

สามล้อรับจ้าง:
อีกทางเลือกการหารายได้ของชาวนาอุดรธานี

สุนิตย์ เหมนิล * และ ปิยะนุช พุทรวงศ์

สำนักวิชาศึกษาทั่วไป, มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี

วันที่รับบทความ 11 สิงหาคม พ.ศ.2563

วันที่แก้ไขบทความ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2564

วันที่ตอบรับบทความ 27 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2564

บทคัดย่อ

บทความนี้ มุ่งศึกษาการดำรงอยู่และการทำมาหากินของสามล้อรับจ้างในจังหวัดอุดรธานี โดยให้ความสำคัญกับสามล้อรับจ้างที่เป็นชาวนาควบคู่ด้วย เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ ใช้วิธีการศึกษาจากเอกสารและเก็บข้อมูลภาคสนามในเขตเทศบาลนครอุดรธานี โดยการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกจากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 10 คน ประกอบกับการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม และนำเสนอผลการศึกษด้วยวิธีการพรรณนาวิเคราะห์ ผลการศึกษาพบว่า สามล้อรับจ้าง เป็นแหล่งรายได้นอกภาคการเกษตรที่สำคัญของชาวนาในจังหวัดอุดรธานี สืบเนื่องจากกิจกรรมนี้หาเงินสดได้แบบวันต่อวัน โดยมีพื้นที่ให้บริการทั้งจุดจอดหลักและจุดจอดย่อยที่สำคัญเช่น พื้นที่สถานีขนส่งผู้โดยสาร พื้นที่หน้ามหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันการเปลี่ยนแปลงและแรงกระแทกจากสังคมในยุคโลกาภิวัตน์ ทำให้สามล้อรับจ้างได้รับผลกระทบ ผู้ใช้บริการน้อยลง คู่แข่งเพิ่มขึ้น ทำให้รายได้ลดลง แต่ก็เชื่อว่า คนกลุ่มนี้จะยอมแพกับสิ่งที่เกิดขึ้น สะท้อนผ่านการดิ้นรนหารายได้จากกิจกรรมอื่นที่หลากหลาย จึงเสนอว่า การพัฒนาสังคมชาวนาในบริบทใหม่ โดยเฉพาะในด้านเศรษฐกิจจะต้องมุ่งเน้นการพัฒนาและสร้างโอกาสให้เข้าถึงแหล่งรายได้ ทั้งในและนอกภาคการเกษตรควบคู่กัน เพื่อนำไปสู่ความมั่นคงที่ยั่งยืนของสังคมชาวนาต่อไป

คำสำคัญ: ชาวนาอุดรธานี, สามล้อรับจ้าง, การทำมาหากิน

* ผู้รับผิดชอบบทความ: sunit@udru.ac.th

Motor-Tricycle Taxi Drivers: An Alternative for Farmers in Udon Thani

Sunit Hemnil* and Piyanoot Putthawong

Office of General Education, Udon Thani Rajabhat University

Received 11 August 2020

Received in revised 25 February 2021

Accepted 26 February 2021

Abstract

This research aimed to study livelihood and earning a living of motor-tricycle taxi drivers in Udon Thani, which emphasized motor-tricycle taxi drivers who were farmers at the same time. This research was the qualitative study that used documentary research and field research in Udon Thani City Municipality by In-depth interview from ten samples, including Non-Participant Observation and the study results presented by descriptive method. The study found that motor-tricycle taxi driving was an important source of non-agricultural income for farmers in Udon Thani Province. As a result of this earning activity, the samples can earn a living day by day from this job. The service areas were the important spots, both main and sub-stops such as, bus station area, in front of Udon Thani Rajabhat University. However, change and impact from society in the globalization affected motor-tricycle taxi drivers, which were fewer customers while more competitors resulted in reducing income, but not that these people gave up on what happened. Reflecting through the struggle to earn income from various other activities, this research suggests that the development of peasant society in a new context. Especially, the economic perspective must focus on development and creating opportunities for the farmers to access sources of income concurrently, both agricultural and non-agricultural sectors in order to contribute stability of the farmer society, sustainably.

Keywords: Udon Thani farmers, Motor-tricycle taxi drivers, Earning a living

*Corresponding author: sunit@udru.ac.th

DOI: 10.14456/tujournal.2021.18

บทนำ

“เมื่อมองเห็นรถโดยสารประจำทางระยะไกล ได้วิ่งเข้ามาจอดเพื่อส่งผู้โดยสารในสถานีขนส่งผู้โดยสาร หลังจากล้อหยุดหมุนและจอดนิ่ง ประตูเปิด ผู้โดยสารได้หยิบสัมภาระและทยอยเดินลงจากรถ ได้มีชายและหญิงกลุ่มหนึ่ง อายุเฉลี่ยประมาณ 50 ปี ใส่เครื่องแบบที่เป็นเสื้อ ดั้งเป็นเครื่องหมายที่เหมือนกัน ยืนตั้งแถวต่อคิวอย่างเป็นระเบียบอยู่ด้านล่าง ฝั่งทางเดินลงของผู้โดยสาร หลังจากที่ได้เผชิญหน้ากับคนอีกกลุ่มที่เดินลงจากรถโดยสาร ได้มีตัวแทนที่เป็นชายตัวสูงใหญ่ ผิวเข้มเปล่งเสียงออกมาที่ทุกคนในระยะรัศมี 20 เมตร ต่างได้ยินอย่างชัดเจนว่า “สามล้อครับ... สามล้อครับ” [สามล้อใหม่ครับ...สามล้อใหม่ครับ] คือ ภาพกิจกรรมการเรียกหาลูกค้าของผู้ให้บริการสามล้อรับจ้างในพื้นที่สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี (แห่งที่ 1) ซึ่งทุกคนต่างคาดหวังว่า หนึ่งในคนที่เดินลงจากรถโดยสารนั้น จะเป็นหนึ่งในลูกค้าของเขาด้วย”



ภาพประกอบ 1 สามล้อรับจ้างกับการยืนรอลูกค้าเรียกใช้บริการ (ถ่ายโดยผู้วิจัย)

จังหวัดอุดรธานี เป็นจังหวัดหนึ่งของภาคอีสาน ก่อตั้งขึ้นภายหลังกรณีข้อพิพาทกับฝรั่งเศส เมื่อปี พ.ศ. 2436 ตรงกับช่วงสมัยรัชกาลที่ 5 ด้วยชัยภูมิที่ดีทำให้เมืองอุดรธานี กลายเป็นศูนย์กลางทางการเมืองและการค้าที่สำคัญ ต่อมาเมื่อรัฐบาลสยามได้สร้างทางรถไฟมายังอีสาน และสร้างมาจนถึงเมืองอุดรธานีทำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการค้าอย่างรวดเร็ว (ดูงาน สุวิทย์ ธีรศาศวัต, 2551) หลังจากมีทางรถไฟเข้ามาถึงเมืองอุดรธานี กลุ่มชาวจีนก็อพยพเข้ามาทำงานและเปิดร้านค้าประกอบธุรกิจขนาดเล็ก ยิ่งเป็นส่วนหนุนเสริมสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงของสังคมและเศรษฐกิจ (เพ็ญแข คชเดช, 2543) อย่างไรก็ตามการขยายตัวของเมือง และการเติบโตทางเศรษฐกิจแบบก้าวกระโดด พังเกิดขึ้นได้ไม่นานนัก จากการศึกษาของ พงษ์ศักดิ์ ปัตถา (2550) ได้ให้ภาพเมืองอุดรธานีจากสังคมดั้งเดิมกลายมาเป็นสังคมเมืองที่มีความทันสมัยนั้น ได้เกิดขึ้นในช่วง

สงครามเย็น เนื่องจากได้รับผลพวงจากการเข้ามาตั้งฐานทัพของสหรัฐอเมริกา ทำให้การลงทุนและเศรษฐกิจขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะกิจการภาคบริการ ถึงแม้ว่าหลังจากสหรัฐอเมริกาถอนทหารไปในปี พ.ศ. 2519 เศรษฐกิจอาจซบเซาลงบ้าง อย่างไรก็ตามด้วยศักยภาพและความเป็นเมืองขนาดใหญ่ ทำให้ฟื้นตัวจากสภาพเศรษฐกิจที่ซบเซาภายในเวลาไม่นานนัก เห็นได้จากข้อค้นพบของ บัฟฟันท์ พรหมพักพิง (2560) ซึ่งให้เห็นว่า ตั้งแต่ราวต้นพุทธทศวรรษที่ 2530 เป็นต้นมา เมืองอุดรธานีมีการเติบโตขยายตัวอย่างต่อเนื่อง จนทำให้ปัจจุบันจังหวัดอุดรธานี กลายเป็นศูนย์กลางความเจริญของภาคอีสาน โดยมีความได้เปรียบในด้านที่ตั้ง และมีโครงข่ายคมนาคมที่มีมาตรฐานเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดและส่วนกลาง ไม่ว่าจะเป็นทางรถยนต์ ทางรถไฟ ทางอากาศ ทั้งนี้ สนามบินจังหวัดอุดรธานีมีอัตราการให้บริการสูงสุดในภาคอีสาน กระนั้นก็ตาม การขยายตัวของเมืองจนนำไปสู่การเป็นเมืองแบบสมัยใหม่ กับส่งผลให้เกิดความเปราะบางในด้านต่าง ๆ ของครัวเรือนในเขตเมืองอุดรธานี

การขยายตัวทางเศรษฐกิจของเมืองอุดรธานี ทั้งการค้าและการลงทุน ดังภาพสะท้อนที่เห็นได้ชัดเจน อาทิ การเกิดและขยายตัวของที่พักอาศัย ธุรกิจโรงแรม ร้านอาหาร ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ สวนน้ำ ตลาดถนนคนเดิน บริษัทรถยนต์ การขยายตัวของแหล่งท่องเที่ยว ตลอดจนการเป็นเมืองแห่งอารยธรรม เป็นปัจจัยดึงดูดที่สำคัญให้นักลงทุน นักท่องเที่ยว ตลอดจนบุคคลทั่วไปทั้งในและต่างประเทศ ได้เดินทางเข้ามาจากเหตุปัจจัยที่แตกต่างกันออกไป ดังนั้นในภาพรวมอาจกล่าวได้ว่า เมืองอุดรธานี ได้กลายเป็นสังคมเมืองที่มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจแบบทุนนิยมโลกาภิวัตน์อย่างรวดเร็ว ซึ่งกระบวนการหนึ่งที่เกิดขึ้นได้เชื่อมโยงไปสู่การจ้างงาน และช่องทางหารายได้ที่เพิ่มขึ้นด้วย อย่างไรก็ตาม ในบางพื้นที่นอกเขตเมือง กลับพบว่า ยังเป็นสังคมเกษตรกรรม ผู้คนส่วนใหญ่ยังประกอบอาชีพทำนาเป็นหลัก มีฐานะทางเศรษฐกิจค่อนข้างต่ำ คนกลุ่มนี้เมื่อว่างเว้นจากการทำนา ก็พร้อมที่จะออกไปเผชิญกับโลกในสังคมเมือง เพื่อแสวงหารายได้มาจุนเจือครอบครัว เนื่องจากรายได้ในภาคการเกษตรนั้น ไม่เพียงพอ

การขาดรสามล้อรับจ้าง จึงกลายเป็นการทำมาหากินรูปแบบหนึ่งนอกภาคการเกษตรของชาวนาในจังหวัดอุดรธานี สืบเนื่องจากคนเหล่านี้ไม่ค่อยได้รับประโยชน์ทางตรงจากการพัฒนาเมืองอุดรธานีมากนัก เขาจึงได้ปฏิบัติการณ์แสวงหาประโยชน์ทางอ้อมจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจ เพื่อหารายได้มาทดแทนภาคการเกษตรที่ได้ไม่สูงนัก สวนทางกับค่าใช้จ่ายในครัวเรือนที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่วนด้านตำแหน่งแห่งที่ หรือพื้นที่บริการจะมีจุดจอยอยู่ในพื้นที่สำคัญในเขตเทศบาลนครอุดรธานี เช่น สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี (แห่งที่ 1) หน้ามหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี หน้าโรงพยาบาล หน้าห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีผู้คนเป็นจำนวนมาก และถูกคาดหวังว่าจะมีลูกค้าเป็นจำนวนมากด้วย อย่างไรก็ตาม ภาคบริการรับส่งผู้โดยสารในพื้นที่จังหวัดอุดรธานีมีการแข่งขันค่อนข้างสูง ผวนกับทัศนะที่สามล้อรับจ้างถูกมองว่า เป็น

พาหนะที่ล้ำสมัย จึงส่งผลกระทบต่อรายได้ที่ลดต่ำลงด้วย ทำให้ปัจจุบันสามล้อรับจ้าง ผู้ที่อยู่ในอาชีพนี้ จึงเป็นชนกลุ่มเก่าแก่และอยู่ในอาชีพนี้มานาน เนื่องจากคนรุ่นใหม่ไม่ให้ความสนใจต่อการเข้าถึงอาชีพนี้ จากที่กล่าวมาข้างต้น ทำให้ผู้วิจัยมีความสนใจที่จะศึกษาการดำรงอยู่และการทำมาหากินของสามล้อรับจ้างในจังหวัดอุดรธานี โดยให้ความสำคัญกับสามล้อรับจ้างที่เป็นชานาควบคู่ด้วย และท่ามกลางการทำมาหากินทั้งในและนอกภาคการเกษตรของคนกลุ่มนี้ พวกเขาใช้ชีวิต และการดำรงอยู่เป็นอย่างไร เพื่อนำไปสู่การขยายปริมาณผลทางความรู้จากมุมมองที่แตกต่างหลากหลาย และเสนอมุมมองต่อการส่งเสริมให้อาชีพนี้ดำรงอยู่ในสังคมอย่างมั่นคงและยั่งยืนต่อไป

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อศึกษาการดำรงอยู่และการทำมาหากินของสามล้อรับจ้างในจังหวัดอุดรธานี โดยให้ความสำคัญกับสามล้อรับจ้างที่เป็นชานาควบคู่ด้วย

ขอบเขตการศึกษา

ด้านพื้นที่ คือ เทศบาลนครอุดรธานี อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี

ด้านผู้ให้ข้อมูล หรือกลุ่มตัวอย่าง คือ สามล้อรับจ้าง จำนวน 10 คน

ด้านระยะเวลาในการศึกษา คือ ระหว่างเดือนพฤศจิกายน 2561 ถึงเดือนมกราคม 2563

นิยามศัพท์เฉพาะ

สามล้อรับจ้าง หมายถึง คนขับรถสามล้อรับจ้างแบบเครื่องยนต์ ให้บริการผู้โดยสาร หรือลูกค้าในเขตเทศบาลนครอุดรธานี ปัจจุบันเป็นชานาควบคู่ด้วย โดยทั้งสองส่วนต้องอยู่ในระยะเวลาไม่ต่ำกว่า 10 ปี

ช่วงเวลาบริการปกติ หมายถึง ช่วงเวลาที่มีผู้โดยสาร หรือลูกค้าใช้บริการสามล้อรับจ้าง โดยเฉลี่ยมากกว่าช่วงเวลาอื่น ซึ่งจำแนกเป็น 3 ช่วงเวลา ได้แก่ ช่วงเช้า (06.00-10.59 น.) ช่วงกลางวัน (11.00-15.59 น.) และช่วงเย็น (16.00-21.00 น.) โดยในแต่ละจุดจอดจะมีช่วงเวลาบริการปกติที่ต่างกัน

จุดจอด ได้แก่ จุดจอดหลัก หมายถึง พื้นที่ที่มีสามล้อรับจ้างจอดในช่วงเวลาปกติ โดยเฉลี่ยมีจำนวน 10 คันขึ้นไป ส่วนจุดจอดย่อย หมายถึง พื้นที่ที่มีสามล้อรับจ้างจอดในช่วงเวลาปกติ โดยเฉลี่ยมีจำนวนไม่เกิน 9 คัน

วิธีการศึกษา

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ ส่วนวิธีการเก็บข้อมูล จำแนกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนแรก เป็นการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง แบ่งเป็น 2 ประเด็น ได้แก่ 1) การเปลี่ยนแปลง

ของสังคมชานา 2) การประกอบอาชีพสามล้อรับจ้าง และส่วนที่สองเป็นการเก็บข้อมูลภาคสนาม ซึ่งมีกระบวนการโล่เรียงได้ดังนี้ สํารวจว่าในเขตเทศบาลนครอุดรธานี การให้บริการสามล้อรับจ้างมีอยู่ในตำแหน่งแห่งที่ใดบ้าง เมื่อทราบตำแหน่งแห่งที่ของการให้บริการสามล้อรับจ้างแล้ว ผู้วิจัยใช้วิธีการเลือกกลุ่มผู้ให้ข้อมูลแบบเจาะจง โดยใช้วิธีการแบบลูกโซ่ หรือวิธีบอกต่อ (Snowball sampling) ด้วยการสอบถามต่อไปเรื่อย ๆ โดยกำหนดเกณฑ์ของผู้ให้ข้อมูล คือ ผู้ที่อยู่ในอาชีพสามล้อรับจ้างมาแล้วไม่ต่ำกว่า 10 ปี และเป็นชานาไม่ต่ำกว่า 10 ปี ด้วยเช่นกัน สาเหตุที่กำหนดเกณฑ์นี้ขึ้นมาเพราะว่า คนกลุ่มนี้ได้เผชิญกับสภาพการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น และสามารถถ่ายทอดข้อมูลได้อย่างชัดเจน เช่น การก่อรูปของอาชีพสามล้อรับจ้าง การเพิ่มขึ้น-ลดลงของลูกค้า ตลอดจนเรื่องกฎกติกาในพื้นที่ให้บริการหรือจุดจอด ซึ่งสิ่งข้างต้นได้ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตและรายได้ของตัวเขา ทั้งช่วงเวลาการให้บริการ สภาพการแข่งขัน และกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

เมื่อค้นพบผู้ให้ข้อมูลตามเกณฑ์ที่กำหนดแล้ว จะต่อยอดด้วยการขอสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth interview) ด้วยการใช้เทคนิคการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้างในการเก็บข้อมูล พบว่าการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม โดยกิจกรรมนี้เกิดขึ้นทั้งในพื้นที่จุดจอด และการขอติดตามสามล้อรับจ้างไปยังพื้นที่อื่นที่เกี่ยวข้องด้วย เช่น พื้นที่ท้องนา พื้นที่หารายได้อื่น ๆ และบ้านของสามล้อรับจ้างบางคนด้วย อย่างไรก็ตามคำถามที่เตรียมไว้นั้น ผู้วิจัยไม่ได้เข้มงวดกับคำถามมากนัก สามารถมีคำถามใหม่ขึ้นมาได้ระหว่างการสนทนา เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครอบคลุมและครบถ้วน โดยระหว่างการสนทนามีการบันทึกเสียง พร้อมกับการบันทึกภาพประกอบด้วย

ส่วนด้านการตรวจสอบข้อมูลจากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์ (2555: 391-393) ได้กล่าวว่า การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก โดยทั่วไปควรใช้เวลาหนึ่งชั่วโมง หรือหนึ่งชั่วโมงครึ่ง และอาจจะต้องสัมภาษณ์บุคคลคนเดียวกันถึง 3 ครั้ง เพื่อให้ได้ข้อมูลที่น่าเชื่อถือและคาดเคลื่อนน้อยที่สุด จากข้อเสนอข้างต้น ผู้วิจัยจึงได้นำมาปรับใช้ในงานชิ้นนี้ พร้อมกับการให้ความสำคัญกับการตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า ทั้งด้านเวลา ด้านคน และด้านสถานที่ควบคู่ด้วย และเมื่อตรวจสอบข้อมูลเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ก็จะนำไปสู่การจัดระบบข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูล และนำเสนอผลการศึกษาด้วยวิธีการพรรณนาวิเคราะห์

สิทธิ์ และข้อตกลงของผู้ให้ข้อมูล

สิทธิ์ และข้อตกลง เพื่อให้เกิดความสบายใจของแหล่งข้อมูล การสัมภาษณ์ข้อมูลผู้วิจัยได้ตกลงกับกลุ่มผู้ให้ข้อมูลว่า จะนำเสนอชื่อของเขาเป็นชื่อสมมติเท่านั้น เนื่องจากข้อมูลบางส่วนอาจจัดอยู่ในกลุ่มข้อมูลเปราะบาง ทั้งมุมมองเกี่ยวกับอาชีพ และนโยบายจากหน่วยงานภาครัฐ อาทิ นโยบายจัดระเบียบพื้นที่การให้บริการสามล้อรับจ้างของเทศบาลนครอุดรธานี ซึ่งให้เหตุผลเพื่อความเป็นระเบียบไม่กระทบต่อการจราจร และเพื่อความเป็นสมัยใหม่ของเมือง จากหลักการนี้

เทศบาลนครอุดรธานี จึงได้กำหนดพื้นที่จุดจอดสำหรับบริการลูกค้าขึ้นมา ทำให้พื้นที่การให้บริการสามล้อรับจ้างในปัจจุบัน มีทั้งจุดที่ได้รับอนุญาตและไม่ได้รับอนุญาตจากเทศบาลนครอุดรธานี ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อแหล่งข้อมูลได้

การทบทวนวรรณกรรม

วรรณกรรม “สังคมชาวนา: การเปลี่ยนแปลง และการดำรงอยู่”

ตั้งแต่ทศวรรษที่ 2540 เป็นต้นมา งานศึกษาเกี่ยวกับสังคมชาวนาชี้ให้เห็นว่า สังคมชาวนาในประเทศไทยได้เกิดการเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก ด้วยแรงขับเคลื่อนของสังคมในยุคโลกาภิวัตน์ ทั้งในมิติด้านเศรษฐกิจแบบทุนนิยม และความตื่นตัวทางการเมือง จนนำไปสู่การปรับเปลี่ยนวิถีชีวิต รสนิยมการบริโภค และการทำมาหากิน ดังงานของ มณีมัย ทองอยู่ (2546) ได้อธิบายให้เห็นถึงที่มาของการเปลี่ยนแปลงสังคมชาวนาในภาคอีสาน เป็นผลมาจากปัจจัยที่สำคัญสองประการ คือ เศรษฐศาสตร์การเมืองของภูมิภาค และพลวัตการปรับตัวของสังคมและครอบครัวชาวนา นอกจากนี้การแทรกตัวและการครอบงำของทุนนิยมเป็นปัจจัยหนึ่งสร้างเงื่อนไขในการก่อตัวของทุนนิยมในชนบท จนเกิดการเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจชาวนา ซึ่งส่วนหนึ่งได้นำไปสู่การแตกตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจจากการผลิตในสาขาการเกษตรไปสู่การรับจ้างนอกภาคเกษตรกรรมมากขึ้น ในทำนองคล้ายกัน ยศ สันตสมบัติ (2546) มองว่า ความเป็นชาวนาผู้ยึดหยุ่นถึงแม้ว่าชาวนากำลังตกอยู่ในสถานะของการเป็นส่วนหนึ่งของทุนนิยมชายขอบ และกำลังเผชิญหน้ากับพลังกระแทกทางเศรษฐกิจการเมืองรอบด้าน แต่ชาวนาก็ไม่ได้เป็นฝ่ายนิ่งเฉย ราวี่เมื่อรอรับการถูกกระทำเพียงฝ่ายเดียว แต่พวกเขาได้ดิ้นรนต่อสู้ในรูปแบบต่าง ๆ ภายใต้เงื่อนไขและบริบททางสังคมการเมืองที่แตกต่างกันออกไป ตอกย้ำในประเด็นนี้ผ่านงานของ พฤกษ์ เกาทัณฑ์ (2551) ที่บ่งชี้ว่า สังคมชาวนาไทยถูกครอบงำโดยระบบทุนนิยมมานานแล้ว ชาวนาจึงต้องบริหารจัดการทุนและแรงงานอย่างสุดกำลัง กระนั้นก็ตามสถานะเช่นนี้ไม่ใช่ศักยภาพ แต่เป็นการดิ้นรนเอาตัวรอด และหาสมดุลระหว่างการเป็นผู้ผลิตการเกษตร กับการหารายได้นอกภาคการเกษตรด้วย

ส่วน อธิญา เหล่าอัน (2553) มองและตั้งข้อสังเกตในความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของสังคมชาวนาอีสานในช่วงปี พ.ศ. 2500-2550 พบว่าในพื้นที่ที่เขาศึกษานั้น ชาวนาหรือแรงงานที่อยู่ในภาคการเกษตรลดลงอย่างต่อเนื่อง หากเปรียบเทียบกับแรงงานที่อยู่นอกภาคการเกษตร ทั้งนี้กลุ่มที่สามารถอยู่ในภาคการเกษตรได้นั้น เป็นกลุ่มชาวนารวย กับชาวนากลางเท่านั้น ซึ่งสองกลุ่มนี้ไม่ได้ทำการเกษตรเพียงอย่างเดียว แต่จะมีธุรกิจขนาดเล็ก-ปานกลางในและนอกหมู่บ้าน ส่วนชาวนาจนไม่สามารถเลี้ยงชีพในภาคการเกษตรได้ ดังนั้นทางออกของพวกเขา คือ การออกไปเป็นแรงงานรับจ้างนอกภาคการเกษตรนั่นเอง ในทำนองเดียวกับ ประภาส ปิ่นตบแต่ง (2558) ได้ชี้ให้เห็นมิติของวิถีชีวิตชาวนาในชนบท โดยบ่งชี้ว่า ปัจจุบันชาวนาในชนบทได้เปลี่ยนแปลงไปสู่วิถี

การผลิต และการบริโภคแบบสมัยใหม่ อันทำให้ชาวนาในชนบทไม่ได้แตกต่างไปจากคนเมืองมากนัก การทำนาเพียงอย่างเดียวไม่ใช่ทางรอด ชาวนาปรับตัวหารายได้นอกภาคการเกษตร เป็นแรงงานรับจ้างมีฝีมือในภาคเกษตร ซึ่งเป็นการดิ้นรน เพื่อแสวงหาทางออกสำหรับชีวิตสมัยใหม่ที่มีอาจอาศัยความสัมพันธ์แบบเดิม

นอกจากนี้ สุกรี สมอนา (2559) ได้มองผ่านแว่นความคิดทางสังคมวิทยา เขาได้ชี้ให้เห็นว่า ในทศวรรษนี้พลังทางเศรษฐกิจเสรีนิยมใหม่ได้เข้ามามีอิทธิพลต่อภูมิภาคอีสานอย่างมาก ซึ่งนับว่าได้ดึงเอาชาวนาอีสานที่เคยทำนาแบบดั้งเดิมออกมาสู่การเป็นผู้ที่มีอาชีพที่หลากหลาย เช่น รับจ้างนอกภาคเกษตร ประกอบธุรกิจส่วนตัว เป็นเจ้าของกิจการขนาดเล็ก ซึ่งชาวนาอีสานจำนวนไม่น้อย หลายต่อหลายชีวิต ต้องดิ้นรนชวนขายเพื่อที่จะแสวงหาชีวิตที่ดีกว่า บางครอบครัวจมอยู่กับสถานะที่ซึกหน้าไม่ถึงหลัง ซึ่งข้อเสนอข้างต้น สอดคล้องกับงานของ พอพันธ์ อูยานนท์ (2560) ที่ได้กล่าวว่า ในทศวรรษที่ 2550 โครงสร้างเศรษฐกิจในสังคมชนบทอีสาน ได้เปลี่ยนแปลงไปจากภาคเศรษฐกิจทางการเกษตรแบบดั้งเดิม ไปสู่เศรษฐกิจผู้ประกอบการรายย่อยในชนบท รวมถึงงานของ ยุคล พิทักษ์ (2560) ได้ชี้ให้เห็น การเปลี่ยนแปลงของสังคมชาวนาแห่งหนึ่งในจังหวัดยโสธร โดยเขาชี้ให้เห็นว่า ชาวนาได้สร้างหลักประกันความเสี่ยงจากอาชีพเกษตรกรรม โดยการผันตนเองมาประกอบอาชีพนอกภาคการเกษตร คือ การเป็นผู้ค้าถุงพลาสติก เพื่อลดและกระจายความเสี่ยง

ต่อมางานของ อรรถจักร สัตยานุรักษ์ (2559) ได้อธิบายภาพของการเปลี่ยนแปลงในสังคมชนบทว่า ในปัจจุบันสังคมชาวนาแบบเดิมได้ล่มสลายลงแล้ว ความเปลี่ยนแปลงดังกล่าวนี้ นำไปสู่การก่อรูปสังคมชนบทรูปแบบใหม่ขึ้นมา เรียกว่า "สังคมผู้ประกอบการในชนบท" (Rural Entrepreneur Society) ซึ่งเขาได้จำแนกออกเป็น 5 ประเภท คือ 1) ผู้จัดการนา/ผู้ประกอบการนา เจ้าของนาไม่ได้ทำนาเอง แต่จ้างคนอื่นทำทุกขั้นตอน 2) ผู้ประกอบการไร่/สวน ในทำนองประเดิมแรกแต่เน้นการเปลี่ยนแปลงไปที่การปลูกผลไม้ ไม้ดอกไม้ประดับ และผัก เป็นต้น 3) ผู้ประกอบการในฐานะผู้รับช่วงสัญญา เป็นลักษณะของการทำสัญญาระหว่างเกษตรกรกับพ่อค้าคนกลางในการรับซื้อผลผลิต อาทิ อ้อย มันสำปะหลัง ข้าวโพด 4) ผู้ประกอบการ “เร่” และวัฒนธรรมการ “เร่” ประเภทนี้มีลักษณะเด่นอยู่ที่ภาคอีสาน “การเร่” ทำงานหลังฤดูทำนา เช่น การออกไปเก็บสามล้อ และขับรถสามล้อเครื่อง และ 5) ผู้ประกอบการในตลาดรูปแบบใหม่ เช่น การเปิดร้านขายวัสดุการเกษตร ร้านขายของชำ เป็นต้น

จากการทบทวนวรรณกรรมข้างต้น เห็นได้ว่างานเหล่านี้ชี้ให้เห็นถึงวิถีชีวิตและการเปลี่ยนแปลงในมิติต่าง ๆ ของสังคมชาวนา จากอดีตที่เป็นสังคมแบบเรียบง่าย มีวิถีชีวิตการทำเกษตรแบบยังชีพ แต่เมื่อสังคมภายนอกเกิดการเปลี่ยนแปลง ประกอบกับแรงกระแทกจากสังคมโลกาภิวัตน์ จึงส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงในสังคมชาวนาอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ แต่เหมือนกับว่า การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นภาคอุตสาหกรรมและภาคการบริการจะเป็นฝ่ายได้ประโยชน์อย่างเต็มที่ ซึ่งมี

ส่วนล้นเกินน้อยมากที่จะตกมาถึงชาวนา ส่งผลให้สังคมชาวนาต้องประสบปัญหาภัยกับรายได้ที่ไม่สอดคล้องกับรายจ่ายและอยู่ในสภาพที่ชักหน้าไม่ถึงหลัง การทำนาเพียงอย่างเดียว จึงไม่ใช่คำตอบแล้วในปัจจุบัน ซึ่งชาวนาต้องดิ้นรนหารายได้นอกภาคการเกษตรมากขึ้น โดยในสภาวะข้างต้น สอดคล้องกับ พลฤกษ์ เถาถวิล (2551) ที่ชี้ให้เห็นว่า ในสังคมเกษตรกรรมโดยเฉพาะพื้นที่ชนเมือง ลักษณะร่วมประการหนึ่งโดยทั่วไป คือ การครองชีพแบบสองขาหยัง โดยขาหยังหนึ่งพึ่งพาการเป็นผู้ผลิตทางการเกษตร ส่วนอีกขาหนึ่ง พึ่งพารายได้นอกเหนือจากการเป็นผู้ผลิตทางการเกษตร

วรรณกรรม “สามล้อรับจ้างในเมืองอุดรธานี”

“สามล้อรับจ้าง” ที่พบเห็นให้บริการลูกค้าอยู่ในเขตเทศบาลนครอุดรธานี สามารถจำแนกได้เป็น 2 ประเภท คือ แบบสามล้อถีบ หรือปั่น และแบบสามล้อเครื่องยนต์ ส่วนด้านวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องที่สำคัญประกอบด้วย ชื่นแรกเป็นงาน พงษ์ศักดิ์ ปัตถา (2550) ได้ศึกษาผลกระทบของฐานทัพสหรัฐอเมริกาต่อสภาพเศรษฐกิจและสังคมของเมืองอุดรธานี พ.ศ. 2505-2520 ซึ่งได้ชี้ให้เห็นถึงประเด็นที่เชื่อมโยงเกี่ยวกับอาชีพสามล้อถีบว่า ในห้วงเวลาที่สหรัฐอเมริกาเข้ามาตั้งฐานทัพและส่งทหารของตนเอง เข้ามาประจำการอยู่ที่เมืองอุดรธานีเป็นจำนวนหลายพันคนนั้น ส่งผลให้อาชีพสามล้อถีบ เป็นอาชีพที่ขยายตัวมากและเป็นอาชีพที่มีชื่อเสียงมาก ลูกค้ายิ่งใหญ่เป็นทหารอเมริกัน เพราะพวกเขาชอบนั่งรถสามล้อ เพื่อเที่ยวชมเมืองอุดรธานีเป็นอย่างมาก ด้านผู้เข้ามาประกอบอาชีพนี้เป็นแรงงานในท้องถิ่น เมื่อหลังเสร็จสิ้นจากการทำนา หรือหลังจากการเก็บเกี่ยวพืชผลจะเข้ามาหารายได้ด้วยการถีบสามล้อรับจ้าง ส่วนปิยบุตร ไพบูลย์ (2541) ได้ศึกษาปัญหาและแนวทางแก้ไขรถสามล้อปั่นในเขตเทศบาลนครอุดรธานี จากผู้ประกอบอาชีพสามล้อปั่น จำนวน 200 คน งานชิ้นนี้ได้บ่งชี้ว่า อาชีพสามล้อปั่นเป็นอาชีพที่มีรายได้น้อย เป็นอาชีพที่ขาดการควบคุมจากเจ้าหน้าที่ของรัฐ เขาจึงเสนอว่า ควรจัดให้มีหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง หรือองค์กรใดองค์กรหนึ่งขึ้นมาควบคุมดูแลรับผิดชอบออกกฎระเบียบในการปฏิบัติของผู้ประกอบอาชีพนี้ ต่อมา จตุพล รุจิพัชรกุล (2554) ได้ศึกษารูปแบบการจัดการแรงงานนอกระบบแบบบูรณาการ: ศึกษาเฉพาะกรณีแรงงานในเขตเทศบาลนครอุดรธานี ได้มุ่งศึกษาปัญหา อุปสรรค ความต้องการ และรูปแบบในการจัดการแรงงานนอกระบบแบบบูรณาการ โดยได้จำแนกออกเป็น 6 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มเกษตรกรพันธสัญญา กลุ่มเกษตรกรรับจ้าง กลุ่มผู้ค้าหาบเร่แผงลอย กลุ่มผู้ขับรถรับจ้าง กลุ่มผู้รับงานไปทำที่บ้าน กลุ่มผู้ทำงานบ้าน กลุ่มผู้รับจ้างทั่วไป และกลุ่มร้านขายของชำขนาดเล็ก ทั้งนี้ในประเด็นกลุ่มผู้ขับรถรับจ้าง จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 คน พบว่า พาหนะจำแนกเป็น สามล้อถีบ 2 คน สามล้อเครื่อง 15 คน มอเตอร์ไซด์ 4 คน และรถแท็กซี่ 9 คน และมีรายได้จากการประกอบอาชีพอื่นด้วย อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าจะมีรายได้อย่างน้อยมาจากสองทางแต่จำนวน 20 ใน 30 คน ยังคงมีรายได้ที่ไม่เพียงพอต่อการยังชีพ

นอกจากการศึกษาเกี่ยวกับตัวผู้ประกอบการอาชีพสามล้อรับจ้างข้างต้นแล้ว กนิษฐา เรื่องวรรณศักดิ์ (2561) ได้มุ่งการศึกษาไปที่การออกแบบรถสามล้อรับจ้าง หรือสามล้อสกายแล็ป เพื่อสะท้อนเอกลักษณ์ของจังหวัดอุดรธานี ซึ่งเขาได้นำเสนอว่า รูปแบบที่เป็นเอกลักษณ์ของจังหวัดอุดรธานี จะเน้นไปที่ภาพที่สื่อผ่านสถานที่สำคัญในจังหวัด อาทิ ภาพลายขดกันหอยบ้านเชียง สวนสาธารณะหนองประจักษ์ ทะเลบัวแดง วัดป่าภูก้อน อุทยานประวัติศาสตร์ภูพระบาท และเน้นสีส้ม เพราะเป็นสีประจำจังหวัด ซึ่งการออกแบบและการพัฒนาโครงสร้าง จะคำนึงถึงความปลอดภัย และความสะดวกในการซ่อมแซม

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า งานศึกษาเกี่ยวกับ “สามล้อรับจ้าง” ที่พบเห็นอยู่ในปัจจุบัน เป็นการศึกษาเพียงแค่ด้านใดด้านหนึ่ง หรือกล่าวถึงสามล้อรับจ้างเพียงแค่ส่วนหนึ่งเท่านั้น คือมองเรื่องการทำอาชีพนี้เป็นหลัก (ยกเว้นงานของ กนิษฐา ที่ให้ความสำคัญกับการออกแบบรถสามล้อ) ยังขาดการศึกษาที่มุ่งให้ความสำคัญไปที่ตัวตน การดำรงอยู่ และกิจกรรมการหารายได้ของพวกเขาที่ชัดเจน โดยเฉพาะการเชื่อมโยงกับการทำมาหากินในอาชีพอื่นควบคู่ด้วย ว่ามีลักษณะเป็นอย่างไร ซึ่งจากการทบทวนวรรณกรรมข้างต้น นำมาสู่การสร้างกรอบแนวคิดวิจัย โดยการหยิบยืมข้อเสนอของ พลฤกษ์ เกาถวิไล (2551) เรื่องการดำรงอยู่ของสังคมชาวนาและครองชีพแบบสองขาหยัง และข้อเสนอของ อรรถจักร สัตยานุรักษ์ (2559) ประเด็นผู้ประกอบการ “เร่” และวัฒนธรรมการ “เร่” ที่มุ่งหารายได้นอกภาคการเกษตรของชาวนา โดยให้ความสำคัญกับชาวนาในจังหวัดอุดรธานี ที่ไม่ได้ทำนาเพียงอย่างเดียว แต่สวมอีกบทเป็นสามล้อรับจ้างในเขตเทศบาลนครอุดรธานีด้วย

ผลการศึกษา

สังคมชาวนาอุดรธานีกับการเปลี่ยนแปลง ¹

ระยะเริ่มแรก ช่วงการเปลี่ยนแปลงของสังคมชาวนาในจังหวัดอุดรธานี กล่าวได้ว่าเกิดการเปลี่ยนแปลงจากนโยบายการพัฒนาของสังคมไทยที่พอเห็นเด่นชัด น่าจะเป็นช่วงหลังจากที่ประเทศไทยประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 1 (ประกาศใช้ระหว่างปี พ.ศ. 2504-2509) ซึ่งได้เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจและสังคม โดยในภาคการเกษตรนั้น จากแต่เดิมมีเป้าหมายการผลิต เพื่อบริโภคในครัวเรือน ส่วนเหลือส่วนต่างอาจนำไปแลกเปลี่ยนสิ่งของ หรือผลผลิตทางการเกษตรบางอย่างที่ตนไม่สามารถผลิตได้ ส่วนระบบสังคมยังเป็นสังคมแบบเรียบง่าย มีการพึ่งพาอาศัยกัน ความเป็นเครือญาติสูง ต่อมาเมื่อประเทศไทยได้ประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 1 โครงสร้างทางเศรษฐกิจและสังคมแบบเดิมก็ได้เปลี่ยนแปลงไป มุ่งสู่ระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยม เน้นการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ปรับเปลี่ยนการเกษตรแบบยังชีพให้เป็น

¹ สังเคราะห์บางส่วนจากเอกสารวิทยานิพนธ์ โปรตตุงาน มณีนัย ทองอยู่ (2546) พงษ์ศักดิ์ ปัตถา (2550) สุวิทย์ ธีรศาสตร์ (2551) และพจนันท์ อุทยานนท์ (2560)

การเกษตรในเชิงพาณิชย์มากขึ้น รวมถึงนโยบายจากภาครัฐที่ส่งเสริมการปลูกพืชเศรษฐกิจที่เน้นเพื่อการค้า เช่น ข้าว ปอ มันสำปะหลัง อ้อย เป็นต้น ส่งผลให้วิถีชีวิตของชาวนาในจังหวัดอุดรธานีได้เปลี่ยนแปลงไป

ระยะที่สอง **ช่วงสงครามเย็น** หลังจากประเทศไทยได้เป็นพันธมิตรกับฝ่ายโลกเสรีทุนนิยม ที่นำโดยสหรัฐอเมริกา โดยรัฐบาลไทยได้ยินยอมให้สหรัฐอเมริกา ตั้งฐานทัพทางทหารในประเทศเป็นจำนวน 9 แห่ง ซึ่งหนึ่งในเก้าแห่ง ตั้งอยู่ที่จังหวัดอุดรธานี ส่งผลให้เกิดการอัดฉีดเงินงบประมาณจากรัฐบาลสหรัฐอเมริกา ทั้งในรูปแบบการลงทุนก่อสร้างฐานทัพ และการใช้จ่ายเงินจากทหารสหรัฐอเมริกา ทำให้ในพื้นที่เมืองอุดรธานีเกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างก้าวกระโดด อาทิ ธุรกิจก่อสร้างอาคาร ธุรกิจโรงแรม ร้านอาหาร สถานบันเทิง ร้านขายสินค้าแฟชั่น รถสามล้อ ถีบรับจ้าง แรงงานก่อสร้าง แรงงานรับจ้างทั่วไป ตลอดจนธุรกิจพาณิชยกรรม กิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น บางส่วนอาจจ่ายเป็นเงินสกุลดอลลาร์ ซึ่งเป็นค่าตอบแทนที่สูงมาก สิ่งดังกล่าวเป็นปัจจัยดึงดูดให้ชาวนาในชนบทที่หากินอย่างยากลำบาก และมีรายได้ที่ต่ำมาก เบนเข็มชีวิตเดินทางเข้ามาเสี่ยงโชคค้าขายแรงงานและประกอบอาชีพรับจ้างในเขตเมืองอุดรธานีมากขึ้น

ระยะที่สาม **ช่วงปัจจุบัน** เป็นยุคที่ชาวนาเผชิญกับภัยคุกคามที่ตนเองไม่สามารถต่อรองได้ จากราคาข้าว และสินค้าเกษตรที่ตกต่ำ เนื่องจากกลไกเรื่องราคาข้าวในประเทศได้ผูกติดยึดโยงกับการแข่งขันในตลาดโลก ส่วนกลไกนโยบายของภาครัฐก็ไม่ค่อยมีประสิทธิภาพเนื่องจากขาดความต่อเนื่อง สวนทางกับต้นทุนการผลิตที่เพิ่มสูงขึ้น การถูกกดทับราคาจากนักธุรกิจคนกลาง จนบางครั้งราคาต้นทุนสูงกว่าราคาข้าวที่ขายได้ด้วยซ้ำ ชาวนาจึงนิยมปลูกข้าว เพียงเพื่อสำหรับการบริโภคในครัวเรือนเท่านั้น และเอาเวลาที่เหลือมุ่งแสวงหารายได้จากนอกภาคการเกษตรแทน ส่วนอีกปัจจัยที่เห็นได้อย่างชัดเจนดังที่กล่าวไว้ก่อนหน้านี้ คือ กระแสเศรษฐกิจทุนนิยมที่ไหลบ่าเข้ามาในจังหวัดอุดรธานี ผ่านสิ่งที่เราเรียกว่า “การค้า การลงทุน และการบริโภคสมัยใหม่” ส่งผลให้วิถีชีวิตและค่านิยมของชาวนาเปลี่ยนแปลงไปด้วย โดยเฉพาะลูกหลานของชาวนาที่ไม่ต้องการสืบทอดอาชีพดั้งเดิมของบรรพบุรุษ เนื่องจากมองว่าเป็นอาชีพที่ลำบาก รายได้น้อย และไม่ทันสมัยมากนัก จึงส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของสังคมชาวนาในจังหวัดอุดรธานีอย่างรวดเร็ว

“สามล้อรับจ้าง” การทำมาหากินของสังคมชาวนาอุดรธานี

ข้อมูลของสามล้อรับจ้างในเขตเทศบาลนครอุดรธานี จากการสำรวจภาคสนามและการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูล ไม่แน่ชัดและไม่สามารถสรุปได้ว่า ในเขตเทศบาลนครอุดรธานี มีผู้ให้บริการ หรือสามล้อรับจ้างอยู่จำนวนกี่คน/กี่คัน เพราะไม่มีเอกสารหรือหลักฐานที่ชัดเจนและสมบูรณ์ ทั้งจากหน่วยงานภาครัฐ หรือหน่วยงานอื่น และการสำรวจภาคสนามในหลายครั้ง พบว่าในจุดบริการเดียวกัน แต่ต่างวันและต่างเวลาก็มียานพาหนะที่ไม่เท่ากันด้วย

นอกจากนี้ เหตุปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงของจำนวนสามล้อรับจ้างอาจมีหลายสาเหตุด้วยกัน อาทิ 1) เกิดจากในช่วงเวลาทำการสำรวจ สามล้อรับจ้างอาจออกไปส่งลูกค้า หรือไม่อยู่ในพื้นที่จอด จึงไม่อยู่ในการสำรวจ 2) ฤดูกาล มีผลต่อจำนวนสามล้อรับจ้าง และมีผลต่อจำนวนลูกค้าที่ใช้บริการด้วย กล่าวคือ ในฤดูฝนจำนวนลูกค้าจะลดต่ำลงมาก ส่งผลต่อรายได้ จึงทำให้สามล้อรับจ้างเลือกที่จะไม่ออกมาให้บริการลูกค้า เพราะเมื่อออกมาก็ไม่คุ้ม พวกเขาจึงเลือกที่จะไปทำกิจกรรมอื่นแทน และในช่วงฤดูฝน สามล้อรับจ้างก็ต้องผันตัวเองกลับไปเป็นชาวนา อย่างไรก็ตาม จากการจัดทำระบบข้อมูลเชิงสถิติ พบว่า จุดจอดหลักที่มีลูกค้าใช้บริการอย่างต่อเนื่องในช่วงเวลาปกติ มีสามล้อรับจ้างอย่างน้อย 10 คันขึ้นไป สามารถระบุได้ดังนี้

ตาราง 1 จุดจอดสามล้อรับจ้างในเขตเทศบาลนครอุดรธานี และการสำรวจจำนวนรถ

จุดจอดสามล้อรับจ้างในเขตเทศบาลนครอุดรธานี	จำนวนรถ* (คัน)	การบริการในช่วงเวลาปกติ		
		เช้า	กลางวัน	เย็น
จุดจอดหน้ามหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี	10-30	✓	✓	✓
จุดจอดสถานีขนส่งผู้โดยสาร (แห่งที่ 1) และพื้นที่รอบ	20-50		✓	✓
จุดจอดหน้าเซ็นทรัลพลาซ่า และพื้นที่รอบ	10-20		✓	✓
จุดจอดหน้าโรงพยาบาลศูนย์อุดรธานี และพื้นที่รอบ	10-20	✓	✓	
จุดจอดตลาดเทศบาล 1-2 และพื้นที่รอบ	20-50	✓		
จุดจอดตลาดหนองบัว และพื้นที่รอบ	10-20	✓		✓
จุดจอดหน้าสถานีรถไฟ	10		✓	✓
จุดจอดศูนย์การค้าอู๊ดทิวนัน ตลาดปรีชา และพื้นที่รอบ	10-15			✓

ที่มา: การสำรวจภาคสนามระหว่างเดือนมกราคม 62 ถึงเดือนมิถุนายน 62

จากข้อมูลตามตารางที่ 1 ต้องการให้เห็นตัวเลขในภาพรวมเท่านั้น เนื่องจากสามล้อรับจ้างมีการหมุนเวียนเปลี่ยนพื้นที่การให้บริการของตนไปยังจุดต่าง ๆ ตามประสบการณ์ที่ตนเองสั่งสมมา ที่เขารู้ว่า “จุดใด-ช่วงเวลาใด” จึงจะมีลูกค้า เนื่องจากบางจุดจะไม่มีการจัดระบบคิว ดังนั้นจึงสามารถเลื่อนไหลไปยังจุดต่าง ๆ ที่เป็นจุดจอดย่อยได้ กล่าวคือ มีพื้นที่จอดรอให้บริการลูกค้าในตอนเช้าอยู่ที่ตลาดเทศบาล 1-2 ซึ่งจุดนี้จะมีลูกค้าใช้บริการเฉพาะในตอนเช้าเท่านั้น แต่เมื่อสายจะไม่มีการลูกค้าเขาก็จะย้ายไปยังพื้นที่อื่น หรือเร่ออกไปหาลูกค้า เช่น หน้าห้างตั้งจี่สุน ซุปเปอร์สโตร์ หรือหน้าโรงแรมบ้านเชียง เป็นต้น

จากการที่กล่าวถึง จุดจอดย่อยในเขตเทศบาลนครอุดรธานี จากการสำรวจพบเห็นอยู่หลายจุด ดังนี้ 1) หน้าห้างบิ๊กซี 2) หน้าห้างโลตัส 3) หน้าห้างสยามแม็คโคร 4) หน้า-หลังห้างตั้งจี่สุน ซุปเปอร์สโตร์ 4) หน้าห้างตึกคอม ถึงสี่แยกหนองนาฬิกา 5) ตลาดห้าแยก 6) ตลาดรังษิณา 7) ตลาดบ้านห้วย 8) ตลาดถนนคนเดิน (บริเวณถนนหน้าศาลากลาง มีเฉพาะวันศุกร์-วัน

เสาร์ ช่วงเย็น-ค่ำ 9) ตลาดไทยอีสาน 10) ตลาดอุดรเมืองทอง (ตลาดอุดรเมืองทอง เฉพาะด้านหน้า) 11) แยกโกศานุสรณ์ ตัดถนนนิตโย 12) แยกซอยจินตคาม ตัดถนนทหาร 13) ซอยสัมพันธ์มิตร 14) หน้าโรงแรมบ้านเชียง 15) หน้าโรงแรมเจริญโฮเต็ล 16) หน้าโรงแรมการินทร์ 17) หน้าโรงแรมต้นคูณ 18) หน้าโรงพยาบาลเอกอุดร 19) หน้าโรงพยาบาลนอร์ทอีสเทิร์นวัฒนา 20) หน้าโรงพยาบาลกรุงเทพ 21) หน้าเรือนจำกลางอุดรธานี (เฉพาะวันจันทร์-วันศุกร์) 22) หน้า กศน.อุดรธานี อย่างไรก็ตาม จากจุดจอดข้างต้นนี้ ภายใต้เงื่อนไขที่ว่า “วัน-เวลา” มีผลต่อจำนวนสามล้อรับจ้างที่จอดรอให้บริการลูกค้าด้วย บางช่วงเวลาอาจมีมากแต่ในบางช่วงอาจไม่มีสักคันด้วยซ้ำ

“จุดจอดหลัก” กับ “จุดจอดย่อย”: ความแตกต่างในระบบความสัมพันธ์
จากการที่กล่าวถึงพื้นที่จอดรอให้บริการลูกค้าของสามล้อรับจ้างนั้น พบว่ามีความแตกต่างระหว่าง “จุดจอดหลัก” กับ “จุดจอดย่อย” พอสรุปได้ 2 ประเด็นสำคัญ ดังนี้

ประเด็นแรก **“ความเป็นระบบของการบริหารจัดการลูกค้า”** มีรายละเอียดที่สำคัญถึงความแตกต่าง คือ 1) “ป้ายบอกอัตราค่าโดยสาร” จุดจอดหลัก จะมีป้ายแสดงราคาอัตราค่าโดยสาร และระบุค่าไว้อย่างชัดเจน ถึงแม้ว่าจะระบุไว้เพียงบางพื้นที่ที่เป็นพื้นที่สำคัญเท่านั้น แต่อย่างน้อยก็ทำให้ลูกค้าเห็นและทราบราคาก่อนการตัดสินใจใช้บริการ และหากการให้บริการไม่อยู่ในพื้นที่ที่ได้กำหนดไว้ในป้ายแสดง ก็สามารถเปรียบเทียบระยะทางกับพื้นที่อื่นได้ 2) “กลไกการรับลูกค้า” จุดจอดหลัก จะมีระบบการเรียงลำดับ หรือการเรียงคิวรับลูกค้า เพื่อให้ไม่เกิดการแย่งลูกค้า และเกิดภาพลักษณ์ที่ดีต่อสามล้อรับจ้าง กล่าวคือ กรณีที่จุดจอดแห่งหนึ่งมีสามล้อรับจ้างจำนวน 10 คัน ต้องเรียงคิวการรับลูกค้าตั้งแต่คันที่ 1 ไปจนครบคันที่ 10 และเมื่อครบทุกคันแล้วจึงจะเวียนมาที่คันที่ 1 ใหม่อีกรอบหนึ่ง ซึ่งการเรียงลำดับคิวในรูปแบบนี้ จะไม่คำนึงถึงรายได้จากการใช้บริการของลูกค้า แต่จะให้ความสำคัญของลำดับคิวมากกว่า อาทิ คนที่ 1 ลูกค้าใช้บริการได้รับค่าโดยสาร 200 บาท คนที่ 2 ลูกค้าใช้บริการได้รับค่าโดยสาร 50 บาท จะถือว่าเท่ากับหนึ่งคิวเหมือนกัน ส่วนกรณี จุดจอดย่อย จะไม่มีป้ายแสดงอัตราค่าโดยสาร แต่การกำหนดราคาค่าโดยสารจะเป็นลักษณะของการสอบถาม และการต่อรองราคา ระหว่างสามล้อรับจ้างกับลูกค้าโดยตรง ซึ่งการต่อรองโดยไม่มีราคากลางแสดงนี้ ในบางครั้งอาจเกิดการตัดราคา เพื่อแย่งลูกค้าของกลุ่มสามล้อรับจ้างด้วยกันเอง อาจนำไปสู่ความขัดแย้ง และส่งผลด้านลบในภาพลักษณ์ของสามล้อรับจ้างด้วย

ประเด็นที่สอง **“ความสัมพันธ์ระหว่างสามล้อรับจ้างกับฝ่ายกำกับดูแล”**
กรณี จุดจอดหลัก ภายใต้สภาพแวดล้อมของจุดจอดหลักที่เป็นพื้นที่ที่มีลูกค้าใช้บริการอย่างต่อเนื่อง เป็นจุดสำคัญของเมือง จึงมีหน่วยงานเจ้าของพื้นที่เข้ามากำกับดูแล หากเป็นพื้นที่ของรัฐหรือพื้นที่สาธารณะบทบาทในการกำกับจะเป็นเทศบาลนครอุดรธานี ส่วนหากเป็นพื้นที่ของเอกชนก็จะเป็นเจ้าของพื้นที่กำกับเอง ด้วยการออกกฎกติกาต่าง ๆ เพื่อบริหารจัดการให้เป็นระบบ

ไม่ว่าจะเป็นกติกาเกี่ยวกับพื้นที่จอด และการรับ-ส่งลูกค้า อัตราค่าโดยสาร อัตราค่าสมาชิกเข้าวิน
สิทธิ์ในการจอดในพื้นที่ หรือแม้แต่ค่าบำรุงพื้นที่ ซึ่งไม่ใช่สามล้อรับจ้างทุกคนจะมีสิทธิ์ ทั้งนี้ด้วย
เหตุปัจจัยที่ว่า พื้นที่จอดจอดหลักนี้ เป็นพื้นที่ที่มีลูกค้าอย่างต่อเนื่องส่งผลต่อค่าตอบแทนในแต่ละ
วันที่สูงมากเมื่อเปรียบเทียบกับจุดจอดย่อย ทำให้สามล้อรับจ้างบางส่วนที่ไม่ได้เป็นสมาชิกต้องการ
ที่จะเข้าร่วมกลุ่ม จึงเกิดพื้นที่ต่อรองระหว่างสามล้อรับจ้างกับฝ่ายกำกับดูแล ด้วยหลักการที่ย้อน
แย้งกัน กล่าวคือ ฝ่ายสามล้อรับจ้างไม่ต้องการที่จะให้จุดจอดมีสมาชิกเพิ่มขึ้น เนื่องจากเมื่อมี
สมาชิกเพิ่มก็เท่ากับว่า ตัวหารลูกค้า หารรายได้ของตนเองก็จะเพิ่มมากขึ้น ส่วนฝ่ายกำกับดูแล
กลับมองว่าหากจุดจอดมีสมาชิกเพิ่มมากขึ้น ก็จะได้รับค่าสมาชิกเข้าวิน และค่าบำรุงพื้นที่เพิ่มขึ้น
ด้วย อย่างไรก็ตามหากมองเรื่องความสัมพันธ์เชิงอำนาจแล้ว ฝ่ายกำกับดูแล จะเป็นฝ่ายที่ควบคุม
กลไกนี้ได้มากกว่า เห็นได้จากการออกกฎกติกาต่าง ๆ เพื่อนำมาควบคุมฝ่ายสามล้อรับจ้าง ส่วนจุด
จอดย่อย จะไม่มีกลไกในลักษณะนี้ เนื่องจากมีจำนวนสามล้อรับจ้าง และลูกค้าที่ใช้บริการที่น้อย
ความอิสระและความคล่องตัวจึงสูงมาก

ตัวตนของสามล้อรับจ้างในเขตเทศบาลนครอุดรธานี จากวิธีการคัดเลือกผู้ให้
ข้อมูลที่น่าเสนอไว้ก่อนหน้านี้ ได้กลุ่มตัวอย่าง ดังข้อมูลในตารางที่ 2

ตาราง 2 ข้อมูลสามล้อรับจ้าง จำนวน 10 คน

ชื่อ (สมมติ)	อายุ/ปี	ระยะเวลา/ปี		รายได้เฉลี่ยเฉพาะ สามล้อ/บาท/เดือน	การถือครอง ที่นั่งของ ครัวเรือน	ผลผลิตข้าว เฉลี่ย/ปี
		ขับสามล้อ	ทำนา			
ลุงอิน	60	30	35	6,000	11 ไร่	100 กระสอบ
ลุงจัน	51	33	30	14,000	19 ไร่	150 กระสอบ
พี่มัน	38	17	15	5,000	5 ไร่	70 กระสอบ
ลุงคง	59	15	20	8,000	10 ไร่	100 กระสอบ
ลุงอยู่ดี	59	32	40	12,000	20 ไร่	90 กระสอบ
ลุงสุข	52	30	40	7,000	-	60 กระสอบ
ลุงสด	58	20	30	8,000	4 ไร่	50 กระสอบ
ลุงใส	48	20	30	7,000	5 ไร่	60 กระสอบ
ลุงสบาย	58	28	20	6,500	15 ไร่	120 กระสอบ
ลุงใจ	65	15	50	10,000	7 ไร่	80 กระสอบ
ค่าเฉลี่ย	55	24	31	8,350	-	-

ที่มา: ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ ระหว่างเดือนมกราคม 62 ถึงเดือนมิถุนายน 62

จากตารางที่ 2 แสดงให้เห็นถึงข้อมูลสำคัญของสามล้อรับจ้าง ทั้งหมดเป็นเพศชาย มีอายุเฉลี่ยที่ 55 ปี อยู่ในอาชีพสามล้อรับจ้างเฉลี่ย 24 ปี อยู่ในอาชีพขวนา/ทำนาเฉลี่ย 31 ปี และมีรายได้เฉลี่ยจากสามล้อรับจ้างอยู่ที่ 8,350 บาท ซึ่งรายได้จากสามล้อรับจ้างที่ค่อนข้างแตกต่างกันดังตารางนั้น ขอเปรียบเทียบเหตุผลประกอบ 3 ราย คือ ลุงอิน ลุงจัน และลุงสด ดังนี้

กรณีศึกษาที่ 1 รายได้น้อย “ลุงอิน” อายุ 60 ปี ขับสามล้อรับจ้างมาแล้ว 30 ปี มีรายได้เฉลี่ยจากการขับสามล้อรับจ้างอยู่ที่ 6,000 บาทต่อเดือน พื้นที่จอด คือ จุดจอดย่อย ดังที่ลุงอิน (สัมภาษณ์, 1 มกราคม 2562) กล่าวว่า “ปัจจุบันตนเองจะออกมาขับสามล้อรับจ้างเฉพาะในวันที่ไม่มียานอื่นทำ หรือไม่ได้ไปไหนเท่านั้น ส่วนคิวจอดจะเป็นจุดจอดย่อย เพราะเป็นอิสระดี วันไหนอยากมากี่มา วันไหนมีธุระอื่นก็ไปทำอย่างอื่น ไม่ต้องกังวลเรื่องค่าจอดแต่อย่างใด ส่วนลูกค้าก็ขับรถตระเวนเร่หาเอา บางครั้งก็จอดรอ ส่วนหน้าฝน ก็จะไปทำนาไม่ได้มาขับสามล้อเลย”

กรณีศึกษาที่ 2 รายได้กลาง “ลุงสด” อายุ 58 ปี ขับสามล้อรับจ้างมาแล้ว 20 ปี มีรายได้เฉลี่ยจากการขับสามล้อรับจ้างอยู่ที่ 8,000 บาทต่อเดือน พื้นที่จอด คือ จุดจอดหลัก ดังที่ลุงสด (สัมภาษณ์, 10 กุมภาพันธ์ 2562) กล่าวว่า “รถสามล้อคันที่ใช้อยู่ในปัจจุบันนี้ซื้อมาแล้ว 5 ปี ใช้งานคุ้มค่ามาก ทั้งรับส่งยาย (ภรรยา) ไปขายของตลาด ตอนเช้าไปส่งไว้ตลาด-ตอนบ่ายแก่ ๆ ก็ไปรับ ส่วนช่วงกลางวันก็มาขับสามล้อ หากนับเฉพาะขับสามล้อก็จะวันละประมาณ 7-8 ชั่วโมง เงินที่ได้ก็จะตกอยู่ประมาณเดือนละ 8,000 บาท แต่ก็ไม่แน่นอนว่าจะได้วันละเท่าไร”

กรณีศึกษาที่ 3 รายได้สูง “ลุงจัน” อายุ 51 ปี ขับสามล้อรับจ้างมาแล้ว 33 ปี มีรายได้เฉลี่ยจากการขับสามล้อรับจ้างอยู่ที่ 14,000 บาทต่อเดือน พื้นที่จอด คือ จุดจอดหลัก ดังที่ลุงจัน (สัมภาษณ์, 2 มกราคม 2562) กล่าวว่า “แหล่งรายได้หลักของตน คือ การขับสามล้อรับจ้าง ซึ่งออกมาขับทุกวัน ยกเว้นในช่วงทำนาก็จะหยุด แต่หากนับเฉพาะวันที่มา จะเฉลี่ยวันละ 10 ชั่วโมง โดยรถสามล้อคันที่ใช้อยู่ปัจจุบันนี้เป็นคันที่ 3 แล้ว ซื้อมาในราคา 51,500 บาท เงินส่วนนี้ ก็ได้มาจากเงินเก็บสะสมจากการขับสามล้อรับจ้าง”

ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ข้างต้นแสดงให้เห็นว่า ความแตกต่างของรายได้เกิดจากสาเหตุที่สำคัญ คือ พื้นที่จุดจอดให้บริการ และระยะเวลาของการให้บริการ ทั้งสองส่วนมีผลอย่างยิ่งต่อรายได้ กล่าวคือ จุดจอดต่างกันมีผลต่อรายได้ที่แตกต่างกัน จุดจอดเดียวกันแต่ช่วงเวลาและระยะเวลาให้บริการแตกต่างกันก็มีผลต่อรายได้ที่แตกต่างกันด้วยเช่นกัน นอกจากนี้ ในช่วงเทศกาล อาทิ วันขึ้นปีใหม่ วันสงกรานต์ วันหยุดนักขัตฤกษ์ยาว งานประจำปีทุ่งศรีเมือง และเทศกาลงานสำคัญที่ถูกจัดขึ้นในพื้นที่ ก็ส่งผลต่อจำนวนลูกค้าที่เพิ่มขึ้นด้วย ส่วนจุดจอดหน้ามหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี จะมีลูกค้ามากเป็นพิเศษในช่วงประมาณ 1 เดือน ระหว่างการเปิด

ภาคเรียนที่ 1 และช่วงก่อนปิดภาคเรียนประมาณ 1 สัปดาห์ โดยเฉพาะการรับจ้างเหมาขนของ เข้า-ออก หอพักให้กับนักศึกษา

ด้านสัดส่วนการถือครองที่นา และผลผลิตข้าวเฉลี่ยต่อปีนั้น อธิบายถึงความแตกต่างที่สำคัญ ได้ดังนี้ กรณี “ลุงอิน” เป็นพื้นฐานของจำนวนไร่นาที่ได้ข้าวปกติ โดยใช้ประโยชน์จากที่นาปลูกข้าวอย่างเต็มที่ เพราะการถือครองที่นาจำนวน 11 ไร่ ลุงอินได้ทำนาทั้งหมดซึ่งก็ได้ข้าว จำนวน 100 กระสอบต่อปี ส่วน “กรณี “ลุงจัน” ถึงแม้จะมีที่นา 19 ไร่ แต่ได้ข้าวเพียง 150 กระสอบต่อปี และลุงสบาย มี 15 ไร่ ได้ข้าว 120 กระสอบต่อปี ซึ่งหากใช้เกณฑ์คำนวณปกติของลุงอิน จะพบว่าการทำงานของลุงจัน และลุงสบาย จะได้ข้าวน้อยกว่าปกติ ซึ่งสาเหตุดังกล่าวเกิดจาก “ที่นาบางส่วนเป็นที่ดอน ทำให้ขาดน้ำ ข้าวที่ปลูกไว้มีลำต้นเล็กจึงไม่ออกรวง ทำให้ได้ข้าวน้อย” นอกจากนี้ที่สัดส่วนไม่ปกติ กรณี “ลุงอยู่ดี” ถึงแม้ว่าจะมีที่นาอยู่ถึง 20 ไร่ แต่ได้แบ่งให้ญาติทำประมาณครึ่งหนึ่ง จึงได้ข้าวเพียงปีละ 90 กระสอบ สุดท้าย กรณี “ลุงสุข” ไม่มีที่นาเป็นของตนเอง ทำนาโดยการเช่าคนอื่นทำ และได้ข้าวหลังจากการแบ่งสัดส่วนประมาณ 60 กระสอบต่อปี

จากข้อมูลที่ปรากฏข้างต้นเป็นตัวอย่างเพื่ออธิบายให้เห็นว่า จำนวนที่นาที่ถือครอง กับที่นาที่ปลูกข้าวจริง ไม่ได้เป็นไปในทิศทางเดียวกันเสมอไป เนื่องจากอาจมีเหตุปัจจัยที่แตกต่างกัน อาทิ มีสมาชิกในครัวเรือนมาก จึงเลือกที่จะทำนาทั้งหมด เพราะต้องการได้ข้าวในปริมาณที่มาก ในมุมที่ตรงข้าม มีสมาชิกในครัวเรือนน้อย จึงทำน้อย และจะเอาเวลาที่เหลือไปทำกิจกรรมอื่นเพื่อหารายได้แทน ทำให้เลือกที่จะทำนาเพียงบางส่วน ให้มีข้าวเพียงพอต่อการบริโภคเท่านั้น ส่งผลให้ผลผลิตข้าวเฉลี่ยต่อปีของชาวนาเป็นไปสัดส่วนที่ไม่เท่ากัน

รายได้ไม่พอกับรายจ่าย: แรงขับเคลื่อนการดิ้นรนของชาวนาอีสาน ปัจจุบันในยุคที่ชาวนาเผชิญกับภัยคุกคามที่ตนเองไม่สามารถต่อกรได้ จากราคาข้าว และสินค้าเกษตรที่ตกต่ำ สวนทางกลับค่าครองชีพที่สูงขึ้น ทำให้รายได้จากภาคการเกษตรไม่เพียงพอสำหรับรายจ่ายในครัวเรือน ดังข้อมูลที่สะท้อนว่า ตนเองได้ขาดทุนจากอาชีพทำนา ยกตัวอย่าง 2 กรณี ดังนี้

กรณีลุงใจ (สัมภาษณ์, 10 กุมภาพันธ์ 2562) กล่าวว่า “ปัจจุบันทำนาเพื่อให้มีข้าวกินเท่านั้น หวังทำเพื่อขายไม่ได้หรอก เพราะต้นทุนมันสูง หยิบจับอะไรก็ต้องใช้เงินหมด ค่าปุ๋ย ค่าน้ำมัน ค่าแรงก็แพง จะทำเองหมดก็ไม่ไหว ถึงแม้ว่าจะมีคนรู้จักเสนอนาเช่าให้ทำ นอกเหนือจากที่นาของตนเองที่มีอยู่ก็ไม่ทำ เพราะทำไม่ไหว ทำไม่คุ้ม ก็เลยออกมาหาจ้างสามล้อดีกว่า ถึงแม้จะได้เงินไม่มากและได้ไม่แน่นอนแต่ก็ยังว่าดีอยู่” ทิศทางเดียวกันกับ กรณีพี่มัน ซึ่งเป็นสามล้อรับจ้างที่อายุน้อยที่สุด คือ 38 ปี และถือว่าเป็นคนรุ่นใหม่ในบริบทของอาชีพสามล้อรับจ้าง ซึ่งพี่มัน (สัมภาษณ์, 18 เมษายน 2562) กล่าวว่า “ตนเองมีที่นาอยู่จำนวน 5 ไร่ ซึ่งได้รับมรดกจากครอบครัวของภรรยา และได้ทำนามาตลอดได้ข้าวประมาณปีละ 70 กระสอบ ซึ่งเพียงพอต่อการ

บริโภครอบครวัแล้ว แต่แม่ยาย ก็อยากจะทำนาในแปลงที่เป็นของแม่ยายด้วย ซึ่งตนเองได้ปฏิเสธไป โดยให้เหตุผลไปว่า ต้องการที่จะมาหาขับสามล้อรับจ้างดีกว่า เพราะเมื่อเปรียบเทียบกับหารายได้เข้าครอบครัวได้สูงกว่าการทำนา” และแทบที่จะเป็นข้อมูลชุดเดียวกันกับ กรณีของลุงอิน (สัมภาษณ์, 1 มกราคม 2562) ที่กล่าวว่า “ตนเองทำนาพอให้มีข้าวกิน ส่วนเงินมาหาขับสามล้อเอา เพราะทำนาแล้วจะหวังเอาข้าวไปขายมันไม่คุ้ม แต่ที่ยังทำอยู่เพราะพ่อแม่เคยพาทำมา หากไม่ทำต่อเขาจะว่าเราขี้เกียจ ว่าเราไม่เอาไหน”



ภาพประกอบ 2 รถสามล้อ และเครื่องมือการเกษตร

(ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย)

ข้อมูลดังกล่าวบ่งชี้ให้เห็นว่า ชาวนาต้องดิ้นรนแสวงหารายได้จนกลายเป็นผู้หารายได้นอกภาคการเกษตร ด้วยการเป็นสามล้อรับจ้างนอกหมู่บ้าน โดยมุ่งสู่พื้นที่ศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจของเมืองอุดรธานี ซึ่งมีพื้นที่ว่างอันน้อยนิดสำหรับแสวงหารายได้ไปจนเจือครอบครัว ทั้งนี้ ชาวนาที่เร่ออกไปเป็นสามล้อรับจ้างในเขตเทศบาลนครอุดรธานี จะมีรายได้เฉลี่ยอยู่ที่ 8,350 บาทต่อเดือน และมีรายจ่ายเฉลี่ยเฉพาะที่เกี่ยวข้อง ในกิจกรรมระหว่างการเดินทางเป็นสามล้อรับจ้างอยู่ที่ประมาณวันละ 160 บาท ส่วนรายได้สุทธิจากสามล้อรับจ้างนี้ อาจไม่สามารถคำนวณได้อย่างชัดเจนมากนัก เนื่องจากตามตัวเลขดังกล่าว ไขว่กิจกรรมการเป็นสามล้อรับจ้างจะเกิดขึ้นในทุกวัน แต่หากเราตั้งสมมติฐานแบบเส้นตรงว่า กิจกรรมนี้เกิดขึ้นทุกวัน รายจ่ายส่วนนี้ก็พอที่จะคำนวณได้ ดังนี้ รายจ่าย 160 บาท $\times$ 30 วัน = 4,800 บาท – รายได้เฉลี่ย 8,350 บาท ก็เหลือเดือนละประมาณ 3,550 บาท

จากตัวเลขข้างต้น ถึงแม้ว่าจะเป็นรายได้ที่ไม่สูงมากนัก แต่โดยพื้นฐานแล้วสามล้อรับจ้าง มีทัศนะต่อรายได้ในกิจกรรมนี้ว่า เป็นพื้นที่ในการหาเงินสดได้แบบวันต่อวัน หรือในทฤษฎีทางการเงินการลงทุนเรียกว่า เป็นกิจกรรมที่มีสภาพคล่องทางการเงินสูง ดังที่ ลุงอยู่ดี (สัมภาษณ์, 2 มกราคม 2562) ได้กล่าวว่า “อาชีพขับสามล้อมันดี ขับมาแล้ว 32 ปี เป็นงานที่ไม่

หนัก ออกมาซบก็ได้เงิน ไม่ออกมาก็ได้เงิน เงินที่ได้ส่วนหนึ่งก็สะสมไว้และนำไปเป็นค่าใช้จ่ายในการทำนาด้วย”

พลวัตและการปรับตัวของสามล้อรับจ้างในโลกสมัยใหม่ ดังที่กล่าวถึง ความเป็นมาของอาชีพสามล้อรับจ้างในเมืองอุดรธานี เกิดขึ้นมาตั้งแต่การเข้ามาของฐานทัพสหรัฐอเมริกา จนถึงปัจจุบัน สามารถจำแนกได้ 3 ยุค ดังนี้

ช่วงแรก **“ยุคการก่อรูป พ.ศ. 2505-2518”** ผู้วิจัยพยายามค้นหาข้อมูลว่าสามล้อรับจ้างเกิดขึ้นในจังหวัดอุดรธานีครั้งแรกเมื่อใด และใครเป็นผู้ประกอบอาชีพเป็นคนแรก แต่เนื่องจากในประเด็นดังกล่าวนี้ ไม่มีการจดบันทึกข้อมูลจากบุคคลหรือส่วนงานใดเลย จึงทำให้ไม่พบข้อมูลหลักฐานที่แน่ชัด อย่างไรก็ตาม งานของ พงษ์ศักดิ์ ปัตถา (2550) บ่งชี้ว่า อาชีพสามล้อรับจ้างในช่วงแรกจะเป็นสามล้อถีบเท่านั้น และก่อตัวขึ้นในช่วงที่เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจแบบก้าวกระโดด หลังจากการเข้ามาของฐานทัพ และทหารสหรัฐอเมริกาในช่วงสงครามเย็น เนื่องจากในช่วงก่อนทศวรรษที่ 2500 สังคมอุดรธานี เกือบทั้งหมดอยู่ในภาคเกษตรกรรม จึงสามารถตั้งข้อสังเกตได้ว่า ก่อนการเข้ามาของฐานทัพสหรัฐอเมริกา เศรษฐกิจยังไม่ขยายตัว สามล้อรับจ้างจึงยังไม่เกิดขึ้น แต่เมื่อหลังการเข้ามาของทหารสหรัฐอเมริกา ได้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงในภาคอุตสาหกรรมและการบริการในพื้นที่เมือง ผสมกับความยากจนและข้อจำกัดเรื่องช่องทางการหารายได้ จึงเป็นปัจจัยที่หนุนเสริมให้เกิดการก่อรูปของการถีบสามล้อรับจ้างในเขตเมืองอุดรธานี

ช่วงที่สอง **“ยุคการเติบโต พ.ศ. 2519-2555”** จากช่วงแรกที่มีเฉพาะสามล้อถีบนั้น ถึงแม้ต่อมาสหรัฐอเมริกาจะถอนทหารออกไป เศรษฐกิจเมืองอุดรธานี อาจซบเซาลงบ้าง แต่ก็ได้รับผลกระทบเพียงไม่นาน ก็กลับมาฟื้นตัวได้ ส่วนหนึ่งก็เกิดจากนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจของรัฐบาล ผสมกับศักยภาพ และที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของจังหวัดอุดรธานีด้วย

จากที่มีสามล้อถีบในพื้นที่เป็นจำนวนมาก สามล้อถีบจึงเกิดการพัฒนามาเป็นสามล้อเครื่อง เมื่อปี พ.ศ. 2519 เมื่อนายอิทธิพงษ์ โอภาสเกียรติกุล ซึ่งเปิดร้านซ่อมรถจักรยานยนต์เล็ก ๆ ที่สี่แยกคอกวัว อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี ได้รับการขอร้องจากคนถีบสามล้อรับจ้างที่อายุมากคนหนึ่ง ขอให้เอาเครื่องยนต์มอเตอร์ไซค์ใส่รถสามล้อถีบของเขา เพราะอายุมากแล้วถีบไม่ไหว จากนั้นนายอิทธิพงษ์ จึงได้คิดค้นประดิษฐ์และพัฒนาอย่างต่อเนื่อง จนสำเร็จสามารถใช้งานได้ดี (อิทธิพงษ์มอเตอร် จำกัด, ม.ป.ป.: ออนไลน์) สามล้อเครื่องในเมืองอุดรธานี เริ่มได้รับความนิยมตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา เนื่องจากมีความเร็ว คล่องตัวสูง และสามารถบรรทุกผู้โดยสารและสิ่งของได้มากกว่าสามล้อถีบ ลูกค้ายินยอมใช้บริการ อาชีพนี้จึงเป็นอาชีพที่สร้างรายได้ให้กับครอบครัวไม่แพ้อาชีพอื่น ดังกรณีของ “ลุงอิน” อายุ 60 ปี ขับสามล้อรับจ้างมาแล้ว 30 ปี ลุงอิน (สัมภาษณ์, 1 มกราคม

2562) กล่าวว่า “ตนเองมีลูกอยู่ 3 คน ปัจจุบันลูกแต่ละคน อายุ 37 ปี 35 ปี และ 32 ปี คนหลังสุดเสียชีวิตแล้วจากอุบัติเหตุ แต่ก่อนซบสามล้อหาเงินสามารถส่งลูกเรียนได้จนจบ ม.3 ได้ทั้ง 3 คน ค่ากินค่าอยู่ ค่าไฟ ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ก็มาจากเงินซบสามล้อทั้งนั้น อาชีพนี้ในอดีตจึงเป็นอาชีพที่มั่นคงไม่เหมือนกับตอนนี้ ออกมาได้แค่ค่าเอ็มร้อย (คือ M150) ก็ถือว่าดีแล้ว” จากข้อมูลดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่า การเติบโตของภาคบริการสามล้อรับจ้าง ทำให้อาชีพนี้เป็นอาชีพที่มีความมั่นคง แต่เมื่อเวลาและสภาพแวดล้อมของสังคมและเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไป ส่งผลให้อาชีพนี้ได้รับผลกระทบอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้เช่นกัน

ช่วงที่สาม **“ยุคปัจจุบัน: ขาลง กับอนาคตที่พลาหมัว”** ด้วยความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ทั้งวิถีชีวิตและค่านิยมของผู้คน การขยายตัวของเมืองและเศรษฐกิจ ตลอดจนนโยบายจากหน่วยงานภาครัฐ ทำให้ในปัจจุบันสามล้อรับจ้างต้องเผชิญกับความท้าทายที่สำคัญ ดังนี้ 1) วิถีชีวิตและค่านิยมของผู้คนได้เปลี่ยนแปลงไป ส่งผลให้ลูกค้าลดน้อยลง ด้วยความเป็นสมัยใหม่ได้เข้ามาแทนที่ สามล้อรับจ้างจึงถูกมองว่า เป็นพาหนะที่ล้าสมัย เวลานั่งก็ไม่สะดวก ในฤดูร้อนอากาศก็ร้อน ในฤดูฝนก็เปียกฝน ถึงแม้ว่าจะมีหลังคาและผ้าใบคลุมด้านข้างก็ตาม 2) คนทั่วไปมีรถส่วนตัวเพิ่มมากขึ้น ภาพนี้เห็นทั่วไปตามท้องถนน จะสังเกตเห็นได้ว่า ผู้คนมีรถส่วนตัวเกือบทุกคน บางคนก็มีทั้งรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ ทำให้ไม่มีความจำเป็นที่ต้องใช้บริการสามล้อรับจ้าง และ 3) การแข่งขันที่สูง การแข่งขันที่เกิดขึ้นในภาคบริการรับ-ส่งผู้โดยสาร พบว่า มีการแข่งขันอย่างน้อย 3 ส่วน ดังนี้ (1) ระหว่างสามล้อรับจ้างด้วยกันเอง ที่มีปริมาณไม่สอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสาร (2) ระหว่างสามล้อรับจ้างกับมอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถสาย แกร็บคาร์ (Grab car) และรถแท็กซี่ (3) ระหว่างรถสามล้อรับจ้างกับรถโดยสาร Udon City Bus ที่เป็นระบบขนส่งมวลชนภายใต้การกำกับดูแลเชิงนโยบายของเทศบาลนครอุดรธานี โดยทั้ง 3 ประเด็นดังกล่าว ในมุมมองของสามล้อรับจ้างแล้วถือว่าเป็นภัยคุกคามต่อรายได้ของพวกเขาเป็นอย่างยิ่ง

นอกจากนี้ส่วนหนึ่งต้องยอมรับว่า ถึงแม้จุดจุดหลักจะมีป้ายอัตราค่าโดยสารอย่างชัดเจน แต่เป็นการแสดงอัตราค่าโดยสารในเฉพาะบางพื้นที่ที่เป็นจุดสำคัญเท่านั้น ส่วนจุดจอดย่อยจะไม่มีข้อมูลอัตราค่าโดยสาร ทำให้ลูกค้าเกิดความไม่มั่นใจ ผนวกกับอัตราค่าโดยสาร เมื่อเปรียบเทียบกับส่วนอื่นก็ถูกมองว่า มีค่าโดยสารที่แพงกว่าด้วย ทำให้ผู้คนส่วนใหญ่เลือกใช้บริการกับรถประเภทอื่น โดยเฉพาะในเส้นทางที่มีรถโดยสารประจำทางผ่าน ดังภาพสะท้อนจากการสนทนากับลุง และพี่มัน (สัมภาษณ์, 18 เมษายน 2562) ที่สะท้อนไปในทิศทางเดียวกันว่า “ปัจจุบันเขามีรถกันทุกคน คู่แข่งก็มาก บางคนเข้ามาถามราคาเราแล้วก็บอกว่า “แพง” ก็ไม่ไป ทำให้รายได้ลดลง และก็มีแนวโน้มที่จะลดลงเรื่อย ๆ ต่อไปก็ไม่ว่าจะเป็นยังไง ทุกวันนี้ขับรถออกมาแต่ละวันเราก็ต้องพึ่งดวงด้วย” จากรายได้ที่ลดน้อยลงอย่างเห็นได้ชัด ทำให้สามล้อรับจ้างต้อง

ปรับตัวเพื่อให้เข้ากับบริบทของสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป ด้วยการแสวงหากิจกรรมอื่นทำอีก เพื่อให้พอที่จะมีรายได้มาชดเชยส่วนที่ขาดหายไป

“หาเงิน” ผ่านกิจกรรมหลากหลาย: ในระบบเศรษฐกิจที่ต้องพึ่งดวง จากจำนวนลูกค้าที่ลดน้อยลง สวนทางกับคู่แข่งที่เพิ่มขึ้น การเดินทางออกจากบ้านก็ต้องพึ่งดวงพึ่งโชค แต่อย่างไรก็ตาม สามล้อรับจ้างก็เชื่อว่า จะนั่งรอลูกค้า นั่งรอแต่รายได้จากกิจกรรมรับ-ส่งผู้โดยสารเท่านั้น คนกลุ่มนี้ไม่ยอมร่วมมือต่อโชคชะตา แต่มองว่าตนเองต้องดิ้นรนหารายได้จากกิจกรรมอื่นอีกด้วย ดังกรณีของ ลุงใส (สัมภาษณ์, 30 พฤษภาคม 2562) ที่อธิบายให้ฟังว่า “พอลูกค้ามันน้อยลง และในวันหนึ่ง ๆ ที่ออกมา ก็ได้ลูกค้าเพียงวันละ 4-5 คน ดังนั้น ช่วงว่างระหว่างรอลูกค้า ก็सानแหไปด้วย หนึ่งเดือนก็सानได้ประมาณ 2 ดวง ก็ขายได้ดวงละ 800-900 บาท พอหักต้นทุนค่าเชือก ค่าโซ่ ถ่วงแห ก็พอได้เงินมาเป็นค่าน้ำ ค่าไฟในบ้านอยู่นะ” และกรณีของ ลุงสบาย (สัมภาษณ์, 30 พฤษภาคม 2562) ที่เล่าว่า “บางวันก็จะเตรียมอุปกรณ์ เตรียมไม้ไผ่มาทำจักสานด้วย ทั้งสานข้องใส่ปลา สานส้มดักปลา สานกระติบข้าว สานแล้วบางอย่างก็เก็บไว้ใช้เอง บางอย่างก็ขาย”



ภาพประกอบ 3 สามล้อรับจ้างกำลังสานแห (เครื่องมือจับปลา) ระหว่างรอลูกค้า

(ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย)

นอกจากนี้ ในบางวันที่มีกิจกรรมอื่นที่สามารถสร้างรายได้ให้กับพวกเขา คนกลุ่มนี้ก็พร้อมที่จะลาหยุดชั่วคราวจากการเป็นสามล้อรับจ้างไปทำกิจกรรมอื่น ดังกรณีตัวอย่าง 2 กรณี ดังนี้ กรณีที่ 1 ลุงอิน ด้านข้างรถสามล้อจะติดป้ายว่า “รับจ้างตัดหญ้า” พร้อมกับกระบอกฮอร์นที่ติดไว้ด้วย โดยลุงอิน (สัมภาษณ์, 1 มกราคม 2562) กล่าวว่า “ตนเองรับจ้างตัดหญ้าด้วย หากวันไหนมีคนมาจ้างไปตัดหญ้า วันนั้นก็จะไม่ได้มาขับสามล้อ ส่วนเรื่องราคาแล้วแต่เราจะตกลงกัน ขึ้นอยู่กับพื้นที่และความยากง่าย ประเภทของหญ้า โดยปกติหากรับจ้างตัดหญ้าก็จะได้วันละ 300-500 บาท แต่ก็ไม่ได้ทำเต็มวันนะ บางงาน 3-4 ชั่วโมงก็ตัดเสร็จแล้ว”

ส่วนกรณีที่ 2 ลุงสุข (สัมภาษณ์, 11 มีนาคม 2562) กล่าวว่า “ในวันที่ตรงกับวันพระ และวันสำคัญทางพุทธศาสนา จะไม่ได้ออกมาขับสามล้อ เพราะที่บ้านทำพวงมาลัยขายด้วย ภรรยาเป็นคนทำ ตอนเช้ามาขายที่วัดแถวบ้าน ซึ่งขายไม่แพง เพราะชาวบ้านที่มาซื้อมีแต่คนรู้จัก มีแต่ญาติกัน และถือว่าเป็นการร่วมทำบุญด้วย กำไรก็พอได้แต่ก็ถือว่าไม่มากนัก ทั้งนี้ หากในตอนเช้าขายที่วัดไม่หมด ตอนเย็นก็จะเอาไปขายที่ตลาดในหมู่บ้าน”



ภาพประกอบที่ 4 สามล้อรับจ้างกับการรับจ้างตัดหญ้า
(ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย)



ภาพประกอบที่ 5 สามล้อรับจ้างกับการขายพวงมาลัย
(ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย)

ทั้ง 3 กรณีข้างต้นสะท้อนให้เห็นว่า คนกลุ่มนี้ ได้ดิ้นรนทำมาหากินและสร้างรายได้ในหลากหลายกิจกรรม เกิดการแตกตัวรูปแบบการหาเงิน เพื่อกระจายความเสี่ยงและสร้างหลักประกันความมั่นคงให้กับตนเองและครอบครัว โดยการสวมบทบาท ทั้งการเป็นชาวนา เป็นสามล้อรับจ้าง และรับจ้างตัดหญ้า นอกจากนี้คนกลุ่มนี้ ก็พร้อมจะทำการค้าขายเล็ก ๆ น้อย ๆ ตลอดจนการเป็นแรงงานรับจ้างนอกภาคการเกษตรที่พอจะมีรายได้ให้กับตนเองและครอบครัวอีกด้วย

กิจกรรมผ่อนคลายในสถานะที่ต้องดิ้นรน ปฏิสัมพันธ์และกิจกรรมที่สังเกตเห็นจากการสำรวจภาคสนาม พบว่าในช่วงระหว่างรอลูกค้าเรียกใช้บริการ สามล้อรับจ้างมีปฏิสัมพันธ์และกิจกรรมภายในกลุ่มที่สำคัญ ดังนี้

1) การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร พื้นที่จุดจอดบริการ เป็นพื้นที่แห่งการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร สร้างข้อถกเถียงร่วมกันระหว่างกลุ่มสามล้อรับจ้าง ทั้งกิจกรรมการพูดคุย ประเด็นเหตุบ้านการเมือง ตั้งแต่เรื่องราวในระดับครอบครัว เรื่องความทุกข์ยากในการทำมาหากิน เรื่องหนี้สิน เรื่องการเมืองท้องถิ่น ไปจนถึงการเมืองระดับชาติ ซึ่งจะเห็นได้ว่าคนกลุ่มนี้ได้มีปฏิสัมพันธ์ในกลุ่มสมาชิกด้วยกันไปในทางที่ดี (ยกเว้นภายนอกกลุ่ม ซึ่งอาจเคยมีกรณีขัดแย้งเรื่องการแย่งลูกค้ากัน)

2) การเล่นหมากฮอส พบว่า บางจุดมีการเตรียมกระดานหมากฮอส ซึ่งเป็นกระดานไม้อัด หรือบางจุดจะเป็นกระดานคอนกรีต ด้วยการติดตารางทำเครื่องหมายลงบนฟุตบอลริมถนน ส่วนตัวเล่น จะเป็นฝาน้ำอัดลม ฝาเบียร์ ฝาโซดา หรือฝาเครื่องดื่มชูกำลังที่พอหาได้ในละแวกนั้น อย่างนั้น เพื่อเพิ่มความสุขและเพิ่มความตื่นเต้น อาจมีการเดิมพันกันเล็กน้อยด้วย เช่น ใครแพ้ต้องเลี้ยงเครื่องดื่มชูกำลัง เป็นต้น

3) การฟังเพลง พบว่า สามล้อรับจ้างบางคน มีวิทยุแบบพกพาติดตัวมาด้วย เปิดเพลง นั่งฟังเพลงที่ตนเองชื่นชอบและสนใจ นอกเหนือจากการฟังเพลงผ่านทางวิทยุแล้ว มีบางคนฟังเพลง ดูหนัง ดูรายการทีวีผ่านสมาร์ทโฟน ส่วนพื้นที่ให้บริการที่นอกเหนือจากหน้าห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ พบเห็นได้ว่า สามล้อรับจ้างบางคนได้มีการตระเตรียมเก้าอี้ขาพับแบบพกพา-พับเก็บได้สะดวก เพื่อนั่ง-นอน ดูรายการทีวี ฟังเพลงระหว่างรอการเรียกใช้บริการของลูกค้า

สรุปและอภิปรายผล

“เมื่อคน ๆ หนึ่ง จากที่เป็นชาวนาในช่วงฤดูการทำนา แต่พอว่างเว้นจากการทำนาก็ผันตัวเองมาเป็นสามล้อรับจ้าง ทั้งนี้ คนกลุ่มนี้มีเงื่อนไขในการดำรงชีวิตว่า ตนเองจะทำนาเพื่อมีข้าวกินสำหรับบริโภคเท่านั้น ไม่ได้หวังเพื่อขาย แต่ต้องการไปหารายได้จากนอกภาคการเกษตรด้วยการเป็นสามล้อรับจ้าง เพื่อหารายได้มาจุนเจือครอบครัว” ประเด็นข้างต้นเป็นส่วนสำคัญของข้อค้นพบในงานศึกษาชิ้นนี้ ซึ่งสอดคล้องกับที่ ประภาส ปิ่นตบแต่ง (2558) ได้เสนอว่า ชาวนาในชนบท การ

ทำนาเพียงอย่างเดียวไม่ใช่ทางรอด ชาวนาปรับตัวหารายได้นอกภาคการเกษตร กิจกรรมในลักษณะดังกล่าวเป็นการดิ้นรน เพื่อแสวงหาทางออกสำหรับชีวิตสมัยใหม่ที่มีอาจำาศัย ความสัมพันธ์แบบเดิม

ส่วนประเด็น พัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงของสามล้อรับจ้างในเขตเทศบาลนคร อุตรธานี สามารถจำแนกได้เป็น 3 ยุค เริ่มตั้งแต่ “ยุคการก่อรูป พ.ศ. 2505-2518” การก่อรูป อาชีพสามล้อรับจ้างในช่วงแรกยังเป็นสามล้อถีบ ซึ่งการเกิดขึ้นของอาชีพนี้ได้รับผลพวงสำคัญมา จากการเข้ามาตั้งฐานทัพของสหรัฐอเมริกาในช่วงสงครามเย็น ทำให้เศรษฐกิจในเมืองอุตรธานี ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยทหารสหรัฐอเมริกานิยมเดินทางด้วยสามล้อถีบ เพราะในช่วงนี้ยังไม่มี การบริการรับ-ส่งในรูปแบบอื่น ต่อมา “ยุคการเติบโต พ.ศ. 2519-2555” จากการขยายตัวของ จำนวนผู้ใช้บริการสามล้อถีบ ทำให้มีผู้ประดิษฐ์คิดค้นและพัฒนาจากสามล้อถีบมาเป็นสามล้อ เครื่อง ซึ่งมีสมรรถนะและศักยภาพที่สูงกว่า เร็วกว่า บรรทุกได้มากกว่า ทำให้ผู้คนนิยมใช้บริการ เป็นจำนวนมาก สุดท้าย คือ “ยุคปัจจุบัน” ผู้คนเริ่มหันหลังให้กับการเดินทางด้วยสามล้อรับจ้าง เพราะโดยปกติแล้วจะมีรถส่วนตัวกันทุกคน และภาคบริการรับ-ส่งผู้โดยสารก็มีการแข่งขันสูง ทำให้เมื่อถูกคัดค้าน้อยลง รายได้จึงลดน้อยลงด้วย

แต่อย่างไรก็ตาม เชื่อว่าสามล้อรับจ้าง จะกัมหนายอมแพ้ต่อโชคชะตา สะท้อนผ่านการดิ้นรนหารายได้จากกิจกรรมอื่น ๆ ที่นอกเหนือจากการทำนาและเป็นสามล้อรับจ้าง ไม่ว่าจะเป็นการทำเครื่องมือจับปลาขาย ดังกรณี ลุงใส ที่ระหว่างรอลูกค้าเรียกใช้บริการก็จะสานแพไปด้วย กรณี ลุงอิน นอกจากหารายได้จากสามล้อรับจ้างก็จะรับจ้างตัดหญ้าด้วย หรือกรณีของ ลุงสุข ที่ได้หาเงิน ด้วยการค้าขายเล็ก ๆ น้อย ๆ ในหมู่บ้านด้วย ซึ่งในสภาวะการที่เกิดขึ้นข้างต้นนั้นสอดคล้องกับ สุกรี สมอนา (2559) ที่ได้บ่งชี้ว่า ในทศวรรษนี้พลังทางเศรษฐกิจเสรีนิยมใหม่ได้เข้ามามีอิทธิพลต่อ ภูมิภาคอีสานอย่างมาก ซึ่งนับว่าได้ดึงเอาชาววนาอีสานที่เคยทำนาแบบดั้งเดิมออกมาสู่การเป็นผู้ที่มี อาชีพที่หลากหลาย เช่น รับจ้างนอกภาคเกษตร ประกอบธุรกิจส่วนตัว เป็นเจ้าของกิจการขนาดเล็ก วิธีการดำรงอยู่ของชาวนาในลักษณะนี้ พงษ์ เถาถวิล (2551) มองว่า เป็นการครองชีพแบบ สองขาหยั่ง โดยขาหยั่งหนึ่งพึ่งพาการเป็นผู้ผลิตทางการเกษตร ส่วนอีกข้างหนึ่ง พึ่งพารายได้ นอกเหนือจากการเป็นผู้ผลิตทางการเกษตร

ท้ายสุดจะเห็นได้ว่า สภาวะการดำรงอยู่และการทำมาหากินของสามล้อรับจ้าง จึงมี ลักษณะของการต่อสู้และดิ้นรนในการแสวงหารายได้ที่หลากหลายช่องทาง ทั้งในและนอกภาค การเกษตร เพื่อลดความเสี่ยงและเพิ่มความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมให้กับตนเองและ ครอบครัว

ข้อเสนอแนะ

ด้านนโยบายระดับรัฐ ควรพัฒนานโยบายที่สร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมให้กับกลุ่มคนที่มีรายได้น้อยมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะครัวเรือนที่อยู่ในภาคการเกษตรและกลุ่มคนที่หารายได้ในระบบเศรษฐกิจนอกภาคทางการ เช่นกรณี “สามล้อรับจ้าง” ที่เผชิญกับข้อจำกัดในการเข้าถึงสวัสดิการจากภาครัฐ เพื่อช่วยเหลือคนกลุ่มนี้ให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น พร้อมกับพัฒนาความเป็นอยู่ของตนเองและครอบครัวได้ในโอกาสต่อไป

ด้านนโยบายระดับท้องถิ่น ควรสนับสนุนและส่งเสริมช่องทางการหารายได้ในเศรษฐกิจนอกภาคทางการ เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าสู่กระบวนการแสวงหารายได้ที่เหมาะสม เช่นกรณี “สามล้อรับจ้าง” ควรเปิดพื้นที่และกำหนดกติกาที่เหมาะสมต่อทุกฝ่าย ให้สามล้อรับจ้างมีพื้นที่ทำมาหากิน การผลักดัน กีดกัน หรือปฏิเสธการมีตัวตนของคนกลุ่มนี้ เป็นสิ่งที่ควรหลีกเลี่ยงในสังคมปัจจุบัน

ด้านการจัดการสามล้อรับจ้าง ควรมีการสร้างกฎกติกา สถานที่จอดบริการและอัตราค่าโดยสารให้เป็นระบบมากยิ่งขึ้น โดยให้ความสำคัญกับการจัดการร่วม และการมีส่วนร่วมจากภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน สามล้อรับจ้าง และนักวิชาการ ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน สามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า ตลอดจนลดปัญหาเรื่องระบบพรรคพวกและความขัดแย้งของกลุ่มสามล้อรับจ้างด้วย

ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาค้างต่อไป ควรขยายพื้นที่ขอบเขตและกลุ่มตัวอย่างการศึกษาให้หลากหลายมากขึ้น ครอบคลุมพื้นที่ทั้งจังหวัด ครอบคลุมกลุ่มตัวอย่าง หรือผู้ให้ข้อมูลที่กว้างขึ้น เช่น สามล้อรับจ้างทุกกลุ่ม (ไม่ใช่เฉพาะที่เป็นชาวนา) กลุ่มผู้รับบริการ หรือกลุ่มลูกค้า ตลอดจนบุคคล และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดเรื่องกฎกติกา เป็นต้น

เอกสารอ้างอิง

- กนิษฐา เรืองวรรณศักดิ์. (2561). การศึกษาเอกลักษณ์จังหวัดอุดรธานีเพื่อออกแบบรถสามล้อระบบไฮบริด. *วิชาการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สจล.* 26(1), 256-275. สืบค้นจาก <https://so04.tci-thaijo.org/index.php/archkmit/article/view/132839/99684>
- จตุพล รุจิพัชรกุล. (2554). *รูปแบบการจัดการแรงงานนอกระบบแบบบูรณาการ: ศึกษาเฉพาะกรณีแรงงานในเขตเทศบาลนครอุดรธานี*. รัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต สาขารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี.

- ธิดิญา เหล่าอัน. (2553). *ความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของ “สังคมชาวนา” อีสาน ตั้งแต่ พ.ศ. 2500-2550: ศึกษากรณีหมู่บ้านกู่กาสิงห์ จังหวัดร้อยเอ็ด*. ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- บัวพันธ์ พรหมพักพิง. (2560). ความเปราะบางของครัวเรือนในเมืองอุดรธานี ภายใต้บริบทการขยายตัวของเมือง. *พัฒนาสังคม*. 19(2), -92. สืบค้นจาก <https://so04.tci-thaijo.org/index.php/jsd/article/view/100937>
- ประภาส ปันตบแต่ง. (2558). การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจการเมืองในชุมชนชนบทและการปรับตัว. *พัฒนาสังคม*. 17 (1), หน้า 29-64. สืบค้นจาก <https://so04.tci-thaijo.org/index.php/jsd/article/view/37426>
- ปิยบุตร ไพบูลย์. (2541). *ปัญหาและแนวทางแก้ไขรถสามล้อปั่นในเขตเทศบาลนครอุดรธานี*. สังคมสงเคราะห์ศาสตร์มหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- พงษ์ศักดิ์ ปัตถา. (2550). *ผลกระทบของฐานทัพสหรัฐอเมริกาต่อสภาพเศรษฐกิจและสังคมของเมืองอุดรธานี พ.ศ.2505-2520*. อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ศึกษา มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- พฤกษ์ เถาวิล. (2551). การดำรงอยู่ของสังคมชาวนา: กรณีศึกษาปัญหาหนี้สินในหมู่บ้านชนเมือง. *ศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี*. 4 (5), หน้า 81-104.
- พอพันธ์ อูยานนท์. (2560). *เศรษฐกิจอีสาน พัฒนาการและการเปลี่ยนแปลง*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- เพ็ญแข คชเดช. (2543). *บทบาททางเศรษฐกิจและการเมืองของคนไทยเชื้อสายจีนในเขตเทศบาลนครอุดรธานี พ.ศ.2480 ถึง พ.ศ.2540*. ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาไทยคดีศึกษา มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.
- มณีนัย ทองอยู่. (2546). *การเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจชาวนาอีสาน*. กรุงเทพฯ: พิมพ์ดี.
- ยศ สันตสมบัติ. (2546). *พลวัตและความยืดหยุ่นของสังคมชาวนา: เศรษฐกิจชุมชนภาคเหนือ และการปรับกระบวนการทัศน์ว่าด้วยชุมชนในประเทศโลกที่สาม*. เชียงใหม่: วิทอินดิไซน์.
- ยุคล พิทักษ์. (2560). “ผู้ค้าถุงพลาสติกอีสาน” ในโลกสมัยใหม่: จากสังคมชาวนาสู่ระบบสังคมเศรษฐกิจแบบเงินตรา. *พัฒนาสังคม*. 19(1), 127-146. สืบค้นจาก <https://so04.tci-thaijo.org/index.php/jsd/article/view/89836>
- สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์. (2555). *ระเบียบวิธีการวิจัยทางสังคมศาสตร์*. (พิมพ์ครั้งที่ 15). กรุงเทพฯ: ห้างหุ้นส่วนจำกัดสามลดดา.
- สุภีร์ สมอนา. (2559). *สังคมวิทยาอีสาน*. อุดรธานี: ศักดิ์ศรีอักษรการพิมพ์.

สุวิทย์ ธีรศาศวัต. (2551). *เศรษฐกิจอีสานหลังมีทางรถไฟ*. ขอนแก่น: คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

อติพงษ์มอเตอร์. (ม.ป.ป.). *ประวัติรถสามล้อเครื่อง*. สืบค้นเมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562.

สืบค้นจาก <http://www.atipongmotor.com/2014-thai/about/skylab-history/>

อรรถจักร์ สัตยานุรักษ์. (2559). *ลืมน้ำอ้าปาก จาก “ชาวนา” สู่ “ผู้ประกอบการ”*. กรุงเทพฯ: มติชน

สัมภาษณ์

พี่มัน. คนขับสามล้อรับจ้าง. (18 เมษายน 2562). สัมภาษณ์.

ลุงคง. คนขับสามล้อรับจ้าง. (18 เมษายน 2562). สัมภาษณ์.

ลุงจัน. คนขับสามล้อรับจ้าง. (2 มกราคม 2562). สัมภาษณ์.

ลุงใจ. คนขับสามล้อรับจ้าง. (10 กุมภาพันธ์ 2562). สัมภาษณ์.

ลุงสด. คนขับสามล้อรับจ้าง. (10 กุมภาพันธ์ 2562). สัมภาษณ์.

ลุงสบาย. คนขับสามล้อรับจ้าง. (30 พฤษภาคม 2562). สัมภาษณ์.

ลุงสุข. คนขับสามล้อรับจ้าง. (11 มีนาคม 2562). สัมภาษณ์.

ลุงใส. คนขับสามล้อรับจ้าง. (30 พฤษภาคม 2562). สัมภาษณ์.

ลุงอยู่ดี. คนขับสามล้อรับจ้าง. (2 มกราคม 2562). สัมภาษณ์.

ลุงอิน. คนขับสามล้อรับจ้าง. (1 มกราคม 2562). สัมภาษณ์.