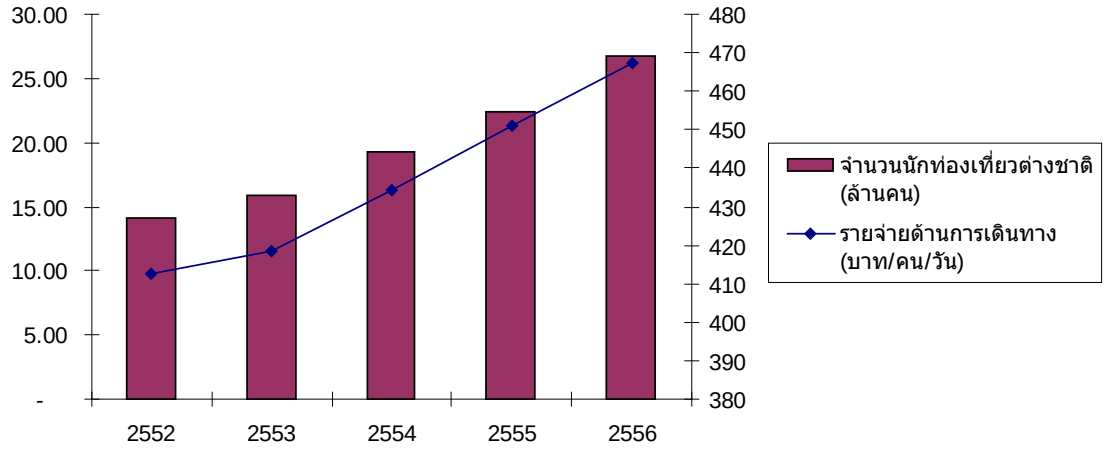
บทที่ 1
บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา

การประกอบการธุรกิจรถโดยสารสาธารณะนั้น แม้ว่าจะมีความสำคัญในเชิงมูลค่าต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศไม่มากนัก แต่ถือว่ามีบทบาทความสำคัญในแง่ที่เป็นธุรกิจซึ่งมีความเชื่อมโยงกับภาคอุตสาหกรรมท่องเที่ยวซึ่งเป็นรายได้หลักทางหนึ่งของประเทศไทยมาโดยตลอด โดยเป็นธุรกิจที่สนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวไปยังสถานที่ต่างๆของนักท่องเที่ยวภายในประเทศ ดังจะเห็นได้จากข้อมูลการขยายตัวของปริมาณนักท่องเที่ยวในช่วง 5 ปีที่ผ่านมานั้นได้ทำให้รายจ่ายค่าเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวของนักท่องเที่ยวต่างชาติสูงขึ้นตามไปด้วยดังแสดงในภาพที่ 1.1 นอกจากนี้ ธุรกิจรถโดยสารสาธารณะโดยเฉพาะรถแท็กซี่ (Taxi) นั้นยังมีความสำคัญในแง่ภาพลักษณ์ด้านการท่องเที่ยวของประเทศเป็นอย่างมากในฐานะเป็นด่านแรกที่นักท่องเที่ยวต่างชาติจะใช้บริการเพื่อเดินทางไปยังสถานที่พักในวันแรกที่เดินทางมาถึง ทั้งนี้จากข้อมูลงานวิจัยเมื่อไม่นานมานี้ได้แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยและแนวโน้มที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทยที่มีความสำคัญประการหนึ่งคือ การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวจากความเจริญทางเทคโนโลยีและการสื่อสารทำให้นักท่องเที่ยวสามารถค้นหาข้อมูลเพื่อการซื้อสินค้าและบริการท่องเที่ยวทางอินเตอร์เน็ตได้ด้วยตนเอง มีผลให้นักท่องเที่ยวมีพฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลงไป กล่าวคือ นักท่องเที่ยวในอนาคตมีแนวโน้มที่จะจัดการเดินทางเอง ทำให้การซื้อแพคเกจทัวร์ในลักษณะที่รวมบริการทุกอย่างไว้ด้วยกันจะมีน้อยลง รวมถึงมีระยะเวลาในการวางแผนการเดินทางที่สั้นลง สนใจการเดินทางแบบกระชั้นชิด (Last Minute Holiday) มากขึ้น(สสว., 2555) เช่นนี้ความสำคัญของรถโดยสารสาธารณะโดยเฉพาะรถแท็กซี่ในอนาคตจะมีมากขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากแท็กซี่เป็นรถโดยสารสาธารณะประเภทหนึ่งที่ให้บริการสำหรับผู้โดยสารคนเดียวหรือกลุ่มเล็กๆ สำหรับว่าจ้างไปยังสถานที่ซึ่งผู้โดยสารต้องการไม่ว่าในระยะทางใกล้หรือไกลซึ่งระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆอาจจะให้บริการได้ไม่ทั่วถึงหรือไม่สะดวกสบายในการเดินทางทั้งนี้ยังไม่นับรวมถึงการใช้บริการของผู้โดยสารคนไทยเองที่นิยมใช้บริการรถแท็กซี่เป็นจำนวนมากในแต่ละวันด้วย



ภาพที่ 1.1 สถิติจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติและรายจ่ายเฉลี่ยต่อหัวด้านการเดินทางภายในพื้นที่ระหว่างปี พ.ศ.2552-2556
ที่มา: กรมการท่องเที่ยว, 2557

อย่างไรก็ตาม แม้ประเทศไทยจะมีความได้เปรียบในด้านการท่องเที่ยวไม่ว่าจะเป็นเรื่องทำเลที่ตั้งของประเทศ ความหลากหลายและความสวยงามของแหล่งท่องเที่ยวและคุณภาพการให้บริการของไทย วัฒนธรรม รวมทั้งลักษณะของความเป็นไทยซึ่งเป็นที่รู้จักในหมู่นักท่องเที่ยวต่างชาติ รวมถึงมีธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยว อันได้แก่ บริการด้านสุขภาพทั้งสาขาบริการทางการแพทย์และบริการสุขภาพอื่นๆ เช่น นวดแผนไทย สปา การดูแลผู้สูงอายุและบริการด้านความงาม เป็นต้น ซึ่งได้รับการยอมรับในระดับสากลก็ตาม แต่ก็มีอุปสรรคสำคัญคือ บุคลากรและผู้ประกอบการในธุรกิจท่องเที่ยว ยังขาดความเชี่ยวชาญในเรื่องของการใช้ภาษาอังกฤษ ทักษะในการบริหารจัดการ และการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในธุรกิจ ซึ่งรวมถึงโดยเฉพาะบุคลากรทั้งผู้ประกอบการและผู้ขับขี่ในธุรกิจรถโดยสารสาธารณะด้วย อีกทั้งหากมองในแง่ของการประกอบการรถโดยสารสาธารณะโดยเฉพาะรถแท็กซี่เองก็ยังมีปัญหาอื่นๆอีกหลายประการในการดำเนินธุรกิจทั้งตัวผู้ประกอบการ ผู้ขับขี่ผู้โดยสาร ไปจนถึงระดับภาครัฐในการกำกับดูแลธุรกิจประเภทนี้ด้วย

เนื่องจากในปัจจุบันมีผู้ประกอบอาชีพขับรถยนต์รับจ้างหรือรถแท็กซี่เป็นจำนวนมาก โดยเมื่อพิจารณาจากข้อมูลสถิติจำนวนรถแท็กซี่ของกรมการขนส่งทางบก พบว่า ปัจจุบันประเทศไทยมีรถแท็กซี่ที่ขึ้นทะเบียนจำนวน 99,375 คัน จำแนกเป็นรถแท็กซี่ส่วนบุคคล (รถแท็กซี่ สีเขียวเหลือง)จำนวน 23,757 คัน และรถแท็กซี่นิติบุคคล จำนวน 75,618 คัน (กรมการขนส่งทางบก, 2557) ซึ่งรถแท็กซี่นิติบุคคลนั้นส่วนมากจะดำเนินการในรูปแบบของสมาชิกของสหกรณ์แท็กซี่มากที่สุด โดยมีอยู่ไม่ต่ำกว่า 40 สหกรณ์ ซึ่งถือว่าเป็นปริมาณรถที่มากอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการเปิดเสรีแท็กซี่ให้เป็นไปตามกลไกตลาดและยังไม่มีระบบควบคุมจัดการที่ดีพอ ส่งผลทำให้เกิดปัญหาด้านคุณภาพการบริการและความเสี่ยงแก่ผู้โดยสารที่ต้องเผชิญกับความไม่แน่นอนในมาตรฐานการให้บริการของผู้ขับขี่ดังจะเห็นได้จากข้อมูลลักษณะปัญหาและข้อร้องเรียนเกี่ยวกับแท็กซี่กรุงเทพมหานครที่กรมขนส่งทางบกรับเรื่องไว้ในช่วงระหว่างเดือนตุลาคม 2555 ถึงเดือนเมษายน 2556 ที่พบว่ามีปริมาณผู้ร้องเรียนเข้ามามากถึง 20,183ราย โดยปัญหาที่สำคัญที่สุดก็คือ การปฏิเสธไม่รับผู้โดยสาร มีผู้ร้องเรียน

มากถึง 9,832 ราย รองลงมา ได้แก่ ส่งไม่ถึงจุดหมายปลายทาง (3,614 ราย) และแสดงกิริยาวาจาไม่สุภาพ (1,981 ราย) ตามลำดับ

นอกจากนั้น หากมองในแง่ตัวผู้ขับรถแท็กซี่ ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ไม่มีรถเป็นของตนเอง แต่อาศัยการเช่ารถจากผู้ประกอบการที่ให้เช่ารถแท็กซี่เป็นเวลา 12-24 ชั่วโมงต่อวันและส่งผลทำให้มีระยะเวลาการทำงานนานกว่า 8 ชั่วโมง นอกจากนี้การขับรถเป็นการทำงานในพื้นที่จำกัด อาจส่งผลต่อสุขภาพของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ได้ เนื่องจากปัจจัยทางภาระงานของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่มีหลายปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพ ได้แก่ ระยะเวลาการขับในแต่ละวันจำนวนครั้งการยกสัมภาระของผู้โดยสาร การหลับในที่นั่งของคนขับในช่วงเวลาพัก การประสบเหตุโจรกรรม ลักษณะการใช้ชีวิต และภูมิลำเนา (Rananaas & Anderson, 2008)ในขณะเดียวกัน การเป็นผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่จัดเป็นแรงงานนอกระบบ (informal sector) ซึ่งขอบเขตการให้ความคุ้มครองและหลักประกันทางสังคมรวมถึงสิทธิสวัสดิการต่างๆที่ได้รับมีน้อยกว่าแรงงานในระบบดังนั้น คุณภาพชีวิตการทำงาน (quality of working life)ของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญที่ส่งผลต่อความปลอดภัยทั้งต่อผู้โดยสารและผู้ขับขี่เองโดยตรงจึงมิได้รับการดูแลเท่าที่ควรทั้งจากตัวผู้ขับขี่เองที่ไม่มีเวลาและภาครัฐที่เกี่ยวข้องในช่วงที่ผ่านมา เนื่องจากการมีลักษณะเป็นแรงงานนอกระบบของผู้ขับขี่รถแท็กซี่นั้นทำให้เกิดปัญหาต่อภาครัฐในการจัดการเช่นเดียวกับแรงงานนอกระบบประเภทอื่นๆ กล่าวคือ แรงงานนอกระบบทั้งหมดล้วนอยู่ภายนอกกฎระเบียบหรือขอบเขตการดำเนินงานของภาครัฐ จึงไม่ถูกบันทึกอยู่ในระบบทะเบียนเป็นผลให้ขาดฐานข้อมูลที่เป็นระบบสำหรับภาครัฐที่จะสามารถนำไปกำหนดนโยบายเพื่อบริหารจัดการแรงงานเหล่านี้ เช่น การเก็บภาษี หรือการให้ความช่วยเหลือในรูปแบบต่างๆแก่แรงงานเหล่านี้ดังเช่นแรงงานในระบบและยังทำให้แรงงานเองขาดโอกาสในด้านต่างๆด้วย เช่น การเข้าถึงแหล่งเงินทุนจากระบบสถาบันการเงิน เป็นต้น (สมภูมิ, 2553)

จากสภาพปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้นกับผู้เกี่ยวข้องในธุรกิจรถโดยสารสาธารณะประเภทรถแท็กซี่ในช่วงที่ผ่านมานั้น สะท้อนให้เห็นได้ว่า ทั้งผู้ประกอบการและภาครัฐเองยังขาดรูปแบบการบริหารจัดการที่ดีสำหรับธุรกิจประเภทนี้ แม้ว่าจะมีการนำเอาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการบริหารจัดการที่ผ่านมาก็ยังไม่ประสบความสำเร็จในการจัดการปัญหาต่างๆทั้งหมดที่เกิดขึ้นได้ ทั้งนี้ผู้วิจัยมองว่า ปัญหาส่วนหนึ่งอาจเป็นผลมาจากยังขาดการวิจัยที่จะพัฒนารูปแบบการบริหารจัดการธุรกิจดังกล่าวอย่างเป็นระบบโดยคำนึงถึงปัญหาอย่างรอบด้าน รวมถึงขาดการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการ ผู้ขับขี่ ผู้ใช้บริการ และหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน ด้วยเหตุผลดังกล่าวมาทั้งหมดนี้ จึงนำไปสู่ความสนใจของคณะผู้วิจัยในครั้งนี้ที่จะทำการพัฒนาต้นแบบการดำเนินธุรกิจสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่แบบมีส่วนร่วมอย่างยั่งยืน เนื่องจากเป็นรูปแบบการดำเนินงานที่มีสัดส่วนมากที่สุด โดยกำหนดแผนการวิจัยที่ครอบคลุมถึงปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้นของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มในช่วงที่ผ่านมาและให้ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มได้มีส่วนร่วมในกระบวนการต่างๆที่เกิดขึ้นในโครงการวิจัยต่างๆในแผนงานวิจัยครั้งนี้ซึ่งประกอบด้วย การศึกษารูปแบบของการบริหารจัดการสำหรับผู้ประกอบการธุรกิจสหกรณ์รถแท็กซี่ การพัฒนามาตรฐานคุณภาพการบริการ การพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับขี่ การพัฒนาสื่อการพูดภาษาอังกฤษเพื่อการสื่อสารสำหรับผู้ขับรถของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่แบบมีส่วนร่วม และการจัดทำระบบฐานข้อมูลออนไลน์แบบมีส่วนร่วม ของภาคีเครือข่ายเพื่อสร้างภาพลักษณ์การบริการของรถโดยสารสาธารณะแท็กซี่โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประการหลังนี้ คณะผู้วิจัยมีความสนใจที่จะจัดทำระบบฐานข้อมูลออนไลน์ในด้านการจัดทำระบบฐานข้อมูลเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลสหกรณ์รถ

โดยสารสาธารณะแท็กซี่ทั้งรายละเอียดของผู้ขับขี่ ผู้ประกอบการและข้อมูลของรถอย่างละเอียด เป็นระบบฐานข้อมูลออนไลน์ที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย สะดวก รวดเร็วและรองรับบนหลายระบบปฏิบัติการ ทั้งบนระบบ Windows ระบบ Android และ ระบบ IOS ครอบคลุมทั้งอุปกรณ์คอมพิวเตอร์และสมาร์ทโฟน ซึ่งยังไม่มีการจัดทำมาก่อนในประเทศไทย นอกจากนี้คณะผู้วิจัยยังมีเป้าหมายเพื่อการจัดระเบียบสหกรณ์รถแท็กซี่ให้มีมาตรฐาน สามารถค้นหาหรือตรวจสอบข้อมูลได้ง่าย ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานต่างๆ ในภาคีเครือข่ายและนอกภาคีเครือข่ายรวมถึงภาครัฐและภาคเอกชนอื่นๆที่จะใช้ประโยชน์จากข้อมูลเหล่านี้ในด้านต่างในอนาคต เช่น นักวิจัยในการสร้างองค์ความรู้ทางด้านนี้ เป็นต้น ซึ่งที่ผ่านมาถือเป็นอุปสรรคสำคัญคือ ขาดข้อมูลในการจัดการกับปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้นกับธุรกิจประเภทนี้มาตลอด โดยผลการพัฒนาต้นแบบการดำเนินธุรกิจสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่ แบบมีส่วนร่วมอย่างยั่งยืนในครั้งนี้จะนำไปสู่ผลลัพธ์ที่ดีขึ้นในระดับมหภาคคือ ความเชื่อมั่นของผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวมีมากขึ้นช่วยลดปัญหาทางสังคม เช่น ปัญหาอาชญากรรมทั้งที่เกิดกับตัวผู้ขับขี่และผู้โดยสาร อันจะช่วยทำให้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศมีภาพลักษณ์ที่ดี และเป็นการเพิ่มโอกาสทางด้านการท่องเที่ยวให้กับประเทศไทยในอนาคต นอกจากนี้ การมีฐานข้อมูลเริ่มต้นในการบริหารจัดการธุรกิจประเภทนี้อย่างเป็นระบบ จะนำไปสู่การการกำหนดแนวทางหรือนโยบายภาครัฐในธุรกิจประเภทนี้ได้อย่างเหมาะสมมากขึ้น รวมถึงยังสามารถนำไปเป็นต้นแบบหรือประยุกต์ใช้สำหรับการบริหารจัดการธุรกิจรถโดยสารสาธารณะประเภทอื่นๆที่มีลักษณะเดียวกัน ส่วนในระดับจุลภาคเองผลการวิจัยจะนำไปสู่การส่งเสริมอาชีพขับรถแท็กซี่ให้เป็นอาชีพที่มั่นคง เป็นงานที่มีคุณค่า (Decent Work) และมีคุณภาพชีวิตการทำงานที่ดี อันจะส่งผลทำให้คุณภาพชีวิตโดยรวมของผู้ขับขี่และผู้ที่เกี่ยวข้องดีขึ้นในที่สุด

1.2 วัตถุประสงค์

1.2.1 วัตถุประสงค์หลัก (แผนงานวิจัย)

เพื่อพัฒนาต้นแบบการดำเนินธุรกิจสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่แบบมีส่วนร่วมอย่างยั่งยืน

1.2.2 วัตถุประสงค์รอง (โครงการย่อย)

1. เพื่อพัฒนารูปแบบของการบริหารจัดการสำหรับสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่แบบมีส่วนร่วม
2. เพื่อสร้างมาตรฐานคุณภาพการบริการของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่แบบมีส่วนร่วม
3. เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับรถของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่แบบมีส่วนร่วม
4. เพื่อพัฒนาสื่อการพูดภาษาอังกฤษเพื่อการสื่อสารสำหรับผู้ขับรถของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่แบบมีส่วนร่วม
5. เพื่อจัดทำระบบฐานข้อมูลออนไลน์แบบมีส่วนร่วม ของภาคีเครือข่ายเพื่อสร้างภาพลักษณ์การบริการของรถโดยสารสาธารณะแท็กซี่

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

1.3.1 การวิจัยพัฒนาต้นแบบการดำเนินธุรกิจสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่แบบมีส่วนร่วมอย่างยั่งยืนในครั้งนี้ มีขอบเขตด้านเนื้อหาครอบคลุมเฉพาะการดำเนินธุรกิจรถโดยสารสาธารณะแท็กซี่ในรูปแบบของสหกรณ์เท่านั้น ไม่รวมการดำเนินธุรกิจในรูปแบบแท็กซี่ส่วนบุคคล และแท็กซี่นิติบุคคลประเภทอื่นๆ

1.3.2 การวิจัยมีขอบเขตประชากรและสถานที่ที่ศึกษาคือ ผู้ประกอบการและผู้ขับรถโดยสารสาธารณะของธุรกิจสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครเท่านั้น

1.4 นิยามศัพท์

สหกรณ์ หมายถึง คณะบุคคลซึ่งร่วมกันดำเนินกิจการเพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคม โดยช่วยเหลือตนเองและช่วยเหลือซึ่งกันและกัน และได้จดทะเบียน เป็นรวมกลุ่มกันโดยสมัครใจในการดำเนินวิสาหกิจที่พวกเขาเป็นเจ้าของร่วมกัน และควบคุมตามหลักประชาธิปไตย เพื่อสนองความต้องการและความหวังร่วมกันทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม

รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่ หมายถึง รถโดยสารสาธารณะประเภทหนึ่งสำหรับผู้โดยสารคนเดียว หรือกลุ่มเล็ก ๆ รถแท็กซี่เป็นยานพาหนะไว้สำหรับว่าจ้างโดยผู้ขับจะส่งผู้โดยสารระหว่างที่หนึ่งไปยังที่หนึ่งตามที่ผู้โดยสารอยากจะไป

การมีส่วนร่วม หมายถึง กระบวนการให้บุคคลเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินงานพัฒนา ร่วมคิดตัดสินใจ แก้ไขปัญหาด้วยตนเอง เน้นการมีส่วนร่วมเกี่ยวข้องอย่างแข็งขันของ บุคคล แก้ไขปัญหาร่วมกับการใช้วิทยาการที่เหมาะสมและสนับสนุน ติดตามการปฏิบัติงานขององค์การและบุคคลที่เกี่ยวข้อง ในงานวิจัยนี้จะหมายถึง การมีส่วนร่วมของภาครัฐและภาคเอกชน ผู้มีส่วนได้เสีย ในลักษณะของความร่วมมือที่ดีระหว่างกัน

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 ประโยชน์ต่อผู้ประกอบการ

1.5.1.1 แก้ปัญหาการขาดรูปแบบบริหารจัดการของผู้ประกอบการสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่

1.5.1.2 พัฒนาระบบคุณภาพการบริการสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่ให้มีมาตรฐาน

1.5.1.3 สร้างภาพลักษณ์ของผู้ประกอบการธุรกิจสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่ให้ดีขึ้น

1.5.1.4 เพิ่มโอกาสในการสร้างรายได้ ลดต้นทุนและผลกระทบจากการดำเนินงานจากการมีระบบฐานข้อมูลออนไลน์ของธุรกิจสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะสนับสนุนการประกอบธุรกิจ

1.5.2 ประโยชน์ต่อผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่และผู้โดยสาร

1.5.2.1 เพิ่มศักยภาพการทำงานของผู้ขับขี่ผ่านการถ่ายทอดสื่อการพูดภาษาอังกฤษเพื่อการสื่อสารสำหรับผู้ขับรถโดยสารสาธารณะแท็กซี่

1.5.2.2 ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะแท็กซี่ได้ทำงานที่มีคุณค่า (decent work) มีรายได้และคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

1.5.2.3 ช่วยลดปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ขับรถโดยสารสาธารณะแท็กซี่และผู้โดยสารทั้งนักท่องเที่ยวและประชาชนผู้ใช้บริการทั่วไป

1.5.3 ประโยชน์ต่อประเทศโดยรวม

1.5.3.1 สนับสนุนธุรกิจภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทั้งในด้านภาพลักษณ์ ความปลอดภัยและการเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน

1.5.3.2 สนับสนุนการจัดทำฐานข้อมูลแรงงานนอกระบบและธุรกิจในระดับประเทศเพื่อประโยชน์ต่อการบริหารจัดการของภาครัฐ

1.6 โครงการวิจัยย่อย

โครงการวิจัยภายใต้แผนงานวิจัยประกอบด้วย 5 โครงการย่อย ได้แก่

1.6.1 โครงการวิจัยที่ 1 การพัฒนารูปแบบของการบริหารจัดการสำหรับสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่แบบมีส่วนร่วม

1.6.2 โครงการวิจัยที่ 2 การสร้างมาตรฐานคุณภาพการบริการของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่แบบมีส่วนร่วม

1.6.3 โครงการวิจัยที่ 3 การพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานสำหรับผู้ขับรถของสหกรณ์โดยสารสาธารณะแท็กซี่แบบมีส่วนร่วม

1.6.4 โครงการวิจัยที่ 4 การพัฒนาสื่อการพูดภาษาอังกฤษเพื่อการสื่อสารสำหรับผู้ขับรถของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่แบบมีส่วนร่วม

1.6.5 โครงการวิจัยที่ 5 การจัดทำระบบฐานข้อมูลออนไลน์แบบมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายเพื่อสร้างภาพลักษณ์การบริการของรถโดยสารสาธารณะแท็กซี่