

## การจัดสวัสดิการสังคมสำหรับกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร\*

### Social Welfare For Taxi Cooperatives' Drivers In Bangkok

ภคพันธ์ ศาลาทอง\*\*

ดร.สมหมาย แจ่มกระจ่าง\*\*\*

ดร.รุ่งฟ้า กิติญาณัฐ\*\*\*\*

#### บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาคุณภาพชีวิตการทำงาน สภาพและความต้องการจัดสวัสดิการสังคม กลไกสนับสนุนการจัดสวัสดิการสังคม รวมถึงรูปแบบการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ ใช้วิธีการวิจัยแบบผสมวิธี โดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสอบถามกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่เขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 380 คน วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา สนทนากลุ่มกับผู้แทนกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจำนวน 10 คน รวมทั้งสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิด้านพัฒนาแรงงานนอกระบบและการจัดสวัสดิการสังคม จำนวน 6 คน วิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหา ผลการวิจัยพบว่า

กลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ส่วนใหญ่มีคุณภาพชีวิตการทำงานที่ไม่มั่นคงและปลอดภัย เมื่อเจ็บป่วยจะดูแลตนเองด้วยการหยุดพักผ่อนและรับประทานยา ไม่เคยเข้าร่วมกิจกรรมพัฒนาทักษะความรู้ ส่วนมากมักมีปัญหารหรือความขัดแย้งกับผู้ร่วมอาชีพและผู้รับบริการ แต่มีความภาคภูมิใจในอาชีพที่ทำและได้รับการยอมรับทางสังคม สำหรับสภาพการจัดสวัสดิการสังคม ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับการจัดสวัสดิการด้านการประกันสังคม โดยเฉพาะสวัสดิการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยหรือคลอดบุตร รองลงมาเป็นด้านการช่วยเหลือทางสังคมที่เกี่ยวข้องกับการสงเคราะห์และช่วยเหลือเงินกู้ฉุกเฉิน และสุดท้ายด้านบริการสังคมเกี่ยวกับการจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปี ส่วนความต้องการจัดสวัสดิการสังคม พบว่าให้ความสำคัญกับความต้องการด้านการมีชีวิตอยู่รอด โดยเฉพาะความต้องการจัดสวัสดิการประกันสังคม รองลงมาเป็นความต้องการด้านความเจริญก้าวหน้าที่เกี่ยวข้องกับการจัดสวัสดิการกองทุนพัฒนาอาชีพ และสุดท้ายความต้องการด้านความสัมพันธ์กับผู้อื่นที่เกี่ยวข้องกับจัดสวัสดิการคุ้มครองความปลอดภัยในอาชีพ

กลไกสนับสนุนการจัดสวัสดิการสังคม พบว่าควรคำนึงถึงสภาพและความต้องการจัดสวัสดิการสังคม รวมทั้งหลักการจัดสวัสดิการสังคม ประกอบด้วย การจัดสวัสดิการสังคมตามพื้นที่การจัดสวัสดิการสังคมตามวิธีการ การจัดสวัสดิการสังคมตามการเคลื่อนไหวทางสังคมและการจัด สวัสดิการสังคมโดยสถาบัน ทั้งนี้คำนึงถึงสิทธิความเสมอภาค ความเท่าเทียมทางโอกาส โดยใช้กลไกระดับนโยบาย ระดับการบริหารจัดการ และระดับการดำเนินงานในการสนับสนุนการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่

\*คุณภิญโญทรัพย์ปรัชญาคุณภิญโญชาติ สาขาวิชาการศึกษาและการพัฒนาสังคม คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

\*\*นิสิตหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาการศึกษาและการพัฒนาสังคม คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

\*\*\*รองศาสตราจารย์ ภาควิชาการอาชีวศึกษาและการพัฒนาสังคม คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

\*\*\*\*ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ภาควิชาการอาชีวศึกษาและการพัฒนาสังคม คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

รูปแบบการจัดสวัสดิการสังคม พบว่ามี 2 รูปแบบ ได้แก่ รูปแบบการจัดสวัสดิการสังคมเชิงทฤษฎีหรือหลักการ ประกอบด้วย การจัดสวัสดิการสังคมระดับชาติ การจัดสวัสดิการสังคมระดับท้องถิ่น การจัดสวัสดิการสังคมระดับเอกชนหรือสถานประกอบการ และ การจัดสวัสดิการสังคมระดับกลุ่ม และรูปแบบการจัดสวัสดิการสังคมเชิงปฏิบัติหรือพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงาน ได้แก่ การจัดสวัสดิการเพื่อความมั่นคงทางอาชีพเหมาะสำหรับคนขับรถแท็กซี่ที่ไม่ใช่สมาชิกของสหกรณ์รถแท็กซี่ และการจัดสวัสดิการเพื่อความก้าวหน้าทางอาชีพเหมาะสำหรับคนขับรถแท็กซี่ที่เป็นสมาชิกของสหกรณ์รถแท็กซี่

**คำสำคัญ :** การจัดสวัสดิการสังคม/ กลไกสนับสนุนการจัดสวัสดิการสังคม/ กลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่

## Abstract

The purpose of this research was to study quality of working life, conditions and needs for social welfare, social welfare mechanism, as well as models of social welfare provision for cooperatives' drivers. This study is based on mixed methods research. The data was collected from questionnaires distributed to 380 cooperatives' drivers. Descriptive analysis was used to analyze the collected data. The research data was also gathered from focus group discussion with 10 cooperatives' driver representatives and stakeholders. In addition, in-depth interviews were conducted with 6 experts and senior experts in the field of developing informal sectors and social welfare. The data derived from the discussion and interviews was analyzed by means of content analysis. The research findings were as follows:

As for quality of working life, most of the informants revealed that they lacked job security and safety. When they got sick, they would take care of themselves by having a rest and taking pills. They never participated any activities for knowledge and skill development. Most of them had problems or conflicts with friends in the same career and their passengers. However, most of them were proud of their own job and acceptance from the society. Regarding conditions for social welfare, most cooperatives' drivers placed the most importance on social insurance, especially for health care welfare on sickness or give birth. The second importance was placed on public assistance welfare concerning general assistance and emergency loans. The last one was on social welfare service on annual health check-up. In terms of needs for social welfare provision, most of the cooperatives' drivers placed the importance on existence needs, especially for social insurance. The second importance was placed on growth needs dealing with career development welfare fund. The last one was on relatedness needs on welfare needs for safety of life.

Regarding mechanism which supported social welfare, the findings revealed that conditions and welfare needs, as well as social welfare provision principles should be taken into consideration. These social welfare principles covered area-based, method-based, social movement-based

and institutional-based models. However, this should be based on human right and equality of opportunity. To support social welfare provision for the cooperatives' drivers, mechanism on the level of policy, management, and operation have to be considered.

Lastly, there were two types of social welfare models: theoretical and practical models. The theoretical model included national social welfare, local social welfare, social welfare in private sectors and workplaces, and group social welfare provision. The practical model included social welfare for job security, which was appropriate for those who were not members of cooperatives' drivers and social welfare for career advancement appropriate for those who were cooperatives' drivers.

**Keywords** : social welfare/ social welfare mechanism/ cooperatives' drivers

### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จากการสำรวจแรงงานนอกระบบในประเทศไทย ปี 2552 พบว่าจำนวนผู้มีทำงานทั้งสิ้น 38.4 ล้านคน เป็นแรงงานในระบบ 14.1 ล้านคน (ร้อยละ 36.6) และแรงงานนอกระบบ 24.3 ล้านคน (ร้อยละ 63.4) เห็นได้ว่าผู้ที่ทำงานอยู่ในแรงงานนอกระบบมีสัดส่วนค่อนข้างมาก หากพิจารณาในแต่ละภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ พบว่า ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นภูมิภาคที่มีสัดส่วนแรงงานนอกระบบมากที่สุด ร้อยละ 41.5 รองลงมาเป็นภาคเหนือ ร้อยละ 21.1 ภาคกลาง ร้อยละ 18.7 ภาคใต้ ร้อยละ 12.6 และกรุงเทพมหานครร้อยละ 5.4 ตามลำดับ ส่วนใหญ่ทำงานอยู่ในภาคเกษตรกรรมมากที่สุด ร้อยละ 60.7 รองลงมาเป็นภาคการบริการและการค้า ร้อยละ 30 และภาคการผลิต ร้อยละ 9.3 ตามลำดับ (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2553, หน้า 1-7) สถิติข้อมูลดังกล่าวแรงงานนอกระบบถือว่าเป็นผู้ทำงานที่เป็นกำลังสำคัญของประเทศ และมีความสำคัญต่อการลดปัญหาการว่างงาน ความยากจน เนื่องจากเป็นแหล่งรองรับผลกระทบจากวิกฤตเศรษฐกิจที่ผ่านมา ผลการศึกษาปัญหาของแรงงานนอกระบบ พบว่า มีรายได้ได้น้อย ไม่มีเงินออม มีหนี้สินและเป็นหนี้นอกระบบ มีรายได้ไม่แน่นอน ประสบปัญหาขาดความมั่นคงในการประกอบอาชีพ ความไม่ปลอดภัยของการทำงาน การถูกเลือกปฏิบัติในการจ้างงาน และการ

ปฏิบัติต่อแรงงานที่ไม่เป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ (สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2549, หน้า 140 -142)

ปัญหาแรงงานนอกระบบส่วนใหญ่เป็นปัญหาเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตการทำงานและการจัดสวัสดิการสังคม โดยเฉพาะอาชีพกลุ่มคนขับรถแท็กซี่เป็นแรงงานนอกระบบกลุ่มหนึ่งในกรุงเทพมหานคร จากรายงานสถิติการขนส่ง ประจำไตรมาสที่ 4 ปีงบประมาณ 2551 (กรมการขนส่งทางบก, 2551, หน้า 2) พบว่า มีรถแท็กซี่ที่จดทะเบียนจำนวน 82,297 คัน ประกอบด้วยกลุ่มรถแท็กซี่บุคคลธรรมดาและกลุ่มรถแท็กซี่ นิติบุคคล อาชีพกลุ่มนี้ ฌ์จรี สุวรรณภักฎ (2546, หน้า 19-26) ศึกษาพบว่า มีสภาพปัญหาและความต้องการทางสังคมคล้ายคลึงกับอาชีพอิสระอื่น ๆ ที่สะท้อนให้เห็นถึงปัญหาของการทำมาหากิน มีความตึงเครียดและความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุจากการทำงาน ขาดความมั่นคงในอาชีพและรายได้ จากการศึกษารองสถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2551, หน้า 9) พบว่า ปัญหาของแรงงานนอกระบบกลุ่มนี้ที่ประสบอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ ปัญหาด้านรายได้ ปัญหาการเข้าถึงแหล่งทุนเพื่อการประกอบอาชีพ ปัญหาด้านสวัสดิการและความมั่นคง ปัญหาด้านสุขภาพอนามัยในการทำงาน รวมทั้งปัญหาความสัมพันธ์ของการรวมกลุ่ม สำหรับในส่วนระบบสวัสดิการสังคมที่รัฐดำเนินการ

พบว่ายังเน้นที่ตัวบุคคลเป็นหลักและมีลักษณะของการสงเคราะห์ รวมทั้งยังขาดการเข้าถึงสิทธิประโยชน์จากสวัสดิการสังคม แม้กำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญก็ตาม ด้วยข้อเท็จจริงดังกล่าวการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานจึงมีความสำคัญ โดยเฉพาะกลไกสนับสนุนการจัดสวัสดิการสังคม และรูปแบบการจัดสวัสดิการสังคมของแรงงานนอกระบบกลุ่มคนขับรถบรรทุกแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร ผลที่ได้จากการศึกษาจะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานและผู้เกี่ยวข้องได้นำข้อมูลมาปรับใช้และพัฒนาการยกระดับคุณภาพชีวิตการทำงานของแรงงานนอกระบบกลุ่มอื่นๆ ให้ดีขึ้นได้ และการตัดสินใจเชิงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการจัดสวัสดิการสังคมต่อไป

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาคุณภาพชีวิตการทำงาน สภาพและความต้องการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถบรรทุกแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษากลไกสนับสนุนการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถบรรทุกแท็กซี่เขตกรุงเทพมหานคร
3. เพื่อศึกษารูปแบบการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถบรรทุกแท็กซี่เขตกรุงเทพมหานคร

### กรอบแนวคิดการวิจัย

กำหนดกรอบแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตการทำงานของ Cascio (2006) ได้แก่ ค่าตอบแทน ความมั่นคงในการทำงาน ความปลอดภัยในการทำงาน สุขภาพ การมีส่วนร่วม การพัฒนาความก้าวหน้า การแก้ปัญหาความขัดแย้ง การติดต่อ สื่อสารและความภาคภูมิใจ และใช้ทฤษฎีความต้องการของมนุษย์ (ERG Theory) ของ Alderfer (1972) มารวมอธิบาย ได้แก่ การมีชีวิตอยู่รอด (Existence Needs: E) ความสัมพันธ์กับผู้อื่น (Relatedness Needs: R) และความเจริญก้าวหน้า (Growth Needs: G) แนวคิดเกี่ยวกับสภาพการจัดสวัสดิการสังคมของศศิพัฒน์ ยอดเพชร (2549)

ประกอบด้วย การประกันสังคม การช่วยเหลือทางสังคม และการบริการสังคม เช่น สุขภาพอนามัย การศึกษา ที่อยู่อาศัย การมีงานทำและการมีรายได้ บริการสังคม และนันทนาการ ส่วนหลักการจัดสวัสดิการสังคม เลือกลงของกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ (2548) เช่น การจัดสวัสดิการสังคมแบบพื้นที่ การจัดสวัสดิการสังคมแบบวิธีการ การจัดสวัสดิการสังคมแบบสถานบัน รวมถึงใช้กลไกสนับสนุนการจัดสวัสดิการสังคม ของระพีพรรณ คำหอม (2549) ได้แก่ กลไกด้านนโยบาย กลไกด้านการบริหารจัดการ และกลไกด้านการดำเนินงาน

### วิธีดำเนินการวิจัย

ตอนที่ 1 ศึกษาคุณภาพชีวิตการทำงาน สภาพและความต้องการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถบรรทุกแท็กซี่ ใช้วิธีการศึกษาเชิงสำรวจ

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ กลุ่มคนขับรถบรรทุกแท็กซี่ จำนวนทั้งหมด 36,210 คน (กรมส่งเสริมสหกรณ์, 2552, หน้า 6-17) ใช้การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างของ Krejcie and Morgan (1970, pp. 608-609) ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 380 คน โดยใช้เทคนิคการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน

2. เครื่องมือที่ใช้ในวิจัย แบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตการทำงาน สภาพการจัดสวัสดิการสังคม และความต้องการจัดสวัสดิการสังคม มีการตรวจสอบความตรงตามเนื้อหาได้ดัชนีความสอดคล้องของข้อคำถาม (IOC) อยู่ระหว่าง 0.7-1 และค่าความเที่ยงเท่ากับ 0.95

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล เก็บรวบรวมข้อมูลกลุ่มคนขับรถบรรทุกแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 380 คน ด้วยตนเอง โดยทำหนังสือขออนุญาตเพื่อดำเนินการตามขั้นตอนจากคณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพาถึงสถานประกอบการ (สหกรณ์รถแท็กซี่)

#### 4. การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา ประกอบด้วย การแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$ ) และ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD)

#### 5. การสรุปผลข้อมูล

สรุปผลข้อมูลตามกรอบแนวคิดการวิจัย โดยแยกประเด็น ดังนี้ ด้านคุณภาพชีวิตการทำงาน ด้านสภาพการจัดสวัสดิการสังคม และด้านความต้องการจัดสวัสดิการสังคม

ตอนที่ 2 ศึกษากลไกสนับสนุนการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่โดยดำเนินการสนทนากลุ่ม

1. ผู้ให้ข้อมูล ได้แก่ ผู้แทนกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จำนวน 10 คน ใช้วิธีคัดเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling) โดยจัดทำบัญชีรายชื่อผู้ให้ข้อมูล พิจารณาคุณสมบัติประสบการณ์ทำงานหรือผลงานวิชาการที่เกี่ยวข้องหรือมีตำแหน่งหน้าที่รับผิดชอบในระดับผู้นำ

#### 2. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเองในฐานะเป็นเครื่องมือหนึ่งที่มีความสำคัญ โดยทำหนังสือขออนุญาต ติดต่อประสานงาน ชี้แจงวัตถุประสงค์ของการวิจัยและขั้นตอนการทำวิจัย ขณะสนทนากลุ่มมีการจดบันทึกและสังเกตพฤติกรรม

#### 3. การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหาเกี่ยวกับกลไกสนับสนุนการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ โดยถอดความข้อมูลที่ได้จากแบบบันทึกการสนทนากลุ่ม สรุปประเด็นและนำเสนอสรุปบรรยายความ

ตอนที่ 3 ศึกษารูปแบบการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่โดยดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึก

1. ผู้ให้ข้อมูล ได้แก่ กลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์ด้านพัฒนาแรงงานนอกระบบและการจัดสวัสดิการสังคม และผู้ทรงคุณวุฒิจากหน่วยงานราชการ (ระดับตั้งแต่ผู้อำนวยการสถาบัน กรม กองขึ้นไป) จำนวน 6 คน

#### 2. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกเกี่ยวกับหลักการและกลไกการสนับสนุนการจัดสวัสดิการสังคม ปัญหาอุปสรรคและการพัฒนาการจัดสวัสดิการสังคม โดยทำหนังสือขออนุญาตเพื่อดำเนินการ และนัดหมายวัน เวลา สถานที่ รวมทั้งชี้แจงวัตถุประสงค์ของการวิจัยและขั้นตอนการทำวิจัย

#### 3. การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหา โดยถอดความข้อมูลที่ได้จากแบบบันทึกการสัมภาษณ์เชิงลึก จากนั้นตรวจสอบความครบถ้วนของข้อมูล ยืนยันข้อมูลที่ได้ด้วยวิธีการตรวจสอบแบบเชื่อมโยงสามเส้า

### สรุปผลการวิจัย

ตอนที่ 1 คุณภาพชีวิตการทำงาน สภาพและความต้องการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ พบว่า

#### 1. คุณภาพชีวิตการทำงาน

กลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ส่วนใหญ่ มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 9,000 – 12,000 บาท ไม่มีความมั่นคงของการประกอบอาชีพ เนื่องจากรายได้ไม่แน่นอน ไม่ได้รับสวัสดิการ และมีรายได้ต่ำ รวมทั้งไม่มีความปลอดภัยจากการประกอบอาชีพ สาเหตุจากคนอื่น ผู้ใช้บริการ สภาพแวดล้อมการทำงาน ตัวผู้ขับรถแท็กซี่และสภาพรถ การดูแลสุขภาพตนเองเมื่อเจ็บป่วยด้วยการหยุดพักผ่อนและรับประทานยาโดยเฉพาะซื้อจากร้านขายยาที่มีเภสัชกร ไม่เคยเข้าร่วมกิจกรรมของสหกรณ์รถแท็กซี่หรือหน่วยงานภาครัฐ เนื่องจากไม่มีเวลาว่าง ขาดรายได้

ขาดข้อมูลข่าวสาร ประชาสัมพันธ์และไม่เห็นความสำคัญ รวมถึงไม่เคยได้รับการพัฒนาทักษะและความรู้ ในขณะที่ประกอบอาชีพมักมีปัญหาหรือความขัดแย้ง แต่แก้ไข ปัญหาความขัดแย้งโดยตกลงกันเอง หรือมีคนกลาง ไกล่เกลี่ย หรือเข้าสู่ระบบกระบวนการยุติธรรม แหล่ง ข้อมูลข่าวสาร ความรู้ ความเคลื่อนไหวมาจากศูนย์วิทยุ สื่อสาร ส่วนใหญ่มีความภาคภูมิใจในการประกอบอาชีพ เนื่องจากทำให้มีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น เป็นอาชีพอิสระ สามารถตั้งตัว ปลดหนี้สิน และได้รับการยอมรับทางสังคม หรือสามารถช่วยเหลือสังคมได้

## 2. สภาพการจัดสวัสดิการสังคม

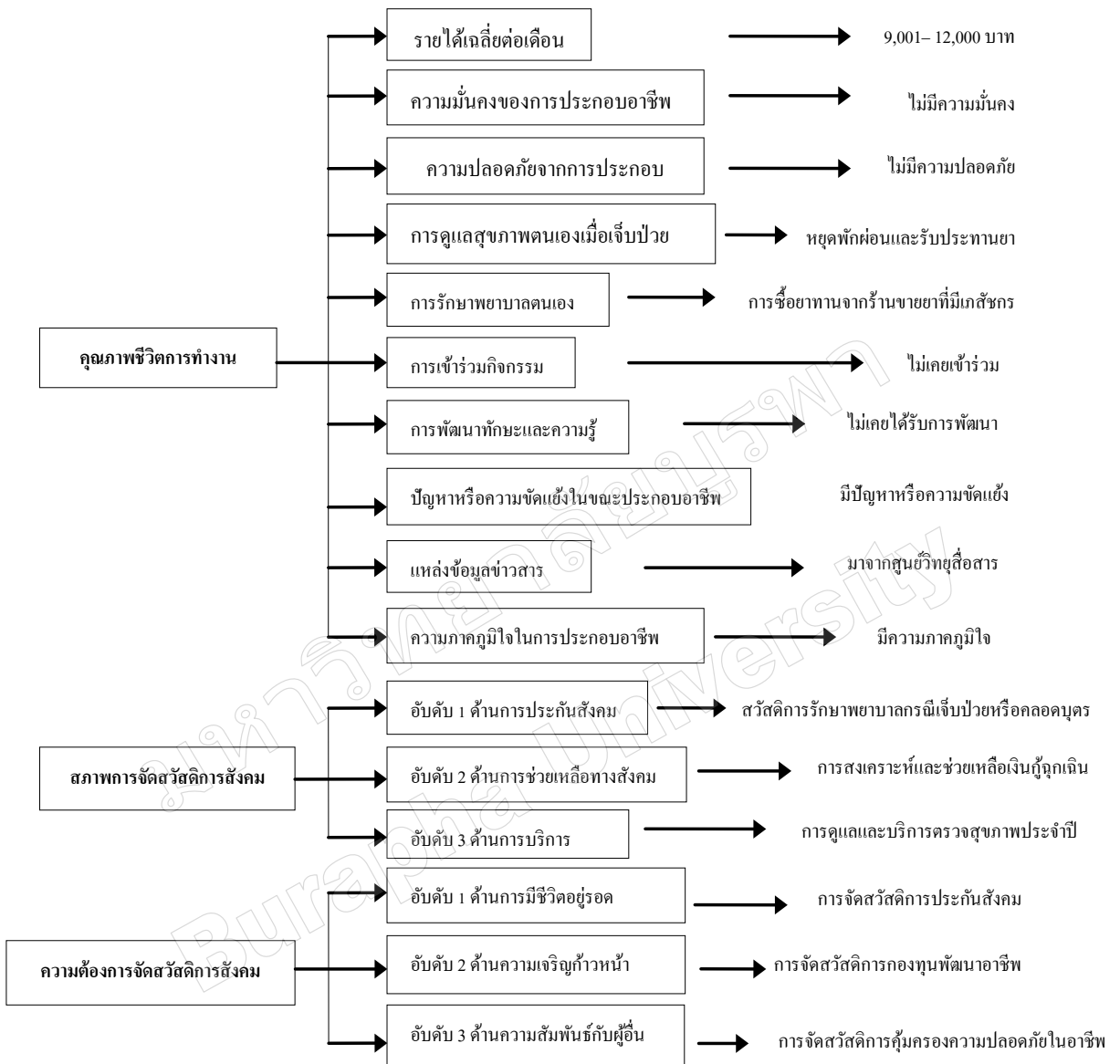
กลุ่มคนขับรถบรรทุกแท็กซี่ ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าสภาพการจัดสวัสดิการสังคมด้านการประกันสังคม ที่เกี่ยวกับสวัสดิการรักษายาพยาบาล กรณีเจ็บป่วยหรือ คลอดบุตร และสวัสดิการเงินทดแทน กรณีทุพพลภาพ หรือเสียชีวิตนั้นสำคัญมาก รองลงมาเป็นสภาพการจัดสวัสดิการสังคมด้านการช่วยเหลือทางสังคม ได้แก่ การสงเคราะห์และช่วยเหลือเงินกู้ฉุกเฉิน การสงเคราะห์ และช่วยเหลือการประกันรายได้ขั้นต่ำ และสุดท้ายสภาพ

การจัดสวัสดิการสังคมด้านการบริการสังคม ได้แก่ การดูแลและบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรี การดูแลและบริการให้ความรู้ พัฒนาทักษะฝีมือ

## 3. ความต้องการจัดสวัสดิการสังคม

กลุ่มคนขับรถบรรทุกแท็กซี่ ส่วนใหญ่มีความ ต้องการจัดสวัสดิการสังคมด้านการมีชีวิตอยู่รอดเป็น อันดับแรก ได้แก่ ความต้องการจัดสวัสดิการประกัน สังคม และความต้องการจัดสวัสดิการคุ้มครองการรักษายาพยาบาล รองลงมาเป็นความต้องการด้านความเจริญก้าวหน้า ได้แก่ ความต้องการจัดสวัสดิการกองทุนพัฒนา อาชีพคนขับรถแท็กซี่ และความต้องการจัดสวัสดิการ เงินออมชราภาพ สุดท้ายเป็นความต้องการด้านความ สัมพันธ์กับผู้อื่น เช่น ความต้องการจัดสวัสดิการคุ้มครอง ความปลอดภัยในอาชีพ และความต้องการจัดสวัสดิการ สงเคราะห์เพื่อเลี้ยงดูบุตรก่อนวัยเรียน

สรุปผลการวิเคราะห์คุณภาพชีวิตการทำงาน สภาพและความต้องการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคน ขับรถบรรทุกแท็กซี่ ดังภาพที่ 1



ภาพที่ 1 การวิเคราะห์คุณภาพชีวิตการทำงาน สภาพและความต้องการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถ สหกรณ์แท็กซี่

ตอนที่ 2 กลไกสนับสนุนการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนข้ามบรรทัดฐานเพศที่ พบว่า ควรคำนึงถึงสภาพและความต้องการจัดสวัสดิการสังคม รวมทั้งหลักการจัดสวัสดิการสังคม ประกอบด้วย

1. การจัดสวัสดิการสังคมตามพื้นที่ เป็นการ จัดสวัสดิการของภาคท้องถิ่นที่มีบทบาทและความใกล้ชิดกับกลุ่มผู้ประกอบอาชีพข้ามบรรทัดฐานเพศ ในฐานะเป็นผู้กำหนดพื้นที่ทางอาชีพ และออกระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ให้ปฏิบัติตาม การจัดสวัสดิการนี้ได้แก่ การประกันสังคม และการช่วยเหลือค่ารักษาพยาบาล โดยมีกลไกสนับสนุนระดับนโยบายเพื่อทำหลักประกันความมั่นคงทางอาชีพ ร่วมกับรัฐบาล กระทรวง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเข้าถึงสวัสดิการพื้นฐานของรัฐ กลไกสนับสนุนระดับ การบริหารจัดการ ควรจัดระเบียบพื้นที่ทางอาชีพเพื่อเอื้ออำนวยให้ผู้ประกอบอาชีพอิสระเข้าถึงสถานที่หรือแหล่งรายได้ และกลไกสนับสนุนระดับการดำเนินงาน ในฐานะเจ้าของพื้นที่ควรเป็นแกนนำในการดำเนินการ จัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบอาชีพข้ามบรรทัดฐานเพศ เช่น การให้บริการตรวจสุขภาพประจำปี จัดกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยในการประกอบอาชีพ

2. การจัดสวัสดิการสังคมตามวิธีการ เป็นการ จัดสวัสดิการของภาคเอกชนที่มีความใกล้ชิดกับกลุ่มผู้ประกอบอาชีพข้ามบรรทัดฐานเพศ ซึ่งสามารถรับรู้ปัญหาความต้องการทางสังคมและเอื้อประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อม การจัดสวัสดิการนี้ได้แก่ การประกันชีวิต และการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ โดยมีกลไกสนับสนุนระดับนโยบายในการทำหลักประกันสวัสดิการพื้นฐานสำหรับผู้ประกอบอาชีพข้ามบรรทัดฐานเพศเพื่อช่วยเหลือสมาชิกคนข้ามบรรทัดฐานเพศ กลไกสนับสนุนระดับการบริหารจัดการ ควรยึดหลักการดำเนินงานของสหกรณ์รุดแท็กซี มีการบริหารจัดการเชิงรุก สร้างเครือข่ายพันธมิตรทางอาชีพ หาผู้นำ และทีมผู้บริหารสหกรณ์แท็กซีที่มีวิสัยทัศน์การทำงาน และกลไกสนับสนุนระดับการดำเนินงาน ควรสนับสนุนให้คนข้ามบรรทัดฐานเพศเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดสวัสดิการ

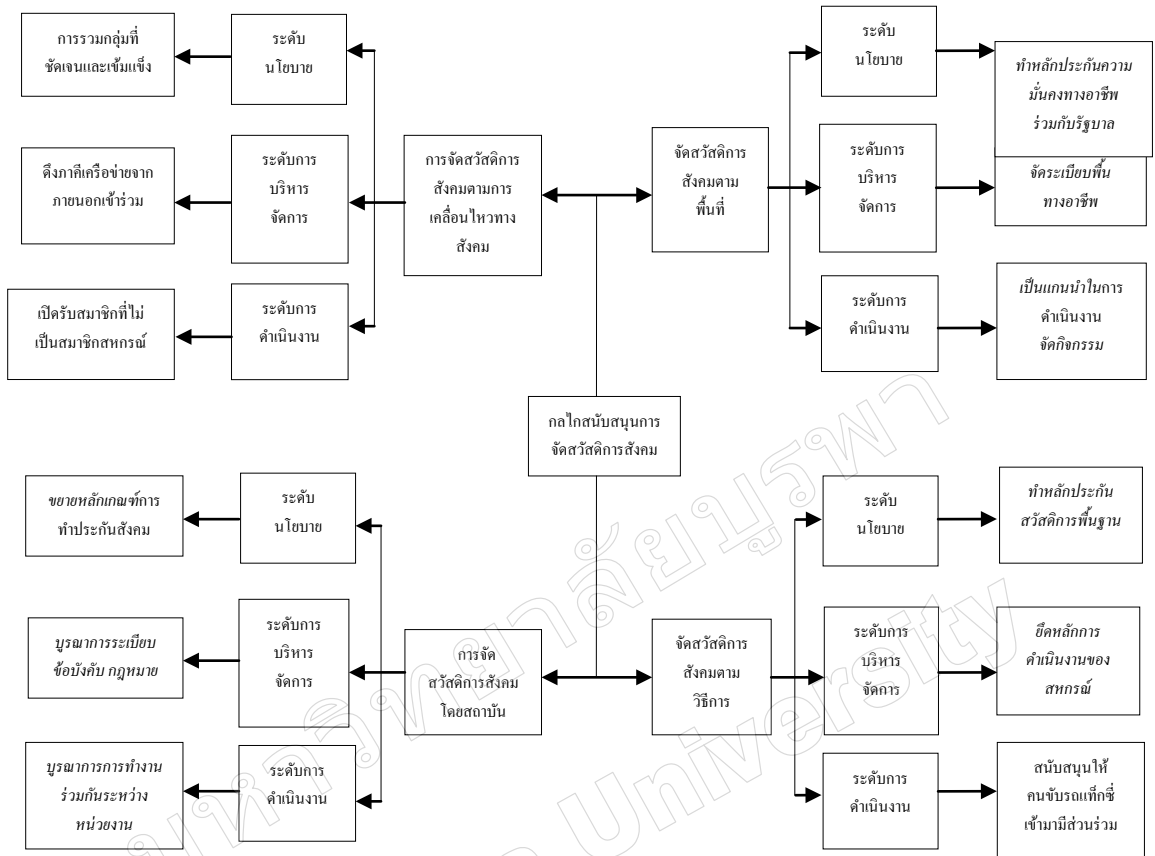
รวมทั้งสร้างความตระหนักของการรวมกลุ่มอาชีพให้มีความเข้มแข็ง

3. การจัดสวัสดิการสังคมตามการเคลื่อนไหวทางสังคม เป็นการจัดสวัสดิการกระแสทางเลือก นอกจากที่ได้รับมาจากภาครัฐและเอกชนหรือสถานประกอบการ บางครั้งต้องอาศัยกระแสทางสังคมและปัญหาทางสังคม ผลักดันให้เกิดสวัสดิการ เช่น การทำประกันความเสี่ยงในอาชีพ และการทำประกันรายได้ขั้นต่ำ มีกลไกสนับสนุนระดับนโยบาย โดยกลุ่มคนข้ามบรรทัดฐานเพศต้องมีความเข้มแข็ง มีการรวมกลุ่มที่ชัดเจน กลไกสนับสนุนระดับการบริหารจัดการ ควรดึงภาคีเครือข่ายจากภายนอกเข้าร่วมมรดงค์ เรียกร้องและปกป้องสิทธิที่พึงได้รับและกลไกสนับสนุนระดับการดำเนินงาน ควรเปิดรับสมาชิกผู้ที่เป็นสมาชิกสหกรณ์รุดแท็กซี และผู้ที่ไม่เป็นสมาชิกสหกรณ์รุดแท็กซีเข้าร่วมดำเนินงาน

4. การจัดสวัสดิการสังคมโดยสถาบัน หรือภาครัฐ มีความสำคัญอย่างยิ่ง เนื่องจากเป็นภาคที่ส่งเสริมและสนับสนุนให้นโยบายต่าง ๆ ดำเนินการขับเคลื่อนได้ เช่น การช่วยเหลือค่าครองชีพและรายได้เสริม และการจัดการศึกษา อบรมพัฒนาอาชีพตามความถนัด โดยใช้กลไกสนับสนุนในระดับนโยบาย เช่น ดำเนินการขยายหลักเกณฑ์การทำประกันสังคม มาตรา 40 ให้กับผู้ประกอบอาชีพคนข้ามบรรทัดฐานเพศได้เข้าถึงผู้ประกันตน กลไกสนับสนุนระดับการบริหารจัดการ ควรบูรณาการระเบียบข้อบังคับ กฎหมายทางราชการของหลายหน่วยงานให้มีทิศทางเดียวกัน และปรับปรุงให้มีความทันสมัย กลไกสนับสนุนระดับการดำเนินงาน ควรบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาคท้องถิ่นและภาคเอกชนโดยเฉพาะฐานข้อมูลต่าง ๆ ในการสนับสนุนการจัดสวัสดิการสำหรับผู้ประกอบอาชีพคนข้ามบรรทัดฐานเพศให้มีประสิทธิภาพ

สรุปผลวิเคราะห์กลไกสนับสนุนการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนข้ามบรรทัดฐานเพศ ดังภาพที่ 2





ภาพที่ 2 กลไกสนับสนุนการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่

ตอนที่ 3 รูปแบบการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ พบว่า มี 2 รูปแบบ ดังนี้

1 รูปแบบการจัดสวัสดิการสังคมเชิงทฤษฎีหรือหลักการ ประกอบด้วย

1.1 การจัดสวัสดิการสังคมระดับชาติ ซึ่งรัฐบาล กระทรวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีบทบาทสำคัญในการกำหนดนโยบายและออกกฎหมาย การบังคับใช้ในทุกระดับ สำหรับปัญหาอุปสรรคการจัดสวัสดิการสังคมระดับชาติ พบว่ากลไกสนับสนุนระดับนโยบาย ไม่เอื้อประโยชน์ต่อกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ มีเงื่อนไขและขั้นตอนยุ่งยากแก่การเข้าถึงบริการ กลไกสนับสนุนระดับการบริหารและดำเนินงาน พบว่าขาดความต่อเนื่องเชิงนโยบายที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงการบริหารงานทางการเมือง ไม่มีการบูรณาการร่วมกัน

ของหลายกระทรวงที่เกี่ยวข้อง ตัวอย่างการจัดสวัสดิการสังคมระดับชาติ ได้แก่ การจัดสวัสดิการพื้นฐานด้านปัจจัยสี่ และการจัดสวัสดิการกองทุนพัฒนาอาชีพคนขับรถแท็กซี่

1.2 การจัดสวัสดิการสังคมระดับท้องถิ่น ในพื้นที่นี้ได้แก่ กรุงเทพมหานครทำหน้าที่ดูแลประชาชนในเขตพื้นที่การปกครองให้มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ปัญหาอุปสรรคการจัดสวัสดิการสังคมระดับท้องถิ่น พบว่ากลไกสนับสนุนระดับนโยบายให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานมากกว่าการจัดสวัสดิการระดับท้องถิ่นที่ไม่มีรูปธรรมชัดเจน โดยเฉพาะพื้นที่ทางอาชีพขาดการจัดระเบียบ ส่วนกลไกสนับสนุนระดับการบริหารและดำเนินงาน พบว่ามีข้อจำกัดต่อการเข้าถึงแหล่งบริการและค่อนข้างจำกัดสิทธิของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่

ที่ส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัด ตัวอย่างการจัดสวัสดิการสังคมระดับท้องถิ่น ได้แก่ การให้บริการสังคม ด้านประกันสังคม และการสงเคราะห์และช่วยเหลือค่ารักษาพยาบาล

1.3 การจัดสวัสดิการสังคมระดับเอกชนหรือสถานประกอบการ ในที่นี้ได้แก่ สหกรณ์รถแท็กซี่และเจ้าของรถแท็กซี่ เป็นการจัดสวัสดิการเพื่อการสงเคราะห์และช่วยเหลือทางสังคมของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ ปัญหาอุปสรรคการจัดสวัสดิการสังคมระดับเอกชนหรือสถานประกอบการ พบว่า กลไกสนับสนุนระดับนโยบายขาดการให้ความสำคัญในการผลักดันการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ สวัสดิการสังคมส่วนใหญ่อยู่ในรูปการสงเคราะห์และช่วยเหลือทางสังคม กลไกสนับสนุนระดับการบริหารและดำเนินงาน พบว่า ไม่สนับสนุนการจัดสวัสดิการพื้นฐานให้แก่สมาชิกสหกรณ์แท็กซี่ และขาดการมีส่วนร่วมของสมาชิกสหกรณ์แท็กซี่ในการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิต ตัวอย่างการจัดสวัสดิการสังคมนี้ ได้แก่ การสงเคราะห์และช่วยเหลือการเสียชีวิต/ การบาดเจ็บ/ ทูพพลภาพ/ การเจ็บป่วย/ จากการประสบอัคคีภัย/ การให้ทุนการศึกษาบุตรธิดา/ การพัฒนาอาชีพ และฝึกอบรม

1.4 การจัดสวัสดิการสังคมระดับกลุ่ม มีลักษณะการจัดสวัสดิการที่เกิดจากการมีส่วนร่วมของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ กำหนดรูปแบบการช่วยเหลือกันเองในกลุ่มอาชีพ เป็นสวัสดิการที่เกิดขึ้นจากความเอื้ออาทร ปัญหาอุปสรรคการจัดสวัสดิการสังคมระดับกลุ่ม พบว่ากลไกสนับสนุนระดับนโยบาย ขาดศักยภาพและความพร้อมของการรวมกลุ่มที่ชัดเจน ไม่มีความเข้มแข็งทำให้ขาดพลังการต่อรองกับหน่วยงานภาครัฐและท้องถิ่น กลไกสนับสนุนระดับการบริหารและดำเนินงาน พบว่า ขาดงบประมาณการสนับสนุน ขาดผู้นำในการเรียกร้องหรือพิทักษ์สิทธิ ตัวอย่างการจัดสวัสดิการสังคมระดับกลุ่ม ได้แก่ การจัดสวัสดิการเพื่อ

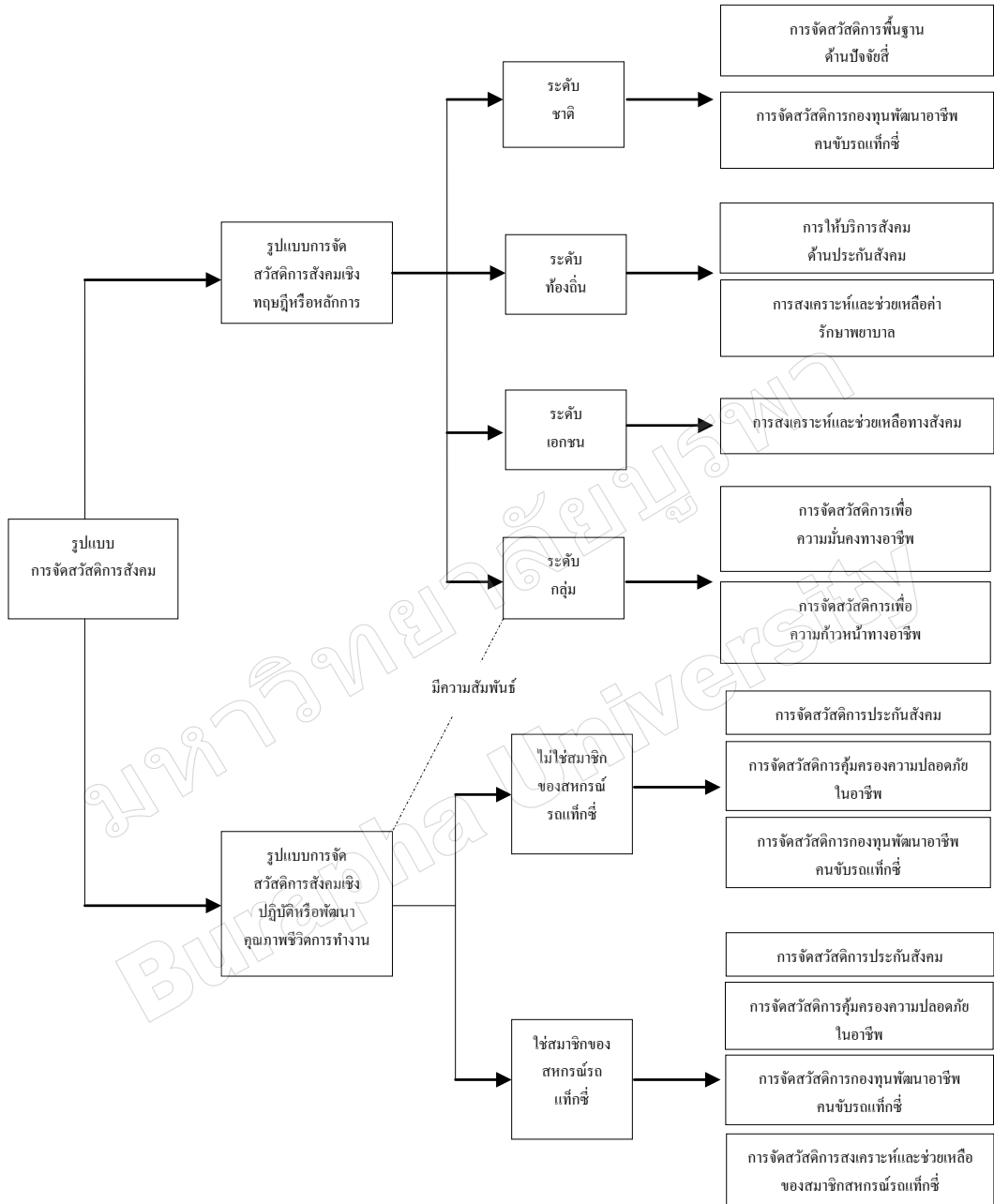
ความมั่นคงทางอาชีพ และการจัดสวัสดิการเพื่อความก้าวหน้าทางอาชีพ

2. รูปแบบการจัดสวัสดิการสังคมเชิงปฏิบัติหรือพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงาน จำแนกได้ 2 แบบ ดังนี้

แบบที่ 1 การจัดสวัสดิการเพื่อความมั่นคงทางอาชีพ เหมาะสำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แท็กซี่ที่ไม่ใช่สมาชิกของสหกรณ์รถแท็กซี่ รวมทั้งผู้ขับรถแท็กซี่ส่วนบุคคล และบริษัท ห้างร้านจำกัด เช่น การจัดสวัสดิการประกันสังคม การจัดสวัสดิการคุ้มครองความปลอดภัยในอาชีพ และการจัดสวัสดิการกองทุนพัฒนาอาชีพคนขับรถแท็กซี่

แบบที่ 2 การจัดสวัสดิการเพื่อความก้าวหน้าทางอาชีพ เหมาะสำหรับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ที่เป็นสมาชิกของสหกรณ์รถแท็กซี่ เช่น การจัดสวัสดิการประกันสังคม การจัดสวัสดิการคุ้มครองความปลอดภัยในอาชีพ การจัดสวัสดิการกองทุนพัฒนาอาชีพคนขับรถแท็กซี่ รวมทั้งสวัสดิการที่สหกรณ์รถแท็กซี่จัดให้สมาชิก ได้แก่ สวัสดิการสงเคราะห์และช่วยเหลือจากการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บหรือทุพพลภาพ จากการเจ็บป่วย จากการประสบอัคคีภัย การให้ทุนการศึกษาบุตรธิดา การช่วยเหลือเงินกู้ยืม และการช่วยเหลือพัฒนาอาชีพและฝึกอบรม

สรุปผลการวิเคราะห์รูปแบบการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แท็กซี่ ดังภาพที่ 3



ภาพที่ 3 รูปแบบการจัดการสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรกรแท็กซี

## อภิปรายผลการวิจัย

อภิปรายผลวิจัยตามวัตถุประสงค์การวิจัย มีรายละเอียดดังนี้

1. คุณภาพชีวิตการทำงาน สภาพและความต้องการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสาธารณะแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร

คุณภาพชีวิตการทำงาน พบว่าสอดคล้องกับผลการศึกษาของวีรบุรุษ วรพันธ์ (2551) ที่ว่าแรงงานนอกระบบส่วนใหญ่มีรายได้น้อย ไม่มีความมั่นคงในการทำงาน สภาพการทำงานที่ไม่ปลอดภัยต้องเผชิญความเสี่ยงในด้านสุขภาพ อุบัติเหตุจากการทำงานขาดโอกาสเข้าถึงแหล่งทุน ข้อมูลข่าวสาร ประชาสัมพันธ์ ขาดการพัฒนาทักษะความรู้ ไม่ได้ได้รับความเป็นธรรมทางกฎหมาย และสิทธิประโยชน์ เพื่อพิจารณาประเด็นรายได้ พบว่ากลุ่มคนขับรถสาธารณะแท็กซี่มีรายได้อยู่กับราคาค่ามิเตอร์ เป็นรายได้น้อยต่ำที่ถูกกำหนดขึ้น ส่วนที่มาของรายได้มาจากผู้รับบริการ และความขยันของคนขับรถสาธารณะแท็กซี่ เมื่อเปรียบเทียบกับแรงงานนอกระบบกลุ่มอื่นถือว่ากลุ่มคนขับรถสาธารณะแท็กซี่มีรายได้ที่ดี พอประมาณเลี้ยงครอบครัว แต่เป็นอาชีพหนึ่งที่มีความเสี่ยงค่อนข้างสูงในขณะประกอบอาชีพ ผลการศึกษานี้พบว่ากลุ่มคนขับรถสาธารณะแท็กซี่ส่วนใหญ่อยู่ในวัยแรงงาน มีระดับการศึกษาค่อนข้างสูง ได้รับการยอมรับทางสังคมและสามารถช่วยเหลือสังคม เมื่อเปรียบเทียบกับแรงงานนอกระบบภาคเกษตรของ นฤมล นิราทร, ชไมพร รุ่งฤกษ์ฤทธิ์, สุชาดา สนามชวด และ กัลยา ไทยวงษ์ (2550) พบว่าผู้ประกอบการอาชีพอิสระส่วนใหญ่เป็นแรงงานผู้สูงอายุ มีการศึกษาไม่ถึงระดับประถมศึกษา ขาดโอกาสการยกระดับสถานทางสังคมและการยอมรับทางสังคม

สภาพการจัดสวัสดิการสังคม พบว่าสอดคล้องกับแนวคิดของสถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2551) ที่ระบุถึงระบบคุ้มครองและสร้างความมั่นคงสำหรับแรงงานนอกระบบ ว่าแรงงานนอก

ระบบควรได้รับความคุ้มครองจากภาครัฐ โดยเฉพาะด้านการประกันสังคม เช่น สิทธิการได้รับเงินทดแทนกรณีเจ็บป่วยหรือคลอดบุตร และเงินทดแทนกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิต ด้านการช่วยเหลือทางสังคม ควรได้รับการสงเคราะห์และช่วยเหลือเงินกู้ยืมเพื่อการลงทุน ด้านการบริการสังคม เช่น การดูแลรักษาพยาบาล และตรวจสุขภาพ การฝึกอบรมเพื่อเพิ่มทักษะหรือสร้างอาชีพเสริม เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างคนขับรถสาธารณะแท็กซี่ เป็นสมาชิกสหกรณ์รถแท็กซี่ ดังนั้นข้อค้นพบที่ว่าสภาพการจัดสวัสดิการสังคมด้านการประกันสังคมมีความสำคัญมากสำหรับกลุ่มคนขับรถสาธารณะแท็กซี่ เพราะผู้เป็นสมาชิกของสหกรณ์รถแท็กซี่ได้รับสวัสดิการพื้นฐานที่สหกรณ์รถแท็กซี่จัดให้ ส่วนการประกันสังคมเป็นสวัสดิการที่รัฐให้ความคุ้มครองแรงงานกลุ่มต่างๆ เพื่อสร้างหลักประกันความมั่นคงในการดำรงชีวิต เป็นหลักประกันของครอบครัวและให้สิทธิประโยชน์ทดแทนกรณีเจ็บป่วย หรือประสบอันตราย ทุพพลภาพ เสียชีวิต อันมิใช่เนื่องมาจากการทำงาน การคลอดบุตร การประกันกรณีชราภาพ และการสงเคราะห์บุตรของแรงงาน เป็นสวัสดิการนอกเหนือจากที่สหกรณ์รถแท็กซี่จัดให้

ความต้องการจัดสวัสดิการสังคม พบว่าสอดคล้องกับ วรรณธรรม กาญจนสุวรรณ และปิยนดา ทำเสน (2552) ที่กล่าวถึงการจัดสวัสดิการสังคม ควรจำแนกตามความจำเป็นการได้รับและระดับความต้องการสวัสดิการสังคมของแรงงานนอกระบบ พบว่าสวัสดิการที่มีความจำเป็นมากที่สุดคือ สวัสดิการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยบุคคล ครอบครัวและเงินชดเชยการขาดรายได้ พิจารณาเปรียบเทียบกับผลการศึกษข้างต้นพบว่า เป็นความต้องการจัดสวัสดิการสังคมด้านการมีชีวิตอยู่รอด รองลงมาคือทำให้บริการเงินกู้ฉุกเฉินแก่แรงงานนอกระบบ การอบรมทรัพยากรมนุษย์ให้แก่แรงงานนอกระบบ เป็นความต้องการด้านความเจริญก้าวหน้า และสุดท้ายการคุ้มครองความปลอดภัยในอาชีพ และการสงเคราะห์ในรูปแบบอื่น เป็นความต้องการด้าน

ความสัมพันธ์กับผู้อื่น เมื่อพิจารณาลำดับความสำคัญของความต้องการจัดสวัสดิการสังคมดังกล่าวพบว่าความต้องการด้านการมีชีวิตรอดเป็นความต้องการลำดับแรกนั้น เพราะผู้ประกอบอาชีพนี้มีความต้องการในสิ่งที่ขาดหายไป หรือไม่ได้รับการตอบสนอง หรือขาดแคลนสิ่งที่จำเป็นขั้นพื้นฐานในการดำรงชีวิตและประกอบอาชีพ ความต้องการดังกล่าวอาจเปลี่ยนแปลงไปตามความพึงพอใจ รวมทั้งเวลาและสถานที่ สอดคล้องกับ Rose, Beh, Uli, and Idris (2006) ที่ระบุว่าความพึงพอใจและความต้องการในสิ่งที่ขาดหายไปของการทำงานเป็นความสมดุลที่ทำให้คุณภาพชีวิตการทำงานและครอบครัวประสบความสำเร็จได้รับการดูแล พัฒนาคุณภาพชีวิตและผลตอบแทนหรือรางวัล

2. กลไกสนับสนุนการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่

พบว่าสอดคล้องตามกรอบแนวคิดของระพีพรรณ คำหอม (2549) ที่ว่าการจัดสวัสดิการสังคมจะบรรลุเป้าหมายกินดี อยู่ดี มีสุข ย่อมขึ้นอยู่กับการใช้กลไกการทำงานทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ กลไกด้านนโยบาย กลไกด้านการดำเนินงาน และกลไกด้านการบริหารจัดการ ดำเนินการไปพร้อมๆ กัน สอดคล้องกับแนวความคิดของกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ (2548, หน้า 147-149) ระบุว่ากลไกด้านนโยบาย เป็นกลไกของรัฐที่ให้ความสำคัญกับการให้บริการในลักษณะโครงข่ายความคุ้มครองทางสังคม เป็นมาตรฐานการจัดสวัสดิการสังคมขั้นต่ำ มุ่งเน้นการแก้ปัญหาผลกระทบที่เกิดขึ้น และมีความเป็นสาธารณะมากขึ้น ในที่ได้แก่ การขยายความคุ้มครองการประกันสังคม กลไกด้านการดำเนินงาน เป็นกลไกที่รองรับปัญหา ความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย โดยให้ความสำคัญกับสาระ ภารกิจการทำงานที่เชื่อมโยงระบบบุคคล ระบบบริการ ระบบข้อมูลในที่นี้ ได้แก่ การปรับปรุงระบบการให้บริการสวัสดิการ และการจัดทำฐานข้อมูลที่เข้าถึงปัญหาความต้องการและสวัสดิการ กลไกด้านการบริหารจัดการ เป็นกลไกที่

ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องดำเนินงานด้านสวัสดิการสังคม ขับเคลื่อนและผลักดันการทำงานให้บรรลุเป้าหมาย เช่น การสนับสนุนการมีส่วนร่วมของผู้ขับรถแท็กซี่ได้กำหนดนโยบายสวัสดิการของตนเอง รวมถึงการพัฒนาและส่งเสริมอาชีพ สุขภาพ ความปลอดภัยในการทำงาน และสวัสดิการทางเลือก นอกจากอาศัยกลไกดังกล่าวข้างต้น ต้องยึดหลักความเสมอภาค ความต้องการทางสังคม และเร่งสร้างมาตรการให้เป็นรูปธรรมมีความเป็นไปได้ที่จะนำมาดำเนินการทันทีในการพัฒนาการจัดสวัสดิการเฉพาะกลุ่มดังกล่าว ควรอาศัยกลไกขับเคลื่อนด้านกฎหมายในระดับชาติ คือรัฐบาล ระดับท้องถิ่น เช่น กรุงเทพมหานคร และกลไกขับเคลื่อนด้านยุทธศาสตร์เกี่ยวกับแรงงานนอกระบบ ที่มีการบริหารจัดการทุกภาคส่วนได้แก่ ภาครัฐ ภาคท้องถิ่น ภาคเอกชนหรือสถานประกอบการ รวมถึงภาคประชาสังคม กลุ่มอาชีพหรือกลุ่มแรงงาน โดยรัฐและท้องถิ่นเป็นผู้สนับสนุนด้านงบประมาณ

3. รูปแบบการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่

พบว่า มี 2 รูปแบบ ได้แก่ รูปแบบการจัดสวัสดิการสังคมเชิงทฤษฎีหรือหลักการ ประกอบด้วย การจัดสวัสดิการสังคมระดับชาติ การจัดสวัสดิการสังคมระดับท้องถิ่น การจัดสวัสดิการสังคมระดับเอกชนหรือสถานประกอบการ รวมทั้งการจัดสวัสดิการสังคมระดับกลุ่ม และรูปแบบการจัดสวัสดิการสังคมเชิงปฏิบัติหรือพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงาน ได้แก่ การจัดสวัสดิการเพื่อความมั่นคงทางอาชีพ และการจัดสวัสดิการเพื่อความก้าวหน้าทางอาชีพ สอดคล้องกับหลักการจัดสวัสดิการสังคมของกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ (2548) ที่ว่าการจัดสวัสดิการสังคมระดับชาติ เป็นการจัดตามหลักการจัดสวัสดิการสังคมแบบสถาบัน ซึ่งรัฐบาล กระทรวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีบทบาทสำคัญในการกำหนดนโยบายและออกกฎหมาย การจัดสวัสดิการสังคมระดับท้องถิ่นเป็นการจัดตามหลักการจัดสวัสดิการสังคมตามพื้นที่การปกครอง

ในที่นี้ได้แก่ กรุงเทพมหานครทำหน้าที่ดูแลประชาชน ในเขตพื้นที่การปกครองให้มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น การจัดสวัสดิการสังคมระดับเอกชนหรือสถานประกอบการ เป็นการจัดสวัสดิการสังคมให้กับสมาชิกที่ทำงานใน ลักษณะการสงเคราะห์และช่วยเหลือทางสังคม และการ จัดสวัสดิการสังคมระดับกลุ่ม เป็นการจัดสวัสดิการสังคม ตามการเคลื่อนไหวทางสังคมในลักษณะการสงเคราะห์ และช่วยเหลือทางสังคมของผู้ประกอบอาชีพขั้บรรดแท้กซี่ ทั้งที่เป็นสมาชิกและไม่เป็นสมาชิกของสหกรณ์รดแท้กซี่ นอกจากรูปแบบการจัดสวัสดิการสังคมดังกล่าว พบว่ารูปแบบการจัดสวัสดิการสังคมเชิงปฏิบัติหรือพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงาน ได้แก่ การจัดสวัสดิการเพื่อความมั่นคงทางอาชีพ และการจัดสวัสดิการเพื่อความก้าวหน้าทางอาชีพของกลุ่มคนขั้บรรดสหกรณ์แท้กซี่ เป็นรูปแบบการจัดสวัสดิการกระแสรองหรือกระแสทางเลือก ภายใต้หลักการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน หลักความเป็นธรรมทางสังคม ความเสมอภาค ความยั่งยืนและความสามารถในการเข้าถึงความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย

### ข้อเสนอแนะ

1. ระดับชาติ ในที่นี้ได้แก่ รัฐบาล กระทรวง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรมีแนวทางดำเนินการด้านนโยบายขยายหลักเกณฑ์การทำประกันสังคม มาตรา 40 ให้กับผู้ประกอบอาชีพคนขั้บรรดแท้กซี่ได้เข้าถึงผู้ประกันตนและมีความใกล้เคียงกับสิทธิประโยชน์ที่แรงงานในระบบได้รับ รวมทั้งลดการจ่ายเงินสมทบให้เกิดความเหมาะสม ด้านการดำเนินงาน บูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาคท้องถิ่นและภาคเอกชนในการสนับสนุนการจัดสวัสดิการสำหรับผู้ประกอบอาชีพคนขั้บรรดแท้กซี่ให้มีประสิทธิภาพโดยเฉพาะฐานข้อมูลต่างๆ ควรมีการเชื่อมโยงอย่างมีประสิทธิภาพ ด้านการบริหารจัดการ บูรณาการระเบียบ ข้อมูลบังคับ กฎหมายทางราชการของหลายหน่วยงานให้มีทิศทางเดียวกัน และปรับปรุงให้มีความทันสมัย เพื่อลดขั้นตอนการทำงาน ลดค่าธรรมเนียมและการเรียกเงินที่ไม่เป็นธรรม

2. ระดับท้องถิ่น ในที่นี้ได้แก่ กรุงเทพมหานคร ควรมีแนวทางดำเนินการด้านนโยบาย ทำหลักประกันความมั่นคงทางอาชีพร่วมกับรัฐบาล กระทรวง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเข้าถึงสวัสดิการพื้นฐานของรัฐสำหรับผู้ประกอบอาชีพอิสระ หรือผู้มีรายได้น้อย ด้านการดำเนินงานเป็นแกนนำในการดำเนินงานจัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับแรงงานนอกระบบ โดยเฉพาะผู้ประกอบอาชีพขั้บรรดแท้กซี่ ด้านการบริหารจัดการ จัดระเบียบพื้นที่ทางอาชีพเพื่อเอื้ออำนวยให้ผู้ประกอบอาชีพอิสระเข้าถึงสถานที่หรือแหล่งรายได้ โดยให้เป็นความรับผิดชอบดูแลของแต่ละสำนักงานเขต

3. ระดับภาคเอกชน ในที่นี้ได้แก่ สหกรณ์รดแท้กซี่และเจ้าของอู่รดแท้กซี่ ควรมีแนวทางดำเนินการด้านนโยบาย ทำหลักประกันสวัสดิการพื้นฐานสำหรับผู้ประกอบอาชีพขั้บรรดแท้กซี่ในการช่วยเหลือสมาชิกคนขั้บรรดแท้กซี่ จัดสวัสดิการทางเลือกสำหรับผู้ประกอบอาชีพขั้บรรดแท้กซี่โดยเฉพาะอาจอยู่ในรูปมูลนิธิเพื่อการช่วยเหลือคนขั้บรรดแท้กซี่ ด้านการดำเนินงาน สนับสนุนให้คนขั้บรรดแท้กซี่เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดสวัสดิการและสร้างความตระหนักของการรวมกลุ่มอาชีพให้มีความเข้มแข็ง จัดทำฐานข้อมูลผู้ประกอบอาชีพขั้บรรดแท้กซี่ ด้านการบริหารจัดการ ยึดหลักการดำเนินงานของสหกรณ์รดแท้กซี่ มีการบริหารจัดการเชิงรุกสร้างเครือข่ายพันธมิตรทางอาชีพ

4. ระดับกลุ่ม ในที่นี้ได้แก่ กลุ่มคนขั้บรรดสหกรณ์แท้กซี่และผู้ที่ไม่เป็นสมาชิกสหกรณ์แท้กซี่ ควรมีแนวทางดำเนินการด้านคุณภาพชีวิตการทำงาน ควรปรับวิถีชีวิตที่ดีดำเนินชีวิตและการทำงานให้สอดคล้องกับเศรษฐกิจและสังคมปัจจุบัน ควรเร่งสร้างความตระหนักและความสำคัญของการรวมกลุ่มอาชีพโดยเฉพาะผู้ที่ไม่เป็นสมาชิกสหกรณ์รดแท้กซี่ สนับสนุนความร่วมมือและการมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ ที่สหกรณ์รดแท้กซี่หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ สนับสนุนและเพิ่มช่องทางข่าวสาร ประชาสัมพันธ์ สนับสนุนให้เข้าถึงระบบ

การศึกษานอกระบบและตามอัธยาศัย พัฒนาและอบรมความรู้ตามความต้องการและการยกระดับคุณภาพชีวิตการทำงานเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

### เอกสารอ้างอิง

- กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์. (2548). *ทิศทางและรูปแบบการจัดสวัสดิการสังคมของประเทศไทย*. กรุงเทพฯ: เทพเพ็ญวานิสัย.
- กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม. (2551). *รายงานสถิติการขนส่ง ประจำปีไตรมาสที่ 4 ปีงบประมาณ 2551 (กรกฎาคม-กันยายน 2551)*. ม.ป.ท.
- กรมส่งเสริมสหกรณ์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์. (2551). *คำแนะนำการจัดตั้งสหกรณ์สำหรับประชาชนและผู้สนใจจะจัดตั้งสหกรณ์*. ม.ป.ท.
- ณัฐวี สุวรรณภัก. (2546). *แท็กซี่: กระบวนการเข้าสู่อาชีพและประสบการณ์ชีวิตประจำวัน*. วิทยานิพนธ์สังคมวิทยาและมานุษยวิทยา มหาวิทยาลัยมหิดล, สาขาวิชาสังคมวิทยา, คณะสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- นฤมล นิราทร, ชไมพร รุ่งฤกษ์ฤทธิ, สุชาดา สานามชวด และกัลยา ไทยวงษ์. (2550). *รายงานวิจัยแผนยุทธศาสตร์การบริหารจัดการแรงงานนอกระบบ*. กรุงเทพฯ: สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน.
- ระพีพรรณ คำหอม. (2549). *สวัสดิการสังคมกับสังคมไทย (พิมพ์ครั้งที่ 2)*. กรุงเทพฯ: พริกหวานกราฟฟิค.
- วรรณธรรม กาญจนสุวรรณ และปิยนดา ทำแสน. (2552). *รายงานวิจัยสวัสดิการมาตรฐานที่แรงงานนอกระบบพึงได้รับ: นโยบายและแนวทางการส่งเสริมสวัสดิการให้แรงงานนอกระบบ*. สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน.
- วีรนุช วรพันธ์. (2551). *มาตรการทางกฎหมายในการจัดสวัสดิการและคุ้มครองความปลอดภัยในการทำงานแก่ผู้ด้อยโอกาสทางสังคม: กรณีศึกษาอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้าง*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชานิติศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์.
- ศศิพัฒน์ ยอดเพชร. (2549). *สวัสดิการผู้สูงอายุ แนวคิดและวิธีการปฏิบัติงานสังคมสงเคราะห์ (พิมพ์ครั้งที่ 2)*. กรุงเทพฯ: มิสเตอร์ก๊อปปี้ (ประเทศไทย).
- สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2551). *รายงานวิจัยระบบคุ้มครองและสร้างความมั่นคงสำหรับแรงงานนอกระบบ*. กรุงเทพฯ: สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน.
- สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. (2549). *รายงานการศึกษาโครงการประมวลองค์ความรู้และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแรงงานนอกระบบ*. กรุงเทพฯ: สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน.
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2553). *การสำรวจแรงงานนอกระบบ พ.ศ. 2552*. กรุงเทพฯ: กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร.
- Alderfer, C. P. (1972). *Existence, relatedness, and growth: Human needs in organizational settings*. United States of America: Free Press.

Cascio, W. F. (2006). *Managing human resources: Productivity, quality of work life, profits* (7<sup>th</sup> ed.). New York: McGraw-Hill.

Krejcie, R. V., & Morgan, D. W. (1970). Determining sample size for research activities. *Educational and Psychological Measurement, 30*(3), 608-609.

Rose, R. C., Beh, L., Uli, J., & Idris, K. (2006). Quality of work life: Implication of career dimensions. *Journal of Social Sciences, 2*(2), 61-67).

มหาวิทยาลัยบูรพา  
Burapha University