

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

มนุษย์อาศัยการสื่อสารเป็นเครื่องมือเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ในการดำเนินกิจกรรมใดๆ ของตนและเพื่ออยู่ร่วมกับคนในสังคม การสื่อสารเป็นพื้นฐานของการติดต่อของมนุษย์ และเป็นเครื่องมือสำคัญของกระบวนการสังคม ยิ่งสังคมมีความซับซ้อนมากขึ้นเพียงใด และประกอบด้วยคนจำนวนมากเท่าใด การสื่อสารก็ยิ่งมีความสำคัญมากขึ้นเท่านั้น (ปรเม สตะเวทิน, 2540)

การสื่อสารเข้ามาสร้างกิจกรรมของการอยู่ร่วมกันภายในกลุ่มของมนุษย์ในสังคมที่ตนเองเป็นสมาชิกอยู่ เพื่อทำกิจกรรมที่เป็นประโยชน์แก่ตนและกลุ่มของตน ตั้งแต่ในอดีตที่ยังไม่มีเครื่องมือทางการสื่อสารหรือช่องทางการสื่อสารที่ทันสมัยเหมือนในปัจจุบัน จากการสื่อสารแบบปากต่อปาก มาเป็นสื่อวิทยุ (เสียง) โทรศัพท์ (เสียง) โทรทัศน์ (ภาพและเสียง) โทรศัพท์มือถือ (ภาพ, เสียง, ข้อความ) จนมาถึงยุคของการสื่อสารโดยใช้อินเทอร์เน็ตเช่นในปัจจุบัน

การสื่อสารด้วยคลื่นวิทยุนับเป็นพัฒนาการทางการสื่อสารอีกขั้นหนึ่งก่อนที่จะมาถึงการสื่อสารด้วยสื่อวิทยุ (Radio) อันเป็นเครื่องมือสื่อสารที่มีศักยภาพทางเทคโนโลยีในการเผยแพร่ข่าวสารผ่านทาง “เสียง” ซึ่งจำกัดอยู่ในกลุ่มบุคคลที่สนใจและมีฐานะที่เอื้ออำนวยเท่านั้น

การสื่อสารด้วยคลื่นวิทยุในประเทศไทยเริ่มขึ้นในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 โดยในปี พ.ศ. 2447 ห้างบิกรัมแอนด์โกได้นำเครื่องรับส่งวิทยุโทรเลขยี่ห้อเทเลฟงเกนของเยอรมันเข้ามาทำการทดลองติดต่อระหว่างกรุงเทพฯ กับเกาะสีชังซึ่งติดต่อกันได้ไม่ได้นัก แต่ก็นับเป็นการติดต่อทางวิทยุครั้งแรกในประเทศไทย

วิทยาการทางด้านวิทยุได้เป็นที่รู้จักแพร่หลายมากขึ้นในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ที่ทรงบัญญัติคำว่า “วิทยุ” แทนคำว่า “เรดิโอ” ที่ใช้ทับศัพท์มาก่อน พระองค์ทรงรับสั่งให้กระทรวงทหารเรือจัดตั้งสถานีวิทยุโทรเลขถาวรขึ้น 2 สถานี คือที่ตำบลศาลาแดงในพระนครแห่งหนึ่ง กับที่ชายทะเลจังหวัดสงขลา

สำหรับวิทยุกระจายเสียงนั้น นายพลเอกพระเจ้าพี่ยาเธอกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ขณะทรงดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ทรงเป็นบุคคลแรกที่บุกเบิกและริเริ่มให้มีการส่งวิทยุกระจายเสียงในประเทศไทย โดยทรงซื้อเครื่องวิทยุโทรศัพท์ขนาดเล็กมาติดตั้งทดลองที่วังบ้านดอกไม้ในพระนคร และได้ทรงทดลองส่งเสียงพูดกับเสียงดนตรีด้วยเครื่องส่งนี้ด้วย

ส่วนการกระจายเสียงพูดและดนตรีไปให้ประชาชนรับฟังนั้นเริ่มในปี พ.ศ.2470 และได้เจริญก้าวหน้าสืบมา (รวมบทความและโครงการวิทยุสมัครเล่น เล่ม 2 ,2539

สื่อวิทยุกับแท็กซี่

การติดต่อสื่อสารของผู้ขับรถแท็กซี่ผ่านคลื่นวิทยุ นั้น มีวิวัฒนาการจากการถือกำเนิดรถแท็กซี่คันแรกในประเทศไทยเมื่อประมาณปี พ.ศ. 2467-2468 โดยการริเริ่มของพระยาเทพหัสดิน ณ อยุธยา (ผาด) ได้นำรถยนต์หุ้มออสติน ขนาดเล็กออกวิ่งรับจ้าง โดยติดป้ายรับจ้างไว้บริเวณด้านหน้าและด้านหลังของตัวรถ ซึ่งคนขับรถในสมัยนั้นส่วนใหญ่เป็นพวกทหารอาสา หลังสงครามโลกครั้งที่ 1 ในชื่อที่เรียกขานกันว่า “รถไมล์” ก่อนที่จะเปลี่ยนชื่อเป็น “รถแท็กซี่” ในภายหลัง

จนกระทั่งยุคหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ในปี พ.ศ. 2490 มีผู้นำรถยนต์นั่งมาให้บริการในลักษณะรถแท็กซี่ ซึ่งได้รับความนิยมมากจนมีการจัดตั้งเป็นบริษัทเดินรถแท็กซี่ขึ้นมา ใน 3 - 4 ปีต่อมา โดยคิดค่าโดยสารตามระยะทาง กิโลเมตรละ 2 บาท สำหรับรถที่นำออกให้บริการในช่วงนั้นยังเป็นรถยนต์หุ้มเรโนลต์เครื่องท้ายคันเล็กๆ ซึ่งถือเป็นจุดเริ่มต้นความสำเร็จของการเดินรถแท็กซี่จนเกิดเป็นความนิยมนำรถเก่ามาดัดแปลงเป็นรถแท็กซี่มากขึ้น จนต้องมีการควบคุมและกำหนดจำนวนรถแท็กซี่มาจนถึงปัจจุบัน สำหรับรถแท็กซี่ในเมืองไทย ปัจจุบันเป็นรถปรับอากาศติดมิเตอร์ และมีวิทยุสื่อสาร (<http://community.yellowpages.co.th/taxi>)

รถยนต์รับจ้าง (รถแท็กซี่) ของประเทศไทยเป็นรถยนต์สาธารณะอย่างหนึ่งที่ใช้รับส่งผู้โดยสารในลักษณะเหมาคัน ไม่มีเส้นทางวิ่งประจำ (ยกเว้นรถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด) และในปัจจุบันมีอัตราที่เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ย 500-600 คัน ต่อเดือน (กรมการขนส่งทางบก,2545) ซึ่งถือว่ามียานพาหนะจำนวนมาก และจากนโยบายของรัฐบาลที่สนับสนุนให้รถแท็กซี่ติดตั้งเครื่องวิทยุคมนาคมเพื่อการแบ่งเบาบรรเทาปัญหาการจราจร โดยกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้บริษัท กสท. จำกัด (มหาชน) (การสื่อสารแห่งประเทศไทยในขณะนั้น) และกรมไปรษณีย์โทรเลข ดำเนินการจัดตั้งข่ายสื่อสารในกิจการรถแท็กซี่เพื่อรองรับการใช้งานของรถแท็กซี่ที่เพิ่มมากขึ้น ทั้งในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

โดยกรมไปรษณีย์โทรเลข ได้จัดสรรความถี่คลื่นวิทยุ จำนวน 19 คู่ ให้บริษัท กสท. จำกัด (มหาชน) เพื่อใช้ในการให้บริการวิทยุคมนาคมสำหรับกิจการรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) และปัจจุบันบริษัท กสท. จำกัด (มหาชน) ได้อนุญาตให้ผู้ประกอบการรถแท็กซี่ จำนวน 10 ราย ทำหน้าที่ศูนย์วิทยุโดยใช้คลื่นความถี่วิทยุที่ได้รับการจัดสรรจากกรมไปรษณีย์โทรเลข จำนวน 19 คู่ เพื่อให้บริการต่อไป

โดยบริษัท กสท. จำกัด (มหาชน) ได้จัดตั้งสถานีวิทยุคมนาคมชนิดประจำที่ จำนวน 4 สถานี โดยใช้เครื่องวิทยุคมนาคมกำลังส่งไม่เกิน 60 วัตต์ เพื่อทำหน้าที่เป็นสถานีแม่ข่ายในการให้บริการวิทยุคมนาคมสำหรับกิจการรถยนต์รับจ้างสาธารณะ(รถแท็กซี่) ตามสถานที่ดังต่อไปนี้

1. ที่ทำการสื่อสารโทรคมนาคม ถนนพหลโยธิน อ.เมือง จ.นนทบุรี
2. ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขภาษีเจริญ เขตภาษีเจริญ กรุงเทพมหานคร
3. ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขมีนบุรี เขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร
4. ศูนย์ไปรษณีย์โทรเลข (หัวลำโพง) เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร

จากนั้นกรมไปรษณีย์โทรเลขได้ออกระเบียบว่าด้วยข่ายสื่อสารในกิจการรถแท็กซี่ พ.ศ. 2540 ประกาศ ณ วันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2545 กำหนดให้รถยนต์รับจ้างสาธารณะ(รถแท็กซี่) ต้องปฏิบัติตามดังนี้

1. กำหนดให้ใช้การติดต่อสื่อสารแบบ Simplex-2 Frequencies เพื่อป้องกันมิให้รถแท็กซี่ติดต่อกันเอง (รถแท็กซี่ติดต่อกันได้เฉพาะศูนย์เท่านั้น) ซึ่งทำให้การใช้ความถี่วิทยุในกิจการแท็กซี่ไม่หนาแน่น สะดวกในการเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ได้อย่างรวดเร็ว ตลอดจนเป็นมาตรการคุ้มครองชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารอีกด้วย

2. การกำหนดมาตรการ กำกับ ดูแลการให้บริการข่ายสื่อสารในกิจการรถแท็กซี่ เพื่อเป็นหลักประกันว่าผู้เรียกใช้บริการรถแท็กซี่จะได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

3. ป้องกันมิให้ผู้ให้บริการนำข่ายสื่อสารในกิจการรถแท็กซี่ไปให้บริการในวัตถุประสงค์อื่นนอกเหนือจากการบริการรถแท็กซี่ (รายงานพิจารณาร่างระเบียบกรมไปรษณีย์โทรเลขว่าด้วยข่ายสื่อสารในกิจการรถแท็กซี่.กรมไปรษณีย์โทรเลข,2540)

ดังนั้นกรมการขนส่งทางบกจึงได้เปิดรับจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างที่ใช้มิเตอร์คำนวณค่าโดยสาร โดยเริ่มดำเนินการเมื่อปี พ.ศ. 2535 ภายใต้กฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2535) และต่อมาได้ถูกยกเลิกโดยและให้ใช้กฎกระทรวง ฉบับที่ 26 (พ.ศ. 2539) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 แทน

ตารางที่ 1.1 สถิติการจดทะเบียนของรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2540 - 2547

ปี พ.ศ. ที่จดทะเบียน	จำนวนรถ (คัน)
2540	51,133
2541	56,451
2542	61,950
2543	64,321
2544	67,019
2545	53,268
2546	71,742
2547	68,112

ที่มา : www.dlt.go.th/statistics_web/statistic.html

สำหรับอาชีพพนักงานขับรถแท็กซี่ถือเป็นอาชีพหนึ่งที่ต้องใช้สารสนเทศในรูปแบบของข้อมูลข่าวสารและข้อเท็จจริงต่างๆ ในการให้บริการผู้โดยสารและติดต่อสื่อสารกันภายในองค์กร(ศูนย์วิทยุ) รวมไปถึงการติดต่อไปยังหน่วยงานหรือองค์กรภายนอก โดยใช้วิทยุสื่อสารเป็นเครื่องมือในการติดต่อสื่อสารกับสมาชิกผู้ขับรถแท็กซี่ของศูนย์วิทยุ ซึ่งถือว่ามีความสำคัญของการสื่อสารแบบเครือข่าย

สำหรับการใช้ประโยชน์จากวิทยุสื่อสารของพนักงานขับรถแท็กซี่ผ่านศูนย์วิทยุ ได้แก่ การหาผู้โดยสารหรือผู้รับบริการให้แก่สมาชิก การให้บริการข้อมูลเส้นทาง การประสานงานกันระหว่างศูนย์วิทยุกับสมาชิก ตลอดจนการติดต่อระหว่างสมาชิกกับองค์กรภายนอกอื่นๆ ทั้งสื่อมวลชนและองค์กรสาธารณประโยชน์ เช่น สถานีโทรทัศน์, สถานีวิทยุ เช่น จส. 100 และร่วมด้วยช่วยกัน, มูลนิธิร่วมกตัญญู, มูลนิธิป่อเต็กตึ๊ง ในรูปแบบของการรายงานเหตุการณ์ขณะเกิดเหตุ การแจ้งเบาะแส และการติดตามจับกุมผู้กระทำความผิด การรายงานข่าวจราจร การติดตามหาเจ้าของหรือส่งคืนทรัพย์สินที่ทำหายระหว่างให้บริการรถแท็กซี่ ฯลฯ

ดังนั้นจึงเป็นสิ่งที่น่าสนใจศึกษาว่า การก่อตัวของเครือข่ายการสื่อสารของผู้ขับรถแท็กซี่ ผ่านศูนย์วิทยุรถแท็กซี่มีลักษณะอย่างไร และมีรูปแบบรวมทั้งเนื้อหาการสื่อสารเป็นอย่างไร อีกทั้งผลกระทบจากการสื่อสารดังกล่าวก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านบ้าง ซึ่งผลการวิจัยในครั้งนี้จะสามารถต่อยอดไปสู่การสร้างสรรค์สังคมให้เกิดประโยชน์จากการสร้างเครือข่ายการสื่อสารของ

ผู้ขับรถแท็กซี่ ซึ่งเป็นกลุ่มอาชีพที่มีความใกล้ชิดกับประชาชนทุกกลุ่มในสังคมต่อไปในอนาคตได้อย่างไร รูปแบบดังกล่าวจะสามารถพัฒนาไปสู่การสร้างเครือข่ายการสื่อสารของกลุ่มต่างๆ หรือในกิจการบริการประเภทอื่นๆ เช่น กิจการรถตู้ร่วมบริการ หรือรถมอเตอร์ไซด์รับจ้างได้หรือไม่ รวมไปถึงการรวมตัวกันของสมาชิกในเครือข่ายศูนย์วิทยุ ยังผลให้เกิดประโยชน์ในด้านใดบ้าง ทั้งในแง่ของการช่วยเหลือสังคมส่วนรวม และสมาชิกคนอื่นๆ ของเครือข่ายต่อไป

1.2 ปัญหาการวิจัย

1. การก่อตัวของเครือข่ายการสื่อสารรถแท็กซี่เกิดขึ้นได้อย่างไร
2. เครือข่ายการสื่อสารของผู้ขับรถแท็กซี่ผ่านศูนย์วิทยุรถแท็กซี่มีลักษณะอย่างไร
3. รูปแบบและเนื้อหาการสื่อสารของผู้ขับรถแท็กซี่ผ่านศูนย์วิทยุรถแท็กซี่เป็นอย่างไร

1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาถึงการก่อตัวของเครือข่ายการสื่อสารรถแท็กซี่ว่าเกิดขึ้นได้อย่างไร
2. เพื่อศึกษาถึงลักษณะเครือข่ายการสื่อสารของผู้ขับรถแท็กซี่ผ่านศูนย์วิทยุรถแท็กซี่
3. เพื่อศึกษาถึงรูปแบบและเนื้อหาการสื่อสารของผู้ขับรถแท็กซี่ผ่านศูนย์วิทยุรถแท็กซี่

1.4 ขอบเขตการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษาเครือข่ายการสื่อสารของผู้ขับรถแท็กซี่ผ่านศูนย์วิทยุรถแท็กซี่ โดยศึกษาในลักษณะการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์เจาะลึก (In-Depth Interview) เจ้าหน้าที่ศูนย์วิทยุรถแท็กซี่ จำนวน 9 คน ในสังกัดศูนย์วิทยุรถแท็กซี่ 3 แห่ง ได้แก่ ศูนย์วิทยุรถแท็กซี่นครชัยทรานสปอร์ตเตชั่น จำกัด, ศูนย์วิทยุแท็กซี่เรดิโอ และศูนย์วิทยุการ์เด็นแท็กซี่ และเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างจากผู้ขับรถแท็กซี่ ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล จำนวน 200 คน โดยเก็บรวบรวมข้อมูลระหว่างวันที่ 15 มีนาคม – 10 เมษายน 2549

1.5 นิยามศัพท์

ผู้ขับรถแท็กซี่ หมายถึง ผู้ขับรถแท็กซี่ที่เข้าร่วมกลุ่ม โดยวิธีจดทะเบียนเข้าเป็นสมาชิกของศูนย์วิทยุอย่างถูกต้อง ในที่นี้หมายถึง ผู้ขับรถแท็กซี่ที่สังกัดอยู่ในศูนย์วิทยุรถแท็กซี่ 3 แห่ง ได้แก่ ศูนย์วิทยุนครชัยทรานสปอร์ตเตชั่น จำกัด, ศูนย์วิทยุแท็กซี่เรดิโอ และศูนย์วิทยุการ์เด็นแท็กซี่

สมาชิกศูนย์วิทยุรถแท็กซี่ หมายถึง ผู้ขับรถแท็กซี่ที่สังกัดอยู่ในศูนย์วิทยุรถแท็กซี่ โดยได้มีการจดทะเบียนเพื่อเป็นสมาชิกอย่างถูกต้อง

ศูนย์วิทยุรถแท็กซี่ หมายถึง ศูนย์กลางที่ทำหน้าที่ประสานงาน ในการจัดการรถแท็กซี่ เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสาร และทำหน้าที่ในการรายงานจราจร ข่าวสาร และให้ความปลอดภัยแก่สมาชิกลูกข่าย (ผู้ขับรถแท็กซี่ที่เป็นสมาชิกศูนย์วิทยุรถแท็กซี่) ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ การปล้นจี้ ฯลฯ ในงานวิจัยนี้หมายถึง ศูนย์วิทยุรถแท็กซี่ 3 แห่ง ได้แก่ ศูนย์วิทยุนครชัยทรานสปอร์ตเตชั่น จำกัด, ศูนย์วิทยุแท็กซี่เรดิโอ และศูนย์วิทยุการ์เด็นแท็กซี่

เจ้าหน้าที่ศูนย์วิทยุรถแท็กซี่ หมายถึง ผู้ที่ทำหน้าที่ประสานงาน ในการจัดการรถแท็กซี่ เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสาร และทำหน้าที่ในการรายงานจราจร ข่าวสารและให้ความปลอดภัยแก่สมาชิกลูกข่าย(ผู้ขับรถแท็กซี่ที่เป็นสมาชิกศูนย์วิทยุรถแท็กซี่) ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ การปล้นจี้ ฯลฯ ในงานวิจัยนี้หมายถึง เจ้าหน้าที่ในสังกัดของศูนย์วิทยุรถแท็กซี่ 3 แห่ง ได้แก่ ศูนย์วิทยุนครชัยทรานสปอร์ตเตชั่น จำกัด, ศูนย์วิทยุแท็กซี่เรดิโอ และศูนย์วิทยุการ์เด็นแท็กซี่

การก่อตัว หมายถึง กระบวนการที่ก่อให้เกิดการรวมกลุ่มในการเข้าร่วมเป็นสมาชิกศูนย์วิทยุรถแท็กซี่ของผู้ขับรถแท็กซี่ที่สังกัดอยู่ในศูนย์วิทยุรถแท็กซี่ 3 แห่ง ได้แก่ ศูนย์วิทยุนครชัยทรานสปอร์ตเตชั่น จำกัด, ศูนย์วิทยุแท็กซี่เรดิโอ และศูนย์วิทยุการ์เด็นแท็กซี่ จนทำให้เกิดเป็นเครือข่ายการสื่อสารขึ้น

เครือข่ายการสื่อสารของผู้ขับรถแท็กซี่ หมายถึง ระบบการแพร่กระจายข้อมูลของสมาชิกในแต่ละศูนย์วิทยุ โดยมีวิทยุคมนาคมและโทรศัพท์มือถือเป็นช่องทางในการติดต่อสื่อสารกันระหว่างศูนย์วิทยุกับสมาชิก

รูปแบบการสื่อสาร หมายถึง ลักษณะการติดต่อสื่อสารของผู้ขับรถแท็กซี่เพื่อสื่อสารในขณะปฏิบัติงาน ทั้งโดยการใช้วิทยุสื่อสารและโทรศัพท์มือถือ ไปยังเจ้าหน้าที่ศูนย์วิทยุรถแท็กซี่

เนื้อหาของการสื่อสาร หมายถึง เนื้อหาข่าวสารที่ผู้ขับรถแท็กซี่และเจ้าหน้าที่ศูนย์วิทยุรถแท็กซี่ที่ได้ติดต่อสื่อสารกัน และภาษาที่ใช้ในการสื่อสาร ซึ่งได้แก่ ข้อมูล ข่าวสาร ต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติงาน เช่น การแจ้งงาน การสอบถามเส้นทาง การรายงานจราจร ฯลฯ

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาไปสู่การสร้างเครือข่ายการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ ในกิจการรถบริการ รถรับจ้างประเภทอื่นต่อไป
2. เพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางในการพัฒนารูปแบบการให้บริการของกิจการรถแท็กซี่ต่อไปในอนาคต

3. เพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางในการศึกษาด้านการดำเนินงานเครือข่าย การรวมกลุ่ม การประสานงานในการช่วยเหลือสังคมส่วนรวม

1.7 ข้อตกลงเบื้องต้นของการวิจัย

ข้อมูลที่ได้จากกลุ่มตัวอย่างที่ผู้วิจัยนำมาศึกษาในครั้งนี้ เป็นเพียงตัวแทนของกลุ่มผู้ขับรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลเท่านั้น ซึ่งทุกคนมีเครื่องมือสื่อสารทั้งที่เป็นวิทยุสื่อสารรถแท็กซี่ และโทรศัพท์มือถือ ดังนั้นจึงไม่สามารถเป็นตัวแทนของกลุ่มผู้ขับรถแท็กซี่ทั้งหมดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้