

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาคุณภาพชีวิตการทำงาน ความต้องการทางสังคม รวมทั้งกลไกการสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เป็นการวิจัยแบบผสม (Mixed Methods Research) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลแบ่งออกเป็น 2 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 วิเคราะห์เกี่ยวกับคุณภาพชีวิตการทำงานและความต้องการทางสังคมของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่

ตอนที่ 2 ศึกษากลไกการสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่

สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์

ในการแปลความหมายของการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยกำหนดสัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

n แทน จำนวนกลุ่มตัวอย่าง

$\bar{X}$ แทน ค่าเฉลี่ย

SD แทน ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ผลการวิเคราะห์

ตอนที่ 1 วิเคราะห์เกี่ยวกับคุณภาพชีวิตการทำงานและความต้องการทางสังคมของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่

	ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
เพศ	ชาย	341	88.8
	หญิง	43	11.2
	รวม	384	100.0
อายุ	น้อยกว่า 30 ปี	37	9.6
	30 – 39 ปี	94	24.5
	40 – 49 ปี	130	33.9
	50 – 59 ปี	102	26.6
	60 ปีขึ้นไป	21	5.5
	รวม	384	100.0

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (คน)	ร้อยละ
สถานภาพสมรส		
โสด	111	28.9
สมรส	207	53.9
หม้าย	31	8.1
หย่า/แยกกันอยู่	35	9.1
รวม	384	100.0
ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	103	26.8
มัธยมศึกษา	149	38.8
อาชีวศึกษา (ปวช. ปวส. อนุปริญญา)	91	23.7
ปริญญาตรี	38	9.9
สูงกว่าปริญญาตรี	3	0.8
รวม	384	100.0
ภูมิลำเนาเดิม		
กรุงเทพมหานคร	159	41.4
ต่างจังหวัด	225	58.6
รวม	384	100.0
ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่		
น้อยกว่า 1 ปี	17	4.4
1 – 3 ปี	97	25.3
4 – 6 ปี	108	28.1
7 – 9 ปี	89	23.2
10 ปีขึ้นไป	73	19.0
รวม	384	100.0
สภาพความเป็นเจ้าของรถแท็กซี่		
รถของตนเอง	97	25.3
รถเช่า	283	73.7
อื่นๆ	4	1.0
รวม	384	100.0
ประเภทรถแท็กซี่		
รถแท็กซี่ส่วนบุคคล (สีเหลืองเหลือง)	165	43.0
รถแท็กซี่นิติบุคคล	219	57.0
รวม	384	100.0

จากตารางที่ 1 แสดงการแจกแจงความถี่จำนวนและร้อยละของข้อมูลกลุ่มตัวอย่าง คนขับรถแท็กซี่จำนวน 384 คน พบว่า

ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศชาย จำนวน 341 คน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 88.8 และเพศหญิง น้อยที่สุดจำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 11.2

อายุ อยู่ระหว่าง 40 – 49 ปี มากที่สุดจำนวน 130 คน คิดเป็นร้อยละ 33.9 และอายุ 60 ปีขึ้นไป น้อยที่สุด จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 5.5

สถานภาพ สมรสแล้วมากที่สุด จำนวน 207 คน คิดเป็นร้อยละ 53.9 และสถานภาพเป็นหม้ายน้อยที่สุด จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 8.1

การศึกษา ระดับมัธยมศึกษามากที่สุดจำนวน 149 คน คิดเป็นร้อยละ 38.8 และศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี น้อยที่สุด จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.8

ภูมิลำเนาเดิม อยู่ต่างจังหวัดมากที่สุดจำนวน 225 คน คิดเป็นร้อยละ 58.6 และกรุงเทพมหานคร น้อยที่สุด จำนวน 159 คน คิดเป็นร้อยละ 41.4

ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ อยู่ระหว่าง 4 – 6 ปี มากที่สุด จำนวน 108 คน คิดเป็นร้อยละ 28.1 และระยะเวลาที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่น้อยกว่า 1 ปี น้อยที่สุด จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 4.4

สภาพความเป็นเจ้าของรถแท็กซี่ เป็นรถเช่ามากที่สุดจำนวน 283 คน คิดเป็น ร้อยละ 73.7 และอื่นๆ เช่น รถจากญาติพี่น้องหรือเพื่อน น้อยที่สุด จำนวน 4 คน คิดเป็น ร้อยละ 1.0

ประเภทรถแท็กซี่ เป็นรถแท็กซี่นิติบุคคลมากที่สุด จำนวน 219 คน คิดเป็นร้อยละ 57.0 และรถแท็กซี่ส่วนบุคคล น้อยที่สุดจำนวน 165 คน คิดเป็นร้อยละ 43.0

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละเกี่ยวกับรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ความมั่นคงของการประกอบอาชีพ ความปลอดภัยจากการประกอบอาชีพ การดูแลสุขภาพตนเองเมื่อเจ็บป่วย การรักษาพยาบาลตนเอง การเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ การพัฒนาทักษะและความรู้ ปัญหาหรือความขัดแย้งในขณะประกอบอาชีพ แหล่งข้อมูลข่าวสารและความภาคภูมิใจในการประกอบอาชีพของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่

คุณภาพชีวิตการทำงาน	จำนวน	ร้อยละ
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน		
ต่ำกว่า 9,000 บาท	18	4.7
9,001– 12,000 บาท	106	27.6
12,001– 15,000 บาท	198	51.6
มากกว่า 15,000 บาทขึ้นไป	62	16.1
รวม	384	100.0

ตารางที่ 2 (ต่อ)

คุณภาพชีวิตการทำงาน	จำนวน	ร้อยละ
ความมั่นคงของการประกอบอาชีพ		
มีความมั่นคง	94	24.5
ไม่มีความมั่นคง	290	75.5
รวม	384	100.0
ความปลอดภัยจากการประกอบอาชีพ		
มีความปลอดภัย	59	15.4
ไม่มีความปลอดภัย	325	84.6
รวม	384	100.0
การดูแลสุขภาพตนเองเมื่อเจ็บป่วย		
หยุดพักผ่อนและรับประทานยา	316	82.3
หยุดพักผ่อน แต่ไม่รับประทานยา	10	2.6
ไม่หยุดพักผ่อน แต่รับประทานยา	53	13.8
ไม่หยุดพักผ่อน และไม่รับประทานยา	5	1.3
รวม	384	100.0
การรักษาพยาบาลตนเอง		
ซื้อยาทานเอง	219	57.0
ไปโรงพยาบาล	134	34.9
ไปศูนย์บริการสาธารณสุข	31	8.1
รวม	384	100.0
การเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ที่จัดขึ้นจากกลุ่ม คนขับรถแท็กซี่		
เคย	169	44.0
ไม่เคย	215	56.0
รวม	384	100.0
การพัฒนาทักษะและความรู้ในด้านต่างๆ		
ไม่เคย	299	77.9
เคย	85	22.1
รวม	384	100.0
ปัญหาหรือความขัดแย้งในขณะประกอบอาชีพ		
ไม่เคย	186	48.4
เคย	198	51.6
รวม	384	100.0

ตารางที่ 2 (ต่อ)

คุณภาพชีวิตการทำงาน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
แหล่งข้อมูลข่าวสาร ความรู้ ความเคลื่อนไหว ต่างๆ มาจาก		
ศูนย์วิทยุสื่อสาร	281	73.2
หนังสือพิมพ์	36	9.4
โทรทัศน์และวิทยุ	60	15.6
เพื่อนร่วมอาชีพ	7	1.8
อื่นๆ	0	0.0
รวม	384	100.0
ความภาคภูมิใจในการประกอบอาชีพ		
ไม่มีความภาคภูมิใจ	41	10.7
มีความภาคภูมิใจ	343	89.3
รวม	384	100.0

จากตารางที่ 2 แสดงการแจกแจงความถี่จำนวนและร้อยละของข้อมูลคุณภาพชีวิตการทำงานกลุ่มคนขับรถบรรทุกแท็กซี่ จำนวน 384 คน พบว่ามีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 12,001– 15,000 บาทมากที่สุดจำนวน 198 คน คิดเป็นร้อยละ 51.6 และต่ำกว่า 9,000 บาทน้อยที่สุด จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 4.7

ความมั่นคงของการประกอบอาชีพ พบว่าไม่มีความมั่นคงของการประกอบอาชีพมากที่สุดจำนวน 290 คน คิดเป็นร้อยละ 75.5 และคิดว่ามีความมั่นคงของการประกอบอาชีพน้อยที่สุด จำนวน 94 คน คิดเป็นร้อยละ 24.5

ความปลอดภัยจากการประกอบอาชีพ พบว่าไม่มีความปลอดภัยจากการประกอบอาชีพมากที่สุดจำนวน 325 คน คิดเป็นร้อยละ 84.6 และมีความปลอดภัยจากการประกอบอาชีพน้อยที่สุดจำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 15.4

การดูแลสุขภาพตนเองเมื่อเจ็บป่วย พบว่ามีการดูแลสุขภาพตนเองด้วยการ หยุดพักผ่อน และรับประทานยามากที่สุดจำนวน 316 คน คิดเป็นร้อยละ 82.3 และไม่หยุดพักผ่อน และไม่รับประทานยาน้อยที่สุด จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 1.3

การรักษาพยาบาลตนเอง พบว่าการรักษาพยาบาลตนเองด้วยการซื้อยาทานมากที่สุดจำนวน 219 คน คิดเป็นร้อยละ 57.0 และไปศูนย์บริการสาธารณสุขน้อยที่สุด จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 8.1

การเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ที่จัดขึ้นจากกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ พบว่าไม่เคยการเข้าร่วมมากที่สุดจำนวน 215 คน คิดเป็นร้อยละ 56.0 และเคยเข้าร่วมกิจกรรมน้อยที่สุด จำนวน 169 คน คิดเป็นร้อยละ 44.0

การพัฒนาทักษะและความรู้ในด้านต่างๆ พบว่าไม่เคยได้รับการพัฒนาทักษะและความรู้มากที่สุดจำนวน 299 คน คิดเป็นร้อยละ 77.9 และเคยพัฒนาทักษะและความรู้น้อยที่สุด จำนวน 85 คน คิดเป็นร้อยละ 22.1

ปัญหาหรือความขัดแย้งในขณะประกอบอาชีพ พบว่าเคยมีปัญหาหรือความขัดแย้ง มากที่สุดจำนวน 198 คน คิดเป็นร้อยละ 51.6 และไม่เคยมีปัญหาหรือความขัดแย้งน้อยที่สุด จำนวน 186 คน คิดเป็นร้อยละ 48.4

ความภาคภูมิใจในการประกอบอาชีพ พบว่ามีความภาคภูมิใจในการประกอบอาชีพมากที่สุดจำนวน 343 คน คิดเป็นร้อยละ 89.3 และไม่มีความภาคภูมิใจน้อยที่สุด จำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 10.7

ข้อมูลเกี่ยวกับความต้องการทางสังคม

ตารางที่ 3 คะแนนเฉลี่ย ความเปี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความต้องการทางสังคม

ความต้องการทางสังคม	ระดับความต้องการ			
	$\bar{X}$	SD	อันดับ	ระดับ
1. ด้านการมีชีวิตรอด	4.39	0.759	1	มาก
2. ด้านความสัมพันธ์กับผู้อื่น	4.29	0.622	3	มาก
3. ด้านความเจริญก้าวหน้า	4.39	0.706	2	มาก
เฉลี่ย	4.36	0.600		มาก

จากตารางที่ 3 พบว่าค่าเฉลี่ยความต้องการทางสังคมอยู่ในระดับมากมีค่าเท่ากับ 4.36 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ด้านการมีชีวิตรอดมีระดับความต้องการมากเป็นอันดับหนึ่งคือ ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.39 รองลงมาเป็นด้านความเจริญก้าวหน้ามีระดับความต้องการมากเท่ากันคือ ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.39 แต่มีการกระจายของข้อมูลน้อยกว่าคือเท่ากับ 0.706 และสุดท้ายด้านความสัมพันธ์กับผู้อื่น มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.29 ตามลำดับ

ตารางที่ 4 คะแนนเฉลี่ย ความเปี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความต้องการทางสังคมด้านการมีชีวิตรอด

ความต้องการทางสังคมด้านการมีชีวิตรอด	ระดับความต้องการ			
	$\bar{X}$	SD	อันดับ	ระดับ
1. ความต้องการความมั่นคงทางรายได้	4.55	0.901	1	มากที่สุด
2. ความต้องการความปลอดภัยในอาชีพ	4.27	0.979	3	มาก
3. ความต้องการสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกอบอาชีพ	4.36	0.951	2	มาก
เฉลี่ย	4.39	0.759		มาก

จากตารางที่ 4 พบว่าค่าเฉลี่ยความต้องการทางสังคมด้านการมีชีวิตอยู่รอดอยู่ในระดับมาก มีค่าเท่ากับ 4.39 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ความต้องการความมั่นคงทางรายได้มีระดับความต้องการมากที่สุด คือค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.55 รองลงมาเป็นความต้องการสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกอบอาชีพมีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.36 และความต้องการความปลอดภัยในอาชีพมีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.27 อยู่ในระดับความต้องการมากที่สุดตามลำดับ

ตารางที่ 5 คะแนนเฉลี่ย ความเปี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความต้องการทางสังคมด้านความสัมพันธ์กับผู้อื่น

ความต้องการทางสังคมด้านความสัมพันธ์กับผู้อื่น	ระดับความต้องการ			
	$\bar{X}$	SD	อันดับ	ระดับ
1. ความต้องการได้รับการยอมรับทางสังคม	4.47	0.798	1	มาก
2. ความต้องการมีส่วนร่วมและช่วยเหลือสังคม	4.26	0.786	2	มาก
3. ความต้องการเข้าถึงด้านกฎหมาย สิทธิและการคุ้มครองทางสังคม	4.14	0.863	3	มาก
เฉลี่ย	4.29	0.622		มาก

จากตารางที่ 5 พบว่าค่าเฉลี่ยความต้องการทางสังคมด้านความสัมพันธ์กับผู้อื่นอยู่ในระดับมาก มีค่าเท่ากับ 4.29 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ความต้องการได้รับการยอมรับทางสังคมมีระดับความต้องการมากที่สุด คือค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.47 และอยู่อันดับแรกของความต้องการทางสังคม รองลงมาเป็นความต้องการมีส่วนร่วมและช่วยเหลือสังคม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.26 และความต้องการเข้าถึงด้านกฎหมาย สิทธิและการคุ้มครองทางสังคมมีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.14 อยู่ในระดับความต้องการมากที่สุดตามลำดับ

ตารางที่ 6 คะแนนเฉลี่ย ความเปี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความต้องการทางสังคมด้านความเจริญก้าวหน้า

ความต้องการทางสังคมด้านความเจริญก้าวหน้า	ระดับความต้องการ			
	$\bar{X}$	SD	อันดับ	ระดับ
1. ความต้องการได้รับการพัฒนา อบรมความรู้และ นันทนาการของคนขับรถแท็กซี่	4.23	0.938	3	มาก
2. ความต้องการและช่วยเหลือการพัฒนาอาชีพของ คนขับรถแท็กซี่	4.53	0.788	1	มากที่สุด
3. ความต้องการและสงเคราะห์การจัดสวัสดิการ ทางเลือกของคนขับรถแท็กซี่	4.42	0.899	2	มาก
เฉลี่ย	4.39	0.706		มาก

จากตารางที่ 6 พบว่าค่าเฉลี่ยความต้องการทางสังคมด้านความเจริญก้าวหน้าอยู่ในระดับมาก มีค่าเท่ากับ 4.39 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ความต้องการและช่วยเหลือการพัฒนาอาชีพของคนขับรถแท็กซี่มีระดับความต้องการมากที่สุด คือค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.53 รองลงมาเป็นความต้องการและส่งเสริมการจัดสวัสดิการทางเลือกของคนขับรถแท็กซี่มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.42 และความต้องการได้รับการพัฒนา อบรมความรู้และนันทนาการของคนขับรถแท็กซี่มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.23 อยู่ในระดับความต้องการมากทั้งหมดตามลำดับ

ข้อมูลเกี่ยวกับกลไกสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงาน

ตารางที่ 7 คะแนนเฉลี่ย ความเปี่ยมเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับกลไกสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงาน

กลไกการสนับสนุนพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงาน	ระดับความคิดเห็น			
	$\bar{X}$	SD	อันดับ	ระดับ
1. ด้านนโยบาย	4.52	0.545	1	มากที่สุด
2. ด้านการบริหารจัดการ	4.29	0.731	3	มาก
3. ด้านการดำเนินงาน	4.43	0.457	2	มาก
เฉลี่ย	4.41	0.453		มาก

จากตารางที่ 7 พบว่าค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับกลไกสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานอยู่ในระดับมาก มีค่าเท่ากับ 4.41 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ด้านนโยบายมีระดับความคิดเห็นมากที่สุด คือค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.52 และอยู่อันดับแรก รองลงมาเป็นด้านการดำเนินงาน มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.43 ด้านการบริหารจัดการมีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.29 โดยอยู่ในระดับความคิดเห็นมากตามลำดับ

ตารางที่ 8 คะแนนเฉลี่ย ความเปี่ยมเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับกลไกสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานด้านนโยบาย

กลไกสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงาน ด้านนโยบาย	ระดับความคิดเห็น			
	$\bar{X}$	SD	อันดับ	ระดับ
1. ขยายความคุ้มครองการประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่เพื่อให้เกิดความเสมอภาคและเป็นธรรม	4.65	0.616	1	มากที่สุด
2. สนับสนุนและพัฒนาความมั่นคงทางรายได้ของคนขับรถแท็กซี่	4.49	0.662	2	มาก
3. ส่งเสริมการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพของคนขับรถแท็กซี่	4.41	0.924	3	มาก
เฉลี่ย	4.52	0.545		มากที่สุด

จากตารางที่ 8 พบว่าค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับกลไกสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานด้านนโยบายอยู่ในระดับมากที่สุด มีค่าเท่ากับ 4.52 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า การขยายความคุ้มครองการประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่เพื่อให้เกิดความเสมอภาคและเป็นธรรมมีระดับความคิดเห็นมากที่สุด คือค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.65 รองลงมาเป็นการสนับสนุนและพัฒนาความมั่นคงทางรายได้ของคนขับรถแท็กซี่ที่มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.49 มีระดับคิดเห็นมากและการส่งเสริมการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพของคนขับรถแท็กซี่ที่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.41 อยู่ในระดับคิดเห็นมากตามลำดับ

ตารางที่ 9 คะแนนเฉลี่ย ความเปี่ยมเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับกลไกสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานด้านการบริหารจัดการ

กลไกสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงาน ด้านการบริหารจัดการ	ระดับความคิดเห็น			
	$\bar{X}$	SD	อันดับ	ระดับ
1. บูรณการด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับให้ เอื้อประโยชน์ต่อการบริหารจัดการอาชีพของ คนขับรถแท็กซี่	4.10	0.903	3	มาก
2. สนับสนุนด้านงบประมาณการรวมกลุ่มเพื่อสร้าง สวัสดิภาพและสวัสดิการทางอาชีพของคนขับรถ แท็กซี่	4.40	0.894	1	มาก
3. จัดทำมาตรการความเสี่ยงและความคุ้มครองใน อาชีพคนขับรถแท็กซี่	4.36	0.763	2	มาก
เฉลี่ย	4.29	0.731		มาก

จากตารางที่ 9 พบว่าค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับกลไกสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานด้านการบริหารจัดการอยู่ในระดับมาก มีค่าเท่ากับ 4.29 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า การสนับสนุนด้านงบประมาณการรวมกลุ่มเพื่อสร้างสวัสดิภาพและสวัสดิการทางอาชีพของคนขับรถแท็กซี่มีระดับความคิดเห็นมาก คือค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.40 และอยู่อันดับแรก รองลงมาคือจัดทำมาตรการความเสี่ยงและความคุ้มครองในอาชีพคนขับรถแท็กซี่ที่มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.36 และบูรณการด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับให้เอื้อประโยชน์ต่อการบริหารจัดการอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ มีค่าเฉลี่ย เท่ากันคือ 4.10 โดยอยู่ในระดับความคิดเห็นมากทั้งหมดตามลำดับ

ตารางที่ 10 คะแนนเฉลี่ย ความเป็ยเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับกลไกสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานด้านการดำเนินงาน

กลไกสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงาน ด้านการดำเนินงาน	ระดับความคิดเห็น			
	$\bar{X}$	SD	อันดับ	ระดับ
1. จัดทำฐานข้อมูลที่เข้าถึงปัญหาความต้องการและสวัสดิการ ความมั่นคงด้านอาชีพและรายได้ของคนขับรถแท็กซี่	4.37	0.750	3	มาก
2. ส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่ทางอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ให้เข้าถึงการรับบริการ	4.53	0.545	1	มากที่สุด
3. ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพของคนขับรถแท็กซี่เพื่อให้เกิดความมั่นคงในการประกอบอาชีพทั้งที่เป็นอาชีพหลักและอาชีพรอง	4.40	0.643	2	มาก
เฉลี่ย	4.43	0.457		มาก

จากตารางที่ 10 พบว่าพบว่าค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับกลไกการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานด้านการดำเนินงานอยู่ในระดับมาก มีค่าเท่ากับ 4.43 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่าการส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่ทางอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ให้เข้าถึงการรับบริการมีระดับความคิดเห็นมากที่สุด คือค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.53 และอยู่อันดับแรก รองลงมาเป็นการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพของคนขับรถแท็กซี่เพื่อให้เกิดความมั่นคงในการประกอบอาชีพทั้งที่เป็นอาชีพหลักและอาชีพรองมีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.40 และการจัดทำฐานข้อมูลที่เข้าถึงปัญหาความต้องการและสวัสดิการ ความมั่นคงด้านอาชีพและรายได้ของคนขับรถแท็กซี่มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.37 โดยอยู่ในระดับความคิดเห็นมากตามลำดับ

สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลตอนที่ 1

จากเก็บรวบรวมข้อมูลกลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 384 คน แบ่งการพิจารณา 4 ด้าน พบว่า

1. ด้านลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่ พบว่าเป็นเพศชายมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 88.8 มีอายุอยู่ระหว่าง 40 – 49 ปีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 33.9 สถานภาพสมรสแล้วมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 53.9 ส่วนมากจบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาคิดเป็นร้อยละ 38.8 มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ต่างจังหวัดมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 58.6 ส่วนใหญ่มีระยะเวลาที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่อยู่ระหว่าง 4 – 6 ปีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 28.1 ส่วนสภาพความเป็นเจ้าของรถแท็กซี่ส่วนมากเป็นรถเช่าคิดเป็นร้อยละ 73.7 และประเภทรถแท็กซี่เป็นรถแท็กซี่นิติบุคคลมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 57.0

2. ด้านคุณภาพชีวิตการทำงานของกลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่ พบว่าส่วนมากมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 12,001– 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 51.6 ไม่มีความมั่นคงของการประกอบอาชีพ

มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 75.5 ไม่มีความปลอดภัยจากการประกอบอาชีพมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 84.6 ส่วนใหญ่มีการดูแลสุขภาพตนเองด้วยการหยุดพักผ่อนและรับประทานยามากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 82.3 และการรักษาพยาบาลตนเองด้วยการซื้อยามากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 57.0 ส่วนการเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ที่จัดขึ้นจากกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ พบว่าไม่เคยมีการเข้าร่วมมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 56.0 และพบว่าไม่เคยได้รับการพัฒนาทักษะและความรู้มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 77.9 ด้านปัญหาหรือความขัดแย้งในขณะประกอบอาชีพ พบว่าเคยมีปัญหาหรือความขัดแย้งมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 51.6 และพบว่าส่วนใหญ่มีความภาคภูมิใจในการประกอบอาชีพคิดเป็นร้อยละ 89.3

3. ด้านความต้องการทางสังคมของกลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่ พบว่าโดยภาพรวมมีค่าเฉลี่ยความต้องการอยู่ในระดับมากเท่ากับ 4.36 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า (1) ความต้องการมีชีวิตอยู่รอดมีระดับความต้องการมากเป็นอันดับหนึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.39 โดยเฉพาะความต้องการความมั่นคงทางรายได้มีระดับความต้องการมากที่สุด รองลงมาเป็นความต้องการสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกอบอาชีพ และความต้องการความปลอดภัยในอาชีพตามลำดับ (2) ความต้องการความเจริญก้าวหน้ามีระดับความต้องการมากเป็นอันดับสอง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.39 แต่มีการกระจายของข้อมูลน้อยกว่าคือเท่ากับ 0.706 ได้แก่ ความต้องการและช่วยเหลือการพัฒนาอาชีพของคนขับรถแท็กซี่มีระดับความต้องการมากที่สุด รองลงมาเป็นความต้องการและสงเคราะห์การจัดสวัสดิการทางเลือกของคนขับรถแท็กซี่ และความต้องการได้รับการพัฒนาอบรมความรู้และนันทนาการของคนขับรถแท็กซี่ตามลำดับ และ (3) ความต้องการความสัมพันธ์กับผู้อื่นมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.29 เช่น ความต้องการได้รับการยอมรับทางสังคมมีระดับความต้องการมาก รองลงมาเป็นความต้องการมีส่วนร่วมและช่วยเหลือสังคม และความต้องการเข้าถึงด้านกฎหมายสิทธิและการคุ้มครองทางสังคมตามลำดับ

4. ด้านกลไกสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของกลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่ พบว่า โดยภาพรวมมีค่าเฉลี่ยความเห็นคิดอยู่ในระดับมากเท่ากับ 4.41 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า (1) ด้านนโยบายมีระดับความคิดเห็นมากที่สุด คือค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.52 โดยเฉพาะการขยายความคุ้มครองการประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่เพื่อให้เกิดความเสมอภาคและเป็นธรรมมีระดับความคิดเห็นมากที่สุด รองลงมาเป็นการสนับสนุนและพัฒนาความมั่นคงทางรายได้ของคนขับรถแท็กซี่และการส่งเสริมการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพของคนขับรถแท็กซี่ตามลำดับ (2) ด้านการดำเนินงานมีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.43 ได้แก่ การส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่ทางอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ให้เข้าถึงการรับบริการมีระดับความคิดเห็นมากที่สุด รองลงมาเป็นการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพของคนขับรถแท็กซี่เพื่อให้เกิดความมั่นคงในการประกอบอาชีพทั้งที่เป็นอาชีพหลักและอาชีพรอง และการจัดทำฐานข้อมูลที่เข้าถึงปัญหาความต้องการและสวัสดิการ ความมั่นคงด้านอาชีพและรายได้ของคนขับรถแท็กซี่ตามลำดับ (3) ด้านการบริหารจัดการมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.29 เช่น การสนับสนุนด้านงบประมาณการรวมกลุ่มเพื่อสร้างสวัสดิภาพและสวัสดิการทางอาชีพของคนขับรถแท็กซี่มีระดับความคิดเห็นมาก รองลงมาคือจัดทำมาตรการความเสี่ยงและความคุ้มครองในอาชีพ คนขับรถแท็กซี่มีค่าเฉลี่ย และบูรณาการด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับให้เอื้อประโยชน์ต่อการบริหารจัดการอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ตามลำดับ

ตอนที่ 2 ศึกษากลไกการสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่

จากการสนทนากลุ่ม (Focus Group Interview) กับผู้แทนกลุ่มคนขับรถแท็กซี่และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและเอกชน ได้แก่ เจ้าหน้าที่คณะกรรมการสหกรณ์รถแท็กซี่ นักวิชาการภาครัฐที่มีผลงานวิชาการด้านการพัฒนาแรงงานนอกระบบและภาคประชาสังคม จำนวนทั้งหมด 10 คน เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2555 ณ ห้องประชุมอาคาร คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร ทั้งนี้เพื่อวิเคราะห์คุณภาพชีวิตการทำงาน วิเคราะห์กลไกการสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงาน และวิเคราะห์แนวทางการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของคนขับรถแท็กซี่ โดยนำผลที่ได้จากข้อมูลเชิงปริมาณเป็นฐานของวิเคราะห์ และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) กับผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์ด้านพัฒนาแรงงานนอกระบบ และผู้ทรงคุณวุฒิจากหน่วยงานราชการ ระดับตั้งแต่ผู้อำนวยการสถาบัน กรม กอง ขึ้นไป จำนวนทั้งหมด 3 คน ทั้งนี้เพื่อวิเคราะห์กลไกการสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานและแนวทางการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของคนขับรถแท็กซี่โดยนำผลที่ได้จากการสนทนากลุ่มเป็นฐานของวิเคราะห์

ผลการวิเคราะห์

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล เป็นไปตามลำดับหัวข้อต่อไปนี้

1. การวิเคราะห์คุณภาพชีวิตของคนขับรถแท็กซี่
2. การวิเคราะห์กลไกการสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของคนขับรถแท็กซี่
3. การวิเคราะห์แนวทางการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของคนขับรถ

แท็กซี่

1. การวิเคราะห์คุณภาพชีวิตของคนขับรถแท็กซี่

1.1 ลักษณะทั่วไปของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่

พบว่าส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มาจากต่างจังหวัดโดยเฉพาะภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุด อายุเฉลี่ยตั้งแต่ 40 ปีขึ้นไป แต่งงานมีบุตรและภาระที่ต้องดูแลรับผิดชอบครอบครัว ประกอบด้วยพ่อ แม่และลูก 1-2 คน ลักษณะเป็นครอบครัวขนาดเล็ก ที่มีสมาชิกน้อยกว่า 5 คน ส่วนใหญ่เป็นบ้านเช่า การศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษาและประถมศึกษา ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ตั้งแต่ 3 ปีขึ้นไป มากที่สุด 18 ปี สภาพความเป็นเจ้าของรถแท็กซี่เป็นรถเช่าประเภทรถแท็กซี่มากที่สุดเป็นรถสหกรณ์แท็กซี่ รองลงมาเป็นรถแท็กซี่สังกัดบริษัทห้างร้าน และน้อยที่สุดเป็นรถแท็กซี่ส่วนบุคคล (เชียวเหลือง)

1.2 เลือกประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

พบว่าส่วนใหญ่มีอาชีพรับจ้าง ค้าขายและทำงานบริษัท เช่น พนักงานขับรถรับส่งเจ้านาย พนักงานส่งของ ขั้รถบรรทุกหรือรถโดยสารประจำทางต่างจังหวัด เหตุที่เลือกประกอบอาชีพขับรถสหกรณ์แท็กซี่ เพราะว่าเป็นอาชีพอิสระ รายได้พอสมควร ไม่มีเจ้านาย จะหยุดพัก

หรือทำงานเมื่อไรก็ได้ ถึงแม้ไม่มีเงินเดือนแต่ทำงานแล้วสบายใจ ไม่มีเกษียณอายุขึ้นอยู่กับสภาพร่างกาย

1.3 ลักษณะการทำงานและการลงทุนในการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

พบว่ากลุ่มคนขับรถแท็กซี่แบ่งเป็น 2 กลุ่มใหญ่ ได้แก่ กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ส่วนบุคคล (เที่ยว-เหลือง) และกลุ่มคนขับรถแท็กซี่นิติบุคคล ได้แก่ รถแท็กซี่สังกัดบริษัท ห้างร้าน และสหกรณ์รถแท็กซี่ ในจำนวนกลุ่มคนขับรถแท็กซี่เหล่านี้สามารถแบ่งออกเป็นกลุ่มผู้เช่ารถจากอู่ และกลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเอง ดังนั้นอาจจะมีลักษณะที่เหมือนหรือแตกต่างกันบ้างโดยเฉพาะลักษณะการทำงาน ถ้าเป็นกลุ่มเช่ารถจากอู่ กลุ่มนี้จะพบมากที่สุดและมีลักษณะการเช่าอยู่ 2 แบบ คือ (1) เช่าเป็นกะกะละ 12 ชั่วโมง เช่น เริ่มขับตั้งแต่ 04.00 น. ถึง 16.00 น. หรือ 06.00 – 18.00 น. ซึ่งแล้วแต่ละอู่ที่เป็นเจ้าของรถเป็นผู้กำหนด กับแบบที่ 2 เป็นกะ 24 ชั่วโมง ลักษณะแบบนี้ไม่ต้องคืนรถหากต้องการขับรถในวันถัดไป และสามารถให้ผู้ขับนำรถไปจอดที่บ้านได้ การจะขับรถในลักษณะใดก็ตามขึ้นอยู่กับการทำข้อตกลงกับเจ้าของอู่ สำหรับการให้เช่ารถแท็กซี่มีอัตราการให้เช่าไม่แตกต่างกันมากนัก ส่วนใหญ่จะขึ้นอยู่กับสภาพรถ เช่น ถ้าเป็นรถเก่าจะมีอัตราการให้เช่ารถแท็กซี่ตั้งแต่ 400 - 600 บาทต่อกะ (ป้ายทะเบียน ทร.) แต่ถ้ารถใหม่จะมีอัตราการให้เช่ารถแท็กซี่ตั้งแต่ 800 -1,100 บาทต่อกะ (ป้ายทะเบียน ทล.) หรือพิจารณาจากรถแท็กซี่ที่ใช้แก๊ส LPG จะมีอัตราการให้เช่ารถแท็กซี่ตั้งแต่ 800 บาทขึ้นไป ส่วนรถแท็กซี่ที่ใช้แก๊ส NGV จะมีอัตราการให้เช่ารถแท็กซี่ตั้งแต่ 1,000 บาทขึ้นไป นอกจากนี้เจ้าของอู่แต่ละอู่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลยังมีการจัดรายการหรือแรงจูงใจให้ผู้เช่ารถแท็กซี่เลือกใช้บริการ เช่น เช่ารถแท็กซี่ติดต่อกัน 6 วัน ให้วิ่งฟรีไม่คิดค่าเช่า 1 วัน หรือ เช่ารถแท็กซี่ติดต่อกัน 7 วัน ให้วิ่งฟรีไม่คิดค่าเช่า 1 วัน บางอู่อาจมีเงินเดือนให้เดือนละ 1,000 บาท สำหรับผู้ที่ต้องการเช่าขับรถแท็กซี่สิ่งที่ต้องปฏิบัติ เช่น ต้องมีใบขับขี่รถยนต์สาธารณะ และผู้ค้าประกันโดยอาจเป็นผู้ที่ขับรถยนต์ในอู่เดียวกันหรือญาติรับรอง สำหรับกลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเอง จะพบน้อยกว่ากลุ่มแรก ซึ่งแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ ประเภทที่มีรถเป็นของตนเองโดยสมบูรณ์ จะพบน้อย เป็นกลุ่มที่ไม่ต้องเช่าหรือผ่อนส่งค่างวด ดังนั้นการลงทุนในการประกอบอาชีพในแต่ละวันจะมีค่าใช้จ่ายน้อยกว่าประเภทแรก แต่จะมีภาระการดูแลเกี่ยวกับค่าซ่อม ค่าประกันรถยนต์เป็นของตนเอง และประเภทที่ 2 คือ มีรถเป็นของตนเองแต่อยู่ระหว่างการผ่อนส่งค่างวดกับสหกรณ์หรือไฟแนนซ์ ซึ่งพบมากที่สุดของกลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเอง ส่วนการลงทุนในการประกอบอาชีพขับรถสหกรณ์แท็กซี่ในแต่ละวัน สิ่งที่ต้องลงทุน เช่น ค่าเช่ารถแท็กซี่ขึ้นตัววันละ 600 บาท (ประเภทรถเก่า) ค่าแก๊สวันละ 300 -400 บาท ดังนั้น ต้นทุนการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่วันละ 1,000 บาท ซึ่งไม่รวมค่าอาหาร เครื่องดื่มและอื่นๆ จากการศึกษาพบว่า ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่มีรายได้เฉลี่ยต่อวันหลังจากหักค่าใช้จ่าย วันละ 500-800 บาทต่อวัน ซึ่งเป็นรายได้ที่สามารถเลี้ยงครอบครัวทั้งนี้ขึ้นอยู่กับผู้ประกอบอาชีพเป็นหลัก

1.4 สิทธิและประโยชน์ที่ได้รับจากการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

พบว่าคนขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ไม่ได้รับสิทธิและประโยชน์ที่ได้จากการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ เช่น การได้รับการพัฒนาอบรมความรู้ ทักษะทางอาชีพ หรือการดูแลด้านสวัสดิการที่เกี่ยวข้องกับคนขับรถแท็กซี่ ยกเว้นกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่และเป็นสมาชิกของสหกรณ์รถ

แท็กซี่ที่ให้การดูแลและส่งเสริมสวัสดิการแก่สมาชิก โดยเฉพาะสิทธิต่างๆ รวมทั้งการให้ความรู้และการอบรมทักษะทางภาษา เช่น ภาษาอังกฤษ ภาษาจีน ซึ่งการจัดสวัสดิการดังกล่าวไม่ครอบคลุมทุกสหกรณ์รถแท็กซี่ทั้งนี้เนื่องจากการบริหารจัดการของสหกรณ์รถแท็กซี่แต่ละแห่งไม่เหมือนกันและไม่ให้ความสำคัญเท่าที่ควร เป็นเพราะบางสหกรณ์รถแท็กซี่เน้นการให้เช่ารถและให้ความสำคัญกับเจ้าของรถมากกว่าผู้ขับรถแท็กซี่เนื่องจากเจ้าของรถแท็กซี่เป็นผู้เสียค่าธรรมเนียมการเป็นสมาชิกกับสหกรณ์ทุกปี ขณะเดียวกันผู้ขับรถสหกรณ์แท็กซี่บางกลุ่มหรือบางคนไม่ให้ความสำคัญกับการเข้าเป็นสมาชิกอย่างจริงจังมองว่าเป็นเรื่องยุ่งยากและเสียเวลา แต่มีบางสหกรณ์รถแท็กซี่เป็นที่ยอมรับและมีเครือข่ายตามสถานที่หรือโรงแรมต่างๆ ในกรุงเทพมหานครอนุญาตให้คนขับรถสหกรณ์แท็กซี่สามารถเข้าไปจอดรถผู้โดยสารได้ ทั้งนี้จากทีมผู้บริหารและคณะกรรมการของสหกรณ์รถแท็กซี่ ที่ดูแลเอาใจใส่สมาชิกสหกรณ์รถแท็กซี่ รวมทั้งมีวิสัยทัศน์ที่ต้องการพัฒนาผู้ขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครให้เป็นที่ยอมรับ โดยการวางระเบียบข้อบังคับ เช่น การแต่งกาย การทำความสะอาดและตกแต่งภายในรถแท็กซี่ให้มีความสะอาดและสวยงามทุกครั้งที่ขับรถรับส่งผู้โดยสาร การวางระเบียบแบบนี้ทำให้ผู้ขับรถแท็กซี่หลายคนรู้สึกอึดอัดและถอยหนีไปขับรถแท็กซี่กับสหกรณ์หรือบริษัทอื่น

1.5 ความต้องการทางสังคมของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่

พบว่าส่วนใหญ่เห็นด้วยกับความต้องการมีชีวิตอยู่รอดมากที่สุด โดยเฉพาะความต้องการความมั่นคงทางรายได้ ความต้องการสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกอบอาชีพ และความต้องการความปลอดภัยในอาชีพ เนื่องจากอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นอาชีพหนึ่งที่มีรายได้ไม่มั่นคง การลงทุนค่อนข้างสูง และมีรายจ่ายที่เพิ่มขึ้นจากค่าครองชีพ รวมทั้งมีความเสี่ยงจากการประกอบอาชีพ และส่วนใหญ่ไม่ได้รับการสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกอบอาชีพจากภาครัฐหรือสหกรณ์รถแท็กซี่เท่าที่ควร นอกจากนี้พบว่าความต้องการจัดสวัสดิการประกันสังคม การจัดสวัสดิการคุ้มครองการรักษาพยาบาลเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ที่ช่วยให้ไม่ไปกระทบกับรายได้ของคนขับรถแท็กซี่ในยามเจ็บป่วยหรือได้รับอุบัติเหตุจากการประกอบอาชีพ ส่วนความต้องการความเจริญก้าวหน้า ได้แก่ ความต้องการและช่วยเหลือการพัฒนาอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ ความต้องการและสงเคราะห์การจัดสวัสดิการทางเลือกของคนขับรถแท็กซี่ และความต้องการได้รับการพัฒนา อบรมความรู้และนันทนาการของคนขับรถแท็กซี่ พบว่าเป็นสิ่งสำคัญและควรเป็นหน้าที่ของรัฐบาลหรือหน่วยงานท้องถิ่น เช่น กรุงเทพมหานคร เป็นผู้ดำเนินการโดยเฉพาะการช่วยเหลือการพัฒนาอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ และการพัฒนาอบรมความรู้และนันทนาการของคนขับรถแท็กซี่ซึ่งสามารถดำเนินการร่วมกับสหกรณ์รถแท็กซี่แต่ละแห่งได้ ส่วนการสงเคราะห์การจัดสวัสดิการทางเลือกของคนขับรถแท็กซี่ควรมีการผลักดันให้กลุ่มคนขับรถแท็กซี่รวมกลุ่มดำเนินการ และให้ภาครัฐสนับสนุนหรือจัดหางบประมาณบางส่วนในการดำเนินการ สำหรับความต้องการความสัมพันธ์กับผู้อื่น เช่น ความต้องการได้รับการยอมรับทางสังคม ความต้องการมีส่วนร่วมและช่วยเหลือสังคม และความต้องการเข้าถึงด้านกฎหมาย สิทธิและการคุ้มครองทางสังคม พบว่ามีความต้องการและเห็นควรที่ได้รับการสนับสนุน เนื่องจากเป็นอาชีพหนึ่งที่ผู้ให้บริการมีความ

คาดหวังค่อนข้างสูง ส่วนใหญ่เกี่ยวข้องในด้านราคา ด้านความปลอดภัยและการให้บริการต่างๆ กับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ ส่วนผู้ผลักดันอาจเป็นทั้งรัฐบาล หน่วยงานท้องถิ่น และสหกรณ์รถแท็กซี่ต่างๆ

2. การวิเคราะห์กลไกการสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่

จากผลดำเนินการศึกษาในตอนต้นที่ 1 พบว่ากลไกการสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของของคนขับรถแท็กซี่ พบว่าโดยภาพรวมมีค่าเฉลี่ยความเห็นคิดอยู่ในระดับมากเท่ากับ 4.41 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า

(1) ด้านนโยบายมีระดับความคิดเห็นมากที่สุด คือค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.52 โดยเฉพาะการขยายความคุ้มครองการประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่เพื่อให้เกิดความเสมอภาคและเป็นธรรม การสนับสนุนและพัฒนาความมั่นคงทางรายได้ของคนขับรถแท็กซี่ และการส่งเสริมการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพของคนขับรถแท็กซี่

(2) ด้านการดำเนินงานมีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.43 ได้แก่ การส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่ทางอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ให้เข้าถึงการรับบริการ การส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพของคนขับรถแท็กซี่เพื่อให้เกิดความมั่นคงในการประกอบอาชีพทั้งที่เป็นอาชีพหลักและอาชีพรอง และการจัดทำฐานข้อมูลที่เข้าถึงปัญหาความต้องการและสวัสดิการ ความมั่นคงด้านอาชีพและรายได้ของคนขับรถแท็กซี่

(3) ด้านการบริหารจัดการมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.29 เช่น การสนับสนุนด้านงบประมาณการรวมกลุ่มเพื่อสร้างสวัสดิภาพและสวัสดิการทางอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ การจัดทำมาตรการความเสี่ยงและความคุ้มครองในอาชีพคนขับรถแท็กซี่มีค่าเฉลี่ย และการบูรณาการด้านกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับให้เอื้อประโยชน์ต่อการบริหารจัดการอาชีพของคนขับรถแท็กซี่

เมื่อนำประเด็นนี้มาศึกษาเพิ่มเติมในรายละเอียดจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) กับผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์ด้านพัฒนาแรงงานนอกระบบ และผู้ทรงคุณวุฒิจากหน่วยงานราชการและเอกชน พบว่า

1. กลไกการสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของของคนขับรถแท็กซี่ด้านนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการขยายความคุ้มครองการประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่เพื่อให้เกิดความเสมอภาคและเป็นธรรม การสนับสนุนและพัฒนาความมั่นคงทางรายได้ของคนขับรถแท็กซี่ และการส่งเสริมการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพของคนขับรถแท็กซี่ ในภาพรวมกล่าวได้ว่าผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิมีความเห็นไปในทิศทางเดียวกันต่อนโยบายการขยายความคุ้มครองการประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่เพื่อให้เกิดความเสมอภาคและเป็นธรรมว่าเป็นสิ่งที่ดี เป็นการช่วยเหลือผู้ใช้แรงงานนอกระบบที่ไม่มีนายจ้าง ลูกจ้าง เพื่อให้ได้รับสิทธิคุ้มครองการขาดรายได้เมื่อเจ็บป่วย ทพพลภาพ หรือเป็นค่าทำศพ เป็นเงินออมยามชราภาพ โดยการส่งเงินสมทบการทำประกันในฐานะผู้ประกันตนโดยอิสระ มาตรา 40 อย่างไรก็ตามผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิบางท่านมีทัศนะต่อการขยายความคุ้มครองการประกันสังคมแตกต่างกันโดยเฉพาะวิธีการส่งเงินสมทบที่มีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูงและภาครัฐออกประชานิยมเกี่ยวกับหลักประกันสุขภาพ 30 บาทรักษาทุกโรค ทำให้เกิดทางเลือกในกลุ่มของผู้ประกอบอาชีพอิสระ ขณะที่มาตรการประชาสัมพันธ์และการส่งเสริมให้แรงงานนอกระบบเข้าสู่หลักประกันสังคมค่อนข้างน้อย ไม่เป็นรูปธรรมที่ชัดเจน รวมทั้งผู้ขับรถ

แท็กซี่ ผู้ประกอบอาชีพอิสระต่างๆ และสหกรณ์รถแท็กซี่หลายแห่งยังไม่ให้ความสำคัญเท่าที่ควร ซึ่งผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิบางทางให้ทัศนะเพื่อยืนยันว่าอัตราการเข้าสู่ผู้ประกันตนของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ในภาพรวมค่อนข้างน้อย เนื่องจากความไม่เข้าใจในสิทธิประโยชน์ และการไม่ได้รับความร่วมมือจากสหกรณ์รถแท็กซี่หรือสถานประกอบการโดยเฉพาะผู้เป็นเจ้าของรถแท็กซี่ รวมถึงระเบียบข้อบังคับของผู้ประกันตน

2. กลไกการสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของคนขับรถแท็กซี่ด้านการดำเนินงาน ในภาพรวมกล่าวได้ว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและภาคเอกชนมีความเห็นไปในทิศทางเดียวกันต่อการส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่ทางอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ให้เข้าถึงการรับบริการ การส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพของคนขับรถแท็กซี่เพื่อให้เกิดความมั่นคงในการประกอบอาชีพ และการจัดทำฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องถึงปัญหาความต้องการและสวัสดิการความมั่นคงด้านอาชีพและรายได้ของคนขับรถแท็กซี่ว่ามีความสำคัญสูง กล่าวคือลักษณะของกลุ่มคนขับแท็กซี่มีความหลากหลาย และกระจายตัวอยู่ทั่วไปในเขตกรุงเทพมหานคร ทำให้ยากต่อการเฝ้าระวังและติดตาม ดังนั้นควรมีการจัดทำฐานข้อมูลของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ และควรจัดระบบให้ผู้ขับรถแท็กซี่เกิดการรวมกลุ่ม หรือเข้าเป็นสมาชิกของสหกรณ์แท็กซี่ทั้งนี้เพื่อที่จะได้รับผลประโยชน์จากสวัสดิการที่สหกรณ์แท็กซี่ต่างๆ จัดให้ นอกจากนี้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียบางท่านมีทัศนะที่แตกต่างว่าการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพของคนขับรถแท็กซี่เพื่อให้เกิดความมั่นคงในการประกอบอาชีพ ควรให้หน่วยงานกรุงเทพมหานครหรือท้องถิ่นเข้ามามีบทบาทต่อการพัฒนาโดยเฉพาะสวัสดิการเชิงพื้นที่ ได้แก่ การส่งเสริมพื้นที่ทางอาชีพสำหรับคนขับรถแท็กซี่ ตัวอย่างเช่น การจัดหาที่จอดรถ หรือจุดผ่อนผันเพื่อให้เข้าถึงการบริการผู้โดยสาร ส่วนการจัดทำฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องถึงปัญหาความต้องการและสวัสดิการ ความมั่นคงด้านอาชีพและรายได้นั้นมีความสำคัญที่ทุกฝ่ายควรให้ความร่วมมือ ทั้งนี้เพื่อภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปศึกษา วางแผนการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3. กลไกการสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของคนขับรถแท็กซี่ด้านการบริหารจัดการในภาพรวมกล่าวได้ว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและภาคเอกชนมีความเห็นไปในทิศทางเดียวกันต่อการสนับสนุนด้านงบประมาณการรวมกลุ่มเพื่อสร้างสวัสดิภาพและสวัสดิการทางอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ กล่าวคือควรเริ่มที่การรวมกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ในการสนับสนุนให้สมาชิกเข้ามามีบทบาทผลักดันนโยบายต่างๆ ที่ช่วยพัฒนาและยกระดับคุณภาพชีวิตของสมาชิกคนขับรถแท็กซี่ได้รับผลประโยชน์อย่างเต็มที่ ปัจจุบันทราบว่า การรวมกลุ่มของคนขับรถแท็กซี่ในรูปสหกรณ์รถแท็กซี่ พบว่ามีหลายแห่งยังไม่ให้ความสำคัญเท่าที่ควร อาจเป็นเพราะคนขับรถแท็กซี่ของสหกรณ์รถแท็กซี่ส่วนหนึ่ง ไม่ได้เป็นสมาชิกกับสหกรณ์รถแท็กซี่โดยตรง ดังนั้นการสนับสนุนด้านงบประมาณการรวมกลุ่มเพื่อสร้างสวัสดิภาพและสวัสดิการทางอาชีพของคนขับรถแท็กซี่คงทำได้ยาก ส่วนการจัดทำมาตรการความเสี่ยงและความคุ้มครองในอาชีพคนขับรถแท็กซี่ในภาพรวมกล่าวได้ว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและภาคเอกชนมีความเห็นไปในทิศทางเดียวกันว่าเป็นสิ่งจำเป็นและสำคัญมาก เนื่องจากอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นอาชีพที่มีความเสี่ยง ไม่มีความปลอดภัยในการทำงาน มีรายได้ต่ำ และขาดความเข้าใจในการดูแลสุขภาพตนเอง อย่างไรก็ตามผู้มีส่วนได้ส่วนเสียบางท่านให้ทัศนะว่าการจัดสวัสดิการสังคมที่เกี่ยวกับการส่งเสริมอาชีพ สุขภาพ ความปลอดภัยในการทำงานนั้นในเชิง

นโยบายการดำเนินงานของสหกรณ์แท็กซี่มีการดำเนินการอยู่แล้ว แต่อาจไม่ครอบคลุมทุกสหกรณ์แท็กซี่

3. การวิเคราะห์แนวทางการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่

เมื่อนำประเด็นนี้มาศึกษาเพิ่มเติมในรายละเอียดจากการสนทนา กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและภาคเอกชน พบว่า

1. ภาคท้องถิ่น ได้แก่ หน่วยงานท้องถิ่นควรจัดทำฐานข้อมูลระดับพื้นที่เพื่อจัดระบบความช่วยเหลือแก่คนขับรถแท็กซี่อย่างมีคุณภาพ และหน่วยงานท้องถิ่นควรจัดให้มีการฝึกอบรมความรู้เกี่ยวกับการจัดสวัสดิการคนขับรถแท็กซี่ ในภาพรวมกล่าวได้ว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและภาคเอกชนมีความเห็นไปในทิศทางเดียวกันว่าเป็นสิ่งสำคัญ เนื่องจากหน่วยงานท้องถิ่นมีบทบาทสำคัญและใกล้ชิดกับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เช่น การสนับสนุนพื้นที่ทางอาชีพ การกำหนดจุดผ่อนผันทางอาชีพ ดังนั้นการที่ภาคท้องถิ่นให้การสนับสนุนการจัดสวัสดิการหรือการพัฒนาคุณภาพชีวิตควรจัดระบบข้อมูลของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ซึ่งมีการเคลื่อนเข้าออกอยู่เสมอ อย่างไรก็ตามผู้มีส่วนได้ส่วนเสียบางท่านให้ทัศนะว่าการจัดทำฐานข้อมูลระดับพื้นที่เพื่อจัดระบบความช่วยเหลือแก่คนขับรถแท็กซี่ เป็นสิ่งจำเป็นที่หน่วยงานท้องถิ่นต้องทราบและมีข้อมูลประกอบการพิจารณาในการพัฒนาคุณภาพชีวิตของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ และข้อมูลที่จัดทำควรมีความเป็นปัจจุบัน

2. ภาคเอกชน ได้แก่ การสนับสนุนให้คนขับรถแท็กซี่ร่วมจัดสวัสดิการตามต้องการและพึงตนเอง และควรสนับสนุนให้คนขับรถแท็กซี่เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดสวัสดิการให้มากขึ้น ในภาพรวมกล่าวได้ว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและภาคเอกชนมีความเห็นไปในทิศทางเดียวกันต่อการสนับสนุนให้คนขับรถแท็กซี่ร่วมจัดสวัสดิการตามต้องการและพึงตนเองของภาคเอกชนซึ่งหมายถึงสหกรณ์แท็กซี่ หรืออาจอยู่ในรูปมูลนิธิที่รวมกลุ่มจัดสวัสดิการช่วยเหลือสมาชิกคนขับรถแท็กซี่ ดังที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียท่านหนึ่งให้ทัศนะว่าการจัดสวัสดิการตามต้องการและพึงตนเองของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่เป็นสิ่งที่สำคัญมาก เนื่องจากเป็นการจัดสวัสดิการที่ตามความต้องการของตนเองในการยกระดับคุณภาพชีวิตการทำงาน

3. ภาครัฐ ได้แก่ ควรกำหนดรูปแบบและประเภทของสวัสดิการให้สอดคล้องกับหลักสิทธิ ความเท่าเทียมและความเป็นธรรม และรัฐควรสนับสนุนการจัดสวัสดิการกองทุนพัฒนาอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ในภาพรวมกล่าวได้ว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและภาคเอกชนมีความเห็นไปในทิศทางเดียวกันว่ารัฐควรกำหนดรูปแบบและประเภทของสวัสดิการให้สอดคล้องกับหลักสิทธิ ความเท่าเทียมและความเป็นธรรม เนื่องจากการจัดสวัสดิการส่วนใหญ่ของภาครัฐจะออกมาตรการที่ครอบคลุมทุกกลุ่มประชากร ทุกเพศวัย แต่ไม่ครอบคลุมทุกอาชีพ โดยเฉพาะกลุ่มอาชีพอิสระที่มีความหลากหลายและมีความต้องการทางสังคมที่แตกต่างกัน นอกจากนี้รัฐควรสนับสนุนการจัดสวัสดิการกองทุนพัฒนาอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ ซึ่งผู้มีส่วนได้ส่วนเสียบางท่านให้ทัศนะต่อบทบาทของรัฐเกี่ยวกับการสนับสนุนการจัดสวัสดิการกองทุนพัฒนาอาชีพว่า เป็นการช่วยเหลือผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ให้มีรายได้ที่มั่นคง ช่วยลดรายจ่าย และสร้างสิ่งที่ทำให้คุณภาพชีวิตของคนขับรถแท็กซี่ดีขึ้น

สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลตอนที่ 2

จากเก็บรวบรวมข้อมูลการสนทนากลุ่ม (Focus Group Interview) กับผู้แทนกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ และตัวแทนกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและภาคเอกชน และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) กับผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์ด้านพัฒนาแรงงานนอกระบบ สามารถสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลได้ดังนี้

1. ด้านคุณภาพชีวิตของคนขับรถแท็กซี่ พบว่า

1.1 ลักษณะทั่วไปของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มาจากต่างจังหวัดมากที่สุด อายุเฉลี่ยตั้งแต่ 40 ปีขึ้นไป แต่งงานมีบุตรและภาระที่ต้องดูแลรับผิดชอบครอบครัว ลักษณะเป็นครอบครัวขนาดเล็กที่มีสมาชิกน้อยกว่า 5 คน ส่วนใหญ่เป็นบ้านเช่า การศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษาและประถมศึกษา ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ตั้งแต่ 3 ปีขึ้นไป สภาพความเป็นเจ้าของรถแท็กซี่เป็นรถเช่า ประเภทรถแท็กซี่มากที่สุดเป็นรถสหกรณ์แท็กซี่ รองลงมาเป็นรถแท็กซี่สังกัดบริษัทห้างร้าน และน้อยสุดเป็นรถแท็กซี่ส่วนบุคคล (เชียว-เหลือง)

1.2 เลือกประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ส่วนใหญ่เดิมมีอาชีพรับจ้าง ค้าขายและทำงานบริษัท เหตุที่เลือกประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ เพราะว่าเป็นอาชีพอิสระ รายได้พอสมควร จะหยุดพักหรือทำงานเมื่อไรก็ได้ ทำงานแล้วสบายใจ

1.3 ลักษณะการทำงานและการลงทุนในการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ พบว่าแบ่งเป็น 2 กลุ่มใหญ่ ได้แก่ กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ส่วนบุคคล (เชียว-เหลือง) และกลุ่มคนขับรถแท็กซี่นิติบุคคล ในจำนวนกลุ่มคนขับรถแท็กซี่เหล่านี้สามารถแบ่งออกเป็นกลุ่มผู้เช่ารถจากอยู่ และกลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเอง ลักษณะการทำงานถ้าเป็นกลุ่มเช่ารถจากอยู่ กลุ่มนี้จะพบมากที่สุดและมีลักษณะการเช่าอยู่ 2 แบบ คือ แบบที่ 1 เช่าเป็นกะ กะละ 12 ชั่วโมง แบบที่ 2 เป็นกะ 24 ชั่วโมง ลักษณะแบบนี้ไม่ต้องคืนรถหากต้องการขับรถในวันถัดไป และสามารถให้ผู้ขับนำรถไปจอดที่บ้านได้ สำหรับอัตราค่าเช่าไม่แตกต่างกันส่วนใหญ่จะขึ้นอยู่กับสภาพรถ เช่น ถ้าเป็นรถเก่ามีอัตราการให้เช่ารถแท็กซี่ตั้งแต่ 400 -600 บาทต่อกะ แต่ถ้ารถใหม่จะมีอัตราการให้เช่ารถแท็กซี่ตั้งแต่ 800 -1,100 บาทต่อกะ หรือพิจารณาจากรถแท็กซี่ที่ใช้แก๊ส LPG จะมีอัตราการให้เช่ารถแท็กซี่ตั้งแต่ 800 บาทขึ้นไป ส่วนรถแท็กซี่ที่ใช้แก๊ส NGV จะมีอัตราการให้เช่ารถแท็กซี่ตั้งแต่ 1,000 บาทขึ้นไป สำหรับกลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเอง จะพบน้อยกว่ากลุ่มแรก ซึ่งแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ ประเภทที่มีรถเป็นของตนเองโดยสมบูรณ์ จะพบน้อย เป็นกลุ่มที่ไม่ต้องเช่าหรือผ่อนส่งค่างวด ดังนั้นการลงทุนในการประกอบอาชีพในแต่ละวันจะมีค่าใช้จ่ายน้อยกว่าประเภทแรก และประเภทที่ 2 คือ มีรถเป็นของตนเองแต่อยู่ระหว่างการผ่อนส่งค่างวดกับสหกรณ์หรือไฟแนนซ์ พบมากที่สุดของกลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเอง ส่วนการลงทุนในการประกอบอาชีพ เช่น ค่าเช่ารถแท็กซี่ขึ้นตัววันละ 600 บาท ค่าแก๊สวันละ 300 -400 บาท ต้นทุนการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่วันละ 1,000 บาท ไม่รวมค่าอาหาร เครื่องดื่มและอื่นๆ ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อวันหลังจากหักค่าใช้จ่าย วันละ 500-800 บาทต่อวัน เป็นรายได้ที่สามารถเลี้ยงครอบครัว

1.4 สิทธิและประโยชน์ที่ได้รับจากการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ส่วนใหญ่ไม่ได้รับสิทธิและประโยชน์ที่ได้จากการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ เช่น การได้รับการพัฒนาอบรมความรู้ทักษะทางอาชีพ หรือการดูแลด้านสวัสดิการที่เกี่ยวข้องกับคนขับรถแท็กซี่ ยกเว้นกลุ่มคนขับรถ

สหกรณ์แท็กซี่และเป็นสมาชิกของสหกรณ์รถแท็กซี่ที่ให้การดูแลและส่งเสริมสวัสดิการแก่สมาชิก โดยเฉพาะสิทธิต่างๆ รวมทั้งการให้ความรู้และการอบรมทักษะทางภาษา

1.5 ความต้องการทางสังคมของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ พบว่าส่วนใหญ่เห็นด้วยกับความต้องการมีชีวิตอยู่รอดมากที่สุด เนื่องจากอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นอาชีพที่มีรายได้ไม่มั่นคง การลงทุนค่อนข้างสูง และมีรายจ่ายที่เพิ่มขึ้นจากค่าครองชีพ รวมทั้งมีความเสี่ยงจากการประกอบอาชีพ และส่วนใหญ่ไม่ได้รับการสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกอบอาชีพจากภาครัฐหรือสหกรณ์รถแท็กซี่เท่าที่ควร นอกจากนี้พบว่าความต้องการจัดสวัสดิการประกันสังคม การจัดสวัสดิการคุ้มครองการพยาบาลเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ที่ช่วยให้ไม่ไปกระทบกับรายได้ของคนขับรถแท็กซี่ในยามเจ็บป่วยหรือได้รับอุบัติเหตุจากการประกอบอาชีพ ส่วนความต้องการความเจริญก้าวหน้า พบว่าเป็นสิ่งสำคัญและควรเป็นหน้าที่ของรัฐบาลหรือหน่วยงานท้องถิ่น เช่น กรุงเทพมหานคร เป็นผู้ดำเนินการโดยเฉพาะการช่วยเหลือการพัฒนาอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ และการพัฒนาอบรมความรู้และนันทนาการของคนขับรถแท็กซี่ ส่วนการสงเคราะห์การจัดสวัสดิการทางเลือกของคนขับรถแท็กซี่ควรมีการผลักดันให้กลุ่มคนขับรถแท็กซี่รวมกลุ่มดำเนินการ และให้ภาครัฐสนับสนุนหรือจัดหางบประมาณบางส่วนในการดำเนินการ สำหรับความต้องการความสัมพันธ์กับผู้อื่น พบว่ามีความต้องการและเห็นควรที่ได้รับการสนับสนุน เนื่องจากเป็นอาชีพหนึ่งที่ได้รับบริการมีความคาดหวังค่อนข้างสูง ส่วนใหญ่เกี่ยวข้องในด้านราคา ด้านความปลอดภัยและการให้บริการต่างๆ กับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ ส่วนผู้ผลักดันอาจเป็นทั้งรัฐบาล หน่วยงานท้องถิ่น และสหกรณ์รถแท็กซี่ต่างๆ

2. ด้านกลไกการสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของคนขับรถแท็กซี่ พบว่ามี 3 ด้าน ดังนี้

(2.1) ด้านนโยบาย พบว่ามีความสำคัญโดยเฉพาะการขยายความคุ้มครองการประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่เพื่อให้เกิดความเสมอภาคและเป็นธรรมพบว่าเป็นสิ่งที่ดี เป็นการช่วยเหลือผู้ใช้แรงงานนอกระบบที่ไม่มีนายจ้าง ลูกจ้าง เพื่อให้ได้รับสิทธิคุ้มครองการขาดรายได้เมื่อเจ็บป่วย ทูพพลภาพ หรือเป็นค่าทำศพ เป็นเงินออมยามชราภาพ โดยการส่งเงินสมทบการทำประกันในฐานะผู้ประกันตนโดยอิสระ มาตรา 40 แต่วิธีการส่งเงินสมทบที่มีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง และภาครัฐออกประชานิยมเกี่ยวกับหลักประกันสุขภาพ 30 บาทรักษาทุกโรค ทำให้เกิดทางเลือกในกลุ่มของผู้ประกอบอาชีพอิสระ ขณะที่มาตรการประชาสัมพันธ์และการส่งเสริมให้แรงงานนอกระบบเข้าสู่หลักประกันสังคมค่อนข้างน้อย ไม่เป็นรูปธรรมที่ชัดเจน

(2.2) ด้านการดำเนินงาน พบว่ามีความสำคัญสูงเพราะลักษณะของกลุ่มคนขับแท็กซี่มีความหลากหลายและกระจายตัวอยู่ทั่วไปในเขตกรุงเทพมหานคร ทำให้ยากต่อการเฝ้าระวังและติดตาม ดังนั้นควรมีการจัดทำฐานข้อมูลของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ และควรจัดระบบให้ผู้ขับรถแท็กซี่เกิดการรวมกลุ่ม หรือเข้าเป็นสมาชิกของสหกรณ์แท็กซี่ทั้งนี้เพื่อที่จะได้รับผลประโยชน์จากสวัสดิการที่สหกรณ์แท็กซี่ต่างๆ จัดให้ ส่วนการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพของคนขับรถแท็กซี่เพื่อให้เกิดความมั่นคงในการประกอบอาชีพ ควรให้หน่วยงานกรุงเทพมหานครหรือท้องถิ่นเข้ามามี

บทบาทต่อการพัฒนาโดยเฉพาะสวัสดิการเชิงพื้นที่ ได้แก่ การส่งเสริมพื้นที่ทางอาชีพสำหรับคนขับรถแท็กซี่

(2.3) ด้านการบริหารจัดการ พบว่าควรเริ่มที่การรวมกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ในการสนับสนุนให้สมาชิกเข้ามามีบทบาทหลักด้านนโยบายต่างๆ ที่ช่วยพัฒนาและยกระดับคุณภาพชีวิตของสมาชิกคนขับรถแท็กซี่ได้รับผลประโยชน์อย่างเต็มที่ และควรจัดทำมาตรการความเสี่ยงและความคุ้มครองในอาชีพคนขับรถแท็กซี่ เนื่องจากอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นอาชีพที่มีความเสี่ยง ไม่มีความปลอดภัยในการทำงาน มีรายได้ต่ำ และขาดความเข้าใจในการดูแลสุขภาพตนเอง

3. แนวทางการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของคนขับรถแท็กซี่ พบว่ามี 3 กลุ่ม ได้แก่

(3.1) กลุ่มภาคท้องถิ่น ในพื้นที่นี้ ได้แก่ กรุงเทพมหานครควรจัดทำฐานข้อมูลระดับพื้นที่เพื่อจัดระบบความช่วยเหลือแก่คนขับรถแท็กซี่อย่างมีคุณภาพ และควรจัดให้มีการฝึกอบรมความรู้เกี่ยวกับการจัดสวัสดิการคนขับรถแท็กซี่ เนื่องจากหน่วยงานท้องถิ่นมีบทบาทสำคัญและใกล้ชิดกับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เช่น การสนับสนุนพื้นที่ทางอาชีพ การกำหนดจุดผ่อนผันทางอาชีพ รวมถึงการจัดระบบข้อมูลของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ซึ่งมีการเคลื่อนเข้าออกอยู่เสมอ และข้อมูลที่จัดทำควรมีความเป็นปัจจุบัน

(3.2) กลุ่มภาคเอกชน ในพื้นที่นี้ ได้แก่ เจ้าของรถและสหกรณ์แท็กซี่ควรสนับสนุนให้คนขับรถแท็กซี่ร่วมจัดสวัสดิการตามต้องการและพึงตนเอง และควรสนับสนุนให้คนขับรถแท็กซี่เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดสวัสดิการให้มากขึ้นในภาพรวมกล่าวได้ว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและภาคเอกชนมีความเห็นไปในทิศทางเดียวกันต่อการสนับสนุนให้คนขับรถแท็กซี่ร่วมจัดสวัสดิการตามต้องการและพึงตนเองของภาคเอกชนซึ่งหมายถึงสหกรณ์แท็กซี่ หรืออาจอยู่ในรูปแบบนิติที่รวมกลุ่มจัดสวัสดิการช่วยเหลือสมาชิกคนขับรถแท็กซี่ ดังที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียท่านหนึ่งให้ทัศนะว่าการจัดสวัสดิการตามต้องการและพึงตนเองของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่เป็นสิ่งที่สำคัญมาก เนื่องจากเป็นการจัดสวัสดิการที่ตามความต้องการของตนเองในการยกระดับคุณภาพชีวิตการทำงาน

(3.3) กลุ่มภาครัฐ ในพื้นที่นี้ ได้แก่ รัฐบาล กระทรวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรกำหนดรูปแบบและประเภทของสวัสดิการให้สอดคล้องกับหลักสิทธิ ความเท่าเทียมและความเป็นธรรม และสนับสนุนการจัดสวัสดิการกองทุนพัฒนาอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ เนื่องจากการจัดสวัสดิการส่วนใหญ่ของภาครัฐจะออกมาตรการที่ครอบคลุมทุกกลุ่มประชากร ทุกเพศวัย แต่ไม่ครอบคลุมทุกอาชีพ โดยเฉพาะกลุ่มอาชีพอิสระที่มีความหลากหลายและมีความต้องการทางสังคมที่แตกต่างกัน เป็นการช่วยเหลือผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ให้มีรายได้ที่มั่นคง ช่วยลดรายจ่าย และสร้างสิ่งที่ดีขึ้นให้คุณภาพชีวิตของคนขับรถแท็กซี่ดีขึ้น