



ชุดโครงการ
การพัฒนาระบบสวัสดิการ
สำหรับคนจนและคนก้อยโอกาสในสังคมไทย



รายงานวิจัยกรณีศึกษา
กลุ่มผู้ประกอบการอาชีพอิสระรายย่อย

วิถีชีวิตคนชั้นรุดบรรทุก

ยงยุทธ เจริญรัตน์
ชัยสิทธิ์ ทนายสุข

หัวหน้าโครงการ

ดร.ไพฑูริย์ ประเสริฐ

นักวิจัยหลัก

วิทยากร เขียวกุล

ภายใต้การสนับสนุนของ
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

รายงานวิจัยย่อยฉบับสมบูรณ์

วิถีชีวิตคนขับรถบรรทุก

ผู้วิจัย



ชัยสิทธิ์ หมายสุข

บริษัท ทีพีไอ โพลีน จำกัด (มหาชน)

ยงยุทธ์ เจริญรัตน์

สำนักงานส่งเสริมการศึกษาและเรียนรู้ สถาบันราชภัฏสวนดุสิต

สนับสนุนโดย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย

ชุดโครงการ การพัฒนาระบบสวัสดิการสำหรับคนจนและคนด้อยโอกาสในสังคมไทย

ธันวาคม 2546



คำนำจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) เห็นความสำคัญของปัญหาและแนวทางในการบรรเทาปัญหาของคนจนและคนด้อยโอกาสและการจัดสวัสดิการที่เหมาะสม จึงได้สนับสนุน “โครงการการพัฒนาแบบสวัสดิการสำหรับคนจนและคนด้อยโอกาสในสังคมไทย” ประกอบด้วยการวิจัยสถานการณ์ของคนจนและคนด้อยโอกาส 5 กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ กลุ่มเกษตรกร กลุ่มแรงงาน กลุ่มอาชีพอิสระ กลุ่มคนนอกลีลาทำงาน และกลุ่มผู้ด้อยโอกาส/กลุ่มเสี่ยงและผู้ประสบปัญหาทางสังคม ซึ่งได้วิเคราะห์และสังเคราะห์จากการเก็บข้อมูลเชิงปริมาณ 10,000 ราย และข้อมูลเชิงคุณภาพจากกรณีศึกษาจำนวน 110 กรณี และจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายในการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมกับแต่ละกลุ่มเป้าหมาย

ผลงานทั้งหมดที่ได้จากชุดโครงการการพัฒนาแบบสวัสดิการสำหรับคนจนและคนด้อยโอกาสในสังคมไทย ได้นำเสนอเกี่ยวกับวิถีชีวิตของคนจน ให้เห็นภาพที่เคลื่อนไหวของสภาพความเป็นอยู่ ความด้อยโอกาส ไร้ที่พึ่ง การเชื่อมโยงให้เห็นบริบทของความสัมพันธ์ระหว่างคนจนคนด้อยโอกาสกับชุมชน (มิติสังคม) ระบบการทำมาหากิน (มิติเศรษฐกิจ) และมีการรวมกลุ่มเพื่อเพิ่มอำนาจต่อรอง (มิติการเมือง) การให้ภาพเชิงประวัติศาสตร์ ที่ย้อนให้เห็นว่าเดิมวิถีชีวิตของเขาเป็นอย่างไร และต่อมาเกิดอะไรขึ้นที่เป็นจุดหักเหทำให้วิถีชีวิตของเขาตลอดจนบริบทของเขาเปลี่ยนแปลงไป การวิเคราะห์ว่าผลกระทบที่เกิดจากเหตุการณ์นั้นๆ (เช่น การสร้างเขื่อน การตั้งเขตนิคมอุตสาหกรรม การตัดถนนเข้ามาในพื้นที่ ฯลฯ) เกิดผลอย่างไรต่อวิถีการทำมาหากิน ความสัมพันธ์เครือข่ายทางสังคม อำนาจต่อรอง คุณภาพชีวิตโดยรวม เพื่อชี้ให้เห็นการปรับตัวในมิติต่างๆ (เช่น การอพยพ การเปลี่ยนอาชีพ ฯลฯ) เมื่อเกิดเหตุการณ์ที่เป็นจุดหักเหแล้ว ทำไมคนบางกลุ่มปรับตัวและหลุดพ้นจากภาวะยากจนด้อยโอกาสได้ แต่ทำไมคนบางกลุ่มก้าวไม่พ้น ปัญหาของคนจนคนด้อยโอกาสทั้ง 5 กลุ่มเป้าหมายเหล่านี้ จะมีแนวทางในการแก้ไขปัญหายังไง โครงการนี้ได้วิเคราะห์เกี่ยวกับระบบสวัสดิการที่เหมาะสม สวัสดิการที่คนจนต้องการ กลไกที่สามารถเข้าถึงปัญหาของกลุ่มคนเป้าหมายได้ ทั้งองค์กรชุมชน ครอบครัว องค์กรรัฐ ฯลฯ ตลอดจนข้อเสนอเชิงนโยบายในการแก้ปัญหาความยากจนของสังคมไทย

สกว. หวังเป็นอย่างยิ่งว่าผลงานของชุดโครงการวิจัยนี้ จะทำให้แง่คิด มุมมองอีกด้านหนึ่งในการจัดสวัสดิการและแนวทางการแก้ไขปัญหาความยากจน ที่มองความเชื่อมโยงระหว่างมิติทางเศรษฐกิจกับมิติทางสังคม ซึ่งเป็นการเสริมเติมองค์ความรู้ในเรื่องความยากจนของประเทศไทย สกว. จึงหวังว่า ผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหลายจะสามารถนำองค์ความรู้ดังกล่าวไปพิจารณาใช้ประโยชน์ในการดำเนินการ เพื่อกำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแนวทางในการแก้ไขปัญหาความยากจนได้อย่างรอบคอบรอบด้านต่อไป

(ศาสตราจารย์ ดร. ปิยะวดี บุญหลง)

ผู้อำนวยการสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย

คำนำของหัวหน้าโครงการ

โครงการการพัฒนาระบบสวัสดิการสำหรับคนจนและคนด้อยโอกาสในสังคมไทย ได้แบ่งรายงานออกเป็นสามระดับ ในระดับพื้นที่มีงานกรณีศึกษาต่างๆ 110 กรณี ในระดับภาพรวมของคนจนแต่ละกลุ่มมีรายงานหลัก 5 รายงาน และในระดับภาพรวมทั้งประเทศมีรายงานสรุปบทสังเคราะห์อีก 1 ฉบับ

ถ้าเปรียบรายงานฉบับสรุปสังเคราะห์ภาพรวมเสมือนป่าใหญ่ รายงานหลัก 5 รายงานก็เปรียบเสมือนส่วนของป่าหรือเขตของป่า 5 เขต ส่วนรายงานกรณีศึกษาก็เปรียบเสมือนไม้แต่ละพันธุ์หรือแต่ละต้น

งานกรณีศึกษาจึงแสดงให้เห็นภาพชีวิตจริงของคนจนในแต่ละประเภท ที่สะท้อนออกมาผ่านสายตาผ่านการสังเกตการณ์ ผ่านการมีส่วนร่วม ของนักวิจัยกรณีศึกษา

งานกรณีศึกษาปรากฏให้เห็นสีสันและความเป็นจริงของรูปธรรมของชีวิตคนจนที่มีความหลากหลายและซับซ้อน แต่ละเรื่องแต่ละกรณีเปรียบประดุจแต่ละฉากแต่ละตอนของละครชีวิต ละครชีวิตที่เขียนบทด้วยกลไกและโครงสร้างทางสังคมทุนนิยม สร้างให้คนจนเล่นบทที่น่ารังเกียจของสังคมทุนนิยม

ปราชญ์ของทุนนิยมจึงมีคำกล่าวว่า “คนจนมักจะตกเป็นเหยื่อของคนจนเสมอ” ใช่สิ! ถ้าคนจนจะมองหาเหยื่อ ก็มีแต่คนจนด้วยกันเท่านั้นที่จะเป็นเหยื่อได้ ส่วนคนรายนั้น ล้วนมีเงิน มีอำนาจ มีความสามารถ มีอาวุธและบิรवार ที่จะป้องกันตนเอง ยากที่จะตกเป็นเหยื่อของคนจน แต่ถ้าพิจารณาให้ไกลไปกว่าคำกล่าวนี้ อาตัม สมิท นักปรัชญาเศรษฐศาสตร์ทุนนิยมก็กล่าวว่า คนในสังคมทุนนิยมจะรวยจะจนก็ขึ้นอยู่กับปริมาณแรงงานที่เขาควบคุมได้หรือซื้อหามาได้ เพราะฉะนั้น คนจนผู้ขายแรงงานก็คือเหยื่อของระบบที่คนรายนำไปใช้สร้างความร่ำรวยให้ตนเอง ดังนั้น คนจนจึงตกเป็นเหยื่อของคนรวยมากกว่าตกเป็นเหยื่อของคนจนด้วยกัน

กรณีศึกษาต่างๆได้สะท้อนให้เห็นว่า คนจนกลุ่มใดที่ยากจน ด้วยสาเหตุของท่าทีต่อชีวิต สาเหตุจากการขาดปัจจัยการผลิต หรือสาเหตุจากความสัมพันธ์ที่เลื่อมล้ำ ภายใต้โครงสร้างของทุนนิยม

ในสังคมทุนนิยมที่คนชนชั้นบนกุมอำนาจรัฐอย่างเหนียวแน่น ยังไม่เคยเห็นกรณีประเทศใดที่สามารถลดความเหลื่อมล้ำได้อย่างมีนัยสำคัญ แต่ในประเทศทุนนิยมที่อำนาจรัฐถูกจัดสรรปันส่วนให้คนชั้นกลางและคนชั้นล่างมีส่วนในอำนาจรัฐ ประเทศนั้นก็จะสามารถลดความเหลื่อมล้ำลงได้อย่างมีนัยสำคัญ

ปัญหาความยากจนจึงไม่ได้จำกัดขอบเขตอยู่เพียงเรื่องรายได้ แต่มันมีปริมาตรกว้างไกลไปถึง สิทธิและโอกาส อำนาจ และศักดิ์ศรีของความเป็นมนุษย์ด้วย ประวัติศาสตร์สังคมจากทุกประเทศยืนยันในสังขรณ์ว่า คนจนไม่เคยลดความยากจนลงได้โดยปราศจากการต่อสู้ ไม่ว่าจะเป็นการต่อสู้กับตัวเองและต่อสู้กับกลุ่มคนและชนชั้นที่ได้เปรียบและเอารัดเอาเปรียบ

ตำนานการต่อสู้ดิ้นรนของคนจนไทยมีประวัติมายาวนาน หลายยุคหลายสมัย และเพื่ออนาคตที่ดีกว่า คนจนทั้งหลายมีแต่จะต้องต่อสู้ต่อไป เพื่อความเป็นไทและปากท้องของคนจนเอง

ในฐานะหัวหน้าโครงการ ผมขอขอบคุณนักวิจัยรุ่นใหม่ที่เป็นนักวิจัยกรณีศึกษาทุกท่าน ท่านทุกคนได้ปฏิบัติภารกิจเรื่องคนจนอย่างดียิ่ง ท่านคือผู้ถือโคมฉายที่ส่องให้เห็นคนจนในหลืบในซอก ที่ก่อนหน้านี้ใครๆมักจะมองไม่เห็น ขอให้ทุกท่านจงเป็นมิตรที่ดีของคนจนและปรารถนาดีต่อคนจนตลอดไป

ณรงค์ เพ็ชรประเสริฐ
หัวหน้าโครงการ

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้ผู้เขียนมีวัตถุประสงค์ที่จะทำการศึกษาถึง ลักษณะทั่วไปของอาชีพ สภาพทางเศรษฐกิจ ความสัมพันธ์ทางสังคม รวมถึงปัญหาที่เกิดขึ้นจากการทำงานและผลกระทบต่อการใช้ชีวิต ของคนขับรถบรรทุกสิบล้อ โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) และการสังเกตการณ์แบบมีส่วนร่วม (Participatory Observation) คนขับรถบรรทุกสิบล้อในบริเวณจุดพักรถที่สำคัญๆรอบกรุงเทพฯและปริมณฑล ได้แก่ บริเวณโรงงานปูนซีเมนต์จังหวัดสระบุรี บริเวณถนนพระราม 3 บริเวณถนนพระราม 2 บริเวณทางต่างระดับบางปะอิน และบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง และกำหนดว่าคนขับรถบรรทุกสิบล้อที่จะเป็นประชากรตัวอย่างต้องมีคุณสมบัติเบื้องต้น คือ มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกมาพอสมควร มีเวลา ยินดีให้ความร่วมมือในการสัมภาษณ์ และยินดีที่จะให้ผู้เขียนร่วมเดินทางไปกับรถบรรทุกเพื่อสังเกตพฤติกรรมต่างๆของคนขับรถบรรทุกสิบล้อในขณะที่ขับรถด้วย นอกจากนี้ยังทำการสัมภาษณ์เจ้าของบริษัทขนส่งเพื่อนำมาใช้ในการตรวจสอบข้อมูลอีกด้านหนึ่ง

ผลที่ได้จากการตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า (Data Triangulation) คือการตรวจสอบด้านเวลา สถานที่ และแหล่งข้อมูล สามารถสรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

คนขับรถบรรทุกแบ่งได้เป็น 2 กลุ่มตามลักษณะการเป็นเจ้าของรถ คือ กลุ่มคนขับรถบรรทุกที่เป็นเจ้าของรถเอง มีจำนวนน้อย และกลุ่มคนขับรถบรรทุกที่เป็นลูกจ้างบริษัท มีอยู่เป็นจำนวนมาก แบ่งแยกตามขนาดและลักษณะการบริหารงานของบริษัทที่ทำงานด้วยออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ๆ คือ (1) ลูกจ้างของบริษัททั่วไป ส่วนใหญ่รับจ้างวิ่งสินค้าเกษตร ซึ่งเป็นผลผลิตที่มีฤดูกาล และ (2) ลูกจ้างของบริษัทขนาดใหญ่ หรือบริษัทที่นำระบบการจัดการธุรกิจขนส่งรูปแบบใหม่มาใช้ มีกฎระเบียบเข้มงวด มีวิธีบริหารเป็นระบบ มีตารางเวลาวิ่งของรถแต่ละคันชัดเจน

ด้านรายได้ คนขับรถบรรทุกมี รายได้หลัก คือ เงินเดือน กรณีที่เป็นบริษัทขนาดใหญ่ คนขับรถจะได้รับเงินเดือนประมาณ 4,500-6,000 บาท ส่วนบริษัททั่วไปจะให้เงินเดือนประมาณ 2,000-3,000 บาท ส่วนรายได้รอง คือ ค่าเที่ยว กรณีบริษัทขนาดใหญ่ อัตราค่าเที่ยวจะไม่ค่อยสูง สำหรับบริษัททั่วไป มีการจ่ายค่าเที่ยว 2 ลักษณะ คือ (1) กำหนดอัตราตายตัวตามระยะทางที่วิ่ง และ (2) กำหนดเป็นเปอร์เซ็นต์ของรายได้ที่บริษัทได้รับจากค่าบรรทุกทั้งเที่ยว นอกจากนั้นกลุ่มคนขับรถที่ติดต่อกับบริษัททั่วไปยังมี รายได้เสริม ในบางช่วงเวลาที่มีปริมาณงานวิ่งน้อยมาก หรือบางครั้งต้องหยุดวิ่งไปเลย เช่น ในช่วงฤดูฝน

ข้อค้นพบที่น่าสนใจคือ คนขับรถบรรทุกของบริษัททั่วไปที่มีการบริหารงานแบบเก่าแก่และบริษัทขนาดใหญ่ที่นำระบบการบริหารงานแบบสมัยใหม่ มีรายได้หลักและรายได้รองรวมกันประมาณ 10,000 บาท/เดือน (เฉลี่ยทั้งปี) เหมือนกัน

ด้านรายจ่าย ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายส่วนตัวในแต่ละวันของตัวคนขับรถบรรทุก ได้แก่ ค่าอาหาร น้ำดื่ม ลูกอม เครื่องดื่มชูกำลัง กาแฟกระป๋อง บุหรี่ เหล้า ยาบ้า ฯลฯ คนขับรถรายหนึ่งบอกว่า กาแฟกระป๋องหรือเครื่องดื่มบำรุงกำลังมีความจำเป็นมากกว่าการกินข้าว ถ้าต้องขับรถเขาจะต้องได้ดื่มเพื่อจะได้ไม่เหนื่อย

ล้ำเร็วเกินไป ค่าใช้จ่ายเพื่อครอบครัวและสังคม เป็นค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูง เช่น ค่าการศึกษาบุตร ค่ารักษาพยาบาล การจ่ายค่าน้ำดิน การถูกเพื่อนหรือญาติสนิทหยาม ฯลฯ บางรายพอมีเงินเก็บก็ถูกเพื่อนหรือญาติขอหยยืมเงินไปใช้ก่อน และ ค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นจากการประกอบอาชีพ ที่สำคัญคือ ส่วย ประกอบด้วย ส่วยหลัก หรือที่เรียกกันทั่วไปว่า "ส่วยสตีกเกอร์" และ ส่วยรายทาง หรือ "ส่วยรายเล็ก" คนขับรถทุกคนรู้กันดีว่าไม่ควรแสดงอาการที่จะไม่จ่าย เนื่องจากรถบรรทุกส่วนใหญ่มีจุดอ่อนในเรื่องการบรรทุกเกินอัตราหรือมักจะต้องทำผิดกฎจราจรได้ง่าย เช่น เมื่อจะกลับรถหรือเร่งเครื่องเพื่อแซงรถคันหน้า จะต้องใช้ระยะทางวิ่งที่ยาวและต้องวิ่งเลนขวานานเพื่อตั้งลำ เป็นต้น

ปัญหาที่เกิดจากการทำงาน คือ ภาพพจน์เรื่องการเสพยา การเป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนคือล้มตอกย้าให้คนขับรถตระหนักถึงสถานะและบทบาทที่สังคมตีค่าให้กับตนเองอยู่ตลอดเวลา กระทั่งทำให้ส่วนใหญ่ขาดความภูมิใจในอาชีพ และมองข้ามความสำคัญของอาชีพ ความไม่มั่นคงในเรื่องรายได้ ช่องว่างระหว่างรายได้ในช่วงที่มีรายได้มากที่สุดและน้อยที่สุด การมีต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขับรถสูง ประกอบกับคนขับรถส่วนใหญ่มีการศึกษาน้อย ทำให้เกิดความยากลำบากในการจัดการชีวิตให้อยู่ได้อย่างมีความสุขและมีคุณภาพอย่างสม่ำเสมอ และ ปัญหาด้านครอบครัว เนื่องจากคนขับรถไม่ได้ดำเนินชีวิตอยู่ร่วมกับครอบครัวดังผู้คนปกติ ซึ่งในระยะยาวผลกระทบต่อสถาบันครอบครัวก็จะส่งผลกระทบต่อสังคมโดยรวมวนเวียนไปมา

สารบัญ

คำนำสกว.

คำนำหัวหน้าโครงการ

บทคัดย่อ

สารบัญ

หน้า

บทที่ 1 บทนำ

ขอบเขตการศึกษา

1

วิธีการศึกษา

2

บทที่ 2 ผลการศึกษา

ลักษณะทั่วไปของธุรกิจขนส่ง

3

ประเภทของคนขับรถบรรทุก

4

การเข้าสู่อาชีพขับรถบรรทุก

5

พื้นเพเดิมของคนขับรถบรรทุก

6

ประเภทและลักษณะของการขับรถบรรทุก

7

รายได้จากการวิ่งรถบรรทุก

7

สภาพทางเศรษฐกิจของคนขับรถบรรทุก

8

รายจ่ายของคนขับรถบรรทุก

10

ความสัมพันธ์ทางสังคม

12

ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการทำงานและผลกระทบต่อการดำเนินชีวิต

15

บทสรุป และข้อเสนอแนะ

17

บทที่ 3 กรณีศึกษา

คนขับรถบรรทุกบริษัทขนส่งทั่วไป

19

คนขับรถบรรทุกที่คนขับรถบรรทุกเองเป็นเจ้าของรถ

21

คนขับรถบรรทุกของบริษัทขนส่งขนาดใหญ่

หรือ บริษัทที่นำระบบการจัดการธุรกิจขนส่งรูปแบบใหม่มาใช้

25

บทที่ 1

บทนำ

นับตั้งแต่ประเทศไทยเริ่มใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 1 เมื่อ ปี พ.ศ. 2504 เป็นต้นมา ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทยอย่างมาก การขยายตัวอย่างรวดเร็วของภาคอุตสาหกรรม การเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วของเมือง เช่น กรุงเทพมหานครและบริเวณใกล้เคียง ประกอบกับการที่รัฐบาลเน้นสร้างระบบโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ เพื่อรองรับการขยายตัวดังกล่าว โดยเฉพาะการสร้างถนนสายหลักเชื่อมระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดต่าง ๆ ทำให้บทบาทของการขนส่งสินค้าโดยใช้รถยนต์บรรทุกของไทยเริ่มทวีความสำคัญตามอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจ

ในปี 2543 มีรถยนต์บรรทุกจดทะเบียนที่กรมขนส่งทางบกจำนวน 652,520 คัน โดยในจำนวนดังกล่าวเป็นรถบรรทุก 10 ล้อจำนวน 138,913 คัน และมีผู้ถือใบอนุญาตขับรถบรรทุกจำนวน 884,951 คน (ฝ่ายสถิติการขนส่ง กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก, 2543) แสดงให้เห็นว่า อาชีพคนขับรถบรรทุกเป็นอาชีพที่มีปริมาณแรงงานเป็นจำนวนมาก ยิ่งกว่านั้น อาชีพคนขับรถบรรทุกยังมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ เพราะยิ่งเศรษฐกิจมีการขยายตัวมากเท่าไร ความต้องการในเรื่องการขนส่งสินค้า วัตถุดิบ และทรัพยากรต่าง ๆ ก็จะมีมากขึ้นเท่านั้น

ที่ผ่านมาการศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาด้านการขนส่งมักจะมุ่งเน้นศึกษาในเรื่องการพัฒนาศถานีขนส่ง (ทั้งขานเมือง/ในเมือง) การปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับระวางการบรรทุกของรถยนต์บรรทุก แต่ยังไม่เคยมีการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับคนขับรถบรรทุก ทั้ง ๆ ที่คนเหล่านี้มีส่วนอย่างสำคัญในระบบการขนส่งของประเทศ เจกเช่นเดียวกับนโยบายของรัฐบาลที่มักจะมองข้ามคนขับรถบรรทุก ทั้ง ๆ ที่โดยวิถีชีวิตแล้วคนขับรถบรรทุกน่าจะเป็นกลุ่มคนด้อยโอกาสกลุ่มใหญ่ เพราะไม่สามารถเข้าถึงบริการในหลายๆด้านของรัฐ เช่น บริการด้านสาธารณสุข การศึกษาของบุตร (เนื่องจากคนขับรถบรรทุกบางรายนิยมเอาภรรยาและบุตรนั่งเดินทางไปกับรถด้วย) เป็นต้น

ขอบเขตการศึกษา

จากเหตุผลที่กล่าวมาข้างต้น ผู้เขียนจึงทำการศึกษาถึง ลักษณะทั่วไปของอาชีพ สภาพทางเศรษฐกิจ ความสัมพันธ์ทางสังคม รวมถึงปัญหาที่เกิดขึ้นจากการทำงานและผลกระทบต่อการดำเนินชีวิต ของคนขับรถบรรทุกสืบล่อ โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-dept Interview) และการสังเกตการณ์แบบมีส่วนร่วม (Participatory Observation) คนขับรถบรรทุกสืบล่อในบริเวณจุดพักรถที่สำคัญ ๆ รอบกรุงเทพฯ และปริมณฑล ได้แก่

- (1) บริเวณโรงงานปูนซีเมนต์จังหวัดสระบุรี เป็นแหล่งใหญ่ของรถบรรทุกที่มารอบรรทุกปูนซีเมนต์

(2) บริเวณถนนพระราม 3 เป็นแหล่งใหญ่ของกรุงเทพฯ ชั้นในที่รถบรรทุกมารวมกันเพื่อรอรับสินค้า ไซท์ห่วย หรือสินค้านำเข้าบริเวณท่าเรือคลองเตยเพื่อไปส่งยังที่ต่าง ๆ

(3) บริเวณถนนพระราม 2 เป็นแหล่งใหญ่ของรถบรรทุกสายภาคใต้และภาคตะวันตก ที่รอเวลานำรถบรรทุกเข้ากรุงเทพฯ หลังติดเวลาห้ามวิ่ง เพื่อนำสินค้าเกษตรมาลงเรือที่ท่าเรือคลองเตยหรือข้ามไปส่งที่ท่าเรือแหลมฉบัง

(4) บริเวณทางต่างระดับบางปะอิน เป็นแหล่งใหญ่ของรถบรรทุกสายภาคเหนือ ภาคกลาง และภาคอีสาน ที่รอเวลานำรถบรรทุกเข้ากรุงเทพฯ หลังติดเวลาห้ามวิ่ง เพื่อนำส่งสินค้าเกษตร พืชไร่ เขตกรุงเทพฯ และรับเอาสินค้าอุปโภคบริโภคกลับไปยังต่างจังหวัด

(5.) บริเวณท่าเรือแหลมฉบัง เป็นจุดขนถ่ายสินค้าเพื่อส่งออกต่างประเทศ หรือรับสินค้าที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ เป็นจุดที่มีรถบรรทุกจำนวนมากมาจอดเพื่อรอเวลาขนสินค้า

วิธีการศึกษา

ทั้งนี้ คนขับรถบรรทุกสิบล้อที่จะเป็นประชากรตัวอย่างต้องมีคุณสมบัติเบื้องต้น คือ มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกมาพอสมควร มีเวลา และยินดีให้ความร่วมมือในการสัมภาษณ์ และยินดีที่จะให้ผู้เขียนร่วมเดินทางไปกับรถบรรทุกเพื่อสังเกตพฤติกรรมต่าง ๆ ของพนักงานขับรถบรรทุกสิบล้อในขณะที่ขับรถด้วย นอกจากนี้ยังทำการสัมภาษณ์เจ้าของบริษัทขนส่งเพื่อนำมาใช้ในการตรวจสอบข้อมูลอีกด้านหนึ่ง

บทที่ 2

ผลการศึกษา

ผลที่ได้จากการตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า (Data Triangulation) คือการตรวจสอบด้านเวลา สถานที่ และแหล่งข้อมูล สามารถสรุปได้ดังนี้

ลักษณะทั่วไปของธุรกิจขนส่ง

ในปัจจุบันธุรกิจการขนส่งจะมีผู้ประกอบการจำนวนมากแต่ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ประกอบการขนาดเล็ก กล่าวคือ จะมีจำนวนรถบรรทุกประมาณ 2-10 คัน การเริ่มต้นเข้าสู่ธุรกิจจะมีลักษณะคล้าย ๆ กัน กล่าวคือ จากการที่ธุรกิจของตัวเองมีความจำเป็นต้องใช้รถบรรทุกเพื่อขนส่งสินค้าของตัวเอง เช่น การขนส่งอ้อย ขนส่งมันสำปะหลัง ซึ่งการขนส่งสินค้าดังกล่าวจะมีช่วงระยะเวลาที่มีความจำเป็นจะต้องส่งสินค้าเหล่านั้นเป็นจำนวนมากภายในระยะเวลาจำกัด (มีลักษณะเป็นฤดูกาล เช่น ฤดูกาลหีบอ้อย) การหวังพึ่งผู้ประกอบการขนส่งทั่วไปจะทำให้ส่งสินค้าไม่ทันกำหนด เจ้าของธุรกิจเหล่านั้นจึงซื้อรถบรรทุกมาโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อขนส่งสินค้าของตัวเองเป็นหลัก ทำให้มีช่วงระยะเวลาที่รถบรรทุกเหล่านั้นว่างงานซึ่งผู้ประกอบการบางส่วนจะปล่อยให้รถบรรทุกเหล่านั้นจอดเฉย ๆ แล้วให้คนขับรถบรรทุกไปทำงานอื่นแทน หรือบางรายก็อาจจะไม่เลิกจ้างคนขับโดยให้กลับไปประกอบอาชีพเดิม แล้วให้กลับมาขับรถใหม่ในปีหน้า แต่ผู้ประกอบการรายเล็กบางรายก็จะใช้วิธีการหางานทำในช่วงว่างงานโดยการขอเข้าไปวิ่งส่งสินค้าเป็น “รถร่วม” กับบริษัทขนส่งขนาดใหญ่ ปัจจุบันมีบริษัทขนส่งขนาดใหญ่ที่มีรถบรรทุกจำนวนมากกว่า 100 คันขึ้นไปจำนวนประมาณ 30 บริษัท การเข้าร่วมกับบริษัทขนาดใหญ่จะส่งผลดีต่อผู้ขนส่งรายย่อยคือ ไม่ต้องวิ่งหางานเอง ต้นทุนบางอย่างบริษัทขนาดใหญ่สามารถจะจ่ายให้ก่อน เช่น น้ำมัน ค่าเคลียร์ดีทาร์จ เป็นต้น นอกจากนี้ เจ้าของรถบรรทุกบางรายจะไปสมัครเป็นรถร่วมกับบริษัทขนส่งขนาดใหญ่หลายรายทำให้มีโอกาสที่จะได้งานมากขึ้น

จากลักษณะดังกล่าวส่งผลให้การกำหนดราคาค่าบรรทุกบริษัทขนาดใหญ่จะเป็นผู้กำหนดราคาค่าขนส่งโดยผ่านการเจรจาต่อรองกับเจ้าของสินค้า เจ้าของรถบรรทุกรายย่อยจะนำรถมาวิ่งร่วมโดยยอมให้บริษัทขนาดใหญ่หักค่าขนส่งจำนวนหนึ่งแทน แนวโน้มในอนาคตโครงสร้างของธุรกิจขนส่งจะมีแนวโน้มในลักษณะที่รายเล็กจะไม่มีโอกาสโตกว่านี้ แต่แนวโน้มของผู้ประกอบการขนส่งรายใหญ่จะมีโอกาสขยายตัวตามสถานะเศรษฐกิจต่อไปได้เพราะผู้ว่าจ้าง หรือเจ้าของสินค้านิยมจะติดต่อกับผู้ประกอบการขนส่งรายใหญ่เพียงไม่กี่เจ้าเพราะมีภาระค่าธุรกรรมที่ต่ำกว่าการใช้ผู้ประกอบการขนส่งรายเล็กหลาย ๆ ราย ในปัจจุบันนี้จากสถานะเศรษฐกิจที่ตกต่ำในช่วงปี พ.ศ. 2540 ทำให้สถานะตลาดของการขนส่งอยู่ในลักษณะที่มีจำนวนรถบรรทุกคันลดลงซึ่งสังเกตเห็นได้จากจำนวนของรถบรรทุกที่จดทะเบียนใหม่ที่มีอัตราลดลงเรื่อย ๆ ตั้งแต่ปี

พ.ศ. 2540 ที่มียอดรถบรรทุกจดทะเบียนใหม่จำนวน 49,616 คัน แล้วลดลงเป็น 15,378 คัน 11,463 คัน และ 17,970 คันในปี 2541 2542 และปี 2543 ตามลำดับ และจำนวนรถบรรทุกที่จดทะเบียนก็มีจำนวนลดลงจาก 174,209 คัน ในปี 2540 จนเหลือจำนวน 138,913 คันในปี 2543 (ฝ่ายสถิติการขนส่ง กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก, 2543)

ประเภทของคนขับรถบรรทุก

คนขับรถบรรทุกที่มีอยู่ในขณะนี้สามารถนำมาแบ่งออกตามลักษณะของการเป็นเจ้าของรถได้เป็น 2 ประเภท คือ คนขับรถบรรทุกที่เป็นเจ้าของรถเอง กับคนขับรถบรรทุกที่เป็นลูกจ้างบริษัท

(1) คนขับรถบรรทุกที่เป็นเจ้าของรถและขับเอง

คนขับรถบรรทุกประเภทนี้มีจำนวนน้อย และเนื่องจากรถบรรทุกใหม่มีราคาสูง คนขับรถบรรทุกจึงมักจะซื้อรถมือสอง โดยการซื้อซื้อต่อรถบรรทุกคันที่ตนเคยขับให้เก่าแก่มาก่อนจากเก่าแก่ ซึ่งมีราคาไม่แพงจนเกินไป โดยฝ่ายเก่าแก่ก็เห็นว่าคนขับรถมีความรับผิดชอบและมีความสนิทสนมไว้วางใจกันได้ จึงตัดรถของตัวเองขายให้กับคนขับรถ และให้ค่อย ๆ ผ่อนชำระค่ารถทีหลัง โดยอาศัยการหักค่าจ้างบรรทุกที่รถคันนั้นจะได้รับจากการวิ่งร่วมในนามของเก่าแก่อยู่ วิธีการเช่นนี้ยังผลดีให้กับเก่าแก่ในแง่ที่ยังมีรถวิ่งร่วมในนามของตัวเองเหมือนเดิม แต่ไม่ต้องแบกรับภาระเรื่องการซ่อมบำรุง เพราะตามปกติเมื่อคนขับรถบรรทุกได้เป็นเจ้าของรถบรรทุกแล้ว เขาเหล่านั้นก็จะยังคงวิ่งรถร่วมอยู่กับเก่าแก่คนเดิม เพื่อจะได้ไม่ต้องเสียเวลาหางานวิ่งรถด้วยตัวเองหรือไม่ต้องเริ่มต้นหาบริษัทที่จะนำรถไปวิ่งร่วมใหม่ อย่างไรก็ตาม คนขับรถบรรทุกบางรายก็ต้องสมัครเป็นรถร่วมอยู่กับหลายบริษัทเพื่อเพิ่มทางเลือกให้กับตนเอง เพราะในปัจจุบันงานวิ่งรถของบริษัทหลายแห่งมีไม่สม่ำเสมอ แล้วแต่ว่าช่วงไหนบริษัทไหนจะมีงานให้วิ่งรถ

(2) คนขับรถบรรทุกที่เป็นลูกจ้างบริษัท

คนขับรถบรรทุกประเภทนี้มีอยู่เป็นจำนวนมาก และสามารถแบ่งแยกตามขนาดและลักษณะการบริหารงานของบริษัทที่ทำงานด้วย ออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ ๆ คือ

1 ลูกจ้างของบริษัททั่วไป เป็นกลุ่มคนขับรถบรรทุกที่มีจำนวนมากที่สุด บริษัทเหล่านี้มีจำนวนรถบรรทุกในสังกัดตั้งแต่ไม่กี่คันจนถึงหลายสิบคัน ทำหน้าที่รับจ้างวิ่งสินค้าจากที่ต่าง ๆ ทั้งสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรม บางบริษัทมีรถบรรทุกไว้วิ่งสินค้าจากโรงงานของตนเอง เช่น โรงสีข้าว โรงอันมันเม็ด/มันเส้น เป็นต้น โดยจะวิ่งบรรทุกสินค้าของตนเองเที่ยวหนึ่งและรับจ้างวิ่งสินค้าในเที่ยวย้อนกลับ แต่เนื่องจากสินค้าเกษตรเป็นผลผลิตที่มีฤดูกาล เมื่อหมดฤดูก็จะส่งผลกระทบต่อคนขับรถบรรทุก เพราะรถไม่มีงานวิ่ง เว้นแต่บริษัทจะคืนรถทำงานอื่นหรือไม่ก็ต้องยอมวิ่งรถเที่ยวเดียว

2 ลูกจ้างของบริษัทขนาดใหญ่ หรือบริษัทที่นำระบบการจัดการธุรกิจขนส่งรูปแบบใหม่มาใช้ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นบริษัทข้ามชาติ(หรือมีบริษัทขนส่งข้ามชาติเป็นผู้ถือหุ้น) มีกฎระเบียบเข้มงวด มีวิธีบริหารเป็นระบบ มีตารางเวลาวิ่งของรถแต่ละคันชัดเจน ใช้รถเป็นหลักในการจัดระบบตารางการวิ่ง คนขับรถบรรทุกเป็นแค่ตัว

เสริมว่าใครจะได้ขับรถวันไหน เวลาใด หรือไปที่ไหน รถที่ใช้ส่วนใหญ่เป็นรถจากประเทศยุโรป มีราคาแพง มีคุณภาพและประสิทธิภาพสูงตามราคา และมีที่นอนกว้างขวางด้านหลังที่นั่งคนขับไว้ให้คนขับรถสลับกันนอนพักผ่อน ดังนั้นรถของบริษัทขนาดใหญ่จึงสามารถวิ่งอย่างต่อเนื่องโดยไม่ต้องหยุดพักได้ตลอด 24 ชั่วโมง โดยใช้คนขับรถบรรทุก 2 คน สลับกันขับรถแต่ละคัน รอบหนึ่งใช้เวลาวิ่งรถ 24 ชั่วโมง แล้วเข้ามาพัก คนขับรถกลุ่มนี้ได้รับเงินเดือนสูงกว่ากลุ่มอื่น ส่วนค่าเที่ยวเป็นรายได้รอง มีสวัสดิการเหมือนพนักงานในสำนักงานทั่วไป ทำให้คนขับรถกลุ่มนี้รู้สึกว่าตัวเองเป็นพนักงานบริษัทมากกว่าการเป็นคนขับรถบรรทุก รู้สึกภาคภูมิใจในตนเองสูง เพราะคิดว่าตัวเองทำงานกับบริษัทขนาดใหญ่ ขับรถบรรทุกชั้นดี มีเครื่องแบบที่มีการแต่งกายเป็นมาตรฐานเดียวกัน

การเข้าสู่อาชีพขับรถบรรทุก

มีแนวทางหลัก ๆ อยู่ 2 แนวทาง คือ

(1) การเป็นเด็กรถมาก่อน

ภาพของเหตุการณ์เมื่อ 10 กว่าปีก่อนขึ้นไป รถบรรทุกหนึ่งคันต้องมีคนขับบรรทุกหนึ่งคนกับเด็กติดรถอีกหนึ่งคน เด็กติดรถเหล่านี้มีทั้งที่เป็นลูกหลานหรือเป็นแค่คนรู้จักธรรมดา เหตุที่ต้องมีเด็กติดรถก็เพราะคนขับรถต้องการคนคอยช่วยบอกสัญญาณต่าง ๆ ขณะกำลังขับรถ เช่น การถอย การเลี้ยว เนื่องจากรถบรรทุกยุคก่อนไม่มีเครื่องอำนวยความสะดวกมากเหมือนในปัจจุบัน ในส่วนของเด็กติดรถเองก็มีความหวังว่าอนาคตจะต้องก้าวขึ้นเป็นคนขับรถ เด็กติดรถนอกจากถูกพ่อแม่หรือญาติเลี้ยงเห็นว่าจะให้มาฝึกหัดก่อนขับรถแล้ว อีกส่วนตัวเด็กติดรถก็เป็นผู้ชอบอาชีพขับรถ ชอบเครื่องยนต์ มองว่าการขับรถคือความท้าทายอย่างหนึ่งด้วย

ในปัจจุบันภาพข้างต้นกำลังลดปริมาณลงเรื่อย ๆ รถบรรทุกในปัจจุบันมักมีคนขับรถคนเดียว อย่างมากก็มีภรรยา นั่งไปเป็นเพื่อน เหตุที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะ (1) บริษัทหรือเจ้าของรถต้องการลดรายจ่าย การมีเด็กติดรถทำให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายในส่วนของเบี้ยเลี้ยงให้เด็กติดรถด้วย (2) คนขับรถต้องการลดรายจ่าย กรณีที่บริษัทให้คนขับรถรับผิดชอบค่าใช้จ่ายทุกอย่างของเด็กติดรถเอง คนขับรถที่มีภาระมากจะลดรายจ่ายโดยไม่มีเด็กติดรถ และถ้าต้องการเพื่อนร่วมเดินทางจริง ๆ ก็จะให้ภรรยามาเป็นเด็กติดรถแทน และ (3) รถบรรทุกในปัจจุบันมีสภาพที่ดีมาก และมีเครื่องช่วยอำนวยความสะดวกแก่คนขับหลายอย่าง ทำให้การควบคุมและการบังคับรถทำได้ง่าย เด็กติดรถจึงขาดความจำเป็น โดยเฉพาะอย่างยิ่งประสิทธิภาพของรถที่มีกำลังเครื่องยนต์เพิ่มขึ้นมาเป็น 275-375 แรงม้า ทำให้รถวิ่งได้ดีในทุกสภาพพื้นที่ ต่างจากรถสมัยก่อนที่มีกำลังเครื่องยนต์แค่อีกกว่า ๆ แรงม้า ซึ่งเป็นสาเหตุให้รถและเครื่องยนต์เกิดปัญหาระหว่างการเดินทางบ่อยครั้ง ประกอบกับไม่มีเครื่องมือช่วยเหลือหรือช่วยอำนวยความสะดวกให้ คนขับก็จำเป็นต้องพึ่งเด็กติดรถ

(2) การเข้ามาโดยผ่านเครือข่าย

เครือข่าย ในที่นี้หมายถึง ความเป็นญาติ เป็นเพื่อน หรือเป็นคนในชุมชนหมู่บ้านเดียวกัน

การเข้าสู่อาชีพขับรถบรรทุกโดยผ่านเครือข่าย มีจุดเริ่มต้นจากคนที่คนขับรถบรรทุกอยู่แล้วไปชักชวนญาติ เพื่อน หรือคนในหมู่บ้านของตนเอง มาขับรถให้กับบริษัทเดียวกับตน เพราะคนเหล่านั้นมีอาชีพทำนา มีรายได้ไม่มาก หรือกำลังตกงานอยู่ เมื่อเห็นว่ามิชอบทางทำมาหากินและมีรายได้ค่อนข้างสูง เมื่อเทียบกับคุณสมบัติพื้นฐานที่ตนมี จึงเข้ามาสมัครขับรถ โดยส่วนใหญ่ต้องผ่านการสอบ หรือทดลองขับ หรือฝึกหัดขับระยะเวลาหนึ่งก่อน หลังจากนั้นคนขับรถที่เป็นผู้ชักชวนจะต้องเป็นผู้ค้ำประกันและรับรองการทำงานให้กับบริษัท ดังจะพบได้ว่าบริษัทบางแห่งมีคนขับรถจากสายเครือข่ายเป็นคนจากหมู่บ้านเดียวกันหลายสิบคนทีเดียว

สำหรับคนขับรถบรรทุกที่มีรถเป็นของตนเองมากกว่าหนึ่งคัน อาจมีสองหรือสามคัน ก็มักจะกลับไปยังชุมชนของตนเองแล้วนำญาติมาฝึกหัดขับรถของตัวเองที่มีเพิ่มขึ้น เพราะมีความไม่มั่นใจกับคนอื่นไกล จึงเลือกที่จะหาคนใกล้ตัวเพื่อลดความเสี่ยงต่าง ๆ ที่จะตามมา

อย่างไรก็ตาม คนขับรถที่เป็นลูกจ้างบริษัทขนาดใหญ่รายหนึ่งเล่าให้ฟังว่า เขาต้องทิ้งใบสมัครงานไว้กับบริษัทนานถึง 6 เดือน บริษัทจึงเรียกตัวเขาไปสอบ การสอบมีทั้งการสอบสัมภาษณ์และการสอบภาคปฏิบัติ โดยการทดลองขับรถจริง ๆ ดังนั้นเขาจึงเชื่อว่า คนขับรถบรรทุกของบริษัทที่เขาทำงานอยู่ไม่น่าจะเข้ามาโดยผ่านระบบเครือข่ายแบบเก่า ที่อาศัยการรับรองหรือค้ำประกันจากคนขับรถเก่าในบริษัท

พื้นเพเดิมของคนขับรถบรรทุก

คนขับรถบรรทุกที่ให้ข้อมูลทั้งหมดเป็นคนต่างจังหวัด และเกือบทั้งหมดเป็นคนภาคอีสาน ส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับประถมศึกษา อาชีพเดิมคือ ทำนา ทำไร่ และมีอาชีพเสริมคือรับจ้างทั่วไปรายวัน มีฐานะไม่ค่อยดี หลายคนเคยเข้าออกอาชีพขับรถบรรทุกหลายครั้ง และทุกครั้งที่ออกไปพวกเขาจะพยายามทดลองประกอบอาชีพอื่น เช่น ทำเกษตรกรรม รับจ้างทั่วไป บางคนเดินทางไปทำงานในต่างประเทศ แต่สุดท้ายจะกลับมาขับรถบรรทุกเหมือนเดิม เพราะทำอาชีพอื่นแล้วขาดทุนหรือมีรายได้ไม่น้อยกว่าการขับรถบรรทุก

และยังมีข้อเท็จจริงอีกว่า การย้ายบริษัทหรือที่ทำงานของคนขับรถบรรทุกมีโอกาสเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ลูกจ้างขับรถบรรทุกของบริษัทที่ใช้ระบบบริหารแบบเจ้าแกล่งหนึ่ง ซึ่งเคยย้ายบริษัทมาแล้วหลายแห่ง เล่าให้ฟังว่า คนขับรถบรรทุกเป็นลูกจ้างชั่วคราว เช่นสัญญาปีต่อปี แต่ความไม่แน่นอนของอาชีพไม่ได้ขึ้นอยู่กับภาระจะต่อหรือไม่ต่อสัญญาของบริษัท ความจริงแล้ว ความประพटीในการขับรถ ความตั้งใจ ความรับผิดชอบต่อการ และการบรรทุกเป็นประเด็นสำคัญที่บริษัทจะนำมาพิจารณาความมากกว่า หมายความว่า การจะถูกให้ออกจากงานมีโอกาสดังกล่าวได้ตลอดเวลา ไม่เกี่ยวกับสัญญา ตัวเขาและเพื่อน ๆ ก็ไม่ได้รับรู้ถึงสาระสำคัญของสัญญามากนัก เพราะที่ผ่านมาเมื่อเขาหรือเพื่อน ๆ ที่ถูกให้ออกจากงานก็ไม่เคยมีใครพูดถึงสัญญา ทุกคนยอมรับว่าเมื่อบริษัทให้ใครออกจากงานก็หมายความว่าเขาคงนั้นมีความผิดหรือมีข้อบกพร่องชัดเจน สัญญาหรือการอ้างสิทธิ์จึงไม่เคยเกิดขึ้น ในอีกมุมมองหนึ่ง วิธีเช่นนี้ก็เอื้อให้คนขับรถสามารถลาออกหรือออกจากบริษัทได้โดยไม่ต้องพะวงเรื่องข้อผูกพันทางสัญญามากนัก การย้ายบริษัทหรือเจ้าแกล่งจึงมีเกิดขึ้นบ่อย นอกจากนั้น

แล้ว การสมัครเข้าทำงานในบริษัทใหม่ก็ทำได้ง่าย เพราะมีเครือข่าย คือเพื่อนที่รู้จัก ช่วยรับรองและคำประกันการทำงานได้ การตัดสินใจจึงง่ายขึ้นไปอีก

แต่สำหรับคนขับรถในบริษัทขนาดใหญ่ ส่วนมากมักไม่ค่อยย้ายบริษัท เนื่องจากมีความมั่นคงในอาชีพ มีรายได้และสวัสดิการอยู่ในเกณฑ์ที่ดี ที่สำคัญ คนขับรถกลุ่มนี้รู้สึกภูมิใจและรู้สึกมีศักดิ์ศรีเช่นเดียวกับพนักงานในสำนักงานทั่วไปด้วย

ประเภท และลักษณะของการขับรถทุก

รถบรรทุกส่วนใหญ่ที่วิ่งขนส่งสินค้าในขณะนี้ สามารถจะแบ่งประเภทตามลักษณะของการขับรถเพื่อส่งสินค้าโดยใช้ระยะทางในการขนส่งสินค้าเป็นตัวแบ่ง เราจะสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ

(1) การวิ่งรถสายสั้น ใช้เวลาวิ่งรถไม่มากนัก เข้าไปเย็นกลับได้ หรือบางครั้งอาจวิ่งรถได้วันละหลายเที่ยวถ้าระยะทางสั้นมาก โดยส่วนใหญ่เป็นการวิ่งรถในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งหรือภาคหนึ่งภาคใด ตัวอย่างเช่น สินค้าอุตสาหกรรมประเภทที่ต้องการบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ มีรถวิ่งอยู่ในเขตนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก และกรุงเทพฯและปริมณฑล หรือกลุ่มลูกค้าที่ต้องการให้วิ่งรถบรรทุกดิน หิน หินทราย ก็มักจะวิ่งรถในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งซึ่งไม่ไกลจากแหล่งสินค้ามากนัก

(2) การวิ่งรถสายยาว ใช้เวลาวิ่งรถไปกลับประมาณ 2-3 วัน ตามแต่ระยะทาง รวมเวลาในการรอขึ้นหรือลงสินค้า เป็นการวิ่งรถข้ามพื้นที่ ข้ามภาค อาจเป็นการวิ่งรถจากเชียงใหม่ไปชลบุรี หรือจากอุบลราชธานีไปกรุงเทพฯ การวิ่งรถสายยาวจะมีการแบ่งเป็นเที่ยวขึ้นกับเที่ยวลง รถส่วนใหญ่จะวิ่งบรรทุกสินค้าทั้งสองขา โดยสินค้าเที่ยวขึ้นส่วนใหญ่เป็นวัสดุก่อสร้าง ส่วนสินค้าเที่ยวลงมักจะเป็นสินค้าเกษตร เช่น ข้าว มัน น้ำตาล ไม้ยูคาลิปตัส เป็นต้น เหตุการณ์รถตกค้างที่บริเวณจุดขึ้นและลงสินค้าจะเกิดขึ้นกับรถบรรทุกที่วิ่งสายยาวบ่อยครั้ง เพราะเมื่อรถลงวัสดุก่อสร้างตามหัวเมืองภูมิภาคเสร็จ รถจะต้องรอบรรทุกสินค้าเกษตรกลับมายังกรุงเทพฯหรือท่าเรือต่าง ๆ ตามชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก แต่บ่อยครั้งที่รถจะต้องรอและใช้เวลาหาสินค้าหลายวัน และเมื่อรถวิ่งมาถึงปลายทางก็อาจต้องเผชิญกับการตกค้างปลายทางอีกครั้ง เนื่องจากเรือยังไม่เทียบท่า หรือต้องมารอเข้าคิวรถอีก 2-3 วัน เพื่อทยอยนำสินค้าลงเรือ

รายได้จากการวิ่งรถบรรทุก

:

รายได้จากการวิ่งรถบรรทุกสามารถแบ่งตามระยะทางที่วิ่งได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

(1) รายได้จากการวิ่งรถสายสั้น มีการกำหนดอัตราค่าวิ่งรถดังนี้

กรณีคนขับรถบรรทุกเป็นเจ้าของและขับเอง จะได้ค่าจ้างในอัตราเหมาเที่ยว คิดตามระยะทางที่วิ่งรถ เช่น แลนมอวัง-ระยอง 2,500 บาท แลนมอวัง-บางปะกง 2,200 บาท เป็นต้น ส่วนค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ผู้เป็นเจ้าของรถต้องเป็นผู้รับผิดชอบดูแลเอง เช่น ค่าน้ำมัน ค่าส่วนทางหลวง (ซึ่งจะกล่าวถึงต่อไป) เป็นต้น

กรณีคนขับรถบรรทุกเป็นลูกจ้างรถบริษัท จะได้ค่าเที่ยวเป็นอัตรามาตรฐาน คิดตามระยะทางที่วิ่งรถ โดยบริษัทรถจะจ่ายเงินให้กับคนขับรถโดยตรง เช่น บรรทุกมันเส้นในจังหวัดชลบุรีได้ 60 บาท/เที่ยว บรรทุกหินลูกรังจากชลบุรีไปกรุงเทพฯ ได้ 150 บาท/เที่ยว เป็นต้น ส่วนค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดจากการเดินทางโดยรถบรรทุกนั้นบริษัทเป็นผู้รับผิดชอบจ่ายทั้งหมด

(2) รายได้จากการวิ่งรถสายยาว มีการกำหนดอัตราค่าวิ่งรถดังนี้

กรณีคิดเป็นเปอร์เซ็นต์ บริษัทที่รับงานมาจะแบ่งรายได้ให้กับคนขับรถบรรทุกในอัตราร้อยละ 8-10 ของค่าบรรทุกเที่ยว

กรณีคิดเป็นอัตราตายตัว เป็นวิธีที่บริษัทส่วนใหญ่นิยมใช้ คือจะจ่ายเงินให้กับคนขับรถตามระยะทาง มีการกำหนดอัตราตายตัวเลยว่าไปจังหวัดไหนคนขับรถบรรทุกจะมีรายได้เท่าไร เช่น สระบุรี-อุบลราชธานี ได้ค่าเที่ยว 700 บาท เป็นต้น

สภาพทางเศรษฐกิจของคนขับรถบรรทุก

สภาพทางเศรษฐกิจของคนขับรถบรรทุกก็คือ รายได้และค่าใช้จ่ายที่คนขับรถบรรทุกแต่ละคนได้รับ ในส่วนของรายได้ คนขับรถบรรทุกมีรายได้จากหลายทาง ได้แก่ รายได้หลัก รายได้รอง และรายได้เสริม ส่วนด้านค่าใช้จ่าย คนขับรถบรรทุกมีทั้งรายจ่ายส่วนตัว รายจ่ายเพื่อครอบครัวและสังคม และรายจ่ายอันเกิดจากการประกอบอาชีพ ซึ่งมีรายละเอียดต่าง ๆ ดังนี้

1. รายได้ของคนขับรถบรรทุก

คนขับรถบรรทุกมีรายได้หลายทาง ประกอบด้วย

(1) รายได้หลัก เป็นเงินเดือนที่คนขับรถบรรทุกได้รับ มีหลายอัตรา แยกตามประเภทของบริษัทที่คนขับรถสังกัด คือ

กรณีที่บริษัทขนาดใหญ่ หรือบริษัทที่นำระบบการจัดการธุรกิจขนส่งรูปแบบใหม่มาใช้ คนขับรถจะได้รับเงินเดือนประมาณ 4,500-6,000 บาท ซึ่งจะให้มากกว่าบริษัทประเภทอื่น เพราะถือว่าคนขับรถบรรทุกเป็นเหมือนพนักงานทั่วไปของบริษัท

ส่วนบริษัททั่วไป จะให้เงินเดือนคนขับรถประมาณ 2,000-3,000 บาท เหตุที่บริษัทกลุ่มนี้จ่ายเงินเดือนต่ำเพราะไม่ต้องการแบกภาระค่าใช้จ่ายในส่วน of เงินเดือนคนขับรถมากนัก จึงใช้วิธีเน้นจ่ายค่าเที่ยวมากกว่า กล่าวคือ บริษัทกลุ่มนี้จะให้เงินเดือนคนขับรถต่ำกว่าบริษัทขนาดใหญ่ แต่จะจ่ายเงินค่าเที่ยวให้สูงกว่าบริษัทขนาดใหญ่ เนื่องจากบริษัทกลุ่มนี้มักจะมียานไม่สม่ำเสมอ มากบ้างน้อยบ้างตามฤดูกาล ถ้าจ่ายเงินเดือนสูงในช่วงที่มีงานวิ่งน้อยบริษัทก็ต้องรับภาระเงินเดือนในสัดส่วนที่มากเกินไป

(2) **รายได้รอง** คือ ค่าเทียว เป็นเงินที่บริษัทจ่ายให้กับคนขับรถในแต่ละเที่ยวที่มีการวิ่งรถ มีอัตราที่กำหนดแตกต่างกันตามประเภทของบริษัทที่คนขับรถสังกัด คือ

กรณีที่เป็นบริษัทขนาดใหญ่ หรือบริษัทที่นำระบบการจัดการธุรกิจขนส่งรูปแบบใหม่มาใช้ การควบคุมการวิ่งรถเป็นไปตามตารางเวลา กฎระเบียบที่เข้มงวดเป็นเงื่อนไขให้คนขับรถต้อง ปฏิบัติตามกรอบที่บริษัทวางไว้ เพราะฉะนั้น ค่าเทียวที่จะเป็นแรงจูงใจในการขับรถจึงไม่ค่อยมีความจำเป็น อัตราค่าเทียวจึงไม่ค่อยสูง เพราะถือว่าบริษัทได้จ่ายเงินเดือนให้มากแล้ว บริษัทกลุ่มนี้จะจ่ายค่าเทียวตามระยะทางการวิ่งเป็นอัตราตายตัว เช่น ลาดกระบัง-แหลมฉบัง 150 บาท/เที่ยว

สำหรับบริษัททั่วไป เนื่องจากบริษัทมีการจ่ายเงินเดือนให้คนขับรถต่ำ จึงกำหนดให้ค่าเทียวสูง เพื่อใช้เงินค่าเทียวเป็นแรงจูงใจให้คนขับรถให้ได้เที่ยวมาก ๆ การจ่ายค่าเทียวของบริษัทกลุ่มนี้มี 2 ลักษณะ คือ (1) กำหนดอัตราตายตัวตามระยะทางที่รถวิ่ง เช่น สระบุรี-อุบลราชธานี 700 บาท/เที่ยว ชลบุรี-บางปะกง 150 บาท/เที่ยว และ (2) กำหนดเป็นเปอร์เซ็นต์ของรายได้ที่บริษัทได้รับจากค่าบรรทุกทั้งเที่ยว โดยในปัจจุบันบริษัทจะหักค่าเทียวให้กับคนขับรถประมาณร้อยละ 8-10 ของค่าจ้างบรรทุกทั้งเที่ยว

ทว่าคนขับรถบรรทุกของบริษัททั่วไปที่มีการบริหารงานแบบเก่าแก่และบริษัทขนาดใหญ่ที่นำระบบการบริหารงานแบบสมัยใหม่มาใช้กลับมีรายได้หลักและรายได้รองรวมกันประมาณ 10,000 บาท/เดือนเหมือนกัน ตัวเลขที่ปรากฏอาจเป็นภาพสะท้อนของฐานรายได้ที่ค่อนข้างสูงของกลุ่มอาชีพคนขับรถบรรทุก แต่หากเรานำตัวเลขรายได้มาหักค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการประกอบอาชีพ โดยเฉพาะค่าส่วยทางหลวงที่คนขับรถเกือบทุกคนต้องจ่ายให้กับตำรวจ ซึ่งบางรายบอกว่าบางเดือนมีค่าใช้จ่ายสูงถึง 2,000-3,000 บาท ก็หมายความว่า คนขับรถบรรทุกมีรายได้สูงกว่าค่าจ้างขั้นต่ำเพียงเล็กน้อยเท่านั้น เมื่อผนวกกับความเสี่ยงจากลักษณะอาชีพ หากเกิดอุบัติเหตุหรือปัญหาสุขภาพที่จะทำให้คนขับรถไม่สามารถทำงานได้ ชีวิตของคนขับรถและครอบครัวซึ่งอาศัยรายได้หลักจากการขับรถก็ต้องประสบปัญหาความยากลำบาก จึงอาจกล่าวได้ว่าอาชีพคนขับรถบรรทุกเป็นกลุ่มคนด้อยโอกาสในสังคมที่ขาดความมั่นคงในเรื่องรายได้และความปลอดภัยในชีวิต

(3) **รายได้เสริม** มีทำกันในกลุ่มคนขับรถที่ติดต่อกับบริษัททั่วไป เกิดขึ้นในบางช่วงเวลาที่รถมีปริมาณงานวิ่งน้อยมาก หรือบางครั้งต้องหยุดวิ่งรถไปเลย เช่น ในช่วงฤดูฝน เป็นต้น บริษัทจะอนุญาตให้คนขับรถออกไปหางานอย่างอื่นทำ บางคนไปรับจ้างทำนา บางคนไปรับจ้างเป็นกรรมกรก่อสร้างรายวัน บางคนกลับไปช่วยครอบครัวทำนาที่หมู่บ้าน ฯลฯ

สภาวะปริมาณงานน้อยจะเกิดขึ้นกับทุกคน สั้นบ้างยาวบ้าง แล้วแต่ความสามารถในการหางานของบริษัท ขณะเดียวกันสภาวะปริมาณงานมากก็เกิดขึ้นกับทุกคนเช่นเดียวกัน ปริมาณความต้องการใช้รถบรรทุกมาก ๆ - บวกกับการที่รายได้ส่วนใหญ่ขึ้นกับค่าเทียว และเพื่อชดเชยกับช่วงที่มีปริมาณงานน้อย สร้างแรงจูงใจให้คนขับรถเร่งทำเทียวให้มากขึ้น บางครั้งขับรถติดต่อกัน 2 วันไม่หยุด จุดนี้เองที่เปิดโอกาสและผลักดันให้คนขับรถบรรทุกใช้ยาบ้าเพื่อทำให้ตัวเองขยันและสามารถขับรถได้มากขึ้น คนขับรถหลายคนบอกว่าตนเสพย์และติดยาบ้าด้วยสาเหตุนี้ แต่หลายคนก็บอกว่าตนสามารถควบคุมการใช้ยาได้ โดยจะใช้ยาเฉพาะช่วงที่ต้องการแรงงานมาก ๆ เท่านั้น

คนขับรถบรรทุกทุกรายหนึ่งเล่าว่า ค่าใช้จ่ายประจำวันที่เป็นเรื่องปากท้องตัวเอง เขาใช้ค่อนข้างประหยัด บางมือก็ต้องอดถ้าเงินขาดมือ แต่สำหรับค่ากาแฟกระป๋องหรือเครื่องดื่มบำรุงกำลัง เขาบอกว่ามีความจำเป็นมากกว่าการกินข้าว ถ้าต้องขับรถเขาจะต้องได้ดื่มไม่ว่าอย่างใดก็อย่างหนึ่ง เพื่อจะได้ไม่เหนื่อย ถ้าเร็วเกินไป ยิ่งในภาวะที่ต้องเร่งทำเที่ยวมาก ๆ บางครั้งต้องดื่มติดต่อกัน 3-4 ขวดต่อเที่ยว ส่วนยาบ้าเนื่องจากมีราคาแพง เขาจึงยังไม่ได้หาซื้อมาเสพย์ บางครั้งเมื่อได้เงินมาก ๆ หรือต้องจอดรถเพื่อรอขึ้น/ลงสินค้านาน ๆ เขาและเพื่อนก็ชวนกันตั้งวงเพื่อดื่มเหล้ากันบ้าง

รายจ่ายของคนขับรถบรรทุก

(1) ค่าใช้จ่ายส่วนตัว

ค่าใช้จ่ายส่วนนี้เป็นค่าใช้จ่ายในแต่ละวันของตัวคนขับรถบรรทุกเอง ได้แก่ ค่าอาหาร น้ำดื่ม น้ำแข็ง ลูกอม ยาอม หมากฝรั่ง ผ้าเย็น ยาแก้ปวด เครื่องดื่มชูกำลัง กาแฟกระป๋อง บุหรี่ เหล้า ยาบ้า ฯลฯ โดยคนขับรถบรรทุกแต่ละคนจะมีค่าใช้จ่ายส่วนตัวมากน้อยแตกต่างกัน ขึ้นกับว่าใครกินหรือเสพอะไรค่าใช้จ่ายส่วนนี้จะเพิ่มมากขึ้นตามปริมาณระยะทางที่วิ่งรถ คนที่เสพยาบ้าจะมีค่าใช้จ่ายส่วนตัวสูง เพราะยาบ้าราคาแพง ปัจจุบันขายกันเม็ดละ 70-100 บาท สำหรับค่าใช้จ่ายส่วนตัวที่สำคัญ คือ ค่าอาหาร นั้น คนขับรถมักจะกินอยู่อย่างเรียบง่าย ในรายที่นำภรรยาติดรถไปด้วยมักจะมีหม้อ เตา เครื่องครัวชุดเล็ก ๆ อยู่ในรถ เพื่อใช้ประกอบอาหารเอง โดยอาหารที่ปรุงก็เป็นอาหารประเภทง่าย ๆ เช่น ปลาทอด ไข่เจียว เป็นต้น ส่วนรายที่เดินทางคนเดียวก็มักจะจอดรถรับประทานอาหารตามร้านขายอาหารริมทาง ในปัจจุบันคนขับรถกำลังนิยมทานอาหารในร้านอาหารริมทางที่มีการติดตั้งตู้ร้องเพลงคาราโอเกะ ซึ่งดึงดูดให้คนขับรถเข้าไปแล้วต้องจ่ายเงินมากขึ้น เพราะจะมีการดื่มเหล้าและร้องเพลงประกอบด้วย

(2) ค่าใช้จ่ายเพื่อครอบครัวและสังคม

ค่าใช้จ่ายส่วนนี้เป็นค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูง ส่วนใหญ่ต้องจ่ายเป็นรายเดือน และมีบางส่วนต้องจ่ายในโอกาสพิเศษต่าง ๆ เช่น ค่าการศึกษาบุตร ค่ารักษาพยาบาล การจ่ายค่าน้ำค่าน้ำประปา การถูกเพื่อนหรือญาติสนิทหยิบยืม ฯลฯ คนขับรถบางรายกำลังส่งลูกเรียนระดับปริญญาตรี ต้องส่งเงินให้ลูกสูงถึงเดือนละ 6,000 บาท บางรายพอมีเงินเก็บก็จะถูกเพื่อนหรือญาติขอหยิบยืมเงินเพื่อไปใช้ก่อน

เนื่องจากความสัมพันธ์ระหว่างคนขับรถบรรทุกด้วยกัน และความสัมพันธ์ระหว่างคนขับรถบรรทุกกับญาติ ยังอยู่ภายใต้ความสัมพันธ์แบบชุมชนดั้งเดิม ซึ่งมีการช่วยเหลือซึ่งกันและกัน มีการพึ่งพากันสูง จึงทำให้การขอหยิบยืมเงินเป็นเรื่องที่ทำได้ง่าย ถ้าเพียงแค่ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมีเงินคงเหลือมากกว่าก็สามารถจะถูกขอหยิบยืมเงินได้เสมอ

(3) ค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นจากการประกอบอาชีพ

ค่าใช้จ่ายสำคัญที่เกิดขึ้นจากการประกอบอาชีพของชาวชนบทอีกอย่างหนึ่งก็คือ ส่วย ประกอบด้วย ส่วยหลัก หรือที่เรียกกันทั่วไปว่า "ส่วยสตีกเกอร์" และส่วยรายทาง หรือที่คนชาวชนบทเรียกกันทั่วไปว่า "ส่วนรายเล็ก"

"ส่วยสตีกเกอร์" ถือเป็นส่วยหลักที่มีระบบการจ่ายเงินเป็นมาตรฐาน เป็นการจ่ายให้กับสถานีตำรวจหรือป้อมตำรวจตามเส้นทางเดินรถโดยตรง ส่วยระบบนี้มี 2 ลักษณะ คือ

ส่วยบริษัท เป็นส่วยที่เกิดขึ้นจากบริษัทขนส่งสินค้าที่มีขนาดใหญ่พอสมควร อาจจะมีรถตั้งแต่ 20 คันขึ้นไป พิจารณาเห็นว่า การจ่ายส่วยโดยบริษัทโดยตรงมีต้นทุนต่ำกว่าการซื้อสตีกเกอร์เป็นรายคัน บริษัทก็จะดำเนินการจ่ายส่วยโดยตรงให้กับสถานีตำรวจหรือป้อมตำรวจที่อยู่บนเส้นทางเดินรถของบริษัท โดยจ่ายส่วยให้สถานีละประมาณ 1,000-6,000 บาท แล้วแต่เส้นทางว่ารถบรรทุกจะต้องวิ่งผ่านมากหรือน้อย เมื่อจ่ายส่วยแล้วก็จะเป็นที่รู้กันว่ารถของบริษัทนั้น ๆ จะสามารถวิ่งผ่านเส้นทางได้อย่างสะดวก โดยอาศัยการสังเกตป้ายรถบริษัทหรือป้ายสตีกเกอร์ของบริษัทขนส่งนั้น ๆ เป็นสัญลักษณ์ แต่อย่างไรก็ดี มีพนักงานขับรถบางรายบอกว่าบริษัทของตนไม่ได้บรรทุกเกินน้ำหนักที่กฎหมายกำหนด บริษัทก็ไม่ได้จ่ายส่วยส่วนนี้

ส่วยชมรมองค์กร เป็นส่วยที่เกิดขึ้นจากกลุ่มเจ้าของรถบรรทุกร่วมมือกันจ่ายส่วยให้กับสถานีตำรวจหรือป้อมตำรวจต่าง ๆ แล้วนำสิทธิการวิ่งรถผ่านด่านตรวจมาพิมพ์เป็นสตีกเกอร์ขาย โดยขายให้รถบรรทุกสิบล้อในราคา 2,000 - 3,000 บาท/คัน รถบรรทุกสิบล้อหรือรถพ่วงในราคา 3,500 - 4,000 บาท/คัน สตีกเกอร์ที่ใช้จะหมดอายุทุกเดือน ในแต่ละเดือนจะมีการพิมพ์สตีกเกอร์ที่เป็นสัญลักษณ์ใหม่ ๆ มาใช้แทน จะเห็นได้ว่า การจ่ายส่วยสตีกเกอร์เหมาะสำหรับเจ้าของรถบรรทุกที่มีรถจำนวนไม่มาก เพราะไม่ต้องจ่ายตำรวจโดยตรง (ซึ่งมีค่าใช้จ่ายสูงกว่ามาก) เพียงแค่ซื้อสตีกเกอร์มาติดรถก็สามารถวิ่งผ่านเส้นทางได้อย่างสะดวก อีกทั้งเดือนไหนไม่มีงานวิ่งก็จอดรถและไม่ต้องเสียเงินซื้อสตีกเกอร์มาติดด้วย

อย่างไรก็ตาม แม้รถบรรทุกจะมีสตีกเกอร์เพื่อผ่านด่านตรวจตามเส้นทางส่วนหลักแล้ว แต่เมื่อรถบรรทุกต้องวิ่งผ่านด่านเฉพาะกิจที่ตั้งขึ้นมาเพื่อตรวจจับชั่วคราว คนขับรถก็อาจจะต้องจ่ายส่วยรายทางหรือ "ส่วยรายเล็ก" ให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจบางคนอีก

สำหรับส่วยรายทางหรือ "ส่วยรายเล็ก" ที่คนขับรถบรรทุกเรียกขานก็คือ ส่วยที่คนขับรถต้องจ่ายให้กับตำรวจที่ตั้งด่านเฉพาะกิจขึ้นมาเพื่อตรวจจับ อาจมีตำรวจแค่ 2 คน และรถตำรวจ 1 คัน หรือมากกว่านั้น ด่านลักษณะเช่นนี้จะมีการตั้งตรวจเป็นเวลาทุกวัน ใช้เวลาตรวจจับวันละ 2-3 ชั่วโมง แล้วก็เลิก ในกลุ่มคนขับรถบรรทุกู้กันทั่วไปว่า เวลารถบรรทุกวิ่งผ่านด่านตรวจเช่นนี้ คนขับรถจะต้องจ่ายเงินให้กับตำรวจ 50 บาทบ้าง 100 บาทบ้าง แต่บางครั้งก็มีตำรวจถ้าตำรวจเรียกแพงจนเกินไปหรือในสภาวะที่คนขับไม่มีเงินจะจ่ายก็อาจขอจ่ายเพียง 20 บาทบ้าง ทั้งนี้คนขับรถบรรทุกทุกคนรู้กันดีว่าไม่ควรแสดงอาการที่จะไม่จ่าย เพราะเกรงว่าจะถูกยึดใบขับขี่บ้าง เกรงว่าตำรวจซึ่งเห็นหน้ากันซ้ำ ๆ จนจำหน้ากันได้จะกลั่นแกล้งบ้าง ฯลฯ เนื่องจากรถบรรทุกส่วนใหญ่มีจุดอ่อนในเรื่องการบรรทุกเกินอัตราให้ตั้งข้อหาได้ง่ายอยู่แล้ว และตำรวจเองมักจะมาตั้งด่าน หรือมาจับในจุดที่รถบรรทุกมักจะต้องทำผิดกฎจราจรได้ง่าย เช่น บริเวณที่ถนนเลนซ้ายสุดชำรุด ขรุขระทำให้รถ

บรรพบุรุษต้องวิ่งขวา นอกจากนี้โดยสภาพของรถบรรพบุรุษเองเมื่อจะต้องเร่งแซงจะต้องใช้ระยะทางวิ่งที่ยาวเพื่อตั้งลำและเร่งเครื่องแซงรถคันหน้า ทำให้ต้องวิ่งเลนขวานานก็เป็นอีกจุดอ่อนหนึ่ง

ค่าใช้จ่ายในเรื่องส่วนนี้ "สวัสดิการเกอร์" ซึ่งถือเป็นส่วยหลักนั้น ถ้าแก่หรือบริษัทจะเป็นผู้ภาระโดยตรง ส่วนส่วยรายทางหรือ "ส่วยรายเล็ก" คนขับรถบรรพบุรุษต้องรับผิดชอบเอง จะมีบางบริษัทเท่านั้นที่มีการกำหนดวงเงินสำหรับจ่ายส่วยส่วนนี้อยู่บ้าง ถ้าเกินกว่าวงเงินที่กำหนดคนขับรถต้องรับผิดชอบเอง อย่างไรก็ตาม คนขับรถบรรพบุรุษบางคนในบางเส้นทางที่เคยชินจนคุ้นหน้าคุ้นตากับตำรวจก็มีวิธีการหลีกเลี่ยงที่จะจ่ายส่วยรายเล็กนี้ได้ โดยการจอดแวะพักรถข้างทางก่อนจะถึงด่านตรวจ เพื่อรอจนด่านเล็กแล้วค่อยเดินทางต่อ

ความสัมพันธ์ทางสังคม

1. ความสัมพันธ์กับครอบครัว

ด้วยการะและลักษณะอาชีพที่ต้องเดินทางอยู่เกือบตลอดเวลา ทำให้คนขับรถบรรพบุรุษส่วนใหญ่โดยเฉพาะคนขับรถที่ต้องวิ่งรถสายยาว มักไม่มีโอกาสกลับมากักผ่อนหลับนอนที่บ้าน ความห่างเหินกับครอบครัว การไม่ได้อยู่กันพร้อมหน้าพร้อมตากันทั้งครอบครัว ทำให้ความอบอุ่นในเชิงของการเป็นครอบครัวมีค่อนข้างน้อย

การแก้ปัญหาของคนขับรถบรรพบุรุษที่ไม่ได้กลับบ้านเป็นเวลานาน ๆ มีตั้งแต่ตัวคนขับรถเองขอเถ้าแก่หรือบริษัทที่ตนทำงานด้วยกลับไปเยี่ยมบ้าน เถ้าแก่หรือบริษัทก็จะหาสินค้าที่ต้องการบรรพบุรุษไปส่งยังสถานที่ซึ่งอยู่ใกล้บ้านคนขับรถมากที่สุด โดยหลังจากส่งสินค้าแล้วเถ้าแก่หรือบริษัทก็จะอนุโลมให้คนขับรถแวะไปเยี่ยมบ้านได้ 2-3 วัน ตามแต่ความจำเป็น แต่ในปัจจุบันบริษัทหลายแห่งนิยมสร้างห้องแถวเพื่อให้คนขับรถและครอบครัวอาศัยอยู่ด้วยกันในบริเวณบริษัท เพื่อจะได้ดูแลรถและควบคุมคนขับรถให้อยู่ในขอบเขตที่ดูแลได้ ซึ่งในอีกด้านหนึ่งก็สามารถช่วยลดปัญหาในเรื่องความสัมพันธ์ในครอบครัวของคนขับรถได้ด้วย

นอกจากนั้น คนขับรถบรรพบุรุษบางรายนิยมนำภรรยาขึ้นนั่งรถไปด้วย เพื่อจะได้อยู่เป็นเพื่อนและคอยช่วยเหลือกันในบางครั้ง ในกรณีที่ครอบครัวยังไม่มีบุตรก็ไม่มีผลกระทบอะไร มีแต่ข้อดีที่ทำให้ครอบครัวได้อยู่ด้วยกัน แต่ในกรณีของครอบครัวที่มีลูก คนขับรถและภรรยาจะต้องทิ้งลูกให้อยู่กับปู่ ตา ย่า ยาย ที่หมู่บ้านของตนเอง หรือไม่ต้องจ้างคนดูแลลูกเป็นรายเดือน แล้วคอยทำหน้าที่หาเงินส่งไปให้ ทั้งนี้ จากการพูดคุยกับคนขับรถบรรพบุรุษที่มีภรณานั่งรถไปด้วย พบว่า นอกจากภรรยาจะอยู่เป็นเพื่อนและช่วยเหลือกันได้ในบางครั้งแล้ว ภรรยาก็ยังเป็นผู้ดูแลรายได้-รายจ่าย และสามารถเก็บสะสมเงินทองได้มากกว่าในรายที่คนขับรถเดินทางคนเดียว

2. ความสัมพันธ์กับเถ้าแก่หรือเจ้าของบริษัท

คนขับรถบรรพบุรุษที่ทำงานอยู่กับบริษัททั่วไป ภายใต้ระบบเถ้าแก่อุปถัมภ์ พนักงานขับรถและเถ้าแก่ต่างต้องพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน มีความไว้วางใจระหว่างกันสูง ทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างคนขับรถกับเถ้าแก่เป็นความสัมพันธ์ที่เป็นไปด้วยดี ลักษณะเช่นนี้ทำให้เกิดรูปแบบความสัมพันธ์ในการเข้ามาทำงานของคน

ขับรถรายใหม่ ๆ ผ่านทางเครือข่ายของหัวหน้ากลุ่มที่ได้รับความไว้วางใจจากเจ้าแก้ว และให้การรับรองและค้าประกันการเข้ามาทำงานในบริษัทของกลุ่มเพื่อนหรือญาติ ๆ

อย่างไรก็ตาม สถานการณ์ปัจจุบันเริ่มเปลี่ยนไป ระบบเจ้าแก้วอุปถัมภ์เริ่มมีน้อยลง บริษัทขนาดใหญ่ที่มีวิธีการบริหารอย่างเป็นระบบเริ่มมีมากขึ้น คนรุ่นลูกที่เป็นผู้บริหารแทนคนรุ่นพ่อมักจะนำเอาวิธีการบริหารแบบสมัยใหม่ที่มีระบบเข้ามาใช้กับคนขับรถบรรทุก ความเข้มงวดของกฎระเบียบมีมากขึ้น จนบางครั้งนำมาซึ่งความไม่พอใจของคนขับรถ การจ่ายมอมออกจากงานของคนขับรถจึงเริ่มมีปรากฏให้เห็นมากขึ้น ทั้งนี้ คนขับรถบรรทุกส่วนใหญ่เองก็ให้ข้อมูลว่า เคยผ่านการย้ายเจ้าแก้วหรือบริษัทมาหลายครั้งด้วยเหตุผลข้างต้น และเหตุผลหนึ่งที่คนขับรถลาออกจากงานอย่างง่าย ๆ ก็เพราะสามารถสมัครเข้าทำงานที่ใหม่ได้ไม่ยากลำบาก เพราะมีเครือข่ายให้การรับรองและค้าประกันให้เข้าทำงานที่ใหม่ได้

3. ความสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่ของรัฐ

ความสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่ของรัฐ โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่ตำรวจ มีลักษณะความสัมพันธ์ที่คนขับรถบรรทุกรู้สึกอยู่ว่าตนเป็นผู้ถูกล่า กล่าวคือ คนขับรถรู้สึกตลอดเวลาว่า ตนเองมีภาระหน้าที่ที่จะต้องจ่าย “ส่วย” ให้กับตำรวจ (ถึงแม้ว่ารถบรรทุกคันนั้นจะมีการจ่ายส่วยหลัก หรือส่วยสตีก-เกอ์มาแล้วก็ตาม) สาเหตุเพราะรถบรรทุกเกือบทุกคันล้วนบรรทุกเกินระวางบรรทุกที่กฎหมายกำหนดไว้ และถึงแม้คนขับรถบางรายจะบอกว่าตำรวจไม่เคยจับเรื่องน้ำหนักบรรทุก แต่เขาก็คิดว่าความผิดอื่นก็อาจเกิดขึ้นได้ทุกครั้งที่เขาขึ้นขับรถ เช่น การวิ่งทางด้านเลนขวา ตามที่กล่าวมาข้างต้น ดังนั้น คนขับรถจึงคิดว่าตัวเองไม่ควรมี “ปัญหา” กับตำรวจ การจ่ายส่วยจึงกลายเป็นเรื่องปกติในกลุ่มคนขับรถบรรทุก แต่อย่างไรก็ตามในบรรดาคนขับรถบรรทุกที่วิ่งประจำในบางเส้น มักจะรู้จังหวะเวลาที่ตำรวจจะมาตั้งด่านตรวจจับในจุดต่าง ๆ จึงมักอาศัยการวิ่งหลบไปในเส้นอื่นหรือรอเวลาให้ตำรวจเลิกตั้งด่านก่อนแล้วจึงค่อยขับผ่านบริเวณนั้น

ความรู้สึกของคนขับรถบรรทุกได้สร้างภาพพจน์เรื่องการคอร์รัปชันของตำรวจทางหลวงจนทำให้ฝ่ายตำรวจเองก็รู้สึกอึดอัด แม้ฝ่ายนโยบายในสำนักงานตำรวจแห่งชาติจะกวาดล้างและพยายามขจัดปัญหาเรื่องส่วยทางหลวงอยู่เสมอ ๆ แต่การคอร์รัปชันของตำรวจทางหลวงบางนายที่ปรากฏตามสื่อสาธารณะก็ตอกย้ำให้ประชาชนทั่วไปคิดไม่ต่างไปจากคนขับรถบรรทุก นี่คือการสัมพันธ์ระหว่างคนขับรถบรรทุกบนท้องถนนกับเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงที่ทุกฝ่ายต้องช่วยกันปรับแก้

สำหรับความสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่ส่วนอื่น ๆ ของรัฐ โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่ซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องกับการบริการสังคมด้านการศึกษาและการสาธารณสุข ปรากฏว่าคนขับรถบรรทุกแทบจะไม่มีความสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่ซึ่งน่าจะมีส่วนเข้ามาดูแลพวกเขาและครอบครัวโดยตรง โดยในด้านการรักษาพยาบาลคนขับรถบรรทุกส่วนใหญ่ที่เป็นลูกจ้างของบริษัทขนส่งจะมีบัตรประกันสังคม ส่วนคนขับรถที่เป็นเจ้าของรถเองก็จะมีบัตรประกันสุขภาพ แต่คนขับรถบรรทุกมีความคิดว่า หากไม่เจ็บป่วยมากก็จะไม่เข้าไปตรวจรักษาที่โรงพยาบาล คนขับรถบรรทุกบางรายกล่าวว่า ตั้งแต่มาขับรถเขาไม่เคยไปตรวจรักษาที่โรงพยาบาลเลย หากมีอาการเจ็บป่วยจะซื้อยามารับประทานเอง และจากการสอบถามเจ้าของรถบรรทุกพบว่า คนขับรถของบริษัทเกือบทั้งหมดไม่ค่อยนิยมไปรักษาที่โรงพยาบาลทั้ง ๆ ที่มีบัตรประกันสังคม นอกจากนี้สาเหตุสำคัญที่ทำให้คนขับรถบรรทุกไม่นิยมไปตรวจรักษาที่โรงพยาบาลคือ การที่วิถีชีวิตต้องอยู่หลังพวงมาลัยโดยตลอดทำให้คนขับรถ

บรรทุกไม่สามารถที่จะเข้ารับการรักษายาบาลที่โรงพยาบาลที่ตนได้ประกันไว้ได้ แต่คนขับรถส่วนใหญ่ที่ได้สอบถามมาไม่เคยปรากฏว่าเคยป่วยหนัก บางคนกล่าวว่า คนขับรถบรรทุกจะไม่ค่อยป่วยแต่ถ้าป่วยก็จะเป็นหนักไปเลย

ปัญหาการเข้าถึงสวัสดิการด้านการรักษายาบาลของคนขับรถบรรทุกเป็นสิ่งที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องเร่งปรับปรุงแก้ไข โดยเฉพาะหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง เช่น กรมการขนส่งทางบกที่มีหน้าที่ดูแลด้านการออกใบอนุญาตรถบรรทุก และใบอนุญาตขับรถบรรทุกควรต้องมีมาตรการเชิงบังคับให้คนขับรถบรรทุกจะต้องมีการตรวจสุขภาพประจำปีไม่ต่ำกว่าปีละ 1 ครั้ง ซึ่งอาจจะกำหนดเป็นเงื่อนไขในการต่ออายุใบอนุญาตขับรถของคนขับรถก็ได้ (ในปัจจุบันมีการกำหนดว่ารถบรรทุกที่จะต้องต่ออายุจะต้องมีการตรวจสุขภาพรถ แต่ในด้านของคนขับรถกลับไม่มีข้อกำหนดดังกล่าวทั้ง ๆ ที่คนขับรถบรรทุกก็มีความสำคัญไม่แพ้รถบรรทุก เพราะหากคนขับรถไม่มีสมรรถภาพที่ดีพอที่จะขับรถการออกใบอนุญาตให้บุคคลนั้นย่อมอาจทำให้เกิดอันตรายต่อสังคมได้ เพราะการหย่อนสมรรถภาพอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย)

4. ความสัมพันธ์กับชุมชน

คนขับรถบรรทุกจะมีความสัมพันธ์กับชุมชนของตนเองในสองด้านคือ ด้านชุมชนดั้งเดิม เนื่องจากอาชีพเดิมของคนขับรถบรรทุกส่วนใหญ่จะมาจากภาคเกษตรกรรม เช่น ชาวนา ชาวไร่ หรือเป็นแรงงานรับจ้างจากภาคการเกษตรทำให้คนขับรถบรรทุกส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาเดิมอยู่ที่ชนบทในต่างจังหวัด ดังนั้นคนขับรถบรรทุกส่วนใหญ่จึงยังคงมีความผูกพัน และมีความสัมพันธ์อยู่กับชุมชนดั้งเดิมของตน โดยบางส่วนจะให้ครอบครัวคือ ภรรยา บุตร ยังคงพักอาศัยอยู่ในภูมิลำเนาเดิมในชนบท ส่วนบางรายที่นำภรรยามาติดรถด้วย ก็จะส่งลูกให้ป้อนยา ตายายเลี้ยงอยู่ที่บ้านเดิม ซึ่งในบางครั้งคนขับรถบรรทุกเหล่านี้ก็จะขออนุญาตนายจ้างไปเยี่ยมครอบครัวตัวเอง เมื่อต้องบรรทุกสินค้าไปส่งยังพื้นที่ใกล้เคียงกับภูมิลำเนาเดิมของตัวเอง หรือในบางรายที่งานบรรทุกสินค้ามีน้อยก็อาจขอลาหยุดเพื่อไปเยี่ยมครอบครัวที่ต่างจังหวัด และตัวชี้วัดสำคัญที่แสดงให้เห็นว่า คนขับรถบรรทุกยังคงมีความผูกพันกับชุมชนเดิมคือ คนขับรถบรรทุกทุกคนที่เป็นกรณีศึกษาต่างสรุปเหมือนกันว่า เมื่อพ้นจากการเป็นคนขับรถบรรทุกแล้วทุกคนมีความคิดว่า จะกลับไปอยู่อาศัยในชุมชนเดิมของตน

ส่วนชุมชนใหม่ของคนขับรถบรรทุกนั้นอาจเป็นบริเวณที่นายจ้าง/บริษัทจัดให้คนขับรถบรรทุกพักอาศัยอยู่ หรืออาจเป็นชุมชนที่เกิดขึ้นจากเงื่อนไขของการประกอบอาชีพ เช่น บริเวณจุดที่พักรถต่าง ๆ เช่น ถนนพระราม 2 ถนนพระราม 3 ชุมชนดังกล่าวมีลักษณะเป็นชุมชนชั่วคราว โดยในบริเวณดังกล่าวในบรรดาคนขับรถบรรทุกที่มาพบปะกัน พูดคุยกันระหว่างติดเวลาห้ามเข้าในเขตกรุงเทพฯ เมื่อบรรดาคนขับรถบรรทุกเหล่านั้นมาปฏิสัมพันธ์ต่อกัน มีความสนใจในเรื่องเดียวกัน มีความรู้สึก มีการพึ่งพาอาศัยกัน และมีทัศนคติเดียวกัน สิ่งเหล่านี้ทำให้คนขับรถบรรทุกมีความผูกพัน สัมพันธ์กันแม้ว่าจะมาจากต่างชุมชนกัน แต่ความสัมพันธ์ดังกล่าวก็มีลักษณะเป็นความสัมพันธ์แบบชั่วคราวไม่มั่นคงถาวรเหมือนความผูกพันกับชุมชนดั้งเดิม

ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการทำงานและผลกระทบต่อการดำเนินชีวิต

1. ภาพพจน์ในเรื่องการเสพติดยา

การเสพติดยาเป็นของคู่กับคนขับรถบรรทุกตามสายตาของสาธารณชนมานาน ในยุคที่เรายังเรียกชื่อยาประเภทนี้ว่า “ยาม้า” เราจะได้ยินเรื่องคนขับรถบรรทุกกินยาม้าเพื่อให้ขยัน สามารถขับรถได้นานๆโดยไม่ต้องหยุดพัก จวบจนถึงยุคปัจจุบัน ยาม้าถูกเปลี่ยนชื่อเป็น “ยาบ้า” ตามปรากฏการณ์ความรุนแรงจากผลของการเสพติด ภาพพจน์เรื่องการเสพติดยาของคนขับรถบรรทุกก็ยังมีอยู่เช่นเดิม แม้ในความเป็นจริงตามสื่อสาธารณะที่มีการนำเสนอต่อสังคมแล้ว เราแทบจะไม่ได้ยินข่าวเรื่องคนขับรถบรรทุกเสพติดยาบ้าเกินขนาดหรือเสพติดยาบ้าจนเกิดอาการคลุ้มคลั่งแล้วจี้จับตัวประกันหรือทำร้ายผู้อื่น ข่าวคราวลักษณะเช่นนี้เกิดในกลุ่มคนอาชีพอื่น ๆ ทั้งนั้น

คนขับรถบรรทุกเองก็ยอมรับว่ามีการเสพติดยาบ้าในกลุ่มอาชีพคนขับรถบรรทุก แต่เป็นการเสพติดอย่างรู้เท่าทัน กล่าวคือ คนที่เสพติดยาเป็นประจำจะรู้ว่ายาบ้าหนึ่งเม็ดจะออกฤทธิ์อยู่ที่ชั่วโมง เมื่อจะออกเดินทางและรู้ว่าตนต้องขับรถอยู่นานกี่ชั่วโมงก็จะกินยาบ้าตามสัดส่วนของการใช้เวลาในการขับรถ และตามปกติคนขับรถจะเสพติดยาบ้าครั้งละมาก ๆ ไม่ได้ เพราะยาบ้ามีราคาแพง ปัจจุบันราคาเม็ดละ 70-100 บาท ซึ่งเกินกำลังที่คนขับรถบรรทุกจะซื้อทีละมาก ๆ

เห็นได้อย่างชัดเจนว่า การเสพติดยาบ้าของคนขับรถบรรทุกมิได้มีสาเหตุมาจากการอยากทดลองหรือการถูกเพื่อนหลอก แล้วต่อมาเกิดเสพติดจึงหยุดไม่ได้ แต่เป็นเพราะคนขับรถบรรทุกต้องการให้ร่างกายขยันอดทน มีเรี่ยวแรงที่จะขับรถได้นาน ๆ ตามที่เขาต้องการ คนขับรถบรรทุกบางคนบอกว่า การเร่งงานของบริษัทหรือเจ้าแก่งเป็นเหตุผลหลักข้อหนึ่งที่บังคับให้คนขับรถบรรทุกต้องขับรถต่อเนื่องยาวนานจนเกินสภาพที่ร่างกายจะทนได้ เมื่อหยุดพักไม่ได้ ต้องฝืนและบังคับตัวเองให้ขับได้ยาวนาน คนขับรถก็ต้องเสพติดยา ส่วนสาเหตุสำคัญอีกข้อหนึ่งก็คือ อาชีพขับรถบรรทุก โดยเฉพาะรถของเจ้าแก่งหรือบริษัททั่ว ๆ ไป มีปริมาณงานไม่สม่ำเสมอ บางช่วงที่มีงานน้อยอาจถึงขั้นต้องหยุดจอด แต่ในช่วงที่มีงานมากบางครั้งต้องวิ่งรถติดต่อกันเป็นเดือน ด้วยความไม่สม่ำเสมอของปริมาณงานทำให้รายได้ของคนขับรถไม่แน่นอน ดังนั้นเพื่อชดเชยช่วงที่มีปริมาณงานน้อยและมีรายได้น้อย เมื่อมีงานเข้ามามากคนขับรถก็จะขยันขับรถอย่างหนักเพื่อเก็บเงินให้ได้มากที่สุด เหมือนดังสุภาษิตที่ว่า “น้ำขึ้นให้รีบตัก” เหตุการณ์เช่นนี้กดดันให้คนขับรถบรรทุกต้องเสพติดยาบ้าเพื่อกระตุ้นให้ตัวเองมีแรงและขยันให้มากขึ้น อย่างไรก็ตาม คนขับรถบรรทุกจำนวนไม่น้อยยืนยันว่าตนไม่ได้เสพติดยาบ้าจนติด เพราะในช่วงที่มีปริมาณงานน้อยหรือไม่ต้องขับรถยาวนานตนก็ไม่จำเป็นต้องเสพติดยา แต่คนขับรถบรรทุกหลายคนยอมรับว่าตนเสพติดติดยาบ้าตลอดแม้ปริมาณงานจะลดลงหรือไม่ต้องขับรถก็ตาม

ภาพพจน์ที่เป็นลบซึ่งติดอยู่กับอาชีพคนขับรถบรรทุก ประกอบกับลักษณะอาชีพที่ต้องเสี่ยงกับการเกิดอุบัติเหตุอยู่ตลอดเวลา เป็นภาพของคนในกลุ่มอาชีพที่ก่อให้เกิดปัญหาในสังคมอยู่เสมอ เมื่อรถบรรทุกเกิดอุบัติเหตุ ไม่ว่าจะเป็นฝ่ายผิดหรือถูก เสพติหรือไม่เสพติดยาบ้า สังคมก็มักจะสรุปและตัดสินก่อนเลยว่าคนขับรถบรรทุกต้องเป็นฝ่ายผิด และต้องเกี่ยวข้องกับยาบ้า เพราะสังคมมองที่ผลของอุบัติเหตุ มองความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งเกือบทุกครั้งรถบรรทุกไม่ค่อยจะเสียหายมากนัก คนขับรถบรรทุกมักจะไม่น่าเจ็บมากนัก ซึ่ง

จะติดกับคู่กรณีที่มีมักจะเสียหายหรือบาดเจ็บมากกว่า ทั้งที่ข้อเท็จจริงอาจเป็นไปได้ว่า คนขับรถบรรทุกขับรถตามที่กฎหมายกำหนด ส่วนคู่กรณี ซึ่งมักจะเป็นรถที่มีความคล่องตัว อาจจะเป็นฝ่ายขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร หรือมีความประมาทมากกว่า แต่ผลของอุบัติเหตุปรากฏ ความเสียหายของคู่กรณี ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถที่มีขนาดเล็กและมีสภาพบอบบาง ทำให้สังคมสรุปก่อนเลยว่าคนขับรถบรรทุกต้องเป็นฝ่ายผิดเสมอ

อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันคนขับรถบรรทุกมีทางเลือกที่หลากหลายมากขึ้นในการที่จะทำให้ตัวเองอดทนต่อภาวะการขับรถต่อเนื่องนานๆ หลายคนนิยมดื่มเครื่องดื่มบำรุงกำลัง บางคนดื่มกาแฟกระป๋อง บางคนเคี้ยวหมากฝรั่ง ฯลฯ ทำให้ปัญหาการเสพติดยาบ้าในกลุ่มคนขับรถบรรทุกลดความรุนแรงลงได้ในระดับหนึ่ง ประกอบกับเจ้าแก หรือบริษัททุกแห่งล้วนมีนโยบายไม่ต้องการให้คนขับรถบรรทุกเสพติดยาบ้า บางบริษัทมีมาตรการรุนแรงถึงขั้นไล่ออกถ้าถูกจับได้ว่าคนขับรถเสพติดยาบ้า แต่ดูเหมือนภาพพจน์เรื่องการเสพติดยาบ้าและการเป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนยังคงเป็นลิ่มตอกย้ำให้ขับรถบรรทุกตระหนักรู้ถึงสถานะและบทบาทของตัวเองที่สังคมตีค่าให้กับตนเองอยู่ตลอดเวลา กระทั่งทำให้คนขับรถบรรทุกส่วนใหญ่ขาดความภูมิใจในอาชีพ และมองข้ามความสำคัญของอาชีพที่มีส่วนอย่างสำคัญในการขับเคลื่อนให้ภาคเศรษฐกิจของประเทศขยายตัว

2. ความไม่มั่นคงในเรื่องรายได้

คนขับรถบรรทุกที่เป็นลูกจ้างของบริษัทขนาดใหญ่ไม่ค่อยประสบปัญหาเรื่องรายได้ แต่ในกลุ่มคนขับรถที่เป็นเจ้าของและขับรถเอง และกลุ่มคนขับรถที่เป็นลูกจ้างของเจ้าแก เป็นกลุ่มคนขับรถบรรทุกที่อาศัยรายได้จากค่าเที่ยวเป็นหลัก มักจะเผชิญกับปัญหาความไม่มั่นคงในเรื่องรายได้ค่อนข้างรุนแรง เพราะคนขับรถที่เป็นลูกจ้างของเจ้าแกมีเงินเดือนเพียง 2,000-3,000 บาท ในช่วงที่มีงานวิ่งรถน้อย หนึ่งเดือนอาจได้วิ่งรถบรรทุกแค่ 2-3 เที่ยว เมื่อคิดเป็นรายได้จะเป็นเงินค่าเที่ยวเพียงแค่ 1,000-1,500 บาท แต่ในช่วงที่มีงานวิ่งปริมาณมาก จำนวนเที่ยวอาจเพิ่มขึ้นเป็น 20 เที่ยวต่อเดือน รายได้บางเดือนพุ่งขึ้นถึง 20,000-30,000 บาท ถึงแม้ว่าพิจารณาจากรายได้คนขับรถบรรทุกจะมีรายได้สูง แต่เมื่อพิจารณาเรื่องรายจ่ายตามทีกล่าวนมาในหัวข้อที่ผ่านมาแล้ว จะเห็นว่ารายจ่ายของคนขับรถบรรทุกก็สูงตามรายได้ที่ได้รับเช่นกัน เพราะรายจ่ายบางอย่างไม่สามารถลด หรือประหยัดได้ เพราะเป็นรายจ่ายที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน เช่น ค่ากาแฟ ผ้าเย็น ค่าส่วยรายทาง หรือแม้แต่ยาบ้าในบางราย รายจ่ายเหล่านี้จะเพิ่มขึ้นตามจำนวนเวลาที่คนขับจะต้องขับรถ นั่นคือยังต้องขับรถนาน ขับรถในระยะทางไกล หรือขับรถโดยวิ่งเที่ยวมากขึ้นค่าใช้จ่ายเหล่านี้ก็ยิ่งเพิ่มขึ้น ดังนั้นเราจึงอาจถือได้ว่าค่าใช้จ่ายเหล่านี้เป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนที่คนขับรถบรรทุกจะต้องจ่ายเองโดยนายจ้างไม่ต้องรับภาระ

นี่คือปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นกับคนขับรถบรรทุกส่วนใหญ่ ความไม่แน่นอนของรายได้ และช่องว่างระหว่างรายได้ในช่วงที่มีรายได้มากที่สุดและน้อยที่สุด การมีต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขับรถสูง (โดยนายจ้างไม่รับรู้ต้นทุนเหล่านี้) ประกอบกับคนขับรถส่วนใหญ่มีการศึกษาน้อย ทำให้เกิดความยากลำบากในการจัดการชีวิตให้อยู่ได้อย่างมีความสุขและมีคุณภาพอย่างสม่ำเสมอ

3. เกิดปัญหาด้านครอบครัว

ขณะที่ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ ครอบครัว อันประกอบด้วย พ่อ แม่ ลูก เป็นอย่างน้อย ได้มีโอกาสอยู่ร่วมกันอย่างพร้อมหน้าพร้อมตาหลังภารกิจการทำงานเสร็จสิ้นในแต่ละวัน หรืออย่างน้อยในหนึ่งเดือนก็มีโอกาสได้อยู่ร่วมกันในวันหยุด การที่ทุกคนในครอบครัวมีเวลาใช้ชีวิตร่วมกันสามารถสร้างและกระชับความสัมพันธ์ให้กับสมาชิกในครอบครัว และทำให้สถาบันครอบครัวเกิดความเข้มแข็งได้

ปรากฏการณ์เช่นนี้แทบจะไม่มีโอกาสเกิดขึ้นกับคนที่อาชีพเป็นคนขับรถบรรทุกเลย วิถีชีวิตและวิถีการทำงานที่ขึ้นอยู่กับการเดินทางไม่ได้เปิดโอกาสให้คนขับรถบรรทุกได้กลับมาดำเนินชีวิตดังผู้คนปกติ ความไม่แน่นอนของงาน ทั้งในแง่ปริมาณและเส้นทางเดินรถ ในแต่ละช่วงเวลา ไม่ได้เอื้อให้คนขับรถบรรทุกสามารถที่จะวางแผนหรือบริหารชีวิตเพื่อที่จะให้ตนได้อยู่ร่วมกับครอบครัวอย่างเป็นปกติได้ ด้วยเหตุนี้วิถีชีวิตของคนขับรถบรรทุกก็เป็นแค่เพียงการออกไปแสวงหารายได้เพื่อมาเลี้ยงดูครอบครัว แต่ตัวเองไม่สามารถจะมาดำเนินชีวิตอยู่ร่วมกับครอบครัวได้

อย่างไรก็ตาม แม้การออกไปแสวงหารายได้นอกบ้านจะมีอาชีพที่หลากหลาย แต่อาชีพส่วนใหญ่สามารถกำหนดว่าจะไปจะมาอยู่ร่วมกับครอบครัวช่วงไหนได้ค่อนข้างแน่นอน ขณะที่อาชีพคนขับรถบรรทุก การรู้และกำหนดชีวิตระดับนี้เกิดขึ้นได้ยาก หรืออาจจะไม่ได้มีเลย และแน่นอน ครอบครัวที่ขาดพ่อคอยเป็นหลักและแบบอย่างให้กับลูก ขาดสามีเป็นผู้นำในครอบครัว ความอบอุ่นในครอบครัวก็ย่อมมีน้อยลง การบ่มเพาะความห่วงใยกันจะมีมากขึ้น ท้ายที่สุดผลกระทบต่อสถาบันครอบครัวในระยะยาวก็จะส่งผลกระทบต่อสังคมโดยรวม วนเวียนไปมา

บทสรุป และข้อเสนอแนะ

จากภาพพจน์เชิงลบที่สังคมมองมายังคนขับรถบรรทุกทำให้คนขับรถบรรทุกเป็นอาชีพที่ถูกกลืน และมองข้ามจากหน่วยงานของรัฐในการเข้ามาพัฒนา หรือส่งเสริมยกระดับคุณภาพชีวิตให้เท่าเทียมกับกลุ่มอาชีพอื่น ๆ ในสังคม โดยการปรับปรุงคุณภาพ และวิธีการในการให้สวัสดิการ การคุ้มครอง และการให้บริการของรัฐในด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านการศึกษา การรักษาพยาบาล เพื่อให้สามารถเข้าถึงกลุ่มคนขับรถบรรทุกมากขึ้น โดย ควรเพิ่มมาตรการในการให้บริการด้านการสาธารณสุขให้สามารถเข้าถึงกลุ่มคนขับรถบรรทุกโดยใช้มาตรการเชิงบังคับโดยการออกข้อกำหนดในการออก หรือต่อใบอนุญาตขับรถบรรทุกโดยให้คนขับรถบรรทุกจะต้องมีผลการตรวจสุขภาพประจำปีแนบมาด้วย

เนื่องจากคนขับรถบรรทุกส่วนใหญ่จะเป็นหัวหน้าครอบครัวเป็นผู้หารายได้หลักของครอบครัว และโดยลักษณะอาชีพขับรถบรรทุกมีความเสี่ยงเมื่อเกิดอุบัติเหตุประสบความสูญเสียชีวิต หรือทุพพลภาพไม่สามารถประกอบอาชีพได้จะทำให้ครอบครัวขาดที่พึ่ง เพื่อลดปัญหาดังกล่าวอาจหน่วยงานของรัฐอาจต้องกำหนดให้นายจ้างต้องมีการประกันอุบัติเหตุให้แก่คนขับรถบรรทุกทุกคนแยกออกมาต่างหากจากการประ

กันภัยตัวรถบรรทุก (ในปัจจุบันนายจ้างมักจะประกันภัยตัวรถบรรทุกไว้ส่วนผู้ขับที่บริษัทประกันภัยจะจ่ายเมื่อมีการเสียชีวิตจำนวนห้าหมื่นถึงแปดหมื่นบาทเท่านั้น)

ควรมีการส่งเสริมให้คนขับรถบรรทุกมีการรวมตัวแบบเป็นทางการในรูปแบบ ชมรม สมาคม (ในลักษณะเดียวกันกับ สมาคมของผู้ประกอบการรถบรรทุก) เพื่อให้เป็นตัวกลางในการต่อรอง เรียกร้อง เจรจําในเรื่องต่างๆ แทนคนขับรถบรรทุกโดยอาจเริ่มรวมตัวในบรรดาคนขับรถบรรทุกในบริษัทเดียวกัน หรือละแวกเดียวกัน ก่อนจากนั้นจึงขยายไปในลักษณะเครือข่าย ทั้งนี้เนื่องจากปัจจุบันคนขับรถบรรทุกก็จะมีกรรวมตัวแบบไม่เป็นทางการในย่านจุดพักรถต่าง ๆ อยู่แล้วตามที่ได้กล่าวมาข้างต้น

บทที่ 3

กรณีศึกษา

คนขับรถบรรทุกทุกบริษัทขนส่งทั่วไป

1 กรณีศึกษานายบุญพัน

นายบุญพัน ภูมิลำเนาอยู่จังหวัดชัยภูมิ อายุ 50 ปี จบการศึกษาชั้นป.4 ปัจจุบันขับรถให้กับ บริษัทขนส่งปูนซีเมนต์แห่งหนึ่ง รถที่ขับเป็นรถบรรทุกปูนซีเมนต์ อาชีพดั้งเดิมทำนา ต่อมาขึ้นมาขับรถเพราะภาระค่าใช้จ่ายมากขึ้นต้องการรายได้ที่มากกว่าการทำนา อย่างไรก็ตามในช่วงแรกที่เริ่มขับรถได้เปลี่ยนเจ้าแกไปหลายบริษัท สาเหตุเพราะปริมาณงานน้อยทำให้รายได้ที่ได้รับพลอยน้อยตามไปด้วย จึงเปลี่ยนเจ้า แก่ใหม่เพื่อหาเจ้าแกใหม่ที่มีงานให้รถวิ่งมากขึ้น เปลี่ยนเจ้าแกไป 3 – 4 ครั้งก็ยังไม่ได้ดีขึ้นจึงกลับไปทำนา และทำฟาร์มเลี้ยงหมู ปรากฏว่าขาดทุนจากการทำฟาร์ม จึงกลับมาขับรถอีกครั้ง

ครั้งนี้เริ่มกับเจ้าแกที่เคยขับรถให้มาก่อน ความสนิทสนมและไว้วางใจทำให้เริ่มงานได้ง่าย อย่างไรก็ตามก็เป็นห่วงกับอาชีพของตัวเองเช่นกัน ถ้าเจ้าแกคนรุ่นพ่อถอยออกไป เพราะตอนนี้เจ้าแกก็เริ่มให้รุ่นลูกเข้ามารับช่วงบริหารแทน ซึ่งใช้วิธีการบริหารแบบคนรุ่นใหม่ที่เน้นประสิทธิภาพของงานเป็นหลัก ขณะที่รุ่นพ่อเน้นความเป็นครอบครัว ความผูกพันด้วยจิตใจมากกว่า

ด้วยเงินเดือน 2,500 บาท ซึ่งการเข้าออกมาหลายเจ้าแกหลายครั้งที่ผ่านมา ทั้งประสบการณ์จะไม่ถูกนำมาเป็นปัจจัยในการกำหนดเงินเดือนเริ่มต้น รวมทั้งอายุงานที่จะสะสมต่อไป ก็จะไม่ถูกนำมาเป็นเงื่อนไขการปรับเงินเดือนในแต่ละครั้ง หรือในแต่ละปี เพราะเงินเดือนจะถูกแช่แข็งในอัตรานี้ตลอดไป เว้นแต่เมื่อเจ้าแกหรือบริษัทเห็นว่า สถานะของบริษัทดีขึ้นมาก เมื่อนั้นเงินเดือนจึงจะถูกปรับขึ้นบ้าง 100-200 บาท

ด้วยการเป็นลูกจ้างชั่วคราว เติบโตสัญญาปีต่อปี ทำให้บริษัทสามารถต่อสัญญาใหม่ได้ทุกปี ความไม่แน่นอนของอาชีพไม่ใช่การจะต่อหรือไม่ต่อสัญญาของบริษัท เพราะไม่ใช่ประเด็นสำคัญที่บริษัทจะนำมาใช้ แต่อยู่ที่ความประพฤติในการขับรถ ความตั้งใจ ความรับผิดชอบต่อการรถและการบรรทุกมากกว่า นั่นหมายถึงการจะถูกให้ออกจากงานมีโอกาสเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ไม่เกี่ยวกับสัญญา และตัวเขาก็ไม่ได้รับรู้ถึงสาระสำคัญของสัญญามากนัก เพราะที่ผ่านมาเพื่อน ๆ ที่ถูกให้ออกจากงาน ก็ไม่เคยมีใครพูดถึงสัญญา แต่ทุกคนก็ยอมรับในวิธีเช่นนี้ เพราะบริษัทเอง เมื่อให้ใครออกจากงานก็ล้วนมีความผิด หรือบกพร่องชัดเจน สัญญาหรือการอ้างสิทธิจึงไม่เคยเกิดขึ้น ในอีกมุมหนึ่ง ด้วยวิถีเช่นนี้ก็เอื้อให้พนักงานขับรถลาออกหรือออกจากบริษัทไปเลย โดยไม่ต้องพะวงในข้อผูกพันทางสัญญามากนัก การเปลี่ยนงานจึงเกิดขึ้นบ่อยไม่เว้นแม้แต่ว่าเขาเอง

นอกจากเงินเดือนข้างต้น สิ่งที่เขาและเพื่อนฝากอนาคตไว้มากและมากกว่าเงินเดือนก็คือ ค่าเที่ยว ซึ่งบริษัทกำหนดอัตราค่าเที่ยวเป็นเปอร์เซ็นต์กล่าวคือ ค่าบรรทุกทั้งเที่ยวได้เท่าไร บริษัทจะแบ่งให้พนักงานขับรถร้อยละ 8 ที่เหลือบริษัท เป็นผู้หักไว้ทั้งหมด ค่าเที่ยวที่ว่าบริษัทจะจ่ายให้เดือนละครั้ง ทุกวันที่ 16 ขณะที่เงิน

เดือนจ่ายทุกสิ้นเดือน ปริมาณงานหรือปริมาณการวิ่งรถ ณ ปัจจุบัน อยู่ในระดับดี เป็นผลมาจากบริษัทเครือซีเมนต์ไทย ที่บริษัทของเขาจ้างบรรทุกปูนซีเมนต์อยู่หันมาเน้นการส่งออกแทนการขายในประเทศที่กำลังซื้อมหาหนายเพราะผลจากวิกฤตเศรษฐกิจ ด้วยยอดส่งออกดังกล่าวทำให้เขามีงานวิ่งรถค่อนข้างมาก ผลอีกด้านเมื่อบริษัทเพิ่งพึ่งการส่งออกมากเมื่อยอดการส่งออกช่วงใดมีปริมาณงานน้อยปริมาณงานที่เขาจะได้วิ่งก็น้อยตามไปด้วย ขณะที่ปัจจุบันเขาได้งานวิ่งส่งลูกค้าในประเทศเฉลี่ยเพียงเดือนละ 3 - 4 เที่ยว ด้วยปริมาณที่วิ่งส่งออกค่อนข้างมากรวมกับวิ่งในประเทศอีกบ้างทำให้ได้ค่าเที่ยวเฉลี่ยประมาณ 7,000 - 8,000 บาทต่อเดือน เมื่อรวมกับเงินเดือนจะมีรายได้ประมาณ 10,000 บาทต่อเดือน

ด้านรายจ่าย ภาระหลักเป็นค่าใช้จ่ายเพื่อการศึกษาของลูกสาวที่เรียนมหาวิทยาลัยราม-คำแหงปีสุดท้าย โดยเขาต้องส่งเงินให้ลูกสาวเดือนละ 6,500 บาท ไม่รวมการลงทะเบียน หรือวาระพิเศษอื่น ๆ ส่วนลูกชายอีกคนจบปวส.แล้วปัจจุบันยังไม่สามารถหางานทำได้เขาจึงให้ลูกชายมาขับรถบรรทุกอีกคันเพื่อรองานอื่นทำต่อไป

ในส่วนค่าใช้จ่ายประจำวันที่เป็นเรื่องปากท้องตัวเอง เขาใช้ค่อนข้างประหยัด บางมือก็มีอดเมื่อเงินขาดมือ นอกจากนี้ยังมีค่ากาแฟกระป๋อง เครื่องดื่มบำรุงกำลังตามแต่ความสะดวกที่จะซื้อได้ ซึ่งเขาเล่าว่าจำเป็นกว่าการกินข้าว ถ้าเขาต้องขับรถจะต้องได้ดื่มไม่อย่างใดก็อย่างหนึ่ง อย่างน้อยไม่ให้เหนื่อยล้าเร็วเกินไป ยิ่งในภาวะที่ต้องเร่งทำเที่ยวมาก ๆ บางครั้งต้องดื่มติดต่อกัน 3 - 4 ขวดต่อเที่ยว ส่วนยาบ้าเนื่องจากมีราคาแพงเขาจึงยังไม่ได้หาซื้อมาเสพ บางครั้งเมื่อได้เงินมาก ๆ หรือต้องจอดรถเพื่อรอขึ้น/ลงสินค้านาน ๆ เขาและเพื่อนก็ชวนกันตั้งวงเพื่อดื่มเหล้ากันบ้าง

ค่าใช้จ่ายที่เป็นภาระหนักอีกตัวคือ การจ่ายตำรวจ บริษัทของเขารับผิดชอบเคลียร์เส้นทางเฉพาะในส่วนน้ำหนักรบรรทุกที่เกินกำหนดอย่างเดียว ส่วนเมื่อตำรวจจะเรียกเก็บในความผิดอื่น ๆ ให้เป็นภาระของผู้ขับเอง ประเด็นนี้ทำให้เขามีภาระที่ต้องจ่ายมากในแต่ละครั้งที่ขึ้นขับรถ เพราะตำรวจเองก็ไม่เคยจับน้ำหนักบรรทุกเกินอยู่แล้ว ความผิดอื่นเกิดขึ้นได้ทุกครั้งที่ขึ้นขับรถ และเขาก็รู้ว่าไม่ควรหาเรื่องกับตำรวจ เพราะเส้นทางที่เขาวิ่งก็เข้าไปข้ามจนจำหน้ากันได้หมดแล้ว การจ่ายครั้งละ 50 บาท หรือ 100 บาท จึงถือเป็นเรื่องปกติ วันไหนโชคร้ายอาจจะเจอตำรวจ 3 - 4 ครั้งนั้นคือภาระที่จะต้องจ่ายมากขึ้น

นอกจากค่าใช้จ่ายข้างต้นแล้ว เขายังมีหนี้สินที่เกิดจากการกู้ธนาคารมาทำฟาร์มอีก 70,000 บาท และหนี้สินนอกระบบอื่น ๆ ที่เกิดจากการยืมญาติ ๆ เพื่อมาหมุนเวียนใช้และส่งผลให้ลูก ๆ ได้เรียนหนังสือรวม 100,000 บาท ภาระหนี้ที่ค่อนข้างสูงกดดันให้เขาเข้มงวดกับชีวิตค่อนข้างมาก แต่เขาก็ยังไม่มียุติที่จะจัดการกับหนี้สินอย่างไรดี

เขาไม่เคยขึ้นชมหรือภูมิใจในอาชีพนี้เลย แม้ว่าเขาจะเข้าออกในอาชีพนี้หลายครั้ง หรือแม้แต่เสมือนหมดหนทางในการประกอบอาชีพอย่างอื่นเขาก็ยังหวนกลับมาขับรถอยู่เช่นเดิม ไม่เว้นแม้กระทั่งลูกชายที่ยังหางานอื่นไม่ได้ก็ยังต้องมาขับรถเพื่อรอการประกอบอาชีพอย่างอื่น อนาคตหลังจากตั้งหลักได้เขาจะกลับไปทำนาอันเป็นอาชีพดั้งเดิมอีกครั้งที่ภูมิลำเนาของตัวเอง

2 กรณีศึกษานายลิลิต

นายลิลิต อายุ 30 ปี ภูมิลำเนาจังหวัดขอนแก่น การศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 มีบุตรยังเล็ก 2 คน คนโตอายุ 5 ปี คนเล็กอายุ 2 ปี ก่อนขับรถเป็นเด็กช่างเครื่องแต่เนื่องจากรายได้ไม่ดีจึงเปลี่ยนมาขับรถบรรทุกซึ่งมีรายได้โดยรวมสูงกว่า ปัจจุบันขับรถของบริษัทขนส่งสินค้าทั่วไปแห่งหนึ่ง ตั้งแต่ทำงานมาไม่เคยเปลี่ยนรถเก่าแก่ (บริษัท) เพราะเก่าแก่ใจดี

รถของเก่าแก่รับงานบรรทุกมันเส้น มันอัดเม็ด รับจากลานมันในพื้นที่ภาคตะวันออก ไปยังท่าส่งออกในจังหวัดชลบุรี เนื่องจากมันเส้น มันอัดเม็ดจะออกเป็นฤดูกาล เมื่อถึงช่วงฝนตกจะไม่มีสินค้าออก เก้าแก่จะรับงานขนดินลูกรังแทน แต่ปริมาณงานมีไม่มากนัก บางครั้งต้องหยุดรถหลายวัน เขาจึงต้องมีอาชีพเสริมอีกอย่างคือการรับจ้างเป็นกรรมกรก่อสร้างรายวัน ในช่วงเวลาทำงานรถบรรทุกไม่มีวิ่ง

รายได้จากการขับรถแบ่งเป็นเงินเดือน ๆ ละ 3,000 บาท ค่าเที่ยว ๆ ละ 120 บาท วิ่งได้วันละ 2 เที่ยว ในหนึ่งเดือนวิ่งได้ประมาณ 60 เที่ยว รวมรายได้ทั้งเดือนประมาณ 10,000 บาท

ส่วนการวิ่งหินลูกรังได้ค่าเที่ยว ๆ ละ 150 บาท ถ้างานมากเขาจะเร่งวิ่งได้ถึงวันละ 5 เที่ยว แต่ส่วนใหญ่ไม่ค่อยมีงาน ความไม่แน่นอนของการวิ่งงานทำให้ต้องหารายได้เสริมโดยการเป็นกรรมกร อย่างไรก็ตามเขามีภรรยาทำงานในโรงงานมีเงินเดือน ๆ ละ 5,000 บาท เป็นตัวช่วยอีกทาง

ค่าใช้จ่ายหลักเป็นค่าจ้างคนเลี้ยงดูแลลูก เดือนละ 1,500 บาท และค่าผ่อนรถมอเตอร์ไซด์เดือนละ 2,700 บาท และจ่ายตำรวจเมื่อถูกตักตามจุดต่าง ๆ ครั้งละ 50-100 บาท (เก้าแก่เคลียร์จ่ายให้ตำรวจระดับใหญ่ทุกเดือน แต่ระดับเล็กคนขับรถต้องจ่ายเอง) ที่เหลือเป็นค่าใช้จ่ายในครอบครัว อย่างไรก็ตามเขาไม่ต้องเสียค่าเช่าบ้านเพราะเก้าแก่สร้างห้องแถวจำนวนมากไว้ให้พักในบริเวณที่พักรถ ทั้งนี้เพื่อเป็นการให้คนขับช่วยดูแลรถ และควบคุมคนขับรถให้อยู่ขอบเขตที่ดูแลได้

จากสภาพปริมาณงานที่มีไม่สม่ำเสมอที่ช่วงมีมากก็จะมีเป็นระยะเวลาสั้น ๆ ทำให้เขาต้องเร่งทำรอบเพื่อให้ได้จำนวนเที่ยวมากตามมา จนที่สุดต้องพึ่งยาบ้าในการกระตุ้นการขับรถ ปัจจุบันเขาเสพติดยาบ้าต้องได้เสฟวันละหนึ่งเม็ดไม่ว่าจะวิ่งหรือไม่ก็ตาม แม้รายได้จะมีสภาพไม่แน่นอนแต่เขามองว่าอาชีพนี้ดีกว่าการทำงานอันเป็นอาชีพดั้งเดิมของเขา อย่างไรก็ตามในบั้นปลายชีวิตถ้าไม่สามารถขับรถได้แล้วเขาจะกลับไปทำนาที่บ้านเกิด

คนขับรถบรรทุกที่คนขับรถบรรทุกเองเป็นเจ้าของรถ

1. กรณีศึกษานายองอาจ

นายองอาจ มีภูมิลำเนาอยู่ที่จังหวัดขอนแก่น อายุ 53 ปี การศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 ปัจจุบันขับรถบรรทุกของตัวเอง แรกเริ่มทำนาอยู่ที่หมู่บ้าน ด้วยความเป็นคนชอบทำหาย และไม่ชอบทำนาจึงออกจากหมู่บ้านตั้งแต่เป็นหนุ่ม มาทำงานรับจ้างหลายแห่ง จนเดินทางไปรับจ้างที่ไต้หวัน หลังจากกลับ

จากได้วันมารับจ้างอยู่ระยะหนึ่ง ฐานะก็ยังไม่ได้ดีขึ้น พี่ชายซึ่งขณะนั้นกำลังขับรถบรรทุกอยู่จึงชวนมาขับด้วย โดยการรวบรวมเงินไปดาวนัรด์เก่าแล้วค่อยผ่อนชำระที่เหลือที่ละงวด

เมื่อเริ่มต้นขับรถบรรทุก ได้เข้ามาทำงานในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมท่าเรือแหลมฉบัง โดยรับงานผ่านบริษัทขนส่งหลักที่มีงานรองรับอยู่แล้ว สินค้าที่บรรทุกคือสินค้าที่ผ่านท่าเรือทั้งสินค้าเข้าและสินค้าออก เนื่องจากบริษัทหลักที่ตัวเองนำรถไปวิ่งร่วมค่อนข้างจะมีงานสม่ำเสมอทำให้ได้รับงานวิ่งค่อนข้างมาก อย่างไรก็ตามท่าเรือหยุดงานวันเสาร์-อาทิตย์ทำให้ตัวเองต้องหยุดงานตามด้วย

การคิดค่าบรรทุกใช้อัตราเหมาต่อเที่ยวขึ้นตามระยะทางใกล้-ไกลจากท่าเรือ เช่น ไประยอง 2,500 บาท ไปบางปะกง 2,200 บาท วิ่งได้ประมาณวันละหนึ่งเที่ยว ในหนึ่งเดือนจะมีรายรับประมาณ 50,000 – 60,000 บาท

ค่าใช้จ่ายหลักคือค่าน้ำมันเดือนละประมาณ 20,000 บาท ค่าผ่อนส่งงวดรถ 10,000 บาท ส่งให้ลูกที่กำลังเรียนอยู่ที่ขอนแก่น 3,000 บาท ที่เหลือเป็นส่วนของตัวเองและภรรยาที่มามีอยู่เป็นเพื่อนนั่งรถไปด้วย ภรรยาที่มามีอยู่เป็นเพื่อนจะดูแลทุกอย่าง ทั้งจัดการรายได้รายจ่าย รวมทั้งเป็นเด็กติดรถไปด้วย

เนื่องจากเป็นคนผ่านชีวิตมามากแต่ยังไม่เคยประสบความสำเร็จในอาชีพอื่นใด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับอาชีพขับรถที่ตัวเองกำลังทำอยู่ในปัจจุบันจึงรู้สึกว่าเป็นอาชีพที่ดีกว่าอาชีพอื่น ๆ ประกอบกับรับงานในท่าเรือซึ่งมีงานสม่ำเสมอตลอดปีจึงรู้สึกมั่นคงในอาชีพ อีกทั้งมีวันหยุดเป็นวันเสาร์-อาทิตย์ เหมือนคนทำงานปกติ ด้านสุขภาพพออาจใช้บัตรสุขภาพ 500 บาทในการประกันสุขภาพของตนเอง ขณะนี้กำลังเปลี่ยนมาใช้บัตรทอง 30 บาท

ความคาดหวังในอนาคต กำลังจะหาทางเพิ่มรถให้มีหลายคันโดยจะรับคนอื่นมาช่วยขับเพิ่มขึ้น และจะให้ลูกชายเรียนช่างยนต์เพื่อมาคอยดูแลรถบรรทุก ส่วนลูกสาวอีกคนที่จบปวส.แล้วให้ทำงานอยู่กับบริษัทรถหลักที่ตัวเองวิ่งร่วมอยู่ด้วยโดยคาดหวังว่าโอกาสข้างหน้าลูกสาวจะสามารถเรียนรู้และออกมาทำงานโดยตรงได้โดยไม่ผ่านบริษัทหลักต่อไป

2. กรณีศึกษานายสา

นายสาคร ภานู ภูมิลำเนาจังหวัดศรีสะเกษ ปัจจุบันอายุ 69 ปี ไม่ได้รับการศึกษาในระบบ ก่อนจะมาขับรถผ่านการทำงานมาหลายอาชีพ เคยเป็นทหารอากาศ ทำงานช่างเครื่องยนต์ เคยเดินทางไม่ทำงานเป็นหลักแหล่งร่วม 10 ปี อย่างไรก็ตามไม่เคยทำอะไรทำมาเลย แม้ว่าพ่อแม่จะทำ สาเหตุเพราะไม่ชอบและคิดว่าป็นงานหนักเกินไป

ส่วนการเป็นพนักงานขับรถเข้าออกอาชีพนี้นหลายครั้ง โดยเฉพาะในสมัยก่อนเมื่อหลายสิบปีที่แล้ว เขาเล่าว่าเพราะพนักงานขับรถจะสามารถหางานใหม่ได้ง่าย เพราะสมัยก่อนหาคนขับรถเป็นได้น้อย เจ้าของรถจึงต้องจ้อคนขับรถ ไม่เหมือนในปัจจุบัน ที่จะมีคนที่มีความสามารถในการขับรถบรรทุกมากขึ้น จึงมีส่วนทำให้อัตราการเข้า - ออกในบริษัทขนส่งค่อนข้างสูง

ปัจจุบันเนื่องจากอายุมากและลูก ๆ ก็โต และมีครอบครัวกันเกือบหมดแล้ว จะเหลือเพียงคนสุดท้ายซึ่งกำลังเรียนอยู่ชั้นประถมศึกษาปีที่ 5 ซึ่งเป็นลูกที่เกิดกับภรรยาคนล่าสุด (เคยมีภรรยามาหลายคน) ที่เขาใช้

ชีวิตร่วมอยู่ในขณะนี้ โดยภรรยาซื้ออาชีพค้าขายเล็ก ๆ น้อย ๆ แม้เขาจะอายุมาก มีลูกหลายคนและแต่ละคนมีครอบครัวเป็นส่วนใหญ่ แต่พวกเขา ๗ ไม่ได้รับเขาไปอาศัยอยู่ด้วย อีกทั้งไม่ได้เลี้ยงดูหรือรับผิดชอบค่าใช้จ่ายใด ๆ ให้เลย เขาจึงต้องหาเลี้ยงตัวเองกับภรรยาคนปัจจุบัน

รถที่เขาขับในปัจจุบันเป็นรถของเพื่อนที่รู้จักกันดี ซึ่งมีรถอยู่แค่ 3 คัน เพื่อนจึงให้เขาช่วยขับเสมือนเป็นการช่วยเหลือซึ่งกันและกัน เนื่องจากเป็นรถของเพื่อนจึงไม่มีเงินเดือนของการเป็นพนักงานขับรถ และไม่มีสวัสดิการใดที่ได้รับจากเพื่อน ได้เพียงค่าเที่ยวในการขับรถแต่ละครั้งเท่านั้น

เส้นทางการขนส่งสินค้าเป็นเส้นทางไม่ไกลนักอยู่ในพื้นที่จังหวัดชลบุรี สามารถเดินทางได้วันละหลายเที่ยว สินค้าที่บรรทุกส่วนใหญ่เป็นมันเส้น มันอัดเม็ด ที่บรรทุกจากโรงอัดมันในจังหวัดชลบุรี ไปลงเรือตามท่าเรือของจังหวัด ค่าเที่ยวที่ได้รับจึงไม่สูงมากนัก โดยได้รับค่าจ้างขับเที่ยวละ 200 บาท เนื่องจากสินค้าที่บรรทุกไม่มีความหลากหลาย ทำให้มีผลต่อความไม่สม่ำเสมอของรายได้สูง กล่าวคือสินค้าประเภทมันสำปะหลัง จะมีช่วงที่ขนส่งสินค้าอยู่เพียงฤดูร้อนหรือหนาวเท่านั้น และใน 2 ฤดูนี้ก็ได้มีงานวิ่งตลอดเวลา จะมีช่วงที่ต้องระบายสินค้าส่งออกลงเรือ หรือโรงอัดมันต้องระบายสินค้าออกจากโรงงานเท่านั้นที่จะมีโอกาสได้ขับรถ เวลาที่เหลือก็ต้องจอดรอไว้เฉยๆ และนี่เป็นสาเหตุทำให้เขาต้องค้นหาเลี้ยงชีพด้วยวิธีอื่น ๆ นับแต่ขายของช่วยภรรยา เป็นช่างก่อสร้างรายวัน หรือแม้แต่ไปหาปูหาปลาเพื่อมาทำกิน

อย่างไรก็ตาม ภาระค่าใช้จ่ายของเขาไม่สูงมากนัก เนื่องจากไม่มีภาระมาก มีเพียงเลี้ยงดูตัวเอง ภรรยา และลูกอีกหนึ่งคนเท่านั้น ไม่มีหนี้สินอื่นใด ส่วนการรักษาพยาบาลใช้บัตรผู้สูงอายุ ทำให้ลดภาระและลดความเสี่ยงด้านค่าใช้จ่ายไปได้มาก ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการขับรถไม่ค่อยสูง เพราะขับรถเส้นทางสั้น ไม่ต้องกินยาบ้า อาจมีเพียงน้ำดื่มให้พลังงาน เช่น สปอนเซอร์ 1 ขวดก็พอ และธรรมชาติของการขนส่งสินค้าพวกมันสำปะหลัง ทำให้มีเวลาหยุดพักขณะดำเนินการขนส่ง กล่าวคือมักจะติดคิวรถลงสินค้านาน บางครั้งขับรถแค่ 1-2 ชั่วโมง แต่ต้องมารอลงสินค้าครึ่งวัน ทำให้มีเวลาพักผ่อนน้อย

ข้อดีของการเป็นคนอายุมากอีกประการคือ เขาค่อนข้างถูกตำรวจเรียกให้ต้องจ่ายเมื่อทำผิดกฎจราจร หรือถูกรีดให้จ่ายส่วย ตำรวจส่วนใหญ่เมื่อเห็นว่าเป็นคนมีอายุจึงมักสงสารและปล่อย ๆ ไป เขายังได้รับความเมตตาสงสารในบางครั้ง

เนื่องจากเป็นคนโลดโผนผ่านชีวิตมามาก ชอบอิสระเสรี และชอบความเสี่ยง เพราะฉะนั้นเมื่อมีโอกาสเขาจึงยังเล่นการพนันบ้างกับกลุ่มเพื่อน ๆ พนักงานขับรถด้วยกัน แต่เล่นในวงเงินไม่มากนัก

ส่วนอนาคตการขับรถเขายังชอบและเห็นว่าเป็นที่พึ่งสุดท้ายที่ยังทำได้ เขาจะขับไปเรื่อย ๆ จนกว่าสุขภาพจะไม่สามารถรองรับได้ จึงจะหยุดขับรถบรรทุก และคงกลับไปอยู่บ้านช่วยภรรยาขายของเพียงอย่างเดียว

3. กรณีศึกษา นายสม

นายสมบุรณ แสงไชยา ภูมิลำเนาจังหวัดมหาสารคาม อายุ 63 ปี จบการศึกษาระดับประถมศึกษาปีที่ 4 มีบุตรจำนวน 6 คน ทุกคนสมรสมีครอบครัวหมดแล้ว อาชีพเดิม ทำนาและรับจ้าง เนื่องจากอายุมาก จึงผ่านการทำงานมาหลายประเภท หลายอาชีพ แต่ไม่ประสบผลสำเร็จในอาชีพที่ผ่านมา ด้วยเป็นคนที่มีนิสัยรัก

ความก้าวหน้าในชีวิต จึงทดลองประกอบอาชีพมาหลายอย่าง จนในที่สุด ได้มาทดลองทำอาชีพขับรถบรรทุก โดยขับรถบรรทุกรับจ้างอยู่บริเวณท่าเรือแหลมฉบัง หลังจากขับรถได้ระยะเวลาหนึ่งจึงเห็นว่าควรเป็นลูกจ้างรับค่าเที่ยว จะไม่ทำให้อาชีพดีขึ้นมากนัก แต่ถ้าได้เป็นเจ้าของรถและขับเองน่าจะทำให้ชีวิตดีขึ้นมากกว่านี้มาก จึงได้เสนอขอซื้อรถจากเจ้าเก่าที่ตัวเองรับจ้างขับอยู่ และเจ้าเก่าเห็นว่าเป็นคนตั้งใจทำงานจริงจัง มุ่งสร้างชีวิต จึงขายรถให้ โดยไม่ต้องมีเงินสดหรือเงินดาวน์ซื้อ แต่ขอหักค่าบรรทุกเป็นรายเดือนแทน ส่วนตัวเองเพื่อพิสูจน์ความตั้งใจจึงขอชำระค่าเงินดาวน์ให้เสร็จภายในหนึ่งปี และเมื่อครบกำหนดหนึ่งปีเขาสามารถชำระได้ครบจริง

ภายหลังได้เป็นเจ้าของรถคันแรก ได้สร้างความมั่นใจให้กับการตัดสินใจมากขึ้น ต่อมาจึงได้เพิ่มรถขึ้นอีกหนึ่งคัน โดยให้เพื่อนที่ขับรถด้วยกันเป็นคนขับรถ หลังเพิ่มรถปรากฏว่ารายได้ดีขึ้นมากจึงได้ตัดสินใจเพิ่มจำนวนรถขึ้นเรื่อย ๆ โดยเพิ่มทีละคัน จนมีรถถึง 7 คัน

ต่อมาเมื่อลูกเริ่มโตและแต่งงานมีครอบครัว ด้วยความที่มองเห็นว่า การทำธุรกิจเกี่ยวกับรถบรรทุก น่าจะเป็นอาชีพที่ดีและมั่นคง จึงได้โอนรถที่ตัวเองเป็นเจ้าของให้ลูก ๆ และหวังว่าลูกแต่ละคนจะสามารถใช้รถที่ตนเองเป็นผู้เริ่มต้นให้ เป็นตัวต่อยอดในการทำธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่งต่อไป

ลูกแต่ละคนก็สามารถขยายจำนวนรถบรรทุกจนเติบโต บางคนมีความสามารถมาก ก็เพิ่มรถได้ร่วมสิบคัน อย่างไรก็ตามตัวเขาเองยังคงคอยให้คำแนะนำแก่ลูก ๆ อยู่ และสุดท้ายก็ผันตัวเองมาเป็นคนขับรถบรรทุกของลูก ทำหน้าที่ขับรถบรรทุก โดยขับรถเฉพาะวันจันทร์-ศุกร์ ส่วนวันเสาร์-อาทิตย์ไปคุมงานซ่อมเครื่องยนต์ของบริษัทลูก เขายืนยันว่าชีวิตเช่นนี้เขามีความสุขดี ไม่ทุกชีวิตหรอก การเป็นคนขับรถให้ลูกก็เพราะเขาเลือกแบบนี้ และให้เหตุผลเพิ่มเติมว่าจะได้ดูแลและให้คำปรึกษาแก่ลูก

ด้านรายได้ ปัจจุบันได้เงินเดือนขับรถ 5,000 บาท เงินเดือนการเป็นช่างเครื่อง 8,000 บาท ค่าเที่ยวต่อเดือน 12,000 บาท (คำนวณเปอร์เซ็นต์จากอัตราจ้างบรรทุกร้อยละ 10) รวมรายได้ต่อเดือนประมาณ 25,000 บาท

ด้านรายจ่าย เนื่องจากอาศัยอยู่กับลูก จึงไม่มีภาระค่าใช้จ่าย นอกจากรายจ่ายส่วนตัวเล็ก ๆ น้อย ๆ ที่เขาต้องการจ่ายเอง ภาระด้านอื่น ๆ ไม่มี ด้านการรักษาพยาบาลใช้สิทธิประกัน-สังคม

เขาภูมิใจกับการประกอบอาชีพขับรถบรรทุกมากเพราะสามารถทำให้ครอบครัวและลูกๆมีรายได้อยู่ในเกณฑ์ดี และสามารถทำและเป็นขยายธุรกิจได้ จนลูกๆหลายคนมีรถร่วมสิบคัน อย่างไรก็ตามเขามีแนวทางการทำธุรกิจรถบรรทุกจะต้องไม่ขยายใหญ่โตจนเกินไป เพราะปัจจัยหนึ่งของความสำเร็จของธุรกิจรถบรรทุกคือการคุมพนักงานขับรถให้อยู่ในกรอบกฎเกณฑ์ของบริษัท ถ้าจำนวนมีมากเกินไป การควบคุมแบบใกล้ชิดก็จะทำได้ยาก ดังนั้นรถของบริษัทของลูก ๆ จึงมีรถไม่มากนักประมาณสิบคัน

นอกจากนี้ องค์ประกอบของความสำเร็จในการทำธุรกิจรถบรรทุกของเขายังขึ้นกับปริมาณงานที่หาล่อเลี้ยงรถให้มียานพาหนะตลอดเวลา และถือเป็นความสามารถที่เขาสามารถเจาะเข้าไปรับงานบรรทุกในท่าเรือแหลมฉบังทำให้มีปริมาณงานป้อนรถบรรทุกตลอดทั้งปี

เขาเสนอแนะว่ารัฐควรมีเงินเป็นกองทุนช่วยเหลือพนักงานขับรถที่มีความต้องการเงินทุนเพื่อซื้อรถ เพื่อจะเป็นการสนับสนุนให้พนักงานขับรถมีรถเป็นของตัวเองได้ และให้ผ่อนชำระกับกองทุนภายหลัง ก็จะเป็นการช่วยเหลือพนักงานขับรถอีกทางหนึ่ง

เขาวางแผนว่าจะขับรถและช่วยเหลือลูก ๆ อีก 2 ปี หลังจากนั้นจะกลับไปภูมิลำเนาเพื่อทำฟาร์ม ทำสวน การเกษตรในบั้นปลายชีวิตต่อไป

คนขับรถบรรทุกของบริษัทขนส่งขนาดใหญ่ หรือบริษัทที่นำระบบการจัดการธุรกิจขนส่งรูปแบบใหม่มาใช้

1 กรณีศึกษานายสมชาย

นายสมชาย อายุ 45 ปี ภูมิลำเนาอยู่จังหวัดนครสวรรค์ จบการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 ปัจจุบันขับรถให้แกบริษัท Logistic ในประเทศไทยที่อยู่ในเครือของบริษัท Logistic ระดับโลกแห่งหนึ่ง ทำหน้าที่ขับรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์บรรทุกสินค้าส่งออกและนำเข้า ก่อนจะทำงานให้บริษัทนี้เคยผ่านงานมาหลายอย่าง เคยรับจ้างเป็นกรรมกร เคยเป็นลูกจ้างกรมทางหลวง เคยไปทำงานรับจ้างขับรถบรรทุกดินที่ต่างประเทศ (ซาอุดีอาระเบีย)

เนื่องจากบริษัทของสมชายดีเป็นบริษัท ทำธุรกิจเกี่ยวกับ Logistic จากต่างประเทศระบบการบริหารจึงเป็นระบบที่มีมาตรฐานชัดเจน เริ่มตั้งแต่การรับสมัครเข้าทำงาน สมชายต้องทิ้งใบสมัครไว้ถึง 6 เดือนบริษัทถึงเรียกตัวไปสอบ การสอบมีทั้งการสอบสัมภาษณ์ และสอบปฏิบัติโดยการทดลองขับรถจริง ๆ สมชายคิดว่าทุกคนที่เป็นพนักงานขับรถของบริษัทไม่น่าจะเข้ามาโดยเป็นเด็กของคนขับรถในบริษัท หรือผ่านการรับรองหรือคำประกันจากคนขับรถเก่าในบริษัทเหมือนเช่นบริษัทขนส่งที่บริหารแบบเก่าแก่

บริษัทของสมชายใช้รถชั้นดีจากยุโรป คือ รถออลไว เป็นรถบรรทุกซึ่งมีราคาแพงกว่ารถบรรทุกจากญี่ปุ่น 2-3 เท่า ความแพงของราคารถทำให้คุณภาพและประสิทธิภาพของรถสูงตามไปด้วย เช่น ใช้เครื่องยนต์ดีเซลที่มีแรงม้าถึง 375 แรงม้า (รถบรรทุกสิบล้อยี่ห้อจากญี่ปุ่น เช่น ฮีโน่ อิซูซุ มีแรงม้าไม่เกิน 300 แรงม้า) ทำให้รถของบริษัทสามารถวิ่งขึ้นภูเขาสูงได้ดี และสามารถขับต่อเนื่องได้โดยไม่หยุดพักได้ตลอด 24 ชั่วโมง นอกจากนี้บนรถบรรทุกยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในรถมากมาย ทำให้การควบคุม และบังคับรถทำได้ง่าย ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังมีที่นั่งนอนด้านหลังที่นั่งของคนขับที่กว้างขวางเพื่อให้คนขับนอนพักผ่อน

บริษัทของสมชายมีกฎระเบียบที่เข้มงวดมาก มีตารางการเดินทางที่ชัดเจน มีพนักงานขับรถประจำแต่ละคัน สองคนสลับกันขับคนละ 24 ชั่วโมง กฎระเบียบที่สำคัญ เช่น กฎห้ามนำภรรยา หรือลูก หรือคนอื่นใดขึ้นรถในขณะที่กำลังขับรถ ห้ามยาเสพติด ต้องเดินทางให้ไ้เวลาตามตารางเวลาที่กำหนดอย่างเคร่งครัด

เส้นทางที่สมชายใช้ประจำส่วนใหญ่เป็นเส้นทางระยะสั้น เช่น แหล่มบัง-บางสะพาน แหล่มบัง-ลาดกระบัง หรือวิ่งระหว่างเขตอุตสาหกรรมภาคตะวันออกกับท่าเรือแหลมฉบัง ในช่วงปริมาณงานมากสมชาย

ต้องวิ่งถึงวันละ 3 เทียว และลักษณะของการบรรทุกสินค้าของบริษัทจะเป็นการวิ่งส่งสินค้าทั้งสองขาไป - กลับ ตั้งแต่ทำงานมาสมชายยังไม่เคยขับรถแล้วต้องบรรทุกสินค้าขาเดียว แล้วอีกขาหนึ่งต้องวิ่งรถเปล่าเลย แสดงให้เห็นว่าบริษัทสามารถใช้รถบรรทุกได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

สมชายได้รับเงินเดือน 4,900 บาท พร้อมสวัสดิการอื่น ๆ อย่างดีเหมือนเช่นพนักงานออฟฟิศทั่ว ๆ ไป นอกจากนี้ยังได้ค่าเทียวสำหรับการวิ่งรถในแต่ละเทียวอีกด้วย เช่น แหลมอบัง-ลาดกระบังจะได้ค่าเทียว ๆ ละ 150 บาท รวมไป-กลับ ได้ 300 บาท บางช่วงปริมาณงานมากอาจวิ่งได้วันละ 2-3 เทียวโดยเฉพาะในช่วงเดือน เมษายน-พฤศจิกายน และทุกวันของตารางการทำงานของสมชายอย่างน้อยเขาจะต้องได้ขับ 1 เทียวเป็นอย่างต่ำ บริษัทไม่เคยจอตกรถทิ้งไว้เลย ๆ เฉลี่ยเดือนหนึ่งสมชายจะขับรถ 15 วัน (เนื่องจากจะต้องขับ 24 ชั่วโมง พัก 24 ชั่วโมง) ทำให้สมชายจะได้ค่าเทียวอย่างน้อยเดือนละ 4,500 บาท เมื่อรวมกับเงินเดือนแล้วจะทำให้มีรายได้ต่อเดือนรวมประมาณไม่ต่ำกว่า 10,000 บาทต่อเดือน

ค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่จะเป็นค่าเล่าเรียนของลูกที่ขณะนี้กำลังเรียนอยู่ในระดับปริญญาตรี โดยสมชายให้เงินลูกเดือนละ 2,000 บาท โดยให้ลูกกู้จากกองทุนกู้ยืมเพิ่มเติมด้วย ส่วนรายจ่ายประจำวันของสมชายตกประมาณวันละ 100 บาท โดยมีรายจ่ายอีกส่วนที่ไม่แน่นอนคือ ส่วยตำรวจตามรายทาง โดยบริษัทของสมชายจะไม่จ่ายส่วยใหญ่ให้แก่ตำรวจ สาเหตุเพราะรถบรรทุกของบริษัทบรรทุกน้ำหนักไม่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และหากเกินก็ไม่มากนัก เพราะสินค้าส่วนใหญ่เป็นตู้คอนเทนเนอร์บรรจุอาหารทะเล หรือสินค้าอุตสาหกรรม ทำให้น้ำหนักไม่มาก บริษัทจึงไม่จ่ายส่วยให้ตำรวจ ส่วนส่วยตามรายทางนั้นถ้าถูกเรียกบริษัทจะให้เป็นการระของพนักงานเองที่จะต้องรับผิดชอบจ่ายเอง หากถูกเรียกสมชายจะยอมจ่ายโดยจะไม่ค่อยต่อรองหรือหาเรื่องไม่จ่ายให้ตำรวจ เพราะกลัวจะถูกยึดใบขับขี่ ซึ่งจะทำให้เขาไม่สามารถขับรถได้ เพราะบริษัทออกกฎว่าห้ามพนักงานขับรถถ้าไม่มีใบขับขี่ แม้สมชายจะต้องรับภาระค่าส่วยเอง แต่เขามองว่าที่สุดของอาชีพคนขับรถบรรทุกคือ การเป็นพนักงานขับรถบรรทุกให้บริษัท Logistic เพราะมีความมั่นคงทางอาชีพ มี สวัสดิการพร้อม รถที่ขับมีสิ่งอำนวยความสะดวกพร้อม รถมีประสิทธิภาพสูง ขับปลอดภัย สิ่งเหล่านี้ทำให้สมชายมีความภูมิใจ และรู้สึกมีศักดิ์ศรีในสังคมเช่นเดียวกับอาชีพอื่น ๆ สมชายต้องการจะยึดอาชีพนี้ และอยู่ทำงานให้บริษัทจนเกษียณ