

บทที่ 2

ประวัติความเป็นมาและลักษณะทั่วไปในการประกอบอาชีพของรถจักรยานยนต์รับจ้าง

จากการที่บุคคลจำนวนหนึ่งได้เปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์การใช้รถจักรยานยนต์ จากพาหนะที่มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เดินทางและขนส่งโดยส่วนตัวมาใช้รับจ้างขนส่งและโดยสารในลักษณะของรถรับจ้างสาธารณะ จนได้มีการพัฒนาจนการบริการได้รับความนิยมนอกจากประชาชนผู้ใช้บริการ ส่งผลให้มีการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างอย่างแพร่หลาย ดังนั้น ในส่วนนี้จึงเป็นการศึกษาเกี่ยวกับประวัติความเป็นมาของการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในประเทศไทย และลักษณะของการประกอบอาชีพนั้นเป็นอย่างไร นอกจากนี้ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้างในปัจจุบัน ทางผู้เขียนจึงได้ทำการสำรวจภาคสนามโดยการจัดทำแบบสอบถามข้อมูลและความคิดเห็นของ ผู้ประกอบอาชีพ , ประชาชนผู้ใช้บริการ และ เจ้าหน้าที่ตำรวจ เกี่ยวกับการประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้าง อุปสรรคและปัญหาที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง อีกทั้งทัศนคติและความคิดเห็นของบุคคลเหล่านี้ที่มีต่อรถจักรยานยนต์รับจ้าง (โดยดำเนินการจัดทำแบบสอบถามอย่างละ 100 ชุด)¹

1. ประวัติความเป็นมาของรถจักรยานยนต์รับจ้าง

การนำเอารถจักรยานยนต์มาประกอบการเป็นรถรับจ้าง ในครั้งแรกพบว่า เกิดขึ้นในทางภาคใต้ โดยผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างกลุ่มแรกเป็นการให้บริการแก่เกษตรกรซึ่งเป็นชาวสวนยางพาราในภาคใต้ ที่ได้ประสบปัญหาเกี่ยวกับการนำยางพาราแผ่นไปส่งให้แก่พ่อค้า เนื่องจาก เส้นทางที่ใช้ขนส่งแผ่นยางพาราจากในสวนไปยังแหล่งชุมชนนั้นเป็นเส้นทางที่เล็กและแคบ อีกทั้งยังมีความทุรกันดารเกินกว่าที่จะใช้รถยนต์บรรทุกแผ่นยางพาราได้ดังนั้นจึงส่งผลให้มีการนำ

¹ ดูเพิ่มเติมที่ภาคผนวก ก., หน้า 98

เอารถจักรยานยนต์ ซึ่งสามารถใช้เดินทางในเส้นทางเหล่านี้ได้นั้นมาใช้รับจ้างขนส่งแผ่นยางพารา ให้แก่ชาวสวน²

ส่วนในกรุงเทพมหานครนั้นพบว่า การให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างกลุ่มแรกได้เกิดขึ้นที่บริเวณซอยงามดูพลี และในย่านชานเมืองบริเวณดอนเมืองและบางกะปิ ซึ่งเรือเอกสมบุรณ์ บุญศักดิ์ดี อดีตผู้จัดการคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างในซอยงามดูพลีได้ให้สัมภาษณ์แก่นิตยสาร Thailand Business เกี่ยวกับความเป็นมาและสาเหตุของการริเริ่มการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างไว้ ดังนี้

“ในซอยงามดูพลีนั้น มีคนอาศัยอยู่อย่างหนาแน่นในแฟลคของทหารเรือ ซึ่งอยู่ห่างจากถนนพระราม 4 ถึง 800 เมตร โดยมีคนอยู่อาศัยประมาณ 300 ครอบครัว และอีก 200 ครอบครัวในชุมชนที่ห่างจากถนนพระราม 4 ถึง 1.2 กิโลเมตร คนเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นผู้มีรายได้น้อย จึงไม่สามารถใช้บริการรถแท็กซี่หรือรถสามล้อรับจ้างเข้า-ออกจากซอยได้ทุกวัน และในเวลาค่าคั้นนั้น คนเหล่านี้จะต้องกลับเข้าบ้านในซอยที่เปลี่ยวและมีค ซึ่งเสี่ยงต่ออันตรายในชีวิตและทรัพย์สิน เนื่องจากมักมีการก่ออาชญากรรมในซอยนี้บ่อยครั้ง ดังนั้นแต่ละครอบครัวจึงต้องคอยดูแลลูกหลานของตนเองในเวลาเข้า-ออกซอย เช่น พ่อจะต้องออกมารอรับลูกสาวในเวลาที่ถูกกลับเข้าบ้านในเวลากลางคืน ด้วยเหตุนี้เอง จึงได้เริ่มมีเจ้าของรถจักรยานยนต์ 3 - 4 คัน ในแฟลคทหารเรือที่ได้ช่วยเหลืรับส่งคนเหล่านี้เข้า-ออกซอยโดยไม่คิดค่าโดยสาร เพราะเห็นว่าเป็นคนรู้จักกัน หลังจากนั้นผู้ที่อาศัยรอนั้นมีความรู้สึกว่ ไม่เป็นธรรมต่อผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่สิ้นเปลืองน้ำมันโดยไม่ได้รับค่าตอบแทน ต่อมาในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2524 นายทหารเรือกลุ่มหนึ่งจึงได้รวบรวมเจ้าของรถจักรยานยนต์ที่เป็นคนอาศัยในแฟลคทหารเรือ เพื่อร่วมกันตั้งเป็นกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างแฟลคทหารเรือ โดยมีขอบเขตการให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารในช่วงเช้าและเย็น โดยมีการคิดค่าโดยสาร 2 - 3 บาทต่อคน ในเวลาต่อมา บริการนี้ก็เริ่มเป็นที่ยอมรับและทำให้คนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมีรายได้เพิ่มขึ้น จึงได้มีคนจำนวนมากต้องการเข้าร่วมกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างมากขึ้นเรื่อย ๆ จนทำให้การให้บริการดังกล่าวกลายเป็นธุรกิจอย่างเต็มรูปแบบ ซึ่งความมุ่งหมายของการจัดตั้งกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างในขณะนั้น คือ

²นิพนธ์ พัวพงศกร, “ทำไมจึงเกิดมอเตอร์ไซด์รับจ้างในกรุงเทพฯ,” สมุดปกขาวทีดีอาร์

10, 4 (เมษายน 2537) : 5.

การให้ความสะดวกและความปลอดภัยแก่ผู้ที่อาศัยอยู่ในชุมชน และเป็นการเพิ่มรายได้ให้ครอบครัวของทหารเรือ และทำให้สมาชิกในครอบครัวหรือญาติของทหารเรือมีงานทำ และมีรายได้³

หลังจากที่ได้มีการริเริ่มการจัดตั้งกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างจากจำนวน 3 - 4 คัน ในปี พ.ศ. 2524 จนกระทั่งปี พ.ศ. 2526 จำนวนสมาชิกได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเป็นจำนวน 37 คัน ซึ่งสมาชิกใหม่ที่เข้ามาช่วยให้บริการภายใน 2 ปีนี้จะต้องเข้ามาโดยได้รับการยอมรับจากสมาชิกส่วนใหญ่ เมื่อมีการตกลงกันแล้ว ผู้ที่จะเป็นสมาชิกในกลุ่มนั้นจะได้รับเครื่องแบบที่มีลักษณะเป็นเสื้อกั๊กที่มีหมายเลขติดอยู่ด้านหลัง สมาชิกที่มีเสื้อของกลุ่มก็เปรียบเสมือนกับได้รับสิทธิในการให้บริการแก่ประชาชนในพื้นที่นั้น ในขณะที่เดียวกัน ทางผู้จัดตั้งจกรยานยนต์รับจ้างได้มีการเรียกเก็บเงินจำนวนหนึ่งจากบุคคลที่ต้องการเข้าร่วมให้บริการ โดยถือว่าเป็นค่าเข้าร่วมให้บริการ และเป็นค่าจัดทำเสื้อ

หลังจากการให้บริการของกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างแฟลตทหารเรือได้รับความนิยจากผู้ใช้บริการมากขึ้น จากที่เคยรับส่งผู้โดยสารในเฉพาะช่วงเช้าและช่วงเย็นก็ต้องเปลี่ยนเป็นการให้บริการแบบเต็มวัน แต่ผู้ประกอบการส่วนมากเป็นทหารเรือจึงไม่สามารถให้บริการทั้งวันได้ จึงได้เริ่มมีการให้เช่าเสื้อเกิดขึ้น เพราะบุคคลเหล่านี้ถือว่าเสื้อที่มีหมายเลขอยู่ด้านหลังเป็นสิ่งที่แสดงสิทธิในการให้บริการ เจ้าของเสื้อที่ไม่สามารถให้บริการได้เต็มวันจึงได้เริ่มให้เช่าหรือคนรู้จักเช่าเสื้อดังกล่าว โดยขณะนั้นจะมีการกำหนดอัตราค่าเช่าเสื้อโดยกลุ่มผู้จัดตั้งจกรยานยนต์ และการแบ่งค่าเช่าเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนแรกเป็นของเจ้าของเสื้อ อีกส่วนหนึ่งเป็นของกลุ่ม บางคนก็เช่าทั้งเสื้อและรถจักรยานยนต์ โดยค่าเช่ารถจักรยานยนต์นั้นแล้วแต่จะตกลงกัน⁴

ด้วยเหตุที่มีคนจำนวนมากนำรถจักรยานยนต์มาเข้ากลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างแฟลตทหารเรือ (ซอยงามดูพลี) ปัญหาต่าง ๆ ย่อมเกิดขึ้นตามมา ทำให้เกิดการตกลงกันระหว่างผู้จัดตั้งกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อกำหนดกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ขึ้นมา เช่น การกำหนดอัตราค่าโดยสารตายตัวเพื่อป้องกันคนขับบางคนโก่งราคาค่าโดยสาร, ระเบียบการจอดรถ

³ "Soi bikes," *Thailand Business*, October, 1983, p. 7.

⁴ Ibid, p. 8.

และการจัดคิวรถ, การห้ามแข่งรถในขณะที่มีผู้โดยสารเพื่อรักษาความปลอดภัย, การห้ามดื่มสุรา และเล่นการพนันระหว่างปฏิบัติงาน¹ เป็นต้น

หากผู้ขับขี่คนใดมิได้ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่ได้กำหนด ก็จะมีการกำหนดโทษไว้คือ ห้ามบุคคลนั้นให้บริการ 3 วัน 5 วัน หรือ 7 วัน แล้วแต่กรณี ส่วนโทษที่มีความรุนแรงที่สุดก็คือ ไล่ออกจากกลุ่ม ผลของการกำหนดกฎเกณฑ์ต่าง ๆ กลายเป็นการเริ่มต้นของการจัดคิวของกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในระยะเวลาต่อมา ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างบางคนในแพลตฟอร์มเรือ (ชอยงามดูพลี) ได้แยกตัวออกมาจัดตั้งกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างกลุ่มใหม่โดยให้บริการแก่ประชาชนในซอยโปโล, ซอยสะพานคู่, และซอยตากสิน และได้้นำระบบการจัดคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างและกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ของกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างในชอยงามดูพลีมาใช้ในกลุ่มของตน นับได้ว่า เป็นการเริ่มต้นของการประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้างในประเทศไทย

การนำรถจักรยานยนต์มาใช้รับจ้างขนส่งและโดยสารที่เกิดขึ้นในประเทศไทย เป็นการนำรถจักรยานยนต์มาพัฒนาให้เกิดรูปแบบของการให้บริการโดยกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้นได้กลายเป็นอีกอาชีพหนึ่งที่มีการขยายตัวและพัฒนาอย่างรวดเร็ว ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาในด้านบวกหรือด้านลบก็ตาม อีกทั้งยังเป็นการสะท้อนถึงสภาพปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นกับสภาพของการดำรงชีวิตของประชาชนในประเทศไทย ณ ปัจจุบันนี้ จะเห็นได้ว่า รถจักรยานยนต์รับจ้างนั้นได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง จนกลายเป็นธุรกิจการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างที่เข้ามามีบทบาทสำคัญในการเดินทางของประชาชน

การนำเอารถจักรยานยนต์ซึ่งเป็นพาหนะส่วนบุคคลที่มีความคล่องตัวสูง แต่ในขณะเดียวกัน ก็เป็นพาหนะที่มีความปลอดภัยน้อย และมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าพาหนะอื่น ๆ การใช้รถจักรยานยนต์มาเป็นรถรับจ้างในระยะแรกเป็นการเริ่มต้นมาจากความจำเป็นของผู้คนซึ่งอาศัยอยู่ในสถานที่ที่ห่างไกลจากถนนใหญ่ทำให้ประสบปัญหาในการเดินทางเข้า-ออก จึงได้มีการนำรถจักรยานยนต์มาใช้ประโยชน์โดยไม่ได้ทำในเชิงธุรกิจอย่างแท้จริง แต่เป็นการใช้รถจักรยานยนต์เพื่อแก้ปัญหาที่ประสบอยู่ กล่าวคือ ไม่จะเป็นการเริ่มต้นของปัญหาในการเดินทาง

¹นิพนธ์ พัวพงศกร, “ทำไมจึงเกิดมอเตอริไซค์รับจ้างในกรุงเทพฯ?”, สมุดปกขาวที่ตีอาร์

ของชาวสวนยางพาราในภาคใต้ไปผู้พ่อค้าในแหล่งชุมชน ที่รถจักรยานยนต์รับจ้างได้แก้ปัญหาจากเส้นทางในสวนซึ่งทุรกันดารและแคบ หรือปัญหาจากเส้นทางในซอยลึกที่เสี่ยงต่ออันตราย ต่อคนอยู่อาศัยที่มีรายได้น้อยจึงไม่พอต่อการจ้างรถแท็กซี่หรือรถสามล้อรับจ้างเข้า-ออกในซอยงามคูพลี ปัญหาดังกล่าวได้รับการแก้ไขโดยกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้าง จากความจำเป็นดังกล่าว จึงได้เป็นที่มาของการนำรถจักรยานยนต์มาพัฒนาเป็นรถรับจ้างอีกประเภทหนึ่งไปโดยปริยาย

จากจุดเริ่มต้นของรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีจำนวน 3 - 4 คัน ในเวลาต่อมา ได้มีการเพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้มีลักษณะกลายเป็นกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งเมื่อมีจำนวนคนให้บริการเพิ่มขึ้น จึงทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์ของการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยเฉพาะการให้บริการในเขตกรุงเทพมหานคร จากการให้บริการในรูปแบบของการช่วยเหลือประชาชนที่พักอาศัยอยู่ในพื้นที่ ที่คุ้นเคยกับผู้ให้บริการ แต่ในระยะเวลาต่อมา ได้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของการให้บริการในลักษณะของการเรียกเก็บค่าโดยสาร ซึ่งสามารถทำรายได้ให้แก่ผู้ให้บริการเป็นจำนวนมาก ดังนั้น กลุ่มบุคคลที่เป็นผู้จัดตั้งกลุ่มผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในขณะนั้นจึงต้องเข้ามาควบคุมการให้บริการเพื่อปกป้องผลประโยชน์ของตนโดยการสร้างกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ในการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างขึ้นมา เช่น 1) การกำหนดอัตราค่าโดยสาร 2) การสร้างค่าธรรมเนียมหรือค่าใช้จ่ายต่าง ๆ สำหรับการให้บริการ ไม่ว่าจะเป็นการสร้างเสื่อคิวขึ้นมาโดยให้เป็นที่แสดงถึงสิทธิในการให้บริการ ซึ่งมีการสร้างราคาซื้อ-ขายหรือเช่าเสื่อดังกล่าว หรือการกำหนดให้มีค่าคิวหรือค่าวิน สำหรับการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง 3) การสร้างกฎระเบียบเพื่อควบคุมการให้บริการรถจักรยานยนต์ และผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

จะเห็นได้ว่า การที่มีการควบคุมและการสร้างกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ในการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้น โดยกลุ่มบุคคลที่ให้บริการรถจักรยานยนต์ได้พัฒนาระบบต่าง ๆ กันขึ้นมาเองจนเป็นที่ยอมรับว่าการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างได้เป็นธุรกิจรถรับจ้างอีกประเภทหนึ่งไปโดยปริยาย โดยจะเห็นได้จากการที่กลุ่มผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในซอยงามคูพลีได้ประสบความสำเร็จในการให้บริการ จึงทำให้เกิดการแพร่ขยายของการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างไปยังสถานที่อื่น ๆ อย่างรวดเร็ว โดยมีประมาณว่าในปี พ.ศ. 2531 รถสองแถวและรถสี่ล้อเล็กรับจ้าง รับ-ส่งคนโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร เป็นจำนวน 1,300,000 คนต่อวัน ส่วนรถจักรยานยนต์รับจ้างสามารถให้บริการแก่ประชาชนได้เป็นจำนวน 1,200,000 คนต่อวัน และคาด

ว่าในปี พ.ศ. 2536 รถจักรยานยนต์รับจ้างจะสามารถให้บริการแก่ประชาชนได้ถึง 2,200,000 คนต่อวัน⁶

1.1 ปัจจัยที่ทำให้การประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้างขยายตัว

จากการที่ได้มีการนำเอารถจักรยานยนต์มาดำเนินการรับจ้างขนส่งคนโดยสารจนเป็นที่ยอมรับจากประชาชนผู้ใช้บริการ ทำให้การประกอบอาชีพนี้ได้ขยายตัวไปทั่วประเทศ ดังนั้น เมื่อพิจารณาแล้ววิเคราะห์ได้ว่า มีหลายปัจจัยที่ทำให้รถจักรยานยนต์รับจ้างมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วคือ

1.1.1. การขาดแคลนระบบขนส่งสาธารณะ

กล่าวคือ ในการเดินทางของประชาชนล้วนแต่จะต้องใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ไม่ว่าจะเป็นการบริการของรัฐหรือเอกชน แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นคือ ระบบขนส่งมวลชนที่มีจำนวนจำกัดและไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการในการเดินทางของประชาชนได้เพียงพอ เมื่อพิจารณาจากจำนวนของรถโดยสารประจำทางเพียง 14,153 คัน รถแท็กซี่จำนวน 53,944 คัน รถยนต์รับจ้างสามล้อ 7,406 คัน และรถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง 8,483 คัน⁷ ในเขตกรุงเทพมหานครซึ่งมีประชาชนใช้อู่อาศัยนับสิบล้านคน⁸ จึงทำให้เกิดปัญหาการขาดแคลนระบบขนส่งสาธารณะ นอกจากจำนวนยานพาหนะสาธารณะจะมีจำนวนน้อยแล้ว ยังมีปัญหาในส่วนของพื้นที่ให้บริการนั้นยังไม่ทั่วถึงอีกด้วย ทั้งนี้เป็นผลมาจากการที่ถนนสายหลักมีระยะทางที่ห่างกันมาก และขาดถนนสายรองเข้าเชื่อมต่อกันในพื้นที่⁹ ส่งผลกระทบให้ระบบขนส่งมวลชนไม่สามารถให้บริการ

⁶ นิพนธ์ พัวพงศกร, “ทำไมจึงเกิดมอเตอร์ไซค์รับจ้างในกรุงเทพฯ,” สมุดปกขาวที่ตีออร์
ไอ : 3.

⁷ กรมการขนส่งทางบก (ฝ่ายสถิติการขนส่ง, กองวิชาการและวางแผน), “สถิติการขนส่ง,” 2539.

⁸ “Thailand official statistics,” National Economic Social Development Board.

⁹ ศักดิ์ชัย ประโยชน์วันนิช, “การศึกษาความเหมาะสมของการขนส่งด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กรุงเทพมหานคร,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารศึกษาด้านการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535), หน้า 147.

อย่างสมบูรณ์ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการเดินทางของประชาชนที่อาศัยอยู่ในชานเมืองที่ต้องการเดินทางเข้าเมือง ที่ไม่สะดวกต่อการใช้บริการรถแท็กซี่หรือรถสามล้อรับจ้างที่ส่วนใหญ่จะให้บริการอยู่ในเขตเมือง เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีผู้โดยสารใช้บริการเป็นจำนวนมาก ดังนั้น ในพื้นที่ที่เป็นเขตชานเมืองหรือในเขตเมืองที่มีชอยอยู่ลึกและห่างจากถนนใหญ่ล้วนแต่เป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดจลกรยานชนได้รับจ้างให้บริการอยู่ในพื้นที่เหล่านี้จำนวนมาก

1.1.2. การประสบปัญหาการจราจร

โดยเฉพาะสภาพการจราจรในช่วงโมงเร่งด่วน เช่น ช่วงเวลาเช้าที่ประชาชนจะต้องเดินทางไปทำงาน, ไปโรงเรียน และช่วงเวลาเย็นที่ประชาชนต้องการเดินทางกลับบ้าน สภาพการจราจรบนท้องถนนที่คับคั่งอันเป็นผลมาจากยานพาหนะจำนวนมากในกรุงเทพมหานคร (ในปี พ.ศ . 2539 มีจำนวนรถทั้งสิ้น 549,082 คัน¹⁰) โดยเฉพาะจำนวนของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ที่มีจำนวนมากขึ้นเรื่อย ๆ ในแต่ละปี ในขณะที่พื้นที่ถนนในกรุงเทพมหานครมีอยู่จำกัด คือ มีเพียง 9% ของพื้นที่ทั้งหมดเท่านั้น เมื่อเทียบกับพื้นที่ของถนนที่ได้มาตรฐานสากลทั่วโลกที่มีการกำหนดไว้คือ 20 - 25% จึงไม่สามารถรองรับจำนวนยานพาหนะสำหรับการเดินทางในแต่ละวันได้ จะเห็นได้จากความเร็วของการเดินทางโดยรถยนต์ในช่วงโมงเร่งด่วนในพื้นที่ชานธุรกิจในกรุงเทพมหานครนั้นมีความเร็วโดยเฉลี่ย 10 - 15 กม. ต่อชั่วโมง และความเร็วโดยเฉลี่ยทั้งพื้นที่กรุงเทพมหานครนั้นประมาณ 20 - 23 กม. ต่อ ชั่วโมง¹¹ ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรทั่วทั้งพื้นที่กรุงเทพมหานคร อีกทั้งยังมีการขยายขอบเขตไปสู่พื้นที่เขตชานเมืองอีกด้วย จึงทำให้ประชาชนได้เริ่มนิยมใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างมากขึ้น เนื่องจากรถจักรยานยนต์มีความคล่องตัวในการเดินทางสูง ทำให้การเดินทางถึงจุดหมายได้อย่างรวดเร็วและทันเวลา ดังนั้น สภาพการจราจรยิ่งติดขัดมากเท่าใด การใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างก็ยังมีปริมาณเพิ่มขึ้น

1.1.3. ความเจริญเติบโตของเขตเมือง

จากสภาพปัญหาความเจริญเติบโตของเขตเมืองที่ปราศจากการวางผังเมืองคือ อีกปัจจัยหนึ่งที่เป็นสาเหตุของความต้องการบริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง อีกทั้งจำนวนรายได้ที่สูง

¹⁰ กรมการขนส่งทางบก, “สถิติการขนส่ง พ.ศ. 2539,” หน้า 1.

¹¹ นิพนธ์ พัวพงศกร, “ทำไมจึงเกิดมอเตอร์ไซค์รับจ้างในกรุงเทพฯ,” สมุดปกขาวที่ดีอาร์

ขึ้นของคนที่อยู่อาศัยในเขตกรุงเทพมหานครก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่เป็นตัวกระตุ้นให้เกิดความต้องการบริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง จากการที่กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางของการทำธุรกิจการค้า จึงทำให้มีการเพิ่มขึ้นของประชากรพร้อมกับการเพิ่มขึ้นของราคาที่ดิน จากปัญหาการเพิ่มขึ้นของราคาที่ดินในเขตกรุงเทพมหานครนี้ ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในเขตชานเมืองที่เชื่อมต่อกับเขตต่างจังหวัด ซึ่งในเขตชานเมืองได้รองรับการเพิ่มขึ้นของประชากรและการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจนอกเหนือจากเขตกรุงเทพมหานคร ด้วยเหตุนี้ จึงมีการเพิ่มขึ้นของประชากรอย่างหนาแน่นในเขตเหล่านี้ ยิ่งไปกว่านั้น ราคาที่สูงของที่ดินที่อยู่ติดกับถนนสายหลักทำให้ประชาชนต้องย้ายไปอาศัยอยู่ในชอยที่อยู่ห่างไกลจากถนนใหญ่ ทำให้เกิดปัญหาการเดินทางเข้า-ออกชอย อีกทั้งการสร้างถนนที่เข้าถึงพื้นที่เหล่านี้ได้ถูกชะงัก ในขณะที่การพัฒนาพื้นที่พักอาศัยสำหรับชนชั้นกลางที่มีรายได้มีน้อยมักจะอยู่ในชอยที่อยู่ห่างไกลจากถนนใหญ่ จึงส่งผลให้เกิดความต้องการรูปแบบของการคมนาคมที่สามารถตอบสนองความต้องการการเดินทางเข้า-ออก ซึ่งนับเป็นโอกาสที่ดีต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่จะเข้ามาให้บริการ

1.1.4. ข้อได้เปรียบของรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีเหนือรถรับจ้างประเภทอื่น ๆ

แม้การโดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้างจะมีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุ แต่ในขณะที่เดียวกันรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้นมีข้อได้เปรียบรถรับจ้างอื่น ๆ ตรงที่ความสะดวกของรถจักรยานยนต์รับจ้างที่สามารถให้บริการโดยไปส่งผู้โดยสารถึงบ้านได้เลย อีกทั้งยังมีความรวดเร็วในการให้บริการ และมีช่วงเวลาที่ให้บริการยาวนานกว่า ในบางคิวรถมีการให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง เมื่อเปรียบเทียบกับบริการให้บริการของรถสองแถวที่เข้าชอย ที่ผู้โดยสารต้องรอเวลารถออก ซึ่งจะต้องมีผู้โดยสารเต็มคันรถ แต่รถจักรยานยนต์รับจ้างสามารถออกเดินทางได้ทันที ในขณะที่ค่าโดยสารเข้าชอยนั้นมีราคาแพงกว่ารถสองแถวไม่มากนัก และสามารถไปส่งถึงบ้านโดยไม่ต้องเดินต่อไปอีก และเมื่อเปรียบเทียบกับการใช้บริการรถแท็กซี่หรือรถยนต์สามล้อรับจ้าง ผู้โดยสารจะเสียค่าโดยสารในราคาสูงกว่ารถแท็กซี่และรถยนต์สามล้อรับจ้างในการเดินทางในระยะทางเท่า ๆ กัน และรถจักรยานยนต์รับจ้างยังมีความคล่องตัวสูงในการเดินทางบนท้องถนนที่มีสภาพการจราจรติดขัด ทำให้ผู้ใช้บริการไปถึงที่หมายได้ทันเวลา

อนึ่ง จากการที่ผู้เขียนได้ทำการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในส่วนของเหตุผลที่เลือกใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ผลที่ได้ปรากฏว่าการที่ประชาชนเลือกใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้นมีเหตุผลหลัก 2 ประการคือ 1) เป็นการใช้บริการในกรณีเร่งด่วนที่ต้องการเดินทางสู่จุดหมายอย่างรวดเร็วและทันเวลานัดหมาย ในกรณีนี้

ปัจจัยที่ส่งเสริมให้มีการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง คือ การประสบปัญหาการจราจรที่ติดขัด

2) เป็นการใช้บริการในกรณีที่มีความต้องการเดินทางในซอย, หมู่บ้าน ที่ไม่มีรถรับจ้างอื่นๆ ให้บริการ ซึ่งในกรณีนี้ปัจจัยที่ส่งเสริมให้มีการใช้บริการคือ ปัญหาการขาดแคลนระบบขนส่งมวลชนรองรับในบางพื้นที่ โดยจากการสำรวจพบว่า ประชาชนผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ร้อยละ 48 โดยปกติจะเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง นอกนั้นจะเป็นการเดินทางโดยรถยนต์, รถจักรยานยนต์และยานพาหนะอื่นๆ จะเห็นได้ว่า ประชาชนส่วนใหญ่จะเลือกใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในกรณีที่จำเป็นหรือใช้ในลักษณะของรถรับจ้างที่มาเสริมการเดินทางโดยปกติของตน

2. ลักษณะโดยทั่วไปในการประกอบอาชีพของรถจักรยานยนต์รับจ้าง

2.1 การจัดตั้งคิว หรือ วินรถจักรยานยนต์รับจ้าง

คำว่า “คิว” หรือ “วิน” รถจักรยานยนต์รับจ้างนั้น ได้กลายเป็นคำที่ใช้เรียกชื่อกลุ่มของรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ดำเนินการให้บริการในเส้นทางใดเส้นทางหนึ่ง ซึ่งการจัดตั้ง “คิว” หรือ “วิน” เพื่อให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้นมีองค์ประกอบดังต่อไปนี้ คือ

2.1.1. ผู้จัดตั้ง “คิว” หรือ “วิน”

ในที่นี้มีการเรียกโดยทั่วไปว่า “หัวหน้าคิว” หรือ “หัวหน้าวิน” ผู้ซึ่งเปรียบเสมือนกับผู้จัดการของกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้าง ก่อนการจัดตั้ง “คิว” หรือ “วิน” ผู้จัดตั้งจะทำการสำรวจปริมาณของผู้โดยสารในซอยหรือตามถนนต่าง ๆ ก่อนว่า จะมีผู้ใช้บริการมากพอหรือไม่ และจะกำหนดว่า ควรมีรถจักรยานยนต์ให้บริการเป็นจำนวนเท่าไร เมื่อจัดตั้งคิวหรือวินรถจักรยานยนต์รับจ้างได้แล้ว ผู้จัดตั้งคิวหรือวินก็จะทำหน้าที่เป็นหัวหน้าคิวหรือหัวหน้าวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยมีหน้าที่ในการควบคุมผลประโยชน์ของตนและของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างแต่ละคนในคิวรถของตน

2.1.2. ประเภทของผู้จัดตั้งคิวรถ

1) คนในพื้นที่

คนในพื้นที่ส่วนมากจะเป็นผู้ริเริ่มจัดตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง เนื่องจากว่า คนเหล่านี้มีข้อได้เปรียบในด้านข้อมูลเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมของพื้นที่ที่จะจัดตั้งคิวรถ และยังรู้ปริมาณของผู้ใช้บริการในพื้นที่ ในกรณีของเส้นทางที่ยังว่างอยู่โดยยังไม่มีบริการขนส่ง

มวลชนในรูปแบบอื่น คนในพื้นที่ก็จะเข้าไปจัดตั้งคิวรถโดยการเข้าครอบครองเส้นทางทันที โดยปราศจากอุปสรรค แต่ในบางครั้งก็เกิดอุปสรรคได้ในกรณีที่มีการจัดตั้งคิวรถที่มีรูปแบบของขนส่งมวลชนประเภทอื่นให้บริการอยู่ เช่น รถสองแถวหรือรถสี่ล้อเล็ก ด้วยเหตุนี้ บรรดาผู้ที่คิดจะจัดตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างจึงต้องติดต่อหรือทำข้อตกลงกับบรรดาคนขับรถเหล่านั้น ซึ่งหากมีการตกลงกัน รายได้ของคนขับรถเหล่านี้ก็จะได้รับผลกระทบไปด้วย และอาจเกิดปัญหาการทะเลาะวิวาทได้ ดังนั้น โดยส่วนใหญ่แล้ว ภูมิหลังของผู้จัดตั้งคิวรถที่เป็นคนในพื้นที่มักจะเป็นผู้มีอิทธิพล เช่น เป็นพวกนักเลง หรือเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งมีส่วนสำคัญต่อการประสบความสำเร็จในการจัดตั้งคิว และส่งผลให้ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างบางกลุ่มได้ติดต่อกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่เพื่อเป็นผู้ปกป้อง หากพวกเขาถูกรบกวนโดยคู่แข่ง บางครั้งผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างก็ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมให้กับผู้ขับขีรถสองแถวหรือรถสี่ล้อเล็ก เพื่อที่จะลดความไม่พอใจของคนเหล่านี้ แต่ในที่สุดแล้ว มักจะพบว่า ภายหลังจากที่รถจักรยานยนต์เข้ามาให้บริการในพื้นที่นั้น กิจกรรมของรถสองแถวหรือรถสี่ล้อเล็กมักจะชบเซาจนกระทั่งไม่มีคนนิยมมาใช้บริการ จนทำให้คนขับรถเหล่านี้ต้องหันมาร่วมให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

2) บุคคลภายนอก

การจัดตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างโดยคนภายนอก พบว่า เป็นการจัดตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรูปแบบแตกต่างจากการจัดตั้งคิวรถของคนในพื้นที่ ผู้จัดตั้งคิวรถที่เป็นบุคคลภายนอกนั้นจะไม่จัดตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างตามซอยและแหล่งชุมชนซึ่งมีรถรับจ้างประเภทอื่น ๆ อยู่แล้ว บุคคลเหล่านี้จะเข้าสำรวจพื้นที่ว่างก่อนที่จะเข้าครอบครองเส้นทางเพื่อจัดตั้งคิวรถ โดยจะมีการสำรวจถึงปริมาณของผู้ใช้บริการว่ามีมากน้อยเพียงใด

จุดเริ่มต้นของการจัดตั้งรถจักรยานยนต์รับจ้างโดยบุคคลภายนอก ได้มีมาตั้งแต่การที่กลุ่มทหารเรือที่จัดตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างในซอยงามดูพลีนั้นประสบความสำเร็จจากการให้บริการประชาชนที่อยู่อาศัยในซอย ทำให้ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างบางคนในคิวนั้นได้แยกตัวออกไปจัดตั้งคิวรถในบริเวณอื่น ที่บุคคลเหล่านี้ได้สำรวจแล้วว่า รถจักรยานยนต์รับจ้างสามารถให้บริการแก่ประชาชนที่อยู่อาศัยในบริเวณนั้นได้อย่างราบรื่น โดยการเข้าครอบครองเส้นทางนั้นโดยปราศจากอุปสรรคจากคนในพื้นที่ เพราะในขณะนั้นยังเป็นระยะเริ่มต้นของการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง แต่ในปัจจุบัน ผู้จัดตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างที่เป็นบุคคลภายนอก นอกจากการเลือกสถานที่จัดตั้งคิวรถที่ยังไม่มีรถรับจ้างอื่น ๆ ให้บริการแล้ว ผู้จัดตั้งคิว

รถได้มีการขออนุญาตจัดตั้งคิวรถกับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ดูแลท้องที่ก่อนที่จะเริ่มให้บริการ เพื่อเป็นการป้องกันปัญหาการทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่

2.2 พื้นที่ที่มีการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

เมื่อพิจารณาสถานที่ตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างเพื่อให้บริการแก่ประชาชนตามสถานที่ต่าง ๆ นั้น เห็นได้ว่า สามารถแบ่งได้ 3 ประเภท ได้แก่ ที่ตั้งบริเวณ 1) ซอย 2) ถนนใหญ่ และ 3) แหล่งชุมชน

1) ซอย

ในเขตกรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑลนั้นมีซอยเป็นจำนวนมาก จากสภาพของซอยที่มีทั้งซอยคั่น ซอยที่ลึก และซอยที่ทะลุถึงถนนใหญ่ ซึ่งลักษณะของการให้บริการของรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีการรับส่งผู้โดยสารเข้า-ออกซอยเป็นหลัก ส่วนใหญ่จะมีคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างอย่างน้อย 1 คิว ที่ให้บริการในปากซอยแต่ละซอย ในช่วงเวลาเช้าผู้ให้บริการจะขับขีรถเข้าไปหาผู้โดยสารในซอย ถ้าเป็นซอยที่มีความลึกมักจะมีคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างให้บริการอยู่ที่บริเวณก้นซอย หรือ กลางซอยอีก สำหรับซอยที่มีการเชื่อมต่อกับถนนใหญ่มักจะมีคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างให้บริการอยู่ที่บริเวณปากซอยทั้งสองด้าน และถ้าหากกระยะทางระหว่างถนนใหญ่มีมากและมีซอยที่มีการแบ่งย่อยจากถนนของซอยหลักเข้าไปในพื้นที่อีก ก็มักจะพบคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างให้บริการอยู่บริเวณปากซอยที่มีการแบ่งย่อยบางซอยด้วย

2) ถนนใหญ่

คิวรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการอยู่ในเขตเมืองนั้น ริมถนนใหญ่เป็นสถานที่ที่คิวรถจักรยานยนต์รับจ้างเหล่านี้ใช้ประโยชน์จากเส้นทาง เพื่อให้บริการอยู่ที่บริเวณริมถนนสายหลัก หรือ บนทางเท้าเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจอดรถจักรยานยนต์กีดขวางการจราจรบนถนนสายหลัก ที่มีสภาพการจราจรที่ติดขัด แต่อย่างไรก็ตาม พบว่า มีคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างบางคิวใช้พื้นที่ริมถนนใหญ่เป็นที่จอดรถ หากพวกเขาไม่สามารถที่จะจอดรถบนทางเท้าได้ และเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ไม่ได้เข้มงวดนัก ในปัจจุบันจะเห็นได้ว่า มีจำนวนของคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการอยู่ที่บริเวณถนนใหญ่มีจำนวนเพิ่มขึ้นมาก ลักษณะของการให้บริการส่วนใหญ่เป็นการรับ-ส่งผู้โดยสารที่มีความต้องการไปสู่จุดหมายที่มีความแตกต่างกัน และมีระยะทางที่ไกลจากสถานที่ตั้งของคิวรถ ไม่ใช่การให้บริการเฉพาะการเข้า-ออกซอยเป็นหลัก แต่เป็นการให้บริการ

โดยอาศัยเส้นทางของถนนใหญ่ เปรียบเหมือนกับการให้บริการรถแท็กซี่, รถยนต์สามล้อรับจ้าง ดังนั้นจะเห็นได้ว่า ในปัจจุบัน ถนนใหญ่ได้ถูกใช้เป็นสถานที่ตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างมากที่สุด¹²

3) แหล่งชุมชน

ในปัจจุบัน มีแหล่งชุมชนมากมายที่มีคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างให้บริการ อันได้แก่ บริเวณตลาด ห้างสรรพสินค้า สถานที่ราชการ หมู่บ้าน และสถานที่อื่น ๆ ที่มีประชาชนจำนวนมาก คิวรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการในแหล่งชุมชนส่วนมากจะมีสถานที่ตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างมากกว่าหนึ่งคิวเสมอ และระยะห่างของคิวรถแต่ละคิวนั้นจะไม่ห่างกัน จึงส่งผลให้ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้บริการของคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีบริการที่ดีกว่าได้

จากผลการสำรวจ ในส่วนของพื้นที่ที่มีการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า บริเวณถนนใหญ่เป็นพื้นที่ที่มีการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 33 รองลงมาคือ บริเวณชอยและแหล่งชุมชน โดยคิดเป็นร้อยละ 28 และร้อยละ 22 ตามลำดับ ทั้งนี้ จากการสำรวจผู้เขียนได้สังเกตว่ามีผู้ประกอบการจำนวนหนึ่งที่ไม่มีพื้นที่ให้บริการที่แน่นอน โดยบุคคลเหล่านี้จะให้บริการในลักษณะของการขับขี่ตระเวนหาผู้โดยสารตามเส้นทางต่างๆ ในกรณีนี้ คิดเป็นร้อยละ 17

2.3 ค่าใช้จ่ายในการประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้าง

2.3.1. ค่าใช้จ่ายในการจัดตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ในอดีต การที่บุคคลใดบุคคลหนึ่งจะจัดตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยผู้จัดตั้งคิวรถเหล่านี้มักจะเป็นผู้ให้บริการ และเป็นหัวหน้าคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ตนได้จัดตั้งขึ้นมาด้วย การจัดตั้งคิวรถในลักษณะนี้ ประการแรก พวกเขาจะต้องมีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเอง แต่ถ้าพวกเขาไม่ได้เป็นผู้ให้บริการ พวกเขาก็ไม่ต้องลงทุนในส่วนนี้ ค่าใช้จ่ายสำหรับการการจัดตั้งคิวรถจักรยานยนต์ในระยะแรกนั้น สำหรับหัวหน้าคิวรถแล้วพวกเขาแทบจะไม่ต้องลงทุนใด ๆ เลย เพราะว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจะเป็นผู้ลงทุนเอง คือ ในส่วนของค่าใช้จ่ายสำหรับรถ

¹² ดูเพิ่มเติมที่ภาคผนวก ข., หน้า 118.

จักรยานยนต์และเสื้อคิว ด้วยเหตุนี้ ผู้จัดตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างจึงไม่ต้องผูกมัดกับการลงทุนหรือค่าใช้จ่ายใด ๆ เพราะพวกเขาสามารถถอนตัวหรือออกจากพื้นที่นั้นไปทันทีเลยก็ได้

แต่ในปัจจุบัน ผู้ที่จะจัดตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนมากจะทำการติดต่อกับเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อขออนุญาตที่จะจัดตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่นั้น ๆ การที่ผู้จัดตั้งคิวรถต้องการที่จะหลีกเลี่ยงอุปสรรคในการให้บริการ ดังนั้น ผู้จัดตั้งคิวรถเหล่านี้จึงมีความต้องการที่จะได้รับการปกป้องและคุ้มครองจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ ส่งผลให้ผู้จัดตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างบางคนได้ทำการจ่ายเงินบางส่วนให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ ค่าใช้จ่ายในส่วนนี้เปรียบเสมือนเงินค่าธรรมเนียมเพื่อความสะดวกในการจัดตั้งคิวรถ และการได้รับความคุ้มครองจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ ค่าใช้จ่ายสำหรับการจัดตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้นสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ

1) ค่าจัดตั้งคิวรถ

เป็นค่าใช้จ่ายที่ผู้จัดตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างจ่ายเงินจำนวนหนึ่งให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ เป็นจำนวนเงินที่ไม่เท่ากันในแต่ละคิวรถ ขึ้นอยู่กับทำเลสถานที่ตั้งคิวและจำนวนประชาชนผู้ใช้บริการ โดยพบว่า ค่าใช้จ่ายซึ่งเป็นค่าจัดตั้งคิวรถในปี พ.ศ. 2532 นั้นเป็นจำนวนเงินโดยเฉลี่ยประมาณ 3,000-5,000 บาทต่อรถจักรยานยนต์รับจ้างหนึ่งคัน¹³ ค่าใช้จ่ายซึ่งเป็นค่าจัดตั้งคิวรถจักรยานยนต์ดังกล่าวทำให้บุคคลที่มีความต้องการจะจัดตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างจะต้องใช้เงินส่วนหนึ่งในการลงทุนในธุรกิจนี้ แต่ในขณะที่เดียวกันก็อาจจะมีข้อยกเว้นในกรณีของการจัดตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างโดยบุคคลที่เป็นข้าราชการไม่ว่าจะเป็นข้าราชการทหาร หรือตำรวจ โดยบุคคลเหล่านี้อาจจะไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในส่วนนี้

2) ค่าคิวรถ

เป็นค่าใช้จ่ายที่ผู้จัดตั้งคิวรถได้กำหนดขึ้นมาสำหรับบุคคลที่ต้องการเข้าร่วมให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในคิวรถ หลังจากที่ผู้จัดตั้งคิวรถได้ทำการขออนุญาตจากเจ้าหน้าที่ตำรวจแล้ว ผู้จัดตั้งคิวรถจะมีการเป็นค่าใช้จ่ายในการจัดตั้งคิวรถ ดังนั้น ผู้จัดตั้งคิวรถจึงผลักภาระค่าใช้จ่ายในการจัดตั้งคิวรถนี้แก่บุคคลที่ต้องการเข้าร่วมให้บริการในคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่นั้น ๆ โดยผู้จัดตั้งคิวรถได้กำหนดค่าใช้จ่ายส่วนหนึ่งที่เรียกว่าเงินค่าคิวรถ เป็นค่า

¹³ นิพนธ์ พัวพงศกร, “ทำไมจึงเกิดมอเตอร์ไซค์รับจ้างในกรุงเทพฯ.” สมุดปกขาวที่ตีพิมพ์

ใช้จ่ายที่ผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในคิวรถจะต้องจ่ายให้แก่ผู้จัดตั้งคิวหรือหัวหน้าคิวรถ ที่มีการตกลงกันระหว่างผู้ให้บริการกับผู้จัดตั้งคิวรถว่า จะจ่ายเงินในส่วนนี้เป็นรายเดือนหรือรายวัน ส่วนมากผู้ให้บริการมักจะจ่ายเงินค่าคิวรถเป็นรายเดือน ผู้จัดตั้งคิวรถก็จะรวบรวมเงินค่าคิวรถและแบ่งเป็น 2 ส่วน โดยส่วนแรกเป็นค่าใช้จ่ายในการจัดตั้งคิวที่ผู้จัดตั้งคิวรถหรือหัวหน้าคิวรถจะจ่ายเงินตามที่ได้ตกลงกับเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นรายเดือน ส่วนที่สองเป็นรายได้ของผู้จัดตั้งคิวรถหรือหัวหน้าคิวรถ ดังนั้นกล่าวได้ว่า ในธุรกิจรถจักรยานยนต์รับจ้าง ผู้ขับซึ่งเป็นผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างได้เป็นผู้จ่ายเงินค่าจัดตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างโดยทางอ้อม

2.3.2. ค่าใช้จ่ายเพื่อการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

บุคคลใดก็ตามที่มีความต้องการจะเข้าร่วมให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง นอกจากค่าใช้จ่ายที่เป็นเงินค่าคิวรถแล้วนั้น ผู้ให้บริการจะมีภาระในค่าใช้จ่ายเพื่อการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ดังต่อไปนี้ คือ

1) ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์

กล่าวคือ ในการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ผู้ให้บริการจะต้องนำรถจักรยานยนต์มาประกอบธุรกิจ จึงทำให้ผู้ให้บริการแต่ละคนจะต้องมีค่าใช้จ่ายสำหรับการซื้อรถจักรยานยนต์ (จากการสำรวจพบว่า รถจักรยานยนต์ที่นำมาใช้จะมีความจุกระบอกสูบประมาณ 110-150 ลูกบาศก์เซนติเมตร) ส่วนใหญ่จะเป็นการซื้อโดยผ่อนส่งชำระหนี้เป็นรายเดือน ประมาณเดือนละ 1,000-3,000 บาท ทำให้ผู้ขับซึ่งแต่ละคนจะต้องรับภาระหนี้ในในแต่ละเดือน ในเวลาต่อมาได้มีผู้ขับซึ่งรถจักรยานยนต์รับจ้างบางคนที่ไม่มียุทธจักรยานยนต์เป็นของตัวเองได้ขอเช่ารถจักรยานยนต์ของผู้อื่นเพื่อนำมาให้บริการ โดยมีการตกลงจ่ายค่าเช่าเป็นรายวัน และนอกจากค่าใช้จ่ายของผู้ให้บริการสำหรับการซื้อหรือเช่ารถจักรยานยนต์แล้วนั้น ผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างยังมีค่าใช้จ่ายสำหรับการซ่อมแซมและบำรุงรักษารถจักรยานยนต์ เช่น ค่าน้ำมัน, ค่าอะไหล่, ค่าซ่อม ฯลฯ (จากการสำรวจพบว่า ผู้ขับซึ่งจะมีค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ประมาณ 80-120 บาท ต่อวัน) ซึ่งการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง รถจักรยานยนต์ย่อมต้องถูกใช้งานเป็นเวลานาน และจะต้องใช้เดินทางในแต่ละวันเป็นระยะทางที่มากกว่าการใช้งานรถจักรยานยนต์ตามปกติ จึงส่งผลให้ผู้ให้บริการจะต้องมีค่าใช้จ่ายในส่วนนี้เป็นจำนวนมาก

2) ค่าเสื่อคิว

เสื่อคิว นับได้ว่า เป็นสิ่งที่สำคัญมากในธุรกิจการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง เพราะว่าเสื่อคิวนั้นเปรียบเสมือนกับสัญลักษณ์ที่แสดงให้เห็นถึงสิทธิที่จะสามารถให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในคิวรถนั้นได้ เมื่อผู้จัดตั้งคิวรถได้สำรวจพื้นที่และทำการประมาณว่าจะมีประชาชนใช้บริการเท่าไร หลังจากนั้นผู้จัดตั้งคิวรถก็จะพิจารณาว่า ควรจะให้ มีผู้ให้บริการกี่คนในคิวรถของคุณ โดยใช้วิธีจัดทำเสื่อคิวซึ่งเป็นเสื่อที่มีหมายเลขและอาจจะมีข้อความหรือสีของเสื่อที่ทำให้ผู้ให้บริการในคิวรถอื่น ประชาชนผู้ให้บริการ และเจ้าหน้าที่ตำรวจ รู้ ได้ทันทีว่า บุคคลนั้นเป็นผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในคิวรถใด ดังนั้น บุคคลใดก็ตามที่มีความต้องการจะเข้าร่วมให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในคิวรถ บุคคลนั้นก็จะต้องหาทางเป็นเจ้าของเสื่อคิวให้ได้เสียก่อน ซึ่งมีวิธี 2 วิธีด้วยกันคือ

(1) การซื้อ โดยบุคคลนั้นจะต้องซื้อเสื่อคิวจากเจ้าของเสื่อคิว ไม่ว่าจะ เป็นผู้จัดตั้งคิวหรือเจ้าของเสื่อเดิม เป็นการซื้อเสื่อคิวตามราคาที่ได้มีการตกลงกันโดยการกำหนดราคาของเสื่อคิว ขึ้นอยู่กับว่า คิวรถนั้นประสบความสำเร็จเพียงใดในการหารายได้จากผู้ให้บริการ หากคิวรถได้ผู้ให้บริการสามารถหารายได้ได้เป็นจำนวนมาก ราคาของเสื่อคิวก็จะมีราคาแพง ดังนั้น หากบุคคลใดต้องการเข้าร่วมให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างโดยการซื้อเสื่อคิว บุคคลนั้นก็จะต้องมีค่าใช้จ่ายในส่วนนี้เป็นจำนวนมากเพื่อที่จะให้บริการในคิวรถนั้นได้

(2) การเช่า เป็นอีกวิธีหนึ่งสำหรับผู้ที่ต้องการเข้าร่วมให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยบุคคลนั้นจะต้องทำการติดต่อขอเช่าเสื่อคิวจากเจ้าของเสื่อคิวที่ยังให้บริการอยู่ในคิวรถ แต่อาจจะมีบางช่วงเวลาเจ้าของเสื่อคิวไม่สามารถให้บริการได้ จึงนำเสื่อคิวให้บุคคลอื่นเช่า เพื่อให้บริการในคิวรถที่ตนได้ให้บริการอยู่ การตกลงกันในเรื่องค่าเช่าจะมีการคิดเป็นรายเดือน

จากที่กล่าวมาทั้งหมด เกี่ยวกับค่าใช้จ่ายของผู้ขับขีเพื่อการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง จะเห็นได้ว่า การประกอบอาชีพนี้มีลักษณะพิเศษที่แตกต่างจากรถรับจ้างอื่น ๆ โดยมีการเรียกเก็บเงินจากผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างในลักษณะที่ไม่มีความเป็นธรรมกับบุคคลเหล่านี้ จึงทำให้ผู้ที่ต้องการประกอบอาชีพนี้จะต้องเสียค่าใช้จ่ายนอกระบบที่เป็นเงินจำนวนมาก ในปัจจุบันได้มีการทำการสำรวจ ค่าใช้จ่ายของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างโดย บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย

จำกัด¹⁴ ที่แสดงให้เห็นว่าการประกอบอาชีพนี้ แม้ว่าจะสร้างรายได้ให้ผู้รับจ้างได้จำนวนมาก แต่ในขณะที่เดียวกันก็ได้มีการเรียกรับผลประโยชน์อันมิชอบจากผู้รับจ้างเป็นจำนวนเงินไม่น้อยเช่นกัน

จากการสำรวจของผู้เขียน พบว่า ค่าใช้จ่ายอันเป็นค่าตอบแทนรายเดือนที่ผู้ประกอบอาชีพนี้ในแต่ละพื้นที่จะต้องจ่ายนั้นเป็นจำนวนเงินประมาณ 300-2,500 บาทต่อเดือน เมื่อสอบถามผู้รับจ้างว่าจ่ายเงินดังกล่าวให้กับผู้ใด ซึ่งคำตอบที่ได้คือ เป็นการจ่ายให้กับ 1) ผู้จัดตั้งคิวรถหรือหัวหน้าคิวรถ 2) เจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องถิ่น

2.4 การซื้อ-ขาย หรือเข้าเป็นเจ้าของคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ในคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างที่สามารถทำรายได้จำนวนมากให้แก่ผู้จัดตั้งคิวรถและผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในคิวรถ ย่อมทำให้บุคคลอื่นที่มีเงินทุนจำนวนมากมีความต้องการที่จะเข้ามาเป็นเจ้าของคิวรถ วิธีที่จะเข้ามาเป็นเจ้าของคิวรถก็คือ การที่บุคคลดังกล่าวจะต้องทำการติดต่อขอซื้อเสื้อคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างทั้งหมดในคิวรถ ถ้าหากสำเร็จบุคคลนั้นก็จะเป็นเจ้าของคิวรถและสามารถรับผลประโยชน์ที่ได้จากการให้บริการของผู้รับจ้างรถจักรยานยนต์รับจ้างในคิวรถ

ในอีกกรณีหนึ่งหากเจ้าของคิวรถที่ไม่สามารถบริหารหรือควบคุมดูแลการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในคิวรถของคนให้ประสบความสำเร็จได้ ถ้าเจ้าของคิวรถเป็นเจ้าของเสื้อคิวทั้งหมด เขามักจะเสนอขายคิวรถของคนให้แก่บุคคลอื่น ที่เห็นว่า อาจจะเข้ามาปรับปรุงกิจการให้มีกำไรได้ แต่ถ้าเจ้าของคิวรถไม่ได้เป็นเจ้าของเสื้อคิวทั้งหมด เขาก็อาจจะถูกกดดัน โดยผู้ให้บริการให้ขายคิวรถให้แก่บุคคลอื่น จะเห็นได้ว่า ปัจจุบันธุรกิจรถจักรยานยนต์รับจ้างได้มีการเปลี่ยนแปลงไป โดยพบว่า มีนักธุรกิจที่ไม่ได้มีความเกี่ยวข้องกับอาชีพนี้เข้ามาเป็นเจ้าของคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างมากขึ้นเรื่อย ๆ เนื่องจากพวกเขาเห็นว่า ธุรกิจรถจักรยานยนต์รับจ้างนี้สามารถทำรายได้แก่พวกเขาได้

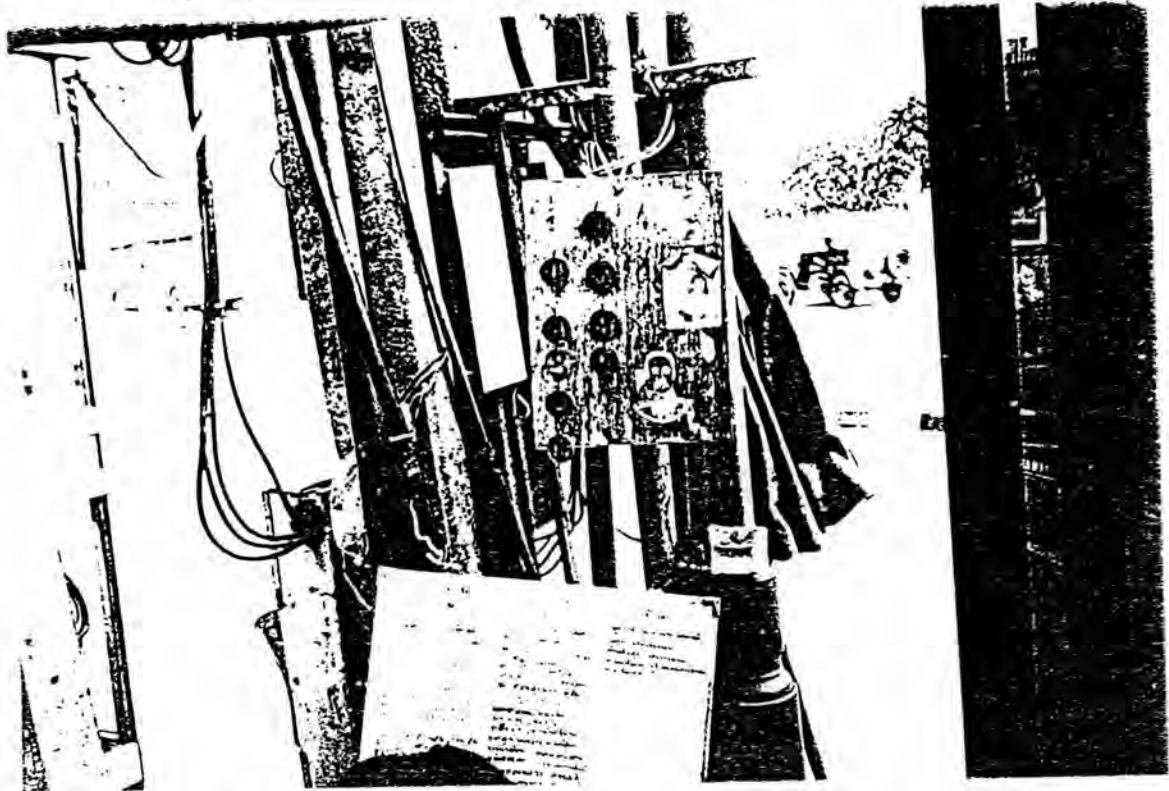
2.5 การจัดคิวการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

จากการที่ธุรกิจรถจักรยานยนต์รับจ้างได้เป็นที่นิยมของประชาชนผู้ใช้บริการ ทำให้มีการเพิ่มจำนวนของจำนวนคิวรถ และผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ดังนั้นทำให้ผู้จัดตั้งคิวรถและผู้ให้บริการได้ร่วมกันสร้างระบบการจัดคิวรถมาใช้เพื่อความเป็นระเบียบในการให้บริการ และ

¹⁴ ดูเพิ่มเติมที่ภาคผนวก ข., หน้า 119.

สามารถจัดปัญหาการแย่งผู้โดยสารของผู้ให้บริการด้วย จะเห็นได้ว่า ในปัจจุบัน สามารถแบ่งการจัดคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างได้เป็น 3 แบบด้วยกันคือ 1) การแขวนเบอร์หรือแขวนพวงกุญแจ 2) การเขียนเบอร์ 3) การจอดรถจักรยานยนต์ต่อคิว

การที่คิวรถจักรยานยนต์รับจ้างจะนำระบบการจัดคิวแบบใดมาใช้ในคิวรถของตนนั้นขึ้นอยู่กับจำนวนผู้ให้บริการในคิวรถ และพื้นที่ที่ใช้จอดรถจักรยานยนต์เพื่อให้บริการ ในกรณีที่คิวรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีผู้ให้บริการอยู่ในคิวรถจำนวนมากและจึงมีการนำวิธีจัดคิวรถในรูปแบบของการแขวนเบอร์หรือแขวนพวงกุญแจมาใช้ พื้นที่ที่ใช้จัดตั้งคิวหรือใช้จอดรถจักรยานยนต์มีไม่เพียงพอ โดยการแขวนเบอร์ ซึ่งเป็นป้ายแสดงหมายเลขที่ตรงกับเสื้อคิวของผู้ให้บริการแต่ละคน ทำให้ ผู้ให้บริการสามารถนำรถจักรยานยนต์ของตนไปจอดในบริเวณคิวรถที่ไม่มีพื้นที่จอดเพียงพอ เมื่อถึงคิวผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างคนใดก็จะนำเบอร์ลง และเมื่อผู้ให้บริการผู้นั้นกลับเข้ามายังคิวรถก็จะมีคนนำป้ายเบอร์ของผู้นั้นขึ้นมาแขวนต่อคิวของหมายเลขอื่นที่ยังไม่ได้ให้บริการ ดังรูปที่ (2.1)



รูปที่ 2.1 แสดงการจัดคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างแบบแขวนเบอร์

การแขวนพวงกุญแจ ก็ใช้วิธีเช่นเดียวกับแขวนเบอร์ แต่มีการเปลี่ยนจากป้ายที่เขียนหมายเลขซึ่งตรงกับเสื้อคิวของผู้ให้บริการเป็นพวงกุญแจรถจักรยานยนต์ของผู้ให้บริการแทน ส่วนการจัดคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างโดยวิธีเขียนเบอร์นั้น มีลักษณะของการจัดคิวรถนั้นคล้ายกับการแขวนเบอร์ โดยการเขียนเบอร์จะมีการจัดคิวรถโดยผู้ให้บริการจะเขียนเบอร์ของคนบนกระดานต่อคิวจากผู้ให้บริการแต่ละคน ถ้าถึงคิวผู้ให้บริการคนใดก็จะลบเบอร์ที่เขียนบนกระดานออก และเมื่อผู้ให้บริการผู้นั้นกลับมาถึงคิวรถก็จะมีการเขียนเบอร์ของคนต่อคิวผู้ให้บริการคนอื่นต่อไป ส่วนในกรณีของการจัดคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างในรูปแบบของการจอดรถต่อคิว พื้นที่ที่จะใช้จอดรถจักรยานยนต์รับจ้างต้องเป็นพื้นที่ว่างที่สามารถรองรับการจอดรถของผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในคิวรถนั้นได้ การจัดคิวรถจะใช้วิธีการจอดรถจักรยานยนต์เรียงกันตามลำดับ ผู้ให้บริการคนใดนำรถจักรยานยนต์มาจอดได้ก่อนก็จะได้ให้บริการก่อน ในการจอดรถจักรยานยนต์จะต้องไม่กีดขวางทางสัญจรซึ่งเป็นพื้นที่ทางเท้า, ถนน หรือพื้นที่ของซอย เนื่องจากถ้าผู้ให้บริการจอดรถจักรยานยนต์กีดขวางพื้นที่เหล่านี้ซึ่งในบางพื้นที่นั้นแคบมาก จึงทำให้ผู้ให้บริการต้องคอยเลื่อนรถจักรยานยนต์ตลอดเวลา อย่างไรก็ตามจากการสำรวจของกรมการขนส่งทางบกพบว่า การนำวิธีการจอดรถจักรยานยนต์ต่อคิวเป็นวิธีที่ผู้ให้บริการนิยมที่สุด¹⁵

จากการสำรวจของผู้เขียน โดยมากเป็นการสำรวจข้อมูลของผู้ที่ประกอบอาชีพนี้ในเขตเมือง พบว่า ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ประสบปัญหาในการหาพื้นที่ว่างสำหรับการให้บริการ ดังนั้นผู้ที่ประกอบอาชีพในเขตเมืองจึงนิยมใช้วิธีการจัดคิวรถแบบแขวนเบอร์ จากผลการสำรวจคิดเป็นร้อยละ 78 ส่วนที่เหลือร้อยละ 22 นิยมใช้วิธีจอดรถต่อคิว

2.6 การกำหนดอัตราค่าโดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้าง

อัตราค่าโดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้นสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 รูปแบบ คือ (1) อัตราค่าโดยสารที่แน่นอน (2) อัตราค่าโดยสารที่ต้องมีการตกลง สำหรับอัตราค่าโดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้างที่แน่นอนเป็นอัตราค่าโดยสารที่ผู้จัดตั้งคิวรถและผู้ให้บริการได้ร่วมกันกำหนดอัตราค่าโดยสารที่ประชาชนผู้ให้บริการยอมรับได้ ซึ่งจะเป็นการกำหนดอัตราค่าโดยสารในเส้นทางที่ผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างได้ให้บริการประชาชนในพื้นที่นั้นเป็นประจำ เช่น การให้บริการในเส้นทางเข้า-ออกซอย หรือในเส้นทางที่มีจุดหมายไม่ไกลนัก ที่ผู้โดยสารส่วนใหญ่มักจะใช้เงิน

¹⁵ ดูเพิ่มเติมที่ภาคผนวก ข., หน้า 119.

ทั้งนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับอัตราค่าโดยสารรถสองแถวที่ให้บริการที่บริเวณชอยนั้นอัตราค่าโดยสารรถสองแถวอาจจะถูกกว่าหรือเท่ากัน แต่การให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างจะมีข้อได้เปรียบกว่าที่มีความสะดวกโดยไม่ต้องรอเวลาให้เต็มคันรถจึงจะให้บริการได้ รถจักรยานยนต์รับจ้างสามารถให้บริการได้ทันที และในการเดินทางระยะทางที่สั้น ๆ คิวรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการบริเวณริมถนนใหญ่ และแหล่งชุมชนก็มีข้อได้เปรียบในอัตราค่าโดยสารที่มีราคาถูกกว่า การใช้บริการรถรับจ้างต่างๆ จะเห็นได้ว่า อัตราค่าโดยสารสำหรับการเดินทางเข้า-ออกชอยจะมีราคาที่ถูกกว่าการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในเส้นทางของถนนใหญ่ เพราะว่า การให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในชอยสามารถให้บริการที่ได้จำนวนเที่ยวมากกว่า จากการที่ในชอยมีจำนวนของประชาชนที่มีความต้องการเข้าชอย และผู้ให้บริการยังมีโอกาสรับผู้โดยสารที่อยู่ในชอยออกมาที่ปากชอย แต่ในขณะที่การให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างที่เดินทางในถนนใหญ่นั้น ผู้ให้บริการต้องเดินทางไกลซึ่งใช้ระยะเวลาานกว่า และในการเดินทางกลับไปคิวรถนั้นส่วนมากจะไม่มีผู้โดยสารกลับมาด้วย อีกทั้งผู้ให้บริการจะต้องประสบปัญหาสภาพจราจรที่ติดขัด และอาจจะทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และการถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุม เนื่องจากผู้ให้บริการแต่ละคนต้องการเดินทางกลับคิวรถให้เร็วที่สุด จึงทำให้ผู้ให้บริการจำนวนมากไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร โดยเฉพาะขับขี่รถจักรยานยนต์ในช่องทางการจราจรด้านขวาและการขับขี่รถย้อนทิศทาง

การที่แต่ละคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอยู่จำนวนมากมายนั้นได้ให้บริการในบริเวณที่ใกล้เคียงกัน จึงทำให้เกิดการแข่งขันในการประกอบอาชีพ อีกทั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างยังต้องแข่งขันกับรถรับจ้างประเภทอื่น ๆ จึงส่งผลให้การให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างไม่สามารถที่จะกำหนดค่าโดยสารในอัตราสูงได้ ทำให้อัตราค่าโดยสารของรถจักรยานยนต์รับจ้างในแต่ละคิวมีอัตราค่าโดยสารที่มีความใกล้เคียงกัน ในปัจจุบันถ้าประชาชนผู้ให้บริการที่ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในการเดินทางที่มีระยะทางประมาณ 1-1.5 ก.ม. คิวรถจักรยานยนต์รับจ้างโดยส่วนมากจะคิดอัตราค่าโดยสารประมาณ 5 บาท¹⁶

ในการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในเวลากลางคืน อัตราค่าโดยสารในคิวที่มีผู้ใช้บริการจำนวนน้อยอัตราค่าโดยสารจะมีราคาแพงกว่าอัตราค่าโดยสารในเวลากลางวัน แต่ในคิวรถ

¹⁶ นิพนธ์ พัวพงศกร, “ทำไมจึงเกิดมอเตอร์ไซค์รับจ้างในกรุงเทพฯ,” สมุดปกขาวที่ตีอาร์ 10 : 9.

จักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการบริเวณแหล่งชุมชนที่มีผู้ใช้บริการจำนวนมาก อัตราค่าโดยสารในเวลากลางคืนและในเวลากลางวันจะมีอัตราค่าโดยสารที่เท่ากัน ดังนั้นจะเห็นได้ว่าระยะทางปริมาณของประชาชนผู้ใช้บริการ จำนวนเที่ยวในการให้บริการ (ไป-กลับ) ล้วนแต่เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลให้อัตราค่าโดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้นมีราคาที่ถูกกลง

2.7 กฎระเบียบในการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ในระยะเริ่มต้นของการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างของกลุ่มทหารเรือในซอยงามคูหลี่ หลังจากการให้บริการที่ได้ความนิยมจึงทำให้มีบุคคลจำนวนมากเข้ามาให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง จึงทำให้เกิดปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการมากมาย ไม่ว่าจะเป็นปัญหาการที่ผู้ใช้บริการแต่ละคนได้มีการแย่งผู้โดยสาร ส่งผลให้มีการที่ตัดราคาค่าโดยสาร แต่ในบางครั้งก็มีปัญหาการโกงราคาค่าโดยสาร ทำให้กลุ่มผู้จัดตั้งคิวรถและกลุ่มผู้ให้บริการได้ร่วมกันสร้างกฎระเบียบต่าง ๆ เพื่อใช้ควบคุมการให้บริการในคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างในกลุ่มของตน ซึ่งได้แก่การกำหนดกฎระเบียบต่าง ๆ ดังต่อไปนี้คือ (1) การกำหนดอัตราค่าโดยสารที่แน่นอนสำหรับเส้นทางที่ให้บริการเป็นประจำ (2) การจัดระเบียบการจอดรถจักรยานยนต์และการจัดคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง (3) การห้ามขับรถเร็วในขณะที่มีผู้โดยสาร (4) การห้ามดื่มสุราและเล่นการพนันระหว่างการปฏิบัติงาน เป็นต้น หากผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างคนใดฝ่าฝืนกฎระเบียบ ทางกลุ่มก็มีการกำหนดบทลงโทษโดยการห้ามบุคคลนั้นให้บริการเป็นเวลา 3 วัน หรือ 5 วัน ขึ้นอยู่กับการกระทำผิด ซึ่งขั้นรุนแรงที่สุดคือ การไม่ให้ผู้ใช้บริการคนนั้นให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในคิวรถนั้นอีกต่อไป¹⁷ หลังจากที่ได้มีการนำกฎระเบียบดังกล่าวมาใช้ในการควบคุมการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างแล้ว ปรากฏว่า การให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในซอยงามคูหลี่ได้ประสบความสำเร็จอย่างสูง จึงทำให้ในเวลาต่อมาได้มีผู้ใช้บริการบางคนได้ออกไปจัดตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่อื่น และได้มีการนำกฎระเบียบต่าง ๆ ดังกล่าวไปใช้ในคิวรถของตน

ดังนั้นจึงวิเคราะห์ได้ว่า ธุรกิจการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างได้มีการพัฒนาบทบาทของตนเอง เพื่อวัตถุประสงค์ในการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ จะเห็นว่า นอกจากกฎระเบียบที่มีการกำหนดไว้ในข้อ (1) ถึง (4) แล้วนั้น ในปัจจุบันยังมีการสร้างกฎระเบียบต่าง ๆ เพิ่มขึ้นอีก ได้แก่ (1) ผู้ให้บริการจะต้องมีความสุภาพต่อผู้โดยสาร (2) จะต้องมีการแต่งกายที่ระเบียบเรียบร้อยโดยห้ามสวมกางเกงขาสั้นยกเว้นในเวลาฤดูฝน (3) ห้ามไม่ให้ผู้ใช้บริการไ้วมขยา

¹⁷ "Soi bikes," *Thailand Business*, October, 1983, p. 8.

(4) ห้ามรับผู้โดยสารในบริเวณคิวรถของผู้อื่น¹⁸ ซึ่งในข้อ 4 นี้เป็นกฎระเบียบที่ถูกสร้างขึ้น จากปัญหาที่มีจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างและจำนวนคิวรถที่มีการให้บริการในพื้นที่ใกล้เคียงกัน จึงทำให้เกิดการแย่งผู้โดยสารของคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้อื่นได้ จากการมีกฎระเบียบต่าง ๆ เพื่อควบคุมการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ได้แสดงให้เห็นถึงข้อตกลงร่วมกันของผู้ให้บริการ ที่มีการพยายามแก้ไขปัญหาที่สร้างความขัดแย้งขึ้นมา และจากการแก้ปัญหาโดยการเจรจา และประนีประนอม จึงทำให้มีการสร้างกฎระเบียบเพื่อควบคุมการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างอย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากผู้ให้บริการส่วนใหญ่ได้พยายามเคารพในกฎระเบียบที่คนส่วนใหญ่ได้เห็นชอบที่จะปฏิบัติร่วมกันจึงส่งผลให้ธุรกิจการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างเกิดการขยายตัวอย่างรวดเร็ว

2.8 จำนวนของคิวรถและผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2524 ในเขตกรุงเทพมหานครมีจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างไม่ถึง 100 คัน ให้บริการแก่ประชาชนจำนวนหนึ่งในบางพื้นที่เท่านั้น แต่ในเวลาต่อมา เมื่อการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้นได้รับความนิยม จึงมีการขยายตัวของธุรกิจการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างออกไปทั่วเขตกรุงเทพมหานครและทั่วภูมิภาคของประเทศ โดยมีการเพิ่มจำนวนของการให้บริการอย่างรวดเร็ว ซึ่งในระยะแรกยังไม่มีหน่วยงานของรัฐเข้ามาสำรวจจำนวนของรถจักรยานยนต์รับจ้าง เพราะเห็นว่าจำนวนของรถจักรยานยนต์รับจ้างยังมีไม่มากพอที่จะส่งผลกระทบต่อการใช้รถใช้ถนนของประชาชนในการเดินทาง แต่ในระยะเวลาต่อมา จากลักษณะของรถจักรยานยนต์รับจ้างที่เข้ามามีบทบาทสำคัญสำหรับการเดินทางของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร ส่งผลให้หน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐได้เริ่มทำการวิจัยและสำรวจว่า รถจักรยานยนต์รับจ้างนั้นมีลักษณะของการให้บริการอย่างไร และมีจำนวนของผู้ให้บริการเท่าไร ในปี พ.ศ. 2529 ทางกรมตำรวจได้มีการจัดตั้งคณะทำงานพิจารณามาตรการควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่ได้ทำการวิจัยและสำรวจลักษณะการให้บริการและสำรวจจำนวนของรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร โดยนั้นมีการแบ่งพื้นที่ตามความรับผิดชอบของสถานีตำรวจต่าง ๆ จากการสำรวจพบว่าในปี พ.ศ. 2529 มีจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการในเขตกรุงเทพมหานครเป็นจำนวนทั้งสิ้น 5,463 คัน¹⁹ จะเห็นได้ว่า การให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างได้มีการขยายตัว

¹⁸ Nuchjarin Kasemsukworarat, "The Economic Analysis of Hired Motorcycle Service in Bangkok," (M.A. Thesis, Thammasat University, 1990).

¹⁹ ดูเพิ่มเติมที่ภาคผนวก ข., หน้า 110.

ออกไปทั่วเขตกรุงเทพมหานคร ถึงแม้ว่าในแต่ละพื้นที่จะมีจำนวนของรถจักรยานยนต์รับจ้างไม่มาก แต่ก็นับได้ว่า เป็นจุดเริ่มต้นที่ทำให้ประชาชนทั่วกรุงเทพมหานครได้รู้จักกับการให้บริการของรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ภายหลังจากที่กรมตำรวจได้สำรวจจำนวนของรถจักรยานยนต์รับจ้างในปี พ.ศ. 2529 ในเวลาต่อมา กรมการขนส่งทางบกโดยฝ่ายสถิติการขนส่ง กองวิชาการและวางแผน ได้สำรวจจำนวนของรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร ในปี พ.ศ. 2531, พ.ศ. 2534 และ พ.ศ. 2536 ซึ่งมีการสำรวจจำนวนของคิวรถและจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างตามพื้นที่ที่มีการแบ่งเขตเป็นเขตชั้นใน, เขตชั้นกลาง และเขตชั้นนอก จากผลการสำรวจพบว่า ในปี พ.ศ.2531 มีคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างทั้งหมด 831 คิว และมีจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างทั้งหมด 16,528 คัน ส่วนในปี พ.ศ. 2534 มีคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างรับจ้างทั้งหมด 1,415 คิว และมีจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างทั้งหมด 31,420 คัน ในปี พ.ศ. 2536 มีจำนวนคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างทั้งหมด 1,514 คิว และมีจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างทั้งหมด 36,553 คัน²⁰ จากการสำรวจดังกล่าวเป็นการแสดงให้เห็นถึงจำนวนของรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีการเพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็วในแต่ละปี

จนถึงในปัจจุบัน ทางกรมการขนส่งทางบกโดยฝ่ายสถิติการขนส่ง กองวิชาการและวางแผน ได้มีการสำรวจจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างครั้งล่าสุด เป็นการสำรวจจำนวนของคิวรถและจำนวนของรถจักรยานยนต์รับจ้างทั่วประเทศโดยจาก “รายงานการศึกษารถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครและส่วนภูมิภาค พ.ศ. 2538” มีการแบ่งการสำรวจเป็น

1) สถิติรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร ณ วันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ. 2537 โดยจำแนกตามพื้นที่รับผิดชอบของกองบัญชาการตำรวจนครบาล จากการสำรวจพบว่า มีจำนวนคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างทั้งหมด 2,798 คิว โดยมีจำนวนของรถจักรยานยนต์รับจ้างทั้งหมด 43,290 คัน²¹

2) สถิติจำนวนคิวและจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างในส่วนภูมิภาค ณ วันที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2538 โดยจำแนกตามจังหวัดในส่วนภูมิภาค จากการสำรวจพบว่า มีจำนวนคิวรถ

²⁰ คูภาคผนวก ข., หน้า 113.

²¹ คูภาคผนวก ข., หน้า 115.

จักรยานยนต์รับจ้างทั้งหมด 2,778 คัน และมีจำนวนของรถจักรยานยนต์รับจ้างทั้งหมด 67,445 คัน²²พบว่าในแต่ละภาคมีจำนวนของรถจักรยานยนต์รับจ้างที่แตกต่างกันมาก ซึ่งแสดงให้เห็นว่าจำนวนของรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้นขึ้นอยู่กับพื้นที่และความต้องการของประชาชน

ดังนั้น เมื่อรวมจำนวนของรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร (43,290 คัน) กับจำนวนของรถจักรยานยนต์รับจ้างในส่วนภูมิภาค (67,445 คัน) พบว่า ในปีพ.ศ. 2538มีจำนวนของรถจักรยานยนต์รับจ้างทั่วประเทศเป็นจำนวนทั้งสิ้น 110,735 คัน จะเห็นได้ว่า ภายในระยะเวลาไม่ถึง 20 ปี การให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างได้มีการขยายธุรกิจการให้บริการแก่ประชาชนทั่วเขตกรุงเทพมหานคร และทั่วทุกจังหวัดของประเทศไทย และมีแนวโน้มว่าจะมีการเพิ่มจำนวนขึ้นเรื่อย ๆ ในแต่ละปี

2.9 ข้อดีและข้อเสีย ของการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

จากที่กล่าวมา เกี่ยวกับลักษณะ โดยทั่วไปในการประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้าง เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่า การให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง มีข้อดีและข้อเสีย ดังต่อไปนี้คือ

2.9.1. ข้อดีของการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

1) รถจักรยานยนต์รับจ้างมีความรวดเร็วในการให้บริการ จึงเป็นพาหนะอีกประเภทหนึ่งที่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนในการเดินทางให้ถึงจุดหมายโดยประหยัดเวลาที่สุด และรถจักรยานยนต์รับจ้างยังเป็นพาหนะที่มีความคล่องตัวสูง ผู้ให้บริการสามารถที่จะขับขึ้นรถจักรยานยนต์ไปได้แทบทุกสภาพพื้นที่ โดยเฉพาะบนสภาพท้องถนนที่มีการจราจรติดขัดอย่างมากในเขตเมือง

2) รถจักรยานยนต์รับจ้างสามารถให้บริการประชาชนในพื้นที่ต่าง ๆ ที่ไม่มีรถรับจ้างชนิดอื่น ๆ หรือรถโดยสารประจำทางเข้าไปให้บริการได้

3) รถจักรยานยนต์รับจ้างสามารถให้บริการแก่ประชาชนหลังจากที่การให้บริการรถโดยสารประจำทางหมดเวลาการเดินทางแล้ว โดยรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนมากจะเลิก

²² ฤดูกาลผนวก ข., หน้า 118.

ให้บริการแก่ประชาชนช้ากว่ารถโดยสารประจำทาง และในบางคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างมีการให้บริการถึง 24 ชั่วโมง

4) ในเวลากลางคืนหรือในพื้นที่ที่มีอันตราย และอาจจะทำให้เกิดการก่ออาชญากรรม การให้บริการของรถจักรยานยนต์รับจ้างสามารถสร้างความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ดังกล่าว เช่น ในซอยที่มีความลึกและเป็นที่เปลี่ยว

5) การให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้นสามารถสร้างงานให้แก่ประชาชนได้จำนวนหนึ่ง ซึ่งถือว่า การให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้นเป็นอาชีพที่สุจริต ซึ่งสามารถช่วยให้คนมีงานทำ และมีรายได้สำหรับผู้ให้บริการและครอบครัว อีกทั้งยังทำให้มีเงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้น จากการทำผู้เขียนได้ทำการสอบถามผู้ที่ประกอบอาชีพนี้ ปรากฏว่า บุคคลที่หันมาประกอบอาชีพนี้ มี 2 ลักษณะด้วยกัน คือ (1) ผู้ที่ยึดการประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอาชีพหลัก (2) ผู้ที่ประกอบอาชีพนี้เป็นอาชีพที่เสริมรายได้พิเศษ โดยส่วนมากบุคคลเหล่านี้มักจะมีอาชีพหลักที่จะต้องใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะอยู่แล้ว เช่น พนักงานส่งเอกสาร หรือ เซลล์แมน

6) อัตราค่าโดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้นมีราคาไม่แพง เมื่อเปรียบเทียบกับอัตราค่าโดยสารในการให้บริการของรถรับจ้างอื่น ๆ เช่น รถแท็กซี่ รถยนต์สามล้อรับจ้าง หรือรถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง

7) การประกอบอาชีพเป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ กล่าวคือ ผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้นจะมีความคุ้นเคยกับประชาชนและเส้นทางในพื้นที่ จึงสามารถที่จะช่วยเจ้าหน้าที่ตำรวจในการช่วยสอดส่องว่ามีบุคคลใดมีการกระทำผิดกฎหมายในพื้นที่นั้น ๆ และยังช่วยในการบอกข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

2.9.2. ข้อเสียของการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

- 1) การนำเอารถจักรยานยนต์มาใช้รับจ้างรับ-ส่งคนโดยสารนั้น ทำให้เกิดความเสียดังต่ออันตรายแก่ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร เนื่องจากรถจักรยานยนต์เป็นรถที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง โดยเฉพาะการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็ว เพื่อที่จะให้ถึงจุดหมายให้ทันเวลาตามความต้องการของผู้ใช้บริการ หรือหลังจากการให้บริการที่ผู้ให้บริการจะต้องขับขี่รถจักรยานยนต์ไปที่คิวรถให้เร็วที่สุดเพื่อเป็นการเพิ่มจำนวนเที่ยวของการให้บริการ
- 2) การที่ผู้ให้บริการบางคนนำรถจักรยานยนต์ที่ได้รับการดัดแปลงหรือต่อเติมอุปกรณ์ในตัวรถ ซึ่งส่งผลให้รถจักรยานยนต์นั้นไม่มั่นคงแข็งแรง อุปกรณ์ของรถไม่สมบูรณ์ และอาจจะมีควันขาวหรือส่งเสียงดัง ซึ่งจะก่อให้เกิดอันตรายหรือสร้างความเดือดร้อนรำคาญให้แก่ผู้ใช้บริการ และประชาชนทั่วไป
- 3) การจอดรอของคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างในบริเวณปากซอยหรือพื้นที่ในซอยและริมถนนโดยอาศัยพื้นที่บนทางเท้า หรือการใช้พื้นที่บางส่วนของที่พัสดุโดยสารรถประจำทางเป็นสถานที่ตั้งคิวรถ เป็นการกีดขวางทางสัญจรและเส้นทางจราจรของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน
- 4) การให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างแก่ประชาชนในพื้นที่หรือเส้นทางที่ได้มีการให้บริการของรถโดยสารประจำทางหรือรถรับจ้างสาธารณะประเภทอื่น ๆ เช่น รถสองแถว รถยนต์สามล้อรับจ้าง รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง และรถแท็กซี่ ให้บริการอยู่ในพื้นที่หรือเส้นทางนั้น ๆ อยู่แล้ว ส่งผลให้รายได้ของรถโดยสารประจำทางและรถยนต์รับจ้างที่ได้รับอนุญาตถูกต้องนั้นลดน้อยลงไป และยังมีการแย่งผู้โดยสารของรถรับจ้างที่ถูกต้องตามกฎหมาย ทำให้รายได้ของบุคคลเหล่านี้ลดน้อยลงไปเช่นกัน
- 5) ผู้ให้บริการบางคนนั้นต้องรับภาระหนี้สิน ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายเพื่อการเข้าร่วมให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง เช่น การซื้อรถจักรยานยนต์ และการซื้อเสื้อคิวซึ่งมีราคาแพง
- 6) มีการแก่งแย่งผลประโยชน์ในกลุ่มของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่ กลุ่มผู้จัดตั้งคิวรถ กลุ่มผู้มีอิทธิพลในพื้นที่ และผู้ให้บริการ

รถจักรยานยนต์รับจ้างในคิวรถอื่น ผู้ให้บริการรถรับจ้างประเภทอื่น ๆ ก่อให้เกิดปัญหาที่มีความขัดแย้งกันระหว่างกลุ่มบุคคล ส่งผลให้มีปัญหาการทะเลาะวิวาทหรือการก่ออาชญากรรม

7) เจ้าหน้าที่ตำรวจในบางท้องที่มีผลประโยชน์จากธุรกิจการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง จึงทำให้เจ้าหน้าที่เหล่านี้ละเลยไม่เข้มงวดในการกวาดจับจับกุมผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีคิวรถอยู่บริเวณพื้นที่รับผิดชอบ เป็นผลให้ผู้ให้บริการโดยส่วนมากละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร

8) ผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างบางคนได้ใช้โอกาสจากการให้บริการและความคุ้นเคยเส้นทางในพื้นที่ก่ออาชญากรรมในหลายรูปแบบ เช่น การปล้น จี้ หรือข่มขืน โดยเฉพาะกับผู้โดยสารที่เป็นผู้หญิง นอกจากนี้ผู้ให้บริการบางคนยังคอยให้ความช่วยเหลือหรือเป็นสายให้คนร้าย หรือเป็นคนร้ายเข้าโจรกรรมทรัพย์สินตามที่พักอาศัยที่ไม่มีคนเฝ้า หรือการก่ออาชญากรรมโดยการเป็นผู้ขังขังรถจักรยานยนต์ให้แก่มือปืนรับจ้าง ซึ่งการก่ออาชญากรรมของคนร้ายที่เป็นผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้น ทำให้เกิดความยากลำบากต่อการจับกุม เนื่องจากบุคคลเหล่านี้มีความเชี่ยวชาญในเส้นทางจึงสามารถขังขังรถจักรยานยนต์หลบหนีได้ง่าย

9) ผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง อาจจะถูกผู้โดยสารที่เป็นมิถุนาชีพ ประทุษร้ายต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ให้บริการ เพื่อวัตถุประสงค์ในทรัพย์สินและรถจักรยานยนต์