกระทบต่อชีวิตของตนเอง รวมถึงให้โอกาสและการปฏิบัติที่เสมอภาคแก่หญิงและชายทุกคน ซึ่งนโยบาย “งานที่มีคุณค่า” (Decent Work) ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ : ILO ประกอบด้วยหลัก 4 ประการ ดังนี้

1. สิทธิขั้นพื้นฐานในการทำงาน (Fundamental Rights at Work) ได้แก่ ค่าตอบแทนที่เป็นธรรม ห้ามการบังคับใช้แรงงาน คุ้มครองแรงงานเด็ก การห้ามเลือกปฏิบัติ และสิทธิรวมตัวและการเจรจาต่อรองร่วม ส่วนใหญ่เป็นมาตรฐานแรงงานหลักขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ : ILO ที่ส่งเสริมให้ประเทศสมาชิกดำเนินการ

2. ส่งเสริมศักยภาพการมีงานทำ (Productive Employment) ได้แก่ การมีงานทำที่มั่นคงต่อเนื่อง การพัฒนาทักษะฝีมือแรงงาน การเข้าถึงตลาด และสินเชื่อ ฯลฯ

3. การขยายความคุ้มครองทางสังคม (Social Protection) ได้แก่ หลักประกันสังคม อาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงาน การศึกษา ฯลฯ

4. การมีผู้แทนและมีส่วนร่วม (Social Dialogue) เพื่อเป็นหลักประกันในการกำหนดนโยบายหรือกฎเกณฑ์ที่สอดคล้องกับคนงาน

ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างเป็นแรงงานนอกระบบที่มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง (เฉษฎา ไหลภาภรณ์, 2551, น. 1-3) ท่ามกลางการจราจรที่หนาแน่นในกรุงเทพมหานคร รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่สามารถขับขี่ไปตามเส้นทางที่มีการจราจรที่หนาแน่นได้ดี และถือว่าสะดวกกว่ายานพาหนะประเภทอื่น ๆ เพราะมีขนาดเล็กกว่า และสามารถขับขี่ไปตามตรอกซอกซอยที่มีขนาดเล็กได้ ในขณะที่ยานพาหนะประเภทอื่นไม่สามารถใช้เส้นทางนี้ได้ ประชาชน ที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครที่ไม่มียานพาหนะเป็นของตนเอง หากต้องการเดินทางจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่ง และต้องผ่านเส้นทางที่มีการจราจรที่หนาแน่น การใช้บริการขนส่งสาธารณะทางถนน เช่น รถโดยสารประจำทาง หรือ รถแท็กซี่ คงไม่ใช่ทางเลือกที่ดีนัก เพราะรถโดยสารประจำทางส่วนใหญ่ไม่สามารถฝ่าการจราจรที่หนาแน่นไปได้ จึงทำให้ประชาชนส่วนใหญ่หันมานิยมใช้บริการขนส่งสาธารณะทางน้ำหรือบริการขนส่งสาธารณะระบบรางแทน อันได้แก่ เรือโดยสาร รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (บีทีเอส) หรือรถไฟฟ้าใต้ดิน (เอ็มอาร์ที) ซึ่งเป็นทางเลือกที่ดีกว่าเพราะสามารถเลี่ยงการจราจรที่หนาแน่นบนถนนได้ และอีกหนึ่งทางเลือกที่ได้รับความนิยมไม่แพ้กันนั่นคือ รถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่มีความเหมาะสมกับสภาพการจราจรที่ติดขัดบนท้องถนนของกรุงเทพมหานครได้เป็นอย่างดี และยังช่วยให้ถึง

จุดหมายปลายทางได้ทันเวลาในช่วงเวลาในชั่วโมงเร่งด่วนได้ดีอีกด้วย แต่หากเป็นการบริการขนส่งสาธารณะทางน้ำหรือการบริการขนส่งสาธารณะระบบรางอาจต้องเสียเวลาอีกเล็กน้อยเพื่อเดินทางไปยังจุดหมายปลายทาง เพราะการบริการขนส่งสาธารณะเหล่านี้จะจอดรับ-ส่งผู้โดยสารเฉพาะสถานีเท่านั้น นอกจากนี้ ในเส้นทางที่ไม่มีการบริการขนส่งสาธารณะให้บริการ การใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่หาง่ายและมีให้บริการอยู่ทั่วไปทั่วกรุงเทพมหานคร ถือเป็นทางเลือกหนึ่งที่จะช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนอีกทางหนึ่ง ดังนั้น จึงส่งผลให้จำนวนผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

เมื่อเปรียบเทียบผู้ให้บริการและวินจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร ในปี พ.ศ. 2531 ซึ่งสำรวจโดยกรมตำรวจ หรือสำนักงานตำรวจแห่งชาติในปัจจุบันกับจำนวนในปี พ.ศ. 2546 ที่สำรวจโดยกรุงเทพมหานคร พบว่าในปี พ.ศ. 2531 มีผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างทั้งสิ้น 16,015 ราย จากวินจักรยานยนต์รับจ้างทั้งสิ้น 479 วิน เพิ่มขึ้นเป็น 109,506 ราย จากวินจักรยานยนต์รับจ้าง 4,440 วิน ในปี พ.ศ. 2546 ในระยะเวลา 15 ปี จำนวนผู้ให้บริการเพิ่มขึ้นถึงเกือบ 7 เท่าตัว โดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้นปีละ 6,230 ราย คิดเป็นร้อยละ 38 ต่อปี ส่วนวินจักรยานยนต์รับจ้างเพิ่มขึ้นกว่า 9 เท่าตัว โดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้นปีละ 264 วิน คิดเป็นร้อยละ 55 ต่อปี

จำนวนรถจักรยานยนต์ที่มีการจดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานครที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว สะท้อนถึงความนิยมในการใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางเพราะมีราคาในระดับที่ประชาชนทั่วไปสามารถซื้อหาได้ ก่อนปี พ.ศ. 2547 การให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างนั้น ได้รับความนิยม และแพร่หลายมากแต่ไม่มีข้อกำหนดข้อใดรองรับการให้บริการขนส่งสาธารณะในลักษณะนี้ ทำให้ไม่มีการนำรถจักรยานยนต์รับจ้างมาขึ้นทะเบียนอย่างเป็นทางการ แต่เนื่องด้วยการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมีความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายต่อผู้โดยสารซึ่งอาจเป็นปัญหาในการติดตามมาสอบสวน จับกุมของเจ้าหน้าที่ตำรวจ รัฐฯจึงได้กำหนดให้ผู้ที่ต้องการจัดตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้างต้องมาขออนุญาตกับทางเจ้าหน้าที่ตำรวจแห่งสถานีตำรวจนครบาล เจ้าของพื้นที่เสียก่อน และในทางปฏิบัติเจ้าของวินจะเป็นผู้ดำเนินการทำประวัติผู้ขับขี่ และมีการจัดอบรมผู้ขับขี่ในแต่ละวัน

นอกจากนี้ เจ้าของวินต้องติดต่อขออนุญาตเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อให้ได้สิทธิในการดำเนินการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งเป็นความสัมพันธ์ในเบื้องต้นระหว่างเจ้าของวินกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในบางกรณีในวินที่ทำผิดกฎจราจร เช่น การฝ่าฝืนกฎจราจร อุปกรณ์ประกอบจักรยานยนต์ไม่ครบถ้วน เจ้าของวินอาจติดต่อเพื่อขอให้เจ้าหน้าที่ตำรวจในบางท้องที่อำนวยความสะดวกในการให้บริการ โดยการยกเว้นหรือลดหย่อนโทษโดยมีผลประโยชน์ (ส่วย)

ตอบแทน ซึ่งจากการสำรวจ ปี พ.ศ. 2533 พบว่า ค่าใช้จ่ายที่เจ้าของวินต้องจ่ายให้เจ้าหน้าที่ตำรวจนั้น มีสัดส่วนโดยประมาณเป็นร้อยละ 20 ของรายได้ที่เจ้าของวินได้รับ

ในส่วนรายได้ที่เจ้าของวินได้รับนั้น มาจากค่าเสื่อวินและค่าวินที่เจ้าของวินเรียกเก็บจากผู้เข้ามาให้บริการในวินของตน ค่าเสื่อวินเป็นค่าใช้จ่ายแรกเข้าสำหรับสิทธิในการให้บริการในวินที่ผู้ให้บริการจะต้องเสียให้กับเจ้าของวิน ส่วนค่าวินเป็นค่าบริการที่เจ้าของวินเรียกเก็บจากการเข้าใช้วินของผู้ให้บริการในแต่ละวันผู้ที่ได้รับสิทธิในเสื่อวินจากเจ้าของวิน อาจให้บุคคลอื่นที่ต้องการเข้ามาให้บริการแต่ไม่มีเสื่อวินนั้นเช่าช่วงสิทธิต่อได้ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายที่ เรียกว่า “ค่าเช่าเสื่อวิน” ขึ้นอีกประเภทหนึ่ง

การให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งมีลักษณะผูกขาดก่อให้เกิดค่าเช่าทางเศรษฐกิจ ส่งผลให้มีผู้ต้องการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเข้ามาตลอดและเป็นจำนวนมาก แต่การเข้ามาของผู้ให้บริการรายใหม่ส่งผลกระทบต่อรายได้ของผู้ให้บริการรายเดิม ทำให้เจ้าของวินที่ให้บริการอยู่เดิมต้องดำเนินมาตรการกีดกันผู้ให้บริการรายใหม่ และควบคุมให้ผู้ให้บริการที่มีอยู่ในวินยังคงหักรายได้ส่วนหนึ่งให้กับเจ้าของวิน

จากสถิติ พบว่า ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์รับจ้าง ร้อยละ 94.2 เป็นชาย (สมาคมนักสังคมสงเคราะห์แห่งประเทศไทย, 2552) ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 31-40 ปี สมรสแล้ว และ ส่วนใหญ่อาศัยอยู่กับ คู่สมรส มีทะเบียนบ้านอยู่ต่างจังหวัดถึงร้อยละ 67.4 โดยสภาพการทำงานผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์-รับจ้างมีความเสี่ยงต่ออันตรายสูงกว่า รวมทั้งมีชั่วโมงการทำงานเกินกว่าวันละ 8 ชั่วโมง มีรายได้จากการทำงานวันละ 301-400 บาท ร้อยละ 16.8 ทำอาชีพเสริมมีรายได้จากอาชีพเสริมประมาณวันละ 201-300 บาท มีรายจ่ายในการประกอบอาชีพประมาณวันละ 100 บาท และรายจ่ายในครัวเรือนวันละ 201-300 บาท ประมาณครึ่งหนึ่งมีเงินออมเดือนละ 1,001-2,000 บาท ส่วนใหญ่ออมโดยการฝากธนาคาร การกั๊ยืมเงินส่วนใหญ่จะกู้ธนาคารในระบบเงินไม่เกิน 5,000 บาท

ด้านการประกอบอาชีพ และความมั่นคงของอาชีพ พบว่า ส่วนใหญ่มีปัญหาเรื่องเงินทุน รองลงมาคือ ปัญหาการแย่งที่ในการประกอบอาชีพ ปัญหาเรื่องกฎหมาย ระเบียบ และเงื่อนไขในการประกอบอาชีพ ปัญหาจากเจ้าหน้าที่ของรัฐ ผู้มีอิทธิพลและเพื่อนร่วมอาชีพ ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ส่วนใหญ่ (88.2%) ตั้งใจที่จะประกอบอาชีพนี้ต่อไป ผู้ที่มีแนวโน้มจะเลิกอาชีพนี้คาดหวังว่าจะเลือกทำการค้าขายหรือกลับไปประกอบอาชีพเกษตรกรรม โดยรวมมีความเห็นว่าอาชีพปัจจุบันมีความมั่นคง ร้อยละ 57.2 แม้ว่ากว่าครึ่งหนึ่งเคยประสบอันตรายจากการประกอบอาชีพ

ในด้านสุขภาพ ร้อยละ 80 ไม่เคยตรวจสุขภาพประจำปี (สมาคมนักสังคมสงเคราะห์แห่งประเทศไทย, 2552) ส่วนใหญ่พักผ่อนด้วยการนอนวันละ 7-8 ชั่วโมง ไม่สนใจในการออกกำลังกาย สัดส่วนของผู้ดื่ม และไม่ดื่มสุรา มีครึ่งต่อครึ่งร้อยละ 15.8 มีโรคประจำตัว ได้แก่ โรคภูมิแพ้ หอบหืด ต้อกระจก และความดันโลหิตต่ำ อย่างไรก็ตาม ส่วนใหญ่คิดว่าโรคประจำตัวที่เป็นอยู่ไม่ได้มีสาเหตุมาจากการประกอบอาชีพ กรณีเจ็บป่วยเล็กน้อย ส่วนใหญ่จะซื้อยารับประทานเองแต่หากเจ็บป่วยมากจึงจะไปโรงพยาบาล และจะใช้สิทธิบัตรทอง หรือบัตร 30 บาท ในการใช้บริการ ของรัฐส่วนใหญ่เห็นว่าได้รับความสะดวกดี มีร้อยละ 21 มีความเห็นว่า ไม่สะดวก เพราะช้า ยุ่งยาก บัตรระบุโรงพยาบาลอยู่ต่างจังหวัด คุณภาพยาต่ำ เป็นต้น จึงเลือกที่จะจ่ายค่ารักษาพยาบาลเอง เพราะเห็นว่า ถ้าเสียเงินจ่ายค่ารักษาพยาบาลเอง (จ่ายค่ายาตามจริง) อาการป่วยจะดีขึ้น แต่หากไม่เสียเงินค่ารักษาพยาบาลเอง (จ่ายค่ายาตามจริง) แต่ใช้สิทธิบัตรทอง หรือบัตร 30 บาท อาการป่วยก็จะไม่ทุเลาลง

เนื่องด้วย จักรยานยนต์รับจ้างเป็นแรงงานนอกระบบกลุ่มหนึ่งที่มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง จึงทำให้ผู้ศึกษาสนใจที่จะศึกษาทัศนคติของผู้ที่ประกอบอาชีพ จักรยานยนต์รับจ้างต่องานที่มีคุณค่า การวิจัยครั้งนี้ น่าจะเป็นประโยชน์ในการนำไปเป็นแนวทางในการพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างงานที่มีคุณค่าต่อไป

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาทัศนคติของผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างที่มีต่องานที่มีคุณค่า
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อทัศนคติของผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างที่มีต่องานที่มีคุณค่า

ขอบเขตของการศึกษา

ขอบเขตด้านเนื้อหา

สาระสำคัญของงานที่มีคุณค่าต่อผู้ที่ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง อันได้แก่ สิทธิขั้นพื้นฐานของแรงงาน การพัฒนาศักยภาพในการทำงาน ความมั่นคงในอาชีพ สวัสดิการต่าง ๆ การมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการวินจักรยานยนต์รับจ้างที่สังกัดอยู่

ขอบเขตด้านประชากร

ประชากรในที่นี้ คือ ผู้ที่ขับขี่มอเตอร์ไซด์รับจ้างในเขตอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กรุงเทพมหานคร จำนวน 150 คน

คำจำกัดความ

ทัศนะ หมายถึง ความคิดเห็นที่ประกอบด้วยเหตุผล ซึ่งแม้จะแตกต่างกันหรือขัดแย้งกันก็นับว่ามีประโยชน์ เพราะจะเป็นแนวทางให้ผู้อื่นได้มีโอกาสใช้ดุลพินิจตัดสินใจเลือกวิถีทางแก้ปัญหาได้หลายทางด้วยความสุขุมรอบคอบขึ้น (พรทิพย์ แพงสุด, 2540)

จักรยานยนต์รับจ้าง หมายถึง ผู้ที่ประกอบอาชีพรับ-ส่งผู้โดยสาร โดยรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่เป็นการรับ-ส่งไปยังจุดหมายปลายทางในระยะใกล้ ๆ ตามซอยเล็ก ๆ หรือ บางครั้งส่งตามสถานที่ที่การจราจรติดขัดมาก ๆ (วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, 2552)

วิน หมายถึง สถานที่ซึ่งผู้ขี่จักรยานยนต์รับจ้างนำรถมาจอดคอยรับ-ส่งผู้โดยสาร การจอดนั้นก็ต้องจอดกันอย่างมีระเบียบ กล่าวคือ ใครมาถึงก่อนก็ได้จอดอยู่ในลำดับต้น ใครมาทีหลังก็ได้จอดต่อ ๆ กันไป ผู้ใช้บริการที่รัฐธรรมนูญนิยมก็จะไปใช้บริการที่คันแรกสุดก่อน รถที่เข้ามาร่วมในกระบวนการนี้จึงเรียกว่า รถวิน ผู้ขับที่รถดังกล่าวจึงเรียกว่า ผู้เข้าวิน หรือ ผู้ขับรถวิน สถานที่จอดรถก็เรียกว่า วิน ซึ่งอาจจะเป็นที่สาธารณะหรือที่ส่วนบุคคลก็ได้ ผู้ดูแลหรือผู้เก็บค่าธรรมเนียมก็เรียกว่า เจ้าของวิน ผู้คุมวิน เจ้าพ่อวิน เจ้าแม่วิน ฯลฯ (นิตยา กาญจนะวรรณ, 2551)

สิทธิขั้นพื้นฐาน หมายถึง ประโยชน์ขั้นพื้นฐานที่ได้รับการคุ้มครองและรับรองโดยกฎหมาย หรือหมายถึงประโยชน์อันบุคคลมีอยู่และบุคคลอื่นมีหน้าที่ต้องเคารพ (วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, 2552)

งานที่มีคุณค่า (Decent Work) ความหมายของ งานที่มีคุณค่า โดยองค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organisation) ประกอบด้วย 4 ประการคือ

1. สิทธิขั้นพื้นฐานในการทำงาน (Fundamental Rights at Work) ได้แก่ ค่าตอบแทนที่เป็นธรรม ห้ามการบังคับใช้แรงงาน คุ้มครองแรงงานเด็ก การห้ามเลือกปฏิบัติ และสิทธิรวมตัวและการเจรจาต่อรองร่วม ส่วนใหญ่เป็นมาตรฐานแรงงานหลักขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ : ILO ที่ส่งเสริมให้ประเทศสมาชิกดำเนินการ

2. ส่งเสริมศักยภาพการมีงานทำ (Productive Employment) ได้แก่ การมีงานทำที่มั่นคงต่อเนื่อง การพัฒนาทักษะฝีมือแรงงาน การเข้าถึงตลาด และสินเชื่อ ฯลฯ

3. การขยายความคุ้มครองทางสังคม (Social Protection) ได้แก่ หลักประกันสังคม อาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงาน การศึกษา ฯลฯ

4. การมีผู้แทนและมีส่วนร่วม (Social Dialogue) เพื่อเป็นหลักประกันในการกำหนดยุทธศาสตร์หรือกฎเกณฑ์ที่สอดคล้องกับคนงาน Thai Fund Foundation (TFF) (2552)

ความมั่นคงในการทำงาน หมายถึง ความรู้สึกที่เกิดความปลอดภัยว่าจะมีงานทำ มีรายได้แน่นอน มีผลตอบแทนอันเกิดจากรายได้สวัสดิการที่สามารถดำรงชีพ ได้รับการปกครองอย่างเป็นธรรม มีโอกาส ในความก้าวหน้าในการทำงาน และสามารถทำงานได้จนเกษียณอายุ เพื่อให้ตนเอง และครอบครัวดำรงชีพอย่างปกติสุขช่วยเหลือตนเองได้โดยไม่เกิดภาวะต่อสังคม (สายทิพย์ วงศ์สังข์ชะ, 2540, น. 14)

การประกันสังคม หมายถึง การสร้างหลักประกันสังคมในการดำรงชีวิตในกลุ่มของสมาชิกที่มีรายได้และ จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนประกันสังคมเพื่อรับผิดชอบในการเฉลี่ยความเสี่ยงที่ อาจเกิดขึ้นจากการเจ็บป่วย คลอดบุตร ทูพพลภาพ ตาย สงเคราะห์บุตร ชราภาพ และว่างงาน เพื่อให้ได้รับการรักษาพยาบาลและมีการทดแทนรายได้อย่างต่อเนื่อง (ฉำรงค์ศักดิ์ คงคาสวัสดิ์, 2551)

ความปลอดภัยในการทำงาน หมายถึง การปฏิบัติตนตามระเบียบข้อบังคับอย่างถูกต้องด้วยความระมัดระวังเพื่อป้องกันการสูญเสียหรือเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุในการทำงาน (พงศ์พันธุ์ สมพงษ์, 2550, น. 24)

การมีส่วนร่วม หมายถึง การให้โอกาสให้บุคลากรหรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมทางการบริหารจัดการเกี่ยวกับการตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ เช่น เป็นคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ และหรือ คณะทำงานโดยให้ข้อมูล ความคิดเห็น แนะนำ ปรึกษา ร่วมวางแผน และร่วมปฏิบัติ (กระทรวงเกษตรและสหกรณ์, 2548)

สภาพการทำงาน (Working Conditions) หมายถึง สภาพทางกายภาพของงาน เช่น แสง เสียง อากาศ ชั่วโมงการทำงาน รวมทั้งลักษณะของสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ เช่น อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ (เพ็ญแข ช่อมณี, 2544 , น. 19)