

1. ปัจจัยทางกายภาพ ได้แก่ โครงข่ายถนนของกรุงเทพมหานครมีถนนสายหลักเพียงไม่กี่สายและขาดถนนสายรองเชื่อมต่อ ทำให้เกิดพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้ยาก จึงมีซอยเกิดขึ้นอย่างมากจากพื้นที่เหล่านี้ เพื่อออกสู่ถนนสายหลักในกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ โครงการหมู่บ้านจัดสรรตามเขตชานเมือง จำเป็นเพราะอยู่ลึกจากถนนใหญ่ จึงมีการตัดถนนซอยเพื่อเข้าหมู่บ้านเป็นการไม่สะดวกสำหรับผู้ที่ไม่มียานพาหนะของตัวเอง

2. ปัจจัยทางเศรษฐกิจ ได้แก่ ความขาดแคลนระบบขนส่ง สภาพการจราจรบนท้องถนนและข้อได้เปรียบของรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีเหนือพาหนะประเภทอื่น สรุปได้ดังนี้

2.1 ความขาดแคลนระบบขนส่งสาธารณะ เกิดขึ้นจากการมีจำนวนยานพาหนะสาธารณะน้อย อีกทั้งพื้นที่ให้บริการไม่ทั่วถึง ในขณะที่พื้นที่ที่เป็นเขตชานเมืองและในเขตเมืองมีตรอก ซอกซอยเป็นจำนวนมาก ประกอบกับการทำธุรกรรมทางเศรษฐกิจเพิ่มมากขึ้น และอยู่ลึกไปจากถนนใหญ่ โดยไม่มีรถโดยสารประจำทางเข้าถึง จึงมีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างเกิดขึ้นในพื้นที่เหล่านี้เป็นจำนวนมาก

2.2 สภาพการจราจรบนถนน เป็นอีกสาเหตุที่สำคัญ โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เช่น ในช่วงเช้าที่ประชาชนต้องเดินทางไปทำงาน ไปโรงเรียน และชั่วโมงเร่งด่วนเย็นที่ต้องเดินทางกลับบ้านสภาพการจราจรบนถนนคับคั่งมาก การจราจรติดขัดยิ่งขึ้นทุกวัน อันเป็นผลมากจากการที่ยานพาหนะในเขตกรุงเทพ

มหานครเพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยเฉพาะรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ ในขณะที่พื้นที่ถนนของกรุงเทพมหานครมีอยู่จำกัดและมีการเพิ่มขึ้นน้อยมาก นอกจากนี้ยังมีการใช้สองข้างถนนเป็นที่จอดรถด้วย ทำให้พื้นที่ผิวดการจราจรลดน้อยลงไปด้วย ในสภาวะที่ประชาชนต้องเดินทางแข่งกับเวลาเพื่อไปทำงาน ไปโรงเรียนหรือไปติดต่อธุรกิจ จึงต้องการความรวดเร็วการเดินทาง จึงอาจกล่าวได้ว่ายิ่งสภาพการจราจรติดขัดมากเท่าใด การใช้บริการของรถจักรยานยนต์รับจ้างก็ยิ่งเพิ่มมากขึ้นเท่านั้น

ข้อได้เปรียบของรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีเหนือพาหนะอื่นๆ แม้จะเป็นที่ยอมรับว่าการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้างจะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ แต่รถจักรยานยนต์รับจ้างก็มีข้อได้เปรียบที่สำคัญที่ทำให้มีผู้ใช้บริการ ข้อได้เปรียบเหล่านี้ได้แก่ การได้รับความสะดวกจากการเดินทาง เนื่องจากการให้บริการส่งถึงประตูบ้านที่รวดเร็ว การมีรถให้บริการในช่วงเวลาที่ยาวนานกว่าโดยบางวินมีบริการตลอด 24 ชั่วโมง เมื่อเทียบกับรถสองแถวที่เข้าซอย ผู้โดยสารไม่ต้องรอเวลาออกวิน สามารถออกเดินทางได้ทันที ในขณะที่ค่าโดยสารแพงกว่ารถสองแถวไม่มากนักและเมื่อเทียบกับรถแท็กซี่ หรือรถสามล้อเครื่อง ผู้โดยสารจะ

เสียค่าโดยสารถูกกว่า ในการเดินทางในระยะทางเท่าๆ กัน หากแต่และมีความคล่องตัว รวดเร็วในการเดินทางในช่วงถนนที่จราจรติดขัด ทำให้สามารถไปถึงที่หมายได้ทันเวลา

3. ปัจจัยทางสังคม ได้แก่ การเพิ่มของประชากรกรุงเทพมหานคร และกฎระเบียบของวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง สรุปได้ดังนี้

การเพิ่มของประชากร ทำให้การเดินทางของประชากรเพิ่มขึ้น ในขณะที่ระบบขนส่งสาธารณะมีอยู่จำกัดประชาชนบางส่วนจึงซื้อรถส่วนตัวมาใช้ทำให้เพิ่มความคับคั่งของการจราจรบนท้องถนน โดยตรง นอกจากนี้ประชากรที่อพยพจากต่างจังหวัดเพื่อเข้ามาหางานทำในกรุงเทพมหานคร แต่เดิมนั้นจะเข้ามาใช้แรงงานทำงานลูกจ้าง โรงงาน ร้านอาหาร เป็นส่วนใหญ่ งานเหล่านี้ต้องเป็นลูกจ้างคนอื่น แต่เมื่อมีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างบุคคลเหล่านี้จึงเข้ามาสู่การประกอบอาชีพเป็นผู้ขับจักรยานยนต์รับจ้างเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะผู้ที่มาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เนื่องจากเป็นอาชีพอิสระไม่ต้องอยู่ภายใต้บังคับบัญชาของใครและการเข้าร่วมเป็นผู้ขับจี๊เป็นไปโดยง่าย และลงทุนไม่มากนัก

กฎระเบียบของวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง เมื่อมีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างมากขึ้น ย่อมมีการแข่งขันกัน ดังนั้นจึงต้องมีการปรับปรุงด้านบริการให้เป็นที่ประทับใจของผู้โดยสาร และให้ผู้โดยสารไว้วางใจ เนื่องจากในระยะแรกรถจักรยานยนต์รับจ้าง ยังไม่เป็นที่ยอมรับของประชาชนอย่างกว้างขวางนัก ปัจจัยที่จะดึงดูดให้คนนิยมใช้บริการ นอกเหนือจากการขยายช่วงเวลาบริการเรื่องของกฎระเบียบของวินก็เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ผู้โดยสารหันมาใช้บริการกันมากขึ้น

ในทางสังคมและกฎหมายการประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้างยังเป็นปัญหาสังคมที่ต้องการแก้ไขอย่างเร่งด่วนเช่น ปัญหาผู้มีอิทธิพลควบคุมวินซึ่งก่อให้เกิดรายได้มากมาย โดยที่ไม่ต้องเสียภาษีเงิน ได้ให้แก่รัฐ ทำให้รัฐสูญเสียรายได้เป็นจำนวนมาก ปัญหาการทำผิดกฎจราจรเนื่องจากได้รับความคุ้มครองจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจากการจ่ายค่าวิน ทำให้เกิดอุบัติเหตุอยู่เป็นประจำ ปัญหาการใช้พื้นที่จอดรถคอยผู้โดยสารส่งผลให้เกิดจราจรติดขัด การสร้างความรำคาญให้แก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะประเภทอื่นในพื้นที่ตรอก ซอย และเส้นทางหลัก ดังนั้น การเกิดวินรถจักรยานยนต์รับจ้างเถื่อนที่ต้องจ่ายค่าช่วยหรือค่าคุ้มครองให้กับผู้มีอิทธิพล จึงเป็นส่วนหนึ่งที่ก่อให้เกิดปัญหาด้านอาชญากรรม ความไม่ปลอดภัยในการโดยสาร และปัญหาอัตราค่าโดยสารที่ไม่เป็นธรรมต่อประชาชน

จากเงื่อนไขและปัจจัยดังกล่าวข้างต้น รัฐบาลในสมัย ฯพลฯ พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร เป็นนายกรัฐมนตรี ได้ประกาศนโยบายปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกผลประโยชน์จากรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยมีคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 139/2546 ลงวันที่ 8 กรกฎาคม

2546 มีสาระสำคัญคือ ผู้มีอิทธิพลและพฤติกรรมที่เข้าข่ายผู้มีอิทธิพล หมายถึง บุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่ดำรงตนด้วยการกระทำด้วยตนเองหรือใช้ ช้างวาน สนับสนุนการกระทำใดๆ ที่ผิดกฎหมายหรืออยู่เหนืออำนาจกฎหมาย ซึ่งโดยปกติพฤติกรรมดังกล่าวเป็นความผิดทางอาญาอยู่แล้ว แต่ผลของการกระทำนั้นเป็นความกึกคะนองส่งผลกระทบต่อสังคม ก่อให้เกิดความรำคาญ ความเสียหาย ความหวาดกลัว หรือการสร้างเครือข่ายขยายผล บ่อนทำลายเศรษฐกิจ สังคม การเมือง หรือขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ผู้ซึ่งผู้มีอิทธิพลอาจมีการดำเนินการเป็นเครือข่าย ประกอบด้วย ผู้มีอิทธิพลที่อยู่เบื้องหลังกองกำลังหรือเครื่องมือ (มือปืนรับจ้าง บริวาร) แนวร่วมหรือผู้สนับสนุน (ข้าราชการ เจ้าหน้าที่ของรัฐ และนักการเมืองระดับต่างๆ) ซึ่งผู้มีอิทธิพลเรียกเก็บผลประโยชน์จากวินรถจักรยานยนต์รับจ้างผิดกฎหมาย เป็นพฤติกรรมที่สำคัญอย่างหนึ่งที่เข้าข่ายผู้มีอิทธิพลที่รัฐบาลต้องดำเนินการกำจัดให้หมดไปในสังคมไทยจึงได้กำหนดนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะขึ้น โดยมีประเด็นสำคัญในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครก็คือต้องการให้เกิดความเป็นธรรมกับทั้งผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการรวมถึงการแก้ไขปัญหาผลกระทบทางสังคม ปัญหาจราจร ความปลอดภัยและความเป็นระเบียบเรียบร้อย รัฐบาลจึงให้ 3 หน่วยงานเข้ามาร่วมกันแก้ปัญหา ได้แก่ กรุงเทพมหานคร กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จากการสำรวจเมื่อปี พ.ศ. 2546 รถจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร มี 4,440 วิน จำนวนรถ 109,436 คัน ในต่างจังหวัด มี 6,543 วิน จำนวนรถ 127,348 คัน รวมทั้งสิ้น 10,983 วิน จำนวนรถรวม 236,784 คัน(กองนโยบายและแผน สำนักงานการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร, 2549, หน้า 4) นายสมิคร สุนทรเวช ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครในขณะนั้น ทำการจัดระเบียบและลงทะเบียนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่าง ๆ ในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างวันที่ 24-30 พฤษภาคม 2546 ในการจัดระเบียบและลงทะเบียนในช่วงระยะแรกนี้ปรากฏว่าการประกาศใช้มาตรการบังคับอย่างจริงจังได้สร้างความเกรงกลัวให้กับผู้มีอิทธิพลเป็นอย่างมาก ทั้งมาตรการยึดทรัพย์ การดำเนินคดีทางอาญา และการดำเนินการทางวินัยกับเจ้าหน้าที่ของรัฐถึงขั้นไล่ออกจากทางราชการ วินรถจักรยานยนต์รับจ้างหลายวินจึงปลอดจากการเรียกเก็บค่าจากผู้มีอิทธิพล แต่บางส่วนก็ยังมีกรเรียกเก็บผลประโยชน์อยู่บ้างในลักษณะของการตอบแทนบุญคุณที่เคยให้ความช่วยเหลือต่อกัน หรือเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารวิน เช่น ค่า น้ำ ค่าไฟ สวัสดิการส่วนรวมอื่นๆ เป็นต้น แต่ในช่วงระยะหลังมาตรการบังคับใช้เริ่มหย่อนยานลง ผู้มีอิทธิพลเริ่มแผ่ขยายอิทธิพลในการเรียกเก็บผลประโยชน์เช่นเดิม ที่แย่ไปกว่านั้น

คือ เพิ่มผู้ขับขี่รายใหม่ทั้งในวินเดิม และตั้งวินใหม่ทับซ้อนเส้นทางวินเดิม สร้างความขัดแย้งอย่างรุนแรงระหว่างผู้ขับขี่ด้วยกันเองเพิ่มขึ้น

กรุงเทพมหานคร จึงเปิดรับลงทะเบียนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างอีกครั้งตามโครงการประชาวิวัฒน์ เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2554 ถึงวันที่ 15 มีนาคม 2554 และขยายเพิ่มเติมเมื่อวันที่ 25 – 28 เมษายน 2554 โดยให้ผู้ขับขี่รายเดิมไปแสดงตน และลงทะเบียนผู้ขับขี่รายใหม่ทั้งในวินเดิมและในวินที่จัดตั้งใหม่ (หนังสือพิมพ์เดลินิวส์ ฉบับประจำวันที 23 กุมภาพันธ์ 2555)สรุปข้อมูลผู้ขับขี่ที่มาลงทะเบียนทั้ง 50 สำนักงานเขต มีจำนวนวินทั้งสิ้น 5,645 วิน จำนวนผู้ขับขี่รวม 101,451 คน(กองนโยบายและแผนงาน สำนักงานจราจรและขนส่ง,2554) จากข้อมูลที่ได้จะเห็นว่ามิจำนวนวินเพิ่มขึ้น แต่จำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างลดลง ช่อมแสดงให้เห็นว่าการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์ยังมีปัญหาที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่ประสบอยู่จึงไม่ให้ความร่วมมือในการลงทะเบียน อาทิ การเรียกเก็บเงินหรือผลประโยชน์จากผู้มีอิทธิพลในพื้นที่โดยอาจจะเรียกเก็บค่าเสียวินในครั้งแรกที่ขับขี่และการเรียกเก็บค่าเสียวินเป็นรายวัน รายเดือน ปัญหาเกี่ยวกับการกระทำ ความผิดกฎจราจรและถูกเจ้าพนักงานตำรวจจราจรจับกุม การที่เจ้าหน้าที่เทศกิจเรียกเก็บเงินเป็นค่าออกหนังสือรับรองเพื่อไปดำเนินการจดทะเบียนอย่างที่เป็นข่าวทางสื่อมวลชน เช่น กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานครเข้าร้องเรียนต่อ ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล เนื่องจากไม่ได้รับความเป็นธรรม ถูกผู้มีอิทธิพลทั้งในและนอกเครื่องแบบข่มขู่เรียกรับผลประโยชน์ และปล่อยให้มิจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างเดือน พร้อมยื่นข้อเสนอ 3 ข้อ คือ 1)ปราบผู้มีอิทธิพลที่เรียกเก็บค่าคุ้มครองและตั้งวินเถื่อนที่ไม่ได้ขึ้นทะเบียน 2) ให้กรุงเทพมหานครยุติการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง เพราะไม่เคยดูแลและไม่มีการประชุมกำหนดแนวทางการจัดระเบียบ โดยขอให้กระทรวงคมนาคม เข้ามาดูแลแทน 3) ให้นำมติที่ประชุมเมื่อ ปี 2550 ระหว่าง กรุงเทพมหานคร กระทรวงคมนาคม และสมาคมผู้ขับขี่มาบังคับใช้จัดระเบียบ (หนังสือพิมพ์มติชน ฉบับประจำวันที 6 กุมภาพันธ์ 2555)

สอดคล้องกับบทสัมภาษณ์ของ เฉลิม ชั่งทองมะดัน นายกสมาคมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างแห่งประเทศไทยที่กล่าวต่อหนังสือพิมพ์คมชัดลึก ว่าต้องการให้สำนักงานเขตเร่งรัดออกหนังสือรับรองให้แก่ผู้ขับขี่ที่ขึ้นทะเบียนไว้แล้วให้เสร็จสิ้นโดยเร็ว และให้ออกให้เฉพาะแก่ผู้ขับขี่ตัวจริงเท่านั้น ไม่ใช่ออกให้แก่กลุ่มผู้มีอิทธิพลที่ส่งคนไปลงทะเบียนเพื่อนำเสียวินไปขายหรือให้เช่าความล่าช้าในการออกหนังสือรับรองทำให้ตำรวจไม่กล้าจัดการกับกลุ่มผู้มีอิทธิพล หรือวินเถื่อนได้ บางครั้งมีการเรียกรับผลประโยชน์จากการออกหนังสือรับรอง ตั้งแต่ 3,000 – 5,000 บาทต่อราย หากสำนักงานเขตออกหนังสือ

รับรองให้ ผู้ขับขี่จะได้นำไปขอป้ายเหลืองจาก กรมการขนส่งทางบก เมื่อขับขี่รับจ้างตำรวจ สามารถตรวจสอบได้ว่าผู้ใดได้รับอนุญาตถูกต้อง และบังคับใช้กฎหมายกับวินเลือนได้ง่าย การออกข้อบังคับให้ผู้ขับขี่ต้องไปขึ้นทะเบียนกับสำนักงานเขต เป็นช่องทางสำคัญให้ เจ้าหน้าที่บางคนเรียกเก็บผลประโยชน์จากผู้ขับขี่ จึงทำให้การจดทะเบียน ไม่เสร็จสิ้นเพราะ ไม่มีการกำหนดเวลาให้ชัดเจน ผู้ขับขี่จำนวนไม่น้อยต้องหันไปเช่าหรือซื้อเสื้อ

วินจากผู้มีอิทธิพลไปขับขี่แทน ทำให้เข้าสู่กระบวนการผู้มีอิทธิพลวินรถจักรยานยนต์ เช่นเดิมการแก้ไขปัญหารัฐบาลต้องประกาศเป็นนโยบายให้ชัดเจนว่าต้องทำให้วินรถจักรยานยนต์ปลอดจากผู้มีอิทธิพล โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลัก ในการประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การจดทะเบียนต้องกำหนดระยะเวลาให้ชัดเจนและ เปิดให้ลงทะเบียนทุกปีเพื่อให้ผู้ขับขี่สามารถประกอบอาชีพได้โดยถูกต้องตามกฎหมาย บรรดาผู้มีอิทธิพลซึ่งส่วนใหญ่เป็นเจ้าหน้าที่รัฐ โดยเฉพาะตำรวจ ก็ไม่อาจริบไถ่ผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์รับจ้าง ได้อีก (หนังสือพิมพ์คมชัดลึก “ผนิกสามเส้าสาขามอเตอร์ไซด์ รับจ้าง” ฉบับประจำวันที 18 เมษายน 2555)กรณีดังกล่าว คณะกรรมการประจำ กรุงเทพมหานคร ได้มีมติในการประชุม ครั้งที่ 1/2555 เมื่อวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2555 คือ 1) ให้สำนักงานเขตดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ของคณะอนุกรรมการประจำท้องที่ต่อไป 2) ให้สำนักงานเขตโดยคณะอนุกรรมการประจำท้องที่พิจารณาตามอำนาจและหน้าที่ในการอนุมัติ ให้แล้วเสร็จภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือนี้ 3) ให้สำนักงานเขตส่งรายชื่อสถานที่ตั้งวินเดิมที่ยังไม่ถูกต้องตามกฎหมาย (บนทางเท้า) ให้สำนักงานการจราจรและขนส่ง เพื่อรวบรวมแจ้ง กองบัญชาการตำรวจนครบาลให้ความเห็นชอบผลการดำเนินการเป็นอย่างไร สามารถแก้ไขปัญหาได้หรือไม่ เพียงใด จึงเป็นสิ่งที่น่าสนใจในการศึกษาทำความเข้าใจ

หากพิจารณาขอรายได้จากการเรียกเก็บผลประโยชน์ของกลุ่มผู้มีอิทธิพลทั้งหมด ตำรวจ เทศกิจและกลุ่มผู้มีอิทธิพลอื่นๆ พบว่ามีรายได้จากการเพิ่มจำนวนผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์รับจ้างเพื่อจำหน่ายเสื้อวินในอัตราสูงตั้งแต่หลักหนึ่งหมื่นบาทถึงเกือบสอง แสนบาทต่อเสื้อวิน 1 ตัว ขึ้นอยู่กับทำเลที่ตั้งวิน ค่าคุ้มครองรายวันและรายเดือน โดยจัดเก็บ รายวันตั้งแต่ 20 บาท ถึง 120 บาทต่อวัน ขณะที่จัดเก็บรายเดือนตั้งแต่ 300 บาท ถึง 3,000 บาท ขึ้นอยู่กับทำเลที่ตั้งวินเช่นกัน เมื่อคำนวณตัวเลขอย่างคร่าวๆพบรายได้มหาศาลจากค่าเสื้อวิน เฉลี่ย 100,000 บาทต่อ 1 ตัว หากมีผู้ขับขี่ 100,000 คน เป็นเงินรวม 10,000 ล้านบาท ค่าคุ้มครองรายวัน เฉลี่ย 50 บาทต่อคน เป็นเงินรวม 5,000,000 บาทต่อวัน หรือประมาณ 150 ล้านบาทต่อเดือน หรือประมาณ 1,800 ล้านบาทต่อปี และค่าคุ้มครองรายเดือน เฉลี่ย 1,000 บาทต่อคน เป็นเงินรวม 1,000 ล้านบาทต่อเดือน หรือ 12,000 ล้านบาทต่อปี โดยรายได้จาก

ผลประโยชน์เหล่านี้จะถูกจัดส่งเป็นทอดๆให้แก่คน 4 กลุ่ม คือ ผู้มีอิทธิพลชุมชน ร้อยละ 40 นักการเมือง ร้อยละ 20 ตำรวจ ร้อยละ 20 และเทศกิจ ร้อยละ 20 (หนังสือพิมพ์คมชัดลึก “เปิดชุมทรัพย์หมื่นล้านวิน จยย.รับจ้าง” ฉบับประจำวันที 4 เมษายน 2555)

“นโยบายสาธารณะ” เป็นเสมือนกลไกหลักสำคัญในการดำเนินงานของรัฐบาลและหน่วยงานภาครัฐทุกแห่ง ด้วยเหตุที่นโยบายเป็น “กิจกรรมต่างๆที่รัฐบาลจัดทำขึ้น” หรือ “แผนงานหรือโครงการ” หรือ “แนวทางปฏิบัติที่รัฐบาลหรือหน่วยงานของรัฐได้กำหนดขึ้น” เพื่อเจตนาในการแก้ไขปัญหาทั้งระยะสั้นและระยะยาว แต่ที่ผ่านมามีการส่งเสริมและผลักดันนโยบาย แผนงานหรือโครงการต่างๆเพื่อให้บังเกิดความสำเร็จในทางปฏิบัตินั้นยังมีส่วนน้อย อีกทั้งความล้มเหลวที่เกิดขึ้นมักมีสาเหตุที่ไม่แน่ชัด จนเป็นผลทำให้ นโยบาย แผนงาน หรือโครงการต้องล้มเลิกไปในที่สุด ความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติก่อผลเสียหายต่อประเทศชาติหลายด้านด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ คือ สิ้นเปลืองงบประมาณ โดยเปล่าประโยชน์ สิ้นเปลืองเวลาในการดำเนินงาน นโยบายที่ต้องล้มเหลวและล้มเลิกไป ตลอดจนสิ้นเปลืองบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงานและดำเนินงานนโยบายดังกล่าว (วรเดช จันทรศรี, 2552, หน้า 1-2) เช่นเดียวกันกับปัญหาของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างซึ่งไม่เพียงส่งผลกระทบต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจำนวน 5,645 วิน ผู้ขับขี่ 101,451 คน และประชาชนผู้ใช้บริการเท่านั้น แต่ยังมีผลกระทบในวงกว้างทั้งทางเศรษฐกิจและสังคม ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาว่าการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติในกรุงเทพมหานคร หน่วยงานภาครัฐมีแนวทางและกรอบแนวคิดในการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นอย่างไร ปัญหาอุปสรรคสำคัญต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นอย่างไร การนำนโยบายไปปฏิบัติเกิดความสำเร็จหรือไม่ อย่างไร และมีปัจจัยใดบ้างที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ เพื่อจะได้หาแนวทางแก้ไขให้การนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างเกิดความสำเร็จยิ่งขึ้นต่อไป

คำถามการวิจัย

ผู้วิจัยมีคำถามการวิจัยที่มุ่งหาคำตอบ ดังนี้

1. ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติได้ผลเป็นอย่างไร
2. ปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติมีปัจจัยอะไรบ้าง

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

วัตถุประสงค์ของการวิจัยเรื่องนี้มี 2 ประการ คือ

1. เพื่อศึกษาความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไปปฏิบัติ

สมมติฐานของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ตั้งสมมติฐานของการวิจัย คือ ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง และความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไปปฏิบัติ

ขอบเขตของการวิจัย

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรในการศึกษาประกอบด้วยข้าราชการกรุงเทพมหานคร สังกัดสำนักงานเขต 50 เขต จำนวน 700 คน ประกอบด้วยผู้อำนวยการเขต ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขต และข้าราชการสังกัดฝ่ายเทศกิจ (กองอัตรากำลัง สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการกรุงเทพมหานคร ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553) ข้าราชการตำรวจ สังกัดสถานีตำรวจนครบาล 88 สถานี จำนวน 2,819 คนตำแหน่งผู้กำกับการ รองผู้กำกับการ และข้าราชการตำรวจสังกัดงานจราจร (หนังสือกองบัญชาการตำรวจนครบาล ที่ ตช 0015.112/22 ลงวันที่ 3 มกราคม 2556) ข้าราชการกรมการขนส่งทางบก สังกัดสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5 พื้นที่ จำนวน 726 คน (กรมการขนส่งทางบก, 2556, หน้า 1-5) และตัวแทนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง จาก 5,645 วิน (กองนโยบายและแผนงาน สำนักงานการจราจรและขนส่ง, 2554, หน้า 125) จำนวน 5,645 คนรวมประชากรในการศึกษา จำนวน 9,890 คน

กลุ่มตัวอย่างใช้วิธีสุ่มตัวอย่าง อย่างง่ายโดยการจับฉลากตัวแทนของแต่ละหน่วยงาน คือ ข้าราชการกรุงเทพมหานคร และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง จำนวน 21 เขต กระจายไปทั้ง 6 กลุ่มเขตข้าราชการตำรวจ จำนวน 9 สถานี กระจายไปทั้ง 9 กองบังคับการ และ ข้าราชการกรมการขนส่งทางบก กระจายไปทั้ง 5 พื้นที่ และแจกแบบสอบถามโดยกระจาย

เจาะจงตามสัดส่วน ไปยังกลุ่มตัวอย่างซึ่งได้จากการหาค่าโดยการสุ่ม Taro Yamane ในการคำนวณ คือข้าราชการกรุงเทพมหานครจำนวน 256 คน ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างจำนวน 376 คน ข้าราชการตำรวจ จำนวน 352 คน และข้าราชการกรมการขนส่งทางบก 258 คน รวมกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 1,242 คน โดยช่วงเวลาทำการวิจัยอยู่ระหว่างเดือนเมษายนถึงเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2556

2. พื้นที่ ศึกษาการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ เฉพาะในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

3. เนื้อหา ครอบคลุมเฉพาะเนื้อหาการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติประกอบด้วย แนวคิดเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะแนวคิดเกี่ยวกับความสำเร็จและความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ แนวคิดเกี่ยวกับการบริหาร แนวคิดเกี่ยวกับภาวะผู้นำ แนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชน และแนวคิดเกี่ยวกับการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง

นิยามศัพท์เชิงปฏิบัติการ

นิยามศัพท์เชิงปฏิบัติการที่นำมาใช้ในการวิจัยครั้งนี้ เพื่อสื่อความหมายให้ผู้อ่านมีความเข้าใจตรงกันกับผู้วิจัย รายละเอียดมีดังนี้

1. ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง หมายถึง ความชัดเจนของนโยบาย ความสอดคล้องของนโยบาย รวมถึงกฎระเบียบและขั้นตอนของการปฏิบัติ โดยพิจารณาจากองค์ประกอบ ดังนี้

1.1 ความชัดเจนของนโยบาย หมายถึง นโยบายได้กำหนดวัตถุประสงค์ไว้อย่างชัดเจนและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติมีความเข้าใจในวัตถุประสงค์อย่างชัดเจน

1.2 ความสอดคล้องของนโยบาย หมายถึง นโยบายมีความเชื่อมโยงสอดคล้องกับแนวคิดในการนำนโยบายไปปฏิบัติ วัตถุประสงค์ของนโยบายสอดคล้องกับสภาพปัญหาที่เกิดขึ้น และเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติสามารถนำนโยบายไปปฏิบัติได้ตามความเป็นจริง

1.3 แนวทางและขั้นตอนการปฏิบัติงานตามนโยบาย หมายถึง แนวทางการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์มีความชัดเจน เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติสามารถให้บริการตามขั้นตอนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และถูกต้อง

2. ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร หมายถึง ความพร้อมด้านบุคลากร ด้านงบประมาณ และด้านวัสดุ อุปกรณ์ และเทคโนโลยี โดยพิจารณาจากองค์ประกอบ ดังนี้

2.1 ความพร้อมด้านบุคลากร หมายถึง เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติมีจำนวนเพียงพอกับปริมาณงาน มีความรู้ ความสามารถสอดคล้องตรงกับงาน และได้รับการถ่ายทอดแนวทางการปฏิบัติงานอย่างชัดเจน

2.2 ความพร้อมด้านงบประมาณ หมายถึง การปฏิบัติงานตามนโยบายได้รับการจัดสรรงบประมาณสนับสนุนอย่างเพียงพอ ระเบียบการเบิกจ่ายงบประมาณมีขั้นตอนที่มีความยืดหยุ่นคล่องตัว และสามารถจัดสรรงบประมาณได้ทันตามกำหนดเวลา

2.3 ความพร้อมด้านวัสดุ อุปกรณ์ และเทคโนโลยี หมายถึง การปฏิบัติตามนโยบายได้รับการสนับสนุนวัสดุ อุปกรณ์ และเทคโนโลยีที่เหมาะสมเพียงพอ ได้นำไปใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อการปฏิบัติงานอย่างคุ้มค่า และทะเบียนข้อมูลผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างได้มีการเชื่อมโยงข้อมูลสารสนเทศที่สามารถรับรองความถูกต้องต่อหน่วยงานราชการได้

3. การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง หมายถึง การวางแผนการปฏิบัติงาน การจัดโครงสร้างของหน่วยงานที่รับผิดชอบ การควบคุมดูแลและประเมินผลการปฏิบัติงาน และภาวะผู้นำของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ โดยพิจารณาจากองค์ประกอบ ดังนี้

3.1 การวางแผนการปฏิบัติงาน หมายถึง แผนงานที่หน่วยงานรับผิดชอบกำหนดขึ้นมีแนวทางดำเนินการที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของนโยบาย ได้รับการบูรณาการอย่างเป็นเอกภาพในทิศทางเดียวกัน และเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติมีความรู้ความเข้าใจถึงแนวทางการปฏิบัติงานตามแผนงานเป็นอย่างดี

3.2 การจัดโครงสร้างของหน่วยงานที่รับผิดชอบ หมายถึง จำนวนหน่วยงานที่รับผิดชอบการนำนโยบายไปปฏิบัติมีความเหมาะสม การมอบหมายหน้าที่ความรับผิดชอบมีความสอดคล้องเหมาะสมกับภารกิจหน้าที่ของหน่วยงาน และมีการประสานงานกันระหว่างหน่วยงานเป็นอย่างดี

3.3 การควบคุมดูแลและประเมินผลการปฏิบัติงาน หมายถึง หน่วยงานที่รับผิดชอบมีการควบคุมดูแล และประเมินผลการปฏิบัติงานเป็นอย่างดี ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติงานหน่วยงานจะดำเนินการแก้ไขในส่วนที่เกี่ยวข้องทันที หากอยู่นอกเหนือความรับผิดชอบจะแจ้งประสานหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงเพื่อดำเนินการแก้ไข

3.4 ภาวะผู้นำของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ หมายถึง คุณลักษณะภาวะผู้นำของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ ได้แก่ การสร้างแรงบันดาลใจโดยถ่ายทอดวิสัยทัศน์ให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเกิดความเชื่อมั่น การกระตุ้นให้ตระหนักถึงปัญหาและหาทางแก้ไขปัญหาร่วมกัน การพิจารณาส่งเสริมเป็นรายบุคคล ความรับผิดชอบต่อความสำเร็จของงาน และมนุษยสัมพันธ์ในการประสานงานกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

4. ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง ความร่วมมือของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ และความร่วมมือของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง พิจารณาจากองค์ประกอบ ดังนี้

4.1 ความร่วมมือของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ หมายถึง เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติมีหน้าที่รับผิดชอบด้านอื่นทำให้มีผลกระทบกับการปฏิบัติงานตามนโยบาย เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติมุ่งมั่นปฏิบัติงานตามนโยบายอย่างต่อเนื่อง การประชุมคณะอนุกรรมการประจำท้องที่มีตัวแทนหน่วยงานที่รับผิดชอบเข้าร่วมประชุมทุกครั้ง

4.2 ความร่วมมือของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างหมายถึงผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างส่งตัวแทนเข้าร่วมการประชุมคณะอนุกรรมการประจำท้องที่ทุกครั้ง เข้าร่วมกิจกรรม/โครงการที่หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดขึ้นเสมอ และเมื่อพบเห็นการกระทำอันไม่ชอบด้วยกฎหมายหรือสงสัยว่าน่าจะเป็นอันตรายแก่ประชาชนจะแจ้งให้หน่วยงานที่รับผิดชอบหรือสื่อมวลชนทราบเสมอ

5.ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ หมายถึง การบรรลุวัตถุประสงค์ของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ได้แก่ การปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ ความเป็นระเบียบเรียบร้อย ความปลอดภัย และความเป็นธรรม โดยพิจารณาจากองค์ประกอบ ดังนี้

5.1 การปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ หมายถึง การจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างสามารถป้องกันการเรียกรับผลประโยชน์จากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ป้องกันการก่อกวนแก่งจากผู้มีอิทธิพลและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติได้

5.2 ความเป็นระเบียบเรียบร้อย หมายถึง การจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างทำให้สถานที่ตั้ง วินีมีความเป็นระเบียบเรียบร้อย ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างให้บริการโดยกริยามารยาทที่สุภาพ และลดความขัดแย้งระหว่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในการจัดการวิน

5.3 ความปลอดภัย หมายถึง รถจักรยานยนต์รับจ้างมีความพร้อมด้านอุปกรณ์ป้องกันต่างๆ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างและผู้ให้บริการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ได้รับบริการ และขับขี่รถโดยเคารพกฎจราจรเสมอ

5.4 ความเป็นธรรม หมายถึง อัตราค่าโดยสารมีความเป็นธรรมทั้งต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างและผู้ให้บริการ ค่าธรรมเนียมภาษีต่างๆมีความเหมาะสมกับฐานะของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง และบทลงโทษผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ฝ่าฝืนมาตรการจัดระเบียบมีความเหมาะสม

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบ หมายถึง หน่วยงานที่ได้รับมอบหมายให้มีหน้าที่รับผิดชอบ เกี่ยวกับการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ประกอบด้วย กรมการขนส่งทางบก สังกัด กระทรวงคมนาคม กรุงเทพมหานคร และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

7. เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ หมายถึง ข้าราชการกรมการขนส่งทางบก สังกัดสำนักงานขนส่ง กรุงเทพมหานคร

มหานครพื้นที่เขต ข้าราชการกรุงเทพมหานคร สังกัดสำนักงานเขต และข้าราชการ ตำรวจ สังกัดสถานีตำรวจนครบาล

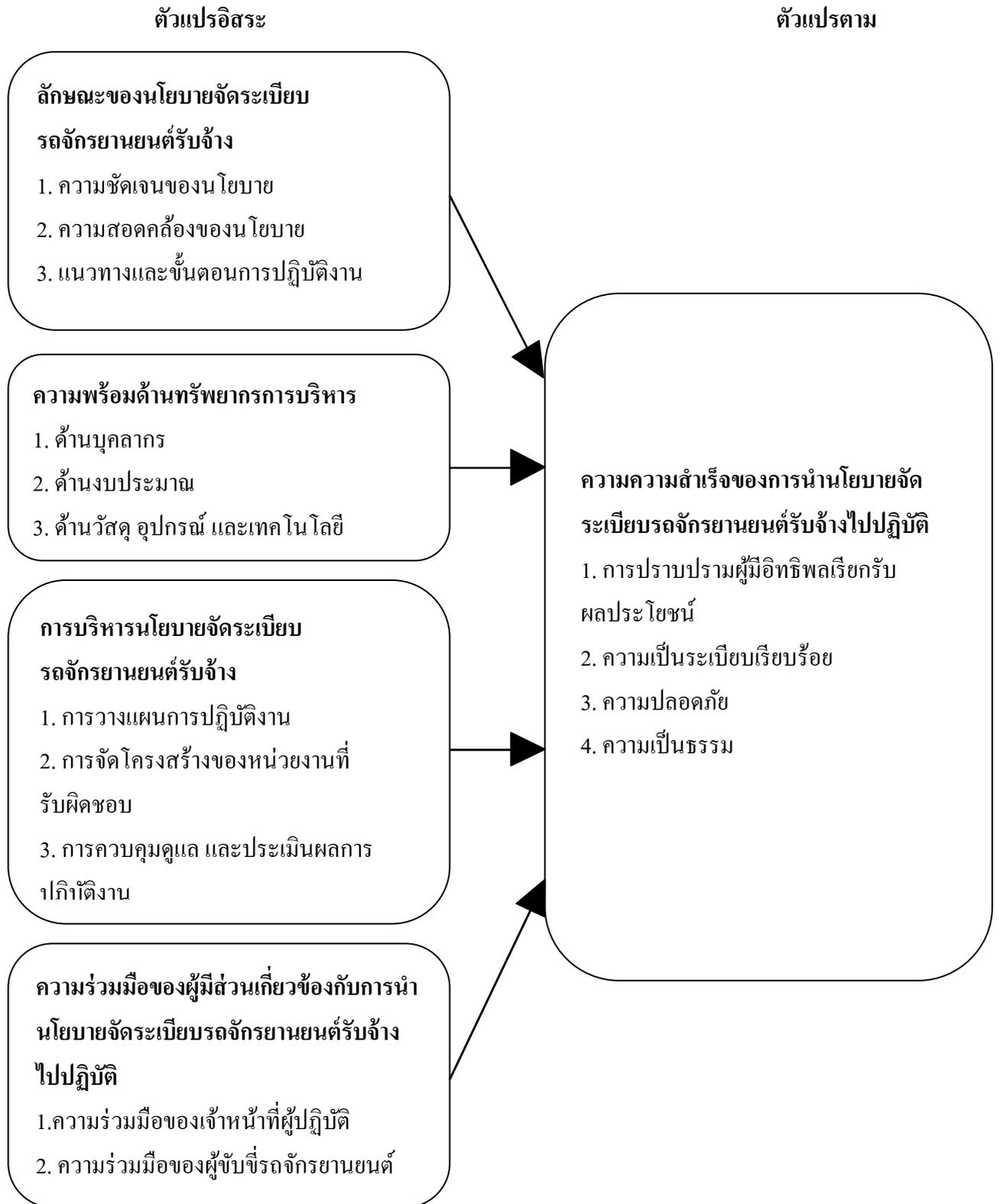
8. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง หมายถึง บุคคลที่ประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์ รับส่งผู้โดยสาร โดยมีสถานที่จอดรอให้บริการ และได้รับค่าจ้างตามที่ตกลงกัน

9. วินรถจักรยานยนต์รับจ้าง หมายถึง สถานที่จอดรถจักรยานยนต์รับจ้างเพื่อรอ ให้บริการแก่ผู้โดยสาร

กรอบแนวคิดของการวิจัย

ผู้วิจัยได้สังเคราะห์ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย คือ ตัวแปรอิสระ ได้แก่ (1) ลักษณะของ นโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ประกอบด้วย ความชัดเจนของนโยบาย ความ สอดคล้องของนโยบาย และแนวทางและขั้นตอนการปฏิบัติงาน (2) ความพร้อมด้าน ทรัพยากรการบริหาร ประกอบด้วย ด้านบุคลากร ด้านงบประมาณ และด้านวัสดุ อุปกรณ์ และเทคโนโลยี (3) การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างประกอบด้วย การ วางแผนการปฏิบัติงาน การจัดโครงสร้างของหน่วยงานที่รับผิดชอบ การควบคุมดูแล และ ประเมินผลการปฏิบัติงาน และ ภาวะผู้นำของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ (4) ความร่วมมือของผู้มี ส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ประกอบด้วย ความร่วมมือของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ และความร่วมมือของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง และ ตัวแปรตาม ได้แก่ ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไป ปฏิบัติประกอบด้วย (1) การปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ (2) ความเป็น ระเบียบเรียบร้อย (3) ความปลอดภัย (4) ความเป็นธรรม โดยเขียนเป็นกรอบแนวคิดของการ วิจัยได้ดังภาพ 1

กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. สามารถนำผลที่ได้รับจากการศึกษาไปใช้เป็นแนวทางสำหรับหน่วยงานราชการในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ เพื่อสวัสดิภาพและคุณภาพชีวิตที่ดีของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างและประชาชนผู้ใช้บริการ
2. สามารถนำผลที่ได้รับจากการวิจัยไปปรับประยุกต์ใช้กับการนำนโยบายจัดระเบียบสังคมอื่นๆ ไปสู่การปฏิบัติให้เกิดความสำเร็จได้ ทั้งของกรุงเทพมหานครและหน่วยงานอื่น
3. สามารถนำผลที่ได้รับจากการศึกษาไปใช้เป็นกรอบแนวคิดในการพัฒนาองค์ความรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ สำหรับหน่วยงานราชการ นักวิจัย หรือผู้สนใจอื่นๆ ในโอกาสต่อไป

