

บทที่ 2

แนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาสภาพปัจจุบันและความคาดหวังเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยชั่วคราวและถาวร ของผู้ใช้แรงงานก่อสร้าง เป็นการศึกษาภายใต้แนวความคิด และทฤษฎีเรื่องของเมือง การย้ายถิ่นของแรงงานเข้ากรุงเทพมหานครและปริมณฑล มาตรฐานในการกำหนดอัตราค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำ แนวความคิดในเรื่องที่อยู่อาศัยที่สัมพันธ์กับที่ตั้งของโครงการ กระบวนการเปลี่ยนแปลงเขตที่อยู่อาศัย ประเด็นหลักของการศึกษา ครั้งนี้คือ ความต้องการที่อยู่อาศัยทั้งในรูปแบบชั่วคราวและถาวรของชาวชนบท ที่เข้ามาทำงานในภาคอุตสาหกรรมก่อสร้างในเขตศูนย์กลางธุรกิจ และปริมณฑลของกรุงเทพมหานคร

ทฤษฎีเมือง

เมือง หมายถึงบริเวณที่มีประชากรมาตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนอยู่รวมกันหนาแน่นมากกว่าบริเวณอื่นๆ ที่อยู่ใกล้เคียง ประชากรส่วนใหญ่ไม่ได้ประกอบอาชีพทางด้านเกษตรกรรม และมีวิถีการดำเนินชีวิตที่แตกต่างไปจากประชากรที่อาศัยในชนบท การเป็นเมืองอาจเกิดขึ้นโดยกฎหมายที่กำหนดขอบเขตของเมืองไว้ชัดเจน หรืออาจจะเกิดขึ้นเอง โดยความเห็นชอบของประชากรส่วนใหญ่ก็ได้

ส่วนการวัดค่าความเป็นเมืองหรือระดับความเป็นเมือง สามารถหาได้จากสูตร

$$\text{ค่าความเป็นเมืองของประเทศ} = \frac{\text{จำนวนประชากรในเมืองทั้งหมด}}{\text{จำนวนประชากรทั้งประเทศ}} \times 100$$

ส่วนกระบวนการกลายเป็นเมืองมีลักษณะสำคัญ ที่สนับสนุนและส่งเสริมซึ่งกันและกัน ดังนี้

1. การเคลื่อนย้ายของประชากรจากชนบทเข้าสู่เมือง และส่วนใหญ่ประกอบอาชีพที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับการเกษตร ตัวแปรที่สำคัญคือความหนาแน่นของประชากร และบทบาททางด้านเศรษฐกิจ

2. การเปลี่ยนแปลงวิถีการดำเนินชีวิต จากแบบชนบทมาเป็นแบบเมือง ตัวแปรที่สำคัญคือปัจจัยทางสังคม จิตวิทยา ทัศนคติ และพฤติกรรม

จากรายงานวิจัยของสุรศักดิ์ ศิริไพบุณย์สินธ์ (2534) ได้ให้ตัวเลขค่าระดับความเป็นเมืองของประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ในปี 1990) ดังนี้ บรูไน 59, ฟิลิปปินส์ 42, มาเลเซีย 35, อินโดนีเซีย 26, พม่า 24, เวียดนาม 20, ไทย 18, ลาว 16, ติมอร์ตะวันออก 12, กัมพูชา 11 และสิงคโปร์ 100

สำหรับประเทศไทย ณ ขณะนั้นถือว่ามีความเป็นเมืองในระดับต่ำ แสดงว่าประชากรส่วนใหญ่ (ร้อยละ 82) ตั้งถิ่นฐานอาศัยอยู่ในชนบท และประกอบอาชีพทางเกษตรกรรมเป็นหลัก

แต่ในปัจจุบันตัวเลขจากสถาบันวิจัยประชากร มหาวิทยาลัยมหิดล เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2539 มีจำนวนประชากรเขตเมืองเพิ่มขึ้นเป็น 18,879,000 คน เมื่อพิจารณาค่าระดับความเป็นเมืองจากจำนวนประชากรทั้งประเทศ 59,781,000 คน จะได้ค่าระดับความเป็นเมืองเท่ากับ 31.5 ซึ่งพอจะกล่าวได้ว่าภายในระยะเวลา 5 ปี ประชากรจากชนบทได้อพยพหลังไหลเข้าสู่เมืองมากขึ้นเกือบเป็นสองเท่า ซึ่งให้เห็นว่าอาชีพทางด้านเกษตรกรรมกำลังลดลง ขณะเดียวกันก็มีการพัฒนาทางด้านอาชีพที่เกี่ยวข้องกับภาคอุตสาหกรรมมากขึ้น เช่นภาคอุตสาหกรรมก่อสร้าง ที่เกี่ยวข้องกับการใช้แรงงานก่อสร้างที่อพยพมาจากชนบท ทั่วประเทศ

กรุงเทพมหานคร ช้างใน สุรศักดิ์ ศิริไพบุณย์สินธ์ (2534)

ปี	ขยายออกเป็น	ไร่	มีประชากร	คน
พ.ศ. 2325	เมื่อแรกตั้งในสมัยรัชกาลที่ 1			2,163
พ.ศ. 2443	ขยายออกเป็น	8,330	มีประชากร	600,000
พ.ศ. 2479	ขยายออกเป็น	26,970	มีประชากร	650,000
พ.ศ. 2496	ขยายออกเป็น	41,735	มีประชากร	964,000
พ.ศ. 2501	ขยายออกเป็น	60,230	มีประชากร	1,622,000

ตารางที่ 2.1 ข้อมูลประชากร ณ กรกฎาคม 2539

เมื่อ 1 กรกฎาคม 2539

1	จำนวนประชากรทั้งประเทศ (หน่วยเป็นพัน)	59,781
2	จำนวนประชากรแยกตามเพศ (หน่วยเป็นพัน)	
	ชาย	29,873
	หญิง	29,908
3	จำนวนประชากรเขตเมือง (หน่วยเป็นพัน)	18,879
4	จำนวนประชากรเขตชนบท (หน่วยเป็นพัน)	40,902
5	จำนวนประชากรแยกตามภาค (หน่วยเป็นพัน)	
	ภาคเหนือ	12,009
	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	19,464
	ภาคใต้	7,484
	ภาคกลาง (ไม่รวมกรุงเทพฯ)	12,969
	กรุงเทพมหานคร	7,855
6	จำนวนประชากรแยกตามกลุ่มอายุ (หน่วยเป็นพัน)	
	ประชากรอายุต่ำกว่า 15 ปี	17,217
	ประชากรอายุ 15-59 ปี	38,200
	ประชากรอายุ 60 ปี ขึ้นไป	4,364
	ประชากรอายุ 6-21 ปี	19,990
	ประชากรอายุ 18 ปี ขึ้นไป	38,627
	ประชากรอายุ 20 ปี ขึ้นไป	36,353
	หญิงวัยเจริญพันธุ์ (อายุ 15-44 ปี)	15,421
7	อัตราเกิด (ต่อพัน)	15.6
8	อัตราตาย (ต่อพัน)	5.0
9	อัตราเพิ่มตามธรรมชาติ (ร้อยละ)	1.1
10	อัตราตายทารก (ต่อเด็กเกิดมีชีวิตพันคน)	29.0
11	อายุขัยเฉลี่ยเมื่อแรกเกิด (ปี)	
	ชาย	66.6
	หญิง	71.7
12	อายุขัยเฉลี่ยเมื่ออายุ 60 ปี (อายุเพิ่ม)	
	ชาย	18.8
	หญิง	22.0
13	อัตราเจริญพันธุ์รวม (จำนวนบุตรโดยเฉลี่ยต่อสตรีหนึ่งคน)	1.95
14	อัตราการคุมกำเนิด (ร้อยละ)	74.0
15	ปี 2555 จำนวนประชากรไทย (หน่วยเป็นพัน)	70,835

ที่มา : สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล ปีที่ 5 ฉบับที่ 1 กรกฎาคม 2539.

เมื่อเทียบตัวเลขจำนวนประชากร จากสำมะโนประชากรทั่วประเทศ ของสำนักงานสถิติแห่งชาติ

พ.ศ. 2453	จำนวนประชากร	8,149,417	คน
พ.ศ. 2462	จำนวนประชากร	9,207,385	คน
พ.ศ. 2472	จำนวนประชากร	11,506,207	คน
พ.ศ. 2480	จำนวนประชากร	14,464,105	คน
พ.ศ. 2490	จำนวนประชากร	17,442,689	คน
พ.ศ. 2503	จำนวนประชากร	26,257,916	คน

ในปี พ.ศ. 2533 มีจำนวนประชากรรวม 56,303,273 คน ซึ่งเป็นประชากรของกรุงเทพมหานคร 5,546,937 คน โดยพื้นที่กรุงเทพมหานครได้ขยายเป็น 1,587 ตารางกิโลเมตร

เมื่อสิ้นปี พ.ศ. 2539 ประเทศไทยมีประชากรราว 60 ล้านคนเศษ ซึ่งในจำนวนนี้คาดประมาณว่ากว่า 10 ล้านคน ได้ใช้ชีวิตในเวลากลางวัน ในกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นเมืองหลวงศูนย์กลางความเจริญทั้งปวงของประเทศ มีความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว นับจากอดีตจนถึงปัจจุบัน จนเป็นลักษณะเมืองโตเดี่ยว หรือเอกนคร (Primate City) ที่สำคัญของโลก

Primate City

ลักษณะของ Primate City ตามแนวความคิดของ Mark Jefferson นักภูมิศาสตร์ ชาวอเมริกัน (ค.ศ. 1930) ซึ่งกำหนดขนาด (Size) และบทบาทหน้าที่ (Function) ของเมือง อันหมายถึงประเทศที่มีเมืองๆ หนึ่งที่มีขนาดใหญ่กว่าเมืองใหญ่ที่รองลงมามากกว่าสองเท่า และเป็นศูนย์กลางของประเทศทุกด้าน เช่น เศรษฐกิจ การเมือง การปกครอง การศึกษา และวัฒนธรรม เป็นต้น

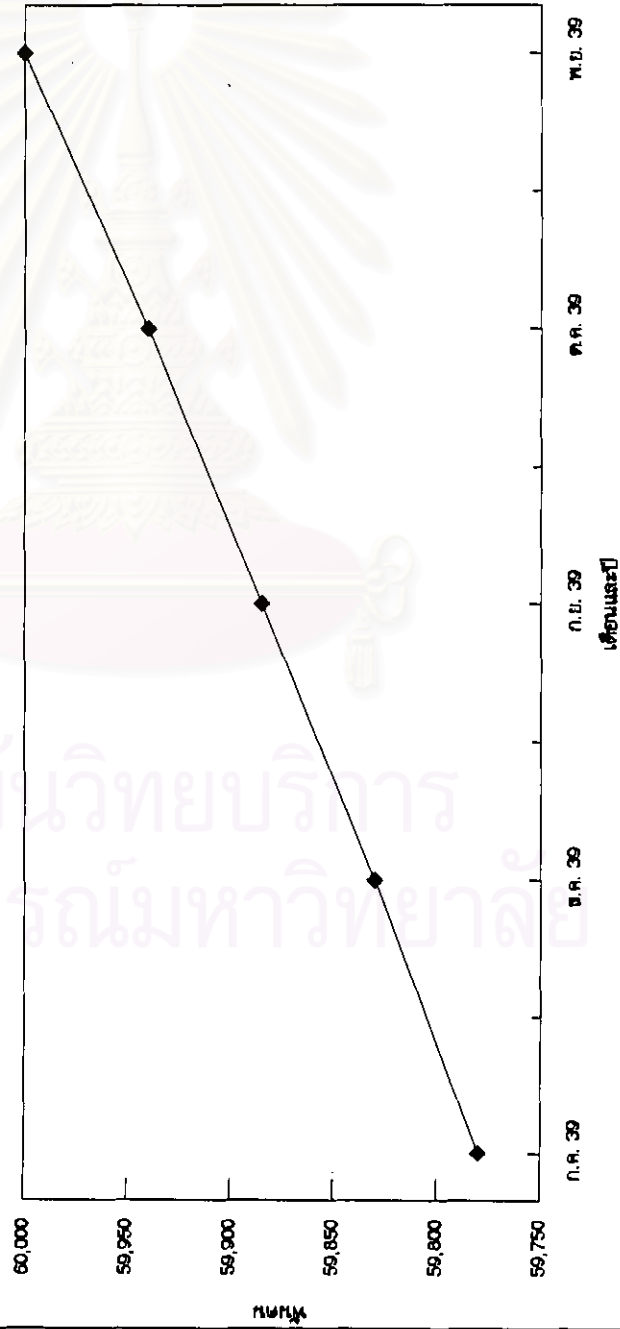
ในยุคสมัยของการล่าเมืองขึ้น หรือการเป็นอาณานิคม ทำให้เมืองมีการพัฒนาเป็นแบบศูนย์กลางต่างๆ ดังกล่าว เมื่อหลังหมดยุคอาณานิคมแล้ว มีข้อสังเกตลักษณะของ Primate City ดังนี้

1. ท่าเลที่ตั้งของเมือง จะอยู่ใกล้กับทะเลหรือแม่น้ำ ซึ่งจะรับเอาวัตถุดิบจากเมืองภายในสนับสนุนให้เมืองชายฝั่งโตขึ้นตามลำดับ

แผนภูมิที่ 2.1 ประชากรไทย พ.ศ. 2539

ประชากรไทยครบ 60 ล้านคน ในวันที่ 2 พฤศจิกายน 2539

2 พฤศจิกายน 2539 (60 ล้านคน)



ที่มา : สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล

2. ประชากรเมืองเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว เป็นผลจากการอพยพย้ายถิ่นมาจากชนบทเพื่อหางานทำ และการเข้ามาของชาวต่างชาติเพื่อหางานทำเช่นกัน
3. เมืองใหญ่ๆ จะมีชาวจีนอาศัยอยู่มากซึ่งจะแยกพื้นที่อาศัยโดยเฉพาะ เช่น ที่เรียกว่า China Town
4. ผังเมืองจะเป็นแบบ Grid Pattern
5. เมืองจะทำบาทบาทหลายหน้าที่ โดยเป็นศูนย์กลางรวมทางเศรษฐกิจ

กรุงเทพมหานครจะเข้ากับ ลักษณะของ Primate City ดังกล่าวเกือบทั้งหมด ยกเว้นเรื่องผังเมืองในรูปแบบ Grid ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่ากรุงเทพมหานครกลายเป็น Primate City ซึ่งมีขึ้นเกิดจากการตกเป็นอาณานิคมของต่างชาติมาก่อน

อย่างไรก็ตาม Primate City ของประเทศต่างๆ ในโลกที่สามก็มีปัญหาคล้ายๆ กัน ที่จะต้องเร่งหาหนทางแก้ไข และพัฒนาต่อไป

ปัญหาต่างๆ ของกรุงเทพมหานคร

ปัญหาของกรุงเทพมหานคร ก็คล้ายกับปัญหาในเมืองใหญ่ๆ ของโลก คือเกิดการโยกย้ายกลุ่มคนจากชนบทเข้าสู่เมือง เกิดกระบวนการย้ายถิ่นอย่างต่อเนื่องทุกปี ทำให้อัตราการขยายตัวของประชากรในเมืองสูงขึ้น เกิดชุมชนแออัดใหม่ๆ ทั้งชั่วคราวและถาวร อยู่ทั่วไป ทำให้เกิดข้อจำกัดในการบริการของรัฐได้อย่างทั่วถึง จึงไม่สามารถสนองความต้องการให้บริการแก่ประชากรที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในเรื่องเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยที่จะทำการวิจัยนี้

ปัญหาต่างๆ สามารถสรุปได้ ดังนี้

1. ปัญหาการวางแผนตอบสนองความต้องการ ของประชากรที่เป็นชาวกรุงเทพมหานคร และที่อพยพเข้ามาใหม่
2. ปัญหาขาดการส่งเสริมพัฒนาหัวเมืองหลักนอก Primate City อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้เพราะรัฐมุ่งแต่ให้ความสำคัญเฉพาะกรุงเทพมหานคร

3. ปัญหาการย้ายถิ่นและกระบวนการย้ายถิ่นอย่างต่อเนื่องจากชนบท เข้าสู่กรุงเทพมหานคร เพื่อหางานทำ
4. ปัญหาการจราจร เนื่องจากจำนวนประชากรเพิ่มขึ้น และปัญหาการขนส่งมวลชน
5. ปัญหาอาชญากรรมทุกรูปแบบ
6. ปัญหาสุขภาพจิตทุกชนิด
7. ปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ เช่น น้ำเสียจากโรงงานอุตสาหกรรมผิดประเภท ที่รัฐควบคุมไม่ถึง ขยะมูลฝอย ทำให้แม่น้ำ ลำคลองต่างๆ สกปรก น่าเหม็น เป็นต้น

การอพยพของประชากรจากชนบทเข้าสู่แหล่งงานต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร เป็นไปอย่างต่อเนื่อง อาชีพที่สามารถทำได้ง่ายที่สุด และค่าจ้างแรงงานต่ำที่สุดคืออาชีพกรรมกรรับจ้าง ขยายแรงงานทั่วไป โดยเฉพาะตามสถานที่ก่อสร้างโครงการต่างๆ ซึ่งการพัฒนาอุตสาหกรรมการก่อสร้างของภายในประเทศยังไม่ก้าวหน้าหรือทันสมัย จนสามารถชดเชยแรงงานกรรมกรก่อสร้างได้ทั้งหมด

ดังนั้น อุตสาหกรรมก่อสร้างจึงมีความจำเป็นต้องใช้แรงงานกรรมกรเหล่านี้อีกมาก ทั้งประเภทแรงงานมีฝีมือ (Skill) และแรงงานไม่มีฝีมือ (Unskill) โดยมีข้อน่าสังเกตว่าระบบค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำที่รัฐกำหนดไม่เท่ากัน ก่อให้เกิดความเหลื่อมล้ำของค่าจ้างแรงงาน โดยเฉพาะกรุงเทพมหานคร จะได้รับค่าจ้างแรงงานสูงที่สุด ประกอบด้วยโอกาสในการหางานทำมีมากที่สุด จึงทำให้แรงงานจากชนบทอพยพเข้าสู่กรุงเทพมหานคร

การย้ายถิ่นของแรงงานสู่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

งานวิจัยของนิมิต ไกรวานิช (2532) ได้ศึกษาเปรียบเทียบอิทธิพลของความเหลื่อมล้ำค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำที่แท้จริง กับความเหลื่อมล้ำที่เป็นตัวเงิน กับอัตราการย้ายถิ่นของแรงงานเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล โดยเสนอเป็นสองสมการ ดังนี้

1. อัตราการย้ายถิ่นของแรงงาน = f (ความเหลื่อมล้ำของค่าจ้างที่เป็นตัวเงิน
ความเป็นเมือง
ภาค
โอกาสในการทำงาน
ความเป็นอุตสาหกรรม)

2. อัตราการย้ายถิ่นของแรงงาน = f (ความเหลื่อมล้ำของค่าจ้างที่แท้จริง
ความเป็นเมือง
ภาค
โอกาสในการทำงาน
ความเป็นอุตสาหกรรม)

จากการวิเคราะห์ตัวแปรต่างๆ พบว่า

1. ค่าจ้างที่เป็นตัวเงิน (อัตราค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำ) จะมีจังหวัดที่ได้รับค่าจ้างแรงงานอยู่ในเกณฑ์ต่ำ คือต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งแสดงให้เห็นว่ามีความเหลื่อมล้ำในการกำหนดค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำของจังหวัดต่างๆ ในส่วนภูมิภาค
2. ค่าจ้างแรงงานที่แท้จริง เมื่อนำค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำที่กำหนดมาปรับด้วยค่าดัชนีแล้ว ผลก็ยังคงมีความเหลื่อมล้ำกันอยู่มาก ระหว่างกรุงเทพมหานคร และจังหวัดต่างๆ ในส่วนภูมิภาค
3. อัตราการย้ายถิ่นของแรงงานเข้าสู่กรุงเทพมหานคร มีจังหวัดที่มีอัตราอยู่ในระดับสูงกว่า และต่ำกว่าค่าเฉลี่ยใกล้เคียงกัน
4. ภาค จังหวัดที่อยู่ในภาคที่มีการย้ายถิ่นสูงกว่า ค่าเฉลี่ยมีน้อย แสดงว่ามีเพียงบางกลุ่มจังหวัดเท่านั้น ที่มีอัตราการย้ายถิ่นสูง ซึ่งเป็นลักษณะของแรงผลักดันทางสังคม (Social Force) ที่อาจจะมีผลต่อการตัดสินใจของคนในท้องถิ่นนั้นๆ
5. ระดับของความเป็นเมือง จังหวัดต่างๆ โดยส่วนใหญ่ มีระดับความเป็นเมืองต่ำกว่าค่าเฉลี่ย ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความเหลื่อมล้ำของการพัฒนาประเทศ
6. ระดับความเป็นอุตสาหกรรม โดยส่วนใหญ่จังหวัดต่างๆ มีระดับความเป็นอุตสาหกรรมต่ำกว่าค่าเฉลี่ย แสดงให้เห็นถึงความเหลื่อมล้ำของการพัฒนาทางอุตสาหกรรม ซึ่งอาจจะเป็นแรงผลักดันต่อการย้ายถิ่นของแรงงานได้

7. โอกาสในการทำงาน ความแตกต่างกันของโอกาสในการทำงานของแต่ละจังหวัด อาจมีผลต่อความแตกต่างของการย้ายถิ่นของแรงงานในจังหวัดนั้น โดยที่จังหวัดที่มีโอกาสในการทำงานสูง น่าจะมีการย้ายถิ่นของแรงงานออกไปน้อย และน่าจะดึงดูดให้แรงงานอพยพเข้ามาทำงานท่ามาก

ลักษณะความแตกต่างของตัวแปรต่างๆ น่าจะส่งผลต่อการย้ายถิ่นของแรงงานในจังหวัดนั้นๆ ในระดับที่แตกต่างกัน

จากการศึกษาพบว่า ความเหลื่อมล้ำของค่าจ้างที่แท้จริง มีอิทธิพลต่อการย้ายถิ่นของแรงงานมากกว่าความเหลื่อมล้ำของค่าจ้างที่เป็นตัวเงิน และเมื่อดูอิทธิพลของตัวแปรต่างๆ ภาคมีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติในทางบวก กับอัตราการย้ายถิ่นของแรงงาน เข้าสู่กรุงเทพมหานคร และระดับความเป็นเมือง มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติในทางลบกับอัตราการย้ายถิ่นของแรงงานเข้าสู่กรุงเทพมหานคร ส่วนตัวแปรอื่นๆ ไม่มีอิทธิพลต่อการย้ายถิ่นของแรงงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

เมื่อพิจารณาถึงระดับการศึกษา ของแรงงานที่ย้ายถิ่นเข้าสู่กรุงเทพมหานคร ที่สมัครกับสำนักงานจัดหาแรงงานของรัฐ พบว่าเป็นผู้ที่มีการศึกษาสูงกว่าภาคบังคับในระดับสูง เนื่องจาก การย้ายถิ่นเป็นการเลือกตัดสินใจด้วยตนเอง จึงทำให้ผู้ที่มีการศึกษาสูงย้ายไปในที่ที่มีโอกาสทางเศรษฐกิจดีกว่า มีการศึกษาสภาพท้องถิ่นต่างๆ ได้รวดเร็ว มีแนวทางในการเลือกที่อยู่อาศัยได้มากกว่า ผู้ไม่ได้รับการศึกษา

การจัดความแตกต่าง ของอัตราค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำ เป็นสิ่งจำเป็นในการลดอัตราการย้ายถิ่น และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีอัตราการย้ายถิ่นของแรงงานสูงที่สุด การเพิ่มขึ้นของค่าจ้างแรงงานจะเป็นการลดการย้ายถิ่น และสามารถลดการไหลของแรงงานฝีมือออกนอกเมืองหลัก ช่วยให้แผนการพัฒนาเมืองหลักในภูมิภาคบรรลุผลทางหนึ่ง

มาตรฐานในการกำหนดอัตราค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำ

มาตรฐานในการกำหนดอัตราค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำของไทยครั้งล่าสุด 12 กันยายน พ.ศ. 2539 ตามประกาศกระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม

พ.ศ. 2539 เป็นต้นไป มีรายละเอียดดังนี้

1. อัตราค่าจ้างขั้นต่ำที่กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม ประกาศบังคับใช้นั้น ได้มาจากผลพิจารณาวินิจฉัยกำหนดของคณะกรรมการค่าจ้าง และเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคมลงนาม เพื่อให้มีผลใช้บังคับ

2. คณะกรรมการค่าจ้างเป็นองค์กรไตรภาคี ประกอบด้วย ผู้แทนฝ่ายนายจ้าง ฝ่ายลูกจ้าง และฝ่ายรัฐบาล ฝ่ายละ 5 คนเท่ากัน ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายในการพิจารณาวินิจฉัยกำหนดอัตราค่าจ้างขั้นต่ำ เห็นว่าในการกำหนดอัตราค่าจ้างขั้นต่ำครั้งนี้ ควรนำข้อมูลเกี่ยวกับ

- 2.1 อัตราความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ
- 2.2 ดัชนีราคาผู้บริโภค
- 2.3 อัตราเงินเฟ้อ
- 2.4 ความสามารถในการจ่ายของนายจ้าง
- 2.5 ค่าใช้จ่ายที่จำเป็นของลูกจ้าง
- 2.6 ผลกระทบต่อเศรษฐกิจโดยรวม
- 2.7 ค่าจ้างของลูกจ้างอื่นที่ทำงานในลักษณะและสภาพเดียวกัน
- 2.8 ข้อเรียกร้องของศูนย์เฉพาะกิจสภาองค์การลูกจ้าง
- 2.9 ข้อคิดเห็นของคณะกรรมการค่าจ้างภาคทั้ง 8 ภาค

3. คณะกรรมการพิจารณาค่าจ้างได้พิจารณาแล้ว เห็นว่าเพื่อให้ลูกจ้างที่แรกเข้าทำงานและไม่มีฝีมือสามารถดำรงชีพอยู่ได้ในสภาพเศรษฐกิจและสังคมปัจจุบัน สมควรนำดัชนีราคาผู้บริโภค และค่าใช้จ่ายที่จำเป็นของลูกจ้างเป็นเกณฑ์การคำนวณค่าจ้างขั้นต่ำอัตราใหม่ และเห็นสมควรปรับอัตราค่าจ้างขั้นต่ำ ในวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2539 ซึ่งเป็นช่วงเวลาเดียวกันกับการขึ้นเงินเดือนของข้าราชการ และพนักงานรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ เพื่อไม่ให้ราคาสินค้าปรับตัวสูงขึ้นหลายครั้งในช่วงหนึ่งปี อันจะมีผลกระทบต่อการค้าของประชาชนทั่วไปด้วย

4. ในการคำนวณดัชนีราคาผู้บริโภค ช่วงระหว่างเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2538 ถึงเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2539 เฉพาะรายการสินค้าที่จำเป็นแก่การครองชีพแล้ว ปรากฏว่าดัชนีราคาผู้บริโภคเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.8 แต่คณะกรรมการค่าจ้างเห็นว่าอาหาร เครื่องดื่ม และที่พักอาศัยมีราคา

สูงขึ้นมาก จึงได้ปรับเพิ่มขึ้นในรายการดังกล่าวเป็นพิเศษ อัตราค่าจ้างขั้นต่ำที่ปรับเพิ่มขึ้นจึงเป็นร้อยละ 8.30 ซึ่งจะช่วยให้ลูกจ้างดำรงชีพอยู่ได้ และไม่มีผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจของนายจ้าง

5. คณะกรรมการค่าจ้าง มั่นใจว่าการปรับอัตราค่าจ้างขั้นต่ำครั้งนี้จะไม่เป็นอุปสรรคต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจโดยรวม และจะไม่มีผลทำให้ราคาสินค้าและอัตราเงินเฟ้อสูงขึ้นจนมีผลกระทบต่อภาวะค่าครองชีพของประชาชนทั่วไป

6. จากการประมวลข้อมูล ข้อเท็จจริง และเหตุผลดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการค่าจ้างจึงได้พิจารณาวินิจฉัยกำหนดอัตราค่าจ้างขั้นต่ำตามที่ ดังนี้

6.1 วันละ 157 บาท (หนึ่งร้อยห้าสิบเจ็ดบาทถ้วน) ในเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร จังหวัดนครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี ภูเก็ต สมุทรปราการ และสมุทรสาคร

6.2 วันละ 137 บาท (หนึ่งร้อยสามสิบเจ็ดบาทถ้วน) ในเขตท้องที่จังหวัดชลบุรี เชียงใหม่ นครราชสีมา พังงา ระนอง และสระบุรี

6.3 วันละ 128 บาท (หนึ่งร้อยยี่สิบแปดบาทถ้วน) ในเขตท้องที่หกสิบสามจังหวัดที่เหลือ โดยมีผลบังคับไม่น้อยกว่า 1 ปี นับแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2539 เป็นต้นไป

7. สำหรับนายจ้างรายใด ที่ได้จ่ายค่าจ้างให้แก่ลูกจ้างเท่ากับหรือสูงกว่าอัตราค่าจ้างขั้นต่ำที่ปรับใหม่ ถือว่านายจ้างรายนั้นปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมายค่าจ้างขั้นต่ำแล้ว ส่วนนายจ้างรายใดที่ยังจ่ายน้อยกว่าค่าจ้างขั้นต่ำอัตราใหม่ ให้ปรับค่าจ้างให้เท่ากับอัตราค่าจ้างขั้นต่ำตามที่ที่สถานประกอบการดำเนินการอยู่ ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2539 เป็นต้นไป

8. ส่วนลูกจ้างที่ทำงานอย่างน้อยหนึ่งปีแล้ว นายจ้างควรปรับค่าจ้างให้ตามผลงาน มีสมควรนำอัตราค่าจ้างขั้นต่ำมาเป็นฐานในการขึ้นค่าจ้างประจำปี ทั้งนี้ เพื่อให้ลูกจ้างมีขวัญกำลังใจในการทำงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และเป็นการสร้างระบบคุณธรรมให้เกิดขึ้นในวงธุรกิจและแรงงานของประเทศ

มีข้อนำสังเกตว่าแต่เดิมคณะกรรมการ มีหน้าที่พิจารณาค่าจ้างขั้นต่ำซึ่งลูกจ้างควรได้รับ โดยคำนึงถึงข้อเท็จจริงต่างๆ ทั้งนี้เพื่อให้ลูกจ้างสามารถเลี้ยงดูตนเอง และสมาชิกในครอบครัว อีกสองคน ให้ดำรงชีพอยู่ได้ตามปกติวิสัยเช่นเดียวกับคนในสังคม ตามประกาศกระทรวง

มหาดไทย เมื่อวันที่ 16 เมษายน พ.ศ. 2516 ต่อมาได้มีการแก้ไขหลักเกณฑ์ใหม่ เป็นอัตราค่าจ้างขั้นต่ำ ที่ถูกจ้างคนเดียวควรจะได้รับ และสามารถดำรงชีวิตอยู่ได้ ดังนั้นจึงเป็นมาตรฐานการกำหนดค่าจ้างที่เพียงพอสำหรับบุคคลเพียงคนเดียว ตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2519

แนวความคิดในเรื่องที่อยู่อาศัยที่สัมพันธ์กับที่ตั้งของโครงการ

อ้างอิงเรื่องการเคลื่อนที่และการขนส่งภายในเมือง (ฉัตรชัย พงศ์ประบุร, 2527) กล่าวถึงการใช้ที่ดินเพื่อการคมนาคมขนส่งภายในเมืองมีหลายรูปแบบ และใช้ที่ดินมากเป็นอันดับสองรองจากการใช้ที่ดินไปเพื่อที่อยู่อาศัย การบริการคมนาคมให้กับผู้คนที่รวมกันอยู่ในเมือง ขึ้นอยู่กับระดับความเจริญและเทคโนโลยีของเมือง

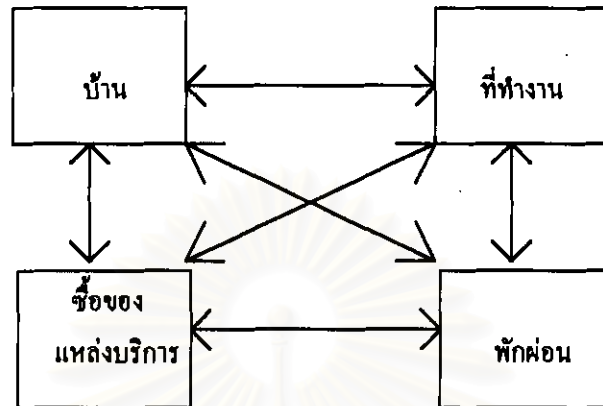
ความสำคัญของการคมนาคมขนส่ง นอกจากจะอำนวยความสะดวกในเรื่องการเคลื่อนที่ของผู้คนและสินค้าแล้ว ยังช่วยให้เกิดการรวมตัวของแรงงานเป็นแหล่งที่ทำให้บริเวณต่างๆ ภายในเมืองมีรูปแบบที่ผิติดกันไปตามบทบาทหน้าที่ โดยที่มีเส้นทางคมนาคมเป็นตัวกลางเชื่อมกิจกรรมต่างๆ เข้าด้วยกัน

การเคลื่อนที่ของประชากรภายในเมืองมีหลายแบบ แต่ละแบบมีการพัฒนามาในลักษณะที่ต่างกัน และภายในเวลาต่างกันด้วย ความสำคัญของแต่ละวิธีสังเกตได้จากการเคลื่อนที่ของประชากรเอง บางเมืองมีผู้คนใช้รถเมล์มากกว่ารถไฟ บางเมืองมีการใช้รถยนต์ส่วนตัวมาก ลักษณะการเคลื่อนที่เหล่านี้อาจประกอบไปด้วยการเดินทางออกจากบ้านเพื่อไปทำงาน การเดินทางกลับจากสถานที่ทำงานไปบ้าน การเดินทางออกไปสังสรรค์และพักผ่อน การเดินทางไปทำธุระส่วนตัว เช่น ซื้ของ ไปสถานที่ราชการ เป็นต้น

ตารางที่ 2.2 อัตราค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำในประเทศไทย

รายชื่อจังหวัด	อัตราค่าแรงขั้นต่ำประจำปี				
	2535	2536	2537	2538	2539
กลุ่มที่ 1 กรุงเทพฯ สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรสาคร นครปฐม ภูเก็ต	115.00	125.00	135.00	145.00	157.00
กลุ่มที่ 2 ระนอง พังงา ชลบุรี สระบุรี นครราชสีมา เชียงใหม่	107.00 101.00	110.00	118.00	126.00	137.00
หมายเหตุ : ปี 2536 เป็นต้นไป 6 จังหวัด ข้างต้นใช้อัตราค่าแรงเหมือนกัน					
กลุ่มที่ 3 กระบี่ กาญจนบุรี กาฬสินธุ์ กำแพงเพชร ขอนแก่น จันทบุรี ฉะเชิงเทรา ชุมพร เชียงราย ชัยนาท ชัยภูมิ ตรัง ตาก นครนายก นครพนม นครสวรรค์ น่าน นครศรีธรรมราช นราธิวาส บุรีรัมย์ ประจวบคีรีขันธ์ ปราจีนบุรี ปัตตานี อุดรธา พะเยา พิษณุโลก พิจิตร เพชรบุรี เพชรบูรณ์ แพร่ พัทลุง มหาสารคาม มุกดาหาร แม่ฮ่องสอน ยะลา ยโสธร ร้อยเอ็ด หนอง ราชบุรี ลพบุรี เลย ลำปาง ลำพูน ศรีสะเกษ สกลนคร สงขลา สตูล สมุทรสงคราม สระแก้ว สิงห์บุรี สุโขทัย หนองคาย หนองบัวลำภู อ่างทอง อุตรธานี อุตรดิตถ์ อุบลราชธานี อุทัยธานี อำนาจเจริญ	94.00	102.00	110.00	118.00	128.00

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการค่าจ้าง กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน



การเดินทางจากกิจกรรมของประชากร ตามความสัมพันธ์ของพื้นที่

การเดินทางไปทำงาน

การเคลื่อนที่เดินทางเกิดขึ้น เนื่องจากการใช้ที่ดินภายในเมือง ที่มีความแตกต่างกันออกไป การเดินทางจากกิจกรรมของประชากรตามความสัมพันธ์ของพื้นที่ มีความไม่สม่ำเสมอ ต่างกันเป็นวันและเวลา เช่นภายในเขต CBD การเคลื่อนที่ที่เกิดขึ้นสูงสุดในเวลากลางวัน โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน 06.00 น. ถึง 09.00 น. และ 17.00 น. ถึง 20.00 น. ส่วนในช่วงเวลากลางคืน การเคลื่อนที่มีน้อยกว่า

พิจารณาการใช้ที่ดินแต่ละประเภทในฐานะที่เป็นตัวการให้เกิดการเคลื่อนที่ได้ดังนี้

1. เขตการค้า เขตการค้าก่อให้เกิดการเคลื่อนที่มากที่สุดทั้งขยวดยานและคน อัตราจะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ตั้งแต่ตอนเช้า สูงสุดในตอนเที่ยง และหลังจากนี้อัตราจะลดลง บางเมืองในตอนค่ำจะมีการเดินทางเพิ่มมากขึ้น เพราะมีการเดินทางไปช็องของในตอนค่ำ ตามศูนย์การค้ารอบๆ ขานเมือง
2. เขตอุตสาหกรรม มีส่วนทำให้เกิดการเดินทางน้อยกว่าเขตการค้า โดยในตอนเช้าพนักงานเดินทางไปทำงานจึงเกิดการเคลื่อนที่สูงสุด ส่วนขยวดยานขนส่งเข้าออกเขตอุตสาหกรรมตอนกลางวัน การเคลื่อนที่จะลดน้อยลง และจะเกิดการเคลื่อนที่มากอีกครั้งในตอนบ่าย

3. เขตที่อยู่อาศัย การเดินทางจะผิดกันไปตามขนาดของเมือง และตามส่วนต่างๆ ของเมือง การเคลื่อนที่ส่วนมากจะไม่ปรากฏยอดสูงสุด ต่ำสุดในวันหนึ่งๆ

รูปแบบการเดินทางไปทำงาน

แต่เดิมการเดินทางไปทำงานเป็นภารกิจของหัวหน้าครอบครัว ปัจจุบันไม่เฉพาะเพียงเท่านั้น หลายบุคคลในครอบครัวส่วนมากต้องไปทำงานในตอนเช้า และกลับบ้านในตอนเย็น ในรูปแบบการเดินทางที่แตกต่างกันไป ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด มากหรือน้อยสุดแล้วแต่ว่าใครอาศัยอยู่ที่ไหน และไปทำงานที่ใดภายในเมือง เช่น พวกที่อาศัยอยู่ตามชานเมืองต้องเดินทางเข้ามาทำงานในเมืองไกลกว่าพวกที่อาศัยอยู่ในเมือง จำเป็นต้องเสียเวลา เหน็ดเหนื่อยกับการเดินทาง หงุดหงิด สุขภาพจิตเสื่อมลงทุกวัน เป็นต้น

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเดินทาง คือระยะทางและการใช้ระบบขนส่งภายในเมือง โดยที่การเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว สะดวกสบายกว่ารถเมล์ หรือการบริการของรัฐรูปแบบอื่นๆ อาชีพ และรายได้ของผู้เดินทางก็มีส่วนสัมพันธ์กับการเดินทาง ผู้มีฐานะดี รายได้สูง มักมีแนวโน้มที่จะอาศัยอยู่ตามชานเมือง จึงมีการเดินทางในระยะที่ไกลกว่าผู้ที่อาศัยอยู่ในเมือง

ได้มีความพยายามที่จะเปลี่ยนรูปแบบของเวลาที่มีการเคลื่อนที่สูงสุด โดยการเลื่อนกำหนดการเปิดทำการ และปิดทำการ ดังเช่น การเปิดและปิดบริการของธนาคาร ซึ่งถือว่ามีประชากรที่มีส่วนเกี่ยวข้องในธุรกิจนี้มีจำนวนมาก แต่ก็ยังไม่สามารถลดปริมาณการเคลื่อนที่ของประชากรให้น้อยลงได้ โดยสังเกตได้จากปัญหาการจราจรติดขัดยังคงมีเหมือนเดิม และนับวันจะยิ่งทวีความรุนแรงมากขึ้น ทั้งนี้อาจเพราะสังคมปัจจุบันตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของความเคยชิน ไม่สามารถเปลี่ยนวิถีชีวิตได้

ปัญหาจราจรและการเดินทางของประชากรในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

จากการที่กรุงเทพมหานครเป็นเมืองใหญ่ติดอันดับหนึ่งในสามสิบของโลก (อันดับที่ 27) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2523 ขณะนั้นมีประชากร (จดทะเบียน) ประมาณ 4.7 ล้านคน มาจนถึงในปัจจุบัน กรุงเทพมหานครเป็นเมืองใหญ่อันดับที่ 29 มีประชากร (จดทะเบียน) ประมาณ 5.9 ล้านคน และจากการสำรวจอย่างไม่เป็นทางการของสถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล เมื่อ

กรกฎาคม พ.ศ. 2539 กรุงเทพมหานครมีประชากรราว 7.8 ล้านคน ซึ่งกล่าวได้ว่าในช่วงเวลา กลางวัน จะมีประชากรประมาณ 10 ล้านคนขึ้นไป ซึ่งรวมถึงนักท่องเที่ยว และชาวต่างชาติที่เข้ามาทำธุรกิจ ทำกิจกรรมต่างๆ ภายในกรุงเทพมหานคร

ประกอบด้วยความเป็นศูนย์กลางของประเทศ มีผลผลิตสูงกว่าครึ่ง (51.5%) ของผลผลิตรวมของประเทศ (2537) ข้อมลึกลับเฉียงไม่พันความแออัดขัดเยียด ของประชากรในการเดินทางไป มาด้วยยานพาหนะต่างๆ ระหว่างพื้นที่ตามความสัมพันธของพื้นที่ ซึ่งจะสังเกตได้ชัดเจนในช่วง ชั่วโมงเร่งด่วนตามแนวถนนเขต CBD ลุกลุมไปไม่เว้นแม้แต่ว่าวงดวนลอยฟ้าบนอากาศ หรือ สะพานต่างๆ ข้ามทางแยก ซึ่งกล่าวได้ว่ามีขบวนพาหนะเต็มทุกพื้นที่ หรือเกือบ 100% การเคลื่อนที่เป็นไปได้อย่างช้าๆ สลับกับหยุดนิ่ง และรอสัญญาณไฟตามแยกต่างๆ ยาวนานกว่ามาตรฐานปกติ (120 วินาที สำหรับงานออกแบบวิศวกรรมจราจรตามแยกสัญญาณไฟ)

ทั้งหมดนี้น่าจะเป็นผลมาจากความล้มเหลวในการบริการขนส่งมวลชนของรัฐส่วนหนึ่ง ทำให้ประชาชนหันมาพึ่งตนเองมากขึ้น ในการหาซื้อรถยนต์ส่วนตัว เพื่อการเดินทาง โดยมีตัวเลขในปี พ.ศ. 2538 (กรมการขนส่ง) มีการจดทะเบียนรถยนต์ทุกชนิดในเขตกรุงเทพมหานคร สูงถึง 3,241,081 คัน และทั่วประเทศ 14,097,719 คัน

การเดินทางของแรงงานก่อสร้างในเขตพื้นที่ CBD ข้อมจะได้รับการกระทบเช่นเดียวกับ ชาวกรุงเทพมหานคร ยกเว้นแต่ว่าจะได้มีการจัดสร้างที่พักชั่วคราวภายใน หรืออยู่ใกล้สถานที่ ก่อสร้างมากที่สุด

กระบวนการเปลี่ยนแปลงเขตที่อยู่อาศัย (ฉัตรชัย พงศ์ประยูร, 2527)

การย้ายที่อยู่อาศัยภายในเมือง ไม่ว่าจะขนาดเล็กหรือใหญ่ เกิดขึ้นไม่เว้นแต่ละวัน การย้ายที่อยู่อาศัยจากบ้านหนึ่ง ไปอีกบ้านหนึ่ง มีผลกระทบต่อกิจวัตรประจำวัน และบริเวณที่อยู่อาศัยด้วยทั้งเก่าและใหม่ เขตที่อยู่อาศัยจึงไม่หยุดนิ่งอยู่กับที่ จำต้องเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา ด้านกายภาพ ถนนหนทาง ทางสังคม ประชากร ความหนาแน่น และอื่นๆ อีกมาก

การศึกษาการย้ายที่อยู่อาศัย ทำให้เข้าใจพฤติกรรมบางอย่างของชาวเมือง อันเป็นการย้ายที่ ของคนกลุ่มหนึ่ง ซึ่งอาจไปมีผลกระทบต่อคนอีกกลุ่มหนึ่งในที่ใหม่ การศึกษาการย้ายครอบครัว

จากภายในตัวเมือง ออกไปอยู่แถวชานเมือง หรือการย้ายเข้าเมืองของชาวชนบท ย่อมมีผลต่อองค์ประกอบของประชาชนในแถบ หรือย่านหนึ่งของเมือง

สาเหตุของการย้ายที่อยู่อาศัย

การย้ายที่อยู่อาศัยประกอบด้วย การตัดสินใจหาที่อยู่ใหม่ การตัดสินใจเลือกที่อยู่ใหม่อาจขึ้นอยู่กับค่านิยมของคนเราเอง หรือเกี่ยวกับวิถีชีวิต การประกอบอาชีพ สภาพบ้านที่ต้องการ หรือประเภทที่ต้องการอาศัย แม้ว่าค่านิยมเหล่านี้จะเป็นเครื่องวัดยาก ก็เป็นเรื่องของแต่ละคน แต่ก็มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของแต่ละคน นอกจากนี้อาจเกี่ยวกับตัวบ้านที่จะค้นหาจะใหญ่เล็กเพียงใด มีกี่ห้อง และราคาเป็นอย่างไรเป็นต้น การเลือกที่อยู่อาศัยใหม่มีมูลเหตุมาจาก

1. ความจำเป็นต้องย้ายออกจากที่เก่า ด้วยเหตุผลนานาประการ เช่น ถูกไล่ที่ ถูกไล่ออกจากงาน ไม่สามารถเสียดำเช่า ฯลฯ
2. เกิดความจำเป็นในการปรับฐานะทางสังคม เช่น แต่งงาน ตาย หรือหย่าร้างเกิดขึ้นในครอบครัว หรือเกิดเปลี่ยนงานใหม่ หรือรายได้ของครอบครัวเปลี่ยนไป
3. ความต้องการในเรื่องที่อยู่อาศัยเปลี่ยนไป อันอาจเนื่องมาจากสภาพแวดล้อมบางอย่างภายในบ้านเปลี่ยนแปลงไป เช่น ขนาดของครอบครัวใหญ่ขึ้น
4. เกิดจากแรงดึงดูดย่านที่อยู่อาศัย อันเกิดขึ้นในแถบชานเมืองเป็นตัวดึงดูด

สำหรับสาเหตุต่างๆ ใน 2 ข้อแรก อาจจะเรียกว่าเป็นการย้ายที่อยู่แบบถูกบังคับ (forced moves) ส่วนสองประการหลังเป็นแบบสมัครใจ (voluntary moves)

แรงกระตุ้นอันช่วยให้เกิดการย้ายที่อยู่อาศัย

1. แรงกระตุ้นที่ไม่พึงปรารถนา ประกอบด้วย

1.1 ขนาดของเคหสถาน แรงกระตุ้นที่สำคัญ อันทำให้คนเราต้องย้ายที่อยู่อาศัยใหม่ โดยไม่พอใจที่อยู่อาศัยเก่า เนื่องจากปัญหาของความสะดวกของพื้นที่ กับจำนวนสมาชิกครอบครัว

1.2 ราคาบ้าน อาจจะเป็นสาเหตุให้เกิดการโยกย้ายที่อยู่อาศัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในรายที่เช่าบ้านอยู่ ถ้าราคาค่าเช่าแพงขึ้นเรื่อยๆ ก็อาจมีการย้ายที่อยู่ใหม่ ในรายที่มีฐานะดีขึ้น ก็อาจขยับขยายไปอยู่ในตัวเคหสถานที่มีราคาสูงขึ้น

1.3 สภาพตัวบ้านและตะแวกที่อยู่อาศัย สภาพทั่วไปของตัวบ้าน และตะแวกที่อยู่อาศัย ซึ่งเกี่ยวกับการดูแลรักษาความสะดวก ปราศจากมลพิษสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นองค์ประกอบที่สำคัญ ผู้ที่ตกอยู่ในสภาพแวดล้อมที่ไม่พึงปรารถนาก็คงอยากที่จะหาที่อยู่ใหม่

1.4 ความสะดวกในการเข้าถึง ความสะดวกในเรื่องการเดินทางไปทำธุรกิจ ตลอดจนรับบริการต่างๆ เป็นมูลเหตุที่สำคัญ ที่ทำให้คนย้ายที่อยู่ใหม่ แต่ในขณะเดียวกัน ถ้าหากที่อยู่อาศัยอยู่ใกล้ใจกลางเมืองเกินไป ก็อาจจะไม่เหมาะอีก เพราะเป็นแหล่งที่มีมลพิษต่างๆ ทางสิ่งแวดล้อม

1.5 ลักษณะสภาพแวดล้อมของตะแวกที่อยู่ โดยทั่วไปหมายถึงองค์ประกอบทางสังคมของย่านที่อยู่อาศัย ซึ่งเปลี่ยนแปลงไปในทางลบ เช่น มีการย้ายที่อยู่เข้ามามาก สภาพสาธารณูปโภคในหมู่บ้านอยู่ในสภาพที่เสื่อมโทรม ขาดการบำรุงรักษา เป็นต้น ทำให้ผู้ที่อยู่อาศัยก่อน อาจย้ายที่อยู่อาศัยได้

2. แรงกระตุ้นอันพึงปรารถนา ประกอบด้วย

2.1 ความคาดหวังในเรื่องอยู่ดีกินดี แรงดันทางด้านนี้เกิดจากความสะดวกสบายทางวัตถุ ของสังคมสมัยใหม่ ในแง่ทำเลที่ตั้งที่อยู่อาศัย ซึ่งสนองความต้องการดังกล่าวได้ดี เช่น อพาร์ทเมนต์ ตั้งอยู่ในเมือง มีสิ่งอำนวยความสะดวกทุกอย่าง ซึ่งอาจถูกใจคนโสด หรือคู่แต่งงานที่อยู่ในวัยหนุ่มสาว ยังไม่มีบุตร

2.2 ความคาดหวังชื่อเสียงทางสังคม ส่วนมากเกิดจากวิถีชีวิตในอาชีพที่ประกอบ และชุมชนที่อาศัยอยู่ ก็คือการมีเคหาสถานอยู่ตามชานเมือง เพราะเป็นละแวกของชุมชนชั้นกลางขึ้นไป บ้านช่องก็ราคาแพง และมักจะได้รับการดึงดูดโฆษณา จากผู้จัดสรรที่ดินว่าเป็นละแวกที่อยู่อาศัยของชุมชนที่มีฐานะดีเหมือนๆ กัน

2.3 ความหวังเกี่ยวกับครอบครัว เช่น รูปแบบทางกายภาพ หรือสิ่งอำนวยความสะดวก ดึงดูดให้ครอบครัวของชนชั้นกลางขึ้นไปอาศัยอยู่ในย่านเดียวกัน

2.4 ความหวังเกี่ยวกับชุมชน เรื่องนี้จัดเป็นวิถีชีวิตซึ่งอาจประสบความสำเร็จ ถ้ามีการพบปะติดต่อกับผู้ที่มีฐานะทางสังคมเหมือนกัน เช่น กลุ่มที่มีชีวิตหรืออาชีพคล้ายกัน จะอยู่ในละแวกเดียวกัน

แรงต้านทานการย้ายที่อยู่อาศัย

แรงกระตุ้นจากภายนอก เป็นแรงดึงดูดให้มีการย้ายที่อยู่อาศัยได้ก็ตาม แต่ในบางครั้งคนเราก็มีอาจย้ายที่อยู่อาศัยได้ เพราะยังมีแรงต้านทานการย้ายที่อยู่อาศัยเกิดขึ้นได้เช่นกันดังนี้

1. ลักษณะการถือครอง ความเป็นเจ้าของ ผู้เป็นเจ้าของไม่ค่อยคิดที่จะย้ายบ่อย เหมือนผู้ที่เช่าบ้านอยู่
2. ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ ทำให้เกิดนิสัยความเคยชินกับที่อยู่เก่า ไม่อยากที่จะไปปรับตัวเข้ากับที่ใหม่
3. พลังทางสังคม เช่น การที่อยู่ใกล้เพื่อนฝูง และญาติ อาจเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้คนเราต้องย้ายที่อยู่ เพื่ออยู่ใกล้บุคคลเหล่านั้น

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เมืองใหญ่กับการพัฒนาสังคมในศตวรรษที่ 21

ในเรื่องการอพยพย้ายถิ่นของชาวชนบทเข้าสู่เมืองใหญ่ที่แออัดมีประชากรกว่า 10 ล้านคน ในแต่ละเมืองของโลก รวมทั้งกรุงเทพมหานครด้วย ก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ มากมาย ซึ่งดูเหมือนว่าแก้ไขไม่รู้จักจบจักสิ้นเสียที

จากการเรียบเรียงของ จิระพล เียงสังข์ (2539) อ้างถึงเอกสารของ UNFPA ว่าในช่วงศตวรรษที่ 21 ที่กำลังจะมาถึงนี้ การเติบโตของเมืองใหญ่จะมีอิทธิพลสูงสุดต่อการพัฒนาทุกรูปแบบ โดยที่ในปัจจุบัน คนเมืองมี 2.6 พันล้านคน และในจำนวนนี้อยู่ในประเทศที่กำลังพัฒนา 1.7 พันล้านคน การคาดการณ์ว่าใน 10 ปีข้างหน้า จะมีประชากรโลกราว 6.59 พันล้านคน และในจำนวน 3.3 พันล้านคนจะตั้งถิ่นฐานอยู่ในเมือง

ในปี พ.ศ. 2493 มีเมืองใหญ่ 83 เมืองที่มีประชากรเกินกว่า 1 ล้านคน และมีเพียงนิวยอร์ก สหรัฐอเมริกา เท่านั้น ที่เป็นเมืองใหญ่ที่สุดในโลกมีประชากรเกินกว่า 10 ล้านคน ปัจจุบันมีเมืองใหญ่ 280 เมือง และตัวเลขจะเพิ่มอีกเท่าตัวในปี พ.ศ. 2558 และในปัจจุบันเมืองใหญ่ที่สุด 14 เมืองมีพลเมืองมากกว่า 10 ล้านคน (ดูตารางที่ 2.3)

ค่าความนิยมของความเป็นเมือง ได้แก่อิทธิพลไปถึงชาวชนบท ก่อให้เกิดการอพยพย้ายถิ่นฐาน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 40 จากสาเหตุสำคัญที่ทำให้ประชากรในเมืองเพิ่มมากขึ้น โดยที่ผู้อพยพเหล่านี้ จะนำค่านิยมและวิถีการดำรงชีวิตของคนเมือง ไปถ่ายทอดให้ผู้คนในท้องถิ่นชนบทที่ตนจากมา

ถึงแม้ว่าเมืองจะมีปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ ปัญหาการรวมตัวทางสังคม และสิทธิส่วนบุคคล เมืองก็ยังเป็นแหล่งรวมของการลงทุน แรงงาน และตลาดสำหรับนักคิดและนักธุรกิจทุกระดับชั้น ซึ่งจากสถิติร้อยละ 60-80 ของผลผลิตรวมของชาติ (GDP) ได้มาจากเมืองใหญ่ซึ่งรวมหมายถึงกรุงเทพมหานครด้วย (ร้อยละ 51.5 ในปี พ.ศ. 2537)

การอพยพของชาวชนบทเข้าสู่เมืองมีอยู่อย่างต่อเนื่อง คนจนในเมืองก็ยิ่งเพิ่มมากขึ้น ประมาณว่ามีประมาณ 600 ล้านคน ในเขตเมืองในภูมิภาคที่กำลังพัฒนา ที่ยังไม่มีบ้าน ไม่มีน้ำสะอาด และถึงบริการสาธารณสุข ต้องใช้ชีวิตอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าเกณฑ์ความยากจน และความยากจนนี้จะกลายเป็นปัญหาของเมืองที่มีแต่จะเพิ่มขึ้น

ดังนั้น การลงทุนทางด้านสุขภาพ และการศึกษา โดยเฉพาะแก่เด็กและสตรี ซึ่งมีบทบาทสำคัญมาก ในการนำศักยภาพที่มีอยู่ออกมาใช้ให้เป็นประโยชน์ เพราะเด็กเป็นอนาคตของชาติ ส่วนสตรีเป็นครึ่งหนึ่งของประชากรเมือง เช่น ตัวเลขประชากรของกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ.

ตารางที่ 2.8 จำนวนประชากรในเมืองสำคัญๆ ของโลก		
ลำดับ	เขตมหานคร	ประชากร (ล้านคน)
1	โตเกียว	26,518,000
2	นิวยอร์ก	16,271,000
3	เซาเปาโล	16,110,000
4	เม็กซิโกซิตี	15,525,000
5	เซี่ยงไฮ้	14,709,000
6	บอมเบย์	14,496,000
7	ลอสแอนเจลิส	12,232,000
8	ปักกิ่ง	12,030,000
9	กัลกัตตา	11,485,000
10	ไซท	11,451,000
11	จาร์กาดา	11,017,000
12	บัวโนสไอเรส	10,914,000
13	โอซาก้า	10,585,000
14	เทียนจิน	10,376,000
15	ริโอเดอจาเนโร	9,817,000
29	กรุงเทพมหานคร	5,900,000

ที่มา : The World Almanac and Book of Facts 1996.

2538 (ตามทะเบียน) มีจำนวน 5,570,312 คน ในจำนวนนี้เป็นชาย 2,745,431 คน และเป็นหญิง 2,825,312 คน

ปัญหาสังคมและสาธารณสุขของแรงงานก่อสร้างในเขตกรุงเทพมหานคร

การศึกษาปัญหาสังคมและสาธารณสุขของแรงงานก่อสร้าง ในเขตกรุงเทพมหานคร (2538) ภายได้แผนงานการวิจัยเพื่อพัฒนาระบบสาธารณสุข ซึ่งรับผิดชอบงานวิจัยนี้ โดยจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นการศึกษาทั้งในแง่เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ในปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับคนงานก่อสร้าง ในเขตคลองเตย และเขตลาดกระบัง เช่น วิถีชีวิต การทำงาน กระบวนการจ้างงาน ความเป็นอยู่ ตลอดจนพฤติกรรมสังคม และพฤติกรรมอนามัยต่างๆ

จากการวิจัยได้พบว่าคนงานก่อสร้างส่วนใหญ่ มีภูมิลำเนาเดิมมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งหนีความแห้งแล้งอดอยาก จากการประกอบอาชีพเกษตรกรรม มาสู่อุตสาหกรรมก่อสร้าง ในด้านอายุส่วนใหญ่อยู่ในวัยทำงาน เป็นแรงงานชายมากกว่าหญิง ระดับการศึกษาส่วนใหญ่จบภาคบังคับ ประถมศึกษาปีที่ 4 ถึงประถมศึกษาปีที่ 6

ในด้านการทำงาน แรงงานก่อสร้างถูกแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือแรงงานฝีมือ และแรงงานไร้ฝีมือ ซึ่งแต่ละกลุ่มจะได้รับอัตราค่าจ้างแรงงานแตกต่างกัน ดังนี้

กลุ่มแรงงานฝีมือ ได้แก่ ช่างไม้ ช่างปูน ช่างเหล็ก ช่างสี ซึ่งได้อัตราค่าจ้าง 110-150 บาทต่อวัน (๗ วันสัปดาห์) ซึ่งจะได้รับค่าจ้างมากน้อยกว่านี้ ขึ้นอยู่กับประสบการณ์ และฝีมือ และคนงานกลุ่มนี้ส่วนใหญ่เป็นแรงงานชาย

กลุ่มแรงงานไร้ฝีมือ ได้แก่คนงานหรือกรรมกร ขุดดิน ขนอิฐ ขนทราย แบกหาม ผสมปูน ตามปูน กวาดพื้น เก็บขยะ เป็นต้น ลักษณะงานส่วนใหญ่ไม่ต้องใช้ประสบการณ์ หรือทักษะ หากแต่ใช้แรงงานเป็นหลัก แรงงานกลุ่มนี้มีทั้งหญิงและชาย ซึ่งจะได้รับค่าจ้าง 90-120 บาทต่อวัน (๗ วันสัปดาห์)

จากการสัมภาษณ์เชิงลึก (วิจัยเชิงคุณภาพ) แรงงานก่อสร้างส่วนใหญ่ เคยประกอบอาชีพทางด้านเกษตรมาก่อน ซึ่งเป็นอาชีพที่ต้องขึ้นกับสภาพดินฟ้าอากาศ และราคาผลผลิตมีความแปรปรวน ขึ้นกับสภาวะการณ์ทางเศรษฐกิจ ทำให้เกษตรกรหันไปประกอบอาชีพอย่างอื่นๆ แทน

เช่น งานก่อสร้าง ซึ่งประกอบด้วยการมีพื้นฐานการศึกษาเพียงระดับประถมศึกษา อาชีพที่เข้าสู่ได้รวดเร็ว และใกล้ตัวมากที่สุดคือการขายแรงงานในอุตสาหกรรมต่างๆ โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมก่อสร้าง ซึ่งเป็นทางเลือกที่ง่ายและมากที่สุด

ในด้านที่อยู่อาศัยพบว่าคนงานอยู่ในสภาพที่แออัด ศูนย์กักขังสิ่งแวดล้อมบริเวณที่พักไม่ดี ซึ่งพบว่ามีเพียงร้อยละ 15 ของที่พักในเขตคลองเตย และร้อยละ 5 ของที่พักในเขตลาดกระบังที่จัดว่าสะอาด และพบว่าสถานที่ก่อสร้างเขตในเมือง (เขตคลองเตย) ร้อยละ 55 จัดที่พักคนงานอยู่ในบริเวณเดียวกับสถานที่ก่อสร้าง ส่วนที่เขตนอกเมือง (เขตลาดกระบัง) จัดที่พักคนงานอยู่ในบริเวณเดียวกับสถานที่ก่อสร้างเกือบทุกโครงการ



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.4 จำนวนประชากรในเมืองสำคัญๆ ของโลก พ.ศ. 2548		
ลำดับ	เขตมหานคร	ประชากร (ล้านคน)
1	โตเกียว	27.9
2	บอมเบย์	18.1
3	เซาท์เปาโล	17.8
4	เซี่ยงไฮ้	17.2
5	นิวยอร์ก	16.6
6	เม็กซิโก	16.4
7	ปักกิ่ง	14.2
8	จาร์กาตา	14.1
9	ลาโกส	13.5
10	ลอสแอนเจลิส	13.1
11	กัลกัตตา	12.7
12	เทียนสิน	12.4
13	โซล	12.3
14	การาจี	12.1
15	เคลลี	11.7
16	บัวโนสไอเรส	11.4
17	เมโทรมนิลา	10.8
18	โคโร	10.7
19	โอซากา	10.6
20	ริโอเดอจาเนโร	10.2
21	คาร์กกา	10.2
22	ปารีส	9.6
23	ฮิสตันบรู	9.3
24	มอสโก	9.3
25	ลิมา	8.4
26	เดहरาน	7.3
27	ลอนดอน	7.3
28	กรุงเทพ	7.3
29	ซิดาโก	7.0
30	ไฮเดราบัด	6.7

ที่มา : World Urbanization Prospects : The 1994 Revision.