

การยกระดับรายได้ของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบ ในจังหวัดสมุทรปราการ
The increase Income of the Tricycle Driven In Samutprakarn Province.

ฉัตร ภัทรพันธุ์¹
ณัฐสุภา จิวศิริวานนท์²

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาสภาพของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบในจังหวัดสมุทรปราการ 2) ศึกษาปัญหาและอุปสรรคของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบ และ 3) ศึกษาความต้องการต่อการยกระดับรายได้ของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบ ในจังหวัดสมุทรปราการ ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือ ผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบในจังหวัดสมุทรปราการ จำนวน 120 ราย เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถาม ซึ่งมีคุณภาพเครื่องมือวัดค่าความเชื่อมั่น .828 การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ผลการวิจัย พบว่า สภาพของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ เป็นเพศชาย มีอายุระหว่าง 25-59 ปี การศึกษาประถมศึกษา ระยะเวลาในการประกอบอาชีพ 16 ปี ขึ้นไป ถือกรรมสิทธิ์ในรถสามล้อถีบเป็นรถเช่า อัตราเรียกเก็บจากผู้ให้บริการ/ครั้ง ระหว่าง 16-20 บาท มีรายได้เฉลี่ยต่อวัน ระหว่าง 101-200 บาท

สภาพปัญหาและอุปสรรคส่วนใหญ่ พบว่า เส้นทางรถที่คับคั่งเกิดจากจราจรติดขัด การเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่เกิดการเฉี่ยวชน จำนวนอุบัติเหตุจากการขับขี่สามล้อถีบปี 2559 ระหว่าง 0-1 ครั้ง อายุการใช้งานของรถสามล้อถีบ (ปี 2559) มีการใช้งานตั้งแต่ 16 ปี ขึ้นไป

ระดับความต้องการต่อการยกระดับรายได้ของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบ โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\mu = 2.99$) เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยเรียงจากมากไปหาน้อยเป็นรายด้าน พบว่าอยู่ในระดับปานกลางคือ ด้านความช่วยเหลือและสนับสนุน ($\mu = 3.32$) เช่น การกำหนดเส้นทางของสามล้อถีบ ที่เหมาะสมกับสภาพจราจร การให้กู้ยืมเงินเพื่อส่งเสริมอาชีพสามล้อถีบ เป็นต้น ด้านสวัสดิการและความมั่นคงในชีวิต ($\mu = 3.26$) เช่น การตรวจสุขภาพประจำปีโดยไม่เสียค่าบริการ การมีสวัสดิการการศึกษาและการรักษาพยาบาลของบุตร เป็นต้น ด้านการเพิ่มรายได้ของอาชีพสามล้อถีบ ($\mu = 3.09$) เช่น การบริการเสริมอาชีพ เช่น การให้บริการนักท่องเที่ยว การรณรงค์ต่าง ๆ การสร้างมาตรฐานอาชีพ ได้แก่ คุณภาพและบุคลิกภาพในการบริการ เป็นต้น และอยู่ในระดับน้อยคือ ด้านการลดต้นทุนในการประกอบอาชีพ ($\mu = 2.32$) เช่น การดูแลสภาพการใช้งานของรถสามล้อถีบอย่างสม่ำเสมอ การมีรถสามล้อถีบของตนเอง เป็นต้น ตามลำดับ

¹ อาจารย์ สาขาวิชาบริหารธุรกิจ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี

² ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สาขาวิชาการบัญชี คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี

คำสำคัญ การยกระดับรายได้ ผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบ จังหวัดสมุทรปราการ

Abstract

The purposes of this study were (1) to study status of the tricycle driven in Samutprakarn Province; (2) to study problems and threats of the tricycle driven; and (3) to study the requirements for increase income of tricycle driven in Samutprakarn Province. The totaled 120 persons of tricycle driven in Samutprakarn Province. The questionnaire and interview form were a research tools. and quality measurement tools that reliability .828. The data analysis were analyze in frequency, percentage, mean, standard deviation.

The research results were found that. Most status of the tricycle driven who answered the questionnaire were male with their age of 25-59 years holding primary school, with period for occupation of over 16 year. The holding in tricycle of a rental and the rate of service charged between 16-20 bath, with average income of 101-200 per day.

The most problems and threats were traffic jam. The caused of accident of plying crashed, with number accident of driving tricycle in 2559 between 0-1 times, with period for in used of over 16 year.

The level requirements of guideline for increase income of tricycle driven overall at middle level $\mu=2.99$. When considered aspect by aspect for high to low found that at middle level were assistance and supporter aspect ($\mu=3.32$), such as routing of tricycle driven according traffic condition, to support of lending, were satiability and welfare of life aspect ($\mu=3.26$), such as no charged of heath check up, education of welfare and treatment of child.ern. The increase income of tricycle driven, ($\mu=3.09$) aspect, such as occupation service such as service for tourist and others campaign, standard of occupation such as quality and character of service and at least level were reduced cost of occupation aspect ($\mu=2.32$) such as , operation maintenance of tricycle, holding in tricycle.

Keyword The increase income , Tricycle driven , Samutprakarn Province.

บทนำ

อาชีพสามล้อถีบเป็นต้นแบบของงานบริการที่มีคุณค่าที่บ่งบอกถึงความสัมพันธ์อันดีต่อกันระหว่างผู้ถีบสามล้อกับผู้ใช้บริการจะเห็นได้จากการช่วยเหลือซึ่งกันและกันระหว่างผู้ถีบสามล้อกับผู้ให้บริการ เช่น การช่วยเหลือของผู้ถีบสามล้อในการยกสิ่งของให้แก่ผู้ให้บริการตั้งแต่ยกสิ่งของขึ้นรถสามล้อถีบจนถึงการช่วยยกสิ่งของไปส่งให้ถึงหน้าที่พักอาศัยของผู้ใช้บริการ และผู้ให้บริการลงจากรถสามล้อถีบมาช่วยดันรถขึ้นช่วงสูงเนินหรือสะพานสูง เป็นต้น ซึ่งการเกื้อกูล การมีน้ำใจให้แกกัน เป็นเสน่ห์แห่งงานบริการที่ชัดเจน แต่ผลจากการพัฒนาประเทศ

อย่างรวดเร็วเพื่อรองรับการขนส่งทางเดินรถและการพัฒนาเครื่องยนต์ทำให้คนส่วนมากไปใช้รถยนต์สามล้อถีบติดเครื่องยนต์หรือมอเตอร์ไซด์รับจ้างมากขึ้นเพราะมีความรวดเร็วมากกว่า ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญทำให้ลูกค้าที่เคยใช้บริการลดน้อยลงไปส่งผลให้รายได้ในการประกอบอาชีพสามล้อถีบลดลง อีกทั้งผู้ประกอบการสามล้อถีบขาดความรู้ในการบริหารจัดการอาชีพที่ดี โดยไม่ระมัดระวังหรือเตรียมความพร้อมที่จะรับกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนไปอย่างรวดเร็ว เช่น วิถีชีวิตของผู้ใช้บริการ พฤติกรรมของผู้ใช้บริการ ทัศนคติของผู้ใช้บริการ และนวัตกรรมความก้าวหน้าในการพัฒนาเครื่องยนต์ที่ทดแทนการใช้แรงคน เป็นต้น รวมถึงขาดแรงจูงใจให้กับผู้ที่สืบทอดอาชีพสามล้อถีบเนื่องจากในปัจจุบันอาชีพสามล้อถีบไม่มีกฎหมายหรือหน่วยงานของรัฐรองรับ จะเห็นได้จากอาชีพสามล้อถีบได้ถูกกำหนดให้ยกเลิกการจดทะเบียนและการออกใบอนุญาตตามพระราชบัญญัติล้อเลื่อน (ฉบับที่ 6) พุทธศักราช 2502 มาตรา 5 โดยเหตุผลว่าการจราจรในจังหวัดพระนครและปริมณฑลคับคั่งมากโดยเฉพาะสามล้อถีบมีส่วนเพิ่มความคับคั่งและสับสนทำให้เกิดอุบัติเหตุแก่ผู้โดยสารและประชาชน และได้ถูกผลักดันออกจากการเป็นแรงงานในระบบและแรงงานนอกระบบภาคบริการ จึงไม่ได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติกฎหมายแรงงานซึ่งบางกลุ่มอาจได้รับความคุ้มครองแต่ในทางปฏิบัติภาครัฐอาจดูแลไม่ทั่วถึงเหมือนกับแรงงานในระบบ (ภคพันธ์ ศาลาทอง, 2555: 2) รวมถึงได้ถูกลดบทบาทลงถูกจำกัดเส้นทางในการสัญจรไปมาในระยะที่สั้นลงในถนนสายรองเท่านั้น ทำให้จำนวนผู้ประกอบการสามล้อถีบได้ลดลงไปอย่างมาก ยังคงมีผู้มีอาชีพสามล้อถีบให้บริการในบางพื้นที่และบางจังหวัด

ในส่วนผู้ประกอบการสามล้อถีบในจังหวัดสมุทรปราการ ยังคงมีการรวมกลุ่มสามล้อถีบที่มีสมาชิกประกอบด้วย (1) สมาชิกกลุ่มในเขตเทศบาลเมืองปากน้ำจำนวน 40 ราย (2) สมาชิกกลุ่มในเขตเทศบาลตำบลลำโรงเหนือ (ซอยวัดด่านลำโรง) จำนวน 30 ราย (3) สมาชิกกลุ่มเขตอำเภอพระประแดง จำนวน 50 ราย รวมทั้งหมดจำนวน 120 ราย (พลาชิต สุจิตโกศล, 2558, สัมภาษณ์) และมีแนวโน้มที่จะลดจำนวนลงไปเรื่อย ๆ ซึ่งจากการสัมภาษณ์ผู้ดูแลอยู่สามล้อถีบ สิงโตทอง” ในเทศบาลเมืองปากน้ำ กล่าวว่า อาชีพสามล้อถีบในจังหวัดสมุทรปราการในช่วงปี 2503-2535 เป็นที่นิยมของผู้ใช้บริการอย่างมากมีจำนวนรถสามล้อถีบมากกว่า 500 คัน เป็นอาชีพที่สร้างรายได้อย่างมั่นคงให้กับผู้ประกอบการสามล้อถีบในช่วงนั้นและเจ้าของอยู่สามล้อถีบที่มีอยู่ในจังหวัดสมุทรปราการมีรายได้มาจากการขาย การให้บริการซ่อมเปลี่ยนอะไหล่และให้เช่าของรถสามล้อถีบรวมถึงการให้บริการเช่าที่พักแก่ผู้ประกอบการสามล้อถีบที่ส่วนใหญ่มาจากต่างจังหวัดที่จะมาพักในอยู่และเช่ารถสามล้อถีบและบางส่วนสามารถเก็บเงินซื้อรถสามล้อถีบเป็นของตนเอง แต่ในปัจจุบันผู้ประกอบการสามล้อถีบลดลงไปอย่างมากสังเกตได้จากจำนวนรถสามล้อถีบที่ให้เช่าลดลงและจำนวนผู้เช่าพักในอยู่ลดน้อยลงเป็นเพราะผู้ที่เข้าสู่อาชีพสามล้อถีบขาดแรงจูงใจอันเนื่องมาจากการของผู้ใช้บริการลดลงจึงหันไปใช้บริการ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง สามล้อติดเครื่อง (รถตุ๊ก) มากขึ้นคงเหลือแต่ลูกค้าประจำที่ใช้บริการและการรับส่งนักเรียนในระยะใกล้เท่านั้นและคนรุ่นใหม่หรือทายาทของผู้ประกอบการสามล้อถีบหันไปประกอบอาชีพขับขีมอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถสามล้อเครื่อง (รถตุ๊ก) หรือแท็กซี่ (สุรัชย์ สุตันตั้งใจ, 2559, สัมภาษณ์)

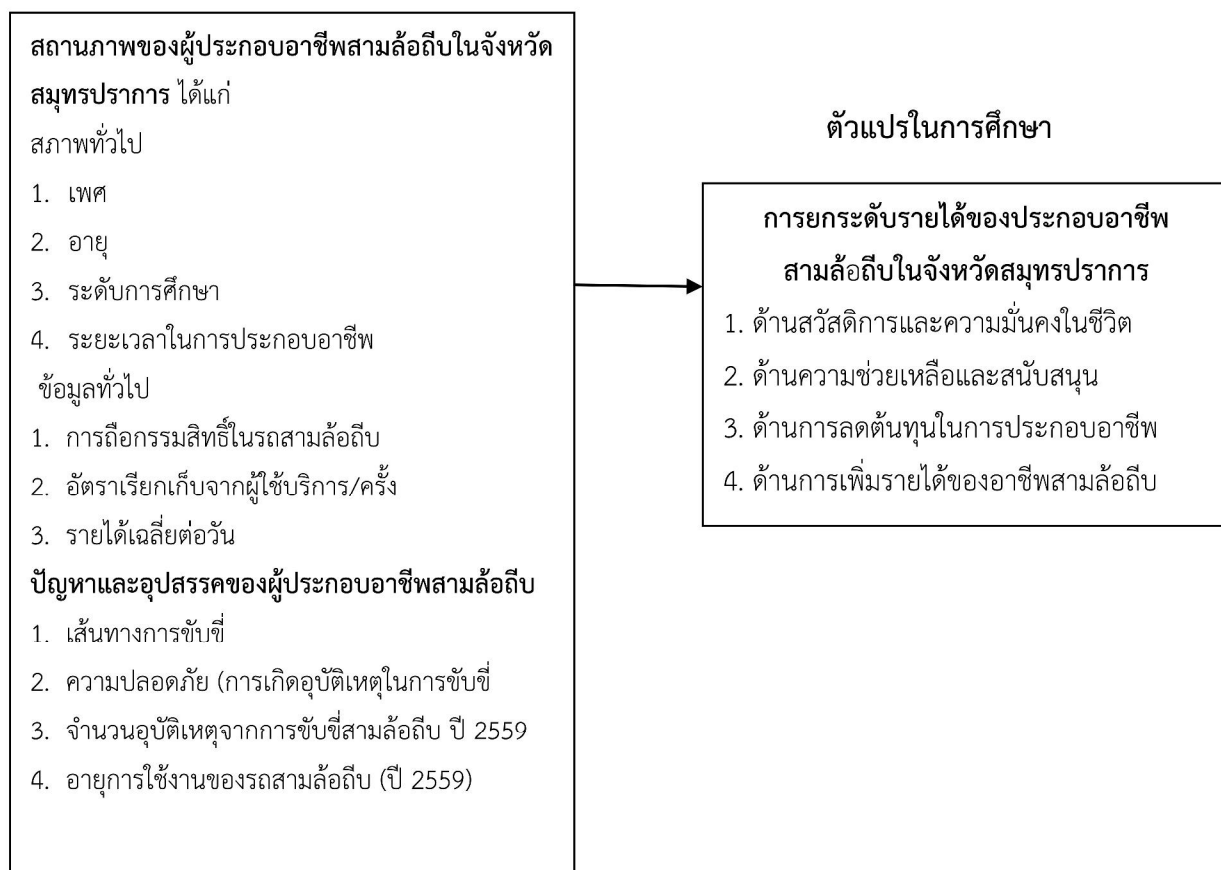
นอกจากนี้ยังพบว่า ผู้ประกอบการสามล้อถีบมีความต้องการในการให้ชีวิตของพวกเขาดีขึ้น โดยเฉพาะความต้องการด้านความช่วยเหลือต่าง ๆ เป็นเพราะกลุ่มผู้ประกอบการเหล่านี้ยังขาดความรู้ความ

เข้าใจในการจัดการอาชีพที่ดีในการเรียนรู้และพัฒนาทักษะอาชีพสามล้อถีบ ด้วยเหตุนี้จึงมีความจำเป็นที่ต้องศึกษาวิธีที่จะนำไปสู่การยกระดับรายได้ของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบในจังหวัดสมุทรปราการ เพื่อให้มีรายได้เพิ่มขึ้นมีความมั่นคงในอาชีพนำไปสู่การรักษาอาชีพที่มีคุณค่านี้ อีกทั้งเป็นการสร้างความโดดเด่นของอาชีพที่สืบทอดกันมาอย่างยาวนานให้ได้คงอยู่กับคนไทยและประเทศต่อไป

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาสภาพของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบในจังหวัดสมุทรปราการ
2. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบในจังหวัดสมุทรปราการ
3. เพื่อศึกษาความต้องการของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบในจังหวัดสมุทรปราการ

กรอบแนวคิด



ภาพ 1 กรอบแนวคิดในศึกษาวิจัย (รัชกร ภัทรพันธ์, 2561: 10)

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้ เป็นการศึกษาวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยศึกษาความสอดคล้องของเนื้อหาและวัตถุประสงค์ตามข้อเสนอแนะของผู้ทรงคุณวุฒิในการตอบปัญหาการวิจัย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยเลือกประชากรทั้งหมดในการศึกษา ได้แก่ ผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบที่เป็นสมาชิกกลุ่มสามล้อถีบ ในจังหวัดสมุทรปราการ ประกอบด้วย (1) สมาชิกกลุ่มเทศบาลเมืองปากน้ำ จำนวน 40 ราย (2) สมาชิกกลุ่มเทศบาลตำบลสำโรงเหนือ (ซอยวัดด่านสำโรง) จำนวน 30 ราย (3) สมาชิกกลุ่มอำเภอพระประแดง จำนวน 50 ราย รวมทั้งหมดจำนวน 120 ราย (พลาชิต สุจิตโกศล, 2558, สัมภาษณ์)

เครื่องมือการวิจัย

ผู้วิจัยใช้เครื่องมือในการวิจัยเป็นแบบสอบถาม โดยมีขั้นตอน ดังนี้

1. การศึกษาเอกสาร ตำรา และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการยกระดับรายได้ของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบ
2. จัดทำโครงสร้างของแบบสอบถาม โดยมีเนื้อหาครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการวิจัยครั้งนี้ แบบสอบถามมี 3 ตอน คือ

ตอนที่ 1 สถานภาพของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบในจังหวัดสมุทรปราการ ประกอบด้วย 1) สภาพทั่วไป ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษาและระยะเวลาในการประกอบอาชีพ 2) ข้อมูลทั่วไป ได้แก่ การถือกรรมสิทธิ์ในรถสามล้อถีบอัตราเรียกเก็บจากผู้ให้บริการ/ครั้ง และรายได้เฉลี่ยต่อวัน รวมเป็นจำนวน 7 ข้อ

ตอนที่ 2 ปัญหาและอุปสรรคของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบ ได้แก่ เส้นทางรถรับขี่ความปลอดภัย (การเกิดอุบัติเหตุในการขี่) จำนวนอุบัติเหตุจากการขี่สามล้อถีบ ปี 2559 อายุการใช้งานของรถสามล้อถีบ (ปี 2559) รวมเป็น จำนวน 4 ข้อ

ตอนที่ 3 ความต้องการยกระดับรายได้ของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบ ได้แก่ 1) ด้านสวัสดิการและความมั่นคงในชีวิต จำนวน 5 ข้อ 2) ด้านความช่วยเหลือและสนับสนุน จำนวน 6 ข้อ 3) ด้านการลดต้นทุนในการประกอบอาชีพ จำนวน 5 ข้อ 4) ด้านการเพิ่มรายได้ของอาชีพสามล้อถีบ จำนวน 5 ข้อ รวมเป็นจำนวน 21 ข้อ ลักษณะของแบบสอบถามเป็นมาตราประมาณค่า 5 ระดับของลิเคิร์ต (Likert)

3. นำแบบสอบถามอย่างละ 1 ฉบับ ซึ่งผ่านการตรวจสอบคุณภาพความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา(Content Validity) จากกรรมการผู้เชี่ยวชาญในงานพัฒนาชุมชน และตรวจสอบคุณภาพจากผู้ทรงคุณวุฒิอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งได้รับการตรวจสอบค่าความเที่ยงตรง (IOC) เท่ากับ .931

จากนั้นการนำแบบสอบถามไปทดลองใช้กับกลุ่มผู้ให้ข้อมูลกลุ่มอื่นที่ไม่ใช่กลุ่มผู้ให้ข้อมูลในการศึกษา ได้แก่ กลุ่ม มอเตอร์ไซด์รับจ้างบริเวณซอยวัดด่านสำโรง และบริเวณตลาดปากน้ำในจังหวัดสมุทรปราการ จำนวน 30 ราย เพื่อทำการทดสอบคุณภาพการวัดเครื่องมือวิจัย โดยผลการวิเคราะห์เครื่องมือ พบว่าแบบสอบถามมีค่าความเชื่อมั่น เท่ากับ .828

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษานี้ ผู้วิจัยได้รวบรวมข้อมูล ดังนี้

1. การเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยนำแบบสอบถามไปแจกให้กับกลุ่มประชากรกรรอกข้อมูล จำนวน 120 ฉบับ แล้วรับคืนด้วยตนเอง ได้แบบสอบถามคืนมา 120 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 100.00
2. ตรวจสอบความสมบูรณ์ในการตอบแบบสอบถามเพื่อนำข้อมูลสู่การวิเคราะห์ผล แปลผล และสรุปผลการศึกษา

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณทางสถิติสำหรับการวิจัย โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูปสำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์ ได้แก่

1. วิเคราะห์สถานภาพของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบในจังหวัดสมุทรปราการและปัญหาและอุปสรรคของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบ ลักษณะเป็นแบบตรวจสอบ รายการ (Check-List) ใช้วิธีการหาค่าความถี่ (Frequency) แล้วสรุปออกมาเป็นค่าร้อยละ (Percentage)

2. วิเคราะห์ระดับคะแนนความต้องการต่อการยกระดับรายได้ของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบ ซึ่งเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) โดยใช้วิธีการหาค่าเฉลี่ยประชากร (μ) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานประชากร (σ) โดยกำหนดระดับคะแนนความต้องการ ได้แก่ ระดับคะแนน 5 หมายถึง มากที่สุด ระดับคะแนน 4 หมายถึง มาก ระดับคะแนน 3 ปานกลาง ระดับคะแนน 2 น้อย ระดับคะแนน 1 น้อยที่สุด ซึ่งเกณฑ์ในการแปลความหมายค่าเฉลี่ยโดยใช้สูตรภาคพื้น

ในส่วนการแปลความหมายระดับความต้องการต่อการยกระดับรายได้ของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบในจังหวัดสมุทรปราการใช้ค่าเฉลี่ยของผลคะแนนตามเกณฑ์ในการวิเคราะห์ของ เบสท์ (Best, 1997: 190) มีรายละเอียดดังนี้

ค่าเฉลี่ย 4.50-5.00 หมายถึง ระดับความต้องการ มากที่สุด

ค่าเฉลี่ย 3.50-4.49 หมายถึง ระดับความต้องการ มาก

ค่าเฉลี่ย 2.50-3.49 หมายถึง ระดับต้องการ ปานกลาง

ค่าเฉลี่ย 1.50-2.49 หมายถึง ระดับต้องการ น้อย

ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 หมายถึง ระดับต้องการ น้อยที่สุด

ผลการวิจัย

1. ผลการศึกษาสถานภาพของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบในจังหวัดสมุทรปราการ

สภาพทั่วไปของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 116 ราย คิดเป็นร้อยละ 96.70 หญิง จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 3.30 มีอายุระหว่าง 25-59 ปี จำนวน 79 ราย คิดเป็นร้อยละ 65.80 การศึกษาประถมศึกษา จำนวน 86 ราย คิดเป็นร้อยละ 71.70 และระยะเวลาในการประกอบอาชีพ 16 ปี ขึ้นไป จำนวน 54 ราย คิดเป็นร้อยละ 45.00

ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบ มีการถือกรรมสิทธิ์ในรถสามล้อถีบเป็นรถเช่า จำนวน 65 ราย คิดเป็นร้อยละ 54.20 อัตราเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการ/ครั้ง ระหว่าง 16-20 บาท มากที่สุด จำนวน 57 ราย คิดเป็นร้อยละ 47.50 มีรายได้เฉลี่ยต่อวัน ระหว่าง 101-200 บาทมากที่สุด จำนวน 51 ราย คิดเป็นร้อยละ 42.50

2. ผลการศึกษาปัญหาและอุปสรรคของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบในจังหวัดสมุทรปราการ

ปัญหาและอุปสรรคของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบ เป็นเส้นทางการขับขี่ เกิดจากจราจรติดขัด จำนวน 51 ราย คิดเป็นร้อยละ 42.50 ความปลอดภัย (การเกิดอุบัติเหตุในการ ขับขี่) เกิดการเฉี่ยวชน จำนวน 85 ราย คิดเป็นร้อยละ 70.83 จำนวนอุบัติเหตุจากการขับขี่สามล้อถีบ ปี 2559 ระหว่าง 0-1 ครั้ง จำนวน 77 ราย คิดเป็นร้อยละ 64.20 อายุการใช้งานของรถสามล้อถีบ (ปี 2559) มีการใช้งานตั้งแต่ 16 ปี ขึ้นไป จำนวน 78 ราย คิดเป็นร้อยละ 65.00

3. การวิเคราะห์ระดับความต้องการต่อการยกระดับรายได้ของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบ

ระดับความต้องการต่อการยกระดับรายได้ของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบ โดยภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง มีค่า μ เท่ากับ 2.99 σ เท่ากับ 0.43 เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยเป็นรายด้าน พบว่า ด้านความช่วยเหลือและสนับสนุน เป็นอันดับ 1 มีค่า μ เท่ากับ 3.32 σ เท่ากับ 0.45 ด้านสวัสดิการและความมั่นคงในชีวิตเป็นอันดับ 2 มีค่า μ เท่ากับ 3.26 σ เท่ากับ 0.39 ด้านการเพิ่มรายได้ของอาชีพสามล้อถีบเป็นอันดับ 3 มีค่า μ เท่ากับ 3.09 σ เท่ากับ 0.45 และด้านการลดต้นทุนในการประกอบอาชีพเป็นอันดับ 4 มีค่า μ เท่ากับ 2.32 σ เท่ากับ 0.46 และเมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยเป็นรายข้อรายด้าน พบว่า

ด้านความช่วยเหลือและสนับสนุน ได้แก่ การกำหนดเส้นทางของสามล้อถีบที่เหมาะสมกับสภาพจราจรเป็นอันดับ 1 มีค่า μ เท่ากับ 3.95 σ เท่ากับ 0.98 รองลงมาการให้กู้ยืมเงินเพื่อส่งเสริมอาชีพสามล้อถีบเป็นอันดับ 2 มีค่า μ เท่ากับ 3.93 σ เท่ากับ 0.98 และการจัดหลักประกันหรือค้ำประกันเพื่อให้มีรถสามล้อถีบของตนเอง เป็นอันดับท้ายสุด มีค่า μ เท่ากับ 2.31 σ เท่ากับ 1.00

ด้านสวัสดิการและความมั่นคงในชีวิต ได้แก่ การตรวจสอบสุขภาพประจำปีโดยไม่เสียค่าบริการ เป็นอันดับ 1 มีค่า μ เท่ากับ 4.19 σ เท่ากับ 0.90 รองลงมาการมีสวัสดิการการศึกษาและการรักษาพยาบาลของบุตร เป็นอันดับ 2 มีค่า μ เท่ากับ 3.88 σ เท่ากับ 0.82 และการประกันชีวิตกลุ่ม ได้แก่ การประกันอุบัติเหตุ การประกันชีวิต เป็นอันดับท้ายสุด มีค่า μ เท่ากับ 2.19 σ เท่ากับ 1.24

ด้านการเพิ่มรายได้ของอาชีพสามล้อถีบ ได้แก่ การบริการเสริมอาชีพ เช่น การให้บริการนักท่องเที่ยว การรณรงค์ต่าง ๆ เป็นต้น เป็นอันดับ 1 มีค่า μ เท่ากับ 4.16 σ เท่ากับ 0.82 รองลงมา การสร้างมาตรฐานอาชีพ ได้แก่ คุณภาพ และบุคลิกภาพในการบริการเป็นอันดับ 2 มีค่า μ เท่ากับ 3.25 σ เท่ากับ 1.02 และ การกำหนดราคาค่าบริการที่เหมาะสมร่วมกันของกลุ่มอาชีพสามล้อถีบ เป็นอันดับท้ายสุด มีค่า μ เท่ากับ 2.01 σ เท่ากับ 1.02

ด้านการลดต้นทุนในการประกอบอาชีพ ได้แก่ การดูแลสภาพการใช้งานของรถสามล้อถีบอย่างสม่ำเสมอ เป็นอันดับ 1 มีค่า μ เท่ากับ 2.86 σ เท่ากับ 1.03 รองลงมา การมีรถสามล้อถีบของตนเองเป็นอันดับ 2 มีค่า μ เท่ากับ 2.70 σ เท่ากับ 1.09 และ การดัดแปลงรถสามล้อถีบเพื่อเพิ่มความเร็วและผ่อนแรงผู้ถีบสามล้อ เป็นอันดับท้ายสุด มีค่า μ เท่ากับ 1.06 σ เท่ากับ 0.81

อภิปรายผล

ระดับความต้องการต่อการยกระดับรายได้ของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบ

ระดับความต้องการต่อการยกระดับรายได้ของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบ โดยภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง มีค่า μ เท่ากับ 2.99 σ เท่ากับ 0.43 จากข้อค้นพบดังกล่าวอธิบายได้ว่า เป็นช่วงเวลา ที่การประกอบอาชีพสามล้อถีบมีความถดถอยและถูกลดความสำคัญลง ซึ่งเป็นผลมาจากนวัตกรรมเครื่องยนต์ของรถโดยสารขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ ได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคล รถสามล้อติดเครื่องยนต์ และรถมอเตอร์ไซด์รับจ้างที่เพิ่มความสะดวกรวดเร็วเข้ามาแทนที่อาชีพสามล้อถีบมากขึ้นทุกปี รวมถึงผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบขาดการพัฒนาอาชีพอย่างต่อเนื่องจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำให้ไม่เชื่อมั่นศรัทธาในอาชีพของตนเองและมองอาชีพของตนเป็นอาชีพที่ด้อยโอกาสถูกละเลยทางสังคมส่งผลให้ความต้องการยกระดับรายได้ของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบอยู่ในระดับปานกลางซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของบำเพ็ญจิต แสงชาติ (2547: บทคัดย่อ) การวิจัยเรื่องการพึ่งตนเองของผู้มีอาชีพถีบจักรยานสามล้อในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ผลการศึกษา พบว่า ผู้มีอาชีพถีบจักรยานสามล้อเลือกอาชีพถีบจักรยานสามล้อด้วยเหตุผลว่าเป็นอาชีพอิสระเป็นนายตัวเองไม่ต้องใช้ความรู้และไม่มีทางเลือกการพึ่งตนเองในสถานการณ์ทุกขียากยอมรับในสภาพความเป็นอยู่ของตนมีครอบครัวเป็นที่ยึดเหนี่ยวและเป็นกำลังใจ

สำหรับระดับความต้องการต่อการยกระดับรายได้ของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบเมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยเป็นรายด้าน พบว่า ด้านความช่วยเหลือและสนับสนุน มากที่สุด มีค่า μ เท่ากับ 3.32 σ เท่ากับ 0.45 ซึ่งข้อค้นพบดังกล่าวอธิบายได้ว่า ผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบมีความต้องการที่จะประกอบอาชีพสามล้อถีบและต้องการพัฒนาและส่งเสริมจากภาครัฐและภาคสังคมในเรื่องเกี่ยวกับพัฒนาคุณภาพชีวิตและการสร้างหลักประกันรายได้รวมถึงคุณภาพการบริการให้เหมาะสมกับบริบทของอาชีพซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลสำคัญของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยการส่งเสริมและสนับสนุนของหน่วยงานภาครัฐเกี่ยวกับการรวมเป็นกลุ่มหรือเป็นชมรมที่มีโครงสร้างสมาชิกชัดเจนของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบยอมทำให้หน่วยงานที่ทิศทางการช่วยเหลือและสนับสนุน เช่น การจัดระเบียบจุดรับส่งในเขตรับผิดชอบเช่นเดียวกับร้านค้าหาบเร่แผงลอย การจัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบจราจร หรือให้ความรู้ด้านอื่น ๆ เป็นต้น ส่วนการสนับสนุนจากภาคสังคมเกี่ยวกับ

ความเห็นร่วมกันในความสำเร็จและประโยชน์ของอาชีพสามล้อในพื้นที่ และสอดคล้องกับผลการวิจัยของณัฐนันท์ อ่าบุณธรรม (2549: บทคัดย่อ) การวิจัยเรื่องปัญหาความยากจนของกลุ่มอาชีพสามล้อถีบในจังหวัดสมุทรปราการผลการศึกษพบว่า ผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบในจังหวัดสมุทรปราการมีประสบการณ์จากอาชีพอื่นมาก่อนการที่มาประกอบอาชีพสามล้อถีบเนื่องจากไม่ต้องใช้ความรู้และไม่มีทางเลือกอื่นเป็นอาชีพอิสระและกลุ่มผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบต้องการความช่วยเหลือจากภาครัฐและภาคเอกชนในเรื่องสวัสดิการ การหารายได้เสริม การรักษาพยาบาล และเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ

และเมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยเป็นรายข้อ พบว่า การกำหนดเส้นทางของสามล้อถีบที่เหมาะสมกับสภาพจราจรเป็นอันดับ 1 มีค่า μ เท่ากับ 3.95 σ เท่ากับ 0.98 ซึ่งอธิบายได้ว่าผู้ประกอบอาชีพ สามล้อถีบมีความต้องการให้สามล้อถีบสามารถรับส่งผู้โดยสารตามถนนหลักและมีจุดผ่อนปรนให้จอดรถสามล้อถีบได้โดยไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมรวมถึงการจัดสรรพื้นที่เพื่อเป็นจุดรับ ส่ง รถสามล้อถีบในแต่ละพื้นที่ควรมีระยะห่างจากมอเตอร์ไซด์รับจ้างหรือรถสามล้อเครื่องและสอดคล้องกับงานวิจัยของเยาวลักษณ์ อัมพรสิทธิกุล (2544: บทคัดย่อ) การวิจัยเรื่อง การดำเนินชีวิตของผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อในจังหวัดสมุทรปราการ ผลการศึกษาพบว่า สภาวะแวดล้อมในการทำงานโดยทั่วไปอาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายเนื่องจากมียานยนต์จำนวนมาก ถนนชำรุดเป็นระยะทางยาว และมีสะพานสูงบางจุด

ในส่วนระดับความต้องการรองลงมา คือ ด้านสวัสดิการและความมั่นคงในชีวิตเป็นอันดับ 2 มีค่า μ เท่ากับ 3.26 σ เท่ากับ 0.39 ข้อค้นพบดังกล่าวสอดคล้องกับ แนวคิดการจัดการอาชีพตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงเกี่ยวกับการประกอบอาชีพสามล้อถีบโดยการบูรณาการความรู้ ความพอดี ความพอประมาณและการดำรงชีวิตด้วยความไม่ประมาท มุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพและการบริการและดูแลรักษาสุขภาพตนเองให้เหมาะสมกับบริบทของอาชีพ ซึ่งการตัดสินใจที่ขาดหลักคิดขาดความรอบครอบยอมทำให้เกิดปัญหาในการประกอบอาชีพในระยะยาว ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลสำคัญต่อการผลักดันให้กลุ่มอาชีพสามล้อถีบได้มีโอกาสเข้าสู่ “แรงงานนอกระบบ” ทำให้เกิดสิทธิด้านอื่น ๆ เช่น การรักษา การจัดสรรความช่วยเหลือ เป็นต้น และสอดคล้องงานวิจัยของอ้อยใจ นามวงศ์ (2544: บทคัดย่อ) การวิจัยเรื่องการรวมกลุ่มอาชีพสามล้อถีบเพื่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ผลการศึกษา พบว่า การรวมกลุ่มโดยวัตถุประสงค์ต้องการให้ร่วมมือช่วยเหลือในการบริการและร่วมกันส่งเสริมและพัฒนาอาชีพสามล้อถีบให้มั่นคงโดยการขอความช่วยเหลือและสนับสนุนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และกำหนดข้อปฏิบัติการทำงานร่วมกันของสมาชิกด้วยความสามัคคี การเก็บอัตราค่าโดยสารเป็นมาตรฐานเดียวกัน รวมถึงมีการอบรมด้านจราจร การใช้ภาษา บริการข้อมูลข่าวสาร มีกิจกรรมการแข่งขัน และการประชุมอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง และจัดทำโครงการต่าง ๆ โดยใช้สามล้อถีบเป็นพาหนะในการเดินทาง

และเมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยเป็นรายข้อ พบว่า การตรวจสอบสุขภาพประจำปีโดยไม่เสียค่าบริการ เป็นอันดับ 1 มีค่า μ เท่ากับ 4.19 σ เท่ากับ 0.90 ซึ่งอธิบายได้ว่า ผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบต้องการเข้าถึงการรักษาพยาบาลของรัฐหรือเอกชนโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย เนื่องจากเป็นอาชีพที่ต้องใช้แรงในการถีบสามล้อและส่งผลโดยตรงต่อการขาดรายได้ถ้าเกิดการเจ็บป่วยไม่สามารถประกอบอาชีพได้ ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลแนวคิดการจัดสวัสดิการสังคม เป็นสวัสดิการของรัฐจัดให้ตามความจำเป็นพื้นฐานให้กับคนทุกคนในสังคมตาม

สิทธิอันพึงอย่างเสมอภาคและเท่าเทียมกันในการเข้าถึงการให้บริการของรัฐทั้งทางด้านสวัสดิการและความมั่นคงในชีวิต ได้แก่ การศึกษา สุขภาพอนามัย ที่อยู่อาศัย การทำงาน การมีรายได้ นันทนาการ และบริการทางสังคมทั่วไป และสอดคล้องกับงานวิจัยของเยาวลักษณ์ อัมพรสิทธิกุล (2544: บทคัดย่อ) การวิจัยเรื่องการดำเนินชีวิตของผู้ประกอบอาชีพสามล้อในจังหวัดสมุทรปราการ ผลการศึกษาพบว่า การทำงานจากการถีบสามล้อเป็นเวลานานทำให้มีอาการปวดเมื่อยตามข้อและแขนขาเป็นประจำ บางรายมีอาการปวดท้องและระคายเคืองตา มีอาการล้ามากเมื่อถีบสามล้อแดดจ้าและบรรทุกของหนักซึ่งผู้ถีบสามล้อใช้วิธีนอนพักผ่อนบนรถสามล้อและงดยอดรับผู้โดยสารชั่วคราวเพื่อบรรเทาอาการปวดเมื่อยแต่บางรายซื้อยามากินหรือใช้น้ำมันมวย บางคนมีโรคประจำตัว ได้แก่ โรคหอบ โรคภูมิแพ้ ความดันโลหิตสูงและโรคกระเพาะอาหาร เวลาเจ็บป่วยส่วนใหญ่ซื้อยามากินเองเพราะไม่มีบัตรประกันสุขภาพจึงไม่สามารถเข้ารับบริการสาธารณสุขชุมชนที่รัฐจัดให้ บางรายนอนพักเฉย ๆ ให้หายป่วยเองเนื่องจากเสียค่ารักษาบริการ

และระดับความต้องการอันดับท้ายสุด คือ ด้านการลดต้นทุนในการประกอบอาชีพค่า μ เท่ากับ 2.32 σ เท่ากับ 0.46 ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลสำคัญของอู่สามล้อถีบต่อความต้องการลดต้นทุนในการประกอบอาชีพ คือ ผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบส่วนใหญ่ยอมรับว่าเป็นอาชีพที่ไม่มีความมั่นคง และมองตัวเองเป็นคนด้อยโอกาส และเหตุผลในการประกอบอาชีพนี้เพราะความคุ้นเคยในอดีตและไม่มีความรู้ที่จะไปทำอาชีพอื่นได้ ซึ่งส่วนใหญ่มีการศึกษาต่ำกว่ามัธยมศึกษา ทุกคนมีบัตรประกันสุขภาพ 30 บาท แต่ไม่สามารถใช้ได้เพราะมาจากต่างจังหวัดเป็นส่วนใหญ่ นอกจากนี้ รถสามล้อถีบได้ยกเลิกการขึ้นทะเบียน จึงทำให้ผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบไม่ได้รับการรับรองส่งผลให้ผู้ประกอบอาชีพไม่สนใจต่อการลดต้นทุนแม้ว่าอู่สามล้อถีบให้การอบรมให้เป็นช่างซ่อมรถสามล้อเบื้องต้นก็ตาม แต่ส่วนใหญ่ไม่เห็นความสำคัญอาจเป็นเพราะพักอยู่กับอู่สามล้อที่มีช่างซ่อมสามล้อถีบดูแลเป็นประจำ

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเพื่อนำผลการวิจัยไปใช้

ข้อมูลสำคัญต่อการยกระดับรายได้ของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบในจังหวัดสมุทรปราการ เป็นฐานข้อมูลสำคัญในการกำหนดนโยบายหรือกำหนดเป็นแผนกลยุทธ์ในการยกระดับรายได้ของอาชีพสามล้อถีบได้ชัดเจนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน เช่น สำนักงานพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์จังหวัดสมุทรปราการ สำนักงานองค์กรปกครองท้องถิ่นจังหวัดสมุทรปราการ แรงงานจังหวัดสมุทรปราการ วัฒนธรรมจังหวัดสมุทรปราการ สำนักงานท่องเที่ยวจังหวัดสมุทรปราการ เป็นต้น

การกำหนดยกระดับอาชีพสามล้อถีบในด้านสวัสดิการและความมั่นคงในชีวิต ได้แก่ 1) การตรวจสุขภาพประจำปีโดยไม่เสียค่าบริการ 2) การมีสวัสดิการการศึกษาและการรักษาพยาบาลของบุตรและ 3) การเข้าถึงหลักประกันสุขภาพ ได้แก่ บัตรทอง การประกันสังคมมาตรา 39 และมาตรา 40 เป็นต้น

การกำหนดยกระดับอาชีพสามล้อถีบในด้านความช่วยเหลือและสนับสนุน ได้แก่ 1) การกำหนดเส้นทางของสามล้อถีบที่เหมาะสมกับสภาพจราจร 2) การให้กู้ยืมเงินเพื่อส่งเสริมอาชีพสามล้อถีบ และ 3) จัดตั้งกองทุนสวัสดิการ สำหรับผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบ เป็นต้น

การกำหนดยกระดับอาชีพสามล้อถีบในด้านการลดต้นทุนในการประกอบอาชีพ ได้แก่ 1) การดูแลสภาพการใช้งานของรถสามล้อถีบอย่างสม่ำเสมอ 2) มีรถสามล้อถีบของตนเอง และ 3) การดูแลรักษาสุขภาพตนเอง เช่น การพักผ่อนเพียงพอ ลดการดื่มสุรา เป็นต้น

การกำหนดยกระดับอาชีพสามล้อถีบในด้านการเพิ่มรายได้ของอาชีพสามล้อถีบ ได้แก่ 1) การบริการเสริมอาชีพ เช่น การให้บริการนักท่องเที่ยว การรณรงค์ต่าง ๆ เป็นต้น 2) สร้างมาตรฐานอาชีพ ได้แก่ คุณภาพและบุคลิกภาพในการบริการ และ 3) การรวมกลุ่มผู้ประกอบการอาชีพสามล้อถีบ เป็นต้น

ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาเก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่อื่น ๆ ที่มีการประกอบอาชีพสามล้อถีบ ซึ่งจะช่วยให้มองเห็นภาพรวมและบริบทของการยกระดับรายได้ของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบในแต่ละพื้นที่ได้อย่างชัดเจน

2. ควรมีการศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการยกระดับรายได้ของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบในแต่ละพื้นที่เพื่อทำการสังเคราะห์การยกระดับอาชีพสามล้อถีบในภาพรวมของประเทศจะทำให้การกำหนดนโยบายของหน่วยงานของรัฐหรือองค์กรภาคสังคมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุนได้ถูกต้องชัดเจนมากขึ้น

3. ควรมีการศึกษาวินิจฉัยผลของแนวทางการยกระดับรายได้ที่ยั่งยืนของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบไปทดสอบหรือทดลองเพื่อการปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม

เอกสารอ้างอิง

- ณัฐนันท์ อ่าบุญธรรม. (2549). **ปัญหาความยากจนของกลุ่มอาชีพสามล้อถีบในจังหวัดสมุทรปราการ**. ปริญญารัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารทั่วไป มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ธัชกร ภัทรพันธุ์. (2561). **แนวทางการยกระดับรายได้ที่ยั่งยืนของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบในจังหวัดสมุทรปราการ**. รายงานการวิจัย มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี.
- บำเพ็ญจิต แสงชาติ. (2547). **การพึ่งตนเองของผู้มีอาชีพถีบจักรยานสามล้อในเขตเทศบาลนครขอนแก่น**. รายงานการวิจัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- พลชาติ สุจิตโกศล. (2558, 16 ธันวาคม). **สัมภาษณ์**. นายกสมาคมอาสาสมัครประชาสัมพันธ์จังหวัดสมุทรปราการ.
- ภคพนธ์ ศาลาทอง. (2555). **กลไกสนับสนุนการคุณภาพชีวิตของแรงงานนอกระบบภาคบริการ กรณีศึกษา กลุ่มคนขี่รถแท็กซี่เขตกรุงเทพมหานคร**. รายงานการวิจัย มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร.
- เยาวลักษณ์ อัมพรสิทธิกุล. (2544). **การดำเนินชีวิตของผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อในจังหวัดสมุทรปราการ**. สารนิพนธ์รายงานและสวัสดิการมหาบัณฑิต สาขาสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สุรัชย์ สุตันตั้งใจ. (2559, 29 มีนาคม). **สัมภาษณ์**. ผู้จัดการอยู่สามล้อถีบสิงโตทอง.
- อ้อยใจ นามวงศ์. (2544). **การรวมกลุ่มอาชีพสามล้อถีบเพื่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ในเขตอำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่**. การค้นคว้าอิสระปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- Best W. John. (1997). **Research in Education**. New Jersey: Prentice-Hell.