

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้ผู้เขียนมีวัตถุประสงค์ที่จะทำการศึกษถึง ลักษณะทั่วไปของอาชีพ สภาพทางเศรษฐกิจ ความสัมพันธ์ทางสังคม รวมถึงปัญหาที่เกิดขึ้นจากการทำงานและผลกระทบต่อการดำเนินชีวิต ของคนขับรถบรรทุกสิบล้อ โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) และการสังเกตการณ์แบบมีส่วนร่วม (Participatory Observation) คนขับรถบรรทุกสิบล้อในบริเวณจุดพักรถที่สำคัญรอบกรุงเทพฯและปริมณฑล ได้แก่ บริเวณโรงงานปูนซีเมนต์จังหวัดสระบุรี บริเวณถนนพระราม 3 บริเวณถนนพระราม 2 บริเวณทางต่างระดับบางปะอิน และบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง และกำหนดว่าคนขับรถบรรทุกสิบล้อที่จะเป็นประชากรตัวอย่างต้องมีคุณสมบัติเบื้องต้น คือ มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกมาพอสมควร มีเวลา ยินดีให้ความร่วมมือในการสัมภาษณ์ และยินดีที่จะให้ผู้เขียนร่วมเดินทางไปกับรถบรรทุกเพื่อสังเกตพฤติกรรมต่างๆของคนขับรถบรรทุกสิบล้อในขณะที่ขับรถด้วย นอกจากนี้ยังทำการสัมภาษณ์เจ้าของบริษัทขนส่งเพื่อนำมาใช้ในการตรวจสอบข้อมูลอีกด้านหนึ่ง

ผลที่ได้จากการตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า (Data Triangulation) คือการตรวจสอบด้านเวลา สถานที่ และแหล่งข้อมูล สามารถสรุปผลการศึกษาดังนี้

คนขับรถบรรทุกแบ่งได้เป็น 2 กลุ่มตามลักษณะการเป็นเจ้าของรถ คือ กลุ่มคนขับรถบรรทุกที่เป็นเจ้าของรถเอง มีจำนวนน้อย และกลุ่มคนขับรถบรรทุกที่เป็นลูกจ้างบริษัท มีอยู่เป็นจำนวนมาก แบ่งแยกตามขนาดและลักษณะการบริหารงานของบริษัทที่ทำงานด้วยออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ๆ คือ (1) ลูกจ้างของบริษัททั่วไป ส่วนใหญ่รับจ้างวิ่งสินค้าเกษตร ซึ่งเป็นผลผลิตที่มีฤดูกาล และ (2) ลูกจ้างของบริษัทขนาดใหญ่ หรือบริษัทที่นำระบบการจัดการธุรกิจขนส่งรูปแบบใหม่มาใช้ มีกฎระเบียบเข้มงวด มีวิถีบริหารเป็นระบบ มีตารางเวลาวิ่งของรถแต่ละคันชัดเจน

ด้านรายได้ คนขับรถบรรทุกมี รายได้หลัก คือ เงินเดือน กรณีที่เป็นบริษัทขนาดใหญ่ คนขับรถจะได้รับเงินเดือนประมาณ 4,500-6,000 บาท ส่วนบริษัททั่วไปจะให้เงินเดือนประมาณ 2,000-3,000 บาท ส่วนรายได้รอง คือ ค่าเที่ยว กรณีบริษัทขนาดใหญ่ อัตราค่าเที่ยวจะไม่ค่อยสูง สำหรับบริษัททั่วไป มีการจ่ายค่าเที่ยว 2 ลักษณะ คือ (1) กำหนดอัตราตายตัวตามระยะทางที่วิ่ง และ (2) กำหนดเป็นเปอร์เซ็นต์ของรายได้ที่บริษัทได้รับจากค่าบรรทุกทั้งหมด นอกจากนั้นกลุ่มคนขับรถที่ติดต่อกับบริษัททั่วไปยังมี รายได้เสริม ในบางช่วงเวลาที่รถมีปริมาณงานวิ่งน้อยมาก หรือบางครั้งต้องหยุดวิ่งรถไปเลย เช่น ในช่วงฤดูฝน

ข้อค้นพบที่น่าสนใจคือ คนขับรถบรรทุกของบริษัททั่วไปที่มีการบริหารงานแบบเก่าแก่และบริษัทขนาดใหญ่ที่นำระบบการบริหารงานแบบสมัยใหม่ มีรายได้หลักและรายได้รองรวมกันประมาณ 10,000 บาท/เดือน (เฉลี่ยทั้งปี) เหมือนกัน

ด้านรายจ่าย ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายส่วนตัวในแต่ละวันของคนขับรถบรรทุก ได้แก่ ค่าอาหาร น้ำดื่ม ลูกอม เครื่องดื่มชูกำลัง กาแฟกระป๋อง บุหรี่ เหล้า ยาบ้า ฯลฯ คนขับรถรายหนึ่งบอกว่า กาแฟกระป๋องหรือเครื่องดื่มบำรุงกำลังมีความจำเป็นมากกว่าการกินข้าว ถ้าต้องขับรถเขาจะต้องได้ดื่มเพื่อจะได้ไม่เหนื่อย

ล้ำเร็วเกินไป ค่าใช้จ่ายเพื่อครอบครัวและสังคม เป็นค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูง เช่น ค่าการศึกษาบุตร ค่ารักษาพยาบาล การจ่ายค่าน้ำค่าน้ำประปา การถูกเพื่อนหรือญาติสนิทหยิบยืม ฯลฯ บางรายพอมีเงินเก็บก็ถูกเพื่อนหรือญาติขอหยิบยืมเงินไปใช้ก่อน และ ค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นจากการประกอบอาชีพ ที่สำคัญคือ ส่วย ประกอบด้วย ส่วยหลัก หรือที่เรียกกันทั่วไปว่า "ส่วยสตีกเกอร์" และ ส่วยรายทาง หรือ "ส่วยรายเล็ก" คนขับรถทุกคนรู้กันดีว่าไม่ควรแสดงอาการที่จะไม่จ่าย เนื่องจากรถบรรทุกส่วนใหญ่มีจุดอ่อนในเรื่องการบรรทุกเกินอัตราหรือมักจะต้องทำผิดกฎจราจรได้ง่าย เช่น เมื่อจะกลับรถหรือเร่งเครื่องเพื่อแซงรถคันหน้า จะต้องใช้ระยะทางวิ่งที่ยาวและต้องวิ่งเลนขวาจนเพื่อตั้งลำ เป็นต้น

ปัญหาที่เกิดจากการทำงาน คือ ภาพพจน์เรื่องการเสพยา การเป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนคือล้มตอกย่ำให้คนขับรถตระหนักถึงสถานะและบทบาทที่สังคมตีค่าให้กับตนเองอยู่ตลอดเวลา กระทั่งทำให้ส่วนใหญ่ขาดความภูมิใจในอาชีพ และมองข้ามความสำคัญของอาชีพ ความไม่มั่นคงในเรื่องรายได้ ช่องว่างระหว่างรายได้ในช่วงที่มีรายได้มากที่สุดและน้อยที่สุด การมีต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขับรถสูง ประกอบกับคนขับรถส่วนใหญ่มีการศึกษาน้อย ทำให้เกิดความยากลำบากในการจัดการชีวิตให้อยู่ได้อย่างมีความสุขและมีคุณภาพอย่างสม่ำเสมอ และ ปัญหาด้านครอบครัว เนื่องจากคนขับรถไม่ได้ดำเนินชีวิตอยู่ร่วมกับครอบครัวดังผู้คนปกติ ซึ่งในระยะยาวผลกระทบต่อสถาบันครอบครัวก็จะส่งผลกระทบต่อสังคมโดยรวมวนเวียนไปมา