

บทที่ 4

ผลการศึกษาและการอภิปรายผลการศึกษา

ผลการศึกษา

การศึกษาเรื่อง “ทัศนะของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กรุงเทพมหานคร ต่องานที่มีคุณค่า” โดยใช้แบบสอบถาม การสัมภาษณ์ และจากการศึกษากรณีศึกษา จากผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างทั้งหมด 60 คน ซึ่งผู้ศึกษาได้แจกแจงผลการศึกษาดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา ระยะเวลาในการทำงาน

ส่วนที่ 2 ทัศนะต่อสิทธิขั้นพื้นฐานในการทำงาน

ส่วนที่ 3 ทัศนะต่อส่งเสริมศักยภาพการมีงานทำและความมั่นคงของงานที่ทำ

ส่วนที่ 4 ทัศนะต่อการขยายความคุ้มครองทางสังคมและความปลอดภัยในการทำงาน

ส่วนที่ 5 ทัศนะต่อการมีผู้แทนและมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ

ส่วนที่ 6 ปัจจัยที่มีผลต่อทัศนะเกี่ยวกับคุณค่าของงานของผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง

ส่วนที่ 7 กรณีศึกษาผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง

ตารางที่ 4.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างปรากฏ ดังนี้

เพศ

ผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 95 รองลงมา เป็นเพศหญิงร้อยละ 5

ช่วงอายุ

ผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง มีช่วงอายุ 41 ปีขึ้นไปมากที่สุด ร้อยละ 33.3 รองลงมา คือ อายุ 20-25 ปี ร้อยละ 30.0 และ อายุ 26-30 ปี ร้อยละ 25.0

สถานภาพสมรส

ผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่มีสถานภาพโสด ร้อยละ 53.3 รองลงมา คือ สถานภาพสมรส ร้อยละ 43.3 หย่า/หม้ายและแยกกันอยู่ ร้อยละ 1.7

ระดับการศึกษา

ผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างมีระดับการศึกษาในชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 มากที่สุด ร้อยละ 31.7 รองลงมาคือ ประถมศึกษา ร้อยละ 25.0 และมัธยมศึกษาปีที่ 3 ร้อยละ 20.0 ส่วนระดับการศึกษาที่น้อยที่สุด คือ อนุปริญญา/ปวส. ร้อยละ 1.7

ระยะเวลาในการประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง

ผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างมีระยะเวลาในการประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง 1-3 ปี มากที่สุด ร้อยละ 35.0 รองลงมา คือ ระยะเวลา 7 ปีขึ้นไป ร้อยละ 26.7 และระยะเวลา 3-5 ปี ร้อยละ 25.0

รายได้ต่อเดือน

ผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือน 5,001-10,000 บาท ร้อยละ 66.7 รองลงมา คือ รายได้ไม่เกิน 5,000 บาท ร้อยละ 18.3 และรายได้ 10,001 บาทขึ้นไป ร้อยละ 15.0

การประกอบอาชีพอื่น ๆ

ผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่ไม่ประกอบอาชีพอื่น ๆ ร้อยละ 75.0 และประกอบอาชีพอื่น ๆ ร้อยละ 25.0

รายได้จากการประกอบอาชีพอื่น ๆ

ผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างมีรายได้จากการประกอบอาชีพอื่น ๆ เดือนละ 10,001 บาทขึ้นไปมากที่สุด ร้อยละ 46.7 รองลงมาคือ มีรายได้ไม่เกิน 5,000 บาท ร้อยละ 33.3 และมีรายได้ 5,001-10,000 บาท ร้อยละ 20.0

ความเพียงพอของรายได้

ผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่มีรายได้เพียงพอ ร้อยละ 50.0 รองลงมา มีรายได้ไม่เพียงพอ ร้อยละ 41.7 และมีรายได้เหลือให้เก็บออม ร้อยละ 8.3

ภาระหนี้สิน

ผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่มีหนี้สิน ร้อยละ 63.3 และไม่มีหนี้สิน ร้อยละ 36.7

แหล่งเงินกู้ที่ก่อภาระหนี้สิน

ผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่มีแหล่งเงินกู้ที่ก่อภาระหนี้สินจากการยืมเงินจากบุคคลอื่น ร้อยละ 57.9 รองลงมา คือ กู้เงินจากธนาคาร ร้อยละ 18.4 และจำนำสิ่งของ ร้อยละ 13.2

การนำเงินกู้ไปใช้

ผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างมีการนำเงินที่กู้ไปใช้ในการผ่อนชำระสินค้ามากที่สุด ร้อยละ 44.7 รองลงมา คือ ใช้จ่ายในครอบครัว ร้อยละ 39.5 และเพื่อลงทุนและอื่น ๆ ร้อยละ 7.9

ชั่วโมงในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างมีชั่วโมงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 4-6 ชั่วโมงมากที่สุด ร้อยละ 35.0 รองลงมา คือ 10 ชั่วโมงขึ้นไป ร้อยละ 30.0 และ 7-9 ชั่วโมง ร้อยละ 26.7

การเป็นสมาชิกและสิทธิการคุ้มครองอื่น ๆ

ผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่มีสิทธิบัตร 30 บาท/บัตรทอง ร้อยละ 56.7 รองลงมา คือ มีสิทธิบัตรประกันสังคม ร้อยละ 35.0 และมีสิทธิบัตรประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล ร้อยละ 15.0 (รายละเอียดตารางที่ 4.1)

ตารางที่ 4.1

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	57	95.0
หญิง	3	5.0
ช่วงอายุ	จำนวน	ร้อยละ
20-25 ปี	18	30.0
26-30 ปี	15	25.0
31-35 ปี	7	11.7
41 ปีขึ้นไป	20	33.3

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

สถานภาพสมรส	จำนวน	ร้อยละ
โสด	32	53.3
สมรส	26	43.3
หย่า/หม้าย	1	1.7
แยกกันอยู่	1	1.7
ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ประถมศึกษา	15	25.0
มัธยมศึกษาปีที่ 3	12	20.0
ปวช.	11	18.3
มัธยมศึกษาปีที่ 6	19	31.7
อนุปริญญา/ปวส.	1	1.7
ปริญญาตรี	2	3.3
ระยะเวลา	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 1 ปี	14	23.3
1-3 ปี	21	35.0
3-5 ปี	9	25.0
7 ปีขึ้นไป	16	26.7
ช่วงรายได้	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 5,000 บาท	11	18.3
5,001-10,000 บาท	40	66.7
10,001 บาทขึ้นไป	9	15.0
การประกอบอาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
ประกอบอาชีพอื่น ๆ	15	25.0
ไม่ประกอบอาชีพอื่น ๆ	45	75.0

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ช่วงรายได้	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 5,000 บาท	5	33.3
5,001-10,000 บาท	3	20.0
10,001 บาทขึ้นไป	7	46.7
ความเพียงพอของรายได้	จำนวน	ร้อยละ
เพียงพอ	30	50.0
ไม่เพียงพอ	25	41.7
เหลือให้เก็บออม	5	8.3
ภาระหนี้สิน	จำนวน	ร้อยละ
มีหนี้สิน	38	63.3
ไม่มีหนี้สิน	22	36.7
แหล่งเงินกู้	จำนวน	ร้อยละ
กู้เงินจากธนาคาร	7	18.4
ยืมเงินจากบุคคลอื่น	22	57.9
จำนำสิ่งของ	5	13.2
อื่น ๆ	4	10.5
การนำเงินกู้ไปใช้	จำนวน	ร้อยละ
ผ่อนชำระสินค้า	17	44.7
ใช้จ่ายในครอบครัว	15	39.5
เพื่อลงทุน	3	7.9
อื่น ๆ	3	7.9
จำนวนชั่วโมง	จำนวน	ร้อยละ
1-3 ชั่วโมง	5	8.3
4-6 ชั่วโมง	21	35.0
7-9 ชั่วโมง	16	26.7
10 ชั่วโมงขึ้นไป	18	30.0

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

การประกันต่าง ๆ	จำนวน	ร้อยละ
บัตร 30 บาท/บัตรทอง	34	56.7
บัตรประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล	9	15.0
บัตรประกันสังคม	21	35.0
อื่น ๆ (ประกันชีวิต)	1	1.7

หมายเหตุ: * ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

ส่วนที่ 2 ทักษะต่อสัทธิขั้นพื้นฐานในการทำงาน

ผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างมีทักษะต่อสัทธิขั้นพื้นฐาน ดังนี้

ด้านค่าตอบแทนที่เป็นธรรม

ผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างมีทักษะต่อสัทธิขั้นพื้นฐานในด้านค่าตอบแทนที่เป็นธรรมภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.12) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ทักษะคติต่อค่าตอบแทนที่ได้รับจากการทำงานในปัจจุบันไม่เพียงพอที่จะเลี้ยงตัวเอง และครอบครัวมีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 3.37 รองลงมาคือค่าตอบแทนที่ได้รับในปัจจุบันถือว่ามีความเป็นธรรมทั้งกับลูกค้าและตัว自己有ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.27 ส่วนข้อคำถามที่มีคะแนนเฉลี่ยต่ำสุดคือ ความพอใจในค่าตอบแทนที่ได้รับอยู่ในปัจจุบันเท่ากับ 2.95 (ตารางที่ 4.2)

ตารางที่ 4.2

สถิติขั้นพื้นฐานในการทำงานด้านค่าตอบแทนที่เป็นธรรม

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	การแปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
ค่าตอบแทนที่ได้รับจากการทำงานในปัจจุบันไม่เพียงพอที่จะเลี้ยงตัวเอง และครอบครัวได้ ท่านจึงมักมีปัญหาเดือดร้อนในเรื่องรายได้ไม่พอกับรายจ่าย	9 (15.0)	17 (28.3)	23 (38.3)	9 (15.0)	2 (3.3)	3.37	1.025	เห็นด้วย ปานกลาง
ค่าตอบแทนที่ได้รับในปัจจุบันถือว่ามีความเป็นธรรมทั้งกับลูกค้าและตัวท่านเองด้วย	2 (3.3)	21 (35.0)	29 (48.3)	7 (11.7)	1 (1.7)	3.27	0.778	เห็นด้วย ปานกลาง
ค่าตอบแทนที่ท่านได้รับจากการขบขี้จักรยานยนต์รับจ้างมีความเหมาะสมและเป็นธรรมกับระยะทางในการให้บริการ	-	18 (30.0)	31 (51.7)	9 (15.0)	2 (3.3)	3.08	0.766	เห็นด้วย ปานกลาง
ค่าตอบแทนที่ได้รับจากการทำงานในปัจจุบันไม่เพียงพอที่จะเลี้ยงตัวเอง และครอบครัวได้ จึงทำให้ท่านต้องทำการกู้หนี้ยืมสินอยู่บ่อยครั้ง	7 (11.7)	12 (20.0)	23 (38.3)	13 (21.7)	5 (8.3)	3.05	1.111	เห็นด้วย ปานกลาง

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	การแปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
ค่าตอบแทนที่ได้รับในปัจจุบันทำให้ท่านและครอบครัวสามารถดำรงชีพอยู่ได้อย่างมีความสุขตามสมควรแก่สภาพ	2 (3.3)	6 (10.0)	43 (71.7)	9 (15.0)	-	3.02	0.624	เห็นด้วยปานกลาง
มีความพอใจในค่าตอบแทนที่ได้รับอยู่ในปัจจุบัน	1 (1.7)	8 (13.3)	40 (66.7)	9 (15.0)	2 (3.3)	2.95	0.699	เห็นด้วยปานกลาง
ค่าเฉลี่ยรวมด้านค่าตอบแทนที่เป็นธรรม						3.12	0.833	เห็นด้วยปานกลาง

ด้านชั่วโมงการทำงาน

ผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างมีทัศนคติขั้นพื้นฐานในด้านชั่วโมงการทำงานภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.33) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือชั่วโมงการทำงานที่ไม่แน่นอนและบางครั้งอาจมากเกินไปอาจส่งผลให้ไม่มีเวลาให้กับครอบครัว โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.47 (ตารางที่ 4.3)

ตารางที่ 4.3
 สถิติขั้นพื้นฐานในการทำงาน ด้านชั่วโมงการทำงาน

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	การ แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
ชั่วโมงการทำงานที่ไม่ แน่นอนและบางครั้งอาจ มากเกินไปอาจส่งผลให้ ท่านไม่มีเวลาให้กับ ครอบครัวของท่าน เท่าที่ควร	12 (20.0)	18 (30.0)	19 (31.7)	8 (13.3)	3 (5.0)	3.47	1.112	เห็นด้วย มาก
ชั่วโมงการทำงานที่ท่าน ให้บริการส่งผลต่อ สุขภาพและการดำรงชีพ ของท่าน	4 (6.7)	17 (28.3)	27 (45.0)	11 (18.3)	1 (1.7)	3.20	0.879	เห็นด้วย ปาน กลาง
ค่าเฉลี่ยรวมด้านค่าชั่วโมงการทำงาน						3.33	0.995	เห็นด้วย ปาน กลาง

ด้านการห้ามเลือกปฏิบัติ

ผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างมีทัศนคติต่อสถิติขั้นพื้นฐานในด้านการห้ามเลือกปฏิบัติอยู่ในระดับเห็นด้วยมาก (ค่าเฉลี่ย 4.15) โดยเห็นว่าอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างสามารถทำได้ทั้งเพศหญิงและเพศชาย (ตารางที่ 4.4)

ตารางที่ 4.4

สิทธิขั้นพื้นฐานในการทำงาน ด้านการห้ามเลือกปฏิบัติ

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	การแปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
อาชีพจักรยานยนต์รับจ้างสามารถทำได้ทั้งหญิงและชายเพราะปัจจุบันชาย-หญิงมีสิทธิเท่าเทียมกัน	25 (41.7)	20 (33.3)	14 (23.3)	1 (1.7)	-	4.15	0.840	เห็นด้วยมาก
ค่าเฉลี่ยรวมด้านการห้ามเลือกปฏิบัติ						4.15	0.840	เห็นด้วยมาก

ด้านสิทธิในการรวมตัวและการเจรจาต่อรอง

ผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างมีทัศนคติต่อสิทธิขั้นพื้นฐานในด้านสิทธิในการรวมตัวและการเจรจาต่อรองภาพรวมเห็นด้วยปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.03) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ทัศนคติต่อความคิดเห็นว่าตนเองมีสิทธิมีเสียง และสามารถแสดงความคิดเห็นในการบริหารจัดการวินได้ มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 3.37 รองลงมาคือ การมีสิทธิและเสรีภาพในการรวมตัวกัน เข้าร่วมหรือก่อตั้งองค์กร มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.03 (ตารางที่ 4.5)

ตารางที่ 4.5
 สถิติขั้นพื้นฐานในการทำงาน ด้านสถิติในการรวมตัว
 และการเจรจาต่อรอง

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	การ แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
มีสิทธิมีเสียง และ สามารถแสดงความคิด เห็นในการบริหาร จัดการวินได้	9 (15.0)	15 (25.0)	27 (45.0)	7 (11.7)	2 (3.3)	3.37	0.991	เห็นด้วย ปาน กลาง
มีสิทธิและเสรีภาพใน การรวมตัวกัน เข้าร่วม หรือก่อตั้งองค์กร	5 (8.3)	19 (31.7)	15 (25.0)	15 (25.0)	6 (10.0)	3.03	1.149	เห็นด้วย ปาน กลาง
ไม่มีโอกาสในการเข้าไป บริหารจัดการวินการ บริหารทั้งหมดอยู่ที่ เจ้าของวินเพียงผู้เดียว	1 (1.7)	14 (23.3)	23 (38.3)	12 (20.0)	10 (16.7)	2.73	1.056	เห็นด้วย ปาน กลาง
ค่าเฉลี่ยรวมด้านสถิติในการรวมตัว และการเจรจาต่อรอง						3.03	1.065	เห็นด้วย ปาน กลาง

สรุปสถิติขั้นพื้นฐานในการทำงาน

จากผลการศึกษา ผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในด้านสถิติขั้นพื้นฐานในการทำงานโดยรวม พบว่า ผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างมีทัศนคติในภาพรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยปานกลาง (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.22) เมื่อพิจารณารายด้านย่อยจะพบว่าการห้ามเลือกปฏิบัติมีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือ 4.15 รองลงมาคือด้านชั่วโมงการทำงาน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.33 (ตารางที่ 4.6)

ตารางที่ 4.6
สรุปด้านสิทธิขั้นพื้นฐานในการทำงาน

ข้อความ	\bar{X}	S.D.	การแปลผล
ด้านการห้ามเลือกปฏิบัติ	4.15	0.840	เห็นด้วยมาก
ด้านชั่วโมงการทำงาน	3.33	0.995	เห็นด้วยปานกลาง
ด้านค่าตอบแทนที่เป็นธรรม	3.12	0.833	เห็นด้วยปานกลาง
ด้านสิทธิในการรวมตัวและการเจรจาต่อรอง	3.03	1.065	เห็นด้วยปานกลาง
คะแนนเฉลี่ยรวม	3.22	0.395	เห็นด้วยปานกลาง

ส่วนที่ 3 ทักษะต่อส่งเสริมศักยภาพการมีงานทำและความมั่นคงของงานที่ทำ

ด้านการมีงานทำที่มั่นคงต่อเนื่อง

ผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างมีทัศนคติต่อการมีงานทำที่มั่นคงต่อเนื่องในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ยร้อยละ 2.97) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ทัศนคติต่อค่าตอบแทนที่ได้รับในปัจจุบันเป็นหลักประกันความมั่นคงในการดำเนินชีวิตของตนเองและครอบครัวได้เป็นอย่างดีมีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 3.10 (ตารางที่ 4.7)

ตารางที่ 4.7
ด้านการมีงานทำที่มั่นคงต่อเนื่อง

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	การแปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
ค่าตอบแทนที่ได้รับในปัจจุบันเป็นหลักประกันความมั่นคงในการดำเนินชีวิตของท่านและครอบครัวได้เป็นอย่างดี	6 (10.0)	12 (20.0)	27 (45.0)	12 (20.0)	3 (5.0)	3.10	1.003	เห็นด้วยปานกลาง

ตารางที่ 4.7 (ต่อ)

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	การแปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
งานที่ทำอยู่นั้นมีความมั่นคงดี ไม่จำเป็นต้องหารายได้เสริม	4 (6.7)	9 (15.0)	26 (43.3)	16 (26.7)	5 (8.3)	2.85	1.005	เห็นด้วยปานกลาง
ค่าเฉลี่ยรวมด้านการมีงานทำที่มั่นคงต่อเนื่อง						2.97	1.004	เห็นด้วยปานกลาง

ด้านการพัฒนาทักษะฝีมือแรงงาน

ผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างมีทัศนคติต่อการพัฒนาทักษะฝีมือแรงงานในภาพรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยมาก (ค่าเฉลี่ยร้อยละ 3.68) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าทัศนคติต่อรัฐควรจัดผู้ที่มีความรู้มาอบรมเกี่ยวกับกฎระเบียบ และให้ความรู้เกี่ยวกับการทำงานของท่านเพื่อยกระดับความสามารถของท่านได้ดียิ่งขึ้นมีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 3.77 (ตารางที่ 4.8)

ตารางที่ 4.8
ด้านการพัฒนาทักษะฝีมือแรงงาน

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	การ แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
รัฐฯ ควรจะจัดผู้ที่มี ความรู้ มาอบรมเกี่ยวกับ กฎระเบียบและให้ ความรู้เกี่ยวกับ การทำงานของท่านเพื่อ ยกระดับความสามารถ ของท่านได้ดียิ่งขึ้น	15 (25.0)	24 (40.0)	14 (23.3)	6 (10.0)	1 (1.7)	3.77	0.998	เห็นด้วย มาก
สามารถที่จะเอา ประสบการณ์ที่ท่านได้ เรียนรู้จากการทำงานมา พัฒนาการให้บริการของ ท่านได้	11 (18.3)	17 (28.3)	30 (50.0)	1 (1.7)	1 (1.7)	3.60	0.867	เห็นด้วย มาก
ค่าเฉลี่ยรวมด้านการพัฒนาทักษะฝีมือแรงงาน						3.68	0.932	เห็นด้วย มาก

สรุปทัศนคติต่อการส่งเสริมศักยภาพการปฏิบัติงานและความมั่นคงของงานที่ทำ

จากผลการศึกษาผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในด้านทัศนคติต่อส่งเสริมศักยภาพการปฏิบัติงานและความมั่นคงของงานที่ทำโดยรวม พบว่า ผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างมีทัศนคติในภาพรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยปานกลาง (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.32) เมื่อพิจารณารายด้านย่อยจะพบว่าด้านการพัฒนาทักษะฝีมือแรงงานมีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือ 3.68 (ตารางที่ 4.9)

ตารางที่ 4.9
สรุปทัศนคติต่อการส่งเสริมศักยภาพการปฏิบัติงานทำ
และความมั่นคงของงานที่ทำ

ข้อความ	\bar{X}	S.D.	การแปลผล
ด้านการพัฒนาทักษะฝีมือแรงงาน	3.68	0.932	เห็นด้วยมาก
ด้านการปฏิบัติงานที่มั่นคงต่อเนื่อง	2.97	1.004	เห็นด้วยปานกลาง
คะแนนเฉลี่ยรวม	3.32	0.968	เห็นด้วยปานกลาง

ส่วนที่ 4 ทัศนคติต่อการขยายความคุ้มครองทางสังคมและความปลอดภัยในการทำงาน

ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย

ผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างมีทัศนคติต่อด้านอาชีวอนามัย และความปลอดภัยในการทำงานภาพรวมอยู่ในระดับปฏิบัติมาก มีค่าเฉลี่ยรวมเท่ากับ 3.66 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า การปฏิบัติตามกฎจราจรจะช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับปฏิบัติมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.50 รองลงมาคือการขับรถช้าและระมัดระวังมากเป็นพิเศษเวลาต้องให้บริการตอนฝนตก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.17 สำหรับข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดคือ ขณะที่การจราจรติดขัดจะขับรถแซงซ้ายแซงขวาเพื่อให้ถึงจุดหมายให้เร็วที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.98 (ตารางที่ 4.10)

ตารางที่ 4.10
ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงาน

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น/การปฏิบัติ					\bar{X}	S.D.	การแปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
การปฏิบัติตามกฎจราจรจะช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ	40 (66.7)	10 (16.7)	10 (16.7)	-	-	4.50	0.770	เห็นด้วยมากที่สุด

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น/การปฏิบัติ					\bar{X}	S.D.	การ แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
ขับรถช้าและระมัดระวัง มากเป็นพิเศษเวลาต้อง ให้บริการในช่วงเวลาที่ ฝนตก	29 (48.3)	18 (30.0)	9 (15.0)	2 (3.3)	2 (3.3)	4.17	1.028	ปฏิบัติ มาก
สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ให้บริการ	32 (53.3)	13 (21.7)	10 (16.7)	2 (3.3)	3 (5.0)	4.15	1.132	ปฏิบัติ มาก
ความบกพร่องของ สัญญาณไฟจราจร และ สภาพถนน เป็นสาเหตุ หลักที่มักทำให้เกิด อุบัติเหตุขณะให้บริการ	23 (38.3)	20 (33.3)	15 (25.0)	2 (3.3)	-	4.03	0.974	เห็นด้วย มาก
การจัดสิ่งแฉล้มให้มี ปลอดภัยจะช่วยลด อุบัติเหตุได้	17 (28.3)	27 (45.0)	13 (21.7)	3 (5.0)	-	3.97	0.843	ปฏิบัติ มาก
หากไม่มีความพร้อม ทางด้านร่างกาย เช่น ไม่สบาย จะหยุด ให้บริการทันทีเพื่อ ป้องกันอุบัติเหตุที่อาจ เกิดขึ้นได้	25 (41.7)	17 (28.3)	12 (20.0)	3 (5.0)	3 (5.0)	3.97	1.134	ปฏิบัติ มาก
จะหลีกเลี่ยงเส้นทางที่ กำลังมีการซ่อมแซมเพื่อ หลีกเลี่ยงการเกิด อุบัติเหตุ	17 (28.3)	18 (30.0)	24 (40.0)	1 (1.7)	-	3.85	0.860	ปฏิบัติ มาก

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น/การปฏิบัติ					\bar{X}	S.D.	การ แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
ให้ผู้ให้บริการสวมหมวก นิรภัยทุกครั้งที่ท่าน ให้บริการเพื่อป้องกัน อุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น	19 (31.7)	20 (33.3)	16 (26.7)	3 (5.0)	2 (3.3)	3.85	1.039	ปฏิบัติ มาก
ปฏิเสธที่จะรับผู้โดยสาร มากกว่า 1 คน เพื่อเป็น การป้องกันอุบัติเหตุที่ อาจจะ เกิดขึ้นได้	18 (30.0)	19 (31.7)	19 (31.7)	3 (5.0)	1 (1.7)	3.83	0.977	ปฏิบัติ มาก
เช็คสภาพรถก่อนทุกครั้ง ที่จะนำมาให้บริการ	16 (26.7)	23 (38.3)	14 (23.3)	4 (23.3)	3 (5.0)	3.75	1.083	ปฏิบัติ มาก
ไม่ดื่มสุราขณะให้บริการ	27 (45.0)	12 (20.0)	5 (8.3)	2 (3.3)	14 (23.3)	3.60	1.628	ปฏิบัติ มาก
ไม่เคยฝ่าฝืนสัญญาณไฟ จราจรเพื่อความ ปลอดภัยในการ ให้บริการ	9 (15.0)	21 (35.0)	18 (30.0)	3 (5.0)	9 (15.0)	3.30	1.239	ปฏิบัติ ปาน กลาง
การพูดคุยกับผู้โดยสาร ระหว่างขับซึ่งจะทำให้ผู้ ขับที่ตื่นตัวช่วยลด อุบัติเหตุได้	7 (11.7)	17 (28.3)	23 (38.3)	9 (15.0)	4 (6.7)	3.23	1.064	ปฏิบัติ ปาน กลาง

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น/การปฏิบัติ					\bar{X}	S.D.	การแปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
จักรยานยนต์ที่มีความบกพร่องเล็กน้อย เช่น ไฟเลี้ยวเสีย สามารถนำมาให้บริการได้เพราะจะไม่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ	9 (15.0)	15 (25.0)	17 (28.3)	11 (18.3)	8 (13.3)	3.10	1.258	เห็นด้วย ปานกลาง
มีการเพิ่มความเร็วในการขับขี่ตามคำขอร้องของผู้โดยสาร	5 (8.3)	19 (31.7)	20 (33.3)	7 (11.7)	9 (15.0)	3.07	1.177	ปฏิบัติ ปานกลาง
การขับขี่จักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงแต่มีความระมัดระวังอุบัติเหตุก็ไม่เกิด	7 (11.7)	16 (26.7)	14 (23.3)	18 (30.0)	5 (8.3)	3.03	1.178	เห็นด้วย ปานกลาง
ขณะที่การจราจรติดขัดจะขับรถแซงซ้ายแซงขวาเพื่อให้ถึงจุดหมายให้เร็วที่สุด	4 (6.7)	17 (28.3)	21 (35.0)	10 (16.7)	8 (13.3)	2.98	1.127	ปฏิบัติ ปานกลาง
ค่าเฉลี่ยรวมด้านชีวอนามัยและความปลอดภัยและความปลอดภัยในการทำงาน						3.66	1.088	ปฏิบัติ มาก

ด้านหลักประกันทางสังคม

ผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างมีทัศนคติต่อด้านหลักประกันทางสังคมภาพรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยมาก มีค่าเฉลี่ยรวมเท่ากับ 4.11 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า จักรยานยนต์รับจ้างก็เป็นแรงงานควรจะได้รับสิทธิประโยชน์จากประกันสังคมด้วยเหมือนกัน การคลอดบุตรแก่ภรรยาของผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างหรือตัวผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างเองใน

กรณีที่ท่านเป็นหญิง และรัฐฯ ควรจัดสวัสดิการให้เงินสงเคราะห์หรือเบี้ยเลี้ยงให้แก่บุคคลที่ทุพพลภาพเนื่องมาจากการทำงานอยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.30 (ตารางที่ 4.11)

ตารางที่ 4.11

ด้านหลักประกันทางสังคม

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	การ แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
จักรยานยนต์รับจ้างก็ เป็นแรงงานควรจะได้รับ สิทธิประโยชน์จาก ประกันสังคม ด้วย เหมือนกัน	32 (53.3)	16 (26.7)	10 (16.7)	2 (3.3)	-	4.30	0.869	เห็นด้วย มาก ที่สุด
รัฐฯ ควรจัดสวัสดิการให้ เงินช่วยเหลือเรื่องการ คลอดบุตรแก่ภรรยาของ ท่านหรือตัวท่านเองใน กรณีที่ท่านเป็นหญิง	31 (51.7)	18 (30.0)	10 (16.7)	-	1 (1.7)	4.30	0.869	เห็นด้วย มาก ที่สุด
รัฐฯ ควรจัดสวัสดิการให้ เงินสงเคราะห์หรือเบี้ย เลี้ยงให้แก่บุคคลที่ ทุพพลภาพเนื่องมาจาก การทำงาน	31 (51.7)	17 (28.3)	11 (18.3)	1 (1.7)	-	4.30	0.830	เห็นด้วย มาก ที่สุด
รัฐฯควรจัดสวัสดิการ เรื่องเบี้ยชราภาพ ให้แก่ท่าน	31 (51.7)	11 (18.3)	16 (26.7)	1 (1.7)	1 (1.7)	4.17	0.994	เห็นด้วย มาก

ตารางที่ 4.11 (ต่อ)

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	การ แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
สมควรจะได้รับ สวัสดิการในการ รักษาพยาบาลฟรีเมื่อ เจ็บป่วย	25 (41.7)	22 (36.7)	10 (16.7)	3 (5.0)	-	4.15	0.880	เห็นด้วย มาก
รัฐฯ ควรจัดสวัสดิการ เรื่องเบี้ยเลี้ยงบุตร ให้แก่ท่าน	27 (45.0)	15 (25.0)	16 (26.7)	1 (1.7)	1 (1.7)	4.10	0.969	เห็นด้วย มาก
สมควรจะได้รับ สวัสดิการด้านที่อยู่อาศัย จากรัฐฯ	26 (43.3)	17 (28.3)	14 (23.3)	2 (3.3)	1 (1.7)	4.08	0.979	เห็นด้วย มาก
รัฐฯ ควรเข้ามามีบทบาท ในการจัดระบบบริหาร จัดการเรื่องการจัด สวัสดิการให้แก่ท่าน ตั้งแต่เกิดจนตาย	30 (50.0)	12 (20.0)	14 (23.3)	1 (1.7)	3 (5.0)	4.08	1.124	เห็นด้วย มาก
รัฐฯ ควรจัดสวัสดิการ เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำให้กับ ท่านเพื่อนำไปใช้ชำระหนี้ นอกระบบ	28 (46.7)	13 (21.7)	16 (26.7)	-	3 (5.0)	4.05	1.096	เห็นด้วย มาก

ตารางที่ 4.11 (ต่อ)

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	การ แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
สวัสดิการที่ได้รับจากรัฐฯ ในปัจจุบันไม่เพียงพอต่อ ความต้องการและไม่ สามารถความเป็นอยู่ ของท่านให้ดีขึ้นได้	20 (33.3)	13 (21.7)	14 (23.3)	10 (16.7)	3 (5.0)	3.62	1.250	เห็นด้วย มาก
ค่าเฉลี่ยรวมด้านหลักประกันสังคม						4.11	0.986	เห็นด้วย มาก

ด้านการศึกษา

ผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างมีทัศนคติต่อด้านด้านการศึกษาอยู่ในระดับเห็นด้วยมาก มีค่าเฉลี่ยรวมเท่ากับ 4.11 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า การศึกษาจะทำให้มีคุณภาพชีวิตการทำงานที่ดีขึ้นอยู่ในระดับเห็นด้วยมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.10 รองลงมาคือ หากมีโอกาสเรียนก็สามารถเรียนไปด้วยทำงานไปด้วยได้ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.87 (ตารางที่ 4.12)

ตารางที่ 4.12

ด้านการศึกษา

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	การ แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
การศึกษาจะทำให้ท่านมี คุณภาพชีวิตการทำงาน ที่ดีขึ้น	24 (40.0)	22 (36.7)	11 (18.3)	2 (3.3)	1 (1.7)	4.10	0.933	เห็นด้วย มาก

ตารางที่ 4.12 (ต่อ)

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	การแปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
หากมีโอกาสเรียนท่านก็สามารถเรียนไปด้วยทำงานไปด้วยได้	15 (25.0)	25 (41.7)	18 (30.0)	1 (1.7)	1 (1.7)	3.87	0.873	เห็นด้วยมาก
การศึกษาเป็นสิ่งสำคัญและสามารถนำความรู้ที่ได้มาพัฒนาการทำงานของท่านได้	10 (16.7)	25 (41.7)	16 (26.7)	7 (11.7)	2 (3.3)	3.57	1.015	เห็นด้วยมาก
ค่าเฉลี่ยรวมด้านการศึกษา						3.84	1.015	เห็นด้วยมาก

สรุปทัศนคติต่อการขยายความคุ้มครองทางสังคมและความปลอดภัยในการทำงาน

จากผลการศึกษาพบว่าทัศนคติต่อการขยายความคุ้มครองทางสังคมและความปลอดภัยในการทำงานของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างพบว่า ด้านหลักประกันสังคม มีค่าเฉลี่ยสูงสุด เท่ากับ 4.11 รองลงมาคือด้านการศึกษา มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.84 โดยมีค่าเฉลี่ยรวมทุกด้านเท่ากับ 3.87 (ตารางที่ 4.13)

ตารางที่ 4.13

สรุปทัศนคติต่อการขยายความคุ้มครองทางสังคม
และความปลอดภัยในการทำงาน

ข้อความ	\bar{X}	S.D.	การแปลผล
ด้านหลักประกันทางสังคม	4.11	0.986	เห็นด้วยมาก
ด้านการศึกษา	3.84	1.015	เห็นด้วยมาก
ด้านชื่อนามยและความปลอดภัยและความปลอดภัยในการทำงาน	3.66	1.088	ปฏิบัติมาก/ เห็นด้วยปานกลาง
คะแนนเฉลี่ยรวม	3.87	1.029	เห็นด้วยมาก

ส่วนที่ 5 ทัศนคติต่อการมีผู้แทนและมีส่วนร่วมในการบริหารองค์การ

ด้านการมีส่วนร่วมในการบริหารองค์การ

ผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างมีทัศนคติต่อด้านการมีส่วนร่วมรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยมาก มีค่าเฉลี่ยรวมเท่ากับ 3.60 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า การเปิดโอกาสให้สมาชิกภายในวินเข้ามามีส่วนร่วมในการบริการจัดการวินจะทำให้แก้ปัญหาของท่านได้ตรงจุดมากยิ่งขึ้น มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 3.87 รองลงมาคือผู้นำวินของท่านควรจะมาจากการเลือกตั้งโดยคนในวินของท่านเองเท่านั้นมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.82 (ตารางที่ 4.14)

ตารางที่ 4.14

ด้านการมีส่วนร่วมในการบริหารองค์การ

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	การ แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
มีการเปิดโอกาสให้สมาชิกภายในวันเข้ามามีส่วนร่วมในการบริการจัดการวินจะทำให้แก้ปัญหาของท่านได้ตรงจุดมากยิ่งขึ้น	19 (31.7)	19 (31.7)	18 (30.0)	3 (5.0)	1 (1.7)	3.87	0.982	เห็นด้วย มาก
ผู้นำวินของท่านควรจะมาจากการเลือกตั้งโดยคนในวินของท่านเองเท่านั้น	20 (33.3)	22 (36.7)	10 (16.7)	3 (5.0)	5 (8.3)	3.82	1.200	เห็นด้วย มาก
ควรได้รับสิทธิในการแสดงความเห็นในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นภายในวินของท่าน	20 (33.3)	17 (28.3)	14 (23.3)	5 (8.3)	4 (6.7)	3.73	1.205	เห็นด้วย มาก
การรวมกลุ่มกันหรือการเข้าเป็นสมาชิกกลุ่มหรือองค์กรต่าง ๆ เป็นสิ่งจำเป็น	16 (26.7)	17 (28.3)	21 (35.0)	1 (1.7)	5 (8.3)	3.63	1.149	เห็นด้วย มาก
การมีความรู้เกี่ยวกับการรวมตัวกันขององค์กรแรงงานที่รวมตัวกันเพื่อเรียกร้องสิทธิอันชอบธรรมของแรงงาน	15 (25.0)	17 (28.3)	20 (33.3)	5 (8.3)	3 (5.0)	3.60	1.108	เห็นด้วย มาก

ตารางที่ 4.14 (ต่อ)

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	การ แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
ควรได้รับสิทธิให้มีส่วนร่วมในการเลือกผู้ที่จะเข้ามาดูแลบริหารจัดการวินของท่าน	16 (26.7)	16 (26.7)	17 (28.3)	2 (3.3)	9 (15.0)	3.47	1.334	เห็นด้วย มาก
การเป็นสมาชิกขององค์กรหรือ กลุ่มต่าง ๆ จะช่วยให้ท่านทำงานได้ราบรื่นยิ่งขึ้น	13 (21.7)	14 (23.3)	27 (45.0)	-	6 (10.0)	3.47	1.142	เห็นด้วย มาก
การที่สังกัดอยู่ในกลุ่มหรือในองค์กรแรงงานจะทำให้ท่านได้รับผลประโยชน์ที่เป็นธรรมมากขึ้น	9 (15.0)	21 (35.0)	20 (33.3)	6 (10.0)	4 (6.7)	3.42	1.078	เห็นด้วย มาก
การรวมกลุ่มเป็นองค์กรและการมีตัวแทนหรือมีผู้นำกลุ่มเป็นการเพิ่มอำนาจในการเจรจาต่อรองเรียกร้องสิทธิต่าง ๆ ของท่านได้ง่ายขึ้น	9 (15.0)	21 (35.0)	20 (33.3)	6 (10.0)	4 (6.7)	3.42	1.078	เห็นด้วย มาก
ค่าเฉลี่ยรวมด้านการมีส่วนร่วม						3.60	1.141	เห็นด้วย มาก

ด้านการมีผู้แทนในการบริหารองค์การ

ผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างมีทัศนคติต่อการมีผู้แทนรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยมาก มีค่าเฉลี่ยรวมเท่ากับ 3.68 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า การมีความร่วมมือที่ดีต่อกันระหว่างผู้ที่ขับขี่ จักรยานยนต์รับจ้างกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจะทำให้การทำงานของท่านราบรื่น มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 3.90 รองลงมาคือควรจะมีผู้นำวินเพื่อช่วยในการเจรจาต่อรองข้อเรียกร้องต่าง ๆ กับเจ้าของวินมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.82 (ตารางที่ 4.15)

ตารางที่ 4.15

ด้านการมีผู้แทนในการบริหารองค์การ

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	การแปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
การมีความร่วมมือที่ดีต่อกันระหว่างผู้ที่ขับขี่ จักรยานยนต์รับจ้างกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจะทำให้การทำงานของท่านราบรื่น	20 (33.3)	19 (31.7)	18 (30.0)	1 (1.7)	2 (3.3)	3.90	1.003	เห็นด้วยมาก
ควรจะมีผู้นำวินเพื่อช่วยในการเจรจาต่อรองข้อเรียกร้องต่าง ๆ กับเจ้าของวิน	13 (21.7)	24 (40.0)	16 (26.7)	4 (6.7)	3 (5.0)	3.67	1.052	เห็นด้วยมาก
การมีแกนนำหรือผู้นำกลุ่มเป็นสิ่งสำคัญในการบริหารจัดการวินและการทำงานของท่านให้ราบรื่น	12 (20.0)	16 (26.7)	25 (41.7)	3 (5.0)	4 (6.7)	3.48	1.081	เห็นด้วยมาก
ค่าเฉลี่ยรวมด้านการมีผู้แทน						3.68	1.045	เห็นด้วยมาก

สรุปทัศนคติต่อการมีผู้แทนและมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ

ผลจากการศึกษาพบว่า ทัศนคติต่อการมีผู้แทนและมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ ภาพรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.64 โดยด้านการมีผู้แทนมีค่าเฉลี่ยสูงกว่า ด้านการมีส่วนร่วมเพียงเล็กน้อยคือเท่ากับ 3.68 และ 3.60 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.16)

ตารางที่ 4.16

สรุปทัศนคติต่อการมีผู้แทนและมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ

ข้อความ	\bar{X}	S.D.	การแปลผล
ด้านการมีผู้แทนในการบริหารองค์การ	3.68	1.045	เห็นด้วยมาก
ด้านการมีส่วนร่วมในการบริหารองค์การ	3.60	1.141	เห็นด้วยมาก
คะแนนเฉลี่ยรวม	3.64	1.093	เห็นด้วยมาก

สรุปทัศนะเกี่ยวกับงานที่มีคุณค่าของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างต่องานที่มีคุณค่า

ผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างมีทัศนะเกี่ยวกับงานที่มีคุณค่าในด้านการขยายความคุ้มครองทางสังคมมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 3.87) รองลงมาคือ การมีผู้แทนและมีส่วนร่วม (ค่าเฉลี่ย 3.64) และการส่งเสริมศักยภาพการมีงานทำ (ค่าเฉลี่ย 3.32) ส่วนข้อที่มีคะแนนน้อยที่สุด คือ ทัศนะเกี่ยวกับสิทธิขั้นพื้นฐานในการทำงาน (ค่าเฉลี่ย 3.22) (ตารางที่ 4.17)

ตารางที่ 4.17

สรุปทัศนะของผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างต่องานที่มีคุณค่า

ทัศนะเกี่ยวกับงานที่มีคุณค่าของผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง	\bar{X}	S.D.	ระดับทัศนะ
การคุ้มครองทางสังคม	3.87	1.029	เห็นด้วยมาก
การมีผู้แทนและมีส่วนร่วม	3.64	1.093	เห็นด้วยมาก
การส่งเสริมศักยภาพการมีงานทำ	3.32	0.968	เห็นด้วยปานกลาง
สิทธิขั้นพื้นฐานในการทำงาน	3.22	0.395	เห็นด้วยปานกลาง

ส่วนที่ 6 ปัจจัยที่มีผลต่อทัศนะเกี่ยวกับงานที่มีคุณค่า

เพศ

การเปรียบเทียบค่าทางสถิติของผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างเพศชายและหญิง โดยกำหนดค่าความแตกต่างของค่าเฉลี่ยที่ 0.15 พบว่าทั้งสองกลุ่มมีทัศนะเกี่ยวกับงานที่มีคุณค่าแตกต่างกัน ด้านสิทธิขั้นพื้นฐานในการทำงาน การส่งเสริมศักยภาพการปฏิบัติงาน และการขยายความคุ้มครองทางสังคม โดยพบว่าเพศหญิงมีทัศนะด้านด้านสิทธิขั้นพื้นฐานในการทำงานและการขยายความคุ้มครองทางสังคมมากกว่าเพศชาย ส่วนเพศชายมีทัศนะด้านการส่งเสริมศักยภาพการปฏิบัติงานมากกว่าเพศหญิง (ตารางที่ 4.18)

ตารางที่ 4.18

ปัจจัยด้านเพศกับทัศนะเกี่ยวกับงานที่มีคุณค่าของผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง

เพศ	ทัศนะเกี่ยวกับงานที่มีคุณค่าของผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง							
	สิทธิขั้นพื้นฐานในการทำงาน		การส่งเสริมศักยภาพการปฏิบัติงาน		การขยายความคุ้มครองทางสังคม		การมีผู้แทนและมีส่วนร่วม	
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.
ชาย (n=57)	3.21	0.402	3.56	0.639	3.60	0.043	3.34	0.759
หญิง (n=3)	3.44	0.096	3.29	0.495	3.85	0.466	3.28	0.192
ความแตกต่าง ของค่าเฉลี่ย	0.23*		0.27*		0.25*		0.06	

หมายเหตุ: *แตกต่าง

อายุ

การเปรียบเทียบค่าทางสถิติของผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุน้อยกว่า 30 ปี และมากกว่า 30 ปี โดยกำหนดค่าความแตกต่างของค่าเฉลี่ยที่ 0.15 พบว่า

ทั้งสองกลุ่มมีทัศนคติเกี่ยวกับงานที่มีคุณค่าแตกต่างกันด้านสิทธิขั้นพื้นฐานในการทำงาน การส่งเสริมศักยภาพการปฏิบัติงาน โดยพบว่าผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์ที่มีอายุน้อยกว่า 30 ปี มีคะแนนมากกว่าผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์ที่มีอายุมากกว่า 30 ปี (ตารางที่ 4.19)

ตารางที่ 4.19

ปัจจัยด้านอายุกับทัศนคติเกี่ยวกับงานที่มีคุณค่าของ
ผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง

อายุ	ทัศนคติเกี่ยวกับงานที่มีคุณค่าของผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง							
	สิทธิขั้นพื้นฐานใน การทำงาน		การส่งเสริมศักยภาพการ ปฏิบัติงาน		การขยายความ คุ้มครองทางสังคม		การมีผู้แทนและมี ส่วนร่วม	
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.
น้อยกว่า 30 ปี (n=33)	3.32	0.431	3.72	0.545	3.86	0.528	3.35	0.717
30 ปีขึ้นไป (n=27)	3.11	0.319	3.34	0.679	3.81	0.360	3.32	0.782
ความแตกต่าง ของค่าเฉลี่ย	0.21*		0.38*		0.05		0.03	

หมายเหตุ: *แตกต่าง

สถานภาพสมรส

การเปรียบเทียบค่าทางสถิติของผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างที่มีสถานภาพโสด และแต่งงานแล้ว โดยกำหนดค่าความแตกต่างของค่าเฉลี่ยที่ 0.15 พบว่า ทั้งสองกลุ่มมีทัศนคติเกี่ยวกับงานที่มีคุณค่าแตกต่างกันด้านการมีผู้แทนและมีส่วนร่วม โดยพบว่าผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์ที่แต่งงานแล้ว มีคะแนนมากกว่าผู้ที่ยังไม่แต่งงาน (ตารางที่ 4.20)

ตารางที่ 4.20
ปัจจัยด้านสถานภาพกับทัศนะเกี่ยวกับงานที่มีคุณค่า
ของผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง

สถานภาพ	ทัศนะเกี่ยวกับงานที่มีคุณค่าของผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง							
	สิทธิขั้นพื้นฐานใน การทำงาน		การส่งเสริมศักยภาพ การมีงานทำ		การขยายความ คุ้มครองทางสังคม		การมีผู้แทนและมี ส่วนร่วม	
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.
โสด (n=32)	3.16	0.380	3.53	0.538	3.79	0.476	3.23	0.726
แต่งงานแล้ว (n=28)	3.30	0.405	3.58	0.734	3.87	0.439	3.47	0.749
ความแตกต่าง ของค่าเฉลี่ย	0.14		0.05		0.08		0.24*	

หมายเหตุ: *แตกต่าง

ระดับการศึกษา

การเปรียบเทียบค่าทางสถิติของผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่าชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 และสูงกว่า โดยกำหนดค่าความแตกต่างของค่าเฉลี่ยที่ 0.15 พบว่าทั้งสองกลุ่มมีทัศนะเกี่ยวกับงานที่มีคุณค่าแตกต่างกัน ด้านสิทธิขั้นพื้นฐานในการทำงาน การส่งเสริมศักยภาพการมีงานทำ และการมีผู้แทนและมีส่วนร่วม โดยพบว่า ผู้ที่ประกอบอาชีพมีระดับการศึกษาสูงกว่าชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 มีคะแนนมากกว่าผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์ที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่าชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 (ตารางที่ 4.21)

ตารางที่ 4.21
ปัจจัยด้านสถานภาพกับทัศนะเกี่ยวกับงานที่มีคุณค่า
ของผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง

ระดับการศึกษา	ทัศนะเกี่ยวกับงานที่มีคุณค่าของผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง							
	สิทธิขั้นพื้นฐานใน การทำงาน		การส่งเสริมศักยภาพ การมีงานทำ		การขยายความ คุ้มครองทางสังคม		การมีผู้แทนและมี ส่วนร่วม	
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.
ต่ำกว่า ม.3 (n=38)	3.14	0.359	3.34	0.580	3.87	0.466	3.22	0.813
ม.3 ขึ้นไป (n=22)	3.38	0.416	3.90	0.567	3.78	0.446	3.54	0.557
ความแตกต่าง ของค่าเฉลี่ย	0.24*		0.56*		0.09		0.32*	

หมายเหตุ: *แตกต่าง

ระยะเวลาในการประกอบอาชีพ

การเปรียบเทียบค่าทางสถิติของผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระยะเวลาในการประกอบอาชีพน้อยกว่า 3 ปี และ 3 ปีขึ้นไป โดยกำหนดค่าความแตกต่างของค่าเฉลี่ยที่ 0.15 พบว่าทั้งสองกลุ่มมีทัศนะเกี่ยวกับงานที่มีคุณค่าแตกต่างกันด้านการส่งเสริมศักยภาพการมีงานทำ และการมีผู้แทนและมีส่วนร่วม โดยพบว่า ผู้ที่ประกอบอาชีพที่มีระยะเวลาในการประกอบอาชีพน้อยกว่า 3 ปี มีคะแนนมากกว่าผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์ 3 ปีขึ้นไป (ตารางที่ 4.22)

ตารางที่ 4.22

ปัจจัยด้านระยะเวลาในการประกอบอาชีพกับทัศนคติ
เกี่ยวกับงานที่มีคุณค่าของผู้ที่ประกอบ
อาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง

ระยะเวลาในการประกอบอาชีพ	ทัศนคติเกี่ยวกับงานที่มีคุณค่าของผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง							
	สิทธิขั้นพื้นฐานในการทำงาน		การส่งเสริมศักยภาพการมีงานทำ		การขยายความคุ้มครองทางสังคม		การมีผู้แทนและมีส่วนร่วม	
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.
น้อยกว่า 3 ปี (n=35)	3.22	.396	3.67	.534	3.89	.509	3.53	.682
3 ปีขึ้นไป (n=25)	3.22	.400	3.39	.728	3.76	.371	3.06	.745
ความแตกต่างของค่าเฉลี่ย	0.00		0.28*		0.13		0.27*	

หมายเหตุ: *แตกต่าง

ส่วนที่ 7 กรณีศึกษาผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์

ผู้วิจัยได้ทำการสุ่มตัวอย่างจากกลุ่มผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในเขตพื้นที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กรุงเทพมหานคร เพื่อศึกษาเปรียบเทียบเกี่ยวกับทัศนคติของผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างต่องานที่มีคุณค่า ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 กรณีศึกษาด้วยกัน โดยใช้เกณฑ์ในการแบ่งจากพื้นที่การสำรวจจากจุดที่มีจักรยานยนต์รับจ้างให้บริการมากที่สุดและมีผู้ใช้บริการ มากที่สุด และเกณฑ์เรื่องความแตกต่างของผู้ให้สัมภาษณ์ในเรื่อง ระดับการศึกษา อายุ ระยะเวลาในการทำงาน และลักษณะของการประกอบอาชีพ ได้แก่ วินบริเวณปากซอยพหลโยธิน 1 (สี่ขา) และ วินบริเวณสวนสันติภาพ ซึ่งในการสัมภาษณ์ ผู้วิจัยได้แบ่งหัวข้อในการถามคำถามไว้เป็นหัวข้อหลัก ๆ ตามหลักแนวคิด “งานที่มีคุณค่า” ดังนี้

1. สิทธิขั้นพื้นฐานในการทำงาน (Fundamental Rights at Work)
 - ค่าตอบแทนที่เป็นธรรม
 - ชั่วโมงการทำงาน
 - การไม่เลือกปฏิบัติ
2. ส่งเสริมศักยภาพการมีงานทำ (Productive Employment)
 - ความมั่นคงในอาชีพ
 - รายรับ-รายจ่ายในครัวเรือน เงินออม หนี้สิน รายจ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน
 - การพัฒนาศักยภาพในการทำงาน
3. การขยายความคุ้มครองทางสังคม (Social Protection)
 - การศึกษาเพื่อพัฒนาความสามารถในการประกอบอาชีพ
 - ความปลอดภัยในการทำงาน สุขภาพของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง
 - สวัสดิการทางสังคมต่าง ๆ และ ประกันสังคม
4. การมีผู้แทนและมีส่วนร่วม (Social Dialogue)
 - การมีผู้แทน และ การมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการวินัยจักรยานยนต์รับจ้าง
 - ความรู้เรื่องการรวมกลุ่ม หรือองค์การแรงงาน และการเข้าร่วมเป็นสมาชิกของกลุ่ม หรือองค์กรแรงงานต่าง ๆ

ทั้งนี้ การตอบคำถามของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างทั้ง 2 ท่าน ได้แสดงให้เห็นถึงทัศนคติที่แตกต่างกันเกี่ยวกับ “งานที่มีคุณค่า” ซึ่งมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

กรณีศึกษาที่ 1 คุณลุงปองวินพหลโยธิน1 (ลือชา)

คุณลุงปองอายุ 52 ปี เป็นคนจังหวัดอุดรธานีแต่ได้ย้ายถิ่นฐานเข้ามาประกอบอาชีพในกรุงเทพมหานครเป็นเวลากว่า 20 ปีแล้ว โดยเริ่มต้นจากการเข้ามาเป็นแรงงานก่อสร้างทั่วไปก่อน ต่อมาได้หันมาขี่มอเตอร์ไซด์รับจ้างเป็นอาชีพหลัก เนื่องจากเห็นว่าเป็นอาชีพที่มีรายได้ค่อนข้างดีและการเข้าสู่การประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างเป็นเรื่องง่าย ทำได้ทั้งผู้ชายและผู้หญิง เพราะปัจจุบันต่างฝ่ายต่างมีสิทธิเท่าเทียมกัน แต่ในความรู้สึกเล็ก ๆ คุณลุงยังคงคิดว่าผู้ชายมีความคล่องแคล่วในการทำงานมากกว่า มีการตัดสินใจ และความอดทนในการทำงานมากกว่าผู้หญิง แต่ในช่วงแรกตอนที่คุณลุงตัดสินใจที่จะเข้าสู่การประกอบอาชีพนี้ ก็ยังคงประสบกับปัญหาค่าธรรมเนียมแรกเข้าซึ่งเป็นเงินจำนวนมากในตอนนั้นคุณลุง ได้ตัดสินใจกู้เงินนอกระบบมาซึ่งก็คุ้มค่ากับการลงทุนเพราะทำให้ชีวิตความเป็นอยู่ดีขึ้นและมีรายได้ส่งกลับไปให้ที่บ้านที่ต่างจังหวัดด้วยในเรื่อง ค่าตอบแทนที่ได้รับถือว่ามีความยุติธรรมกับทั้งสองฝ่าย

คือ ผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างและผู้โดยสารที่อยู่แล้ว ซึ่งอัตราค่าบริการคำนวณตามระยะทางที่แท้จริง และถือว่าคุ้มค่าเมื่อเปรียบเทียบกับความสะดวกรวดเร็วปลอดภัยที่ผู้โดยสารจะได้รับ ในการทำงานแต่ละวันของลุงปองเฉลี่ยอยู่ที่ 6-8 ชั่วโมงต่อวัน ซึ่งอาจมากกว่าหรือน้อยกว่านั้นขึ้นอยู่กับจำนวนผู้โดยสาร จำนวนผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง และปัจจัยอื่น ๆ จึงทำให้บางครั้งไม่มีเวลาให้กับครอบครัวเท่าที่ควร และส่งผลต่อสุขภาพบ้างในบางครั้ง ซึ่งถ้าไม่สบายมาก คุณลุงปองก็จะไปโรงพยาบาลรัฐ เพราะมีค่าใช้จ่ายถูกซึ่งคุณปองคิดว่าอาชีพที่ทำอยู่ก็เป็นอาชีพที่มั่นคง และสามารถหารายได้ได้เป็นกอบเป็นกำซึ่งหากเทียบกับความรู้ที่มีหากจะให้ไปประกอบอาชีพอื่นก็คงหาเงินได้ไม่มากเท่าอาชีพนี้ประกอบกับไม่มีความชำนาญ และทักษะพิเศษอะไร คงไม่ใช่เรื่องง่ายที่จะหางานที่มีรายได้ที่เพียงพอต่อการดำรงชีพตามอัตภาพ และเนื่องจากมีภาระหน้าที่ในการดูแลรับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งหมดในครอบครัว โดยภรรยาหารายได้เล็กน้อยจากการขายของ ทั้งยังมีหนี้สินจากการผ่อนชำระสินค้าอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ภายในบ้าน และนำมาเป็นค่าผ่อนชำระและดูแลบำรุงรักษารถจักรยานยนต์ และมีค่าใช้จ่ายจิปาถะในการดำรงชีวิต ซึ่งทุกวันนี้ค่าครองชีพค่อนข้างสูง มีทั้งสินค้าทั้งจำเป็นและฟุ่มเฟือยมากมาย ให้เลือกซื้อ ซึ่งปัจจุบันได้มีกลยุทธ์ในการโฆษณาชวนเชื่อผ่านสื่อต่าง ๆ มากมายซึ่งพบว่าส่วนหนึ่งในการตัดสินใจซื้อสินค้านั้นมาจากการได้รับสื่อพวกนี้ด้วยเช่นกัน นอกจากนี้ยังมีรายจ่ายที่เกี่ยวกับการทำงานเช่น ค่าเลี้ยงดูโดยพื้นที่ใกล้เคียงตัวละประมาณ 50,000 บาท แต่ที่ชอยลือชา เลี้ยงดูจะมีราคาอยู่ที่ตัวละ 30,000 บาท ซึ่งในแต่ละพื้นที่จะมีราคาไม่เท่ากัน ซึ่งถือเป็นค่าแรกเข้าในการที่จะประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างซึ่งถือเป็นเงินจำนวนมาก แต่รายได้ที่จะได้รับกลับมาก็คุ้มค่ากับจำนวนเงินที่เสียไป และยังมีค่าเช่าพื้นที่ในบริเวณที่ทำการจัดตั้งเป็นวินจักรยานยนต์รับจ้างที่จะได้รับสิทธิพิเศษให้สามารถจอดรถบนฟุตบาทได้ซึ่งปกติจะผิดกฎหมาย รวมไปถึงค่าทำความสะอาดพื้นที่ ทั้งหมดนี้จะทำการจ่ายให้กับเจ้าหน้าที่เทศกิจเดือนละ 30 บาท ต่อคน ซึ่งเป็นเงินเล็กน้อยเท่านั้น แต่ถ้าลุงปองย้อนเวลากลับไปได้ลุงปองจะหาหนทางเพื่อให้ได้เรียนเพราะการศึกษาถือเป็นเครื่องมือสำคัญที่จะให้คนประสบความสำเร็จ แต่ในปัจจุบันลุงปองก็ได้มีการพัฒนาทักษะและความสามารถของตนเองเพื่อให้เกิดความชำนาญและทำงานได้อย่างปลอดภัย ซึ่งในปัจจุบันถือว่าอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอาชีพที่ค่อนข้างเสี่ยงต่ออุบัติเหตุอยู่ตลอดเวลา ต้องให้บริการด้วยความระมัดระวัง ทั้งนี้ เพื่อความปลอดภัยของตัวผู้ขับขี่เอง และผู้โดยสารด้วย เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน และยังเรียกร้องให้รัฐฯ เข้ามาดูแลเรื่องสวัสดิการคุ้มครองให้การรักษาพยาบาลฟรีเมื่อได้รับบาดเจ็บจากการทำงาน หรือเจ็บไข้ได้ป่วย อุปกรณ์ป้องกันอันตราย และลุงยังต้องการได้รับสิทธิ

ในประกันสังคม โดยยื่นได้ออกเงินค่าเบี้ยประกันสังคมเองเพื่อแลกกับความคุ้มครองที่ได้รับ เพราะมีบัตร 30 บาทที่มีอยู่มีประสิทธิภาพของการรักษาค่อนข้างต่ำทำให้ต้องซื้อประกันอุบัติเหตุ PA เอง เพื่อเป็นหลักประกันให้แก่ตนเองได้ดีที่สุด ในตอนนี้มีความต้องการทางด้านประกันสังคมมากที่สุดเพราะประกันสังคมครอบคลุมในเรื่องของการดำรงชีวิตแทบทุกอย่าง ไม่ว่าจะเป็นค่ารักษาพยาบาล ค่าคลอดบุตร ค่าเลี้ยงดูบุตร หรือ กรณีเสียชีวิตก็จะได้เงินจากประกันสังคม และ ในเรื่องของที่อยู่อาศัย และสวัสดิการเรื่องการออกเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำสำหรับคนจนเพื่อนำไปเช่าหนี้ทั้งในและนอกระบบ นอกจากนี้ มีเรื่องของการลงทะเบียนเพื่อเปลี่ยนแปลงให้เป็นรกรับจ้างที่ถูกกฎหมาย เนื่องจากมีการจ่ายเงินใต้โต๊ะให้กับเจ้าหน้าที่ในการดำเนินการ เนื่องจากในการลงทะเบียนจะมีเจ้าหน้าที่ของรัฐฯ เรียกเก็บค่าดำเนินการเป็นเงินหลักหมื่น แต่ก็ยินดีจ่ายเพราะไม่อยากมีปัญหาเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ และอยากจะทำให้ถูกต้องจะได้ไม่เกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมาภายหลัง นอกจากเรื่องชีวิตความเป็นอยู่แล้วคุณลุงยังมีการใช้เวลาว่างจากการทำงานเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดง ความคิดเห็น และร่วมสนับสนุน แก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นภายในวันของคุณลุงด้วย โดยกลุ่มของคุณลุงมีสมาชิกกลุ่มประมาณ 50 คน และมีการคัดเลือกบุคคลภายในวันจักรยานยนต์รับจ้างของตนเองเข้ามาเป็นคณะกรรมการดูแลบริหารจัดการวัน ทุกคน ในวันมีสิทธิเท่าเทียมกันไม่มีใครเป็นหัวหน้าใครอยู่กันแบบพี่น้อง สามารถแลกเปลี่ยนเสนอแนะความคิดเห็นได้อย่างเสรี แต่เนื่องจากไม่มีความรู้ และไม่สนใจเรื่ององค์การแรงงานเพราะคิดว่าเป็นเรื่องที่ไกลตัวซึ่งคุณลุงเองคิดว่าองค์กรต่าง ๆ ไม่ได้มีผลอะไรต่อการทำงานของตนมากนัก

กรณีศึกษาที่ 2 พี่บังวินสวนสันติภาพ

พี่บังเป็นคนกรุงเทพมหานครโดยกำเนิด ปัจจุบันอายุ 36 ปี ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเป็นอาชีพหลักแต่เนื่องจากรายได้ไม่เพียงพอต่อการดำรงชีพจึงทำให้หันมาประกอบอาชีพเสริมโดยได้ยึดเอาอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอาชีพเสริม เนื่องจากเห็นว่าเป็นอาชีพที่ผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างนี้เป็นเรื่องง่ายและไม่ยุ่งยากสามารถทำได้หลังเลิกงานและไม่ส่งผลกระทบต่ออาชีพหลักและความสัมพันธ์ในครอบครัวด้วย ซึ่งอาชีพนี้เป็นอาชีพที่ค่อนข้างเปิดกว้างไม่มีข้อจำกัดมากมายนัก ทำได้ทั้งผู้ชายและผู้หญิง เพราะปัจจุบันต่างฝ่ายต่างมีสิทธิเท่าเทียมกัน และค่าตอบแทนที่ได้รับจากการบริการในแต่ละครั้งถือว่ามีความยุติธรรมทั้งกับจักรยานยนต์รับจ้างและผู้โดยสาร เพราะในการให้บริการแต่ละครั้งนั้นจะคิดค่านวนจากระยะทางตามความเป็นจริงในการเดินทาง ซึ่งจักรยานยนต์รับจ้างจะต้องคิดระยะทางไป-กลับ เพราะในการให้บริการนั้นเมื่อทำการส่งผู้โดยสารยังปลายทางเรียบร้อยแล้วพวกเขาจะต้องกลับมา

ประจำที่วันเพื่อเข้าคิวในการที่จะให้บริการผู้โดยสารครั้งต่อไป ซึ่งเป็นกฎเกณฑ์ที่ถูกสร้าง และมีการปฏิบัติที่สืบเนื่องมายาวนาน ซึ่งกฎระเบียบในการทำงานที่มีเหมือนกันทุกวินาทีทำให้ผู้โดยสารบางคนคิดว่าค่าบริการมีราคาแพงเกินไป และคิดว่าจักรยานยนต์รับจ้างเขาเปรียบเพราะคิดวาระยะทางไม่ไกลมากแต่ทำไมอัตราค่าบริการมีราคาสูงซึ่งบางครั้งมีราคาสูงกว่า Taxi เสียอีก เพราะลูกค้าส่วนใหญ่ลืมนึกถึงระยะทางในการให้บริการ อย่างไรก็ตาม จักรยานยนต์รับจ้างก็ยังได้รับความนิยมสูงขึ้นเรื่อย ๆ เนื่องจากสภาพการจราจรติดขัดของ กทม. ซึ่งสถานการณ์อาจเป็นตัวบีบบังคับให้ต้องใช้บริการนี้เพราะสะดวกรวดเร็ว และถึงจุดหมายปลายทางอย่างปลอดภัย รวมไปถึงผู้ที่อาศัยอยู่ในซอยลึก หรือพื้นที่ซึ่งไม่มีการบริการของรถบริการสาธารณะด้วยเช่นกัน ปัจจุบันคงปฏิเสธไม่ได้ว่าทางออกที่ดีที่สุดใญ่ยามที่สภาพการจราจรติดขัดแออัดมาก ๆ นั่นก็คือ จักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งในแต่ละวันพี่บังจะใช้เวลาว่างหลังเลิกงานมาขี่จักรยานยนต์รับจ้างเฉลี่ย 4-5 ชม./วัน และอาจจะเพิ่มระยะเวลาในการให้บริการในวันหยุดเสาร์-อาทิตย์เฉลี่ย 6-8 ชม./วัน ทั้งนี้ ชั่วโมงการทำงานอาจเปลี่ยนแปลงตามปัจจัยอื่น ๆ ในการประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ถือว่าเป็นอาชีพที่มั่นคงในระดับหนึ่งแต่ยังขาดในเรื่องของการคุ้มครองทางสังคม ความปลอดภัยในการทำงาน และไม่ได้รับสวัสดิการที่ดีเท่าที่ควร ซึ่งถ้าให้ประกอบอาชีพนี้เพียงอย่างเดียวรายได้จากการประกอบอาชีพคงไม่เพียงพอค่าใช้จ่ายในครอบครัวซึ่งมีมากมาย แต่หากเอารายได้หลักจากการทำงานประจำรวมกับรายได้เสริมจากการประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างนั้น ก็ถือว่าพอมีพอกินเพียงพอในการดำรงชีวิต แต่ก็ไม่เพียงพอต่อความต้องการ ทำให้บางครั้งก็มีการกู้ยืมเงินมาใช้บ้าง เพราะมีค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ในการซื้อสินค้าฟุ่มเฟือย เพื่อตอบสนองความต้องการความสะดวกสบายในการดำรงชีวิตด้วย เช่น การกู้ยืมมาซื้อรถยนต์ Air condition และนำมาลงทุนเพื่อหารายได้เสริมด้วย เป็นต้น ในเรื่องของเงินมีการแบ่งออมจากกำไรที่ได้จากการลงทุน โดยออมโดยการฝากธนาคาร

ในเรื่องการประกอบอาชีพนั้นพี่บังคิดว่าถ้าการได้รับศึกษาที่ดีจะทำให้เราสามารถพัฒนาศักยภาพของตัวเองได้อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผลสูงสุด ทั้งในการเรียน การทำงาน รวมไปถึงในชีวิตจริงด้วย แต่อาชีพนี้เป็นอาชีพที่มีความเสี่ยงอยู่ตลอดเวลา สาเหตุมาหลายสาเหตุด้วยกัน ซึ่งหลัก ๆ ก็มาจากตัวบุคคล ยานพาหนะ และสิ่งแวดล้อม การที่จะทำงานให้มีความปลอดภัยไร้อุบัติเหตุ ตัวบุคคลต้องมีความพร้อมและปฏิบัติตามกฎจราจรในการขี่จักรยานยนต์ โดยการเปิดไฟ ใส่หมวกกันน็อค ไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ขี่ด้วยความระมัดระวัง ไม่ดื่มสุรา ขณะขี่ และมีสภาพร่างกายที่พร้อมให้บริการ สภาพของรถจักรยานยนต์ที่จะนำมาให้บริการ ต้องมีความพร้อมอยู่เสมอ จะต้องมีการตรวจสอบรถของเขาทุกครั้งก่อนจะนำมาให้บริการและ

ควรที่จะซ่อมไฟสัญญาณจราจรที่เสียให้มีสภาพพร้อมใช้งานเพื่อลดความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้รัฐและเจ้าหน้าที่ตำรวจควรจะต้องจัดสภาพแวดล้อมบนท้องถนนให้ ไม่มีสิ่งกีดขวางการจราจร ปรับสภาพพื้นผิวท้องถนนให้เรียบ ผู้ขับขี่ใช้รถใช้ถนนทุกคนเคารพกฎจราจร ไม่เห็นแก่ตัว จนเกินไปก็จะทำให้ลดความสูญเสียที่จะเกิดขึ้นได้ เพราะหากเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานก็ต้องมี ค่าใช้จ่ายซึ่งตัวที่ตัวเองมีประกันคุ้มครองอยู่ ในเรื่องของประกันสังคม ประกันสุขภาพ และสวัสดิการในเรื่องของความปลอดภัยในการทำงานเป็นสิ่งที่แรงงานทุกคนควรได้รับ โดยเฉพาะ ผู้ที่มีการทำงานที่เสี่ยงต่อชีวิตเช่นจักรยานยนต์รับจ้าง เนื่องจากจักรยานยนต์รับจ้างบางคนนั้นยังไม่มียับตร 30 บาทรักษาทุกโรคด้วยซ้ำไป และบางคนมีอายุเพียง 18-20 ปีเท่านั้น ซึ่งยังขาดความรู้ ความเข้าใจในเรื่องของสวัสดิการสังคมต่าง ๆ ความปลอดภัย และกฎระเบียบการจราจรอีกมาก พี่บ๊องอยากให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องเข้ามาดูแลและให้ความรู้คนเหล่านี้ ในส่วนนี้อยากให้รัฐ บริหาร จัดการช่วยเหลือแรงงานงานทุกประเภทเท่าเทียมกัน ซึ่งคงเป็นไปได้ยากและอาจต้องใช้เวลา อีกนานแต่ไม่ขอให้รัฐละเลย ในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นและต้องการหันมาใส่ใจปัญหาอย่าง จริงเพื่อแรงงานนอกระบบ และอยากให้รัฐเข้ามาดูแลเรื่องของการลงทะเบียนเพื่อเปลี่ยนแปลงให้ เป็นรถรับจ้างที่ถูกกฎหมายเพราะเป้าหมายระบบราชการที่ต้องเสียส่วยเป็นค่าดำเนินการ ประกอบกับการทำอาชีพนี้เป็นอาชีพเสริมจึงไม่ไปลงทะเบียนเพราะไม่อยากจะเสียเงินจำนวนมาก ไปในส่วนนี้ ต้องการจะให้รัฐทำการขึ้นทะเบียนให้จักรยานยนต์รับจ้างฟรี เพื่อสนับสนุนให้คนมี งานทำและปฏิบัติตามกฎหมายรวมถึงลดภาระให้แก่คนจนด้วย ทั้งนี้ในการไปลงทะเบียนอาจจะ ให้ผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างเสียค่าอบรมคนละประมาณ 200-300 บาท ซึ่งน่าจะ เพียงพอไม่น่าจะต้องเสียเงินเป็นหมื่น ๆ เหมือนในปัจจุบัน นอกจากเรื่องชีวิตความเป็นอยู่ และ สภาพการทำงานแล้ว พี่บ๊องยังได้สนับสนุนเรื่องการเข้าร่วมเป็นสมาชิกกลุ่ม หรือองค์กรแรงงานที่ ตนเองพอจะมีความรู้เรื่องนี้อยู่ บ้างแต่ไม่ลึกซึ้ง ส่วนใหญ่จะได้รับข่าวสารต่าง ๆ ผ่านสื่อโทรทัศน์ วิทยุ อย่างเช่น กรณีของการประท้วงเรียกร้องของสหภาพแรงงานไทรอัมพ์ เป็นต้น เพราะคิดว่า จะทำให้ตนเองและสมาชิกคนอื่น ๆ ได้รับข่าวสาร และได้รับสิทธิในการเจรจาต่อรองเกี่ยวกับสิทธิ ประโยชน์ที่แรงงานพึงได้รับโดยชอบธรรม และยังเป็นเครือข่ายที่ทำให้ได้พบปะสมาคมแลกเปลี่ยน ความคิดเห็นกับผู้อื่นด้วย

อภิปรายผลการศึกษา

การศึกษาเรื่อง “ทัศนคติของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กรุงเทพมหานคร ต่อบานที่มีคุณค่า” ผู้ศึกษาได้นำประเด็นที่น่าสนใจมาอภิปรายดังนี้

สิทธิขั้นพื้นฐานในการทำงาน

ผลจากการศึกษาพบว่าผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างมีทัศนคติเกี่ยวกับสิทธิขั้นพื้นฐานในการทำงานของเพศชายและเพศหญิงมีความแตกต่างกันโดยเพศหญิงมีทัศนคติขั้นพื้นฐานในการทำงานสูงกว่าเพศชาย เหตุเพราะเพศชายมีภาระหน้าที่ในการดูแลครอบครัวจึงมีความต้องการในด้านต่าง ๆ สูงกว่าเพศหญิง อีกทั้งในอดีตการประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่จะเป็นเพศชาย แต่ในปัจจุบันมีการเปิดกว้างในการประกอบอาชีพมากขึ้นโดยไม่มีการใช้เหตุผลด้านเพศในการกีดกันผู้ประกอบอาชีพจึงทำให้ทัศนคติของเพศหญิงต่อสิทธิขั้นพื้นฐานในการทำงานสูงกว่าเพศชาย

ปัจจัยด้านอายุ ผลจากการศึกษาพบว่าผู้ที่มีอายุน้อยกว่า 30 ปี มีทัศนคติต่อสิทธิขั้นพื้นฐานในการทำงานสูงกว่าผู้ที่มีอายุมากกว่า 30 ปี เหตุเพราะเนื่องจากภาระหน้าที่ในการรับผิดชอบต่อครอบครัวมีความแตกต่างกันโดยผู้ที่มีอายุมากกว่า 30 ปี จะมีภาระหน้าที่ในการรับผิดชอบสูงกว่าผู้ที่มีอายุน้อยกว่า 30 ปี จึงมีความต้องการด้านสิทธิขั้นพื้นฐานในการทำงานสูงกว่า

ปัจจัยด้านระดับทางการศึกษา ผลจากการศึกษาพบว่าผู้ที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาปีที่ 3 ขึ้นไปมีทัศนคติต่อสิทธิขั้นพื้นฐานในการทำงานสูงกว่าผู้ที่มีการศึกษาต่ำกว่าผู้มีการศึกษาต่ำกว่าระดับมัธยมศึกษาปีที่ 3 ซึ่งมีความสอดคล้องกับผลการศึกษาของ พงศ์พันธุ์สมพงษ์ (2551) ที่กล่าวว่า ปัจจัยด้านการศึกษาส่งผลต่อพฤติกรรมกรให้บริการอย่างปลอดภัยให้มีความแตกต่างกัน ซึ่งพฤติกรรมกรให้บริการอย่างปลอดภัยถือเป็นปัจจัยพื้นฐานหนึ่งในการทำงานด้วย

ด้านการส่งเสริมศักยภาพการมีงานทำ

ผลจากการศึกษาพบว่า เพศชายมีความต้องการด้านการส่งเสริมศักยภาพการมีงานทำสูงกว่าเพศหญิง เนื่องผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่เป็นเพศชายและ

มีระยะเวลาในการประกอบอาชีพชั่วคราวที่ยานยนต์รับจ้างมาเป็นระยะเวลาพอสมควรทำให้ทราบถึงรายละเอียด และการพัฒนาที่มีความสำคัญต่อการประกอบอาชีพที่ยานยนต์รับจ้าง อาทิเช่น การให้ความรู้ รวมถึงการปลูกฝังจิตสำนึกของความปลอดภัยของผู้ประกอบอาชีพที่ยานยนต์รับจ้างซึ่งการพัฒนาดังกล่าวมีความสอดคล้องกับแนวคิดด้านการความปลอดภัย และกฎหมายจราจรต่าง ๆ จากเหตุผลดังกล่าวจึงส่งผลทำให้เกิดความแตกต่างจากผู้ประกอบอาชีพชั่วคราวที่ยานยนต์รับจ้างเพศหญิงซึ่งเพิ่งมีโอกาสในการเข้ามาประกอบอาชีพด้านนี้ ไม่นานนัก ส่งผลทำให้ทัศนคติของเพศชายสูงกว่าเพศหญิงในด้านนี้

ปัจจัยด้านอายุ ผลจากการศึกษาพบว่าผู้ที่มีอายุน้อยกว่า 30 ปี มีทัศนคติต่อการส่งเสริมศักยภาพการทำงานสูงกว่าผู้ที่มีอายุมากกว่า 30 ปี เหตุเพราะเนื่องจากภาระหน้าที่ในการรับผิดชอบต่อครอบครัวมีความแตกต่างกันโดยผู้ที่มีอายุมากกว่า 30 ปี จะมีภาระหน้าที่ในการรับผิดชอบสูงกว่าผู้ที่มีอายุน้อยกว่า 30 ปี จึงมีความต้องการด้านส่งเสริมศักยภาพการทำงาน ซึ่งการพัฒนาศักยภาพจะส่งผลโดยตรงต่อความมั่นคงในการทำงานของผู้ประกอบอาชีพชั่วคราวที่ยานยนต์รับจ้าง เพราะการพัฒนาศักยภาพ ถือเป็นตัวบ่งชี้ที่สำคัญตัวหนึ่งต่อความมั่นคงในการทำงาน (นิตยา เจียรนัยปริเปรม, 2533)

ปัจจัยด้านระยะเวลาในการทำงาน ผลจากการศึกษาพบว่าผู้ที่มีระยะเวลาประกอบอาชีพน้อยกว่า 3 ปีมีค่าเฉลี่ยทัศนคติต่อการส่งเสริมศักยภาพการทำงานทำสูงกว่าผู้ที่มีระยะเวลาในการประกอบอาชีพชั่วคราวที่ยานยนต์รับจ้างสูงกว่า 3 ปีขึ้นไป เหตุเพราะผู้มีประสบการณ์ทำงานน้อยยังคงมีความต้องการด้านการพัฒนาศักยภาพของตนเองสูงกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ทำงานมาก ซึ่งได้รับความรู้จากประสบการณ์มาพอสมควรแล้ว

ด้านการขยายความคุ้มครองทางสังคม

ผลการศึกษาพบว่าผู้ประกอบอาชีพที่ยานยนต์รับจ้างมีทัศนคติเกี่ยวกับงานที่มีคุณค่าของผู้ที่ประกอบอาชีพที่ยานยนต์รับจ้างในด้านการขยายความคุ้มครองทางสังคมมากที่สุด นั่นเป็นเพราะว่าผู้ประกอบอาชีพที่ยานยนต์รับจ้างเป็นอาชีพที่ต้องบริการประชาชนทั่วไปบนท้องถนน ดังนั้นความปลอดภัยทั้งของตนเองและของผู้ใช้บริการจึงเป็นสิ่งสำคัญ

เมื่อพิจารณาเป็นรายปัจจัยพบว่า ปัจจัยด้านเพศส่งผลให้ความแตกต่างด้านทัศนคติต่อการขยายความคุ้มครองทางสังคมโดยเพศหญิงมีความต้องการด้านการคุ้มครองทางสังคมมากกว่าเพศชายเหตุเพราะในปัจจุบันเพศหญิงมีบทบาทและภาระหน้าที่ในการดูแลครอบครัว

มากขึ้นจึงส่งผลให้มีความวิตกต่อความคุ้มครองของตนและครอบครัวมากกว่า ซึ่งผลการศึกษา มีความสอดคล้องกับผลการศึกษาของ สลิต แก้วละมุล (2549) ที่ศึกษาเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ ของโครงการขยายความคุ้มครองประกันสังคมสู่แรงงานนอกระบบ และความต้องการ ของกลุ่มผู้ประกอบการอาชีพอิสระระดับจังหวัดจันทบุรีในเขตอำเภอ เมือง จังหวัดนนทบุรี ที่พบว่า กลุ่มตัวอย่างต้องการสิทธิประโยชน์ด้าน การเจ็บป่วย คลอดบุตร ทูพพลภาพ ตาย สงเคราะห์บุตร และชราภาพ เพราะเป็นเรื่องทำให้มีความมั่นคงในชีวิตและเป็นหลักประกัน ของครอบครัว

ด้านการมีผู้แทนและการมีส่วนร่วม

ปัจจัยด้านสถานภาพ ผลจากการศึกษาพบว่าสถานภาพส่งผลต่อทัศนคติด้านการมี ผู้แทนและการมีส่วนร่วม โดยผู้ที่แต่งงานและมีค่าเฉลี่ยทัศนคติด้านการมีผู้แทนและการมีส่วนร่วม สูงกว่าผู้ที่มีสถานภาพโสด เนื่องจากภาระหน้าที่รับผิดชอบที่มากขึ้นของผู้ที่มีครอบครัวแล้วจึงมี ความต้องการที่จะสามารถออกสิทธิและเสียงในการบริหารจัดการเพื่อให้ตนเองมีโอกาสที่จะ กำหนดอนาคต และความมั่นคงในการทำงานของตนเองมากที่สุด เพราะความมั่นคงใน การทำงานของลูกจ้างจะเกิดขึ้นได้ต้องอาศัยองค์ประกอบ 4 ประการ (อัมพร อุทธีกร, 2514) ซึ่งได้แก่หลักความรู้ความสามารถ หลักความเป็นกลาง หลักความซื่อสัตย์สุจริต และหลักความ สมดุลของอำนาจหน้าที่ซึ่งหลักการสุดท้ายนี้เป็นหลักการที่เกี่ยวข้องโดยตรงต่อการมีผู้แทนและ การมีส่วนร่วม

ปัจจัยด้านระดับทางการศึกษา ผลจากการศึกษาพบว่าผู้ที่มีการศึกษาระดับ มัธยมศึกษาปีที่ 3 ขึ้นไปมีทัศนคติต่อการมีผู้แทนและการมีส่วนร่วมสูงกว่าผู้ที่มีการศึกษาต่ำกว่า ผู้มีการศึกษาต่ำกว่าระดับมัธยมศึกษาปีที่ 3 เหตุเพราะผู้ที่มีการศึกษาสูงกว่าย่อมมีความต้องการ ที่จะออกสิทธิและเสียงในการบริหารจัดการตนเองสูงกว่าตามไปด้วยซึ่งมีความสอดคล้องต่อ แนวคิดด้านองค์ประกอบของความมั่นคงในการทำงาน (อัมพร อุทธีกร, 2514) ที่กล่าวว่า องค์การจะต้องใช้ความรู้สามารถเป็นเกณฑ์ในการคัดเลือกบุคคลเข้าทำงานมีวิธีการที่ยุติธรรมใน การเลือกเฟ้นผู้ที่มีความรู้สามารถเหมาะสมแก่ตำแหน่งหน้าที่ในการให้ความเสมอภาค และโอกาสอันทัดเทียมแก่ผู้ที่มีคุณสมบัติความรู้ความสามารถในการเลื่อนขั้น เลื่อนตำแหน่ง และ การพิจารณาบำเหน็จความชอบโดยไม่เลือกชั้น วรณะศาสนา หรือเพศ นอกจากนี้ยังต้องมีการพัฒนาตัวบุคคลด้วย

ปัจจัยด้านระยะเวลาในการทำงาน ผลจากการศึกษาพบว่า ระหว่างผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระยะเวลาในการประกอบอาชีพน้อยกว่า 3 ปี และ 3 ปีขึ้นไป พบว่า ทั้งสองกลุ่มมีทัศนคติเกี่ยวกับด้านการมีผู้แทนและการมีส่วนร่วมแตกต่างกัน กลุ่มผู้ประกอบอาชีพที่มีระยะเวลาการทำงานน้อย ซึ่งคงเป็นกลุ่มใหม่มีความต้องการในการมีส่วนร่วมในการมีผู้แทนและส่วนร่วมในการบริหารจัดการมากกว่ากลุ่มที่ประกอบอาชีพมานานกว่า 3 ปี ซึ่งเป็นกลุ่มเก่าและเป็นผู้ที่อาจมีส่วนร่วมในการบริการจัดการวินั้นอยู่