

การฟื้นคืนชีพ ของท่าเรือน้ำลึก ที่แหลมฉบัง

ดร.ไสว สุทธิพิทักษ์

ถ้าไม่คิดให้รอบคอบ ก็อาจจะเห็นว่าโครงการนี้
เป็นโครงการที่จะเป็นประโยชน์ในการพัฒนาประเทศเกือบทุก ๆ ทาง
แต่ถ้าพิจารณาให้ลึกแล้ว
ก็อาจจะทบทวนเรื่องนี้กันอีกหลาย ๆ ครั้ง

ข้าพเจ้าได้ติดตามเรื่องท่าเรือน้ำลึกที่แหลม
ฉบัง มาตั้งแต่เริ่มต้น ในปี พ.ศ. 2511 จนถึงบัดนี้ก็เป็น
เวลาร่วม 18 ปี ได้สอบถามผู้ที่รู้จักในสภาพพัฒนา
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ก็ได้รับแจ้งมาว่า เรื่องนี้
เขาเก็บเข้าลิ้นชักจนลืมกันแล้ว คือเลิกล้มโครงการไป
แล้ว

แต่ในระยะหลังของรัฐบาล ท่านนายกฯ เปรม 4
และเปรม 5 ในปัจจุบันนี้ เรื่องท่าเรือน้ำลึกนี้ได้ฟื้นคืน
ชีพเอากันจริงแท้แน่นอนขึ้นมามาก ปรากฏตามข่าวใน
หน้าหนังสือพิมพ์ ฉบับวันที่ 19 กันยายน 2529 โดย
ดร.เสนาะ อุณากรู ซึ่งเป็นกรรมการและเลขานุการ
คณะกรรมการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก ได้เป็นผู้
แถลงให้ปรากฏพร้อมกันนั้นก็มีข่าวเพิ่มเติมว่า ประ-
เทศญี่ปุ่น โดยคณะทูตโอกิตะ มิซซัน ก็ได้ให้คำมั่น
สัญญาสนับสนุนโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก
ของประเทศไทยอย่างเต็มไม้เต็มมือ

ถ้าไม่คิดให้รอบคอบ ก็อาจจะเห็นว่า โครงการ
เศรษฐกิจของประเทศอันนี้เป็นโครงการที่จะเป็น
ประโยชน์ในการพัฒนาประเทศของเราเกือบทุก ๆ ทาง
แต่ถ้าพิจารณาให้ลึกแล้วก็อาจจะทบทวนเรื่องนี้กันอีก
หลาย ๆ ครั้ง ถ้าหากคำนึงว่า เราเป็นประเทศยากจน
ตามที่ท่านนายกรัฐมนตรีได้เน้นอยู่เสมอ ๆ เมื่อท่าน
พบปะปราศรัยกับประชาชนและในนโยบายของรัฐบาล
ปัจจุบันที่แถลงต่อรัฐสภาที่สำคัญมีอยู่ 3 ประการ
นั้น ประการที่สำคัญที่สุดที่มาเป็นอันดับ 1 ก็คือ การ
แก้ไขความจนของประชากรไทย เมื่อพูดถึงประชากร
ไทยก็หมายถึงประเทศไทยหรือชาติไทยนั่นเอง

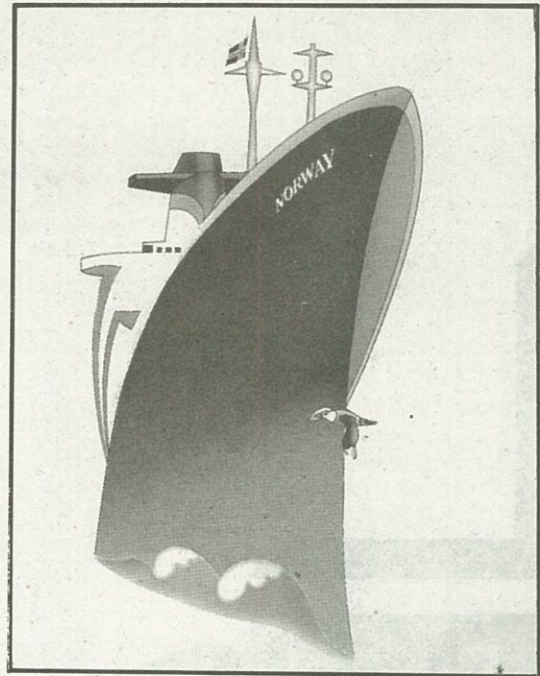
ในปี พ.ศ. 2501 ได้มีผู้เขียนเสนอแนะใน
หนังสือพิมพ์ฝรั่งฉบับหนึ่งว่า รัฐบาลไทยควรจะสร้าง
ท่าเรือน้ำลึกขึ้นในที่หนึ่งที่ใดที่เหมาะสมในจังหวัด
ชลบุรี และในขณะเดียวกันเพื่อให้ท่าเรือน้ำลึกนี้บังเกิด
ประโยชน์มากที่สุด ก็ให้ขยายถนนสุขุมวิทจากกรุง-

เทพฯไปชลบุรี ทำเรื่อนั้นให้กว้างขวางขึ้นอย่างน้อย 2 เท่าของถนนปัจจุบันในขณะนั้น และให้ต่อทางรถไฟจากแปดริ้วไปยังท่าเรือที่จะสร้างขึ้นนั้น เพื่อทำการขนส่งสินค้าที่ขึ้นและลงจากเรือกับให้สร้างอ่างเก็บน้ำจืดหรือน้ำฝนที่บริเวณเขาไต้ต่อเนื่องกับเขาใหญ่ เพื่อมีน้ำส่งไปยังท่าเรือที่ชลบุรีดังกล่าว

ในปัจจุบันนี้เป็นที่ทราบกันว่า ได้มีการสร้างถนนบางนา-ตราด คู่กับสุขุมวิทไปถึงชลบุรี และผ่านชลบุรีไปยังภาคตะวันออกแล้ว การต่อทางรถไฟจากแปดริ้วไปยังสัตหีบในชลบุรีก็สำเร็จเรียบร้อยแล้ว ส่วนอ่างเก็บน้ำ แม้ว่าจะสร้างขึ้นไว้ที่บริเวณเขาไต้ในจังหวัดปราจีนบุรีก็เพื่อใช้ในท้องถิ่นเท่านั้น สำหรับจังหวัดชลบุรีเอง ก็ได้มีการสร้างอ่างเก็บน้ำมาบประชันขึ้นในเขตอำเภอบางละมุง สำหรับประชากรในท้องถิ่นนั้นและท้องถิ่นใกล้เคียงเท่านั้น

สำหรับท่าเรือน้ำลึกของจังหวัดชลบุรีตามที่มีผู้เสนอแนะไว้นั้น เริ่มจะเป็นรูปเป็นร่างขึ้นในปี พ.ศ. 2511 โดยรัฐบาลได้ประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินที่แหลมฉบัง อำเภอสัตหีบ เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2511 เหตุผลในการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาฉบับนี้มีว่า “เนื่องจากการท่าเรือแห่งประเทศไทยมีความประสงค์จะสร้างท่าเรือโดยขุดลอกร่องน้ำสร้างเขื่อนกันคลื่นและเขื่อนเทียบเรือ พร้อมทั้งสร้างโรงพักสินค้า คลังสินค้า ถนน ทางรถไฟ อาคารทำการและอาคารอื่น ๆ ในท้องที่อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและคนโดยสาร อันเป็นกิจการสาธารณูปโภค จึงจำเป็นต้องตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนในท้องที่อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี เพื่อให้เจ้าหน้าที่มีอำนาจเข้าไปทำการสำรวจที่ดินที่จะใช้ในการนี้” ต่อมาได้มีประกาศการท่าเรือแห่งประเทศไทย ลงวันที่ 21 พฤษภาคม 2514 เข้าทำการแจ้งว่าจะเข้าทำการสำรวจที่ดินที่จะเวนคืนนั้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2514- มาจนถึงบัดนี้ นับเป็นเวลาถึง 15 ปี ที่โครงการนี้ชะงักงัน

เมื่อสืบสาวราวเรื่องดูก่อนหน้าที่จะพื้นดินชีวิตขึ้นมา ก็ทราบคำบอกกล่าวเข้าทำนองว่า “เขาเลิกกันแล้วละดู”



อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาถึงเหตุผลในประการต่าง ๆ ในการเวนคืนที่ดินตามพระราชกฤษฎีกาที่กล่าวแล้วข้างต้น ให้ทราบเหตุผลโดยต้องแท้ก็พอจะสรุปได้ดังนี้คือ ให้มีการสร้างท่าเรือเพื่อทำการขนส่งสินค้าและคนโดยสาร พื้นที่ที่จะใช้สร้างท่าเรือเป็นพื้นที่บนพื้นดิน 8,000 ไร่ และพื้นที่ในทะเล 8,000 ไร่ รวมทั้งสิ้น 16,000 ไร่ การท่าเรือได้เข้าทำการสำรวจวางแผนผังโดยใช้เวลาถึง 4 ปี เสร็จเรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้โดยได้รับความร่วมมือจากรัฐบาลเนเธอร์แลนด์ให้เงินช่วย 15 ล้านบาท และการท่าเรือได้รับงบประมาณร่วมงานนี้ 6 ล้านบาท สำหรับสินค้าที่องค์การที่ปรึกษาทางวิศวกรรมของประเทศเนเธอร์แลนด์อันที่ชื่อย่อว่า เนเดโก (NEDECO) ซึ่งให้ความร่วมมือกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย ในการสำรวจพื้นที่ที่จะสร้างท่าเรือพาณิชย์ดังกล่าว นั้น ได้ประเมินปริมาณสินค้าสำหรับท่าเรือกรุงเทพ ไว้ดังนี้

ปี พ.ศ. 2513 จะมีสินค้าขาเข้า 2.6 ล้านตัน
สินค้าขาออก 5 ล้านตันรวม 7.6 ล้านตัน

ปี พ.ศ. 2523 สินค้าขาเข้า 4.7 ล้านตัน สินค้า
ขาออก 8.1 ล้านตัน รวม 12.8 ล้านตัน

ปี พ.ศ. 2533 สินค้าขาเข้ามีปริมาณ 9 ล้านตัน
สินค้าขาออก 12 ล้านตัน รวม 21 ล้านตัน

ปีนี้เป็นปี 2529 ปริมาณสินค้าขาออกจะมีเท่าใด ขาเข้าจะมีเท่าใด คิดว่าคณะกรรมการสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติคงทราบดี ตลอดจนทราบแนวโน้มของสินค้าขาเข้าและขาออกในช่วง 20 ปีที่ผ่านมา และคงคาดคะเนได้ว่าใน 20 ปีต่อไปข้างหน้าจะมีปริมาณสินค้าขาเข้า และขาออกอีกสักเท่าใด

ระหว่างที่มีการเตรียมสร้างท่าเรือที่แหลมฉบังประเทศไทยก็ได้มีท่าเรือน้ำลึกขึ้นเยี่ยมเกิดขึ้นแห่งหนึ่งในจังหวัดชลบุรี คือท่าอ่าวสัตหีบ โดยทหารอเมริกันได้มาสร้างขึ้นและใช้ประโยชน์ในระหว่างที่เขาทำสงครามกับเวียดนาม ท่าเรือแห่งนี้แม้จะไม่ใหญ่โตมโหฬารอย่างท่าเรือในประเทศอื่น ๆ ที่ได้รับการพัฒนามาเป็นเวลา 30-40 ปีหรือ 100 ปี ก็พบว่า เป็นท่าเรือที่มีขนาดใหญ่ทีเดียว เป็นท่าเรือที่ทันสมัยที่สุดแห่งหนึ่งของโลก

เวลานี้รัฐบาลอเมริกันได้มอบท่าเรือนี้ให้เป็นสมบัติของประเทศไทย ตลอดเวลาที่เป็นของประเทศไทยนั้น เราไม่ได้ใช้ท่าเรือนี้ให้เกิดประโยชน์เท่าที่ควรจะเป็น บางครั้งบางครั้งเรามีข่าวว่าทางราชการทหารเรือ ต้องการจะสงวนท่าเรือไว้ใช้เฉพาะกิจการทหารเรือเท่านั้น

ความข้อนี้ดูจะไม่ตรงต่อความจริงเพราะทหารเรือเขามีท่ามู่ของเขายู่แล้วที่แหลมฟ้าผ่า สมุทรปราการ ข้าพเจ้าเคยเห็นเรือสินค้าต่างประเทศเข้ารับส่งสินค้าที่ทำเรือสัตหีบนี้เนื่อง ๆ แต่ทุกครั้งที่เห็นก็มีเรือเทียบท่าเพียงลำเดียวหรือสองลำเป็นอย่างมาก ก็แสดงว่าเราได้มีการใช้เพียงนิดหน่อยเท่านั้น

ท่าเรือสัตหีบนี้ตั้งอยู่ในที่ที่เหมาะสมมากและทางรถไฟและถนนก็ได้ต่อไปเชื่อมกับท่าเรือแล้ว ท่าเลที่ตั้งเหมาะสมดีมาก เพราะอยู่ตรงปลายแหลม ที่เรียกว่าช่องแคบแสมสาร ซึ่งชายฝั่งทะเลของอ่าวไทยหักเป็นมุม 90 องศา ไปทางตะวันออกสู่ทะเลเปิด ไม่มีท่าเรือแห่งใดในโลกที่ไม่สร้างมลภาวะให้เกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นมลภาวะทางอากาศหรือมลภาวะทางน้ำ โดยเฉพาะทางน้ำจะมีการถ่ายเทน้ำจากท้องเรือ หรือลำเรือลงสู่ทะเล มีคราบน้ำมันลอยไม่มากนักน้อยอยู่เป็นประจำ เนื่องจากท่าเรือที่สัตหีบดังกล่าวนี้อยู่ในส่วนที่ไปสู่อ่าวไทย

ทะเลเปิด คราบน้ำมันดังกล่าวนั้นก็อาจจะลอยสู่ทะเล ลึกไปได้ไม่ลอยขึ้นติดชายหาดทราย

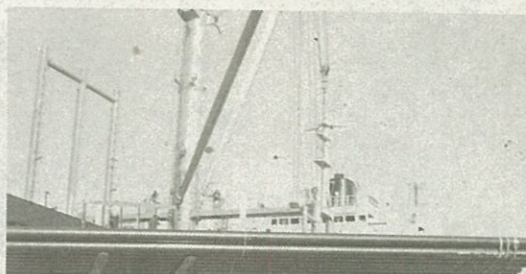
ในช่วงเวลาที่ประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาเวนคืน ที่ดินที่แหลมฉบังดังกล่าวจนถึงปัจจุบันนี้ ประเทศไทย ได้มีการพัฒนาทางด้านการทำเรื่อน้ำลึกมาเป็นลำดับ อาทิ ทำเรือสงขลา ซึ่งกำลังก่อสร้างใกล้จะสำเร็จ แล้ว ให้เรือขนาด 20,000 ตัน เข้าจอดเทียบท่าเรือได้ แต่ละครั้งไม่น้อยกว่า 2 ลำ และในอ่าวไทยฝั่งทะเล ตะวันตกใกล้เคียงกับท่าเรือสงขลาได้มีการปรับปรุง ขยายท่าเรือที่สุราษฎร์ธานี ที่อำเภอขนอม จังหวัด นครศรีธรรมราช ที่จังหวัดปัตตานี เพื่อให้เรือสินค้าเข้า เทียบท่าได้ ทั้งนี้ โดยมีอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่จะให้บริการ แก่การขนถ่ายสินค้าอย่างครบครัน สำหรับทางด้านฝั่ง ทะเลตะวันตกของไทยจังหวัดภูเก็ตก็ได้มีการสร้างท่า เรื่อน้ำลึกขนาดใหญ่ที่อ่าวมะขามอยู่ในขณะนี้ ซึ่งคง จะสำเร็จเรียบร้อยบริบูรณ์ เรือสินค้าขนาดใหญ่เข้า ใช้บริการได้ในไม่ช้าไม่นาน ท่าเรือที่กันตังก็ได้รับการ ปรับปรุงดีขึ้น

ทั้งหมดนี้ทำให้รู้สึกว่าเรามีท่าเรือมากมาย จน คิดไม่ออกว่า เราจะมีสินค้าอะไรส่งออกหรือนำเข้า โดยเฉพาะทางใต้ ยางพาราของไทยถูกส่งทางรถยนต์ ไปลงเรือสินค้าที่ป็นงเสียเป็นส่วนใหญ่ การสร้างท่า เรือของฝั่งทะเลตะวันออกที่มาตาพุด สำหรับสินค้า ก๊าซ ปิโตรเคมีคัล ฯลฯ โดยเฉพาะนั้น คิดว่าคงคุ้ม ทุนถ้าไม่คุ้มก็น่าจะพิจารณาใช้ท่าเรือสตึบ คิด ไปคิดมาก็จะเห็นด้วยว่า เมืองไทยเป็นเมืองท่า แต่ จะเข้าท่าหรือไม่นั้น เป็นอีกปัญหาหนึ่ง ถ้าไม่เข้าท่าก็ นับเป็นความผิดของผู้บริหารประเทศอย่างชัดเจน และเมื่อไม่เข้าท่าประชาชนไทยก็ยากจนลงไปอีก

ตามข้อเท็จจริง ก็ปรากฏชัดเจนแล้วว่า

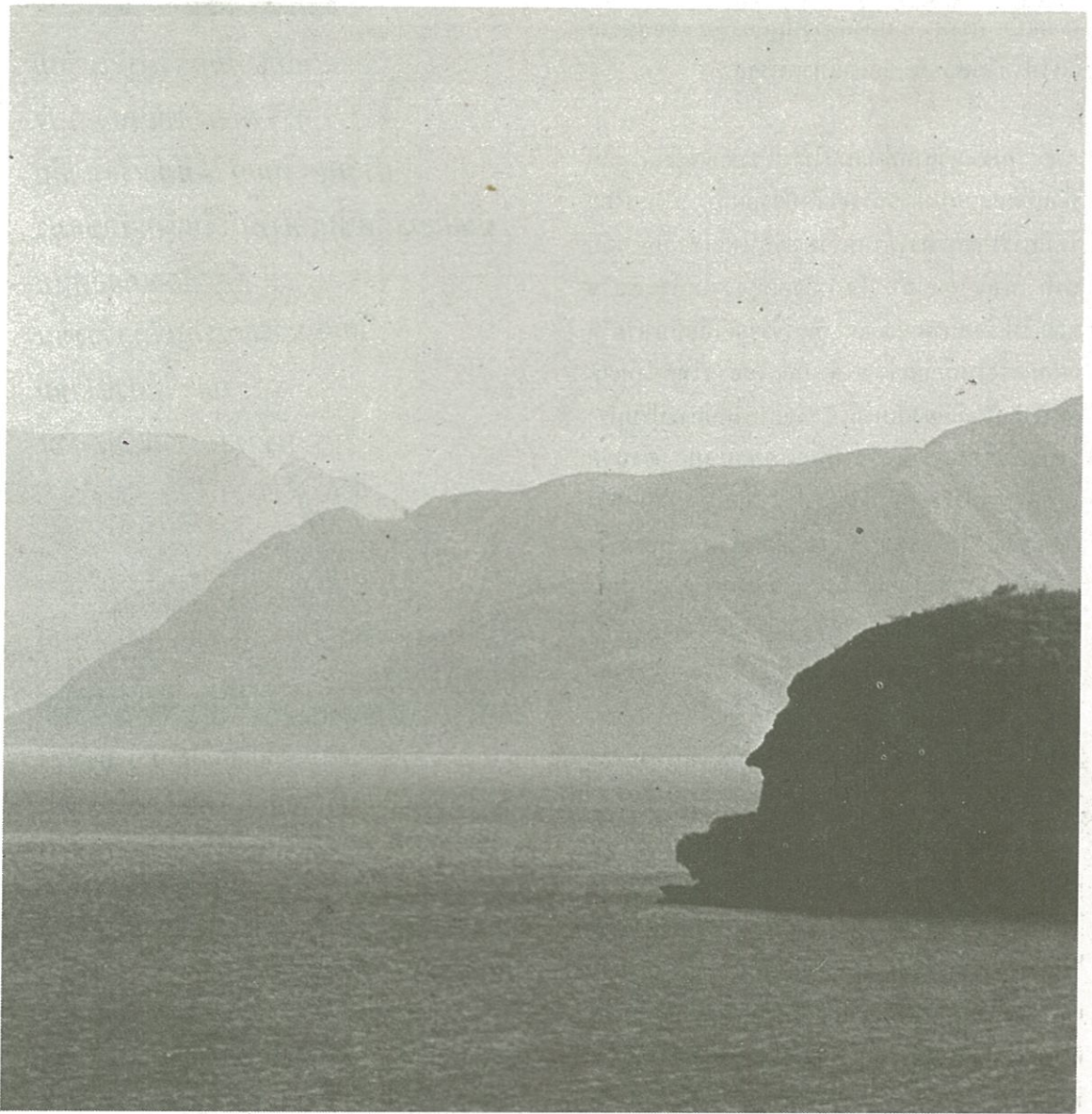
1. เมืองไทยมีท่าเรือสำหรับเรือสินค้าและคน โดยสาร (ซึ่งเขาเลิกพูดกันแล้ว) อยู่พร้อมมูล ทั้งที่ เกาะภูเก็ต ภาคใต้ฝั่งตะวันออกที่สงขลา ที่ภาค ตะวันออกคือสตึบ และภาคกลาง ที่กรุงเทพฯ ซึ่ง ในขณะนี้ว่าโดยทั่วไปก็เกินใช้อยู่แล้ว และเชื่อว่าต่อไปอีก 10 หรือ 20 ปีข้างหน้า ก็คงจะพอใช้ ไม่มีความ จำเป็นที่จะต้องสร้างท่าเรือขึ้นใหม่ที่แหลมฉบัง

ระหว่างที่มีการเตรียม
สร้างท่าเรือที่แหลมฉบัง
ประเทศไทยก็ได้มีท่าเรื่อน้ำลึก
ชั้นเยี่ยมเกิดขึ้นแห่งหนึ่งในจังหวัดชลบุรี
คือ ท่าอ่าวสตึบ
โดยทหารอเมริกัน ได้สร้างขึ้น
และใช้ประโยชน์
ในระหว่างสงครามเวียดนาม



2. การสร้างท่าเรือที่แหลมฉบังนั้น รวมทั้งการ จัดตั้งโรงงานอุตสาหกรรมในบริเวณใกล้เคียง คือฝั่ง ตะวันตกของภูเขาไปยังฝั่งทะเล เลียบตามแนวของ ถนนสุขุมวิท เริ่มแต่อ่าวอุดมลงไปทางทิศใต้ จะทำให้ เกิดมลภาวะขึ้นทั้งทางน้ำ ทางบก และทางอากาศ ในบริเวณนั้นอย่างแน่นอน

3. รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่าง จริงจังและแนชัด ดังนั้นใครจะขอเรียนให้รัฐบาลได้ทำ การศึกษาเรื่องกระแสน้ำของพื้นดินและอ่าวไทยส่วนนี้ ให้ต้องแท้ เพราะเมืองพัทยาคงอยู่ทางหัวอ่าวทางใต้และ แหลมฉบังตั้งอยู่หัวอ่าวทางเหนือ กลาง อ่าวมี บาง-ละมุง นาเกลือ กระแสน้ำขึ้น น้ำลงไหลจากแหลมฉบัง ไปสู่พัทยา และกลับกัน ฉะนั้นน้ำจากท่าเรือที่แหลม ฉบัง ซึ่งแน่นอนว่าจะไม่สะอาดก็จะไหลไปสู่อ่าว พัทยา การอาบน้ำทะเลของนักท่องเที่ยวที่พัทยาก็คง จะได้อาบน้ำที่มีคราบน้ำมัน ผสมด้วยขยะปฏิกูลที่เรือ สินค้าทิ้งลงทะเล และคงจะได้สูดลมหายใจที่มีมลภาวะ ผสมอยู่ อันเกิดจากปล่องควันของโรงงานในเขตใกล้ เกียงนั้น ทั้งนี้เพราะกระแสน้ำจะพัดจากทิศใต้ไปยังทิศ เหนือ และจากทิศเหนือไปยังทิศใต้ คือ จากแหลม ฉบังมาพัทยาและกลับกัน



นอกจากนั้นทัศนียภาพสองข้างทาง ตั้งแต่ศรีราชาไปถึงพญาก็จะเปลี่ยนจากสภาพป่าผสมกับร้านรวงเล็ก ๆ ดูร่มรื่นตาพอสมควร กลับเป็นโรงงานอุตสาหกรรมที่อาจจะมีเสียงดังกระหึ่ม หรือมีควันลอยจากปล่องไฟตลอดขอบฟ้าในอากาศ เมืองพญาซึ่งเป็นเมืองตากอากาศชั้นดีของโลก นำรายได้จากนักท่องเที่ยวมาสู่ประเทศไทยปีละพันล้านบาท ก็คงจะถึงกาลอวสานเหมือนกับนครปอมเปอี ที่ถูกลาวาจากภูเขาไฟไหลทับหายไปทั้งเมือง

ด้วยเหตุดังกล่าวแล้ว ถ้ารัฐบาลจะพิจารณาบทวนเรื่องนี้ให้ถี่ถ้วนก่อนจะดำเนินการต่อไปตามที่เลขาธิการคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคม

แห่งชาติในฐานะเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาชายฝั่งตะวันออกของประเทศไทยแถลง ก็จะเป็นการดีและเป็นประโยชน์แก่ประเทศชาติมิใช่น้อย รวมทั้งสอดคล้องกับปัญหาของท่านนายกรัฐมนตรีที่จะแก้ความจนของชาติไปพร้อมกันด้วย เพราะการรู้จักประหยัดอย่างจริงจัง

นอกจากจะแก้ปัญหาความยากจนของประชากรและประเทศชาติแล้วยังกล่าวได้ว่าเป็นวิธีอันสำคัญในการพัฒนาประเทศทางหนึ่งเหมือนกัน