

# การต่อรอง ปฏิบัติการในชีวิตประจำวัน และอำนาจ ในตลาดชายแดนไทย-กัมพูชา กรณีศึกษาแรงงาน เข็นรถรับจ้างขนสินค้าชาวกัมพูชา ตลาดโรงเกลือ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว<sup>1</sup>

## Negotiations, Everyday Life Practices and Power in a Thai-Cambodian Border Market: A Case Study of Cambodian Cart Carriers in Rong Kluar Market, Aranyaprathet District, Sa Kaeo Province

คณิงนิจ พรมนัส<sup>a</sup> และ พัชรินทร์ ลาพานันท์<sup>b\*</sup>

Kanuengnit Promanus<sup>a</sup> and Patcharin Lapanun<sup>b\*</sup>

<sup>ab</sup>*Center for Research on Plurality in the Mekong Region*

*Faculty of Humanities and Social Sciences, Khon Kaen University*

*Khon Kaen 40002, Thailand*

*\*Corresponding author. Email: lapanun@gmail.com*

### Abstract

The objective of this article is to understand the struggles of Cambodian cart carriers transporting goods across the Thai-Cambodian border. The study is guided by Michel de Certeau's concept of practice of everyday life. Qualitative research methodology was employed. The study reveals that border crossing by Cambodian cart carriers under the border trade system does not reflect a weakening of state power in border areas. In fact, both state and capital powers are rather diverse

---

<sup>1</sup> บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์เรื่อง "ปฏิบัติการในชีวิตประจำวันของคนเข็นรถรับจ้างตลาดโรงเกลือ ชายแดนไทย-กัมพูชา" หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสู่มน้ำโขงศึกษาคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น ได้รับทุนสนับสนุนจากศูนย์วิจัยพหุลักษณะสังคมสู่มน้ำโขง คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

and strong. Such power is exercised through rules, regulations and procedures associated with border crossing and border trade management. Meanwhile, the cart carriers did not entirely surrender to power; instead they negotiated through various practices and took advantage of opportunities for their benefit. While de Certeau's analysis emphasizes "strategies" of the state and focuses on practices at the individual level, this paper reveals that cart carriers negotiated with powers of both the state and capital. Although practices at the individual level are demonstrated in various forms, under the contexts in which individual practices are not a good "strategy" in dealing with conditions and solving problems in everyday life, cart carriers negotiated on the collective level-getting together for protest. Based on the findings, we argue that a framework for analyzing practices of everyday life should include various forms of power and the level of analysis should be considered in its context, rather than focusing only on practices at the individual level and state power.

**Keywords:** border market, everyday life practices, cart carriers, border area

## บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อทำความเข้าใจการต่อสู้ดิ้นรนในชีวิตประจำวันของแรงงานชาวกัมพูชาที่ประกอบอาชีพเข็นรถรับจ้างขนสินค้าจากตลาดชายแดนข้ามไปยังฝั่งกัมพูชา โดยใช้แนวคิดเรื่องปฏิบัติการในชีวิตประจำวันของ Michel De Certeau เป็นกรอบในการวิเคราะห์ และใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพในการศึกษา ผลการศึกษาพบว่า การประกอบอาชีพเข็นรถรับจ้างขนสินค้าข้ามแดนของชาวกัมพูชา ภายใต้ระบบการค้าข้ามแดนในยุคโลกาภิวัตน์ ไม่ได้สะท้อนว่า เส้นพรมแดนพราเลลิลหรืออำนาจอธิปไตยในพื้นที่ชายแดนลดลงแต่อย่างใด ในทางตรงข้ามอำนาจทั้งรัฐและทุนในพื้นที่ชายแดนกลับมีความหลากหลายและเข้มข้นขึ้น อำนาจปรากฏผ่านระเบียบกฎหมายและขั้นตอนในการปฏิบัติต่างๆ เกี่ยวกับการข้ามแดนและการจัดการการค้าชายแดน ในขณะเดียวกันคนเข็นรถรับจ้างไม่ได้ยอมต่ออำนาจอย่างสิ้นเชิง แต่กลับมีปฏิบัติการต่อรองในลักษณะต่างๆ รวมทั้งการฉวยใช้จังหวะและโอกาสเพื่อประโยชน์แก่ตน การวิเคราะห์ปฏิบัติการในชีวิตประจำวันตามแนวคิดของมิเชล เดอ เซอร์โต มักให้ความสำคัญกับ "ยุทธศาสตร์" รัฐ และปฏิบัติการในระดับปัจเจก อย่างไรก็ตามชีวิตประจำวันของคนเข็นรถรับจ้าง มีการต่อรองกับอำนาจทั้งรัฐและทุน และแม้ปฏิบัติการในระดับปัจเจกมีหลากหลายรูปแบบ แต่ภายใต้บริบทที่ปฏิบัติการในระดับปัจเจกไม่ใช่ "กลยุทธ์" ที่สามารถจัดการสถานการณ์และปัญหาในชีวิตประจำวันได้

คนเข็นรถเลือกใช้การต่อรองในระดับกลุ่มผ่านการรวมตัวชุมนุมประท้วง บทความนี้ นำมาสู่ข้อเสนอมว่า กรอบการวิเคราะห์ปฏิบัติการในชีวิตประจำวันต้องคำนึงถึงความหลากหลายของอำนาจ และระดับในการวิเคราะห์ต้องสอดคล้องกับปรากฏการณ์ที่ศึกษา ไม่จำกัดอยู่เฉพาะระดับปัจเจกและอำนาจอธิปไตยเพียงเท่านั้น

**คำสำคัญ:** ตลาดชายแดน ปฏิบัติการในชีวิตประจำวัน คนเข็นรถรับจ้าง พื้นที่ชายแดน

## บทนำ

ความสนใจต่อการศึกษา "พรมแดน" และพื้นที่ "ชายแดน" ของนักสังคมศาสตร์เกิดขึ้นหลังยุคอาณานิคม พื้นที่ชายแดนถูกมองว่าเป็นส่วนประกอบสำคัญของเขตอธิปไตยของรัฐ ในขณะเดียวกัน พรมแดนและพื้นที่ชายแดนมีความเคลื่อนไหวและปรับเปลี่ยนไปตามบริบทต่างๆ อิทธิพลทางการค้า กระบวนการโลกาภิวัตน์ ทำให้เมืองชายแดนมีความสำคัญทางการค้าเพิ่มขึ้น (Santasombat, 2010) แต่เดิมพื้นที่ชายแดนเป็นพื้นที่ห่างไกลการพัฒนาของรัฐเป็น "เมืองชายขอบ" ของการพัฒนา แต่ปัจจุบันได้รับการส่งเสริมและพัฒนาสู่การเป็น "เมืองชายแดน" ที่มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการค้า ตลาดโรงเกลือเป็นหนึ่งในตลาดชายแดนที่มีความสำคัญของประเทศไทยและในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ตลาดนี้ตั้งอยู่ในอำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว มีชายแดนติดกับด่านปอยเปต บ้านปอยเปต อำเภอโอวจโรว จังหวัดบันเตียนเมียนเจย ประเทศกัมพูชา รัฐบาลไทยได้ส่งเสริมตลาดแห่งนี้ให้เป็นประตูทางการค้าและเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่เชื่อมต่อกับกัมพูชา และเชื่อมโยงไปสู่เวียดนาม ทั้งทางด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ตามโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจคือ เส้น Southern Economic Corridor (SEC)

จากสถิติการนำเข้าและส่งออกสินค้าระหว่างไทยและกัมพูชามีมูลค่าการส่งออกมากที่สุดอยู่ที่ด่านอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว โดยมีปริมาณการส่งออกสินค้ามากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในปี 2552 มีมูลค่าการส่งออก 42,878.66 ล้านบาท ปี 2555 มีมูลค่า 74,921.52 ล้านบาท และในปี 2558 มูลค่ามากถึง 77,388.85 ล้านบาท สินค้าที่มีปริมาณการส่งออกมากที่สุด คือ เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ ได้แก่

นม น้ำส้ม น้ำอัดลม น้ำเปล่า รองลงมาได้แก่ รถยนต์ และยานพาหนะอื่นๆ (Department of Foreign Trade, 2015) นอกจากนี้ยังมีสินค้าเกษตรจำพวกผลไม้ และผักที่ส่งออกไปยังกัมพูชา สินค้าอีกประเภทหนึ่งในตลาดโรงเกลือคือ สินค้ามือสอง และสินค้าเลียนแบบลิขสิทธิ์ ซึ่งเป็นสินค้าที่ไม่ได้นำเข้าสู่ประเทศไทยบริเวณด่านปอยเปต การศึกษาที่จึงสนใจเฉพาะการส่งออกสินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าเกษตร

การใช้บริการรถเข็นขนส่งสินค้าข้ามแดนเป็นกลไกที่สำคัญของระบบการค้าในตลาดโรงเกลือ การขนส่งวิธีนี้มีต้นทุนที่ต่ำกว่าการขนส่งโดยรถบรรทุกและไม่ต้องดำเนินการด้านศุลกากร เพื่อการนำสินค้าข้ามแดน เพราะเป็นการขนส่งสินค้ามูลค่าไม่เกินครั้งละ 50,000 บาท ซึ่งเป็นไปตามกฎระเบียบการส่งออก (Customs Office, 2015) การใช้รถเข็นขนส่งสินค้าข้ามแดนถือเป็น "วิถีทางการค้า" ที่เป็นจุดเด่นของตลาดแห่งนี้ คนเข็นรถเป็น "ตัวจักร" ที่สำคัญของการค้าชายแดน นอกจากการส่งสินค้าแล้วนักท่องเที่ยวชาวไทยและต่างประเทศที่ข้ามแดนไปยังกัมพูชา มักใช้บริการคนเข็นรถในการขนส่งสัมภาระข้ามแดน แม้ว่าคนเข็นรถเป็นตัวจักรที่สำคัญในการค้าชายแดนตลาดโรงเกลือ แต่การศึกษาที่ผ่านมาเกี่ยวกับการค้าในตลาดแห่งนี้ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับมิติของการบริหารจัดการตลาดและปัญหาอุปสรรค บทบาทขององค์กรที่เกี่ยวข้อง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระดับความเจริญของจุดผ่านแดนที่มีผลกระทบต่อพัฒนาตลาดการค้าชายแดน (Aiemaumphonwatthana, 2002; Wongwitthayapanich and others, 2011) ส่วนงานที่ให้ความสนใจต่อคนกลุ่มต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการค้าชายแดน มีอย่างจำกัด ส่วนใหญ่ยังเน้นการศึกษาถึงพัฒนาการตลาดและผู้ค้าในตลาด (Yankai, 2006; Khongkachuichai, 2006) มีงานของ Jennifer M Finnegan (2011) ที่วิเคราะห์ชีวิตสภาพการทำงานและความไม่มั่นคงของแรงงานกัมพูชาที่ข้ามแดนมารับจ้างโดยให้ความสนใจกับแรงงานเด็ก และความเสี่ยงอันเกิดจากการทำงาน แต่ยังไม่ได้นับการต่อสู้ดิ้นรน การต่อรอง ของผู้ที่ทำอาชีพเข็นรถรับจ้างที่เป็นฟันเฟืองในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจชายแดนในตลาดแห่งนี้

ในชีวิตประจำวันของคนเข็นรถจ้างขนสินค้าข้ามแดนมีปฏิสัมพันธ์กับทั้งอำนาจรัฐที่กำกับควบคุมพื้นที่ชายแดนและการข้ามแดน และอำนาจทุนที่จัดการและควบคุมพื้นที่ค้าชายแดน เขาเหล่านี้ไม่ได้ยอมสยบกับอำนาจรัฐและทุนโดย

เบ็ดเสร็จเด็ดขาด ในทางกลับคนเข็นรถมีปฏิบัติการที่สะท้อนถึงการต่อรอง โต้ตอบ และการฉวยใช้โอกาสและเงื่อนไขต่างๆ ในชีวิตประจำวันเพื่อเอื้อต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดน ซึ่งเป็นแหล่งรายได้หลักของคนเข็นรถและครอบครัว ปฏิบัติการในชีวิตประจำวันของคนเข็นรถเหล่านี้คือประเด็นที่บทความนี้ให้ความสนใจ

## แนวคิดและวิธีการศึกษา

บทความนี้ใช้แนวคิดปฏิบัติการในชีวิตประจำวัน (The Practice of Everyday Life) ของ Michel De Certeau (1984) เป็นกรอบในการวิเคราะห์ แนวคิดนี้ให้น้ำหนักกับกลยุทธ์การต่อสู้ ดิ้นรนของผู้ที่อ่อนแอในการเผชิญและต่อรองกับอำนาจในรูปแบบต่างๆ ที่ส่งผลต่อการดำเนินชีวิตประจำวันและความเป็นอยู่ของพวกเขา มิเชล เดอ เซอร์โต ให้ความสำคัญกับการต่อรองในชีวิตประจำวันในระดับปัจเจก ซึ่งต่อยอดมาจากการศึกษาการต่อสู้ระดับกลุ่มที่มักละเลยการพิจารณาความเป็นผู้กระทำการ (agency) ของปัจเจก ความสนใจในการวิเคราะห์ระดับปัจเจกของ เดอ เซอร์โต ได้แรงบันดาลใจจากเหตุการณ์การในเดือนพฤษภาคม 1968 ในกรุงปารีส ที่มีการปฏิวัติจากการลุกฮือของประชาชน เดอ เซอร์โต มองว่า เหตุการณ์ครั้งนั้นเป็นการบ่มเพาะจาก "ชีวิตประจำวัน" ของผู้คน จึงต้องการค้นหาสิ่งๆ ที่เรียกว่า "The procedures of everyday creativity" หรือวิถีการที่ชีวิตประจำวันใช้ "ไหวพริบปฏิภาณในการที่จะ "อยู่รอด" ภายใต้การครอบงำของตรรกะและกลไกของอำนาจ (Kunpol, 2008)

เดอ เซอร์โต เสนอว่า กิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในชีวิตประจำวันของผู้ที่อ่อนแอแล้วแต่มีวิธีการ (way of operating) ที่สัมพันธ์กับอำนาจ (Janchaiyaphum, 2013) ในขณะเดียวกัน ผู้ด้อยอำนาจมีคุณลักษณะของการเป็น "ผู้กระทำการ" (active agent) การดำเนินชีวิตประจำวันเป็นเรื่องของการแย่งชิงและต่อรองความสัมพันธ์เชิงอำนาจ (power relations) ระหว่าง "ผู้กำหนด" กับ "ผู้ใช้" ทั้งหมดนี้ไม่ใช่ความสัมพันธ์ทางเดียว แต่เป็นวงจรของอำนาจที่หมุนเวียนอย่างไม่สิ้นสุดในชีวิตประจำวัน เดอ เซอร์โต อธิบายการต่อรองความสัมพันธ์เชิงอำนาจในชีวิตประจำวันผ่านการใช้ศัพท์ทางทหารคือ "strategy" หรือยุทธศาสตร์ กับ "tactic" หรือกลยุทธ์ โดย "ยุทธศาสตร์" หมายถึง การกระทำของอำนาจรัฐเป็นตัวกำหนดการจัดวาง

ความสัมพันธ์กับส่วนอื่นๆ ผ่านตรรกะของการเมือง เศรษฐกิจ และวิทยาศาสตร์ (Boonprakam, 2016) ส่วน “กลยุทธ์” “กลวิธี” “ยุทธวิธี” หรือ “อุบาย” เป็นศิลปะของผู้อ่อนแอในการเผชิญต่อรอง ทำทายกับอำนาจที่ควบคุม กำกับชีวิตประจำวันของเขา (Srethachau, 2009) กลยุทธ์เป็นเรื่องที่เกิดขึ้นชั่วคราว ความสำเร็จของกลยุทธ์อยู่ที่การหาช่องจังหวะ เวลาที่จะเปลี่ยนแปลงสถานการณ์เฉพาะหน้าให้เป็นโอกาส เดอ เซอร์โต อธิบายว่า ถ้า “ยุทธศาสตร์” คือ การจัดระเบียบของเมือง “กลยุทธ์” คือ การเดินของคนในเมือง (pedestrian walking) การเดินไม่จำเป็นต้องเป็นไปตามกฎเกณฑ์ของแผนที่ เส้นทาง ผังเมืองที่กำหนดไว้เสมอไป การเดินนั้นคล้ายกับภาษาที่มีนัยในการแสดงออกเพื่อการยืนยัน การสงสัย ทำทายกับกฎเกณฑ์ของผังเมืองที่กำหนดไว้ การเดินจึงสามารถสร้างความหมายใหม่เพื่อการต่อรอง เช่น เดินข้าม เดินเล่น เดินลัด เดินอย่างไม่สนใจ การเดินเป็นการสร้างความหมายใหม่อย่างไม่รู้วันจบ (Khumdech, 2012)

งานส่วนใหญ่ที่ใช้แนวคิด “ปฏิบัติการในชีวิตประจำวัน” ของ เดอ เซอร์โต ในการศึกษามักให้ความสำคัญการถูกควบคุมโดยอำนาจรัฐที่กระทำต่อ “ผู้ถูกควบคุม” หรือ “ผู้ที่อ่อนแอ” กว่า โดยสะท้อนถึงกลยุทธ์วิธีการต่างๆ ของผู้ที่อ่อนแอในการต่อรองกับอำนาจรัฐ (Boonprakam, 2008; Kerdmongkol, 2012; Khumdech, 2012; Srethachau, 2009) บทความนี้ให้ความสนใจไม่เฉพาะแต่อำนาจรัฐ หากสะท้อนถึงอำนาจทุนที่สร้างแรงกดดันและเอาเปรียบ “กลุ่มที่ด้อยกว่า” โดยต้องการคลี่ให้เห็นความหลากหลายของปฏิบัติการในชีวิตประจำวันของคนเข็นรถรับจ้าง รวมทั้งบริบทและอำนาจทั้งรัฐและทุนที่ส่งผลต่อปฏิบัติการเหล่านั้น

วิธีการศึกษาปฏิบัติการในชีวิตประจำวัน เดอ เซอร์โต ให้ความสำคัญกับประสบการณ์และเรื่องเล่าของผู้ที่อ่อนแอ เพื่อสะท้อนถึงกลยุทธ์ในการเผชิญหน้าการต่อรองกับอำนาจ ดังนั้น การวิจัยนี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (qualitative research methodology) ในการศึกษา การรวบรวมข้อมูลใช้วิธีการสัมภาษณ์ การสังเกตการณ์อย่างมีส่วนร่วมและไม่มีส่วนร่วม พื้นที่ศึกษาคือ ตลาดชายแดนมิตรภาพไทย-กัมพูชา (ตลาดเทศบาล 3) หรือตลาดโกลเด้นเกต เป็นตลาดเพียงแห่งเดียวที่อนุญาตให้คนเข็นรถสามารถเข้าไปทำงานในตลาดได้ ผู้ให้ข้อมูลประกอบด้วยคนเข็นรถรับจ้างทั้งหมด 20 คน ผู้รู้ความเป็นมาของตลาดและผู้ที่เกี่ยวข้องกับ

การค้าชายแดนแห่งนี้ทั้งหมด 14 คน ชื่อของผู้ให้ข้อมูลที่ระบุในบทความนี้เป็นชื่อสมมติ

## ตลาดโรงเกลือ : พัฒนาการและความสัมพันธ์ทางการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา

พื้นที่ตลาดโรงเกลือในอดีตเคยเป็นเมืองที่มีความสำคัญในการติดต่อค้าขายระหว่างไทยและกัมพูชา ความสัมพันธ์ของชาวบ้านทั้งสองฝั่งอยู่บนพื้นฐานของความเป็นเครือญาติ มีการข้ามไปมาหาสู่กัน มีการติดต่อแลกเปลี่ยนสินค้าโดยเฉพาะผลผลิตทางการเกษตร จนถึงช่วงที่กัมพูชามีสงครามกลางเมืองจึงห้ามไม่ให้มีการแลกเปลี่ยนและซื้อขายสินค้า ทำให้เกิดการลักลอบขายสินค้าของประชาชนทั้งสองฝั่งในลักษณะ “ตลาดมืด” การค้าขายในตลาดเริ่มเป็นทางการมากขึ้นหลังจากพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ เริ่มใช้นโยบาย “เปลี่ยนสนามการรบให้เป็นสนามทางการค้า” ในปี 2531 ไทยปรับความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านโดยเอานโยบายทางด้านเศรษฐกิจนำการเมือง (Yongsiri, 2003) ดังนั้น การค้าระหว่างไทยและกัมพูชาจึงพัฒนาขึ้นอีกครั้ง ทางไทยและกัมพูชาเห็นสอดคล้องกันที่จะปิดจุดที่มีการลักลอบค้าขายตามแนวชายแดน โดยเลือกสร้างตลาดในบริเวณโรงเก็บเกลือเก่า อยู่ใกล้จุดผ่อนปรนบ้านคลองลึก-บ้านปอยเปต ตลาดนี้จึงตั้งชื่อตามสถานที่ตั้งคือซึ่งก็คือโรงเก็บเกลือหรือ “โรงเกลือ” ตลาดโรงเกลือตั้งอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2534 (Khongkachuichai, 2006)

การเข็นรถขนสินค้าข้ามแดนเป็นอาชีพที่พัฒนามาจาก “การวิ่งผ้า” ในอดีต ชาวกัมพูชารับจ้างขนเสื้อผ้ามือสองใส่กระสอบแล้วยกขึ้นแบกใส่บนหัวหรือหลังลุยน้ำข้ามคลองลึก เพื่อเอาสิ่งของเหล่านั้นมาขายในฝั่งตลาดโรงเกลือ จนกระทั่งคนกัมพูชาเริ่มสังเกตการใช้รถเข็นจากคนทางฝั่งประเทศไทย<sup>2</sup> จึงเปลี่ยนมาใช้รถเข็นขนสินค้าเกิด “อาชีพเข็นรถรับจ้าง” ปัจจุบันอาชีพดังกล่าวมีความสำคัญและถือเป็นกลไกในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจการค้าระหว่างไทยและกัมพูชา โดยเฉพาะในช่วงหลังจากการเมืองภายในของกัมพูชาเริ่มมีเสถียรภาพมากขึ้นและมีการฟื้นฟูการค้าชายแดน จึงมีมติเปิดเป็นจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก เมื่อวันที่

<sup>2</sup> สมัยก่อนทางฝั่งตลาดโรงเกลือจะมีรถเข็นรับจ้างรับ-ส่งนักท่องเที่ยวข้ามฝั่งไปยังฝั่งปอยเปต

25 กุมภาพันธ์ 2541 เพื่อประชาชนทั้งสองประเทศไป-มาหาผู้กันง่าย (Yongsiri, 2003)

การเปิดจุดผ่านแดนประกอบกับการส่งเสริมนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนของภาครัฐและเอกชน ทำให้การค้าตลาดโรงเกลือพัฒนาขึ้นเป็นลำดับ ในปี 2541 ภาคเอกชนจึงสร้างตลาดเพิ่ม คือ ตลาดชายแดนมิตรภาพไทย-กัมพูชา (ตลาดเทศบาล 3) หรือตลาดโกลเด้นเกต ตลาดนี้มีพื้นที่ประมาณ 45 ไร่ ติดกับบริเวณหน้าด่านอรัญประเทศ ในระยะต่อมาการขยายตัวของการค้าทำให้มีการสร้างตลาดเพิ่มขึ้นอีก ได้แก่ ตลาดเดชไทย ตลาดเบญจวรรณ และล่าสุดปี 2557 มีตลาดใหม่อีกสองแห่ง คือ ตลาดอินโดจีนและตลาดสตาร์พลาซ่า ซึ่งมีลักษณะเป็นห้างสรรพสินค้า สำหรับสินค้าในตลาดโรงเกลือมีที่มาแตกต่างกัน เช่น สินค้าเลียนแบบลิขสิทธิ์ที่ผลิตในประเทศจีนและเวียดนาม และสินค้ามือสองที่นำเข้ามาจากประเทศกัมพูชาเพื่อขายแก่ลูกค้าชาวไทย ถูกส่งมายังท่าเรือเชียงแสนและท่าเรือแหลมฉบัง จากนั้นผู้ค้าชาวกัมพูชาส่งสินค้ามาเก็บยังโกดังในตลาดโรงเกลือ สินค้าเหล่านี้ไม่ได้ถูกนำเข้าบริเวณด่านปอยเปต มีเฉพาะสินค้าทางการเกษตรและสินค้าอุปโภคบริโภค ได้แก่ นม น้ำเปล่า น้ำส้ม กาแฟ เครื่องดื่มชูกำลัง ขนมขบเคี้ยว ปลากระป๋อง เครื่องใช้ในครัวเรือน ซึ่งเป็นสินค้าที่ผลิตในประเทศไทยและส่งออกบริเวณด่านชายแดนบ้านคลองลึก เพื่อจำหน่ายที่กัมพูชาและมีบางส่วนส่งต่อไปจำหน่ายยังเวียดนาม

### “เข็นรถ เข็ญชีวิต” วิถีชีวิตคนเข็นรถส่งสินค้าข้ามแดน

“...ลุงเป็นคนจน หาเช้ากินค่ำ...เมื่อก่อนลุงเคยเล่นดนตรีขอทานที่บ้านอยู่ เสียมเรียบ แต่ได้เงินน้อย บางวันได้แค่ 50 บาท อยู่บ้านไม่รู้จะทำมาหากินอะไร ลุงพิการตั้งแต่ตอนไปเป็นทหาร ถ้ายังอยู่ที่บ้านคงอดตาย เลยพาครอบครัวมาหาทำมาหากินที่ชายแดน...สร้างกระท่อมเล็กๆ อยู่ริมสะพาน้ำสาธารณะ..ตอนนี้ลุงก็อยู่ตัวคนเดียว เมียตาย สุขภาพไม่ดี รับจ้างเข็นรถได้เงินวันละ 100-200 ก็พออยู่ได้...” (Han [Pseudonym], 2012)

ลูกรถเป็นหนึ่งในชาวกัมพูชาหลายร้อยคนที่เข้ามาประกอบอาชีพเข็นรถในตลาดโรงเกลือซึ่งเป็นทางเลือกหนึ่งของคนจนในสังคมกัมพูชา ผลพวงจากภาวะสงคราม ทำให้ประชาชนมีความเป็นอยู่อย่างลำบาก บางคนกลายเป็นคนพิการ ขาดโอกาสในการทำงาน บางคนไม่มีที่ดินทำกิน ขาดรายได้ ชาวกัมพูชาเหล่านี้จึงต้องเดินทางออกมาจากบ้านเกิดและมาอยู่อาศัยที่ปอยเปต เพื่อหางานทำในบริเวณชายแดน ป้าเพียง อายุ 52 ปี คนเข็นรถที่ทำอาชีพนี้เป็นรุ่นแรกๆ กล่าวว่า “ช่วงที่สงครามจบแรกๆ คนเข็นรถลำบากมาก พอมาอยู่ปอยเปตก็ต้องข้ามไปทำงานที่ตลาดโรงเกลือ แต่ละวันคนข้ามเยอะมาก” (Pheng [Pseudonym], 2015) ป้าเพียงเคยรับจ้าง “วิ่งผ้า” ที่ตลาดโรงเกลือ ในปัจจุบันกลายเป็นคนประกอบอาชีพเข็นรถรับจ้างขนสินค้าข้ามแดนและยังคงเป็นกลุ่มคนจนในสังคมกัมพูชา คนเหล่านี้มีทรัพยากรในการดำรงชีพที่จำกัด ส่วนใหญ่ไม่มีที่ดินทำกิน มีทักษะด้านอาชีพที่จำกัด การศึกษาต่ำ บางคนพิการ เงื่อนไขเหล่านี้เป็นอุปสรรคสำคัญในการประกอบอาชีพอื่น จึงหันมาทำอาชีพเข็นรถรับจ้างขนสินค้า

คนเข็นรถเหล่านี้เข้าที่พักอาศัยอยู่บริเวณใกล้ด่านฝั่งกัมพูชา บางคนพักกับญาติพี่น้องอยู่กันเป็นครอบครัว บางคนอยู่คนเดียว คนเข็นรถส่วนใหญ่มีอายุตั้งแต่ 13-75 ปี จะมีบางกรณีที่เป็นเด็กอายุต่ำกว่า 10 ปี ช่วยพ่อแม่ทำงาน ผู้ชายมักรับจ้างขนสินค้าทางการเกษตร สินค้าอุปโภคบริโภค ส่วนผู้หญิงและเด็กเลือกเข็นกระเป๋านักท่องเที่ยว ซึ่งมีน้ำหนักเบา กว่า บางคนมีรถเข็นเป็นของตัวเอง (ราคาคันละ 5,000 บาท) บางคนเช่ารถเข็นในราคา 30 บาท/วัน ที่ปอยเปตมีร้านบริการให้เช่ารถเข็น ราคาค่าเช่าต่อวัน 20-40 บาทขึ้นอยู่กับขนาด การเข้ามาทำงานที่ตลาดโรงเกลือต้องใช้เอกสารข้ามแดน คนเข็นรถส่วนใหญ่ใช้บัตรควบคุมพิเศษ (immigration card) ควบคุมกับบัตรผ่านแดนชั่วคราว (temporary passport)<sup>3</sup> ซึ่งเป็นตัวรายวันเพื่อเข้าประเทศไทยราคา 10 บาท/ครั้ง

คนเข็นรถแบ่งได้ 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่มีเงินเก็บ มักจะอยู่ตามร้านค้าส่งเครื่องอุปโภคบริโภคและในตลาดผลไม้ กลุ่มที่สองคือกลุ่มที่ไม่มีเงินเก็บ ส่วนใหญ่รับจ้าง

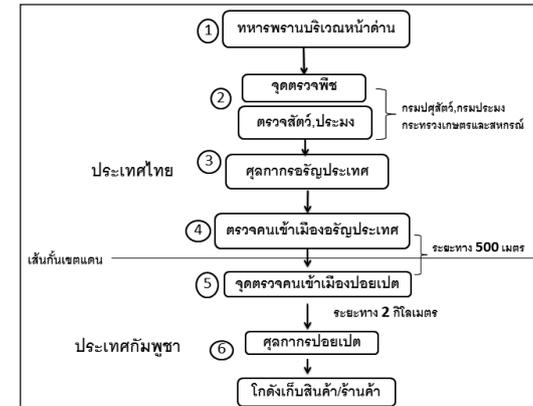
<sup>3</sup> บัตรควบคุมพิเศษซึ่งออกและควบคุมโดยเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองไทย เพื่อแจกจ่ายให้กับชาวกัมพูชาพักติดตัวเพื่อใช้ในการตรวจและเก็บข้อมูลในการเดินทางเข้า-ออกประเทศไทยอยู่กับบัตรผ่านแดนชั่วคราวที่ออกโดยเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองกัมพูชา โดยเข้ามาค้าขายหรือทำงานได้เฉพาะในเขตพื้นที่ตลาดโรงเกลือเท่านั้นและห้ามพักอาศัยค้างคืน

ชนสัมภาระนักท่องเที่ยว ผู้ซื้อรายย่อยที่ซื้อสินค้าจำนวนไม่มาก กลุ่มที่ทำงานกับ  
เจ้าแก้มมีรายได้ดีเพราะมีงานอย่างสม่ำเสมอ แต่ต้องทำตามข้อตกลงที่ให้ไว้กับเจ้าแก้ม  
หลายคนไม่ชอบการทำงานในลักษณะที่ต้องอยู่ภายใต้การกำกับควบคุมจึงเลือกงาน  
ที่มีอิสระไม่ทำกับเจ้าแก้มถึงแม้จะมีรายได้มากกว่า บางคนมีเงื่อนไขข้อจำกัดด้าน  
ครอบครัวโดยเฉพาะผู้หญิงที่ต้องดูแลลูกและครอบครัว ทำให้ไม่สามารถทำงานกับ  
เจ้าแก้มได้ ไม่ว่าจะทำงานกับเจ้าแก้มหรือไม่ อาชีพเข็นรถเป็นแหล่งรายได้เพื่อเลี้ยง  
ครอบครัว ชีวิตประจำวันของคนเข็นรถทั้งสองกลุ่มต้องปฏิสัมพันธ์กับอำนาจรัฐและ  
ทุน ผ่านระเบียบ กฎเกณฑ์ในการข้ามแดนและการควบคุม จัดการระบบการค้าของ  
ตลาด

### รัฐ และทุน กับการควบคุมกำกับ

Appadurai (1996) เสนอว่า ภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์ ชาติไม่สามารถ  
ควบคุมการเคลื่อนย้ายข้ามพรมแดนของผู้คน อุดมการณ์ ทุน ข่าวสารและ  
เทคโนโลยี ข้อเสนอแนะสะท้อนถึงการถูกลดทอนความสำคัญหรืออำนาจของรัฐ  
ในขณะที่ Andrew Walker (1999) กลับมองว่า รัฐมีการกำกับควบคุมการข้ามแดน  
ของผู้คนอย่างแนบเนียน เข้มงวด และด้วยวิธีการที่หลากหลายขึ้น เช่น การสร้าง  
ถนนเชื่อมโยงในภูมิภาคต่างๆ การเปิดให้มีจุดผ่านแดนเพิ่มขึ้น แต่มีการจัดตั้งด่าน  
ตรวจทั้งคนและสินค้าที่เข้มงวดขึ้น มีป้อมตำรวจคอยสอดส่องดูแลตามเส้นทาง  
คมนาคม และจุดผ่านแดนต่างๆ เป็นต้น ทั้งหมดนี้เป็นความพยายามเพื่อรักษาผล  
ประโยชน์ของรัฐ วอร์คเกอร์ ตั้งข้อสังเกตว่าปฏิบัติการของรัฐลักษณะดังกล่าวใน  
พื้นที่ชายแดนปรากฏอย่างเข้มข้นขึ้น ในพื้นที่ชายแดนอันเป็นที่ตั้งของตลาดโรง  
เกลือ ไม่เพียงแต่อำนาจรัฐที่มีอิทธิพลต่อการทำมาหาเลี้ยงชีพของคนเข็นรถ อำนาจ  
ทุนในการกำกับควบคุมและจัดระเบียบการค้าชาย รวมทั้งการลำเลียงสินค้าทั้ง  
ภายในตลาดและระหว่างตลาดไปยังจุดข้ามแดน เป็นอีกแรงกดดันที่ทำให้ชีวิตของ  
คนเข็นรถต้องเผชิญและต่อรองเพื่อความอยู่รอด

### 1) อำนาจรัฐ กับการกำกับควบคุมการข้ามแดน



แผนภาพที่ 1 แสดงแผนผังอำนาจรัฐ

จากแผนภาพที่ 1 แสดงผังอำนาจรัฐที่กำกับควบคุมของรัฐไทยในการ  
ข้ามแดนมีการตรวจตราหลายชั้น จุดแรก คือ **เจ้าหน้าที่ทหารพรม** เช็คลินค้าใน  
รถเข็นเพื่อตรวจค้นของผิดกฎหมายหรือของต้องห้าม ถัดไปคือ **จุดตรวจสัตว์** ของ  
กรมปศุสัตว์ กรมประมง ถ้ามีสินค้าที่ต้องได้รับการอนุญาตจะต้องยื่นเอกสารก่อน  
นำสินค้าข้ามแดนทุกครั้ง ต่อมา**จุดตรวจศุลกากรอรัญประเทศ** มีเจ้าหน้าที่ของ  
ศุลกากรคอยรับเอกสารบริเวณหน้าด่าน คนเข็นรถจะต้องยื่นใบบันทึกการขายซื้อสินค้า  
(invoice) ให้แก่เจ้าหน้าที่เพื่อเช็คว่ามีสินค้าตรงตามใบบันทึกการขายซื้อสินค้าหรือไม่  
**จุดตรวจคนเข้าเมืองอรัญประเทศ** ควบคุมเอกสารการเข้า-ออก ชาวกัมพูชาที่จะ  
เข้ามาในตลาดโรงเกลือสามารถเลือกใช้เอกสารในการผ่านแดนได้ 3 ชนิด คือ  
หนังสือเดินทาง (passport) หนังสือผ่านแดน (border pass) หรือบัตรผ่านแดน  
ชั่วคราว (temporary passport) ที่ต้องใช้ร่วมกับบัตรควบคุมพิเศษ (immigration  
card) ทุกครั้งในการข้ามแดนจะมีเจ้าหน้าที่ตรวจเช็คผ่านระบบคอมพิวเตอร์อย่าง  
เคร่งครัด (Rodsawas, 2012)

ตั้งแต่ต้นปี 2559 เป็นต้นมา ทางกรมไทยได้ปรับปรุงกฎระเบียบใหม่ให้มี  
ความเข้มงวดขึ้น โดยให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรเช็คลินค้าที่บริเวณรับสินค้าหรือบริเวณ

ร้านค้าก่อนบรรทุกลงรถเข็น และให้หมายเลขรถเข็นทุกคันที่ผ่านการตรวจการบรรจุสินค้าที่ผ่านการตรวจแล้วลงในรถเข็นเป็นขั้นตอนสำคัญที่คนเข็นมี “ปฏิบัติการตบตา” เพื่อต่อรองการจ่ายภาษีเข้าที่ด่านตรวจรถเข็นของศุลกากรกัมพูชา เมื่อเข็นสินค้ามายังหน้าด่านอรัญประเทศ ตัวแทนออกสินค้าหรือชิปปิง<sup>4</sup> ต้องถ่ายรูปคนเข็นรถคู่กับรถเข็น พร้อมกับถือไว้ท์บอร์ดที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับวันส่งออกและเลขที่ใบบันทึกบัญชีสินค้าส่งให้นายด่านศุลกากรเช็ก เพื่อเป็นการยืนยันว่า สินค้าถูกส่งข้ามแดนไปยังกัมพูชาตรงตามใบบันทึกการขนส่งสินค้าก่อนที่จะผ่านไปจุดตรวจคนเข้าเมืองอรัญประเทศ

เมื่อข้ามแดนมายังฝั่งปอยเปตคนเข็นรถจะต้องผ่านจุดตรวจคนเข้าเมืองปอยเปต ไปยังศุลกากรปอยเปต ซึ่งเป็น “จุดตรวจรถเข็น” ระยะทางประมาณ 2 กิโลเมตร การตรวจเช็กที่จุดตรวจคนเข้าเมืองปอยเปตไม่เคร่งครัด ซึ่งแตกต่างจากศุลกากรปอยเปตที่มีหน้าที่ในการตรวจเช็กสินค้าอย่างละเอียด โดยเฉพาะกลุ่มที่นำสินค้าผ่านพิธีการศุลกากร ลักษณะของจุดตรวจเป็นลานกว้างคล้ายกับโกดังเก็บสินค้า เพื่อสะดวกต่อการรื้อค้นสินค้า เมื่อมาถึงจุดตรวจนี้จะต้องยื่นใบบันทึกรายชื่อสินค้าให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากร จากนั้นเจ้าหน้าที่จะคอยเช็กสินค้าในรถเข็นว่าตรงตามจำนวนที่ระบุในเอกสารหรือไม่ เมื่อผ่านการตรวจจึงนำสินค้าไปส่งโกดังเก็บสินค้าหรือร้านค้าต่าง ๆ

## 2) อำนาจทุน กับการจัดการการค้าและการลำเลียงสินค้า

ตลาดเทศบาล 3 หรือตลาดโกลเด้นเกต บริหารจัดการโดยเอกชน แม้ว่าผู้บริหารตลาดจะเห็นความจำเป็นของคนเข็นรถในฐานะที่เป็นกลไกหนึ่งของการค้าชายแดน แต่ในอีกแง่หนึ่งผู้บริหารมองว่าอาชีพเข็นรถเป็น “ปัญหา” ของตลาด การใช้รถเข็นทำให้การสัญจรภายในตลาดและบริเวณรอบ ๆ ไม่เป็นระเบียบและติดขัด ผู้บริหารตลาดจึงพยายามหามาตรการในการจัดระบบ และควบคุมการทำงานของรถเข็น โดยให้เหตุผลว่า เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อย และเพื่อไม่ให้เกิดขบวนการสัญจรเข้า-ออกของผู้คนที่เดินทางมาจับจ่ายซื้อสินค้า

เพื่อจัดระบบการสัญจรภายในตลาดและพื้นที่รอบ ๆ จึงมีการจัดบริเวณพักรถในระหว่างรอขนสินค้า กำหนดบริเวณจอดรับสินค้า ซึ่งมีทั้งหมด 4 จุด ส่วนใหญ่

<sup>4</sup> หมายถึง ตัวแทนออกสินค้า โดยมีหน้าที่จัดการเอกสารเพื่อเสียภาษีและจัดทำใบบันทึกการขนส่งสินค้าให้กับร้านค้าที่ส่งสินค้าออกไปยังกัมพูชา

เป็นบริเวณหน้าร้านขายส่งสินค้าอุปโภคบริโภค และกำหนดเส้นทางสัญจรในตลาดให้วิ่งรถทางเดียว คนเข็นรถต้องใช้เส้นทางตามที่กำหนด ห้ามรถเข็นเข้าตามซอยเล็กๆ ในตลาด ซึ่งทำให้ระยะทางในการขนส่งสินค้าไปยังด่านมากขึ้น หากมีการฝ่าฝืนจะถูกลงโทษทั้งการยึดรถเข็นหรือปรับ นอกจากนี้ยังมีการจัดระเบียบพื้นที่บริเวณหน้าด่าน โดยกำหนดจุดห้ามจอดรถทุกชนิด ทั้งนี้มอบหมายให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของตลาดเป็นผู้รักษาฏระเบียบ คอยตรวจตราตามจุดต่างๆ และเส้นทางสัญจร อีกทั้งตลาดได้เรียกเก็บเงินจากรถเข็นที่นำสินค้าเกษตรออกจากตลาดผลไม้ โดยเก็บตามจำนวนสินค้า (ปกติอยู่ระหว่าง 15-30 บาท) มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยทำหน้าที่เก็บเงินบริเวณป้อมยามหน้าตลาดผลไม้ เงินที่จ่ายแก่เจ้าของตลาดไม่ใช่ภาษีเนื่องจากสินค้าเกษตรเป็นสินค้ายกเว้นภาษีส่งออก แต่เป็น “ต้นทุน” ที่คนเข็นรถต้องรับผิดชอบ ระบบการจัดการของ “ทุน” ซึ่งในที่นี่หมายถึง เอกชนเจ้าของตลาดส่งผลต่อการทำงานและรายได้ของคนเข็นรถ

## ปฏิบัติการในชีวิตประจำวันของคนเข็นรถรับจ้าง

แม้ว่าคนเข็นรถรับจ้างจะเป็นตัวจักรเล็กๆ ในระบบการค้าชายแดนที่ต้องเผชิญการกำกับควบคุมของทั้งรัฐและทุน แต่ผู้คนเหล่านี้ไม่ได้ยอมสยบต่ออำนาจโดยเบ็ดเสร็จเด็ดขาด หากแต่มีการต่อรอง โต้ตอบ ยอมรับ เพิกเฉย ทั้งนี้ขึ้นกับสถานการณ์ และฉวยใช้ “ช่องโหว่” เพื่อประโยชน์แก่ตน ปฏิบัติการในชีวิตประจำวันของคนเหล่านี้ปรากฏใน 4 แบบ คือ

### 1) ปฏิบัติการตบตา : การต่อรองกับการเก็บเงินนอกระบบ

ปฏิบัติการนี้มักเกิดขึ้นกับกลุ่มคนเข็นรถรับจ้างที่มีเจ้าแถมและขนสินค้าที่ผ่านพิธีการศุลกากร การค้าชายแดนผู้ค้าไทยต้องเสียภาษีขาออกให้กับรัฐบาลไทยเมื่อสินค้ามีมูลค่าเกิน 50,000 บาท ส่วนผู้ค้ากัมพูชาต้องเสียภาษีขาเข้าให้กับรัฐบาลกัมพูชา การเสียภาษีนี้มีการดำเนินการก่อนที่จะขนส่งสินค้าข้ามแดน แต่ในทางปฏิบัติเมื่อคนเข็นรถนำสินค้าผ่านศุลกากรกัมพูชา เจ้าหน้าที่มีการตรวจเช็กสินค้าที่นำเข้ามาจากไทยเพื่อเรียกเก็บเงินอีก โดยเงินที่เก็บไม่ใช่เงินภาษีเข้ารัฐ แต่ไม่ระบุแน่ชัดได้ว่าเป็นรายได้ของใครหรือหน่วยงานใด ระบบการเรียกเก็บเงินนี้คิดตามปริมาณสินค้า หากสินค้ามากต้องจ่ายเงินมาก แนวปฏิบัตินี้ก่อให้เกิด “ปฏิบัติการ

ตบตา” ซึ่งเป็นกลยุทธ์สำคัญของคนเข็นรถโดยเฉพาะกลุ่มที่มีเถ้าแก่ ซึ่งส่วนใหญ่คือ ร้านขายสินค้าอุปโภคบริโภคขนาดใหญ่ที่ส่งออกผ่านพิธีการศุลกากร หลังจากผู้ค้าในตลาดโรงเกลือตกลงซื้อขายสินค้ากับผู้ซื้อชาวกัมพูชา หัวหน้ารถเข็นที่เป็นตัวแทนของผู้ซื้อจะข้ามแดนมารับสินค้า จากนั้นจะแจกแจงจำนวนสินค้าให้แก่รถเข็นแต่ละคันเพื่อบรรทุกข้ามไปฝั่งกัมพูชา จากนั้นจะมีเจ้าหน้าที่จากหน่วยศุลกากรไทยจะเช็คสินค้าก่อนจะบรรทุกลงรถเข็น เพื่อดูว่ามีสินค้าตรงตามจำนวนที่ดำเนินการตามพิธีการศุลกากรหรือไม่ จากนั้นคนเข็นจึงจัดเรียงสินค้าลงรถเข็น รถคันหนึ่งจะสามารถบรรทุกสินค้าได้มากน้อยเพียงใด ขึ้นอยู่กับการจัดวางสิ่งของให้เป็นระเบียบ ถ้าวางกล่องขนาดเท่ากันจะจัดวางง่ายและบรรทุกได้เยอะ ถ้าสินค้าหนักจะมีเทคนิคในการวางของ โดยน้ำหนักของที่มีน้ำหนักมากไปไว้ในส่วนหน้าของรถเข็นเพื่อให้ข้างหน้าหนักกว่าข้างหลังเพื่อทุนแรงเวลาเข็น หลังการบรรทุกสินค้าจะใช้ผ้าใบหรือผ้ายางคลุม เพื่อไม่ให้เจ้าหน้าที่ทางฝั่งกัมพูชาเห็นว่าสิ่งของที่นำเข้ามาปริมาณเท่าใด และยังเป็นกำบังกันฝน กันสินค้าหล่นระหว่างทางอีกด้วย การคลุมผ้าและการจัดวางสินค้าถือเป็น “ปฏิบัติการตบตา” อย่างหนึ่ง

เมื่อเข็นสินค้ามาถึงบริเวณด่านจะไม่เข้าสู่จุดตรวจ แต่จะรอหัวหน้ารถเข็นจากฝั่งกัมพูชาแจ้งว่ามีเจ้าหน้าที่รอเช็คสินค้า ณ จุดตรวจรถเข็นของด่านศุลกากรกัมพูชามากน้อยเพียงใด ระหว่างรอนั้นคนเข็นรถจะเริ่ม “ปฏิบัติการตบตา” โดยนำสินค้าที่อยู่ในกล่องไม่ว่าจะเป็นกาแฟหรือนมกล่องออกมาจากกล่อง จัดเรียงใหม่โดยแทรกตามช่องว่างในรถเข็น เพื่อให้ดูว่าจำนวนของสินค้ามีไม่มาก จะได้จ่ายเงินที่ด่านด่านกัมพูชาน้อยลง ปกติจะสามารถลดปริมาณสินค้าได้ 4-5 กล่อง พี่เข้มนุ่มเข็นรถ อายุ 30 ปี เล่าให้ผู้วิจัยฟังถึงกลยุทธ์ในการตบตาว่า

*“ผมก็แกะของออกจากกล่อง เอามาเสียบๆ เอามาเรียงใหม่ในรถเข็นยกของมาทับๆ กันไว้ เพราะมันจะทำให้ของดูน้อยลง ถ้าเจ้าหน้าที่เห็นจำนวนกล่องเยอะก็จะเก็บเงินตามจำนวนกล่อง บางครั้งคลุมผ้าไว้ เจ้าหน้าที่ก็ชี้ก็เก็ยจรี้อผ้าออก บางครั้งก็ต้องรอเวลาให้เจ้าหน้าที่เหลือ้น้อย เพราะถ้าเจ้าหน้าที่อยู่เยอะ จะพากันรื้อและคั่นนับจำนวนกล่องอยู่นั้นแหละหาทางเอาเงินจากเรา แต่ถ้าเจ้าหน้าที่อยู่น้อย เขาจะชี้ก็เก็ยจรี้อ บางทีก็ใจดี ไม่เก็บเงินก็มี..แต่ส่วนใหญ่จะเก็บนิดหน่อย” (Khem [Pseudonym], 2015)*

เมื่อข้ามแดนมาถึงบริเวณ “จุดตรวจรถเข็น” ของศุลกากรปล่อยเปตจะมีเจ้าหน้าที่ประจำคอยตรวจเช็คสินค้าในรถเข็น คนเข็นรถหลายคนถูกรื้อสินค้าออกมาเพื่อเช็คจำนวนและเรียกเก็บเงิน ทำให้ต้องหาวิธีการต่อรองกับเจ้าหน้าที่ โดยใช้ “ปฏิบัติการตบตา” เพื่อลดการเรียกเก็บเงินนอกระบบ ซึ่งค่าใช้จ่ายนี้เป็นเงินที่คนเข็นรถต้องรับผิดชอบ หากจะเรียกว่า “ต้นทุน” ของอาชีพนี้ก็ไม่ผิด ในบางครั้งได้ค่าจ้างขนสินค้าข้ามแดนรอบละ 300 บาท ต้องเสียให้กับเจ้าหน้าที่มากที่สุดถึง 200 บาท ดังคำบอกเล่าของพี่สาม

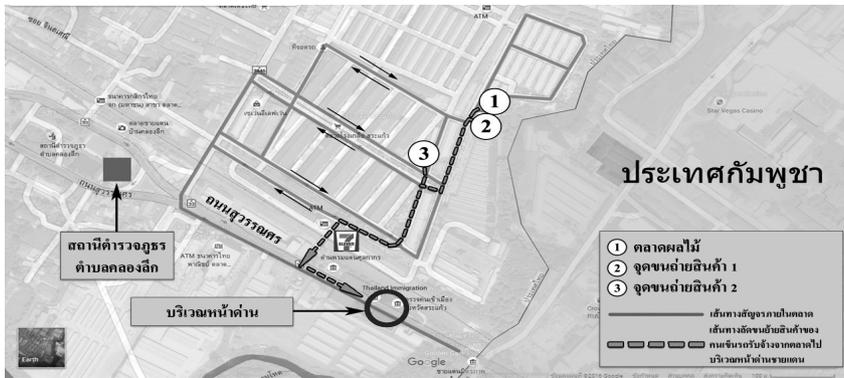
*“ศุลกากรเขมร เก็บเงินเยอะมาก ไม่รู้จะเก็บอะไรหนักหนา เงินที่รับจ้างมาก็ไม่ได้เยอะ ไหนจะต้องเสียให้ตำรวจแล้ว ค่าผ่านแดน ค่ากิน แล้วนี่ก็ต้องเสียให้มันอีก เงินที่ได้ในแต่ละวันก็แทบไม่เหลือเลย...มีน้องที่เข็นรถด้วยกันบางคนไม่เหลือเงินกลับบ้าน จนต้องร้องไห้...บางครั้งพวกเจ้าหน้าที่เวลาที่มันเช็คของ ก็คั่นแรงเกินไปทำของเราทำของพังก็มี ...อารมณ์เสียเพราะเจ้าหน้าที่นี่แหละ ไม่รู้จะเอาเปรียบไปถึงไหน ผมคนหาเช้ากินค่ำนะ” (Sam [Pseudonym], 2015)*

จะเห็นได้ว่าด่านฝั่งกัมพูชามีการตรวจเช็คสินค้านำเข้าจากไทยอย่างละเอียดและเคร่งครัด เพื่อเก็บเงินจากคนเข็นรถ งานศึกษาของ Yongsiri (2003) พบการเรียกเก็บเงินลักษณะนี้เช่นกัน โดยผลการศึกษาทำให้เห็นว่า การค้าระหว่างไทยและกัมพูชาโดยใช้รถเข็นส่งสินค้าข้ามแดน แม้จะเป็นการค้าที่ถูกกฎหมายมีการจ่ายภาษีแล้ว แต่ฝั่งกัมพูชาเรียกเก็บเงินเพิ่มขึ้น ทั้งยังมีด่านเถื่อนมากมายเพื่อเรียกเก็บเงินเพิ่ม การถูกขูดรีดเอาไร้อาไรเปรียบทำให้คนเข็นรถต้องหาวิธีการต่อรองเพื่อรักษาผลประโยชน์ของตน “ปฏิบัติการตบตา” เป็นหนึ่งในกลยุทธ์ที่สะท้อนถึงความ เป็น “ผู้กระทำการ” (active actor) ที่ไม่ยอมจำนนต่ออำนาจ

## 2) ปฏิบัติการเลือกเส้นทาง : ลดระยะเวลาการขนส่งสินค้า

ปฏิบัติการเลือกเส้นทางเช่นเดียวกับปฏิบัติการตบตา เป็น “กลยุทธ์” ที่มักพบในคนเข็นรถที่มีเถ้าแก่ที่ขนส่งสินค้าจากร้านขายส่งในตลาดข้ามแดนไปยังกัมพูชา ตลาดได้กำหนดเส้นทางให้คนเข็นรถสามารถใช้สัญจรภายในตลาดและจากตลาดไปยังบริเวณหน้าด่าน โดยใช้ถนนสุวรรณศร ตรงมาเรื่อยๆ ก่อนถึงสถานี

ตำรวจคลอกลีกลงเลียขวา และตรงไปถึงประตูทางเข้าตลาด ซึ่งมีถนนมุ่งเข้าข้างในตลาดทั้งหมด 6 เส้นทางและบังคับเดินรถทางเดียว การจัดการดังกล่าวมีผลต่อการเข็นรถเป็นอย่างมาก เนื่องจากเส้นทางที่ตลาดกำหนดให้ใช้ มีระยะทางจากตลาดมาหน้าด่าน เพิ่มจากเดิม 1 กิโลเมตร (เส้นประ) เป็น 2 กิโลเมตร (เส้นทึบ) ดังรูปภาพที่ 2



รูปภาพที่ 2 แสดงเส้นทางการสัญจรภายใน

เมื่อต้องเข็นสินค้าที่มีน้ำหนักมากจึงมีความลำบากในการทำงานเพิ่มขึ้น และใช้เวลาทำงานมากกว่าเดิม ก่อนการจัดระบบคนเข็นรถมักใช้เส้นทางเส้นประ หลังการจัดระบบคนเข็นรถจำนวนหนึ่งยังเลือกใช้เส้นทางเดิม หรือเส้นทางอื่นที่ไม่เป็นไปตามที่ตลาดกำหนด เพื่อร่นระยะทางและเวลาในการขนสินค้าข้ามแดน น้องเขมาทำงานกับเจ้าแก็กร้านขายนมและเครื่องดื่มประเภทน้ำผลไม้ เล่าว่า

“...เขาเข้ามาในตลาดจะเดินตามที่ตลาดกำหนดคือ หน้าประตูที่อยู่ตรงข้ามเซเว่น เดินตรงมาเรื่อยๆ กว่าจะถึงร้านก็ไกลพอสมควร แต่ไม่มีของในรถเข็นก็ไม่เหนื่อยเท่าไร แต่เวลาขนออกไป จะไม่ใช้เส้นทางแบบนั้น ส่วนใหญ่หนูจะเดินลัดเลาะตามซอยในตลาด แล้วลัดไปเส้นที่เลียวไปหน้าด่านเลย จริงๆ เส้นนั้นตลาดห้ามใช้ แต่มันใกล้ก็เลยแอบใช้ ทำให้ทำงานได้เร็วขึ้นด้วย...” (Khamao [Pseudonym], 2015)

แม้ว่าตลาดห้ามการใช้เส้นทางบางเส้น แต่การเลือกใช้เส้นทางตามตรอกซอยต่างๆ ของคนเข็นรถยังสามารถพบเห็นอยู่เป็นประจำ ทางตลาดไม่สามารถที่จะควบคุมคนเข็นรถได้ทั้งหมดและเด็ดขาด แม้จะจัดการให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเปลี่ยนเวร ตรวจสอบความเรียบร้อยตลอดเส้นทาง รวมทั้งที่บริเวณหน้าด่านและบริเวณจุดรับส่งสินค้า เจ้าหน้าที่เหล่านี้เป็น “ผู้ใช้อำนาจ” ในการควบคุมกฎเกณฑ์ของตลาด แต่ก็ไม่สามารถสกัดกั้นการแอบใช้เส้นทางหรือเลือกใช้ “เส้นทางลัด” ที่เป็น “กลยุทธ์” หนึ่งในของคนเข็นรถที่มีกณฉวยโอกาสเมื่อเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเผลอ จะรีบเข็นรถไปอย่างรวดเร็ว บ้างก็จอดในพื้นที่ห้ามจอดเมื่อสามารถทำงานเร็วส่งผลให้รับจ้างได้หลายรอบในหนึ่งวัน ปฏิบัติการลักษณะนี้สะท้อนถึงกลวิธีในการต่อรองของผู้อ่อนแอที่มีการหลบเลี่ยงต่อระเบียบกฎเกณฑ์และ “อำนาจ” (ในกรณีนี้คือ ทุน) ที่ควบคุม กำกับชีวิตของพวกเขา หรือกล่าวได้อีกอย่างหนึ่งว่าคนเหล่านี้ใช้โอกาสและจังหวะเพื่อประโยชน์ในการดำเนินชีวิตของพวกเขา

### 3) ปฏิบัติการหลุกค่าในช่วงซุลมุน

ในขณะที่ปฏิบัติการตบตาและปฏิบัติการเลือกเส้นทางเป็นกลยุทธ์ของคนเข็นรถที่มีแก็ก่ คนรถเข็นที่รับจ้างในบริเวณหน้าด่านส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่ไม่มีแก็ก่และต้องหลุกค่า ซึ่งคือชาวกัมพูชาที่ซื้อสินค้าเพื่อบริโภคหรือผู้ค้ารายย่อยชาวกัมพูชาที่ซื้อสินค้าเพื่อจำหน่าย นอกจากนี้ลูกค่าที่สำคัญอีกกลุ่มหนึ่งคือนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติที่เดินทางข้ามไปกัมพูชา ซึ่งต้องการบริการรับจ้างขนสัมภาระนักท่องเที่ยวที่มาเป็นหมู่คณะมักใช้บริการขนสัมภาระข้ามแดน เพราะต้องการความรวดเร็ว เมื่อนักท่องเที่ยวเดินทางมาถึงต้องไปยังด่านตรวจคนเข้าเมืองเพื่อเช็คหนังสือเดินทาง การมีสัมภาระมากอาจจะสร้างความลำบากในการข้ามแดน ดังนั้น คนเข็นรถจึงถูกจ้างงานเพื่ออำนวยความสะดวกให้สามารถผ่านช่องทางเดินไปยังจุดตรวจเอกสารข้ามแดนอย่างรวดเร็วและสะดวก

ช่วงเวลาที่มียกนักท่องเที่ยวเข้า-ออกมากที่สุดคือ ช่วงประมาณ 7.00-8.00 น. และ 16.00-17.00 น. ในช่วงดังกล่าวบริเวณนี้จึงแออัดเบียดเสียดไปด้วยผู้คน คนเข็นรถมักอาศัยในช่วงที่นักท่องเที่ยวจำนวนมากซุลมุนรอการข้ามแดนเป็น “นาที่ทอง” เข้าไปติดต่อเพื่อรับจ้างขนสัมภาระ โดยใช้ความเร็วในการเข้าไปสอบถาม

และต่อรองกับนักท่องเที่ยวหรือชาวกัมพูชาที่มาซื้อสินค้าที่ตลาดโรงเกลือ ส่วนใหญ่คนเข็นรถที่ทำงานบริเวณหน้าด่านมักเป็นผู้หญิง คนเหล่านี้ให้เหตุผลว่าสัมภาระนักท่องเที่ยวไม่หนักเท่าสินค้าประเภทที่มีน้ำหนักมาก เช่น ผลไม้ นม เครื่องดื่ม ขนม อีกทั้งผู้หญิงมีทักษะในการเจรจาต่อรองกับลูกค้าดีกว่าผู้ชาย และยังได้รับความไว้วางใจจากนักท่องเที่ยวมากกว่า ผู้หญิงบางคนพูดถึงความยืดหยุ่นของอาชีพในแง่การจัดการเวลาที่สามารถทำงานและหยุดได้เมื่อมีความจำเป็น เงื่อนไขดังกล่าวเอื้อต่อความรับผิดชอบของผู้หญิงต่อหน้าที่ความเป็นแม่ที่ต้องดูแลลูกที่ยังเล็ก ในขณะที่เดียวกันสามารถทำงานหารายได้ด้วย เช่น กรณีพี่ดาว อายุ 37 ปี มีลูก 3 คน ลูกคนโตอายุ 15 ปี คนที่สองอายุ 10 ปี และคนเล็กอายุได้เพียง 1 ขวบ พี่ดาวเล่าว่า

“... เห็นว่าการรับจ้างขนของเอาลูกมาเลี้ยงได้ด้วย เลยลองมาทำดู ก็ดีนะเหนื่อยหน่อย ร้อนหน่อย แต่ได้เงินทุกวัน... เวลาพี่ดาวลูกเข้ามาทำงานด้วย ลูกก็จะวิ่งเล่นรอบพี่ดาวๆ นี่แหละ... ถ้าต้องขนของออกไปเขมรก็จะให้ลูกนั่งบนรถเข็น หรือไม่ก็เดินตามออกไป เป็นแบบนี้ทุกวัน...” (Dao [Pseudonym], 2015)

ความเป็นแม่ที่ต้องดูแลลูกโดยเฉพาะเมื่อลูกยังเล็กไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้เป็นข้อจำกัดหนึ่งต่อการทำงานที่ก่อให้เกิดรายได้ของผู้หญิง ประสบการณ์พี่ดาวสะท้อน การที่ต้องดูแลลูกและมีลูกช่วยทำงานด้วยมักจะได้รับความสะดวกจากนักท่องเที่ยวและผู้ให้บริการกลุ่มอื่นๆ ทำให้ได้งานได้ค่าจ้างที่สูงขึ้น ในกรณีที่คนเข็นรถมีอายุมากก็มักจะได้รับความสะดวก ได้เงินเพิ่มหรือ “ทิป” นี้ก็เป็นเงื่อนไขหนึ่งที่ถือได้ว่าเป็นปฏิบัติการในลักษณะหนึ่งที่สัมพันธ์กับเพศและวัย

พื้นที่หน้าด่านเป็นบริเวณห้ามจอดรถทุกชนิด รวมทั้งรถเข็น มีการตั้งกรวยแสดงพื้นที่ห้ามจอดอย่างชัดเจน และมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยคอยควบคุม แต่ภาวะที่คนพลุกพล่านชุมนุมอยู่นั้นนับเป็น “ช่องโหว่” ที่ยากต่อการควบคุมจึงเป็นช่วง “จังหวะ” และ “โอกาส” ของคนเข็นรถในการต่อรองกับกฎระเบียบ โดยอาศัยความรวดเร็วในช่วงเวลาการละเมิดระเบียบนั้นน้อยที่สุด นั่นหมายถึงการไม่ถูกเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยลงโทษ หากเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเข้ามาตักเตือน คนเข็นรถก็จะปฏิบัติตาม แต่เมื่อเจ้าหน้าที่เผลอก็มักจอดรถรอหาลูกค้า

ในบริเวณห้ามจอดอีก อย่างไรก็ตาม การใช้จังหวะและโอกาสไม่ได้ราบรื่นไปทุกครั้ง บางครั้งก็หลบหลีกเจ้าหน้าที่ไม่ทันก็ต้องเผชิญหน้า บางคนโดนเจ้าหน้าที่จับได้มักถูกลงโทษตามลักษณะที่กระทำผิด เช่น การยึดรถเข็นไว้ทั้งวันไม่ให้ทำงาน หรือการปล่อยลมรถเข็น เป็นต้น การปะทะต่อรองระหว่างคนเข็นรถกับเจ้าหน้าที่บริเวณหน้าด่านเกิดขึ้นเป็นประจำ ถือว่าเป็นปฏิบัติการในชีวิตประจำวันลักษณะหนึ่งของคนเข็นรถรับจ้างขนสินค้าข้ามแดนที่ไม่มีเงาแก่ ซึ่งต้องต่อรองกับทั้งผู้ใช้กฎระเบียบเพื่อกำกับ ควบคุม และผู้ให้บริการ

#### 4) การประท้วง : การต่อรองเรียกร้องความเป็นธรรม

แม้คนเข็นรถจะมีวิธีการต่อรองเพื่อให้สามารถเอาตัวรอดไปตามสถานการณ์เฉพาะหน้าในแต่ละวัน แต่กลุ่มคนเหล่านี้ประสบกับความยากลำบากในการต่อรองกับอำนาจรัฐและทุน ประกอบกับความกดดันจากการถูกเอารัดเอาเปรียบที่เกิดขึ้นในชีวิตประจำวัน ทำให้มีการรวมตัวกันและเจรจาต่อรองกับเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรหลายครั้ง เพื่อร้องขอความเห็นใจ ซึ่งการเจรจาเกิดขึ้นหลายครั้ง แต่ไม่เป็นผล เจ้าหน้าที่ยังคงเรียกเก็บเงิน (นอกระบบ หรือ เงิน “ใต้โต๊ะ”) จำนวนมากเช่นเดิม จึงเกิดการเผชิญหน้าในลักษณะ “การประท้วง” เมื่อปี 2557 คนเข็นรถนำรถเข็นมาปิดทางเข้า-ออกบริเวณหน้าด่านชาเข็กกัมพูชา เพื่อเจรจาให้ลดการเรียกเก็บเงินจากกลุ่มที่รับจ้างขนสินค้าข้ามแดน การประท้วงในครั้งนั้นนำมาสู่ความรุนแรง ทำให้มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ หนังสือพิมพ์ผู้จัดการออนไลน์<sup>5</sup> ได้เสนอสถานการณ์ที่เกิดขึ้นว่า “เมื่อวันที่ 25 พ.ค. 2558 เกิดเหตุการณ์การปะทะกันของเจ้าหน้าที่ศุลกากรปอยเปตกับมือบขชาวกัมพูชา สาเหตุมาจากเกิดจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านปอยเปตเก็บภาษีรถเข็นที่รับจ้างเข็นสินค้าจากตลาดโรงเกลือเข้าไปยังตลาดปอยเปต โดยศุลกากรปอยเปตเก็บภาษีมีดตามอำเภอใจ และเก็บแพงกว่าเดิมถึง 2 เท่า เช่น เมื่อก่อนเก็บคันละ 100 บาท แต่ปัจจุบันเก็บถึง 300 บาท ถ้าของมากก็เก็บเพิ่ม เหตุการณ์ในครั้งนี้คนเข็นรถได้นำรถเข็นประมาณ 150 คันมาปิดถนนประท้วงบริเวณหน้าที่ทำการศุลกากรปอยเปตและเขมรถเข็น เหตุการณ์ดำเนินมาสู่ความรุนแรงถึงขั้นมีผู้เสียชีวิต 1 คน และได้บาดเจ็บ”

<sup>5</sup> <http://www.manager.co.th/Local/ViewNews.aspx?NewsID=9580000059359>

ที่สามผู้เป็นหนึ่งในคนเข็นรถที่เคยถูกเรียกเก็บเงินจากเจ้าหน้าที่ศุลกากร กัมพูชา เข้าร่วมการประท้วงในครั้งนั้นด้วย พี่สามอธิบายว่า เหตุการณ์เกิดขึ้นเป็น เพราะการร้องขอความเห็นใจและการเจรจาเพื่อให้ลดการเรียกเก็บเงินจากเจ้าหน้าที่ ไม่เป็นผล คนเข็นรถเดือดร้อนมาก หลายครั้งที่ได้เงินค่าจ้างแต่ต้องจ่ายให้เจ้าหน้าที่ มากกว่าครึ่ง คนเข็นรถทุกคนที่เจอปัญหานี้ มีการเรียกร้องความขอเป็นธรรม แต่ยังมี การเรียกเก็บเงินสูงขึ้นเรื่อยๆ จนรายได้ที่มีแทบไม่เหลือพอเลี้ยงครอบครัว ซึ่งปัจจุบันก็ลำบากมากอยู่แล้ว สิ่ง พี่สามเล่าคือเหตุผลที่คนเข็นรถอธิบายถึงที่มา ของการประท้วงและความรุนแรงที่เกิดขึ้น

ปฏิบัติการประท้วงที่เกิดขึ้นหากวิเคราะห์ตามแนวคิดปฏิบัติการในชีวิต ประจำวันของมิเชล เดอ เซอร์โต ซึ่งสนใจการต่อรองระหว่างผู้มีอำนาจกับผู้ด้อย อำนาจ โดยให้ความสำคัญกับ “กลยุทธ์การต่อรอง” ของผู้ด้อยอำนาจในระดับปัจเจก (individual) ในลักษณะต่างๆ แม้ชีวิตประจำวันจะมีพลังในการต่อรองกับอำนาจตาม ข้อเสนอของ เดอ เซอร์โต แต่อย่างไรก็ตาม บางครั้งพลังจากปัจเจกก็ไม่สามารถที่จะต้านทานอำนาจจากการควบคุมที่กดขี่ขูดรีดได้ งานชิ้นนี้สะท้อนว่าเมื่อปฏิบัติการ ต่อรองในระดับปัจเจกไม่เป็นผล ผู้อ่อนแอที่อยู่ภายใต้เงื่อนไขการกดขี่ ถูกเอารัดเอาเปรียบเลือกใช้กลยุทธ์การต่อรองในระดับกลุ่ม (collective) ซึ่งปฏิบัติการ ลักษณะนี้สะท้อนใน การศึกษาแรงงานสัญชาติพม่าในจังหวัดขอนแก่นของ Sophapol (2016) ที่พบว่า ภายใต้สถานการณ์ที่แรงงานถูกกดขี่จากนายจ้าง เช่น การถูกยึดวีซ่า การยกเลิกสัญญาการทำงานอย่างไม่เป็นธรรม พวกเขาไม่ได้ยินยอม เพิกเฉย แต่ออกมาประท้วงเพื่อเรียกร้องความเป็นธรรม

## บทส่งท้าย

การวิเคราะห์ปฏิบัติการในชีวิตประจำวันของคนเข็นรถรับจ้างส่งสินค้าข้ามแดนไทย-กัมพูชา ทำให้เห็นว่า ปรากฏการณ์การข้ามแดนที่ทวีความเข้มข้นขึ้นในยุคโลกาภิวัตน์ที่เกิดขึ้นผ่านการส่งเสริมการค้าเสรี ไม่ได้สะท้อนว่าเส้นพรมแดนพรั่นเลือน อำนาจรัฐที่ควบคุมพื้นที่ชายแดนและอำนาจทุนที่จัดการการค้าชายแดนอ่อนตัวลง ในทางตรงข้าม ทั้งรัฐและทุนต่างพัฒนา “ยุทธศาสตร์” ที่มีรูปแบบที่หลากหลายและเข้มข้นขึ้น เพื่อครองอำนาจในการควบคุม กำกับ “ผู้อ่อนแอ” ในขณะ

ที่ผู้อ่อนแอก็ไม่ได้ยอมสยบต่ออำนาจ แต่กลับพัฒนา “กลยุทธ์” การต่อรอง ได้ตอบกับการควบคุมของอำนาจและสถานการณ์ต่างๆ ที่เผชิญในการดำเนินชีวิตประจำวันเพื่อความอยู่รอด โดยมีการฉวยใช้โอกาส จังหวะ และช่องโหว่ เพื่อรักษาผลประโยชน์ของตน ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับข้อเสนอของ Walker (1999) ที่ว่า รัฐชาติสมัยใหม่ภายใต้ยุคโลกาภิวัตน์ ไม่ได้อ่อนตัวลงเพื่อเอื้อต่อการข้ามแดน หากแต่อำนาจยังคงมีอยู่และการใช้อำนาจมีแบบยลมากขึ้น ในส่วนผู้ด้อยอำนาจก็ได้พัฒนาวิธีการต่อรองเพื่อเอาตัวรอดด้วยเช่นกัน ข้อเสนอแนะสะท้อนในงานศึกษาของ Sangkhamanee (2006), Boonprakarn (2008) และ Srethachau (2009)

การวิเคราะห์ปฏิบัติการในชีวิตประจำวันตามแนวคิดของมิเชล เดอ เซอร์โต รวมทั้งผู้ที่นำแนวคิดนี้ไปใช้ในการศึกษาปรากฏการณ์ทางสังคมมักให้ความสำคัญกับ “ยุทธศาสตร์” รัฐในการควบคุม กำกับผู้มีอำนาจน้อยกว่า และการวิเคราะห์ปฏิบัติการมักเน้นปฏิสัมพันธ์และการต่อรองที่เกิดขึ้นในระดับปัจเจก อย่างไรก็ตาม ชีวิตประจำวันของคนเข็นรถรับจ้างที่เสนอในบทความนี้สะท้อนว่า แม้ผู้คนเหล่านี้มีปฏิบัติการในระดับปัจเจกหลากหลายรูปแบบในการเผชิญและต่อรองกับอำนาจ ทั้งรัฐและทุนที่เกี่ยวข้องกับการข้ามแดนและการค้าชายแดน แต่ภายใต้สถานการณ์และเงื่อนไขที่ปฏิบัติการในระดับปัจเจกไม่สามารถจัดการหรือบรรเทาปัญหาที่เผชิญในชีวิตประจำวันได้ “ผู้อ่อนแอ” มีปฏิบัติการผ่านการต่อรองในระดับกลุ่ม บทความนี้นำมาสู่ข้อเสนอว่า กรอบการทำความเข้าใจการต่อสู้ ดิ้นรนของผู้คน ผ่านปฏิบัติการในชีวิตประจำวันต้องคำนึงถึงความหลากหลายของอำนาจ และระดับในการวิเคราะห์ที่ต้องสอดคล้องกับปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้น โดยไม่จำกัดอยู่เฉพาะอำนาจรัฐและการวิเคราะห์ในระดับปัจเจกเพียงเท่านั้น ปฏิบัติการในชีวิตประจำวันของคนเข็นรถขนส่งสินค้าข้ามแดนไทย-กัมพูชาสะท้อนความสำคัญของทั้ง “อำนาจทุน” และการวิเคราะห์ระดับกลุ่ม

## References

- Aiemaumphonwatthana, C. (2002). *Kanborrihan jatkan Rongkleua Thombonbanrai Amphue Arranyaprated Changwat Sakeaw*. (In Thai) [Administer Rongkleua market Pharai Sub-district Arranyaprated District Sakeaw Province]. Mahasarakham: Faculty of Business Administer, Mahasarakham University.

- Appadurai, A. (1996). **Modernity at large: cultural dimensions of globalization**. London: University of Minnesota Press.
- Boonprakarn, K. (2016). **Phukha khamdaen Thai-Malaysia lae pheuntee chevit nai talad Padang-Baezar**. (In Thai) [Practice of everyday life of Muslim traders in Padang-Baezar]. Chiang Mai: Center for ASEAN Studies Press.
- \_\_\_\_\_. (2008). **Pathibatkan nai chevit prajumwan khong phukha mudsalim khamdaen Padang-Baezar Thai-Malaysia**. (In Thai) [Cross-border Muslim traders: Their everyday lives in the Padang Besar, Thai - Malay borderlands]. Ph.D. Dissertation (Tai Studies). Mahasarakham University.
- Certeau, D. M. (1984). **The practice of everyday life** (translated by Steven Rendall). Berkeley: University of California Press.
- Customs Office. (2015). **Kan keb Ar-kon pak rawang na dan promdan chud promdan rue chudponprontang kankha**. (In Thai) [Call for tax in border check point]. Customs Document Official.
- Department of Foreign Trade. (2015). **Sathiti kan num khaw song aok Thai-Cambodia**. (In Thai) [Statistics of import - export goods of Thai-Cambodia]. Retrieved December 10, 2015, from [http://oft.dft.go.th/sakaeo/images/File/4Trade\\_Statistics\\_EI\\_year062559.pdf](http://oft.dft.go.th/sakaeo/images/File/4Trade_Statistics_EI_year062559.pdf).
- Finnegan, J.M. (2011). **Between Thailand and Cambodia: Lives, risks and insecurities of frontier workers at Poipet, Cambodia**. (In Thai and English). Bangkok: Faculty of Political Science, Chulalongkorn University
- Janchaiyaphum, B. (2013). **Krabonkan jatkan tua-aung kong chowban meu asai au nai peuntee tongtaw Ban Savang, Vang Vieng, Lao PDR**. (In Thai). [Self-management process and strategies in contesting and negotiating of the villagers in the tourism space of Ban Savang, Vang Vieng, Lao PDR]. *Journal of Mekong Societies*, 9(2), 99-116.
- Kerdmongkol, A. (2012). **Raeng-ngan kham chat chao Pha-o jak Phama nai krungtep : Cheevit kham promdaen bon pheuntee khong amnat lae kan torong**. (In Thai) [Pa-O migration in transnational life]. Bangkok: Faculty of Sociology and Anthropology, Thammasat University.
- Khongkachuichai, P. (2006). **Patisumpan khong phorkha chao Kamphucha nai pheuntee kankha chaidan: korraneesuksa talad Rong Kleua changwat Sakeaw**. (In Thai). [Interaction among Cambodian merchants in border trading area: A case study of Rongkleua Market Sakaeo Province]. MA Thesis (International Development Studies). Graduate School, Chulalongkorn University.
- Khumdech, P. (2012). **Patibatkan nai chevit prajumwan khong konmuang bon batwithee thanon Silom**. (In Thai) [The practice of everyday life on the footpath, Silom Road]. Bangkok: Faculty of Sociology and Anthropology, Thammasat University.
- Kunpol, S. (2008). **Patibatkan nai chevit prajumwan**. (In Thai) [The practice of everyday life]. *Journal of Political Science*, 28(2), 113-146.
- Manager. (2015). **Chaydaen arran wun khamen piddaen Rong Kluea prathuang reed phasee donteetai**. Retrieved May 26, 2015, from <http://www.manager.co.th/Local/ViewNews.aspx?NewsID=9580000059359>
- Rodsawas, B. (2012). **Bat khuapkhum phiset (Immigration Card) sumrub chao kamphucha kab kankhao ma seu khay laek plien sinkha tee talad Rong Kleua amphue arranyaprated changwat sakeaw**. (In Thai) [Immigration card for trade at Rongkleu market, Arranyapratat district, Sakeaw province of Cambodian]. Document for Person Studies: Royal Police Cadet Academy Press.
- Sangkhamanee, J. (2006). **Border rivers cape: negotiating space and identity construction of the long-distance river traders under the Mekong Subregional trade regime**. Chiang Mai: Faculty of Social Science, Chiang Mai University.
- Santasombat, Y. (2010). **Chon chaidan kab kan kao kham promdaen**. (In Thai) [Borderlander and cross border]. Chiang Mai: Centre for Research and Academic Services, Faculty of Social Science.
- Sophapol, W. (2016). **Chum chon khamtin kan korrang tang-attaluk khong rang-ngan kam chad sanchad Bham**. (In Thai) [The translocal community: The Identity formation of Myanmar]. Khon Kaen: Center for Research on Plurality in the Mekong Region Press.
- Srethachau, C. (2009). **Phaeuntee amnaj lae vithee kan damrong cheewit khong phukhon borriwen phrom daen Kamphucha-Lao Phai Tai krasae kan pattana Anu-Phummiphak Lun Nam Khong**. (In Thai) [Space, power and livelihoods of people at Cambodian-Lao borderlands in the context of Mekong regionalization]. Ph.D. Dissertation (Thai Studies). Mahasarakham University.
- \_\_\_\_\_. (2009). **Kolayud Patibatkan nai chevit prachumwan khong rang-ngan kam chad jag chaidan Kamphucha-Lao tee tam ngan nai pratad Thai phai tai krasae kan pattana anupak lum nam khong**. (In Thai). [Tactics of everyday life practice of Cambodian-Lao migrant workers in Thailand in the context of Mekong regionalization]. *Journal of Mekong Societies*, 5(2), 23-44.

- Walker, A. (1999). **The legend of the golden boat: regulation, trade and trader in the borderlands of Laos, Thailand, China and Burma.** Surrey: Curzon Press.
- Wongwithhayapanich, N. (2011). **Kan patthana talad kan kha chai daen Thai korrane seuksa talad Rong Kleua changwat Sakeaw.** (In Thai) [Development of Thailand border trade market: a case study in Rong Kluea Market, SaKaeo Province]. Final report this project was supported by Thai Health Promotion Foundation (Thai Health).
- Yankai, J. (2006). **Vithee chumchon talad Rong Kleua amphue Arranyaprated changwat Sakeaw.** (In Thai) [Folkway of Rong Kluea market Amphoe Aranyaprathet Changwat Sakeao]. MA Thesis (Thai Studies for Development), Loei Rajabhat University.
- Yongsiri, W. (2003). **Kan kha chaiden thai kab Kamphucha: panha tee prasop nai patjuban lae naeo thang kaekhai nai anakhot.** (In Thai) [Border trading between Thailand and Cambodia problems and solutions]. Bangkok: Chulalongkorn University Press.

### Interview

- Dao (Pseudonym). (2016, December 5). **Interview.** Thai Customs Officer.
- Han (Pseudonym). (2012, October 25). **Interview.** Cart carriers in Rong Kluea Market.
- Khamao (Pseudonym). (2015, November 12). **Interview.** Cart carriers in Rong Kluea Market.
- Khem (Pseudonym). (2015, September 14). **Interview.** Cart carriers in Rong Kluea Market.
- Pheng (Pseudonym). (2014, September 4). **Interview.** Cart carriers in Rong Kluea Market.
- Sam (Pseudonym). (2015, November 14). **Interview.** Cart carriers in Rong Kluea Market.