

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง กลไกสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของแรงงานนอกระบบ ภาคบริการ กรณีศึกษากลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร เป็นวิธีวิจัยแบบผสม (Mixed Methods Research) แบ่งออกเป็น 2 ตอน คือ

ตอนที่ 1 วิเคราะห์เกี่ยวกับคุณภาพชีวิตการทำงานและความต้องการทางสังคมของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ ใช้วิธีการศึกษาเชิงสำรวจ (Surveys Research) กับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ จำนวนกลุ่มตัวอย่าง 384 คน

ตอนที่ 2 ศึกษากลไกการสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ โดยดำเนินการสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion) กับผู้แทนกลุ่มคนขับรถแท็กซี่และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและเอกชน ได้แก่ เจ้าหน้าที่คณะกรรมการสหกรณ์รถแท็กซี่ นักวิชาการภาครัฐที่มีผลงานวิชาการด้านการพัฒนาแรงงานนอกระบบและภาคประชาสังคม จำนวนทั้งหมด 10 คน และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) กับผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์ด้านพัฒนาแรงงานนอกระบบ และผู้ทรงคุณวุฒิจากหน่วยงานราชการ ระดับตั้งแต่ผู้อำนวยการสถาบัน กรม กองขึ้นไป จำนวนทั้งหมด 3 คน

สรุปผลการวิจัย

ผลการวิจัยสามารถสรุปได้ 3 ประเด็นดังนี้

1. คุณภาพชีวิตของคนขับรถแท็กซี่
2. กลไกการสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของคนขับรถแท็กซี่
3. แนวทางการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของคนขับรถแท็กซี่

1. คุณภาพชีวิตของคนขับรถแท็กซี่ พบว่า

1.1 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

1.2 ด้านคุณภาพชีวิตการทำงานของกลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่ พบว่าส่วนมากมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 12,001– 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 51.6 ไม่มีความมั่นคงของการประกอบอาชีพมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 75.5 ไม่มีความปลอดภัยจากการประกอบอาชีพมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 84.6 ส่วนใหญ่มีการดูแลสุขภาพตนเองด้วยการหยุดพักผ่อนและรับประทานยามากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 82.3 และการรักษาพยาบาลตนเองด้วยการซื้อยามากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 57.0 ส่วนการเข้า

ร่วมกิจกรรมต่างๆ ที่จัดขึ้นจากกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ พบว่าไม่เคยมีการเข้าร่วมมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 56.0 และพบว่าไม่เคยได้รับการพัฒนาทักษะและความรู้มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 77.9 ด้านปัญหาหรือความขัดแย้งในขณะประกอบอาชีพ พบว่าเคยมีปัญหาหรือความขัดแย้งมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 51.6 และพบว่าส่วนใหญ่มีความภาคภูมิใจในการประกอบอาชีพคิดเป็นร้อยละ 89.3

1.3 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

เมื่อศึกษาข้อมูลเชิงคุณภาพที่ได้จากการสนทนากลุ่มและการสัมภาษณ์เกี่ยวกับคุณภาพชีวิตการทำงานของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ พบว่า

1.4 การเลือกประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ พบว่าส่วนใหญ่มีอาชีพรับจ้าง ค้าขายและทำงานบริษัท เช่น พนักงานขับรถรับส่งเจ้านาย พนักงานส่งของ ขับรถบรรทุกหรือรถโดยสารประจำทางต่างจังหวัด เหตุที่เลือกประกอบอาชีพขับรถสหกรณ์แท็กซี่ เพราะว่าเป็นอาชีพอิสระ รายได้พอสมควร ไม่มีเจ้านาย จะหยุดพักหรือทำงานเมื่อไรก็ได้ ถึงแม้ไม่มีเงินเดือนแต่ทำงานแล้วสบายใจ ไม่มีเกษียณอายุขึ้นอยู่กับสภาพร่างกาย

1.5 ลักษณะการทำงานและการลงทุนในการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ พบว่ากลุ่มคนขับรถแท็กซี่แบ่งเป็น 2 กลุ่มใหญ่ ได้แก่ กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ส่วนบุคคล (เขียว-เหลือง) และกลุ่มคนขับรถแท็กซี่นิติบุคคล ได้แก่ รถแท็กซี่สังกัดบริษัท ห้างร้าน และสหกรณ์รถแท็กซี่ ในจำนวนกลุ่มคนขับรถแท็กซี่เหล่านี้สามารถแบ่งออกเป็นกลุ่มผู้เช่ารถจากอู่ และกลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเอง ดังนั้นอาจจะมีลักษณะที่เหมือนหรือแตกต่างกันบ้างโดยเฉพาะลักษณะการทำงานถ้าเป็นกลุ่มเช่ารถจากอู่กลุ่มนี้จะพบมากที่สุดและมีลักษณะการเช่าอยู่ 2 แบบ คือ (1) เช่าเป็นกะ กะละ 12 ชั่วโมง เช่น เริ่มขับตั้งแต่ 04.00 น. ถึง 16.00 น. หรือ 06.00 – 18.00 น. ซึ่งแล้วแต่ละอู่ที่เป็นเจ้าของรถเป็นผู้กำหนด กับแบบที่ 2 เป็นกะ 24 ชั่วโมง ลักษณะแบบนี้ไม่ต้องคืนรถหากต้องการขับรถในวันถัดไปและสามารถให้ผู้ขับนำรถไปจอดที่บ้านได้ การจะขับรถในลักษณะใดก็ตามขึ้นอยู่กับการทำข้อตกลงกับเจ้าของอู่ สำหรับการให้เช่ารถแท็กซี่มีอัตราการให้เช่าไม่แตกต่างกันมากนัก ส่วนใหญ่จะขึ้นอยู่กับสภาพรถ เช่น ถ้าเป็นรถเก่าจะมีอัตราการให้เช่ารถแท็กซี่ตั้งแต่ 400 -600 บาทต่อกะ (ป้ายทะเบียนทร.) แต่ถ้ารถใหม่จะมีอัตราการให้เช่ารถแท็กซี่ตั้งแต่ 800 -1,100 บาทต่อกะ (ป้ายทะเบียน ทล.)

หรือพิจารณาจากรถแท็กซี่ที่ใช้แก๊ส LPG จะมีอัตราการให้เช่ารถแท็กซี่ตั้งแต่ 800 บาทขึ้นไป ส่วนรถแท็กซี่ที่ใช้แก๊ส NGV จะมีอัตราการให้เช่ารถแท็กซี่ตั้งแต่ 1,000 บาทขึ้นไป นอกจากนี้เจ้าของอยู่แต่ละอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลยังมีการจัดรายการหรือแรงจูงใจให้ผู้เช่ารถแท็กซี่เลือกใช้บริการ เช่น เช่ารถแท็กซี่ติดต่อกัน 6 วัน ให้วิ่งฟรีไม่คิดค่าเช่า 1 วัน หรือ เช่ารถแท็กซี่ติดต่อกัน 7 วัน ให้วิ่งฟรีไม่คิดค่าเช่า 1 วัน บางอู่อาจมีเงินเดือนให้เดือนละ 1,000 บาท สำหรับผู้ที่ต้องการเช่าขับรถแท็กซี่สิ่งที่ต้องปฏิบัติ เช่น ต้องมีใบขับขี่รถยนต์สาธารณะ และผู้ค้าประกันโดยอาจเป็นผู้ที่ขับรถยนต์ในอยู่เดียวกันหรือญาติรับรอง สำหรับกลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเอง จะพบน้อยกว่ากลุ่มแรก ซึ่งแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ ประเภทที่มีรถเป็นของตนเองโดยสมบูรณ์ จะพบน้อย เป็นกลุ่มที่ไม่ต้องเช่าหรือผ่อนส่งค่างวด ดังนั้นการลงทุนในการประกอบอาชีพในแต่ละวันจะมีค่าใช้จ่ายน้อยกว่าประเภทแรก แต่จะมีภาระการดูแลเกี่ยวกับค่าซ่อม ค่าประกันรถยนต์เป็นของตนเอง และประเภทที่ 2 คือ มีรถเป็นของตนเองแต่อยู่ระหว่างการผ่อนส่งค่างวดกับสหกรณ์หรือไฟแนนซ์ ซึ่งพบมากที่สุดของกลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเอง ส่วนการลงทุนในการประกอบอาชีพขับรถสหกรณ์แท็กซี่ในแต่ละวันสิ่งที่ต้องลงทุน เช่น ค่าเช่ารถแท็กซี่ขึ้นตัววันละ 600 บาท (ประเภทรถเก่า) ค่าแก๊สวันละ 300 -400 บาท ดังนั้น ต้นทุนการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่วันละ 1,000 บาท ซึ่งไม่รวมค่าอาหาร เครื่องดื่ม และอื่นๆ จากการศึกษาพบว่า ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่มีรายได้เฉลี่ยต่อวันหลังจากหักค่าใช้จ่าย วันละ 500-800 บาทต่อวัน ซึ่งเป็นรายได้ที่สามารถเลี้ยงครอบครัวทั้งนี้ขึ้นอยู่กับผู้ประกอบอาชีพเป็นหลัก

1.6 สิทธิและประโยชน์ที่ได้รับจากการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ พบว่าคนขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ไม่ได้รับสิทธิและประโยชน์ที่ได้จากการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ เช่น การได้รับการพัฒนาอบรมความรู้ ทักษะทางอาชีพ หรือการดูแลด้านสวัสดิการที่เกี่ยวข้องกับคนขับรถแท็กซี่ ยกเว้นกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่และเป็นสมาชิกของสหกรณ์รถแท็กซี่ที่ให้การดูแลและส่งเสริมสวัสดิการแก่สมาชิก โดยเฉพาะสิทธิต่างๆ รวมทั้งการให้ความรู้และการอบรมทักษะทางภาษา เช่น ภาษาอังกฤษ ภาษาจีน ซึ่งการจัดสวัสดิการดังกล่าวไม่ครอบคลุมทุกสหกรณ์รถแท็กซี่ทั้งนี้เนื่องจากการบริหารจัดการของสหกรณ์รถแท็กซี่แต่ละแห่งไม่เหมือนกันและไม่ให้ความสำคัญเท่าที่ควร เป็นเพราะบางสหกรณ์รถแท็กซี่เน้นการให้เช่ารถและให้ความสำคัญกับเจ้าของอู่มากกว่าผู้ขับรถแท็กซี่ เนื่องจากเจ้าของอู่รถแท็กซี่เป็นผู้เสียค่าธรรมเนียมการเป็นสมาชิกกับสหกรณ์ทุกปี ขณะเดียวกันผู้ขับรถสหกรณ์แท็กซี่บางกลุ่มหรือบางคนไม่ให้ความสำคัญกับการเข้าเป็นสมาชิกอย่างจริงจังมองว่าเป็นเรื่องยุ่งยากและเสียเวลา แต่มีบางสหกรณ์รถแท็กซี่เป็นที่ยอมรับและมีเครือข่ายตามสถานที่หรือโรงแรมต่างๆ ในกรุงเทพมหานครอนุญาตให้คนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ สามารถเข้าไปจอดรอผู้โดยสารได้ ทั้งนี้จากทีมผู้บริหารและคณะกรรมการของสหกรณ์รถแท็กซี่ ที่ดูแลเอาใจใส่สมาชิกสหกรณ์รถแท็กซี่ รวมทั้งมีวิสัยทัศน์ที่ต้องการพัฒนาผู้ขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครให้เป็นที่ยอมรับ โดยการวางระเบียบข้อบังคับ เช่น การแต่งกาย การทำความสะอาดและตกแต่งภายในรถแท็กซี่ให้มีความสะอาดและสวยงามทุกครั้งที่ขับรถรับส่งผู้โดยสาร การวางระเบียบแบบนี้ทำให้ผู้ขับรถแท็กซี่หลายคนรู้สึกอึดอัดและถอยหนีไปขับรถแท็กซี่กับสหกรณ์หรือบริษัทอื่น

1.7 ความต้องการทางสังคมของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ พบว่าส่วนใหญ่เห็นด้วยกับความต้องการมีชีวิตอยู่รอดมากที่สุด โดยเฉพาะความต้องการความมั่นคงทางรายได้ ความต้องการ

สงเคราะห์และช่วยเหลือการประกอบอาชีพ และความต้องการความปลอดภัยในอาชีพ เนื่องจากอาชีพขั้บรณแท็กซี่เป็นอาชีพหนึ่งที่มีรายได้ไม่มั่นคง การลงทุนค่อนข้างสูง และมีรายจ่ายที่เพิ่มขึ้นจากค่าครองชีพ รวมทั้งมีความเสี่ยงจากการประกอบอาชีพและส่วนใหญ่ไม่ได้รับการสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกอบอาชีพจากภาครัฐหรือสหกรณ์รถแท็กซี่เท่าที่ควร นอกจากนี้พบว่าความต้องการจัดสวัสดิการประกันสังคม การจัดสวัสดิการคุ้มครองการรักษาพยาบาลเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับผู้ประกอบอาชีพขั้บรณแท็กซี่ ที่ช่วยให้ไม่ไปกระทบกับรายได้ของคนขั้บรณแท็กซี่ในยามเจ็บป่วยหรือได้รับอุบัติเหตุจากการประกอบอาชีพ ส่วนความต้องการความเจริญก้าวหน้า ได้แก่ ความต้องการและช่วยเหลือการพัฒนาอาชีพของคนขั้บรณแท็กซี่ ความต้องการและสงเคราะห์การจัดสวัสดิการทางเลือกของคนขั้บรณแท็กซี่ และความต้องการได้รับการพัฒนาอบรมความรู้และนันทนาการของคนขั้บรณแท็กซี่ พบว่าเป็นสิ่งสำคัญและควรเป็นหน้าที่ของรัฐบาลหรือหน่วยงานท้องถิ่น เช่น กรุงเทพมหานคร เป็นผู้ดำเนินการโดยเฉพาะการช่วยเหลือการพัฒนาอาชีพของคนขั้บรณแท็กซี่ และการพัฒนาอบรมความรู้และนันทนาการของคนขั้บรณแท็กซี่ซึ่งสามารถดำเนินการร่วมกับสหกรณ์รถแท็กซี่แต่ละแห่งได้ ส่วนการสงเคราะห์การจัดสวัสดิการทางเลือกของคนขั้บรณแท็กซี่ควรมีการผลักดันให้กลุ่มคนขั้บรณแท็กซี่รวมกลุ่มดำเนินการ และให้ภาครัฐสนับสนุนหรือจัดหางบประมาณบางส่วนในการดำเนินการ สำหรับความต้องการความสัมพันธ์กับผู้อื่น เช่น ความต้องการได้รับการยอมรับทางสังคม ความต้องการมีส่วนร่วมและช่วยเหลือสังคม และความต้องการเข้าถึงด้านกฎหมาย สิทธิและการคุ้มครองทางสังคม พบว่ามีความต้องการและเห็นควรที่ได้รับการสนับสนุนเนื่องจากเป็นอาชีพหนึ่งที่ผู้รับบริการมีความคาดหวังค่อนข้างสูง ส่วนใหญ่เกี่ยวข้องในด้านราคา ด้านความปลอดภัยและการให้บริการต่างๆ กับกลุ่มคนขั้บรณแท็กซี่ ส่วนผู้ผลักดันอาจเป็นทั้งรัฐบาล หน่วยงานท้องถิ่น และสหกรณ์รถแท็กซี่ต่างๆ

2. กลไกการสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของคนขั้บรณแท็กซี่

กลไกการสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของกลุ่มตัวอย่างคนขั้บรณแท็กซี่พบว่า โดยภาพรวมมีค่าเฉลี่ยความเห็นคิดอยู่ในระดับมากเท่ากับ 4.41 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า (1) ด้านนโยบายมีระดับความเห็นมากที่สุด คือค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.52 โดยเฉพาะการขยายความคุ้มครองการประกันสังคมของคนขั้บรณแท็กซี่เพื่อให้เกิดความเสมอภาคและเป็นธรรมมีระดับความเห็นมากที่สุด รองลงมาเป็นการสนับสนุนและพัฒนาความมั่นคงทางรายได้ของคนขั้บรณแท็กซี่และการส่งเสริมการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพของคนขั้บรณแท็กซี่ตามลำดับ (2) ด้านการดำเนินงานมีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.43 ได้แก่ การส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่ทางอาชีพของคนขั้บรณแท็กซี่ให้เข้าถึงการรับบริการมีระดับความเห็นมากที่สุด รองลงมาเป็นการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพของคนขั้บรณแท็กซี่เพื่อให้เกิดความมั่นคงในการประกอบอาชีพทั้งที่เป็นอาชีพหลักและอาชีพรอง และการจัดทำฐานข้อมูลที่เข้าถึงปัญหาความต้องการและสวัสดิการ ความมั่นคงด้านอาชีพและรายได้ของคนขั้บรณแท็กซี่ตามลำดับ (3) ด้านการบริหารจัดการมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.29 เช่น การสนับสนุนด้านงบประมาณการรวมกลุ่มเพื่อสร้างสวัสดิภาพและสวัสดิการทางอาชีพของคนขั้บรณแท็กซี่มีระดับความเห็นมากที่สุด รองลงมาคือจัดทำมาตรการความเสี่ยงและความคุ้มครองในอาชีพ

คนขับรถแท็กซี่ที่มีค่าเฉลี่ย และบูรณาการด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับให้อื้อประโยชน์ต่อการบริหารจัดการอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ตามลำดับ

เมื่อศึกษาข้อมูลเชิงลึกที่ได้จากการสนทนากลุ่มและการสัมภาษณ์ พบว่า (1) กลไกการสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของคนขับรถแท็กซี่ด้านนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการขยายความคุ้มครองการประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่เพื่อให้เกิดความเสมอภาคและเป็นธรรม การสนับสนุนและพัฒนาความมั่นคงทางรายได้ของคนขับรถแท็กซี่ และการส่งเสริมการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพของคนขับรถแท็กซี่ ในภาพรวมกล่าวได้ว่าผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิมีความเห็นไปในทิศทางเดียวกันต่อนโยบายการขยายความคุ้มครองการประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่เพื่อให้เกิดความเสมอภาคและเป็นธรรมว่าเป็นสิ่งที่ดี เป็นการช่วยเหลือผู้ใช้แรงงานนอกระบบที่ไม่มีนายจ้าง ลูกจ้าง เพื่อให้รับสิทธิคุ้มครองการขาดรายได้เมื่อเจ็บป่วย ทูพพลภาพ หรือเป็นค่าทำศพเป็นเงินออมยามชราภาพ โดยการส่งเงินสมทบการทำประกันในฐานะผู้ประกันตนโดยอิสระ มาตรา 40 อย่างไรก็ตามผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิบางท่านมีทัศนะต่อการขยายความคุ้มครองการประกันสังคมแตกต่างกันโดยเฉพาะวิธีการส่งเงินสมทบที่มีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูงและภาครัฐออกประชานิยมเกี่ยวกับหลักประกันสุขภาพ 30 บาทรักษาทุกโรค ทำให้เกิดทางเลือกในกลุ่มของผู้ประกอบอาชีพอิสระ ขณะที่มาตรการประชานิยมและการส่งเสริมให้แรงงานนอกระบบเข้าสู่หลักประกันสังคมค่อนข้างน้อย ไม่เป็นรูปธรรมที่ชัดเจน รวมทั้งผู้ขับรถแท็กซี่ ผู้ประกอบอาชีพอิสระต่างๆ และสหกรณ์รถแท็กซี่หลายแห่งยังไม่ให้ความสำคัญเท่าที่ควร ซึ่งผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิบางท่านให้ทัศนะเพื่อยืนยันว่าอัตราการเข้าสู่ผู้ประกันตนของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ในภาพรวมค่อนข้างน้อย เนื่องจากความไม่เข้าใจในสิทธิประโยชน์ และการไม่ได้รับความร่วมมือจากสหกรณ์รถแท็กซี่หรือสถานประกอบการโดยเฉพาะผู้เป็นเจ้าของรถแท็กซี่ รวมถึงระเบียบข้อบังคับของผู้ประกันตน (2) กลไกการสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของคนขับรถแท็กซี่ด้านการดำเนินงาน ในภาพรวมกล่าวได้ว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและภาคเอกชนมีความเห็นไปในทิศทางเดียวกันต่อการส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่ทางอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ให้เข้าถึงการรับบริการการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพของคนขับรถแท็กซี่เพื่อให้เกิดความมั่นคงในการประกอบอาชีพ และการจัดทำฐานข้อมูลที่เข้าถึงปัญหาความต้องการและสวัสดิการความมั่นคงด้านอาชีพและรายได้ของคนขับรถแท็กซี่ว่ามีความสำคัญสูง กล่าวคือลักษณะของกลุ่มคนขับแท็กซี่มีความหลากหลายและกระจายตัวอยู่ทั่วไปในเขตกรุงเทพมหานคร ทำให้ยากต่อการเฝ้าระวังและติดตาม ดังนั้นควรมีการจัดทำฐานข้อมูลของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ และควรจัดระบบให้ผู้ขับรถแท็กซี่เกิดการรวมกลุ่ม หรือเข้าเป็นสมาชิกของสหกรณ์แท็กซี่ทั้งนี้เพื่อที่จะได้รับผลประโยชน์จากสวัสดิการที่สหกรณ์แท็กซี่ต่างๆ จัดให้ นอกจากนี้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียบางท่านมีทัศนะที่แตกต่างว่าการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพของคนขับรถแท็กซี่เพื่อให้เกิดความมั่นคงในการประกอบอาชีพ ควรให้หน่วยงานกรุงเทพมหานครหรือท้องถิ่นเข้ามามีบทบาทต่อการพัฒนาโดยเฉพาะสวัสดิการเชิงพื้นที่ ได้แก่ การส่งเสริมพื้นที่ทางอาชีพสำหรับคนขับรถแท็กซี่ ตัวอย่างเช่น การจัดหาที่จอดรถ หรือจุดผ่อนผันเพื่อให้เข้าถึงการบริการผู้โดยสาร ส่วนการจัดทำฐานข้อมูลที่เข้าถึงปัญหาความต้องการและสวัสดิการ ความมั่นคงด้านอาชีพและรายได้นั้นมีความสำคัญที่ทุกฝ่ายควรให้ความร่วมมือ ทั้งนี้เพื่อภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปศึกษา วางแผนการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(3) กลไกการสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของคนขับรถแท็กซี่ด้านการบริหารจัดการ ในภาพรวมกล่าวได้ว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและภาคเอกชนมีความเห็นไปในทิศทางเดียวกัน ต่อการสนับสนุนด้านงบประมาณการรวมกลุ่มเพื่อสร้างสวัสดิภาพและสวัสดิการทางอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ กล่าวคือควรเริ่มที่การรวมกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ในการสนับสนุนให้สมาชิกเข้ามามีบทบาทผลักดันนโยบายต่างๆ ที่ช่วยพัฒนาและยกระดับคุณภาพชีวิตของสมาชิกคนขับรถแท็กซี่ ได้รับผลประโยชน์อย่างเต็มที่ ปัจจุบันทราบว่า การรวมกลุ่มของคนขับรถแท็กซี่ในรูปแบบสหกรณ์รถแท็กซี่ พบว่ามีหลายแห่งยังไม่ให้ความสำคัญเท่าที่ควร อาจเป็นเพราะคนขับรถแท็กซี่ของสหกรณ์รถแท็กซี่ส่วนหนึ่ง ไม่ได้เป็นสมาชิกกับสหกรณ์รถแท็กซี่โดยตรง ดังนั้นการสนับสนุนด้านงบประมาณการรวมกลุ่มเพื่อสร้างสวัสดิภาพและสวัสดิการทางอาชีพของคนขับรถแท็กซี่คงทำได้ยาก ส่วนการจัดทำมาตรการความเสี่ยงและความคุ้มครองในอาชีพคนขับรถแท็กซี่ในภาพรวมกล่าวได้ว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและภาคเอกชนมีความเห็นไปในทิศทางเดียวกันว่าเป็นสิ่งจำเป็นและสำคัญมาก เนื่องจากอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นอาชีพที่มีความเสี่ยง ไม่มีความปลอดภัยในการทำงาน มีรายได้ต่ำ และขาดความเข้าใจในการดูแลสุขภาพตนเอง อย่างไรก็ตามผู้มีส่วนได้ส่วนเสียบางท่านให้ทัศนะว่าการจัดสวัสดิการสังคมที่เกี่ยวกับการส่งเสริมอาชีพ สุขภาพ ความปลอดภัยในการทำงานนั้นในเชิงนโยบายการดำเนินงานของสหกรณ์แท็กซี่มีการดำเนินการอยู่แล้ว แต่อาจไม่ครอบคลุมทุกสหกรณ์แท็กซี่

3. แนวทางการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่

พบว่า (1) ภาคท้องถิ่นได้แก่ หน่วยงานท้องถิ่นควรจัดทำฐานข้อมูลระดับพื้นที่เพื่อจัดระบบความช่วยเหลือแก่คนขับรถแท็กซี่อย่างมีคุณภาพ และหน่วยงานท้องถิ่นควรจัดให้มีการฝึกอบรมความรู้เกี่ยวกับการจัดสวัสดิการคนขับรถแท็กซี่ ในภาพรวมกล่าวได้ว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและภาคเอกชนมีความเห็นไปในทิศทางเดียวกันว่าเป็นสิ่งสำคัญ เนื่องจากหน่วยงานท้องถิ่นมีบทบาทสำคัญและใกล้ชิดกับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เช่น การสนับสนุนพื้นที่ทางอาชีพ การกำหนดจุดผ่อนผันทางอาชีพ ดังนั้นการที่ภาคท้องถิ่นให้การสนับสนุนการจัดสวัสดิการหรือการพัฒนาคุณภาพชีวิตควรจัดระบบข้อมูลของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ซึ่งมีการเคลื่อนเข้าออกอยู่เสมอ อย่างไรก็ตามผู้มีส่วนได้ส่วนเสียบางท่านให้ทัศนะว่าการจัดทำฐานข้อมูลระดับพื้นที่เพื่อจัดระบบความช่วยเหลือแก่คนขับรถแท็กซี่ เป็นสิ่งจำเป็นที่หน่วยงานท้องถิ่นต้องทราบและมีข้อมูลประกอบการพิจารณาในการพัฒนาคุณภาพชีวิตของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ และข้อมูลที่จัดทำควรมีความเป็นปัจจุบัน (2) ภาคเอกชน ได้แก่ การสนับสนุนให้คนขับรถแท็กซี่ร่วมจัดสวัสดิการตามต้องการและพึงตนเอง และควรสนับสนุนให้คนขับรถแท็กซี่เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดสวัสดิการให้มากขึ้นในภาพรวมกล่าวได้ว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและภาคเอกชนมีความเห็นไปในทิศทางเดียวกันต่อการสนับสนุนให้คนขับรถแท็กซี่ร่วมจัดสวัสดิการตามต้องการและพึงตนเองของภาคเอกชนซึ่งหมายถึงสหกรณ์แท็กซี่หรืออาจอยู่ในรูปมูลนิธิที่รวมกลุ่มจัดสวัสดิการช่วยเหลือสมาชิกคนขับรถแท็กซี่ ดังที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียท่านหนึ่งให้ทัศนะว่าการจัดสวัสดิการตามต้องการและพึงตนเองของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่เป็นสิ่งที่สำคัญมาก เนื่องจากเป็นการจัดสวัสดิการที่ตามความต้องการของตนเองในการยกระดับคุณภาพชีวิตการทำงาน (3) ภาครัฐ ได้แก่ ควรกำหนดรูปแบบและประเภทของสวัสดิการให้สอดคล้องกับ

หลักสิทธิ ความเท่าเทียมและความเป็นธรรม และรัฐควรสนับสนุนการจัดสวัสดิการกองทุนพัฒนาอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ในภาพรวมกล่าวได้ว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและภาคเอกชนมีความเห็นไปในทิศทางเดียวกันว่ารัฐควรกำหนดรูปแบบและประเภทของสวัสดิการให้สอดคล้องกับหลักสิทธิ ความเท่าเทียมและความเป็นธรรม เนื่องจากการจัดสวัสดิการส่วนใหญ่ของภาครัฐจะออกมาตราการที่ครอบคลุมทุกกลุ่มประชากร ทุกเพศวัย แต่ไม่ครอบคลุมทุกอาชีพ โดยเฉพาะกลุ่มอาชีพอิสระที่มีความหลากหลายและมีความต้องการทางสังคมที่แตกต่างกัน นอกจากนี้รัฐควรสนับสนุนการจัดสวัสดิการกองทุนพัฒนาอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ ซึ่งผู้มีส่วนได้ส่วนเสียบางท่านให้ทัศนะต่อบทบาทของรัฐเกี่ยวกับการสนับสนุนการจัดสวัสดิการกองทุนพัฒนาอาชีพว่า เป็นการช่วยเหลือผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ให้มีรายได้ที่มั่นคง ช่วยลดรายจ่าย และสร้างสิ่งที่ทำให้คุณภาพชีวิตของคนขับรถแท็กซี่ดีขึ้น

อภิปรายผลวิจัย

จากการศึกษากรณีศึกษาสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของแรงงานนอกระบบภาคบริการ กรณีศึกษากลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร มีประเด็นที่สามารถนำมาอภิปรายผลดังนี้

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 มีความสอดคล้องกับผลการศึกษาของสลิต แก้วละมูล (2549) ว่าลักษณะกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย การศึกษาระดับประถมศึกษา รายได้ต่อเดือนอยู่ระหว่าง 5,000-8,000 บาท ระยะเวลาในการประกอบอาชีพ 3-5 ปี จำนวนชั่วโมงการทำงาน 11-15 ชั่วโมง แต่มีข้อสังเกตบางประเด็นที่แตกต่างกันเกี่ยวกับระดับการศึกษาของแรงงานนอกระบบในปัจจุบันที่ได้รับการศึกษาสูงขึ้น

2. คุณภาพชีวิตการทำงานของกลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่ เมื่อพิจารณาจากกรอบแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตการทำงานของ Cascio (2006) ได้แก่ ค่าตอบแทน ความมั่นคงในการทำงาน ความปลอดภัยในการทำงาน สุขภาพ การมีส่วนร่วม การพัฒนาความก้าวหน้า การแก้ปัญหาความขัดแย้ง การติดต่อสื่อสาร และความภาคภูมิใจ พบว่าส่วนมากมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 12,001– 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 51.6 ไม่มีความมั่นคงของการประกอบอาชีพมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 75.5 ไม่มีความปลอดภัยจากการประกอบอาชีพมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 84.6 ส่วนใหญ่มีการดูแลสุขภาพตนเองด้วยการหยุดพักผ่อนและรับประทานยามากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 82.3 และการรักษาพยาบาลตนเองด้วยการซื้อยามากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 57.0 ส่วนการเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ที่จัดขึ้นจากกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ พบว่าไม่เคยมีการเข้าร่วมมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 56.0 และพบว่าไม่เคยได้รับการพัฒนาทักษะและความรู้มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 77.9 ด้านปัญหา

หรือความขัดแย้งในขณะประกอบอาชีพ พบว่าเคยมีปัญหาหรือความขัดแย้งมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 51.6 และพบว่าส่วนใหญ่มีความภาคภูมิใจในการประกอบอาชีพคิดเป็นร้อยละ 89.3 พบว่ามีความสอดคล้องกับผลการศึกษาของนฤมล นิราทร, ชไมพร รุ่งฤกษ์ฤทธิ์, สุชาดา สนามชวด และกัลยา ไทยวงษ์ (2550) และวีรณัฐ วรพันธ์ (2551) ในประเด็นเกี่ยวกับค่าตอบแทน ความมั่นคงในการทำงาน ความปลอดภัยในการทำงาน สุขภาพ การมีส่วนร่วม การพัฒนาความก้าวหน้า การแก้ปัญหา ความขัดแย้ง การติดต่อสื่อสาร และความภาคภูมิใจ ที่ว่าแรงงานนอกระบบส่วนใหญ่อพยพมาจากต่างจังหวัดเพื่อหางานทำ อาศัยอยู่ในชุมชนแออัดหรือบ้านเช่าราคาถูก มีการศึกษาต่ำ รายได้น้อย ไม่สม่ำเสมอ ไม่แน่นอน คุณภาพชีวิตต่ำกว่ามาตรฐาน มีความไม่มั่นคงด้านรายได้ แรงงานส่วนใหญ่ยังไม่มีการรวมกลุ่ม มีหนี้สิน มีค่าใช้จ่ายด้านอุปโภคบริโภค ปัญหาที่พบคือ การขาดโอกาสเข้าถึงแหล่งทุน ปัญหาสภาพการทำงานที่ไม่ปลอดภัย ต้องเผชิญความเสี่ยงในด้านสุขภาพ อุบัติเหตุจากการทำงาน ไม่ได้รับความเป็นธรรมทางกฎหมาย ขาดสิทธิประโยชน์และโอกาสที่จะยกระดับสถานทางสังคมของตนเองให้สูงขึ้น ขาดการดูแลเด็กและคนชรา สำหรับความต้องการเกี่ยวกับการพัฒนาความรู้ ทักษะฝีมือ การตลาด การบริการและการบัญชี ส่วนการคุ้มครองทางสังคมคือ การรักษาพยาบาล เงินช่วยเหลือกรณีเจ็บป่วยจากงานและกรณีสูงอายุ การเข้าถึงแหล่งทุนการประกอบอาชีพ แรงงานนอกระบบส่วนใหญ่มีเครือข่ายทางสังคมที่คอยให้คำปรึกษาหรือช่วยเหลือยามประสบปัญหาและมีความต้องการเข้าสู่ระบบการประกันสังคม

3. ลักษณะการทำงานและการลงทุนในการประกอบอาชีพขั้บรรทัดที่ชี้ พบว่ากลุ่มคนขั้บรรทัดที่ชี้แบ่งเป็น 2 กลุ่มใหญ่ ได้แก่ กลุ่มคนขั้บรรทัดที่ชี้ส่วนบุคคล (เขียว-เหลือง) และกลุ่มคนขั้บรรทัดที่ชี้นิติบุคคล ได้แก่ รถแท็กซี่สังกัดบริษัท ห้างร้าน และสหกรณ์รถแท็กซี่ ในจำนวนกลุ่มคนขั้บรรทัดที่ชี้เหล่านี้สามารถแบ่งออกเป็นกลุ่มผู้เช่ารถจากอู่ และกลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเอง ดังนั้นอาจจะมีลักษณะที่เหมือนหรือแตกต่างกันบ้างโดยเฉพาะลักษณะการทำงานถ้าเป็นกลุ่มเช่ารถจากอู่ กลุ่มนี้จะพบมากที่สุดและมีลักษณะการเช่าอยู่ 2 แบบ คือ (1) เช่าเป็นกะ กะละ 12 ชั่วโมง เช่น เริ่มขับตั้งแต่ 04.00 น. ถึง 16.00 น. หรือ 06.00 - 18.00 น. ซึ่งแล้วแต่ละอู่ที่เป็นเจ้าของรถเป็นผู้กำหนด กับแบบที่ 2 เป็นกะ 24 ชั่วโมง ลักษณะแบบนี้ไม่ต้องคืนรถหากต้องการขั้บรรทัดในวันถัดไป และสามารถให้ผู้ขับนำรถไปจอดที่บ้านได้ การจะขั้บรรทัดในลักษณะใดก็ตามขึ้นอยู่กับการทำงานข้อตกลงกับเจ้าของอู่ สำหรับการให้เช่ารถแท็กซี่ที่มีอัตราค่าเช่าไม่แตกต่างกันมากนัก ส่วนใหญ่จะขึ้นอยู่กับสภาพรถ เช่น ถ้าเป็นรถเก่าจะมีอัตราค่าเช่าให้เช่ารถแท็กซี่ตั้งแต่ 400 -600 บาทต่อกะ (ป้ายทะเบียน ทร.) แต่ถ้ารถใหม่จะมีอัตราค่าเช่าให้เช่ารถแท็กซี่ตั้งแต่ 800 -1,100 บาทต่อกะ (ป้ายทะเบียน ทล.) หรือพิจารณาจากรถแท็กซี่ที่ใช้แก๊ส LPG จะมีอัตราค่าเช่าให้เช่ารถแท็กซี่ตั้งแต่ 800 บาทขึ้นไป ส่วนรถแท็กซี่ที่ใช้แก๊ส NGV จะมีอัตราค่าเช่าให้เช่ารถแท็กซี่ตั้งแต่ 1,000 บาทขึ้นไป นอกจากนี้เจ้าของอู่แต่ละอู่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลยังมีการจัดรายการหรือแรงจูงใจให้ผู้เช่ารถแท็กซี่เลือกใช้บริการ เช่น เช่ารถแท็กซี่ติดต่อกัน 6 วัน ให้วิ่งฟรีไม่คิดค่าเช่า 1 วัน หรือ เช่ารถแท็กซี่ติดต่อกัน 7 วัน ให้วิ่งฟรีไม่คิดค่าเช่า 1 วัน บางอู่อาจมีเงินเดือนให้เดือนละ 1,000 บาท สำหรับผู้ที่ต้องการเช่าขั้บรรทัดที่ชี้ซึ่งต้องปฏิบัติ เช่น ต้องมีใบขับขั้บรรทัดสาธารณะ และผู้ค้าประกันโดยอาจเป็นผู้ที่ขั้บรรทัดยนต์ในอู่เดียวกันหรือญาติรับรอง สำหรับกลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเองจะพบน้อยกว่ากลุ่มแรก ซึ่งแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ ประเภทที่มีรถเป็นของตนเองโดย

สมบูรณ์ จะพบน้อย เป็นกลุ่มที่ไม่ต้องเช่าหรือผ่อนส่งค่างวด ดังนั้นการลงทุนในการประกอบอาชีพในแต่ละวันจะมีค่าใช้จ่ายน้อยกว่าประเภทแรก แต่จะมีภาระการดูแลเกี่ยวกับค่าซ่อม ค่าประกันรถยนต์เป็นของตนเอง และประเภทที่ 2 คือ มีรถเป็นของตนเองแต่อยู่ระหว่างการผ่อนส่งค่างวดกับสหกรณ์หรือไฟแนนซ์ ซึ่งพบมากที่สุดของกลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเอง ส่วนการลงทุนในการประกอบอาชีพขับรถสหกรณ์แท็กซี่ในแต่ละวัน สิ่งที่ต้องลงทุน เช่น ค่าเช่ารถแท็กซี่ขั้นต่ำวันละ 600 บาท (ประเภทรถเก่า) ค่าแก๊สวันละ 300 -400 บาท ดังนั้น ต้นทุนการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่วันละ 1,000 บาท ซึ่งไม่รวมค่าอาหาร เครื่องดื่มและอื่นๆ จากการศึกษาพบว่า ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่มีรายได้เฉลี่ยต่อวันหลังจากหักค่าใช้จ่าย วันละ 500-800 บาทต่อวัน ซึ่งเป็นรายได้ที่สามารถเลี้ยงครอบครัวทั้งนี้ขึ้นอยู่กับผู้ประกอบอาชีพเป็นหลัก พบว่ามีความสอดคล้องกับผลการศึกษาของสถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2551) ที่ว่าภาพรวมของกลุ่มตัวอย่างเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง มีการเข้าสู่อาชีพและลักษณะการทำงานแตกต่างกันสองลักษณะ คือ กลุ่มที่เริ่มต้นทำงานในอาชีพปัจจุบันเป็นอาชีพแรก และกลุ่มที่เคยประกอบอาชีพอื่นๆ ก่อนที่จะเปลี่ยนมาประกอบอาชีพที่ทำอยู่ในปัจจุบัน สำหรับเหตุผลการประกอบอาชีพในปัจจุบัน พบว่า เป็นอาชีพที่ทำมาตั้งแต่รุ่นพ่อแม่จึงรับช่วงต่อ หรือเป็นอาชีพที่ไม่ต้องอาศัยความรู้ความสามารถพิเศษและหางานได้ง่าย นอกจากนี้การประกอบอาชีพเดิมประสบปัญหาการขาดทุนหรือต้องการประกอบอาชีพอิสระที่ไม่ต้องมียาจำ รวมถึงเป็นงานที่ไม่หนักมากนัก นอกจากนี้พบว่ามีความสอดคล้องกับผลการศึกษาของนนทพงศ์ พลฤษชาติรัตน์ (2536) เกี่ยวกับกระบวนการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่จะถูกชักชวนจากญาติพี่น้อง เพื่อนสนิทจะพามาติดต่อกับเจ้าของรถแท็กซี่ เพื่อเช่ารถแท็กซี่ในการประกอบอาชีพต่อไป รวมถึงเป็นผู้ค้าประกันความประทุษร้ายและความเสียหาย สำหรับปัญหาการประกอบอาชีพ ได้แก่ การจราจร สุขภาพอนามัย การสื่อสารกับชาวต่างชาติ รายได้น้อย ทำงานทุกวันเมื่อหยุดงานจะไม่มีรายได้ ไม่มีเวลาในการออกกำลังกายหรือพักผ่อนตามที่ต้องการนานๆ แต่ถึงอย่างไรอาชีพนี้สร้างความรู้สึกภาคภูมิใจ เป็นอาชีพอิสระ สุจริตไม่เป็นปัญหาสังคมกับใคร ส่วนลักษณะการทำงานของกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่ พบว่าแบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ (1) กลุ่มผู้เช่ารถจากอู่ จะพบมากที่สุด ลักษณะการเช่ามีอยู่ 2 แบบ คือ แบบที่ 1 เช่าเป็นกะ กะละ 12 ชั่วโมง เช่น เริ่มขับตั้งแต่ 04.00 น. ถึง 16.00 น. หรือ 06.00 – 18.00 น. แต่ละอู่ที่เป็นเจ้าของรถเป็นผู้กำหนดและแบบที่ 2 เป็นกะ 24 ชั่วโมง ลักษณะแบบนี้ไม่ต้องคืนรถสามารถให้ผู้ขับนำรถไปจอดที่บ้านได้ สำหรับการให้เช่ารถแท็กซี่มีอัตราการให้เช่าไม่แตกต่างกันมาก ส่วนใหญ่จะขึ้นอยู่กับสภาพรถ เช่น ถ้าเป็นรถเก่าจะมีอัตราการให้เช่ารถแท็กซี่ตั้งแต่ 400 -600 บาทต่อกะ แต่ถ้ารถใหม่จะมีอัตราการให้เช่ารถแท็กซี่ตั้งแต่ 800 -1,100 บาทต่อกะ หรือพิจารณาจากรถแท็กซี่ที่ใช้แก๊ส LPG จะมีอัตราการให้เช่ารถแท็กซี่ตั้งแต่ 800 บาทขึ้นไป ส่วนรถแท็กซี่ที่ใช้แก๊ส NGV จะมีอัตราการให้เช่ารถแท็กซี่ตั้งแต่ 1,000 บาทขึ้นไป และ (2) กลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเอง พบน้อยกว่ากลุ่มแรก แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ประเภทแรก ผู้มีรถเป็นของตนเองโดยสมบูรณ์ พบน้อยมาก เป็นกลุ่มที่ไม่ต้องเช่าหรือผ่อนส่งค่างวด และประเภทที่ 2 คือ ผู้มีรถเป็นของตนเองแต่อยู่ระหว่างการผ่อนส่งค่างวดกับสหกรณ์หรือไฟแนนซ์ พบมากที่สุดของกลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเอง แต่มีข้อสังเกตเกี่ยวกับรายได้และอัตราการให้เช่ารถแท็กซี่ พบว่าไม่สูงมากนักในขณะที่สภาพเศรษฐกิจเปลี่ยนแปลง ทั้งนี้เป็นเพราะจำนวนรถแท็กซี่มีมากขึ้น ระบบบริการขนส่งสาธารณะด้านอื่นๆ เพิ่มขึ้นและเป็นทางเลือกใหม่

4. ความต้องการทางสังคมของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ จากผลการศึกษาข้างต้น พบว่า สอดคล้องกับผลการศึกษาของ Kar and Marjit (2009) ว่าความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการค้าและความยากจน ส่งผลต่อการลดระดับความยากจนของแรงงาน โดยเฉพาะประเทศโลกที่กำลังพัฒนา จะเห็นได้ว่าการค้าเสรีทำให้เกิดการแข่งขัน การเพิ่มค่าจ้างสอดคล้องกับประเภทของอาชีพ การเพิ่มการผลิตและการจ้างงานในส่วนของผู้ประกอบการที่เพิ่มขึ้น เป็นที่สังเกตได้ว่าความต้องการและการสนับสนุนทางสังคมของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่สวนทางกันกับรายได้ที่ลดลง เนื่องจากมีการลงทุนค่อนข้างสูง มีรายจ่ายที่เพิ่มขึ้นจากค่าครองชีพ

5. กลไกการสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของคนขับรถแท็กซี่ ผลการศึกษาวิจัยดังกล่าวข้างต้นมีความเหมือนกับผลการศึกษาของสำนักงานวิจัยกฎหมายและแรงงาน บริษัท เอ็กเซลเลนซ์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (2551, หน้า 5-10) กล่าวถึงคุณภาพชีวิตและแนวทางการให้ความคุ้มครองแรงงานนอกระบบ กลุ่มผู้ประกอบการอาชีพอิสระ คือ การนำแนวคิดเกี่ยวกับหลักประกันทางสังคม (Social Protection System) มาให้การคุ้มครองแทนการออกกฎหมายคุ้มครองแรงงาน โดยมีแนวทางการดำเนินงานดังนี้ (1) การตราพระราชบัญญัติกองทุนบำนาญเพื่อผู้ใช้แรงงาน เพื่อจัดตั้งกองทุนบำนาญสำหรับผู้ใช้แรงงาน และกองทุนประกันสังคมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับทุพพลภาพ ตาย และชราภาพ มารวมไว้ในกองทุนบำนาญเพื่อผู้ใช้แรงงานที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติ และบังคับให้นายจ้าง ลูกจ้าง และผู้ว่าจ้างตนเอง ต้องสมทบเงินเข้ากองทุนตามอัตราที่กำหนด (2) การเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการอาชีพอิสระสามารถสมัครเข้าเป็นสมาชิกของกองทุนประกันสังคมและได้รับสิทธิต่างๆ เท่ากับแรงงานในระบบ โดยให้ผู้ว่าจ้างตนเองต้องจ่ายเงินสมทบในส่วนของนายจ้าง (3) การส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ว่าจ้างตนเองหรือผู้ประกอบการอาชีพอิสระ รวมตัวกันจัดตั้งสมาคมตามประเภทอาชีพอิสระ ทั้งนี้เพื่อเป็นองค์กรของผู้ว่าจ้างตนเองในการเสนอความคิดเห็นและข้อเสนอต่างๆ ตลอดจนประสานการพัฒนาผู้ประกอบการอาชีพอิสระกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง (4) ตราพระราชบัญญัติคุ้มครองคนทำงาน โดยให้ผู้ประกอบการอาชีพอิสระหรือผู้ว่าจ้างตนเอง สามารถได้รับประโยชน์จากกองทุนสงเคราะห์ผู้ทำงาน ในการกู้ยืมเงินและการพัฒนาอาชีพ และสอดคล้องกับแนวคิดการพัฒนากลไกของนโยบาย กลไกการบริหารจัดการและกลไกการดำเนินการจัดสวัสดิการสังคมของไทย (กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์, 2548, หน้า 147 - 149) พบว่านโยบายสวัสดิการสังคมในระยะหลังวิกฤตเศรษฐกิจให้ความสำคัญกับการให้บริการในลักษณะโครงข่ายความคุ้มครองทางสังคม ดังนั้นแนวทางการพัฒนากลไกระดับนโยบาย คือ การเปิดโอกาสให้ประชาชนและภาคส่วนต่างๆ เข้ามามีส่วนร่วมในทุกขั้นตอนของการจัดทำนโยบายในประเด็นต่างๆ ควบคู่กับการพัฒนากลไกทางกฎหมาย สำหรับกลไกการบริหารจัดการและการดำเนินงาน ประกอบด้วยภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคธุรกิจ ภาคท้องถิ่น และภาคประชาชน เป็นกลไกขับเคลื่อนและผลักดันการทำงานให้บรรลุเป้าหมาย รวมถึงการดำเนินการยกร่างกฎหมาย มาตรการ และระเบียบต่างๆ

6. แนวทางการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของคนขับรถแท็กซี่ ผลการศึกษาวิจัยดังกล่าวข้างต้นมีความแตกต่างกับผลการศึกษาของมหาวิทยาลัย สุโขทัยธรรมาธิราช สาขาวิชารัฐศาสตร์ (2552, หน้า 16-17) ที่เสนอแนวทางและมาตรการดำเนินการเพื่อตอบสนองความต้องการสวัสดิการของแรงงานนอกระบบในมิติต่าง ๆ ดังนี้ (1) มิติด้านเศรษฐกิจ (ด้านการมี

งานทำและการมีรายได้) ได้แก่ การเร่งรัดการพัฒนาฝีมือแรงงานเพื่อยกระดับมาตรฐานฝีมือแรงงานนอกระบบ โดยต้องพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมให้ตรงกับความต้องการในแต่ละสาขาอาชีพ มิใช่พัฒนาคนตามศักยภาพที่มีเท่านั้น เพื่อให้แรงงานนอกระบบสามารถเพิ่มมูลค่าของงานหรือการบริการในอันที่จะนำมาสู่รายได้จากการประกอบอาชีพที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งปรับเปลี่ยนทัศนคติในการประกอบอาชีพ และภาครัฐควรดำเนินการกระจายรายได้ไปสู่ชนบทมากขึ้น โดยการสนับสนุนเงินทุนเพื่อการประกอบอาชีพ แต่ต้องพิจารณาตามความเหมาะสมในด้านต่างๆ ทั้งลักษณะภูมิปัญญา ลักษณะเศรษฐกิจ สังคมของแต่ละท้องถิ่น เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเศรษฐกิจพอเพียง (2) มิติด้านสังคม สาธารณสุขและการศึกษา (ความมั่นคงทางสังคม ด้านที่อยู่อาศัย ด้านการศึกษาและด้านสุขภาพอนามัย) ได้แก่ การส่งเสริมให้แรงงานนอกระบบได้รับการรักษาพยาบาลอันเกิดจากการบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยอย่างมีมาตรฐาน ทั้งด้านบุคลากรที่ให้บริการและคุณภาพของยา ส่งเสริมการรวมตัวของกลุ่มสวัสดิการต่างๆ เพื่อให้สามารถช่วยเหลือตนเองภายในกลุ่มและลดภาระของรัฐ รวมถึงเข้าเป็นเครือข่ายองค์กรสวัสดิการในทุกระดับ ซึ่งจะนำไปสู่การจัดตั้งกองทุนสวัสดิการภาคประชาชนหรือกลุ่มอาชีพ สามารถบริหารและดูแลสมาชิกได้อย่างใกล้ชิดและทั่วถึง (3) มิติการเมืองและการเปลี่ยนแปลงของโลกสมัยใหม่ (ด้านบริการสังคม และด้านนันทนาการ) ได้แก่ การส่งเสริมระบบการออมในช่วงวัยทำงานที่เพียงพอ เพื่อสร้างหลักประกันด้านรายได้และเตรียมความพร้อมให้กับแรงงานนอกระบบในการก้าวเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ โดยนำเสนอต่อรัฐเพื่อเร่งผลักดันกองทุนบำเหน็จบำนาญชาติ ให้สามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรม และกระทรวงแรงงานต้องมีนโยบายเชิงรุกในการดำเนินการสอดส่องดูแลแรงงานนอกระบบให้ได้รับความเป็นธรรมจากผู้ว่าจ้าง โดยต้องเข้าถึงปัญหาก่อน ตลอดจนมุ่งผลในเชิงป้องกันหรือการแก้ไขปัญหาตั้งแต่เริ่มต้น เพื่อป้องกันมิให้ปัญหาลุกลามและขยายตัวจนยากต่อการแก้ไข นอกจากนี้ต้องให้ความรู้และความช่วยเหลือทางกฎหมายแก่แรงงานนอกระบบ รวมถึงพัฒนาระบบการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของแรงงานนอกระบบให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง กลไกสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของแรงงานนอกระบบภาคบริการ กรณีศึกษากลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร ทำให้ทราบถึงคุณภาพชีวิตการทำงานและความต้องการทางสังคมของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ รวมทั้งกลไกการสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ ผู้วิจัยขอเสนอแนะแนวทางการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของคนขับรถแท็กซี่ ดังนี้

1. ภาคท้องถิ่น ได้แก่ กรุงเทพมหานครควรจัดทำฐานข้อมูลระดับพื้นที่เพื่อจัดระบบความช่วยเหลือแก่คนขับรถแท็กซี่อย่างมีคุณภาพ ควรจัดให้มีการฝึกอบรมความรู้ ทักษะเพื่อสร้างความมั่นคงทางอาชีพ รวมถึงสนับสนุนพื้นที่ทางอาชีพ เช่น กำหนดจุดผ่อนผันทางอาชีพ และสนับสนุนการจัดสวัสดิการหรือการพัฒนาคุณภาพชีวิตของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่และอาชีพอิสระอื่นๆ

2. ภาคเอกชน ได้แก่ เจ้าของธุรกิจแท็กซี่และสหกรณ์รถแท็กซี่ ควรสนับสนุนให้คนขับรถแท็กซี่ร่วมจัดสวัสดิการตามต้องการและพึงตนเอง และสนับสนุนให้คนขับรถแท็กซี่เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดสวัสดิการให้มากขึ้น

3. ภาครัฐ ได้แก่ กระทรวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรกำหนดรูปแบบและประเภทของสวัสดิการให้สอดคล้องกับหลักสิทธิ ความเท่าเทียมและความเป็นธรรม และควรสนับสนุนการจัดสวัสดิการกองทุนพัฒนาอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ เพื่อเป็นการช่วยเหลือผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ให้มีรายได้ที่มั่นคง ช่วยลดรายจ่าย และสร้างสิ่งที่ทำให้คุณภาพชีวิตของคนขับรถแท็กซี่ดีขึ้น

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรดำเนินการศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับการพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพคนขับรถแท็กซี่ จำแนกตามกลุ่ม ประเภทรถแท็กซี่ เนื่องจากกลุ่มอาชีพคนขับรถแท็กซี่มีความหลากหลายและความต้องการทางสังคมที่แตกต่างกัน
2. ควรศึกษาเกี่ยวกับรูปแบบการจัดสวัสดิการของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่จำแนกตามกลุ่ม ประเภทรถแท็กซี่ เนื่องจากผู้ประกอบการอาชีพคนขับรถแท็กซี่แต่ละกลุ่ม ประเภทนั้นมีความต้องการทางสังคม รวมทั้งการพัฒนาคุณภาพชีวิตและการจัดสวัสดิการแตกต่างกัน