



นโยบายการพัฒนาของรัฐที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการอาชีพสิบสามล้อในเขต
เทศบาลเมืองวารินชำราบ และเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี
ระหว่าง พ.ศ. 2538 - พ.ศ. 2548

กิริณา จินตนะกุล

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาสังคมศาสตร์และการพัฒนา คณะศิลปศาสตร์
มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี
พ.ศ. 2551

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี

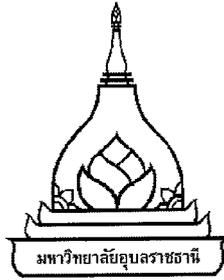


**A STUDY OF THE EFFECTING OF GOVERNMENT' S DEVELOPING
POLICY TO TRICYCLE RIDER IN UBON RATCHATHANI CITY
MUNICIPAL AND WARINCHAMRAB MUNICIPALITY, 1995-2005**

KIRANA JINTANAKUL

**A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE
REQUIREMENTS FOR DEGREE OF MASTER OF LIBERAL ARTS
MAJOR IN SOCIAL SCIENCE AND DEVELOPMENT
FACULTY OF LIBERAL ARTS
UBON RAJATHANEE UNIVERSITY
YEAR 2008**

COPY RIGHT OF UBON RAJATHANEE UNIVERSITY



ใบรับรองวิทยานิพนธ์
มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี
ปริญญา ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาสังคมศาสตร์และการพัฒนา คณะศิลปศาสตร์

เรื่อง นโยบายการพัฒนาของรัฐที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการอาชีพสามล้อในเขตเทศบาล
วารินชำราบและเขตเทศบาลนครอุบลราชธานีระหว่าง พ.ศ.2538- พ.ศ.2548

ผู้วิจัย นางสาวกิริณา จินตนะกุล

ได้พิจารณาเห็นชอบโดย

..... อาจารย์ที่ปรึกษา

(ดร.เหมวรรณ เหมะนัค)

..... กรรมการ

(ดร.สมศรี ชัยวุฒิขยา)

..... กรรมการ

(รองศาสตราจารย์มาลี ไชยเสนา)

..... คณบดี

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อินทรา ชาฮีร์)

มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี รับรองแล้ว

.....

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อุทิศ อินทร์ประสิทธิ์)

รองอธิการบดีฝ่ายวิชาการ

ปฏิบัติราชการแทนอธิการบดี มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี

ปีการศึกษา 2551

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความกรุณาของ ดร.เหมวรรณ เหมะนัค ที่อุทิศเวลาอันมีค่าในการให้คำปรึกษา ตรวจสอบแก้งานวิจัยชิ้นนี้ตั้งแต่ต้น ดร.สมศรี ชัยวงษ์ชา ผู้คอยขัดเกลาเพิ่มเติมความรู้ รวมทั้งให้แง่คิดมุมมองต่าง ๆ ทำให้งานวิจัยชิ้นนี้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น และ

รองศาสตราจารย์ ดร. มาลี ไชยเสนา ผู้กรุณาให้คำแนะนำ และแนวคิดในการปรับปรุงแก้ไขงานวิจัยให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น

ขอขอบคุณทุนพัฒนาวิชาการระดับบัณฑิตศึกษา มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ที่อุดหนุนค่าใช้จ่ายบางส่วนในการดำเนินการวิจัยครั้งนี้

ขอขอบคุณเพื่อนนักศึกษาร่วมรุ่นทุกท่าน โดยเฉพาะเพื่อนร่วมสาขาสังคมศาสตร์ และการพัฒนาที่คอยเป็นกำลังใจ ผลักดันและให้คำแนะนำผู้วิจัยเสมอมา จนทำให้งานวิจัยชิ้นนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี

ขอขอบคุณเป็นพิเศษสำหรับกำลังใจ และการสนับสนุนจาก คุณพ่อ คุณแม่ และน้อง ๆ ทั้งสามคน ที่ทำให้ผู้วิจัยสามารถทำงานได้อย่างเต็มที่

กมล จินตนะกุล
(นางสาวกิริณา จินตนะกุล)
ผู้วิจัย

บทคัดย่อ

ชื่อเรื่อง : นโยบายการพัฒนาของรัฐที่มีผลต่อผู้ประกอบการอาชีพสามล้อในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ และเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี ระหว่าง พ.ศ. 2538 – พ.ศ. 2548

โดย : กิรณา จินตนะกุล

ชื่อปริญญา : ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชา : สังคมศาสตร์และการพัฒนา

ประธานกรรมการที่ปรึกษา : ดร.เหมววรรณ เหมะนัค

ศัพท์สำคัญ : นโยบายทางด้านเศรษฐกิจ นโยบายทางการท่องเที่ยว ความทันสมัย การกลายเป็นเมือง การปรับตัว ผู้ประกอบการอาชีพสามล้อ

การศึกษาครั้งนี้ มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษา ผลกระทบของนโยบายทางด้านเศรษฐกิจและนโยบายทางการท่องเที่ยว ความทันสมัย การกลายเป็นเมือง ที่ส่งผลต่อผู้ประกอบการอาชีพสามล้อในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ และเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี รวมถึงการปรับตัวของผู้ประกอบการอาชีพสามล้อให้เข้ากับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ศึกษาโดยวิธีการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการอาชีพสามล้อทั้งหมด 10 คน เจ้าของอยู่สามล้อ 5 คน และผู้ใช้บริการสามล้อถีบ 10 คน ผลการศึกษาพบว่า

ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 1-3 ส่งผลให้เศรษฐกิจของจังหวัดอุบลราชธานีมีการขยายตัวมากขึ้น โดยเฉพาะในภาคพาณิชย์ และภาคบริการ กอปรกับการตัดถนนเพิ่ม ทำให้เกิดอาชีพใหม่ดังเช่นอาชีพสามล้อที่เข้ามาพร้อมการพัฒนาถนน การมีอาชีพที่หลากหลายขึ้น ดึงดูดให้คนต่างอำเภอเข้ามาทำงานในเมือง และการเข้ามาของฐานทัพอเมริกา ระหว่าง พ.ศ. 2514-พ.ศ. 2518 เป็นผลดีต่อระบบเศรษฐกิจของจังหวัดอุบลราชธานีที่ขยายตัวเพื่อรองรับความต้องการของเหล่าทหารอเมริกัน สามล้อถีบเป็นที่นิยมเรียกใช้ในหมู่ทหารอเมริกัน อาชีพสามล้อจึงเป็นอาชีพที่มีรายได้ดี เป็นปัจจัยที่ดึงดูดคนจำนวนมากเข้าสู่อาชีพนี้ในยุคนั้น

ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4-8 ได้เกิดปรากฏการณ์การนำสามล้อเครื่องเข้ามาในจังหวัดอุบลราชธานี รถสามล้อเครื่องจึงเข้ามาเป็นคู่แข่งที่สำคัญของรถสามล้อถีบที่ใช้แรงคนในการขับเคลื่อน ต่อมาใน พ.ศ. 2540 ได้เกิดปรากฏการณ์ที่สำคัญสอง

ประการ คือ การเกิดวิกฤตเศรษฐกิจ และการเพิ่มขึ้นของปริมาณรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ส่งผลต่อผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อ ดังจะสะท้อนได้จากการปรับตัวของผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อ

การปรับตัวของผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อ ผู้วิจัยพบว่า สภาพของเทศบาลเมืองวารินชำราบและเทศบาลนครอุบลราชธานีที่แตกต่างกัน น่าที่จะส่งผลต่อการปรับตัวของผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อแตกต่างกัน กล่าวคือ เนื่องจากเทศบาลเมืองวารินชำราบเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟ ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อในเทศบาลเมืองวารินชำราบจึงคาดหวังต่อรายได้จากนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยรถไฟ แต่นักท่องเที่ยวส่วนมากเลือกที่จะเดินทางโดยรถโดยสารประเภทอื่นที่จอดรอรับลูกค้าในบริเวณสถานีรถไฟ เช่น รถรับจ้าง รถสามล้อเครื่อง รถประจำทาง เป็นต้น ในขณะที่บางส่วนมากับบริษัทท่องเที่ยว ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อในเทศบาลเมืองวารินชำราบจึงต้องปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ ในการปรับตัว โดยมีลักษณะการปรับตัวคล้ายคลึงกับผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อในเทศบาลนครอุบลราชธานี คือ การรับลูกค้าขาประจำที่เป็นแม่ค้าในตลาดสด การมีโทรศัพท์มือถือเพื่ออำนวยความสะดวก การรับจ้างทั่วไป และการมีอาชีพเสริมอย่างอื่นตามกำลังทรัพย์และความรู้ของตน เช่น การเลี้ยงปลากระชัง การทำไม้กวาดขาย การรับซื้อของเก่า เป็นต้น

ABSTRACT

NAME : A STUDY OF THE EFFECTING OF GOVERNMENT' S
DEVELOPING POLICY TO TRICYCLE RIDER IN
UBON RATCHATHANI CITY MUNICIPAL AND
WARINCHAMRAB MUNICIPALITY, 1995-2005.

BY : KIRANA JINTANAKUL

DEGREE : MASTER OF ARTS

MAJOR : SOCIAL SCIENCE AND DEVELOPMENT

CHAIR : HEMAWAN HEMANAGA, Ph.D.

KEYWORDS : ECONOMIC POLICY / TOURISM POLICY / MODERNIZATION /
URBANIZATION / ADJUSTMENT / TRICYCLE RIDER

This research aims to analyze the impact of economic and tourism policies, modernization and urbanization on tricycle riders (or tricycle renters) in the Ubon Ratchathani city municipal and the Warinchamrab municipal area. To understand the impact and the development of the tricycle rider career, we conducted personal interviews with ten tricycle renters, five tricycle owners, and ten tricycle users. The result is summarized as follow.

During the National Economic and Social Development Plan I –III (1961-1976), as a result of the modernization and the economy of Ubon Ratchathani has expanded dramatically, especially in the goods and service sectors. Fueled by an increase in numbers of road construction, several careers such as tricycle riders were introduced in order to serve the expanded economy. This urbanization was later expanded by the building of the United State (U.S.) army base during 1971-1975. The intrusion of the U.S. army brought positive impacts to the local economy including the popularity of the tricycles. Therefore, the tricycle rider career was deemed to be a well-paid career and hence, drew numbers of rural residents into this career.

During the National Economic and Social Development Plan IV-VIII (1977-2001), had been introduced the motor tricycle into Ubon Ratchathani Province during 1981-1983. With the ability to travel greater distance in a shorter time, motor tricycle has become the major

competitor of the traditional tricycle. Furthermore, since 1997, had two important events ; the Economic crisis and the increase in numbers of cars, trucks, and motorcycles, combined with the sprawling of the city area into a more remote country side have significantly decreased the popularity of the tricycle. As the result, bring to the restoration of the tricycle riders.

The adjustment of the tricycle riders career in the Ubon Ratchathani city municipal and the Warinchamrap municipality started differently. Initially, due to its advantage of having the train station located in the area, tricycle riders in the Warinchamrap municipality were hoping for an increase in income from tourists arriving at the train station. However, most tourists prefer to use other modes of transportation such as motor tricycle, bus, etc. In addition, some tourists also travel in the area through the travelling bus and, hence, have no needs to use tricycles as their primary transportation. Hence, in order to earn enough income, tricycle riders in the Warinchamrap municipality started to adopt alternative strategies employed by those in the Ubon Ratchathani city municipal. These strategies include putting more focus on local residents arriving to/departing from the local fresh markets, having cellular phones to facilitate the need of potential customers, performing other commissioned jobs, and having side-track careers according to their knowledge and skills such as raising farm fish, making blooms, or selling recycle materials.

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ก
บทคัดย่อภาษาไทย	ข
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ง
สารบัญ	ฉ
สารบัญตาราง	ช
สารบัญภาพ	ฅ
บทที่	
1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์	3
1.3 กรอบแนวคิด	4
1.4 ขอบเขตการศึกษา	4
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5
1.6 นิยามศัพท์เฉพาะ	5
2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
2.1 แนวคิดการทำให้ทันสมัย	7
2.2 แนวคิดการกลายเป็นเมือง	12
2.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	15
3 วิธีการดำเนินการวิจัย	
3.1 วิธีการวิจัย	20
3.2 ประชากรกลุ่มตัวอย่าง	20
3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล	21
3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล	21
4 ผลการศึกษา	
4.1 ภูมิหลังสามล้อถีบ	22
4.1.1 ภูมิหลังและความเป็นมาของสามล้อถีบในประเทศไทย	22
4.1.2 ภูมิหลังสามล้อถีบในจังหวัดอุบลราชธานี	25

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.1.3 สามลื้อดิบในระหว่างการเข้ามาของฐานทัพอเมริกัน (ยุคทองของสามลื้อ)	30
4.2 พัฒนาการนโยบายของรัฐ	33
4.2.1 พัฒนาการนโยบายการพัฒนาเมือง	33
4.2.2 ความเป็นเมืองและขนาดของเมือง	40
4.2.3 ผลกระทบของการกลายเป็นเมืองต่อ ผู้ประกอบการอาชีพดิบสามลื้อ	42
4.3 ผลกระทบของนโยบายรัฐต่อผู้ประกอบการอาชีพดิบสามลื้อ	46
4.3.1 สมัยแรกเริ่มของการเข้ามาของสามลื้อดิบ (พ.ศ. 2490-2513)	46
4.3.2 สมัยรุ่งเรืองของผู้ประกอบการอาชีพดิบสามลื้อ (พ.ศ. 2514-2518)	47
4.3.3 สมัยแห่งความรุ่งโรยของผู้ประกอบการอาชีพ ดิบสามลื้อ (พ.ศ. 2519-2548)	49
4.4 การปรับตัวของผู้ประกอบการอาชีพดิบสามลื้อ	57
4.4.1 การปรับตัวของผู้ประกอบการอาชีพดิบสามลื้อ ในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี	57
4.4.2 การปรับตัวของผู้ประกอบการอาชีพดิบสามลื้อ ในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ	62
5 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	
5.1 สรุปผลการศึกษา	69
5.2 อภิปรายผล	73
5.3 ข้อเสนอแนะ	75
เอกสารอ้างอิง	76
ภาคผนวก	80
ประวัติผู้วิจัย	87

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
2.1	เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างสังคมด้อยพัฒนา (สังคมชนบท) และสังคมพัฒนา (เมือง)	9
4.1	ตัวเลขประมาณการจ้างงานทางอ้อมรายฐานการบิน เมษายน 2518 (ไม่รวมการจ้างงานในฐานบินและแคมป์)	32
4.2	ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	51
4.3	ปริมาณผู้ให้เช่าสามล้อถีบในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ และเขตเทศบาลนครอุบลราชธานีในปัจจุบัน	53
4.4	ปริมาณรถจักรยานยนต์ในจังหวัดอุบลราชธานี ระหว่าง พ.ศ. 2537-2547	54
4.5	ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ระหว่าง พ.ศ. 2537-2547	54
4.6	การประกอบอาชีพของผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี	58
4.7	ค่าใช้จ่ายโดยประมาณของผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อใน 1 วัน	61
4.8	การประกอบอาชีพของผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ	62

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
4.1	สามล้อถีบบริเวณวงเวียนน้ำพุเดิม ถ่ายเมื่อ พ.ศ. 2490	26
4.2	รถม้ารถรับลูกค้าบริเวณสถานีรถไฟวารินชำราบ ถ่ายระหว่าง พ.ศ. 2510-2511	27
4.3	ผู้ประกอบการอาชีพถีบสามล้อรับลูกค้าบริเวณสถานีรถไฟวารินชำราบ ถ่ายระหว่าง พ.ศ. 2510-2511	27
4.4	คู่มือสามล้อถีบ	28
4.5	ผู้ประกอบการอาชีพถีบสามล้อในชุดสามล้อ	29
4.6	อาณาเขตเทศบาลนครอุบลราชธานีในปัจจุบัน	43
4.7	อาณาเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบในปัจจุบัน	45
4.8	สถานที่ตั้งอุ้ให้เช่าสามล้อถีบที่มีให้บริการในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ และเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี ระหว่าง พ.ศ. 2514- พ.ศ. 2520	48
4.9	สถานที่ตั้งอุ้ให้เช่าสามล้อถีบที่มีให้บริการในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ และเขตเทศบาลนครอุบลราชธานีในปัจจุบัน	52
4.10	ถ่ายขบวนสามล้อถีบรับเสด็จสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดา	56

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

“นับตั้งแต่สมัยโบราณกาลมา รถยนต์ รถจักรยานยนต์ ยังไม่มีใช้ถึงจะมีใช้ในเวลาต่อมา แต่ก็ยังไม่แพร่หลายมากนัก จะมีแต่ในกลุ่มคนร่ำรวย ส่วนคนที่ฐานะไม่ดีหรือคนยากคนจนจะไปไหนมาไหนต้องเดินเท้า ตามชนบทใช้เกวียนเทียมวัว หรือสัตว์อื่นเช่นม้า ลา ลากรด ในเมืองจะใช้รถสามล้อถีบด้วยแรงคน เป็นพาหนะที่นิยมใช้กันมาก บรรทุกของได้ไม่ต้องเปลืองน้ำมัน เข้าในตรอกซอกซอยได้สะดวก และปลอดภัยเนื่องจากไม่ได้วิ่งเร็ว” (ฉัฐทรชนม์ สิริโชติสกุล, 2548)

ข้อความข้างต้นแสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์อันยาวนานระหว่างสามล้อถีบกับสังคมไทยที่ถึงแม้จะมีการพัฒนาประเทศไปสู่ความทันสมัยมากมายเพียงใดสามล้อถีบก็ยังคงเป็นทางเลือกหนึ่งในการเดินทางสำหรับคนไทย รถสามล้อรับจ้างแรงคน หรือ รถสามล้อ หรือ รถสามล้อถีบ ถือกำเนิดเกิดขึ้น ในประเทศไทย เป็นครั้งแรกในพ.ศ. 2476 ที่ จังหวัดนครราชสีมา โดย นาวาเอกเลื่อน พงษ์โสภณ นำ "รถลาก" หรือ "รถเจ๊ก" มาดัดแปลงร่วมกับรถจักรยาน เพื่อใช้แรงถีบแทนแรงลาก รถสามล้อชนิดนี้ถือเป็นต้นแบบรถสามล้อที่ใช้รับส่ง ผู้โดยสารแพร่หลายในทุกจังหวัดทั่วประเทศเพราะมีการขยายเส้นทางคมนาคม มีการสร้างถนนมากขึ้น ในระยะแรก (พ.ศ. 2495 - พ.ศ. 2499) ทางรัฐบาลได้อนุญาตให้มีการจดทะเบียนสามล้อถีบได้ไม่เกิน 1,500 คันทั่วประเทศ และเรียกเก็บภาษีปีละ 12 บาท ต่อมารัฐได้มีนโยบายส่งเสริมให้มีสามล้อถีบเพิ่มขึ้นโดยไม่จำกัดจำนวน ซึ่งใน พ.ศ. 2516 สามล้อถีบมีการจดทะเบียน เป็นจำนวนถึง 3,700 คัน จังหวัดอุบลราชธานีเป็นจังหวัดหนึ่งที่มีการใช้ยานพาหนะล้อถีบมาตั้งแต่ พ.ศ. 2476 ดังจะพบว่าในปัจจุบันแม้จะมีระบบการคมนาคมขนส่งอย่างอื่นที่ทันสมัยกว่าและรวดเร็วกว่าเข้ามาเป็นคู่แข่งสามล้อถีบ แต่ก็ไม่ได้ทำให้สามล้อถีบหมดไป ในทางตรงกันข้ามสามล้อถีบยังเป็นพาหนะที่ยังได้รับความนิยมอย่างแพร่หลายในจังหวัดอุบลราชธานีได้แบ่งกลุ่มผู้ประกอบการอาชีพถีบสามล้อในเขตเทศบาลเมืองอุบลราชธานีเป็น 2 กลุ่มใหญ่ ๆ (แบ-กบาล, 2549 : 22-23) คือ

- (1) สามล้อคิวประจำ กลุ่มนี้ทำงานสืบทอดมาแบบรุ่นสู่รุ่น มีคิวจอดประจำ หรือมีลูกค้าขาประจำ ทำงานเป็นช่วงเวลา มีรายได้ค่อนข้างแน่นอน

(2) สามล้ออิสระ กลุ่มนี้จะไม่มีสังกัด ไม่มีคิวประจำ จอดไม่เป็นที่ ไม่มีลูกค้าที่แน่นอน รายได้จึงไม่ค่อยคงที่ถึงไปน้อยมาก

ในอดีตนอกจากอาชีพถีบสามล้อจะเป็นที่นิยมสำหรับบุคคลทั่วไปแล้ว อาชีพนี้ยังเป็นที่นิยมสำหรับนักเรียน นักศึกษาในการหารายได้พิเศษในช่วงปิดเทอมอีกด้วย ดังสะท้อนจากผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อในจังหวัดอุบลราชธานีว่า

“อย่าว่ายังงั้นยังงี้เลยนะ ลุงปั่นสามล้อนี้จนส่งลูกเรียนจบปริญญามาแล้ว 2 คน มีคนสุดท้องไม่ได้เรียนเพราะรายได้ไม่ดีเหมือนก่อน...เมื่อก่อนมีนักเรียน นักศึกษา มาถีบสามล้อหารายได้พิเศษกันเยอะ แต่เดี๋ยวนี้ไม่มีแล้ว มันอายสาว” (สัมภาษณ์นายคำ ไม่ทราบนามสกุล, วันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2549)

จำนวนผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อในเขตอำเภอเมืองอุบลราชธานีในปัจจุบันมีการประมาณการว่ามีจำนวนถึง 300-400 คัน ส่วนเขตอำเภอวารินชำราบมีจำนวนประมาณ 50 คัน (สัมภาษณ์ นายชาติ ไม่ทราบนามสกุล, วันที่ 12 กรกฎาคม 2549) ผู้วิจัยพบว่า 30 ปีที่แล้ว ผู้ที่จะประกอบอาชีพนี้จะต้องมีใบอนุญาตขับขี่สามล้อ และตัวสามล้อเองต้องมีการขอทะเบียนและทำการต่ออายุปีละครั้ง แต่ในปัจจุบันกฎหมายเหล่านี้ได้ยกเลิกไปแล้ว

จังหวัดอุบลราชธานี เป็นจังหวัดที่มีพื้นที่มากเป็นอันดับที่ 3 ของประเทศ รายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากรใน พ.ศ. 2547 คือ 28,987 บาทต่อปี (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2549) นับตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2520 - พ.ศ. 2524) เป็นต้นมา ได้กำหนดให้จังหวัดอุบลราชธานีเป็นเมืองหลักในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จากนโยบายของรัฐดังกล่าว ส่งผลให้มีการเร่งการสร้างสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่เป็นปัจจัยด้านสังคมและเศรษฐกิจในเขตเมืองอุบลราชธานี และการวางแผนจัดระบบการคมนาคมขนส่ง เพื่อส่งเสริมให้มีการกระจายความเจริญสู่ท้องถิ่นและยังเป็นการควบคุมประชากรทางอ้อมไม่ให้เกิดการอพยพเข้าไปประกอบอาชีพในเมืองหลวง ดังนั้นการดำเนินนโยบายตามแผนพัฒนาเมืองอุบลราชธานีที่กำหนดไว้อย่างชัดเจนนี้ ส่งผลให้อุบลราชธานีมีการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคมรวดเร็ว (สุนันทา และคณะ, 2531 : 203-204) และส่งผลให้มีการขยายตัวของเมืองในรูปของร้านค้า ศูนย์การค้าขนาดใหญ่ และตึกรามบ้านช่องที่กระจุกตัวอยู่ในใจกลางเมือง ในขณะที่เดียวกันก็ประกอบด้วยชุมชนเล็กชุมชนน้อยที่เป็นที่อยู่อาศัยของกลุ่มผู้มีรายได้น้อยซึ่งเป็นชุมชนที่อยู่มาดั้งเดิม คนในชุมชนที่มีรายได้น้อยจำเป็นต้องประกอบอาชีพขายแรงงาน เช่น เป็นคนงานก่อสร้าง คนรับใช้ในบ้าน เป็นต้น หรือประกอบอาชีพอิสระ เช่น ค้าขาย รับจ้างทั่วไป สามล้อถีบ เก็บขยะขาย เป็นต้น

ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา มีผู้ศึกษาวิจัยเกี่ยวกับผู้ประกอบการอาชีพสามล้อที่สำคัญ ๆ ดังนี้ อารักษ์ หาญสันเทียะ ศึกษา “คนถีบสามล้อในกระแสการพัฒนา” โดยเน้นศึกษาในเรื่องกระบวนการเข้าสู่อาชีพสามล้อของผู้ประกอบการอาชีพสามล้อในจังหวัดนนทบุรี อ้อยใจ นามวงศ์ ในงาน “การรวมกลุ่มอาชีพสามล้อถีบเพื่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่” และปรีชา ผ่องเจริญกุล ศึกษา “การส่งเสริมสามล้อแรงคนเพื่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์” งานวิจัยทั้งสองชิ้นนี้เป็นการศึกษาอาชีพสามล้อถีบในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ในจังหวัดเชียงใหม่ และในงานของอรทัย จารุกัทรพาณิชย์ เรื่อง “การปรับตัวของกลุ่มอาชีพผู้ใช้แรงงานในชุมชนเมือง” ศึกษาการปรับตัวของสามล้อถีบในชุมชนเมือง จังหวัดพิษณุโลก

การศึกษาเกี่ยวกับผู้ประกอบการอาชีพสามล้อข้างต้น ผู้วิจัยพบว่ายังขาดประเด็นศึกษาในด้านความสัมพันธ์ระหว่างนโยบายการพัฒนาของรัฐกับผู้ประกอบการอาชีพสามล้อ ตลอดจนรูปแบบการปรับตัว และการคงอยู่ของผู้ประกอบการอาชีพสามล้อในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบและเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี ซึ่งเป็นสองพื้นที่ที่มีอาณาเขตเชื่อมต่อกันเป็นประเด็นที่น่าสนใจในการศึกษา เพื่อที่จะได้เข้าใจสถานภาพของสามล้อถีบ วิธีการปรับตัวของผู้ประกอบการอาชีพสามล้อภายใต้กระแสการพัฒนากระแสหลัก รวมทั้งเพื่อเสนอแนะแนวทางในการช่วยเหลือ และอนุรักษ์อาชีพนี้ เพราะเป็นอาชีพที่กำลังจะหมดไป มีความเป็นเอกลักษณ์ ใช้ต้นทุนในการประกอบอาชีพต่ำ ไม่ต้องใช้พลังงานเชื้อเพลิง และเป็นอาชีพที่อิสระ

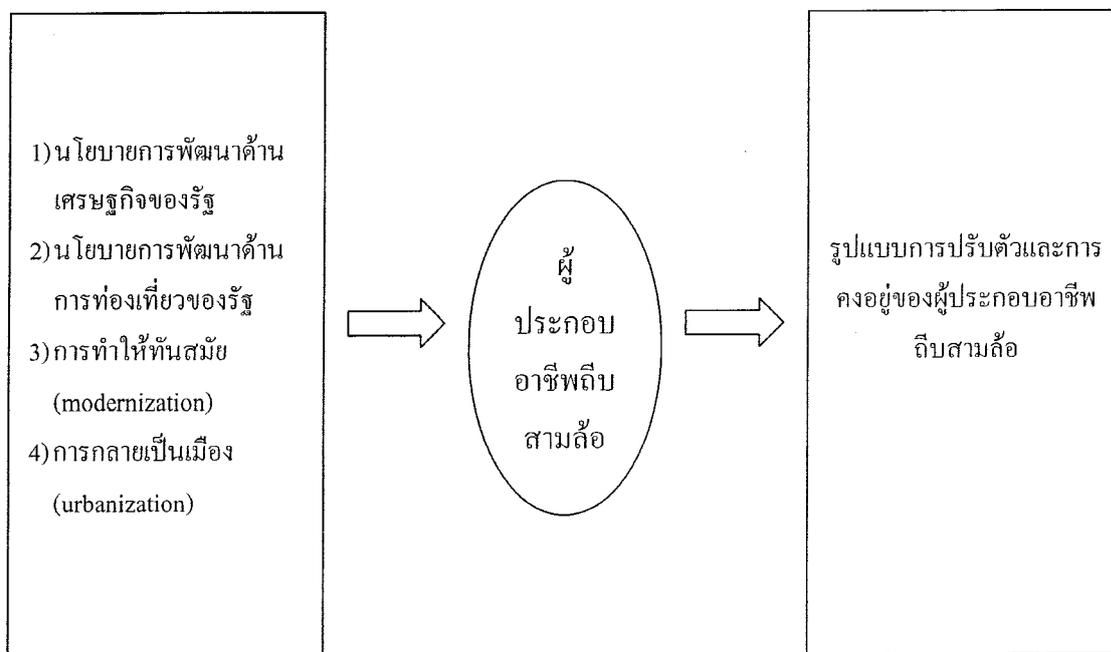
1.2 วัตถุประสงค์

1.2.1 ศึกษานโยบายการพัฒนาของรัฐทางด้านเศรษฐกิจและด้านการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อผู้ประกอบการอาชีพสามล้อ

1.2.2 ศึกษาผลกระทบของการทำให้ทันสมัย(modernization) และการกลายเป็นเมือง(urbanization) ที่ส่งผลต่อการปรับตัวและการคงอยู่ของผู้ประกอบการอาชีพสามล้อ

1.2.3 ศึกษารูปแบบของการปรับตัวและการคงอยู่ของผู้ประกอบการอาชีพสามล้อ

1.3 กรอบแนวคิด



การใช้นโยบายทางด้านเศรษฐกิจของรัฐ ส่งผลให้เศรษฐกิจของจังหวัดอุบลราชธานี มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ตัวชุมชนมีการปรับตัวรับความทันสมัยที่เข้ามา เมืองมีการขยายตัวและกลายเป็นเมืองมากขึ้น วิถีชีวิตมีการปรับเปลี่ยนเข้าสู่ความทันสมัย สิ่งเหล่านี้ล้วนส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการอาชีพสามล้ออย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ การโดยสารสามล้อถีบที่ล่าช้าขัดกับวิถีการดำเนินชีวิตแบบใหม่ที่อาศัยความรวดเร็ว อีกทั้งนโยบายการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ที่หันมาให้ความสำคัญกับวิถีชีวิตแบบดั้งเดิม โดยมีการใช้สามล้อถีบเพื่อสร้างบรรยากาศ ผู้ประกอบการอาชีพสามล้อจึงต้องปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้เพื่อให้คงอยู่ได้

1.4 ขอบเขตการศึกษา

ศึกษาทั้งผู้ประกอบการอาชีพสามล้อเป็นอาชีพหลักและผู้ประกอบการอาชีพสามล้อเป็นอาชีพเสริม ผู้ใช้บริการสามล้อถีบทั้งลูกค้าประจำและขาจร รวมทั้งเจ้าของอุ้งรถสามล้อถีบ ในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี และเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ

ผู้วิจัยได้เลือกช่วงเวลาในการศึกษาครั้งนี้ โดยเริ่มจาก พ.ศ. 2538 – พ.ศ. 2548 ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่อยู่ในช่วงเวลาก่อน ระหว่าง และหลังวิกฤตเศรษฐกิจ ทั้งนี้เพื่อจะให้เห็นการเปลี่ยนแปลง

นโยบายทางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของรัฐที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการอาชีพถีบสามล้อ ได้ชัดเจนยิ่งขึ้น

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 แนวทางในการช่วยเหลือผู้ประกอบการอาชีพถีบสามล้อ เพื่อการพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบการอาชีพถีบสามล้อ

1.5.2 ทราบรูปแบบของการคงอยู่ และการปรับตัวของผู้ประกอบการอาชีพถีบสามล้อ

1.5.3 เพื่อเป็นข้อเสนอแนะในการปรับนโยบายของรัฐที่ส่งเสริมการอนุรักษ์ และส่งเสริมอาชีพถีบสามล้อให้คงอยู่

1.6 นิยามศัพท์เฉพาะ

ผู้ประกอบการอาชีพถีบสามล้อ (Tricycle Rider) หมายถึง ผู้ประกอบการอาชีพถีบสามล้อเพื่อยังชีพ ในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ และเทศบาลนครอุบลราชธานี ในการศึกษาได้แบ่งผู้ประกอบการอาชีพนี้ เป็น 2 กลุ่ม คือ ผู้ประกอบการอาชีพถีบสามล้อเป็นอาชีพหลัก และผู้ประกอบการอาชีพนี้เป็นอาชีพเสริม

การคงอยู่ (Existence) หมายถึง การที่อาชีพสามล้อถีบยังคงมีให้บริการอยู่ แม้จะมีระบบการคมนาคมแบบอื่นเข้ามา เช่น รถสองแถว รถสามล้อเครื่อง เป็นต้น

การปรับตัว (Adaptation) หมายถึง การเปลี่ยนแปลงแนวทางการดำเนินชีวิต หรือ ความเป็นอยู่ของผู้ประกอบการอาชีพสามล้อถีบให้เหมาะสมกับสภาวะเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบัน

ผู้ใช้บริการสามล้อถีบ (Customer) หมายถึง ผู้รับบริการจากผู้ประกอบการอาชีพสามล้อ แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ลูกค้าย่ำประจำที่ใช้บริการสามล้อถีบอย่างสม่ำเสมอ และลูกค้าจรที่ใช้บริการสามล้อถีบแบบนาน ๆ ครั้ง

เจ้าของรถเช่าสามล้อถีบ (Tricycle rental owner) หมายถึง ผู้ประกอบการกิจการให้เช่ารถสามล้อถีบซึ่งมีรถสามล้อถีบสำหรับการเช่าตั้งแต่ 10 คันขึ้นไป

นโยบายการพัฒนาของรัฐ (Government policy) หมายถึง นโยบายทางด้านเศรษฐกิจ และนโยบายการท่องเที่ยวของรัฐ ที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการอาชีพถีบสามล้อ

นโยบายทางด้านเศรษฐกิจของรัฐ (Governments economic policy) หมายถึง นโยบายการพัฒนาของรัฐที่มีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ ระหว่าง พ.ศ. 2538 – พ.ศ. 2548

นโยบายทางการท่องเที่ยวของรัฐ (Government's tourism policy) หมายถึง นโยบายการพัฒนาของรัฐที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศ ระหว่าง พ.ศ. 2538 – พ.ศ. 2548

การทำให้ทันสมัย (Modernization) หมายถึง การพัฒนาที่มองว่าสังคมที่ด้าหลังในประเทศด้อยพัฒนาทั้งหลายจะต้องผ่านกระบวนการพัฒนาประเทศให้ทันสมัยในทำนองเดียวกับที่ประเทศพัฒนาแล้วในปัจจุบันเคยผ่านมา นั่นก็คือ การพัฒนาแบบอุตสาหกรรม (Industrialization) และการใช้เครื่องจักรกลแทนแรงงานคนและสัตว์ (Mechanization)

การกลายเป็นเมือง (Urbanization) หมายถึง การเคลื่อนไหวจากหน่วยที่เรียบง่ายและมีความเป็นท้องถิ่นสูงไปสู่ระบบที่ซับซ้อนและมีการขยายอาณาบริเวณออกไปโดยมีการจัดองค์กรแบบเมือง

ความยากจน (Poverty) ในมิติที่เป็นตัวเงิน หมายถึง บุคคลที่มีรายได้ไม่เพียงพอในการใช้จ่ายเพื่อสนองความต้องการพื้นฐานขั้นต่ำในการดำรงชีวิต เช่น อาหาร เครื่องนุ่งห่ม ที่อยู่อาศัย และยารักษาโรค โดยมีเส้นความยากจน เป็นเกณฑ์มูลค่าความต้องการขั้นพื้นฐานขั้นต่ำทั้งด้านอาหาร และสินค้าที่ไม่ใช่อาหาร หรือปัจจัยสี่ เพื่อใช้แบ่งว่าบุคคลใดเป็นคนจน

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาวิจัยเรื่อง นโยบายการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและด้านการท่องเที่ยวของรัฐ ที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการอาชีพสิบสามล้อในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ และเขตเทศบาลนคร อุบลราชธานี ระหว่าง พ.ศ. 2538 – พ.ศ. 2548 ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสาร แนวคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- 2.1 แนวคิดการทำให้ทันสมัย
- 2.2 แนวคิดการกลายเป็นเมือง
- 2.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดการทำให้ทันสมัย (Modernization)

แนวคิดการทำให้ทันสมัย เป็นแนวคิดการพัฒนาที่ประเทศด้อยพัฒนาต้องพัฒนาตัวเอง โดยยึดเอาประเทศที่พัฒนาแล้วเป็นแบบอย่าง (David, 1999 : 7) เพราะเชื่อว่า ถ้าต้องการให้สังคมมีการพัฒนา ต้องมีการนำสิ่งที่เชื่อว่าเจริญกว่าเข้าสู่สังคม เมื่อสังคมนั้นรับสิ่งใหม่ๆ ที่ทันสมัยเข้ามา สังคมนั้นก็จะเกิดการเปลี่ยนแปลงและผสมกลมกลืน ปรับสภาพสังคมให้อยู่ในรูปแบบตามสิ่งที่นำเข้า เรียกว่าสังคมมีการพัฒนา เกื้อ วงศ์บุญสิน กล่าวว่า การพัฒนาประเทศให้ทันสมัยจะต้องดำเนินไปทั้งในแง่เศรษฐกิจ สังคม การเมือง ความรู้สึกรีกคิด และความรู้ของคนในสังคมนั้นจะขาดด้านใดด้านหนึ่งไม่ได้ เพราะแต่ละด้านย่อมมีความสัมพันธ์ส่งผลถึงกันและกัน (อ้างอิงใน สมศรี ชัยวณิชยา, 2548 : 35) การพัฒนาที่นำไปสู่ความทันสมัยนั้น ยังต้องอาศัยกระบวนการอันก่อให้เกิดอุตสาหกรรม การขยายความเป็นเมือง การยกระดับความมีเหตุผลของประชาชน โดยเน้นการพัฒนาทางวัตถุเป็นสำคัญ และมีการกำหนดเป้าหมายหลักไว้ล่วงหน้าในเชิงปริมาณที่ชัดเจนด้วย

แนวคิดการทำให้ทันสมัยได้รับความนิยมนอย่างสูงในสังคมตะวันตกตอนปลาย สงครามโลกครั้งที่สอง โดยนักเศรษฐศาสตร์ เริ่มใช้อย่างจริงจังในโครงการฟื้นฟูประเทศยุโรป ตะวันตกและแพร่ขยายออกไปในประเทศด้อยพัฒนาช่วงทศวรรษที่ 1950 - 1960 เป็นแนวคิดที่กล่าวถึงการเปลี่ยนแปลงในแง่ต่างๆของชีวิตมนุษย์ โดยอาศัยทฤษฎีเศรษฐศาสตร์นีโอคลาสสิกและ

ทฤษฎีสังคมศาสตร์อเมริกันมาประยุกต์ใช้เป็นกรอบวิเคราะห์ปัญหาและนักคิดส่วนใหญ่มักใช้สังคมตะวันตกเป็นต้นแบบ (สมศรี ชัยวิชยา, 2548 : 35)

William Outhwaite and Tom Bottomon (1994 : 392-393) ให้ความหมายแนวคิดการทำให้ทันสมัยว่า คือ กระบวนการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ การเมือง สังคมและวัฒนธรรม ในประเทศด้อยพัฒนาเพื่อพัฒนาไปสู่รูปแบบทางสังคมและองค์การทางการเมืองที่ซับซ้อนและทันสมัยยิ่งขึ้น โดยมีประเทศที่พัฒนาแล้วเป็นแบบอย่าง

Wilbert E. Moore (อ้างอิงใน คารณี ถวิลพิพัฒนกุล, 2549 : 15) ให้คำจำกัดความของการทำให้ทันสมัย ว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงโดยสิ้นเชิงของสังคมดั้งเดิม ไปสู่รูปแบบของประเทศตะวันตกที่มีลักษณะสำคัญ คือ มีการใช้เทคนิควิทยาการ ใช้การจัดองค์กรทางสังคมที่ก้าวหน้า มีเศรษฐกิจที่เฟื่องฟู และค่อนข้างจะมีเสถียรภาพทางการเมือง

ในทำนองเดียวกัน P. W. Preston (1996 : 17) สรุปความหมายของแนวคิดการทำให้ทันสมัยว่า เป็นแนวคิดที่ต่อเนื่องมาจากทฤษฎีการเติบโต (Growth Theory) ที่ได้รับการผลักดันโดยประเทศสหรัฐอเมริกาเพื่อต่อต้านอิทธิพลของประเทศรัสเซียในกลุ่มประเทศโลกที่สาม โดยแนวคิดนี้ได้เสนอแนวทางให้แก่ประเทศเหล่านั้นไปสู่การพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม P. W. Preston ยังกล่าวด้วยว่า แนวคิดการทำให้ทันสมัยเป็นแนวคิดที่รวบรวมงานทางด้านสังคมศาสตร์มาใช้เพื่อกำหนดแนวทางในการก้าวข้ามจากสังคมประเพณีไปสู่สังคมที่ทันสมัย โดยเน้นที่โมเดลการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจและทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีเสถียรภาพ

Linda Sorensen (Global Studies Capstone Portfolio Project, 2006) ได้กล่าวถึงแนวคิดการทำให้ทันสมัยใน “Modernization and the Third World” ว่า คือ คำที่ใช้อธิบายถึงการเปลี่ยนแปลงจากสังคมประเพณีเป็นสังคมที่ทันสมัยอย่างประเทศตะวันตก แนวคิดนี้เสนอให้ใช้วิธีการที่ทันสมัยผ่านทาง เทคโนโลยี การผลิตเพื่อแลกเปลี่ยน และการกลายเป็นอุตสาหกรรมที่พึ่งพาแรงงานคน ซึ่งจะส่งผลให้เศรษฐกิจของประเทศด้อยพัฒนา มีความเข้มแข็งขึ้น

อภิศักดิ์ ไผ่ทองคำ (2546 : 42-43) กล่าวถึงการสร้างความทันสมัยว่าเป็นการ “แต่งงาน” หรือการผสมระหว่างแนวคิดทฤษฎีวิวัฒนาการและโครงสร้างหน้าที่ ซึ่งเป็นความพยายามที่จะอธิบายความแตกต่างระหว่างสังคมดั้งเดิมที่วิวัฒนาการไปสู่สังคมที่มีความทันสมัยว่ามีกระบวนการกระทำของคนในสังคมที่เป็นรูปแบบเรียกว่า ตัวแปรคู่กระสวน ซึ่งเป็นแนวคิดที่ Hoselitz (1960) พัฒนาขึ้นมาจากแนวคิดของ Parsons (1951) ในแนวคิดเปรียบเทียบความสัมพันธ์นี้ เปรียบได้กับความแตกต่างของสองภาคระหว่างเมืองกับชนบท คือ

ตารางที่ 2.1 เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างสังคมด้อยพัฒนา (ชนบท) และสังคมพัฒนา (เมือง)
(Hoselitz's ideal-tupe (Peet, Richard. 1991 : 29) อ้างอิงใน อภิศักดิ์ ไฟทาค่า, 2546)

ตัวแปรเปรียบเทียบ	สังคมด้อยพัฒนา(ชนบท)	สังคมพัฒนา(เมือง)
1. รูปแบบความเป็นสากล	ยึดหลักความสัมพันธ์แบบเฉพาะตัว (Particularism)	ยึดหลักความเป็นสากล (Universalism)
2. รูปแบบการทำงาน	เน้นคุณลักษณะของบุคคลที่มีมาแต่กำเนิด (ascription)	เน้นความสามารถทักษะของแต่ละบุคคล (achievement)
3. รูปแบบการใช้อารมณ์	กระทำการโดยใช้อารมณ์	ปราศจากอารมณ์ขึ้นอยู่กับสถานการณ์
4. ขอบข่ายความสัมพันธ์	สัมพันธ์ทุกเรื่อง	สัมพันธ์เฉพาะเรื่อง แยกแยะได้
5. จุดมุ่งหมายการทำงาน	มุ่งตนเองเป็นหลัก	มุ่งส่วนรวมเป็นหลัก

จากตารางที่ 2.1 รูปแบบความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นมีความแตกต่างกันอย่างชัดเจนและเป็นคนละขั้วของการพัฒนา ซึ่งข้อสรุปจากตารางคือสังคมที่พัฒนาแล้วหรือสังคมเมืองให้คุณค่ากับการสร้างหรือเพิ่มผลิตภาพของสินค้า หรือทำให้เกิดกำไรสูงสุด หรือการให้คุณค่าทางวัตถุมากกว่าจิตใจนั่นเอง อภิศักดิ์ ไฟทาค่ายังสรุปว่ากระบวนการไปสู่ความทันสมัย เป็นการเปลี่ยนแปลงระบบสังคมแบบเก่าไปสู่แบบใหม่ มีการใช้เทคนิควิทยาการ มีการจัดองค์กรทางสังคมที่ก้าวหน้า มีเศรษฐกิจเฟื่องฟู และจะต้องดำรงไว้ซึ่งการเมืองที่มีเสถียรภาพ และ คำว่า Modernization คือ Industrialization และ Westernization นั่นเอง

วิรัช รัชนิภาวรรณ (2532 : 37-43) จัดกลุ่มความหมายของแนวคิดการทำให้ทันสมัยออกเป็น 3 กลุ่มได้แก่ กลุ่มความหมายในด้านเศรษฐกิจ กลุ่มความหมายในด้านมานุษยวิทยา จิตวิทยา และสังคมวิทยา รวมทั้งกลุ่มความหมายในด้านการเมือง ทั้งนี้ในงานวิจัยฉบับนี้จะกล่าวถึงเพียง 2 กลุ่ม คือ กลุ่มความหมายในด้านเศรษฐกิจ และกลุ่มความหมายในด้านมานุษยวิทยา จิตวิทยา และสังคมวิทยา

(1) กลุ่มความหมายในด้านเศรษฐกิจ

J. G. Taylor (อ้างอิงใน วิรัช รัชนิภาวรรณ, 2532 : 37-43) ให้ความเห็นว่า การทำให้ทันสมัยเป็นกระบวนการของการพัฒนาที่ประเทศโลกที่สามทั้งหลายพยายามเอาแบบอย่างประเทศตะวันตก โดยมีการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตจากแบบดั้งเดิม ไปสู่ความทันสมัยด้วยทุนนิยมอุตสาหกรรมเช่นเดียวกับประเทศในยุโรปและอเมริกาเหนือ กล่าวคือ มีการเปลี่ยนแปลงวิธีการผลิตจากการผลิตเพื่อบริโภคไปสู่การผลิตเพื่อการค้า โดยการประยุกต์ใช้

ความรู้ทางวิทยาศาสตร์ในการผลิตแทนที่ระบบการผลิตแบบดั้งเดิมและใช้แรงงานคนในการควบคุมเครื่องจักรแทนการผลิต พิชย์ สมพอง (อ้างอิงใน วิรัช รัชนิภาวรรณ, 2532 : 37-43) ยังเห็นว่า การทำให้ทันสมัยทำให้เกิดการอพยพเข้าสู่เมืองใหญ่หรือเมืองศูนย์กลางเพิ่มมากขึ้น

(2) กลุ่มความหมายในด้านมานุษยวิทยา จิตวิทยา และสังคมวิทยา

J. Samuel Valenzuela and Arturo Valenzuela (อ้างอิงใน วิรัชรัชนิภาวรรณ, 2532 : 37-43) ให้ความหมายของการทำให้ทันสมัยว่าเป็นกระบวนการเปลี่ยนแปลงทางสังคมที่สังคมดั้งเดิมยอมรับความเชื่อ ค่านิยม ทศนคติ และเทคโนโลยีบางอย่างจากสังคมสมัยใหม่ โดยเฉพาะจากทางยุโรปตะวันตกและสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นวัฒนธรรมที่เด่นและถ่ายทอดไปยังประเทศโลกที่สาม โดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของค่านิยมและปทัสถานของความเสมอภาคทางสังคม และทุกคนในสังคมมีอิสระในการเคลื่อนย้ายและเลื่อนชั้นทางสังคม

จำนงค์ อติวัฒนสิทธิ์ (2549 : 173-174) สรุปแนวคิดการทำให้ทันสมัยว่าความทันสมัยเกี่ยวข้องกับกระบวนการเปลี่ยนแปลงในส่วนต่างๆของสังคม คือ ระบบเศรษฐกิจ การเมือง การศึกษา ธรรมเนียมประเพณี ตลอดจนความเชื่อของคนในสังคม แต่โดยมากแล้วจุดเด่นของการทำให้ทันสมัยคือการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจและเทคโนโลยี ลักษณะสำคัญของสังคมที่กำลังเปลี่ยนแปลงไปสู่ความทันสมัยหรือที่เรียกว่า สังคมกำลังพัฒนา ได้แก่

(1) มีการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคนิควิธีการต่างๆในการดำรงชีวิตจากแบบง่ายๆที่เคยมาตามแบบประเพณีนิยม ไปสู่วิถีชีวิตที่อาศัยความรู้และเทคโนโลยีที่เป็นวิทยาศาสตร์ เช่น เปลี่ยนจากวิธีการทำไร่นาแบบเก่าเป็นการเกษตรแผนใหม่

(2) การผลิตทางการเกษตรกรรมเปลี่ยนจากผลิตเพื่อกินเองในที่ดินแปลงเล็กเป็นการผลิตเพื่อขายโดยทำเป็นไร่นาขนาดใหญ่ ชาวไร่นาที่เคยทำสิ่งของเครื่องใช้ด้วยตนเองหันมาซื้อจากตลาด และมีการจ้างงานทำไร่นาแทนที่แรงงานในครอบครัว

(3) ในการผลิตทางอุตสาหกรรม มีการเปลี่ยนจากการใช้แรงงานคนมาเป็นการใช้เครื่องจักรกลมากขึ้น

(4) คนหันมาใช้ชีวิตอยู่ในเมืองมากขึ้น มีการเปลี่ยนแปลงจากสังคมชนบทที่คนส่วนใหญ่อยู่ในไร่นาและหมู่บ้านเป็นสังคมเมือง

Walt Whitman Rowtow (อ้างอิงใน กนกวรรณ มะโนรมย์, 2551 : 45) ได้อธิบายถึงการเปลี่ยนแปลงทางสังคมในประเทศกำลังพัฒนาว่าเกิดขึ้นเป็นขั้นตอนตามการพัฒนาทางอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจ โดยแบ่งเป็น 6 ขั้น ดังนี้

ขั้นแรก สังคมจะถูกเรียกว่า “สังคมดั้งเดิม” (Traditional society) เป็นขั้นที่สังคมมีระบบเศรษฐกิจแบบยังชีพ ไม่มีการขยายตัวทางการค้า การลงทุนและการบริโภค คนในสังคมยัง

ไม่ได้รับการศึกษาแบบสมัยใหม่หรือมีเทคโนโลยีทางการเกษตรที่ก้าวหน้า ระบบครอบครัวและ
 เครื่องมือเป็นกลไกที่สำคัญที่สุดในการสร้างระเบียบภายในสังคม

ขั้นที่สอง เรียกว่า “สังคมขั้นเตรียมการ” (Pre-condition of take-off) สังคมจะสร้าง
 เจือจางเตรียมพร้อมที่จะพัฒนาหรือก้าวสู่ความเจริญเติบโต ได้แก่ การพัฒนาการศึกษา การนำ
 ความรู้แบบสมัยใหม่มาใช้ การเพิ่มผลิต การพัฒนาระบบสถาบันทางวิชาการ การบริหารจัดการและ
 การเงิน การรวมศูนย์อำนาจการตัดสินใจของรัฐบาลเพื่อสร้างความเป็นปึกแผ่นมั่นคงและความ
 มั่นใจเพื่อการลงทุนต่างๆ

ขั้นที่สาม เรียกว่า “สังคมขั้นทะยานสู่ความเจริญ” (Take-off stage) เป็นขั้นที่สังคม
 ประเพณีหรือสังคมดั้งเดิมหมดสิ้นไป เพราะแทนที่โดยการขยายตัวทางเศรษฐกิจและความก้าวหน้า
 ทางการค้า เทคโนโลยีขั้นสูง และลงทุนในธุรกิจขนาดใหญ่อย่างกว้างขวาง

ขั้นที่สี่ เรียกว่า “สังคมขั้นก้าวสู่ความเจริญเต็มที่” (Drive to maturity) เป็นขั้นตอนที่
 สังคมมีความเจริญก้าวหน้าระดับสูงมากในทุกๆกิจกรรม ได้แก่ การใช้เทคโนโลยีระดับสูงในทุกๆ
 แขนง การลงทุน การบริโภค การผลิต การบริการ เป็นต้น

ขั้นที่ห้า เรียกว่า “สังคมขั้นอุดมสมบูรณ์” (Stage of high mass consumption) เป็น
 สังคมที่เต็มไปด้วยการผลิตขนาดใหญ่เพื่อตอบสนองความต้องการจำนวนมากของผู้บริโภคให้
 พอเพียงและเป็นช่วงที่คนในสังคมมีรายได้สูง

ขั้นที่หก เรียกว่า “สังคมขั้นเหลือกินเหลือใช้” (Beyond consumption stage) เป็น
 สังคมแห่งการบริโภคสิ่งของและสินค้าฟุ่มเฟือยหรือเกินความจำเป็นเนื่องจากสังคมได้ผลิตเพื่อ
 ตอบสนองความต้องการขั้นพื้นฐานอย่างพอเพียงแล้ว และระบบต่างๆ เช่น ความปลอดภัย
 และการแพทย์เจริญก้าวหน้าทำให้สังคมมีอายุยืน สุขภาพดี มีความปลอดภัย และมีรายได้สูงมาก
 เป็นต้น

โดยสรุปแล้ว แนวคิดการทำให้ทันสมัย คือ การที่ประเทศด้อยพัฒนาได้ยึดเอา
 ประเทศที่พัฒนาแล้วเป็นแบบอย่างในการพัฒนาประเทศของตน ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อทั้ง
 โครงสร้างทางสังคม โครงสร้างทางการผลิต และวิถีการดำเนินชีวิต กล่าวคือเกิดการเปลี่ยนแปลง
 จากการผลิตเพื่อยังชีพมาเป็นการผลิตเพื่อการค้าและพึ่งพาเทคโนโลยีเพิ่มมากขึ้น ทำให้การใช้
 แรงงานคนลดน้อยลง และเกิดการเปลี่ยนแปลงจากสังคมชนบทเป็นสังคมเมืองมากขึ้น

2.2 แนวคิดการกลายเป็นเมือง (Urbanization)

2.2.1 ความหมายของการกลายเป็นเมือง

ความหมายของการกลายเป็นเมืองมีนักวิชาการได้ให้นิยามไว้พอสรุปได้ดังนี้

Hawley H. Amos (อ้างอิงใน ดารณี ถวิลพิพัฒน์กุล, 2549 : 37) ให้คำจำกัดความของการกลายเป็นเมืองว่า เป็นการเคลื่อนไหวจากหน่วยเรียบง่ายและมีความเป็นท้องถิ่นสูงไปสู่ระบบที่ซับซ้อนและมีการขยายอาณาบริเวณออกไปโดยมีการจัดองค์กรแบบเมือง

David F. Sly (1996 : 891) กล่าวถึง การกลายเป็นเมืองใน The Social Science Encyclopedia ว่าคือ การศึกษาเมือง ประชากรในเมือง หรือ บุคคลที่อาศัยในเมือง เดวิด เอฟ. สไลยังแบ่งการศึกษาการกลายเป็นเมืองออกเป็น 2 หัวข้อ คือ การศึกษาทางด้านประชากร โดยเน้นที่การเคลื่อนย้ายประชากรระหว่างเมืองและชนบท และ การศึกษาการกลายเป็นเมืองในประเด็นทางสังคม ด้านอื่นๆ เช่น ทางด้านเศรษฐกิจ ด้านภูมิศาสตร์และสังคมวิทยา โดยมองว่าการกลายเป็นเมืองเกิดจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของการรวมตัวเป็นเมืองและการพัฒนา

William Outhwaite and Tom Bottomon (1994 : 686-689) นิยามการกลายเป็นเมืองในประเทศที่กำลังพัฒนาไว้ใน The Blackwell Dictionary of Twentieth-Century Social Thought ว่า เกิดจากการอพยพเข้าสู่เมืองของเกษตรกรจำนวนมากที่ได้รับผลกระทบจากการขยายตัวของการทำการเกษตรขนาดใหญ่เพื่อการแข่งขันในระดับสากล ซึ่งเป็นการเพิ่มแรงกดดันให้แก่เกษตรกรรายย่อยจนต้องออกจากตลาดไป นอกจากนี้ระบบสุขอนามัยและสาธารณสุขขั้นพื้นฐานในเมือง โอกาสและความคาดหวังในการดำเนินชีวิต ล้วนเป็นปัจจัยสำคัญในการดึงดูดคนเข้าสู่เมือง

ไพโรจน์ คงทวีศักดิ์ (2549 : 121) กล่าวถึงการกลายเป็นเมือง ว่าเป็นโฉมหน้าหนึ่งของกระบวนการเคลื่อนไหวเปลี่ยนแปลงทางสังคมที่เกิดขึ้นมา เพราะการปฏิวัติหรือพัฒนาทางเทคโนโลยี โดยเฉพาะอย่างยิ่งเทคโนโลยีการผลิต การพัฒนาทางเทคโนโลยีการผลิตในตอนแรกหรือการพัฒนาเทคโนโลยีทางการเกษตรได้ช่วยปลดปล่อยคนจำนวนหนึ่งออกจากการทำงานเกษตร คนเหล่านี้มาใช้ชีวิตในฐานะของชาวเมืองได้ก็ด้วยการส่งเสริมของการพัฒนาดังกล่าว การพัฒนาเทคโนโลยีที่สำคัญอีกอันหนึ่งในช่วงต่อมาก็คือ การพัฒนาเทคโนโลยีทางอุตสาหกรรม ซึ่งทำให้ระบบโรงงานที่คอยดึงดูดผู้คนจากที่อื่นบริเวณรอบๆ ทำให้เมืองจำเป็นต้องสร้างการจัดระเบียบทางสังคมใหม่ซึ่งแตกต่างไปจากชุมชนชนบท เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนไป

Wikipedia encyclopedia (Urbanization, 2007) ให้ความหมายการกลายเป็นเมือง (urbanization) ว่าหมายถึง การเพิ่มขึ้นหรือการขยายตัวของเมืองจากการเพิ่มขึ้นของพลเมืองในตัวเมือง หรือจากการอพยพเข้ามาจากชนบท

Nail J. Smelser (อ้างอิงใน คาร์ณี ถวิลพิพัฒน์, 2549 : 38) เห็นว่า การกลายเป็นเมืองเป็นกระบวนการสำคัญที่ต้องเกิดขึ้นในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยเชื่อว่า นอกเหนือจากการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีจากแบบดั้งเดิมมาเป็นการใช้ความรู้ทางวิทยาศาสตร์ การเปลี่ยนแปลงแบบแผนเพาะปลูกจากแบบเพื่อยังชีพมาเป็นเพื่อการค้า และการเปลี่ยนแปลงจากการใช้แรงงานคนและสัตว์มาเป็นการใช้เครื่องจักรเครื่องกลในการผลิตสินค้าแล้ว เมื่อประเทศด้อยพัฒนาเริ่มก้าวเข้าสู่การเป็นสังคมอุตสาหกรรม เมืองของมันก็จะขยายตัวตามไปด้วย ความเจริญทางเทคโนโลยี การเพิ่มขึ้นของโรงงานอุตสาหกรรมในประเทศเหล่านี้ และการกระจุกตัวของมันในเมือง เป็นเหตุให้ประชากรจากชนบทจำนวนมากอพยพมาสู่เมืองเพื่อหารายได้ที่ดีกว่าจากภาคอุตสาหกรรม

ปรีชา สุรินทร์พันธุ์ (2545 : 151) กล่าวถึง กระบวนการกลายเป็นเมืองว่าหมายถึง การแข่งขันที่เพิ่มขึ้น โดยที่อุตสาหกรรมที่มีอยู่ไม่สามารถรองรับแรงงานที่มีอยู่ได้หมด เศรษฐกิจนอกระบบสามารถดูดซับจำนวนแรงงานทั้งจากการย้ายถิ่นและแรงงานที่อยู่ในกรุงได้โดยไม่จำกัด แต่ส่วนแบ่งก็จะลดลงตามอัตราส่วน การย้ายถิ่นจากชนบทเข้าสู่เมืองยังคงมีอยู่ต่อไป เพราะแม้แต่คนที่พออยู่ได้ก็ยังมีสภาพชีวิตที่เขาคิดว่าสะดวกสบายในด้านวัตถุดีกว่าคนในชนบท

กล่าวโดยสรุป การกลายเป็นเมือง คือ การขยายตัวของเมืองจากสภาพเดิมเข้าสู่ภาวะความทันสมัย ซึ่งส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ได้แก่ การกลายสภาพจากย่านที่อยู่อาศัยเป็นย่านธุรกิจการค้า

2.2.2 ปัจจัยที่ทำให้เกิดการกลายเป็นเมือง

ปัจจัยที่ทำให้เกิดการอพยพเข้าสู่เมือง แบ่งออกเป็นแรงผลัก (push factors) และแรงดึงดูด (pull factors) ปรีชา สุวรรณบุปผา (อ้างอิงใน อารักษ์ หาญสันเทียะ, 2546 : 25-26) ได้อธิบายถึงปัจจัยที่ทำให้เกิดแรงผลักและแรงดึงดูดนี้ว่า

2.2.2.1 ปัจจัยที่ทำให้เกิดแรงผลัก (push factors) จากชนบทเข้าสู่เมือง ได้แก่

1) เมืองมีเศรษฐกิจที่ดีกว่าชนบท มีรายได้สูงกว่า ในขณะที่ในชนบทมีปัจจัยพื้นฐานในการดำรงชีพค่อนข้างต่ำ

2) การพัฒนาเทคโนโลยีที่ใช้ในการเกษตรทำให้เกิดการลดจำนวนแรงงานในชนบทลง เกิดแรงงานมากเกินความจำเป็น ทำให้เกิดภาวะการว่างงาน ซึ่งเป็นแรงผลักดันให้แรงงานส่วนเกินนี้อพยพเข้าสู่เมือง เพื่อหางานทำ

3) การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรในชนบท ทำให้เกิดการแย่งที่ทำกิน ในขณะที่ที่ทำกินมีจำนวนเท่าเดิม

4) การลดลงหรือการหมดไปของทรัพยากรธรรมชาติในท้องถิ่น

5) สภาพดินฟ้าอากาศผิดปกติ เกิดความแห้งแล้งหรือน้ำท่วมอย่างรุนแรง อยู่เสมอ

2.2.2.2 ปัจจัยที่ทำให้เกิดแรงดึงดูด (pull factors) จากอิทธิพลของการสื่อสารที่ทันสมัยทำให้ชาวนา ชาวไร่ มองว่าเมืองนั้นเป็นสิ่งที่เลิศหรู มีทุกอย่าง มีงานทำ เป็นแหล่งขุดทอง มีสิ่งอำนวยความสะดวกสบาย ในขณะที่ชาวชนบทขาดแคลนและยังต้องลำบากตรากตรำ ตากแดด ตากลม สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดกิเลสของความอยากมี อยากได้ ทำให้เกิดการตัดสินใจเข้าสู่เมือง

2.2.3 เกณฑ์ที่ใช้กำหนดความเป็นเมือง

จำนง อควิวัฒนสิทธิ์ (2549 : 134-135) จัดเกณฑ์ในการกำหนดความเป็นเมืองไว้ดังนี้

(1) จำนวนและความหนาแน่นของประชากรในชุมชน เช่น ในสหรัฐอเมริกา บริเวณที่จะเป็นเมืองต้องมีประชากรตั้งแต่ 2,500 คนขึ้นไป สำหรับในประเทศไทยถือเอาเขตเทศบาลเป็นเขตเมืองซึ่งประกอบด้วยประชากร 10,000 คนขึ้นไป และมีความหนาแน่นไม่ต่ำกว่า 3,000 คนต่อตารางกิโลเมตร เขตเทศบาลเมืองส่วนใหญ่ในประเทศไทยคือที่ตั้งของศาลากลางจังหวัด หรือเป็นศูนย์กลางของจังหวัด

(2) บริเวณนั้นต้องมีสภาพที่เจริญแล้ว มีการคมนาคม การสื่อสารและการบริการต่างๆ สะดวกสบาย

(3) สภาพแวดล้อมในเมืองมิใช่สิ่งที่เป็นธรรมชาติ ทุกสิ่งเกิดจากการกระทำของมนุษย์ทั้งสิ้น (man-made environments) เป็นสังคมที่แวดล้อมไปด้วยอาคาร ถนนหนทาง ขาดความผูกพันกับธรรมชาติ

(4) บริเวณนั้นต้องมีอาคารบ้านเรือนหนาแน่น

(5) ประชากรส่วนใหญ่ที่อยู่ในชุมชนนั้นต้องมีอาชีพหรือการเศรษฐกิจที่ไม่ใช่การเกษตร (non-agricultural) งานส่วนใหญ่เป็นงานเกี่ยวกับบริการ เช่น อาชีพค้าขาย ช่างฝีมือ ทนายความ ทหาร นักปกครอง ฯลฯ ซึ่งเป็นงานที่ต้องอาศัยความชำนาญพิเศษ (skilled labour) และอาชีพเป็นไปตามความสามารถเฉพาะของแต่ละบุคคล

(6) เป็นบริเวณที่อยู่ภายในเขตของการปกครองแบบใดแบบหนึ่ง

2.2.4 ผลกระทบของการกลายเป็นเมือง

ไพโรจน์ คงทวีศักดิ์ (2549 : 121) ได้สรุปผลกระทบของการกลายเป็นเมืองที่เป็นกระบวนการการเคลื่อนไหวเปลี่ยนแปลงทางสังคมว่ามีผลกระทบต่อสังคมทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค ดังนี้



ในระดับมหภาค การกลายเป็นเมืองได้นำความเปลี่ยนแปลงมาสู่ “เขตพื้นที่” แห่งหนึ่งในรูปของการปรับเปลี่ยนโครงสร้างในสองลักษณะคือ

ลักษณะแรก คือการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางกายภาพซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางพื้นที่ของเมือง การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางกายภาพเป็นการเปลี่ยนแปลงเชิงนิเวศที่เกิดขึ้นจากความสัมพันธ์ระหว่างประชากรเมืองกับการกำหนดใช้ที่ดินส่วนต่างๆ ในเมืองของพวกเขา เช่น การกำหนดให้ที่บริเวณนั้นเป็นย่านชุมชนแออัด ย่านของผู้มีอันจะกิน ย่านโรงงาน ศูนย์กลางทางธุรกิจ ศูนย์กลางทางการปกครอง ตลาด สวนสาธารณะ ฯลฯ ประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ส่วนต่าง่นี้จำเป็นต้องปรับตัวเองให้เข้ากับบริเวณนั้นให้ได้

ลักษณะที่สอง คือการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางสังคม หรือระบบความสัมพันธ์ของส่วนต่างๆ ภายในเมือง เมืองเป็นพื้นที่ที่มีลักษณะพิเศษเฉพาะตัว ลักษณะที่ว่านี้มีความเกี่ยวข้องกับ “การแบ่งงานตามความถนัด” เป็นอย่างมาก เพราะการแบ่งงานเป็น “กลไกพื้นฐาน” ที่ทำให้เกิดการจัดระเบียบทางสังคมขึ้นมาใหม่ในเขตพื้นที่ที่เรียกว่า เมือง ภายในเมืองผู้คนและองค์กรสังคมน้อยใหญ่ต่างๆ เช่น บริษัท ห้างร้าน หน่วยงานราชการ สถานศึกษา สถานิชนสงฆ์ วัดวาอาราม ครอบครัว ฯลฯ จะทำหน้าที่เฉพาะและเด่นชัดเพื่อตอบสนองความต้องการของสังคม เมืองเป็นพื้นที่ที่เต็มไปด้วยผู้คนมากมายหลายตา ผู้คนเหล่านี้มีความแตกต่างกันไม่ว่าจะเป็นด้านการศึกษา งานอาชีพ สถานภาพ เชื้อชาติ ชาติพันธุ์ รวมไปถึงภูมิหลังทางวัฒนธรรมและอื่นๆ สังคมที่ประกอบไปด้วยผู้คนเหล่านี้จึงมีความสลับซับซ้อนอยู่ในตัว การจะตอบสนองหรือเติมเต็มความต้องการให้กับผู้คนในสังคมอันซับซ้อนนี้จำเป็นต้องมีการจัดระเบียบทางสังคมใหม่โดยอยู่บนพื้นฐานของการแบ่งงานกันทำตามความถนัด ซึ่งจะนำไปสู่การปรับเปลี่ยนในโครงสร้างทางสังคม หรือระบบความสัมพันธ์ของส่วนต่างๆ ภายในเมืองเอง

ไพโรจน์ คงทวีศักดิ์สรุปว่าในระดับจุลภาค การกลายเป็นเมืองได้นำความเปลี่ยนแปลงมาสู่ “ผู้คน” ที่ดำเนินชีวิตอยู่บนเขตพื้นที่แห่งนั้น ในรูปของการเปลี่ยนแปลงในวิถีชีวิต แนวคิด ค่านิยม ทักษะคติ ตลอดจนรูปแบบของการประพฤติปฏิบัติที่มีลักษณะที่เรียกได้ว่า “เป็นแบบเมือง” เช่น ความสัมพันธ์ที่เป็นทางการ ความเป็นปัจเจกชน การให้ความสำคัญกับเวลา การยอมรับหรือไม่ใส่ใจกับความแตกต่างหลากหลายทางด้านวิถีชีวิตของคนรอบข้าง ลัทธิบริโภคนิยม ฯลฯ

2.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

อ้อยใจ นามวงศ์ (2545) ศึกษาการรวมกลุ่มของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบเพื่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ เพื่อศึกษาความต้องการการประกอบอาชีพสามล้อถีบเพื่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบสามล้อในเขตอำเภอเมือง จังหวัด

เชียงใหม่ และเพื่อหาแนวทางให้เกิดการรวมกลุ่มผู้ประกอบการอาชีพติดสามล้อขึ้น เพราะเห็นว่าสามล้อติดเป็นพาหนะที่มีความสำคัญต่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เพราะไม่ก่อให้เกิดมลภาวะต่ออากาศ ไม่ก่อให้เกิดเสียงดัง และไม่กระทบกระเทือนต่อโบราณสถาน ซึ่งการรวมกลุ่มสามล้อติดยังเป็นแนวทางหนึ่งที่จะทำให้หน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนสามารถเข้ามาให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการอาชีพติดสามล้อได้โดยตรง เพิ่มรายได้ให้แก่สมาชิก เสริมสร้างความคุ้นเคยและความสามัคคี เกิดการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ในการประกอบอาชีพระหว่างสมาชิก และเกิดการร่วมกันพัฒนาอาชีพติดสามล้อ ซึ่งเป็นการส่งเสริมให้อาชีพนี้มีความมั่นคง

ปรีชา ผ่องเจริญกุล (2542) ศึกษาเรื่องการส่งเสริมสามล้อแรงคนเพื่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ในเมืองเชียงใหม่ พบว่า สามล้อเป็นพาหนะที่มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการสูงเมื่อเทียบกับยานพาหนะอย่างอื่น อีกทั้งยังเป็นพาหนะที่สำคัญและจำเป็นสำหรับคนเชียงใหม่ตลอดมา จนถึง พ.ศ.2520 พาหนะที่มีเครื่องยนต์ได้เข้ามาเป็นคู่แข่งของสามล้อ นอกจากนี้การขยายตัวของธุรกิจอุตสาหกรรมของเชียงใหม่ยังได้ดึงดูดแรงงานที่มีอยู่อย่างเหลือเฟือเพื่อเข้าสู่ระบบการทำงานอย่างถาวรมากขึ้น ทำให้ผู้ขับขี่สามล้อที่เหลืออยู่ล้วนแต่มีอายุมาก มีพื้นฐานการศึกษาน้อย และค่านิยมของสังคมที่มองว่าอาชีพคนติดสามล้อเป็นอาชีพที่ต่ำต้อย ขาดความมั่นคง ซึ่งสาเหตุเหล่านี้ได้ทำให้จำนวนสามล้อติดและผู้ประกอบการอาชีพติดสามล้อลดน้อยลง

การตื่นตัวของกรมส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์รอบตัวเมืองเก่าของจังหวัดเชียงใหม่ ได้ทำให้หลายฝ่ายหันมาให้ความสนใจสามล้อติดเพื่อใช้เป็นยานพาหนะสำหรับพานักท่องเที่ยวที่ชวนโบราณสถานที่สำคัญ เพราะนอกจากสามล้อจะเป็นพาหนะที่อยู่คู่กับเชียงใหม่มานานแล้ว สามล้อยังเป็นพาหนะที่ไม่สร้างมลภาวะต่ออากาศ ไม่ส่งเสียงรบกวนนักท่องเที่ยวและบุคคลทั่วไป อีกทั้งสามล้อติดยังมีน้ำหนักเบาไม่สร้างความสิ้นเปลืองหรือเสียหายต่อโบราณสถาน

ปรีชา ผ่องเจริญกุล เสนอว่าการที่จะส่งเสริมให้อาชีพสามล้อติดเป็นส่วนหนึ่งของการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เป็นแนวทางที่ได้ยอมรับจากหลายๆฝ่าย แต่ควรมีการเพิ่มปริมาณและปรับปรุงการบริการสามล้อติดให้ดีและมีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับได้ อีกทั้งผู้ประกอบการอาชีพติดสามล้อเองควรมีการรวมกลุ่มกันเพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับอาชีพของตนด้วย

งานวิจัยทั้งสองข้างต้น แสดงให้เห็นถึงทิศทางการประกอบอาชีพของผู้ประกอบการอาชีพติดสามล้อที่ถูกผนวกให้เข้าเป็นส่วนหนึ่งของการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ของจังหวัดเชียงใหม่ สามล้อติดในจังหวัดอุบลราชธานีเองเริ่มถูกผนวกเข้าเป็นส่วนหนึ่งของการท่องเที่ยวเช่นเดียวกัน กล่าวคือได้มีการอบรมผู้ติดสามล้อเพื่อให้บริการแก่นักท่องเที่ยวในช่วงเทศกาลสำคัญๆ เช่น เทศกาลสงกรานต์ เทศกาลเข้าพรรษา เป็นต้น นอกจากนี้งานวิจัยกลุ่มนี้ยังเสนอให้กลุ่มผู้ประกอบการอาชีพติด

สามล้อมีการรวมกลุ่มกันขึ้นเพื่อสร้างอำนาจต่อรองทางด้านราคา และเพื่ออำนวยความสะดวกมาตรฐานการบริการให้เป็นที่ไปในทิศทางเดียวกัน การรวมกลุ่มผู้ประกอบการอาชีพสามล้อยังทำให้หน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนสามารถเข้ามาให้ความช่วยเหลือได้สะดวกขึ้น

อรรถัย จารุภัทรพาณิชย์ (2543) ศึกษาการปรับตัวของกลุ่มอาชีพผู้ใช้แรงงานในชุมชนเมือง โดยแบ่งกลุ่มผู้ใช้แรงงานออกเป็น กลุ่มอาชีพคนยาม กลุ่มอาชีพคนรับใช้ในบ้าน กลุ่มอาชีพคนงานก่อสร้าง และกลุ่มอาชีพคนถีบสามล้อรับจ้าง ในเขตจังหวัดพิษณุโลก พบว่า กลุ่มผู้ใช้แรงงานในเมืองโดยมากแล้วเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบจากนโยบายการพัฒนาของรัฐ กล่าวคือ ไม่มีที่ดินทำกิน การศึกษาน้อย ทำให้ต้องอพยพเข้ามาทำงานในตัวเมือง ซึ่งการเข้ามาทำงานในเมืองนั้นคนเหล่านี้ต้องมีการปรับตัวทั้งทางด้าน เศรษฐกิจ สังคม การศึกษา และการเมือง โดยมีกลไกการปรับตัวที่สำคัญ คือ การสร้างความสัมพันธ์อันดีในกลุ่มผู้ประกอบการอาชีพเดียวกัน นอกจากนี้ การปรับตัวของทั้ง 4 กลุ่มล้วนเกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์เชิงอำนาจทั้งสิ้น กล่าวคือ กลุ่มสามล้อถีบเกี่ยวข้องกับผู้มีอำนาจ คือ ตำรวจหรือเจ้าหน้าที่เทศบาล ยามเกี่ยวข้องกับบริษัทของคนยามเอง เป็นต้น

การศึกษาของอรรถัย จารุภัทรพาณิชย์ ทำให้ผู้ศึกษาได้แนวทางในการพิจารณาถึงความสัมพันธ์เชิงอำนาจระหว่างผู้ประกอบการอาชีพถีบสามล้อและผู้ที่มีอำนาจในการจัดระเบียบสามล้อถีบในที่ถื่น เช่น เทศกิจ ตำรวจจราจร เพราะผู้ที่ประกอบอาชีพถีบสามล้อต้องเกี่ยวข้องกับ การจราจรบนท้องถนน อีกทั้งจุดที่จอดรับส่งลูกค้าโดยมากเป็นตลาดซึ่งเป็นจุดรับผิดชอบของเทศกิจ ผู้ประกอบการอาชีพถีบสามล้อจึงต้องเกี่ยวข้องกับทั้งตำรวจจราจรและเทศกิจอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้นการพิจารณาถึงความสัมพันธ์เชิงอำนาจระหว่างผู้ประกอบการอาชีพถีบสามล้อกับ ตำรวจจราจรและเทศกิจจึงเป็นประเด็นที่น่าศึกษา

อารักษ์ หาญสันเทียะ (2546) ศึกษาคนถีบสามล้อในกระแสการพัฒนา พบว่า คนถีบสามล้อในจังหวัดนนทบุรี โดยมากเป็นชาวอีสานที่ได้รับผลกระทบจากการทำนาไม่ได้ผลเพราะ ดันทุงต่อไร่สูง ในขณะที่ผลผลิตไม่ได้ราคา ทำให้จำเป็นต้องอพยพเข้าสู่เมืองซึ่งเป็นแหล่งเงินและแหล่งงาน ทั้งนี้การที่พวกเขาเลือกประกอบอาชีพสามล้อถีบเพราะเห็นว่าเป็นอาชีพที่อิสระ และสามารถทำได้ในช่วงเวลาที่ว่างจากการทำนา อารักษ์ หาญสันเทียะยังศึกษาถึงกระบวนการเข้าสู่อาชีพของคนถีบสามล้อ โดยแบ่งกลุ่มคนถีบสามล้อออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มคนถีบสามล้อที่ยึดอาชีพนี้อยู่แล้วในต่างจังหวัด แต่ย้ายเข้ามาในจังหวัดนนทบุรีเพราะเห็นว่าเป็นเมืองใหญ่ มีคนหนาแน่น น่าที่จะมีรายได้ดีกว่าในจังหวัดเดิม กลุ่มที่สอง คือกลุ่มที่เข้ามาประกอบอาชีพนี้ผ่านทางเครือข่าย เช่น ญาติพี่น้อง เพื่อน คนในชุมชนเดียวกัน การดำเนินชีวิตของคนถีบสามล้อในจังหวัดนนทบุรียังคงยากลำบาก เพราะต้องใช้ชีวิตแบบชนบทในสังคมเมืองที่แวดล้อมไปด้วย

ความเจริญและความทันสมัย นอกจากนี้อาชีพสามล้อถีบกำลังได้รับผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของระบบการขนส่งที่ทันสมัยและรวดเร็วกว่า เช่น รถตู้ รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถสามล้อเครื่อง รถแท็กซี่ เป็นต้น

จากการศึกษางานวิจัยของอาร์ักษ์ หาญสันเทียะ ทำให้ผู้วิจัยได้แนวทางในการศึกษาวิถีชีวิตและกระบวนการเข้าสู่อาชีพของคนถีบสามล้อที่แต่เดิมประกอบอาชีพทำนา แต่ได้รับผลกระทบจากนโยบายการพัฒนาของรัฐ จนต้องสูญเสียที่ดินทำกินไป ทำให้ต้องมุ่งหน้าเข้าสู่เมืองเพื่อหางานทำ จังหวัดอุบลราชธานีเป็นจังหวัดขนาดใหญ่ที่ได้รับการส่งเสริมจากภาครัฐเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศนับจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 5 เป็นต้นมา ทำให้จังหวัดอุบลราชธานีเป็นอีกจังหวัดหนึ่งที่แสดงให้เห็นภาพของความเหลื่อมล้ำทางสังคมได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะภาพของผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อที่ยังคงมีอยู่เป็นจำนวนมากท่ามกลางความเป็นเมือง

จุฑามณี สมบูรณ์สุทธิ (2547) ได้ศึกษากระบวนการเข้าสู่อาชีพ การปรับตัว การเอาตัวรอดของหญิงชราขอทานในสังคมเมือง พบว่า มีหลายปัจจัยที่เกี่ยวพันกันในการเข้าสู่อาชีพขอทานของหญิงชรา ได้แก่ ปัจจัยเพศสภาพ โดยผู้หญิงถูกปลูกฝังว่าหน้าที่หลักของผู้หญิงคือ การเป็นเมียและแม่ที่เป็นผู้ให้ เสียสละ และรับผิดชอบครอบครัว ซึ่งเมื่อใดก็ตามที่ครอบครัวประสบปัญหาทางเศรษฐกิจ หญิงชราเหล่านี้มีหน้าที่ต้องออกไปหาเงินนอกบ้านเพื่อช่วยเหลือครอบครัวอีกทาง นอกจากนี้ยังมีปัจจัยอื่นๆอีกที่มีส่วนสำคัญในการผลักดันให้เกิดการขอทานในหญิงชรา ได้แก่ เรื่องมาตรฐานเชิงซ้อนว่าด้วยเรื่องวัยอคติและเพศอคติ รวมถึงการถูกกีดกันให้ออกจากตลาดแรงงาน เป็นต้น หญิงชราได้มีการปรับตัวให้เข้ากับอาชีพใหม่ โดยมีการสร้างนิยามใหม่ในการเรียกตนเองว่าเป็นคนขายของ เป็นหมอดู หรือมาหาเงิน เพื่อทดแทนคำว่าขอทาน

หญิงชราในงานวิจัยชิ้นนี้ ถูกกีดกันจากระบบทุนนิยม และอคติทางเพศให้ออกจากระบบแรงงาน แรงงานนอกระบบจึงเป็นทางเลือกหนึ่งของหญิงชราเหล่านี้ในการหาเลี้ยงชีพ สามล้อถีบก็เช่นกัน แม้จะไม่มีมิติทางด้านเพศเข้ามาเกี่ยวข้อง แต่ก็นับได้ว่าเป็นแรงงานนอกระบบที่ถูกแรงกดดันในด้านต่างๆทำให้ต้องมาประกอบอาชีพถีบสามล้อ งานวิจัยชิ้นนี้จึงเป็นแนวทางที่ผู้วิจัยใช้ในการศึกษาถึงแรงจูงใจ และการปรับตัวของผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อ

กัญญารัตน์ อันตระกูล (2540) ศึกษาการปรับเปลี่ยนอาชีพเกษตรในชุมชนกิ่งเมืองกิ่งชนบท พบว่า การปรับเปลี่ยนอาชีพของเกษตรกรมีลักษณะที่เป็นกระบวนการที่ประกอบด้วยขั้นตอน รูปแบบและวิธีการที่สอดคล้องกัน กล่าวคือ เกษตรกรที่ประสบปัญหาจากการประกอบอาชีพในภาคการเกษตร พยายามศึกษาเรียนรู้จากแหล่งข้อมูลต่างๆและเลือกสรรวิธีการแก้ปัญหาที่

คาดว่าสอดคล้องกับสภาพปัญหาและความต้องการ แล้วจึงทดลองปฏิบัติตามแนวทางที่ได้เลือกและประเมินระดับความสำเร็จ

รูปแบบของการปรับเปลี่ยนอาชีพประกอบด้วย รูปแบบทั้งจากภายนอกและภายในชุมชน โดยมีวิธีการปรับเปลี่ยนอาชีพในลักษณะของการเลียนแบบ และการถูกชักชวน นอกจากนี้ กัญญารัตน์ อंतरะกุล ยังได้สรุปถึงปัจจัยที่สนับสนุนให้เกิดการปรับเปลี่ยนอาชีพว่า ได้แก่ ปัจจัยที่เป็นแรงดึงดูด ผลักดัน และสนับสนุนทั้งทางสังคม วัฒนธรรม เศรษฐกิจและการศึกษา เช่น ค่านิยมใหม่ในเรื่องอาชีพ การครอบงำของลัทธิบริโภคนิยม การศึกษาที่สูงขึ้น แหล่งข้อมูลข่าวสาร การได้รับความช่วยเหลือพื้นฐาน และโอกาส เป็นต้น

การศึกษาถึงวิธีการ รูปแบบ และปัจจัยสนับสนุน ในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการประกอบอาชีพถือเป็นสามล้อท่ามกลางกระแสการพัฒนา เป็นอีกวิธีหนึ่งในการทำความเข้าใจกับวิถีชีวิตของผู้ประกอบอาชีพนี้ได้ดียิ่งขึ้น

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

3.1 วิธีการวิจัย

ในงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้เลือกใช้วิธีวิจัยเชิงคุณภาพเป็นหลัก โดยแบ่งการศึกษาออกเป็น 3 ส่วน คือ

3.1 การศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้อง

3.2 การสัมภาษณ์ผู้ประกอบการอาชีพตีบสามล้อ ผู้ใช้บริการสามล้อถีบ เจ้าของร้านสามล้อถีบ และหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

3.3 การสังเกต โดยผู้วิจัยใช้วิธีการสังเกตสภาพแวดล้อมโดยทั่วไปในการสัมภาษณ์แต่ละครั้ง พร้อมทั้งจดบันทึกประเด็นที่น่าสนใจ

3.2 ประชากรกลุ่มตัวอย่าง

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยได้เลือกใช้วิธีการศึกษาเชิงคุณภาพโดยการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (Indept Interview) เป็นหลัก ผู้วิจัยได้แบ่งกลุ่มตัวอย่างผู้ให้สัมภาษณ์และวิธีการสัมภาษณ์ ดังนี้

3.2.1 กลุ่มผู้ประกอบการอาชีพตีบสามล้อ

กลุ่มเป้าหมายในการศึกษาผู้ประกอบการอาชีพตีบสามล้อ ผู้วิจัยเลือกสัมภาษณ์ผู้ประกอบการอาชีพตีบสามล้อที่ประกอบอาชีพตีบสามล้อมาเป็นระยะเวลา 10 ปีขึ้นไป เพื่อให้เห็นการเปลี่ยนแปลงนโยบายทางการพัฒนาของรัฐที่กระทบต่อผู้ประกอบการอาชีพตีบสามล้อในระหว่าง พ.ศ. 2538 – พ.ศ. 2548 โดยศึกษาผู้ที่ประกอบอาชีพตีบสามล้อเป็นอาชีพหลักและผู้ที่ประกอบอาชีพนี้เป็นอาชีพเสริม โดยเลือกผู้สัมภาษณ์จากบริเวณที่เป็นแหล่งรวมของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบ เช่น บริเวณหน้าตลาดสด บริเวณหน้าโรงพยาบาล บริเวณทุ่งศรีเมือง และบริเวณสถานีรถไฟ เป็นต้น จำนวน 10 คน ทั้งในเขตพื้นที่ เทศบาลเมืองวารินชำราบ และเทศบาลนครอุบลราชธานี โดยแบ่งเป็น

- 1) เขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ จำนวน 5 คน
- 2) เขตเทศบาลนครอุบลราชธานี จำนวน 5 คน

3.2.2 กลุ่มผู้ใช้บริการสามล้อถีบ

ผู้วิจัยได้แบ่งกลุ่มผู้ใช้บริการที่เป็นกลุ่มเป้าหมายในการสัมภาษณ์ออกเป็น

2 กลุ่ม ได้แก่

3.2.2.1 ลูกค้าขาประจำ ในกลุ่มนี้ ผู้วิจัยใช้วิธีการเลือกสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการสามล้อถีบแบบสม่ำเสมอ ทั้งในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ จำนวน 5 คน และเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี จำนวน 5 คน

3.2.2.2 ลูกค้าขาจร ในกลุ่มนี้ผู้วิจัยใช้วิธีโดยการสัมภาษณ์บุคคลทั่วไปทั้งในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ และเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี ซึ่งจะเป็นใครก็ได้ที่เคยใช้บริการสามล้อถีบจำนวนพื้นที่ละ 2 คน

3.2.3 กลุ่มเจ้าของอุ้ให้เช่าสามล้อถีบ

ผู้วิจัยเลือกใช้วิธีการสัมภาษณ์อุ้ให้เช่าสามล้อถีบทั้งหมด 5 อุ้ โดยแบ่งเป็น 3 อุ้ ในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี และ 2 อุ้ในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ผู้วิจัยใช้ในการเก็บข้อมูล คือ แบบสัมภาษณ์ ซึ่งเป็นแบบสัมภาษณ์ที่มีโครงสร้าง(Structural Interview) มีการกำหนดแนวคำถามในการสัมภาษณ์ไว้ล่วงหน้า แบบสัมภาษณ์ที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ได้รับการตรวจสอบโดยผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน คือ

3.3.1 ดร.เหมวรรณ เหมะนัค คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี

3.3.2 ดร.สมศรี ชัยฉนิชยา คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี

3.3.3 รศ.ดร. มาลี ไชยเสนา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมวิทยา

มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี

โดยผู้ศึกษาได้กำหนดแนวคำถามไว้ 3 ชุด สำหรับกลุ่มประชากร 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้ประกอบการอาชีพถีบสามล้อ กลุ่มผู้ใช้บริการสามล้อถีบ และกลุ่มเจ้าของอุ้ให้เช่าสามล้อถีบ รายละเอียดในแบบสอบถามดูเพิ่มเติมในภาคผนวก ก

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลตามกรอบแนวคิดและวัตถุประสงค์ที่ได้ตั้งไว้ แล้วนำผลที่ได้จากการศึกษามาเขียนสรุปในเชิงบรรยาย

บทที่ 4

ผลการศึกษา

ในบทนี้ผู้วิจัยได้นำเสนอเนื้อหาออกเป็น 4 ช่วง คือ ช่วงแรก กล่าวถึงภูมิหลังและความเป็นมาของสามล้อถีบทั้งในประเทศไทย และในจังหวัดอุบลราชธานี ช่วงที่สอง กล่าวถึงพัฒนาการของนโยบายทางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของรัฐผ่านพัฒนาการของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ช่วงที่สามกล่าวถึง ผลกระทบของนโยบายทางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว และความเป็นเมืองที่กระทบต่อผู้ประกอบการอาชีพถีบสามล้อทั้งในเขต เทศบาลเมืองวารินชำราบ และเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี และในช่วงที่สี่ เสนอถึงวิธีการปรับตัวของผู้ประกอบการอาชีพถีบสามล้อ

4.1 ภูมิหลังสามล้อถีบ

4.1.1 ภูมิหลังและความเป็นมาของสามล้อถีบในประเทศไทย

ทวี บริบูรณ์ (อ้างอิงใน อารักษ์ หาญสันเทียะ, 2546 : 2-3) ได้กล่าวถึงภูมิหลังสามล้อถีบในประเทศไทย ว่ารถสามล้อถีบเริ่มมีเป็นครั้งแรกใน พ.ศ. 2476 ที่จังหวัดนครราชสีมา และได้กลายเป็น 1 ใน 39 อาชีพสงวนสำหรับคนไทยเท่านั้น สามล้อถีบเกิดจากการคิดค้นของนายเอกเลื่อน พงษ์โสภณ ที่นำรถลากหรือรถเจ๊กมาดัดแปลงร่วมกับรถจักรยานเพื่อใช้แรงถีบแทนการลากรถจักรยานสามล้อของนายเลื่อนในช่วงแรกจะเป็นลักษณะด้านหน้า 2 ล้อ ด้านข้าง 2 ล้อ คล้ายแบบอินโดจีน แต่ทางการไม่อนุญาตให้จดทะเบียน ก็เลยไปปรับใหม่เป็น หน้า 1 ล้อ หลัง 2 ล้อ จากนั้นต้องนำไปจดทะเบียน ซึ่งการอนุมัติการจดทะเบียนนั้นต้องไปจดที่กรุงเทพมหานครเพียงแห่งเดียวเท่านั้นกับอธิบดีกรมตำรวจ โดยใช้กฎระเบียบทั่วไปเกี่ยวกับการจดทะเบียนรถ ก่อนจดทะเบียนนั้นต้องทำการตรวจสอบหรือตรวจสภาพรถตามกฎหมายเกณฑ์ของทางราชการ สิ่งที่ผู้ตรวจสอบต้องปฏิบัติคือ ขึ้นนั่งบนรถจักรยานสามล้อด้วย แทนที่จะตรวจดูเฉพาะสภาพภายนอกเพียงอย่างเดียว ขณะนั้นผู้ตรวจสอบจักรยานสามล้อของนายเลื่อนคือ ขุนหลวงอดุลเดชจรัส โดยใช้เส้นทางสามยอดมาเสาชิงช้า เข้ากระทรวงมหาดไทย การตรวจสอบจักรยานสามล้อของนายเลื่อนผ่านการจดทะเบียน ซึ่งผู้ที่ผ่านการตรวจสอบจะต้องเสียค่าใช้จ่าย 3 บาทให้แก่รัฐ และได้รับอนุญาตให้จำหน่ายได้ ในครั้งแรกมีจักรยานสามล้อ 50 คัน ใช้งบประมาณในการลงทุนสร้าง 80 บาทต่อคัน ซึ่งถือว่าแพงมากในช่วงสมัยรัชกาลที่ 7 การนำมาใช้วิ่งรับผู้โดยสารของจักรยานสามล้อครั้งแรกที่กรุงเทพมหานครให้เข้าคันละ 50 สตางค์

รถสามล้อถีบเข้ามาแทนที่รถลากของชาวจีนอย่างเต็มตัวใน พ.ศ. 2479 โดยเริ่มมีขึ้นที่กรุงเทพมหานครก่อน ต่อมาแพร่กระจายไปตามหัวเมืองต่าง ๆ ซึ่งเกิดขึ้นไปพร้อมกับการเปลี่ยนแปลงของเมือง ที่มีการขยายเส้นทางการคมนาคม มีการสร้างถนนมากขึ้น ตามภาวะทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง บทบาทของสามล้อตามหัวเมืองต่างจังหวัดก็ได้รับความนิยมนำขึ้น ซึ่งเป็นกระจกสะท้อนให้เห็นถึงความเจริญเติบโตของเมืองต่างๆ จักรยานสามล้อได้รับความนิยมนำมาก่อนที่จะมีการนำรถยนต์เข้ามาใช้

ในการควบคุมดูแลจักรยานสามล้อ นั้น ไม่ได้มีบทบัญญัติเฉพาะสำหรับสามล้อ แต่รัฐบาลได้กำหนดให้จักรยานสามล้ออยู่ในหมวดหมู่เดียวกับพาหนะล้อเลื่อน และออกพระราชบัญญัติควบคุมดูแลจักรยานสามล้อเพิ่มเติมโดยการยกเลิกพระราชบัญญัติล้อเลื่อน พุทธศักราช 2460 และประกาศใช้พระราชบัญญัติล้อเลื่อน พุทธศักราช 2478 แทน ในพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้กำหนดลักษณะของผู้ที่จะมาประกอบอาชีพนี้ (ห้องสมุดบ้านจอมยุทธ, 2551) ดังนี้

- (1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 17 ปีบริบูรณ์
- (2) มีสัญชาติไทยเป็นไปตามกฎหมาย
- (3) รู้ถนนหนทางแห่งเขตซึ่งได้รับใบอนุญาตพอสมควร
- (4) ปราศจากโรคติดต่อซึ่งเป็นที่น่ารังเกียจ
- (5) ไม่เคยทำความผิดต้องรับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาให้ลงโทษจำคุกตามกฎหมาย ลักษณะอาญา ในความผิดอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้ สมคบกันเป็นอั้งยี่ กระทำให้เกิดภัยอันตรายแก่สาธารณชน ข่มขืนกระทำชำเรา ประทุษร้ายแก่ชีวิตและร่างกาย ทำให้เสื่อมเสียอิสรภาพ ลักทรัพย์ ฆกรโซก ยักยอกทรัพย์ รับของโจร ทำให้เสียทรัพย์ และประทุษร้ายต่อทางไปมา

นอกจากนี้เจ้าของจักรยานสามล้อ จะต้องนำสามล้อของตนไปขอจดทะเบียนและขอใบอนุญาตขับขี่สามล้อรับจ้างกับเจ้าหน้าที่ โดยอัตราค่าธรรมเนียมสำหรับการจดทะเบียนและออกใบอนุญาตล้อเลื่อนสำหรับใช้รับจ้างในจังหวัดพระนคร และธนบุรี ปีละ 12 บาท ในจังหวัดอื่นๆ 6 บาท และอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตขับขี่ล้อเลื่อนนอกจากเกวียน สำหรับการออกใบอนุญาตครั้งละ 1 บาท และสำหรับการต่อใบอนุญาต ครั้งละ 1 บาท

การขยายตัวของรถจักรยานสามล้อเป็น ไปอย่างรวดเร็ว ในปี 2496 จึงได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติล้อเลื่อนฉบับที่ 4 พ.ศ. 2496 ขึ้น เพื่อให้อำนาจแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ในการออกกฎกระทรวงกำหนดจำนวนล้อเลื่อนทุกประเภทที่จะรับจดทะเบียนในจังหวัดหนึ่งๆ และใน พ.ศ. 2502 ได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติล้อเลื่อนฉบับที่ 6 ห้ามรถจักรยานสามล้อให้บริการในเขตพระนครและจังหวัดธนบุรีเพราะ เห็นว่า

“...การจราจรในเขตพระนครและจังหวัดธนบุรีคับคั่งมากโดยเฉพาะรถจักรยานสามล้อมีส่วนเพิ่มความคับคั่งสับสนและยังให้เกิดขึ้นซึ่งอุบัติเหตุแก่ชวดยาน และประชาชนอีกเป็นอันมาก สมควรที่จะงดออกใบอนุญาตรถจักรยานตั้งแต่สามล้อขึ้นไป ที่ใช้สำหรับนั่งส่วนบุคคลและสำหรับจ้างบรรทุกคนโดยสารในจังหวัดดังกล่าว...” (ห้องสมุดบ้านจอมยุทธ, 2551)

และสืบเนื่องจากการสร้างและขยายเส้นทางจราจร รวมทั้งปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้นทั้งรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถบริการสาธารณะ ประกอบกับนโยบายการพัฒนาของจอมพลสฤษดิ์ รัชชัตที่มองการอพยพเข้าสู่เมืองหลวงของชาวชนบทภาคอีสานว่ามีส่วนในการทำให้เกิดปัญหาสังคมและสามล้อถีบยังเป็นตัวสะท้อนถึงความล้มเหลวไม่ทันสมัยของกรุงเทพมหานคร ดังคำกล่าวของจอมพลสฤษดิ์ รัชชัตว่า

“...ปัญหาใหญ่อยู่ที่ว่า ชายฉกรรจ์ชาวหัวเมืองในชนบทของเราเป็นจำนวนหมื่นจะละทิ้งงานผลิต คือ เกษตรกรรม มาทำงานที่ไม่ผลิต เช่น การขับขี่ยี่สามล้อนั้น เป็นการเสื่อมเสียทางเศรษฐกิจปรากฏแก่กระทรวงมหาดไทยว่า ผู้ประกอบอาชีพทางถีบสามล้อนั้นลงท้ายกลายเป็นคนติดฝิ่นไปเป็นจำนวนไม่น้อย...”(มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2551)

ทำให้สามล้อถีบในกรุงเทพมหานครค่อยๆหมดไปจากท้องถนน ส่วนสามล้อที่เหลืออยู่ก็ถูกผลักให้เข้าไปบริการในตรอกซอกซอยในเขตกรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล และกระจายออกไปตามหัวเมืองต่างๆไปโดยปริยาย

ในทางตรงกันข้ามกับกรุงเทพมหานครและเขตพระนคร สามล้อถีบในต่างจังหวัดกลับได้รับความนิยมมากขึ้น เนื่องจากการส่งเสริมการลงทุนในสิ่งก่อสร้างขั้นพื้นฐาน เช่น การสร้างและปรับปรุงเส้นทางคมนาคม ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฉบับที่ 1 (2504-2509) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (2510-2514) ทำให้จังหวัดในภูมิภาคต่างๆ มีถนนใช้ การเดินทางโดยสามล้อถีบจึงนับเป็นความสะดวกสบายอย่างหนึ่งสำหรับต่างจังหวัดที่ยังไม่มีรถบริการสาธารณะ และการจราจรยังไม่คับคั่งเหมือนในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

การประกอบอาชีพถีบสามล้อในระยะแรกเป็นที่นิยม และสร้างรายได้ให้แก่ผู้ประกอบการเป็นอย่างมาก ดังคำกล่าวของประสิทธิ์

“ปี 2521 พาภรรยามาหากินในจังหวัดศรีสะเกษ ภรรยาทำของเร่ขาย ตนเช่ารถสามล้อถีบรับจ้าง ช่วยกันหาเงินและใช้จ่ายอย่างประหยัดจนมีเงินเหลือเก็บ ไปผ่อนสามล้อมาได้ 6 คันให้คนเช่า สมัยนั้นเก็บค่าเช่าวันละ 20 บาท พอผ่อน 6 คันแรกหมดก็ออกมาใหม่อีกจนมีรถให้

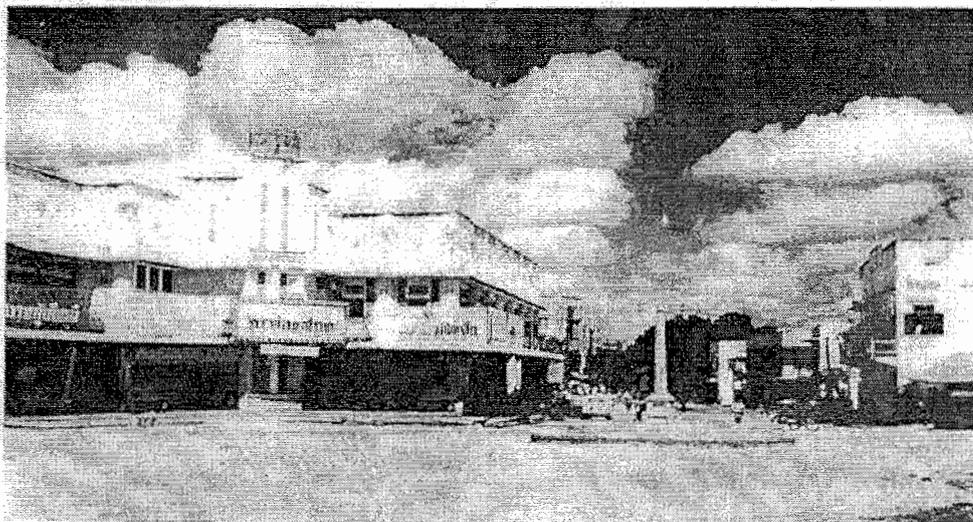
เช่าถึง 50 คัน ซึ่งก็มีคนเช่าจนหมด เพราะสมัยนั้นคนที่สามล้อมีรายได้ดี เนื่องจากมีคนและรถมอเตอร์ไซค์รับจ้างยังไม่มี รถมอเตอร์ไซค์ส่วนตัวก็ยังไม่แพร่หลาย มีคนนั่งสามล้อกันมาก” (ฉัฐพรชนม์ สิริโชติสกุล, 2548)

การควบคุมดูแลการจดทะเบียนและออกใบอนุญาตขับขี่สำหรับจักรยาน 3 ล้อ อยู่ในอำนาจหน้าที่ของกระทรวงกลาโหม ซึ่งมอบหมายให้สถานีตำรวจแต่ละจังหวัดดูแลจัดการ ในเรื่องนี้ ต่อมาจึงได้มีการออกพระราชบัญญัติล้อเลื่อนฉบับที่ 7 ใน พ.ศ. 2530 เพื่อถ่ายโอนอำนาจนี้ให้แก่กระทรวงคมนาคม หน้าที่ในการจดทะเบียนและออกใบอนุญาตขับขี่จักรยาน 3 ล้อ จึงขึ้นกับขนส่งประจำจังหวัดไปโดยปริยาย และยกเลิกการจดทะเบียนอย่างเป็นทางการใน พ.ศ. 2546 เนื่องจากเห็นว่าเป็นพระราชบัญญัติที่ไม่เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน พร้อมกับพระราชบัญญัติอื่น ๆ อีก 30 ฉบับ แต่ในทางปฏิบัติแล้ว การยกเลิกจดทะเบียนและต่อใบขับขี่มีมาตั้งแต่ พ.ศ. 2532 ส่วนการควบคุมดูแลสามล้อ ระเบียบจราจร รวมถึงบทลงโทษสำหรับผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อที่ประพฤติดังกล่าวไม่ได้มีการระบุไว้อย่างเป็นทางการ แต่ใช้ระเบียบแบบแผนเดียวกันกับรถจักรยานยนต์ (สัมภาษณ์ คามมนตรี สืบสายกลิ่น, 18 มีนาคม 2551)

แม้เวลาจะผ่านไปหลายทศวรรษแล้วนับจากการเกิดขึ้นของสามล้อถีบคันแรก ปัจจุบันยังคงมีสามล้อถีบหลงเหลือให้พบเห็นตามจังหวัดต่าง ๆ เช่น จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุดรธานีกำลังส่งเสริมการใช้บริการสามล้อถีบเพื่อลดภาวะโลกร้อน และแม้กระทั่งในเขตกรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑลเองก็ยังคงมีสามล้อถีบคอยให้บริการแก่ลูกค้าตามหมู่บ้านต่าง ๆ เช่น หมู่บ้านเมืองทอง 2/2 ตั้งอยู่บน ถนนพัฒนาการ เขตประเวศ และหมู่บ้านประชานิเวศน์ 2 จังหวัดนนทบุรี เป็นต้น

4.1.2 กฎีหลังสามล้อถีบในจังหวัดอุบลราชธานี

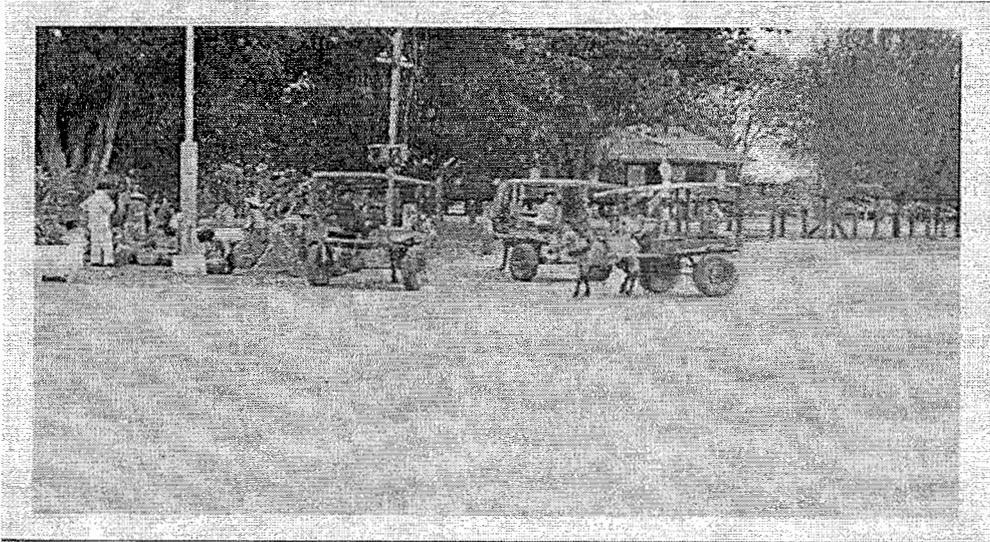
การเข้ามาของรถสามล้อถีบในจังหวัดอุบลราชธานี ไม่สามารถระบุเวลาที่ชัดเจนแน่นอนได้ แต่จากการพูดคุยกับผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อหลายคนที่มีอายุตั้งแต่ 60 – 74 ปี พบว่าไม่มีใครทราบถึงช่วงเวลาแน่นอนที่รถสามล้อถีบเริ่มให้บริการในจังหวัดอุบลราชธานี แต่เห็นรถสามล้อถีบมาตั้งแต่จำความได้ บวกกับภาพถ่ายบริเวณวงเวียนน้ำพุเดิม (ปัจจุบันได้ถูกรื้อทิ้งแล้ว) เจริงสะพานเสรีประชาธิปไตย เมื่อ พ.ศ. 2490 พบภาพสามล้อถีบวิ่งให้บริการแล้ว จึงสันนิษฐานว่าสามล้อถีบน่าจะเริ่มเข้าสู่จังหวัดอุบลราชธานีตั้งแต่ พ.ศ. 2486 – พ.ศ. 2490 ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ใกล้เคียงกับจังหวัดเชียงใหม่ที่เริ่มมีรถสามล้อถีบให้บริการเป็นครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. 2481



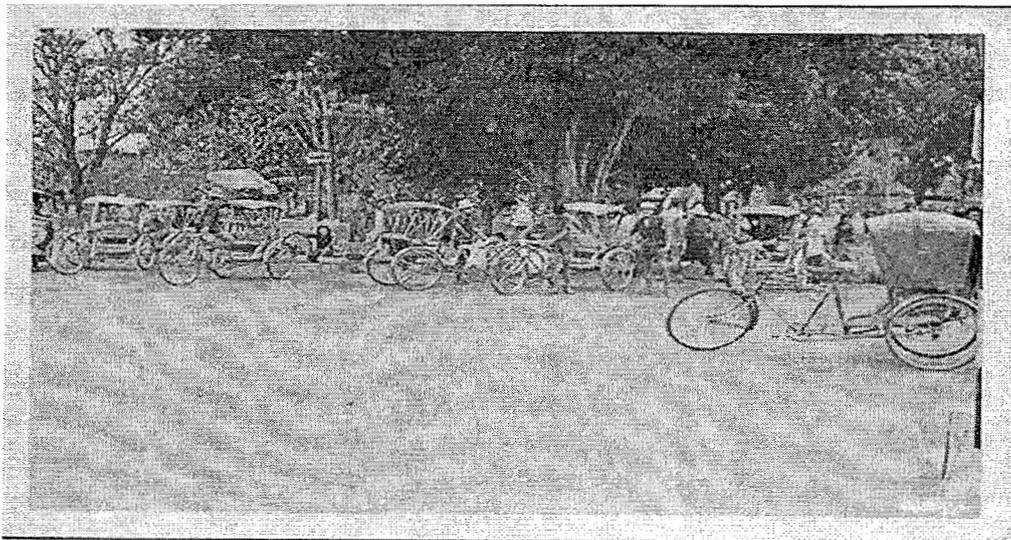
บริเวณสี่แยกโรงพยาบาลสมเด็จพระนเรศวรมหาราช เมื่อปีพ.ศ. 2490

ภาพที่ 4.1 สามล้อถีบบริเวณวงเวียนน้ำพุเดิม ถ่ายเมื่อ พ.ศ. 2490
(สายพิน มະโนรัตน์, 2551)

ในช่วงเวลาที่ใกล้เคียงกับการเข้ามาของสามล้อถีบ นอกจากสามล้อถีบแล้ว พาหนะที่ใช้สำหรับเดินทางระหว่างสถานีรถไฟและตลาดสดเทศบาล 1 ในเขตเทศบาลตำบลวารินชำราบในขณะนั้น ยังได้แก่ รถม้า ที่มีให้บริการช่วงเวลาสั้น ๆ ก่อนการเข้ามาของสามล้อถีบ และหมดไปเมื่อประมาณ พ.ศ. 2516 รถม้าที่มีให้บริการ มีลักษณะคล้ายกับรถสองแถวในปัจจุบันแต่มีตัวถังรถที่ทำจากไม้ และใช้ม้าในการลากแทนเครื่องยนต์



ภาพที่ 4.2 รถม้าหรือรับลูกจ้างบริเวณสถานีรถไฟวารินชำราบ ถ่ายระหว่าง
พ.ศ. 2510 – พ.ศ. 2511 (Dan Cullen, 2552)



ภาพที่ 4.3 ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อหรือรับลูกจ้างบริเวณสถานีรถไฟวารินชำราบ
ถ่ายระหว่าง พ.ศ. 2510 – พ.ศ. 2511 (Dan Cullen, 2552)

จากภาพถ่ายทั้งสองภาพข้างต้น แสดงให้เห็นภาพของรถม้า และสามล้อถีบที่จอดรอรับลูกจ้างบริเวณสถานีรถไฟวารินชำราบ ทั้งนี้ รถม้าค่อนข้างมีข้อจำกัดในการให้บริการ เนื่องจากไม่สามารถวิ่งในระยะทางไกลได้ จึงให้บริการเพียงระยะทางสั้นๆ จากสถานีรถไฟวารินชำราบสิ้นสุดที่ตลาดสดเทศบาล 1 ในเขตเทศบาลตำบลวารินชำราบ อัตราค่าโดยสาร 2 บาทต่อครั้ง ในขณะที่สาม

ล้อถีบสามารถส่งผู้โดยสารข้ามฝากได้ อัตราค่าโดยสารขึ้นกับระยะทางและการต่อรอง ผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางข้ามไปยังเขตเทศบาลเมืองอุบลราชธานีจึงนิยมโดยสารสามล้อถีบมากกว่ารถม้า

แม้ในระยะแรกรถสามล้อถีบในจังหวัดอุบลราชธานีมีปริมาณไม่มาก แต่เมื่อทางกรุงเทพมหานครห้ามรถสามล้อถีบให้บริการในพระนครใน พ.ศ. 2502 รถสามล้อถีบจึงกระจายออกสู่ภูมิภาคมากขึ้น รวมถึงจังหวัดอุบลราชธานีด้วย นับตั้งแต่นั้นปริมาณรถสามล้อถีบในจังหวัดอุบลราชธานีจึงมีมากขึ้นดังคำกล่าวของนายแพงว่า

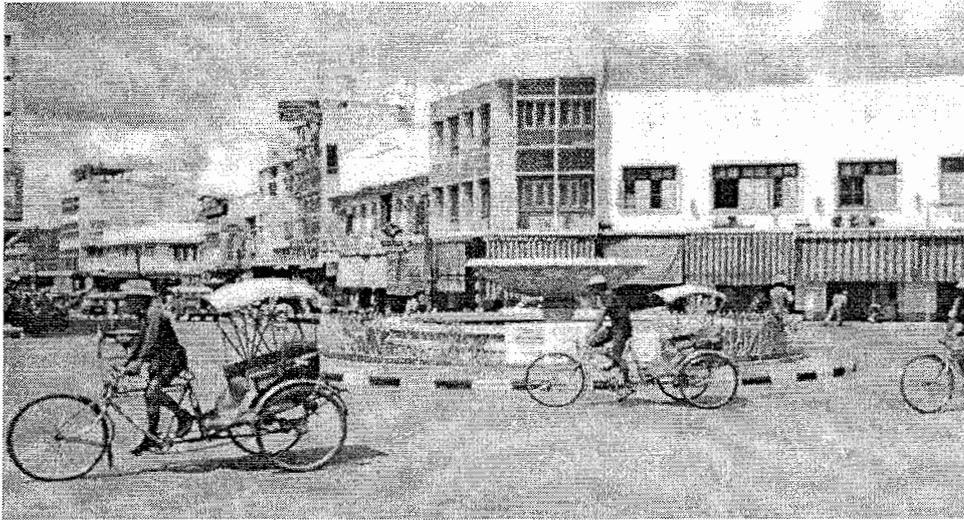
“ตอนปีนตอนแรกมีไม่หลายคัน ปีนตั้งแต่อายุ 14 ปี รถเมล์ยังไม่ทันสมัย มีสามล้อ 3-4 คัน พอที่กรุงเทพฯขุดมา ก็เลยเพิ่มขึ้น” (สัมภาษณ์ นายแพง เคนท้าว, 17 มิถุนายน 2550)



ภาพที่ 4.4 คู่มือสามล้อถีบ

การประกอบอาชีพถีบสามล้อในยุคแรกนั้น นอกจากผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อจะต้องขอใบอนุญาตในการถีบสามล้อและใบทะเบียนสามล้อแล้ว ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อยังต้องแต่งกายตามเครื่องแบบที่ทางราชการกำหนด นายเคนกล่าวถึงสามล้อในสมัยนั้นว่า

“...เมื่อก่อนสามล้อแต่งตัวดี ใส่ชุดสามล้อ ใส่หมวกใบลาน เสื้อก็ต้องตัดตามแบบเค้า ต้องมีใบขี้ขี้ ใครไม่มีโดนจับ ห้ามกินเหล้า...” (สัมภาษณ์ นายมานิต อุดมพันธ์, 20 มิถุนายน 2550)



ภาพที่ 4.5 ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อในชุดสามล้อ (ไคต์ฮอบล, 2551)

จากภาพถ่ายของผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อในช่วง พ.ศ. 2515 – พ.ศ. 2518 พบว่า ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อจะต้อง สวมเสื้อสีกรมท่าแขนสั้นหรือแขนยาว กางเกงสีกาเกี รองเท้าหุ้ม สวมหมวกใบลาน หรือหมวกปีกกว้าง หรือที่เรียกกันว่าชุดสามล้อ ทำให้มองดูเป็นระเบียบเรียบร้อย ส่วนการแต่งกายในปัจจุบันขึ้นอยู่กับความชอบของแต่ละคน ทุกคนสามารถแต่งตัวอย่างไรก็ได้ ไม่ว่าจะเป็น สวมเสื้อยืดกับกางเกงยีนส์ หรือสวมเสื้อเชิ้ตกางเกงกับขาสั้น เป็นต้น

ส่วนหนึ่งของรถสามล้อถีบในจังหวัดอุบลราชธานีได้รับการต่อขึ้นจากอยู่ในตัวจังหวัด โดยมีสำนักงานขนส่งจังหวัดอุบลราชธานีเป็นหน่วยงานที่ควบคุมปริมาณ โควตาการผลิตรถสามล้อถีบ oughผลิตสามล้อถีบในจังหวัดอุบลราชธานีในพ.ศ.2520 เช่น อุบน้ำตลาดใหญ่ อุโซคนำชัย เป็นต้น oughที่ผลิตรถสามล้อถีบจะต้องนำรถสามล้อถีบที่ต่อขึ้นไปให้สำนักงานขนส่งจังหวัดอุบลราชธานีดี เลขทะเบียนที่ตัวถังรถสามล้อถีบ เพื่อออกทะเบียนสามล้อ และคู่มือรถสามล้อถีบที่ภายในจะระบุ เลขทะเบียนรถสามล้อถีบและสีของรถ คู่มือรถสามล้อถีบจึงมีความสำคัญในการบ่งชี้ความเป็น เจ้าของรถสามล้อถีบในขณะนั้น การปรับแต่งสามล้อถีบต้องแจ้งสำนักงานขนส่งจังหวัด อุบลราชธานีก่อน สามารถเปลี่ยนรูปทรงสามล้อถีบได้ แต่ห้ามใช้เครื่อง แม้คู่มือรถสามล้อถีบจะไม่มี ความจำเป็นอีกต่อไป แต่เจ้าของoughให้เช่าสามล้อถีบเช่นนายสมัย กลับเห็นว่า

“จำเป็นที่จะต้องเก็บทะเบียนสามล้อไว้เป็นอย่างดีเพื่อใช้ ‘อ้างอิง’ เวลาเกิดอุบัติเหตุ จำเป็นต้องเข้าโรงพัก” (สัมภาษณ์ นายสมัย พันธุสุวรรณ, 19 พฤษภาคม 2551)

อย่างไรก็ดี น้อยคนนักที่จะเก็บรักษาคู่มือสามล้อถีบไว้ ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อที่ผู้วิจัยได้ สัมภาษณ์ไม่มีใครเก็บไว้ ยังคงเหลือเฉพาะอยู่ให้เช่าสามล้อถีบเท่านั้นที่ยังคงมีเก็บไว้

อยู่ให้เช่าสามล้อถีบในยุคแรกๆมีบริการให้เช่าสามล้อเท่านั้น โดยคิดค่าเช่าเป็นกะ กะเช่า 18 บาท กะกลางคืน 14-15 บาท ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อโดยมากมักจะเหมาทั้ง 2 กะ แล้วนำสามล้อไปจอดประจำที่บ้านตน อยู่สามล้อในสมัยก่อนจึงมีลักษณะเป็นบ้านที่อยู่อาศัยธรรมดา การจำหน่ายสามล้อทั้งคันมีขึ้นเป็นครั้งแรกโดย อุโชนำชัย ใน พ.ศ. 2520 อุโชนำชัยประกอบธุรกิจขายผ่อนสินค้าทุกประเภทมาก่อน เมื่อมองเห็นช่องทางในการจำหน่ายสามล้อถีบ จากการรู้จักร้านขายชิ้นส่วนสามล้อถีบในกรุงเทพมหานคร และความต้องการของผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อที่ ต้องการจะมีสามล้อถีบเป็นของตนเอง นายสงวนเจ้าของอุโชนำชัยจึงสั่งสามล้อถีบมาจาก กรุงเทพมหานครเพื่อมาขายผ่อนวันละ 30 บาท จนกว่าจะหมดตามสัญญาที่กำหนดไว้ก็จะทำการโอนให้ โดยนายสงวนเห็นว่าทำให้ผ่อนสามล้อถีบเช่นนี้เป็นการ “ปลดแอกสามล้อจากการเช่า” เพราะแทนที่จะเสียค่าเช่าแล้วไม่ได้อะไรเลย มาผ่อนวันละ 30 บาท พอครบกำหนดก็จะมีรถสามล้อถีบเป็นของตนเอง (สัมภาษณ์ นายสงวน ศิริบุรณพิพัฒนา, 10 กุมภาพันธ์ 2551)

4.1.3 สามล้อถีบในระหว่างการค้าขายของฐานทัพอเมริกัน (ยุคทองของสามล้อ)

ในอดีตรถสามล้อถีบในจังหวัดอุบลราชธานีเป็นที่นิยมอย่างแพร่หลาย โดยเฉพาะในช่วงพ.ศ. 2514 – พ.ศ. 2518 กองทัพสหรัฐอเมริกาขอใช้พื้นที่บริเวณกองบิน 21 สำหรับตั้งฐานทัพชั่วคราวจากฐานทัพในประเทศไทยทั้งหมด 7 แห่ง ได้แก่ น้ำพอง ตาคี อุตะกา จังหวัดอุดรธานี จังหวัดนครพนม จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดอุบลราชธานี การเข้ามาของทหารอเมริกันหรือที่รู้จักกันในนาม “ทหารจีไอ (GI)” ส่งผลให้เศรษฐกิจจังหวัดอุบลราชธานีมีการเติบโตอย่างรวดเร็ว ทั้งด้านการค้าพาณิชย์ และการบริการ การหมุนเวียนทางการเงินได้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว จึงเป็นปัจจัยดึงดูดให้ประชากรจากแหล่งอื่นๆ ย้ายถิ่นเข้ามาตั้งถิ่นฐานและประกอบธุรกิจทางการค้าพาณิชย์ และธุรกิจทางบริการสูงขึ้น (สุนันทา สุวรรณโรดม และคณะ, 2531 : 205) เกิดบาร์ไนต์คลับ และโรงภาพยนตร์ ขึ้นเป็นจำนวนมาก สถานบันเทิงที่เป็นที่นิยมในยุคนั้น อาทิเช่น บาร์แคนแคน บัวหลวง เพลย์บอย ซิซอ เป็นต้น นอกจากสถานบันเทิงที่เพิ่มปริมาณขึ้นอย่างรวดเร็ว ห้างเช่าหรือที่เรียกกันทั่วไปว่า “บังกะโล” สำหรับให้ทหารจีไอและคนทำงานในเมืองเช่า ก็มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อเองจึงพลอยได้รับอานิสงค์ไปด้วย โดยเฉพาะจากทหารอเมริกัน นักเที่ยวกลางคืน และผู้ประกอบอาชีพกลางคืนที่นิยมใช้บริการสามล้อถีบสำหรับท่องเที่ยว ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อมีหน้าที่พานักเที่ยวเหล่านั้นไปส่งและรอรับกลับเมื่อกลับเลิก สาเหตุที่ทำให้สามล้อถีบได้รับความนิยมจากเหล่าทหารอเมริกัน เพราะสถานที่ตั้งฐานทัพอเมริกันหรือบริเวณกองบิน 21 ในปัจจุบัน อยู่บริเวณชายขอบของเขตเทศบาลเมืองอุบลราชธานีใน

ยุคนั้น การเดินทางเข้าเมืองโดยสามล้อถีบจึงสะดวก เพราะรับส่งถึงที่หมาย โดยจะมีสามล้อถีบจอดรอรับลูกค้าอยู่บริเวณประตูเข้าค่ายทหาร แต่ถ้าต้องเดินทางไกลการเดินทางโดยรถเมล์เป็นที่นิยมมากกว่า

John Ellis ทหารอเมริกันประจำฐานทัพอเมริกันในจังหวัดอุบลราชธานีใน พ.ศ. 2516 ได้เขียนเล่าประสบการณ์ในการโดยสารรถสามล้อถีบไว้ว่า

“...Since the base was right at the edge of this reasonable sized town, samlars were a convenient way to get around... We could generally go just about anywhere in town for just a few bath, but we had to be sure to haggle and agree on a price before getting underway. Some time just for kicks, we would trade places with the driver just so we could experience driving one. Not all of them would let us drive through because they were so proud of their machines. While waiting for fares, they would frequently be seen polishing their trikes...”

(John Ellis, January 3, 2007)

จากบันทึกของ John Ellis สะท้อนให้เห็นถึงภาพของผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อในยุคฐานทัพอเมริกันได้เป็นอย่างดี ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อในยุคนั้นมีความภูมิใจในอาชีพของตนมากและดูแลเอาใจใส่รถสามล้อของตนเป็นอย่างดี โดยจะทำความสะอาดรถสามล้อทุกครั้งที่มีเวลาว่าง

สามล้อถีบส่วนหนึ่งในยุคนั้นจึงนิยมออกรถในตอนกลางคืน และพักรถในเวลากลางวัน เพื่อสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ แม้ในยุคนั้นจะมีรถเมล์ รถแท็กซี่ ให้บริการแล้ว แต่สามล้อถีบจัดเป็นพาหนะยอดนิยมสำหรับทหารอเมริกันและภรรยา ดังคำบอกเล่าของนายสงวนว่า

“สมัยเมื่อ 20-30 ปีก่อน ช่วงเดียวกับที่จีไอ (GI) เข้ามา ช่วงนั้นสามล้อบูมมาก ฝรั่งชอบนั่ง ถึงจะมีรถโดยสารแบบอื่น แต่ฝรั่งกับเมียก็ยังชอบนั่งสามล้อ สามล้อตอนนั้นมีขาประจำ อย่างเช่น บังกะ โลชั่นใจมี 10 หลัง สามล้อคุมแล้ว 3 คัน สามล้อเมื่อก่อนรายได้ดี ไม่ได้ถูกลูกสามล้อเลย แต่ได้มาก็กินหมด” (สัมภาษณ์ นายสงวน ศิริบูรณ์พัฒนา, 10 กุมภาพันธ์ 2551)

ตารางที่ 4.1 ตัวเลขประมาณการจ้างงานทางอ้อมรายฐานการบิน เมษายน 2518

(ไม่รวมการจ้างงานในฐานบินและแคมป์) (อ้างอิงใน ณ์ฎฐิรา กาญจนศิลป์, 2546 : 41)

รายการ	นครพนม	อุดรธานี	อุบลราชธานี	นครราชสีมา	อุตะเภ
บาร์	2,500	3,500	750	3,700	5,000
ไนต์คลับ	320	320	320	320	320
อาบอบนวด	150	150	150	150	150
โรงแรม	60	60	60	60	60
บังกะโล	375	375	375	375	375
สามล้อ	2,350	7,050	500	3,915	-
แท็กซี่	150	150	75	150	200
สองแถว	125	125	-	125	200
รถบัส	60	60	60	60	60
ภรรยาเช่า	1,500	3,000	150	2,500	2,850
หญิงโสเภณี	500	500	50	500	500
ร้านเสริมสวย และร้านตัดเสื้อ สตรี	110	250	50	250	250
ร้านตัดเสื้อชาย	80	200	50	200	150
ร้านขายของที่ ระลึก	45	60	60	60	60
รวม	8,325	15,800	2,650	12,365	10,175

จากข้อมูลประมาณการข้างต้น แม้จะเป็นตัวเลขประมาณการแต่ก็สะท้อนให้เห็นถึงอัตราการจ้างงานทางอ้อมในจังหวัดอุบลราชธานีในระหว่างที่มีการตั้งฐานทัพอเมริกา การจ้างงานส่วนใหญ่อยู่ในภาคธุรกิจบริการ ไม่ว่าจะเป็น บาร์ ภรรยาเช่า รวมถึงรถสามล้อถีบด้วย นายเฉลิมศักดิ์ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อในยุคฐานทัพอเมริกา ได้สะท้อนถึงภาพเหตุการณ์ในช่วงนั้นไว้ว่า

“สมัยฝรั่งอยู่ ไปวิ่งตามบาร์ รายได้ 200, 300 บางทีถึง 400 บาท พาเค้าไปเที่ยวตามบาร์ พวกบาร์ซีซอ แคนแคน รับทั้งฝรั่ง ทั้งคนไทย แล้วรับจากบาร์ไปส่งหอพักตอนตี 1 ตี 2 สมัยนั้นวิ่งแต่

กลางคืน ออกจากบ้าน 6 โมงเย็น ไปถึงสว่าง อาศัยนอนกลางวัน บางครั้งฝรั่งให้เป็นเงินดอลลาร์ทีละ \$1 \$3 \$4 ก็เคยได้” (สัมภาษณ์ นายเฉลิมศักดิ์ บุญแก้ว, 22 มีนาคม 2551)

สอดคล้องกับคำบอกเล่าของนายอำนวนายที่ประกอบอาชีพตีบสามล้อในยุคนั้นเช่นกัน นายอำนวนายเล่าว่า

“เคยปั่นสมัยจีไอเข้า ขนาดคิดค่าโดยสารครั้งละ 3 บาท 5 บาท ก็ยังได้วันละร้อยกว่าบาท ลูกค้าตอนนั้นก็เป็นพวกทหาร เมียเช่า ก็พวกหากินกับฝรั่งนั่นแหละ ก็พาไปเที่ยวตามที่เที่ยว” (สัมภาษณ์ นายอำนวนาย ไม่ทราบนามสกุล, 22 พฤษภาคม 2551)

ต่อมาเมื่อสหรัฐอเมริกาถอนฐานทัพออกไปใน พ.ศ. 2518 ส่งผลให้เศรษฐกิจของจังหวัด อุบลราชธานีกลับคืนสู่ภาวะปกติ การค้าและธุรกิจต่าง ๆ ที่เปิดในช่วงนั้นต้องปิดตัวลงไปหลายแห่ง สามล้อถีบเองก็เริ่มเสื่อมความนิยมลงนับแต่นั้น นอกจากการถอนทัพของฐานทัพอเมริกันจะกระทบ ต่ออาชีพตีบสามล้อแล้ว การขยายตัวของเมือง การเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการดำเนินชีวิตที่ ทันสมัยขึ้น การเพิ่มขึ้นของประมณยานพาหนะส่วนบุคคล อย่างเช่น รถจักรยานยนต์ รถยนต์ส่วนบุคคล ล้วนแล้วแต่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบอาชีพตีบสามล้อ

4.2 พัฒนาการนโยบายของรัฐ

การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศในช่วงที่ผ่านมาได้ก่อให้เกิดการขยายตัวทาง เศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่เมืองอย่างมาก โดยเฉพาะเมืองศูนย์กลางความเจริญในแต่ละภูมิภาค ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นภาคที่รัฐบาลได้ให้ความสนใจในการพัฒนาเป็นอันดับต้นๆ เพราะ นอกจากจะเป็นภาคที่มีประชากรยากจนมากกว่าภาคอื่นๆแล้ว ยังเป็นภาคที่มีชายแดนติดกับประเทศ ลาวและกัมพูชา ซึ่งเป็นประเทศที่ลัทธิคอมมิวนิสต์กำลังคุกคามในขณะนั้น การพัฒนาภาค ตะวันออกเฉียงเหนือในระยะแรกจึงเป็นไปเพื่อแก้ปัญหาความยากจนในภูมิภาคและป้องกันการ ขยายตัวของลัทธิคอมมิวนิสต์เข้าสู่ประเทศไทย นโยบายของรัฐในยุคแรกจึงมุ่งที่จะพัฒนา สาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการขยายตัวของเมืองใน แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับต้อๆ ไป พัฒนาการนโยบายของรัฐที่มีต่อภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ มีดังต่อไปนี้ พิจารณาเฉพาะนโยบายของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการเป็นเมือง

4.2.1 พัฒนาการนโยบายการพัฒนาเมือง

จากการศึกษา นโยบายของรัฐตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 1 จนถึง แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 พบว่า แนวคิดสำคัญในการใช้กำหนด แผนการพัฒนา คือ แนวคิดการทำให้ทันสมัย (modernization) โดยเน้นการส่งเสริมภาคอุตสาหกรรม

ในเขตเมืองเป็นหลัก ในภาคการเกษตรมีการปรับเปลี่ยนจากการผลิตเพื่อยังชีพมาเป็นการใช้การผลิตที่ทันสมัยตามแบบสังคมตะวันตกเพื่อการผลิตจำนวนมาก ผลจากการพัฒนาทำให้เกิดการเติบโตของเมือง ประชากรในชนบทอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานในเขตเมือง ทั้งเมืองเล็กและเมืองใหญ่ เพราะมองเห็นโอกาสของชีวิตที่ดีกว่า โดยกรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีประชากรอพยพเข้ามาอยู่หนาแน่นมากที่สุด ภาครัฐจึงมีนโยบายที่จะกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคเพื่อสกัดการอพยพเข้าสู่กรุงเทพมหานคร โดยการกำหนดเมืองหลักในภูมิภาคต่างๆ เป็นครั้งแรกในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 จังหวัดอุบลราชธานีเองได้ถูกกำหนดให้เป็นหนึ่งในเมืองหลัก 4 เมืองของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมีแนวทางในการพัฒนาเมืองอุบลราชธานีปรากฏในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ดังต่อไปนี้

4.2.1.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 1 (2504-2509)

การกำหนดใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 1 มีแนวคิดมาจากการทำให้ทันสมัยตามอย่างตะวันตก โดยในระยะแรกได้จำกัดแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมไว้โดยเน้นหนักเฉพาะด้านการลงทุนเพื่อบูรณะ และเสริมสร้างการบริการขั้นพื้นฐานทางเศรษฐกิจซึ่งขาดอยู่มากในขณะนั้น ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับนี้ รัฐบาลไทยยังได้ร่วมมือกับสหรัฐอเมริกาสร้างถนนมิตรภาพ(Friendship Highway) ไปยังนครราชสีมา ขอนแก่น อุรธานี และหนองคาย เพื่อใช้เป็นเส้นทางลำเลียงอาวุธยุทโธปกรณ์ในการทำสงคราม (ณัฐริกา กาญจนศิลป์, 2546 : 36) สงครามที่เกิดขึ้นในขณะนั้น คือ สงครามเวียดนาม ซึ่งเป็นสงครามระหว่างเวียดนามเหนือและเวียดนามใต้ ระหว่าง พ.ศ. 2500-2518 โดยเส้นทางนครราชสีมาเปิดใช้เมื่อ พ.ศ. 2501 และเส้นทางหนองคาย เปิดใช้เมื่อ พ.ศ. 2507 นอกจากการก่อสร้างถนนมิตรภาพแล้ว ยังมีการบูรณะและก่อสร้างทางหลวงในเส้นทางสายโชคชัย – เดชอุดม โดยแยกจากถนนมิตรภาพ ทางหลวงสายนี้จึงเป็นตัวเชื่อมจังหวัดอุบลราชธานีกับจังหวัดนครราชสีมา และกรุงเทพมหานคร การปรับปรุงถนนทำให้การคมนาคมไปมาระหว่างจังหวัดอุบลราชธานี กรุงเทพมหานคร และจังหวัดอื่นๆ เป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็ว ส่งผลให้เศรษฐกิจจังหวัดอุบลราชธานีขยายตัว มีการอพยพเข้ามาหางานทำในเมืองมากขึ้น จากการศึกษา พบว่าอาชีพถือสัมภาระเริ่มเข้ามาสู่จังหวัดอุบลราชธานี ก่อนยุคนี้เล็กน้อย และมีปริมาณเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ เพราะสัมภาระถือสัมภาระในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลถูกยุบ และการขนส่งสัมภาระถือสัมภาระทำได้ทั้งทางรถไฟและบริษัทขนส่ง แม้ใน พ.ศ. 2505 เริ่มมีสัมปทานรถเมล์ให้บริการข้ามฝาระหว่างอำเภอเมืองอุบลราชธานีและอำเภวารินชำราบ แต่สัมภาระถือสัมภาระก็ยังคงได้รับความนิยม เพราะสัมภาระถือสัมภาระสามารถส่งลูกค้าได้ถึงที่ ในขณะที่รถเมล์ในระยะแรกจอดรับส่ง ลูกค้าเป็นจุกๆ เริ่มจากวงกลมวาริน(ปัจจุบัน คือ สี่แยกทางไปสถานีรถไฟวารินชำราบ) สิ้นสุดที่โรงพยาบาลนครพิงค์ (หรือห้างเอสเค ในปัจจุบัน) ในระยะแรกรถสองแถวที่มีให้บริการก่อนไม่ยอม

ให้รถเมล์เข้าจอดรับลูกค้าในบริเวณสถานีรถไฟวารินชำราบ จนกระทั่งปริมาณรถเมล์เพิ่มมากขึ้นใน ขณะที่จำนวนสองแถวเริ่มลดน้อยลง จึงต่อรองกันไว้ และไม่นานหลังจากนั้นรถสองแถวก็หมดไป (สัมภาษณ์ นายปรีชา เหลืองรุ่งโรจน์, 17 กุมภาพันธ์ 2552)

4.2.1.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 2 (2510-2514)

แนวนโยบายการพัฒนาเมืองในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 2 เริ่มปรากฏให้เห็นอย่างชัดเจน แต่การพัฒนาที่ยังคงเน้นเฉพาะกรุงเทพมหานคร เช่น โครงการอาคารสงเคราะห์สำหรับผู้มีรายได้น้อย โครงการก่อสร้างและปรับปรุงถนน เป็นต้น ส่วน ภูมิภาคเน้นการกระจายความเจริญผ่านการใช้จ่ายตามโครงการพัฒนาส่วนกลางของรัฐที่จะใช้จ่าย ในชนบท เพื่อให้เกิดการจ้างงานในภูมิภาคนี้จากช่วงปลายแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 1 จนถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับนี้ อยู่ในระหว่างสงครามเวียดนาม ด้วย ความสัมพันธ์ระหว่างไทยและสหรัฐอเมริกาในด้านความร่วมมือในสงครามอินโดจีนและการ ต่อต้านคอมมิวนิสต์ ทำให้ทหารอเมริกันเริ่มเข้ามาประจำการในประเทศไทยมากขึ้นตั้งแต่ พ.ศ. 2507 (ฉันทูรา กาญจนศิลป์, 2546 : 35) และใน พ.ศ. 2514 อเมริกันได้เข้ามาตั้งฐานทัพอากาศใน จังหวัดอุบลราชธานีในบริเวณที่เป็นกองบิน 21 ในปัจจุบัน ผลของการเข้ามาของฐานทัพอเมริกัน ทำให้เกิดการเพิ่มขึ้นของอาคารพาณิชย์เพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจของจังหวัดอุบลราชธานี รวมถึงการเติบโตในธุรกิจบริการ เพื่อตอบสนองความต้องการของทหารอเมริกันที่มาประจำการ ใน ระหว่างนี้ อัตราการเพิ่มของประชากรในเขตเทศบาลเมืองอุบลราชธานีเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว จาก ระหว่างร้อยละ 4-6 ในช่วงก่อน พ.ศ. 2514 เป็นร้อยละ 23.4 ต่อปี ธุรกิจการค้าพาณิชย์ การบริการ และการหมุนเวียนทางการเงินได้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว (สุนันทา สุวรรณโณดม และคณะ, 2531 : 205) ดึงดูดให้ประชากรจากแหล่งอื่นย้ายเข้ามาตั้งถิ่นฐานและประกอบธุรกิจโดยเฉพาะธุรกิจทางด้าน บริการ เช่น โฮเทล สามล้อถีบ รถแท็กซี่ (หรือรถโดยสารขนาดเล็ก ส่วนมากเป็นรถเก๋งส่วนบุคคลที่ เจ้าของนำมาใช้รับส่งผู้โดยสาร ในสมัยนั้นมีจุดจอดประจำที่ บริเวณโรงแรมเก้าชั้น โรงแรมราชธานี หลังจากกองทัพอเมริกันถอนทัพออกไป รถแท็กซี่ก็เริ่มหมดไป) ไนต์คลับ (เช่น แคนแคน บัวหลวง ซีซอ) และ โรง โบวลิ้ง เป็นต้น นอกจากนี้การเข้าทำงานในฐานทัพอเมริกัน หรือที่รู้จักกันแพร่หลาย ว่า “แคมป์” เป็นความใฝ่ฝันของหลายคนเพราะมีรายได้ดี ได้รับเงินในรูปแบบของเงินดอลลาร์สหรัฐ งานที่มีในแคมป์ ส่วนมากเป็นงานประเภทพนักงานซักรีด พนักงานซ่อมบำรุง เป็นต้น

ในช่วงนี้ยังได้เกิดย่านการค้าใหม่ และสถานบันเทิง รอบๆที่ตั้งฐานทัพอเมริกัน(ซึ่งเป็นบริเวณเดียวกับที่ตั้งของ กองบิน 21 ในปัจจุบัน) บริเวณถนนอุปถัมภ์ซึ่งเป็นถนนที่ ตัดแยกมาจากถนนชยางกูร โดยอยู่ห่างจากแยกถนนชยางกูรประมาณ 100 เมตร เพิ่มเติมจากย่าน การค้าเก่าบริเวณถนนอุปถัมภ์-ถนนพรหมเทพ และสามล้อถีบกลายเป็นพาหนะที่เป็นที่นิยมสำหรับ

ทหารอเมริกันในการท่องเที่ยวและผู้ประกอบการอาชีพกลางคืน โดยผู้ประกอบการอาชีพสามล้อมีหน้าที่พาทหารอเมริกันไปส่งที่บาร์ และรอรับกลับ ยุคนี้จัดเป็นยุคทองของสามล้อถีบ มีแรงงานจำนวนมากอพยพเข้าสู่ตัวเมืองอุบลราชธานีเพื่อประกอบอาชีพนี้

4.2.1.3 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 3 (2515-2519)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับนี้ ให้ความสำคัญเป็นพิเศษกับการพัฒนาในภูมิภาคและท้องถิ่นเพื่อกระจายความเจริญสู่ท้องถิ่น โดยเน้นการส่งเสริมและพัฒนาเมืองเอกต่างๆที่มีรายได้และฐานะทางเศรษฐกิจมั่นคง มีแหล่งอาชีพอุตสาหกรรมและธุรกิจรองรับ จังหวัดอุบลราชธานีเองได้รับการสนับสนุนให้เป็นเมืองศูนย์กลางพัฒนาภาค เพราะการขยายตัวอย่างรวดเร็วของเศรษฐกิจจังหวัดอุบลราชธานีในระหว่างที่มีการตั้งฐานทัพอเมริกา โดยได้รับการพัฒนาจากภาครัฐบาลในกิจการสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และการบริการทางสังคม

ใน พ.ศ. 2518 ฐานทัพอเมริกาถอนกำลังออกจากจังหวัดอุบลราชธานี ส่งผลให้ธุรกิจการค้าและการบริการซบเซาลง การหมุนเวียนเงินตราตกต่ำมาก การค้าและธุรกิจต่างๆที่ดำเนินการในช่วงนั้นต้องปิดกิจการลงไปหลายแห่ง เช่น กิจการโรงแรม กิจการบ้านเช่า (บังกะโล) และสถานเริงรมย์ต่างๆ ฯลฯ (สุนันทา สุวรร วัฒน และคณะ, 2531 : 223) สถานบันเทิงที่เปิดให้บริการในระหว่างการเข้ามาของฐานทัพอเมริกา ล้วนเลิกกิจการไปหมด อัตราการเพิ่มของประชากรในจังหวัดอุบลราชธานีนับจาก พ.ศ. 2518 ลดลงเหลือเพียงร้อยละ 1 ต่อปี แสดงให้เห็นถึงอัตราการอพยพเข้าสู่เมืองเพื่อทำงานในจังหวัดอุบลราชธานีเริ่มลดลง ผู้ประกอบการอาชีพสามล้อเองได้รับผลกระทบจากการหดตัวของเศรษฐกิจของจังหวัดอุบลราชธานีด้วย โดยต้องเปลี่ยนจากการวิ่งให้บริการกลางคืน มาให้บริการในช่วงระหว่างวันแทน รายได้ที่เคยได้รับจากทหารอเมริกันและผู้ประกอบการอาชีพกลางคืนหายไป เหลือเพียงรายได้จากการให้บริการตามปกติ

4.2.1.4 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 4 (2520-2524)

ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับนี้ ได้กำหนดให้จังหวัดอุบลราชธานีเป็นเมืองหลักของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เน้นการพัฒนาที่ต่อเนื่องจากช่วงของการพัฒนาในระยะแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 3 โดยรัฐสนับสนุนการลงทุนก่อสร้างการบริการขั้นพื้นฐานทั้งที่เป็นปัจจัยด้านสังคมและเศรษฐกิจในเขตเมืองอุบลราชธานี ในรูปของการปรับปรุงและขยายบริการทางโทรศัพท์และโทรคมนาคม จัดการปรับปรุงระบบทางหลวงสายย่อยเชื่อมโยงแหล่งผลิตการเกษตร ตลอดจนวางแผนจัดระบบการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารในเขตเมืองอุบลราชธานีด้วย โครงสร้างเศรษฐกิจของจังหวัดอุบลราชธานีในช่วงแผนนี้ยังคงพึ่งพาภาคการเกษตรและภาคการบริการ

หลังจากมีการประกาศให้จังหวัดอุบลราชธานีเป็นเมืองหลัก สภาวะทางเศรษฐกิจของจังหวัดจึงกระเตื้องขึ้นจากภาวะเศรษฐกิจตกต่ำเมื่อครั้งฐานทัพอเมริกันถอนออกไป รัฐบาลยังได้จัดสรรงบประมาณการก่อสร้างอาคารที่ทำงาน สถานที่พักข้าราชการ ทำให้เกิดผู้ประกอบการอาชีพผู้รับเหมามากขึ้น เกิดการหมุนเวียนเงินตราภายในจังหวัดเพิ่มมากขึ้น (สุนันทา สุวรรโณคม และคณะ, 2531 : 223) นอกจากนี้ การสร้างสถานีขนส่งบริเวณทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 23 ตอน ยโสธร-อุบลราชธานี ซึ่งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือของเทศบาลเมืองอุบลราชธานี ส่งผลให้พื้นที่บริเวณดังกล่าวและแถบใกล้เคียงได้รับการพัฒนาเป็นแหล่งการค้า พาณิชยกรรม และชุมชนขนาดใหญ่ ซึ่งคาดหมายว่าบริเวณนี้จะกลายเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจแห่งใหม่ของเทศบาลเมืองอุบลราชธานี (สุนันทา สุวรรโณคม และคณะ, 2531 : 215) การเริ่มขยายตัวเมืองออกไปรอบนอก เริ่มส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการสามล้อ เพราะเส้นทางการให้บริการที่ไกลขึ้น ผู้โดยสารจึงเลือกใช้บริการรถเมล์ที่ในขณะนั้นมีให้บริการถึง 6 เส้นทาง ได้แก่ สาย 2, 3, 7, 10, 11, 1451 แทนเพื่อประหยัดเวลา

4.2.1.5 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 (2525-2529)

ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับนี้ รัฐบาลจำเป็นต้องเลือกเมืองที่มีแนวการพัฒนาสูงมาดำเนินการเร่งพัฒนาก่อน เพราะข้อจำกัดของทรัพยากรและงบประมาณ ทำให้ไม่สามารถทำการพัฒนาเมืองใหญ่ทุกเมืองที่มีอยู่ทั่วประเทศได้พร้อมกันหมด โดยได้กำหนดให้มีเมืองหลักเร่งรัด 5 เมือง เมืองหลักอันดับรอง 6 เมือง และเมืองรองอีก 10 เมือง โดยจังหวัดอุบลราชธานีเป็นหนึ่งในเมืองรองที่รัฐบาลกำหนด การกำหนดแนวทางและการพัฒนาเมืองหลักและเมืองรองในภูมิภาคไว้อย่างชัดเจน ส่งผลให้เกิดการขยายตัวและการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนเมืองในภูมิภาคต่างๆอย่างรวดเร็ว เมืองอุบลราชธานีเองก็เป็นชุมชนเมืองที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาดังกล่าว ดังจะเห็นได้ว่า เทศบาลเมืองอุบลราชธานีได้ขยายเขตเพิ่มขึ้นเป็นครั้งที่ 2 ใน พ.ศ. 2524 เนื่องจากพื้นที่นอกเขตเทศบาลได้รับความเจริญขึ้นและมีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่นมากขึ้น การขยายเขตเทศบาลส่งผลต่ออาชีพถีบสามล้อพอสมควร เพราะการรับส่งลูกค้าที่อยู่บริเวณรอบนอกใช้เวลาานาน เพราะระยะทางที่ไกลขึ้น ประกอบกับการเข้ามาของพาหนะที่ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ เช่นรถสามล้อเครื่องรับจ้างในช่วงนี้ รถสามล้อเครื่องเข้ามาให้บริการในจังหวัดอุบลราชธานีเป็นครั้งแรกในระหว่าง พ.ศ. 2524-พ.ศ. 2526 โดยการสนับสนุนของ นายไชยศิริ เรืองกาญจนเศรษฐ์ ซึ่งดำรงตำแหน่งสมาชิกสภาเทศบาลจังหวัดอุบลราชธานีในขณะนั้น การเข้ามาของรถสามล้อเครื่องในระยะแรกได้รับการต่อต้านจากกลุ่มผู้ประกอบการอาชีพถีบสามล้อที่มีปริมาณมากกว่า แต่เมื่อปริมาณรถสามล้อเครื่องเพิ่มมากขึ้น กลุ่มผู้ประกอบการอาชีพถีบสามล้อจึงต้องล่าถอยไป(สัมภาษณ์ นายสงวน ศิริบุญฤทธิ์พัฒนา, 10 กุมภาพันธ์ 2552) การเข้ามาของสามล้อ

เครื่องส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารสามล้อถีบที่ใช้แรงคนลดลง มีการหันไปใช้บริการพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์ที่สะดวกและรวดเร็วกว่าแทน เมื่อมีผู้ใช้บริการลดน้อยลง ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อจึงทยอยออกจากอาชีพนี้ไป

4.2.1.6 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 (2530-2534)

ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับนี้ ได้มีการปรับปรุงและแก้ไขรายละเอียดเกี่ยวกับการพัฒนาเมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาค โดยแบ่งการพัฒนาเมืองออกเป็นเมืองหลักที่ดำเนินการพัฒนาต่อเนื่อง 5 เมือง เมืองหลักที่เริ่มการพัฒนา 6 เมือง และเมืองศูนย์กลางความเจริญอื่นๆที่จะเริ่มเตรียมการพัฒนา 13 เมือง จังหวัดอุบลราชธานีเป็นเมืองหนึ่งในเมืองศูนย์กลางความเจริญ 13 เมือง แผนงานที่รัฐกำหนดไว้สำหรับการพัฒนาเมืองอุบลราชธานี โดยเฉพาะ คือ แผนงานพัฒนาการขนส่ง แผนงานพัฒนาที่อยู่อาศัย และแผนงานพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อม ซึ่งอยู่ในรูปของการปรับปรุงท่าอากาศยานเมืองอุบลราชธานี การก่อสร้างที่อยู่อาศัยแก่ผู้มีรายได้น้อย และโครงการก่อตั้งสถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง เป็นต้น

เพื่อเป็นการเตรียมพร้อมสำหรับการเป็นเมืองศูนย์กลางความเจริญในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง สำนักผังเมืองจึงเริ่มดำเนินการปรับปรุงผังเมืองรวมเมืองอุบลราชธานี-วารินชำราบ ครั้งที่ 1 เพื่อให้การพัฒนาเมืองเป็นไปอย่างต่อเนื่องและเหมาะสมสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ สังคม และนโยบายการพัฒนาเมืองตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จากการจัดทำผังเมืองพบว่า ย่านการค้าของเมืองอุบลราชธานีมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นจากเดิมที่มีเพียงย่านการค้าทางด้านใต้ของชุมชนเมืองอุบลที่เป็นที่ตั้งของตลาดใหญ่ ศูนย์การค้า อาคารพาณิชย์ต่างๆ ได้เกิดย่านการค้าใหม่ๆ ได้แก่ ย่านการค้าบริเวณโรงพยาบาลสรรพสิทธิประสงค์ ย่านการค้าบริเวณถนนชยางกูร ย่านการค้าบริเวณถนนแจ้งสนิท และย่านการค้าบริเวณถนนคลังอาวุธ การเกิดย่านการค้าใหม่ส่งผลดีต่อผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อ เพราะมีจุดจอดรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้น

4.2.1.7 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 (2535-2539)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับนี้ ส่งเสริมการพัฒนาเขตนิคมอุตสาหกรรมที่ใช้วัตถุดิบในภาคและวัตถุดิบจากประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเป็นฐานเศรษฐกิจหลักของภาคเชื่อมโยงกับตลาดนานาชาติผ่านประตูเศรษฐกิจใหม่ของประเทศที่มีพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลวันออกได้โดยตรง สนับสนุนการค้าและบริการของภาค โดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยวแหล่งประวัติศาสตร์และศิลปวัฒนธรรม พัฒนาศูนย์กลางการค้าและบริการสนับสนุนการเปิดประเทศของกลุ่มอินโดจีน รวมตลอดทั้งเป็นศูนย์กลางช่วยเหลือทางด้านการเงิน วิชาการและ

เทคโนโลยีจากนานาชาติ เพื่อฟื้นฟูบูรณะกลุ่มประเทศอินโดจีน ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับนี้ จังหวัดอุบลราชธานียังคงได้รับการสนับสนุนการพัฒนาในฐานะเป็นเมืองศูนย์กลางความเจริญของภาคอีสานตอนล่าง และเพื่อเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวไทยให้เป็นที่รู้จักของทั้งคนไทยและต่างชาติรัฐบาลได้ประกาศประกาศให้ พ.ศ. 2538 เป็นปีแห่งการท่องเที่ยวไทย หรือที่รู้จักกันในนาม “Amazing Thailand” สามล้อถีบได้กลายเป็นส่วนหนึ่งในการส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยมีการคิดป้ายโฆษณาเชิญชวนเที่ยวไทยไว้ที่ตัวถังรถสามล้อถีบ ซึ่งนอกจากจะช่วยในการโฆษณาแล้วยังเป็นรายได้เสริมให้กับผู้ประกอบการอาชีพถีบสามล้อด้วย

4.2.1.8 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 (2540-2544)

แทนการส่งเสริมการพัฒนาเมืองเอกในแต่ละภูมิภาคตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในฉบับที่ผ่านมา แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับนี้ส่งเสริมการจัดทำแผนชุมชน แผนจังหวัดเพื่อให้เหมาะสมกับพื้นฐานของแต่ละจังหวัด และหันมาเน้นคนเป็นศูนย์กลางในการพัฒนาแทน นอกจากนี้ยังเร่งการเสริมสร้างอาชีพและการมีงานทำเพื่อลดปัญหาการว่างงาน สนับสนุนแรงงานไปทำงานต่างประเทศ ส่งเสริมการประกอบอาชีพอิสระ อาชีพบริการและการท่องเที่ยว และยังมี การจัดตั้งกองทุนเพื่อให้การช่วยเหลือแก่ผู้ที่ด้อยโอกาสในสังคมด้วย

ในช่วงเวลาเดียวกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับนี้ ปริมาณรถจักรยานยนต์ และรถยนต์ส่วนบุคคล เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว กล่าวคือ จากจำนวนจักรยานยนต์ 158,222 คันใน พ.ศ. 2539 เพิ่มขึ้นเป็น 177,341 คัน ใน พ.ศ. 2540 และ 241,941 คัน ใน พ.ศ. 2541 ในขณะที่ จำนวนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ใน พ.ศ. 2539 มี 5,620 คัน พ.ศ. 2540 มี 6,637 คัน และ พ.ศ. 2541 มี 9,277 คัน (สำนักงานขนส่งจังหวัดอุบลราชธานี, 2552) ปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วส่งผลต่อผู้ประกอบการอาชีพบริการสาธารณะ โดยเฉพาะอาชีพถีบสามล้อที่ใช้แรงคนอย่างมาก เพราะการเดินทางโดยรถส่วนตัวให้ความสะดวกสบายและรวดเร็วกว่ารถสาธารณะ ปริมาณผู้ประกอบการอาชีพถีบสามล้อหลังจาก พ.ศ. 2540 จึงมีปริมาณที่ลดลงอย่างรวดเร็ว

4.2.1.9 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 (2545-2549)

เน้นการพัฒนาที่ยั่งยืนและความอยู่ดีมีสุขของคนไทย ภายใต้ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง

แก้ปัญหาความยากจนโดยการสร้างโอกาสให้คนยากจนได้รับโอกาส สิทธิ และความเสมอภาคในด้านต่าง ๆ และเน้นความเป็นเมืองน่าอยู่

ส่วนในด้านการท่องเที่ยว ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ผ่านมามีได้ตระหนักถึงความสำคัญของการท่องเที่ยวว่าเป็นหนึ่งในรายได้หลักของประเทศ จึงส่งเสริมให้มีการ โฆษณาและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในประเทศเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวชาวไทย และชาวต่างชาติ แต่ผลจากการส่งเสริมการท่องเที่ยวทำให้สถานที่ท่องเที่ยวหลายแห่งถูกทำลาย ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับนี้จึงสนับสนุนการพัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยวรูปแบบ ใหม่ที่สอดคล้องกับศักยภาพเชิงวัฒนธรรม และทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่ในพื้นที่ และไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงขีดความสามารถของพื้นที่ในการรองรับนักท่องเที่ยว เช่น การท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและประเพณี และส่งเสริมให้ชุมชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวเพื่อเป็นการสร้างงานและกระจายรายได้ไปสู่ชุมชน และท้องถิ่น นำไปสู่การพัฒนาการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน

เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของภาครัฐในการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ใน พ.ศ. 2549 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยประจำจังหวัดอุบลราชธานี จึงจัดโครงการนำร่องการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ภายใต้ชื่อ “จักรยานสามล้อท่องเที่ยวสงวนน้ำพระสักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์ 9 วัด” โดยใช้สามล้อถีบเป็นพาหนะสำหรับพานักท่องเที่ยวไปสักการะพระเป็นจำนวน 9 วัด นอกจากนี้สามล้อถีบยังถูกใช้ในขบวนแห่เทียนเข้าพรรษาด้วย

จากพัฒนาการของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติตั้งแต่ฉบับที่ 1 จนถึง ฉบับที่ 9 อาจสรุปได้ว่า นโยบายของรัฐมีผลกระทบโดยตรงต่อความเป็นเมืองและการเจริญเติบโตของจังหวัดอุบลราชธานี เพราะหากปราศจากแนวนโยบายและการดำเนินการที่จริงจังของรัฐบาลในการพัฒนาเมืองอุบลราชธานีให้เป็นเมืองศูนย์กลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างแล้ว การพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัดอุบลราชธานีคงจะชะงักงัน เศรษฐกิจไม่ขยายตัวเหมือนในปัจจุบัน นอกจากนี้ผลของการดำเนินนโยบายของรัฐได้ส่งผลกระทบทางอ้อมต่อการประกอบอาชีพถีบสามล้อ เพราะเมื่อชุมชนขยายตัวรับความทันสมัยเข้ามา สามล้อถีบจึงกลายเป็นตัวแทนของความล้าหลังไปโดยปริยาย

4.2.2 ความเป็นเมืองและขนาดของเมือง

เกณฑ์ที่ใช้ในการกำหนดความเป็นเมืองสามารถทำได้หลากหลาย ขึ้นกับแต่ละท้องถิ่น เช่น วัดจากจำนวนประชากร วัดจากอาชีพ วัดจากสถานะแวดล้อม เป็นต้น สำหรับประเทศไทยแล้วถือเอาเขตเทศบาลเป็นเขตเมือง เทศบาลในประเทศไทยแบ่งออกเป็น 3 ประเภทตามจำนวนประชากรและรายได้ของเทศบาลนั้นๆ ในพระราชบัญญัติเทศบาล พุทธศักราช 2496 มาตรา 9, 10, 11 ได้กำหนดขนาดเทศบาลไว้ดังนี้

4.2.2.1 มาตรา 9 เทศบาลตำบลได้แก่ ท้องถิ่นซึ่งมีประชากรน้อยกว่า 10,000 คน และมีการประกาศกระทรวงมหาดไทยยกฐานะเป็นเทศบาลตำบล ประกาศกระทรวงมหาดไทยนั้น ให้ระบุชื่อและเขตเทศบาลไว้ด้วย

4.2.2.2 มาตรา 10 เทศบาลเมืองได้แก่ ท้องถิ่นอันเป็นที่ตั้งศาลากลางจังหวัดหรือ ท้องถิ่นชุมนุมชนที่มี ราษฎรตั้งแต่ 10,000 คนขึ้นไป ทั้งมีรายได้พอควรแก่การที่จะปฏิบัติหน้าที่อัน ต้องทำตาม พระราชบัญญัตินี้ และซึ่งมีพระราชกฤษฎีกายกฐานะเป็นเทศบาลเมือง พระราชกฤษฎีกา นั้นให้ระบุชื่อ และเขตของเทศบาลไว้ด้วย

4.2.2.3 มาตรา 11 เทศบาลนครได้แก่ ท้องถิ่นชุมนุมชนที่มีราษฎรตั้งแต่ 50,000 คนขึ้นไป ทั้งมีรายได้ พอควรแก่การที่จะปฏิบัติหน้าที่อันต้องทำตามพระราชบัญญัตินี้ และซึ่งมีพระ ราชกฤษฎีกายกฐานะเป็นเทศบาลนคร พระราชกฤษฎีกานั้นให้ระบุชื่อ และเขตของเทศบาลไว้ด้วย

จังหวัดอุบลราชธานีได้รับการสถาปนาเป็นเทศบาลเมืองอุบลราชธานี เมื่อวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2478 โดยผลของพระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. 2476 การจัดตั้งเทศบาลใน ขั้นต้น มีเนื้อที่ 1.65 ตารางกิโลเมตร ต่อมา เมื่อเมืองมีการขยายตัวเพิ่มขึ้น ได้มีการประกาศขยายเขต เทศบาลอีกสองครั้ง ครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. 2499 มีเนื้อที่ 5.30 ตารางกิโลเมตร และครั้งที่สองใน พ.ศ. 2524 มีเนื้อที่ 29.04 ตารางกิโลเมตร และต่อมาได้มีพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งเทศบาลนคร อุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานี พ.ศ. 2542 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 116 ตอนที่ 14ก. วันที่ 8 มีนาคม พ.ศ. 2542 มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 7 พฤษภาคม พ.ศ. 2542 เป็นต้นมา

สำหรับเทศบาลเมืองวารินชำราบนั้น เดิมชื่อว่า “บ้านค้ำน้ำแซบ” โดยที่ ชุมชนแห่งนี้มีประชากรหนาแน่นประกอบกับเป็นที่ตั้งหน่วยราชการสำคัญต่าง ๆ เช่น มณฑล ทหารบกที่ 22 สถานีรถไฟอุบลราชธานี เขตการทางอุบลราชธานี ฯลฯ จึงได้จัดตั้งโดยมีพระ ราชกฤษฎีกายกฐานะท้องที่ “บ้านค้ำน้ำแซบ” เป็นเทศบาล เมื่อวันที่ 14 มีนาคม พ.ศ. 2480 เรียกชื่อว่า “เทศบาลตำบลธาตุ” มีเนื้อที่ประมาณ 1 ตารางกิโลเมตร

พ.ศ. 2486 มีพระราชกฤษฎีกาเปลี่ยนแปลงชื่อ “เทศบาลตำบลธาตุ” เป็น “เทศบาลตำบลวารินชำราบ”

พ.ศ. 2509 มีพระราชกฤษฎีกาเปลี่ยนแปลงเขตเทศบาลตำบลวารินชำราบ (ฉบับที่ 1) ขยายเขตเทศบาลเพิ่มขึ้น รวมทั้งสิ้น 5.7 ตารางกิโลเมตร

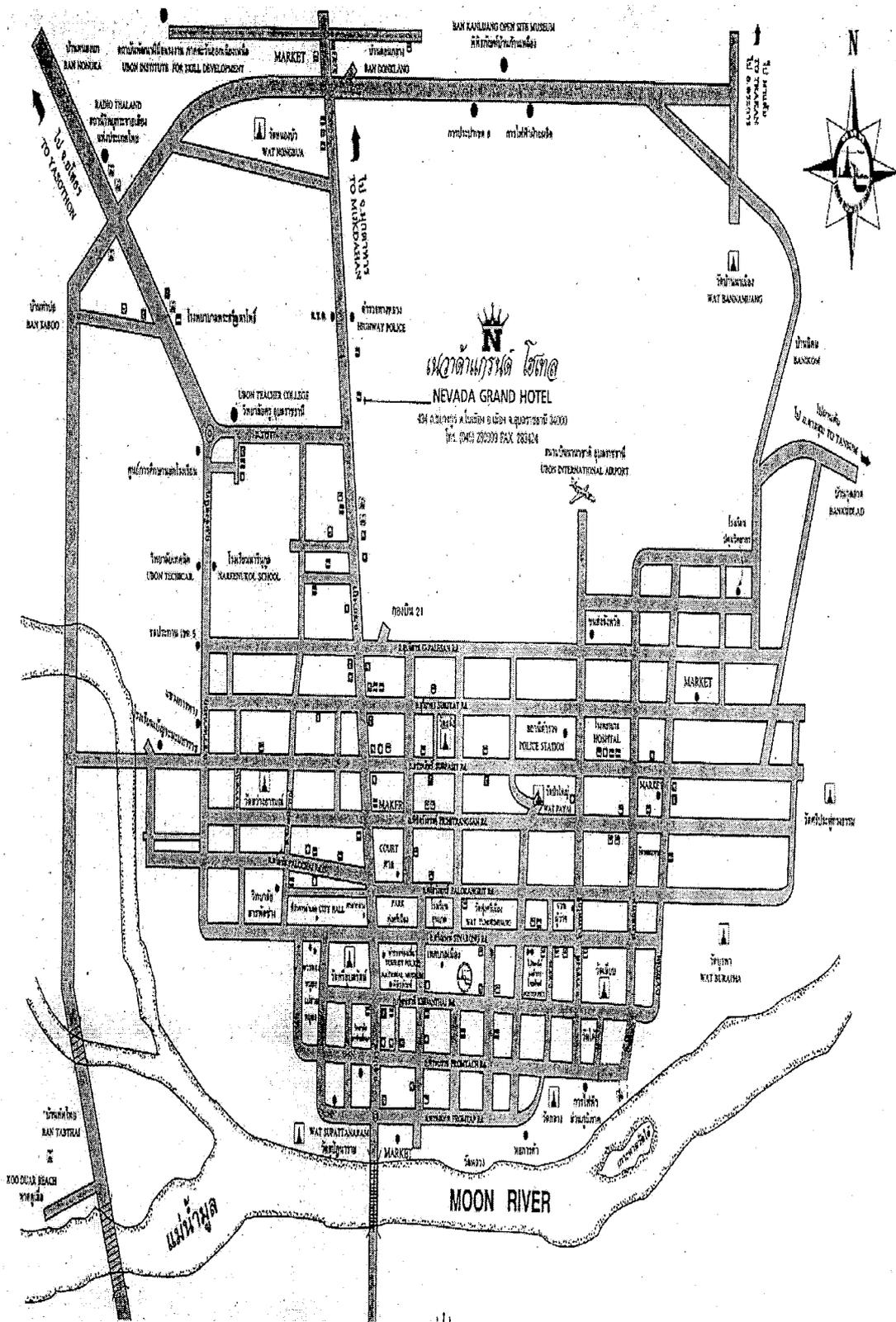
พ.ศ. 2534 มีพระราชกฤษฎีกาเปลี่ยนแปลงเขตเทศบาลตำบลวารินชำราบ (ฉบับที่ 2) ขยายเขตเทศบาลเพิ่มขึ้นอีก รวมเนื้อที่ทั้งสิ้น 12.9 ตารางกิโลเมตร

พ.ศ. 2538 ได้มีพระราชกฤษฎีกายกฐานะ “เทศบาลตำบลวารินชำราบ” เป็น “เทศบาลเมืองวารินชำราบ” ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่มที่ 112 ตอนที่

40 ก. ลงวันที่ 24 กันยายน 2538 และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2538 ในราชกิจจานุเบกษา (25 กันยายน 2538) (วิกิพีเดีย, 11 พฤศจิกายน 2551)

4.2.3 ผลกระทบของการกลายเป็นเมืองต่อผู้ประกอบการอาชีพอิสระ

การขยายเขตเทศบาลนครอุบลราชธานีและเทศบาลเมืองวารินชำราบถึงสองครั้ง และการประกาศยกระดับจากเทศบาลเมืองอุบลราชธานีขึ้นเป็นเทศบาลนครอุบลราชธานี และจากเทศบาลตำบลวารินชำราบขึ้นเป็นเทศบาลเมืองวารินชำราบ แสดงให้เห็นถึงการขยายตัวของเศรษฐกิจของชุมชนเมือง เพราะเมื่อมีจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น และปริมาณรายได้จากการจัดเก็บภาษีที่สามารถเลี้ยงตัวเองได้ เมื่อชุมชนเมืองเกิดการขยายตัวออกไปนอกเขตเทศบาล ส่งผลให้ต้องขยายเขตเทศบาลตามออกไปด้วย เพื่อให้กิจการร้านค้า และสถานบริการต่างๆ ได้อยู่ภายใต้การดูแลของเทศบาล



ภาพที่ 4.6 อาณาเขตเทศบาลนครอุบลราชธานีในปัจจุบัน (แผนที่ตัวเมืองอุบลราชธานี, 2552)

จากภาพที่ 4.6 จะเห็นว่า เขตเทศบาลนครอุบลราชธานีมีการขยายพื้นที่จากบริเวณชุมชนเดิมที่อยู่ริมแม่น้ำมูล บริเวณ ถนนพรหมเทพ-ถนนพรหมราช-ถนนอุปราชา-ถนนอุปถัมภ์ ออกไปบริเวณ ถนนชยางกูร-ถนนแจ้งสนิทในปัจจุบัน การขยายพื้นที่เขตเทศบาลออกไปรอบนอก และชุมชนที่อยู่อาศัยที่ขยายออกไปรอบนอกมากขึ้น ทำให้การเดินทางไปมาโดยสามล้อถีบในระยะทางไกลๆเริ่มไม่ได้รับความสะดวกสบาย เนื่องจากหากเดินทางโดยสามล้อถีบใช้เวลานานกว่าจะถึงจุดหมาย ประกอบกับการเพิ่มขึ้นของปริมาณรถโดยสารสาธารณะ รถยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ ที่สะดวก และรวดเร็วกว่า อีกทั้งการกลายเป็นเมืองมากขึ้นของเทศบาลนครอุบลราชธานี ยังส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อทั้งวิถีชีวิต และสภาพชุมชน ให้มีความทันสมัยมากขึ้น สามล้อถีบกลายเป็นทางเลือกสุดท้ายในการเรียกใช้บริการ บทบาทของสามล้อถีบในการรับส่งผู้โดยสารในเทศบาลนครอุบลราชธานีจึงลดลงไปโดยปริยาย อย่างไรก็ตามสามล้อถีบยังคงมีให้บริการในเขตชุมชนเมือง และย่านตลาดสด โดยรับส่งผู้โดยสารในระยะทางสั้นๆ

สำหรับเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบที่มีอาณาเขตเชื่อมต่อกับเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี เศรษฐกิจของเทศบาลเมืองวารินชำราบจึงขึ้นกับเทศบาลนครอุบลราชธานี อย่างไรก็ตามเทศบาลเมืองวารินชำราบยังคงมีความเป็นธรรมชาติมากกว่า ชุมชนเมืองยังคงมีสภาพเป็นสังคมเมืองกึ่งชนบท แม้จะมีการขยายพื้นที่เขตเทศบาลเพิ่มเป็นครั้งที่สองเมื่อพ.ศ. 2534 ก็ตาม

จากภาพที่ 4.7 แสดงอาณาเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบในปัจจุบัน จะเห็นว่าชุมชนเมืองในเทศบาลเมืองวารินชำราบมีการขยายจากบริเวณริมทางรถไฟ และหน้าค่ายสรรพสิทธิประสงค์มาสู่ ถนนกันทรลักษณ์- ถนนเดชอุดม การที่เทศบาลเมืองวารินชำราบยังคงมีสภาพสังคมเมืองกึ่งชนบทอยู่มาก สามล้อถีบน่าที่จะได้รับความนิยมมากกว่าในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานีที่มีความเป็นเมืองสูงกว่า แต่ในความเป็นจริงแล้ว ปริมาณผู้โดยสารสามล้อถีบและผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อในเทศบาลเมืองวารินชำราบกลับมีจำนวนลดลงเช่นกัน ทั้งนี้อาจจะมีสาเหตุมาจากการที่ทั้งเทศบาลเมืองวารินชำราบ และเทศบาลนครอุบลราชธานีมีอาณาเขื่อมต่อกัน ปริมาณรถที่เดินทางไปมาทั้งสองเขตจึงค่อนข้างหนาแน่น อีกทั้งปริมาณรถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการไปมาทั้งสองเขตค่อนข้างมาก เมื่อมีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น ผู้โดยสารสามล้อถีบจึงลดลง ส่งผลให้สามล้อถีบในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบลดน้อยลงเช่นกัน จุดที่ยังพบผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อนอกจากบริเวณตลาดแล้ว อีกจุดที่พบบ้างคือ บริเวณสถานีรถไฟ แต่ในปัจจุบันผู้ที่เดินทางโดยรถไฟไม่นิยมโดยสารสามล้อถีบ เพราะส่วนมากมีรถยนต์ส่วนตัว อีกทั้งยังมี รถยนต์รับจ้าง รถจักรยานยนต์รับจ้าง และรถสามล้อเครื่องรับจ้าง จอดรอรับลูกค้าเป็นจำนวนมากในบริเวณสถานีรถไฟ แต่ในช่วงเทศกาลที่มีคนเดินทางกลับบ้านจำนวนมาก ผู้โดยสารที่เรียกใช้บริการสามล้อถีบยังคงมีให้พบเห็นบ้าง

4.3 ผลกระทบของนโยบายรัฐต่อผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อ

นโยบายรัฐทางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวได้ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้ออย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เพื่อให้เห็นถึงผลกระทบที่ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อได้รับ ผู้ศึกษาได้แบ่งเนื้อหาออกเป็น 3 หัวข้อ ได้แก่ สมัยแรกเริ่มของการเข้ามาของสามล้อถีบ สมัยรุ่งเรืองของสามล้อถีบ และสมัยแห่งการร่วงโรยของสามล้อถีบ ดังนี้

4.3.1 สมัยแรกเริ่มของการเข้ามาของสามล้อถีบ (พ.ศ. 2490-2513)

รถสามล้อถีบเริ่มมีเป็นครั้งแรกใน พ.ศ. 2476 ที่จังหวัดนครราชสีมา และได้เข้าแทนที่รถลากของชาวจีนในกรุงเทพมหานครโดยตรงเมื่อ พ.ศ. 2479 ต่อมาได้แพร่กระจายไปตามหัวเมืองต่างๆ พร้อมๆ กับการขยายตัวของเส้นทางคมนาคมและการกลายเป็นเมือง บทบาทของสามล้อถีบตามหัวเมืองต่างๆก็ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นก่อนที่จะมีการนำรถยนต์มาใช้ การขยายตัวของรถสามล้อถีบเป็นไปอย่างรวดเร็ว ในสมัยของ จอมพล สฤษดิ์ ธนะรัชต์ เป็นนายกรัฐมนตรี ได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติล้อเลื่อนฉบับที่ 6 ใน พ.ศ. 2502 เพื่อห้ามรถสามล้อถีบให้บริการในเขตพระนครและจังหวัดธนบุรี เพราะสามล้อถีบถูกมองว่าเป็นตัวสะท้อนถึงความล้าหลังไม่ทันสมัยของกรุงเทพมหานคร เป็นสิ่งกีดขวางการจราจร และเพื่อป้องกันการอพยพเข้าสู่เมืองหลวงของชาว

อีสานที่ถูกมองว่ามีส่วนในการก่อให้เกิดปัญหาสังคม นับแต่นั้นมาสามล้อถีบจึงหมดไปจากกรุงเทพมหานคร และกระจายออกไปยังจังหวัดต่างๆ

การเข้ามาของสามล้อถีบสู่จังหวัดอุบลราชธานีในยุคแรก เป็นผลพวงมาจากการประกอบสามล้อถีบในจังหวัดนครราชสีมา เนื่องจากจังหวัดอุบลราชธานีเป็นจังหวัดที่อยู่ปลายทางของเส้นทางจังหวัดนครราชสีมา จึงเป็นไปได้ที่จังหวัดอุบลราชธานีจะเป็นเส้นทางแพร่งของสามล้อถีบพอดี แม้สามล้อถีบจะเริ่มเข้าสู่จังหวัดอุบลราชธานีตั้งแต่ พ.ศ. 2490 แต่คาดว่าปริมาณไม่มากนัก เมื่อสามล้อถีบถูกขับออกจากกรุงเทพมหานครใน พ.ศ. 2502 น่าจะเป็นสาเหตุที่ส่งผลให้ปริมาณสามล้อถีบในต่างจังหวัดรวมถึงจังหวัดอุบลราชธานีมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น ประกอบกับจังหวัดอุบลราชธานีได้รับความสำคัญในการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน อันได้แก่น้ำประปา ไฟฟ้า และถนนหนทาง ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 1 และโดยเฉพาะในช่วงของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 2 ได้มีการก่อสร้างถนนในหลายภูมิภาค รวมถึงถนนมิตรภาพในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อเป็นเส้นทางลำเลียงอาวุธยุทโธปกรณ์ในการทำสงครามของกองทัพอเมริกันในระหว่างสงครามเวียดนาม ซึ่งในท้ายที่สุดแล้วถนนเส้นนี้ได้กลายเป็นถนนหลักในการเชื่อมภาคตะวันออกเฉียงเหนือเข้ากับภาคอื่นๆ ทำให้การเดินทางระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ สะดวกยิ่งขึ้น

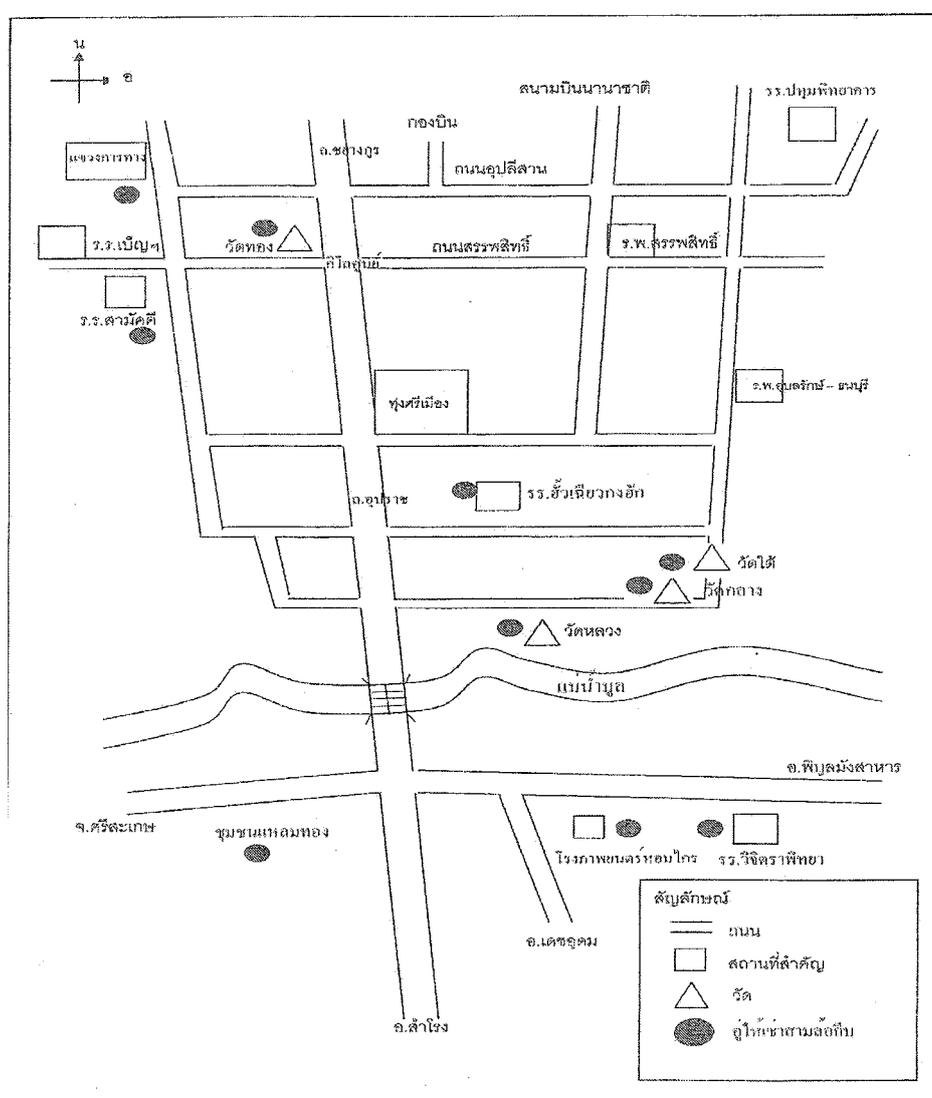
เมื่อการเดินทางไปมาสะดวกยิ่งขึ้น ทำให้คนจำนวนมากอพยพเข้ามาแสวงโชคในตัวเมืองในยามที่ว่างจากหน้านา อาชีพที่เป็นที่นิยมในสมัยนั้นมักเป็นอาชีพที่ใช้แรงงาน ดังเช่นอาชีพถีบสามล้อ เพราะเป็นอาชีพที่ไม่ต้องอาศัยความรู้ และมีรายได้ค่อนข้างดี ผู้เข้ามาประกอบอาชีพถีบสามล้อในยุคนั้นมีทั้งแบบทำเพื่อเป็นอาชีพเสริมในช่วงที่ว่างจากหน้านา และแบบที่ยึดเป็นอาชีพหลักในการดำเนินชีวิต

4.3.2 สมัยรุ่งเรืองของผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อ (พ.ศ. 2514-2518)

การเติบโตของเศรษฐกิจของจังหวัดอุบลราชธานีในช่วงนี้นอกจากจะมาจากแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่นำมาใช้แล้ว การเข้ามาขอใช้พื้นที่บริเวณกองบิน 21 เพื่อเป็นที่ตั้งฐานทัพอเมริกัน (ดูรายละเอียดเรื่องราวในช่วงนี้เพิ่มเติมในหัวข้อ 4.1.3 สามล้อถีบในระหว่างการเข้ามาของฐานทัพอเมริกัน) ยังเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาด้านต่างๆของเมือง รวมถึงการขยายตัวของเศรษฐกิจและชุมชนด้วย ธุรกิจที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็วในระยะนี้ ได้แก่ ธุรกิจภาคบริการ เช่น โรงแรม ร้านอาหาร ในตัวกลับ บ้านเช่า เป็นต้น อาชีพให้บริการ เช่น สามล้อถีบ เป็นอาชีพที่ได้รับความนิยมมากเช่นกัน มีคนย้ายเข้ามาในเขตเทศบาลเพื่อประกอบอาชีพนี้ เป็นจำนวนมาก เนื่องจากรถโดยสารสาธารณะในยุคนี้ยังมีปริมาณไม่มาก สามล้อถีบจึงเป็นที่นิยมในหมู่ผู้โดยสารทั่วไป เพราะให้บริการรับส่งผู้โดยสารถึงที่ แม้อัตราค่าโดยสารสามล้อถีบใน

ขณะนี้จะมีอัตราสูงกว่าธรมเฉลี่ยก็ตาม เนื่องจากอัตราค่าโดยสารสามล้อถีบขึ้นกับระยะทางและการต่อรอง โดยมีอัตราเริ่มต้นที่ ประมาณ 1 บาท ในขณะที่อัตราค่าโดยสารธรมเฉลี่ยเป็นราคาเดี่ยวตลอดสาย คือราคา 1 บาท

นอกจากนี้การขยายตัวของเศรษฐกิจของจังหวัดอุบลราชธานีเพื่อรองรับความต้องการของเหล่าทหารอเมริกัน ยังส่งผลให้มีผู้คนอพยพเข้าสู่เขตเทศบาลเมืองวารินชำราบและเทศบาลนครอุบลราชธานีเป็นจำนวนมาก สามล้อถีบจึงกลายเป็นพาหนะที่นิยมทั้งในหมู่คนไทยด้วยกัน และเหล่าทหารอเมริกัน



ภาพที่ 4.8 สถานที่ตั้งตู้ให้เช่าสามล้อถีบที่มีให้บริการในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ

และเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี ระหว่าง พ.ศ. 2514 - พ.ศ. 2520

จากภาพที่ 4.8 แสดงให้เห็นถึงสถานที่ตั้งของอู่ให้เช่าสามล้อถีบทั้งในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบและเขตเทศบาลนครอุบลราชธานีช่วงระหว่าง พ.ศ. 2514-พ.ศ. 2520 ซึ่งเป็นช่วงที่มีอู่ให้เช่าสามล้อถีบมากที่สุด โดยมีอู่ให้เช่าสามล้อถีบทั้งในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี และเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบรวมกันถึง 10 อู่ กระจายอยู่ในบริเวณที่เป็นย่านชุมชนเดิม ดังนี้ ในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบมีจำนวน 3 อู่ตั้งอยู่บริเวณชุมชนแหลมทอง 1 อู่ และใกล้กับค่ายสรรพสิทธิประสงค์ บริเวณโรงพยาบาลนครหอมไกร(ปัจจุบันเลิกกิจการแล้ว) 1 อู่ และชอยมิตรทหาร ข้างโรงเรียนวิจิตรพิทยา อีก 1 อู่ ในขณะที่ในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี มีอู่ให้เช่าสามล้อถีบในขณะนั้นทั้งหมด 7 อู่ ตั้งอยู่บริเวณแขวงการทาง 1 อู่ หลังโรงเรียนสามัคคีวิทยา 1 อู่ กิโกลศูนย์บริเวณวัดทองนพคุณ 1 อู่ หน้าโรงเรียนฮั่วเฉียวกงฮัก (โรงเรียนสอนภาษาจีน) 2 อู่ บริเวณวัดกลาง 1 อู่ และข้างวัดไค้ 1 อู่ จะเห็นได้ว่าบริเวณที่มีอู่ให้เช่าสามล้อถีบมากที่สุดในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานีคือบริเวณที่เป็นถนนพรมราช ซึ่งเป็นย่านชุมชนเดิม ก่อนที่จะมีการขยายตัวของชุมชนออกไปบริเวณถนนชยางกูรในปัจจุบัน ในขณะที่อู่ให้เช่าสามล้อถีบในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบกระจายตัวอยู่ตามย่านที่เป็นชุมชนเดิม เช่น ชุมชนแหลมทอง เป็นต้น

4.3.3 สมัยแห่งความรุ่งโรยของผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อ (พ.ศ. 2519-2548)

4.3.3.1 สมัยแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 4-6

ช่วงของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 4 ได้กำหนดให้จังหวัดอุบลราชธานีเป็นเมืองหลักของภาคตะวันออกเฉียงเหนือในการพัฒนาประเทศ ก่อนที่จะถูกลดลำดับความสำคัญในการพัฒนาลงเป็นเมืองรองในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 และเมืองศูนย์กลางความเจริญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 เนื่องจากงบประมาณที่จำกัด นับตั้งแต่มีการกำหนดให้จังหวัดอุบลราชธานีเป็นเมืองหลักในการพัฒนา จังหวัดอุบลราชธานีมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจของจังหวัดอุบลราชธานี จากการพึ่งพาภาคการเกษตรเป็นหลัก ภาคอุตสาหกรรมเริ่มขยายตัวเข้ามามีบทบาทมากขึ้น ดังนั้นแม้ผลิตภัณฑ์จากภาคเกษตรจะยังคงมีบทบาทสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของจังหวัดอุบลราชธานีอยู่อย่างต่อเนื่อง (สุนันทาสวรรโณดม และคณะ, 2531 : 221) เช่นเดียวกับภาคบริการที่จะยังคงมีความสำคัญ ในขณะที่ภาคอุตสาหกรรมจะเข้ามามีบทบาทต่อระบบเศรษฐกิจของจังหวัดอุบลราชธานีเพิ่มมากขึ้น การส่งเสริมการขยายตัวทางเศรษฐกิจของเมืองหลักในแต่ละภูมิภาครวมถึงจังหวัดอุบลราชธานีก็เพื่อป้องกันการอพยพเข้าทำงานในเมืองหลวง การขยายตัวทางภาคอุตสาหกรรมของจังหวัดอุบลราชธานีจึงสร้างโอกาสให้แรงงานในท้องถิ่นได้มีโอกาสเข้าทำงานในระบบการจ้างงาน

อย่างไรก็ตาม แรงงานที่ไม่สามารถเข้าสู่ระบบการจ้างงานได้ ก็ยังมีอาชีพใช้แรงงานรองรับ อาชีพใช้แรงงานที่ยังเป็นที่นิยมในสมัยนี้ เช่น สามล้อถีบ กรรมกร ก่อสร้าง เป็นต้น

นายชาติ เจ้าของอุ๊ยให้เช่าสามล้อถีบแม่เสถียร ได้เล่าถึงสถานการณ์สามล้อถีบในช่วง พ.ศ. 2525-2530 ซึ่งเป็นช่วงที่ตัดสินใจเริ่มธุรกิจอุ๊ยให้เช่าสามล้อถีบ นายชาติเล่าว่า

“เมื่อก่อนตาทำงานก่อสร้าง แล้วไปเมืองนอก กลับมาเลยมาออกตุ๊กตุ๊กี่ทำงานดึกไม่คุ้ม ก็เลยทำอุ๊ยสามล้อ ทำก่อสร้างไม่ไหว นับวันแก่ แล้วตอนนั้นสามล้อกำลังบูม ไม่คิดว่ามันจะทรุดเร็วอย่างนี้ ตอนนั้นตามีสามล้อ 70 คัน ขยันอย่างเดียว ซ่อมทั้งวัน 6 โมงเช้า ถึง 6 โมงเย็น เมื่อก่อนคนปั่นเยอะ ตาสูทำงานจนหมดหนี้เป็นแสน โชคดีนะยังหมดหนี้” (สัมภาษณ์ นายชาติ ไม่ทราบนามสกุล, 17 มิถุนายน 2550)

จากคำบอกเล่าของนายชาติ แสดงให้เห็นว่าแม่สามล้อถีบจะลดน้อยลงนับตั้งแต่กองทัพอเมริกันถอนทัพออกจากจังหวัดอุบลราชธานีใน พ.ศ. 2519 แต่อาชีพสามล้อถีบก็ยังคงทรงตัว มีคนเข้าออกอาชีพตลอดเวลา

4.3.3.2 สมัยแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7-9

ในช่วงของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 จังหวัดอุบลราชธานียังคงได้รับการส่งเสริมการพัฒนาในฐานะศูนย์กลางความเจริญของภาคอีสานตอนล่าง เศรษฐกิจของจังหวัดอุบลราชธานีจึงยังคงมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ใน พ.ศ. 2538 ซึ่งเป็นช่วงท้ายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 มีการออกพระราชกฤษฎีกายกฐานะเทศบาลตำบลวารินชำราบเป็น เทศบาลเมืองวารินชำราบ สะท้อนให้เห็นถึงการขยายตัวของเศรษฐกิจและชุมชนเมือง แต่อาชีพสามล้อถีบ ยังคงค่อนข้างได้รับความนิยม สังกัดได้จากราคาสามล้อมือหนึ่งที่ยังคงมีราคาสูงถึงคันละ 18,000 บาท ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 มีนโยบายที่จะเร่งสร้างอาชีพและการมีงานทำเพื่อลดปัญหาการว่างงาน สนับสนุนแรงงานไปทำงานต่างประเทศ ซึ่งนโยบายเหล่านี้ อาจจะเป็นอีกสาเหตุที่ทำให้ผู้เข้าสู่อาชีพถีบสามล้อลดน้อยลง เพราะมีทางเลือกในการประกอบอาชีพมากขึ้น นอกจากนี้ ความถดถอยของอาชีพถีบสามล้อยังสะท้อนในมูลค่าของรถสามล้อถีบ เพราะนับตั้งแต่ พ.ศ. 2540 เป็นต้นมา ราคาสามล้อถีบลดลงเหลือเพียงคันละ 4,000 บาท และรถสามล้อถีบที่ซื้อ-ขายในตลาดมีเพียงรถมือสอง เนื่องจากโรงงานผลิตรถสามล้อถีบส่วนกิจการไปแล้ว เหลือแต่เพียงโรงงานผลิตอะไหล่สำหรับซ่อม ในปัจจุบันปริมาณผู้ประกอบการอาชีพถีบสามล้อทั้งที่มีรถเป็นของตนเองและรถเช่า คงเหลืออยู่ประมาณ 300-400 คันในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี และ ประมาณ 50 คันในเขตเมืองวารินชำราบ (จากการเก็บข้อมูลภาคสนาม)

กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา

ตารางที่ 4.2 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ชื่อ	อายุ (ปี)	รายได้ต่อวัน (บาท)	เริ่มอาชีพ (พ.ศ.)	รถเช่า/รถ ตัวเอง	อาชีพเสริม/ อาชีพหลัก	การศึกษา
เขียว	61	100-200	2510	รถตัวเอง	อาชีพหลัก	ป.4
สุพรรณ	41	100-200	2521	รถเช่า	อาชีพหลัก	ป.4
สมควร	40	300-400	2530	รถเช่า	อาชีพหลัก	ป.6
จัน	70	200-300	2511	รถตัวเอง	อาชีพหลัก	ป.4
วัน	74	100	2518	รถตัวเอง	อาชีพหลัก	ป.4
มานิต(เคน)	60	200-400	2522	รถตัวเอง	อาชีพหลัก	ป.4
เฉลิมศักดิ์	54	80-130	2515	รถตัวเอง	อาชีพหลัก	ป.4
ปรีชา (หัวหน้า สามล้อ)	50	20-100	2517 และ 2535	รถตัวเอง	อาชีพหลัก	ป.4
ทองสุข	58	60-300	2520	รถตัวเอง	อาชีพหลัก	ป.6
สมหมาย	60	60-150	2532	รถตัวเอง	อาชีพหลัก	ป.4

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อจำนวน 10 คน พบว่า ทั้งหมดประกอบอาชีพถีบสามล้อเป็นอาชีพหลัก เกือบทั้งหมดไม่มีที่นาเป็นของตนเอง แม้จะยังคงมีผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อที่เข้ามาประกอบอาชีพนี้หลังจากหน้านาอยู่บ้างแต่ไม่มากนัก ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อบางรายประกอบอาชีพนี้ ส่วนที่นาได้จ้างคนในท้องที่ทำแทน ดังเช่นในกรณีของ นายมานิต

“นาก็จ้างเขาทำ มีอยู่ 5 ไร่ ทำเองไม่ได้ มาออกสามล้อ แต่ก็เสียค่าจ้างไม่เท่าไร วันละ 150 บาท ใช้วันละ 5 คน จ้างเขาค่า พอได้กิน ไม่ได้ขาย ปลูกแต่ข้าวเหนียว” (สัมภาษณ์ นายมานิต, อ้างอิงแล้ว)

สอดคล้องกับคำบอกเล่าของนางสวรรค์ เจ้าของอู่ให้เช่าสามล้อถีบพรสวรรค์ ได้เล่าถึงผู้เช่าสามล้อถีบที่อู่ของตนว่า

เนื่องจากปริมาณคนเข้าสู่อาชีพติดสามล้อน้อยลง ส่งผลให้ปัจจุบันเหลืออุ๊ยให้เช่าสามล้อติดทั้งในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบและเขตเทศบาลนครอุบลราชธานีเพียง 5 อุ๊ย ดังปรากฏในแผนที่ 4 จะเห็นได้ว่า อุ๊ยให้เช่าสามล้อติดทั้ง 5 อุ๊ย มีสถานที่ตั้งแบบกระจายไม่ได้กระจุกตัวในบริเวณเขตชุมชนเหมือนในอดีต อุ๊ยให้เช่าสามล้อติดทั้ง 5 อุ๊ย แบ่งเป็น 3 อุ๊ย ในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี และ 2 อุ๊ย ในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ ดังนี้

ตารางที่ 4.3 ปริมาณอุ๊ยให้เช่าสามล้อติดในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ และเขตเทศบาลนครอุบลราชธานีในปัจจุบัน

สถานที่	ชื่ออุ๊ย	จำนวนสามล้อติด(คัน)
เขตเทศบาลนครอุบลราชธานี	อุ๊ยแสนสบาย	15-16
	อุ๊ยพรสวรรค์	30
	อุ๊ยพ่อใหญ่หุ่ย	40-50
เขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ	อุ๊ยแม่เสถียร	20
	อุ๊ยบุญมี	20

อุ๊ยให้เช่าสามล้อติดทั้ง 5 แห่ง มีลักษณะเป็นบ้านพักอาศัย โดยมีสามล้อติดจอดไว้บริเวณหน้าบ้านแต่ไม่มากนัก เนื่องจากให้ผู้ประกอบอาชีพติดสามล้อนำกลับไปจอดที่บ้านของตน ในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ อุ๊ยให้เช่าสามล้อติดแม่เสถียรตั้งอยู่ใกล้กับร้าน โชคชัย ไม้ทอง บนถนนวาริน-เดชอุดม ในขณะที่อุ๊ยบุญมี ตั้งอยู่บริเวณที่เป็นตลาดนัดกกแก้ว

ส่วนอุ๊ยให้เช่าสามล้อติดในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี 2 อุ๊ย ได้แก่ อุ๊ยแสนสบาย และอุ๊ยพ่อใหญ่หุ่ย ตั้งอยู่บริเวณซอยอุปถัมภ์ 2 และ โรงเรียนปทุมพิทยาคาร ตามลำดับ ในขณะที่อุ๊ยพรสวรรค์ตั้งอยู่บริเวณหลังวัดแจ้ง

ปริมาณผู้ประกอบอาชีพติดสามล้อ และอุ๊ยให้เช่าสามล้อติดในปัจจุบันมีปริมาณลดลง เนื่องจากการเข้าสู่ความทันสมัยของจังหวัดอุบลราชธานี ซึ่งส่งผลต่อวิถีการดำเนินชีวิตแบบเดิมที่เรียบง่ายมาเป็นการดำเนินชีวิตที่มีความเร่งด่วนตลอดเวลา การเดินทางโดยรถสามล้อติด หรือรถประจำทางกลายเป็นความล่าช้าที่คนรุ่นใหม่หลีกเลี่ยง การเดินทางที่เป็นที่นิยมในปัจจุบันได้แก่ รถยนต์และรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์และรถจักรยานยนต์จึงกลายเป็นสิ่งจำเป็นต่อการดำรงชีวิตและมีปริมาณเพิ่มขึ้นทุกปี

ตารางที่ 4.4 ปริมาณรถจักรยานยนต์ในจังหวัดอุบลราชธานี ระหว่าง พ.ศ. 2537-2547
(สำนักงานขนส่ง จังหวัดอุบลราชธานี, 2552)

พ.ศ.	จำนวน(คัน)	ปริมาณที่เพิ่มขึ้น(คัน)
2537	124,497	-
2538	141,844	17,347
2539	158,222	16,378
2540	177,341	19,119
2541	241,941	64,600
2542	263,595	21,654
2543	295,155	31,560
2544	313,240	18,085
2545	336,474	23,234
2546	372,494	36,020
2547	278,696	-93,798

ตารางที่ 4.5 ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ระหว่าง พ.ศ. 2537-2547
(สำนักงานขนส่ง จังหวัดอุบลราชธานี, 2552)

พ.ศ.	จำนวน(คัน)	ปริมาณที่เพิ่มขึ้น(คัน)
2537	5,620	-
2538	6,637	1,017
2539	9,277	2,640
2540	12,011	2,734
2541	12,785	774
2542	13,763	978
2543	16,391	2,628
2544	18,082	1,691
2545	18,503	421
2546	20,559	2,056
2547	21,986	1,427

จากตารางที่ 4.4 และ 4.5 แสดงให้เห็นปริมาณที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของจำนวนรถจักรยานยนต์ และรถยนต์ส่วนบุคคล นับตั้งแต่ พ.ศ. 2537-2547 โดยในพ.ศ. 2537 มีปริมาณรถจักรยานยนต์ 124,497 คัน และทยอยเพิ่มปริมาณขึ้นเรื่อยๆทุกปี แต่ปริมาณรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วใน พ.ศ. 2541 โดยในเวลาเพียงหนึ่งปี มีปริมาณเพิ่มมากถึง 64,600 คัน สวนทางกับวิกฤตเศรษฐกิจที่ประเทศไทยกำลังประสบอยู่นับตั้งแต่ พ.ศ. 2540 เช่นเดียวกับการเพิ่มขึ้นของรถจักรยานยนต์ ปริมาณรถยนต์เองก็มีอัตราการเพิ่มมากขึ้นทุกปี แต่ปริมาณที่เพิ่มขึ้นของรถยนต์ยังไม่มากเท่ากับการเพิ่มขึ้นของรถจักรยานยนต์ เพราะราคารถยนต์สูงกว่าราคารถจักรยานยนต์มาก แต่อย่างไรก็ตาม การเพิ่มขึ้นของทั้งปริมาณรถจักรยานยนต์และรถยนต์ แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของพาหนะส่วนตัวที่มีรูปแบบที่ทันสมัย และสะดวกสบาย เป็นทางเลือกให้คนได้ใช้เป็นพาหนะในชีวิตประจำวันของคนทั่วไป ส่งผลให้วิถีชีวิตของชาวจังหวัดอุบลราชธานี โดยเฉพาะในด้านการเดินทางเปลี่ยนไป แทนที่จะใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ อันได้แก่ รถเมล์ รถสามล้อถีบ ก็หันมาอาศัยรถจักรยานยนต์ส่วนตัว และรถยนต์ส่วนตัวกันมากขึ้น การเปลี่ยนแปลงนี้กระทบต่อผู้ประกอบการอาชีพถีบสามล้อโดยตรง เพราะทำให้ปริมาณผู้ที่มาใช้บริการสามล้อถีบลดน้อยลง นายทองสุขกล่าวถึงเรื่องนี้ว่า

“เดี๋ยวนี้ รถคู่คู่ก๊ สองแถว มอเตอร์ไซค์เอาไปหมด สมัยก่อนไม่มีพวกนี้ สามล้อข้ามฝั่งหมด คิวบ้านคู่ คิวตระการ 50 บาทก็ไป” (สัมภาษณ์ นายทองสุข ศิริคุณ, 26 กรกฎาคม 2551)

นับตั้งแต่ พ.ศ. 2540 เป็นต้นมา ประเทศไทยประสบกับวิกฤตทางเศรษฐกิจ เพื่อแก้ไขให้ประเทศพ้นวิกฤต ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545-2549) หน่วยงานภาครัฐได้หันมาส่งเสริมการค้าเงินชีวิตและประกอบธุรกิจแบบเศรษฐกิจพอเพียง รวมถึงส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ และการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม หลายจังหวัดได้ผนวกเอาสามล้อถีบเข้าเป็นส่วนหนึ่งในโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยว เช่น จังหวัดน่าน จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุบลราชธานี เป็นต้น ส่งผลให้สามล้อถีบเปลี่ยนสถานะจากพาหนะในการเดินทาง เป็นสัญลักษณ์แห่งการท่องเที่ยวที่แสดงให้เห็นถึงความเป็นไทย จังหวัดอุบลราชธานี ได้ส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยจัดให้มีโครงการ “จักรยานสามล้อท่องเที่ยว สรงน้ำพระ สักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์ 9 วัด” ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ เพื่อเป็นโครงการนำร่องสำหรับการท่องเที่ยว ติดต่อกัน 2 ปี ก็ระหว่าง พ.ศ. 2549-2550 แต่ใน พ.ศ. 2551 โครงการนี้ได้ถูกยกเลิกไป เพราะไม่ได้รับความสนใจเท่าที่ควรจากบริษัทนำเที่ยว อีกทั้งมีการเปลี่ยนตัวผู้อำนวยการคนใหม่ เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงผู้บริหาร แผนงานการท่องเที่ยวเดิมจึงเปลี่ยนแปลงไป นอกจากโครงการทัวร์ 9 วัดแล้ว ดำรวจท่องเที่ยวยังได้รวบรวมรายชื่อผู้ประกอบการอาชีพถีบสามล้อพร้อมรูปถ่ายและสำเนาบัตรประจำตัว

ประชาชน เพื่อเก็บเป็นฐานข้อมูลในการเรียกใช้ในโอกาสต่าง ๆ เช่น เมื่อครั้ง สมเด็จพระเทพรัตนราชกุมารี เสด็จจังหวัดอุบลราชธานี ได้มีการจัดขบวนสามล้อถีบรับเสด็จ เป็นต้น



ภาพที่ 4.10 ถ่ายขบวนสามล้อถีบรับเสด็จสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดา (สำนักงานตำรวจท่องเที่ยวจังหวัดอุบลราชธานี, 2551)

ในการติดต่อว่าจ้างผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อ ตำรวจท่องเที่ยวไม่ได้ดำเนินการเอง แต่เป็นการติดต่อผ่านนายปรีชา ซึ่งเป็นหัวหน้าสามล้อ โดยนายปรีชาจะทำหน้าที่รวบรวมรายชื่อ เก็บสำเนาบัตรประชาชน และหมายเลขโทรศัพท์ นายปรีชาได้อธิบายการคัดเลือกผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อเพื่อเก็บเข้าแฟ้มประวัติไว้ว่า

“ลุงจะคัดเฉพาะสามล้อที่ยังไม่แก่มาก อายุไม่เกิน 60 ปี ไม่กินเหล้า แต่งตัวดี สะอาด” (สัมภาษณ์ นายปรีชา ไม่ทราบนามสกุล, 20 กรกฎาคม 2550)

ปัจจุบันนายปรีชามีสมาชิกประมาณ 50 คน ทั้งนี้ประวัติผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อจะถูกเก็บไว้ที่ตำรวจท่องเที่ยวอีกต่อหนึ่งเพื่อเป็นหลักฐานอ้างอิง เมื่อมีการเรียกใช้ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อ

นอกจากนี้ผู้ศึกษายังพบว่า แม้การรณรงค์ส่งเสริมการท่องเที่ยวในช่วงเทศกาลสำคัญๆ ของจังหวัดอุบลราชธานี เช่น เทศกาลแห่เทียนเข้าพรรษา เทศกาลไหลเรือไฟ เทศกาลแข่งเรือชิงถ้วยพระราชทาน เป็นต้น จะส่งผลให้มีนักท่องเที่ยวเข้าสู่จังหวัดอุบลราชธานีเพิ่มขึ้นระหว่างช่วงเทศกาลดังกล่าว แต่คนที่ใช้บริการสามล้อถีบที่เป็นนักท่องเที่ยวกลับไม่ได้เพิ่มปริมาณขึ้น เพราะนักท่องเที่ยวส่วนมากเดินทางมากับคณะทัวร์ บางกลุ่มนำรถส่วนตัวมาเอง ในขณะที่บางกลุ่ม

เลือกใช้บริการรถสองแถวที่มีความรวดเร็วมากกว่าในการเดินทาง ผู้โดยสารในช่วงเวลาดังกล่าว กลับเป็นคนท้องถิ่นที่เดินทางไปทำงานต่างจังหวัดแล้วกลับมาเยี่ยมบ้านในช่วงเทศกาล ดังนั้นการท่องเที่ยวจึงไม่ใช่ปัจจัยหลักที่ดึงดูดคนกลับเข้าสู่อาชีพถีบสามล้อ

4.4 การปรับตัวของผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อ

อาชีพถีบสามล้อเป็นอาชีพที่มีการคงอยู่อย่างยาวนาน นับตั้งแต่เริ่มมีอาชีพนี้อย่างเป็นทางการเมื่อ พ.ศ. 2479 ในขณะที่สามล้อถีบเริ่มเลือนหายในหลายจังหวัด แต่สำหรับจังหวัดอุบลราชธานีแล้ว อาชีพถีบสามล้อยังคงมีให้พบเห็นและให้บริการอยู่อย่างต่อเนื่อง แม้ปริมาณผู้ที่ให้บริการจะลดน้อยลงไปตามกาลเวลา อย่างไรก็ตามอาชีพถีบสามล้อเป็นอาชีพที่ผ่านร้อนผ่านหนาวมาพอสมควร เริ่มจากจุดสูงสุดของอาชีพเมื่อมีการขอใช้พื้นที่บริเวณกองบิน 21 เป็นที่ตั้งฐานทัพอเมริกัน อาชีพถีบสามล้อเป็นที่นิยมในหมู่ทหารอเมริกันและประชาชนทั่วไปมาก ดึงดูดคนเข้าสู่อาชีพนี้เป็นจำนวนมาก แต่หลังจากที่ฐานทัพอเมริกันถอนทัพออกไป อาชีพนี้ก็ถดถอยลงเรื่อยๆ จนมาถึงจุดต่ำสุดคือตั้งแต่ พ.ศ. 2540 เป็นต้นมา เพราะเมื่อปริมาณรถยนต์และรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น สามล้อถีบกลายเป็นสิ่งกีดขวางการจราจร และได้กลายเป็นความรำคาญท่ามกลางความทันสมัยของเมือง อย่างไรก็ตามแม้จะมีอุปสรรคต่อการประกอบอาชีพ แต่อาชีพนี้ก็ยังคงยืนหยัดอยู่ได้จนถึงปัจจุบัน ทั้งนี้เพื่อให้อาชีพนี้และตนเองคงอยู่ได้ ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อได้มีการปรับตัวตลอดมา ให้เข้ากับภาวะเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนไป โดยมีความยืดหยุ่นในอาชีพมากขึ้นแตกต่างกันไปตามความสามารถของแต่ละคนเพื่อให้สามารถดำรงชีวิตและหาเลี้ยงครอบครัวให้คงอยู่ได้ท่ามกลางกระแสเศรษฐกิจที่ค่าครองชีพทะยานสูงขึ้นดังเช่นทุกวันนี้

อย่างไรก็ตามเนื่องจากเทศบาลเมืองวารินชำราบและเทศบาลนครอุบลราชธานี มีความแตกต่างกันค่อนข้างมากในเรื่องลักษณะความเป็นเมือง กล่าวคือ เทศบาลนครอุบลราชธานีมีความเป็นเมืองมากกว่าเทศบาลเมืองวารินชำราบที่ยังคงมีความเป็นชนบทอยู่ค่อนข้างมาก ดังนั้นผู้ศึกษาจึงได้แบ่งการศึกษาเรื่องการปรับตัวของผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อออกเป็น 2 พื้นที่ ดังนี้

4.4.1 การปรับตัวของผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี

ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานีมีการปรับตัวทั้งในด้านการประกอบอาชีพและวิถีการดำเนินชีวิต เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน ดังนี้

4.4.1.1 การปรับตัวในการประกอบอาชีพ

ตารางที่ 4.6 การประกอบอาชีพของผู้ประกอบอาชีพถือสามล้อ ในเขตเทศบาลนคร
อุบลราชธานี

สถานที่	การรับลูกค้าขาประจำ (คน)	การรับจ้างทั่วไป (คน)	อื่นๆ (คน)
เขตเทศบาลนคร อุบลราชธานี	5	2	2

1) การรับลูกค้า

การรับลูกค้าขาประจำ เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับผู้ประกอบอาชีพนี้ ตารางที่ 4.6 แสดงให้เห็นว่าผู้ประกอบอาชีพถือสามล้อในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานีมีล้วนมีลูกค้าขาประจำ เพราะการมีลูกค้าขาประจำหมายถึงรายได้ประจำในแต่ละวัน ในขณะที่ลูกค้าจรมีปริมาณไม่มาก ในกรณีของนายวัน ผู้ประกอบอาชีพถือสามล้อมากกว่า 30 ปี ได้เล่าถึงสาเหตุว่าที่ยังสามารถอยู่ในอาชีพนี้ได้เพราะมีขาประจำ

“ตามีขาประจำ ก็ได้กับขาประจำนี้แหละ ขาจรหายาก หายากมาตั้งแต่ปี 41 แล้ว คนเยอะแต่หากินลำบาก ขาประจำของตาก็เป็นแม่ค้าที่ตลาดใหญ่ ตาออกรถตั้งแต่ 6 โมงเช้า คนที่เคยไปกับเราก็มามากเหมือนเดิม คนที่ไม่เคยก็ไม่มาขี่เราหรอก” (สัมภาษณ์ นายวัน ไม่ทราบนามสกุล, 17 มิถุนายน 2551)

เช่นเดียวกับนายจัน ที่มีรายได้หลักจากการรับลูกค้าขาประจำ โดยลูกค้าของนายจัน เป็นลูกค้าที่รู้จักกันมานานที่เกษียณอายุแล้ว ใช้บริการนายจันให้พาไปส่งยังที่ที่ต้องการ เช่น พาไปหาหมอ ให้อาบน้ำให้ซื้อยาให้ เป็นต้น รายได้ที่ได้รับ 60 บาทต่อครั้ง ส่วนลูกค้าจรไม่ค่อยมีเพราะการหาลูกค้าจรในปัจจุบันนี้เป็นเรื่องยาก (สัมภาษณ์ นายจัน ไม่ทราบนามสกุล, 17 มิถุนายน 2551)

เนื่องจากเทศบาลนครอุบลราชธานีมีอาณาเขตกว้างกว่าเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ และมีความเป็นเมืองสูง มีการจราจรที่คับคั่ง การเดินทางโดยสามล้อถีบในระยะทางไกลจึงเป็นเรื่องที่ยากลำบาก สามล้อถีบจึงเป็นพาหนะที่รับส่งผู้โดยสารในระยะทางสั้นๆ เช่น จากบ้านไปยังตลาดใกล้บ้าน แต่หากต้องเดินทางไกลผู้โดยสารจะเลือกเดินทางโดยวิธีอื่น บริเวณตลาดสดจึงเป็นจุดที่พบผู้ประกอบอาชีพถือสามล้อมากที่สุด รองลงมาได้แก่ โรงพยาบาล สนามทุ่งศรีเมือง บริเวณโรงเรียน เป็นต้น กลุ่มลูกค้ากลุ่มใหญ่ที่สุดของผู้ประกอบอาชีพนี้ ได้แก่ แม่ค้า และ

แม่บ้านที่มาตลาด แต่การหาลูกค้าประจำสำหรับผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อหน้าใหม่เป็นเรื่องยาก เพราะแม่ค้าแต่ละคนมีขาประจำอยู่แล้ว อีกทั้งการเข้าจอดในบริเวณตลาดที่มีผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อประจำจอดประจำเต็มอยู่แล้วเป็นไปไม่ได้ ดังคำบอกเล่าของนายสมหมาย ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อที่จอดประจำบริเวณทุ่งศรีเมืองว่า

“ไปจอดตลาดไม่ได้หรอก เขามีขาประจำหมดแล้ว ตามีลูกค้าประจำเหมือนกัน ก็พวกที่นั่งกันมานาน ถ้าจะไหววนให้พาไปไหน หรือให้ไปซื้ออะไรก็โทร (โทรศัพท์มือถือ)เรียก...วัน ๆ ก็ได้ไม่เยอะหรอก แล้วแต่วัน บางวันร่อยกว่าบาท บางวันก็ถึงสองร้อย” (สัมภาษณ์ นายสมหมาย ชาแสน, 26 มกราคม 2551)

จากกรณีของนายสมหมาย สะท้อนให้เห็นว่าเทคโนโลยีสมัยใหม่ เช่น โทรศัพท์มือถือ ได้กลายเป็นเครื่องมือสำคัญที่ช่วยในการปรับตัวของผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อ เพราะลูกค้าประจำสามารถเรียกใช้บริการได้ทุกเวลาที่ต้องการ แต่ในรายที่ไม่มีโทรศัพท์มือถือ จะใช้วิธีการนัดหมายแทน ซึ่งจะมีเวลาที่ค่อนข้างแน่นอน ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อที่มีขาประจำส่วนมากจะทำงานเฉพาะในช่วงเช้าที่ตลาดสดเปิดทำการ พอตลาดเลิกในช่วงสายผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อส่วนมากจะเลิกงานไปด้วย ซึ่งถือเป็นข้อดีของการมีลูกค้าประจำ เพราะเมื่อมีรายได้ที่แน่นอนทำให้สามารถคำนวณรายรับรายจ่ายที่สมดุลได้ และยังมีเวลาทำงานที่แน่นอนด้วย

นอกจากนี้ ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานียังได้เปรียบในด้านความช่วยเหลือจากภาครัฐด้วย เพราะในเทศบาลนครอุบลราชธานีเป็นที่ตั้งของหน่วยงานราชการหลักๆ เช่น ททท. ตำรวจท่องเที่ยว เป็นต้น โครงการใดที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อ ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อในเขตนี้จะได้เข้าร่วมก่อน ยกตัวอย่างในกรณีของ โครงการจักรยานสามล้อท่องเที่ยวสงฆ์ 9 วัด ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อที่เข้าร่วมโครงการ ได้แก่ ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี แม้โครงการนี้จะยกเลิกไปแล้ว แต่สำนักท่องเที่ยวสนใจก็ยังสามารถเรียกใช้บริการผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานีได้ในอัตรา 200 บาทต่อครั้ง

2) การรับจ้างทั่วไป

จากตารางที่ 4.5 ยังพบว่าผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานีจำนวน 2 คน ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป นอกเหนือจากการรับส่งผู้โดยสาร การรับจ้างทั่วไปของผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อขึ้นกับอายุและลักษณะงาน กล่าวคือ หากเป็นงานที่ใช้แรงงานหนัก เช่น ลงแป้ง (แบกกระสอบแป้ง) ลงปูน (แบกกระสอบปูน) เป็นต้น จะใช้ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อที่ยังอายุไม่มาก ในขณะที่งานเบา เช่น ช่วยย้ายสำนักงาน ตัดหญ้า

เป็นต้น เหมาะสำหรับผู้ประกอบอาชีพตีบสามล้อที่สูงวัย ผู้ประกอบอาชีพตีบสามล้อในเขตเทศบาลเมืองอุบลราชธานี ที่ผู้ศึกษาได้สัมภาษณ์ มีอายุตั้งแต่ 50-74 ปี มีเพียง 2 รายเท่านั้นที่รับจ้างทั่วไป นอกเหนือไปจากการรับส่งผู้โดยสาร ซึ่งผู้ที่รับจ้างทั่วไปควบคู่ไปกับการประกอบอาชีพตีบสามล้อนั้น มักจะเป็นผู้ที่ไม่มีลูกค่าเช่าประจำ สะท้อนให้เห็นถึงรายได้จากการรับผู้โดยสารขาจรที่ไม่เพียงพอ ผู้ประกอบอาชีพตีบสามล้อจึงต้องปรับตัวโดยการรับงานอื่นที่นอกเหนือไปจากการตีบสามล้อ

3) อื่นๆ

นอกจากการรับลูกค่าเช่าประจำ และการรับจ้างทั่วไปแล้ว ผู้ประกอบอาชีพตีบสามล้อยังมีอาชีพเสริมอื่นๆ ตามความสนใจและกำลังทรัพย์ของแต่ละคน เช่น อาชีพรับซื้อของเก่า อาชีพทำไม้กวาด อาชีพเลี้ยงปลากระชัง รับเติมเงินมือถือ รับปิดป้ายโฆษณาท้ายรถสามล้อตีบ เป็นต้น

จากตารางที่ 4.5 ข้างต้น พบว่า มีผู้ประกอบอาชีพตีบสามล้อในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานีจำนวน 2 คน ที่มีอาชีพเสริมอย่างอื่นนอกเหนือไปจากการรับจ้างทั่วไป ได้แก่ นายเจี๊ว เลี้ยงปลากระชังเป็นอาชีพเสริม แม้ปลาที่เลี้ยงจะมีปริมาณไม่มากนัก แต่ก็เพียงพอสำหรับบริโภคในครอบครัวและแบ่งขายบางส่วน และนายปรีชารับเติมเงินโทรศัพท์มือถือในระบบ dtac เป็นอาชีพเสริม

การปิดป้ายโฆษณาท้ายรถสามล้อตีบที่เคยได้รับความนิยมในสมัยหนึ่ง แต่ในปัจจุบันไม่ได้รับความนิยมเท่าในอดีต เนื่องจากผู้ประกอบอาชีพตีบสามล้อเห็นว่ารายได้ที่ได้รับน้อยเกินไปเมื่อเทียบกับความเสียหายที่ตัวรถจะได้รับเมื่อนำป้ายออก

4.4.1.2 การปรับตัวในการใช้ชีวิตประจำวัน

1) ปรับการใช้จ่าย

ตารางที่ 4.7 ค่าใช้จ่ายโดยประมาณของผู้ประกอบอาชีพถือสามล้อใน 1 วัน

ค่าใช้จ่าย	บาท
ลูกไปโรงเรียน	200
ค่าข้าว	80-90
บุหรี	50
เหล้า/ยาตอง	50
บัตรเติมเงินโทรศัพท์มือถือ	60
ค่าหวย	100-200
ค่าเช่าบ้าน	30

นอกจากการปรับตัวในการประกอบอาชีพแล้ว ผู้ประกอบอาชีพถือสามล้อยังมีการปรับเปลี่ยนการใช้จ่ายในชีวิตประจำวันของตนเองให้สอดคล้องกับรายได้ที่ได้รับ โดยการปรับการใช้จ่ายให้น้อยลง โดยเฉพาะรายจ่ายฟุ่มเฟือยเช่น เคยเล่นหวยทุกงวด งวดละ 100-200 บาท เปลี่ยนเป็นเล่นเมื่อได้เลขเด็ดทีละ 40-50 บาท เป็นต้น เพราะการขึ้นราคาค่าโดยสารเป็นไปได้ยาก ลูกค้าประจำและลูกค้าสูงอายุส่วนมากยังยึดติดกับราคาเดิม หากเรียกราคาเพิ่มอาจถูกมองว่าเป็นสามล้อหน้าเลือด นายสมหมายเล่าถึงเรื่องนี้ว่า

“เคยขึ้นสามล้อ 5 บาท เมื่อสิบปีที่แล้ว ปัจจุบันก็ยัง 5 บาท แต่ลูกค้าใหม่ๆก็เข้าใจ บางครั้งลูกค้าก็ทักให้ด้วย” (สัมภาษณ์ นายสมหมาย ชาเสน, 26 มกราคม 2551)

สมหมายยังเล่าอีกว่าในวันที่ไม่มีลูกค้า ไม่มีรายได้ ก็จำเป็นต้องใช้ทุนเดิมสำหรับใช้จ่าย เช่นเดียวกับนายวัน ที่เมื่อถึงกำหนดต้องจ่ายค่าน้ำ ค่าไฟ ในบางครั้งก็ต้องอาศัยเงินเก็บเช่นกัน

อย่างไรก็ตามเพื่อเป็นการประหยัดค่าอาหาร ผู้ประกอบอาชีพถือสามล้อบางรายได้ห่ออาหารมาสำหรับมือเที่ยงด้วย และหากต้องซื้อข้าว ก็ซื้อกับแม่ค้าที่คุ้นเคยกัน เพราะให้ปริมาณมากกว่าปกติ

2) ลดการสังสรรค์

การสังสรรค์หลังเลิกงานเป็นเรื่องปกติสำหรับทุกอาชีพ แต่สำหรับอาชีพตีบสามล้อแล้วโดยเฉพาะในรายที่มีลูกค้าขาประจำจะทำให้เลิกงานเป็นเวลา ทำให้ไม่ได้สังสรรค์กับเพื่อนร่วมอาชีพคนอื่นๆหลังเลิกงาน ดังเช่นกรณีของนายวัน ผู้ประกอบอาชีพตีบสามล้อมากกว่า 30 ปี รับส่งขาประจำที่ตลาดสดเทศบาล1 ในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี หลังจากเลิกงานประมาณ 10.00 น. ตาวันจะมาจอดพักในบริเวณโรงเรียนอุบลวิทยากรหรือวัดป่าน้อยให้หายเหนื่อยก่อนกลับบ้าน

4.4.2 การปรับตัวของผู้ประกอบอาชีพตีบสามล้อในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ

4.4.2.1 การปรับตัวในการประกอบอาชีพ

ตารางที่ 4.8 การประกอบอาชีพของผู้ประกอบอาชีพตีบสามล้อในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ

สถานที่	การรับลูกค้าขาประจำ (คน)	การรับจ้างทั่วไป (คน)	อื่นๆ (คน)
เขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ	5	4	1

1) การรับลูกค้า

ผู้ประกอบอาชีพตีบสามล้อในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบมีสภาพการประกอบอาชีพไม่ต่างจากผู้ประกอบอาชีพตีบสามล้อในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี กล่าวคือ ผู้ประกอบอาชีพตีบสามล้อในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบที่มีรายได้คงที่ ได้แก่ผู้ประกอบอาชีพตีบสามล้อที่มีลูกค้าขาประจำ ส่วนผู้ที่ไม่มีลูกค้าขาประจำจะมีรายได้ไม่แน่นอน ขึ้นกับปริมาณลูกค้าและงานรับจ้างที่เข้ามาในแต่ละวัน ดังในกรณีของนายสมควร มีลูกค้าขาประจำเป็นแม่ค้าในตลาดสดเทศบาล1 ในเทศบาลเมืองวารินชำราบ นายสมควรมีหน้าที่ส่งลูกค้ากลับบ้านและช่วยปิดแผงในตอนเย็น นายสมควรกล่าวถึงเรื่องนี้ว่า

“มีขาประจำ ช่วยเขาปิดแผงแล้วไปส่งที่บ้าน ครั้งละ 50 บาท บางทีก็ 80 บาท แล้วแต่ว่าเขาจะขายดีหรือเปล่า มีหน้าที่ไปรับเขาตอนเย็นอย่างเดียว ตอนเช้าเขาเอง”
(สัมภาษณ์ นายสมควร เกษมสวัสดิ์, 26 มกราคม 2551)

ผู้ประกอบการอาชีพตีบสามล้อที่เข้าสู่อาชีพนี้ใช้เวลาประมาณหนึ่งถึงสองเดือน ในการหาลูกค้าขาประจำ โดยในระยะแรกมักจะเป็นลูกค้าที่มาจากตลาดเป็นประจำทุกวันประเภท ‘เห็นกันทุกวัน จำกันได้ก็รับกันไป’ นายมานิตได้เล่าให้ผู้ศึกษาฟังถึงการหาลูกค้าขาประจำว่า

“ลุงมีขาประจำ 10 กว่าคัน แรก ๆ ก็ไม่รู้จักกัน วิ่งไปวิ่งมาก็รู้จักกัน เขาให้รับส่งชื่อของให้พร้อม เขาจะโทรมาบอกให้ลุงออกเงินก่อน แต่บางเจ้าก็ให้ของมาก่อน” (สัมภาษณ์ นายมานิต อุคัมพันธ์, 20 มิถุนายน 2551)

ลูกค้าขาประจำในความหมายของผู้ประกอบการอาชีพตีบสามล้อ จึงหมายถึง ลูกค้ากลุ่มแม่บ้านที่มักจะเป็นผู้สูงอายุ และลูกค้ากลุ่มร้านอาหาร ร้านส้มตำ ที่อาศัยผู้ประกอบการอาชีพตีบสามล้อในการรับของจากตลาดมาส่งให้ที่ร้าน โดยได้รับค่าตอบแทนครั้งละประมาณ 20-80 บาท รวมถึงลูกค้าประจำที่เป็นแม่ค้าในตลาด สำหรับลูกค้าประจำประเภทนี้ ผู้ประกอบการอาชีพตีบสามล้อมีหน้าที่ในการไปรับแม่ค้าจากบ้านมาตลาด-ช่วยเปิดแผง-ช่วยปิดแผง-รับจากตลาดกลับบ้าน โดยได้รับค่าจ้างประมาณ 80 บาท และได้รับเงินพิเศษหากวันไหนกิจการดี

ทั้งนี้ผู้ประกอบการอาชีพตีบสามล้อที่จะมีลูกค้าขาประจำได้จะต้องมีความซื่อสัตย์เป็นสำคัญ เพราะนอกจากจะต้องรับผิดชอบในการรับของส่งของให้แก่ลูกค้าแล้วในบางครั้งยังมีหน้าที่เก็บเงินให้ลูกค้า บางครั้งต้องออกเงินค่าของล่วงหน้า และยังรวมถึงการไหว้วานให้ไปจ่ายค่าน้ำค่าไฟด้วยในบางครั้ง ซึ่งการต้องรับผิดชอบเกี่ยวกับเงิน ความซื่อสัตย์สุจริตจึงเป็นสิ่งสำคัญที่ผู้ประกอบการอาชีพตีบสามล้อต้องมีเพื่อให้ได้รับความไว้วางใจในการเรียกใช้บริการครั้งต่อไป

ผู้ประกอบการอาชีพตีบสามล้อในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบที่มีลูกค้าขาประจำ มักจะออกรถเฉพาะช่วงเช้า โดยเริ่มตั้งแต่เวลา 3.00 น. ไปสิ้นสุดที่เวลาประมาณ 9.00-10.00 น. ซึ่งเป็นเวลาที่ตลาดเช้าเริ่มวาย ดังในกรณีของนายมานิต

“ออกรถตั้งแต่ ตี 3 ร้านก๋วยเตี๋ยวไปชื่อของไว้ เราก็ไปรับของแต่อย่างเดียว วิ่งเป็นเที่ยว เที่ยวละ 30 บาท อย่างร้านส้มตำก็ไปส่งของไว้ แล้วเราไปหาเก็บเอาเป็นเวลา ที่ว่างของประจำ แม่ค้าข้างๆก็บอกเอง เพราะเขาเอาของมาวางประจำ เราก็ถามเขาว่ามาหมดหรือยัง พอหมดขาประจำก็กลับบ้าน 4 โมงเช้า ไม่ทำอย่างอื่นแต่บางทีก็ทำไม้กวาดขาย นาก็ทำแต่จ้างเค้าทำ” (สัมภาษณ์ นายมานิต อุคัมพันธ์, 20 มิถุนายน 2551)

ผู้ประกอบการอาชีพตีบสามล้อที่มีลูกค้าขาประจำจึงค่อนข้างได้เปรียบผู้ประกอบการอาชีพตีบสามล้อที่ไม่มีลูกค้าขาประจำ ทั้งในด้านของรายได้ที่แน่นอนกว่า และในด้านของเวลา เพราะการรับส่งลูกค้าขา

ประจำมีเวลาที่ค่อนข้างแน่นอน แต่อย่างไรก็ตามการมีลูกค้าประจำในบางครั้งก็ทำให้เสียโอกาสในการรับส่งลูกค้าขายจรด้วยเช่นกัน นายมานิตเล่าว่า

“ตอนที่กลับจากส่งของลูกค้าประจำ บางทีก็มีคนเรียกขึ้น แต่ก็หยุดรับไม่ได้ เพราะถ้าเขาให้ไปไกล ก็กลัวว่าจะกลับมารับประจำไม่ทัน แต่ถ้าเป็นทางผ่านก็รับได้” (สัมภาษณ์ นายมานิต อุดมพันธ์, 20 มิถุนายน 2551)

การรับลูกค้าประจำแม้จะทำให้ผู้ประกอบการอาชีพติดสามล้อมีรายได้ประจำ แต่ในบางครั้งทำให้เสียโอกาสในการรับลูกค้าขายจรไป

อย่างไรก็ตามนอกจากลูกค้าประจำจะเป็นรายได้หลักสำหรับผู้ประกอบการอาชีพติดสามล้อแล้ว เมื่อเสร็จสิ้นจากการรับส่งลูกค้าประจำ ผู้ประกอบการอาชีพติดสามล้อจะมีจุดจอดประจำตามบริเวณที่มีคนพลุกพล่าน เช่น ย่านตลาดสด บริเวณโรงพยาบาล ธนาคาร โรงเรียน เป็นต้น การรับลูกค้าขายจรจึงเป็นอีกทางในการเพิ่มรายได้ให้แก่ผู้ประกอบการอาชีพติดสามล้อ แม้จะไม่มากนักเนื่องจากปริมาณรถสาธารณะ และรถส่วนตัวที่เพิ่มขึ้น

2) การรับจ้างทั่วไป

การรับจ้างทั่วไปเป็นอีกอาชีพหนึ่งที่ผู้ประกอบการอาชีพติดสามล้อใช้เป็นอาชีพเสริมนอกเหนือไปจากการติดสามล้อ จากการศึกษาพบว่าผู้ประกอบการอาชีพติดสามล้อในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบจำนวน 4 คน มีอาชีพรับจ้างทั่วไป

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการอาชีพติดสามล้อยังพบว่า งานลงของเป็นอีกอาชีพเสริมที่มีรายได้ดีที่สุด โดยทั่วไปมักเป็นงานประเภทลงปูน(แบกกระสอบปูน) ลงนุ้ย(แบกกระสอบนุ้ย) ลงแป้ง(แบกกระสอบแป้ง) เป็นต้น นายสมโภช ผู้ประกอบการอาชีพติดสามล้อมาเป็นเวลา 17 ปี ได้เล่าถึงเรื่องนี้ว่า

“ผู้ว่าจ้างจะเหมาะให้เป็นคนๆ ไปตามราคาที่ตกลงกันไว้ เช่น ลงปูนเหมาะให้ลงทั้งพ่วง กระสอบละ 90 สตางค์ ขึ้นกับสามล้อว่าจะสามารถหาผู้มาลงได้กี่คน ถ้ามาเยอะก็ตัวหารเยอะขึ้นได้เงินน้อยลง แต่ถ้ามาน้อยตัวหารน้อย เงินที่ได้ก็มากขึ้นตามไปด้วย” (สัมภาษณ์ นายสมโภช ศรีใส, 26 กรกฎาคม 2551)

ทั้งนี้ ผู้ประกอบการอาชีพติดสามล้อที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไป มักไม่รับงานลงของเป็นอาชีพเสริม เนื่องจากเป็นงานที่ต้องใช้แรงงานค่อนข้างมาก นอกจากนี้เป็นที่น่าสังเกตว่า ผู้ประกอบการอาชีพติดสามล้อที่รับจ้างลงของเป็นอาชีพเสริมนี้ จะไม่นิยามตนเองว่าเป็นกรรมกร แต่จะกล่าวถึงตนเองในลักษณะของผู้ใช้แรงงาน หรือสามล้อที่รับจ๊อบ (งานเสริม) โดยมีการแยกกันอย่าง

เค็ดขาดระหว่างกรรมกรและผู้ประกอบอาชีพติดสามล้อ แม้ว่าทั้งสองอาชีพจะเป็นอาชีพใช้แรงงานเหมือนกัน ดังคำบอกเล่าของนายทองสุขว่า

“เคยติดสามล้อมาก่อนแล้วก็ไปเป็นกรรมกรลงข้าว ไปเป็นทหารไปรบลาว แล้วกลับมาติดสามล้อใหม่” (สัมภาษณ์ นายทองสุข ศิริคุณ, 20 กรกฎาคม 2551)

เช่นเดียวกับนายมานิต ที่เคยประกอบอาชีพกรรมกรลงของมาก่อน แต่ประสบอุบัติเหตุขาหัก ทำให้ทำงานลงของต่อไปไม่ได้ จึงหันมาประกอบอาชีพติดสามล้อแทน

“เมื่อก่อนเป็นกรรมกร ก็หาได้คืออยู่ แต่เงินไม่เหลือ เพื่อนเยอะ พอติดล้อชนกับรถบัส ลุงขาหักเลยเป็นกรรมกรไม่ไหว ไปนอนอยู่โรงพยาบาล 3 เดือน เดินได้ แต่ลงของไม่ได้ เลยมาติดสามล้อ” (สัมภาษณ์ นายมานิต อุคมพันธ์, 20 มิถุนายน 2551)

ดังนั้นแม้ในความเข้าใจของคน โดยทั่วไปจะเห็นว่าผู้ประกอบอาชีพติดสามล้อและกรรมกรคืออาชีพเดียวกันเพราะสามารถเรียกใช้ผู้ประกอบอาชีพติดสามล้อให้ทำงานใด ๆ ก็ได้ แต่สำหรับผู้ประกอบติดสามล้อแล้ว อาชีพกรรมกรและอาชีพติดสามล้อค่อนข้างแตกต่างกัน กล่าวคือ งานกรรมกรใช้แรงงานหนักกว่า และปริมาณงานมีน้อย ในขณะที่การติดสามล้อสามารถทำได้ทุกวัน และใช้เรงน้อยกว่า

งานลงของ และงานรับจ้างทั่วไปไม่ได้มีทุกวัน งานลงของอาจจะจะมี 3-4 งานในหนึ่งเดือน รายได้จากการลงของตกเดือนละประมาณ 3,000 บาท แต่การรับจ้างลงของหมายถึงการเสียโอกาสในการรับลูกค้า เพราะการลงของมักจะใช้เวลาเพิ่มขึ้นกับงานที่รับมา ทำให้บางครั้งกลับมาออกสามล้อต่อไม่ทัน

3) อื่นๆ

จากตารางที่ 4.7 พบผู้ประกอบอาชีพติดสามล้อในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ เพียง 1 คนคือ นายมานิต ที่รับซื้อของเก่า นอกเหนือไปจากการออกสามล้อติด ทั้งนี้ในการประกอบอาชีพรับซื้อของเก่า ผู้ซื้อต้องมีทุนในการรับซื้อของเก่าตามบ้าน นายมานิตรับซื้อของเก่าเพราะลูกสาวและลูกเขยประกอบอาชีพนี้ จึงเป็นช่องทางสำหรับนายมานิตในการหารายได้เสริม รายได้จากการซื้อของเก่าจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับราคาของเก่าที่ขึ้นลงในตลาดรับซื้อของเก่าด้วย

“ลุงจะรับซื้อกระดาษจากลูกค้าประจำแล้วแต่ใครจะเรียกให้ไปรับ เพื่อนำกลับด้วยเมื่อเลิกงาน” (สัมภาษณ์ นายมานิต อุคมพันธ์, 20 มิถุนายน 2551)

นอกจากการรับซื้อของเก่าแล้ว นายมานิตยังรับทำไม้กวาดในเวลาว่างด้วย เพราะสุขภาพที่ไม่เอื้ออำนวยทำให้ไม่สามารถรับจ้างลงของเหมือนเพื่อนร่วมอาชีพได้ เมื่อส่งของให้ลูกค้าประจำหมดประมาณเวลา 10.00 น. ทำให้นายมานิตมีเวลาว่างในการทำไม้กวาดอีกด้วย

4.4.2.2 การปรับตัวในการใช้ชีวิตประจำวัน

นอกจากการปรับเปลี่ยนรูปแบบการประกอบอาชีพแล้ว ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อยังได้ปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินชีวิตเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์เศรษฐกิจในปัจจุบัน ดังนี้

1) ปรับการใช้จ่าย

เมื่อเทียบกับในอดีตแล้ว แม้รายได้จากการถีบสามล้อจะสูงขึ้น แต่ภาวะเศรษฐกิจปัจจุบันที่เข้าสู่ยุคข้าวยากหมากแพง รายจ่ายประจำวัน เช่น ค่าเช่ารถ ค่าข้าว ค่ากับข้าว ล้วนมีราคาสูงขึ้น ทำให้ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อจำเป็นต้องปรับรายจ่ายให้สอดคล้องกับรายรับที่ได้รับ ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อที่มีบ้านและรถสามล้อถีบเป็นของตนเอง จะช่วยทუნค่าใช้จ่ายในชีวิตประจำวันไปได้มาก ซึ่งโดยมากรายได้ที่ได้รับเพียงพอสำหรับใช้ในชีวิตประจำวันถ้าไม่มีเหตุที่ต้องใช้เงินฉุกเฉิน เช่น ในกรณีของนายสมควรที่มีบ้านเป็นของตนเอง แต่เช่ารถสามล้อถีบจากอู่บุญมี นายสมควรต้องรับภาระเลี้ยงดูแม่ที่ป่วยและน้องสาว รายได้เมื่อหักค่าเช่ารถสามล้อถีบแล้วเพียงพอสำหรับคนสามคนได้อย่างสบาย แต่ไม่มีเงินเก็บ เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินจึงค่อนข้างลำบาก นายสมควรเล่าว่า

“ปกติก็หากินได้อยู่ มีรายได้ทุกวัน มีขาประจำด้วย แต่ไม่มีค่าใช้จ่ายฉุกเฉิน อย่างตอนแม่ป่วย ก็ต้องเหมารถ ก็มีค่าเหมารถ มีค่าโรงพยาบาลอีก” (สัมภาษณ์ นายสมควร เกษมสวัสดิ์, 7 มิถุนายน 2550)

เช่นเดียวกับนายเฉลิมศักดิ์ ที่มีรายได้จากการถีบสามล้อเพียงวันละร้อยกว่าบาท พอสำหรับค่าใช้จ่ายในแต่ละวัน และค่าอาหารสำหรับให้ลูกไปโรงเรียน ซึ่งถ้าวันไหนรายได้้น้อยกว่านั้น จะทำให้ลูกไม่ได้ไปโรงเรียน

ในด้านของรายจ่ายสำหรับค่าที่อยู่อาศัยนั้น ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อส่วนใหญ่ที่ผู้ศึกษาพบล้วนมีบ้านเป็นของตนเอง ทำให้ทუნค่าใช้จ่ายในการเช่าบ้านลงได้มาก ทั้งนี้ ในกรณีที่ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อมาจากต่างอำเภอ ไม่มีบ้านญาติพี่น้องให้อาศัยได้ จำต้องเช่าบ้านอยู่ จะทำให้มีค่าใช้จ่ายในการเช่าบ้านเพิ่มขึ้น แต่อย่างไรก็ตามบ้านเช่าที่ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อเช่าอยู่มักจะมีราคาไม่แพง และคิดค่าเช่าเป็นรายวัน วันละ 30 บาท

2) การประกอบอาชีพทั้งสามีและภรรยา

ในอดีตผู้ประกอบอาชีพติดสามล้อที่มีครอบครัว มักจะให้ภรรยาอยู่บ้านดูแลบ้านและลูก แต่ในปัจจุบัน ด้วยภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มมากขึ้น การหารายได้เพียงคนเดียวทำให้รายได้ไม่เพียงพอสำหรับใช้จ่ายในครอบครัว ทั้งสองคนจึงต้องทำงานเพื่อหารายได้มาจุนเจือครอบครัว โดยฝ่ายชายประกอบอาชีพติดสามล้อ ในขณะที่ฝ่ายหญิงประกอบอาชีพขายของที่ตลาดแม่บ้าน หรือเก็บของเก่าขาย ดังเช่นกรณีของ นายเฉลิมศักดิ์ ภรรยามีอาชีพรับจ้างทั่วไปและทำขนมหวานขาย และในกรณีของนายคูสิต ภรรยามีอาชีพเก็บของเก่าขาย เป็นต้น นอกจากนี้ ผู้ประกอบอาชีพติดสามล้อที่ยังไม่ได้แต่งงาน มีแนวโน้มที่จะครองตัวเป็นโสด เนื่องจากกลัวว่ารายได้ที่หาได้จะไม่เพียงพอที่จะเลี้ยงครอบครัว และกลัวว่าฝ่ายหญิงจะรังเกียจตนเอง

3) สดการสังสรรค์

อาชีพติดสามล้อ เป็นอาชีพที่ต่างคนต่างทำ ค่อนข้างอิสระ เวลาเริ่มงานและเลิกงานในแต่ละคนไม่เท่ากัน โดยเฉพาะในรายที่มีลูกค้าขาประจำ เวลาเลิกงานขึ้นกับลูกค้าว่าส่งลูกค้าคนสุดท้ายหมดเมื่อใด ทำให้การพบปะสังสรรค์หลังเลิกงานไม่มีไปโดยปริยาย ไม่เหมือนกับอาชีพอื่นที่ต้องทำงานร่วมกัน ทำให้เกิดการสังสรรค์หลังเลิกงาน ซึ่งการสังสรรค์ที่นิยมทำกัน ได้แก่ การดื่มเหล้า ดังคำบอกเล่าของนายมานิต ที่เคยประกอบอาชีพกรรมกรมาก่อนที่จะมาประกอบอาชีพติดสามล้อ นายมานิตเล่าว่า

“เมื่อก่อนเป็นกรรมกร หลังเลิกงานก็กินเหล้ากัน แต่พอมาติดสามล้อ เลิกงานก็ไม่เจอใคร ต่างคนต่างทำ ส่งของลูกค้าขาประจำคนสุดท้ายเสร็จประมาณสิบโมง เลิกงานก็กลับบ้าน ไม่ได้กินเหล้า กลับบ้านก็ไปหาปลาข้าง ทำไม้กวาดขายบ้าง” (สัมภาษณ์ นายมานิต อุดมพันธ์, 20 มิถุนายน 2551)

จะเห็นได้ว่า การประกอบอาชีพติดสามล้อ ผู้ประกอบอาชีพนี้ค่อนข้างอิสระ มีความเป็นตัวของตัวเองสูง แม้จะรู้จักผู้ร่วมประกอบอาชีพคนอื่นๆ มีการเจรจา หยอกล้อกันบ้างหากเจอกัน รวมกลุ่มกันเล่นหมากระดานบ้าง แต่การทำงานที่ค่อนข้างเป็นเอกเทศ และช่วงเวลาเลิกงานที่ไม่ตรงกัน ทำให้เมื่อเสร็จงานของตนต่างคนจึงต่างแยกย้ายกันไป

โดยสรุปแล้ว สภาพของเทศบาลเมืองวารินชำราบและเทศบาลนครอุบลราชธานีที่แตกต่างกัน ส่งผลต่อลักษณะการประกอบอาชีพติดสามล้อที่แตกต่างกัน กล่าวคือ เนื่องจากสถานีรถไฟตั้งอยู่ในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ ในช่วงเทศกาลที่มีการส่งเสริมการท่องเที่ยว มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าสู่จังหวัดอุบลราชธานีเป็นจำนวนมาก ผู้ประกอบอาชีพติดสามล้อในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบจึงคาดหวังจากผู้โดยสารที่เดินทางมาทางรถไฟเพิ่มจากผู้โดยสาร

ในชุมชน โดยจอร์จอร์รับผู้โดยสารในบริเวณสถานีรถไฟ แต่นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเลือกโดยสารพาหนะอื่น เช่น รถรับจ้าง รถประจำทาง ในขณะที่บางกลุ่มมีบริษัททัวร์มารับ การรับนักท่องเที่ยวจึงไม่ได้เป็นทางเลือกในการปรับตัวของผู้ประกอบอาชีพอีกสามลือในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ

ในขณะที่เทศบาลนครอุบลราชธานี แม้จะมีทั้งโบราณสถานที่สำคัญหลายแห่ง และมีประเพณีเช่น ประเพณีเข้าพรรษา ประเพณีไหลเรือไฟ ที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวเข้าสู่ตัวจังหวัดเป็นจำนวนมาก แต่โดยมากนักท่องเที่ยวเหล่านั้นเดินทางมากับบริษัททัวร์ และบางส่วนนำรถส่วนตัวมาเอง การรับนักท่องเที่ยวจึงไม่ได้เป็นทางเลือกในการปรับตัวของผู้ประกอบอาชีพอีกสามลือในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี

ดังที่ได้กล่าวแล้วข้างต้น การท่องเที่ยวไม่ได้ส่งผลต่อการปรับตัวของผู้ประกอบอาชีพอีกสามลือ ผู้ประกอบอาชีพอีกสามลือทั้งในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี และเทศบาลเมืองวารินชำราบ จึงมีการปรับตัวที่คล้ายกัน กล่าวคือ การรับลูกค้าประจำ โดยผู้ประกอบอาชีพอีกสามลือที่มีโทรศัพท์มือถือจะได้เปรียบผู้ประกอบอาชีพอีกสามลือที่ไม่มีโทรศัพท์มือถือ เพราะลูกค้าสามารถติดต่อใช้งานได้ง่ายกว่า ในขณะที่ผู้ประกอบอาชีพอีกสามลือที่ไม่มีโทรศัพท์มือถืออาศัยการนัดหมายกับลูกค้าแทน นอกจากนี้ผู้ประกอบอาชีพอีกสามลือยังมีความยืดหยุ่นค่อนข้างสูงในการประกอบอาชีพ เพราะนอกจากการรับส่งผู้โดยสารแล้ว ยังสามารถรับงานเสริมอื่นๆ ได้ด้วย อาทิเช่น การลงของ การรับจ้างทั่วไป การรับซื้อของเก่า ทั้งนี้ขึ้นกับความขยันและความถนัดของแต่ละคน และสำหรับผู้ที่มิมีทุนทรัพย์และความคิดสร้างสรรค์มีการประกอบอาชีพเสริมอื่นๆ เช่น รับซื้อของเก่า ทำกระชังปลา เป็นต้น ในด้านรายจ่าย ผู้ประกอบอาชีพอีกสามลือคนใดที่มีบ้านเป็นของตนเองจะช่วยทุ่นรายจ่ายได้บ้าง ส่วนในกรณีที่ไม่มีบ้านเป็นของตนเอง จะมีค่าใช้จ่ายในส่วนนี้เพิ่มจากค่าใช้จ่ายรายวัน แต่ส่วนมากแล้วสำหรับผู้ประกอบอาชีพอีกสามลือรายได้ที่ทำได้มักจะเพียงพอสำหรับใช้วันต่อวัน หากมีเรื่องที่ต้องใช้เงินฉุกเฉิน เช่น ต้องเข้ารักษาตัวในโรงพยาบาล มักจะไม่มีเงินสำรองไว้ใช้จ่าย ต้องแก้สถานการณ์เฉพาะหน้าไป

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษา เรื่อง นโยบายการพัฒนาของรัฐที่มีผลกระทบต่อผู้ประกอบการอาชีพติดสามล้อในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ และเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี ระหว่าง พ.ศ. 2538 - พ.ศ. 2548 โดยใช้กรอบแนวคิด เรื่อง นโยบายการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและด้านการท่องเที่ยวของรัฐที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการอาชีพติดสามล้อ ผลกระทบของการทำให้ทันสมัยและการกลายเป็นเมืองที่ส่งผลกระทบต่อรูปแบบการปรับตัวของผู้ประกอบการอาชีพติดสามล้อ และรูปแบบการปรับตัวของผู้ประกอบการอาชีพติดสามล้อ โดยศึกษาผู้ประกอบการอาชีพติดสามล้อในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ จำนวน 5 คน และ ผู้ประกอบการอาชีพติดสามล้อในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานีจำนวน 5 คน ทั้งนี้ผู้ศึกษาได้สรุปผลที่ได้จากการศึกษาโดยแบ่งออกเป็น 3 หัวข้อ ดังนี้

5.1.1 นโยบายการพัฒนาของรัฐทางด้านเศรษฐกิจและด้านการท่องเที่ยวที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการอาชีพติดสามล้อ

การศึกษาพบว่า ไม่มีนโยบายรัฐที่กล่าวถึงสามล้อติดโดยตรง แต่มีนโยบายรัฐทางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการอาชีพติดสามล้อทางอ้อม กล่าวคือ นโยบายทางด้านเศรษฐกิจนับตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 1 เป็นต้นมา รัฐส่งเสริมให้มีการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานทั้ง ถนน น้ำประปา ไฟฟ้า ในจังหวัดที่สำคัญในแต่ละภูมิภาค รวมถึงจังหวัดอุบลราชธานี เพื่อรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจในอนาคต เมื่อมีถนนเกิดขึ้น ทำให้การเดินทางเข้าสู่ตัวเมืองอุบลราชธานี ซึ่งเป็นแหล่งงานสามารถทำได้ง่ายขึ้น แรงงานจึงอพยพเข้าสู่เมืองเพื่อหางานทำและเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีกว่า เมื่องานในระบบการจ้างงานไม่เพียงพอสำหรับทุกคน งานนอกระบบ เช่น อาชีพติดสามล้อ จึงเป็นงานที่รองรับแรงงานส่วนเกินเหล่านั้น

นอกจากนี้ผลของแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 1 จนถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 ได้ส่งผลให้โครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศเปลี่ยนแปลงไป จากการพึ่งภาคการเกษตรมาเป็นพึ่งพาภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการที่ได้ขยายตัวเพื่อรองรับการเติบโตของการท่องเที่ยวที่กลายเป็นอีกรายได้หลักของประเทศ ทางเลือกในการประกอบอาชีพจึงเพิ่มขึ้น ประกอบกับอาชีพติดสามล้อเริ่มไม่เป็นที่นิยมเหมือนเช่นในอดีต ส่งผลให้แทบไม่มีผู้ประกอบการ

อาชีพถือสามล้อรายใหม่เข้าสู่อาชีพ ผู้ที่ยังคงประกอบอาชีพถือสามล้อ มักได้แก่ คนสูงอายุที่ประกอบอาชีพนี้มานาน 20 ปีขึ้นไปที่ไม่สามารถเข้าสู่อาชีพอื่นได้ ในขณะที่คนในวัยหนุ่มสาวมีทางเลือกในการประกอบอาชีพมากขึ้น ทั้งจากปริมาณงานที่มากขึ้น และการศึกษาที่สูงขึ้น ส่งผลให้คนเข้าสู่อาชีพถือสามล้อลดลงโดยปริยาย

อาชีพถือสามล้อในมุมมองของรัฐในปัจจุบันจึงเป็นอาชีพสำหรับคนยากจนทั่วไป ไม่มีกฎหมายเฉพาะมาควบคุม เพียงแต่ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทั่วไป ทั้งที่แต่เดิมอาชีพนี้เคยเป็นอาชีพสงวนสำหรับคนไทย และมีการจำกัดปริมาณการจดทะเบียนสามล้อถีบในแต่ละจังหวัดด้วย อาชีพนี้จึงถูกละเลยจากภาครัฐ จนกระทั่งกระแสการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม และเชิงอนุรักษ์เริ่มเป็นที่นิยม หลาย ๆ จังหวัดรวมถึงจังหวัดอุบลราชธานี ได้จัดโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยใช้สามล้อถีบเป็นพาหนะในการเดินทาง เช่น “โครงการจักรยานสามล้อท่องเที่ยว สรงน้ำพระสักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์ 9 วัด” ของจังหวัดอุบลราชธานี แต่โครงการนี้มีอยู่เพียง 2 ปี ระหว่าง พ.ศ. 2549- พ.ศ. 2550 ก่อนที่จะยกเลิกไปเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงผู้บริหาร การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เขต 2 นโยบายการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ของรัฐจึงไม่สามารถดึงดูดคนเข้าสู่อาชีพนี้ได้ เพราะการประกอบอาชีพถือสามล้อในระยะแรกมีรายได้ไม่แน่นอน โดยเฉพาะในรายที่ไม่มีขาประจำ

5.1.2 ผลกระทบของการทำให้ทันสมัยและการกลายเป็นเมืองที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบอาชีพถือสามล้อ

สามล้อถีบเข้าสู่จังหวัดอุบลราชธานีตั้งแต่ช่วงเวลาประมาณ พ.ศ. 2476-พ.ศ. 2490 และใน พ.ศ. 2502 มีการออกพระราชบัญญัติห้ามสามล้อถีบวิ่งในเขตพระนคร โดยมีสาเหตุมาจากการที่เห็นว่าสามล้อถีบเป็นตัวสะท้อนถึงความถลำหลังไม่ทันสมัยของกรุงเทพมหานคร เป็นสิ่งกีดขวางการจราจรที่เริ่มคับคั่งขึ้น และเพื่อป้องกันการอพยพเข้าสู่เขตพระนครของชาวอีสานเพื่อประกอบอาชีพนี้ สามล้อถีบจากเขตพระนครจึงกระจายตัวออกสู่ต่างจังหวัดรวมถึงจังหวัดอุบลราชธานี ปริมาณสามล้อถีบในจังหวัดอุบลราชธานีจึงมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นนับตั้งแต่นั้นมา

การเข้ามาของสามล้อถีบในยุคแรกนั้นสะท้อนให้เห็นถึงความทันสมัยของเมืองเนื่องจากในสมัยนั้น การเดินทางไปตามชนบทยังใช้เกวียนเทียมวัว หรือสัตว์อื่นเช่นม้า ลา สำหรับลากรรต สามล้อถีบจึงเป็นสิ่งที่ทันสมัยในยุคนั้น มีผู้เข้าสู่อาชีพนี้เป็นจำนวนมากเนื่องจากรายได้ดี จุดสูงสุดของอาชีพถือสามล้อในจังหวัดอุบลราชธานี คือช่วงระหว่าง พ.ศ. 2514-พ.ศ.2518 ซึ่งเป็นช่วงที่มีการเข้ามาตั้งฐานทัพของกองทัพอเมริกันในบริเวณกองบิน 21 ในปัจจุบัน เนื่องจากค่ายทหารอเมริกันตั้งอยู่บริเวณชายขอบของตัวเมืองอุบลราชธานีในขณะนั้น สามล้อถีบจึงเหมาะสำหรับการเดินทางเข้าไปในเมืองในระยะทางสั้นๆ หากต้องการเดินทางไกล ผู้โดยสารจะใช้บริการ

รถโดยสารแทน สามล้อถีบจึงเป็นที่นิยมกันมากในหมู่ทหารอเมริกัน นอกจากทหารอเมริกันจะเป็น
ถูกค้าประจำของผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อแล้ว ผู้ที่ทำงานในฐานะแท็กซี่ และคนทั่วไปทุกเพศทุกวัย
ยังนิยมใช้บริการสามล้อถีบเช่นกันเพราะ ราคาส่งถึงที่หมาย มีราคาถูกกว่ารถแท็กซี่ อีกทั้งในยุคนั้นทางเลือก
ในการเดินทางไม่หลากหลายมีเพียงรถเมล์ที่จอดรับส่งผู้โดยสารเป็นจุดๆ และรถสามล้อถีบ เท่านั้น

อาชีพถีบสามล้อเริ่มเข้าสู่ยุคถดถอยนับตั้งแต่การถอนฐานทัพอเมริกันออกจาก
จังหวัดอุบลราชธานี เพราะเมื่อฐานทัพถูกยุบ กิจการ ห้างร้าน สถานบันเทิงต่างๆซบเซาลง เมื่อไม่มี
งานคนที่อพยพเข้ามาทำงานในเขตเทศบาลเมืองอุบลราชธานีในระหว่างนั้น บางส่วนจำต้องอพยพ
กลับภูมิลำเนาเดิม เช่นเดียวกับผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อ เมื่อจำนวนลูกค้าลดน้อยลงผู้ประกอบ
อาชีพนี้หลายคนจึงออกจากอาชีพนี้ไป

อย่างไรก็ตามนับตั้งแต่ พ.ศ. 2518 เป็นต้นมา แม้การขยายตัวของจังหวัด
อุบลราชธานีจะหยุดชะงักลงเนื่องจากการถอนฐานทัพอเมริกัน แต่เมื่อเวลาผ่านไปการขยายตัวของ
เศรษฐกิจได้เติบโตขึ้นอีกครั้ง จากนโยบายของภาครัฐที่ส่งเสริมให้จังหวัดอุบลราชธานีเป็นเมือง
หลักในการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 4
การขยายตัวของจังหวัดอุบลราชธานี ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้ออย่างหลีกเลี่ยง
ไม่ได้ กล่าวคือ การขยายตัวของเมือง ส่งผลให้การเดินทางไปรอบนอกโดยสามล้อถีบเป็นไปด้วย
ความล่าช้า และไม่สะดวกสบาย สามล้อถีบจึงกลายเป็นพาหนะรับส่งคนเฉพาะในเขตชุมชนเมือง

ใน พ.ศ. 2538 รัฐใช้นโยบายทางการท่องเที่ยวเชิงสังคมและวัฒนธรรมเพื่อ
กระตุ้นเศรษฐกิจ โดยได้มีการประกาศให้ พ.ศ. 2538 เป็นปี Amazing Thailand จากนโยบายนี้ได้
ส่งเสริมให้ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อถีบเป็นส่วนหนึ่งในการส่งเสริมการท่องเที่ยวดังกล่าว โดยให้
ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อถีบติดป้ายโฆษณาเชิญชวนเที่ยวไทย เพื่อให้สามล้อถีบซึ่งเป็นอาชีพดั้งเดิม
คงอยู่ได้ ต่อมาได้เกิดวิกฤตเศรษฐกิจใน พ.ศ. 2540 รัฐยังคงหันมาใช้นโยบายการท่องเที่ยวเพื่อเป็น
การกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากประเทศไทยมีต้นทุนด้านสังคมและ
วัฒนธรรมที่สามารถนำมาทำเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญในภาวะวิกฤตเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง
การท่องเที่ยวเชิงสังคมและวัฒนธรรมในแต่ละท้องถิ่นเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวที่สนใจในวิถีชีวิต
ดั้งเดิมมาเที่ยว จังหวัดอุบลราชธานีซึ่งเป็นจังหวัดที่รองรับนโยบายดังกล่าว จึงส่งผลให้มีการ
ส่งเสริมให้ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อถีบเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในการท่องเที่ยวของจังหวัดในช่วง
ระหว่าง พ.ศ. 2549-2550 จากนโยบายนี้ จึงส่งผลต่อผลกระทบในการปรับตัวของผู้ประกอบอาชีพ
ถีบสามล้อ ซึ่งผู้ศึกษาจะกล่าวถึงในประเด็นถัดไป

5.1.3 รูปแบบการปรับตัวของผู้ประกอบอาชีพติดสามล้อ

ผู้ประกอบอาชีพติดสามล้อที่ยังคงประกอบอาชีพนี้อยู่ มีการปรับตัวเพื่อให้สามารถคงอยู่ได้ในสังคมเมือง จากการศึกษาพบว่า การปรับตัวของผู้ประกอบอาชีพติดสามล้อ มี 2 ด้าน คือ การปรับตัวในการประกอบอาชีพ และการปรับตัวในการดำรงชีวิต โดยผู้ศึกษาได้แบ่งการศึกษาออกเป็น การปรับตัวของผู้ประกอบอาชีพติดสามล้อในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ และการปรับตัวของผู้ประกอบอาชีพติดสามล้อในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี ดังนี้

5.1.3.1 การปรับตัวของผู้ประกอบอาชีพติดสามล้อในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ

ในเฉพาะเขตเทศบาลวารินชำราบที่เป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟ แหล่งรายได้ของผู้ประกอบอาชีพติดสามล้อจะมีความคาดหวังต่อนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยทางรถไฟสู่จังหวัดอุบลราชธานีจากการส่งเสริมการท่องเที่ยวของรัฐ แต่พบว่า บรรดานักท่องเที่ยวไม่ใช้บริการสามล้อติดที่จอดรอรับผู้โดยสารบริเวณสถานีรถไฟ เพราะมีรถโดยสารอื่นๆ เช่น รถรับจ้างทั่วไป รถจากบริษัททัวร์ เป็นต้น มารอรับผู้โดยสารอยู่แล้ว การรับนักท่องเที่ยวจึงไม่ได้เป็นทางเลือกในการปรับตัวของผู้ประกอบอาชีพติดสามล้อ ผู้ประกอบอาชีพติดสามล้อในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบจึงมีการปรับตัวในการประกอบอาชีพ โดยการรับลูกค้าขาประจำ ซึ่งจะทำให้มีรายได้ที่แน่นอนในแต่ละวัน เพราะลูกค้าขาจร งานลงของ งานรับจ้างทั่วไป ล้วนไม่แน่นอนทั้งในด้านรายได้และเวลางาน นอกจากนี้เนื่องจากเทศบาลเมืองวารินชำราบยังมีความเป็นเมืองน้อยกว่าเทศบาลนครอุบลราชธานี แม้จะมีรถโดยสารที่ใช้เทคโนโลยีใหม่ เช่น รถสามล้อเครื่องรับจ้าง รถจักรยานยนต์รับจ้าง มาให้บริการ แต่ก็ยังคงมีผู้นิยมโดยสารสามล้อติดอยู่ไม่น้อย เพราะมีราคาที่ย่อมเยากว่ารถโดยสารประเภทอื่น โดยผู้ประกอบอาชีพติดสามล้อเลือกที่จะจอดรอรับลูกค้าเป็นจุดๆ ตามจุดที่มีผู้คนหนาแน่น เช่น ตลาดสด ธนาคาร หน้าโรงเรียน บริเวณสถานีรถไฟ เป็นต้น แทนการวิ่งหาลูกค้า เพราะการมีจุดจอดประจำจะทำให้ลูกค้ารู้จุดที่แน่นอนในการเรียกใช้บริการ

ในด้านการปรับตัวในการดำเนินชีวิต ผู้ประกอบอาชีพติดสามล้อลดการใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น เช่น การเล่นหวย การดื่มเหล้า การสูบบุหรี่ ลง ในกรณีที่ผู้ประกอบอาชีพติดสามล้อมีครอบครัว ทั้งสามีและภรรยาจะประกอบอาชีพทั้งคู่เพื่อเพิ่มรายได้ ไม่เหมือนในอดีตที่ฝ่ายชายเป็นคนหาเลี้ยงครอบครัวในขณะที่ฝ่ายหญิงเป็นแม่บ้านเพียงอย่างเดียว ในขณะที่ผู้ประกอบอาชีพติดสามล้อที่เป็นโสดมีแนวโน้มที่จะไม่แต่งงานเพราะเกรงว่าจะไม่สามารถหาเลี้ยงครอบครัวได้

5.1.3.2 การปรับตัวของผู้ประกอบอาชีพติดสามล้อในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี

ผู้ประกอบอาชีพติดสามล้อในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี มีการปรับตัวเช่นเดียวกับผู้ประกอบอาชีพติดสามล้อในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ กล่าวคือ การมีลูกค้า

ขาประจำ เพื่อให้ได้รายได้ที่แน่นอน มีการรับงานอื่นๆ เช่น งานลงของ งานรับจ้างทั่วไป และมีจุด
จุดประจำ แต่โดยมากหลังจากตลาดเช้าเลิก ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อก็จะเลิกงานด้วย เพื่อกลับบ้าน
ไปพักผ่อนเนื่องจากเริ่มงานตั้งแต่ 3.00 น. ในบางรายมีอาชีพเสริมอื่น เช่น การเลี้ยงปลากระชัง
เป็นต้น ทั้งนี้ขึ้นกับทุนทรัพย์ และความคิดริเริ่มของแต่ละคน

เนื่องจากเทศบาลนครอุบลราชธานีมีความเป็นเมืองสูงกว่าเทศบาลเมือง
วารินชำราบ การขยายตัวของเมืองออกไปรอบนอก และการเพิ่มเส้นทางการจราจร อีกทั้งปริมาณรถ
ที่เพิ่มขึ้น ล้วนเป็นอุปสรรคต่อการประกอบอาชีพถีบสามล้อ ทำให้ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อ
ให้บริการได้ในช่วงสั้นๆ โดยเฉพาะในบริเวณที่เป็นชุมชนเมือง ไม่เหมือนเขตเทศบาลเมืองวารินชำ
ราบที่ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อสามารถให้บริการได้ในบริเวณที่กว้างกว่า แต่การที่เทศบาลนคร
อุบลราชธานีมีแหล่งท่องเที่ยว และเคยมีการจัดโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางสามล้อถีบ ผู้
ประกอบอาชีพถีบสามล้อที่เคยเข้าร่วมโครงการกับททท. และผ่านการอบรมความรู้เบื้องต้นในการ
รับนักท่องเที่ยว รวมถึงผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อที่มีความรู้เรื่องแหล่งท่องเที่ยวเหล่านั้น จึง
สามารถรับลูกค้าที่เป็นนักท่องเที่ยว โดยคิดอัตราค่าบริการ 200 บาทต่อครั้ง ผู้ประกอบอาชีพถีบสาม
ล้อในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานีที่ต้องการมีรายได้เพิ่มจากนักท่องเที่ยว จึงต้องศึกษาเรื่องแหล่ง
ท่องเที่ยวเพิ่มเติมเพื่อที่จะได้แนะนำให้แก่นักท่องเที่ยวได้

5.2 อภิปรายผล

จากผลการศึกษาข้างต้นสะท้อนให้เห็นถึงแนวคิดการทำให้ทันสมัยซึ่งเป็นพื้นฐานของ
นโยบายการพัฒนาของภาครัฐ ที่นอกจากจะส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมืองแล้ว ยังส่งผลต่อการ
ประกอบอาชีพถีบสามล้อ ดังนี้

นโยบายทางด้านเศรษฐกิจของภาครัฐนับตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 1
(2504-2509) จนถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 (2544-2549) ส่งผลต่อการ
กลายเป็นเมืองของจังหวัดอุบลราชธานี โดยมีการเปลี่ยนแปลงทั้งในโครงสร้างทางเศรษฐกิจของ
จังหวัดจากภาคการเกษตร สู่ภาคอุตสาหกรรม ธุรกิจและบริการ และเกิดการขยายตัวของชุมชน และ
ภาคธุรกิจ จึงดูทำให้เกิดการอพยพเข้ามาทำงานในเมือง ประจวบกับการเข้ามาของใช้พื้นที่บริเวณ
กองบิน 21 ในปัจจุบันเพื่อตั้งฐานทัพอเมริกันในระหว่าง พ.ศ. 2514-พ.ศ. 2518 ส่งผลให้เศรษฐกิจ
จังหวัดอุบลราชธานีขยายตัวอย่างรวดเร็ว ในระหว่างนั้นยังเกิดอาชีพใหม่ๆขึ้น โดยเฉพาะอาชีพใน
ภาคบริการ เช่น อาชีพโสเภณี บังกะโล ห้องเช่า บาร์ สามล้อถีบ เป็นต้น สอดคล้องกับ ปรียา
สุวรรณบุปผา (อ้างใน อารักษ์ หาญสันเทียะ, อ้างแล้ว) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่ทำให้เกิดแรงผลักดันจาก
ชนบทเข้าสู่เมืองว่า เกิดจากเมืองมีเศรษฐกิจดีกว่าชนบท มีรายได้สูงกว่า ในขณะที่ในชนบทมี

ปัจจัยพื้นฐานในการครองชีพค่อนข้างต่ำ เมืองถูกมองว่าเป็นสิ่งที่เลิศจู มีทุกอย่าง มีงานทำ มีสิ่งอำนวยความสะดวกสบาย การเดินทางเข้าสู่จังหวัดอุบลราชธานีในขณะนั้นเริ่มสะดวกสบายจากการปรับปรุงถนนหนทางของภาครัฐเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ทำให้มีการอพยพเข้ามาทำงานในจังหวัดอุบลราชธานีเพิ่มมากขึ้น

แต่อย่างไรก็ตามเมื่อเมืองมีการขยายตัวมากขึ้น มีการรับความทันสมัยจากภายนอกเข้ามา มากขึ้น ดังที่ ไพโรจน์ คงทวีศักดิ์ (2543) ได้กล่าวถึงผลกระทบของการกลายเป็นเมืองว่า การกลายเป็นเมืองนำความเปลี่ยนแปลงมาสู่ “ผู้คน” ที่ดำเนินชีวิตอยู่บนพื้นที่แห่งนั้นในรูปของการเปลี่ยนแปลงในวิถีชีวิต แนวคิด ค่านิยม ทัศนคติ เช่นเดียวกับจังหวัดอุบลราชธานี เมื่อมีการขยายตัวทั้งในด้านเศรษฐกิจและความเป็นเมืองมากขึ้น มีการขยายเขตเทศบาลนครอุบลราชธานีสองครั้ง ใน พ.ศ. 2499 และ พ.ศ. 2524 และขยายเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบสองครั้ง ใน พ.ศ. 2509 และ พ.ศ. 2534 ส่งผลให้สภาพชุมชน และวิถีการดำเนินชีวิตในชุมชนทั้งสองเปลี่ยนไป โดยเฉพาะในด้านการเดินทางไปมา การเดินทางโดยสามล้อถีบเสื่อมความนิยมลงเพราะมียานพาหนะอื่นๆ ที่ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยกว่าเข้ามา อันได้แก่ รถสามล้อเครื่อง รถยนต์ และรถจักรยานยนต์ ที่สะดวกกว่า รวดเร็วกว่า ทันสมัยกว่า เข้ามาแทนที่ อีกทั้งเมื่อเศรษฐกิจขยายตัวมากขึ้นทำให้มีการจ้างงานมากขึ้น ทัศนคติอันตระการ (2540) ได้สรุปถึงปัจจัยที่สนับสนุนให้เกิดการปรับเปลี่ยนอาชีพว่า ได้แก่ ปัจจัยที่เป็นแรงดึงดูด ผลักดัน และสนับสนุนทั้งทางสังคม วัฒนธรรม เศรษฐกิจและการศึกษา เช่น ค่านิยมใหม่ในเรื่องอาชีพ การครอบงำของลัทธิบริโภคนิยม การศึกษาที่สูงขึ้น แหล่งข้อมูลข่าวสาร การได้รับความช่วยเหลือพื้นฐานและโอกาส เป็นต้น เช่นเดียวกันผู้ประกอบการอาชีพถีบสามล้อที่สามารถหางานที่มีรายได้ที่แน่นอนกว่าจากอาชีพที่หลากหลายขึ้นได้ จึงออกจากอาชีพนี้ไป ส่งผลให้ผู้ที่ยังคงอยู่ในอาชีพนี้ลดลง และด้วยค่านิยมในการประกอบอาชีพที่เปลี่ยนไป การศึกษาที่สูงขึ้น มีทางเลือกในการประกอบอาชีพมากขึ้น ทำให้อาชีพถีบสามล้อกลายเป็นทางเลือกสุดท้ายที่จะถูกเลือก

นโยบายการท่องเที่ยวเริ่มเข้ามามีบทบาทมากขึ้นหลังจากรายได้จากการท่องเที่ยวกลายเป็นรายได้หลักของประเทศ ได้มีการประกาศให้ พ.ศ. 2538 เป็นปีแห่งการท่องเที่ยวไทย หรือที่รู้จักกันในนาม “Amazing Thailand” หลังจากประเทศไทยประสบกับภาวะวิกฤตทางเศรษฐกิจ ใน พ.ศ. 2540 มีการรณรงค์การใช้วิถีชีวิตแบบพอเพียง เช่นเดียวกับการท่องเที่ยวที่หันมาให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม มากขึ้น มีการจัดโครงการการท่องเที่ยวที่ชูวัฒนธรรมวิถีชีวิตดั้งเดิมของแต่ละท้องถิ่นมาเป็นจุดขาย ซึ่งจังหวัดอุบลราชธานีได้จัดโครงการ จักรยานสามล้อท่องเที่ยว สรงน้ำพระ 9 วัด ขึ้นในช่วงเทศกาลสงกรานต์เป็นเวลาต่อเนื่องกัน 2 ปี ใน พ.ศ. 2549-พ.ศ. 2550 เพื่อเป็นโครงการนำร่อง โดยมีการคัดเลือกผู้ประกอบการอาชีพถีบสามล้อที่อายุไม่เกิน 50 ปี

บุคลิกและการแต่งกายสุภาพ เรียบร้อย เพื่อเข้าร่วมโครงการนี้ ทำให้เกิดการตื่นตัวในหมู่ผู้ประกอบการ อาชีพติดสามล้ออยู่ระยะหนึ่ง แต่โครงการนี้ไม่ได้รับการตอบรับจากบริษัทท่องเที่ยว แต่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงผู้อำนวยการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เขต2 โครงการนี้ก็ถูกยกเลิกไป และแม้จะมีนักท่องเที่ยวเข้ามาในตัวจังหวัดอุบลราชธานีมากขึ้น แต่โดยมากมักจะเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว หรือมากับบริษัททัวร์ที่มีรถรองรับ ทำให้มีนักท่องเที่ยวส่วนน้อยที่ใช้บริการผู้ประกอบการอาชีพติดสามล้อ

ลักษณะการปรับตัวของผู้ประกอบอาชีพติดสามล้อทั้งในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี และเทศบาลเมืองวารินชำราบ มีลักษณะที่คล้ายกัน กล่าวคือ เพื่อให้สามารถคงอยู่ได้ท่ามกลาง กระแสความทันสมัยของเมือง และภาวะค่าครองชีพสูงอย่างในปัจจุบัน ผู้ประกอบอาชีพติดสามล้อ มีการปรับเปลี่ยนตัวเองให้มีความยืดหยุ่นในการประกอบอาชีพมากขึ้น โดย มีการรับลูกค้าขาประจำ และมีจุดจอดประจำแทนการวิ่งหาลูกค้า นอกเหนือจากการประกอบอาชีพติดสามล้อแล้ว ยังรับจ้างทั่วไป และในรายที่มีทุนทรัพย์ได้มีการลงทุน เช่น การเลี้ยงปลากระชัง การรับซื้อของเก่า เป็นต้น และเนื่องจากเทศบาลนครอุบลราชธานีมีสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญหลายแห่ง ตามที่เคยมีโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยสามล้อติดที่แม้จะถูกยกเลิกไปแล้ว แต่ก็ยังมีนักท่องเที่ยวที่ยังสนใจอยู่บ้าง ผู้ประกอบอาชีพติดสามล้อในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานีจึงต้องมีการเตรียมพร้อม หาความรู้เพื่อที่จะได้แนะนำนักท่องเที่ยวเหล่านั้นได้

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

เพื่อให้อาชีพติดสามล้อซึ่งเป็นหนึ่งในอาชีพเก่าแก่ของสังคมไทยที่มีอายุถึง 62 ปี สามารถคงอยู่ต่อไป จึงควรมีการจัดการช่วยเหลือกลุ่มผู้ประกอบการอาชีพติดสามล้อ ดังนี้

5.3.1.1 ส่งเสริมให้คนรุ่นใหม่เข้ามาประกอบอาชีพนี้เพื่อเป็นการอนุรักษ์อาชีพนี้

5.3.1.2 ควรมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวที่สนับสนุนต่อการอนุรักษ์อาชีพติดสามล้อที่ชัดเจนและต่อเนื่อง

5.3.1.3 จัดสวัสดิการ เช่น ช่วยค่ารักษาพยาบาล มีเบี้ยเลี้ยงผู้สูงอายุ ให้แก่ผู้ประกอบการอาชีพติดสามล้อ

5.3.2 ข้อเสนอแนะในการศึกษาคั้งต่อไป

ในการศึกษาคั้งนี้ยังขาดประเด็นในเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการอาชีพติดสามล้อและชุมชนเมือง ซึ่งน่าจะเป็นหัวข้อที่น่าสนใจในการศึกษาคั้งต่อไป

เอกสารอ้างอิง

เอกสารอ้างอิง

- กัญญารัตน์ อันตระกูล. การปรับเปลี่ยนอาชีพของเกษตรกรในชุมชนกิ่งเมืองกิ่งชนบท.
วิทยานิพนธ์ปริญญาศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการศึกษานอกระบบ :
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2540.
- จำนง อดิวัฒน์สิทธิ์ และคณะ. สังคมวิทยา. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัย
เกษตรศาสตร์, 2549.
- จุฑามณี สมบูรณ์สุทธิ. กระบวนการเข้าสู่อาชีพ การปรับตัว การเอาตัวรอดของหญิงชราชบทาน
ในสังคมเมือง. วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสตรีศึกษา :
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2547.
- ณัฐจิรา กาญจนศิลป์. การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของจังหวัดนครราชสีมา พ.ศ. 2500-2540.
วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต : มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2546.
- ณัฐทรชนม์ สิริโชคสกุล. “สามล้อถีบ เอกลักษณ์คู่คนไทย หวันอนาคต ถูกเบียดตกขอบ
จนสูญหาย”, <http://www.pop.co.th>. 4 กันยายน, 2548.
- ดารณี ถวิลพิพัฒน์กุล. กระบวนการเป็นเมืองกับการเปลี่ยนแปลงทางสังคมในประเทศกำลังพัฒนา.
กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549.
- แบ-กบาล (นามแฝง). “1 ทางเลือก ของ 3 ล้อ”, เวกอ็อป, 1, 3 (มีนาคม 2549) : 22-23.
- ปณิธิ สุขสมบูรณ์. เครือข่ายทางสังคมและการแสวงหาทางเลือกของแม่ค้าหาบเร่แผงลอย
ในชุมชนนางเลิ้ง กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาสังคมวิทยาและ
มนุษยวิทยามหาบัณฑิต สาขาวิชาสังคมวิทยา : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2545.
- ปรีชา สุรินทร์พันธุ์. สังคมวิทยาและมานุษยวิทยานคร. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย, 2545.
- ปรีชา ผ่องเจริญกรุง. การส่งเสริมรถสามล้อแรงคนเพื่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ในเมืองเชียงใหม่.
การค้นคว้าอิสระปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ :
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2542.
- ไพโรจน์ คงทวีศักดิ์ และคณะ. แนวความคิดพื้นฐานทางสังคมและวัฒนธรรม. เชียงใหม่ :
นพบุรีการพิมพ์, 2543.
- วิรัช รัชนิภาวรรณ. หลักการพัฒนาชุมชน ชุมชนประยุกต์. กรุงเทพมหานคร : โอเดียนสโตร์,
2532.

เอกสารอ้างอิง (ต่อ)

- วิทยากร เชียงกุล และพรภิรมณ์ เอี่ยมธรรม. อธิบายศัพท์ ปรัชญาการเมืองและสังคม.
กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์สายธาร, 2547.
- สมศรี ชัยวณิชยา. นโยบายการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือของรัฐบาลไทยระหว่าง
พ.ศ. 2494-2519. วิทยานิพนธ์ปริญญาปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ :
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548.
- สายพิน มะโนรัตน์. นวัตกรรมแห่งการเรียนรู้. <http://gotoknow.org/blog/saiphin/42278>.
22 มิถุนายน, 2551.
- สุนันทา สุวรรณโณคม และคณะ. ความสัมพันธ์ระหว่างความเป็นเมืองกับการพัฒนาประเทศ.
กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. “บัญชีประชาชาติ”,
<http://www.nesdb.go.th>. 22 สิงหาคม, 2549.
- อภิศักดิ์ ไผ่ทองคำ. “มหานคร กรุงเทพฯ : วิพากษ์ทฤษฎีสู่ภาคปฏิบัติของการพัฒนาเมือง”,
วารสารศูนย์บริการวิชาการ. 11 (3) ; กรกฎาคม-กันยายน, 2546.
- อรทัย จรุงทรัพย์พาณิชย์. การปรับตัวของกลุ่มอาชีพผู้ใช้แรงงานในชุมชนเมือง. วิทยานิพนธ์ปริญญา
ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการศึกษานอกระบบ : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2543.
- อาร์ักษ์ หาญสันเทียะ. “คนถือสามล้อในกระแสการพัฒนา”, ใน สุมาลี ไชยสุกรากุล,
บรรณาธิการ. คนทุกข์เมือง. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์เดือนตุลา, 2547.
- อิสริยา นิติตัมภ์ประภาส. เส้นความยากจน. [http://poverty.nesdb.go.th/poverty_new/
nesdb/2476/index.html](http://poverty.nesdb.go.th/poverty_new/nesdb/2476/index.html). 24 พฤษภาคม 2552.
- อ้อยใจ นามวงศ์. การรวมกลุ่มอาชีพสามล้อถีบเพื่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ในเขตอำเภอเมือง
จังหวัดเชียงใหม่. การค้นคว้าอิสระปริญญาศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชา
อาชีวศึกษา : บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2545.
- วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. “เทศบาลนคร”, <http://th.wikipedia.org>. 9 พฤศจิกายน 2551.
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. “สถานการณ์ความยากจนในประเทศไทย”,
Poverty Reduction in Thailand. <http://www.tdri.or.th/poverty/index.htm>.
23 กันยายน 2549.
- John Ellis. “Written Memories part 3”, www.cohojohn.tripod.com. January 3, 2009.
- P. W. Preston. Development Theories An Introduction. Cornwall : T.J. Press Limited, 1996.

เอกสารอ้างอิง (ต่อ)

William Outhwaite and Tom Bottomon. The Blackwell Dictionary of Twentieth-Century Social Thought. Cornwall : T.J. Press (Padton) Ltd., 1994.

Wikipedia. “Urbanization”, <http://en.wikipedia.org/wiki/urbanization>.
September 12, 2006.

Linda Sorensen. “Modernization and the Third World”, Global Studies Capstone Portfolio Project. http://the_imperfect_planet.tripod.com/sorensenportfolio/id10.html.
November 26, 2006.

ภาคผนวก

แนวคำถาม- ผู้ประกอบอาชีพสามล้อ

1. ชื่อ
2. อายุ
3. สถานะภาพ
โสด สมรส ม้าย
ในกรณีที่สมรส อาชีพของกลุ่มสมรส
4. จำนวนบุตร
5. ภูมิลำเนา
6. อาชีพเดิมก่อนที่จะมาเป็นคนถีบสามล้อ
7. สาเหตุที่เลือกประกอบอาชีพนี้
8. รายได้จากการประกอบอาชีพเดิม
รายได้จากการประกอบอาชีพคนถีบสามล้อ
9. รายได้จากการถีบสามล้อ เทียบในอดีตกับปัจจุบัน (ย้อนหลังประมาณ 10 ปี)
จำนวนลูกค้าที่มาใช้บริการ
10. เริ่มเข้าสู่อาชีพถีบสามล้อปีไหน
11. สาเหตุที่เลือกเข้ามาประกอบอาชีพคนถีบสามล้อในจังหวัดอุบลราชธานี
12. เป็นเจ้าของรถสามล้อถีบเอง หรือ เช่า
13. การเปลี่ยนแปลงของเมืองกระทบต่อการประกอบอาชีพหรือไม่ อย่างไร
จากการจราจรที่มีรถเพิ่มขึ้น
การขยายถนน
การเพิ่มขึ้นของจำนวนรถรับจ้างประเภทอื่น เช่น รถสามล้อเครื่อง รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถสองแถว เป็นต้น
14. เคยได้รับการช่วยเหลือจากรัฐหรือไม่(สวัสดิการ)/นโยบายของรัฐส่งผลต่อการประกอบอาชีพหรือไม่ อย่างไร(ทั้งนโยบายระดับประเทศและระดับจังหวัด เคยยื่นมือเข้ามาให้ความช่วยเหลือหรือไม่)
ความช่วยเหลือจากรัฐในขณะที่ประกอบอาชีพเดิม
ความช่วยเหลือจากรัฐในระหว่างประกอบอาชีพคนถีบสามล้อ
กองทุนต่างๆ เช่น เงินล้าน เงินแสน
30 บาทรักษาทุกโรค
ประกันสังคม

15. มีอุปสรรคในการประกอบอาชีพหรือไม่
 - จากการจราจรที่คับคั่ง
 - จากตำรวจจราจร เช่น ถูกจับ
 - จากเจ้าหน้าที่เทศบาล ในเรื่องที่จะจอดรถสามล้อบริเวณตลาด
16. เส้นทางในการให้บริการ มีข้อจำกัดหรือไม่
17. ลักษณะการประกอบอาชีพหลักหรืออาชีพเสริม
 - ถ้ามีคืออาชีพนี้เป็นอาชีพเสริม อาชีพหลักทำอะไร แบ่งเวลาอย่างไร
18. การดำเนินชีวิตมีการเปลี่ยนแปลงหรือไม่ระหว่างก่อนและหลังจากการเข้าสู่อาชีพนี้
 - ความสัมพันธ์ภายในครอบครัว
 - ความสัมพันธ์กับเพื่อนร่วมอาชีพ มีการรวมกลุ่มกันหรือไม่
 - วิถีชีวิตประจำวัน
19. ความสัมพันธ์กับลูกค้า
 - ลูกค้าโดยมากคือใคร(ลักษณะของลูกค้า)
 - มีวิธีการเรียกลูกค้าหรือไม่ เช่น การแต่งตัว การตกแต่งรถ
20. ทศนคติต่ออาชีพ
21. ทศนคติต่อนโยบายด้านการท่องเที่ยว นับแต่ที่รัฐบาลส่งเสริมการท่องเที่ยวทำให้มีนักท่องเที่ยวเข้ามาจังหวัดอุบลราชธานีเพิ่มขึ้น ส่งผลต่อการประกอบอาชีพหรือไม่อย่างไร
22. จะประกอบอาชีพนี้ต่อหรือไม่เพราะอะไร
23. ต้องการให้รัฐหรือหน่วยงานใดเข้ามาดูแล หรือให้ความช่วยเหลือหรือไม่ ในด้านใดบ้าง

แนวคำถาม- ผู้ใช้บริการสามล้อถีบ

1. ชื่อ
2. อายุ
3. ภูมิลำเนา
4. อาชีพ
5. รายได้
6. สาเหตุในการเลือกใช้บริการสามล้อถีบ
7. ลักษณะการใช้บริการ เป็นประจำ/นานๆครั้ง

8. ทศนคติต่อสามล้อ
9. ข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นในการช่วยเหลือสามล้อ

แนวคำถาม- เจ้าของอุ๊ยให้เช่ารถสามล้อถีบ

1. ชื่อ
2. อายุ
3. ภูมิลำเนา
4. รายได้จากการประกอบกิจการเกี่ยวกับสามล้อถีบเท่านั้น
5. เริ่มประกอบกิจการเมื่อไหร่ ทำมากี่ปี
6. ลักษณะการให้บริการ ให้เช่าสามล้อถีบอย่างเดียว/รับซ่อม/ขาย/มีห้องพักให้เช่า
7. จำนวนรถสามล้อถีบที่มีให้บริการ ได้รับสามล้อถีบมาจากที่ไหน
ประกอบเองหรือซื้อ
8. ความสัมพันธ์กับผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบ
9. วิธีการในการให้เช่ารถสามล้อถีบ การติดตามสามล้อถีบ
การซ่อมบำรุง(ผู้รับผิดชอบ หรือผู้ถีบสามล้อต้องรับผิดชอบเอง)
10. ทศนคติต่ออาชีพสามล้อถีบ
ข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นในการช่วยเหลือสามล้อ (เคยเห็นสามล้อได้รับความช่วยเหลือจากหน่วยงานของรัฐหรือไม่ อย่างไร, ควรมีอาชีพนี้ต่อไปหรือไม่, คิดว่ามีแนวทางใดในการให้ความช่วยเหลือบ้าง)

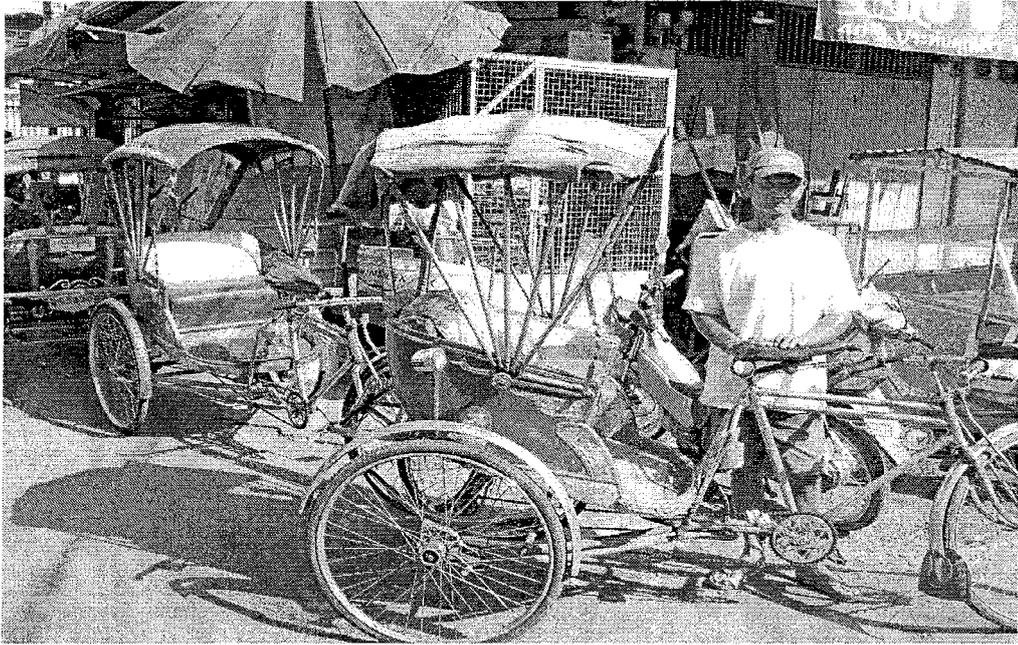
ภาพผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อในปัจจุบัน



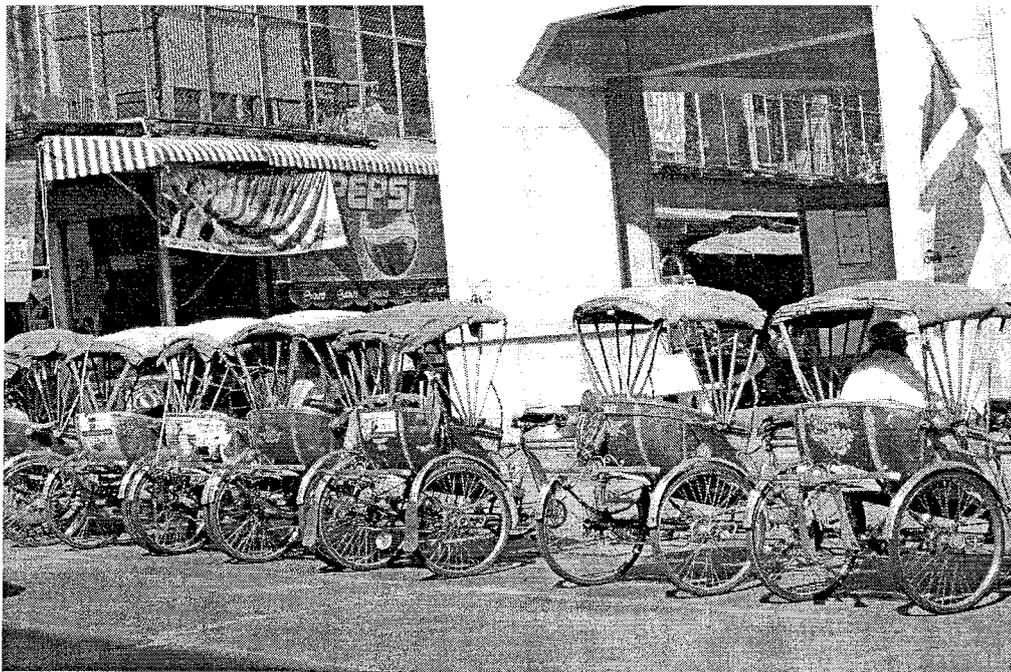
ภาพที่ 1 ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อ บริเวณตลาดสดเทศบาล 1 เทศบาลเมืองวารินชำราบ



ภาพที่ 2 ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อบริเวณ สถานีรถไฟอุบลราชธานี เทศบาลเมืองวารินชำราบ



ภาพที่ 3 ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อบริเวณตลาดสดเทศบาล 1 เทศบาลนคร
อุบลราชธานี



ภาพที่ 4 ผู้ประกอบอาชีพถีบสามล้อ บริเวณตลาดสดเทศบาล 2 เทศบาลนครอุบลราชธานี

ผู้ให้ข้อมูล

1) นายคำ ไม่ทราบนามสกุล	สัมภาษณ์	วันที่ 12	ธันวาคม พ.ศ. 2549
2) นายชาติ ไม่ทราบนามสกุล	สัมภาษณ์	วันที่ 12	กรกฎาคม พ.ศ. 2549
3) นายสมควร เกษมสวัสดิ์	สัมภาษณ์	วันที่ 7	มิถุนายน พ.ศ. 2550
4) นายแพง เคนท้าว	สัมภาษณ์	วันที่ 9	มิถุนายน พ.ศ. 2550
5) นายชาติ ไม่ทราบนามสกุล	สัมภาษณ์	วันที่ 17	มิถุนายน พ.ศ. 2550
6) นายปรีชา ไม่ทราบนามสกุล	สัมภาษณ์	วันที่ 20	กรกฎาคม พ.ศ. 2550
7) นายสมหมาย ชาเสน	สัมภาษณ์	วันที่ 26	มกราคม พ.ศ. 2551
8) นายสมโภช ศรีใส	สัมภาษณ์	วันที่ 26	มกราคม พ.ศ. 2551
9) นายสงวน ศิริบูรณ์พัฒนา	สัมภาษณ์	วันที่ 10	กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2551
10) คาบตรีมนตรี สืบสวยกลิ่น	สัมภาษณ์	วันที่ 18	มีนาคม พ.ศ. 2551
11) นายเฉลิมศักดิ์ บุญแก้ว	สัมภาษณ์	วันที่ 22	มีนาคม พ.ศ. 2551
12) นายสมัย พันธุสุวรรณ	สัมภาษณ์	วันที่ 19	พฤษภาคม พ.ศ. 2551
13) นายอำนาจ ไม่ทราบนามสกุล	สัมภาษณ์	วันที่ 22	พฤษภาคม พ.ศ. 2551
14) นายวัน ไม่ทราบนามสกุล	สัมภาษณ์	วันที่ 17	มิถุนายน พ.ศ. 2551
15) นายจัน ไม่ทราบนามสกุล	สัมภาษณ์	วันที่ 17	มิถุนายน พ.ศ. 2551
16) นายมานิต อุดมพันธ์	สัมภาษณ์	วันที่ 20	มิถุนายน พ.ศ. 2551
17) นายทองสุข ศิริคุณ	สัมภาษณ์	วันที่ 26	กรกฎาคม พ.ศ. 2551
18) นางสาวรค์ อุ่นแดง	สัมภาษณ์	วันที่ 19	มกราคม พ.ศ. 2552
19) นายหุຍ ไม่ทราบนามสกุล	สัมภาษณ์	วันที่ 19	มกราคม พ.ศ. 2552
20) นายปรีชา เหลืองรุ่งโรจน์	สัมภาษณ์	วันที่ 17	กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2552