

เรื่อง

ความมั่นคงของมนุษย์

กลุ่มที่ 3

การเพิ่มความมั่นคงทางเศรษฐกิจ

เศรษฐกิจนอกระบบ ผู้มีอิทธิพล และความมั่นคงของมนุษย์

(*The Underground Economy, Mafia and Human Security*)

โดย

สังคิต พิริยะรังสรรค์

คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ร่วมจัดโดย

มูลนิธิชัยพัฒนา

กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน

สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข

และ

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย

สารบัญ

หน้า

คำนำ	1
เศรษฐกิจหอกรอบกับผู้มีอิทธิพล	1
มอเตอร์ไซค์รับจ้าง	5
รถตู้โดยสารประจำทาง.....	7
ขนาดของเงินนอกระบบในธุรกิจรถตู้	11
การค้าบุหรี่ปлом.....	14
เครือข่ายและเส้นทางการค้าบุหรี่ปлом	18
บทสรุป	22
เอกสารอ้างอิง	25

สารบัญตารางและแผนที่

หน้า

ตารางที่ 1 รายได้ของสถานีตำรวจนครบาลในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลปี พ.ศ. 2545.....	13
ตารางที่ 2 ภาษีและค่าธรรมเนียมที่โรงพยาบาลสูบส่งให้แก่รัฐปี พ.ศ. 2545.....	14
ตารางที่ 3 เปรียบเทียบต้นทุนและกำไรต่อหัวของบุหรี่กรองทิพย์ของโรงพยาบาลสูบกับบุหรี่ปлом	16
ตารางที่ 4 ปริมาณและมูลค่าการค้าบุหรี่ของโรงพยาบาลสูบ พ.ศ. 2538 – 2546.....	17
แผนที่แสดงเส้นทางการค้าบุหรี่ปломจากต่างประเทศเข้าสู่ประเทศไทย	19
แผนที่แสดงเส้นทางการค้าบุหรี่ปломในประเทศไทย	20

เศรษฐกิจนอกระบบ ผู้มีอิทธิพล และความมั่นคงของมนุษย์

สังคิต พิริยะรังสรรค์

“คนมั่งมี คนชั้นกลาง คนยากจน ก็อาจแร้นแค้น
ความไม่เที่ยงแท้แห่งการดำรงชีวิตนี้ มีใช่จะมีแต่ใน
หมู่ราชภรที่ยากจนเท่านั้น คนชั้นกลางก็ได คนมั่งมีก็ได
ยอมจะต้องประสบความไม่เที่ยงแท้ด้วยกันทุกปุ่กนาม”

ปรีดี พนมยงค์

คำนำ

จุดมุ่งหมายของเอกสารฉบับนี้เพื่อแสดงให้เห็นว่าความมั่นคงหรือความไม่มั่นคงของมนุษย์ (คนไทย) ในปัจจุบันนี้ มีความสัมพันธ์ทึ้โดยทางตรงและโดยทางอ้อมกับเศรษฐกิจนอกระบบ และกับผู้มีอิทธิพลอย่างแนบแน่น

สำหรับผู้เขียนแล้ว ความมั่นคงของมนุษย์ไม่เพียงแต่สิทธิ เสรีภาพ ความเสมอภาคและความมีศักดิ์ศรีของความเป็นมนุษย์จะเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุด แต่ความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจหรือความมั่นคงในการประกอบอาชีพของมนุษย์ในฐานะปัจเจกบุคคลก็มีความสำคัญอย่างยิ่งยวดเช่นเดียวกัน

ในเอกสารฉบับนี้ ผู้เขียนจะใช้ชื่อรากิจสามประเภทคือมอเตอร์ไซค์รับจ้าง รถตู้โดยสารประจำทาง และการค้าบุหรี่ปลอมมาแสดงให้เห็นว่ามีสายใยที่มองไม่เห็นอยู่เป็นจำนวนมาก ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคมและการเมืองที่พันธนาการผูกันทึ้ประกอบอาชีพเหล่านี้ไว้อย่างหนึ่งแน่น ซึ่งเป็นการคุกคามความมั่นคงในการดำรงชีวิตของพวกราชช曜อย่างสำคัญ

เศรษฐกิจนอกระบบกับผู้มีอิทธิพล

เศรษฐกิจนอกระบบ หรือ เศรษฐกิจใต้ดิน (Underground Economy) หรือเศรษฐกิจผิดกฎหมาย (Illegal Economy) หรือเศรษฐกิจสีดำ (Black Economy) หรือเศรษฐกิจสีเทา (Gray Economy) หมายถึง กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ไม่ได้ถูกบันทึกไว้ในบัญชีรายได้ประชาชาติ เป็นกิจกรรมที่ไม่มีการเสียภาษี และกฎหมายไม่ให้การรับรอง กิจกรรมต่างๆ ประกอบด้วย 1) ธุรกิจนอกกฎหมาย เช่น หวยใต้ดิน บ่อน

* รศ. ดร. สังคิต พิริยะรังสรรค์ เป็นอาจารย์คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การพนัน พนันฟุตบอล จับยี่กี การค้ายาเสพติด การปล่อยเงินกู้นอกระบบและเพศพาณิชย์ 2) การคอร์ปชั่นทั้งในภาครัฐและภาคเอกชน เช่น การคอร์ปชั่นเชิงนโยบาย การอุกฤษฎิ์หมายเพื่อเอื้อประโยชน์ให้แก่ธุรกิจของนักการเมือง เงินได้ตีจากโครงการจัดซื้อจัดจ้างที่นักธุรกิจจ่ายให้กับนักการเมืองและข้าราชการและส่วนประเทกต่างๆ ที่สำรวจเรียกเก็บจากพ่อค้าและนักธุรกิจ เป็นต้น 3) การหลีกเลี่ยงภาษีของนักธุรกิจเอกชนและธุรกิจบางประเภท และ 4) ธุรกิจนอกระบบ เช่น มอเตอร์ไซค์รับจ้าง รถตู้โดยสารผิดกฎหมาย สุราพื้นบ้าน ธนาคารหมู่บ้าน กลุ่มอมทรัพย์ต่างๆ รวมถึงแม่ค้าห้าบเร่แผลอยธุรกิจเหล่านี้บางครั้งจัดเป็นธุรกิjnอกระบบประเทกหนึ่งด้วย แต่เป็นธุรกิจในภาคที่ไม่เป็นทางการ

ธุรกิจนอกระบบมีผลผลกระทบด้านลบต่อสังคมไม่เท่าเทียมกัน บางประเทกมีผลเสียต่อสังคมมาก บางประเทกไม่คร่อมผลเสียต่อสังคม หากจะเจาะจงธุรกิจนอกระบบที่มีผลเสียต่อสังคมก็จะอยู่ในประเทกที่ 1 – 3 คือ ธุรกิจนอกกฎหมาย การคอร์ปชั่นและการหลีกเลี่ยงภาษี ในทางตรงกันข้าม ธุรกิจนอกระบบที่เป็นผลดีต่อสังคม ได้แก่ มอเตอร์ไซค์รับจ้าง รถตู้โดยสาร ธนาคารหมู่บ้าน กลุ่มอมทรัพย์และ แม่ค้าห้าบเร่แผลอย

เศรษฐกิจนอกระบบอาจจำแนกออกเป็นประเทกต่างๆ ตามบทบาทและหน้าที่ในสังคม คือเป็นเศรษฐกิจนอกระบบที่ดี เช่น การค้ายาเสพติด การคอร์ปชั่น ฯลฯ เศรษฐกิจนอกระบบสีเทา เช่น ธุรกิจอาบอบนวด ห่วยได้ดิน ฯลฯ และเศรษฐกิจนอกระบบที่ช้า เช่น มอเตอร์ไซค์รับจ้าง รถตู้โดยสาร ฯลฯ อย่างไรก็ตามมุ่งมาจากคนต่างอาชีพ ต่างชั้นและต่างสถานภาพทางสังคมเศรษฐกิจก็อาจทำให้ “สี” ของเศรษฐกิจนอกระบบทแตกต่างกันได้ เช่นเดียวกัน ตัวอย่างเช่น สุราพื้นบ้านที่ชาวบ้านผลิตขึ้นเพื่อขาย แต่ไม่ได้รับการยอมรับจากทางราชการ เพราะถือว่าเป็น “สุราเถื่อน” แต่ชาวบ้านทั้งผู้ผลิตและผู้บริโภคไม่ได้รู้สึกว่าสุราพื้นบ้านเป็นเรื่องเลวร้ายอะไร ชาวบ้านที่เป็นผู้ผลิตของสุราพื้นบ้านว่าเป็นเรื่องดีที่ทำให้มีรายได้เพิ่ม ตัวชาวบ้านที่เป็นผู้บริโภคพบว่าคุณภาพสุราพื้นบ้านดีและราคาถูกช่วยให้พวกเขาระยะดี ซึ่งตรงกันข้ามกับราชการที่ถือว่าสุราพื้นบ้านเป็นสิ่งผิดกฎหมาย ในขณะที่รัฐบาลถือว่า สุราพื้นบ้านเป็น “เศรษฐกิจสีดี” แต่ชาวบ้านกลับมองเรื่องเดียวกันนี้ว่าเป็น “เศรษฐกิจสีขาว”

เศรษฐกิจนอกระบบเป็นเรื่องที่คนส่วนใหญ่เข้าไปเกี่ยวข้องอย่างกว้างขวาง ตัวอย่างเช่น ห่วยได้ คิดว่ามีคนทั่วประเทกเข้าไปเกี่ยวข้องถึง 23.7 ล้านคน หรือกรณีธนาคารหมู่บ้านที่ชาวบ้านในชนบทหากันจัดตั้งเป็นสถาบันการเงินของตัวเองโดยไม่มีกฎหมายรับรองในหลายสิบจังหวัด และหากรัฐบาลจะออกกฎหมายรับรองชาวบ้านก็อาจไม่ยอมรับ เช่นเดียวกับธุรกิจมอเตอร์ไซค์รับจ้าง และรถตู้โดยสารที่มีคนใช้บริการวันละล้านคนทั่วประเทก

ขนาดของเศรษฐกิจนอกระบบของไทยระหว่างปี พ.ศ. 2536 – 2538 ถูกประมาณการเป็นครัวเรือนโดยผู้สูงอายุ พงษ์เพชร ลังศิต พิริยะรังสรรค์ และนวลน้อย ตรีรัตน์ (2543) จากการศึกษากรรม 6 ประเทก คือ ยาเสพติดผ่านประเทกไทย การค้าอาวุธสงคราม น้ำมันเตือน ค่าบริการโสเกนี ค่าบริการนายหน้าค้าแรงงานพม่าเข้าไทย การค้าหญิงไทยไปต่างประเทก และการพนัน มีมูลค่าเพิ่ม (value added) ระหว่าง 286,000 – 457,000 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8 – 13 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GNP)

ในปี พ.ศ. 2544 สังคิต พิริยะรังสรรค์ และคณะได้ประมาณขนาดเศรษฐกิจจากการพนันชี้ง ประกอบด้วยรายได้ดิน พนันฟุตบอล ป่อนการพนัน ห่วยหุ้น ห่วยออมสิน ห่วยรายวัน (จับยี่กี) และห่วย ร.ก.ส. ว่าอยู่ในรา 353,000 – 415,000 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 7 – 8 ของ GNP หากรวม กิจกรรมเศรษฐกิจได้ดินทุกประเภทในประเทศไทย มูลค่าต่ำสุดจะไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 ของ GNP

Friedrich Schreider and Dominik Enste (2002) “ได้ศึกษาขนาดของเศรษฐกิจในระบบมี 84 ประเทศระหว่างปี พ.ศ. 2531 – 2543 เข้าพบว่าในประเทศกำลังพัฒนาเศรษฐกิจในระบบมี สัดส่วนประมาณร้อยละ 35 – 44 ของ GDP กล่าวคือ เศรษฐกิจในระบบของในจีเรียอยู่ที่ร้อยละ 77 ไทยร้อยละ 70 อิยิปต์ร้อยละ 69 และโบลิเวียร้อยละ 67 ชิลีร้อยละ 19 ช่องกรร้อยละ 14 สิงคโปร์ ร้อยละ 14 และแอฟริกาใต้ร้อยละ 11 ประเทศในกลุ่มสมาชิกองค์กรความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการ พัฒนาหรือ OECD ระบุว่าเศรษฐกิจในระบบมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 14 – 16 ของ GDP โดยกรีซ มีร้อยละ 30 อิตาลีร้อยละ 27 สหราชอาณาจักรและออสเตรเลียร้อย 10 เท่ากัน และสวีเดนร้อยละ 9 ส่วนในกลุ่มประเทศที่ระบบเศรษฐกิจอยู่ในระยะเปลี่ยนผ่าน พบว่า เศรษฐกิจในระบบมีสัดส่วน ประมาณร้อยละ 21 – 30 ของ GDP โดยจอร์เจียมีร้อยละ 64 รัสเซียร้อยละ 44 อุซเบกستانร้อยละ 39 บัลกาเรียร้อยละ 34 และโอลัวเกียร์ร้อยละ 11

เศรษฐกิจในระบบมีความสัมพันธ์กับผู้มีอิทธิพลในสังคมไทยอย่างไร? และใครคือผู้มีอิทธิพลที่ แท้จริงในสังคมไทย? ปี พ.ศ. 2546 รัฐบาลได้ประกาศนโยบายปรับปรุงผู้มีอิทธิพล กลุ่มนักคิดที่รัฐบาลประกาศว่าเป็นผู้มีอิทธิพล 15 อาชีพ ได้แก่ 1. อ้วนประมูล 2. รับผลประโยชน์ เช่น แก้งคุมวิน มอเตอร์ไซค์ 3. คุมบ่อน 4. ค้าห่วยได้ดิน 5. ต้มตุ๋นก่อท่องเที่ยว 6. คุมตู้เกมส์ไฟฟ้า 7. เรียกค่าคุ้ม ครองจากร้านค้า 8. คุมสถานบริการ 9. แก้ไขทางหนี้ 10. แก้ไขค้าบริการทางเพศและเด็ก 11. ชุมมีอปีน 12. แก้ไขลักษณะของหนี้ภาคร 13. ขบวนการลักลอบนำคนออกนอกประเทศ หรือช่วยคนเข้าประเทศ อย่างผิดกฎหมาย 14. ทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสภาพแวดล้อม 15. บุกรุกที่สาธารณะ

ขอบเขตและกลุ่มอาชีพที่รัฐบาลกำหนดว่าใครคือผู้มีอิทธิพลในสังคมไทย ทำให้เกิดความ สับ สันขึ้นอย่างน้อยที่สุดสองประการคือ ประการแรก “ไม่ได้มีการจำแนกระหว่างผู้มีอิทธิพลขนาดใหญ่ ขนาดกลางและขนาดเล็กออกจากกัน” ตัวอย่างเช่น พวาก้วประมูลอาจจะเป็นพ่อค้ารายใหญ่หรือเป็นผู้มี อิทธิพลรายใหญ่ ส่วนคนคุมตู้เกมส์ไฟฟ้าอาจเป็นเพียงผู้มีอิทธิพลขนาดเล็กๆ เท่านั้น คำถ้ามีคือ ทำไม่ รัฐบาลจึงไปสนใจคุมตู้เกมส์ไฟฟ้าแทนที่จะเป็นเจ้าของตู้เกมส์ไฟฟ้า ซึ่งเป็นผู้มีอิทธิพลมากกว่า ประการที่สอง 15 กลุ่มอาชีพที่มีอิทธิพลของรัฐบาลทำให้ภาพของผู้มีอิทธิพลสับสน เพราะเป็นการ ปนเประห่วง ผู้มีอิทธิพลกับเครื่องข่ายหรือเครื่องช่วยทำงานของผู้มีอิทธิพล พวาก้วประมูลอาจเป็นผู้มีอิทธิพล แต่พวก แก้ไขมีอปีนรับจ้างและคนคุมตู้เกมส์ไฟฟ้าเป็นเพียงเครื่องข่ายหรือเครื่องช่วยทำงานของผู้มีอิทธิพลมากกว่า

ผู้มีอิทธิพลไม่ได้อยู่โดยเดียว แต่เป็นกลุ่มคนที่มีเครือข่ายและทำงานเป็นเครือข่าย ผู้มีอิทธิพล สามารถใช้บุคลิกความสามารถของตนหรือสถานะของตัวเองได้เกินกว่าที่กฎหมายให้อำนาจไว้ บางคน เป็นเพียงกำนัน แต่กลับมีอำนาจครอบคลุมทั้งสำนักงานหรือจังหวัด อำนาจของเขามีมากกว่า ส.ส. ส.ว.

ส.จ. ส.ท. ทุกคนในจังหวัด กลุ่มผู้มีอิทธิพลมีหลายระดับที่แตกต่างกัน กลุ่มที่มีอิทธิพลมากที่สุดหรือผู้อิทธิพลที่มีอิทธิพลในบรรดาผู้มีอิทธิพลด้วยกัน เราเรียกว่า “เจ้าพ่อ”

ผู้มีอิทธิพลอาจจำแนกออกเป็นสองกลุ่มใหญ่คือ ผู้มีอิทธิพลที่เป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือผู้มี อิทธิพลที่อยู่ในระบบกับผู้มีอิทธิพลที่ไม่ใช่เจ้าหน้าที่ของรัฐหรือผู้มีอิทธิพลที่อยู่นอกระบบ ผู้มีอิทธิพลที่อยู่ในระบบการเมืองและราชการได้แก่ กลุ่มนักการเมือง (เช่น ส.ส. ส.ว. นายก อบจ. นายกเทศมนตรี กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน) ตำรวจและข้าราชการ ส่วนผู้มีอิทธิพลที่ไม่อยู่ในระบบการเมืองและราชการ เช่น เจ้ามือ hairy ได้ดิน เจ้าของบ่อน หัวหน้าคุมวินรถตู้โดยสาร ฯลฯ เปรียบเทียบอำนาจและอิทธิพลของผู้มีอิทธิพลสองกลุ่มนี้แล้ว ผู้มีอิทธิพลในระบบจะมีอำนาจและอิทธิพลเหนือกว่าผู้มีอิทธิพลนอกระบบมาก

ในบรรดากลุ่มผู้มีอิทธิพลนอกเหนือจากกลุ่มนักการเมืองแล้ว ในกลุ่มข้าราชการด้วยกัน ตำรวจ อาจถือเป็นกลุ่มที่มีอิทธิพลได้ เพราะ ประการแรก พ่อค้า นักธุรกิจที่ทำธุรกิจถูกกฎหมายจากจะต้องเสียภาษีอย่างถูกต้องให้แก่รัฐบาลแล้ว ก็ยังต้องเสียภาษีผิดกฎหมายให้แก่ตำรวจเพื่อซื้อความสะดวกในการทำธุรกิจด้วย มีคำกล่าวของนักธุรกิจทั่วไปว่า “ไม่จ่ายส่วยให้กับตำรวจก็ทำธุรกิจต่อไปไม่ได้” สำหรับสังคมไทยในปัจจุบันแล้วอาจไม่เป็นการเกินเลยที่จะกล่าวว่า ในการทำธุรกิจได้ๆ แทนทุกประเภทไม่ว่าจะถูกกฎหมายหรือไม่ถูกกฎหมายก็ตาม ผู้ประกอบการจะต้องจ่ายภาษีบันเดินให้แก่รัฐและจ่ายภาษีได้ดินให้แก่ตำรวจ และโดยทั่วไปภาษีที่จ่ายให้แก่ตำรวจนั้นสูงกว่าภาษีที่พ่อค้า นักธุรกิจจ่ายให้แก่รัฐบาลเสียอีก จะนั่นคือกล่าวที่ว่ารัฐไทยในขณะนี้เป็น “รัฐตำรวจ” หรือ “รัฐซ่อนรัฐ” จึงเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป ประการที่สอง ผู้มีอิทธิพลนอกระบบบริหารส่วนใหญ่มักอยู่ภายใต้การอุปถัมภ์ดูแลของตำรวจตัวย่างเช่น หัวหน้าคุมวินมอเตอร์ไซค์ หัวหน้าคุมวินรถตู้ ผู้คุมบ่อนและผู้ค้าหวยได้ดินต่างประกอบอาชีพของตนได้เป็นปกติรายเท่าที่ยังส่งส่วยเป็นรายเดือนให้แก่ตำรวจทั้งสิ้น

เศรษฐกิจอุตสาหกรรมกับผู้มีอิทธิพลมีความสัมพันธ์กันตามขนาดของผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจที่เกิดขึ้น ในธุรกิจหลากหลาย (เช่น การค้ายาเสพติด หายได้ดินและบ่อนการพนัน) และกิจกรรมการคอร์ปชั่นในโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่จะเกี่ยวข้องกับผู้มีอิทธิพลรายใหญ่เสมอไป ส่วนธุรกิจอุตสาหกรรม เช่น วินมอเตอร์ไซค์ และวินรถตู้โดยสาร ก็เกี่ยวข้องกับกลุ่มผู้มีอิทธิพลเช่นเดียว กัน เพียงแต่ขนาดของผู้มีอิทธิพลในธุรกิจอุตสาหกรรมจะเล็กกว่าผู้มีอิทธิพลในธุรกิจหลากหลาย แม้กระทั้งบรรดาแม่ค้าที่ขายอาหารตามตระอุกซอกซอยก็ยังเกี่ยวพันกับผู้มีอิทธิพลในระบบเช่นเดียวกัน คือเจ้าหน้าที่เทศกิจที่จะมาเดินเก็บ “ส่วยรายวัน” จากบรรดาแม่ค้าเหล่านี้

ขบวนการและเครือข่ายของกลุ่มผู้มีอิทธิพลที่ไปหาผลประโยชน์จากธุรกิจหลากหลาย (เช่น การค้ายาเสพติด และการคอร์ปชั่นในโครงการขนาดใหญ่) จะมีความสัมพันธ์ข้องมากกับกลุ่มผู้มีอิทธิพลที่ไปหาผลประโยชน์จากธุรกิจอุตสาหกรรม (เช่น มอเตอร์ไซค์รับจ้างและรถตู้โดยสาร) เพราะผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นต้องอาศัยกลุ่มบุคคลจำนวนมากที่มีอำนาจทางการเมือง อำนาจในระบบราชการหลายหน่วยงานและผู้มีอำนาจทางด้านเศรษฐกิจมากกว่า

มอเตอร์ไซค์รับจ้าง

การขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจในสมัยรัฐบาล พล.อ.เปรม ติณสูลานนท์ โดยการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่จำนวนมาก เช่น โครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก โครงการตัดถนนสายต่างๆ เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ชั้นในกรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล รวมทั้งระหว่างเขตหัวเมืองใหญ่และจังหวัดใกล้เคียง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวทำให้ตัวเมืองขยายตัวจึงเกิดหมู่บ้านจัดสรรต่างๆ จำนวนมาก ทำให้การให้บริการขององค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือ ขสมก. เข้าไม่ถึงหรือให้บริการไม่เพียงพอ เป็นช่องทางให้เกิดรถจักรยานยนต์รับจ้างซึ่งเป็นการคมนาคมทางเลือกของประชาชนโดยทั่วไป ซึ่งสะดวกและคล่องตัวกว่า ยิ่งกว่านั้นราคาก็ไม่แพงเกินไป จนกระทั่งการคมนาคมประเภทนี้กลายเป็นที่นิยมของคนในเมืองอย่างกว้างขวาง โดยเฉพาะในช่วงโภงเร่งด่วนซึ่งมีรถติดขัดมาก มอเตอร์ไซค์รับจ้างเริ่มต้นในกรุงเทพมหานคร ในราวปี พ.ศ. 2526 และขยายตัวออกไปเรื่อยๆ ตามตราชอกซอย จนกระทั่งเกิดการครอบครองตราชอกซอยต่างๆ ทั่วทั้งกรุงเทพมหานคร ปรากฏการณ์นี้เกิดขึ้นทั่วไปทั่วในภูมิภาค ตามตัวจักรยานยนต์และยานพาหนะต่างๆ ทั่วประเทศด้วย

จากการศึกษาพบว่าคนขับมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่มาจากการอาชีพเกษตรในชนบท อดีตคุณงานก่อสร้าง กลุ่มคนจนในเมือง พนักงานและลูกจ้างที่ต้องเดินทางเรียน นักศึกษาที่ทำงานทำไม่ได้ คนเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มคนจนหรือกลุ่มคนที่มีรายได้น้อยในเมือง บางส่วนจะเดินทางกลับไปเยี่ยมครอบครัวในชนบทเป็นระยะๆ คนเหล่านี้เข้าสู่ธุรกิจด้วยการไปซื้อมอเตอร์ไซค์เก่า โดยการผ่อนส่งค่าเช่าเป็นรายวันและรายเดือนและมาสมัครข้าอยู่ในวินมอเตอร์ไซค์ จากการสัมภาษณ์พบว่า มอเตอร์ไซค์ใหม่ราคาต่ำสุดอยู่ที่ 30,000 บาท พวกราคาจะวงเงินดาวน์ไว 4,000 บาท และผ่อนชำระเป็นรายเดือนระหว่าง 2,700 – 3,100 บาทต่อเดือน โดยมีระยะเวลาผ่อน 2 – 3 ปี ดอกเบี้ยประมาณ 20,000 บาท ตั้งนั้นรถใหม่คันหนึ่งจึงมีราคาราว 50,000 บาทต่อคัน ส่วนรถเก่าจะต้องซื้อตัวจักรยานสุดโดยสนนราคากลางระหว่าง 10,000 – 20,000 บาทต่อคัน

มอเตอร์ไซค์รับจ้างแต่ละคันจะต้องเสียค่าเสื้อวินเมื่อแรกเข้าระหว่าง 10,000 – 100,000 บาท ราคากลางๆ แต่ก็ต่างกันไปตามพื้นที่ หากพื้นที่ที่มีประชาชนหนาแน่น ราคากลางๆ ที่เรียกว่า “เสื้อกี๊ก” จะสูงขึ้นตามไปด้วย ตัวอย่างเช่น ในพื้นที่แวดล้อมห้าวิทยาลัยรามคำแหง ประตูน้ำและสุขุมวิท ราคากลางๆ จะค่อนข้างแพงเป็นพิเศษ จากการสำรวจบาราคากลางๆ สำหรับผู้ที่เริ่มต้นอาชีพนี้ในช่วงจักรยานทั่วไป 67 ราคายังต่ำสุด 10,000 บาท ชวยสันติความ ตัวละ 12,000 บาท ช่วยจักรยานทั่วไป 45 ตัวละ 15,000 บาท ช่วยเสื้อให้สูง ตัวละ 50,000 บาท ช่วยท่องหล่อ ตัวละ 70,000 – 140,000 บาท ย่านประตูน้ำ ตัวละ 100,000 บาท และที่ช่วยกำนั้นแม่น ตัวละ 150,000 บาท การจ่ายค่าเสื้อวินมีทั้งที่ต้องชำระครั้งเดียวเมื่อแรกเข้าหรือผ่อนชำระเป็นรายเดือน ที่ช่วยกำนั้นแม่นมอเตอร์ไซค์รับจ้างอาจชำระค่าเสื้อวินเป็นรายเดือนได้ โดยจ่าย 10,000 – 20,000 บาทต่อเดือน ในกรณีที่พวกราคามีความสามารถที่จะจ่ายเงินเป็นก้อนใหญ่ได้ ก็จะใช้วิธีเช่าเสื้อวินได้ ตัวอย่างเช่น ที่ช่วยจักรยานทั่วไป 45 ค่าเช่าเสื้อตัวละ 4,000 บาทต่อเดือน

มอเตอร์ไซค์รับจ้างนอกจากจะต้องจ่ายเสื้อวินเมื่อแรกเข้าแล้ว ในบางแห่ง เช่นที่ชอยจัลสันทิงค์ 45 พวกรายเดือนต้องจ่ายค่าเปลี่ยนเสื้อวินปีละสองครั้ง อีกด้วย การเปลี่ยนเสื้อแต่ละครั้งพวกรายเดือน คิดเป็น 500 บาท นอกจากค่าเสื้อวินแล้ว มอเตอร์ไซค์รับจ้างจะต้องจ่ายค่าวินเป็นรายวันและรายเดือนด้วย จากการสำรวจที่ชอยอาภาภิรมย์มอเตอร์ไซค์รับจ้างจ่ายค่าวิน 70 บาทต่อวัน และอีก 1,600 บาทต่อเดือน รวมค่าวิน 3,700 บาทต่อเดือน ชอยเสื้อใหญ่ค่าวิน 70 บาทต่อวัน หรือ 2,100 บาทต่อเดือน ชอยสันติคาม 11 ค่าวิน 1,200 – 1,300 บาทต่อเดือน ชอยจัลสันทิงค์ 45 ค่าวิน 40 บาทต่อวัน หรือ 1,200 บาทต่อเดือน หมู่บ้านเพชรเกษม 2 ค่าวิน 1,000 บาทต่อเดือน ฯลฯ

ในปี พ.ศ. 2546 เมื่อรัฐบาลมีนโยบายจัดระเบียบมอเตอร์ไซค์รับจ้าง มีวินมอเตอร์ไซค์ที่มาจดทะเบียนกับกรุงเทพมหานครไว้จำนวน 4,324 วิน และเป็นมอเตอร์ไซค์รับจ้างจำนวน 114,452 คน จากการประมาณการของศูนย์วิจัยกสิกรพ่วงว่า มวลมอเตอร์ไซค์รับจ้างในต่างจังหวัดอยู่ในราว 100,000 คน จาก 5,000 วิน โดยสรุปจำนวนมอเตอร์ไซค์รับจ้างทั่วประเทศมีอยู่ราว 200,000 คน จาก 9,000 วิน

ประมาณการรายได้ของมอเตอร์ไซค์รับจ้างอยู่ระหว่าง 300 – 600 บาทต่อคนต่อวัน หรือประมาณ 20,000 – 40,000 ล้านบาทต่อปี เป็นรายได้ของมอเตอร์ไซค์หลังหักค่าใช้จ่ายแล้วระหว่าง 200 – 300 บาทต่อคนต่อวัน หรือประมาณ 15,000 – 20,000 ล้านบาทต่อปี จากการประมาณการของวีรพันธ์ พรหมมนตรี (2547) คาดว่ามีเงินหมุนเวียนในธุรกิจมอเตอร์ไซค์รับจ้างราว 27,600 ล้านบาทต่อปี อยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานครราว 18,000 ล้านบาทต่อปี และอยู่ในภูมิภาคрова 9,600 ล้านบาทต่อปี เงินจำนวนนี้เป็นค่าใช้จ่ายให้วินในเขตกรุงเทพมหานครประมาณ 2,700 ล้านบาทต่อปี และเป็นค่าวินในเขตภูมิภาคอีกราว 1,400 ล้านบาทต่อปี รวมเป็นค่าวินทั่วประเทศ 4,100 ล้านบาทต่อปี คิดเป็น ร้อยละ 14.5 ของรายได้ของมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ค่าวินต่อปีคือ “ส่วน” ที่มอเตอร์ไซค์รับจ้างจ่ายให้แก่ ตำรวจและผู้ที่ทำงานให้แก่ตำรวจ ส่วนจำนวน 4,100 ล้านบาทต่อปี จะแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ก้าวคือ ส่วนแรก จะหักเป็นค่าใช้จ่ายของคนคุณวินในกรุงเทพมหานครระหว่าง 20,000 – 100,000 บาทต่อเดือน หรือราว 1,500 ล้านบาทต่อปี คิดเป็นร้อยละ 36.6 ของจำนวนส่วนทั้งหมด ส่วนที่สอง จะหักเป็นค่าใช้จ่ายของคนคุณวินในภูมิภาคประมาณ 8,000 – 20,000 บาทต่อเดือน หรือ 750 ล้านบาทต่อปี คิดเป็นร้อยละ 18.3 ของส่วนทั้งหมด เงินส่วนสุดท้าย จำนวน 1,800 ล้านบาทต่อปี จะถูกส่งให้แก่ ตำรวจ คิดเป็นร้อยละ 45 ของจำนวนส่วนที่เกิดจากมอเตอร์ไซค์รับจ้างทั้งหมด

ผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างจำนวน 200,000 คนทั่วประเทศทำงานระหว่าง 5.00 – 2.00 นาฬิกาของแต่ละวัน โดยสภาพของงานพวกราดใหญ่เป็นผู้ประกอบอาชีพรับจ้าง (Self-employed) แต่เมื่อพิจารณาจากสภาพการทำงาน รายได้ ความมั่นคงในอาชีพและสถานภาพทางสังคมแล้ว พวกราดใหญ่จะถูกจัดอยู่ในกลุ่มแรงงานรับจ้าง (Wage-earner) มากกว่า เพราะเงินไม่ได้มีส่วนใดที่พวกราดใหญ่ร่วมในการกำหนดเดยแม้แต่น้อย ในทางตรงกันข้าม คณะกรรมการของพวกราดใหญ่มาจากกลุ่มบุคคลที่มีอำนาจของระบบ หรือเป็นกลุ่มที่ใช้อำนาจแฝงจากระบบทราษฎร์โดยตรง เช่น จากหัวหน้าวิน ผู้ที่ทำหน้าที่เป็นหูเป็นตาให้แก่ตำรวจ กลุ่มผู้มีอิทธิพล กลุ่มทหารบก กลุ่มทหารเรือและกลุ่มทหารอากาศ ตลอดจนพลเรือนนางกลุ่มที่อยู่ภายใต้อิทธิพลของนักการเมืองท้องถิ่น เป็นต้น ตัวอย่างเช่น

วิน บก.น.2 มีทหารออากาศเป็นผู้คุมวิน วิน สน.สามเสนมีทหารบกเป็นผู้คุมวิน วินແຕວพระราชวังเดิมฝั่งธนบุรีมีทหารเรือเป็นผู้คุมวิน วินที่เหลือหั้งหมดในกรุงเทพมหานครเป็นของตัวราชชื่องอาจจะให้ผู้ที่ทำงานเป็นสายให้ตัวราช ภารยาตัวราช ผู้มีอิทธิพล ฯลฯ เป็นผู้ที่ทำหน้าที่แทน

กลางปี พ.ศ. 2546 เมื่อรัฐบาลประกาศนโยบายปราบปรามผู้มีอิทธิพล และได้นับผู้ที่เรียกรับผลประโยชน์จากคิวรถจักรยานยนต์ และรถยนต์รับจ้างผิดกฎหมายเป็น 1 ใน 15 กลุ่มผู้มีอิทธิพลด้วยเพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐบาลทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีแนวคิดจัดการระบบบินมอเตอร์ไซค์ โดยจัดตั้งคณะกรรมการบริหารในการจัดการคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาผู้มีอิทธิพลความไม่มีระเบียบ การย่งผู้โดยสาร การทะเลาะวิวาท ทำร้ายร่างกาย และแทะโ梁ผู้โดยสาร โดยมีตัวแทนมาจาก 5 ฝ่ายร่วมเป็นกรรมการ คือ ตัวแทนฝ่ายสำนักงานเขตของกรุงเทพมหานคร ตัวแทนฝ่ายกรมการขนส่งทางบก ตัวแทนฝ่ายประชาชน ตัวแทนจากฝ่ายตัวราช และตัวแทนคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยตัวแทนตัวราชจะมีผู้กำกับหรือหัวหน้าสถานีตัวราชในแต่ละท้องที่เป็นประธาน และมีสารวัตรประจำเป็นเลขานุการ ส่วนตัวแทนคิวรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มักจะเป็นคนของผู้คุมวินที่มีอิทธิพลทางการเมืองเข้ามาเป็นตัวแทน

นโยบายปราบปรามผู้มีอิทธิพลในธุรกิจมอเตอร์ไซค์รับจ้างของรัฐบาลไม่ประสบผลสำเร็จ เพราะกลุ่มนักคุณที่ได้รับผลกระทบโดยตรงมีจำนวนมากแต่เดิมปฏิเสธที่จะให้ความร่วมมือกับรัฐบาล มีการชุมนุมผู้ชุมนุมต่อต้าน ยันต์รวมทั้งมีการทำร้ายมอเตอร์ไซค์รับจ้างที่ปฏิเสธจะจ่ายค่าวินอยู่ทั่วไป ในช่วงเวลาไม่ถึงครึ่งปีกрайหลัง การประกาศนโยบายในเรื่องนี้ของรัฐบาล สิทธิของผู้ชุมนุมมอเตอร์ไซค์รับจ้างที่จะได้ประกอบอาชีพโดยสุจริต ไม่ต้องถูกตัวราชและกลุ่มผู้มีอิทธิพลมาตีได้ทั้งรายวันและรายเดือน เสรีภาพในการประกอบอาชีพที่จะไม่ถูกข่มขู่ความจากอำนาจของระบบ ทำให้ศักดิ์ศรีของความเป็นมนุษย์ไม่ถูกทำลายไป ความไม่มั่นคงในอาชีพและความไม่มั่นคงในการดำรงชีวิตของพวากษา กลับมาอยู่สภาพเดิมเหมือนที่เคยเป็นมา

รถตู้โดยสารประจำทาง

รถตู้ขนส่งมวลชนหรือรถตู้โดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร เกิดขึ้นในช่วงเดียวกับการเกิดขึ้นของรถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง การเดินโดยของรถตู้เป็นไปตามการขยายตัวของพื้นที่อยู่อาศัยในกรุงเทพมหานคร เขตบูรพา และการเพิ่มขึ้นของประชากรที่อาศัยอยู่ในเขตนครหลวงของประเทศไทย การเดินโดยของเมืองทำให้ประชาชนจำนวนมากต้องอาศัยอยู่ห่างไกลจากสถานที่ทำงานหรือสถานที่ศึกษามากขึ้น ในขณะเดียวกันองค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งเป็นองค์กรของภาครัฐที่ทำหน้าที่ให้บริการด้านขนส่งมวลชนแก่ประชาชนทั่วไป ไม่สามารถอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการในทุกพื้นที่ได้ดีพอ ดังนั้น เมื่อเกิดรถตู้ซึ่งเป็นระบบขนส่งทางเลือกที่ให้ความสะดวกและรวดเร็วกว่า ประกอบกับค่าโดยสารรถตู้ถูกอยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกับรถโดยสารประจำทางปกติ ผู้บริโภคจึงหันมาให้ความสนใจใช้รถบริการประเภทนี้อยู่ทั่วไป และความต้องการที่จะใช้บริการนี้สูงขึ้นอยู่ตลอดเวลา

มีรายงานว่าในปี พ.ศ. 2527 รถตู้ที่เริ่งรับส่งผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีอยู่เพียงไม่กี่ร้อยคัน ครั้นถึงปี พ.ศ. 2543 รถตู้ป้ายเหลืองเพิ่มขึ้นเป็นกว่า 2,000 คัน และรถตู้ป้ายดำอยู่

ในราว 5,000 คัน ในปี พ.ศ. 2546 คาดว่าจำนวนรถตู้เพิ่มสูงขึ้นถึงระหว่าง 10,000 – 10,366 คัน ในจำนวนนี้เป็นรถตู้ที่ขึ้นทะเบียนถูกกฎหมาย หรือ “รถป้ายเหลือง” 5,566 คัน เป็นรถตู้ที่วิ่งโดยไม่ได้รับอนุญาตจากกฎหมายหรือ “รถป้ายดำ” ระหว่าง 4,300 – 4,800 คัน ในระหว่างปี พ.ศ. 2541 – 2545 กระทรวงคมนาคมได้อนุญาตให้มีการจดทะเบียนรถตู้ให้ถูกกฎหมายโดยกรรมการขนส่งทางบกเป็นจำนวนเพียง 5,566 คัน หลังจากนั้นทางราชการก็ไม่อนุญาตให้มีการจดทะเบียนรถตู้ให้ถูกกฎหมายเพิ่มเติมอีกเลย รถตู้ที่ถูกกฎหมายเหล่านี้ได้รับอนุญาตให้วิ่งได้ใน 119 เส้นทางเท่านั้น แต่พระว่ามีรถตู้เพิ่มจำนวนมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมีการขยายบริการไปยังเส้นทางที่มีผู้โดยสารต้องการใช้บริการมากขึ้นเรื่อยๆ จำนวนรถตู้ป้ายดำจึงเพิ่มมากขึ้นเป็นประจำทุกปี ในเส้นทางที่กฎหมายอนุญาตจึงไม่เพียงแต่มีรถป้ายเหลืองที่วิ่งเท่านั้น ยังมีรถป้ายดำได้เข้ามาวิ่งทับเส้นทางด้วย เช่นเดียวกับเส้นทางที่กฎหมายยังไม่อนุญาตให้วิ่งได้ ก็จะพบว่ามีทั้งรถป้ายเหลืองและรถป้ายดำแข่งกันวิ่งให้บริการแก่ผู้โดยสารอยู่ทั่วไป

จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถตู้ในกรุงเทพมหานครในปี พ.ศ. 2544 กรรมการขนส่งทางบกบริษัทขนส่งจำกัด และองค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ ประมาณการว่าอยู่ในราว 500,000 คนต่อวัน ในขณะที่คณะกรรมการพิจารณาศึกษาและติดตามปัญหารถโดยสารที่วิ่งทับเส้นทางสัมปทานฯ ในคณะกรรมการการปักครอง วุฒิสภา รายงานว่ามีผู้ใช้บริการของรถตู้เฉลี่ยวันละ 800,000 – 1,000,000 คน

ในภูมิภาคผู้วิจัยคาดว่า รถตู้ป้ายดำที่วิ่งให้บริการแก่ผู้โดยสารมีจำนวนไม่ต่ำกว่า 5,000 คัน ในภาคใต้พบว่ารถตู้ป้ายดำค่อนข้างมาก เข้าแทนที่รถแท็กซี่ประจำทางที่วิ่งอยู่เดิม เนื่องจากที่อำเภอหาดใหญ่ พบว่ามีรถตู้ที่ให้บริการแบบนี้นับร้อยคัน โดยวิ่งเส้นทางสงขลา – หาดใหญ่ หาดใหญ่ – นครศรีธรรมราช หาดใหญ่ – สุราษฎร์ธานี หาดใหญ่ – ยะลา – ปัตตานี หาดใหญ่ – สุไหงโกลก และหาดใหญ่ – เบตง เป็นต้น เนื่องจากในพื้นที่ภาคใต้คาดว่ามีรถตู้โดยสารที่อยู่ในระบบไม่ต่ำกว่า 1,400 คัน

ในปัจจุบันพื้นที่ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีเจ้าของรถตู้และเป็นหัวหน้าวินรายใหญ่อยู่ 4 ราย คือ 1) สายนางกะปี – ตะวันออก ของนายรังสรรค์ สายสิน 2) สายตะวันออก – เหนือ ของติงลี่ 3) สายปืนเกล้า – พุทธมณฑล ของจ้านก (นายก้องเกียรติ) และ 4) สายเตชะมอลล์ – แคราย – ปากเกร็ด ของนายนพดล

เจ้าของรถตู้และเป็นหัวหน้าวินรายใหญ่ มีหน้าที่สำคัญคือ ควบคุมจำนวนรถตู้ที่อยู่ในวินของตนให้พอเหมาะสมกับจำนวนผู้โดยสาร จัดគิตรางเวลาเดินรถ จัดหาพื้นที่สำหรับเป็นที่จอดรถต้นทางและปลายทาง เป็นตัวกลางในการประสานงานระหว่าง ขสมก. กับลูกวิน เป็นตัวกลางไปแก้ปัญหาภัยวินอีกด้วย หากมีปัญหารถวิ่งทับเส้นทางหรือแย่งผู้โดยสารกัน และเป็นตัวกลางในการจัดสรรผลประโยชน์เป็นรายเดือนให้แก่โรงพัสดุต่างๆ ที่รถตู้วิ่งผ่าน รวมทั้งประสานงานกับตำรวจในการนิรโทษประคับ

เจ้าของรถตู้ส่วนใหญ่ในกรุงเทพมหานคร เป็นกลุ่มคนที่อพยพมาจากชนบท อายุของพวกราชอาชญากรรม ระหว่าง 30 – 50 ปี การศึกษาระดับประถมศึกษาตอนต้นถึงประถมศึกษาตอนปลาย และจำนวนหนึ่งไม่สามารถอ่านออกเขียนได้ ส่วนใหญ่มักขายทรัพย์สินของตนในชนบทแล้วนำเงินมาดาวน์รถตู้ คนกลุ่มนี้ไม่สนใจซื้อรถตู้ใหม่ด้วยเงินสด เพราะเห็นว่าราคาแพงเกินไป กล่าวคือ ราคาของรถตู้ใหม่อยู่ระหว่าง 700,000 – 1,000,000 บาท พวกราชอาชญากรรมที่จะซื้อรถตู้ที่ใช้งานมาแล้ว 5 – 6 ปี จากเต้นท์รถมือสอง

ซึ่งมีราคาไม่เกิน 300,000 บาทต่อคัน เงินที่วางดาวน์มักไม่เกิน 200,000 บาท ที่เหลือเป็นการผ่อนชำระประมาณ 10,000 บาทต่อเดือน ระยะเวลาผ่อนชำระห่าง 24 – 36 เดือน ดังนั้นราคารถตู้คันหนึ่งจะอยู่ในราว 500,000 บาท

เจ้าของรถตู้จะต้องไปติดต่อหัวหน้าวินเพื่อนำรถของตัวเองไปริงในเส้นทางที่ตัวเองเห็นว่าคุ้มเมื่อได้วินแล้วเจ้าของรถมักอพยพครอบครัวจากชนบทเข้ามาอยู่ในเมือง ผู้ประกอบการบางคนจะเป็นคนขับรถเอง บางคนใช้วิธีจ้างคนขับด้วยราคาค่าจ้าง 250 – 300 บาทต่อวัน รถตู้วิ่งให้บริการทุกวันโดยไม่มีวันหยุด รถเข้าวินตั้งแต่ตีห้าครึ่งถึงประมาณ 3 ทุ่ม หากเจ้าของรถไม่ใช้คนขับเอง พวกรถเข้ามักษะกเว้นไม่เก็บค่าเช่ารถสัปดาห์ละหนึ่งวัน เพื่อเป็นการมอบรายได้ในวันนั้นให้แก่คนขับรถ

จากการสัมภาษณ์เจ้าของรถตู้รายหนึ่งที่เริ่มต้นทำธุรกิจนี้เมื่อปี พ.ศ. 2540 เล่าว่าในตอนแรก เป็นรถตู้ป้ายดำ ต่อมาก็เปลี่ยนเป็นรถตู้ป้ายเหลือง ค่าใช้จ่ายในการทำธุรกิจนี้ได้แก่ :

1. การจ่ายเงินค่าแรกเข้าที่เรียกว่า “ค่ารวมวิ่งในเส้นทาง” หรือ “ค่าเช่าเบอร์” หรือ “เช่า” หรือ “เช็งเบอร์” จากหัวหน้าวิน โดยเสียครั้งแรก 60,000 บาทหนึ่งคัน และ 70,000 บาทหนึ่งคัน ค่าใช้จ่ายตรงนี้เป็น “เงินกินเปล่า” เมื่อไม่ใช้รถ ราคาค่าแรกเข้าในแต่ละที่ไม่เท่ากัน ในเส้นทางที่ “คนยังไม่ติด” ผู้โดยสารยังน้อย เงินค่าแรกเข้าจะต่ำ แต่หากเป็นเส้นทางที่ผู้โดยสารดี เงินค่าแรกเข้าจะสูงตามไปด้วย สมพร หลงจิ (2546 : 30) ระบุว่า “เงินแปะเฉียว” ก้อนนื้อยุ่ร่วง 10,000 – 250,000 บาทต่อคัน ราคแปะเฉียวขึ้นอยู่กับจำนวนผู้โดยสารเป็นสำคัญ ผู้ประกอบการรถตู้หลายคนประเมินว่าค่าเงินกินเปล่าน่าจะอยู่ระหว่าง 60,000 – 150,000 บาทต่อคันมากกว่า เส้นทางที่เจ้าของรถตู้ต้องเสียค่า “เช้งเบอร์” มากที่สุดคือ เส้นสายใต้ใหม่ – ฟิวเจอร์ และ ฟิวเจอร์ – อนุสาวรีย์ ซึ่งค่าเช้งอยู่ระหว่าง 120,000 – 150,000 บาทต่อคัน

2. ค่าตอบแทนหัวหน้าวินเป็นรายเดือน ค่าใช้จ่ายส่วนนี้มากน้อยขึ้นอยู่กับพื้นที่และจำนวนผู้โดยสารด้วย เจ้าของรถตู้ผู้ให้ข้อมูลระบุว่าต้องเสียค่าใช้จ่ายส่วนนี้เป็นรายเดือนๆ ละ 3,500 บาท แต่โดยทั่วไปค่าตอบแทนส่วนนี้จะอยู่ระหว่าง 3,000 – 4,000 บาทต่อเดือน

3. ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนรถตู้ ในปี พ.ศ. 2541 กระทรวงคมนาคมได้อนุมัตินโยบายจัดระเบียบรถตู้และอนุมัติให้รถตู้เข้าร่วมโครงการเพื่อจดทะเบียนเป็นรถตู้ที่ถูกกฎหมาย กระบวนการจดทะเบียนรถเริ่มต้นเมื่อเดือนมีนาคม 2542 จนถึงเดือนธันวาคม 2545 การจดทะเบียนรถตู้จึงเสร็จสิ้น มีรถตู้ได้รับการอนุมัติให้จดทะเบียนจากกรมการขนส่งทางบกจำนวน 5,566 คัน เจ้าของรถตู้รายหนึ่งให้ข้อมูลกับผู้เขียนว่าหัวหน้าวินมาแจ้งให้ทราบว่าจะต้องเอกสารไปดำเนินการเพื่อเปลี่ยนทะเบียนรถจากป้ายบุคคล (ป้ายดำ) เป็นป้ายเหลือง ในการนี้เจ้าของรถจะต้องเสียเงินค่าดำเนินการคันละ 20,000 บาท หากไม่ชำระเงินภายใน 2 – 3 วัน หัวหน้าวินก็จะไม่ดำเนินการให้ เจ้าของรถตู้เชื่อว่าเงินที่จ่ายไป “น่าจะเกี่ยวข้องกับกระบวนการหาเงินทางขององค์การเมืองกับข้าราชการ” ผู้ประกอบการรายนี้กล่าวว่าจำเป็นต้องจ่ายเงินไปทั้งๆ ที่รู้สึกว่าถูกเอาเปรียบ เพราะเงินที่หัวหน้าวินนำไปชำระให้แก่กรมการขนส่งทางบกเพียงคันละ 3,376 บาท เท่านั้น

4. ค่าธรรมเนียมรายปีของ ขสมก. หลังจากได้รับอนุญาตให้จดทะเบียนรถได้แล้ว จะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมให้แก่ ขสมก. อีกเดือนละ 1,070 บาท หรือ 12,840 บาทต่อปี

จากการศึกษาพบว่าในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2543 – 2544 เจ้าของรถตู้ได้จ่ายเงินให้แก่หัวหน้าวินเพื่อนำรถไปจดทะเบียนเป็นจำนวนระหว่าง 15,000 – 30,000 บาทต่อคัน นายปรีชา ปิตานนท์ ประธานคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาและติดตามปัญหารถโดยสารวิ่งทั่วเส้นทางสัมปทานของกุฎิสภาระบุว้มีการเรียกรับผลประโยชน์จากการตู้คนละไม่ต่ำกว่า 20,000 บาท

พฤติกรรมรีดไถของนักการเมือง ข้าราชการประจำ และหัวหน้าวินที่กระทำต่อผู้ประกอบการรถตู้ในการจดทะเบียนรถโดยการเรียกเก็บเงินสูงกว่าค่าธรรมเนียมตามปกติระหว่าง 4 – 9 เท่า และมีกำไรส่วนเกินเกิดขึ้นระหว่าง 65 – 148 ล้านบาท ได้ส่งผลกระทบถึงการจดทะเบียนรถตู้ในปัจจุบัน เพราะเงินที่เรียกเก็บไปจากเจ้าของรถตู้ส่วนหนึ่งไม่ได้ถูกนำไปจดทะเบียนแต่อย่างใด ทำให้เจ้าของรถตู้บางคนไม่ยอมไปจดทะเบียนใหม่อีก เพราะถือว่าได้จ่ายเงินให้แก่หัวหน้าวินไปแล้ว

5. การจ่ายส่วนที่ไม่ประจำ จากการศึกษาของสมพร หลงจิ (2546; 40 – 41) พบว่า ผู้ประกอบการรถตู้ยังมีค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เป็นภาระสัมภาระของตัวรวมอย่างน้อยอีกห้าประเภทด้วยกันคือ :

1) บัตรกอล์ฟ บัตรการจัดแข่งขันกอล์ฟที่คนจัดขายบัตรให้ นายตัวรวมจะให้ วินรถตู้เป็นผู้จ่าย เลี้ยงเดือนละ 1 ครั้งต่อ ส.น. ครั้งละ 5,000 – 10,000 บาท ส่วนใหญ่เป็น ส.น. ที่เป็นต้นทางและปลายทาง ส.น. ที่รถตู้วิ่งผ่านมีไม่นานัก เลี้ยงแล้ววินรถตู้ต้องจ่ายค่าบัตรกอล์ฟประมาณ 10 – 20 ส.น. ต่อเดือน เป็นค่าใช้จ่ายระหว่าง 50,000 – 200,000 บาท

2) บัตรมวย เช่นเดียวกับบัตรกอล์ฟ จะมีการขายบัตรมวยให้กับนายตัวรวม แล้วนายตัวรวมมาให้วินรถตู้เป็นผู้จ่าย บัตรมวยมีความถี่ไม่เท่ากับบัตรกอล์ฟ และจำนวนเงินน้อยกว่าบัตรกอล์ฟประมาณบัตรละ 1,000 – 2,000 บาท

3) ภาระสัมภาระ อาทิ วันเกิดภรรยา วันเกิดพ่อ วันเกิดแม่ หรือญาติพี่น้องของนายตัวรวมระดับสูงในแต่ละสถานี วินรถตู้จะถูกบังคับจ่าย

4) ส่วยตามเทศกาล ส่วนนี้วินรถตู้ไม่จ่ายเป็นเงินแต่จะจ่ายเป็นของขวัญหรือกระเช้าแทน เช่น เทศกาลปีใหม่ เป็นต้น

5) ส่วยพิเศษ ขึ้นอยู่กับทำเลของสถานีตัวรวม เพราะว่า บางสถานีมีปริมาณรถมาก การกลับรถแต่ละครั้งอาจต้องใช้เวลาเป็นชั่วโมง หากรถตู้ต้องการความสะดวกโดยการขอวิ่งสวนทางในระยะทางสั้นๆ ประมาณ 10 – 20 เมตร ตัวรวมที่รับผิดชอบใน ส.น. ดังกล่าวก็จะเรียกเก็บเงินค่าซื้อความสะดวก ตัวอย่างเช่น รถตู้ที่วิ่งขึ้นทางด่วนอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิจะต้องกลับรถในระยะทางไกล ซึ่งเสียเวลามาก เพราะปริมาณรถในบริเวณดังกล่าวหนาแน่น จึงจำเป็นต้องวิ่งสวนทางเพื่อประหยัดเวลา ก็จะถูกเรียกเก็บเงินเพิ่มเติมเป็นพิเศษอีกในละ 6,000 บาทต่อเดือน ปัจจุบันมีวินรถตู้ที่ต้องวิ่งสวนทางนับสิบวิน

ขนาดของเงินนอกระบบในธุรกิจรถตู้

ในส่วนนี้จะเป็นการประมาณการขนาดของเงินนอกระบบ หรือเงินรายได้ที่เกิดขึ้นโดยมิได้เสียภาษีอย่างถูกต้องของธุรกิจรถตู้ ซึ่งประกอบด้วยรถตู้ป้ายเหลืองในกรุงเทพมหานคร รถตู้ป้ายดำในกรุงเทพมหานคร และรถตู้ป้ายดำในภูมิภาค

รถตู้ป้ายเหลืองในกรุงเทพมหานคร จำนวน 5,566 คัน ในกรุงเทพมหานคร

1. ค่าร่วมวิ่งในเส้นทางหรือค่าเข้าหมายเลข 60,000 – 150,000 บาทต่อคัน = 333.96 ล้านบาทต่อปี
2. ค่าตอบแทนหัวหน้าวินเป็นรายเดือน 3,000 – 4,000 บาทต่อคัน = 200.376 ล้านบาทต่อปี
3. ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนให้ถูกกฎหมาย 15,000 – 30,000 บาทต่อคัน = 65 – 148 ล้านบาท (เฉพาะที่นักการเมืองและข้าราชการได้รับ)
4. ค่าธรรมเนียมรายเดือนของ ขสมก. = 71.5 ล้านบาทต่อปี

รวมวงเงินนอกระบบของรถตู้ป้ายเหลืองในกรุงเทพมหานคร = **670.84 – 753.84 ล้านบาท**

เงินจำนวนนี้เป็นผลประโยชน์ที่นักการเมือง ตำรวจ ข้าราชการและหัวหน้าวินได้รับในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2541 – 2545 ส่วนเงินค่าร่วมวิ่งในเส้นทางเป็นของหัวหน้าวินแต่เพียงผู้เดียว สำหรับค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนรถตู้ให้ถูกกฎหมายจำนวน 5,566 คัน กรรมการขนส่งทางบกได้รับเงินค่าธรรมเนียม 18.8 ล้านบาท ในขณะที่กลุ่มผู้มีอิทธิพลได้รับส่วนแบ่งไประหว่าง 65 – 148 ล้านบาท ส่วนค่าธรรมเนียมรายเดือนของ ขสมก. ที่รถป้ายเหลืองชำระให้แก่หัวหน้าวินเป็นประจำทุกปีๆ ละ 71.5 ล้านบาท หัวหน้าวินยังไม่เคยนำส่งให้แก่รัฐเลย

รถตู้ป้ายดำในกรุงเทพมหานคร จำนวน 4,500 คัน

1. ค่าร่วมวิ่งในเส้นทาง 60,000 – 150,000 บาทต่อคัน = 270 - 675 ล้านบาท
 2. ค่าตอบแทนหัวหน้าวินเป็นรายเดือน 3,000 – 4,000 บาทต่อคัน = 162 - 216 ล้านบาท
 3. รายได้ของเจ้าของรถตู้ 800 บาทต่อคันต่อวัน = 1,314 ล้านบาทต่อปี
- รวมวงเงินนอกระบบของรถตู้ป้ายดำในกรุงเทพมหานคร = **1,746 – 2,205 ล้านบาท**

รถตู้ป้ายดำในภูมิภาค จำนวน 5,000 คัน

1. ค่าร่วมวิ่งในเส้นทาง 20,000 บาทต่อคัน = 100 ล้านบาท
 2. ค่าตอบแทนหัวหน้าวินเป็นรายเดือน 1,500 บาทต่อคัน = 90 ล้านบาทต่อปี
 3. รายได้ของเจ้าของรถตู้ 400 บาทต่อคันต่อวัน = 730 ล้านบาทต่อปี
- รวมวงเงินนอกระบบของรถตู้ป้ายดำในภูมิภาค = **920 ล้านบาท**
- วงเงินนอกระบบของรถตู้ทั่วประเทศในปี พ.ศ. 2545 = **3,337 – 3,879 ล้านบาท**

คำถามสำคัญก็คือ ทำไม่ผู้ประกอบการรถตู้ที่ต้องการประกอบอาชีพโดยสุจริตจึงต้องจ่ายเงินออกระบบซึ่งได้แก่ค่าร่วมวิ่งในสันทาง ค่าใช้จ่ายส่วนเกินในการจดทะเบียนรถตู้ให้ถูกกฎหมาย และค่าตอบแทนแก่หัวหน้าวินเป็นรายเดือน? และเงินที่เข้าจ่ายนั้นไปอยู่ที่ไหน? และไปอยู่กับใคร?

ก่อนอื่นทั้งหมด การจัดตั้งวินรถตู้ไม่ได้เกิดจากการรวมตัวของเจ้าของรถตู้ แต่เกิดจากบุคคลที่มีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับบุคคลในเครื่องแบบ つまり ทหารและนักการเมืองท้องถิ่น การจัดตั้งวินรถตู้จะต้องใช้ทั้ง “อิทธิพล” และ “เงินจำนวนมาก” ควบคู่กันไป เพื่อใช้จ่ายให้แก่หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน คือ เจ้าหน้าที่กรรมการขนส่งทางบก เจ้าหน้าที่ของ ขสมก. และเจ้าหน้าที่ตำรวจ (สถานีตำรวจนครบาลที่ จราจรกลางและสถานีตำรวจนครบาลต่างๆ) นับตั้งแต่เริ่มต้นธุรกิจนี้ ก็มาจากการกลุ่มบุคคลที่ใช้อิทธิพลนอกรอบมาดำเนินการจัดตั้ง “รถตู้ป้ายดำ” ที่ผิดกฎหมาย และต่อมาจึงผลักดันให้กลายเป็น “รถตู้ป้ายเหลือง” ที่ถูกต้องตามกฎหมาย โดยการติดสินบนให้แก่นักการเมืองและข้าราชการ ธุรกิจนี้ไม่สามารถและไม่เคยดำเนินการได้อย่างตรงไปตรงมา ธุรกิจนี้มีทั้งช่วงเวลาที่เป็น “ธุรกิจของระบบ” และต่อมาส่วนหนึ่งได้เข้ามาอยู่ภายใต้กฎหมาย กระบวนการนี้ดีส่วนหนึ่งของธุรกิจที่ถูกกฎหมายนี้ก็ยังอยู่นอกระบบ กล่าวคือมีการใช้จ่ายเงินอย่างไม่ถูกต้องตามกฎหมายให้แก่สถานีตำรวจนครบาล เป็นประจำทุกเดือน ในปัจจุบัน

ภารกิจที่สอง ธุรกิจนี้ต้องมีค่าใช้จ่ายในการซื้อความไม่มีประสิทธิภาพของระบบราชการเป็นเวลาถึง 4 ปี ระหว่างปี พ.ศ. 2542 – 2545 ที่กรรมการขนส่งทางบกและ ขสมก. ใช้เวลาในการจดทะเบียนรถตู้จำนวน 5,566 คัน โดยทั่วไปความล่าช้าและการขาดประสิทธิภาพของระบบราชการนั้นพ่อค้าและนักธุรกิจทราบดีว่าจะเอาชนะได้ด้วยการใช้จ่ายเงินได้โดยให้แก่นักการเมืองและข้าราชการที่เกี่ยวข้องเท่านั้น

ภารกิจที่สาม ธุรกิจนี้ต้องมีค่าใช้จ่ายในการซื้อความสะดวกจากตำรวจเพื่อมิให้ตำรวจบกวนโดยทั่วไปหัวหน้าวินจะต้องจ่ายเงินให้กับทุกสถานีตำรวจนในสันทางที่รถตู้วิ่งผ่านในสัดส่วนที่แตกต่างกัน สถานีตำรวจน้ำที่เป็นพื้นที่ต้นทางและพื้นที่ปลายทางจะได้รับเงินมากกว่าสถานีผ่านทาง จากการสัมภาษณ์พบว่าหัวหน้าวินจะจ่ายเงินให้สถานีตำรวจนทางและปลายทางเดือนละ 10,000 บาท สถานีตำรวจน้ำที่เป็นเส้นทางผ่านเส้นทางละ 3,000 – 5,000 บาทต่อเดือน ตำรวจนครบาล 3,000 – 5,000 บาท และตำรวจนทางด่วน 3,000 – 5,000 บาทต่อเดือน

ในตารางที่ 1 แสดงให้เห็นจำนวนของสถานีตำรวจน้ำที่เป็นพื้นที่ต้นทางและปลายทางทั้งหมด 235 สถานี มีรายได้ขั้นต่ำ 27.36 ล้านบาทต่อปี สำหรับสถานีตำรวจน้ำที่รถตู้วิ่งผ่านจำนวน 252 สถานี (สมพร หลงจิ, 2546 ; 40) จะมีรายได้ขั้นต่ำประมาณ 9.1 – 15.1 ล้านบาทต่อปี ดังนั้นหน่วยงานตำรวจน้ำมีรายได้ในระบบจากธุรกิจรถตู้ทั้งที่ถูกกฎหมายและไม่ถูกกฎหมายต่ำสุด 37.43 ล้านบาทต่อปี

นโยบายปรามผู้มีอิทธิพลไม่มีผลใดๆ ต่อธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางเลย แม้ว่าเจ้าของรถตู้ป้ายเหลืองจำนวนหนึ่งในกรุงเทพมหานครได้พยายามเรียกร้องให้รัฐบาลเข้ามาจัดระเบียบวินรถตู้เสียใหม่ เพราะเห็นว่าหัวหน้าวินเอกสารด้วยความพากเพียร แต่ดูเหมือนว่าจะไม่มีปฏิกริยาใดๆ จากรัฐบาล เจ้าของรถตู้กลุ่มนี้อ้างว่าพวกเข้าได้จ่ายค่าธรรมเนียมรายเดือนให้แก่ ขสมก. โดยผ่านหัวหน้าวินของพวกเข้าแล้ว แต่

หัวหน้าหัวนักวินมีได้นำเงินไปชำระให้แก่ ขสมก. เอง ซึ่งจะมีผลทำให้ ขสมก. ยกเลิกสัญญาการร่วงของพวง เช่าได้ ขสมก. ได้ประกาศเมื่อเร็วๆ นี้ว่ารถตู้ป้ายเหลืองคันใดที่ใช้บริการร่วมกับ ขสมก. แล้วไม่ไปติดต่อ ดำเนินการจ่ายค่าตอบแทนที่ค้างไว้กับ ขสมก. ในช่วง 5 เดือนล่าสุดจะถูกยกเลิกสัญญาตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2546 เป็นต้นไป

บางที่ในไม่กี่วันข้างหน้านี้ เราอาจได้เห็นรถตู้ป้ายเหลืองจำนวนหนึ่งที่ครั้งหนึ่งเคยเป็นธุรกิจนอกระบบ และพยายามดันตนเข้ามาเป็นธุรกิจในระบบที่มีกฎหมายให้ความคุ้มครองได้สำเร็จ อาจจะถูกเจ้าหน้าที่ของรัฐบีบบังคับให้พากษาต้องถอยหลังกลับไปสู่การทำธุรกิจที่อยู่นอกระบบอีกครั้งหนึ่งก็ได้

ตารางที่ 1 รายได้ของสถานีตำรวจนครบาลในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลปี พ.ศ. 2545

สถานีตำรวจนครบาล	จำนวนสถานีต้นทางและปลายทาง (เส้นทาง)	รายได้ (ล้านบาทต่อปี)
พญาไท	26	3.12
มีนบุรี	17	2.04
พหลโยธิน	17	2.04
หัวหมาก	17	2.04
เมืองนนทบุรี	17	2.04
บางซื่อ	15	1.80
บางยี่ขัน	12	1.44
บางรัก	10	1.20
ธัญบุรี	8	0.96
ปากเกร็ด	8	0.96
บางเขน	7	0.84
ประเวศ	6	0.72
ดอนเมือง	6	0.72
บางนา	6	0.72
สำโรง	6	0.72
ลาดพร้าว	6	0.72
คันนายาว	5	0.60
จตุจักร	4	0.48
หนองจอก	4	0.48
อุดมสุข	4	0.48
เมืองสมุทรปราการ	4	0.48
ภาษีเจริญ	4	0.48
ท่าเรือ	4	0.48
บางพลี	4	0.48
ธรรมศาสตร์	3	0.36
ดินแดง	3	0.36
บางขุนเทียน	3	0.36
ราชบูรณะ	3	0.36
พระรามวัง	3	0.36
คลองเตย	1	0.12
ธรรมศาสตร์	1	0.12
คลองกูรู	1	0.12
รวม	235	27.36

แหล่งที่มา: ปรับปรุงจากสมพร หลงจิ, 2546 : 38-39

การค้าบุหรี่ปลอม

ตลาดบุหรี่ในประเทศไทยปี พ.ศ. 2545 เป็นบุหรี่ของโรงงานยาสูบร้อยละ 85 อีกร้อยละ 15 เป็นบุหรี่จากต่างประเทศ บุหรี่ของโรงงานยาสูบประกอบด้วยกรองทิพย์ 90 สายฝน 90 กรุงทอง 90 สามมิติ 90 WONDER รสเมริกัน และ WONDER รสเมนทอล ในบรรดาบุหรี่เหล่านี้ กรองทิพย์ 90 เป็นบุหรี่ที่ได้รับความนิยมสูงสุด

อุตสาหกรรมยาสูบและบุหรี่ของโรงงานยาสูบในปี พ.ศ. 2545 ประกอบด้วยคนสี่กลุ่มด้วยกันคือ กลุ่มแรก เป็นเกษตรกรที่ปลูกยาสูบจำนวน 23,562 ครอบครัว เป็นผู้ทำงานราย 500,000 – 700,000 คน มีรายได้จากการขาย 1,800 ล้านบาทต่อปี กลุ่มที่สอง เป็นร้านค้าที่ขายบุหรี่ของโรงงานยาสูบ จำนวน 515,865 ราย เป็นผู้ค้าส่งยาสูบที่เรียกว่า “ป.1” จำนวน 290 ราย เป็นผู้ค้าส่งช่วงที่เรียกว่า “ป.2” จำนวน 6,000 ราย และเป็นผู้ค้าปลีกที่เรียกว่า “ป.3” จำนวนประมาณ 510,000 ราย มีรายได้จากการขาย 6,000 ล้านบาทต่อปี กลุ่มที่สาม เป็นผู้บริโภคจำนวน 9 ล้านคน และกลุ่มสุดท้าย เป็นผู้ผลิตคือ โรงงานยาสูบมีพนักงาน 4,825 คน มีรายได้จากการขายบุหรี่ 40,811 ล้านบาท

รายได้จากการขายบุหรี่ของโรงงานยาสูบเป็นรายได้ที่สำคัญประเภทหนึ่งของรัฐ ในปี พ.ศ. 2541 ขายได้ 40,657 ล้านบาท พ.ศ. 2542 ขายได้ 37,228 ล้านบาท พ.ศ. 2543 ขายได้ 38,477 ล้านบาท พ.ศ. 2544 ขายได้ 38,487 ล้านบาท และ พ.ศ. 2545 ขายได้ 40,811 ล้านบาท

ในปี พ.ศ. 2545 รายได้จากการขายบุหรี่ของโรงงานยาสูบจำนวน 40,811 ล้านบาท เป็นเงินที่นำส่งรัฐ 37,055 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 90.8 ของรายได้จากการขายบุหรี่ จำนวนเงินที่ส่งให้แก่รัฐ ประกอบด้วยกรมสรรพสามิต 25,641 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 69.2 กระทรวงการคลัง 5,491 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 14.8 กรมสรรพากร 3,578 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 9.6 องค์กรบริหารส่วนจังหวัด 1,112 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.0 กรมศุลกากร 778 คิดเป็นร้อยละ 2.1 กระทรวงสาธารณสุข 430 ล้านบาทคิดเป็นร้อยละ 1.2 และภาครัฐ 23 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.1 (ดูตารางที่ 2)

ตารางที่ 2 ภาษีและค่าธรรมเนียมที่โรงงานยาสูบส่งให้แก่รัฐปี พ.ศ. 2545

หน่วยงาน	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ร้อยละ
กรมสรรพสามิต	25,641	69.20
กระทรวงการคลัง	5,491	14.80
กรมสรรพากร	3,578	9.60
องค์กรบริหารส่วนจังหวัด	1,112	3.0
กรมศุลกากร	778	2.1
กระทรวงสาธารณสุข	430	1.2
ภาครัฐ	23	0.1
รวม	37,055	100

ธุรกิจการลักลอบค้าบุหรี่ปลอมเป็นกิจกรรมที่มีอยู่ทั่วโลก องค์กรอนามัยโลกได้รายงานการลักลอบค้าบุหรี่ในตลาดโลกในปี พ.ศ. 2536 ว่า อยู่ในราوا 318 พันล้านมวนต่อปี ในจำนวนนี้เป็นการค้าบุหรี่ผิดกฎหมายอยู่ในยุโรปตะวันออก 85 พันล้านมวนต่อปี ยุโรปตะวันตก 50 พันล้านมวนต่อปี เอเชีย - แปซิฟิก 85 พันล้านมวนต่อปี และภาระจ่ายอยู่ในส่วนอื่นๆ ของโลก 98 พันล้านมวนต่อปี ขณะที่ธนาคารโลกได้รายงานว่าในปี พ.ศ. 2539 มีการลักลอบค้าบุหรี่ประมาณ 300 – 400 พันล้านมวนหรือ 1 ใน 3 ของบุหรี่ที่นำเข้าอย่างถูกต้อง โดยผู้ค้าจะลักลอบขนบุหรี่ข้ามพรมแดนของประเทศหนึ่งไปอีกประเทศหนึ่ง กระทรวงเกษตร ประเทศไทยขอメリก้า ได้รายงานในปีเดียวกันว่ามีการส่งออกบุหรี่ในตลาดโลกสูงถึง 1,107 พันล้านมวน ขณะที่ยอดนำเข้าบุหรี่อย่างถูกต้องตามกฎหมายมีจำนวน 707 พันล้านมวน คิดเป็นร้อยละ 64 ของยอดบุหรี่ส่งออกในโลก บุหรี่ที่เหลืออีก 400 พันล้านมวน หรือคิดเป็นร้อยละ 36 ของยอดบุหรี่ส่งออกหายไปจากตลาด ทางการสร้างเมริกาชี้ว่าได้มีการลักลอบนำบุหรี่ที่หายไปจากตลาดไปค้าขายในตลาดมีดตามประเทศต่างๆ การลักลอบค้าบุหรี่ในระดับโลกทำเป็นขบวนการและมีเส้นทางการลำเลียงกระจายไปทั่ว เส้นทางสำคัญจะเปลี่ยนไปอยู่เสมอเพื่อหลีกเลี่ยงการจับกุมจากเจ้าหน้าที่รัฐ

ในปี พ.ศ. 2545 ยอดรวมของบุหรี่ปลอมทั่วโลกอยู่ในราوا 1,019 พันล้านมวน อยู่ในอเมริกากลาง 448 พันล้านมวน คิดเป็นร้อยละ 44.0 อยู่ในเอเชียแปซิฟิก 327 พันล้านมวน คิดเป็นร้อยละ 32.1 อยู่ในสหภาพยุโรป 199 พันล้านมวน คิดเป็นร้อยละ 19.5 อยู่ในلاتинอเมริกา 23 พันล้านมวน คิดเป็นร้อยละ 2.3 อยู่นอกสหภาพยุโรป 22 พันล้านมวน คิดเป็นร้อยละ 2.2 (สมภาน์ Mr.Mike McKeith, Senior Counsel บริษัท Phillip Morris Asia Limited, 7 พฤษภาคม 2546) จากข้อมูลข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในระหว่างปี พ.ศ. 2536 – 2545 จำนวนการลักลอบค้าบุหรี่ปลอมทั่วโลกได้เพิ่มขึ้นจาก 318 พันล้านมวนเป็น 1,019 พันล้านมวน หรือเพิ่มขึ้นกว่า 200% ในรอบ 10 ปี

ประเทศที่ประสบปัญหาน้ำหรี่ปลอมในยุโรป ได้แก่ สเปน อิตาลี เยอรมัน ออสเตรีย เบลเยียม อังกฤษ เนเธอร์แลนด์ กรีซ โปรตุเกส ในเอเชีย ได้แก่ จีน พิลิปปินส์ มาเลเซีย อินโดนีเซีย สิงคโปร์ ย่องกง ไทย จอร์แดน เลบานอน ปากีสถาน อัฟغانิสถาน อิหร่าน อิรัก คูเวต ในอเมริกากลาง ได้แก่ แคนาดา สร้างเมริกา และในอเมริกาใต้ ได้แก่ บราซิล อาร์เจนตินา

แหล่งผลิตบุหรี่ปลอมที่สำคัญของโลกในปัจจุบัน ได้แก่ จีน บราซิล สร้างเมริกา อาร์เจนตินา บัลกาเรีย มาเลเซีย พิลิปปินส์ อินโดนีเซีย พิลิปปินส์ สิงคโปร์ ย่องกงและกัมพูชา

การลักลอบค้าบุหรี่ปลอมในประเทศไทย เริ่มต้นมาตั้งแต่ช่วงสงครามเกาหลีและสงครามเวียดนาม ในช่วงเวลาดังกล่าวมีการลักลอบนำบุหรี่ต่างประเทศมาจำหน่ายตามแหล่งท่องเที่ยว เช่น ที่จังหวัดชลบุรี ภูเก็ต และจังหวัดที่มีฐานทัพอเมริกาตั้งอยู่ ในปัจจุบันการลักลอบค้าบุหรี่ปลอมมีสองประเภทคือ ประเทศไทย เป็นการผลิตบุหรี่การองกิพย์ 90 ปลอมจากต่างประเทศ และลักลอบนำเข้ามาจำหน่ายในประเทศไทย ประเทศไทยสอง เป็นการลักลอบนำบุหรี่ปลอมยี่ห้อต่างประเทศเข้ามาจำหน่ายในประเทศไทย

สาเหตุที่ทำให้เกิดการค้าบุหรี่ปลอมในประเทศไทยมากจากเหตุผลอย่างน้อยที่สุด 7 ประการด้วยกัน กล่าวคือ

ประการแรก การเปลี่ยนแปลงทางด้านนโยบายเศรษฐกิจและการเมืองของประเทศไทยสั่งคมนิยมในภูมิภาคนี้ที่หันมาเน้นการสร้างเศรษฐกิจตลาด (Market Economy) และเปิดประเทศค้าชายมากขึ้น ทำให้ประเทศไทยได้แก่ จีน เวียดนาม กัมพูชา พม่าและลาว กลายเป็นประเทศที่ผลิตหรือเป็นส่วนทางฝ่ายของบุหรี่ปلومไป

ประการที่สอง ผู้ลักลอบค้ายาน้ำบุหรี่ปلومได้รับผลตอบแทนสูง จากตารางที่ 3 แสดงให้เห็นว่าบุหรี่การองทิพย์ 90 ของโรงงานยาสูบที่จำหน่ายในห้องตลาดราคาซองละ 35 บาทนั้น เป็นต้นทุนการผลิตที่โรงงานเพียงซองละ 5 บาทเท่านั้น และเป็นภาษีประเภทต่างๆ อีกซองละ 26.70 บาท ตั้งน้ำบุหรี่ 1 ซอง โรงงานยาสูบได้กำไร 3 บาท ในขณะที่บุหรี่ปلومยังห้อเดียวกันมีต้นทุนการผลิตต่ำกว่าคือ 3 บาท ซอง แต่ก็สามารถขายได้ในราคาระหว่าง 35 บาท เท่ากับของโรงงานยาสูบ แต่มีกำไรสูงกว่า กล่าวคือ สูงถึง 32 บาทต่อซอง

ตารางที่ 3 เปรียบเทียบต้นทุนและกำไรต่อหน่วยของบุหรี่การองทิพย์ของโรงงานยาสูบกับบุหรี่ปлом

หน่วย : บาท/ซอง

	ต้นทุน	ภาษี	ราคากำไร	กำไร
บุหรี่ รายส.	5	26.70	35	3
บุหรี่ปлом	3	-	35	32

ประการที่สาม กระบวนการผลิตบุหรี่ปломค่อนข้างง่าย การใช้เทคโนโลยีการผลิตไม่ซับซ้อน และสามารถเคลื่อนย้ายเครื่องจักรจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งได้โดยสะดวก

ประการที่สี่ กระบวนการกระจายสินค้าทำได้ง่ายและกว้างขวาง เพราะมีร้านค้าปลีกทั่วประเทศกว่า 500,000 ราย

ประการที่ห้า การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพต่ำ เจ้าหน้าที่บางส่วนมักใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือแสวงหาผลประโยชน์เข้าตัวเอง

ประการที่หก กฎหมายที่บังคับใช้ไม่เหมาะสมกับสถานการณ์ บทลงโทษทางกฎหมายต่อผู้ผลิตและผู้ค้ารายใหญ่ไม่ครุรุนแรงนัก

ประการที่เจ็ด การกำหนดนโยบายของคณะกรรมการอำนวยการโรงงานยาสูบในอดีต

มติของคณะกรรมการอำนวยการโรงงานยาสูบในปี พ.ศ. 2538 ที่ดูเหมือนว่าได้นำไปสู่การเกิดบุหรี่ปломยังห้อการองทิพย์ 90 ในเวลาต่อมาเมื่อสองมิติเดียวกันคือ :

มติแรก ให้ส่งการองทิพย์ 90 ไปจำหน่ายที่ประเทศไทยเพื่อนบ้าน ซึ่งได้แก่ ประเทศไทย เนเธอร์แลนด์ พม่า และกัมพูชา โดยให้มีการยกเว้นภาษี ในปี พ.ศ. 2538 บุหรี่การองทิพย์ที่จำหน่ายปลีกในประเทศไทยซองละ 30 บาท ส่วนบุหรี่ที่ส่งไปจำหน่ายที่ประเทศไทยเพื่อนบ้านหลังยกเว้นภาษีราคาเพียงซองละ 6 บาทเท่านั้น

ราคานุหริกรณ์รองทิพย์ที่แตกต่างกันค่อนข้างมากระหว่างตลาดในประเทศกับตลาดประเภทเพื่อนบ้าน ทำให้มีการลักลอบปลอมบรรจุภัณฑ์ (Re-packing) ขึ้นในเวลาต่อมา เจ้าหน้าที่ทำการสามารถจับกุมบุหริกรณ์พิพย์ที่เป็นการปลอมบรรจุภัณฑ์ครั้งแรกเมื่อกลางปี พ.ศ.2541 ที่อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี

มติที่สอง ให้โรงงานยาสูบรวมลงทุนกับบริษัทสหยาสูบ (ไทย) จำกัด ซึ่งมีโรงงานผลิตอยู่ที่ประเทศเวียดนาม เพื่อดำเนินการผลิตบุหรี่ภายใต้ลิขสิทธิ์ “กรองทิพย์” “สามิต 14” “กรุงทอง 90” และ “สายฟัน 90” และให้จำหน่ายในประเทศไทย เก็บภาษี ตามกฎหมาย กัมพูชา ลาวและพม่า ที่สำคัญก็คือ โรงงานยาสูบยังได้ขยายยาเส้นปูรุ (ผสมเครื่องเทศ) และเครื่องจักรเก่าให้แก่โรงงานที่ตั้งอยู่ในเวียดนามด้วย ต่อมา ธุรกิจนี้ไม่ประสบความสำเร็จ โรงงานยาสูบจึงได้บวกผลผลิตสกัดญี่ปุ่นในปี พ.ศ. 2542 แต่มิได้นำเข้าเครื่องจักรกลับมาด้วย ผลจึงปรากฏว่าตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 เป็นต้นมา ได้มีบุหริกรณ์พิพย์ปลอมจากต่างประเทศเข้ามาจำหน่ายในประเทศไทยและยอดขายบุหรี่ทั้งนี้ตกลงอย่างเห็นได้ชัด (ดูตารางที่ 4)

ตารางที่ 4 ปริมาณและมูลค่าการค้าบุหรี่ของโรงงานยาสูบ พ.ศ. 2538 – 2546

ปี พ.ศ.	ยอดขายบุหรี่ (ล้าน多元)	มูลค่า (ล้านบาท)	ภาษีของรัฐ (ล้านบาท)
2538	42,011	32,922	26,499
2539	47,748	38,223	29,602
2540	46,324	44,157	35,782
2541	35,715	40,657	35,466
2542	31,347	37,228	32,638
2543	31,688	38,477	33,910
2544	29,503	38,487	34,146
2545	29,661	40,811	37,055
2546	31,347	42,143	38,666*

* หมายเหตุ: ปี 2546 เป็นตัวเลขประมาณการ

ในตารางที่ 4 แสดงให้เห็นปริมาณและมูลค่าการค้าบุหรี่ของโรงงานยาสูบ พ.ศ. 2538 – 2546 จากตารางแสดงให้เห็นว่ายอดขายบุหรี่ของโรงงานยาสูบลดลงอย่างเห็นได้ชัดตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 เป็นต้นมา กล่าวคือในปี พ.ศ. 2540 ยอดขายบุหรี่เท่ากับ 46,324 ล้าน多元 ลดลงเหลือ 35,715 ล้าน多元 ในปี พ.ศ. 2541 เหลือ 31,347 ล้าน多元 ในปี พ.ศ. 2542 และเหลือ 29,503 ล้าน多元 ในปี พ.ศ. 2544 อย่างไรก็ตามการที่มูลค่าของยอดขายในช่วงเวลาดังกล่าวไม่ได้ลดลงก็เป็นเพราะรัฐบาลใช้วิธีการปรับภาษีให้สูงขึ้นในปี พ.ศ. 2542 ทำให้ราคานุหริกรณ์พิพย์เพิ่มขึ้นจากของละ 29 บาท เป็นของละ 30 บาท และปรับราคานุหริกรณ์พิพย์จากของละ 30 บาท เป็น 35 บาท ในปี พ.ศ. 2544 โดยนายดังกล่าวทำให้รายได้ของโรงงานยาสูบไม่ลดลงแม้ว่ายอดขายบุหรี่จะลดลงไปมากก็ตาม โดยนายแบบนี้เป็นการผลักภาระภาษีไปให้แก่ผู้บริโภคเป็นผู้รับไป

ในการประมาณการมูลค่าบุหรี่ปломในปัจจุบัน โดยการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่สรรพสามิตรและ เจ้าหน้าที่ของโรงพยาบาลที่ทำหน้าที่ปรับปรุงการค้าบุหรี่ปлом ให้ความเห็นตรงกันว่า จากราหัสตั้งในขณะนี้ หน่วยราชการสามารถจับกุมบุหรี่ปломได้น้อยกว่าร้อยละ 5 ของบุหรี่ปломทั้งหมดในแต่ละปี ซึ่งทำให้วัสดุต้องสูญเสียรายได้ระหว่าง 3,000 – 4,000 ล้านบาทต่อปี

ดังนั้น ถ้าสมมติว่าการจับกุมบุหรี่ปломได้อยู่ที่ระดับร้อยละ 1 มูลค่าของบุหรี่ปломจะอยู่ระหว่าง 15,000 – 20,000 ล้านบาทต่อปี

ถ้าจับกุมบุหรี่ปломได้อยู่ที่ร้อยละ 2.5 มูลค่าของบุหรี่ปломจะอยู่ระหว่าง 6,000 – 8,000 ล้านบาทต่อปี

และถ้าการจับกุมบุหรี่ปломได้อยู่ที่ร้อยละ 5.0 มูลค่าของบุหรี่ปломจะอยู่ระหว่าง 3,000 – 4,000 ล้านบาทต่อปี

ดังนั้นประมาณการมูลค่าของบุหรี่ปломยี่ห้อกรองกิพย์ 90 ในปัจจุบันจะอยู่ระหว่าง 3,000 – 20,000 ล้านบาทต่อปี

เครือข่ายและเส้นทางการค้าบุหรี่ปлом

จากการศึกษาพบว่าเครือข่ายการค้าบุหรี่ปломในปัจจุบันประกอบด้วยกลุ่มอิทธิพลสิกสุ่มใหญ่ คือ 1) กลุ่มผู้มีอิทธิพลในชลบุรีหรือที่เรียกวันว่า “กลุ่มบ้านใหญ่ชลบุรี” 2) กลุ่มธุรกิจการเมืองระดับชาติ 3) กลุ่มนักธุรกิจไทย – กัมพูชา และ 4) กลุ่มข้าราชการในเครื่องแบบ

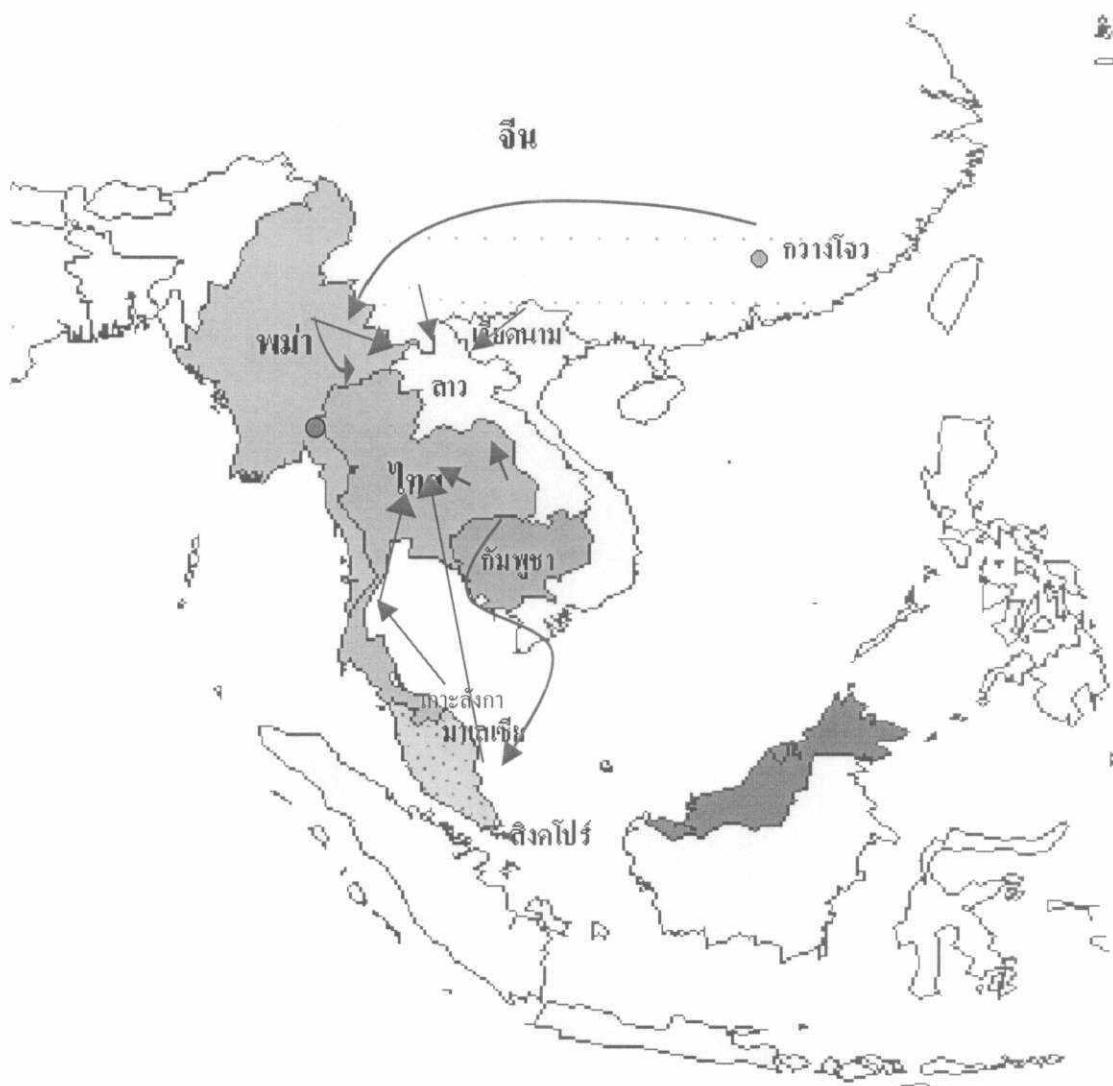
แหล่งผลิตบุหรี่ปломนอกประเทศมีเส้นทางเข้าสู่ประเทศไทย 3 ทางด้วยกัน คือ

กัมพูชา มีเส้นทางเข้าสู่ประเทศไทย 3 ทางคือ 1) ผ่านเข้าสู่ภาคตะวันออก 2) ผ่านเข้าสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และ 3) จากกัมพูชาผ่านสิงคโปร์และเข้าสู่ภาคใต้ของประเทศไทย

ฉัน จากการสำรวจโจรเข้าสู่พม่าแล้วแทรกออกเป็นสองสาย สายแรกผ่านเข้ามาทางทิศตะวันตกของประเทศไทย อีกสายหนึ่งเข้าสู่ประเทศไทยแล้วจึงเข้าทางจังหวัดหนองคายและอุดรธานีตามลำดับ

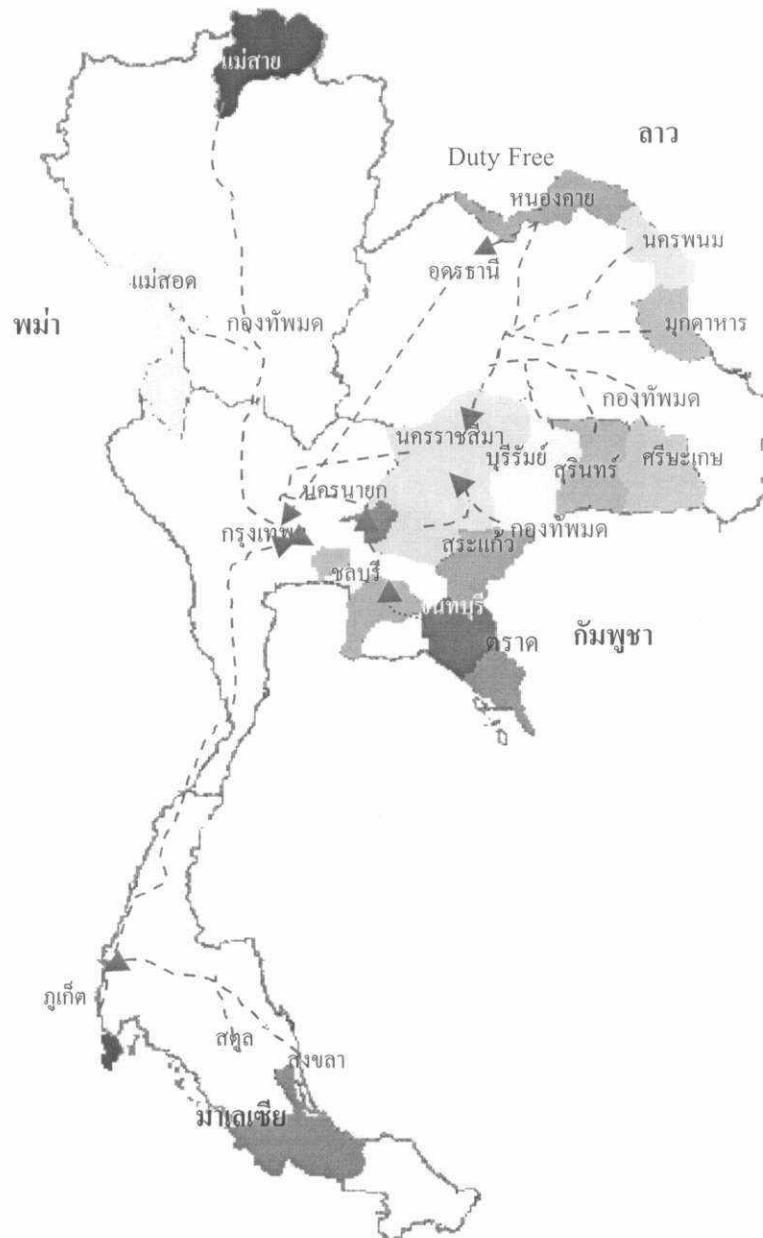
เวียดนาม ฝานลาว แล้วเข้าสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย

แผนที่แสดงเส้นทางการค้าบุหรี่ปลอมจากต่างประเทศเข้าสู่ประเทศไทย



แหล่งที่มา: (1) สัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญของกรมสรรพากร โรงงานยาสูบ กรมสรรพากร และร้านค้าส่งจำนวนมาก
 (2) ข้อมูลของศูนย์ประสานงานร่วมป้องกันการลักลอบปลอมแปลงบุหรี่

แผนที่แสดงเส้นทางการค้าบุหรี่ปломในประเทศไทย



แหล่งที่มา: (1) ตั้มภานุเชี่ยวชาญของกรมสรรพากร โรงเรียนยาสูบ กรมสรรพากร และร้านค้าส่งจำนวนมาก
(2) ข้อมูลของศูนย์ประสานงานร่วมป้องกันการลักลอบปลอมแปลงบุหรี่

เส้นทางการค้าบุหรี่ปлом ภาคตะวันออก มาทางจังหวัดสระแก้ว ปราจีนบุรี ตราด จันทบุรี ระยอง ชลบุรี ฉะเชิงเทรา และนครนายก แล้วเข้าสู่กรุงเทพมหานคร ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ บุหรี่ปломจะถูกขนเข้าสู่กรุงเทพฯ บุรีรัมย์ ศรีสะเกษ หนองคาย อุดรธานี หลังจากนั้นจึงกระจายสินค้าไปยังจังหวัดต่างๆ ภาคกลาง สรบบุรี ปทุมธานี นนทบุรี ภาคตะวันตก สมุทรสาคร นครปฐม ภาค

เห็นอี พะເຍາ ເຊີ່ງໄໝ໌ ເຊີ່ງຮາຍ ຕາກ ການຕີ້ ມີ 3 ທາງ ຄື່ອ ການນັກ ສໍາເລີ່ງຜ່ານຫຍາແດນດ້ານປາດັ່ງເບີ້ຈຳ ຖ້າທະເລມີ 3 ເສັ້ນທາງ ເສັ້ນທາງທີ່ໜຶ່ງສໍາເລີ່ງຈາກເກະລັກກວິ ປະເທດມາເລີ່ງຜ່ານທະເລ ອັນດາມັນນາມີ້ນບກທີ່ຈັງຫວັດສູງ ເສັ້ນທາງທີ່ສອງສໍາເລີ່ງທາງເຮືອຂາດໃໝ່ມາທຳການຂັ້ນຄ່າຍກັນກລາງທະເລໃນເຂດຈັງຫວັດຄຣຄຣມຣາຈທີ່ສູງກວ່າຮູ້ອັນດາມັນນາມີ້ນບກ ເສັ້ນທາງທີ່ສາມານສ່ວນດ້ວຍເວືອສິນຄ້າຂາດໃໝ່ໂດຍສໍາແດງວ່າເປັນສິນຄ້າຂັ້ນຄ່າຍກັນ ແລະຜ່ານວິທີການທາງຄຸລກກາກຄຽນກັນ ໄຫລັງຈາກນັ້ນຈຶ່ງກະຈາຍສິນຄ້າໄປຢັ້ງແລ້ງທ່າງໆ ທາງອາກາດ ເປັນກາລັກລອບສໍາເລີ່ງນຸ້ຫີ່ປລອມທີ່ເຂັ້ມາໃນປະເທດແລ້ວໄປຢັ້ງຈັງຫວັດທ່າງໆ

ຜລກຮະບ່ານວນການບຸ້ຫີ່ປລອມໄມ່ເພີ່ງແຕ່ທ່າໃຫ້ຮູ້ຕ້ອງສູນເສີຍຮາຍໄດ້ຮ່ວ່າງ 3,000 – 20,000 ລ້ານບາທຕ່ອປີເກົ່ານັ້ນ ໂຮງງານຍາສູນຍັງຕ້ອງສູນເສີຍຮາຍໄດ້ແລະການຈັງງານ ເກຍະຕຣກຜູ້ປຸລູກໃນຍາຕ້ອງສູນເສີຍຮາຍໄດ້ ຜູ້ບົຣິໂກຄົດໄດ້ຮັບຜລກຮະບ່ານທາງດ້ານສຸຂພາພອຢ່າງຮ້າຍແຮງ ຮວມທັງຮູ້ຍັງຕ້ອງເສີຍຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການຮັກໝາ ພຍາບາລເພີ່ມຂຶ້ນ ຕລອດຈານກະຮ່າທີ່ສິ່ງເກີດຂັ້ນວນການຜູ້ມືອິທີ່ພລອນກະບົບ ແລະມີຜລກຮະບ່ານຕ່ອ ຜູ້ຄັບນຸ້ຫີ່ທີ່ຖຸກກູ້ຫມາຍດ້ວຍ

ຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບຜລກຮະບ່ານທາງຕຽບຕ່ອນຂ້າງມາກຈາກຂັ້ນວນການຄ້ານຸ້ຫີ່ປລອມມີຍ່າງນ້ອຍທີ່ສຸດສອງກຸ່ມື້ອ ກຸ່ມື້ອຜູ້ຄັບນຸ້ຫີ່ຮ່າຍຍ່ອຍ ແລະກຸ່ມື້ອຜູ້ບົຣິໂກຄົດໄດ້ຮັບຜລກຮະບ່ານຈາກຂັ້ນວນການຄ້ານຸ້ຫີ່ປລອມມື້ອ ກຸ່ມື້ອຜູ້ຄັບປຶກທີ່ ເຮີຍກວ່າ “ປ.3” ຜົ່ງເປັນພ່ອຄ້າຮ່າຍຍ່ອຍຈຳນວນກວ່າ 500,000 ຮາຍທ່າງປະເທດ ດັນກຸ່ມື້ອນີ້ ທຳກັນກົງຈົນນາດເລັກເພີ່ງເພື່ອຍັງຊື່ພ ມີກຳໄຮ່ຄ່ອນຂ້າງນ້ອຍໃນແຕ່ລະວັນ ກຳໄຮ່ຂອງພວກເຂົາປະມານ 200 – 300 ບາທຕ່ອວັນເທົ່ານັ້ນ ໂດຍທ່າໄປພວກເຂົາຂໍ້ອນນຸ້ຫີ່ກອງທີ່ພົບຍົງຈາກຜູ້ຄ້າຂ່າງ (ປ.2) ໂຮງງານຍາສູນອະລະ 32 – 33 ບາທ ແລ້ວນໍາມາຈໍາໜ່າຍ່ອງຈອງລະ 35 ບາທ ມີກຳໄຮ່ສອງລະ 2 – 3 ບາທ ໂຫຍ້ຍ້າຍທີ່ຂັ້ນວນການຄ້ານຸ້ຫີ່ປລອມຈຳນວນທີ່ເປັນບຸ້ຄຸລໃນເຄື່ອງແບນມັກນຸ້ຫີ່ປລອມມາເສັນອາຍໃນຮາຄາອະລະ 28 – 30 ບາທ ຜົ່ງທຳໄຫ້ພວກເຂົາມີຄວາມຮ່ວ່າຈະມີກຳໄຮ່ເກີນປົກຕິອີກຂອງລະ 2 – 3 ບາທ ແຕ່ພວກເຂົາກັບຕົກເປັນເຫັນຂອງການຖຸກຈັບນັ້ນທີ່ສ່ວນພາມີຕ່າງໆ ຜົ່ງຈາກອູ່ຮ່ວມໃນຂັ້ນວນການດັ່ງກ່າວຈຸນຸ້ມີໄດ້ກ່າຍໃນເວລາອັນຮວດເວລີ່ງທີ່ສົ່ງຫົ່ງໂສງຂ້າມໂສງຫຼັງຈາກຫຼືບນຸ້ຫີ່ປລອມມາຈໍາໜ່າຍ ແລະທຳໄຫ້ດ້ອງເສີຍຄ່າປ່ຽນສູງຖື່ງຂອງລະ 393.75 ບາທ ໂດຍທ່າໄປພ່ອຄ້າເຫຼຸ່ນນີ້ມັກຖຸກຈັບຂັ້ນຫານຸ້ຫີ່ປລອມຄຣາລະ 3 – 4 ທ່ອ (30 – 40 ຊອງ) ແມ່ວ່ານຸ້ຫີ່ທີ່ຖຸກຈັບມີຈຳນວນໄມ່ມາກັນກັດແຕ່ຄ່າປ່ຽນຂອງພວກເຂົາຈະອູ່ຮ່ວ່າງ 11,812.50 – 15,750 ບາທ ຜົ່ງກີ່ມີຈຳນວນເງິນທີ່ຄ່ອນຂ້າງສູງສໍາຮັບພວກເຂົາ ຄ່ອນຂ້າງຊັດເຈັນວ່າຄວາມໄມ່ຮູ້ແລະການໄໝສາມາດຄໍາແນກຂອງນຸ້ຫີ່ທີ່ແທ່ຈິງກັບຂອງນຸ້ຫີ່ປລອມໄດ້ທຳໄຫ້ພວກເຂົາຈຳນວນມາໃນແຕ່ລະປີຕ້ອງສູນເສີຍຄວາມມັ້ນຄົງໃນການປະກອບອາຊື່ພໄປ ຕົວເລຂຂອງທາງຮາຍການຈ່າຍໃນຮ່ວ່າງວັນທີ 1 ຕຸລາຄມ 2545 – 30 ກຣກງາມຄມ 2546 ເຈັນກັງການສຽງພາມີຕ່າງໆໄດ້ຈຸນຸ້ມີຜູ້ຕ້ອງທາກຮ່າກວ່າມີຕິດຫຼາຍຄຣອບຄຣອງແລະລັກລອບຈໍາໜ່າຍນຸ້ຫີ່ປລອມຈຳນວນທັງສັ້ນ 4,968 ຄົດ ພູດອື່ກອຍຢ່າງໜຶ່ງກີ່ມື້ອ ພອຄ້າຮ່າຍເລັກຮ່າຍນ້ອຍເຫຼຸ່ນຖຸກຈັບເລື່ອສູງຖື່ງວັນລະ 14 ຮາຍທີ່ເດືອວ

ກຸ່ມື້ອທີ່ສອງທີ່ໄດ້ຮັບຜລກຮະບ່ານຈາກຂັ້ນວນການຄ້ານຸ້ຫີ່ປລອມກີ່ມື້ອຜູ້ບົຣິໂກຄົດໄປເປົ້ອນນຸ້ຫີ່ກອງທີ່ພົບຍົງຈາກປະເທດເພື່ອນບ້ານ ໂດຍເຫັນໃຈວ່າເປັນນຸ້ຫີ່ຖຸກກູ້ຫມາຍແລ້ວໜໍາກັບຕົກເປັນເຫັນໃຈນັ້ນໃນປະເທດ ຜູ້ທີ່ຖຸກຂັ້ນວນການລັກລອບຈໍາໜ່າຍນຸ້ຫີ່ຮ່າຍແກ້ໄຂເລັກຮ່າຍໃນການໄວ້ດ້ານນີ້

เมื่อปลายเดือนก่อนดิฉันพร้อมญาติเดินทางไปแต่งงานหลานที่จังหวัดสุรินทร์ แล้วเลยไปเที่ยวที่ต่าช่องจอมเพื่อข้ามไปเที่ยวฝั่งกัมพูชา ระหว่างทางมีด่านตรวจเข้าเมือง มีป้ายบอกว่าซื้อบุหรี่เข้ามาได้คันละ 1 หีบเท่านั้น ดิฉันและญาติพากันเดินหาซื้อของ เห็นบุหรี่กรองทิพย์ซึ่งเป็นของไทยวางขายอยู่ด้วย ราคาหีบละ 150 บาท ตามคนขายว่าซื้อกลับมาเมืองไทยได้ไหม เขาก็บอกว่าซื้อได้คันละ 1 หีบเท่านั้น เห็นว่าราคากูก็เลยซื้อมาคันละ 1 หีบ รวม 3 คน ซื้อมา 3 หีบ สักพักก็เดินทางกลับผ่านทางด่านตรวจเข้าเมืองเหมือนเดิมซึ่งก็ตรวจผ่านปกติ แต่พอขับรถผ่านด่านตรวจมาประมาณ 2 กิโลเมตร ก็มีด่านตรวจของสรรพากรมีตสุมชุดชาฟารีสีน้ำเงินเข้ามาตรวจคันแล้วแจ้งว่าดิฉันมีบุหรี่ไว้ในครอบครองเกินกว่า 500 กรัม ดิฉันถามว่าทราบได้อย่างไร เจ้าหน้าที่แจ้งว่าคนขายเป็นคนไทย ดิฉันซื้อมา 3 หีบ ดิฉันบอกว่าญาติขอรื้มเงินให้จ่ายไปก่อน 2 หีบ และป้ายก็บอกว่าซื้อได้คันละ 1 หีบ เจ้าหน้าที่ไม่ยอม放放พร้อมกับบอกว่าต้องจ่ายเงินค่าปรับเป็นเงิน 6,825 บาท ถ้าไม่มีเงินจะต้องยึดรถไว้แทน ดิฉันสังเกตเห็นว่ารถทุกคันที่ถูกตรวจคันจะต้องพบบุหรี่ทุกคัน และโคนจับทุกคนแม้แต่พระสงฆ์ก็ไม่เว้น ดิฉันล้ำปากมากเงินมีไม่พอต้องติดต่อทางบ้านให้นำเงินมาเสียค่าปรับ เขาจึงยอมปล่อยรถออกม่าแต่ยึดบุหรี่ไว้เป็นของกลางแทน จึงอยากรอเดือนผู้ที่ไปเที่ยว อย่าได้หลงกลเชือป้ายโฆษณาให้ซื้อบุหรี่จะตกเป็นเหยื่อได้ง่าย ทำให้เสียเงิน เสียเวลา เสียความรู้สึกเปล่าๆ คิดว่าผ่าจะทำกันเป็นขบวนการของเจ้าหน้าที่เรากับพ่อค้าแม่ค้าฝั่งกัมพูชา วันๆ คงได้หลายหมื่นบาท (กำแหง ภริตานนท์, “จริงหรือที่ถูกต่อว่าໄ่” หนังสือพิมพ์เดลินิวส์, 4 กันยายน 2546 : 3)

บทสรุป

เศรษฐกิจอกรอบบบไม่ได้มีผลเสียต่อเศรษฐกิจและสังคมเสมอไป กิจกรรมทางเศรษฐกิจของธุรกิจนอกระบบ เช่น มองเตอร์ไซค์รับจ้าง รถตู้โดยสาร ธนาคารหมู่บ้าน กลุ่มออมทรัพย์ และแม่ค้าขายของตามข้างถนนล้วนแล้วแต่เป็นประโยชน์แก่ประชาชนเป็นอย่างยิ่ง แต่เศรษฐกิจอกรอบบบก็ไม่ใช่มีแต่เรื่องของคนเล็กๆ ในสังคมเท่านั้น เศรษฐกิจอกรอบบบงประเทก็เป็นเรื่องของผู้มีอิทธิพลโดยเฉพาะ ซึ่งคนธรรมดายังสามารถเข้าไปเกี่ยวข้องได้ เช่น การคอร์ปชั่นในโครงการขนาดใหญ่ การอัปประมูล การค้าบุหรี่ ปลอมข้ามชาติ การประมูลรายการวิทยุและทีวี และการค้ายาเสพติด เป็นต้น เศรษฐกิจอกรอบบบบางเรื่อง เป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจในระดับชุมชนและ/หรือท้องถิ่น เช่น มองเตอร์ไซค์รับจ้าง รถตู้โดยสาร และแม่ค้าห้าบเรียงลดอยตามข้างถนน แต่บางเรื่องก็เป็นธุรกิจในระดับข้ามชาติ เช่น การค้าบุหรี่ปลอม การค้าอาวุธสงคราม และการค้าแรงงานข้ามชาติ ฯลฯ

การเติบโตของเศรษฐกิจอกรอบบบในสังคมไทยในด้านหนึ่งสะท้อนให้เห็นการต่อสู้ด้านชนชั้นของชีวิต คณธรรมดางามัญและคนมีรายได้น้อย แต่ในอีกด้านหนึ่งก็สะท้อนให้เห็นการขยายตัวของการคอร์ปชั่นของอภิสิทธิ์ชันและกลุ่มผู้มีอิทธิพลที่กระทำการต่อคนจนด้วย การดันรันเพื่อหาช่องทางทำมาหากินของมองเตอร์ไซค์รับจ้างจำนวน 200,000 คนทั่วประเทศ สะท้อนให้เห็นถึงจิตใจที่ไม่ยอมแพ้ในการประกอบอาชีพที่สูจิตรของพวากษา แม้จะต้องทำงานอย่างหนักมากกว่าวันละ 12 ชั่วโมงก็ตาม ที่พวากษาตกลงอยู่ในกลุ่มของคนที่มีรายได้ระดับล่าง ไม่ใช่เป็นพระโซคะตาหรือพระมหาลิขิตกำหนด หากแต่เป็นพระ

ว่าพวกเขานี่ไม่สามารถกำหนดชะตากรรมของพวกเขาร่องได้ つまりและหัวหน้าวินเป็นกลุ่มบุคคลที่มาทำลายโอกาสในชีวิต (Life Chance) ของพวกเขาร่วมกันจากการเก็บส่วนเกินจากรายได้ของพวกเข้าไป ดังแต่ค่าเสื่อวินราคายังคงเพิ่มมากขึ้น จนถึงค่าวนทั้งรายวันและรายเดือน รายได้ของมอเตอร์ไซค์รับจ้างทั่วประเทศอยู่ในราษฎร 27,600 ล้านบาทต่อปี ส่วนเกินที่ต้องสูญเสียไปคือร้อยละ 14.5 ของรายได้ของพวกเขาระหรือประมาณ 4,100 ล้านบาทต่อปี เงินจำนวนนี้ตกเป็นของหัวหน้าวินราษฎร 2,250 ล้านบาทต่อปี และของตำรวจราษฎร 1,800 ล้านบาทต่อปี

มอเตอร์ไซค์รับจ้างและรถตู้โดยสารสาธารณะไม่ใช่ธุรกิจที่มีความสัมพันธ์เชิงตลาด (Market Relations) หากแต่เป็นธุรกิจของกิ๊ฟธีธ์หรือธุรกิจของผู้มีอิทธิพล ธุรกิจทั้งสองประเภทเป็นการสืบทอดหรือการผลิตข้าม (Reproduction) สายพันธุ์เดิมของการทำธุรกิจของกิ๊ฟธีธ์ที่มีอยู่อย่างกว้างขวางในสังคมไทย ซึ่งเป็นการสะท้อนให้เห็นถึงความล้าหลังของโครงสร้างและอุดมการณ์ทางด้านการเมือง และของระบบราชการ ภายใต้โครงสร้างเช่นว่านี้ การสะสมความมั่งคั่ง (Wealth Accumulation) ของผู้มีอิทธิพลและอภิสิทธิ์ชั้นแสลงให้เห็นว่าบังเป็นการสะสมทุนแบบล้าหลัง (Primitive or Previous Accumulation) กล่าวคือเป็นการสะสมทุนหรือแสวงหารายได้และผลประโยชน์ โดยการใช้กำลังอาชญากรหรือกฎหมาย บีบบังคับใช้อิทธิพลจากสถานะของความเป็นข้าราชการหรือเครื่องแบบ ใช้อำนาจมีดและการบีบบังคับทางด้านจิตใจ (Moral Coercion or Non-economic Compulsion) ต่อคนเล็กๆ ในสังคม ด้วยเหตุนี้สิทธิเสรีภาพที่จะประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างและรถตู้โดยสารภายใต้การคุ้มครองของกฎหมายจึงไม่สามารถกระทำได้

สำรวจ นักการเมือง และข้าราชการที่ทรงอิทธิพลเป็นผู้สร้างเศรษฐกิจในระบบ ในด้านหนึ่งโครงสร้างเศรษฐกิจแบบที่เป็นอยู่เปิดช่องให้ผู้มีรายได้น้อยและคนจนสร้างเศรษฐกิจในระบบบางส่วน เช่น ห้าบเร่แผงลอยตามตลาดและข้างถนนอยู่ทั่วไป แต่ในอีกด้านหนึ่งกลุ่มผู้มีอิทธิพลในสังคมคือ ตำรวจ นักการเมืองและข้าราชการที่ทรงอิทธิพลเป็นผู้สร้างเศรษฐกิจในระบบบางส่วนขึ้นมาด้วยเช่นเดียวกัน มอเตอร์ไซค์รับจ้าง รถตู้โดยสาร และการค้าบุหรี่ปลอมล้วนแล้วแต่อยู่ภายใต้เงื่อนไขการเกิดขึ้นได้ เพราะพลังของกลุ่มผู้มีอิทธิพลในระบบราชการทั้งสิ้น มอเตอร์ไซค์รับจ้างเป็นธุรกิจในระบบ เพราะตำรวจกับหัวหน้าวินต่างดันตนไม่ยอมให้ธุรกิจนี้เข้ามาอยู่ภายใต้กฎหมาย ส่วนรถตู้โดยสารส่วนใหญ่ (ประมาณ 10,000 คันทั่วประเทศ) ยังคงเป็นธุรกิจในระบบ เพราะถูกขัดขวางจากกลุ่มข้าราชการ ตำรวจและหัวหน้าวิน สำหรับบุหรี่ปลอมที่ยังสามารถรักษาขวนการค้าของตนเองไว้ได้ก็เพราะมีกลุ่มอิทธิพลทางการเมือง ข้าราชการ ทหารและตำรวจบางส่วนที่ช่วยกันค้ำจุนรักษาธุรกิจที่ผิดกฎหมายนี้ไว้ อาจกล่าวได้ว่า แม้ว่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจบางประเภทกฎหมายจะไม่ยอมรับหรือเป็นสิ่งผิดกฎหมาย แต่ผู้ที่ทำหน้าที่รักษาและบังคับใช้กฎหมายก็อาจเห็นเป็น “โอกาส” ที่จะแสวงหา ผลประโยชน์จากการมเหล่านั้นได้ (ไม่ว่าจะเป็นมอเตอร์ไซค์รับจ้างและรถตู้โดยสาร ฯลฯ) แม้กระทั่งกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่กฎหมายให้การรับรองแล้วหรือเป็นสิ่งถูกกฎหมายแล้ว แต่ข้าราชการบางส่วนก็ยังสามารถหาผลประโยชน์ได้โดยการกำหนดขั้นตอนต่าง ๆ ของระเบียบราชการให้ยุ่งยากซับซ้อน จนยากที่ผู้ประกอบธุรกิจจะเข้าชนะขั้นตอนของกฎหมายได้โดยไม่เจ้ายสิบให้แก่ข้าราชการ

ธุรกิจนอกระบบส่วนใหญ่สามารถแก้ไขได้โดยไม่ต้องใช้ความรุนแรง แต่การแก้ไขปัญหาธุรกิจนอกระบบไม่สามารถใช้กฎหมายได้ในทุกรูปแบบ เป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจนอกระบบที่สังคมยอมรับได้ ก็อาจแก้ไขกฎหมายให้ธุรกิจเหล่านี้เข้ามาอยู่ในระบบ ในกรณีของมอเตอร์ไซค์รับจ้างและรถตู้โดยสารกฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับของคนกลุ่มอาชีพนี้ควรอยู่บนหลักการที่สนับสนุนให้พวากษาสร้างองค์กรช่วยเหลือตนเอง (Self-help Organization) ให้เกิดขึ้นเป็นสำคัญ ไม่ว่าจะอยู่ในรูปของกลุ่ม ชุมชนหรือสหกรณ์ก็ได้ สิ่งสำคัญก็คือองค์กรของพวากษาจะต้องเป็นองค์กรอาชีพที่มุ่งช่วยเหลือสมาชิกของตัวเองเป็นหลัก รัฐบาลและหน่วยราชการจะต้องให้การสนับสนุนในเรื่อง “สิทธิ์” ที่พวากษาจะประกอบอาชีพได้อย่างสุจริตและมีศักดิ์ศรี โดยไม่ถูกเอาเปรียบจากกลุ่มตำรวจ ข้าราชการและหัวหน้าวิน ในขณะเดียวกันรัฐบาลจะต้องสนับสนุน “หน้าที่” และ “ภารกิจ” ขององค์กรช่วยเหลือตนเองเหล่านี้ในการดูแลสมาชิกอย่างยุติธรรม ตลอดจนการรักษาผลประโยชน์ของผู้ใช้บริการ (ผู้บุริโภค) มิให้ถูกเอารัดเอาเปรียบจากกลุ่มอาชีพนี้

การแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจนอกระบบส่วนใหญ่ นอกจากไม่ควรใช้วิธีการรุนแรงแล้ว ก็ไม่ควรแก้ไขปัญหาโดยการบังคับใช้กฎหมายเพียงด้านเดียว การแก้ไขกฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับของทางราชการ นอกจากรัฐบาลจะต้องดูแลเอาใจใส่ให้มีการปฏิบัติโดยข้าราชการอย่างยุติธรรมแล้ว ในอีกด้านหนึ่ง รัฐบาลจะต้องส่งเสริมให้องค์กรช่วยเหลือตนเอง และประชาชนทั่วไปมีความเข้าใจในเจตนาและมีความสำนึกรักเมืองและหน้าที่ของตนเองตามกฎหมายควบคู่กันไปด้วย หากรัฐบาลเน้นแต่การออกกฎหมายหรือบังคับใช้กฎหมายโดยการเพิ่มบทลงโทษ โดยไม่ไปเพิ่มอำนาจให้แก่องค์กรภาคประชาชนควบคู่กันไปด้วยแล้ว กฎหมายก็อาจจะกลายเป็นเครื่องมือที่ข้าราชการใช้บีบบังคับหรือรังแกหรือใช้เปรียดไประชานจนเกิดความเดือดร้อนอยู่ทั่วไปได้ ดังที่เป็นอยู่ในขณะนี้ได้

การจัดตั้งองค์กรช่วยเหลือตนเองของชุมชนเป็นทางออกของการหนีของปัญหาเศรษฐกิจนอกระบบ การแก้ไขปัญหาผู้มีอิทธิพลในธุรกิจมอเตอร์ไซค์รับจ้างของรัฐบาลโดยการจัดตั้งคณะกรรมการบริหารในการจัดการคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยมีตัวแทนมาจากห้าฝ่าย คือ ตัวแทนจากตำรวจ สำนักงานเขตของ กทม. กรมการขนส่งทางบก ฝ่ายประชาชน และคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยมี หัวหน้าสถานีตำรวจนในแต่ละท้องที่เป็นประธาน เป็นเพียงนโยบายที่เปลี่ยนจากที่ตำรวจนายคุณวิน มอเตอร์ไซค์ทางด้านพฤตินัย มาเป็นการให้ตำรวจนายคุณทางด้านนิติัยหรือให้ควบคุมอย่างถูกต้องตามกฎหมาย แต่นโยบายนี้ไม่ได้เป็นการแก้ไขปัญหา “ส่วน” หรือเศรษฐกิจนอกระบบทองวินมอเตอร์ไซค์ ส่วนยังคงมีอยู่ต่อไปตราบใดที่องค์กรภาคประชาชนและองค์กรของชุมชน (มอเตอร์ไซค์รับจ้าง รถตู้โดยสารประจำทาง) ไม่ได้รับการส่งเสริมให้รวมตัวกันด้วยความสมัครใจ และพวากษาบังคับไม่มีความตระหนักในเรื่องสิทธิ และหน้าที่ของตนเองที่มีต่องเอง กลุ่ม และสังคมอย่างเพียงพอ

ในการนี้ของวินมอเตอร์ไซค์และรถตู้โดยสาร รัฐบาลควรให้ ขสมก. เข้ามาดูแลสถานที่จอดรถ และดูแลรักษาระบบความปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสาร เพื่อมิให้กลุ่มผู้มีอิทธิพลใช้พื้นที่สาธารณะเป็นเครื่องมือทำมาหากินบนความเดือดร้อนของวินมอเตอร์ไซค์ และรถตู้โดยสารอีกต่อไป และยังเป็นการลดภาระค่าโดยสารของผู้บุริโภคที่ต้องแบกรับในปัจจุบันลงด้วย

สำหรับปัญหาบุหรี่ปлом หลักการแก้ไขปัญหานี้ต้องเน้นการป้องกันมากกว่าการปราบปราม ลดโอกาสผู้ที่จะเข้าไปเกี่ยวข้องกับการค้าบุหรี่ปлом ลดแรงจูงใจ เพิ่มต้นทุนและความเสี่ยงของผู้ผลิตและผู้ค้าบุหรี่ปломให้สูงขึ้น ประสานงานหน่วยราชการในส่วนกลาง ภูมิภาคและท้องถิ่นให้มากขึ้น รวมทั้งเน้นการมีส่วนร่วมของร้านค้าและประชาชนให้มากขึ้น เพื่อปักป้องกันผู้ค้าบุหรี่จำนวนกว่า 500,000 รายทั่วประเทศ และผู้บริโภคบุหรี่จำนวนมหาศาลที่ตกเป็นเหยื่อของการหลอกลวงและการเอารัดเอาเปรียบของกลุ่มอิทธิพล ข้าราชการ ทหาร และตำรวจบางส่วนที่เกิดขึ้นในแต่ละปี รัฐบาลต้องมีนโยบายในการแก้ปัญหานี้ทั้งในระดับระหว่างประเทศ ระดับชาติ และต่อโรงงานยาสูบ ในระดับระหว่างประเทศ รัฐบาลจะต้องนำปัญหาบุหรี่ปломเข้าหารือในเวทีระหว่างประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งกับประเทศไทย จีน กัมพูชา เวียดนาม ลาว พม่า สิงคโปร์และมาเลเซีย เพื่อแสวงหาความร่วมมือในการต่อสู้กับขบวนการค้าบุหรี่ปломในภูมิภาคอย่างจริงจัง ในระดับชาติ รัฐบาลต้องแก้ไขกฎหมายโดยการเพิ่มโทษผู้ลักลอบผลิตและค้าบุหรี่ปломรายใหญ่ให้รุนแรงมากขึ้น นอกจากนี้ควรส่งเสริมให้หน่วยงานรัฐในส่วนกลาง ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น (องค์กรบริหารส่วนจังหวัด) ร่วมประสานงานกับโรงงานยาสูบในการเผยแพร่ให้ความรู้กับประชาชนในเรื่องบุหรี่ปломให้มากยิ่งขึ้น รวมทั้งรัฐบาลจะต้องจัดสรรงบประมาณด้านการประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมความรู้ และผลเสียของบุหรี่ปломที่มีต่อผู้ค้าบุหรี่และผู้บริโภคอย่างกว้างขวางและอย่างต่อเนื่อง ในท้ายที่สุดรัฐบาลควรยกฐานะและขยายบทบาทของศูนย์ประสานงานร่วมป้องกันการลักลอบปลอมแปลงบุหรี่ของโรงงานยาสูบ เพื่อประสานงานกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนในการร่วมมือกันปราบบุหรี่ปломได้อย่างจริงจัง

เอกสารอ้างอิง

ภาษาไทย

พาสุก พงษ์ไพบูลย์ สังคิต พิริยะรังสรรค์ และวนิดา ตรีรัตน์ (2543) : หาย ช่อง บ่อน ยาบ้า : เศรษฐกิจและระบบกับนโยบายสาธารณะในประเทศไทย. ศูนย์ศึกษาเศรษฐศาสตร์การเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ปรีชา เปี่ยมพงศ์สานต์ (2543) : เศรษฐศาสตร์การเมืองสมัยใหม่ . สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. กรุงเทพฯ .

สมพร หลงจิ (2546) : ส่วยรถตู้ . กองทุนสื่อประชาสัมคมด้านครอบครัว.

สังคิต พิริยะรังสรรค์และคณะ(2546) : เศรษฐกิจการพนัน : ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย. ศูนย์การศึกษาเศรษฐศาสตร์การเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ภาษาอังกฤษ

Friedrich Schneider and Dominik Erste(2000) : **Shadow Economies Around the World : Size, Causes, and Consequences.** International Monetary Fund.

_____ (2002) : **The Growth of the Underground Economy.** International Monetary Fund.

_____ (2001) : **The Size and Development of Shadow Economies and Shadow Economy Labor Force of 18 Asia and 21 OECD Countries : First Results for the 90s.** Invited paper prepared for the Asia Pacific Finance Association (APFA) conference 2001 "Rebuilding Our Financial Architecture" to be help in Bangkok. Thailand. July 22-25, 2001.

Lippert and Walker (1997) : **The Underground Economy : Global Evidence of Its Size and Impact.** Vancouver,B.C., The Frazer Institute.

McDonald R.J. (1984) : **The Underground Economy and BLS Statistical Data.** Monthly Labor Review.