

พฤติกรรมการขอรับประโยชน์ทดแทนของผู้ประกันตนตาม มาตรา 40 ที่ประกอบอาชีพขับรถรับจ้างในภาคการขนส่ง: การวิเคราะห์จากฐานข้อมูลผู้ประกันตน ของสำนักงานประกันสังคม ระหว่างปี 2561–2563

สายชล คล้อยเอี่ยม^{*†}

พิสิฐ ศรีรัตนวงศ์[†]

ผู้รับผิดชอบบทความ: สายชล คล้อยเอี่ยม

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการขอรับประโยชน์ทดแทนของผู้ประกันตนตามมาตรา 40 ที่ประกอบอาชีพขับรถรับจ้างในภาคการขนส่งที่อาจเป็นภาพสะท้อนแนวโน้มการใช้บริการประกันสังคมของแรงงานแพลตฟอร์มที่มีแนวโน้มเป็นที่ยอมรับของแรงงานนอกระบบในช่วงการระบาดของโควิด-19 โดยนำข้อมูลผู้ประกันตนตามมาตรา 40 ที่ประกอบอาชีพในภาคการขนส่งที่ขึ้นทะเบียนในระบบประกันสังคมของสำนักงานประกันสังคมระหว่างปี 2561–2563 จำนวน 417,135 คน นำเสนอสถิติเชิงพรรณนาด้วยจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน เกี่ยวกับการใช้บริการจำแนกตามจำนวนครั้ง ประโยชน์ทดแทน และเวลาเฉลี่ยในการขอรับประโยชน์ทดแทนครั้งแรกหลังจากขึ้นทะเบียนแล้ว ผลการศึกษพบว่า มีผู้ประกันตนตามมาตรา 40 ที่ประกอบอาชีพขับรถรับจ้างในภาคการขนส่งร้อยละ 4.1 ขอรับประโยชน์ทดแทนระยะเวลาขอรับประโยชน์ทดแทนครั้งแรกหลังจากเป็นผู้ประกันตนแล้วไม่ต่ำกว่า 1 ปี ส่วนประโยชน์ทดแทนที่ขอรับบริการมากที่สุด คือ ประโยชน์ทดแทนกรณีประสบอันตรายและเจ็บป่วย และกรณีทุพพลภาพมีอัตราของผู้ประกันตนที่ไม่ได้รับอนุมัติมากที่สุด หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพัฒนารูปแบบการสื่อสารเพื่อกระตุ้นและจูงใจในการเข้าสู่ระบบประกันสังคมของกลุ่มแรงงานแพลตฟอร์ม โดยนำลักษณะทางประชากรของผู้ประกันตนที่มีแนวโน้มจะใช้บริการประกันสังคมในช่วง 1-3 ปี มาประยุกต์ใช้

คำสำคัญ: ผู้ประกันตนตามมาตรา 40, แรงงานแพลตฟอร์ม, ประกันสังคม, พฤติกรรมการรับประโยชน์ทดแทน, อาชีพขับรถรับจ้าง

^{*} กองส่งเสริมความรอบรู้ด้านสุขภาพและสื่อสารสุขภาพ กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข

[†] กองวิจัยและพัฒนา สำนักงานประกันสังคม กระทรวงแรงงาน

Received 14 September 2021; Revised 21 July 2022; Accepted 20 November 2022

Suggested citation: Kloyiam S, Srirattanawong P. Claim behaviors among insured persons under Social Security Act's Article 40 with occupations in transportation: an analysis of Social Security Office's administrative data between 2018–2020. Journal of Health Systems Research 2022;16(4):488-504.

สายชล คล้อยเอี่ยม, พิสิฐ ศรีรัตนวงศ์. พฤติกรรมการขอรับประโยชน์ทดแทนของผู้ประกันตนตามมาตรา 40 ที่ประกอบอาชีพขับรถรับจ้างในภาคการขนส่ง: การวิเคราะห์จากฐานข้อมูลผู้ประกันตนของสำนักงานประกันสังคมระหว่างปี 2561–2563. วารสารวิจัยระบบสาธารณสุข 2565;16(4):488-504.

Claim Behaviors among Insured Persons under Social Security Act's Article 40 with Occupations in Transportation: An Analysis of Social Security Office's Administrative Data between 2018–2020

Saichon Kloyiam^{*,†}, Phisit Srirattanawong[†]

^{*} Division of Health Literacy and Communication Promotion, Department of Health, Ministry of Public Health, Thailand

[†] Social Security Office, Ministry of Labour, Thailand

Corresponding author: Saichon Kloyiam, saichon.k@anamai.mail.go.th

Abstract

The present study's objective was to investigate the claim behaviors of the insured persons under Social Security Act's Article 40 who had transportation related occupations. This would provide lessons for other platform workers being prevalent during COVID-19 pandemic who chose to register under Social Security Act's Article 40. The Social Security Office's administrative database between 2018–2020 provided a total of 417,135 insured persons for analysis. Descriptive statistics of number, percentage, mean, and standard deviation were presented to reflect insured persons' claim frequencies, benefits and averaged days from registration dates to first claim dates by benefits. The analysis showed that 4.1 percent of insured persons submitted claims. The average duration from the registration dates to the first claim dates exceeded a year. The most benefit claims came from the sickness benefit. The highest rate of denied claims came from the disability benefit. Developing effective communication strategies for platform workers should consider potential claimants and their needs as found by this study.

Keywords: insured person under Article 40, platform worker, social security, claim behavior, taxi and food delivery driver

บทคัดย่อและเหตุผล

ตั้งแต่ในอดีต สังคมไทยแบ่งแรงงานออกเป็นแค่ 2 ประเภท คือแรงงานในระบบและแรงงานนอกระบบ ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยมีแรงงานนอกระบบที่ไม่ได้รับความคุ้มครองหรือไม่มีหลักประกันทางสังคมจากการทำงาน 20.4 ล้านคนหรือคิดเป็นร้อยละ 53.8 ของจำนวนผู้ที่มีงานทำทั้งหมด⁽¹⁾ และด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ที่ส่งผลกระทบต่อสถานประกอบการและนายจ้าง ทำให้แรงงานในระบบถูกเลิกจ้างและกลายเป็นแรงงานนอกระบบ และจำนวนชั่วโมงการทำงานของแรงงานนอกระบบลดลงอย่างมาก⁽²⁾ อย่างไรก็ตาม รูปแบบการทำงานในสภาวะเศรษฐกิจและการระบาดของโควิด-19 เช่นนี้ ทำให้

แรงงานนอกระบบสนใจระบบเศรษฐกิจแบบใหม่ที่เรียกว่า “เศรษฐกิจดิจิทัล”

ปัจจุบันระบบเศรษฐกิจดิจิทัลเปิดโอกาสให้คนทำงานมีรูปแบบการทำงานที่เป็นอิสระ หรือที่เรียกกันว่า “gig economy” และได้รับความนิยมมากขึ้น โดยเฉพาะในบริการส่งอาหาร (food delivery) และธุรกิจเรียกรถผ่านแอปพลิเคชันในโทรศัพท์มือถือ ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลของศูนย์วิจัยกสิกรไทย โดยพบว่า จำนวนครั้งของการจัดส่งอาหารในปี 2563 ขยายตัวสูงถึงร้อยละ 78–84 เมื่อเทียบกับปี 2562⁽³⁾ อีกทั้ง มีการคาดการณ์ว่ารายได้ของธุรกิจบริการส่งอาหารในประเทศไทย ในระหว่างปี พ.ศ. 2564–2567 จะเติบโตขึ้นราวร้อยละ 11.3 โดยมูลค่ารวม

ของตลาดจะเพิ่มขึ้นจาก 329 ล้านเหรียญสหรัฐ ในปี พ.ศ. 2563 เป็น 455 ล้านเหรียญสหรัฐ ในปี พ.ศ. 2567 ขณะที่อุตสาหกรรมการให้บริการเรียกรถผ่านแอปพลิเคชันในปี 2563 มีมูลค่ารวมสูงถึง 1,100 ล้านเหรียญสหรัฐ และคาดว่าจะยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง⁽⁴⁾

ตัวอย่างแรงงานนอกระบบที่อยู่ในระบบการทำงานที่เป็นอิสระและเกี่ยวข้องกับการบริการส่งอาหารและขนส่ง เช่น วินขับมอเตอร์ไซด์ คนขับแกร็บ (Grab) และคนขับรถแท็กซี่ที่เรียกผ่านแอปพลิเคชัน ซึ่งมีลักษณะการทำงานหรือรับงานเป็นครั้งคราว หรืองานที่รับจ้างจบเป็นครั้งๆ โดยได้รับค่าตอบแทนตามจำนวนงานที่ทำ ซึ่งผู้จ้างและผู้รับงานจะจับคู่กันผ่านแพลตฟอร์มต่างๆ

การแพร่ระบาดของโควิด-19 เป็นตัวเร่งสำคัญที่ทำให้ทั้งสองบริการได้รับความนิยมมากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ขณะเดียวกันก็ส่งผลให้คนจำนวนมากต้องหันมาพึ่งพาระบบเศรษฐกิจดังกล่าว แต่เนื่องจากแรงงานที่ประกอบอาชีพอิสระเหล่านี้ไม่ได้รับการรับรองจากกฎหมายแรงงาน จึงทำให้พวกเขาไม่ได้รับสวัสดิการหรือความคุ้มครองทางกฎหมายที่เหมาะสม ถึงแม้ว่ากลุ่มแรงงานอิสระเหล่านี้จะสามารถขึ้นทะเบียนเป็นผู้ประกันตนภาคสมัครใจ ตามมาตรา 40 ของพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2534 และแก้ไข เพื่อมีสิทธิได้รับความคุ้มครองในกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย พิกัด เสียชีวิต การสงเคราะห์บุตร และบำเหน็จชราภาพ แต่อาจจะยังมีแรงงานอิสระจำนวนมากที่ยังไม่ได้รับความคุ้มครองภายใต้กองทุนประกันสังคมเนื่องจากมีแรงงานนอกระบบเพียงร้อยละ 13 เท่านั้นที่ขึ้นทะเบียนเป็นผู้ประกันตนตามมาตรา 40

เงื่อนไขการรับประโยชน์ทดแทนสำหรับผู้ประกันตนตามมาตรา 40

ผู้ประกันตนตามมาตรา 40 มีสิทธิขอรับประโยชน์ทดแทน ดังนี้

ทางเลือกที่ 1 : ผู้ประกันตนจ่ายสมทบ 70 บาท รัฐจ่ายสมทบ 30 บาท รวมเป็นจ่ายสมทบ 100 บาท ซึ่งรับสิทธิประโยชน์พื้นฐานคุ้มครอง 3 กรณี คือ

- เงินทดแทนการขาดรายได้ กรณีเจ็บป่วยหรือประสบอันตราย

- นอนโรงพยาบาล (ผู้ป่วยใน) ได้รับเงินทดแทนการขาดรายได้ 300 บาทต่อวัน ไม่เกิน 30 วันต่อปีปฏิทิน

- ไม่ได้นอนโรงพยาบาล (ผู้ป่วยนอก) แต่มีใบรับรองแพทย์สั่งให้หยุดงานตั้งแต่ 3 วันขึ้นไป จะได้รับเงินทดแทนวันละ 200 บาท ไม่เกิน 30 วันต่อปีปฏิทิน

- กรณีผู้ป่วยในและผู้ป่วยนอกทั้ง 2 ข้อข้างต้นสามารถใช้สิทธิรวมกันได้ ไม่เกิน 30 วันต่อปีปฏิทิน

- กรณีไม่ได้นอนโรงพยาบาล (ผู้ป่วยนอก) และมีใบรับรองแพทย์ให้หยุดพักไม่เกิน 2 วัน จะได้เงินทดแทนครั้งละ 50 บาท ไม่เกิน 3 ครั้งต่อปี

เงื่อนไขการขอรับประโยชน์ทดแทน คือ ผู้ประกันตนส่งเงินสมทบมาแล้ว 3 ใน 4 เดือนก่อนประสบเหตุอันตรายถึงเจ็บป่วย

- เงินทดแทนการขาดรายได้เมื่อทุพพลภาพ ได้รับเงินทดแทน 500-1,000 บาท/เดือน เป็นเวลานาน 15 ปี โดยมีเงื่อนไข คือ

- จ่ายเงินสมทบครบ 6 เดือน ภายใน 10 เดือน ก่อนเป็นผู้ทุพพลภาพ จะได้รับเงินทดแทน 500 บาท/เดือน

- จ่ายเงินสมทบครบ 12 เดือน ภายใน 20 เดือน ก่อนเป็นผู้ทุพพลภาพ จะได้รับเงินทดแทน 650 บาท/เดือน

- จ่ายเงินสมทบครบ 24 เดือน ภายใน 40 เดือน ก่อนเป็นผู้ทุพพลภาพ จะได้รับเงินทดแทน 800 บาท/เดือน

- จ่ายเงินสมทบครบ 36 เดือน ภายใน 60 เดือน ก่อนเป็นผู้ทุพพลภาพ จะได้รับเงินทดแทน 1,000 บาท/เดือน

กรณีเสียชีวิตระหว่างทุพพลภาพ ได้รับเงินค่าทำศพจำนวน 25,000 บาท (เมื่อจ่ายเงินสมทบมาแล้ว 6 เดือน

ภายใน 12 เดือน ก่อนเดือนที่เสียชีวิต ยกเว้นกรณีเสียชีวิต เพราะอุบัติเหตุ ต้องจ่ายเงินสมทบมาแล้ว 1 เดือน ภายใน 6 เดือนก่อนเดือนที่เสียชีวิต) และได้เงินสงเคราะห์ 8,000 บาท เมื่อจ่ายเงินสมทบมาแล้ว 60 เดือน

ทางเลือกที่ 2 : ผู้ประกันตนจ่ายสมทบ 100 บาท รัฐจ่ายสมทบ 50 บาท รวมเป็นเงินสมทบ 150 บาท ได้รับสิทธิประโยชน์พื้นฐานคุ้มครอง 4 กรณี คือ

เงินทดแทนการขาดรายได้เมื่อเจ็บป่วย เงินทดแทนการขาดรายได้เมื่อทุพพลภาพ และเงินค่าทำศพ จะได้รับเช่นเดียวกับผู้ประกันตน ตามมาตรา 40 ทางเลือกที่ 1

เงินบำเหน็จชราภาพ จะได้รับเมื่ออายุครบ 60 ปี บริบูรณ์ และลาออกจากการเป็นผู้ประกันตน โดยต้องจ่ายเงินสมทบมาแล้วไม่น้อยกว่า 180 เดือน ซึ่งเงินบำเหน็จจะคำนวณจากเงินที่รัฐบาลอุดหนุนเดือนละ 50 บาท นำมาคูณด้วยระยะเวลาที่ผู้ประกันตนส่งเงินสมทบเพื่อกรณีชราภาพ และบวกด้วยเงินผลกำไรที่สำนักงานประกันสังคมนำเงินส่วนนี้ไปลงทุน

นอกจากนี้ ผู้ประกันตนสามารถจ่ายเงินสมทบเพิ่มเติมในรูปแบบการออมเงิน ไม่เกินเดือนละ 1,000 บาท หากผู้ประกันตนเสียชีวิตก่อนอายุครบ 60 ปีบริบูรณ์ สำนักงานประกันสังคมจะจ่ายเงินบำเหน็จชราภาพแก่สามี ภรรยา บิดา มารดา หรือบุตรของผู้ประกันตน หรือบุคคลที่ผู้ประกันตนทำหนังสือระบุไว้ว่าให้มีสิทธิรับเงินบำเหน็จชราภาพในจำนวนเท่าๆ กัน

ทางเลือกที่ 3 : เป็นตัวเลือกที่เพิ่มเข้ามาใหม่ เพื่อเพิ่มสิทธิประโยชน์ให้แรงงานนอกระบบ ใกล้เคียงกับแรงงานในระบบมากขึ้น โดยให้ผู้ประกันตนจ่าย 300 บาท รัฐจ่ายสมทบ 150 บาท รวมเป็นเงินสมทบ 450 บาท ได้รับสิทธิประโยชน์พื้นฐานคุ้มครอง 5 กรณี คือ

เงินทดแทนการขาดรายได้เมื่อเจ็บป่วย กรณีเจ็บป่วยและนอนโรงพยาบาล (ผู้ป่วยใน) ให้อยู่ที่ 300 บาท/วัน (ไม่เกิน 90 วัน) ส่วนกรณีไม่นอนโรงพยาบาล แต่แพทย์สั่งให้

หยุดงานตั้งแต่ 3 วันขึ้นไป จะได้รับเงินชดเชยวันละ 200 บาท (ไม่เกิน 90 วัน) ทั้งนี้ กรณีผู้ป่วยในและผู้ป่วยนอกรวมกัน ไม่เกิน 90 วันต่อปีปฏิทิน

เงินทดแทนการขาดรายได้เมื่อทุพพลภาพ ได้รับเงินทดแทน 500-1,000 บาท/เดือน ตลอดชีวิต โดยมีเงื่อนไขคือ

- จ่ายเงินสมทบครบ 6 เดือน ภายใน 10 เดือน ก่อนเป็นผู้ทุพพลภาพ จะได้รับเงินทดแทน 500 บาท/เดือน
- จ่ายเงินสมทบครบ 12 เดือน ภายใน 20 เดือน ก่อนเป็นผู้ทุพพลภาพ จะได้รับเงินทดแทน 650 บาท/เดือน
- จ่ายเงินสมทบครบ 24 เดือน ภายใน 40 เดือน ก่อนเป็นผู้ทุพพลภาพ จะได้รับเงินทดแทน 800 บาท/เดือน
- จ่ายเงินสมทบครบ 36 เดือน ภายใน 60 เดือน ก่อนเป็นผู้ทุพพลภาพ จะได้รับเงินทดแทน 1,000 บาท/เดือน

กรณีเสียชีวิตระหว่างทุพพลภาพ ได้รับเงินค่าทำศพจำนวน 50,000 บาท (เมื่อจ่ายเงินสมทบมาแล้ว 6 เดือน ภายใน 12 เดือน ก่อนเดือนที่เสียชีวิต ยกเว้นกรณีเสียชีวิต เพราะอุบัติเหตุ ต้องจ่ายเงินสมทบมาแล้ว 1 เดือน ภายใน 6 เดือน ก่อนเดือนที่เสียชีวิต)

ผู้ประกันตนทางเลือก 3 ยังได้รับเงินบำเหน็จชราภาพ ซึ่งจะได้รับเมื่ออายุครบ 60 ปีบริบูรณ์ และลาออกจากการเป็นผู้ประกันตน โดยคำนวณจากเงินที่ผู้ประกันตนและรัฐบาลจ่ายสมทบเพื่อกรณีชราภาพ เดือนละ 150 บาท คูณจำนวนเดือนที่ส่งเงินสมทบ พร้อมดอกเบี้ยจากการนำเงินไปลงทุน

กรณีจ่ายเงินสมทบครบ 180 เดือน รับเงินก้อนเพิ่มอีก 10,000 บาท

ผู้ประกันตนสามารถจ่ายเงินสมทบเพิ่มเติมในรูปแบบการออมเงิน ไม่เกินเดือนละ 1,000 บาท หากผู้ประกัน

เสียชีวิตก่อนอายุครบ 60 ปีบริบูรณ์ ให้จ่ายเงินบำเหน็จชราภาพแก่สามี ภรรยา บิดา มารดา หรือบุตรของผู้ประกันตน หรือบุคคลที่ผู้ประกันตนทำหนังสือระบุไว้ว่าให้มีสิทธิรับเงินบำเหน็จชราภาพ ในจำนวนเท่าๆ กัน

การได้รับเงินสงเคราะห์บุตรต้องจ่ายเงินสมทบมาแล้วไม่น้อยกว่า 24 เดือน ภายใน 36 เดือน โดยได้เงินสงเคราะห์ 200 บาท/เดือน ต่อบุตร 1 คน ตั้งแต่แรกเกิด จนถึงอายุไม่เกิน 6 ปีบริบูรณ์ สามารถใช้สิทธิได้คราวละไม่เกิน 2 คน เช่น หากบุตรคนแรกอายุครบ 6 ปีบริบูรณ์แล้ว สามารถนำบุตรคนที่ 3 รับเงินสงเคราะห์บุตรแทนได้จนครบอายุ 6 ปีบริบูรณ์ ในระหว่างรับเงินสงเคราะห์บุตร หากเดือนใดไม่ได้ส่งเงินสมทบ จะไม่มีสิทธิได้รับเงินสงเคราะห์บุตรในเดือนนั้นๆ

การเข้าสู่ระบบประกันสังคมของแรงงานแพลตฟอร์มที่เป็นภาคสมัครใจมีความเหมาะสมมากกว่าภาคบังคับ แม้ว่าภาคสมัครใจจะทำให้เกิด ‘การรั่วไหล’ ในระบบ โดยที่แรงงานฯ บางคนเลือกที่จะไม่สมัครหรือขาดส่งเงินสมทบ แต่ภาคบังคับจะเพิ่มภาระทางการเงินแก่แรงงานนอกระบบที่มีค่าจ้างน้อย มีรายได้ไม่แน่นอน และหากมีค่าใช้จ่ายในการคงอยู่ในระบบประกันสังคมภาคบังคับสูงเกินไป อาจทำให้แรงงานฯ ตัดสินใจไม่จดทะเบียนเป็นผู้ประกันตนหรือเลี่ยงการส่งเงินสมทบซึ่งเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย⁽⁵⁾

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่า แรงงานแพลตฟอร์มจะมีสิทธิขึ้นทะเบียนเพื่อรับความคุ้มครองทางสังคมตามกฎหมาย เช่น การขึ้นทะเบียนเป็นผู้ประกันตนตามมาตรา 40 แต่สิทธิประโยชน์ เงื่อนไข และการบริการแก่กลุ่มแรงงานแพลตฟอร์มในหลายประเทศยังไม่สอดคล้องกับปัจจัยเสี่ยงที่เกิดขึ้น⁽⁶⁾

ความเสี่ยงด้านสุขภาพของแรงงานนอกระบบที่มีอาชีพขับรถรับจ้างในภาคขนส่ง

ผู้ปฏิบัติงานในแรงงานนอกระบบมีความเสี่ยงจากโรค

และภัยด้านสุขภาพแตกต่างกันออกไปตามลักษณะงานที่ทำ สภาพการทำงาน ระยะเวลาการทำงาน เพศ อายุ สภาพสุขภาพ และพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ประกอบอาชีพ ผู้ที่มีอาชีพในภาคการขนส่ง เช่น ผู้ประกันตนที่ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง รถแท็กซี่ หรือยานพาหนะอื่นๆ มีความเสี่ยงที่จะประสบอุบัติเหตุจากการจราจร ซึ่งในแต่ละปีพบว่ามีสาเหตุการบาดเจ็บรุนแรงที่สำคัญเกิดจากอุบัติเหตุขนส่งมากที่สุด (ร้อยละ 47.2) และพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุเป็นอันดับหนึ่งคือ รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 82.6) และเกิดกับผู้ที่มีอาชีพรับจ้างเป็นส่วนใหญ่⁽⁷⁾

ทางด้านสุขภาพนั้น อาชีพผู้ขับรถรับจ้างเป็นอาชีพที่ต้องเผชิญและประสบปัญหาเกี่ยวกับมลพิษทางอากาศโดยตรง เพราะผู้ขับขีรถจักรยานยนต์จะนั่งอยู่บนตัวรถที่เปิดโล่ง ทำให้ต้องสัมผัสกับสารพิษต่างๆ ในอากาศมากกว่าผู้ที่ใช้ยานพาหนะประเภทอื่นๆ และจากลักษณะของตัวรถที่มีขนาดเล็ก และต่ำกว่ายานพาหนะอื่น จึงทำให้ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างต้องสัมผัสกับสารพิษต่างๆ ที่มากับท่อไอเสียของรถในอัตราส่วนที่มีความเข้มข้นมาก⁽⁷⁾ อีกทั้งยังมีปัจจัยเสี่ยงทางสุขภาพจิตที่มีผลกระทบต่อสุขภาพของแรงงานกลุ่มนี้ เช่น การทำงานเชิงปัจเจกและการแข่งขันสูงทำให้ขาดความช่วยเหลือจากเพื่อนร่วมงาน การต้องจ้องมองจอโทรศัพท์หรือคอมพิวเตอร์เป็นเวลานานทำให้เกิดความเครียดและอันตรายต่อสายตา การทำงานไม่เป็นเวลา และเร่งรีบส่งผลต่อการพักผ่อน^(8,9) จะเห็นได้ว่าแรงงานนอกระบบที่ประกอบอาชีพขับรถรับจ้างในภาคขนส่งมีความเสี่ยงสูงที่จะประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยจนไม่สามารถทำงานได้

ดังนั้น ความท้าทายของรัฐบาลคือการส่งเสริมและกระตุ้นให้แรงงานนอกระบบกลุ่มดังกล่าวขึ้นทะเบียนเป็นผู้ประกันตนตามมาตรา 40 เพื่อได้รับความคุ้มครองภายใต้กองทุนประกันสังคม และออกแบบโครงการและสร้างสวัสดิการเพื่อรองรับคนกลุ่มนี้ให้มีประสิทธิภาพ

เสมอภาค และเท่าเทียม ซึ่งเดิมรูปแบบการจัดการระบบสวัสดิการของรัฐอ้างอิงจากตัวอาชีพและสังกัดเป็นหลัก แต่ด้วยรูปแบบการทำงานที่เปลี่ยนไป โดยเฉพาะรูปแบบการทำงานที่เป็นอิสระดังกล่าว รัฐบาลอาจต้องปรับโครงสร้างสวัสดิการแรงงานให้มีเหมาะสมและยืดหยุ่นมากขึ้นสำหรับแต่ละกลุ่มแรงงาน^(9,10)

จากประสบการณ์ในหลายประเทศพบว่า การมีส่วนร่วมของกลุ่มแรงงานนอกระบบ หน่วยงานภาครัฐ และองค์กรภาคเอกชนมีบทบาทสำคัญต่อการส่งเสริมและกระตุ้นให้แรงงานนอกระบบขึ้นทะเบียนเป็นผู้ประกันตนภาคสมัครใจ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องสร้างความไว้วางใจและความร่วมมือกับภาคธุรกิจที่เป็นทางการ ธุรกิจนอกระบบ สถาบันการเงิน สมาคม ชมรม และสหภาพแรงงาน เพื่อส่งเสริมให้แรงงานนอกระบบที่อยู่ในเครือข่ายขึ้นทะเบียนเป็นผู้ประกันตน อย่างไรก็ตาม ยังจำเป็นต้องใช้แนวทางที่หลากหลายร่วมด้วย เช่น การรณรงค์เพื่อสร้างการรับรู้และตระหนัก การใช้แรงจูงใจทางภาษี และการให้สิทธิเข้าถึงแหล่งเงินทุน⁽¹¹⁾

ทั้งนี้ การพัฒนาแนวทางที่หลากหลายข้างต้นจำเป็นต้องคำนึงถึงธรรมชาติของกลุ่มเป้าหมายด้วย การศึกษาพฤติกรรมการใช้สิทธิประโยชน์จากระบบประกันทางสังคมจะเอื้ออำนวยให้ผู้กำหนดนโยบายและผู้พัฒนาทราบถึงลักษณะของผู้ใช้ประโยชน์ระดับสูงทั้งในปัจจุบันและอนาคตได้⁽¹²⁾ อย่างเช่น การศึกษาพฤติกรรมการใช้ประโยชน์จากบริการสุขภาพเพื่อระบุลักษณะของกลุ่มเป้าหมายและพฤติกรรมที่ไม่ดีต่อสุขภาพ⁽¹³⁾ ซึ่งสามารถใช้เป็นข้อมูลเพื่อค้นหาและสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรที่เกี่ยวข้องและพัฒนา รูปแบบการสื่อสารและกำหนดข้อมูลที่เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายมากขึ้นได้

การศึกษาวิจัยในต่างประเทศพบปัจจัยเชิงประชากรที่สัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์จากบริการสุขภาพ ได้แก่ ชาติพันธุ์ โดยชาติพันธุ์กลุ่มน้อยมักใช้บริการสุขภาพน้อย

กว่าประชาชนทั่วไป⁽¹⁴⁾ เพศ โดยเพศหญิงมีอัตราการใช้บริการสุขภาพสูงกว่าเพศชาย ซึ่งการใช้บริการสุขภาพส่วนใหญ่เกิดขึ้นในช่วงระหว่างและหลังจากภาวะหมดประจำเดือนที่เป็นผลสืบเนื่องจากโรคกระดูกพรุนและโรคหัวใจและหลอดเลือด^(15,16) อายุ โดยเมื่ออายุมากขึ้น อัตราการใช้บริการสุขภาพจะเพิ่มขึ้นตาม ซึ่งเกิดจากความเสื่อมสภาพของร่างกาย^(17,18) รายได้และความยากจน โดยพบว่าระดับของรายได้สัมพันธ์ระดับสูงกับปัจจัยเสี่ยงด้านสุขภาพต่อการเกิดโรคเรื้อรัง เช่น ในครอบครัวที่มีรายได้น้อย มักพบอัตราการเกิดของโรคหัวใจและหลอดเลือด เบาหวาน และความดันในระดับสูง⁽¹⁷⁾ และยังพบด้วยว่า อัตราการใช้บริการฉุกเฉินของกลุ่มประชากรที่ยากจนอยู่ในระดับสูงกว่ากลุ่มประชากรที่มีรายได้ อยู่เหนือเส้นยากจน⁽¹⁹⁾ และสภาพภูมิประเทศ โดยพบว่า พื้นที่ในเขตเมืองมีอัตราการใช้บริการสุขภาพที่สูงกว่าพื้นที่นอกเขตเมือง เนื่องจากการมีอยู่ของสถานบริการสุขภาพมีมากกว่า การเข้าถึงบริการสุขภาพมีความสะดวกสบายมากกว่า และประชาชนในเขตพื้นที่เมืองมีระดับรายได้ที่สูงกว่า^(19,20) ปัจจัยเชิงประชากรข้างต้นสะท้อนลักษณะกลุ่มประชากรเสี่ยงที่จะใช้บริการสุขภาพสูง และอาจชี้แนะลักษณะกลุ่มแรงงานนอกระบบในภาคขนส่งที่ต้องการการคุ้มครองทางสังคมอย่างมากด้วยในประเทศไทย ยังไม่มีการศึกษาวิจัยที่ศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยเชิงประชากรที่สัมพันธ์กับการใช้สิทธิประโยชน์จากระบบประกันสังคมและเปรียบเทียบการใช้บริการของกลุ่มแรงงานนอกระบบในภาคการขนส่ง มีเพียงการศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม การดูแลสุขภาพ การตัดสินใจซื้อประกันสุขภาพ และการเจ็บป่วย เช่น นัฟวูมิ ชีนบาล และคณะ (2556)⁽⁷⁾ เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อระดับพฤติกรรม การป้องกันโรคของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตบางเขน กรุงเทพมหานคร จำนวน 352 คน พบว่า ระยะเวลาการทำงาน และการรับรู้ประโยชน์ของการดูแลสุขภาพที่แตกต่างกัน มีผลต่อ

พฤติกรรมการป้องกันโรคที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) ประภัสสร อนิวรรณวงศ์ และเดือนเพ็ญ อีวรรณวิวัฒน์ (2560) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจซื้อประกันสุขภาพในกลุ่มผู้ขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร จำนวน 398 คน โดยพบว่าร้อยละ 90 ของผู้เข้าร่วมการศึกษาเห็นด้วยในระดับปานกลางถึงอย่างยิ่งว่า อาชีพขับรถแท็กซี่จำเป็นต้องมีประกันสุขภาพ และปัจจัยที่สัมพันธ์กับความตั้งใจซื้อประกันสุขภาพ คือ การคล้อยตามกลุ่ม⁽²¹⁾ และบุญเชิด กลัดพ่วง และชำนาญ ยุงโฮง (2564) ศึกษาปัจจัยที่สัมพันธ์กับการเกิดวินาศโรคในผู้ขับขี่รถแท็กซี่สาธารณะในกรุงเทพมหานคร จำนวน 1,548 คน การศึกษาพบว่า ลักษณะทางประชากรของกลุ่มเสี่ยงประกอบด้วยผู้ที่สมรสแล้ว จบชั้นมัธยมศึกษา และการสูบบุหรี่⁽²²⁾

ดังนั้น การทำความเข้าใจและการทราบถึงลักษณะของกลุ่มแรงงานนอกระบบในภาคการขนส่งที่มีแนวโน้มจะใช้บริการจากระบบประกันสังคม จะส่งผลให้การพัฒนาแนวทางการเข้าถึง (outreach program) สำหรับกลุ่มแรงงานนอกระบบในภาคการขนส่งตอบสนองความจำเป็นและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการประโยชน์ทดแทนกรณีต่างๆ ของผู้ประกันตนตามมาตรา 40 ที่ประกอบอาชีพขับรถรับจ้างในภาคขนส่ง สำหรับการพัฒนาแนวทางการส่งเสริมการเข้าถึงหลักประกันทางสังคมในกลุ่มแรงงานนอกระบบที่อยู่ในระบบการทำงานที่เป็นอิสระ

ระเบียบวิธีศึกษา

การศึกษานี้เป็นการศึกษาเชิงพรรณนา โดยนำข้อมูลของผู้ประกันตนตามมาตรา 40 ที่มีอาชีพเป็นผู้ปฏิบัติงานโรงงานเครื่องจักร ที่ขึ้นทะเบียนในปี 2561-2563 ของสำนักงานประกันสังคม จำนวน 417,135 คน ข้อมูลในช่วงเวลาดังกล่าวถูกบันทึกไว้ก่อนที่จะเกิดการระบาด

ของโรคโควิด-19 กองวิจัยและพัฒนา สำนักงานประกันสังคม ดำเนินการประสานและขอความอนุเคราะห์สำนักบริหารเทคโนโลยีสารสนเทศ สำนักงานประกันสังคม ให้ดึงข้อมูลของผู้ประกันตนตามมาตรา 40 ทุกคนที่มีอาชีพเป็นผู้ปฏิบัติงานโรงงานเครื่องจักร ที่ขึ้นทะเบียนในปี 2561-2563 ซึ่งผ่านการตรวจสอบความถูกต้องและความครบถ้วนจากระบบลงทะเบียนของสำนักงานประกันสังคมแล้ว

ผู้ปฏิบัติงานโรงงานเครื่องจักร หมายถึง ผู้ประกันตนที่ขับรถรับจ้าง ได้แก่ รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถสามล้อ/รถตุ๊กตุ๊ก รถสี่ล้อ/สองแถว รถบรรทุก รถไถ-รถชุด รถแท็กซี่เรือทุกประเภท หรือยานพาหนะอื่นๆ ที่เป็นลักษณะการทำงานหรือรับงานเป็นครั้งคราวโดยได้รับค่าตอบแทนตามจำนวนงานที่ทำ

การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูล ใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ผลการศึกษา

ข้อมูลทั่วไป

ระหว่างปี 2561-2563 แรงงานนอกระบบที่ขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง รถสามล้อ/รถตุ๊กตุ๊ก รถสี่ล้อ/สองแถว รถบรรทุก รถไถ-รถชุด รถแท็กซี่ เรือทุกประเภท หรือยานพาหนะอื่นๆ ขึ้นทะเบียนเป็นผู้ประกันตนตามมาตรา 40 จำนวน 417,135 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 53.5 มีอายุระหว่าง 45-54 ปี มากที่สุด ร้อยละ 28.1 รองลงมาตั้งแต่ 55 ปี ขึ้นไป ร้อยละ 23.9 มีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 3,001-6,000 บาท ร้อยละ 59.6 อยู่ในภาคกลางมากที่สุด ร้อยละ 24.8 รองลงมาภาคเหนือ ร้อยละ 24.5 และเลือกทางเลือกที่ 2 ส่งเงินสมทบ 100 บาท รัฐบาลสมทบให้อีก 50 บาท ร้อยละ 58.2 (ตารางที่ 1)

Table 1 Characteristics of the insured persons in the transportation sector between 2018–2020 (N=417,135)

Characteristics		Overall	
		N	%
Sex	Male	193,940	46.5
	Female	223,028	53.5
	Not specified	167	0.04
Age group (years)	15-24	40,969	9.8
	25-34	71,306	17.1
	35-44	88,025	21.1
	45-54	117,230	28.1
	55 and older	99,605	23.9
Income (baht/month)	< 1,000	12,257	2.9
	1,000-3,000	102,170	24.5
	3,001-6,000	248,785	59.6
	> 6,000	53,923	12.9
Benefit options	Option 1	9,263	2.2
	Option 2	242,704	58.2
	Option 3	165,168	39.6
Region	North	102,021	24.5
	Central	103,617	24.8
	North-east	87,764	21.0
	South	72,758	17.4
	East	50,975	12.2

ผู้ประกันตนตามมาตรา 40 ที่มีอาชีพในภาคการขนส่ง และขึ้นทะเบียนระหว่างปี 2561–2563 ในการศึกษานี้ เคยใช้สิทธิขอรับประโยชน์ทดแทนระหว่างปี 2561–2563 จำนวน 17,149 คน คิดเป็นอัตราร้อยละ 4.1 ของผู้ประกันตน ในจำนวนผู้ประกันตนที่ขอรับประโยชน์ทดแทนนี้ พบว่า อัตราในเพศชายมากกว่าเพศหญิง (ร้อยละ 4.3 เทียบกับร้อยละ 4.0) ซึ่งเพศชายขอรับประโยชน์ทดแทนหนึ่งครั้ง และสองครั้งมากกว่าเพศหญิง (ตารางที่ 2)

ด้านอายุนั้น พบอัตราการขอรับประโยชน์ทดแทนมากขึ้นตามช่วงอายุ โดยในช่วงอายุตั้งแต่ 55 ปีขึ้นไป พบมากที่สุด คือร้อยละ 6.9 รองลงมาเป็นช่วงอายุ 45–54 ปี คือร้อยละ 4.4 แนวโน้มการขอรับประโยชน์ทดแทนนี้พบ

ในกลุ่มผู้ที่ขอรับประโยชน์ทดแทนหนึ่งครั้ง สองครั้ง และตั้งแต่สามครั้งขึ้นไปด้วย (ตารางที่ 2)

ในกลุ่มผู้ประกันตนที่มีรายได้น้อยกว่า 1,000 บาท พบอัตราการขอรับประโยชน์ทดแทนมากกว่ากลุ่มรายได้อื่นๆ (ร้อยละ 6.7) และเป็นเช่นนี้ในกลุ่มผู้ที่ขอรับประโยชน์ทดแทนหนึ่งครั้ง สองครั้ง และสามครั้งขึ้นไป (ตารางที่ 2) สำหรับทางเลือกสิทธิประโยชน์นั้น พบว่า ผู้ประกันตนที่เลือกทางเลือกที่ 2 มีอัตราการขอรับประโยชน์ทดแทนมากกว่าทางเลือกอื่นๆ (ร้อยละ 4.2) และเป็นเช่นนี้ในกลุ่มที่ขอรับประโยชน์ทดแทนหนึ่งครั้ง สองครั้ง และสามครั้ง ขึ้นด้วย (ตารางที่ 2)

Table 2 Numbers and rates (per cent) of claiming insured persons during 2018-2020 by characteristics and numbers of claims

Characteristics		Numbers of insured persons who made claims by frequencies of claims							
		Overall		Once		2 times		3 times and more	
		N	%	N	%	N	%	N	%
Sex	Male	8,338	4.3	4,493	2.3	2,066	1.1	1,779	0.9
	Female	8,811	4.0	4,443	2.0	2,251	1.0	2,117	0.9
Age group (years)	15-24	982	2.4	555	1.4	259	0.6	168	0.4
	25-34	1,504	2.1	771	1.1	368	0.5	365	0.5
	35-44	2,585	2.9	1,272	1.4	695	0.8	618	0.7
	45-54	5,163	4.4	2,580	2.2	1,342	1.1	1,241	1.1
	55 and older	6,915	6.9	3,758	3.8	1,653	1.7	1,504	1.5
Income (baht/month)	< 1,000	821	6.7	411	3.4	213	1.7	197	1.6
	1,000-3,000	5,198	5.1	2,735	2.7	1,288	1.3	1,175	1.2
	3,001-6,000	9,969	4.0	5,196	2.1	2,522	1.0	2,251	0.9
	> 6,000	1,161	2.2	594	1.1	294	0.5	273	0.5
Benefit options	Option 1	321	3.5	200	2.2	78	0.8	43	0.5
	Option 2	10,198	4.2	5,662	2.3	2,550	1.1	1,986	0.8
	Option 3	6,630	4.0	3,074	1.9	1,689	1.0	1,867	1.1
Region	North	4,936	4.8	2,710	2.7	1,133	1.1	1,093	1.1
	Central	3,640	3.5	1,868	1.8	976	0.9	796	0.8
	North-east	3,085	3.5	1,576	1.8	785	0.9	724	0.8
	South	3,671	5.0	1,899	2.6	920	1.3	852	1.2
	East	1,817	3.6	883	1.7	503	1.0	431	0.8

N = number, proportions in % were calculated as numbers of insured persons who made claims divided the total numbers of insured persons by

ผู้ประกันตนที่มีภูมิลำเนาจากภาคใต้ขอรับประโยชน์ทดแทนมากกว่าภาคอื่นๆ (ร้อยละ 5.0) รองลงมาภาคเหนือ (ร้อยละ 4.8) แต่พบว่า ผู้ประกันตนจากภาคเหนือจะขอรับประโยชน์ทดแทนหนึ่งครั้งมากกว่าภาคอื่นๆ ขณะที่ผู้ประกันตนจากภาคใต้จะมีอัตราขอรับประโยชน์ทดแทนสองครั้งและสามครั้งขึ้นไปมากกว่าภาคอื่นๆ (ตารางที่ 2)

ประโยชน์ทดแทนที่ผู้ประกันตนตามมาตรา 40 ที่มีอาชีพขับขี้อรับจ้างในภาคการขนส่งขอรับมากที่สุดคือประโยชน์ทดแทนกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยในทุกลักษณะกลุ่มประชากร ตามมาด้วยประโยชน์ทดแทนกรณีชราภาพ และเสียชีวิต (ตารางที่ 3)

เมื่อพิจารณารายลักษณะของกลุ่มประชากรพบว่า

Table 3 Numbers of insured persons requesting claims for the first time by characteristics and benefits

Characteristics		Numbers of persons requesting claims for the first time												
		Sickness		Disability		Funeral grant		Old-age lump sum		Survivors benefit		Child allowance		
		Total	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Sex	Male	7,963	6,401	80.4	4	0.1	273	3.4	660	8.3	40	0.5	193	2.4
	Female	7,571	6,288	83.1	13	0.2	664	8.8	882	11.6	71	0.9	45	0.6
Age group (years)	15-24	899	806	89.7	0	0	32	3.6	26	2.9	2	0.2	33	3.7
	25-34	1,367	1,124	82.2	1	0.1	42	3.1	87	6.4	10	0.7	103	7.5
	35-44	2,354	1,947	82.7	3	0.1	113	4.8	187	7.9	13	0.6	91	3.9
	45-54	4,677	3,939	84.2	5	0.1	323	6.9	367	7.8	32	0.7	11	0.2
	55 and older	6,237	4,873	78.1	8	0.1	427	6.8	875	14.0	54	0.9	0	0
Income (baht/month)	< 1,000	712	534	75.0	2	0.3	71	10.0	89	12.5	9	1.3	7	1.0
	1,000-3,000	4,671	3,858	82.6	3	0.1	287	6.1	425	9.1	40	0.9	58	1.2
	3,001-6,000	9,086	7,460	82.1	10	0.1	530	5.8	891	9.8	59	0.6	136	1.5
	> 6,000	1,065	837	78.6	2	0.2	49	4.6	137	12.9	3	0.3	37	3.5
Benefit options	Option 1	298	247	82.9	0	0	39	13.1	8	2.7	4	1.3	0	0
	Option 2	9,321	7,886	84.6	10	0.1	543	5.8	819	8.8	62	0.7	1	0
	Option 3	5,915	4,556	77.0	7	0.1	355	6.0	715	12.1	45	0.8	237	4.0
Region	North	4,445	3,658	82.3	6	0.1	273	6.1	402	9.0	36	0.8	70	1.6
	Central	3,316	2,724	82.1	1	0	181	5.5	328	9.9	23	0.7	59	1.8
	North-east	2,793	2,253	80.7	2	0.1	157	5.6	317	11.3	21	0.8	43	1.5
	South	3,336	2,779	83.3	7	0.2	218	6.5	270	8.1	21	0.6	41	1.2
	East	1,644	1,275	77.6	1	0.1	108	6.6	225	13.7	10	0.6	25	1.5

N = Number, proportions in % were calculated as numbers of persons requesting claims for the first time by benefits divided by the total numbers of insured persons claiming for the first time by characteristics, then multiplied by 100

เพศหญิงขอรับผลประโยชน์ทดแทนกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย ทุพพลภาพ เสียชีวิต ชราภาพ และทายาทในสัดส่วนที่มากกว่าเพศชาย แต่ขอรับผลประโยชน์ทดแทนกรณีสงเคราะห์บุตรน้อยกว่าเพศชาย (ตารางที่ 3)

ผู้ประกันตน ในช่วงอายุ 15-24 ปี ขอรับประโยชน์ทดแทนกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยในสัดส่วนที่มากกว่ากลุ่มอายุอื่นๆ (ร้อยละ 89.7) ขณะที่ผู้ที่อยู่ในช่วงอายุ 45-54 ปี ขอรับประโยชน์ทดแทนกรณีเสียชีวิตมากกว่ากลุ่มอายุอื่นๆ (ร้อยละ 6.9) ซึ่งใกล้เคียงกับผู้ที่อยู่ในช่วงอายุตั้งแต่ 55 ปี ขึ้นไป (ร้อยละ 6.8) ผู้ที่อยู่ในช่วงอายุตั้งแต่ 55 ปี ขึ้นไปขอรับประโยชน์ทดแทนกรณีชราภาพมากกว่ากลุ่มอายุอื่นๆ (ร้อยละ 14) และผู้ที่อยู่ในช่วงอายุ 25-34 ปี ขอรับประโยชน์ทดแทนกรณีสงเคราะห์บุตรมากกว่ากลุ่มอายุอื่นๆ (ร้อยละ 7.5) (ตารางที่ 3)

ทางด้านรายได้นั้น ผู้ที่มีรายได้ระหว่าง 1,000-3,000 บาท ขอรับประโยชน์ทดแทนกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยในสัดส่วนที่มากกว่ากลุ่มรายได้อื่นๆ ผู้ที่มีรายได้น้อยกว่า 1,000 บาท ขอรับประโยชน์ทดแทนกรณีเสียชีวิตมากกว่ากลุ่มรายได้อื่นๆ และผู้ที่มีรายได้มากกว่า 6,000 บาท ขอรับประโยชน์ทดแทนกรณีชราภาพและสงเคราะห์บุตรมากกว่ากลุ่มอายุอื่นๆ (ตารางที่ 3)

ในส่วนของภูมิภาคนั้น พบว่า ผู้ประกันตนที่อยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือขอรับประโยชน์ทดแทนกรณีเสียชีวิตและชราภาพในสัดส่วนที่มากกว่าภาคอื่นๆ ขณะที่ภาคใต้จะมีผู้ประกันตนขอรับประโยชน์ทดแทนกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยมากกว่าภาคอื่นๆ (ตารางที่ 3)

ด้านระยะเวลาของการขอรับประโยชน์ทดแทนครั้งแรกหลังจากขึ้นทะเบียนเป็นผู้ประกันตนนั้น ในกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย พบว่า ระยะเวลาเฉลี่ยสั้นสุดพบในเพศชาย (426 [SD = 257] วัน) อยู่ในช่วงอายุ 15-24

ปี (391 [SD = 239] วัน) มีรายได้ระหว่าง 3,001-6,000 บาท (430 [SD = 258] วัน) เลือกทางเลือก 1 (414 [SD = 254] วัน) และอยู่ในภาคกลางและภาคตะวันออก (433 วัน เท่ากัน) (ตารางที่ 4)

ในกรณีเสียชีวิตนั้น พบว่า ระยะเวลาเฉลี่ยสั้นสุดพบในเพศชาย (458 [SD = 247] วัน) อยู่ในช่วงอายุ 35-44 ปี (428 [SD = 239] วัน) มีรายได้มากกว่า 6,000 บาทต่อเดือน (439 [SD = 257] วัน) เลือกทางเลือก 3 (431 [SD = 227] วัน) และอยู่ในตะวันออกเฉียงเหนือ (442 [SD = 243] วัน) (ตารางที่ 4)

ตารางที่ 5 แสดงจำนวนผู้ประกันตนตามมาตรา 40 ที่มีอาชีพในภาคการขนส่งและไม่ได้รับการอนุมัติประโยชน์ทดแทนจากการยื่นเรื่องครั้งแรก ในภาพรวมนั้น พบว่า ผู้หญิงและผู้ชายมีโอกาสไม่ได้รับอนุมัติใกล้เคียงกัน (ร้อยละ 4.4 กับ 4.3) อัตราของการเบิกครั้งแรกที่ไม่ได้รับการอนุมัติมากที่สุดจะอยู่ในช่วงอายุ 15-24 ปี (ร้อยละ 6.6) มีรายได้ต่อเดือนมากกว่า 6,000 บาท (ร้อยละ 5.2) เลือกทางเลือก 1 (ร้อยละ 5.4) และอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ร้อยละ 5.5)

เมื่อพิจารณารายประโยชน์ทดแทน พบว่า กรณีทุพพลภาพอัตราของผู้ที่ไม่ได้รับอนุมัติมากที่สุดเมื่อเทียบกับกรณีอื่นๆ (ร้อยละ 14.3-50 ตามลักษณะประชากร) รองลงมารณีประสบอันตรายและเจ็บป่วย (ร้อยละ 3.2-6.8 ตามลักษณะประชากร)

ในการขอรับประโยชน์ทดแทนกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย อัตราที่ไม่ได้รับการอนุมัติมากที่สุดอยู่ในช่วงอายุ 25-34 ปี (ร้อยละ 6.8) มีรายได้มากกว่า 6,000 บาท (ร้อยละ 6.2) เลือกทางเลือก 1 (ร้อยละ 6.5) และอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ร้อยละ 6.3)

Table 4 Means of days from enrolment to the first claim by characteristics and benefits

Characteristics		Numbers of persons requesting claims for the first time											
		Sickness		Disability		Funeral grant		Old-age lump sum		Survivors benefit		Child allowance	
		Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD
Sex	Male	426	257	653	288	458	247	470	288	343	200	837	95
	Female	446	265	415	214	492	245	558	296	429	247	842	118
Age group (years)	15-24	391	239	0	0	451	254	359	233	528	359	846	115
	25-34	427	263	207	-	433	247	423	277	318	236	849	126
	35-44	428	255	407	199	428	239	396	275	345	187	837	101
	45-54	438	258	589	256	477	241	425	263	421	228	784	75
	55 and older	448	268	744	272	476	252	587	294	358	218	0	0
Income (baht/month)	< 1,000	457	274	506	50	482	268	493	302	361	260	867	150
	1,000-3,000	440	264	763	130	478	243	498	285	393	234	852	96
	3,001-6,000	430	258	539	319	463	245	505	300	363	213	836	116
	> 6,000	460	266	794	413	439	257	543	277	381	129	838	125
Benefit options	Option 1	414	254	0	0	475	198	559	175	490	69	0	0
	Option 2	441	264	641	279	491	259	523	293	370	220	997	-
	Option 3	429	256	555	316	431	227	486	295	369	231	840	113
Region	North	441	258	572	307	461	240	484	276	392	213	846	112
	Central	433	261	0	0	468	257	527	306	371	214	854	114
	North-east	436	267	534	90	442	243	530	300	422	265	844	151
	South	434	259	619	326	483	252	508	301	318	215	821	87
	East	433	265	906	-	492	257	478	306	329	214	826	114

SD = standard deviation, - = not applicable because there was one person who made the claim.

Table 5 Number of insured persons whose first claims were denied by characteristics and benefits

Characteristics	Numbers of persons requesting claims for the first time													
	Overall		Sickness		Disability		Funeral grant		Old-age lump sum		Survivors benefit		Child allowance	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Sex														
Male	342	4.3	313	5.0	3	23.1	11	1.7	14	1.6	0	0	1	2.2
Female	330	4.4	305	4.8	1	25.0	3	1.1	14	2.1	0	0	7	3.6
Age group (years)														
15-24	59	6.6	53	6.6	0	0	1	3.1	2	7.7	0	0	3	9.1
25-34	83	6.1	76	6.8	0	0	1	2.4	3	3.4	0	0	2	1.9
35-44	103	4.4	95	4.9	0	0	2	1.8	3	1.6	0	0	3	3.3
45-54	196	4.2	180	4.6	1	20.0	8	2.5	7	1.9	0	0	0	0
55 and older	231	3.7	214	4.4	2	25.0	2	0.5	13	1.5	0	0	0	0
Income (baht/ month)														
< 1,000	22	3.1	17	3.2	1	50.0	2	2.8	2	2.2	0	0	0	0
1,000-3,000	217	4.6	202	5.2	1	33.3	3	1.0	7	1.6	0	0	4	6.9
3,001-6,000	378	4.2	347	4.7	2	20.0	9	1.7	17	1.9	0	0	3	2.2
> 6,000	55	5.2	52	6.2	0	0	0	0.0	2	1.5	0	0	1	2.7
Benefit options														
Option 1	16	5.4	16	6.5	0	0	0	0.0	0	0.0	0	0	0	0
Option 2	407	4.4	380	4.8	4	40.0	6	1.1	17	2.1	0	0	0	0
Option 3	249	4.2	222	4.9	0	0	8	2.3	11	1.5	0	0	8	3.4
Region														
North	217	4.9	204	5.6	2	33.3	1	0.4	6	1.5	0	0	4	5.7
Central	116	3.5	108	4.0	0	0	3	1.7	4	1.2	0	0	1	1.7
North-east	153	5.5	142	6.3	1	50.0	3	1.9	5	1.6	0	0	2	4.7
South	111	3.3	94	3.4	1	14.3	5	2.3	10	3.7	0	0	1	2.4
East	75	4.6	70	5.5	0	0	2	1.9	3	1.3	0	0	0	0

N = Number, - = not applicable, proportions in % were calculated by the numbers of insured persons who did not receive approvals for their first claims by benefits divided by the total numbers of insured persons who did not receive approvals for their first claims by characteristics, then multiplied by 100

วิจารณ์

ผู้ประกันตนตามมาตรา 40 ที่ประกอบอาชีพรับรถรับจ้างในภาคการขนส่งขอรับประโยชน์ทดแทนกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยมากที่สุด รองลงมาคือกรณีชราภาพและเสียชีวิต ซึ่งสอดคล้องกับอัตราการให้บริการของผู้ประกันตนตามมาตรา 40 ในภาพรวม โดยในปี 2562 มีผู้ประกันตนตามมาตรา 40 ขอรับประโยชน์ทดแทนกรณีเจ็บป่วยมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 74.3 รองลงมาคือกรณีชราภาพ ร้อยละ 17.7 และกรณีเสียชีวิต ร้อยละ 7⁽²³⁾ อธิบายได้ว่า การขอรับประโยชน์ทดแทนกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยของผู้ประกันตนตามมาตรา 40 ในภาคการขนส่งอาจเป็นผลมาจากการเจ็บป่วยจากการทำงาน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของกัญญาวิณัฏ โหมขาว และคณะ (2562) ที่พบว่าอาการเจ็บป่วยที่ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครประสบมากที่สุด คือ อาการปวด/เมื่อย รองลงมาอ่อนเพลีย ไอ จาม คัดจมูก และการมองเห็นที่แย่ง⁽²⁴⁾ และความเสี่ยงจากการประสบอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าอาชีพอื่นๆ สอดคล้องกับผลการศึกษาของนพวุฒิ ชื่นบาล และคณะ (2556)⁽⁷⁾

อย่างไรก็ตาม ผู้ประกันตนในการศึกษานี้ในช่วงอายุ 15–24 ปี ขอรับผลประโยชน์ทดแทนกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยมากกว่าช่วงอายุอื่นๆ ซึ่งไม่สอดคล้องกับการศึกษาที่ผ่านมา^(25–27) ที่พบว่าโดยทั่วไปแล้ว เมื่อมีอายุมากขึ้น มีแนวโน้มจะขอรับประโยชน์ทดแทนกรณีเจ็บป่วยมากขึ้นด้วย การที่ผู้ประกันตนในช่วงอายุ 15–24 ปี มีอัตราการขอรับประโยชน์ทดแทนกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยมากกว่าช่วงอายุอื่นๆ นั้น อธิบายได้ว่า แรงงานในภาคการขนส่งที่ขึ้นทะเบียนเป็นผู้ประกันตนตามมาตรา 40 ที่อยู่ในช่วงอายุ 15–24 ปี อาจมีพฤติกรรมการระมัดระวังและการป้องกันตนเองจากปัจจัยเสี่ยงที่น้อยกว่ากลุ่มอายุอื่นๆ ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของนพวุฒิ ชื่นบาล และคณะ (2556)⁽⁷⁾

เมื่อพิจารณาระยะเวลาของการขอรับประโยชน์ทดแทนครั้งแรกหลังจากขึ้นทะเบียนเป็นผู้ประกันตนนั้น

ในกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย พบว่า ระยะเวลาเฉลี่ยเกินหนึ่งปีในทุกลักษณะประชากร และมีเพียงร้อยละ 4.1 ของผู้ประกันตนเท่านั้นที่ขอรับประโยชน์ทดแทนจากการติดตามประมาณ 0–3 ปี (ระหว่างปี 2561–2563) ข้อค้นพบนี้แสดงให้เห็นว่า ผู้ประกันตนตามมาตรา 40 ที่ประกอบอาชีพรับรถรับจ้างในภาคการขนส่งส่วนใหญ่ไม่ได้ตั้งใจเข้ามาใช้สิทธิทันทีเพราะว่าตนเองมีโรคประจำตัวหรือเจ็บป่วยอยู่แล้ว แต่อาจเข้ามาในระบบประกันสังคมเพราะเล็งเห็นความสำคัญและต้องการความคุ้มครองทางสังคม ดังนั้นจึงอาจยังไม่พบสถานการณ์ที่ผู้ประกันตนขอรับประโยชน์ทดแทนในอัตราที่สูงจนส่งผลกระทบต่อสถานะทางการเงินของกองทุนประกันสังคม (adverse selection effect) ซึ่งเป็นความเสี่ยงของการจัดการระบบประกันสังคม มาตรา 40 ที่เป็นภาคสมัครใจสำหรับแรงงานนอกระบบที่มีรายได้น้อยและไม่แน่นอน ที่มีแนวโน้มว่าแรงงานนอกระบบที่มีความเสี่ยงสูงเท่านั้นที่จะเลือกเข้าสู่ระบบประกันสังคม

ยังมีผู้ประกันตนตามมาตรา 40 ที่ประกอบอาชีพรับรถรับจ้างในภาคการขนส่งที่ไม่ได้รับการอนุมัติประโยชน์ทดแทน เมื่อพิจารณารายประโยชน์ทดแทน พบว่า กรณีทุพพลภาพมีอัตราของผู้ที่ไม่ได้รับอนุมัติมากที่สุดเมื่อเทียบกับกรณีอื่นๆ ถึงแม้ว่าจำนวนผู้ประกันตนที่ขอรับประโยชน์ทดแทนกรณีทุพพลภาพจะไม่มากนัก แต่อัตราผู้ประกันตนที่ไม่ได้รับอนุมัติสูงกว่าอัตราผู้เอาประกันที่ถูกปฏิเสธการรับผลประโยชน์จากบริษัทประกันสุขภาพเอกชนในปี ค.ศ. 2018 และ 2019 สืบจากโดย Centers for Medicare and Medicaid Services (CMS)⁽²⁸⁾ รองลงมาคือกรณีประสบอันตรายและเจ็บป่วย อธิบายได้ว่าเงื่อนไขในการรับประโยชน์ทดแทนกรณีทุพพลภาพไม่ครบถ้วน เงื่อนไขของการรับประโยชน์ทดแทนกรณีทุพพลภาพประกอบด้วย การส่งเงินสมทบครบตามจำนวนเดือนและระยะเวลาที่กำหนด เช่น 6 เดือน ภายใน 10 เดือน ก่อนเป็นผู้ทุพพลภาพ จะได้รับเงินทดแทน 500 บาท/เดือน ซึ่งเป็นการส่งเงินสมทบในระยะเวลาที่สั้นที่สุด และได้รับการวินิจฉัยจากแพทย์ว่าเป็นผู้ทุพพลภาพ พร้อมแสดง

หลักฐานและเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เงื่อนไขด้านระยะเวลาในการส่งเงินสมทบและเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้อง โดยมีแพทย์เป็นผู้รับรองเป็นเงื่อนไขสำคัญของการเกิดสิทธิและขอรับประโยชน์ทดแทนกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยด้วยเช่นกัน นอกจากนี้ อาจเกิดจากความไม่เข้าใจในค่านิยามของทุพพลภาพด้วย เพราะว่าตามประกาศสำนักงานประกันสังคม เรื่อง หลักเกณฑ์การเป็นผู้ทุพพลภาพของกองทุนเงินทดแทน มีรายละเอียดมากพอสมควร⁽²⁹⁾

ข้อจำกัดของการศึกษานี้คือ ข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์เป็นของแรงงานนอกระบบที่ทำงานในภาคการขนส่งที่ขึ้นทะเบียนในช่วงปี 2561–2563 แต่การวิเคราะห์นั้นไม่ได้วิเคราะห์แยกตามปี แต่เป็นการวิเคราะห์ในภาพรวม อีกทั้งลักษณะการทำงานของผู้ประกันตนจำกัดเพียงแคในระบบประกันสังคมซึ่งอาจไม่ได้ครอบคลุมลักษณะการทำงานของแรงงานแพลตฟอร์มต่างๆ ทั้งหมด การขอรับประโยชน์ทดแทนของผู้ประกันตนในการศึกษานี้มีเพียงจำนวนครั้ง จำนวนคน และระยะเวลาที่ผู้ประกันตนจะขอรับประโยชน์ทดแทนครั้งแรกหลังจากขึ้นทะเบียนเป็นผู้ประกันตนแล้วเท่านั้น การศึกษานี้ไม่นับเสนอสถิติเชิงอนุมานเพื่อหาความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติเนื่องจากหลายกรณีมีจำนวนน้อยมาก รวมทั้งไม่ได้วิเคราะห์ระยะเวลาในการใช้บริการและจำนวนเงินทดแทนตามประโยชน์ทดแทน จึงไม่สามารถสะท้อนถึงผลกระทบต่อสถานะของกองทุนประกันสังคมกรณีเฉพาะกลุ่มอาชีพได้ชัดเจนนัก

ข้อเสนอแนะสำหรับการขยายความคุ้มครองไปสู่แรงงานแพลตฟอร์ม

- ควรพัฒนารูปแบบการสื่อสารเพื่อกระตุ้นและจูงใจในการเข้าสู่ระบบประกันสังคมของกลุ่มแรงงานแพลตฟอร์ม โดยนำลักษณะทางประชากรของผู้ประกันตนที่มีแนวโน้มจะใช้บริการประกันสังคมในช่วง 1-3 ปี มาประยุกต์ใช้ เช่น กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย แรงงานแพลตฟอร์มที่มีแนวโน้มจะใช้ประโยชน์ทดแทนมาก ได้แก่

เพศหญิง อายุระหว่าง 15–24 ปี และมีรายได้ระหว่าง 1,000–3,000 บาทต่อเดือน

- ควรสื่อสาร ประชาสัมพันธ์ และให้ความช่วยเหลือผู้ประกันตนตามมาตรา 40 เกี่ยวกับเงื่อนไขการเกิดสิทธิขอรับประโยชน์ทดแทนกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยและทุพพลภาพอย่างต่อเนื่องและปรับภาษาและการสื่อสาร ให้เข้าใจง่ายเพื่อลดอัตราการไม่ได้รับอนุมัติสิทธิ

ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาในอนาคต

ควรศึกษาถึงความเหมาะสมของการเพิ่มจำนวนเงินทดแทนในกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยโดยนำข้อมูลจำนวนเงินทดแทนที่ผู้ประกันตนตามมาตรา 40 ที่ขึ้นทะเบียนในภาคการขนส่งได้รับมาวิเคราะห์และศึกษาประโยชน์ที่ผู้ประกันตนได้รับ โดยใช้กระบวนการศึกษาวิจัยผสมผสานระหว่างเชิงปริมาณและคุณภาพ

ควรศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดสวัสดิการทางสังคมและการจัดสิทธิและพิทักษ์สิทธิแรงงานแก่แรงงานแพลตฟอร์ม ด้วยการใช้กระบวนการศึกษาวิจัยจากตัวอย่างแรงงานแพลตฟอร์มที่เป็นผู้ประกันตนตามมาตรา 40

ควรศึกษาเปรียบเทียบความเต็มใจจ่าย (willingness to pay) เทียบกับทางเลือกสิทธิประโยชน์ที่เหมาะสมเพื่อกำหนดการชำระเงินสมทบของแรงงานแพลตฟอร์มที่เป็นผู้ประกันตนตามมาตรา 40

ควรศึกษาวิธีการปฏิบัติงาน ปัจจัยเสี่ยง และโอกาสการใช้สิทธิประโยชน์จากระบบประกันสังคมในกลุ่มแรงงานแพลตฟอร์มเพื่อรองรับการขึ้นทะเบียนเข้าสู่ระบบประกันสังคม

ข้อยุติ

อัตราการรับประโยชน์ทดแทนของกลุ่มผู้ประกันตนตามมาตรา 40 ที่มีอาชีพขับรถรับจ้างในภาคการขนส่งในช่วงปี 2561–2563 อยู่ที่ร้อยละ 4.1 ระยะเวลาขอรับประโยชน์ทดแทนครั้งแรกหลังจากเป็นผู้ประกันตนไม่ต่ำกว่า 1 ปี ส่วนประโยชน์ทดแทนที่ขอรับบริการมากที่สุด

คือ ประโยชน์ทดแทนกรณีประสบอันตรายและเจ็บป่วย นอกจากนี้ ยังพบว่า กรณีทุพพลภาพมีอัตราของผู้ประกันตนที่ไม่ได้รับอนุมัติมากที่สุด หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพัฒนารูปแบบการสื่อสารเพื่อกระตุ้นและจูงใจในการเข้าสู่ระบบประกันสังคมของกลุ่มแรงงานแพลตฟอร์ม โดยนำลักษณะทางประชากรของผู้ประกันตนที่มีแนวโน้มจะใช้บริการประกันสังคมในช่วง 1-3 ปี มาประยุกต์ใช้

References

1. National Statistical Office. The informal employment survey 2020. Bangkok: Ministry of Digital Economy and Society; 2020. (in Thai)
2. Office of the National Economic and Social Development Council. Thai social situations in the first quarter 2021 [Internet]. Bangkok: Office of the National Economic and Social Development Council; 2021 [cited 2021 Jun 24]. Available from: https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=5492&filename=socialoutlook_report. (in Thai)
3. Kasikorn Research Center. Kasikorn Research Center reveals food delivery would grow by 78-84% by 2020 [Internet]. Bangkok: Kasikorn Research Center; 2019 [cited 2021 Jul 7]. Available from: <https://kasikornresearch.com/th/analysis/k-econ/business/Pages/z3128-Food-Delivery.aspx>. (in Thai)
4. Prachachat.net. Gig Worker in the 4.0 era: a challenge for economic balance [Internet]. Prachachat.net 2021 Mar 21 [cited 2021 Jul 7]. Available from: <https://www.prachachat.net/columns/news-631926>. (in Thai)
5. Sabatini C. Developing social insurance schemes for informal and 'gig' workers. [Internet]. Chatham House. 2021 Mar 23 [cited 2021 Jul 6]. Available from: <https://www.chathamhouse.org/2021/03/developing-social-insurance-schemes-informal-and-gig-workers/new-generation-insurance>.
6. Behrendt C, Nguyen QA, Rani U. Social protection systems and the future of work: ensuring social security for digital platform workers. *International Social Security Review*. 2019;72(3):17-41. Available from: <https://doi.org/10.1111/issr.12212>.
7. Shuenban N, Wisuttisiri T, Bunhansupawat P. A study of factors relating to health behaviors of the taxi motorcyclists in Bangkok District, Bangkok Metropolitan [Internet]. Bangkok: Office of Disease Control and Prevention, Region 1; 2013 [cited 2021 Jul 12]. Available from: <http://trsl.thairoads.org/FileUpload/1312/140608001312.pdf>. (in Thai)
8. Bajwa U, Gastaldo D, Di Ruggiero E., Knorr L. The health of workers in the global gig economy. *Globalization and Health*. 2018;14(124). Available from: <https://doi.org/10.1186/s12992-018-0444-8>.
9. CU-ColLaR: Collaborating Centre for Labour Research. Build back better: gig worker in the world after COVID-19. Bangkok: Chulalongkorn University; 5 June 2020. (in Thai)
10. European Trade Union Institute. Exposure to psychological risk factors in the gig economy: a systematic review. Brussels, ETUI aisbl. 2021.
11. Sabatini C. Developing social insurance schemes for informal and 'gig' workers; adapting to post-COVID-19 [Internet]. Bangkok: The Royal Institute of International Affairs; 2021 [cited 2021 Sep 6]. Available from: <https://www.chathamhouse.org/2021/03/developing-social-insurance-schemes-informal-and-gig-workers/new-generation-insurance>.
12. World Bank. World development report 2019: the changing nature of work [Internet]. 2019; p. 115. [cited 2021 Jul 6]. Available from: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/816281518818814423/pdf/2019-WDR-Report.pdf>.
13. Guszczka J. The last-mile problem: how data science and behavioral science can work together [Internet]. Deloitte Review Issue 18, January 25, 2015. [cited 2021 Jul 6]. Available from: <https://dupress.com/articles/behavioral-economics-predictive-analytics/>.
14. KFF (Kaiser Family Foundation). Key facts about the uninsured population [Internet]. Menlo Park, CA: The Henry J. Kaiser Family Foundation; 2016. [updated 2020 Nov 20, cited 2021 Jun 20]. Available from: <https://www.kff.org/uninsured/fact-sheet/key-facts-about-the-uninsured-population>.
15. Owens GM. Gender differences in health care expenditures, resource utilization, and quality of care. *Journal of Managed Care & Specialty Pharmacy*. 2008;14(3 Suppl):2-6.
16. Salganicoff A, Ranji U, Beamesderfer A, Kurani N. Women and health care in the early years of the Affordable Care Act: key findings from the 2013 Kaiser women's health survey [Internet]. Menlo Park, CA: Kaiser Family Foundation; 2014. [updated 2018 Feb 5, cited 2021 Jun 20]. Available from: <https://www.kff.org/womens-health-policy/report/women-and-health-care-in-the-early-years-of-the-aca-key-findings-from-the-2013-kaiser-womens-health-survey>.
17. National Center for Health Statistics (NCHS). With chartbook on long-term trends in health. Hyattsville (MD): National Center for Health Statistics (US); 2017.

18. Freid VM, Bernstein AB, Bush MA. Multiple chronic conditions among adults aged 45 and over: trends over the past 10 years. *NCHS Data Brief*. 2012;(100):1-8.
19. Mueller KJ, Lundblad JP, Mackinney A, McBride T, Watson SD. The current and future role and impact of Medicaid in rural health [Internet]. 2014. [updated 2018 Feb 5, cited 2021 Jun 6]. Available from: http://www.rupri.org/Forms/HealthPanel_Medicaid_Sept2012.pdf.
20. National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine; Health and Medicine Division; Board on Health Care Services; Committee on Health Care Utilization and Adults with Disabilities. Health-care utilization as a proxy in disability determination. Washington (DC): National Academies Press (US) [Internet]; 2018. Available from: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/books/NBK500097/#>.
21. Aniwatwong P, Teerawanwivat D. Factors affecting intention to purchase health insurance among taxi drivers in Bangkok Metropolitan Areas [Internet]. *Journal of Applied Statistics and Information Technology*. 2017;2(1):114-35. Available from: <https://ph02.tci-thaijo.org/index.php/asit-journal/article/view/164938>. (in Thai)
22. Kladphuang B, Yoontaisong C. Tuberculosis and risk factors among public transport (taxi) drivers at Bangkok. *Institute for Urban Disease Control and Prevention Journal*. 2021;5(2):45-59. Available from: <https://he01.tci-thaijo.org/index.php/iudcJ/article/view/246700>. (in Thai)
23. Social Security Office. SSO annual report 2019. Nonthaburi: Social Security Office; 2019. (in Thai)
24. Mokekhaow K, Maneerat S, Worasuk N. Health status of taxi drivers in Bangkok. *Udon Thani Rajabhat University Journal of Humanities and Social Science*. 2019;8(2):77-92. [cited 2021 Jul 2]. Available from: <https://so06.tci-thaijo.org/index.php/hsudru/article/view/202613/161425>. (in Thai)
25. Seddoh A, Sataru F. Mundane? Demographic characteristics as predictors of enrolment onto the National Health Insurance Scheme in two districts of Ghana. *BMC Health Serv Res*. 2018 May 4;18(1):330. doi: 10.1186/s12913-018-3155-1.
26. Thamviriyavong P. The attitude towards the persistence of the voluntary insured persons (Article 40) of Social Security Office, Pathumthani province. *Dusit Thani College Journal* 2018;12(1):296-314. (in Thai)
27. Preecha R, Lakkanawanit P. Decision – making of informal workers in Muang district, Nakhon Si Thammarat province to save money in the National Savings Fund. *Veridian E-Journal Silpakorn University* 2018;11(2):3261-79. (in Thai)
28. Pollitz K, McDermott D. Claims denials and appeals in ACA marketplace plans. [Internet]. Centers for Medicare and Medicaid Services (CMS). [updated 2020 Jan 20, cited 2021 Sep 6]. Available from: <https://www.kff.org/private-insurance/issue-brief/claims-denials-and-appeals-in-aca-marketplace-plans/>.
29. Social Security Office. Social Security Office's Announcement on Criteria on Disability of Workman's Compensation Fund. [Internet]. Social Security Office, 2018. [cited 2021 Sep 6]. Available from: https://www.sso.go.th/wpr/assets/upload/files_storage/sso_th/4ad039755558fb1f5a97ce6b1174b67c.pdf. (in Thai)