

ความสัมพันธ์ระหว่างรัฐ ทูต และจักรยานยนต์รับจ้าง  
ในเขตกรุงเทพมหานคร



พ.ต.ท. อาวุธ อุคมรัตน์

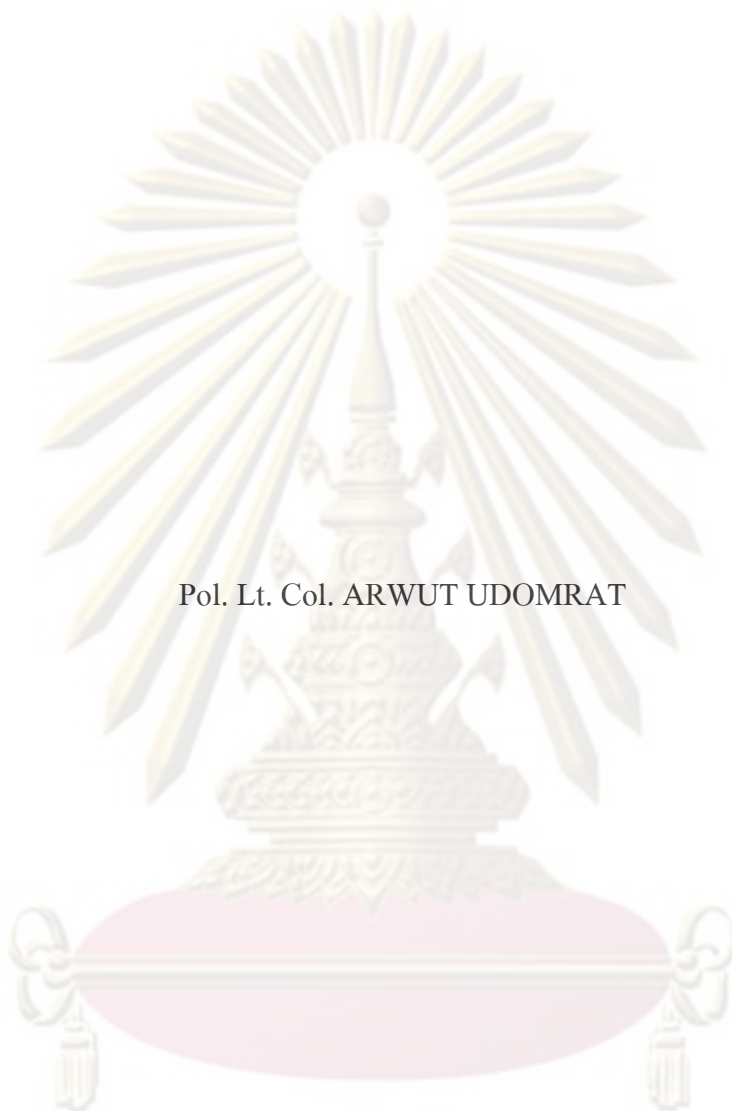
วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมือง ภาควิชาเศรษฐศาสตร์

คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2550

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**THE RELATIONS BETWEEN STATE-CAPITAL AND THE HIRED  
MOTORCYCLES IN BANGKOK**



Pol. Lt. Col. ARWUT UDOMRAT

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the requirements  
For the Degree of Art Program in Political Economy

Faculty of Economics  
Chulalongkorn University

Academic Year 2007

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

ความสัมพันธ์ระหว่างรัฐ ทูต และจักรยานยนต์รับจ้างในเขต  
กรุงเทพมหานคร

โดย

พ.ต.ท.อาวุธ อุดมรัตน์

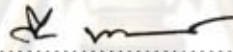
สาขาวิชา

เศรษฐศาสตร์การเมือง

อาจารย์ที่ปรึกษา

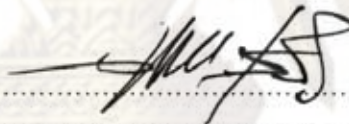
รองศาสตราจารย์ มณีสรี พันธุ์ลาภ

คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้นำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็น  
ส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ

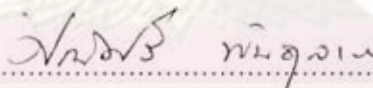


..... คณบดีคณะเศรษฐศาสตร์  
(ศาสตราจารย์ ดร.ติรณ พงศ์มณฑิณี)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์



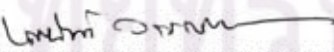
..... ประธานกรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ ดร.ณรงค์ เพ็ชรประเสริฐ)



..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์  
(รองศาสตราจารย์ มณีสรี พันธุ์ลาภ)



..... กรรมการ  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สมบูรณ์ รัตนพนากุล)



..... กรรมการ  
(อาจารย์ นพนันท์ วรรณเทพสกุล)

ศูนย์วิจัยทรัพยากรพยากรณ์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พ.ศ.ท. อาวุธ อุคมนตรี : ความสัมพันธ์ระหว่างรัฐทุน และจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร (THE RELATIONS BETWEEN STATE-CAPITAL AND THE HIRED MOTORCYCLES IN BANGKOK) อ.ที่ปรึกษา: รศ. มณีศรี พันธุภาณ, 109 หน้า.

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อทำการศึกษาในประเด็นเรื่องความสัมพันธ์การผลิต ในส่วนของความสัมพันธ์ระหว่างรัฐทุน และจักรยานยนต์รับจ้าง การศึกษานี้ประกอบด้วยการศึกษาถึงลักษณะของผู้ที่เกี่ยวข้องในการประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง สถานะและบทบาทของกลุ่มบุคคลดังกล่าว ซึ่งสามารถนำไปสู่การตอบโต้ข้อในการศึกษาเรื่องความสัมพันธ์การผลิตได้ว่ามีลักษณะเป็นอย่างไร ทั้งนี้ได้ทำการศึกษาจากงานวิจัยซึ่งเป็นการศึกษาในเชิงประวัติศาสตร์ (Historical Approach) ผนวกเข้ากับข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ในลักษณะ Group Focus เพื่อให้ได้ข้อมูลในเชิงลึกยิ่งขึ้น โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับลักษณะของการเกิดขึ้นของตัวจักรยานยนต์รับจ้าง รวมถึงค่าใช้จ่ายของระบบที่ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างต้องจ่ายไปทั้งก่อนและหลังการเข้าเป็นแรงงาน

ลักษณะความสัมพันธ์ของกิจกรรมการผลิตที่เกิดขึ้นระหว่างรัฐทุน และจักรยานยนต์รับจ้างเป็นผลมาจากกลไกและกระบวนการของรัฐเป็นตัวการสำคัญ กล่าวคือ ตำรวจได้ใช้กลไกหรือกระบวนการในการแจกจ่ายสินค้าทางการเมือง ซึ่งก็คือการให้สิทธิแก่กลุ่มทุนซึ่งก็คือหัวหน้าวิน เมื่อได้รับสิทธินั้นมาแล้วหัวหน้าวินจึงจัดตั้งวินเพื่อให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ปัจจัยการผลิตที่สำคัญก็ตกไปอยู่แก่หัวหน้าวิน และเพื่อที่จะสร้างรายได้ให้เกิดขึ้น หัวหน้าวินจึงได้สร้างค่าเช่าในปัจจัยการผลิตขึ้นโดยแปรเปลี่ยนไปเป็นเสื่อวิน เสื่อวินก็จะถูกแจกจ่ายไปยังแรงงาน โดยแรงงานมีหน้าที่ต้องจ่ายค่าเช่าเป็นการตอบแทนให้แก่หัวหน้าวิน และเพื่อที่จะรักษาสถานะและรายได้ของตนไว้ หัวหน้าวินจึงต้องจ่ายค่าเช่าที่เกิดจากการโอนทรัพยากรให้กับตำรวจ จึงเป็นที่มาของ “ตัวจักรยานยนต์รับจ้าง” ส่วนที่หัวหน้าวินจะได้รับคือค่าเช่าจากการกำกับดูแล เช่นนี้แล้วแรงงานผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างจึงเสมือนถูก “ขูดรีดมูลค่าส่วนเกินแรงงาน” ต่อมาภาควิชาเศรษฐศาสตร์จะจัดตัวจักรยานยนต์รับจ้างและผู้มีอิทธิพลที่คอยขูดรีดแรงงาน จึงได้ประกาศบังคับใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๔๗ โดยหวังว่าพระราชบัญญัติดังกล่าวจะสามารถทำให้ผู้มีอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างมีระดับความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น หากแต่ปรากฏว่าด้วยกลไกหรือกระบวนการแห่งรัฐที่เป็นอยู่ที่ไม่สามารถขจัดการขูดรีดแรงงานออกไปได้ทั้งหมด เพียงแค่ช่วยลดระดับการขูดรีดให้ลดลงเท่านั้น

กล่าวโดยสรุปได้ว่าความสัมพันธ์การผลิตในกิจกรรมจักรยานยนต์รับจ้างนั้นเป็นการก่อตัวขึ้นจากกลไกหรือกระบวนการในการแจกจ่ายสินค้าทางการเมืองของรัฐผ่านสถาบันอันเป็นตัวแทนรัฐ โดยมีปัจจัยการผลิตเข้ามาทำหน้าที่เป็นตัวเชื่อมโยงให้กลุ่มบุคคลเหล่านั้นสร้างความสำคัญต่อกัน ผ่านกระบวนการของการสร้างค่าเช่าทางเศรษฐกิจ จากการศึกษาสามารถเสนอแนะได้ว่าควรจะเข้าไปจัดการกับกิจกรรมการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างให้ได้ผลและมีประสิทธิภาพนั้น ก่อนการออกประกาศบังคับใช้กฎหมายใหม่ๆ นั้นต้องทำความเข้าใจกับโครงสร้างและความสัมพันธ์การผลิตให้เข้าใจอย่างถ่องแท้เสียก่อน อีกทั้งหน่วยงานของรัฐที่จะเข้ามาดูแลนั้นต้องมีบุคลากรที่มีความรู้ความเข้าใจในกิจกรรมการผลิตอย่างแท้จริงด้วย

สาขา.....เศรษฐศาสตร์การเมือง..... ลายมือชื่อนิสิต..... อาวุธ อุคมนตรี  
ปีการศึกษา..... 2550..... ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา..... มณีศรี พันธุภาณ



## 4785984329: MAJOR POLITICAL ECONOMY

KEY WORD: STATE-CAPITAL

Pol. Lt. Col. Arwut Udomrat: THE RELATIONS BETWEEN STATE-CAPITAL-AND THE HIRED MOTORCYCLES IN BANGKOK. THESIS ADVISOR: ASSOC. PROF.MANISRI PUNTULARP. 109pp.

This thesis studied about relations of production by focusing on the relation between the state, the capital and a group of motorcyclist, who ride a motorcycle for a living. The thesis is combined with two elements; the consideration of the characters of people, who involve in a circle of this motorcycle riding career and a position or a role of a group of motorcyclist in the society. These two elements lead us to the answer of the question, how is the relation of the production? The historical approach combine with the data from the group focus interview were used to get specific data, especially in the section, that is relevant to the form of the illegal motorcycling levy and the illegal expense that motorcyclists have to pay before and after joining in this motorcycle riding career.

The characters of the production between the state, the capital and the motorcyclists is the effect of the system and the government process, it means that polices distribute the political commodity, which is actually an influence, to a leader of the group of motorcyclists, which is the capital group, by using the system or the government process. When the leader obtains the influence, he organize a group of motorcyclists, then a means of production belong to the leader and to earning incomes, the leader sets a rental fee, which transforms to be custom team jackets then the leader distributes these custom team jackets to motorcyclists, who have to pay a rental fee for these jackets to the leader in order to safe their career and their position in the group. Not only the motorcyclist but also the leaders, they have to pay a motorcycling levy to the police that are the origin of the "illegal motorcycling levy" but what the leader gets from the police in return is the safety when running the business. From the process, motorcyclists, who ride for a living, are disadvantaged because they pay more than what they get. Afterward, the government sets a policy in order to eliminate illegal motorcycling levies and influences, therefore, the government declares the act of Vehicle Legislation (13<sup>th</sup> Edition) in the 2549<sup>th</sup> year of Buddhist with the expectation that this act of Vehicle Legislation will raise a standard of living of motorcyclists but in reality nowadays, this act of Vehicle Legislation cannot eliminate all of those illegal motorcycling levies and influences, it can only decrease the severity of the situation.

In the conclusion, the relation of production of the illegal motorcycling levies is caused by the process of distribution of the political commodity by the government man. A mean of production is the link for those influences by creating the economic rents. From the study, the government has to understand about the structure and the relation of production, in order to deal effectively with the influences before the declaration of the act of Vehicle Legislation and the government organization has to have personal officers with abilities in order to understand the process of production.

Field of Study.....Political Economy.....

Student's signature.....

Arwut Udomrat

Academic year.....2007.....

Advisor's signature.....

Manisri Puntularp

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ ผู้เขียนขอขอบพระคุณรองศาสตราจารย์ มณิศรี พันธุลาภ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ ดร.ณรงค์ เพ็ชรประเสริฐ ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สมบูรณ์ รัตนพนากุล อาจารย์นันทน์ วรรณเทพกุล กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ เป็นอย่างสูง ที่ให้คำแนะนำที่มีคุณค่า และคำวิจารณ์ที่มีประโยชน์ พร้อมทั้งให้กำลังใจกับ ผู้เขียนเสมอมา ทั้งนี้ต้องขอขอบพระคุณคณะกรรมการทุกท่านที่ได้กรุณาให้คำแนะนำอันเป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุงแก้ไขให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ขอขอบคุณบิดา มารดา ครอบครัว และเพื่อนๆ ที่ให้การสนับสนุน พร้อมทั้งให้กำลังใจตลอดการทำวิทยานิพนธ์อย่างเสมอมา

ท้ายสุดขอขอบพระคุณเจ้าของบทความ และงานวิจัยต่างๆ ที่ได้ให้ผู้เขียนได้ทำการศึกษา คุณประโยชน์ของการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนขอบแต่ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกท่าน ส่วนข้อบกพร่องหรือผิดพลาดประการใด ผู้เขียนขอน้อมรับไว้เพื่อปรับปรุง ณ โอกาสต่อไป

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฌ
สารบัญภาพ.....	ญ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1. ความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	10
1.3. ขอบเขตการศึกษา.....	10
1.4. วิธีการวิจัย.....	11
1.5. นิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้อง.....	11
1.6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	12
บทที่ 2 กรอบทฤษฎีและวรรณกรรมปริทรรศน์.....	13
2.1 แนวคิดเศรษฐศาสตร์การเมือง.....	14
2.1.1 กฎมูลค่าส่วนเกิน.....	14
2.1.2 ความสัมพันธ์การผลิต.....	14
2.1.3 หลักพื้นฐานของการสะสมทุน.....	16
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับค่าเช่า (Rent).....	18
2.2.1 ค่าเช่าทางเศรษฐกิจ (Economic Rent).....	18
2.2.2 การแสวงหาค่าเช่า (Rent-Seeking).....	19
2.2.3 ชนิดของค่าเช่าและนัยยะต่อความเจริญทางเศรษฐกิจ.....	21
2.3 แนวคิดเรื่องการคอร์รัปชัน (Corruption).....	22
2.4 แนวคิดเรื่องเศรษฐกิจนอกระบบ.....	24
2.5 วรรณกรรมปริทัศน์.....	25

บทที่ 3 ประวัติความเป็นมาของจักรยานยนต์รับจ้าง.....	28
3.1 ความเป็นมาของจักรยานยนต์รับจ้าง.....	28
3.2 พัฒนาการด้านนโยบายการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง.....	29
3.3 ภาวะทั่วไปของกิจการมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ก่อนการประกาศใช้ พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๔๗.....	32
3.4 ภาวะทั่วไปของกิจการจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานครหลังการประกาศใช้ พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๔๗ จนถึงปัจจุบัน.....	38
3.5 ปัจจัยที่ทำให้รถจักรยานยนต์ขยับตัว.....	42
บทที่ 4 บทวิเคราะห์และผลการศึกษา.....	44
4.1 พัฒนาการของรถจักรยานยนต์รับจ้างและนโยบายที่เกี่ยวกับจักรยานยนต์รับจ้าง.....	44
4.2 ที่มาของกลุ่มบุคคลภายในอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง.....	46
4.3 การเกิดขึ้นของส่วยวินจักรยานยนต์รับจ้าง การจ่ายเงินนอกระบบเพื่อเข้าเป็น ส่วนหนึ่งในผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง รวมถึงค่าใช้จ่ายส่วนเกินต่างๆ.....	51
4.4 บทบาทหน้าที่และสถานะของบุคคลกลุ่มต่างๆ ในกิจการจักรยานยนต์รับจ้าง.....	56
4.5 การก่อตัวขึ้นของรากฐาน ระบอบเศรษฐกิจจักรยานยนต์รับจ้าง และโครงสร้าง ชั้นบนที่มีผลต่อการผลิต.....	63
4.6 ความสัมพันธ์ของกลุ่มบุคคลต่างๆ ในกิจกรรมการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง.....	67
4.7 การบริหารจัดการและจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด.....	81
บทที่ 5 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ.....	84
5.1 สรุปผลการศึกษา.....	84
5.2 อภิปรายผลการศึกษา.....	85
5.3 ข้อเสนอแนะ.....	86
รายการอ้างอิง.....	88
ภาคผนวก.....	90
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	109



สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1.1 อัตราการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมและภาคเกษตรกรรม.....	3
ตารางที่ 1.2 เศรษฐกิจนอกกฎหมายและรายได้ผิดกฎหมายของตำรวจในปี พ.ศ. 2546.....	8
ตารางที่ 2.1 ค่าเช่าทางเศรษฐกิจประเภทต่างๆ.....	19
ตารางที่ 2.2 ประเภทของค่าเช่าและผลต่อเศรษฐกิจ.....	21
ตารางที่ 3.1 สรุปการรับคำขอหนังสือรับรองการใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะ.....	30



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 4.1 แผนผังแสดงภาพการแจกจ่ายสินค้าทางการเมืองก่อนพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) มีผลบังคับใช้.....	65
ภาพที่ 4.2 แผนผังแสดงภาพการแจกจ่ายสินค้าทางการเมืองหลังพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) มีผลบังคับใช้.....	67
ภาพที่ 4.3 แสดงความสัมพันธ์ของการผลิตในการประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างก่อนการประกาศใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๔๗ (กำหนดมาตรการควบคุมจักรยานยนต์รับจ้าง).....	68
ภาพที่ 4.4 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างทุนกับผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง.....	69
ภาพที่ 4.5 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างทุนกับรัฐ.....	73
ภาพที่ 4.6 แสดงความสัมพันธ์การผลิตในการประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง หลังการประกาศใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓).....	75
ภาพที่ 4.7 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรัฐกับผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง.....	76
ภาพที่ 4.8 ความสัมพันธ์ระหว่างทุนกับผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง.....	79

# บทที่ 1

## บทนำ

บทนำจะเป็นการกล่าวถึง กระบวนการศึกษาวิจัย โดยมีหัวข้อที่เกี่ยวข้องดังนี้ สภาพปัญหาของ เรื่องที่จะทำการศึกษา วัตถุประสงค์ในการศึกษา วิธีการวิจัย ขอบเขตการศึกษา นิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้อง ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ซึ่งจะกล่าวโดยละเอียดต่อไป

### 1.1 ความสำคัญของปัญหา

เศรษฐศาสตร์การเมืองเป็นวิทยาศาสตร์แขนงหนึ่งที่ค้นคว้าความสัมพันธ์ทางการผลิตของ สังคม ซึ่งให้เห็นถึงกฎที่กำกับการผลิตและการแบ่งปันปัจจัยวัตถุ ในขั้นตอนต่างๆ แห่งการพัฒนาของ ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจของสังคมมนุษย์ชาติอย่างแจ่มชัด การผลิตเป็นรากฐานแห่งการดำรงอยู่และ การพัฒนาของสังคมมนุษย์ คนเราเมื่อต้องการจะมีชีวิตอยู่ ก็ต้องมีอาหารกิน มีเสื้อผ้าสวมใส่ มีที่พัก อาศัย มีของใช้ที่จำเป็น ปัจจัยวัตถุเหล่านี้ล้วนอาศัยคนไปผลิตขึ้นมาทั้งสิ้น ถ้าหากการผลิตยุติลง ในเวลา ไม่นานสังคมมนุษย์ชาติจะถึงกาลอวสาน<sup>1</sup>

ในตอนหนึ่งของรวมบทนิพนธ์ของมาร์กซ-เอนเงิลส์ เล่ม 3 ได้กล่าวไว้ว่า เศรษฐศาสตร์ การเมือง หรือมีชื่อเรียกกันอีกชื่อหนึ่งว่าเศรษฐศาสตร์สังคม “กล่าวในความหมายด้านกว้างที่สุดแล้ว คือวิทยาศาสตร์ที่ค้นคว้ากฎซึ่งกำกับการผลิตและการแลกเปลี่ยนปัจจัยชีวิตวัตถุของสังคมมนุษย์ชาติ”<sup>2</sup>

ดังนั้น ด้วยนัยและเป้าหมายในการศึกษาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมืองนั้น ได้มีการวางกรอบ เป้าหมายแห่งการค้นคว้าของมันเกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ในผลดีผลเสียทางวัตถุของชนชั้นต่างๆ มันจึง มีลักษณะทางชนชั้นอย่างหนาแน่นในประวัติศาสตร์ ยังไม่มีเศรษฐศาสตร์การเมืองโดยอยู่เหนือชนชั้น การศึกษาทางด้านเศรษฐศาสตร์การเมืองในแง่มุมต่างๆนั้น จะมีลักษณะของการกล่าวถึงหรือการกล่าว อ้างโดยใช้ประวัติศาสตร์ทางด้านเศรษฐกิจของสังคมมาเป็นตัวช่วยเพื่อให้ผู้ศึกษาได้มองเห็นภาพ สามารถมองผ่านเข้าไปในประวัติศาสตร์เพื่อให้เกิดมุมมองที่เด่นชัดขึ้น อันจะทำให้ผู้ศึกษาได้สามารถ ประยุกต์ความรู้เพื่อทำความเข้าใจในสิ่งที่มีความสัมพันธ์และความเป็น ไปในปัจจุบันกาลได้ง่ายยิ่งขึ้น สิ่งที่เศรษฐศาสตร์การเมืองมักจะกล่าวถึงก่อนสิ่งอื่นหรือมักทำการศึกษาเป็นลำดับต้นๆก็คือเศรษฐกิจ ของสังคม และเมื่อพูดถึงเศรษฐกิจสังคมก็จะเริ่มต้นด้วยการผลิตเป็นปฐมบท เนื่องจากการผลิตเป็น รากฐานแห่งการดำรงอยู่และการพัฒนาของสังคมมนุษย์

<sup>1</sup> บุญศักดิ์ แสงระวี, เศรษฐศาสตร์การเมืองพื้นฐาน, 2546, ปกหลัง.

<sup>2</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 9.

เพราะถ้าหากการผลิตยุติลงในเวลาไม่นาน สังคมมนุษย์ชาติก็จะถึงกาลอวสาน<sup>3</sup> การก่อเกิดเติบโต ดำเนินไปและการดับสลาย อันเป็นกระบวนการการส่งผ่านของระบอบหรือลัทธิทางเศรษฐกิจแบบหนึ่งไปสู่ระบอบหรือลัทธิทางเศรษฐกิจอีกแบบหนึ่งให้เกิดขึ้น ในแต่ละยุคแต่ละสมัยของช่วงประวัติศาสตร์ที่ผ่านมาของสังคมมนุษย์ชาติ พลังการผลิต ความสัมพันธ์การผลิต กฎเศรษฐกิจ ที่ทำให้คนทั้งหลายไปขึ้นต่อมันและผูกมัดการเคลื่อนไหวของคนไว้อย่างแน่นหนา เศรษฐศาสตร์การเมืองในเชิงประวัติศาสตร์จึงได้ทำการกล่าวถึง ตีแผ่ รวมทั้งการนำกระบวนการต่างๆเหล่านั้นมาตีความหมายและหาหน้าที่สำคัญที่ซ่อนอยู่เพื่อให้เห็นรูปแบบของความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้น รวมถึงชี้ให้เห็นถึงมูลเหตุของความขัดแย้งในระบอบหรือลัทธิทางเศรษฐกิจอันนำไปสู่การล่มสลายของระบอบหรือลัทธิทางเศรษฐกิจนั้นๆ ในแต่ละยุคของประวัติศาสตร์นับตั้งแต่การเกิดขึ้นของ เศรษฐกิจสังคมบรรพกาล เศรษฐกิจสังคมทาส เศรษฐกิจสังคมศักดินา เรื่อยมาจนถึงระบบลัทธิทุนนิยม ซึ่งล้วนแต่มีกระบวนการส่งผ่าน ถ้ายทอด อันนำไปสู่กระบวนการเปลี่ยนแปลงจากสังคมเศรษฐกิจหนึ่งไปสู่สังคมเศรษฐกิจอีกรูปแบบหนึ่งเรื่อยมา

การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยเริ่มต้นอย่างจริงจังเมื่อใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับแรก (พ.ศ. 2504-2509) โดยกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาเน้นที่อุตสาหกรรมผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า (Import-Substitution) ต่อมาแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 3 ได้หันมาสนับสนุนการส่งออกพืชเศรษฐกิจ (Export-oriented Industrialization) ทำให้ภาคอุตสาหกรรมเป็นแหล่งรายได้นำเงินตราเข้าประเทศและชักนำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจกลายเป็นประเทศอุตสาหกรรมในที่สุด<sup>4</sup> ทั้งนี้ความสำเร็จในการพัฒนาเศรษฐกิจ ปรากฏชัดขึ้นในช่วงทศวรรษ 1980s ภายหลังจากที่เศรษฐกิจไทยต้องประสบกับภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจ ช่วงปี 1982 และ 1985 แต่หลังจากนั้นไม่นาน ก็ได้มีการฟื้นตัวและตั้งแต่นั้นเป็นต้นมาก็ได้พัฒนาเติบโตอย่างรวดเร็วชนิดที่ไม่เคยปรากฏมาก่อนในประวัติศาสตร์ไทย กล่าวคือ อัตราความเจริญเติบโตสูงมาก โดยในปี 1987 เติบโตร้อยละ 9.5 ปี 1988 เติบโตร้อยละ 13.2 ปี 1989 เติบโตร้อยละ 12.3 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับอัตราการเจริญเติบโตของประเทศไทยกับกลุ่มประเทศอุตสาหกรรมใหม่ (Newly Industrialized Countries) ด้วยกัน กล่าวได้ว่าอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจของไทยเมื่อเทียบกับส่วนอื่นๆ ของโลกนั้นอยู่ในระดับที่สูงพอสมควรคือ มีอัตราการเติบโตโดยเฉลี่ยใกล้เคียงกับกลุ่มประเทศอุตสาหกรรมใหม่ที่ขยายตัวอย่างรวดเร็วเช่น เกาหลีใต้ ไต้หวันและสิงคโปร์ นั่นคือประมาณร้อยละ 11 นอกจากนี้การขยายตัวในช่วงปี 1990 ก็สูงเกินคาดคือ

<sup>3</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 17.

<sup>4</sup> ผาสุก พงษ์ไพจิตร และ สังคีต พิริยะรังสรรค์, พลวัตไทย: มุมมองจากเศรษฐศาสตร์การเมือง, 2534, หน้า 39.



อยู่ในระดับร้อยละ 10-11 ทำให้เห็นภาพของความเจริญเติบโตของเศรษฐกิจไทยที่กำลังมุ่งไปสู่ความเป็นประเทศอุตสาหกรรมใหม่ตามหลังกลุ่ม “สี่เสือของเอเชีย” ถึงขนาดมีการให้สมญาว่าประเทศไทยกำลังจะเป็น “เสือตัวที่ห้าของเอเชีย”<sup>5</sup>

ภายใต้ฉากหลังที่สวゆるของการพัฒนาและการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทยนั้น ยังก่อให้เกิดความขัดแย้งหลายประการเกิดขึ้นภายใต้สภาวะเงื่อนไขหลายๆ ซึ่งที่น่าสนใจเป็นอย่างยิ่ง คือ ปัญหาความไม่เท่าเทียมกันทางรายได้ (Income disparity) และการแข่งขันทรัพยากรธรรมชาติ กล่าวคือ การเร่งพัฒนาอุตสาหกรรมของไทยทำให้เกิดการพัฒนาที่ไม่สมดุลของสาขาการผลิต (sector imbalance) โดยที่ปี 1989 อัตราการเจริญเติบโตของสาขาอุตสาหกรรมสูงถึงร้อยละ 17.0 เมื่อเทียบกับสาขาเกษตรกรรมร้อยละ 4.1 ดังตารางที่ 1.1

ตารางที่ 1.1 อัตราการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมและภาคเกษตรกรรม

	(%)					
	1960s (เฉลี่ย)	1970s (เฉลี่ย)	1970-86 (เฉลี่ย)	1987	1988	1989
ภาคเกษตรกรรม	5.50	4.20	2.90	-0.2	20.40	4.10
ภาคอุตสาหกรรม	10.80	10.00	5.20	13.20	16.80	17.00

ที่มา : Bangkok Bank, “Economic Review”, April 1990. (อ้างถึงใน ผาสุก พงษ์ไพจิตร และ ตั้งจิต พิริยะรังสรรค์, 2534, หน้า 35)

การพัฒนาที่ไม่เชื่อมโยงกันระหว่างภาคอุตสาหกรรมกับภาคเกษตรกรรมในระยะยาวแล้วก็จะอาจส่งผลกระทบต่อพัฒนาอุตสาหกรรมโดยส่วนทั้งหมด เช่น ปัญหาการขาดแคลนวัตถุดิบส่งป้อนโรงงาน นอกจากนี้แล้วยังมีผลต่อช่องว่างระหว่างเมืองกับชนบท รวมไปถึงการกระจายรายได้ กล่าวคือในภาคอุตสาหกรรมซึ่งเป็นภาคทันสมัยที่เปิดออกไปสู่การลงทุนของต่างชาติและการส่งเสริมจากรัฐบาล เพราะฉะนั้น ผู้ที่ทำงานหรือมีโอกาสเกี่ยวข้องกับธุรกิจการส่งออกหรือภาคทันสมัยย่อมมีรายได้แตกต่างลดหลั่นกันไป ในปี 1986 พบว่าคนชนบทมีรายได้เฉลี่ยเพียง 3,823 บาทต่อปี หรือร้อยละ 6.55 ของรายได้ต่อคนต่อปีของคนในเมือง ทั้งนี้กลุ่มคนรวยที่สุดร้อยละ 20 ของคนไทยนั้นครอบครองส่วนแบ่งรายได้มากกว่าร้อยละ 55<sup>6</sup> ในส่วนของการแข่งขันทรัพยากรนั้น ได้ทำให้เกิดการทำลายสภาพแวดล้อม

<sup>5</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 27-28

<sup>6</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 35-37

ทางธรรมชาติอย่างกว้างขวาง การรุกของทุนเข้าไปในพื้นที่ชนบท ทำให้เกิดการแย่งชิงทรัพยากรและการ “ขูดรีด” ชนบท ความขัดแย้งในหลายๆพื้นที่ได้ปะทุออกมาเป็นช่วงๆ เช่น ความขัดแย้งในการสร้างเขื่อนต่างๆ การรุกตัวของน้ำเค็มผ่านการทำนาเกลือ และปัญหาความเสื่อมโทรมของป่าชายเลน เป็นต้น ทั้งนี้ในสภาพที่สังคมสังคมไทยมีความเหลื่อมล้ำกันมาก การสูญเสียปัจจัยการผลิตหรือที่ดินทำกินย่อมทำให้บุคคลนั้นสูญเสียรายได้ การหดหายไปของรายได้นำมาซึ่งการสูญเสียความสามารถแห่งสถานะการดำรงอยู่ เนื่องด้วยการดำรงอยู่ในสถานะปัจจุบันถูกปัจจัยด้านรายได้ ซึ่งก็คือ เงินตรา เป็นตัวกำหนดที่สำคัญ พร้อมทั้งรายได้หรือเงินตรายังกลายเป็นใบเบิกทางที่สำคัญของคำว่าโอกาสในสังคม

ด้วยผลแห่งการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยที่ก่อให้เกิดความไม่สมดุลกันดังกล่าวนี้เอง มีผลกระทบและเกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างรุนแรงในสังคมภาคเกษตรและหนึ่งในปัญหาที่สำคัญได้แก่ การก่อเกิดขึ้นของ กลุ่มชาวนาย่อยและชาวนาไร้ที่ดิน ซึ่งต่อมาได้กลายมาเป็นแรงงานอยู่ในเกือบทุกๆ ภาคการผลิต ส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงในกระบวนการเคลื่อนที่ค่อนข้างจะรวดเร็ว ทั้งนี้รวมไปถึงการอพยพย้ายถิ่นเพื่อหารายได้ หนึ่งในนั้นก็คือการอพยพจากชนบทสู่เมือง สู่ภาคการผลิตอื่นที่มีใช้ภาคเกษตรอีกต่อไป สิ่งที่ชัดเจนก็คือว่า ในขณะที่ในอดีตมูลค่าผลผลิตในสาขาเกษตรต่อมูลค่าผลิตภัณฑ์ประชาชาติเบื้องต้น (GNP) เคยอยู่ในระดับที่สูงถึงครึ่งหนึ่งของผลิตภัณฑ์ประชาชาติเบื้องต้น (GNP) เมื่อประมาณ 4 ทศวรรษที่แล้ว แต่สัดส่วนดังกล่าวก็ค่อยๆลดลงเรื่อยๆเมื่อกาลเวลาผ่านไป กล่าวคือได้ลดลงเหลือ 20%, 17% และ 14% ในปี 2526, 2530 และ 2532 ตามลำดับ โดยที่ภาคอื่นๆ เช่น ภาคหัตถอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การเงินการธนาคาร และภาคบริการ ได้ขยายตัวขึ้นมาแทนที่ พร้อมๆไปกับการเติบโตขึ้นของภาคการผลิตอื่นๆนั้นยังผลให้เกิดความยากจนเกิดขึ้นในภาคชนบท กล่าวคือในปี 2523 ปรากฏว่าประมาณ 1 ใน 3 ของชาวนาทิ้งประเทศยังจัดอยู่ในกลุ่มยากจน หรือมีรายได้ต่ำกว่าเส้นวัดระดับความยากจน (Poverty line) หรือมีรายได้ต่ำกว่า 1,980 บาท/คน<sup>7</sup> ความอึดคัดขาดสนในชนบทดังกล่าวได้กลายเป็น “มือ” ที่คอยไล่ต้อนผู้คนจำนวนมากให้มาตายเอาดาบหน้าในตัวเมืองหรือภาคการผลิตทั้งในและนอกภาคการเกษตรต่างๆ

จากปรากฏการณ์ในเชิงประจักษ์ข้างต้นเราพบว่า พัฒนาการทางเศรษฐกิจในประเทศไทย นับตั้งแต่ พ.ศ. 2504 กล่าวคือหลังประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 เป็นต้นมาได้ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมหันต์ มิใช่เฉพาะแต่ด้านเศรษฐกิจเท่านั้น หากแต่ยังสร้างคลื่นกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทางการเมือง สังคม และวัฒนธรรมอีกด้วย ในบรรดาการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ การเปลี่ยนแปลงทางด้านวัฒนธรรมเป็นเรื่องสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง “วัฒนธรรมอำนาจนิยมอุปถัมภ์”

<sup>7</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 70-72

กำลังถูกท้าทายและปะทะกัน โดย “วัฒนธรรมทุนนิยมเสรีประชาธิปไตย”<sup>8</sup> ซึ่งการปะทะกันดังกล่าวเกิดขึ้นภายใต้ความสัมพันธ์ในการผลิตที่กำลังแปรเปลี่ยนไป โดยที่ระบบเศรษฐกิจกำลังผันแปรจากระบบความสัมพันธ์เชิงอุปถัมภ์ไปสู่ระบบทุนนิยมเชิงอุปถัมภ์ วัฒนธรรมและวัฒนธรรมดำรงอยู่ในระบบความสัมพันธ์การผลิตที่แตกต่างกัน วัฒนธรรมทุนนิยมเสรีประชาธิปไตยก่อเกิดจากอุดมการณ์ทุนนิยมผสมผสานกับอุดมการณ์ประชาธิปไตย ในขณะที่อุดมการณ์ทุนนิยมก่อให้เกิดวัฒนธรรมปัจเจกชนนิยม ตามความเชื่อเรื่องเสรีภาพ การส่งเสริมการแข่งขันเสรี การส่งเสริมการแข่งขัน และการยอมรับกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินส่วนบุคคล อุดมการณ์ประชาธิปไตยให้ความสำคัญกับเรื่องสิทธิ เสรีภาพ ความเสมอภาคและการมีส่วนร่วมของประชาชนในการกำหนดทางเลือกของสังคม<sup>9</sup>

นับแต่การก้าวเข้ามาบริหารประเทศของ จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ การริเริ่มให้ความสำคัญกับนักวิชาการต่างประเทศ ก่อปรกับการเสนอแผนพัฒนาเศรษฐกิจของคณะนักสำรวจเศรษฐกิจของธนาคารโลกที่เดินทางมาเยือนประเทศไทย อันเป็นที่มาของการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1<sup>10</sup> นำมาซึ่งนโยบายการเปิดประเทศและพัฒนาอุตสาหกรรมตามแนวทางทุนนิยมของสหรัฐอเมริกา และอาจกล่าวได้ว่าช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงประวัติศาสตร์ที่สำคัญของระบบเศรษฐกิจไทยกล่าวคือ เป็นช่วงแห่งการเปลี่ยนผ่านของระบบเศรษฐกิจจากระบบเศรษฐกิจการเมืองแบบเผด็จการทุนนิยมไปสู่ระบบทุนนิยมเสรีประชาธิปไตย อันเป็นที่มาของลัทธิทุนนิยมที่คงอยู่อย่างมั่นคงแข็งแรงในระบบเศรษฐกิจไทยในปัจจุบัน

การเปิดรับทุนนิยมดังกล่าว ได้นำไปสู่การขยายตัวทางเศรษฐกิจภาคเมืองเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรุงเทพฯ หากแต่เมื่อการพัฒนานั้นดำเนินไปได้ช่วงระยะเวลาหนึ่ง แนวโน้มการขยายตัวของกรุงเทพฯ เริ่มอืดตัว อันเนื่องมาจากสาเหตุที่สำคัญประการหนึ่งนั่นคือ ข้อจำกัดด้านพื้นที่ในการใช้สอย ยังผลให้ราคาที่ดินแพงขึ้น ค่าครองชีพในเมืองเริ่มสูงขึ้น มีการกำหนดเขตเศรษฐกิจอุตสาหกรรม เพื่อจูงใจให้นักลงทุนเคลื่อนย้ายออกจากเมืองไปสู่พื้นที่รอบนอกและเขตอุตสาหกรรม มีการวางกำหนดนโยบายการกระจายศูนย์กลางความเจริญไปยังบริเวณพื้นที่รอบนอกและพื้นที่สำหรับภาคอุตสาหกรรมโดยเฉพาะ ทำให้ปริมาณที่มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น ก่อปรกับการที่พื้นที่สำหรับที่อยู่อาศัยในกรุงเทพฯ มีราคาสูงขึ้นจนประชากรส่วนใหญ่ไม่สามารถหาที่พักอาศัยในบริเวณเมืองได้ จำเป็นต้องอพยพมาอาศัยอยู่บริเวณปริมาณ หากแต่แหล่งการจ้างงานส่วนใหญ่ยังคง

<sup>8</sup> รังสรรค์ ธนะพรพันธุ์, อนิจลักษณะของการเมืองไทย เศรษฐศาสตร์วิเคราะห์ด้วยการเมือง, (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ผู้จัดการ, 2536), หน้า 11.

<sup>9</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 16-17

<sup>10</sup> เอกสิทธิ์ เตชะ ไกศยวิช, ข้อสังเกตบางประการเกี่ยวกับเศรษฐศาสตร์แบบนายทุนและเศรษฐศาสตร์การเมือง, (กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2549), หน้า 88.



กระจุกตัวอยู่ในกรุงเทพฯ และเขตอุตสาหกรรมพิเศษ ซึ่งมีแนวโน้มที่จะขยายตัวในอัตราสูงขึ้น<sup>11</sup>

ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะเป็นบริการขั้นพื้นฐานที่มีความสำคัญยิ่งต่อประชากรที่อาศัยอยู่ในเขตเมือง ทั้งนี้เพราะในการเดินทางของประชาชนที่เกิดขึ้นภายในเมืองนั้น เป็นผลมาจากการใช้ประโยชน์ที่ดินที่แตกต่างกันในเมืองนั้นๆ เช่น การใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย แหล่งงาน พาณิชยกรรม สถาบันการศึกษา พื้นที่เพื่อนันทนาการและอื่นๆ พื้นที่เหล่านี้ล้วนกระจุกกระจายอยู่ทั่วไปตามความเหมาะสมของทำเลที่ตั้งและปัจจัยทางสังคมเศรษฐกิจของประชาชนในเมือง ดังนั้นระบบการขนส่งมวลชนจึงมีหน้าที่สำคัญในการตอบสนองความต้องการในการเดินทางของประชาชนจากที่หนึ่งไปสู่อีกที่หนึ่งให้ได้

การพัฒนากรุงเทพฯ โดยขาดการจัดการทางด้านผังเมืองที่ดีพอในอดีต การขยายตัวของหมู่บ้าน (ที่อยู่อาศัย) และชุมชนออกไปทุกทิศทุกทาง แม้จะถูกลดปัญหาด้วยการสร้างถนนเพิ่มเติม รวมถึงมีการตัดขอยเพื่อเชื่อมต่อถนนสายหลักเข้ากับหมู่บ้านที่อยู่อาศัยแล้ว หากแต่ยังคงขาดระบบขนส่งมวลชนสาธารณะที่จะสามารถให้บริการประชาชนเหล่านี้ได้อย่างทั่วถึงได้ ด้วยเหตุดังกล่าวนี้เองจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญให้ธุรกิจด้านการรับส่งผู้โดยสารของกลุ่มธุรกิจเล็กของเอกชนกำเนิดขึ้น ทั้งที่เป็นธุรกิจที่จัดตั้งอย่างถูกกฎหมาย (Formal Public Transport) และจัดตั้งอย่างไม่ถูกกฎหมายหรือพวคนอกระบบ (Informal Public Transport) เช่น สี่ล้อเล็กและจักรยานยนต์รับจ้าง รูปแบบการให้บริการเหล่านี้จัดไว้สำหรับประชาชนที่อยู่ห่างไกลจากถนนสายหลักเป็นสำคัญ ประมาณการว่าในปี พ.ศ. 2531 สี่ล้อเล็กและจักรยานยนต์รับจ้างให้บริการผู้โดยสารถึง 1.5 และ 1.4 ล้านคนต่อวัน ความต้องการใช้บริการทั้งสี่ล้อเล็กและจักรยานยนต์รับจ้างมีถึง 26 – 33 เปอร์เซ็นต์ของระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ<sup>12</sup>

จุดเริ่มต้นของจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพฯ เกิดขึ้นครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. 2524 ในซอยงามคูพลี<sup>13</sup> โดยในเบื้องต้นเพื่อการช่วยเหลือกันในการรับส่งผู้ที่อาศัยอยู่ในชุมชนเดียวกัน ณ จุดนั้นเองพัฒนาการด้านคุณภาพได้ก่อตัวขึ้น จากการรวมตัวอย่างไม่เป็นทางการสู่การก่อตัวเป็นชมรม เมื่อความเข้มแข็งก่อตัวกระบวนการขยายด้านปริมาณจึงได้พัฒนาตามมา ในด้านหนึ่งเราพบว่า ด้านคุณภาพ หลังการรวมตัวกันไม่นานปรากฏว่าการให้บริการได้รับความนิยมนเป็นอย่างมาก กลุ่มชมรมดังกล่าวเริ่มได้รับการ

<sup>11</sup> จตุพร นนทศิริ, บทบาทของรถตู้โดยสารประจำทาง ในการเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (วิทยานิพนธ์ สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า เจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2546), หน้า 1

<sup>12</sup> Nipon Poapongsakorn, The Informal Sector in Thailand in The Silent Revolution (Sanfransisco : International Center for Economic Growth, 1991), p. 114.

<sup>13</sup> ศักดิ์ชัย ประโยชน์วิช, การศึกษาความเหมาะสมของการขนส่ง ด้วยจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534), หน้า 145



ยอมรับจากทั้งผู้ให้บริการ พร้อมทั้งสามารถขยายจำนวนสมาชิกผู้ให้บริการเพิ่มขึ้น ภายในระยะเวลาสองปีหลังการรวมตัวมีจำนวนผู้ให้บริการเพิ่มขึ้นจาก 3-4 คัน เป็น 37 คัน โดยที่ผู้เข้ามาเป็นสมาชิกใหม่จะต้องสวมเสื้อกั๊กที่มีหมายเลขติดอยู่ด้านหลัง ซึ่งถือว่าได้รับสิทธิในการให้บริการแก่ประชาชนในพื้นที่ ในขณะที่เดียวกันนั่นเองผู้จัดตั้งวินดังกล่าวจะเรียกเก็บเงินจากค่าสมาชิกใหม่ที่มาเข้าร่วมในวิน อันเป็นค่าเข้าร่วมให้บริการและเป็นค่าเสื้อวิน (นี่เองที่ได้กลายมาเป็นที่มาของรายได้ของผู้คุมวินในยุคต่อมา อีกทั้งเป็นที่มาของความขัดแย้งที่สำคัญ) เมื่อการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างได้รับความนิยมและการยอมรับจากประชาชนในซอยเพิ่มสูงขึ้นจากการให้บริการในช่วงแรกเฉพาะช่วงเช้าและเย็น จึงต้องทำให้ปรับเปลี่ยนเวลาให้บริการแบบเต็มวัน ด้วยเหตุนี้เองทำให้ผู้ที่เป็นเจ้าของเสื้ออยู่เดิม ซึ่งส่วนใหญ่เป็นทหารเรือจำเป็นต้องให้ญาติหรือคนรู้จักเช่าเสื้อ โดยในขณะนั้นค่าเช่าจะถูกแบ่งออกเป็นสองส่วนคือ ของเจ้าของเสื้อและของกลุ่ม ณ ที่นี้เอง ความเป็น “ชนชั้น” และการรีดเอา “มูลค่าส่วนเกิน” จึงได้ก่อกำเนิดขึ้น

ในอีกด้านหนึ่งเราพบว่า ด้วยความสะดวก รวดเร็ว คล่องตัว การเข้าถึงได้ในทุกพื้นที่ (ปัจจุยทางด้านผู้บริโภค) รวมไปถึงการประกอบอาชีพที่ไม่ต้องใช้เงินลงทุนมากและสามารถเข้าสู่อาชีพได้ง่าย (Informal Sector) (ปัจจุยทางด้านผู้ให้บริการ) จึงทำให้จักรยานยนต์รับจ้างขยายตัวอย่างรวดเร็วตามตรอก ซอกซอยต่างๆ ทั้งกรุงเทพฯ จากสถิติรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพฯ ในปี พ.ศ. 2531 มีทั้งหมด 831 คิว จำนวนรถ 16,438 คันและในปี พ.ศ. 2542 พบว่ามีจักรยานยนต์ให้บริการทั้งสิ้นจำนวน 1,472 คิว จำนวนรถทั้งสิ้น 36,587 คัน<sup>14</sup> ก่อเกิดเป็นการขยายตัวเชิงปริมาณถึง 2.2 เท่า

จากการที่การให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างกำเนิดมาจากการรวมตัวกันของกลุ่มผู้ให้บริการอันมีลักษณะของการจัดตั้งแบบ Informal Sector และที่สำคัญมาตรการทางกฎหมาย ซึ่งในปี พ.ศ. 2525 ได้มีข้อสรุปว่าการใช้จักรยานยนต์ให้บริการเพื่อรับส่งผู้โดยสารไม่ผิดพระราชบัญญัติการใช้จักรยานยนต์ และอธิบดีกรมการขนส่งทางบกก็ลงความเห็นเช่นเดียวกันว่าจักรยานยนต์รับจ้างไม่ผิดกฎหมายการใช้รถและกฎหมายการขนส่งทางบก จากความเห็นดังกล่าวจึงทำให้สถานีตำรวจในกรุงเทพฯ ยินยอมให้มีการตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้างในท้องที่ที่ตนดูแล<sup>15</sup> จึงได้กลายมาเป็นปรากฏการณ์และที่มามีส่วนสำคัญยิ่งที่ทำให้ตำรวจเข้ามามีส่วนได้ส่วนเสียในธุรกิจนี้ นำมาซึ่งรายได้จำนวนมหาศาลของตำรวจที่เกี่ยวข้อง ดังตารางที่ 1.2

<sup>14</sup>จักรพันธ์ ปานจันทร์, บทบาทจักรยานยนต์รับจ้างในการเกื้อหนุนระบบขนส่งสาธารณะ กรณีศึกษา :

พื้นที่ฝั่งตะวันออกเฉียงใต้ของเขตบางนา (วิทยานิพนธ์ การวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อมสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า เจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2546), หน้า 1

<sup>15</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 25

ในด้านหนึ่งเราพบว่า หากมองในทางเศรษฐศาสตร์กระแสหลักแล้ว จะเห็นได้ สังคมที่ดีที่สุดคือ สังคมที่ตอบสนองความต้องการทางเศรษฐกิจของปัจเจกบุคคลลงได้อย่างดีที่สุด ถ้าสนองความต้องการสอดคล้องกับความต้องการของบุคคลได้มากที่สุด

ตารางที่ 1.2 เศรษฐกิจนอกกฎหมายและรายได้ผิดกฎหมายของตำรวจในปี พ.ศ. 2546

ประเภท	มูลค่าเพิ่ม	รายได้ผิดกฎหมายของตำรวจ (ล้านบาท)
การพนัน*	350,000 – 420,000	19,000 – 27,000
ขนส่งมวลชน	30,300 – 30,700	18,000
-มอเตอร์ไซค์รับจ้าง	27,600	18,000
-รถตู้รับจ้างสาธารณะ	2,700 – 3,100	50
แรงงานต่างด้าว	2,100 – 2,500	1,500 – 1,800
อาบอบนวด	10,000 – 45,000	500
รวมประมาณการ	393,000 – 498,000	23,000 – 31,000

\*หมายเหตุ: ประมาณการขนาดของมูลค่าเพิ่มของการพนันเป็นตัวเลข ในปี พ.ศ. 2544

ที่มา: สังคิต พิริยะรังสรรค์, ตำรวจผู้มีอิทธิพลและเศรษฐกิจมืด, 2548, หน้า 16

สังคมจะเป็นสุขที่สุด<sup>16</sup> ดังนั้นการเข้ามาทำธุรกิจของภาคเอกชนเพื่อตอบสนอง พร้อมทั้งเพิ่มเติมอุปทาน (Supply) ที่ยังไม่เพียงพออยู่นั้น ดังเช่นกรณีของจักรยานยนต์รับจ้าง อันมีลักษณะของการให้บริการจากภาคเอกชน (จักรยานยนต์รับจ้าง) ร่วมกันการให้บริการของรัฐที่มีอยู่ตามแนวทางทุนนิยม (ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ) อันถือได้ว่ามีส่วนที่ทำให้ผู้บริโภคมีโอกาสเลือกได้โดยในการเลือกบริโภค อันเป็นแนวทางอย่างหนึ่งของการพัฒนาประเทศตามแนวทางทุนนิยมที่เราเลือกอยู่แล้ว ทำให้ระบบเศรษฐกิจสามารถที่จะตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคได้เป็นอย่างดี อีกทั้งหากเราจะมองว่าการเกิดขึ้นของกิจกรรมการผลิตดังกล่าว ยังส่งผลดีในการสามารถที่จะรองรับเอา “แรงงานอพยพ” จากภาคการผลิตอื่น โดยเฉพาะแรงงานอย่างยิ่งแรงงานจากภาคเกษตรที่เรียกว่า กลุ่มชาวนาย่อยและชาวนาไร้ที่ดิน<sup>17</sup> ซึ่งเป็น

<sup>16</sup> ปรีชา เปี่ยมพงศ์สานต์, เศรษฐศาสตร์การเมือง โลกทัศน์ กับ การวิเคราะห์ระบบการเปลี่ยนแปลง, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538), หน้า 21.

<sup>17</sup> ผาสุก พงษ์ไพจิตร และ สังคิต พิริยะรังสรรค์, พลวัตไทย: มุมมองจากเศรษฐศาสตร์การเมือง, 2534, หน้า 54.

แรงงานที่ถูกแรงกดดันจากการพัฒนาอย่างไม่สมดุลระหว่างภาคเกษตรและอุตสาหกรรมตามหลักฐานข้างต้น

ในทางกลับกันเราพบว่า ด้วยลักษณะของกระบวนการแห่งการก่อกำเนิด รวมถึงนโยบายภาครัฐที่มีได้มีความชัดเจน ได้กลายเป็นสาเหตุที่สำคัญประการหนึ่งที่ทำให้กิจกรรมดังกล่าวกลายเป็นกิจกรรมที่ถูกให้นิยามว่าเป็น “กิจกรรมนอกระบบ” หรือมีลักษณะเป็นเศรษฐกิจใต้ดิน (Underground Economy)<sup>18</sup> ได้นำมาซึ่งผลที่ทำให้ตำรวจได้เข้ามามีบทบาทที่สำคัญผู้ซึ่งทำหน้าที่ “ชำระ” ไร่ซึ่งตลาดทั้งหมด โดยเฉพาะเมื่อเรามองในมิติของการเป็นผู้กำหนดอุปทาน (Supply) ของตลาด รวมทั้งมีกฎหมายการจราจรเป็นอีกหนึ่งในการควบคุมและดำรงไว้ซึ่งอำนาจ ส่งผลให้ตำรวจเข้าไปมีบทบาทในตลาดดังกล่าวเป็นอย่างมาก ซึ่งเป็นสิ่งที่เศรษฐศาสตร์กระแสหลักแทบมิได้กล่าวถึงไว้เลยในเรื่อง “อำนาจเศรษฐกิจ” ในแบบจำลองการแข่งขันที่สมบูรณ์ หากแต่ในโลกแห่งความเป็นจริง จะพบกับมิติและปรากฏการณ์ของอำนาจทุกหนทุกแห่ง โดยจะมีกลุ่มหนึ่งสามารถครอบงำ คนอีกกลุ่มหนึ่งเสมอ และก็จะมีความสัมพันธ์ที่คนกลุ่มหนึ่งต้องพึ่งพาและยอมรับคำสั่ง กฎเกณฑ์ ข้อบังคับจากคนอีกกลุ่มหนึ่งเช่นกัน ชีวิตเศรษฐกิจที่เป็นจริงไม่ได้อยู่ระบอบดุลยภาพที่บริสุทธิ์ หากแต่เป็นกระบวนการที่เกิดขึ้นท่ามกลางโครงสร้างอำนาจที่ไม่เท่ากัน<sup>19</sup>

การก้าวเข้ามาของสถาบันตำรวจในเบื้องต้นนั้นนำมาซึ่งบทบาทแห่งอำนาจเศรษฐกิจต่อกิจกรรมการผลิต (จักรยานยนต์รับจ้าง) ดังกล่าว อีกทั้งต่อมาเมื่อมีกฎหมายเพื่อบรรลุดุฎประสงค์แห่งการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง (พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๔๖) นำมาซึ่งบทบาทของอำนาจรัฐ (อย่างแจ่มชัด) ต่อกิจกรรมการผลิตนี้ การเข้ามาซึ่งบทบาทของสถาบันทั้งสองข้างต้นนำมาซึ่งการเปลี่ยนแปลงในโครงสร้างความสัมพันธ์การผลิตของจักรยานยนต์รับจ้างอย่างหลีกเลี่ยงมิได้ ณ ที่นี้เอง ทุนและจักรยานยนต์รับจ้าง (แรงงาน) ที่เป็นกลุ่มบุคคลในกิจกรรมการผลิตจึงหลีกเลี่ยงมิได้เช่นกันที่ต้องมีการปรับตัว

จากจุดเริ่มต้นของจักรยานยนต์รับจ้างที่มีลักษณะการรวมตัวกันที่มีโครงสร้างความสัมพันธ์การผลิตอย่างหนึ่ง ผู้การเข้ามาของอำนาจเศรษฐกิจของตำรวจ (พ.ศ. 2525) ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์การผลิต ผู้จุดหักเหทางประวัติศาสตร์เมื่อมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) ที่กระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์การผลิตอีกครั้ง จากจุดเริ่มต้นแห่งการ “บูครีตมูลค่าแรงงาน” ในขั้นต้นของทุนและแรงงาน ผู้ “ช่วยวินจักรยานยนต์รับจ้าง” เมื่อการเข้ามาของตำรวจ และนำไปสู่การ

<sup>18</sup> สังคีต พิริยะรังสรรค์, ตำรวจผู้มีอิทธิพลและเศรษฐกิจมืด พิมพ์ครั้งที่ 1. (กรุงเทพฯ : ปรีชา อินเตอร์พรีนซ์, 2548), หน้า 35.

<sup>19</sup> ปรีชา เปี่ยมพงศ์สานต์, เศรษฐศาสตร์การเมือง: โลกทัศน์กับการวิเคราะห์ระบบการเปลี่ยนแปลง, หน้า 27.



เข้ามาของอำนาจรัฐ (หลังพระราชบัญญัติข้างต้นประกาศใช้) เหล่านี้ล้วนเป็นปรากฏการณ์จริงที่เกิดขึ้น หากแต่ส่วนใหญ่แล้วเมื่อมีการพูดถึงกิจกรรมการผลิตดังกล่าวแล้ว ส่วนใหญ่มักมีการตีความในแนวทางแห่งเศรษฐศาสตร์กระแสหลัก ซึ่งมักมีการกล่าวถึงเพียงบทบาทของจักรยานยนต์ต่อระบบขนส่งมวลชน อีกทั้งกรอบความคิดในการออกกฎระเบียบหรือนโยบายต่างๆ มักตั้งอยู่บนพื้นฐานแห่งความเป็นกระแสหลัก โดยมิได้ทำการศึกษาหรือมองบทบาทหรือโครงสร้างความสัมพันธ์การผลิต อันเป็นความสัมพันธ์ที่มีอยู่เดิมและจะต้องเกิดขึ้นใหม่

จากปัญหาข้างต้น ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะทำการวิเคราะห์พัฒนาการจักรยานยนต์รับจ้างในลักษณะอันเป็นโครงสร้างความสัมพันธ์การผลิตของจักรยานยนต์รับจ้าง ที่มีมุมมองทางเศรษฐศาสตร์การเมืองอยู่เบื้องหลัง เพื่อให้ได้มุมมองที่ครอบคลุมและเกิดเป็นมิติที่หลากหลายยิ่งขึ้น อันจะเป็นประโยชน์ต่อไป โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัยดังนี้

## 1.2 วัตถุประสงค์ในการศึกษา

1. เพื่อศึกษารายละเอียดพัฒนาการของจักรยานยนต์รับจ้าง นโยบายที่เกี่ยวกับจักรยานยนต์รับจ้าง การเกิดขึ้นของส่วยจักรยานยนต์รับจ้าง ที่มาของกลุ่มบุคคลต่างๆ ภายในอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง สถานะของกลุ่มบุคคลเหล่านั้น การเกิดขึ้นของส่วยวินจักรยานยนต์รับจ้าง การจ่ายเงินนอกระบบเพื่อเข้าเป็นหนึ่งในผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง รวมถึงค่าใช้จ่ายส่วนเกินต่างๆ ที่เกิดขึ้น

2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างรัฐ ทุน และจักรยานยนต์รับจ้าง

3. เพื่อทำการศึกษาว่าจะทำอย่างไรให้สามารถบริหารจัดการและจัดระเบียบ

จักรยานยนต์รับจ้างอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

## 1.3 ขอบเขตการศึกษา

### ขอบเขตด้านเวลา

การวิจัยเป็นการศึกษาวิวัฒนาการการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่เชื่อมโยงเข้ากับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ ในกรุงเทพฯ ตั้งแต่เริ่มดำเนินการจนถึงปัจจุบัน (พ.ศ. 2524 – 2550) คือเมื่อปี พ.ศ. 2524 ที่เริ่มมีการจัดตั้งเป็นชมรมผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในซอยงามดูพลี อันถือเป็นจุดเริ่มต้น

### ขอบเขตด้านพื้นที่

ปัจจุบันผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างต้องยื่นขอขึ้นทะเบียนเป็นผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งตั้งอยู่ ณ สำนักงานเทศกิจประจำเขตในกรุงเทพฯ ซึ่งแต่งตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) ทั้ง 50 เขต



## ขอบเขตด้านเนื้อหา

การศึกษาครั้งนี้ทำการศึกษาเฉพาะรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ประกอบการอยู่ในกรุงเทพฯ เท่านั้น

### 1.4 วิธีการวิจัย

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาวิเคราะห์ด้วยวิธีทางประวัติศาสตร์ (Historical Approach) ซึ่งมีการพรรณนาโดยการวิเคราะห์ (Analytical Description) จากหลักฐานทางประวัติศาสตร์ โดยจำแนกหลักฐานที่ใช้ประกอบในการวิจัยดังนี้

#### ข้อมูลปฐมภูมิ

ได้แก่ การสัมภาษณ์กลุ่มหัวหน้าวินและผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง

#### ข้อมูลทุติยภูมิ

ได้แก่

- เอกสารและสิ่งพิมพ์ต่างๆ ที่มีข้อมูลเกี่ยวกับวิวัฒนาการของการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง รวมถึงเอกสารที่มีได้มีการตีพิมพ์ เป็นต้น
- สถิติและข้อมูลผู้จดทะเบียนเป็นผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง กรมการขนส่งทางบก
- เอกสารและข้อมูลจากห้องสมุดต่างๆ
- หนังสือ วารสาร วิทยานิพนธ์ บทความ ซึ่งค้นคว้าจากห้องสมุดต่างๆ

### 1.5 นิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้อง

ข้อมูลที่ใช้ทำการศึกษาในครั้งนี้ จะมีคำศัพท์เฉพาะทาง รวมถึงที่เป็นคำศัพท์ตามบทบัญญัติของกฎหมายขนส่ง กฎหมายรถยนต์ จึงมีศัพท์ที่ควรทำความเข้าใจดังนี้

**การขนส่ง** หมายความว่า การขนส่งคน สัตว์ หรือสิ่งของ โดยทางบกด้วยรถ

**รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล** หมายความว่า รถจักรยานยนต์ที่มีได้ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร

**รถจักรยานยนต์สาธารณะ** หมายความว่า รถจักรยานยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารแต่ไม่หมายรวมถึงรถจักรยานยนต์ที่มีพ่วงข้างและจักรยานที่ติดเครื่องยนต์

**การจัดระเบียบการขนส่ง** หมายความว่า กระบวนการที่ทางราชการใช้อำนาจตามกฎหมาย กำกับการดำเนินงานในกิจการขนส่ง โดยมีเป้าหมายที่จะให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการดำเนินงาน ความปลอดภัย ความสะดวก

**วิน** หมายถึง สถานที่ที่ทางกลุ่มผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์รับจ้างจัดเตรียมไว้เพื่อใช้จอดรถรับ

- ส่งผู้โดยสาร

รัฐ ฅ ที่นี้ให้ความหมายในแง่ของกระบวนการของรัฐต่อกิจกรรมการผลิต อันได้แก่ การให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ผ่านสถาบันอันเป็นตัวแทนได้แก่ นโยบาย กฎหมาย ตำรวจและกรมขนส่งทางบก

ทุน ฅ ที่นี้ให้ความหมายในแง่ บุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่จัดให้มีการเดินรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยเป็นผู้ไปติดต่อขออนุญาตจัดตั้งวินจากเจ้าหน้าที่ตำรวจและเป็นผู้ติดต่อประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจกับผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ในการทำทะเบียนประวัติ และควบคุมดูแลจัดระเบียบการเดินรถ

เสื่อวิน หมายถึง เสื่อที่ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างสวมใส่ขณะให้บริการ เป็นสิ่งซึ่งแสดงสิทธิในการเดินรถในวินั้น ลักษณะของเสื่อวินส่วนใหญ่จะเป็นเสื่อก๊ก มีหมายเลขและชื่อวินติดอยู่ด้านหลัง

ค่าวิน หมายถึง ค่าธรรมเนียมในการเดินรถ ซึ่งผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างต้องจ่ายให้กับหัวหน้าวิน โดยปกติจะจ่ายเป็นรายวัน หรือรายสัปดาห์

ค่าเช่าเสื่อวิน หมายถึง รายได้ของผู้ที่เป็นเจ้าของเสื่อ ซึ่งมีสิทธิในการเดินรถ ให้ผู้ขับขี่ (ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง) อื่นใดเช่าเพื่อเดินรถ ปกติจะจ่ายค่าเช่าเป็นรายวัน

## 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ผู้อ่านได้เข้าใจถึงพัฒนาการเศรษฐกิจทุนนิยม อันมีความเชื่อมโยงต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เรียกว่า จักรยานยนต์รับจ้าง ในมุมมองในลึกลงไปในประเด็นที่เศรษฐศาสตร์กระแสหลักมิได้กล่าวถึง อาทิเช่น อานาจเศรษฐกิจ กระบวนการของการพัฒนากลายเป็นทุนในกิจกรรมดังกล่าว เป็นต้น
2. ทำให้ผู้อ่านได้รู้และเข้าใจแห่งกรอบการมองปรากฏการณ์หนึ่งๆ อย่างเป็นระบบและมีมิติเป็นพลวัต (Dynamic) อย่างชัดเจนยิ่งขึ้น
3. นำไปสู่การตระหนักของสังคมทั้งมวลในอันที่จะพัฒนากระบวนการความคิดและสังเคราะห์ อย่างเป็นระบบยิ่งขึ้น อันจะส่งผลดีต่อการพัฒนาประเทศต่อไป

## บทที่ 2

### กรอบทฤษฎีและวรรณกรรมปริทรรศน์

ในบทนี้จะเป็นการนำเสนอเนื้อหาเกี่ยวกับกรอบแนวคิด ทฤษฎีที่จะนำมาใช้เป็นกรอบในการวิเคราะห์ประกอบไปด้วย

1. แนวคิดทางเศรษฐศาสตร์การเมืองว่าด้วยเรื่อง มูลค่าส่วนเกิน ความสัมพันธ์การผลิตและกฎเศรษฐกิจ หลักพื้นฐานการสะสมทุน การรวมตัวของทุนและการรวมศูนย์ของทุน
2. แนวคิดเกี่ยวกับค่าเช่า (Rent)
3. แนวคิดเรื่องการคอร์รัปชัน (Corruption)
4. แนวคิดเรื่องเศรษฐกิจนอกระบบ

กรอบแนวคิดและทฤษฎีในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทำการวางกรอบในการศึกษาตามแนวทางทฤษฎีเศรษฐศาสตร์การเมืองเป็นสำคัญ หากแต่ก็ไม่ลืมที่จะใส่บทบาทตามแนวทางแห่งทฤษฎีเศรษฐศาสตร์กระแสหลักว่าด้วยเรื่อง ค่าเช่าทางเศรษฐกิจ (Economic Rent) และการแสวงหาค่าเช่า (Rent-Seeking) เพื่อให้เห็นภาพได้อย่างชัดเจนยิ่งขึ้น ทั้งนี้การศึกษานี้จะเน้นไปในส่วนของของความสัมพันธ์การผลิต ซึ่งกรอบแนวคิดทางเศรษฐศาสตร์การเมืองข้างต้นจักทำให้การศึกษาสามารถกล่าวเข้าไปถึงที่มาที่ไปและสามารถเชื่อมโยงมิติเหล่านั้นเข้ากันได้ ซึ่งแนวคิดทั้งสองจักสามารถตอบโจทย์ที่สำคัญของการเชื่อมโยงภาพแห่งความเป็นทุนนิยม ซึ่งจะกลายเป็นที่มาที่ไปของระบบความสัมพันธ์การผลิตดังกล่าวได้เป็นอย่างดี

ด้วยกรอบแห่งแนวคิดดังกล่าวทั้งสอง ร่วมกับแนวคิดทางเศรษฐศาสตร์การเมืองว่าด้วยเรื่องมูลค่าส่วนเกิน การสะสมทุน การรวมศูนย์ของทุน รวมถึงแนวคิดเรื่อง การคอร์รัปชัน (Corruption) และ เศรษฐกิจนอกระบบแล้ว ภาพแห่งความเชื่อมโยงอันเป็นพฤติกรรมที่ได้แสดงออกมาของกลุ่มคนต่างๆ ภายในกิจกรรมจักรยานยนต์รับจ้างแล้วเราจะได้ภาพที่เป็นองค์รวมยิ่งขึ้น ซึ่งหากเปรียบเทียบกับแนวคิดเศรษฐศาสตร์กระแสหลักแล้วเราพบว่า เศรษฐศาสตร์กระแสหลักค่อนข้างมีข้อจำกัด และได้มองข้ามประเด็นที่สำคัญบางประเด็นไป อาทิเช่น ประเด็นเรื่องอำนาจและกลุ่มอิทธิพลที่มีผลกระทบต่อกระบวนการการจัดสรรทรัพยากรและรายได้ของจักรยานยนต์รับจ้าง รวมไปถึงการวิเคราะห์ในประเด็นผลกระทบที่เกิดจากการใช้อำนาจเหล่านั้น ดังนั้นผู้ศึกษาจึงได้นำกรอบของทฤษฎีเศรษฐศาสตร์การเมืองมาเป็นกรอบในการวิเคราะห์ เพื่อสะท้อนให้เห็นภาพที่มีมิติบทบาทของทุน รัฐ และจักรยานยนต์รับจ้างเข้ามาเชื่อมโยงเข้าด้วยกัน



## 2.1 แนวคิดเศรษฐศาสตร์การเมือง

### 2.1.1 กฎมูลค่าส่วนเกิน

กฎมูลค่าส่วนเกิน ในกระบวนการพัฒนาทั้งหมดของลัทธิทุนนิยม การใช้วิธีขูดรีดแรงงานรับจ้างต่าง ๆ นานา เพื่อมาประกันการบีบคั้นมูลค่าส่วนเกินเพิ่มมากขึ้นทุกวัน และกำไรซึ่งเป็นตัวจําเลยของมูลค่าส่วนเกินนั้น เป็นกฎที่ไม่เปลี่ยนแปลงอย่างสัมบูรณ์ กฎชนิดนี้เรียกว่า “กฎมูลค่าส่วนเกิน” กฎมูลค่าส่วนเกินเป็นกฎเศรษฐกิจพื้นฐานของลัทธิทุนนิยม เหตุที่กฎมูลค่าส่วนเกินเป็นกฎเศรษฐกิจพื้นฐานของสังคมลัทธิทุนนิยมเนื่องจาก การบีบคั้นมูลค่าส่วนเกินเป็นจุดมุ่งหมายและพลังขับเคลื่อนแห่งการผลิตของลัทธิทุนนิยม นายทุนเอาทุนมาก่อตั้งวิสาหกิจ จุดมุ่งหมายโดยตรงของพวกเขาคือมิใช่เพื่อผลิตสินค้ามาตอบสนองความต้องการของสังคมอย่างเด็ดขาด หากแต่เป็นเพื่อใช้ทุนมาหากำไร รับเอามูลค่าส่วนเกินมาทำให้ตนมั่งคั่งร่ำรวย นายทุนใ้ใครก็ตาม ถ้าหากวิสาหกิจที่เขาประกอบการไม่สามารถทำให้เขาบีบคั้นได้มาซึ่งมูลค่าส่วนเกิน ไม่สามารถทำให้เขาได้รับกำไรแล้ว เขาก็จะปิดวิสาหกิจนั้นเสีย ไปประกอบวิสาหกิจอื่นที่แสวงหากำไรได้ ดังเป็นที่ทราบกันดีแล้วว่า การค้าที่ขาดทุนไม่มีใครอยากทำ เพราะฉะนั้น การผลิตมูลค่าส่วนเกิน จึงเป็นสิ่งที่เป็นมูลฐานที่สุดแห่งการผลิตลัทธิทุนนิยม การผลิตที่ไม่มีมูลค่าส่วนเกิน ก็ไม่อาจจะมีการผลิตของลัทธิทุนนิยมโดยมูลฐาน

การบีบคั้นมูลค่าส่วนเกินมิใช่เป็นเพียงจุดมุ่งหมายและพลังขับเคลื่อนของการผลิตลัทธิทุนเท่านั้น หากแต่ความแน่นอนทางภววิสัยการใช้วิธีการต่างๆ มาบีบคั้นมูลค่าส่วนเกินที่นับวันจะเพิ่มขึ้นเช่นนี้ ยังเป็นสิ่งกำหนดแนวโน้มพื้นฐานแห่งการพัฒนาเศรษฐกิจของลัทธิทุนนิยมอีกด้วย ดังนี้เพื่อที่จะแสวงหามูลค่าส่วนเกินที่ล้ำเกินอัตรา เพื่อที่จะแสวงหากำไรเกินอัตรา นายทุนจึงชิงกันขยายการผลิตบนรากฐานของการผลิตมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งคือได้ขยายความต้องการต่อเครื่องจักรและพลังขับเคลื่อนมากยิ่งขึ้น ผลของมันก็ได้กระตุ้นให้สาขาอุตสาหกรรมใหม่เป็นชุดๆ เช่น การหลอมโลหะ พลังงานไฟฟ้า ปิโตรเลียม และการสร้างเครื่องจักร เป็นต้น พัฒนาขึ้นมา ทำให้ประชากรอุตสาหกรรมขยายมากขึ้น ทำให้เมืองนครอุตสาหกรรมใหญ่ก่อตัวขึ้น ก่อให้เกิดกระแสสูงสุดความรุ่งเรืองของการผลิตลัทธิทุนนิยม

### 2.1.2 ความสัมพันธ์การผลิต

ภายใต้ประวัติแห่งการพัฒนาของเศรษฐกิจสังคม การกล่าวถึงการผลิตเป็นส่วนที่ค่อนข้างมีความสำคัญ เนื่องจากเป็นส่วนที่ได้กล่าวถึงประวัติศาสตร์ของการผลิต ความเป็นมาและเป็นไปในกระบวนการผลิตของมนุษยชาติ การผลิตจะสามารถเป็นได้ก็แต่การผลิตภายในสังคมนิยมรูปแบบหนึ่งๆเท่านั้น ไม่ว่าจะอยู่ในสังคมนิยมอย่างไร การผลิตจะต้องรวม 2 ด้านอยู่ด้วยกัน คือ พลังการ

ผลิตและความสัมพันธ์การผลิต ความเป็นเอกภาพของ 2 ด้านนี้ เรียกว่า แบบวิธีการผลิต อันถือเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวในแต่ละสังคม ซึ่งจะนำสังคมไปสู่การพัฒนาจนกลายเป็นกฎเศรษฐกิจเกิดขึ้น

แนวคิดเรื่องความสัมพันธ์การผลิตหมายถึง ความสัมพันธ์ระหว่างคนกับคนในกระบวนการผลิต ความสัมพันธ์การผลิตประกอบไปด้วย

1. ปัจจัยการผลิตเป็นกรรมสิทธิ์ของใคร
2. ฐานะของคนเราในการผลิตและความสัมพันธ์ซึ่งกันและกันของพวกเขาในการผลิต
3. การแบ่งปันผลิตผลของแรงงาน

ภายใต้สภาพที่ปัจจัยการผลิตเป็นกรรมสิทธิ์ส่วนรวมของสังคม ความสัมพันธ์ระหว่างคนกับคนก็เป็นความสัมพันธ์ที่ต่างร่วมมือซึ่งกันและกัน ผลิตผลเป็นทรัพย์สินสมบัติส่วนรวมให้สมาชิกในสังคมเสพใช้ร่วมกัน เมื่อปัจจัยการผลิตถูกยึดครองไปโดยคนส่วนหนึ่งในสังคมแล้ว คนส่วนนี้ก็อาศัยการยึดครองปัจจัยการผลิตเหยียบย่ำและฉกชิงคนอีกส่วนหนึ่ง ในสังคมที่ขาดแคลนปัจจัยการผลิตผลิตผลของสังคมส่วนมากที่สุดก็ถูกคนส่วนที่ยึดครองปัจจัยการผลิตครอบครองเอาไปทั้งหมด

รูปแบบกรรมสิทธิ์ในปัจจัยการผลิตมีบทบาทชี้ขาดอยู่ในความสัมพันธ์การผลิต มันเป็นรากฐานของความสัมพันธ์การผลิต เนื่องจากคนเรามีความสัมพันธ์ในการยึดครองปัจจัยการผลิตแตกต่างกัน สังคมมนุษย์ชาติก็แยกออกเป็นกลุ่มฉกชิงและกลุ่มถูกฉกชิงต่างๆกัน กลุ่มสังคมเช่นนี้ก็ก่อตัวขึ้นเป็นชนชั้นสังคมต่างๆ

ความสัมพันธ์การผลิตพื้นฐาน ในประวัติศาสตร์ของมนุษยชาติ เคยปรากฏความสัมพันธ์การผลิตพื้นฐานมาแล้ว 5 ชนิด คือ คอมมูลบรรพกาล ระบบครองทาส สังคมศักดินา สังคมทุนนิยมและสังคมลัทธิสังคมนิยม ในขณะเดียวกันก็มีแบบการผลิต 5 ชนิด แบบวิธีการผลิตชนิดหนึ่งถูกแบบวิธีการผลิตอีกชนิดหนึ่งเข้ามาสับเปลี่ยนแทนที่ เกิดจากการพัฒนาของการผลิต ปัจจัยที่มีชีวิตชีวาที่สุดในการผลิตคือพลังการผลิต การพัฒนาของการผลิตมักจะเริ่มต้นจากพลังการผลิต ความสัมพันธ์การผลิตพัฒนาไปพร้อมๆกับการพัฒนาของพลังการผลิต แต่มันจะส่งผลสะท้อนแก่พลังการผลิต เมื่อมันสอดคล้องกับลักษณะของพลังการผลิต ก็กระตุ้นการพัฒนาของพลังการผลิต ในสภาพที่กลับกัน การพัฒนาของพลังการผลิตก็จะถูกขัดขวาง

ในขณะที่พลังการผลิตพัฒนาไปอย่างไม่ขาดสาย ความสัมพันธ์การผลิตที่เคยสอดคล้องกับมันมาแต่เดิม เมื่อผ่านไปช่วงหนึ่งแล้วก็จะตกอยู่ข้างหลังมัน กลายเป็นไม่สอดคล้องกันแล้ว มาถึงขั้นนี้ ความสัมพันธ์การผลิตใหม่ก็จะเข้ามาแทนที่ไม่ช้าก็เร็ว ความเป็นเอกภาพของความสัมพันธ์การผลิตกับพลังการผลิตก็ก่อตัวขึ้นเป็นแบบวิธีการผลิตใหม่ จะเห็นได้ในที่นี้ว่า การที่แบบวิธีการผลิตหนึ่งถูกแบบวิธีการผลิตหนึ่งเข้าแทนที่ เป็นผลลัพธ์ที่แน่นอนแห่งการเคลื่อนไหวของ

ทั้งสองด้านการผลิต การพัฒนาที่แน่นอนแห่งการเคลื่อนไหวภายในการผลิตเช่นนี้ คือกฎความสัมพันธ์ การผลิตจะต้องสอดคล้องกับลักษณะของพลังการผลิตที่แน่นอน เศรษฐศาสตร์การเมืองมิได้พิจารณาความสัมพันธ์การผลิตอย่างโดดเดี่ยว แต่ค้นคว้ามั่นในการมีบทบาทต่อกันและกันกับการผลิต

แบบวิธีการผลิตพัฒนาถึงขั้นใดก็จะมีสังคมอย่างนั้น สังคมใดๆล้วนแต่มีรากฐานและโครงสร้างชั้นบนของตนเอง รากฐานก็คือระบบเศรษฐกิจ ก็คือความสัมพันธ์การผลิตของสังคม โครงสร้างชั้นบนก็คือ รัฐ กฎหมาย พรรคการเมือง ทฤษฎีการเมือง ความคิด ปรัชญา ทัศนคติศีลธรรม เป็นต้น ที่สร้างอยู่บนรากฐาน โครงสร้างชั้นบนถูกกำหนดโดยรากฐาน มีรากฐานอย่างไรก็มีโครงสร้างชั้นบนอย่างนั้น แต่ว่า เมื่อโครงสร้างชั้นบนได้เกิดขึ้นแล้ว ก็จะย้อนกลับมาเกิดบทบาทต่อรากฐาน ยังความมั่นคง ช่วยเหลือการพัฒนาแก่พลังการผลิต มิให้มันต้องได้รับความเสียหาย

### 2.1.3 หลักพื้นฐานของการสะสมทุน

สภาพการขยายการผลิตซ้ำของลัทธิทุนนิยม เป็นสภาพที่นายทุนเอามูลค่าส่วนเกินที่กรรมกรสร้างขึ้นส่วนหนึ่งมาเปลี่ยนเป็นทุน เราเรียกมันว่า “การสะสมของทุน” การสะสมทุนแสดงว่าทรัพย์สินที่เป็นมูลค่าส่วนเกินส่วนหนึ่งที่มีได้ถูกใช้สอยหมดไปในทางส่วนตัว หากได้สะสมขึ้นมากลายเป็นทุน ใช้มันมาทำการผลิตซ้ำ ซึ่งบางครั้งอาจมีการสับสนขึ้นได้ว่านั่นเป็นการประหยัดมัธยัสถ์ของนายทุนหรือไม่ ซึ่งในทางเศรษฐศาสตร์การเมืองกล่าวว่าความเข้าใจดังกล่าวเป็นสิ่งที่ไม่ถูกต้อง แต่ควรมองในประเด็นที่ว่า ทุนของเขามีมากน้อยแค่ไหน มูลค่าส่วนเกินที่เขาขูดรีดมามีมากน้อยเท่าใด มิใช่จะไปดูว่าเขาใช้ส่วนเปรียบเทียบกับอย่างไรไปทำให้มูลค่าส่วนเกินกลายเป็นทุน กล่าวคือหากนายทุนมีเงินทุนมาก การลงทุนก็สามารถทำรายได้อันเป็นผลมาจากกรายรับจากมูลค่าส่วนเกินที่ได้ นั่นซึ่งปริมาณทุนที่มากก็จะสามารถมีรายรับได้มากและสามารถแบ่งเงินดังกล่าวกลับไปลงทุนได้มากตามขนาดของเงินทุนของตน นั่นหมายความว่า ทุนมากหรือน้อยมีผลต่อชีวิตความเป็นอยู่ของนายทุนโดยตรง ส่วนสภาพของอัตรามูลค่าส่วนเกินและปริมาณของมูลค่าส่วนเกินก็เช่นเดียวกัน ดังนั้นวิสาหกิจยิ่งขยายใหญ่ขึ้น การสะสมทุนก็ยิ่งเพิ่มมากขึ้น ชีวิตความเป็นอยู่ของนายทุนก็ยิ่งอุดมสมบูรณ์

#### 2.1.3.1 การรวมตัวของทุน

เป็นหนึ่งในสภาพของกระบวนการการรวมสินทรัพย์เข้าไปอยู่ในมือของนายทุน ซึ่งในสภาพนี้เป็นผลมาจากสภาพการผลิตของลัทธิทุนนิยมที่ทำการผลิตซ้ำและทำให้ทุนรวมตัวขึ้นมา อีกทั้งนายทุนได้เอามูลค่าส่วนเกินที่เขาเอามาได้ส่วนหนึ่งเปลี่ยนเป็นทุนทุ่มลงไปในการผลิตซ้ำแต่ละครั้ง เนื่องจากทุนได้รับการเพิ่มเติมอยู่ไม่ขาดสาย ปริมาณรวมทั้งหมดของทุนของนายทุนคนนี้ก็ยิ่งเพิ่มมากขึ้นอย่างไม่ขาดสายเช่นกัน ในกระบวนการรวมตัวของทุน เนื่องจากทุนต่างๆรวมตัวกันอย่างไม่ขาดสาย ปริมาณรวมทั้งหมดของทุนทั่วทั้งสังคมก็จะเพิ่มมากขึ้นไม่ขาดสาย ทั้งนี้ใน



กระบวนการรวมตัวของทุนนี้ก็คือว่านายทุนทุกคนจะกลายเป็นผู้ชนะทั้งหมดในกระบวนการรวมตัวของทุน เนื่องจากนายทุนผู้มีทุนน้อยจะตกอยู่ในฐานะที่เสียเปรียบ อันเป็นผลมาจากปริมาณของมูลค่าส่วนเกินที่ได้รับในแต่ละรอบ(หากสมมติให้แต่ละรอบของการได้มูลค่าส่วนเกินและนำไปลงทุนต่อครั้งเท่ากัน) จะได้รับในปริมาณที่น้อยกว่า ดังนั้นความจริงแล้วนั้น นับวันทุนก็จะมีแนวโน้มของการรวมตัวเข้าไปอยู่ในมือของนายทุนใหญ่ในชนชั้นนายทุนอย่างชัดเจนยิ่งขึ้น

### 2.1.3.2 การรวมศูนย์ของทุน

นี่ก็เป็นอีกหนึ่งสภาพของกระบวนการรวมสินทรัพย์เข้าไปอยู่ในมือของนายทุน ในขั้นตอนนี้มันได้กล่าวไว้ว่า ในขณะที่ลัทธิทุนนิยมได้ขยายการผลิตซ้ำอยู่นั้น ในระหว่างวิสาหกิจลัทธิทุนนิยมได้ดำเนินการแก่งแย่งแข่งขันกันอย่างดุเดือดเอาเป็นเอาตาย ในการแก่งแย่งแข่งขันกันเช่นนี้ วิสาหกิจใหญ่ทุนมากมักจะอยู่ในฐานะได้เปรียบ ได้เปรียบไปทุกสิ่งทุกอย่าง นอกจากพวกเขาจะได้เปรียบในการผลิตแล้ว ในด้านอื่นๆพวกเขาก็ยังได้เปรียบ ดังเช่น พวกเขาสามารถจะทนทานต่อความเสียหายได้ สามารถจะลดราคาทุ่มตลาดในการแก่งแย่งแข่งขันกัน กระทั่งถึงขั้นยอมขาดทุน เบียดขับไปจนวิสาหกิจเล็กไม่สามารถทนต่อการขาดทุนได้จนต้องล้มพังไปหมด ทำให้เขาสามารถที่จะยึดครองตลาดได้ ซึ่งเมื่อกระบวนการต่างๆก้าวไปถึงจุดนั้นหรือก่อนหน้านั้น นายทุนใหญ่ก็ใช้วิธีการต่างๆกลั่นพวกเขาเข้ามา ทั้งในกรณีของการเข้ารับซื้อหรือใช้ความเกี่ยวพันทางด้านหนี้สินครอบงำพวกเขาให้เข้ามารวมอยู่กับตน

นอกจากการดูดกลืนแล้ว ยังมีอีกสภาพหนึ่ง คือวิสาหกิจหลายๆแห่ง เพื่อที่จะหลีกเลี่ยงการแก่งแย่งแข่งขันอันจะทำให้พวกเขาต่างคนต่างบอบช้ำ หรือเพื่อที่จะต่อกรกับวิสาหกิจใหญ่ พวกเขาก็ร่วมมือซึ่งกันและกัน จัดตั้งเป็นวิสาหกิจใหญ่แห่งหนึ่งทำให้เกิดการรวมศูนย์กันขึ้นมา สภาพการทั้งสองกรณีดังกล่าวนี้เป็นผลมาจากการฉีกตัวของทุนที่มีอยู่ในปัจจุบันของสังคม ทำให้ประมารวมทั้งหมดของทุนเพิ่มมากขึ้น ปรากฏการณ์เช่นนี้ คือการรวมศูนย์ของทุน ทั้งนี้ทั้งนั้นการรวมตัวและการรวมศูนย์ของทุน มีความหมายสำคัญยิ่งแก่การรับรู้การพัฒนาของเศรษฐกิจลัทธิทุนนิยม การรวมตัวและการรวมศูนย์อย่างไม่ขาดสายของทุน ด้านหนึ่งจะยิ่งทำให้ การกิจการผลิต ปัจจัยการผลิตและทรัพย์สินของสังคม นับวันยิ่งจะรวมเข้าไปอยู่ในมือของนายทุนใหญ่จำนวนน้อยอย่างแน่นอน จะต้องยิ่งทำให้ชีวิตสังคมทั้งหมดยิ่งต้องถูกควบคุมโดยนายทุนใหญ่จำนวนน้อยอย่างแน่นอน ในอีกด้านหนึ่ง เนื่องจากการรวมตัวและการรวมศูนย์ของทุน ทุนมहीมาก็ปรากฏขึ้นในสังคม ซึ่งมีความเป็นไปได้ที่จะสร้างวิสาหกิจขนาดมหึมาขึ้น อันทำให้พลังการผลิตของสังคมสามารถที่จะพัฒนาไปด้วยขนาดที่ใหญ่ยิ่งขึ้น

## 2.2 แนวคิดเกี่ยวกับค่าเช่า (Rent)

สำหรับแนวคิดหรือทฤษฎีเกี่ยวกับค่าเช่านั้น ได้มีการกล่าวไว้อย่างละเอียดในงานศึกษาของ ผาสุกและนวนน้อย<sup>1</sup> ซึ่งได้กล่าวไว้ถึงประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นความหมายของค่าเช่า ในทางเศรษฐกิจ และการแสวงหาค่าเช่า ซึ่งล้วนเกี่ยวเนื่องกับการอธิบายในส่วนของจักรยานยนต์รับจ้าง ในต่อไป

### 2.2.1 ค่าเช่าทางเศรษฐกิจ (Economic Rent)

งานศึกษาของ ผาสุกและนวนน้อย ได้ให้ความหมายของค่าเช่าทางเศรษฐกิจหรือ ในที่นี้เรียกว่า ค่าเช่า ว่า “... ค่าเช่า หมายถึง รายได้หรือค่าตอบแทนสูงกว่าปกติ โดยถือเอาสภาพของ ตลาดแข่งขันเป็นเกณฑ์ปกติ หรืออาจหมายถึงรายได้ซึ่งสูงกว่ารายได้ขั้นต่ำซึ่งบุคคลหรือบริษัท จะ ได้มาจากทางเลือกอื่น” โดยค่าเช่านั้นสามารถจำแนกออกได้เป็นหลายประเภทด้วยกัน โดยถือเอาตาม ลักษณะของสินค้าหรือบริการนั้นๆ บ้างก็ขึ้นกับสภาพตลาดเป็นสำคัญเป็นต้น

ค่าเช่าสามารถจำแนกออกเป็น 6 ประเภทสำคัญ ได้แก่ ค่าเช่าในการผูกขาด (Monopoly Rent), ค่าเช่าจากการโอนย้ายทรัพยากร (Rents Based on Transfer), ค่าเช่าจากการผูกขาด ทรัพยากรธรรมชาติ (Natural Resource Rents), ค่าเช่าจากนวัตกรรม (Innovation Rents), ค่าเช่าเพื่อการ เรียนรู้ (Rents for Learning), และค่าเช่าจากการกำกับดูแล (Monitoring and Management Rents)<sup>2</sup> ซึ่ง ความแตกต่างของค่าเช่าแต่ละประเภทรูปได้แสดงในตารางที่ 2.1

ผาสุกและนวนน้อย ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับค่าเช่าทางเศรษฐกิจว่า ค่าเช่าหรือผลกำไร เกินปกติอยู่ได้โดยมีโครงสร้างของสิทธิทางเศรษฐกิจเป็นตัวรองรับ เช่น ค่าเช่าผูกขาดรองรับด้วย โครงสร้างแห่งการผูกขาดสิทธิที่ไม่สามารถแบ่งแยกสินทรัพย์ได้ หรือสิทธิตามกฎหมายที่เป็นผู้ผลิต รายเดียวในตลาด ขณะที่ค่าเช่าจากนวัตกรรมมาจากสิทธิเหนือทรัพย์สินทางปัญญาที่รัฐให้เป็นการ รองรับ

เนื่องด้วยเหตุที่ค่าเช่าคือ ค่าตอบแทนที่สูงเป็นพิเศษ จึงก่อให้เกิดแรงจูงใจที่จะสร้าง และคงไว้ซึ่งค่าเช่าเหล่านั้น ตั้งแต่การให้สินบน การบังคับขู่เข็ญ ไปจนถึงกิจกรรมการเมืองที่ถูก กฎหมาย เช่น การชักนำหรือการวิ่งเต้น การกดดัน โดยรวมแล้ว ผาสุกและนวนน้อย เห็นว่า การกระทำ

<sup>1</sup> ผาสุก พงษ์ไพจิตร และนวนน้อย ตรีรัตน์, “คอร์รัปชัน ค่าเช่า และพัฒนาการทางเศรษฐกิจ,” (วารสาร เศรษฐศาสตร์ธรรมศาสตร์ 21, (4 ธันวาคม 2546), หน้า 1-28.

<sup>2</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 1-28

### ตารางที่ 2.1 ค่าเช่าทางเศรษฐกิจประเภทต่างๆ<sup>3</sup>

ค่าเช่า	ลักษณะค่าเช่า
1. ค่าเช่าในการผูกขาด	มาจากการเป็นผู้ผูกขาดสินค้าบริการในตลาด โดยผู้ผูกขาดได้รับกำไรเกินปกติอย่างมหาศาลจากสินค้าบริการดังกล่าว
2. ค่าเช่าจากการโอนย้ายทรัพยากร	มาจากการโอนทรัพยากรผ่านกลไกทางการเมือง เป็นการโอนทรัพยากรสาธารณะมาเป็นของเอกชน โดยอาจถูกกฎหมายหรือผิดกฎหมายก็ได้ เป็นได้ทั้งสองทาง และมักเป็นที่มาของการสะสมทุน
3. ค่าเช่าจากทรัพยากรหายาก	มาจากรายได้ที่มาจาก การเข้าถึงทรัพยากรที่หายาก
4. ค่าเช่าจากนวัตกรรม	มาจากรายได้เกินปกติของผู้ประกอบการที่ได้รับจากการผลิตสินค้าให้ที่ผู้อื่นยังไม่สามารถผลิตได้ โดยมีการคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญาประกอบพร้อมกัน
5. ค่าเช่าเพื่อการเรียนรู้	มาจากกระบวนการเรียนรู้เทคโนโลยีและนำมาดัดแปลงให้เหมาะสม
6. ค่าเช่าจากการกำกับดูแลและจัดการ	มาจากส่วนเกินที่ได้รับจากการบริหารจัดการที่ดี ทำให้มีรายได้ส่วนเกินมากขึ้น และส่งเสริมให้เกิดแรงจูงใจในการบริหารให้ดีขึ้น

เหล่านี้ คือ พฤติกรรมการแสวงหาค่าเช่า (Rent-Seeking) ซึ่งหมายถึงการกระทำที่หาทางสร้างขึ้นเพื่อการดำรงไว้หรือเปลี่ยนสิทธิและสถาบันที่เป็นพื้นฐานของค่าเช่าแต่ละชนิด<sup>4</sup>

#### 2.2.2 การแสวงหาค่าเช่า (Rent-Seeking)

พบได้จากงานศึกษาของ Khan and Jomo ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการแสวงหาค่าเช่าว่า มีการพัฒนาขึ้นภายใต้กรอบแนวคิดสำนักเศรษฐศาสตร์นีโอคลาสสิก โดยเริ่มต้นจากการให้ความสำคัญกับกิจกรรมที่ใช้ทรัพยากรในรูปของปัจจัยนำเข้า (inputs) ให้หมดไปโดยที่มิได้ช่วยให้มูลค่าสุทธิของผลผลิตสุดท้าย (output) เพิ่มขึ้น ซึ่งมีความคล้ายคลึงกับการวิเคราะห์กิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดการผลิต (unproductive) ในแนวคิดของเศรษฐศาสตร์การเมืองคลาสสิก<sup>5</sup>

<sup>3</sup>ไสศรี บุญรอดพานิช, “เศรษฐศาสตร์การเมืองว่าด้วยเรื่องธุรกิจรถตู้ในกรุงเทพมหานคร” (วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์การเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549), หน้า 18

<sup>4</sup> ผาสุก พงศ์ไพจิตร และนวนน้อย ศรีรัตน์, “คอร์รัปชัน ค่าเช่า และพัฒนาการทางเศรษฐกิจ,” (วารสารเศรษฐศาสตร์ธรรมศาสตร์ 21, (4 ธันวาคม 2546), หน้า 1-28

<sup>5</sup> Mushtaq H. Khan and Jomo K.S., editors, Rents, Rent-Seeking and Economic Development : Theory and Evidence in Asia (Cambridge Massachusetts, 2000)



ในมุมมองของสำนักเศรษฐศาสตร์นีโอคลาสสิก การแสวงหาค่าเช่าจึงไม่ส่งผลดีกับพัฒนาการเศรษฐกิจ แต่ Khan and Jomo มีความเห็นแตกต่าง โดยให้ความสนใจในประเด็น ค่าเช่าส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของระบบเศรษฐกิจอย่างไร เนื่องจากค่าเช่าบางชนิดอาจแสดงถึงความไร้ประสิทธิภาพ เช่น ค่าเช่าที่เกิดจากการผูกขาดในอุตสาหกรรมใดอุตสาหกรรมหนึ่ง แต่ค่าเช่าบางชนิดอาจมีประสิทธิภาพหรือมีผลต่อการขยายตัวของเศรษฐกิจ เช่น ค่าเช่าที่เกิดจากการให้ความคุ้มครองนวัตกรรม เป็นต้น

เนื่องด้วยค่าเช่ามีหลายชนิด และบางชนิดก่อผลดีต่อประสิทธิภาพในการผลิต และพัฒนาการเศรษฐกิจ บางชนิดก่อผลลบ จึงมีความจำเป็นที่ผู้วางนโยบายต้องเข้าใจบทบาทและผลกระทบค่าเช่าประเภทต่างๆ แลพบกระบวนการแสวงหาค่าเช่า นอกจากนี้ Khan and Jomo ยังชี้ให้เห็นว่า การแสวงหาค่าเช่าเป็นกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับระบบอุปถัมภ์ระหว่างผู้แสวงหาค่าเช่าและผู้มีตำแหน่งทางการเมือง<sup>6</sup>

จากข้อสรุปข้างต้นของ Khan and Jomo ผู้ซึ่งมีตำแหน่งทางการเมือง หรือตำแหน่งข้าราชการระดับสูง มีอำนาจสร้างและควบคุมค่าเช่าด้วยวิธีการต่างๆ ที่จะทำให้นักธุรกิจหรือปัจเจกได้กำไรในอัตราสูง สูงกว่าระบบตลาดปกติที่จะให้ได้

ผลกระทบที่มีต่อระบบเศรษฐกิจขึ้นอยู่กับต้นทุนในการแสวงหาเป็นบวกหรือลดต่อเศรษฐกิจโดยรวม ทั้งนี้หัวใจในการวิเคราะห์คือ

(ก) ค่าเช่าที่แสวงหา และบังเกิดขึ้นเป็นค่าเช่าชนิดใด เป็นค่าเช่าที่มีแนวโน้มส่งผลดีกับเศรษฐกิจ หรือเป็นค่าเช่าที่ส่งผลเสีย

(ข) กระบวนการแสวงหาค่าเช่าที่อาจเปลี่ยนแปลงไปตามลำดับขั้นตอนของการสะสมทุนของเศรษฐกิจ มีนัยยะต่อประเภทของค่าเช่าให้เกิดการลงทุนที่เป็นผลดีต่อระบบเศรษฐกิจระยะยาวหรือไม่ เพียงใด

(ค) ความพยายามเปลี่ยนโครงสร้างค่าเช่า อาจนำไปสู่ความขัดแย้งด้านการจัดสรรผลประโยชน์ การแบ่งสรรอำนาจหรือโครงสร้างอำนาจอาจกำหนดว่าปัจเจกชนใด หรือกลุ่มใดจะได้รับการจัดสรรค่าเช่า ใครจะได้ค่าเช่ามากน้อยอย่างไร ต้องแบ่งกับใครบ้างภายในระบบอุปถัมภ์ มีนัยต่อผลลัพธ์ค่าเช่าในท้ายที่สุด

ดังนั้น จึงต้องพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของผู้แสวงหาค่าเช่า ทั้งที่เป็นกลุ่มผู้ประกอบการ และผู้แสวงหาค่าเช่าที่ไม่ใช่ผู้ประกอบการ และพรรคพวก กับนักการเมือง ข้าราชการ วิธีการแสวงหาค่าเช่า และการจัดสรรทรัพยากรระหว่างกลุ่มต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

<sup>6</sup> Mushtaq H. Khan and Jomo K.S., editors, Rents, Rent-Seeking and Economic Development : Theory and Evidence in Asia (Cambridge Massachusetts, 2000)

### 2.2.3 ชนิดของค่าเช่าและนัยยะต่อความเจริญทางเศรษฐกิจ

ผลวิเคราะห์จากงานของผาสุกและนวนน้อยได้แสดงศักยภาพของผลได้ทางสังคมสุทธิของค่าเช่าประเภทต่างๆ ในรูปของประสิทธิภาพด้านการจัดสรรทรัพยากรและศักยภาพในการเพิ่มความเจริญทางเศรษฐกิจในตารางที่ 2.2 ซึ่งได้ให้ข้อสรุปจำแนกตามประเภทของค่าเช่าแต่ละชนิดไว้ดังนี้

ตารางที่ 2.2 ประเภทของค่าเช่าและผลต่อเศรษฐกิจ

ประเภทค่าเช่า	นัยต่อผลได้ผู้สังคม	นัยต่อความเจริญทางเศรษฐกิจ-คือลด + คือเพิ่ม	ข้อสังเกต
ค่าเช่าจากการผูกขาดตลาด (monopoly rent)	ไม่มีประสิทธิภาพ	แนวโน้ม -	บางที่แยกจากค่าเช่า จากนวัตกรรมลำบาก
ค่าเช่าจากทรัพยากรหายาก (natural resource rent)	มีประสิทธิภาพ	แนวโน้ม +	อาจจำเป็นในช่วงที่มีการสะสมทุนขั้นพื้นฐาน (primary accumulation) เพราะช่วยสร้างกรรมสิทธิ์ใหม่ๆให้นักธุรกิจได้มีโอกาสสะสมทุนได้ แต่อาจแปรเปลี่ยนเข้าสู่สภาพขาดประสิทธิภาพได้อย่างรวดเร็ว
ค่าเช่าจากการโอนทรัพยากร (rent base transfer)	ไม่มีผล แต่อาจทำให้ประสิทธิภาพลด	กำหนดไม่ได้ อาจเป็น + หรือ -	อาจแปรเปลี่ยนเป็นค่าเช่าจากการผูกขาด หากปล่อยให้คงอยู่เป็นเวลานาน
ค่าเช่าจากนวัตกรรม (Schumpeterian rent)	อาจจะมีประสิทธิภาพ	แนวโน้ม +	มีประสิทธิภาพหรือไม่อาจขึ้นกับความสามารถที่กำกับให้นำความรู้และเทคโนโลยีมาใช้ในกระบวนการผลิต
ค่าเช่าจากการเรียนรู้ (rent for learning)	อาจจะมีประสิทธิภาพ	อาจจะ +	มีประสิทธิภาพหรือไม่อาจขึ้นอยู่กับความสามารถและการกำกับดูแล
ค่าเช่าจากการกำกับดูแล (monitoring rent)	อาจจะมีประสิทธิภาพ	อาจจะ +	มีประสิทธิภาพหรือไม่อาจขึ้นอยู่กับความสามารถและการกำกับดูแล

ที่มา : ผาสุก และนวนน้อย “คอร์รัปชัน ค่าเช่า และพัฒนาการทางเศรษฐกิจ” ในวารสารเศรษฐศาสตร์ธรรมศาสตร์ ปีที่ 21 ฉบับที่ 4 เดือนธันวาคม 2546 หน้า 1-28

ค่าเช่าจากการผูกขาดมีแนวโน้มส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจ ค่าเช่าที่แนวโน้มส่งผลบวกกับเศรษฐกิจที่ชัดเจนคือ ค่าเช่าจากทรัพยากรหายาก และค่าเช่าเกิดจากนวัตกรรม ส่วนค่าเช่าจากการโอนย้ายทรัพยากรอาจจะมีผลบวกและจำเป็นในช่วงที่มีการสะสมทุนขั้นพื้นฐานแต่อาจแปรเปลี่ยนเป็นค่าเช่าจากการผูกขาดไม่เป็นผลดีกับเศรษฐกิจ แต่จะมีประสิทธิภาพหรือไม่เพียงใดขึ้นอยู่กับความสามารถเฉพาะการกำกับดูแลของรัฐ

สำหรับค่าเช่าเกิดจากนวัตกรรมมีแนวโน้มเป็นผลบวกกับระบบเศรษฐกิจ แต่ถ้าหากปล่อยให้คงอยู่นานอาจแปรเปลี่ยนเป็นค่าเช่าจากการผูกขาดได้ จึงต้องมีการกำหนดระยะเวลาในการให้การคุ้มครอง เพื่อมิให้เป็นอุปสรรคกับการแข่งขันในอนาคต หรือขัดขวางการพัฒนาในอนาคตสืบเนื่องไปในอนาคต

### 2.3 แนวคิดเรื่องการคอร์รัปชัน (Corruption)

ในงานเขียนของ แซมมวล พี ฮันติงตัน<sup>7</sup> โดยได้กล่าวไว้ว่า รัฐเกิดใหม่มักจะตกอยู่ในสถานะการณ์ของพฤติกรรมที่ส่อไปในทางด้านการทุจริตอันเป็นเรื่องที่สามารถพบได้ทั่วไป ซึ่งส่วนแล้วแต่ขัดกับสิ่งที่ควรเป็นนั่นคือการรักษาผลประโยชน์โดยรวมของรัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่งแล้วเมื่อพิจารณาถึงพฤติกรรมของเจ้าหน้าที่รัฐแล้วจะพบพฤติกรรมดังกล่าวได้อย่างชัดเจน ซึ่งแซมมวลได้ให้ข้อสังเกตที่สำคัญไว้ดังนี้

#### 2.3.1 ที่มโนภาพเกี่ยวกับผลประโยชน์แห่งชาติไม่มั่นคงหนักแน่น

เพราะว่ามโนภาพเกี่ยวกับชาติเองก็เป็นของใหม่ สำหรับคนส่วนใหญ่แล้ว สถาบันและหน่วยงานต่างๆ ของรัฐเป็นเรื่องไกลตัวและสับสน แม้กระทั่งเจ้าหน้าที่ของรัฐและนักการเมืองเอง สิ่งเหล่านี้ก็เป็นของใหม่ พวกเขารู้ว่าสถาบันและหน่วยงานเหล่านั้นมี “วัตถุประสงค์ที่เป็นทางการ” ซึ่งลอกรับมาจากต่างประเทศ แต่ก็ไม่ได้ถือว่ามันศักดิ์สิทธิ์อะไรนักหนา ในทางตรงกันข้าม กลับระแวงมันเพราะมันเป็นของตะวันตก สำหรับคนจำนวนไม่น้อยของ “รัฐ” และองค์กรของรัฐคือสิ่งเดียวกับการปกครองของต่างชาติ ฉะนั้นจึงเหมาะสมที่จะเป็นเป้าหมายแห่งการปล้นสะดม และจนปานนี้ก็ยังไม่ได้มองมันด้วยสายตาใหม่ว่ามันสามารถเป็นเครื่องมือเสริมสร้างผลประโยชน์ส่วนรวมได้ ในขณะที่เดียวกัน ชาวนาที่ไร้การศึกษาที่ยังคงมอง “รัฐ” และองค์กรของรัฐในฐานะเครือข่ายแห่งกฎเกณฑ์ที่ซับซ้อนและเข้าใจไม่ได้ ในฐานะการคุกคามลงโทษที่ถาวร เมื่อเป็นเช่นนี้แล้วจึงถือว่าตัวเองสามารถทำอะไรก็ได้เพื่อเป็นการป้องกันตัว เช่นติดสินบนเจ้าหน้าที่เป็นต้น จุดหมายที่เป็นทางการบางอย่างของหน่วยงาน

<sup>7</sup> มหาวิทยาลัยรามคำแหง, “รัฐศาสตร์”, เอกสารประกอบการสอนชุดวิชา PS 701 ทฤษฎีคอร์รัปชัน (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2547)



สาธารณะได้ถูกทำลายอย่างรุนแรงโดยจินตภาพที่เป็นปฏิปักษ์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งความผูกพันมั่นคงที่มีต่อครอบครัว ชนเผ่า และท้องถิ่นในเรื่องจัดสรรงาน ทุนการศึกษาหรือสิ่งของหายากต่างๆ ซึ่งถือเป็นของขวัญจากรัฐ ทั้งนักการเมืองและเจ้าหน้าที่ต่างก็ไม่ได้มาจากชนชั้นที่ถูกอบรมให้รับใช้ส่วนรวม ตั้งแต่เยาว์วัย หรือมีเครื่องป้องกันแรงกดดันทางทฤษฎีแบบชนชั้นขุนนาง และเนื่องจากศีลธรรมส่วนรวมขึ้นต่อความแข็งแกร่งของศีลธรรมส่วนตัวอย่างสิ้นเชิง คนเหล่านี้ยิ่งปวกเปียกหนักเข้าไปอีก ด้วยแรงกระหน่ำของการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมซึ่งกระทำต่อกฎเกณฑ์ทางศีลธรรมทั้งหลายทั้งปวง

### 2.3.2 แรงจูงใจที่จะเบี่ยงเบนไปจากวัตถุประสงค์ของสถาบันส่วนรวม

งานเขียน แชมมวลได้กล่าวไว้ในประเด็นเกี่ยวกับแรงจูงใจที่จะเบี่ยงเบนไปจากวัตถุประสงค์ของสถาบันส่วนรวมว่า ยิ่งในสถานะการณ์ที่แรงจูงใจดังกล่าวมีมากเป็นพิเศษในสภาพที่ความไม่เสมอภาคดำรงอยู่อย่างสุดขั้วและความยากจนสมบูรณ์ดำรงอยู่หนาแน่น ผลกำไรจากการมีฐานะตำแหน่งในรัฐ (ตำแหน่งอะไรก็ได้) นับว่าค่อนข้างมหาศาลและเมื่อเปรียบเทียบกันแล้วบทลงโทษที่มีต่อการเบียดบังผลประโยชน์ดังกล่าวมีอยู่น้อยเต็มที กล่าวโดยทั่วไปแล้ว การถือราษฎร์บังหลวงจะแยกไม่ออกจากความไม่เสมอภาคที่มีอยู่อย่างหนาแน่น

### 2.3.4 โดยสัมพัทธ์แล้วคอร์รัปชันเป็นเรื่องปิดบังง่าย

แชมมวล ได้กล่าวถึงการคอร์รัปชัน พร้อมยกตัวอย่างให้เห็นภาพได้อย่างชัดเจนว่า ภายใต้อำนาจรัฐใหม่ ภาพของการคอร์รัปชันจะประกอบไปด้วยสองส่วนที่สำคัญกล่าวคือ ส่วนหนึ่งเป็นเพราะประชาชนทั่วไปก็ไม่แจ่มชัด ว่ากฎระเบียบของทางกรมมีอะไรบ้าง หรืออย่างไรที่ถือว่าเป็นการผิดกฎ(จริงๆ) และถึงแม้ว่าจะเข้าใจแจ่มชัด ก็ไม่ได้ถือว่าการละเมิดกติกาเป็นเรื่องใหญ่อะไรนัก ฉะนั้นจึงไม่เร่าร้อนที่จะป้องกันการทุจริตไม่ให้เกิดขึ้น อีกส่วนหนึ่งก็คือ กฎหมายที่มีอยู่ไม่ได้ถูกบังคับใช้อย่างมีประสิทธิภาพ และกระทั่งตำรวจเองไม่ใช่จะไม่มียศ และแม้ว่าเราอาจจะจำแนกความแตกต่างระหว่างการให้ของกำนัลตามประเพณีกับการติดสินบนด้วยเงินตราได้ แต่มันก็เป็นเรื่องแจ่มชัดว่า ในสายตาของผู้ให้ของกำนัลทั้งสองอย่างกลายเป็นเรื่องปะปนกันไปหมด มันกลายเป็นข้อเท็จจริงของชีวิตไปแล้วที่การละเมิดกติกาสามารถถูกปิดบังได้โดยการนำเอาประเพณีเก่ามาเป็นข้ออ้างเสียทั้งหมด

## 2.4 แนวคิดเรื่องเศรษฐกิจนอกระบบ

งานศึกษาของสังคีต พิริยะรังสรรค์ ได้มีการกล่าวถึงเรื่องเศรษฐกิจนอกระบบ โดยกล่าวว่า เศรษฐกิจนอกระบบ หรือเศรษฐกิจใต้ดิน (Underground Economy) หรือเศรษฐกิจผิดกฎหมาย (Illegal Economy) หรือเศรษฐกิจสีดำ (Black Economy) หรือเศรษฐกิจสีเทา หมายถึง กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ไม่ได้ถูกบันทึกไว้ในบัญชีรายได้ประชาชาติ เป็นกิจกรรมที่ไม่มีการเสียภาษีและกฎหมายไม่ให้การรับรอง กิจกรรมต่างๆประกอบไปด้วย<sup>8</sup>

1. ธุรกิจนอกกฎหมาย เช่น หวยใต้ดิน บ่อนการพนัน พนันฟุตบอล จับยี่กี การค้ายาเสพติด การปล่อยเงินกู้นอกระบบและเพศพาณิชย์
2. การคอร์รัปชันทั้งในภาครัฐและภาคเอกชน เช่น การคอร์รัปชันเชิงนโยบาย การออกกฎหมายเพื่อเอื้อประโยชน์ให้แก่ธุรกิจของนักการเมือง เงินใต้โต๊ะจากโครงการจัดซื้อจัดจ้างที่นักธุรกิจจ่ายให้กับนักการเมืองและข้าราชการและช่วยประเภทต่างๆ ที่ตำรวจเรียกเก็บจากพ่อค้าและนักธุรกิจ เป็นต้น
3. การหลีกเลี่ยงภาษีของนักธุรกิจเอกชนและธุรกิจบางประเภท
4. ธุรกิจนอกระบบ เช่น มอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถตู้โดยสารผิดกฎหมาย สุราพื้นบ้าน หนาคารหมู่บ้าน กลุ่มมอมทรัพย์ต่างๆ รวมถึงแม่ค้าขายแร่แฝงลอย

สังคีตกล่าวว่า ธุรกิจนอกระบบมีผลกระทบต่อสังคมไม่เท่าเทียมกัน บางประเภทมีผลเสียต่อสังคมมาก บางประเภทไม่มีใครมีผลเสียต่อสังคม หากเจาะจงธุรกิจนอกระบบที่มีผลเสียต่อสังคมก็จะอยู่ในประเภทที่ 1-3 คือ ธุรกิจนอกกฎหมาย การคอร์รัปชันและการหลีกเลี่ยงภาษี ในทางตรงกันข้ามธุรกิจนอกระบบที่เป็นผลดีต่อสังคมได้แก่ มอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถตู้โดยสาร หนาคารหมู่บ้าน กลุ่มมอมทรัพย์และแม่ค้าขายแร่แฝงลอย

นอกจากนี้สังคีตยังกล่าวว่า ในกรณีของประเทศไทย เศรษฐกิจนอกระบบเป็นเรื่องที่คนส่วนใหญ่เข้าไปเกี่ยวข้องอย่างกว้างขวาง อีกทั้งยังมีมิติครอบคลุมไปถึงการเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องของกลุ่มผู้มีอิทธิพลอีกด้วย ทั้งนี้ทั้งนั้นผู้มีอิทธิพลก็มีได้อยู่โดดๆ แต่เป็นกลุ่มคนที่มีเครือข่ายและทำงานเป็นเครือข่าย ผู้มีอิทธิพลสามารถใช้บุคลิกความสามารถของตนหรือสถานะของตนเองได้เกินกว่าที่กฎหมายให้อำนาจไว้ บางคนเป็นเพียงกำนัน แต่กลับมีอำนาจครอบคลุมทั้งอำเภอหรือจังหวัด เป็นต้น สังคีตได้จำแนกผู้มีอิทธิพลออกเป็นสองกลุ่มใหญ่คือ ผู้มีอิทธิพลที่เป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือผู้มีอิทธิพลที่อยู่ในระบบ อันได้แก่ ผู้มีอิทธิพลที่อยู่ในระบบการเมืองและราชการ( กลุ่มนักการเมือง ตำรวจและข้าราชการ)

<sup>8</sup> สังคีต พิริยะรังสรรค์, ตำรวจผู้มีอิทธิพลและเศรษฐกิจมืด พิมพ์ครั้งที่ 1. (กรุงเทพฯ: ปรีชา อินเตอร์พรีนซ์, 2548)

กับผู้มีอิทธิพลที่ไม่ใช่เจ้าหน้าที่ของรัฐหรือผู้มีอิทธิพลที่อยู่นอกระบบ ได้แก่ เจ้ามือหวยใต้ดิน เจ้าของบ่อน หัวน้ำคุมวินรถตู้โดยสาร ฯลฯ โดยพบว่าเมื่อเปรียบเทียบอำนาจและอิทธิพลทั้งสองกลุ่มนี้จักพบว่า ผู้มีอิทธิพลในระบบจะมีอำนาจและอิทธิพลเหนือกว่าผู้มีอิทธิพลนอกระบบมาก

สังคิตยงกล่าวต่อไปอีกว่า ในบรรดากลุ่มผู้มีอิทธิพลในกลุ่มข้าราชการด้วยกัน ตำรวจถือเป็นกลุ่มที่มีอิทธิพลมากที่สุด ทั้งนี้ด้วยปัจจัยที่สำคัญอันได้แก่ เนื่องด้วยการต้องการความสะดวกสบายในการทำธุรกิจของนักธุรกิจ ซึ่งปัจจัยดังกล่าวนี้เองกลายเป็นที่มาของเงินจำนวนหนึ่งที่ต้องจ่ายไปให้กับตำรวจเพื่อการอำนวยความสะดวกให้แก่ตนเองในการดำเนินธุรกิจที่ตนดำเนินงานอยู่แม้ว่าธุรกิจนั้นจะไม่ผิดกฎหมายก็ตาม

ในงานศึกษาดังกล่าวได้กล่าวว่า เศรษฐกิจนอกระบบกับผู้มีอิทธิพลมีความสัมพันธ์กันตามขนาดของผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจที่เกิดขึ้น ในธุรกิจนอกกฎหมาย (เช่น การค้ายาเสพติด หวยใต้ดินและบ่อนการพนัน) และกิจกรรมการคอร์รัปชันในโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ จะเกี่ยวข้องกับผู้มีอิทธิพลรายใหญ่เสมอไป ส่วนธุรกิจนอกระบบ เช่น วินมอเตอร์ไซด์ และรถตู้โดยสาร ก็เกี่ยวข้องกับกลุ่มผู้มีอิทธิพลเช่นเดียวกัน เพียงแต่ขนาดของผู้มีอิทธิพลในธุรกิจนอกระบบจะเล็กกว่าผู้มีอิทธิพลในธุรกิจนอกกฎหมาย แม้กระทั่งบรรดาแม่ค้าที่ขายอาหารตามตรอกซอกซอยก็ยังเกี่ยวข้องกับผู้มีอิทธิพลในระบบเช่นเดียวกัน คือ เจ้าหน้าที่เทศกิจที่จะมาเดินเก็บ “ส่วยรายวัน” จากบรรดาแม่ค้าเหล่านี้

## 2.5 วรรณกรรมปริทัศน์

พบว่าในประเทศไทยนั้นม้งงานวิจัยหลายชิ้นที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งส่วนใหญ่แล้วจะทำการศึกษาโดยมุ่งวิเคราะห์ในแง่ของบทบาทในการเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชน และความเหมาะสมของการขนส่ง เป็นต้น ทั้งนี้ส่วนใหญ่แล้วมักให้ความสำคัญของการวิเคราะห์ในเชิงกระแสหลักเสียเป็นส่วนใหญ่ หากแต่มีวิทยานิพนธ์ที่สำคัญๆ อันจะมีผลดียิ่งต่องานชิ้นนี้ในการเข้ามาเป็นส่วนเติมเต็มให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ได้แก่

งานศึกษาชิ้นแรกเป็นของ จักรพันธ์ ปานจันทร์<sup>9</sup> ในหัวข้อเรื่อง “บทบาทจักรยานยนต์รับจ้างในการเชื่อมระบบขนส่งสาธารณะ กรณีศึกษา: พื้นที่ฝั่งตะวันออกเฉียงใต้ของเขตบางนา” วิทยานิพนธ์ฉบับดังกล่าว ได้ทำการศึกษาโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทำการศึกษายบทบาทของจักรยานยนต์รับจ้างในแง่ของประโยชน์ต่อระบบขนส่งสาธารณะ และการตอบสนองความต้องการในการเดินทางของประชาชน รวมถึงลักษณะของการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจในเมือง ในแง่ของธุรกิจนอกระบบ (Informal

<sup>9</sup> จักรพันธ์ ปานจันทร์, “บทบาทจักรยานยนต์รับจ้างในการเชื่อมระบบขนส่งสาธารณะ กรณีศึกษา: พื้นที่ฝั่งตะวันออกเฉียงใต้ของเขตบางนา”, (วิทยานิพนธ์ สาขาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2546).



Sector) ว่ามีส่วนช่วยเกื้อหนุนระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างไร โดยในการศึกษานั้นประกอบไปด้วยการพิจารณา ลักษณะการเกื้อหนุนระบบขนส่งมวลชนในการศึกษาลักษณะการเชื่อมโยงเส้นทางด้านกายภาพ และลักษณะการประกอบอาชีพซึ่งได้ทำการสำรวจข้อมูลโดยการแบ่งกลุ่มตัวอย่างเป็น 2 กลุ่มคือ ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างและใช้บริการ โดยใช้พื้นที่ศึกษาบริเวณฝั่งตะวันตกเฉียงใต้ของเขตบางนา ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ให้บริการ จะเป็นข้อมูลทางด้านอุปสงค์ของการเดินทางและทัศนคติที่มีต่อการให้บริการ ในส่วนของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างจะได้ข้อมูลด้านอุปทานของการเดินทาง โดยเป็นข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพบุคคล ลักษณะการประกอบอาชีพ ข้อมูลที่ได้นำมาวิเคราะห์โดยโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS (Statistical Package Social Science) และทำ Mapping ในกรณีที่เป็นข้อมูลเชิงกายภาพจากการศึกษาพบว่า จักรยานยนต์ทำหน้าที่หลักในการขนถ่ายผู้โดยสารทั้งเข้าและออกจากระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ รวมทั้งสามารถเชื่อมเส้นทางการเดินทางกับจุดต่อรถประเภทอื่นๆ ทั้งที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาและบริเวณใกล้เคียงได้เป็นอย่างดี ผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่เป็นนักเรียน นักศึกษาและผู้ที่อยู่ในวัยทำงาน เพื่อการเดินทางระหว่างบ้านไปโรงเรียน บ้านไปยังที่ทำงานและที่อื่นๆ ช่วงเวลาที่มีการใช้บริการอย่างหนาแน่นคือช่วงเช้าและช่วงเย็นของวัน โดยส่วนมากจะใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเป็นประจำทุกวัน ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่มีทางเลือกอื่นในการเดินทางแต่ก็ยังเลือกที่จะใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ทั้งนี้ด้วยเงื่อนไขของความสะดวกรวดเร็วและประหยัดเวลา สำหรับระดับความพึงพอใจนั้นผู้บริการค่อนข้างพึงพอใจกับการให้บริการ แต่ยังคงมีความเห็นว่าการปรับปรุงด้านความเร็วในการขับขี่และเรื่องความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ลักษณะการประกอบกิจการจักรยานยนต์รับจ้าง มีลักษณะเป็นธุรกิจนอกระบบ ที่มีลักษณะเฉพาะอีกอาชีพหนึ่ง ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างเกือบทั้งหมดเป็นเพศชาย อายุระหว่าง 19-39 ปี ส่วนมากเป็นคนต่างจังหวัดมีระดับการศึกษาเพียงชั้นประถมศึกษาเท่านั้น ในการเข้ามาประกอบอาชีพ ผู้ขับขี่จะต้องเสียค่าธรรมเนียมในการเข้าสู่อาชีพ ค่าเช่าเสื้อวิน เช่าวิน รวมทั้งค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าบำรุงรักษา ซึ่งคิดเป็นค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณเดือนละเกือบ 3,000 บาท ผู้ขับขี่จะทำงานมากกว่าวันละ 12 ชั่วโมง มีวันหยุดไม่แน่นอนขึ้นกับความต้องการของตนเอง การประกอบอาชีพนี้ไม่มีระบบสวัสดิการใดๆมารองรับ รวมถึงยังไม่ต้องเสียภาษีเงินได้ การให้บริการส่วนใหญ่จะให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารเพียงอย่างเดียว โดยจะจอดรอผู้โดยสารอยู่ที่วิน เมื่อไปส่งผู้โดยสารแล้วก็จะกลับมาที่วินเดิมของตน มีระยะทางเฉลี่ยของการให้บริการประมาณ 1 - 2.5 กิโลเมตร ผู้ขับขี่จะใช้ความเร็วในการขับขี่ประมาณ 41 - 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เห็นด้วย หากรัฐเข้ามาจัดการในด้านการกำหนดราคาค่าโดยสารให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน การจดทะเบียนจักรยานยนต์รับจ้างให้ถูกต้องตามกฎหมาย รวมทั้งหากจะจัดเก็บภาษีเงินได้ โดยสรุปแล้วจักรยานยนต์รับจ้าง จึงเป็นธุรกิจนอกระบบที่สามารถช่วยชดเชยอุปทานการขนส่งสาธารณะของภาครัฐที่ยังมีช่องว่างอยู่ ดังนั้นจากลักษณะของการประกอบกิจการที่มีความยืดหยุ่นสูง เป็นอาชีพที่สามารถสร้างรายได้ให้กับผู้ขับขี่และเจ้าของกิจการได้เป็นอย่างดี จึงทำให้อาชีพนี้จึงมีความสำคัญในพื้นที่และ

สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการต่อไป จากผลการศึกษาศึกษาสามารถเสนอแนะได้ว่า รัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพิจารณาเรื่อง การจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างให้ถูกต้องตามกฎหมาย ทั้งนี้เพื่อสามารถกำหนดและควบคุมมาตรฐานของการให้บริการ ความปลอดภัยและคุณภาพด้านอื่นๆ ให้เหมาะสมกับการเป็นส่วนหนึ่งของการบริการสาธารณะเมือง

งานศึกษาของ ศักดิ์ชัย ประโยชน์นวิษ<sup>10</sup> ในหัวข้อเรื่อง “การศึกษาความเหมาะสมของการขนส่งด้วยจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร” โดยกล่าวว่าประชาชนในพื้นที่ชานเมืองยังมีความจำเป็นที่ต้องใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง เนื่องจากพื้นที่ที่มีการเข้าถึงไม่สะดวกจากถนนสายหลัก รวมทั้งพื้นที่ที่มีโครงการบ้านจัดสรรตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก ผู้วิจัยได้เสนอให้เขตศูนย์กลางเมืองเป็นเขตที่ควรจำกัดและควบคุมจักรยานยนต์รับจ้าง ทั้งนี้เนื่องจาก มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงและสำหรับการนำรถจักรยานยนต์มาไว้รับส่งผู้โดยสารนั้นเป็นสิ่งที่ไม่สมควร เพราะมีความปลอดภัยน้อย ผู้วิจัยยังได้ประมาณการรายได้จากธุรกิจประเภทนี้ว่ามีมากถึง 2,750 ล้านบาทต่อปี โดยร้อยละ 36.6 เป็นรายได้สุทธิของผู้ขับขี่ ร้อยละ 3.8 เป็นของหัวหน้าคิว และร้อยละ 0.8 เป็นของตำรวจ

งานศึกษาของ วิทวัส เวทยาวงศ์<sup>11</sup> ในหัวข้อเรื่อง “มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กรุงเทพมหานคร” งานศึกษาชิ้นดังกล่าวมุ่งเน้นในประเด็นลักษณะการให้บริการและการใช้บริการ ปัญหาที่เกี่ยวกับจักรยานยนต์รับจ้างทั้งด้านกฎหมายและสังคม รวมทั้งปัญหาในการควบคุมดูแลของเจ้าหน้าที่ และเสนอแนะแนวทางการแก้ปัญหาที่เหมาะสม ซึ่งผู้วิจัยได้เสนอแนะแนวทางในการแก้ปัญหาไว้ 2 มาตรการคือ

1. มาตรการระยะสั้น กล่าวคือ เสนอให้มีการใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดและสม่ำเสมอ รวมทั้งขอความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่ตำรวจให้กำกับดูแลอย่างเคร่งครัด และเสนอมาตรการการรณรงค์ และการจัดอบรมที่มีวัตถุประสงค์ให้ผู้ประกอบการเหล่านี้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด

2. มาตรการระยะยาว ได้เสนอแนวทางการออกกฎหมายบังคับใช้กับรถจักรยานยนต์รับจ้าง เช่น การกำหนดให้จักรยานยนต์เป็นรถรับจ้างสาธารณะประเภทหนึ่ง การกำหนดสภาพ ลักษณะ ขนาด สี และเครื่องหมายของจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อก่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่และผู้ให้บริการ รวมทั้งหลักเกณฑ์ คุณสมบัติของการขออนุญาตขับขี่ และการบันทึกประวัติของผู้ขับขี่ และกำหนดพื้นที่และเส้นทางในการให้บริการที่แน่นอน

<sup>10</sup> ศักดิ์ชัย ประโยชน์นวิษ, “การศึกษาความเหมาะสมของการขนส่ง ด้วยจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร”, (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตร์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534).

<sup>11</sup> วิทวัส เวทยาวงศ์, “มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร”, (วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540).

## บทที่ 3

### ประวัติความเป็นมาของจักรยานยนต์รับจ้าง

ในส่วนบทที่ 3 จะเป็นการกล่าวถึงความเป็นมาของจักรยานยนต์รับจ้าง และภาวะทั่วไปของจักรยานยนต์รับจ้าง อันเป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องกับพัฒนาการ โดยทั่วไปของจักรยานยนต์รับจ้าง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เข้าใจสภาพโดยทั่วไปอย่างชัดเจนเพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์ในประเด็นที่ต้องการศึกษาต่อไป

#### 3.1 ความเป็นมาของจักรยานยนต์รับจ้าง

จากการศึกษาในประเด็นเรื่องความเป็นมาของจักรยานยนต์รับจ้างนั้นเราพบว่า จักรยานยนต์รับจ้างเกิดขึ้นครั้งแรกในชอยงามคูพลีและย่านชานเมือง เช่น บางกะปิ ประเวศและหนองจอก โดยมีช่วงประวัติศาสตร์ดังนี้ จากการศึกษาที่ประชากรที่อาศัยอยู่ในชอยงามคูพลีมีจำนวนมาก อีกทั้งในแพลตฟอร์มรถยนต์นั้นก็มีผู้อยู่อาศัยประมาณ 300 ครัวเรือน ทั้งนี้แพลตฟอร์มดังกล่าวอยู่ห่างจากถนนพระรามสี่ประมาณ 800 เมตร รวมถึงจะมีชุมชนอีกประมาณ 200 ครัวเรือนที่อยู่ห่างเข้าไปอีกประมาณ 1.2 กิโลเมตร ส่วนใหญ่ผู้ที่อาศัยอยู่ในชอยนี้จะเป็นผู้ที่มิรายได้น้อย จึงไม่มีการจ้างแท็กซี่หรือสามล้อเพื่อการเข้าออกชอย กอปรกับการที่ต้องเดินเข้าออกชอยในช่วงเย็นหรือช่วงมืดค่ำหลังเสร็จสิ้นภาระกิจต่างๆ ของคนในชอย ทั้งนี้มักจะเกิดการจี้ปล้นอยู่บ่อยๆ ทำให้ครอบครัวเหล่านี้ต้องคอยดูแลลูกหลานโดยการรอรับส่งในช่วงเย็นและช่วงมืด ในช่วงเวลานั้นที่แพลตฟอร์มรถยนต์มีรถมอเตอร์ไซด์ 4-5 คัน เจ้าของรถจึงช่วยกันรับส่งคนที่รู้จักเข้าออกโดยไม่คิดเงิน ต่อมาผู้ที่อาศัยมาด้วยรู้สึกว่าเป็นกรรมจึงช่วยกันออกค่าน้ำมัน จนกระทั่งในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2524 นายทหารเรือกลุ่มหนึ่งจึงรวบรวมคนในแพลตฟอร์มที่มีรถมอเตอร์ไซด์ มาตั้งเป็นชมรมจักรยานยนต์แพลตฟอร์มเพื่อให้บริการรับส่งคนในตอนเช้าและตอนเย็น คิดค่าโดยสาร 2-3 บาทต่อคน ในไม่ช้าบริการนี้เริ่มได้รับความนิยม ทำให้คนขับมอริรายได้เพิ่มขึ้น จึงเริ่มมีผู้สนใจเข้าร่วมเป็นสมาชิกชมรมมากขึ้น จนกลายเป็นธุรกิจในที่สุด

หลังจากที่ได้จัดตั้งกลุ่มจักรยานยนต์รับจ้างจากจำนวน 3-4 คัน ในปี พ.ศ. 2524 ปรากฏว่าได้รับการยอมรับ และมีสมาชิกเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2526 มีรถจักรยานยนต์รับจ้างในวินเพิ่มขึ้นถึง 37 คัน<sup>2</sup> โดยที่ผู้ที่เข้ามาเป็นสมาชิกใหม่จะต้องสวมเสื้อกั๊กที่มีหมายเลขติดอยู่ด้านหลัง ซึ่งถือ

<sup>1</sup> ศักดิ์ชัย ประโยชน์วันนิช, “การศึกษาความเหมาะสมของการขนส่ง ด้วยจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร”, (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตร์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534).

<sup>2</sup> วิทวัส เวทยาวงศ์, “มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร”, (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตร์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540)



ว่าได้รับสิทธิในการให้บริการแก่ประชาชนในพื้นที่ ในขณะที่เดียวกันผู้จัดตั้งวินดังกล่าวได้เรียกเก็บเงินจากสมาชิกใหม่ที่เข้าร่วมในวัน ซึ่งถือว่าเงินจำนวนนี้เป็นค่าเข้าร่วมให้บริการและเป็นค่าเสียวัน

เมื่อการให้บริการของรถจักรยานยนต์รับจ้าง ได้รับความนิยมนิยมและยอมรับจากประชาชนในชอยจากช่วงแรกที่ทำให้บริการเพียงช่วงเช้าและเย็น จึงต้องเปลี่ยนช่วงเวลาในการให้บริการมาเป็นการให้บริการแบบเต็มวัน ด้วยเหตุนี้เองทำให้ผู้เป็นเจ้าของเสื้อเดิม ซึ่งส่วนใหญ่เป็นทหารเรือ จำเป็นต้องให้ญาติหรือคนรู้จักเช่าเสื้อ ซึ่งในขณะนั้นมีการกำหนดอัตราค่าเช่าโดยกลุ่มผู้จัดตั้ง โดยค่าเช่านั้นจะแบ่งเป็น 2 ส่วนคือ ส่วนแรกเป็นของเจ้าของเสื้อ ส่วนที่สองเป็นของกลุ่ม เมื่อผู้ให้บริการมอเตอร์ไซด์รับจ้างในวัน มากขึ้น จึงมีความจำเป็นต้องมีการวางกฎระเบียบ เพื่อควบคุมพฤติกรรมในการให้บริการควบคุมอัตราค่าโดยสาร รวมถึงป้องกันอุบัติเหตุต่างๆ เช่น ห้ามแข่งรถ ห้ามดื่มสุราและเล่นการพนันในระหว่างการให้บริการ เป็นต้น จากความสำเร็จในการจัดตั้งวินให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง จึงทำให้สมาชิกในวินบางคนของวินงามคูพลีแยกตัวออกไปจัดตั้งวินใหม่ในแห่งอื่นๆ โดยนำเอาการบริหารคิวหรือวินงามคูพลีไปใช้ อันเป็นการเริ่มต้นการเกิดจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพฯ ในเวลาต่อมา

จากข้อมูลตัวเลขทางสถิติพบว่า มีวินที่ตั้งขึ้นในช่วง พ.ศ. 2525 - 2527 ถึง 22 วิน หรือคิดเป็นร้อยละ 45<sup>3</sup> ของจำนวนวินทั้งหมดที่มีอยู่ในปี พ.ศ. 2531 มีทั้งหมด 831 คิว จำนวนรถ 16,528 คัน และในปี พ.ศ. 2542 มีจักรยานยนต์ทั้งสิ้น 1,472 คิว จำนวนรถทั้งสิ้น 36,578 คัน<sup>4</sup> ทั้งนี้ในปี พ.ศ. 2550 จำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการที่ได้ยื่นขอจดทะเบียนและออกหนังสือรับรองแล้วมีจำนวนทั้งสิ้น 4,441 วิน จำนวนรถจักรยานยนต์ทั้งสิ้น 88,366 คัน นี้ยังไม่รวมถึงจำนวนวินและรถจักรยานยนต์อีกส่วนหนึ่งที่ยังอยู่ในขั้นตอนของการยื่นคำขอและรอออกหนังสือรับรองอีกจำนวนหนึ่ง ดังตารางที่ 3.1 ซึ่งนับได้ว่าการเพิ่มขึ้นของทั้งจำนวนวินและจำนวนจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการอยู่ตลอดเวลา

### 3.2 พัฒนาการด้านนโยบายการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง

การเพิ่มขึ้นของจักรยานยนต์รับจ้างอย่างรวดเร็ว ทำให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (เดิมเป็นกรมตำรวจ) ซึ่งดูแลรับผิดชอบพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ (ปัจจุบันโอนอำนาจหน้าที่เป็นของกรมการขนส่งทางบก ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2531) สนใจที่จะเข้ามาดูแล จึงได้ทำหนังสือหารือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาว่า การนำรถจักรยานยนต์มาใช้รับจ้างเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายหรือไม่

<sup>3</sup> ทิศอาร์ไอ, สมุดปกขาวที่อาร์ไอ 2537 (กรุงเทพฯ : ทิศอาร์ไอ, 2537)

<sup>4</sup> จักรพันธ์ ปานจันทร์, “บทบาทจักรยานยนต์รับจ้างในการเกื้อหนุนระบบขนส่งสาธารณะ กรณีศึกษา : พื้นที่ฝั่งตะวันออกเฉียงใต้ของเขตบางนา”, (วิทยานิพนธ์ การวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อมสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าคุณทหารลาดกระบัง, 2546)

ตารางที่ 3.1 สรุปการรับคำขออนุญาตหรือรับรองการใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะ

สรุปการรับคำขออนุญาตหรือรับรองการใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะ									
ลำดับที่	สำนักงาน เขต	ยื่นคำขออนุญาตหรือรับรอง				ออกหนังสือรับรองแล้ว			
		รายเดิม		รายใหม่		รายเดิม		รายใหม่	
		วิน	ผู้ขับขี่	วิน	ผู้ขับขี่	วิน	ผู้ขับขี่	วิน	ผู้ขับขี่
1	คลองเตย	187	2,931	-	521	187	2,931	-	-
2	คลองสาน	79	1,204	-	844	79	685	-	41
3	คลองสามวา	59	686	-	-	59	596	-	-
4	คันนายาว	40	1,634	6	318	40	1,258	-	-
5	จตุจักร	171	4,444	19	381	168	3,846	19	220
6	จอมทอง	76	2,830	-	-	76	2,640	-	-
7	ดอนเมือง	168	4,812	-	1,395	168	2,574	-	1,308
8	ดินแดง	121	3,131	-	-	121	3,131	-	-
9	ดุสิต	115	1,714	-	148	115	1,286	-	-
10	ตลิ่งชัน	55	1,026	-	-	55	943	-	-
11	ทวีวัฒนา	35	635	-	72	35	635	-	72
12	ทุ่งครุ	49	1,168	-	15	48	1,057	-	-
13	ธนบุรี	104	2,494	-	294	104	2,494	-	294
14	บางกอกน้อย	97	2,670	-	-	94	1,715	-	-
15	บางกอกใหญ่	49	1,138	-	460	49	1,138	-	258
16	บางกะปิ	89	3,740	8	388	89	2,977	8	-
17	บางขุนเทียน	73	1,844	-	1,025	73	1,844	-	1,025
18	บางเขน	71	1,949	-	543	71	1,949	-	543
19	บางคอแหลม	90	51	-	452	90	51	-	452
20	บางแค	126	3,944	-	498	125	2,605	-	465
21	บางซื่อ	83	1,496	-	-	83	1,496	-	-
22	บางนา	87	3,180	-	381	87	2,561	-	370
23	บางบอน	106	1,710	-	-	106	1,585	-	-
24	บางพลัด	83	3,085	-	-	83	2,454	-	-
25	บางรัก	132	1,130	8	264	132	1,038	8	243
26	บึงกุ่ม	41	1,666	-	-	41	1,205	-	-
27	ปทุมวัน	121	939	-	242	121	939	1(13)	64
28	ประเวศ	110	2,793	-	-	110	2,159	-	-

ตารางที่ 3.1 (ต่อ) สรุปการรับคำขอหนังสือรับรองการใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะ

สรุปการรับคำขอหนังสือรับรองการใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะ									
ลำดับที่	สำนักงาน เขต	ยื่นคำขอหนังสือรับรอง				ออกหนังสือรับรองแล้ว			
		รายเดิม		รายใหม่		รายเดิม		รายใหม่	
		วิน	ผู้ขับขี่	วิน	ผู้ขับขี่	วิน	ผู้ขับขี่	วิน	ผู้ขับขี่
29	ป้อมปราบศัตรูพ่าย	56	296	-	71	56	296	-	71
30	พญาไท	93	1,849	-	252	93	1,849	-	-
31	พระโขนง	34	1,170	-	186	34	1,170	-	186
32	พระนคร	87	497	-	235	87	497	-	235
33	ภาษีเจริญ	79	2,114	1	42	79	2,114	1	-
34	มีนบุรี	105	2,044	-	505	105	1,346	-	-
35	ยานนาวา	100	1,793	-	523	100	1,793	-	523
36	ราชเทวี	140	1,824	-	452	140	1,283	-	-
37	ราษฎร์บูรณะ	40	1,914	-	-	39	1,527	-	-
38	ลาดกระบัง	164	3,239	-	-	145	1,999	-	-
39	ลาดพร้าว	53	1,147	-	-	52	692	-	-
40	วังทองหลาง	36	1,905	-	1,245	36	1,875	-	1,009
41	วัฒนา	150	2,495	2	38	128	2,398	-	-
42	สวนหลวง	86	1,878	-	-	86	1,426	-	-
43	สะพานสูง	24	612	-	-	24	612	-	-
44	สัมพันธวงศ์	18	159	-	-	18	159	-	-
45	สาทร	123	1,928	11	188	123	1,540	-	-
46	สายไหม	84	2,775	-	-	84	1,879	-	-
47	หนองแขม	114	2,707	-	468	114	1,775	-	468
48	หนองจอก	84	833	-	-	84	833	-	-
49	หลักสี่	81	1,662	-	-	81	1,662	-	-
50	ห้วยขวาง	87	2,585	14	811	87	1,980	-	-
	รวม	4,455	97,470	69	13,207	4,404	80,497	37	7,847

สรุป 1.ยื่นคำขอหนังสือรับรองทั้งรายเดิมและรายใหม่ รวม 110,677 ราย จำนวนวิน 4,524 วิน

2.ออกหนังสือรับรองทั้งรายเดิมและรายใหม่ รวม 88,344 ราย จำนวนวิน 4,441 วิน

ออกหนังสือรับรองคิดเป็น 80% (เหลืออีก 22,311 ราย) ของผู้ยื่นคำขอหนังสือรับรอง

ที่มา : ศูนย์ปฏิบัติการรับจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ สำนักงานมาตรฐานทะเบียนและภาษีรถ กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2550



คณะกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมายคณะที่ 2) วินิจฉัยว่า เมื่อยังไม่มีกฎหมายจำกัดสิทธิหรือห้ามการนำรถจักรยานยนต์มารับจ้างบรรทุกคนโดยสาร การนำรถจักรยานยนต์มารับจ้างบรรทุกผู้โดยสารตามเส้นทางต่างๆ จึงไม่เป็นความผิดตามกฎหมาย

ต่อมาในปี พ.ศ. 2531 เมื่อกรมการขนส่งทางบกได้เข้ามารับผิดชอบพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และจากปัญหาที่เกี่ยวกับจักรยานยนต์รับจ้าง อาทิเช่น เรื่องอัตราค่าโดยสาร ความปลอดภัย และปัญหาการกีดขวางทางจราจร เป็นต้น เพิ่มมากขึ้น ทำให้กรมการขนส่งทางบกเกิดแนวคิดที่จะหาแนวทางควบคุมและจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างขึ้น โดยมีสาระสำคัญคือ การยกร่างแก้ไขเพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ เพื่อแยกประเภทจักรยานยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์สาธารณะ กำหนดให้ผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะต้องมีใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ รวมทั้งกำหนดมาตรการควบคุมและจัดระเบียบอื่นๆ ต่อมากระทรวงคมนาคมจึงได้นำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีตามลำดับ ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเห็นชอบในหลักการและสั่งให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2541

ในช่วงระยะเวลาที่สำนักงานกฤษฎีกาตรวจพิจารณา รัฐบาลในขณะนั้นยังไม่ค่อยเห็นด้วยที่จะให้รถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอาชีพที่ถาวร เพราะเห็นว่าเป็นการขนส่งที่มีความปลอดภัยต่ำกว่ารถสาธารณะอื่นๆ และจะมีประเทศไทยเป็นประเทศแรกที่มีรถจักรยานยนต์รับจ้างในลักษณะเป็นวินเกิดขึ้น จึงมีการชะลอร่างพระราชบัญญัติไว้ จนกระทั่งรัฐบาลที่มี พ.ต.ท. ทักษิณ ชินวัตร เป็นนายกรัฐมนตรี มีนโยบายที่จะปราบปรามผู้มีอิทธิพล โดยมีการจัดประเภทผู้มีอิทธิพลเป็น 15 กลุ่ม ซึ่งกลุ่มผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์จากกิจการรถจักรยานยนต์รับจ้าง เป็น 1 ใน 15 กลุ่ม จึงได้มีการผลักดันร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้อีกครั้ง อันนำมาซึ่ง พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๔๓ (กำหนดมาตรการควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้าง) ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

### 3.3 ภาวะทั่วไปของกิจการมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ก่อนการประกาศใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๔๓

#### 3.3.1 การจัดตั้งวิน

ในเบื้องต้นการจัดตั้งวินเพื่อการให้บริการจัดตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้างนั้น จัดตั้งโดยบุคคลหรือกลุ่มบุคคล โดยมีลักษณะการจัดตั้งเป็นแบบไม่เป็นทางการ จนกระทั่งเกิดการขัดแย้งกันในการจัดตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้างและการนำรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้นเป็นสิ่งที่ผิดกฎหมายหรือไม่ จนกระทั่งเมื่อมาตรการทางกฎหมายที่สำคัญในปี พ.ศ. 2525 ที่มีข้อสรุปว่าการใช้จักรยานยนต์รับจ้างให้บริการขนส่งผู้โดยสารไม่ผิดพระราชบัญญัติการใช้จักรยานยนต์ และอธิบดีกรมการขนส่งทางบกก็ลงความเห็นเช่นกันว่าจักรยานยนต์รับจ้างไม่ผิดกฎหมายใช้รถและกฎหมายการขนส่งทางบก

ทั้งนี้คุณลักษณะของการให้จัดตั้งวินหรือไม่นั้นให้เป็นอำนาจการตัดสินใจของสถานีตำรวจในท้องที่นั้นกล่าวคือ หากมีบุคคลใดบุคคลหนึ่งหรือกลุ่มบุคคลใดบุคคลหนึ่งมีความประสงค์จะตั้งวินเพื่อให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างขึ้น ณ สถานที่ใดสถานที่หนึ่งในพื้นที่เขตกรุงเทพฯ นั้นจึงต้องได้รับความยินยอมอนุญาตให้มีการจัดตั้ง

วินจากสถานีตำรวจในท้องที่ที่จะเข้าไปจัดตั้งวิน ทั้งนี้อำนาจในการตัดสินใจว่าจะให้มีการจัดตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้างได้หรือไม่นั้นให้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของสารวัตรใหญ่หรือสารวัตรจราจรของสถานีตำรวจนั้นเป็นสำคัญ เช่นนี้แล้วการขออนุญาตเพื่อทำการจัดตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้าง จะต้องทำการขออนุญาตจากเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่เสียก่อน โดยผู้ก่อตั้งวินเป็นผู้ขออนุญาตจากสารวัตรใหญ่หรือสารวัตรจราจรของสถานีตำรวจในท้องที่ที่จะทำการจัดตั้งวินเพื่อกำหนดที่ตั้ง จำนวนรถ พร้อมทั้งจัดทำประวัติของหัวหน้าวินและผู้ขับขี่ ชื่อเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถ และสำเนาทะเบียนรถ นอกจากนี้ต้องกำหนดคสีเพื่อประจำวินรถและปักชื่อคิวรถไว้ด้านหลังรวมถึงหมายเลขประจำตัวของผู้ขับขี่เพื่อให้สวมใส่ขณะให้บริการ ทั้งนี้เพื่อเป็นการง่ายต่อการควบคุม ติดตามผู้กระทำความผิด อาทิเช่น การขับรถให้บริการจนทำให้ผู้โดยสารได้รับอุบัติเหตุแล้วไม่นำผู้โดยสารส่งสถานพยาบาลหรือไม่แสดงความรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร การขับรถในลักษณะของการฝ่าฝืนกฎจราจร หรือการให้ผู้โดยสารลงระหว่างทาง เป็นต้น

ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมเกี่ยวกับการจัดตั้งวินมี 2 ประเภทคือ หนึ่งค่าจัดตั้งวินโดยเฉลี่ย 3,000 – 5,000 บาทต่อรถหนึ่งคัน (ราคาในปี 2532)<sup>6</sup> แต่หากวินไหนเป็นของข้าราชการอาจไม่ต้องเสียเงินในส่วนนี้ ส่วนที่สองคือ ค่าใช้จ่ายให้กับเจ้าหน้าที่ของรัฐเป็นรายเดือน ค่าใช้จ่ายในจำนวนนี้ถือว่าเป็นการซื้อความสะดวกในการทำธุรกิจนอกระบบ (Informal Sector) ซึ่งไม่ใช่กิจการที่ผิดกฎหมายแต่ยังเป็นกิจการที่ไม่มีกฎหมายรองรับอย่างถูกต้อง ซึ่งถือเป็นข้อเสียเปรียบของผู้ที่อยู่นอกระบบเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ที่อยู่ในระบบอย่างรถเมล์ หรือแท็กซี่ การศึกษาเพิ่มเติมจากการสอบถามในลักษณะ Group Focus พบว่ารายได้ส่วนนี้จะตกอยู่ในช่วง 3,000 – 6,000 บาทต่อเดือนต่อวิน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับขนาดของวิน (จำนวนผู้ให้บริการ) และทำเลที่ตั้งวิน กล่าวคือหากเป็นวินที่ตั้งอยู่ในบริเวณชุมชน หรือเขตเมืองจะมีค่าใช้จ่ายในส่วนนี้สูงกว่าในเขตพื้นที่อื่น

<sup>5</sup> สักดิ์ชัย ประโยชน์วันนิช, “การศึกษาความเหมาะสมของการขนส่ง ด้วยจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กรุงเทพมหานคร”, (วิทยานิพนธ์ การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534).

<sup>6</sup> ทีดีอาร์ไอ, สมุดปกขาวทีดีอาร์ไอ 2537 (กรุงเทพฯ : ทีดีอาร์ไอ, 2537)

### 3.3.2 ประเภทของผู้จัดตั้งวินหรือคิวด

ผู้ก่อตั้งวินหรือเจ้าของวินส่วนใหญ่ประกอบอาชีพข้าราชการหรือตำรวจ (ส่วนใหญ่เป็นชั้นประทวน) รวมถึงผู้ที่อยู่ในท้องที่ ซึ่งสามารถแบ่งผู้ก่อตั้งเป็น 2 ลักษณะคือ ก่อตั้งโดยคนในพื้นที่ และคนนอกพื้นที่ซึ่งมีรายละเอียดได้ดังนี้<sup>7</sup>

ลักษณะที่หนึ่ง เป็นคนในพื้นที่ซึ่งจะได้เปรียบเรื่องข้อมูลเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมของพื้นที่ ข้อมูลปริมาณของผู้ใช้บริการ หากเส้นทางใดยังไม่มีการจัดตั้งวินหรือวินจักรยานยนต์รับจ้าง คนในพื้นที่จะเข้าไปจัดตั้งคิวดและครอบครองเส้นทาง นั้น ซึ่งอาจมีการขัดแย้งกับระบบขนส่งที่มีอยู่ในซอย เช่น รถสองแถวหรือรถสี่ล้อเล็กหากแต่โดยส่วนใหญ่ภูมิหลังของผู้จัดตั้งนี้จะเป็นผู้มีอิทธิพล เช่น พวกนักเลง หรือเจ้าหน้าที่ตำรวจ (หรือข้าราชการในหน่วยงานอื่นที่มีภูมิลำเนาอยู่ในพื้นที่นั้น) ความขัดแย้งใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นนั้นสามารถลดทอนลงไปได้ อีกทั้งหากวินใดที่มีตำรวจหรือทหารเป็นผู้ก่อตั้ง จะทำให้วินนั้นได้รับการปกป้องหรือการลดความเข้มงวดจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ ทั้งนี้หากสมาชิกภายในวินกระทำความผิดในลักษณะต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของกฎหมายที่เกี่ยวกับกฎจราจร มักจะได้รับการผ่อนผันไม่จับกุมหรือได้รับโทษในขั้นต่ำสุด จากการสอบถามเพิ่มเติมพบว่าส่วนใหญ่หากสมาชิกภายในวินถูกจับกุมโดยเจ้าหน้าที่รัฐ หัวหน้าวินหรือเจ้าของวินจะเข้าไปทำหน้าที่เป็นคนกลางในการติดต่อเสียค่าปรับและต่อรองลดหย่อนโทษกับเจ้าหน้าที่ โดยที่ผู้ให้บริการคนนั้นจะต้องจ่ายเงินเป็นค่าใช้จ่าย 100 บาทต่อครั้ง ซึ่งหากต้องเสียค่าปรับเป็นจำนวนเงินมากกว่านี้เจ้าของวินจะเป็นคนออกส่วนต่างที่เหลือให้

ลักษณะที่สอง บุคคลภายนอกพื้นที่ การเข้ามาจัดตั้งวินจะมีรูปแบบที่แตกต่างจากคิวดของคนในพื้นที่ กล่าวคือจะไม่จัดตั้งวินหรือวินรถในเส้นทางหรือแหล่งชุมชนที่รถรับจ้างประเภทอื่นให้บริการอยู่แล้ว เพื่อเป็นการลดความขัดแย้งกับผู้ที่มีอิทธิพลในพื้นที่ได้ โดยจะเข้าไปสำรวจพื้นที่ว่างก่อนจะเข้าไปครอบครองเส้นทางเพื่อจัดตั้งคิวด รวมทั้งการสำรวจถึงปริมาณของผู้ใช้บริการว่ามีจำนวนมากน้อยเพียงใด จากการศึกษาเพิ่มเติมพบว่าแม้ว่าในยุคแรกๆ ที่ผู้จัดตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่มักเป็นข้าราชการ (ทั้งตำรวจและทหาร) โดยมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 80 แต่พบว่าในปัจจุบัน (ช่วงก่อนมีพระราชบัญญัติรถยนต์ฉบับที่ 13 ประมาณ 5 – 10 ปี) กลับมีสัดส่วนของผู้จัดตั้งวินประเภทนี้น้อยมากกล่าวคือ สัดส่วนของเจ้าของวินที่เป็นตำรวจหรือทหารมีรวมกันไม่ถึงร้อยละ 20 ของจำนวนวินทั้งหมด โดยที่สัดส่วนนี้จะเป็นของตำรวจประมาณร้อยละ 15 ที่เหลือก็เป็นของทหาร ทั้งนี้เพราะตำรวจหรือทหารได้เปลี่ยนแปลงสถานะของตนเป็นผู้อยู่เบื้องหลัง ทำหน้าที่คอยคุ้มครองให้กับวินจักรยานยนต์เสียมากกว่า เนื่องด้วยกลัวว่าอาจมีผลกระทบโดยตรงต่อตำแหน่งหน้าที่หากมีการ

<sup>7</sup> เรื่องเดียวกัน.



ตรวจสอบ (สัมภาษณ์นายตี๋, นามสมมติ, อดีตหัวหน้าวินจักรยานยนต์รับจ้างชวยรามคำแหง 53, สัมภาษณ์เมื่อ 5 พฤษภาคม 2550)

กล่าวโดยสรุปของลักษณะโดยทั่วไปของการจัดตั้งวินนั้นจะมีลักษณะของการจัดตั้งวินที่จกต้องพึ่งพิงอำนาจรัฐทั้งทางตรงและทางอ้อมเป็นอย่างมาก กล่าวได้ว่า อำนาจรัฐได้กลายเป็น “สินค้าทางการเมือง” ที่สำคัญในกระบวนการจัดตั้งหรือก่อตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้าง

### 3.3.3 การควบคุมดูแล

ความจำเป็นในการควบคุมดูแลวินจักรยานยนต์รับจ้าง เพราะเกิดจากการแข่งขัน ซึ่งหัวหน้าวินจะต้องมีการปรับปรุงการให้บริการให้เป็นที่ประทับใจแก่ผู้โดยสาร โดยเฉพาะในระยะแรกที่อาชีพจักรยานยนต์รับจ้างยังไม่เป็นที่ยอมรับของประชาชน โดยจะมีการวางกฎระเบียบภายในวินไว้ ซึ่งกฎระเบียบของวินที่ตั้งขึ้นนี้ทำให้ผู้โดยสารเริ่มหันมาใช้บริการมากขึ้น กฎระเบียบดังกล่าวเช่น ให้ปฏิบัติตามกฎจราจร ค่าโดยสารมีอัตรามาตรฐาน มีการจัดคิวเพื่อรับผู้โดยสาร ไม่ขับเร็วเกินไปเมื่อมีผู้โดยสาร ไม่สูบบุหรี่ขณะขับรถโดยมีผู้โดยสาร ไม่ดื่มสุราในขณะที่ออกมาให้บริการ สุภาพต่อผู้โดยสาร เป็นต้น<sup>8</sup>

จากการศึกษาเพิ่มเติมกลับพบว่า นอกเหนือจากสาเหตุของการเข้าควบคุมดูแลวินด้วยข้างต้นแล้ว อีกสาเหตุหนึ่งที่ต้องเข้าควบคุมดูแลวินอย่างใกล้ชิดได้แก่ การปกป้องรักษาผลประโยชน์ภายในวิน อาทิเช่น ป้องกันการแอบอ้างการเข้ามาให้บริการของบุคคลอื่นที่ไม่ได้รับอนุญาต กล่าวคือ อาจมีการให้เช่าช่วงต่อของเสื้อวินแก่แรงงานคนอื่นให้เข้ามาให้บริการภายในวินหรือมีการจัดทำเสื้อวินขึ้นเองเพื่อเข้ามาให้บริการภายในวิน การติดตามค่าเช่าเสื้อวิน รวมถึงการดูแลความเรียบร้อยในการให้บริการของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นต้น ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าแรงจูงใจหรือปัจจัยของการเข้าควบคุมดูแลวินนั้นน่าจะเป็นในเรื่องของการดูแลผลประโยชน์เป็นสำคัญ

### 3.3.4 ตำแหน่งที่ตั้งของวินจักรยานยนต์รับจ้าง

จากงานศึกษาของศักดิ์ชัยและวิทวัส สรุปตำแหน่งที่ตั้งของวินว่ามี 3 ประเภทใหญ่ๆ ได้แก่ ชอย ถนนใหญ่ แหล่งชุมชนและจุดเปลี่ยนการเดินทาง ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

#### 3.3.4.1 ชอย

จากการสำรวจของศักดิ์ชัย พบว่า ร้อยละ 48 ของวินจักรยานยนต์รับจ้างจะตั้งอยู่บริเวณปากชอย ทั้งนี้เพื่อการรับ-ส่ง ผู้โดยสารเข้าและออกจากชอยเป็นหลัก

<sup>8</sup>ศักดิ์ชัย ประโยชน์วินิช, “การศึกษาความเหมาะสมของการขนส่ง ด้วยจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กรุงเทพมหานคร”, (วิทยานิพนธ์ การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534)

**3.3.4.2 ถนนใหญ่** วินจรรย์ยานยนต์รับจ้าง จะใช้บริเวณปากซอยของถนนสายหลักหรือบนทางเท้า ซึ่งมีการจราจรหนาแน่น ซึ่งจากการสำรวจของศักดิ์ชัยพบว่า ร้อยละ 26.67 เป็นวินที่ตั้งอยู่ริมถนนใหญ่ วินในลักษณะนี้จะทำหน้าที่ให้บริการที่ไกลออกไปจากที่ตั้งวิน

**3.3.4.3 แหล่งชุมชนและจุดเปลี่ยนการเดินทาง** ได้แก่ บริเวณตลาดห้างสรรพสินค้า สถานที่ราชการ หมู่บ้านและสถานที่อื่นๆ ที่มีประชากร ซึ่งควมประเภทนี้มักจะมีจำนวนคิวมากกว่าหนึ่งคิวในบริเวณเดียวกัน จึงทำให้มีการแข่งขันสูงระหว่างวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างด้วยกัน

จากการศึกษาของวิทวัส ในปี 2540 พบว่า วินที่ตั้งอยู่บนถนนใหญ่ ซอยและแหล่งชุมชน มีสัดส่วนใกล้เคียงกันคือ ร้อยละ 33, 28 และ 22 ตามลำดับ โดยที่เหลือเป็นประเภทที่ไม่มีพื้นที่ให้บริการที่แน่นอน

### 3.3.5 ขนาดของวินจรรย์ยานยนต์รับจ้าง

ประเภทของวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างรถจรรย์ยานยนต์รับจ้างแบ่งได้ 3 ประเภทคือ วินขนาดเล็กมีจำนวนรถไม่เกิน 30 คัน วินขนาดกลาง มีจำนวนรถระหว่าง 31-70 คัน และวินขนาดใหญ่ มีจำนวนรถมากกว่า 70 คัน

### 3.3.6 ช่วงเวลาการให้บริการ

จากการสำรวจของศักดิ์ชัยในปี พ.ศ. 2535 พบว่า มีวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างให้บริการตลอด 24 ชั่วโมงถึงร้อยละ 40 ส่วนวินอื่นๆ ให้บริการอย่างน้อยวันละ 8 ชั่วโมง ทั้งนี้เพราะตั้งอยู่ในย่านพาณิชย์กรรม ส่วนวินที่ให้บริการ 24 ชั่วโมงนั้นจะเป็นวินที่ตั้งอยู่ย่านที่พักอาศัยซึ่งมีประชากรอาศัยอยู่ในละแวกนั้นมีความจำเป็นต้องกลับบ้านดึก สำหรับวินที่ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมงอาจแบ่งเป็นการให้บริการ 2 กะ คือกะกลางวันและกะกลางคืน

จากการศึกษาเพิ่มเติมพบว่า การให้บริการของผู้ให้บริการแต่ละคนภายในวินไม่มีลักษณะของการแบ่งกันอย่างชัดเจน ช่วงเวลาหรือระยะเวลาของการให้บริการของผู้ให้บริการแต่ละคนขึ้นอยู่กับความพึงพอใจของแต่ละคน ทั้งนี้ลักษณะของผู้ให้บริการคนใดคนหนึ่งอาจเป็นการให้บริการเป็นระยะเวลาติดต่อกันแล้วจึงกลับไปพักผ่อนประจำวัน ในขณะที่บางคนอาจให้บริการเป็นช่วงเวลาที่มิใช่บริการหนาแน่นและจะกลับบ้านเพื่อพักผ่อน ในบางกรณีเราจะพบว่าจะไม่เกิดการให้บริการในลักษณะอย่างหลังเนื่องจาก หัวหน้าวินหรือผู้ให้บริการภายในวินเห็นว่าเป็นการเอาเปรียบกันเองภายในวินและเป็นการเอาเปรียบผู้ใช้บริการ ทั้งนี้การกระทำดังกล่าวอาจทำให้มีผู้ใช้บริการไม่เพียงพอกับความต้องการของผู้ใช้บริการในบางช่วงเวลาได้

### 3.3.7 ค่าใช้จ่ายในการประกอบอาชีพ

ศักดิ์ชัยและวิทวัส ได้อธิบายถึงค่าใช้จ่ายในการประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างว่า ประกอบด้วย ค่าเช่าเสื้อ ค่าวิน ค่าเช่ารถ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

**3.3.7.2 ค่าเช่าเสื้อ** เสื้อวินถือเป็นสิ่งจำเป็นในการประกอบอาชีพ เพราะเป็นสัญลักษณ์ในการให้บริการของแต่ละวิน เสื้อวินนี้จะมีหมายเลขหรือข้อความและสีที่เป็นเอกลักษณ์ของแต่ละวิน ทั้งนี้เพื่อการจดจำที่ง่ายของผู้ใช้บริการและเจ้าหน้าที่ตำรวจ จากการสำรวจของศักดิ์ชัย พบว่า ผู้ขับจะต้องเสียค่าเช่าเสื้อประมาณเดือนละ 600-1,800 บาท หากไม่ได้ซื้อเสื้อเป็นของตนเอง<sup>10</sup> (ศักดิ์ชัย, 2535, หน้า 181) ซึ่งค่าใช้จ่ายดังกล่าวก็เปรียบเสมือนการซื้อความคุ้มครอง หากเกิดการกระทำผิดกฎจราจรขึ้นของผู้ให้บริการ

**3.3.7.3 ค่าวิน** ศักดิ์ชัย อธิบายว่า ค่าวินนี้เป็นเหมือนค่าธรรมเนียมในการเดินทาง ซึ่งผู้ขับจะต้องเสียให้กับหัวหน้าวินหรือเจ้าของวิน ซึ่งอาจเสียเป็นรายวันหรือรายเดือน ซึ่งส่วนใหญ่จะเสียเดือนละ 300-600 บาทต่อเดือน ค่าใช้จ่ายดังกล่าวเปรียบเสมือนการซื้อสิทธิในการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง

**3.3.7.4 ค่าเช่ารถ** วิทวัส อธิบายว่า ค่าใช้จ่ายนี้ผู้ขับบางคนที่ไม่มียอดเงินของตนเอง จะต้องเสียค่าผ่อนส่งรายเดือนประมาณเดือนละ 1,000-3,000 บาทต่อเดือน ซึ่งรถเหล่านี้จะมีการใช้งานหนักมากในแต่ละวัน จึงทำให้มีค่าใช้จ่ายต่างๆเพิ่มขึ้นอย่างมากเช่น ค่าน้ำมัน ค่าอะไหล่ ค่าซ่อม และอื่นๆ เป็นต้น

จากการศึกษาเพิ่มเติมพบว่า ในวินที่ทำการสัมภาษณ์จากทั้งอดีตหัวหน้าวินและผู้ให้บริการภายในวินได้ข้อสรุปว่า ค่าใช้จ่ายในข้อหนึ่งและข้อสองข้างต้นนั้นบางช่วงเวลา (พ.ศ. 2534 – 2540 อันเป็นช่วงที่เศรษฐกิจกำลังรุ่งเรือง) ค่าใช้จ่ายอาจสูงขึ้น 130 -150 บาทต่อคนต่อวัน และโดยทั่วไปนั้นค่าใช้จ่ายทั้งสองข้อดังกล่าวจะตกอยู่ประมาณ 80 บาทต่อคนต่อวัน ซึ่งนับว่าเป็นค่าใช้จ่ายที่แตกต่างกันมากเมื่อเทียบกับงานศึกษาก่อนหน้านี้

<sup>10</sup> วิทวัส เวทยาวงศ์, “มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร”, (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตร์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540), หน้า 19

<sup>10</sup> ศักดิ์ชัย ประโยชน์นวนิช, “การศึกษาความเหมาะสมของการขนส่ง ด้วยจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กรุงเทพมหานคร”, (วิทยานิพนธ์ การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534), หน้า 181



### 3.3.8 ลักษณะของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง

แรงงาน ผู้ซึ่งให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่หรือเกือบทั้งหมดจะเป็นแรงงานที่อพยพมาจากชนบท มีความรู้และทักษะในแรงงานต่ำ มีเงินทุนน้อย มีข้อจำกัดในการเลือกที่จะประกอบอาชีพอย่างใดอย่างหนึ่ง ระดับการศึกษาส่วนใหญ่จะอยู่ในระดับต่ำ กล่าวคือ แรงงานส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่มีระดับการศึกษาเพียงชั้นประถมศึกษาเป็นส่วนใหญ่ หรืออาจกล่าวได้ว่าทั้งหมดของแรงงานอพยพที่เข้ามาประกอบอาชีพนี้ เป็นแรงงานที่มีระดับการศึกษาในระดับชั้นประถมศึกษา ระดับอายุเฉลี่ยของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างจะอยู่ในช่วงตั้งแต่ 16-55 ปี เป็นส่วนใหญ่

## 3.4 ภาวะทั่วไปของกิจการจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร หลังการประกาศใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๔๗ จนถึงปัจจุบัน

จากความพยายามของกรมการขนส่งทางบกในอันที่จะจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างเพื่อที่จะลดปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้น ด้วยการผลักดันให้เกิดการแก้ไขพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ เรื่อยมาผนวกกับนโยบายที่จะปราบปรามผู้มีอิทธิพล ของรัฐบาลที่นำโดย พ.ต.ท. ทักษิณ ชินวัตร โดยมีการจัดประเภทของผู้มีอิทธิพลเป็น 15 กลุ่ม ซึ่งกลุ่มผู้มีอิทธิพลที่เรียกรับผลประโยชน์จากคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างเป็น 1 ใน 15 กลุ่ม จึงได้มีการผลักดันพระราชบัญญัติว่าด้วยการประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างให้เกิดขึ้น อันเป็นที่มาของพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) ให้เกิดขึ้น<sup>11</sup> ด้วยผลแห่งพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวยังผลต่อการเปลี่ยนแปลงให้เกิดขึ้นกับผู้ที่อยู่ในอาชีพดังกล่าวเป็นอย่างมาก ซึ่งเราพอจะสรุปได้ดังนี้

### 3.4.1 การจัดตั้งวิน

หากเราจะมองถึงผลกระทบของพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวว่ามีผลกระทบต่ออาชีพจักรยานยนต์รับจ้างอย่างไร หรือมีผลกระทบในแง่ใดนั้น ผลกระทบทางด้านการจัดตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้างคงเป็นผลกระทบที่เห็นได้ชัดเจนอย่างที่สุด กล่าวคือในด้านหนึ่งพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวส่งผลให้อำนาจของตำรวจ รวมถึงการเข้าไปมีผลประโยชน์ (ส่วยจักรยานยนต์รับจ้าง) ที่มีมาแต่เดิมนั้นขาดหายไป ตามวัตถุประสงค์ข้อหนึ่งแห่งพระราชบัญญัติ รวมถึงการเข้ามามีอำนาจจัดการอย่างเต็มรูปแบบและน่าจะเป็นหน่วยงานที่ควรดูแลรับผิดชอบจักรยานยนต์รับจ้างมาตั้งแต่ต้น นั่นคือกรมการขนส่งทาง

<sup>11</sup>กรมการขนส่งทางบก, คู่มือการดำเนินการทางทะเบียนและใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ, (กรุงเทพฯ : ศูนย์ปฏิบัติการรับจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ สำนักงานมาตรฐานงานทะเบียนรถและภาษีรถ กรมการขนส่งทางบก, 2549)

บท ทั้งในแง่ของการขึ้นทะเบียนวินและผู้ให้บริการ รวมไปถึงการออกใบอนุญาตขับจี๊กรยานยนต์ สาธารณะแก่ผู้ขับจี๊กรยานยนต์รับจ้าง ในขณะที่อีกด้านหนึ่งด้วยวัตถุประสงค์การต้องการปราบปราม ผู้มีอิทธิพลนั้นยังผลให้ผู้มีอิทธิพลหรือในอดีตก็คือหัวหน้าวินจักรยานยนต์รับจ้างต้องยอมลดสถานะ ดังกล่าว กลายเป็นไม่มีสถานะอย่างใดอย่างหนึ่งในกิจกรรมการผลิตดังกล่าวเลย

อาจกล่าวได้ว่าผลกระทบของพระราชบัญญัติดังกล่าว เป็นผลอันเกิดจากการ เปลี่ยนแปลงกระบวนการแจกจ่ายสินค้าทางการเมืองของรัฐ กล่าวคือรัฐได้ทำให้ถ่ายโอนสิทธิในการ แจกจ่ายสินค้าทางการเมือง (การได้มาซึ่งสิทธิในการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างทั้งในแง่ของได้มาซึ่ง สิทธิในการจัดตั้งวินและการได้มาซึ่งเสื้อวิน) จากหน่วยงานหรือสถาบันรัฐสถาบันหนึ่ง (ตำรวจ) ไปสู่ อีกสถาบันหนึ่ง (กรมการขนส่งทางบก) หากแต่อำนาจทั้งหมดก็ยังเป็นของรัฐอยู่เช่นเดิม เช่นนี้แล้วเรา อาจกล่าวให้ชัดเจนได้ว่าพระราชบัญญัติดังกล่าวเป็นเพียงแต่การเปลี่ยนแปลงในกระบวนการแจกจ่าย สินค้าทางการเมือง หากแต่สุดท้ายแล้วอำนาจทั้งหมดก็ยังอยู่ในกระบวนการแห่งรัฐอยู่เหมือนเดิม

#### 3.4.2 ประเภทของผู้จัดตั้งวิน

จากผลแห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวซึ่งมุ่งหวังให้สามารถกำจัดผู้มีอิทธิพลและอำนาจ ตำรวจออกจากระบบการผลิตนี้ เช่นนี้แล้วประเภทของผู้จัดตั้งวินจึงกลายเป็นผู้ให้บริการจักรยานยนต์ เป็นสำคัญ

หากแต่จากการสัมภาษณ์หัวหน้าวินเดิมและผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างของผู้วิจัย กลับพบว่ายังมีกลุ่มผู้มีอิทธิพลเดิม (กลุ่มอดีตหัวหน้าวินจักรยานยนต์รับจ้าง) บางราย ในกรณีที่เป็นผู้ที่มี อิทธิพลมาก รวมทั้งเป็นผู้ใกล้ชิดของนักการเมืองระดับท้องถิ่น (ส.ก. หรือ ส.ข.) ยังคงมีสถานะเป็น หัวหน้าวินนั้นอยู่ด้วยการ โดยใช้ชื่อผู้ใกล้ชิดของตนเอง (อาจเป็นญาติหรือลูกน้อง) เข้าชื่อยื่นขอ หนังสือรับรองเป็นผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง รวมทั้งเป็นผู้ยื่นขอจดทะเบียนจัดตั้งวินด้วยเช่นกัน

#### 3.4.3 การควบคุมดูแล

โดยทั่วไปแล้วในขณะนี้การควบคุมดูแลภายในวินนั้น เป็นเรื่องของผู้ให้บริการ ร่วมกันภายในวินจะตกลงดูแล มีการตั้งเงื่อนไขและกติการ่วมกัน ทั้งนี้ตามพระราชบัญญัติดังกล่าวที่ ต้องให้มีคณะกรรมการประจำวิน ซึ่งก็คือผู้จัดตั้งวินและสมาชิกภายในวินอีกส่วนหนึ่งเป็น คณะกรรมการร่วมกัน หากแต่เราพบว่าบทบาทและหน้าที่ของบุคคลเหล่านั้นไม่เป็นที่ชัดเจนมากไป กว่า การควบคุมดูแลกันเองภายในหรือระบบอาวุโสภายในวิน

#### 3.4.4 ตำแหน่งที่ตั้งของวินจรรย์ยานยนต์รับจ้าง

ตำแหน่งที่ตั้งวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างหลังการประกาศใช้พระราชบัญญัติดังกล่าวนี้ ไม่ได้แตกต่างไปจากเดิม กล่าวคือตำแหน่งที่ตั้งก่อนและหลังการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวนี้

#### 3.4.5 ขนาดของวินจรรย์ยานยนต์รับจ้าง

ในประเด็นเรื่องขนาดของวินนั้น ปรากฏว่าขนาดวินก่อนและหลังการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้นั้นมิได้มีความแตกต่างกันอย่างชัดเจนมากนัก กล่าวคือ ขนาดของวิน โดยส่วนใหญ่แล้วหากเป็นวินเดิม (ที่ตั้งเดิม) ขนาดวินจะมีขนาดเท่าเดิมเป็นส่วนใหญ่ เนื่องด้วยสมาชิกหรือผู้ให้บริการภายในวินจรรย์ยานยนต์นั้นก็ยังคงเป็นสมาชิกหรือผู้ให้บริการรายเดิมก่อนการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับดังกล่าว เหตุผลประการสำคัญที่ทำให้จำนวนสมาชิกวินหรือผู้ให้บริการภายในวินไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจากเมื่อพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวมีผลประกาศใช้แล้ว การเข้าเป็นสมาชิกหรือผู้ให้บริการภายในวินที่มีอยู่ก่อนแล้วนั้น จะให้สิทธิแก่สมาชิกหรือผู้ให้บริการรายเดิมเป็นสำคัญ และเพื่อที่จะทำให้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้นในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในการออกหนังสือรับรองให้แก่ผู้ให้บริการโดยมุ่งไปที่ผู้ให้บริการรายเดิมนั้น เจ้าหน้าที่จึงมักเลือกที่จะใช้วิธีการ โหวตเพื่อเป็นการยืนยันว่าผู้ให้บริการจรรย์ยานยนต์รับจ้างคนนั้นเป็นสมาชิกเดิมภายในวินหรือไม่ โดยกลุ่มผู้ให้บริการด้วยกันภายในวินเดิมนั้นเป็นคนลงคะแนนโหวต

หากแต่สิ่งที่ต่างออกไปคือสัดส่วนของวินที่เราพบว่า วินที่เกิดขึ้นใหม่หลังการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้มักเป็นวินที่มีขนาดเล็กที่มีผู้ให้บริการไม่เกิน 10 คน ส่งผลให้สัดส่วนวินขนาดเล็กมีขนาดสัดส่วนเพิ่มขึ้นจากเดิมมาก

#### 3.4.6 ช่วงเวลาการให้บริการ

ช่วงเวลาการให้บริการรับ - ส่งผู้โดยสารของผู้ที่ให้บริการจรรย์ยานยนต์รับจ้างนั้นไม่ต่างไปจากช่วงเวลาการให้บริการก่อนการประกาศใช้พระราชบัญญัติ เนื่องด้วยช่วงระยะเวลาการให้บริการนั้นมีปัจจัยเรื่องช่วงเวลาการใช้บริการของผู้บริโภคเป็นสำคัญ

#### 3.4.7 ค่าใช้จ่ายในการประกอบอาชีพ

ผลกระทบที่สำคัญของพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวต่ออาชีพจรรย์ยานยนต์รับจ้าง นอกจากจะมีผลกระทบต่อลักษณะผู้จัดตั้งวินแล้ว ค่าใช้จ่ายในการประกอบอาชีพอันได้แก่ ค่าใช้จ่ายด้านค่าวินและค่าเชื้อวิน (รายละเอียดตามหัวข้อ 3.2.7) เป็นอีกประเด็นหนึ่งที่พระราชบัญญัติฉบับ



ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อโดยตรง กล่าวคือเมื่อเสื่อวินและวิน (การได้มาซึ่งวิน อันหมายถึงการขอจัดตั้งวิน) ในขณะนี้นั้นถูกแจกจ่ายโดยตรงจากรัฐไปสู่แรงงาน ดังนั้นค่าเช่าหรือต้นทุนในการประกอบอาชีพเดิม ทั้งในกรณีของ ค่าวินและค่าเช่าเสื่อวินถูกตัดออกไป ผ่านวัตถุประสงค์และกระบวนการแห่งพระราชบัญญัตินี้

กล่าวคือ ในขณะนี้ (หลังพระราชบัญญัติรณดลฉบับที่ 13 มีผลบังคับใช้) จากเดิมที่ผู้ให้บริการต้องมีค่าใช้จ่ายในการประกอบอาชีพที่สำคัญอยู่ทั้งหมด 3 ประการอันได้แก่ ค่าเช่าเสื่อวิน ค่าวิน ค่าเช่ารถ (รายละเอียดตามหัวข้อ 3.3.7) นั้นหากเราไม่พิจารณาในแง่ของค่าเช่ารถนั้นเราพบว่า มันได้ทำให้การประกอบอาชีพนี้หลังพระราชบัญญัติมีผลบังคับใช้นั้นมีระดับ “อัตราการผลิต” จากแรงงานนั้นลดลงเป็นอย่างมาก กล่าวคือ พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้ทำให้ผู้ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างไม่ต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายดังกล่าว (ค่าเช่าเสื่อวินและค่าวิน) อีกต่อไป หากแต่ปรากฏว่า จากการสัมภาษณ์ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในหลายๆ วิน เรากลับพบว่า แรงงานผู้มีความประสงค์จะเข้าเป็นหนึ่งในผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างกลับต้องพบกับค่าใช้จ่ายหรือส่วยที่จกต้องจ่ายให้กับเจ้าหน้าที่รัฐ ทั้งในส่วนของงานของการเข้าไปขึ้นทะเบียนและทำทะเบียนประวัติเพื่อเป็นผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง และในส่วนของงานของการขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งทั้งสองหน่วยงานนี้สังกัดกับกรมการขนส่งทางบกทั้งสิ้น โดยพบว่าค่าขึ้นทะเบียนประวัตินั้นจะมีค่าใช้จ่ายตกประมาณ 100 – 300 บาทต่อคน และในส่วนของงานของการขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะมีค่าใช้จ่ายตกประมาณ 300 – 500 บาทต่อคน ค่าใช้จ่ายที่แตกต่างกันบ้างในสองส่วนนี้ จากการสัมภาษณ์นั้นผู้ให้สัมภาษณ์บอกว่าขึ้นอยู่กับการต่อรองและดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่แต่ละคน นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายตามที่กฎหมายกำหนดอีกดังนี้

- ภาษีประจำปีคันละ 150 บาท
- ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ (๓ ปี) ฉบับละ 150 บาท

นั่นหมายความว่าในปีแรกผู้ให้บริการมีค่าใช้จ่ายในการเข้าเป็นผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างประมาณ 700 – 1,100 บาทต่อคน และจะไม่มีค่าใช้จ่ายอย่างอื่นอีก ซึ่งเมื่อเรานำไปเทียบกับค่าใช้จ่ายที่ผู้ให้บริการต้องจ่ายไปก่อนมีพระราชบัญญัติฉบับนี้นั้น เราจะเห็นว่ามีความแตกต่างกันมาก กล่าวคือก่อนมีพระราชบัญญัติฉบับนี้นั้นแรงงานแต่ละคนมีค่ามีค่าใช้จ่าย (ไม่รวมค่าเช่ารถ) ตกประมาณเดือนละ 900 – 2,400 บาทต่อคน หากแต่เมื่อพระราชบัญญัติดังกล่าวประกาศใช้แล้วกลับพบว่าแรงงานมีค่าใช้จ่ายในปีแรกตกประมาณเดือนละ 50 – 100 บาทต่อคน และจะลดลงอีกในปีต่อไป ซึ่งนับได้ว่าพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวนี้สามารถลดอัตราขาดทุนมูลค่าส่วนเกินจากแรงงานได้เป็นอย่างมาก แม้ว่าจะไม่สามารถขจัดออกไปได้ทั้งหมดก็ตาม

### 3.4.8 ลักษณะของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง

ในประเด็นเรื่องของคุณลักษณะของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างโดยทั่วไปแล้วมิได้มีความแตกต่างกับลักษณะทั่วไปของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างก่อนหน้านัก ทั้งในประเด็นของการเป็นอาชีพที่คอยรองรับแรงงานจากชนบท ซึ่งก็คือการมีแรงงานอพยพจากชนบทเป็นอุปทานที่สำคัญของการผลิตนี้ รวมไปถึงประเด็นเรื่องการศึกษา และระดับอายุของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง หากแต่ประเด็นที่สำคัญที่สุดในเรื่องของผลกระทบของพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวต่อประเด็นเรื่องลักษณะผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างนั่นก็คือ อายุขั้นต่ำของผู้ให้บริการที่พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดอายุขั้นต่ำไว้ที่ 18 ปี ซึ่งก่อนหน้านี้นั้นเรามักพบว่าผู้ให้บริการบางรายยังเป็นผู้ที่มีอายุน้อยกว่า 18 ปีอยู่บ้าง

### 3.5 ปัจจัยที่ทำให้รถจักรยานยนต์ขยายตัว

จากจุดเริ่มต้นของการเกิดขึ้นครั้งแรกในงามคูพลีของวินจักรยานยนต์รับจ้าง อันเกิดจากการช่วยเหลือซึ่งกันและกันของผู้ที่อยู่อาศัยร่วมกันในชุมชนในการรับ - ส่งกันไปมาระหว่างที่พักอาศัยกับปากซอย ต่อมาได้พัฒนาเป็นการตั้งชมรมเพื่อการให้บริการรับ - ส่งผู้โดยสารโดยมีการคิดอัตราค่าบริการที่แน่นอน เมื่อการให้บริการได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้น จำนวนสมาชิกจึงเพิ่มตามมา ส่งผลให้เกิดการพัฒนาในรูปแบบการจัดการผลิตให้มีรูปแบบที่ชัดเจน ชมรมจึงถูกพัฒนาให้กลายเป็นวินอย่างเช่นในปัจจุบัน (อาจกล่าวได้ว่านั่นเองได้กลายเป็นต้นแบบทั้งทางด้านรูปแบบเชิงโครงสร้างและการบริหารจัดการของวินที่เกิดขึ้นตามมาในภายหลัง) พัฒนาการของจักรยานยนต์รับจ้างมิได้หยุดอยู่ที่วินในชอยงามคูพลีนั้นหากแต่ยังไปการกระจายในเชิงปริมาณหรือจำนวนวินให้ขยายไปทั่วกรุงเทพฯและปริมณฑล ซึ่งมีปัจจัยหลายอย่างที่ทำให้เกิดการขยายตัวของจักรยานยนต์รับจ้างที่สำคัญหลายประการ ได้แก่

**3.5.1 ปัจจัยทางกายภาพ** ได้แก่ โครงข่ายถนนของกรุงเทพมหานครที่มีถนนสายหลักไม่มากนักและขาดถนนสายรองเชื่อมต่อ ทำให้เกิดพื้นที่ที่เข้าถึงยากทำให้เกิดชอยมากขึ้น นอกจากนี้ หมู่บ้านจัดสรรต่างๆ ได้ขยายไปยังชานเมืองเนื่องจากปัจจัยด้านราคาที่ดิน เมื่อขยายตัวออกไปแล้วก็ต้องมีการตัดถนนชอยแยกเข้าหมู่บ้าน ซึ่งไม่ค่อยสะดวกนักสำหรับผู้ไม่มีรถเป็นของตัวเอง

**3.5.2 ปัจจัยทางเศรษฐกิจ** ได้แก่ การขาดแคลนระบบขนส่งสาธารณะ ทั้งในแง่ของปริมาณและพื้นที่การให้บริการ นอกจากนี้สภาพจราจรบนท้องถนนยังติดขัดโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน ซึ่งทำให้มอเตอร์ไซค์รับจ้างเกิดข้อได้เปรียบกว่ายานพาหนะประเภทอื่น เช่น เรื่องความรวดเร็ว การไม่ต้อง

รอคิวเหมือนรถสองแถว ความคล่องตัวสามารถเดินทางไปตามท้องถนนที่มีการจราจรติดขัดได้อย่างคล่องตัว รวมถึงการให้บริการที่บางวันสามารถให้บริการได้ตลอด 24 ชั่วโมง

**3.5.3 ปัจจัยทางด้านสังคม** ได้แก่ การเพิ่มขึ้นของประชากรทำให้ความต้องการในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น และที่สำคัญมาตรการทางกฎหมาย ซึ่งในปี พ.ศ. 2525 ได้มีข้อสรุปว่าการใช้มอเตอร์ไซด์ ให้บริการขนส่งผู้โดยสารไม่ผิดพระราชบัญญัติการใช้จักรยานยนต์หรือมอเตอร์ไซด์ และอธิบดีกรมการขนส่งทางบกก็ลงความเห็นเช่นเดียวกันว่าจักรยานยนต์หรือมอเตอร์ไซด์รับจ้างไม่ผิดกฎหมายการใช้รถและกฎหมายการขนส่งทางบก จากความเห็นดังกล่าวจึงทำให้สถานีตำรวจในกรุงเทพมหานคร ยินยอมให้มีการตั้งวินมอเตอร์ไซด์รับจ้างในท้องที่การดูแลของตน

**3.5.4 ปัจจัยด้านอาชีพ** กล่าวคือ แรงงานที่จะเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างนั้นสามารถเข้าสู่ผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างได้ง่าย อีกทั้งไม่มีข้อจำกัดทางด้านการศึกษาและประสบการณ์คอยขัดขวาง



คุรุณย์วิทยุฑยทรุฑยากร  
จุฬาลงกรณัฎมหารุฑยาลัย



## บทที่ 4

### บทวิเคราะห์และผลการศึกษา

ในบทนี้จะเป็นการนำเสนอข้อมูลทั้งหมดที่ศึกษามา เพื่อเป็นการตอบ โจทย์อันเป็นวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยนำข้อมูลทั้งจากงานวิจัยทางเอกสารและการสัมภาษณ์บุคคลที่เกี่ยวข้องกับจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อให้ตรงตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยเนื้อหาของผลการศึกษาแบ่งออกเป็น 3 ส่วนดังนี้

**ส่วนที่ 1** เป็นการนำเสนอพัฒนาการของจักรยานยนต์รับจ้าง นโยบายที่เกี่ยวกับจักรยานยนต์รับจ้าง การเกิดขึ้นของส่วยจักรยานยนต์รับจ้าง ที่มาของกลุ่มบุคคลต่างๆ ภายในอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง สถานะของกลุ่มบุคคลเหล่านั้น การเกิดขึ้นของส่วยวินจักรยานยนต์รับจ้าง การจ่ายเงินนอกระบบเพื่อเข้าเป็นหนึ่งในผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง รวมถึงค่าใช้จ่ายส่วนเกินต่างๆ ที่เกิดขึ้นเพื่อตอบโจทย์วัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 1

**ส่วนที่ 2** เป็นการนำเสนอส่วนของความสัมพันธ์ระหว่างรัฐ ทูน และจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อตอบโจทย์วัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 2

**ส่วนที่ 3** เพื่อทำการศึกษาว่าจะอย่างไรให้สามารถบริหารจัดการและจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อเป็นการตอบ โจทย์วัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 3

#### ส่วนที่ 1: วัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 1

เพื่อทำการศึกษาพัฒนาการจักรยานยนต์รับจ้าง ณ จุดเริ่มต้นแห่งกระบวนการต่อมา การศึกษาเพื่อให้เข้าถึงภาพในเชิงลึก จึงควรมีพื้นหลังทางประวัติศาสตร์ อันจะนำเราไปสู่การเชื่อมต่อภาพต่อมาได้อย่างชัดเจน การตอบวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 1 มีประเด็นดังนี้

#### 4.1 พัฒนาการของจักรยานยนต์รับจ้างและนโยบายเกี่ยวกับจักรยานยนต์รับจ้าง

##### 4.1.1 พัฒนาการของจักรยานยนต์รับจ้าง

จากการพัฒนาประเทศอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการพัฒนาอันนำไปสู่การเติบโตของเมือง ซึ่งก็คือนำมาซึ่งการเติบโตของกรุงเทพฯ อย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง เมื่อความจำกัดทางด้านพื้นที่นำมาซึ่งปัญหาความไม่เพียงพอด้านที่อยู่อาศัย ทำให้ประชากรส่วนหนึ่งต้องเลือกที่จะออกไปหาที่พักอาศัยในบริเวณชานเมือง ทำให้การขยายตัวของเมืองออกสู่ชานเมืองเป็นไปอย่างรวดเร็วและทุกทิศทุกทาง หนึ่งในปัญหาที่ตามมา นั่นก็คือ ความไม่เพียงพอของระบบขนส่งมวลชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อที่

พักอาศัยส่วนหนึ่งมีที่อยู่ติดถนนใหญ่หรือในพื้นที่ที่ระบบขนส่งมวลชนโดยทั่วไปเข้าไปไม่ถึง ทำให้เกิดความต้องการ (Demand) ส่วนเกินในระบบขนส่งมวลชน ด้วยเหตุนี้เองจึงเป็นที่มาการประกอบกิจการการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งดำเนินการโดยเอกชน โดยมีลักษณะการจัดตั้งที่ไม่เป็นทางการ

ณ จุดเริ่มต้นที่เพื่อสนองความต้องการ อันมีลักษณะของการช่วยเหลือกันของคนในชุมชน (ชมรมจักรยานยนต์ในซอยงามคูพื พ.ศ. 2524) ต่อมาเมื่อการให้บริการได้รับความนิยและความต้องการใช้บริการมีอย่างต่อเนื่อง การให้บริการที่เคยให้บริการเช้า – เย็น ต้องเปลี่ยนเป็นการให้บริการเต็มวัน ในขณะเดียวกันจำนวนสมาชิกก็เพิ่มขึ้นเรื่อย ในด้านหนึ่งเพื่อให้เกิดความเรียบร้อยและความปลอดภัยของการให้บริการ จึงมีการตั้งกฎกติกาภายในชมรมขึ้นเพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ใช้บริการ ในขณะที่อีกด้านหนึ่ง เพื่อการบริหารงานแล้วได้นำมาซึ่งการเก็บค่าเช่าเป็นสมาชิกใหม่ของผู้ให้บริการ โดยถือว่าค่าเช่าจ่ายส่วนนั้นเป็นค่าเข้าร่วมให้บริการและค่าเสียวิน (อันเป็นสัญลักษณ์แห่งสิทธิในการให้บริการ พร้อมทั้งเป็นแหล่งที่มาที่สำคัญของรายได้ของหัวหน้าวิน ซึ่งจะกล่าวต่อไป)

จากความสำเร็จในการให้บริการและการจัดการดังกล่าว ทำให้สมาชิกส่วนหนึ่งได้แยกตัวออกไปเพื่อจัดตั้งวินในแห่งอื่นๆ โดยการนำเอาแนวคิดในการให้บริการและการจัดการของชมรม (ต่อไปจะเรียกว่าวิน) ดังกล่าวไปใช้ นำมาซึ่งการขยายตัวในเชิงปริมาณของจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอย่างมาก ทั้งนี้ปัจจัยที่ทำให้การให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างขยายตัวอย่างรวดเร็วเกิดจากปัจจัยหลัก 3 ประการคือ

1) **ปัจจัยทางกายภาพ** ได้แก่ โครงข่ายถนนกรุงเทพฯ ที่มีถนนสายหลักไม่มากนักและขาดถนนสายรองเชื่อมต่อ จึงทำให้เกิดพื้นที่เข้ายากทำให้เกิดซอยมากขึ้น นอกจากนั้นหมู่บ้านจัดสรรต่างๆ ได้ขยายตัวออกไปยังชานเมืองเนื่องจากปัจจัยราคาที่ดิน เมื่อขยายตัวออกไปแล้วก็ต้องมีการตัดซอยแยกเข้าหมู่บ้าน ซึ่งจะไม่สะดวกสำหรับผู้ไม่มีรถ

2) **ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ** ได้แก่ การขาดแคลนระบบขนส่งมวลชนทั้งปริมาณและพื้นที่การให้บริการ นอกจากนั้นจากสภาพจราจรบนท้องถนนยังติดขัดโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน (Rush Hour) ซึ่งทำให้จักรยานยนต์รับจ้างเกิดข้อได้เปรียบกว่ายานพาหนะประเภทอื่น เช่น ความรวดเร็ว การไม่ต้องรอคิวเหมือนรถสองแถว ความคล่องตัวสามารถเดินทางไปตามท้องถนนที่มีการจราจรติดขัดได้อย่างคล่องตัว รวมถึงการให้บริการบางวินสามารถให้บริการได้ตลอด 24 ชั่วโมง

3) **ปัจจัยด้านสังคม** ได้แก่ การเพิ่มขึ้นของประชากรทำให้ความต้องการในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น รวมถึงการพัฒนาที่ไม่สมดุลทำให้แรงงานส่วนหนึ่งต้องอพยพตัวเองเข้ามาหางานในกรุงเทพฯ ข้อได้เปรียบในด้านข้อจำกัดการเข้าเป็นส่วนหนึ่งในการให้บริการที่มีต้นทุนต่ำ ทำให้จักรยานยนต์รับจ้างกลายเป็นแหล่งรองรับแรงงานที่สำคัญจากชนบท

#### 4.1.2 นโยบายที่เกี่ยวกับจักรยานยนต์รับจ้าง

นโยบายหรือมาตรการที่เกี่ยวกับจักรยานยนต์รับจ้างที่สำคัญนั้นเราสามารถแยกออกได้เป็น 2 ช่วงทางประวัติศาสตร์ที่สำคัญ กล่าวคือ

**ช่วงที่ 1** เป็นช่วงที่มาตราการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างดูแลรับผิดชอบโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กรมตำรวจเดิม) ในช่วงนี้นั้น การขออนุญาตเพื่อการจัดตั้งวินให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง จะต้องติดต่อขออนุญาตจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยผู้ก่อตั้งหรือหัวหน้าวินเป็นผู้ขออนุญาตจากสารวัตรใหญ่หรือสารวัตรจราจร ของสถานีตำรวจในท้องที่ที่วินจักรยานยนต์รับจ้างจะตั้งขึ้น ทั้งนี้เพื่อกำหนดที่ตั้ง จำนวนรถ พร้อมทั้งจัดทำประวัติของหัวหน้าวินและผู้ขับขี่ ชื่อเข้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถ และสำเนาทะเบียนรถ นอกจากนี้ต้องกำหนดคิเสื่อประจำวินและปักชื่อคิวรถไว้ด้านหลังรวมถึงหมายเลขประจำตัวผู้ขับขี่เพื่อให้สวมใส่ขณะให้บริการ

**ช่วงที่ 2** เป็นช่วงของพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๔๗ มีผลบังคับใช้เมื่อ 11 พฤษภาคม 2548 โดยมีสาระสำคัญดังนี้

1) การแบ่งแยกประเภทรถจักรยานยนต์ออกเป็น 2 ประเภท คือ “รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล” (ป้ายขาว) และ “รถจักรยานยนต์สาธารณะ” (ป้ายเหลือง)

2) ระบุว่าด้วยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะต้องปฏิบัติ กล่าวคือ การต้องมีใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ ต้องมีอายุตั้งแต่ 18 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป การยื่นหนังสือขอรับรองการใช้รถสาธารณะกับกรมการขนส่งทางบก การใช้สิ่อกที่ที่มีชื่อและสกุลตัวเองติดอยู่ รวมไปถึงมีชื่อวินติดอยู่ด้านหลังด้วย

3) ระเบียบการว่าด้วยลักษณะของรถที่จะนำมาให้บริการ กล่าวได้ว่าผลแห่งพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวนี้ มีลักษณะของการถ่ายโอนงานจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติมาอยู่ที่กรมการขนส่งทางบกเป็นสำคัญ

#### 4.2 ที่มาของกลุ่มบุคคลภายในอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง

จากจุดเริ่มต้นของความสำเร็จในการให้บริการและการจัดการวิน อันนำไปสู่การแยกตัวออกไปเพื่อตั้งวินใหม่ของคนในวินในชอยงามคูฟลี ซึ่งได้กลายเป็นปฐมบทแห่งกระบวนการพัฒนาอีกก้าว รวมถึงการเป็นจุดเริ่มต้นของเศรษฐกิจนอกระบบอย่างชัดเจน รวมถึงการนำมาซึ่งส่วยและเงินนอกระบบของอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง หากแต่ก่อนถึง ณ จุดนั้นเราควรทำการศึกษา ถึงโครงสร้างกลุ่มบุคคล (ผู้เล่น : Players) ของทั้งกระบวนการผลิตนี้เสียก่อน ซึ่งเราสามารถแยกออกได้ดังนี้



#### 4.2.1 ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง (แรงงาน)

ณ จุดเริ่มต้นในชอยงามคูปลิที่ผู้ให้บริการ (ต่อไปจะเรียกว่าแรงงาน) จักรยานยนต์รับจ้าง ที่เป็นแรงงานภายในชุมชนที่ร่วมกันรับส่งผู้ที่อยู่อาศัยร่วมกัน ต่อมาจึงนำมาซึ่งแรงงานที่เป็นเครือข่าย คนรู้จักและแรงงานนอกถิ่น จนกระทั่งปัจจุบันแรงงานส่วนใหญ่เป็นแรงงานที่มาจากต่างจังหวัด โดยเฉพาะแรงงานจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ลักษณะโดยทั่วไปของแรงงานที่เป็นผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในปัจจุบันนั้นมีลักษณะที่สำคัญ อาทิเช่น เป็นแรงงานที่เคยอยู่ในภาคเกษตรกรรม ระดับอายุเฉลี่ยจะอยู่ที่ประมาณ 20 – 40 ปี (จากการสัมภาษณ์ผู้ให้บริการในวินสุขสวัสดิ์ 38) ระดับการศึกษาจะอยู่ที่ระดับประถมศึกษาทั้งหมด บางส่วนเป็นแรงงานที่เคยได้รับการศึกษาในระดับมัธยมตอนต้นแต่ไม่สำเร็จการศึกษา โดยสาเหตุที่สำคัญที่ทำให้คนเหล่านี้กลายมาเป็นแรงงาน ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างคือ

**4.2.1.1 ปัจจัยทางเศรษฐกิจ** ปัจจัยทางเศรษฐกิจถือเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดที่ทำให้แรงงานเหล่านี้ต้องเข้ามาเป็นผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างอันเนื่องด้วยภาคเกษตรไม่สามารถมีรายได้หรือผลตอบแทนที่เพียงพอต่อการดำรงชีพ กล่าวคือ รายได้ที่ได้จากการประกอบอาชีพเกษตรกรรมไม่เพียงพอจ้บรายจ่ายที่ครอบครัวมี อีกทั้งในบางกรณีที่แรงงานบางส่วนนั้นมีที่ดินทำกินไม่เพียงพอหรือไม่มืที่ดินทำกิน (ต้องเช่าเพื่อทำกิน) เมื่อขนาดครอบครัวที่ใหญ่ขึ้นและภาระที่สูงขึ้นของครอบครัวทำให้สมาชิกส่วนหนึ่งของครอบครัวต้องออกมาแสวงโชคและหางานทำที่กรุงเทพฯ เพื่อรายได้ที่เพิ่มขึ้นของตนและครอบครัว

**4.2.1.2 ปัจจัยทางการศึกษา** เนื่องด้วยแรงงานที่อพยพมาจากชนบท เป็นแรงงานที่มีระดับการศึกษาต่ำ (ระดับประถมศึกษา) ทำให้โอกาสในการเข้าสมัครงานเพื่อให้มีรายได้ดีนั้นมีโอกาสเป็นไปได้ยาก การเข้าทำงานในกิจกรรมการผลิตอื่นใดนั้นมักได้รับค่าแรงและสวัสดิการที่ต่ำ แรงงานเหล่านี้จึงเลือกที่จะเป็นแรงงานในกิจกรรมการผลิตนี้ (จักรยานยนต์รับจ้าง)

**4.2.1.3 ต้นทุนในการเข้าเป็นส่วนหนึ่งในจักรยานยนต์รับจ้างอยู่ในระดับต่ำ** กล่าวคือ การเข้าเป็นสมาชิกของวินจักรยานยนต์รับจ้าง ขอเพียงให้มีรถจักรยานยนต์ก็สามารถเข้าเป็นสมาชิกได้แล้ว อีกทั้งในบางกรณีที่แรงงานไม่มีรถจักรยานยนต์เป็นของตัวเอง หากมีคนรู้จักภายในวิน เจ้าของวินก็จะจัดเตรียมหารถให้ได้ โดยใช้วิธีผ่อนจ่ายค่ารถกับหัวหน้าวิน ส่วนค่าใช้จ่ายอื่นๆนั้นก็สามรถผ่อนจ่ายได้เช่นกัน

## 4.2.2 ทูท หรือหัวหน้าวิน หรือหัวหน้าคิว

ลักษณะของนายทูท (ต่อไปจะเรียกว่าหัวหน้าวิน) นั้นสามารถแบ่งออกได้ดังนี้

**4.2.2.1 เป็นผู้มีอิทธิพลในพื้นที่** ส่วนใหญ่แล้วหัวหน้าวินมักเป็นผู้ที่มีภูมิคุ้นเคยเดิมอยู่ในพื้นที่ที่วินให้บริการอยู่เป็นสำคัญ ทั้งนี้จะได้เปรียบในการรู้เส้นทางที่จะให้บริการ อีกทั้งสามารถเข้าไปประจบข้อพิพาทกับคนในชุมชนได้ง่ายเมื่อเกิดกรณีใดๆ ขึ้นอันเนื่องมาจากการให้บริการของจักรยานยนต์รับจ้าง เราอาจเรียกหัวหน้าวินกลุ่มนี้ว่า กลุ่มหัวหน้าวินที่มีอำนาจอย่างไม่เป็นทางการ

**4.2.2.2 เป็นผู้มีอิทธิพลนอกพื้นที่** โดยทั่วไปแล้วหัวหน้าวินในลักษณะนี้จะมีผู้คนในพื้นที่โดยตรง ที่มีอำนาจ ที่เป็นทางการและมีอำนาจอยู่ในพื้นที่นั้น โดยการบริหารจัดการวินนั้นจะมอบให้กับคนในพื้นที่กลุ่มหนึ่งเข้าบริหารจัดการแทนตน เราอาจเรียกหัวหน้าวินกลุ่มนี้ (เฉพาะที่มีได้มอบอำนาจให้ผู้อื่นดูแลวินให้) ว่า กลุ่มหัวหน้าวินที่มีอำนาจรัฐ (กลุ่มที่มีอำนาจอย่างเป็นทางการ)

**4.2.2.3 บุคคลภายนอกพื้นที่** โดยทั่วไปหัวหน้าวินในลักษณะนี้จะเข้ามาทำการศึกษาถึงเส้นทาง ความต้องการในพื้นที่ก่อนเข้ามาจัดตั้งวิน อีกทั้งแหล่งที่เข้ามาตั้งวินต้องมีลักษณะที่ไม่ได้มีการให้บริการขนส่งสาธารณะประเภทใดประเภทหนึ่งอยู่ก่อน อันจะนำมาซึ่งความขัดแย้งได้ รวมถึงหัวหน้าวินลักษณะนี้จำเป็นต้องมีระบบความสัมพันธ์ไม่ทางใดก็ทางหนึ่งกับบุคคลที่มีอิทธิพลในพื้นที่ หรือผู้มีอำนาจในพื้นที่ไม่ว่าจะเป็นในหรือนอกเครื่องแบบก็ตาม ซึ่งจะทำให้การดำเนินงานของตนสามารถดำรงอยู่ได้และได้รับความสะดวกในการดำเนินงานได้ในระดับหนึ่ง อาจกล่าวได้ว่า กลุ่มหัวหน้าวินกลุ่มนี้เป็นกลุ่มที่จกต้องมีการพึ่งพิงอำนาจรัฐเป็นสำคัญ ในกระบวนการจัดตั้งวิน

จากประเภทของหัวหน้าวินที่กล่าวมาข้างต้น เราจะพบได้ว่าไม่ว่าจะเป็นหัวหน้าวินที่จัดอยู่ในประเภทใดนั้น เพื่อให้ตนสามารถจัดตั้งวินและบริหารวินได้แล้วนั้น นอกจากจะต้องมีความสามารถในการจัดตั้งวินและการบริหารวินแล้ว สิ่งหนึ่งที่ขาดไม่ได้ นั่นก็คือ ความสัมพันธ์ไมทางใดก็ทางหนึ่งกับผู้ที่มีอิทธิพลหรือผู้มีอำนาจในท้องที่ที่ตนเข้าไปตั้งวิน ทั้งอำนาจในรูปแบบที่เป็นทางการ (ข้าราชการ) และอำนาจที่ไม่เป็นทางการ (ผู้มีอิทธิพลในพื้นที่) ทั้งนี้โดยส่วนใหญ่แล้วนั้นมักอยู่ใน “ระบบอุปถัมภ์” และมีผลตอบแทนในลักษณะต่างตอบแทน กล่าวคือ หัวหน้าวินส่วนใหญ่แล้วนจะจ่ายผลตอบแทนให้แก่ผู้มีอิทธิพลหรือผู้มีอำนาจในท้องที่ในรูปแบบของเงินตรา และผู้มีอิทธิพลหรือผู้มีอำนาจเหล่านั้นก็จกตอบแทนด้วยการอำนวยความสะดวกในกรณีต่างๆ ให้แก่หัวหน้าวินเหล่านั้น อาทิเช่น การเป็นธุระให้ในกรณีที่ผู้ให้บริการในวินทำผิดกฎจราจรแล้วนถูกจับให้สามารถปล่อยตัวได้โดยเร็วหรือได้รับการผ่อนโทษให้ได้รับโทษน้อยที่สุด ซึ่งถือเป็นผลประโยชน์ที่สำคัญที่สุดที่หัวหน้าวินต้องการ

หรือในกรณีนี้ผู้ให้บริการภายในวันไม่ถูกกวาดล้างมากนักจากตำรวจในกรณีของการใช้รถใช้ถนน เป็นต้น

ลักษณะที่สำคัญอีกประการหนึ่งของหัวหน้าวินคือ การเข้าไปมีความสัมพันธ์กับนักการเมืองระดับท้องถิ่น ซึ่งการเข้าไปมีความสัมพันธ์กับนักการเมืองท้องถิ่น โดยเฉพาะหากเป็นนักการเมืองที่ดำรงตำแหน่งทางการเมืองในท้องถิ่นนั้นด้วยแล้ว จะสามารถส่งผลดีต่อการดำเนินกิจการของตน อีกทั้งยังเป็นหลักประกันความมั่นคงของกิจการของตนได้ ยกตัวอย่างเช่น ในกรณีที่ผู้ให้บริการภายในวินของตนทำผิดกฎจราจร หากเป็นในกรณีที่ไม่รุนแรง ก็จักไม่ต้องถูกจับดำเนินคดีตามกฎหมาย กล่าวคือคดีนั้นสามารถตกลงกันได้ก่อนที่จะเข้าสู่กระบวนการทางกฎหมายอย่างชัดเจน (การออกไปสั่งค่าปรับ) ต่อไป บทลงโทษก็อาจเป็นการว่ากล่าวตักเตือน เป็นต้น (สัมภาษณ์ ชัย, อดีตหัวหน้าวินสุขสวัสดิ์ 38, 5 ตุลาคม 2550)

นอกจากนี้ทั้งสองกรณีที่เราพิจารณามาแล้วในขั้นต้นนั้น จากการสัมภาษณ์จากทั้งอดีตหัวหน้าวินและผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างนั้นเราพบว่า ยังมีอีกหนึ่งลักษณะหนึ่ง ซึ่งเป็นการทำหน้าที่ของทุนในแง่ของ “เงินทุน” โดยตรงนั้นคือ ทุน (ที่ต่อไปเราจะเรียกว่า “ทุนแฝง”) โดยมีที่มาจาก การที่มียาทุนจำนวนหนึ่งมีเงินทุนอยู่ในมือและไม่มีความรู้ความเข้าใจในการลงทุนในระบบ (อาทิเช่น การลงทุนในตลาดต่างๆ ที่จัดตั้งขึ้นอย่างเป็นทางการ เป็นต้น) แต่มีความต้องการที่จะนำเงินที่ตนมีไปลงทุนไม่ทางใดก็ทางหนึ่ง เขาเหล่านั้นจึงนำเงินทุนที่มีเข้ามาซื้อกรรมสิทธิ์ในการถือครองเสื้อวินไปจากเจ้าของวิน โดยจะทำการซื้อกรรมสิทธิ์ในการถือครองเสื้อวินจากหัวหน้าวินมาเป็นของตนเป็นเงินจำนวนหนึ่ง ซึ่งระดับราคาจะมีความแตกต่างกันไปตามแต่ละวิน (ส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับทำเลของวินเป็นสำคัญ) โดยราคาในการซื้อกรรมสิทธิ์เสื้อวินจะตกอยู่ในช่วง 20,000 – 35,000 บาทต่อเสื้อวินหนึ่งตัว จากนั้นแล้วทุนแฝงเหล่านี้จะให้เขาเสื้อวินนั้นแก่ผู้ให้บริการรายใดรายหนึ่งภายในวันดังกล่าว ต้องทำความเข้าใจก่อนว่า ณ ขณะนี้เสื้อวินนั้นแม้ว่าจะถูกถือครองโดยผู้ให้บริการ หากแต่กรรมสิทธิ์นั้นเป็นของหัวหน้าวิน และเมื่อหัวหน้าวินได้ขายกรรมสิทธิ์ในเสื้อวินไปให้แก่ทุนแฝงเหล่านั้น ไม่ว่าจะเสื้อตัวนั้นจะอยู่ที่ผู้ให้บริการรายใด (โดยส่วนใหญ่แล้วแม้กรรมสิทธิ์จะทำการซื้อขายกันแล้ว หากแต่การครอบครองเสื้อโดยผู้ให้บริการนั้นส่วนใหญ่จะเป็นคนเดิม) เช่นนี้แล้วค่าใช้จ่ายที่เดิมผู้ให้บริการจักต้องจ่ายให้แก่หัวหน้าวิน บัดนี้มันจะถูกจ่ายไปให้แก่ทุนแฝงในทันที โดยทุนแฝงเหล่านี้จะคิดค่าเช่าเสื้อรายวัน ตามอัตราที่ตกลงกัน (ส่วนใหญ่แล้วอัตราค่าเช่าก็จะ เป็นอัตราค่าเช่าเดียวกันกับที่หัวหน้าวินคิดอยู่) โดยที่รายได้นั้นจะถูกแบ่งออกเป็นสองส่วนคือ ส่วนแรก มักอยู่ที่ 20 บาทต่อวันจะถูกจ่ายให้กับหัวหน้าวินเป็นค่าเช่าผู้ให้บริการและค่าจัดเก็บค่าเช่า (การจัดเก็บค่าเช่าเสื้อนั้นจะทำโดยหัวหน้าวิน จากนั้นหัวหน้าวินจึงทำการจ่ายต่อให้แก่ทุนแฝง เพื่อเป็นการลดการก้าวกำการบริหารวิน) ส่วนที่สองคือส่วนที่เหลือจากการหักออกไป 20 บาทแล้วนั้นจะเป็นรายได้ที่ทุนแฝงจะได้รับจริง ส่วนใหญ่จะมีการจ่ายกันเป็นรายสัปดาห์



### 4.2.3 รัฐ

การเข้ามาของรัฐ ณ ที่นั้นนั้นมีลักษณะของการเป็นสถาบันอันเป็นตัวแทนของรัฐ โดยมีนโยบายเป็น “สินค้าทางการเมือง” และมีสถาบันรัฐ ซึ่งเริ่มต้นที่สถาบันตำรวจก่อน ต่อมาเมื่อมีพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) แล้วจึงเปลี่ยนมาเป็นกรมการขนส่งทางบก ซึ่งมีประเด็นที่เราต้องทำความเข้าใจกัน 3 ประเด็นคือ สินค้าทางการเมือง การเข้ามามีบทบาทของสถาบันตำรวจ และการเข้ามามีบทบาทของกรมการขนส่งทางบก

**4.2.3.1** สินค้าทางการเมือง คือ นโยบาย หรือมาตรการ หรือกฎหมาย หรือพระราชบัญญัติอันมีลักษณะเกี่ยวเนื่องกับการประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง โดยมีจุดเริ่มต้นที่นโยบายการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างครั้งแรกที่ให้ไปขึ้นกับตำรวจ กล่าวคือ การขออนุญาตการจัดตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้างที่ต้องได้รับอนุญาตจากสารวัตรใหญ่หรือสารวัตรจราจรในท้องที่ที่จะเข้าไปจัดตั้งวิน เช่นนี้แล้ว การอนุญาตให้มีการจัดตั้งได้หรือไม่ นั้น เปรียบเสมือน “สินค้าทางการเมือง” นั้น ถูกแจกจ่ายโดยตำรวจ อันเป็นสถาบันที่มีอำนาจในขณะนั้น ณ ที่นี้สินค้าทางการเมืองก็คือ การอนุญาตหรือไม่อนุญาตให้จัดตั้งวิน

ต่อมาเมื่อมีพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) แล้ว สินค้าทางการเมืองจึงถูกโอนไปที่กรมการขนส่งทางบก สินค้าทางการเมืองจึงถูกเปลี่ยนไปเป็น หนังสือรับรองการใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะแทน

**4.2.3.2** การเข้ามามีบทบาทของสถาบันตำรวจ จากที่กล่าวไว้แล้วในเบื้องต้นในประเด็นสินค้าทางการเมืองว่า ในเบื้องต้นมาตรการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างนั้น อันมีประเด็นของการแจกจ่ายสินค้าทางการเมืองเข้ามาเป็นตัวร่วมนั้นถูกครอบครองหรืออยู่ในความดูแลของสถาบันตำรวจ เช่นนี้แล้วสถาบันตำรวจจึงเปรียบเสมือนการมีปัจจัยการผลิตที่สำคัญอยู่ในมือ (การอนุญาตให้จัดตั้งวิน การได้มาซึ่งเสื้อวิน) จึงเป็นปัจจัยที่สำคัญที่ทำให้ระบบเศรษฐกิจดังกล่าวถูกเชื่อมโยงให้ไปขึ้นตรงกับสถาบันดังกล่าว กล่าวคือ ตำรวจกลายเป็นผู้คุมอุปทาน (Supply) ของตลาด หากตำรวจไม่ยินยอมอนุญาตให้มีการจัดตั้งวินในท้องที่ของตนเสียแล้ว ณ ที่นั้นอุปทานหรือก็คือจักรยานยนต์รับจ้างก็จะไม่เกิดขึ้นในพื้นที่ที่ตนดูแลรับผิดชอบ การควบคุมดังกล่าวก็ยังคงส่งผลรวมไปถึงการกำหนดปริมาณจักรยานยนต์รับจ้างด้วย เช่นนี้แล้วตำรวจจึงได้เข้ามามีบทบาทและอำนาจเศรษฐกิจเหนือระบบเศรษฐกิจนี้ (จักรยานยนต์รับจ้าง)

**4.2.3.3** การเข้ามามีบทบาทของกรมการขนส่งทางบก หลังการออกพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) อันเป็นพระราชบัญญัติที่ว่าด้วยการควบคุมและจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง

นับได้ว่าเป็นการถ่ายโอนภาระหน้าที่การแจกจ่ายสินค้าทางการเมืองจากสถาบันตำรวจมาสู่กรรมการขนส่งทางบก เช่นเดียวกับกรณีของการเข้ามามีบทบาทของสถาบันตำรวจ การเข้ามามีบทบาทของกรรมการขนส่งทางบก นั้นมีลักษณะของการได้มาซึ่งบทบาทและอำนาจในลักษณะเดียวกันกับการได้มาซึ่งบทบาทและอำนาจของสถาบันตำรวจ กล่าวคือเป็นการได้มาโดยกระบวนการการส่งผ่านการแจกจ่ายสินค้าทางการเมือง เพียงแต่อาจมีลักษณะปลีกย่อยของการปฏิบัติงานที่แตกต่างกันเนื่องด้วย ณ เวลานี้ สินค้าทางการเมืองดังกล่าว นั้น มีกฎเกณฑ์และระเบียบอันนำไปสู่การแจกจ่ายที่มีลักษณะเป็นทางการยิ่งขึ้น (มีแบบแผนและวิธีปฏิบัติที่ชัดเจนยิ่งขึ้น) และถูกควบคุมโดยระเบียบการแห่งพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าว จึงมีความชัดเจนของการแจกจ่ายยิ่งขึ้น

กล่าวได้ว่าการเข้ามามีบทบาทของรัฐ ผ่านสถาบันอันมีลักษณะเป็นตัวแทนรัฐ ทั้งในแง่นโยบายที่มีได้มีกฎหมายควบคุมอย่างชัดเจน (ก่อนมีพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓)) และการเข้ามาโดยสถาบันตามกฎหมาย โดยมีสถาบันอันเป็นตัวแทนรัฐ คือ สถาบันตำรวจ และกรรมการขนส่งทางบก เป็นตัวแทนของการเข้ามามีบทบาทในการจัดการ และเหนือสิ่งอื่นใดก็คือ การเข้ามามีอำนาจเศรษฐกิจเหนือการผลิต (จักรยานยนต์รับจ้าง) ผ่านกลไกการส่งผ่านการแจกจ่ายสินค้าทางการเมือง ที่ “รัฐ” ได้สร้างขึ้นมานั่นเอง

#### 4.3 การเกิดขึ้นของส่วยวินจักรยานยนต์รับจ้าง การจ่ายเงินนอกระบบเพื่อเข้าเป็นส่วนหนึ่งในผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง รวมถึงค่าใช้จ่ายส่วนเกินต่างๆ

ต่อประเด็นดังกล่าวข้างต้นนี้ เราสามารถแยกประเด็น เพื่อทำให้เกิดความชัดเจน และไม่ให้อาพที่ได้ในนั้นมีความคลุมเคลือและมีความซับซ้อนจนเกินไป เราจึงควรทำการแยกประเด็นออกเป็นสองส่วน กล่าวคือ ส่วนที่หนึ่ง เป็นส่วนที่กล่าวถึงเฉพาะประเด็นที่เกี่ยวกับการเกิดขึ้นของส่วยจักรยานยนต์รับจ้าง แต่เพียงอย่างเดียว ส่วนที่สอง เป็นส่วนที่จะกล่าวถึงประเด็นที่เหลือทั้งหมดของหัวข้อ ทั้งนี้เนื่องด้วยการเกิดขึ้นของส่วยจักรยานยนต์รับจ้างนั้นเป็นภาพส่วนของความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นระหว่าง ทูนหรือหัวหน้าวินกับสถาบันรัฐ (ตำรวจ) หากแต่ในส่วนที่สองนั้นเป็นส่วนของความสัมพันธ์ระหว่างทูนหรือหัวหน้าวินกับแรงงาน (ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง)

##### 4.3.1 การเกิดขึ้นของส่วยวินจักรยานยนต์รับจ้าง

อาจกล่าวได้ว่าการเกิดขึ้นของส่วยวินจักรยานยนต์รับจ้างนั้น มีจุดเริ่มต้นหรือที่มาจากการที่ ปัจจัยการผลิตที่สำคัญของจักรยานยนต์รับจ้าง คือ เสื่อวิน กระบวนการก่อนนั้นก็คือการได้มาซึ่งสิทธิในการจัดตั้งวิน ในเบื้องต้นก่อนที่เสื่อวินนั้นจะถูกครอบครองโดยเอกชนหรือปัจเจกชน (หัวหน้าวิน) นั้นถูกครอบครองโดยตำรวจ กล่าวคือ จากมาตรการขั้นต้นในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ได้ถูกโอนไปให้กับสถาบันตำรวจ ผ่านสถานีตำรวจในพื้นที่ในการที่จะอนุญาตให้มีการจัดตั้งวินได้ หรือไม่นั้นให้อยู่ในดุลยพินิจของสารวัตรใหญ่หรือสารวัตรจราจรในพื้นที่ที่จะมีการจัดตั้งวิน ดุลยพินิจในการอนุญาตนั้นเปรียบเสมือนดั่งสินค้าทางการเมือง ที่เมื่อสินค้าทางการเมืองนั้นอยู่ในการครอบครองของตำรวจแล้วนั้น การแจกจ่ายสินค้าทางการเมืองเหล่านั้นก็จักถูกกระทำโดยสถาบันผู้ดูแลรับผิดชอบ ซึ่งก็คือตำรวจ จากนั้นเมื่อสิทธิในการแจกจ่ายสินค้าทางการเมืองนั้นอยู่ในมือของตำรวจแล้ว อำนาจเศรษฐกิจที่จะคอยเป็นตัวบงการหรือกำหนดอุปทานของตลาดนั่นเอง เช่นนี้แล้วการจะได้มาซึ่งสิทธิในการครอบครองปัจจัยการผลิตเพื่อนำไปดำเนินการต่อของเอกชนจักต้องได้รับการแจกจ่ายสินค้าทางการเมือง ซึ่งก็คือสิทธิในการดำเนินงานให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง จักต้องได้รับสิทธินั้นจากตำรวจผู้ซึ่งมีอำนาจในการแจกจ่ายสิทธิเหล่านั้น ในกระบวนการได้มาซึ่งสิทธิเหล่านี้เอง กระบวนการแห่งการก่อกำเนิดขึ้นของค่าเช่า (Rent) จึงก่อตัวขึ้น ซึ่งจะมีลักษณะของค่าเช่าที่เราสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท

**4.3.1.1 ค่าเช่าจากการโอนทรัพยากร (Rent Base on Transfer)** กล่าวคือ เป็นค่าเช่าเพื่อให้ได้มาซึ่งสิทธิในการจัดตั้งวิน เป็นค่าเช่าที่มีลักษณะของการได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์เพื่อการครอบครองปัจจัยการผลิตโดยเอกชนที่ได้รับจากการแจกจ่ายของรัฐ การได้มาซึ่งสิทธิของการจัดตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้างของหัวหน้าวิน จะเกิดค่าเช่าลักษณะนี้เกิดขึ้น ค่าเช่าดังกล่าวเป็นรายจ่ายที่หัวหน้าวินต้องจ่ายให้แก่ตำรวจเพื่อการจัดตั้งวินในครั้งแรก โดยค่าใช้จ่ายดังกล่าวนี้จะสูงเพียงใดขึ้นอยู่กับขนาดของวินที่จะจัดตั้งว่ามีจำนวนรถที่จะให้บริการมากน้อยเพียงใด โดยเฉลี่ยจะอยู่ที่ประมาณ 3,000 – 7,000 บาทต่อหนึ่งวิน

**4.3.1.2 ค่าเช่าจากการผูกขาด (Monopoly Rent) และค่าเช่าจากการกำกับดูแลและจัดการ** ค่าเช่าดังกล่าวอาจมีลักษณะที่ไม่ตรงกับประเด็นค่าเช่านี้นัก แต่มีความใกล้เคียงกันอย่างที่สุด กล่าวคือเป็นค่าเช่าที่เกิดขึ้นจากการที่หัวหน้าวินต้องการรักษาสถานะในการครอบครองปัจจัยหรือกรรมสิทธิ์ในการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างอยู่ในพื้นที่ที่ตนให้บริการอยู่เรื่อยไป จึงแสวงหาวิธีการที่จะยังคงรักษาสีตั้นั้น และวิธีที่ใช้กันก็คือ การจ่ายค่าวินรายเดือนให้แก่สถานีตำรวจในท้องที่ที่ตนให้บริการอยู่ ซึ่งรายจ่ายในแต่ละเดือนที่ต้องจ่ายนั้นนอกจากที่จะเพื่อรักษาสีตั้นในการให้บริการ (รักษาทำเลที่ตั้งเดิมของวิน) แล้วยังเป็นการจ่ายไปเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ตนให้การบริหารจัดการวิน อาทิเช่น เพื่อไม่ต้องการให้ตำรวจใช้กฎหมายจราจรมาเข้มงวดกับวินหรือผู้ให้บริการภายในวินมากนัก เงินที่ต้องจ่ายไปให้กับสถานีตำรวจนั้นจะมีลักษณะของการจ่ายเป็นรายเดือนซึ่งขึ้นอยู่กับขนาดของวินเป็นสำคัญ โดยเฉลี่ยแล้วหนึ่งวินจะต้องจ่ายให้กับสถานีตำรวจเดือนละ 5,000 บาทต่อวินต่อเดือน และค่า



เช่าหรือรายจ่ายที่จ่ายให้กับสถานีตำรวจลักษณะนี้เองที่รู้จักหรือให้คำนิยามได้ใกล้เคียงกับคำว่า “ช่วยวินจักรยานยนต์รับจ้าง” ได้ใกล้เคียงที่สุด

**4.3.1.3 ค่าเช่าจากทรัพยากรหายาก (Natural Resource Rent)** อันหมายถึง ทำเลหรือสถานที่ตั้งวิน เนื่องด้วยว่าสถานที่ทุกที่จักสามารถจัดตั้งวินได้ หากแต่มันจะมีข้อจำกัดเรื่องความต้องการในการใช้บริการของผู้ใช้บริการ รวมถึงปริมาณที่ต้องมีมากเพียงพอที่จักต้องสร้างรายได้ที่ดีให้แก่หัวหน้าวิน นั่นหมายความว่า หัวหน้าวินจักต้องสร้างค่าเช่าหรือมีค่าใช้จ่ายไปเพื่อรักษาสถานะของตนให้เป็นผู้ครอบครองทำเลในการตั้งวินที่ดีให้ได้ ซึ่งเราสามารถจะเห็นได้จากว่า หัวหน้าวินแต่ละคนมีค่าใช้จ่ายที่จักต้องจ่ายให้แก่สถานีตำรวจท้องที่ในระดับที่แตกต่างกันตั้งแต่ 3,000 - 5,000 บาทต่อวินต่อเดือน ซึ่งขึ้นอยู่กับขนาดของวิน ซึ่งขนาดของวินก็ขึ้นอยู่กับปริมาณผู้ให้บริการ โดยมีปัจจัยจากความต้องการใช้บริการเป็นสำคัญ

กล่าวโดยสรุปก็คือ การเกิดขึ้นของช่วยวินจักรยานยนต์รับจ้างนั้นเป็นผลมาจากกระบวนการแจกจ่ายสินค้าทางการเมืองของรัฐสู่นายทุน (เกิดเป็นค่าเช่าจากการโอนทรัพยากร) ต่อมาเมื่อนายทุนได้รับสินค้าทางการเมืองนั้นมาแล้ว เพื่อที่จะให้ได้รับผลตอบแทนจากกรรมสิทธิ์ในสินค้าทางการเมืองที่ตนมีอยู่ (สิทธิ์ในการจัดตั้งวินและสิทธิ์ในเสื้อวิน) กระบวนการในการแสวงหาค่าเช่า (Rent-Seeking) จึงได้เกิดขึ้น กล่าวคือเขาได้นำสิทธิดังกล่าวไปให้แรงงานเช่าต่ออีกทอดหนึ่ง (เกิดเป็นค่าเช่าจากการผูกขาด) และเมื่อได้นำสิทธิออกให้เช่าแล้ว เพื่อที่จะรักษาผลประโยชน์ของตนไว้ให้ได้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ทุน (หัวหน้าวิน) เหล่านั้นจึงต้องมีการจัดการบริหารวินของตนเป็นอย่างดี (เกิดเป็นค่าเช่าจากการบริหารจัดการ) และเมื่อกระบวนการต่างๆ เหล่านี้ดำเนินไปด้วยดีแล้ว วินสามารถสร้างรายได้ที่ดีให้แก่หัวหน้าวิน หัวหน้าวินเพื่อที่จะรักษาสถานะที่เป็นอยู่ของตนไว้ให้ได้ เขาจักต้องพยายามผสมผสานกระบวนการอันเกิดค่าเช่าเหล่านั้นไว้ให้ได้ ซึ่งนั่นก็หมายรวมถึงเขาต้องรักษาไว้ซึ่งสถานที่ตั้งวิน (ทำเลของวิน) อันมีลักษณะเป็นค่าเช่าจากทรัพยากรหายาก เนื่องด้วยเชื่อว่าสถานที่ทุกที่จักสามารถจัดตั้งเป็นวินให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างได้

**4.3.2 การจ่ายเงินนอกระบบเพื่อเข้าเป็นส่วนหนึ่งในผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง รวมถึงค่าใช้จ่ายส่วนเกินต่างๆ**

การเกิดขึ้นของการจ่ายเงินนอกระบบเพื่อการเป็นส่วนหนึ่งในผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง รวมถึงค่าใช้จ่ายส่วนเกินต่างๆนั้น เป็นหนึ่งในค่าเช่า (Rent) ที่เรียกว่า ค่าเช่าจากการกำกับดูแลและการจัดการ (Monitoring and Management Rent) ค่าเช่าดังกล่าวเกิดขึ้นจากการที่เมื่อปัจเจกชน (หัวหน้าวิน) หรือเอกชน คนหนึ่งคนใดได้รับสิทธิ์ในการจัดตั้งวินแล้ว เขาเหล่านั้นก็จะใช้สิทธิ์ที่ได้มานั้นไปแสวงหาผลประโยชน์ให้แก่ตนให้ได้มากที่สุด กล่าวคือ

ณ ที่นี้เมื่อปัจจัยการผลิตซึ่งก็คือ เสื่อวิน อันถือเป็นสัญลักษณ์หรือสิทธิในการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในวันนั้นๆ ถูกถือครองโดยหัวหน้าวิน แรงงานคนใดหากต้องการเข้ามาเป็นผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างภายในวันดังกล่าว จักต้องได้รับการแจกจ่ายเสื่อวินโดยหัวหน้าวิน หากแต่เมื่อการได้มาซึ่งสิทธิในการครอบครองปัจจัยการผลิตนี้ของหัวหน้าวินก็มีได้มาโดยมิต้องแลกกับรายจ่ายอันใดเลย เช่นนี้แล้วการแจกจ่ายสิทธิในการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างให้แก่แรงงานคนใดคนหนึ่งก็ต้องได้มาซึ่งรายได้ (เงิน) จำนวนหนึ่งเป็นการแลกเปลี่ยน และเงินจำนวนนี้เองเป็นสิ่งที่เรียกว่าการจ่ายเงินนอกระบบเพื่อการเข้าเป็นส่วนหนึ่งในผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งหากหัวหน้าวินทำการเรียกเงินในการเข้าเป็นส่วนหนึ่งในผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างครั้งเดียวเพื่อแลกกับสิทธินั้น ในด้านหนึ่งมันก็ต้องเป็นเงินจำนวนที่สูงมาก ในขณะที่อีกด้านหนึ่งเขาก็จะมีรายได้เพียงครั้งเดียวและมีได้มีบทบาทอย่างไรเลยในวันนั้น อีกทั้งเขายังประสงค์ที่จะได้รับรายได้ในระยะยาวต่อไปจากการได้รับสิทธินั้นจากรัฐ เขาจึงทำการแบ่งค่าใช้จ่ายออกเป็นสองส่วนที่สำคัญคือ

**4.3.2.1 ค่าเช่าเสื่อวิน** คือค่าเช่าในการถือสิทธิในเสื่อวินอันเป็นสัญลักษณ์ของการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งเสื่อวิน (ก่อนประกาศใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓)) จะมีลักษณะที่ด้านหน้าจะมีหมายเลขเสื่อวินและด้านหลังจะเป็นสถานที่ตั้งวินหรือชื่อวิน ค่าเช่าเสื่อวินอาจแบ่งออกได้เป็นสองลักษณะกล่าวคือ ลักษณะที่หนึ่ง ค่าเช่าจะถูกเก็บเป็นรายเดือนจากผู้ให้บริการโดยเฉลี่ยจะอยู่ที่ 2,400 – 3,000 บาทต่อเดือน (ราคาในช่วงปี พ.ศ. 2534 – 2538) ทั้งนี้ค่าเช่าดังกล่าวอาจขึ้นอยู่กับแต่ละวินและแต่ละช่วงของสถานการณ์ทางเศรษฐกิจด้วย กล่าวคือช่วงไหนที่เศรษฐกิจดีๆ ราคาเช่าเสื่ออาจสูงถึงวันละ 150 บาทต่อวัน (สัมภาษณ์ วัช, ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างวินสุขสวัสดิ์ 38, 5 ตุลาคม 2550) ลักษณะที่สอง เป็นการขายสิทธิในเสื่อวิน กล่าวคือจะขายเสื่อวินตัวนั้นให้แก่ผู้ให้บริการรายใดที่สนใจและมีเงินพอ หรือนายทุนภายนอกที่ต้องการนำเงินมาลงทุนกับการให้เช่าต่อเสื่อวิน ราคาเช่าเสื่อวินตกอยู่ที่ประมาณ 20,000 – 35,000 บาทต่อตัว โดยเขาเหล่านั้นก็จะนำเสื่อวินไปปล่อยให้ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่แท้จริงเช่าต่ออีกที การขายสิทธิในเสื่อวินนี้จะทำให้หัวหน้าวินได้รับเงินก้อนครั้งเดียวและจะไม่ได้รับเงินในส่วนนี้อีกต่อไป หากแต่จะได้รับเงินส่วนอื่นแทน

ทั้งนี้จากการสัมภาษณ์เราพบว่าแรงงานที่ให้บริการมีหน้าที่ที่จะต้องจ่ายค่าเสื่อวินทุกวัน กล่าวคือไม่ว่าในวันนั้นๆ ผู้ให้บริการรายนั้นจะออกมาให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างหรือไม่ก็ตาม แต่ผู้ให้บริการรายนั้นก็ยังคงต้องภาระจ่ายค่าเสื่อวินอยู่เหมือนเดิมเสมือนดังว่าเขาได้ออกมาให้บริการ เราจึงพบว่าในกรณีที่แรงงานมีความจำเป็นต้องกลับบ้านและไม่ได้ให้บริการติดต่อกันหลายวัน จักต้องหาผู้ให้บริการรายอื่นหรือญาติพี่น้อง หรือคนรู้จักคนอื่นมาให้บริการแทน เพื่อมิต้องเสียค่าเสื่อวินไปฟรีๆ

**4.3.2.2** ค่าวิน ค่าวินเปรียบเสมือนค่าธรรมเนียมในการเข้าร่วมเป็นหนึ่งในผู้ให้บริการภายในวิน โดยทั่วไปแล้วค่าวินจะคิดเป็นรายวัน ตามที่ผู้ให้บริการได้เข้ามาให้บริการจริง กล่าวคือ หากวันใดผู้ให้บริการรายใดมิได้เข้ามาร่วมให้บริการจะด้วยสาเหตุใดก็ได้แต่ก็ไม่ต้องเสียค่าวิน อัตราค่าวินที่คิดกันจะคิดเป็นรายวัน วันละ 10 – 20 บาท แล้วแต่หัวหน้าวินกำหนด หากวันใดหรือช่วงใดที่เสียวินถูกซื้อสิทธิ์ไปมากหัวหน้าวินก็จะมีรายได้จากค่าเสียวินน้อย ค่าวินก็จะสูงขึ้นตามลำดับ

ต่อประเด็นเรื่องค่าใช้จ่ายส่วนเกินอื่นๆ ที่เกิดขึ้น หากเราไม่นับว่าการได้มาซึ่งรถจักรยานยนต์รับจ้างของแรงงานที่ต้องนำมาใช้ให้บริการ รวมถึงค่าน้ำมันและค่าบำรุงรักษารถ รวมถึงค่าใช้จ่ายส่วนตัวประจำวันของแรงงานเองและครอบครัวแล้วนั้น เราก็อาจกล่าวได้ว่ามิได้มีค่าใช้จ่ายส่วนเกินใดๆ เกิดขึ้นอีกกับการเข้ามาเป็นหนึ่งในผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างอีกแล้ว หากจะมีบ้างก็แต่เพียงค่าใช้จ่ายที่เกิดจากเมื่อมีความจำเป็นต้องใช้เงินเป็นจำนวนมากแล้วนั้น การได้มาซึ่งเงินจำนวนดังกล่าวก็มาจากการกู้เงินนอกระบบ ซึ่งผู้ให้กู้ก็คือหัวหน้าวินนั้น โดยที่อัตราดอกเบี้ยก็จัดว่าอยู่ในระดับที่สูง แรงงานคนใดที่เคยซื้อกรรมสิทธิ์ในเสื่อวินไว้ก็อาจนำเสื่อวินตัวดังกล่าวไปค้ำประกันเงินกู้ได้ หากแต่โดยส่วนใหญ่แล้วเราพบว่าแรงงานมักไม่มีความสามารถในการใช้หนี้พร้อมดอกเบี้ยได้ จึงทำให้กรรมสิทธิ์ในการถือครองเสื่อวินกลับไปเป็นเจ้าของวินอีกครั้ง และแรงงานคนนั้นก็ต้องกลับไปอยู่ในสถานะผู้เช่าเสื่อวินเพื่อให้บริการเหมือนเดิม

## ส่วนที่ 2 : วัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 2

เป็นการนำเสนอส่วนของความสัมพันธ์ระหว่างรัฐ ทูน และจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อตอบโจทย์วัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 2 ดังต่อไปนี้

จากที่เราเคยได้ศึกษามาแล้วในเบื้องต้นถึงมูลเหตุแห่งการก่อตัวขึ้นมาของการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างว่ามีมูลเหตุหรือปัจจัยที่เป็นตัวขับเคลื่อนจากปัจจัยที่สำคัญอยู่สามประการ ซึ่งล้วนแล้วมีที่มาจากปัจจัยทางด้านความต้องการ (Demand) เป็นแรงผลักดันที่สำคัญที่ทำให้เกิดจักรยานยนต์รับจ้างขึ้น ในเวลาเดียวกันเราพบว่าลักษณะการก่อตัวนั้นก็ยังมีลักษณะที่เป็นการก่อตัวขึ้นอย่างไม่เป็นทางการ หรืออาจเรียกว่าเป็นภาคการผลิตที่ไม่เป็นทางการ (Informal Sector) ในเบื้องต้น ต่อมาเมื่อมันมีการขยายตัวในเชิงปริมาณ พร้อมๆ ไปด้วยกับการที่ภาคการผลิตนี้เริ่มมีความสำคัญต่อระบบโดยรวมเพิ่มขึ้น กล่าวคือ จำนวนวินที่เกิดขึ้นและจำนวนจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ไปด้วยไปกับการที่การขนส่งดังกล่าวเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งในระบบการขนส่งสาธารณะโดยมีสัดส่วนความต้องการใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้างก็เพิ่มขึ้นเช่นกัน นำมาซึ่งแนวคิดของรัฐที่จะมีการจัดการให้รูปแบบการขนส่งชนิดนี้มีลักษณะของความปลอดภัย รวมถึงการจัดการให้บริการที่จะไม่ส่งผลกระทบต่ออย่างใดอย่างหนึ่งต่อสังคมโดยรวม เพราะว่าโดยตัวของมันเองด้านหนึ่งต้องยอมรับว่ามาตรฐานความ



ปลอดภัยและมาตรการคุ้มครองผู้บริโภคยังมีน้อย ด้วยเหตุนี้เองที่รัฐเริ่มเข้ามามีบทบาทในกิจกรรมการผลิตนี้ นำมาซึ่งสิ่งที่เรียกว่า อำนาจเศรษฐกิจ เหนือระบบการผลิตทั้งหมดนี้ พัฒนาไปสู่การสร้างความสัมพันธ์การผลิต ทั้งในระดับรากฐานการผลิตเอง และในระดับรากฐานการผลิตกับโครงสร้างชั้นบน (หมายถึง รัฐ กฎหมาย เป็นต้น) ให้เกิดขึ้น

การที่เราจะทำความเข้าใจและศึกษาถึงความเป็นไปของการผลิตอย่างใดอย่างหนึ่งแล้ว การเข้าใจถึงบทบาทและหน้าที่ของกลุ่มบุคคลแต่ละกลุ่มที่มีต่อระบบการผลิตนั้น จึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะนำเราไปสู่การปะติดปะต่อเพื่อให้ได้ภาพใหญ่อย่างครบถ้วนสมบูรณ์ ซึ่งจะได้กล่าวต่อไป ณ ที่นี้

#### 4.4 บทบาท หน้าที่และสถานะของบุคคลกลุ่มต่างๆ ในกิจการจักรยานยนต์รับจ้าง

จากที่กล่าวมาแล้วในเบื้องต้นว่าการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างนั้นมีกลุ่มบุคคลหรือผู้เล่น (Players) ที่สำคัญอยู่ทั้งหมด 3 กลุ่มซึ่งก็คือ แรงงานหรือผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่แท้จริง ทูน่าอันจะหมายถึง หัวหน้าวินเป็นสำคัญหากแต่ในที่นี้ก็จะไม่ลืมบทบาทของทุนในแง่ของ เงินทุน เช่นเดียวกัน และรัฐ อันมีสถาบันที่เป็นตัวแทนเข้ามาแสดงบทบาท ผ่านกลไกการมีและการแจกจ่ายซึ่ง สินค้าสาธารณะ เป็นสำคัญ

##### 4.4.1 แรงงานหรือผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่แท้จริง

ที่กล่าวเช่นนี้เพราะถือว่าแรงงานเหล่านี้เป็นกลุ่มที่ทำให้เกิดการบริการที่เป็นรูปของการให้บริการแก่ผู้บริโภคโดยตรง

**4.4.1.1 บทบาทและหน้าที่** แรงงานเหล่านี้มีบทบาทที่สำคัญที่สุดต่อกระบวนการเพื่อให้ได้มาซึ่งบริการที่จะสนองตอบต่อความต้องการของบริโภค กล่าวคือ กลุ่มบุคคลเหล่านี้จะคอยทำหน้าที่ให้บริการรับ - ส่งผู้โดยสารจากจุดที่ตั้งวินหรือในพื้นที่ที่วินให้บริการ ไปยังสถานที่ปลายทางของผู้ใช้บริการ ซึ่งโดยทั่วไปแล้วจะเป็นการรับ - ส่งผู้โดยสารจากที่พักไปยังถนนสายหลักเพื่อใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะอื่นต่อไป หรือรับช่วงต่อจากระบบสาธารณะอื่นต่อไปยังบ้านพัก ซึ่งทั้งสองลักษณะนั้นอาจกล่าวให้สั้นๆ ก็คือว่า การให้บริการของรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้นเป็นเพียงการเข้าเป็นส่วนหนึ่งของระบบขนส่งสาธารณะโดยรวม เพื่อทำให้ระบบขนส่งสาธารณะโดยรวมนั้นมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้นนั่นเอง นอกจากนี้แล้วหากเราจะมองให้ลึกลงไปอีก แรงงานเหล่านี้ยังคงมีบทบาทและหน้าที่ซึ่งการดำรงไว้ซึ่งระบบการขนส่งนี้ เพราะหากเราจะมองว่า หากหน่วยเศรษฐกิจใดมีแต่ด้านความต้องการ (Demand) เพียงอย่างเดียว โดยมิได้มีส่วนของอุปทาน (Supply) ระบบเศรษฐกิจนั้นก็มิอาจดำรงอยู่ได้เช่นเดียวกัน บทบาทและหน้าที่เหล่านี้มักไม่ได้รับการพูดถึงมากนัก เนื่องด้วยมันมักจะถูกปิดบัง

ด้วยข้อมูลอีกด้านที่นักเศรษฐศาสตร์ส่วนใหญ่มักจะมองกันว่า หากปราศจากความต้องการแล้วอุปทานก็จักไม่สามารถจกเกิดขึ้นได้หรือดำรงอยู่ได้

**4.4.1.2 สถานะ** จากการศึกษาในเรื่องต้นที่เราพบว่าแรงงานหรือผู้ให้บริการในภาคการผลิตนี้ ส่วนใหญ่ซึ่งก็มีอาจเกินเลยไปนักกว่าแรงงานทั้งหมดเป็นแรงงานอพยพที่มาจากชนบท พร้อมทั้งขาดคุณสมบัติที่จะเข้าสู่ภาคการผลิตได้อย่างใดอย่างหนึ่งในระดับที่สูงพอได้ กล่าวคือ แรงงานเหล่านี้เป็นแรงงานที่อยู่ในภาคเกษตรกรรมมาก่อนซึ่งไม่มีทักษะที่ตรงกับความต้องการเมื่อต้องที่จะเข้าไปเป็นแรงงานในภาคการผลิตอื่นใดในระดับที่ภาคการผลิตนั้นต้องการ อีกทั้งระดับการศึกษาก็ไม่สูงพอที่จะสามารถหางานทำได้ง่ายขาย หรือแม้ในกรณีที่ความต้องการที่จะประกอบอาชีพอิสระก็ไม่มีเงินทุนเพียงพอที่จะลงทุน ดังนั้นเมื่อพิจารณาจากเงื่อนไขทั้งหมดนั้นแล้วเมื่อรวมกับเงื่อนไขที่ว่า รายได้จากการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างนั้นก็มียอดรายได้ที่สูงอยู่ในระดับหนึ่ง คือ หลังหักค่าใช้จ่ายประจำวันของผู้ขับรวมไปถึงค่าน้ำมันที่ต้องเติมในแต่ละวันแล้วแรงงานจะมีรายได้เหลือกลับบ้านประมาณวันละ 200 – 350 บาทต่อวัน (สัมภาษณ์ อ้วน, ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างวัน รามคำแหง 39, 1 พฤษภาคม 2550) อีกทั้งเงื่อนไขในการเข้าเป็นสมาชิกวินก็มิได้มีเงื่อนไขที่ยุ่งยาก เช่นนี้แล้วแรงงานจึงเลือกที่จะเข้ามาเป็นแรงงานในภาคการผลิตนี้ หากแต่เขาเหล่านั้นก็มิได้มีปัจจัยในการผลิตที่สำคัญในภาคการผลิตนี้ นั่นก็คือ “เสื่อวิน” โดยที่ ณ ที่เสื่อวินถูกครอบครองโดยหัวหน้าวิน และจะถูกแจกจ่ายไปให้แก่แรงงานผ่านกระบวนการการสร้างค่าเช่า (Rent) ให้แก่ปัจจัยการผลิต เช่นนี้แล้วสถานะของแรงงานเหล่านี้ก็มิได้ต่างไปจากแรงงานภาคเกษตรที่มีได้ที่ดินทำกิน ต้องไปเช่าที่ดินทำกินจากนายทุน สถานะของเขาเหล่านี้จึงเป็นเพียง “ลูกจ้าง” หรือ “ผู้ใช้แรงงาน” ที่ต้องคอยนำรายได้ส่วนหนึ่งที่ได้จากการนำปัจจัยการผลิต (เสื่อวิน) ไปจ่ายให้กับเจ้าของปัจจัยการผลิต เขาเหล่านั้นก็ไม่ได้ต่างไปจากลูกจ้างในบริษัท เพียงแต่มีระดับของการบูตริตมูลค่าส่วนเกินไปในระดับที่สูง กล่าวโดยสรุปแล้วแรงงานเหล่านี้ก็มีสถานะเป็น “ชนชั้นล่าง” หรือ “ชนชั้นถูกปกครอง” ของระบบการผลิตนี้

#### 4.4.2 ทุน

เราควรทำความเข้าใจในประเด็นของทุนออกเป็นสองประเภท คือ ทุนในรูปของ “เงินทุน” และทุนในลักษณะของ “หัวหน้าวิน” ซึ่งเป็นคนที่ทำให้กระบวนการของเงินทุนเคลื่อนที่

**4.4.2.1 เงินทุน** จากที่เราได้ทำการศึกษามาแล้วว่า การจัดตั้งวินหรือการได้มาซึ่งสิทธิในการครอบครองปัจจัยการผลิตนั้น นายทุนจะมีค่าใช้จ่ายส่วนหนึ่ง อันมีลักษณะของค่าเช่าที่เกิดจากการโอนย้ายทรัพยากรเข้ามาเป็นกระบวนการร่วม เงินทุนเหล่านั้นจะถูกใช้ไปเพื่อให้มาได้มาซึ่งการครอบครองสิทธิในปัจจัยการผลิต (เสื่อวิน) โดยในเรื่องต้นนายทุนเหล่านั้นต้องใช้จ่ายเงินไปเพื่อเป็น

ค่าใช้จ่ายในการตั้งวิน และเมื่อได้สิทธิ์ในการตั้งวินมาแล้ว เขาก็จะต้องใช้เงินทุนเหล่านั้นไปในการบริหารจัดการวิน กลายเป็นค่าเช่าในการบริหารจัดการวิน ในขณะที่อีกด้านหนึ่งเงินทุนเหล่านั้นก็จัดทำหน้าที่ตัวเองในการขยายทุน โดยการให้เช่าเสื่อวิน และเมื่อพบว่าการบริหารจัดการนั้นได้ผลสำเร็จดี นายทุนเหล่านั้นก็จะทำการใช้ทุนไปอีกรอบโดยการเพิ่มจำนวนปัจจัยการผลิต (เสื่อวิน) เข้าไป ทำให้รายได้ที่ได้รับกลับมาจะมีปริมาณต่อรอบที่เพิ่มมากขึ้น พร้อมกันนั้นเองกระบวนการของการสะสมทุนก็จะเริ่มก่อตัวไปพร้อมๆกัน กล่าวคือ เมื่อรายได้ที่เข้าได้รับในแต่ละรอบเพิ่มขึ้นแล้ว โดยที่เขาไม่ต้องเพิ่มปัจจัยการผลิตเข้าไปแล้ว รายรับที่แน่นอนในจำนวนที่มากพอเกินความต้องการที่จะใช้ไปแล้ว เขาก็จะนำมันไปเก็บและเริ่มสร้างความมั่งคั่งให้กับตัวเอง ทั้งหมดที่กล่าวมาแล้วคือหน้าที่ของเงินทุนทั้งหมด

ในส่วนของสถานะของเงินทุน เงินทุนนั้นมีสถานะเป็นตัว “หล่อลื่น” ระบบการผลิตให้ดำเนินไป เจกเช่นเดียวกับเมื่อเรากล่าวถึงระบบทุนนิยม เราก็มักจะกล่าวถึงทุน (หมายถึงเงินทุน) ที่จะคอยทำหน้าที่ขับเคลื่อนระบบทุนนิยมให้ขับเคลื่อนไป เงินทุนในระบบการผลิตนี้ก็เช่นกัน มันจึงมีสถานะในการขับเคลื่อนในห่วงจรการผลิตทั้งหลายทั้งหมดนี้ขับเคลื่อนไปเช่นกัน โดยที่ผู้ครอบครองมันก็จะมิสถานะเป็นผู้ “ปกครอง” หรือ “ครอบครอง” การผลิตนี้

**4.4.2.2** นายทุน หรือในที่นี้เราเรียกว่าหัวหน้าวิน บุคคลนี้จะทำหน้าที่เปรียบเสมือนเป็นกลไกการขับเคลื่อนทุน ให้มีการขับเคลื่อน พร้อมทั้งเป็นตัวกำหนดทิศทางและขนาดของเงินทุนที่จะต้องเข้าไปในแต่ละรอบ เพื่อให้ได้มาซึ่งรายได้ในจำนวนที่เขาต้องการ ในด้านหนึ่ง หัวหน้าวินเหล่านั้นก็จะต้องสร้างความสัมพันธ์ใน “ระบบอุปถัมภ์” ให้เกิดขึ้นเพื่อที่จะเป็นตัวที่จะคอยทำหน้าที่ธำรงไว้ซึ่งบทบาทและสถานะของตน โดยที่ระบบอุปถัมภ์ที่สร้างขึ้นนั้นก็จะมีต้นทุนเกิดขึ้นและเขาก็จะทำหน้าที่ในการตัดสินใจที่จะจ่ายไปในจำนวนและปริมาณที่เพียงพอที่จะทำให้เขามั่นใจได้ว่า รายได้ที่เขาหาได้นั้นจะไม่น้อยไปกว่ากับสิ่งที่เขาต้องสูญเสียไป ในขณะที่อีกด้านหนึ่งเราพบว่า นายทุนยังต้องทำหน้าที่คอยที่จะควบคุมให้ปัจจัยกับแรงงานที่ทำการผลิตอยู่นั้นมีความเป็นระเบียบเรียบร้อย พร้อมทั้งสร้างความประทับใจให้กับผู้ใช้บริการ เพราะหากไม่มีผู้ใช้บริการเขาเหล่านั้นก็จะไม่มีรายได้จากปัจจัยการผลิตที่เขาครอบครองอยู่นั้น

เราพบว่าการสร้างระบบอุปถัมภ์ขึ้นของหัวหน้าวินนั้น จะเป็นไปสองลักษณะคือ ลักษณะที่หนึ่ง เขาจะสร้างระบบอุปถัมภ์กับตำรวจ โดย การจ่ายเงินเป็นสิ่งตอบแทน ทั้งในเบื้องต้นที่เป็นค่าจัดตั้งวิน และต่อมาที่จ่ายเงินไปเพื่อเป็นค่าอำนวยความสะดวกในการบริหารจัดการวิน (อาทิเช่น การลดความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายจราจรกับผู้ให้บริการภายในวิน เป็นต้น) ลักษณะที่สอง เขาจะสร้างระบบความสัมพันธ์กับนักการเมืองท้องถิ่นคนใดคนหนึ่งไว้ เพื่อสร้างความมั่นใจในระดับหนึ่งว่าความสัมพันธ์ดังกล่าวนี้จะสร้างความเกรงใจให้กับตำรวจได้ในระดับหนึ่ง อีกทั้งยังเป็นหลักประกันได้ว่าสิทธิ์ในการบริหารวินยังคงอยู่กับเขา โดยสิ่งที่เขาต้องจ่ายไปกับนักการเมืองท้องถิ่น ก็



คือเวลาแรงงานภายในวินที่ต้องช่วยผู้สมัครหาเสียงในช่วงที่มีการเลือกตั้งที่นักการเมืองคนนั้นลงเลือกตั้งหรือหากว่าเป็นการเลือกตั้งในอีกระดับที่มีคนที่นักการเมืองนั้นให้การสนับสนุนเขาก็ต้องช่วยหาเสียง โดยการขับรถจักรยานยนต์หาเสียงในพื้นที่นั้น หรือการนำสติ๊กเกอร์หาเสียงมาติดที่วินหรือที่รถจักรยานยนต์ภายในวิน

สถานะของหัวหน้าวิน จึงเปรียบเสมือนผู้ “ครอบครอง” หรือ “ปกครอง” อยู่เหนือระบบการผลิตนี้ โดยมีปัจจัยชี้ขาดที่ “กรรมสิทธิ์” ในการครอบครองปัจจัยการผลิตนั้นก็คือ เสื่อวิน เป็นสำคัญ ทั้งนี้เสื่อวินก็ได้ถูกผูกโยงเข้ากับทรัพยากรอันเป็นทำเลที่ตั้ง (สถานที่จัดตั้งวิน)

โดยสรุปแล้วบทบาทและหน้าที่ที่สำคัญของเงินทุนก็คือ การสร้างค่าเช่าให้เกิดขึ้น นำไปสู่กระบวนการแสวงหาค่าเช่า ในขณะที่บุคคลซึ่งทำหน้าที่เป็นหัวหน้าวินจะทำหน้าที่คอยรับใช้ให้บทบาทของเงินทุนนั้นสามารถดำเนินไปอย่างไม่สะดุด อันจะนำมาซึ่งความมั่งคั่งของเขาเอง ส่วนสถานะของทุนทั้งในแง่ของเงินทุนและหัวหน้าวินจะมีลักษณะเป็น “ชนชั้นผู้ปกครอง” เหนือระบบการผลิตนี้

จากการที่เราทำการศึกษามาแล้วในขั้นต้นว่ามันยังมีทุนอีกประเภทหนึ่งที่เราเรียกว่า ทุนแฝง ทุนแฝงนั้นจะแสดงบทบาทของตัวเองโดยการเข้าไปเป็นเงินทุนที่คอยหล่อเลี้ยงระบบการผลิตนี้เช่นกัน หากแต่มันจะทำหน้าที่ต่างจากทุนของหัวหน้าวินอยู่ที่ โดยที่มันจะทำหน้าที่เพิ่มความเร็วในการสะสมทุนของหัวหน้าวินให้เร็วขึ้นเท่านั้น แต่จะไม่มีผลต่อประสิทธิภาพในเชิงบวกมากนักกับระบบการผลิตนี้ กล่าวคือ ทุนเหล่านี้ที่เข้ามาเพื่อที่จะทำให้ตัวมันเองสามารถขยายตัวในเชิงปริมาณ เช่นนี้แล้วมันจึงมีลักษณะการเป็น “กาฝาก” คือเมื่อมันเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของทุนทั้งระบบนี้ การทุจริตเพื่อให้ได้มาซึ่งเงินทุนเบื้องต้นที่ลงไป บวกกับกำไรที่คาดหวังที่เขาคาดว่าจะได้รับ ซึ่งนั่นหมายถึงทุนเหล่านั้นก็ต้องทำการทุจริตเอา “มูลค่าแรงงานส่วนเกิน” ซึ่งนั่นก็คือรายได้ส่วนหนึ่งที่แรงงานหามาได้จะตกไปอยู่กับเขาเหล่านั้น ในจำนวนที่มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ เพื่อรับใช้บทบาทและหน้าที่ของทุน โดยไม่ทำให้แรงงานรู้สึกต่อต้านมันมากนัก

เหล่านี้ที่ได้กล่าวมาทั้งหมดนั้นเป็นบทบาท หน้าที่และสถานะของทุนก่อนมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) ทั้งหมด หากแต่เมื่อมีพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวมีผลบังคับใช้แล้ว และด้วยวัตถุประสงค์เบื้องต้นที่ต้องการที่จะจัด “ทุน” ออกไปจากระบบการผลิตนี้ เป็นสำคัญ กล่าวคือ พระราชบัญญัติฉบับนี้มุ่งที่จะทำให้อาชีพจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอาชีพของแรงงานอย่างแท้จริง พร้อมทั้งรัฐสามารถควบคุมดูแลได้อย่างใกล้ชิด ร่างพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวจึงทำการเปลี่ยนแปลงระบบการแจกจ่ายปัจจัยการผลิตที่ในอดีตนั้นจะมีการแจกจ่ายไปยังเอกชนบุคคลใดบุคคลหนึ่งก่อน แล้วให้บุคคลนั้นนำปัจจัยการผลิตที่ได้รับการแจกจ่ายนั้นไปทำการผลิตร่วมกันแรงงานที่ต้องการเข้ามาเป็นผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ด้วยเหตุนี้เองมันจึงทำให้ทุน ในขณะที่ไม่ได้มีบทบาทและหน้าที่ในการจัดตั้งการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างอีกต่อไป เมื่อบทบาทในการจัดตั้งที่

เป็นตัวละครสำคัญในกระบวนการแห่งการครอบครองสิทธิ์ อันจะนำไปสู่กระบวนการแสวงหาค่าเช่าของหัวหน้าวินไม่เกิดขึ้น บทบาทและสถานะต่อๆ มาจึงไม่เกิดขึ้นตามมาเช่นกัน เพราะที่สำคัญก็คือว่าทุนมิได้มีกรรมสิทธิ์ใดๆเหนือปัจจัยการผลิตแล้ว

ในความเป็นจริงที่เกิดขึ้นกับทุนหลังพระราชบัญญัติมีผลบังคับใช้ ก็มีใช้ว่าจะมีเหตุการณ์ตามที่ขึ้นมาแล้วไม่ กล่าวคือยังมีทุนจำนวนหนึ่งที่ยังได้มีการพยายามจะเข้าไปมีหรือสร้างบทบาทของตัวเองอีกครั้งหลังมาตรการว่าด้วยการปราบปรามผู้มีอิทธิพลลดความเข้มข้นลง ซึ่งทุนเหล่านี้ได้พัฒนาและสร้างกระบวนการแบบใหม่ให้แก่ตัวเองเพื่อที่จะสามารถนำตัวเองเข้าไปมีบทบาทกับจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งการพัฒนาไปนั้นก็ได้ทำการยึดแนวทางเดิมกับสิ่งที่เราเรียกว่าทุนแฝง (ก่อนการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้) เพียงแต่วิธีการและรูปแบบที่แตกต่างกัน กล่าวคือ ณ ตอนนี้อนุจะถูกใช้ไปเพื่อการให้ “กู้” ซึ่งเป็นการกู้เงินนอกระบบที่มีเสื่อวินนำมาเป็นหลักทรัพย์ในการค้ำประกัน (ซึ่งเหตุผลในการเข้ามาขอกู้ของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง เราจะไม่ทำการอ้างอิงไว้ ณ ที่นี้) เมื่อแรงงานเข้ามาขอกู้แล้ว เขาก็จะยังคงสามารถให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างได้อยู่ เพียงแต่ในขณะที่เขาก็มิได้มีกรรมสิทธิ์ที่แท้จริงในเสื่อวินอีกต่อไป หากแต่เขาได้รับเพียงสิทธิ์ในการนำเสื่อวินออกมาใส่ให้บริการในวินได้อยู่ เพราะต้องหารายได้เพื่อจ่ายคืนเงินต้นและดอกเบี้ยในการทำสัญญาเงินกู้ นั่นคือดอกเบี้ยที่เขาต้องจ่ายไปนั้นถือว่าเป็นจำนวนที่สูงมากจนมิแน่วโน้มว่าจะไม่มีแรงงานใดมีความสามารถเพียงพอที่จะรับภาระนั้นได้ (สัมภาษณ์ ชัย, อดีตหัวหน้าวินสุขสวัสดิ์ 38, 5 ตุลาคม 2550)

#### 4.4.3 รัฐ

การเข้ามามีบทบาทของรัฐนั้นเราก็สามารถแบ่งภาพให้เห็นเพื่อความชัดเจนออกได้เป็น 2 ช่วงเวลานั้นคือ ช่วงก่อนและหลังการประกาศบังคับใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) ดังนี้

##### 4.4.3.1 รัฐกับบทบาท หน้าทีและสถานะก่อนพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓)

ในช่วงนี้การเข้ามามีบทบาท หน้าทีและสถานะของรัฐนั้น ถูกแสดงออกมาผ่านอำนาจที่มีอยู่ของสถาบันตำรวจ ซึ่งในขณะนั้นมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงต่อการจัดระเบียบควบคุมการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง

บทบาทและหน้าที่ เนื่องด้วยในขณะที่มาตรการที่สำคัญของกฎหมายที่จะนำมาบังคับใช้กับการประกอบการจักรยานยนต์รับจ้างที่เป็นลายลักษณ์อักษรยังไม่มี เป็นเพียงแต่การลงความเห็นของหน่วยงานรัฐอื่นใดที่ระบุว่า การนำรถจักรยานยนต์รับจ้างไม่มีความคิดตามกฎหมายอื่นใดที่มีอยู่ในขณะนั้น อีกทั้งมีการมอบโอนสิทธิ์ในการดูแลยังตำรวจในพื้นที่ที่จะตั้งวินให้เป็นผู้รับผิดชอบ เช่นนี้แล้วบทบาทและหน้าที่ที่สำคัญของรัฐ จะถูกแสดงออกมาผ่านตัวแทนซึ่งนั่นก็คือ

ตำรวจ เป็นสำคัญและจะเป็นที่มาของบทบาทและหน้าที่ของตำรวจต่อมา ซึ่งเราสามารถแยกบทบาท ออกได้เป็น 2 ประเภทดังนี้

1) บทบาทการก่อกำเนิด การมีสินค้าทางการเมืองที่ได้รับเป็นพิเศษในกรณีของการให้เป็นสถาบันที่มีหน้าที่ในการพิจารณาให้มีการจัดตั้งวินภายในพื้นที่ของตน เป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้สถาบันตำรวจผ่านสถานีตำรวจท้องที่เข้าไปมีบทบาทในกระบวนการจัดตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้างอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ การเกิดขึ้นของวินจักรยานยนต์รับจ้างอันหมายถึง การเกิดขึ้นของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเช่นกันจึงต้องได้รับการยินยอมและอนุญาตจากสถานีตำรวจเสียก่อน ทั้งนี้แล้วจึงเห็นได้ชัดเจนว่าบทบาทของการก่อกำเนิดจึงเป็นบทบาทขั้นต้นของสถาบันตำรวจ พร้อมๆ ไปด้วยการยกสถานะให้สถาบันตำรวจมีสถานะอยู่เหนือกระบวนการผลิตภายใต้ความสัมพันธ์เชิงโครงสร้างสังคมการผลิตไปพร้อมๆ กัน เนื่องด้วยการให้อนุญาตดังกล่าวเป็นดังเสมือนการก่อตัวของ “ระบบอุปถัมภ์” ในลักษณะของผู้อุปถัมภ์และผู้ไต่ถาม ที่โดยทั่วไปแล้วมักนำมาซึ่งการตอบแทนของผู้ไต่ถามให้แก่ผู้อุปถัมภ์ในรูปแบบต่างๆ ซึ่งโดยทั่วไปนั้นจะอยู่ในรูปตัวเงินเป็นสำคัญ (ระบบอื่นใดอาจมีการตอบแทนเป็นอย่างอื่น)

2) บทบาทที่ช่วยให้มีการ “ดำรงอยู่” และเป็นสถาบันที่จะคอย “ค้ำจุน” ให้ขบวนการการผลิตนั้นสามารถดำเนินอยู่ต่อไปได้ทั้งในแง่ของ “คุณค่า” อันหมายถึง การมีสถานะเป็นส่วนหนึ่งของระบบขนส่งมวลชน เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการเมื่อระบบขนส่งมวลชนของรัฐไม่สามารถตอบสนองความต้องการได้อย่างทั่วถึง รวมถึงการเป็นสถาบันที่สามารถก่อให้เกิด “การขยายตัว” ในแง่ปริมาณของจำนวนมอเตอร์ไซค์รับจ้าง เมื่อการก่อกำเนิดและการขยายในเรื่องจำนวนปริมาณต้องได้รับการอนุญาตจากหน่วยงานตำรวจ ซึ่งก็คือสถานีตำรวจในพื้นที่ที่จะเข้าไปตั้งวิน นอกจากนี้ในบางกรณีเราพบว่า การขับรถฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในบางกรณีจะได้รับการผ่อนผันให้ไม่ต้องมีการจับกุมเพื่อเสียค่าปรับหากแต่เป็นเพียงการกล่าวตักเตือน หรือหากแม้ถูกจับเพื่อดำเนินคดีเกิดขึ้นจริง ก็มักถูกทำให้ได้รับโทษสถานเบาหรือลดลงผ่าน “ความสัมพันธ์” โดยในขณะนี้ทุนจะยื่นมือเข้ามาประสานกับรัฐในฐานะ “ตัวแทน” ของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งบทบาทของสถาบันทั้งสองเท่ากับเป็นการแสดงบทบาทของการรักษาสถานภาพของการดำรงอยู่และค้ำจุนขบวนการผลิตนี้ไว้

ในส่วนประเด็นของหน้าที่นั้น เมื่อบทบาทที่ได้มาในการควบคุมดูแลจักรยานยนต์รับจ้าง เปรียบเสมือนการได้มาซึ่ง “สินค้าทางการเมือง” ที่ตำรวจต้องมีหน้าที่ในการแจกจ่ายสินค้าทางการเมืองเหล่านั้นออกไปสู่เอกชน และเมื่อมิได้มีกฎระเบียบที่ชัดเจนเพื่อเป็นแนวทางในการแจกจ่าย ให้เป็นเพียงแต่ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของตำรวจเป็นสำคัญ เช่นนี้การแสดงผลออกมายังหน้าที่ในการแจกจ่ายได้ซึ่งสินค้าทางการเมืองเหล่านี้เองที่นำมาซึ่งอำนาจทางเศรษฐกิจเหนือระบบเศรษฐกิจนี้ การได้มาซึ่งหน้าที่ในการแจกจ่ายสินค้าทางการเมืองนี้เองจึงเป็นตัวชี้ขาดอำนาจเศรษฐกิจที่ตำรวจมีสถานะของตำรวจก่อนการประกาศใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) เมื่อตำรวจได้มาซึ่งสิทธิขาด



ในการแจกจ่ายสินค้าทางการเมือง อันเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญในการประกอบกิจการจักรยานยนต์รับจ้าง เช่นนี้แล้ว มันทำให้สถานะของตำรวจต่อกิจกรรมการผลิตนี้จึงอยู่เหนือการผลิตทั้งหมด ในด้านหนึ่งเราพบว่าเมื่อตำรวจมีสิทธิในการแจกจ่ายสินค้าทางการเมืองเหล่านั้นให้แก่ปัจเจกชนแล้ว ปัจเจกชนเหล่านั้นก็จักต้องไปขึ้นตรงอยู่กับตำรวจเพื่อรักษาและดำรงสถานะของตนไว้หรือให้ได้มาซึ่งสิทธิในการประกอบกิจการ ในขณะที่อีกด้านหนึ่งเมื่อตำรวจยังมีกฎหมายที่ว่าด้วยการจราจร กล่าวคือตำรวจยังคงมีอำนาจผ่านกระบวนการทำให้สิทธิจากรัฐในการรักษาไว้ซึ่งความสงบเรียบร้อยในส่วนของการใช้รถใช้ถนนแล้วนั้น มันจักส่งผลให้ตำรวจสามารถนำมาตรการทางกฎหมายดังกล่าวออกมาบังคับใช้ในการจัดการดูแลความเป็นระเบียบในการให้บริการได้อีกทางหนึ่ง เช่นนี้แล้วบทบาทและหน้าที่ของตำรวจจึงยังมีได้หมดไปหลังการแจกจ่ายสินค้าสาธารณะไปแล้ว แต่ยังคงมีบทบาทและหน้าที่ในการควบคุมดูแลโดยใช้กฎหมายอีกฉบับหนึ่งเข้ามาควบคุมดูแลทางอ้อม ซึ่งทำให้สถานะของตำรวจก็มีได้หมดไปอย่างสิ้นเชิงหลังการแจกจ่ายสินค้าทางการเมืองไปแล้ว

#### 4.4.3.2 รัฐกับบทบาท หน้าที่และสถานะหลังการประกาศใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓)

ด้วยผลแห่งพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวมันได้ส่งผลต่อโครงสร้างชั้นบนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจน ประการที่สำคัญยิ่งคือการเปลี่ยนมือการดูแลรับผิดชอบในการประกอบกิจการจักรยานยนต์รับจ้างที่ถูกโอนจากสถาบันตำรวจไปสู่กรมการขนส่งทางบก ในเกือบทุกด้าน

บทบาทและหน้าที่ เมื่อการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้มีผลบังคับใช้แล้ว ด้วยผลแห่งการโอนการดูแลจักรยานยนต์รับจ้างที่ถูกโอนไปสู่กรมการขนส่งทางบกแล้ว ทำให้หน่วยงานดังกล่าวจึงเข้ามาทำหน้าที่แทนตำรวจในเกือบทุกด้าน ยกเว้นกรณีของการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่ยังคงอยู่ในความดูแลของตำรวจอยู่เช่นเดิม หากแต่การแจกจ่ายสินค้าทางการเมืองเพื่อให้ได้มาซึ่งสิทธิในการประกอบอาชีพดังกล่าวนั้นถูกโอนไปสู่กรมการขนส่งทางบกเป็นผู้ดูแลทั้งหมด และการแจกจ่ายดังกล่าวก็ได้ตัดตอนทุนออกไปจากกระบวนการ กล่าวคือกระบวนการแจกจ่ายสินค้าทางการเมืองอันหมายถึงสิทธิในการจัดตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้างนั้นมิได้มีตำรวจเข้ามาเกี่ยวข้อง อีกทั้งมันยังยื่นข้อกระบวนการแจกจ่ายปัจจัยการผลิต (สิทธิในการจัดตั้งวินและเสื่อวิน) ให้ถึงมือผู้บริการจักรยานยนต์รับจ้างได้เร็วขึ้น

บทบาท หลังการบังคับใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้แล้ว กรมการขนส่งทางบกได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในการกำกับดูแลอย่างจริงจังต่อกิจกรรมนี้ ภายใต้บทบาทนี้มันถูกกำหนดหรือไปขึ้นตรงอยู่กับกฎ ระเบียบของพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าว หน่วยงานที่เข้ามาดูแลจึงมีบทบาทเพียงเป็นตัวกลางในการถ่ายโอนอำนาจ และกฎระเบียบของพระราชบัญญัติเท่านั้นเอง

1) หน้าที่ เพื่อให้บรรลุแห่งวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวนี้ หน่วยงานที่เข้ามาดูแลรับผิดชอบจึงทำเพียงหน้าที่ในการบังคับใช้กฎระเบียบต่างๆที่ได้ร่างขึ้นมาให้บรรลุผล หน้าที่ของมันก็คือ ต้องการที่จะทำให้อาชีพจักรยานยนต์รับจ้างเป็นสิ่งที่ถูกกฎหมาย โดยผล แห่งการตราพระราชบัญญัติฉบับนี้ขึ้นมา อีกทั้งยังทำหน้าที่เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบและเป็นธรรม กับแรงงานจักได้ไม่ต้องถูกกดขี่จนเกินไป อีกทั้งยังเป็นการสร้างความเชื่อมั่นส่วนหนึ่งให้กับประชาชน ผู้ใช้บริการจักได้มีความเชื่อมั่นจากการใช้บริการเพิ่มสูงขึ้นด้วย

สถานะ การบังคับใช้ซึ่งพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) นั้นทำให้ตัว พระราชบัญญัติเองนั้น ได้เข้ามามีบทบาทเหนือการผลิตทั้งหมดของจักรยานยนต์รับจ้าง ที่ระบบการผลิต ทั้งหมดนี้ต้อง ไปขึ้นตรงกับมัน ผ่านหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบ หน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบนี้ก็เปรียบดั่ง คนกลางที่เข้ามาดูแลให้การประการใช้พระราชบัญญัติบรรลุผล โดยมีสถานะของการเป็นตัวแทน อำนาจทั้งหมดแห่งพระราชบัญญัติและอาจกล่าวได้ว่า หน่วยงานดังกล่าวนั้นก็ไต่ระดับตัวเองให้เข้าไปมีอำนาจเศรษฐกิจเหนือการผลิตเช่นกัน

#### 4.5 การก่อตัวขึ้นของรากฐาน ระบอบเศรษฐกิจจักรยานยนต์รับจ้าง และโครงสร้างชั้นบนที่มีผลต่อการผลิต

ในระบอบการผลิตใดๆ นั้นมันมักจะประกอบไปด้วยโครงสร้างที่สำคัญอยู่สองส่วน ส่วนที่ หนึ่งคือ รากฐานการผลิต ซึ่งก็คือ ระบบการผลิตอันเป็นความสัมพันธ์การผลิตของสังคม และ โครงสร้างชั้นบน อันหมายถึง รัฐ กฎหมายและพรรคการเมือง ซึ่งหากเราจะเข้าใจความสัมพันธ์ของ กลุ่มบุคคลต่างๆ ในกิจการจักรยานยนต์รับจ้างเราต้องทำความเข้าใจและศึกษาต่อประเด็นแห่งการก่อตัว ขึ้นของ รากฐานการผลิตและโครงสร้างชั้นบนเสียก่อน

##### 4.5.1 รากฐานการผลิต

การก่อตัวขึ้นของรากฐานการผลิตของระบอบการผลิตจักรยานยนต์รับจ้างมันเริ่มก่อ ตัวขึ้นจากความสัมพันธ์ของสังคมการผลิตนี้ โดยมีจุดเริ่มต้นจากการที่

ในส่วนของแรงงาน ในด้านหนึ่ง เมื่อกระบวนการพัฒนาไปของสังคม ส่วนหนึ่งมัน เป็นผลมาจากการเร่งพัฒนาประเทศให้เข้าสู่วิถีความเป็นทุนนิยมอย่างสุดตัวของประเทศไทย โดยมี เป้าหมายร่วมกัน (การขายฝันของนักการเมืองไทย) ว่าหากเราดำเนินตามแนวทางดังกล่าวนี้บรรลุผล สำเร็จมันจะทำให้เราทุกคนจะได้มีความมั่งคั่งและสวัสดิการ (Wealth and Wealth Fare) ที่สูงขึ้นร่วมกัน หากแต่เมื่อระยะเวลาผ่านไปช่วงหนึ่งเรากลับพบว่า หาได้เป็นจริงเช่นนั้นไม่ หลักฐานที่ยืนยันได้จาก งานวิจัยชิ้นนี้ก็คือ แรงงานที่เข้ามาเป็นหนึ่งในผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพฯ ล้วนเป็นผล

มาจากสิ่งที่เป็นคนละด้านกับคำกล่าวอ้างด้านบน แรงงานเหล่านี้เมื่อผลแห่งการพัฒนาอย่างไม่สมดุลระหว่างภาคเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้น นอกจากจะเป็นการพัฒนาที่ไม่สมดุลแล้วเรากลับพบว่า ภาคเกษตรรวมถึงแรงงานในภาคเกษตรยังถูกทอดทิ้ง ละเลยและไม่ใส่ใจในการพัฒนาและแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นอย่างจริงจัง เช่นนี้แล้วเขาเหล่านั้นส่วนหนึ่งจึงเลือกที่จะทิ้งถิ่นฐานตัวเอง ละทิ้งภาคการผลิตตัวเองที่เคยทำมาและมีความชำนาญอยู่แล้วในระดับหนึ่ง เข้ามาแสวงหาโชคชะตาใหม่ที่กรุงเทพฯ โดยหวังว่าการเข้ามาครั้งนี้จะทำให้เขาเหล่านั้นมีโอกาสและความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นกว่าเดิม เมื่อเหตุการณ์จริงปรากฏขึ้นต่อหน้าเขาเหล่านั้นกลับพบว่า การเข้ามาในกรุงเทพฯ ก็มีได้มาซึ่งโอกาสง่ายตาย หลายคนต้องดิ้นรนพยายามหางานอยู่หลายเดือนกว่าจะได้ อีกหลายคนไม่ได้งานหรือได้งานแล้วก็มิสภาพการทำงานที่เลวร้ายเกินรับได้ ต่อมาด้วยวิธีที่ต่างกันเขาเหล่านั้นจึงถูกนำไปพบกับหัวหน้าวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างเพื่อขอเข้าเป็นส่วนหนึ่งในผู้ให้บริการจรรย์ยานยนต์รับจ้าง เช่นเดียวกับหลายคนในขณะนั้นเมื่อพูดถึงความพร้อมในด้านทุน ทั้งในรูปของจรรย์ยานยนต์รับจ้างและเงินอีกจำนวนหนึ่งที่ต้องจ่ายเพื่อเข้าเป็นหนึ่งในผู้ให้บริการจรรย์ยานยนต์รับจ้าง (ตามที่เคยกล่าวไว้) แต่อุปสรรคเหล่านั้นได้ถูกขจัดออกไปโดยการเข้ามามีส่วนช่วยเหลือของหัวหน้าวิน กล่าวคือ ในบางกรณีหัวหน้าวินจะเป็นคนช่วยจัดหาจรรย์ยานยนต์ให้และให้แรงงานเหล่านี้ผ่อนจ่ายตามแต่ตกลงกัน ส่วนในกรณีค่าใช้จ่ายอื่นๆ นั้นก็ให้สามารถผ่อนจ่ายได้เมื่อมีรายได้จากการให้บริการ เช่นนี้แล้ว “ระบบอุปถัมภ์” ที่สร้างขึ้นโดยหัวหน้าวิน (ผ่านการใช้ทุนของตนเอง) จึงได้ก่อตัวขึ้น

ในขณะที่อีกด้านหนึ่ง เมื่อแรงงานได้เข้าเป็นส่วนหนึ่งของจรรย์ยานยนต์รับจ้างแล้ว เขาก็ต้องจ่ายเงินจำนวนหนึ่งไปให้กับหัวหน้าวินเป็นทั้งค่าเสื่อวินและค่าวิน การที่เราทำการมองให้ลึกเข้าไปโดยมีแนวคิดทางเศรษฐศาสตร์การเมืองนั้นเราพบว่า การที่แรงงานต้องจ่ายรายได้ส่วนหนึ่งที่ตนหาได้มานั้นแก่นายทุนนั้น มันเปรียบเสมือนดังการแสดงบทบาทของเงินทุนในแง่ของการสะสมทุน ผ่านกระบวนการขูดรีดเอามูลค่าส่วนเกินแรงงาน กล่าวคือ ผู้ให้บริการต้องใช้แรงงานของตนที่มีอยู่ไปทั้งวันร่วมกับปัจจัยการผลิตที่เขาได้รับเพื่อให้ได้มาซึ่งรายได้จำนวนหนึ่ง และหากเรากำลังอยู่บนพื้นฐานที่ว่าแรงงานได้ใช้เวลาที่จำเป็นไปเพื่อให้ได้มาซึ่งรายได้ที่เพียงพอแก่เขาแล้ว เขาก็จะทำงานตามเวลานั้น หากแต่ ณ ที่นี้เขาจำเป็นต้องทำงานให้ได้รายได้มากกว่ารายได้ที่จำเป็นแก่เขา ซึ่งนั่นก็คือว่าเขาต้องทำงานให้ได้รายได้มากกว่าที่จำเป็นแก่เขา เนื่องจากเขาจะต้องหาเงินอีกจำนวนหนึ่งมาเป็นค่าใช้จ่ายที่เขาจำเป็นต้องจ่ายไปให้นายทุน เพื่อรับใช้บทบาทของทุน

กล่าวโดยสรุปแล้วการก่อตัวขึ้นของรากฐานการผลิตในการประกอบกิจกรรมจรรย์ยานยนต์รับจ้างนี้นั้น มันเป็นรากฐานการผลิตที่อยู่บนพื้นฐานของ “ระบบการขูดรีดมูลค่าส่วนเกิน” จากแรงงานไปเพื่อรับใช้บทบาทของทุน แล้วทุนนั้นก็พัฒนาตัวเองไปสู่การขยายทุนและการสะสมทุนในที่สุด โดยที่บทบาทเหล่านี้เพื่อมิให้มันเกิดการปะทุของความขัดแย้งในตัวเองเกิดขึ้นมา กล่าวคือเพื่อที่จะปิดบังการขูดรีดมูลค่าส่วนเกินจากแรงงานนั้นไว้ ระบบการผลิตนี้จึงได้สร้าง “ระบบอุปถัมภ์”



มาเป็นเกราะป้องกันการพังทลายของตัวเอง เพราะเราต้องไม่ลืมไปว่าในบริบททางสังคมและวัฒนธรรมไทยนั้น การตอบแทนบุญคุณกับผู้มีบุญคุณกันตนนั้นเป็นสิ่งที่สังคมไทยยังให้การยอมรับและยึดถือกันอยู่มาก เช่นนี้แล้วระบบอุปถัมภ์ที่ทุนได้สร้างขึ้นนี้เองได้กลายเป็นการสร้างฉากขึ้นมาปิดบังความจริงแห่งการทุจริตไว้ ทำให้แรงงานไม่สามารถมองภาพที่แท้จริงออกได้

#### 4.5.2 โครงสร้างชั้นบน

การก่อตัวขึ้นของโครงสร้างชั้นบนนั้น มีจุดเริ่มต้นจากการที่เมื่อมีการกำเนิดขึ้นแล้วซึ่งการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง โดยที่จักรยานยนต์รับจ้างนั้นได้ก่อตัวขึ้นก่อนที่จะมีโครงสร้างชั้นบนใดๆ ที่เกี่ยวข้องหรือเข้ามาดูแลรับผิดชอบโดยตรงจากหน่วยงานภาครัฐ ตรวจสอบเมื่อการให้บริการเริ่มเข้ามามีบทบาทเพิ่มมากขึ้นในกระบวนการขนส่งสาธารณะ และเริ่มพบว่าการให้บริการจักรยานยนต์ดังกล่าวเริ่มสร้างปัญหาให้กับสังคมอื่นๆ อาทิเช่น การตั้งวินทิวขวางการสัญจร เป็นต้น ดังนั้นรัฐจึงได้มีนโยบายที่จะเข้ามาจัดการเพื่อดูแลความเป็นระเบียบเรียบร้อยกับการผลิตนี้ ซึ่งเราสามารถแยกรูปแบบโครงสร้างชั้นบนออกเป็น 2 ช่วงเวลาคือ ก่อนและหลังพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) มีผลบังคับใช้

##### 4.5.2.1 โครงสร้างชั้นบนก่อนการประกาศใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓)

การก่อตัวขึ้นของโครงสร้างชั้นบน ณ ช่วงเวลานี้นั้นเป็นช่วงที่ เป็นการก่อตัวขึ้นจากแนวคิดที่ต้องการเข้ามาจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างของสถาบันตำรวจ ซึ่ง โดยเห็นว่าควรจัดการให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการให้บริการ รวมถึงต้องไม่สร้างความเดือดร้อนให้แก่สังคมส่วนอื่น เช่นนี้แล้วตำรวจการเข้ามามีบทบาทในการจัดระเบียบและการควบคุมดูแลจึงเกิดขึ้น และกลายเป็นที่มาของของโครงสร้างชั้นบน กล่าวคือ เมื่อรัฐโดยผ่านอำนาจของสถาบันตำรวจมีแนวคิดที่จะเข้าไปจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง เนื่องด้วยในขณะนั้นการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างได้เริ่มเข้ามามีบทบาทที่สำคัญในการเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ อีกทั้งความต้องการในการใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้างของประชาชนเพื่อตอบสนองความต้องการในการเดินทางเพิ่มสูงขึ้น ในขณะที่อีกด้านหนึ่งเมื่อไม่มีมาตรการหรือกฎหมายใดเข้าไปจัดการโดยตรงกับการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างซึ่งมีแนวโน้มว่าจะเริ่มสร้างปัญหาให้กับสังคมเพิ่มขึ้น อาทิเช่น การตั้งวินที่มีลักษณะการกีดขวางการสัญจรของประชาชน และการติดตามผู้ให้บริการที่ให้บริการแล้วมีลักษณะที่ไม่ดูแลรับผิดชอบต่อผู้ใช้บริการ เป็นต้น ตำรวจจึงมีแนวคิดที่จะเข้าไปแก้ปัญหาต่างๆ เหล่านี้ได้อย่างจริงจัง เช่นนี้แล้วโครงสร้างชั้นบนจึงได้เริ่มก่อตัวและแสดงบทบาทมันออกมา ในเบื้องต้นเมื่อตำรวจได้รับสิทธิในการอนุญาตให้มีการจัดตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้างมาแล้ว มันก็เปรียบเสมือนว่าตำรวจมีสินค้าทางการเมือง ที่มีลักษณะของการเป็นปัจจัยที่สำคัญของการประกอบกิจกรรมจักรยานยนต์รับจ้าง เมื่อสินค้า

ทางการเมืองเข้ามาอยู่ในมือของตำรวจแล้ว บทบาทในการแจกจ่ายสินค้าทางการเมืองจึงได้แสดงบทบาทตามมา การมีสถานะเป็นผู้แจกจ่ายสินค้าทางการเมืองนี้เองได้ทำให้ตำรวจมีอำนาจทางเศรษฐกิจเหนือกิจกรรมการผลิตนี้ โดยที่มันจักทำให้รากฐานการผลิตต้องมาขึ้นอยู่กับมัน ผ่านระบบการแจกจ่ายสินค้าทางการเมืองที่มี



**ภาพที่ 4.1** แผนผังแสดงภาพการแจกจ่ายสินค้าทางการเมืองก่อนพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) มีผลบังคับใช้

จากภาพที่ 1 แสดงให้เราเห็นลักษณะการแจกจ่ายสินค้าสาธารณะ (ปัจจัยการผลิต) ก่อนพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) มีผลบังคับใช้ ซึ่งมีกระบวนการส่งต่อก่อนที่จะไปถึงแรงงาน (ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง) ที่แท้จริงผ่านทุน ซึ่งเป็นลักษณะโครงสร้างชั้นบนกำหนด ซึ่งมันจะแฝงไปด้วยระบบอุปถัมภ์ที่ทุนได้สร้างขึ้น ให้กระบวนการแจกจ่ายไปขึ้นตรงต่อมัน

เมื่อบทบาทของอำนาจรัฐผ่านสถาบันตำรวจซึ่งทำหน้าที่ในการแจกจ่ายสินค้าทางการเมืองตามนโยบายการจัดระเบียบ สถานะของมันจึงถูกแสดงออกมาผ่านบทบาทที่มันมีอยู่นั้น กลายเป็นโครงสร้างชั้นบน ที่อยู่เหนือรากฐานการผลิต (กิจกรรมจักรยานยนต์รับจ้าง) กล่าวโดยสรุปแล้วการก่อตัวของสถาบันการเมืองจึงมีจุดเริ่มต้นมาจากนโยบายเพื่อการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างตามแนวคิดของตำรวจ โดยมีสินค้าทางการเมือง อันมีลักษณะเป็นการแจกจ่ายกรรมสิทธิ์จากรัฐไปสู่เอกชนเป็นสำคัญ โดยที่ตัวโครงสร้างที่แท้จริงนั้นมีลักษณะที่ปรากฏออกมาไม่แน่นอน เนื่องด้วยมันมิได้มีกฎระเบียบออกมาเป็นลายลักษณ์อักษรที่ชัดเจน เช่นนี้แล้วระบบอุปถัมภ์จึงกลายเป็นส่วนหนึ่งของโครงสร้างชั้นบนนี้

#### 4.5.2.2 โครงสร้างชั้นบนหลังพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) มีผลบังคับใช้

การก่อตัวของโครงสร้างชั้นบน ณ เวลานั้นนั้นเป็นผลมาจากนโยบายและแนวคิดของรัฐในสมัยยุค พ.ต.ท. ทักษิณ ชินวัตร เป็นนายกรัฐมนตรี (แท้ที่จริงแล้วแนวคิดดังกล่าวมีมานานแล้วแต่จริงจังที่จะนำออกมาใช้ในรัฐบาลชุดดังกล่าว) ที่ต้องการให้มีการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างเสียใหม่ เนื่องด้วยมีเรื่องร้องเรียนหน่วยงานที่ดูแลอยู่ในขณะนั้น (สถาบันตำรวจ) ว่าเกิดการทุจริตคอร์รัปชันโดยการเรียกรับเงินจากการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างกันมาก ยังผลเป็นการสร้างความเดือดร้อนให้กับผู้ประกอบการจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอย่างมาก อีกทั้งยังมีเรื่องราวร้องทุกข์จากแรงงานในประเด็นของการถูกกดขี่จากหัวหน้าวิน (ซึ่งจะกล่าวในตอนต่อไป) รวมถึงแนวคิดที่ต้องการจะปราบปรามผู้มีอิทธิพลในสมัยรัฐบาลดังกล่าว (ผู้เข้าไปเรียกรับผลประโยชน์จากผู้ประกอบการ

จักรยานยนต์รับจ้างก็เป็นหนึ่งในผู้มีอิทธิพล) การหิวยกแนวคิดในการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง จึงได้ถูกนำออกมาใช้อย่างจริงจัง

เพื่อที่จะให้การปราบปรามผู้มีอิทธิพลบรรลุผลอย่างจริงจัง นโยบายและร่างพระราชบัญญัติที่นำออกมาใช้ จึงเกิดขึ้นในทางปฏิบัติโดยการ โอนย้ายหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบไปสู่กรมการขนส่งทางบกแทนตำรวจในท้องที่ อีกทั้งการแจกจ่ายปัจจัยการผลิตจึงได้ลดขั้นตอนจากที่เคยต้องผ่านมือเอกชนก่อนถึงมือแรงงานที่แท้จริง เหลือเพียงการแจกจ่ายโดยรัฐผ่านสถาบันตัวแทนไปสู่แรงงานโดยตรง



ภาพที่.4.2 แผนผังแสดงภาพการแจกจ่ายสินค้าทางการเมืองหลังพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) มีผลบังคับใช้

จากภาพที่ 2 เราได้เห็นว่า หลังการประกาศใช้พระราชบัญญัติ (ฉบับที่ ๑๓) แล้ว ลักษณะการแจกจ่ายสินค้าทางการเมืองของรัฐ (ผ่านกรมการขนส่งทางบกอันเป็นสถาบันตัวแทน) นั้นมีลักษณะของการแจกจ่ายสินค้าทางการเมืองที่แตกต่างออกไป เช่นนี้แล้ว บทบาทและหน้าที่ของทุนที่อยู่เดิมจึงได้ขาดช่วงไปในระบอบการผลิตนี้ ยังผลให้โครงสร้างชั้นบนเกิดการเปลี่ยนแปลง กล่าวคือ เมื่อมีการตีกรอบและมีแนวปฏิบัติที่ชัดเจนขึ้นแล้ว (ตามบทบัญญัติในพระราชบัญญัติ) เช่นนี้แล้ว โครงสร้างชั้นบนจึงต้องทำการเปลี่ยนแปลงในแง่ของบทบาทและหน้าที่ตัวเอง กล่าวคือ บทบาทในการแจกจ่ายสินค้าสาธารณะแม้จะยังคงอยู่แต่มันจักต้องไปขึ้นต่อกฎระเบียบแห่งพระราชบัญญัติ มันจักต้องมีความเที่ยงตรง มิได้โอนเอียงที่อาจนำไปสู่การแจกจ่ายเดิมที่มักไปขึ้นตรงระบบอุปถัมภ์ที่สร้างขึ้น อีกทั้งมันต้องแสดงออกมาให้เห็นถึงบทบาทในการจัดระเบียบอย่างแท้จริงภายในสังคมการผลิตนี้

กล่าวโดยสรุปแล้ว การก่อตัวขึ้นของโครงสร้างชั้นบน ซึ่งก็คือบทบาทของรัฐที่มีต่อโครงสร้างการผลิตหลังพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) มีผลบังคับใช้ได้ทำให้โครงสร้างของมันเปลี่ยนแปลง กล่าวคือมันมีลักษณะที่เป็นแบบแผนยิ่งขึ้น ลักษณะของโครงสร้างชั้นบนจึงมีแบบแผนที่ชัดเจนผ่านกฎระเบียบแห่งพระราชบัญญัติเบื้องต้น

#### 4.6 ความสัมพันธ์ของกลุ่มบุคคลต่างๆ ในการประกอบกิจกรรมการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง

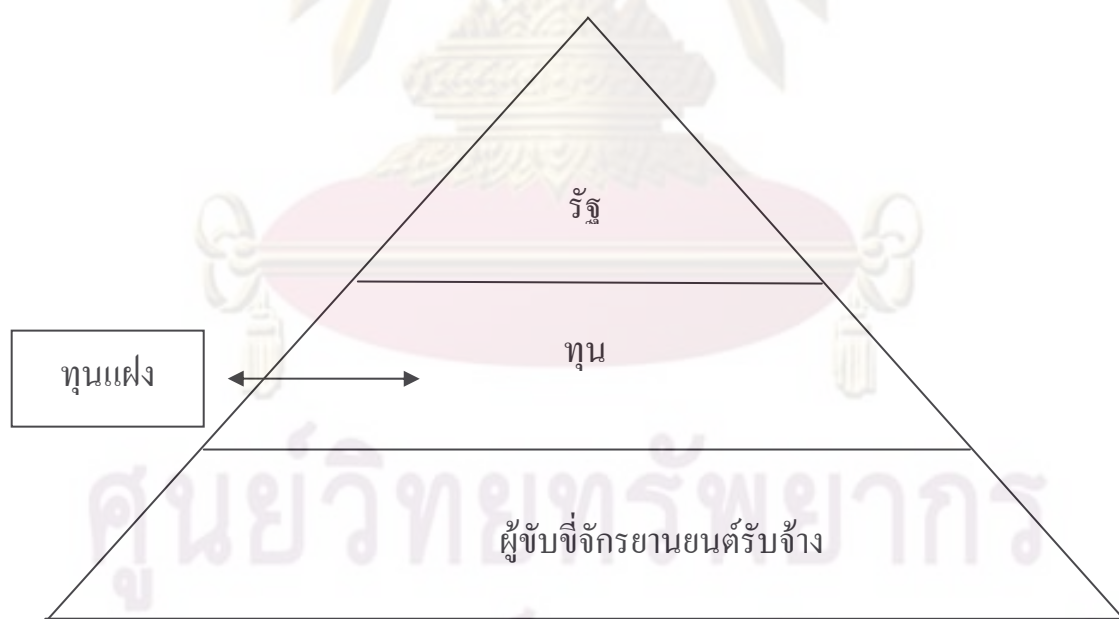
ภายในระบอบสังคมการผลิตหนึ่งนั้นๆ สังคมจะมีการสร้างความสัมพันธ์การผลิตของตน อันมีลักษณะที่เป็นโครงสร้างเฉพาะตัว ซึ่งเป็น โครงสร้างความสัมพันธ์ของกลุ่มบุคคลต่างภายในกิจกรรมการผลิตนั้นๆ กิจกรรมให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างก็เช่นกัน เมื่อมันมีกลุ่มบุคคลหลายกลุ่มเข้ามามี



บทบาทต่อมันแล้ว การแสดงออกมาซึ่งบทบาทเหล่านั้นต้องแฝงไปด้วยความสัมพันธ์ที่แน่นอนอย่างใดอย่างหนึ่งที่เกิดขึ้น และเมื่อเราได้ทำการศึกษาที่มา และการก่อตัวขึ้นของรากฐานการผลิตและโครงสร้างชั้นบนแล้ว เราก็จะสามารถมองเห็นเป็นภาพของโครงสร้างการผลิต อันเป็นความสัมพันธ์ภายในสังคมนการผลิต คือการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ดังนี้

#### 4.6.1 ความสัมพันธ์ของการผลิตในการประกอบอาชีพมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ก่อนการประกาศใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๔๗ (กำหนดมาตรการควบคุมจักรยานยนต์รับจ้าง)

เมื่อกลุ่มบุคคลต่างๆ ที่เข้ามาเกี่ยวข้องในกระบวนการการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างแล้ว เขาเหล่านั้นก็ได้แสดงตัวตนออกมาในลักษณะของการเข้าไปมีบทบาท หน้าที่และสถานะเป็นของตนเองอย่างชัดเจนแล้ว การแสดงบทบาท หน้าที่และสถานะของกลุ่มบุคคลเหล่านั้นออกมาในเชิงประจักษ์มันจึงกลายเป็นสิ่งที่ก่อให้เกิดสิ่งที่เรียกว่า ความสัมพันธ์การผลิตในการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง เมื่อสังคมมีสัมพันธ์อย่างใดอย่างหนึ่งเกิดขึ้นแล้ว มันก็เป็นอันว่ามันได้สร้างระบอบเศรษฐกิจของตนเองขึ้นมาแล้ว ณ ที่นี้เองความสัมพันธ์การผลิตก่อนการประกาศใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) มันจึงมีลักษณะความสัมพันธ์ ดังต่อไปนี้



ภาพที่ 4.3 แสดงความสัมพันธ์ของการผลิตในการประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ก่อนการประกาศใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๔๗ (กำหนดมาตรการควบคุมจักรยานยนต์รับจ้าง)

จากภาพดังกล่าวสามารถอธิบายลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวพันกันภายใต้ความสัมพันธ์การผลิตในอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้าง อันเป็นรูปแบบ “เศรษฐกิจจำเพาะ” ดังนี้

**4.6.1.1 ความสัมพันธ์ระหว่าง “ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์รับจ้าง” กับ ทูน ความสัมพันธ์** ของบุคคลสองกลุ่มดังกล่าวเป็นความสัมพันธ์หรือปฏิสัมพันธ์กันแบบสองทาง กล่าวคือ ความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นนั้นเป็นความสัมพันธ์ในลักษณะของการแลกเปลี่ยนซึ่งกันและกัน นั่นคือ ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหาใช่เป็นฝ่ายรับหรือฝ่ายที่เสียผลประโยชน์อย่างเดียวไม่ แต่ทั้งสองฝ่ายจะเป็นฝ่ายที่ได้รับด้วยกันทั้งสองฝ่าย เพียงแต่ระดับของการ “รับ” หรือ “เสีย” อาจไม่อยู่ในระดับเดียวกัน กล่าวคือ ในกระบวนการและการดำรงอยู่ของความสัมพันธ์หรือปฏิสัมพันธ์ของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์รับจ้างกับทูน (“ผู้คุมวิน”, “เจ้าของวิน”) จะเป็นไปในลักษณะที่ทั้งคู่เกี่ยวพันกัน พร้อมๆ ไปกับเกิดการขัดแย้งกันอยู่ในความสัมพันธ์นั้น ซึ่งพิจารณาได้ดังนี้



ภาพที่ 4.4 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างทูนกับผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง

1) ลักษณะหรือรูปแบบของปฏิสัมพันธ์ที่เกี่ยวพันกัน เป็นปัจจัยที่สำคัญที่ก่อให้เกิดกิจกรรมการผลิตของมอเตอร์ไซค์รับจ้าง กล่าวคือ ในขณะที่แรงงานอพยพมาจากต่างจังหวัดและนอกกิจกรรมการผลิตดังกล่าวมาก่อน(เกือบทั้งหมดเป็นแรงงานที่มาจากภาคเกษตรกรรม) ภาคกิจกรรมดังกล่าวนั้นสามารถรองรับหรือดูดซับแรงงานส่วนเกินนั้นได้เป็นอย่างดี (ทั้งนี้ไม่ได้อ้างว่าจะสามารถรองรับได้ทั้งหมดในแง่ปริมาณ) เนื่องจากไม่มีข้อกีดกันหรืออุปสรรคในการเข้าถึง (การได้รับโอกาสให้เข้าสู่กิจกรรมดังกล่าวได้) หรือหากจะมีบ้างในแง่ของการต้องมีปัจจัยทุนบางประการ คือ ทุนทางด้านความสามารถในการขับขี่มอเตอร์ไซค์และการมีรถมอเตอร์ไซค์เป็นของตนเอง รวมถึงการใบอนุญาตในการขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป (ก่อนประกาศใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ฉบับที่ ๑๓ พ.ศ. ๒๕๔๓) ซึ่งอุปสรรคดังกล่าวสามารถที่จะขจัดให้หมดไปได้ง่ายเนื่องจากต้นทุนในการได้มานั้นไม่สูงนัก (แรงงาน

ส่วนใหญ่ยังมีศักยภาพเพียงพอที่จะแบกรับต้นทุนนั้นไว้ได้) หากไม่นับว่าการได้มาซึ่งปัจจัยทุนในเรื่องของการได้มาซึ่งมอเตอร์ไซค์สักหนึ่งคันของแรงงานอพยพนั้นอาจเป็นเรื่องใหญ่ ซึ่งปัญหาดังกล่าว บางครั้งก็ถูกจัดด้วยเงินทุนจากผู้กุมวินหรือเจ้าของวิน ซึ่งนับได้ว่าเป็นการเกื้อหนุนที่มีประสิทธิภาพอย่างหนึ่ง ซึ่งจะเป็นผลดีต่อผู้กุมวินหรือเจ้าของวินในระยะยาวได้ (ระบบ “อุปถัมภ์” ได้ก่อตัวขึ้นแล้ว) ในขณะที่เดียวกันทุนจะได้รับผลตอบแทนจากการเข้าสู่ภาคการผลิตของแรงงาน (มูลค่าส่วนเกินจากแรงงาน) ทั้งนี้หากยังมีปริมาณแรงงานเข้าสู่ภาคการผลิตมากเพียงใดแล้ว ผลตอบแทนที่ได้รับของทุนจากกระบวนการดังกล่าวนี้ก็ยิ่งสูงขึ้นตามไปด้วย จากการศึกษาพบว่าผลตอบแทนต่อหน่วยที่เพิ่มขึ้นของแรงงานที่ทุนจะได้รับจะเป็นสัดส่วน 1 : 1 กล่าวคือแรงงานหนึ่งคนมีผลทำให้ทุนได้รับรายได้เพิ่มขึ้นหนึ่งส่วน (สัดส่วนนี้ดูจากจำนวนแรงงานเทียบกับรายได้เดิมก่อนเพิ่มจำนวนแรงงาน) เช่น หากเดิมแรงงาน (ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง) หนึ่งคนสามารถสร้างรายได้ให้แก่ทุน 100 บาทต่อวัน การเพิ่มขึ้นของแรงงานอีกหนึ่งคนก็จะทำให้ทุนได้รับรายได้เพิ่มขึ้นอีก 100 ร้อยบาท เป็นต้น ในขณะที่เดียวกันแรงงานก็จะได้รับโอกาสให้มียานทำ (ผู้ให้บริการมอเตอร์ไซค์รับจ้าง) ในขณะที่ภาคการผลิตอื่นๆไม่สามารถตอบสนองหรือรับแรงงานส่วนนี้ได้ เช่นนี้แล้วเราจะพบว่าทั้งสองฝ่ายนั้นก็ต่างได้รับผลประโยชน์เช่นเดียวกันในแบบ win-win game นอกจากนี้แล้ว ปัจจัยทุนที่สำคัญอย่างมากอย่างหนึ่งซึ่งถือเป็นสัญลักษณ์ในการเข้าสู่ภาคการเป็นผู้ให้บริการรับส่งผู้โดยสารด้วยมอเตอร์ไซค์นั้นคือ “เลื้อวิน” ซึ่ง “เลื้อวิน” ถือเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญที่สุด (อีกทั้งยังเป็นสัญลักษณ์ของการมีสถานะเป็น “ผู้กุมวิน”, “เจ้าของวิน”) ซึ่งบทบาทต่อไปของผู้กุมวินก็จะเป็นผู้ที่แสดงบทบาทที่สำคัญในการทำหน้าที่การ “แจกจ่าย” ปัจจัยทุนดังกล่าว ส่วนใหญ่บทบาทนี้จะพยายามให้เป็นการแสดงออกมาในลักษณะของ “การช่วยเหลือ” แก่แรงงานอพยพเหล่านั้น ทำให้เห็นว่าแรงงานเหล่านั้นรู้สึกว่าคุณเองได้รับการช่วยเหลือให้สามารถมีงานทำและมีรายได้เพียงพอกในการดำรงชีพ (แม้ต้องแลกมาด้วยการจ่ายค่าตอบแทนบ้างก็ตาม)

2) ความขัดแย้งกันในระบบการผลิต แม้นดูเหมือนว่าทุกสิ่งทุกอย่างจะดำเนินไปได้ อย่างราบรื่นทุกฝ่ายน่าจะเล่นเกมส์เดียวกันที่มีแต่ผู้ได้ทั้งสองฝ่าย แต่ระบบการผลิตนี้หาได้เป็นเช่นนั้นไม่ เพราะในขณะที่การผลิตกำลังดำเนินไป พร้อมๆ กันนั้นกระบวนการขูดรีดมูลค่าส่วนเกินก็จะดำเนินควบคู่กันไป ณ เวลาผ่านไปถึงจุดหนึ่งแล้วเมื่อผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์รับจ้างรู้สึกว่าคุณถูกขูดรีดเอา “แรงงานส่วนเกิน” หรือ “มูลค่าส่วนเกิน” ทั้งนี้ในนิยามหรือความรู้สึกของผู้ขับขี่ซึ่งให้คำจำกัดความกันว่าเป็นการ “ขูดรีด” หรือ “เอารัดเอาเปรียบ” บุคคลโดยทั่วไปจะให้คุณค่ากับสิ่งที่ตนสูญเสียมากกว่าคุณค่าของสิ่งที่ตนได้รับ (แม้จะสามารถวัดได้ว่ามีมูลค่าเท่ากัน) ดังนั้นเมื่อเวลาผ่านไปช่วงหนึ่งแล้วแรงงานส่วนนี้ก็ได้รับรู้แล้วว่า แท้จริงแล้วส่วนที่เขาได้รับความช่วยเหลือในขั้นต้นนั้นเป็นเพียงภวมาษาที่ปิดบังข้อเท็จจริงที่เลวร้ายเอาไว้ จึงก่อเกิดเป็นความรู้สึกของการต้องการปลดปล่อยตนเอง หากแต่ในขณะนี้ทางออกหรือทางเลือกมิได้มีมากอย่างเพียงพอที่จะนำไปสู่การปลดปล่อยตนเองได้



เนื่องด้วยมิได้เป็นผู้ครอบครองปัจจัยการผลิต และมักถูกกีดกันการเข้าถึงการครอบครองปัจจัยการผลิต ด้วยสิ่งที่เรียกว่า “ค่าเช่า” ความขัดแย้งดังกล่าวจึงเป็นเพียงรอยร้าวของแก้วหรืออากาศในลูกโป่งที่รอคอยวันปลดปล่อยออกมา

จากการศึกษาพบว่ารายได้ที่ผู้ควินหรือเจ้าของวินได้รับจากการมีสถานะเป็นถือครองปัจจัยการผลิต (ทุน) นั้นมีรายได้ที่เป็นตัวเงินต่อเดือนนั้นสูงกว่าผู้ขับขีมอเตอร์ไซค์รับจ้างต่อเดือนสูงถึงหลายเท่าตัวกล่าวคือ นายทุนหนึ่งคนจะมีรายได้เท่ากับมูลค่าส่วนเกินที่ได้รับจากแรงงานหนึ่งคนประมาณ 80 บาทต่อวัน คุณด้วยจำนวนผู้ขับขีมอเตอร์ไซค์รับจ้าง จากการศึกษาพบว่าในบางกรณีหัวหน้าวินหนึ่งคนอาจมีรายได้สูงถึง 350,000 – 500,000 บาทต่อเดือน (สัมภาษณ์ ชัย, อดีตหัวหน้าวินสุขสวัสดิ์ 38, 5 ตุลาคม 2550) นั้นหมายความว่ารายได้แรงงานหรือผลผลิตแรงงานส่วนเกินนั้นได้ถูกโอนไปยัง “ผู้ครอบครองปัจจัยการผลิต” ในระดับที่สูงมากจนกระทั่งไม่สามารถเทียบได้กับรายได้หรือผลผลิตจริงที่ผู้ขับขีรถมอเตอร์ไซค์รับจ้างได้รับแต่ละคน จากการศึกษาพบว่ารายได้ของผู้ขับขีมอเตอร์ไซค์รับจ้างแต่ละคนมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนประมาณ 5,000 -8,000 บาทต่อคน (หลังหักค่าใช้จ่ายแต่ละวัน) ซึ่งนั่นเป็นสิ่งที่ยืนยันได้เป็นอย่างดีว่าระดับการ “ขูดรีด” ที่เกิดขึ้นจริงของภาคการผลิตนี้ นั้น เรียกว่าแทบไม่ต่างกับระบบ “ศักดินา” ในยุคก่อนหน้า

นอกจากนี้ยังพบว่าแรงงานเมื่อทำสัญญาหรือได้ตกลงที่จะเช่า “เสื่อวิน” แล้วพวกเขาก็มีหน้าที่ที่จะต้องทำงาน นั่นคือการต้องออกไปให้บริการรับส่งผู้โดยสารเพื่อหารายได้ทั้งเพื่อตัวเองจะสามารถดำรงชีพอยู่ได้ ภายใต้เงื่อนไขของปัจเจกบุคคล ในขณะที่อีกด้านหนึ่งเขาก็มีหน้าที่ที่จะต้องหารายได้มาให้ได้เพียงพอที่จะจ่ายเป็นค่าเช่าให้แก่นายทุน เฉกเช่นการจ่ายผลตอบแทนให้แก่ปัจจัยการผลิต “ในระบบทุนนิยม” (กระบวนการพัฒนาอันเป็นที่มาของ กฎมูลค่าส่วนเกิน) ทั้งนี้พันธะสัญญาที่เกิดขึ้นนั้นมีลักษณะของการคงอยู่ตลอดไปกล่าวคือ เมื่อได้เช่าเสื่อวินไปแล้วนั้นการจ่ายค่าเช่าก็ต้องเกิดขึ้นอย่างสม่ำเสมอไม่ขาดสาย ไม่ว่าผู้ให้บริการนั้นจะออกมาให้บริการหรือไม่ก็ตาม ในบางกรณีแม้ว่าผู้ให้บริการเจ็บป่วยไม่สบายหรือมีกิจธุระจกต้องกลับภูมิลำเนาในต่างจังหวัด เรายังคงพบว่ายังต้องมีการจ่ายค่าเช่าอยู่ (ในรูปของเต็มจำนวนหรือไม่ก็ตาม) และยังพบต่ออีกว่าในกรณีที่มีการต่อรองเพื่อให้มีการจ่ายค่าเช่าแบบไม่เต็มจำนวน เสื่อวินจะถูกยึดไว้ที่เจ้าของวินเพื่อเป็นหลักประกันว่าผู้ให้บริการรายนั้นมีได้ให้ผู้อื่นเช่าต่อ แต่กลับพบว่าในหลายๆกรณีเจ้าของวินกลับนำเสื่อวินนั้นไปให้ผู้อื่นเช่าต่อ (ในกรณีที่มีผู้มาขอเช่า)

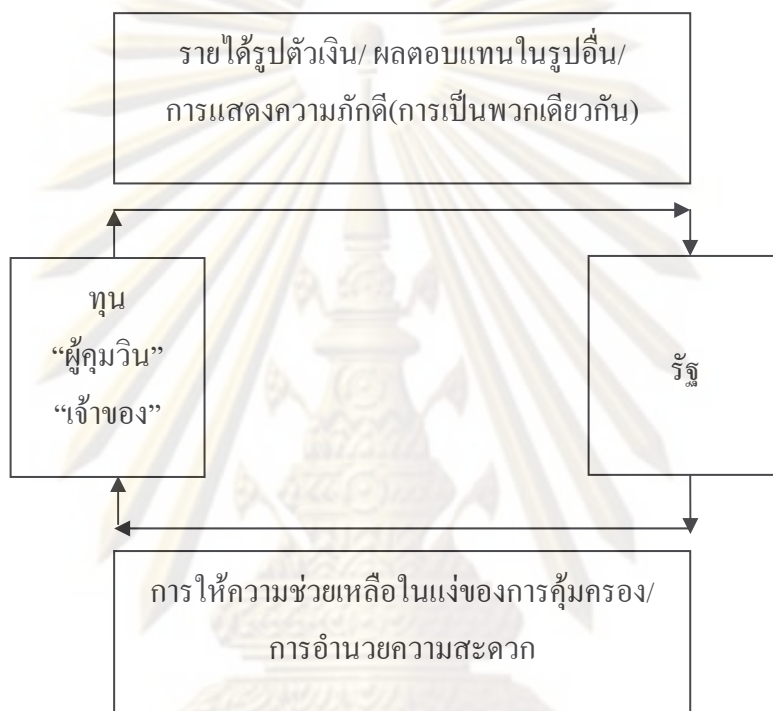
ด้วยเหตุผลต่างๆ เหล่านี้เองได้กลายเป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดความขัดแย้งให้ค่อยๆ เริ่มก่อตัวและยิ่งทวีความรุนแรงจนนำไปสู่การเรียกร้องของแรงงานในรูปแบบของการรวมตัวกันเพื่อประท้วง และเรียกร้องให้หน่วยงานภาครัฐเข้ามามีบทบาทเพิ่มขึ้น เพื่อการจัดระเบียบจกรยานยนต์รับจ้างให้มีประสิทธิภาพเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะในกรณีของการสร้างความเป็นธรรมให้แก่แรงงาน กรณีตัวอย่างได้แก่

**4.6.1.2 ความสัมพันธ์ระหว่างทุนกับรัฐ** ความสัมพันธ์ของกลุ่มบุคคลทั้งสองนี้มีตัวเชื่อมที่สำคัญคือ ระบบอุปถัมภ์ ที่ทุนเป็นผู้สร้างขึ้น อีกทั้งทุนยังเป็นตัวกลางในการทำหน้าที่เป็นตัวกลางคอยเชื่อมรากฐานการผลิตเข้ากับ โครงสร้างชั้นบน ทุนในฐานะที่ผู้ครอบครองปัจจัยการผลิตพร้อมทั้งแสดงบทบาทเป็นตัวแทนหรือมีสถานะเป็นตัวแทนของเหล่าผู้ขับเคลื่อนเครื่องจักรไคร้รับจ้าง แม้ว่าสถานะดังกล่าวไม่ได้รับการยอมรับทางกฎหมาย เนื่องจากกิจกรรมการผลิตดังกล่าวในอดีตนั้นได้จัดให้อยู่ในสถานะของ “เศรษฐกิจนอกระบบ” ดังนั้นสถานะดังกล่าวจึงเป็นสถานะที่ไม่เป็นทางการ (Informal Status) เป็นเพียงสถานะที่ได้รับการยอมรับอยู่เพียงแต่ “สังคม” ณ ที่นี้หมายถึง กลุ่มบุคคลต่างๆ ที่มีที่เป็นชุมชนหรือสังคมนการผลิตร่วมกันนี้ (มอเตอร์ไคร้รับจ้าง) ด้วยเหตุนี้ทุน จึงมีสถานะเสมือนดัง “เจ้าที่ดิน” หรือ “ขุนนาง” (ในระบบศักดินา) เปรียบดัง “นายทุน” (ในระบบทุนนิยม) ซึ่งกลุ่มบุคคลทั้งหมดที่กล่าวมาทั้งหมดนั้นอยู่ในสถานะของ “ชนชั้นปกครอง” ซึ่งมักเป็นผู้ที่อยู่ในสถานะของผู้ครอบครองปัจจัยการผลิตและมักเป็นผู้ปกครองในแต่ละระบบของสังคมนการผลิตที่ตนร่วมอยู่ ด้วยสถานะดังกล่าวส่งผลให้ไม่ว่าจะมองในมุมใดหรือต้องมีสถานะเกี่ยวพันหรือต้องสัมพันธ์กับบุคคลใดๆ ภายในกิจกรรมการผลิตดังกล่าวนี้แล้ว มักต้องมี ผู้กุมวินหรือเจ้าของวินเกี่ยวข้องอยู่เสมอ ส่วนรัฐนั้นเป็นตัวแทนในฐานะของคำว่า “สถาบัน” ซึ่งมีได้หมายถึงเพียง “องค์กร” (Organization) เท่านั้น หากหมายรวมถึง “กติกาการเล่นเกม” (Rule of the Game) ซึ่งหมายถึงกติกากำกับพฤติกรรมของคนและสังคมนที่มีความยั่งยืนถาวรระดับหนึ่ง เช่น กฎทั้งที่เป็นทางการ (กฎหมาย รัฐธรรมนูญ ฯลฯ) และไม่เป็นทางการ (กติกาภายในกลุ่มหรือชุมชน คติความเชื่อ ค่านิยม วัฒนธรรม)

ความสัมพันธ์ของทุนกับรัฐ นั้นมีลักษณะของการเกี่ยวพันซึ่งกันและกัน อีกทั้งมีส่วนเป็นอย่างยิ่งในการผลักดันให้ อาชีพจักรยานยนต์รับจ้างนั้นดำรงอยู่ได้ พร้อมทั้งแพร่ขยายตัวออกไปทั้งในแง่ของปริมาณและคุณภาพ กล่าวคือ ในแง่ของปริมาณหมายถึงการที่มอเตอร์ไคร้รับจ้างมีการแพร่ขยายไปสู่เกือบจะทุกพื้นที่ (อาจกล่าวได้ว่าทุกพื้นที่) ที่มีความต้องการของการบริการทางด้านนี้ (พื้นที่เหล่านั้นมักเป็นพื้นที่ที่ระบบขนส่งมวลชนไม่สามารถตอบสนองได้อย่างเพียงพอทั้งในแง่ของปริมาณและคุณภาพ) ในขณะที่เดียวกันในแง่ของคุณภาพหมายถึง การเพิ่มขึ้นอย่างเพียงพอกับความต้องการและการสามารถตอบสนองได้ในเกือบทุกๆ กรณีของผู้ใช้บริการ (การให้บริการไม่เพียงแต่การรับส่งผู้โดยสาร แต่ยังครอบคลุมไปถึงการรับส่งสิ่งของได้ในบางกรณี) ความสัมพันธ์ในลักษณะของการเกี่ยวพันกันของกลุ่มบุคคลของกลุ่มดังกล่าวนี้ อาจสามารถแสดงออกได้ดังภาพที่ 5

ทุน ซึ่ง ณ ที่นี้ได้กลายเป็นตัวแทนของผู้ขับเคลื่อนจักรยานยนต์รับจ้างไปแล้วในสายตาของสถาบันรัฐ เมื่อมีรายได้จากการให้เช่าปัจจัยการผลิตแล้ว และเพื่อที่จะสามารถให้ตนดำรงอยู่ได้ เนื่องจากเงื่อนไขประการหนึ่งของการตั้งวินคือ การขออนุญาตจากสถานีตำรวจในพื้นที่ที่ตั้งวิน ซึ่งถือว่าเป็นเงื่อนไขที่สำคัญ อีกทั้งยังมีได้มีกฎหมายข้อใดว่าการขูบวินจะไม่เป็นสิทธิของสถานีตำรวจแห่งนั้น กล่าวคือ สถานีตำรวจในท้องที่อาจนำเหตุผลใดๆ เพื่อการยกเลิกวินหรือให้บุคคลอื่นเข้ามาเป็น

หัวหน้าวินแทนใช้ว่าจะมีสามารถเกิดขึ้นได้ ด้วยเหตุนี้เองอาจเป็นไปได้ว่า “ผู้คุมวิน” หรือ “เจ้าของวิน” กลัวที่จะถูกขูดวิน หรืออาจไม่ได้รับความสะดวกมากนักในการดำเนินกิจกรรมดังกล่าว จึงมีความยินดีที่จะจ่ายเป็นค่าวินให้แก่ สถานีตำรวจแห่งนั้น จากงานวิจัยก่อนหน้านี้ก็ได้แสดงให้เห็นอย่างประจักษ์แล้วว่า มีจำนวนเงินดังกล่าวเกิดขึ้นจริง ซึ่งมีชื่อเรียกว่า “ส่วยค่าวิน”<sup>1</sup> พบว่าส่วยดังกล่าว มีจำนวนสูงถึง 4,100 ล้านบาทต่อปี ซึ่งถือว่าเป็นจำนวนเงินที่นับว่าสูงมาก



ภาพที่ 4.5 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างทุนกับรัฐ

นอกจากนี้แล้วยังมีเงินหรืออาจเป็นรูปของกำนันอีกจำนวนหนึ่งที่ไม่สามารถคำนวณได้ ซึ่งเงินดังกล่าวเป็นเงินที่ให้ตามวาระโอกาสที่สำคัญตามประเพณี อาทิ เทศกาลปีใหม่ หรืองานเลี้ยงสังสรรค์ตามวาระโอกาสต่างๆ ซึ่งจำนวนเงินหรือมูลค่าของกำนันนั้นขึ้นอยู่กับขนาดของวิน (จำนวนมอเตอร์ไซด์ภายในวิน) และความสำคัญของโอกาสดังกล่าว นอกจากนี้ใช้ว่าการให้สิ่งตอบแทนดังกล่าวนั้นหาใช่จะแสดงออกมาในรูปของจำนวนเงินเพียงอย่างเดียวไม่ หากแต่บางครั้งก็แสดงออกมาในรูปของความช่วยเหลือแล้วแต่วาระโอกาส เช่น การเกณฑ์คนเพื่อให้ความร่วมมือในกิจกรรมการรณรงค์ในกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งของรัฐผ่านการขอความร่วมมือของตำรวจเป็นสำคัญ

<sup>1</sup>สังศิต พิริยะรังสรรค์ ตำรวจผู้มีอิทธิพลและเศรษฐกิจมืด พิมพ์ครั้งที่ 1. (กรุงเทพฯ: ปรีชา อินเตอร์พรีนท์, 2548)



ในขณะเดียวกันนั้น รัฐ ก็จะแสดงบทบาทในลักษณะของการให้ความคุ้มครอง เพื่อชำระไว้ซึ่งสถานะการเป็นนายทุน ผ่านกระบวนการของสินค้าทางการเมือง (ในทางที่มีได้ เป็นเป้าประสงค์หลักของการเกิดขึ้นของสถาบันนั้น) ที่ตนได้รับ อันเป็นปัจจัยที่ทำให้เข้าไปมีส่วนร่วม ในกิจกรรม โดยลักษณะดังกล่าวนั้นค่อนข้างชัดเจนว่าเป็นลักษณะของการ “พึ่งพา” ซึ่งกันและกันในการที่จะรักษาสถานะ (นายทุน) และผลตอบแทนที่ตนจะได้รับ (ตำรวจ) เป็นลักษณะของบุคคลทั้งสองกลุ่มได้ผลประโยชน์ร่วมกันในลักษณะของการเอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน

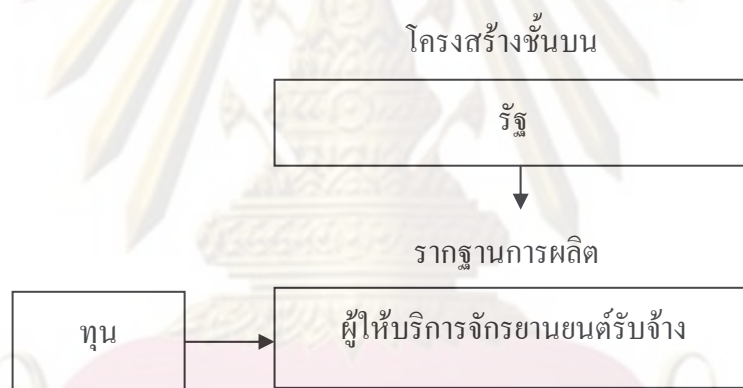
กล่าวโดยสรุปแล้วความสัมพันธ์ระหว่างรัฐ ทุนและจักรยานยนต์รับจ้างก่อนพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) เราพบว่าความเชื่อมโยงของกลุ่มต่างๆ เข้าด้วยกันนั้นล้วนแล้วแต่มีระบบอุปถัมภ์เป็นตัวเชื่อมความสัมพันธ์เหล่านั้น อีกทั้งยังคอยทำหน้าที่เป็นระบบที่รักษาไว้ซึ่งระบบการผลิตทั้งหมดไว้ ไม่ให้มันต้องพังทลายลงมา

#### 4.6.2 ความสัมพันธ์ของการผลิตในการประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง หลังการประกาศใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๔๓ (กำหนดมาตรการควบคุมจักรยานยนต์รับจ้าง)

ภายใต้ภาวะสภาวะเศรษฐกิจเปลี่ยนแปลงไป เงื่อนไขการปรับตัวเปลี่ยนแปลงไป การพัฒนาเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไปให้ยอมรับกันระบอบทุนนิยมเสรีเพิ่มขึ้น การผลักดันให้คุณธรรมและจริยธรรมทั้งในแง่ของการบริหารงานภาครัฐและเอกชนต้องโปร่งใสและตรวจสอบได้เพิ่มขึ้น มีการพูดถึงสิทธิและเสรีภาพส่วนบุคคลเพิ่มขึ้น ประชาชนได้รับข้อมูลและข่าวสารด้านต่างเพิ่มขึ้น มีการตั้งหน่วยงานเพื่อตรวจสอบและร้องเรียนการทุจริตเพิ่มมากขึ้น แรงงานในหลายภาคส่วนการผลิตเริ่มตระหนักถึงความสำคัญของตัวเองเพิ่มขึ้น มีการต่อสู้เพื่อเรียกร้องสิทธิและเสรีภาพของตนเองเพิ่มขึ้น แรงงานที่เคยถูกกดขี่จากระบบการผลิตเดิมๆเริ่มมีการรวมตัวเพื่อเรียกร้องสิทธิ เสรีภาพและความเสมอภาคของตน พร้อมกันนั้นรัฐก็ได้ตอบสนองโดยการพยายามเปลี่ยนแปลงตัวเองให้มีความโปร่งใสมากขึ้น เมื่อโครงสร้างชั้นบนมีการเปลี่ยนแปลง ผลของการเปลี่ยนแปลงก็ได้เกิดผลสะท้อนไปยังรากฐานการผลิต พลังการผลิตภายในรากฐานการผลิตก็ได้พัฒนาไปและผลักดันส่งผลสะท้อนกลับไปยังโครงสร้างชั้นบน จนนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างความสัมพันธ์เชิงสังคมการผลิตเพื่อไปยังจุดดุลยภาพใหม่ สร้างและกำหนดบทบาทสถานะของกลุ่มบุคคลภายในแบบแผนการผลิตเสียใหม่

ภายหลังการประกาศใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ฉบับที่ ๑๓ พ.ศ. ๒๕๔๓ ปรากฏว่าได้สร้างผลกระทบมากมายให้เกิดขึ้นกับการผลิตในกิจกรรมมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ทั้งนี้เนื่องด้วยกระบวนการของการแจกจ่ายสินค้าทางการเมืองได้เปลี่ยนแปลงไป ปัจจัยการผลิตได้กลับเข้าสู่กระบวนการแจกจ่ายและจัดสรรใหม่ (มีความเป็นส่วนรวมเพิ่มมากขึ้น) การถูกยึดครองซึ่งปัจจัยการผลิตโดยกลุ่มคนส่วนหนึ่งของสังคมได้ถูกขจัดออกไป รูปแบบกรรมสิทธิ์ที่เป็นตัวชี้ขาดในความสัมพันธ์การผลิต

(ความสัมพันธ์เชิงโครงสร้างการผลิต) เมื่อพลังการผลิตได้ผลักดันตัวเองให้มีสถานะเปลี่ยนแปลงไป กล่าวคือ แนวโน้มของการรวมตัวของแรงงานเพิ่มมากขึ้น เกิดการรวมตัวกันขึ้นเพื่อการร้องเรียนการถูกรังแกจากทรัพย์สินจากความพยายามของทุน (หัวหน้าวินหรือเจ้าของวินเดิม) เพื่อเป้าประสงค์ของการรับเอามูลค่าส่วนเกินจากแรงงานดังที่ตนเคยได้รับ กรณีศึกษาหรือตัวอย่างเด่นชัดคือ กรณีผู้ให้บริการมอเตอร์ไซค์รับจ้างได้เข้าร้องเรียนว่าได้รับความเดือดร้อนจากการถูกขู่กรังแกจากกลุ่มผู้มีอิทธิพลให้มีการจ่ายค่าคุ้มครอง (ค่าวิน) ตามเดิมแม้ว่าผู้ให้บริการได้ขึ้นทะเบียนกับทางราชการอย่างถูกต้องแล้วก็ตาม ซึ่งเราพบว่าก่อนหน้านี้ผู้ให้บริการมิได้มีการรวมตัวกันอย่างนี้มาก่อน อาจเนื่องด้วยในขณะนั้นปัจจัยการผลิตยังถูกรอบครองโดยปัจเจกชน (นายทุน) ผู้ได้รับการโอนทรัพยากรอันเป็นสินค้าทางการเมืองมาเป็นของตน หากแต่ในขณะนี้ปัจจัยการผลิตดังกล่าวได้ถูกจัดสรรใหม่แล้ว แบบวิธีการผลิตเดิมจึงถูกเข้าแทนที่โดยแบบวิธีการผลิตแบบใหม่ด้วยพลังการขับเคลื่อนของพลังการผลิตและการจัดสรรทรัพยากรหรือสินค้าทางการเมืองใหม่ ภายหลังจากการประกาศใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ฉบับที่ ๑๓ พ.ศ. ๒๕๔๗ เราสามารถสร้างแผนภาพเค้าโครงความสัมพันธ์เชิงโครงสร้างการผลิตได้ดังนี้



ภาพที่ 4.6 แสดงความสัมพันธ์การผลิตในการประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง หลังการประกาศใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓)

สังคมการผลิตดังกล่าวหลังการประกาศใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ฉบับที่ ๑๓ พ.ศ. ๒๕๔๗ นั้นความแตกต่างที่แท้จริงจะเกิดขึ้นทั้งในระดับโครงสร้างชั้นบนและรากฐานการผลิต กล่าวคือ โครงสร้างชั้นบน ในขณะนี้สินค้าทางการเมืองของสถาบันได้ถูกถ่ายโอนไปให้มีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างสิ้นเชิง เนื่องด้วยผลจากการบัญญัติขึ้นของกฎหมาย จากเดิมที่ไม่มีการบัญญัติเป็นลายลักษณ์อักษร มีเพียงการวางไว้ซึ่งกรอบกว้างๆ หากได้มีการครอบหรือหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนไม่ การจัดสรรและการกระจายสินค้าการเมืองจึงมีแนวโน้มที่เป็นไปเพื่อการตอบสนองผลประโยชน์เฉพาะกลุ่มมากไป หากแต่ในขณะนี้เมื่อมีการกำหนดหลักเกณฑ์และกรอบของการใช้สินค้าการเมืองอย่างเป็นระบบแล้ว กระบวนการและขั้นตอนของการจัดสรรใหม่จึงเกิดขึ้น มีการกระจายภาระหน้าที่ของหน่วยงานอย่างชัดเจน อาทิเช่น ศูนย์ปฏิบัติการรับจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะคอยทำหน้าที่ขึ้นทะเบียนผู้

ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง กรมการขนส่งทางบกมีการออกใบอนุญาตเพื่อนำมาใช้กับการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นต้น เกิดการกระจายอำนาจและการคานอำนาจ (ตามวัตถุประสงค์เชิงนิตินัย) ก่อให้เกิดความเป็นธรรมกับสังคมโดยรวมเพิ่มขึ้น อีกทั้งบทบาทของสถาบันรัฐในแง่ของ กฎหมายได้เข้ามามีบทบาทอย่างชัดเจนเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้เนื่องด้วยมีการเขียนบทบัญญัติอันเป็นกติกาไว้อย่างชัดเจนภายในพระราชบัญญัติข้างต้น และได้กลายมาเป็น โครงสร้างให้แก่แบบการผลิตนี้ด้วยเช่นกัน อันเป็นการสะท้อนผลของการเปลี่ยนแปลง โครงสร้างชั้นบนที่ยังผลต่อรากฐานการผลิต

รากฐานการผลิต ในขณะที่หลังการประกาศใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) นั้นเราพบว่าได้เกิดการเปลี่ยนแปลงชนิดที่เรียกว่า การเข้าแทนที่ของแบบวิธีการผลิตใหม่ ความสัมพันธ์เชิงโครงสร้างการผลิตเป็นไปในแนวระนาบยิ่งขึ้น ผู้ให้บริการทุกคนมีสิทธิและเสรีภาพภายใต้ขอบเขตอันเป็นกติกาของการอยู่ร่วมกันของบุคคลภายในสังคมเพิ่มมากขึ้น ภายใต้รากฐานที่แท้จริงของการผลิตการทุจริตเอามูลค่าส่วนเกินจากแรงงานได้ถูกขจัดออกไป

#### 4.6.2.1 ความสัมพันธ์ระหว่างรัฐกับผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง

หลังการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ กระบวนการของการส่งผ่านให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในความสัมพันธ์การผลิตเริ่มต้นจากการเปลี่ยนแปลงที่โครงสร้างชั้นบนก่อน การเปลี่ยนแปลงนั้นเริ่มจากที่ในระดับ โครงสร้างชั้นบนมีการเปลี่ยนแปลงกฎหมายเพื่อจัดระเบียบสังคมการผลิตเสียใหม่ มีการวางกฎระเบียบเพื่อทำให้เป็นกติกาเดียวกัน พร้อมกันนี้ก็ดึงเอาปัจจัยการผลิตเข้ามาสู่ศูนย์กลางเพื่อทำการจัดสรรใหม่ โดยเป็นการรวมศูนย์เพื่อทำการจัดสรรใหม่ ผ่านหน่วยงาน (สถาบันตัวแทนรัฐ) โดยให้แต่ละหน่วยงานดูแลรับผิดชอบในภารกิจที่สอดคล้องกับตนยิ่งขึ้น



ภาพที่ 4.7 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรัฐกับผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง



อาทิเช่น ให้กรรมการขนส่งทางบกทำหน้าที่ออกใบขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ เป็นต้น เปรียบดัง กระแสการไหลของแม่น้ำที่ในขณะนี้สามารถไหลไปสู่พื้นที่ส่วนล่างของสายน้ำได้อย่างอิสระ ไม่มี ทำนบหรือเขื่อนใดคอยรบกวนการไหลของน้ำ เขื่อนหรือทำนบที่เกิดขึ้นนั้นเปรียบดังท่อนการ ประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ เพราะทำนบ/เขื่อน หรือท่อนกลายเป็นสิ่งที่ทำหน้าที่ให้การไหลของน้ำ หรือสินค้าทางการเมืองเป็นไปตามทิศทางที่ตนตั้งใจอยากให้เป็นไป ทิศทางการไหลเวียนและการ กระจายสินค้าทางการเมืองถูกกำหนดโดยสิ่งที่คอยกั้นกลางเหล่านั้น

หลังการจัดสรรกระบวนการแจกจ่ายปัจจัยการผลิตเสียใหม่แล้ว ความสัมพันธ์ ต่อมาที่เกิดขึ้นจึงเป็นกระบวนการของกลไกการส่งผ่านการวางเค้าโครงทางด้านกฎหมาย ทั้งเพื่อการ รองรับสถานะของผู้ให้บริการมอเตอร์ไซค์รับจ้างและการวางกรอบกติกาโดยรวมให้เกิดความเป็น ระเบียบเรียบร้อยที่เกิดขึ้นภายในชุมชนหรือสังคมการผลิตนั้น เป็นการออกกฎหมายเพื่อการรองรับ สถานะทางด้านกฎหมาย อีกทั้งเพื่อการทำประวัติ การติดตามตัวและเพื่อให้เป็นการประกันความมั่นใจ ให้กับผู้ใช้บริการไปในตัว กล่าวคือ มีการจัดทำทะเบียนประวัติผู้ให้บริการอย่างชัดเจน มีการระบุ มาตรฐานความปลอดภัยของพาหนะที่จะนำมาให้บริการ คุณสมบัติที่สำคัญบางประการของผู้ให้บริการ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการให้มากที่สุด กระบวนการต่างๆเหล่านี้ทำให้บทบาทของ กฎหมายซึ่งมีเคยมีมาก่อนได้เข้ามามีบทบาทที่สำคัญในการกำหนดลักษณะโครงสร้างต่างๆไปให้เกิด ขึ้นกับระบบการผลิตนี้

ในขณะที่บทบาทของกฎหมายและตัวแทนสถาบันของรัฐดำเนินไปเพื่อการจัด ระเบียบสังคมการผลิตนี้ ทางฝั่งของแรงงานหรือผู้ให้บริการก็มีการปรับตัวเพื่อสร้างดุลยภาพใหม่กับ สถาบันรัฐที่เกิดขึ้น กล่าวคือผู้ให้บริการได้มีการรวมตัวกันภายในเพิ่มมากขึ้น เพื่อหาแนวทางร่วมกัน ภายในสังคม มีการปรับตัวเพื่อให้เข้ากับกฎกติกาใหม่ที่กำลังเกิดขึ้น พร้อมๆไปกับการที่ต้องดิ้นรนให้ หลุดพ้นจากสภาพเดิมที่ต้องมีการพึ่งพาทุน ผู้ซึ่งเป็นผู้ครอบครองปัจจัยการผลิตแต่เดิม การปรับเปลี่ยน การจัดสรรแจกจ่ายสินค้าทางการเมืองใหม่นี้ย่อมต้องการความสัมพันธ์การผลิตให้เกิดการกล่าวคือ ณ ที่นี้ เมื่อโครงสร้างชั้นมีการบัญญัติกฎหมายขึ้นมาใหม่ (การบัญญัติขึ้นเป็นลายลักษณ์อักษร) เพื่อทดแทน กติกาเดิม (ที่มีได้มีการบัญญัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษร) เช่นนี้แล้วการเข้าแทนที่ของบทบัญญัติจะส่งผล ต่อรากฐานการผลิตให้มีกฎกติกาใหม่เกิดขึ้น และเมื่อบทบาทดังกล่าวเริ่มแสดงตัวออกมาย่อมส่งผลให้ ความสัมพันธ์การผลิตแต่เดิมจึงต้องมีการปรับตัวกันใหม่ ในกรณีนี้เราพบว่าสิ่งที่ประจักษ์ก็คือว่า ใน อดีตไม่ว่าจะในกรณีใดผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง (แรงงาน) แทบไม่มีพันธกิจใดที่ต้องติดต่อกับรัฐ (สถาบันตำรวจตัวแทนของรัฐ) เนื่องด้วยการติดต่อกับหน่วยงานมักกระทำผ่านตัวแทนซึ่งก็คือ ทุน ที่จะ ทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการติดต่อกับหน่วยงานรัฐในเกือบๆทุกกรณี หากแต่ในขณะนี้ ผู้ให้บริการ (แรงงาน) กลับมีพันธกิจที่ (หน้าที่) ที่จักต้องติดต่อกับหน่วยงานรัฐ นับตั้งแต่กระบวนการเริ่มต้นเพื่อ การขอเข้าเป็นส่วนหนึ่งในกิจกรรมการผลิตนี้

จากแผนผังแสดงความสัมพันธ์เราจึงสามารถอธิบายได้ว่า ความสัมพันธ์ในรูปแบบใหม่นี้มีลักษณะที่รัฐใช้กฎหมาย (ที่เป็นลายลักษณ์อักษรชัดเจน) เข้ามาเป็นตัวเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างรัฐกับผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง กล่าวคือ มีการระบุกระบวนการแห่งการได้มาซึ่งสิทธิหรือการเข้าเป็นผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างไว้อย่างชัดเจน โดยที่รัฐจะใช้กฎหมายทั้งในแง่ของกระบวนการจัดสรรสินค้าทางการเมืองและการบังคับใช้กฎหมายเพื่อเป็นการบังคับ โดยที่ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมีหน้าที่ต้องเข้าไปติดต่อกับหน่วยงานภายใต้กรอบกติกาใหม่ ความสัมพันธ์ใหม่ที่เกิดขึ้นนี้จึงเป็นดังการดึงผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเข้าหาหน่วยงานรัฐโดยตรงยิ่งขึ้น (ตัดตอนทุนที่เคยทำหน้าที่เป็นคนกลางออกไป) พร้อมกันนั้นก็จะทำให้หน่วยงานรัฐมีข้อมูลที่เป็นระบบระเบียบในส่วนของประวัติข้อมูลผู้ให้บริการมอเตอร์ไซค์รับจ้างมากขึ้นเช่นกัน ลักษณะของความสัมพันธ์จึงก่อเกิดขึ้นภายใต้พันธกิจที่มีต่อกัน ให้ต้องมีการติดต่อปฏิสัมพันธ์กัน และอาจดูเหมือนว่าปฏิสัมพันธ์นั้นก็มิได้เกิดขึ้นจากแรงจูงใจภายในหรือความตั้งใจจริงแต่ประการ เป็นลักษณะของการถูกตีกรอบหรือบังคับให้ต้องมีปฏิสัมพันธ์กัน และความสัมพันธ์นั้นก็มิได้คงอยู่อย่างถาวรและแท้จริง เพียงแต่ในระยะเริ่มต้นนั้นแรงงานยินดีที่จะสร้างปฏิสัมพันธ์กับรัฐ เพราะเล็งเห็นถึงผลประโยชน์ที่ตนจะได้รับ จึงอาจกล่าวได้ว่าความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นนั้นแท้จริงแล้วเกิดขึ้นเนื่องจากกรอบของการบังคับและการเล็งเห็นนัยแห่งผลประโยชน์ของแรงงานเป็นสำคัญ

#### 4.6.2.2 ความสัมพันธ์ระหว่างทุนกับผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง

หลังการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้แล้ว ได้ส่งผลทำให้นายทุนถูกตีกรอบให้ออกไปจากรากฐานการผลิต กล่าวคือ สถานะและหน้าที่ภายในความสัมพันธ์เชิงโครงสร้างสังคมนการผลิต ที่เคยทำหน้าที่เป็นตัวกลางหรือตัวแทนในการติดต่อกับหน่วยงานรัฐในด้านต่างๆ ในอดีตถูกตัดตอนภาระหน้าที่นั้นไป ณ เวลานี้การติดต่อใดๆของผู้ให้บริการมอเตอร์ไซค์รับจ้างจึงเป็นการติดต่อกันโดยตรงไม่ต้องกระทำผ่านตัวแทน (ทุน) อย่างในอดีตอีกต่อไป กล่าวคือ เมื่อกระบวนการของกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคลถูกขจัดออกไป การครอบครองปัจจัยการผลิตเพื่อเหยียบย่ำและฉกชิงจากคนอื่นอีกส่วนหนึ่งในสังคมที่มิได้เป็นผู้ครอบครองปัจจัยการผลิตจึงถูกตัดตอนออกไป กระบวนการเพื่อการปรับตัวเพื่อสร้างสัมพันธ์ภาพแบบใหม่จึงก่อตัวและก่อกำเนิดขึ้น เพื่อต้องการรักษาสถานะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์ที่เคยได้รับ และเพื่อมิให้เกิดความขัดแย้งกับสถาบันรัฐที่มีจุดประสงค์ต้องการตัดตนออกจากระบบการผลิตเพราะมองว่ากลุ่มของตนคือผู้สร้างปัญหาที่เกิดขึ้นกันต่อทั้งภาคการผลิตนี้และบริบทอื่นของสังคม กลุ่มบุคคลเหล่านี้จึงเลือกที่จะถอยห่างออกไป เป็นการเพิ่มระยะห่างจากรากฐานการผลิต ซึ่งด้วยข้อมูลที่ตนมีอยู่นั้นทำให้พอทราบว่าแรงงานในภาคการผลิตดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นกลุ่มคนที่ค่อนข้างยากจน มักประสบปัญหาทางการเงินบ่อยครั้ง อันมีสาเหตุมาจากการที่แรงงานดังกล่าวมักเป็นกลุ่มผู้ที่มีสถานะเป็นหัวหน้าครอบครัว มีภาระด้านรายจ่ายเพื่อการ

ดำรงชีพและเลี้ยงดูครอบครัว อีกทั้งบางคนยังมีลักษณะของการเป็นเสาหลักในการหารายได้ของครอบครัว ซึ่งมักต้องพึ่งพิงแหล่งเงินกู้ในรูปแบบต่างๆ อยู่บ่อยครั้ง การปรับตัวของทุนจึงกระทำเพียงแค่การถอยห่างเพื่อรักษาระยะและหาตำแหน่งยืนเสียใหม่ กล่าวคือปรับสถานะและบทบาทของตนไม่ให้ขัดแย้งกับกฎระเบียบของรัฐอันใหม่ (พระราชบัญญัติรถยนต์ฉบับที่ 13) ซึ่งลักษณะที่เด่นชัดหลายประการนั้นคล้ายๆ กับกรณีของทุนแฝงที่มีอยู่ก่อนการประกาศใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) หากแต่ในขณะนี้นั้นผู้ที่เข้ามาเป็นทุนคือ หัวหน้าวินหรือเจ้าของวินเดิม ที่ยังคงรักษาสภาพของการคงอยู่ของทุนอยู่ได้ และยังคงได้รับมูลค่าส่วนเกินจากแรงงานกลุ่มเดิมอยู่เพียงแต่มีรูปแบบเปลี่ยนไป โดยอาศัยความเด่นชัดทางด้านภูมิศาสตร์ (การคงอยู่ในภูมิภาคนาเดิม) และการรับรู้กันโดยตรงว่ากลุ่มคนดังกล่าวยังคงเป็นกลุ่มคนที่ฐานะทางการเงินที่มั่นคงในระดับหนึ่ง กระบวนการการขูดรีดมูลค่าส่วนเกินของแรงงานในขณะนี้ก็คือ การให้กู้ยืมเงินโดยการทำสัญญาซึ่งมีเสี้ยววินเป็นหลักทรัพย์ในการค้ำประกันเงินกู้ (ตัวอย่างหนึ่งคือการกู้ยืมตามเอกสารแนบท้าย) ความสัมพันธ์โครงสร้างการผลิตใหม่จึงมีลักษณะดังนี้



ภาพที่ 4.8 ความสัมพันธ์ระหว่างทุนกับผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง

จากแผนภาพที่ 8 แม้ว่าในขณะนี้นายทุนได้ถูกตัวออกไปจากรากฐานการผลิต อันเป็นผลมาจากการประกาศใช้พระราชบัญญัติดังกล่าวข้างต้น หากแต่ในกระบวนการของการแสวงหาค่าเช่านั้นผู้ที่สูญเสียสถานะเดิมภายใต้กระบวนการผลิตใดผลิตหนึ่งไปจากการถูกบังคับให้ต้องถอยออกจากระบบการผลิตนั้น มักแสวงหาหนทางโดยการปรับจุดยืนหรือวางตำแหน่งสถานะของตนเองเสียใหม่เสมอ เพื่อคงไว้ซึ่งผลประโยชน์ที่ตนเคยได้รับ

จากการศึกษาเราได้พบว่า ความสัมพันธ์ของทุนกับผู้ให้บริการมอเตอร์ไซด์รับจ้างยังคงมีอยู่และมีลักษณะความสัมพันธ์ใน “แนวระนาบ” โดยที่ทุนมิได้เข้าไปอยู่ในกระบวนการอันเป็นรากฐานการผลิตแล้ว หากที่ยังคงอยู่ที่ “ชายขอบ” ของระบบการผลิตนี้ โดยที่ในขณะนี้ทุนดังกล่าวจะกลายเป็นนายทุนให้แก่ปัจเจกชนผู้เป็นหนึ่งในแรงงานของการผลิตนี้ โดยความสัมพันธ์ดังกล่าวจะเป็นไปในลักษณะที่ เมื่อแรงงานภายในภาคการผลิตนี้ต้องการเงินเพื่อวัตถุประสงค์อย่างใดอย่างหนึ่ง เขาก็จะมองหาแหล่งเงินทุนที่จะสามารถรองรับความต้องการนั้นได้ โดยที่ระบบการเงินภาครัฐหรือแหล่งเงินทุนในระบบไม่สามารถตอบสนองความต้องการนั้นได้ ด้วยเหตุนี้แล้วทุน ซึ่งแต่เดิมก็คือ หัวหน้าวินหรือเจ้าของวิน จะเข้ามาทำหน้าที่ดังกล่าว ความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นนั้นมีได้มีฝ่ายใดเป็นผู้กำหนดให้เกิดขึ้น (ดังเช่นแต่ก่อน) หากแต่เป็นความยินยอมทั้งสองฝ่ายในการติดต่อสร้าง



ความสัมพันธ์กัน กล่าวคือทุนก็มีได้มีลักษณะของการบังคับให้แรงงานต้องเข้ามากู้ยืม ในขณะที่เดียวกัน แรงงานก็อาจบังคับให้ทุนต้องให้กู้ยืมกับตน ความสัมพันธ์จึงเป็นกระบวนการที่บุคคลสองคนมีจุดตัดของความพึงพอใจร่วมกันที่จะมีปฏิสัมพันธ์กันภายใต้เงื่อนไขที่ต่างฝ่ายฝ่ายก็ยินดี

ในการกู้ยืมนี้หลักทรัพย์ที่ใช้ในการค้ำประกันก็คือ เสื่อวิน อันเป็นสัญลักษณ์ของตัวแทนปัจจัยการผลิตในภาคการผลิต แรงงานเมื่อทำการกู้ยืมเงินไปแล้วก็ต้องทำสัญญาเงินกู้ โดยที่ยังได้รับเสื่อวินกลับไปเพื่อให้บริการต่อ โดยต้องจ่ายดอกเบี้ยตามอัตราที่ตกลงกัน หลังกระบวนการนี้เริ่มทำงานไปแล้วเราพบว่า นายทุนกลับเข้ามามีอิทธิพลภายในรากฐานการผลิตนี้อีกครั้ง กล่าวคือแรงงานผู้กู้ยืมส่วนใหญ่ไม่สามารถไถ่ถอนสัญญาเงินกู้คืนได้ โดยปล่อยให้สัญญานั้นต้องกลายเป็นปัจจัยที่ต้องทำให้ตนเองสูญเสียสถานะของความเป็นเจ้าของเสื่อวิน (ปัจจัยการผลิต) ดังกล่าวไป พร้อมทั้งยินดีกลับเข้าไปเช่าทำสัญญาอีกลักษณะคือ การขอเช่าเสื่อวินนั้นมาจากทุนเพื่อให้บริการต่อไป สถานะของความเป็นเจ้าของที่แท้จริงจึงมิได้เป็นของแรงงานตามวัตถุประสงค์ของการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้อีกต่อไป วงจรการทำงานของภาคการผลิตนี้จึงกลับเข้าไปสู่สิ่งที่เรียกว่า “การขูดรีดมูลค่าส่วนเกินจากแรงงาน” ต่อไป และหากปล่อยให้กระบวนการต่างๆ เหล่านี้ดำเนินไปโดยมิได้มีการแก้ปัญหาอย่างจริงจังถึงระดับโครงสร้างรากฐานการผลิต ซึ่งก็คือการเข้าไปแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นกับแรงงานแล้ว ในที่สุดวัตถุประสงค์หลักในการออกพระราชบัญญัติ (กฎหมาย) ก็มีโอกาสสำเร็จได้อย่างที่ตั้งใจไว้

ในอีกรกรณีหนึ่งเราพบว่าทุนเดิมที่ต้องเสียสถานะไปจากระบบการผลิตนี้ ยังคงรับกับการเปลี่ยนแปลงไม่ได้จึงมีความพยายามที่จะเข้าไปรักษาสถานะภาพเดิมของตน ดังเช่นกรณีที่เกิดขึ้นกับผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในซอยสุขสวัสดิ์ 38 นำมาซึ่งคดีฟ้องร้องกันในศาลและนำไปสู่การพิพากษาคดีของศาลในเวลาต่อมา (เอกสารคำพิพากษาแนบท้ายเล่ม) โดยพยายามเข้าไปทำการข่มขู่ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างให้ต้องจ่ายเงินกับตน เป็นค่าให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในซอยดังกล่าววันละ 5 บาทต่อวัน และหากผู้ใดไม่มีเสื่อวินสวมใส่ขณะให้บริการจักต้องเสียคนละ 20 บาทต่อวัน ซึ่งพฤติกรรมดังกล่าวเป็นการใช้อิทธิพลมืดที่ถูกมองข้าม (รายละเอียดตามเอกสารแนบท้ายเล่ม)

ภายหลังการประกาศใช้พระราชบัญญัตินี้แล้วสิ่งหนึ่งที่เปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจนที่สุดก็คือ เราจะพบว่าไม่มีความสัมพันธ์ใดเกิดขึ้นเลยระหว่างรัฐกับทุน กล่าวคือเมื่อกระบวนการแจกจ่ายสินค้าทางการเมืองไม่ถูกแจกจ่ายผ่านทุน (หัวหน้าวิน) ไปสู่แรงงาน (ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง) ความสัมพันธ์ใดๆ ที่เคยมีผ่านกระบวนการหลักอันได้แก่กระบวนการแสวงหาค่าเช่าอันเป็นผลจากการถ่ายโอนทรัพยากรจึงมีอาจเกิดขึ้น เนื่องด้วยวัตถุประสงค์ของการประกาศใช้พระราชบัญญัติก็คือ การไม่ต้องการให้มีทุน (หัวหน้าวิน) เกิดขึ้นและต้องการปลดปล่อยแรงงาน (ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง) ในภาคการผลิตนี้ให้กลายเป็นแรงงานอิสระ มีต้องถูกตีกรอบและถูกขูดรีดมูลค่า

ส่วนเกินที่ผลิตได้ กระบวนการจัดสรรสินค้าสาธารณะรูปแบบใหม่ อันมีผลให้การไหลเวียนสินค้าเปลี่ยนแปลงไปนี้เอง ทำให้สถานะและหน้าที่ที่จะคอยเป็นตัวกลางระหว่างแม่น้ำ (รัฐ) กับพื้นที่ด้านล่าง (แรงงาน) ได้ถูกขจัดออกไป เปรียบเช่นการไหลของน้ำ (สินค้าสาธารณะ) ผู้พื้นที่ด้านล่าง (แรงงาน) ทำได้ อย่างมีอิสระ โดยพื้นที่ด้านล่างสามารถรองรับน้ำได้โดยตรงจากแม่น้ำ

### ส่วนที่ 3 : วัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 3

เพื่อทำการศึกษาว่าจะทำอย่างไรให้สามารถบริหารจัดการและจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อเป็นการตอบ โจทย์วัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 3 มีประเด็นดังนี้

#### 4.7 การบริหารจัดการและจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

เมื่อระบอบเศรษฐกิจจักรยานยนต์รับจ้างถูกระบบกรรมสิทธิ์ปัจจัยการผลิตถูกรวมเข้ามาตั้งแต่ ต้น ปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นจึงล้วนมีส่วนเกี่ยวข้องกับปัจจัยการผลิตทั้งสิ้น เริ่มตั้งแต่ที่ระบบอุปถัมภ์เกิดขึ้นมาเพื่อให้ได้มาซึ่งสิทธิ์ในการครอบครองปัจจัยการผลิตของทุนผ่านการแจกจ่ายการสินค้าสาธารณะของรัฐ (ผ่านสถาบันตัวแทน นั่นก็คือ สถาบันตำรวจ เมื่อได้รับโอนกรรมสิทธิ์นั้นมาแล้ว เพื่อที่จะรับใช้ บทบาทที่แท้จริงของมันออกมาในการมุ่งขยายและสะสมทุน นำมาซึ่งบทบาทและหน้าที่ในเชิงประจักษ์ กระบวนการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ที่ได้รับไปสู่การรับใช้บทบาทที่แท้จริงของทุนจึงแสดงตัวออกมา

##### 4.7.1 ปัญหาที่สำคัญก่อนประกาศใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓)

ปัญหาในขณะนั้นเราพบว่า ปัญหาที่สำคัญทั้งหมดอยู่ที่การใช้ทรัพยากรเพื่อตอบสนอง ผลประโยชน์แห่งตนของกลุ่มบุคคลต่างๆ มากจนเกินไป โดยเฉพาะในกรณีของทุน และรัฐ ซึ่ง ความสัมพันธ์ของทั้งสองกลุ่มนี้แสดงออกมาอย่างชัดเจนในอันที่จะมุ่งให้ทรัพยากรที่มีนั้นรับใช้ ผลประโยชน์แห่งตน ทุนได้สร้างค่าเช่าเพื่อเบี่ยงเบนวัตถุประสงค์แห่งรัฐ (ซึ่งก็คือตำรวจ) ให้มีการ โอนย้ายทรัพยากร (สินค้าทางการเมือง) ให้ตกมาอยู่ในการครอบครองของตน ค่าเช่าที่สร้างขึ้นนั้นจะ ถูกคำนวณไว้ด้วยระบบอุปถัมภ์ในทุนได้สร้างขึ้นมาเพื่อเป็นเกราะในการปกป้องสถานะของตน

ในกรณีของการนำกรรมสิทธิ์ในปัจจัยการผลิตไปใช้ของทุน เราพบว่าทุนได้เร่งใช้ ปัจจัยการผลิตนั้นเป็นอย่างมากเพื่อให้มาซึ่งผลตอบแทนให้มากที่สุด ในทางปฏิบัติที่เป็นจริง ณ ตอน นั้นเราพบว่าจำนวนผู้ให้บริการที่ได้ขึ้นทะเบียนไว้กับสถานีตำรวจในท้องที่กับจำนวนผู้ให้บริการจริง ไม่ได้ตรงกันเลย จากการสัมภาษณ์เราพบว่า ภายในวันมักมีเบอร์เสื้อซ้ากันออกมาให้บริการพร้อมกันอยู่ เสมอ ที่เป็นเช่นนั้นได้ก็เพราะหัวหน้าวินได้ใช้อิทธิพลเข้ามาจัดการวินตามแต่ตนเห็นว่าเป็นประโยชน์ แก่ตนมากที่สุด

ต่อระบบกรรมสิทธิ์ในปัจจัยการผลิตนี้เองได้ทำให้สถานะของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างซึ่งเป็นแรงงานในระบอบการผลิต ต้องถูกผูกมัดไปด้วยการขูดรีดจากทุน ด้วยสถานะทางชนชั้นที่เป็นผู้ถูกปกครอง เขาเหล่านี้แท้จริงแล้วก็ยังเป็นเพียงหน่วยหนึ่งในระบบเศรษฐกิจที่ต้องคอยรับใช้บทบาทของทุน เงินที่เขาหาได้ส่วนหนึ่งต้องถูกใช้ไปเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์แห่งทุน เขาเหล่านั้นต้องถูกขูดรีดอยู่เรื่อยไป

#### 4.7.2 ปัญหาที่สำคัญหลังการประกาศใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓)

เมื่อระบบกรรมสิทธิ์เอกชนได้ถูกขจัดออกไปจากระบอบการผลิตนี้แล้ว จากนโยบายรัฐที่ต้องการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง โดยมุ่งหวังว่าเมื่อสามารถตัดระบบกรรมสิทธิ์เอกชนออกไป และนำระบบกรรมสิทธิ์ร่วมกันของสังคม นั่นก็คือให้แรงงานทุกคนสามารถเข้ามาเป็นหนึ่งในผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างได้ผ่านการแจกจ่ายสินค้าสาธารณะหรือปัจจัยการผลิตโดยตรงจากรัฐไปสู่แรงงานเหล่านั้น โดยคิดว่าเป็นแง่หนึ่งเมื่อแรงงานต้องมาขึ้นทะเบียนกับรัฐโดยตรงแล้วคงลดปัญหาการติดตามควบคุมได้ รวมถึงในแง่หนึ่งจักสามารถขจัดปัญหาการเรียกรับผลประโยชน์จากการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างได้ อีกทั้งจะสามารถลดปัญหาความขัดแย้งกันระหว่างแรงงานกับทุนได้ หากแต่ในความเป็นจริงหาได้เป็นเช่นนั้นไม่

จากการที่เมื่อนโยบายรัฐได้ทำการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์จากเอกชนไปสู่ผู้ให้บริการ โดยคิดว่านั้นจะกลายเป็นตัวแก้ปัญหาอย่างเบ็ดเสร็จให้เกิดขึ้นได้ หากแต่กรรมสิทธิ์ที่ได้ไปของแรงงานนั้นก็มีได้รับประกันว่า ปัจจัยการผลิตจะสามารถดำรงอยู่กับเขาได้ถาวรตลอดไป トラบดีที่ปัญหาของแรงงานส่วนอื่น ยังไม่ได้รับการเหลียวแลหรือแก้ไขปัญหอย่างครบถ้วน เจกเช่นเดียวกันกับกรณีการแจกโฉนดที่ดิน สปก. 4-05 อันเป็นแจกกรรมสิทธิ์ในการครอบครองที่ดินทำกินให้แก่เกษตรกร แรงงานในระบอบจักรยานยนต์รับจ้างก็เช่นกัน เขาเหล่านั้นมิได้มีปัญหอยู่ที่เพียงแค่การไม่ได้สิทธิ์ในการครอบครองปัจจัยการผลิตเท่านั้น หากแต่ยังมีปัญหาด้านฐานะทางเศรษฐกิจด้วย ทำให้เขาเหล่านั้นในบางกรณีต้องเข้าไปพึ่งพาเงินกู้ โดยที่เงินกู้ในระบบก็ไม่สามารถตอบสนองความต้องการของเขาได้ ทำให้เขาต้องพึ่งพาเงินกู้นอกระบบ ซึ่งทุนที่เข้ามาสนองตอบแก่เขาเหล่านั้นก็คือ ทุน ที่เคยเป็นผู้ครอบครองปัจจัยการผลิตเดิมก่อนการประกาศใช้พระราชบัญญัตินั้นเอง โดยใช้เสื่อวินเป็นหลักประกันในการกู้ยืมและมีแนวโน้มว่า แรงงานเหล่านั้นจักไม่สามารถไถ่ถอนภาระที่เกิดจากการกู้ยืมเงินได้ และมีแนวโน้มว่ากรรมสิทธิ์ในทางพหุติณยะจะตกกลับไปอยู่ที่ทุนอีก แม้ว่าในทางนิติณัยนั้นกรรมสิทธิ์จะยังคงเป็นของแรงงานก็ตามที่

อีกทั้งจากการสัมภาษณ์เพิ่มเติมนั้นเราพบว่าหากแรงงานคนใดที่ไม่ประสงค์ที่จะให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างอีกต่อไป อาจเป็นในกรณีของการต้องการเปลี่ยนอาชีพหรือย้ายภูมิลำเนา



จึงมีความต้องการที่จะยกกรรมสิทธิ์ในเสื่อวินให้แก่บุคคลอื่นนั้นเขากลับพบว่าขั้นตอนในการเปลี่ยนแปลงชื่อกรรมสิทธิ์ หรือก็คือการโอนกรรมสิทธิ์ในเสื่อวินให้แก่บุคคลอื่นนั้นทำได้ยากมากหลายคนจึงเลือกที่จะโอนซึ่งหมายถึงการซื้อขายกรรมสิทธิ์กันเองในราคาประมาณ 20,000 – 25,000 บาท ทั้งที่ในความเป็นจริงหากโอนสิทธิ์ในทางนิติบัญญัติด้วยนั้นราคาจะสูงขึ้นเป็น 30,000 – 40,000 บาท หรือในบางกรณีหากหาผู้มาซื้อต่อไม่ได้หรือหาได้ยากและผู้ให้บริการต้องย้ายไปที่อื่นแล้ว เขาก็จะนำเสื่อวินตัวนั้นไปขายให้แก่ทุนเดิม (อดีตหัวหน้าวิน) ซึ่ง ณ ขณะนี้ก็มีแนวโน้มว่าเสื่อวินจะกลับเข้าไปอยู่ในมือของทุนเดิมเพิ่มมากขึ้น (สัมภาษณ์ ชัย, อดีตหัวหน้าวินสุขสวัสดิ์ 38, 5 ตุลาคม 2550)

อีกทั้งแรงงานเหล่านี้ยังไม่มีสวัสดิการทางสังคมอื่นใดรองรับ รวมถึงไม่มีระบบสหกรณ์เป็นของตนเองในการที่จะช่วยเหลือกันเองในยามฉุกเฉินเช่นนี้แล้ว ในหลายกรณีที่แรงงานเหล่านี้มีความต้องการทางการเงิน หรือความต้องการในด้านสาธารณสุข อันเป็นพื้นฐานที่ประชาชนคนหนึ่งควรได้รับอย่างเท่าเทียมกันโดยสวัสดิการจากรัฐ กลับไม่ได้รับความช่วยเหลือ จึงต้องพึ่งพาความช่วยเหลือจากนอกระบบเป็นหลัก

ด้วยกรณีดังกล่าวมาข้างต้นนั้นเป็นสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจริง ฉะนั้นประเด็นปัญหานั้นจึงมิได้อยู่เพียงแค่การครอบครองปัจจัยการผลิต หากแต่การแก้ไขปัญหาต้องได้รับการดูแลอย่างครบถ้วนทั้งระบบ มิใช่มุ่งแก้ปัญหาทางด้านใดด้านหนึ่งแล้วหวังว่าผลแห่งการแก้ไขปัญหานั้นจะสามารถนำไปสู่การแก้ไขปัญหาส่วนอื่นได้ด้วย เปรียบเสมือนดังการมองที่ว่าต้นตอของปัญหานั้นมันมีเพียงอย่างเดียว หากแก้ไขปัญหาดรตรงนั้นได้แล้ว ปัญหาอื่นๆ ก็จักได้รับการแก้ไขตามมา



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทที่ 5

### สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

ในการศึกษาในบทที่ผ่านมา ทำให้ผู้วิจัยค้นพบปัญหาการวิจัย และสามารถตอบวัตถุประสงค์การวิจัยทั้ง 3 ข้อ อันเป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างรัฐ ทูน และจักรยานยนต์รับจ้าง นำมาซึ่งข้อสรุปและข้อเสนอแนะดังนี้

#### 5.1 สรุปผลการศึกษา

##### 5.1.1 ด้านพัฒนาการของการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง

จากการเพิ่มขึ้นของประชากรในเมือง ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการอพยพเข้ามาของแรงงานสืบเนื่องจากการพัฒนาอย่างไม่เท่าเทียมกันของภาคการผลิตระหว่างเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม การเพิ่มขึ้นของราคาที่ดินและข้อจำกัดทางด้านพื้นที่ ส่งผลให้ประชากรส่วนหนึ่งต้องออกไปหาแหล่งที่พักอาศัยในเขตรอบนอกและปริมณฑล ผลที่ตามมาคือ ระบบขนส่งไม่สามารถตอบสนองความต้องการความต้องการในการเดินทางได้อย่างเพียงพอ นำมาซึ่งการก่อเกิดการประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งประชาชนในรูปแบบของจักรยานยนต์รับจ้างขึ้น

##### 5.1.2 การก่อตัวด้านนโยบาย และการกำหนดมาตรการและนโยบายการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง รวมถึงการก่อตัวทางด้านนโยบาย

เมื่อจักรยานยนต์รับจ้างได้ก่อตัวขึ้นแล้ว เริ่มเกิดปัญหากับสังคมอื่นๆ ขึ้น รัฐโดยสถาบันตำรวจจึงมีแนวคิดที่จะเข้ามาจัดระเบียบตั้งแต่ปี พ.ศ. 2525 ซึ่งในขณะนั้นได้จัดระเบียบโดยการให้ผู้ประกอบการจักรยานยนต์รับจ้างนั้นต้องไปขออนุญาตจัดตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้างกับสถานีตำรวจในท้องที่ที่จะเข้าไปจัดตั้ง และให้เป็นดุลยพินิจของสารวัตรใหญ่หรือสารวัตรจราจร เพื่อให้ตำรวจสามารถควบคุมดูแลการให้บริการจักรยานยนต์ได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ต่อมาเมื่อมีข้อร้องเรียนเรื่องการเก็บส่วยวินจักรยานยนต์รับจ้างมากขึ้น พร้อมทั้งแนวคิดของรัฐบาลที่จะปราบปรามผู้มีอิทธิพลในสังคม โดยจัดให้ผู้ที่เรียกรับผลประโยชน์จากวินจักรยานยนต์รับจ้างเป็นหนึ่งในผู้มีอิทธิพลที่ต้องปราบปราม อีกทั้งยังต้องการให้มีการจัดระเบียบกับการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างอย่างจริงจังและผลักดันให้อาชีพจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอาชีพที่ถูกต้องตามกฎหมาย นำมาซึ่งพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. 2547

### 5.1.3 ส่วยและการจ่ายเงินนอกระบบของจักรยานยนต์รับจ้าง

#### 5.1.3.1 ส่วยจักรยานยนต์รับจ้าง

การเกิดขึ้นของส่วยจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นผลมาจากอำนาจรัฐผ่านสถาบันตัวแทนอันได้แก่สถาบันตำรวจ มีอำนาจในการควบคุมนโยบาย รวมถึงทำหน้าที่เป็นผู้แจกจ่ายสินค้าทางการเมือง ซึ่งเป็นสินค้าทางการเมืองที่มีลักษณะของปัจจัยการผลิตที่สำคัญในกระบวนการผลิตนี้ และเพื่อที่จะให้ได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์เหนือปัจจัยการผลิตนี้ ทูنجจึงได้สร้างค่าเช่าให้เกิดขึ้น เพื่อเบี่ยงเบนวัตถุประสงค์แห่งการแจกจ่ายปัจจัยการผลิตให้เป็นที่ไปเพื่อการสนองผลประโยชน์แห่งตน

#### 5.1.3.2 การจ่ายเงินนอกระบบของจักรยานยนต์รับจ้าง

การจ่ายเงินนอกระบบต่างๆ ในการประกอบกิจกรรมอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างล้วนแล้วแต่เป็นผลมาจากการมุ่งรับใช้ผลประโยชน์ของทุนเป็นสำคัญ การทุจริตเอามูลค่าส่วนเกินแรงงาน ซึ่งเงินที่ต้องจ่ายไปที่สำคัญของแรงงานก็ได้แก่ ค่าวินและค่าเสื่อวินเป็นสำคัญ

### 5.1.4 ความสัมพันธ์ระหว่างรัฐ ทุนและจักรยานยนต์รับจ้าง

ความสัมพันธ์ของกลุ่มบุคคลเหล่านี้แสดงออกมาจากบทบาทและหน้าที่ของคนที่มิต่อกิจกรรมการผลิตนี้ เมื่อบทบาทและหน้าที่มันแสดงออกมาแล้ว ในเบื้องต้นระบบอุปถัมภ์ที่ทุนเป็นผู้สร้างขึ้นมา ได้ทำให้สามารถรักษาโครงสร้างความสัมพันธ์การผลิตของเขาไว้ได้ โดยที่รากฐานการผลิตนั้นจะมี แรงงานผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างแสดงมีสถานะเป็น “ชนชั้นถูกปกครอง” และมีทุนเป็น “ชนชั้นผู้ปกครอง” ความสัมพันธ์การผลิตรวมตัวเข้าเป็นรากฐานการผลิต โดยมีรัฐ อันหมายถึงสถาบันตำรวจในเบื้องต้น และพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) ในเวลาต่อมา มีสถานะเป็นโครงสร้างชั้นบน มีอำนาจเศรษฐกิจอยู่เหนือระบบการผลิตนี้

## 5.2 อภิปรายผลการศึกษา

การที่รถจักรยานยนต์รับจ้างสามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะในแง่ปริมาณที่เข้ามาเป็นส่วนเติมเต็มให้แก่ระบบขนส่งสาธารณะ ทำให้ตำรวจได้ตระหนักถึงความสำคัญของการให้บริการแก่ประชาชนในลักษณะนี้เพิ่มมากขึ้น พร้อมกับมีแนวคิดที่จะเข้าไปจัดการเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยเกิดขึ้น

สภาพของการผลักดันของสถาบันตำรวจเพื่อเข้าไปจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง นำมาซึ่งกระบวนการเบี่ยงเบนวัตถุประสงค์อันมีความสอดคล้องกับแนวคิดเรื่องการคอร์รัปชัน ที่จะพยายามเบี่ยงเบนการแจกจ่ายสินค้าสาธารณะไปเพื่อตอบสนองผลประโยชน์แห่งตนและผลประโยชน์ของ



เอกชนกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งเป็นหลัก นำมาซึ่งระบบกรรมสิทธิ์ในปัจจัยการผลิตของเอกชน ผ่านการสร้างค่าเช่าและระบบอุปถัมภ์ที่ทุนได้สร้างขึ้น เมื่อทุนมีสถานะเป็นผู้ครอบครองปัจจัยการผลิตแล้ว กล่าวคือ กรรมสิทธิ์ในปัจจัยการผลิตอันได้แก่ วินและเสื่อวิน เป็นของทุน (หัวหน้าวิน) กระบวนการแห่งการขูดรีดเอามูลค่าส่วนเกินแรงงานจากผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างจึงตามมา นำมาซึ่งความขัดแย้งในระบบการผลิตให้เกิดขึ้น

เมื่อปัญหาต่างๆ เริ่มเด่นชัดและมีข้อร้องเรียนมากมายเพิ่มขึ้น พร้อมกับการต้องการปราบปรามผู้มีอิทธิพลในสังคม การเข้ามามีบทบาทของรัฐผ่านร่างพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๑๕๔๗ จึงเริ่มขึ้น ยังผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงมากมายตามมา ที่สำคัญคือมันได้ทำให้ระบบอุปถัมภ์และการขูดรีดมูลค่าส่วนเกินแรงงานอย่างตรงไปตรงมาได้สิ้นสุดลง หากแต่ปัญหาที่เกิดจากการแก้ไขปัญหานั้นไม่ครอบคลุมในทุกมิติ อาทิเช่น การไม่สร้างหลักประกันการทำงานหรือมีระบบสวัสดิการรองรับ การไม่เสริมสร้างความรู้ในการจัดการบริหารวินที่ดีให้แก่แรงงาน (ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง) เป็นต้น กำลังเข้ามาคุกคามระบบเศรษฐกิจนี้ให้ถอยกลับไปอยู่ ณ จุดเดิมที่มีทุน (หัวหน้าวิน) เป็นตัวขับเคลื่อน กล่าวคือ จากที่ได้กล่าวไว้แล้วว่าอุปสรรคในประเด็นเรื่องการโอนสิทธิ์ที่มีขั้นตอนยุ่งยาก อาจนำไปสู่การโอนสิทธิ์อย่างไม่ถูกต้อง พร้อมทั้งมีแนวโน้มว่าสิทธิ์นั้นจะกลับไปอยู่ที่หัวหน้าวินเดิม เป็นต้น

### 5.3 ข้อเสนอแนะ

ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะเพื่อให้การนำนโยบายการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพฯ และปริมณฑลให้บังเกิดผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### 5.3.1 ด้านนโยบาย

ให้ผู้กำหนดนโยบาย คือ กรมการขนส่งทางบก โดยพระราชบัญญัติจักรยานยนต์รับจ้าง ควรมีการมองปัญหาในภาพรวมในลักษณะบูรณาการปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเข้าด้วยกัน เพราะปัญหาที่เกิดขึ้นกับการประกอบการจักรยานยนต์รับจ้างมิได้เกิดจากปัญหาด้านใดด้านหนึ่งเพียงอย่างเดียว และเช่นเดียวกันการแก้ปัญหาก็เพียงด้านใดด้านหนึ่งนั้นก็ไม่สามารถแก้ไขปัญหาระบบได้ อาทิเช่น กรอบนโยบายมองว่าปัญหาที่แท้จริงก่อนการประกาศใช้อยู่ที่กรรมสิทธิ์ในปัจจัยการผลิต นั่นคือ เสื่อวินอยู่ในการครอบครองของเอกชน จึงมุ่งแก้ปัญหาที่ตรงนั้นเป็นหลัก หากแต่ต่อมาเมื่อนำไปใช้จริงแล้ว กลับพบว่าเมื่อเวลาผ่านไปแล้ว เสื่อวินมีแนวโน้มเข้าไปอยู่ในการครอบครองของเอกชนหรือทุนกลุ่มเดิม เป็นต้น อีกทั้งการแจกจ่ายให้แก่เพียงสิทธิ์ในการนำไปใช้ประกอบอาชีพโดยมิได้ให้สิทธิ์ในการเปลี่ยนมือ ก็เป็นอีกสาเหตุหนึ่งในการเปลี่ยนมือของกรรมสิทธิ์ในเสื่อวิน ไปสู่หัวหน้าวินหรือทุนกลุ่มเดิมเช่นกัน

กล่าวคือ ควรจัดให้เลื้อยวินสามารถทำการ โอนสิทธิอันมีลักษณะเฉกเช่นการซื้อขายปัจจัยการผลิตทั่วไปได้ง่ายขึ้น เป็นต้น ฉะนั้นแล้วการแก้ไขปัญหานั้นควรมีการมองอย่างเป็นองค์รวมให้มากยิ่งขึ้น

### 5.3.2 ด้านการดำเนินงาน

จากการสัมภาษณ์เราพบว่าปัญหาหนึ่งที่พบอยู่เสมอในทุกหน่วยงานของภาครัฐคือ การให้บริการที่ค่อนข้างช้า อีกทั้งยังมีเงื่อนไขในการให้บริการที่สร้างความสับสนให้แก่แรงงานเป็นอย่างมาก อาทิเช่น การต้องติดต่อหน่วยงานหลายหน่วยงานมากเกินไป และความล่าช้าในการให้บริการของพนักงาน อีกทั้งพนักงานเหล่านั้นก็ได้เป็นผู้มีความรู้ความเข้าใจในกิจกรรมการผลิตเป็นอย่างดี ทำให้การบริการแก่แรงงานเหล่านั้นมีความสับสนกัน เป็นต้น เช่นนี้แล้ว รัฐควรจัดตั้งหน่วยงานที่มีทักษะความรู้ความสามารถและเข้าใจปัญหาอย่างแท้จริงเข้ามาดูแล กล่าวคือควรสร้างบุคคลากรให้มีความรู้ความเข้าใจในอย่างถ่องแท้ก่อนเข้าทำหน้าที่ อีกทั้งควรจัดให้มีระบบข้อมูลที่เชื่อมโยงกันเพื่อความสะดวกและรวดเร็วในการติดตามผลงาน รวมถึงมีหน่วยงานในการรับเรื่องร้องทุกข์ทั้งจากผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการเพื่อจะได้เป็นข้อมูลในการปรับปรุงการดำเนินงานต่อไป ทั้งนี้ควรเป็นหน่วยงานที่ตั้งอยู่ในสถานที่เดียวกันแล้วสามารถให้บริการทุกอย่างในที่เดียวกัน

ศูนย์วิทยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## รายการอ้างอิง

กรมการขนส่งทางบก. คู่มือการดำเนินการทางทะเบียนและใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ สาธารณะ.

กรุงเทพฯ: ศูนย์ปฏิบัติการรับจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ สำนักงานมาตรฐานทะเบียนและภาษีรถ, 2549.

จักรพันธ์ ปานจันทร์. บทบาทจักรยานยนต์รับจ้างในการเกื้อหนุนระบบขนส่งสาธารณะ กรณีศึกษา: พื้นที่ฝั่งตะวันออกเฉียงใต้ของเขตบางนา กรุงเทพฯ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ วิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง. 2546.

จตุพร นสทศิริ. บทบาทของรถตู้โดยสารประจำทางในการเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชน: กรณีศึกษา บริเวณท่ารถอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กรุงเทพฯ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ วิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง. 2546.

ทีดีอาร์ไอ. สมุดปกขาวทีดีอาร์ไอ: ทำไมจึงเกิดมอเตอร์ไซค์รับจ้างในกรุงเทพฯ. กรุงเทพฯ: ทีดีอาร์ไอ, 2537.

บุญศักดิ์ แสงระวี, เศรษฐศาสตร์การเมืองพื้นฐาน, กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์สุขภาพใจ, 2546.

ปรีชา เปี่ยมพงศ์สานต์, เศรษฐศาสตร์การเมือง: โลกทัศน์กับการวิเคราะห์ระบบการเปลี่ยนแปลง. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538.

ผาสุก พงษ์ไพจิตร และ นवलน้อย ตริรัตน์. คอร์รัปชัน ค่าเช่า และพัฒนาการทางเศรษฐกิจ. วารสารเศรษฐศาสตร์ธรรมศาสตร์. 21, 2546.

ผาสุก พงษ์ไพจิตร และ สังคิต พิริยะรังสรรค์, พลวัตไทย: มุมมองจากเศรษฐศาสตร์การเมือง, 2534.

มหาวิทยาลัยรามคำแหง, “รัฐศาสตร์”, เอกสารประกอบการสอนชุดวิชา PS 701 ทฤษฎีคอร์รัปชัน  
กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2547.



รังสรรค์ ชนะพรพันธ์. อนิจลักษณะของการเมืองไทย เศรษฐศาสตร์วิเคราะห์ว่าด้วยการเมือง. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ผู้จัดการ, 2536.

วิทวัส เวทยาวงศ์. มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร กรุงเทพฯ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2540.

ไสศรี บุญรอดพานิช. เศรษฐศาสตร์การเมืองว่าด้วยธุรกิจรถตู้ในกรุงเทพมหานคร กรุงเทพฯ. วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมือง คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549.

สังคีต พิริยะรังสรรค์. ตำรวจผู้มีอิทธิพลและเศรษฐกิจมืด, พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ. ปริชาอินเตอร์พรีนซ์, 2548.

ศักดิ์ชัย ประโยชน์วนิช. การศึกษาความเหมาะสมของการขนส่ง ด้วยจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2534.

อาวรุช อุดมรัตน์. แบบประวัติส่วนตัวและผลงานเพื่อการประเมินประสิทธิภาพการสอบสวนและปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานสอบสวนเพื่อแต่งตั้งเป็น พงส. (สบ 3). กรุงเทพฯ: สถานีตำรวจนครบาลราชบุรีบุรณะ, 2549.

เอกสิทธิ์ เตชะโกศิยานิช, ข้อสังเกตบางประการเกี่ยวกับเศรษฐศาสตร์แบบนายทุนและเศรษฐศาสตร์การเมือง, กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2549.

Khan, Mushtaq H. and K.S., Jomo, eds. Rent, Rent-Seeking and Economic Development: Theory and Evidence in Asia. Cambridge: Cambridge Massachusetts, 2000.

Nipon Poapongsakorn. The Informal Sector in Thailand in The Silent Revolution. Sanfrancisco: International Center for Economic Growth, 1991.



ภาคผนวก

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กำหนด



๐ (๓๑ ทวิ)  
คำพิพากษา

สำหรับศาลใช้

คดีหมายเลขดำที่ ๔๔๙๙/๒๕๔๗

คดีหมายเลขแดงที่ ๕๕๕๘/๒๕๔๗

ในพระปรมาภิไธยพระมหากษัตริย์

ศาลอาญาธนบุรี

วันที่ ๑๖ เดือน ธันวาคม พุทธศักราช ๒๕๔๗

ความอาญา

สมณออกท้อง

ที่ ๑๓๓๓๑

ศาลอาญาธนบุรี

ระหว่าง

พนักงานอัยการ สำนักงานอัยการสูงสุด

โจทก์

นายวันชัย เอี่ยมพิพัฒน์ ที่ ๑

นายไชยันต์ สตาภิรมย์ ที่ ๒

จำเลย

เรื่อง ๑ กระชากทรัพย์

โจทก์ฟ้อง จำเลยทั้งสองให้การรับสารภาพ ข้อเท็จจริงฟังได้ว่า เมื่อระหว่างวันใดไม่ปรากฏชัด

ก่อนเมื่อกลางเดือน ๒๕๔๗ เวลากลางวัน ถึงวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๔๗ เวลากลางวัน ติดต่อกันตลอด

จำเลยทั้งสองกับพวกอีกหลายคนที่ยังไม่ได้ตัวมาฟ้อง ได้ร่วมกันข่มขืนใจนายประเสริฐ จันทร์ทรัพย์

ผู้เสียหายที่ ๑ กับพวกอีก ๗๐ คน รวมทั้งหมด ๗๑ คน ซึ่งประกอบอาชีพขับซิวรถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่

ที่ซอยย่อยสุวิไล ๓๘ แขวงบางปะกอก เขตราชเทวีบูรณะ กรุงเทพมหานคร ให้อยอมให้ หรือยอม

ได้รับรองสำเนา ๕๐ บาน  
ใบเสร็จรับเงินคดีที่ ๙๐๙๐๙/๒๕๔๗-๘/๑  
ลงวันที่ 16 ๐-๑๔๗  
พนักงานศาล



จะให้



(ถ้าแนบ)

0 (๓๑ ทวิ)  
คำพิพากษา



สำหรับศาลใช้

คดีหมายเลขดำที่ ๔๔๗๔/๒๕๕๗  
คดีหมายเลขแดงที่ ๕๕๕๘/๒๕๕๘

ในพระปรมาภิไธยพระมหากษัตริย์

ศาลอาญาธนบุรี

วันที่ ๑๖ เดือน ธันวาคม พุทธศักราช ๒๕๕๘

ความอาญา

ปรากฏข้อ

กล่าวโดย

สี ชันเมธจ  
ศาลอุทธรณ์

ระหว่าง

พนักงานอัยการ สำนักงานอัยการสูงสุด

โจทก์

นายวันชัย เอี่ยมพิพัฒน์ ที่ ๑

นายไชยันต์ สตาภิรมย์ ที่ ๒

จำเลย

เรื่อง ก่อรโชกทรัพย์

โจทก์ฟ้อง จำเลยทั้งสองให้การรับทราบภาพ ข้อเท็จจริงฟังได้ว่า เมื่อระหว่างวันใดไม่ปรากฏชัด

ตั้งแต่เดือนมิถุนายน ๒๕๕๗ เวลากลางวัน ถึงวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๗ เวลากลางวัน ติดต่อกันตลอด

มา จำเลยทั้งสองกับพวกอีกหลายคนที่ยังไม่ได้ตัวมาฟ้อง ได้ร่วมกันข่มขืนใจนายประเสริฐ จันทร์ทรัพย์

ผู้เสียหายที่ ๑ กับพวกอีก ๗๐ คน รวมทั้งหมด ๗๑ คน ซึ่งประกอบอาชีพขับซักรถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่

บริเวณในซอยสุขสวัสดิ์ ๓๘ แขวงบางปะกอก เขตราชบุรีระณะ กรุงเทพมหานคร ให้ยอมให้ หรือยอม

จำ วัชรบรองสำเนา 20 บาท  
ใบเสร็จรับเงินคดีที่ 90909/2558-81  
ลงวันที่ 16 8-๒๕๕8  
พนักงานศาล



ศูนย์วิจัยกฎหมายอาญา  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

๐ (๓๑ ทวี)



สำหรับศาลใช้

คดีหมายเลขแดงที่ ๕๕๕๘/๒๕๕๘

- ๒ -

จะให้จำเลยทั้งสองกับพวกดังกล่าวได้รับประโยชน์ที่เป็นทรัพย์สิน โดยเรียกฟ้องเอาเงินจากผู้เสียหายทั้ง ๗๑ คนดังกล่าว จำนวนคนละ ๕ บาท ต่อหนึ่งวัน ในกรณีที่ผู้เสียหายรายใดมีเสื่อวินสวามใส่ในขณะขับซึ่งรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ออกให้โดยสำนักงานเขตราชบุรีบูรณะ ส่วนผู้เสียหายรายใดไม่มีเสื่อวินสวามใส่ที่ออกให้โดยสำนักงานเขตราชบุรีบูรณะ จะต้องเสียเงินคนละ ๒๐ บาท ต่อหนึ่งวัน ให้แก่จำเลยทั้งสองกับพวก โดยจำเลยทั้งสองกับพวกร่วมกันเชิญผู้เสียหายทั้ง ๗๑ คน ว่าหากผู้เสียหายทั้ง ๗๑ คน ยังต้องการประกอบอาชีพขับซึ่งรถจักรยานยนต์รับจ้างในบริเวณดังกล่าว ผู้เสียหายทั้ง ๗๑ คน แต่ละคน ต้องยอมให้หรือยอมจะให้เงินจำนวน ๕ บาทต่อวัน ในกรณีที่มีเสื่อวินที่ออกให้โดยสำนักงานเขตราชบุรีบูรณะ ส่วนผู้เสียหายรายใดไม่มีเสื่อวินที่ออกให้โดยสำนักงานเขตราชบุรีบูรณะต้องยอมให้หรือยอมจะให้เงินจำนวน ๒๐ บาทต่อวัน แก่จำเลยทั้งสองกับพวกดังกล่าว หากผู้เสียหายทั้ง ๗๑ คน ไม่ยอมให้เงินจำนวนดังกล่าวแก่จำเลยทั้งสองกับพวกแล้ว และผู้เสียหายทั้ง ๗๑ คนยังประกอบอาชีพขับซึ่งรถจักรยานยนต์รับจ้างในบริเวณดังกล่าวต่อไปอีก จำเลยทั้งสองกับพวกจะทำอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย และเสรีภาพของผู้เสียหายทั้ง ๗๑ คน จนผู้เสียหายทั้ง ๗๑ คน ยอมให้เงินแก่จำเลยทั้งสองกับพวกไป เหตุเกิดที่ แขวงบางปะกอก เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร

พิพากษาว่า จำเลยทั้งสองมีความผิดฐานร่วมกันข่มขู่หรือขู่จะฆ่า ตามประมวล

กฎหมาย



๐ (๓๑ ทวิ)



สำหรับศาลใช้

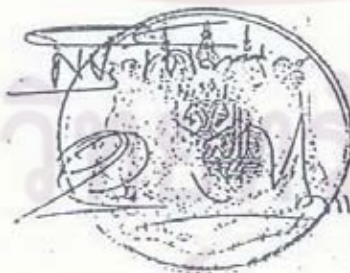
คดีหมายเลขแดงที่ ๕๕๔๘/๒๕๔๘

- ๓ -

กฎหมายอาญา มาตรา ๓๓๗ (๑) ให้จำคุกจำเลยไว้คนละ ๔ ปี และปรับคนละ ๔,๐๐๐ บาท จำเลยทั้งสองให้การรับสารภาพแต่โดยดีปราศโทษให้ทั้งหนึ่งตามมาตรา ๗๘ คงจำคุกจำเลยไว้คนละ ๒ ปี และปรับคนละ ๔,๐๐๐ บาท ไม่ปรากฏว่าจำเลยทั้งสองได้กระทำความผิดมาก่อน ทั้งจำเลยทั้งสองได้ร่วมกันชดใช้ค่าเสียหายเป็นที่พอใจแก่ผู้เสียหาย ผู้เสียหายไม่ติดใจเอาโทษแก่จำเลยทั้งสอง โทษจำคุกให้รอกการลงโทษไว้คนละ ๒ ปีตามมาตรา ๕๖ ในระหว่างที่รอกการลงโทษให้จำเลยทั้งสองไปรายงานตัวต่อพนักงานคุมประพฤติ ๖ เดือนต่อครั้ง เพื่อให้พนักงานคุมประพฤติจัดให้จำเลยทั้งสองปฏิบัติงานเพื่อสาธารณกุศล ตามที่เจ้าพนักงานคุมประพฤติกำหนด สำหรับค่าปรับนั้นหากจำเลยทั้งสองไม่ชำระ ให้บังคับตาม มาตรา ๒๔, ๓๐ เนื่องจากจำเลยทั้งสองได้ชำระค่าเสียหายให้ผู้เสียหายครบถ้วนแล้ว ให้จ่ายเงินสดจำนวน ๑๖,๓๗๐ บาทของคลัง แก่จำเลยทั้งสอง

นายสมปอง เสนเนียม


นายชนะ ภาสกาณห์



วทริ พิมพ์งาน



พ.ศ. ๒๕๖๓ ๑, ๑, ๕ ๐๐๐๐๐



สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

รายงานการสอบสวน

คดีอาญาที่ 956 / 2547

สถานีตำรวจ นครบาลราชบุรีบูรณะ เขต ราชบุรีบูรณะ จังหวัด กรุงเทพมหานคร

วันที่ 11 เดือน ตุลาคม พ.ศ. 2547

เสนอ ผู้กำกับสถานีตำรวจนครบาลราชบุรีบูรณะ

นายประเสริฐ จันทร์ทรัพย์ กับพวกรวม 71 คน (รายชื่อปรากฏท้ายรายงานนี้) ผู้ต้องหา

คดีระหว่าง

นายวินชัย เอี่ยมพิทักษ์ กับพวกรวม 5 คน (รายชื่อปรากฏท้ายรายงานนี้) ผู้ต้องหา

ฐานความผิด ร่วมกันฉกรรจ์

---

วันเวลาเกิดเหตุ ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2547, 15 และ 30 มิถุนายน 2547, 15 และ 30 กรกฎาคม 2547 และ 15, 30 สิงหาคม 2547 เวลากลางวัน

ตำบลที่เกิดเหตุ แขวงบางปะกอก เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร

ราคาริมทรัพย์ที่ถูกประทุษร้าย รวม จำนวน 34,375 บาท

บาดแผล

วันเวลาที่ร้องทุกข์หรือกล่าวโทษ วันที่ 26 สิงหาคม 2547 เวลา 07.30 น. ประจําวันข้อ 1

วันที่ผู้ต้องหาถูกควบคุมหรือขังและปล่อยหรือปล่อยชั่วคราว ผู้ต้องหาที่ 1, 2 ถูกควบคุมเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2547 ต่อมาวันที่ 2 กันยายน 2547 ได้นำตัวผู้ต้องหาทั้งสองฝากขังศาลอาญารธนบุรี ครั้งที่ 1 ตามคำร้องที่ พ.3091/2547 จะครบกำหนดฝากขังครั้งที่ 4 ในวันที่ 19 ตุลาคม 2547

ส่วนผู้ต้องหาที่ 3, 4, 5 หลบหนีถึงจับกุมตัวไม่ได้ ศาลอาญารธนบุรีได้ออกหมายจับที่ จ.2898/2547 จ.2900/2547, จ.2901/2547 ตามลำดับ เพื่อประกาศสืบจับต่อไปแล้ว

สำนวนคดี  
 พ.ศ. 11  
 (อาวุธ บุตรรัตน์)  
 พงส.(สน)สน.ราชบุรีบูรณะ  
 ๐๗/๑๐/๒๕

## ข้อเท็จจริงและความเห็น

( ข้อเท็จจริงนั้นให้กล่าวถึงคำกล่าวหา ผู้ต้องหา หลักฐานพยานทุกปาก ส่วนความเห็นนั้นให้อ้างเหตุผล บทกฎหมาย และมาตราประกอบด้วย )

คดีนี้กล่าวหาว่า สมวันเวลาที่เกิดเหตุ ผู้ต้องหาที่ 1,2,3,4,5 ได้ร่วมกันกระทำความผิด (ตามบัญชีประทุษร้ายา ของผู้กล่าวหาที่ 1 - 1 ทำให้ได้รับความเสียหายร้องทุกข์ให้พนักงานสอบสวนสืบคดีกับผู้ต้องหาตามกฎหมาย

บัดนี้การสอบสวนเสร็จสิ้นแล้ว สรุปได้ความดังนี้

การสอบสวนปากคำผู้กล่าวหาที่ 1 ปากคือ-

1) นายประเสริฐ จันทร์ทรัพย์ ผู้กล่าวหาที่ 1 ให้การว่าก่อนเกิดเหตุในคดีนี้ได้เข้ามาขบรวนจักรยานที่วินชอชมสุขสวัสดิ์ 38 โดยได้จ่ายค่าวินให้กับผู้ต้องหาที่ 1 วันละ 80 บาท เรื่อยมา จนกระทั่งเมื่อเดือนพฤษภาคม ปี 2561 ปรากฏว่าไม่ต้องจ่ายค่าวิน ผู้ขับขีวินรถจักรยานยนต์ชอชมสุขสวัสดิ์ 38 จึงได้ไปขึ้นทะเบียนที่ตำรวจภูธรบุรีรัมย์ ผู้ต้องหาที่ 1 จึงไม่กล้าเก็บค่าวิน แต่ต่อมาผู้ต้องหาที่ 1 พยายามเรียกเก็บค่าวินอีกโดยให้ผู้ต้องหาที่ 1 อ้างข่มขู่ว่าหากใครไม่จ่ายจะเจ็บตัว ผู้กล่าวหาที่ 1 กับพวกจึงได้รวมตัวกันไปเรียกเวียน และต่อมาผู้ต้องหาที่ 1 ได้ไปพักชอชมสุขสวัสดิ์ 38 และพูดจาเพียงตั้งให้กินขบรวนปากชอชมสุขสวัสดิ์ 38 ได้ยินทั่วกันว่าจะเอาวินคืน และได้ขีรวนจักรยานยนต์ไปประชุมกันที่อาคารตึก บี เกาะสุขสวัสดิ์ 38 โดยมีผู้ต้องหาที่ 2 เป็นคนชักชวนเข้าประชุม แล้วข่มขู่จะเก็บค่าวิน โดยผู้ขับขีวินรถจักรยานยนต์ที่ขึ้นทะเบียนถูกต้อง ให้จ่ายค่าคุ้มครองวันละ 5 บาท ส่วนผู้ที่ไม่ถูกต้องวันละ 20 บาท ในขณะที่ตนเองมีนางด้อย ตั้งแตงว่าทำไม่ต้องจ่าย ทำให้ผู้ต้องหาที่ 1 โกรธจึงได้สั่งให้ผู้ต้องหาที่ 1 ทำให้ผู้เข้าประชุมคนอื่นกลัวไม่กล้าโต้แย้งและยอมจ่ายค่าคุ้มครองให้กับผู้ต้องหาที่ 1 ตามเดิม

2) นายสุโขทัย ทรัพย์เสริม ผู้กล่าวหาที่ 2 ให้การว่าขบรวนจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินชอชมสุข 38 เบอร์ 179 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทุกประการ

3) นายอดุลย์ จันทร์กลาง ผู้กล่าวหาที่ 3 ให้การว่าขบรวนจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินชอชมสุข เบอร์ 3 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางประการ

4) นายเกษมสัน มั่นเสมอ ผู้กล่าวหาที่ 4 ให้การว่าขบรวนจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินชอชมสุข เบอร์ 4 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางประการ

5) นายธนิต สีขางนอก ผู้กล่าวหาที่ 5 ให้การว่าขบรวนจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินชอชมสุข เบอร์ 8 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางประการ

6) นายสมศักดิ์ ลอกทอง ผู้กล่าวหาที่ 6 ให้การว่าขบรวนจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินชอชม



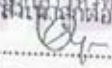
รายงานการสอบสวน		คดีอาญาที่	หน้าที่ 2
38 เบอร์ 10 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดี	ทุกประการ	956 / 2547	
7) นายชอบ รินฤทธิ์ ผู้กล่าวหาที่ 7 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์ 38	เบอร์ 17 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุก		
8) นายอุ่น ฉาวรสันต์ ผู้กล่าวหาที่ 8 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์ 38	เบอร์ 20 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุก		
9) นายณรงค์ ขวนใจ ผู้กล่าวหาที่ 9 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์ 38	เบอร์ 23 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุก		
10) นายสมาน สุขใจ ผู้กล่าวหาที่ 10 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์ 38	เบอร์ 24 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุก		
11) นายสมเกียรติ วิชา ผู้กล่าวหาที่ 11 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์	38 เบอร์ 27 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดี		
12) นายประดิษฐ์ สินไธสง ผู้กล่าวหาที่ 12 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอย	สุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 34 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระ		
13) นายสุนันท์ ปัดจิชย์ ผู้กล่าวหาที่ 13 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอย	สุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 39 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญ		
14) นายยุทธ คงราษฎร์ ผู้กล่าวหาที่ 14 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์	เบอร์ 41 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุก		
15) นายนิมิตร ชมาพงษ์ ผู้กล่าวหาที่ 15 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์	38 เบอร์ 43 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุก		
		พ.ต.ท. ....	
		(อาวุธ อุดมรัตน์)	
		พงส.(สย๒)สารวัตรประจำคณะ	



รายงานการสอบสวน	คดีอาญาที่ 956 / 2547
26) นายสุวัฒน์ เทียรดี ผู้กล่าวหาที่ 26 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินชอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 81 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ	แผ่นที่ 4
27) นายประดิษฐ์ ประพัธรางค์ ผู้กล่าวหาที่ 27 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินชอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 82 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ	
28) นายสมเดช แสนทวีสุข ผู้กล่าวหาที่ 28 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินชอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 83 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ	
29) นายไชยวุฒิ รัตนวิทย์พันธ์ ผู้กล่าวหาที่ 29 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินชอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 86 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ	
30) นายอุทัย จันทร์หอม ผู้กล่าวหาที่ 30 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินชอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 91 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ	
31) นายบุญทา สีส่อง ผู้กล่าวหาที่ 31 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินชอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 92 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ	
32) นายสงคราม ขอดพันธ์ ผู้กล่าวหาที่ 32 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินชอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 93 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ	
33) นายนิมิตร์ มีชัยชนะ ผู้กล่าวหาที่ 33 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินชอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 95 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ	
34) นายสัมฤทธิ์ รุชจันทร์ ผู้กล่าวหาที่ 34 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินชอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 96 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ	
35) นายสุรินทร์ เจริญชาติ ผู้กล่าวหาที่ 35 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินชอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 97 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ	<p>สำเนาออกต้อง พ.ต.ท. .... (อาวุธ ยุทธภัณฑ์) พงส.(สว2)สน.ราชบุรีคณะ .....</p>

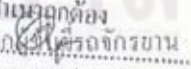




รายงานการสอบสวน	คดีอาญาที่	แผ่นที่ 6
		956 / 2547
46) นายสุภูฏี พิทักษ์ ผู้กล่าวหาที่ 46 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 160 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ		
47) นายบุญเรือง ศรีลิข ผู้กล่าวหาที่ 47 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 1620 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ		
48) นายสมาน สีสวน ผู้กล่าวหาที่ 48 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 163 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ		
49) นายอุทิศ หิตกำปัง ผู้กล่าวหาที่ 49 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 167 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ		
50) นายรวย เพ่งพิศ ผู้กล่าวหาที่ 50 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 168 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ		
51) นายปัทม์ สุขรอบ ผู้กล่าวหาที่ 51 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 171 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ		
52) นายชัค สายบุตร ผู้กล่าวหาที่ 52 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 150 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ		
53) นายสง มุนินสาร ผู้กล่าวหาที่ 53 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 150 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ		
54) นายประสิทธิ์ เอี่ยมละออ ผู้กล่าวหาที่ 54 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 177 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ		
55) นายกมล อันทันทรพิทิต ผู้กล่าวหาที่ 55 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 150 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ		
	<p>พ.ต.ท. .....</p> <p>(อาวุธ อุดมรัตน์)</p> <p>พงส.(สนบ)สน.ราชบุรีคณะ</p> <p>๒๑/๕/๔๗</p>	



รายงานการสอบสวน	คดีอาญาที่	แผ่นที่ 7
56) นายอำพล กำคอยแดง ผู้กล่าวหาที่ 56 ให้การว่า ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 184 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ	956 / 2547	11
57) นายสิงคำ แสงไสย์ ผู้กล่าวหาที่ 57 ให้การว่า ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 187 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ		
58) นายฉลาด จับปัดควบุรี ผู้กล่าวหาที่ 58 ให้การว่า ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 188 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ		
59) นายประหัต วัฒนปะ ผู้กล่าวหาที่ 59 ให้การว่า ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 191 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ		
60) นายพรหม คำเหลือ ผู้กล่าวหาที่ 60 ให้การว่า ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 193 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ		
61) นายวรพจน์ ไสศรีจันทร์ ผู้กล่าวหาที่ 61 ให้การว่า ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 195 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ		
62) นายบุญเสริม ประณีตพลกรัง ผู้กล่าวหาที่ 62 ให้การว่า ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 196 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ		
63) นายไฉริทธิ์ สุขล้วน ผู้กล่าวหาที่ 63 ให้การว่า ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 204 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ		
64) นายกังวาล ดิงสะ ผู้กล่าวหาที่ 64 ให้การว่า ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 209 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ		
65) นายแทน งามป้อ ผู้กล่าวหาที่ 65 ให้การว่า ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 216 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ		
	พ.ต.ท. ....	
	(อาวุธ หุตมรัตน์)	
	พงส.(สบ2)สน.ราชบุรีบูรณะ	
	20/10/2547	

รายงานการสอบสวน	คดีอาญาที่ 956 / 2547
66) นายคำมี ขันดี ผู้กล่าวหาที่ 66 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 217 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ	แผ่นที่ 8
67) นายสว่าง นุชหม่าลัย ผู้กล่าวหาที่ 67 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 223 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ	
68) นายราชน อุคมรัมย์ ผู้กล่าวหาที่ 68 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 216 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ	
69) นายทา สีขงนอก ผู้กล่าวหาที่ 69 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 243 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ	
70) นายชาติ สระทองคำ ผู้กล่าวหาที่ 70 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 252 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ	
71) นายเสณีย์ หงุจรัตน์ ผู้กล่าวหาที่ 71 ให้การว่าขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประจำอยู่ที่วินซอยสุขสวัสดิ์ 38 เบอร์ 297 และนอกจากนั้นผู้กล่าวหาได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ	
<b>การสอบสวนปากคำผู้ต้องหาที่ 2 ปากถ้อ.-</b>	
1) นายวันชัย เอี่ยมพิพัฒน์ ผู้ต้องหาที่ 1 ให้การปฏิเสธตลอดข้อกล่าวหา โดยให้การว่ารู้จักกับผู้ต้องหาที่ 2-5 มาก่อน และผู้ต้องหาที่ 1 เคยเรียกผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์วินซอยสุขสวัสดิ์ 38 ประชุมแต่ประชุมเรื่องขอเสียจากเขตรัฐบุรณะ	
2) นายไชยันต์ สลาภิรมย์ ผู้ต้องหาที่ 2 ให้การภาคเสธ โดยให้การว่าก่อนเกิดเหตุได้ซื้อเสื้อวินรถจักรยานยนต์ซอยสุขสวัสดิ์ 38 มาขับขี่และรู้จักกับผู้ต้องหาที่ 1 มาก่อน ซึ่งก่อนหน้านั้นผู้ต้องหาที่ 1 เป็นเจ้าของวินรถจักรยานยนต์ซอยสุขสวัสดิ์ 38 และได้เรียกเก็บค่าวินจากผู้ขับขี่วันละ 150 บาท และต่อมาได้ลดเหลือวันละ 80 บาท แล้วเมื่อเดือนพฤษภาคม 2546 นายกรัฐมนตรีได้ประกาศว่าคนขับรถจักรยานยนต์ไม่ต้องจ่ายค่าวิน และให้ไปลงทะเบียนที่สำนักงานเขตผู้ต้องหาที่ 1 จึงได้หยุดเก็บค่าวิน และต่อมาเมื่อเดือนมิถุนายน 2547 ผู้ต้องหาที่ 1 ได้เรียกประชุมผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างทั้งหมด และได้เรียกเก็บค่าวินจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง และนอกจากนั้นผู้ต้องหาที่ 2 ได้ให้การสอดคล้องต้องกันกับคำให้การของผู้กล่าวหาที่ 1 ในสาระสำคัญทางคดีทุกประการ	
และต่อมาวันที่ 31 สิงหาคม 2547 ขณะที่ผู้ต้องหาที่ 2 กำลังตั้งโต๊ะเรียกเก็บค่าวินจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	<p>สำเนาถูกต้อง    (อาวุธ อุดมรัตน์)  พงส.(สน2) ส.ราชบุรุษธานี</p>



ยนต์ชอยสุขสวัสดิ์ 38 จึงได้ถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจนำหมายจับกุมเข้าจับกุมตัวได้พร้อมของกลางในคดีนี้ นำส่งพนักงานสอบสวนดำเนินคดี

**การสอบสวนปากคำทนายที่ 3 ปากถ้อย**

1) พันตำรวจตรีอาวุธ อุดมรัตน์ ทนายให้การเป็นพนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบในคดีนี้ ได้ให้การว่า หลังเกิดเหตุได้รับเรื่องร้องเรียนกรณีผู้ต้องหาที่ 1 กับพวกร่วมกันเรียกเก็บค่าคุ้มครองจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ วินชอยสุขสวัสดิ์ 38 จึงได้เรียกผู้กล่าวหามาสอบสวน ได้ความว่าก่อนเกิดเหตุผู้ต้องหาที่ 1 ตั้งตนเป็นเจ้าของวินรถจักรยานยนต์รับจ้างชอยสุขสวัสดิ์ 38 ซึ่งผู้ที่เข้าไปจับจะต้องซื้อเสื้อวินจากผู้ต้องหาตัวละ 3-8 หมืนบาท และจะต้องจ่ายค่าวินอีกวันละ 80 บาท แต่ต่อมาเมื่อรัฐบาลประกาศไม่ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างไม่ต้องจ่ายค่าวิน และให้ไปขึ้นทะเบียนที่สำนักงานเขตแต่ละแห่ง ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจึงได้เลิกจ่ายค่าวิน ทำให้ผู้ต้องหาที่ 1 เสียผลประโยชน์จึงพยายามเรียกเก็บค่าวิน และได้มีการจัดประชุมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง เมื่อสอบสวนได้ความเช่นนั้นจึงได้ยื่นคำร้องขอให้ศาลอาญารธนบุรีออกหมายจับกุมผู้ต้องหาที่ 1-5 แล้วจากนั้นได้ร่วมกับพวกจับกุมผู้ต้องหาไว้ดำเนินคดี

2) นายสมปอง สิมะกุล ทนายซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ฝ่ายเทคนิค สำนักงานเขตราชบุรีบูรณะ ได้ให้การว่าทางฝ่ายเทคนิคมีหน้าที่ดูแลและขึ้นทะเบียนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในชอยสุขสวัสดิ์ 38

3) พันตำรวจตรีเรงรองฤทธิ์ ทองแทบ ทนายให้การว่าเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจที่จับกุมผู้ต้องหาที่ 1,2 ได้ให้การว่า หลังเกิดเหตุได้นำหมายจับเข้าจับกุมผู้ต้องหาที่ 2 ขณะที่ตั้งโต๊ะเรียกเก็บเงินค่าวินจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างชอยสุขสวัสดิ์ 38 ที่หน้าบ้านของผู้ต้องหาที่ 1 ได้พร้อมของกลางในคดีนี้ และได้นำหมายค้นและหมายจับกุมเข้าจับกุมผู้ต้องหาที่ 1 และได้ตรวจค้นในบ้านพบของกลางอีกหลายรายการ

**ทนายเอกสารและทนายวิเศษ**

1) ของกลางมี 9 รายการ (ปรากฏตามบัญชีของกลาง)

**หลักฐานทางคดีและความเห็นของพนักงานสอบสวน**

คดีนี้การสอบสวนได้เสร็จสิ้นแล้ว ข้อเท็จจริงจึงได้ความว่าก่อนเกิดเหตุผู้ต้องหาที่ 1 ได้ตั้งตัวเป็นเจ้าของวินรถจักรยานยนต์รับจ้างชอยสุขสวัสดิ์ 38 ซึ่งผู้ขับขี่จะขับขีรถรับจ้างได้จะต้องซื้อเสื้อวินจากผู้ต้องหาที่ 1 ตัวละ 3-8 หมืนบาท และยังคงจ่ายค่าวินอีกวันละ 80 ซึ่งผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในชอยดังกล่าวก็จ่ายเรื่อยมา แต่ต่อมาเมื่อเดือนพฤษภาคม 2546 นายกรัฐมนตรีได้ประกาศว่าไม่ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจ่ายค่าวินอีกต่อไป และให้ไปขึ้นทะเบียนที่สำนักงานเขตแต่ละแห่ง ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในชอยสุขสวัสดิ์ 38 จึงได้เลิกจ่ายค่าวินให้กับผู้ต้องหาที่ 1 ทำให้ผู้ต้องหาที่ 1 เสียผลประโยชน์อย่างมหาศาล จึงได้พยายามข่มขู่เพื่อที่จะเรียกเก็บค่าวินจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเรื่อยมา และต่อมาผู้ต้องหาที่ 1 ได้นำหมายที่ปากชอยสุขสวัสดิ์ 38 และพูดจาเสียงดังเพื่อให้คนขับรถรับจ้างที่ปากชอยดังกล่าวได้ยินว่าจะมาทางเอาวินคืน ต่อมาเดือนมิถุนายน 2547 ผู้ต้องหาที่ 1 ได้เรียกผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างชอยดังกล่าวไปประชุมกันที่อาคารศึก บี เกษะสุขสวัสดิ์ โดยมีผู้ต้องหาที่ 2-5 ร่วมอยู่ด้วย และให้ผู้ต้องหาที่ 2 เรียกรายชื่อผู้เข้าร่วมประชุมโดยผู้กล่าวหาที่ 1-71 เข้าร่วมประชุมด้วย มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวนประมาณพันคน จากนั้นผู้ต้องหาที่ 1 ได้พูดข่มขู่ให้

(อาวุธ อุดมรัตน์)  
พงส.(สบ2)สน.ราชบุรีบูรณะ  
๒๖.๑.๒๕๔๗



<p>รายงานการสอบสวน</p>	<p>คดีอาญาที่ 956 / 2547</p> <p>แผ่นที่ 10</p>
------------------------	--

ผู้กล่าวหาที่ 1-71 และผู้จับขังรถจักรยานยนต์รับจ้างจ่ายค่าวินเหมือนเดิม โดยผู้จับขังรถจักรยานยนต์ที่ขึ้นทะเบียนกับทางเขตรถราชบุรีบูรณะ ถูกต้องให้จ่ายค่าวินวันละ 5 บาท ส่วนผู้ที่ไม่ถูกต้องให้จ่ายวันละ 20 บาท แต่ในขณะนั้นเองได้มีนายค้อย ผู้จับขังรถจักรยานยนต์รับจ้างให้โต้แย้งและสอบถามผู้ต้องหาที่ 1 ว่าทำอะไร ทำให้ผู้ต้องหาที่ 1 โกรธ จึงได้สั่งให้ผู้ต้องหาที่ 3 กลับหน้านายค้อย หนึ่งครั้ง ทำให้ผู้กล่าวหาที่ 1-71 และผู้จับขังรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไม่กล้าโต้แย้งเนื่องจากกลัวจะถูกทำร้าย จึงยอมจ่ายค่าวินเหมือนเดิม แต่ผู้กล่าวหาที่ 1 กับพวกเห็นว่าไม่ได้รับความเป็นธรรมจึงได้ไปร้องเรียน แล้วต่อมาพนักงานสอบสวนได้เรียกสอบปากคำก็ได้ความสอดคล้องกันจึงได้ยื่นคำร้องขอหมายจับผู้ต้องหาที่ 1-5 และต่อมาได้นำหมายจับกุมเข้าจับกุมผู้ต้องหาที่ 1,2 โดยจับกุมผู้ต้องหาที่ 2 ได้ขณะกำลังไต่เน้งเก็บเงินค่าวินจากผู้จับขังรถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่ที่หน้าบ้านของผู้ต้องหาที่ 1 ได้พร้อมของกลาง (ปรากฏความบัญชีของกลาง) และเมื่อผู้กล่าวหาที่ 3-71 ทราบว่าผู้ต้องหาที่ 1,2 ถูกจับกุม จึงได้พร้อมกันเข้าร้องทุกข์กับพนักงานสอบสวนให้ดำเนินคดีกับผู้ต้องหาที่ 1-5 ตามกฎหมาย

คดีนี้ พนักงานสอบสวน ได้ทำการสอบสวนและรวบรวมพยานหลักฐานปรากฏข้อเท็จจริงว่า นับตั้งแต่ปี พ.ศ.2546 เป็นต้นมานายวันชัยฯ ผู้ต้องหาที่ 1 กับพวก ได้สร้างตัวเป็นผู้มีอิทธิพลบังคับ ชูเชิญ ให้ผู้จับขังรถจักรยานยนต์จ่ายเงินค่าคุ้มครองโดยนายวันชัยฯ กับพวกอ้างว่าเงินดังกล่าวจะนำไปใช้เป็นการบริหารจัดการระเบียบการจราจรของจักรยานยนต์รับจ้าง ในซอยสุขสวัสดิ์ 38 อีกทั้งเป็นเงินค่าเช่าที่จอดรถจักรยานยนต์โดยไม่เกรงกลัวอำนาจรัฐแต่อย่างใด พฤติกรรมของนายวันชัยฯ ผู้ต้องหาที่ 1 กับพวก ได้ดำเนินการมาอย่างเป็นขั้นเป็นตอนถึงปัจจุบัน ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาดังกล่าว ผู้ที่ได้รับความเดือดร้อนจากการกระทำของผู้ต้องหาที่ 1-5 คน มีหนังสือร้องเรียนถึง หน่วยงานที่รับผิดชอบต่าง ๆ เช่น สำนักงานเขตรถราชบุรีบูรณะ ,สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ,ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ,ผู้บังคับการตำรวจนครบาล 8 และผู้กำกับสถานีตำรวจนครบาลราชบุรีบูรณะ ปรากฏตามสำเนาเอกสารลำดับที่ 6/1 - 6/81 เป็นระยะรวมเอกสาร 81 แผ่น ซึ่งตลอดระยะเวลาดังกล่าวผู้บังคับบัญชาทุกตำแหน่งชั้นข้างต้น ให้ความสนใจและได้กวัดข้นติดตามพฤติกรรมเพื่อรวบรวมพยานหลักฐานดำเนินคดีกับนายวันชัยฯ กับพวกมาโดยตลอด สำหรับเนื้อความที่ผู้เดือดร้อนได้ร้องเรียนจะมีลักษณะทำนองเดียวกันว่า นายวันชัย เอี่ยมพิพัฒน์ กับพวกรวม 5 คน ดังกล่าวร่วมกันกระทำความผิด เรียกเก็บเงินค่าเสียวิน ,ค่าคิว สร้างตัวเป็นผู้มีอิทธิพล ก่อปัญหาให้เกิดความเดือดร้อนกับผู้จับขังรถจักรยานยนต์ในซอยสุขสวัสดิ์ 38

ต่อมาพนักงานสอบสวนได้รวบรวมพยานหลักฐานปรากฏแน่ชัดว่านายวันชัยฯ ผู้ต้องหาที่ 1 กับพวกรวม 5 คนได้กระทำความผิดจริงและสร้างตัวเป็นผู้มีอิทธิพล จึงได้ขออนุมัติหมายค้นและหมายต่อศาล และได้ทำการตรวจค้นจับกุมนายวันชัย เอี่ยมพิพัฒน์ และนายไซยันต์ สลาภิรมย์ ได้รวม 2 คน ส่วนพวกที่เหลือได้หลบหนี อยู่ระหว่างการสืบสวนจับกุมตามหมายจับของศาลอาญารธนบุรี

หลักฐานทางคดีมีผู้กล่าวหาที่ 1-71 พันตำรวจตรีอาวุธ อุดมรัตน์ พนักงานสอบสวน ,พันตำรวจตรีณรงค์ฤทธิ์ ทองแพ เจ้าหน้าที่ผู้สืบสวนพฤติกรรมของผู้ต้องหา ให้การสอดคล้องต้องกันยืนยันการกระทำผิดของผู้ต้องหา อีกทั้งผู้ต้องหาที่ 2 รับว่าก่อนเกิดเหตุผู้ต้องหาที่ 1 ได้เป็นเจ้าของวินและเรียกเก็บเงินค่าวินจากผู้จับขังรถจักรยานยนต์รับจ้างในซอยสุขสวัสดิ์ 38 จริง อีกทั้งขณะถูกจับกุมผู้ต้องหาที่ 2 กำลังตั้งไต่เน้งเก็บเงินค่าวินจากผู้จับขังรถจักรยานยนต์รับจ้างในซอยดังกล่าว ประกอบกับมีของกลาง (ตามบัญชีของกลาง) เป็นพยานหลักฐานประกอบคดี

(อาวุธ อุดมรัตน์)  
 พงส.(สบ2)สถานีตำรวจราชบุรีบูรณะ  
 22/ 20/ 2547

รายงานการสอบสวน	คดีอาญาที่	แผ่นที่ 13 956 / 2547
11) นายสมเกียรติ วัฒนา อายุ 27 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 11		
12) นายประคิษฐ์ เต็มโธสง อายุ 38 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 12		
13) นายสุนันท์ ปัดจิลย์ อายุ 32 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 13		
14) นายพุทธ คงราศรี อายุ 32 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 14		
15) นายนิมิตร สนาพจน์ อายุ 40 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 15		
16) นายบุญสี อาจหงษา อายุ 32 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 16		
17) นายันทา ศรีอุทร อายุ 26 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 17		
18) นายปราจีน พลทาบูล อายุ 27 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 18		
19) นายประพันธ์ อาการ อายุ 31 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 19		
20) นายวันชัย ศรีมมข อายุ 35 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 20		
21) นายสมคิด บุญธรรม อายุ 46 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 21		
22) นายรักษาดิ หกามาเลย์ อายุ 24 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 22		
23) นายฉลาด ไวทยา อายุ 37 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 23		
24) นายชชาติ แซ่ฉั่ว อายุ 38 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 24		
25) นายสุก คำศรี อายุ 26 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 25		
26) นายสุวัฒน์ เทียงดี อายุ 28 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 26		
27) นายประคิษฐ์ ประทศรางค์ อายุ 24 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 27		
28) นายสมเดช แสนทวีสุข อายุ 34 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 28		
29) นายไชยวุฒิ รัตนวิทยาพันธ์ อายุ 37 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 29		
30) นายอุทัย จันทอม อายุ 31 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 30		
31) นายบุญท่า ลีส่อง อายุ 29 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 31		
32) นายสงคราม ยอดพันธ์ อายุ 34 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 32		
33) นายนิมิตร มีชัยชนะ อายุ 49 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 33		
34) นายสัมฤทธิ์ ภูจันทร์ อายุ 38 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 34		
35) นายสุรินทร์ เฒ่าหงษ์ อายุ 33 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 35		
36) นายวิธาน เสียงพระเวระ อายุ 31 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 36		
37) นายไสว สังฆะมาลัย อายุ 40 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 37		
38) นายเสริม ศรีสุโพธิ์ อายุ 48 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 38		
39) นายสุวิทย์ ช่อแก้ว อายุ 36 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 39		
40) นายจันทร์ มะปราง อายุ 35 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 40		





สำเนาถูกต้อง  
 พ.ต.ท. *Car*  
 (อาวุธ มูลมรัตน์)  
 พงส.(สบ2)สน.ราชบุรณะ  
 21/10/2547



รายงานการสอบสวน		คดีอาญาที่	แผ่นที่ 14
		956 / 2547	
41) นายทวี โพนเมืองหล้า อายุ 37 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 41			
42) นายอภิชาติ หรือด้อย น้อยบุตร อายุ 24 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 42			
43) นายสำราญ กองทอง อายุ 28 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 43			
44) นายประนิต วันทา อายุ 39 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 44			
45) นายมงคล จันทร์ศิริ อายุ 37 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 45			
46) นายสุฤฎี ทิทัศน์ อายุ 25 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 46			
47) นายบุญเรือง ศรีเลิศ อายุ 36 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 47			
48) นายสมาน สีสวย อายุ 45 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 48			
49) นายอุทิศ หิลาปึง อายุ 38 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 49			
50) นายรวย เถงทิส อายุ 50 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 50			
51) นายปัทม์ สุขรอบ อายุ 29 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 51			
52) นายชัช สายบุตร อายุ 35 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 52			
53) นายสง มุนินสาว อายุ 37 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 53			
54) นายประสิทธิ์ เอี่ยมละออ อายุ 42 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 54			
55) นายคมร อนันต์พรพิศ อายุ 45 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 55			
56) นายอำพล ก่าดอนแดง อายุ 31 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 56			
57) นายสิงคำ แสงไสย์ อายุ 38 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 57			
58) นายฉลาด จันปีโคกรบุรี อายุ 34 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 58			
59) นายประหัด ะโนปะ อายุ 24 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 59			
60) นายพรวน ค้าเหลือ อายุ 37 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 60			
61) นายวรพจน์ ไสศรีจันทร์ อายุ 32 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 61			
62) นายบุญเสริม ประณีตพลกรัง อายุ 35 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 62			
63) นายไตรทิพย์ สุขล้วน อายุ 29 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 63			
64) นายกิ่งวาล ดึงตะ อายุ 34 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 64			
65) นายแทน งามป้อ อายุ 38 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 65			
66) นายสำมี ชันดี อายุ 28 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 66			
67) นายสว่าง บุบผามาธัย อายุ 24 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 67			
68) นายราชันย์ อุดมรัตน์ อายุ 24 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 68			
69) นายทา สีงนอก อายุ 32 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 69			
70) นายชาติ สระทองคำ อายุ 48 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 70			

สำเนาถูกต้อง  
 พ.ต.ท. ....  
 (อาวุธ อุดมรัตน์)  
 พงส.(สบ2)สน.ราชบุรีบูรณะ  
 ๑๑/๑๑/๕๕

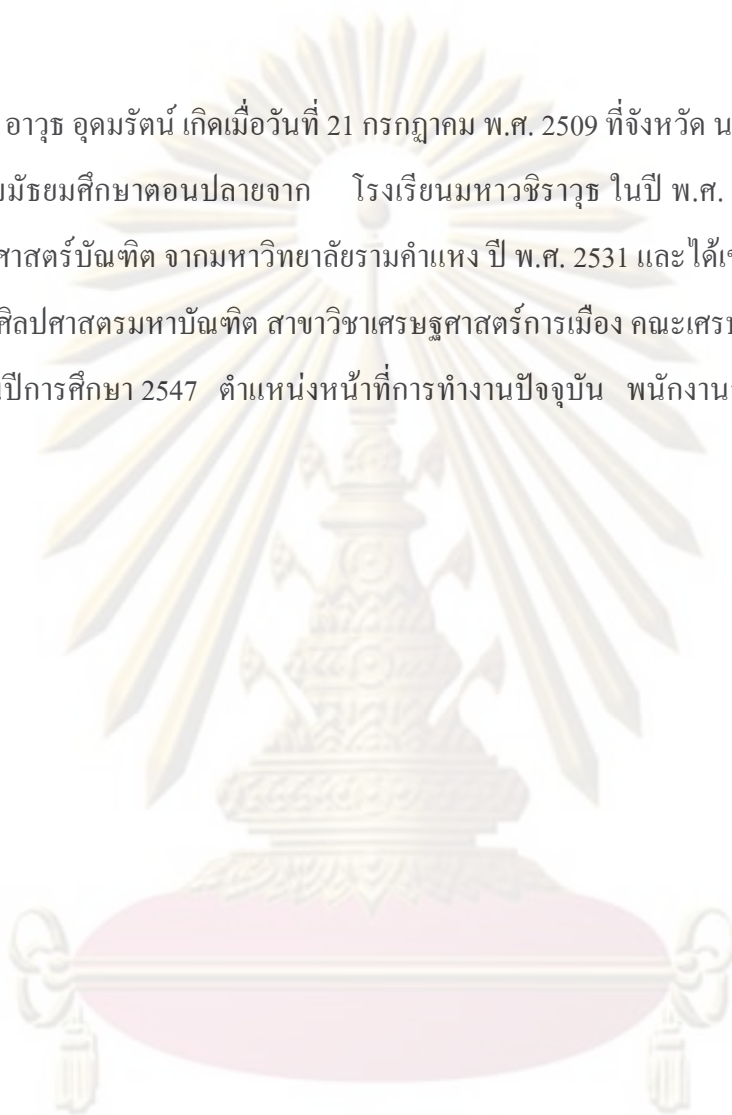


รายงานการสอบสวน		คดีอาญาที่	แผ่นที่ 15
71) นายเสณีย์ ผดุงรัตน์ อายุ 25 ปี ไทย - ไทย ผู้กล่าวหาที่ 1			956 / 2547
<b>รายชื่อผู้ต้องหา</b>			
1) นายวันชัย เอี่ยมพิทักษ์ อายุ 47 ปี ไทย - ไทย ผู้ต้องหาที่ 1			
2) นายไชยันต์ สหภิรมย์ อายุ 58 ปี ไทย - ไทย ผู้ต้องหาที่ 2			
3) นายชาญณรงค์ หรือเม็ก ฝั่งใจ อายุ 39 ปี ไทย - ไทย ผู้ต้องหาที่ 3	(หลบหนี)		
4) นายเสนาะ หรือแจ้ว พุทซ้อน อายุ 53 ปี ไทย - ไทย ผู้ต้องหาที่ 4	(หลบหนี)		
5) นายเกียรติ ไหมทราบชื่อและนามสกุลจริง อายุ 40 ปี ไทย - ไทย ผู้ต้องหาที่ 5	(หลบหนี)		
รับรองว่าถูกต้อง			
พ.ต.ต. 			
( อาวุธ อุดมรัตน์ )			
พงส.(สบ 2) สน.ราชบุรีบูรณะ			
			
<b>ศูนย์วิทยุตำรวจ</b>			
<b>จ.ล.ง.ก.ร.ณ.ม.ห.ว.ร.จ.ล.ย</b>			
สำเนาถูกต้อง			
พ.ต.ท. 			
( อาวุธ อุดมรัตน์ )			
พงส.(สบ 2) สน.ราชบุรีบูรณะ			
			



## ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

พ.ต.ท. อาวุธ อุดมรัตน์ เกิดเมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ. 2509 ที่จังหวัด นครศรีธรรมราช สำเร็จ การศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายจาก โรงเรียนมหาวชิราวุธ ในปี พ.ศ. 2527 สำเร็จการศึกษา ปริญญาตรี นิติศาสตร์บัณฑิต จากมหาวิทยาลัยรามคำแหง ปี พ.ศ. 2531 และได้เข้าศึกษาระดับปริญญา โทในหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมือง คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัยในปีการศึกษา 2547 ตำแหน่งหน้าที่การทำงานปัจจุบัน พนักงานสอบสวน (สบ 3) สน. ราชบุรีบูรณะ



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย