บทที่ 4
ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยนี้ดำเนินการศึกษาตามระเบียบวิธีวิจัยแบบผสม (Mixed Methods Research) โดยใช้วิธีการศึกษาเชิงสำรวจ (Surveys Research) การสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion) และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลมีดังนี้

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์คุณภาพชีวิตการทำงาน สภาพและความต้องการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์กลไกสนับสนุนการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์รูปแบบการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์คุณภาพชีวิตการทำงาน สภาพและความต้องการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลกลุ่มตัวอย่างคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 380 คน ใช้วิธีการศึกษาเชิงสำรวจ (Surveys Research) และวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์และการแปลความหมายของข้อมูล ผู้วิจัยกำหนดสัญลักษณ์ที่ใช้ ดังนี้

n แทน จำนวนกลุ่มตัวอย่าง

$\bar{X}$ แทน ค่าเฉลี่ย

SD แทน ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล เป็นไปตามลำดับหัวข้อต่อไปนี้

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

1. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ประกอบด้วยการแจกแจงความถี่จำแนกตามเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา ภูมิลำเนาเดิม ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ และสภาพความเป็นเจ้าของรถแท็กซี่ของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละจำแนกตามเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา ภูมิลำเนาเดิม ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ และสภาพความเป็นเจ้าของรถแท็กซี่ของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (n = 380)	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	338	88.9
หญิง	42	11.1
อายุ		
น้อยกว่า 30 ปี	43	11.5
30 – 39 ปี	102	26.8
40 – 49 ปี	129	33.9
50 – 59 ปี	91	23.9
60 ปีขึ้นไป	15	3.9
สถานภาพสมรส		
โสด	112	29.5
สมรส	204	53.7
หม้าย	29	7.6
หย่า/แยกกันอยู่	35	9.2
ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	111	29.2
มัธยมศึกษา	146	38.4
อาชีวศึกษา (ปวช. ปวส. อนุปริญญา)	84	22.1
ปริญญาตรี	36	9.5
สูงกว่าปริญญาตรี	3	0.8

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (n = 380)	ร้อยละ
ภูมิลำเนาเดิม		
กรุงเทพมหานคร	150	39.5
ต่างจังหวัด	230	60.5
ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่		
น้อยกว่า 1 ปี	28	7.4
1 - 3 ปี	93	24.5
4 - 6 ปี	122	32.1
7 –9 ปี	58	15.2
10 ปีขึ้นไป	79	20.8
สภาพความเป็นเจ้าของรถแท็กซี่		
รถของตนเอง	96	25.3
รถเช่า	280	73.7
อื่น ๆ	4	1.0

จากตารางที่ 3 พบว่ากลุ่มตัวอย่างคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่จำนวน 380 คนเป็นเพศชาย จำนวน 338 คน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 88.9 และเพศหญิงน้อยที่สุดจำนวน 42 คน คิดเป็น ร้อยละ 11.1

อายุ อายุอยู่ระหว่าง 40 - 49 ปี มากที่สุดจำนวน 129 คน คิดเป็นร้อยละ 33.9 และอายุ 60 ปีขึ้นไป น้อยที่สุด จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 3.9

สถานภาพ มีสถานภาพสมรสแล้วมากที่สุด จำนวน 204 คน คิดเป็นร้อยละ 53.7 และสถานภาพเป็นหม้ายน้อยที่สุด จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 7.6

การศึกษา ระดับมัธยมศึกษามากที่สุดจำนวน 146 คน คิดเป็นร้อยละ 38.4 และระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีน้อยที่สุด จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.8

ภูมิลำเนาเดิม อยู่ต่างจังหวัดมากที่สุดจำนวน 230 คน คิดเป็นร้อยละ 60.5 และกรุงเทพมหานคร น้อยที่สุด จำนวน 150 คน คิดเป็นร้อยละ 39.5

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ อยู่ระหว่าง 4 – 6 ปี มากที่สุด จำนวน 122 คน คิดเป็นร้อยละ 32.1 และระยะเวลาที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่น้อยกว่า 1 ปี น้อยที่สุด จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 7.4

สภาพความเป็นเจ้าของรถแท็กซี่ เป็นรถเช่ามากที่สุดจำนวน 280 คน คิดเป็นร้อยละ 73.7 และอื่น ๆ เช่น รถจากญาติพี่น้องหรือเพื่อน น้อยที่สุด จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.0

2. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตการทำงาน

ประกอบด้วยการแจกแจงความถี่จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ความมั่นคงของการประกอบอาชีพ ความปลอดภัยจากการประกอบอาชีพ การดูแลสุขภาพตนเองเมื่อเจ็บป่วย การรักษาพยาบาลตนเอง การเข้าร่วมกิจกรรม การพัฒนาทักษะและความรู้ ปัญหาหรือความขัดแย้งในขณะประกอบอาชีพ แหล่งข้อมูลข่าวสาร ความรู้ ความเคลื่อนไหวต่าง ๆ และความภาคภูมิใจในการประกอบอาชีพของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละจำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ความมั่นคงของการประกอบอาชีพ ความปลอดภัยจากการประกอบอาชีพ การดูแลสุขภาพตนเองเมื่อเจ็บป่วย การรักษาพยาบาลตนเอง การเข้าร่วมกิจกรรม การพัฒนาทักษะและความรู้ ปัญหาหรือความขัดแย้งในขณะประกอบอาชีพ แหล่งข้อมูลข่าวสาร ความรู้ ความเคลื่อนไหวต่าง ๆ และความภาคภูมิใจในการประกอบอาชีพของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่

คุณภาพชีวิตการทำงาน	จำนวน (n = 380)	ร้อยละ
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน		
ต่ำกว่า 6,000 บาท	18	4.7
6,001- 9,000 บาท	65	17.1
9,001- 12,000 บาท	127	33.4
12,001– 15,000 บาท	98	25.9
มากกว่า 15,000 บาทขึ้นไป	72	18.9

ตารางที่ 4 (ต่อ)

คุณภาพชีวิตการทำงาน	จำนวน (n = 380)	ร้อยละ
ความมั่นคงของการประกอบอาชีพ		
มีความมั่นคง	92	24.2
ไม่มีความมั่นคง	288	75.8
เนื่องจาก		
มีรายได้ต่ำ	101	26.6
รายได้ไม่แน่นอน	261	68.7
ไม่ได้รับสวัสดิการ	178	46.8
มีต้นทุนในการประกอบอาชีพสูง	120	31.6
อยู่ในสภาพแวดล้อมการทำงานไม่ดี	89	23.4
ไม่มีความปลอดภัยในการทำงาน	149	39.2
กฎระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ	60	15.8
อื่น ๆ	0	0.0
ความปลอดภัยจากการประกอบอาชีพ		
มีความปลอดภัย	57	15.0
ไม่มีความปลอดภัย	323	85.0
เนื่องจาก		
ตัวผู้ขับรถแท็กซี่	122	32.1
สภาพรถ	107	28.2
สภาพแวดล้อมการทำงาน	226	59.5
คนอื่น/ ผู้ใช้บริการ	243	63.9
อื่น ๆ	1	0.3
การดูแลสุขภาพตนเองเมื่อเจ็บป่วย		
หยุดพักผ่อนและรับประทานยา	313	82.4
หยุดพักผ่อน แต่ไม่รับประทานยา	10	2.6
ไม่หยุดพักผ่อน แต่รับประทานยา	53	13.9
ไม่หยุดพักผ่อน และไม่รับประทานยา	4	1.1

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

ตารางที่ 4 (ต่อ)

คุณภาพชีวิตการทำงาน	จำนวน (n = 380)	ร้อยละ
การรักษาพยาบาลตนเอง		
ซื้อยากินเอง	217	57.1
จากร้านขายยาที่มีเภสัชกร	179	47.1
จากร้านขายยาที่ไม่มีเภสัชกร	38	10.0
ไปโรงพยาบาล	132	34.7
โรงพยาบาลรัฐ	81	21.3
โรงพยาบาลเอกชน	20	5.2
คลินิก	31	8.2
ไปศูนย์บริการสาธารณสุข	31	8.2
อื่น ๆ	0	0.0
การเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของสหกรณ์แท็กซี่หรือหน่วยงานภาครัฐ		
เคย	167	43.9
ไม่เคย	213	56.1
เนื่องจาก		
ไม่มีเวลาว่าง	125	32.9
ขาดรายได้	113	29.7
ขาดข้อมูลข่าวสาร ประชาสัมพันธ์	46	12.1
ไม่เห็นความสำคัญ	6	1.6
อื่น ๆ	4	1.1
การพัฒนาทักษะและความรู้ในด้านต่าง ๆ		
ไม่เคย	296	77.9
เคย	84	22.1
มีใบประกาศ/ เกียรติบัตร/ วุฒิบัตร	36	9.5
ไม่มีใบประกาศ/ เกรียติบัตร/ วุฒิบัตร	48	12.6

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

ตารางที่ 4 (ต่อ)

คุณภาพชีวิตการทำงาน	จำนวน (n = 380)	ร้อยละ
ปัญหาหรือความขัดแย้งในขณะประกอบอาชีพ		
ไม่เคย	184	48.4
เคย	196	51.6
แก้ไขปัญหาโดย		
ตกลงกันเอง	184	48.4
มีคนกลางไกล่เกลี่ย	76	20
เข้าสู่ระบบ/ กระบวนการยุติธรรม	43	11.3
อื่น ๆ	3	0.8
แหล่งข้อมูลข่าวสาร ความรู้ ความเคลื่อนไหวต่าง ๆ มาจาก		
ศูนย์วิทยุสื่อสาร	317	83.4
หนังสือพิมพ์	121	31.8
โทรทัศน์และวิทยุ	204	53.7
เพื่อนร่วมอาชีพ	214	56.3
อื่น ๆ	10	2.6
ความภาคภูมิใจในการประกอบอาชีพ		
ไม่มีความภาคภูมิใจ	41	10.8
มีความภาคภูมิใจ	339	89.2
เนื่องจาก		
ระดับตนเอง เช่น เป็นอาชีพอิสระ สามารถตั้งตัวและปลดหนี้สินได้	210	55.3
ระดับครอบครัว เช่น มีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น	250	65.8
ระดับชุมชน/ สังคม เช่น ได้รับการยอมรับทางสังคม/ ช่วยเหลือสังคมได้	127	33.4

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

จากตารางที่ 4 พบว่าคุณภาพชีวิตการทำงานกลุ่มตัวอย่างคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ จำนวน 380 คนมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 9,001- 12,000 บาทมากที่สุดจำนวน 127 คน คิดเป็นร้อยละ 33.4 และต่ำกว่า 6,000 บาทน้อยที่สุด จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 4.7

ความมั่นคงของการประกอบอาชีพ ไม่มีความมั่นคงมากที่สุดจำนวน 288 คน คิดเป็นร้อยละ 75.8 สาเหตุที่ไม่มีความมั่นคงของการประกอบอาชีพ เนื่องจากรายได้ไม่แน่นอน ไม่ได้รับสวัสดิการ ไม่มีความปลอดภัยในการทำงานและมีรายได้ต่ำตามลำดับ ส่วนที่คิดว่ามีความมั่นคงของการประกอบอาชีพน้อยที่สุด จำนวน 92 คน คิดเป็นร้อยละ 24.2

ความปลอดภัยจากการประกอบอาชีพ ไม่มีความปลอดภัยมากที่สุดจำนวน 323 คน คิดเป็นร้อยละ 85.0 สาเหตุที่ไม่มีความปลอดภัยเนื่องจากคนอื่น/ ผู้ใช้บริการ สภาพแวดล้อมการทำงาน ตัวผู้ขับรถแท็กซี่ และสภาพรถตามลำดับ และที่คิดว่ามีความปลอดภัยจากการประกอบอาชีพน้อยที่สุด จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 15.0

การดูแลสุขภาพตนเองเมื่อเจ็บป่วย ด้วยการหยุดพักผ่อนและรับประทานยามากที่สุด จำนวน 313 คน คิดเป็นร้อยละ 82.4 และไม่หยุดพักผ่อนและไม่รับประทานยาน้อยที่สุด จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.1

การรักษาพยาบาลตนเอง ด้วยการซื้อยาทานมากที่สุดจำนวน 217 คน คิดเป็นร้อยละ 57.1 โดยเฉพาะซื้อจากร้านขายยาที่มีเภสัชกร และไปศูนย์บริการสาธารณสุขน้อยที่สุด จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 8.2

การเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของสหกรณ์แท็กซี่ หรือหน่วยงานภาครัฐ ไม่เคยเข้าร่วมมากที่สุดจำนวน 213 คน คิดเป็นร้อยละ 56.1 เนื่องจากไม่มีเวลาว่าง ขาดรายได้ ขาดข้อมูลข่าวสาร ประชาสัมพันธ์ และไม่เห็นความสำคัญตามลำดับ และเคยเข้าร่วมกิจกรรมน้อยที่สุด จำนวน 167 คน คิดเป็นร้อยละ 43.9

การพัฒนาทักษะและความรู้ในด้านต่าง ๆ ไม่เคยได้รับการพัฒนามากที่สุดจำนวน 296 คน คิดเป็นร้อยละ 77.9 และเคยพัฒนาน้อยที่สุด จำนวน 84 คน คิดเป็นร้อยละ 22.1 ซึ่งไม่มีใบประกาศ/ เกียรติบัตร/ วุฒิบัตร

ปัญหาหรือความขัดแย้งในขณะประกอบอาชีพ เคยมีปัญหาหรือความขัดแย้งมากที่สุด จำนวน 196 คน คิดเป็นร้อยละ 51.6 และไม่เคยมีปัญหาหรือความขัดแย้งน้อยที่สุด จำนวน184 คน คิดเป็นร้อยละ 48.4 ส่วนการแก้ไขปัญหาความขัดแย้งโดยตกลงกันเองมีคนกลางไกล่เกลี่ย และเข้าสู่ระบบ/ กระบวนการยุติธรรมตามลำดับ

แหล่งข้อมูลข่าวสาร ความรู้ ความเคลื่อนไหวต่าง ๆ มาจากศูนย์วิทยุสื่อสารมากที่สุด จำนวน 317 คน คิดเป็นร้อยละ 83.4 และมาจากแหล่งอื่น ๆ น้อยที่สุด จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 2.6

ความภาคภูมิใจในการประกอบอาชีพ มีความภาคภูมิใจมากที่สุดจำนวน 339 คน คิดเป็นร้อยละ 89.2 เนื่องจากทำให้มีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น เป็นอาชีพอิสระสามารถตั้งตัวและปลดหนี้สิน และได้รับการยอมรับทางสังคม ช่วยเหลือสังคมได้ตามลำดับ และไม่มีความภาคภูมิใจน้อยที่สุด จำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 10.8

3. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพการจัดสวัสดิการสังคม

ผลการวิเคราะห์ประกอบด้วยค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความสำคัญเกี่ยวกับสภาพการจัดสวัสดิการสังคม แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 คะแนนเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความสำคัญเกี่ยวกับสภาพการจัดสวัสดิการสังคม

สภาพการจัดสวัสดิการสังคม (n= 380)	ระดับความสำคัญ			
	$\bar{X}$	*SD*	อันดับ	ระดับ
1. การประกันสังคม	4.38	0.600	1	มาก
2. การช่วยเหลือทางสังคม	4.26	0.771	2	มาก
3. การบริการสังคม	4.13	0.857	3	มาก
เฉลี่ย	4.26	0.624		มาก

จากตารางที่ 5 พบว่าค่าเฉลี่ยความสำคัญเกี่ยวกับสภาพการจัดสวัสดิการสังคมโดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเท่ากับ 4.26 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า สภาพการจัดสวัสดิการสังคมในด้านการประกันสังคมมีระดับความสำคัญมาก คือค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.38 รองลงมาเป็นด้านการช่วยเหลือทางสังคมมีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.26 และด้านการบริการสังคม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.13 ตามลำดับ

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

และเมื่อพิจารณารายละเอียดเกี่ยวกับสภาพการจัดสวัสดิการสังคมเป็นรายด้าน พบว่า ด้านการประกันสังคม มีรายละเอียดดังตารางที่ 6

ตารางที่ 6 คะแนนเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความสำคัญเกี่ยวกับสภาพการจัดสวัสดิการสังคมด้านการประกันสังคม

สภาพการจัดสวัสดิการสังคมด้านการประกันสังคม (n= 380)	ระดับความสำคัญ			
	$\bar{X}$	*SD*	อันดับ	ระดับ
1. สวัสดิการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยหรือคลอดบุตร	4.58	0.741	1	มากที่สุด
2. สวัสดิการเงินทดแทนการขาดรายได้กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย	4.33	0.711	3	มาก
3. สวัสดิการเงินทดแทนกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิต	4.43	0.818	2	มาก
4. สวัสดิการเงินออมชราภาพ	4.20	0.798	4	มาก
เฉลี่ย	4.38	0.600		มาก

จากตารางที่ 6 พบว่าค่าเฉลี่ยความสำคัญเกี่ยวกับสภาพการจัดสวัสดิการสังคมด้านการประกันสังคมโดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเท่ากับ 4.38 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า สภาพการจัดสวัสดิการสังคมในด้านการประกันสังคม โดยเฉพาะสวัสดิการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยหรือคลอดบุตร อยู่ระดับความสำคัญมากที่สุด คือค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.58 รองลงมาเป็นสวัสดิการเงินทดแทนกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิตอยู่ระดับความสำคัญมาก ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.43 สวัสดิการเงินทดแทนการขาดรายได้กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.33 และสวัสดิการเงินออมชราภาพมีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.20 ตามลำดับ

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

เมื่อพิจารณารายละเอียดเกี่ยวกับสภาพการจัดสวัสดิการสังคมเป็นรายด้าน พบว่าด้านการช่วยเหลือทางสังคม มีรายละเอียดดังตารางที่ 7

ตารางที่ 7 คะแนนเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความสำคัญเกี่ยวกับสภาพการจัดสวัสดิการสังคมด้านการช่วยเหลือทางสังคม

สภาพการจัดสวัสดิการสังคมด้านการช่วยเหลือทางสังคม (n= 380)	ระดับความสำคัญ			
	$\bar{X}$	*SD*	อันดับ	ระดับ
1. การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันรายได้ขั้นต่ำ	4.36	0.958	2	มาก
2. การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันอุบัติเหตุหรือการประกันภัย	4.29	1.043	3	มาก
3. การสงเคราะห์และช่วยเหลือเงินกู้ฉุกเฉิน	4.40	0.960	1	มาก
4. การสงเคราะห์และให้บริการคำปรึกษาแนะนำ	4.02	1.072	4	มาก
เฉลี่ย	4.26	0.771		มาก

จากตารางที่ 7 พบว่าค่าเฉลี่ยความสำคัญเกี่ยวกับสภาพการจัดสวัสดิการสังคมด้านการช่วยเหลือทางสังคมโดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเท่ากับ 4.26 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่าสภาพการจัดสวัสดิการสังคมด้านการช่วยเหลือทางสังคม โดยเฉพาะการสงเคราะห์และช่วยเหลือเงินกู้ฉุกเฉินมีระดับความสำคัญมาก คือค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.40 รองลงมาเป็นการสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันรายได้ขั้นต่ำ ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.36 การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันอุบัติเหตุหรือการประกันภัย ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.29 และการสงเคราะห์และให้บริการคำปรึกษาแนะนำค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.02 ตามลำดับ

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

เมื่อพิจารณารายละเอียดเกี่ยวกับสภาพการจัดสวัสดิการสังคมเป็นรายด้าน พบว่าด้านการบริการสังคม มีรายละเอียดดังตารางที่ 8

ตารางที่ 8 คะแนนเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความสำคัญเกี่ยวกับสภาพการจัดสวัสดิการสังคมด้านการบริการสังคม

สภาพการจัดสวัสดิการสังคมด้านการบริการสังคม (n= 380)	$\bar{X}$	*SD*	ระดับความสำคัญ อันดับ	ระดับ
1. การดูแลและบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรี	4.28	1.097	1	มาก
2. การดูแลและบริการให้ความรู้ พัฒนาทักษะฝีมือ	4.24	0.944	2	มาก
3. การดูแลและบริการค่าใช้จ่ายด้านที่พัก ที่อาศัย	4.06	1.212	4	มาก
4. การดูแลและบริการช่วยเหลือการมีรายได้เสริม	4.14	1.100	3	มาก
5. การดูแลและบริการนันทนาการ กีฬา บันเทิง ท่องเที่ยว	3.95	1.065	5	มาก
เฉลี่ย	4.13	0.857		มาก

จากตารางที่ 8 พบว่าค่าเฉลี่ยความสำคัญเกี่ยวกับสภาพการจัดสวัสดิการสังคมด้านการบริการสังคมโดยภาพรวมอยู่อยู่ในระดับมาก มีค่าเท่ากับ 4.13 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า สภาพการจัดสวัสดิการสังคมด้านการบริการสังคม โดยเฉพาะการดูแลและบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีมีระดับความสำคัญมาก คือค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.28 รองลงมาเป็นการดูแลและบริการให้ความรู้ พัฒนาทักษะฝีมือ ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.24 การดูแลและบริการช่วยเหลือการมีรายได้เสริมมีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.14 การดูแลและบริการค่าใช้จ่ายด้านที่พัก ที่อาศัย ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.06 และการดูแลและบริการนันทนาการ กีฬา บันเทิง ท่องเที่ยว ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.95 ตามลำดับ

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

4. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความต้องการจัดสวัสดิการสังคม

ผลการวิเคราะห์ประกอบด้วยค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความต้องการด้านการจัดสวัสดิการสังคม แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 9

ตารางที่ 9 คะแนนเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความต้องการจัดสวัสดิการสังคม

ความต้องการจัดสวัสดิการสังคม	ระดับความต้องการ			
(*n*= 380)	$\bar{X}$	*SD*	อันดับ	ระดับ
1. ด้านการมีชีวิตอยู่รอด	4.38	0.744	1	มาก
2. ด้านความสัมพันธ์กับผู้อื่น	4.22	0.651	3	มาก
3. ด้านความเจริญก้าวหน้า	4.38	0.613	2	มาก
เฉลี่ย	4.33	0.577		มาก

จากตารางที่ 9 พบว่าค่าเฉลี่ยความต้องการจัดสวัสดิการสังคมโดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเท่ากับ 4.33 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านการมีชีวิตอยู่รอด มีระดับความต้องการมาก คือค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.38 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.744 รองลงเป็นด้านความเจริญก้าวหน้า ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.38 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.613 มีการกระจายของข้อมูลน้อยกว่าด้านการมีชีวิตอยู่รอด และด้านความสัมพันธ์กับผู้อื่น ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.22 ตามลำดับ

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

และเมื่อพิจารณารายละเอียดเกี่ยวกับความต้องการจัดสวัสดิการสังคมด้านการมีชีวิตอยู่รอด พบว่ามีรายละเอียดดังตารางที่ 10

ตารางที่ 10 คะแนนเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความต้องการจัดสวัสดิการสังคมด้านการมีชีวิตอยู่รอด

ความต้องการจัดสวัสดิการสังคมด้านการมีชีวิตอยู่รอด (*n*= 380)	ระดับความต้องการ			
	$\bar{X}$	*SD*	อันดับ	ระดับ
1. จัดสวัสดิการประกันสังคม	4.55	0.901	1	มากที่สุด
2. จัดสวัสดิการสงเคราะห์เพื่อที่อยู่อาศัย	4.28	0.980	5	มาก
3. จัดสวัสดิการประกันรายได้ขั้นต่ำ	4.37	0.945	3	มาก
4. จัดสวัสดิการคุ้มครองการรักษาพยาบาล	4.41	0.922	2	มาก
5. จัดสวัสดิการสงเคราะห์เงินทุนในการประกอบอาชีพ	4.33	1.055	4	มาก
เฉลี่ย	4.38	0.744		มาก

จากตารางที่ 10 พบว่าค่าเฉลี่ยความต้องการจัดสวัสดิการสังคมด้านการมีชีวิตอยู่รอด โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเท่ากับ 4.38 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ความต้องการจัดสวัสดิการสังคมด้านการมีชีวิตอยู่รอด โดยเฉพาะการจัดสวัสดิการประกันสังคมมีระดับความต้องการมากที่สุด คือค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.55 รองลงมาเป็นการจัดสวัสดิการคุ้มครองการรักษาพยาบาล ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.41 การจัดสวัสดิการประกันรายได้ขั้นต่ำ ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.37 การจัดสวัสดิการสงเคราะห์เงินทุนในการประกอบ อาชีพ ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.33 และการจัดสวัสดิการสงเคราะห์เพื่อที่อยู่อาศัย ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.28 ตามลำดับ

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

เมื่อพิจารณารายละเอียดเกี่ยวกับความต้องการจัดสวัสดิการสังคมด้านความสัมพันธ์กับผู้อื่น พบว่ามีรายละเอียดดังตารางที่ 11

ตารางที่ 11 คะแนนเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความต้องการจัดสวัสดิการสังคมด้านความสัมพันธ์กับผู้อื่น

ความต้องการจัดสวัสดิการสังคม ด้านความสัมพันธ์กับผู้อื่น (n= 380)	ระดับความต้องการ			
	$\bar{X}$	*SD*	อันดับ	ระดับ
1. จัดสวัสดิการคุ้มครองความปลอดภัยในอาชีพ	4.48	0.790	1	มาก
2. จัดสวัสดิการสงเคราะห์เพื่อเลี้ยงดูบุตรก่อนวัยเรียน	4.26	0.787	2	มาก
3. จัดสวัสดิการฌาปนกิจสงเคราะห์	4.15	0.859	3	มาก
4. จัดสวัสดิการนันทนาการ กีฬา บันเทิงและท่องเที่ยว	4.03	1.011	4	มาก
เฉลี่ย	4.22	0.651		มาก

จากตารางที่ 11 พบว่าค่าเฉลี่ยความต้องการจัดสวัสดิการสังคมด้านความสัมพันธ์กับผู้อื่นโดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเท่ากับ 4.22 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่าความต้องการจัดสวัสดิการสังคมด้านความสัมพันธ์กับผู้อื่น โดยเฉพาะการจัดสวัสดิการคุ้มครองความปลอดภัยในอาชีพมีระดับความต้องการมาก คือค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.48 รองลงมาเป็นการจัดสวัสดิการสงเคราะห์เพื่อเลี้ยงดูบุตรก่อนวัยเรียน ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.26 การจัดสวัสดิการฌาปนกิจสงเคราะห์มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.15 และจัดสวัสดิการนันทนาการ กีฬา บันเทิงและท่องเที่ยว ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.03 ตามลำดับ

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

เมื่อพิจารณารายละเอียดเกี่ยวกับความต้องการจัดสวัสดิการสังคมด้านความเจริญก้าวหน้า พบว่ามีรายละเอียดดังตารางที่ 12

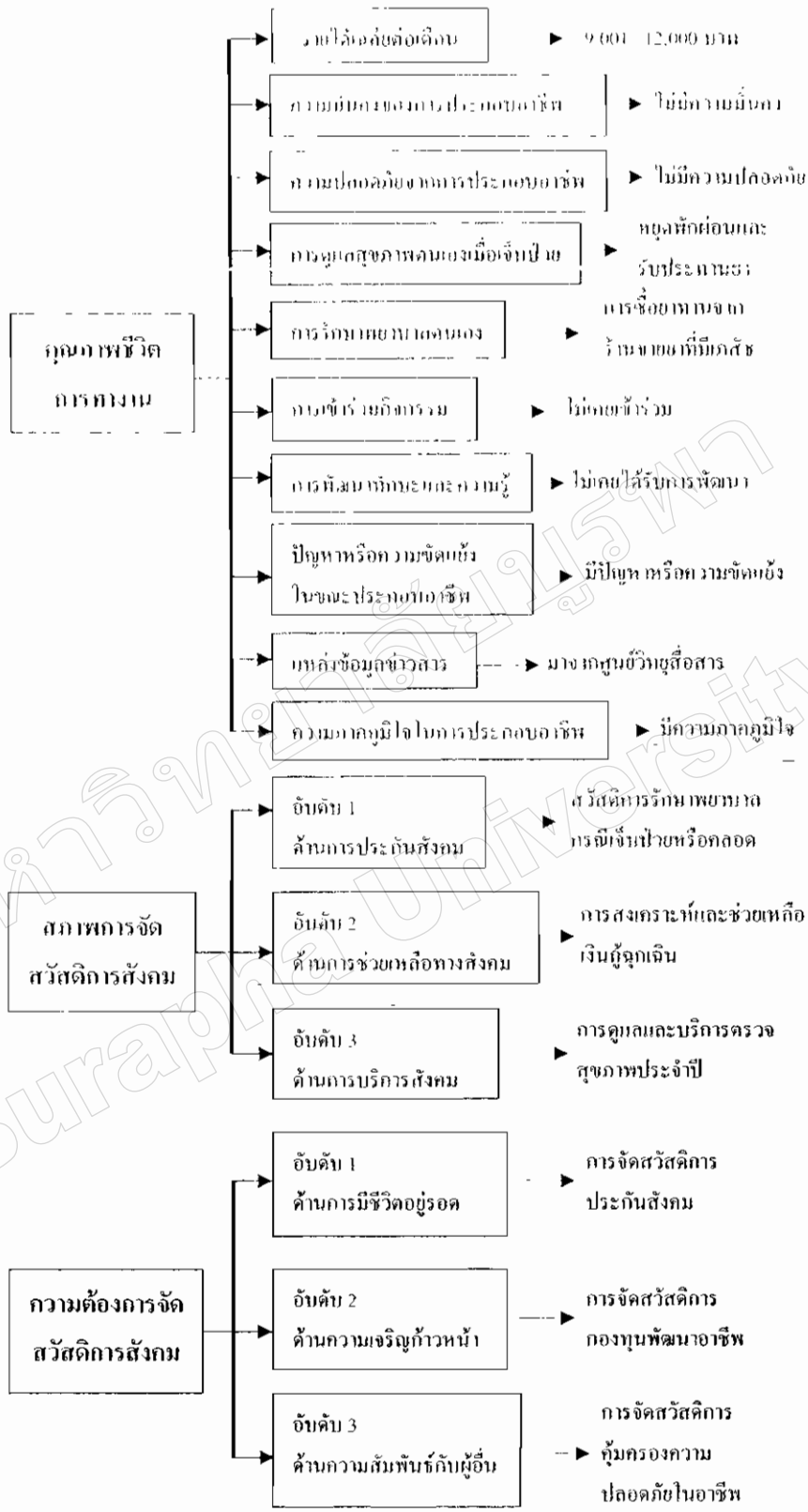
ตารางที่ 12 คะแนนเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความต้องการจัดสวัสดิการสังคมด้านความเจริญก้าวหน้า

ความต้องการจัดสวัสดิการสังคม ด้านความเจริญก้าวหน้า (*n*= 380)	ระดับความต้องการ			
	$\bar{X}$	*SD*	อันดับ	ระดับ
1. จัดสวัสดิการศึกษา อบรมตามความถนัด ความสนใจของตนเองและครอบครัว	4.23	0.933	4	มาก
2. จัดสวัสดิการกองทุนพัฒนาอาชีพคนขับรถแท็กซี่	4.53	0.787	1	มากที่สุด
3. จัดสวัสดิการเงินออมชราภาพ	4.42	0.902	2	มาก
4. จัดสวัสดิการให้คำปรึกษาด้านกฎหมาย สิทธิและการคุ้มครองทางสังคม	4.36	0.725	3	มาก
เฉลี่ย	4.38	0.613		มาก

จากตารางที่ 12 พบว่าค่าเฉลี่ยความต้องการจัดสวัสดิการสังคมด้านความเจริญก้าวหน้าโดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเท่ากับ 4.38 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ความต้องการจัดสวัสดิการสังคมด้านความเจริญก้าวหน้า โดยเฉพาะการจัดสวัสดิการกองทุนพัฒนาอาชีพคนขับรถแท็กซี่มีระดับความต้องการมากที่สุด คือค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.53 รองลงมาเป็นการจัดสวัสดิการเงินออมชราภาพมีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.42 จัดสวัสดิการให้คำปรึกษาด้านกฎหมาย สิทธิและการคุ้มครองทางสังคม ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.36 และการจัดสวัสดิการศึกษา อบรมตามความถนัด ความสนใจของตนเองและครอบครัว ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.23 ตามลำดับ

สรุปผลการวิเคราะห์คุณภาพชีวิตการทำงาน สภาพและความต้องการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ ดังภาพที่ 5

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University



ภาพที่ 5 สรุปผลการวิเคราะห์คุณภาพชีวิตการทำงาน สภาพและความต้องการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์กลไกสนับสนุนการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่

ผลการศึกษาพบว่า ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนและผู้แทนกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ ส่วนใหญ่เห็นพ้องว่ากลไกสนับสนุนการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ ควรคำนึงถึงสภาพและความต้องการจัดสวัสดิการของกลุ่มเป้าหมายอย่างแท้จริง ต้องมีส่วนร่วมพิจารณาแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดสวัสดิการสังคม การจัดสวัสดิการสังคมต้องไม่เป็นภาระ และคำนึงถึงต้นทุนงบประมาณ ผลกระทบ ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นตามมา และมีการจัดลำดับความสำคัญของสวัสดิการสังคม นอกจากนี้ควรคำนึงในเรื่องสิทธิ ความเสมอภาค ความเท่าเทียมทางโอกาส ความเป็นธรรมทางสังคมเพื่อนำไปสู่การพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานที่ดี ดังที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้แทนกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ กล่าวว่า

"การพิจารณาอะไรก็ตาม โดยเฉพาะเรื่องสวัสดิการของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่หรือผู้ประกอบอาชีพอิสระอื่น ๆ สิ่งสำคัญควรต้องถามความต้องการที่แท้จริงของผู้เกี่ยวข้องเพื่อให้สวัสดิการนั้นเกิดประโยชน์มากที่สุด" (ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ลำดับที่ 2, สนทนากลุ่ม, 26 มกราคม 2556)

"เห็นด้วย เพราะทุกวันนี้พวกเราไม่สามารถแสดงความคิด แสดงความต้องการอะไรได้เลย นอกจากปฏิบัติตาม สิทธิหรือสวัสดิการใดเราไม่ทราบ หากเราใช้สวัสดิการบางอย่างอาจต้องสำรองเงินไปก่อน ทั้ง ๆ ที่ อาชีพอย่างพวกเรา รายได้แทบไม่เพียงพออยู่แล้ว" (ผู้แทนกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ ลำดับที่ 7, สนทนากลุ่ม, 26 มกราคม 2556)

ดังนั้นกลไกสนับสนุนการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ พิจารณาจากหลักการจัดสวัสดิการสังคม พบว่า

1. การจัดสวัสดิการสังคมตามพื้นที่ ได้แก่ การประกันสังคม และการช่วยเหลือค่ารักษาพยาบาล ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลศึกษาข้างต้นเกี่ยวกับสภาพการจัดสวัสดิการสังคมในด้านการประกันสังคม โดยเฉพาะสวัสดิการรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยหรือคลอดบุตร สวัสดิการเงินทดแทนกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิต สวัสดิการเงินทดแทนการขาดรายได้กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย และสวัสดิการเงินออมชราภาพ และเป็นความต้องการจัดสวัสดิการที่มีความสำคัญในด้านการมีชีวิตอยู่รอด ทำให้กลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่มีความมั่นคงในการทำงานยิ่งขึ้น เนื่องจากอาชีพคนขับรถแท็กซี่เป็นอาชีพที่มีความเสี่ยงและความไม่ปลอดภัยจากการทำงาน มีรายได้ถดถอยและต้นทุนการประกอบอาชีพที่สูง รวมทั้งปัญหาการจราจรและการแข่งขันการให้บริการค่อนสูง คู่แข่งหรือผู้ร่วมอาชีพมีมากขึ้น เป็นอุปสรรคต่อดูแลและหาเลี้ยงครอบครัว

มีภาวะความเครียดทั้งจากครอบครัวและการทำงาน มีปัญหาสุขภาพ ปัญหาเหล่านี้ยังไม่มีหน่วยงานใดแก้ปัญหาหรือให้ความสำคัญเท่าที่ควร

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียให้ทัศนะว่า การจัดสวัสดิการสังคมตามพื้นที่ที่กลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่อาศัยหรือทำงานอยู่นั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเป็นท้องถิ่น เช่น กรุงเทพมหานคร ดำเนินการหรือมีส่วนร่วมจัดบริการตามภารกิจ เพื่อให้เกิดความครอบคลุมทั่วถึง เป็นธรรมและมีมาตรฐานที่ดีในด้านคุณภาพบริการ โดยเฉพาะการทำประกันสังคมถึงแม้เป็นนโยบายของรัฐบาล แต่การดำเนินงานเพื่อให้นโยบายดังกล่าวประสบผลสำเร็จ ระดับท้องถิ่นต้องมีส่วนร่วม มีข้อมูลของกลุ่มอาชีพที่ทำมาหากิน หารายได้และอาศัยอยู่ เพื่อให้นโยบายดังกล่าวเข้าถึงกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ได้ดี รวมทั้งการให้บริการด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องมีคุณภาพที่ดีทั้งตัวบุคคล ทั้งระบบการบริการและงบประมาณ แต่การจัดสวัสดิการสังคมนี้มีข้อจำกัดในการเข้าถึงแหล่งบริการของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ที่ส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัด ดังนั้นภาครัฐและท้องถิ่นควรหาวิธีการที่เอื้อประโยชน์ให้กลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ รวมถึงการบูรณาการทำงานร่วมกันทำให้การจัดสวัสดิการสังคมตามพื้นที่นี้เกิดประสิทธิภาพและเป็นประโยชน์มากขึ้น (ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ลำดับที่ 1, สนทนากลุ่ม, 26 มกราคม 2556)

กลไกสนับสนุนการจัดสวัสดิการสังคมดังกล่าว ควรมีแนวทางดำเนินการ ดังนี้

(1) ระดับนโยบาย ควรทำหลักประกันความมั่นคงทางอาชีพร่วมกับรัฐบาล กระทรวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเข้าถึงสวัสดิการพื้นฐานของรัฐสำหรับผู้ประกอบอาชีพอิสระหรือผู้มีรายได้น้อย โดยเฉพาะด้านที่อยู่อาศัย การรักษาพยาบาลฟรีและการเข้าถึงแหล่งทุนเงินกู้เพื่อประกอบอาชีพดอกเบี้ยต่ำ

(2) ระดับการบริหารจัดการ ควรจัดระเบียบพื้นที่ทางอาชีพเพื่อเอื้ออำนวยให้ผู้ประกอบอาชีพอิสระเข้าถึงสถานที่หรือแหล่งรายได้ โดยให้เป็นความรับผิดชอบดูแลของแต่ละสำนักงานเขต และควรมีข้อมูลระดับพื้นที่เพื่อจัดระบบความช่วยเหลือแก่คนขับรถแท็กซี่อย่างมีคุณภาพ และสามารถเข้าไปดูแลการจัดระเบียบ ความเรียบร้อย ความสะอาดของพื้นที่ ควรปรับปรุงการบังคับใช้กฎระเบียบของกรุงเทพมหานคร รวมทั้งควบคุมป้องกันไม่ให้มีการรีดไถซึ่งสร้างความลำบากแก่ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

(3) ระดับการดำเนินงาน ในฐานะเจ้าของพื้นที่ควรเป็นแกนนำในการดำเนินงานจัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับแรงงานนอกระบบ โดยเฉพาะผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ เช่น การให้บริการตรวจสุขภาพประจำปี กิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยในการประกอบอาชีพ การให้

ความรู้ด้านอาชีวอนามัย ตลอดจนการสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ทำประกันความเสี่ยง ประกันอุบัติเหตุ เพื่อสร้างหลักประกันแก่ตนเองและครอบครัว

จากที่กล่าวข้างต้นพบว่า การจัดสวัสดิการสังคมตามพื้นที่มีความสำคัญสูง เนื่องจากเป็นการจัดสวัสดิการของภาคท้องถิ่นที่มีบทบาทและความใกล้ชิดกับกลุ่มผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ในฐานะเป็นผู้กำหนดพื้นที่ทางอาชีพ และการออกระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ให้ปฏิบัติตาม

2. การจัดสวัสดิการสังคมตามวิธีการ ได้แก่ การประกันชีวิต และการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ สอดคล้องกับข้อมูลศึกษาข้างต้นเกี่ยวกับสภาพการจัดสวัสดิการสังคมในด้านการช่วยเหลือทางสังคม และเป็นความต้องการจัดสวัสดิการสังคมในด้านการความสัมพันธ์กับผู้อื่น

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความเห็นว่า การจัดสวัสดิการสังคมลักษณะนี้ เป็นการจัดสวัสดิการที่ให้ความสำคัญกับวิธีการให้บริการทางสังคมในระดับกลุ่ม หรือระดับตัวบุคคล ดังนั้นควรเป็นหน้าที่ของสถานประกอบการ ในที่นี้คือ สหกรณ์รถแท็กซี่และเจ้าของอู่รถแท็กซี่ ควรจัดบริการทำประกันชีวิตของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ เนื่องจากเป็นอาชีพที่มีความเสี่ยงสูงในขณะทำงาน เมื่อเทียบกับอาชีพภาคขนส่งอื่น การจัดสวัสดิการนี้ส่งผลให้คุณภาพชีวิตของคนขับรถแท็กซี่ดีขึ้น มีหลักประกันความมั่นคงให้กับครอบครัว (ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ลำดับที่ 1, สนทนากลุ่ม, 26 มกราคม 2556)

ขณะที่ผู้แทนคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่บางท่านมีความเห็นต่างว่า ด้วยศักยภาพของสถานประกอบมีความแตกต่างและความพร้อม ดังนั้นการจัดสวัสดิการแบบนี้ควรให้ภาครัฐเข้ามามีส่วนร่วมไม่ว่าเป็นการทำประกันชีวิตให้กับกลุ่มอาชีพเสี่ยงอาจทำในรูปภาคสมัครใจ ส่วนการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ตรงนี้ควรเป็นหน้าที่ของรัฐดำเนินการแต่อาจต้องใช้เวลา สำหรับสถานประกอบการบางแห่ง การจัดสวัสดิการนี้ ได้แก่ การบริการให้กู้ยืมสำหรับสมาชิกสหกรณ์รถแท็กซี่ (ผู้แทนกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ ลำดับที่ 8, สนทนากลุ่ม, 26, มกราคม 2556)

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียบางท่านมีความเห็นเพิ่มเติมว่า การจัดสวัสดิการสังคมตามวิธีการหากผลักดันให้สำเร็จต้องอาศัยกลไกทางสังคม เช่น การรณรงค์ การผลักดัน และการต่อรอง เนื่องจากเป็นการจัดสวัสดิการสังคมเฉพาะกลุ่มอาชีพ หากกลุ่มอาชีพบางอาชีพไม่มีศักยภาพและความเข้มแข็งของกลุ่ม ก็ไม่สามารถที่จะได้รับการจัดสวัสดิการสังคมดังกล่าว (ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ลำดับที่ 3, สนทนากลุ่ม, 26 มกราคม 2556)

นอกจากกลไกสนับสนุนทางสังคมดังกล่าวแล้ว ต้องอาศัยกลไกสนับสนุนการจัดสวัสดิการสังคมอื่น ๆ ช่วย ดังนี้

(1) ระดับนโยบาย ควรทำหลักประกันสวัสดิการพื้นฐานสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ในการช่วยเหลือสมาชิกคนขับรถแท็กซี่ เช่น การสงเคราะห์เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ การสงเคราะห์

ค่ารักษาพยาบาล การเยียมไข้ หรือค่าทำศพ การอบรมพัฒนาทักษะอาชีพและการสร้างรายได้เสริม แก่ครอบครัว การจัดสวัสดิการทางเลือกสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่โดยเฉพาะ อาจอยู่ในรูปมูลนิธิเพื่อการช่วยเหลือคนขับรถแท็กซี่

(2) ระดับการบริหารจัดการ ยึดหลักการดำเนินงานของสหกรณ์รถแท็กซี่ มีการบริหารจัดการเชิงรุกสร้างเครือข่ายพันธมิตรทางอาชีพ รวมทั้งหน่วยงาน สถาบันต่าง ๆ เพื่อประโยชน์ต่อการพัฒนาและยกระดับอาชีพคนขับรถแท็กซี่ หาผู้นำและทีมผู้บริหารสหกรณ์แท็กซี่ที่มีวิสัยทัศน์การทำงาน และให้ความสำคัญกับผู้ประกอบอาชีพคนขับรถแท็กซี่

(3) ระดับการดำเนินงาน ควรสนับสนุนให้คนขับรถแท็กซี่เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดสวัสดิการ และสร้างความตระหนักของการรวมกลุ่มอาชีพให้มีความเข้มแข็ง จัดทำฐานข้อมูลผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ทั้งที่เป็นสมาชิกสหกรณ์รถแท็กซี่และไม่เป็นสมาชิกสหกรณ์รถแท็กซี่ จัดทำระบบเฝ้าระวังพฤติกรรมและติดตามความเสี่ยงจากการทำงาน

จากที่กล่าวข้างต้นพบว่า การจัดสวัสดิการสังคมตามวิธีการ เป็นการจัดสวัสดิการของภาคเอกชนมีความสำคัญ เพราะเป็นภาคที่มีความใกล้ชิดกับกลุ่มผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ รับรู้ปัญหาความต้องการทางสังคมและเอื้อประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อมกับกลุ่มผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ในรูปแบบต่าง ๆ นอกจากนี้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียบางท่านให้ทัศนะว่า ภาคเอกชนนี้เป็นภาคที่สามารถสนับสนุนและดำเนินการจัดสวัสดิการทางเลือกให้กับผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ได้ตามต้องการ และช่วยให้คุณภาพชีวิตการทำงานดีขึ้นได้ เนื่องจากเป็นการจัดสวัสดิการที่ได้รับการสนับสนุนทั้งกำลังคนและงบประมาณซึ่งเกิดขึ้นในกลุ่มอาชีพเดียวกัน (ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ลำดับที่ 5, สนทนากลุ่ม, 26 มกราคม 2556)

3. การจัดสวัสดิการสังคมตามการเคลื่อนไหวทางสังคม เช่น การทำประกันความเสี่ยงในอาชีพ และการทำประกันรายได้ขั้นต่ำ สอดคล้องกับข้อมูลศึกษาข้างต้นเกี่ยวกับสภาพการจัดสวัสดิการสังคมในด้านการช่วยเหลือทางสังคม และเป็นความต้องการจัดสวัสดิการสังคมในด้านการความสัมพันธ์กับผู้อื่น

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความเห็นพ้องว่า การจัดสวัสดิการสังคมในลักษณะนี้เริ่มมีมากขึ้นในสังคมประชาธิปไตย เป็นการจัดสวัสดิการกระแสทางเลือก นอกจากที่ได้รับมาจากภาครัฐและเอกชนหรือสถานประกอบการแล้ว การจัดสวัสดิการนี้บางครั้งต้องอาศัยกระแสทางสังคมและปัญหาทางสังคม โดยเฉพาะกลุ่มเป้าหมายในที่นี้ได้แก่ กลุ่มคนขับสหกรณ์แท็กซี่ เรียกร้องรณรงค์ ผลักดันอยากให้มี ลักษณะกลุ่มดังกล่าวต้องมีความเข้มแข็ง ปกป้องสิทธิประโยชน์ดังคำกล่าวที่ว่า

"การจัดสวัสดิการลักษณะนี้ พบมากในประเทศสังคมประชาธิปไตย ที่กลุ่มอาชีพมีการรวมตัวจัดตั้งเชิงสัญลักษณ์ มีบทบาทปกป้อง พิทักษ์และรักษาผลประโยชน์ในกลุ่มอาชีพเดียวกัน" (ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ลำดับที่ 1, สนทนากลุ่ม, 26 มกราคม 2556)

"เช่นเดียวกับสหกรณ์รถแท็กซี่ ถือว่าเป็นการรวมกลุ่มอาชีพเดียวกัน ที่สมาชิกคอยปกป้องดูแลผลประโยชน์ของกลุ่ม แต่สิ่งสำคัญคือ ขาดการเคลื่อนไหวทางสังคม เนื่องจากสมาชิกคนขับรถแท็กซี่ต่างคนต่างอยู่ การเรียกร้อง จึงขาดอำนาจการต่อรอง ทั้ง ๆ ที่มีสมาชิกค่อนข้างมาก" (ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ลำดับที่ 4, สนทนากลุ่ม, 26 มกราคม 2556)

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียบางท่านให้ทัศนะเพิ่มว่า ปัจจุบันสหกรณ์รถแท็กซี่บางแห่งมีความพยายามรวมกลุ่มจัดตั้งเป็นมูลนิธิเพื่อคนขับรถแท็กซี่ ทำหน้าที่ดูแลคุณภาพชีวิตและปกป้องสิทธิ ตรงนี้อาจเป็นจุดเริ่มต้นของการจัดสวัสดิการสังคมตามการเคลื่อนไหวทางสังคมก็ได้ หากพิจารณาเฉพาะการทำประกันความเสี่ยงในอาชีพ และการทำประกันรายได้ขั้นต่ำ พบว่าโอกาสหรือความเป็นไปได้ค่อนข้างยาก ตรงนี้ถ้ากลุ่มคนขับรถแท็กซี่เห็นว่ามีความสำคัญ คงต้องใช้การเคลื่อนไหวทางสังคมเป็นตัวกำหนดการจัดสวัสดิการ (ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ลำดับที่ 6, สนทนากลุ่ม, 26, มกราคม 2556)

ขณะที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียบางท่านให้ความเห็นต่างว่า กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ปัจจุบันมีความพร้อมในเรื่องดังกล่าวอย่างไร ทั้งนี้สังเกตจากลักษณะการประกอบอาชีพที่หลากของกลุ่มบุคคล มีการเข้าออกเสมอ อาจเป็นเรื่องยากที่จะดำเนินการจัดสวัสดิการดังกล่าวได้ การจัดสวัสดิการสังคมตามการเคลื่อนไหวทางสังคมนอกจากมีกลุ่มองค์กรที่เข้มแข็งแล้ว บางครั้งต้องอาศัยเครือข่ายองค์กรภายนอกต่อรองกับผู้เกี่ยวข้อง (ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ลำดับที่ 3, สนทนากลุ่ม, 26 มกราคม 2556)

กลไกสนับสนุนการจัดสวัสดิการสังคมดังกล่าว ควรดำเนินการ ดังนี้

(1) ระดับนโยบาย ในที่นี้กลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ต้องมีความเข้มแข็ง มีการรวมกลุ่มที่ชัดเจน ทำหน้าที่เรียกร้อง และการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงาน

(2) ระดับการบริหารจัดการ ดึงภาคีเครือข่ายจากภายนอกในการร่วมรณรงค์ เรียกร้อง และปกป้องสิทธิที่พึงได้รับอย่างเสมอภาค

(3) ระดับการดำเนินงาน เปิดรับสมาชิกผู้ที่เป็นสมาชิกสหกรณ์รถแท็กซี่ และผู้ที่ไม่เป็นสมาชิกสหกรณ์รถแท็กซี่ เข้าร่วมดำเนินงาน

4. การจัดสวัสดิการสังคมโดยสถาบัน เช่น การช่วยเหลือค่าครองชีพและรายได้เสริม และการจัดการศึกษา อบรมพัฒนาอาชีพตามความถนัดความสนใจ สอดคล้องกับข้อมูลศึกษา

ข้องด้านเกี่ยวกับสภาพการจัดสวัสดิการสังคมในด้านการบริการสังคม และเป็นความต้องการจัดสวัสดิการสังคมในความเจริญก้าวหน้า

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียบางท่านให้ทัศนะว่า การจัดสวัสดิการสังคมโดยสถาบันนั้น เป็นหน้าที่ของรัฐบาลควรจัดสวัสดิการในรูปภาคบังคับ โดยใช้กลไกนโยบายทางกฎหมายจัดขึ้นในรูปแบบบริการและสงเคราะห์ (ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ลำดับที่ 6, สนทนากลุ่ม, 26 มกราคม 2556)

แต่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียบางท่านให้ทัศนะที่แตกต่างว่าการจัดสวัสดิการสังคมโดยสถาบันไม่จำเป็นต้องเป็นรัฐฝ่ายเดียวเท่านั้น เพราะการจัดสวัสดิการสังคมดังกล่าวไม่สามารถตอบสนองกับความต้องการของกลุ่มเป้าหมายได้ทั้งหมด ดังนั้นการจัดสวัสดิการสังคมนี้ ควรให้สถานประกอบการหรือภาคเอกชน ดำเนินการร่วมกับกลุ่มเป้าหมายในที่นี้คือ กลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ การจัดสวัสดิการรูปแบบนี้เป็นการบริการเฉพาะกลุ่มซึ่งได้ผลดีกว่ารัฐจัดให้ฝ่ายเดียว (ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ลำดับที่ 1, สนทนากลุ่ม, 26 มกราคม 2556)

กลไกสนับสนุนการจัดสวัสดิการสังคม ควรดำเนินการ ดังนี้

(1) ระดับนโยบาย ควรดำเนินการขยายหลักเกณฑ์การทำประกันสังคม มาตรา 40 ให้กับผู้ประกอบอาชีพคนขับรถแท็กซี่ได้เข้าถึงผู้ประกันตนและมีความใกล้เคียงกับสิทธิประโยชน์ที่แรงงานในระบบได้รับ รวมทั้งลดการจ่ายเงินสมทบให้เกิดความเหมาะสม สร้างความตระหนัก ความชัดเจนและให้ความรู้เกี่ยวกับการทำประกันสังคม มาตรา 40 อย่างจริงจัง และควรสนับสนุนการจัดสวัสดิการกองทุนพัฒนาอาชีพขึ้นโดยเฉพาะเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตการทำงานของคนขับรถแท็กซี่รวมทั้งอาชีพอิสระอื่น ๆ ควรสนับสนุนให้สหกรณ์รถแท็กซี่จัดสวัสดิการทางเลือกขึ้นสำหรับคนขับรถแท็กซี่ ส่งเสริมศักยภาพการทำงานและโอกาสในการสร้างรายได้ที่มั่นคงเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ

(2) ระดับการบริหารจัดการ ควรบูรณาการระเบียบ ข้อบังคับ กฎหมายทางราชการของหลายหน่วยงานให้มีทิศทางเดียวกัน และปรับปรุงให้มีความทันสมัย เพื่อลดขั้นตอนการทำงาน ลดค่าธรรมเนียมและการเรียกเงินที่ไม่เป็นธรรม รวมถึงควรมีกฎหมายคุ้มครองแรงงานนอกระบบภายใต้หลักมาตรฐานขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ และสนับสนุนให้มีตัวแทนของคนขับรถแท็กซี่มีบทบาทเชิงนโยบายต่อการพิจารณาการจัดสวัสดิการของกลุ่มอาชีพตนเอง เพื่อเสนอแนะการพัฒนาคุณภาพชีวิตและจัดสวัสดิการตามความต้องการอย่างแท้จริง

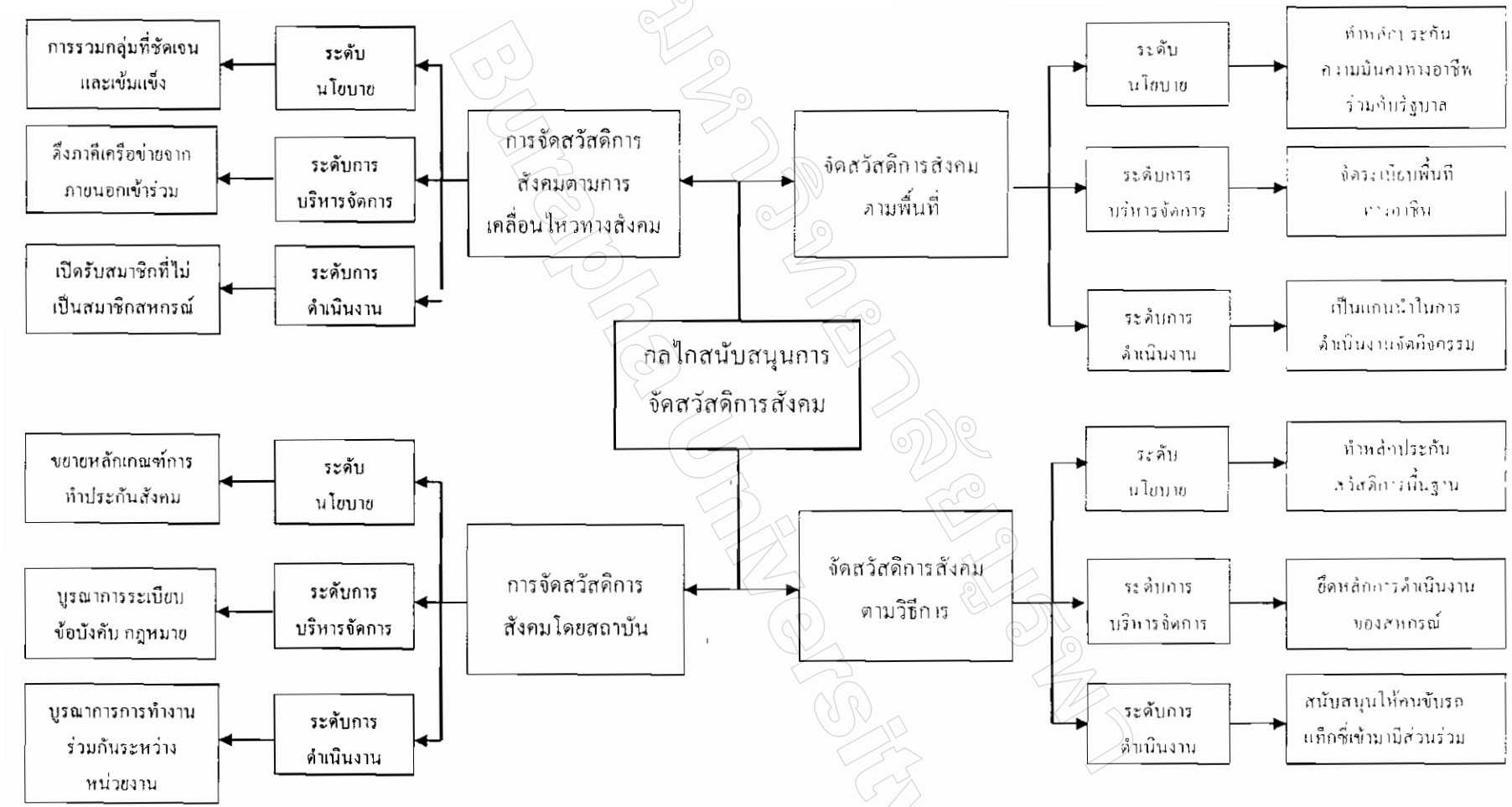
(3) ระดับการดำเนินงาน ควรบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาคท้องถิ่นและภาคเอกชนในการสนับสนุนการจัดสวัสดิการสำหรับผู้ประกอบอาชีพคนขับรถแท็กซี่ให้มีประสิทธิภาพโดยเฉพาะฐานข้อมูลต่าง ๆ ควรมีการเชื่อมโยงอย่างมีประสิทธิภาพ ลดการสร้างปัญหาและทำความเข้าใจของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานส่วนต่าง ๆ ถึงการให้บริการอย่างมีคุณภาพ

เพื่อป้องกันไม่ให้มีการร่ดไถ หรือจับ ปรับผู้ประกอบอาชีพคนขับรถแท็กซี่ และพัฒนากลไกการเฝ้าระวังพฤติกรรมการทำงานและความต้องการทางสังคมของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลการพิจารณาเชิงนโยบาย

จากที่กล่าวข้างต้นการจัดสวัสดิการสังคมโดยสถาบันหรือภาครัฐมีความสำคัญอย่างยิ่ง เนื่องจากเป็นภาคที่ส่งเสริมและสนับสนุนให้ นโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับแรงงานนอกระบบดำเนินการขับเคลื่อนได้ และเป็นภาคที่บรรเทาปัญหาทางสังคมของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เช่น ปัญหาความยากจน ปัญหาค่าครองชีพ ปัญหาอาชญากรรม ปัญหาสุขภาพและการรักษาพยาบาล เป็นต้น

กลไกสนับสนุนการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ สรุปได้ดังภาพที่ 6

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University



ภาพที่ 6 กลไกสนับสนุนการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์รูปแบบการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่

จากผลวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาเชิงสำรวจ (Surveys Research) และการสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion) ดังกล่าวพบว่ารูปแบบการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ พิจารณาจากกรอบแนวคิดโดยอาศัยหลักการจัดสวัสดิการสังคม และกลไกสนับสนุนการจัดสวัสดิการสังคม รวมทั้งผลการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) สามารถจำแนกการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ ดังนี้

1. การจัดสวัสดิการสังคมระดับชาติ

ผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิมีความเห็นว่า เป็นการจัดตามหลักการจัดสวัสดิการสังคมแบบสถาบัน ซึ่งรัฐบาลกระทรวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีบทบาทสำคัญในการกำหนดนโยบายและออกกฎหมาย การบังคับใช้ในทุกระดับ เป็นการจัดสวัสดิการที่มุ่งเน้นการสร้างหลักประกัน ประกอบด้วย การประกันสังคม การช่วยเหลือทางสังคม และการบริการสังคม เช่น ด้านสุขภาพอนามัย ด้านการศึกษา ด้านที่อยู่อาศัย ด้านการมีงานทำและการมีรายได้ ด้านการบริการทางสังคม และด้านบันเทิงนาการ (ผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิ ลำดับที่ 4, การสัมภาษณ์, 13 พฤษภาคม 2556)

ผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิบางท่านให้ทัศนะเพิ่มเติมว่า การจัดสวัสดิการสังคมแบบนี้เป็นสวัสดิการที่จัดตามสิทธิของประชาชนที่พึงได้รับ ทั้งนี้เพื่อป้องกัน บำบัด แก้ไขฟื้นฟู และพัฒนาความเจริญก้าวหน้าของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ เช่น การจัดสวัสดิการพื้นฐานด้านปัจจัยสี่ การจัดสวัสดิการกองทุนพัฒนาอาชีพ ซึ่งครอบคลุมกลุ่มแรงงานในระบบและนอกระบบ รวมทั้งกลุ่มผู้ที่ไม่สามารถช่วยเหลือตนเองได้ ผู้ยากไร้ ผู้ที่ต้องพึ่งพิงผู้อื่น และผู้ด้อยโอกาสทางสังคม รวมถึงประชาชนทั่วไป โดยความร่วมมือของเอกชนหรือสถานประกอบการ องค์กรท้องถิ่น องค์การสาธารณะกุศล เช่น มูลนิธิเพื่อคนขับรถแท็กซี่ (ผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิ ลำดับที่ 1, การสัมภาษณ์, 3 พฤษภาคม 2556)

2. การจัดสวัสดิการสังคมระดับท้องถิ่น

ผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิมีความเห็นพ้องว่า เป็นการจัดตามหลักการจัดสวัสดิการสังคมตามพื้นที่การปกครอง ในที่นี้ได้แก่ กรุงเทพมหานครทำหน้าที่ดูแลประชาชนในเขตพื้นที่การปกครองให้มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น การจัดสวัสดิการลักษณะนี้หน่วยงานในพื้นที่ต้องมีส่วนร่วมกันจัดบริการตามภารกิจหน้าที่ เพื่อให้เกิดความครอบคลุม ทั่วถึง เป็นธรรม และมีมาตรฐานที่ดีในด้านคุณภาพบริการ (ผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิ ลำดับที่ 1, การสัมภาษณ์, 3 พฤษภาคม 2556)

นอกจากนี้ผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิบางท่านกล่าวเสริมว่า การจัดสวัสดิการลักษณะนี้มีข้อจำกัดต่อการเข้าถึงบริการของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ เพราะต้องแสดงหลักฐานสถานภาพตามกฎหมายก่อนจึงจะได้รับการจัดสวัสดิการสังคมนี้จะช่วยให้ผู้ประกอบอาชีพสามารถเข้าถึงบริการต่างๆ ประสิทธิภาพ ด้วยความเสมอภาค เป็นธรรม มีความเท่าเทียมทางสังคม เป็นการจัดสวัสดิการสังคมเพื่อการมีชีวิตอยู่รอดและสร้างความมั่นคงทางอาชีพ เช่น การเข้าถึงการให้บริการกองทุนประกันสังคม และการสงเคราะห์และช่วยเหลือค่ารักษาพยาบาลของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ ที่เป็นความต้องการของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ (ผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิ ลำดับที่ 4, การสัมภาษณ์, 13 พฤษภาคม 2556)

3. การจัดสวัสดิการสังคมระดับเอกชนหรือสถานประกอบการ

ผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิให้ทัศนะว่า เป็นการจัดตามหลักการจัดสวัสดิการสังคมตามวิธีการในลักษณะมุ่งเน้นความสัมพันธ์กับผู้อื่น ในที่นี้ได้แก่ สหกรณ์รถแท็กซี่และเจ้าของอู่รถแท็กซี่ เพื่อเป็นการสงเคราะห์และช่วยเหลือทางสังคม เช่น การสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกันชีวิตและอุบัติเหตุ การสงเคราะห์และช่วยเหลือเงินกู้ฉุกเฉิน (ผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิ ลำดับที่ 2, การสัมภาษณ์, 3 พฤษภาคม 2556)

ผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิบางท่านให้ความเห็นเพิ่มเติมว่า การจัดสวัสดิการสังคมลักษณะนี้ภาคเอกชนหรือสถานประกอบการ สามารถจัดสวัสดิการให้กับสมาชิกที่ทำงาน เช่น กลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ โดยผ่านระเบียบ ข้อบังคับหลักการสหกรณ์ หรือการปรับปรุงกฎข้อบังคับทางราชการ เช่น การขยายการคุ้มครองแรงงานให้ครอบคลุมแรงงานทุกประเภท การให้มีการประกันสังคมถ้วนหน้าทั้งแรงงานในระบบและนอกระบบ การจัดสวัสดิการสังคมดังกล่าวเป็นจัดขึ้นโดยสหกรณ์รถแท็กซี่และเจ้าของอู่รถแท็กซี่ เช่น สวัสดิการการเสียชีวิต สวัสดิการจากการบาดเจ็บ สวัสดิการจากการบาดเจ็บทุพพลภาพ สวัสดิการจากเจ็บป่วย สวัสดิการจากการประสบอัคคีภัย สวัสดิการทุนการศึกษาบุตรธิดา สวัสดิการเงินกู้ยืม รวมทั้งสวัสดิการพัฒนาอาชีพและฝึกอบรม ได้แก่ การอบรมพัฒนาภาษาเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (ผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิ ลำดับที่ 6, การสัมภาษณ์, 16 พฤษภาคม 2556)

มีผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิบางท่านให้ความเห็นที่ต่างไปว่า การจัดสวัสดิการดังกล่าวไม่ครอบคลุมผู้ที่ไม่เป็นสมาชิกของสหกรณ์รถแท็กซี่ ซึ่งพบมากในกลุ่มคนขับรถแท็กซี่เขตกรุงเทพมหานคร (ผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิ ลำดับที่ 1, การสัมภาษณ์, 3 พฤษภาคม 2556)

4. การจัดสวัสดิการสังคมระดับกลุ่ม

ผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิมีความเห็นว่า เป็นการจัดสวัสดิการสังคมตามการเคลื่อนไหวทางสังคมในลักษณะการสงเคราะห์และช่วยเหลือทางสังคมของผู้ประกอบอาชีพขับรถ

แท็กซี่ทั้งที่เป็นสมาชิกและไม่เป็นสมาชิกของสหกรณ์รถแท็กซี่ เช่น การจัดสวัสดิการทำประกันอุบัติเหตุและการทำประกันรายได้ขั้นต่ำ การจัดสวัสดิการลักษณะนี้เกิดจากการมีส่วนร่วมของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่กำหนดรูปแบบการช่วยเหลือกันเองในกลุ่มอาชีพเป็นสวัสดิการที่เกิดขึ้นจากความเอื้ออาทร ปัจจุบันพบอยู่ในรูปการรวมกลุ่มมูลนิธิเพื่อคนขับรถแท็กซี่ เช่น สวัสดิการการเสียชีวิต และสวัสดิการกระทำความดี (ผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิ ลำดับที่ 6. การสัมภาษณ์. 16 พฤษภาคม 2556)

นอกจากนี้ผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิบางท่านกล่าวเสริมว่า การจัดสวัสดิการสังคมระดับกลุ่มเริ่มมีบทบาทมากขึ้นในสังคมประชาธิปไตย เป็นการจัดสวัสดิการกระแสทางเลือก และบางครั้งต้องอาศัยกระแสทางสังคมและปัญหาทางสังคม โดยเฉพาะกลุ่มเป้าหมายที่ต้องการเรียกร้อง รณรงค์ ผลักดันอยากให้มี ดังนั้นลักษณะกลุ่มดังกล่าวต้องมีความเข้มแข็ง ปกป้องสิทธิประโยชน์ ซึ่งพบว่ากลุ่มผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ยังไม่มีการรวมกลุ่มที่เข้มแข็งและขาดอำนาจต่อรอง (ผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิ ลำดับที่ 4. การสัมภาษณ์. 13 พฤษภาคม 2556)

ปัญหาอุปสรรคของการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่

(1) การจัดสวัสดิการสังคมระดับชาติ

พบว่ากลไกสนับสนุนระดับนโยบาย ไม่เอื้อประโยชน์ต่อกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ มีเงื่อนไขและขั้นตอนยุ่งยากแก่การเข้าถึงบริการ ขาดการจูงใจให้กลุ่มแรงงานนอกระบบเข้าถึงหลักประกันสังคม โดยเฉพาะการประกันตนมาตรา 40 สำหรับกลไกสนับสนุนระดับการบริหารและดำเนินงาน พบว่า ขาดความต่อเนื่องเชิงนโยบายที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงการบริหารงานทางการเมือง ไม่มีการบูรณาการร่วมกันของหลายกระทรวงที่เกี่ยวข้อง ไม่หยืดยุ่นมองปัญหาแบบแยกส่วน ขาดกำลังคนที่มีความรู้ความสามารถในการเข้าถึงและรับฟังปัญหาความต้องการของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่และผู้ประกอบอาชีพอิสระต่าง ๆ และไม่มีการประชาสัมพันธ์ที่ต่อเนื่อง ดังคำกล่าวของผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิท่านหนึ่งกล่าวว่า

"ปัญหาอุปสรรคของการจัดสวัสดิการสังคมระดับชาติ ส่วนใหญ่เกี่ยวข้องเชิงนโยบาย และปัญหาการเมืองทำให้การจัดสวัสดิการขาดประสิทธิภาพไม่ต่อเนื่อง ส่วนด้านการบริหารและดำเนินงานจะเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงานที่ไม่มีการบูรณาการ ขาดกำลังคน ขาดการประชาสัมพันธ์ โดยเฉพาะการรณรงค์ให้กลุ่มแรงงานนอกระบบเข้าถึงหลักประกันสังคมมาตรา 40" (ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ลำดับที่ 2. สนทนากลุ่ม. 3 พฤษภาคม 2556)

(2) การจัดสวัสดิการสังคมระดับท้องถิ่น

พบว่ากลไกสนับสนุนระดับนโยบาย ถือว่าการจัดสวัสดิการสังคมเป็นภารกิจรอง และให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระดับท้องถิ่นเป็นหลัก ระเบียบข้อบังคับมีมาก

ยากต่อการเข้าใจ และนโยบายระดับท้องถิ่นไม่มีรูปธรรมที่ชัดเจนสำหรับกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ โดยเฉพาะพื้นที่ทางอาชีพขาดการจัดระเบียบ ทำให้ถูกรีดไถจากเจ้าหน้าที่ของรัฐ ส่วนกลไกสนับสนุนระดับการบริหารและดำเนินงาน พบว่า มีข้อจำกัดต่อการเข้าถึงแหล่งบริการของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ ที่ส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัด การเข้าถึงบริการค่อนข้างจำกัดสิทธิ ทำให้ไม่สามารถเข้ารับบริการระดับท้องถิ่นอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่ได้รับความเท่าเทียมและเกิดการกีดกันปฏิบัติ ดังคำกล่าวของผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิท่านหนึ่งกล่าวว่า

"ปัญหา อุปสรรคส่วนใหญ่ คือไม่มีรูปธรรมที่ชัดเจนสำหรับกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ในเชิงนโยบาย โดยเฉพาะพื้นที่ทางอาชีพ เกิดช่องโหว่ทำให้ถูกรีดไถจากเจ้าหน้าที่ของรัฐ นอกจากนี้การให้บริการทางสังคมมีขั้นตอนยุ่งยาก สำหรับผู้ที่มีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัด ซึ่งส่วนใหญ่ประกอบอาชีพอิสระในกรุงเทพมหานคร ไม่ได้รับสิทธิการดูแลเท่าที่ควร" (ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ลำดับที่ 4, สนทนากลุ่ม, 13 พฤษภาคม 2556)

(3) การจัดสวัสดิการสังคมระดับเอกชนหรือสถานประกอบการ

พบว่า กลไกสนับสนุนระดับนโยบาย ขาดการให้ความสำคัญในการผลักดันการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ สวัสดิการสังคมส่วนใหญ่อยู่ในรูปการสงเคราะห์และช่วยเหลือทางสังคม ยังไม่ครอบคลุมการจัดสวัสดิการสังคมด้านอื่น ๆ สมาชิกของสหกรณ์รถแท็กซี่เท่านั้นที่ได้รับสิทธิประโยชน์ การจัดสวัสดิการดังกล่าวพบน้อยมากในสหกรณ์รถแท็กซี่เขตกรุงเทพมหานคร ส่วนกลไกสนับสนุนระดับการบริหารและดำเนินงาน พบว่า การดำเนินงานของสหกรณ์รถแท็กซี่ไม่ยึดหลักดำเนินการสหกรณ์ ไม่จัดสวัสดิการพื้นฐานให้แก่สมาชิกสหกรณ์รถแท็กซี่ ขาดการมีส่วนร่วมของสมาชิกสหกรณ์รถแท็กซี่ในการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิต ขาดการบริหารจัดการเชิงรุก ไม่สร้างเครือข่ายพันธมิตรทางอาชีพ และขาดผู้นำที่มีวิสัยทัศน์การพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงาน ขาดกำลังคนและงบประมาณ รวมถึงข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ดังคำกล่าวของผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิกล่าวว่า

"ปัญหา อุปสรรคของการจัดสวัสดิการนี้ คือ สถานประกอบการไม่ให้ความสำคัญในการผลักดันการจัดสวัสดิการสังคม ไม่ยึดหลักดำเนินการสหกรณ์ ไม่จัดสวัสดิการพื้นฐานให้แก่สมาชิกสหกรณ์รถแท็กซี่เท่าที่ควร ขาดการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนขับรถแท็กซี่" (ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ลำดับที่ 6, สนทนากลุ่ม, 16 พฤษภาคม 2556)

(4) การจัดสวัสดิการสังคมระดับกลุ่ม

พบว่า กลไกสนับสนุนระดับนโยบาย ขาดศักยภาพและความพร้อมของการรวมกลุ่มที่ชัดเจน ไม่มีความเข้มแข็ง เนื่องจากลักษณะการทำงานมีการเข้าออกอยู่เสมอ ทำให้ขาดพลังการต่อรองกับหน่วยงานภาครัฐ และท้องถิ่น ส่วนกลไกสนับสนุนระดับการบริหารและ

ดำเนินงาน พบว่า ขาดงบประมาณการสนับสนุน ขาดผู้นำในการเรียกร้อง ต่อรองหรือพิทักษ์สิทธิให้แก่ตัว การจัดสวัสดิการทางเลือกเฉพาะกลุ่มอาชีพคนขับรถแท็กซี่ ดังคำกล่าวของผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิกล่าวว่า

"ปัญหาอุปสรรคของการจัดสวัสดิการนี้ เกี่ยวข้องกับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่โดยตรง เป็นที่ทราบดีว่าลักษณะการทำงานที่มีการเข้าออกเสมอ ดังนั้นการรวมกลุ่มของคนขับรถแท็กซี่ไม่มีความเข้มแข็ง ขาดผู้นำ ขาดสมาชิกที่เข้าร่วม สวัสดิการที่ได้รับอยู่ปัจจุบันมาจากภาครัฐ ภาคท้องถิ่นและสถานประกอบบางส่วน สำหรับสวัสดิการที่เป็นของกลุ่มโดยตรงไม่มี ที่เห็นอยู่คือมูลนิธิเพื่อคนขับรถแท็กซี่ แต่เป็นการรวมกลุ่มของสถานประกอบการบางแห่ง ที่ให้ความสำคัญกับอาชีพคนขับรถแท็กซี่เหล่านี้" (ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ลำดับที่ 6, สนทนากลุ่ม, 16 พฤษภาคม 2556)

การพัฒนาการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่

1. การจัดสวัสดิการสังคมระดับชาติ

1.1 ดำเนินการขยายหลักเกณฑ์การทำประกันสังคม มาตรา 40 ให้กับผู้ประกอบอาชีพคนขับรถแท็กซี่ได้เข้าถึงผู้ประกันตนและมีความใกล้เคียงกับสิทธิประโยชน์ที่แรงงานในระบบได้รับ

1.2 ลดการจ่ายเงินสมทบให้เกิดความเหมาะสม สร้างความตระหนัก ความชัดเจน และให้ความรู้เกี่ยวกับการทำประกันสังคม มาตรา 40

1.3 สนับสนุนการจัดสวัสดิการกองทุนพัฒนาอาชีพโดยเฉพาะ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตการทำงานของคนขับรถแท็กซี่รวมทั้งอาชีพอิสระอื่น ๆ

1.4 สนับสนุนให้สหกรณ์รถแท็กซี่จัดสวัสดิการทางเลือกสำหรับคนขับรถแท็กซี่

1.5 ส่งเสริมศักยภาพการทำงานและโอกาสในการสร้างรายได้ที่มั่นคงเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ

1.6 บูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาคท้องถิ่นและภาคเอกชนในการสนับสนุนการจัดสวัสดิการสำหรับผู้ประกอบอาชีพคนขับรถแท็กซี่

1.7 เชื่อมโยงและจัดทำฐานข้อมูลต่าง ๆ ของผู้ประกอบอาชีพคนขับรถแท็กซี่อย่างมีประสิทธิภาพ

1.8 ลดการสร้างปัญหาและทำความเข้าใจของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานส่วนต่าง ๆ ถึงการให้บริการอย่างมีคุณภาพ เพื่อป้องกันไม่ให้มีการรีดไถ หรือจับ ปรับผู้ประกอบอาชีพคนขับรถแท็กซี่

1.9 พัฒนากลไกการเฝ้าระวังพฤติกรรมการทำงานและความต้องการทางสังคมของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลการพิจารณาเชิงนโยบาย

1.10 บูรณาการระเบียบ ข้อบังคับ กฎหมายทางราชการของหลายหน่วยงานให้มีทิศทางเดียวกัน และปรับปรุงให้มีความทันสมัย

1.11 ลดขั้นตอนการทำงาน ลดค่าธรรมเนียมและการเรียกเงินที่ไม่เป็นธรรม รวมถึงควรมีกฎหมายคุ้มครองแรงงานนอกระบบภายใต้หลักมาตรฐานขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ

1.12 สนับสนุนให้มีตัวแทนของคนขับรถแท็กซี่มีบทบาทเชิงนโยบายต่อการพิจารณาการจัดสวัสดิการของกลุ่มอาชีพตนเอง เพื่อเสนอแนะการพัฒนาคุณภาพชีวิตและจัดสวัสดิการตามความต้องการอย่างแท้จริง

2. การจัดสวัสดิการสังคมระดับท้องถิ่น

2.1 ทำหลักประกันความมั่นคงทางอาชีพร่วมกับรัฐบาล กระทรวง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเข้าถึงสวัสดิการพื้นฐานของรัฐสำหรับผู้ประกอบอาชีพอิสระ หรือผู้มีรายได้น้อย โดยเฉพาะด้านที่อยู่อาศัย การรักษาพยาบาลฟรี และการเข้าถึงแหล่งทุนเงินกู้เพื่อประกอบอาชีพดอกเบี้ยต่ำ

2.2 เป็นแกนนำในการดำเนินงานจัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับแรงงานนอกระบบ โดยเฉพาะผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ เช่น การให้บริการตรวจสุขภาพประจำปี กิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยในการประกอบอาชีพ การให้ความรู้ด้านอาชีวอนามัย ตลอดจนการสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ทำประกันความเสี่ยง/ ประกันอุบัติเหตุ เพื่อสร้างหลักประกันแก่ตนเองและครอบครัว

2.3 จัดระเบียบพื้นที่ทางอาชีพเพื่อเอื้ออำนวยให้ผู้ประกอบอาชีพอิสระเข้าถึงสถานที่หรือแหล่งรายได้ โดยให้เป็นความรับผิดชอบดูแลของแต่ละสำนักงานเขต

2.4 จัดทำข้อมูลระดับพื้นที่เพื่อจัดระบบความช่วยเหลือแก่คนขับรถแท็กซี่อย่างมีคุณภาพ และสามารถเข้าไปดูแลการจัดระเบียบ ความเรียบร้อย ความสะอาดของพื้นที่

2.5 ปรับปรุงการบังคับใช้กฎระเบียบของกรุงเทพมหานคร รวมทั้งควบคุมป้องกันไม่ให้มีการรีดไถซึ่งสร้างความลำบากแก่ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

3. การจัดสวัสดิการสังคมระดับเอกชนหรือสถานประกอบการ

3.1 ทำหลักประกันสวัสดิการพื้นฐานสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ในการช่วยเหลือสมาชิกคนขับรถแท็กซี่ เช่น การสงเคราะห์เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ การสงเคราะห์ค่ารักษาพยาบาล การเยี่ยมไข้ หรือค่าทำศพ การอบรมพัฒนาทักษะอาชีพและการสร้างรายได้เสริมแก่ครอบครัว

3.2 จัดสวัสดิการทางเลือกสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่โดยเฉพาะ อาจอยู่ในรูปมูลนิธิเพื่อการช่วยเหลือคนขับรถแท็กซี่

3.3 สนับสนุนให้คนขับรถแท็กซี่เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดสวัสดิการ

3.4 สร้างความตระหนักของการรวมกลุ่มอาชีพให้มีความเข้มแข็ง

3.5 จัดทำฐานข้อมูลผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ทั้งที่เป็นสมาชิกสหกรณ์รถแท็กซี่และไม่เป็นสมาชิกสหกรณ์รถแท็กซี่

3.6 จัดทำระบบเฝ้าระวังพฤติกรรมและติดตามความเสี่ยงจากการทำงาน

3.7 ยึดหลักการดำเนินงานของสหกรณ์รถแท็กซี่ มีการบริหารจัดการเชิงรุกสร้างเครือข่ายพันธมิตรทางอาชีพ รวมทั้งหน่วยงาน สถาบันต่าง ๆ เพื่อประโยชน์ต่อการพัฒนาและยกระดับอาชีพคนขับรถแท็กซี่

3.8 หาผู้นำและทีมผู้บริหารสหกรณ์แท็กซี่ที่มีวิสัยทัศน์การทำงาน และให้ความสำคัญกับผู้ประกอบอาชีพคนขับรถแท็กซี่

4. การจัดสวัสดิการสังคมระดับกลุ่ม

4.1 รวมกลุ่มอาชีพเพื่อสร้างความเข้มแข็ง ความชัดเจนและทำหน้าที่รณรงค์เรียกร้อง พิทักษ์สิทธิและผลประโยชน์การพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานและสวัสดิการ

4.2 ดึงภาคีเครือข่ายจากภายนอกในการร่วมรณรงค์ เรียกร้องและปกป้องสิทธิ

4.3 เปิดรับผู้ที่เป็นสมาชิกสหกรณ์รถแท็กซี่ และผู้ที่ไม่เป็นสมาชิกสหกรณ์รถแท็กซี่เข้าร่วมดำเนินงาน

4.4 กลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ควรได้รับการจัดสวัสดิพื้นฐานทางอาชีพ จำแนกได้ 2 แบบดังนี้

แบบที่ 1 การจัดสวัสดิการเพื่อความมั่นคงทางอาชีพ เหมาะสำหรับกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ ที่ไม่ใช่สมาชิกของสหกรณ์รถแท็กซี่ รวมทั้งผู้ขับรถแท็กซี่ส่วนบุคคล และบริษัทห้างร้านจำกัด ได้แก่

การจัดสวัสดิการประกันสังคม

การจัดสวัสดิการคุ้มครองความปลอดภัยในอาชีพ และ

การจัดสวัสดิการกองทุนพัฒนาอาชีพคนขับรถแท็กซี่

แบบที่ 2 การจัดสวัสดิการเพื่อความก้าวหน้าทางอาชีพ เหมาะสำหรับกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ ที่เป็นสมาชิกของสหกรณ์รถแท็กซี่ ได้แก่

การจัดสวัสดิการประกันสังคม

การจัดสวัสดิการคุ้มครองความปลอดภัยในอาชีพ

การจัดสวัสดิการกองทุนพัฒนาอาชีพคนขับรถแท็กซี่

รวมทั้งสวัสดิการที่สหกรณ์รถแท็กซี่จัดให้สมาชิก เช่น สวัสดิการสงเคราะห์และช่วยเหลือจากการเสียชีวิต จากการบาดเจ็บหรือทุพพลภาพ จากการเจ็บป่วย จากการประสบภัยพิบัติ การให้บุตรการศึกษาบุตรธิดา การช่วยเหลือเงินกู้ยืม และการช่วยเหลือพัฒนาอาชีพและฝึกอบรม

จากที่กล่าวข้างต้นสรุปรูปแบบการจัดสวัสดิการสังคมและตัวอย่างการจัดสวัสดิการสังคมสำหรับกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ ดังตารางที่ 13

ตารางที่ 13 รูปแบบการจัดสวัสดิการสังคมและตัวอย่างการจัดสวัสดิการสังคมสำหรับกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่

รูปแบบการจัดสวัสดิการสังคม		ผู้เกี่ยวข้อง	ตัวอย่างการจัดสวัสดิการสังคม
1.รูปแบบการจัดสวัสดิการสังคมเชิงทฤษฎีหรือหลักการ	ระดับชาติ	รัฐบาล กระทรวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของรัฐ	- การจัดสวัสดิการพื้นฐานด้านปัจจัยสี่ - การจัดสวัสดิการกองทุนพัฒนาอาชีพคนขับรถแท็กซี่
	ระดับท้องถิ่น	กรุงเทพมหานคร	- การให้บริการสังคมด้านประกันสังคม - การสงเคราะห์และช่วยเหลือค่ารักษาพยาบาล
	ระดับเอกชนหรือสถานประกอบการ	สหกรณ์รถแท็กซี่และเจ้าของอู่รถแท็กซี่	- การสงเคราะห์และช่วยเหลือทางสังคม
	ระดับกลุ่ม	ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ทั้งที่เป็นสมาชิกและไม่เป็นสมาชิกของสหกรณ์รถแท็กซี่	- การจัดสวัสดิการเพื่อความมั่นคงทางอาชีพ - การจัดสวัสดิการเพื่อความก้าวหน้าทางอาชีพ

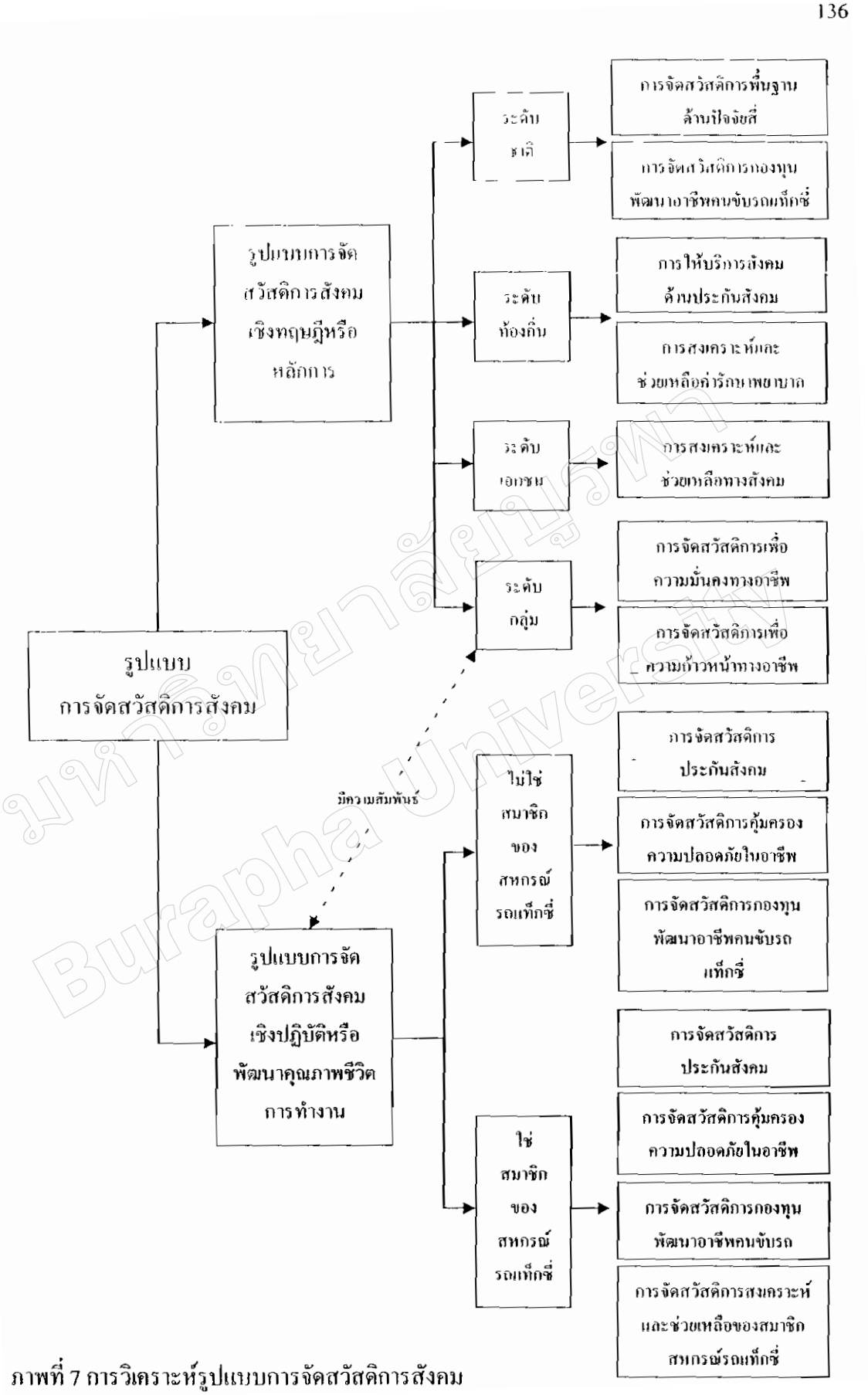
มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

ตารางที่ 13 (ต่อ)

รูปแบบการจัดสวัสดิการสังคม		ผู้ที่เกี่ยวข้อง	ตัวอย่างการจัดสวัสดิการ
2 รูปแบบการจัดสวัสดิการสังคมเชิงปฏิบัติหรือพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงาน	ระดับกลุ่ม	สำหรับคนขับรถแท็กซี่ที่ไม่ใช่สมาชิกของสหกรณ์รถแท็กซี่	แบบที่ 1 เป็นการจัดสวัสดิการเพื่อความมั่นคงทางอาชีพ ได้แก่ - การจัดสวัสดิการประกันสังคม - การจัดสวัสดิการคุ้มครองความปลอดภัยในอาชีพ - การจัดสวัสดิการกองทุนพัฒนาอาชีพคนขับรถแท็กซี่
		สำหรับคนขับรถแท็กซี่ที่เป็นสมาชิกของสหกรณ์รถแท็กซี่	แบบที่ 2 เป็นการจัดสวัสดิการเพื่อความก้าวหน้าทางอาชีพ ได้แก่ - การจัดสวัสดิการประกันสังคม - การจัดสวัสดิการคุ้มครองความปลอดภัยในอาชีพ - การจัดสวัสดิการกองทุนพัฒนาอาชีพคนขับรถแท็กซี่ - การจัดสวัสดิการสงเคราะห์และช่วยเหลือของสมาชิกสหกรณ์รถแท็กซี่

ดังนั้นการวิเคราะห์รูปแบบการจัดสวัสดิการสังคมของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ ดังภาพที่ 7

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University



ภาพที่ 7 การวิเคราะห์รูปแบบการจัดสวัสดิการสังคม

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University