

ความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของแรงงานนอกระบบ
: กรณีศึกษาคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร
The Readiness in entering with non-formal Social Security System
: A Case Study Of Taxi Driver in Bangkok Metropolitan

วิทยานิพนธ์
ของ
นางสาวดลีน กิจสมัย

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของ
การศึกษาตามหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาสังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนา
พ.ศ. 2548

วิทยานิพนธ์	ความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของแรงงานนอกระบบ
	: กรณีศึกษาคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร
โดย	นางสาวดลีน กิจสมัย
สาขา	สังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนา
ประธานกรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์	รองศาสตราจารย์ ดร. นงลักษณ์ เทพสวัสดิ์
กรรมการ	ผู้ช่วยศาสตราจารย์บุปผา แซ่มประเสริฐ
กรรมการ	อาจารย์ทวีศักดิ์ จงประดับเกียรติ

มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยรับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนา

..... ผู้ช่วยอธิการบดีฝ่ายงานบัณฑิตศึกษา
(ดร.สรายุทธ์ เศรษฐขจร)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....	ประธานกรรมการ
(ศาสตราจารย์ ดร. สายหยุด จำปาทอง)	
.....	กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.นงลักษณ์ เทพสวัสดิ์)	
.....	กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์บุปผา แซ่มประเสริฐ)	
.....	กรรมการ
(อาจารย์ทวีศักดิ์ จงประดับเกียรติ)	
.....	กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. รัชณี คุโณปการ)	
.....	
(อาจารย์อามา วรรณฉวี)	กรรมการและเลขานุการ

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา

ดลิน กิจสมัย. (2548) ความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของแรงงานนอกระบบ : กรณีศึกษา
 คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร .วิทยานิพนธ์ระดับมหาบัณฑิต. กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย
 มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา. คณะกรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์ :
 รศ.ดร. นางลักษณ เทพสวัสดิ์ , ผศ. บุญผา แซ่มประเสริฐ ,อ.ทวีศักดิ์ จงประดับเกียรติ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของ
 คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร และเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่
 การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยได้แก่ คนขับ
 รถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครที่เช่ารถแท็กซี่ขั้วรายวันกับสหกรณ์แท็กซี่ ที่มีที่ตั้งอยู่ในเขตความ
 รับผิดชอบของสำนักงานประกันสังคมเขตพื้นที่ 7 ได้แก่สหกรณ์แท็กซี่ไทย จำนวน 345 คน
 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยได้แก่แบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วน
 เบี่ยงเบนมาตรฐาน และวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรด้วย Chi - Square

ผลการวิจัยพบว่า

1. คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครมีความพร้อมในด้านความสนใจต่อการประกันสังคม
 ด้านความสำคัญของการประกันสังคม ในด้านความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ ในด้านความ
 ต้องการในการประกันสังคม ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง

2. ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของ
 คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

2.1 ปัจจัยทางประชากร ทางเศรษฐกิจและทางสังคม พบว่า ระดับการศึกษา
 และ

รายได้ต่อเดือนมีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกัน ส่วน เพศ อายุ สถานภาพ
 สมรส จำนวนบุตร และสุขภาพ ไม่มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคม

2.2 ปัจจัยแวดล้อม พบว่า ความสนใจรับข้อมูลข่าวสารจากสื่อ และความสามารถ
 ในการจ่ายเงินสมทบมีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคม ส่วนการได้รับ
 สวัสดิการของรัฐจากโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรค ความรู้ความเข้าใจในเรื่องการประกันสังคม
 และความต้องการในประเภทประโยชน์ทดแทนไม่มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การ
 ประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

ประกาศคุณูปการ

วิทยานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จลุล่วงโดยสมบูรณ์ขึ้นมาได้นั้น เพราะได้รับความอนุเคราะห์และความกรุณา จากรองศาสตราจารย์ ดร. นงลักษณ์ เทพสวัสดิ์ ประธานควบคุมวิทยานิพนธ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์บุบผา แซ่มประเสริฐ และอาจารย์ทวีศักดิ์ จงประดับเกียรติ กรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์ และผู้ช่วยศาสตราจารย์รัชนี้ คุณูปการ กรรมการ อาจารย์อามา วรณณวี กรรมการ และเลขานุการ ซึ่งท่านได้ช่วยเหลือให้คำปรึกษาที่เป็นประโยชน์กับวิทยานิพนธ์ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณทุกๆ ท่านเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้ และขอกราบขอบพระคุณ คณะอาจารย์ในสาขาสังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนาทุกท่านที่ได้ให้ความรู้ คำแนะนำและกำลังใจแก่ผู้วิจัยจนสำเร็จการศึกษาและมีอาจจะเว้นบุคคลที่สำคัญยิ่ง ขอขอบคุณเป็นอย่างสูงสำหรับคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครกลุ่มตัวอย่างทุกท่านที่ได้ให้ความร่วมมือในการสละเวลาของท่านมาตอบแบบสอบถามเพื่อการวิจัยครั้งนี้

ขอกราบขอบพระคุณ คุณแม่ คุณพ่อ ครอบครัว และคุณสมเกียรติ รุ่งนิติศัย ที่ได้ให้การสนับสนุนทุนการศึกษาและเป็นกำลังใจในการศึกษา นอกจากนี้ขอขอบคุณเพื่อน ๆ ร่วมรุ่น สังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนา รุ่น 3 คุณสุรัช รุ่งแสง และเจ้าหน้าที่บัณฑิตศึกษาทุกท่านที่คอยช่วยเหลือประสานงานตลอดจนเป็นกำลังใจในระหว่างศึกษา จนประสบความสำเร็จ

ประโยชน์ของวิทยานิพนธ์เล่มนี้ ผู้วิจัยขอมอบแด่บุพการี ครูอาจารย์ และมีพระคุณทุก ๆ ท่าน ด้วยความเคารพอย่างสูง

นางสาวดลีน กิจสมัย

สารบัญ

บทคัดย่อภาษาไทย	ก
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ข
ประกาศคุุณุปการ.....	ค
สารบัญ.....	ง
สารบัญตาราง.....	ฉ
สารบัญแผนภาพ.....	ณ

หน้า

บทที่ 1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	5
สมมติฐานของการวิจัย.....	5
ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย.....	5
นิยามคำศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย.....	6
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย.....	7
กรอบแนวคิดในการทำวิจัย.....	7
บทที่ 2 เอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	8
ความรู้เกี่ยวกับการประกันสังคม.....	8
แนวคิดแรงงานนอกระบบ.....	25
แนวคิด ทฤษฎีและองค์ประกอบเกี่ยวกับความพร้อม.....	26
แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับแรงจูงใจ.....	30
เอกสารและงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง.....	32
การพัฒนากรอบความคิดสำหรับการวิจัย.....	35
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	37
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	37
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	38
การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	39
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	40
การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล.....	40

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	39
ตอนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง เป็นข้อมูลปัจจัยทางประชากรทางเศรษฐกิจ และทางสังคม.....	42
ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยแวดล้อม.....	45
ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคม.....	54
ตอนที่ 4 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางประชากร ทางเศรษฐกิจและทางสังคมกับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร.....	59
บทที่ 5 สรุปอภิปรายผลและข้อเสนอแนะ.....	70
สรุปผลการวิจัย.....	72
การอภิปรายผล.....	73
ข้อเสนอแนะ.....	76
ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป.....	77
บรรณานุกรม	78
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก	
ภาคผนวก ข	
ประวัติของผู้วิจัย.....	

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1	จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตาม เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส จำนวนบุตร รายได้ต่อเดือน และสุขภาพ	42
ตารางที่ 2	จำนวนและร้อยละของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามการได้รับข้อมูลข่าวสารจากวิทยุ โทรทัศน์ สิ่งพิมพ์ ในเรื่องการขยายการประกันสังคมสู่แรงงานนอกระบบ	45
ตารางที่ 3	จำนวนและร้อยละของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามการได้รับสวัสดิการจากโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรค.....	45
ตารางที่ 4	จำนวนและร้อยละของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามระดับความรู้ความเข้าใจในเรื่องการประกันสังคม.....	46
ตารางที่ 5	จำนวนและร้อยละของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามระดับความรู้ความเข้าใจต่อการประกันสังคมในด้านความหมายและหลักการประกันสังคม และด้านเงื่อนไขการใช้สิทธิและสิทธิประโยชน์ทดแทน	47
ตารางที่ 6	จำนวนและร้อยละของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามความต้องการประเภทประโยชน์ทดแทนจากการประกันสังคม.....	51
ตารางที่ 7	จำนวนและค่าถ่วงน้ำหนักของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามความต้องการประเภทประโยชน์ทดแทนจากการประกันสังคม.....	52
ตารางที่ 8	จำนวนและร้อยละของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามความสามารถในการจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราเดือนละ 450 บาท	53
ตารางที่ 9	ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมในด้านความสนใจต่อการประกันสังคม ด้านความสำคัญของการประกันสังคม ด้านความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ ด้านความต้องการการประกันสังคม	54

บัญชีตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 10	จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมในด้านความสนใจต่อการประกันสังคม.....	55
ตารางที่ 11	จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมในด้านความสำคัญของการประกันสังคม.....	56
ตารางที่ 12	จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมในด้านความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ.....	57
ตารางที่ 13	จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมในด้านความต้องการการประกันสังคม.....	58
ตารางที่ 14	ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางประชากร ทางเศรษฐกิจและทางสังคม ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส จำนวนบุตร ระดับการศึกษา รายได้ต่อเดือน สุขภาพ กับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร	61
ตารางที่ 15	ความสัมพันธ์ระหว่างความสนใจรับข้อมูลข่าวสารจากสื่อกับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร.....	65
ตารางที่ 16	ความสัมพันธ์ระหว่างการได้รับสวัสดิการของรัฐจากโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรคกับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร	66
ตารางที่ 17	ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ความเข้าใจในเรื่องการประกันสังคม กับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร	67

บัญชีตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 18	ความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการในประเภทประโยชน์ทดแทนกับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร	68
ตารางที่ 19	ความสัมพันธ์ระหว่างความสามารถในการจ่ายเงินสมทบกับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร.....	69

สารบัญแผนภาพ

หน้า

แผนภาพที่ 1 กรอบแนวความคิดในการทำวิจัย 8

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

มนุษย์ทุกคนต้องการดำรงชีวิตอยู่ได้ด้วยความเป็นปกติสุข อย่างน้อยต้องการมีปัจจัยพื้นฐานในการดำรงชีวิต อาทิ ต้องการอาหารเพื่อการบริโภค เสื้อผ้าใช้คลุมร่างกาย บ้านเพื่ออยู่อาศัย ยาเพื่อรักษาโรค เป็นต้น มาใช้อย่างเพียงพอ และเมื่อมนุษย์ต้องอยู่ร่วมกันเป็นสังคม การดำรงชีวิตความเป็นอยู่ในสังคมย่อมมีวิวัฒนาการเปลี่ยนแปลงเจริญก้าวหน้าไปมากขึ้น ปัจจัยพื้นฐานในการดำรงชีวิตของมนุษย์ก็ย่อมเพิ่มมากขึ้นด้วย อาทิ ต้องการมีงานทำที่มั่นคง มีความปลอดภัยในการทำงาน มีรายได้ที่เพียงพอ มีสวัสดิการที่อำนวยความสะดวกในความเป็นอยู่ได้ มีเกียรติ มีศักดิ์ศรี มีพลานามัยที่ดี มีการเคารพนับถือซึ่งกันและกัน มีความเสมอภาคกัน เป็นต้น แต่ในความเป็นจริง มนุษย์มิได้ประสบความสำเร็จตามที่ตนเองต้องการเสมอไป ย่อมจะประสบอุปสรรคต่าง ๆ นานา ไม่มากนักน้อย เช่น ความเจ็บป่วย ประสบอุบัติเหตุทำให้บาดเจ็บ ทุพพลภาพ การว่างงาน การคลอดบุตร การเลี้ยงดูบุตร การชราภาพ และความตาย เมื่อประสบขึ้นมาแล้ว ก็เกิดความเดือดร้อน ไม่มีเงินหรือทรัพย์สินเพียงพอที่จะดูแลเยียวยารักษา จนเดือดร้อนเหลือเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนนั้นได้ จะทำให้การดำรงชีวิตเป็นไปด้วยความลำบาก ทุกข์ยาก จนทำให้สูญเสียคุณภาพชีวิตไปอย่างน่าเวทนา แม้ว่าบางคนอาจมีทรัพย์สินเงินทองเพียงพอที่จะนำมาใช้เพื่อการดูแลรักษาใช้จ่ายในสภาวะการณ์ต่าง ๆ เหล่านั้นในส่วนของตัวเอง หรือคนใกล้ชิดได้ก็ตาม แต่ยังมีบุคคลจำนวนไม่น้อยยังจะต้องประสบปัญหาไม่มีทรัพย์สินเงินทองเพียงพอที่จะนำมาดูแล รักษา ใช้จ่ายในสภาวะการณ์เหล่านั้นได้ ก็เกิดความเดือดร้อนอย่างแน่นอนเมื่อมนุษย์ต้องอยู่ร่วมกันในสังคม และเมื่อส่วนใดส่วนหนึ่งของสังคมได้รับความเดือดร้อนเช่นนั้น ก็ย่อมส่งผลกระทบต่อทุกส่วนของสังคม รวมทั้งผู้มีทรัพย์สินเพียงพอต่างกล่าวนั้นด้วย ซึ่งจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับความรุนแรงของปัญหาและปริมาณของความเดือดร้อนนั้น ดังนั้นมนุษย์เป็นผู้มีความคิดมีสติปัญญา จึงต้องใช้สติปัญญาคิดหาวิธีการป้องกันปัญหาและบรรเทาปัญหาดังกล่าวนั้น วิธีการที่นิยมนำมาใช้กันอย่างแพร่หลายอยู่ทั่วไปในโลกนี้ก็คือ การนำเอาหลักการ “ประกันสังคม” มาใช้ปฏิบัติการให้สังคม

โดยสำนักงานประกันสังคมเป็นหน่วยงานซึ่งมีภารกิจสำคัญในการให้ความคุ้มครองแก่สมาชิกเพื่อเป็นหลักประกันในการดำเนิน มีการตราพระราชบัญญัติประกันสังคม มาใช้เมื่อวันที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2533 และมีผลบังคับใช้เป็นกฎหมายที่เรียกว่า “พระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ.2533” สำนักงานประกันสังคมมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อสร้างหลักประกันให้กับประชาชนพร้อมกับได้รวมเอางานในส่วนของการประกันสังคมจากกรมประชาสงเคราะห์ รวมทั้งงานกองทุนเงินทดแทนจากกรมแรงงานไว้ด้วยกัน โดยมีหลักการยึดแนวทางในการเฉลี่ยทุกข์เฉลี่ยสุข ในระยะแรกให้ความคุ้มครอง แก่สถานประกอบการที่มีลูกจ้างตั้งแต่ 20 คนขึ้นไป ในจังหวัดที่มีความเติบโตทางเศรษฐกิจโดยเฉพาะในภาคอุตสาหกรรมก่อน และได้ขยายความคุ้มครองให้แก่สถานประกอบการที่มีลูกจ้าง 10 คนขึ้นไปทั่วราชอาณาจักร ปัจจุบันได้ขยายความคุ้มครองให้แก่สถานประกอบการที่มีลูกจ้างตั้งแต่ 1 คนขึ้นไป ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2545 ภารกิจหลักของสำนักงานประกันสังคมในปัจจุบัน คือการบริหารกองทุนประกันสังคมตามพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 และกองทุนเงินทดแทนตามพระราชบัญญัติกองทุนเงินทดแทน พ.ศ. 2537 โดยมีหน้าที่รับผิดชอบ ในด้านการให้ความคุ้มครองและหลักประกันแก่ลูกจ้างที่ประสบอันตราย เจ็บป่วย ทูพพลภาพ หรือตายอันเนื่องมาจากการทำงานให้แก่นายจ้าง ตามกฎหมายเงินทดแทน รวมทั้งการคลอดบุตร สงเคราะห์บุตร ชราภาพ และว่างงาน ตามกฎหมายประกันสังคม ทำให้ลูกจ้างที่อยู่ในกลุ่มเศรษฐกิจในภาคระบบ (Formal Sector) มีหลักประกันความมั่นคงทางสังคมอย่างทั่วถึง แต่ไม่รวมไปถึงกลุ่มคนที่ทำงานในเศรษฐกิจนอกระบบ (Informal Sector) อย่างไรก็ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 พ.ศ. 2545 - 2549 ได้กำหนดเรื่อง ยุทธศาสตร์การพัฒนาคุณภาพคนและการคุ้มครองทางสังคมโดยให้มีการปรับการคุ้มครองทางสังคมให้ครอบคลุมแรงงานทั้งในและนอกระบบ ทั้งนี้กระทรวงแรงงานได้กำหนดยุทธศาสตร์ กระทรวงเพื่อเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ปี 2547 คือการพัฒนาสังคมผ่านกระบวนการแรงงานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตแรงงานตามภารกิจ ข้อที่ 25 คือ ขยายการประกันสังคมไปยัง แรงงานนอกระบบ ซึ่งสำนักงานประกันสังคมได้กำหนดทิศทางการดำเนินงานในการศึกษาเตรียมการขยายความคุ้มครองประกันสังคมกับแรงงานนอกระบบ ซึ่งจากแรงงานนอกระบบจากการสำรวจข้อมูลจากสำนักงานสถิติแห่งชาติพบว่าแรงงานนอกระบบในขณะนี้มืออยู่ประมาณ 23 ล้านคน หรือร้อยละ 70 ของกำลังแรงงาน ซึ่งสามารถจำแนกออกเป็น 2 กลุ่ม กลุ่มที่ 1 ผู้มีการทำงานหรือรับจ้างและมีรายได้เช่น ผู้รับงานไปทำที่บ้าน ผู้รับจ้างทำของ ลูกจ้างตามฤดูกาล ฯลฯ และกลุ่มที่ 2 คือกลุ่มผู้ประกอบการอาชีพอิสระที่ไม่มีลูกจ้าง เช่น หาบแ้ว แผงลอย คนขับรถรับจ้างทั่วไป ทั้งที่เป็นรถของตนเองหรือรถเช่า ผู้ทำการเกษตร ทั้งที่เป็นที่ดินของตนเองหรือเช่า หนายความ แพทย์ ฯลฯ จะเห็นได้ว่าแรงงานนอกระบบกลุ่มต่าง ๆ มีความ

แตกต่างกันในทั้งเรื่องของรายได้และการรวมกลุ่ม จึงเป็นปัญหาในเรื่องของการคิดคำนวณ รูปแบบหลักเกณฑ์ เงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับการขึ้นทะเบียน การจัดเก็บเงินสมทบและประเภทของประโยชน์ทดแทน เป็นต้น ซึ่งนับได้ว่าเป็นงานที่สำคัญอย่างยิ่ง ดังนั้น การขยายความคุ้มครองไปสู่แรงงานนอกระบบของสำนักงานประกันสังคมตาม นโยบายของกระทรวงแรงงาน จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องดำเนินการ บนพื้นฐานของความยั่งยืนและมั่นคง (กองวิจัยและพัฒนา, สำนักงานประกันสังคม.ออนไลน์. www.sso.go.th)

สืบเนื่องจากการเตรียมการในเรื่องดังกล่าว ทำให้เกิดผลกระทบโดยตรงกับแรงงานนอกระบบ จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องศึกษาถึงความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมเพื่อจะได้นำมาใช้เป็นข้อมูลในการขยายความคุ้มครอง และจากการที่แรงงานนอกระบบนั้นมีหลายกลุ่มอาชีพ ซึ่งแต่ละกลุ่มอาชีพนั้นมีความหลากหลายของปัญหาและสลับซับซ้อนแตกต่างกันออกไป ซึ่งผู้วิจัยเห็นว่ากลุ่มแรงงานนอกระบบประเภทกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ เป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบมากที่สุดกลุ่มหนึ่ง เนื่องจากการเดินทางโดยการใช้บริการ “รถแท็กซี่” เป็นทางเลือกหนึ่งของการเดินทางภายในเมืองหรือบริเวณใกล้เคียงที่มีบทบาทสำคัญและเป็นที่นิยมของคนกรุงเทพฯ และสามารถพบเห็นรถแท็กซี่ได้ทั่วไปบนท้องถนนทุกสายในกรุงเทพมหานคร นอกจากนั้นกลุ่มคนเมืองที่อยู่อาศัยในพื้นที่ชานเมือง หมู่บ้านจัดสรร หรือชอยเล็ก ก็มักจะนิยมใช้บริการรถแท็กซี่เพื่อความสะดวก ดังนั้นด้วยความต้องการในการใช้บริการรถแท็กซี่เหล่านี้ จึงเกิดกลุ่มผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่ขึ้น และในปัจจุบันมีแนวโน้มที่จะเพิ่มจำนวนมากขึ้นเรื่อย ๆ สังเกตได้จากสถิติการ จดทะเบียนรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน (รถแท็กซี่มิเตอร์) ที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี จากปี พ.ศ. 2542 ซึ่งมีจำนวน 61,950 เป็น 71,742 คันในปี 2546 (กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม www.dlt.go.th) จะเห็นได้ว่าผู้ขับรถแท็กซี่ในปัจจุบันจะต้องเผชิญปัญหาการแข่งขันที่สูงขึ้นจากเพื่อนร่วมอาชีพที่มีจำนวนมากขึ้น อันส่งผลให้รายได้โดยรวมลดน้อยลงแล้ว ผู้ขับรถแท็กซี่ยังประสบปัญหาความไม่แน่นอนของรายได้ในแต่ละวันซึ่งไม่สามารถคาดการณ์ล่วงหน้าได้ อีกทั้งอาชีพขับรถแท็กซี่ยังมีแนวโน้มที่ต้องเผชิญกับ “ความเสี่ยง” ในรูปแบบต่าง ๆ โดยเฉพาะทางด้านชีวิตและทรัพย์สิน เช่นจากทั้งในแง่ของการเกิดอุบัติเหตุเพราะโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุสำหรับคนขับรถแท็กซี่เป็นไปได้มาก เนื่องจากสภาพการทำงานที่ต้องใช้เวลาในการขับรถบนท้องถนนวันละหลาย ๆ ชั่วโมง ส่วนใหญ่ผู้ขับรถแท็กซี่จะใช้เวลาในการขับรถวันหนึ่งประมาณ 1 กะ หรือ 8 – 12 ชั่วโมง หรือในบางครั้งมีการควบหรือขับรถคงถึง 2 กะ เพื่อหารายได้เพิ่มขึ้น (วสันต์ วนิชพิสิฐพันธ์ 2540 : 6 อ้างในณัฐจรี สุวรรณภัก) ซึ่งผู้ขับรถแท็กซี่ต้องใช้สายตาสอดส่องหาผู้โดยสารตามข้างทางในขณะที่ขับรถ อีกทั้งยังต้องนั่งอยู่ในรถเป็นเวลานาน ๆ ประกอบกับสภาพการจราจรใน

กรุงเทพมหานครที่ติดขัด อาจเป็นผลให้ร่างกายอ่อนล้าและประสิทธิภาพในการขับรกลดน้อยลง รวมทั้งต้องแข่งขันกันแย่งผู้โดยสาร และมีการฝ่าฝืนกฎจราจรในบางครั้งจึงเอื้อต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายดังการศึกษาเรื่องความชุกและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุของผู้ขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร ของวัลภา องศ์สารศรี 2539 (อ้างใน ณัฐจรี สุวรรณภัก) ที่สะท้อนให้เห็นถึงระดับความชุกของการขับรถประสบอุบัติเหตุของผู้ขับซึ่งรถแท็กซี่สูงถึงร้อยละ 61.5 รวมทั้งจากการสัมภาษณ์ของคนขับรถแท็กซี่โดยทั่วไปในกรุงเทพมหานครเกี่ยวกับอุบัติเหตุในการขับรถแท็กซี่ทุกคนให้คำตอบที่สอดคล้องกันว่าผ่านประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุมาแล้วด้วยกันทั้งสิ้น และในแต่ละวันที่ขับรถล้วนมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ตลอดเวลา ดังนั้นจะเห็นได้ว่าการเกิดอุบัติเหตุเป็นความเสี่ยงรูปแบบหนึ่งที่มีแนวโน้มจะเกิดขึ้นได้ในชีวิตการทำงานประจำวันของคนขับรถแท็กซี่

จากมูลเหตุดังกล่าวผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาความพร้อมในการเข้าร่วมการประกันสังคมของแรงงานนอกระบบกลุ่มนี้ โดยในการสำรวจเบื้องต้นได้มีการแสดงความคิดเห็นที่แตกต่างกัน เช่นจากบทสัมภาษณ์ของนายสมพงษ์ สมรูป คนขับรถแท็กซี่เขตบางแค ได้แสดงความคิดเห็นว่า “เห็นด้วยกับการเข้าการประกันสังคม เพราะตนเองอายุมากแล้ว และมีโรคประจำตัว ถ้าหากได้รับสวัสดิการสังคมในส่วนนี้อาจทำให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น” หรือจากบทสัมภาษณ์ของนายเสรี บุญนาคน คนขับรถแท็กซี่เขตปทุมวันได้แสดงความคิดเห็นว่า “ไม่ควรเข้าการประกันสังคม เพราะรายได้น้อยและรายได้ไม่แน่นอนเมื่อเข้าการประกันสังคมจะต้องส่งเงินทุกเดือน คนขับรถแท็กซี่เป็นแค่คนหาเช้ากินค่ำดิ้นรนให้ตัวเองและครอบครัวอยู่รอดในสังคมก็พอแล้ว” หรือ นายไพโรจน์ ศรีวงษา คนขับแท็กซี่ในเขตบางพลัด กรุงเทพฯ กล่าวว่า “ไม่มีความจำเป็นที่แท็กซี่จะต้องทำประกันสังคม เพราะในปัจจุบันตนเองใช้บริการของโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรคอยู่แล้ว ถ้าเข้าประกันสังคม ปี ๆ หนึ่งต้องเสียเงินเท่าไร” จะเห็นได้ว่ากลุ่มคนขับรถแท็กซี่มีการแสดงความคิดเห็นที่แตกต่างกันออกไป มีทั้งเห็นด้วย และไม่เห็นด้วย ซึ่งอาจแสดงให้เห็นว่า แรงงานนอกระบบกลุ่มนี้อาจยังไม่มีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมโดยภาพรวม ทำให้ผู้วิจัยซึ่งเป็นบุคลากรคนหนึ่งในสำนักงานประกันสังคม จึงมีความสนใจและต้องการทำการศึกษาเรื่องในเรื่องดังกล่าวโดยมุ่งที่จะศึกษาถึงระดับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคม ตลอดจนถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของแรงงานนอกระบบกลุ่มนี้ อันจะนำไปสู่การตอบสนองของความเป็นไปได้ของการขยายความคุ้มครองการประกันสังคมสู่แรงงานนอกระบบของประเทศไทยต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาระดับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

สมมติฐานในการวิจัย

1. คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครมีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคม อยู่ในระดับสูง
2. ปัจจัยทางประชากร ทางเศรษฐกิจและทางสังคม ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส จำนวนบุตร ระดับการศึกษา รายได้ต่อเดือน สุขภาพ มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร
3. ปัจจัยแวดล้อม ได้แก่ การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อ การได้รับสวัสดิการของรัฐจากโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรค ความรู้ความเข้าใจในเรื่องการประกันสังคม และความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

ตัวแปรที่ศึกษา

1. ตัวแปรอิสระ แบ่งเป็นดังนี้
 - 1.1 ปัจจัยทางประชากร ทางเศรษฐกิจและทางสังคม
 - 1.1.1 เพศ
 - 1.1.2 อายุ
 - 1.1.3 สถานภาพสมรส
 - 1.1.4 จำนวนบุตร
 - 1.1.5 ระดับการศึกษา
 - 1.1.6 รายได้ต่อเดือน
 - 1.1.7 สุขภาพ

1.2 ปัจจัยแวดล้อม

1. การได้รับรับข้อมูลข่าวสารจากสื่อ
2. การได้รับสวัสดิการของรัฐจากโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรค
3. ความรู้ความเข้าใจในเรื่องการประกันสังคม
4. ความต้องการในประเภทประโยชน์ทดแทน
5. ความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ

2. ตัวแปรตามได้แก่ ความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

นิยามคำศัพท์เฉพาะที่ใช้ในการวิจัย

แรงงานนอกระบบ หมายถึง กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครที่ไม่ได้รับการคุ้มครองจากกฎหมายประกันสังคม

คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร หมายถึง คนขับรถแท็กซี่ที่เช่ารถแท็กซี่ขับรายวันกับสหกรณ์แท็กซี่ไทย แท็กซี่ 1 คันต่อคนขับรถ 1 คน

การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อ หมายถึง คนขับรถแท็กซี่ที่เคยได้รับข้อมูลข่าวสารในเรื่องการขยายการประกันสังคมสู่แรงงานนอกระบบจาก วิทยุ โทรทัศน์ สิ่งพิมพ์

ความรู้ความเข้าใจในเรื่องการประกันสังคม หมายถึง กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ที่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการประกันสังคม ในที่นี้หมายถึงในเรื่องความหมายของประกันสังคม หลักการของการประกันสังคม และ เงื่อนไขการใช้สิทธิและสิทธิประโยชน์ทดแทน

ความต้องการในประเภทประโยชน์ทดแทน หมายถึง คนขับรถแท็กซี่ที่มีความต้องการในประเภทของประโยชน์ทดแทนประกันสังคม 7 กรณี ซึ่งได้แก่

1. ประโยชน์ทดแทนกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย
2. ประโยชน์ทดแทนกรณีคลอดบุตร
3. ประโยชน์ทดแทนกรณีทุพพลภาพ
4. ประโยชน์ทดแทนกรณีตาย
5. ประโยชน์ทดแทนกรณีสงเคราะห์บุตร
6. ประโยชน์ทดแทนกรณีชราภาพ
7. ประโยชน์ทดแทนกรณีว่างงาน

ความสามารถในการส่งเงินสมทบ หมายถึง กลุ่มคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร มี
ความสามารถในการจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนตามที่กฎหมายกำหนด

ความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร
หมายถึง คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครมีภาวะสมบูรณ์ทั้งทางร่างกายและจิตใจพร้อมที่จะเข้า
ร่วมการประกันสังคมทั้งในด้านความสนใจต่อการประกันสังคม ความสำคัญของการประกันสังคม
ความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ และ ความต้องการการประกันสังคม

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. เพื่อทราบถึงระดับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคม ของคนขับรถแท็กซี่ใน
กรุงเทพมหานคร
2. เพื่อทราบถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคม ของ
คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร
3. เพื่อเป็นแนวทางในการเตรียมความพร้อมในการขยายความคุ้มครองกลุ่มแรงงาน
นอกระบบในการเข้าสู่การประกันสังคม

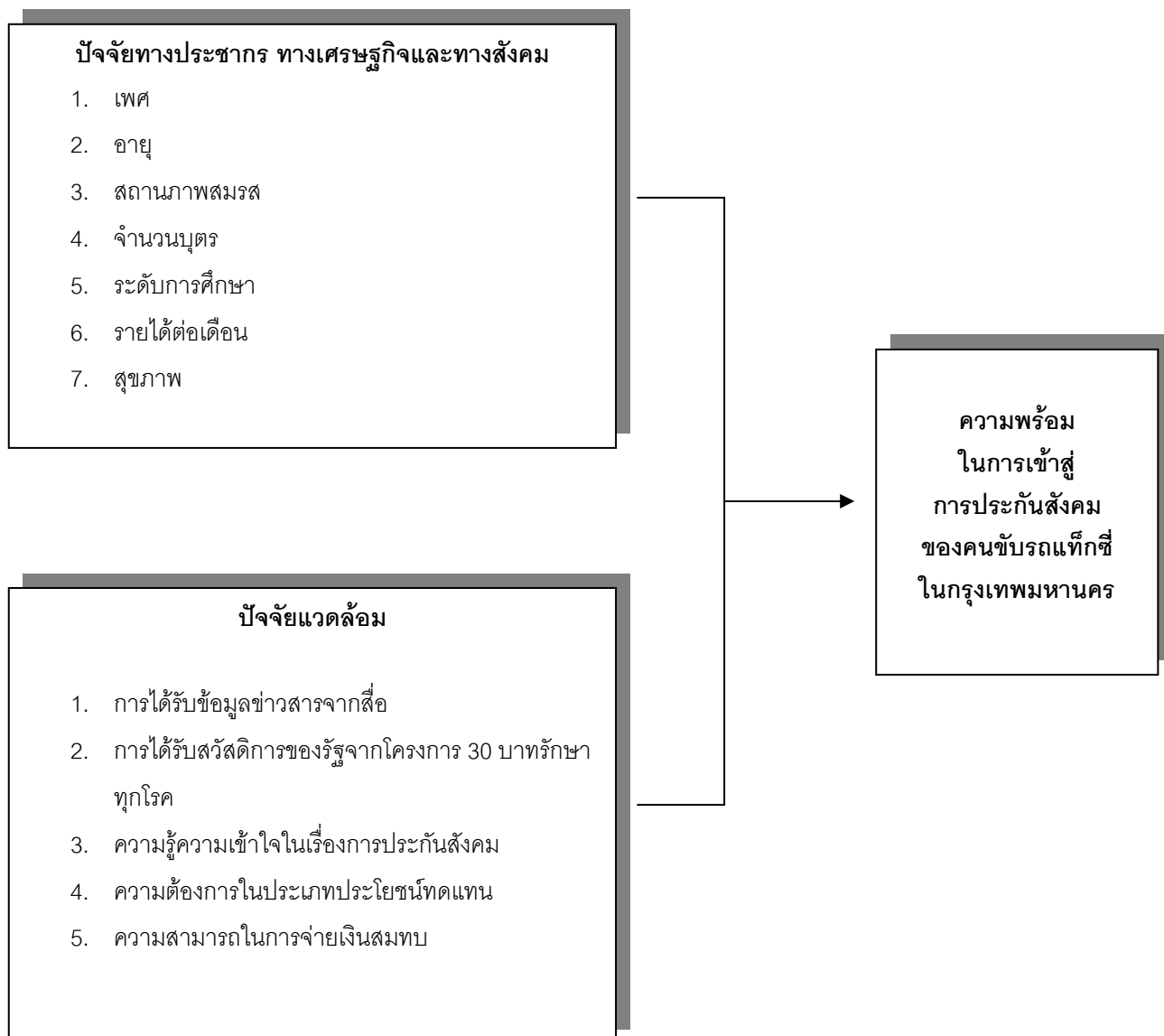
กรอบแนวคิดในการทำวิจัย

ในการศึกษาครั้งนี้ภายใต้แนวคิด ทฤษฎี งานสัมมนาและงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับ
ความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร และปัจจัยที่มี
ความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร
ประกอบด้วย แนวคิดในเรื่องความพร้อมซึ่งสรุปได้ว่าความพร้อมเป็นปัจจัยพื้นฐานให้บุคคล
สามารถทำกิจกรรมบางสิ่งบางอย่าง ซึ่งมีองค์ประกอบชักนำหลายอย่าง โดยเฉพาะด้านสติปัญญา
อันหมายถึง ความสามารถในการตัดสินใจ และความสามารถในการรับรู้ องค์ประกอบที่สำคัญที่จะ
ทำให้เกิดความพร้อมได้แก่ ความสนใจ และแรงจูงใจ แนวคิดของแรงจูงใจสรุปได้คือมนุษย์มี
ความคิด ความรู้และความต้องการ โดยมีทั้งปัจจัยภายในและภายนอกเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดขึ้นโดยมี
เป้าหมายและวัตถุประสงค์ไว้ล่วงหน้าเพื่อให้เกิดความมั่นคงในชีวิต ทฤษฎีลำดับขั้นความต้องการ
ของมนุษย์ และทฤษฎีความต้องการ เกี่ยวกับความต้องการด้านกายภาพและความมั่นคงปลอดภัย
และเกี่ยวกับความต้องการหลีกเลี่ยงความเจ็บป่วยทางร่างกาย ความตายและความต้องการได้รับ
ความช่วยเหลือ เห็นใจ ซึ่งผู้วิจัยได้นำมาวิเคราะห์เพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำหนดกรอบ
แนวความคิดในการทำวิจัยตามแผนภาพที่ 1 ดังนี้

แผนภาพที่ 1 กรอบแนวความคิดในการทำวิจัย

ตัวแปรอิสระ

ตัวแปรตาม



บทที่ 2

เอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง “ความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของแรงงานนอกระบบ : กรณีศึกษาคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร “ ผู้วิจัยขอเสนอเนื้อหาที่เป็นเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องตามลำดับชั้นดังนี้

1. ความรู้เกี่ยวกับการประกันสังคม
2. แนวคิดแรงงานนอกระบบ
3. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง
 - 3.1 แนวคิด และองค์ประกอบเกี่ยวกับความพร้อม
 - 3.2 แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับแรงจูงใจ
4. เอกสารและงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
5. การพัฒนากรอบความคิดสำหรับการวิจัย

1. ความรู้เกี่ยวกับการประกันสังคม

การประกันสังคมในประเทศไทย

แนวความคิดเกี่ยวกับการประกันสังคมในประเทศไทยได้เริ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2495 รัฐบาลซึ่งมีจอมพล ป.พิบูลสงคราม เป็นนายกรัฐมนตรีได้มีนโยบายที่จะให้หลักประกันความมั่นคงทางสังคมแก่ประชาชน จึงได้แต่งตั้ง “คณะกรรมการสังคมสงเคราะห์” ขึ้น โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานและมีกรรมการอื่นอีก 11 คน คณะกรรมการดังกล่าว มีหน้าที่พิจารณาวិธีการให้ความช่วยเหลือประชาชนเกี่ยวกับด้านสวัสดิการทางสังคม นอกจากนั้นยังมีบทบาทในการผลักดันให้รัฐบาลเสนอร่างกฎหมายประกันสังคมต่อรัฐสภาจนประสบความสำเร็จ กล่าวคือได้มีการตราเป็นพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2497 ประกาศใช้บังคับเมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2497 และได้มีการจัดตั้ง “กรมประกันสังคม” ขึ้นในสังกัดกระทรวงการคลัง เพื่อบริหารระบบการประกันสังคมของประเทศไทยด้วย

อย่างไรก็ตาม การประกันสังคมตามพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2497 ก็ได้นำมาดำเนินการในทางปฏิบัติ เพราะไม่มีการตราเป็นพระราชกฤษฎีกาตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติฉบับนี้ เนื่องจากได้มีเสียงคัดค้านจากประชาชน และสื่อมวลชนต่างๆ อย่างมากมาย เนื่องจากความไม่เข้าใจถึงผลดีของระบบการประกันสังคม เช่น ประชาชนไม่แน่ใจว่าตนจะได้รับประโยชน์

อย่างแท้จริงจากการประกันสังคม นายจ้างก็ไม่ต้องการที่จะจ่ายเงินสมทบด้วยเกรงว่าจะทำให้ต้องเพิ่มทุนในกิจการของตน บริษัทประกันภัยหรือประกันชีวิตต่างๆ ก็ไม่เห็นด้วย เพราะอาจต้องเสียผลประโยชน์ที่เคยได้ จึงพยายามขัดขวางมิให้มีการนำระบบประกันสังคมมาใช้ เป็นต้น นายกรัฐมนตรีสมัยนั้น จึงได้มีคำสั่งให้ระงับการใช้บังคับการประกันสังคมไว้ก่อน โดยไม่มีกำหนดว่าจะนำมาใช้บังคับเมื่อใด ภายหลังเกิดรัฐประหารล้มรัฐบาลของจอมพล ป.พิบูลสงคราม รัฐบาลที่จัดตั้งขึ้นภายหลังได้มีคำสั่งให้ยุบกรมประกันสังคมที่จัดตั้งขึ้นในกระทรวงการคลัง เป็นกองความมั่นคงแห่งสังคม โดยให้โอนไปสังกัดกรมประชาสัมพันธ์ กระทรวงมหาดไทย มีหน้าที่พิจารณาปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2497 และเตรียมงานต่างๆ ให้พร้อมที่จะดำเนินงานประกันสังคม

ต่อมาในสมัยของรัฐบาลอันมีจอมพลสฤษดิ์ เป็นนายกรัฐมนตรี กระทรวงมหาดไทยได้เสนอให้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติประกันสังคม ซึ่งคณะรัฐมนตรีก็เห็นชอบด้วย คณะกรรมการชุดนี้จึงถูกแต่งตั้งขึ้นให้มีอำนาจหน้าที่ นำพระราชบัญญัติประกันสังคมไปพิจารณาและเสนอร่างใหม่ต่อคณะรัฐมนตรี คณะกรรมการ ดังกล่าวก็ได้พิจารณาเสร็จสิ้นและเสนอร่างพระราชบัญญัติประกันสังคมฉบับใหม่ต่อคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน พ.ศ. 2507 คณะรัฐมนตรีพิจารณาแล้วมีมติให้สภาวิจัยแห่งชาติศึกษาข้อเท็จจริงเกี่ยวกับระบบประกันสังคม และเสนอความเห็นประกอบการพิจารณา ซึ่งสภาวิจัยแห่งชาติก็ได้ทำรายงานเสนอรัฐบาลโดยแยกเป็น 2 ประเด็น คือ

ก. เห็นสมควรให้คงใช้ระบบประกันสังคมไว้ก่อน เพราะประชาชนที่ยากจน จะต้องได้รับความเดือดร้อนจากการที่ต้องจ่ายเงินสมทบ และนายจ้างที่จะต้องจ่ายเงินสมทบเป็น 2 เท่าของลูกจ้างก็จะไปเพิ่มต้นทุนการผลิตและทำให้ต้องปรับราคาสินค้าสูงขึ้น อันมีผลกระทบทำให้ประชาชนต้องเดือดร้อนโดยทั่วไปด้วย

ข. ถ้ารัฐบาลเห็นว่าน่าจะใช้ระบบการประกันสังคม ก็ควรเริ่มด้วยการทดลองใช้วิธีสมัครใจ

หลังจากรัฐบาลได้พิจารณารายงานของสภาวิจัยแห่งชาติดังกล่าวข้างต้นแล้ว จึงมีมติเห็นสมควรให้คงใช้ระบบประกันสังคมไว้ก่อน จนกระทั่งกรมประชาสัมพันธ์ได้เสนอให้รัฐบาลทบทวนเรื่องการประกันสังคมอีกครั้ง รัฐบาลจึงได้ตั้งคณะกรรมการเตรียมการประกันสังคมขึ้นเพื่อพิจารณาแก้ไขร่างพระราชบัญญัติประกันสังคมบางมาตรา ระหว่างนั้นได้เกิดการปฏิวัติขึ้นก่อน คณะกรรมการดังกล่าวจึงได้เสนอร่างแก้ไขพระราชบัญญัตินั้นต่อหัวหน้าคณะปฏิวัติเพื่อพิจารณา เมื่อวันที่ 27 มกราคม พ.ศ. 2515 แต่หัวหน้าคณะปฏิวัติได้สั่งให้รอเรื่องไว้ก่อน ต่อมาบรรดานักวิชาการได้เสนอให้นำระบบกองทุนเงินทดแทนเข้าไว้กฎหมายแรงงานฉบับที่ 2 ซึ่งขณะนั้นเป็น

การเตรียมร่างเพื่อใช้กฎหมายแรงงานฉบับแรกที่ถูกลบเลิกไปเมื่อ 15 ปีก่อน และในที่สุดคณะปฏิวัติได้ออกประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 103 ลงวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ. 2515 กำหนดให้มีกองทุนเงินทดแทน เพื่อจ่ายเงินทดแทนแก่ลูกจ้างในกรณีที่ประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน ซึ่งถือได้ว่าเป็นประเภทหนึ่งของระบบการประกันสังคม ทั้งนี้ ได้ให้มีการจัดตั้งสำนักงานกองทุนเงินทดแทนขึ้นองค์กรผู้รับผิดชอบในการบริหารงานดังกล่าว ซึ่งเริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2517 และให้สังกัดอยู่ในกรมแรงงาน กระทรวงมหาดไทยในปี พ.ศ. 2518 รัฐบาลได้นำเรื่องการประกันสังคมขึ้นมาพิจารณาใหม่อีกครั้งตามข้อเสนอของกรมประชาสัมพันธ์ มีการจัดตั้งคณะกรรมการเตรียมการประกันสังคมขึ้นอีกครั้งโดยมีอธิบดีกรมประชาสัมพันธ์เป็นประธาน คณะกรรมการชุดนี้ได้ผลักดันให้รัฐบาลเล็งเห็นความสำคัญของระบบการประกันสังคม และขยายขอบเขตออกไปในประเภทอื่นๆ นอกเหนือจากการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงานด้วย โดยจัดสัมมนาไตรภาคีขึ้นในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2520 และเดือนเมษายน พ.ศ. 2521 คณะกรรมการดังกล่าวได้นำผลสรุปเสนอต่อรัฐบาลพร้อมร่างพระราชบัญญัติประกันสังคมที่แก้ไขใหม่ในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2522 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ. 2522 ให้รอไว้เสนอรัฐบาลชุดต่อไป ซึ่งรัฐบาลต่อมาที่มีพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรี ก็ได้รับหลักการประกันสังคมในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2523 และแต่งตั้งคณะกรรมการเตรียมการประกันสังคมขึ้นในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2524 โดยมีปลัดกระทรวงมหาดไทยเป็นประธานเพื่อพิจารณาปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2497 แต่คณะกรรมการปฏิรูประบบราชการได้เสนอความเห็นต่อรัฐบาลว่า ควรขยายขอบเขตของงานกองทุนทดแทนออกไปให้ถึงทุกจังหวัดเสียก่อน ซึ่งคณะรัฐมนตรีก็เห็นด้วยและให้ขยายไปให้ทั้งในปี พ.ศ. 2528 ในระหว่างนั้น ทางกระทรวงการคลังก็ได้พยายามส่งเสริมให้มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพโดยออกเป็นกฎกระทรวงฉบับที่ 162 ตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วยกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2527 เพื่อให้นายจ้างและลูกจ้างร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นโดยสมัครใจ ด้วยการจ่ายเงินสมทบไว้สำหรับเป็นเงินที่จะจ่ายให้แก่ลูกจ้างเมื่อออกจากงาน ซึ่งต่อมาคณะรัฐมนตรีก็ได้เสนอเป็นร่างกฎหมายเข้าสู่สภาผู้แทนราษฎร และได้มีการประกาศใช้บังคับเป็นกฎหมายในรูปพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 ในขณะเดียวกัน กระทรวงมหาดไทยก็ได้เสนอคณะรัฐมนตรีให้พิจารณาออกกฎหมายประกันสังคมด้วย ซึ่งคณะรัฐมนตรีก็รับหลักการโดยให้กระทรวงมหาดไทยร่างพระราชบัญญัติประกันสังคมและส่งให้สำนักงานคณะกรรมการตรวจพิจารณา คณะกรรมการกฤษฎีกาได้ตรวจพิจารณาแล้วได้เปลี่ยนชื่อพระราชบัญญัติประกันสังคมเป็นร่าง พระราชบัญญัติกองทุนสวัสดิการแรงงาน แล้วเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาและคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบเมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. 2531 และให้

นำเสนอเข้าสู่สภาผู้แทนราษฎร ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างกฎหมายนี้ เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2532 พร้อมกับร่างกฎหมายที่เกี่ยวกับการประกันสังคมอีก 5 ฉบับ ต่อมาที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้เห็นชอบในหลักการให้ร่างกฎหมายทั้ง 6 ฉบับพิจารณาร่วมกัน โดยตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญของสภาผู้แทนราษฎรขึ้นพิจารณา และให้แปรญัตติให้เสร็จภายใน 15 วัน ซึ่งคณะกรรมาธิการดังกล่าว ได้ประสานแนวคิดและหลักการของร่างกฎหมายเหล่านั้น แล้วใช้ชื่อว่า “พระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533” และสภาผู้แทนราษฎรมีมติรองรับวาระที่ 3 เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2532 แต่เมื่อร่างกฎหมายนี้เข้าสู่การพิจารณาของวุฒิสภาในวาระที่ 2 ได้มีการแก้ไขเนื้อหาแตกต่างไปจากเดิมมาก จึงต้องตั้งคณะกรรมาธิการร่วม 2 สภาขึ้นพิจารณา และได้มีมติให้เป็นไปตามร่างกฎหมายของสภาผู้แทนราษฎร แต่ในวาระที่ 3 ของการประชุมวุฒิสภาก็ได้มีมติไม่รับร่างกฎหมายด้วยคะแนนเสียง 105 ต่อ 56 อย่างไรก็ตาม สภาผู้แทนราษฎรได้มีมติรับรองและยืนยันผ่านร่างพระราชบัญญัติประกันสังคมด้วยคะแนนเสียง 330 ต่อ 0 เป็นเอกฉันท์ เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2533 ซึ่งเป็นคะแนนเสียงเกินกว่ากึ่งหนึ่งของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรทั้งหมด ก็ทำให้มีผลบังคับใช้เป็นกฎหมายที่เรียกว่า “พระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533” (สำนักงานประกันสังคม, 25-27) สำนักงานประกันสังคมจึงได้เริ่มก่อตั้งขึ้นในประเทศไทยอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 3 กันยายน พ.ศ. 2533 พร้อมกับได้รวมเอางานในส่วนของการประกันสังคมจากกรมประชาสงเคราะห์ รวมทั้งงานกองทุนเงินทดแทนจากกรมแรงงานไว้ด้วยกัน โดยในระยะแรกให้ความคุ้มครอง แก่สถานประกอบการที่มีลูกจ้างตั้งแต่ 20 คนขึ้นไป ในจังหวัดที่มีความเติบโตทางเศรษฐกิจโดยเฉพาะในภาคอุตสาหกรรมก่อน และวันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2537 ได้ขยายความคุ้มครองให้แก่สถานประกอบการที่มีลูกจ้าง 10 คนขึ้นไปทั่วราชอาณาจักร ปัจจุบันได้ขยายความคุ้มครองให้แก่สถานประกอบการที่มีลูกจ้างตั้งแต่ 1 คนขึ้นไป ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2545 ตามประกาศกระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม เรื่อง ประเภทขนาดของกิจการและท้องที่ที่ให้นายจ้างจ่ายเงินสมทบ(ฉบับที่ 2) ลงวันที่ 27 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2545

สรุปสาระสำคัญของกฎหมายประกันสังคม

1. ขอบเขตการบังคับใช้กฎหมายประกันสังคม

กฎหมายประกันสังคมใช้บังคับแก่สถานประกอบการที่มีลูกจ้างตั้งแต่ 1 คนขึ้นไป ในทุกประเภทกิจการ และทุกท้องที่ทั่วราชอาณาจักร รวมถึงลูกจ้างชั่วคราวรายเดือนของส่วนราชการ เนื่องจากลูกจ้างดังกล่าวไม่ได้รับสิทธิคุ้มครองเหมือนข้าราชการและลูกจ้างประจำของส่วนราชการ

บุคคลที่ไม่อยู่ในการบังคับใช้กฎหมาย ได้แก่

1. ข้าราชการ ลูกจ้างประจำ ลูกจ้างชั่วคราวรายวันและลูกจ้างชั่วคราวรายชั่วโมงของส่วนราชการส่วนกลาง ราชการส่วนภูมิภาค และราชการส่วนท้องถิ่น
2. ลูกจ้างของรัฐบาลต่างประเทศหรือองค์ระหว่างประเทศ
3. ลูกจ้างของนายจ้างที่มีสำนักงานในต่างประเทศและไปประจำทำงานในต่างประเทศ
4. ครู หรือ ครูใหญ่ตามกฎหมายว่าด้วยโรงเรียนเอกชน
5. นักเรียน นักเรียนพยาบาล นิสิต หรือนักศึกษา หรือแพทย์ฝึกหัด ซึ่งเป็นลูกจ้างของโรงเรียน มหาวิทยาลัย หรือโรงพยาบาล
6. กิจการหรือลูกจ้างอื่นตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา ได้แก่
 - 6.1 ลูกจ้างของเนติบัณฑิตยสภา
 - 6.2 ลูกจ้างของสถาบันวิจัยจุฬาภรณ์
 - 6.3 ลูกจ้างของสมาคมกาชาดไทย
 - 6.4 ลูกจ้างของรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยแรงงานวิสาหกิจสัมพันธ์
 - 6.5 ลูกจ้างของกิจการการเพาะปลูก ประมง ป่าไม้ และเลี้ยงสัตว์ ซึ่งมีได้ใช้ลูกจ้างตลอดปี และไม่มีงานลักษณะอื่นรวมอยู่ด้วย
 - 6.6 ลูกจ้างของนายจ้างที่จ้างไว้เพื่อทำงานอันมีลักษณะเป็นครั้งคราวเป็นงานจรหรือเป็นไปตามฤดูกาล
 - 6.7 ลูกจ้างของนายจ้างที่เป็นบุคคลธรรมดา ซึ่งงานที่ลูกจ้างทำนั้นมิได้มีการประกอบธุรกิจรวมอยู่ด้วย
 - 6.8 ลูกจ้างของนายจ้างซึ่งประกอบการค้าแร่ หรือการค้าแฝงลอย

2. ขอบเขตความคุ้มครองของกฎหมายประกันสังคม

กฎหมายประกันสังคมกำหนดลักษณะประโยชน์ทดแทนไว้ 7 ประเภทคือ

1. ประโยชน์ทดแทนในกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย
2. ประโยชน์ทดแทนในกรณีคลอดบุตร
3. ประโยชน์ทดแทนในกรณีทุพพลภาพ
4. ประโยชน์ทดแทนในกรณีตาย
5. ประโยชน์ทดแทนในกรณีสงเคราะห์บุตร
6. ประโยชน์ทดแทนในกรณีชราภาพ
7. ประโยชน์ทดแทนในกรณีว่างงาน

โดยมีเงื่อนไขและสิทธิประโยชน์ที่จะได้รับดังนี้

ประโยชน์ทดแทนกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย

1. ประโยชน์ทดแทนกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยอันมิใช่เนื่องจากการทำงาน

ได้รับสิทธิต่อเมื่อส่งเงินสมทบมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 เดือน ภายในระยะเวลา 15 เดือนก่อนเจ็บป่วย สิทธิมีดังนี้

1.1 ค่าบริการทางการแพทย์

1.1.1 กรณีผู้ประกันตนเข้ารับการรักษาในสถานพยาบาลตามที่ระบุในบัตรรับรองสิทธิ หรือเป็นเครือข่ายของสถานพยาบาลนั้น ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายใด ๆ จนถึงสิ้นสุดการรักษา

1.1.2 กรณีเจ็บป่วยฉุกเฉิน ถ้าผู้ประกันตนไม่สามารถเข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาลที่ระบุในบัตรรับรองสิทธิ ผู้ประกันตนสามารถเบิกค่ารักษาพยาบาลที่เกิดขึ้นจริงตามความจำเป็น ภายในระยะเวลาไม่เกิน 72 ชั่วโมง นับแต่เวลาที่ผู้ประกันตนเข้ารับการรักษาพยาบาลครั้งแรก (ไม่รวมวันหยุดราชการ) ตามประเภทและอัตราการจ่ายค่าบริการทางการแพทย์ ดังนี้

1) ประเภทผู้ป่วยนอก ปีละไม่เกิน 2 ครั้ง

- ค่ารักษาพยาบาลตามจำนวนเท่าที่จ่ายจริง แต่ไม่เกินครั้งละ 300 บาท

บาท

- ค่าตรวจวิเคราะห์ทางห้องปฏิบัติการ เช่น ค่าตรวจเลือด ค่าเอกซเรย์ จ่ายเพิ่มจากค่ารักษาพยาบาลตามจำนวนที่จ่ายจริง แต่ครั้งละไม่เกิน 200 บาท

2) ประเภทผู้ป่วยใน ปีละไม่เกิน 2 ครั้ง

- จ่ายค่ารักษาพยาบาลตามจำนวนที่จ่ายจริงไม่เกินวันละ 1,500 บาท
- กรณีจำเป็นต้องผ่าตัดใหญ่ใช้ระยะเวลาในการผ่าตัดไม่เกิน 2 ชั่วโมง จ่ายตามจำนวนที่จ่ายจริงไม่เกิน 14,000 บาท ต่อการเจ็บป่วยแต่ละครั้ง
- กรณีจำเป็นต้องผ่าตัดใหญ่ใช้ระยะเวลาในการผ่าตัดเกิน 2 ชั่วโมง จ่ายตามจำนวนจริงไม่เกิน 8,000 บาท ต่อการเจ็บป่วยแต่ละครั้ง
- กรณีต้องผ่าตัดใหญ่ใช้ระยะเวลาในการผ่าตัดไม่เกิน 2 ชม. จ่ายตามจำนวนจริงไม่เกิน 14,000 บาท ต่อการเจ็บป่วยแต่ละครั้ง
- จ่ายค่าห้อง ค่าอาหาร ตามจำนวนที่จ่ายจริงไม่เกินวันละ 700 บาท
- กรณีมีความจำเป็นต้องรับการรักษาพยาบาลในห้อง ICU จ่ายค่ารักษาพยาบาลเพิ่มตามความจำเป็นไม่เกินวันละ 2,000 บาท

- กรณีมีการตรวจรักษาด้วยเทคโนโลยีขั้นสูงได้แก่ CT SCAN หรือ MRI จ่ายตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไม่เกิน 4,000 บาทต่อการเจ็บป่วยแต่ละครั้ง

3) กรณีอุบัติเหตุ ถ้าผู้ประกันตนไม่สามารถเข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาลที่ระบุในบัตรรับรองสิทธิ ผู้ประกันตนสามารถเบิกค่ารักษาพยาบาลที่เกิดขึ้นจริงตามความจำเป็น ภายในระยะเวลาไม่เกิน 72 ชั่วโมง นับแต่เวลาที่ผู้ประกันตนเข้ารักษาพยาบาลครั้งแรก (ไม่รวมวันหยุดราชการ) โดยไม่จำกัดจำนวนครั้ง ตามหลักเกณฑ์และอัตราที่กำหนด ดังนี้

- หากเข้ารับการรักษาในสถานพยาบาลของรัฐจ่ายให้เท่าที่จ่ายจริงตามความจำเป็น ยกเว้น ค่าห้องและค่าอาหารของผู้ป่วยจ่ายให้ไม่เกินวันละ 700 บาท

- หากเข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาลเอกชน จ่ายให้ตามหลักเกณฑ์และอัตราเช่นเดียวกับกรณีเจ็บป่วยฉุกเฉิน

4) กรณีไม่มีบัตรรับรองสิทธิ สำหรับผู้ประกันตนที่จ่ายเงินสมทบในส่วนของกรณีเจ็บป่วยครบตามเงื่อนไขแล้วแต่ยังไม่มีบัตรรับรองสิทธิ สามารถเข้ารับการรักษาในสถานพยาบาลได้ หากประสบอันตรายจากอุบัติเหตุให้เบิกค่าบริการทางการแพทย์ได้ในอัตราเดียวกับการเจ็บป่วยกรณีฉุกเฉิน

5) กรณีทันตกรรม มีสิทธิได้รับค่าบริการทางการแพทย์ กรณีอุดฟัน ถอนฟัน และขูดหินปูน เท่าที่จ่ายจริงตามความจำเป็น แต่ไม่เกิน 200 บาทต่อครั้งและไม่เกิน 400 บาทต่อปี

6) ผู้ประกันตนที่เจ็บป่วยด้วยโรคไตวายเรื้อรังระยะสุดท้าย มีสิทธิได้รับการบำบัดทดแทนไตโดยการฟอกเลือดด้วยเครื่องไตเทียมหรือการล้างช่องท้องด้วยน้ำยาแบบถาวรทั้งนี้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขที่สำนักงานประกันสังคมกำหนดโดยสำนักงานประกันสังคมจะจ่ายค่าบริการทางการแพทย์ให้แก่สถานพยาบาลในความตกลงเป็นค่าฟอกเลือดด้วยเครื่องไตเทียมไม่เกิน 1,500 บาทต่อครั้ง และไม่เกิน 3,000 บาทต่อสัปดาห์ หรือจ่ายค่าน้ำยาล้างช่องท้องพร้อมอุปกรณ์ไม่เกินเดือนละ 15,000 บาท

7) กรณีปลูกถ่ายไขกระดูก สำนักงานประกันสังคมจะจ่ายค่าบริการทางการแพทย์ให้แก่สถานพยาบาลในความตกลงที่ให้บริการ

8) การผ่าตัดเปลี่ยนกระจกตา สำนักงานประกันสังคมจะจ่ายค่าบริการทางการแพทย์ให้แก่สถานพยาบาลในความตกลงเป็นเงิน 20,000 บาท และให้ศูนย์ดวงตาสุภาพภาคไทยเป็นเงิน 5,000 บาท

1.1.3 เงินทดแทนการขาดรายได้สำหรับการหยุดงานเพื่อการรักษาพยาบาลตามคำสั่งแพทย์

ได้รับเงินทดแทนการขาดรายได้ร้อยละ 50 ของค่าจ้าง ครั้งละไม่เกิน 90 วัน ปีละไม่เกิน 180 วัน เว้นแต่โรคเรื้อรังไม่เกิน 365 วัน (ในกรณีที่ผู้ประกันตนมีสิทธิได้รับค่าจ้างจากนายจ้างในระหว่างหยุดงานเพื่อการรักษาพยาบาลตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน หรือมีสิทธิตามระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงาน สัญญาจ้างแรงงาน หรือข้อตกลงเกี่ยวสภาพการจ้างแล้วแต่กรณี ผู้ประกันตนไม่มีสิทธิได้รับเงินทดแทนการขาดรายได้จนกว่าสิทธิที่ได้รับเงินค่าจ้างนั้นได้สิ้นสุดลง จึงจะมีสิทธิได้รับเงินทดแทนดังกล่าวเท่ากับระยะเวลาที่คงเหลือ

1.1.4 กรณีสูญเสียอวัยวะ หรือสูญเสียสมรรถภาพในการทำงานของอวัยวะบางส่วน ได้รับค่าอวัยวะเทียมหรือค่าอุปกรณ์ในการบำบัดรักษาโรค ตามประเภทและอัตราที่กำหนด

1.1.5 กรณีฟื้นฟูสมรรถภาพในการทำงานภายหลังการประสบอันตราย หรือเจ็บป่วย ไม่ได้มีสิทธิตามกฎหมาย

1.2 ประโยชน์ทดแทนกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน

ได้รับสิทธิทันที เมื่อเข้าเป็นลูกจ้าง สิทธิมีดังนี้

1.2.1 ค่ารักษาพยาบาล

- ได้รับเท่าที่จ่ายจริง แต่ไม่เกิน 35,000 บาท ต่อการประสบอันตราย หรือเจ็บป่วย 1 ครั้ง ในกรณีที่ค่าใช้จ่ายเกินกว่า 35,000 บาท ให้จ่ายเพิ่มตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด ไม่เกิน 50,000 บาท

- กรณีเข้ารับรักษาในสถานพยาบาลในความตกลงของกองทุนเงินทดแทนลูกจ้างไม่ต้องจ่ายค่ารักษาพยาบาล (ในวงเงินที่กำหนด)

- กรณีเข้ารับรักษาในสถานพยาบาลอื่นให้ทดลองจ่ายค่ารักษาไปก่อน แล้วให้มาขอเบิกจากกองทุนภายใน 90 วัน

1.2.2 กรณีที่ไม่สามารถทำงานได้ติดต่อกันเกิน 3 วัน

- ได้รับค่าทดแทนเป็นรายเดือนร้อยละ 60 ของค่าจ้างรายเดือน โดยจ่ายตั้งแต่วันแรกไปตลอดระยะเวลาที่ไม่สามารถทำงานได้ไม่เกิน 1 ปี

1.2.3 กรณีสูญเสียอวัยวะ หรือสูญเสียสมรรถภาพในการทำงานของอวัยวะบางส่วน

- ได้รับค่าทดแทนเป็นรายเดือนร้อยละ 60 ของค่าจ้างรายเดือน ตามประเภทของการสูญเสีย แต่ไม่เกิน 10 ปี

1.2.4 กรณีฟื้นฟูสมรรถภาพในการทำงานภายหลังการประสบอันตราย หรือเจ็บป่วย
 ลูกจ้างที่จำเป็นต้องได้รับการฟื้นฟูได้รับอัตรา ดังนี้

- ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูฯ ด้านการแพทย์และอาชีพเท่าที่จ่ายจริงไม่เกิน 20,000 บาท
- ค่าใช้จ่ายในการผ่าตัดเพื่อประโยชน์ในการฟื้นฟูสมรรถภาพในการทำงานไม่เกิน 20,000 บาท

ประโยชน์ทดแทนในกรณีคลอดบุตร

ได้รับสิทธิต่อเมื่อได้ส่งเงินสมทบมาแล้วไม่น้อยกว่า 7 เดือน ภายในระยะเวลา 15 เดือน ก่อนเดือนที่มีการคลอดบุตร สิทธิที่จะได้รับมีดังนี้

ผู้ประกันตนหญิง จะได้รับ

- 1) ค่าคลอดบุตรเหมาจ่าย 6,000 บาทต่อครั้ง
- 2) เงินสงเคราะห์การหยุดงานเพื่อการคลอดบุตรเหมาจ่ายอัตราร้อยละ 50 ของค่าจ้างเฉลี่ยเป็นเวลา 90 วัน

ผู้ประกันตนชาย จะได้รับ

เงินค่าคลอดบุตรเหมาจ่าย 6,000 บาท ต่อครั้ง สำหรับภรรยาที่จดทะเบียนสมรสตามกฎหมายหรือหญิงที่อยู่กินกันฉันสามีภรรยาแต่ไม่ได้จดทะเบียนสมรส

กรณีสามีและภรรยาเป็นผู้ประกันตนทั้งคู่ให้ใช้สิทธิในการเบิกค่าคลอดบุตรรวมกันไม่เกิน 4 ครั้ง โดยบุตรที่นำมาใช้สิทธิเบิกค่าคลอดบุตรแล้วไม่สามารถนำมาขอรับค่าคลอดบุตรได้อีก

ประโยชน์ทดแทนในกรณีทุพพลภาพ

3.1 ประโยชน์ทดแทนในกรณีทุพพลภาพอันมิใช่เนื่องจากการทำงาน

ได้รับสิทธิต่อเมื่อได้ส่งเงินสมทบมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 เดือน ภายในระยะเวลา 15 เดือนก่อนทุพพลภาพ สิทธิที่จะได้รับมีดังนี้

- 1) ได้รับเงินทดแทนการขาดรายได้ร้อยละ 50 ของค่าจ้างเป็นรายเดือนตลอดชีวิต
- 2) ได้รับค่ารักษาพยาบาลเท่าที่จ่ายจริงไม่เกินเดือนละ 2,000 บาท ตลอดชีวิต
- 3) ผู้ประกันตนที่ทุพพลภาพถึงแก่ความตายจะได้รับ
 - 3.1) ค่าทำศพ 30,000 บาท
 - 3.2) เงินสงเคราะห์ตามระยะเวลาการส่งเงินสมทบก่อนทุพพลภาพ ดังนี้

- ส่งเงินสมทบมาแล้วตั้งแต่ 3 ปี ขึ้นไป แต่ไม่ถึง 10 ปี จะได้รับเงินสงเคราะห์เท่ากับค่าจ้างเฉลี่ย 5 เดือน

- ส่งเงินสมทบมาแล้วตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไปจะได้รับเงินสงเคราะห์เท่ากับค่าจ้างเฉลี่ย 5 เดือน

4) ได้รับค่าฟื้นฟูสมรรถภาพทางร่างกายจิตใจ และอาชีพเท่าที่จ่ายจริงตามความจำเป็นไม่เกิน 40,000 บาทต่อราย ตามประกาศสำนักงานประกันสังคม เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์อัตราค่าฟื้นฟูสมรรถภาพของผู้ทุพพลภาพ

3.2 กรณีทุพพลภาพเนื่องมาจากการทำงาน

ได้รับสิทธิทันทีเมื่อเข้าเป็นลูกจ้าง สิทธิคือจะได้รับค่าทดแทนเป็นรายเดือน ร้อยละ 60 ของค่าจ้างรายเดือน โดยจ่ายตามประเภทของทุพพลภาพแต่ไม่เกิน 15 ปี

ประโยชน์ทดแทนในกรณีตาย

4.1 ประโยชน์ทดแทนในกรณีตายอันมิใช่เนื่องมาจากการทำงาน

ได้รับสิทธิต่อเมื่อได้ส่งเงินสมทบมาแล้วไม่น้อยกว่า 1 เดือน ภายในระยะเวลา 6 เดือน ก่อนถึงแก่ความตาย สิทธิที่จะได้รับมีดังนี้

1) ค่าทำศพ 30,000 บาท

2) เงินสงเคราะห์ตามระยะเวลาการส่งเงินสมทบก่อนถึงแก่ความตาย

- ส่งเงินสมทบมาแล้วตั้งแต่ 3 ปี ขึ้นไปแต่ไม่ถึง 10 ปี จะได้รับเงินสงเคราะห์เท่ากับค่าจ้างเฉลี่ยหนึ่งเดือนครึ่ง

- ส่งเงินสมทบมาแล้วตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไปจะได้รับเงินสงเคราะห์เท่ากับค่าจ้างเฉลี่ยห้าเดือน

4.2 ประโยชน์ทดแทนในกรณีตายจากการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องมาจากการทำงาน

ได้รับสิทธิทันที เมื่อเข้าเป็นลูกจ้าง สิทธิที่จะได้รับคือ

1) ค่าทำศพ จำนวน 100 เท่า ของอัตราสูงสุดของค่าจ้างขั้นต่ำรายวัน

2) ค่าทดแทนเป็นรายเดือนร้อยละ 60 ของค่าจ้างรายเดือน มีกำหนด 8 ปี แต่ไม่ต่ำกว่า 2,000 บาท และไม่เกิน 9,000 บาทต่อเดือน

ประโยชน์ทดแทนในกรณีสงเคราะห์บุตร

ได้รับสิทธิต่อเมื่อได้ส่งเงินสมทบมาแล้วไม่น้อยกว่า 12 เดือน ภายในระยะเวลา 36 เดือน ก่อนที่ได้รับสิทธิ สิทธิที่จะได้รับมีดังนี้

- เงินสงเคราะห์บุตรเหมาจ่าย เดือนละ 200 บาท ต่อบุตร 1 คน สำหรับบุตรชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งมีอายุตั้งแต่แรกเกิดจนถึง 6 ปี บริบูรณ์ จำนวน 2 คน

ประโยชน์ทดแทนในกรณีชราภาพ

เงื่อนไข มี 2 กรณี คือ

6.1 กรณีเงินบำนาญชราภาพ

ได้รับสิทธิต่อเมื่อได้ส่งเงินสมทบมาแล้วไม่น้อยกว่า 180 เดือน ไม่ว่าระยะเวลา 180 เดือนจะติดต่อกันหรือไม่ก็ตาม และมีอายุครบ 55 ปี บริบูรณ์และความเป็นผู้ประกันตนสิ้นสุดลง สิทธิที่จะได้รับมีดังนี้

- กรณีจ่ายเงินสมทบครบ 180 เดือน ให้ได้รับเงินบำนาญชราภาพในอัตราร้อยละ 15 ของค่าจ้างเฉลี่ย 60 เดือน สุดท้ายที่ใช้เป็นฐานในการคำนวณเงินสมทบก่อนความเป็นผู้ประกันตนสิ้นสุดลง
- กรณีจ่ายเงินสมทบเกินกว่า 180 เดือน ให้ปรับเพิ่มอัตราเงินบำนาญชราภาพขึ้นอีกในอัตราร้อยละ 1 ต่อระยะเวลาการจ่ายเงินสมทบทุก 12 เดือน สำหรับระยะเวลาที่จ่ายเงินสมทบเกินกว่า 180 เดือน

6.2 กรณีเงินบำเหน็จชราภาพ

ได้รับสิทธิต่อเมื่อได้ส่งเงินสมทบมาแล้วไม่ครบ 180 เดือน และมีอายุครบ 55 ปี บริบูรณ์ และความเป็นผู้ประกันตนสิ้นสุดลง หรือเป็นผู้ทุพพลภาพ หรือถึงแก่ความตาย สิทธิที่จะได้รับมีดังนี้

- กรณีจ่ายเงินสมทบต่ำกว่า 12 เดือน ให้จ่ายเงินบำเหน็จชราภาพเท่ากับจำนวนเงินสมทบที่ผู้ประกันตนจ่ายสมทบเมื่อการจ่ายประโยชน์ทดแทนกรณีสงเคราะห์บุตรและกรณีชราภาพ
- กรณีจ่ายเงินสมทบตั้งแต่ 12 เดือนขึ้นไป ให้จ่ายเงินบำเหน็จชราภาพเท่ากับจำนวนเงินสมทบที่ผู้ประกันตนและนายจ้างจ่ายสมทบ เพื่อการจ่ายประโยชน์ทดแทนกรณีสงเคราะห์บุตรและกรณีชราภาพ พร้อมผลประโยชน์ตอบแทนตามที่สำนักงานประกันสังคมประกาศกำหนด

ประโยชน์ทดแทนในกรณีว่างงาน

ได้รับสิทธิต่อเมื่อได้ส่งเงินสมทบมาแล้วไม่น้อยกว่า 6 เดือน ภายในระยะเวลา 15 เดือนก่อนการว่างงาน สิทธิที่จะได้รับคือ

ผู้ประกันตนที่ว่างงานจะได้รับความช่วยเหลือดังนี้

7.1 การบริการจัดหางาน และการฝึกอบรมฝีมือแรงงาน

7.2 เงินทดแทนในกรณีว่างงานดังนี้

- ถูกเลิกจ้าง ได้รับเงินทดแทนในระหว่างการว่างงานร้อยละ 50 ของค่าจ้างครั้งละไม่เกิน 180 วัน
- ลาออกหรือสิ้นสุดสัญญาจ้างที่มีกำหนดระยะเวลาการจ้างไว้แน่นอน ได้รับเงินทดแทนในระหว่างการว่างงานร้อยละ 50 ของค่าจ้าง ครั้งละไม่เกิน 90 วัน

ในกรณียื่นคำขอรับประโยชน์ทดแทนกรณีว่างงานเพราะเหตุตามถูกเลิกจ้างหรือเหตุตามการลาออก เกินกว่า 1 ครั้งภายใน 1 ปีปฏิทิน ให้มีสิทธิได้รับเงินทดแทนทุกครั้ง รวมกันไม่เกิน 180 วัน แต่ในกรณียื่นคำขอรับประโยชน์ทดแทนกรณีว่างงาน เพราะเหตุตาม ลาออกจากงานเกินกว่า 1 ครั้ง ภายใน 1 ปี ปฏิทินให้มีสิทธิได้รับเงินทดแทนทุกครั้งรวมกันไม่เกิน 90 วัน

3. หน้าที่ของนายจ้าง

หน้าที่ของนายจ้างตามกฎหมายประกันสังคมมีดังนี้

1. ยื่นแบบการแสดงรายชื่อผู้ประกันตน อัตราค่าจ้าง และข้อความอื่นตามแบบที่เลขาธิการสำนักงานประกันสังคมกำหนด ภายใน 30 วัน นับตั้งแต่วันที่ลูกจ้างเป็นผู้ประกันตน หากข้อเท็จจริง เกี่ยวกับข้อความในแบบรายการที่นายจ้างได้ยื่นไว้ต่อสำนักงานประกันสังคมเปลี่ยนแปลงไป นายจ้างจะต้องแจ้งเป็นหนังสือต่อสำนักงานประกันสังคมของเปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขเพิ่มเติมภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ทราบการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว

กรณีนายจ้างผู้ใดมีเจตนาฝ่าฝืนหน้าที่นี้ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือนหรือปรับไม่เกิน 20,000 หรือทั้งจำทั้งปรับ

เมื่อนายจ้างยื่นแบบรายการแล้วสำนักงานประกันสังคมจะออกหนังสือสำคัญแสดงการขึ้นทะเบียนประกันสังคมให้แก่ นายจ้างและบัตรประกันสังคมให้แก่ลูกจ้าง โดยใช้หมายเลขทะเบียนราษฎร

2. ทุกครั้งที่มีการจ่ายค่าจ้าง นายจ้างมีหน้าที่หักค่าจ้างของผู้ประกันตนที่เป็นลูกจ้างตามจำนวนที่จะต้องส่งเป็นเงินสมทบรวมกับเงินสมทบที่เป็นส่วนของนายจ้าง ในอัตราที่เท่ากันและนำส่งสำนักงานประกันสังคมภายในวันที่ 15 ของเดือนถัดจากเดือนที่มีการหักเงินสมทบไว้พร้อมทั้งยื่นแบบและรายการให้ทันตามกำหนด

กรณีนายจ้างฝ่าฝืนหน้าที่หรือไม่จ่ายเงินสมทบในส่วนของนายจ้าง หรือในส่วนของผู้จ้าง หรือนำส่งไม่ครบตามระยะเวลาที่กำหนด นายจ้างต้องจ่ายเงินเพิ่มร้อยละ 2 ต่อเดือนของเงินสมทบที่มีได้นำส่งหรือส่วนที่ยังขาดอยู่นับจากวันที่ต้องนำส่งเงินสมทบ สำหรับเศษของเดือนถ้าถึง 15 วัน หรือกว่านั้น นับเป็น 1 เดือน ถ้าน้อยกว่านั้นให้ปัดทิ้ง

4. จำนวนเงินที่ใช้เป็นฐานในการคำนวณเงินสมทบ

4.1 ผู้ประกันตนตามมาตรา 33 คือลูกจ้างที่ทำงานกับนายจ้างในสถานประกอบกิจการ กำหนดให้คำนวณจากค่าจ้างขั้นต่ำและขั้นสูงเป็นฐานในการคิดคำนวณลูกจ้างแต่ละคน กำหนดให้ลูกจ้างแต่ละคนเงินเดือนไม่ต่ำกว่า 1,650 บาท และไม่เกิน 15,000 บาท เป็นฐานในการคิดคำนวณ หากมีเศษสตางค์ ตั้งแต่ 50 สตางค์ขึ้นไปให้นับเป็น 1 บาท ถ้าน้อยกว่านั้นให้ปัดทิ้ง และตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2547 ลูกจ้างมาตรา 33 มีหน้าที่จ่ายเงินสมทบร้อยละ 5 จากค่าจ้างต่อเดือน

4.1 ผู้ประกันตนตามมาตรา 39 คือลูกจ้างที่เคยประกันตนแล้วพ้นสภาพการเป็นลูกจ้าง แต่ประสงค์จะประกันตนต่อไป

กำหนดจำนวนเงินที่ใช้เป็นฐานในการคำนวณเงินสมทบ โดยคำนึงถึงความเหมาะสมกับสภาพทางเศรษฐกิจ จำนวนเงินเดือนละ 4,800 บาท เป็นฐานการคำนวณเงินสมทบกองทุนของผู้ประกันตนตามมาตราโดยตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2547 มีหน้าที่จ่ายเงินสมทบร้อยละ 4.5 เป็นจำนวนเงิน 432 บาท ต่อเดือน

4.2 ผู้ประกันตนตามมาตรา 40 คือบุคคลอื่นที่ไม่เป็นลูกจ้างแต่ประสงค์จะประกันตน

กำหนดให้ผู้ประกันตนจ่ายเงินสมทบเป็นรายปี ภายในเดือนมกราคมของทุกปี เพื่อประโยชน์ทดแทนกรณีคลอดบุตร กรณีทุพพลภาพ และกรณีตาย โดยกำหนดให้จ่ายเงินสมทบปีละ 3,360 บาท

วัตถุประสงค์ของการประกันสังคม

1. เพื่อสร้างหลักประกันให้แก่ประชาชน เมื่อประชาชนประสบภัยจนเกิดความเดือดร้อน ก็จะมีหลักประกันให้ความช่วยเหลือแก้ไขและบรรเทาความเดือดร้อนนั้นได้
2. เพื่อให้ประชาชนเสียสละเพื่อส่วนรวม การประกันสังคมต้องเสียสละเงินรายได้ของตน เพื่อประโยชน์แก่ส่วนรวมในระหว่างที่ตนมีรายได้ก็ต้องเสียสละรายได้เพื่อให้ความช่วยเหลือแก่สมาชิกของสังคมที่ประสบความเดือดร้อน หรือหากตนประสบปัญหาเกิดความเดือดร้อนก็จะได้รับความช่วยเหลือจากเพื่อนสมาชิกในสังคม เป็นการเฉลี่ยความทุกข์และความสุขให้แก่กันและกัน
3. เพื่อให้ประชาชนรู้จักการออม การประกันสังคมก็เป็นการออมทรัพย์อย่างหนึ่ง ซึ่งเป็นการออมทรัพย์ไว้เพื่อประโยชน์ต่อสมาชิกในสังคมเป็นส่วนรวม
4. เพื่อให้ประชาชนมีความรับผิดชอบต่อสังคม ประชาชนจะต้องช่วยเหลือตนเอง ช่วยเหลือเพื่อนสมาชิกในสังคม มิใช่จะหวังพึ่งความช่วยเหลือจากรัฐเท่านั้น หากประชาชนช่วยเหลือสงเคราะห์ซึ่งกันและกัน ก็จะทำให้สังคมมีความเป็นอยู่อย่างสันติสุขได้
5. เพื่อให้มีความมั่นคงทางสังคม การนำวิธีการประกันสังคมมาใช้กับประชาชน เพื่อเสริมสร้างชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนให้ดีขึ้น จะทำให้เกิดความมั่นคงทางสังคมได้เมื่อสังคมได้รับการช่วยเหลือ บำบัดทุกข์ และบรรเทาความเดือดร้อน ก็จะทำให้การดำรงชีวิตความเป็นอยู่ในสังคมเป็นปกติสุขได้

ความหมายของการประกันสังคม

กรมประชาสัมพันธ์ (2522, น.20) ประกันสังคมเป็นโครงการบริการทางสังคมในระยะยาวแบบหนึ่งที่รัฐเป็นผู้จัดดำเนินการขึ้น เพื่อมุ่งหมายที่จะให้ความคุ้มครองป้องกันประชาชนมิให้ได้รับความเดือดร้อนในความเป็นอยู่ของชีวิตอันเป็นส่วนรวม และส่งเสริมให้ได้รับความสุขสมบูรณ์ตามควรแก่สภาพ อันเป็นหลักประกันร่วมกันโดยมีหลักการสำคัญอยู่ที่จะจัดให้ประชาชนแต่ละคนช่วยตัวเอง ช่วยครอบครัวและช่วยเหลือซึ่งกันและกันระหว่างบุคคลในสังคม ด้วยการออมเงินรายได้ประจำตามความสามารถของบุคคลสะสมไว้ในกองทุนกลางหรือที่เรียกว่า กองทุนประกันสังคม โดยมีนายจ้างและรัฐบาลช่วยออกเงินสมทบเข้ากองทุนฝ่ายละส่วน เพื่อให้กองทุนมีเงินมากเพียงพอต่อการดำเนินการ ตามวัตถุประสงค์ของโครงการหรือสามารถบำบัดความเดือดร้อนอันเนื่องในกรณีที่มีการคลอดบุตร การมีบุตรมากหรือมีครอบครัวขนาดใหญ่ การเจ็บป่วย การประสบอุบัติเหตุ หรือเป็นโรคที่ไม่ได้เกิดจากการทำงานความพิการหรือทุพพลภาพ การว่างงาน การชราภาพ และตาย โดยจะช่วยให้สมาชิกหรือผู้ประกันตนได้รับเงิน สิ่งของ หรือรับบริการ

คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (2528, น.1) ได้ให้ความหมายของการประกันสังคม คือ วิธีการให้ประกันความมั่นคงทางเศรษฐกิจ(รายได้) แก่บุคคลผู้มีอาชีพบางประเภท และครอบครัว ในยามที่มีเหตุการณ์อย่างใด อย่างหนึ่งเกิดขึ้น ซึ่งทำให้บุคคลเหล่านั้น ไม่สามารถที่จะช่วยเหลือตนเองได้ เช่น ยามว่างงาน เจ็บป่วย พิกการทุพพลภาพ ชราภาพ เป็นเหตุให้ขาดรายได้โดยผู้ได้รับประโยชน์จากโครงการนี้จะต้องเสียสละรายได้ของตนเองบางส่วน ในระหว่างทำมาหากินเก็บไว้ในเงินสมทบทุนส่วนกลาง ทำนองเดียวกับเงินสะสมเมื่อมีเหตุการณ์ดังกล่าว นั้น ก็จะได้รับเงินประกันสังคมเป็นรายเดือน รายงวด แล้วแต่กรณีโดยไม่ต้องมีการสอบสวนว่ามีความจำเป็นหรือไม่เพราะถือว่าเป็นสิทธิของผู้ประกันตน

อมร รักษาสัตย์ (2533,น. 7) ให้ความหมายว่า การประกันสังคม หมายถึง การประกันภัยให้ประชาชนในสังคมในวงที่กว้าง กว่าการประกันภัยของภาคเอกชน ได้แก่ การที่รัฐบาลหนุนหลังหรือจัดการให้นายจ้าง ลูกจ้างจัดระบบประกันในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงภัยแก่บรรดาผู้ที่เกี่ยวข้องกับการประกันสังคมจึงเป็นโครงการประเภทที่เกี่ยวกับการประกันสุขภาพเพื่อการรักษาพยาบาลยามที่เจ็บไข้ การประกันรายได้เมื่อตกงาน การประกันรายได้ยามชรา พ้นวัยทำงาน เป็นต้น การประกันเป็นเรื่องของผู้ที่ให้ประกันกับผู้เอาประกันซึ่งโดยหลักการแล้วผู้เอาประกัน คือ ผู้ที่จะได้รับผลประโยชน์ภายหลังจากการเกิดกรณีที่ตนประกันไว้

โดยสรุป จากความหมายของการประกันสังคมดังกล่าว การประกันสังคม คือโครงการที่รัฐจัดขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะเป็นหลักประกันและคุ้มครองความเป็นอยู่แก่ประชาชน ให้มีความมั่นคงในการดำรงชีพ

หลักการประกันสังคม

องค์การแรงงานระหว่างประเทศ International Labour Organization (ILO,1989 อ้างถึงใน สำนักงานประกันสังคม 2543, น.12) ได้กำหนดหลักการของการประกันสังคมไว้ ดังนี้

1. การประกันสังคมจะมีการบริหารทางการเงินโดยวิธีการจัดเก็บเงินสมทบซึ่งโดยปกติมักมาจากการสมทบของนายจ้างและลูกจ้าง ทั้งนี้ รัฐจะเข้าไปมีส่วนร่วมในการจ่ายเงินสมทบหรือให้เงินอุดหนุนอื่น ๆ ด้วยหรือไม่ก็ได้
2. การเข้ามามีส่วนร่วมในการประกันสังคมนี้ จะเป็นลักษณะของการบังคับซึ่งจะมีข้อยกเว้นน้อยมาก

3. เงินสมทบที่จ่ายมานี้จะจัดตั้งเป็นกองทุนพิเศษ ซึ่งต้องนำไปจ่ายเป็นประโยชน์ทดแทนตามที่กำหนดและนำไปใช้ในการบริหาร
4. ส่วนเกินของเงินสมทบจะนำไปลงทุนเพื่อให้กองทุนมีทรัพย์สินเพิ่มขึ้น
5. สิทธิในการรับประโยชน์ทดแทนของผู้ประกันตนขึ้นอยู่กับ การได้จ่ายเงินสมทบที่เป็นไปตามเงื่อนไข โดยไม่ต้องมีการตรวจสอบความจำเป็นหรือการตรวจสอบรายได้แต่อย่างใด
6. อัตราเงินสมทบและอัตราประโยชน์ทดแทนจะมีความสัมพันธ์กับรายได้ของผู้ประกันตน
7. การประกันสังคมกรณีเจ็บป่วยจากการทำงาน โดยทั่วไปจะมาจากการสนับสนุนทางการเงินจากนายจ้างแต่เพียงผู้เดียว โดยอาจมีรัฐช่วยจ่ายเงินอุดหนุน

หลักการประกันสังคมโดยสรุปได้ว่า การประกันสังคมเป็นการให้ความคุ้มครองประชาชนที่เข้าเป็นสมาชิกของโครงการให้มีหลักประกันความมั่นคงทางสังคม เมื่อประสบปัญหาความเดือดร้อนจากการเจ็บป่วย ทุพพลภาพ ตาย คลอดบุตร ชราภาพหรือว่างงาน ทำให้เกิดปัญหาการขาดรายได้ การเข้าโครงการประกันสังคมเป็นลักษณะบังคับให้นายจ้างและลูกจ้างต้องออกเงินสมทบร่วมกัน และรัฐบาลออกเงินสมทบอุดหนุนด้วยบางส่วนตามเกณฑ์รายได้ของลูกจ้าง โดยจะยึดหลักการช่วยเหลือตนเองเสียสละเพื่อส่วนรวม การมีส่วนร่วมในการออมเงินกันเสี่ยงเฉลี่ยทุกข์เฉลี่ยสุขซึ่งกันและกันในกลุ่มสมาชิกประกันสังคม

โดยสรุประบบการประกันสังคมเป็นระบบที่รัฐมุ่งจัดให้มีขึ้นเพื่อเป็นหลักประกันให้ความคุ้มครองความเป็นอยู่ของประชาชนให้มีความมั่นคงทางสังคม เพื่อเป็นการตอบสนองความต้องการพื้นฐานของมนุษย์ ดังนั้นการพัฒนาระบบประกันสังคมจึงมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนได้รับประโยชน์จากระบบประกันสังคมได้อย่างทั่วถึงและเป็นธรรม เนื่องจากสำนักงานประกันสังคม เป็นหน่วยงานของรัฐที่จัดตั้งขึ้นมาเพื่อสร้างหลักประกันความมั่นคงทางสังคมให้แก่ประชาชนตามพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 ดังนั้น ภารกิจและเป้าหมายหลักขององค์กร ก็คือ การพัฒนาระบบประกันสังคมให้มีความมั่นคง และสามารถสร้างหลักประกันในการดำรงชีวิตและตอบสนองความต้องการให้แก่ประชาชนเป็นสำคัญ

2. แนวคิดแรงงานนอกระบบ

Forgue ผู้เชี่ยวชาญ ILO (วจนะกิจ ศิริพานิช, 2546, น.9) ได้ให้ความหมายว่า แรงงานนอกระบบ หมายถึง คนที่ทำงานหนัก แต่ไม่ได้รับสิทธิและความคุ้มครองทางกฎหมาย ไม่ได้มีการบันทึกอยู่ในฐานข้อมูลแรงงาน และไม่สามารถจำแนกแยกแยะได้อย่างชัดเจน ไม่มีการทำสัญญาจ้าง ไม่มีโอกาสที่จะเรียกร้องสิทธิใด ๆ ได้

สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2546, น.1) ได้ให้ความหมายว่า แรงงานนอกระบบ หมายถึง ผู้ใช้แรงงานที่ไม่ได้รับความคุ้มครองจากกฎหมายประกันสังคมเป็นบุคคลที่ไม่ใช่ข้าราชการ และไม่มีเงินเดือนประจำได้แก่

1. ลูกจ้างของกิจการเพาะปลูก ประมง ป่าไม้ และเลี้ยงสัตว์
2. ลูกจ้างของนายจ้างที่จ้างไว้เพื่อทำงานอันมีลักษณะเป็นครั้งคราว หรือเป็นฤดูกาล
3. ลูกจ้างซึ่งทำงานเกี่ยวกับงานบ้าน อันมิได้มีการประกอบธุรกิจรวมอยู่ด้วย
4. ผู้ประกอบการอิสระทั้งภาคเกษตรและนอกภาคเกษตร เป็นบุคคลที่ไม่ได้รับราชการ และไม่มีเงินเดือนประจำ
5. ผู้รับงานไปทำที่บ้าน
6. ผู้รับจ้างทำของ

โดยสรุป คำว่าแรงงานนอกระบบนั้น ยังคงมีความหมายหรือการใช้คำอธิบายที่แตกต่างกันในเรื่องแนวคิดและมุมมอง เนื่องจากสภาพทางสังคม เศรษฐกิจ และวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในแต่ละชุมชนยังมีความแตกต่างและความหลากหลาย ยากแก่การระบุให้ชัดเจนและครอบคลุมได้ทั้งหมด ดังนั้น อาจสรุปได้ว่า แรงงานนอกระบบ คือผู้ใช้แรงงานที่ทำงานโดยไม่มีสัญญาการจ้างงาน หรือไม่มีนายจ้าง ไม่มีค่าจ้างที่แน่นอน ผู้ประกอบอาชีพอิสระ ทำงานชั่วคราวไม่มีสถานประกอบการ ไม่มีที่ตั้งเป็นหลักแหล่งแน่นอน และเป็นแรงงานที่ไม่ได้อยู่ในกรอบความคุ้มครองของกฎหมายคุ้มครองแรงงาน กฎหมายประกันสังคม หรือกฎหมายอื่น ๆ ทำให้ไม่มีหลักประกันความมั่นคงใด ๆ ในการทำงาน สุขภาพ และความมั่นคงในการดำรงชีวิต

Haroshi Yamabana ผู้เชี่ยวชาญ ILO (วาระกิจ ศิริพานิช, 2546, น.10)

แบ่งประเด็นการขยายความคุ้มครองการประกันสังคมสู่แรงงานนอกระบบออกเป็น 4 ประเด็น คือ

1. ความครอบคลุมต้องชี้ชัดลงไปว่าจะครอบคลุมคนกลุ่มใด คุณลักษณะหรือคุณสมบัติของกลุ่มที่จะครอบคลุม และความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ โดยควรจะเป็นภาคบังคับ
2. ประโยชน์ทดแทนในรูปแบบที่เหมาะสม รวมทั้งสูตรหรือวิธีการคำนวณหาอัตราการจ่ายประโยชน์ทดแทนที่เหมาะสมโดยเน้นในรูปแบบของเงินสดเป็นสำคัญ
3. การเงิน หรือระบบการเรียกเก็บเงินสมทบ อาจจะเป็นไปได้ทั้งในรูปแบบของผู้เสียภาษีทั่วไป หรือในรูปแบบของการประกันที่เก็บเงินสมทบเฉพาะ โดยถือเอาผู้มีรายได้น้อยควรได้รับการช่วยเหลือจากรัฐเป็นตัวตั้ง
4. องค์การและการบริหารจัดการ มีปัญหาหลักคือ ฐานข้อมูลด้านประชากร และแรงงานที่ไม่เป็นปัจจุบันการเชื่อมโยงข้อมูล การประสานงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐ รวมทั้งปัญหาการเมืองในเชิงนโยบาย

3. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

3.1 แนวคิด ทฤษฎีและองค์ประกอบเกี่ยวกับความพร้อม

ความพร้อมเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สนับสนุนบุคคลให้สามารถทำกิจกรรม บางสิ่งบางอย่างต่อไปได้ซึ่งแนวคิดเกี่ยวกับความพร้อมนี้ได้มีผู้ให้ความหมายของความพร้อมดังนี้

อาทร เยาวปราชญ์ (2520 : 49) ได้ให้ความหมายของความพร้อมว่า เป็นสภาวะหรือสภาพที่เกิดขึ้นภายในตัวบุคคลแล้วเป็นผลให้กระทำได้สิ่งใดสิ่งหนึ่ง มีแนวโน้มที่จะประสบผลสำเร็จ

กมลรัตน์ หล้าสูงวงศ์ (2524 : 229-330) อ้างในปราชญ์เพ็ชรคุ้ม. 2544:14) กล่าวว่า ความพร้อมหมายถึงสภาพความสมบูรณ์ทั้งทางร่างกายและจิตใจ มีความพร้อมที่จะตอบสนองต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งทางด้านร่างกาย ทางด้านจิตใจ ได้แก่ ความพอใจที่จะตอบสนองต่อสิ่งเร้าหรือพอใจที่จะกระทำการต่าง ๆ

จิตรา วสุวานิช (2528 : 25-31) ได้ให้ความหมายว่า คนจะทำอะไรได้ดีหรือไม่จะต้องมีความพร้อม ซึ่งความพร้อมที่เกิดขึ้นจะต้องขึ้นอยู่กับความตื่นตัวทางจิตใจ ความพร้อมทางด้านร่างกาย ด้านอารมณ์และสังคม และความพร้อมด้านภูมิภาวะ

แธตเชอร์ (Thatcher, 1970 : 695) ได้ให้ความหมายว่า ความพร้อมเป็นสภาพหรือคุณภาพการเตรียมพร้อมอันเนื่องมาจากการเตรียมการ ความถนัด ความพอใจ หรือความกระตือรือร้น

สกินเนอร์ (Skinner 1965 : 305) กล่าวว่า ความพร้อมเป็นรากฐานและแนวโน้มของบุคคลที่จะทำงานให้ประสบผลสำเร็จหรือล้มเหลว ย่อมขึ้นอยู่กับความพร้อมและความไม่พร้อม บุคคลที่มีความพร้อมอย่างดีจะทำงานด้วยความราบรื่น และประสบความสำเร็จอย่างน่าพอใจ ส่วนบุคคลที่ไม่พร้อมย่อมเปรียบเสมือนถูกบังคับให้ทำงาน การทำงานนั้นจึงไม่ประสบผลสำเร็จ

แมคเคชนี่ (McKechnie 1966:1500) ได้ให้ความหมายของความพร้อมว่าเป็นลักษณะที่ผู้กระทำมีความคล่องตัว กระตือรือร้น ตั้งใจในการทำกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อให้กิจกรรมที่กระทำนั้นบรรลุถึงผลสำเร็จ

พลเทพ บุญยกาญจน (2545 ,น. 6) ได้ให้ความหมายของความพร้อมไว้ว่า หมายถึงสภาพของบุคคลที่มีภาวะสมบูรณ์ พร้อมที่จะเรียนรู้และปฏิบัติกิจกรรมต่าง ๆ ให้สามารถสำเร็จอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับปัจจัยที่เป็นพื้นฐานของความพร้อมในแต่ละด้านได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและปัจจัยด้านสังคม

องค์ประกอบของความพร้อม

ดาวนิงและเทรเครีย์ (Downing & Thackrey 1971 : 14-16) ได้แบ่งองค์ประกอบของความพร้อมไว้ 4 กลุ่ม คือ

1. องค์ประกอบทางกายภาพ (Physical Factors) ได้แก่ การเจริญเติบโตทางร่างกาย จิตใจ และสังคม
2. องค์ประกอบทางสติปัญญา (Intellectual Factors) ได้แก่ อายุสมองและความฉลาด ความสามารถในการรับรู้ ความสามารถในการคิดอย่างมีเหตุผล และความสามารถในการตัดสินใจและคิดเพื่อแก้ปัญหา
3. องค์ประกอบด้านอารมณ์ แรงจูงใจ และบุคลิกภาพ (Emotion, Motivation and Personality Factors) ได้แก่ ความมั่นคงทางอารมณ์เป็นต้น
4. องค์ประกอบด้านสิ่งแวดล้อม (Environment Factors) ได้แก่ สภาพทางเศรษฐกิจ ความพอเพียง โอกาสในการหาประสบการณ์ทางสังคมเป็นต้น

พรวณีย์ ช. เชนจิต (2528 :34) ได้กล่าวถึงองค์ประกอบของความพร้อมไว้ 3 ประการคือ

1. วุฒิภาวะ
2. การได้รับการอบรมและการเตรียมตัว
3. ความสนใจหรือแรงจูงใจ

นอกจากนี้ ตามแนวคิดของกาเย (Gange, 1970 : 40) นั้นถือว่า องค์ประกอบที่สำคัญที่จะทำให้เกิดความพร้อม ได้แก่ความสนใจหรือความใส่ใจ แรงจูงใจ และสภาพของการพัฒนาการโดยที่บุคคลต้องมีความพร้อมทั้งด้านร่างกายและจิตใจ เพื่อให้เกิดการเรียนรู้ และเป็นการเปลี่ยนแปลง ด้านความรู้ ทักษะ และทักษะ ซึ่งมีรายละเอียดด้านต่าง ๆ ดังนี้

1. ด้านความรู้

ประภาพรรณ สุวรรณ (2526,น .10-14) ได้ให้ความหมายว่า การเรียนรู้ของมนุษย์เริ่มต้นจากระดับง่าย ๆ ก่อน แล้วเพิ่มความสามารถในการใช้ความคิด และการพัฒนาสติปัญญาเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ

1.1 ความรู้ (Knowledge) เป็นขั้นแรกของพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับความสามารถในการจดจำ อาจจะเป็นการนึกได้ มองเห็น ได้ยินหรือได้ฟัง ความรู้ในขั้นนี้ประกอบด้วยคำจำกัดความหมาย ข้อเท็จจริง ทฤษฎี กฎโครงสร้าง วิธีการแก้ปัญหา มาตรฐาน

1.2 ความเข้าใจ (Comprehension) เป็นพฤติกรรมขั้นต่อมาจากความรู้ ขั้นตอนนี้จะต้องใช้ความสามารถทางสมอง และทักษะในขั้นสูงจนถึงระดับ “การสื่อความหมาย” ซึ่งอาจทำได้ทั้งที่เป็นการใช้ปากเปล่า ข้อเขียนภาษา ซึ่งมักเกิดขึ้นหลังจากบุคคลได้ทราบข่าวสารต่าง ๆ แล้ว

1.3 การนำความรู้ไปใช้ (Application) เป็นพฤติกรรมที่ช่วยให้ความสามารถแยกภาพรวมออกเป็นส่วนย่อย เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่เด่นชัด

1.4 การวิเคราะห์ (Analysis) เป็นพฤติกรรมที่ช่วยให้ความสามารถแยกภาพรวมออกเป็นส่วนย่อย เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่เด่นชัด

1.5 การประเมินผล (Evaluation) ความสามารถในการประเมินผลที่เกี่ยวข้องกับการให้ค่าต่อความรู้ หรือข้อเท็จจริงต่าง ๆ ซึ่งจะต้องใช้เกณฑ์หรือมาตรฐานอย่างใดอย่างหนึ่งเป็นส่วนประกอบในการประเมินผล มาตรฐานนี้อาจจะออกมาทั้งในเชิงประมาณและคุณภาพ อาจจะมาจากบุคคลนั้น ตั้งขึ้นเองหรือมีอยู่แล้ว

2. ทักษะ

นันทนา วงศ์วัฒนาเสถียร (2545, น.15) ได้ให้ความหมายว่า ทักษะ หมายถึง ความคิดเห็น ความเชื่อที่บุคคลมีต่อสิ่งต่าง ๆ ซึ่งเป็นผลมาจากการเรียนรู้ ประสบการณ์ และส่งผลให้บุคคลแสดงพฤติกรรมต่าง ๆ ออกมาในทิศทางใดทิศทางหนึ่ง ทักษะประกอบไปด้วย องค์ประกอบที่สำคัญ 2 ประการคือ

2.1 องค์ประกอบความรู้ บุคคลจะมีทัศนคติต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งจะต้องมีความรู้ ความเข้าใจ ในสิ่งนั้นมาก่อน เพื่อใช้เป็นรายละเอียดสำหรับเหตุผลในการสรุปเป็นความเชื่อต่อไป

2.2 องค์ประกอบความรู้สึก เป็นองค์ประกอบเกี่ยวกับความรู้สึกหรืออารมณ์ของบุคคล ที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งหลังจากการเรียนรู้และเข้าใจสิ่งนั้นแล้ว

3. ทักษะ

ทักษะ เป็นสิ่งที่เกิดจากการสั่งสมประสบการณ์ของมนุษย์อันเกิดจากความชำนาญในการปฏิบัติ โดยใช้ความรู้ที่มีอยู่แล้วช่วยเสริมการปฏิบัตินั้น

นันทนา วงศ์วัฒนาเสถียร (2545 ,น.17) ได้ให้ความหมายว่า ทักษะ หมายถึง ความสามารถในการนำความรู้และประสบการณ์ที่ได้จากการสั่งสมมาใช้ในการปฏิบัติ

โดยสรุป ทักษะจึงหมายถึงการสั่งสมประสบการณ์ของมนุษย์ที่เกิดจากความรู้ที่มีอยู่แล้ว และนำมาใช้ในการปฏิบัติจนเกิดความชำนาญ

จากแนวคิด ทฤษฎี และองค์ประกอบเกี่ยวกับความพร้อมสรุปได้ว่า ความพร้อมเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยให้การดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ บรรลุผล ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสภาวะของบุคคลที่พร้อมจะทำกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่ง และมีแนวทางที่จะประสบผลสำเร็จอย่างมีประสิทธิภาพ ต้องขึ้นอยู่กับความพร้อมตัวสำหรับการทำกิจกรรมนั้น ๆ อย่างพร้อมมูล ทั้งความสมบูรณ์ทางร่างกายและจิตใจและมีความต้องการความสนใจหรือแรงจูงใจ และปัจจัยพื้นฐานที่จะทำให้เกิดความพร้อมก็คือ ปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและปัจจัยด้านสังคม ทั้งนี้เมื่อมีความพร้อมสิ่งที่จะเกิดตามมาก็คือความรู้ความเข้าใจ ในสิ่งที่จะดำเนินการและก่อให้เกิดความเต็มใจที่จะปฏิบัติตามกิจกรรมนั้น ดังนั้นความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครควรประกอบด้วยความพร้อมในด้านต่าง ๆ คือด้านความสนใจต่อการประกันสังคม ด้านความสำคัญของการประกันสังคม ด้านความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ และด้านความต้องการการประกันสังคม ทั้งนี้เพื่อให้การดำเนินการขยายความคุ้มครองการประกันสังคมไปยังแรงงานนอกระบบประสบความสำเร็จ และเกิดประโยชน์สูงสุด

3.2 แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับแรงจูงใจ

แรงจูงใจ (Motive) หมายถึง สภาวะที่เป็นแรงกระตุ้นให้บุคคลแสดงพฤติกรรมออกมาเพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามที่แรงจูงใจนั้นต้องการ

ธงชัย สันติวงศ์ (2537, น.23) ได้ให้ความหมายของแรงจูงใจ คือ แรงจูงใจหมายถึง ชุดของทัศนคติที่มีอยู่ในตัวบุคคลนั้น ที่ใช้สำหรับปฏิบัติต่อกรณีต่าง ๆ โดยมีเป้าหมายและทิศทางที่แน่นอน

จากความหมายของแรงจูงใจดังกล่าว อาจสรุปได้ว่า แรงจูงใจหมายถึงความคิดและความรู้สึกที่แสดงออกของบุคคลต่อความต้องการในสิ่งที่พึงปรารถนา และมีเป้าหมายที่ชัดเจน

ทฤษฎีลำดับขั้นความต้องการของมนุษย์ (Maslow's Hierarchy of Needs)

ทฤษฎีความต้องการตามลำดับขั้นของมาสโลว์ (Maslow's Hierarchy of Needs) Maslow (1970) ได้เสนอแนวคิดว่า ความต้องการของมนุษย์มีเป็นลำดับขั้น(Hierarchical) ดังนี้

1. ความต้องการทางสรีระ (Physiological need) ซึ่งเป็นความต้องการที่เกี่ยวกับความหิว ความกระหาย อยู่อาศัย เพศสัมพันธ์ เครื่องนุ่งห่ม และยารักษาโรค ซึ่งเชื่อว่าเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับชีวิตถ้ามนุษย์ได้รับการตอบสนองในขั้นนี้แล้วก็就会有ความต้องการในขั้นถัดไป
2. ความต้องการ ความมั่นคงปลอดภัย (Safety need) ซึ่งเป็นความต้องการเกี่ยวกับความมั่นคงและปลอดภัย จากการได้รับภัยอันตรายทั้งทางร่างกายและจิตใจ
3. ความต้องการความรักและเป็นสมาชิกของกลุ่ม (Belongingness and love need) ซึ่งเป็นความต้องการที่เกี่ยวกับความรัก การได้รับการยอมรับว่าเป็นส่วนหนึ่งของหมู่คณะ การเป็นเจ้าของสิ่งต่างๆ และการมีมิตรภาพกับคนอื่น ๆ
4. ความต้องการภาคภูมิใจในตน (Self – Esteem Need) ซึ่งเป็นความต้องการที่เกี่ยวกับความรู้สึกเป็นเกียรติและศักดิ์ศรี เป็นต้นว่าการเคารพความคิดเห็นของตน ความเป็นตัวของตัวเอง ความสำเร็จในกิจการที่กระทำ การได้รับยกย่องจากผู้อื่น ความต้องการอำนาจ สถานะ ชื่อเสียง ตำแหน่ง
5. ความต้องการเข้าใจตนเองอย่างแท้จริง (Self – Actualization Need) ซึ่งเป็นความต้องการที่เกี่ยวกับความสำเร็จ สมหวังตามความนึกคิดของตน

Murray (1938 อ้างในจิรภา เต็งไตรรัตน์และคณะ, 2543 น. 246-247) แบ่งความต้องการของมนุษย์ออกเป็น 28 ชนิด คือ

1. ความต้องการยอมสยบ ยอมรับโทษ (Abasement) เป็นความต้องการที่รวมไปถึงการยอมรับความบาปผิด การวิพากษ์วิจารณ์ การลงโทษ การยอมแพ้ ความยอมแล้วต่อผลกระทบ
2. ความต้องการประสบความสำเร็จ (Achievement) เป็นความต้องการนำสิ่งที่อยากให้สำเร็จ การเอาชนะ การบังคับควบคุม หรือจัดการเกี่ยวกับสิ่งของคน หรือความคิด การทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งโดยอิสระและรวดเร็ว
3. ความต้องการมีเพื่อน (Affiliation) ความต้องการอยู่ใกล้ชิดและมีความสุขสนทนาร่วมกับผู้อื่นที่ตนชอบ
4. ความต้องการก้าวร้าวทำร้ายผู้อื่น (Aggression) ความต้องการต่อสู้
5. ความต้องการเป็นตัวของตัวเอง (Autonomy) ความต้องการเป็นอิสระและสามารถกระทำสิ่งใด ๆ ตามความต้องการ ความต้องการหลีกเลี่ยงหรือหยุดกระทำในกิจกรรมที่มีผู้อื่นเป็นผู้กำหนดให้ทำ
6. ความต้องการการล้างแค้น (Counteraction) ความต้องการเอาชนะความอ่อนแอและเก็บกดความกลัว ความต้องการความล้มเหลว
7. ความต้องการป้องกันการกระทำของตนเองมิให้ถูกตำหนิ (Defendant)
8. ความต้องการเทิดทูนและยอมทำตามผู้อื่นที่เหนือกว่า (Deference)
9. ความต้องการมีอำนาจเหนือผู้อื่น (Dominance)
10. ความต้องการขูดตนเอง (Exhibition) ความต้องการให้ตนเป็นที่ประทับใจของผู้อื่น ความต้องการให้ผู้อื่นเป็นและได้ยินเกี่ยวกับตน
11. ความต้องการหลีกเลี่ยงความเจ็บปวด (Harm Avoidance) ทางร่างกาย ความเจ็บป่วย และความตาย
12. ความต้องการหลีกเลี่ยงความล้มเหลวและความละอาย (Avoidance of Inferiority)
13. ความต้องการช่วยเหลือผู้อื่น (Nurturance)
14. ความต้องการความเป็นระเบียบเรียบร้อย สะอาด (Orderliness)
15. ความต้องการเล่น (Play) ความต้องการกระทำสิ่งสนุกสนาน โดยไม่มีจุดประสงค์
16. ความต้องการกีดกันผู้อื่น (Rejection) ความต้องการแยกตนเองออกจากสิ่งที่จะทำให้เกิดผลทางลบ
17. ความต้องการแสวงหาความสุขด้านความรู้สึกประทับใจ (Sentience)
18. ความต้องการแสวงหาสมบัติ (Acquisition)

19. ความต้องการได้รับความช่วยเหลือและเห็นใจ (Succorance)
20. ความต้องการการเข้าใจ (understanding) ความต้องการที่จะสามารถถามหรือตอบคำถามทั่วไปและสนใจในทฤษฎี
21. ความต้องการเลียนแบบผู้อื่น (Similance)
22. ความต้องการแตกต่างจากผู้อื่น (Contrariness)
23. ความต้องการรักษาชื่อเสียงและศักดิ์ศรีของตน (Inviolacy)
24. ความต้องการเก็บรักษาและซ่อมแซมสิ่งต่าง ๆ (Conservation)
25. ความต้องการเก็บรักษาห้วงแหวน (Retention)
26. ความต้องการการก่อสร้างสิ่งต่าง ๆ (Construction)
27. ความต้องการเป็นที่ยอมรับนับถือ (Recognition)
28. ความต้องการอยากรู้ (Cognizance)

ดังนั้นการประกันสังคมซึ่งเป็นสวัสดิการทางสังคมอย่างหนึ่ง จัดเป็นความรู้สึกที่ต้องการความมั่นคงปลอดภัยในชีวิต ทั้งปัจจุบันและอนาคต รวมถึงการได้รับการคุ้มครองทางด้านร่างกายและจิตใจที่ควรจะได้รับอย่างเป็นธรรมและทั่วถึงจากการทำงาน ในฐานะที่เป็นสมาชิกของชุมชนและเป็นพลเมืองของประเทศ

4. เอกสารและงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเรื่องความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของแรงงานนอกระบบ : กรณีศึกษาคนขับรถแท็กซี่ ในกรุงเทพมหานครนั้นยังไม่มีผู้ใดทำการศึกษาวิจัย ฉะนั้นผู้วิจัยได้อาศัยเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

การจัดสัมมนา

สำนักงานประกันสังคมได้ดำเนินการจัดสัมมนาระดมความคิดเห็นเกี่ยวกับการขยายความคุ้มครองประกันสังคมสู่แรงงานนอกระบบ เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2546 ณ โรงแรมมิราเคิลแกรนด์ หลักสี่ กรุงเทพมหานคร ผู้เข้าร่วมสัมมนา ประกอบด้วยผู้แทนกลุ่มแรงงาน ทั้งในและนอกระบบ หลากหลายอาชีพ นักวิชาการ ผู้สนใจ ข้าราชการกระทรวงที่เกี่ยวข้อง จำนวน 2,256 คน ผลการสัมมนาได้ข้อสรุป จากแบบสอบถามจำนวน 1,444 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 64.87 ของผู้เข้าสัมมนาทั้งหมด ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความเห็นว่าสมควรขยายความคุ้มครองการ

ประกันสังคมผู้แรงงานนอกระบบ ร้อยละ 91.6 และไม่เห็นด้วยร้อยละ 2.7 ตัวแทนกลุ่มแรงงานนอกระบบที่เห็นว่าอาจเข้าชื้อกับโครงการ 30 บาท จึงไม่อยากจ่ายเงินสมทบ และผู้แทนแรงงานในระบบที่กังวลว่ากองทุนประกันสังคมอาจได้รับผลกระทบและไม่มีความมั่นคง ผู้ตอบแบบสอบถามมีความต้องการความคุ้มครองด้านการรักษาพยาบาลมากที่สุด รองลงมาคือเงินทดแทนการขาดรายได้ ค่าทำศพและสงเคราะห์ทายาท บำเหน็จ บำนาญ และค่าคลอดบุตร ตามลำดับ ทั้งนี้ ส่วนใหญ่ระบุสามารถจ่ายเงินสมทบได้สูงสุดไม่เกิน 100 บาท ต่อเดือน โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งนักวิชาการ ผู้แทนกลุ่มอาชีพ ต่างมีข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ในการขยายความคุ้มครองประกันสังคมผู้แรงงานนอกระบบ โดยให้สำนักงานประกันสังคมพิจารณาในเรื่องสิทธิความเสมอภาคความเท่าเทียมในการเข้าสู่ระบบการประกันสังคมการจ่ายเงินสมทบ การจ่ายตามฐานะอาชีพของตนเองให้รัฐร่วมจ่ายเงินสมทบ 2 ส่วน แรงงานนอกระบบจ่าย 1 ส่วน รูปแบบการเข้าสู่ระบบการประกันสังคมของแรงงานนอกระบบควรใช้วิธีการกึ่งสมัครใจ กึ่งบังคับ หรือใช้วิธีการขยายสวัสดิการต่าง ๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบันให้ครอบคลุมถึงแรงงานนอกระบบ ระบบการบริการจะใช้มาตรา 40 แห่งพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 เข้ามาจัดการหรือจะสร้างระบบใหม่ เป็นการประกันระดับจุลภาค (Micro-Insurance) โดยให้แรงงานนอกระบบรวมกลุ่มกันเอง หรือมีรัฐให้การสนับสนุนสิทธิประโยชน์ในเบื้องต้น ควรคุ้มครองเรื่องที่กำลังเป็นก่อน เช่น เจ็บป่วย ทูพพลภาพ ตาย และคลอดบุตร โดยนำโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรค มาพิจารณาด้วย

งานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

อารักษ์ พรหมณี (2537) ศึกษาถึง ทศนคติ ความรู้ความเข้าใจของประชาชนทั่วไป ที่มีต่อระบบการประกันสังคม และปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการตัดสินใจที่จะเป็นผู้ประกันตนโดยสมัครใจโดยทำการสัมภาษณ์นักวิชาการ ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการประกันสังคม ในจังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดแม่ฮ่องสอนพบว่า ประชาชนทั่วไปยังมีความพร้อมที่จะสมัครใจเข้าเป็นผู้ประกันตนไม่มากนัก เนื่องจากยังขาดความรู้ความเข้าใจในเรื่องของวิธีการและหลักการเกี่ยวกับการประกันสังคม และมีความคิดว่าการประกันสังคมเป็นเรื่องยุ่งยาก ซับซ้อน อีกทั้งยังเสียค่าเงินที่ต้องจ่ายเพราะมีรายได้น้อยและยังสามารถช่วยเหลือตนเองได้ ในด้านสิทธิประโยชน์ทดแทนที่จะได้รับผู้ที่สนใจสมัครประกันตน มีความต้องการได้รับการประกันการเจ็บป่วยเป็นอันดับหนึ่ง ในขณะที่การคลอดบุตรและสงเคราะห์บุตรกลับได้รับความสนใจน้อยตามลำดับ

สิริเพ็ญ เทพพิทักษ์ (2542) ศึกษาเรื่องความพร้อมของผู้ประกันตนต่อการประกันสังคมกรณีชราภาพ : ศึกษาเฉพาะผู้ประกันตนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดตราด โดยออกแบบสอบถามลูกจ้างของสถานประกอบการที่มีลูกจ้างตั้งแต่ 30 คนขึ้นไปในเขตอำเภอเมือง จังหวัดตราด โดยสุ่มตัวอย่างทั้งหมด 263 ราย ผลการศึกษาพบว่าตัวแปรอิสระที่มีความเกี่ยวข้องต่อความพร้อม ได้แก่ การศึกษา สุขภาพ รายได้ และสถานภาพครอบครัว โดยผู้ประกันตนที่มีระดับการศึกษาสูงมีความพร้อมที่จะเข้าร่วมโครงการมากกว่าผู้ประกันตนที่มีระดับการศึกษาต่ำ ผู้ประกันตนที่มีสุขภาพแข็งแรง มีความพร้อมที่จะเข้าร่วมโครงการมากกว่าผู้ที่มีสุขภาพไม่ดี ผู้ประกันตนที่มีรายได้มากมีความพร้อมที่จะเข้าร่วมโครงการมากกว่าผู้ประกันตนที่มีรายได้น้อย ผู้ประกันตนที่ไม่มีคู่สมรสมีความพร้อมที่จะเข้าร่วมโครงการมากกว่าผู้ประกันตนที่มีคู่สมรสอยู่แล้ว

พลเทพ บุญยะกาญจน์ (2545) ศึกษาเรื่องความพร้อมในการขยายการประกันสังคมไปยังสถานประกอบการขนาดเล็กในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ โดยศึกษาถึงความพร้อมและปัจจัยที่มีผลต่อความพร้อมในการเข้าร่วมขยายระบบการประกันสังคมยังสถานประกอบการขนาดเล็กของลูกจ้าง พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อความพร้อมของลูกจ้างในการเข้าร่วมการขยายระบบการประกันสังคมไปสู่สถานประกอบการขนาดเล็กได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ที่ได้รับ ลักษณะงานที่ทำและความรู้ความเข้าใจในระบบการประกันสังคม ปัจจัยที่มีผลต่อความพร้อมของนายจ้างในการเข้าร่วมการขยายระบบการประกันสังคมไปยังสถานประกอบการขนาดเล็ก ได้แก่ ความรู้ความเข้าใจในระบบประกันสังคมเท่านั้น และยังพบว่าอุปสรรคในการขยายการประกันสังคมไปยังสถานประกอบการขนาดเล็ก ได้แก่ ขาดการประชาสัมพันธ์ที่ดีแก่ประชาชน โดยวัดจากตัวแปรอิสระในด้านความสนใจของนายจ้างในการขยายระบบการประกันสังคมไปยังสถานประกอบการขนาดเล็ก พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่เคยติดตามข่าวการขยายระบบการประกันสังคมไปสู่สถานประกอบการขนาดเล็กมีจำนวนร้อยละ 57.2 เท่านั้น

สายฝน ศิริพร (2546) ศึกษาเรื่อง ความพร้อมของผู้ประกันตนต่อการประกันสังคมกรณีว่างงาน : ศึกษาเฉพาะกรณีผู้ประกันตนในเขตจังหวัดเพชรบุรี ผลการศึกษาพบว่าผู้ประกันตนมีความรู้ความเข้าใจต่อการประกันสังคมกรณีว่างงานในภาพรวมระดับปานกลาง โดยมีความเข้าใจมากที่สุดด้านหลักการของการประกันสังคมกรณีว่างงานและมีความพร้อมต่อการประกันสังคมกรณีว่างงานในภาพรวมอยู่ในระดับมาก แต่มีความพร้อมน้อยที่สุดในเรื่องความสามารถในการจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุน และพบว่าผู้ประกันตนมีระดับความต้องการเกี่ยวกับการประกันสังคมกรณีว่างงานมากที่สุดในเรื่องความต้องการข้อมูลข่าวสารเผยแพร่ประชาสัมพันธ์

ข้อมูลข่าวสารผ่านสื่อต่าง ๆ นอกจากนี้ ยังคาดหวังว่าจะได้รับประโยชน์ทดแทนกรณีว่างงานเป็นเงินชดเชยรายเดือนในช่วงที่ว่างงานมากที่สุด

เสกสรรค์ สังขวิสุทธิ (2547) ศึกษาเรื่องความต้องการของแรงงานนอกระบบต่อการเข้าสู่การประกันสังคม : ศึกษาเฉพาะกรณีกลุ่มผู้ผลิตภัณฑ์ชุมชนหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์จังหวัดอุทัยธานี ผลการศึกษาพบว่าความรู้ของกลุ่มตัวอย่างในด้านความหมาย หลักการ และเงื่อนไขในการใช้สิทธิประโยชน์ทดแทนในภาพรวมมีความรู้อยู่ในระดับต่ำ แต่มีความรู้ระดับสูงเกี่ยวกับเงื่อนไขการใช้สิทธิและสิทธิประโยชน์ทดแทน กรณีชราภาพ ผลการศึกษาความต้องการของกลุ่มตัวอย่างในด้านประโยชน์ทดแทนและความสามารถในการจ่ายเงินสมทบพบว่า ในภาพรวมมีความต้องการอยู่ในระดับมาก โดยประโยชน์ทดแทนที่ต้องการมากที่สุดคือประโยชน์ทดแทนกรณีชราภาพ ส่วนความสามารถในการจ่ายเงินสมทบกลุ่มตัวอย่างมีความสามารถในการจ่ายเงินสมทบได้โดยไม่ต้องมีนายจ้างและรัฐบาลร่วมจ่าย

5. การพัฒนากรอบความคิดสำหรับการวิจัย

ผลการศึกษา แนวคิด ทฤษฎี งานสัมมนาและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่ได้นำเสนอเบื้องต้น ผู้วิจัยพิจารณาเห็นว่า แนวคิดในเรื่องความพร้อมซึ่งสรุปได้ว่าความพร้อมเป็นปัจจัยพื้นฐานให้บุคคลสามารถทำกิจกรรมบางสิ่งบางอย่าง ซึ่งมีองค์ประกอบชักนำหลายอย่าง แต่เลือกเฉพาะส่วนที่เกี่ยวกับงานวิจัยครั้งนี้ คือด้านสติปัญญาอันหมายถึง ความสามารถในการตัดสินใจ และความสามารถในการรับรู้ตามองค์ประกอบความพร้อมของดาวนิงและเทรเคอร์ และได้นำแนวความคิดของกาเย มาอ้างอิงสนับสนุนครั้งนี้ด้วย เพราะแนวคิดนี้อธิบายว่า องค์ประกอบที่สำคัญที่จะทำให้เกิดความพร้อมได้แก่ ความสนใจ และแรงจูงใจ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของแรงจูงใจก็คือ มนุษย์มีความคิด ความรู้และความต้องการ โดยมีทั้งปัจจัยภายในและภายนอกเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดขึ้นโดยมีเป้าหมายและวัตถุประสงค์ไว้ล่วงหน้าเพื่อให้เกิดความมั่นคงในชีวิต ซึ่งเชื่อมโยงกับการประกันสังคมในการจัดประเภทประโยชน์ทดแทนกรณีต่าง ๆ ส่วน Maslow และ Murray เมื่อนำมาพิจารณาตามหลักการของการประกันสังคมแล้ว สามารถเป็นแนวทาง เพื่อบ่งชี้ให้เห็นถึงความต้องการในประเภทของการประกันสังคม โดย Maslow เกี่ยวกับความต้องการด้านกายภาพและความมั่นคงปลอดภัย จะเชื่อมโยงกับประเภทการประกันสังคมอย่างเด่นชัดที่สุด เพราะมนุษย์นั้นต้องการปราศจากภัยอันตราย หรือแม้แต่การเจ็บป่วย การประกันสังคมถือว่าเป็นสิ่งที่สามารถตอบสนองความต้องการทางกายภาพและความต้องการด้านความมั่นคงปลอดภัย

ส่วน Murray สามารถนำมาประยุกต์เข้ากับการประกันสังคมคือความต้องการหลีกเลี่ยงความเจ็บป่วยทางร่างกาย ความตาย และความต้องการได้รับความช่วยเหลือ เห็นใจ ซึ่งความต้องการต่างๆ นี้ สามารถนำมาใช้กำหนดสิทธิพื้นฐานของมนุษย์ได้ เมื่อพิจารณาถึงการประกันสังคมแต่ละประเภทแล้วจะเป็นถึงความแตกต่างในระดับความจำเป็นต่อบุคคล นอกจากนี้งานวิจัยที่เกี่ยวข้องได้กล่าวถึงการที่ประกันตนที่มีสุขภาพแข็งแรงนั้นส่งผลให้มีความพร้อมในการเข้าร่วมโครงการมากกว่าผู้ประกันตนที่มีสุขภาพไม่ดี ดังงานวิจัยของสิริเพ็ญ เทพพิทักษ์ เช่นเดียวกับงานวิจัยของอารักษ์ พรหมณี ได้ศึกษาพบว่าประชาชนทั่วไปยังขาดความรู้ความเข้าใจในเรื่องของวิธีการและหลักการเกี่ยวกับการประกันสังคม และมีความต้องการประโยชน์ทดแทนในประเภทต่างๆ ที่แตกต่างกัน อีกทั้งยังสอดคล้องกับงานวิจัยของเสกสรร สังขวิสุทธิ ซึ่งได้ศึกษาพบว่า ความรู้ความเข้าใจของแรงงานนอกระบบกลุ่มตัวอย่างในด้านความหมาย หลักการ และเงื่อนไขในด้านสิทธิประโยชน์ทดแทนในภาพรวมอยู่ในระดับต่ำ ต่อมางานวิจัยของพลเทพ บุญยะกาญจน์ ศึกษาพบว่าอุปสรรคในการขยายการประกันสังคมไปสู่สถานประกอบการขนาดเล็กในจังหวัดเชียงใหม่ได้แก่การประชาสัมพันธ์ที่ดี โดยวัดจากตัวแปรด้านความสนใจในการรับรู้ข่าวสาร เช่นเดียวกับงานวิจัยของสายฝน ศิริพร ที่ศึกษาพบว่าความพร้อมที่น้อยที่สุดของผู้ประกันตนคือความสามารถในการจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุน และจากงานสัมมนาระดมความคิดเห็นเกี่ยวกับการขยายความคุ้มครองการประกันสังคมสู่แรงงานนอกระบบของ สำนักงานประกันสังคม พบว่า ตัวแทนกลุ่มแรงงานนอกระบบส่วนมากเห็นว่าการเข้าสู่การประกันสังคมเป็นการเข้าซ้อนกับโครงการ 30 บาท จึงไม่อยากจะร่วมโครงการ ดังนั้นผู้วิจัยได้วิเคราะห์แนวคิด ทฤษฎี เอกสารและงานวิจัยต่างๆ จึงพิจารณากำหนดให้ปัจจัยทางประชากร ทางเศรษฐกิจและทางสังคมได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส จำนวนบุตร ระดับการศึกษา รายได้ต่อเดือน สุขภาพ อีกทั้ง ปัจจัยแวดล้อมได้แก่ ความสนใจรับข้อมูลข่าวสารจากสื่อ การได้รับสวัสดิการของรัฐจากโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรค ความรู้ความเข้าใจในเรื่องการประกันสังคม ความต้องการในประเภทประโยชน์ทดแทน ความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ เป็นตัวแปรต้น และตัวแปรตามได้แก่ความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร โดยวัดจากความพร้อม 4 ประเด็นคือด้านความสนใจต่อการประกันสังคม ด้านความสำคัญของการประกันสังคม ด้านความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ และ ด้านความต้องการการประกันสังคม ในที่สุดผู้วิจัยได้สรุปตัวแปรทั้งหมดที่ใช้ในงานวิจัยครั้งนี้ขึ้นเป็นกรอบแนวความคิดของเรื่องความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของแรงงานนอกระบบ : กรณีศึกษาคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร ดังปรากฏในกรอบแนวความคิดในการทำวิจัย ในหน้าที่ 8

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่องความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของแรงงานนอกระบบ : กรณีศึกษาคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ โดยมีวิธีการศึกษาตามลำดับขั้นตอนดังนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
3. การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
4. การเก็บรวบรวมข้อมูล
5. การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1) ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยได้แก่ คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครที่เช่ารถแท็กซี่รับรายวันกับสหกรณ์แท็กซี่ อยู่ในเขตความรับผิดชอบของสำนักงานประกันสังคมเขตพื้นที่ 7 จำนวน 5 เขต พื้นที่ คือ เขตบางบอน เขตบางขุนเทียน เขตจอมทอง เขตทุ่งครุ เขตราชพฤกษ์บุรีรัมย์ ซึ่งมีจำนวน 1 สหกรณ์ ได้แก่สหกรณ์แท็กซี่ไทย มีจำนวนทั้งสิ้น 2,572 คน (ข้อมูลวันที่ 1 ธันวาคม 2547)

2) กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยได้แก่ คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครที่เช่ารถแท็กซี่รับรายวันกับสหกรณ์แท็กซี่ไทย จำนวน 345 คน โดยกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างตามสูตรของ Taro Yamane (พวงรัตน์ ทวีรัตน์, 2535 : 296) กำหนดความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้เท่ากับ 0.05 ดังนี้

$$n = \frac{N}{1 + N e^2}$$

เมื่อ	N	แทน	ขนาดของประชากร
	n	แทน	ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง
	e	แทน	ความคลาดเคลื่อนในการประมาณค่าที่ระดับ 0.05

ผู้ศึกษาจะดำเนินการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) โดยนำแบบสอบถามไปแจกในสถานประกอบการด้วยตนเองกับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ที่พบเห็น

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นแบบสอบถาม ซึ่งเป็นแบบปลายปิด โดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ข้อคำถามทั่วไปเกี่ยวกับข้อมูลปัจจัยทางประชากร ทางเศรษฐกิจและทางสังคม ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส จำนวนบุตร ระดับการศึกษา รายได้ต่อเดือน และสุขภาพ จำนวนคำถามมี 7 ข้อ

ส่วนที่ 2 ข้อคำถามเกี่ยวกับปัจจัยแวดล้อม ได้แก่ การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อ การได้รับสวัสดิการของรัฐจากโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรค ความรู้ความเข้าใจในเรื่องการประกันสังคม ความต้องการในประเภทประโยชน์ทดแทน และความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ จำนวนคำถามมี 25 ข้อ ในส่วนของข้อคำถามเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจในเรื่องการประกันสังคม เกณฑ์ของการจัดกลุ่มคะแนนมีดังนี้

ระดับสูง	หมายถึง	คะแนนที่ได้	13.68 - 20.00
คะแนน			
ระดับปานกลาง	หมายถึง	คะแนนที่ได้	7.34 - 13.67
คะแนน			
ระดับต่ำ	หมายถึง	คะแนนที่ได้	1.00 - 7.33 คะแนน

ส่วนที่ 3 ข้อคำถามวัดระดับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร โดยแบ่งความพร้อมออกเป็น 4 ด้าน ได้แก่ ด้านความสนใจต่อการประกันสังคม ด้านความสำคัญของการประกันสังคม ด้านความสามารถในการจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนประกันสังคม ด้านความต้องการประกันสังคม จำนวนคำถามมี 20 ข้อ ส่วนการให้คะแนนกำหนดไว้ดังนี้

		ข้อความที่เป็นบวก		ข้อความที่เป็นลบ
เห็นด้วยมาก	=	3 คะแนน	=	1 คะแนน
เห็นด้วยปานกลาง	=	2 คะแนน	=	2 คะแนน

เห็นด้วยน้อย = 1 คะแนน = 3 คะแนน

เกณฑ์การจัดกลุ่มคะแนนความพร้อมด้านความสนใจต่อการประกันสังคม ด้านความสำคัญของการประกันสังคม ด้านความสามารถในการจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนประกันสังคม ด้านความต้องการประกันสังคม จัดแบ่งกลุ่มคะแนนดังนี้

คะแนน 1.00 – 1.67 หมายถึง มีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมอยู่ในระดับต่ำ
 คะแนน 1.68 – 2.35 หมายถึง มีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมอยู่ในระดับปานกลาง
 คะแนน 2.36 – 3.00 หมายถึง มีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมอยู่ในระดับสูง

การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล เป็นแบบสอบถามวัดระดับความพร้อมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร และปัจจัยที่สัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร โดยได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

1. ศึกษากรอบแนวความคิดกับประเด็นปัญหาที่ต้องการศึกษา ตัวแปรที่ต้องการศึกษา และเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
2. นำข้อมูลที่ได้ศึกษามาสร้างเป็นแบบสอบถาม ให้ครอบคลุมประเด็นที่ศึกษาโดยผู้ตอบสามารถตอบข้อเท็จจริงได้ตรงตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยที่กำหนดไว้
3. นำแบบสอบถามเสนอคณะกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์เพื่อตรวจสอบเนื้อหา และภาษาที่ใช้ในแบบสอบถาม แล้วนำมาแก้ไขตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการที่ปรึกษา
4. นำแบบสอบถามที่แก้ไขเรียบร้อยแล้วไปให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน ตรวจสอบความถูกต้องและเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาและความเหมาะสมของภาษา
5. นำแบบสอบถามที่ได้รับการปรับปรุงแล้วไปทดลองใช้ (Try out) กับคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน เพื่อหาความเชื่อมั่นของแบบสอบถามโดยวิธีหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Cronbach's alpha coefficient) และได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเท่ากับ 0.9609

การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ทำหนังสือขอความร่วมมือจากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา ถึงเจ้าของสถานประกอบการสหกรณ์แห่งประเทศไทย เพื่อขอความร่วมมือในการติดต่อประสานงานในการเก็บรวบรวมข้อมูลครั้งนี้

2. ผู้วิจัยดำเนินการแจกแบบสอบถามและเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง โดยใช้ระยะเวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นระยะเวลา 30 วัน ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2548 ถึง 30 พฤษภาคม 2548 โดยในการศึกษาครั้งนี้ได้แจกแบบสอบถามจำนวน 500 ฉบับ และได้รับแบบสอบถามกลับคืน 396 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 79.20 คัดแบบสอบถามที่ตอบคำตอบสมบูรณ์มาวิเคราะห์ผลได้จำนวน 345 ฉบับ และไม่สมบูรณ์เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างกรอกข้อมูลไม่ครบถ้วนจำนวน 51 ชุด

การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยนำแบบสอบถามมาตรวจสอบความสมบูรณ์และประมวลผลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป ใช้ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 เป็นเกณฑ์ในการยอมรับหรือปฏิเสธสมมติฐานในการวิจัย โดยดำเนินการวิเคราะห์ดังนี้

1. วิเคราะห์ลักษณะปัจจัยทางประชากร ทางเศรษฐกิจทางสังคม และปัจจัยแวดล้อม โดยใช้โดยใช้อัตราส่วนร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D)

2. วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตามในกรอบแนวความคิดของการวิจัยโดยใช้สถิติไคสแควร์ (Chi — Square)

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่องความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของแรงงานนอกระบบ : กรณีศึกษาคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ โดยผู้วิจัยนำเสนอการวิเคราะห์ข้อมูลออกเป็น 4 ตอน ตามลำดับดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง เป็นข้อมูลปัจจัยทางประชากร ทางเศรษฐกิจและทางสังคม

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยแวดล้อม จำแนกออกเป็น 5 เรื่อง

1. การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อ
2. การได้รับสวัสดิการของรัฐจากโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรค
3. ความรู้ความเข้าใจในเรื่องการประกันสังคม
4. ความต้องการในประเภทประโยชน์ทดแทน
5. ความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคม

ตอนที่ 4 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางประชากรทางเศรษฐกิจทางสังคม และปัจจัยแวดล้อม กับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคม

ตอนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง เป็นข้อมูลปัจจัยทางประชากร ทางเศรษฐกิจและทางสังคม

การศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยทางประชากร ทางเศรษฐกิจและทางสังคมของกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 345 คน ผลของการวิเคราะห์ดังนี้

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตาม เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส จำนวนบุตร รายได้ต่อเดือน และสุขภาพ

ลักษณะทางประชากร	จำนวน (n=345)	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	314	91.01
หญิง	31	8.99
2. อายุ		
15 - 24 ปี	29	8.41
25 - 34 ปี	102	29.57
35 - 44 ปี	104	30.14
45 - 54 ปี	77	22.32
55 ปี ขึ้นไป	33	9.56
3. ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	91	26.38
มัธยมศึกษาตอนต้น	107	31.01
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	69	20.00
อนุปริญญา /ปวส.	56	16.23
ปริญญาตรี	22	6.38
4. สถานภาพสมรส		
โสด	80	23.19
สมรส	207	60.00
หม้าย	28	8.11
หย่าร้าง	30	8.70

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (n=345)	ร้อยละ
5. จำนวนบุตร		
ไม่มีบุตร	79	22.90
จำนวน 1 คน	84	24.35
จำนวน 2 คน	120	34.78
จำนวน 3 คนขึ้นไป	62	17.97
6. รายได้ต่อเดือน		
ต่ำกว่า 3,000 บาท	9	2.61
3,001 - 6,000 บาท	74	21.45
6,001 - 9,000 บาท	112	32.46
9,001 - 12,000 บาท	76	22.03
12,001 - 15,000 บาท	54	15.65
สูงกว่า 15,001 บาท	20	5.80
7. สุขภาพ		
แข็งแรง (ไม่มีโรคประจำตัว)	280	81.16
ไม่แข็งแรง (มีโรคประจำตัว)	65	18.84

จากตารางที่ 1 พบว่ามีรายละเอียดของการวิเคราะห์ดังนี้

1. เพศ พบว่า คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 91.01 และเป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 8.99

2. อายุ พบว่า คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่มีอายุ 35 - 44 ปี คิดเป็นร้อยละ 30.14 รองลงมา มีอายุ 25 - 34 ปี คิดเป็นร้อยละ 29.57 มีอายุ 45 - 54 ปี คิดเป็นร้อยละ 22.32 มีอายุ 55 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 9.56 และมีอายุ 15 - 24 ปี คิดเป็นร้อยละ 8.41

3. ระดับการศึกษา พบว่า คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนต้น คิดเป็นร้อยละ 31.01 รองลงมาระดับประถมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 26.38 ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. 20.00 ระดับอนุปริญญา /ปวส. คิดเป็นร้อยละ 16.23 และระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 6.38

4. สถานภาพสมรส พบว่า คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรสแล้ว คิดเป็นร้อยละ 60.00 รองลงมาไม่มีสถานภาพใด คิดเป็นร้อยละ 23.19 มีสถานภาพหย่าร้าง 8.70 และมีสถานภาพหม้าย คิดเป็นร้อยละ 8.11

5. จำนวนบุตร พบว่า คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่มีบุตรจำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 34.78 รองลงมาไม่มีบุตรจำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 24.35 ไม่มีบุตรเลย คิดเป็นร้อยละ 22.90 และมีบุตรจำนวน 3 คนขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 17.97

6. รายได้ต่อเดือน พบว่า คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือน 6,001 - 9,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 32.46 รองลงมามีรายได้ต่อเดือน 9,001 - 12,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 22.03 มีรายได้ต่อเดือน 3,001- 6,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 21.45 มีรายได้ต่อเดือน 12,001 - 15,000 บาทคิดเป็นร้อยละ 15.65 มีรายได้ต่อเดือนสูงกว่า 15,001 บาท คิดเป็นร้อยละ 5.80 และมีรายได้ต่อเดือน ต่ำกว่า 3,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 2.61

7. สุขภาพ พบว่า คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่มีสุขภาพแข็งแรง (ไม่มีโรคประจำตัว) คิดเป็นร้อยละ 81.16 และมีสุขภาพไม่แข็งแรง (มีโรคประจำตัว) คิดเป็นร้อยละ 18.84

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยแวดล้อม

การศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยแวดล้อมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา ผลการวิเคราะห์สรุปได้ตามลำดับดังนี้

1. การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อ

การศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับการได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อ ของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 345 คน ผลของการวิเคราะห์ดังนี้

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามการได้รับข้อมูลข่าวสารจาก วิทย์ โทรทัศน์ สิ่งพิมพ์ ในเรื่องการขยายการประกันสังคมสู่แรงงานนอกระบบ

การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อ	จำนวน (n=345)	ร้อยละ
เคยได้รับ	192	55.65
ไม่เคยได้รับ	153	44.35

จากตารางที่ 2 พบว่า คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่เคยได้รับข้อมูลข่าวสารจาก วิทย์ โทรทัศน์ สิ่งพิมพ์ ในเรื่องการขยายการประกันสังคมสู่แรงงานนอกระบบ คิดเป็นร้อยละ 55.65 ส่วนผู้ที่ไม่เคยได้รับข้อมูลข่าวสาร คิดเป็นร้อยละ 44.35

2. การได้รับสวัสดิการของรัฐจากโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรค

การศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับการได้รับสวัสดิการของรัฐจากโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรค ของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 345 คน ผลของการวิเคราะห์ดังนี้

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามการได้รับสวัสดิการของรัฐจากโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรค

การได้รับสวัสดิการ	จำนวน (n=345)	ร้อยละ
ได้รับ	217	62.90
ไม่ได้รับ	128	37.10

จากตารางที่ 3 พบว่า คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่ได้รับสวัสดิการของรัฐจากโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรค คิดเป็นร้อยละ 62.90 ส่วนผู้ที่ไม่ได้รับ คิดเป็นร้อยละ 37.10

3. ความรู้ความเข้าใจในเรื่องการประกันสังคม

การศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจในเรื่องการประกันสังคม ในด้านของความรู้ความเข้าใจในเรื่องความหมายของประกันสังคม หลักการประกันสังคม และเงื่อนไขการใช้สิทธิและสิทธิประโยชน์ทดแทน ของกลุ่มตัวอย่าง 345 คน แบบการจัดกลุ่มคะแนน โดยจัดระดับความรู้เป็น 3 ระดับ คือ

ระดับสูง	หมายถึง	คะแนนที่ได้	13.68 - 20.00
คะแนน			
ระดับปานกลาง	หมายถึง	คะแนนที่ได้	7.34 - 13.67
คะแนน			
ระดับต่ำ	หมายถึง	คะแนนที่ได้	1.00 - 7.33 คะแนน
ผลของการศึกษาดังนี้			

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามระดับความรู้ความเข้าใจในเรื่องการประกันสังคม

ระดับความรู้ความเข้าใจ	จำนวน (n=345)	ร้อยละ
ต่ำ	11	3.19
ปานกลาง	250	72.46
สูง	84	24.35

Mean=11.606

S.D.=3.051

Min=1

Max=20

จากตารางที่ 4 พบว่า คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจต่อการประกันสังคมในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 72.46 รองลงมา มีความรู้ความเข้าใจอยู่ในระดับสูง คิดเป็นร้อยละ 24.35 และมีความรู้ความเข้าใจอยู่ในระดับต่ำ คิดเป็นร้อยละ

3.19 โดยมีคะแนนของเฉลี่ยโดยรวมอยู่ที่ 11.606 คะแนน คะแนนต่ำสุด 1 คะแนน และคะแนนสูงสุด 20 คะแนน

โดยรายละเอียดของการศึกษาเรื่องความรู้ความเข้าใจในเรื่องการประกันสังคม ในด้านของความรู้ความเข้าใจในเรื่องความหมายของประกันสังคม หลักการประกันสังคม และเงื่อนไขการใช้สิทธิและสิทธิประโยชน์ทดแทน มีดังนี้

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามความรู้ความเข้าใจต่อการประกันสังคมในด้านความหมายของการประกันสังคม หลักการประกันสังคม และด้านเงื่อนไขการใช้สิทธิและสิทธิประโยชน์ทดแทน

ประเด็นเกี่ยวกับการประกันสังคม	จำนวนคนขับรถแท็กซี่กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม		คำตอบที่ถูกต้อง
	ตอบถูก	ตอบผิด	
1. ความหมายของการประกันสังคมและหลักการประกันสังคม			
- การประกันสังคม คือโครงการจัดขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะให้หลักประกันแก่ลูกจ้างให้มีความมั่นคงในการดำรงชีวิต	87.54 (302)	12.46 (43)	ใช่
- การประกันสังคมเป็นการช่วยเหลือซึ่งกันและกันแบบร่วมทุกข์ร่วมสุข	40.00 (138)	60.00 (207)	ไม่ใช่
- การประกันสังคมเป็นลักษณะของการเฉลี่ยทุกข์เฉลี่ยสุขร่วมกัน	66.09 (228)	33.91 (117)	ใช่
- การประกันสังคม รัฐเป็นผู้รับผิดชอบและดำเนินงาน	69.57 (240)	30.43 (105)	ใช่
- การประกันสังคมเป็นการจ่ายเงินสมทบระหว่างนายจ้าง ลูกจ้าง และรัฐบาลเข้ากองทุนประกันสังคม	73.91 (255)	26.09 (90)	ใช่
- การเข้าร่วมการประกันสังคมเป็นลักษณะการบังคับโดยหักเงินสมทบจากรายได้ของลูกจ้างแต่ละบุคคลเพียงฝ่ายเดียว	55.07 (190)	44.93 (155)	ไม่ใช่

ตารางที่ 5 (ต่อ)

ประเด็นเกี่ยวกับการประกันสังคม	จำนวนคนขับรถแท็กซี่ กลุ่มตัวอย่างที่ ตอบแบบสอบถาม		คำตอบที่ ถูกต้อง
	ตอบถูก	ตอบผิด	
- การเข้าร่วมการประกันสังคมเป็นลักษณะการบังคับ โดยหักเงินสมทบจากรายได้ของนายจ้างเพียงฝ่ายเดียว	71.30 (246)	28.70 (99)	ไม่ใช่
- การเข้าร่วมการประกันสังคมเป็นลักษณะการบังคับ โดยหักเงินสมทบจากรายได้ของนายจ้าง และเงิน รายได้ของลูกจ้าง	44.06 (152)	55.94 (193)	ไม่ใช่
- รัฐเป็นผู้จ่ายเงินสมทบทั้งหมดเข้ากองทุน ประกันสังคม	53.62 (185)	46.38 (160)	ไม่ใช่
- การประกันสังคมต้องการพัฒนาระบบให้มีความ มั่นคง และสามารถสร้างหลักประกันในการดำรงชีวิต และตอบสนองความต้องการให้แก่ประชาชนเป็นสำคัญ	76.52 (264)	23.48 (81)	ใช่
2. เงื่อนไขการใช้สิทธิและสิทธิประโยชน์ทดแทน			
- ผู้ประกันตนต้องส่งเงินสมทบครบ 3 เดือน ภายใน ระยะเวลา 15 เดือนก่อนการเจ็บป่วย จึงจะได้รับสิทธิกรณี เจ็บป่วยอันไม่เนื่องมาจากการทำงานให้นายจ้าง	61.74 (213)	38.26 (132)	ใช่
- ผู้ประกันตนชายที่ไม่ได้จดทะเบียนสมรสไม่มีสิทธิ ได้รับค่าคลอดบุตรจากประโยชน์ทดแทนกรณีคลอดบุตร	39.42 (136)	60.58 (209)	ไม่ใช่
- กรณีคลอดบุตรจะได้รับสิทธิต่อเมื่อส่งเงินสมทบ มาแล้วไม่น้อยกว่า 3 เดือน ภายในระยะเวลา 15 เดือน ก่อนการคลอดบุตร	37.10 (128)	62.90 (217)	ไม่ใช่
- กรณีผู้ประกันตนทุพพลภาพอันเนื่องมาจากการ ทำงาน ให้นายจ้างจะได้รับสิทธิทันทีเมื่อเข้าเป็นลูกจ้าง	67.25 (232)	32.75 (113)	ใช่

- กรณีผู้ประกันตนตายอันเนื่องมาจากการทำงานให้นายจ้างจะได้รับค่าทำศพ 30,000 บาท แก่ผู้จัดการศพ	31.01 (107)	68.99 (238)	ไม่ใช่
---	----------------	----------------	--------

ตารางที่ 5 (ต่อ)

ประเด็นเกี่ยวกับการประกันสังคม	จำนวนคนขั้บรตแท็กซี กลุ่มตัวอย่างที่ ตอบแบบสอบถาม		คำตอบที่ ถูกต้อง
	ตอบถูก	ตอบผิด	
- ผู้ประกันตนจะได้รับสิทธิกรณีสงเคราะห์บุตร ต่อเมื่อได้ส่งเงินสมทบมาแล้วไม่น้อยกว่า 7 เดือน	35.94 (124)	64.06 (221)	ไม่ใช่
- ประกันสังคมช่วยเหลือบุตรให้ผู้ประกันตน โดยจ่ายเงินให้เดือนละ 200 บาท จนบุตรอายุครบ 6 ปี บริบูรณ์ จำนวนคราวละไม่เกิน 2 คน	68.70 (237)	(31) (108)	ใช่
- กรณีผู้ประกันตนชายไม่ได้จดทะเบียนสมรส ผู้ประกันตนชายมีสิทธิเบิกเงินกรณีสงเคราะห์บุตร	40.58 (140)	59.42 (205)	ไม่ใช่
- เมื่อผู้ประกันตนอายุครบ 55 ปี บริบูรณ์ จึงจะมีสิทธิได้รับเงินบำนาญชราภาพ หรือ เงินบำเหน็จชราภาพ	70.14 (242)	29.86 (103)	ใช่
- สิทธิประโยชน์กรณีว่างงานจะได้รับต่อเมื่อผู้ประกันตนส่งเงินสมทบมาแล้วไม่น้อยกว่า 6 เดือน ภายในระยะเวลา 15 เดือนก่อนการว่างงาน	71.01 (245)	28.99 (100)	ใช่

จากตารางที่ 5 พบว่า คนขั้บรตแท็กซีในกรุงเทพมหานครกลุ่มตัวอย่าง มีความรู้ความเข้าใจ ในด้านของความหมายของการประกันสังคมและหลักการประกันสังคมมากที่สุด คือ การประกันสังคม คือโครงการจัดขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะให้หลักประกันแก่ลูกจ้างให้มีความมั่นคงในการดำรงชีวิต ตอบถูกคิดเป็นร้อยละ 87.54 รองลงมาคือ การประกันสังคมต้องการพัฒนาระบบให้มีความมั่นคง และสามารถสร้างหลักประกันในการดำรงชีวิตและตอบสนองความต้องการให้แก่ประชาชนเป็นสำคัญ ตอบถูกคิดเป็นร้อยละ 76.52 การประกันสังคมเป็นการจ่ายเงินสมทบระหว่างนายจ้าง ลูกจ้าง และรัฐบาลเข้ากองทุนประกันสังคม ตอบถูก คิดเป็นร้อยละ 73.91 การเข้าร่วมการประกันสังคมเป็นลักษณะการบังคับโดยหักเงินสมทบจากรายได้ของนายจ้างเพียงฝ่ายเดียว ตอบถูก

คิดเป็นร้อยละ 71.30 การประกันสังคมรัฐเป็นผู้รับผิดชอบและดำเนินงาน ตอบถูกคิดเป็นร้อยละ 69.57 การประกันสังคมเป็นลักษณะของการเฉลี่ยทุกข์เฉลี่ยสุขร่วมกัน ตอบถูกคิดเป็นร้อยละ 66.09 การเข้าร่วมการประกันสังคมเป็นลักษณะการบังคับโดยหักเงินสมทบจากรายได้ของลูกจ้างแต่ละบุคคลเพียงฝ่ายเดียว ตอบถูกคิดเป็นร้อยละ 55.07 รัฐเป็นผู้จ่ายเงินสมทบทั้งหมดเข้ากองทุนประกันสังคม ตอบถูกคิดเป็นร้อยละ 53.62 การเข้าร่วมการประกันสังคมเป็นลักษณะการบังคับโดยหักเงินสมทบจากรายได้ของนายจ้าง และเงินรายได้ของลูกจ้าง ตอบถูกคิดเป็นร้อยละ 44.06 และตอบถูกน้อยที่สุด คือ การประกันสังคมเป็นการช่วยเหลือซึ่งกันและกันแบบร่วมทุกข์ร่วมสุข คิดเป็นร้อยละ 40.00

ส่วนความรู้ความเข้าใจในด้านเงื่อนไขการใช้สิทธิและสิทธิประโยชน์ทดแทน พบว่า เรื่องที่มีความรู้มากที่สุด คือ สิทธิประโยชน์กรณีว่างงานจะได้รับต่อเมื่อผู้ประกันตนส่งเงินสมทบมาแล้วไม่น้อยกว่า 6 เดือน ภายในระยะเวลา 15 เดือนก่อนการว่างงาน ตอบถูกคิดเป็นร้อยละ 71.01 รองลงมาคือ เมื่อผู้ประกันตนอายุครบ 55 ปี บริบูรณ์ จึงจะมีสิทธิได้รับเงินบำนาญชราภาพ หรือเงินบำนาญชราภาพ ตอบถูกคิดเป็นร้อยละ 70.14 ประกันสังคมช่วยเหลือบุตรให้ผู้ประกันตน โดยจ่ายเงินให้เดือนละ 200 บาท จนบุตรอายุครบ 6 ปี บริบูรณ์ จำนวนคราวละไม่เกิน 2 คน ตอบถูกคิดเป็นร้อยละ 68.70 กรณีผู้ประกันตนทุพพลภาพอันเนื่องมาจากการทำงาน ให้นายจ้างจะได้รับสิทธิทันทีเมื่อเข้าเป็นลูกจ้าง ตอบถูก คิดเป็นร้อยละ 67.25 ผู้ประกันตนต้องส่งเงินสมทบครบ 3 เดือน ภายในระยะเวลา 15 เดือนก่อนการเจ็บป่วย จึงจะได้รับสิทธิกรณีเจ็บป่วยอันไม่เนื่องมาจากการทำงานให้นายจ้าง ตอบถูกคิดเป็นร้อยละ 61.74 กรณีผู้ประกันตนชายไม่ได้จดทะเบียนสมรส ผู้ประกันตนชายมีสิทธิเบิกเงินกรณีสงเคราะห์บุตร ตอบถูกคิดเป็นร้อยละ 40.58 ผู้ประกันตนชายที่ไม่ได้จดทะเบียนสมรสไม่มีสิทธิได้รับกรณีคลอดบุตร ตอบถูกคิดเป็นร้อยละ 39.42 กรณีคลอดบุตรจะได้รับสิทธิต่อเมื่อส่งเงินสมทบมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 เดือน ภายในระยะเวลา 15 เดือน ก่อนการคลอดบุตร ตอบถูกคิดเป็นร้อยละ 37.10 ผู้ประกันตนจะได้รับสิทธิกรณีสงเคราะห์บุตร ต่อเมื่อได้ส่งเงินสมทบมาแล้วไม่น้อยกว่า 7 เดือน ตอบถูกคิดเป็นร้อยละ 35.94 และตอบถูกน้อยที่สุด คือ กรณีผู้ประกันตนตายอันเนื่องมาจากการทำงานให้นายจ้าง จะได้รับค่าทำศพ 30,000 บาท แก่ผู้จัดการศพ คิดเป็นร้อยละ 31.01

4. ความต้องการในประเภทประโยชน์ทดแทน

การศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับความต้องการในประเภทประโยชน์ทดแทน ของกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 345 คน ผลของการวิเคราะห์ดังนี้

ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามความต้องการ ประเภทประโยชน์ทดแทนจากการประกันสังคม

ความต้องการประเภทประโยชน์ทดแทน	จำนวน (n=345)	ร้อยละ
ต้องการ	305	88.41
ไม่ต้องการ	40	11.59

จากตารางที่ 6 พบว่า คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่ต้องการ ประเภทประโยชน์ทดแทนจากการประกันสังคม คิดเป็นร้อยละ 88.41 ส่วนที่ไม่ต้องการ คิดเป็น ร้อยละ 11.59

นอกจากนี้ผู้วิจัยได้ศึกษาข้อมูลความต้องการในประเภทประโยชน์ทดแทนจากการ
ประกันสังคม พบว่า คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครกลุ่มตัวอย่าง มีความต้องการประเภทประโยชน์
ทดแทนจากการประกันสังคม เรียงตามลำดับได้ดังนี้

ตารางที่ 7 จำนวน และค่าถ่วงน้ำหนักของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามความ
ต้องการประเภทประโยชน์ทดแทนจากการประกันสังคม

ประเภทประโยชน์ทดแทน	ลำดับ 1	ลำดับ 2	ลำดับ 3	ลำดับ 4	ลำดับ 5	ลำดับ 6	ลำดับ 7	คะแนนถ่วง น้ำหนัก	Rank
ประโยชน์ทดแทนกรณีประสบ อันตรายหรือเจ็บป่วย	152	48	32	15	20	7	10	1,656	1
ประโยชน์ทดแทนกรณีคลอดบุตร	8	39	21	50	41	49	46	862	6
ประโยชน์ทดแทนกรณีทุพพลภาพ (พิการ)	26	35	53	43	44	30	27	1,048	3
ประโยชน์ทดแทนกรณีตาย	41	44	37	59	29	19	25	1,122	2
ประโยชน์ทดแทนกรณีสงเคราะห์ บุตร	6	29	40	24	43	65	45	816	7
ประโยชน์ทดแทนกรณีชราภาพ	24	29	38	32	38	57	36	924	5
ประโยชน์ทดแทนกรณีว่างงาน	48	31	31	29	36	24	62	1,011	4

ลำดับที่ 1 ประโยชน์ทดแทนกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย มีคะแนนถ่วงน้ำหนัก
1,656 คะแนน

ลำดับที่ 2 ประโยชน์ทดแทนกรณีตาย มีคะแนนถ่วงน้ำหนัก 1,122 คะแนน

ลำดับที่ 3 ประโยชน์ทดแทนกรณีทุพพลภาพ (พิการ) มีคะแนนถ่วงน้ำหนัก 1,048
คะแนน

ลำดับที่ 4 ประโยชน์ทดแทนกรณีว่างงาน มีคะแนนถ่วงน้ำหนัก 1,011 คะแนน

ลำดับที่ 5 ประโยชน์ทดแทนกรณีชราภาพ มีคะแนนถ่วงน้ำหนัก 924 คะแนน

ลำดับที่ 6 ประโยชน์ทดแทนกรณีคลอดบุตร มีคะแนนถ่วงน้ำหนัก 862 คะแนน

ลำดับที่ 7 ประโยชน์ทดแทนกรณีสงเคราะห์บุตร มีคะแนนถ่วงน้ำหนัก 816 คะแนน

5. ความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ

การศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ ของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 345 คน ผลของการวิเคราะห์ดังนี้

ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามความสามารถในการจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราเดือนละ 450 บาท

ความสามารถในการจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุน	จำนวน (n=345)	ร้อยละ
มีความสามารถ	192	55.65
ไม่มีความสามารถ	153	44.35

จากตารางที่ 8 พบว่า คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่สามารถจ่ายได้ในการจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราเดือนละ 450 บาท คิดเป็นร้อยละ 55.65 ส่วนที่ไม่สามารถจ่ายได้ คิดเป็นร้อยละ 44.35

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคม

การศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคม ในด้านความสนใจต่อการประกันสังคม ด้านความสำคัญของการประกันสังคม ด้านความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ ด้านความต้องการการประกันสังคม ของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 345 คน ผลของการวิเคราะห์ดังนี้

ตารางที่ 9 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมในด้านความสนใจต่อการประกันสังคม ด้านความสำคัญของการประกันสังคม ด้านความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ ด้านความต้องการการประกันสังคม

ประเด็นความพร้อม	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความพร้อม
1. ความสนใจต่อการประกันสังคม	2.20	0.51	ปานกลาง
2. ความสำคัญของการประกันสังคม	2.15	0.49	ปานกลาง
3. ความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ	2.06	0.45	ปานกลาง
4. ความต้องการการประกันสังคม	2.23	0.50	ปานกลาง
รวม	2.16	0.46	ปานกลาง

จากตารางที่ 9 พบว่าความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.16$, S.D. = 0.46) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมอยู่ในระดับปานกลางทุกข้อ โดยความพร้อมในด้านความต้องการการประกันสังคมอยู่ในระดับสูงสุด ($\bar{X} = 2.23$, S.D. = 0.50) รองลงมา คือ ด้านความสนใจต่อการประกันสังคม ($\bar{X} = 2.20$, S.D. = 0.51) และด้านความสำคัญของการประกันสังคม ($\bar{X} = 2.15$, S.D. = 0.49)

โดยรายละเอียดของการศึกษาเรื่องความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคม ในด้านความสนใจต่อการประกันสังคม ด้านความสำคัญของการประกันสังคม ด้านความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ ด้านความต้องการการประกันสังคม มีดังนี้

1. ความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมในด้านความสนใจต่อการประกันสังคม

ตารางที่ 10 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมในด้านความสนใจต่อการประกันสังคม

ด้านความสนใจต่อการประกันสังคม	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความพร้อม
1. ความสนใจในการดำเนินการขยายความคุ้มครองการประกันสังคมสู่แรงงานนอกระบบ	2.20	0.62	ปานกลาง
2. ความสนใจที่จะตรวจสอบการดำเนินงานของภาครัฐหากมีการขยายความคุ้มครองการประกันสังคมสู่แรงงานนอกระบบ	2.19	0.61	ปานกลาง
3. ความสนใจที่จะเข้าร่วมการประกันสังคมหากภาครัฐมีการขยายความคุ้มครองการประกันสังคมสู่แรงงานนอกระบบ	2.26	0.60	ปานกลาง
4. ความสนใจในสิทธิประโยชน์ที่ผู้ประกันตนได้รับในการเข้าสู่การประกันสังคม	2.19	0.68	ปานกลาง
5. ความสนใจในการดำเนินงานของการประกันสังคมการประกันสังคมในปัจจุบัน	2.14	0.62	ปานกลาง
รวม	2.20	0.51	ปานกลาง

จากตารางที่ 10 พบว่าความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครด้านความสนใจต่อการประกันสังคม โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.20$, S.D. = 0.51) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมด้านความสนใจต่อการประกันสังคมอยู่ในระดับปานกลางทุกข้อ โดยความสนใจที่จะเข้าร่วมการประกันสังคมหากภาครัฐมีการขยายความคุ้มครองการประกันสังคมสู่แรงงานนอกระบบ อยู่ในระดับสูงสุด ($\bar{X} =$

2.26 , S.D. = 0.60) รองลงมา คือความสนใจในการดำเนินการขยายความคุ้มครองผู้แรงงานนอกระบบ ($\bar{X} = 2.20$, S.D. = 0.62) และความสนใจในสิทธิประโยชน์ที่ผู้ประกันตนได้รับในการเข้าสู่การประกันสังคม ($\bar{X} = 2.19$, S.D. = 0.68)

2. ความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมในด้านความสำคัญของการประกันสังคม

ตารางที่ 11 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมในด้านความสำคัญของการประกันสังคม

ด้านความสำคัญของการประกันสังคม	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความพร้อม
1. ควรมีการบังคับใช้การประกันสังคมกับแรงงานนอกระบบในสถานะเศรษฐกิจปัจจุบัน	2.12	0.61	ปานกลาง
2. การประกันสังคมถือเป็นหนึ่งในมาตรการที่จะสร้างความปลอดภัยทางสังคม ให้กับผู้ประกันตน	2.22	0.63	ปานกลาง
3. การประกันสังคมจะทำให้ผู้ประกันตนและครอบครัวมีหลักประกันที่มั่นคงในการดำรงชีวิต	2.18	0.61	ปานกลาง
4. ประเทปประโยชน์ทดแทนที่ผู้ประกันตนได้รับจากการประกันสังคมถือว่าคุ้มค่าเมื่อเทียบกับเงินสมทบ ที่ผู้ประกันตนต้องจ่ายเงินทุกเดือน	2.08	0.61	ปานกลาง
5. การประกันสังคมจะสามารถบรรเทาความเดือดร้อนและช่วยเหลือผู้เอาประกันได้	2.14	0.61	ปานกลาง
รวม	2.15	0.49	ปานกลาง

จากตารางที่ 11 พบว่าความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครด้านความสำคัญของการประกันสังคม โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.15$, S.D. = 0.49) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมด้านความสำคัญของการประกันสังคมอยู่ในระดับปานกลางทุกข้อ โดยการประกันสังคมถือเป็นหนึ่งในมาตรการที่จะสร้างความปลอดภัยทางสังคมให้กับผู้ประกันตน อยู่ในระดับสูงสุด ($\bar{X} = 2.22$,

S.D. = 0.63) รองลงมา คือการประกันสังคมจะทำให้ผู้ประกันตนและครอบครัวมีหลักประกันที่มั่นคงในการดำรงชีวิต ($\bar{X}$ = 2.18 , S.D. = 0.61) และการประกันสังคมจะสามารถรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นได้ ($\bar{X}$ = 2.14 , S.D. = 0.61)

3. ความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมในด้านความสามารถในการจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนประกันสังคม

ตารางที่ 12 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมในด้านความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ

ด้านความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความพร้อม
1. หากเข้าระบบการประกันสังคม จะทำให้ท่านต้องมีการ ค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น	2.09	0.62	ปานกลาง
2. หากเข้าระบบการประกันสังคม จะสามารถรับผิดชอบ ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นได้	2.05	0.58	ปานกลาง
3. หากเข้าระบบการประกันสังคม จะสามารถจ่ายเงิน สมทบได้ในลักษณะรายเดือน	2.09	0.60	ปานกลาง
4. หากเข้าระบบประกันสังคม มีความพร้อมที่จะจ่ายเงิน สมทบเข้ากองทุนได้ในอัตราที่กฎหมายกำหนด	2.05	0.61	ปานกลาง
5. หากเข้าระบบประกันสังคม จะสามารถจ่ายเงินสมทบ ได้ โดยไม่ต้องมีนายจ้างและรัฐบาลร่วมจ่าย	2.00	0.66	ปานกลาง
รวม	2.06	0.45	ปานกลาง

จากตารางที่ 12 พบว่าความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครด้านความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.06 , S.D. = 0.45) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมด้านความสามารถในการจ่ายเงินสมทบอยู่ในระดับปานกลางทุกข้อ โดยหากเข้าระบบการประกันสังคมจะทำให้ท่านต้องมีการค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น และ หากเข้าระบบการประกันสังคมจะ

สามารถจ่ายเงินสมทบได้ในลักษณะรายเดือน อยู่ในระดับสูงสุด ($\bar{X} = 2.09$, S.D. = 0.62 และ $(\bar{X} = 2.09$, S.D. = 0.60) รองลงมา คือหากเข้าระบบการประกันสังคมจะสามารถรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นได้ และ หากเข้าระบบประกันสังคมมีความพร้อมที่จะจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนได้ในอัตราที่กฎหมายกำหนด ($\bar{X} = 2.05$, S.D. = 0.58 และ $\bar{X} = 2.05$, S.D. = 0.61)

4. ความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมในด้านความต้องการการประกันสังคม

ตารางที่ 13 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมในด้านความต้องการการประกันสังคม

ด้านความต้องการการประกันสังคม	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความพร้อม
1. ต้องการให้ภาครัฐมีงบจัดใช้การประกันสังคมกับแรงงานนอกระบบโดยเร็ว	2.14	0.64	ปานกลาง
2. ต้องการมีส่วนร่วมในการเสนอความคิดเห็นที่เกี่ยวข้องก่อนการดำเนินการขยายความคุ้มครองการประกันสังคมสู่แรงงานนอกระบบ	2.16	0.59	ปานกลาง
3. ต้องการข้อมูล ข่าวสารที่เป็นประโยชน์ต่อการใช้สิทธิสิทธิประโยชน์จากการประกันสังคม	2.25	0.63	ปานกลาง
4. ต้องการให้มีการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูล ข่าวสารผ่านสื่อต่างๆ เช่น วิทยุ โทรทัศน์ สิ่งพิมพ์ ก่อนการดำเนินการขยายความคุ้มครองการประกันสังคม	2.29	0.63	ปานกลาง
5. ต้องการได้รับความคุ้มครองจากการประกันสังคม	2.29	0.63	ปานกลาง
รวม	2.23	0.50	ปานกลาง

จากตารางที่ 13 พบว่าความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครด้านความต้องการการประกันสังคม โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.23$, S.D. = 0.50) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมด้านต้องการการประกันสังคมอยู่ในระดับปานกลางทุกข้อ โดยต้องการให้มีการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูล ข่าวสารผ่านสื่อต่าง ๆ เช่นวิทยุ โทรทัศน์ สิ่งพิมพ์ ก่อนการดำเนินการขยายความคุ้มครองการประกันสังคม และ ต้องการได้รับความคุ้มครองจากการประกันสังคม อยู่ในระดับสูงสุด ($\bar{X} = 2.29$

$\bar{X} = 2.29$, S.D. = 0.63) รองลงมา คือต้องการข้อมูล ข่าวสารที่เป็นประโยชน์ต่อการใช้สิทธิประโยชน์ต่อการประกันสังคม ($\bar{X} = 2.25$, S.D. = 0.63) และต้องการมีส่วนร่วมในการเสนอความคิดเห็นที่เกี่ยวข้องก่อนการดำเนินการขยายความคุ้มครองการประกันสังคมสู่แรงงานนอกระบบการประกันสังคม ($\bar{X} = 2.16$, S.D. = 0.59)

ตอนที่ 4 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางประชากร ทางเศรษฐกิจและทางสังคม และปัจจัยแวดล้อม กับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

ในการวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร โดยตั้งสมมติฐานการทดสอบไว้ว่า

1. ปัจจัยทางประชากร ทางเศรษฐกิจและทางสังคม ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส จำนวนบุตร ระดับการศึกษา รายได้ต่อเดือน สุขภาพ มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

1.1 เพศ มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

1.2 อายุ มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครมีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

1.4 จำนวนบุตร มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

1.5 ระดับการศึกษา มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

1.6 รายได้ต่อเดือน มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

1.7 สุขภาพ มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

2. ปัจจัยแวดล้อม ได้แก่ การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อ การได้รับสวัสดิการของรัฐจากโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรค ความรู้ความเข้าใจในเรื่องการประกันสังคม ความต้องการใน

ประเภทประโยชน์ทดแทน และความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

2.1 การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อ มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

2.2 การได้รับสวัสดิการของรัฐจากโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรค มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

2.3 ความรู้ความเข้าใจในเรื่องการประกันสังคมมีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

2.4 ความต้องการในประเภทประโยชน์ทดแทน มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

2.5 ความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางประชากร ทางเศรษฐกิจและทางสังคม และปัจจัยแวดล้อม กับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร โดยใช้สถิติ ไค-สแควร์ (Chi-Square) กำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยแยกผลการวิเคราะห์ดังนี้

1. ปัจจัยทางประชากร ทางเศรษฐกิจและทางสังคม ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส จำนวนบุตร ระดับการศึกษา รายได้ต่อเดือน และสุขภาพ

ตารางที่ 14 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางประชากร ทางเศรษฐกิจและทางสังคม ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส จำนวนบุตร ระดับการศึกษา รายได้ต่อเดือน สุขภาพ กับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

ข้อมูลทั่วไป	ระดับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคม			χ^2	df	p-Value
	ต่ำ	ปานกลาง	สูง			
เพศ				2.763	2	0.251
ชาย	21(6.69)	219(69.75)	74(23.57)			
หญิง	0(0.00)	25(80.65)	6(19.35)			
อายุ				12.307	8	0.138
อายุ 15 - 24 ปี	0(0.00)	24(82.76)	5(17.24)			
อายุ 25 - 34 ปี	5(4.90)	70(68.63)	27(26.47)			
อายุ 35 - 44 ปี	5(4.81)	68(65.38)	31(29.81)			
อายุ 45 - 54 ปี	8(10.39)	58(75.32)	11(14.29)			
อายุ 55 ปี ขึ้นไป	3(9.09)	24(72.73)	6(18.18)			
ระดับการศึกษา				15.710	8	0.047
ประถมศึกษา	7(7.69)	55(60.44)	29(31.87)			
มัธยมศึกษาตอนต้น	10(9.35)	74(69.16)	23(21.50)			
มัธยมศึกษาตอนปลาย	4(5.80)	51(73.91)	14(20.29)			

/ปวช.						
อนุปริญญา /ปวส.	0(0.00)	48(85.71)	8(14.29)			
ปริญญาตรี	0(0.00)	16(72.73)	6(27.27)			

ตารางที่ 14 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	ระดับความพร้อมในการเข้าสู่การ ประกันสังคม			χ^2	df	p-Value
	ต่ำ	ปานกลาง	สูง			
สถานภาพสมรส				8.325	6	0.215
โสด	1(1.25)	56(70.00)	23(28.75)			
สมรส	16(7.73)	148(71.50)	43(20.77)			
หม้าย	1(3.57)	22(78.57)	5(17.86)			
หย่าร้าง	3(10.00)	18(60.00)	9(30.00)			
จำนวนบุตร				6.431	6	0.377
จำนวน 1 คน	8(9.52)	54(64.29)	22(26.19)			
จำนวน 2 คน	8(6.67)	88(73.33)	24(20.00)			
จำนวน 3 คนขึ้นไป	4(6.45)	43(69.35)	15(24.19)			
ไม่มีบุตร	1(1.27)	59(74.68)	19(24.05)			
รายได้ต่อเดือน				21.164	10	0.020
ต่ำกว่า 3,000 บาท	0(0.00)	9(100.00)	0(0.00)			
3,001 - 6,000 บาท	6(8.11)	60(81.08)	8(10.81)			
6,001 - 9,000 บาท	11(9.82)	74(66.07)	27(24.11)			
9,001 - 12,000 บาท	2(2.63)	50(65.79)	24(31.58)			
12,001 - 15,000 บาท	2(3.70)	35(64.81)	17(31.48)			
สูงกว่า 15,001 บาท	0(0.00)	16(80.00)	4(20.00)			

สุขภาพ				0.938	2	0.626
แข็งแรง	17 (6.07)	201(71.79)	62(22.14)			
ไม่แข็งแรง	4 (6.15)	43(66.15)	18(27.69)			

จากตารางที่ 14 พบว่า ระดับการศึกษา และรายได้ต่อเดือนมีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคม ส่วน เพศ อายุ สถานภาพสมรส จำนวนบุตร และสุขภาพ ไม่มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมดังรายละเอียดผลการวิเคราะห์ ดังนี้

1. กลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่ทั้งเพศชาย และเพศหญิง ส่วนใหญ่มีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง เช่นเดียวกัน คิดเป็นร้อยละ 69.75 และ 80.65 ตามลำดับ เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ทางสถิติพบว่า เพศ ไม่มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

2. กลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่ทุกกลุ่มอายุ ส่วนใหญ่มีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง โดยพบว่า กลุ่มอายุ 15 - 24 ปี อายุ 25 - 34 ปี อายุ 35 - 44 ปี อายุ 45 - 54 ปี และอายุ 55 ปี ขึ้นไป มีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมปานกลาง เช่นเดียวกันคิดเป็นร้อยละ 82.76, 68.63, 65.38, 75.32 และ 72.73 ตามลำดับ เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ทางสถิติพบว่า อายุ ไม่มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

3. กลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่กลุ่มระดับการศึกษาอนุปริญญา/ปวส. ส่วนใหญ่มีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 85.71 ซึ่งสูงกว่ากลุ่มที่มีระดับการศึกษาประถมศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้น มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. และปริญญาตรี ซึ่งส่วนใหญ่มีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมปานกลางเช่นเดียวกัน โดยอยู่ที่ร้อยละ 60.44, 69.16, 73.91 และ 72.73 ตามลำดับ เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ทางสถิติพบว่า ระดับการศึกษา มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

4. กลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่ทุกกลุ่มสถานภาพสมรส ส่วนใหญ่มีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง โดยพบว่า กลุ่มสถานภาพโสด สมรส หม้าย หย่าร้าง ส่วนใหญ่มีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมปานกลาง เช่นเดียวกัน คิดเป็นร้อยละ 82.76, 68.63, 65.38, 75.32 และ 72.73 ตามลำดับ เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ทางสถิติพบว่า อายุ ไม่มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

5. กลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่ที่ทุกกลุ่มที่มีจำนวนบุตรแตกต่างกัน ส่วนใหญ่มีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง โดยพบว่า กลุ่มที่มีจำนวนบุตร 1 คน 2 คน 3 คนขึ้นไป และไม่มีบุตร ส่วนใหญ่มีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมปานกลาง เช่นเดียวกัน คิดเป็นร้อยละ 64.29, 73.33, 69.35 และ 74.68 ตามลำดับ เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ทางสถิติพบว่า จำนวนบุตรไม่มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

6. กลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่ กลุ่มรายได้ต่อเดือนต่ำกว่า 3,000 บาท 3,001-6,000 บาท และสูงกว่า 15,001 บาท ส่วนใหญ่มีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 100.00, 81.08 และ 80.00 ตามลำดับ ซึ่งสูงกว่ากลุ่มที่มีรายได้ต่อเดือน 6,001 - 9,000 บาท 9,001 - 12,000 บาท และ 2,001 - 15,000 บาท ซึ่งส่วนใหญ่มีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมปานกลางเช่นเดียวกัน โดยอยู่ที่ร้อยละ 66.07, 65.79 และ 64.81 ตามลำดับ เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ทางสถิติ พบว่า รายได้ต่อเดือนมีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

7. กลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่ที่ทุกกลุ่มสุขภาพ ส่วนใหญ่มีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง โดยพบว่า กลุ่มสุขภาพแข็งแรง (ไม่มีโรคประจำตัว) และกลุ่มไม่แข็งแรง (มีโรคประจำตัว) ส่วนใหญ่มีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมปานกลาง เช่นเดียวกัน คิดเป็นร้อยละ 71.79 และ 66.15 ตามลำดับ เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ทางสถิติ พบว่า สุขภาพไม่มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

2. ปัจจัยแวดล้อม การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อ การได้รับสวัสดิการของรัฐจากโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรค ความรู้ความเข้าใจในเรื่องการประกันสังคม และความต้องการในประเภทประโยชน์ทดแทน ตลอดจนความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ

2.1 ความสนใจรับข้อมูลข่าวสารจากสื่อ ผลการวิเคราะห์ดังนี้

ตารางที่ 15 ความสัมพันธ์ระหว่างการได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อกับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

การได้รับข้อมูล ข่าวสารจากสื่อ	ความพร้อมในการเข้าสู่ การประกันสังคม			χ^2	df	p-Value
	ต่ำ	ปานกลาง	สูง			
เคยได้รับ	2(1.04)	135(70.31)	55(28.65)	23.676	2	0.000
ไม่เคยได้รับ	19(12.42)	109(71.24)	25(16.34)			

จากตารางที่ 15 พบว่า กลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่ กลุ่มเคยได้รับข่าวสารจากสื่อมีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมต่ำ คิดเป็นร้อยละ 1.04 ซึ่งต่ำกว่ากลุ่มไม่เคยได้รับข่าว ซึ่งมีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมต่ำ เช่นเดียวกัน โดยอยู่ที่ร้อยละ 12.42 ขณะเดียวกัน กลุ่มเคยได้รับข่าวสารจากสื่อมีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมสูง คิดเป็นร้อยละ 28.65 ซึ่งสูงกว่ากลุ่มไม่เคยได้รับข่าวสารจากสื่อ ซึ่งมีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมสูง เช่นเดียวกัน โดยอยู่ที่ร้อยละ 16.34 เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ทางสถิติ พบว่า การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อมีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

2.2 การได้รับสวัสดิการของรัฐจากโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรค ผลการวิเคราะห์มีดังนี้

ตารางที่ 16 ความสัมพันธ์ระหว่างการได้รับสวัสดิการของรัฐจากโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรคกับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

การได้รับสวัสดิการของรัฐจากโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรค	ความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคม			χ^2	df	p-Value
	ต่ำ	ปานกลาง	สูง			
ได้รับ	13(5.99)	144(66.36)	60(27.65)	6.605	2	0.368
ไม่ได้รับ	8(6.25)	100(78.13)	20(15.63)			

จากตารางที่ 16 พบว่ากลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่ กลุ่มที่ได้รับและไม่ได้รับสวัสดิการของรัฐจากโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรค ส่วนใหญ่มีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง โดยพบว่า กลุ่มที่ได้รับและไม่ได้รับสวัสดิการ ส่วนใหญ่มีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมปานกลาง เช่นเดียวกัน คิดเป็นร้อยละ 66.36 และ 78.13 ตามลำดับ เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ทางสถิติ พบว่า การได้รับสวัสดิการของรัฐจากโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรคไม่มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

2.3 ความรู้ความเข้าใจในเรื่องการประกันสังคม ผลการวิเคราะห์มีดังนี้

ตารางที่ 17 ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ความเข้าใจในเรื่องการประกันสังคมกับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

ระดับความรู้ความเข้าใจ ในเรื่องการประกันสังคม	ความพร้อมในการเข้าสู่ การประกันสังคม			χ^2	df	p-Value
	ต่ำ	ปานกลาง	สูง			
ต่ำ	0(0.00)	11(100.00)	0(0.00)	6.952	4	0.138
ปานกลาง	17(6.80)	169(67.60)	64(25.60)			
สูง	4(4.76)	64(76.19)	16(19.05)			

จากตารางที่ 17 พบว่า กลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่ กลุ่มระดับความรู้ต่ำและสูง ส่วนใหญ่มีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 100.00 และ 76.19 ตามลำดับ ซึ่งสูงกว่ากลุ่มระดับความรู้ปานกลาง ซึ่งส่วนใหญ่มีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมปานกลางเช่นเดียวกัน โดยอยู่ที่ร้อยละ 67.60 เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ทางสถิติพบว่า ความรู้ความเข้าใจในเรื่องการประกันสังคม ไม่มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

2.4 ความต้องการในประเภทการประกันสังคม ผลการวิเคราะห์มีดังนี้

ตารางที่ 18 ความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการในประเภทประโยชน์ทดแทนกับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

ความต้องการใน ประเภทประโยชน์ ทดแทน	ความพร้อมในการเข้าสู่ การประกันสังคม			χ^2	df	p-Value
	ต่ำ	ปานกลาง	สูง			
ต้องการ	18(5.90)	211(69.18)	76(24.92)	4.429	2	0.109
ไม่ต้องการ	3(7.50)	33(82.50)	4(10.00)			

จากตารางที่ 18 พบว่า กลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่ กลุ่มที่ต้องการและไม่ต้องการในประเภทประโยชน์ทดแทน ส่วนใหญ่มีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมปานกลาง โดยพบว่า กลุ่มที่ต้องการและไม่ต้องการในประเภทประโยชน์ทดแทน ส่วนใหญ่มีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมปานกลาง เช่นเดียวกัน คิดเป็นร้อยละ 69.18 และ 82.50 ตามลำดับ เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ทางสถิติ พบว่า ความต้องการในประเภทประโยชน์ทดแทนไม่มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

2.5 ความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ ผลการวิเคราะห์หมีดังนี้

ตารางที่ 19 ความสัมพันธ์ระหว่างความสามารถในการจ่ายเงินสมทบกับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

ความสามารถในการ จ่ายเงินสมทบ	ความพร้อมในการเข้าสู่ การประกันสังคม			χ^2	df	p-Value
	ต่ำ	ปานกลาง	สูง			
ได้	1(0.52)	127(66.15)	64(33.33)	42.535	2	0.000
ไม่ได้	20(13.07)	117(76.47)	16(10.46)			

จากตารางที่ 19 พบว่า กลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่ กลุ่มที่มีความสามารถจ่ายเงินสมทบส่วนใหญ่มีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 66.15 ซึ่งต่ำกว่ากลุ่มที่ไม่มีความสามารถจ่ายเงินสมทบ ซึ่งส่วนใหญ่มีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมปานกลาง เช่นเดียวกัน โดยอยู่ที่ร้อยละ 76.47 และกลุ่มที่มีความสามารถจ่ายเงินสมทบ มีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมสูง คิดเป็นร้อยละ 33.33 ซึ่งสูงกว่ากลุ่มที่ไม่มีความสามารถจ่ายเงินสมทบ มีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมสูงเช่นกัน โดยอยู่ที่ร้อยละ 10.46 เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ทางสถิติ พบว่า ความสามารถในการจ่ายเงินสมทบมีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

จากการศึกษาปัจจัยแวดล้อมกับความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครสรุปได้ว่า การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อ และความสามารถในการจ่ายเงินสมทบมีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคม ส่วนการได้รับสวัสดิการของรัฐจากโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรค ความรู้ความเข้าใจในเรื่องการประกันสังคม และความต้องการในประเภทประโยชน์ทดแทนไม่มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาเรื่องความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของแรงงานนอกระบบ : กรณีศึกษาคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร โดยวัตถุประสงค์ของการวิจัย เพื่อศึกษาระดับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร และเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษา การอภิปรายผลและข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษาครั้งนี้ ได้เสนอไว้ดังนี้

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาระดับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

สมมติฐานในการวิจัย

1. คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครมีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคม อยู่ในระดับสูง
2. ปัจจัยทางประชากร ทางเศรษฐกิจและทางสังคม ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส จำนวนบุตร ระดับการศึกษา รายได้ต่อเดือน สุขภาพ มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร
3. ปัจจัยแวดล้อม ได้แก่ การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อ การได้รับสวัสดิการของรัฐจากโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรค ความรู้ความเข้าใจในเรื่องการประกันสังคม และความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

วิธีดำเนินการวิจัย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ได้แก่ คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครที่เช่ารถแท็กซี่ขับรายวันกับสหกรณ์แท็กซี่ อยู่ในเขตความรับผิดชอบของสำนักงานประกันสังคมเขตพื้นที่ 7 ได้แก่ สหกรณ์แท็กซี่ไทย จำนวน 2,572 คน

2. กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครที่เช่ารถแท็กซี่ขับรายวันกับสหกรณ์แท็กซี่ อยู่ในเขตความรับผิดชอบของสำนักงานประกันสังคมเขตพื้นที่ 7 ได้แก่สหกรณ์แท็กซี่ไทย จำนวน 345 คน ซึ่งได้มาจากการสุ่มแบบบังเอิญ

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ เป็นแบบสอบถาม ซึ่งสอบถามเกี่ยวกับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งผู้วิจัยได้สร้างขึ้นจำนวน 1 ฉบับ จำนวน 52 ข้อ โดยสอบถามความพร้อมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครจำนวน 4 ด้าน คือ ด้านความสนใจต่อการประกันสังคม ด้านความสำคัญของการประกันสังคม ด้านความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ และ ด้านความต้องการการประกันสังคม ซึ่งมีค่าสัมประสิทธิ์ความเชื่อมั่นของแบบสอบถามทั้งฉบับเท่ากับ 0.9609

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้แจกสอบถามเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างในสหกรณ์แท็กซี่ไทย โดยใช้การแจกแบบสอบถามจำนวน 500 ฉบับ ด้วยการเก็บรวบรวมด้วยตนเอง ได้รับแบบสอบถามกลับมาทั้งสิ้น 396 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 79.20

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยได้ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โปรแกรมสำเร็จรูป เพื่อวิเคราะห์หาสถิติดังนี้

1. วิเคราะห์ลักษณะปัจจัยทางประชากร ทางเศรษฐกิจทางสังคม และปัจจัยแวดล้อม โดยใช้ โดยใช้อัตราส่วนร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
2. วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตามในกรอบแนวความคิดของการวิจัยโดยใช้สถิติไคสแควร์ (Chi — Square)

สรุปผลการวิจัย

1. ความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร โดยรวมและรายด้านทั้ง 4 ด้านอยู่ในระดับปานกลาง

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครมีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมในด้านความต้องการการประกันสังคมอยู่ในระดับสูงสุด รองลงมาคือ ด้านความสนใจต่อการประกันสังคม และด้านความสำคัญของการประกันสังคมตามลำดับ

2. ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

2.1 ปัจจัยทางประชากร ทางเศรษฐกิจและทางสังคม พบว่า ระดับการศึกษา และรายได้ต่อเดือนมีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกัน ส่วนเพศ อายุ สถานภาพสมรส จำนวนบุตร และสุขภาพ ไม่มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคม

2.2 ปัจจัยแวดล้อม พบว่า การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อ และความสามารถในการจ่ายเงินสมทบมีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคม ส่วนการได้รับสวัสดิการของรัฐจากโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรค ความรู้ความเข้าใจในเรื่องการประกันสังคม และความต้องการในประเภทประโยชน์ทดแทนไม่มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

การอภิปรายผล

จากการสรุปและวิเคราะห์ข้อมูล ความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร พบประเด็นที่น่าสนใจและนำมาอภิปรายได้ดังต่อไปนี้

1. ความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร โดยภาพรวมและรายด้านพบว่า คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครมีความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งแตกต่างกับงานวิจัยของสายฝน ศิริพร (2546 : บทคัดย่อ) ได้ทำการวิจัยเรื่องความพร้อมของผู้ประกันตนต่อการประกันสังคมกรณีว่างงาน พบว่าผู้ประกันตนมีความพร้อมในภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบประเด็นที่นำมาอภิปรายผลได้ดังนี้

1.1 ด้านความสนใจต่อการประกันสังคม คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครมีความพร้อมในระดับปานกลางทุกข้อ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของพลเทพ บุญยะกาญจน์ (2545 : บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาเรื่องความพร้อมในการขยายการประกันสังคมไปยังสถานประกอบการขนาดเล็กในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ผลการศึกษาพบว่า อุปสรรคในการขยายการประกันสังคมไปยังสถานประกอบการขนาดเล็กคือขาดการประชาสัมพันธ์ที่ดีแก่ประชาชนโดยวัดจากตัวแปรอิสระในด้านความสนใจของนายจ้างในการขยายระบบการประกันสังคมไปยังสถานประกอบการขนาดเล็ก กล่าวคือการเตรียมการขยายความคุ้มครองการประกันสังคมสู่แรงงานนอกระบบนั้นควรเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ความรู้ด้านการประกันสังคมให้กับแรงงานนอกระบบทุกกลุ่มโดยสื่อและวิธีการต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง เนื่องจากความรู้และความเข้าใจที่แรงงานนอกระบบได้รับจะเป็นองค์ประกอบสำคัญที่จะทำให้แรงงานนอกระบบมีความสนใจในการประกันสังคมมากขึ้น

1.2 ด้านความสำคัญของการประกันสังคม คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครมีความพร้อมอยู่ในระดับปานกลางทุกข้อ เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ด้านความพร้อมเกี่ยวกับการประกันสังคมถือเป็นหนึ่งในมาตรการที่จะสร้างความปลอดภัยทางสังคมให้กับผู้ประกันตน อยู่ในระดับสูงสุด และรองลงมา คือการประกันสังคมจะทำให้ผู้ประกันตนและครอบครัวมีหลักประกันที่มั่นคงในการดำรงชีวิต กล่าวคือการดำเนินงานของสำนักงานประกันสังคมในปัจจุบันนี้ให้คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครเห็นว่าการเข้าสู่ระบบการประกันสังคมจะส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นทั้งของตนเองและครอบครัว แต่ทั้งนี้คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครยังขาดความรู้ความเข้าใจในการดำเนินการของสำนักงานประกันสังคมอย่างแท้จริง ดังนั้นจึงควรจัดให้มีการอบรมเกี่ยวกับการ

ประกันสังคมให้กับแรงงานนอกระบบทุกกลุ่มเพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจในการประกันสังคมเพื่อประโยชน์แก่แรงงานนอกระบบในอนาคต

1.3 ความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครมีความพร้อมในระดับปานกลางทุกข้อ ซึ่งแตกต่างกับงานวิจัยของอารักษ์ พรหมมณี (2537 : บทคัดย่อ) ได้ทำการวิจัยเรื่องความรู้ความเข้าใจของประชาชนทั่วไป ที่มีต่อระบบการประกันสังคม และปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการตัดสินใจที่จะเป็นผู้ประกันตนโดยสมัครใจ พบว่า ประชาชนมีความเสียสละเงินที่ต้องจ่ายเข้าการประกันสังคมเพราะมีรายได้น้อย และสอดคล้องกับงานวิจัยของสิริเพ็ญ เทพพิทักษ์ (2542 : บทคัดย่อ) ได้ทำการวิจัยเรื่องความพร้อมของผู้ประกันตนต่อการประกันสังคมกรณีชราภาพ พบว่า ผู้ประกันตนที่มีรายได้มากมีความพร้อมที่จะเข้าร่วมโครงการมากกว่าผู้ประกันตนที่มีรายได้น้อย กล่าวคือการดำเนินการขยายความคุ้มครองสู่แรงงานนอกระบบของสำนักงานประกันสังคมควรมีการระดมความคิดเห็นจากแรงงานนอกระบบทุกกลุ่ม และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกสาขาอาชีพเพื่อหาแนวทางกำหนดอัตราค่าเงินสมทบเข้ากองทุนอย่างสมดุล เพราะหากอัตราค่าเงินสมทบเข้ากองทุนมีความเหมาะสมย่อมจะเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้แรงงานนอกระบบมีความต้องการที่จะเข้าสู่การประกันสังคมมากยิ่งขึ้น

1.4 ความต้องการการประกันสังคม คนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครมีความพร้อมในระดับปานกลางทุกข้อ เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าต้องการได้รับความคุ้มครองจากการประกันสังคม อยู่ในระดับสูงสุดซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของเสกสรรค์ สังขวิสุทธิ (2537 : บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาความต้องการของแรงงานนอกระบบต่อการเข้าสู่การประกันสังคมของกลุ่มผู้ผลิตภัณฑืชุมชนหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์จังหวัดอุทัยธานี ในภาพรวมพบว่า แรงงานนอกระบบกลุ่มนี้มีความต้องการประโยชน์ทดแทนจากการประกันสังคมมากที่สุด กล่าวคือการประกันสังคมมีความแตกต่างจากสวัสดิการของรัฐประเภทอื่นอย่างชัดเจน เนื่องจากการประกันสังคมมีประเภทประโยชน์ทดแทนถึง 7 กรณี ได้แก่ประโยชน์ทดแทนกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย ประโยชน์ทดแทนกรณีคลอดบุตร ประโยชน์ทดแทนกรณีทุพพลภาพ ประโยชน์ทดแทนกรณีตาย ประโยชน์ทดแทนกรณีสงเคราะห์บุตร ประโยชน์ทดแทนกรณีชราภาพ และประโยชน์ทดแทนกรณีว่างงาน ทำให้ประเภทของประโยชน์ทดแทนเหล่านี้มีส่วนจูงใจให้แรงงานนอกระบบมีความต้องการที่จะเข้าร่วมการประกันสังคม แต่ในความเป็นจริงแล้วประเภทของประโยชน์ทดแทนจากการประกันสังคมอาจไม่ได้ตอบสนองความต้องการอย่างครบถ้วน ดังนั้นสำนักงานประกันสังคมหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องควรสำรวจความต้องการว่าแรงงานนอกระบบกลุ่มใดต้องการประโยชน์ทดแทนประเภทใดอะไรบ้าง เพื่อที่จะได้ตรงความต้องการของแรงงานนอกระบบทุกกลุ่มอย่างแท้จริง

2. ผลการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่าง ปัจจัยทางประชากร ทางเศรษฐกิจและทางสังคม ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส จำนวนบุตร ระดับการศึกษา รายได้ต่อเดือน สุขภาพ ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร พบว่า ระดับการศึกษา และรายได้ต่อเดือนมีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคม ส่วนเพศ อายุ สถานภาพสมรส จำนวนบุตร และสุขภาพ ไม่มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า ปัจจัยทางประชากร ทางเศรษฐกิจและทางสังคม ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส จำนวนบุตร ระดับการศึกษา รายได้ต่อเดือน สุขภาพ มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

3. ผลการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยแวดล้อม ได้แก่ การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อ การได้รับสวัสดิการของรัฐจากโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรค ความรู้ความเข้าใจในเรื่องการประกันสังคม และความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร พบว่า การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อ และความสามารถในการจ่ายเงินสมทบมีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคม ส่วนการได้รับสวัสดิการของรัฐจากโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรค ความรู้ความเข้าใจในเรื่องการประกันสังคม และความต้องการในประเภทประโยชน์ทดแทนไม่มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า ปัจจัยแวดล้อม ได้แก่ การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อ การได้รับสวัสดิการของรัฐจากโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรค ความรู้ความเข้าใจในเรื่องการประกันสังคม และความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ มีความสัมพันธ์ต่อความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะที่จะเป็นประโยชน์ต่อการเตรียมการขยายความคุ้มครองการประกันสังคมสู่แรงงานนอกระบบ ของสำนักงานประกันสังคม ดังต่อไปนี้

1. เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ความรู้งานการประกันสังคมให้กับแรงงานนอกระบบทุกกลุ่ม โดยสื่อและวิธีการต่าง ๆ จากผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความรู้ต่ำกว่าระดับมัธยมศึกษาตอนปลายเป็นจำนวนร้อยละ 57.39 ดังนั้นการประชาสัมพันธ์โดยสำนักงานประกันสังคม จึงควรใช้ถ้อยคำ ข้อความในการเผยแพร่ความรู้ให้กระชับและเข้าใจง่ายในทุกสื่อ เช่นในรูปแบบของแผ่นพับ เอกสาร จดหมายข่าว โปสเตอร์ ออกสปรอตโฆษณา หรือจัดรายการทางวิทยุ โทรทัศน์

2. ดำเนินการศึกษาความต้องการ และปัญหาอุปสรรคของแรงงานนอกระบบทุกกลุ่มอาชีพ เช่นสนับสนุนงานวิจัยเกี่ยวกับแรงงานนอกระบบ เพื่อนำผลการศึกษามาเป็นแนวทางในการพิจารณานโยบายและใช้เป็นเหตุผลสนับสนุนเรื่องนั้น ๆ เพื่อเตรียมการขยายความคุ้มครองตามนโยบายของรัฐบาลและกระทรวงแรงงาน

3. ปรับปรุงสิทธิประโยชน์ทดแทน และอัตราการจ่ายเงินสมทบที่เกี่ยวข้องกับแรงงานนอกระบบ มาตรา 40 แห่งพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 เพื่อจูงใจให้แรงงานนอกระบบมีความต้องการเข้าสู่การประกันสังคมมากขึ้น

4. ส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาฝึกอบรมบุคลากรในหน่วยงานให้มีความรู้ ความชำนาญในการปฏิบัติงาน มีความริเริ่มสร้างสรรค์และเรียนรู้ในเทคโนโลยีใหม่ ๆ เพื่อที่สามารถจะแก้ไขปัญหาและนำแนวทางให้กลุ่มแรงงานนอกระบบ เพื่อเป็นพื้นฐานในการเตรียมความพร้อมการขยายความคุ้มครองสู่แรงงานนอกระบบต่อไป

5. ประสานงานระหว่างสำนักงานประกันสังคมกับสถานประกอบการที่มีแรงงานนอกระบบ โดยให้ความสำคัญกับบทบาทของเจ้าหน้าที่ฝ่ายบุคคลของสถานประกอบการ ซึ่งเป็นตัวเชื่อมโยงระหว่างแรงงานนอกระบบกับสำนักงานประกันสังคม เช่น การให้ข้อมูลในเรื่องของสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ที่จะได้รับจากการประกันสังคม ตลอดจนจัดอบรมให้ความรู้งานประกันสังคม ให้แก่แรงงานนอกระบบตามสถานประกอบการ

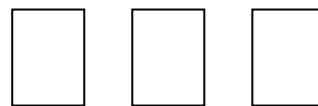
6. มีนโยบายในการติดตามประเมินผลการเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ของหน่วยงาน โดยมีการประเมินความรู้ ของแรงงานนอกระบบ เพื่อกำหนดแนวทางในการประชาสัมพันธ์ให้เข้าถึง และเป็นที่เข้าใจแก่กลุ่มแรงงานนอกระบบมากขึ้น

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

ควรศึกษาและวิจัยในเรื่องต่อไปนี้

1. ศึกษาถึงความต้องการของแรงงานนอกระบบในกลุ่มต่าง ๆ เพื่อนำผลการศึกษาใช้เป็นแนวทางให้กับสำนักงานประกันสังคมในการขยายความคุ้มครองสู่แรงงานนอกระบบ
2. ศึกษาถึงความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคมของแรงงานนอกระบบ ในทุกกลุ่มเพื่อใช้เป็นแนวทางให้กับสำนักงานประกันสังคมในการขยายความคุ้มครองสู่แรงงานนอกระบบ
3. ศึกษาเชิงเปรียบเทียบเกี่ยวกับความต้องการของแรงงานนอกระบบในกลุ่มต่าง ๆ เนื่องจากแรงงานนอกระบบมีหลายสาขาอาชีพ เพื่อที่จะได้นำผลที่ได้รับมาพัฒนาให้ครอบคลุมถึงความต้องการ อันจะนำไปสู่การเตรียมความพร้อมในการขยายความคุ้มครองต่อไป
4. ศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นกับแรงงานนอกระบบ หลังจากการบังคับใช้การประกันสังคมสู่แรงงานนอกระบบ

ภาคผนวก



แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรื่อง

ความพร้อมของแรงงานนอกระบบในการเข้าสู่การประกันสังคม
: กรณีศึกษาคนขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

คำชี้แจง

1. แบบสอบถามนี้มีทั้งหมด 3 ส่วน ดังนี้
ส่วนที่ 1 ข้อคำถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป
ส่วนที่ 2 ข้อคำถามเกี่ยวกับปัจจัยแวดล้อม
ส่วนที่ 3 ข้อคำถามเกี่ยวกับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคม
2. แบบสอบถามทั้งหมดนี้ท่านสามารถตอบได้อย่างอิสระ ตามความเป็นจริง
3. กรุณาตอบคำถามให้ครบทุกข้อ ขอขอบพระคุณในความร่วมมือของท่าน

ด้วยความขอบคุณเป็นอย่างสูง

ดลีน กิจสมัย (ผู้วิจัย)

นักศึกษาปริญญาโท สาขาสังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนา

มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา

ส่วนที่ 1คำชี้แจง

ข้อคำถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง (.....) ซึ่งเป็นคำตอบที่ตรงกับความจริงของท่าน

1. เพศ

(.....) 1. ชาย

(.....) 2. หญิง

2. อายุ (นับปี พ.ศ.)

(.....) 1. อายุ 15 – 24 ปี

(.....) 2. อายุ 25 – 34 ปี

(.....) 3. อายุ 35 – 44 ปี

(.....) 4. อายุ 45 – 54 ปี

(.....) 5. อายุ 55 ปีขึ้นไป

3. ระดับการศึกษา

(.....) 1. ประถมศึกษา

(.....) 2. มัธยมศึกษาตอนต้น

(.....) 3. มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. (.....) 4. อนุปริญญา /ปวส.

(.....) 5.ปริญญาตรี

(.....) 6. สูงกว่าปริญญาตรี

4. สถานภาพสมรส

(.....) 1. โสด

(.....) 2. สมรส

(.....) 3. หม้าย

(.....) 4. หย่าร้าง

5. จำนวนบุตร

(.....) 1. จำนวน 1 คน

(.....) 2. จำนวน 2 คน

(.....) 3. จำนวน 3 คนขึ้นไป

(.....) 4. ไม่มีบุตร

6. รายได้ต่อเดือนของท่าน

(.....) 1. ต่ำกว่า 3,000 บาท

(.....) 2. 3,001 - 6,000 บาท

(.....) 3. 6,001 - 9,000 บาท

(.....) 4. 9,001 - 12,000 บาท

(.....) 4. 12,001 - 15,000 บาท

(.....) 6. สูงกว่า 15,001 บาท

7. สุขภาพ

(.....) 1. แข็งแรง (ไม่มีโรคประจำตัว)

(.....) 2. ไม่แข็งแรง (มีโรคประจำตัว)

ส่วนที่ 2 ข้อคำถามเกี่ยวกับปัจจัยแวดล้อม

เรื่องที่ 1 ความสนใจต่อการขยายความคุ้มครองการประกันสังคมไปสู่แรงงานนอกระบบ

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง (.....) ซึ่งเป็นคำตอบที่ตรงกับความจริงของท่าน

8. ท่านเคยได้รับข้อมูลข่าวจาก วิทย์ ไททัศน์ สิ่งพิมพ์ ในเรื่องการขยายการประกันสังคมสู่แรงงานนอกระบบหรือไม่

(.....) 1. เคยได้รับ

(.....) 2. ไม่เคยได้รับ

เรื่องที่ 2 การได้รับสวัสดิการของรัฐจากโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรค

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง (.....) ซึ่งเป็นคำตอบที่ตรงกับความจริงของท่าน

9. ท่านได้รับสวัสดิการของรัฐจากโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรคหรือไม่

(.....) 1. ได้รับ

(.....) 2. ไม่ได้รับ

เรื่องที่ 3 ความรู้ความเข้าใจของผู้ตอบแบบสอบถามต่อการประกันสังคม

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ที่ท่านเห็นว่าถูกต้องเพียงข้อเดียว

ข้อที่	คำถาม	คำตอบ	
		ใช่ (1)	ไม่ใช่ (2)
	1. ความหมายของการประกันสังคมและหลักการประกันสังคม		
10.	การประกันสังคม คือโครงการจัดขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะให้หลักประกันแก่ลูกจ้างให้มีความมั่นคงในการดำรงชีวิต .....	.....	.....
11.	การประกันสังคมเป็นการช่วยเหลือซึ่งกันและกันแบบร่วมทุกข์ร่วมสุข.....	.....	.....
12.	การประกันสังคมเป็นลักษณะของการเฉลี่ยทุกข์เฉลี่ยสุขร่วมกัน.....	.....	.....
13.	การประกันสังคม รัฐเป็นผู้รับผิดชอบและดำเนินงาน.....	.....	.....
14.	การประกันสังคมเป็นการจ่ายเงินสมทบระหว่าง นายจ้าง ลูกจ้าง และรัฐบาล เข้ากองทุนประกันสังคม.....	.....	.....
15.	การเข้าร่วมการประกันสังคมเป็นลักษณะการบังคับโดยหักเงินสมทบจากรายได้ของ ลูกจ้างแต่ละบุคคลเพียงฝ่ายเดียว.....	.....	.....
16.	การเข้าร่วมการประกันสังคมเป็นลักษณะการบังคับโดยหักเงินสมทบจากรายได้ของ นายจ้างเพียงฝ่ายเดียว.....	.....	.....
17.	การเข้าร่วมการประกันสังคมเป็นลักษณะการบังคับโดยหักเงินสมทบจากรายได้ของ นายจ้าง และเงินรายได้ของลูกจ้าง .....	.....	.....

ข้อที่	คำถาม	คำตอบ	
		ใช่ (1)	ไม่ใช่ (2)
18.	รัฐเป็นผู้ออกเงินสมทบทั้งหมดเข้ากองทุนประกันสังคม.....	.....	.....
19.	การประกันสังคมต้องการพัฒนาระบบให้มีความมั่นคง และสามารถสร้างหลักประกันในการดำรงชีวิตและตอบสนองความต้องการให้แก่ประชาชนเป็นสำคัญ.....	.....	.....
	2. เงื่อนไขการใช้สิทธิและสิทธิประโยชน์ทดแทน		
20.	ผู้ประกันตนต้องส่งเงินสมทบครบ 3 เดือน ภายในระยะเวลา 15 เดือนก่อนการเจ็บป่วย จึงจะได้รับสิทธิกรณีเจ็บป่วยอันไม่เนื่องมาจากการทำงานให้นายจ้าง.....	.....	.....
21.	ผู้ประกันตนชายที่ไม่ได้จดทะเบียนสมรสไม่มีสิทธิได้รับกรณีคลอดบุตร .....	.....	.....
22.	กรณีคลอดบุตรจะได้รับสิทธิต่อเมื่อส่งเงินสมทบมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 เดือน ภายในระยะเวลา 15 เดือน ก่อนการคลอดบุตร .....	.....	.....
23.	กรณีผู้ประกันตนทุพพลภาพอันเนื่องมาจากการทำงานให้นายจ้างจะได้รับสิทธิทันทีเมื่อเข้าเป็นลูกจ้าง.....	.....	.....
24.	กรณีผู้ประกันตนตายอันเนื่องมาจากการทำงานให้นายจ้าง จะได้รับค่าทำศพ 30,000 บาท แก่ผู้จัดการศพ.....	.....	.....
25.	ผู้ประกันตนจะได้รับสิทธิกรณีสงเคราะห์บุตร ต่อเมื่อได้ส่งเงินสมทบมาแล้วไม่น้อยกว่า 7 เดือน.....	.....	.....
26.	ประกันสังคมช่วยเหลือบุตรให้ผู้ประกันตน โดยจ่ายเงินให้เดือนละ 200 บาท จนบุตรอายุครบ 6 ปี บริบูรณ์ จำนวนคราวละไม่เกิน 2 คน.....	.....	.....
27.	กรณีผู้ประกันตนชายไม่ได้จดทะเบียนสมรส ผู้ประกันตนชายมีสิทธิเบิกเงินกรณีสงเคราะห์บุตร.....	.....	.....
28.	เมื่อผู้ประกันตนอายุครบ 55 ปี บริบูรณ์ จึงจะมีสิทธิได้รับเงินบำนาญชราภาพ หรือเงินบำเหน็จชราภาพ.....	.....	.....
29.	สิทธิประโยชน์กรณีว่างงานจะได้รับต่อเมื่อผู้ประกันตนส่งเงินสมทบมาแล้วไม่น้อยกว่า 6 เดือน ภายในระยะเวลา 15 เดือนก่อนการว่างงาน.....	.....	.....

เรื่องที่ 3 ความต้องการในประเภทประโยชน์ทดแทน

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง (.....) ซึ่งเป็นคำตอบที่ตรงกับความจริงของท่าน

30. ท่านต้องการประเภทประโยชน์ทดแทนจากการประกันสังคม หรือไม่

(.....) 1. ต้องการ

(.....) 2. ไม่ต้องการ

คำชี้แจง โปรดใส่ตัวเลข 1 – 7 ลงในช่อง (.....) เรียงลำดับความต้องการมากไปหาความต้องการน้อย

31. หากท่านต้องการประเภทประโยชน์ทดแทนจากการประกันสังคม ท่านต้องการประเภทประโยชน์ทดแทนในประเภทมากที่สุด

(.....) 1. ประโยชน์ทดแทนกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย

(.....) 2. ประโยชน์ทดแทนกรณีคลอดบุตร

(.....) 3. ประโยชน์ทดแทนกรณีทุพพลภาพ (พิการ)

(.....) 4. ประโยชน์ทดแทนกรณีตาย

(.....) 5. ประโยชน์ทดแทนกรณีสงเคราะห์บุตร

(.....) 6. ประโยชน์ทดแทนกรณีชราภาพ

(.....) 7. ประโยชน์ทดแทนกรณีว่างงาน

เรื่องที่ 5 ความสามารถในการจ่ายเงินสมทบ

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง (.....) ซึ่งเป็นคำตอบที่ตรงกับความจริงของท่าน

32. หากท่านเข้าระบบการประกันสังคมกฎหมายกำหนดให้ท่านจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราเดือนละ 450 บาท ท่านสามารถจ่ายเงินสมทบ ตามอัตราที่กำหนดได้หรือไม่

(.....) 1. ได้

(.....) 2. ไม่ได้

ส่วนที่ 3 ข้อคำถามเกี่ยวกับความพร้อมในการเข้าสู่การประกันสังคม

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง (.....) ซึ่งเป็นคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านเพียงช่องเดียว

ข้อที่	คำถาม	ระดับความคิดเห็น		
		มาก (3)	ปานกลาง (2)	น้อย (1)
	1. ความสนใจต่อการประกันสังคม			
33.	ท่านมีความสนใจในการดำเนินการขยายความคุ้มครองการประกันสังคมสู่แรงงานนอกระบบ.....	.....	.....	.....
34.	ท่านมีความสนใจที่จะตรวจสอบการดำเนินงานของภาครัฐหากมีการขยายความคุ้มครองการประกันสังคมสู่แรงงานนอกระบบ.....	.....	.....	.....
35.	ท่านมีความสนใจที่จะเข้าร่วมการประกันสังคมหากภาครัฐมีการขยายความคุ้มครองการประกันสังคมสู่แรงงานนอกระบบ.....	.....	.....	.....
36.	ท่านมีความสนใจในสิทธิประโยชน์ที่ผู้ประกันตนได้รับในการเข้าสู่การประกันสังคม..	.....	.....	.....
37.	ท่านมีความสนใจในการดำเนินงานของการประกันสังคมในปัจจุบัน.....	.....	.....	.....
	2. ความสำคัญของการประกันสังคม			
38.	สถานะเศรษฐกิจในปัจจุบัน ท่านคิดว่ารัฐควรมีการบังคับใช้การประกันสังคมกับแรงงานนอกระบบ.....	.....	.....	.....
39.	การประกันสังคมถือเป็นหนึ่งในมาตรการที่จะสร้างความปลอดภัยทางสังคม ให้กับผู้ประกันตน.....	.....	.....	.....
40.	การประกันสังคมจะทำให้ผู้ประกันตนและครอบครัวมีหลักประกันที่มั่นคงในการดำรงชีวิต.....	.....	.....	.....
41.	ประเภทประโยชน์ทดแทนที่ผู้ประกันตนได้รับจากการประกันสังคมถือว่าคุ้มค่าเมื่อเทียบกับเงินสมทบที่ผู้ประกันตนต้องจ่ายเงินทุกเดือน.....	.....	.....	.....
42.	การประกันสังคมจะสามารถบรรเทาความเดือดร้อนและช่วยเหลือท่านได้.....	.....	.....	.....
	3. ความสามารถในการจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนประกันสังคม			
43.	หากท่านเข้าระบบการประกันสังคม จะทำให้ท่านต้องมีภาระค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น.....	.....	.....	.....
44.	หากท่านเข้าระบบการประกันสังคม ท่านสามารถรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นได้.....	.....	.....	.....
45.	หากท่านเข้าระบบการประกันสังคม ท่านสามารถจ่ายเงินสมทบได้ในลักษณะรายเดือน.....	.....	.....	.....

ข้อที่	คำถาม	ระดับความคิดเห็น		
		มาก (3)	ปานกลาง (2)	น้อย (1)
46.	หากท่านเข้าระบบประกันสังคม ท่านพร้อมที่จะจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนได้ในอัตราที่กฎหมายกำหนด.....	.....	.....	.....
47.	หากท่านเข้าระบบประกันสังคม ท่านจะสามารถจ่ายเงินสมทบได้ โดยไม่ต้องมีนายจ้างและรัฐบาลร่วมจ่าย.....	.....	.....	.....
	4. ความต้องการการประกันสังคม			
48.	ท่านต้องการให้ภาครัฐมีการบังคับใช้การประกันสังคมกับแรงงานนอกระบบโดยเร็ว..	.....	.....	.....
49.	ท่านต้องการมีส่วนร่วมในการเสนอความคิดเห็นที่เกี่ยวข้องก่อนการดำเนินการขยายความคุ้มครองการประกันสังคมสู่แรงงานนอกระบบ.....	.....	.....	.....
50.	ท่านต้องการข้อมูล ข่าวสารที่เป็นประโยชน์ต่อการใช้สิทธิประโยชน์จากการประกันสังคม .....	.....	.....	.....
51.	ท่านต้องการให้มีการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร ผ่านสื่อต่าง ๆ เช่น วิทยุ โทรทัศน์ สิ่งพิมพ์ ก่อนการดำเนินการขยายความคุ้มครองการประกันสังคมสู่แรงงานนอกระบบ.....	.....	.....	.....
52.	ท่านต้องการได้รับความคุ้มครองจากการประกันสังคม.....	.....	.....	.....

บรรณานุกรม

กมลรัตน์ หล้าสูงษ์. **จิตวิทยาการศึกษา**. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์พระมงกุฎเกล้าวิทยาลัย, 2524.

คณะกรรมการขยายความคุ้มครองกรณีว่างงาน. “ผลการสัมมนาการระดมความคิดเห็นเกี่ยวกับการขยายความคุ้มครองประกันสังคมสู่แรงงานนอกระบบ 28 กันยายน 2546”. (อัดสำเนา).

จิตรา วสุวานิช. **จิตวิทยาการศึกษา**. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2528.

จิรภา เต็งไตรรัตน์ และคณะ. **จิตวิทยาทั่วไป**. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2543 .

ณัฐจรี สุวรรณภัก. “**แท็กซี**” : กระบวนการเข้าสู่อาชีพและประสบการณ์ชีวิตประจำวัน. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2546.

ธงชัย สันติวงศ์. **การบริหารงานบุคคล**. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2537.

ธรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัย. คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์. “**การประกันสังคม**” . เอกสารประกอบคำบรรยายวิชาสังคมสงเคราะห์เบื้องต้น, 2528. (อัดสำเนา)

นันทนา วงศ์วัฒนาเสถียร . **ความพร้อมของผู้นำชุมชนในการจัดตั้งศูนย์เฝ้าระวังภัยสำหรับผู้สูงอายุ** . วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2545.

เนตรนิล ศิริวัตร . การเปรียบเทียบความพร้อมทางจริยธรรมของเด็กก่อนก่อนวัยเรียน
ระหว่างโรงเรียนอนุบาลรัฐบาลและโรงเรียนอนุบาลเอกชนในอำเภอเมือง
จังหวัดระยอง.วิทยานิพนธ์ปริญญาศึกษาศาสตรมหาบัณฑิตบัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์,2535.

พรณี ช.เจนจิต . จิตวิทยาการเรียนการสอน (จิตวิทยาสำหรับครูในชั้นเรียน) : พิมพ์ครั้งที่ 3
(ฉบับปรับปรุง) . กรุงเทพมหานคร : อัมรินทร์การพิมพ์,2528.

พลเทพ บุญยะกาญจน์ . ความพร้อมในการขยายระบบการประกันสังคมไปยังสถานประกอบ
การขนาดเล็กในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์หลักสูตรปริญญา
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่,2545.

แรงงานและสวัสดิการสังคม.กระทรวง.กรมประชาสงเคราะห์.ความมั่นคงทางสังคมและการ
ประกันสังคม. เอกสารลำดับที่ 64 เล่มที่ 1/2514. (การปรับปรุงและพิมพ์ครั้งที่ 3). นนทบุรี
: สถานสงเคราะห์หญิงปากเกร็ด,2522.

วจนกิจ ศิริพานิช. "บทความแรงงานนอกระบบกับการประกันสังคม".ข่าวสารประกัน
สังคม.ออนไลน์. [เข้าถึงได้จาก] <http://www.sso.go.th>

ศักดิ์ศรี บริบาลบรรพตเขตต์.ระบบความมั่นคงทางสังคม. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,2535.

ศักดิ์ศรี อนันตกุล. ระบบความมั่นคงทางสังคม. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.2533.

สิริเพ็ญ เทพพิทักษ์. ความพร้อมของผู้ประกันตนต่อการประกันสังคมกรณีชราภาพ :
ศึกษาเฉพาะผู้ประกันตนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดตราด. วิทยานิพนธ์หลักสูตร
พัฒนาแรงงานและสวัสดิการมหาบัณฑิต คณะสังคมศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,
2542 .

เสกสรรค์ สันธิวิสุทธิ. การศึกษาความต้องการของแรงงานนอกระบบต่อการเข้าสู่การประกันสังคม : ศึกษาเฉพาะกรณีกลุ่มผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ชุมชนหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ จังหวัดอุทัยธานี. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2547.

สายฝน ศิริพร. การศึกษาความพร้อมของผู้ประกันตนต่อการประกันสังคมกรณีว่างงาน : ศึกษาเฉพาะกรณีผู้ประกันตนในจังหวัดเพชรบุรี . วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , 2546.

สำนักงานประกันสังคม. 10 ปี ประกันสังคม. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานประกันสังคม, 2543.

สำนักงานประกันสังคม. สำนักงานเลขาธิการกรม. แผนปฏิบัติงานของสำนักงานประกันสังคม เขตพื้นที่/จังหวัด ประจำปี 2545 .กรุงเทพมหานคร : สำนักงานประกันสังคม, 2544.

สำนักงานประกันสังคม.กองนิติการ. พระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติประกันสังคม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2537 และ(ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2542. กรุงเทพมหานคร : 2543.

สำนักงานประกันสังคม.กองทุนเงินทดแทนและกองทุนประกันสังคม.กรุงเทพมหานคร : สำนักงานประกันสังคม, 2547.

อาทร เยาวปราณี. คู่มือการเรียนรู้จิตวิทยาศึกษา. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์บำรุงนุกุลกิจ, 2520

อารักษ์ พรหมมณี. การประกันสังคมสำหรับบุคคลทั่วไป : ผลกระทบของการขยายระบบประกันสังคม กรณีศึกษา จังหวัดเชียงใหม่และแม่ฮ่องสอน. การค้นคว้าแบบอิสระ ปริญญารัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการเมืองและการปกครอง คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2537.

อมร รักษาสัตย์. การสร้างความมั่นคงในสังคมด้านการจัดการสวัสดิการและการประกันสังคม : แนวคิดปรัชญา. กรุงเทพมหานคร : ป.บ.พ. , 2533.

Downing J. and D. Thrakrey. **Reading and Readiness**. London, University : of London Press,1971

Gagne .R.M. **The Condition Learning** New York : Holt Rinehart & Winston,1970
 International Labour Office. “ **Assessment of the Feasibility of Introducing an Unemployment Insurance Scheme in Thailand.**” Geneva, 1998.
 (Mimeographed)

Mc Kechnie, Noak . **Webster’s Dictionary**. 2 nd ed. New York : The Work Publishing Center Cleveland,1966

Skinner . **Educational Psychology**. New York : Prentice Hall Inc, 1965

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ – นามสกุล

นางสาวดลีน กิจสมัย

วัน เดือน ปี เกิด

15 พฤษภาคม 2518

สถานที่เกิด

นครปฐม

ประวัติการศึกษา

มัธยมศึกษาปีที่ 6

พ.ศ. 2535

โรงเรียนวัดไร่ขิงวิทยา

ศิลปศาสตรบัณฑิต

พ.ศ. 2541

สถาบันราชภัฏนครปฐม

ตำแหน่งและสถานที่ทำงาน

นักวิชาการประกันสังคม

พ.ศ. 2545 - ปัจจุบัน

สำนักงานประกันสังคมเขตพื้นที่ 7