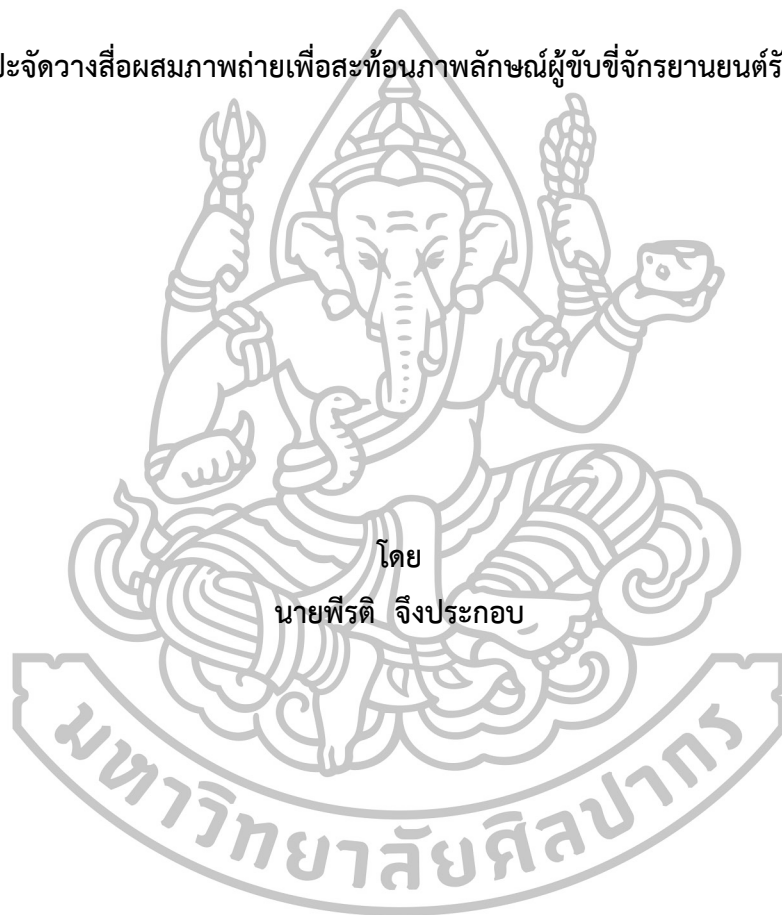




ศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่ายเพื่อสะท้อนภาพลักษณ์ผู้ขับขี้จักรยานยนต์รับจ้าง



โดย
นายพีรติ จิ่งประกอบ

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปมหาบัณฑิต

สาขาวิชาศิลปะการออกแบบ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2558

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

ศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่ายเพื่อสะท้อนภาพลักษณ์ผู้ขับขี้อักรยานยนต์รับจ้าง



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปมหาบัณฑิต

สาขาวิชาศิลปะการออกแบบ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2558

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

ART INSTALLATION TO REFLECT MOTORCYCLE TAXI IMAGES



A Thesis Submitted in Partical Fulfillment of the Requirements for the Degree

Master of Fine Arts Program in Design Arts

Graduate School, Silpakorn University

Academic Year 2015

Copyright of Graduate School, Silpakorn University

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร อนุมัติให้วิทยานิพนธ์เรื่อง “ศิลปะจัดวางสื่อผสม ภาพถ่ายเพื่อสะท้อนภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง” เสนอโดย นายพีรติ จึงประกอบ เป็น ส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปมหาบัณฑิต สาขาวิชาศิลปะการออกแบบ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ปานใจ ธารทัศน์วงศ์)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

อาจารย์ที่ปรึกษา

1. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. วัฒนพันธุ์ ครุฑะเสน
2. รองศาสตราจารย์ ปรีชา ปั่นเกล้า

คณะกรรมการตรวจสอบวิทยานิพนธ์

ประธานกรรมการ

(รองศาสตราจารย์ประเสริฐ พิษยะสุนทร)

...../...../.....

กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ชัยนันท์ ชะอุ่มงาม)

...../...../.....

กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ร.ต.อ.ดร. อนุชา แผงเกษม)

...../...../.....

กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. วัฒนพันธุ์ ครุฑะเสน)

...../...../.....

กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ปรีชา ปั่นเกล้า)

...../...../.....



57156320 : สาขาวิชาศิลปะการออกแบบ

คำสำคัญ : ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง / ถ่ายภาพ

พินิติ จิงประกอบ: ศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่ายเพื่อสะท้อนภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง อาจารย์ที่ปรึกษา: ผศ.ดร.วัฒนพันธุ์ ครุฑทะเล และ รศ.ปรีชา ปั่นเกล้า. 121 หน้า

การวิจัยครั้งนี้มีจุดประสงค์เพื่อศึกษารวบรวมความรู้จากหลักทฤษฎีองค์ประกอบศิลป์การถ่ายภาพสารคดี (Street Photography) และข้อมูลผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างจากผู้ที่มีประสบการณ์การให้บริการ ผู้ใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ผู้เกี่ยวข้องกับการประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อเป็นการส่งเสริมภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างทั้ง 3 ด้านได้แก่ ด้านการให้บริการ ด้านความปลอดภัย ด้านการมีส่วนร่วมต่อสังคม

ระยะที่ 1 ลงพื้นที่ภาคสนามจากการสังเกตและสร้างแบบสอบถามเพื่อประเมินภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างจากผู้ให้บริการในช่วงเวลาเร่งด่วนของวันทำการ (ช่วงที่ 1 คือ 07.30-09.00 น. ช่วงเวลาที่ 2 คือ 16.30-18.00 น.) ในพื้นที่ตามขอบเขตการวิจัยจำนวน 153 คน ได้รับแบบสอบถามกลับมาทั้งหมด 100 ชุดคิดเป็นร้อยละ 65.4 ซึ่งผลที่น่าเป็นห่วงสำหรับภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างมากที่สุดคือ ด้านการให้บริการ ด้านความปลอดภัย และด้านการมีส่วนร่วมต่อสังคมตามลำดับ

ระยะที่ 2 วิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามประเมินภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างสู่กระบวนการสร้างสรรค์ผลงานศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่าย และทำการประเมินผลงานภาพถ่ายจากการจัดนิทรรศการสื่อผสมภาพถ่ายสำหรับผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตบึงกุ่ม โดยมีผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาชุมชนในพื้นที่มาร่วมงาน เพื่อส่งเสริมความรู้ ความเข้าใจในการให้บริการที่ดี สิ่งที่ผู้ให้บริการต้องการจากการบริการ โดยใช้แบบสอบถามประเมินการจัดนิทรรศการสื่อผสมภาพถ่ายจำนวน 100 ชุด

ผลการวิจัยนี้พบว่า 1) ด้านการให้บริการ จำนวนจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการไม่เพียงพอต่อความต้องการซึ่งเป็นปัญหาที่เกิดมาจากการไม่เข้าใจของผู้ใช้บริการถึงการรับผิดชอบพื้นที่ที่ให้บริการที่ไม่สามารถให้บริการนอกเหนือพื้นที่ที่ให้บริการได้ 2) ด้านความปลอดภัย การปฏิบัติตามกฎจราจรเป็นเหมือนกระจกสะท้อนถึงพฤติกรรมความเชื่อมั่นและความไว้วางใจจากผู้ให้บริการ มีผลต่อภาพลักษณ์ที่ดีของอาชีพผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง 3) ด้านการมีส่วนร่วมต่อสังคม การดูแลสอดส่องพื้นที่ที่ให้บริการ ความสะอาดต่อพื้นที่ การมีจิตอาสาป้องกันภัยสังคม 4) การจัดนิทรรศการสื่อผสมภาพถ่ายมีประโยชน์ต่อผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างทำให้รู้วิธีแก้ปัญหาเกี่ยวกับภาพลักษณ์ที่มีผลต่อการประกอบอาชีพ

สาขาวิชาศิลปะการออกแบบ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

ลายมือชื่อนักศึกษา.....

ปีการศึกษา 2558

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

57156320: ARTDESIGN

KEYWORD: MOTORCYCLE TAXI / PHOTOGRAPHY

PEERATI JUENGPRAKOB: ART INSTALLATION FOR REFLECT MOTORCYCLE TAXI IMAGE. THESIS ADVISORS: ASST PROF. WATANAPUN KRUTASAEN, Ph.D., AND ASSOC PROF. PRECHA PUNKLUM. 121 pp.

The purpose of this research is to study the composition and presentation of the street photography and information of the motorcycle taxi, the experience, customer experience, a related occupations to promote the image of the motorcycle taxi in the service, safety, and social responsibilities.

Phase 1, observe and create a questionnaire to evaluate motorcycle taxi image from the user during rush hour of working day (During 07.30 - 09.00 am and During 2nd 04.30 - 06.00 pm) in the scope of research of 153 people, 100 Questionnaires were returned and calculated into 65.4. One result that must be concerned for motorcycle taxi image is service, safety and social responsibilities.

Phase 2, Analyzed data from those questionnaires and use it to produce the creative art installation to reflect motorcycle taxi image, and evaluate it from the mixed media photography for motorcycle taxi Buengkum area, There are local people who are in the community, attended the exhibition to foster to knowledge and understanding in the good service, what customers want. Questionnaires were used to assess the exhibition of the 100 series.

The study shows that: 1) Service, The number of the motorcycle taxi is not enough to serve the customers per serving. The main reason is because the customers don't understand the boundary of the service. 2) Safety, Follow the traffic regulations is like a mirror reflecting the trust behavior of the users, which will be effect to the good image of the motorcycle taxi 3) Social responsibilities, Examine the serviced area, area cleanliness, and voluntariness to protect the society.. 4) An exhibition of mixed media photo, this exhibition is benefit for motorcycle riders to know how to solve problems that affect the image of the profession.

Program of Public Administration

Graduate School, Silpakorn University

Student's signature

Academic Year 2015

Thesis Advisor's signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี เนื่องจากความอนุเคราะห์จะบุคคลหลายท่าน ขอขอบคุณอาจารย์ที่ปรึกษา ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. วัฒนพันธุ์ ทรัพย์แสน และ รองศาสตราจารย์ ปรีชา ปั่นกล้า รวมทั้งอาจารย์ทุกท่านที่เคยสอนผู้วิจัยมา

ขอขอบคุณผู้เชี่ยวชาญจากสาขาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องที่ให้ความอนุเคราะห์ข้อมูล ให้คำปรึกษาแนะนำ และช่วยทำแบบสอบถาม แบบสัมภาษณ์ให้ในการทำวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้ ได้แก่ กลุ่มตัวแทนผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง เขตบึงกุ่ม วินเจริญกาญจน์ ถนนเสรีไทย 41, วินปทุมวัน-วัฒนา คณะทำงานฝ่ายพัฒนาชุมชนเขตบึงกุ่มและผู้อำนวยการเขตบึงกุ่ม

ขอขอบคุณผู้ช่วยเหลือในเรื่องคำแนะนำ, กำลังใจ และความช่วยเหลือในด้านต่างๆ ให้แก่ผู้วิจัย ได้แก่ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ชนัญชี ภักคานนท์, อาจารย์นवलรัตน์ คุณศรีรักษสกุล, อาจารย์ วาณิช กาญจนรัตน์, อาจารย์จิระศักดิ์ ถนัดคำ, คุณศิริินญา จึงประกอบ

สุดท้ายนี้ ขอขอบคุณพ่อแม่และครอบครัวที่เป็นกำลังใจมอบแรงผลักดันให้แก่ผู้วิจัย ตลอดมา รวมทั้งอีกหลายๆท่านที่ไม่ได้เอ่ยนามไว้ ณ ที่นี้ด้วย



สารบัญ

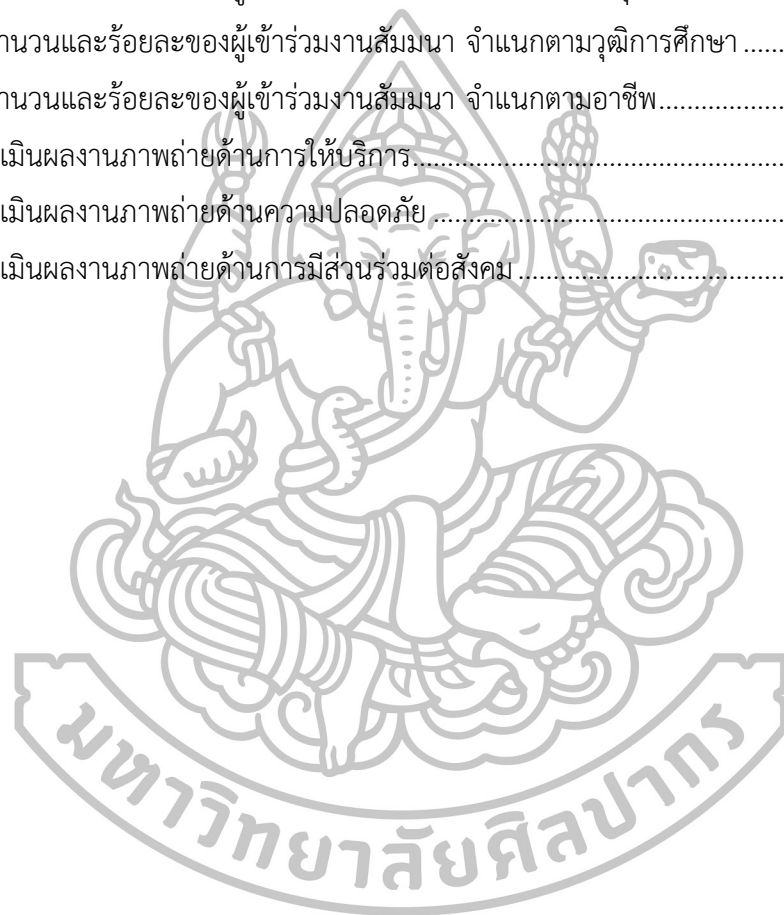
	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ฅ
สารบัญภาพ.....	ญ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	2
สมมติฐานของการศึกษา.....	2
ขอบเขตการศึกษา.....	2
ขั้นตอนการศึกษา.....	2
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	3
2 เอกสารที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย.....	4
ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง.....	4
ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับภาพถ่ายสารคดี (Street Photography).....	22
ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับศิลปะจัดวางและรูปแบบวิธีการนำเสนอนิทรรศการ.....	33
3 วิธีดำเนินงานวิจัย.....	36
ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา.....	36
ขั้นตอนการวิจัย.....	40
4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	41
วิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างจากผู้ให้บริการ.....	41
สร้างสรรค์ผลงานศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่ายจากข้อมูลที่วิเคราะห์แบบสอบถาม.....	44
วิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามจากการประเมินการจัดนิทรรศการสื่อผสมภาพถ่าย.....	77
สร้างสรรค์ผลงานศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่าย.....	89
5 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ.....	95
สรุปผลการศึกษา.....	95
อภิปรายผลการศึกษา.....	109
ผลที่ได้รับจากการศึกษา.....	109

บทที่	หน้า
ปัญหาในการศึกษา.....	109
ข้อเสนอแนะ.....	109
บรรณานุกรม.....	110
ภาคผนวก.....	112
ภาคผนวก ก แบบสอบถาม.....	113
ภาคผนวก ข หนังสือเชิญ.....	116
ประวัติผู้วิจัย.....	121



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1 ข้อมูลแบบสอบถามประเมินภาพลักษณ์จากผู้ให้บริการจำนวน 100 คน	42
2 ค่าเฉลี่ยประเด็นการประเมินความคิดเห็น	78
3 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ.....	78
4 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอายุ	79
5 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้เข้าร่วมงานสัมมนา จำแนกตามวุฒิการศึกษา	79
6 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้เข้าร่วมงานสัมมนา จำแนกตามอาชีพ.....	79
7 ผลประเมินผลงานภาพถ่ายด้านการให้บริการ.....	96
8 ผลประเมินผลงานภาพถ่ายด้านความปลอดภัย.....	98
9 ผลประเมินผลงานภาพถ่ายด้านการมีส่วนร่วมต่อสังคม	101



สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1	กลุ่มผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง.....	4
2	การใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง	6
3	ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง 1	8
4	ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง 2	8
5	ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง 3	9
6	ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง 4	10
7	ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างร่วมมือกับรัฐบาลป้องกันภัย	11
8	ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ช่วยเหลือรถแท็กซี่เสีย	12
9	พื้นที่ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง.....	14
10	ป้ายค่าบริการจักรยานยนต์รับจ้างในปัจจุบัน	15
11	ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างให้บริการนักท่องเที่ยวต่างชาติ.....	16
12	ประชุมผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง	17
13	คสช. จัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง 1.....	19
14	อบรมการจัดระเบียบผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง 1	20
15	อบรมการจัดระเบียบผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง 2	21
16	ภาพสารคดีที่เกิดขึ้นในสงคราม 1	23
17	ภาพสารคดีที่เกิดขึ้นในสงคราม 2	23
18	กลุ่มตำรวจปราบจลาจล	24
19	Street Photography	26
20	Street Photography 2	28
21	environmental portrait	29
22	environmental portrait 2	30
23	environmental portrait 3	31
24	บรรยากาศงาน 101 ANATOMY The Medical Fashion Photography.....	37
25	แผนที่การลงพื้นที่เก็บข้อมูล.....	38
26	กระบวนการและทฤษฎีสร้างสรรค์ผลงาน	39
27	ขั้นตอนของการศึกษาวิจัย.....	40
28	ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านการให้บริการ.....	43
29	ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัย.....	44

ภาพที่	หน้า
30 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านการมีส่วนร่วมต่อสังคม	45
31 แสดงภาพผู้โดยสารเยาวชนและเทคนิคการถ่ายภาพ.....	46
32 แสดงภาพการสวมใส่อุปกรณ์ที่ถูกต้องพร้อมเทคนิคการถ่ายภาพ.....	47
33 แสดงภาพการขับขี่ประมาทและเทคนิคการถ่ายภาพ	48
34 แสดงภาพสภาวะหน้าวินและเทคนิคการถ่ายภาพ.....	49
35 แสดงภาพท่ามกลางถนนใหญ่และเทคนิคการถ่ายภาพ.....	50
36 แสดงภาพรอให้บริการและเทคนิคการถ่ายภาพ	51
37 แสดงภาพพร้อมให้บริการและเทคนิคการถ่ายภาพ	52
38 แสดงภาพบริการซ้อนสามและเทคนิคการถ่ายภาพ.....	53
39 แสดงภาพแข่งกับเวลาและเทคนิคการถ่ายภาพ.....	54
40 แสดงภาพหยุดรอสัญญาณไฟและเทคนิคการถ่ายภาพ.....	55
41 แสดงภาพเบียดและเทคนิคการถ่ายภาพ.....	56
42 แสดงภาพย้อนศรและเทคนิคการถ่ายภาพ.....	57
43 แสดงภาพเตรียมพร้อมและเทคนิคการถ่ายภาพ.....	58
44 แสดงภาพกั้นถนนและเทคนิคการถ่ายภาพ	59
45 แสดงภาพประมาทบนความเร่งด่วนและเทคนิคการถ่ายภาพ.....	60
46 แสดงภาพเล่นโทรศัพท์และเทคนิคการถ่ายภาพ.....	61
47 แสดงภาพขนของและเทคนิคการถ่ายภาพ.....	62
48 แสดงภาพพักรอและเทคนิคการถ่ายภาพ	63
49 แสดงภาพจดบันทึกและเทคนิคการถ่ายภาพ.....	64
50 แสดงภาพพื้นที่ให้บริการและเทคนิคการถ่ายภาพ.....	65
51 แสดงป้ายราคาชัดเจนและเทคนิคการถ่ายภาพ	66
52 แสดงภาพนอนรอและเทคนิคการถ่ายภาพ.....	67
53 แสดงภาพติดตามข่าวสารและเทคนิคการถ่ายภาพ.....	68
54 โลโก้ที่จะใช้ในนิทรรศการ WINWIN มากกว่าให้บริการ	69
55 Font ที่ใช้ในการออกแบบสื่อที่ใช้ในงาน	69
56 การ์ดเชิญเข้าร่วมพิธีเปิดนิทรรศการ	70
57 โปสเตอร์แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมสำหรับงานนิทรรศการ	71
58 บอร์ดนิทรรศการหลักที่ให้ข้อมูลสะท้อนภาพลักษณ์ของผู้ใช้บริการ.....	72
59 แนวคิดและลักษณะแบบของโครงเหล็ก	73

ภาพที่	หน้า
60 การติดตั้งโครงเหล็ก.....	74
61 การติดตั้งผลงาน 1.....	75
62 การติดตั้งผลงาน 2.....	75
63 การติดตั้งผลงาน 3.....	76
64 การติดตั้งผลงาน 4.....	76
65 การติดตั้งผลงาน 3.....	77
66 ผลการประเมินความคิดเห็น	78
67 ภาพหมู่กับประธานและตัวแทนผู้ซบซึ้งจักรยานยนต์รับจ้าง.....	80
68 อธิบายวัตถุประสงค์การจัดนิทรรศการ1	80
69 อธิบายวัตถุประสงค์การจัดนิทรรศการ 2	81
70 นำประธานชมผลงาน.....	81
71 บรรยายภาคการชมงาน.....	82
72 ผู้ซบซึ้งจักรยานยนต์รับจ้างร่วมกันทำแบบสอบถาม.....	82
73 ผู้เข้าร่วมชมงานแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับภาพถ่ายสะท้อนภาพลักษณ์.....	83
74 ผู้เข้าร่วมชมงานแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับภาพถ่ายสะท้อนภาพลักษณ์.....	83
75 ผู้เข้าร่วมชมงานแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับภาพถ่ายสะท้อนภาพลักษณ์.....	84
76 ผลงานด้านการมีส่วนร่วมกับสังคม.....	85
77 ผลงานด้านการให้บริการ	86
78 ผลงานด้านความปลอดภัย	87
79 ด้านหน้าผลงานศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่าย	88
80 อีกด้าน.....	89
81 ภาพร่างแนวความคิด “อีกด้าน” 1	89
82 ภาพร่างแนวความคิด “อีกด้าน” 2.....	90
83 ภาพร่างแนวความคิด “อีกด้าน” 3.....	90
84 ภาพร่างแนวความคิด “คำเตือน” 1.....	91
85 ภาพร่างแนวความคิด “คำเตือน” 2.....	91
86 ภาพร่างแนวความคิด “สีกรอ” 1.....	92
87 ภาพร่างแนวความคิด “สีกรอ” 2.....	92
88 ภาพร่างแนวความคิด “อุปสรรค” 1.....	93
89 ภาพร่างแนวความคิด “อุปสรรค” 2.....	93

ภาพที่	หน้า
90 ภาพร่างแนวความคิด “อุปสรรค” 3.....	94
91 การให้บริการที่ดี.....	103
92 ด้านความปลอดภัย.....	104
93 การมีส่วนร่วมกับสังคม.....	105
94 ศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่าย 1.....	106
95 ศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่าย 2.....	107
96 ศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่าย 3.....	108



บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันนี้การขนส่งสาธารณะมีปัญหาค่าการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์และวิกฤติการจราจรนี้เป็นผลให้ประชาชนต้องใช้ระยะเวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้น ซึ่งผู้บริโภครถที่เดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะก็จำเป็นต้องรับภาระการเดินทางที่นานขึ้นจากสภาพการจราจรที่ติดขัด เนื่องด้วยระบบการขนส่งมวลชนเหล่านี้ไม่ได้มีการรับรองการขนส่งผู้โดยสารผ่านเข้ามาตามแยกซอยต่างๆ ซึ่งทำให้เกิดการประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างที่สามารถตอบสนองความต้องการความรวดเร็วในการเดินทางที่ต้องแข่งขันกับเวลา และสามารถขนส่งผู้โดยสารที่มีที่พักอาศัยที่อยู่ตามแยกซอยที่ห่างจากเส้นทางการคมนาคมของระบบขนส่งสาธารณะ

จากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก ระบุว่าปัจจุบันเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพมหานครมีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง หรือวินมอเตอร์ไซด์รับจ้างที่ขึ้นทะเบียนอย่างถูกต้องตามกฎหมายทั้งสิ้น 6,330 วิน รวม 97,620 คัน ไม่นับวินเถื่อนที่จัดตั้งใหม่โดยไม่ได้ขึ้นทะเบียนอีกมากมายนับไม่ถ้วน จำนวนของผู้ประกอบอาชีพวินมอเตอร์ไซด์รับจ้างทั้งหมดน่าจะมากกว่า 1.9 แสนคัน ผู้ประกอบอาชีพนี้ส่วนใหญ่มีทั้งชาวไร่ชาวนาในต่างจังหวัด อดีตกรรมกรก่อสร้าง กลุ่มคนจนในเมือง พนักงานและลูกจ้างที่ตกงาน นักเรียนนักศึกษาที่หางานทำไม่ได้ พวกเขาจะเข้าสู่ธุรกิจด้วยการไปซื้อมอเตอร์ไซด์ผ่อนค่าเช่าเป็นรายเดือน ก่อนจะมาสมัครเข้าอยู่ในวินมอเตอร์ไซด์วิ่งรถตั้งแต่เช้าตรู่จนถึงตีคืนมีค่าหลังจากคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้ประกาศขับเคลื่อนนโยบายจัดระเบียบ วินมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ภายใต้ 3 แนวทาง ประกอบด้วย ดัดป้ายกำหนดราคาให้ชัดเจนตามกฎหมาย ตรวจสอบวินมอเตอร์ไซด์รับจ้างทั้ง 50 เขต ในกทม.ว่าได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งหรือไม่ และเร่งดำเนินการให้วินมอเตอร์ไซด์รับจ้างทุกที่จะต้องเป็นวินที่ถูกต้องตามกฎหมายและได้รับการจดทะเบียนตามกระบวนการของกรมการขนส่งทางบก (อินทชัย, 2555) ภาพลักษณ์ของอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในปัจจุบันนี้มีส่วนสำคัญในการให้บริการเป็นอย่างมาก เนื่องจากผู้บริโภครถส่วนใหญ่มีทัศนคติกับภาพลักษณ์ของอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในด้านลบมากกว่าด้านบวก จึงทำให้เกิดพฤติกรรมในแง่ลบที่มีผลต่อการให้บริการของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง

ดังนั้นผู้วิจัยจึงต้องการสะท้อนภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างเพื่อส่งเสริมทัศนคติที่ดีต่อผู้ที่เกี่ยวข้องโดยการใช้ศิลปะเข้ามาช่วยเป็นการสื่อสารความรู้ความเข้าใจผ่านสื่อผสมภาพถ่าย

ทั้งสื่อสิ่งพิมพ์ สื่ออิเล็กทรอนิกส์การจัดวางที่มีปฏิสัมพันธ์ผลงานภาพถ่ายการให้บริการของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างที่ขึ้นทะเบียนกับสำนักงานเขตในกรุงเทพมหานคร

ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง
 - 1.1 ด้านการให้บริการ
 - 1.2 ด้านความปลอดภัย
 - 1.3 ด้านการมีส่วนร่วมต่อสังคม
2. เพื่อสร้างสรรค์ศิลปะจัดวางในการจัดนิทรรศการสื่อผสมภาพถ่าย

สมมติฐานของการศึกษา

การศึกษาวิจัยครั้งนี้จะช่วยส่งเสริมความรู้ ความเข้าใจในการให้บริการ ซึ่งจะมีผลต่อที่ดีต่อภาพลักษณ์ของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง

ขอบเขตการศึกษา

1. ศึกษาพฤติกรรมการให้บริการของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ที่ให้บริการ
 - 1.1 พื้นที่เขตปทุมวัน-วัฒนา ที่มีลักษณะเป็นพื้นที่เศรษฐกิจมีการจราจรหนาแน่นมีการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเพื่อความรวดเร็วและสะดวกต่อการเดินทางต่อเนื่องกับระบบขนส่งมวลชน
 - 1.2 พื้นที่เขตบึงกุ่ม ที่มีลักษณะเป็นพื้นที่ชุมชน ได้แก่ หมู่บ้านจัดสรรค์ โครงการบ้านเอื้ออาทร สถานที่ราชการ, โรงเรียน ที่ไม่ได้มีระบบขนส่งมวลชนอำนวยความสะดวกตามแยกซอย มีการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง
2. ศึกษาศิลปะการถ่ายภาพสารคดี (Street Photography) สีขาว-ดำ ในงานสื่อสิ่งพิมพ์ สื่อออนไลน์ที่ผลิตขึ้นในปี 2553-2558
3. ศึกษาศิลปะจัดวางที่เป็นลักษณะนิทรรศการที่ผู้ชมมีส่วนร่วมกับผลงาน

ขั้นตอนการศึกษา

การวิจัยครั้งนี้จะใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Method) ซึ่งประกอบไปด้วยงานวิจัยเชิงปริมาณ (Qualitative Research) และงานวิจัยเชิงคุณภาพ (Quantitative Research)

1. รวบรวมข้อมูลภาคเอกสาร จากงานวิจัย ทฤษฎี ตารา ภาพประกอบและบทความสัมภาษณ์ แบ่งเนื้อหาได้เป็น 3 ประเภท

1.1 ข้อมูลประเภทเอกสาร งานวิจัย ตารา ทฤษฎี สื่อสิ่งพิมพ์และสื่ออิเล็กทรอนิกส์ แบ่งเนื้อหาได้เป็น 2 ส่วนคือ

1.1.1 ข้อมูลที่เกี่ยวกับผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง

1.1.2 ข้อมูลที่เกี่ยวกับการถ่ายภาพสารคดี (Street Photography)

1.1.3 ข้อมูลที่เกี่ยวกับศิลปะจัดวางในการจัดนิทรรศการ

1.2 ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ

1.2.1 ผู้เชี่ยวชาญด้านผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง

1.2.2 ผู้เชี่ยวชาญด้านศิลปะและการถ่ายภาพ

2. สร้างเครื่องมือในการเก็บข้อมูลในพื้นที่ให้บริการตามขอบเขตที่กำหนด

3. วิเคราะห์เรียบเรียงข้อมูล ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง ศิลปะการถ่ายภาพและศิลปะจัดวาง

4. สร้างสรรค์ผลงานสื่อผสมภาพถ่ายสะท้อนภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง

5. จัดนิทรรศการสื่อผสมภาพถ่ายและสร้างแบบสอบถามในการเก็บข้อมูลเพื่อประเมินผล

6. วิเคราะห์การประเมินแบบสอบถามจากการจัดนิทรรศการสื่อผสมภาพถ่าย

7. สรุปผลการศึกษาร่วมข้อเสนอแนะ

8. อภิปรายผลการศึกษา

นิยามศัพท์เฉพาะ

1. ภาพลักษณ์ หมายถึงภาพที่เกิดจากความนึกคิดหรือที่คิดว่าควรจะเป็นตามทัศนคติของผู้ใช้บริการที่มีต่อผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง

2. ภาพถ่ายสารคดี (Street Photography) หมายถึง เป็นการถ่ายภาพที่ไม่ต้องมีการจัดทำทาง ไม่ต้องจัดแสง “การตรงไปตรงมา ไม่เสแสร้งใดๆ” สำหรับในวงการถ่ายภาพ เข้าใจในความหมายว่าเป็น การแอบถ่าย ต้องการความเป็นจริงที่เกิดขึ้น ณ ขณะนั้น

บทที่ 2

เอกสารที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย

การวิจัยเรื่อง “ศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่ายเพื่อสะท้อนภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง” ในครั้งนี้ ผู้วิจัยรวบรวมงานเอกสารผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องโดยเรียบเรียงตามหัวข้อต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลที่เกี่ยวกับผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับการถ่ายภาพสตรีต (Street Photography)

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับศิลปะจัดวางและรูปแบบวิธีการนำเสนอนิทรรศการ

ตอนที่ 1 ข้อมูลที่เกี่ยวกับผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง

ปี 2524 มีผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการรับส่งผู้โดยสารในกรุงเทพฯ ไม่ถึงร้อยคัน แต่ในปี 2531 จำนวนผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างเพิ่มขึ้นเป็นกว่า 16,000 คัน จากจำนวนคิว (หรือวิน) รวมเกือบ 900 คิว และในปัจจุบันนี้จากข้อมูลของกองบัญชาการตำรวจนครบาล(มตชน, 2537) ผู้วิจัยพบว่าผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างทั้งสิ้น 37,500 คัน โดยมีผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างถึง 1,570 วินในกรุงเทพฯ สาเหตุที่ทำให้อาชีพผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างเป็นที่นิยมอย่างรวดเร็วจนกรุงเทพฯ กลายเป็นเมืองเดียวในโลกที่ประชากรใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมากที่สุด



ภาพที่ 1 กลุ่มผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง

ที่มา **Matichononline**, เข้าถึงเมื่อ 16 พฤศจิกายน 2558, เข้าถึงได้จาก <http://www.matichononline.com>

1. กำเนิดอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง

อาชีพจักรยานยนต์รับจ้างกลุ่มแรกเกิดจากชาวสวนยางทางภาคใต้ เนื่องจากชาวสวนยางจำเป็นต้องนำยางแผ่นไปขายให้พ่อค้า และสภาพถนนจาก สวนยางไปยังชุมชนเป็นทางเล็ก ๆ และทุรกันดาร การมีมอเตอร์ไซค์รับส่งจึงเป็นสิ่งสำคัญมาก ส่วนในกรุงเทพฯ คาดว่ามอเตอร์ไซค์รับจ้างสายแรกเกิดขึ้นที่ซอยงามดูพลี และย่านชานเมืองบริเวณดอนเมืองและบางกะปิ เรือเอกสมบุรณ์ บุญศักดิ์ดี อดีตผู้จัดการวิศวกรรมมอเตอร์ไซค์ ในซอยงามดูพลีให้สัมภาษณ์แก่นิตยสาร Thailand Business เกี่ยวกับเหตุผลของการจัดตั้งวิศวกรรมมอเตอร์ไซค์ดังนี้

“ในซอยงามดูพลีมีคนอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น แพลตทหารเรือซึ่งอยู่ห่างจากถนนพระรามสี่ถึง 0.8 ก.ม. มีคนอาศัย 300 ครัวเรือน และมีครัวเรือนอีก 200 ครัวเรือนในชุมชนที่ห่างจากถนน 1.2 ก.ม. คนเหล่านี้มีรายได้น้อยจึงไม่มีเงินจ้างแท็กซี่หรือค่าสามล้อ เข้าออกจากซอย สมัยก่อนตอนเย็นคนเหล่านี้ต้องเดินเข้าซอยมืดๆ ซึ่งอันตรายเพราะมักมีการจี้ปล้นบ่อยๆ ในซอย ครอบครัวเหล่านี้จึงต้อง คอยดูแลลูกหลานของตนเวลาเข้าออก พ่อบางคนต้องไปรอรับลูกสาวที่กลับบ้านมืดเวลานั้นมีรถมอเตอร์ไซค์ 4-5 คันที่แพลตทหารเรือ เจ้าของจะช่วยรับส่งคนรู้จักเข้าออกจากซอยโดยไม่คิดเงิน ต่อมาคนอาศัยรู้สึกว่าเป็นธรรมจึงออกเงินช่วยค่าน้ำมัน ในเดือนมิถุนายน 2524 นายทหารเรือกลุ่มหนึ่งจึงรวบรวมคนในแพลตที่มีรถมอเตอร์ไซค์มาตั้งเป็นชมรมมอเตอร์ไซค์แพลตทหารเรือ เพื่อให้บริการ รับส่งคนตอนเช้าและเย็นโดยคิดค่าโดยสาร 2-3 บาทต่อคน ในไม่ช้าบริการนี้ก็เริ่มเป็นที่นิยม ทำให้คนขับหาเงินได้มาก จึงเริ่มมีคนขับ มาร่วมชมรมมากขึ้นจนกลายเป็นธุรกิจไป ” (แปลจากบทสัมภาษณ์ภาษาอังกฤษ) (Thailand Business, 1983)

คำสัมภาษณ์ข้างต้นชี้ให้เห็นว่าความต้องการบริการจักรยานยนต์รับจ้างระยะแรกๆ เกิดจากความจำเป็นของประชาชนที่อาศัยอยู่ในซอยเล็กๆ ห่างจากถนนใหญ่ ความจำเป็นดังกล่าวเกิดจากลักษณะการขยายตัวของกรุงเทพฯ ไปสู่ชานเมือง ประชากรของกรุงเทพฯ และชานเมือง (คือนนทบุรีและปทุมธานี) เพิ่มขึ้น (ร้อยละ 4.4 ต่อปี) เร็วกว่าในเมืองอื่นๆ (ร้อยละ 4) หมู่บ้านจัดสรรเพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 42 ต่อปี ประชากรจำนวนมากที่มีฐานะปานกลางและต่ำต้องอพยพไปอยู่ชานเมืองเพราะไม่สามารถซื้อที่ดินราคาแพงในตัวเมืองได้ แต่ด้วยเหตุที่ลักษณะการขยายตัวของเมืองเป็นการปล่อยไปตามธรรมชาติโดยขาดการวางผังเมืองที่ดี พื้นที่ถนนทุกประเภทในกรุงเทพฯ จึงมีน้อยมากคือเพียงร้อยละ 9 ของพื้นที่ในเขตเทศบาล เทียบกับระดับมาตรฐานสากลร้อยละ 20 ดังนั้นที่อยู่อาศัยส่วนมากจึงต้องอยู่ตามซอยต่าง ๆ ซึ่งมีอยู่กว่า 10,000 ซอย ซอยส่วนใหญ่จะไม่มีบริการรถเมล์เพราะซอยมีขนาดเล็ก ถนนเล็ก ๆ บางสายตามชานเมืองก็ไม่มีรถเมล์ให้บริการ ดังนั้นลักษณะการกระจายตัวของที่อยู่อาศัยตามตรอกซอยเล็ก ๆ เช่นนี้ จึงก่อให้เกิดความต้องการบริการรถสาธารณะเพื่อเดินทางไปยังถนนใหญ่ที่มีบริการรถเมล์รับส่งนอกจากนี้ การที่กรุงเทพฯ มีปัญหาจราจรติดขัด และการที่คนกรุงเทพฯ มีรายได้สูง ทำให้ค่าเวลาในการเดินทางมีราคาแพงขึ้น คนกรุงเทพฯ จึงต้องการ

พาหนะเดินทาง ที่ประหยัดเวลา และจักรยานยนต์รับจ้างนั่นเองที่เป็นพาหนะที่ใช้เวลาเดินทางน้อยที่สุด



ภาพที่ 2 การใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง

ที่มา: motorcycle taxi, เข้าถึงเมื่อ 16 พฤศจิกายน 2558, เข้าถึงได้จาก <http://www.js100.com>

แม้ว่าตามซอยบางแห่งจะมีรถสี่ล้อเล็ก (ซูบารุ) ให้บริการผู้อยู่อาศัยในซอย แต่ในที่สุดประชาชนเริ่มเสื่อมความนิยมที่จะใช้บริการรถสี่ล้อเล็ก ถึงแม้ว่าสี่ล้อเล็กจะเก็บ ค่าโดยสารถูกกว่ามอเตอร์ไซค์รับจ้างเล็กน้อย แต่บริการรถสองแถวเหล่านี้ไม่สะดวกและล่าช้า รถแต่ละคันต้องรอจนคนโดยสารเต็มรถจึงจะออกวิ่ง ทำให้คนโดยสาร เสียเวลาคอย 10-20 นาที ขณะที่มอเตอร์ไซค์สามารถรับผู้โดยสารเพียงหนึ่งคนจากหน้าประตูบ้านและจากซอยเล็กซอยน้อยไปส่งถึงหน้าป้ายรถเมล์ ค่าโดยสารก็ไม่แพงนักคือ 3 บาทต่อ 1-2 กิโลเมตรแรกในปี 2530 (ขณะนี้เท่ากับ 5 บาท) อัตราค่าโดยสารนี้ยังสูงกว่าต้นทุนแปรผันในการดำเนินธุรกิจบริการ จากการศึกษาของวิศวกร จราจร พบว่าการเดินทางออกจากประตูบ้านเป็นจุดที่ไหวตัวต่อราคาค่าเดินทางมากที่สุด กล่าวคือ ถ้าราคา ค่าเดินทาง (ซึ่งหมายถึงค่ารถบวกค่าเสียเวลารอรถ และค่าเวลาเดินทาง) ของพาหนะชนิดหนึ่งลดลงเพียงเล็กน้อย ความต้องการใช้พาหนะดังกล่าวจะเพิ่มขึ้นมาก และที่สำคัญ จักรยานยนต์รับจ้างจะไม่มีปัญหาจอดติด ในซอยเหมือนรถอื่นๆ หลังจากที่เกิดกลุ่มทหารเรือในซอยงามดูพลีประสบความสำเร็จในการตั้งกลุ่มให้บริการรับส่งคนเข้าออกจากซอยในตอนเช้าและตอนเย็น ก็เริ่มมีเจ้าของมอเตอร์ไซค์นำรถมาร่วม ในวินมากขึ้น ทำให้มีความจำเป็นต้องวางระบบการบริหารคิวรถแบบมืออาชีพ โดยคนขับมอเตอร์ไซค์ในวินร่วมกันกำหนดกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เพื่อควบคุมพฤติกรรมบริการ กฎเหล่านี้ได้แก่

การกำหนดอัตราโดยสารตายตัวเพื่อป้องกันคนขับบางคนโกงราคาค่าโดยสาร ระเบียบการจอดรถและการจัดคิวรถ การห้ามแข่งรถในขณะที่มีผู้โดยสาร เพื่อรักษาความปลอดภัย ห้ามดื่มสุราและเล่นการพนันระหว่างปฏิบัติงาน เป็นต้น ปรากฏว่าระบบการบริหารคิวจักรยานยนต์รับจ้างประสบความสำเร็จทำให้บริการขนส่งเป็นไปอย่างมีระเบียบ มีบริการสม่ำเสมอและมีความปลอดภัย คนในซอยงามดูพลีจึงนิยมใช้บริการมอเตอร์ไซค์รับจ้างมากขึ้น ต่อมาในภายหลังคนขับมอเตอร์ไซค์บางคนที่วิ่งงามดูพลีได้แยกตัวออกไปจัดตั้งวินใหม่ที่บริเวณซอยสะพานคู่และซอยตากสิน โดยนำเอาการบริหารคิวของวินงามดูพลีไปใช้

จุดเปลี่ยนแปลงสำคัญที่ทำให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างขยายตัวอย่างรวดเร็วเกิดขึ้นหลัง พ.ศ. 2525 ซึ่งเป็นปีที่กองกำกับการตำรวจนครบาล มีข้อสรุปว่าการใช้รถมอเตอร์ไซค์ให้บริการขนส่งผู้โดยสารไม่ผิดพระราชบัญญัติการใช้รถยนต์ และอธิบดีกรมการขนส่งทางบกก็ลงความเห็นเช่นกันว่า มอเตอร์ไซค์รับจ้างไม่ผิดกฎหมายการใช้รถและกฎหมายการขนส่งทางบก ความเห็นดังกล่าวทำให้สถานีตำรวจในกรุงเทพฯ ยินยอมให้มีการตั้งวินมอเตอร์ไซค์ ในท้องที่ของตนเพิ่มขึ้น จากการสำรวจคิวรถมอเตอร์ไซค์จำนวน 49 วิน ปรากฏว่า 22 วิน (เกือบร้อยละ 45) จัดตั้งในระหว่างปี 2525-2527

2. บทบาทของมอเตอร์ไซค์รับจ้างในระบบการขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ

ในปี 2527 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ประมาณว่าในวันทำงานจะมีผู้ใช้รถ 6.3 ล้านคน โดยร้อยละ 60 จะใช้รถเมล์ ร้อยละ 22 ใช้รถส่วนบุคคล ร้อยละ 10 ใช้รถแท็กซี่และสามล้อ ซึ่งข้อมูลนี้ยังไม่ได้รวมผู้โดยสารที่ใช้บริการของรถรับจ้างสาธารณะที่ไม่มีใบอนุญาตรถรับจ้าง ได้แก่ รถสองแถวสี่ล้อเล็ก และมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ในช่วง 20 ปีที่ผ่านมา รถรับจ้างนอกระบบ (informal sector) เหล่านี้เริ่มมีบทบาทมากขึ้นในชีวิตของคนกรุงเทพฯ ระหว่างปี 2519-2532 จำนวนรถสองแถว เพิ่มจาก 2,075 คันเป็น 10,627 คัน ขณะที่จำนวนมอเตอร์ไซค์รับจ้างเพิ่มจากจำนวนไม่ถึง 100 คันในปี 2529 มาเป็นกว่า 16,000 คันในปี 2531 หรือเพิ่มขึ้นกว่า 160 เท่า ดังนั้นเราประมาณได้ว่าในปี 2531 รถสองแถวและสี่ล้อเล็กได้ให้บริการโดยสารแก่คนกรุงเทพฯ จำนวน 1.3 ล้านคนต่อวัน ส่วนมอเตอร์ไซค์รับจ้างสามารถให้บริการได้ถึง 1.2 ล้านคนต่อเที่ยวต่อวันในปี 2531 และในปี 2536 อาจให้บริการได้ถึง 2.2 ล้านคนต่อเที่ยว (จำนวนคนต่อเที่ยว (man trips) ของรถ 1 คัน คำนวณจากรายได้ 300 บาทต่อวัน หาดด้วยราคาค่าโดยสารเฉลี่ยซึ่งเท่ากับ 4 บาทในปี 2531 ฉะนั้นรถมอเตอร์ไซค์ 1 คัน จะให้บริการได้ 75 คนต่อเที่ยวต่อวัน) การที่รถรับจ้างนอกระบบมีบทบาทเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในเวลาอันสั้นสะท้อนถึงความล้มเหลวของรัฐในการจัดบริการขนส่งมวลชน เพราะขณะที่ประชากรในกรุงเทพฯ เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจาก 2.5 ล้านคนในปี 2513 เป็น 8 ล้านคนในปี 2531 และเพิ่มเป็นเกือบ 10 ล้านคนในปี 2536 (นับรวมผู้อพยพและคนต่างจังหวัดที่เข้ามา ทำงานในกรุงเทพฯ ตอนกลางวัน) แต่กลับปรากฏ

ว่าช่วงเวลา 10 ปี ระหว่างปี 2521 ถึง 2531 จำนวนรถเมล์ รถแท็กซี่ และสามล้อเก็บบไม่เพิ่มขึ้นเลย กล่าวคือ จำนวนรถเมล์เพิ่มขึ้นเพียง 125 คัน เพิ่มจาก 4,740 คันเป็น 4,865 คัน ส่วนรถแท็กซี่มีจำนวนคงเดิมคือ 13,500 คัน เป็นต้น



ภาพที่ 3: ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง 1
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ภาพที่ 4: ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง 2
(ภาพโดยผู้วิจัย)

ในปัจจุบันมอเตอร์ไซค์รับจ้างส่วนใหญ่จึงให้บริการโดยสารแแก่ประชาชนซึ่งอยู่ตามชอกซอยที่ไม่มีบริการรถเมล์ ให้สามารถเดินทางมาขึ้นรถเมล์ตามถนนใหญ่ ได้ในเวลาอันรวดเร็วทันใจ และค่อนข้างปลอดภัยเมื่อเทียบกับมอเตอร์ไซค์ส่วนบุคคล คิวมอเตอร์ไซค์ส่วนใหญ่จึงจอดอยู่ตามปากซอย ตามตลาดสด ศูนย์การค้า หรือท่ารถเมล์ตลาดสด ท่ารถเมล์บางแห่งจะมีคิวมอเตอร์ไซค์หลายสาย เช่น ตลาดบางแคมีคิวรถมอเตอร์ไซค์ถึง 6 คิว ทั้ง ๆ ที่บริเวณดังกล่าวมีทั้งคิวรถเมล์เอกชน 4 สาย และรถสองแถวอีก 1 สาย เพราะรถแต่ละสายจะให้บริการระหว่างท่ารถเมล์กับปากซอยเข้าหมู่บ้านเท่านั้น ส่วนมอเตอร์ไซค์ให้บริการถึงหน้าบ้าน เราจะสังเกต ความแตกต่างได้จากสีเสื้อกั๊ก (หรือเสื้อคลุม) ของแต่ละคิว คิวรถใหญ่บางคิวจะมีรถบริการถึงกว่า 100 คัน บางคิวมีบริการไม่ถึง 10 คัน แต่โดยเฉลี่ยคิวส่วนใหญ่ จะมีรถบริการ 15-30 คัน



ภาพที่ 5: ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง 3
(ภาพโดยผู้วิจัย)

ปัญหาการจราจรที่รุนแรงขึ้นในระยะ 10 ปีที่ผ่านมา ทำให้เกิดคิวมอเตอร์ไซค์ใหม่ ๆ ขึ้น เช่น คิวรถบริเวณปากซอยที่ถนนเพชรบุรีเพื่อรับผู้โดยสารไปส่งถนนสุขุมวิท เพราะการจราจรบนถนนอโศกมีปัญหาการเคลื่อนตัวร้ายแรงที่สุดแห่งหนึ่งในกรุงเทพฯ หรือคิวรถหน้าตึกสะพานถนนสายธุรกิจหลัก เช่น สีลม อโศก สุขุมวิท เป็นต้น รถมอเตอร์ไซค์เหล่านี้จะมีคิวจอดอยู่ริมถนนใหญ่แตกต่างจากคิวรถกลุ่มแรก นอกจากบริการรับส่งผู้โดยสารระหว่างจุดที่มีปัญหาการจราจรแล้ว รถเหล่านี้ยังให้บริการ พิเศษอื่น ๆ เช่น รับส่งผู้โดยสารไปยังจุดต่าง ๆ ในยามที่จราจรติดขัดเพื่อให้ทันนัดหมาย ซึ่งแม้แต่พนักงานบริษัท นักการเมือง และข้าราชการชั้นผู้ใหญ่จำนวนมากต่างก็เคยพึ่งพา บริการมอเตอร์ไซค์ด้วยวัตถุประสงค์ดังกล่าว นอกจากนั้นคิวรถเหล่านี้ยังให้บริการส่งเอกสารโดยเฉพาะในเวลาออกราชการ ตลอดจนบริการสั่งซื้ออาหารให้พนักงาน ตามย่านธุรกิจต่าง ๆ ด้วย

3. การจัดตั้งวินและราคาซื้อขายวิน

ความต้องการบริการขนส่งสาธารณะทำให้ซอยและถนนบางสายกลายเป็นเส้นทางเดินรถที่มีค่าทางเศรษฐกิจ ก่อนจัดตั้งวิน ผู้ก่อตั้งจะมาสำรวจปริมาณผู้โดยสาร ในซอยหรือตามถนนต่างๆ ก่อนว่าจะมีมากพอหรือไม่ ควรให้บริการจำนวนเท่าไร เป็นต้น ผู้ก่อตั้งส่วนใหญ่มี 2 ประเภท คือ ข้าราชการ ทหารหรือตำรวจ (ส่วนใหญ่เป็นชั้นประทวน) หรือผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น ส่วนใหญ่ผู้ก่อตั้งจะเลือกเส้นทางที่ยังไม่มีวินมอเตอร์ไซค์มาก่อนเพื่อหลีกเลี่ยงการมีเรื่องวิวาทกัน ในกรณีที่เส้นทางที่เลือกมีรถสี่ล้อเล็กหรือซาเล้งหรือสามล้อเครื่องให้บริการอยู่ก่อน ผู้ก่อตั้งวินมักทำข้อตกลงร่วมธุรกิจกับคนขับรถเหล่านั้น ในบางครั้งกลุ่มสี่ล้อเล็ก บางสายอาจไม่เข้าร่วมด้วย แต่ภายหลังธุรกิจสี่ล้อเล็กและซาเล้งจะค่อยๆ ชบเซาเพราะไม่มีคนนิยมจนคนขับต้องหันมาร่วมวินมอเตอร์ไซค์ แต่ก็มีบางกรณีที่หัวหน้าคิว สี่ล้อเล็กสามารถจัดตั้งวินมอเตอร์ไซค์ใหม่แข่งกับวินเดิม

การจัดตั้งวินมอเตอร์ไซค์จะไม่สำเร็จหากไม่ได้รับการอนุญาต (อย่างไม่เป็นทางการ) จากสถานีตำรวจที่รับผิดชอบท้องที่ดังกล่าว แม้จะไม่มีกฎหมาย ห้ามมอเตอร์ไซค์จัดบริการรับส่งคนโดยสาร แต่ตำรวจมีหน้าที่รักษากฎหมายจราจรทางบก หากตำรวจเข้มงวดกับมอเตอร์ไซค์รับจ้าง หรือมีการกั้นกั๊กจับกุม ขอให้ผิดกฎหมาย เช่น รถไม่มีไฟท้าย เลี้ยวรถไม่ให้สัญญาณ ฯลฯ ธุรกิจมอเตอร์ไซค์รับจ้างก็จะอยู่ไม่ได้



ภาพที่ 6: ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง 4
(ภาพโดยผู้วิจัย)

ดังนั้นการจัดตั้งจักรยานยนต์รับจ้างจึงมีค่าใช้จ่ายพิเศษ 2 ประเภทคือ ค่าจัดตั้งวินซึ่งเฉลี่ย 3,000-5,000 บาทต่อรถหนึ่งคัน (ราคาในปี 2532) แต่วินบางแห่งโดยเฉพาะวินของข้าราชการอาจไม่ต้องเสียเงินส่วนนี้ ค่าใช้จ่ายประเภทที่สองคือ เงินค่าวินซึ่งคนขับมอเตอร์ไซด์ต้องจ่ายให้ตำรวจบางคนเป็นรายวันและเจ้าของวินวันละ 10 บาทต่อรถหนึ่งคัน เงินค่าวินวันละ 10 บาทจะถูกแบ่งเป็น 2 ส่วน ส่วนแรกเป็นเงินค่าบริการคิวรถซึ่งคนขับจ่ายให้เจ้าของวิน ส่วนที่สองจ่ายให้ตำรวจ ในปี 2536 เงินค่าวินเฉลี่ยวันละ 20 บาทต่อคัน การสำรวจพบว่าเจ้าของวินจะแบ่งเงินประมาณร้อยละ 22 ถึงร้อยละ 50 ให้แก่ตำรวจ ค่าใช้จ่ายก่อนนี้จึงถือเป็นการซื้อความสะดวกในการทำธุรกิจบริการนอกระบบ ซึ่งไม่ใช่กิจการที่ผิดกฎหมาย แต่ก็เป็นการที่กฎหมายยังไม่ได้ให้การยอมรับอย่างถูกต้อง ผู้อยู่นอกระบบจึงเสียเปรียบผู้ประกอบการในระบบ เช่น เจ้าของรถเมล์และรถแท็กซี่ซึ่งไม่ต้องเสียเงินค่าใช้จ่ายดังกล่าว

เหตุผลสำคัญประการหนึ่งที่ตำรวจกำหนดให้ผู้ก่อตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้างต้องมาขออนุญาตก็คือการป้องกันอาชญากรรม และความปลอดภัยของประชาชนผู้โดยสาร ดังนั้นตำรวจทุกโรงพักจึงจัดทำทะเบียนประวัติคนขับรถทุกคน ตลอดจนหมายเลขทะเบียนและลักษณะของรถ และนี่อาจเป็นเหตุผลว่าผู้ขับวินจักรยานยนต์รับจ้างต้องใส่เสื้อมีเบอร์ทุกคน หากเจ้าของวินจะเพิ่มจำนวนรถก็ต้องนำชื่อคนขับและรายละเอียดต่างๆ ไปแจ้งให้ตำรวจทราบก่อน นอกจากนี้ในบางท้องที่ตำรวจยังได้อาศัยผู้ขับวินจักรยานยนต์รับจ้างเป็นสายคอยสอดส่องปัญหาอาชญากรรมด้วย อย่างน้อยการจัดทำประวัติผู้ขับวินจักรยานยนต์รับจ้างน่าจะมีส่วนช่วยสร้าง ความมั่นใจในด้านความปลอดภัย ด้านทรัพย์สินและร่างกายแก่ผู้ใช้บริการ



ภาพที่ 7: ผู้ขับวินจักรยานยนต์รับจ้างร่วมมือกับรัฐบาลป้องกันภัย

ที่มา : kapookonline, เข้าถึงเมื่อ 16 พฤศจิกายน 2558, เข้าถึงได้จาก <http://www.kapook.com>

โดยปกติตำรวจมักจะอนุญาตให้มีวินมอเตอร์ไซค์เพียง 1 วินในแต่ละซอย (ยกเว้นซอยที่เชื่อมถนนใหญ่ 2 สาย ก็อาจมี 2 วิน โดยแบ่งพื้นที่ในซอยคนละครึ่งซอย) ทั้งนี้เพื่อป้องกันปัญหาการวิวาทแย่งผู้โดยสารระหว่างวิน ส่วนจำนวนรถในแต่ละวินจะถูกกำหนดจากปริมาณความต้องการบริการของคนในเส้นทางเดินรถ โดยปกติเจ้าของวินจะจำกัดจำนวนมอเตอร์ไซค์รับจ้างไม่ให้มีมากหรือน้อยเกินไปเพราะคนขับต้องมีรายได้มากพอที่จะดึงดูดให้มีคนหนุ่มๆ มาประกอบอาชีพนี้ ดังนั้นทั้งวินมอเตอร์ไซค์และเสื่อกี๊ของคนขับมอเตอร์ไซค์ (ซึ่งแสดงสิทธิว่าเจ้าของเสื่อกี๊สามารถเอารถมาวิ่งรับส่งคนในวินดังกล่าวได้) จึงมีราคาซื้อขายกันทั่วไป เจ้าของวินที่ไม่ต้องการดำเนินธุรกิจต่อไปหรือประสบปัญหาทางธุรกิจ อาจขายวินให้คนอื่นได้ราคาค่าวินเฉลี่ย 40,000-300,000 บาท ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับขนาดของวินและที่ตั้ง ของวิน ส่วนเสื่อกี๊จะมีราคาตัวละ 3,000-40,000 บาท ขึ้นกับว่าวินดังกล่าวมีรายได้ดีเพียงใด ราคาซื้อขายวินและเสื่อกี๊นี้เรียกว่าค่าเช่าทางเศรษฐกิจ (economic rent) ซึ่งเป็นผลตอบแทนส่วนเกินที่ตกแก่เจ้าของวินเจ้าแรกหรือเจ้าของเสื่อกี๊คนแรก สาเหตุที่วินและเสื่อกี๊มีราคาเพราะมีการจำกัดจำนวนวินและจำนวนเสื่อกี๊ (หรือจำนวนรถในแต่ละวิน) หากเพิ่มวินรถหรือจำนวนรถในแต่ละวิน ราคาวินและราคาเสื่อกี๊ก็จะค่อยๆ ลดลงจนในที่สุดราคาเท่ากับศูนย์



ภาพที่ 8 : ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ช่วยเหลือนรถแท็กซี่เสีย

ที่มา : Sanookmedia, เข้าถึงเมื่อ 17 พฤศจิกายน 2558, เข้าถึงได้จาก <http://www.sanook.com>

การที่วินและเสื่อกี๊มีราคาซื้อขายมีนัยสำคัญต่อธุรกิจมอเตอร์ไซค์รับจ้าง คือผู้ประกอบการต้องดำเนินกิจการอย่างมีประสิทธิภาพ และบริการต้องดีเพื่อจะได้มีลูกค้าตลอดเวลา ดังที่กล่าวมาแล้วว่าผู้ก่อตั้งวินคนแรก ๆ คือ ข้าราชการหรือผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น เราพบว่าในภายหลังคนที่บริหารไม่เก่งก็จะขายวินให้แก่คนธุรกิจอาชีพ นอกจากนั้น คนขับมอเตอร์ไซค์ที่เป็นเจ้าของเสื่อกี๊

ก็บางคนก็สามารถขายเสือให้คนขับอื่น ๆ ได้ หากต้องการเลิกอาชีพ ในบางวินเจ้าของวินไม่ขายเสือให้คนขับ คนขับใหม่จะต้องเช่าเสือ (หรือเช่าสิทธิการเข้ามาขายบริการ) จากเจ้าของวิน การซื้อขาย (หรือเช่า) ทรัพย์สินทั้งสองประเภทนี้จึงผลักดันให้ธุรกิจนี้มีประสิทธิภาพและบริการที่ดี เพราะจะมีผู้บริหารอาชีพที่เห็นช่องทางทำกำไรเข้ามาซื้อกิจการมอเตอร์ไซค์รับจ้างสายที่มีปัญหาด้านการบริการ แต่ทรัพย์สิน 2 ประเภทนี้ก็มีข้อจำกัด เพราะบางครั้งผู้มีอิทธิพลอาจใช้กำลังเข้ามาแย่งวินได้ หรือตำรวจอาจยอมให้มีวินใหม่เข้ามาแข่งขันกับวินเดิมก็ได้

4. โครงสร้างและพฤติกรรมของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง

ในปัจจุบันมีมอเตอร์ไซค์รับจ้างในกรุงเทพฯ ประมาณ 37,500 คันจากวินทั้งหมด ประมาณ 1,570-2,500วิน (กองกำกับการตำรวจนครบาลรายงานว่า มีวินที่จดทะเบียนกับสถานีตำรวจต่างๆ 1,570 วินในปี 2537 แต่ก็ยังมีวิน “เถื่อน” อีกจำนวนหนึ่ง วินเถื่อนส่วนใหญ่จะมีขนาดเล็ก บางแห่งอยู่ในชั้นเริ่มธุรกิจ) โดยเฉลี่ยวินหนึ่งแห่งจะมีรถให้บริการ 20 คัน เจ้าของวินมี 2 ประเภท ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 80) จะเป็นเจ้าของคนเดียว แต่บางวินมีเจ้าของเป็นกลุ่มในลักษณะหุ้นส่วน ข้อสังเกตคือ วินที่มีหุ้นส่วนจะมีรถน้อยกว่าวินที่มีเจ้าของคนเดียว เพราะหุ้นส่วนกลัวว่ารายได้ของตนจะลดลงหากมีรถวิ่งมากเกินไป วินส่วนใหญ่จะจอดอยู่หน้าปากซอย แต่ตอนเช้ารถจะวิ่งเข้าไปหาผู้โดยสารในซอย รองลงมาจะเป็นวินตามตลาด อู่รถประจำทาง หรือศูนย์การค้า แต่ปัจจุบันเริ่มมีวิน บางแห่งจอดอยู่ริมถนนใหญ่ แม้ว่าในซอยหรือเส้นทางส่วนใหญ่จะมีวินให้บริการเพียงรายเดียว แต่ตลาดมอเตอร์ไซค์กลับมีลักษณะกึ่งแข่งขันกึ่งผูกขาด บางแห่งก็มีการแข่งขันสูงมากเพราะมอเตอร์ไซค์ รับจ้างต้องแข่งกับพาหนะอื่น ๆ เช่น สามล้อ สองแถว บางเส้นทางก็มีวินมากกว่าหนึ่งวิน แต่ที่กล่าวว่ามีลักษณะกึ่งผูกขาดนั้นก็เพราะวินใดที่สามารถยึดครองเส้นทาง ที่มีคนโดยสารมากก็จะมีโอกาสทำกำไรได้สูง แต่คนขับก็ต้องจ่ายเงินค่าเสือ (หรือค่าเช่าวิน) สูงขึ้นเช่นเดียวกัน หลักฐานที่แสดงว่าตลาดนี้มีการแข่งขันกันสูงมาก อาทิ มีคนขับรถมอเตอร์ไซค์เข้าออกจากกิจการสูง บางวินก็ต้องเลิกกิจการไปเพราะขาดทุน และค่าโดยสารในวินต่าง ๆ จะมีอัตราใกล้เคียงกันมากสำหรับระยะทางที่เท่ากัน



ภาพที่ 9 : พื้นที่ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง

ที่มา: **ชีวิตสองล้อ**, เข้าถึงเมื่อ 17 พฤศจิกายน 2558, เข้าถึงได้จาก <http://www.matichononline.com>

ในขณะนี้คนขับมอเตอร์ไซด์รับจ้างทุกคนยึดถือกฎรวมกันว่าจะต้องไม่รับผู้โดยสารหน้าวินของคนอื่นหรือรับผู้โดยสารในเส้นทางของวินอื่นๆ เพราะอาจก่อให้เกิดปัญหา การวิวาทกันได้ วินมอเตอร์ไซด์ที่มีเส้นทางซ้อนกัน เช่น วินที่ตั้งอยู่ปากซอยกับท้ายซอย มักตกลงกันว่าเขตวินของแต่ละสายจะสิ้นสุดที่กลางซอย และวินปากซอยต้องไม่รับผู้โดยสาร จากเขตของวินท้ายซอยด้วย นอกจากนั้นในบางพื้นที่ที่ไม่มีใครจัดตั้งวินก็ถือว่าเป็นพื้นที่เสรีทุกคนมีสิทธิรับผู้โดยสารได้

ข้อตกลงเหล่านี้เป็นวิวัฒนาการที่ค่อยๆ เกิดขึ้นจากผลของความขัดแย้ง การเจรจา ออมชอมและการวิวาทกันในอดีต ดังนั้นในปัจจุบันธุรกิจมอเตอร์ไซด์รับจ้างจึง ดำเนินไปได้อย่างสงบเรียบร้อย เพราะคนขับมอเตอร์ไซด์ส่วนใหญ่พยายามเคารพในกติกาที่คนส่วนใหญ่เห็นชอบที่จะปฏิบัติร่วมกัน ปรากฏการณ์นี้แสดงให้เห็นว่าบางครั้ง รัฐก็ไม่จำเป็นต้องเข้ามาแทรกแซงการดำเนินธุรกิจขนส่งมวลชนของเอกชน การแข่งขันกันทำให้อัตราค่าโดยสารของมอเตอร์ไซด์ทุกสายมีอัตราที่ใกล้เคียงกันมาก ในปัจจุบันถ้าใช้บริการภายในเขตบริการซึ่งมีความยาว 1-1.5 ก.ม. วินทุกแห่งจะคิดค่าโดยสาร 5 บาท ถ้าจะไปนอกเส้นทางต้องใช้วิธีต่อรอง ในเวลากลางคืนค่าโดยสารในบางสายที่มีคนน้อยจะแพงกว่ากลางวันเพราะคนขับมีต้นทุนค่าเสียโอกาสเท่าเดิม แต่ในย่านชุมชนหนาแน่นค่าโดยสารจะเท่ากัน จากการศึกษาอัตราค่าโดยสารของวินต่างๆ จำนวน 48 วิน พบว่า ปัจจัยทางเศรษฐกิจสามารถอธิบายความแตกต่าง ของค่าโดยสารระหว่างวินได้ถึงร้อยละ 77 ปัจจัยเหล่านี้ได้แก่

ระยะทาง รongลงมา คือ ความหนาแน่นของผู้โดยสาร การมีคู่แข่งในสายเดียวกันและการที่คนขับสามารถรับผู้โดยสารได้ 2 เทียว คือเทียวไปและเทียวกลับ ปัจจัย 3 ตัวหลังนี้ทำให้ค่าโดยสารถูกลง

วิน ปรีดิพนมยงค์ 34			
อัตราค่าโดยสาร			
BTS พระโขนง	25 บาท	บิ๊กซี พระราม 4	70 บาท
พระโขนง-คลองตัน	25 บาท	BTS อ่อนนุช	60 บาท
ปากซอยเอกมัย	30 บาท	บิ๊กซีราม	70 บาท
ทองหล่อ	40-50 บาท	อโศก	80-100 บาท
กล้วยน้ำไทร	40-50 บาท	นานา	120 บาท
TOT พระราม 4	60 บาท	สีลม	120-140 บาท

● อัตราค่าโดยสารตามกฎกระทรวง ระยะทาง 2 กิโลเมตร แรกคิดค่าโดยสารไม่เกิน 25 บาท ต่อไปคิดกิโลเมตรละไม่เกิน 5 บาท หากเกินกว่า 5 กิโลเมตร ให้เดินไปตามผู้ขับรถและคนโดยสาร ตกงกัน

ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง

- ผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ต้องแสดงภาวะสุขภาพเรียบร้อย ให้กโธการารสุขภาพไมสูบบุหรี่ สุรา หรือของมึนเมาขณะรับจ้าง
- รถจักรยานยนต์ในชุดที่ผ่านการไม่ได้อะการการจราจร หรือตามลื่นเท้า

ภาพที่ 10: ป้ายค่าบริการจักรยานยนต์รับจ้างในปัจจุบัน

(ภาพโดยผู้วิจัย)

นอกจากการแข่งขันด้านราคาแล้ว การแข่งขันด้านบริการก็เป็นเรื่องสำคัญที่จะชี้ชะตาการอยู่รอดของมอเตอร์ไซค์รับจ้าง การที่มอเตอร์ไซค์รับจ้างมีอุบัติเหตุค่อนข้างน้อย เมื่อเทียบกับมอเตอร์ไซค์ส่วนตัว มิได้เป็นเพราะคนขับมอเตอร์ไซค์รับจ้างมีฝีมือดีกว่า แต่เกิดจากความชำนาญและกติกาที่เจ้าของคิวกำหนดขึ้นมา หากเกิดอุบัติเหตุ นอกจากเจ้าของคิวจะสูญเสียกำไรไปแล้ว คนขับเองก็เสียรายได้ด้วย มอเตอร์ไซค์รับจ้างจึงมีกฎหมายห้ามดื่มสุราและเล่นการพนันระหว่างทำงาน ห้ามขับซึ่งเมื่อมีผู้โดยสาร บางสายห้ามแข่งกัน ถ้ามีผู้โดยสารมาร้องทุกข์คนขับอาจถูกลงโทษพักงาน นอกจากนี้การที่เจ้าของวินส่วนใหญ่ไม่ร่วมภาระค่าเสียหายจากอุบัติเหตุก็เป็นตัวบังคับให้ คนขับต้องระวัง อย่างไรก็ตาม หากรถส่วนบุคคลมีอุบัติเหตุชนกับรถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง เจ้าของรถส่วนบุคคลมักเสียเปรียบ ประการแรกทันทีที่เกิดอุบัติเหตุ คนขับมอเตอร์ไซค์รับจ้างรายอื่นๆ จะเข้ามารุมล้อมช่วยเหลือพวกของตน ประการที่สองถ้าขึ้นโรงพัก คนขับมอเตอร์ไซค์จะได้เปรียบเพราะคนขับมอเตอร์ไซค์รับจ้าง มีคนรู้จักกับตำรวจคอยช่วยเหลือ



ภาพที่ 11: ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างให้บริการนักท่องเที่ยวต่างชาติ
(ภาพโดยผู้วิจัย)

คุณภาพอีกประการหนึ่งคือบริการที่สม่ำเสมอ ไม่มีปัญหาขาดตอนต้องรอนานแบบรถเมล์ ทั้งนี้เพราะเส้นทางวิ่งมีระยะสั้น คนขับทำได้เพราะไม่ติดจราจร แต่ที่สำคัญคือทุกวันจะมีกว่าคนขับที่ไม่มาขับรถต้องจ่ายเงินค่าวินวันละ 20 บาท หรือต้องเอาเสื้อก็มาให้หัวหน้าวินเพื่อหาคนขับแทน และถ้าขาดหลายวันอาจถูกลงโทษ ด้วยเหตุนี้แต่ละวินจึงมีรถให้บริการจำนวนสม่ำเสมอ นอกจากนั้นในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนก็จะมีรถเพิ่มจำนวนรถ โดยมีคนขับบางคนที่ขับเฉพาะบางเวลาเท่านั้น การที่รถมอเตอร์ไซค์รับจ้างมีค่าโดยสารราคาถูก มีบริการที่ไว้วางใจได้เช่นนี้เป็นผลพวงจากที่มีรถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง หลายสายแข่งขันกันให้บริการในบริเวณใกล้เคียงกัน และรถมอเตอร์ไซค์รับจ้างยังต้องแข่งขันกับรถรับจ้างสาธารณะอื่นๆ อีกด้วย มอเตอร์ไซค์รับจ้างจึงไม่สามารถโกงค่าโดยสารสูงๆ ได้ แม้ว่าในขณะนี้อาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างจะสร้างงานได้เพียง 30,000 งานเศษ (ไม่เกินร้อยละ 1 ของการจ้างงานในกรุงเทพฯ) แต่อาชีพนี้ก็สามารถให้บริการโดยสารได้วันละ ไม่ต่ำกว่า 2.2 ล้านคนต่อเที่ยว และสร้างรายได้ปีละ 3,150 ล้านบาท การสำรวจพบว่าในแต่ละวันคนขับซึ่งทำงาน 10 ชั่วโมงจะมีรายได้รวมเฉลี่ยวันละ 350-400 บาท (ในปี 2536 คนขับมีรายได้เฉลี่ยไม่น้อยกว่าวันละ 350 บาท ทำงานปีละ 300 วัน และมีคนขับประมาณ 30,000 คน การสำรวจในปี 2532-2533 พบว่าคนขับมีรายได้วันละ 245 บาท ขณะนั้นอัตราค่าโดยสารสำหรับระยะทาง 1-2 กิโลเมตรแรกเท่ากับ 3 บาท ปัจจุบันเป็น 5 บาท) คนขับจะมีค่าใช้จ่ายดังนี้ ร้อยละ 23.5 เป็นค่าเช่ารถ ร้อยละ 8.8 เป็นค่าเช่าเสื้อ ร้อยละ 3.1 เป็นค่าวินซึ่งรวมส่วนที่จ่ายให้ตำรวจกับเจ้าของวินด้วย และร้อยละ 21.4 เป็นค่าน้ำมันและค่าสึกหรอต่าง ๆ หลังจากหักค่าใช้จ่ายต่างๆ แล้ว คนขับรถมอเตอร์ไซค์จะมีรายได้เฉลี่ยวัน

ละ 150-170 บาท (ประมาณร้อยละ 43 ของรายได้รวม) รายได้นี้สูงกว่าค่าจ้างขั้นต่ำ (125 บาท ต่อวันในปี 2536) และสูงกว่าอาชีพอื่นๆ ที่ใช้ความสามารถเท่ากัน แต่ต้องไม่ลืมว่ารายได้จากงานนี้อาจมีความไม่แน่นอน รวมทั้งยังต้องเผชิญกับความเสี่ยงจาก อุบัติเหตุบนท้องถนน จากการต้องทำงานบนถนนที่ร้อน เต็มไปด้วยฝุ่นละออง บางครั้งต้องเปียกฝนและสูดดมสารพิษจากท่อไอเสียที่มาจากรถนานาชนิดบนท้องถนนอีกด้วย หากเขาเหล่านั้นมีอาชีพอื่นที่ดีกว่าคงไม่ยากประกอบอาชีพผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง



ภาพที่ 12: ประชุมผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง

ที่มา : js100, เข้าถึงเมื่อ 16 พฤศจิกายน 2558, เข้าถึงได้จาก <http://www.js100.com>

การบริการขนส่งมวลชนจะเป็นหน้าที่ของรัฐ แต่รัฐบาลไทยกลับประสบความล้มเหลวเกือบสิ้นเชิง ประชาชนในกรุงเทพฯ จึงต้องหาหนทางช่วยเหลือตนเอง บริการมอเตอร์ไซค์รับจ้างของเอกชนจึงเกิดและเติบโตได้อย่างรวดเร็วโดยปราศจากความช่วยเหลือใดๆ จากรัฐ แท้ที่จริงแล้วผู้ประกอบการมอเตอร์ไซค์รับจ้าง กลับต้องเสียเงินค่าคุ้มครองให้แก่เจ้าหน้าที่บ้านเมืองด้วยซ้ำไป ต่างจากรัฐกิจขนาดใหญ่จำนวนมากที่ได้รับการอุดหนุนและสนับสนุนทางการเงินจากรัฐบาล คาดว่าในแต่ละวันมอเตอร์ไซค์รับจ้างสามารถให้บริการคนในกรุงเทพฯ ได้กว่า 2 ล้านคนต่อเที่ยว หากปราศจากบริการดังกล่าว คนกรุงเทพฯ คงจะสูญเสียเวลา กับการเดินทางเป็นมูลค่ามหาศาล อย่างไรก็ตาม ยังมีปัญหาที่น่าห่วง 3 ประการ ประการแรก แม้ว่าบริการมอเตอร์ไซค์รับจ้างจะมีความปลอดภัยสูง แต่เมื่อเทียบกับรถเมล์ รถยนต์ หรือรถไฟฟ้า รถมอเตอร์ไซค์มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายกว่า แม้จะมีการออกกฎหมายให้คนขับและคนนั่งซ้อนต้องสวมหมวกนิรภัย และมีกฎหมายการประกัน บุคคลที่สาม แต่คนกรุงเทพฯ น่าจะได้รับบริการขนส่งมวลชนที่ดีและปลอดภัยกว่า

มอเตอร์ไซค์รับจ้าง หรือแม้กระทั่งมอเตอร์ไซค์ส่วนบุคคลไม่ใช่หรือ ประการที่สอง การสัมภาษณ์พบว่าผู้ประกอบการมอเตอร์ไซค์รับจ้างส่วนใหญ่ไม่ได้เสียภาษีเงินได้ซึ่งไม่น่าจะเป็นเรื่องถูกต้อง และประการที่สาม แม้ว่าบริการมอเตอร์ไซค์รับจ้าง จะไม่ใช่กิจการที่ผิดกฎหมาย แต่ก็ยังไม่ได้ได้รับการรับรองอย่างเป็นทางการจากรัฐ สถานภาพเช่นนี้ทำให้มอเตอร์ไซค์รับจ้างต้องอยู่ภายใต้การคุ้มครองของสถานีตำรวจ จริงอยู่ การที่สถานีตำรวจเป็นผู้ควบคุมวินและประวัติคนขับมอเตอร์ไซค์ทำให้ประชาชนได้รับความปลอดภัยจากบริการมอเตอร์ไซค์รับจ้าง แต่ถ้าหากรัฐจะยอมให้มี การจดทะเบียนวินและทะเบียนรถมอเตอร์ไซค์รับจ้างอย่างถูกต้อง โดยให้สถานีตำรวจเป็นผู้ดำเนินการต่อไป เช่นเดิม เราเชื่อว่านอกจากจะทำให้บริการดีขึ้นแล้ว ยังจะทำให้มีการเสียภาษีอย่างถูกต้องได้อีกด้วย นอกจากนี้จำนวนเงินที่จ่ายให้แก่ตำรวจ (ประมาณปีละกว่า 30 ล้านบาท) อาจลดลงได้หากมีระบบการจดทะเบียน

5. รัฐบาลจัดระเบียบผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง

ปี 2558 คณะรักษาความสงบแห่งชาติ หรือ คสช. โดย พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี/หัวหน้าคสช./ผบ.ทบ. มีแนวนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง หรือวินมอเตอร์ไซค์ ทั่วประเทศ และปริมณฑล รวมถึงจังหวัดต่าง ๆ ด้วยนั้น ปรากฏว่าทางหน่วยงานทหารที่ได้รับมอบหมาย กรมการขนส่งทางบก กรุงเทพมหานคร(กทม.) และท้องที่ต่าง ๆ ได้สนองนโยบายเปิดรับลงทะเบียนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ทั้งหน้าเก่าและหน้าใหม่กันอย่างต่อเนื่อง นายเฉลิม ชั่งทองมะดัน นายกสมาคมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างแห่งประเทศไทยเปิดเผยว่า ปัจจุบันมีรถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่กว่า 2 แสนคัน ในจำนวนนี้มีจดทะเบียนเพียง 1.5 แสนคัน ที่เหลืออีกประมาณ 5 หมื่นคันไม่ได้จดทะเบียน ซึ่งจะอยู่ในวินที่ตั้งขึ้นมาใหม่แข่งกับวินเดิมที่มีอยู่ในซอยโดยมีกลุ่มมาเพี้ยคุ้มครองอยู่ “กรณี คสช. ได้จัดระเบียบใหม่ โดยได้จัดทำเสื้อใหม่สีส้มเรืองแสงแถบสีเขียวพร้อมทั้งห้ามมีการซื้อขายเสื้อด้วยนั้นส่วนตัวมองว่าทำได้ยาก เนื่องจากการดำเนินการดังกล่าวถือเป็นสิทธิหรือความพึงพอใจของทั้งสองฝ่าย และหากเสื้อแบบใหม่ไม่มีการจดลิขสิทธิ์ ไม่มีตราหน่วยงานภาครัฐ เชื่อว่าต่อไปจะต้องมีเสื้อวินปลอมอย่างแน่นอน ส่วนเรื่องปัญหาวินเถื่อนรู้สึกเป็นห่วงว่าหากประเทศไม่มี คสช.แล้ว ผู้มีอิทธิพลจะกลับมาอีก” นายเฉลิม กล่าว ที่ผ่านมาสมาคมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างแห่งประเทศไทย ได้สะท้อนปัญหาด้านต่าง ๆ ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างไปสู่สาธารณชนหลายด้านด้วยกัน โดยเฉพาะในการให้ความร่วมมือ ดร.เกวลิ สุวรรณอักษร นักวิชาการอิสระ เจ้าของคุษฎีนิพนธ์เรื่อง ความสำเร็จของการน่านโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต ม.กรุงเทพธนบุรี ในการให้ข้อมูลจนผลวิจัยดังกล่าวได้สะท้อนถึงปัญหาที่แท้จริง



ภาพที่ 13 : คสช. จัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง 1

(ภาพโดยผู้วิจัย)

รถจักรยานยนต์รับจ้างและยังถูกนำไปเป็นส่วนหนึ่งในการกำหนดเป็นแนวนโยบาย จัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ของ คสช. นี้ด้วย ดร.เกวลี ระบุผลการศึกษาไว้ในเล่มวิจัยตอนหนึ่ง ว่า การนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในปี 2546 และปี 2553 ของรัฐบาลขณะนั้นกับ กรุงเทพมหานคร (กทม.) พบว่า ในช่วงแรกมีการบังคับใช้อย่างเข้มข้นทำให้การจัดระเบียบเป็นไป อย่างเรียบร้อยดี กลุ่มมาเฟียกลัวถูกเจ้าหน้าที่จับกุมดำเนินคดีจึงไม่ออกมาเรียกเก็บค่าคุ้มครอง “แต่ เมื่อเวลาผ่านไประยะหนึ่ง มีการบังคับใช้กฎหมายหย่อนยาน ทำให้กลุ่มมาเฟียเดิมและกลุ่มมาเฟีย ใหม่เข้ามาเก็บค่าคุ้มครองกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างอีกครั้ง และในเวลาเดียวกันกลุ่มเจ้าหน้าที่ รัฐบาลบางคนก็นำช่องโหว่ของกฎหมายและการจัดระเบียบไปเรียกรับผลประโยชน์จากกลุ่มมาเฟียและ กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจนทำให้วังวนเดิม ๆ คือ การเรียกค่าคุ้มครอง ค่าหัวคิว ค่าเสื่อวิน กลับมาอีกครั้งหนึ่ง จึงจำเป็นที่รัฐต้องบังคับกฎหมายอย่างเข้มงวด” ผลวิจัย ระบุไว้ อย่างไรก็ตาม หลังจากที่ คสช. เร่งรัดนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างแล้วนั้น ก็พบว่า การดำเนินการ ค่อนข้างเรียบร้อยดี โดย พล.ต.อ.ภีร์ชิต คงสมพงษ์ รองแม่ทัพภาคที่ 1 ในฐานะผู้รับผิดชอบ เปิดเผยว่า การแก้ปัญหาหน้าจะเรียบร้อยเป็นระเบียบเกือบ 100% แล้ว โดยเฉพาะเรื่องการขึ้นทะเบียนให้ถูก กฎหมาย เพราะหากเจ้าหน้าที่รัฐเอาจริงเอาจังในการบังคับใช้กฎหมายอย่างตรงไปตรงมา ไม่เลือก ปฏิบัติจะสามารถแก้ปัญหาที่มาเฟีย ทุจริตคอร์รัปชันได้อย่างแน่นอน นายอัมษะโรต์ รัตนดิลล ฌ ฎุเก็ด อธิบดีกรมการขนส่งทางบก กล่าวว่า หลังเปิดลงทะเบียนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างและวินใหม่นั้น

ขณะนี้ได้เปิดให้ผู้ชั่งรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในวินเดิมและวินใหม่ที่มีป้ายเหลืองถูกต้องมาลงทะเบียนทำบัตรประจำตัวผู้ชั่งรถจักรยานยนต์รับจ้าง และกำหนดหมายเลขเสื้อวินใหม่ภายในวันที่ 15 ต.ค. นี้ ก่อนประกาศใช้จริง 1 ม.ค. 58



ภาพที่ 14 : อบรมการจัดระเบียบผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง 1

ที่มา : MatichonOnline, เข้าถึงเมื่อ 16 พฤศจิกายน 2558, เข้าถึงได้จาก <http://www.matichononline.com>

โดยเสื้อวินและบัตรประจำตัวนั้นไม่สามารถลอกเลียนแบบได้ โดยบัตรประจำตัวทำจากกระดาษชนิดพิเศษมีเอกลักษณ์เฉพาะตัวปลอมแปลงได้ยาก ด้าน ดร.เกวลิ ผู้ค้นคว้าศึกษาวิจัยเรื่อง ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ของ คสช.ว่า แนวทางดังกล่าวอาจสร้างปัญหาในหลายด้านดังนี้

5.1 มิติด้านนโยบาย เพราะการเปิดเสรีผู้ขับขี่รายใหม่ทั้งในวินเดิมและวินใหม่มาลงทะเบียนทำให้กลุ่มผู้ขับขี่มีปัญหาเรื่องรายได้ที่จะลดลงและจะเป็นช่วงโหว่ให้กลุ่มมาเฟียเข้ามาจัดการปัญหาภายในวินและเรียกเก็บค่าดูแล

5.2 มิติด้านการลงทะเบียน หน่วยงานของราชการทั้งกรมการขนส่งทางบก กทม. ตำรวจ ทหาร และท้องที่ ยังทำงานไม่เชื่อมโยงกัน ดังนั้นภาครัฐจะต้องถือข้อมูลเดียวกันก่อนแล้ววางกฎระเบียบย่อยในแต่ละพื้นที่ให้ชัดเจน

5.3 มิติด้านการจัดการวิน หน่วยงานขาดการศึกษาถึงสภาพปัญหาและผลกระทบที่เกิดขึ้นอย่างแท้จริงของกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยปัญหาคือพวกมาเฟียที่ทำให้เสื้อวินมีราคาสูง

ซึ่งต้องจัดการส่วนนี้ไป แต่ในการจัดตั้ง คณะอนุกรรมการประจำเขตหรืออำเภอ ที่จัดตั้งขึ้นใหม่ไม่มีตัวแทนชุมชน และตัวแทนผู้ขับขี่อยู่ในโครงสร้างอาจจะทำให้การมองปัญหาไม่รอบด้านได้

5.4 มิติด้านกฎหมายและระเบียบ โดยสภาพที่ตั้งวินส่วนใหญ่มักตั้งอยู่บนทางเท้าหรือผิวการจราจร อันเป็นความผิดตาม พ.ร.บ.รักษาความสะอาดฯ และพ.ร.บ.การจราจรฯ จึงต้องกำหนดความชัดเจนของที่ตั้งวินและระยะห่างของแต่ละวินในกรณีอยู่ในซอยหรือถนนเดียวกัน



ภาพที่ 15 : อบรมการจัดระเบียบผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง 2

ที่มา : MatichonOnline, เข้าถึงเมื่อ 16 พฤศจิกายน 2558, เข้าถึงได้จาก <http://www.matichononline.com>

สำหรับแนวทางการแก้ไขปัญหานั้น ดร.เกวลี เสนอไว้ว่า

“ควรยึดเวลาการจดทะเบียนผู้ขับขี่และวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไปถึงสิ้นเดือนธันวาคมนี้ โดยกรณีผู้ขับขี่ใหม่ต้องมีการลงชื่อรับรองจากผู้ขับขี่เก่าด้วยเพื่อป้องกันกลุ่มมาเฟียเอาชื่อคนอื่นมาใส่เพื่อสงวนสิทธิเสื้อวินของตัวเองรวมถึงที่ตั้งวินใหม่ก็ต้องกำหนดระยะห่างที่เหมาะสม และต้องได้รับการยินยอมจากวินเดิมด้วย เพื่อป้องกันการแย่งผู้โดยสารกัน ส่วนการกำจัดมาเฟีย ควรยึดหลักการมีส่วนร่วมจากภาคประชาชน ให้ตัวแทนผู้ขับขี่และตัวแทนชุมชนมีส่วนร่วมในการเป็นคณะอนุกรรมการฯ เพื่อพิจารณาเรื่องต่าง ๆ เกี่ยวกับวินและผู้ขับขี่ รวมถึงสนับสนุนให้ผู้ขับขี่รวมตัวกันเป็นองค์กรที่เข้มแข็งเพื่อเสนอแนะปัญหาและแนวทางแก้ไขที่เป็นรูปธรรมด้วย ส่วนกรณีเจ้าหน้าที่รัฐเรียกเก็บส่วยควรมีบทลงโทษอย่างหนักและหากประชาชนแจ้งเบาะแสให้ทราบก็ควรมีรางวัลนำจับให้เป็นการตอบแทนด้วย และควรกำหนดขอบเขตที่ชัดเจนให้ทางเท้าที่มีความกว้างเพียงพอหรือขอบทางที่ไม่ล้ำผิวจราจร เป็นจุดผ่อนผันให้ตั้งวินได้โดยชอบด้วยกฎหมาย เพื่อไม่ให้เกิดการตั้งวิน จอตรถผิด

กฎหมายของ กทม. และจรรยา ดร.เกวลี กล่าวอีกว่า แนวทางดังกล่าวหากได้รับการดำเนินการอย่างจริงจังจะสามารถลดความขัดแย้งระหว่างผู้ขับขี่รายเดิมกับรายใหม่ เจ้าหน้าที่กวดขันได้ง่าย และที่สำคัญการเปิดโอกาสให้ผู้ขับขี่และประชาชนมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบและแจ้งเบาะแสการกระทำ ความผิดด้วย เพราะเป็นการดึงเอาความร่วมมือจากทุกภาคส่วนมาทำแล้วเห็นผล กล่าวโดยสรุปการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างให้เกิดผลสำเร็จผู้ขับขี่ต้องถือปฏิบัติตามกฎระเบียบที่ภาครัฐกำหนดอย่างเคร่งครัด ประชาชนต้องมีส่วนร่วมในการแจ้งเบาะแสการกระทำ ความผิด การให้บริการที่ไม่เป็นธรรมหรือไม่ปลอดภัย และเจ้าหน้าที่ของรัฐต้องควบคุม และกำกับดูแลให้เป็นไปตามกฎหมายและระเบียบอย่างจริงจัง ”

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับภาพถ่ายสารคดี (Street Photography)

ภาพถ่ายสารคดี ซึ่งเน้นความเหมือนจริงเป็นสำคัญ (Realism) เป็นการบันทึก เหตุการณ์ตามความเป็นจริงอย่างตรงไปตรงมา ภาพถ่ายสารคดีครอบคลุม เนื้อหาหลากหลายประเภท มิได้จำกัดแค่ภาพถ่ายเกี่ยวกับชีวิตและสังคมเท่านั้น ภาพถ่ายสถาปัตยกรรม ภาพถ่ายวิทยาศาสตร์ การแพทย์ มานุษยวิทยา ภาพถ่ายเดินทางท่องเที่ยว ภาพถ่ายทางอากาศ ภาพถ่ายทาง ดาวเทียม รูปติดบัตรก็ล้วนแต่เป็นงานภาพถ่ายเชิงสารคดีทั้งสิ้น วัตถุประสงค์หลักของภาพถ่ายประเภทนี้ คือ บันทึกหลักฐานเอกสารเพื่อเก็บ เป็นข้อมูล อย่างไรก็ตาม ภาพถ่ายในฐานะสื่อที่มีอิทธิพลต่อความคิด และ อารมณ์ ขอบเขตงานภาพสารคดีจึงมิได้หยุดอยู่แค่การบันทึกข้อมูล มิได้เป็น เพียงแค่หลักฐานเอกสาร นับแต่ปลายศตวรรษที่ 19 รูปแบบของภาพถ่าย สารคดีถูกนำไปใช้ในมุมมองกระแสสังคม ทั้ง การเมือง โฆษณาชวนเชื่อ ซึ่งผู้คนในสังคมให้ความเชื่อถือข้อมูลจากภาพถ่ายอยู่เสมอ แม้บางครั้ง สิ่งที่อยู่ในภาพถ่ายอาจไม่ใช่ความจริงทั้งหมด หรืออาจเป็นความจริงเพียงบางส่วน หรืออาจโกหกอย่างเจตนา ซึ่งอาจนำสู่การเข้าใจผิดและบิดเบือน แต่สิ่งเหล่านี้อยู่นอกเหนือการควบคุม และเป็นเรื่องที่ผู้ชมต้องมีวิจารณญาณ ต้องมีความรู้สติปัญญาที่ จะดูแลรับผิดชอบตนเอง ช่างภาพสารคดี/ภาพข่าว มีหน้าที่บันทึกเหตุการณ์ตีความจากเหตุการณ์ตรงหน้าที่เป็นสภาพจริงที่เกิดขึ้นวินาทีนั้น บันทึกอย่างตรงไปตรงมา ไม่พรรณนา



ภาพที่ 16 : ภาพสารคดีที่เกิดขึ้นในสงคราม 1

ที่มา: [paigereeve.wordpress](http://paigereeve.wordpress.com), เข้าถึงเมื่อ 20 พฤศจิกายน 2558, เข้าถึงได้จาก <http://paigereeve.wordpress.com>



ภาพที่ 17 : ภาพสารคดีที่เกิดขึ้นในสงคราม 2

ที่มา: [paigereeve.wordpress](http://paigereeve.wordpress.com), เข้าถึงเมื่อ 20 พฤศจิกายน 2558, เข้าถึงได้จาก <http://paigereeve.wordpress.com>

ช่างภาพสามารถบันทึกได้แค่สิ่งที่ปรากฏอยู่ตรงหน้าเท่านั้นส่วนกระบวนการ นำเสนอภาพต่อสังคมอยู่ในอำนาจของสำนักข่าว สำนักพิมพ์ รัฐบาล ซึ่งแน่นอนว่าองค์กรเหล่านี้ย่อมมีแนวคิดวัตถุประสงค์ แม้กระทั่งมีผลประโยชน์ แอบแฝงที่ต้องคำนึงถึง เมื่อภาพถ่ายไปถึงมือผู้กุมอำนาจการสื่อสารเหล่านี้ แล้วภาพถ่ายมักถูกใช้ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์แอบแฝงขององค์กรเสมอ ดังนั้นในประวัติศาสตร์ที่ 21 สถานการณ์หนึ่งนั้น การมีช่างภาพจำนวนมาก จากหลากหลายสำนักจึงเป็นสิ่งจำเป็น

เพราะการบิดเบือนหรือแอบแฝงใดๆ ย่อมถูกโต้แย้งได้ด้วยข้อมูลภาพถ่ายของอีกฝ่ายหนึ่ง โดยเฉพาะในโลกทุนนิยมที่มีการแข่งขันสูง อีกทั้งปัจจุบันภาพถ่ายพัฒนาเทคโนโลยีไปสู่ ดิจิตอล และเกิดช่างภาพประชาชนขึ้นมากมายทุกมุมโลก ซึ่ง"ช่างภาพ ประชาชน" คือชาวบ้านธรรมดาที่มีกล้องอยู่ในมือ ทั้งภาพนิ่ง วิดีโอ โทรศัพท์มือถือ อีพ็อดผ่านอินเทอร์เน็ตการโกหกบิดเบือน จึงทำได้ยากกว่าศตวรรษ ก่อนหน้าแต่อย่างไรสังคมก็ยอมรับว่าภาพถ่ายนำเสนอความเป็นจริงเสมอ ภาพถ่ายกลายเป็นส่วนหนึ่งของการสงคราม นอกจากบอกเล่าเรื่องราว ข่าวสาร ยังเป็นข้อมูลทางการทหารอีกด้วย ก่อนยุคการจารกรรมทางดาวเทียม สหรัฐอเมริกาใช้เครื่องบิน U2 บินเหนือ ดินแดนฝ่ายตรงข้าม (ประเทศคิวบา) เพื่อถ่ายภาพความเคลื่อนไหวทางทหารเป็นประจำ (นับแต่ ฟิเดล คาสโตร Fidel Castro และคอมมิวนิสต์ขึ้นครองอำนาจ ในคิวบา ปี 2502 /1959) หรือจารชนญี่ปุ่นปลอมเป็นนักท่องเที่ยว ถ่ายภาพ ฐานทัพสหรัฐก่อนวางแผนโจมตีอ่าวเพิร์ลในสงครามโลกครั้งที่สองภาพถ่ายกระตุ้นเร้าความคิด สร้างอารมณ์ร่วมแก่สังคม ซึ่งกรณีนี้สามารถพลิกได้ทั้งแง่บวกและลบ และบางครั้งการเสี่ยงชีวิตเพื่อ ภาพถ่าย หรือเพื่อความชอบธรรมก็ไม่ได้รับการเหลียวแล จนกว่าภาพนั้นจะสามารถนำมาใช้เพื่อประโยชน์ ทางการเมือง เช่นการทำงานของกลุ่มสตรีอาฟกานิสถาน ในยุคที่กลุ่มตาลีบันยังครองอำนาจ ผู้หญิงกลุ่มนี้ใช้กล้อง แอบถ่าย ชุกซ่อนบันทึกภาพบ้านเมืองเหตุการณ์ต่างๆไว้มากมาย รวมทั้งเหตุการณ์ประหารชีวิตนักโทษหญิง กลางสนามฟุตบอลในกรุงคาบูล ตลอดระยะหลายปี ไม่เคยมีใครสนใจเรื่องราวเหล่านี้ จนกระทั่งสหรัฐอเมริกาเริ่มทำสงครามเพื่อล้มล้างรัฐบาลตาลีบัน เพื่อล่าตัว บิน ลาเดน จึงมีการนำสารคดีชุดนี้ออกแพร่ภาพทางข่าว ซี เอ็น เอ็น (CNN)แม้เทคโนโลยีจะก้าวไปไกลเพียงใด ที่สุดแล้ว ช่างภาพยังคงต้องเดินเข้าสู่ สถานะการณ์เสี่ยงอันตรายด้วยตนเองเสมอเพื่อให้ได้ภาพที่ต้องการ และการเดินทางของช่างภาพมิใช่ว่ามีสิทธิพิเศษ หรือมีอิสระไปเสียทั้งหมด



ภาพที่ 18 : กลุ่มตำรวจปราบจลาจล

ที่มา: [paigereeve.wordpress](http://paigereeve.wordpress.com), เข้าถึงเมื่อ 20 พฤศจิกายน 2558, เข้าถึงได้จาก <http://paigereeve.wordpress.com>

ในสงครามเกาะฟอล์กแลนด์ (Falkland) ระหว่างอังกฤษ - อาร์เจนตินา ปี พ.ศ. 2524 (ค.ศ.1981) รัฐบาลอังกฤษอนุญาตให้มีช่างภาพเป็นทางการได้เพียงสามคนเท่านั้นในสงครามอ่าวเปอร์เซีย ปี พ.ศ. 2533 (ค.ศ.1990) แม้ว่าจะไม่มีการกีดกัน ช่างภาพแต่ก็ลำบากที่จะเข้าถึงแหล่งข้อมูล อีกทั้งทางทหารยังปล่อยข่าวลวงเพื่อล่อผู้สื่อข่าวอยู่บ่อยครั้ง(เช่นการปล่อยข่าวว่าจะยกพลขึ้นบกทางคูเวต แต่กลับบุกตรงเข้าอิรักทาง ทะเลทราย) การเข้าไปถ่ายภาพในจีนหรืออีกหลายประเทศก็ไม่ใช่ว่าเรื่องง่ายเลยในสงครามอาฟกานิสถาน ปี พ.ศ. 2544 (ค.ศ.2001) ระหว่างเริ่มโจมตีทางอากาศฝ่ายตาลีบันยังคงครอบครองประเทศอยู่ ซึ่งอันตรายเกินกว่านักข่าวตะวันตก จะเดินทางเข้าไปด้วยตนเองทางสำนักข่าว ซี เอ็น เอ็น จึงใช้ทีมข่าวของปากีสถานเข้าไปแทน โดย รายงานสดผ่านโทรศัพท์ดาวเทียมหรือในดินแดนที่ช่างภาพคิดว่าสถานะตนเองนั้นปลอดภัย ก็ยังมีเหตุเหนือคาดหมายขึ้นจนได้เช่น การประท้วงในพม่าปี พ.ศ. 2550 (ค.ศ. 2007) ที่ทหารพม่าสังหารนักข่าว/ช่างภาพอิสระชาวญี่ปุ่นอย่างจงใจและเป็นการฆ่ากลางถนนต่อหน้าฝูงชนและต่อหน้ากล้องตัวอื่นๆ อีกหลายตัว ทั้งที่ญี่ปุ่นเป็นมิตรกับพม่ามาโดยตลอด รัฐทหารพม่าเองก็ยังพึ่งพาการลงทุนจากญี่ปุ่นมากพอๆกัน หรือในเหตุการณ์ล้อมปราบ สังหารหมู่ ประชาชนในประเทศไทย ช่วงเดือนเมษายน และเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2553 (ค.ศ. 2010)

ช่างภาพสำนักข่าวรอยเตอร์ (Reuters) ฮิโร มูราโมโต (Hiro Muramoto)อายุ 43 ถูกกระสุนปืนจากฝั่งทหาร ซึ่งอยู่หน้าโรงเรียนสตรีวิทย์ ขณะเขายืน อยู่กับกลุ่ม นปช. ด้านอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย และต่อมาเพียงไม่กี่อาทิตย์หลังจากนั้น ในวันที่ 19 พฤษภาคมช่างภาพชาวอิตาลีเลียนชื่อ Fabio Polenghi ซึ่งทำงานให้กับสำนักข่าว SPIEGEL ของเยอรมันระหว่างการบุกจู่โจมค่าย นปช. บนถนนราชดำริ ช่างภาพชาวอิตาลีผู้นี้ถูกทหารยิงลงมาจากรางรถไฟลอยฟ้า ฝั่งโรงพยาบาลจุฬา เสียชีวิตในทันที เหตุการณ์ในพม่าและไทยที่กล่าวข้างต้น ค่อนข้าง อยู่เหนือความคาดหมายของคนทำงานข่าว - ช่างภาพอยู่บ้าง เพราะสภาพ ของ "สนามรบ" ได้เกิดขึ้นอย่างฉับพลันช่างนิวยอร์กเกิดจากการ ช่างภาพให้ความสำคัญต่อ “ความเป็นมนุษย์” มาก เป็นพิเศษ (humanist and subjective approach) ทำให้มุมมองของภาพมิได้ยืนอยู่บนความเป็นกลางเท่าใด



ภาพที่ 19 : Street Photography

ที่มา: thomas.leuthard.photography, เข้าถึงเมื่อ 20 พฤศจิกายน 2558, เข้าถึงได้จาก <http://paigereeve.wordpress.com>

พวกเขาในฐานะช่างภาพมิใช่แค่คนผ่านทางแต่เป็นประจักษ์พยาน ผู้มีอารมณ์ร่วมกับเรื่องราวในภาพ พวกเขาสนใจในความสับสนวุ่นวายของสังคมเมืองที่มีต่อโลกรอบตัวของช่างภาพ ประกอบกับเทคโนโลยีกล้องถ่ายภาพขนาดเล็ก (35 mm.) ฟิล์มความไวแสงสูงขึ้นช่วยให้พวกเขาทำงานอย่างรวดเร็วอัลแบร์ กามูร์ (Albert Camus) ของ พอล ซาร์ต (Jean Paul Sartre) ซึ่งมีใช้เรื่องแปลกเลยเมื่อพวกเขาต่างเป็นคนร่วมสมัยเดียวกัน นอกจากนั้น แนวทางภาพถ่ายยังขานรับแนวคิดแบบวินาทีแห่งการตัดสินใจ ขององรี คา ทิเอ เบรซง (Henri Cartier Bresson) ช่างภาพสารคดี ชาวฝรั่งเศส ซึ่งมองภาพถ่ายในฐานะสื่อที่เล่นกับจังหวะเวลาประสบการณ์ช่างภาพในการนำเสนอเรื่องราวชีวิตที่เคลื่อนไหวอย่างไม่เคยหยุดนิ่ง (และจับแช่ลงบนกรอบภาพหนึ่งสองมิติ) องรี คาทิเอ เบรซง มองว่าช่างภาพกับอุปกรณ์ของเขาต้องเป็นหนึ่งเดียวกัน คนมองเหมือนที่กล้องเห็น กล้องเห็นเหมือนที่คนมองเห็นเมื่อเป็นดังนี้แล้ว จึงสามารถจับเวลาและเหตุการณ์ที่ไม่เคยหยุดนิ่งได้ ปรัชญานี้ถือเป็นอิทธิพล ทางความคิดของโลกตะวันออก เช่นศาสนาพุทธ นิกายเซน (zen) ของญี่ปุ่น (ปรัชญาศาสนาสะท้อนในงานศิลปะงานจิตรกรรมคู่กันของญี่ปุ่นและจีนก็ อาศัยหลักการเดียวกันนี้)แต่อย่างไรก็ตามยังมีชื่อที่สังคมกล่าวขานแต่พวกเขาไม่เคยมาตั้งกลุ่มกัน อย่างเป็นทางการ ช่างภาพกลุ่มนี้มี โรเบิร์ต แฟรงค์ (Robert Frank) เฮเลน เลอวิต (Helen Levitt) ซิด กรอสแมน (Sid Grossman) บรูซ เดวิดสัน (Bruce Davidson) วิลเลียม คลาย (William Klein) และอีกหลายคน รวมทั้งช่างภาพแฟชั่น เช่น ไดแอน อาบัส (Diane Arbus) ริชาร์ด อวอดอน (Richard Avedon) และข้อมูลบางแห่งจะรวมอเล็กซ์ โบรโดวิช (Alexey Brodovitch) เข้าไปเป็นหนึ่งในกลุ่มช่างภาพนี้ด้วย แต่ทว่าสังคมจะรู้จัก โบร โดวิช ในฐานะกราฟิก ดีไซน์เนอร์ (graphic designer) มากกว่า เพราะเขาเป็นบุคคลสำคัญผู้อยู่

เบื้องหลังการออกแบบนิตยสาร แฟชั่นชื่อดังของอเมริกา เป็นครูของงานออกแบบสิ่งพิมพ์สมัยใหม่ และครูของช่างภาพชื่อดังหลายคน (เช่น ริชาร์ด อวอดอน) การหักเหทางสุนทรียศาสตร์ของสกุลช่างนิวยอร์กนั้น ขยายผลมาจากการใช้ สื่อภาพถ่ายเพื่อความเป็นธรรมในสังคมในแบบของ ลิวอิส ไฮน์ การตัดสินใจอย่างเฉียบพลันแบบ อองรี คาทิเอ เบรซง รวมทั้งปรัชญาการค้นหาความหมายของชีวิตในช่วงก่อนและหลังสงครามโลกครั้งที่สอง บวกกับความเชื่อ (ภายใต้กรอบทางวัฒนธรรม) ของพวกเขาเอง และสิ่งเหล่านี้นำไปสู่ความเปลี่ยนแปลงในการรับรู้ของมนุษย์ ทั้งในอารยธรรมตะวันตกและขยายผลไปสู่อารยธรรมอื่น ๆ ที่ไม่เคยมารู้เรื่องราวเหล่านี้ด้วยเลย์บราไซ (Brassai) ช่างภาพชาวฮังการีเรียน ตระเวนบันทึกภาพชีวิตในนคร ปารีส ฝรั่งเศสสภาพชีวิตบนท้องถนน ในร้านเหล้า ร้านกาแฟ ตรอกซอกซอย ซ่องโสเภณี โรง ระบายไป ไปจนถึงแหล่งมั่วสุมของชนชั้นสูง งานของเขาจำนวนมากจะเป็นภาพชีวิตกลางคืน และในปี ค.ศ.1924 เขาหัน มาถ่ายภาพกลางคืนอย่างจริงจัง (นอนกลางวันทำงานกลางคืน) จนกระทั่งตีพิมพ์เป็นหนังสือรวมภาพผลงานในปี ค.ศ.1933 (Paris by Night / Paris de Nuit) และช่วงเวลาใกล้เคียงกันในสหรัฐอเมริกาอาเธอร์ เฟลิก (Arthur Fellig) หรือที่รู้จักกันทั่วไปในนามว่าวีจี (Weegee) ช่างภาพผู้คุ้นเคยกับชีวิตกลางคืน ผู้รอบรู้เรื่องราวอาชญากรรมในเมืองนิวยอร์กเป็นอย่างดี งานของเขาคล้ายคลึงกับบราไซแต่ที่ว่ารุนแรงกว่า เต็มไปด้วยเลือด ศพตายโหง แสบทุกครั้งที่มีการ ฆาตกรรม หรือเรื่องตื้นตื้น สยองขวัญ วีจีมักไปปรากฏ ภายก่อนเจ้าหน้าที่ตำรวจเสมอเพื่อถ่ายภาพบางคนคิดว่าเขาเลี้ยงผี หรือมีพลังจิตพิเศษที่ยังรู้อนาคตแต่ความจริงแล้ว เขามีเครื่องดักฟังวิทยุสื่อสารของตำรวจอยู่ในรถผลงานของเขาตีพิมพ์รวมเล่มในปี ค.ศ.1936 (Naked City) ทั้งบราไซและวีจี ล้วนทำงานภาพถ่ายบนท้องถนนเป็น street photography แต่ให้อารมณ์แตกต่างโดยสิ้นเชิง และแน่นอนว่าช่างภาพทั้งสอง มิได้มีส่วนร่วมในกระบวนการคิดของ New York School และ New Street แต่ทว่าในความต่างของเขาทั้งสองนั้น บ่งบอกถึงอารมณ์แห่งยุคสมัยและต้นทางความเปลี่ยนแปลงทางสุนทรียศาสตร์อันมีต่อผู้คนหรือสังคมร่วมสมัยของเขาเองการถ่ายภาพในเชิงสารคดี คือ การบันทึกปรากฏการณ์ ข้อเท็จจริงเพื่อบอกเล่าความจริง ตามความเป็นจริง โดยไม่บิดเบือน และไม่ถ่ายภูวนำความคิดหรือความรู้สึกของผู้คน โดยเฉพาะประเด็นเรื่องที่ค่อนข้างละเอียดอ่อน เช่น เรื่องเกี่ยวกับการเมือง ศาสนา และความเชื่อ แต่ทั้งนี้ทั้งนั้น วิธีการเล่าเรื่องก็ขึ้นอยู่กับเรื่องที่ต้องการจะเล่าด้วย หากเป็นประเด็นละเอียดอ่อน หรือเป็นปรากฏการณ์ที่ยังเป็นที่ถกเถียงกันอยู่ในสังคม ช่างภาพจำเป็นจะต้องถ่ายทอดข้อเท็จจริงอย่างตรงไปตรงมา ถ่ายภาพให้ครอบคลุมทุกด้าน โดยไม่ใช้เทคนิคหรือจัดภาพที่ผิดธรรมชาติ แต่หากเป็นประเด็นที่ชัดเจนแล้ว อย่างเช่น ยาเสพติด เด็กเร่ร่อน อุบัติภัย ฯลฯ ช่างภาพอาจต้องถ่ายทอดให้เห็นอารมณ์ ความรู้สึกในภาพ เพื่อให้คนดูรู้สึกร่วมกับภาพและเรื่องนั้นได้



ภาพที่ 20 : Street Photography 2

ที่มา: paigereeve.wordpress.com, เข้าถึงเมื่อ 20 พฤศจิกายน 2558, เข้าถึงได้จาก <http://paigereeve.wordpress.com>

ทั้งนี้สิ่งที่สำคัญสูงสุดในภาพถ่าย environmental portrait นั้นก็คือ ตัวแบบและสภาพแวดล้อม ฉะนั้นถ่ายภาพ environmental portrait มีประเด็นที่สำคัญสูงสุดคือ สารระเนื้อหาภายในภาพถ่ายหมายถึง ฉากเช่นรูปแบบที่อยู่อาศัย, ส่วนประกอบต่าง ๆ เช่น เสื้อผ้า ,หรือส่วนประกอบอื่น ๆ เช่น เครื่องมือทำมาหากินนั้นจะต้องเป็นส่วนประกอบที่สำคัญต่อตัวแบบที่จะเป็นอันหนึ่งอันเดียวกับตัวแบบ ที่จะสามารถเล่าเรื่องหรือบอกกล่าวให้ผู้ที่ได้รับชมภาพถ่ายภาพนั้นเข้าใจสภาพที่แท้จริงของแบบนั้นได้ เช่นตัวแบบทำมาหากินอะไร หรือตัวแบบนั้นเป็นคนชนชาติใด ทั้งนี้ทั้งหมดนั้นต้องอยู่ภายใต้กรอบของความสวยงามอย่างมีศิลปะภายในภาพถ่ายนั้นๆ



ภาพที่ 21 : environmental portrait

ที่มา: **siliconbeachtraining**, เข้าถึงเมื่อ 20 พฤศจิกายน 2558, เข้าถึงได้จาก <http://siliconbeachtraining.co.uk>

ประวัติของภาพ portrait น่าจะเริ่มตั้งแต่ที่มนุษย์เริ่มรู้จักการวาดเขียน ดังเช่นที่เราได้เห็นภาพวาดเหมือนของใบหน้าของคนตั้งแต่ยุคโบราณ เช่น ในปิรามิด เป็นต้น ซึ่งเป็นการบันทึกเพื่อให้คนรุ่นหลังได้รับทราบว่าคนรุ่นก่อนนั้นมีใบหน้าเช่นไร โดยที่การวาดภาพเพื่อบันทึกใบหน้าของคนนั้นมีการพัฒนาโดยตลอดเวลา ให้ดูเหมือนจริงหรือบางครั้งก็ดูสวยหรือดูดีกว่าความเป็นจริง ทั้งนี้เมื่อมีการพัฒนาการวาดเขียนให้สวยงามก็มีพัฒนาการตามไปด้วย เช่นที่เราสามารถหาดูได้ตามพิพิธภัณฑ์ต่างๆที่เก็บสะสมภาพวาด เราจะเห็นได้ถึงถึงความสำคัญของการสะสมภาพวาดของเหมือนของคนที่มีความสำคัญทั้งในแง่ของประวัติศาสตร์และความสวยงามที่มีอยู่ในรูปเดียวกันและการที่ให้ความสำคัญแก่ภาพวาดรูปเหมือนของบุคคลทำให้บางภาพที่มีชื่อเสียงดังทั่วโลกและมีราคาจนประเมินมิได้ เช่นภาพวาดของโมนาลิซ่า ที่ปัจจุบันแสดงอยู่ที่พิพิธภัณฑ์ลูฟว์ เมืองปารีส ประเทศฝรั่งเศส ภาพนี้เป็นภาพวาดโดยจิตรกรเอกนามว่า ลีโอนาโด ดา วินชี เป็นภาพวาดใบหน้าของหญิงสาวที่อมยิ้มเล็กน้อยมีสายตาที่ทักทายเชิญชวนให้คนหันมาจ้องมองภาพนี้ได้นานๆ ด้านหลังของภาพเป็นวิวทิวทัศน์มี ภูเขา ต้นไม้และแม่น้ำอยู่ด้านหลัง ภาพวาดรูปเหมือนของบุคคลภาษาอังกฤษเรียกว่า portrait นั้นในสมัยโบราณให้ความสำคัญอย่างมากไม่ว่าในสังคมตะวันตกและสังคมตะวันออก เพราะถือว่าเป็นการสร้างหลักฐานอย่างหนึ่งของการมีอยู่ของคน คนนั้นเพื่อให้คนรุ่นต่อมาในอนาคตได้เห็นได้รู้จักและสามารถแผ่ขยายอื่น ๆ ได้เช่น ต้องทำความดี ขยันหมั่นเพียร เพราะถือว่าคนที่ล่วงลับไป

แล้วสามารถมองผ่านรูปเหมือนที่ติดไว้เตือนสติคนรุ่นต่อมาได้ ถือเป็นประโยชน์อีกรูปแบบหนึ่งของภาพ portrait นอกจากนี้ไว้เตือนลูกหลานแล้วรูปภาพ portrait ก็สามารถแสดงเรื่องอื่น ๆ ได้อีก เช่น การแสดงฐานะที่มั่งคั่งได้จากภาพ portrait ได้ด้วย โดยที่สามารถให้เห็นถึงเครื่องประดับที่หรูหรา หรือให้เห็นถึงบ้านช่องที่ใหญ่โต นับว่าภาพ portrait มีประโยชน์ด้วยกันหลากหลายอย่างนอกจากการที่แสดงให้เห็นตัวตนที่มีอยู่



ภาพที่ 22 : environmental portrait 2

ที่มา: www.siliconbeachtraining.co.uk, เข้าถึงเมื่อ 20 พฤศจิกายน 2558, เข้าถึงได้จาก <http://siliconbeachtraining.co.uk>

ภาพถ่าย portrait ได้ถูกพัฒนาการตลอดมาในประวัติศาสตร์เพราะจากความสำคัญที่กล่าวมาข้างต้น ซึ่งการที่จะได้มาซึ่งภาพ portrait ในสมัยโบราณนั้นถือว่าเป็นเรื่องที่ใหญ่โตมาก เพราะต้องจากจิตรกรที่เก่งและมีชื่อเสียงมาวาดซึ่งต้องเสียค่าจ้างที่มีราคาค่อนข้างสูงเพื่อให้ภาพที่ต้องการนั้นออกมาสวยงามเป็นที่น่าเก็บสะสม ซึ่งการใช้จิตรกรชื่อดังนั้นก็ต้องรอเป็นเวลานาน เนื่องจากมีคนที่รอให้วาดเป็นจำนวนมากเพราะแต่ละภาพนั้นต้องใช้เวลาวาดค่อนข้างนาน



ภาพที่ 23 : environmental portrait 3

ที่มา : [siliconbeachtraining](http://siliconbeachtraining.co.uk), เข้าถึงเมื่อ 20 พฤศจิกายน 2558, เข้าถึงได้จาก <http://siliconbeachtraining.co.uk>

ยิ่งถ้าภาพยิ่งมีขนาดใหญ่ก็ยิ่งต้องใช้เวลานานจนเมื่อวิทยาศาสตร์มีความก้าวหน้ามากขึ้นก็ได้มีการคิดค้นกล้องถ่ายภาพเกิดขึ้นมีการสร้าง กล้อง เลนซ์ และวิธีการเก็บภาพที่ถ่ายไว้ได้ โดยที่การพัฒนาการเก็บภาพที่ถ่ายไว้ได้ ของการถ่ายภาพผู้ที่คิดค้นการบันทึกและเก็บภาพถ่ายด้วยกล้องถ่ายภาพคือ นาย Louis-Jacques-mande Daguerre ที่คิดค้นการบันทึกภาพได้ ซึ่งเราเรียกชื่อระบบการบันทึกภาพแบบนี้ว่า ระบบดาร์แกร์ (Daquerre) ตามชื่อผู้ที่คิดค้นนั่นเอง และการถ่ายภาพ portrait ก็เกิดขึ้นครั้งแรกในปี ค.ศ.1839 คือภาพถ่าย portrait ของนาย Louis-Jacques-mande Daguerre นั่นเอง หลังจากนั้นเป็นต้นมาความนิยมในการใช้ภาพถ่ายก็มีอย่างแพร่หลาย เนื่องจากภาพถ่ายนั้นใช้งานได้สะดวกอีกทั้งเป็นการบันทึกภาพจากของจริง การใช้กล้องเพื่อถ่ายภาพนั้นก็ถูกพัฒนาอย่างรวดเร็ว เทคนิคการบันทึกภาพได้มีการเปลี่ยนแปลงอย่างก้าวหน้ามากจนทำให้เกิดฟิล์มที่ใช้ในการถ่ายภาพที่ให้ออกมาเป็น ภาพเนกาทีฟซึ่งใช้การอย่างแพร่หลายเป็นเวลานาน จนเมื่อเกิดกล้องถ่ายภาพด้วยระบบดิจิทัลจึงทำให้การถ่ายภาพด้วยฟิล์มลดความนิยมลงไป ในประวัติศาสตร์ของการถ่ายภาพ portraict จะเห็นได้ว่าการถ่ายภาพเป็นที่นิยมอย่างแพร่หลายไปทั่วโลกอย่างรวดเร็ว เนื่องจากที่ใช้งานได้สะดวก รวดเร็ว ได้ภาพที่เหมือนจริง ไม่ต้องนั่งรอจิตรกรรมนั่งวาดภาพเหมือนให้อีกทั้งราคาก็ย่อมเยารีกว่า จึงทำให้มีการเปิดสตูดิโอและร้านรับถ่ายภาพ portraict กันตามเมืองใหญ่ในโลกอย่างแพร่หลาย หลังจากมีการพัฒนาการของระบบการถ่ายภาพดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ส่วนประวัติการถ่ายภาพในเมืองไทย น่าจะเริ่มในสมัยของ รัชกาลที่ 3 โดยมีภาพถ่ายภาพแรกที่พระยาไทรบุรีได้ส่งรูปพระราชินีวิคตอเรียเข้ามาถวาย รัชกาลที่ 3 แต่รัชกาลที่ 3 ไม่ทรงเชื่อ และหลังจากนั้น ก็มี

สังฆราชปาเลอกัว แห่งวัดอัสสัมชัญ ได้เข้ามาบันทึกภาพถ่ายเป็นคนแรกในเมืองไทย สำหรับช่างถ่ายภาพคนแรกที่เป็นคนไทยคือ พระยากระสาปน์ กิจโกศล ต้นตระกูล อมาตยกุล ท่านผู้นี้มีความสามารถอย่างมากที่สามารถใช้กล้องถ่ายภาพที่พระราชินีวิกตอเรียส่งมาถวาย รัชกาลที่ 4 ใช้ถ่ายภาพได้โดยที่ไม่รู้ภาษาอังกฤษเลย นอกจากนี้ช่างถ่ายภาพที่นำกล่าวถึงอีกท่านคือ หลวงอัคนินฤมิตร หรือ นายจิตร ต้นตระกูล จิตราคณี ช่างถ่ายภาพหลวงในสมัยรัชกาลที่ 4 และ 5 นับเป็นช่างถ่ายภาพอาชีพคนแรกที่เป็นคนไทย ซึ่งนอกจากเป็นช่างถ่ายภาพหลวงแล้วยังเปิดรับถ่ายภาพ portrait โดยที่ร้านรับถ่ายภาพหรือสตูดิโออยู่บนแพหน้าวัดช่างตาครูช ซึ่งนับเป็นร้านรับถ่ายภาพร้านแรกของเมืองไทยเช่นกันจากประวัติศาสตร์ของภาพ portrait จะเห็นได้ว่ามีพัฒนาการจากการวาดภาพมาเป็นการถ่ายภาพที่นิยมอย่างรวดเร็ว เนื่องจากความสำคัญของภาพ portrait ที่สามารถใช้แทนนัยยะต่างๆได้หลากหลายอย่าง ตั้งแต่แสดงถึงความเจริญของบ้านเมืองนั้นๆ หรือแสดงให้เห็นถึงฐานะและความมั่งคั่ง หรือความสวยงาม, มีฐานะบรรดาศักดิ์สูงส่ง เป็นต้น ที่ภาพ portrait สามารถบอกหรือแสดงออกมาให้เห็นได้ ซึ่งภาพหรือภาพถ่าย portrait ที่มีส่วนประกอบภายในภาพนั้นเพื่อให้เห็นถึงความเป็นอยู่ของคนคนนั้นเราจะเรียกว่า environmental portrait ซึ่งภาพหรือภาพถ่าย portrait ส่วนมากก็จะเป็นลักษณะนี้เกือบหมด โดยที่เป็นมาตั้งแต่สมัยโบราณแล้ว

ภาพถ่าย portrait แบบต่างๆ ภาพถ่าย portrait นั้นสามารถแตกแขนงออกไปได้หลากหลายมากมาย ก่อให้เกิดประโยชน์ในการสร้างงานศิลปะได้เป็นอย่างดี ทั้งนี้ภาพถ่าย portrait สามารถไปสร้างงานทั้งศิลปะบริสุทธิ์และศิลปะประยุกต์ การสร้างภาพถ่าย portrait นั้นอยู่ที่จุดประสงค์ของผู้ที่สร้างงานและนางานภาพถ่าย portrait นั้นไปใช้ในรูปแบบใดๆ ภาพถ่าย portrait นั้นสามารถแตกแขนงออกไปมากมายหลายแขนงทั้งนี้อยู่ที่วัตถุประสงค์ว่าต้องการภาพถ่าย portrait นั้นไปใช้งานลักษณะใดบ้าง ภาพถ่าย portrait นั้นสามารถแบ่งออกเป็นกลุ่มใหญ่ๆตามวัตถุประสงค์ของการสร้างงานและการนำไปใช้งานได้ดังต่อไปนี้

1. ภาพถ่าย portrait ทั่วไปเป็นภาพถ่าย portrait เป็นภาพถ่ายที่เห็นใบหน้าทั้งเป็นภาพเดี่ยวหรือเป็นภาพถ่ายที่เป็นกลุ่มก็ได้การสร้างงานแบบนี้สามารถนำไปใช้ได้หลากหลายรูปแบบ เช่น ภาพถ่ายเพื่อเก็บความทรงจำ หรือนำไปใช้ลงในหนังสือของบริษัทห้างร้านต่างๆ หรือนำไปติดไว้ในบ้านหรือตามบริษัทห้างร้านต่างๆ ภาพถ่าย portrait แบบนี้มีการใช้ศิลปะในการถ่ายภาพมากบ้างน้อยบ้างตามวัตถุประสงค์ของการใช้งานภาพถ่ายนั้นๆ แต่สิ่งสำคัญที่สุดคือต้องเห็นใบหน้าอย่างชัดเจน ภาพถ่าย portrait นี้มีทั้งที่เป็นศิลปะบริสุทธิ์และที่เป็นศิลปะประยุกต์ ภาพถ่ายบางภาพมีความสวยงามสูงมากๆเมื่อนำไปแขวนในพิพิธภัณฑ์หรือตามแกลลอรี่ใหญ่ๆ ก็กลายเป็นงานศิลปะบริสุทธิ์ไปเลย เช่นผลงานภาพถ่ายของ Richard Avedon หรือของ Annie Leibovitz เป็นต้น

2. ภาพถ่าย Studio portrait ภาพถ่าย portrait แบบนี้มีความคล้ายคลึงกับภาพถ่าย portrait แบบทั่วไป ทั้งวัตถุประสงค์และการนำไปใช้งาน จะต่างกันที่ การถ่ายภาพ portrait แบบนี้ ต้องถ่ายในสตูดิโอเท่านั้น

3. ภาพถ่าย Environmental portrait ภาพถ่ายแบบนี้ค่อนข้างแตกต่างจากภาพถ่าย 2 ประเภทแรก คือภาพถ่าย portrait แบบนี้วัตถุประสงค์ต้องการให้เห็นคนที่อยู่ในสภาพแวดล้อม นั้นๆ ให้เห็นถึงความเป็นจริงที่ภาพถ่ายสามารถสะท้อนออกมาให้เห็นได้เป็นภาพถ่ายที่ต้องถ่ายทอด ความรู้สึกและสามารถที่จะต้องสร้างอารมณ์ร่วมจากผู้ชมได้ ภาพถ่าย Environmental portrait นี้มี ภาพถ่ายที่ยิ่งใหญ่หลายภาพด้วยกันเช่น ภาพถ่ายหญิงสาวชาวอัฟกานิสถาน ที่ลงเป็นปกของหนังสือ National Geographic เป็นต้น ภาพนี้เมื่อได้ตีพิมพ์ก็ได้สร้างความฮือฮาไม่แต่ในวงการถ่ายภาพ เท่านั้นแต่ได้สร้างกระแสความสนใจต่อชาวอัฟกานิสถานไปทั่วทั้งโลก

4. ภาพถ่าย Fashion portrait ภาพถ่ายในวงการแฟชั่น ก็ต้องมีภาพถ่าย portrait ประกอบในแฟชั่นเซ็ทนั้นๆด้วย เพื่อประกอบกับส่วนของแฟชั่นที่เหลือให้เกิดความหลากหลายให้กับ แฟชั่นเซ็ทนั้นๆให้ดูสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ยิ่งในวงการถ่ายภาพแฟชั่นปัจจุบันยังมีความต้องการมากยิ่งขึ้น

5. ภาพถ่าย portrait แนวสมัยใหม่ ภาพถ่ายแบบนี้มีพัฒนาการตามงานศิลปะที่ได้ พัฒนาไปตามยุคสมัย ภาพถ่าย portrait แบบนี้เมื่อผู้ชมได้ชมต้องใช้ความคิดและจินตนาการขั้นสูงที่ ต้องสร้างให้เกิดความเข้าใจได้ เพราะภาพถ่ายแนวนี้เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับศิลปะล้วนๆ ที่ผู้ชมต้องมี จินตนาการในการสร้างความเข้าใจกับภาพถ่าย portrait แนวนี้

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับศิลปะจัดวางและรูปแบบวิธีการนำเสนอนิทรรศการ

ศิลปะจัดวาง หรือ ศิลปะติดตั้ง (อังกฤษ: Installation art) หมายถึงประเภทของงาน ศิลปะที่มีที่ติดตั้งเฉพาะจุด, เป็นงานสามมิติ ที่ออกแบบเพื่อที่จะแปรสภาพการรับรู้ของสิ่งแวดล้อม (perception of a space)โดยทั่วไปแล้ว “ศิลปะจัดวาง” จะหมายถึงศิลปะภายในตัวสิ่งก่อสร้าง ถ้า ตั้งอยู่ภายนอกก็มักจะเรียกว่า “ศิลปะภูมิทัศน์” (Land art) และศิลปะสองประเภนี้คาบเกี่ยวกัน ศิลปะจัดวางอาจจะเป็นได้ทั้งศิลปะที่ติดตั้งอย่างถาวรหรือเพียงชั่วคราวก็ได้ ศิลปะจัดวางได้รับการ ติดตั้งในการแสดงงานนิทรรศการศิลปะ เช่นในพิพิธภัณฑ์หรือหอศิลป์ หรือในบริเวณทั้งที่เป็นของ ส่วนบุคคลและของสาธารณชน ประเภทของงานก็ครอบคลุมตั้งแต่การใช้วัสดุที่พบโดยทั่วไป ที่มักจะ เลือกรรจากวัสดุที่ทำให้มีความกระทบอารมณ์ รวมไปถึงวัสดุสมัยใหม่เช่นวิดีโอ, เสียง, การแสดง, ความเสมือนจริงแบบเต็มด้า (Immersive virtual reality) และอินเทอร์เน็ต ศิลปะจัดวางหลายชิ้น เป็นศิลปะเฉพาะที่ (Site-Specific Art) ซึ่งหมายความว่าเป็งานที่ออกแบบให้ติดตั้งตรงตำแหน่งหรือ สถานที่ที่สร้างงานศิลปะโดยเฉพาะเท่านั้น

อินสตอลเลชันอาร์ต (Installation Art) หรือศิลปะจัดวาง เป็นผลงานที่มีความสัมพันธ์กับพื้นที่ ซึ่งอาจเป็นพื้นที่เฉพาะเจาะจงหรือไม่เจาะจงอาจจัดขึ้นในห้องว่างตามแกลอรี หอศิลป์ พิพิธภัณฑ์ ตึกรามบ้านช่อง สถานที่ต่าง ๆ ที่มีลักษณะเป็นพื้นที่ปิด มีขอบเขตจำกัดศิลปินที่สร้างงานประเภทนี้จะให้ความสำคัญกับการประกอบส่วนต่าง ๆ และการจัดการ สภาพแวดล้อมทั้งหมด โดยไม่ได้เน้นที่ศิลปวัตถุชิ้นใดชิ้นหนึ่งเท่านั้น เช่นเดียวกับจิตรกรรมฝาผนังใน พื้นที่สาธารณะ และศิลปะในสถาปัตยกรรมทางศาสนาต่าง ๆ ที่มักจะมีลักษณะการจัดวางทุกอย่าง โดยคำนึงถึงองค์รวม ศิลปะจัดวางเป็นงานศิลปะที่ทำให้คนดูได้รับประสบการณ์ร่วมในการสร้างปฏิสัมพันธ์ ในบริบทที่ผลงานศิลปะอยู่แวดล้อมตัวผู้ชม ณ ขณะที่ผู้ชมได้เข้าไปเป็นเป็นส่วนหนึ่งของผลงาน

องค์ประกอบโดยคร่าว ๆ ของศิลปะประเภทจัดวาง

1. ความเฉพาะเจาะจงกับพื้นที่ (site-specificity) – สำหรับศิลปินที่เลือกสรรพื้นที่ที่มีนัยยะสำคัญ และต้องการความเฉพาะเจาะจง เพื่อใช้ความหมายที่มีอยูมาตอบสนองต่อแนวคิด
2. ความชั่วคราว ไม่คงทนถาวร (temporality) – ผลงานจัดวางส่วนใหญ่มีลักษณะคงทนไม่ถาวร อาจมีการแปรเปลี่ยนในแต่ละครั้งที่น่าออกแสดง ในกรณีที่เปลี่ยนสถานที่ ซึ่งโดยปกติการเปลี่ยนพื้นที่ ก็ย่อมทำให้การจัดวางถูกปรับเปลี่ยนไปด้วย เพราะเป็นสิ่งที่ต้องสัมพันธ์กัน
3. ความคิดของศิลปิน (cerebral) – ความคิดจากสติปัญญาของศิลปินผู้สร้างสรรค์ผลงาน อาจเป็นความมุ่งหมายในการสร้างกายภาพ หรือใช้แนวความคิดเป็นตัวนำ
4. การสร้างปฏิสัมพันธ์ (interaction) – การสร้างปฏิสัมพันธ์ระหว่างผลงาน พื้นที่และผู้ชม ให้เกิดองค์รวมเป็นสำคัญ
5. กระบวนการ (process) – การทำผลงานจัดวางส่วนมาก มีการให้ความสำคัญกับกระบวนการสร้าง ผลงาน มากกว่าผลสำเร็จสุดท้าย
6. การเก็บบันทึกข้อมูล (documentary recording) – เนื่องจากความไม่คงทนถาวรของผลงาน จึงควรมีการเก็บบันทึกข้อมูลอย่างเป็นระบบไว้ทั้งหมด ได้แก่ ภาพร่าง 2 มิติ (2D sketch), แบบจำลอง 3 มิติ (3D model), ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง, ภาพถ่าย (photography) และวิดีโอ (video)

ศิลปะจัดวางมีหลากหลายประเภท จำแนกออกอย่างกว้าง ๆ ดังนี้

1. การจัดวางแบบสมอัด (Enchantment Filled Space Installation) การสมอัดเข้าไปให้เต็มพื้นที่ อาจเป็นวัตถุ แสง สี เสียง หรือผัสสะอื่น ๆ ใช้กายภาพ ความท้าทายในการสะกดคนดู เพื่อให้ผู้ชมเกิดความตื่นตะลึง รู้สึกทั้งราวกับมนต์สะกด
2. การจัดวางแบบจำลองของจริง (Impersonations Filled Space Installation) การใช้พื้นที่สมอัดเพื่อจำลองให้ดูเสมือนจริง เป็นการเปิดประเด็นเรื่องนัยยะของพื้นที่และสถานที่ที่ถูกนำมาจำลอง เพื่อให้เกิดความฉงนสงสัย การเกิดคำถามเกี่ยวกับการผิดที่ผิดทาง

3. การจัดวางแบบแทรกแซง หรือแทรกเข้าเพื่อวิจารณ์ (Intervention Site-Specific Installation) การจัดวางประเภทนี้มีลักษณะเฉพาะเจาะจงกับพื้นที่ เป็นการแทรกผลงานเข้ากับพื้นที่
4. การจัดวางแบบส่งเสริมทางกายภาพ (Rapprochement Site-Specific Installation) เป็นการแทรกผลงานเข้าไปสู่พื้นที่เฉพาะเจาะจง เพื่อส่งเสริมกายภาพความงามสร้างความสัมพันธ์จากสิ่งที่มีอยู่เดิมในพื้นที่กับสิ่งที่สร้างขึ้นใหม่



บทที่ 3

วิธีดำเนินงานวิจัย

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

งานวิจัยเรื่อง “ศิลปะการจัดวางสื่อผสมภาพถ่ายเพื่อสะท้อนภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง” เป็นการวิจัยที่มีจุดประสงค์เพื่อสร้างสรรค์และส่งเสริมความเข้าใจในภาพลักษณ์ที่ดีโดยผู้วิจัยมีขั้นตอนการดำเนินการดังนี้

1. แหล่งข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา
2. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
3. เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา
4. วิเคราะห์ข้อมูลและการสร้างสรรค์ผลงาน

1. แหล่งข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

ข้อมูลที่ใช้ในการทำวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาจาก 3 แหล่งข้อมูลได้แก่

1.1 ข้อมูลประเภทเอกสารและเอกสารอิเล็กทรอนิกส์

1.1.1 ข้อมูลที่เกี่ยวกับการถ่ายภาพสารคดี (Street Photography) แบ่ง

ออกเป็น 3 ส่วน

- คำจำกัดความและความหมาย
- ลักษณะงานภาพถ่ายสารคดี
- การจัดองค์ประกอบภาพถ่าย

1.1.2 ข้อมูลที่เกี่ยวกับภาพลักษณ์ของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง แบ่งออกเป็น

3 ส่วน

- ด้านการให้บริการ
- ด้านความปลอดภัย
- ด้านการมีส่วนร่วมต่อสังคม

1.1.3 ข้อมูลที่เกี่ยวกับศิลปะจัดวาง แบ่งออกเป็น 2 ส่วน

- ประเภทของศิลปะจัดวาง
- ลักษณะการติดตั้งผลงาน

1.2 ข้อมูลจากกรณีศึกษา

ANATOMY 101 The Medical Fashion Photography คือ งานแสดงนิทรรศการภาพถ่ายเพื่อรณรงค์ให้เกิดจิตสำนึกเรื่องการบริหารจัดการอวัยวะสำหรับช่วยเหลือทางการแพทย์ผ่านการสร้างสรรค์แนวคิดของ 2 ช่างภาพแฟชั่นแนวหน้าของไทย คุณทอม โพธิสิทธิ์ และ คุณสุรชัย แสงสุวรรณ ซึ่งต้องการสะท้อนให้ทุกคนได้สัมผัสถึงความสำคัญของการบริหารอวัยวะ



ภาพที่ 24 : บรรยากาศงาน 101 ANATOMY The Medical Fashion Photography
ที่มา : ทอม โพธิสิทธิ์

1.3 ข้อมูลประเภทบุคคล

1.3.1 สัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญสำหรับผู้ขับเคลื่อนงานยกระดับรับจ้างและพื้นที่ที่ให้บริการ

- ตัวแทนผู้ขับเคลื่อนงานยกระดับรับจ้างในแต่ละพื้นที่ที่กำหนด
- ตัวแทนผู้ประกอบการพัฒนาชุมชน

1.3.2 ผู้เชี่ยวชาญด้านศิลปะและการถ่ายภาพ

- ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ธีระชัย สุขสวัสดิ์ ประธานสาขาวิชาศิลปกรรม มรภ.

จันทเกษม

- อาจารย์ขจร พิรกิจ กรรมการสมาคมถ่ายภาพแห่งประเทศไทย

- อาจารย์วาณิช กาญจนรัตน์ หัวหน้าแผนกศิลปกรรม มหาวิทยาลัย

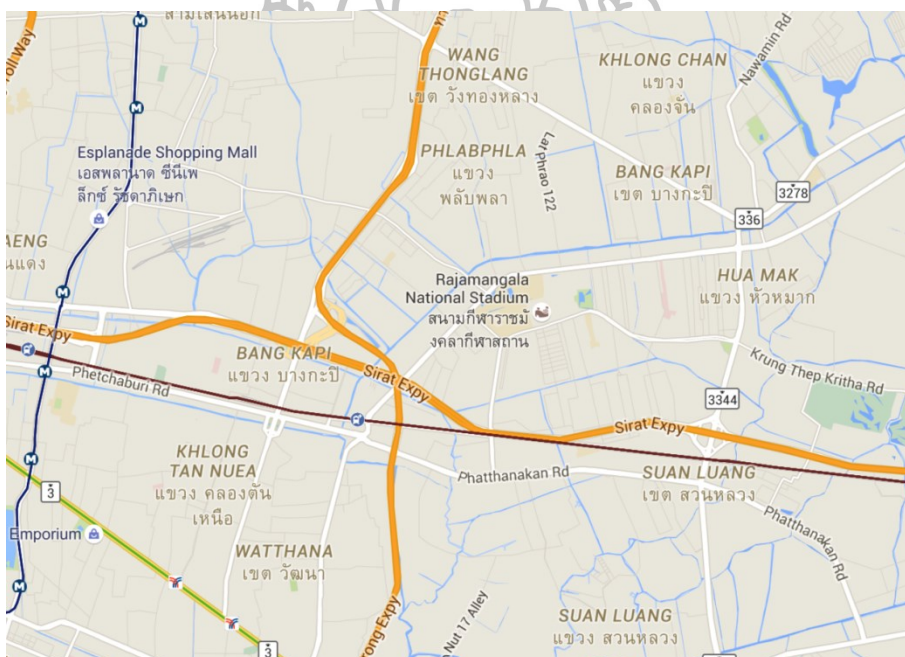
กรุงเทพ

2. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ ผู้ใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ได้แก่ กลุ่มผู้ใช้บริการในช่วงเวลาเร่งด่วน (ช่วงเวลาที่ 1: 07.30-09.00 น. ช่วงเวลาที่ 2: 16.30 -18.00 น.) ที่แบ่งออกเป็น 2 พื้นที่

2.1 ผู้ใช้บริการในพื้นที่เศรษฐกิจ ลักษณะการให้บริการจะเป็นการเดินทางด้วยความรวดเร็ว ต่อเนื่องกับการขนส่งสาธารณะ เช่น รถไฟฟ้า (BTS, MRT) รถโดยสารประจำทาง

2.2 ผู้ใช้บริการในพื้นที่ชุมชน ลักษณะการให้บริการจะเป็นการเดินทางเข้าตามแยก-ซอย ซึ่งไม่มีการขนส่งสาธารณะให้บริการ เช่น โรงเรียน, หมู่บ้านโครงการเอื้ออาทร, สถานที่ราชการ บางพื้นที่



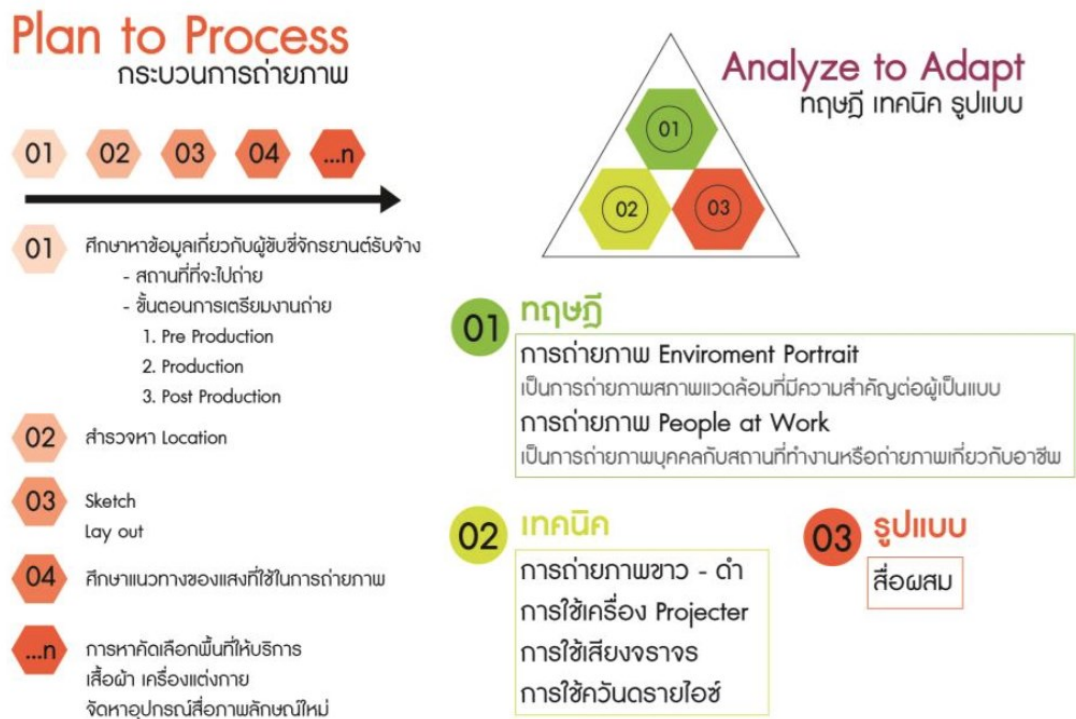
ภาพที่ 25: แผนที่การลงพื้นที่เก็บข้อมูล

(ภาพโดยผู้วิจัย)

3. เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

3.1 แบบสัมภาษณ์สำหรับผู้เชี่ยวชาญด้านศิลปะและการถ่ายภาพแสดงความคิดเห็นในเรื่องของการถ่ายภาพสารคดี (Street Photography) แสง สี การจัดองค์ประกอบ รวมถึงปัจจัยต่าง ๆ ในการสร้างสรรค์ผลงานภาพถ่าย

3.2 แบบสอบถามสำหรับเก็บข้อมูลจากประสบการณ์ตรงของกลุ่มตัวอย่างที่ได้ใช้บริการผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อเก็บสถิติ พฤติกรรมและความพึงพอใจ ในเรื่องภาพลักษณ์ของการให้บริการ ด้านการให้บริการ ด้านความปลอดภัย ด้านการมีส่วนร่วมต่อสังคม จำนวน 100 ชุด



ภาพที่ 26: กระบวนการและทฤษฎีสร้างสรรค์ผลงาน

(ภาพโดยผู้วิจัย)

4. วิเคราะห์ข้อมูลและการสร้างสรรค์ผลงาน

4.1 การวิเคราะห์จากข้อมูลที่ได้รวบรวมและค้นคว้า หาปัจจัยที่ส่งผลต่อภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อนำไปวิเคราะห์ถึงแนวทางการภาพถ่าย แสง องค์ประกอบศิลป์ ในการสร้างสรรค์ผลงาน

4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลจากตัวอย่างผลงานภาพถ่าย เพื่อศึกษาถึงวิธีการ แนวทางในการสร้างสรรค์ผลงานภาพถ่ายสารคดี (Street Photography) อย่างมีประสิทธิภาพ

4.3 การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม ความต้องการละความพึงพอใจ ถึงปัจจัยต่างๆที่ส่งผลต่อภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อใช้เป็นประเด็นการถ่ายภาพสารคดี (Street Photography) ทั้ง 3 ด้าน

4.3.1 ด้านการให้บริการ

4.3.2 ด้านความปลอดภัย

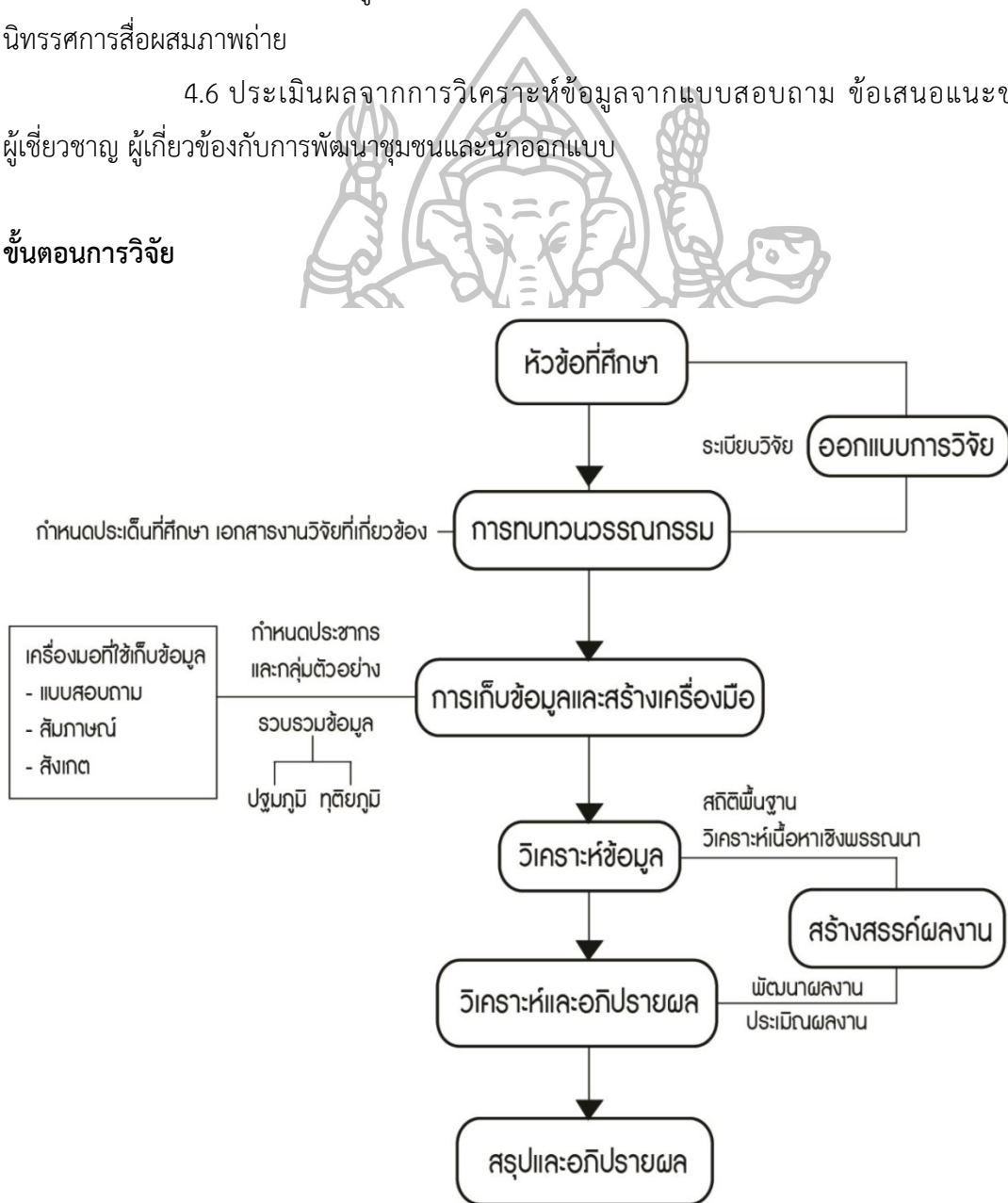
4.3.3 ด้านการมีส่วนร่วมต่อสังคม

4.4 ประเมินผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม จัดทำข้อมูลให้คำแนะนำและส่งเสริมความเข้าใจในภาพลักษณ์ที่ถูกต้อง เพื่อจัดนิทรรศการสื่อผสมภาพถ่ายเพื่อสะท้อนภาพลักษณ์ผู้ขับขีจักรยานยนต์รับจ้างและรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามจากผู้เข้าชมผลงาน

4.5 วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม ความพึงพอใจและการประเมินในการจัดนิทรรศการสื่อผสมภาพถ่าย

4.6 ประเมินผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม ข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ ผู้เกี่ยวข้องกับการพัฒนาชุมชนและนักออกแบบ

ขั้นตอนการวิจัย



ภาพที่ 27: ขั้นตอนของการศึกษาวิจัย

(ภาพโดยผู้วิจัย)

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลงานวิจัยเรื่อง “ศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่ายเพื่อสะท้อนภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง” โดยรวบรวมปัจจัยต่างๆที่ส่งผลต่อภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งเป็นการรวบรวมข้อมูลที่หลากหลายทั้งเอกสาร ตำรา บทความ รวมถึงงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แบบสอบถามประเมินภาพลักษณ์จากผู้ใช้บริการเพื่อนำมาสร้างสรรค์ผลงานภาพถ่ายสารคดี (Street Photography) ก่อนนำเสนอโดยการจัดนิทรรศการให้ข้อมูลความรู้ความเข้าใจแก่กลุ่มผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างและตอบแบบสอบถามประเมินการจัดนิทรรศการ เพื่อการพัฒนางานวิจัยและผลงานต่อไป

ตอนที่ 1 วิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถามภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างจากผู้ใช้บริการ

ตอนที่ 2 สร้างสรรค์ผลงานศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่ายจากข้อมูลที่วิเคราะห์แบบสอบถาม

ตอนที่ 3 วิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถามจากการประเมินการจัดนิทรรศการสื่อผสมภาพถ่าย

ตอนที่ 4 การสร้างสรรค์ผลงานศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่าย

ตอนที่ 1 วิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างจากผู้ใช้บริการ

โดยการลงพื้นที่ภาคสนามจากการสังเกตและสร้างแบบสอบถามเพื่อประเมินภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างจากผู้ใช้บริการในช่วงเวลาเร่งด่วนของวันทำการ (ช่วงเวลาที่ 1 คือ 07.30-09.00 น. ช่วงเวลาที่ 2 คือ 16.30-18.00 น.) ในพื้นที่ตามขอบเขตการวิจัยจำนวน 153 คน ได้รับแบบสอบถามกลับมาทั้งหมด 100 ชุด

คิดเป็นร้อยละ 65.4 การประเมินแบ่งออกเป็นทั้งหมด 3 ด้าน ได้แก่

1. ด้านการให้บริการ
2. ด้านความปลอดภัย
3. ด้านการมีส่วนร่วมต่อสังคม

สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูล กำหนดเกณฑ์การประเมินไว้ 5 ระดับโดยีความหมายดังนี้

- 4.51 - 5.00 หมายถึงพึงพอใจมากที่สุด
 3.51 - 4.50 หมายถึงพึงพอใจมาก
 2.51 - 3.00 หมายถึงพึงพอใจปานกลาง
 1.51 - 2.50 หมายถึงพึงพอใจน้อย
 1.00 - 1.50 หมายถึงพึงพอใจน้อยที่สุด

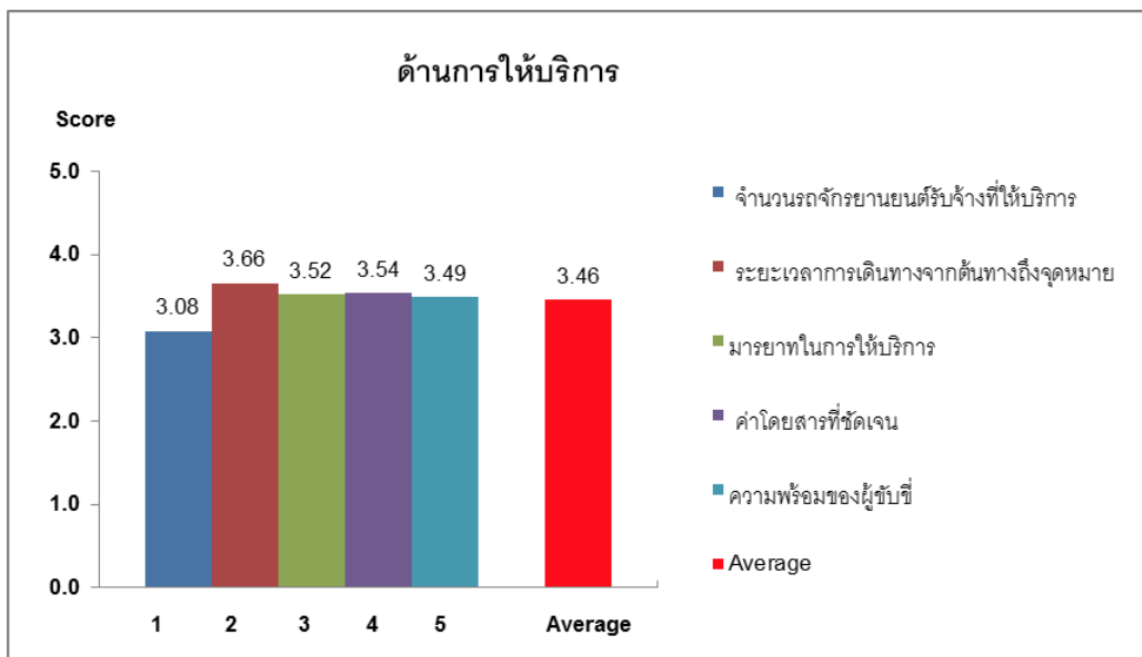
ตารางที่ 1 ข้อมูลแบบสอบถามประเมินภาพลักษณ์จากผู้ให้บริการจำนวน 100 คน

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	53	53.5
หญิง	47	46.5
รวม	100	100.0

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 20 ปี	1	1.0
21-30 ปี	10	9.1
31-40 ปี	18	18.2
41-50 ปี	55	55.6
51 ปีขึ้นไป	16	16.2
รวม	100	100.0

วุฒิการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่ามัธยมปลาย	15	15.1
ปริญญาตรี	73	72.7
สูงกว่าปริญญาตรี	12	12.2
รวม	100	100.0

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
พนักงานบริษัท	55	55.6
รับราชการ	17	16.2
อื่นๆ	28	28.3
รวม	100	100.0



ภาพที่ 28: ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านการให้บริการ

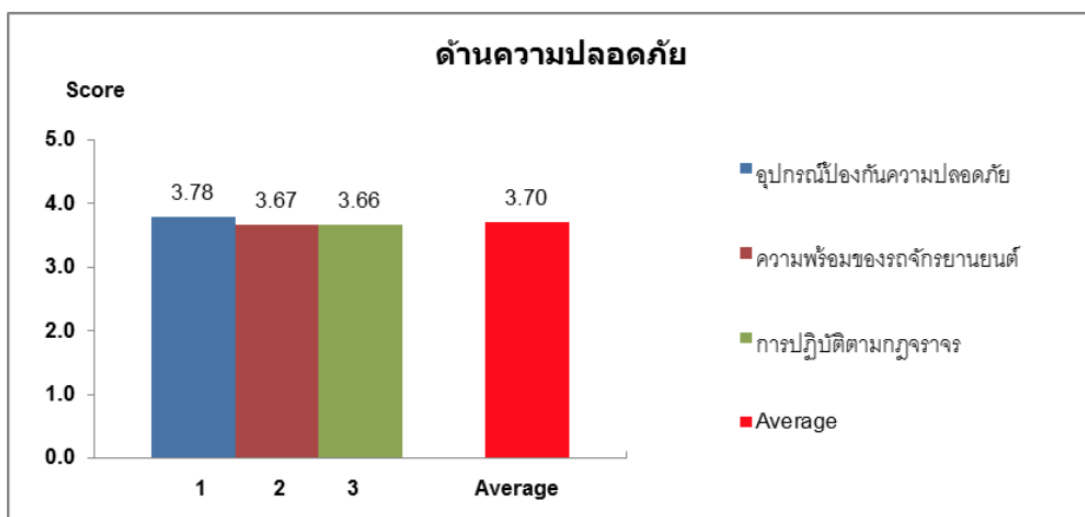
(ภาพโดยผู้วิจัย)

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามประเมินภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างโดยผู้ใช้บริการได้เรียบเรียงข้อมูลได้ ดังต่อไปนี้

สิ่งที่มีผลต่อภาพลักษณ์ของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างมากที่สุดคือปัญหาของจำนวนรถที่ให้บริการที่มีไม่เพียงพอสำหรับการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วน และในส่วนอื่น ๆ นั้นมีผลออกมาค่อนข้างใกล้เคียงกัน คนพึงพอใจระดับปานกลาง ลักษณะการให้บริการของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างจะแบ่งออกเป็น 2 ประเภท

- การให้บริการในพื้นที่เขตชุมชน จะเป็นการให้บริการระยะสั้นในบริเวณหมู่บ้าน โรงเรียน ซอยแยก ซึ่งเป็นการเดินทางที่ไม่มีรถรับส่งสาธารณะ
- การให้บริการในพื้นที่เศรษฐกิจ จะเป็นการเดินทางแบบเร่งด่วน ต้องการความสะดวกรวดเร็ว การให้บริการลักษณะนี้จะมีปัญหาเรื่องการให้บริการทับซ้อน

ข้อเสนอแนะที่ได้รับและประเมินวิเคราะห์ออกมาคือ เทคนิคการให้บริการผู้โดยสารด้วยความสุภาพ อ่อนน้อม การมีน้ำใจช่วยเหลือผู้โดยสาร เด็ก และคนชรา

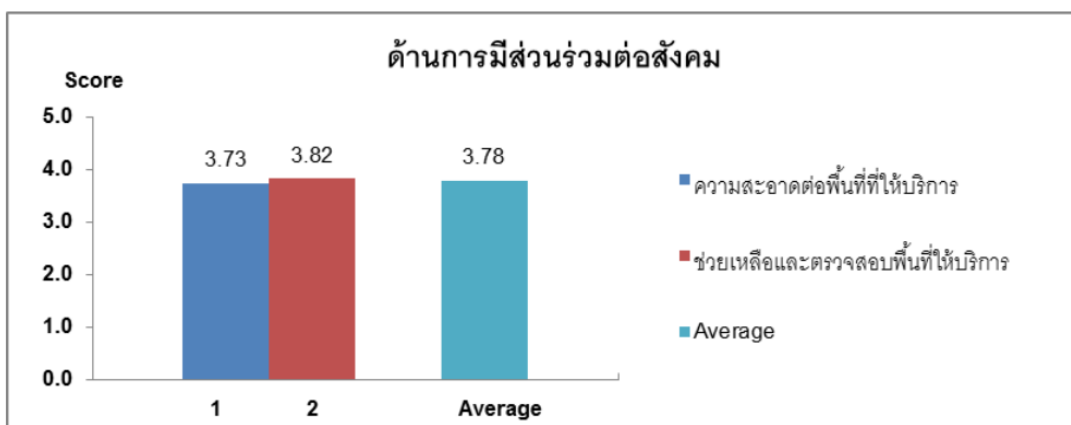


ภาพที่ 29 : ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัย

(ภาพโดยผู้วิจัย)

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามประเมินภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างโดยผู้ใช้บริการได้เรียบเรียงข้อมูลได้ดังต่อไปนี้

ผลการประเมินที่ต่ำที่สุดในด้านความปลอดภัยที่ได้จากแบบสอบถามนั้นคือการปฏิบัติตามกฎจราจร แต่ในส่วนอื่น ๆ ก็มีความใกล้เคียงกับพอสมควร ทำให้ทราบว่าด้านความปลอดภัยเป็นจุดด้อยของภาพลักษณ์ของอาชีพผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง ควรจัดอบรมกฎจราจรเพื่อให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีความรู้ความเข้าใจด้านวินัยการจราจรการขับขี่อย่างปลอดภัย ลักษณะการให้บริการที่ดีควรคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นอันดับแรก เนื่องจากผลสำรวจที่ได้มานั้น ล้วนแต่มีภาพลักษณ์ที่ไม่ดีในด้านความปลอดภัยเช่น ไม่เคารพกฎจราจร ไม่สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งมีส่วนสำคัญอย่างมาก กลุ่มผู้สูงอายุส่วนใหญ่จะหลีกเลี่ยงการใช้บริการ เพราะไม่มีความเชื่อมั่นหรือเชื่อใจในการให้บริการ ดังนั้นการปฏิบัติตามกฎจราจร จะส่งผลไปในทิศทางที่ดีต่อภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง



ภาพที่ 30 : ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านการมีส่วนร่วมต่อสังคม

(ภาพโดยผู้วิจัย)

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามประเมินภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างโดยผู้ใช้บริการได้เรียบเรียงข้อมูลได้ดังต่อไปนี้

ด้านการมีส่วนร่วมกับสังคม ควรทำความสะอาดในพื้นที่ให้บริการ เท่าที่ผลแบบสอบถามทั้ง 3 ด้านด้านนี้จะมีคามพึงพอใจอยู่ในระดับที่ดีกว่าด้านอื่นๆ ค่าชี้แนะ การปฐมพยาบาลผู้ได้รับอุบัติเหตุบนถนนเบื้องต้น การช่วยเหลือราชการด้านการดูแลป้องกันภัยเมือง สร้างการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคมก่อเกิดภาพลักษณ์ที่ดี เนื่องจากการดูแลพื้นที่ให้บริการสะอาด และมีจิตอาสาให้กับเหตุการณ์ที่ไม่คาดฝัน กลุ่มผู้ใช้บริการในยามวิกาลมีความสบายใจมากขึ้นเมื่อใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง รวมไปถึงกิจกรรมอื่นๆในเขตหรือพื้นที่ให้บริการ กลุ่มผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างจะมีความภาคภูมิใจเป็นพิเศษในการมีส่วนร่วมกับกิจกรรมนั้นๆและให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี

ตอนที่ 2 สร้างสรรค์ผลงานศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่ายจากข้อมูลที่วิเคราะห์แบบสอบถาม

การสร้างสรรค์ผลงานศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่ายเพื่อสะท้อนภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จากที่ได้วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้รวบรวมมาภาคเอกสารและผลวิเคราะห์จากแบบสอบถามประเมินภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างมีขั้นตอนดังนี้

1. สร้างสรรค์ผลงานภาพถ่ายสารคดี (Street Photography) สะท้อนภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง
2. สร้างสรรค์ผลงานศิลปะจัดวางเพื่อติดตั้งผลงานภาพถ่ายในการจัดนิทรรศการ
 - 2.1 สร้างสรรค์สื่อผสมภาพถ่ายสารคดีสะท้อนภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง

ผู้วิจัยเลือกใช้ภาพขาว-ดำ เพื่อต้องการให้สื่อความรู้สึกหรือเรื่องราวให้ได้มากที่สุด โดยที่ไม่มีสีอื่น ๆ มารบกวนความสนใจ โดยลักษณะผลงานภาพถ่ายนั้นจะจัดอยู่ในภาพถ่าย

สารคดี (Street Photography) คือ การถ่ายทอดการใช้ชีวิตประจำวันของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง ที่มีผลต่อภาพลักษณ์ของการประกอบอาชีพโดยแบบ (Subject) ไม่รู้ตัวว่ากำลังถูกบันทึกภาพ เพื่อต้องการเก็บอริยาบถที่เป็นธรรมชาติของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างหรือ “ความเป็นจริงที่เกิดขึ้น” ลักษณะของผลงานจะเป็นการถ่ายแบบการจับวินาทีที่สำคัญที่ต้องตัดสินใจถ่าย (Decisive Moment) ทำให้ภาพที่ได้มานั้นมีความไม่สมบูรณ์ แต่องค์ประกอบของภาพทั้งหมดยังสามารถเล่าเรื่องได้อยู่ โทนของภาพจะเป็น High-Key คือ เน้นส่วนสีดําของภาพทั้งหมด 60-70%

2.1.1 กลุ่มภาพถ่ายสารคดี (Street Photography) ด้านการให้บริการ



ชื่อภาพ : ผู้โดยสารเยาวชน

เทคนิค : Monochrome

S : 1/100, F4, 52mm, ISO : 200

Location : เสรีไทย 41

ภาพที่ 31: แสดงภาพผู้โดยสารเยาวชนและเทคนิคการถ่ายภาพ
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ชื่อภาพ : สวมใส่อุปกรณ์ที่ถูกต้อง

เทคนิค : Monochrome

S : 1/800, F4, 120mm, ISO : 200

Location : เสรีไทย 41

ภาพที่ 32: แสดงภาพการสวมใส่อุปกรณ์ที่ถูกต้องพร้อมเทคนิคการถ่ายภาพ
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ชื่อภาพ : ชับซี่ประมาท

เทคนิค : Monochrome

S : 1/800, F4, 120mm, ISO : 200

Location : เขตวัฒนา

ภาพที่ 33: แสดงภาพการชับซี่ประมาทและเทคนิคการถ่ายภาพ
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ชื่อภาพ : สภาวะหน้าวิน

เทคนิค : Monochrome

S : 1/4000, F2.8, 50mm, ISO : 250

Location : เขตวัฒนา

ภาพที่ 34: แสดงภาพสภาวะหน้าวินและเทคนิคการถ่ายภาพ

(ภาพโดยผู้วิจัย)



ชื่อภาพ : ท่ามกลางถนนใหญ่

เทคนิค : Monochrome

S : 1/2000, F2, 120mm, ISO : 200

Location : เขตวัฒนา

ภาพที่ 35: แสดงภาพท่ามกลางถนนใหญ่และเทคนิคการถ่ายภาพ
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ชื่อภาพ : รอให้บริการ

เทคนิค : Monochrome

S : 1/60, F3.2, 70mm, ISO : 200

Location : เสรีไทย 41

ภาพที่ 36: แสดงภาพรอให้บริการและเทคนิคการถ่ายภาพ
(ภาพโดยผู้วิจัย)



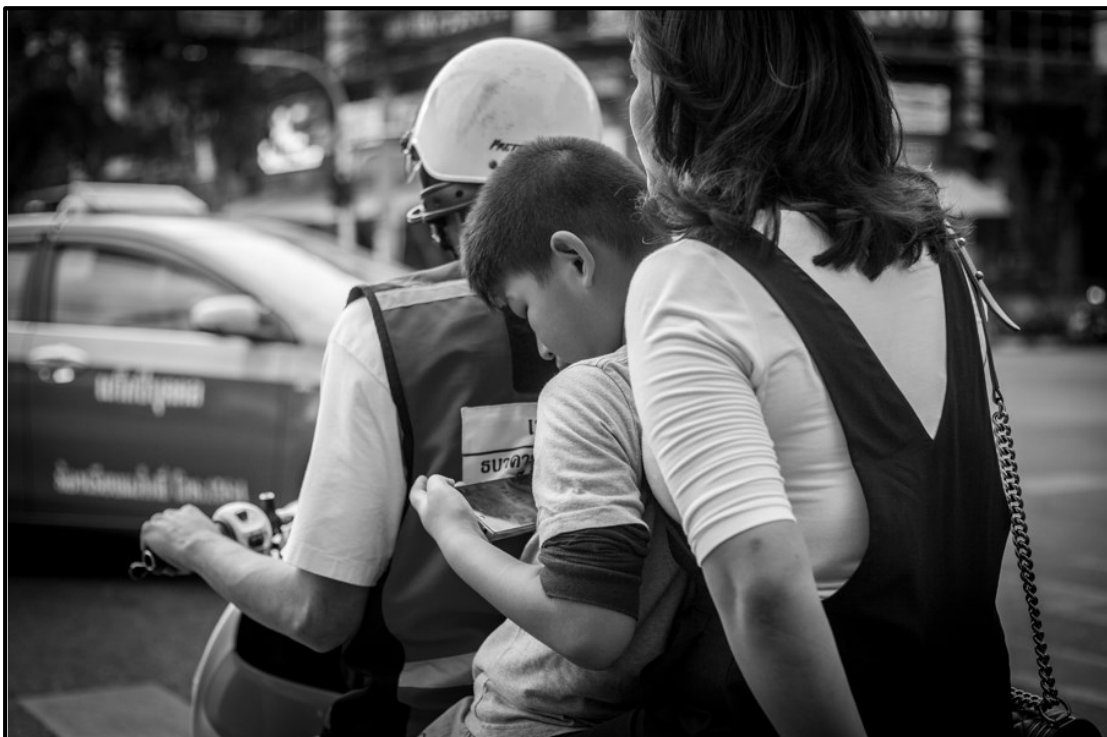
ชื่อภาพ : พร้อมให้บริการ

เทคนิค : Monochrome

S : 1/60, F3.2, 70mm, ISO : 200

Location : เสรีไทย 41

ภาพที่ 37: แสดงภาพพร้อมให้บริการและเทคนิคการถ่ายภาพ
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ชื่อภาพ : บริการซ้อนสาม

เทคนิค : Monochrome

S : 1/640, F2.8, 50mm, ISO : 200

Location : เขตวัฒนา

ภาพที่ 38: แสดงภาพบริการซ้อนสามและเทคนิคการถ่ายภาพ
(ภาพโดยผู้วิจัย)

2.1.2 กลุ่มภาพถ่ายสารคดี (Street Photography) ด้านความปลอดภัย



ชื่อภาพ : แข่งกับเวลา

เทคนิค : Monochrome

S : 1/1000, F2.8, 70mm, ISO : 200

Location : เสรีไทย 41

ภาพที่ 39: แสดงภาพแข่งกับเวลาและเทคนิคการถ่ายภาพ
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ชื่อภาพ : หยุดรอสัญญาณไฟ

เทคนิค : Monochrome

S : 1/320 , F4 , 50mm , ISO : 200

Location : วัฒนา - ปทุมวัน

ภาพที่ 40: แสดงภาพหยุดรอสัญญาณไฟและเทคนิคการถ่ายภาพ
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ชื่อภาพ : เบียด

เทคนิค : Monochrome

S : 1/1600 , F2.8 , 50mm , ISO : 200

Location : เขตวัฒนา

ภาพที่ 41: แสดงภาพเบียดและเทคนิคการถ่ายภาพ

(ภาพโดยผู้วิจัย)



ชื่อภาพ : ย้อนศร

เทคนิค : Monochrome

S : 1/400 , F2.8 , 50mm , ISO : 200

Location : เสรีไทย

ภาพที่ 42: แสดงภาพย้อนศรและเทคนิคการถ่ายภาพ
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ชื่อภาพ : เตรียมพร้อม

เทคนิค : Monochrome

S : 1/160 , F2.8 , 70mm , ISO : 200

Location : เสรีไทย 41

ภาพที่ 43: แสดงภาพเตรียมพร้อมและเทคนิคการถ่ายภาพ
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ชื่อภาพ : กั้นถนน

เทคนิค : Monochrome

S : 1/60 , F3.2 , 70mm , ISO : 200

Location : เสรีไทย 41

ภาพที่ 44: แสดงภาพกั้นถนนและเทคนิคการถ่ายภาพ
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ชื่อภาพ : ประมาทบนความเร่งด่วน

เทคนิค : Monochrome

S : 1/1000 , F2.8 , 50mm , ISO : 200

Location : เขตวัฒนา

ภาพที่ 45: แสดงภาพประมาทบนความเร่งด่วนและเทคนิคการถ่ายภาพ
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ชื่อภาพ : เล่นโทรศัพท์

เทคนิค : Monochrome

S : 1/2000 , F2.8 , 50mm , ISO : 200

Location : เขตวัฒนา

ภาพที่ 46: แสดงภาพเล่นโทรศัพท์และเทคนิคการถ่ายภาพ
(ภาพโดยผู้วิจัย)

2.1.3 กลุ่มภาพถ่ายสารคดี (Street Photography) ด้านการมีส่วนร่วมต่อสังคม



ชื่อภาพ : ขนของ
เทคนิค : Monochrome
S : 1/60 , F3.2 , 70 mm , ISO : 200
Location : เขตวัฒนา

ภาพที่ 47: แสดงภาพขนของและเทคนิคการถ่ายภาพ
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ชื่อภาพ : พักรอ

เทคนิค : Monochrome

S : 1/50 , F2.8 , 70mm , ISO : 200

Location : เสรีไทย 41

ภาพที่ 48: แสดงภาพพักรอและเทคนิคการถ่ายภาพ
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ชื่อภาพ : จดบันทึก

เทคนิค : Monochrome

S : 1/800 , F2.8 , 50mm , ISO : 200

Location : เขตวัฒนา

ภาพที่ 49: แสดงภาพจดบันทึกและเทคนิคการถ่ายภาพ
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ชื่อภาพ : พื้นที่ให้บริการ

เทคนิค : Monochrome

S : 1/640 , F2.8 , 50mm , ISO : 200

Location : เขตวัฒนา

ภาพที่ 50: แสดงภาพพื้นที่ให้บริการและเทคนิคการถ่ายภาพ
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ชื่อภาพ : ป้ายราคาชัดเจน

เทคนิค : Monochrome

S : 1/60 , F3.2 , 70mm , ISO : 200

Location : เสรีไทย 41

ภาพที่ 51: แสดงป้ายราคาชัดเจนและเทคนิคการถ่ายภาพ
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ชื่อภาพ : นอนร่อ

เทคนิค : Monochrome

S : 1/640 , F3.2 , 70mm , ISO : 200

Location : เขตวัฒนา

ภาพที่ 52: แสดงภาพนอนร่อและเทคนิคการถ่ายภาพ
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ชื่อภาพ : ติดตามข่าวสาร

เทคนิค : Monochrome

S : 1/320 , F2.8 , 70mm , ISO : 200

Location : เสรีไทย 41

ภาพที่ 53: แสดงภาพติดตามข่าวสารและเทคนิคการถ่ายภาพ

(ภาพโดยผู้วิจัย)

2.1.4 สื่อที่ใช้ในงานนิทรรศการ



ภาพที่ 54: โลโก้ที่จะใช้ในนิทรรศการ WINWIN มากกว่าให้บริการ (ภาพโดยผู้วิจัย)

ส่วนหนึ่งของทางหลวงแผ่นดินหมายเลขสาม

สุขุมวิท ตัดใหม่

ขยายเส้นทาง กว้าง ไกล ยาว สะดวกสบายกว่า

ทางหลวง

๓๑๘ หลากหลายมิติ

โยงเครื่องช่วยความร่วมมือระดับนานาชาติ

เอเชียบูรพา

สถาปัตยกรรมความสัมพันธ์

ผ่านถนนเส้นสำคัญของกรุงเทพมหานคร

สร้างอองเทอร์พอร์นิวร์

คัดสรร ดีมาก

→ Custom Font

→ Retail Font

Sukhumvit Tadmai™ สุขุมวิท ตัดใหม่™

“สุขุมวิท” ตัวพิมพ์ที่เรียบง่ายไม่จัดจ้านนิยมสำหรับการใช้งานออกแบบร่วมสมัย ถูกนำมาคัดออกตีพิมพ์น้ำหนักและรูปแบบที่รองรับการใช้งานที่หลากหลายยิ่งขึ้น ครอบคลุมจำนวนน้ำหนักที่มากกว่าเพื่อสร้างทางเลือก ในเวอร์ชันนี้ทุกตัวอักษรถูกเขียนขึ้นใหม่อย่างบรรจง ให้สอดคล้องกับการใช้งานและบริบทของปัจจุบัน “สุขุมวิท ตัดใหม่” คือแบบตัวอักษรชุดเดียวกับ “สุขุมวิท เทท” ที่เป็นตัวอักษรกันอย่างแพร่หลายในระบบปฏิบัติการที่เป็นที่นิยม

Name : Sukhumvit Tadmai™
 Weight : Air, Ultra Light, Thin, Light, Text, Medium, Semi Bold, Bold, Extra Bold, Heavy, Air Italic, Ultra Light Italic, Thin Italic, Light Italic, Text Italic, Medium Italic, Semi Bold Italic, Bold Italic, Extra Bold Italic, Heavy Italic

Release Date : September 2013
 Type Director : Anuthin Wongsunkakon
 Designer : Anuthin Wongsunkakon, Stawix Ruecha, Suppakit Chalermiarp
 Technician : Suppakit Chalermiarp

ภาพที่ 55: Font ที่ใช้ในการออกแบบสื่อที่ใช้ในงาน (ภาพโดยผู้วิจัย)

นิทรรศการภาพถ่าย...
วันวิน
มากกว่าให้บริการ

ศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่ายเพื่อสะท้อนภาพลักษณ์
 ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง

WINWIN
 วินวินมอเตอร์ไซด์

มหาวิทยาลัยศิลปากร

พิธีเปิดวันอังคารที่ 10 พ.ค. 59
 09.00 - 10.00 น.
 ณ สำนักงานเขตบึงกุ่ม
 จัดแสดงตั้งแต่ 10-17 พ.ค. 59

งานวิทยานิพนธ์ระดับมหาบัณฑิต
 สาขาศิลปะการออกแบบ ภาคพิเศษ
 คณะมัณฑนศิลป์ มหาวิทยาลัยศิลปากร



ภาพที่ 56: การ์ดเชิญเข้าร่วมพิธีเปิดนิทรรศการ
 (ภาพโดยผู้วิจัย)



ภาพที่ 57: โปสเตอร์แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมสำหรับงานนิทรรศการ (ภาพโดยผู้วิจัย)



นิทรรศการภาพถ่าย...
วินวิน
มากกว่าให้บริการ

ศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่ายเพื่อสะท้อนภาพลักษณ์
 ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง




**ปัญหาที่มีผลต่อภาพลักษณ์
 เราช่วยกันแก้ไขได้**

ปัญหาที่มีผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของผู้ให้บริการวินวิน
 โดยผู้บริการ วินวิน-สองล้อรับจ้างมีดังนี้ จากผู้ให้บริการของ
 ส่วนวินวินที่ขอ **ข้อเสนอที่ 07.00-09.00 น. ข้อเสนอที่ 14.30 -
 18.00 น.** โดยมีจำนวนของวินวินที่รับ 152 คน มีผลคะแนน
 คะแนนได้ 100 จุด คิดเป็นร้อยละ 63.4 ของวินวินทั้งหมด
 3 ด้าน ดังนี้

ด้านความปลอดภัย
 ด้านความปลอดภัย
 ด้านการให้บริการ

ด้านบริการวินวิน
 ด้านการให้บริการ วินวินวินวินวินวิน
 ด้านการให้บริการ วินวินวินวินวินวิน

ด้านวินวินวินวินวินวิน
 ด้านวินวินวินวินวินวิน วินวินวินวินวินวิน
 4.51 - 5.00 คะแนน ข้อเสนอที่ 07.00-09.00 น.
 3.51 - 4.50 คะแนน ข้อเสนอที่ 14.30-18.00 น.
 2.51 - 3.50 คะแนน ข้อเสนอที่ 07.00-09.00 น.
 1.51 - 2.50 คะแนน ข้อเสนอที่ 14.30-18.00 น.
 1.00 - 1.50 คะแนน ข้อเสนอที่ 07.00-09.00 น.

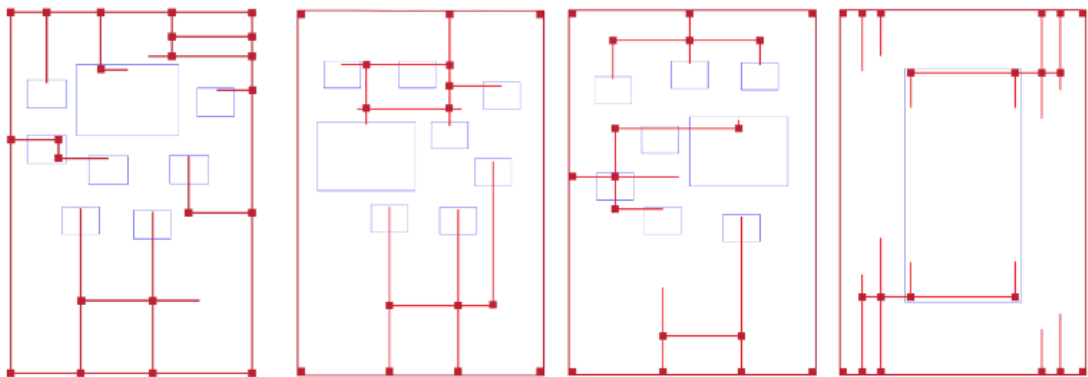
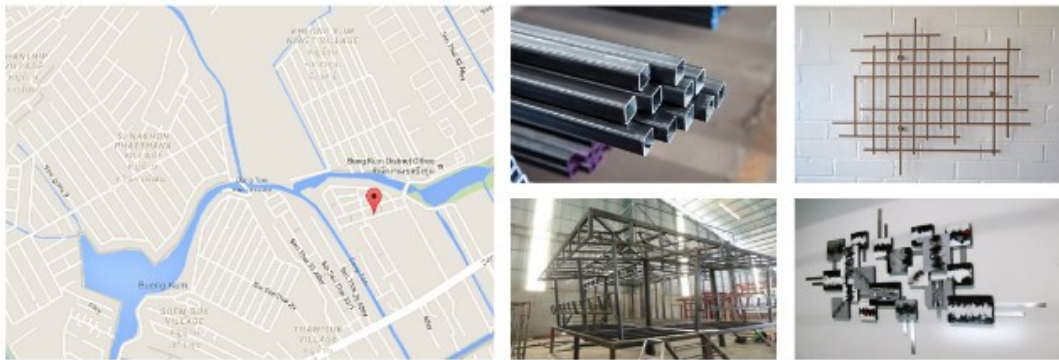




ภาพที่ 58: บอร์ดนิทรรศการหลักที่ให้ข้อมูลสะท้อนภาพลักษณ์ของผู้ใช้บริการ
 (ภาพโดยผู้วิจัย)

2.1.5 สร้างสรรค์ศิลปะจัดวางสำหรับติดตั้งผลงานภาพถ่าย

แนวคิดโครงเหล็กสำหรับติดตั้งผลงานสื่อผสมภาพถ่าย เกิดจากสถานที่ที่ต้องแสดงผลงานอยู่ในลักษณะกึ่งกลางแจ้ง ผู้วิจัยใช้ลักษณะของแผนที่จากมุมสูงที่มีแยกซอย, เส้นทางของถนน สร้างโครงเหล็กขนาด 180x120 cm ใช้เหล็กกล่อง 1.2 นิ้ว จำนวน 4 ชั้นประกอบกันเป็นทรงสี่เหลี่ยม ผลงานโครงเหล็กแต่ละชั้นจะมีเอกลักษณ์ไม่เหมือนกัน



ภาพที่ 59: แนวคิดและลักษณะแบบของโครงเหล็ก

(ภาพโดยผู้วิจัย)



ภาพที่ 60: การติดตั้งโครงเหล็ก
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ภาพที่ 61: การติดตั้งผลงาน 1
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ภาพที่ 62: การติดตั้งผลงาน 2
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ภาพที่ 63: การติดตั้งผลงาน 3
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ภาพที่ 64: การติดตั้งผลงาน 4
(ภาพโดยผู้วิจัย)



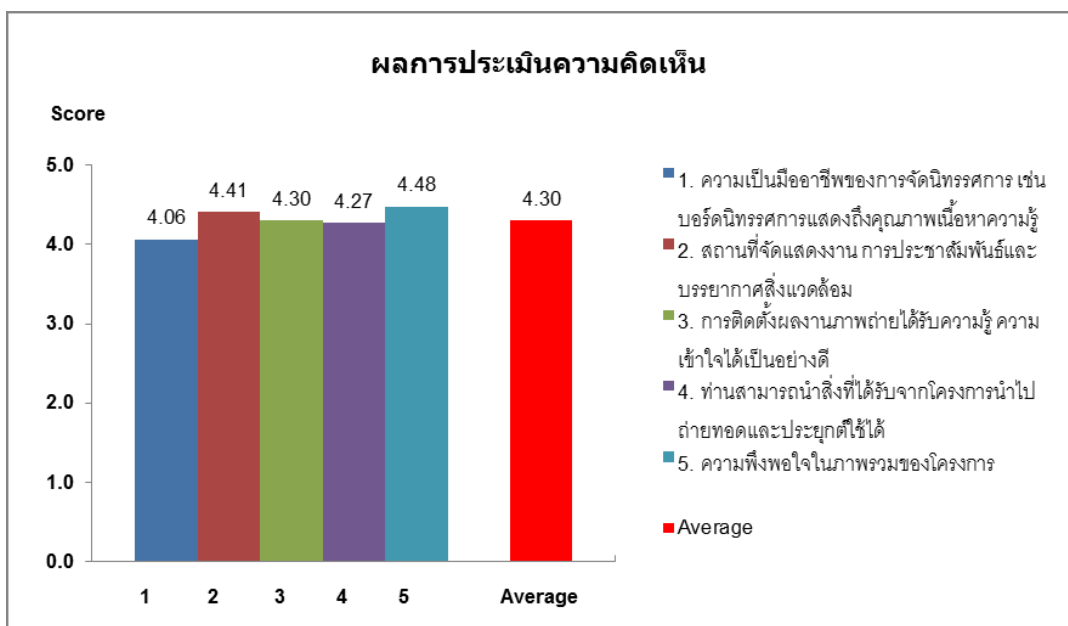
ภาพที่ 65: การติดตั้งผลงาน 3

(ภาพโดยผู้วิจัย)

ตอนที่ 3 วิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถามจากการประเมินการจัดนิทรรศการสื่อผสมภาพถ่าย

ผลการวิเคราะห์ความพึงพอใจในนิทรรศการสื่อผสมภาพถ่ายจากผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างที่เข้าร่วมชมงานจากผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการในพื้นที่เขตบึงกุ่ม และมีผู้ทรงเกียรติมาเป็นประธานในการเปิดนิทรรศการได้แก่

1. คุณมิตร เจริญวัลย์ ประธานสภาวัฒนธรรมเขตบึงกุ่ม
 2. นางสาวรจนา พิริยะอานนท์ ผู้อำนวยการเขตบึงกุ่ม
 3. ร.อ.ธนวัฒน์ เทสินทโชติ ผบ.ชบ.พท.ร.๑๒ พัน๑ รอ. หัวหน้าฝ่ายพัฒนาชุมชนเขตบึงกุ่ม
- สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูล กำหนดเกณฑ์การประเมินไว้ 5 ระดับโดยีความหมาย ดังนี้
- 4.51 - 5.00 หมายถึง พึงพอใจมากที่สุด
 - 3.51 - 4.50 หมายถึง พึงพอใจมาก
 - 2.51 - 3.00 หมายถึง พึงพอใจปานกลาง
 - 1.51 - 2.50 หมายถึง พึงพอใจน้อย
 - 1.00 - 1.50 หมายถึง พึงพอใจน้อยที่สุด



ภาพที่ 66: ผลการประเมินความคิดเห็น

ที่มา: พีรติ จิงประกอบ

ตารางที่ 2 ค่าเฉลี่ยประเด็นการประเมินความคิดเห็น

ประเด็นการประเมินความคิดเห็น	ค่าเฉลี่ยความคิดเห็น
1. ความเป็นมืออาชีพของการจัดนิทรรศการ เช่น บอร์ดนิทรรศการแสดงถึงคุณภาพเนื้อหาความรู้	4.06
2. สถานที่จัดแสดงงาน การประชาสัมพันธ์และบรรยากาศสิ่งแวดล้อม	4.41
3. การติดตั้งผลงานภาพถ่ายได้รับความรู้ ความเข้าใจได้เป็นอย่างดี	4.30
4. ท่านสามารถนำสิ่งที่ได้รับจากโครงการนำไปถ่ายทอดและประยุกต์ใช้ได้	4.27
5. ความพึงพอใจในภาพรวมของโครงการ	4.48
ภาพรวม	4.30

ตารางที่ 3 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	59	59
หญิง	41	41
รวม	100	100.0

ตารางที่ 4 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 20 ปี	2	2.0
21-30 ปี	14	14
31-40 ปี	32	32
41-50 ปี	43	43
51 ปีขึ้นไป	9	9
รวม	100	100.0

ตารางที่ 5 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้เข้าร่วมงานสัมมนา จำแนกตามวุฒิการศึกษา

วุฒิการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่ามัธยมปลาย	47	47
ปริญญาตรี	44	44
สูงกว่าปริญญาตรี	9	9
รวม	100	100.0

ตารางที่ 6 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้เข้าร่วมงานสัมมนา จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
พนักงานบริษัท	39	39
รับราชการ	17	17
อื่นๆ	44	44
รวม	100	100.0

ประมวลภาพพิธีเปิดงานนิทรรศการสื่อผสมภาพถ่ายและบรรยากาศการเข้าชมงาน



ภาพที่ 67: ภาพหมู่กับประธานและตัวแทนผู้ขับขีจักรยานยนต์รับจ้าง
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ภาพที่ 68: อธิบายวัตถุประสงค์การจัดนิทรรศการ 1
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ภาพที่ 69: อธิบายวัตถุประสงค์การจัดนิทรรศการ 2
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ภาพที่ 70: นำประธานชมผลงาน
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ภาพที่ 71: บรรยายภาคการชมงาน
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ภาพที่ 72: ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างร่วมกันทำแบบสอบถาม
(ภาพโดยผู้วิจัย)



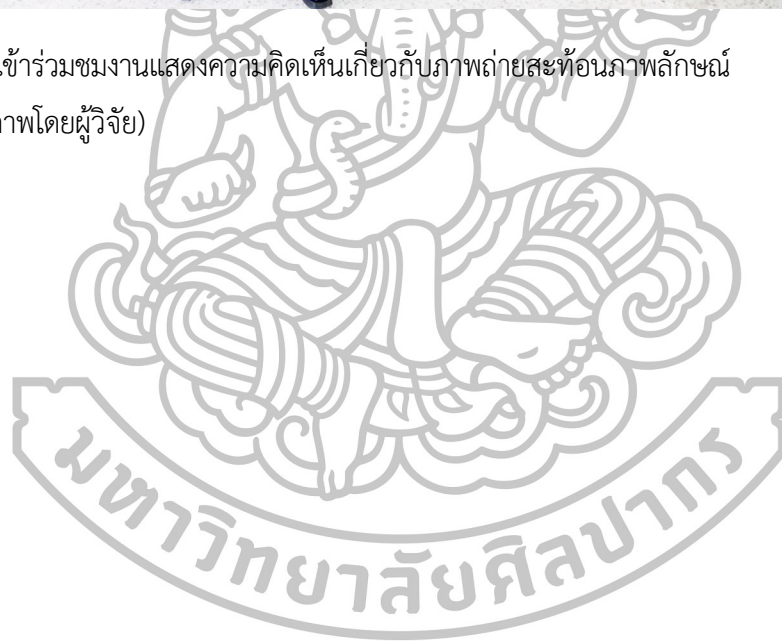
ภาพที่ 73: ผู้เข้าร่วมชมงานแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับภาพถ่ายสะท้อนภาพลักษณ์ (ภาพโดยผู้วิจัย)



ภาพที่ 74: ผู้เข้าร่วมชมงานแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับภาพถ่ายสะท้อนภาพลักษณ์ (ภาพโดยผู้วิจัย)



ภาพที่ 75: ผู้เข้าร่วมชมงานแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับภาพถ่ายสะท้อนภาพลักษณ์
(ภาพโดยผู้วิจัย)





ภาพที่ 76: ผลงานด้านการมีส่วนร่วมกับสังคม
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ภาพที่ 77: ผลงานด้านการให้บริการ
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ภาพที่ 78: ผลงานด้านความปลอดภัย
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ภาพที่ 79: ด้านหน้าผลงานศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่าย
(ภาพโดยผู้วิจัย)

ตอนที่ 4 การสร้างสรรค์ผลงานศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่าย

ชุดที่ 1 “อีกด้าน” แนวคิด : สะท้อนภาพลักษณ์อีกด้านของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง ที่นอกเหนือจากการประกอบอาชีพโดยใช้ชุดสี(เปลือก) เป็นส่วนผสมของผลงาน



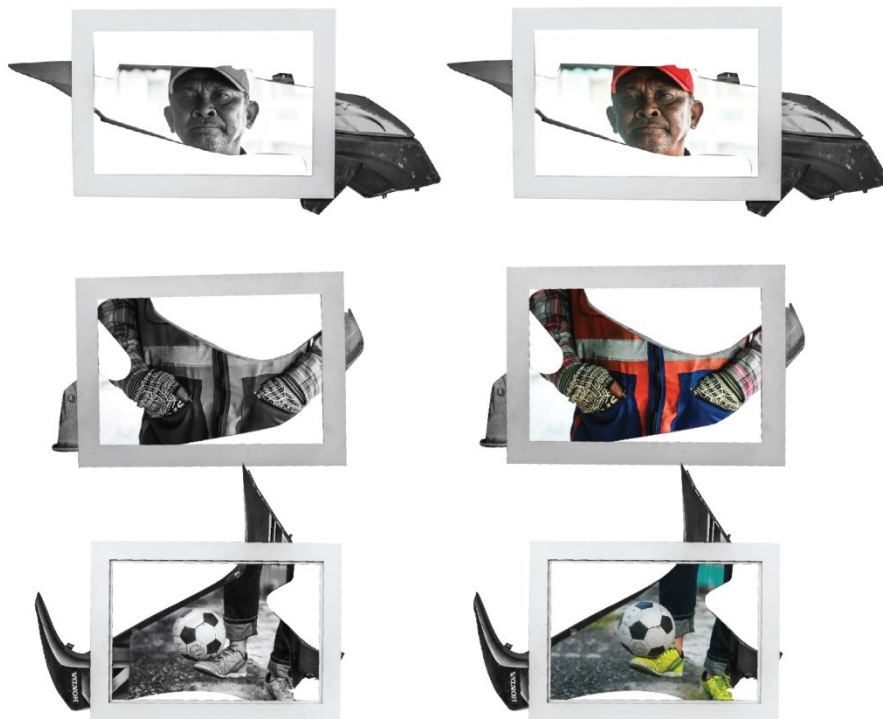
ภาพที่ 80: อีกด้าน

(ภาพโดยผู้วิจัย)

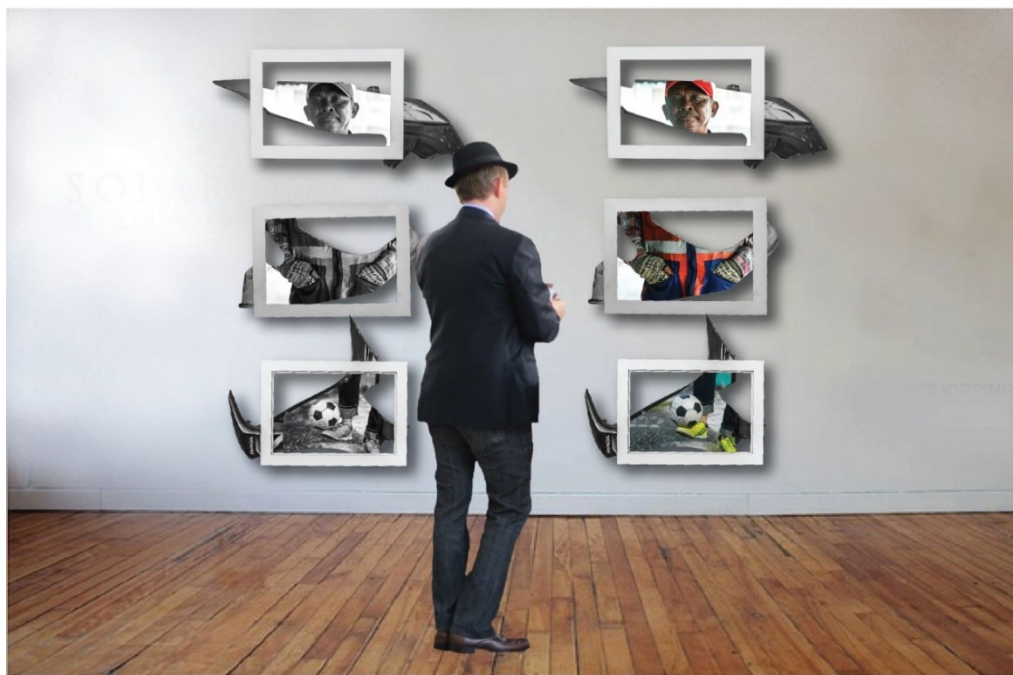


ภาพที่ 81: ภาพร่างแนวความคิด “อีกด้าน” 1

(ภาพโดยผู้วิจัย)



ภาพที่ 82: ภาพร่างแนวความคิด “อีกด้าน” 2
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ภาพที่ 83: ภาพร่างแนวความคิด “อีกด้าน” 3
(ภาพโดยผู้วิจัย)

ชุดที่ 2 “คำเตือน” แนวคิด : สะท้อนภาพลักษณะผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างในการให้บริการ โดยใช้ตัวอักษรมาช่วยอธิบายความหมายให้เข้าใจมากขึ้น



ภาพที่ 84: ภาพร่างแนวความคิด “คำเตือน” 1
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ภาพที่ 85: ภาพร่างแนวความคิด “คำเตือน” 2
(ภาพโดยผู้วิจัย)

ชุดที่ 3 “สีทหรอ” แนวคิด : สะท้อนภาพลักษณะผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง ที่ต้อง
ทำนุบำรุง ดูแลรักษา เครื่องมืออุปกรณ์หาเลี้ยงชีพ เพื่อให้พร้อมใช้งานและปลอดภัยที่สุด



ภาพที่ 86: ภาพร่างแนวความคิด “สีทหรอ” 1

(ภาพโดยผู้วิจัย)



สีทหรอ 1



สีทหรอ 2



สีทหรอ 3



สีทหรอ 4



สีทหรอ 5



สีทหรอ 6



ภาพที่ 87: ภาพร่างแนวความคิด “สีทหรอ” 2

(ภาพโดยผู้วิจัย)

ชุดที่ 4 “อุปสรรค” แนวคิด : สะท้อนภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง ที่มีอุปสรรค
การแข่งขันสูง โดยใช้ส่วนประกอบในการเคลื่อนไหวการให้บริการ มามีส่วนร่วมกับผลงาน



ภาพที่ 88: ภาพร่างแนวความคิด “อุปสรรค” 1
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ภาพที่ 89: ภาพร่างแนวความคิด “อุปสรรค” 2
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ภาพที่ 90: ภาพร่างแนวความคิด “อุปสรรค” 3
(ภาพโดยผู้วิจัย)



บทที่ 5

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสะท้อนภาพลักษณะผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อศึกษาแนวทางการส่งเสริมความรู้ ความเข้าใจ ในการปฏิบัติหน้าที่การให้บริการที่มีภาพลักษณ์ที่ดี เพื่อให้มีประสิทธิภาพของการสะท้อนภาพลักษณ์ที่สร้างสรรค์ผลงานสื่อผสมภาพถ่าย โดยการเก็บข้อมูลจากผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ที่แตกต่างกันทางบริบทการให้บริการในช่วงเวลาเร่งด่วนของวันทำการได้แก่ 1.เขตปทุมวัน-วัฒนา 2.เขตบึงกุ่ม ดยการใช้เครื่องมือดังนี้ 1.แบบสังเกตพฤติกรรมการให้บริการ 2.แบบสอบถามประเมินภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างจำนวน 153 คนจากแบบสอบถามทั้งหมด 100 ชุด คิดเป็นร้อยละ 65.4 การประเมินแบ่งออกเป็น 3 ด้านได้แก่ 1. ด้านการให้บริการ 2.ด้านความปลอดภัย 3.ด้านการมีส่วนร่วมต่อสังคม สิ่งที่มีผลในด้านลบหรือมีคะแนนความพึงพอใจในภาพลักษณ์ของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างจากผู้ให้บริการต่ำที่สุด คือ จำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการและการปฏิบัติตามกฎจราจร ผลในด้านบวกหรือมีคะแนนความพึงพอใจมากที่สุดคือ ด้านการมีส่วนร่วมต่อสังคม ซึ่งคะแนนอยู่ในเกณฑ์ 3.78 หมายถึงพึงพอใจมาก

ในการวิจัยครั้งนี้ใช้เครื่องมือในการประเมินผลงานการสร้างสรรค์สื่อผสมภาพถ่ายจากการจัดนิทรรศการสื่อผสมภาพถ่ายเพื่อสะท้อนภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง โดยจัดขึ้น ณ สำนักงานเขตบึงกุ่มเพื่อให้ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างได้รับรู้และเข้าใจผลการประเมินภาพลักษณ์จากผู้ให้บริการว่ามีแนวโน้มความคิดเห็นต่อภาพลักษณ์ผู้ให้บริการ ลักษณะของนิทรรศการจะให้ผู้ชมมีส่วนร่วมในการประเมินผลความพึงพอใจผลงานภาพถ่ายซึ่งมีระดับความพึงพอใจดังนี้ สีแดง=1 สีส้ม=2 สีเขียว=3 และประเมินความพึงพอใจการจัดนิทรรศการสื่อผสมภาพถ่ายเพื่อสะท้อนภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างจากผู้ให้บริการในพื้นที่เขตบึงกุ่มจำนวน 100 คน



สรุปผลการศึกษา

1. ด้านการให้บริการ จำนวนการให้บริการของอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างที่มีให้บริการไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ให้บริการซึ่งปัญหาที่เกิดขึ้นมาจากความไม่เข้าใจของผู้ใช้บริการถึงพื้นที่การรับผิดชอบของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง ที่ไม่สามารถให้บริการนอกเหนือเขตพื้นที่ที่วินตนเองให้บริการ

2. ด้านความปลอดภัย การปฏิบัติตามกฎจราจรที่เป็นเหมือนกระจกสะท้อนถึงพฤติกรรมความเชื่อมั่นและไว้วางใจจากผู้ใช้บริการ ซึ่งมีผลต่อภาพลักษณ์ที่ดีในอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง
3. ด้านการมีส่วนร่วมต่อสังคม การดูแลสอดส่องพื้นที่ที่ให้บริการ ความสะอาดต่อพื้นที่ การมีจิตอาสาป้องกันภัยสังคม ทำให้เกิดประโยชน์ต่อพื้นที่สังคมรอบข้าง
4. การจัดนิทรรศการสื่อผสมภาพถ่ายมีประโยชน์ต่อผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างทำให้รับรู้ถึงวิธีการแก้ปัญหาให้กับภาพลักษณ์ที่มีผลต่อการประกอบอาชีพ
5. ผลการประเมินคะแนนผลงานภาพถ่ายสารคดี (Street Photography)

ผลประเมินผลงานภาพถ่ายด้านการให้บริการ



ตารางที่ 7 ผลประเมินผลงานภาพถ่ายด้านการให้บริการ

รูปภาพ	1 คะแนน	2 คะแนน	3 คะแนน	รวม คะแนน
	-	-	4	12
	-	2	-	4

ตารางที่ 7 ผลประเมินผลงานภาพถ่ายด้านการให้บริการ (ต่อ)

รูปภาพ	1 คะแนน	2 คะแนน	3 คะแนน	รวม คะแนน
	-	7	2	20
	3	2	-	7
	-	-	36	108
	-	-	6	18


ตารางที่ 7 ผลประเมินผลงานภาพถ่ายด้านการให้บริการ (ต่อ)

รูปภาพ	1 คะแนน	2 คะแนน	3 คะแนน	รวม คะแนน
	19	2	-	23
	-	-	24	72





ที่มา : พีรติ จีงประกอบ

ผลประเมินผลงานภาพถ่ายด้านความปลอดภัย



ตารางที่ 8: ผลประเมินผลงานภาพถ่ายด้านความปลอดภัย

รูปภาพ	1 คะแนน	2 คะแนน	3 คะแนน	รวม คะแนน
	7	-	4	19

ตารางที่ 8: ผลประเมินผลงานภาพถ่ายด้านความปลอดภัย (ต่อ)

รูปภาพ	1 คะแนน	2 คะแนน	3 คะแนน	รวม คะแนน
	-	2	30	124
	-	2	-	4
	3	2	-	7
	-	-	19	57





ตารางที่ 8: ผลประเมินผลงานภาพถ่ายด้านความปลอดภัย (ต่อ)

รูปภาพ	1 คะแนน	2 คะแนน	3 คะแนน	รวม คะแนน
	-	-	6	18
	-	2	-	4
	24	-	1	27

ที่มา : พีรติ จีงประกอบ

ผลประเมินผลงานภาพถ่ายด้านการมีส่วนร่วมต่อสังคม

ตารางที่ 9: ผลประเมินผลงานภาพถ่ายด้านการมีส่วนร่วมต่อสังคม

รูปภาพ	1 คะแนน	2 คะแนน	3 คะแนน	รวม คะแนน
	-	4	-	8
	-	-	-	0
	-	2	6	24
	-	2	4	16

ตารางที่ 9: ผลประเมินผลงานภาพถ่ายด้านการมีส่วนร่วมต่อสังคม (ต่อ)

รูปภาพ	1 คะแนน	2 คะแนน	3 คะแนน	รวม คะแนน
	-	2	29	91
	-	5	-	10
	2	-	-	2
	-	24	1	45

ทีม : พีรติ จีงประกอบ

6. นำผลการประเมินมาสร้างสรรค์ผลงานในรูปแบบอื่นๆ

ผลงาน Digital Art โดยใช้เทคนิค Double exposure หรือเป็นการซ้อนภาพให้เกิดเป็นภาพที่มีมิติใหม่ขึ้นมาโดยใช้แนวคิดผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างตัวอย่างที่ดี มีจิตใต้สำนึกการคิดคำนึงถึงการให้บริการทั้ง 3 ด้านคือ การให้บริการที่ดี ความปลอดภัย และการมีส่วนร่วมต่อสังคมสะท้อนออกมาจากตัวตน โดยโทนสีภาพจะเป็นสีเอกรงค์ (Monochrome) ที่อิงมาจากสีส้มที่เป็นสีเอกลักษณ์ของเสื้อวินผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง



ชื่อภาพ : เดินทางปลอดภัยไปกับพี่วิน

เทคนิค : Digital Art

ขนาดภาพ : 20x24 in

ภาพที่ 91: การให้บริการที่ดี

(ภาพโดยผู้วิจัย)



ชื่อภาพ : เคารพกฎจราจร

เทคนิค : Digital Art

ขนาดภาพ : 20x24 in

ภาพที่ 92: ด้านความปลอดภัย

(ภาพโดยผู้วิจัย)



ชื่อภาพ : พื้นฐานที่ดีมีความเป็นระเบียบและสะอาด

เทคนิค : Digital Art

ขนาด : 20x24 in

ภาพที่ 93: การมีส่วนร่วมกับสังคม

(ภาพโดยผู้วิจัย)

7. ผลงานสร้างสรรค์ศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่าย

ศิลปะจัดวางในรูปแบบอินสตอลเลชัน (Installation) คือ งานศิลปะที่สามารถสร้างในพื้นที่เฉพาะเจาะจง (Site-Specific Installation) หรือเป็นพื้นที่แห่งไหนก็ได้ พื้นที่ดังกล่าวจะต้องถูกสร้างหรือแปรสภาพให้เป็นส่วนหนึ่งของงานซึ่งมีความหมายแตกต่างไปจากเดิม โดยผู้วิจัยนำอุปกรณ์ชิ้นส่วนของรถจักรยานยนต์มาจัดวางในพื้นที่เพียงเพื่อความสวยงามหรือความเหมาะสม โดยใช้เทคนิค ภาพถ่าย มาสร้างสรรค์ผลงานให้เป็นงานศิลปะตามความคิด อารมณ์ความรู้สึกที่หมายถึง ผู้ขับขี่กับรถจักรยานยนต์รับจ้างแล้วมีส่วนร่วมประกอบที่สัมพันธ์กัน คือ รถจักรยานยนต์นั้นมีส่วนประกอบที่ต้องสมบูรณ์เพื่อให้ใช้งานได้เต็มประสิทธิภาพ ตัวผู้ขับขี่ที่มีส่วนประกอบทางสังคมหรืออีกด้านของชีวิต ก็มีความสีกหรือไม่แพ้กัน โดยใช้การสร้างสรรค์กับพื้นที่อาทิเช่น บนผนัง เพดาน พื้น มุมใดมุมหนึ่งในอาคาร ผู้ชมสามารถเข้าไปมีส่วนร่วมกับผลงานเพื่อสัมผัสกับความคิดของผู้วิจัยหรืออาจจะกลายเป็นส่วนหนึ่งของงานได้ด้วยเช่นกัน



ภาพที่ 94: ศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่าย 1
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ภาพที่ 95: ศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่าย 2
(ภาพโดยผู้วิจัย)



ภาพที่ 96: ศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่าย 3
(ภาพโดยผู้วิจัย)

อภิปรายผลการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้พบว่า องค์ประกอบของภาพ วิธีการนำเสนอผลงาน และเทคนิคการสร้างสรรค์ผลงานภาพถ่ายสารคดี(Street Photography) นี้ได้รับความพึงพอใจในระดับปานกลาง ขนาดของผลงานที่มีผลต่อการเข้าชม เมื่อมีปริมาณผู้ชมมากขึ้น ระยะห่างกับขนาดภาพนั้นมีผลต่อการสื่อสารภาพถ่าย ลักษณะภาพขาว-ดำ ที่นำมาใช้ในผลงานครั้งนี้ไม่ได้ทำให้การเข้าใจต่อการชมภาพถ่ายลดน้อยลงไป ลักษณะการติดตั้งผลงานศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่ายถูกแบ่งออกเป็นกลุ่มตามเนื้อหาอย่างชัดเจน กลุ่มเป้าหมายสามารถเข้าใจผลงานตามวัตถุประสงค์ที่ต้องการสื่อสาร

ผลที่ได้จากการศึกษา

สามารถนำผลงานภาพถ่ายมาปรับเปลี่ยนออกแบบร่วมกับป้ายจราจร หรือใส่ตัวอักษรในงานออกแบบเลขนศิลป์ เพื่อให้ความเข้าใจต่อผู้เกี่ยวข้องกับการบริการจักรยานยนต์รับจ้าง โดยผู้วิจัยนำผลการศึกษามาเป็นแนวทางการส่งเสริมภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างสำหรับผู้สนใจที่ต้องการสนับสนุนการรณรงค์การใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้อง ซึ่งจะทำให้ภาพความเข้าใจต่อกฎจราจรที่ถูกต้องให้ชัดเจนยิ่งขึ้น

ปัญหาในการศึกษา

ในการประเมินผลงานและความพึงพอใจ กลุ่มตัวอย่างและกลุ่มเป้าหมายที่ให้ความร่วมมือมีน้อยและเข้าถึงได้ยากเนื่องจากเกิดความล้าชวยและไม่มั่นใจเนื่องจากการประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง

ข้อเสนอแนะ

การวิจัยพัฒนาผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างในประเทศไทยมีน้อย แต่ประชากรที่ใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมีเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก จึงเห็นว่าควรมีการพัฒนาเกี่ยวกับสื่อมีเดีย สื่อออนไลน์ที่สามารถรองรับผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างตามพื้นที่ต่างๆ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างและผู้ให้บริการในสังคมได้

รายการอ้างอิง

- กิริติ บันดาลสินและคณะ, (2559). การรับรู้ภาพลักษณ์และความต้องการด้านกิจกรรมความ
รับผิดชอบต่อสังคมของลูกค้าธนาคารออมสิน ระดับบัณฑิตศึกษา. คณะวิทยาการ
จัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร. วารสารวิชาการ Veridian E-Journal. ปี 9, ฉบับที่1
(มกราคม-เมษายน).
- เกรียงไกร จริยะปัญญา, วีระชัย คอนจอ, ปัญญา ทองนิล. เทคโนโลยีสื่อประสมสอนการถ่ายภาพ
เบื้องต้น กรณีศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี ระดับบัณฑิตศึกษา คณะเทคโนโลยี
สารสนเทศ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี. วารสารวิชาการ Veridian E-Journal ปี7,
ฉบับที่2 (พฤษภาคม-สิงหาคม).
- ฉัตรปารี อยู่เย็น, ไพบุลย์ สียาววงศ์. (2555). การพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพ
มอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร. วารสารวิชาการและวิจัย มทร.พระนคร,
ฉบับพิเศษ การประชุมวิชาการมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล ครั้งที่5.
- ชลิดา ทรงประสิทธิ์. (2557). ศิลปะการถ่ายภาพบุคคล. (สมุทรปราการ : บริษัท พงษ์วารินการพิมพ์
จำกัด).
- ธนภัทร รุ่งธนาภิรมย์. (2557). ทฤษฎีความงาม. (กรุงเทพมหานคร : บริษัท ซีเอ็ดดูเคชั่น จำกัด).
- นิตยสาร SHUTTER PHOTOGRAPHY. เทคนิคการถ่ายภาพแบบสมบูรณ์. (กรุงเทพมหานคร : ศูนย์
การพิมพ์พลซัน).
- นิพนธ์ พัวพงศกร. (2537). ทำไมจึงเกิดมอเตอร์ไซค์รับจ้างในกรุงเทพฯ. [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อ
12 พ.ค. 2558. เข้าถึงที่ [http://www.tdri.of.th/library/quarterly/white-pp/
wb.htm](http://www.tdri.of.th/library/quarterly/white-pp/wb.htm) .
- นสพ.บิสซิเนสไทย. (2546). งานวิจัยเรื่องรถจักรยานยนต์ : วิธีคิด และพฤติกรรมของคนต่างวิถี
[ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อ 18 พ.ค.2558. เข้าถึงที่ [http://www.worldlease.co.th/
news-2548001.html](http://www.worldlease.co.th/news-2548001.html) .
- พรรณิกา สืบสุข, อัจฉริยา พงษ์นุ่มกุล, (2556). ปัจจัยทำนายพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพเพื่อป้องกัน
โรคปอดจากสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบอาชีพขับมอเตอร์ไซค์รับจ้าง. ปริญญามหาบัณฑิต,
คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล.
- มานิช กงกะนันท์. (2538). ศิลปะการออกแบบ. (กรุงเทพมหานคร : ไทยวัฒนาพานิช).
- สุภาณี กอสุวรรณศิริ, สุมิตร ชันตยาภรณ์. (2531). จากอดีตจนปัจจุบันการถ่ายภาพ. (กรุงเทพ :
บริษัทสารมวลชนจำกัด).

อำนาจพร บุญจรรย์ส. (2556). **BLACK&WHITE PHOTOGRAPHY**. (สมุทรปราการ : บริษัท พงษ์วริน
การพิมพ์จำกัด).

Al Francis D. librero. **Implementing an Online Photography Course at the UP Open
University : Converging ICTs to Enhance student learning Outcame and
Achievements [Abstact]**. AAOU Journal, 5 September 2010).

Vaughan] T (2014). **Multimedia Making it Work**. 6 ed. New York : McGraw-Hill.







แบบประเมินเพื่อรวบรวมข้อมูลสำหรับวิทยานิพนธ์
เรื่อง ศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่ายเพื่อสะท้อนภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง
สาขาศิลปะการออกแบบ คณะมัณฑนศิลป์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

- คำชี้แจง**
๑. แบบประเมินนี้มี ๒ หน้า วัตถุประสงค์เพื่อประเมินความคิดเห็นเกี่ยวกับภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างและข้อเสนอแนะในการให้บริการที่ดีขึ้น
 ๒. โปรดกาเครื่องหมาย ✓ ในข้อที่ตรงกับข้อมูลและความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

ตอนที่ ๑ ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับผู้ตอบแบบประเมิน

๑. เพศ ชาย หญิง
๒. อายุ ต่ำกว่า ๒๐ ปี ๒๑ - ๓๐ ปี ๓๑ - ๔๐ ปี ๔๑ - ๕๐ ปี ๕๑ ปีขึ้นไป
๓. วุฒิการศึกษา ต่ำกว่ามัธยมปลาย ปริญญาตรี สูงกว่าปริญญาตรี
๔. อาชีพ พนักงานบริษัท รับราชการ อื่นๆ (ระบุ)

ตอนที่ ๒ ความคิดเห็นต่อภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการ

ประเด็นการประเมิน	ความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
➤ ด้านการให้บริการ					
๑. จำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการ					
๒. ระยะเวลาการเดินทางจากต้นทางถึงจุดหมาย (เส้นทางที่ใช้บริการเป็นประจำ)					
๓. มารยาทในการให้บริการ					
๔. ค่าโดยสารที่ชัดเจน					
๕. ความพร้อมของผู้ขับขี่ (มีสติสัมปชัญญะครบถ้วน)					
➤ ด้านความปลอดภัย					
๑. อุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัย					
๒. ความพร้อมของรถจักรยานยนต์					
๓. การปฏิบัติตามกฎจราจร					

ประเด็นการประเมิน	ความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
➤ ด้านการมีส่วนร่วมต่อสังคม					
๑. ความสะอาดต่อพื้นที่ให้บริการ					
๒. ช่วยเหลือและตรวจสอบพื้นที่ให้บริการ					

ข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....

.....

.....

*****ขอขอบคุณที่ร่วมตอบแบบประเมิน*****





ภาคผนวก ข
หนังสือเชิญ



สาขาวิชา ศิลปการออกแบบ
หลักสูตร ศิลปมหาบัณฑิต (ภาคพิเศษ)

คณะมัณฑนศิลป์
มหาวิทยาลัยศิลปากร (วังท่าพระ)

18 เมษายน 2559

เรื่อง ขอเชิญร่วมพิธีเปิดนิทรรศการสำหรับวิทยานิพนธ์

เรียน ผู้อำนวยการเขตบึงกุ่ม

กระผมนายพีรติ จึงประกอบ นักศึกษาหลักสูตรศิลปมหาบัณฑิต สาขาวิชาศิลปการออกแบบ คณะมัณฑนศิลป์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ชั้นปีที่ 2 ดำเนินการศึกษาถึงขั้นตอนการทำวิทยานิพนธ์ ซึ่งได้จัดทำผลงานเกี่ยวกับการส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีในพื้นที่เขตบึงกุ่มในหัวข้อ " ศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่ายเพื่อสะท้อนภาพลักษณ์ผู้ขับขี้อักรยานยนต์รับจ้าง : กรณีศึกษา พื้นที่ผู้ขับขี้อักรยานยนต์รับจ้างเขตบึงกุ่ม " โดยจะขออนุเคราะห์ใช้สถานที่ติดตั้งผลงาน ณ โถงชั้น 1 สำนักงานเขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร ระหว่างวันที่ 10 – 13 พฤษภาคม 2559

ในการนี้ กระผมจึงขอเรียนเชิญ นางสาวรจนา พิริยะอนานท์ ผู้อำนวยการเขตบึงกุ่ม ให้เกียรติเข้าร่วมพิธีเปิดงานนิทรรศการภายใต้ผลงานศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่ายภายใต้แนวคิด "WINWIN มากกว่าให้บริการ" ในวันอังคารที่ 10 พฤษภาคม 2559 เวลา 09.00 น. ทั้งนี้ ได้แนบเอกสารการวิจัยในหัวข้อดังกล่าวมาพร้อมนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา และขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ


(นายพีรติ จึงประกอบ)
ผู้วิจัย


(ผศ.ดร.วัฒนพันธ์ ครูทะเสน)
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์



สาขาวิชา ศิลปการออกแบบ
หลักสูตร ศิลปมหาบัณฑิต (ภาคพิเศษ)

คณะมัณฑนศิลป์
มหาวิทยาลัยศิลปากร (วังท่าพระ)

18 เมษายน 2559

เรื่อง ขอเชิญร่วมพิธีเปิดนิทรรศการสำหรับวิทยานิพนธ์

เรียน ร.อ.ธนวัฒน์ เทสินทโชติ ผบ.ชบ.พท.ร.12 พัน1 รอ.


กระผม นายพีรติ จิ่งประกอบ นักศึกษาหลักสูตรศิลปมหาบัณฑิต สาขาวิชาศิลปการออกแบบ คณะมัณฑนศิลป์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ชั้นปีที่ 2 ดำเนินการศึกษาถึงขั้นตอนการทำวิทยานิพนธ์ ซึ่งได้จัดทำผลงานเกี่ยวกับการส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีในพื้นที่เขตบึงกุ่ม ในหัวข้อ " **ศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่ายเพื่อสะท้อนภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง : กรณีศึกษา พื้นที่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างเขตบึงกุ่ม** " โดยจะขออนุเคราะห์ให้สถานที่ติดตั้งผลงาน ณ โถงชั้น 1 สำนักงานเขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร ระหว่างวันที่ 10 – 13 พฤษภาคม 2559

ในการนี้ กระผมจึงขอเรียนเชิญ ร.อ.ธนวัฒน์ เทสินทโชติ ผบ.ชบ.พท.ร.12 พัน1 รอ. ให้เกียรติร่วมพิธีเปิดงานนิทรรศการภายใต้ผลงานศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่ายภายใต้แนวคิด " **WINWIN มากกว่าให้บริการ** " ในวันอังคารที่ 10 พฤษภาคม 2559 เวลา 09.00 น. ทั้งนี้ ได้แนบเอกสารกรวิจัยในหัวข้อดังกล่าวมาพร้อมนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา และขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ


(นายพีรติ จิ่งประกอบ)
ผู้วิจัย


(ผศ.ดร.วิวัฒน์ พันธุ์ คุรุทะเลน)
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์



สาขาวิชา ศิลปการออกแบบ
หลักสูตร ศิลปมหาบัณฑิต (ภาคพิเศษ)

คณะมัณฑนศิลป์
มหาวิทยาลัยศิลปากร (วังท่าพระ)

18 มีนาคม 2559

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เป็นประธานเปิดนิทรรศการสำหรับวิทยานิพนธ์

เรียน คุณแมน เจริญวัลย์ สมาชิกสภากรุงเทพมหานคร เขตบึงกุ่ม


กระผมนายพีรติ จิงประกอบ นักศึกษาหลักสูตรศิลปมหาบัณฑิต สาขาวิชาศิลปการออกแบบ คณะมัณฑนศิลป์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ชั้นปีที่ 2 ดำเนินการศึกษาถึงขั้นตอนการทำวิทยานิพนธ์ ซึ่งได้จัดทำผลงานเกี่ยวกับการส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีในพื้นที่เขตบึงกุ่มในหัวข้อ " ศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่ายเพื่อสะท้อนภาพลักษณ์ผู้ขับขีจักรยานยนต์รับจ้าง : กรณีศึกษา พื้นที่ผู้ขับขีจักรยานยนต์รับจ้างเขตบึงกุ่ม " โดยจะขออนุเคราะห์ให้ใช้สถานที่ติดตั้งผลงาน ณ โถงชั้น 1 สำนักงานเขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร ระหว่างวันที่ 9 – 13 พฤษภาคม 2559

ในการนี้ กระผมจึงขอเรียนเชิญ คุณแมน เจริญวัลย์ สมาชิกสภากรุงเทพมหานคร เขตบึงกุ่ม ให้เกียรติเป็นประธานเปิดงานนิทรรศการภายใต้ผลงานศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่ายภายใต้แนวคิด " WINWIN มากกว่าให้บริการ " ในวันจันทร์ที่ 9 พฤษภาคม 2559 เวลา 09.00 น. ทั้งนี้ได้แนบเอกสารการวิจัยในหัวข้อดังกล่าวมาพร้อมนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา และขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ


(นายพีรติ จิงประกอบ)
ผู้วิจัย


(ผศ.ดร.วิวัฒน์ พันธุ์ คุรุทะเลน)
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์



ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ-สกุล	นายพีรติ จิ่งประกอบ
ที่อยู่	48/343 ม.4 เสรีไทย41 แขวงคลองกุ่ม เขตบึงกุ่ม กทม. 10240
ประวัติการศึกษา	
พ.ศ. 2556	สำเร็จการศึกษาปริญญาศิลปศาสตรบัณฑิต สาขาการออกแบบนิเทศศิลป์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม
พ.ศ. 2557	ศึกษาระดับศิลปมหาบัณฑิต สาขาวิชาศิลปะการออกแบบ คณะมัณฑนศิลป์ มหาวิทยาลัยศิลปากร
ประวัติการทำงาน	
พ.ศ. 2555	พนักงานนิตยสาร CROW MAGAZINE ตำแหน่ง ช่างภาพ
พ.ศ. 2556-ปัจจุบัน	บุคลากรมหาวิทยาลัยกรุงเทพ ตำแหน่ง อาจารย์สายสนับสนุน ฝ่ายสื่อสารองค์กร

