



การจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับแรงงานนอกระบบภาคบริการ
กรณีศึกษากลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร

ภาคพันธ์ ศาลาทอง



งานวิจัยนี้ได้รับทุนอุดหนุนจากงบประมาณแผ่นดินประจำปี พ.ศ. 2558
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยฉบับนี้ได้รับทุนสนับสนุนการวิจัยจากงบประมาณแผ่นดินประจำปี พ.ศ.2558 ซึ่งสำเร็จลงได้ด้วยดีด้วยความกรุณาจากผู้เกี่ยวข้องและผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่านที่ให้ความอนุเคราะห์ รวมทั้งกลุ่มคนชั่วบรรดแท้กซี่ สถานประกอบการ นักวิชาการ ผู้เชี่ยวชาญด้านการสวัสดิการแรงงานทั้งภาครัฐและเอกชน ให้คำแนะนำแก้ไขให้การวิจัยมีคุณภาพ รวมทั้งให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีในการเก็บรวบรวมข้อมูลการวิจัย ทำให้งานวิจัยฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยดี

ภาคพนธ์ ศาลาทอง



- ชื่อเรื่อง** : การจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับแรงงานนอกระบบภาคบริการ
กรณีศึกษาจากกลุ่มคนชั้บรดแท้กซี เขตกรุงเทพมหานคร
- ผู้วิจัย** : ภคพนธ์ ศาลาทอง สาขาวิชามนุษย์ศาสตร์และสังคมศาสตร์ คณะศิลปศาสตร์
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร
- พ.ศ.** : 2558

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์สภาพการจัดสวัสดิการและความต้องการรวมทั้งศึกษารูปแบบการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับแรงงานนอกระบบกลุ่มคนชั้บรดแท้กซี เป็นการวิจัยเชิงอนาคต (Future Research) วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา และค่าพิสัยระหว่างควอร์ไทล์ (Interquartile Range) ผลการวิจัยพบว่า

กลุ่มคนชั้บรดแท้กซีส่วนใหญ่เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง มีอายุอยู่ระหว่าง 45 – 54 ปี สมรสแล้ว มีการศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษา ภูมิลำเนาเดิมอยู่ต่างจังหวัด ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพชั้บรดแท้กซีอยู่ระหว่าง 3-7 ปี มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน อยู่ระหว่าง 9,000– 12,000 บาท ปัญหาคุณภาพชีวิตส่วนใหญ่ ได้แก่ การมีรายได้ต่ำและไม่แน่นอน มีต้นทุนในการประกอบอาชีพสูง ไม่ได้รับหรือมีสวัสดิการที่เพียงพอ ไม่มีความปลอดภัยจากการประกอบอาชีพ ขาดการพัฒนาทักษะและความรู้ ส่วนสภาพและความต้องการจัดสวัสดิการพบว่า มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.22 อยู่ในระดับมาก

รูปแบบการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับกลุ่มคนชั้บรดแท้กซี พบว่าควรเป็นการจัดสวัสดิการทั้งภาคสมัครใจและภาคบังคับ ที่รัฐและผู้เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมกับคนชั้บรดแท้กซีในการจัดสวัสดิการโดยใช้กลไกทางกฎหมายกำหนดเป็นนโยบายขึ้นในรูปแบบการประกันสังคม การช่วยเหลือทางสังคมและการบริการสังคม

Title : The Suitability of Welfare Management for the Service Sector Workers:
A Case Study of Taxi drivers in Bangkok

Researcher : Phackaphon Salathong, Faculty of Liberal Arts,
University of Technology Phra Nakhon.

Year : 2015

Abstract

The purposes of this research were to analyze the welfare conditions and needs, including study the welfare suitable styles for the service sector workers of taxi drivers. The research was future research. The data were analyzed by descriptive statistics and inter quartile range. The results revealed that:

The taxi drivers were mainly males more than females; aged between 45-54 years, married, secondary education, provinces hometown, the period of time in the taxi drivers' career were between 3-7 years, the average income was about 9000-12000 baht per month. The mostly problems of quality life were such as low income and inaccurate, high cost of career, had not got sufficient welfare, unsafely in career, lack of skills development and knowledge. The welfare conditions and needs were found that the average was high level in 4.22.

Styles of welfare management that suitable for taxi driver found that should be to welfare both the voluntary sector and compulsory of the government and those involved to engage with the taxi driver in welfare management by the legal mechanisms was defined based on styles of social security policy, social assistance and social services.

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	i
บทคัดย่อภาษาไทย	ii
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	iv
สารบัญ	
สารบัญตาราง	
สารบัญภาพ	
บทที่	
1 บทนำ	
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์การวิจัย	2
คำถามการวิจัย	2
กรอบแนวคิดการวิจัย	3
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย	4
ขอบเขตของการวิจัย	4
นิยามศัพท์เฉพาะ	5
2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
แนวคิดเกี่ยวกับแรงงานนอกระบบ	6
แนวคิดเกี่ยวกับการจัดสวัสดิการ	14
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	23
3. วิธีดำเนินการวิจัย	
กลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลัก	26
เครื่องมือการวิจัย	27
การเก็บรวบรวมข้อมูล	29
การวิเคราะห์ข้อมูล	30
การสรุปผล	31

4. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	
ตอนที่ 1 วิเคราะห์สภาพการจัดสวัสดิการและความต้องการ สำหรับกลุ่มคนชั้บรตแท็กซี	32
ตอนที่ 2 รูปแบบการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับกลุ่มคนชั้บรตแท็กซี	47
5. สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	
สรุปผลการวิจัย	59
อภิปรายผลวิจัย	62
ข้อเสนอแนะ	66
บรรณานุกรม	67



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า	
1	จำนวนผู้ให้ข้อมูลกระบวนการเทคนิคเดลฟาย	27
2	จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา ภูมิลำเนาเดิม ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพ ลักษณะการประกอบ อาชีพ สภาพความเป็นเจ้าของรถ ช่วงเวลาที่ขับรถ ความภาคภูมิใจในการประกอบ อาชีพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน	33
3	จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามปัญหาคุณภาพชีวิตจากการ ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่	37
4	ความสัมพันธ์ระหว่างเพศ อายุและระยะเวลาที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่	38
5	ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทรถ ช่วงเวลาขับรถและสภาพความเป็นเจ้าของแท็กซี่	39
6	คะแนนเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เกี่ยวกับสภาพและความต้องการจัด สวัสดิการในภาพรวม	40
7	คะแนนเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเกี่ยวกับสภาพและความต้องการจัด สวัสดิการด้านการประกันสังคม	41
8	คะแนนเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเกี่ยวกับสภาพและความต้องการจัด สวัสดิการด้านในการช่วยเหลือสังคม	42
9	คะแนนเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเกี่ยวกับสภาพและความต้องการจัดสวัสดิการ ด้านการบริการสังคม	44
10	การวิเคราะห์คะแนนเฉลี่ยของสภาพในการจัดสวัสดิการในภาพรวม	45
11	แสดงความเห็นด้วยของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับการจัดสวัสดิการสำหรับคนขับรถ แท็กซี่รอบที่ 2	49
12	ผลการวิเคราะห์ความเห็นด้วยของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับการจัดสวัสดิการ สำหรับคนขับรถแท็กซี่รอบที่ 2	50
13	แสดงความเห็นด้วยของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับการจัดสวัสดิการสำหรับคนขับรถ แท็กซี่รอบที่ 3	52
14	ผลการวิเคราะห์ความเห็นด้วยของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับการจัดสวัสดิการสำหรับ คนขับรถแท็กซี่รอบที่ 3	53
15	สรุปสวัสดิการที่จำเป็นและเหมาะสมสำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่	55

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1 กรอบแนวคิดการวิจัย	3
2 สภาพและความต้องการจัดสวัสดิการของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่	46
3 สรุปรูปแบบการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่	57



บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

แรงงานนอกระบบ หรือแรงงานภาคเศรษฐกิจที่ไม่เป็นทางการ (Informal Sector) นับได้ว่าเป็นแรงงานกลุ่มใหญ่ในสังคมไทยที่มีความสำคัญทั้งในเชิงปริมาณ และมูลค่าทางเศรษฐกิจ ซึ่งมีสัดส่วนสูงกว่าแรงงานในระบบ แต่เนื่องจากแรงงานนอกระบบส่วนใหญ่ยังประสบปัญหาต่างๆ เช่น มีสถานภาพการทำงานที่ไม่ชัดเจน สภาพการทำงานไม่มีเสถียรภาพ สภาพแวดล้อมการทำงานไม่เหมาะสม ขาดการส่งเสริมพัฒนาเพื่อยกระดับฝีมือ ได้รับค่าจ้าง ค่าตอบแทนน้อย ไม่ได้รับสวัสดิการและการคุ้มครองแรงงาน ขาดหน่วยงานที่ทำหน้าที่และรับผิดชอบงานโดยตรงและขาดหลักประกันสุขภาพในการคุ้มครองสวัสดิการแรงงาน ดังนั้นข้อมูลของแรงงานนอกระบบที่ปรากฏจะสะท้อนความด้อยโอกาสของผู้ประกอบอาชีพ เช่น แรงงานนอกระบบในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบอาชีพอิสระรายย่อยเป็นส่วนหนึ่งของเศรษฐกิจสาขาการค้า บริการและอื่นๆ ได้แก่ ค้าขายเล็กๆ น้อยๆ การให้บริการ (แม่บ้านทำความสะอาด คนขับรถรับจ้าง คนเก็บของเก่าจากขยะไปขาย คนทำอาหาร คนทำเครื่องใช้ไม้สอย คนรับจ้างทั่วไป) เหล่านี้คือกลุ่มคนที่เกิดขึ้นมามากกว่า 40 ปี (วิทยากร เชียงกูล, 2546, หน้า 1) จากการสำรวจแรงงานนอกระบบ พ.ศ. 2557 พบว่าผู้มีงานทำที่เป็นแรงงานนอกระบบมีจำนวน 22.1 ล้านคน หรือร้อยละ 57.6 มากกว่าแรงงานในระบบจำนวน 16.3 ล้านคน หรือร้อยละ 42.4 เมื่อพิจารณาอาชีพของแรงงานนอกระบบนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552 – 2557 พบว่า ส่วนใหญ่แรงงานนอกระบบทำงานอยู่ในภาคเกษตรกรรม รองลงมาเป็นภาคการบริการและการค้า และภาคการผลิต ตามลำดับ เป็นที่น่าสังเกตว่าในปี พ.ศ. 2555 – 2557 แรงงานนอกระบบที่ทำงานในภาคเกษตรกรรมมีแนวโน้มลดลง ในขณะที่ภาคการบริการและการค้ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้น (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2557)

สถิติข้อมูลดังกล่าวแรงงานนอกระบบถือว่าเป็นผู้ทำงานที่เป็นกำลังสำคัญของประเทศและมีความสำคัญต่อการลดปัญหาการว่างงาน ความยากจน แต่แรงงานนอกระบบเหล่านี้กลับไม่มีหลักประกันด้านสวัสดิการและความคุ้มครองทางสังคมที่พึงได้รับ ไม่มีหลักประกันด้านรายได้ ไม่ได้รับความสำคัญเทียบเท่ากับแรงงานในระบบ ปัญหาแรงงานนอกระบบส่วนใหญ่เป็นปัญหาเกี่ยวกับคุณภาพชีวิต การประกอบอาชีพและการจัดสวัสดิการสังคมโดยเฉพาะอาชีพกลุ่มคนขับรถแท็กซี่เป็นแรงงานนอกระบบกลุ่มหนึ่งในกรุงเทพมหานคร จากรายงานสถิติการขนส่ง

จำนวนรถที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 พบว่า รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน (Urban Taxi) ที่จดทะเบียนส่วนกลางหรือกรุงเทพมหานคร มีจำนวน 109,422 คัน (กรมการขนส่งทางบก, 2557, หน้า 1) ประกอบด้วยกลุ่มรถแท็กซี่บุคคลธรรมดาและกลุ่มรถแท็กซี่นิติบุคคล อาชีพกลุ่มนี้เป็นอาชีพที่สะท้อนถึงปัญหาการเลี้ยงชีพเพื่อความอยู่รอด ปัญหาที่ประสบส่วนใหญ่ ได้แก่ ปัญหาด้านรายได้ ปัญหาการเข้าถึงแหล่งทุนเพื่อการประกอบอาชีพ ปัญหาด้านสวัสดิการและความมั่นคง ปัญหาด้านสุขภาพอนามัยในการทำงาน รวมทั้งปัญหาความสัมพันธ์ของการรวมกลุ่ม สำหรับในส่วนระบบสวัสดิการสังคมที่รัฐดำเนินการ พบว่ายังเน้นที่ตัวบุคคลเป็นหลักและมีลักษณะของการสงเคราะห์ รวมทั้งยังขาดการเข้าถึงสิทธิประโยชน์จากสวัสดิการสังคมแม้จะกำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญก็ตาม (สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551, หน้า 9) นอกจากนี้ยังเป็นกลุ่มที่เกี่ยวข้องใกล้ชิดกับชีวิตประจำวันของคนในกรุงเทพมหานครและชานเมือง เช่น การใช้บริการของคนที่ต้องการทำกิจกรรมที่เร่งด่วนซึ่งมีเวลาเป็นเครื่องกำหนดชีวิตในการทำงาน รวมทั้งยังสะท้อนสภาพปัญหา ความต้องการ และสวัสดิการ เช่น คุณภาพชีวิตการทำงาน ปัญหาเกี่ยวกับผู้โดยสารและปัญหาเกี่ยวกับความเสี่ยงในการทำงาน

ด้วยข้อเท็จจริงดังกล่าวผู้วิจัยเห็นความสำคัญถึงสภาพและความต้องการจัดสวัสดิการ โดยเฉพาะการค้นหารูปแบบการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับแรงงานนอกระบบกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร ผลที่ได้จากการศึกษาน่าจะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานและผู้เกี่ยวข้องได้นำข้อมูลมาปรับใช้และพัฒนาการยกระดับคุณภาพชีวิตของแรงงานนอกระบบกลุ่มอื่นๆ ให้ดีขึ้นได้ต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อวิเคราะห์สภาพการจัดสวัสดิการและความต้องการสำหรับแรงงานนอกระบบกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษารูปแบบการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับแรงงานนอกระบบกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร

คำถามการวิจัย

1. สภาพการจัดสวัสดิการและความต้องการสำหรับแรงงานนอกระบบกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานครเป็นอย่างไร
2. รูปแบบการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับแรงงานนอกระบบกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานครเป็นอย่างไร

กรอบแนวคิดการวิจัย

ผู้วิจัยกำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัย โดยอาศัยแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับสภาพการจัดสวัสดิการของศัพัตมน์ ยอดเพชร (2549) ประกอบด้วย การประกันสังคม การช่วยเหลือทางสังคม และการบริการสังคม เช่น สุขภาพอนามัย การศึกษา ที่อยู่อาศัย การมีงานทำและการมีรายได้ บริการสังคม และนันทนาการ ดังภาพประกอบต่อไปนี้



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย

ด้านวิชาการ

ได้รูปแบบการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่และใช้เป็นข้อมูลการพัฒนายกระดับคุณภาพชีวิตการทำงานของแรงงานนอกระบบกลุ่มอื่นๆ ให้ดีขึ้น

ด้านนโยบาย

ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ข้อมูลการตัดสินใจเชิงนโยบาย การบริหารและการดำเนินงานในการดูแลและจัดสวัสดิการที่เหมาะสมของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่

ด้านสถานประกอบการ

สถานประกอบการรถแท็กซี่ได้ใช้เป็นข้อมูลในการจัดการดูแลกลุ่มคนขับรถแท็กซี่

ขอบเขตการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงอนาคต (Future Research) โดยเน้นที่กลุ่มคนขับรถแท็กซี่เขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งสะท้อนปัญหาคุณภาพชีวิตการทำงาน นอกจากนี้เป็นกลุ่มแรงงานนอกระบบที่ภาครัฐเตรียมการเพื่อขยายระบบประกันสังคมในขณะนี้ ดังนั้นขอบเขตของการวิจัยจึงประกอบด้วย

ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ประกอบด้วย กลุ่มผู้ให้ข้อมูล ได้แก่ กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ที่เป็นรถนิติบุคคล (สังกัดกลุ่มสหกรณ์ ห้างหุ้นส่วนจำกัดและบริษัท) และกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ที่เป็นรถส่วนบุคคล รวมทั้งกลุ่มผู้รับผิดชอบในกระบวนการเดลฟายเทคนิค (Delphi Technique) ได้แก่ กลุ่มนักวิชาการของสถาบันการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาแรงงานและการจัดสวัสดิการ และกลุ่มผู้ตัดสินใจหมายถึงกลุ่มผู้ต้องการใช้ผลการทำเดลฟาย (Delphi) ในการวางแผนพัฒนางาน ได้แก่ นักวิชาการ เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบระดับหัวหน้าหน่วยงานหรือผู้อำนวยการขึ้นไปที่เกี่ยวข้องกับแรงงานและการพัฒนาคุณภาพชีวิต เช่น กระทรวงแรงงาน กระทรวงพัฒนาสังคมและอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

ขอบเขตด้านเนื้อหา

กำหนดเนื้อหาของปัญหาในการศึกษาที่สำคัญดังนี้ การศึกษาสภาพและความต้องการจัดสวัสดิการ และรูปแบบที่เหมาะสมของการจัดสวัสดิการสำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ โดยใช้กรอบและแนวทางการศึกษาจากเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง คือ แนวคิดเกี่ยวกับแรงงานนอกระบบ คุณภาพชีวิตการทำงาน และแนวคิดการจัดสวัสดิการสังคมทั้งในและต่างประเทศ

ขอบเขตด้านระยะเวลา

ระยะเวลาประมาณ 1 ปี แบ่งออกเป็น 3 ช่วง ได้แก่

ช่วงเวลาในเตรียมข้อมูลและการติดต่อประสานงาน รวมทั้งการเตรียมเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล มีระยะเวลาประมาณ 3 เดือน

ช่วงลงพื้นที่เก็บรวบรวมข้อมูล ติดตามและสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) กับผู้เกี่ยวข้องใช้ระยะเวลาประมาณ 6 เดือน

ช่วงเวลาสำหรับการสังเคราะห์ วิเคราะห์ แก้ไขและจัดพิมพ์ มีระยะเวลาประมาณ 3 เดือน

นิยามศัพท์เฉพาะ

แรงงานนอกระบบภาคบริการ หมายถึง ผู้ที่ประกอบอาชีพอิสระในภาคบริการไม่มีระบบการจ้างงานที่แน่นอน เป็นแรงงานที่ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมายแรงงาน ทำงานเพื่อความอยู่รอด ไม่ใช่ทักษะวิชาชีพชั้นสูงและมีค่าตอบแทนน้อย ได้แก่ กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร

กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ หมายถึง กลุ่มบุคคลที่ประกอบอาชีพรับจ้างขนส่งผู้โดยสารทั่วไปในเขตกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย กลุ่มคนขับรถแท็กซี่นิติบุคคล (สหกรณ์รถแท็กซี่ ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัท) และกลุ่มคนขับรถแท็กซี่บุคคลธรรมดา

สภาพการจัดสวัสดิการและความต้องการ หมายถึง การจัดสวัสดิการตามความเป็นจริงของสังคมไทยที่กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ต้องการได้รับเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้ตนเองและครอบครัวมีชีวิตที่ดีและอยู่รอด ประกอบด้วย การประกันสังคม การช่วยเหลือทางสังคม การบริการสังคม เช่น สุขภาพอนามัย การศึกษา ที่อยู่อาศัย การมีงานทำและการมีรายได้ บริการสังคม และนันทนาการ

การจัดสวัสดิการที่เหมาะสม หมายถึง การจัดสวัสดิการที่เกิดขึ้นในความเป็นจริงของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ ประกอบด้วย การประกันสังคม การช่วยเหลือทางสังคมและการบริการสังคม

รูปแบบการจัดสวัสดิการที่เหมาะสม หมายถึง วิธีการจัดสวัสดิการที่แท้จริงโดยคำนึงถึงสภาพและความต้องการจัดสวัสดิการของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่เป็นหลัก

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง การจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับแรงงานนอกระบบภาคบริการ กรณีศึกษากลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางในการวิจัย โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับแรงงานนอกระบบ
2. แนวคิดเกี่ยวกับการจัดสวัสดิการ
3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดเกี่ยวกับแรงงานนอกระบบ

ความหมายของ “แรงงานนอกระบบ”

ความหมายเกี่ยวกับแรงงานนอกระบบ หรือแรงงานในภาคเศรษฐกิจไม่เป็นทางการ (Informal Sector) มีนักวิชาการและหน่วยงานให้ความหมายไว้หลากหลาย ดังนี้

สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (2549, หน้า 4) ระบุความหมายของแรงงานนอกระบบ คือ ผู้ที่ทำงานซึ่งไม่ได้รับความคุ้มครองและไม่มีหลักประกันทางสังคม โดยส่วนใหญ่จะถูกเอารัดเอาเปรียบจากการจ้างงาน ไม่มีกฎหมายที่แน่นอนประกอบด้วย เกษตรกรรายย่อยและผู้ทำงานรับจ้างในภาคเกษตร ผู้ทำงานในกิจการขนาดเล็ก ในภาคการผลิตที่ไม่มีลูกจ้างหรือรับงานมาทำที่บ้าน และผู้ประกอบการอาชีพอิสระในภาคบริการ

สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2551, หน้า 2/4) ระบุความหมายแรงงานนอกระบบ คือ ผู้ที่ทำงานหรือก่อให้เกิดกิจกรรมในภาคเศรษฐกิจที่ถูกกฎหมาย แต่เป็นแรงงานที่ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมายแรงงาน หรือมีกฎหมายคุ้มครองแต่ยังไม่ได้รับสิทธิและหรือการดูแลเท่าที่ควร นอกจากนี้ยังรวมถึงการทำงานหนัก ความมั่นคงในการทำงานมีน้อย ไม่มีกฎหมายที่แน่นอน ไม่มีโอกาสในการพัฒนาศักยภาพและมีคุณภาพชีวิตที่ต่ำ มีฐานะยากจน มีรายได้ไม่แน่นอน รวมถึงผู้ประกอบการอาชีพอิสระและผู้รับค่าจ้าง ทั้งในสถานประกอบการที่เป็นหลักแหล่งประกอบการเร่ร่อน รับจ้างทั่วไป รับงานไปทำที่บ้าน รับงานเป็นชิ้นหรือรับงานเฉพาะช่วง ทั้งภาคการผลิต ภาคการบริการรวมถึงผู้ทำงานรับจ้างภาคการเกษตรที่มีการจ้างไม่แน่นอน หรือรับจ้างทำงานตามสัญญา อาจถูกเอารัดเอาเปรียบอันเนื่องมาจากการไม่มีกฎหมายรับรองสิทธิ และไม่มีองค์กรตัวแทนเพื่อการเจรจาต่อรอง

สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน (2554 หน้า 2) ระบุความหมายแรงงานนอกระบบ ไว้ในแผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการแรงงานนอกระบบ พ.ศ. 2555-2559 ว่าเป็นผู้ปฏิบัติงานที่ไม่ได้รับความคุ้มครองและไม่มีหลักประกันทางสังคมจากการทำงาน โดยนิยาม “ผู้ปฏิบัติงาน” ว่าจะหมายถึง ผู้ปฏิบัติงานที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไป และนิยาม “ไม่ได้รับความคุ้มครองและไม่มีหลักประกันทางสังคมจากการทำงาน” ว่าจะหมายถึง ไม่ได้การคุ้มครองตามกฎหมายประกันสังคม และพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541

สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2557, หน้า 22) ระบุความหมาย แรงงานนอกระบบ คือ ผู้ที่ทำงานซึ่งไม่ได้รับความคุ้มครองและไม่มีหลักประกันทางสังคมจากการทำงาน อย่างเดียวกับแรงงานในระบบ ได้แก่ ข้าราชการ ลูกจ้างประจำของข้าราชการส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น ลูกจ้างรัฐวิสาหกิจ ครูหรือครูใหญ่โรงเรียนเอกชนตามกฎหมายว่าด้วยโรงเรียนเอกชน ลูกจ้างของรัฐบาลต่างประเทศหรือองค์การระหว่างประเทศ และลูกจ้างที่ไม่ได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน

สรุปความหมายของแรงงานนอกระบบ คือ ผู้ทำงานอิสระที่ถูกกฎหมาย ประกอบอาชีพเพื่อความอยู่รอด เป็นแรงงานที่มีคุณภาพชีวิตที่ต่ำ รายได้น้อย มีความเสี่ยงในการทำงาน ขาดความมั่นคงในอาชีพ และโอกาสการพัฒนาศักยภาพ รวมทั้งไม่ได้รับความคุ้มครองของกฎหมายแรงงาน ขาดสวัสดิการและหลักประกันทางสังคมที่ควรได้รับ ขาดสิทธิและอำนาจต่อรอง ถูกเลิกจ้างโดยง่าย

สภาวะการณ์ของแรงงานนอกระบบในปัจจุบัน

สำนักงานสถิติแห่งชาติ ได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลแรงงานนอกระบบในไตรมาสที่ 3 (เดือนกรกฎาคม – กันยายน) พ.ศ. 2558 พบว่า ในจำนวนผู้ปฏิบัติงานทั้งสิ้น 38.3 ล้านคน เป็นผู้ทำงานที่ไม่ได้รับความคุ้มครองหรือไม่มีหลักประกันทางสังคมจากการทำงาน เรียกว่าแรงงานนอกระบบ 21.4 ล้านคน หรือร้อยละ 55.9 และที่เหลือเป็นแรงงานในระบบ 16.9 ล้านคน หรือร้อยละ 44.1 เห็นได้ว่าผู้ที่ทำงานอยู่ในแรงงานนอกระบบมีสัดส่วนค่อนข้างมาก และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกๆ ปีอย่างต่อเนื่อง สำหรับแรงงานนอกระบบเมื่อพิจารณาตามเพศ พบว่า เพศชาย มีจำนวนมากกว่าเพศหญิงเล็กน้อย คือเพศชาย 11.7 ล้านคน หรือร้อยละ 54.7 และเพศหญิง 9.7 ล้านคน หรือร้อยละ 45.3 ของแรงงานนอกระบบทั้งหมด นอกจากนั้นแรงงานนอกระบบทำงานอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุดร้อยละ 35.5 รองลงมาเป็นภาคกลางร้อยละ 22.8 ภาคเหนือร้อยละ 21.4 ภาคใต้ร้อยละ 13.8 และกรุงเทพมหานคร มีแรงงานนอกระบบน้อยที่สุดร้อยละ 6.5 สำหรับ

ระดับการศึกษาที่สำเร็จของแรงงานนอกระบบ พบว่า ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่สำเร็จการศึกษาในระดับประถมศึกษาและต่ำกว่ามากที่สุด ประมาณ 13.4 ล้านคน หรือร้อยละ 62.5 รองลงมาเป็นระดับมัธยมศึกษา 6.1 ล้านคน หรือร้อยละ 28.4 และ ระดับอุดมศึกษา 1.8 ล้านคน หรือร้อยละ 8.6 จะเห็นได้ว่าแรงงานนอกระบบส่วนใหญ่เป็นผู้มีการศึกษาในระดับที่ไม่สูงนัก เมื่อเทียบกับแรงงานในระบบ อันหนึ่งเป็นที่น่าสังเกตว่าในช่วงปี 2553 ถึงปี 2558 แรงงานนอกระบบที่สำเร็จการศึกษาดั้งแต่ประถมศึกษา ขึ้นไปมีสัดส่วนเพิ่มขึ้น แต่อย่างไรก็ตามระดับการศึกษาของแรงงานนอกระบบก็ยังอยู่ในกลุ่มของผู้มีการศึกษาไม่สูงนัก เมื่อพิจารณาถึงประเภทการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ พบว่า แรงงานนอกระบบมากกว่า ครึ่งหนึ่งทำงานอยู่ในภาคเกษตรกรรมโดยมีจำนวนถึง 12.0 ล้านคน หรือร้อยละ 56.0 รองลงมาทำงานอยู่ในภาคการค้าและการบริการร้อยละ 32.9 และภาคการผลิต ร้อยละ 11.1 ตามลำดับ ปัญหาของแรงงานนอกระบบ คือ ปัญหาการเกี่ยวกับค่าตอบแทน ร้อยละ 51.5 รองลงมาเป็นการทำงานหนักร้อยละ 18.2 และงานที่ไม่ได้รับการจ้างอย่างต่อเนื่อง ร้อยละ 18.1 ที่เหลือเป็นอื่นๆ เช่น ไม่มีสวัสดิการ ไม่มีวันหยุด ทำงานไม่ตรงเวลาดำเนินการ ชั่วโมงทำงานมาก เกินไปและลาพักผ่อนไม่ได้ สำหรับปัญหาสภาพแวดล้อมในการทำงาน ที่แรงงานนอกระบบประสบมากที่สุด คือ อริยาบถในการทำงาน (ไม่ค่อยได้เปลี่ยนลักษณะท่าทางในการทำงาน) ร้อยละ 39.4 มีฝุ่น ควัน กลิ่นร้อยละ 25.1 และมีแสงสว่างไม่เพียงพอร้อยละ 16.4 ปัญหาความไม่ปลอดภัยในการทำงาน ส่วนใหญ่ ได้รับสารเคมีเป็นพิษร้อยละ 62.3 เครื่องจักรเครื่องมือ ที่เป็นอันตรายร้อยละ 19.1 และได้รับอันตรายต่อ ระบบหู / ระบบตา ร้อยละ 5.9 (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2558, หน้า 4-7)

สรุปสภาพการณ์ของแรงงานนอกระบบในปัจจุบัน พบว่า แรงงานนอกระบบเป็นแรงงานที่สะท้อนถึงความด้อยโอกาสของผู้ประกอบอาชีพอิสระที่ต้องเผชิญความยากลำบากกับปัจจัยเสี่ยงทางเศรษฐกิจในปัจจุบัน ทำให้คนถูกออกจากงาน ถูกลดเงินเดือน การจ้างงานทั่วไปลดลง รายได้ของครอบครัวลดลง รายจ่ายและภาระหนี้สินของครอบครัวเพิ่มขึ้น ส่วนใหญ่เป็นแรงงานที่ไม่ได้รับความคุ้มครองสวัสดิการต่างๆ ทางสังคมและความมั่นคงในชีวิต ส่งผลทำให้คุณภาพชีวิตและประสิทธิภาพการทำงานของแรงงานไม่พัฒนาเท่าที่ควร

แนวโน้มแรงงานนอกระบบ ปี 2555-2559

สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน (2554 หน้า 18-19) ได้การคาดการณ์แรงงานนอกระบบในภาพรวม ปี 2555-2559 พบว่าจำนวนแรงงานนอกระบบ มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 1-2 ต่อปี จากปี 2552-2559 และมีแนวโน้มว่าแรงงานชายจะเติบโตเร็วกว่าแรงงานหญิง ทั้งประเทศ

และตามกลุ่มอุตสาหกรรม จากผลการคาดการณ์จำนวนแรงงานนอกระบบตามอุตสาหกรรมที่สำคัญ พบว่า จำนวนแรงงานนอกระบบเพิ่มขึ้น ได้แก่ ภาคการเกษตรกรรม สาขาการขนส่ง ขยายปลีก สาขาการโรงแรมและภัตตาคาร สาขาการผลิต สาขาการขนส่ง สาขาบริการชุมชนและสังคม และ สาขาอื่นๆ ส่วนสาขาการก่อสร้างและสาขาการศึกษาที่มีแนวโน้มจำนวนแรงงานนอกระบบค่อนข้างคงที่ เมื่อพิจารณาจำนวนแรงงานนอกระบบตามอุตสาหกรรมที่สำคัญจำแนกตามเพศพบว่า สาขาการขนส่งขยายปลีก สาขาการโรงแรมและภัตตาคาร สาขาการผลิต สาขาบริการชุมชนและสังคม และสาขาการศึกษามีสัดส่วนแรงงานเพศหญิงมากกว่าเพศชาย ส่วนในสาขาการก่อสร้างและสาขาการขนส่งนั้นมี แรงงานเพศชายมากกว่าร้อยละ 85 ของแรงงานนอกระบบทั้งหมดในสาขาเหล่านี้ โดยสัดส่วนแรงงานนอกระบบต่อแรงงานทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 56 ในปี 2548 เป็นร้อยละ 63 ในปี 2552 ผลการศึกษาคาดว่าสัดส่วนแรงงานนอกระบบจะคงที่หรือลดลงเล็กน้อยไปจนถึง ปี 2559 โดยเฉพาะแรงงานหญิงที่มีแนวโน้มจะกลับสู่แรงงานในระบบมากขึ้น สำหรับโครงสร้างของแรงงานนอกระบบกำลังเปลี่ยนไปอย่างรวดเร็ว โดยแรงงานอายุ 35-44 ปี มีแนวโน้มลดจำนวนลงเล็กน้อยถึงคงที่ ในขณะที่แรงงานอายุมากกว่า 45 ปี มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งการเปลี่ยนแปลงนี้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างอายุของประชากรที่กำลังก้าวไปสู่สังคมสูงอายุ โดยเฉพาะแรงงานหญิงที่มีแนวโน้มเป็นแรงงานสูงอายุเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วกว่าแรงงานชาย สัดส่วนข้างต้นสามารถสังเกตได้ว่าเมื่อประชากรถึงวัยใกล้เกษียณกล่าวคือ ประมาณอายุ 50 ขึ้นไปที่ร้อยละ 60 หรือมากกว่าจะกลายมาเป็นแรงงานนอกระบบทั้งสิ้น

ปัญหาที่สำคัญของแรงงานนอกระบบ

สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (2550) ได้สรุปปัญหาที่สำคัญของแรงงานนอกระบบ ดังนี้ (1) ปัญหาค่าตอบแทน ค่าตอบแทนต่ำ ไม่เป็นธรรม ขาดความมั่นคงด้านค่าตอบแทน ในระยะหลังมีประเด็น เรื่องปัญหาหนี้สินด้วย (2) งานไม่ต่อเนื่อง ขาดความมั่นคงในการทำงาน อันเป็นผลทั้งจากลักษณะงานที่เน้นความยืดหยุ่น แรงงานมีความรู้ทักษะที่ต่ำ (3) งานหนัก ชั่วโมงการทำงานยาวนาน ไม่มีวันหยุด (4) ขาดโอกาสในการพัฒนาทักษะและอาชีพ (5) ความสามารถเข้าถึงแหล่งทุนในระบบมีจำกัด (6) ขาดความปลอดภัยในการทำงาน มีความเสี่ยงจากอุบัติเหตุและโรคจากการทำงาน (7) ไม่ได้รับความเป็นธรรมด้านการจ้างงาน ไม่มีกฎหมายให้ความคุ้มครอง (8) ไม่เป็นที่รับรู้ เพราะสังคมไม่ได้ตระหนักถึงความมีตัวตนและปัญหาของแรงงานกลุ่มนี้ เนื่องจากเห็นว่าเป็น อาชีพเสริม หรือชั่วคราว รวมทั้งรูปแบบ

การผลิตดังได้กล่าวแล้วข้างต้น ระบบข้อมูลที่ขาดความชัดเจนในระดับกลุ่ม ระดับพื้นที่ และสภาพปัญหา ทำให้ขาดข้อมูลในการคุ้มครองและพัฒนา (9) ไม่มีการรวมกลุ่ม เนื่องจากขาดโอกาส และไม่เห็นความสำคัญ ปัญหาเหล่านี้หากนำมาจัดระบบ ก็จะทำให้เกี่ยวข้องกับทั้งความมั่นคงทางเศรษฐกิจ และความมั่นคงในเชิงสังคม แรงงานแต่ละกลุ่มเผชิญปัญหาในระดับที่แตกต่างกัน ปัญหาเหล่านี้บางส่วนจัดการได้ด้วยมาตรการของรัฐที่มีอยู่แล้ว เช่น การขยายขอบเขตประกันสังคม การจัดแหล่งทุนสนับสนุนการประกอบอาชีพ ในบางกรณีแม้จะมีมาตรการของรัฐคุ้มครองแล้ว แต่แรงงานอาจมีข้อจำกัดในการเข้าถึงหรือมีความไม่พร้อมที่จะเข้าสู่การคุ้มครอง เช่น กรณีประกันสังคม มาตรา 40 ซึ่งเป็นการเข้าสู่การคุ้มครองโดยสมัครใจจึงจำเป็นต้องมีการดำเนินการเพื่อให้แน่ใจว่ากลุ่มเป้าหมายสำคัญเหล่านี้สามารถเข้าถึงการคุ้มครองได้ความหลากหลายของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและแรงงานยังทำให้การคุ้มครองจำเป็นต้องพิจารณาในรายอาชีพ เช่น แรงงานในภาคเกษตร ผู้ประกอบอาชีพอิสระขนาดเล็กในภาคการผลิต และ ภาคบริการ เช่น ผู้ค้าหาบเร่แผงลอย ย่อมมีเงื่อนไขด้านความมั่นคงทางเศรษฐกิจและแตกต่างกัน เป็นต้น

สำหรับปัญหาหรือจุดอ่อนของการบริหารจัดการแรงงานนอกระบบ (สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน ,2554 หน้า 20-21) พบว่า นโยบาย/มาตรการของรัฐ ยังมีลักษณะของการจัดการเฉพาะเรื่องขาดการเชื่อมโยงหรือ การจัดการในลักษณะที่เป็นองค์รวม ทำให้เกิดความซ้ำซ้อน เช่น การประกันสังคมตามมาตรา 40 กองทุน การออมแห่งชาติ กองทุนสวัสดิการชราวนานอกจากนี้กฎหมาย/กฎระเบียบ ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันยังไม่ครอบคลุมการคุ้มครองแรงงานนอกระบบทุกกลุ่มอาชีพ เช่น พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 และพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2535 ให้การคุ้มครองเฉพาะผู้ที่มีสถานภาพเป็นลูกจ้างในระบบ ส่วนกลุ่มแรงงานนอกระบบอาทิเช่น กลุ่มแรงงานภาคการเกษตร ผู้รับงานมาทำที่บ้าน ผู้รับจ้างทำของ คนขับยานพาหนะ และคนรับใช้ตามบ้าน เป็นต้น ให้ความคุ้มครองเฉพาะผู้ที่สมัครใจจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนประกันสังคมตามมาตรา 40 ระบบการจัดเก็บข้อมูลข่าวสาร และการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร ยังไม่เป็นระบบที่ดีพอ ส่วนหนึ่งเป็นผลจากความไม่ชัดเจนในองค์ความรู้ที่สำคัญสำหรับการทำงาน เช่น ค่าจำกัดความ การแบ่งประเภท ลักษณะอาชีพ และสถานการณ์ของแต่ละอาชีพ เป็นต้น ทำให้ไม่เกิด ความเข้าใจร่วมกันในการดำเนินงาน หรือการจัดสรรบทบาทระหว่างหน่วยงาน ฐานข้อมูลกลุ่มแรงงานนอกระบบยังไม่เป็นหมวดหมู่ชัดเจน อาทิเช่น ที่ผ่านมามีการพบเพียง ว่ามีจำนวนแรงงานนอกระบบทั้งสิ้นกี่ราย แต่ยังขาดความชัดเจนว่ากลุ่มคนกลุ่มนี้เป็นใคร อยู่ในพื้นที่ใดและ สภาพความต้องการแรงงานในพื้นที่เป็นอย่างไร การจัดเก็บข้อมูลยังไม่สามารถ

ทำได้อย่างเป็นระบบมากนัก ทั้งนี้ เนื่องจากธรรมชาติของแรงงานนอกระบบมีความยืดหยุ่นสูง ทำให้การออกกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องต้องทำด้วยความระมัดระวัง ส่งผลให้การจัดวางยุทธศาสตร์การบริหารจัดการแรงงานนอกระบบขาดความแม่นยำเท่าที่ควร และที่ผ่านมายังไม่มีหน่วยงานหลักในการบริหารจัดการแรงงานนอกระบบอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรม หน่วยงานต่างๆ ที่ดำเนินภารกิจเกี่ยวกับแรงงานนอกระบบต่างก็ไม่ใช่งานหลักในการบริหารจัดการแรงงาน นอกระบบ ทั้งนี้ เนื่องจากกฎหมายได้กำหนดบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานไว้ ทำให้ไม่ครอบคลุมกลุ่มแรงงานนอกระบบทั้งหมดได้ขาดการทำงานในเชิงบูรณาการความร่วมมือในการบริหารจัดการแรงงานนอกระบบจากภาคี ที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น กระทรวงแรงงาน กระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ เป็นต้น องค์ประกอบของส่วนท้องถิ่นยังขาดความรู้ ความเข้าใจ รวมถึงข้อมูลพื้นฐาน เช่น ระบบฐานข้อมูลและการลงทะเบียนแรงงานนอกระบบ จึงไม่เกิดการตัดสินใจในการกำหนดนโยบาย หรือออกเทศบัญญัติ หรือข้อบัญญัติตำบลจัดสรรงบประมาณ สำหรับการดูแล ส่งเสริมพัฒนาและคุ้มครองแรงงาน นอกระบบในพื้นที่ ขาดการผลักดันให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมให้เกิดการแก้ไขประกาศคณะกรรมการ หลักประกันสุขภาพแห่งชาติ เรื่อง การกำหนดหลักเกณฑ์ เพื่อให้องค์การบริหารส่วนท้องถิ่นดำเนินการระบบ หลักประกันสุขภาพในระดับท้องถิ่น การคุ้มครองผู้ประกันตนที่เป็นแรงงานนอกระบบตามมาตรา 40 (ปรับปรุงใหม่) อาจจะไม่ตอบสนองความต้องการของแรงงานนอกระบบ เนื่องจากยังไม่มีมติชัดเจนว่าจะมีการร่วมจ่ายเงินสมทบจากฝ่ายรัฐบาลตลอดไปหรือไม่ และสิทธิประโยชน์ที่ผู้ประกันตนมาตรา 40 ได้รับน้อยเมื่อเทียบกับมาตรา 33 รวมทั้งแรงงานนอกระบบมีหลายกลุ่มและมีความหลากหลายในด้านอาชีพและรายได้ ซึ่งบางครั้งรายได้ไม่แน่นอน โดยเฉพาะกลุ่มผู้ยากจน (ประมาณ 5-6 ล้านคน) โอกาสที่จะสมัครเป็นผู้ประกันตน จึงเป็นไปได้ยาก

ลักษณะและประเภทของแรงงานนอกระบบ

สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (2549, หน้า 4) และวิจิตร ระวิวงศ์, สมบุญ ยมนา, สมศักดิ์ นัคลาจารย์, กัลยา ไทยวงษ์ และนัทธมน แก้วไทย (2550, หน้า 1) แบ่งประเภทแรงงานนอกระบบ ดังนี้

1. แรงงานนอกระบบภาคเกษตร หมายถึง เกษตรกรรายย่อยที่ประกอบอาชีพในที่ดินของตนเองหรือที่ดินเช่า ในทะเลหรือแหล่งน้ำสาธารณะ โดยไม่มีลูกจ้าง ผู้รับจ้างทำการเกษตรในสาขาต่างๆ ได้แก่ สาขาเพาะปลูก ประมง ป่าไม้ เลี้ยงสัตว์ หรือทำนาเกลือ และเกษตรกรพันธะสัญญา หมายถึงเกษตรกรผู้ผลิตสินค้าด้านการเกษตรให้กับบุคคลหรือนิติบุคคลซึ่งเป็นผู้ซื้อ โดยมี

การตกลงล่วงหน้าเกี่ยวกับเงื่อนไขในการผลิตและการรับซื้อ อาทิ อุปกรณ์การผลิต วัตถุดิบ คุณภาพ มาตรฐานการผลิต ราคาและเวลาซื้อขาย

2. แรงงานนอกระบบภาคการผลิต ได้แก่ ผู้รับงานไปทำที่บ้านซึ่งทำงานผลิต ประกอบบรรจุ ซ่อมหรือแปรรูปสิ่งของให้กับผู้ว่าจ้างตามเงื่อนไขที่ผู้ว่าจ้างกำหนดด้วยตนเอง หรือด้วยความช่วยเหลือของสมาชิกในครัวเรือน หรือกลุ่มที่มีการบริหารจัดการและแบ่งปันผลประโยชน์ระหว่างสมาชิกของกลุ่ม โดยรับค่าจ้างหรือค่าตอบแทนจากผู้ว่าจ้าง รวมถึงผู้ประกอบการอาชีพอิสระที่สร้างผลิตภัณฑ์เพื่อขายด้วยตนเอง หรือด้วยความช่วยเหลือของสมาชิกในครัวเรือน หรือกลุ่มที่มีการบริหารจัดการและแบ่งปันผลประโยชน์ระหว่างสมาชิกของกลุ่ม

3. แรงงานนอกระบบภาคบริการ หมายถึง ผู้ประกอบอาชีพอิสระเพื่อความอยู่รอด เป็นกลุ่มอาชีพที่เป็นส่วนหนึ่งของเศรษฐกิจในสาขาการค้า เช่น อาชีพค้าขายเล็กๆ น้อยๆ ที่ไม่มีลูกจ้าง สาขาการให้บริการ เช่น อาชีพแม่บ้าน ทำความสะอาดในครัวเรือน ขับรถรับจ้าง เก็บขยะ และรับจ้างในงานด้านบริการทั่วไปที่ไม่ใช้ทักษะวิชาชีพขั้นสูงและมีค่าตอบแทนน้อย

สำนักวิจัยกฎหมายและแรงงาน บริษัท เอ็กเซลเลนซ์ บิสเนส แมเนจเม้นท์ จำกัด (2551, หน้า 1/5) ระบุกลุ่มของแรงงานนอกระบบออกเป็น

1. แรงงานที่ไม่ได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 แต่ในทางปฏิบัติส่วนใหญ่ยังไม่ได้รับความคุ้มครอง เนื่องจากความไม่เป็นระบบของการดำเนินการของผู้ว่าจ้าง การขาดอำนาจต่อรองของลูกจ้าง และหน่วยงานภาครัฐไม่สามารถดำเนินการเพื่อให้แรงงานกลุ่มนี้ได้รับการคุ้มครองอย่างทั่วถึงเหมือนแรงงานในระบบ เช่น คนรับใช้ตามบ้าน แรงงานรับจ้างในงานเกษตรกรรม แรงงานรับงานไปทำที่บ้าน

2. แรงงานที่ไม่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายแรงงาน เนื่องจากไม่มีความสัมพันธ์ระหว่างนายจ้างและลูกจ้างตามกฎหมายคุ้มครองแรงงาน เช่น หมอนวดแผนไทยซึ่งแบ่งรายได้กับเจ้าของร้าน ช่างตัดผมที่ได้รับส่วนแบ่งกับเจ้าของร้าน

3. แรงงานประเภทการจ้างตนเอง (Self-Employed) เป็นแรงงานที่ประกอบอาชีพอิสระ ไม่มีทั้งนายจ้างและลูกจ้าง เช่น หาบเร่ แผงลอย มอเตอร์ไซด์รับจ้าง แท็กซี่รับจ้าง คนถีบสามล้อ คนรับจ้างทำความสะอาดตามบ้านแบบไม่ประจำ

สรุปลักษณะและประเภทของแรงงานนอกระบบ พบว่า แรงงานนอกระบบมีลักษณะทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ ที่ไม่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายแรงงาน หรือบางกลุ่มอาจได้รับความคุ้มครองแต่ทางปฏิบัติหน่วยงานภาครัฐไม่สามารถดำเนินการเพื่อแรงงานกลุ่มนี้ได้ อย่งทั่วถึงเหมือนเช่นแรงงานในระบบ ทำให้แรงงานมีสถานะไม่มั่นคงและด้อยโอกาส จำแนก

แรงงานนอกระบบออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้ แรงงานนอกระบบภาคการเกษตร แรงงานนอกระบบภาคการผลิต และแรงงานนอกระบบภาคบริการ

ลักษณะทั่วไปและสภาพการทำงานกลุ่มคนขับรถแท็กซี่

กิตติ ไชยลาภ และสมชาย วิริกรรมย์กุล (2549) กล่าวถึง สภาพการทำงานโดยทั่วไปของคนขับแท็กซี่ที่ต้องขับรถเป็นสองกะ ตั้งแต่เวลาประมาณ 04.00 น. จนถึงเวลา 14.00 น. เป็นกะที่หนึ่ง กะที่สองเริ่มเวลาประมาณ 14.00 น. - 04.00 น. และความจำเป็นที่ต้องขับรถบนท้องถนนตลอดเวลาเพื่อหาลูกค้า ทำให้ต้องรีบรับประทานอาหารที่ง่ายและรวดเร็ว จึงไม่สามารถเลือกอาหารที่มีคุณค่าทางโภชนาการได้มากนัก นอกจากนี้พบว่าการทำงานที่ต้องแข่งขันหาลูกค้าและสภาพการจราจรที่ติดขัดทำให้เกิดความเครียด หากมีที่พักอยู่ในชุมชนแออัดด้วยแล้ว ก็จะประสบปัญหาว่าเวลาที่ออกกะกลับที่พัก เป็นเวลาที่คนอื่นในชุมชนทำงานจะส่งเสียงดัง ทำใหนอนหลับไม่สนิท และบางครั้งไม่มีเวลาให้ครอบครัว ผู้ขับแท็กซี่ส่วนหนึ่งเป็นผู้ย้ายถิ่นจึงไม่มีหลักฐานทะเบียนบ้าน ทำให้ไม่สามารถได้รับสวัสดิการใดๆ จากรัฐได้

เดือนใจ เมธินาพิทักษ์ (2548, หน้า 8-9) แบ่งคนขับรถแท็กซี่ออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มคนขับแท็กซี่ที่จดทะเบียนในส่วนบุคคล ตามกฎหมายกำหนดสีของตัวถังรถเป็นสีเขียวและเหลือง ติดป้ายชื่อวารรถแท็กซี่ส่วนบุคคล คนขับแท็กซี่โดยส่วนใหญ่ นี้มักเป็นเจ้าของรถเอง แต่บางครั้งจะให้บุคคลอื่นมาเช่าขับแทน การเช่าดังกล่าวจะให้เช่ารถในระยะยาวเป็นรายเดือน รายปีและขับรถได้ตลอดทั้งวัน ไม่ได้ทำงานเป็นกะและไม่ได้นำรถไปคืนให้เจ้าของรถ สามารถเก็บรถไว้กับตนเอง กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ที่จดทะเบียนในรูปนิติบุคคล เป็นรถที่อยู่ภายใต้การครอบครองของผู้ประกอบการให้เช่ารถแท็กซี่รายวัน สีของตัวรถจะแตกต่างกันไป ลักษณะการเช่าจะให้เช่าขับเป็นรายวันทำงานเป็นกะ เมื่อถึงเวลาเช่ากะทำงาน คนขับแท็กซี่จะมารับรถออกไปและเมื่อใกล้เวลาสิ้นสุดช่วงเวลาของกะนั้นต้องเตรียมนำรถมาส่งคืนให้เจ้าของรถ พร้อมจ่ายค่าเช่ารถให้กับเจ้าของสถานประกอบการนั้น ซึ่งราคาจะแตกต่างกันออกไปตามสภาพของรถเก่าใหม่ ต้องทำความสะอาด เต็มแก๊สหรือน้ำมันให้พร้อม เพื่อที่จะส่งมอบให้คนขับรถแท็กซี่ในกะต่อไป

สรุปกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ มี 2 กลุ่มใหญ่ ดังนี้ กลุ่มคนขับแท็กซี่ ส่วนบุคคลและกลุ่มคนขับรถแท็กซี่นิติบุคคล เช่น กลุ่มคนขับรถแท็กซี่สหกรณ์ เป็นกลุ่มอาชีพที่สะท้อนถึงปัญหาการเลี้ยงชีพเพื่ออยู่รอดในสังคม การเข้าสู่อาชีพนี้มาจากคำแนะนำชักชวนจากญาติ พี่น้อง เพื่อนและคนบ้านเดียวกันที่ขับแท็กซี่มาก่อน ส่วนใหญ่มีอายุอยู่ระหว่าง 30 -45 ปี มีภูมิลำเนาอยู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง ภาคเหนือและภาคใต้ ตามลำดับ จบการศึกษาระดับ

ประถมศึกษา สภาพการทำงานโดยทั่วไปแบ่งเป็นสองกะ ตั้งแต่เวลาประมาณ 04.00 น. จนถึงเวลา 14.00 น. เป็นกะที่หนึ่ง และกะที่สองเริ่มเวลาประมาณ 14.00 น. – 04.00 น. รายได้เฉลี่ยต่อเดือนประมาณ 3,000-5,000 บาท ปัญหาของคนขับรถแท็กซี่เกี่ยวข้องกับสภาพรถแท็กซี่ผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่ของรัฐ อาชญากรรมและสุขภาพอนามัย

แนวคิดเกี่ยวกับการจัดสวัสดิการ

ความหมายของ “สวัสดิการ”

Federico (1990, pp.23-24) กล่าวถึง สวัสดิการว่าเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการให้ความช่วยเหลือคนทุกคนในสังคมตั้งแต่แรกเกิดจนกระทั่งตาย ในความหมายทั่วไปของสวัสดิการสังคมจะมีประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้อง 4 ประเด็น คือ ความรับผิดชอบ (Responsibility) ใครคือผู้ทำหน้าที่จัดสวัสดิการสังคมให้กับประชาชน ทรัพยากร (Resourcer) วิธีการที่เหมาะสมสำหรับการจัดสวัสดิการสังคมคืออะไร การบริการ (Services) การบริการสวัสดิการสังคมอยู่ภายใต้เงื่อนไขอะไร และใครควรจะได้รับบริการบ้าง หน่วยงาน (Organization) หน่วยงานการให้บริการสวัสดิการสังคมกับประชาชนมีการส่งเสริมอย่างไร

Zasrow (2008, pp. 3-5) กล่าวถึงสวัสดิการสังคม คือ ระบบการส่งเสริมของรัฐเกี่ยวกับผลประโยชน์และการบริการ โดยเป็นการให้ความช่วยเหลือประชาชนทางด้านรายได้ เศรษฐกิจ การศึกษา และสุขภาพเป็นสิ่งจำเป็นและสำคัญในการที่จะรักษาสังคม มีวัตถุประสงค์เพื่อให้การช่วยเหลือ บรรเทา ป้องกันปัญหาสังคม ทำให้ชีวิตเกิดความอยู่ดีมีสุข (Well-Being) ทั้งในระดับบุคคล ครอบครัว กลุ่มคน องค์กรและชุมชน เป็นต้น รูปแบบของสวัสดิการสังคมนี้จะอยู่ในรูปของนโยบายและกฎหมาย เป็นการส่งเสริมและบริการทั้งภาคสมัครใจ (ส่วนบุคคล) และแบบภาครัฐ (สาธารณะ)

พระราชบัญญัติส่งเสริมการจัดสวัสดิการสังคม (ธีระพล อรุณะกสิกร, นิมล เรืองดี, ปฏินันท์ สันติเมทีดล, ไพฑูรย์ นาคฉำ, สถาพร ลิ้มมณี, สุรียกานต์ ชัยเนตร และสุรศักดิ์ วาจาสิทธิ์, 2546, หน้า 10 -11) ระบุความหมายสวัสดิการสังคม คือ ระบบการจัดบริการทางสังคมเกี่ยวกับการป้องกัน การแก้ไข การพัฒนา และการส่งเสริมความมั่นคงทางสังคมเพื่อตอบสนองความจำเป็นขั้นพื้นฐานของประชาชน ให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีและพึ่งตนเองได้อย่างทั่วถึง เหมาะสม เป็นธรรมและให้เป็นไปตามมาตรฐานทั้งด้านการศึกษา สุขภาพอนามัย ที่อยู่อาศัย การทำงานและการมีรายได้ นันทนาการ กระบวนการยุติธรรม และบริการสังคมทั่วไป โดยคำนึงถึงศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ สิทธิที่ประชาชนพึงได้รับ และการมีส่วนร่วมในการจัดสวัสดิการสังคมทุกระดับ

สรุปความหมายของ “สวัสดิการสังคม” หมายถึง เรื่องที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพชีวิตของคนในสังคมและทุกกลุ่มอาชีพจะต้องได้รับบริการสวัสดิการขั้นพื้นฐานทางสังคมที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตตั้งแต่เกิดจนกระทั่งตาย ทำให้ชีวิตเกิดความอยู่ดีมีสุขและเป็นระบบการจัดการทางสังคมที่เกี่ยวข้องกับการป้องกัน การฟื้นฟู การแก้ไข การพัฒนา และการส่งเสริมความมั่นคงทางสังคม โดยคำนึงถึงศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ สิทธิที่พึงได้รับอย่างทั่วถึง เหมาะสม เป็นธรรมและเป็นไปตามมาตรฐานทั้งด้านการศึกษา สุขภาพอนามัย ที่อยู่อาศัย การทำงานและการมีรายได้ นันทนาการ กระบวนการยุติธรรม และบริการสังคมทั่วไป รวมทั้งการมีส่วนร่วมในการจัดสวัสดิการสังคมทุกระดับ

สภาพการจัดสวัสดิการสังคม

ศศิพัฒน์ ยอดเพชร (2549, หน้า 37-38) กล่าวถึง สภาพการจัดสวัสดิการสังคม ดังนี้ การประกันสังคม (Social Insurance) เป็นการสร้างหลักประกันความมั่นคงในการดำรงชีวิตและคุ้มครองลูกจ้างให้ประโยชน์ทดแทนกรณีเจ็บป่วย หรือประสบอันตราย ทูพพลภาพ เสียชีวิต อันมิใช่เนื่องมาจากการทำงาน การคลอดบุตร การประกันกรณีชราภาพ และการสงเคราะห์บุตรของลูกจ้าง โดยรัฐได้ประกาศใช้เป็นกฎหมายให้ความคุ้มครองดังกล่าว

1. การช่วยเหลือสาธารณะ (Public Assistance) เป็นบริการที่จัดขึ้นสำหรับผู้ที่ไม่สามารถช่วยเหลือตนเองได้ ผู้ยากไร้ ผู้ที่ต้องพึ่งพิงผู้อื่นและผู้ด้อยโอกาสทางสังคม เป็นลักษณะการสงเคราะห์แบบให้เปล่าในรูปของเงิน สิ่งของ การให้คำปรึกษาแนะนำ และบริการต่างๆ

2. การบริการสังคม (Social Services) เป็นบริการที่จัดขึ้นโดยภาครัฐและเอกชน เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชน แบ่งลักษณะบริการเป็น 6 ประเภท ดังนี้

1.1 สุขภาพอนามัย (Health) เป็นบริการด้านสุขภาพอนามัยและการสาธารณสุข โภชนาการ และมาตรการต่างๆ ในการป้องกัน แก้ไขและฟื้นฟูสุขภาพของประชาชน

1.2 การศึกษา (Education) เป็นบริการที่จัดให้สำหรับประชาชนทุกคนที่อย่างน้อยต้องได้รับการการศึกษาภาคบังคับจากรัฐ และบริการด้านการศึกษาที่มีทั้งการศึกษาในโรงเรียนและนอกโรงเรียน

1.3 ที่อยู่อาศัย (Housing) เป็นบริการที่รัฐจัดการและดูแลด้านที่อยู่อาศัยให้กับประชาชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มผู้มีรายได้น้อย

1.4 การมีงานทำและการมีรายได้ (Employment and Income Maintenance) เป็นบริการที่จัดขึ้นเพื่อส่งเสริมให้ประชาชนมีงานทำ คุ้มครองการทำงาน รายได้ และการประกันสังคม

1.5 บริการสังคม (Social Services) เป็นบริการที่จัดขึ้นเพื่อเสริมสร้างความสมบูรณ์ในด้านการดำเนินชีวิตของประชาชนโดยมีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อให้ประชาชนมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

1.6 นันทนาการ (Recreation) เป็นบริการที่เกี่ยวกับการสร้างความรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งของสังคมให้แก่ผู้ใช้บริการ เช่น บริการห้องสมุด บริการด้านกีฬา ดนตรี ภาพยนตร์ การออกกำลังกาย และรวมทั้งงานอดิเรกอื่นๆ

สรุปสภาพการของสวัสดิการสังคมประกอบด้วย 3 ส่วนหลักๆ ได้แก่ การประกันสังคม (Social Insurance) การช่วยเหลือสาธารณะ (Public Assistance) และการบริการสังคม (Social Services) เช่น ด้านสุขภาพอนามัย (Health) ด้านการศึกษา (Education) ด้านที่อยู่อาศัย (Housing) ด้านการมีงานทำและการมีรายได้ (Employment and Income Maintenance) ด้านการบริการทางสังคม (Social Services) และด้านนันทนาการ (Recreation) โดยครอบคลุมกลุ่มลูกจ้าง กลุ่มผู้ที่ไม่สามารถช่วยเหลือตนเองได้ ผู้ยากไร้ ผู้ที่ต้องพึ่งพิงผู้อื่นและผู้ด้อยโอกาสทางสังคม รวมถึงประชาชนทั่วไป ขอบเขตของสวัสดิการสังคมนี้ถูกตั้งขึ้นโดยภาครัฐและเอกชนก็ได้

การจัดสวัสดิการสังคมไทยปัจจุบัน

การจัดสวัสดิการสังคมไทยปัจจุบันตามเป้าหมายการพัฒนาประเทศในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) ได้แก่ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2550, หน้า 22-23)

1. การพัฒนาคนให้มีคุณภาพ มีคุณธรรมนำความรู้ สร้างกำลังคนที่มีทักษะพื้นฐานในการทำงาน กำลังคนในด้านวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีเพิ่มขึ้น เพิ่มแหล่งเรียนรู้และกระจายความรู้สู่ภาคการผลิตและชุมชนในระดับภูมิภาค เพื่อเพิ่มผลิตภาพของแรงงานให้สูงขึ้น พัฒนาต่อยอดองค์ความรู้จากวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่นเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการพัฒนาชุมชน

2. การลดปัญหาความยากจน โดยขยายเครือข่ายการเรียนรู้ร่วมกัน เพื่อเพิ่มจำนวนชุมชนที่เข้มแข็งในการพัฒนาโดยกระบวนการมีส่วนร่วม สร้างเครือข่ายชุมชนพึ่งตนเองที่มีความมั่นคงทางอาหาร

3. การมุ่งให้เศรษฐกิจโดยรวมขยายตัวอย่างมีคุณภาพ เพิ่มระดับการออม และลดความเสี่ยงที่จะเกิดจากการขาดดุลบัญชีเดินสะพัดและดุลการชำระเงิน ขณะเดียวกันปรับโครงสร้างการผลิตที่สมดุลยั่งยืน โดยรักษาสัดส่วนการผลิตภาคเกษตรที่เหมาะสม และเพิ่มบทบาทการผลิตภาคบริการ พร้อมทั้งปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตและกระบวนการผลิตทั้งภาคเกษตร อุตสาหกรรมและบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตลอดจนปรับโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ของประเทศให้มีคุณภาพ เพื่อช่วยลดต้นทุนด้านเวลาและประหยัดค่าใช้จ่าย

4. การสร้างความมั่นคงของฐานทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม โดยการฟื้นฟูรักษาดินป่าไม้ชายเลน รวมทั้งขยายพันธุ์พืช พันธุ์สัตว์น้ำที่กำลังจะสูญพันธุ์ รักษาคุณภาพน้ำในแม่น้ำสายหลัก คุณภาพอากาศและเสียงให้อยู่ในระดับมาตรฐาน ตลอดจนสร้างฐานข้อมูลความหลากหลายทางชีวภาพ

5. การเพิ่มประสิทธิภาพภาคราชการ เพิ่มการมีส่วนร่วมภาคประชาชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารจัดการพัฒนาประเทศ สร้างธรรมาภิบาลในองค์กรภาคเอกชน รวมทั้งการพัฒนาวัฒนธรรม ประชาธิปไตยให้เกิดขึ้นในทุกภาคส่วนของสังคมไทย

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) ดังกล่าว ได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนา 5 ยุทธศาสตร์ ในจำนวนนี้มี 3 ยุทธศาสตร์ที่เื้ออำนวยการจัดสวัสดิการสังคมเชิงรุกได้เป็นอย่างดี ยุทธศาสตร์เหล่านั้น ได้แก่ การพัฒนาคุณภาพคนและสังคมไทยสู่สังคมแห่งภูมิปัญญาและการเรียนรู้ การสร้างความเข้มแข็งของชุมชนและสังคมเป็นฐานรากที่มั่นคงของประเทศ และการเสริมสร้างธรรมาภิบาลเพื่อการบริหารจัดการประเทศสู่ความยั่งยืน ต้องอาศัยฐานของสังคมไทย ดังนี้ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2550, หน้า 299-300)

1. ฐานทรัพยากรธรรมชาติ ได้แก่ ดิน น้ำ ป่า ความหลากหลายทางชีวภาพ และพันธุกรรม เป็นสวัสดิการที่ทุกคนสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ ในชุมชนเกษตรกรรมที่มีลักษณะเป็นเศรษฐกิจพอเพียง (Subsistence Economy) ประชาชนส่วนใหญ่ผลิตในระดับเพียงพอเลี้ยงชีพหรือทำกินโดยไม่ขัดสน ความอุดมสมบูรณ์ทางธรรมชาติจึงเป็นปัจจัยให้พึ่งตนเองได้ แต่ในอีกด้านหนึ่งเป็นการผลิตเชิงอุตสาหกรรมโดยใช้ทรัพยากรธรรมชาติเพื่อประโยชน์ในการผลิตและขาย การเพิ่มปริมาณการผลิตในระยะสั้นจึงแลกด้วยความสิ้นเปลืองในการเพิ่มปริมาณทรัพยากรธรรมชาติ ปრაการณในสองลักษณะนี้ในที่สุดคนรุ่นหลังก็จะไม่สามารถยังชีพได้ด้วย การอาศัยฐานทรัพยากรธรรมชาติได้เพียงอย่างเดียว

2. ฐานวัฒนธรรมชุมชน ในชุมชนแต่ละชุมชนมีประเพณี วัฒนธรรม ภูมิปัญญา ชาวบ้านที่สั่งสมกันมานาน สิ่งเหล่านี้เมื่อนำมาใช้ก็ทำให้เกิดนวัตกรรมชุมชน หรือสิ่งที่ชุมชน คิดค้นประดิษฐ์ขึ้นมา เช่น การบวชต้นไม้เพื่อป้องกันการทำลายป่า หรือการจัดตั้งกลุ่มออมทรัพย์ เพื่อสร้างทุน สร้างผลผลิต โดยเฉพาะกลุ่มออมทรัพย์ได้พัฒนาการไปสู่ การออมเพื่อสวัสดิการ เช่น การออมวันละบาท เพื่อนำเงินออมไปสร้างสวัสดิการ ไม่ใช่การออมเพื่อการกักเก็บเหมือนสหกรณ์ ออมทรัพย์ หรือกลุ่มสัจจะทั่วไป รูปแบบการสร้างสวัสดิการบนฐานนี้ เป็นสวัสดิการที่มีมาแต่ โบราณ และถือเป็นสวัสดิการพื้นฐานของชีวิต ในประเทศที่การจัดสวัสดิการภาครัฐมีไม่เพียงพอ ไม่ทั่วถึง หรือยังไม่มีมาตรฐานเชิงคุณภาพ ประชาชนจะอาศัยสวัสดิการฐานนี้เป็นที่พึ่ง ค่อนข้างมาก แต่ในกลุ่มประเทศรัฐสวัสดิการ การให้บริการสวัสดิการของรัฐจะเข้ามาทำหน้าที่ แทน โดยมีกฎหมายและโครงการความมั่นคงทางสังคมของรัฐ (Social Security Scheme) ซึ่ง ด้านหลักคือ ระบบการประกันสังคมทั่วหน้าเพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของ สภาพแวดล้อมทางสังคมและเศรษฐกิจ

3. ฐานสิทธิพื้นฐานทางสังคม ในประเทศอุตสาหกรรมตะวันตก โดยเฉพาะในแถบ สแกนดิเนเวีย หรือแม้แต่ในสหรัฐอเมริกา สังคมและรัฐยอมรับว่า คนจนย่อมมีสิทธิตามกฎหมายที่จะ ได้รับสิ่งที่สังคมมีพันธะกรณีที่จะให้ นั่นหมายความว่า คนจนมีสิทธิตามกฎหมายที่จะได้รับ สวัสดิการสังคมในฐานะที่เป็นสมาชิกคนหนึ่งของสังคม อย่างไรก็ตาม สิทธิและสวัสดิการโดยรัฐจะเป็นจริงและสมบูรณ์ได้ก็ต่อเมื่อประชาชนตระหนักรู้ ทวงสิทธิ และปกป้องสิทธิ สวัสดิการที่มาจาก สิทธิพื้นฐาน จึงจะสมบูรณ์และเป็นจริง สวัสดิการที่ได้จากสิทธิพื้นฐานทางสังคมจึงมีความ สัมพันธ์กับการเมืองภาคพลเมือง การเมืองระบบตัวแทน การเรียกร้องต่อรอง รวมทั้งขบวนการ ขับเคลื่อนนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐว่าด้วยเรื่องสิทธิภาคพลเมืองตามรัฐธรรมนูญควบคู่ด้วย

สรุปการจัดสวัสดิการสังคมไทยปัจจุบันมีเป้าหมายเพื่อพัฒนาคนให้มีคุณภาพและลด ปัญหาความยากจน โดยการสร้างเครือข่ายชุมชนพึ่งตนเอง มีการฟื้นฟูอนุรักษ์ทรัพยากรและ สิ่งแวดล้อม เน้นการมีส่วนร่วมภาคประชาชนในการพัฒนาคุณภาพชีวิตเพื่อให้เกิดภาวะการกินดี อยู่ดี มีสุขและมีสิทธิ ซึ่งต้องอาศัยฐานของสังคมไทย คือ ฐานทรัพยากรธรรมชาติ ฐานนวัตกรรม และวัฒนธรรมชุมชน ฐานสิทธิพื้นฐานทางสังคม

ความต้องการสวัสดิการสังคมของคนไทย

สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2551, หน้า5/7 – 5/8) กล่าวถึงความ ต้องการคุ้มครองและความช่วยเหลือแรงงานนอกระบบ จากทุกภาคส่วนในสังคม ดังนี้ ความ

ต้องการด้านรายได้ แบ่งออกเป็น 3 รูปแบบ คือ การเพิ่มค่าจ้างโดยตรง เช่น การกำหนดค่าจ้างให้ เป็นไปตามค่าจ้างขั้นต่ำ การลดต้นทุนในการประกอบอาชีพเพื่อเพิ่มรายได้สุทธิ ได้แก่ การควบคุม ราคาสินค้าที่เป็นต้นทุนสำคัญในการประกอบอาชีพ การเข้าถึงแหล่งทุนกู้ยืมดอกเบี้ยต่ำเพื่อใช้ เป็นแหล่งทุนในการประกอบอาชีพ เป็นทุนหมุนเวียนในการประกอบอาชีพ และความต่อเนื่องของ รายได้ เช่น การเพิ่มช่องทางการตลาด การเพิ่มช่องทางการเข้าถึงข่าวสารด้านแหล่งงาน สำหรับ สวัสดิการและหลักประกันสังคมเพื่อการมีคุณภาพชีวิตที่ดี ได้แก่ สวัสดิการพื้นฐานที่จำเป็นต่อการ ดำรงชีวิตที่แรงงานนอกระบบต้องการ เช่น การศึกษาของบุตรที่ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายอย่างแท้จริง การรักษาพยาบาลที่มีคุณภาพ กรรมสิทธิ์ในที่อยู่อาศัย สวัสดิการที่เป็นหลักประกันในกรณีที่ ไม่สามารถทำงานได้ เช่น หลักประกันกรณีชราภาพ ทูพพลภาพ เจ็บป่วย และคลอดบุตร สวัสดิการ เพื่อส่งเสริมอาชีพ ได้แก่ การฝึกอบรมเพื่อสร้างอาชีพเสริม เช่น การฝึกทำสิ่งประดิษฐ์ การฝึกทำ ขนมและอาหาร การฝึกอบรมเพื่อพัฒนาอาชีพที่ทำอยู่ในปัจจุบัน เช่น การฝึกทำบัญชีรายรับ รายจ่าย การฝึกซ่อมรถยนต์ มอเตอร์ไซด์

จากการทำประชาเสวนาเกี่ยวกับทางเลือกของสวัสดิการสังคมสำหรับคนไทย (สุวรรณ ตูลยวสินพงศ์, 2552, หน้า 1-3) สรุปได้ว่า

1. สวัสดิการด้านการศึกษา ให้รัฐจัดการศึกษาขั้นพื้นฐานตั้งแต่ระดับอนุบาลถึงมัธยม ศึกษาตอนปลายให้ประชาชนทุกคน โดยรัฐนำงบประมาณมาสนับสนุนทั้งค่าเล่าเรียน อุปกรณ์ การเรียนต่างๆ และให้องค์กรส่วนปกครองท้องถิ่นมีบทบาทในการจัดการศึกษาขั้นพื้นฐาน ส่วนการศึกษาในระดับอุดมศึกษาควรเปิดโอกาสให้นักเรียนทุกคนได้เรียนระดับมหาวิทยาลัย โดยรัฐอุดหนุนค่าเล่าเรียนให้กับทุกคน เพื่อให้ทุกคนมีโอกาสเข้าถึงการศึกษาระดับสูงอย่างเท่าเทียม กัน และรัฐควรให้ทุนการศึกษาครอบคลุมค่าใช้จ่ายทุกอย่างโดยเฉพาะนักเรียนยากจนหรือเรียนดี เพราะหากให้กับทุกคนจะเป็นภาระงบประมาณที่สูงเกินไป สำหรับงบประมาณสนับสนุนการจัด สวัสดิการด้านการศึกษานั้น ควรให้ประชาชนจ่ายภาษีเพิ่มขึ้นทั้งภาษีทางตรงและทางอ้อม และให้ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสมทบงบประมาณเพิ่มเติม

2. สวัสดิการด้านแรงงาน ให้รัฐช่วยในการพัฒนาฝีมือแรงงาน จัดฝึกอาชีพ และหางาน ให้กับคนจบใหม่ คนตกงาน และควรจัดให้ทุกคนเพราะเป็นสิ่งจำเป็น แม้ว่าสวัสดิการดังกล่าวใน ปัจจุบันรัฐจะจัดให้อยู่แล้ว แต่ปัญหาของการจัดฝึกอบรมวิชาชีพของหน่วยราชการมักไม่ดูบริบท ของคนในพื้นที่ เช่น จัดฝึกอบรมในวันราชการซึ่งประชาชนต้องทำงาน หรือบางพื้นที่เป็นเกษตรกร แต่ฝึกอาชีพทางอุตสาหกรรม และควรให้สวัสดิการด้านแรงงาน จัดการโดยท้องถิ่น เพื่อให้ตรงกับ ความต้องการของคนในท้องถิ่น ส่วนแรงงานนอกระบบ เช่น เกษตรกร ผู้มีอาชีพค้าขาย อาชีพ

อิสระ กลุ่มอาชีพเหล่านี้ควรมีการรวมกลุ่มกันและเข้าสู่ในระบบ เพื่อให้ได้สวัสดิการด้านแรงงาน เหมือนพวกที่อยู่ในระบบ สำหรับงบประมาณที่ใช้ควรมาจากภาษีส่วนหนึ่งและควรมีการรวมกลุ่มกันสมทบเงินแบบกลุ่มออมทรัพย์ตามกลุ่มอาชีพอีกส่วนหนึ่ง

3. สวัสดิการสำหรับผู้ว่างงาน เน้นการช่วยเหลือผู้ว่างงาน โดยให้เงินชดเชยเป็นเงิน กึ่งหนึ่งของรายได้ระหว่างที่มีการว่างงานเป็นเวลา 3-6 เดือน ทั้งนี้ต้องมีการนิยาม “ผู้ว่างงาน” ที่เข้าข่ายได้รับสวัสดิการให้ชัดเจน และรัฐต้องออกกฎหมายให้รัดกุม มิให้นายจ้างอาศัยช่องว่างของกฎหมายแรงงาน ใช้การจ้างงานระยะสั้นหรือชั่วคราว เพื่อหลีกเลี่ยงการให้สวัสดิการแก่ลูกจ้าง นอกจากความช่วยเหลือที่เป็นตัวเงินแล้ว ยังต้องมีมาตรการอื่นเพิ่มเติม เช่น การหางานให้ผู้ว่างงาน โดยรัฐและหน่วยงานในท้องถิ่นต้องจ้างคนว่างงานในพื้นที่ให้เข้ามาทำงาน การพัฒนาแรงงานด้วยการฝึกอบรมอาชีพ รวมถึงจัดให้มีกองทุนให้กู้ยืมสำหรับแรงงานที่ว่างงานและต้องการประกอบอาชีพส่วนตัวหรืออาชีพเสริม จะได้มีโอกาสทำงานช่วยเหลือตัวเองได้มากขึ้น สำหรับงบประมาณที่ใช้ให้นำมาจากเงินออมของกลุ่มแรงงานที่เก็บสมทบกันไว้ขณะมีงานทำและเงินสมทบจากชุมชนหรือท้องถิ่นซึ่งต้องสนับสนุนให้มีการจัดตั้งกองทุนกู้ยืมเงินประกอบอาชีพ

4. สวัสดิการเพื่อผู้สูงอายุ ให้รัฐจ่ายเบี้ยยังชีพรายเดือนให้ผู้สูงอายุ 60 ปีขึ้นไปที่ไม่มีบำนาญ และจ่ายให้เฉพาะคนยากจน เพื่อจะได้ประหยดงบประมาณและสามารถจ่ายเบี้ยยังชีพได้มากกว่าเดือนละ 500 บาท นอกจากนี้รัฐควรส่งเสริมให้มีการออมส่วนบุคคลในวัยทำงาน แต่ละคนจะได้รับผิตชอบตนเองในยามชรา รวมถึงส่งเสริมให้มีการรวมกลุ่มคนสูงอายุทำกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ เช่น ถ่ายทอดภูมิปัญญาที่ตนมีอยู่ จัดหางานเบาๆ ที่เหมาะสมกับวัย เพื่อส่งเสริมรายได้ให้ผู้สูงอายุที่ยังทำงานไหว ส่งเสริมความรักในครอบครัวเพื่อให้ช่วยดูแลผู้สูงอายุ ส่วนงบประมาณมาจาก 3 ส่วนคือ ภาษี เงินออมของในวัยทำงานของผู้สูงอายุ ซึ่งได้รับการสมทบจากภาครัฐ และเงินออมในระดับชุมชน ผ่านกองทุนเพื่อสวัสดิการของชุมชน โดยมีการตรวจสอบกันเองภายในชุมชน

5. สวัสดิการรักษายาบาล ให้มีสวัสดิการรักษายาบาลให้กับประชาชนทุกคน โดยประชาชนร่วมเสียภาษีเพิ่มขึ้น เพื่อปรับปรุงโรงพยาบาลของรัฐทุกแห่งให้การบริการมีความเสมอภาคและเป็นมาตรฐานเดียวกัน การรักษาควรให้ครอบคลุมโรคจำเป็นทั่วไป ส่วนโรคเรื้อรังและโรคที่มีค่าใช้จ่ายสูงให้ผู้ป่วยจ่ายส่วนหนึ่งและรัฐจ่ายสมทบ ปัจจุบันแพทย์และเจ้าหน้าที่บุคลากรไม่เพียงพอ ขาดแพทย์เฉพาะทาง อยากให้จัดหาแพทย์เพิ่มเติมในโรงพยาบาลจังหวัดและส่วนท้องถิ่น เพื่อรองรับความต้องการของประชาชนให้มีการยกระดับสถานีนอนามัยเป็นโรงพยาบาลระดับตำบล รณรงค์ ส่งเสริมการรักษาของแพทย์แผนไทย จัดอบรมให้อาสาสมัครสาธารณสุข

ประจำหมู่บ้าน (อสม.) สามารถปฐมพยาบาลเบื้องต้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการมีศูนย์สุขภาพชุมชน ส่งเสริมการออกกำลังกายและให้ประชาชนดูแลสุขภาพตัวเอง เพื่อเป็นการลดการใช้บริการของโรงพยาบาลในอำเภอเมือง สำหรับงบประมาณที่ใช้ควรมาจากการเพิ่มภาษีในสินค้าประเภทที่ทำให้เกิดความเสียหายต่อสุขภาพและกระทบต่อสังคม เช่น สถานเริงรมย์ สุรา บุหรี่ ประกอบกับงบประมาณจากชุมชนและท้องถิ่นที่ต้องส่งเสริมให้มีการจัดตั้งกองทุนสนับสนุนด้านรักษาพยาบาลกันเองอีกส่วนหนึ่ง

6. สวัสดิการเพื่อผู้ด้อยโอกาส ควรส่งเสริมคนพิการและผู้ด้อยโอกาสทุกคนให้มีโอกาสการเข้าถึงการศึกษา และการฝึกอาชีพ โดยรัฐสนับสนุนงบประมาณให้สวัสดิการเป็นเบี้ยยังชีพ และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกกับผู้พิการ ผู้ด้อยโอกาส และผู้ที่ช่วยเหลือตนเองไม่ได้ เช่น ป่วยด้วยโรคต่างๆ จนไม่สามารถทำงานและไม่มีรายได้ ทั้งนี้ ชุมชนต้องมีบทบาทช่วยกันดูแล เช่น การตั้งศูนย์สงเคราะห์คนพิการ เพื่อนำคนว่างงานในชุมชนมารับการฝึกอบรมช่วยเหลือคนพิการ ส่วนผู้ด้อยโอกาสกลุ่มที่ยังสามารถทำงานได้ ให้รัฐจัดฝึกอบรมและหาอาชีพที่เหมาะสมให้ รวมถึงออกกฎหมายบังคับให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้พิการมากพอในสถานที่ต่างๆ ชัดเจน เช่น ต้องมีทางลาดขึ้นลงสำหรับรถเข็น เสียงในลิฟท์ ห้องน้ำให้คนพิการ โดยประชาชนร่วมจ่ายภาษีเพิ่มขึ้น เพื่อนำมาใช้ในการจัดสวัสดิการเพื่อผู้ด้อยโอกาส ร่วมกับงบประมาณสนับสนุนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช สาขาวิชารัฐศาสตร์ (2552, หน้า 16-17) เสนอมาตรการดำเนินการเพื่อตอบสนองความต้องการสวัสดิการของแรงงานนอกระบบในมิติต่าง ๆ ดังนี้

1. มิติด้านเศรษฐกิจ (ด้านการมีงานทำและการมีรายได้) ได้แก่ การเร่งรัดการพัฒนาฝีมือแรงงานเพื่อยกระดับมาตรฐานฝีมือแรงงานนอกระบบ โดยต้องพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมให้ตรงกับความต้องการในแต่ละสาขาอาชีพ มิใช่พัฒนาคนตามศักยภาพที่มีเท่านั้น เพื่อให้แรงงานนอกระบบสามารถเพิ่มมูลค่าของงานหรือการบริการในอันที่จะนำมาสู่รายได้จากการประกอบอาชีพที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งปรับเปลี่ยนทัศนคติในการประกอบอาชีพ และภาครัฐควรดำเนินการกระจาย

รายได้ไปสู่ชนบทมากขึ้น โดยการสนับสนุนเงินทุนเพื่อการประกอบอาชีพ แต่ต้องพิจารณาตามเหมาะสมในด้านต่างๆ ทั้งลักษณะภูมิปัญญา ลักษณะเศรษฐกิจ สังคมของแต่ละท้องถิ่น เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเศรษฐกิจพอเพียง และดำเนินการศึกษารูปแบบสวัสดิการชุมชนที่มีการบริหารจัดการที่ดีด้านสวัสดิการเงินกู้ฉุกเฉินจากหลายแห่ง อาทิ กองทุนสวัสดิการชุมชนเทศบาล

นครศรีธรรมราช เพื่อสังเคราะห์เป็นตัวแบบมาตรฐานสวัสดิการเงินกู้ฉุกเฉิน อันจะเป็นแบบอย่างแก่ชุมชนอื่นๆ ตลอดจนนำเสนอต่อรัฐบาลเพื่อขอการสนับสนุนงบประมาณเริ่มต้นในการจัดตั้งกองทุนสำหรับชุมชนโดยพิจารณาตามความเหมาะสมของแต่ละชุมชน

2. มิติด้านสังคม สาธารณสุขและการศึกษา (ความมั่นคงทางสังคม ด้านที่อยู่อาศัย ด้านการศึกษา และด้านสุขภาพอนามัย) ได้แก่ การส่งเสริมให้แรงงานนอกระบบได้รับการรักษาพยาบาลอันเกิดจากการบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยอย่างมีมาตรฐาน ทั้งด้านบุคลากรที่ให้บริการ และคุณภาพของยา ส่งเสริมการรวมตัวของกลุ่มสวัสดิการชุมชนต่างๆ เพื่อให้สามารถช่วยเหลือตนเองภายในกลุ่มและลดภาระของรัฐ เช่น กลุ่มสัจจะออมทรัพย์ กับกลุ่มสวัสดิการชุมชนอื่นๆ เข้าเป็นเครือข่ายขององค์กรสวัสดิการชุมชน เช่น เครือข่ายออมทรัพย์บางซื่อพัฒนา เพื่อร่วมมือประสานงานและเชื่อมโยงในการจัดสวัสดิการสังคมขององค์กรสวัสดิการชุมชนในทุกระดับ ซึ่งจะนำไปสู่การจัดตั้งกองทุนสวัสดิการภาคประชาชน สามารถบริหารและดูแลสมาชิกได้อย่างใกล้ชิดและทั่วถึง เช่น กองทุนสวัสดิการภาคประชาชน วันละ 1 บาท เขตบางซื่อ

3. มิติการเมืองและการเปลี่ยนแปลงของโลกสมัยใหม่ (ด้านบริการสังคม และด้านนันทนาการ) ได้แก่ การส่งเสริมระบบการออมในช่วงวัยทำงานที่เพียงพอ เพื่อสร้างหลักประกันด้านรายได้และเตรียมความพร้อมให้กับแรงงานนอกระบบในการก้าวเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ โดยนำเสนอต่อรัฐเพื่อเร่งผลักดันกองทุนบำเหน็จบำนาญแห่งชาติ ให้สามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรม และกระทรวงแรงงานต้องมีนโยบายเชิงรุกในการดำเนินการสอดส่องดูแลแรงงานนอกระบบให้ได้รับความเป็นธรรมจากผู้ว่าจ้าง โดยต้องเข้าถึงปัญหา ก่อน ตลอดจนมุ่งผลในเชิงป้องกันหรือการแก้ไขปัญหาดังแต่เริ่มต้น เพื่อป้องกันมิให้ปัญหาลุกลามและขยายตัวจนยากต่อการแก้ไข นอกจากนี้ต้องให้ความรู้และความช่วยเหลือทางกฎหมายแก่แรงงานนอกระบบ รวมถึงพัฒนาระบบการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของแรงงานนอกระบบให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ทิศทางของแผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการแรงงานนอกระบบ พ.ศ. 2555 – 2559

จากการวิเคราะห์และจัดทำแผนยุทธศาสตร์เพื่อให้มีประสิทธิภาพของสำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน (2554 หน้า 2-8) พบว่าแนวโน้มนโยบายหลักๆ ของการบริหารจัดการแรงงานนอกระบบในการลดปัญหาความไม่มั่นคงด้านปัจจัยพื้นฐาน และความไม่มั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมให้กับแรงงาน นอกระบบ ได้แก่ นโยบายการประกันรายได้ นโยบายกองทุนบำเหน็จบำนาญ นโยบายความมั่นคงด้านอาหาร นโยบายด้านเงินทุน และนโยบายการคุ้มครองทางกฎหมายที่

ศึกษามาจากต่างประเทศมีทิศทางเดียวกันในช่วยเหลือแรงงานนอกระบบ ดังนี้ การประกันรายได้/ค่าจ้างขั้นต่ำจะครอบคลุมเฉพาะผู้รับงานไปทำที่บ้านและเกษตรกร การสร้างหลักประกันรายได้ยามชราภาพจะเป็นลักษณะการออมเงินเพื่อการเกษียณอายุในภาคการสมัครใจ ซึ่งรัฐบาลให้การสนับสนุนเบี้ยผู้สูงอายุที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไปในอัตราคนละ 500 บาทต่อเดือน การสร้างหลักประกันสุขภาพมุ่งเน้นให้หลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า ส่วนการเข้าถึงแหล่งทุนโดยมีการตั้งกองทุนสินเชื่อในรูปแบบการเงินมุ่งเน้นให้แรงงาน นอกระบบที่เป็นผู้ประกอบการ และเกษตรกร สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้ การพัฒนาทักษะอาชีพของแรงงานที่ให้การพัฒนาฝีมือแรงงานและฝึกอาชีพ และการคุ้มครองทางกฎหมายในรูปแบบมาตรการทางกฎหมาย

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

วิจิตร ระวังวงศ์และคณะ (2550) ศึกษาการพัฒนาคุณภาพชีวิตของแรงงานนอกระบบกรณีศึกษาผู้ขับขีมือเตอริไซต์รับจ้างและผู้ค้าขายในตลาดนัด เขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ส่วนใหญ่ไม่คิดเปลี่ยนอาชีพ ทั้งสองกลุ่มมีการออม การกู้เงินตามสัดส่วนของรายได้และความมากน้อยของการลงทุน นอกจากนี้ปัญหาจากการประกอบอาชีพที่สำคัญ คือ ปัญหาสถานที่ในการประกอบอาชีพ ปัญหาจากเจ้าหน้าที่ของรัฐ ได้แก่ ความเข้มงวด การถูกจับปรับอย่างไม่เป็นธรรม บางครั้งถูกรีดไถ ด้านความต้องการอันดับแรกคือ การขอให้รัฐจัดสถานที่ที่เหมาะสม ความต้องการบริการจากรัฐ เช่น สวัสดิการที่อยู่อาศัย การรักษาพยาบาลฟรี และเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ ด้านปัญหาส่วนบุคคลพบว่าขาดความเอาใจใส่ดูแลสุขภาพ มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อสุขภาพ เช่น การดื่มสุรา สูบบุหรี่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มผู้ขับขีมือเตอริไซต์รับจ้าง

นฤมล นิราทร, ชไมพร รุ่งฤกษ์ฤทธิ, สุชาดา สนามชวดและกัลยา ไทยวงษ์ (2550) ทำการศึกษาแผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการแรงงานนอกระบบ ผลการศึกษาพบว่า แรงงานนอกระบบกลุ่มต่างๆ มีการศึกษาต่ำ รายได้น้อย มีความไม่มั่นคงด้านรายได้ แรงงานส่วนใหญ่ (ยกเว้นแรงงานภาคเกษตรที่ไม่ใช่เกษตรกรรับจ้าง) ยังไม่มีการรวมกลุ่ม แรงงานนอกระบบส่วนใหญ่มีหนี้สิน มีค่าใช้จ่ายด้านอภายมุข ปัญหาที่พบคือ การขาดโอกาสเข้าถึงแหล่งทุน ปัญหาสภาพการทำงานที่ไม่ปลอดภัย ขาดการดูแลเด็กและคนชรา สำหรับความต้องการเกี่ยวกับการพัฒนาความรู้ ทักษะฝีมือ การตลาด การบริการและการบัญชี ส่วนการคุ้มครองทางสังคมคือ การรักษาพยาบาล เงินช่วยเหลือกรณีเจ็บป่วยจากงานและกรณีสูงอายุ การเข้าถึงแหล่งทุนการประกอบอาชีพ เป็นต้น แรงงานนอกระบบส่วนใหญ่มีเครือข่ายทางสังคมที่คอยให้คำปรึกษาหรือช่วยเหลือยามประสบปัญหาและมีความต้องการเข้าสู่ระบบการประกันสังคม ส่วนในด้านความ

ความเห็นของผู้เชี่ยวชาญ การบริหารจัดการแรงงานนอกระบบต้องแตกต่างจากการบริหารแรงงานในระบบ เนื่องจากแรงงานนอกระบบไม่มีนายจ้าง ผู้มีบทบาทสำคัญคือรัฐบาลและตัวแรงงานนอกระบบ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องทำงานเชิงรุก ฉะนั้นการสร้างระบบการคุ้มครองทางสังคมควรมีจุดหมายเพื่อให้แรงงานมีหลักประกันความมั่นคงในชีวิต ได้รับการคุ้มครองตามสิทธิในฐานะประชาชน และได้รับโอกาสการทำงานที่ดีในฐานะที่เป็นแรงงาน

วรรณธรรม กาญจนสุวรรณ และปิยนาท ทำเสน (2552) ศึกษาสวัสดิการมาตรฐานที่แรงงานนอกระบบพึงได้รับ: นโยบายและแนวทางการส่งเสริมสวัสดิการให้แรงงานนอกระบบ พบว่า ลักษณะการประกอบอาชีพแรงงานนอกระบบ ไม่มีอาชีพเสริม เป็นงานที่มีลักษณะการทำงานแบบรายวัน ไม่มีนายจ้าง ระยะเวลาในการทำงานต่อวันไม่แน่นอน รายได้ไม่เพียงพอต่อการออม บางพื้นที่มีการรวมกลุ่มเพื่อจัดสวัสดิการกองทุนเงินกู้ในปัจจุบัน มีความต้องการให้กระทรวงแรงงานสนับสนุนการรวมกลุ่มเพื่อจัดสวัสดิการด้านการรักษาพยาบาล และมีความพร้อมในการจ่ายเงินสมทบการจัดสวัสดิการต่อเดือน 101-200 บาท ด้านรูปแบบสวัสดิการจำแนกตามความจำเป็นการได้รับ และระดับความต้องการสวัสดิการสังคมของแรงงานนอกระบบ พบว่า สวัสดิการที่มีความจำเป็นมากที่สุด คือ สวัสดิการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยบุคคล ครอบครัวและเงินชดเชยการขาดรายได้ กรณีเจ็บป่วย ส่วนความต้องการสวัสดิการที่มีความจำเป็นเร่งด่วน ได้แก่ การรักษา พยาบาลกรณีเจ็บป่วยบุคคล ครอบครัวและเงินชดเชยการขาดรายได้ การให้บริการเงินกู้ฉุกเฉินแก่แรงงานนอกระบบ การออมทรัพย์ กรณีบ้านานาญให้แก่แรงงานนอกระบบ ผลประโยชน์ค่าตอบแทนการประกันรายได้ขั้นต่ำ และผลประโยชน์ทดแทนกรณีทุพพลภาพ การประกันอุบัติเหตุการประกันภัยแก่แรงงานนอกระบบ

พรศิริ จงกล (2553) ศึกษาการสืบค้นการเจ็บปวดกล้ามเนื้อและกระดูกของคนขับรถแท็กซี่ และปัจจัยเสี่ยงอันเนื่องมาจากการทำงาน พบว่าผู้ขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง มาจากภาคอีสาน โดยมีอายุเฉลี่ย 43.87 ปี มีประสบการณ์โดยเฉลี่ย 7.26 ปี ใช้เวลาในการขับรถแต่ละวันเท่ากับ 12.34 ชั่วโมง ไม่เคยออกกำลังกายเป็นประจำ มีปัจจัยเสี่ยงต่อการบาดเจ็บส่วนใหญ่เป็นการเจ็บปวดบริเวณหลังส่วนล่างและคอ โดยมีความสัมพันธ์กับระยะเวลาในการขับรถแต่ละวัน

ธมนวรรณ บุญรักษา (2556) ศึกษาการตัดสินใจสมัครเป็นผู้ประกันตนตามพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2542 มาตรา 40 ของแรงงานนอกระบบในเขตอำเภอเมืองจังหวัดนครปฐม พบว่าระดับการตัดสินใจเป็นผู้ประกันตนตามพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2542 มาตรา 40 โดยมีระดับการตัดสินใจมากที่สุดเกี่ยวกับด้านความสามารถในการจ่ายเงิน

สมทบตามอัตรา ด้านความสะดวกในการเข้ารับบริการ และด้านประโยชน์ทดแทนและสิทธิประโยชน์จากการประกันตน ทั้งนี้ถือว่าเป็นความมั่นคงในกับชีวิตแก่ผู้มีรายได้น้อย และไม่มีหลักประกันอื่น

จรัญญา วงษ์พรหม และคณะ (2558) ศึกษา กลไกการส่งเสริมการมีงานทำของผู้สูงอายุที่เป็นแรงงานนอกระบบ พบว่าผู้สูงอายุที่เป็น แรงงานนอกระบบในทุกพื้นที่ทั้งที่อยู่ในกลุ่มและทำอาชีพอิสระแบบปัจเจก ส่วนใหญ่ มีอิสระในการทำงาน คือ สามารถกำหนดประเภทของงานและช่วงเวลาทำงานได้ มีระยะเวลาในการทำงาน ทำทุกวัน แต่ไม่ได้ทำทั้งวัน ตลอดจนใช้ชุดประสบการณ์ ทักษะ ที่สะสมอยู่ในตัวผู้สูงอายุในการประกอบอาชีพเพื่หารายได้ และมีลักษณะงานที่เหมาะสมกับวัยและสมรรถนะทางร่างกายของผู้สูงอายุ เช่น งานหัตถกรรม (ทอผ้า ทอเสื่อ จักสาน ฯลฯ) งานค้าขาย (อาหาร เครื่องดื่ม ของชำ) งานบริการ (เครื่องซักผ้าหยอดเหรียญ มอเตอร์ไซค์รับจ้าง ฯลฯ) นั้น ประสบปัญหาและอุปสรรคหลายประการ ได้แก่ ปัญหาด้านการลงทุนและการเงิน 1) มีข้อจำกัดเรื่องเงินทุน หมุนเวียนในการซื้อวัตถุดิบ วัสดุอุปกรณ์ 2) มีภาวะหนี้สิน ส่วนใหญ่เกิดจากทั้งการยืมมาประกอบอาชีพ และ มาจากหนี้สินที่ลูกหลานกู้ยืม หรือกู้ยืมเพื่อใช้จ่าย เจือจุนในครอบครัว ปัญหาด้านวัตถุดิบ การผลิตและการ พัฒนาผลิตภัณฑ์ 1) ขาดแคลนวัตถุดิบที่เคยหาได้ในท้องถิ่น 2) ยังไม่สามารถพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้มีคุณภาพในระดับสูงขึ้น เพื่อเพิ่มมูลค่า 3) ขาดแคลนแรงงานช่วยเหลือไม่สามารถเพิ่มกำลังการผลิต 4) ขาดการสืบทอด โดยคนรุ่นต่อไป ปัญหาด้านการตลาด 1) ต้นทุนการผลิตสินค้าหรือผลิตภัณฑ์สูง 2) ผลิตภัณฑ์มีราคาแพง และไม่เป็นที่นิยมและแพร่หลายเท่าที่ควร เพราะผู้ซื้ออาจไม่เข้าใจหรือให้คุณค่างานฝีมือโดยภูมิปัญญา ผู้สูงอายุ งานสืบทอดคุณค่าทางศิลปวัฒนธรรมการผลิตขั้นสูง ใช้เวลาในการผลิตงานแต่ละชนิดมาก เช่น กรณี ผ้าตีนจกลายโบราณของหาดเสี้ยว เป็นต้น 3) ขาดความรู้และช่องทางในการการตลาด ขยายตลาด ปัญหาด้าน การบริหารจัดการ 1) ผู้นำขาดความโปร่งใส 2) ผู้นำและแกนนำกลุ่มผลิตบางกลุ่ม ขาดความรู้ด้านการบริหาร จัดการ ปัญหาด้านสุขภาพและอาชีวนามัย 1) ปัญหาสุขภาพ ผู้สูงอายุมีปัญหาสุขภาพ เช่น มีโรคประจำตัว มีปัญหาด้านการมองเห็น ปวดเมื่อยแขนขา ปวดเนื้อปวดตัว 2) ปัญหาอาชีวนามัยไม่เหมาะสม

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง การจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับแรงงานนอกระบบภาคบริการ กรณีศึกษากลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์สภาพการจัดสวัสดิการและความต้องการสำหรับแรงงานนอกระบบกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ และรูปแบบการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับแรงงานนอกระบบกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร การวิจัยนี้เป็น การวิจัยเชิงอนาคต (Future Research) โดยใช้กระบวนการเดลฟายเทคนิค (Delphi Technique) แบ่งวิธีดำเนินการศึกษา ออกเป็น 2 ส่วนดังนี้

1. การศึกษาในส่วนข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) เป็นการศึกษาในภาคทฤษฎี ที่ศึกษาข้อมูลจากเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งจากหนังสือ ตำรา บทความ วิทยานิพนธ์ รายงาน การสัมมนา รายงานผลการวิจัย บทความและข้อเขียนต่างๆ โดยข้อมูลเหล่านี้จะมีการประเมินความน่าเชื่อถือ ด้วยการตรวจสอบกับหลักฐานข้อมูลอื่นซึ่งการดำเนินการค้นคว้าข้อมูลนี้มาจากห้องสมุดของหน่วยงานต่างๆ

2. การศึกษาในส่วนข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) เป็นการศึกษาในภาคสนาม เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงประจักษ์จากกลุ่มเป้าหมายและผู้เกี่ยวข้อง โดยใช้วิธีการสอบถาม (Questionnaire) และกระบวนการเก็บข้อมูลโดยใช้เทคนิคเดลฟาย (Delphi Technique)

กลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลัก

กลุ่มที่ 1 ได้แก่ ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ เป็นกลุ่มที่ถูกเลือกสัมภาษณ์ให้ตอบแบบสอบถาม (Questionnaire) ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณ เพื่อแสดงสถิติและจำนวนที่เกี่ยวข้องกับสภาพการจัดสวัสดิการและความต้องการสำหรับแรงงานนอกระบบกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย กลุ่มแท็กซี่นิติบุคคลและกลุ่มแท็กซี่ส่วนบุคคล จำนวนทั้งหมด 109,422 คัน (กรมการขนส่งทางบก, 2557, หน้า 1) มีจำนวนขนาดตัวอย่าง 384 คน โดยใช้การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างของ Krejcie and Morgan (1970, pp. 608-609) และใช้เทคนิคการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Random Sampling)

กลุ่มที่ 2 กลุ่มผู้เกี่ยวข้องกับกระบวนการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการใช้เทคนิคเดลฟาย การคัดเลือกผู้เชี่ยวชาญหรือผู้เกี่ยวข้องเลือกจากผู้มีความรู้ความสามารถเพียงพอที่จะแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและประสบการณ์ในเรื่องที่เกี่ยวข้อง ในที่นี้ได้แก่ ตัวแทนผู้ขับรถแท็กซี่และหรือผู้ประกอบการ (เจ้าของอุ้งรถแท็กซี่) นักวิชาการของรัฐและหรือเอกชน และเครือข่ายแรงงาน

นอกระบบ จำนวน 15 คน ตามเกณฑ์การคัดเลือกเพื่อลดความคาดเคลื่อนของสุวิมล ว่องวาณิช (2550, หน้า 225) ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนผู้ให้ข้อมูลกระบวนการเทคนิคเดลฟาย

ผู้ให้ข้อมูลกระบวนการเทคนิคเดลฟาย	จำนวน (คน)
ตัวแทนผู้ขับรถแท็กซี่และหรือผู้ประกอบการ (เจ้าของอุ้งรถแท็กซี่)	5
ตัวแทนนักวิชาการของรัฐและหรือเอกชน	5
ตัวแทนเครือข่ายแรงงานนอกระบบ	5
รวม	15

เครื่องมือการวิจัย ประกอบด้วย

1. แบบสอบถาม (Questionnaire) ประกอบด้วยข้อคำถามลักษณะแบบปลายเปิดและปลายปิด ประเด็นหลักของการสอบถามเกี่ยวกับสภาพการจัดสวัสดิการและความต้องการสำหรับแรงงานนอกระบบกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เป็นการสัมภาษณ์แบบไม่เป็นทางการ (Informal Interview)

แบบสอบถาม (Questionnaire) มีวิธีดำเนินการดังนี้

1.1. ศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องจากเอกสารและงานวิจัยต่างๆ นำมาเป็นแนวทางในการกำหนดกรอบแนวความคิดและสร้างแบบสอบถามให้ครอบคลุมประเด็นต่างๆ ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยเกี่ยวกับสภาพการจัดสวัสดิการและความต้องการสำหรับแรงงานนอกระบบกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ และรูปแบบการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับแรงงานนอกระบบกลุ่มคนขับรถแท็กซี่

1.2. นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นเสนอต่อผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน เพื่อตรวจสอบความตรงตามเนื้อหา (Content Validity) ว่าข้อคำถามแต่ละข้อสอดคล้องกับประเด็นบ่งชี้ที่กำหนดไว้หรือไม่

1.3. นำผลการตรวจสอบของผู้เชี่ยวชาญแต่ละท่านมารวมกันคำนวณหาความตรงตามเนื้อหา ซึ่งคำนวณจากความสอดคล้องระหว่างประเด็นที่ต้องการวัดกับข้อคำถามที่สร้างขึ้น และใช้ดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามและวัตถุประสงค์ (Item Objective Congruence Index: IOC) (สุวิมล ตริกานันท์, 2551, หน้า 165-166)

1.4. นำแบบสอบถามมาตรวจแก้ไขการใช้ภาษาในแบบสอบถามให้ถูกต้องเหมาะสมยิ่งขึ้น ก่อนไปทดสอบ (Try-Out) กับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 30 คน ที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างในครั้งนี้ เพื่อหาความเที่ยง (Reliability) ของเครื่องมือ

1.5. การหาความเที่ยง (Reliability) ของเครื่องมือใช้วิธีการหาความเที่ยงแบบการวัดความสอดคล้องภายใน (Measure of Internal Consistency) โดยเลือกใช้วิธีหาสัมประสิทธิ์แอลฟา (Coefficient Alpha) (สุวิมล ตีรกาพันธ์, 2551, หน้า 173-181)

2. เครื่องมือที่ใช้ในเทคนิคเดลฟาย (Delphi Technique) ประกอบด้วย แบบสอบถามลักษณะปลายเปิดและปลายปิด ชนิดมาตราประมาณค่า 5 ระดับจะเก็บข้อมูล

รอบที่ 1 ใช้แบบสอบถามปลายเปิด มีจุดมุ่งหมายเพื่อรวบรวมความคิดเห็นกว้างๆ จากตัวแทนผู้ขับรถแท็กซี่และหรือผู้ประกอบการ (เจ้าของคู่อรถแท็กซี่) เกี่ยวกับการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมของแรงงานนอกระบบภาคบริการ

รอบที่ 2 ใช้แบบสอบถามปลายปิด ชนิดมาตราประมาณค่า 5 ระดับ (Rating Scale) คือ

จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมากที่สุด	กำหนดคะแนนเป็น	5
จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมาก	กำหนดคะแนนเป็น	4
จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นปานกลาง	กำหนดคะแนนเป็น	3
จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นน้อย	กำหนดคะแนนเป็น	2
จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด	กำหนดคะแนนเป็น	1

ซึ่งพัฒนามาจากการสังเคราะห์ความคิดเห็นในรอบที่ 1 (Content Analysis) เพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญจัดลำดับความสำคัญหรือคาดการณ์แนวโน้มในแต่ละประเด็นของการจัดสวัสดิการที่เหมาะสม

รอบที่ 3 นำผลคำตอบในรอบที่ 2 มาคำนวณค่าสถิติ ได้แก่ ค่ามัธยฐาน (Median) ฐานนิยม (Mode) และค่าพิสัยระหว่างควอร์ไทล์ (Interquartile Range) ดังนี้

ค่ามัธยฐาน (Best, 1970) มีเกณฑ์การพิจารณา

4.50 – 5.00	หมายความว่า เห็นด้วยกับข้อความนั้นมากที่สุด
3.50 – 4.49	หมายความว่า เห็นด้วยกับข้อความนั้นมาก
2.50 – 3.49	หมายความว่า เห็นด้วยกับข้อความนั้นปานกลาง
1.50 – 2.49	หมายความว่า เห็นด้วยกับข้อความนั้นน้อย
1.00 – 1.49	หมายความว่า เห็นด้วยกับข้อความนั้นน้อยที่สุด

เกณฑ์การพิจารณาข้อความเพื่อนำไปกำหนดเป็นรูปแบบคือ ข้อความที่มีค่ามัธยฐาน ตั้งแต่ 3.50 ขึ้นไป

ค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (Glass and Hopkins, 1987) การพิจารณาความสอดคล้องของคำตอบกำหนดเกณฑ์แสดงค่า ความสอดคล้องดังนี้

0.01 – 0.99 แสดงว่า เป็นคำตอบที่มีความสอดคล้องกันสูงมาก

1.00 – 1.99 แสดงว่า เป็นคำตอบที่มีความสอดคล้องกันสูง

2.00 – 2.99 แสดงว่า เป็นคำตอบที่มีความสอดคล้องกันต่ำ

3.00 ขึ้นไป แสดงว่า เป็นคำตอบที่ไม่มีความสอดคล้องกัน

เกณฑ์การพิจารณาข้อความเพื่อนำมากำหนดรูปแบบ คือ ข้อความที่มีค่า ความสอดคล้องกันตั้งแต่ 1.99 ลงมา

จากนั้นใช้แบบสอบถามเดิมจากรอบที่ 2 เป็นแบบสอบถามเพื่อตรวจสอบความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลซ้ำ เพื่อหาคำตอบที่เหมาะสมและสอดคล้องกันของผู้เชี่ยวชาญ โดยมีข้อมูล 2 ส่วน คือ ส่วนแรกเป็นข้อมูลที่มีความคิดเห็นของกลุ่มที่แสดงด้วยค่าสถิติ และส่วนที่สองเป็นข้อมูลที่เป็นคำตอบของผู้เชี่ยวชาญที่เป็นเจ้าของคำตอบแต่ละคน

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ระยะที่ 1 การเก็บรวบรวมข้อมูลจากเทคนิคการวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Research) เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณเกี่ยวกับสภาพการจัดสวัสดิการและความต้องการสำหรับแรงงานนอกระบบกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ โดยใช้แบบสอบถามที่มีโครงสร้าง (Structured Interview)

ระยะที่ 2 การเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้ในเทคนิคเดลฟาย (Delphi Technique) เป็นการดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลจากความคิดเห็นหรือการตัดสินใจของผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับรูปแบบการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับคนขับรถแท็กซี่ การเก็บรวบรวมข้อมูลมีรายละเอียดต่อไปนี้

รอบที่ 1 เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลกว้างๆ จากผู้เชี่ยวชาญ โดยใช้คำถามปลายเปิดเกี่ยวกับการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมของแรงงานนอกระบบภาคบริการในปัจจุบัน ทำให้ผู้ให้ข้อมูลมีอิสระในการแสดงความคิดเห็น การเก็บข้อมูลในรอบนี้ต้องมีการจัดทำจดหมายนำเพื่อชี้แจงจุดมุ่งหมายของการเก็บข้อมูล ขอบเขตที่ผู้เชี่ยวชาญยอมสละเวลาให้ข้อมูล

รอบที่ 2 หลังจากได้คำตอบจากรอบแรกแล้ว ต้องทำการวิเคราะห์เนื้อหา สรุปประเด็นความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญทั้งหมด ที่ปรากฏในข้อความทุกประเด็น และสรุปเพื่อจัดทำแบบสอบถามที่เป็นคำถามปลายปิดในรูปของมาตราประมาณค่า 5 ระดับ สำหรับเก็บข้อมูลในรอบที่สองนี้

รอบที่ 3 นำผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากรอบที่สองมาสร้างเป็นแบบสอบถามสำหรับเก็บข้อมูลในรอบที่สาม จุดมุ่งหมายของการเก็บข้อมูลในรอบนี้เพื่อตรวจสอบความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลซ้ำ ในรอบนี้ผู้ให้ข้อมูลแต่ละคนจะได้รับข้อมูลย้อนกลับโดยมีข้อมูล 2 ส่วน คือ

ส่วนแรก เป็นข้อมูลที่มีความคิดเห็นของกลุ่มที่แสดงด้วยค่าสถิติ

ส่วนที่สอง เป็นข้อมูลที่เป็นคำตอบของผู้เชี่ยวชาญที่เป็นเจ้าของคำตอบแต่ละคน

สำหรับการนำเสนอข้อมูลย้อนกลับส่วนแรก ผู้เชี่ยวชาญทุกคนจะได้รับเหมือนกัน ส่วนข้อมูลที่สองผู้เชี่ยวชาญจะได้รับเฉพาะคำตอบของตนเอง แบบสอบถามที่ส่งให้ผู้เชี่ยวชาญในรอบที่สามของแต่ละคนจะมีลักษณะไม่เหมือนกัน การเก็บข้อมูลในรอบนี้ต้องการให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบความคิดเห็นของตนเองใหม่ หลังจากที่เห็นความคิดเห็นของกลุ่มจากข้อมูลส่วนที่หนึ่ง หากยังคงยืนยันหรือไม่เปลี่ยนแปลงคำตอบจากรอบที่สอง ก็สามารถให้เหตุผลประกอบได้ ข้อมูลที่ได้รับกลับคืนมาต้องทำการวิเคราะห์และตรวจสอบระดับความสอดคล้องหรือฉันทามติของกลุ่มว่าสามารถยุติการเก็บข้อมูลได้หรือไม่ แต่หากยังไม่พบฉันทามติก็ดำเนินการต่อไปในรอบที่ 4 โดยวิธีการแบบเดียวกัน

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสภาพการจัดสวัสดิการและความต้องการสำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ ใช้เทคนิคการวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Research) นั้น ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงบรรยาย (Descriptive Statistics) เพื่อสรุปข้อมูลที่ได้จากการศึกษาเป็นการบรรยายลักษณะของข้อมูลของกลุ่มที่ศึกษา

สำหรับการวิเคราะห์เกี่ยวกับการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมของกลุ่มเป้าหมายซึ่งใช้เทคนิคเดลฟาย (Delphi Technique) โดยใช้ข้อมูลและข้อสรุปเบื้องต้น (จากวัตถุประสงค์ข้อที่ 1) เป็นฐานข้อมูลและอาศัยความคิดเห็นที่สอดคล้องต่อกันของผู้เชี่ยวชาญในการนำมาซึ่งข้อสรุปที่นำเชื่อถือ ดังนั้นการวิเคราะห์ในกระบวนการนี้ ประกอบด้วย

การวิเคราะห์เนื้อหา สรุปประเด็นความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญทั้งหมด ที่ปรากฏในข้อความทุกประเด็นจากการเก็บข้อมูลรอบแรก

การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ จากการนำคำตอบของแต่ละข้อที่ได้รับจากแบบสอบถามรอบที่สองทั้งหมดมาคำนวณเพื่อใช้เป็นข้อมูลย้อนกลับในการเก็บข้อมูลรอบสาม ได้แก่ ค่ามัธยฐาน (Median) ฐานนิยม (Mode) และค่าพิสัยระหว่างควอร์ไทล์ (Interquartile Range) หรือความถี่ ร้อยละ

การเก็บข้อมูลโดยใช้เทคนิคเดลฟายสามารถดำเนินการได้หลายรอบจนกว่าได้คำตอบที่สอดคล้องกันของผู้เชี่ยวชาญ จำนวนรอบที่เหมาะสมขึ้นอยู่กับการได้ข้อสรุปที่มีฉันทามติ หมายถึง ระดับความสอดคล้องทางความคิดของผู้ให้ข้อมูล

การสรุปผลข้อมูล

สรุปผลข้อมูลตามกรอบแนวคิดการวิจัย โดยแยกประเด็น ดังนี้ สภาพการจัดสวัสดิการและความต้องการสำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ ได้แก่ ด้านการประกันสังคม ด้านการช่วยเหลือทางสังคม และด้านการบริการสังคม ส่วนรูปแบบการจัดสวัสดิการที่เหมาะสม ได้แก่ ระดับนโยบาย ระดับหน่วยงานหรือสถานประกอบการและระดับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เป็นต้น



บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัย เรื่อง การจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับแรงงานนอกระบบภาคบริการ กรณีศึกษากลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์สภาพการจัดสวัสดิการและความต้องการ รวมทั้งศึกษารูปแบบการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับแรงงานนอกระบบกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร ใช้กระบวนการเดลฟายเทคนิค (Delphi Technique) ผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลในรูปของความเรียงและตารางประกอบคำบรรยาย โดยแบ่งออกเป็น 2 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 วิเคราะห์สภาพการจัดสวัสดิการและความต้องการสำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่

ตอนที่ 2 รูปแบบการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่

ตอนที่ 1 วิเคราะห์สภาพการจัดสวัสดิการและความต้องการสำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลกลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 384 คน ใช้วิธีการศึกษาเชิงสำรวจ (Survey Research) วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) และจัดลำดับความสำคัญของความต้องการจำเป็นในการจัดสวัสดิการ โดยใช้สูตร Modified Priority Needs Index (PNI_{Modified}) สุวิมล ว่องวานิช (2550, หน้า 279) สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์และการแปลความหมายของข้อมูล ผู้วิจัยกำหนดสัญลักษณ์ที่ใช้ ดังนี้

n แทน จำนวนกลุ่มตัวอย่าง

\bar{X} แทน ค่าเฉลี่ย

SD . แทน ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

PNI_{Modified} แทน ดัชนีเรียงลำดับความสำคัญของความต้องการจำเป็น

I แทน ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของความต้องการจัดสวัสดิการ

D แทน ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของสภาพการจัดสวัสดิการ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล เป็นไปตามลำดับหัวข้อต่อไปนี้

1. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา ภูมิลำเนาเดิม ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพ ลักษณะการประกอบอาชีพ สภาพความเป็นเจ้าของรถ ลักษณะประเภทรถ ช่วงเวลาที่ขับรถ ความภาคภูมิใจในการประกอบอาชีพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน แสดงรายละเอียด ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตาม เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา ภูมิลำเนาเดิม ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพ ลักษณะการประกอบอาชีพ สภาพความเป็นเจ้าของรถ ลักษณะประเภทรถ ช่วงเวลาที่ขับรถ ความภาคภูมิใจในการประกอบอาชีพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของคนขับรถแท็กซี่

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (n = 384)	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	345	89.80
หญิง	39	10.20
อายุ		
ต่ำกว่า 25 ปี	2	00.50
25 – 34 ปี	44	11.50
35 – 44 ปี	104	27.10
45 – 54 ปี	194	50.50
ตั้งแต่ 55 ปีขึ้นไป	40	10.40
สถานภาพสมรส		
โสด	114	29.70
สมรส	210	54.70
หม้าย	28	07.30
หย่า/แยกกันอยู่	32	08.30

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (n = 384)	ร้อยละ
ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	129	33.60
มัธยมศึกษา	134	34.90
อาชีวศึกษา	81	21.10
ปริญญาตรี	37	09.60
สูงกว่าปริญญาตรี	3	00.80
ภูมิลำเนาเดิม		
กรุงเทพมหานคร	152	39.60
ต่างจังหวัด	232	60.40
ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่		
ต่ำกว่า 3 ปี	74	19.20
3-7 ปี	221	57.60
8-12 ปี	83	21.60
ตั้งแต่ 13 ปีขึ้นไป	6	01.60
ลักษณะการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่		
เป็นอาชีพหลักของการหารายได้	372	96.90
เป็นอาชีพรองเพื่อเสริมรายได้	12	03.10
สภาพความเป็นเจ้าของรถแท็กซี่		
รถของตนเอง	93	24.20
รถเช่า	288	75.00
อื่นๆ	3	00.80
ลักษณะประเภทรถแท็กซี่		
รถแท็กซี่ส่วนบุคคล (สีเขียวเหลือง)	131	34.10
รถแท็กซี่สหกรณ์	169	44.00
รถแท็กซี่ห้างหุ้นส่วนจำกัด	84	21.90

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (n = 384)	ร้อยละ
ช่วงเวลาที่ขับรถแท็กซี่		
กะเช้า/ช่วงเช้า	117	30.50
กะบ่าย/ช่วงบ่าย	177	46.10
อื่นๆ	90	23.40
ความภาคภูมิใจในการประกอบอาชีพ		
ไม่มีความภาคภูมิใจ	42	10.90
มีความภาคภูมิใจ	342	89.10
เนื่องจาก (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
ระดับตนเอง เช่น เป็นอาชีพอิสระ	212	55.20
สามารถตั้งตัวและปลดหนี้สินได้		
ระดับครอบครัว เช่น มีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น/ไม่เป็นภาระสังคม	252	65.60
เป็นอยู่ที่ดีขึ้น/ไม่เป็นภาระสังคม		
ระดับชุมชน/สังคม เช่น ได้รับการยอมรับทางสังคม/ช่วยเหลือสังคมได้	128	33.30
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน		
น้อยกว่า 6,001 บาท	19	04.90
6,001–9,000 บาท	65	16.90
9,001–12,000 บาท	128	33.40
12,001–15,000 บาท	99	25.80
มากกว่า 15,000 บาทขึ้นไป	73	19.00

จากตารางที่ 2 พบว่ากลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่จำนวน 384 คนเป็นเพศชาย จำนวน 345 คน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 89.80 และเพศหญิงน้อยที่สุดจำนวน 39 คน คิดเป็น ร้อยละ 10.20

อายุ อยู่ระหว่าง 45 – 54 ปี มากที่สุดจำนวน 194 คน คิดเป็นร้อยละ 50.50 และอายุต่ำกว่า 25 ปี น้อยที่สุด จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.50

สถานภาพ มีสถานภาพสมรสแล้วมากที่สุด จำนวน 210 คน คิดเป็นร้อยละ 54.70 และสถานภาพเป็นหม้ายน้อยที่สุด จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 7.30

การศึกษา ระดับมัธยมศึกษามากที่สุดจำนวน 134 คน คิดเป็นร้อยละ 34.90 และระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีน้อยที่สุด จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.80

ภูมิลำเนาเดิม อยู่ต่างจังหวัดมากที่สุดจำนวน 232 คน คิดเป็นร้อยละ 60.40 และกรุงเทพมหานคร น้อยที่สุด จำนวน 152 คน คิดเป็นร้อยละ 39.60

ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ อยู่ระหว่าง 3-7 ปี มากที่สุด จำนวน 221 คน คิดเป็นร้อยละ 57.60 และระยะเวลาที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ตั้งแต่ 13 ปีขึ้นไปน้อยที่สุด จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 1.60

ลักษณะการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ยึดเป็นอาชีพหลักของการหารายได้มากที่สุด จำนวน 372 คน คิดเป็นร้อยละ 96.90 เป็นอาชีพรองเพื่อเสริมรายได้เล็กน้อยที่สุด จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 3.10

สภาพความเป็นเจ้าของรถแท็กซี่ เป็นรถเช่ามากที่สุดจำนวน 288 คน คิดเป็นร้อยละ 75.00 และอื่นๆ เช่น รถจากญาติพี่น้องหรือเพื่อน น้อยที่สุด จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.80

ลักษณะประเภทรถแท็กซี่ เป็นรถแท็กซี่สหกรณ์ มากที่สุดจำนวน 169 คน คิดเป็นร้อยละ 44.00 รถแท็กซี่ห้างหุ้นส่วนจำกัด น้อยที่สุด จำนวน 84 คน คิดเป็นร้อยละ 21.90

ช่วงเวลาที่ขับรถแท็กซี่ อยู่ในกะบ่าย/ช่วงบ่าย มากที่สุดจำนวน 177 คน คิดเป็นร้อยละ 46.10 และช่วงอื่นๆ เช่น การควบกะ น้อยที่สุด จำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 23.40

ความภาคภูมิใจในการประกอบอาชีพ มีความภาคภูมิใจมากที่สุดจำนวน 342 คน คิดเป็นร้อยละ 89.10 โดยเฉพาะระดับครอบครัว เช่น มีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น/ไม่เป็นภาระสังคม และไม่มี ความภาคภูมิใจน้อยที่สุด จำนวน 42 คน คิดเป็นร้อยละ 10.90

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน อยู่ระหว่าง 9,001- 12,000 บาท มากที่สุดจำนวน 128 คน คิดเป็นร้อยละ 33.40 และที่น้อยกว่า 6,001 บาท จำนวนน้อยที่สุด 19 คน คิดเป็นร้อยละ 4.90

2. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามปัญหาคุณภาพชีวิตจากการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ แสดงรายละเอียด ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามปัญหาคุณภาพชีวิตจากการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

ปัญหาคุณภาพชีวิตจากการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่	จำนวน (n = 384)	ร้อยละ
เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ		
มีรายได้ต่ำและไม่แน่นอน	242	63.00
มีต้นทุนในการประกอบอาชีพสูง	203	52.90
ไม่มีความปลอดภัยจากการประกอบอาชีพ	150	39.10
ไม่ได้รับหรือมีสวัสดิการที่เพียงพอ	175	45.60
ขาดการดูแลสุขภาพตนเองเมื่อเจ็บป่วย	116	30.20
กฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ไม่เอื้ออำนวย	104	27.10
ขาดการพัฒนาทักษะและความรู้	84	21.90
ขาดข้อมูลข่าวสาร ประชาสัมพันธ์	81	21.10
ไม่ได้รับการเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ	79	20.60
อื่นๆ	3	00.80

จากตารางที่ 3 พบว่าปัญหาคุณภาพชีวิตของกลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่จำนวน 384 คน ส่วนมากเป็นปัญหาเกี่ยวกับการมีรายได้ต่ำและไม่แน่นอนมากที่สุด รองลงมาได้แก่ การมีต้นทุนในการประกอบอาชีพสูง การไม่ได้รับหรือมีสวัสดิการที่เพียงพอ ไม่มีความปลอดภัยจากการประกอบอาชีพ ขาดการดูแลสุขภาพตนเองเมื่อเจ็บป่วย การมีกฎ ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการประกอบอาชีพ ขาดการพัฒนาทักษะและความรู้ ขาดข้อมูลข่าวสาร ประชาสัมพันธ์ ไม่ได้รับการเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ และอื่นๆ ตามลำดับ

3. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความสัมพันธ์ระหว่างเพศ อายุและระยะเวลาที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ แสดงรายละเอียด ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศ อายุและระยะเวลาที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

	ระยะเวลา ที่ประกอบอาชีพ ขับรถแท็กซี่	อายุ				รวม		
		น้อยกว่า 25 ปี	25 – 34 ปี	35 – 44 ปี	45 – 54 ปี		ตั้งแต่55 ปีขึ้นไป	
เพศ	ต่ำกว่า 3 ปี	1	7	17	27	6	58	
	3 – 7 ปี	1	22	59	110	18	210	
	ชาย	8 – 12 ปี		7	16	34	14	71
	ตั้งแต่ 13 ปี		2	1	3		6	
	รวม		2	38	93	174	38	345
หญิง	ต่ำกว่า 3 ปี	0	2	5	8	1	16	
	3 – 7 ปี	0	2	3	6	0	11	
	8 – 12 ปี	0	2	3	6	1	12	
	ตั้งแต่ 13 ปี	0	0	0	0	0	0	
	รวม		0	6	11	20	2	39
รวม	ต่ำกว่า 3 ปี	1	9	22	35	7	74	
	3 – 7 ปี	1	24	62	116	18	221	
	8 – 12 ปี		9	19	40	15	83	
	ตั้งแต่ 13 ปี		2	1	3		6	
	รวม		2	44	104	194	40	384

จากตารางที่ 4 พบว่ากลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่จำนวน 384 คน ส่วนมากเป็นเพศชายมากที่สุด จำนวน 345 คน มีอายุอยู่ระหว่าง 45 – 54 ปี จำนวน 174 คน และส่วนใหญ่มีระยะเวลาที่ประกอบอาชีพ ขับรถแท็กซี่อยู่ระหว่าง 3 – 7 ปี จำนวน 210 คน สำหรับกลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่ที่เป็นเพศหญิงมีจำนวนน้อยที่สุด 39 คน มีอายุอยู่ระหว่าง 45 – 54 ปี จำนวน 20 คน และมีระยะเวลาที่ประกอบอาชีพ ขับรถแท็กซี่ต่ำกว่า 3 ปีมากที่สุดจำนวน 16 คน

4. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความสัมพันธ์ระหว่างประเภทรถ สภาพความเป็นเจ้าของแท็กซี่และสภาพความเป็นเจ้าของแท็กซี่ แสดงรายละเอียด ดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทรถ ช่วงเวลาขับรถและสภาพความเป็นเจ้าของแท็กซี่

		ช่วงเวลาขับรถ	สภาพความเป็นเจ้าของแท็กซี่			รวม
			รถของตนเอง	รถเช่า	อื่นๆ ระบุ	
บุคคล		กะเช้า	7	28	0	35
	รถส่วนตัว	กะบ่าย	20	47	0	67
		อื่นๆ	7	22	0	29
	รวม		34	97	0	131
ประเภทรถ		กะเช้า	16	40	0	56
	รถ	กะบ่าย	17	57	1	75
	สหกรณ์	อื่นๆ	6	32	0	38
	รวม		39	129	1	169
หุ้นส่วน		กะเช้า	5	21	0	26
	รถห้าง	กะบ่าย	12	23	0	35
		อื่นๆ	3	18	2	23
	รวม		20	62	2	84
รวม		กะเช้า	28	89	0	117
		กะบ่าย	49	127	1	177
		อื่นๆ	16	72	2	90
	รวม		93	288	3	384

จากตารางที่ 5 พบว่ากลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่จำนวน 384 คน ส่วนมากขับรถสหกรณ์มากที่สุด จำนวน 169 คน ช่วงเวลาที่ขับเป็นช่วงกะบ่าย จำนวน 75 คน และส่วนใหญ่เป็นรถเช่า 129 คน รองลงมาเป็นรถส่วนบุคคลจำนวน 131 คน ช่วงเวลาที่ขับเป็นช่วงกะบ่าย จำนวน

67 คน ส่วนใหญ่เป็นรถเช่า 97 คน เช่นกัน และน้อยที่สุดเป็นรถห้างหุ้นส่วนจำนวน 84 คน ช่วงเวลาที่ขับเป็นช่วงกะบาย จำนวน 35 คน เป็นรถเช่า 62 คนตามลำดับ

5. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพและความต้องการในการจัดสวัสดิการ

ประกอบด้วย ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน สภาพและความต้องการในการจัดสวัสดิการ ประกอบด้วย ด้านการประกันสังคม ด้านการช่วยเหลือทางสังคม ด้านการบริการสังคม แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 6 ถึง 14

ตารางที่ 6 คะแนนเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เกี่ยวกับสภาพและความต้องการจัดสวัสดิการ ในภาพรวม

การจัดสวัสดิการ (n= 384)	สภาพการจัดสวัสดิการ				ความต้องการจัดสวัสดิการ			
	\bar{X}	SD.	อันดับ	ระดับ	\bar{X}	SD.	อันดับ	ระดับ
ด้านการประกันสังคม	4.35	0.609	1	มาก	4.33	0.865	1	มาก
ด้านการช่วยเหลือ ทางสังคม	4.17	0.646	2	มาก	4.11	0.615	3	มาก
ด้านการบริการสังคม	4.13	0.859	3	มาก	4.26	0.575	2	มาก
เฉลี่ยรวม	4.22	0.559		มาก	4.23	0.513		มาก

จากตารางที่ 6 พบว่าค่าเฉลี่ยความสำคัญเกี่ยวกับสภาพการจัดสวัสดิการสังคมโดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเท่ากับ 4.22 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า สภาพการจัดสวัสดิการสังคมในด้านการประกันสังคมมีระดับความสำคัญมาก คือค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.35 รองลงมาเป็นด้านการช่วยเหลือทางสังคมมีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.17 และด้านการบริการสังคม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.13 ตามลำดับ

ความต้องการจัดสวัสดิการสังคมโดยภาพรวมมีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก เท่ากับ 4.23 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ความต้องการจัดสวัสดิการสังคมในด้านการประกันสังคมมีระดับความต้องการมาก คือค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.33 รองลงมาเป็นด้านการบริการสังคมมีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.26 และด้านการช่วยเหลือทางสังคมมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.11 ตามลำดับ

ตารางที่ 7 คะแนนเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เกี่ยวกับสภาพและความต้องการจัดสวัสดิการด้านการประกันสังคม

การประกันสังคม (n= 384)	สภาพการจัดสวัสดิการ				ความต้องการจัดสวัสดิการ			
	\bar{X}	SD.	อันดับ	ระดับ	\bar{X}	SD.	อันดับ	ระดับ
1. สวัสดิการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยหรือคลอดบุตร	4.54	0.787	1	มากที่สุด	4.44	1.082	1	มาก
2. สวัสดิการเงินทดแทนการขาดรายได้กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย	4.28	0.748	3	มาก	4.24	1.086	4	มาก
3. สวัสดิการเงินทดแทนกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิต	4.39	0.858	2	มาก	4.30	1.099	3	มาก
4. สวัสดิการเงินออมชราภาพ	4.18	0.823	4	มาก	4.35	1.610	2	มาก
เฉลี่ยรวม	4.35	0.609		มาก	4.33	0.865		มาก

จากตารางที่ 7 พบว่าสภาพการจัดสวัสดิการสังคมด้านการประกันสังคมโดยภาพรวมมีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมากเท่ากับ 4.35 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า สภาพการจัดสวัสดิการสังคมในด้านการประกันสังคม โดยเฉพาะสวัสดิการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยหรือคลอดบุตรอยู่ระดับความสำคัญมากที่สุด คือค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.54 รองลงมาเป็นสวัสดิการเงินทดแทนกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิตอยู่ระดับความสำคัญมาก ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.39 สวัสดิการเงินทดแทนการขาดรายได้กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.28 และสวัสดิการเงินออมชราภาพมีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.18 ตามลำดับ

ความต้องการเกี่ยวกับการจัดสวัสดิการสังคมด้านการประกันสังคมโดยภาพรวมมีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมากมีค่าเท่ากับ 4.33 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ความต้องการเกี่ยวกับการจัดสวัสดิการสังคมด้านการประกันสังคมโดยเฉพาะสวัสดิการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยหรือคลอดบุตรอยู่ระดับความต้องการมาก คือค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.44รองลงมาเป็นความต้องการ

เกี่ยวกับการจัดสวัสดิการเงินออมชราภาพระดับความสำคัญมาก ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.35 การจัดสวัสดิการเงินทดแทนกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิตเท่ากับ 4.30 และการจัดสวัสดิการเงินทดแทนการขาดรายได้กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยมีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.24 ตามลำดับ ตารางที่ 8 คะแนนเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เกี่ยวกับสภาพและความต้องการจัดสวัสดิการด้านการช่วยเหลือทางสังคม

การช่วยเหลือทางสังคม (n= 384)	สภาพต้องการจัดสวัสดิการ				ความต้องการจัดสวัสดิการ			
	\bar{X}	SD.	อันดับ	ระดับ	\bar{X}	SD.	อันดับ	ระดับ
1. การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันรายได้ขั้นต่ำ	4.37	0.955	2	มาก	4.43	0.798	1	มาก
2. การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันอุบัติเหตุหรือการประกันภัย	4.29	1.039	3	มาก	4.25	0.825	2	มาก
3. การสงเคราะห์และช่วยเหลือเงินกู้ฉุกเฉินเพื่อการประกอบอาชีพ	4.40	0.959	1	มาก	4.11	0.954	3	มาก
4. การสงเคราะห์และช่วยเหลือเพื่อการเลี้ยงดูบุตรก่อนวัยเรียน	4.00	1.085	4	มาก	3.97	1.115	4	มาก
5. การสงเคราะห์และช่วยเหลือด้านอาชีพการสงเคราะห์	3.97	1.269	6	มาก	3.92	1.197	6	มาก
6. การสงเคราะห์และให้บริการคำปรึกษาแนะนำด้านกฎหมายสิทธิ และการคุ้มครองทางสังคม	3.99	1.218	5	มาก	3.96	1.258	5	มาก
เฉลี่ยรวม	4.17	0.646	มาก		4.11	0.615	มาก	

จากตารางที่ 8 พบว่าค่าเฉลี่ยความสำคัญเกี่ยวกับสภาพการจัดสวัสดิการสังคมด้านการช่วยเหลือทางสังคมโดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเท่ากับ 4.17 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า สภาพการจัดสวัสดิการสังคมด้านการช่วยเหลือทางสังคม เช่น การสงเคราะห์และช่วยเหลือเงินกู้ฉุกเฉินเพื่อการประกอบอาชีพมีระดับความสำคัญมาก คือค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.40 รองลงมาเป็นการสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันรายได้ขั้นต่ำค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.37 การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันอุบัติเหตุหรือการประกันภัยค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.29 การสงเคราะห์และช่วยเหลือเพื่อการเลี้ยงดู บุตรก่อนวัยเรียน ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.00 การสงเคราะห์และให้บริการคำปรึกษาแนะนำด้านกฎหมาย สิทธิ และการคุ้มครองทางสังคมค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.99 และการสงเคราะห์และช่วยเหลือด้านฌาปนกิจสงเคราะห์ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.97

ความต้องการเกี่ยวกับการจัดสวัสดิการสังคมด้านการช่วยเหลือทางสังคมโดยภาพรวมมีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมากเท่ากับ 4.11 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ความต้องการจัดสวัสดิการสังคมด้านการสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันรายได้ขั้นต่ำมีระดับความต้องการมาก คือค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.43 รองลงมาเป็นการสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันอุบัติเหตุหรือการประกันภัยมีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.25 การสงเคราะห์และช่วยเหลือเงินกู้ฉุกเฉินเพื่อการประกอบอาชีพมีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.11 การสงเคราะห์และช่วยเหลือเพื่อการเลี้ยงดู บุตรก่อนวัยเรียน ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.97 การสงเคราะห์และให้บริการคำปรึกษาแนะนำด้านกฎหมาย สิทธิ และการคุ้มครองทางสังคมค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.96 และการสงเคราะห์และช่วยเหลือด้านฌาปนกิจสงเคราะห์ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.92 ตามลำดับ

ตารางที่ 9 คะแนนเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เกี่ยวกับสภาพและความต้องการจัดสวัสดิการด้านการบริการสังคม

ด้านการบริการสังคม (n= 384)	สภาพต้องการจัดสวัสดิการ				ความต้องการจัดสวัสดิการ			
	\bar{X}	SD.	อันดับ	ระดับ	\bar{X}	SD.	อันดับ	ระดับ
1. การดูแลและบริการ ตรวจสุขภาพประจำปี ฟรี	4.25	1.115	1	มาก	4.23	0.925	4	มาก
2. การดูแลและบริการ ให้ความรู้ พัฒนาทักษะ ฝีมือ ตามความถนัด ความสนใจของตนเอง และครอบครัว	4.24	0.956	2	มาก	4.27	1.114	3	มาก
3. การดูแลและบริการ ค่าใช้จ่ายด้านที่พักที่ อาศัย	4.05	1.237	4	มาก	4.41	0.880	1	มาก
4. การดูแลและบริการ ช่วยเหลือการมีรายได้ เสริม	4.14	1.111	3	มาก	4.34	0.720	2	มาก
5. การดูแลและบริการ นันทนาการ กีฬา บันเทิงและท่องเที่ยว	3.96	1.071	5	มาก	4.06	1.239	5	มาก
เฉลี่ยรวม	4.13	0.859		มาก	4.26	0.575		มาก

จากตารางที่ 9 พบว่าค่าเฉลี่ยความสำคัญเกี่ยวกับสภาพการจัดสวัสดิการสังคมด้านการบริการสังคมโดยภาพรวมอยู่อยู่ในระดับมาก มีค่าเท่ากับ 4.13 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่าสภาพการจัดสวัสดิการสังคมด้านการบริการสังคม โดยเฉพาะการดูแลและบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีมีระดับความสำคัญมาก คือค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.25 รองลงมาเป็นการดูแลและบริการให้ความรู้ พัฒนาทักษะฝีมือ ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.24 การดูแลและบริการช่วยเหลือการมีรายได้เสริมมี

ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.14 การดูแลและบริการค่าใช้จ่ายด้านที่พัก ที่อาศัย ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.05 และการดูแลและบริการนันทนาการ กีฬา บันเทิง ท่องเที่ยว ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.96 ตามลำดับ

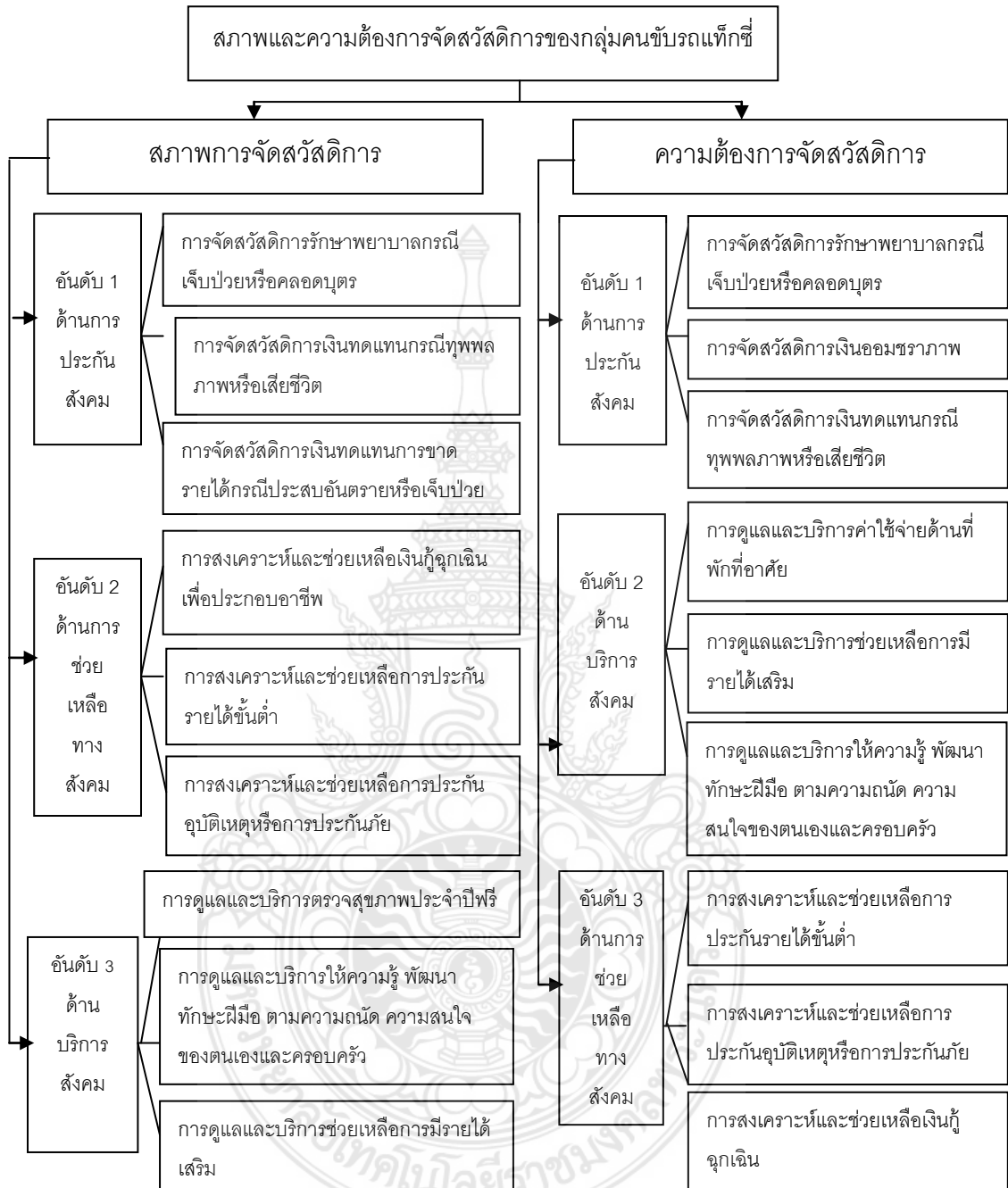
ความต้องการเกี่ยวกับการจัดสวัสดิการสังคมด้านการบริการสังคมโดยภาพรวมมีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมากเท่ากับ 4.26 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ความต้องการดูแลและบริการค่าใช้จ่ายด้านที่พักที่อาศัยมีระดับความต้องการมาก คือค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.41 รองลงมาเป็นการดูแลและบริการช่วยเหลือการมีรายได้เสริมค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.34การดูแลและบริการให้ความรู้ พัฒนาทักษะฝีมือ ตามความถนัด ความสนใจของตนเองและครอบครัวมีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.27 การดูแลและบริการตรวจสุขภาพประจำปีมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.23และการดูแลและบริการนันทนาการ กีฬา บันเทิงและท่องเที่ยวค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.06ตามลำดับ

ตารางที่ 10 การวิเคราะห์คะแนนเฉลี่ยของสภาพและความต้องการจัดสวัสดิการในภาพรวม

การจัดสวัสดิการ	คะแนนเฉลี่ย ของสภาพการ จัดสวัสดิการ (D)	คะแนนเฉลี่ยของ ความต้องการจัด สวัสดิการ (I)	ผลต่างของ คะแนนเฉลี่ย (MDF=I-D)	ลำดับ
ด้านการประกันสังคม	4.35	4.33	-0.02	2
ด้านการช่วยเหลือ ทางสังคม	4.17	4.11	-0.06	3
ด้านการบริการสังคม	4.13	4.26	0.13	1

จากตารางที่ 10 พบว่าคะแนนเฉลี่ยของสภาพการจัดสวัสดิการที่ประกอบด้วย การประกันสังคม การช่วยเหลือทางสังคม และการบริการสังคม มีค่าเท่ากับ 4.35 4.17 และ 4.13 ตามลำดับ ส่วนคะแนนเฉลี่ยของความต้องการจัดสวัสดิการ มีค่าเท่ากับ 4.33 4.11 และ 4.26 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาผลต่างคะแนนเฉลี่ยของความต้องการจัดสวัสดิการกับสภาพการจัดสวัสดิการมีค่าเท่ากับ -0.02 -0.06 และ 0.13 ตามลำดับ ดังนั้น การจัดสวัสดิการด้านการบริการสังคมถือว่าเป็นความต้องการจำเป็นที่มีความสำคัญเป็นอันดับแรก รองลงมา คือ ด้านการประกันสังคมและด้านการช่วยเหลือทางสังคม

จากข้อมูลสภาพและความต้องการจัดสวัสดิการของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ในเขต กรุงเทพมหานคร เรียงลำดับความสำคัญและความต้องการได้ดังภาพที่ 2



ภาพที่ 2 สภาพและความต้้องการจั้ดสวัสดิการของกลุ่มคนชั้บรณแท้กั้

ตอนที่ 2 รูปแบบการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยเทคนิคเดลฟาย (Delphi Technique) กับกลุ่มผู้เชี่ยวชาญและผู้เกี่ยวข้องจำนวน 15 คน ทำการวิเคราะห์หาค่ามัธยฐาน (Median) ฐานนิยม (Mode) และค่าพิสัยระหว่างควอร์ไทล์ (Interquartile Range) หรือความถี่ ร้อยละ

ผู้วิจัยกำหนดสัญลักษณ์ที่ใช้ ดังนี้

<i>Mdn</i>	แทน ค่ามัธยฐาน
<i>Mod</i>	แทน ฐานนิยม
<i>IR</i>	แทน ค่าพิสัยระหว่างควอร์ไทล์
<i>Mod - Mdn</i>	แทน ค่าความแตกต่างระหว่างฐานนิยมกับมัธยฐาน
$Q_3 - Q_1$	แทน ค่าพิสัยระหว่างควอ ไทล์

ผลการศึกษารอบที่ 1 จากการเก็บรวบรวมข้อมูลของผู้เกี่ยวข้องโดยใช้คำถามปลายเปิดเกี่ยวกับการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมของแรงงานนอกระบบภาคบริการ พบว่า

1. การจัดสวัสดิการที่ควรจะเป็นสำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ คือ การสวัสดิการความมั่นคงทางอาชีพโดยเฉพาะการรักษาพยาบาลฟรีและการเข้าถึงแหล่งเงินทุนกู้เพื่อประกอบอาชีพ ดอกเบี้ยต่ำ การประกันสังคม ตลอดจนการสร้างแรงจูงใจให้คนขับรถแท็กซี่ การทำประกันความเสี่ยง ประกันอุบัติเหตุ เพื่อสร้างหลักประกันแก่ตนเองและครอบครัว นอกจากนี้สหกรณ์รถแท็กซี่และเจ้าของคูรถแท็กซี่ ควรจัดบริการทำประกันชีวิต การจัดสวัสดิการต่างๆ เหล่านี้ส่งผลให้คุณภาพชีวิตของคนขับรถแท็กซี่ดีขึ้นและเป็นหลักประกันความมั่นคงให้กับครอบครัวได้ ดังนั้นการจัดสวัสดิการแบบนี้ควรให้ภาครัฐและผู้เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมในการทำประกันชีวิตให้กับคนขับรถแท็กซี่หรือกลุ่มอาชีพเสี่ยงอื่นๆ อาจจัดสวัสดิการในภาคสมัครใจ ซึ่งผู้ให้ข้อมูลบางท่านกังวลว่าการทำประกันความเสี่ยงในอาชีพ และการทำประกันรายได้ขั้นต่ำ พบว่าโอกาสหรือความเป็นไปได้ค่อนข้างยาก ตรงนี้ถ้ากลุ่มคนขับรถแท็กซี่เห็นว่ามีมีความสำคัญ คงต้องให้การเคลื่อนไหวทางสังคมเป็นตัวกำหนดการจัดสวัสดิการ ส่วนหน้าที่ของรัฐและท้องถิ่นควรจัดสวัสดิการในรูปแบบบังคับโดยใช้กลไกทางกฎหมายและนโยบายกำหนดขึ้นในรูปแบบบริการและสงเคราะห์ แต่บางครั้งการจัดสวัสดิการนี้ควรให้สถานประกอบการ เจ้าของคูรถแท็กซี่หรือภาคเอกชน ดำเนินการร่วมกับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่จัดสวัสดิการบริการเฉพาะกลุ่มซึ่งได้ผลดีกว่ารัฐจัดให้ฝ่ายเดียว

2. กลไกสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการจัดสวัสดิการของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ พบว่าควรคำนึงถึงสภาพและความต้องการจัดสวัสดิการอย่างแท้จริง รวมทั้งต้นทุนงบประมาณ การจัดสวัสดิการสังคมต้องไม่เป็นภาระ ต้องเกิดผลประโยชน์กับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ โดยคำนึงถึงสิทธิ ความเสมอภาค ความเท่าเทียม ความเป็นธรรมทางสังคม ผู้ที่เกี่ยวข้องให้ทัศนะว่าการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่นั้น ควรดำเนินการให้เกิดความครอบคลุม ทั่วถึง เป็นธรรมและมีมาตรฐานที่ดีในด้านคุณภาพบริการ โดยเฉพาะการประกันสังคม เป็นการสร้างความมั่นคงในการทำงานยิ่งขึ้น เนื่องจากอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นอาชีพที่มีความเสี่ยงและความไม่ปลอดภัยจากการทำงาน มีปัญหาสุขภาพ ภาวะความเครียดทั้งจากครอบครัวและการทำงาน ปัญหาเหล่านี้คืออุปสรรคต่อการทำงานซึ่งยังไม่มีหน่วยงานใดแก้ปัญหาหรือให้ความสำคัญเท่าที่ควร ดังนั้นกรุงเทพมหานครและผู้เกี่ยวข้องต้องเข้ามามีส่วนร่วม และควรมีข้อมูลของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เพื่อกำหนดเป็นนโยบายการพัฒนาคุณภาพชีวิตในการทำงานของคนขับรถแท็กซี่ รวมทั้งการให้บริการด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีทั้งตัวบุคคล ตลอดจนมีระบบการบริการและงบประมาณอย่างเหมาะสม ในส่วนของการบริหารจัดการควรจัดระเบียบพื้นที่กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ให้สามารถเข้าถึงสถานที่หรือแหล่งรายได้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งปรับปรุงการบังคับใช้กฎหมายระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ โดยเฉพาะการรีดไถ จับ ปรับ อย่างไม่เป็นธรรมและเลือกปฏิบัติแก่คนขับรถแท็กซี่ สำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ ควรมีการรวมกลุ่มเพื่อทำหน้าที่ดูแลคุณภาพชีวิตและปกป้องสิทธิของตนเอง ซึ่งอาจจะเป็นเรื่องยากแต่เป็นกลไกหนึ่งที่ทำให้กลุ่มคนขับรถแท็กซี่มีความเข้มแข็ง โดยเฉพาะสหกรณ์แท็กซี่ที่มีการทำหลักประกันสวัสดิการพื้นฐานในการช่วยเหลือสมาชิกคนขับรถแท็กซี่ เช่น การสงเคราะห์เงินกู้ดอกเบี่ยต่ำ การสงเคราะห์ค่ารักษาพยาบาล การเยี่ยมไข้หรือค่าทำศพ การอบรมพัฒนาทักษะอาชีพและการสร้างรายได้เสริมแก่ครอบครัว เหล่านี้เป็นรูปแบบหนึ่งของสวัสดิการกลุ่มที่เกิดจากกลไกของการรวมกลุ่มอาชีพ

ผลการศึกษารอบที่ 2 หลังจากได้คำตอบจากรอบแรกแล้วทำการวิเคราะห์เนื้อหาสรุปประเด็นความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องทุกประเด็น และสรุปเพื่อจัดทำแบบสอบถามที่เป็นคำถามปลายเปิดในรูปของมาตราประมาณค่า 5 ระดับ ผลการศึกษาพบว่า

ตารางที่ 11 แสดงความเห็นด้วยของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับจัดสวัสดิการสำหรับคนขับรถแท็กซี่

จัดสวัสดิการสำหรับคนขับรถแท็กซี่	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
ท่านคิดว่าการจัดสวัสดิการอะไรบ้างที่จำเป็นต้องมีสำหรับคนขับรถแท็กซี่					
1. การจัดสวัสดิการการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วย	15				
2. การสวัสดิการเงินทดแทนกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิตจากการประกอบอาชีพ	13		2		
3. การจัดสวัสดิการเงินทดแทนการขาดรายได้กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยจากการประกอบอาชีพ	13	1	1		
4. การจัดสวัสดิการเงินออมชราภาพจากการประกอบอาชีพ	14	1			
5. การสงเคราะห์และช่วยเหลือเงินกู้ฉุกเฉินเพื่อประกอบอาชีพ	13	2			
6. การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันรายได้ขั้นต่ำ	10	2	1	2	
7. การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันอุบัติเหตุหรือการประกันภัย	13	1	1		
8. การดูแลและบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรี	14	1			
9. การดูแลและบริการให้ความรู้ พัฒนาทักษะฝีมือ ตามความถนัด ความสนใจของตนเองและครอบครัว	15				
10. การดูแลและบริการช่วยเหลือการมีรายได้เสริม	14	1			

จากตารางที่ 11 พบว่ากลุ่มผู้เชี่ยวชาญมีคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดสวัสดิการการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยว่าจำเป็นต้องกรให้เกิดขึ้นมากที่สุด จำนวน 15 คน การสวัสดิการเงินทดแทนกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิตจากการทำงาน จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมากที่สุด จำนวน 13 คน และจำเป็นต้องกรให้เกิดปานกลาง จำนวน 2 คน การจัดสวัสดิการเงินทดแทนการขาดรายได้กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยจากการทำงาน จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมากที่สุด จำนวน 13 คน จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมากและจำเป็นต้องกรให้เกิดปานกลางมีจำนวนละ 1 คน การจัดสวัสดิการเงินออมชราภาพจากการทำงาน จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมากที่สุด จำนวน

14 คน จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมาก จำนวน 1 คน การสงเคราะห์และช่วยเหลือเงินกู้ฉุกเฉินเพื่อประกอบอาชีพ จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมากที่สุด จำนวน 13 คน จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมาก จำนวน 2 คน การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันรายได้ขั้นต่ำ จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมากที่สุด จำนวน 10 คน จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมาก จำนวน 2 คน จำเป็นต้องการให้เกิดปานกลาง มีจำนวน 1 คน และจำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นน้อย จำนวน 2 คน ส่วนการสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันอุบัติเหตุหรือการประกันภัย จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมากที่สุด จำนวน 13 คน จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมากและจำเป็นต้องการให้เกิดปานกลาง จำนวนละ 1 คน การดูแลและบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรี จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมากที่สุด จำนวน 14 คน จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมาก จำนวน 1 คน การดูแลและบริการให้ความรู้ พัฒนาทักษะฝีมือ ตามความถนัด ความสนใจของตนเองและครอบครัว จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมากที่สุด จำนวน 15 คน และสุดท้ายการดูแลและบริการช่วยเหลือการมีรายได้เสริม จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมากที่สุด จำนวน 14 คน และจำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมาก จำนวน 1 คน

ตารางที่ 12 ผลการวิเคราะห์ความเห็นด้วยของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับจัดสวัสดิการสำหรับคนขับรถแท็กซี่

หัวข้อ การจัดสวัสดิการ	Mdn	Mod	Mod-Mdn	Q_3-Q_1	ความสอดคล้อง ของผู้เชี่ยวชาญ
1. การจัดสวัสดิการการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วย	5	5	0	0.50	สูงมากที่สุด
2. การสวัสดิการเงินทดแทนกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิตจากการทำงาน	4.73	5	0.27	0.58	สูงมากที่สุด
3. การจัดสวัสดิการเงินทดแทนการขาดรายได้กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยจากการทำงาน	4.8	5	0.2	0.58	สูงมากที่สุด

ตารางที่ 12 (ต่อ)

หัวข้อ การจัดสวัสดิการ	Mdn	Mod	Mod-Mdn	Q_3-Q_1	ความสอดคล้อง ของผู้เชี่ยวชาญ
4. การจัดสวัสดิการเงินออมชราภาพจากการทำงาน	4.93	5	0.07	0.53	สูงมากที่สุด
5. การสงเคราะห์และช่วยเหลือเงินกู้ฉุกเฉินเพื่อประกอบอาชีพ	4.87	5	0.13	0.58	สูงมากที่สุด
6. การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันรายได้ขั้นต่ำ	4.33	5	0.67	1.25	สูงมาก
7. การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันอุบัติเหตุหรือการประกันภัย	4.8	5	0.2	0.58	สูงมากที่สุด
8. การดูแลและบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรี	4.93	5	0.07	0.53	สูงมากที่สุด
9. การดูแลและบริการให้ความรู้พัฒนาทักษะฝีมือ ตามความถนัดความสนใจของตนเองและครอบครัว	5	5	0	0.50	สูงมากที่สุด
10. การดูแลและบริการช่วยเหลือการมีรายได้เสริม	4.93	5	0.07	0.53	สูงมากที่สุด

จากตารางที่ 12 พบว่าส่วนใหญ่ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นสอดคล้องกันสูงมากที่สุดจำนวน 9 หัวข้อของการจัดสวัสดิการสำหรับคนขับรถแท็กซี่ ดังนี้ (1) การจัดสวัสดิการการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วย (มัธยฐาน = 5 พิสัยระหว่างควอไทล์ = 0.50) (2) การสวัสดิการเงินทดแทนกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิตจากการทำงาน (มัธยฐาน = 4.73 พิสัยระหว่างควอไทล์ = 0.58) (3) การจัดสวัสดิการเงินทดแทนการขาดรายได้กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยจากการทำงาน (มัธยฐาน = 4.8 พิสัยระหว่างควอไทล์ = 0.58) (4) การจัดสวัสดิการเงินออมชราภาพจากการทำงาน (มัธยฐาน = 4.93 พิสัยระหว่างควอไทล์ = 0.53) (5) การสงเคราะห์และช่วยเหลือเงินกู้ฉุกเฉินเพื่อประกอบอาชีพ (มัธยฐาน = 4.87 พิสัยระหว่างควอไทล์ = 0.58) (6) การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันอุบัติเหตุหรือการประกันภัย (มัธยฐาน = 4.8 พิสัยระหว่างควอไทล์ = 0.58) (7) การดูแลและบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรี (มัธยฐาน = 4.93 พิสัยระหว่างควอไทล์ = 0.53)

(8) การดูแลและบริการให้ความรู้ พัฒนาทักษะฝีมือ ตามความถนัด ความสนใจของตนเองและครอบครัว (มัธยฐาน = 5 พิสัยระหว่างควอไทล์ = 0.50) (9) การดูแลและบริการช่วยเหลือการมีรายได้เสริม (มัธยฐาน = 4.93 พิสัยระหว่างควอไทล์ = 0.53) และ (10) การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันรายได้ขั้นต่ำ พบว่ามีความสอดคล้องกันมาก (มัธยฐาน = 4.33 พิสัยระหว่างควอไทล์ = 1.25)

ผลการศึกษารอบที่ 3 หลังจากได้คำตอบจากรอบแรกแล้วทำการวิเคราะห์เนื้อหา สรุปประเด็นความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องทุกประเด็น และสรุปเพื่อจัดทำแบบสอบถามที่เป็นคำถามปลายเปิดในรูปของมาตราประมาณค่า 5 ระดับ ผลการศึกษาพบว่า

ตารางที่ 13 แสดงความเห็นด้วยของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับจัดสวัสดิการสำหรับคนขับรถแท็กซี่

จัดสวัสดิการสำหรับคนขับรถแท็กซี่	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
ท่านคิดว่าการจัดสวัสดิการอะไรบ้างที่จำเป็นต้องมีสำหรับคนขับรถแท็กซี่					
1. การจัดสวัสดิการการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วย	15				
2. การสวัสดิการเงินทดแทนกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิตจากการประกอบอาชีพ	14	1			
3. การจัดสวัสดิการเงินทดแทนการขาดรายได้กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยจากการประกอบอาชีพ	14	1			
4. การจัดสวัสดิการเงินออมชราภาพจากการประกอบอาชีพ	15				
5. การสงเคราะห์และช่วยเหลือเงินกู้ฉุกเฉินเพื่อประกอบอาชีพ	13	1	1		
6. การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันรายได้ขั้นต่ำ	14	1			
7. การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันอุบัติเหตุหรือการประกันภัย	15				
8. การดูแลและบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรี	15				
9. การดูแลและบริการให้ความรู้ พัฒนาทักษะฝีมือ ตามความถนัด ความสนใจของตนเองและครอบครัว	15				
10. การดูแลและบริการช่วยเหลือการมีรายได้เสริม	14	1			

จากตารางที่ 13 พบว่ากลุ่มผู้เชี่ยวชาญมีคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดสวัสดิการการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยว่าจำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมากที่สุด จำนวน 15 คน การสวัสดิการเงินทดแทนกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิตจากการทำงาน จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมากที่สุด จำนวน 14 คน จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมาก จำนวน 1 คน การจัดสวัสดิการเงินทดแทนการขาดรายได้กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยจากการทำงาน จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมากที่สุด จำนวน 14 คน จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมากมีจำนวน 1 คน การจัดสวัสดิการเงินออมชราภาพจากการประกอบอาชีพ จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมากที่สุด จำนวน 15 คน การสงเคราะห์และช่วยเหลือเงินกู้ฉุกเฉินเพื่อประกอบอาชีพ จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมากที่สุด จำนวน 13 คน จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมาก จำนวน 1 คน จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นปานกลาง จำนวน 1 คน การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันรายได้ขั้นต่ำจำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมากที่สุด จำนวน 14 คน จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมาก จำนวน 1 คน ส่วนการสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันอุบัติเหตุหรือการประกันภัย จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมากที่สุด จำนวน 15 คน การดูแลและบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรี จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมากที่สุด จำนวน 15 คน การดูแลและบริการให้ความรู้ พัฒนาทักษะฝีมือ ตามความถนัด ความสนใจของตนเองและครอบครัวจำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมากที่สุด จำนวน 15 คน และสุดท้ายการดูแลและบริการช่วยเหลือการมีรายได้เสริม จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมากที่สุด จำนวน 14 คน และจำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมาก จำนวน 1 คน

ตารางที่ 14 ผลการวิเคราะห์ความเห็นด้วยของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับจัดสวัสดิการสำหรับคนขับรถแท็กซี่

หัวข้อ การจัดสวัสดิการ	Mdn	Mod	Mod-Mdn	Q_3-Q_1	ความสอดคล้อง ของผู้เชี่ยวชาญ
1. การจัดสวัสดิการการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วย	5	5	0	0.50	สูงมากที่สุด
2. การสวัสดิการเงินทดแทนกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิตจากการทำงาน	4.93	5	0.07	0.53	สูงมากที่สุด

ตารางที่ 14 (ต่อ)

หัวข้อ การจัดสวัสดิการ	Mdn	Mod	Mod-Mdn	Q_3-Q_1	ความสอดคล้อง ของผู้เชี่ยวชาญ
3. การจัดสวัสดิการเงินทดแทนการ ขาดรายได้กรณีประสบอันตราย หรือเจ็บป่วยจากการทำงาน	4.93	5	0.07	0.53	สูงมากที่สุด
4. การจัดสวัสดิการเงินออมชรา ภาพจากการทำงาน	4.93	5	0.07	0.50	สูงมากที่สุด
5. การสงเคราะห์และช่วยเหลือ เงินกู้ฉุกเฉินเพื่อประกอบอาชีพ	5	5	0	0.58	สูงมากที่สุด
6. การสงเคราะห์และช่วยเหลือการ ประกันรายได้ขั้นต่ำ	4.93	5	0.07	0.53	สูงมากที่สุด
7. การสงเคราะห์และช่วยเหลือการ ประกันอุบัติเหตุหรือการประกันภัย	4.8	5	0.2	0.50	สูงมากที่สุด
8. การดูแลและบริการตรวจสุขภาพ ประจำปีฟรี	4.93	5	0.07	0.50	สูงมากที่สุด
9. การดูแลและบริการให้ความรู้ พัฒนาทักษะฝีมือ ตามความถนัด ความสนใจของตนเอง และ ครอบครัว	5	5	0	0.50	สูงมากที่สุด
10. การดูแลและบริการช่วยเหลือ การมีรายได้เสริม	4.93	5	0.07	0.53	สูงมากที่สุด

จากตารางที่ 14 พบว่าส่วนใหญ่ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นสอดคล้องกันสูงมากที่สุด จำนวน 10 หัวข้อของการจัดสวัสดิการสำหรับคนขับรถแท็กซี่ ดังนี้ (1) การจัดสวัสดิการการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วย (มัธยฐาน = 5 พิสัยระหว่างควอไทล์ = 0.50) (2) การจัดสวัสดิการเงินทดแทนกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิตจากการทำงาน (มัธยฐาน = 4.93 พิสัยระหว่างควอไทล์ = 0.53) (3) การจัดสวัสดิการเงินทดแทนการขาดรายได้กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยจากการทำงาน (มัธยฐาน = 4.93 พิสัยระหว่างควอไทล์ = 0.53) (4) การจัดสวัสดิการเงินออมชราภาพ

จากการทำงาน (มัธยฐาน = 4.93 พิสัยระหว่างควอไทล์ = 0.50) (5) การสงเคราะห์และช่วยเหลือเงินกู้ฉุกเฉินเพื่อประกอบอาชีพ (มัธยฐาน = 5.00 พิสัยระหว่างควอไทล์ = 0.58) (6) การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันรายได้ขั้นต่ำ (มัธยฐาน = 4.93 พิสัยระหว่างควอไทล์ = 0.53) (7) การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันอุบัติเหตุหรือการประกันภัย (มัธยฐาน = 4.8 พิสัยระหว่างควอไทล์ = 0.50) (8) การดูแลและบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรี (มัธยฐาน = 4.93 พิสัยระหว่างควอไทล์ = 0.50) (9) การดูแลและบริการให้ความรู้ พัฒนาทักษะฝีมือ ตามความถนัด ความสนใจของตนเองและครอบครัว (มัธยฐาน = 5 พิสัยระหว่างควอไทล์ = 0.50) (10) การดูแลและบริการช่วยเหลือการมีรายได้เสริม (มัธยฐาน = 4.93 พิสัยระหว่างควอไทล์ = 0.53)

จากข้อมูลดังกล่าวสรุปสวัสดิการที่จำเป็นและเหมาะสมสำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่จากการรวบรวมข้อมูลทั้ง 3 รอบดังนี้

ตารางที่ 15 สรุปสวัสดิการที่จำเป็นและเหมาะสมสำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่

รอบที่ 1	รอบที่ 2	รอบที่ 3
1. การจัดสวัสดิการการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วย	1. การจัดสวัสดิการการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วย	1. การจัดสวัสดิการการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วย
2. การสวัสดิการเงินทดแทนกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิตจากการประกอบอาชีพ	2. การสวัสดิการเงินทดแทนกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิตจากการทำงาน	2. การจัดสวัสดิการเงินทดแทนกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิตจากการทำงาน
3. การจัดสวัสดิการเงินทดแทนการขาดรายได้กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยจากการทำงาน	3. การจัดสวัสดิการเงินทดแทนการขาดรายได้กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยจากการทำงาน	3. การจัดสวัสดิการเงินทดแทนการขาดรายได้กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยจากการทำงาน
4. การจัดสวัสดิการเงินออมชราภาพจากการทำงาน	4. การจัดสวัสดิการเงินออมชราภาพจากการทำงาน	4. การจัดสวัสดิการเงินออมชราภาพ
5. การสงเคราะห์และช่วยเหลือเงินกู้ฉุกเฉินเพื่อประกอบอาชีพ	5. การสงเคราะห์และช่วยเหลือเงินกู้ฉุกเฉินเพื่อประกอบอาชีพ	5. การสงเคราะห์และช่วยเหลือเงินกู้ฉุกเฉินเพื่อประกอบอาชีพ

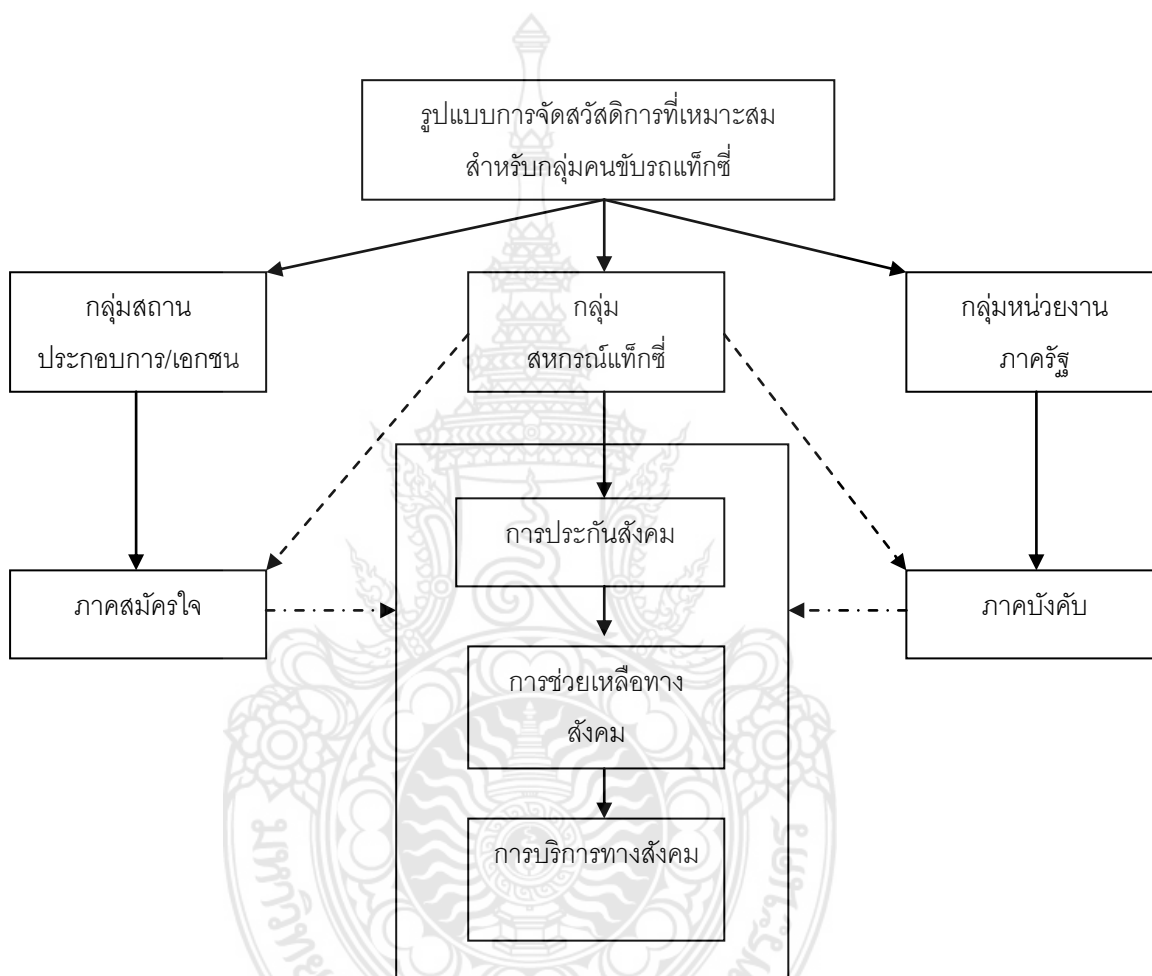
ตารางที่ 15 (ต่อ)

รอบที่ 1	รอบที่ 2	รอบที่ 3
6. การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันรายได้ขั้นต่ำ	6. การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันอุบัติเหตุหรือการประกันภัย	6. การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันรายได้ขั้นต่ำ
7. การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันอุบัติเหตุหรือการประกันภัย	7. การดูแลและบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรี	7. การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันอุบัติเหตุหรือการประกันภัย
8. การดูแลและบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรี	8. การดูแลและบริการให้ความรู้ พัฒนาทักษะฝีมือ ตามความถนัด ความสนใจของตนเองและครอบครัว	8. การดูแลและบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรี
9. การดูแลและบริการให้ความรู้ พัฒนาทักษะฝีมือตามความถนัด ความสนใจของตนเองและครอบครัว	9. การดูแลและบริการช่วยเหลือการมีรายได้เสริม	9. การดูแลและบริการให้ความรู้ พัฒนาทักษะฝีมือตามความถนัด ความสนใจของตนเองและครอบครัว
10. การดูแลและบริการช่วยเหลือการมีรายได้เสริม	10. การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันรายได้ขั้นต่ำ	10. การดูแลและบริการช่วยเหลือการมีรายได้เสริม

จากตารางที่ 15 พบว่า สวัสดิการที่จำเป็นและเหมาะสมสำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ 5 ลำดับแรก คือ การจัดสวัสดิการการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วย การจัดสวัสดิการเงินทดแทนกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิตจากการทำงาน การจัดสวัสดิการเงินทดแทนการขาดรายได้กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยจากการทำงาน การจัดสวัสดิการเงินออมชราภาพ และการสงเคราะห์และช่วยเหลือเงินกู้ฉุกเฉินเพื่อประกอบอาชีพตามลำดับ นอกจากนี้พบว่าสวัสดิการที่จำเป็นและเหมาะสมสำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ในรอบที่ 1 และรอบที่ 3 มีความเหมือนกันนั่นหมายความว่า เป็นสวัสดิการที่กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ต้องการและจำเป็นอย่างยิ่ง

จากผลการศึกษาดังกล่าวข้างต้นสามารถสรุปเป็นรูปแบบการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่เป็นแผนภาพดังต่อไปนี้

ภาพที่ 3 สรุปรูปแบบการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่



อธิบายได้ว่ารูปแบบการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ประกอบด้วยกลุ่มผู้เกี่ยวข้อง 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มสถานประกอบการ/เอกชน กลุ่มสหกรณ์แท็กซี่ และกลุ่มหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง สามารถจัดสวัสดิการได้ในรูปการประกันสังคม การช่วยเหลือทางสังคม การบริการทางสังคม ทั้งนี้ต้องเป็นสวัสดิการที่เป็นความต้องการจำเป็นใน 10 อันดับแรกดังนี้ (1) การจัดสวัสดิการการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วย (2) การจัดสวัสดิการเงินทดแทนกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิตจากการทำงาน (3) การจัดสวัสดิการเงินทดแทนการขาดรายได้กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยจากการทำงาน (4) การจัดสวัสดิการเงินออมชราภาพ (5)

การสงเคราะห์และช่วยเหลือเงินกู้ฉุกเฉินเพื่อประกอบอาชีพ (5) การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันรายได้ขั้นต่ำ (6) การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันรายได้ขั้นต่ำ (7) การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันอุบัติเหตุหรือการประกันภัย (8) การดูแลและบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรี (9) การดูแลและบริการให้ความรู้ พัฒนาทักษะฝีมือ ตามความถนัด ความสนใจของตนเองและครอบครัว และ (10) การดูแลและบริการช่วยเหลือการมีรายได้เสริม ตามลำดับ โดยเป็นการจัดสวัสดิการทั้งภาคสมัครใจ และภาคบังคับ



บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง การจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับแรงงานนอกระบบภาคบริการ กรณีศึกษากลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงอนาคต (Future Research) โดยใช้กระบวนการเดลฟายเทคนิค (Delphi Technique) มีรายละเอียดดังนี้

สรุปผลการวิจัย

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์สภาพการจัดสวัสดิการและความต้องการสำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ จากการเก็บรวบรวมข้อมูลกลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 384 คน ใช้วิธีการศึกษาเชิงสำรวจ (Survey Research) ผลศึกษาพบว่า

กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง มีอายุอยู่ระหว่าง 45 – 54 ปี สมรสแล้ว การศึกษา มีการศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษามากที่สุด มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ต่างจังหวัด ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่อยู่ระหว่าง 3-7 ปี ส่วนใหญ่ยึดเป็นอาชีพหลักของการหารายได้ ส่วนสภาพความเป็นเจ้าของรถแท็กซี่เป็นรถเช่า มากที่สุดเป็นรถแท็กซี่สหกรณ์ ช่วงเวลาที่ขับรถแท็กซี่อยู่ในกะบ่าย/ช่วงบ่าย ส่วนใหญ่มีความภาคภูมิใจในการประกอบอาชีพ และมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน อยู่ระหว่าง 9,001– 12,000 บาท ในด้านปัญหาคุณภาพชีวิตพบว่า ส่วนมากเป็นปัญหาเกี่ยวกับการมีรายได้ต่ำและไม่แน่นอนมากที่สุด รองลงมาได้แก่ การมีต้นทุนในการประกอบอาชีพสูง การไม่ได้รับหรือมีสวัสดิการที่เพียงพอ ไม่มีความปลอดภัยจากการประกอบอาชีพ ขาดการดูแลสุขภาพตนเองเมื่อเจ็บป่วย การมีกฎ ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการประกอบอาชีพ ขาดการพัฒนาทักษะและความรู้ ขาดข้อมูลข่าวสาร ประชาสัมพันธ์ ไม่ได้รับการเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ และอื่นๆ ตามลำดับ ส่วนสภาพและความต้องการจัดสวัสดิการพบว่า โดยภาพรวมของสภาพการจัดสวัสดิการสังคมมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.22 อยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า สภาพการจัดสวัสดิการสังคมในด้านการประกันสังคมมีระดับความสำคัญมาก โดยเฉพาะสวัสดิการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยหรือคลอดบุตรอยู่ระดับความสำคัญมากที่สุด รองลงมา เป็นสวัสดิการเงินทดแทนกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิต สวัสดิการเงินทดแทนการขาดรายได้กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย และสวัสดิการเงินออมชราภาพตามลำดับ รองลงมาของสภาพการจัดสวัสดิการสังคมเป็นด้านการช่วยเหลือทางสังคม เช่น การสงเคราะห์และช่วยเหลือเงินกู้

ถูกเงินเพื่อการประกอบอาชีพมีระดับความสำคัญมาก รองลงมาเป็นการสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันรายได้ขั้นต่ำ การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันอุบัติเหตุหรือการประกันภัย การสงเคราะห์และช่วยเหลือเพื่อการเลี้ยงดูบุตรก่อนวัยเรียน การสงเคราะห์และให้บริการคำปรึกษาแนะนำด้านกฎหมาย สิทธิ และการคุ้มครองทางสังคม และการสงเคราะห์และช่วยเหลือด้านฉาปนกิจสงเคราะห์ตามลำดับ และด้านการบริการสังคม เช่น การดูแลและบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรี การดูแลและบริการให้ความรู้ พัฒนาทักษะฝีมือ การดูแลและบริการช่วยเหลือการมีรายได้เสริม การดูแลและบริการค่าใช้จ่ายด้านที่พัก ที่อาศัยตามลำดับ สำหรับความต้องการจัดสวัสดิการสังคมพบว่ามีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมากเท่ากับ 4.23 เช่นกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ความต้องการจัดสวัสดิการสังคมในด้านการประกันสังคมมีระดับความต้องการมาก โดยเฉพาะสวัสดิการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยหรือคลอดบุตร การจัดสวัสดิการเงินออมชราภาพ การจัดสวัสดิการเงินทดแทนกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิต และการจัดสวัสดิการเงินทดแทนการขาดรายได้กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยตามลำดับ รองลงมาของความต้องการจัดสวัสดิการสังคมเป็นด้านการบริการสังคม ได้แก่ ความต้องการดูแลและบริการค่าใช้จ่ายด้านที่พักที่อาศัย การดูแลและบริการช่วยเหลือการมีรายได้เสริม การดูแลและบริการให้ความรู้ พัฒนาทักษะฝีมือ ตามความถนัด ความสนใจของตนเองและครอบครัว การดูแลและบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรี และการดูแลและบริการนันทนาการ กีฬา บันเทิงและท่องเที่ยว ส่วนด้านการช่วยเหลือทางสังคม ได้แก่ ความต้องการจัดสวัสดิการสังคมด้านการสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันรายได้ขั้นต่ำ การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันอุบัติเหตุหรือการประกันภัย การสงเคราะห์และช่วยเหลือเพื่อการเลี้ยงดู บุตรก่อนวัยเรียน การสงเคราะห์และให้บริการคำปรึกษาแนะนำด้านกฎหมาย สิทธิ และการคุ้มครองทางสังคม และการสงเคราะห์และช่วยเหลือด้านฉาปนกิจสงเคราะห์ตามลำดับ

ตอนที่ 2 รูปแบบการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ ใช้การเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยเทคนิคเดลฟาย (Delphi Technique) กับกลุ่มผู้เชี่ยวชาญและผู้เกี่ยวข้องจำนวน 15 คน ผลศึกษาพบว่า

รอบที่ 1 การจัดสวัสดิการที่ควรจะเป็นสำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ คือ การสวัสดิการความมั่นคงทางอาชีพโดยเฉพาะการรักษาพยาบาลฟรีและการเข้าถึงแหล่งทุนเงินกู้เพื่อประกอบอาชีพดอกเบี้ยต่ำ การประกันสังคม ตลอดจนการสร้างแรงจูงใจให้คนขับรถแท็กซี่ การทำประกันความเสี่ยง ประกันอุบัติเหตุ เพื่อสร้างหลักประกันแก่ตนเองและครอบครัว นอกจากนี้สหกรณ์รถ

แท็กซี่และเจ้าของอุ้งรถแท็กซี่ ควรจัดบริการทำประกันชีวิต การจัดสวัสดิการต่างๆ เหล่านี้ส่งผลให้คุณภาพชีวิตของคนขับรถแท็กซี่ดีขึ้นและเป็นหลักประกันความมั่นคงให้กับครอบครัวได้ ดังนั้นการจัดสวัสดิการแบบนี้ควรให้ภาครัฐและผู้เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมในการทำประกันชีวิตให้กับคนขับรถแท็กซี่หรือกลุ่มอาชีพเสี่ยงอื่นๆ อาจจัดสวัสดิการในภาคสมัครใจ ส่วนหน้าที่ของรัฐและท้องถิ่นควรจัดสวัสดิการในรูปภาคบังคับโดยใช้กลไกทางกฎหมายและนโยบายกำหนดขึ้นในรูปแบบบริการและสงเคราะห์ สำหรับกลไกสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการจัดสวัสดิการของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่พบว่า ควรคำนึงถึงสภาพและความต้องการจัดสวัสดิการอย่างแท้จริง รวมทั้งต้นทุนงบประมาณ การจัดสวัสดิการสังคมต้องไม่เป็นภาระ ต้องเกิดผลประโยชน์กับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ โดยคำนึงถึงสิทธิ ความเสมอภาค ความเท่าเทียม ความเป็นธรรมทางสังคม โดยเฉพาะการประกันสังคม เป็นการสร้างความมั่นคงในการทำงานยิ่งขึ้น เนื่องจากอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นอาชีพที่มีความเสี่ยงและความไม่ปลอดภัยจากการทำงาน มีปัญหาสุขภาพ ภาวะความเครียดทั้งจากครอบครัวและการทำงาน ปัญหาเหล่านี้คืออุปสรรคต่อการทำงานซึ่งยังไม่มีหน่วยงานใดแก้ปัญหาหรือให้ความสำคัญเท่าที่ควร

รอบที่ 2 ผลการศึกษาพบว่าการจัดสวัสดิการการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วย และการสวัสดิการเงินทดแทนกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิตจากการทำงาน มีความต้องการจำเป็นมาก รองลงมาคือการจัดสวัสดิการเงินทดแทนการขาดรายได้กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยจากการทำงาน และการจัดสวัสดิการเงินออมชราภาพจากการทำงาน นอกจากนี้คือการสงเคราะห์และช่วยเหลือเงินกู้ฉุกเฉินเพื่อประกอบอาชีพ การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันรายได้ขั้นต่ำ การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันอุบัติเหตุหรือการประกันภัย การดูแลและบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรี การดูแลและบริการให้ความรู้ พัฒนาทักษะฝีมือ ตามความถนัด ความสนใจของตนเองและครอบครัว และท้ายสุดคือการดูแลและบริการช่วยเหลือการมีรายได้เสริม เมื่อทำการวิเคราะห์ความสอดคล้องกันของผู้เชี่ยวชาญ พบว่า การจัดสวัสดิการการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยมีความสอดคล้องกันเป็นอันดับแรก รองลงมาคือ การสวัสดิการเงินทดแทนกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิตจากการทำงาน การจัดสวัสดิการเงินทดแทนการขาดรายได้กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยจากการทำงาน การจัดสวัสดิการเงินออมชราภาพจากการทำงาน การสงเคราะห์และช่วยเหลือเงินกู้ฉุกเฉินเพื่อประกอบอาชีพ การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันอุบัติเหตุหรือการประกันภัย การดูแลและบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรี การดูแลและบริการให้ความรู้ พัฒนาทักษะฝีมือ ตามความถนัด ความสนใจของตนเองและครอบครัว) การดูแลและ

บริการช่วยเหลือการมีรายได้เสริม และการสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันรายได้ขั้นต่ำตามลำดับ

รอบที่ 3 ผลการศึกษาพบว่าการจัดสวัสดิการการรักษายาบาลกรณีเจ็บป่วยจำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมากที่สุด รองลงมาคือการจัดสวัสดิการเงินทดแทนกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิตจากการทำงาน การจัดสวัสดิการเงินทดแทนการขาดรายได้กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยจากการทำงาน การจัดสวัสดิการเงินออมชราภาพจากการประกอบอาชีพ การสงเคราะห์และช่วยเหลือเงินกู้ฉุกเฉินเพื่อประกอบอาชีพ การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันรายได้ขั้นต่ำ การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันอุบัติเหตุหรือการประกันภัย การดูแลและบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรี การดูแลและบริการให้ความรู้ พัฒนาทักษะฝีมือ ตามความถนัด ความสนใจของตนเองและครอบครัว สุดท้ายการดูแลและบริการช่วยเหลือการมีรายได้เสริม เมื่อทำการวิเคราะห์ความสอดคล้องกันของผู้เชี่ยวชาญ พบว่า การจัดสวัสดิการการรักษายาบาลกรณีเจ็บป่วย การจัดสวัสดิการเงินทดแทนกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิตจากการทำงาน การจัดสวัสดิการเงินทดแทนการขาดรายได้กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยจากการทำงาน การจัดสวัสดิการเงินออมชราภาพจากการทำงาน การสงเคราะห์และช่วยเหลือเงินกู้ฉุกเฉินเพื่อประกอบอาชีพ การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันรายได้ขั้นต่ำ การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันอุบัติเหตุหรือการประกันภัย การดูแลและบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรี การดูแลและบริการให้ความรู้ พัฒนาทักษะฝีมือ ตามความถนัด ความสนใจของตนเองและครอบครัว และการดูแลและบริการช่วยเหลือการมีรายได้เสริมตามลำดับ

อภิปรายผลวิจัย

ผู้วิจัยอภิปรายผลวิจัยตามวัตถุประสงค์การวิจัย มีรายละเอียดดังนี้

1. สภาพการจัดสวัสดิการและความต้องการสำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่

พิจารณาจากกรอบแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับข้อมูลพื้นฐาน พบว่า กลุ่มคนขับรถแท็กซี่มีส่วนใหญ่เป็นเพศชายมากกว่าหญิง มีอายุอยู่ระหว่าง 45 - 54 ปี สมรสแล้ว การศึกษา มีการศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษามากที่สุด มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ต่างจังหวัด ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่อยู่ระหว่าง 3-7 ปี ส่วนใหญ่ยึดเป็นอาชีพหลักของการหารายได้ ส่วนสภาพความเป็นเจ้าของรถแท็กซี่เป็นรถเช่า มากที่สุดเป็นรถแท็กซี่สหกรณ์ช่วงเวลาที่ขับรถแท็กซี่อยู่ในกะป่วย/ช่วงป่วย ส่วนใหญ่มีความภาคภูมิใจในการประกอบอาชีพ และมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ระหว่าง 9,001- 12,000 บาท มีความสอดคล้องกับผลการศึกษาของ พรศิริ จงกล (2553)

รวมทั้ง วรรณกรรม กาญจนสุพรรณ และปิยนารถ ทำเสน (2552) ที่ว่าผู้ขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่เป็นเพศชายมากกว่าหญิง มาจากภาคอีสานโดยมีอายุเฉลี่ย 43.87 ปี มีประสบการณ์โดยเฉลี่ย 7.26 ปี ใช้เวลาในการขับรถแต่ละวันเท่ากับ 12.34 ชั่วโมง ลักษณะการประกอบอาชีพแรงงานนอกระบบ ไม่มีอาชีพเสริม เป็นงานที่มีลักษณะการทำงานแบบรายวัน ไม่มีนายจ้าง ระยะเวลาในการทำงานต่อวันไม่แน่นอน รายได้ไม่เพียงพอต่อการออม จากการพิจารณาความสอดคล้องนี้ ได้ทราบถึงลักษณะการประกอบอาชีพของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ว่าไม่มีการเปลี่ยนแปลงใดๆ ตามกาลเวลาที่เปลี่ยนโดยเฉพาะสภาพการทำงานและรายได้ นอกจากนี้เมื่อพิจารณาปัญหาคุณภาพชีวิตพบว่า ส่วนมากเป็นปัญหาเกี่ยวกับการมีรายได้ต่ำและไม่แน่นอนมากที่สุด รองลงมาได้แก่ การมีต้นทุนในการประกอบอาชีพสูง การไม่ได้รับหรือมีสวัสดิการที่เพียงพอ ไม่มีความปลอดภัยจากการประกอบอาชีพ ขาดการดูแลสุขภาพตนเองเมื่อเจ็บป่วย การมีกฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการประกอบอาชีพ ขาดการพัฒนาทักษะและความรู้ ขาดข้อมูลข่าวสาร ประชาสัมพันธ์ ไม่ได้รับการเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ และอื่นๆ ตามลำดับ มีความสอดคล้องกับ นฤมล นิราทร, ชไมพร รุ่งฤกษ์ฤทธิ์, สุชาดา สนามชวดและกัลยา ไทยวงษ์ (2550) รวมทั้งสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (2550) ที่ว่ามีการศึกษาต่ำ รายได้น้อย มีความไม่มั่นคงด้านรายได้ งานไม่ต่อเนื่อง ขาดความมั่นคงในการทำงาน มีสภาพการทำงานที่ไม่ปลอดภัย ขาดโอกาสในการพัฒนาทักษะและอาชีพ ยังไม่มีการรวมกลุ่ม ไม่ได้รับความเป็นธรรมไม่มีกฎหมายให้ความคุ้มครอง ส่วนใหญ่มีหนี้สิน มีค่าใช้จ่ายด้านอุปโภคบริโภค เหล่านี้คือสภาพปัญหาของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เมื่อพิจารณารายประเด็นต่างๆ พบว่ากลุ่มคนขับรถแท็กซี่มีลักษณะทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ ที่ไม่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายแรงงาน หรือบางกลุ่มอาจได้รับความคุ้มครองแต่ทางปฏิบัติหน่วยงานภาครัฐไม่สามารถดำเนินการเพื่อแรงงานกลุ่มนี้ได้อย่างทั่วถึง ส่วนในด้านสภาพการจัดสวัสดิการและความต้องการ เมื่อพิจารณาจากกรอบแนวคิดของ ศศิพัฒน์ ยอดเพชร (2549) ประกอบด้วย สภาพการจัดสวัสดิการสังคมด้านการประกันสังคม สภาพการจัดสวัสดิการสังคมด้านการช่วยเหลือทางสังคม และสภาพการจัดสวัสดิการสังคมด้านการบริการสังคม พบว่าสภาพการจัดสวัสดิการสังคมมีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า สภาพการจัดสวัสดิการสังคมในด้านการประกันสังคมมีระดับความสำคัญมาก โดยเฉพาะสวัสดิการรักษายาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยหรือคลอดบุตร รองลงมาของสภาพการจัดสวัสดิการสังคมเป็นด้านการช่วยเหลือทางสังคม เช่น การสงเคราะห์และช่วยเหลือเงินกู้ฉุกเฉิน เพื่อการประกอบอาชีพ และด้านการบริการสังคม เช่น การดูแลและบริการตรวจสุขภาพประจำปี

ฟรี สำหรับความต้องการจัดสวัสดิการสังคม พบว่ามีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ความต้องการจัดสวัสดิการสังคมในด้านการประกันสังคมมีระดับความต้องการมาก โดยเฉพาะสวัสดิการการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยหรือคลอดบุตร รองลงมาของความต้องการจัดสวัสดิการสังคมเป็นด้านการบริการสังคม ได้แก่ ความต้องการดูแลและบริการค่าใช้จ่ายด้านที่พักที่อาศัย การดูแลและบริการช่วยเหลือการมีรายได้เสริม ส่วนด้านการช่วยเหลือทางสังคม ได้แก่ ความต้องการจัดสวัสดิการสังคมด้านการสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันรายได้ขั้นต่ำ การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันอุบัติเหตุหรือการประกันภัยตามลำดับ สอดคล้องกับ วรรณธรรม กาญจนสุวรรณ และปิยนาท ทำเสน (2552) ที่ว่าสวัสดิการที่มีความจำเป็นมากที่สุด คือ สวัสดิการการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยบุคคล ครอบครัวและเงินชดเชยการขาดรายได้ กรณีเจ็บป่วย ส่วนความต้องการสวัสดิการที่มีความจำเป็นเร่งด่วน ได้แก่ การรักษา พยาบาลกรณีเจ็บป่วยบุคคล ครอบครัวและเงินชดเชยการขาดรายได้ การให้บริการเงินกู้ฉุกเฉินแก่แรงงานนอกระบบ การออมทรัพย์ กรณีบ้านอายุให้แก่แรงงานนอกระบบ ผลประโยชน์ค่าตอบแทนการประกันรายได้ขั้นต่ำ และผลประโยชน์ทดแทนกรณีทุพพลภาพ การประกันอุบัติเหตุการประกันภัยแก่แรงงานนอกระบบ ทั้งนี้เป็นเพราะกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ให้ความสำคัญกับหลักประกันความมั่นคงในการประกอบอาชีพโดยเฉพาะการทำประกันสังคม ซึ่งสอดคล้องกับ ธมนวรรณ บุญรักษา (2556) ที่ว่าระดับการตัดสินใจเป็นผู้ประกันตนตามพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2542 มาตรา 40 โดยมีระดับการตัดสินใจมากที่สุดเกี่ยวกับด้านความสามารถในการจ่ายเงินสมทบตามอัตรา ด้านความสะดวกในการเข้ารับบริการ และด้านประโยชน์ทดแทนและสิทธิประโยชน์จากการประกันตน ทั้งนี้ถือว่าเป็นความมั่นคงในชีวิตแก่ผู้มีรายได้น้อย และไม่มีหลักประกันอื่น ดังนั้นสภาพและความต้องการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ควรเป็นสวัสดิการที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงในการประกอบอาชีพและสามารถเข้าถึงสวัสดิการนั้นได้อย่างแท้จริง

2. รูปแบบการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่

จากผลการศึกษาพบว่ารูปแบบการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมนั้นต้องเป็นการจัดสวัสดิการที่ควรให้ภาครัฐและผู้เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมให้กับคนขับรถแท็กซี่ อาจเป็นจัดสวัสดิการในภาคสมัครใจภาคบังคับโดยใช้กลไกทางกฎหมายและนโยบายกำหนดขึ้นในรูปแบบการประกันสังคม การช่วยเหลือทางสังคมและการบริการสังคม ได้แก่ การจัดสวัสดิการการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วย การจัดสวัสดิการเงินทดแทนกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิตจากการทำงาน การจัดสวัสดิการเงินทดแทนการขาดรายได้กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยจากการทำงาน การจัดสวัสดิการเงิน

ออมชราภาพจากการทำงาน การสงเคราะห์และช่วยเหลือเงินกู้ฉุกเฉินเพื่อประกอบอาชีพ การ
 สงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันรายได้ขั้นต่ำ การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกัน
 อุบัติเหตุหรือการประกันภัย การดูแลและบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรี การดูแลและบริการให้
 ความรู้ พัฒนาทักษะฝีมือ ตามความถนัด ความสนใจของตนเองและครอบครัว และการดูแลและ
 บริการช่วยเหลือการมีรายได้เสริมตามลำดับ สอดคล้องแนวคิดของFederico (1990, pp.23-24)
 ที่ว่าการจัดสวัสดิการเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการให้ความช่วยเหลือคนทุกคนในสังคมตั้งแต่แรก
 เกิดจนกระทั่งตาย มีประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องได้แก่ ความรับผิดชอบ (Responsibility) มี
 วิธีการที่เหมาะสม (Resourcer) สภาพะเงื่อนไขของการบริการ (Services) และการส่งเสริมของ
 หน่วยงาน (Oganization) ดังนั้นรูปแบบการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมจึงเป็นสิ่งจำเป็นที่ต้องนำมา
 พิจารณาจากสภาพและความต้องการที่แท้จริงของกลุ่มคนชั้นบรรทัดที่สอดคล้องกับ
 พระราชบัญญัติส่งเสริมการจัดสวัสดิการสังคม (ธีระพล อรุณะกสิกร, นิมล เรืองดี, ปุณรัตน์
 สันติเมทิตล, ไพฑูรย์ นาคจำ, สถาพร ลิ้มมณี, สุรียกานต์ ชัยเนตร และสุรศักดิ์ วาจาสิทธิ์, 2546,
 หน้า 10 -11) ที่ว่าการจัดสวัสดิการสังคมเป็นไปเพื่อการป้องกัน การแก้ไข การพัฒนา และการ
 ส่งเสริมความมั่นคงทางสังคมเพื่อตอบสนองความจำเป็นขั้นพื้นฐานของประชาชน ให้มีคุณภาพ
 ชีวิตที่ดีและพึ่งตนเองได้อย่างทั่วถึง เหมาะสม เป็นธรรมและให้เป็นไปตามมาตรฐานทั้งด้าน
 การศึกษา สุขภาพอนามัย ที่อยู่อาศัย การทำงานและการมีรายได้ นันทนาการ กระบวนการ
 ยุติธรรม และบริการสังคมทั่วไป โดยคำนึงถึงศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ สิทธิที่ประชาชนพึงได้รับ
 และการมีส่วนร่วมในการจัดสวัสดิการสังคมทุกระดับ และสอดคล้องกับผลการศึกษาของ วรณ
 ธรรม กาญจนสุวรรณ และปิยนาท ทำเสน (2552) เกี่ยวกับสวัสดิการมาตรฐานที่แรงงานนอก
 ระบบพึงได้รับ พบว่าเป็นเกี่ยวกับสวัสดิการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยบุคคล ครอบครัวและเงิน
 ชดเชยการขาดรายได้ กรณีเจ็บป่วย ส่วนความต้องการสวัสดิการที่มีความจำเป็นเร่งด่วน ได้แก่
 การรักษา พยาบาลกรณีเจ็บป่วยบุคคล ครอบครัวและเงินชดเชยการขาดรายได้ การให้บริการ
 เงินกู้ฉุกเฉินแก่แรงงานนอกระบบ การออมทรัพย์ กรณีบ้านานูให้แก่แรงงานนอกระบบ
 ผลประโยชน์ค่าตอบแทนการประกันรายได้ขั้นต่ำ และผลประโยชน์ทดแทนกรณีทุพพลภาพ การ
 ประกันอุบัติเหตุการประกันภัยแก่แรงงานนอกระบบ แสดงให้เห็นว่าการจัดสวัสดิการที่เหมาะสม
 นั้นยังคงเกี่ยวข้องกับการประกันสังคม การช่วยเหลือทางสังคมและการบริการสังคม

ข้อเสนอแนะ

การจัดสวัสดิการที่เหมาะสมของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ควรต้องครอบคลุมทั้งการประกันสังคม การช่วยเหลือทางสังคมและการบริการสังคม โดยระดับกลุ่มผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ควรเร่งสร้างความตระหนักและความสำคัญของการรวมกลุ่มอาชีพเพื่อสร้างการมีส่วนร่วมในการจัดสวัสดิการของกลุ่มตนเองอย่างแท้จริง และเป็นการสร้างอำนาจการต่อรองและพิทักษ์สิทธิผลประโยชน์ สำหรับภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวมทั้งสถานประกอบการแท็กซี่ ควรร่วมสร้างหลักประกันสวัสดิการพื้นฐานของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ที่ครอบคลุมทั้งการประกันสังคม การช่วยเหลือทางสังคมและการบริการสังคม มีการจัดระเบียบพื้นที่ทางอาชีพเพื่อเอื้ออำนวยให้กลุ่มคนขับรถแท็กซี่สามารถเข้าถึงสถานที่หรือแหล่งรายได้ รวมทั้งเร่งออกมาตรการนโยบายและกฎหมายต่างๆ ที่ช่วยในการส่งเสริมการประกอบอาชีพของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่อย่างเป็นรูปธรรม

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรดำเนินการศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับระบบและกลไกการพัฒนาการจัดสวัสดิการของแรงงานนอกระบบในอาชีพอิสระกลุ่มต่างๆ เพราะแต่ละอาชีพมีสภาพการทำงาน คุณภาพชีวิตและความต้องการทางสังคมแตกต่างกัน
2. ควรศึกษานโยบายหรือมาตรการจัดสวัสดิการแรงงานนอกระบบย้อนหลัง 10 ปี เพื่อค้นหารูปแบบและทำนายรูปแบบใหม่ที่เป็นไปได้ในอนาคต ทั้งนี้เพื่อที่จะได้สวัสดิการแรงงานนอกระบบที่แท้จริง

เลขที่ **แบบสอบถาม**

การวิจัยเรื่อง: การจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับแรงงานนอกระบบภาคบริการ กรณีศึกษา
กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร

คำชี้แจง:

1. การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์สภาพการจัดสวัสดิการและความต้องการ
รวมทั้งศึกษารูปแบบการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับแรงงานนอกระบบกลุ่มคนขับรถแท็กซี่
เขตกรุงเทพมหานคร

2. แบบสอบถามนี้แบ่งออกเป็น 2 ตอน คือ

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 สภาพการจัดสวัสดิการและความต้องการสำหรับแรงงานนอกระบบกลุ่ม
คนขับรถแท็กซี่

3. ข้อมูลที่ท่านตอบในแบบสอบถามนี้นำไปใช้เพื่อการวิจัยเท่านั้น โดยนำเสนอเป็น
ภาพรวมซึ่งไม่มีผลกระทบต่อผู้ตอบแต่อย่างใด ข้อมูลที่ได้จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการจัด
สวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับแรงงานนอกระบบกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร

ดังนั้นจึงขอความกรุณาตอบแบบสอบถามนี้ให้ครบทุกข้อตามความเป็นจริง และหวัง
เป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี ขอขอบคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย ลงในช่อง และเติมข้อความลงในช่องว่างให้ครบถ้วน

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

1. เพศ ชาย หญิง
2. อายุ ปี
3. สถานภาพสมรส
 โสด สมรส หม้าย หย่า/แยกกันอยู่
4. ระดับการศึกษา
 ประถมศึกษา มัธยมศึกษา
 อาชีวศึกษา (ปวช. ปวส. อนุปริญญา) ปริญญาตรี
 สูงกว่าปริญญาตรี
5. ภูมิลำเนาเดิม
 กรุงเทพมหานคร
 ต่างจังหวัด (ระบุจังหวัด).....
6. ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ปี
 ถ้าน้อยกว่า 1 ปี โปรดระบุจำนวน.....เดือน
7. ลักษณะการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่
 เป็นอาชีพหลักของการหารายได้
 เป็นอาชีพรองเพื่อเสริมรายได้
 อื่นๆ (ระบุ)
8. สภาพความเป็นเจ้าของรถแท็กซี่
 รถของตนเอง รถเช่า อื่นๆ (ระบุ)

9. ลักษณะประเภทรถแท็กซี่

- รถแท็กซี่ส่วนบุคคล (สีเขียวเหลือง)
- รถแท็กซี่สหกรณ์
- รถแท็กซี่ห้างหุ้นส่วนจำกัด

10. ช่วงเวลาที่ขับรถแท็กซี่

- กะเช้า/ช่วงเช้า ระบุเวลา เริ่มเวลา..... ถึงเวลา
- กะบ่าย/ช่วงบ่าย ระบุเวลาเริ่ม เวลา..... ถึงเวลา
- อื่นๆ (ระบุ) เริ่มเวลา..... ถึงเวลา

11. ความภาคภูมิใจในการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

- ไม่มีความภาคภูมิใจ
- มีความภาคภูมิใจ เนื่องจาก (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- ระดับตนเอง เช่น เป็นอาชีพอิสระสามารถตั้งตัวและปลดหนี้สินได้
- ระดับครอบครัว เช่น มีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นไม่เป็นภาระสังคม
- ระดับชุมชน/สังคม เช่น ได้รับการยอมรับทางสังคม/ช่วยเหลือสังคมได้

12. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

- น้อยกว่า 6,001 บาท
- 6,001–9,000 บาท
- 9,001– 12,000 บาท
- 12,001– 15,000 บาท
- มากกว่า 15,000 บาทขึ้นไป

13. ปัญหาคุณภาพชีวิตจากการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- มีรายได้ต่ำและไม่แน่นอน
- มีต้นทุนในการประกอบอาชีพสูง
- ไม่มีความปลอดภัยจากการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่
- ไม่ได้รับหรือมีสวัสดิการจากการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ที่เพียงพอ
- ขาดการดูแลสุขภาพตนเองเมื่อเจ็บป่วยจากการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่
- กฎ ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ไม่เอื้ออำนวยในการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่
- ขาดการพัฒนาทักษะและความรู้ในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่
- ขาดข้อมูลข่าวสาร ประชาสัมพันธ์ ความรู้ ความเคลื่อนไหวต่างๆ เพื่อใช้ในประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่
- ไม่ได้รับการเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่
- อื่นๆ (ระบุ).....

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพการจัดสวัสดิการและความต้องการสำหรับแรงงานนอกระบบกลุ่มคนขับรถแท็กซี่

โปรดกรณำทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง □ โดยกำหนดค่าน้ำหนัก 5 ระดับ คือ

มากที่สุด	กำหนดคะแนนเป็น	5
มาก	กำหนดคะแนนเป็น	4
ปานกลาง	กำหนดคะแนนเป็น	3
น้อย	กำหนดคะแนนเป็น	2
น้อยที่สุด	กำหนดคะแนนเป็น	1

สภาพและความต้องการจัดสวัสดิการ สำหรับคนขับรถแท็กซี่	ระดับความสำคัญ					ระดับความต้องการ				
	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
3. การบริการสังคม ได้แก่										
3.1. การดูแลและบริการตรวจสอบภาพ ประจำปีฟรี										
3.2 การดูแลและบริการให้ความรู้ พัฒนา ทักษะฝีมือ ตามความถนัด ความสนใจ ของตนเองและครอบครัว										
3.3 การดูแลและบริการค่าใช้จ่ายด้านที่ พักที่อาศัย										
3.4 การดูแลและบริการช่วยเหลือการมี รายได้เสริม										
3.5 การดูแลและบริการนันทนาการ กีฬา บันเทิงและท่องเที่ยว										

ข้อเสนอแนะการจัดสวัสดิการสังคมสำหรับคนขับรถแท็กซี่

ระดับชาติ

.....

ระดับท้องถิ่น

.....

ระดับเอกชนหรือสถานประกอบการ

.....

ระดับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่

.....

ข้อเสนอแนะอื่นๆ

.....

เลขที่ **แบบสอบถามรอบที่ 1**

การวิจัยเรื่อง: การจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับแรงงานนอกระบบภาคบริการ กรณีศึกษา
กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร

คำชี้แจง:

1. การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์สภาพการจัดสวัสดิการและความต้องการ
รวมทั้งศึกษารูปแบบการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับแรงงานนอกระบบกลุ่มคนขับรถแท็กซี่
เขตกรุงเทพมหานคร

2. ข้อมูลที่ท่านตอบในแบบสอบถามนี้นำไปใช้เพื่อการวิจัยเท่านั้น โดยนำเสนอเป็น
ภาพรวมซึ่งไม่มีผลกระทบต่อผู้ตอบแต่อย่างใด ข้อมูลที่ได้จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการจัด
สวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับแรงงานนอกระบบกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร

ดังนั้นจึงขอความกรุณาตอบแบบสอบถามนี้ให้ครบทุกข้อตามความเป็นจริง และหวัง
เป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี ขอขอบคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้



ในฐานะที่ท่านบทบาทต่อการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของแรงงานนอกระบบ ขอความกรุณาจากท่านได้โปรดพิจารณาภาพรวมของสภาพการจัดสวัสดิการแรงงานนอกระบบที่ควรจะเป็นโดยเฉพาะกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการวางแผนการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับแรงงานนอกระบบภาคบริการ ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับความต้องการของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ อันนำไปสู่การขยายผลประโยชน์สูงสุดของการจัดสวัสดิการแรงงานนอกระบบกลุ่มอื่นๆ ต่อไป

ประเด็นคำถาม

1. ท่านคิดว่าการที่รัฐจัดสวัสดิการต่างๆ ให้นั้นมีความครอบคลุมทุกกลุ่มอาชีพหรือไม่ เพราะอะไร.....

.....

.....

.....

.....

2. ท่านคิดว่าสวัสดิการที่ควรจะเป็นสำหรับแรงงานนอกระบบโดยเฉพาะกลุ่มคนขับรถแท็กซี่มีอะไรบ้างและทำไมจึงเป็นเช่นนั้น.....

.....

.....

.....

.....

3. ท่านคิดอะไรคือกลไกสำคัญที่ทำให้การจัดสวัสดิการแรงงานนอกระบบโดยเฉพาะกลุ่มคนขับรถแท็กซี่เป็นจริงขึ้นมาได้.....

.....

.....

.....

.....

4. ข้อเสนอแนะอื่นๆ

.....

.....

ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพการจัดสวัสดิการแรงงานนอกระบบที่ควรจะเป็นโดยเฉพาะกลุ่ม
คนขับรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร

โปรดกรณำทำเครื่องหมาย ลงในช่อง โดยกำหนดค่าน้ำหนัก 5 ระดับ คือ

จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมากที่สุด	กำหนดคะแนนเป็น	5
จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมาก	กำหนดคะแนนเป็น	4
จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นปานกลาง	กำหนดคะแนนเป็น	3
จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นน้อย	กำหนดคะแนนเป็น	2
จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด	กำหนดคะแนนเป็น	1

จัดสวัสดิการสำหรับคนขับรถแท็กซี่	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
ท่านคิดว่าการจัดสวัสดิการอะไรบ้างที่จำเป็นต้องมี สำหรับคนขับรถแท็กซี่					
1. การจัดสวัสดิการการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วย					
2. การจัดสวัสดิการเงินทดแทนกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิต จากการประกอบอาชีพ					
3. การจัดสวัสดิการเงินทดแทนการขาดรายได้กรณีประสบ อันตรายหรือเจ็บป่วยจากการประกอบอาชีพ					
4. การจัดสวัสดิการเงินออมชราภาพจากการประกอบอาชีพ					
5. การสงเคราะห์และช่วยเหลือเงินกู้ฉุกเฉินเพื่อประกอบ อาชีพ					
6. การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันรายได้ขั้นต่ำ					
7. การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันอุบัติเหตุหรือการ ประกันภัย					
8. การดูแลและบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรี					
9. การดูแลและบริการให้ความรู้ พัฒนาทักษะฝีมือ ตาม ความถนัด ความสนใจของตนเองและครอบครัว					
10. การดูแลและบริการช่วยเหลือการมีรายได้เสริม					

เลขที่ **แบบสอบถามรอบที่ 2**

การวิจัยเรื่อง: การจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับแรงงานนอกระบบภาคบริการ กรณีศึกษา
กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร

คำชี้แจง:

1. การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์สภาพการจัดสวัสดิการและความต้องการ
รวมทั้งศึกษารูปแบบการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับแรงงานนอกระบบกลุ่มคนขับรถแท็กซี่
เขตกรุงเทพมหานคร

2. ข้อมูลที่ท่านตอบในแบบสอบถามนี้นำไปใช้เพื่อการวิจัยเท่านั้น โดยนำเสนอเป็น
ภาพรวมซึ่งไม่มีผลกระทบต่อผู้ตอบแต่อย่างใด ข้อมูลที่ได้จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการจัด
สวัสดิการที่เหมาะสมสำหรับแรงงานนอกระบบกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร

ดังนั้นจึงขอความกรุณาตอบแบบสอบถามนี้ให้ครบทุกข้อตามความเป็นจริง และหวัง
เป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี ขอขอบคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้



ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพการจัดสวัสดิการแรงงานนอกระบบที่ควรจะเป็นโดยเฉพาะกลุ่ม
คนขับรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร

โปรดกรณำทำเครื่องหมาย ลงในช่อง โดยกำหนดค่าน้ำหนัก 5 ระดับ คือ

จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมากที่สุด	กำหนดคะแนนเป็น	5
จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นมาก	กำหนดคะแนนเป็น	4
จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นปานกลาง	กำหนดคะแนนเป็น	3
จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นน้อย	กำหนดคะแนนเป็น	2
จำเป็นต้องการให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด	กำหนดคะแนนเป็น	1

จัดสวัสดิการสำหรับคนขับรถแท็กซี่	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
ท่านคิดว่าการจัดสวัสดิการอะไรบ้างที่จำเป็นต้องมี สำหรับคนขับรถแท็กซี่					
1. การจัดสวัสดิการการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วย					
2. การจัดสวัสดิการเงินทดแทนกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิต จากการประกอบอาชีพ					
3. การจัดสวัสดิการเงินทดแทนการขาดรายได้กรณีประสบ อันตรายหรือเจ็บป่วยจากการประกอบอาชีพ					
4. การจัดสวัสดิการเงินออมชราภาพจากการประกอบอาชีพ					
5. การสงเคราะห์และช่วยเหลือเงินกู้ฉุกเฉินเพื่อประกอบ อาชีพ					
6. การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันรายได้ขั้นต่ำ					
7. การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันอุบัติเหตุหรือการ ประกันภัย					
8. การดูแลและบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรี					
9. การดูแลและบริการให้ความรู้ พัฒนาทักษะฝีมือ ตาม ความถนัด ความสนใจของตนเองและครอบครัว					
10. การดูแลและบริการช่วยเหลือการมีรายได้เสริม					