

อัตวิสัยของผู้ขี่มอเตอร์ไซค์เที่ยวคนเดียว

Subjectivity of Solo Motorcyclists

พลิชฐ์ ปานแร่

Pasit Panrae

นักศึกษา ปริญญาโท สาขาวิชามานุษยวิทยา คณะโบราณคดี มหาวิทยาลัยศิลปากร
Master Student Department of Anthropology Faculty of Archeology Silpakorn University
Corresponding Author Email: gunthunp@gmail.com

Received: 7 August 2024

Revised: 10 September 2024

Accepted: 14 September 2024

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาอัตวิสัยของผู้ขี่มอเตอร์ไซค์ทัวร์ริงที่เดินทางคนเดียว เป็นการวิจัยแบบเชิงคุณภาพ มีเครื่องมือการวิจัย คือ แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง โดยมีกลุ่มเป้าหมายในการวิจัย จำนวน 15 คน ประกอบด้วย (1) ผู้ขี่มอเตอร์ไซค์ทัวร์ริงคนเดียว 10 คน และ (2) ผู้ให้ข้อมูลอื่น ๆ อีก 5 คน ทั้งหมดมาจากการการเลือกแบบเจาะจง แล้วนำข้อมูลที่รวบรวมได้จากเอกสารและแบบสัมภาษณ์ มาวิเคราะห์แบบเชิงเนื้อหา ผลการวิจัยพบว่า ผู้ขี่ขี่เผยให้เห็นถึงความรัก ความชอบ และความหลงใหล ที่ผลักดันให้พวกเขาเดินทาง และการเดินทางนี้ได้เปลี่ยนแปลงหรือสร้างตัวตนใหม่ให้พวกเขา ไม่ว่าจะเป็น 1) ความตื่นเต้น ความหดหู่ จากการหลุดพ้นภาระชีวิตประจำวัน 2) ความกลัว ความห่วงกังวล ที่ทำให้พวกเขาระมัดระวังและขี่อย่างมีสติ 3) ความคิดถึง ความถวิลหา ความเหงา ที่ช่วยเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางจิตใจ และ 4) ความเห็นแก่ตัว อิสระ เวลา เป็นของเรา ที่ทำให้พวกเขานั่นความสุขและความสนุกจากการเดินทางคนเดียว

คำสำคัญ: เที่ยวคนเดียว, อัตวิสัย, มอเตอร์ไซค์ทัวร์ริง

Abstract

This research consists purposes were to study the subjective experiences of solo touring motorcycle riders. This is a qualitative research with a semi-structured interview form as the research instrument. The target group of the research is 15 people consisting of (1) 10 solo touring motorcycle riders and (2) 5 other informants. The information gathered from interview forms and related documents were then content analysis. The research results found that 1) excitement and melancholy from escaping daily life 2) fear and concern for safety and family 3) feelings of missing nostalgia and loneliness fostering mental resilience and 4) selfishness freedom and the pursuit of personal time focusing on personal happiness and enjoyment.

Keywords: Solo Touring, Subjectivity, Touring Motorcycle

บทนำ

ในศตวรรษที่ 19 “อัตวิสัย” (Subjectivity) หมายถึง ปัจเจกบุคคลเป็นสำคัญ จิตสำนึกของสถานะที่รับรู้ได้ การเน้นย้ำเฉพาะจิตใจของมนุษย์หรือประสบการณ์ส่วนบุคคลนี้ยังบอกเป็นนัยถึงการครอบงำทางอารมณ์ ซึ่งนั่นคือความรู้สึก ความคิด ความกังวล และการรับรู้ ที่ล้วนแล้วแต่เป็นเรื่องส่วนบุคคล (Daston & Galison, 1992 อ้างถึงใน Biehl, Good & Kleinman, 2007, p.6) อัตวิสัยมีนัยของการหล่อหลอมตัวตนของปัจเจกอันมาจากการรับอิทธิพลจากปัจจัยภายนอกกรอบตัว ทั้งระบบโครงสร้างสังคม เศรษฐกิจ วัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ ไปจนถึงการปฏิบัติของผู้คนรอบข้างที่มีผลต่อพฤติกรรม ความคิด การตัดสินใจ ผสานเข้ากับ

ความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ในชีวิตประจำวันและพื้นที่เชิงบทบาทของปัจเจก อัตวิสัยเป็นสิ่งที่มีความลื่นไหล สามารถเปลี่ยนแปลงไปตามสภาพแวดล้อม ประกอบกับมีความหลากหลายจากบทบาทหน้าที่ที่แตกต่างกันไปในแต่ละช่วงจังหวะชีวิต ปัจเจกได้เรียนรู้สิ่งที่เกิดขึ้นเหล่านั้นผ่านประสบการณ์และผัสสะที่ถูกกำกับด้วยโครงสร้างของจังหวะชีวิตที่เกิดขึ้นซ้ำ ๆ และอาจปรากฏขึ้นในรูปแบบของอำนาจาพหุกรรมความรู้ที่เข้าไปกดทับและเบียดขับคนบางกลุ่มออกจากสังคม นั้นทำให้ผู้ถูกกระทำบางกลุ่มเปลี่ยนสถานะเป็นผู้กระทำการด้วยการใช้ความสามารถ พร้อมทั้งการสร้างตัวเองในฐานะองค์ประธานขึ้นจากกระบวนการภายในและความสามารถในการควบคุมตัวเองหรือสถานการณ์เมื่ออยู่ในพื้นที่สาธารณะ เป็นการใช้อำนาจการควบคุมและเปลี่ยนแปลงความสัมพันธ์ทางสังคมที่เข้าไปเกี่ยวข้อง เพื่อให้ตนเองมีจุดยืนทางสังคมและสามารถใช้ชีวิตได้อย่างเป็นสุขขึ้น กระบวนการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจำเป็นต้องอาศัยความสัมพันธ์และความเข้าใจอันดีระหว่างผู้คน ประกอบกับการเปิดโลกทัศน์ในการมองความหมายของชีวิตว่าไม่ควรขึ้นอยู่กับการให้คุณค่าในด้านใดด้านหนึ่งเพียงมิติเดียว เพราะการตีความของมนุษย์ต่อสิ่งที่เกิดในประสบการณ์ชีวิตของแต่ละคนนั้นแตกต่างกัน

หนึ่งในปรากฏการณ์ร่วมสมัยที่สะท้อนอัตวิสัยของผู้คนในโลกใบนี้ได้ คือ “การเที่ยวคนเดียว” การเที่ยวคนเดียวเริ่มเป็นที่รู้จักในช่วงยุคสมัยใหม่ ประมาณปี พ.ศ. 2500 และคาบเกี่ยวมาถึงช่วงยุคหลังสมัยใหม่ในช่วงปี พ.ศ. 2530 เป็นต้นไป เนื่องด้วยการเดินทางไปยังที่ต่าง ๆ ทำได้ง่ายมากยิ่งขึ้น อีกทั้งนักท่องเที่ยวเล็งเห็นถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการท่องเที่ยวแบบมวลชน (Mass tourism) ก่อปรกับความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีการสื่อสารที่เริ่มถูกพัฒนาขึ้น ส่งผลให้ผู้คนจากทั่วโลกสามารถเข้าถึงสินค้าและบริการจากทุกมุมโลกได้อย่างรวดเร็ว ผู้คนที่มีความสามารถในการเข้าถึงเทคโนโลยีออกเดินทางด้วยตนเองได้ โดยไม่ต้องพึ่งพาข้อมูลการท่องเที่ยวจากบริษัทท่องเที่ยวในรูปแบบกรู๊ปทัวร์อีกต่อไป เกิดการท่องเที่ยวแบบอิสระ ซึ่งหมายถึงการท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวจะตัดสินใจในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางและท่องเที่ยวด้วยตนเอง มีได้หลายรูปแบบทั้งการเดินทางโดยลำพัง (Solo Travel) การเดินทางท่องเที่ยวด้วยกลุ่มขนาดเล็ก และการเดินทางท่องเที่ยวแบบสะพายเป้ (Backpacker) นักท่องเที่ยวอิสระจึงมีการศึกษาข้อมูลและวางแผนการท่องเที่ยวด้วยตนเองก่อนออกเดินทางทุกครั้งจากเว็บไซต์ท่องเที่ยวต่าง ๆ (Morrison, 2013, p.423; อ้างถึงในริศา มัจฉริยกุล, 2559, น.5) นอกเหนือจากความสนุกสนานที่ได้จากการพบเจอประสบการณ์แปลกใหม่ การเที่ยวคนเดียวยังมีนัยของการเดินทางเข้าหาความท้าทายเพื่อพิสูจน์ตนเองและค้นหาความหมายให้กับชีวิต การท่องเที่ยวในลักษณะนี้ในทางหนึ่งได้สร้างอัตวิสัยให้กับผู้เลือกเดินทางท่องเที่ยวคนเดียว ผ่านการนำตัวเองเข้าไปยึดโยงกับความสัมพันธ์ทางสังคม โดยเฉพาะความสัมพันธ์เชิงอำนาจในระดับโครงสร้าง ผสานกับวาพหุกรรมและชุดความรู้ต่าง ๆ ในระบบสังคมกระแสหลัก อันมีส่วนหล่อหลอมตัวปัจเจกบุคคลขึ้นมา ให้มีลักษณะที่ลื่นไหล ไม่หยุดนิ่ง และแตกต่างกันไปตามสถานการณ์ รวมถึงประสบการณ์ที่เกิดขึ้นของแต่ละบุคคล ซึ่งนั่นทำให้การทำความเข้าใจอัตวิสัยของผู้เลือกเดินทางท่องเที่ยวคนเดียวจำเป็นต้องมองถึงปัจจัยแวดล้อมของบุคคลในทุกมิติเป็นสำคัญ (ผู้เขียนเป็นผู้เขียนเนื้อความนี้เอง จึงระบุการอ้างอิงไม่ได้)

ท่ามกลางการท่องเที่ยวมากมาย “การท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซด์” (Motorcycle Touring) โดยเฉพาะรถมอเตอร์ไซด์ขนาดใหญ่ (Big bike) เป็นหนึ่งในรูปแบบการท่องเที่ยวที่มีความน่าสนใจและถูกพูดถึงมากขึ้นในสังคมไทย ด้วยเป็นการท่องเที่ยวที่มีลักษณะเฉพาะของคนเฉพาะกลุ่ม ที่มีเรื่องของภาพลักษณ์ การแสดงตัวตน การรวมกลุ่ม การเข้าสังคม และวัฒนธรรมย่อย เข้ามาเกี่ยวข้อง ยิ่งในบริบทของการออกเดินทาง หรือ “การออกทริป” แบบแผนการท่องเที่ยวก็มีความเฉพาะที่สร้างความแตกต่างให้กับนักเดินทางท่องเที่ยวกลุ่มนี้ รวมถึงการให้ความหมายต่อการท่องเที่ยวที่จะเป็นมุมมองในเชิงปัจเจกบุคคลที่ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ตัวจริงแต่ละคนให้ไว้กับการออกเดินทางหรือออกทริปของตนเอง ในแต่ละครั้ง ในแต่ละสถานที่ ทั้งในแบบรวมกลุ่มเดินทางไปด้วยกันหรือการเดินทางเพียงคนเดียว (Solo travel) ส่วน “การเดินทางเพียงคนเดียว” หรือ “การเที่ยวคนเดียว” (Solo travel) หมายถึงการเดินทางคนเดียวที่ช่วยให้ค้นพบตัวเอง มีอิสระ และเติบโตในตัวเอง ช่วยให้แต่ละคนสามารถกำหนดแผนการเดินทาง

ของตนเอง ตัดสินใจเอง และสัมผัสประสบการณ์ในสถานที่ต่าง ๆ ในแบบที่เป็นส่วนตัวอย่างแท้จริง นักเดินทางคนเดียวมักจะได้รับความมั่นใจ ความเป็นอิสระ และมุมมองที่เป็นเอกลักษณ์ต่อโลกผ่านประสบการณ์นี้ (Martin, 2021)

เมื่อเชื่อมโยง “การเที่ยวคนเดียว” เข้ากับ “การท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซค์” จะพบว่าความเฉพาะของมอเตอร์ไซค์ทัวร์ริง (Motorcycle touring) เกี่ยวข้องกับจำนวนผู้ร่วมออกทริปในแต่ละครั้ง ด้วยการขี่มอเตอร์ไซค์ขนาดใหญ่ (Big bike) ไปในพื้นที่ห่างไกลหรือถนนหนทางที่ยากลำบากตามสไตล์ทัวร์ริง (Touring) จำเป็นต้องมีเพื่อนร่วมเดินทางหรือบัดดี้อย่างน้อยสัก 1 คน ที่จะคอยเป็นเพื่อนในการเดินทาง การเดินทางเพียงคนเดียว (Solo travel) จึงดูเป็นความท้าทายของผู้ขี่มอเตอร์ไซค์ทัวร์ริง ทั้งจากการกำหนดรูปแบบและเส้นทางการเดินทาง การเลือกที่จะเดินทางไปไหน ที่พักที่เหมาะสม ความปลอดภัยในการเดินทาง การเอาชนะความกลัวต่าง ๆ ฯลฯ ซึ่งนั่นทำให้การที่ผู้ขี่มอเตอร์ไซค์ทัวร์ริงสักหนึ่งคนตัดสินใจออกเดินทางคนเดียวจึงเป็นสิ่งที่น่าสนใจว่าอะไรเป็นสิ่งที่ดึงดูดใจให้ผู้ขี่มอเตอร์ไซค์แบบมอเตอร์ไซค์ทัวร์ริงเลือกเที่ยวคนเดียว และผู้ขี่มอเตอร์ไซค์ทัวร์ริงต้องเผชิญกับอะไรบ้างในระหว่างทางของการเดินทางคนเดียว รวมถึงอะไรคือความหมายที่ผู้ขี่มอเตอร์ไซค์ทัวร์ริงให้กับการเที่ยวคนเดียว

ดังนั้น การศึกษาเกี่ยวกับการเที่ยวคนเดียวด้วยมอเตอร์ไซค์ยังช่วยให้เข้าใจลักษณะเฉพาะและประสบการณ์ที่นักท่องเที่ยวยังได้รับ รวมถึงความท้าทายที่พวกเขาต้องเผชิญ การศึกษาเช่นนี้มีประโยชน์ต่อการวางแผนการเดินทางของนักท่องเที่ยวยุคใหม่ การพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการของบริษัทท่องเที่ยว และการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน โดยข้อมูลที่ได้สามารถใช้ในการปรับปรุงการบริการและตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวยุคใหม่ได้ดียิ่งขึ้น

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อศึกษาอัตวิสัยของผู้ขี่มอเตอร์ไซค์ทัวร์ริงที่เกิดขึ้นจากการเที่ยวคนเดียว

การบททวนวรรณกรรม

อัตวิสัย (Subjectivity) คือ แนวคิดเกี่ยวกับ “อัตวิสัย” ที่นักสังคมวิทยานำมาใช้ส่วนใหญ่มักจะเกี่ยวข้องกับแนวคิดของอัตบุคคล (Subject) ซึ่งอธิบายเพิ่มเติมในอัตถิภาวนิยม (Existentialism) ตามความเป็นจริงแล้ว อัตถิภาวนิยมที่เปิดตัวโดยไฮเดกเกอร์ (Heidegger) ซึ่งก่อนหน้านี้ถูกออกแบบโดยเคียร์เคการ์ด (Kierkegaard) เป็นระบบปรัชญาระบบแรกที่ถูกคิดค้นขึ้นที่ให้ความสำคัญกับประสบการณ์ของปัจเจกชนที่ต้องเผชิญกับภาวะฉุกเฉินของโลก การเปลี่ยนแปลงทางสังคมที่คาดไม่ถึง ความจำเป็นในการให้ความหมายแก่การกระทำ ปรัชญานี้มีอิทธิพลมากเกินต่อการถกเถียงทางสังคมวิทยาเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างความเป็นตัวตนและความเที่ยงธรรม การเป็นศูนย์กลางของตัวตน (Agent) และอำนาจครอบงำ (Hegemony) ของโครงสร้างทางสังคม (Giddens, 1982 อ้างถึงใน Rebughini, 2014, p.2) ตามการอ้างอิงอัตถิภาวนิยมขั้นพื้นฐาน วัตถุประสงค์ที่ถูกโยนเข้าไปในโลกของภาษาและกฎที่ ‘มีอยู่แล้ว’ และพบว่าเขา/เธอติดอยู่ในปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นโดยบังเอิญและโครงสร้างทางสังคม ในแง่สังคมวิทยา แนวคิดเกี่ยวกับหัวข้อนี้มีความสำคัญต่อการกำหนดแนวคิดของหัวข้อการครอบงำ ทั้งในแนวทางปฏิบัติทางสังคมและการเป็นตัวแทนทางสังคม ดังนั้นเครื่องหมายความขัดแย้งที่หลงเหลืออยู่โดยอัตถิภาวนิยมบนแนวคิดเรื่องอัตวิสัยในสังคมศาสตร์จึงเป็นพื้นฐานสำคัญของการออกแบบความตึงเครียดระหว่างการปลดปล่อยและข้อจำกัด (Touraine, 1992; อ้างถึงใน Rebughini, 2014, p.2)

ในทฤษฎีทางสังคมวิทยา การอ้างอิงถึงการตีความอัตบุคคลที่เปิดตัวโดยไฮเดกเกอร์ (Heidegger) มีความสำคัญในการขยายการวิเคราะห์การครอบงำที่นอกเหนือไปจากแนวทางวิภาษวิธีที่สืบทอดมาจากเฮเกล (Hegel) และมาร์กซ์ (Marx) แม้ว่ามรดกของไฮเดกเกอร์ (Heidegger) จะเป็นที่ถูกเถียงกันมาตลอดก็ตาม มันถูกต่อต้านอย่างรุนแรงไม่เพียงแต่โดยโรงเรียนแฟรงค์เฟิร์ต (Adorno, 1973 อ้างถึงใน Rebughini, 2014, p.2) เท่านั้น แต่ยังถูกต่อต้านโดยปิแอร์ บูร์ดิเยอ (Pierre Bourdieu) ผู้ซึ่งเป็นศูนย์กลางของการวิเคราะห์ทางสังคมวิทยาของเขา ได้พยายามที่จะยุติการแบ่งแยกชั่วคราวระหว่าง Subjectivation และ

Objectivation ต่างไปจากอแลง ดูแรน (Alain Touraine) ที่เดินตามเส้นทางทฤษฎีที่เป็นปฏิกิริยา ซึ่งได้รับแรงบันดาลใจจากความพยายามของซาร์ตร์ (Sartre) ในการก่อตั้ง สังคมวิทยาอัตถิภาวนิยม ซึ่งความปรารถนาทั้งเสรีภาพและความยุติธรรมขึ้นอยู่กับความสามารถในการมองให้ไกลกว่าสถานการณ์ และเป็นไปตามแนวคิดของอัตบุคคล ดูแรนตีความแนวคิดของอัตบุคคลนี้เป็นรากฐานของการต่อต้านการขัดเกลาทาสสังคม ทำให้แนวคิดนี้มีความหมายต่อต้านสังคมโดยเฉพาะ แม้ว่าจะตกอยู่ในสถานการณ์ฉุกเฉิน ในข้อจำกัดและการทดลองของสถานการณ์ ผู้ทดลองมีโอกาสดำเนินการกับสิ่งเหล่านี้ได้เสมอโดยใช้จินตนาการและความคิดสร้างสรรค์ของเขา/เธอ (Rebughini, 2014, p.2-3)

แนวคิดเรื่องอัตบุคคล (Subject) ส่วนหนึ่งได้รับอิทธิพลมาจากหลุยส์ อัลธุสแซร์ (Louis Althusser) ซึ่งมองความสัมพันธ์ระหว่างปัจเจกกับอำนาจว่าตัวอำนาจจะเกิดขึ้นเมื่อมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างทั้งสองส่วน อัลธุสแซร์เรียกสิ่งนี้ว่า “กระบวนการร้องเรียกโดยอำนาจ” (Interpellation) กล่าวคือ อำนาจเป็นเสมือนอุดมการณ์ที่เป็นโครงสร้างใหญ่ที่อยู่ในตัวปัจเจกซึ่งมีฐานะเป็นอัตบุคคล เช่น รัฐ พระเจ้า ฯลฯ เมื่ออยู่ในกระบวนการปฏิสัมพันธ์ อุดมการณ์อำนาจนั้นจะแสดงออกผ่านตัวกลาง แนวความคิดนี้ของอัลธุสแซร์เรียกได้ว่าเป็นแนวคิดที่ปฏิเสธมนุษยนิยม (Anti-humanism) ซึ่งมองว่าปัจเจกไม่ได้เป็นผู้สร้างตัวตนของตัวเอง แต่ตัวตนนั้นเป็น “ผล” (Effect) มาจากโครงสร้าง และอุดมการณ์ก็คือวาทกรรมที่ทำหน้าที่สร้างตำแหน่งแห่งที่ให้กับปัจเจก หรือคอยจัดวางปัจเจกให้อยู่ในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งในโครงสร้างสังคม

ขณะที่ฟูโกต์ (Foucault) เห็นว่า อัตบุคคล (Subject) มีความแตกต่างจากปัจเจกชน (Individual) เพราะปัจเจกชนมีนัยความหมายว่าเป็นบุคคลที่มีเหตุผลหรือต้นกำเนิดของการกระทำของมนุษย์ และเป็นเนื้อเดียวกันกับร่างกายของตนเอง แต่อัตบุคคลของฟูโกต์ (Foucault) มีนัยเป็นสิ่งที่ประดิษฐ์ทางจิตเวชที่ถูกสร้างขึ้นด้วยความรู้และอำนาจ และกลายเป็นวัตถุของเทคนิควิทยาในการจัดการตัว (Technology of the self) ดังนั้นการกระทำของบุคคลจึงกระทำอยู่ภายใต้วาทกรรม ไม่สามารถหลุดหรืออยู่นอกวาทกรรมได้ ขณะเดียวกันปัจเจกชนก็ไม่ได้ทำตามวาทกรรมอย่างเชื่อง ๆ แต่ก็มีสำนึกรู้ตัวว่าตนเองกำลังทำตามเสียงร้องเรียกของวาทกรรม ในมุมมองนี้อัตบุคคลไม่ได้มีลักษณะที่เป็นผู้ถูกกระทำ (Passive) หรือยินยอมอยู่ภายใต้วาทกรรมที่ครอบงำเขาอยู่ แต่มีลักษณะเป็นผู้กระทำ (Active) ซึ่งรู้สึกภาคภูมิใจหรือยินดีที่จะดัดแปลงและหล่อหลอมตนเองภายใต้วาทกรรม อัตบุคคล (Subject) ของฟูโกต์จึงมีสองด้านในเหรียญเดียวกัน ไม่มีความเป็นแก่นแท้ที่แน่นอนตายตัว แต่เป็น “รูปแบบ” (Form) ที่นำเสนอออกมาตามเงื่อนไขของเวลาและสถานการณ์ (ธวัช มณีผ่อง, 2548, น.166-167)

ในเชิงความหมาย “อัตวิสัย” เป็นคำที่นักมานุษยวิทยาใช้อย่างหลวม ๆ เพื่ออ้างถึงชีวิตภายในที่มีร่วมกันของอัตบุคคล ไปจนถึงความรู้สึก การตอบสนอง และประสบการณ์ของอัตบุคคล ในแง่ทั่วไปบางอย่างทุกคนเห็นด้วยกับคำจำกัดความที่ Holland and Leander (2004) ให้อีก นั่นคือ “เราคิดถึงอัตวิสัยในฐานะความคิด ความรู้สึกนึกคิด และความรู้สึกที่เป็นตัวเป็นตนของผู้แสดง และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ความรู้สึกที่มีต่อตนเองและความสัมพันธ์ในโลกตนเอง” (Holland and Leander, 2004, 127; อ้างถึงใน Luhrmann, 2006, p.345) คำนี้ทำให้เกิดมิติทางจิตวิทยาของชีวิตมนุษย์ แต่นั่นไม่ใช่ทั้งหมดที่ทำให้นักมานุษยวิทยาจำนวนมากนึกถึง และนี่คือเหตุผลที่พวกเขาใช้คำนี้โดยให้ความสำคัญกับ “จิตวิทยา” เชิงประจักษ์มากกว่าเชิงมีส่วนร่วมหรืออื่น ๆ (Luhrmann, 2006, p.345)

กล่าวได้ว่า “อัตวิสัย” (Subjectivity) เป็นเรื่องที่ถูกยึดโยงกับความสัมพันธ์ทางสังคม โดยเฉพาะความสัมพันธ์เชิงอำนาจในระดับโครงสร้าง ผสานกับวาทกรรมและชุดความรู้ต่าง ๆ ในระบบสังคมกระแสหลัก อันมีส่วนหล่อหลอมตัวปัจเจกบุคคลขึ้นมา ซึ่งมีลักษณะที่สลับไหล ไม่หยุดนิ่ง และแตกต่างกันไปตามสถานการณ์รวมถึงประสบการณ์ที่เกิดขึ้นของแต่ละบุคคล ส่งผลให้ในการทำสมาธิเข้าอัตวิสัย จำเป็นต้องมองถึงปัจจัยแวดล้อมของบุคคลในทุกมิติเป็นสำคัญ ซึ่งในบทความเรื่อง “อัตวิสัยของผู้ขับเคลื่อนมอเตอร์ไซค์เที่ยวคนเดียว” ผู้ศึกษาใช้ “อัตวิสัย” (Subjectivity) เป็นแนวคิดที่ช่วยให้ผู้ศึกษาเข้าใจประสบการณ์ บริบทแวดล้อม ต้นทุนของชีวิต ฯลฯ ที่น่าจะเป็นเหตุปัจจัยที่อยู่เบื้องหลังและผลักดันให้ผู้ขับเคลื่อนมอเตอร์ไซค์ทัวร์เลือกออกเดินทางคนเดียว ที่หมาย

รวมถึงในทุกการเดินทางครั้งใหม่ สิ่งที่เราเขาเผชิญในระหว่างทางได้สร้างความทรงจำ ความฉวิลหา อันเป็นประสบการณ์ใหม่ ๆ ที่เข้าไปกระทบตัวตนหรือสร้างอัตวิสัยใหม่ ๆ ให้กับพวกเขา ซึ่งนั่นทำให้การเที่ยวคนเดียวของผู้ขี่ขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์แต่ละคนมีความหมายโดยนัยที่แตกต่างกันและหลากหลาย

จากการทบทวนวรรณกรรมที่ผ่านมา การศึกษาในเรื่องอัตวิสัยมีแง่มุมที่หลากหลาย ทั้งในเรื่องโรคและความเจ็บป่วย ความ เป็นชายขอบและกลุ่มเปราะบาง เพศวิธและ LGBTQ ฯลฯ และมีบางประเด็นที่เกี่ยวข้องกับวัตถุทางวัฒนธรรมกับการเป็นพื้นที่ แสดงตัวตน ดังปรากฏในงานศึกษาของ ภูมิเกียรติยศ เทศนา (2559) เรื่อง คุณาติ ในฐานะวัฒนธรรมทางวัตถุ และการพิจารณา การท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซด์ขนาดใหญ่ (Big bike) โดยนัยของการเป็นวัฒนธรรมย่อยที่มีภาพลักษณ์ที่น่าจดจำหรือเป็น วัฒนธรรมขบถ ดังปรากฏในงานของฌอง สกอล (Jean Scol) เรื่อง Motorcycle tourism: renewed geographies of a marginal tourism practice แต่ก็ไม่ปรากฏการศึกษาอัตวิสัยของผู้ขี่ขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ในบริบทสังคมไทย ซึ่งนั่นทำให้ “อัตวิสัยของผู้ขี่ขี่มอเตอร์ไซด์เที่ยวคนเดียว” คือ หนึ่งในการศึกษาที่พยายามทำความเข้าใจอัตวิสัยของผู้ขี่ขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ ทั้งจากการค้นหาความหมายของการเดินทางและการเดินทางคนเดียวได้ให้อะไรแก่ผู้ขี่ขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ ความสนใจข้างต้น สอดคล้องกับแนวคิดของอีนะ แวนเดนวินเกรต (Ine Vandenwyngaert) เสนอว่าการเดินทางเป็นประสบการณ์ที่ไม่เหมือนใคร เนื่องจากเป็นวิธีที่ดีที่สุดในการปลดปล่อยจากแรงกดดันในชีวิตประจำวัน ช่วยให้เรารู้สึกว่า เราสามารถได้สัมผัสวิถีชีวิตของ ผู้คนทั่วโลก และได้เรียนรู้ว่าลำดับความสำคัญในชีวิต (ครอบครัว งาน การศึกษา สิ่งแวดล้อม ฯลฯ) การเดินทางคือการเปิดใจสู่ ความเป็นไปได้ใหม่ ๆ ระหว่างการเดินทางท่องเที่ยว และเป็นหนทางนำไปสู่การเรียนรู้อย่างเป็นธรรมชาติอย่างมาก คือ ทั้งได้เห็น ได้ฟัง และอาจได้ลองทำในสิ่งที่ประสออยู่ (Ine Vandenwyngaert, 2020)

วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยแบบเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยมีวิธีการดำเนินการวิจัย ดังนี้

1. กลุ่มเป้าหมายในการวิจัย ได้แก่ จำนวน 15 คน ประกอบด้วย (1) ผู้ขี่ขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์คนเดียว 10 คน และ (2) ผู้ให้ ข้อมูลอื่น ๆ อีก 5 คน ทั้งหมดมาจากการการเลือกแบบเจาะจง

2. เครื่องมือในการวิจัย ได้แก่ แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interview) ประกอบด้วย 3 ตอน คือ ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ให้สัมภาษณ์ ตอนที่ 2 ประเด็นข้อคำถามตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย และตอนที่ 3 ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะอื่น ๆ เพิ่มเติม มีลักษณะเป็นแบบปลายเปิด (Open Ended) อีกทั้ง ผู้วิจัยได้นำแบบสัมภาษณ์ไปให้ผู้เชี่ยวชาญ ช่วยตรวจสอบ กลั่นกรอง จำนวน 3 ท่าน ได้แก่ (1) ผู้เชี่ยวชาญด้านภาษา (2) ผู้เชี่ยวชาญด้านโครงสร้างข้อคำถาม และ (3) ผู้เชี่ยวชาญด้านเนื้อหาสาระสำคัญ ตลอดจน ผู้วิจัยได้นำแบบสัมภาษณ์ไปทดลอง (Try Out) สัมภาษณ์กับกลุ่มทดลองที่ไม่ใช่ กลุ่มเป้าหมายจริง จำนวน 30 คน เพื่อหาข้อบกพร่อง ข้อแก้ไข ข้อเสนอแนะให้แบบสัมภาษณ์มีความถูกต้องและสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ การเก็บรวบรวมข้อมูลจาก 1) ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) คือ เป็นข้อมูลที่ได้จากการ สัมภาษณ์กับกลุ่มเป้าหมาย และ 2) ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) คือ เป็นข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมเอกสารต่าง ๆ (Document Research) อาทิ หนังสือ ตำรา เอกสารวิชาการ งานวิจัย และสื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

4. การวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยการนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกกับกลุ่มเป้าหมาย และการรวบรวมเอกสารต่าง ๆ มาวิเคราะห์ในเชิงเนื้อหา (Content Analysis)

ผลการวิจัย

การวิจัยเรื่องอัตวิสัยของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์เที่ยวคนเดียว ผู้วิจัยสามารถจำแนกผลการวิจัยได้ ดังนี้

การศึกษาอัตวิสัยของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ที่เกิดขึ้นจากการเที่ยวคนเดียว

ผลการวิจัยพบว่า อัตวิสัยของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ทัวร์ที่เกิดขึ้นจากการเที่ยวคนเดียว ข้อมูลบ่งชี้ว่าการนำเข้ารถมอเตอร์ไซด์เพื่อจำหน่ายในประเทศไทยเริ่มขึ้นก่อนปี พ.ศ. 2500 โดยมีหลักฐานจากแหล่งข้อมูล เช่น ช่างซ่อมและผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมมอเตอร์ไซด์ ดังคำบอกเล่าของ ธนู ชัยศิริกุลชัย ทายาทรุ่นที่ 2 ของ “วัฒนายนต์” (หรือห้างหุ้นส่วนจำกัด วัฒนวัฒนายนต์ในอดีต) ที่กล่าวไว้ในนิตยสารมอเตอร์ไซด์ (2 สิงหาคม 2564) ว่า “คงต้องย้อนไปยุคที่สมัยที่ผมนั้นยังเป็นนักเรียน...ยุคก่อน พ.ศ. 2500 ถือเป็นยุคที่มีการนำเข้ารถจักรยานยนต์จากต่างประเทศมากที่สุด และสำหรับผู้ที่จะเป็นเจ้าของนั้นก็ต้องเรียกว่าจะต้องมีอันจะกินหน่อย เพราะสนนราคาค่าตัวก็เรียกว่าไม่ต่ำเหมือนกัน โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์จากประเทศ “อังกฤษ” จะได้รับความนิยมมากที่สุด เพราะรถจากค่ายอื่น ๆ ยังไม่ได้มีการนำเข้มาอย่างเป็นทางการ” (นิตยสารมอเตอร์ไซด์, 2564b)

การขี่มอเตอร์ไซด์ในชีวิตประจำวันและเพื่อสังสรรค์ เกือบ 20 ปีแรกของปี พ.ศ. 2500 คนที่ชื่นชอบมอเตอร์ไซด์ยุโรปซื้อหามอเตอร์ไซด์จากความชอบในรูปลักษณ์ของมอเตอร์ไซด์ ไม่ว่าจะเป็นรูปทรงและเสียงเครื่องยนต์ ด้วยการเลือกซื้อรถยนต์ของชาติไหนหรือแบรนด์ไหนมีส่วนสะท้อนตัวตนของผู้ขับขี่ ช่วงหลังปี พ.ศ. 2500 กลุ่มคนที่ขับขี่มอเตอร์ไซด์ในช่วงเวลานั้นแบ่งออกเป็นสองแนว คือ ผู้ที่ชื่นชอบในมอเตอร์ไซด์สายยุโรปและผู้ชื่นชอบในมอเตอร์ไซด์สายญี่ปุ่น ผู้ที่ชื่นชอบมอเตอร์ไซด์กลุ่มแรกเป็นกลุ่มที่ขับขี่มอเตอร์ไซด์ที่ผลิตในประเทศแถบยุโรปเช่นบีเอ็มดับเบิลยู (มอเตอร์ไซด์สัญชาติเยอรมัน) ที่มี “นาวาพานิช” เป็นเจ้าแรกที่นำเข้ามาจำหน่าย ดังคำบอกเล่าของ แป๊ะ แซ่เต็ง เจ้าของร้าน “แป๊ะเจริญยนต์” ที่กล่าวไว้ในนิตยสารมอเตอร์ไซด์ (2 สิงหาคม 2564) ว่า “เจ้าแรกที่เอารถจากเยอรมนีเข้ามาเป็นเจ้าแรกก็ต้อง ‘นาวาพานิช’ ซึ่งเอาเข้าทั้งแบรนด์เยอรมนีอย่าง BMW และแบรนด์อังกฤษอย่าง NORTON/BSA...ถัดมาก็เป็น ‘เสริมยนต์’ ตรงจระจก ‘ตั้งก็จวน’ ตรงถนนเสือป่า 2 เจ้านี้เป็นญาติกัน แต่จำหน่ายเฉพาะ BMW รุ่น 250 ซีซี... ‘บางกอกโนเวนส์’ ตรงเยาวราช เราเป็นเอเยนต์ BMW ตั้งแต่ปี 1958 (2501) สุดท้ายก็ ‘ยนตร์กิจ’ รับช่วง BMW ตั้งแต่ปี 1969” (นิตยสารมอเตอร์ไซด์, 2564a) ส่วนผู้ที่ชื่นชอบขับขี่มอเตอร์ไซด์ที่ผลิตในประเทศญี่ปุ่น เช่นฮอนด้า ก็มีทั้งที่เป็นรถมอเตอร์ไซด์มือสองที่ซื้อจากเชียงกง และเป็นรถมอเตอร์ไซด์มือหนึ่งที่น่าเข้ามาขายโดยตัวแทนจำหน่าย หากเปรียบเทียบจำนวนรถยุโรปอย่างบีเอ็มดับเบิลยูกับรถญี่ปุ่นอย่างฮอนด้าในช่วงเวลาเดียวกัน คือ ในช่วง 2517-2518 ที่มีการนำเข้า Honda CB400F (ฮอนด้ารุ่นแรก ๆ ที่นำเข้ามาจำหน่าย) ดังคำบอกเล่าของ เสือชัย ที่มีชื่อเรียกในวงการว่า ‘ชัยโพร’ ที่กล่าวถึงรถมอเตอร์ไซด์คันแรกของเขาคือ Honda CB400F ที่มีหลายคันหลายสี และมีทั้งที่เป็นรถมือสองซื้อมาจากเชียงกงและที่เป็นรถใหม่ซื้อจากตัวแทนจำหน่ายที่น่าเข้ามาขายเช่น ‘ลิวัฒนา’ ในตอนนั้นเขามักเอารถมอเตอร์ไซด์ขับขี่ท่องเที่ยวไปตามจังหวัดต่าง ๆ แข่งขันประชันความเร็วกับพรรคพวกที่นิยมขี่มอเตอร์ไซด์ด้วยกัน ทั้งที่เป็นรถญี่ปุ่นและรถยุโรป และมักไปรวมตัวพบปะกันที่บางปูและสวนลุมพินี

การขี่มอเตอร์ไซด์เพื่อท่องเที่ยวและเดินทางไกล ก่อนล่วงเข้าสู่ปี พ.ศ. 2520 อันเป็นจุดเริ่มต้นของยุคทองของรถมอเตอร์ไซด์เพื่อการท่องเที่ยว ช่วงปลายทศวรรษ 2510 ซึ่งคือปี พ.ศ. 2518 จุดเริ่มต้นเล็ก ๆ ของการนำมอเตอร์ไซด์มาใช้ในการท่องเที่ยวเกิดขึ้นในช่วงเวลาที่ลุงแป๊ะแยกตัวจาก ‘บางกอกโนเวนส์’ ออกมาเปิดร้านขายและซ่อมมอเตอร์ไซด์ของตัวเองชื่อร้าน “แป๊ะเจริญยนต์” ย่านแมนศรี เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2518 หลังจากนั้น 2 ปี นั่นคือ ในปี พ.ศ. 2520 ก็เริ่มมีการรวมกลุ่มขี่มอเตอร์ไซด์เที่ยวไปตามเส้นทางต่าง ๆ กันเกือบทุกอาทิตย์ ในเส้นทางไกล ๆ ที่ทำให้ได้ทดสอบสมรรถนะของเครื่องยนต์ไปในตัว มอเตอร์ไซด์ที่ใช้กันยุคนั้นมีทั้ง BMW R69S และ BMW R60/5 ดังที่พี่ยุทธ์ เจ้าของร้าน Dynamic Motors กล่าวไว้ว่า “69s เกือบทั้งกลุ่มอะ แล้วก็ช่วงที่มีบูมสุด ๆ เลยเนี่ย” (พี่ยุทธ์, สัมภาษณ์, 5 สิงหาคม 2565) และกล่าวต่อไปอีกว่าในอดีตไม่ใช้ค่า

ว่าแท้จริง แต่ใช้คำว่าท่องเที่ยว โดยคนกลุ่มแรกที่เริ่มเดินทางท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซค์ขนาดใหญ่ (ซีซีสูง) คือ กลุ่มคนที่ใช้รถมอเตอร์ไซค์บีเอ็มดับเบิลยูเช่นกลุ่มของลุงแป๊ะ “บีเอ็มนี่คือกลุ่มแรกที่ใช้คำว่าท่องเที่ยว คำว่าท่องเที่ยวกับทัวร์มันคล้าย ๆ กันแหละ แต่ว่าเขาไม่รู้จักคำว่าทัวร์” (พิยุทธ์, สัมภาษณ์, 5 สิงหาคม 2565) ช่วงเวลาที่รุ่งโรจน์ของคนขี่มอเตอร์ไซค์ท่องเที่ยวกินระยะเวลาอยู่ประมาณ 10 ปี นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2518-2528 วันขึ้นคีนุสข ของคนขี่มอเตอร์ไซค์ท่องเที่ยว ไม่ได้มีแค่รถมอเตอร์ไซค์จากฝั่งยุโรปเช่นบีเอ็มดับเบิลยูเป็นหลัก แต่มีอีกองค์ประกอบอย่างมอเตอร์ไซค์ฝั่งญี่ปุ่นเข้ามาด้วย นั่นคือ ผู้ขี่มอเตอร์ไซค์ญี่ปุ่นเริ่มนำมอเตอร์ไซค์ที่ใช้ขี่ในชีวิตประจำวันมาใช้ในการแข่งขันและท่องเที่ยวมากขึ้น กระทั่งมีการนำ Honda CB400F เข้ามาจำหน่ายในประเทศไทยในช่วง 2517-2518 ซึ่งนั่นทำให้เริ่มมีการนำรถมอเตอร์ไซค์ญี่ปุ่นขนาดใหญ่ที่เหมาะสมกับการเดินทางไกลออกเดินทางท่องเที่ยว

ประวัติศาสตร์ของการขี่รถมอเตอร์ไซค์ในบริบทสังคมไทยสัมพันธ์กับประวัติศาสตร์โลกในยุคต่าง ๆ ยิ่งในภาพเฉพาะของการขี่มอเตอร์ไซค์ใหญ่ (ซีซีสูง) เพื่อการท่องเที่ยว ที่เริ่มเบ่งบานในปี พ.ศ. 2518 จากการที่คนไทยเริ่มขี่มอเตอร์ไซค์ท่องเที่ยวทางไกล สิ่งนี้สัมพันธ์กับสมรรถนะของเครื่องยนต์ที่ได้รับการพัฒนาให้ดีขึ้น ซีซีที่สูงขึ้น และความต้องการเดินทางท่องเที่ยว รวมถึงบริบทโลกที่ชาวต่างชาติเริ่มเดินทางรอบโลกด้วยมอเตอร์ไซค์ แม้จะยังมีไม่มากนัก แต่ก็มีบางส่วนแวะเวียนมาเยือนประเทศไทย และในปี พ.ศ. 2524 ที่บีเอ็มดับเบิลยูสามารถเอาชนะการแข่งขันทางไกลแบบแรลลี่ข้ามทวีปด้วยยานยนต์ประเภทต่าง ๆ หรือที่เรียกกันว่า Paris-Dakar Rally (ปารีส-ตาการ์ แรลลี่) ได้ ซึ่งนั่นทำให้เกิดกระแสนิยมในการนำมอเตอร์ไซค์ทัวร์วิ่งแนวแอดเวนเจอร์มาใช้เพื่อเดินทางไกลและเดินทางรอบโลกคนเดียว เริ่มมีการเขียนบันทึกการเดินทางลงในเว็บไซต์ เช่น Horizons Unlimited (<https://www.horizonsunlimited.com/>) ซึ่งเป็นการจุดประกายให้ชาวต่างชาติขี่มอเตอร์ไซค์เที่ยวคนรอบโลกมากขึ้น กรณีประเทศไทยที่เป็นหนึ่งในเส้นทาง ในช่วงเวลานั้นมีมอเตอร์ไซค์ของนักเดินทางเข้ามาให้ช่างอย่างพิยุทธ์ซ่อมรถมอเตอร์ไซค์อยู่ตลอด กระทั่งมีการเปลี่ยนแปลงในเรื่องกลไกของเครื่องยนต์ ที่ทำให้การทำงานของมอเตอร์ไซค์มีระบบไฟฟ้าเข้ามาเกี่ยวข้อง การขี่มอเตอร์ไซค์ท่องเที่ยวด้วยรถมอเตอร์ไซค์ ทั้งสายยุโรปและสายญี่ปุ่น ด้วยมอเตอร์ไซค์ที่เราเรียกกันในปัจจุบันว่ามอเตอร์ไซค์ยุคก่อนปี 2513 จึงค่อย ๆ ทยอยลงในช่วงหลังปี พ.ศ. 2528 และเด่นชัดในช่วงก่อนเกิด สงครามอ่าว (Gulf War) ช่วงปี พ.ศ. 2533-2534 เล็กน้อย ด้วยเป็นช่วงที่เริ่มมีความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลาง ซึ่งเป็นเส้นทางที่นักเดินทางใช้เพื่อเดินทางข้ามทวีป บริบทโลกที่เริ่มมีความขัดแย้งรุนแรงมีส่วนทำให้ผู้ขี่มอเตอร์ไซค์ทัวร์วิ่งจากต่างชาติไม่เดินทางเข้ามาประเทศไทย ด้วยในช่วงเวลานั้นร้านซ่อมมอเตอร์ไซค์ขนาดใหญ่ให้บริการนักเดินทางชาวต่างชาติเป็นหลัก เมื่อมีสงครามอ่าวและสงครามอื่น ๆ เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องในภูมิภาคตะวันออกกลาง ผู้ขี่มอเตอร์ไซค์ทัวร์วิ่งที่ต้องการเดินทางรอบโลกเริ่มกลัวอันตราย จึงมีผลทำให้ผู้ขี่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยและเข้ามาซ่อมรถมอเตอร์ไซค์น้อยลง

รถอินวอย (Invoice) ล่วงเข้าสู่ยุค 90 (พ.ศ. 2533-2542) มีเงื่อนไขทางประวัติศาสตร์หลายประการเข้ามาเกี่ยวข้องกับพัฒนาการของมอเตอร์ไซค์ใหญ่เพื่อการท่องเที่ยวในไทย เริ่มจากองค์ประกอบแรกที่ถือเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญ คือ เทคโนโลยีและระบบไฟของรถมอเตอร์ไซค์ใหญ่ทั้งสายยุโรปและญี่ปุ่นมีความเสถียรมากขึ้น ดังกรณีของรถมอเตอร์ไซค์สายยุโรปเช่นรถบีเอ็มดับเบิลยูที่ผลิตหลังปี 2513 เริ่มมีระบบไฟฟ้าเข้ามาเกี่ยวข้อง ซึ่งนั่นทำให้ช่างซ่อมมอเตอร์ไซค์ในยุคหลัง 2513 ต้องเรียนรู้เรื่องระบบต่าง ๆ ของรถยนต์ให้ตรงตามมาตรฐานที่บริษัทผู้ผลิตตั้งไว้ ประกอบกับการความไม่เข้มงวดของรัฐบาลในช่วงเวลานั้นที่เปิดช่องให้มีการนำรถอินวอย (Invoice) เข้ามาจำหน่ายในประเทศไทยได้ จนถือเป็นช่วงที่เฟื่องฟูและทำให้เกิดผู้นำเข้าอิสระ โดยในส่วนของรถอินวอยนั้นก็คือรถมอเตอร์ไซค์ที่ผู้นำเข้าอิสระจะต้องไปซื้อจากรถต่างประเทศ รื้ออะไหล่ และส่งกลับมาประกอบใหม่ในประเทศ อย่างไรก็ตาม การนำเข้ารถอินวอยเริ่มซบเซาลง (แต่ยังไม่หายไปเสียทีเดียว) ในช่วงที่โรงงานประกอบมอเตอร์ไซค์สัญชาติญี่ปุ่นที่เข้ามาก่อตั้งในประเทศไทยช่วงหลังปี พ.ศ. 2500 ที่มีความชัดเจนในเรื่องการผลิตรถมอเตอร์ไซค์เพื่อการส่งออกและขายในประเทศ นั่นคือ อาจผลิตบางรุ่นและไม่ผลิตบางรุ่น อย่างไรก็ตาม ในท่ามกลางเงื่อนไขทางประวัติศาสตร์ที่หลากหลาย สิ่งนี้ไม่อาจหยุด

ความสนใจและความต้องการในมอเตอร์ไซค์ขนาดใหญ่หรือทิศทางการทำงานของร้านมอเตอร์ไซค์ในยุคนั้นได้ ด้วยแม้การซื้อหารถมอเตอร์ไซค์ใหญ่ในยุคนั้นของคนไทยจะเป็นไปเพื่อการสะสมและการขับขี่ในระยะทางสั้น ๆ มากกว่าเพื่อการเดินทางไกลไปต่างจังหวัดหรือไปต่างประเทศ ซึ่งต่างจากบริบทโลกในตอนนั้นที่มักเดินทางชาวต่างชาตินิยมขี่มอเตอร์ไซค์ขนาดใหญ่เดินทางรอบโลกมากขึ้น โดยมีประเทศไทยเป็นหนึ่งในทางผ่านและปลายทาง ซึ่งนั่นมีผลทำให้ร้านซ่อมมอเตอร์ไซค์ขนาดใหญ่ที่มีไม่มากนักในยุคนั้นมีโอกาสด้อนรับและเรียนรู้ประสบการณ์เดินทางรอบโลกของนักเดินทางเหล่านี้ไปในตัว

รถไฟแนนซ์ จุดเปลี่ยนสำคัญอีกครั้งเกิดในช่วงปี พ.ศ. 2553 ที่การซื้อขายรถมอเตอร์ไซค์ขนาดใหญ่เริ่มมีระบบไฟแนนซ์เข้ามาเกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม ระบบไฟแนนซ์ก็ดูไม่ใช่เรื่องใหม่เสียทีเดียวสำหรับการซื้อรถมอเตอร์ไซค์ใหญ่ ด้วยก่อนหน้านี้มีบางบริษัทที่รับทำไฟแนนซ์ให้กับรถมอเตอร์ไซค์ใหญ่แล้ว และการนำเข้ารถอเนกประสงค์ที่มีป้ายทะเบียนที่ถูกกฎหมายและการซื้อขายรถมอเตอร์ไซค์ขนาดใหญ่ด้วยเงินสดยังคงได้รับความนิยมอยู่ ซึ่งนั่นทำให้จำนวนผู้ขี่มอเตอร์ไซค์ในยุคนั้นก่อน 2553 ทั้งที่เป็นรถมอเตอร์ไซค์ก่อนและหลังยุค 2543 ยังมีจำนวนไม่มาก กระทั่งเมื่อระบบไฟแนนซ์มีความชัดเจนและเป็นระบบมากขึ้น รวมถึงตัวแทนจำหน่ายมองเห็นโอกาสในการเปิดตลาดกับคนรุ่นใหม่ ๆ ที่มีความสนใจในมอเตอร์ไซค์ใหญ่ นับตั้งแต่ช่วงปี พ.ศ. 2553 เป็นต้นมา ผู้ขี่สามารถเข้าถึงมอเตอร์ไซค์ขนาดใหญ่ได้มากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นสปอร์ต, ครุยเซอร์, สเตนดาร์ด, ดูอัลสปอร์ต, แอดเวนเจอร์ และทัวร์ิ่ง ผ่านการขอสินเชื่อเช่าซื้อรถมอเตอร์ไซค์ หลายต่อหลายคนเริ่มไต่ระดับซื้อหาจากรถมอเตอร์ไซค์ใหญ่ที่ขี่ยังไม่สูงมากนักและเหมาะสมกับกำลังทรัพย์และความสามารถในการขับขี่ของตน จนเมื่อมีประสบการณ์และกำลังทรัพย์ที่เพิ่มขึ้นก็ค่อย ๆ ขยับรถมอเตอร์ไซค์ในฝันให้ไกลออกไปขึ้น ซิซึสูงขึ้น หรือขยับจากรถญี่ปุ่นสู่ยุโรป เริ่มจากขี่คนเดียวและขี่ในกลุ่มเพื่อน ซึ่งในเวลาต่อมานำไปสู่การเกิดขึ้นของกลุ่ม/แก๊งผู้ขี่มอเตอร์ไซค์ใหญ่ (Big bike) เพื่อการท่องเที่ยวแคมป์ปิ้ง เข้าสังคม และเปลี่ยนที่สังสรรค์ ส่วนใหญ่เป็นไปในรูปแบบของการขับขี่เป็นกลุ่มใหญ่ ทั้งแบบที่มีรถมอเตอร์ไซค์ใหญ่หลายแบรนด์มารวมตัวกัน และแบบที่รวมกลุ่มกันเฉพาะแบรนด์ เช่น ฮาร์ลีย์-เดวิดสัน, ไทรอมพ์, บีเอ็มดับเบิลยู หรือเฉพาะรุ่น เช่น Honda Africa Twin, Honda CB500X เป็นต้น และเป็นการนัดหมายออกทริปตามแหล่งท่องเที่ยวใกล้ ๆ เมือง เช่น เขาใหญ่ ปากช่อง หรือไปในจังหวัดไกล ๆ ทางภาคเหนือ เช่น เชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน เชียงราย ฯลฯ ความนิยมขี่มอเตอร์ไซค์ขนาดใหญ่เพื่อการท่องเที่ยวที่มากขึ้นในยุค 2010 (พ.ศ. 2553-2562) นั้นนับเป็นอีกช่วง/ยุคสำคัญก่อนจะเปลี่ยนแปลงอีกครั้งในช่วงเกิดวิกฤตการณ์โรคระบาดโควิด-19

โควิด-19 เป็นอีกจุดเปลี่ยนสำคัญที่มีผลต่อกิจกรรมและกิจการที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางท่องเที่ยวด้วยรถมอเตอร์ไซค์ขนาดใหญ่ ทั้งในช่วงที่เกิดและหลังการระบาด และเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นกับผู้ขี่และผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง กล่าวคือ ในช่วงแรกของการระบาด การล็อกดาวน์ (Lockdown) และการเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) ทั้งในบริบทต่างประเทศและในสังคมไทย นอกจากจะมีผลทำให้นักเดินทางไม่สามารถออกทริปได้เช่นในอดีต ผลกระทบทางเศรษฐกิจที่ต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบันก็มีผลทำให้ผู้ขี่หยุด/ถอยห่างจากการออกทริป ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องเลิกหรือลดขนาดกิจการหรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องให้เล็กลง แม้ในปัจจุบันวิกฤตโควิด-19 จักคลี่คลายแล้ว สภาพเศรษฐกิจที่ยังคงถดถอยได้กลายเป็นปัจจัยที่ทำให้หลายกิจการ กิจกรรม และ/หรือตัวบุคคลที่เกี่ยวข้องที่ถอย/ถอยตัวออกวงการทัวร์ก็ยังคงไม่กลับเข้าสู่แวดวง บางคนเลือกที่จะมีปฏิสัมพันธ์ในวงแคบหรือตัดสินใจที่จะถอยห่างจากวงการเป็นการถาวร ทั้งที่ยังคงโหยหาการเดินทางและบรรยากาศของการออกทริปแบบกลุ่มและเดี่ยว อย่างไรก็ตาม ความน่าหลงใหลของมอเตอร์ไซค์ขนาดใหญ่ก็ยังคงเชื่อเชิญให้มีผู้ขี่มอเตอร์ไซค์ ทั้งหน้าใหม่และหน้าเก่า ที่ (ยังพอ) มีกำลังทรัพย์เหลือ (กลับมา) ขึ้นคร่อมมอเตอร์ไซค์และออกทริปในรูปแบบเดี่ยวและกลุ่ม ทั้งในและนอกประเทศ โดยมีนัยที่แตกต่างและหลากหลาย

ความแตกต่างของการขับขี่แบบทัวร์ิ่งในอดีตกับปัจจุบัน คือ เป้าหมายในการขี่มอเตอร์ไซค์ที่ดูจะต่างกัน ด้วยการขี่มอเตอร์ไซค์ท่องเที่ยวในอดีต ทั้งในบริบทต่างประเทศและสังคมไทย เป็นการออกเดินทางเพื่อเสพความสนุกและตื่นเต้นจากการเดินทางรอบโลกคนเดียวเพื่อพบเจอวัฒนธรรมใหม่ ๆ ที่ต่างไปจากบ้านเกิดของตัวเอง หรือการขี่ไปกับ กลุ่มเพื่อนบนเส้นทางที่

ลำบากและได้กินอาหารอร่อย ๆ ของจังหวัดต่าง ๆ เป้าหมายในการเดินทางคือการใช้ประโยชน์จากสมรรถนะของมอเตอร์ไซค์เท่าที่มีหรืออย่างสูงสุดเพื่อไปให้ถึงที่หมายหรือไปให้ได้ไกลที่สุด รวมถึงเรียนรู้การใช้ชีวิตจากการขับขี่มอเตอร์ไซค์และผู้คนที่พบเจอระหว่างการเดินทาง ซึ่งนั่นอาจต่างไปจากการเดินทางท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซค์ในปัจจุบันที่เป้าหมายในการเดินทางหรือการเรียนรู้ระหว่างทางอาจไม่สำคัญเท่ากับแบรนด์ของรถ ขนาดและซีซี อุปกรณ์เสริมต่าง ๆ รวมถึงการปิกนิกว่าได้เดินทางไปในที่ต่าง ๆ หรือในสถานที่ที่ไม่มีใครเคยไป อย่างไรก็ตาม หากมองอีกมุมสิ่งนั้นก็ไม่น่าใช้เรื่องแปลกที่ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์ทัวร์ในปัจจุบันจะมีตัวตนและอัตวิสัยที่แตกต่าง หลากหลาย และเคลื่อนไปจากเป้าหมายเดิมของการขับขี่มอเตอร์ไซค์เพื่อการท่องเที่ยวในอดีต ด้วยบริบทแวดล้อมและเงื่อนไขของชีวิต เวลา และเทคโนโลยีในแต่ละยุคกันไม่เหมือนกัน

สรุปผลการวิจัย

การวิจัยเรื่องอัตวิสัยของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์เที่ยวคนเดียว ผู้วิจัยสามารถจำแนกผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ได้ ดังนี้

เพื่อศึกษาอัตวิสัยของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์ทัวร์ที่เกิดขึ้นจากการเที่ยวคนเดียว พบว่า การขี่มอเตอร์ไซค์เที่ยวคนเดียวได้สร้างอัตวิสัยหลายประการให้กับผู้ขับขี่ ด้วยการขี่มอเตอร์ไซค์ในแบบทัวร์ ซึ่งคือรถมอเตอร์ไซค์ที่มีถังน้ำมันขนาดใหญ่และน้ำหนักมาก เครื่องยนต์ 400 ซีซี ขึ้นไป และใช้เพื่อเดินทางและท่องเที่ยวระยะทางไกล เป็นการเดินทางที่สนุก เมื่อเดินทางเป็นกลุ่ม แต่ค่อนข้างตัดสินใจลำบาก สำหรับหลายคน หากต้องเดินทางคนเดียว การก้าวข้ามจากเส้นของการเดินทางเป็นกลุ่มสู่การเดินทางคนเดียว หรือจากเดินทางคนเดียวสู่การเดินทางเป็นกลุ่ม จึงมีมิติที่น่าสนใจและลื่นไหลตามบริบทของเวลาในชีวิตและช่วงวัยสำหรับผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์ทัวร์ซึ่งการใคร่ครวญและตัดสินใจได้สร้างการเปลี่ยนแปลงให้กับการใช้ชีวิตและสร้างอัตวิสัยใหม่ให้เกิดขึ้น

ความตื่นเต้น ความหตู่ สำหรับผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์ทัวร์ การออกทริปมีนัยของ ‘ความตื่นเต้น’ จากการได้เดินทาง/ขี่ขึ้นถนนเส้นเดิม ๆ ที่เคยไปหรือบนถนนสายใหม่ ๆ ที่ไม่เคยไปมาก่อน รวมถึงการได้สัมผัสกับสายลมและแสงแดดที่เข้ามาปะทะร่างกาย ความตื่นเต้นนี้หมายรวมทั้งความสนุกที่จะได้พบเจอและความกลัวการเดินทางที่อาจมีภัยอันตรายที่ไม่คาดคิดเกิดขึ้น ดังที่ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์ A ได้กล่าวว่า “ผมรู้สึกสนุกและตื่นเต้นทุกครั้งที่ออกเดินทางจากบ้านท่องเที่ยวไปด้วยการขี่มอเตอร์ไซค์ มันให้ความรู้สึกราวกับได้กลับไปเป็นเด็กอีกครั้ง รู้สึกตื่นเต้นจนนอนไม่หลับเกือบทุกครั้งในการเดินทางแต่ละทริปเลยก็ว่าได้” (A, สัมภาษณ์, 15 ธันวาคม 2566) อย่างไรก็ตาม ความตื่นเต้นจากการได้เดินทางและได้พบเจอวิวทิวทัศน์และผู้คนในระหว่างทางในวันก่อนและระหว่างทริปมักแปรเปลี่ยนเป็น “ความหตู่” ที่เกิดขึ้นในวันที่ใกล้จะจบทริปและวันเดินทางกลับ เป็นที่น่าสนใจว่า “อัตวิสัย” อย่างหนึ่งที่เกิดขึ้นจากความตื่นเต้นและความหตู่ คือ การต้องซ่อนเร้นความรู้สึกมากมาย ไม่ว่าจะเป็นความสนุก ความเป็นเด็กในร่างผู้ใหญ่ ความรัก/ความชอบในการขี่มอเตอร์ไซค์ ฯลฯ เพื่อใช้ชีวิตในทุกวัน และได้ปลดปล่อยความรู้สึกนั้นในช่วงเวลาสั้น ๆ ของการออกทริป ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์หลายคนได้ถอดบทเรียนไว้ว่า การท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซค์ทัวร์คนเดียวในบริบทหรือเงื่อนไขชีวิตที่ต่างกัน ทั้งในเรื่องอายุและเศรษฐกิจ รวมถึงในวันที่เพื่อนร่วมทริปค่อย ๆ หดหายไปจากภาระหน้าที่ในชีวิตที่มากขึ้น การออกทริปเพื่อไปอยู่กับตนเองในช่วงเวลาหนึ่ง การได้เปลี่ยนจุดสนใจจากหน้าที่การทำงานในทุกวัน คือ การชาร์จพลังให้กลับมาใช้ชีวิตหรือกลับสู่โลกปกติได้อีกครั้ง เสมือนเป็นการหยุดพักเพื่อที่จะได้กลับคืนสู่โลกของการทำงานหรือหน้าที่การทำงานที่รออยู่ที่บ้านได้อย่างเต็มที่

ความกลัว ความหวงกังวล หลายครอบครัวไม่ชอบให้ลูกชายหรือสมาชิกในครอบครัวขี่มอเตอร์ไซค์ ไม่ว่าจะเป็นมอเตอร์ไซค์ใหญ่หรือเล็ก เพราะถ้าเกิดอุบัติเหตุก็มักได้รับบาดเจ็บรุนแรงหรือเสียชีวิต ดังที่ผู้หลักผู้ใหญ่มักกล่าวว่า มอเตอร์ไซค์เหมือนเนื้อหุ้มเหล็ก ขัวยนต์เหมือนเหล็กหุ้มเนื้อ อย่างไรก็ตาม ความเร็วและความสนุกของการขี่มอเตอร์ไซค์ก็มีแรงดึงดูดให้หลายต่อหลายคนอยากมีโอกาสได้ครอบครองมอเตอร์ไซค์สักครั้ง ดังที่ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์ B ได้กล่าวว่า “จริง ๆ ชอบมอเตอร์ไซค์มาตั้งแต่ตอน

มหาวิทยาลัย มันเท่หัด ซีมอเตอร์ไซด์บิ๊กไบค์ ที่บ้านไม่ให้ขี่เลย ครั้งแรกๆที่ไปคร่อมก็ที่ศูนย์มอเตอร์ไซด์ แล้วเราชอบ พอวันรุ่งขึ้นก็ไปจองเงินดาวน์เรียบร้อยแล้ว ทั้งที่ขี่ไม่เป็น พอมีรถเราก็เริ่มฝึกเริ่มเรียน มันก็เป็นจุดเริ่มต้น” (B, สัมภาษณ์, 25 พฤษภาคม 2567)

ความคิดถึง ความฉิวหา ความเหงา สำหรับผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ทั่วทั้งหลายคน ก่อนที่จะมาขี่มอเตอร์ไซด์เที่ยวคนเดียวในปัจจุบัน พวกเขาเคยมีกลุ่มที่ออกทริปด้วยกัน ทั้งที่เป็น ‘กลุ่มขนาดใหญ่’ ที่มีชื่อกลุ่มและวัฒนธรรมกลุ่ม และ ‘กลุ่มขนาดเล็ก’ ที่มีสมาชิกไม่กี่คนโดยเริ่มจากการรวมตัวของเพื่อน ๆ ที่รู้จักกัน หรือจากกลุ่มขนาดใหญ่ที่แยกมาขี่กันแค่สองสามคน การขี่มอเตอร์ไซด์ท่องเที่ยวที่ไม่ได้ไปคนเดียว คือ ความทรงจำที่พวกเขาจะระลึกถึง หากได้มีโอกาสกลับมาพบเจอกันอีกครั้ง เรื่องราวในการสนทนานั้นมักเป็นเรื่องของประสบการณ์การออกทริปด้วยกัน การได้ไปท่องเที่ยวตามสถานที่/จังหวัดต่าง ๆ เรื่องสนุก ๆ หรือวีรกรรมที่ได้ทำร่วมกัน อย่างไรก็ตาม ‘ความคิดถึง’ ผู้คนและ ‘ความฉิวหา’ ประสบการณ์ที่ได้พบเจอกับกลุ่มเพื่อนหรือผู้ร่วมทริปจะเด่นชัดมาก เมื่อผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ออกเดินทางคนเดียวในเส้นทางใหม่หรือเส้นทางที่เคยไปกับเพื่อนที่รู้จัก ‘ความคิดถึง’ ที่ก่อตัวขึ้นนี้สะท้อนผ่านการใช้สื่อสังคมออนไลน์รูปแบบต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการส่งข้อความ ภาพถ่าย หรือ VDO Call ด้วย Messenger, Line และแพลตฟอร์มอื่น ๆ เป็นช่องทางในการสื่อสารและคลายความคิดถึง ดังที่ผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ท่านเดิมได้กล่าวว่า “ไม่ว่าจะสนุกและตื่นเต้นไปกับการเดินทางแค่ไหน ในทุกเย็นหรือเมื่อเช้าที่พัก ผมจะวิดีโอคอลคุยและบอกฝันดีกับลูกชายทั้งสอง” (A, สัมภาษณ์, 15 ธันวาคม 2566)

เห็นแก่ตัว อิสระ เวลาเป็นของเรา นอกเหนือจากความสุขและความสนุกจากการได้คร่อมมอเตอร์ไซด์เพื่อออกไปสัมผัสความเร็ว สายลม ความเย็นความร้อน และชุ่มฉ่ำไปกับสายฝน ผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ทั่วทั้งคนเดียวยังให้เหตุผลของการออกเดินทางว่าเป็นการนำตัวเองออกจากสถานการณ์บางอย่าง ไม่ว่าจะเป็นความเครียดหรือความไม่สบายใจ และได้ใช้เวลาช่วงหนึ่งอยู่กับตัวเอง ได้รู้สึกถึงอิสระ ได้เห็นแก่ตัว (เอง) ในช่วงสั้น ๆ และได้รู้สึกเวลาเป็นของเรา ด้วยเมื่อคร่อมมอเตอร์ไซด์ออกไป ความรู้สึกมากมายที่อาจเป็นความทุกข์จะถูกทำให้หายไป ดังที่ผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ D ได้กล่าวว่า “ปล่อยเยอะนะ บางทีมีปัญหา ก็เบาลง คือมันมีความสุข อะตริณาสันมันดีดกว่า พอได้อยู่ในสิ่งที่ชอบ ภาระที่เรามา มันทำให้เราสบายขึ้น” (D, สัมภาษณ์, 4 ธันวาคม 2565)

ทั้งหมดนี้ คือ อัตวิสัยส่วนหนึ่งที่ผู้ศึกษาค้นพบจากการทำความเข้าใจว่าอะไรเป็นสิ่งที่ดึงดูดใจให้ผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ทั่วทั้งเลือกเที่ยวคนเดียว และพวกเขาต้องเผชิญกับอะไรบ้างในระหว่างทางของการเดินทาง รวมถึงอะไรคือความหมายที่ผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ทั่วทั้งให้กับการเที่ยวคนเดียว

การอภิปรายผล

การวิจัยเรื่องอัตวิสัยของผู้ขี่มอเตอร์ไซด์เที่ยวคนเดียว ผู้วิจัยสามารถอภิปรายผลการวิจัยได้ ดังนี้

นับแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน มนุษย์มีความเป็น “อัตตะ” ที่ไม่ได้มีเพียงหนึ่งเดียว สิ่งนี้เก็บซ่อนอยู่ในตัวเราเพื่อรอวันที่จะแสดงตัวออกมาในรูปแบบที่แตกต่างกันไป ตามแต่บริบทของเวลา สถานที่ และเงื่อนไขชีวิตของแต่ละบุคคล อัตตะดูเป็นตัวกำหนดรูปแบบการใช้ชีวิตของแต่ละบุคคล และสามารถเคลื่อนไปในทิศทางที่หลากหลายจากการที่บุคคลนั้น ๆ ได้เผชิญกับประสบการณ์และการเรียนรู้สิ่งต่าง ๆ ตลอดช่วงเวลาของการประกอบสร้างอัตวิสัย อย่างไรก็ตาม แม้ผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ทั่วทั้งคนเดียวจะมีอัตวิสัยแบบหนึ่งสำหรับการเดินทางเพียงลำพัง แต่พวกเขาก็มีอัตวิสัยอีกแบบหนึ่งที่ใช้เพื่อการเดินทางเป็นหมู่คณะ ซึ่งเป็นความหลากหลายในความเป็นอัตวิสัยที่ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขทางเวลาและสถานที่ อย่างไรก็ตาม การเข้าใจตัวเองและสังคมอื่น ๆ นั้นไม่ได้หมายความว่าต้องนำไปสู่ “สัมพัทธนิยมทางการรับรู้ (Cognitive relativism) และโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่ออาณาเขตต่าง ๆ ถูกแยกออกเป็นเอกเทศ เช่น ความรู้ ศิลธรรม ศิลปะ ทฤษฎี และการกระทำ เป็นต้น (ธเนศ วงศ์ยานนาวา, 2546, น.169)

กรณีของผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ทั่วทั้งเพื่อท่องเที่ยวคนเดียว “อัตวิสัย” ของพวกเขา คือ การเรียนรู้หรือทำความเข้าใจตนเองผ่านสิ่งต่าง ๆ รอบตัวที่เข้ามาปะทะ ผ่านประสบการณ์ที่ได้พบเจอในแต่ละช่วงเวลาของชีวิต การมุ่งมองอัตวิสัยของผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ทั่วทั้ง

จากสายตาค้นนอก อาจมองอัตตะของคนกลุ่มนี้ในมวลรวมที่ไม่แตกต่างกัน มีนัยของการตัดสินพวกเขาไปแล้วว่าเป็นกลุ่มคนที่มีฐานะดี มีเวลาท่องเที่ยว และชอบในการขับขีโมเตอร์ไซด์ อย่างไรก็ตาม อัตตะของผู้ขับขีโมเตอร์ไซด์หาได้เหมือนกันหรือเป็นเช่นที่คนภายนอกมอง ประสบการณ์การขับขี่ที่หลากหลายและความชื่นชอบที่เหมือน/ไม่เหมือนกัน คือ สิ่งประกอบสร้างตัวตนของคนเหล่านั้นให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันและ/หรือหลุดออกไปจากรากเดิมที่ควรเป็น รอยทางที่เหมือนกันอาจมีนัยที่ต่างกัน ซึ่งนั่นทำให้ผู้ขับขีโมเตอร์ไซด์แท้จริงแต่ละคนตีความต่อสิ่งที่แสดงออกไม่ว่าในทางสุนทรีย์เกี่ยวกับรูปทรงของมอเตอร์ไซด์และ/หรือศักยภาพของเครื่องยนต์เคลื่อนไหลไปตามผัสสะ/ประสบการณ์ของตนเอง ตกผลึกเป็นความชื่นชอบ/หลงใหลที่มีความเฉพาะ และเป็นการรับรู้ต่อผัสสะเฉพาะตน ไม่ว่าจะเป็นเสียงของท่อไอเสียแบบฮาร์ลีย์-เดวิดสันที่ให้ความรู้สึกหุ้มดังหรือเสียงที่ฟังดูหวานของรถเครื่องสี่สูบ และรูปแบบของเครื่องยนต์แบบบีเอ็มดับเบิลยูที่มีลักษณะเป็นสับบอน (Boxer) หรือฮาร์ลีย์-เดวิดสันที่เป็นสับวี (V) เป็นต้น

ข้อค้นพบจากการศึกษาสอดคล้องกับคำจำกัดความที่ Holland and Leander (2004) ให้ไว้ นั่นคือ “เราคิดถึงอัตวิสัยในฐานะความคิด ความรู้สึกนึกคิด และความรู้สึกที่เป็นตัวเป็นตนของผู้แสดง และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ความรู้สึกที่มีต่อตนเองและความสัมพันธ์ในโลกตนเอง” (Holland and Leander, 2004, 127; อ้างถึงใน Luhrmann, 2006, p.345) ด้วยการท่องเที่ยวคนเดียวได้เปิดพื้นที่ให้ผู้ขับขีโมเตอร์ไซด์แท้จริงได้สะท้อนความคิดและแสดงความรู้สึกต่าง ๆ อันเป็นตัวตนที่แท้จริงออกมาอย่างสัมพันธ์กับโลกและความเข้าใจโลกในช่วงเวลานั้น ๆ ในชีวิตของพวกเขา เช่นที่ อีเน แวนเดนวินแกร์ต (Ine Vandenwynaert) เสนอว่าการเดินทางคือการเปิดใจสู่ความเป็นไปได้ใหม่ ๆ และเป็นหนทางนำไปสู่การเรียนรู้อย่างเป็นธรรมชาติอย่างมาก คือ ทั้งได้เห็น ได้ฟัง และอาจได้ลองทำในสิ่งที่ประสออยู่ (Ine Vandenwynaert, 2020) และ/หรือในช่วงเวลาที่พวกเขาออกเดินทางท่องเที่ยว และมีนัยของการขบถเล็ก ๆ กับอำนาจกระทำที่ครอบทับ แม้จะเป็นแค่ในช่วงเวลาสั้น แต่อิสระที่เกิดขึ้นคือสิ่งที่เติมเต็มชีวิตความเป็นมนุษย์ และเป็นเครื่องสะท้อนการได้เป็นผู้กระทำ (Active) ดังเช่นที่ฟูโกต์ (Foucault) ได้กล่าวว่า แม้การกระทำของบุคคลจะอยู่ภายใต้วาทกรรม ไม่สามารถหลุดหรืออยู่นอกวาทกรรมได้ แต่ปัจเจกชนก็ไม่ได้ทำตามวาทกรรมอย่างเชื่อง ๆ อัตบุคคลไม่ได้มีลักษณะที่เป็นผู้ถูกกระทำ (Passive) หรือยินยอมอยู่ภายใต้วาทกรรมที่ครอบงำเขาอยู่ แต่มีลักษณะเป็นผู้กระทำ (Active) ซึ่งรู้สึกภาคภูมิใจหรือยินดีที่จะดัดแปลงและหล่อหลอมตนเองภายใต้วาทกรรม (ธวัช มณีผ่อง, 2548, น.166-167) เพื่อในท้ายที่สุดคือการรู้จักตัวเองและค้นพบความต้องการของตัวเอง รวมถึงการให้ความหมายกับการเที่ยวคนเดียวของตนเอง

ข้อค้นพบ หรือองค์ความรู้ใหม่

ความกลัวกับความเหงาอาจดูใกล้กัน แต่ก็เหมือนจะเป็น “คนละเรื่องเดียวกัน” อัตวิสัยจะชัดเจนขึ้นเมื่อเราอยู่ในกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งเป็นเวลานาน แต่ก็อาจเป็นเพียงอัตตะหนึ่งที่ถูกรับเปลี่ยนและดึงออกมาใช้เพื่อตอบสนองต่อเหตุการณ์เฉพาะหน้า เป็นอัตตะที่แฝงไปด้วยความเป็นตัวเองที่พร้อมเปิดเผยและซ่อนเร้น อย่างไรก็ตาม แม้คนทุกคนที่ไม่ใช่เฉพาะผู้ขับขีโมเตอร์ไซด์จะมีอัตตะของตัวเอง แต่ความน่าสนใจของอัตวิสัยในผู้ขับขีโมเตอร์ไซด์ในเรื่องความกลัวและห่วงกังวลอาจแตกต่างกันไป และสะท้อนผ่านการแสดงออกที่แตกต่าง ทั้งเปิดเผยความรู้สึกนั้นออกมาตรง ๆ หรือการเก็บซ่อน/ไม่แสดงออกความรู้สึกอะไรออกมา นอกจากนี้ยังมีกาล (Time) และเทศะ (Space) เป็นอีกเงื่อนไขของการเผยให้เห็นอัตตะ สิ่งนี้ปรากฏเมื่อผู้ขับขีโมเตอร์ไซด์เที่ยวคนเดียวมีโอกาสได้สนทนากับผู้คนที่ชื่นชอบการเดินทางด้วยรถมอเตอร์ไซด์เหมือนกัน ทั้งเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและย้อนคิดถึงประสบการณ์การเดินทางที่ผ่านมาอีกครั้ง และ/หรือเมื่อพวกเขามีโอกาสได้พิจารณาหรือสนทนากับตนเองถึงความรู้สึกที่พบเจอในระหว่างการเดินทาง บทสนทนานั้น ๆ จะกระตุ้นเตือนและเคลื่อนผ่านอัตวิสัยบางอย่างจากคนหนึ่งสู่คนหนึ่ง และ/หรือในบางคนที่เลือกที่จะถอดบทเรียนในการเดินทางแต่ละครั้งเพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในชีวิต ดังเช่นผู้ศึกษาที่ก็เป็นหนึ่งในผู้ขับขีโมเตอร์ไซด์แท้จริงเที่ยวคนเดียว บทสนทนากับผู้ขับขี่ที่พบเจอระหว่างทาง ที่ได้สัมผัสอย่างเป็นทางการ ที่ได้คุยเล่นอย่างเป็นกันเอง เหล่านี้ล้วนทำให้ผู้ศึกษารู้จักอัตวิสัยที่หลากหลายของผู้ขับขีโมเตอร์ไซด์แท้จริง รวมถึงได้เห็นอัตตะของผู้ศึกษาชัดเจนขึ้นจากการศึกษาอัตวิสัยของผู้อื่น

ข้อเสนอแนะการวิจัย

1. ข้อเสนอแนะในการนำไปใช้

ส่งเสริมให้ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์ทั่วทั้งใช้ประสบการณ์ของพวกเขาเป็นแรงบันดาลใจสำหรับกิจกรรมสร้างสรรค์บนแพลตฟอร์มออนไลน์ เช่น การเขียนและการถ่ายภาพเพื่อบอกเล่าการออกทริป

ส่งเสริมให้บริษัททัวร์หรือภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเสนอขายรูปแบบการท่องเที่ยวคนเดียว ที่เน้นการเติบโตส่วนบุคคลและการค้นพบตัวเอง

2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

ควรศึกษาว่าการเดินทางด้วยมอเตอร์ไซค์คนเดียวช่วยให้ค้นพบตัวเองและเติบโตได้อย่างไร และศึกษาว่าความคิดสะท้อนของผู้ขับขี่ระหว่างการเดินทางมีส่วนช่วยให้พวกเขาเข้าใจตัวเองและความต้องการของตนเองได้อย่างไร

ควรศึกษาเปรียบเทียบว่าการท่องเที่ยวด้วยมอเตอร์ไซค์คนเดียวในบริบททางวัฒนธรรมที่แตกต่างกันสามารถเยียวยาจิตใจของผู้ขับขี่ได้เหมือนหรือแตกต่างกันอย่างไร

เอกสารอ้างอิง

- ธวัช มณีผ่อง. (2548). *ความรู้ชายขอบ: อำนาจและปฏิบัติการของสำนักทรงในผู้ป่วย “กากโรงพยาบาล”*. ใน ศูนย์มานุษยวิทยาสิรินธร (องค์การมหาชน). *ภูมิปัญญาสุขภาพ: ปฏิบัติการต่อรองของความรู้ท้องถิ่น*. กรุงเทพฯ: ศูนย์มานุษยวิทยาสิรินธร (องค์การมหาชน).
- ธนศ วงศ์ยานนาวา. (2546). ขาดิพนธ์วรรณในความเป็นปัจเจกของนักมานุษยวิทยา: จริยธรรม ระหว่างการหาความจริงและการสร้างความจริง. *รัฐศาสตร์สาร*, 24(3), 154-189.
- นริศ มัจฉริยกุล. (2559). *ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจท่องเที่ยวแบบอิสระบนเกาะใต้หัววันของนักท่องเที่ยวชาวไทย*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- นิตยสารมอเตอร์ไซค์. (2564a). *BMW Story*. สืบค้นเมื่อ 7 มิถุนายน 2566, จาก <https://motorcycmagazine.grandprix.co.th/bmw-story/>
- นิตยสารมอเตอร์ไซค์. (2564b). *TRIUMPH Story*. สืบค้นเมื่อ 7 มิถุนายน 2566, จาก <https://motorcycmagazine.grandprix.co.th/triumph-story/>
- ภูมิเกียรติยศ เทศนา (2559). *คู่มือในฐานะวัฒนธรรมทางวัตถุ*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- Biehl, J., Good B. J., & Kleinman A. (2007). *Subjectivity: Ethnographic Investigations*. (1st ed.). Oakland: University of California Press.
- Ine Vandenwynaert, I. (2020). *Why travel is important to build life experiences*. Retrieved 7 June 2023, from <https://www.worldwildhearts.com/post/why-travel-is-important-life-experience>
- Lonely Planet Editors. (2023). *20 expert solo travel tips for women from the Lonely Planet team*. Retrieved 7 June 2024, from <https://www.lonelyplanet.com/articles/20-tips-for-traveling-solo>
- Luhmann, T. M. (2006). Subjectivity. *Anthropological Theory*, 6(3), 345-361.