



“รถจักรยานยนต์สาธารณะ” ว่าด้วยการเชื่อมโยงความปรารถนาทางสังคม*

"Motorcycle taxi" about connecting social desires

สุบัณฑิต จันทร์สว่าง, ภาราดร แก้วบุตรดี, พระครูวิโชติสิกขกิจ, ศราวุธ ปลอดภัย และ ปริญญา นิกมล

Subundit Chansawang, Pharadon Kaeobutdi, Phrakru Wichotsikkhakit, Sarawut Plotphai and Parinya Nikornkun

มหาวิทยาลัยราชภัฏนครสวรรค์ และ มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย

Nakhon Sawan Rajabhat University and Mahachulalongkornrajavidyalaya University

Email: Parinya555@msn.com

บทคัดย่อ

บทความชิ้นนี้ต้องการเผยให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างปัจเจกบุคคลที่มี “อาชีพขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ” ที่ประจำอยู่ “วินชีกุล” ในเขตเทศบาลนครพระนครศรีอยุธยา ซึ่งแสดงนัยยะของความสัมพันธ์ที่เป็นเด็กนักเรียน นักศึกษา แม่ค้า ครู พนักงานบริษัทห้างร้าน และประชาชนทั่วไป พร้อมกับการประสานเชื่อมโยงใหม่ต่อไปยังอาชีพอื่นๆ หรือจะเริ่มต้นวันใหม่อีกครั้งบนพื้นที่เก่าหรือพื้นที่ใหม่กับอาชีพที่เป็นการแสดงบทบาทความสัมพันธ์กับความจริงที่จะพบเจอในแต่ละวัน ซึ่งส่งต่อเป็นความปรารถนาทางสังคมจากอาชีพคนขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ ที่เชื่อมต่อกันด้วยอาชีพและหน้าที่เป็นการกระทำของปัจเจกที่ยิ่งใหญ่มากกว่านั้นคือ ไม่มีจุดสิ้นสุด

คำสำคัญ: รถจักรยานยนต์สาธารณะ; เชื่อมโยง; ความปรารถนา

Abstract

This article aims to reveal the relationship between individuals with "occupation of driving a motorcycle taxi" stationed at "Vinchikul" in Phra Nakhon Si Ayutthaya Municipality which shows the implications of relationships that are students, shopkeepers, teachers, employees and the general public along with synergizing new links to other professions or it will start the day again on the old or new area with a career that plays a role and relationship with the reality that will be encountered on a daily basis which is passed on as a social desire from a motorcycle taxi driver career. It is connected by career and duty that is the greater individual action, that is to say, there is no end.

Keywords: Motorcycle taxi, connecting, desires

*

Received January 9, 2022; Revised February 16, 2022; Accepted March 26, 2022

บทนำ

รถจักรยานยนต์สาธารณะเกิดขึ้นมานานแล้วโดยไม่อาจระบุได้แน่นอนเกิดขึ้นเมื่อไรแต่มีลักษณะที่เป็นวินเห็นได้ชัดน่าจะเป็นประมาณปี พ.ศ. 2522 กล่าวกันว่าน่าจะเกิดที่ซอยงามดูพลีเป็นซอยแรก เกิดจากการไหว้วานกันให้ไปส่งลูกไปโรงเรียน ไปมหาวิทยาลัยโดยช่วยออกค่าน้ำมันให้ ในที่สุดก็เกิดอาชีพนี้ขึ้นมา และแพร่หลายในปัจจุบัน (พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547 (การควบคุมการใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะ) (ลงประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 70 ก วันที่ 12 พฤศจิกายน 2547 มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันพุธ ที่ 11 พฤษภาคม 2548) กรุงเทพมหานคร มีวินมอเตอร์ไซค์ที่ได้รับอนุญาตแล้ว 5,343 วินมอเตอร์ไซค์และมีจำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ 89,292 ราย เขตที่มีมากที่สุด ได้แก่ จตุจักร ดินแดง วัฒนา บางขุนเทียน และบางกะปิตามลำดับยังไม่ับวินมอเตอร์ไซค์เถื่อนที่ไม่สามารถบอกได้ว่ามีจำนวนเท่าไร จำนวนมากขนาดนี้ก็ไม่เพียงพอต่อความต้องการชาวเมืองที่เพิ่มมากขึ้น สะท้อนให้เห็นว่าขนส่งมวลชนหลักของกรุงเทพฯ นั้นยังทำหน้าที่ได้ไม่ดีพอ บวกกับผังเมืองกรุงเทพฯ ที่ไม่มีวินตึ้นได้หน้าซ้ำรัฐเองก็ได้ค่าคุ้มครองจากผู้ประกอบกิจการรถจักรยานยนต์สาธารณะ แถมผลักดันนโยบายและกฎหมายต่างๆ ออกมาให้วินมอเตอร์ไซค์ปฏิบัติตาม แต่ก็ยังเกิดปัญหามากมายตามมา อย่างความขัดแย้งระหว่างวินมอเตอร์ไซค์กับคู่ปรับแกร็บไบค์ ปัญหาโง่งราคา ปัญหาอาชญากรรมที่เพิ่มมากขึ้นทุกปี ชาวเมืองควรได้รับการขนส่งมวลชนที่ดีและปลอดภัยกว่านี้หรือไม่ รวมถึงวินมอเตอร์ไซค์ไม่ถูกมองข้ามความสำคัญไป และรัฐเองต้องร่วมมือกับผู้ดูแลวินฯ เพื่อปฏิรูประบบวินฯ ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น “เพราะรถจักรยานยนต์สาธารณะเองเป็นผู้ช่วยคนสำคัญในการเดินทาง และทำให้ระบบขนส่งมวลชนภาพรวมสมบูรณ์ เพราะถ้าคนเมืองขาดวินมอเตอร์ไซค์คงทิ้งเวลาไปกับการเดินทางไม่ใช่น้อย” (ปณัฎกร วรศิลป์มนตรี, 2021) หลายคนมองว่าการใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะนั้นอันตราย ไม่ต่างจากการเอาเนื้อไปหุ้มเหล็ก ทว่านี่คือยานพาหนะที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด พาไปได้ทุกหนแห่งได้อย่างรวดเร็ว เปรียบเสมือนเส้นเลือดฝอยที่หล่อเลี้ยงระบบขนส่งมวลชนในเมืองอย่างกรุงเทพฯ การใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะกันมากมายจนกลายเป็น “วัฒนธรรม” อย่างหนึ่งของหมู่คนเมืองไปแล้ว วัฒนธรรมรถจักรยานยนต์สาธารณะสะท้อนเรื่องราวของหมู่คนเมือง การสำรวจวัฒนธรรมบนหลังอานรถจักรยานยนต์สาธารณะที่สะท้อนชีวิตนักขับเป็น พวกเขาความสัมพันธ์กับลูกค้า และที่สุดแล้วรถจักรยานยนต์สาธารณะมีหน้าที่และที่ทางในสังคมได้อีกแบบ (วัฒนธรรมซูปเปอร์ทวด, 2557)

จังหวัดพระนครศรีอยุธยาตั้งอยู่บนที่ราบภาคกลางตอนล่างของประเทศไทยบริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำลพบุรี และแม่น้ำน้อย มีพื้นที่ประมาณ 2,556.640 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 1,597,900 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 15.46 ของพื้นที่ภาคกลาง ทางรถยนต์สายเอเชียมีระยะห่างจากกรุงเทพมหานครโดยประมาณ 75 กิโลเมตร ทางรถไฟ 72 กิโลเมตร ทางเรือ 137 กิโลเมตร ปัจจุบันจังหวัดพระนครศรีอยุธยาแบ่งเขตปกครองออกเป็น 16 อำเภอ แบ่งเป็นเทศบาลนคร 1 แห่ง เทศบาลเมือง 4 แห่ง เทศบาลตำบล 30 แห่ง และองค์การบริหารส่วนตำบล 121 แห่ง ระบบคมนาคมขนส่งในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ประกอบไปด้วย การคมนาคมขนส่งทางถนน ทางรถไฟ และทางน้ำ โดยโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่ผ่านพื้นที่มีส่วนเชื่อมโยงเส้นทางเศรษฐกิจในแนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) ซึ่งมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาประเทศอีกทั้งยังทำให้จังหวัดพระนครศรีอยุธยามีความได้เปรียบในการ

คมนาคมขนส่ง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคด้วยกัน 3 โหมตการเดินทางและขนส่ง ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ราง เรือ ระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดพระนครศรีอยุธยามีรถโดยสารประจำทางให้บริการในพื้นที่ตัวเมืองพระนครศรีอยุธยาจำนวน 8 เส้นทางและมีเส้นทางโดยสารให้บริการภายในจังหวัดเชื่อมระหว่างอำเภอจำนวน 37 เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างอำเภอวังน้อย อำเภอบางปะหัน บางปะอิน เสนา บางไทร ระบบคมนาคมขนส่งทางบกสถานีรถไฟ 10 แห่ง จังหวัดพระนครศรีอยุธยามีโครงข่ายรถไฟสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือที่อำเภอภาชี (สถานีภาชี) เป็นสถานีชุมทางแยกไปสายเหนือปลายทางที่จังหวัดเชียงใหม่ (แยกไปทางสถานีดอนหญ้านาง) และสายตะวันออกเฉียงเหนือปลายทางที่จังหวัดอุบลราชธานีและจังหวัดหนองคาย (แยกไปทางสถานีหนองกวย) โดยมีระยะทางจากสถานีภาชีถึงกรุงเทพฯประมาณ 90 กิโลเมตรในปัจจุบันมีขบวนรถไฟผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยาทั้งเที่ยวขึ้น (24 ขบวน) และเที่ยวลง (22 ขบวน) เรือขนส่งเรือที่ใช้ในการขนส่งในแม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสักจะมีลักษณะเป็นขบวนเรือลำเลียงต่อกันไม่เกิน 4 ลำ และมีเรือยนต์ลากจูงอีกอย่างน้อย 1 ลำ ขนาดบรรทุกต่อลำ 1,000-1,500 ตัน หรือประมาณ 4,000 – 5,600 ตัน ต่อเที่ยวเทียบเท่ากับการใช้รถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต มากกว่า 100 คัน โดยมีท่าเทียบเรือตั้งอยู่ในแม่น้ำทั้งสองสายในจังหวัดอยุธยาจำนวน 76 แห่ง ส่วนใหญ่เป็นการขนถ่ายสินค้าทั่วไป หินดิน ททราย และปูนซีเมนต์ (ถุง) เป็นต้น เรือโดยสารท่าเรือวัดสุวรรณดาราราม-วัดพนัญเชิง จำนวนเรือ 2 ลำ ท่าเรือบ้านเลน-บ้านพิบ (สถานีตำรวจบางปะอิน) จำนวน 1 ลำ ท่าเรือแพขนานยนต์บ้านพลับ 3 บ้านเลน 2 ลำ ท่าเรือวัดพนัญเชิง-รอบเกาะอยุธยา 1 ลำ ท่าเรือร้านอาหารบ้านไม้ริมน้ำ-รอบเกาะอยุธยา 1 ลำ ท่าเรือร้านอาหารเจ้าพระยามารวย-รอบเกาะอยุธยา 2 ลำ ท่าเรือร้านอาหารกานต์กิตติ 3 ลำ ท่าเรือโรงแรมกรุงศรีริเวอร์ 3 ลำ ท่าเรือร้านอาหารไทรทองริเวอร์ 3 ลำ ท่าเรือร้านอาหารเรือไม้ไทย 5 ลำ (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง TOD คมนาคมสร้างเมือง เมืองสร้างสุข สุขสร้างได้, 2562)

สถิติดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ สำนักงานขนส่งจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เดือนมกราคม 2564 ถึงเดือนสิงหาคม 2564 ประเภทรถ รย. 17 รถจักรยานยนต์สาธารณะ จำนวนรถที่มาดำเนินการ 1,715 เสียภาษีประจำปีจำนวนคัน 1,603 เงินภาษีและเงินเพิ่มบาท 192,145.00 จดทะเบียนใหม่ รถป้ายแดง จำนวนคัน 59 เงินภาษี 5,900 รถใช้แล้ว จำนวนคัน 1 เงินภาษี 100 เปลี่ยนประเภท 39 ย้ายเข้า 5 ย้ายออก 0 โอน 44 แจ้งไม่ใช้รถตลอดไป 35 แจ้งไม่ใช้รถชั่วคราว 0 เปลี่ยนแปลงรายการในทะเบียนรถ 1 ดำเนินการอื่นๆ 39 (สำนักงานขนส่งจังหวัดพระนครศรีอยุธยา, 2564) กฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ. 2559อัตราค่าจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยานยนต์สาธารณะ ให้กำหนดดังต่อไปนี้ (1) ระยะทาง 2 กิโลเมตรแรก ต้องไม่เกิน 25 บาท และกิโลเมตรต่อ ๆ ไป แต่ไม่เกิน 5 กิโลเมตร ต้องไม่เกินกิโลเมตรละ 5 บาท (2) ระยะทางเกินกว่า 5กิโลเมตรขึ้นไป แต่ไม่เกิน 15 กิโลเมตร ตั้งแต่กิโลเมตรแรกจนสิ้นสุดการรับจ้างต้องไม่เกินกิโลเมตรละ 10 บาท (3) ระยะทางเกินกว่า 15 กิโลเมตรขึ้นไป ให้เป็นไปตามที่ผู้ขับรถและคนโดยสารตกลงกันก่อนทำการรับจ้าง หากไม่ตกลงกันก่อนทำการรับจ้าง อัตราค่าจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารตั้งแต่กิโลเมตรแรกจนสิ้นสุดการ



รับจ้างต้องไม่เกินกิโลเมตรละ 10 บาท (กฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ. 2559)

แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นรถจักรยานยนต์สาธารณะก็โดนท้าทายจากเทคโนโลยีการแข่งขันและบริการจาก Grab Bike (Win) (แกร็บไบค์ วิน) เป็นการให้บริการรับส่งผู้โดยสาร และโดยวินมอเตอร์ไซด์ตัวเลือกหนึ่งเดียวในชั่วโมงเร่งด่วน บริการเรียกรถมอเตอร์ไซด์ที่มาพร้อมกับความสะดวกสบายและราคาที่มีมาตรฐาน ตามความต้องการบริการรับ-ส่งถึงที่ เพียงกดจอง เราจะส่งรถไปรับภายใน 7 นาทีครอบคลุมทั่วกรุงเทพฯ ตลอด 24 ชม. ราคามาตรฐานซึ่งจะคำนวณจากระยะทางให้ทราบก่อนใช้บริการ โดยมีความปลอดภัยในการใช้บริการโดยผู้ผ่านการอบรมและตรวจประวัติอาชญากรรม อีกทั้งมีระบบติดตามแบบ Real-Time อีกด้วย วิธีการใช้งานหนทางแห่งความสะดวกสบาย ใช้งานง่ายแถมไม่กั๊กขั้นตอน เลือกจุดหมายปักหมุดสถานที่ต้นทางและปลายทาง ระบบจะคำนวณค่าโดยสารตามรูปแบบของรถที่ใช้บริการ ระบบจะหาคนขับระบบจะค้นหาคคนขับบริเวณใกล้เคียง ติดตามเส้นทางท่านสามารถติดตามการเดินทางแบบเรียลไทม์ผ่าน GPS และสามารถแชร์ได้ ถึงที่หมายอย่างปลอดภัยจ่ายค่าโดยสารง่ายๆ ไม่ว่าจะเงินสด หรือตัดผ่านบัตรเครดิต/เดบิต และยังแสดงความเห็นได้ทันที (Grab, 2022) โไอเดียรถจักรยานยนต์สาธารณะไม่ได้มีแค่เฉพาะบ้านเรา แต่เกิดตามเมืองที่ระบบขนส่งมวลชนมีปัญหาและขาดประสิทธิภาพ เช่น ประเทศอินโดนีเซียที่คนนิยมใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะเพราะรถติดหนักในกรุงจาการ์ตา ถึงขนาดพัฒนาแอปพลิเคชันเพื่อเจาะตลาดรถจักรยานยนต์สาธารณะในชื่อ Go-Jek ที่เรารู้จักกัน หรือประเทศเวียดนาม ก็มี Xe Ôm (แซ-โอม) หรือรถจักรยานยนต์สาธารณะที่ต่างจากบ้านเราตรงที่ไม่มีเสื่อวินมอเตอร์ไซด์ เป็นต้น (ปณัยกร วรศิลป์มนตรี, 2564)

กรณีศึกษาในต่างประเทศ

งานของ (Nattapong Punnoi, 2018) ได้ศึกษาเรื่องรถจักรยานยนต์สาธารณะในฐานะผู้สื่อข่าวชุมชนโดยมองว่ารถจักรยานยนต์สาธารณะมีศักยภาพในการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่สาธารณะที่จะรวบรวมลงในฐานข้อมูลเพื่อส่งเสริมการแก้ปัญหาในชุมชน ที่สามารถนำไปสู่การเป็นนักข่าวชุมชนของคนขับรถจักรยานยนต์สาธารณะได้ การรายงานปัญหาของชุมชนเพื่อสร้างความสัมพันธ์เชิงสร้างสรรค์ระหว่างคนขับรถจักรยานยนต์สาธารณะและรัฐในการจัดการพื้นที่สาธารณะอีกด้วย ในของ (Jenkins, Jack Mokuwa, Esther Yei Peters, Krijn Richards, Paul, 2020) ที่เกี่ยวข้องกับผู้หญิงขับรถรับจ้าง การเปลี่ยนแปลงชีวิตและวิถีชีวิตของผู้หญิงที่มีอาชีพขับรถจักรยานยนต์ในโลปีเรียและเซียร์ราลีโอน ประมาณครั้งหนึ่งของผู้โดยสารรถจักรยานยนต์สาธารณะเป็นเพศหญิงด้วยสัดส่วนนี้เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามรถจักรยานยนต์สาธารณะในพื้นที่ชนบทเป็นเพศชาย โครงการนี้ได้รับทุนสนับสนุนจากหน่วยงานพัฒนาของเยอรมนีมุ่งเป้าไปที่การเชื่อมต่อหมู่บ้านทางไกลเข้ากับเครือข่ายถนน อย่างไรก็ตามการมีส่วนร่วมของผู้หญิงทำให้พวกเขามีแนวโน้มที่จะขับรถจักรยานยนต์เชิงพาณิชย์ได้ง่ายขึ้น ในขณะที่หลายคนแสดงความปรารถนาที่จะเป็นผู้ประกอบการเองพวกเขาระบุอุปสรรคสิ่งสำคัญที่สุดคือการขาดเพื่อนหรือนักธุรกิจที่เต็มใจที่จะใช้บริการรถจักรยานยนต์กับผู้ประกอบการหญิง

รถจักรยานยนต์สาธารณะมีบทบาทสำคัญในการดำรงชีวิตของผู้อพยพในเมือง (Qian Junxi. 2015) รถจักรยานยนต์สาธารณะการผลิตวาทกรรมและการควบคุมการเคลื่อนย้ายที่ไม่เชื่อฟัง (การควบคุมของรัฐ) การควบคุมรถจักรยานยนต์ในกวางเจา ประเทศจีน กลายเป็นเป้าหมายของกฎระเบียบของรัฐที่เข้มงวดวาทกรรมของการเคลื่อนไหวของรถจักรยานยนต์สาธารณะที่ถูกควบคุมโดยอำนาจการกำกับดูแลของรัฐ ผ่านกฎระเบียบบนถนนและวิธีปฏิบัติเหล่านี้ปรับโครงสร้างทั้งความสัมพันธ์ทางสังคมและอำนาจรัฐ ข้อบังคับของตำรวจท้องที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์สาธารณะในแง่ของการครอบงำและการกดขี่ของรัฐ (Hugo Machado Sanchez Eliane Gouveia de Morais Sanchez Maria Alves Barbosa Celmo Celeno Porto Mario Silva Approbato. 2019) เช่นเดียวกันก็ยังมีคนสนใจและการเปรียบเทียบคุณภาพชีวิตและความสามารถในการทำงานของผู้ขี่รถแท็กซี่และรถจักรยานยนต์สาธารณะจากประเทศบราซิล คนขี่รถขนส่งในเมืองโดยเฉพาะคนขี่รถแท็กซี่และรถจักรยานยนต์สาธารณะสัมผัสกับสภาพแวดล้อมทางสังคมและสุขภาพโดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับอาชีพของพวกเขา เพื่อเปรียบเทียบความสามารถในการทำงานและคุณภาพชีวิตของคนขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะและเปรียบเทียบคุณภาพชีวิตและความสามารถในการทำงาน

ปัญหาใหญ่ของความต้องการที่ไม่ได้รับการตอบสนองอย่างเพียงพอจากบริการสาธารณะในงานของ (Kemajou, Arnel Jaligot, Remi Bosch, Marti Chenal, Jerome, 2019) การประเมินกิจกรรมรถจักรยานยนต์สาธารณะในแคเมอรูนโดยใช้อุปกรณ์ GPS การเกิดขึ้นของรถจักรยานยนต์สาธารณะเป็นวิธีการขนส่งในเมืองในแอฟริกาที่ถูกละเลยว่าเป็นการตอบสนองจากล่างขึ้นบน การขนส่งในเมืองในยาฮอนเดแคเมอรูน นำไปสู่ความต้องการเพิ่มขึ้นสำหรับการเดินทางระยะสั้นในรูปแบบเมือง ซึ่งให้เห็นถึงความจำเป็นในการคิดแบบองค์รวมเพื่อให้รวมรถจักรยานยนต์สาธารณะเข้ากับนโยบายการวางแผนการขนส่งในเมืองในยาฮอนเดเช่นเดียวกับเมืองใหญ่อื่น ๆ ในภูมิภาค (Ibrahim Basil. Bize Amiel. 2018) รถจักรยานยนต์สาธารณะเป็นโครงสร้างพื้นฐานของไนโรบี โดยการอธิบายชีวิตความเชื่อมโยงของรถจักรยานยนต์สาธารณะกับความสามัคคีของผู้ขี่และความสมารถเป็นสื่อกลางผ่านงานและภาระผูกพันทางสังคมที่ยืนยันว่า “Waiting Together” ก่อให้เกิดพันธะทางสังคมและสถาบัน ระหว่างปัจเจกบุคคลแรงกระตุ้นที่เกิดจากอุดมการณ์ผู้ประกอบการและความต้องการเพื่อจัดการแรงงานและความเสี่ยงของสาธารณะ

รถจักรยานยนต์สาธารณะกับการแผ่ขยายของเมือง (Rémi Jaligot Arnel Kemajou Jerome Chenal, 2017) แนวทางใหม่ในการวิเคราะห์เชิงพื้นที่ของรถจักรยานยนต์สาธารณะกรณีของปอร์ตโตแปรงซ์-เฮติ รถจักรยานยนต์สาธารณะทำงานในสภาพแวดล้อมที่ไม่มีการควบคุมและไม่สามารถควบคุมได้การยกระดับสาธารณสุขปัญหาสิ่งแวดล้อมและเศรษฐกิจ การพิจารณาประเด็นดังกล่าวจำเป็นต้องมีความเข้าใจในเชิงลึกเกี่ยวกับคุณลักษณะขององค์กรและการดำเนินงานของซึ่งเป็นบริบททางเศรษฐกิจที่ยากลำบากและแรงกดดันด้านประชากรได้นำไปสู่การเพิ่มขึ้นของรถจักรยานยนต์สาธารณะในสาธารณรัฐเฮติ (CERIO, Calyd T, 2017). ระบบการขนส่งที่มอเตอร์ไซค์มาแทนที่ JEEPNEY POSSIBLE ซึ่งเป็นวัฒนธรรม อัตลักษณ์และคุณค่าของฟิลิปปินส์ หรือ "ราชาแห่งถนน" และ “moving icon of the Philippine culture” "สัญลักษณ์การเคลื่อนไหวของวัฒนธรรมฟิลิปปินส์" นอกจากนี้ยังสะท้อนถึงความเฉลียวฉลาดความคิดสร้างสรรค์งานฝีมือและการเป็นผู้ประกอบการของฟิลิปปินส์ที่กำลังถูกท้าทายจากความทันสมัยและโลกาภิวัตน์ ซึ่งหนึ่งในนั้นก็คือ

การเข้าของรถจักรยานยนต์สาธารณะหรือที่รู้จักกันในท้องถิ่นว่าเป็น “door-to-door” กรณีนี้อาจสะท้อนให้เห็นถึงเงื่อนไขของภาคการขนส่งในพื้นที่ชนบทได้

จากที่ได้กล่าวมาสามารถสรุปได้ดังนี้ รถจักรยานยนต์สาธารณะในฐานะผู้สื่อข่าวชุมชน การเปลี่ยนแปลงชีวิตและวิถีชีวิตของผู้หญิงที่มีอาชีพขับรถจักรยานยนต์สาธารณะรถจักรยานยนต์สาธารณะกับการควบคุมของรัฐ คุณภาพชีวิตและความสามารถในการทำงานของรถจักรยานยนต์สาธารณะรถจักรยานยนต์กับการใช้อุปกรณ์ GPS รถจักรยานยนต์สาธารณะเป็นโครงสร้างพื้นฐาน การขยายของเมืองและการเพิ่มขึ้นของรถจักรยานยนต์สาธารณะระบบการขนส่งของมอเตอร์ไซค์รับจ้างที่สะท้อนให้เห็นถึงเงื่อนไขของภาคการขนส่งในพื้นที่ชนบท เป็นต้น

จึงนำไปสู่การใช้วิธีคิดแบบเชื่อมโยงในการศึกษาและวิเคราะห์คนขับรถจักรยานยนต์สาธารณะในฐานะที่เป็นปัจเจกที่ส่องสะท้อนความปรารถนาความสัมพันธ์จริงที่ดำรงอยู่ในสังคมผ่านชีวิตประจำวัน

วิธีคิดแบบเชื่อมโยง

ในทางพฤกษศาสตร์ ความหมายของ (rhizome) คือ รากเหง้า หรือส่วนที่เป็นโครงสร้างของต้นไม้ที่เติบโตใต้ดิน มีทั้งเหง้าที่อยู่ในดินและเติบโตลึกลงไป และส่วนที่เป็นหน่อบนดินที่เติบโตขึ้นต่อไปบนดิน คำนี้มักปรัชญาชาวฝรั่งเศส คือ Gilles Deleuze and Felix Guatari ได้หยิบยืมคำศัพท์ทางพฤกษศาสตร์มาใช้เทียบเคียงการอธิบายความสัมพันธ์ของสรรพสิ่งบนโลก ที่ไม่มีจุดกำเนิดจากจุดใดจุดหนึ่งและเชื่อมโยงกันไปในทุกทิศทาง

วิธีคิดแบบเชื่อมโยง (rhizome) นี้ถูกนำมาเปรียบเทียบกับระบบสังคม วัฒนธรรมในปัจจุบัน ที่แผ่ขยายมากมายอย่างไม่มีขอบเขต ไม่มีศูนย์กลาง ไม่มีชายขอบ หรือข้อจำกัดใดๆ ซึ่งแสดงนัยยะของความสัมพันธ์ตามแนวนอน (horizontality) ที่ขยายไปทุกทิศทาง จึงปฏิเสธกฎแห่งจุดกำเนิด และ อัตลักษณ์ Deleuze และ Guatari มองว่าความสัมพันธ์ระหว่างปัจเจกบุคคลและความปรารถนา สังคมและ กฎหมาย คือ “ความปรารถนาทางสังคม” (social desire) นำมาสู่การมองว่ามนุษย์เป็นเสมือนเครื่องจักร (machine) (ไม่ได้เกิดจากปมแห่งจิตใต้สำนึก หรือปมโอดิปุสของ Freud) ความปรารถนาจึงไม่ใช่การขาด (lack) แต่เป็นสภาวะของการเคลื่อนไหวและเปลี่ยนแปลงที่ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบที่แตกต่างของเหตุการณ์ ดังนั้นร่างกายปราศจากอวัยวะ (body without organ) จึงเป็นกระบวนการของการสร้าง ทำลาย และสร้างใหม่ เป็นวิธีคิดแบบเชื่อมโยงแบบหนึ่ง การสูญเสียความปรารถนา คือ การสูญเสียดินแดน (deterritorialisation) แต่เพียงเพื่อจะเริ่มหนทางของการแพร่ขยาย เชื่อมโยงใหม่ คือ การเกิดดินแดนใหม่ (reterritorialisation)

ลักษณะสำคัญของแนวความคิดแบบเชื่อมโยง (rhizome) ได้แก่

1 และ 2 กฎของการเชื่อมโยงและแตกต่างกัน (connection and heterogeneity) ทุกจุดสามารถติดต่อ ประสาน เชื่อมโยงต่อไปยังสิ่งอื่นๆได้

3. กฎแห่งความหลากหลาย (multiplicity) เป็นวิธีคิดที่เน้นความอิสระ (substantive) ไม่ขึ้นอยู่กับความสัมพันธ์ที่มีเพียงหนึ่งเดียว (ประธานหรือวัตถุ) เป็นกฎแห่งการรวมตัว การผสมผสาน (assemblage) ที่เพิ่มจำนวนการเจริญเติบโต และเพิ่มมิติแห่งความหลากหลาย



4. กฎการแตกแยกที่ไม่ก่อให้เกิดความหมาย (asignifying rupture) การเชื่อมต่ออาจแตกหักเสียหาย แต่มันจะเริ่มเกิดขึ้นใหม่อีกครั้งบนพื้นที่เก่าหรือพื้นที่ใหม่ เกิดการสลายเขตแดน (deterritorialization) และสร้างเขตแดนใหม่ (reterritorialization) เช่น กรณีของตัวต่อและกล้วยไม้ ตัวต่อเป็นเครื่องมือของการขยาย แพร่พันธุ์ดอกกล้วยไม้ โดยการส่งผ่านเกสรไปสู่ดอกไม้อื่นๆ

5-6. กฎของการทำแผนที่ และการคัดลอก (cartography and decalcomania) วิธีคิดแบบเชื่อมโยงไม่ใช่การนำเสนอโครงสร้างของการสืบพันธุ์ (ตรรกะของโครงสร้างต้น คือ การสืบพันธุ์-reproduction และการคัดลอก-tracing) วิธีคิดแบบเชื่อมโยงเป็นวิธีของการสร้างแผนที่ (map) ที่สัมพันธ์กับความจริง แตกต่างจากคัดลอก (tracing) เป็นการทดสอบความสัมพันธ์กับความจริง คือ การแสดง (performance) เช่น กล้วยไม้สร้างแผนที่กับตัวต่อในการเชื่อมโยง ที่เปิดความเชื่อมโยงในทุกมิติ

การนำเสนอความคิดแบบเชื่อมโยง แสดงให้เห็นความสัมพันธ์ในโลก ในลักษณะของความเป็นพลวัตที่เป็นพื้นฐานของความจริง คือ ความหลากหลาย (multiplicity) และการผสมผสาน (assemblage) และการทวีคูณของสัมพันธ์ที่มากขึ้นเรื่อย ๆ ไม่จบสิ้น (Gilles Deleuze and Felix Guatari, 1987)

วิเคราะห์

บทความชิ้นนี้มีคำว่า “รถจักรยานยนต์สาธารณะ” หมายถึงปัจเจกบุคคล คน กลุ่มคน ที่มีอาชีพขับรถจักรยานยนต์สาธารณะเพราะคนส่วนมากจะเรียกติดปากว่า “มอเตอร์ไซด์รับจ้าง”

“วิน” หรือ “วินมอเตอร์ไซด์” คือ สถานที่ตั้งของวินรถจักรยานยนต์สาธารณะ

เมื่อมองความสัมพันธ์คนขับรถในวินมอเตอร์ไซด์ในฐานะที่เป็นปัจเจกบุคคลที่ส่องสะท้อนความปรารถนาในสังคมบนพื้นฐานที่มีกฎหมายกำหนดมีเงื่อนไขการก่อตั้งอีกมากมายจนกลายเป็น “ความปรารถนาทางสังคม” (social desire) มีการเคลื่อนไหวในอาชีพมีการเปลี่ยนแปลงก่อนมาขับวินมอเตอร์ไซด์ และขณะขับวินก็มีอาชีพเสริมคือการรับจ้างทั่วไปประกอบด้วย มีการเชื่อมโยงใหม่ในอาชีพที่สามารถหยุดการขับรถเมื่อมีลูกค้าน้อยลงไปประกอบอาชีพใหม่ เมื่อลูกค้าเยอะขึ้นหรือกิจการเก่าไม่สามารถสร้างเม็ดเงินได้ก็สามารถกลับมาขับรถจักรยานยนต์สาธารณะได้อย่างเดิม ในที่นี้คณะผู้เขียนขออภิปรายผ่านลักษณะสำคัญของแนวความคิดแบบเชื่อมโยง (rhizome) ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

ความสัมพันธ์ของวินมอเตอร์ไซด์และกระบวนการได้มาซึ่งอาชีพมีแรกเริ่มเดิมทีต้องไปติดต่อร้านมอเตอร์ไซด์ ณ ปัจจุบันนี้มีการฟรีดาวน์ก็มีการออกรถที่สะดวกมากยิ่งขึ้นในกรณีที่ซื้อเงินสดและเป็นชื่อเจ้าของเองก็ไม่ต้องมอบอำนาจแต่เมื่อซื้อเงินดาวน์ชื่อยังเป็นบริษัทต้องให้บริษัทมอบอำนาจในการทำป้ายเหลือง ทำใบขับขี่ส่วนบุคคลประเภททั่วไป 1.1 ปีขึ้นไปแล้วไปทำใบขับขี่สาธารณะมอเตอร์ไซด์ นำเอกสารวินทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นทะเบียนบ้านสำเนาบัตรประจำตัวประชาชนใบขับขี่สาธารณะและประวัติอาชญากรรมจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติไปยื่นที่ฝ่ายปกครอง ไปร้านมอเตอร์ไซด์เพื่อทำป้ายเหลืองเมื่อย้อนกลับไปประเด็นเมื่อซื้อเงินดาวน์แต่ถ้าเป็นของตัวเองหรือเป็นคันทันใหม่แต่ป้ายเดิมก็ไม่สามารถทำได้ต้องไปลงทะเบียนและทำป้ายใหม่ในกรณีของการมีรถใหม่และมีรถป้ายเหลืองแล้วนำรถไปขนส่ง ความสัมพันธ์ของวินมอเตอร์ไซด์ร้านค้าขายรถมอเตอร์ไซด์ ขนส่ง ทะเบียน พรบ. คนทั่วไป นักเรียนนักศึกษา ร้านค้า ร้านอาหาร คนส่งของ



ปั้มน้ำมัน ในการจัดการและการดูแลรถเติมน้ำมันต้องเติมตอนเย็นเพื่อที่ตอนเช้าจะไม่ได้ยุ่งและรีบมาก และต้องเช็ครถตัวเองให้ดี เช่น น้ำมันเครื่อง ผ้าเบรก ยาง โช้ สเตอร์คนขับจะเป็นคนรู้เองว่าสภาพรถใช้ได้งานดีขนาดไหน ก่อนหน้านั้นก็มีงานศึกษาของ (เกรียงศักดิ์ ดวงมนตรี, 2563) ที่ศึกษาการจ้ดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะได้มีการดำเนินการตามนโยบายต่าง ๆ ของหน่วยงานภาครัฐ การบังคับใช้กฎหมายระเบียบ มาตรการปราบปรามมาเฟียหรือผู้มีอิทธิพลที่เรียกรับผลประโยชน์จากอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะ การดำเนินการให้วินรถจักรยานยนต์สาธารณะถูกต้องตามกฎหมาย รถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการขับขี่จะต้องเป็นรถที่จดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก (ป้ายเหลือง) รวมถึงผู้ประกอบการอาชีพฯ ต้องมีใบขับขี่ประเภทสาธารณะและมีบัตรแสดงตนประจำตัวผู้ขับขี่ที่รัฐออกให้แสดงอย่างชัดเจน

อาชีพวินมอเตอร์ไซด์เป็นอาชีพที่อิสระและส่วนมากก็จะมีคนแก่อยู่ติดวินนั่นก็คือคนที่อายุเยอะแล้วไม่สามารถไปทำงานรับจ้างหรือทำงานอย่างอื่นได้ ฉะนั้นแล้วอาชีพวินมอเตอร์ไซด์เป็นอาชีพที่คนแก่สามารถทำได้และเป็นอาชีพทางเลือกของคนที่ตั้งงานหรือไม่มีงานทำก็มาทำได้ แต่ต้องเป็นสมาชิกในวิน หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า “เป็นอาชีพเสริมได้” แต่ลุงปู่ก็ให้เหตุผลว่า “อายุขนาดนี้แล้วลูกก็โตแล้วอาชีพวินเป็นอาชีพที่สบายที่สุดแล้วกลับช่วงอายุของคนขับรถจักรยานยนต์สาธารณะหรือตัวเองนั่นเอง”

อาชีพขับวินมอเตอร์ไซด์เป็นอาชีพหนักส้งเกตหนักบริการไปในตัวโดยเป็นการจดจำว่าเด็กคนนี้เคยขึ้นตรงไหนไปส่งตรงไหนขาประจำหรือขาจรถ้าเป็นขาประจำจะจำได้และรู้จักมักคุ้นของคนในวินไม่ว่าจะเป็นนักศึกษา นักเรียน แม่ค้า พ่อค้า หรือพนักงานบริษัทห้างร้านต่างๆ วินมอเตอร์ไซด์สามารถจดจำได้อย่างแม่นยำ จากการนั่งส้งเกตของผู้เขียนพบว่าวินมอเตอร์ไซด์จะจำลูกค้าประจำตัวเองได้และวินมอเตอร์ไซด์นี้ส้งเกตได้เลยว่าบุคคลนี้บุคลิกแบบไหนเป็นแบบไหน เช่น คนไม่เรื่องมากในการขึ้นไปไหนไปกันราคาเท่าไรเท่ากัน แต่ก็จะมีอีกคนกลุ่มหนึ่งที่ขึ้นวินมอเตอร์ไซด์แล้วให้ไปส่งของซื้อของหลายๆ ที่แะหลายๆ จุด จึงทำให้เสียเวลาแต่รายได้เท่าเดิม หรือบางคนขึ้นวินมอเตอร์ไซด์แล้วให้ไปซื้อของด้วยและให้ไปรอเป็นเวลานานๆ เช่นไปซื้อของ ไปธนาคาร เป็นต้น สิ่งเหล่านี้อาจทำให้วินมอเตอร์ไซด์สูญเสียเวลาและรายได้จากการรอลูกค้าเหล่านั้นหรือสิ่งที่วินมอเตอร์ไซด์พูดเป็นเสียงเดียวกันนั่นก็คือ เมื่อมีลูกค้าขึ้นรถแล้วทางร้านอาจทำให้การขับขี่ยุ่งยากมากขึ้นกว่าเดิมและไม่สามารถทำเวลาได้จึงทำให้เสียโอกาสในส่วนนี้ สิ่งที่น่ากลัวที่สุดคือคนเมาหรือคนที่มีประวัติเพราะสถานที่ตั้งวินนั้นอยู่ใกล้ๆ กับคุมประพฤติจังหวัดถ้ามีลูกค้าให้ไปส่งต่างอำเภอต่างจังหวัดไกลๆ ต้องดูเป็นกรณีกรณีไปต้องระมัดระวังตัวเองและการขับวินนั้นเหตุการณ์ที่เจอและไม่คิดว่าจะเจอนั่นก็คือลูกค้าให้ไปส่งไกลๆ และบอกว่าไม่มีเงินรอคนมารับและรอตั้งนานก็ไม่มีใครมาสักทีก็จึงทำใจบอกว่าให้หายืมแถวนั้นแล้วบอกว่าผมไม่ใช่คนแถวนี้เท่านั้นจึงทำให้อาชีพนี้มีความเสี่ยง หรือวินมีการกำหนดราคาไว้แล้วว่าอัตราค่าใช้บริการตายตัวอยู่แล้ว และมีลูกค้าบางคนต่อรองราคาให้ลดค่าใช้จ่ายได้หรือไม่สิ่งนี้น่ากลัวและอีกประเภทหนึ่งที่วินมอเตอร์ไซด์เจอก็คือเวลาลูกค้าเอาแบงค์ 1,000 ให้ค่าวินมอเตอร์ไซด์หรือแบงค์ 500 ถ้าคนขึ้นประจำเขาจะรู้ว่าค่าใช้จ่ายเท่าไรและเขาจะเตรียมเงินรอ อีกบางกรณีก็เจอคือเวลาจะทอนเงินลูกค้าไม่เอาเหรียญบาทและไม่เอาแบงค์เก๋าส่งนี้ก็ทำให้เป็นเรื่องที่ตลกขบขันและปวดหัวเล็กน้อยสำหรับ



จุดเด่นของวินคืออยู่หน้าปากซอยติดตลาดเล็กๆ และที่สำคัญอยู่ข้างโรงเรียนประจำจังหวัดเมื่อไม่มี
ขาประจำก็มาวินส่งปกติทั่วไปบริการดีคิดไม่แพงขับรถไม่เร็วรอนิดรอน้อยไม่หงุดหงิด ณ ปัจจุบันนี้ลุงปุมมีขา
ประจำ 7 คน ยกตัวอย่างเช่น วินนี้ขาประจำโทรศัพท์มาหาใช้บริการลุงปุมประมาณ 5 สายอาชีพนี้เป็นอาชีพที่
อิสระมากแต่ต้องบังคับตัวเองในการทำงาน สถานที่ตั้งอยู่ในเขตเทศบาลเสียค่าปิดกวาดให้เทศบาลเดือนละ 20
บาท ทำเลที่ตั้งส่งผลต่อราคาการขายเสื้อวินอันที่จริงแล้วทำไม่ได้แต่ในวงการเป็นอันรู้ว่าถ้าในโรจนะ
10,000 บาท แถวห้างอัมพรประมาณ 70,000 บาท แต่ในวินนี้ขายตัวละ 30,000 บาท ชื่อว่า “วินสีกุน อ.ย.ว.
อำเภอพระนครศรีอยุธยา” เมื่อตงงานก็มาขับวินมอเตอร์ไซด์พอมึงงานก็ไปทำก่อนอาชีพอื่นก็ทำไปแต่วินเป็น
อาชีพเสริมการห้ามคือห้ามซื้อขายเสื้อกันนอกจากให้ลูกให้เมียแต่ต้องขอใบอนุญาตกับเทศบาลไม่กีดขวางทาง
ไม่ขวางหน้าถนนและมีอาชีพอื่นจากการประกอบอาชีพวิน คือ รับจ้างถางหญ้า ตัดกิ่งไม้ ย้ายของ และเป็นคน
ซื้อกับข้าว เป็นต้น

ฉะนั้นแล้วเมื่อมองปรากฏการณ์ และความสัมพันธ์ของคนที่ใช้บริการวินมอเตอร์ไซด์ส่วนมาก
คนใช้วินคือคนที่ต้องการความเร็วและความคล่องตัวแต่ความเร็วในที่นี้ไม่ใช่การขับซิ่งแต่เป็นการเดินทางและ
ความสะดวกสบายและวินมอเตอร์ไซด์สามารถ “ซ็อกแซ็กเข้าตอกซอกซอยได้” จึงทำให้การเดินทางมีความ
สะดวกและรวดเร็ว และที่สำคัญค่าใช้จ่ายนั้นตายตัวก็มีการกำหนดราคาไว้อยู่แล้ว อาชีพที่ใช้วินมอเตอร์ไซด์
ส่วนมากเป็นเด็กนักเรียน นักศึกษา แม่ค้า ครู อาจารย์ พนักงานบริษัทห้างร้านโดยทั่วไป รายได้เฉลี่ยวันละ
400 กว่าบาทในที่นี้จากการสอบถามของคณะผู้เขียนเรื่องรายได้เคยได้สูงสุดวันละ 1,400 บาทและเคยได้วัน
ต่ำสุดคือวันละ 200 บาท อาชีพขับรถจักรยานยนต์สาธารณะเป็นอีกอาชีพที่มีความหลากหลายในสังคมที่
ผสมผสานวิถี ผู้คน อาชีพ สังคม เศรษฐกิจ กฎหมายเข้าด้วยกัน อาชีพที่มีการเผชิญหน้ากันระหว่างผู้คน
หลากหลายอาชีพความต้องการในการเดินทางจุดมุ่งหมายปลายทางที่หลากหลายที่เป็นเหตุการณ์ณ์ในแต่ละ
วันแต่เวลาที่กลุ่มคนที่มีอาชีพขับมอเตอร์ไซด์รับจ้างต้องประสบพบเจอ เป็นการผลิต/สร้างตัวตนของคนตัว
เล็กตัวน้อยที่อาศัยพื้นที่ทำกินตามริมถนน ตรอก ซอกซอย จนกลายเป็นความปรารถนาหรือกิจกรรมอันเป็น
ผลมาจากการกระทำในชีวิตประจำวันของพวกเขา

อาชีพนี้ยังปรากฏในบทเพลงมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ศิลปินโลโซ (Loso) ที่ว่า เกิดเป็นมอเตอร์ไซด์
รับ จ้าง นั่งข้างทาง คนก็มอง ว่าไม่ ดี ส่งเธอไปทุกทาง ไปให้ทุก ที่ ยังไม่มี ใครจะมาสนใจ เพราะไม่หล่อ
(เพราะไม่หล่อ) ไม่รวย (ไม่รวย) เหมือนใครใคร และอีกท่อนที่ว่า ส่งเธอไปทุกทาง ไปให้เร็ว รี บ่งบอกถึงความ
เป็นอิสระที่จะไปส่งผู้โดยสารได้ทุกที่ และมีความรวดเร็ว เป็นต้น การมองอาชีพที่เป็นเหตุการณ์และการ
เชื่อมต่อยังปรากฏในของของ (ไชยรัตน์ เจริญสินโอฬาร, 2560) การนำเสนอความคิดแบบเชื่อมโยงแสดงให้เห็น
เห็นความสัมพันธ์ในโลก ในลักษณะของความเป็นพลวัตที่เป็นพื้นฐานของความจริง คือ ความหลากหลาย
(multiplicity) และการผสมผสาน (assemblage) และการทวิคูณของสัมพันธ์ที่มากขึ้นเรื่อยๆ ไม่จบสิ้น
เดอเลซเรียกวิถีคิดของเขาว่า (rhizome) หรือความหลากหลาย (multiplicity) เช่น มองอาหารในฐานะเป็น
เหตุการณ์ การมองแบบเชื่อมต่อหรือการเผชิญหน้ากันระหว่างรสชาติกับกลิ่น อาหารในฐานะที่เป็นเหตุการณ์
สร้างความรู้สึกละอารมณ์ (affects) ให้เกิดขึ้นได้การเผชิญหน้าหรือการเชื่อมต่อกันทำให้ปรากฏขึ้นในฐานะที่
เป็นเหตุการณ์ สำหรับมโนทัศน์เรื่อง ความปรารถนา (desire) เป็นวิถีคิดที่นำไปสู่การสร้างสรรค์ของจิตไว้



สำนึกการแสดงออกของความเป็นไปได้ของการผลิต/สร้างตัวตน ความปรารถนา คือ กิจกรรมหรือการกระทำในชีวิตประจำวัน ความปรารถนาดำรงอยู่เฉพาะในการเชื่อมต่อเท่านั้น สำหรับเดอเลิซความปรารถนาจึงเป็นเรื่องของการผลิตสร้างพื้นที่ของการเชื่อมต่อไม่รู้จบ (the plane of immanence) ความปรารถนาจะไม่ถูกเก็บกดปิดกั้นอีกต่อไป ฉะนั้นแล้วความปรารถนามีความหลากหลายและการสร้างสิ่งใหม่ ความปรารถนาคือพื้นที่ของความสัมพันธ์ที่ไม่คงที่ซึ่งถูกกำหนดโดยความสัมพันธ์จริงที่ดำรงอยู่ในสังคม เพื่อการแสดงออกของความเป็นไปได้ของการผลิต/สร้างตัวตนความปรารถนาคือกิจกรรมหรือการกระทำในชีวิตประจำวัน

สรุป

ลุงปู่อายุ 67 ปี อยู่ใน วินซีกุล เบอร์ 5 ทั้งหมดมี 13 คัน โดยขับวินมอเตอร์ไซค์มา 18 ปี เปลี่ยนรถมอเตอร์ไซค์ไป 5 คัน อาชีพเดิมนั้นเป็นช่างแกะสลักไม้อยู่กรุงเทพมหานคร 30 กว่าปี มูลเหตุที่มาขับวินมอเตอร์ไซค์เกิดจากการที่ลูกค้าไม่สั่งงานจึงทำให้ไม่มีงานและลาออกจากงาน เกิดจากการชักชวนของหลานให้มาเป็นหัวหน้าวินฯ หรือการเปิดวินใหม่โดยเอารายชื่อให้มาเปิดวินฯ แล้วก็รวบรวมสมัครพรรคพวกจึงก่อตั้งวินฯ มาได้จนถึงปัจจุบันนี้ โดยการไปส่งลูกค้าไกลสุดที่อ่างทอง การจัดตั้งวินฯ นั้นก็มีทะเบียนบ้าน บัตรประชาชน แล้วก็มาสมัครเข้าวินฯ โดยลุงปู่ให้เหตุผลว่าสมัยก่อนวินฯ นั้นผู้มีอิทธิพลหรือตำรวจเป็นผู้ดูแลและมีหัวหน้าวินเป็นคนดูแลมูลเหตุจึงทำให้เกิดการแย่งชิงพื้นที่และผลประโยชน์กันเกิดขึ้น ฉะนั้นในแต่ละวินฯ ก็มีผู้มีอิทธิพลคุมวินคุ้มครองอยู่ สอดคล้องกับงานของ (สังคีต พิริยะรังสรรค์, 2546) ทำการศึกษาเรื่องเศรษฐกิจนอกระบบผู้มีอิทธิพล และความมั่นคงของมนุษย์ กลางปี 2546 เมื่อรัฐบาลประกาศนโยบายปราบปรามผู้มีอิทธิพล และได้รับผลประโยชน์จากกิจกรรมยานยนต์และรถรับจ้างผิดกฎหมายนโยบายนี้ไม่ประสบผลสำเร็จเพราะกลุ่มบุคคลที่ได้รับผลประโยชน์ปฏิเสธให้ความร่วมมือกับรัฐบาล มีการข่มขู่ผู้ขับรถจักรยานยนต์รวมทั้งมีการทำลายรถจักรยานยนต์สาธารณะที่ปฏิเสธจ่ายค่าวินอยู่ทั่วไป ภายหลังจากการประกาศนโยบายรัฐบาลไม่ถึงครึ่งปีทำให้สิทธิของผู้ขับวินรถจักรยานยนต์สาธารณะไม่ถูกรีดไถทั้งรายวันรายเดือนไม่ถูกข่มขู่จากผู้มีอิทธิพลนอกระบบ จึงทำให้เกิดความมั่นคงในอาชีพและการดำรงชีวิต

ในการจัดตั้งวินมอเตอร์ไซค์ทำเรื่องตั้งวินฯ ต้องมีการพูดคุยกับตำรวจจราจรที่อยู่แถวนั้นแล้วก็พูดคุยว่าใครจะเป็นหัวหน้าวินแต่การทำวินนั้นต้องมีใบขับขี่สาธารณะ พูดคุยกับฝ่ายปกครองมีหัวหน้าวินมีลูกวินฯ 5 ถึง 10 คน เช่นยินยอมกึ่งหนึ่งและต้องทำป้ายเหลือง (รถมอเตอร์ไซค์) ในกรณีการเปลี่ยนรถใหม่ต้องแจ้งยกเลิกไปแจ้งที่ขนส่งและทำป้ายเหลืองใหม่ สอดคล้องกับระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการรับจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2564 ข้อ 7 เพื่อประโยชน์ในการควบคุมจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะ และเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการอาชีพขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ ในการนำรถมาเปลี่ยนประเภทเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะ ให้ยื่นขอดำเนินการได้ ณ สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1 - 5 สำนักงานขนส่งจังหวัด และสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา ที่รถนั้นจดทะเบียนอยู่ในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบหรือที่สถานที่รองรับคนโดยสาร (ที่ตั้งวิน) ของรถนั้นตั้งอยู่”

มูลเหตุที่จำนวนคนขับมอเตอร์ไซค์ลดน้อยลงแต่ไม่ได้หมายความว่า จะเลิกเป็นคนขับวินมอเตอร์ไซค์ก็เกิดจากลูกค้าน้อยเลยไปทำอาชีพอย่างอื่นแต่ก็ไม่เอาชื่อออกถ้าหายไปนานก็จะพูดคุยกันของคนในวินฯ ให้



เอาชื่อออก “โดยทั่วไปแล้วจะไม่ทำกันเพราะเป็นพวกเดียวกัน” มาตรการของภาครัฐที่ควบคุมวินมอเตอร์ไซค์ “วันดีคืนดีขนส่งก็จะลงมาตรวจดูว่าเอารถป้ายขาวไปวิ่งหรือเปล่านั้นเป็นมาตรการป้องกันของขนส่ง” กติกาการแต่งกายกางเกงขาวยาวเสื้อแขนยาวรองเท้าหุ้มส้นใส่เสื้อทับใน หากินบริการต้องหนักแน่นไม่จำเป็น ห้ามดูบุหรีตี้มเหล่าเพราะจะทำให้ลูกค้ามีกลิ่นเหม็นจากกลิ่นเหล่าและกลิ่นบุหรีเพราะตัวเองเป็นคนกินและเป็นคนดูอาจไม่ได้กลิ่นแต่ผู้โดยสารอาจจะได้กลิ่นเสื้อผ้าแม้มันจะเก่าหรือจะขาดต้องทำความสะอาดเสมอ เพราะว่าลูกค้าจะไม่ได้กลิ่น ยกตัวอย่างเช่น อาจมีลูกค้ามาบ่นว่าไม่อยากขึ้นกับวินคนนี้เพราะเสื้อเหม็น เป็นต้น

แต่ก็มีบางมุมที่น่ารักและเป็นเรื่องขบขันนั่นก็คือเด็กนักเรียนที่มีรูปร่างค่อนข้างอ้วนท้วนและขึ้นรถมอเตอร์ไซค์และยังเอาเพื่อนไปอีกสิ่งต่างๆ เหล่านี้ก็เป็นเรื่องที่ไม่สามารถปฏิเสธได้หรือแม้กระทั่งทำให้ขึ้นรถไปส่งแล้วค่าโดยสารไม่พอขาดเหลือสิ่งต่างๆ เหล่านี้ก็เป็นน้ำใจตื้นน้ำใจที่ลูกค้าและวินมอเตอร์ไซค์พึงมีให้กันได้เล็กๆ น้อยๆ หรือเป็นเรื่องที่เป็นมุมมองนักช่างสังเกตของคนขับว่าบุคลิกคนนี้น่าสงสัยที่จะยุ่งเกี่ยวกับยาเสพติดและให้ปรับให้ไปรอให้กลับมาส่งในสถานที่ที่เป็นพื้นที่ที่มีการแพร่ระบาดของยาเสพติดสิ่งนี้ก็เป็นเรื่องที่น่ากลัวสำหรับวินมอเตอร์ไซค์และต้องระมัดระวังในการที่จะให้บริการลูกค้าประเภทนี้

จากการพูดคุยในวงสนทนาระยะเวลาที่ทำเงินได้ของวินมอเตอร์ไซค์นั้นก็คือช่วงเช้าที่เด็กนักเรียนนักศึกษาที่จะเดินทางไปศึกษาเล่าเรียนช่วงเวลาเพียงก็จะเป็นช่วงเวลาที่ไม่ค่อยมีคนมากนักแต่ก็จะมีขาประจำที่โทรสั่งกับข้าวและไหว้วานให้ไปเอากับข้าวไปส่งในสถานที่ทำงานหรือที่บ้านก็อาจเป็นไปได้หรืออาจจะมีคนโทรให้ไปทำธุระอะไรต่างๆ ให้ก็สามารถทำได้ถ้ามีการคั่นขึ้นกันอยู่เป็นพื้นฐานแต่ช่วงเวลาที่เป็นรายได้จริงๆ นั้นก็คือเวลาที่เด็กนักเรียนเลิกเรียนและนักศึกษาเลิกเรียนสิ่งนี้จะต้องใช้เวลาในการขนส่งและบริการผู้โดยสารแต่ก็ไม่ใช่ว่าจะขับเร็วขับอันตรายเพราะมีความเสี่ยง เช่น เมื่อขับเร็วและรับเด็กนักเรียนไปส่งแล้วเกิดอุบัติเหตุสิ่งต่างๆ เหล่านี้มันไม่คุ้มที่จะขับเร็ว มารยาทและกฎของคนที่ขับนั้นคือ “ไม่ไปรับลูกค้าอยู่หน้าวินคนอื่น” แต่ถ้าไปส่งลูกค้าในสถานที่อื่นและคนบริเวณนั้นเรียกใช้บริการต่อก็สามารถรับลูกค้าไปได้แต่ต้องไม่ไปรับตรงหน้าวินฯ อื่นและมารยาทอีกอย่างหนึ่งนั่นก็คือเมื่อไม่มีคนอยู่ในวินแล้ววินอื่นก็สามารถมารับลูกค้าในวินอื่นได้แต่ก็เป็นสิ่งที่ไม่ควรทำเป็นอย่างยิ่งเพราะเป็นการเสียมารยาทเพราะพื้นที่ตรงนั้นเป็นพื้นที่ของอีกวินนี่เป็นมารยาทเบื้องต้นของคนขับรถวินมอเตอร์ไซค์ แต่ถามว่ามีคนอีกวินฯ ไปรับลูกค้าอีกวินไหม? ในพื้นที่แต่ก็มีและอีกอย่างหนึ่งนั่นก็คือเวลาไปส่งลูกค้ากลับเข้ามาแล้วต้องเรียงลำดับว่าใครมาก่อนมาหลังและต้องเสียงไซเคเอาเองว่าคนแรกคน 2 คน 3 คน 4 คน 5 คน 6 เป็นต้น ไปจะได้ลูกค้าที่ไปส่งใกล้ไกลก็ต้องรอเล่นเอาเองห้ามข้ามคิวกันแต่ก็อาจมีบ้างที่จะหลงลืมแต่ไม่บ่อยมากนัก เป็นต้น

เมื่อมองปัจเจกบุคคลที่มีอาชีพขับรถจักรยานยนต์สาธารณะผ่านการเผชิญหน้าการเชื่อมต่อเหตุการณ์ในชีวิตประจำวันสิ่งเหล่านี้ตอกย้ำและผลิตซ้ำคุณค่าของความเป็นคนและอาชีพที่มีศักดิ์ศรีกับการเป็นตัวเชื่อมกลุ่มคนในสังคมที่แตกต่างหลากหลายในอาชีพที่เชื่อมโยงไปเป็นความปรารถนาทางสังคม เมื่อมองจากจุดเล็กๆ การทำงานที่อยู่ตามมุมถนนเล็กๆ ที่เป็นเส้นเลือดฝอยที่หล่อเลี้ยงเส้นเลือดใหญ่ในเมืองใหญ่ เป็นต้น



บรรณานุกรม

- กฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ. 2559 หน้า 8 เล่ม 113 ตอนที่ 26 ก ราชกิจจานุเบกษา 24 มีนาคม 2559
- เกรียงศักดิ์ ดวงมนตรี. (2563). **มอเตอร์ไซค์รับจ้างกับการขนส่งสาธารณะในพื้นที่อำเภอเมืองสมุทรปราการ**. โครงการรัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง สืบค้นจาก http://www3.ru.ac.th/mpa-abstract/files/2563_1614239060_6214830012.pdf
- ไชยรัตน์ เจริญสินโอฬาร. (2560). **บทแนะนำสู่ความคิดหลังโครงสร้างนิยม: Introducing Poststructuralism**. สมมติ กรุงเทพมหานคร, 122-129
- ปณัยกร วรศิลป์มนตรี. (2564). **กำเนิด ‘วินมอเตอร์ไซค์’ แรกของกรุงเทพฯ เส้นเลือดฝอยของคนเมืองที่ต้องพึ่งความแว้นไว**. สืบค้นจาก <https://urbancreature.co/bangkok-motorbike-taxi/>
- พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547 (การควบคุมการใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะ) ลงประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 70 ก วันที่ 12 พฤศจิกายน 2547 มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันพุธ ที่ 11 พฤษภาคม 2548
- ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการรับจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ (ฉบับที่ 3)** ราชกิจจานุเบกษา หน้า 1 เล่ม 138 ตอนพิเศษ 151 ง 7 กรกฎาคม 2564
- วัฒนธรรมชุบแป้งทอด. (2557). **วินนี้ไม่มีกั๊ก**. ออกอากาศ 30 มกราคม 2557 สืบค้นจาก <https://program.thaipbs.or.th/Deepfriedculture/episodes/31104>
- สังคีต พิริยะรังสรรค์. (2546). **เศรษฐกิจนอกระบบ ผู้มีอิทธิพล และความมั่นคงของมนุษย์**. การสัมมนาวิชาการประจำปี 2546 เรื่อง ความมั่นคงของมนุษย์ กลุ่มที่ 3 การเพิ่มความมั่นคงทางเศรษฐกิจ โดย มูลนิธิชัยพัฒนา กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข และ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, วันที่ 29-30 พฤศจิกายน 2546 ณ โรงแรมแอมบาสซาเตอร์ จอมเทียน ชลบุรี 7
- สำนักงานขนส่งจังหวัดพระนครศรีอยุธยา. (2564). **สถิติดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ สำนักงานขนส่งจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เดือนมกราคม 2564 ถึงเดือนสิงหาคม 2564**
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งสาธารณะ (สนข.) **โครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง TOD คมนาคมสร้างเมือง เมืองสร้างสุข สุขสร้างได้**. (2562). **การจัดทำผังเฉพาะเมืองต้นแบบ TOD ในพื้นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา** วันศุกร์ที่ 21 มิถุนายน 2562 เวลา 08:00 น. ถึง 12:00 น. ณ ห้อง เอสเพรสโซ่ โรงแรมเดอะคาราลิ คาซ่า รีสอร์ท อำเภอพระนครศรีอยุธยาจังหวัดพระนครศรีอยุธยา



- CERIO, Calyd T. (2017). **THE MOTORCYCLE TAXI PHENOMENON IN THE PHILIPPINES: IS THE DEMISE OF JEEPNEY POSSIBLE?.** International Journal of Tourism & Hospitality Reviews, 4(2), 44-52
- Gilles Deleuze and Felix Guatari. (1987) **“Introduction: Rhizome,”** A Thousand Plateaus. 3-25.
- GMM GRAMMY OFFICIAL. (2015). **มอไซค์รับจ้าง – Loso OFFICIAL MV** สืบค้นจาก <https://www.youtube.com/watch?v=vD54kahlk-8>
- Grab. (2022). **Grab Bike (Win).** สืบค้นจาก <https://www.grab.com/th/transport/bike/>
- Ibrahim Basil. Bize Amiel. (2018).**Waiting Together: The Motorcycle Taxi Stand as Nairobi Infrastructure.** JSTOR Journals, 65(2), 73-92
- Jenkins, Jack Mokuwa, Esther Yei Peters, Krijn Richards, Paul. (2020). **Changing women's lives and livelihoods: motorcycle taxis in rural Liberia and Sierra Leone.** Transport, 173(2),132-143,
- Kemajou, Arnel Jaligot, Remi Bosch, Marti Chenal, Jerome. (2019) .**Assessing motorcycle taxi activity in Cameroon using GPS devices.** Journal of Transport Geography, 79(C), 1-1
- Nattapong Punnoi. (2018). **The Motorcycle Taxi Driver as a Community Reporter: Guidelines for the Promotion of a Marginalized Group’s Participation in the Improvement of Public Space by Using Information and Communication Technology.** Nakhara: Journal of Environmental Design and Planning, 14, 145-160
- Qian Junxi. (2015).**No right to the street : Motorcycle taxis, discourse production and the regulation of unruly mobility.** Urban Studies, 52(15):2922-2947
- Rémi Jaligot Arnel Kemajou Jerome Chenal.(2017). **A new approach to spatial analysis of motorcycle taxis activities – the case of Port-au-Prince, Haiti.** Urban, Planning and Transport Research, 5(1), 78-91