

ศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่ายเพื่อสะท้อนภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง*

Art Installation to Reflect Motorcycle Taxi images

พีรติ จิงประกอบ (Peerati titpatkon) **

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีจุดประสงค์เพื่อศึกษารวบรวมความรู้จากหลักทฤษฎีองค์ประกอบศิลป์การถ่ายภาพสารคดี(Street Photography) และข้อมูลผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างจากผู้ที่มีประสบการณ์การให้บริการผู้ใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง 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 ชุด คิดเป็นร้อยละ 65.4 ซึ่งผลที่น่าเป็นห่วงสำหรับภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างมากที่สุดคือ ด้านการให้บริการ ด้านความปลอดภัย และด้านการมีส่วนร่วมต่อสังคมตามลำดับ **ระยะที่ 2** วิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามประเมินภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง สู่กระบวนการสร้างสรรค์ผลงานศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่าย และทำการประเมินผลงานภาพถ่ายจากการจัดนิทรรศการสื่อผสมภาพถ่ายสำหรับผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตบึงกุ่ม โดยมีผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาชุมชนในพื้นที่มาร่วมงาน เพื่อส่งเสริมความรู้ ความเข้าใจในการให้บริการที่ดี สิ่งที่ผู้ใช้บริการต้องการจากการบริการ โดยใช้แบบสอบถามประเมินการจัดนิทรรศการสื่อผสมภาพถ่ายจำนวน 100 ชุด

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

* บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาศิลปะการออกแบบ คณะมัณฑนศิลป์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ปีการศึกษา 2557 เรื่องศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่ายเพื่อสะท้อนภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษาคือ ผศ.ดร. วัฒนพันธุ์ คุรุฑะเสน และ รศ.ปรีชา ปั่นกล้า

** พีรติ จิงประกอบ นักศึกษาปริญญาโทสาขามัณฑนศิลป์ สาขาศิลปะการออกแบบ คณะมัณฑนศิลป์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, เบอร์โทรที่ติดต่อได้ 081-752-5570 peerati.j@bu.ac.th

คำสำคัญ: ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง/ถ่ายภาพ

Abstract

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

Phase 1 , Into the field of observation and a questionnaire to assess motorcycle taxi image from user service during rush hour of working day (During 1st 07.30 - 09.00 am and During 2nd 04.30 - 06.00 pm) in the scope of research 153 people, 100 Questionnaires were returned percentage 65.4 most worrisome results for motorcycle image is social, safety and services, respectively.

Phase 2 , Analysed data from questionnaires assessed motorcycle taxi image to the creative process art installation to reflect motorcycle taxi image, evaluation of street photography for motorcycle taxi Buengkum area, The guest of honour associated with the development community attended the exhibition to promote understanding in the good service, what users want, Questionnaires were used to assess the exhibition of the 100 series. the study reveals that: 1)Service , The motorcycle taxi is not enough per serving, problem comes from not understanding consumer, responsible service area can not serve beyond the region. 2)Safety , Compliance with the rules is like a mirror reflecting the behavior of confidence and trust of the users, Affect the good motorcycle taxi image 3)Social , Ambush care service areas, clean the area The volunteer social protection. 4) An exhibition of mixed media photo, Benefit motorcycle riders know how to solve problems that affect the image of the profession.

Key Word: Motorcycle Taxi, Photography

บทนำ

ปัจจุบันนี้การขนส่งสาธารณะมีปัญหการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์และวิกฤติการจราจรนี้เป็นผลให้ประชาชนต้องใช้ระยะเวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้น ซึ่งผู้บริโภครที่เดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะก็จำเป็นต้องรับภาระการเดินทางที่นานขึ้นจากสภาพการจราจรที่ติดขัด เนื่องด้วยระบบการขนส่งมวลชนเหล่านี้ไม่ได้มีการรับรองการขนส่งผู้โดยสารผ่านเข้ามาตามแยกซอยต่างๆ ซึ่งทำให้เกิดการประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างที่สามารถตอบสนองความต้องการความรวดเร็วในการเดินทางที่ต้องแข่งขันกับเวลา และสามารถขนส่งผู้โดยสารที่มีที่พักอาศัยที่อยู่ตามแยกซอยที่ห่างจากเส้นทางการคมนาคมของระบบขนส่งสาธารณะ

ในพื้นที่กรุงเทพมหานครมีผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง หรือวินมอเตอร์ไซด์รับจ้างที่ขึ้นทะเบียนอย่างถูกต้องตามกฎหมายทั้งสิ้น 6,330 วิน รวม 97,620 คัน ไม่นับวินเถื่อนที่จัดตั้งใหม่โดยไม่ได้ขึ้นทะเบียนอีกมากมายนับไม่ถ้วน จำนวนของผู้ประกอบอาชีพวินมอเตอร์ไซด์รับจ้างทั้งหมดน่าจะมากกว่า 1.9 แสนคน ผู้ประกอบอาชีพนี้ส่วนใหญ่มีทั้งชาวไร่ชาวนาในต่างจังหวัด อดีตกรรมกรก่อสร้าง กลุ่มคนจนในเมือง พนักงานและลูกจ้างที่ตกงาน นักเรียนนักศึกษาที่หางานทำไม่ได้ พวกนี้จะเข้าสู่ธุรกิจด้วยการไปซื้อมอเตอร์ไซด์ ผ่อนค่าเช่าเป็นรายเดือน ก่อนจะมาสมัครเข้าอยู่ในวินมอเตอร์ไซด์วิ่งรถตั้งแต่เช้าตรู่จนถึงดึกดื่นมีค่า หลังจากคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้ประกาศขับเคลื่อนนโยบายจัดระเบียบ วินมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ภายใต้ 3 แนวทาง ประกอบด้วย ตัดป้ายกำหนดราคาให้ชัดเจนตามกฎหมาย ตรวจสอบวินมอเตอร์ไซด์รับจ้างทั้ง 50 เขต ในกทม.ว่าได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งหรือไม่ และเร่งดำเนินการให้วินมอเตอร์ไซด์รับจ้างทุกที่จะต้องเป็นวินที่ถูกต้องตามกฎหมายและได้รับการจดทะเบียนตามกระบวนการของกรมการขนส่งทางบก(อินทชัย,2555) ภาพลักษณ์ของอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในปัจจุบันนี้มีส่วนสำคัญในการให้บริการเป็นอย่างมาก เนื่องจากผู้บริโภครส่วนใหญ่มีทัศนคติกับภาพลักษณ์ของอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในด้านลบมากกว่าด้านบวก จึงทาให้เกิดพฤติกรรมในแง่ลบที่มีผลต่อการให้บริการของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ที่มาของอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง

อาชีพจักรยานยนต์รับจ้างกลุ่มแรกเกิดจากชาวสวนยางทางภาคใต้ เนื่องจากชาวสวนยางจำเป็นต้องนำยางแผ่นไปขายให้พ่อค้า และสภาพถนนจาก สวนยางไปยังชุมชนเป็นทางเล็ก ๆ และทุรกันดาร การมีมอเตอร์ไซด์รับส่งจึงเป็นสิ่งสำคัญมาก ส่วนในกรุงเทพฯ คาดว่ามอเตอร์ไซด์รับจ้างสายแรกเกิดขึ้นที่ซอยงามดูพลี และย่านชานเมืองบริเวณดอนเมืองและบางกะปิ เรือเอกสมบุรณ์ บุญศักดิ์ดี อดีตผู้จัดการคิวรถมอเตอร์ไซด์ ในซอยงามดูพลีให้สัมภาษณ์แก่นิตยสาร Thailand Business เกี่ยวกับเหตุผลของการจัดตั้งคิวรถมอเตอร์ไซด์ดังนี้

“ ในซอยงามดูพลีมีคนอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น แพลตทหารเรือซึ่งอยู่ห่างจากถนนพระรามสี่ถึง 0.8 ก.ม. มีคนอาศัย 300 ครั้วเรือน และมีครั้วเรือนอีก 200 ครั้วเรือนในชุมชนที่ห่างจากถนน 1.2 ก.ม. คนเหล่านี้มีรายได้น้อยจึงไม่มีเงินจ้างแท็กซี่หรือค่าสามล้อ เข้าออกจากซอย สมัยก่อนตอนเย็นคนเหล่านี้ต้องเดินเข้าซอยมืดๆ ซึ่งอันตรายเพราะมักมีการจี้ปล้นบ่อยๆ ในซอย ครอบครัวเหล่านี้จึงต้อง คอยดูแลลูกหลานของตนเวลาเข้าออก พ่อบางคนต้องไปรอรับลูกสาวที่กลับบ้านมืด เวลานั้นมีรถมอเตอร์ไซด์ 4-5 คันที่แพลตทหารเรือ เจ้าของจะช่วยรับส่งคนรู้จักเข้าออกจากซอยโดยไม่คิดเงิน ต่อมาคนอาศัยรู้สึกว่าเป็นธรรมเนียมจึงออกเงินช่วยค่าน้ำมัน ในเดือนมิถุนายน 2524 นายทหารเรือกลุ่มหนึ่งจึงรวบรวมคนในแพลตที่มีรถมอเตอร์ไซด์มาตั้งเป็นชมรมมอเตอร์ไซด์แพลตทหารเรือ เพื่อให้บริการ รับส่งคนตอนเช้าและเย็นโดยคิดค่าโดยสาร 2-3 บาทต่อคน ในไม่ช้าบริการนี้ก็เริ่มเป็นที่นิยม ทำให้คนขับหาเงินได้มาก จึงเริ่มมีคนขับ มาร่วมชมรมมากขึ้นจนกลายเป็นธุรกิจไป ” (Thailand Business, 1983) ความต้องการบริการจักรยานยนต์รับจ้างระยะแรกๆ เกิดจากความจำเป็นของประชาชนที่อาศัยอยู่ในซอยเล็กๆ ห่างจากถนนใหญ่ ความจำเป็นดังกล่าวเกิดจากลักษณะการขยายตัวของกรุงเทพฯ ไปสู่ชานเมือง ประชากรของกรุงเทพฯ และชานเมือง (คือ นนทบุรีและปทุมธานี) เพิ่มขึ้น (ร้อยละ 4.4 ต่อปี) เร็วกว่าในเมืองอื่นๆ (ร้อยละ 4) หมู่บ้านจัดสรรเพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 42 ต่อปี ประชากรจำนวนมากที่มีฐานะปานกลางและต่ำ

ต้องอพยพไปอยู่ชานเมืองเพราะไม่สามารถซื้อที่ดินราคาแพงในตัวเมืองได้ แต่ด้วยเหตุที่ลักษณะการขยายตัวของเมืองเป็นการปล่อยไปตามธรรมชาติโดยขาดการวางแผนเมืองที่ดี พื้นที่ถนนทุกประเภทในกรุงเทพฯ จึงมีน้อยมากคือเพียงร้อยละ 9 ของพื้นที่ในเขตเทศบาล เทียบกับระดับมาตรฐานสากลร้อยละ 20 ดังนั้นที่อยู่อาศัยส่วนมากจึงต้องอยู่ตามซอยต่างๆ ซึ่งมีอยู่กว่า 10,000 ซอย ซอยส่วนใหญ่จะไม่มีบริการรถเมล์เพราะซอยมีขนาดเล็ก ถนนเล็กๆ บางสายตามชานเมืองก็ไม่มีรถเมล์ให้บริการ ดังนั้นลักษณะการกระจายตัวของที่อยู่อาศัยตามตรอกซอยเล็กๆ เช่นนี้ จึงก่อให้เกิดความต้องการบริการรถสาธารณะเพื่อเดินทางไปยังถนนใหญ่ที่มีบริการรถเมล์รับส่ง นอกจากนี้ การที่กรุงเทพฯ มีปัญหาจราจรติดขัด และการที่คนกรุงเทพฯ มีรายได้สูง ทำให้ค่าเวลาในการเดินทางมีราคาแพงขึ้น คนกรุงเทพฯ จึงต้องการพาหนะเดินทาง ที่ประหยัดเวลา และจักรยานยนต์รับจ้างนั่นเองที่เป็นพาหนะที่ใช้เวลาเดินทางน้อยที่สุด แม้ว่าตามซอยบางแห่งจะมีรถสี่ล้อเล็ก (ซูบารุ) ให้บริการผู้อยู่อาศัยในซอย แต่ในที่สุดประชาชนเริ่มเสื่อมความนิยมที่จะใช้บริการรถสี่ล้อเล็ก ถึงแม้ว่าสี่ล้อเล็กจะเก็บ ค่าโดยสารถูกกว่ามอเตอร์ไซค์รับจ้างเล็กน้อย แต่บริการรถสองแถวเหล่านี้ไม่สะดวกและล่าช้า รถแต่ละคันต้องรอจนคนโดยสารเต็มรถจึงจะออกวิ่ง ทำให้คนโดยสาร เสียเวลาคอย 10-20 นาที ขณะที่มอเตอร์ไซค์สามารถรับผู้โดยสารเพียงหนึ่งคนจากหน้าประตูบ้านและจากซอยเล็กซอยน้อยไปส่งถึงหน้าป้ายรถเมล์ ค่าโดยสารก็ไม่แพงนักคือ 3 บาทต่อ 1-2 กิโลเมตรแรกในปี 2530 (ขณะนี้เท่ากับ 5 บาท) อัตราค่าโดยสารนี้ยังสูงกว่าต้นทุนแปรผันในการดำเนินการธุรกิจบริการ จากการศึกษาของวิศวกร จราจรพบว่าการเดินทางออกจากประตูบ้านเป็นจุดที่โหดตัวต่อราคาการเดินทางมากที่สุด กล่าวคือ ถ้าราคาค่าเดินทาง (ซึ่งหมายถึงค่ารถบวกค่าเสียเวลารถ และค่าเวลาเดินทาง) ของพาหนะชนิดหนึ่งลดลงเพียงเล็กน้อย ความต้องการใช้พาหนะดังกล่าวจะเพิ่มขึ้นมาก และที่สำคัญ จักรยานยนต์รับจ้างจะไม่มีปัญหาติด ในซอยเหมือนรถอื่นๆ หลังจากที่ถูกกลุ่มทหารเรือในซอยงามดูพลีประสบความสำเร็จในการตั้งกลุ่มให้บริการรับส่งคนเข้าออกจากซอยในตอนเช้าและตอนเย็น ก็เริ่มมีเจ้าของมอเตอร์ไซค์นำรถมาร่วมในวินมากขึ้น ทำให้มีความจำเป็นต้องวางระบบการบริหารคิวรถแบบมีอาชีพ โดยคนขับมอเตอร์ไซค์ในวินร่วมกันกำหนดกฎเกณฑ์ต่างๆ เพื่อควบคุมพฤติกรรมกรให้บริการ กฎเหล่านี้ได้แก่การกำหนดอัตราโดยสารตายตัวเพื่อป้องกันคนขับบางคนโกงราคาค่าโดยสาร ระเบียบการจอดรถและการจัดคิวรถ การห้ามแข่งรถในขณะมีผู้โดยสาร เพื่อรักษาความปลอดภัย ห้ามดื่มสุราและเล่นการพนันระหว่างปฏิบัติงาน เป็นต้น ปรากฏว่าระบบการบริหารคิวจักรยานยนต์รับจ้างประสบความสำเร็จ ทำให้บริการขนส่งเป็นไปอย่างมีระเบียบ มีบริการสม่ำเสมอ และมีความปลอดภัย คนในซอยงามดูพลี จึงนิยมใช้บริการมอเตอร์ไซค์รับจ้างมากขึ้น ต่อมาในภายหลังคนขับมอเตอร์ไซค์บางคนที่วินงามดูพลีได้แยกตัวออกไปจัดตั้งวินใหม่ที่บริเวณซอยสะพานคู่และซอยตากสิน โดยนำเอาการบริหารคิวของวินงามดูพลีไปปฏิบัติตาม



ภาพที่ 1 : การให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง

ที่มา : พีรติ จึงประกอบ

จุดเปลี่ยนแปลงสำคัญที่ทำให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างขยายตัวอย่างรวดเร็วเกิดขึ้นหลัง พ.ศ. 2525 ซึ่งเป็นปีที่กองกำกับการตำรวจนครบาล มีข้อสรุปว่าการใช้รถมอเตอร์ไซด์ให้บริการขนส่งผู้โดยสารไม่ผิดพระราชบัญญัติการใช้รถยนต์ และอธิบดีกรมการขนส่งทางบกก็ลงความเห็นเช่นกันว่า มอเตอร์ไซด์รับจ้างไม่ผิดกฎหมายการใช้รถและกฎหมายการขนส่งทางบก ความเห็นดังกล่าวทำให้สถานีตำรวจในกรุงเทพฯ ยินยอมให้มีการตั้งวินมอเตอร์ไซด์ ในท้องที่ของตนเพิ่มขึ้น จากการสำรวจคิวรถมอเตอร์ไซด์จำนวน 49 วิน ปรากฏว่า 22 วิน (เกือบร้อยละ 45) จัดตั้งในระหว่างปี 2525-2527

ในปี 2527 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติประมาณว่าในวันทำงานจะมีผู้ใช้รถ 6.3 ล้านคน โดยร้อยละ 60 จะใช้รถเมล์ ร้อยละ 22 ใช้รถส่วนบุคคล ร้อยละ 10 ใช้รถแท็กซี่และสามล้อ ซึ่งข้อมูลนี้ยังไม่ได้รวมผู้โดยสารที่ใช้บริการของรถรับจ้างสาธารณะที่ไม่มีใบอนุญาตรับจ้าง ได้แก่ รถสองแถวสี่ล้อเล็ก และมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ในช่วง 20 ปีที่ผ่านมา รถรับจ้างนอกระบบ (informal sector) เหล่านี้เริ่มมีบทบาทมากขึ้นในชีวิตของคนกรุงเทพฯ ระหว่างปี 2519-2532 จำนวนรถสองแถว เพิ่มขึ้นจาก 2,075 คันเป็น 10,627 คัน ขณะที่จำนวนมอเตอร์ไซด์รับจ้างเพิ่มจากจำนวนไม่ถึง 100 คันในปี 2529 มาเป็นกว่า 16,000 คันในปี 2531 หรือเพิ่มขึ้นกว่า 160 เท่า ดังนั้นเราประมาณได้ว่าในปี 2531 รถสองแถวและสี่ล้อเล็กได้ให้บริการโดยสารแก่คนกรุงเทพฯ จำนวน 1.3 ล้านคนต่อวัน ส่วนมอเตอร์ไซด์รับจ้างสามารถให้บริการได้ถึง 1.2 ล้านคนต่อเที่ยวต่อวันในปี 2531 และในปี 2536 อาจให้บริการได้ถึง 2.2 ล้านคนต่อเที่ยว (จำนวนคนต่อเที่ยว ของรถ 1 คัน คำนวณจากรายได้ 300 บาทต่อวัน หารด้วยราคาค่าโดยสารเฉลี่ยซึ่งเท่ากับ 4 บาทในปี 2531 ฉะนั้นรถมอเตอร์ไซด์ 1 คัน จะให้บริการได้ 75 คนต่อเที่ยวต่อวัน) การที่รถรับจ้างนอกระบบมีบทบาทเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในเวลาอันสั้นสะท้อนถึงความล้มเหลวของรัฐในการจัดบริการขนส่งมวลชน เพราะขณะที่ประชากรในกรุงเทพฯ เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจาก 2.5 ล้านคนในปี 2513 เป็น 8 ล้านคนในปี 2531 และเพิ่มเป็นเกือบ 10 ล้านคนในปี 2536 (นับรวมผู้อพยพและคนต่างจังหวัดที่เข้ามา ทำงานในกรุงเทพฯ ตอนกลางวัน) แต่กลับปรากฏว่า

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

ดังนั้นผู้วิจัยจึงต้องการสะท้อนภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างเพื่อส่งเสริมทัศนคติที่ดีที่ส่งผลไปในทิศทางความเข้าใจในการใช้บริการและการให้บริการที่ดีต่อผู้ที่เกี่ยวข้องโดยการใช้ศิลปะเข้ามาช่วยเป็นการสื่อสารความรู้ความเข้าใจผ่านสื่อผสมภาพถ่าย ทั้งสื่อสิ่งพิมพ์ การจัดวางที่มีปฏิสัมพันธ์ผลงานภาพถ่ายการให้บริการของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างที่ขึ้นทะเบียนกับสำนักงานเขตในกรุงเทพมหานคร

ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของการศึกษา

1 เพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง

1.1 ด้านการให้บริการ

1.2 ด้านความปลอดภัย

1.3 ด้านการมีส่วนร่วมต่อสังคม

2 เพื่อสร้างสรรค์ศิลปะจัดวางในการจัดนิทรรศการสื่อผสมภาพถ่าย

สมมติฐานของการศึกษา

การศึกษาวิจัยครั้งนี้จะช่วยส่งเสริมความรู้ ความเข้าใจในการให้บริการ ซึ่งจะมีผลต่อที่ดีต่อภาพลักษณ์ของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง

ขอบเขตการศึกษา

1 ศึกษาพฤติกรรมบริการของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ให้บริการ

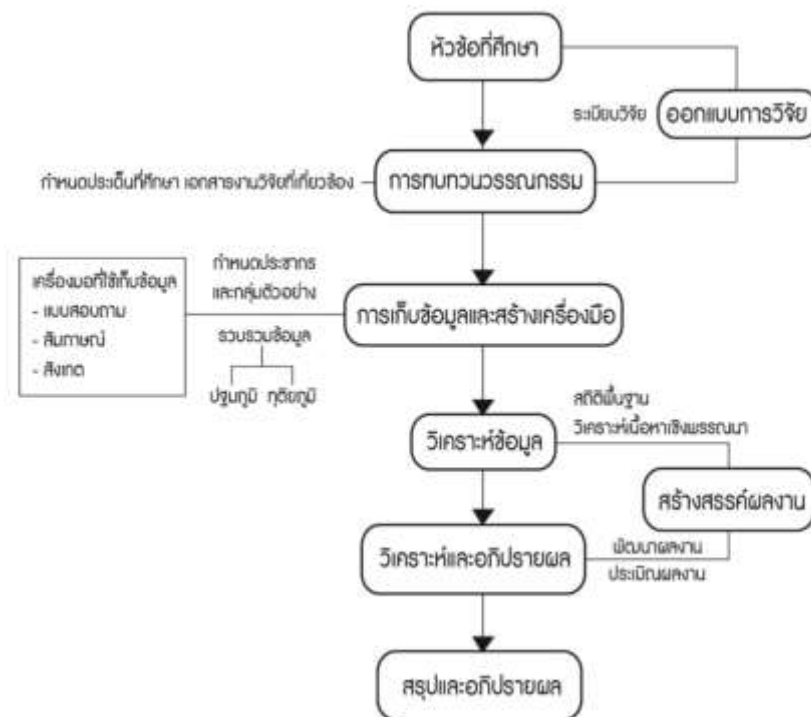
1.1 พื้นที่เขตปทุมวัน-วัฒนา ที่มีลักษณะเป็นพื้นที่เศรษฐกิจมีการจราจรหนาแน่นมีการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเพื่อความรวดเร็วและสะดวกต่อการเดินทางต่อเนื่องกับระบบขนส่งมวลชน

1.2 พื้นที่เขตบึงกุ่ม ที่มีลักษณะเป็นพื้นที่ชุมชน ได้แก่ หมู่บ้านจัดสรร คอนโด บ้านเดี่ยวอาหาร, สถานที่ราชการ, โรงเรียน ที่ไม่ได้มีระบบขนส่งมวลชนอำนวยความสะดวกตามแยกซอย มีการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง

2 ศึกษาศิลปะการถ่ายภาพสารคดี (Street Photography) สีขาว-ดำ ในงานสื่อสิ่งพิมพ์ สื่อออนไลน์ ที่ผลิตขึ้นในปี 2553-2558

3 ศึกษาศิลปะจัดวางที่เป็นลักษณะนิทรรศการที่ผู้ชมมีส่วนร่วมกับผลงาน

วิธีการดำเนินการวิจัย



ภาพที่ 2 : กรอบแนวคิดงานวิจัย

ที่มา : พิรติ จีงประกอบ

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 3 ส่วนคือ

- 1.1.1 ข้อมูลที่เกี่ยวกับผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง
- 1.1.2 ข้อมูลเกี่ยวกับการถ่ายภาพสตรีต (Street Photography)
- 1.1.3 ข้อมูลเกี่ยวกับศิลปะจัดวางในการจัดนิทรรศการ

1.2 ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ

- 1.2.1 ผู้เชี่ยวชาญด้านผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง
- 1.2.2 ผู้เชี่ยวชาญด้านศิลปะและการถ่ายภาพ

2 สร้างเครื่องมือในการเก็บข้อมูลในพื้นที่ให้บริการตามขอบเขตที่กำหนด

3 วิเคราะห์เรียบเรียงข้อมูล ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง ศิลปะการถ่ายภาพและศิลปะจัดวาง

- 4 สร้างสรรค์ผลงานสื่อผสมภาพถ่ายสะท้อนภาพลักษณ์ผู้ขับเคลื่อนที่ยั่งยืน
- 5 จัดนิทรรศการสื่อผสมภาพถ่ายและสร้างแบบสอบถามในการเก็บข้อมูลเพื่อประเมินผล
- 6 วิเคราะห์การประเมินแบบสอบถามจากการจัดนิทรรศการสื่อผสมภาพถ่าย
- 7 สรุปผลการศึกษาร่วมข้อเสนอแนะ
- 8 อภิปรายผลการศึกษา

แหล่งข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

ข้อมูลที่ใช้ในการทำวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาจาก 3 แหล่งข้อมูลได้แก่

1.1 ข้อมูลประเภทเอกสารและเอกสารอิเล็กทรอนิกส์

1.1 ข้อมูลที่เกี่ยวกับการถ่ายภาพสตรีต (Street Photography) แบ่งออกเป็น 3 ส่วน

- คำจำกัดความและความหมาย
- ลักษณะงานภาพถ่ายสตรีต
- การจัดองค์ประกอบภาพถ่าย

1.2 ข้อมูลเกี่ยวกับภาพลักษณ์ของผู้ขับเคลื่อนที่ยั่งยืน แบ่งออกเป็น 3 ส่วน

- ด้านการให้บริการ
- ด้านความปลอดภัย
- ด้านการมีส่วนร่วมต่อสังคม

1.3 ข้อมูลเกี่ยวกับศิลปะจัดวาง แบ่งออกเป็น 2 ส่วน

- ประเภทของศิลปะจัดวาง
- ลักษณะการติดตั้งผลงาน

ข้อมูลจากกรณีศึกษา

ANATOMY 101 The Medical Fashion Photography คืองานแสดงนิทรรศการภาพถ่ายเพื่อรณรงค์ให้เกิดจิตสำนึกเรื่องการบริโภคอย่างยั่งยืนสำหรับช่วยเหลือทางการแพทย์ผ่านการสร้างสรรค์แนวคิดของ 2 ช่างภาพแฟชั่นแนวหน้าของไทย คุณทอม โพธิสิทธิ์และคุณสุรัชย์ แสงสุวรรณ ซึ่งต้องการสะท้อนให้ทุกคนได้สัมผัสถึงความสำคัญของการบริโภคอย่างยั่งยืน

ข้อมูลประเภทบุคคล

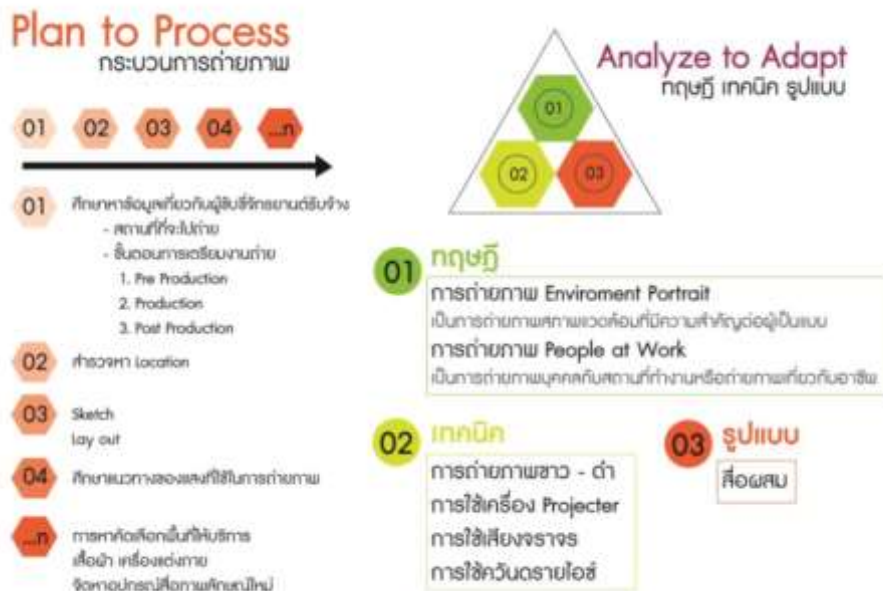
สัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญสำหรับผู้ขับเคลื่อนที่ยั่งยืนและพื้นที่ให้บริการ ตัวแทนผู้ขับเคลื่อนที่ยั่งยืนในพื้นที่ที่กำหนดและตัวแทนผู้ประสานงานพัฒนาชุมชน

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ ผู้ใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ กลุ่มผู้ให้บริการในช่วงเวลาเร่งด่วน (ช่วงเวลาที่ 1 : 07.30-09.00 น. ช่วงเวลาที่ 2 16.30-18.00 น.) ที่แบ่งออกเป็น 2 พื้นที่ คือพื้นที่ที่ผู้ให้บริการในพื้นที่เศรษฐกิจ ลักษณะการให้บริการจะเป็นการเดินทางด้วยความรวดเร็ว ต่อเนื่องกับการขนส่งสาธารณะ เช่น รถไฟฟ้า(BTS,MRT) รถโดยสารประจำทาง และพื้นที่ที่ผู้ให้บริการในพื้นที่ชุมชน ลักษณะการให้บริการจะเป็นการเดินทางเข้าตามแยก-ซอย ซึ่งไม่มีการขนส่งสาธารณะให้บริการ เช่น โรงเรียน , หมู่บ้านโครงการเอื้ออาทร , สถานที่ราชการบางพื้นที่

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

1.แบบสัมภาษณ์สำหรับผู้เชี่ยวชาญด้านศิลปะและการถ่ายภาพแสดงความคิดเห็นในเรื่องของการถ่ายภาพสารคดี (Street Photography) แสง สี การจัดองค์ประกอบ รวมถึงปัจจัยต่างๆในการสร้างสรรค์ผลงานภาพถ่าย



ภาพที่ 3 : กระบวนการถ่ายภาพ

ที่มา : พิรติ จึงประกอบ

2.แบบสอบถามสำหรับเก็บข้อมูลจากประสบการณ์ตรงของกลุ่มตัวอย่างที่ได้ใช้บริการผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อเก็บสถิติ พฤติกรรมและความพึงพอใจ ในเรื่องภาพลักษณ์ของการให้บริการ ด้านการให้บริการ ด้านความปลอดภัย ด้านการมีส่วนร่วมต่อสังคม จำนวน 100 ชุด

วิเคราะห์ข้อมูลและการสร้างสรรค์ผลงาน

1.การวิเคราะห์จากข้อมูลที่ได้รับรวบรวมและค้นคว้า หาปัจจัยที่ส่งผลต่อภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อนำไปวิเคราะห์ถึงแนวทางการถ่ายภาพ แสง องค์ประกอบศิลป์ ในการสร้างสรรค์ผลงาน

2 การวิเคราะห์ข้อมูลจากตัวอย่างผลงานภาพถ่าย เพื่อศึกษาถึงวิธีการ แนวทางในการสร้างสรรค์ผลงานภาพถ่ายสารคดี (Street Photography) อย่างมีประสิทธิภาพ

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

3.1 ด้านการให้บริการ

3.2 ด้านความปลอดภัย

3.3 ด้านการมีส่วนร่วมต่อสังคม

4.ประเมินผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม จัดทำข้อมูลให้คำแนะนำและส่งเสริมความเข้าใจในภาพลักษณ์ที่ถูกต้อง เพื่อจัดนิทรรศการสื่อผสมภาพถ่ายเพื่อสะท้อนภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างและรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามจากผู้เข้าชมผลงาน

5.วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม ความพึงพอใจและการประเมินในการจัดนิทรรศการสื่อผสมภาพถ่าย

6.ประเมินผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม ข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญผู้เกี่ยวข้องกับการพัฒนาชุมชนและนักท่องเที่ยว

ผลการดำเนินงานวิจัย

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

วิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างจากผู้ให้บริการ

โดยการลงพื้นที่ภาคสนามจากการสังเกตและสร้างแบบสอบถามเพื่อประเมินภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างจากผู้ให้บริการในช่วงเวลาเร่งด่วนของวันทำการ (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 ด้านได้แก่

1.ด้านการให้บริการ 2.ด้านความปลอดภัย 3.ด้านการมีส่วนร่วมต่อสังคม

สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูล กำหนดเกณฑ์การประเมินไว้ 5 ระดับโดยมีความหมายดังนี้

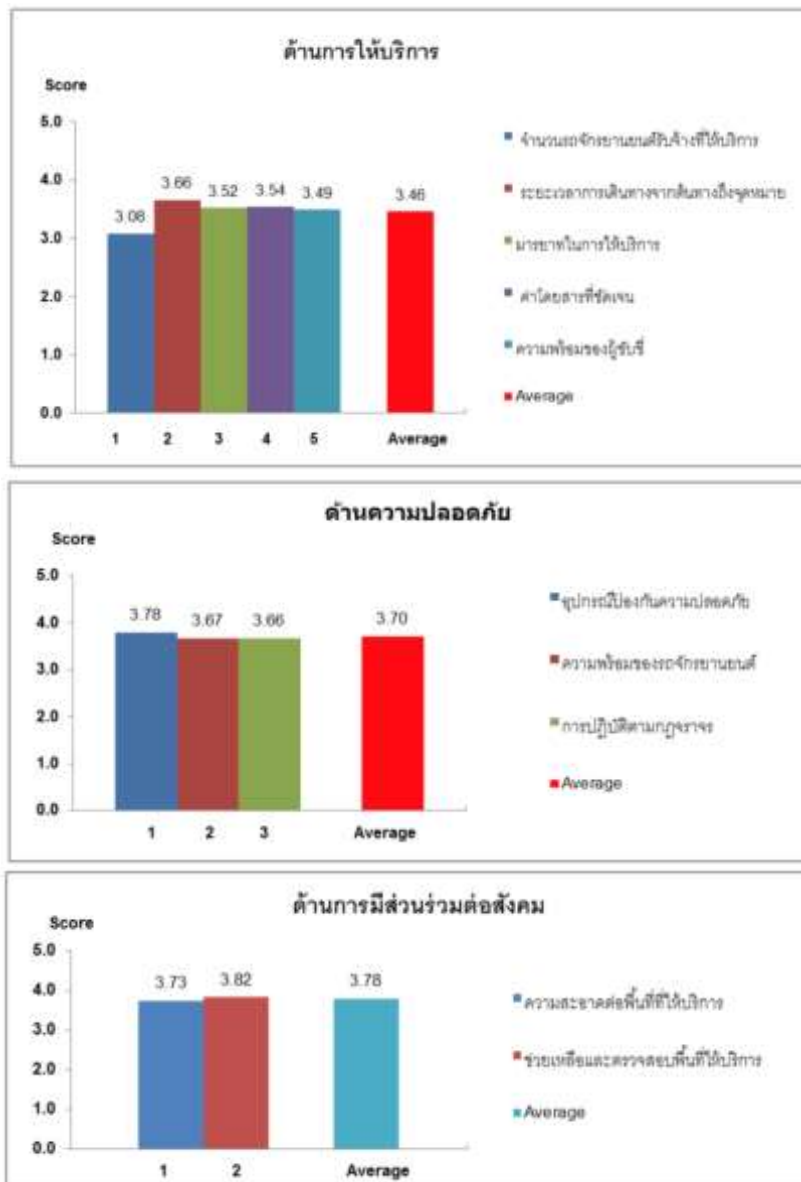
4.51 - 5.00 หมายถึง พึงพอใจมากที่สุด

3.51 – 4.50 หมายถึง พึงพอใจมาก

2.51 – 3.00 หมายถึง พึงพอใจปานกลาง

1.51 – 2.50 หมายถึง พึงพอใจน้อย

1.00 – 1.50 หมายถึง พึงพอใจน้อยที่สุด



จากตารางที่วิเคราะห์ผลการประเมินภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อสำหรับเป็นข้อมูลอ้างอิงในการสร้างสรรค์ผลงานภาพถ่ายสารคดี(Street Photography)

สร้างสรรค์ผลงานศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่ายจากข้อมูลที่วิเคราะห์แบบสอบถาม
การสร้างสรรค์ผลงานศิลปะจัดวางสื่อผสมภาพถ่ายเพื่อสะท้อนภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างจากที่ได้วิเคราะห์ข้อมูลที่รวบรวมมาภาคเอกสารและผลวิเคราะห์จากแบบสอบถามประเมินภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างมีขั้นตอนดังนี้

1.สร้างสรรค์ผลงานภาพถ่ายสารคดี (Street Photography) สะท้อนภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างผู้วิจัยเลือกใช้ภาพขาว-ดำ เพื่อต้องการให้สื่อความรู้สึกหรือเรื่องราวให้ได้มากที่สุด โดยที่ไม่มีสีอื่นมารบกวนความสนใจ โดยลักษณะผลงานภาพถ่ายนั้นจะจัดอยู่ในภาพถ่ายสารคดี(Street Photography) คือการ

ถ่ายทอดการใช้ชีวิตประจำวันของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างที่มีผลต่อภาพลักษณ์ของการประกอบอาชีพโดยแบบไม่รู้ตัวที่กำลังถูกบันทึกภาพ เพื่อต้องการเก็บอิริยาบถที่เป็นธรรมชาติของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างหรือ “ความเป็นจริงที่เกิดขึ้น” ลักษณะของผลงานจะเป็นการถ่ายภาพ(Decisive Moment) ทำให้ภาพที่ได้มานั้นมีความไม่สมบูรณ์ แต่องค์ประกอบของภาพทั้งหมดยังสามารถเล่าเรื่องได้อยู่ โทนของภาพจะเป็น High-Key คือนั่นส่วนสีดำของภาพทั้งหมด 60-70%



ภาพที่ 4 : ผลงานภาพถ่ายสารคดี(Street Photography)

ที่มา : พีรติ จึงประกอบ

2.สร้างสรรค์ผลงานศิลปะจัดวางเพื่อติดตั้งผลงานภาพถ่ายในการจัดนิทรรศการ

2.1 สร้างสรรค์ศิลปะจัดวางสำหรับติดตั้งผลงานภาพถ่าย แนวคิดโครงหลักสำหรับติดตั้งเกิดจากสถานที่ที่ต้องแสดงผลงานอยู่ในลักษณะกึ่งกลางแจ้ง ผู้วิจัยใช้ลักษณะของแผนที่จากมุมสูงที่มีแยกซอย, เส้นทางของถนน สร้างโครงหลักขนาด 180x120 cm ใช้เหล็กกล่อง 1.2 นิ้ว จำนวน 4 ชั้นประกอบกัน ผลงานโครงหลักแต่ละชั้นจะมีเอกลักษณ์ไม่เหมือนกัน

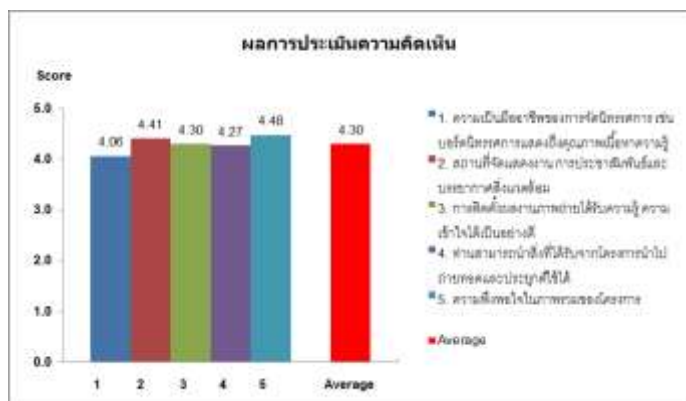


ภาพที่ 5 : ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างเข้าร่วมชมผลงานและประเมินแบบสอบถาม
ที่มา : พีรติ จีประกอบ

สรุปผลการศึกษา

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสะท้อนภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อศึกษาแนวทางการส่งเสริมความรู้ ความเข้าใจ ในการปฏิบัติหน้าที่การให้บริการที่มีภาพลักษณ์ที่ดี เพื่อให้มีประสิทธิภาพของการสะท้อนภาพลักษณ์ที่สร้างสรรค์ผลงานสื่อผสมภาพถ่าย โดยการเก็บข้อมูลจากผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ที่แตกต่างกันทางบริบทการให้บริการในช่วงเวลาเร่งด่วนของวันทำการได้แก่ 1.เขตปทุมวัน-วัฒนา 2.เขตบึงกุ่ม ดยการใช้เครื่องมือดังนี้ 1.แบบสังเกตพฤติกรรมกรให้บริการ 2.แบบสอบถามประเมินภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างจำนวน 153 คนจากแบบสอบถามทั้งหมด 100 ชุด คิดเป็นร้อยละ 65.4 การประเมินแบ่งออกเป็น 3 ด้านได้แก่ 1.ด้านการให้บริการ 2.ด้านความปลอดภัย 3.ด้านการมีส่วนร่วมต่อสังคม สิ่งที่มีผลในด้านลบหรือมีคะแนนความพึงพอใจในภาพลักษณ์ของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างจากผู้ให้บริการต่ำที่สุดคือ จำนวนรถจักรยานยนต์ยนต์รับจ้างที่ให้บริการและการปฏิบัติตามกฎจราจร ผลในด้านบวกหรือมีคะแนนความพึงพอใจมากที่สุดคือ ด้านการมีส่วนร่วมต่อสังคม ซึ่งคะแนนอยู่ในเกณฑ์ 3.78 หมายถึงพึงพอใจมาก

ในการวิจัยครั้งนี้ใช้เครื่องมือในการประเมินผลงานการสร้างสรรค์สื่อผสมภาพถ่ายจากการจัดนิทรรศการสื่อผสมภาพถ่ายเพื่อสะท้อนภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง โดยจัดขึ้น ณ สำนักงานเขตบึงกุ่ม เพื่อให้ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างได้รับรู้และเข้าใจผลการประเมินภาพลักษณ์จากผู้ให้บริการว่ามีแนวโน้มความคิดเห็นต่อภาพลักษณ์ผู้ให้บริการ ลักษณะของนิทรรศการจะให้ผู้ชมนั้นมีส่วนร่วมในการประเมินผลความพึงพอใจผลงานภาพถ่ายซึ่งมีระดับความพึงพอใจดังนี้ สีแดง=1 สีส้ม=2 สีเขียว=3 และประเมินความพึงพอใจการจัดนิทรรศการสื่อผสมภาพถ่ายเพื่อสะท้อนภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างจากผู้ให้บริการในพื้นที่เขตบึงกุ่มจำนวน 100 คน



1. ด้านการให้บริการ จำนวนการให้บริการของอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างที่มีให้บริการไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ให้บริการซึ่งปัญหาที่เกิดขึ้นมาจากความไม่เข้าใจของผู้ใช้บริการถึงพื้นที่การรับผิดชอบของผู้ขับจักรยานยนต์รับจ้าง ที่ไม่สามารถให้บริการนอกเหนือเขตพื้นที่วินตนเองให้บริการ

2. ด้านความปลอดภัย การปฏิบัติตามกฎจราจรที่เป็นเหมือนกระจกสะท้อนถึงพฤติกรรมความเชื่อมั่นและไว้วางใจจากผู้ให้บริการ ซึ่งมีผลต่อภาพลักษณ์ที่ดีในอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง

3. ด้านการมีส่วนร่วมต่อสังคม การดูแลสอดส่องพื้นที่ที่ให้บริการ ความสะอาดต่อพื้นที่ การมีจิตอาสาป้องกันภัยสังคม ทำให้เกิดประโยชน์ต่อพื้นที่สังคมรอบข้าง

4. การจัดนิทรรศการสื่อผสมภาพถ่ายมีประโยชน์ต่อผู้ขับจักรยานยนต์รับจ้างทำให้รับรู้ถึงวิธีการแก้ปัญหาให้กับภาพลักษณ์ที่มีผลต่อการประกอบอาชีพ

5. นำผลการประเมินมาสร้างสรรค์ผลงานในรูปแบบ Digital Art โดยใช้เทคนิค Double exposure หรือเป็นการซ้อนภาพให้เกิดเป็นภาพที่มีมิติใหม่ขึ้นมาโดยใช้แนวคิดผู้ขับจักรยานยนต์รับจ้างตัวอย่างที่ดี มีจิตได้สำนึกการคิดคำนึงถึงการให้บริการทั้ง 3 ด้านคือ การให้บริการที่ดี ความปลอดภัย และการมีส่วนร่วมต่อสังคมสะท้อนออกมาจากตัวตน โดยโทนสีภาพจะเป็นสีเอกรงค์ (Monochrome) ที่อิงมาจากสีส้มที่เป็นสีเอกลักษณ์ของเสื้อวินผู้ขับจักรยานยนต์รับจ้าง

อภิปรายผลการศึกษา

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

ข้อเสนอแนะ

ผลงานภาพถ่ายมาปรับเปลี่ยนนอกแบบร่วมกับป้ายจราจร หรือใส่ตัวอักษรในงานออกแบบเลขศิลป์ เพื่อให้ความเข้าใจต่อผู้เกี่ยวข้องกับการบริการจักรยานยนต์รับจ้าง โดยผู้วิจัยนำผลการศึกษามาเป็นแนวทางการส่งเสริมภาพลักษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างสำหรับผู้สนใจที่ต้องการสนับสนุนการณรงค์การใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้อง ซึ่งจะทำให้ภาพความเข้าใจต่อกฎจราจรที่ถูกต้องให้ชัดเจนยิ่งขึ้น

ปัญหาในการศึกษา

ในการประเมินผลงานและความพึงพอใจ กลุ่มตัวอย่างและกลุ่มเป้าหมายที่ให้ความร่วมมือมีน้อยและเข้าถึงได้ยากเนื่องจากเกิดความละอายและไม่มั่นใจเนื่องจากการประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง

ผลที่ได้รับจากการศึกษา

การวิจัยพัฒนาผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างในประเทศไทยมีน้อย แต่ประชากรที่ใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมีเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก จึงเห็นว่าควรมีการพัฒนาเกี่ยวกับสื่อมีเดีย สื่อออนไลน์ที่สามารถรองรับผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างตามพื้นที่ต่างๆ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างและผู้ให้บริการในสังคมได้

เอกสารอ้างอิง

ภาษาไทย

- กิตติ บันดาลสิน, วิถีลักษณะ สมบุญ, สุรัสวดี มีดวง, พิทักษ์ ศิริวงศ์. (2559). การรับรู้ภาพลักษณ์และความต้องการด้านกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมของลูกค้านาคาออสสิน ระดับบัณฑิตศึกษา คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร. วารสารวิชาการ Veridian E-Journal ปี9, ฉบับที่1 (มกราคม-เมษายน).
- เกรียงไกร จริยะปัญญา, วีระชัย คอนจ่อ, ปัญญา ทองนิล. เทคโนโลยีสื่อประสมสอนการถ่ายภาพเบื้องต้น กรณีศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี ระดับบัณฑิตศึกษา คณะเทคโนโลยีสารสนเทศ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี. วารสารวิชาการ Veridian E-Journal ปี7, ฉบับที่2 (พฤษภาคม-สิงหาคม).
- อำนวยพร บุญจำรัส. (2556). BLACK&WHITE PHOTOGRAPHY. (สมุทรปราการ : บริษัท พงษ์วรรณการพิมพ์ จำกัด).
- ชลิตา ทรงประสิทธิ์. (2557). ศิลปะการถ่ายภาพบุคคล. (สมุทรปราการ : บริษัท พงษ์วรรณการพิมพ์จำกัด).
- ธนภัทร รุ่งธนาภิรมย์. (2557). ทฤษฎีความงาม. (กรุงเทพมหานคร : บริษัท ซีเอ็ดดูเคชั่น จำกัด).
- นิตยสาร SHUTTER PHOTOGRAPHY. เทคนิคการถ่ายภาพแบบสมบุรณ์. (กรุงเทพมหานคร : ศูนย์การพิมพ์พลซัน).
- มาโนช กงกะนันท์. (2538). ศิลปะการออกแบบ. (กรุงเทพมหานคร : ไทยวัฒนาพานิช).
- สุภานี กอสุวรรณศิริ, สมิตร์ ชันตยาภรณ์. (2531). จากอดีตจนปัจจุบันการถ่ายภาพ. (กรุงเทพ : บริษัท สารมวลชนจำกัด).

- นสพ.บิสสินเสไทย. (2546). งานวิจัยเรื่องรถจักรยานยนต์ : วิธีคิด และพฤติกรรมของคนต่างวิถี [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อ 18 พ.ค.2558. เข้าถึงที่ <http://www.worldlease.co.th/news-2548001.html> .
- พรรณีกา สืบสุข, อัจฉริยา พงษ์นุ้มกุล, (2556). ปัจจัยทำนายพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพเพื่อป้องกันโรคปอดจากสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบอาชีพขับมอเตอร์รับจ้าง. คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ฉัตรปาริ อยู่เย็น, ไพบุลย์ ไสยวงศ์. (2555). การพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซด์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร. วารสารวิชาการและวิจัย มทร.พระนคร, ฉบับพิเศษ การประชุมวิชาการมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล ครั้งที่5.
- นิพนธ์ พัวพงศกร. (2537).ทำไมจึงเกิดมอเตอร์ไซด์รับจ้างในกรุงเทพฯ [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อ 12 พ.ค. 2558 เข้าถึงที่ <http://www.tdri.of.th/library/quarterly/white-pp/wb.htm> .

ภาษาต่างประเทศ

- 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, 5ZSeptember 2010).
- Vaughan] T (2014). Multimedia Making it Work 6 ed. New York : McGraw-Hill.