

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทยในช่วงที่ผ่านมาได้มีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นมากมายทั้งทางเศรษฐกิจและความเสื่อมถอยจนนำไปสู่ปัญหาสังคมด้านต่าง ๆ มากขึ้น เห็นได้ชัดเจนถึงวิกฤติเศรษฐกิจปี 2540 และปี 2551 ส่งผลกระทบต่อประชากรและสังคมไทยอย่างรุนแรง เช่น ปัญหาการเลิกจ้างและอัตราว่างงาน รวมทั้งปัญหาการทำงานต่ำกว่าระดับที่เพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะกับผู้ใช้แรงงานซึ่งส่วนใหญ่ของประเทศยังคงเป็นแรงงานนอกระบบ (Informal Sector) ประกอบด้วย แรงงานนอกระบบภาคการเกษตร แรงงานนอกระบบภาคการผลิต และแรงงานนอกระบบภาคบริการ (วิจิตร ระวีวงศ์, สมบุญ ยมนน, สมศักดิ์ นัคลาจารย์, กัลยา ไทยวงษ์ และนัทธมน แก้วไทย, 2550, หน้า 1)

จากการสำรวจแรงงานนอกระบบในประเทศไทยปี 2552 พบว่าจำนวนผู้ทำงานทั้งสิ้น 38.4 ล้านคน เป็นแรงงานในระบบ 14.1 ล้านคน (ร้อยละ 36.6) และแรงงานนอกระบบ 24.3 ล้านคน (ร้อยละ 63.4) เมื่อพิจารณาตามเพศ พบว่าแรงงานนอกระบบเป็นเพศชายและเพศหญิงใกล้เคียงกัน คือ เพศชาย 13.2 ล้านคน (ร้อยละ 54.3) ของแรงงานนอกระบบทั้งหมด และเพศหญิง 11.1 ล้านคน (ร้อยละ 45.7) เห็นได้ว่าผู้ทำงานอยู่ในแรงงานนอกระบบมีสัดส่วนค่อนข้างมาก เมื่อเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงของแรงงานนอกระบบในช่วงปี 2548-2552 พบว่า จำนวนผู้ทำงานเป็นแรงงานนอกระบบมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุก ๆ ปีอย่างต่อเนื่อง โดยปี 2548 มีแรงงานนอกระบบ 22.5 ล้านคน (ร้อยละ 62.1) เพิ่มขึ้น 1.8 ล้านคน (ร้อยละ 1.3) ในช่วงเวลา 5 ปีที่ผ่านมา หากพิจารณาในแต่ละภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ พบว่า ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นภูมิภาคที่มีสัดส่วน แรงงานนอกระบบมากที่สุด ร้อยละ 41.5 รองลงมาเป็นภาคเหนือ ร้อยละ 21.1 ภาคกลาง ร้อยละ 18.7 ภาคใต้ร้อยละ 12.6 และกรุงเทพมหานครร้อยละ 5.4 ตามลำดับ แรงงานนอกระบบส่วนใหญ่ทำงานอยู่ในภาคเกษตรกรรมมากที่สุด ร้อยละ 60.7 รองลงมาเป็นภาคการบริการ ร้อยละ 30 และภาคการผลิต ร้อยละ 9.3 ตามลำดับ (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2553, หน้า 1-7)

สถิติข้อมูลดังกล่าวแรงงานนอกระบบถือว่าเป็นผู้ทำงานที่เป็นกำลังสำคัญของประเทศ และมีความสำคัญต่อการลดปัญหาการว่างงาน ความยากจน เนื่องจากเป็นแหล่งรองรับผลกระทบจากวิกฤติเศรษฐกิจที่ผ่านมา แต่แรงงานนอกระบบเหล่านี้กลับไม่มีหลักประกันด้านสวัสดิการและความคุ้มครองทางสังคมที่พึงได้รับ ไม่มีหลักประกันด้านรายได้ ไม่ได้รับความสำคัญเทียบเท่ากับ

แรงงานในระบบ ปัญหาแรงงานนอกระบบส่วนใหญ่เป็นปัญหาเกี่ยวกับคุณภาพชีวิต การประกอบอาชีพและการจัดสวัสดิการสังคม โดยเฉพาะอาชีพกลุ่มคนขับรถแท็กซี่เป็นแรงงานนอกระบบกลุ่มหนึ่งในกรุงเทพมหานคร จากรายงานสถิติการขนส่ง ประจำปีครุมาศที่ 4 ปีงบประมาณ 2551 (กรมการขนส่งทางบก, 2551, หน้า 2) พบว่า มีรถแท็กซี่ที่จดทะเบียนจำนวน 82,297 คัน ประกอบด้วยกลุ่มรถแท็กซี่บุคคลธรรมดาและกลุ่มรถแท็กซี่นิติบุคคล อาชีพกลุ่มนี้ ฌฐจรีสุวรณภฏ (2546, หน้า 19-26) ศึกษาพบว่า มีสภาพปัญหาและความต้องการทางสังคมคล้ายคลึงกับอาชีพอิสระอื่น ๆ ที่สะท้อนให้เห็นถึงปัญหาของการทำมาหากิน ซึ่งกว่าจะหารายได้เลี้ยงชีพตนเองและครอบครัว เพื่อความอยู่รอดต้องเผชิญกับความยากลำบาก มีความตึงเครียดและความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุจากการทำงาน ขาดความมั่นคงในอาชีพและรายได้ ขาดโอกาสในการเข้าถึงบริการพื้นฐานต่าง ๆ จากการศึกษารอง สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2551, หน้า 9) พบว่า ปัญหาของแรงงานนอกระบบกลุ่มนี้ที่ประสบอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ ปัญหาด้านรายได้ ปัญหาการเข้าถึงแหล่งทุนเพื่อการประกอบอาชีพ ปัญหาด้านสวัสดิการและความมั่นคง ปัญหาด้านสุขภาพอนามัยในการทำงาน รวมทั้งปัญหาความสัมพันธ์ของการรวมกลุ่ม สำหรับในส่วนระบบสวัสดิการสังคมที่รัฐดำเนินการ พบว่ายังเน้นที่ตัวบุคคลเป็นหลักและมีลักษณะของการสงเคราะห์ รวมทั้งยังขาดการเข้าถึงสิทธิประโยชน์จากสวัสดิการสังคมแม้จะกำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญก็ตาม

ด้วยข้อเท็จจริงดังกล่าวการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานจึงมีความสำคัญ โดยเฉพาะกลไกสนับสนุนการจัดสวัสดิการสังคม และรูปแบบการจัดสวัสดิการสังคมของแรงงานนอกระบบกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งผลที่ได้จากการศึกษาจะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานและผู้เกี่ยวข้องได้นำข้อมูลมาปรับใช้และพัฒนาการยกระดับคุณภาพชีวิตการทำงานของแรงงานนอกระบบกลุ่มอื่น ๆ ให้ดีขึ้นได้ และการตัดสินใจเชิงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการจัดสวัสดิการสังคมต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

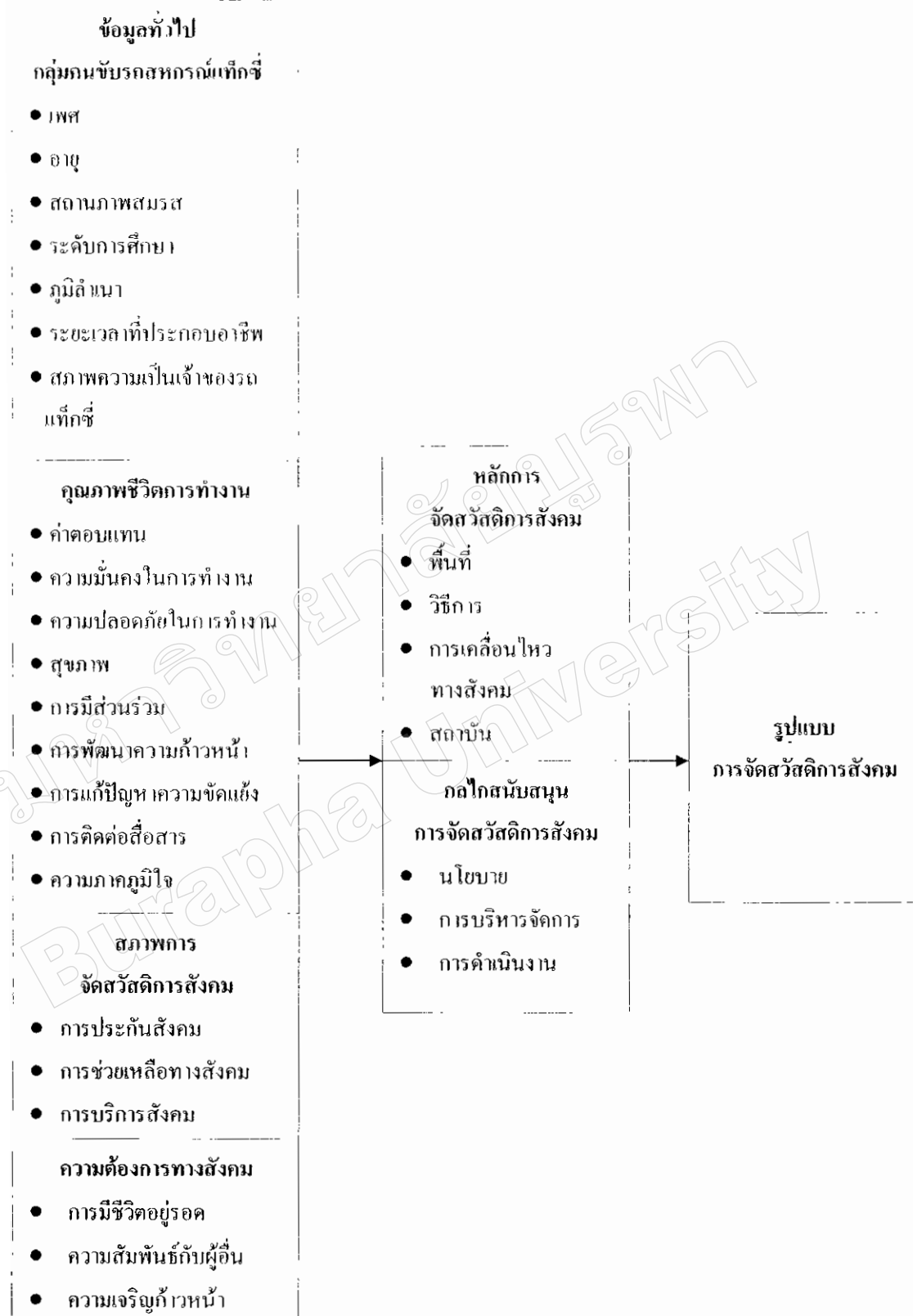
1. เพื่อศึกษาคุณภาพชีวิตการทำงาน สภาพและความต้องการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษากลไกสนับสนุนการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร
3. เพื่อศึกษารูปแบบการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร

คำถามการวิจัย

1. คุณภาพชีวิตการทำงาน สภาพและความต้องการจิตสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานครเป็นอย่างไร
2. กลไกสนับสนุนการจิตสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร มีลักษณะอย่างไร
3. รูปแบบการจิตสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร เป็นอย่างไร

กรอบแนวคิดการวิจัย

กำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัย โดยอาศัยแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตการทำงาน ของ Cascio (2006) ได้แก่ ค่าตอบแทน ความมั่นคงในการทำงาน ความปลอดภัยในการทำงาน สุขภาพ การมีส่วนร่วม การพัฒนาความก้าวหน้า การแก้ปัญหาลความขัดแย้ง การติดต่อ สื่อสารและความภาคภูมิใจ และใช้ทฤษฎีความต้องการของมนุษย์ (ERG Theory) ของ Alderfer (1972) มารวบรวมอธิบาย ได้แก่ การมีชีวิตอยู่รอด (Existence Needs: E) ความสัมพันธ์กับผู้อื่น (Relatedness Needs: R) และความเจริญก้าวหน้า (Growth Needs: G) แนวคิดเกี่ยวกับสภาพการจิตสวัสดิการสังคมของ ศศิพัฒน์ ยอดเพชร (2549) ประกอบด้วย การประกันสังคม การช่วยเหลือทางสังคม และการบริการสังคม เช่น สุขภาพอนามัย การศึกษา ที่อยู่อาศัย การมีงานทำและการมีรายได้ บริการสังคม และบำนาญการ ส่วนหลักการจิตสวัสดิการสังคมเลือกใช้ของ กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ (2548) เช่น การจิตสวัสดิการสังคมแบบพื้นที่ การจิตสวัสดิการสังคมแบบวิธีการ การจิตสวัสดิการสังคมแบบการเคลื่อนไหวทางสังคม และการจิตสวัสดิการสังคมแบบสถาบัน รวมถึงใช้กลไกสนับสนุนการจิตสวัสดิการสังคมของ ระพีพรรณ คำหอม (2549) ได้แก่ กลไกด้านนโยบาย กลไกด้านการบริหารจัดการ และกลไกด้านการดำเนินงาน ดังภาพประกอบต่อไปนี้



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1. ได้รูปแบบการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสาธารณะแท็กซี่ และใช้เป็นข้อมูลการพัฒนายกระดับคุณภาพชีวิตการทำงานของแรงงานนอกระบบกลุ่มอื่น ๆ ให้ดีขึ้น
2. สหกรณ์รถแท็กซี่และสถานประกอบการใช้เป็นข้อมูลในการจัดการดูแลกลุ่มคนขับรถสาธารณะแท็กซี่
3. ภาครัฐและหน่วยงานท้องถิ่นได้ข้อมูลการตัดสินใจเชิงนโยบาย การบริหารและการดำเนินงานในการดูแลและจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสาธารณะแท็กซี่

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาวิจัยแบบผสม (Mixed Methods Research) ลักษณะแบบต่อเนื่องตามกาลเวลา (Johnson & Christensen, 2004, pp. 418-419) กับกลุ่มคนขับรถสาธารณะแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร มีเกณฑ์การเลือกกลุ่มตัวอย่างและพื้นที่ศึกษาที่สำคัญ 2 ประการ คือ ประการแรก เป็นกลุ่มที่สะท้อนคุณภาพชีวิตการทำงาน ปัญหาอุปสรรคและความต้องการสวัสดิการสังคมซึ่งมีความสำคัญต่อการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของแรงงานนอกระบบภาคบริการที่อยู่ในเมือง ประการที่สอง คือ ความน่าสนใจของการเป็นกลุ่มแรงงานนอกระบบที่ชัดเจนในเรื่องของการรวมกลุ่ม การต่อเจรจาต่อรอง การเรียกร้องสิทธิ

กำหนดเนื้อหาในการศึกษา ประกอบด้วย การศึกษาคุณภาพชีวิตการทำงาน สภาพการจัดสวัสดิการสังคมและความต้องการจัดสวัสดิการสังคม กลไกสนับสนุนการจัดสวัสดิการสังคม และรูปแบบการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสาธารณะแท็กซี่

ระยะเวลาของการดำเนินงานวิจัยประมาณ 2 ปี

นิยามศัพท์เฉพาะ

แรงงานนอกระบบภาคบริการ หมายถึง ผู้ที่ประกอบอาชีพอิสระในภาคบริการไม่มีระบบการจ้างงานที่แน่นอน เป็นแรงงานที่ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมายแรงงาน ทำงานเพื่อความอยู่รอด ไม่ใช่ทักษะวิชาชีพขั้นสูงและมีค่าตอบแทนน้อย ได้แก่ กลุ่มคนขับรถสาธารณะแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร

สหกรณ์รถแท็กซี่ หมายถึง การรวมกลุ่มของบุคคลที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ โดยความสมัครใจ เพื่อช่วยเหลือซึ่งกันและกันในการแก้ปัญหาเกี่ยวกับการประกอบอาชีพ รวมทั้งการส่งเสริมอาชีพขับรถแท็กซี่ให้เกิดความมั่นคง

กลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ หมายถึง กลุ่มบุคคลที่ประกอบอาชีพรับจ้างขนส่งผู้โดยสารทั่วไปในเขตกรุงเทพมหานคร จำแนกตามเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของสำนักงานส่งเสริมสหกรณ์ ในที่นี้ได้แก่ เขตพื้นที่ 1 ประกอบด้วย สหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด สหกรณ์ปทุมวันแท็กซี่ จำกัด และเขตพื้นที่ 2 ประกอบด้วย สหกรณ์แท็กซี่กรุงเทพ จำกัด สหกรณ์แท็กซี่สนามบินดอนเมือง จำกัด

รูปแบบการจัดสวัสดิการสังคม หมายถึง วิธีการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ บนหลักการจัดสวัสดิการสังคมและกลไกสนับสนุนการจัดสวัสดิการสังคมโดยคำนึงถึงคุณภาพชีวิตการทำงาน สภาพและความต้องการจัดสวัสดิการสังคม

หลักการจัดสวัสดิการสังคม หมายถึง การจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่และผู้เกี่ยวข้องมีส่วนร่วมในการจัดสวัสดิการที่เหมาะสม ได้แก่ การจัดสวัสดิการสังคมแบบพื้นที่ การจัดสวัสดิการสังคมแบบวิธีการ การจัดสวัสดิการสังคมแบบการเลื่อนไหลทางสังคม และการจัดสวัสดิการสังคมแบบสถาบัน

กลไกสนับสนุนการจัดสวัสดิการสังคม หมายถึง กลไกที่ทำให้การจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์เกิดขึ้นได้ ประกอบด้วย ด้านนโยบาย ด้านการบริหารจัดการ และด้านการดำเนินงาน

สภาพการจัดสวัสดิการสังคม หมายถึง การจัดสวัสดิการสังคมที่เกิดขึ้นในความเป็นจริงของสังคมไทย ประกอบด้วย การประกันสังคม การช่วยเหลือทางสังคม การบริการสังคม เช่น สุขภาพอนามัย การศึกษา ที่อยู่อาศัย การมีงานทำและการมีรายได้ บริการสังคม และนันทนาการ

ความต้องการจัดสวัสดิการสังคม หมายถึง สิ่งที่กลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ต้องการได้รับเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้ตนเองและครอบครัวมีชีวิตที่ดีและอยู่รอด มีความสัมพันธ์กับผู้อื่นและความเจริญก้าวหน้าในการประกอบอาชีพ

คุณภาพชีวิตการทำงาน หมายถึง สภาพวิถีชีวิตการทำงานของผู้ประกอบอาชีพขับรถสหกรณ์แท็กซี่ในด้านต่าง ๆ เช่น ค่าตอบแทน ความมั่นคงในการทำงาน ความปลอดภัยในการทำงาน สุขภาพอนามัย การมีส่วนร่วม การพัฒนาความก้าวหน้า การแก้ปัญหาความขัดแย้ง การติดต่อสื่อสาร และความภาคภูมิใจ