

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล

การศึกษา เรื่อง พัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานสำหรับผู้ขับรถของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่แบบมีส่วนร่วม มีวัตถุประสงค์ 2 ประการ คือ 1) เพื่อประเมินระดับคุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับรถโดยสารสาธารณะแท็กซี่ 2) เพื่อสร้างแนวทางส่งเสริมคุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ แท็กซี่ คณะผู้วิจัยขอเสนอข้อมูลออกเป็นส่วนๆ ดังนี้

5.1 สรุปผลการวิจัย

5.2 การอภิปรายผล

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการวิจัย

จากเก็บรวบรวมข้อมูลกลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่ เขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 410 คน พบว่า

1. ด้านลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่ พบว่าเป็นเพศชายมากที่สุด มีอายุ 60 ปีขึ้นไป มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 12,001– 15,000 บาท สถานภาพสมรสมากที่สุด จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษา มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ต่างจังหวัด มีระยะเวลาที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่อยู่ที่ 10 ปีขึ้นไป ส่วนใหญ่เป็นประเภทรถแท็กซี่นิติบุคคล

2. ด้านคุณภาพชีวิตการทำงานของกลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่พบว่าตนไม่มีความมั่นคงและความปลอดภัยในอาชีพนี้ เมื่อเจ็บป่วยการดูแลสุขภาพตนเองด้วยการหยุดพักผ่อนและรับประทานยาที่ตนเองซื้อยามานเอง อีกทั้งยังไม่เคยมีการเข้าร่วมเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ที่จัดขึ้นจากกลุ่มคนขับรถแท็กซี่และไม่เคยได้รับการพัฒนาทักษะและความรู้ นอกจากนี้ยังพบว่ามีปัญหาหรือความขัดแย้งในขณะประกอบอาชีพขับแท็กซี่ และมีความภาคภูมิใจในการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

3. ด้านความต้องการทางสังคมของกลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่ พบว่าโดยภาพรวมมีค่าเฉลี่ยความต้องการอยู่ในระดับมากเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า (1) ความต้องการมีชีวิตอยู่รอด โดยเฉพาะความต้องการความมั่นคงทางรายได้มีระดับความต้องการมากที่สุด (2) ความต้องการความเจริญก้าวหน้ามีระดับความต้องการมากเป็นอันดับสอง และ (3) ความต้องการความสัมพันธ์กับผู้อื่น ได้แก่ ความต้องการได้รับการยอมรับทางสังคมมีระดับความต้องการมาก

4. ด้านกลไกสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของกลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่พบว่า โดยภาพรวมมีค่าเฉลี่ยความเห็นคิดอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า (1) ด้านนโยบายมีระดับความคิดเห็นมากที่สุด โดยเฉพาะการขยายความคุ้มครองการประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่เพื่อให้เกิดความเสมอภาคและเป็นธรรมมีระดับความคิดเห็นมากที่สุด (2) ด้านการดำเนินงาน ได้แก่ การส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่ทางอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ให้เข้าถึงการรับบริการมีระดับความคิดเห็นมากที่สุด (3) ด้านการบริหารจัดการได้แก่การสนับสนุนด้านงบประมาณการรวมกลุ่มเพื่อสร้างสวัสดิภาพและสวัสดิการทางอาชีพของคนขับรถแท็กซี่

สรุปการสนทนากลุ่ม (Focus Group Interview) สามารถสรุปข้อมูลได้ดังนี้

1. ด้านคุณภาพชีวิตของคนขับรถแท็กซี่

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

1.2 เลือกประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ส่วนใหญ่เดิมมีอาชีพรับจ้าง ค้าขายและทำงานบริษัท เหตุที่เลือกประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ เพราะว่าเป็นอาชีพอิสระ รายได้พอสมควร จะหยุดพักหรือทำงานเมื่อไรก็ได้ ทำงานแล้วสบายใจ

1.3 ลักษณะการทำงานและการลงทุนในการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ พบว่าแบ่งเป็น 2 กลุ่มใหญ่ ได้แก่ กลุ่มผู้ขับรถแท็กซี่ส่วนบุคคล (เขียว-เหลือง) และกลุ่มผู้ขับรถแท็กซี่นิติบุคคล ในจำนวนกลุ่มผู้ขับรถแท็กซี่เหล่านี้สามารถแบ่งออกเป็น 1) กลุ่มผู้เช่ารถจากอู่ และ 2) กลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเอง ลักษณะการทำงานถ้าเป็นกลุ่มเช่ารถจากอู่ กลุ่มนี้จะพบมากที่สุดโดยมีลักษณะการเช่าอยู่ 2 แบบ คือ แบบที่ 1 เช่าเป็นกะๆ ละ 12 ชั่วโมง แบบที่ 2 เป็นกะ 24 ชั่วโมง ลักษณะแบบนี้ไม่ต้องคืนรถหากต้องการขับรถในวันถัดไป และสามารถให้ผู้ขับนำรถไปจอดที่บ้านได้ สำหรับอัตราการให้เช่าไม่แตกต่างกันส่วนใหญ่จะขึ้นอยู่กับสภาพรถ เช่น ถ้าเป็นรถเก่ามีอัตราการให้เช่ารถแท็กซี่ตั้งแต่ 400 -600 บาทต่อกะ แต่ถ้ารถใหม่จะมีอัตราการให้เช่ารถแท็กซี่ตั้งแต่ 800 -1,100 บาทต่อกะ หรือพิจารณาจากรถแท็กซี่ที่ใช้แก๊ส LPG จะมีอัตราการให้เช่ารถแท็กซี่ตั้งแต่ 800 บาทขึ้นไป ส่วนรถแท็กซี่ที่ใช้แก๊ส NGV จะมีอัตราการให้เช่ารถแท็กซี่ตั้งแต่ 1,000 บาทขึ้นไป สำหรับกลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเองพบน้อยกว่ากลุ่มแรก โดยแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ ประเภทแรกเป็นของตนเองโดยสมบูรณ์ เป็นกลุ่มที่ไม่ต้องเช่าหรือผ่อนส่งค่างวดพบน้อย การลงทุนในการประกอบอาชีพในแต่ละวันจะมีค่าใช้จ่ายน้อยกว่า ส่วนประเภทที่ 2 คือ มีรถเป็นของตนเองแต่อยู่ระหว่างการผ่อนส่ง

ค่างวดกับสหกรณ์หรือไฟแนนซ์ พบมากที่สุดของกลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเอง ส่วนการลงทุนในการประกอบอาชีพ เช่น ค่าเช่ารถแท็กซี่ขึ้นต่ำวันละ 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 ยกเว้นกลุ่มคนขับรถสหกรณ์แท็กซี่และเป็นสมาชิกของสหกรณ์รถแท็กซี่ที่ให้การดูแลและส่งเสริมสวัสดิการแก่สมาชิก โดยเฉพาะสิทธิต่างๆ รวมทั้งการให้ความรู้และการอบรมทักษะทางภาษา

1.5 ความต้องการทางสังคมของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ พบว่าส่วนใหญ่เห็นด้วยกับความต้องการมีชีวิตอยู่รอดมากที่สุด เนื่องจากอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นอาชีพที่มีรายได้ไม่มั่นคง การลงทุนค่อนข้างสูง และมีรายจ่ายที่เพิ่มขึ้นจากค่าครองชีพ รวมทั้งมีความเสี่ยงจากการประกอบอาชีพและส่วนใหญ่ไม่ได้รับการสงเคราะห์และช่วยเหลือการประกอบอาชีพจากภาครัฐหรือสหกรณ์รถแท็กซี่เท่าที่ควร นอกจากนี้พบว่าความต้องการจัดสวัสดิการประกันสังคม การจัดสวัสดิการคุ้มครองการรักษาพยาบาลเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ที่ช่วยให้ไม่ไปกระทบกับรายได้ของคนขับรถแท็กซี่ในยามเจ็บป่วยหรือได้รับอุบัติเหตุจากการประกอบอาชีพ ส่วนความต้องการความเจริญก้าวหน้า พบว่าเป็นสิ่งสำคัญและควรเป็นหน้าที่ของรัฐบาลหรือหน่วยงานท้องถิ่น เช่น กรุงเทพมหานคร เป็นผู้ดำเนินการโดยเฉพาะการช่วยเหลือการพัฒนาอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ และการพัฒนาอบรมความรู้และนันทนาการของคนขับรถแท็กซี่ ส่วนการสงเคราะห์การจัดสวัสดิการทางเลือกของคนขับรถแท็กซี่ควรมีการผลักดันให้กลุ่มคนขับรถแท็กซี่รวมกลุ่มดำเนินการ และให้ภาครัฐสนับสนุนหรือจัดหางบประมาณบางส่วนในดำเนินการ สำหรับความต้องการความสัมพันธ์กับผู้อื่น พบว่ามีความต้องการและเห็นควรที่ได้รับการสนับสนุน เนื่องจากเป็นอาชีพหนึ่งที่ได้รับบริการมีความคาดหวังค่อนข้างสูง ส่วนใหญ่เกี่ยวข้องในด้านราคา ด้านความปลอดภัยและการให้บริการต่างๆ กับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ ส่วนผู้ผลักดันอาจเป็นทั้งรัฐบาล หน่วยงานท้องถิ่น และสหกรณ์รถแท็กซี่ต่างๆ

2. ด้านการสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของคนขับรถแท็กซี่ ประกอบด้วย 3 ด้าน ดังนี้

2.1) ด้านนโยบาย การขยายความคุ้มครองการประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่เพื่อให้เกิดความเสมอภาคและเป็นธรรม เป็นการช่วยเหลือผู้ขับรถแท็กซี่นอกระบบที่ไม่มีนายจ้าง เพื่อให้รับสิทธิคุ้มครองการขาดรายได้เมื่อเจ็บป่วย ทูพพลภาพ หรือเป็นค่าทำศพ เป็นเงินออมยามชราภาพ

โดยการส่งเงินสมทบการทำประกันในฐานะผู้ประกันตนโดยอิสระ มาตรา 40 แต่วิธีการส่งเงินสมทบที่มีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูงและภาครัฐออกพระราชานิยามเกี่ยวกับหลักประกันสุขภาพ 30 บาทรักษาทุกคนทำให้เกิดทางเลือกในกลุ่มของผู้ประกอบอาชีพอิสระ ขณะที่มาตรการประชาสัมพันธ์และการส่งเสริมให้ผู้ซบซึ้งรณรงค์ขึ้นนอกระบบเข้าสู่หลักประกันสังคมค่อนข้างน้อย ไม่เป็นรูปธรรมที่ชัดเจน

2.2) ด้านดำเนินงาน การจัดทำฐานข้อมูลของผู้ประกอบอาชีพซบซึ้งรณรงค์ และควรจัดระบบให้ผู้ซบซึ้งรณรงค์เกิดการรวมกลุ่ม หรือเข้าเป็นสมาชิกของสหกรณ์ที่กึ่งนี้เพื่อที่จะได้รับผลประโยชน์จากสวัสดิการที่สหกรณ์ที่กึ่งนี้ต่างๆ จัดให้ และควรให้หน่วยงานกรุงเทพมหานครหรือท้องถิ่นเข้ามามีบทบาทต่อการพัฒนาโดยเฉพาะสวัสดิการเชิงพื้นที่ ได้แก่ การส่งเสริมพื้นที่ทางอาชีพสำหรับคนซบซึ้งรณรงค์

2.3) ด้านการบริหารจัดการ การรวมกลุ่มคนซบซึ้งรณรงค์ในการสนับสนุนให้สมาชิกเข้ามามีบทบาทผลักดันนโยบายต่างๆ ที่ช่วยพัฒนาและยกระดับคุณภาพชีวิตของสมาชิกคนซบซึ้งรณรงค์ที่ได้รับผลประโยชน์อย่างเต็มที่ และควรจัดทำมาตรการความเสี่ยงและความคุ้มครองในอาชีพคนซบซึ้งรณรงค์ เนื่องจากอาชีพซบซึ้งรณรงค์เป็นอาชีพที่มีความเสี่ยง ไม่มีความปลอดภัยในการทำงาน มีรายได้ต่ำ และขาดความเข้าใจในการดูแลสุขภาพตนเอง

5.2 การอภิปรายผล

การศึกษาเรื่อง การพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานสำหรับผู้ซบซึ้งรณรงค์ของสหกรณ์โดยสารสาธารณะ แท้ก็แบบมีส่วนร่วม การวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำเอาประเด็นสำคัญมาใช้ในการอภิปรายผล ดังต่อไปนี้

1. ภาพรวมคุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ซบซึ้งรณรงค์โดยสารสาธารณะแท้ก็แบบมีส่วนร่วม อยู่ในระดับปานกลาง หากพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า Happy Soul / จิตวิญญาณดี และ Happy Heart / น้ำใจดี อยู่ในระดับมาก Happy Body / สุขภาพดี Happy Family / ครอบครัวดี Happy Society / สังคมดี Happy Brain / ใฝ่รู้ดี และ Happy Relax / ผ่อนคลายดี อยู่ในระดับปานกลาง และ Happy Money / สุขภาพเงินดี อยู่ในระดับน้อย ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่า ผู้ซบซึ้งรณรงค์โดยสารสาธารณะ (แท้ก็) ให้ความสำคัญเกี่ยวกับสุขภาพของตัวเองและบุคคลในครอบครัว รวมถึงความเป็นอยู่ของบุคคลในครอบครัว สอดคล้องกับแนวคิดของ องค์การยูเนสโก (UNESCO, 1978) กล่าวถึงคุณภาพชีวิต ว่าความรู้สึกของการอยู่อย่างพอใจมีความสุขความพอใจต่อองค์ประกอบต่างๆที่มีส่วนสำคัญต่อบุคคลนั้น ๆ ได้แก่อาหารสุขภาพอนามัยโภชนาการการศึกษาสิ่งแวดล้อมรายได้ที่อยู่อาศัยและทรัพยากรและยังได้กล่าวว่าพื้นฐานคุณภาพชีวิตของประชากรดูได้จาก 1) รายได้ครอบครัวที่พอเพียงแก่การเลี้ยงชีพ 2) การมีงานทำ 3) การศึกษาและอัตราการรู้หนังสือของประชาชน 4) โอกาส

ในการมีส่วนร่วมทางการเมือง 5) การมีเอกราชของประเทศโดยปราศจากการแทรกแซงจากรัฐบาลอื่น และองค์การสหประชาชาติ (United Nations, 2009) มีแนวคิดในการวัดคุณภาพชีวิตหรือความอยู่ดีมีสุขว่าไม่ควรเน้นในการให้ความสำคัญในเชิงปริมาณเพียงอย่างเดียว เช่น รายได้หรือผลผลิต เป็นต้น แต่ควรวัดด้วยตัวชี้วัดทางสังคมที่เป็นปัจจัยพื้นฐานในการพัฒนามนุษย์ที่ควรประกอบด้วย 3 ด้าน ได้แก่ การมีชีวิตที่ยืนยาว ความรู้ และมาตรฐานความเป็นอยู่

2. ความสัมพันธ์ระหว่างอายุ กับคุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่แบบมีส่วนร่วม ด้านHappy Body/สุขภาพดี ด้านHappy Relax / ผ่อนคลายดี ด้านHappy Heart / น้ำใจดี ด้านHappy Soul / จิตวิญญาณดี ด้านHappy Family / ครอบครัวดี ด้านHappy Society / สังคมดี ด้านHappy Brain / ใฝ่รู้ดี ด้านHappy Money / สุขภาพเงินดี โดยพบว่ามีความแตกต่างถึง 7 คู่ ได้แก่ สมมติฐาน 1.1 ผู้ขับขี่รถของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่มีอายุแตกต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงาน ด้านHappy Body/สุขภาพดี แตกต่างกัน สมมติฐาน 1.2 ผู้ขับขี่รถของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่มีอายุแตกต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงาน ด้านHappy Relax / ผ่อนคลายดี ที่แตกต่างกัน สมมติฐาน 1.3 ผู้ขับขี่รถของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่มีอายุแตกต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงาน ด้านHappy Heart / น้ำใจดี ที่แตกต่างกัน สมมติฐาน 1.4 ผู้ขับขี่รถของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่มีอายุแตกต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงาน ด้านHappy Soul / จิตวิญญาณดี ที่แตกต่างกัน สมมติฐาน 1.5 ผู้ขับขี่รถของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่มีอายุแตกต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงาน ด้านHappy Family / ครอบครัวดี ที่แตกต่างกัน สมมติฐาน 1.6 ผู้ขับขี่รถของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่มีอายุแตกต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงาน ด้านHappy Society / สังคมดี ที่แตกต่างกัน สมมติฐาน 1.8 ผู้ขับขี่รถของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่มีอายุแตกต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงาน ด้านHappy Money / สุขภาพเงินดี ที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 แสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) มีช่วงอายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป มีความต้องการคุณภาพชีวิตและคุณภาพชีวิตในการทำงานที่ดีขึ้น สอดคล้องกับสอดคล้องกับทฤษฎีลำดับขั้นความต้องการของมาสโลว์ (Maslow's Hierarchy of Needs Theory) (1954) ในลำดับที่ 2 คือ ความต้องการความปลอดภัย (Safety Needs) เช่น ความ ต้องการความมั่นคง(รายได้) ความต้องการความคุ้มครองจากอันตราย ทั้งทางร่างกายและจิตใจและลำดับที่ 3 ความต้องการทางสังคม (Social Needs) เช่น ความต้องการ ความรัก ความใส่ใจ ความเป็นส่วนหนึ่งของสังคม การได้รับการยอมรับ นอกจากนี้ จากการประชุมของ European Council ซึ่งจัดขึ้น ณ กรุงบรัสเซลส์ ใน พ.ศ. 2548 ได้มีการกล่าวถึงคำว่า คุณภาพชีวิตการทำงานไว้เช่นกัน โดยมีการกำหนดกรอบการวิเคราะห์ คุณภาพชีวิตการทำงานเป็น 10 มิติ โดยส่วนใหญ่เป็นการวัดในเชิงอัตวิสัย (Subjective) ดังนี้ 1) คุณภาพที่แท้จริงของงานที่ทำ (Intrinsic job quality) 2) การพัฒนาทักษะ/ การเรียนรู้ตลอดชีวิต และความก้าวหน้าในอาชีพ (Skills, life-

long learning and career development) 3) ความเท่าเทียมทางเพศ (Gender equality) 4) สุขภาพและความปลอดภัยในการทำงาน (Health and safety at work) 5) ความยืดหยุ่นและความมั่นคง (Flexibility and security) 6) การมีส่วนร่วมและการเข้าถึงตลาดแรงงาน (Inclusion and access to the labour market) 7) โครงสร้างการทำงานและความสมดุลในชีวิตการทำงาน (Work organization and work-life balance) 8) การสนทนาเชิงสังคมและการมีส่วนร่วมของคนทำงาน (Social dialogue and worker involvement) 9) ความหลากหลายและไม่แบ่งแยก (Diversity and nondiscrimination) และ 10) ผลการปฏิบัติงานโดยรวม (Overall work performance)

3. ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพ กับคุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับขีรถโดยสารสาธารณะ แท็กซี่แบบมีส่วนร่วม ด้านHappy Body/สุขภาพดี ด้านHappy Relax / ผ่อนคลายดี ด้านHappy Heart / น้ำใจดี ด้านHappy Soul / จิตวิญญาณดี ด้านHappy Family / ครอบครัวดี ด้านHappy Society / สังคมดี ด้านHappy Brain / ใฝ่รู้ดี ด้านHappy Money / สุขภาพเงินดี โดยพบว่ามีความแตกต่างถึง 6 คู่ ได้แก่ สมมติฐาน 2.1 ผู้ขับขีรถของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่ที่มีสถานภาพแตกต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงาน ด้าน Happy Body / สุขภาพดี ที่แตกต่างกัน สมมติฐาน 2.2 ผู้ขับขีรถของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่ที่มีสถานภาพแตกต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงาน ด้านHappy Relax / ผ่อนคลายดี ที่แตกต่างกัน สมมติฐาน 2.3 ผู้ขับขีรถของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่ที่มีสถานภาพแตกต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงาน ด้าน Happy Heart / น้ำใจดี ที่แตกต่างกัน สมมติฐาน 2.4 ผู้ขับขีรถของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่ที่มีสถานภาพแตกต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงาน ด้าน Happy Soul / จิตวิญญาณดีที่แตกต่างกัน สมมติฐาน 2.5 ผู้ขับขีรถของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่ที่มีสถานภาพแตกต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงาน ด้าน Happy Family / ครอบครัวดีที่แตกต่างกัน และสมมติฐาน 2.6 ผู้ขับขีรถของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่ที่มีสถานภาพแตกต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงาน ด้าน Happy Society / สังคมดีที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 แสดงให้เห็นว่าผู้ขับขีรถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) ให้ความสำคัญเกี่ยวกับสถานภาพ โดยพบว่าส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรสมีครอบครัวแล้วจึงน่าจะเป็นแรงจูงใจอย่างหนึ่งให้ผู้ขับขีรถแท็กซี่ต้องการทำเพื่อครอบครัวให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น สอดคล้องกับทฤษฎีลำดับขั้นความต้องการของมาสโลว์ (Maslow's Hierarchy of Needs Theory) (1954) ในลำดับที่ 2 คือ ความต้องการความปลอดภัย (Safety Needs) เช่น ความ ต้องการความมั่นคง(รายได้) ความต้องการความคุ้มครองจากอันตราย ทั้งทางร่างกายและจิตใจและลำดับที่ 3 ความต้องการทางสังคม (Social Needs) เช่น ความต้องการ ความรัก ความใส่ใจ ความเป็นส่วนหนึ่งของสังคม การได้รับการยอมรับ ในด้านองค์การอนามัยโลก (WHO) (The WHOQOL Group,1995) กล่าวว่าคุณภาพชีวิตของแต่ละบุคคลขึ้นอยู่กับบริบททางสังคมวัฒนธรรมและค่านิยมในเวลานั้นๆและมีความสัมพันธ์กับจุดมุ่งหมายความคาดหวังและมาตรฐานที่แต่ละคนกำหนดขึ้นซึ่งประกอบด้วย 4 มิติดังนี้ 1) มิติด้าน

สุขภาพกาย (Physical) 2) มิติด้านสุขภาพจิต (Psychological) 3) มิติด้านความสัมพันธ์ทางสังคม (Social relationships) และ 4) มิติด้านสภาพแวดล้อม (Environmental)

4. ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับคุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับขีรถโดยสารสาธารณะแท็กซี่แบบมีส่วนร่วม ด้าน Happy Body/สุขภาพดี ด้าน Happy Relax / ผ่อนคลายดี ด้าน Happy Heart / น้ำใจดี ด้าน Happy Soul / จิตวิญญาณดี ด้าน Happy Family / ครอบครัวดี ด้าน Happy Society / สังคมดี ด้าน Happy Brain / ใฝ่รู้ดี ด้าน Happy Money / สุขภาพเงินดี โดยพบว่ามีค่าแตกต่างกันถึง 6 คู่ ได้แก่ สมมติฐาน 3.1 ผู้ขับขีรถของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่มีรายได้แตกต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงาน ด้าน Happy Body / สุขภาพดีที่แตกต่างกัน) สมมติฐาน 3.2 ผู้ขับขีรถของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่มีรายได้แตกต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงาน ด้าน Happy Relax / ผ่อนคลายดีที่แตกต่างกัน สมมติฐาน 3.3 ผู้ขับขีรถของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่มีรายได้แตกต่างกัน คุณภาพชีวิตการทำงาน ด้าน Happy Heart / น้ำใจดีที่แตกต่างกัน สมมติฐาน 3.4 ผู้ขับขีรถของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่มีรายได้แตกต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงาน ด้าน Happy Soul / จิตวิญญาณดีที่แตกต่างกัน สมมติฐาน 3.5 ผู้ขับขีรถของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่มีรายได้แตกต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงาน ด้าน Happy Family / ครอบครัวดี แตกต่างกัน และสมมติฐาน 3.7 ผู้ขับขีรถของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่มีรายได้แตกต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงาน ด้าน Happy Brain / ใฝ่รู้ดีที่แตกต่างกัน) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 แสดงให้เห็นว่ารายได้จากการขับขีรถแท็กซี่ของผู้ขับขีรถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) มีความสำคัญอย่างยิ่งซึ่งเป็นตัวกำหนดคุณภาพชีวิตอย่างแท้จริง สอดคล้องกับทฤษฎีลำดับขั้นความต้องการของมาสโลว์ (Maslow's Hierarchy of Needs Theory) (1954) ในลำดับที่ 2 คือ ความต้องการความปลอดภัย (Safety Needs) เช่น ความ ต้องการความมั่นคง(รายได้) ความต้องการความคุ้มครองจากอันตราย ทั้งทางร่างกายและจิตใจ สอดคล้องกับองค์การยูเนสโก (UNESCO,1978) กล่าวว่าพื้นฐานคุณภาพชีวิตของประชากรดูได้จาก 1) รายได้ครอบครัวที่พอเพียงแก่การเลี้ยงชีพ สอดคล้องกับการประชุมของ European Council ซึ่งจัดขึ้น ณ กรุงบรัสเซลส์ ใน พ.ศ. 2548 ได้มีการกล่าวถึงคำว่า คุณภาพชีวิตการทำงานไว้เช่นกัน โดยมีการกำหนดกรอบการวิเคราะห์ คุณภาพชีวิตการทำงานเป็น 10 มิติ โดยส่วนใหญ่เป็นการวัดในเชิงอัตวิสัย (Subjective) โดยเฉพาะในด้านความยืดหยุ่นและความมั่นคง (Flexibility and security) และสอดคล้องกับสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (2555) ได้ส่งเสริมให้มีการพัฒนาแนวคิดในการสร้างองค์กรแห่งความสุขทำให้เกิดความสุข 8 ประการ (Happy 8) ในการจัดสมดุลชีวิตมนุษย์เพื่อให้เกิดความสมดุลของชีวิตในการทำงานและการใช้ชีวิต ในด้านใช้เงินเป็น (Happy Money) คือความสามารถในการจัดการรายรับและรายจ่ายตนเองและครอบครัวได้รวมถึงการรู้จักการทำบัญชีครัวเรือน

5. ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษา กับคุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับขีรถโดยสารสาธารณะแท็กซี่แบบมีส่วนร่วม ด้านHappy Body/สุขภาพดี ด้านHappy Relax / ผ่อนคลายดี ด้านHappy Heart / น้ำใจดี ด้านHappy Soul / จิตวิญญาณดี ด้านHappy Family / ครอบครัวดี ด้านHappy Society / สังคมดี ด้านHappy Brain / ใฝ่รู้ดี ด้านHappy Money / สุขภาพเงินดี โดยพบว่าสมมติฐาน 4.7 ผู้ขับขีรถของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงาน ด้าน Happy Brain / ใฝ่รู้ดีที่แตกต่างกัน มีความแตกต่างจากคู่อื่น อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 แสดงให้เห็นว่า ผู้ขับขีรถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) ให้ความสำคัญเกี่ยวกับการใฝ่ศึกษาหาความรู้เพิ่มขึ้น สอดคล้องกับองค์การยูเนสโก (UNESCO,1978) กล่าวว่าพื้นฐานคุณภาพชีวิตของประชากรดูได้จาก 5 ด้าน ได้แก่ การศึกษาและอัตราการรู้หนังสือของประชาชน สอดคล้องกับองค์การสหประชาชาติ (United Nations, 2009) กล่าวว่าการวัดคุณภาพชีวิตหรือความอยู่ดีมีสุขว่าไม่ควรเน้นในการให้ความสำคัญในเชิงปริมาณเพียงอย่างเดียว เช่น รายได้หรือผลผลิต เป็นต้น แต่ควรวัดด้วยตัวชี้วัดทางสังคมที่เป็นปัจจัยพื้นฐานในการพัฒนามนุษย์ที่ควรประกอบด้วย 3 ด้านได้แก่ การมีชีวิตที่ยืนยาว ความรู้และมาตรฐานความเป็นอยู่ นอกจากนี้ จากการประชุมของ European Council ซึ่งจัดขึ้น ณ กรุงบรัสเซลส์ ใน พ.ศ. 2548 ได้มีการกล่าวถึงคำว่าคุณภาพชีวิตการทำงานไว้เช่นกัน โดยมีการกำหนดกรอบการวิเคราะห์ คุณภาพชีวิตการทำงานเป็น 10 มิติ โดยส่วนใหญ่เป็นการวัดในเชิงอัตวิสัย (Subjective) ด้าน 2. การพัฒนาทักษะ/ การเรียนรู้ตลอดชีวิต และความก้าวหน้า ในอาชีพ (Skills, life-long learning and career development)

5.3 ข้อเสนอแนะ

การศึกษา เรื่อง พัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานสำหรับผู้ขับขีรถของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่แบบมีส่วนร่วม คณะวิจัยมีข้อเสนอแนะ 2 ส่วนดังนี้

1. ข้อเสนอแนะเพื่อเป็นแนวทางการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของคนขับขีรถแท็กซี่

1.1 ส่วนบุคคล ควรส่งเสริมสนับสนุน / การให้ความรู้เกี่ยวกับรูปแบบและประเภทสวัสดิการให้แก่ผู้ขับขีรถแท็กซี่ส่วนบุคคลได้รับรู้และมีความรู้ด้าน Happy Body/สุขภาพดี ด้าน Happy Relax / ผ่อนคลายดี ด้านHappy Heart / น้ำใจดี ด้านHappy Soul / จิตวิญญาณดี ด้าน Happy Family / ครอบครัวดี ด้านHappy Society / สังคมดี ด้านHappy Brain / ใฝ่รู้ดี ด้าน Happy Money / สุขภาพเงินดี อย่างต่อเนื่องโดยผ่านช่องทางต่างๆ เช่น วิทยุ ประกาศ

1.2 กลุ่มภาคเอกชน ในที่นี้ได้แก่ เจ้าของอยู่และสหกรณ์แท็กซี่ ควรสนับสนุนให้คนขับขีรถแท็กซี่ร่วมจัดสวัสดิการตามต้องการและพึงตนเอง และสนับสนุนให้คนขับขีรถแท็กซี่เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดสวัสดิการให้มากขึ้นในภาพรวมกล่าวได้ว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและภาคเอกชนมี

ความเห็นไปในทิศทางเดียวกันต่อการสนับสนุนให้คนขับรถแท็กซี่ร่วมจัดสวัสดิการตามต้องการและพึ่งตนเองของภาคเอกชนซึ่งหมายถึงสหกรณ์แท็กซี่ หรืออาจอยู่ในรูปมูลนิธิที่รวมกลุ่มจัดสวัสดิการช่วยเหลือสมาชิกคนขับรถแท็กซี่ ดังที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียท่านหนึ่งให้ทัศนะว่าการจัดสวัสดิการตามต้องการและพึ่งตนเองของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่เป็นสิ่งที่สำคัญมาก เนื่องจากการจัดสวัสดิการที่ตามความต้องการของตนเองในการยกระดับคุณภาพชีวิตการทำงาน

1.3 กลุ่มภาครัฐ ประกอบด้วยภาครัฐระดับท้องถิ่นและระดับหน่วยงาน ดังนี้

ภาครัฐระดับท้องถิ่น ได้แก่ กรุงเทพมหานครควรจัดทำฐานข้อมูลระดับพื้นที่เพื่อจัดระบบความช่วยเหลือแก่คนขับรถแท็กซี่ เช่น การสนับสนุนพื้นที่ทางอาชีพ การกำหนดจุดผ่อนผันทางอาชีพ ในส่วนหน่วยงานระดับกระทรวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรจัดทำฐานข้อมูลเพื่อช่วยเหลือแก่คนขับรถแท็กซี่อย่างมีคุณภาพ รวมถึงควรจัดระบบข้อมูลของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ซึ่งมีการเคลื่อนเข้าออกอยู่เสมอและข้อมูลที่จัดทำควรมีความเป็นปัจจุบัน ควรจัดให้มีการฝึกอบรมความรู้เกี่ยวกับการจัดสวัสดิการคนขับรถแท็กซี่ ควรกำหนดรูปแบบและประเภทของสวัสดิการให้สอดคล้องกับหลักสิทธิ ความเท่าเทียมและความเป็นธรรม และสนับสนุนการจัดสวัสดิการกองทุนพัฒนาอาชีพของคนขับรถแท็กซี่ เนื่องจากการจัดสวัสดิการส่วนใหญ่ของภาครัฐจะออกมาตราการที่ครอบคลุมทุกกลุ่มประชากร ทุกเพศวัย แต่ไม่ครอบคลุมทุกอาชีพ โดยเฉพาะกลุ่มอาชีพอิสระที่มีความหลากหลายและมีความต้องการทางสังคมที่แตกต่างกัน เป็นการช่วยเหลือผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ให้มีรายได้ที่มั่นคง ช่วยลดรายจ่าย และสร้างสิ่งที่ทำให้คุณภาพชีวิตของคนขับรถแท็กซี่ดีขึ้น

2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป ดังนี้

2.1 ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตการทำงานในด้านอื่นๆ อาทิเช่น ความมั่นคงเชิงสวัสดิการ ความปลอดภัยเชิงกายภาพ และสภาพแวดล้อมในการทำงานเชิงผลลัพธ์

2.2 ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมในรูปแบบการสร้างวัฒนธรรมองค์กรเชิงพลเมืองของสังคม

2.3 ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับรูปแบบการจัดสวัสดิการของกลุ่มคนขับรถแท็กซี่แยกตามกลุ่มประเภทของรถแท็กซี่ ซึ่งในอาชีพคนขับรถแท็กซี่แต่ละกลุ่มมีความต้องการทางสังคม รวมทั้งการพัฒนาคุณภาพชีวิตและการจัดสวัสดิการแตกต่างกัน