

จากท่าเรือสู่สลัมคลองเตย: ผลพวงของการพัฒนาประเทศสะท้อนสภาพชุมชนเมืองที่ถูกมองว่าเป็นปัญหา

From the Port to Slum Klong Toey: Consequences of Development to the Country Reflects Problem to Urban Community

นายปรีดิษฐ์ เพิ่มพูล

นิสิตปริญญาตรี มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

บทคัดย่อ

บทความชิ้นนี้ได้นำเสนอผลกระทบของการพัฒนาประเทศ ที่ได้ทำให้เกิดเป็นปัญหาชุมชนแออัดตามมา โดยได้ยกตัวอย่างจากกรณีที่มีผู้อพยพย้ายถิ่นฐาน เข้ามาทำงานที่ท่าเรือแห่งประเทศไทยในพื้นที่เขตคลองเตย จนก่อให้เกิดเป็นชุมชนแออัดขนาดใหญ่ในพื้นที่เขตนี้เป็นเวลาอย่างยาวนาน หรือที่รู้จักกันในชื่อ “สลัมคลองเตย” ซึ่งบทความชิ้นนี้มีความต้องการที่จะนำเสนอมุมมองเพื่อทำความเข้าใจ ผู้คนที่อยู่อาศัยในสลัม ซึ่งมักจะถูกมองว่าเป็นปัญหาของสังคม แต่แท้จริงแล้วพวกเขาก็เป็นเพียงผลพวงของการพัฒนาประเทศที่ได้รับความเหลื่อมล้ำจากสังคมอย่างไม่เป็นธรรมเท่าที่ควร

คำสำคัญ: การพัฒนา ปัญหาสังคม ชุมชนแออัด สลัม คลองเตย

Abstract

This paper presents an effect on developments to the country and point out different aspects of the problem to the society. For example immigrants whose moved and started to work at the Port Authority of Thailand in Bangkok had created density adjacent to the community known as "Slum Klong Toey" country's biggest slum today. Many are seeing large group of immigrants whose lives in Slum Klong Toey as a social problem but the fact is they are only the result from consequences of developments to the country to be injustice and social inequality

Keywords: Development, Social Problem, Density adjacent community, Slum, Klong Toey

บทนำ

ภายใต้การดำเนินไปของโลกอย่างไม่มีที่สิ้นสุด แนวคิดที่ต้องการให้โลกมีการเชื่อมโยงถึงกันและกันอย่างไร้พรมแดน สามารถอธิบายทฤษฎีได้คือ ทฤษฎีทางสังคมสากล (Cosmopolitan Social Theory) ซึ่งเป็นความพยายามร่วมกันในการสร้างสังคมบนพื้นฐานของความเป็นสากล (Fine, 2007) ก่อให้เกิดเป็นการเปลี่ยนแปลงภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์ (Globalization) ทำให้โลกอยู่ในภาวะไร้พรมแดน บริบทการเปลี่ยนแปลงต่างๆ เป็นไปอย่างรุนแรง รวดเร็ว และแพร่กระจายไร้ขีดจำกัดด้านเวลาและสถานที่ สร้างความสลับซับซ้อนและเชื่อมโยงถึงกันทั่วโลกมากขึ้น (ธานินทร์ วัฒนและคณะ, 2549) และเมื่อประเทศไทยได้รับนำเอาแนวความคิดที่ต้องการให้ประเทศ มีความเจริญทัดเทียมนานาประเทศที่มีความเจริญ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศเพื่อให้ความก้าวหน้า จึงเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งต่อการสร้างประเทศให้มีความทัดเทียมนานาประเทศภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์

การทำให้ประเทศมีความเจริญ โดยอาศัยความทันสมัยเป็นตัวขับเคลื่อน จึงมีอีกทฤษฎีที่สามารถอธิบายได้คือ ทฤษฎีทันสมัยนิยม (Modernization Theory) เป็นการทำให้ทันสมัย เพื่อพิจารณาจากแนวคิดการทำให้เป็นอุตสาหกรรม (Industrialization) เป็นการส่งผ่านรูปแบบการดำรงชีวิตแบบเกษตรกรรมไปสู่การเพาะปลูกเพื่อขาย การทำให้เป็นเมือง (Urbanization) นับเป็นคุณลักษณะสำคัญที่สุดของกระบวนการสร้างความทันสมัย นำไปสู่ความเจริญก้าวหน้าซึ่งมีเป้าหมายสูงสุดคือ สังคมเมืองอุตสาหกรรม (จารูวรรณ ข้าเพชร, 2551)

ความเจริญก้าวหน้าโดยการสร้างสังคมเมืองอุตสาหกรรม จึงมีการใช้กลไกทางระบบเศรษฐกิจด้วยการค้าระหว่างประเทศ จึงเป็นสิ่งที่ทำให้ประเทศมีความเจริญรุดหน้าตามอย่างนานาประเทศ การพัฒนาท่าเรือขนส่งสินค้าจึงมีความสำคัญ เพราะถือว่าเป็นประตูสู่ประเทศ เป็นที่ที่เรือสินค้าแวะมาจอดเพื่อขนถ่ายสินค้าที่มาจากต่างประเทศ และบรรทุกสินค้าลงเรือไปยังประเทศปลายทาง (ไชยยศ ไชยมั่นคง, 2552) และเมื่อท่าเรือมีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศให้มีความเจริญก้าวหน้า สถานที่แห่งนี้จึงเป็นแหล่งงานชั้นดีที่ต้องการแรงงานเป็นจำนวนมาก ดึงดูดผู้คนจากต่างที่ไกลๆ ให้เข้ามาเป็นแรงงานจำนวนมาก นำมาซึ่งการอพยพของคนเข้าสู่เมือง มีการบุกเบิกที่ดินรกร้างใกล้แหล่งงานเพื่อเป็นที่อยู่อาศัย (บุญเลิศ วิเศษปรีชา, 2552) ต่อมาจึงก่อให้เกิดเป็นปัญหาสำคัญในสังคมอย่างหนึ่งขึ้นมา คือ ชุมชนแออัด หรือ สลัม ตามความเข้าใจของคนทั่วไป

กล่าวได้ว่า การก่อเกิดชุมชนแออัด มีผลมาจากการพัฒนาประเทศเป็นหลัก ซึ่งทำให้บรรดาคนจนที่อยู่ในเมือง ถูกกีดกันให้ออกไปอยู่ขอบนอกหรือชายขอบ (Marginalized) โดยมีมิติทางวัฒนธรรมของคนชายขอบของเมืองนั้น นักมานุษยวิทยาจำนวนหนึ่งได้ศึกษาเรื่องคนจนในการศึกษา “A Study of Slum Culture” ของ Oscar Lewis (1968) ได้ให้ความสนใจต่อ “สลัม” ในฐานะที่เป็น “ชุมชนชายขอบ” ของสังคมใหญ่ ชุมชนเหล่านี้มีวัฒนธรรมเป็นของตนเอง และเป็นวัฒนธรรมย่อยของเมือง ลูวิสเห็นว่าวัฒนธรรมของคนกลุ่มนี้มีการจัดระเบียบทางสังคมอยู่ในระดับต่ำ ไม่มีประสิทธิภาพในการกำหนดแบบแผนพฤติกรรมของบุคคลและความรู้สึกนึกคิดในชีวิตประจำวัน มีเพียงหวังความช่วยเหลือจากผู้อื่น และที่สำคัญมีความพึงพอใจและคิดแสวงหาความสุขในช่วงเวลาเฉพาะหน้าเท่านั้น สถานะชายขอบของคนในสลัมจึงเท่ากับกาฝากของสังคมใหญ่ในแนวคิดของลูวิส (สุริชัย หวันแก้ว, 2550)

บทความชิ้นนี้ ผู้เขียนมีความต้องการที่จะเสนอมุมมองที่สะท้อนสังคมต่อทัศนคติคนภายนอก จากบุคคลที่อยู่อาศัยภายในสลัมจริงๆ โดยได้ยกกรณีหนึ่งซึ่งเห็นได้อย่างชัดในประเทศไทยคือ ชุมชนแออัดในเขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร หรือที่รู้จักกันในชื่อ สลัมคลองเตย โดยได้นำกรณีนี้มาศึกษาถึงความเชื่อมโยงเกี่ยวกับการพัฒนาประเทศ โดยมีท่าเรือเป็นแหล่งงานที่สำคัญในการดึงดูดให้คนเป็นจำนวนมากเข้ามาเป็นแรงงาน เมื่อมีผู้คนเข้ามาเป็นจำนวนมาก ที่ดินว่างเปล่าของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ในเขตคลองเตย ก็ได้กลายเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย ก่อให้เกิดเป็นชุมชนแออัดจำนวนมากในบริเวณพื้นที่แห่งนี้ เมื่อขึ้นชื่อว่าเป็นแหล่งสลัม แน่นนอนว่าเมื่อคนภายนอกส่วนใหญ่มองเข้ามา ก็มักจะมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อสลัม ไม่ว่าจะ เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยที่ไม่ถูกสุขลักษณะ มีแต่สิ่งสกปรกและเต็มไปด้วยขยะ เป็นแหล่งของอาชญากรรม ผู้คนที่อยู่อาศัยก็มักจะถูกมองอย่างดูหมิ่นเหยียดหยาม ว่าเป็นพวกสลัม ซึ่งคำว่า สลัม ก็ถือได้ว่าเป็นคำดูถูกเหยียดหยามได้เช่นกัน

ผู้เขียนมีความต้องการที่จะนำเสนอความเป็นมาของการก่อเกิดสลัมคลองเตย ซึ่งเป็นผลพวงที่เกิดจากการพัฒนาประเทศจนนำไปสู่สิ่งทีมักจะถูกมองว่าเป็นปัญหาของสังคม และรวมไปถึงการนำเสนอมุมมองของคนที่ได้อาศัยอยู่ในสลัมจริงๆ มาเป็นเวลายาวนาน เพื่อให้เข้าใจถึงสภาพวิถีชีวิตคนที่อาศัยในสลัม ซึ่งพวกเขาก็มีฐานะความเป็นคนไม่ต่างจากคนทั่วไป แต่กลับถูกมองอย่างเหยียดหยามด้วยทัศนคติที่ไม่ดีจากคนภายนอกมาตลอด และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าบทความชิ้นนี้จะทำให้ทัศนคติมองเพื่อนร่วมชาติเป็นไปอย่างเป็นธรรมและเปิดกว้างมากขึ้น

อุตสาหกรรมท่าเรือระดับประเทศ

จากการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับท่าเรือของ Alderton (1980) คำว่า “ท่าเรือ” หรือ “เมืองท่า” ทางภาษาอังกฤษใช้ว่า “Port” หรือ “Seaport” หมายถึง อาณาบริเวณพื้นที่สำหรับให้เรือเข้าจอดเทียบท่า มีการทอดสมอเรือ มีอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในการดำเนินกิจกรรมระหว่างเรือกับชายฝั่ง เช่น การขนถ่ายสินค้าจากเรือขึ้นสู่ฝั่ง หรือจากเรือลงเรือ หรืออาจกล่าวอย่างสั้นๆว่า ท่าเรือ คืออาณาบริเวณพื้นที่ที่มีการติดต่อกันระหว่างเรือกับชายฝั่ง (Ship/Shore interface)

ท่าเรือต่าง ๆ อาจมีวิวัฒนาการทำให้เกิดการพัฒนาเจริญขึ้นโดยธรรมชาติตลอดเวลาที่ผ่านมา ท่าเรือที่เก่าแก่สามารถถูกพัฒนาให้เป็นท่าเรือที่มีเทคโนโลยีทันสมัย มีศักยภาพทั้งด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการขนส่งสินค้า ดังตัวอย่างท่าเรือต่างประเทศที่มีความสำคัญด้านการพัฒนาในยุโรป ได้แก่ รอตเตอร์ดัม (Rotterdam’s Europort) ท่าเรือแอนท์เวิร์พ (Port of Antwerp) ท่าเรือแฮมเบิร์ก (Hamburg Port) สำหรับท่าเรือของไทยที่สำคัญต่อการพัฒนาประเทศส่วนใหญ่เป็นท่าเรือของรัฐ ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือน้ำลึกสงขลา ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต เป็นต้น (กรมเจ้าท่า, 2549)

เป็นที่ทราบกันดีว่าความต้องการในการขนส่งเป็นผลมาจากความต้องการในสินค้า ซึ่งเคลื่อนย้ายจากแหล่งผลิตไปยังแหล่งบริโภค นับจากอดีตเป็นต้นมา ความต้องการในสินค้าในโลกนี้ได้เปลี่ยนแปลงไปตลอดเวลา เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อม การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีและวิทยาศาสตร์ ตลอดจนจนถึงการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองและเศรษฐกิจของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก (กมลชนก สุทธิวิทาพนฤพนธ์, 2540) อุตสาหกรรมท่าเรือ ก็เป็นอุตสาหกรรมบริการ ที่มีบทบาทต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมและการค้าระหว่างประเทศ เพราะทำให้มีการผลิตและการส่งออก ซึ่งผลผลิตส่วนหนึ่งก็ใช้บริโภคภายในประเทศและอีกส่วนทำการส่งออกไปยังต่างประเทศ กิจกรรมทางเศรษฐกิจเป็นผลให้เกิดการขยายตัวของรายได้ประชาชาติและตามด้วยการเติบโตทางเศรษฐกิจ ท่าเรือจึงเป็นปัจจัยต่อภาวะทวีคูณ (Multiplier effects) ในทางเศรษฐกิจและรายได้ อีกทั้งในด้านสังคม ท่าเรือทำให้เกิดชุมชนและเมือง ก่อเกิดกิจกรรมเศรษฐกิจ เช่น อุตสาหกรรมขอมเรือ การขนส่ง การขนถ่ายสินค้า ธุรกิจเสียง กิจกรรมเหล่านี้ทำให้มีการจ้างงานและต้องการบริการทางสังคม เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล (ไชยยศ ไชยมั่นคง, 2552)

ปฏิเสธไม่ได้ว่าการเกิดขึ้นของอุตสาหกรรมท่าเรือ ได้นำมาซึ่งความเจริญในด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจและด้านสังคม ซึ่งประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่ง ที่ต้องการพัฒนาประเทศให้มีความเจริญก้าวหน้า อันก่อให้เกิดการพัฒนาท่าเรือเพื่อการค้าที่สำคัญ และรองรับการพัฒนาประเทศที่จะมาถึง

ก่อกำเนิด “การทำเรือแห่งประเทศไทย”

หลังจากประเทศไทยเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์ มาเป็นระบอบประชาธิปไตย เมื่อ พ.ศ. 2475 ความคิดริเริ่มที่จะก่อสร้างท่าเรือของรัฐให้ทันสมัย โดย พลเรือโท พระยาราชวังสันซึ่งดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมในขณะนั้น ได้เสนอโครงการขุดลอกสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา เพื่อส่งเสริมกิจการด้านพาณิชย์นาวีให้เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่สามารถผ่านร่องน้ำเข้ามาขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือได้อย่างสะดวกและปลอดภัย

รัฐบาลไทยจึงได้ส่งเรื่องขอความช่วยเหลือไปยังสำนักงานใหญ่สันนิบาตชาติ ณ กรุงเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ สองปีต่อมา สันนิบาตชาติได้ส่งผู้เชี่ยวชาญเดินทางมาสำรวจสภาพเศรษฐกิจการค้าในกรุงเทพฯ สำรวจสถานที่สร้างท่าเรือของรัฐบาลไทย ผู้เชี่ยวชาญได้เสนอให้มีการขุดลอกร่องน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา และเสนอบริเวณที่จะก่อสร้างท่าเรือให้รัฐบาลไทยเลือก 2 แห่ง คือ ที่ปากน้ำสมุทรปราการ กับที่ตำบลคลองเตย รัฐบาลจึงเลือกที่ตำบลคลองเตยเป็นที่ก่อสร้างท่าเรือ ซึ่งก็คืออาณาบริเวณของการท่าเรือแห่งประเทศไทยในปัจจุบัน

ในเดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2494 รัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494 จัดตั้งการทำเรือแห่งประเทศไทยขึ้น เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม พร้อมรับโอนกิจการทำเรือจากสำนักงานทำเรือกรุงเทพมาดำเนินการ นับตั้งแต่ พ.ศ. 2494 การทำเรือแห่งประเทศไทยได้รับการก่อตั้งเป็นต้นมา กิจการด้านการขนส่งทางน้ำได้มีการพัฒนาเรื่อยมาเป็นลำดับจนถึงปัจจุบัน แต่ต่อมาเนื่องจากท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือระดับแม่น้ำ ทำให้มีข้อจำกัดในการรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ ประกอบกับความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจจึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่เพื่อรองรับเรือและสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น

นอกจากนี้เมื่อพ.ศ. 2530 - 2531 เกิดภาวะความแออัดอย่างรุนแรง ทำให้รัฐบาลได้เร่งรัดให้มีการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งการก่อสร้างแล้วเสร็จสมบูรณ์ปลายปี 2533 และเริ่มเปิดให้บริการในเดือนมกราคม 2534 โดยในระหว่างการก่อสร้าง ได้มีการเปิดใช้ท่าเอกชนในแม่น้ำเจ้าพระยาสำหรับบรรทุกขนถ่ายตู้สินค้าเป็นการชั่วคราว เพื่อผ่อนคลายความแออัดที่ท่าเรือกรุงเทพ (การทำเรือแห่งประเทศไทย, 2554)

ความเป็นมาของสลัม

ประเทศไทยเริ่มมีแผนพัฒนาของชาติแผนแรกในสมัยจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ต้นทศวรรษ 2500 นับเป็นความพยายามที่จะเปลี่ยนทิศทางการพัฒนาประเทศจากประเทศเกษตรกรรมมาเป็นประเทศอุตสาหกรรม ในยุคนี้เมืองหลวงมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว จากเมืองซึ่งเคยเป็นศูนย์กลางสินค้าภาคเกษตรจากปริมณฑล ที่อาศัยการสัญจรทางน้ำเป็นหลัก มาสู่เมืองที่เป็นศูนย์กลางการค้า การส่งออก มีโรงงานอุตสาหกรรมเกิดขึ้นมากมาย ผู้คนอพยพเข้ามาอยู่ในกรุงเทพฯ มากขึ้น ทั้งกลุ่มที่เป็นนายทุนรุ่นใหม่ และผู้ขายแรงงาน (สมพงษ์ พัดปุย, 2527)

การเกิดชุมชนแออัด หรือสลัม เป็นผลจากการใช้แผนพัฒนาประเทศ ที่มุ่งเน้นการพัฒนาภาคอุตสาหกรรม นับตั้งแต่ปี 2504 เป็นต้นมา ประเทศไทยได้เริ่มใช้แผนแม่บทในการพัฒนาประเทศ คือ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นกรอบในการพัฒนาประเทศ โดยในระยะแรกนั้น แผนพัฒนาฯ ส่วนใหญ่ได้มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นเครื่องชี้นำการพัฒนา ก่อให้เกิดความเจริญในด้านต่างๆ โดยเฉพาะการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ โครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศเปลี่ยนไป จากการเป็นประเทศที่ระบบเศรษฐกิจขึ้นอยู่กับภาคเกษตรกรรม ไปสู่ภาคอุตสาหกรรม แผนพัฒนาฯ ในระยะแรกๆ นับได้ว่าเป็นปัจจัยที่ผลักดันให้เมืองเกิดการขยายตัว (เจษฎา พรหมจันทร์, 2540: 64 อ้างใน ฌัฐกานต์ ททรัพย์ไพศาล, 2547: 11)

การขยายตัวของเมือง ได้ก่อให้เกิดการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร ส่งผลให้เกิดปัญหาตามมาในหลาย ๆ ด้าน โดยเฉพาะปัญหาเรื่องที่อยู่อาศัยที่เกิดในกรุงเทพมหานครก็คือ ปัญหาของความไม่พอเพียงในเรื่องที่อยู่อาศัย ทั้งนี้เพราะความต้องการในด้านที่อยู่อาศัยมีสูงกว่าปริมาณของที่อยู่อาศัยที่มีอยู่ นอกจากนี้ประชาชนในเขตชนบทที่ย้ายเข้าสู่กรุงเทพมหานคร ยังเป็นผู้มีระดับการศึกษาต่ำและจัดอยู่ในประเภทแรงงานไร้ฝีมือ ลักษณะงานที่คนกลุ่มนี้ทำได้คือ งานที่ใช้แรงงานเป็นหลัก ซึ่งเป็นอาชีพที่มีรายได้ค่อนข้างต่ำ ดังนั้น การอพยพของคนชนบทเข้าสู่กรุงเทพมหานคร จึงเสมือนการอพยพเพื่อที่จะเข้ามาเป็นคนยากจนในเมือง (ศิริวรรณ ศิริบุญ และ จันทร์เพ็ญ แสงเทียนฉาย, 2531)

ประชากรที่ยากจนและอาศัยอยู่อย่างแออัดในแหล่งเสื่อมโทรมต่างๆ ย่อมเสี่ยงต่อการก่ออาชญากรรมหลายประเภท นับตั้งแต่การลักขโมย การค้าประเวณี และการค้ายาเสพติดชนิดต่างๆ ไปจนถึงการรวมกลุ่มตั้งเป็นแก๊งอิทธิพลต่างๆ นานา หรืออีกนัยหนึ่งก็คือ ที่อยู่อาศัยไม่ถูกสุขลักษณะนอกจากจะเป็นปัญหาต่อผู้อยู่อาศัยโดยตรงแล้ว ยังเป็นบ่อเกิดหรือนำไปสู่ปัญหาสังคมอื่นๆ ได้อีกมาก (ปกรณ์ มณีปกรณ์, 2549)

“สลัมคลองเตย” ผลพวงการพัฒนา

ชุมชนคลองเตย เป็นชุมชนหนึ่งในเขตคลองเตย ซึ่งเขตคลองเตยนับเป็นเขตหนึ่งของกรุงเทพมหานคร จัดว่าเป็นชุมชนแออัดที่มีขนาดใหญ่ที่สุดของประเทศไทย มีพื้นที่ทั้งหมด 310 ไร่ เป็นที่ลุ่มบึงลึกที่อยู่อาศัยติดต่อกันเป็นผืนใหญ่รูปพระจันทร์ในแนวทิศตะวันออกจนถึงทิศตะวันตก ทางด้านใต้ติดถนนอาภากรณรงค์และบริเวณทางด่วน ทางด้านตะวันตกติดกับการทำเรือแห่งประเทศไทยและแม่น้ำเจ้าพระยา (บึงอร ฉางทรัพย์, 2551) และเมื่อทำการแบ่งช่วงเวลาแห่งการเปลี่ยนแปลงของสลัมคลองเตย ก็จะอธิบายได้ว่า

เมื่อ พ.ศ. 2480 - 2482 รัฐเวนคืนที่ดิน 2,259 ไร่เศษที่ตำบลคลองเตยซึ่งส่วนใหญ่เป็นที่นาและเรือกสวน เพื่อขยายกิจการขนส่งทางเรือ ต่อมาเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 เกิด ปัญหาเศรษฐกิจตกต่ำ ทำให้โครงการขยายท่าเรือยกเลิกไป เป็นผลให้ชาวชนบทอพยพเข้ามาอยู่อาศัย ทำงานเป็นกุลีในท่าเรือและค้าขายทั่วไป เป็นการสมประโยชน์กับภาวะเศรษฐกิจในยุคนั้น

ยุคการก่อกำเนิดชุมชน (พ.ศ. 2500 - 2511) ตั้งถิ่นฐานสร้างชุมชนโดยไม่ถูกกฎหมาย ชาวบ้านย้ายเข้ามารวมก่อเป็นชุมชนใหญ่ จากการการไล่รื้อบริเวณต่าง ๆ คนอพยพเข้าสร้างถิ่นฐานแต่รัฐไม่รับรอง จึงเป็นชุมชนบุกรุก มีปัญหาเสื่อมโทรม ไม่มีการเลือกตั้งทุกชนิด ไม่รู้จักการเมือง เกิดผู้นำธรรมชาติ ช่วยเหลือกันเอง มี “โรงเรียนวันละบาท” (เริ่มตั้งปี 2511) เป็นศูนย์รวมพัฒนา

ยุคชุมชนเข้าสู่การพัฒนา (พ.ศ. 2512 - 2524) ก่อเกิด “สมาพันธ์ชุมชนแออัดคลองเตย” เกิดองค์กรพัฒนาในพื้นที่ คือ มูลนิธิดวงประทีป มูลนิธิรวมน้ำใจ ศูนย์ส่งเสริมการพัฒนาบุคคล เป็นพลังสนับสนุนชุมชนที่สำคัญ ใน ปี 2525 การทำเรื่องไล่ที่ใหญ่อีกครั้งเพื่อขยายลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์

ยุคกระแสพัฒนาขึ้นสูง จัดตั้งชุมชนใหม่ (พ.ศ. 2525 - 2533) มีการจัดตั้ง “สมาพันธ์ชุมชนแออัดคลองเตย” โดยชุมชนคลองเตยได้ร่วมกับ “เครือข่ายสลัมสี่ภาค” เคลื่อนไหวเรียกร้องสิทธิชุมชนแออัด เสนอคำขวัญ “บริการน้ำไฟ ไม่ไล่ที่มีทะเบียนบ้าน คือความต้องการของสลัม”

ยุคการพัฒนาถดถอย ยาเสพติดระบาด (พ.ศ. 2534 - 2544) ท่ามกลางความผันผวนทางการเมืองและผู้นำชุมชนเริ่มแยกกลุ่มเพราะความแตกต่างความคิดทางการเมือง (ตามกระแสใหญ่ของประเทศ) และผลประโยชน์ทำให้ “สมาพันธ์ชุมชนแออัดคลองเตย” หดบทบาทลงไป อิทธิพลด้านลบเติบโตขึ้นรวมเร็วคือ “ยาเสพติด” ระบาดหนัก ผู้ค้ายาเสพติดมีอิทธิพลมากขึ้น ขณะเดียวกันชาวบ้านได้พบทางเลือกใหม่ของงานพัฒนา คือการริเริ่มออมทรัพย์โดยจัดตั้งเป็นสหกรณ์ออมทรัพย์ ซึ่งต่อมาพัฒนาเป็นสหกรณ์บริการ ดำเนินการมาถึงปัจจุบัน

ยุคสงครามผู้ยาเสพติดครั้งหนึ่งและแผนการไล่รื้อใหญ่ (พ.ศ. 2545 - 2549) เป็นช่วงการปราบปรามยาเสพติดครั้งใหญ่ โดยเขตคลองเตยถือเป็นพื้นที่สำคัญ ส่งผลให้ยาเสพติดลดลงเป็นระยะเวลาประมาณสองปี และในยุคนี้อมีการจัดทำแผน “โครงการคลองเตยคอมเพล็กซ์” เป็นโครงการศูนย์โทรคมนาคม โรงแรมหรูริมเจ้าพระยา รวมทั้งท่าเรือยอร์ช และมีการเตรียมรื้อย้ายชุมชนเกือบทั้งหมด แต่โครงการคลองเตยคอมเพล็กซ์ได้ถูกชะลอการดำเนินงาน เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงอำนาจทางการเมือง

ยุครื้อฟื้นงานขบวนพัฒนาใหม่และสร้างองค์ความรู้ท้องถิ่น (พ.ศ. 2550- ปัจจุบัน) กว่าสามทศวรรษการพัฒนาในชุมชนคลองเตยในภาพรวมนับว่าไม่ก้าวหน้าเท่าที่ควร ทั้งด้านกายภาพและการศึกษาไม่มีความก้าวหน้าขึ้น ชาวบ้านยังคง

ยากจนไม่มีงานทำแน่นอน แต่มีสิ่งใหม่ที่เกิดขึ้น คือ การจัดตั้ง “สภาองค์กรชุมชนเขตคลองเตย” ซึ่งเป็น 1 ในจำนวน 18 เขตที่ได้รับการจัดตั้ง จากสำนักงานเขตทั้งสิ้น 50 เขตของกทม. สภาองค์กรชุมชนเป็นรูปแบบองค์กรใหม่ที่เกิดขึ้นตามเจตนารมณ์รัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2550 และคาดหวังให้เป็นกลไกรับรองฐานะของชุมชนในการเข้ามีส่วนร่วม กับ กทม. และหน่วยงานต่าง ๆ ของภาครัฐ (สมพงษ์ พัดบุญ, 2554)

ทัศนคติต่อสลัม

มุมมองที่มีต่อสลัม ย่อมแตกต่างกันตามความคิดของแต่ละบุคคล เพื่อที่จะทำความเข้าใจในทัศนคติต่างๆ ที่มีต่อสลัม ผู้เขียนจึงทำการค้นคว้าข้อมูลผ่านงานที่เคยทำการศึกษามาแล้ว ซึ่งพบว่ามี 2 ทัศนคติ คือ ทัศนคติเดิมกับทัศนคติใหม่

1. ทัศนคติเดิม

ทัศนคติเดิม การมองชุมชนแออัดเป็นสิ่งที่เลวร้าย คล้ายโรคมะเร็งที่จำเป็นต้องกำจัดโดยรีบด่วน “สลัม” เป็นท้องที่ที่สกปรกรกรุงรัง น่าละอาย เมื่อคนต่างชาติมาพบเห็น “สลัม” เป็นแหล่งอาชญากรรมและอาชญากร “สลัม” เป็นบ่อเกิดของเชื้อโรคและอันตรายต่างๆ เช่น เพลิงไหม้ เป็นต้น ตามทัศนคตินี้ วิธีการแก้ไขปัญหาคือ การรื้อล้างชุมชนแออัดโดยรีบด่วน แล้วจัดหาที่อยู่อาศัยให้ผู้มีรายได้น้อย โดยการสร้างอาคารแบบแฟลต ทัศนคติเดิมที่มองชุมชนแออัดเป็นเสมือนเนื้อร้ายที่ต้องกำจัด ซึ่งเป็นทัศนคติที่บุคคลภายนอกมองชุมชนอย่างผิวเผิน มิได้เข้าใจถึงสภาพชีวิตและปัญหาต่างๆ ที่ประชากรในชุมชนเหล่านั้นประสบ ดังนั้น การแก้ปัญหาก็มีอาจบรรลุความสำเร็จได้ (อคิน รพีพัฒน์, 2525)

2. ทัศนคติใหม่

ทัศนคติใหม่เกิดขึ้นจากการศึกษาชุมชนแออัดและชีวิตของคนในชุมชนแออัด ตลอดจนประสบการณ์ของการที่ได้ไปทำงานใกล้ชิดกับคนในชุมชนแออัด สิ่งที่เป็นหัวใจของทัศนคติใหม่คือ การรับทราบและเข้าใจอย่างแท้จริงว่า ชุมชนแออัดไม่ใช่สิ่งที่มีแต่ด้านที่ก่อให้เกิดผลอันไม่พึงประสงค์ เช่น อันตรายต่อสุขภาพอนามัยและทรัพย์สินหรือเป็นแหล่งที่หลบซ่อนของอาชญากรเท่านั้น แต่ชุมชนแออัดมีหลายสิ่งหลายอย่างที่เป็นประโยชน์ต่อผู้มีรายได้น้อยที่อาศัยอยู่ในชุมชน เช่น

- 2.1 ชุมชนแออัดช่วยในการปรับตัวของผู้ที่อพยพมาจากชนบท
- 2.2 สังคมของชุมชนแออัดให้ความอบอุ่นแก่ผู้มีรายได้น้อย และผู้อพยพในการผจญกับชีวิตในเมือง
- 2.3 มีการช่วยเหลืออนุเคราะห์ในการติดต่อ และมีส่วนช่วยในด้านโอกาสในการมีงานทำ

ชุมชนแออัดเองเป็นผลของปัญหาด้านอื่นๆ ของสังคม เป็นรูปแบบการแสดงออกของปัญหาเหล่านั้น และการแก้ไขปัญหานั้นแบบหนึ่ง ต้นตอของปัญหาเป็นเรื่องของเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งมีตั้งแต่ปัญหาความยากจนทั้งในชนบทและในเมือง การขาดที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย ความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและโอกาสเชิงเศรษฐกิจและสังคม การปรับปรุงชุมชนแออัด คือ การพยายามกำจัดผลอันไม่พึงประสงค์ และส่งเสริมศักยภาพในการพัฒนาสิ่งที่พึงประสงค์ เพื่อให้ชุมชนแออัดพ้นจากภาวะของการเป็นแหล่งเสื่อมโทรม (อคิน รพีพัฒน์, 2525)

เสียงเล็ก ๆ จากชอกสลัมคลองเตย

ผู้เขียนมีความใคร่รู้ ที่ต้องการจะสัมภาษณ์บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการทำเรือ และยังคงอาศัยอยู่ในสลัมคลองเตย ผู้เขียนจึงมีความคิดที่ต้องการจะลงไปในพื้นที่ชุมชนแออัด เขตคลองเตย เพื่อที่จะทำการสัมภาษณ์ โดยก่อนสัมภาษณ์นั้น ผู้เขียนมีเพียงข้อมูลที่ได้จากคุณตาของผู้เขียน ซึ่งเคยทำงานที่การทำเรือแต่ตอนนี้ได้ปลดเกษียณแล้ว ได้แนะนำให้ไปหาคนๆ

หนึ่ง ซึ่งทำหน้าที่เป็นประธานชุมชนอยู่ที่ “ชุมชนคลองเตยล๊อค 1-2-3” การลงพื้นที่เพื่อหาข้อมูลในครั้งนี้ไม่ได้นัดหมายให้คนที่สัมภาษณ์ได้เตรียมตัวไว้ล่วงหน้าแต่อย่างใด

สภาพบ้านไม้ที่เรียงชิดติดกัน บ่งบอกเป็นอย่างดีว่าที่นี่คือชุมชนแออัด หรือเรียกสั้นๆ ว่า สลัม คุณตาของผู้เขียนพาเดินมุ่งหน้าเข้าสู่ชุมชนเพื่อไปหาบุคคลที่จะสัมภาษณ์ด้วย เราอาศัยการสอบถามจากคนที่อยู่ในละแวกบริเวณนั้น จนพบกับประธานชุมชน อีกทั้งประธานชุมชนยังเต็มใจที่จะให้สัมภาษณ์ พร้อมให้การต้อนรับด้วยการเชิญเข้าบ้านอย่างเป็นกันเอง

ประธานชุมชนมีชื่อว่า บุญช่วย คงสอน อายุ 63 ปี จากการสัมภาษณ์พบว่า คุณบุญช่วย หรือลุงช่วย ของชาวบ้านในชุมชนคลองเตยล๊อค 1-2-3 อยู่อาศัยที่บริเวณแห่งนี้มาเป็นเวลา 40 กว่าปีมาแล้ว เดิมทีพ่อและแม่ของคุณบุญช่วยอาศัยอยู่ในจังหวัดนนทบุรี จากนั้นก็ได้อพยพเข้ามาหางานในกรุงเทพมหานคร คุณบุญช่วยเล่าว่า แต่ก่อนบริเวณแห่งนี้ไม่ได้เป็นสลัมตั้งแต่แรก เดิมบริเวณนี้เป็นที่โล่งกว้าง เริ่มแรกมีคนอยู่ไม่มากส่วนใหญ่เป็นคนที่มาหางานในกรุงเทพฯ เริ่มมาจากละแวกใกล้ๆ อย่างปริมณฑล แต่พอแหล่งงานต้องการแรงงานเพิ่ม เช่น การทำเรือ แรงงานเริ่มมาจากต่างจังหวัดไกลๆ เพราะค่าแรงสูงกว่า จนก่อให้เกิดเป็นสภาพชุมชนแออัดในเวลาต่อมา

หลังจากที่คุณบุญช่วยจบการศึกษาในระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 พ้อออกจากระบบการศึกษามา ก็เข้ามาทำงานในบริเวณพื้นที่เขตคลองเตย ซึ่งมีงานหลายอย่าง เช่น กรรมกร รับจ้างทั่วไป จนสุดท้ายได้ทำงานที่ องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในอดีตของไทย ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม โดยคุณบุญช่วยมีหน้าที่ขับรถเพื่อขนส่งสินค้าที่ลงเรือมาจากการท่าเรือ เพื่อให้บริการแก่หน่วยงานราชการ และประชาชนทั่วไป ปัจจุบันองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) ถูกยุบไปเมื่อ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2549

ปัญหาภายนอกที่ชุมชนแออัดส่วนใหญ่ประสบพบเจอจะคล้ายๆ กัน ก็คือปัญหาไร้ที่พึ่ง ผู้เขียนได้ถามคุณบุญช่วย ก็ได้รับคำตอบมาว่า ชุมชนในละแวกมีปัญหาไร้ที่พึ่งเหมือนกันหมด เพราะเขาต้องการที่ตรงนี้ไปทำศูนย์การค้าครบวงจร โครงการนี้เริ่มตั้งแต่สมัย พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร เป็นนายกรัฐมนตรี แล้วให้บริษัทเทมาเช็กเข้ามาจัดการ ซึ่งโครงการนี้ได้รับการสานต่อ และเริ่มไร้ที่พึ่ง ซึ่งได้มีการประชุม 3-4 ครั้งแล้วโดยมีประธาน และกรรมการชุมชนเข้าร่วมทั้งหมด โดยการท่าเรือก็มีการเจรจาต่อรอง ให้สร้างคอนโดมิเนียมสูงประมาณ 25 ชั้น ตรงบริเวณโรงงานพอกหนัง ซึ่งเป็นพื้นที่ของการท่าเรือ ชุมชนก็มีความวิตกกังวลว่า ถ้าเป็นคอนโดมิเนียมจริง ๆ แล้ว จะสามารถอยู่ได้หรือไม่ วิถีชีวิตจะเปลี่ยนไปหรือไม่ คนเห็นแก่ประโยชน์ตนเองที่ไม่ต้องการย้ายไปไหน ก็ต้องมานั่งเจรจากันอีกนาน หรืออีกแนวทางคือย้ายไปอยู่ในที่ดินว่างเปล่า เช่น เขตหนองจอก หรือบริเวณถนนร่มเกล้า ในอดีตชุมชนแออัดที่เคยอยู่บริเวณก่อนก่อสร้างศูนย์ประชุมสิริกิติ์ ได้ถูกย้ายไปอยู่ที่บริเวณพื้นที่ถนนร่มเกล้า แต่ในที่สุดคนบางส่วนเขาก็กลับมาอยู่ในสลัมใกล้ๆ แหล่งเดิม เพราะพื้นที่ถนนร่มเกล้าไม่มีแหล่งงาน เข้ามาทำงานในเมืองก็ไกล เปรียบได้ว่า ก็เหมือนกับการไล่คนกลับเข้าป่า

ทั้งนี้ คุณบุญช่วยได้กล่าวอย่างตัดพ้อว่า “คอนโดมิเนียมอยู่ฟรี 3 ปีแล้วหลังจากนั้นจะทำยังไง ค่าน้ำ ค่าไฟ ค่ารักษาความปลอดภัย ค่าเก็บขยะ ไหนจะค่าเช่าเดือนละ 2 พันบาท ชาวบ้าน คงไม่มีปัญญาจ่ายหรอก การบอกว่าการอาศัยอยู่คอนโดมิเนียมจะทำให้คุณภาพชีวิตดีขึ้น จะดีขึ้นได้อย่างไรถ้าต้องแลกด้วยวิถีชีวิตที่เปลี่ยนไป ค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น แค่นี้ไม่มีเงินก็อยู่ไม่ได้แล้ว พออยู่ไม่ได้สุดท้ายก็ต้องเช่า ก็เหมือนเป็นการบีบคนจนทางอ้อม”

คุณบุญช่วยได้เสนอแนวคิดในการแก้ปัญหาชุมชนแออัดคือ การตั้งเมืองใหม่ ทำให้เมืองมีครบวงจรเสียก่อน มีโรงเรียน โรงพยาบาล ตลาดสด การคมนาคมที่ดี สถานที่ทำงาน จึงค่อยอพยพคนเข้าไป คุณบอกว่ามีโรงงาน แต่คนที่เพิ่งเข้ามาใหม่ๆ เขาจะรับหรือไม่ เราไม่สามารถบังคับเจ้าของโรงงานรับคนที่เข้ามาใหม่ทำงาน เพราะโรงงานก็มีคนทำงานเต็มอยู่แล้ว อีกทั้งคนที่พอมีอายุมากตั้งแต่ 40-50 ปีขึ้นไป โรงงานก็ไม่ค่อยอยากจ้างรับเพราะถือว่าอายุมากแล้ว ประสิทธิภาพในการทำงานสู้พวกหนุ่มสาวไม่ได้

ส่วนในเรื่องปัญหาภายในชุมชนเอง คุณบุญช่วยในฐานะประธานชุมชน ได้ฝากความห่วงใยในเรื่อง ยาเสพติดภายในชุมชน เพราะมีวัยรุ่นเยอะ อีกทั้งพ่อแม่ไม่ค่อยมีเวลาให้ลูก เหมือนกับตัวเอง ยิ่งคงเสียใจทุกวันนี้ สมัยก่อนขับรถไปทั่วประเทศทำงานได้เงินก็ส่งเงินมาให้ลูก ยอมรับว่าลูกมีทั้งที่ติดยาและเรียนไม่จบ พอมีรุ่นหลานก็ไม่อยากให้ซ้ำรอยอีก อยากดูแลใกล้ชิดหลานๆ อยากเล่นกีฬาที่สนับสนุน ถ้ามีเงินก็จะซื้ออุปกรณ์กีฬามาให้ ซึ่งถือว่าดูแลใกล้ชิดกว่าสมัยก่อน ตอนนี้มีหลาน 7 คน ในบ้านก็พออยู่ได้ถึงแม้ว่าจะดูคับแคบอยู่บ้าง แต่ก็เพื่อความอบอุ่นอย่างหนึ่ง มองว่าเป็นการรับเวรรับกรรมก็ได้ที่ต้องมาหาเลี้ยงหลาน เพราะสมัยก่อนเราก็อำนาจไม่ไว้ที่ไม่มีเวลาให้ลูก แต่เป็นความสุขอย่างหนึ่งที่ได้อยู่กับลูกกับหลาน เรารู้สึกดีที่ไม่ว่าเหวหรือถูกทอดทิ้งอยู่บ้านนอกสบายก็จริง แต่พอเมื่อไม่มีลูกหลานอยู่ด้วย ความเหงามันก็เกิดขึ้นได้

เมื่อถามถึงเรื่องทัศนคติที่คนในสลัมมักจะถูกมองจากคนภายนอกว่าเป็นสิ่งไม่ดี คุณบุญช่วยบอกว่า คนในพื้นที่ดั้งเดิมจะผูกพันและรักพื้นที่ที่ตนเองอยู่อาศัย แต่ส่วนมากคนที่ก่อปัญหาจะเป็นคนที่เพิ่งเข้ามาใหม่ ยอมรับว่าแต่ก่อนถือได้ว่าสลัมเป็นแหล่งมั่วสุมก็จริงอย่างที่คนภายนอกมอง เพราะในชุมชนเป็นบ้านติดๆ กันค่อนข้างแออัด แต่เมื่อพูดถึงข้อดีของคนในชุมชน คือมีการอยู่กันอย่างเป็นที่เป็นนื่อง พี่พวาค้ายกัน บ้านใกล้เคียงเคียงมีอาหารมีกับข้าว แบ่งกันกิน พอคนแปลกหน้าเข้ามาเราก็ถามแล้วว่า มาหาใคร จะมาทำอะไร ถ้าเราอยู่บ้านตรงข้ามก็จะรู้ทันทีที่บ้านนี้มีกี่คน มีใครบ้าง มีการเกื้อกูลกัน ยังมีความเป็นวิถีชุมชน ไม่ใช่ว่าจะไม่มีน้ำใจกันเลยก็ไม่ใช่ พอมีงานบุญงานปีใหม่ก็มีการจัดงานทำบุญร่วมกัน มันเป็นวิถีชีวิตอย่างหนึ่งที่จะดึงคนเข้ามามีส่วนร่วมร่วมกับชุมชน มาร่วมแสดงความคิดเห็นร่วมกัน

และเมื่อผู้เขียนให้คุณบุญช่วย ฝากประโยคสุดท้ายที่อยากจะบอกกับคนภายนอกที่มองว่าสลัมไม่ดี คุณบุญช่วยฝากบอกว่า อยากให้มองสลัมด้วยความเป็นธรรม ซึ่งภายในชุมชนก็ไม่ได้เป็นเหมือนสมัยก่อน ปัจจุบันมีผู้นำมีประธานชุมชน มีการจัดการที่เป็นระบบมากขึ้น และเขตคลองเตยได้สอดส่องดูแลคนในชุมชน คนดีๆ ในชุมชนก็มี คนที่ขยันทำมาหากินก็มี อยากให้มองคนเหล่านี้เป็นธรรม

“คนสลัมก็เป็นคนไทย มีบัตรประชาชน จ่ายภาษี เกณฑ์ทหาร แต่ทำไมกลับถูกกระทำเหมือนว่าไม่ใช่คนไทยด้วยกัน” คุณบุญช่วยได้กล่าวฝากไว้ (สัมภาษณ์, 26 พฤศจิกายน 2556)

สรุปและเสนอแนะ

“สลัม” แหล่งที่อยู่อาศัยของคนจนที่พบเห็นได้ทั่วไปโดยเฉพาะในเมืองใหญ่ ก็เป็นเพียงผลพวงของการพัฒนาประเทศที่มีความเจริญรุดหน้า โดยการศึกษากรณีความสัมพันธ์ระหว่าง ชุมชนแออัดในเขตคลองเตย กับ การทำเรือแห่งประเทศไทย พบว่า การพัฒนาอุตสาหกรรมท่าเรือ ดึงดูดให้ผู้คนเข้ามาเป็นแรงงานในภาคอุตสาหกรรม ผู้คนที่เข้ามาในยุคแรกได้มีการจับจองพื้นที่ว่างเปล่าในบริเวณใกล้แหล่งงาน โดยได้สร้างที่อยู่อาศัยอย่างง่าย ๆ จนนานเข้าก็ก่อให้เกิดเป็นชุมชนที่มีขนาดใหญ่ อย่างชุมชนแออัดหรือสลัม ดังเห็นได้จากกรณีของสลัมคลองเตยที่เป็นผลพวงของพัฒนาประเทศ โดยเน้นไปที่การค้า การติดต่อระหว่างประเทศ จนก่อให้เกิดเป็นการทำเรือแห่งประเทศไทย เป็นแหล่งงานที่ผู้คนจากทั่วทุกสารทิศเข้ามาหาโอกาส พื้นที่ว่างเปล่าของการทำเรือแห่งประเทศไทย ได้กลายเป็นชุมชนแออัดขนาดใหญ่ ซึ่งผู้คนที่อยู่อาศัยในชุมชนมักถูกมองว่าเป็นคนชนชั้นที่ต่ำต้อยกว่าคนในเมืองทั่วไป ทัศนคติที่คนภายนอกมองต่อสลัมยังคงเป็นด้านลบเสมอ อันเนื่องมาจากที่อยู่อาศัยภายในชุมชนแลดูไม่ถูกสุขลักษณะตามที่ควรจะเป็น อีกทั้งสภาพด้านลบที่เกิดในสลัม เช่น เป็นแหล่งก่ออาชญากรรมต่างๆ มีการค้ายาเสพติด เป็นต้น แต่ถ้าพิจารณาอย่างเป็นธรรม คนพวกนี้มีฐานะเป็นคนหนึ่งคนในสังคม ดังที่บทความนี้ได้นำเสนอมาแล้วว่า ประเทศมีการพัฒนาให้มีความเจริญก้าว ดึงดูดผู้คนเข้าสู่ในระบบอุตสาหกรรม พวกเขาล้วนต่างเป็นส่วนหนึ่งที่ขับเคลื่อนเมือง เป็นฟันเฟืองตัวหนึ่งที่เคลื่อนขับเคลื่อนความเป็นไปในระบบอุตสาหกรรมของประเทศ สำหรับผู้เขียนแล้ว คนสลัมก็มีฐานะความเป็นมนุษย์ไม่ต่างกับผู้คนในเมืองทั่วไป ซึ่งจากการลงพื้นที่ในชุมชนแออัดจริงๆ ของผู้เขียน

ได้เรียนรู้ความเป็นไปของสิ่งที่ได้พบเห็นภายในชุมชน ซึ่งถือว่าเป็นประสบการณ์ที่สำคัญ ในการนำข้อมูลที่ได้ทำการศึกษา มารวบรวมเป็นบทความชิ้นนี้ขึ้นมา

ผู้เขียนยอมรับว่า เมื่อตอนที่ลงพื้นที่ในชุมชนแออัด ก็ยังพบเห็นปัญหาต่างๆ ซึ่งเมื่อมองจากคนภายนอก เช่น จากตัวผู้เขียนเอง ก็พบว่า ในชุมชนก็ยังมีสิ่งสำคัญที่ควรแก้ไขคือ ด้านสุขลักษณะ ซึ่งก็จริงอย่างที่ผู้คนจากภายนอกส่วนใหญ่มองมาที่สลัม และหากจะพูดว่าสลัมเป็นแหล่งที่สกปรกก็คงปฏิเสธไม่ได้ หากหวังจะขอความเห็นใจจากคนภายนอก ว่าสลัมคือผลพวงของการพัฒนา หรือ เป็นแหล่งที่อยู่ของคนจนเพียงอย่างเดียว โดยที่ชุมชนเองไม่มีการพัฒนาตัวเองเลย ก็คงยากที่จะให้ผู้คนภายนอกที่มองสลัมอย่างอคติจะยอมรับได้ แต่เมื่อในสถานการณ์ปัจจุบัน สลัมก็มีการจัดการที่ดีขึ้นกว่าแต่เดิม และพวกเขาเหล่านั้นก็ค่อย ๆ เริ่มสร้างตัวตนของตัวเองขึ้นมา เพื่อที่จะให้ตนเองได้ดำรงอยู่บนผืนแผ่นดินที่เป็นดังชีวิตของพวกเขา ถึงแม้ว่าจะไม่ได้เป็นเจ้าของที่ดินแต่สายสัมพันธ์ที่ยังลึกกลงในพื้นที่ก็มีมากพอที่ทำให้ไม่ต้องการจากไปไหน บทความชิ้นนี้หวังเป็นอย่างยิ่งว่า จะได้เป็นส่วนหนึ่งที่สะท้อนมุมมองของสลัมต่อคนภายนอกที่ยังไม่เข้าใจบริบทแห่งการก่อเกิดของสลัมอย่างถ่องแท้ ผู้เขียนมีความเชื่อว่า ถ้าเราเข้าใจความเป็นไปของสิ่งรอบตัวที่เราเคยมองข้าม เมื่อนั้นเราก็จะเข้าใจสิ่งรอบข้างเหมือนที่ครั้งหนึ่งเราอาจจะมองมันเป็นปัญหา แต่เมื่อเราเข้าใจปัญหาอย่างถ่องแท้แล้ว เราก็อาจจะมิตศนคติที่เปลี่ยนไปจากความเกลียดชังอาจนำไปสู่ความเห็นใจ เพราะสุดท้ายจะยากดีมีเงิน เราก็ยังอยู่ร่วมโลกเดียวกัน

เอกสารอ้างอิง

- กมลชนก สุทธิวาหนฤพุดิ. (2540). **กลยุทธ์บริหารธุรกิจการขนส่งทางเรือ** (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- กรมเจ้าท่า. (2549). **ความรู้เรื่องท่าเรือและเรือ**. สืบค้นเมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2557. จาก http://www.md.go.th/marine_knowledge/e-harbour.php
- การทำเรือแห่งประเทศไทย. (2554). **ประวัติความเป็นมา**. สืบค้นเมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2556. จาก http://www.port.co.th/sitenew/topic1_know01.php.
- จารุวรรณ ขำเพชร. (2551). **มานุษยวิทยาประยุกต์** (พิมพ์ครั้งที่ 1). ชัยภูมิ: ไทยเสรีการพิมพ์.
- ไชยยศ ไชยมั่นคง และ มยุขพันธ์ุ ไชยมั่นคง. (2552). **กลยุทธ์การขนส่ง** (พิมพ์ครั้งที่ 1). นนทบุรี: บริษัท วิชั่นพีเพรส จำกัด
- ธานินทร์ ณะเอม และคณะ. (2549). ใน สัมฤทธิ์ ยศสมศักดิ์ และ เอกวิทย์ มณีธร (บก.), **มุมมองสังคมไทยแบบบูรณาการ** (หน้า 25-27). กรุงเทพมหานคร: ห้างหุ้นส่วนจำกัด เอ็ม.ที.เพรส.
- นลินี ต้นธูวณิตย์ และคณะ. (2542). ใน อคิน รพีพัฒน์ (บก.), **ชุมชนแออัด : องค์กรความรู้กับความความเป็นจริง** (หน้า 290-291). กรุงเทพมหานคร: กองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).
- บั้งอร ฉางทรัพย์. (2551). **การพัฒนาแบบการส่งเสริมพฤติกรรมรักษาสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมที่พักอาศัยในชุมชนแออัด : กรณีศึกษาชุมชนคลองเตย กรุงเทพมหานคร**. ปริญญาานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรดุษฎีบัณฑิต ไม้ได้ตีพิมพ์, มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- บุญเลิศ วิเศษปรีชา. (2552). **โลกของคนไร้บ้าน** (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพมหานคร: ศูนย์มานุษยวิทยาสิรินธร.
- ปกรณ มณีปกรณ์. (2549). ใน สัมฤทธิ์ ยศสมศักดิ์ และ เอกวิทย์ มณีธร (บก.), **มุมมองสังคมไทยแบบบูรณาการ** (หน้า 106-109). กรุงเทพมหานคร: ห้างหุ้นส่วนจำกัด เอ็ม.ที.เพรส.
- ศิริวรรณ ศิริบุญ และ จันท์เพ็ญ แสงเทียนฉาย. (2531). **การศึกษาเปรียบเทียบชุมชนแออัดที่พัฒนาแล้วและยังไม่ได้พัฒนาในเขตกรุงเทพมหานคร** (รายงานผลการวิจัย). กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

เอกสารอ้างอิง

- สมพงษ์ พัดปุຍ. (2527). **สภาพสิทธิของสลัม: มองจากแง่เศรษฐกิจสังคมและการพัฒนา** (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพมหานคร: สถาบันไทยคดีศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และ มูลนิธิโครงการตำรา สหประชาคม สังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์.
- สมพงษ์ พัดปุຍ. (2554). **35 ปี ประวัติและพัฒนาการชุมชนคลองเตย - สู้ไล่ที่ แก่ยาเสพติด คิดต่างการเมืองแต่ไม่แตกแยก**. สืบค้นเมื่อวันที่ 15 มกราคม 2557. จาก <http://coc.nida.ac.th/node/7734>.
- สุริชัย หวันแก้ว. (2550). **คนชายขอบ จากความคิดสู่ความจริง** (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- อดิน รพีพัฒน์ และคณะ. (2525). **สลัม ปัญหาและแนวทางแก้ไข** (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- Fine, Robert. (2007). **Cosmopolitanism** (1st ed.). London and New York: Routledge.