

ลักษณะทางสังคมและสภาวะของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ในกรุงเทพมหานครท่ามกลางบริบทของ “ความเสี่ยง”: กรณีศึกษา 6 พื้นที่นำร่อง

อุสา สุทธิสาคร^{1,*}, เบญจพร ดีขุนทด², สิริรัตน์ จรรย์รัตน์³, คณินธร ล้อคำ⁴

¹ คณะมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย

² สถาบันการจัดการเพื่อชนบทและสังคม มูลนิธิบูรณะชนบทแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์

^{3,4} สำนักนวัตกรรมการเรียนรู้ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

Received: 27 May 2024

Revised: 10 November 2024

Accepted: 11 November 2024

บทคัดย่อ

บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการวิจัย “พัฒนาสภาวะ ความปลอดภัยในการทำงานและภูมิคุ้มกัน ยาเสพติด กลุ่มผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้าง จังหวัดกรุงเทพมหานคร” ระยะที่ 1 เพื่อศึกษาว่า ท่ามกลางภาวะที่เรียกว่า “สังคมเสี่ยง” ผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างต้องเผชิญกับความเสี่ยงเรื่องใดบ้าง ความเสี่ยงเหล่านั้นส่งผลต่อสภาวะอย่างไร และมีวิธีการแก้ปัญหาหรือจัดการความเสี่ยงอย่างไร ทั้งนี้เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพัฒนาหลักสูตรอบรมและการทำวิจัยเชิงปฏิบัติการในระยะต่อไป วิธีการศึกษาเป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ เก็บข้อมูลจากผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้าง 6 เขตพื้นที่ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ประธานชุมชน และผู้ใช้บริการ จำนวน 118 คน ระหว่างเดือนสิงหาคม-ธันวาคม 2565 โดยการสังเกต สัมภาษณ์ ทำประวัติชีวิต วิเคราะห์และอธิบายด้วยแนวคิด “สังคมเสี่ยง” ผลการวิจัยพบว่า ผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างต้องเผชิญกับความเสี่ยง 5 ประการ ได้แก่ 1) ลักษณะทางกายภาพของชุมชนกับการแพร่ระบาดของยาเสพติด 2) ความรู้สึกไม่มั่นคงปลอดภัยในการดำเนินชีวิต 3) ความเสี่ยงจากสถานการณ์ที่ยากจะป้องกันและควบคุม 4) ปัญหาหนี้สินนอกระบบ 5) ปัญหาสภาวะที่สัมพันธ์กับการประกอบอาชีพ และมีวิธีการจัดการความเสี่ยงแตกต่างกันออกไปทั้งในระดับบุคคลและระดับกลุ่ม นำไปสู่การสร้างอัตลักษณ์และรูปแบบการดำเนินชีวิตที่สัมพันธ์กับชุมชนและการทำกิจกรรมช่วยเหลือสังคม

คำสำคัญ: ลักษณะทางสังคม สภาวะ สังคมเสี่ยง วินมอเตอร์ไซค์รับจ้าง

* ผู้ประสานงานหลัก; อีเมล: usa_sut@utcc.ac.th

Social Characteristics and Well-being of Motorcycle Taxi Drivers in Bangkok amidst the Context of “Risk”: Case Study of 6 Pilot Areas

Usa Sutthisakorn^{1,*}, Benjaporn Deekhuntod²,
Sirirat Janyarat³ and Kaninthorn Lohkum⁴

¹ School of Humanities, University of the Thai Chamber of Commerce

² Rural and Social Management Institute: RASMI, Foundation for Thailand Rural
Reconstruction Movement (TRRM) Under Royal Patronage

^{3,4} Innovative Learning Center, Srinakharinwirot University

Received: 27 May 2024

Revised: 10 November 2024

Accepted: 11 November 2024

Abstract

This article is part of the research project titled “Development of Well-being, Occupational Safety, and Drug Immunity for Motorcycle Taxi Drivers in Bangkok” (Phase 1). The study aims to explore the risks that motorcycle taxi drivers face within the context of what is referred to as a “risk society,” how these risks affect their well-being, and the methods they use to mitigate or manage these risks. The findings will serve as a foundation for developing training curricula and conducting further action research in subsequent phases. The study employed qualitative research methods, gathering data from 118 motorcycle taxi drivers in six districts, relevant officials, community leaders, and service users between August and December 2022. Data collection was carried out through observation, interviews, life history documentation, and analysis using the “risk society” concept. The research findings reveal that motorcycle taxi drivers encounter five primary risks: 1) The physical characteristics of their communities and the spread of drug abuse. 2) A sense of insecurity in daily life. 3) Risks arising from situations that are difficult to prevent or control. 4) Issues related to informal debt. 5) Health problems associated with their occupation. Risk management methods vary at both individual and group levels, leading to the formation of identities and lifestyles that are intertwined with their communities and participation in social support activities.

Keywords: Social Characteristics, Well-being, Risk Society, Motorcycle Taxi Drivers

* Corresponding Author; E-mail: usa_sut@utcc.ac.th

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

โครงการวิจัย “พัฒนาสุขภาพ ความปลอดภัยในการทำงานและภูมิคุ้มกันยาเสพติด กลุ่มผู้ประกอบการอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้าง จังหวัดกรุงเทพมหานคร” เป็นความร่วมมือทางวิชาการของ 4 ภาคีเครือข่ายหลัก คือ 1) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ สำนัก 9 2) สำนักงานป้องกันและปราบปรามยาเสพติด กรุงเทพมหานคร 3) มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย 4) มูลนิธิรักษไทย เพื่อหาแนวทางร่วมกันในการสร้างเสริมความรู้ด้านสุขภาพให้ผู้ประกอบการอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างสามารถดูแลสุขภาพของตนเองและคนใกล้ชิด ลดการเจ็บป่วยและการเข้ารับการรักษาในสถานพยาบาลโดยไม่จำเป็น มีความปลอดภัยในการทำงาน รู้เท่าทันสถานการณ์ยาเสพติดที่เกิดขึ้นในพื้นที่ รวมถึงมีข้อเสนอเชิงนโยบายให้เกิดการช่วยเหลือและสวัสดิการด้านต่างๆ อย่างเป็นรูปธรรมตามนโยบายของรัฐบาลในการลดความเหลื่อมล้ำทางสังคมเพื่อตอบโจทย์ดังกล่าว โครงการฯ ดำเนินงาน 3 ระยะ ได้แก่ ระยะที่ 1 การวิจัยเชิงปริมาณและคุณภาพเพื่อสำรวจสภาพปัญหาด้านต่างๆ ของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์รับจ้างด้านสุขภาพ ความปลอดภัยในการทำงานและการแพร่ระบาดของยาเสพติดในชุมชน ระยะที่ 2 จัดอบรมแกนนำผู้ขับขี่ฯ โดยนำข้อมูลที่ได้จากระยะที่ 1 มาวิเคราะห์และออกแบบหลักสูตรที่เหมาะสมกับผู้เข้ารับการอบรม และแกนนำฯ ขยายเครือข่ายความรู้ที่ได้รับการอบรมสู่เพื่อน ครอบครัว และชุมชน ระยะที่ 3 การประเมินติดตามผลการขยายเครือข่ายฯ

บทความนี้ เป็นการนำเสนอกระบวนการและผลการวิจัยเชิงคุณภาพในระยะที่ 1 โดยนำแนวคิดเรื่องความเสี่ยง (Risk) ของ Giddens (1990) และแนวคิดเรื่องสังคมเสี่ยง (Risk Society) ของ Beck (1992) มาประยุกต์เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์ ด้วยเห็นว่าความเสี่ยงในปัจจุบันแตกต่างไปจากยุคก่อนหน้า กล่าวคือ 1) มีลักษณะเป็นอันตรายและเป็นภัยคุกคามที่กว้างขวางระดับโลก 2) ยากจะบ่งชี้ให้เห็นชัดเจน 3) มีผลกระทบที่เข้มข้นน่ากลัวมากขึ้น 4) จัดการได้ยากยิ่งขึ้น และ 5) สร้างภาวะความตื่นกลัวไปทั่ว เช่น ความเสี่ยงจากโรคอุบัติใหม่ โดยความเสี่ยงเหล่านี้เกิดขึ้นและขยายตัวผ่านกระแสการสร้างความทันสมัยระดับโลก (Global Modernization) เข้าไปสร้างกระแสสำนึกให้ผู้คนเกิดความกลัว ความวิตกกังวล และความไม่มั่นคงของชีวิต เช่น การที่สังคมโลกต้องเผชิญหน้ากับภัยคุกคามของโรคร้ายไข้เจ็บชนิดใหม่ที่ระบาดในวงกว้างนับแต่โรคซาร์ส ไข้หวัดนก จนถึงโควิด 19 การเผชิญกับความผันผวนของวิกฤตสิ่งแวดล้อมและภูมิอากาศโลกที่แปรปรวนอันเป็นที่มาของปัญหาภัยธรรมชาติร้ายแรงส่งผลให้ผู้คนเสียชีวิตจำนวนมาก ภัยจากการก่อการร้ายที่กระจายไปทั่วโลก รวมถึงภัยจากสื่อออนไลน์ที่เข้าถึงง่าย นอกจากนั้นยังเกี่ยวข้องกับชีวิตประจำวัน ไม่ว่าจะเป็นอาหาร แสงแดด และการเดินทาง ทำให้สิ่งๆ ที่ดูเหมือนจะไม่น่าเป็นอันตรายก็อาจก่ออันตรายได้ทั้งสิ้น

ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์รับจ้างในกรุงเทพมหานครเป็นหนึ่งในกลุ่มที่ต้องเผชิญกับความเสี่ยงดังกล่าว เนื่องจากมีเงื่อนไขและข้อกำหนดในการประกอบอาชีพสัมพันธ์อยู่กับเมืองหรือแหล่งชุมชนที่มีมลพิษ ขอบเขตพื้นที่ในการรับผู้โดยสาร และช่วงเวลาในการให้บริการ โดยทั่วไปช่วงเวลาสำคัญที่มีผู้โดยสารต้องการใช้บริการจำนวนมากคือช่วงเช้า ประมาณ 05.00-9.00 น., เย็น ประมาณ 15.30 - 20.00 น. ส่วนในเวลากลางวัน แม้บางพื้นที่อาจจะมีผู้โดยสารน้อยแต่ผู้ขับขี่ต้องจอดรอประจำที่จุดจอดของตนเอง บางพื้นที่มีที่นั่งพักอริยาบถแต่บางพื้นที่ไม่มี ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่จึงนั่งรถของตนเองจนกว่าจะถึงคิวรับส่งผู้โดยสาร แต่ละคนจึงใช้เวลาไปกับการทำงานเฉลี่ยคนละ 10-12 ชั่วโมงต่อวัน ทั้งหมดนี้ส่งผลต่อสุขภาพของผู้ประกอบการอาชีพฯ ดังพบในงานวิจัยชี้ว่า มอเตอร์ไซค์รับจ้างมีความเสี่ยงสูงที่จะเป็นโรคเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ ความดันโลหิตสูง และโรคที่เกี่ยวข้องกับหัวใจและหลอดเลือด (Arphorn et al., 2017) สภาพการทำงานดังกล่าวยังทำให้สมรรถภาพการทำงานของปอด สมรรถนะการมองเห็น และสมรรถภาพการได้ยินต่ำกว่าเกณฑ์เฉลี่ยของประชากรโดยทั่วไป (Chuenban, et al., 2013) ทั้งยังประสบปัญหาความไม่มั่นคงด้านเศรษฐกิจและการเข้าถึงสวัสดิการและสิทธิขั้นพื้นฐานที่จำเป็นต่างๆ ได้แก่ การมีรายได้ไม่พอ

การดำรงชีพ (Wannathepsakul, 2023) การเป็นหนี้ในระบบและไม่มีเงินออม (Taemboonlertchai et al., 2018) การเข้าร่วมเป็นผู้ประกันตนตามมาตรา 40 ในปริมาณน้อย (Nuanpan, 2014)

อย่างไรก็ตาม งานศึกษาดังกล่าวแม้จะเป็นข้อมูลที่ทำให้เข้าใจสถานการณ์ด้านสุขภาพของมอเตอร์ไซด์รับจ้างในภาพรวมได้ดีแต่ยังจำเป็นต้องศึกษาเงื่อนไขทางสังคมอื่นๆ อีก เพื่อให้สามารถอธิบายปัญหาของกลุ่มอาชีพนี้ได้อย่างรอบด้าน และเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับการพัฒนาในขั้นตอนต่อไปได้อย่างตรงจุด อันเป็นที่มาของงานศึกษาวิจัยนี้ โดยเลือกกรณีศึกษา 6 พื้นที่นำร่องคือ 1) วินชอยพหลโยธิน 34 ชุมชนชายคลองเสนานิคม 2 เขตจตุจักร 2) วินชอยหน้าวัดอัมพวาและเครือข่าย เขตบางกอกน้อย 3) วินชุมชนวัดไตรรัตนารามและเครือข่าย เขตบางเขน 4) วินชอยลาดพร้าว 101 เขตบางกะปิ 5) วินประชาอุทิศ 54 และเครือข่าย เขตทุ่งครุ 6) วินชอยพัชรภาและเครือข่าย เขตหลักสี่

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อสำรวจสภาพปัญหาสุขภาพ ความปลอดภัยในการทำงาน ภูมิคุ้มกันยาเสพติด ของวินมอเตอร์ไซด์รับจ้างภายใต้แนวคิดสังคมแห่งความเสี่ยง และสำรวจศักยภาพ ความพร้อมของวินมอเตอร์ไซด์รับจ้างในการเข้าร่วมโครงการวิจัย

ขอบเขตการวิจัย

ขอบเขตด้านพื้นที่ เนื่องจากงานวิจัยดำเนินการร่วมกับภาคีเครือข่ายสำคัญคือ ปปส.ปทท. พื้นที่ในการศึกษาครั้งนี้จึงมุ่งไปที่กลุ่มผู้ประกอบการมอเตอร์ไซด์รับจ้างที่บริการรับส่งผู้โดยสารในชุมชนที่มีการแพร่ระบาดของยาเสพติดหรือเป็นชุมชนที่ต้องเฝ้าระวังของ สำนักงานป้องกันและปราบปรามยาเสพติด กรุงเทพมหานคร (ปปส.กทท.) เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนนโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการป้องกัน ปราบปราม และแก้ไขปัญหา ยาเสพติดของ ปปส.กทท. โดยเลือกพื้นที่ตั้งในชุมชนหรือใกล้เคียง จำแนกตามเขต กรุงเทพมหานคร ชั้นกลาง และชั้นนอก เพื่อให้เห็นความแตกต่างหลากหลาย โดยมีเกณฑ์ในการเลือกพื้นที่เข้าร่วมโครงการ ดังนี้

ตารางที่ 1 เกณฑ์ในการเลือกวินมอเตอร์ไซด์เข้าร่วมโครงการ

วิน/เขตที่ตั้ง	เกณฑ์การเลือกพื้นที่
1. กรุงเทพฯ ชั้นใน - วินชอยพหลโยธิน 34 ชุมชนชายคลองเสนานิคม เขตจตุจักร - วินชอยหน้าวัดอัมพวาและเครือข่าย ชุมชนวัดอัมพวา เขตบางกอกน้อย	1. เป็นพื้นที่ที่มีการทำงานร่วมกับชุมชนหรือให้ความร่วมมือกับชุมชน 2. มีกิจกรรมทางสังคมหรือเครือข่ายทางสังคมที่สามารถจะขยายผลการเรียนรู้/การดำเนินงานในประเด็นการพัฒนาสุขภาพ ความรอบรู้ด้านสุขภาพ ความปลอดภัยในการทำงานและภูมิคุ้มกันด้านยาเสพติด เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมในชุมชนได้
2. กรุงเทพฯ ชั้นกลาง - วินชุมชนวัดไตรรัตนารามและเครือข่าย ชุมชนวัดไตรรัตนาราม เขตบางเขน - วินลาดพร้าว 101 เขตบางกะปิ - วินประชาอุทิศ 54 และเครือข่าย ชุมชนหลังวัดกลางนา เขตทุ่งครุ	3. สมาชิกมีความพร้อมที่จะพัฒนาตนเอง และมีแนวโน้มว่าจะสามารถพัฒนาเป็นพื้นที่ต้นแบบได้
3. กรุงเทพฯ ชั้นนอก - วินชอยพัชรภาและเครือข่าย เขตหลักสี่	

ขอบเขตด้านเวลา ระหว่าง เดือนสิงหาคม-ธันวาคม 2565

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เพื่อตอบคำถามวิจัย ผู้วิจัยจำแนกเอกสารออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ งานศึกษาเกี่ยวกับสุขภาวะแรงงานนอกระบบและมอเตอร์ไซค์รับจ้าง และแนวคิดทางทฤษฎีที่ใช้ในการวิเคราะห์ ดังนี้

1. งานศึกษาเกี่ยวกับสุขภาวะมอเตอร์ไซค์รับจ้าง พระราชบัญญัติสุขภาพ 2550 นิยาม สุขภาวะหรือสุขภาพว่าหมายถึง “ภาวะที่สมบูรณ์ทั้งทางร่างกาย จิตใจ สังคม และปัญญา ที่เชื่อมโยงกันเป็นองค์รวม” (National Board of Health, 2007) สอดคล้องกับ Phra Brahmagunabhorn (2006) ให้ความหมายสุขภาพ ว่าเป็นภาวะที่สมบูรณ์ซึ่งต้องเกิดความสุขทั้งระดับภายในตัวบุคคลและสังคมหรือสิ่งแวดล้อม โดยแบ่งองค์ประกอบออกเป็น 4 ด้าน คือ กาย จิต สังคม และปัญญา อนึ่ง งานวิจัยด้านสุขภาวะของผู้ประกอบอาชีพวินมอเตอร์ไซค์รับจ้างส่วนใหญ่พบว่าเป็นงานวิจัยสุขภาวะด้านร่างกายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการทำงาน โดย Chuenban et al. (2013) ศึกษาในผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างเขตบางเขน 352 คนพบสมรรถภาพการได้ยินผิดปกติร้อยละ 63.4 สมรรถภาพการมองเห็นต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน ร้อยละ 53.4 และสมรรถภาพการทำงานของปอดต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน ร้อยละ 22.4 สอดคล้องกับ Suebsuket et al. (2014) ศึกษามอเตอร์ไซค์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร 369 คนพบกลุ่มตัวอย่างมีสมรรถนะปอดผิดปกติร้อยละ 14.3 ขณะที่การศึกษาของ Arphorn et al. (2017) ชี้ว่ามอเตอร์ไซค์รับจ้างมีความเสี่ยงสูงที่จะเป็นโรคเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ ความดันโลหิตสูง และโรคที่เกี่ยวข้องกับหัวใจและหลอดเลือดด้านสุขภาวะทางสังคม อาชีพดังกล่าวยังมีปัญหาความมั่นคงด้านเศรษฐกิจและการเข้าถึงสวัสดิการและสิทธิขั้นพื้นฐานที่จำเป็นต่างๆ ได้แก่ การมีรายได้ไม่พอกับการดำรงชีพ Wannathepsakul (2023) การเป็นหนี้ นอกระบบ และไม่มีเงินออม Taemboonlerschai et al. (2018) การเข้าร่วมเป็นผู้ประกันตนตามมาตรา 40 สำหรับแรงงานนอกระบบ ในปริมาณน้อย (Nuanpan, 2014) ข้อค้นพบเหล่านี้คณะผู้วิจัยนำมาเป็นประเด็นคำถามเพื่อทราบข้อมูลรายละเอียดและปัญหาอื่นๆ ที่อาจจะสัมพันธ์กับสุขภาวะของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์รับจ้างต่อไป

2. แนวคิดทางทฤษฎีที่ใช้ในการวิเคราะห์ คณะผู้วิจัยนำแนวคิดเรื่องความเสี่ยง (Risk) ของ Giddens (1990) และสังคมเสี่ยง (Risk Society) ของ Beck (1992) มาประยุกต์เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์ ดังนี้

กิดเดนส์และเบคเห็นร่วมกันในประเด็นที่ความเสี่ยงในสังคมสมัยใหม่แตกต่างและส่งผลกระทบต่อชีวิตผู้คนเป็นวงกว้างมากกว่าความเสี่ยงในยุคก่อนหน้า แต่ส่วนที่แตกต่างกันคือกิดเดนส์ สนใจความเสี่ยงที่เกิดขึ้นกับผู้คนทั่ว ๆ ไป ขณะที่เบคสนใจความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อสังคม

ข้อเสนอสำคัญของกิดเดนส์คือ ความสัมพันธ์ระหว่างความเสี่ยงกับอัตลักษณ์ (Identity) กล่าวคือ ภาวะความเสี่ยงส่งผลต่อการสร้างตัวตน/อัตลักษณ์ของบุคคล (Self-Identity) เช่น กรณีความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพของผู้คนยุคปัจจุบันที่ไม่อาจสืบค้นหาสาเหตุที่แท้จริงได้ (อาจมาจากสภาพแวดล้อมที่ผันแปร การบริโภคที่ผิดหลักโภชนาการ มลพิษด้านต่าง ๆ หรือความเครียดในชีวิตประจำวัน) จึงนำไปสู่การค้นหาวิธีการต่างๆ ในการจัดการกับความเสี่ยงให้ได้ผลมากที่สุดตามแนวทางของตนเอง กลายเป็นอัตลักษณ์และรูปแบบการดำเนินชีวิตของบุคคลและผู้คนยุคใหม่ที่มีความสนใจร่วมกัน เช่น เกิดพฤติกรรมสุขภาพใหม่ๆ อย่างการฝึกชี่กงเพื่อสุขภาพกายและความสงบใจ การบริโภคอาหารเพื่อลดน้ำหนักแบบคีโต (Ketogenic Diet) การลดน้ำหนักแบบฟาสต์ (Intermittent Fasting) เป็นต้น

ส่วนข้อเสนอของเบค เห็นว่าท่ามกลางภาวะความเสี่ยงที่เผชิญอยู่ ทำให้ผู้คนหันมาทบทวนตนเองและค้นหาคำตอบว่าจะเรียนรู้และจัดการกับความเสี่ยงอย่างไร โดยอาศัยกระบวนการปฏิรูป/จัดระเบียบใหม่ทางสังคม (Social Reform & Re-Organization) ซึ่งปรากฏในรูปกระบวนการเคลื่อนไหวทางสังคมใหม่ (New Social Movement) ที่พยายามปฏิรูประบบคิดด้านสิ่งแวดล้อม สุขภาพและอื่น ๆ

งานวิจัยนี้ให้ความสนใจต่อความเสี่ยงทั้งระดับบุคคลและระดับกลุ่ม ระดับบุคคลเป็นการพิจารณาว่าผู้ประกอบอาชีพขับวินมอเตอร์ไซค์รับจ้างต้องเผชิญกับความเสี่ยงเรื่องใดบ้างและความเสี่ยงเหล่านั้นส่งผลต่อการสร้างตัวตนของเขาอย่างไร มีวิธีการแก้ปัญหาที่กำลังเผชิญอยู่อย่างไร ส่วนในระดับกลุ่มเป็นการพิจารณาว่าแต่ละวินมีวิธีการอย่างไรในการร่วมกันแก้ปัญหาเพื่อลดความเสี่ยงที่เกิดขึ้นหรืออาจเกิดขึ้น

วิธีดำเนินการวิจัย

แบบแผนการวิจัย

การวิจัยเรื่องนี้เป็น การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research)

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informant) ในแต่ละพื้นที่ รวม 118 คน ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ภูมิหลังและแนวคำถามหลักในการสัมภาษณ์

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ	ภูมิหลัง	แนวคำถามหลัก
หัวหน้าวิน คณะกรรมการวิน	หัวหน้าที่เป็นทางการ(ผู้จดทะเบียนก่อตั้งวิน) คณะกรรมการและ/หรือหัวหน้ากลุ่มที่ไม่เป็นทางการแต่เป็นที่ยอมรับของสมาชิก	บอกเล่าที่มา/ประวัติการก่อตั้งวิน/ปัญหาหรือความเสี่ยงที่ต้องเผชิญและบริบททางสังคมของแต่ละช่วงเวลา เช่น การจัดระเบียบวินที่ส่งผลกระทบต่อผู้ขับขี่ การเรียกร้องผลประโยชน์จากเจ้าหน้าที่ เป็นต้น/การบริหารจัดการวิน/การส่งเสริมความรู้และตรวจสุขภาพวิน/สถานการณ์ยาเสพติดในวิน
ประธานชุมชนหรือ ประธานกองทุนแม่ ของแผ่นดิน	ประธานคนปัจจุบันและอดีตประธาน (กรณีที่มีประเด็นเกี่ยวข้อง)	ความสัมพันธ์ระหว่างวินกับชุมชน/เสียงสะท้อนของลูกบ้านต่อวิน/แนวทางในการทำงานร่วมกับวิน เช่น ขอความร่วมมือเป็นครั้งคราว เลือกตัวแทนวินให้เป็นกรรมการชุมชน เป็นต้น/สถานการณ์ยาเสพติดในชุมชน
สมาชิกวิน	ผู้ขับขี่ที่มีทะเบียนรถรับส่งสาธารณะและกำลังรอจดทะเบียน จำแนกตามเพศ/ช่วงวัย 20-45, มากกว่า 45 ปี ขึ้นไป	เน้นบรรยากาศการบอกเล่าพูดคุยอย่างเป็นกันเองถึงเหตุผลในการเลือกอาชีพวิน/จำนวนปีที่ขับวิน/รายได้เฉลี่ยต่อวัน/หนี้สิน/การดูแลสุขภาพร่างกาย-จิตใจ/สุรา บุหรี่ สารเสพติด/อาชีพเสริม/การออม/สวัสดิการ/การรักษาพยาบาล/กิจวัตรประจำวันในการขับวิน/อุบัติเหตุหรือปัญหาขณะทำงาน/ความวิตกกังวลในชีวิตและอาชีพ/การวางแผนในอนาคต เช่น จะประกอบอาชีพนี้จนลูกเรียนจบ จากนั้นจะกลับไปทำสวนที่ต่างจังหวัด /ความต้องการการช่วยเหลือจากรัฐหรือหน่วยงานอื่นๆ
ตำรวจประจำท้องที่	ตำรวจฝ่ายจราจรที่รับผิดชอบวินแต่ละท้องที่/ตำรวจฝ่ายชุมชนสัมพันธ์	ปัญหาการร้องเรียน/ความผิดและอุบัติเหตุที่พบบ่อย/ข้อมูลความรู้ที่เห็นว่าผู้ขับขี่ควรทราบและถือปฏิบัติ
เจ้าหน้าที่เทศกิจ	หัวหน้าฝ่ายเทศกิจของเขตพื้นที่หรือเจ้าหน้าที่เทศกิจที่ได้รับมอบหมาย	หน้าที่ความรับผิดชอบและการถือปฏิบัติของฝ่ายเทศกิจต่อวิน/เรื่องที่มีการร้องเรียนอยู่เสมอ/ วิธีจัดการปัญหาหรือข้อร้องเรียนต่างๆ/วินที่ดีในสายตาของเทศกิจ
ผู้ใช้บริการวิน	ผู้โดยสารในชุมชนที่เคยใช้บริการวิน	ความพึงพอใจต่อวิน/มารยาทของผู้ขับขี่/ความปลอดภัย/สิ่งที่ต้องการให้แก้ไข

เครื่องมือวิจัย

เครื่องมือวิจัย คือ แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง โดยมีผู้ทรงคุณวุฒิประเมินคุณภาพของแบบสัมภาษณ์จำนวน 3 คน

การเก็บรวบรวมข้อมูล

เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างโดยมีผู้ทรงคุณวุฒิประเมินแบบสัมภาษณ์จำนวน 3 คน โดยใช้วิธีการการสนทนา สังเกต สังเกตแบบมีส่วนร่วม ศึกษากรณี (Case Study) จากจำแนกข้อมูลโดยตรวจสอบความถูกต้องด้วยวิธีการสามเส้า (Triangulation)

การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลโดยอาศัยแนวคิดทางทฤษฎีเรื่องความเสี่ยง (Risk) และสังคมเสี่ยง (Risk Society) มาเป็นแนวทางในการอธิบาย จากนั้นเรียบเรียงเป็นรายงานแบบพรรณนาวิเคราะห์

ผลการวิจัย

1. พัฒนาการของอาชีพมอเตอร์ไซด์รับจ้างในกรุงเทพมหานครกับภาวะความเสี่ยง อาชีพมอเตอร์ไซด์รับจ้างเป็นอาชีพที่เกิดขึ้นพร้อมกับการเติบโตของในกรุงเทพฯ ตั้งแต่ปี 2524 เป็นต้นมา เริ่มต้นด้วยการรวมกลุ่มเล็กๆ รับส่งลูกหลานของทหารเรือและประชาชนทั่วไปจากซอยงามดูพลี เขตสาทรถึงปากทางถนนพระราม 4 แล้วพัฒนาเป็นชมรมมอเตอร์ไซด์แพลตฟอร์มทหารเรือ เก็บค่าบริการเที่ยวละ 3 บาท เมื่อมีสมาชิกเพิ่มขึ้นได้ร่วมกันวางกฎเกณฑ์ต่างๆ ในการบริหารคิวรถ ควบคุมพฤติกรรมคนขับ เช่น ห้ามเล่นการพนันที่วิน ห้ามดื่มสุรา มีการควบคุมค่าโดยสารไปจนถึงการรักษาความปลอดภัย และเมื่อวินในซอยงามดูพลีมีจำนวนสมาชิกมากขึ้นก็ได้แยกตัวไปตั้งวินใหม่ที่ซอยสะพานคู่และซอยตากสิน (Worasinmontree, 2021) กระทั่งปี 2525 มีประกาศจากกองกำกับการตำรวจนครบาลว่า การใช้รถมอเตอร์ไซด์บริการขนส่งผู้โดยสารสามารถทำได้โดยไม่ผิดพระราชบัญญัติการใช้รถยนต์ ทำให้วินมอเตอร์ไซด์รับจ้างขยายตัวอย่างรวดเร็วทั่วกรุงเทพฯ และปริมณฑล การขยายตัวของวินมอเตอร์ไซด์รับจ้าง จำแนกตามเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบครั้งสำคัญต่อผู้ประกอบการอาชีพได้เป็น 3 ระยะ ดังนี้

(1) ระยะก่อนการจัดระเบียบโดยรัฐ พ.ศ. 2525-2545 เป็นช่วงเวลาที่วินมอเตอร์ไซด์รับจ้างเกิดขึ้น และขยายตัวออกไปเป็นจำนวนมากในลักษณะรวมกลุ่มกันเองก่อตั้งวินรับส่งผู้โดยสารภายในซอยและย่านชุมชนต่างๆ โดยวางระเบียบกฎเกณฑ์แตกต่างกันไปตามความประสงค์ของผู้ก่อตั้งวิน เช่น สีและสัญลักษณ์เสื้อวิน ราคาเสื้อวิน ราคาค่าโดยสาร จุดจอด คุณสมบัติของผู้มีสิทธิ์ขี่ ฯลฯ ทั้งนี้เพราะยังไม่มีข้อกำหนดที่ชัดเจนจากภาครัฐเป็นโอกาสให้เกิดกลุ่มผู้มีอิทธิพลขึ้นสองลักษณะคือ กลุ่มแรกเพื่ออาศัยประโยชน์จากวิน กลุ่มที่สองเพื่อปกป้องผลประโยชน์กิจการวินตนเอง ดังปรากฏเป็นข่าวอยู่เสมอว่ามีการเก็บค่าเสื้อวินแพงเกินความจำเป็น (แต่ก็ยอมจ่ายเพื่อให้สามารถประกอบอาชีพได้) เกิดการให้เช่าเสื้อวิน การหักรายได้จากสมาชิกด้วยอัตราที่สูงเพื่อส่งรายได้บางส่วนให้แก่ผู้มีอิทธิพลในพื้นที่ เป็นต้น ปัญหาที่เป็นผลสืบเนื่องจากปรากฏการณ์ดังกล่าวคือ การตั้งจุดจอดกีดขวางทางเท้า การทะเลาะวิวาทระหว่างผู้ขับขี่เนื่องจากวิ่งทับเส้นทาง การโกงราคาค่าโดยสาร มารยาทของผู้ขับขี่ และการที่ผู้โดยสารรู้สึกถึงความไม่ปลอดภัย นั่นหมายถึงว่าความเสี่ยงที่เกิดขึ้นในช่วงเวลานี้ไม่ได้เกิดเฉพาะผู้ประกอบการอาชีพมอเตอร์ไซด์รับจ้างเท่านั้น แต่ยังขยายไปสู่ผู้โดยสารและสู่โครงสร้างของสังคมไทยให้ระบบอุปถัมภ์ระหว่างอำนาจรัฐและอำนาจของผู้มีอิทธิพลในพื้นที่แข็งแกร่งขึ้นอีกด้วย

(2) ระเบียบจัดระเบียบโดยรัฐ พ.ศ. 2546-2556 สืบเนื่องมาจากการมีกลุ่มอิทธิพลดังกล่าว ผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซด์รับจ้างที่ได้รับความนิยมค่อนข้างมากจนหนึ่งได้รวมตัวยื่นข้อเสนอต่อภาครัฐ จนในที่สุดรัฐบาลในขณะนั้นได้แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาเรื่องร้องเรียนของวินมอเตอร์ไซด์โดยมีตัวแทนวินและชุมชนร่วมอยู่ในคณะกรรมการด้วย นำไปสู่การจัดระเบียบวินดังนี้คือ ปี 2546 จัดระบบลงทะเบียนวินอย่างเป็นทางการ ทั้งผู้ประสงค์จะตั้งวินใหม่และวินที่เคยเปิดอยู่แต่เดิม จัดการคัดกรองคุณสมบัติผู้ประกอบอาชีพ เช่น ตรวจปัสสาวะเพื่อหาสารเสพติด ตรวจประวัติอาชญากรรม กำหนดเสื้อวินให้ใช้สีและแบบเดียวกัน (เสื้อกั๊กพื้นสีกรมท่าคาดแถบสีส้มสะท้อนแสง) ปี 2547 ขึ้นทะเบียนแล้วเสร็จ กทม. แจกเสื้อวินจำนวน 146,000 ตัวให้แก่ผู้ผ่านการคัดกรอง ปี 2548 เพิ่มเติมข้อความในพระราชบัญญัติให้มอเตอร์ไซด์รับจ้างใช้คำว่า “รถจักรยานยนต์สาธารณะ” และเปลี่ยนจากป้ายดำเป็นป้ายเหลือง ออกระเบียบการกำหนดราคาค่าโดยสารที่ชัดเจนคือ 2 กิโลเมตรแรกไม่เกิน 25 บาท กิโลเมตรถัดไปเพิ่มขึ้น 5 บาท/1 กิโลเมตร ถ้าเกิน 5 กิโลเมตรให้ตกลงราคากันเองและให้มีผลบังคับใช้ในปี 2557 (การกำหนดราคาค่าโดยสารนี้ ท้ายที่สุดยังไม่ได้บังคับใช้เนื่องจากเกิดเหตุการณ์รัฐประหาร) ตลอดระยะเวลาดำเนินการดังกล่าว ทำให้วินมอเตอร์ไซด์เห็นประโยชน์ของการรวมกลุ่มที่ช่วยให้เกิดพลังการเคลื่อนไหว จึงเป็นที่มาของการก่อตั้งสมาคมผู้ขับจักรยานยนต์รับจ้างแห่งประเทศไทยขึ้นในปี 2553 (Changthongmadan, 2024) และได้ดำเนินการขับเคลื่อนประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาของวินมอเตอร์ไซด์เรื่อยมาจนกระทั่งเกิดเหตุรัฐประหารโดยคณะรักษาความสงบแห่งชาติขึ้นในปี 2557 ทำให้การขับเคลื่อนต่างๆ หยุดชะงักลงชั่วคราวและไม่อาจคาดเดาอนาคตได้ นับเป็นความเสี่ยงจากสถานการณ์ที่ผู้ประกอบอาชีพยากจะป้องกันและควบคุมได้ด้วยตนเอง

(3) ระเบียบจัดระเบียบโดยคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) พ.ศ. 2557-2561 เป็นการจัดระเบียบรถรับจ้างสาธารณะ ทั้งรถจักรยานยนต์ รถแท็กซี่สาธารณะ และรถตู้สาธารณะ ด้วยเหตุผลว่า “เพื่อให้พี่น้องประชาชน ที่ใช้บริการเกิดความปลอดภัย ไม่เกิดขบวนการจางจร ที่สำคัญ คสช. ต้องการขจัดผู้ที่มีอิทธิพลที่มาเรียกรับเงิน จนทำให้ค่าโดยสารที่พี่น้องประชาชนใช้บริการต้องเพิ่มมากขึ้นและเกิดความเดือดร้อน” (Post Today, 2014) เฉพาะกรณีการจัดระเบียบวินมอเตอร์ไซด์พบว่า จากปี 2557-2561 มีการจัดระเบียบวิน 3 ครั้งคือ ครั้งที่ 1 ดำเนินการตั้งแต่ 15 มิ.ย.-31 ธ.ค. 57 ครั้งที่ 2 ดำเนินการสองช่วงคือ 1 ก.ค. 59-31 ม.ค. 60 และ 1 พ.ย. 60-31 ม.ค. 61 ครั้งที่ 3 ดำเนินการตั้งแต่ 2 ก.ค.-31 ส.ค. 2561 (Center for Economic and Business Forecasting, University of the Thai Chamber of Commerce, 2019)

การจัดระเบียบดังกล่าวประกอบด้วยคณะกรรมการ 4 ฝ่ายคือ กรรมการขนส่งทางบก ทหาร ตำรวจ และ กทม. ดำเนินการขึ้นทะเบียนสำรวจจำนวนวินให้เป็นปัจจุบัน เปิดรับลงทะเบียนผู้ประสงค์จะประกอบอาชีพมอเตอร์ไซด์รับจ้าง กำหนดรูปแบบเสื้อที่ระบุชื่อวิน บัตรประจำตัว และหมายเลขประจำตัวถูกต้องตรงกัน แจกเสื้อวินแบบใหม่ กำหนดให้รถจักรยานยนต์ต้องจดทะเบียนเป็นป้ายเหลือง ห้ามนำรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (ป้ายดำ) มารับจ้างขนส่งผู้โดยสาร พร้อมจัดระเบียบสถานที่จอดรอผู้โดยสาร กำหนดราคาใหม่ให้เป็นแบบแผนเดียวกันโดยมีป้ายประกาศไว้ที่วินให้เห็นชัดเจน และมีกรรมการลงตรวจพื้นที่เป็นระยะ

นอกจากการจัดระเบียบอย่างเข้มงวดข้างต้นแล้ว ยังมีเหตุการณ์ที่ยากจะควบคุมเกิดขึ้นในช่วงเวลานี้สองเหตุการณ์สำคัญคือ 1) ประมาณปี 2558 เริ่มมีแอปพลิเคชันรถจักรยานยนต์สาธารณะ เช่น แกร็บ (Grab) อุเบอร์ (Uber) เปิดให้บริการในกรุงเทพฯ ซึ่งสะดวกและมีราคาถูกกว่าเมื่อเทียบการนั่งมอเตอร์ไซด์รับจ้าง 2) เกิดสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 หรือ โควิด-19 รัฐบาลมีมาตรการในการรักษาและดูแลตัวเองหลายประการ เช่น รักษาระยะห่างทางสังคม (Social Distance) สวมหน้ากากอนามัยร่วมกับหมั่นล้างมือ เพื่อช่วยลด

ความเสี่ยงต่อการรับเชื้อเข้าสู่ร่างกาย ทำให้อาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างประสบปัญหาอย่างหนักเพราะไม่มีผู้โดยสาร แต่ในทางตรงกันข้ามกลับเป็นช่องทางให้เกิดแพลตฟอร์มเรียกรถบริการรับส่งสินค้ามากขึ้น และปัจจุบันได้ขยาย การบริการรับส่งผู้โดยสารด้วย ได้แก่ แอปพลิเคชันแกร็บ (Grab) โลว์แมน (Line Man) โบลท์ (Bolt) อินไดรฟ์ (inDRIVE) และบอนกุ (Bonku) โดยแต่ละแอปฯ จะมีข้อเสนอที่หลากหลายให้ลูกค้าได้เลือกใช้บริการ เช่น การเลือก คนขับ เลือกรถ และมีส่วนร่วมในการกำหนดราคา ซึ่งถือว่ามีความยืดหยุ่นมากกว่าวินมอเตอร์ไซค์

การขยายตัวอย่างรวดเร็วของแอปพลิเคชันเรียกรถสอดคล้องกับความต้องการและวิถีการดำเนินชีวิตของคน ในกรุงเทพฯ วินมอเตอร์ไซค์จึงจำเป็นต้องทบทวนและปรับตัวให้ทันต่อสถานการณ์ด้วยการขับเคลื่อนแอปพลิเคชัน เรียกรถของวินโดยเฉพาะ ดำเนินการภายใต้ความร่วมมือของสมาคมผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างแห่งประเทศไทยและ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการพัฒนา คาดว่าจะสามารถเริ่มเปิดให้ใช้ได้ในเดือนมิถุนายน 2567 (Bangkok Business, 2024)

2. ลักษณะที่ตั้งของวินมอเตอร์ไซค์รับจ้างกับความเสี่ยงด้านสุขภาพ วินมอเตอร์ไซค์ทั้ง 6 พื้นที่ในงานวิจัยนี้ แม้จะกระจายตัวอยู่ตามพื้นที่ต่าง ๆ ของกรุงเทพฯ แต่มีจุดจอดรอผู้โดยสารอยู่ในลักษณะใกล้เคียงกันคือ (1) จุดจอด ติดถนนใหญ่ มักอยู่ริมทางเท้าหรือบนทางเท้า ใกล้สถานีรถไฟฟ้า ป้ายรถเมล์ ปากซอย บางจุดมีเพิงพักชั่วคราว แต่ส่วนใหญ่มักจะเป็นพื้นที่กลางแจ้ง ต้องเผชิญกับฝุ่นละออง ความร้อน เสียงดังของรถยนต์ที่ผ่านไปมาตลอดทั้งวัน (2) จุดจอดภายในซอยหมู่บ้านหรือชุมชน กรณีเป็นซอยใหญ่ มีทางเท้า จุดจอดจะอยู่ริมทางเท้าหรือบนทางเท้า เช่นเดียวกับ (1) แต่ถ้ากรณีที่เป็นซอยเล็ก แคบ ไม่มีทางเท้า วินต้องจอดรอเป็นแถวเรียงหนึ่งริมขอบถนน บางจุดใช้ ความสัมพันธ์ส่วนตัวกับเจ้าของบ้านหรือร้านค้าขอใช้พื้นที่เล็กน้อยในการกางร่มบังแดดหรือวางเก้าอี้ให้ผู้โดยสาร นั่งรอ จุดจอดทั้งสองลักษณะนี้แต่ละวินพยายามให้เป็นไปตามข้อกำหนดและระเบียบของการใช้ทางเท้า ไม่กีดขวาง การจราจร แต่เห็นได้ชัดว่ามีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อสุขภาพของผู้ขับขี่อย่างยิ่ง

3. โครงสร้างการบริหารจัดการวินที่สัมพันธ์กับการรับรู้ดูแลสุขภาพ โครงสร้างการบริหารจัดการของวินใน งานวิจัยนี้พบว่ามี 3 ลักษณะ แต่ละลักษณะล้วนมีผลต่อการรับรู้และดูแลสุขภาพดังนี้

(1) โครงสร้างแบบหลวม เป็นโครงสร้างที่พบในวินสองลักษณะคือ 1) วินขนาดเล็ก สมาชิกรู้จักกันมา นานและขับวินเป็นอาชีพหลัก 2) วินขนาดกลาง-ใหญ่อานเศรษฐกิจที่มีรายได้ดีและส่วนใหญ่นายทุนเป็นผู้จดทะเบียน ก่อตั้ง มีสมาชิกหลากหลายซึ่งมาจากต่างพื้นที่ ส่วนใหญ่จะขับวินเป็นอาชีพเสริม วินทั้งสองประเภทนี้มีหัวหน้าวินและ คณะกรรมการวินตามที่กฎหมายกำหนดเพื่อเป็นตัวแทนเข้าร่วมประชุมหรือสื่อสารกับหน่วยงานภาครัฐ แต่เมื่ออยู่ที่ วิน ทุกคนจะดูแลตัวเอง หากมีใครทำผิดกฎก็จะตักเตือนกันเองโดยอาศัยสมาชิกอาวุโสในกลุ่มนั้นๆ ไม่จำเป็นต้องแจ้ง หัวหน้าหรือคณะกรรมการ หากมีข่าวสารจากทางการก็มักจะแจ้งทางกลุ่มไลน์หรือปากต่อปาก ส่วนจะเข้าใจ/นำไป ปฏิบัติหรือไม่ถือเป็นเรื่องเฉพาะบุคคล การจัดการกิจกรรมขับเคลื่อนเรื่องการรับรู้และดูแลสุขภาพที่ผ่านมาจึงได้ผล ค่อนข้างน้อยเนื่องจากแต่ละคนต้องดูแลตัวเองและไม่มีผู้นำที่มีพลังในการสื่อสาร โน้มน้าว และประสานประโยชน์

(2) โครงสร้างที่หัวหน้าวินเป็นผู้มีอำนาจเด็ดขาดในการตัดสินใจและสั่งการ มักเป็นวินที่มีหัวหน้าและ เจ้าของ (ผู้จดทะเบียนก่อตั้ง) เป็นคนเดียวกัน มีอำนาจเด็ดขาดในการตัดสินใจในการรับคนเข้า/ให้คนออก หรือแต่งตั้ง คณะกรรมการวินที่พิจารณาแล้วว่าเป็นผู้มีคุณสมบัติเหมาะสม เป็นตัวอย่างที่ดีทั้งการทำงานและความประพฤติ เป็นที่ยอมรับของสมาชิก มีแนวทางชัดเจนในการดูแลสุขภาพสมาชิก เช่น ให้ออกาสผู้ที่เคยต้องโทษ เคยเสพยาได้มีงานทำจน หลายคนสามารถสร้างตัวได้จากการประกอบอาชีพนี้เพียงอย่างเดียว ทำให้สมาชิกรู้สึกสำนึกถึงบุญคุณ หัวหน้าวินจึงมี ลักษณะที่เรียกได้ว่าเป็น “เจ้าพระเดชนายพระคุณ” นอกจากนั้นยังมีกระบวนการกลุ่มที่จะทำให้สมาชิกดังกล่าว

กลับมาเป็น “คนดีของสังคม” ได้ในที่สุด ทำให้สมาชิกเกิดความรู้สึกรักและผูกพันกับวิน มีสำนึกของความเป็นเจ้าของพื้นที่ ร่วมกัน และพร้อมจะให้ความร่วมมือในการสอดส่องดูแลความปลอดภัยของชุมชนและเพื่อนสมาชิก เมื่อหัวหน้าวินเห็นความสำคัญด้านการดูแลสุขภาพ สมาชิกก็พร้อมเข้าร่วมโครงการเช่นกัน

(3) โครงสร้างที่มีแบบแผนค่อนข้างเป็นทางการ ในงานวิจัยนี้พบเพียงวินเดียว ซึ่งเป็นวินขนาดใหญ่ หัวหน้าวินกับเจ้าของวินเป็นบุคคลเดียวกัน สมาชิกส่วนใหญ่มาจากต่างจังหวัด เข้าบ้านอยู่ในชุมชนหรือพื้นที่ใกล้เคียง มีจุดจอดหลายแห่งในชุมชนแต่ไม่ได้ทำงานร่วมกับชุมชน เน้นเฉพาะการให้บริการผู้โดยสารและบริหารจัดการสมาชิก ภายในวินคือการลงคะแนนเสียงเลือกตั้งคณะกรรมการวินเพื่อสลับเปลี่ยนกันบริหารตามวาระที่กำหนด ร่วมมือกับหน่วยงานภายนอกเพื่อช่วยเหลือสมาชิกให้มีสถานะความเป็นอยู่ดีขึ้น สมาชิกจะแบ่งเป็นหลายกลุ่ม มีหัวหน้าและกรรมการกลุ่มย่อย การให้ความสำคัญด้านสุขภาพหรือไม่นั้นขึ้นอยู่กับข้อมูลที่ได้จากผู้นำกลุ่มว่าเป็นการประสานประโยชน์ให้กับสมาชิกหรือไม่

4. ปัญหาและความเสี่ยงที่มอเตอร์ไซค์รับจ้างต้องเผชิญ คณะวิจัยพบว่า บริบทพื้นที่วิจัยทั้ง 6 พื้นที่ รวมทั้งโครงสร้างการบริหารจัดการที่มีความแตกต่างกันแต่มีลักษณะของปัญหาและความเสี่ยงร่วมกัน ดังนี้

(1) ลักษณะทางกายภาพของชุมชนกับการแพร่ระบาดของยาเสพติด กล่าวคือ เป็นชุมชนแบบเปิด ภายในชุมชนมีตรอก ซอย จำนวนมาก สามารถเชื่อมต่อกับชุมชนอื่นและถนนสายหลักได้หลายทาง มีผู้คนอาศัยอยู่หนาแน่น ทั้งคนที่อยู่มาแต่เดิมและคนที่มาใหม่เพื่อเข้าบ้าน/ห้องพักและประกอบอาชีพในชุมชนหรือในเขตใกล้เคียง จำนวนประชากรในชุมชนจึงมีทั้งประชากรจริงและประชากรแฝง ภายในซอยเล็ก ๆ บางซอยมีพื้นที่ว่างลับตาซึ่งส่วนมากมักจะอยู่ท้ายชุมชนและห่างจากบ้านเรือน ลักษณะดังกล่าวนี้เอื้อต่อการแพร่ระบาดของยาเสพติด

(2) ความรู้สึกไม่มั่นคงปลอดภัยในการดำเนินชีวิต จากการเป็นแรงงานนอกระบบ มีรายได้ไม่แน่นอน ไม่มีสวัสดิการจากรัฐ ไม่สามารถเข้าถึงแหล่งเงินกู้ของรัฐ รวมถึงอยู่ภายใต้กฎหมายที่ตนเองมองว่าไม่เป็นธรรมเมื่อเทียบกับอาชีพไรเดอร์ที่ไม่จำกัดพื้นที่ในการรับส่งผู้โดยสาร ข้อบังคับที่กำหนดให้วินมอเตอร์ไซค์จดทะเบียนสาธารณะ ในขณะที่ไรเดอร์ใช้ทะเบียนส่วนบุคคลได้ รวมถึงข้อบังคับในการประกอบอาชีพที่เคร่งครัดกว่าไรเดอร์

(3) ความเสี่ยงจากสถานการณ์ที่ยากจะป้องกันและควบคุม จากประสบการณ์ของวินในช่วงที่ผ่านมาพบว่า มีหลายสถานการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อรายได้และการดำเนินชีวิตของวิน เช่น การปฏิวัติรัฐประหาร (กำหนดเคอร์ฟิว) การแพร่ระบาดของโรคอุบัติใหม่โควิด-19 ที่สร้างความตื่นกลัวไปทั่วประเทศ และการเติบโตอย่างรวดเร็วของบริษัทรับส่งผู้โดยสารที่ใช้แพลตฟอร์ม ทำให้สมาชิกจำนวนกว่าครึ่งของแต่ละวินต้อง “แขวนเสื้อ” หรือหยุดวิ่งชั่วคราวเพื่อไปประกอบอาชีพอื่นหรือกลับบ้านต่างจังหวัด ปัจจุบันแม้สถานการณ์แพร่ระบาดจะได้รับการประกาศให้เป็นโรคประจำถิ่น แต่ก็ยังต้องเฝ้าระวังด้วยการสวมหน้ากากอนามัยเพื่อความปลอดภัยทั้งต่อตนเองและผู้โดยสาร

(4) ปัญหาหนี้สินนอกระบบ การมีหนี้สินนอกระบบของวินมอเตอร์ไซค์ส่วนใหญ่เกิดขึ้นเมื่อมาประกอบอาชีพขับวินแล้วเนื่องจากมีรายรับพอที่จะหมุนจ่ายได้เป็นรายวัน แต่มักไม่ค่อยมีเงินเก็บ หากต้องใช้เงินก้อนที่มีจำนวนตั้งแต่ 5,000-20,000 บาท มักใช้บริการกู้นอกระบบ ช่วงเวลาที่กู้กันมากคือช่วงที่ลูกเปิดภาคเรียน ช่อมอเตอร์ไซค์ และช่วงฤดูการทำนาเพื่อให้ครอบครัวที่ต่างจังหวัดใช้สำหรับเป็นค่าปุ๋ยและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ โดยเฉลี่ยทุกวินจะใช้บริการหนี้นอกระบบประมาณร้อยละ 60 ด้วยเหตุผลว่าสามารถเข้าถึงได้ง่าย ไม่ต้องใช้หลักฐานมาก แม้จะทราบว่าการดอกเบี้ยสูงก็ตาม กรณีที่ต้องใช้เงินก้อนมากกว่า 10,000 บาท นิยมจำนำทะเบียนรถมอเตอร์ไซค์กับบริษัทเงินด่วน เนื่องจากเห็นว่าปลอดภัยและอัตราดอกเบี้ยไม่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

(5) ปัญหาสุขภาพที่สัมพันธ์กับการประกอบอาชีพ จากการสัมภาษณ์เชิงลึกรายบุคคลและพูดคุยรายกลุ่มพบว่า ผู้ประกอบอาชีพซัฟฟี่จรรย์ยานยนต์รับจ้างทุกคนมีอาการทางกายที่สัมพันธ์กับการประกอบอาชีพอย่างเด่นชัด 3 ประการคือ 1) อาการปวดหลัง ปวดเมื่อยกล้ามเนื้อ ซึ่งเกิดมากน้อยต่างกันตามสภาพร่างกาย อายุ และพฤติกรรมขณะทำงาน เช่น ท่าทางในการซัฟฟี่ ที่นั่งขณะรอผู้โดยสาร การอยู่ในอิริยาบถเดิมนาน ๆ 2) อาการแสบจมูก ตาพร่า หายใจไม่สะดวก วิงเวียนคล้ายจะเป็นลม ซึ่งผู้ซัฟฟี่เชื่อว่าน่าจะมาจากมลพิษและฝุ่นควัน 3) อาการติดฟุ้งเสียดีประเภทกระต้อม คือต้องดื่มหรือเคี้ยวทุกวันเพราะเห็นว่ามีราคาถูกกว่าเครื่องดื่มชูกำลัง หาซื้อได้สะดวก และช่วยให้ร่างกายสดชื่น ทนแดดร้อนได้ ทำงานได้นาน ไม่่วงซึม

อาการที่กล่าวมาข้างต้น ผู้ประกอบอาชีพเห็นว่าไม่ใช่อันตรายร้ายแรงและส่วนใหญ่ยังไม่เคยเข้ารับการตรวจสุขภาพจากบุคลากรทางการแพทย์จึงไม่ทราบว่าตนเองมีปัจจัยเสี่ยงหรือไม่ จะรักษาเมื่อมีอาการซึ่งส่วนใหญ่มักซื้อยากินเอง เช่น ยาชุดคลายกล้ามเนื้อ เพราะสะดวกและไม่เสียเวลามาก หากเจ็บป่วยถึงขั้นต้องเข้ารับการรักษารักษาในโรงพยาบาลจะใช้สิทธิ์บัตรทอง 30 บาทรักษาทุกโรค การเข้ารับการรักษาทาการแพทย์พบในผู้ที่มีโรคประจำตัวอยู่แต่เดิม เช่น เบาหวาน ความดัน ที่ต้องไปตรวจตามใบัดของแพทย์ ส่วนเรื่องการดูแลสุขภาพในชีวิตประจำวัน เช่น การออกกำลังกาย การกินอาหารถูกสุขอนามัย ฯลฯ แม้จะมีความรู้บ้างก็ไม่ได้นำไปปฏิบัติมากนักเพราะเห็นว่าตนเองยังแข็งแรง สามารถทำงานได้ตามปกติ

5. ศักยภาพของวินมอเตอร์ไซด์รับจ้างในการจัดการความเสี่ยง ศักยภาพของวินมอเตอร์ไซด์รับจ้างในที่นี้จำแนกเป็นสองระดับ คือ ระดับบุคคล กับระดับกลุ่ม

(1) ระดับบุคคล พบว่า แนวทางจัดการปัญหาของแต่ละคนมีลักษณะเฉพาะตัว ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขทางสังคมและต้นทุนชีวิตของแต่ละคน เช่น กรณีค่าใช้จ่ายไม่เพียงพอ สมาชิกวินซอยพลโยธิน 34 ส่วนใหญ่เลือกที่จะหางานเสริม เพศหญิงที่อยู่ในวัยต่ำกว่า 30 ปี และมีความรู้ด้านเครื่องมือสื่อสารสมัยใหม่มักจะรับงานไรเดอร์ควบคู่กันไป รวมทั้งจำหน่ายสินค้าออนไลน์ ในขณะที่ผู้มีอายุ 30 ปีขึ้นไปมักจะหางานเสริมเป็นแม่บ้านให้กับเจ้าหน้าที่สำนักงานใกล้ชุมชน ส่วนเพศชายเลือกที่จะทำงานส่งของ รับจ้างซ่อมแซมและต่อเติมบ้าน เดินสายไฟ ล้างแอร์ เป็นต้น กรณีเดียวกันนี้สมาชิกของหลายวินเลือกที่จะกลับบ้านต่างจังหวัดเพื่อไม่ต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายในกรุงเทพฯ หรือบางคนเลือกที่จะใช้บริการกู้ยืมหนี้ในระบบ อย่างไรก็ตาม ผู้ที่จัดการปัญหาในกรณีได้ตัมักเป็นผู้ที่มีวินัยในการใช้จ่าย ดังกรณีตัวอย่างของดวงเดือน (นามสมมุติ) ที่จัดสรรรายรับรายจ่ายเป็นส่วนๆ ต่อไปนี้

“หนูรวมค่าใช้จ่ายไว้เลย สมมุติเดือนละ 10,000 เราก็หารออกมาว่าต้องเก็บเท่าไร
อย่างของหนู มีค่าส่งบ้านมั่นคงเดือนละ 2,700 ผ่อนส่งสหกรณ์เดือนละ 2,800 ลูกสองคนเฉลี่ย
คนละ 100 ต่อเดือน รวมเป็น 6,000 บาท ค่าน้ำ ค่าไฟอีกประมาณเดือนละ 2000 ได้เงินมาหนูก็
จะแยกไว้เลย ที่เหลือเป็นเงินกินเงินใช้และเงินเก็บของเราสองคน ตั้งเป้าไว้ว่าเดือนนี้เราจะเก็บ
เท่าไร ถ้าเก็บมากก็กิน/ใช้น้อยลง หรือพยายามวิ่งรถให้มากขึ้นกว่าเดิม” (Duangduen, 2023)

ในเชิงทฤษฎี วิธีคิดเรื่องการเก็บออมข้างต้น สอดคล้องกับข้อเสนอของกิดเดนส์ที่ว่าภาวะความเสี่ยงที่แต่ละคนต้องเผชิญนั้นนำไปสู่การสร้างอัตลักษณ์และรูปแบบการดำเนินชีวิตของผู้คนยุคใหม่ (Giddens, 1990) เพราะนอกจากจะเป็นการสร้างอัตลักษณ์ใหม่ซึ่งเป็นรูปแบบเฉพาะของตนเองแล้ว หัวหน้าวินยังนำวิธีการเหล่านี้ไปเป็นแนวทางในการดำเนินชีวิตในเมืองหลวงให้กับสมาชิกวินวัยหนุ่มสาวคนอื่น ๆ เพื่อแก้ไขปัญหาและจัดการกับความเสี่ยง

(2) ระดับกลุ่ม มีกรณีตัวอย่างการแก้ปัญหาที่น่าสนใจ ดังนี้

1) การพยายามสร้างแพลตฟอร์มของวินมอเตอร์ไซด์รับจ้าง “พื๋นตามส่งตามส่ง” ของวินลาดพร้าว 101 ดำเนินการร่วมกับทีมนักวิจัยจากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย มีเป้าหมายสร้างแพลตฟอร์มการบริการด้านต่าง ๆ ในชุมชน เพื่อให้รายได้กระจายอยู่ในชุมชน ภายในแพลตฟอร์มประกอบด้วยสามส่วนหลักคือ (1) รายชื่อร้านอาหาร ร้านค้าอื่นๆ ที่เข้าร่วมโครงการ (2) รายชื่อ หมายเลขเสื้อ และรูปถ่ายของวิน (3) รายชื่อสินค้าและบริการของวิน เช่น บริการล้างแอร์ ซ่อมมุ้งลวด เปลี่ยนยางรถมอเตอร์ไซด์ ฯลฯ โดยเน้นราคาต่ำกว่าราคาตลาด และหักเปอร์เซ็นต์จากวินเพียงร้อยละ 5 ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนของการตรวจสอบข้อมูลเพื่อพัฒนาเป็นแอปพลิเคชันที่สมบูรณ์สามารถใช้งานได้

2) การสร้างมาตรฐานการบริการเพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นทั้งในระดับบุคคลและระดับองค์กรของวินซอยพหลโยธิน 34 ในช่วงแพร่ระบาดอย่างหนักของโควิด-19 หัวหน้าวินจึงสร้างระเบียบปฏิบัติให้ผู้ให้บริการเกิดความมั่นใจ เช่น การทำความสะอาดเบาะนั่งด้วยน้ำยาฆ่าเชื้อทุกครั้งที่ได้รับส่งผู้โดยสาร มีเจลล้างมือทุกจุดจอดพัก เมื่อส่งผู้โดยสารถึงที่หมายแล้วให้รอจนกว่าผู้โดยสารจะเข้าบ้านให้แน่ใจว่าปลอดภัยจึงออกรถ รวมทั้งร่วมมือกับเขตจตุจักรและสถานีตำรวจนครบาลในการตรวจสอบสารเสพติดจากปัสสาวะเป็นระยะ จากการสอบถามผู้ให้บริการพบว่ามีความพึงพอใจและมั่นใจมากขึ้น ส่วนผู้ขับขี่เองก็มั่นใจว่าวิธีการดังกล่าวสามารถลดความเสี่ยงจากการติดเชื้อจากผู้โดยสาร

3) การสร้างความช่วยเหลือด้านปากท้องระหว่างวินกับชุมชนในโครงการ “ข้าวไข่เจียวอิ่มสุข” ของวินซอยหน้าวัดอัมพวาที่ออกวิ่งรับส่งผู้โดยสารแต่เช้า บางคนยังไม่ได้กินอาหาร บางคนยังไม่มีรายได้จากผู้โดยสาร และสมาชิกวินเหล่านี้คือคนที่ช่วยงานชุมชนอย่างแข็งขันมาโดยตลอด ประธานชุมชนจึงนำไข่/ข้าว ที่ได้รับบริจาคมาทำข้าวไข่เจียวแจกวินและทดลองจำหน่ายแก่คนในชุมชนในราคาถูก สามารถแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า ลดค่าใช้จ่าย และเพิ่มความสัมพันธ์ระหว่างวินกับชุมชน

6. ความพร้อมของวินในการเข้าร่วมโครงการ การพยายามแก้ปัญหาดังกล่าวเป็นข้อยืนยันประการหนึ่งว่าแรงงานนอกระบบกลุ่มอาชีพผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์รับจ้างมีศักยภาพในการพัฒนาตนเองทั้งในระดับบุคคลและระดับกลุ่มสามารถเข้าร่วมโครงการฝึกอบรมและการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมร่วมกับชุมชน เครือข่ายในการพัฒนาสุขภาวะความปลอดภัยในการทำงานและภูมิคุ้มกันยาเสพติดในระยะต่อไปได้ แต่มีข้อที่น่าสังเกตคือ สมาชิกวินที่แสดงความสนใจและประสงค์จะเข้าร่วมโครงการมักเป็นสมาชิกจากวินขนาดกลางและขนาดใหญ่ที่มีหัวหน้าวินที่ชัดเจนในการสั่งการหรือประสานประโยชน์ต่างๆ ให้สมาชิกมีความเข้าใจตรงกัน

สรุปผลการวิจัย

จากคำถามสำคัญของบทความที่ต้องการศึกษาว่า ท่ามกลางภาวะที่เรียกว่า “สังคมเสี่ยง” ผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซด์รับจ้างต้องเผชิญกับความเสี่ยงเรื่องใดบ้าง ความเสี่ยงเหล่านั้นส่งผลต่อสุขภาวะอย่างไร และมีวิธีการแก้ปัญหาหรือจัดการความเสี่ยงอย่างไร พบว่า ผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซด์รับจ้างในงานวิจัยนี้มีวิธีจัดการความเสี่ยงแตกต่างกันออกไปและส่งผลต่อสุขภาวะและการสร้างอัตลักษณ์ที่แตกต่างกัน ดังนี้

ความเสี่ยง 4 ประเภทแรก ได้แก่ ลักษณะทางกายภาพของชุมชนกับการแพร่ระบาดของยาเสพติด ความรู้สึกไม่มั่นคงปลอดภัยในการดำเนินชีวิต ความเสี่ยงจากสถานการณ์ที่ยากจะป้องกันและควบคุม ปัญหาหนี้นอกระบบ

ในระดับบุคคลพบว่าการจัดการความเสี่ยงตามต้นทุนชีวิตและตามแนวทางของแต่ละคน และบางกรณีสามารถพัฒนาเป็นแนวทางปฏิบัติระดับกลุ่มได้จนกลายเป็นแบบแผนหรือวัฒนธรรมของวิน ส่วนการจัดการความเสี่ยงในระดับกลุ่มนั้นพบว่า มักจะเกิดขึ้นในยามที่สังคมเกิดวิกฤติและส่งผลกระทบต่อกลุ่ม เช่น กรณีการสร้างแอปพลิเคชัน “ฟีนตามสั่งตามส่ง” ของวินลาดพร้าว 101 เพื่อลดปัญหาการแย่งลูกค้าและเพิ่มรายได้ให้กับวินภายใต้ข้อกำหนดของภาครัฐ หรือโครงการ “ข้าวไข่เจียวอิ่มสุข” ของวินหน้าวัดอัมพวาที่เกิดขึ้นเพื่อช่วยเหลือเรื่องปากท้องลดค่าใช้จ่ายของสมาชิกและคนในชุมชนช่วงการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในขณะที่วินพลโยธิน 34 พยายามสร้างมาตรฐานการบริการเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้โดยสารเป็นต้น

ส่วนการจัดการความเสี่ยงประเภทสุดท้าย เรื่องปัญหาสุขภาพที่สัมพันธ์กับการประกอบอาชีพ พบว่าส่วนใหญ่ใช้วิธีเดียวกันทั้งในระดับบุคคลและระดับกลุ่ม คือ นิยมซื้อยามากินเองตามคำแนะนำที่ได้รับจากแหล่งต่างๆ เช่น สื่อดิจิทัล ญาติมิตร เมื่อกินแล้วได้ผลก็จะบอกต่อกันปากจนเป็นที่นิยมกันในกลุ่ม เช่น การกินยาชุดคลายปวดเมื่อยกล้ามเนื้อขานานเดียวกัน เคี้ยวหรือดื่ม “สมุนไพร” (ใบ/น้ำกระเทียม) ในปริมาณที่ได้รับการบอกต่อจากเพื่อนในวิน ฯลฯ โดยทั้งหมดมองว่าอาการต่างๆ ที่เกิดขึ้นนั้นตนเองยังสามารถจัดการแก้ไขในเบื้องต้นได้ ไม่จำเป็นต้องไปพบแพทย์เพราะทำให้เสียทั้งเงินและเวลา ซึ่งนั่นหมายความว่าผู้ประกอบการอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างมองปัญหาสุขภาพของตนเองเป็นอันดับรองจากปัญหาปากท้องและเศรษฐกิจในครัวเรือน

อภิปรายผล

1. ปัญหาและความเสี่ยงที่มอเตอร์ไซค์รับจ้างต้องเผชิญ ลักษณะทางสังคมและสุขภาพของผู้ประกอบการอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างที่พบในงานวิจัยนี้ สอดคล้องกับผลการศึกษามีมาก่อนหน้า โดยเฉพาะประเด็นเรื่อง ความเสี่ยงด้านสุขภาพที่สัมพันธ์กับการประกอบอาชีพ (Arphorn et al., 2018; Chuenban et al., 2013; Suebsuk et al., 2014) ความมั่นคงด้านเศรษฐกิจและการเข้าถึงสวัสดิการและสิทธิขั้นพื้นฐานที่จำเป็นต่างๆ (Wannathepsakul, 2023) การเป็นหนี้ในระบบและไม่มีเงินออม (Taemboonlerschai et al., 2018)

2. ศักยภาพของวินมอเตอร์ไซค์รับจ้างในการจัดการความเสี่ยง พบว่าการจัดการความเสี่ยงในระดับกลุ่มบางลักษณะช่วยพัฒนาการสร้างมาตรฐานการทำงานของอาชีพนี้ได้ อาทิ วินพลโยธิน 34 ที่พยายามสร้างมาตรฐานการบริการเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้โดยสาร และวินลาดพร้าว 101 ที่มีความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาสร้างแอปพลิเคชัน “ฟีนตามสั่งตามส่ง” เพื่อลดปัญหาการแย่งลูกค้าและเพิ่มรายได้ให้กับวิน ศักยภาพเหล่านี้ควรได้รับการส่งเสริมและพัฒนาในการสร้างมาตรฐานอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างต่อไป สอดคล้องกับ Sanit (2022) ที่เสนอให้มีการพัฒนามาตรฐานการบริการของมอเตอร์ไซค์รับจ้าง

อย่างไรก็ดีเมื่อพิจารณาการจัดการความเสี่ยงด้านปัญหาสุขภาพที่สัมพันธ์กับการประกอบอาชีพ พบว่ามอเตอร์ไซค์รับจ้างจำเป็นต้องได้รับข้อมูลในการดูแลตนเองอย่างเหมาะสม อีกทั้งจำเป็นต้องมีนโยบายของรัฐที่สนับสนุนจึงจะเกิดผลในทางปฏิบัติ ดังพบว่าปัญหาการทำงานในสภาพแวดล้อมที่เต็มไปด้วยฝุ่นควันและมลพิษ ทำให้มอเตอร์ไซค์รับจ้างมีความเสี่ยงสูงที่จะเป็นโรคเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ มีสมรรถภาพการมองเห็น สมรรถภาพการทำงานของปอด และสมรรถภาพการได้ยินต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานของคนทั่วไป (Arphorn et al., 2018; Chuenban et al., 2013; Suebsuk et al., 2014) จึงจำเป็นต้องดูแลตนเองในการใส่หน้ากากอนามัยและการหมั่นตรวจสุขภาพปอดและสายตา ดังนั้นหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องจึงควรมีนโยบายในการตรวจสุขภาพที่สัมพันธ์กับอาชีพ

มอเตอร์ไซค์รับจ้างด้วย เนื่องจากการตรวจร่างกายในลักษณะนี้มีค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายเพิ่ม ทั้งนี้ หากพบความผิดปกติเบื้องต้นก็จะรักษาได้ง่ายกว่า

อนึ่ง การที่ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์รับจ้างยังมีการใช้สารเสพติดประเภทกระท่อมเพื่อช่วยให้ร่างกายทำงานได้นาน ทั้งการต้องทำงานในสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการแพร่ระบาดของยาเสพติด จึงจำเป็นต้องมีการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยในการทำงานและภูมิคุ้มกันยาเสพติดให้กับผู้ประกอบการอาชีพนี้ให้มากขึ้น โดยการนำข้อมูลเหล่านี้ไปจัดทำหลักสูตรให้ความรู้กับมอเตอร์ไซค์รับจ้างที่เข้าร่วมโครงการระยะต่อไป

3. ลักษณะจิตอาสาของมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ข้อค้นพบสำคัญที่ได้จากการศึกษาข้อมูลในพื้นที่คือสมาชิกส่วนใหญ่ของแต่ละวันมีลักษณะทางสังคมแบบจิตอาสาอย่างเด่นชัด เช่น ช่วยแจ้งข่าวแก่ตำรวจและเจ้าหน้าที่พยาบาลและรักษาพื้นที่เกิดเหตุ กรณีเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ทั้งยังให้ความร่วมมือกับชุมชนในการช่วยเหลืองานต่างๆ เช่น เป็นอาสาสมัครช่วยชุมชนขนย้ายสิ่งของช่วงน้ำท่วม ทำความสะอาดชุมชน ไปจนถึงเรื่องที่ต้องอาศัยความไว้วางใจเป็นพิเศษ เช่น เบิกเงินจากตู้เอทีเอ็ม รับส่งบุตรหลานไปโรงเรียน พาผู้ป่วยไปโรงพยาบาล การวิ่งรถตรวจตราดูแลความปลอดภัยในชุมชน เป็นต้น ตามแนวคิดด้านจิตวิทยาการกระทำดังกล่าวคือพฤติกรรมเอื้อต่อสังคม (Prosocial Behavior) ซึ่งหมายถึงพฤติกรรมที่บุคคลทำเพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อสังคมโดยส่วนร่วมหรือประโยชน์ต่อผู้อื่น (Royal Academy, 2010) อันจะช่วยส่งเสริมให้สังคมอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข งานวิจัยยังพบว่าอาสาสมัครที่มีพฤติกรรมเอื้อต่อสังคม จะมีสุขภาวะที่ดี และมีความพอใจในชีวิตและมีความซื่อสัตย์น้อยกว่าผู้ไม่เป็นอาสาสมัคร (Aknin et al., 2019) ดังนั้นในการพัฒนาสุขภาวะมอเตอร์ไซค์รับจ้างจึงควรศึกษาพฤติกรรมเอื้อต่อสังคมของอาชีพควบคู่ไปด้วยกัน

เอกสารอ้างอิง

- Aknin, L. B., Whillans, A. V., Norton, M. I., & Dunn, E. W. (2019). Happiness and Prosocial Behavior. In J. F. Helliwell, R. Layard, & J. D. Sachs (Eds.), *World Happiness Report*, 4(1), 67- 86.
- Arphorn, S., Ishimaru, T., Hara, K., & Mahasandana, S. (2018). Considering the effects of ambient particulate matter on the lung function of motorcycle taxi drivers in Bangkok, Thailand. *Journal of the Air & Waste Management Association*, 68(2), 139-145.
- Bangkok Business. (2024). *Bangkok Prepares to Launch 'Motorcycle Taxi Calling App: A New Option for Bangkok Residents*. [Online]. Retrieved from: <https://www.bangkokbiznews.com/news/news-update/1118814>. (in Thai).
- Beck, U. (1992). *Risk society Towards a New Modernity*. (Mark Ritter, Translated). SAGE Publications.
- Center for Economic and Business Forecasting, University of the Thai Chamber of Commerce. (2019). *The status of motorcycle taxi operators: A case study of Bangkok and metropolitan area*. Bangkok, Thailand: University of the Thai Chamber of Commerce. (in Thai)
- Changthongmadan, C. (2024). *Interview by Benjaporn Deekhuntod*. on April 23, 2024. (in Thai)
- Chuenban, N., Wisutsith, T., & Banharansupawat, P. (2013). *Research Report: A Study of Factors Related to the Health Behavior of Motorcycle Taxi Drivers in Bang Khen District*. Bangkok: Ministry of Public Health. (in Thai).

- Duangduen, A. (2023). *Interview by Benjaporn Deekhuntod*. June 20, 2023. (in Thai)
- Giddens, A. (1990). *The Consequences of Modernity*. Stanford University Press.
- National Board of Health. (2007). *National Health Act 2007*. [Online]. Retrieved from: <https://infocenter.nationalhealth.or.th/node/26902> (in Thai)
- Nuanpan, R. (2014). *The Needs of Motorcycle Taxi Drivers in Chatuchak District for Social Security under Article 40*. Thesis of the Degree of Master Program in Labor Development and Welfare. Bangkok: Faculty of Social Administration, Thammasat University. (in Thai)
- Phra Brahmagunabhorn. (2006). *Buddhist Holistic Health*. 12th ed. Aksorn Samphan. (in Thai)
- Post Today. (2014). *CSC Distributes New Motorcycle Taxi Shirts, First Batch*. [Online]. Retrieved from: <https://www.posttoday.com/politics/333259> (in Thai).
- Royal Academy. (2010). *Psychology Dictionary Royal Institute Edition*. Royal Academy. (in Thai)
- Sanit, P. (2022). *Chula in the media, the Capillaries of City People*. [Online]. Retrieved from: <https://www.chula.ac.th/clipping/77794/>. (in Thai).
- Suebsuk, P., Pongnumkul, A., & Sareewiwatana, P. (2014). Predicting Factors of Health Promoting Behaviors to Preventive Environmental Lung Diseases among Motorcycle Taxi Drivers in Bangkok Metropolitan Area. *Journal of Nursing Science*, 31(1), 48-58.
- Tambunlertchai, K., Suanpong, K., & Tirapat, S. (2018). *The Effects of Financial Literacy on Motivation for Savings: The Case of Motorcycle Taxi Drivers*. (Research Report). Research Support Fund Office. (in Thai)
- Wannathepsakul, N. (2023). *Project "Studying Equality of Opportunity among Informal Economy Population Groups in Bangkok: A Case Study of Motorcycle Taxi Drivers and Street Vendors"*. [Online]. Retrieved from: <https://www.econ.chula.ac.th/> (in Thai).
- Worasinmontree, P. (2021). *The Origin of the First 'Motorcycle Taxi' in Bangkok: The Lifeline of Urban Dwellers Reliant on Quick Transport*. [Online]. Retrieved from: <https://urbancreature.co/bangkok-motorbike-taxi/>. (in Thai).