



แหลมฉบัง : พลวัตของการพัฒนา ผลกระทบ และข้อเสนอที่เป็นธรรม Laem Chabang : Dynamic of Development, Effect and Fair Proposal

โอฬาร ถิ่นบางเตียว*¹, สิตางค์ เจริญวงศ์²

Olarn Thinbangtiao, Sitang Chareanwong

¹ ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา จังหวัดชลบุรี 20131

² สาขาวิชารัฐศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี จังหวัดจันทบุรี 22000

¹ Political Sciences Department, Faculty of Political and Law, Burapha University, Chonburi 20131 Thailand

² Political Sciences Department, Faculty of Humanities and Social Sciences, Rambhai Barni Rajabhat University
Chanthaburi 22000 Thailand

*Corresponding author E-mail: Olarn1977@gmail.com

(Received: June 3 2021; Revised: August 1 2021; Accepted: August 10 2021)

บทคัดย่อ

พื้นที่แหลมฉบังมีพลวัตการพัฒนาสามารถแบ่งได้ 4 ยุค คือ 1. ก่อนการพัฒนาอุตสาหกรรม 2. ยุคเริ่มต้นการพัฒนาอุตสาหกรรม 3. ยุคการเปลี่ยนแปลงเป็นเมืองอุตสาหกรรม 4. ยุคของการเป็นเมืองอุตสาหกรรม การพัฒนาได้ส่งผลกระทบต่อชุมชนในหลายมิติทั้ง เช่น ทางด้านเศรษฐกิจที่ความมั่งคั่งกระจุกตัวอยู่ในมือคนกลุ่มน้อย การล่มสลายของอาชีพเกษตรกรกรรม ทางด้านสังคมการเมืองเกิดการผูกขาดอำนาจของกลุ่มนายทุนท้องถิ่น เกิดการแตกตัวของชนชั้นทางสังคม ผลทางด้านสิ่งแวดล้อม เช่น ปัญหามลพิษอากาศและทางทะเล การเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติ การพัฒนาพื้นที่แหลมฉบังควรมีการปรับเปลี่ยนกระบวนทัศน์ใหม่บนฐานของการพัฒนาที่ต้องให้ความเป็นธรรมกับชุมชน ความยั่งยืนของระบบนิเวศน์ การพัฒนาอุตสาหกรรมต้องเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มีการกระจายรายได้อย่างเป็นธรรม ส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชน โดยอาศัยต้นทุนทางวัฒนธรรมชุมชน สร้างการบูรณาการระหว่างหน่วยงานราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เป็นธรรมกับชุมชนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

คำสำคัญ : แหลมฉบัง, การพัฒนา, ผลกระทบ, ข้อเสนอที่เป็นธรรม

Abstract

The dynamic of Laem Chabang Area can be divided into 4 phases of development: 1) the pre-industrial development, 2) the early period of industrial development, 3) the transitional period to industrial town, and 4) the period of becoming industrial town. The development has affected many dimensions of community such as the economic aspect in which wealth is concentrated in the hands of a few groups, the decline in agricultural profession, the social-political aspect in which local capitalist monopoly has occurred, the dissolution of social class, and environmental impacts such as air and marine pollution problems, and natural resource degradation. The development of Laem Chabang Area needs to be shifted towards a new paradigm based on the development which must be fair to the community, provide ecological sustainability, ecofriendly industry, fair income distribution, community tourism promotion relying on community's cultural capital, integration in government sectors relating to the industrial development which is fair to the community and friendly to the environment.

Keywords : Laem Chabang, Development, Effect, Fair Proposal



บทนำ

ชุมชนแหลมฉบังเป็นชุมชนดั้งเดิมมีพื้นฐานทางเศรษฐกิจแบบยังชีพและอาศัยพึ่งตนเองภายในชุมชนเป็นหลัก ในอดีตคนในชุมชนดำรงชีพด้วยการประกอบอาชีพทำนา ทำประมงชายฝั่งเป็นหลัก และปลูกพืชเศรษฐกิจ เช่น มะพร้าว มันสำปะหลัง อ้อย เป็นต้น (สัมภาษณ์ผู้อาวุโส, 12 มีนาคม 2561) การเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญของชุมชนแหลมฉบังเกิดขึ้นจากนโยบายการสร้างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังเพื่อเป็นท่าเรือหลักในการรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยต่อจากท่าเรือคลองเตย (การทำเรือแห่งประเทศไทย, 2560) ความสำคัญของท่าเรือแหลมฉบังเพื่อรองรับเรือขนาดใหญ่ที่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือกรุงเทพฯ ได้ และเพื่อรองรับการพัฒนาในคมอุตสาหกรรมพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก แนวความคิดการสร้างท่าเรือพาณิชย์เกิดขึ้นเมื่อ ปี พ.ศ. 2491 ในสมัยรัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงคราม เนื่องจากรัฐบาลตระหนักว่าท่าเรือกรุงเทพฯ มีลักษณะเป็นท่าเรือซึ่งจะไม่สามารถตอบสนองการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจในระยะยาวได้อย่างเต็มที่ ในปี พ.ศ. 2504 รัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ได้ว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาเนเคโกแห่งประเทศเนเธอร์แลนด์มาสำรวจการตกตะกอนในร่องน้ำสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา และได้สำรวจความเหมาะสมทางเศรษฐกิจเกี่ยวกับการสร้างท่าเรือแห่งใหม่ที่ศรีราชา เนเคโกได้เสนอรายงานฯ พื้นที่บริเวณแหลมฉบังเป็นพื้นที่เหมาะสมแก่การก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก เนื่องจากอยู่ตอนในอ่าวไทย คลื่นลมน้อย ดินใต้พื้นทะเลเป็นทรายขุดลอกไม่ยาก และใช้ประโยชน์ในการก่อสร้างได้ อีกทั้งยังมีพื้นที่ราบชายฝั่งสำหรับขยายเป็นพื้นที่หลังท่าเรือได้มากด้วย

พ.ศ. 2521 รัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในท้องที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา และ ตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2521 ขึ้น เพื่อเวนคืนที่ดินในท้องที่ดังกล่าว รวมทั้งหมดประมาณ 6,340 ไร่ โดยเป็นการเวนคืนที่ดินของทางราชการและที่ราษฎรเพื่อให้เป็นทรัพย์สินของการท่าเรือแห่งประเทศไทยสำหรับการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังต่อไป (การทำเรือแห่งประเทศไทย, 2563) การกระตุ้นความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ พ.ศ. 2552 ประเทศไทยติด 1 ใน 3 ของประเทศที่มีท่าเรือที่มีตู้สินค้าผ่านมากที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นอกจากนี้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือที่มีตู้สินค้าผ่านมากที่สุดอันดับที่ 20 ของโลก (World busiest port) ตามการจัดอันดับของ The American Association of Port Authorities และมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นตั้งแต่ พ.ศ. 2548-2551 ปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เฉลี่ย 11-13 เปอร์เซ็นต์ต่อปี และใน พ.ศ. 2563 จะมีปริมาณสินค้าสูงถึง 16 ล้าน ตี้อยู่ซึ่งสูงเกินขีดความสามารถของโครงการขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 การสร้างท่าเรือแหลมฉบัง โครงการขั้นที่ 3 จึงเป็นการรองรับการขับเคลื่อน

เศรษฐกิจของประเทศและของภูมิภาคที่มีการเปิดเสรีทางการค้าตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 พ.ศ. 2555-2559 โดยเชื่อมโยงและยกระดับท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูสู่ภูมิภาคทางทะเล พร้อมเพิ่มศักยภาพด้านโลจิสติกส์ด้วยการเชื่อมโยงการขนส่งระบบต่าง ๆ เข้าด้วยกัน โดยเฉพาะทางทะเลและทางอากาศ ท่าเรือแหลมฉบังและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะทำให้การพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบังขยายตัวอย่างต่อเนื่อง (ศักยภาพท่าเรือแหลมฉบัง, 2563)

รวมไปถึงการที่ประเทศเมียนมาร์มีนโยบายเปิดประเทศสู่โลกภายนอกและให้ความสำคัญกับการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวทางทุนนิยม มีการพัฒนาท่าเรือทวาย (Dawei) ถือเป็นโครงการเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ ในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) ซึ่งเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (เมืองดานัง เวียดนาม ถึงเมืองมะละแหม่ง พม่า) และระเบียงเศรษฐกิจแนวใต้ (นครโฮจิมินห์ เวียดนาม ถึงเมืองทวายพม่า) รวมทั้งเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (นครคุนหมิง จีนตอนใต้ และกรุงเทพฯ ประเทศไทย) (บอร์ด EEC สังคึกษา 3 โครงการเชื่อมแหลมฉบังกับนานาชาติเพิ่มปริมาณตู้สินค้า, 2563) ท่าเรือน้ำลึกทวายจะเสริมศักยภาพการเป็นโลจิสติกส์ฮับ (Logistic Hub) ของภูมิภาค ในส่วนประเทศไทยจะมีการเชื่อมโยงท่าเรือน้ำลึกทวาย (พม่า) กับท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง (ชลบุรี) ชุมชนพื้นที่แหลมฉบังจะเกิดการขยายตัวของอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เพราะจะมีสินค้าที่มาจากยุโรป ตะวันออกกลาง แอฟริกา เอเชียใต้ จะผ่านที่ท่าเรือน้ำลึกทวายออกสู่ท่าเรือแหลมฉบังภายในวันเดียว และสามารถส่งไปสู่ประเทศจีน เกาหลี ญี่ปุ่น หรือประเทศในแถบแปซิฟิก เป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้ไทยสู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมในภูมิภาค (กรุงเทพธุรกิจ, 2557)

ภายใต้ปีกของการพัฒนาตามแนวทางอุดมการณ์ทุนนิยมโลกาภิวัตน์ (Globalization) ในภูมิภาค เห็นได้อย่างชัดเจนว่ามีความเป็นไปได้สูงที่ท่าเรือแหลมฉบังจะถูกยกระดับเป็นท่าเรือที่มีความสำคัญในภูมิภาคในพื้นที่แหลมฉบังจะเกิดการขยายตัวของอุตสาหกรรมต่อเนื่อง แต่ถ้าเราหันกลับไปมองความสัมพันธ์ระหว่างการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง อุตสาหกรรมต่อเนื่องกับชุมชนแหลมฉบัง เรากลับกลายเป็นเส้นขนานของการพัฒนา เกิดช่องว่างของการพัฒนา เกิดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ ความมั่งคั่งกระจุกตัวอยู่ในมือนายทุน การพัฒนาได้ส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่แหลมฉบัง ในขณะที่เสียงของชาวบ้านแหลมฉบังผู้ได้รับความเดือดร้อนดังน้อยเกินไป เมื่อเปรียบเทียบกับเสียงนายทุน นักการเมืองทั้งระดับชาติ ท้องถิ่น รัฐบาล และบรรษัทข้ามชาติ

ท่ามกลางแนวโน้มทิศทางของการขยายตัวของท่าเรือแหลมฉบังและอุตสาหกรรมต่อเนื่องในระบบเศรษฐกิจโลก แต่ชุมชน

แหลมฉกกับต้องเผชิญปัญหาสารเคมีปนเปื้อน ปัญหามลพิษ น้ำทะเลเต็มไปด้วยคราบน้ำมัน ชายฝั่งถูกกัดเซาะ กลิ่นเหม็น แหล่งน้ำปนเปื้อนมลพิษ อุบัติภัยจากสารเคมีรั่วไหลจนมีผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิต น้ำฝนกินไม่ได้ ปัญหามังกรคาร์บอนฟุ้งกระจายสร้างความเดือดร้อนต่อชุมชน ปัญหากลิ่นเหม็นและน้ำเสียจากโรงกลั่นน้ำมัน เอสโซ่ ปัญหาอุบัติเหตุทางทะเลจากการขนส่งและขนถ่ายปิโตรเลียม สารเคมีรั่วไหล ฯลฯ (โปรตุเกส เพญโฉม แซ่ตั้ง และวลัยพร มุขสุวรรณ, 2546; ผู้จัดการออนไลน์, 2555; สำนักข่าวอิศรา, 2555; สุกรนต์ โรจนไพรวงศ์, 2545; ข่าวเศรษฐกิจ, 2552; ไทยพับลิก้า 2557)

เหตุการณ์ซ้ำซากที่เกิดขึ้นในพื้นที่แหลมฉกยังคงตอกย้ำให้ชาวบ้านยืนยันหนักแน่นชัดเจนมากยิ่งขึ้นว่า ต้องหยุดการพัฒนาอุตสาหกรรมที่มากจนเกินพอดีไม่เป็นธรรม ไม่พอเพียง และไม่ยั่งยืน เพราะที่ผ่านมาชาวบ้านแหลมฉกต้องแบกรับภาระมลพิษเพื่อเศรษฐกิจของประเทศชาติมานานเต็มที (สมนึก จงมีวสิน, 14 มกราคม 2556) ภายใต้การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โลกาภิวัตน์ และประชาคมอาเซียน กับพื้นที่ท่าเรือแหลมฉกในขณะที่ชุมชนบริเวณแหลมฉกกำลังตั้งคำถามต่อการพัฒนาและผลกระทบจากการขยายตัวของท่าเรือแหลมฉกและการเปลี่ยนแปลงของชุมชนต่อการพัฒนาในยุคปัจจุบัน เป็นโจทย์ที่ท้าทายการพัฒนาประเทศเพื่อแสวงหาคำตอบว่าเราจะต้องอยู่ร่วมกันในสังคมธรรมที่ยั่งยืนได้อย่างไร ทั้งภาครัฐ ภาคทุน ภาคอุตสาหกรรม ท่าเรือแหลมฉก และชุมชนแหลมฉก

จากปรากฏการณ์ของปัญหาการพัฒนาที่ส่งผลกระทบต่อชุมชนที่มีแนวโน้มทวีความรุนแรงมากขึ้นสร้างความขัดแย้งระหว่างรัฐ นายทุน และชุมชน อย่างต่อเนื่อง กลายเป็นปรากฏการณ์เหรียญ 2 ด้านของการพัฒนาระหว่างความเจริญทางเศรษฐกิจที่คนส่วนน้อยได้ประโยชน์กับชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนตัวเล็กตัวน้อยที่ไร้อำนาจการต่อรองกับรัฐและทุนในกระบวนการพัฒนานำไปสู่ช่องว่างของการพัฒนาช่องว่างของความเหลื่อมล้ำยุติธรรม ปรากฏการณ์ข้างต้นเป็นมูลเหตุจูงใจสำคัญในการศึกษาของผู้วิจัย โดยผู้วิจัยมีคำถามวิจัยหลัก คือ ชุมชนแหลมฉกมีพลวัตการพัฒนาจากอดีตถึงปัจจุบันอย่างไรบ้าง การพัฒนานั้นได้ส่งผลกระทบต่อชุมชนแหลมฉกอย่างไรบ้าง และเราจะมีเสนอแนวทางและมาตรการเชิงนโยบายการพัฒนาในพื้นที่แหลมฉกที่เป็นธรรมกับทุกฝ่ายได้อย่างไรบ้าง

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพลวัตการพัฒนาในพื้นที่แหลมฉก
2. เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบจากการพัฒนาพื้นที่แหลมฉก
3. เพื่อเสนอแนวทางและมาตรการเชิงนโยบายการพัฒนาในพื้นที่แหลมฉก

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้ตั้งอยู่บนวิธีวิทยาแนวสหวิทยาการแบบข้ามพินสาขาวิชา (Transdisciplinary) ที่มีเป้าหมายในการเติมเต็มซึ่งกันและกัน (Disciplinary and Transdisciplinary) เพราะสภาพปัญหาหรือสถานการณ์ที่ดำรงอยู่ในสังคมปัจจุบันมีความสลับซับซ้อน มีความหลากหลายทางกระบวนทัศน์ (Paradigms) และทำการวิเคราะห์ปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นในสังคมด้วยวิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ แนวประวัติศาสตร์ (Historical Qualitative Research) โดยมีฐานคิดในการแสวงหาความรู้ความจริงของปรากฏการณ์ทางสังคมภายใต้บริบท (Context) ในทุกมิติที่ปรากฏการณ์นั้นเกิดขึ้น ซึ่งเป็นการสอบสวนมองภาพรวมทุกมิติ (Holistic Perspective) ทั้งเศรษฐกิจ สังคม การเมืองของพื้นที่ที่ศึกษา รวมถึงการเปลี่ยนแปลงในเชิงโครงสร้างที่มีอิทธิพลต่อพื้นที่ที่ศึกษา ใช้แหล่งข้อมูลที่หลากหลาย (Multiple Sources) ในแต่ละกรณีศึกษา (Creswell, 2007) การวิจัยครั้งนี้มีขั้นตอนกระบวนการศึกษาประกอบด้วย หัวข้อสำคัญ ดังนี้

1. การศึกษาเอกสาร (documentary research)

1.1 เอกสารชั้นต้น (primary data) เป็นข้อมูลที่ยังไม่ได้ผ่านการวิเคราะห์และสังเคราะห์เป็นข้อมูลดิบ ข้อมูลส่วนนี้ได้จากการเก็บรวบรวมเอกสารที่สำคัญ เช่น หนังสือประวัติศาสตร์ ภาคตะวันออกในส่วนที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่วิจัย หรือการพัฒนาท่าเรือ เอกสารนโยบายการพัฒนาแหลมฉก หนังสือคำสั่งทางราชการ หนังสือพิมพ์ อินเทอร์เน็ต เป็นต้น

1.2 เอกสารชั้นรอง (secondary data) เป็นข้อมูลที่ได้ผ่านการวิเคราะห์แล้วระดับหนึ่งและเพื่อช่วยให้วิเคราะห์สมบูรณ์ยิ่งขึ้น เอกสารชั้นรองเหล่านี้ที่สำคัญ เช่น หนังสือวิชาการ บทความวิชาการ งานวิจัย วิทยานิพนธ์ ที่เกี่ยวข้อง

2. การสัมภาษณ์ เป็นการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (semi-structure interview) โดยอาศัยแนวการสัมภาษณ์ (interview guide) เป็นเครื่องมือในการสัมภาษณ์ ดังนี้

2.1 การสัมภาษณ์รายบุคคล ใช้การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (in-dept interviews) เพื่อให้ได้ข้อมูลเป็นการสัมภาษณ์ผู้ที่สามารถให้ข้อมูลหลัก (key-informants) โดยผู้ให้สัมภาษณ์จะพิจารณาจากฐานการวิจัย ประกอบด้วย ตัวแทนจากภาครัฐ ตัวแทนกลุ่มนายทุน ตัวแทนการทำเรือ ตัวแทนชุมชน และนักวิชาการ นักกิจกรรมทางสังคม

2.2 การสัมภาษณ์กลุ่ม (group interview) เพื่อศึกษาข้อมูลพื้นฐานของพัฒนาการของท่าเรือแหลมฉกและชุมชนแหลมฉกในลักษณะการตรวจทานข้อมูลและความทรงจำร่วมของผู้ให้ข้อมูล โดยผู้สัมภาษณ์กลุ่มจะให้ความสำคัญกับผู้อาวุโส คนในพื้นที่เห็นพัฒนาการการเปลี่ยนแปลงในชุมชนมาอย่างต่อเนื่อง



3. การตรวจสอบข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยจะใช้หลักการตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า (triangulation) มีวิธีการดังนี้ 1. การตรวจสอบจากผู้ให้ข้อมูลที่มีจุดยืนต่างกัน 2. การตรวจสอบจากแหล่งข้อมูลที่ต่างกัน 3. การตรวจสอบโดยการเก็บข้อมูลเดียวกันในช่วงเวลาที่ต่างกัน สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลในงานวิจัยนี้ใช้การตีความปรากฏการณ์ทางสังคมโดยอาศัยกรอบการวิเคราะห์ของกรอบแนวคิดจากฐานคิดทางเศรษฐศาสตร์การเมือง (political economy) วิธีการศึกษาที่จะใช้ในการศึกษานี้คือ วิธีศึกษาในเชิงประวัติศาสตร์แบบวิภาษวิธี (dialectic) ดังนี้ 1. การตีความและวิพากษ์ข้อมูลเพื่อจัดกลุ่มข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูล 2. การตีความวิพากษ์ในเชิงเหตุและผลเพื่อหาเหตุผลหรือวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง และ 3. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ทางสังคม เศรษฐกิจ การเมือง สังคม และสิ่งแวดล้อมเพื่อพัฒนาข้อเสนอ

ผลการวิจัย

ในการศึกษาเรื่อง แหลมฉบัง : พลวัตของการพัฒนาผลกระทบ และข้อเสนอที่เป็นธรรม เป็นการวิจัยแบบสหวิทยาการข้ามพ้นสาขา มีวิธีการศึกษาจากเอกสาร การสัมภาษณ์ และการสังเกตการณ์ มีวัตถุประสงค์ในการศึกษา เพื่อศึกษาพลวัตการพัฒนาในพื้นที่แหลมฉบัง เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบจากการพัฒนาพื้นที่แหลมฉบัง และเพื่อเสนอแนวทางและมาตรการเชิงนโยบายการพัฒนาในพื้นที่แหลมฉบัง ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 การศึกษาพบว่าพลวัตการพัฒนาพื้นที่แหลมฉบังมีพัฒนาการมาทั้งหมด 4 ระยะด้วยกัน คือ ยุคแหลมฉบังในยุคก่อนอุตสาหกรรม (ก่อน 2490) เป็นยุคที่แหลมฉบังเป็นชุมชนที่มีพื้นฐานทางเศรษฐกิจแบบยังชีพและอาศัยพึ่งตนเองภายในชุมชนเป็นหลัก โดยในอดีตพบว่า ชุมชนมีการประกอบอาชีพทำนาและทำประมงชายฝั่งเป็นหลัก ลักษณะการปกครองในอดีตของชาวบ้านชุมชนแหลมฉบังในอดีตจะนับถือผู้อาวุโสซึ่งเป็นที่เคารพของคนในหมู่บ้าน ในการปกครองคนในหมู่บ้านนั้นคนในหมู่บ้านจะเรียกผู้ที่ปกครองว่า พ่อบ้าน ซึ่งมีหน้าที่ปกครองความสงบเรียบร้อยของคนในหมู่บ้าน (กลุ่มผู้อาวุโสชุมชนแหลมฉบัง, สัมภาษณ์ 1 มีนาคม 2561)

ยุคที่ 2 คือ ยุคของอุตสาหกรรมยุคต้น (พ.ศ. 2490-2520) เป็นยุคที่เริ่มมีการผลิตในลักษณะของอุตสาหกรรมการค้าจากสินค้าเกษตร เป็นช่วงเวลาของการเพาะปลูกทางเกษตรหลาย ๆ ชนิดที่เป็นพืชเศรษฐกิจ มีตลาดรองรับ จนทำให้มีการขยายพื้นที่เพื่อการเพาะปลูกมากขึ้น การขยายตัวทางการผลิตดังกล่าว มีปัจจัยที่แตกต่างกันออกไปในพืชเศรษฐกิจแต่ละชนิด ส่วนหนึ่งเป็นการกระตุ้นจากระบบตลาด การขยายตัวของการเกษตรเพื่ออุตสาหกรรม ซึ่งมีพืชเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่ มันสำปะหลัง ทำให้อาชีพในชุมชน

ต่าง ๆ หันมาประกอบอาชีพทำไร่มันสำปะหลัง และส่งขายให้กับโรงแป้งที่เข้ามาตั้งโรงงานเพื่อรับซื้อมันสำปะหลังจากชาวบ้านในพื้นที่บริเวณรอบ ๆ อำเภอศรีราชา นอกจากการทำอุตสาหกรรมเกษตรแล้วยังพบว่าในบริเวณแหลมฉบังในยุคนี้ได้มีการปรับเปลี่ยนการประมงแบบดั้งเดิมมาเป็นการทำประมงพาณิชย์ โดยจะพบว่าในบริเวณบ้านอ่าวอุดมได้เปลี่ยนจากการใช้เรือแจว มาเป็นกรรไกรเรือไคหมึก อุตสาหกรรมต่อเรือ นอกจากนี้ในยุคนี้ยังเป็นยุคเริ่มต้นของการเป็นเมืองอุตสาหกรรมจากการเข้ามาของกลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเลียม อันได้แก่ บริษัทไทยออยล์ โรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียมเอสโซ่ ศรีราชา บริษัทคลังปิโตรเลียมศรีราชา และการริเริ่มนโยบายการสร้างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง (กลุ่มผู้อาวุโสชุมชนทุ่งสุขลา, สัมภาษณ์ 5 มีนาคม 2561)

ยุคที่ 3 แหลมฉบังในยุคแห่งการเปลี่ยนแปลงเป็นเมืองอุตสาหกรรม (พ.ศ. 2520-2535) เป็นยุคแห่งการขยายตัวเข้ามาของอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ อันได้แก่ ท่าเรือเอกชน ท่าเรือของบริษัทสยามเคอร์ โดยเป็นบริษัทที่ส่งสินค้าทางเรือ สินค้าที่บริษัทรับขนส่งได้แก่ น้ำตาล ข้าวสาร ไม้ยูคาลิปตัส พร้อมทั้งสร้างโกดังเก็บสินค้า ท่าเรือสยามคอมมินเชียน เป็นบริษัทส่งสินค้า ประเภท ปุ๋ย กะลา ปาล์ม บริษัท เจซี มาร์ติน เป็นบริษัทรับขึ้นถ่านหิน มีการตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในท้องที่ ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา และ ตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2521 เพื่อเวนคืนที่ดินในท้องที่ เพื่อใช้เป็นสถานที่ในการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง และการเกิดของนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง โดยโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 1 ได้เริ่มงานก่อสร้างตั้งแต่ปี 2530 แล้วเสร็จและเปิดดำเนินการท่าเทียบเรือ B1 เป็นท่าแรกเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2534 (กลุ่มผู้อาวุโสชุมชนอ่าวอุดม, สัมภาษณ์ 7 มีนาคม 2561)

ยุคที่ 4 แหลมฉบังในยุคของการเป็นเมืองอุตสาหกรรม (พ.ศ. 2535 - ปัจจุบัน) เป็นยุคที่พื้นที่แหลมฉบังได้เข้าสู่การเป็นเมืองอุตสาหกรรมอย่างเต็มตัวจากการเข้ามาของท่าเรือน้ำลึกมีผลให้พื้นที่แหลมฉบังยกระดับเป็นเทศบาลนครตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง เปลี่ยนแปลงฐานะเทศบาลตำบลแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา และอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี เป็นเทศบาลนครตามประกาศกระทรวงมหาดไทย ประกาศ ณ วันที่ 24 พฤษภาคม พ.ศ. 2553 ในขณะเดียวกัน การพัฒนาอุตสาหกรรมโดยเฉพาะท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังก็ขยายตัวมากขึ้น โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังได้ถูกสร้างขึ้นและขยายตัวมาเป็น 2 ระยะด้วยกัน และจากนโยบายของระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออกก็พบว่า ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังได้ถูกบรรจุอยู่ในแผนการพัฒนาเพื่อขยายท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังระยะที่ 3 ในการสนับสนุนการขนส่งและโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าทางเรือในแผนของโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นแผนยุทธศาสตร์ภายใต้ ไทยแลนด์ 4.0

โดยโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เป็นการเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือเพื่อรองรับความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต โดยจะดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำหรับจอดเรือสำเภา และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ รวมทั้งการพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง (Single Rail Transfer Operator, SRTO) ก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหารถจากรายในท่าเรือ โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อพัฒนาการขนส่งและโลจิสติกส์ในฐานะท่าเรือสำเภาที่เป็นจุดขนส่งสินค้าที่เป็นเส้นทางขนส่งเป็นแนวตรง จากท่าเรือแหลมฉบังไปท่าเรือสำเภา ทวาย ประเทศพม่า (สัมภาษณ์ตัวแทนผู้บริหารท่าเรือแหลม, 1 มีนาคม 2561; ผู้นำชุมชนแหลมฉบัง อ่าวอุดมและทุ่งสุขลา, สัมภาษณ์ 12 มีนาคม 2561)

ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 การศึกษาพบว่า ผลกระทบจากการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบัง มีผลในด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ผลจากการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจ คือ การล่มสลายของอาชีพเกษตรกร การปิดล้อมของอุตสาหกรรม คือ การจัดระเบียบทางสังคมเมืองแบบใหม่ มีการสร้างองค์กรแบบใหม่ กติกาแบบใหม่ และการใช้ความรู้คิดใหม่ขึ้นมาแทนภูมิปัญญาพื้นบ้าน องค์กรชุมชนและจารีตประเพณีเดิม ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงความสัมพันธ์เชิงอำนาจเพื่อควบคุมทรัพยากรธรรมชาติ วิธีการผลิต การแบ่งปันผลผลิต ผลของการปิดล้อมนี้ทำให้ชุมชนไม่มีอำนาจในการต่อรองหรือควบคุมนโยบายสาธารณะของรัฐ ประชาชนในแหลมฉบังกลายเป็นประชาชนผู้ไร้อำนาจในทางเศรษฐกิจ กลายเป็นผู้บริโภคแบบสมบูรณ์ที่ต้องฝากชีวิตอนาคตไว้กับการพัฒนาแบบทุนนิยม ภายใต้เงื่อนไขกติกาชุดใหม่ ทำให้ชุมชนแหลมฉบังต้องเดินไปสู่เส้นทางการพัฒนาในภาวะจำยอม เข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของกลไกตลาด ชุมชนแหลมฉบังได้รับนโยบายจากการพัฒนาของโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard) ตั้งแต่ทศวรรษที่ 2500 เป็นต้นมา ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของการเข้ามาของโรงงานอุตสาหกรรม

ต่อมาเมื่อมีอุตสาหกรรมเข้ามาเป็นจำนวนมาก จากการสร้างโรงงานอุตสาหกรรมในนิคมแหลมฉบัง ซึ่งเป็นผลให้สภาพแวดล้อมชุมชนมีการขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรมมากขึ้น การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่ในขนาดของการใช้พื้นที่ประกอบกิจการอุตสาหกรรมมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ซึ่งในปี พ.ศ. 2540 พบว่า ในรอบรัศมีของเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง 5 กิโลเมตรนั้น เป็นพื้นที่ที่มีโรงงานอุตสาหกรรมเกิดขึ้นอย่างรอบด้าน และจำนวนพื้นที่ทางการเกษตรลดน้อยลง โดยมีกลุ่มอุตสาหกรรมที่สำคัญ กลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเลียม โครงการอุตสาหกรรมสวนสพัตตัน กลุ่มนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง เขตอุตสาหกรรม

ส่งออก เขตพาณิชย์กรรม ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือที่มีความสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในปัจจุบันในภาคตะวันออก ซึ่งห่างจากกรุงเทพประมาณ 120 กิโลเมตร โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังได้ถูกสร้างขึ้นและขยายตัวมาเป็น 2 ระยะด้วยกัน และจากนโยบายของระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออกก็พบว่า ท่าเรือสำเภาแหลมฉบังได้ถูกบรรจุอยู่ในแผนการพัฒนาเพื่อขยายท่าเรือสำเภาแหลมฉบังระยะที่ 3 ในการสนับสนุนการขนส่งและโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าทางเรือ เป็นต้น

ผลจากการพัฒนาในด้านการเมืองและสังคมในแหลมฉบังทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงทางด้านสังคมการเมืองอย่างกว้างขวาง เกิดการผูกขาดอำนาจการเมืองผ่านของระบบการเลือกตั้งท้องถิ่นที่อำนาจทางการเมืองกระจุกตัวอยู่ในมือนายทุนท้องถิ่น ซึ่งเป็นกลุ่มคนที่มีฐานะทางเศรษฐกิจมั่นคง เป็นผู้ครองอำนาจทางการเมืองฐานะของผู้นำในเทศบาลเกิดการแตกตัวของสังคมที่ทำให้เกิดกลุ่มคนที่หลากหลายทั้งกลุ่มชนชั้นนำที่ได้ผลประโยชน์จากการพัฒนาอุตสาหกรรม กลุ่มคนชั้นกลางที่ย้ายเข้ามาทำงานในโรงงานอุตสาหกรรม รวมถึงผู้ประกอบการ นักลงทุน ฯลฯ กลุ่มคนที่ประกอบอาชีพค้าขายรายย่อยในชุมชน กลุ่มคนหนุ่มสาวที่อพยพมาจากต่างจังหวัดเพื่อเข้ามาทำงานในนิคมอุตสาหกรรม และกลุ่มชาวบ้านดั้งเดิมที่ต้องเผชิญกับความล้มเหลวในชีวิตหลังจากขายที่ดินให้กับนายทุนเพื่อไปสร้างโรงงานอุตสาหกรรมกลายเป็นคนหาเช้ากินค่ำ และกลุ่มของชาวประมงที่ประสบปัญหาในเรื่องของการประกอบอาชีพ (สมนึก จงมีวิน, สัมภาษณ์ 15 มีนาคม 2561)

ผลพวงของการพัฒนาทำให้เกิดปฏิกริยาและปฏิบัติการทางสังคมของชุมชนในพื้นที่ฉับต่อการสังคมอุตสาหกรรมนั้นออกมาตามชนชั้นต่าง ๆ คือ กลุ่มนายทุนระดับสูงได้รับผลประโยชน์การขยายตัวของเข้ามาของอุตสาหกรรมอย่างเต็มที่ กลุ่มนายทุนใหม่ เป็นกลุ่มคนที่ได้รับผลประโยชน์จากการเปลี่ยนแปลงกลุ่มคนเหล่านี้มีปฏิกริยาและปฏิบัติการทางสังคมในฐานะที่ได้รับผลประโยชน์จากการเข้ามาของอุตสาหกรรมในพื้นที่ จากการกว้านซื้อที่ดินราคาถูกจากชาวบ้าน และได้ขายที่ดินให้กับนายทุนโดยตรง จึงทำให้กลุ่มชาวบ้านเหล่านี้ขายที่ดินได้ในราคาสูงกว่าชาวบ้านโดยทั่วไป กลุ่มคนเหล่านี้แสดงออกมาเป็น 2 ลักษณะคือ ขายที่ดินทำกินให้กับบริษัทและไปจับจองที่ดินในบริเวณที่ห่างไกลออกไปเพื่อประกอบอาชีพการทำไร่ทำนาสำหรับในบริเวณบ่อวิน เมื่อนิคมอุตสาหกรรมขยายตัวออกไปในบริเวณดังกล่าว กลุ่มคนเหล่านี้ได้ขายที่ดินให้กับโรงงาน ราคาที่ดินที่สูงขึ้นหลายเท่าตัว และกลายเป็นายทุนใหม่ที่ประสบความสำเร็จจากการขายที่ดิน กลุ่มของชาวบ้านที่ประสบความสำเร็จจากการขายที่ดิน และนำที่ดินที่เหลืออยู่มาทำธุรกิจให้เช่า กลุ่มคนชั้นกลาง เป็นกลุ่มคนที่ปรับตัวให้เข้ากับชุมชนเมืองโดยการผันตัวเองให้เข้ากับวิถีชีวิตของสังคมอุตสาหกรรม เช่น การทำค้าขายรายย่อยให้กับคนในชุมชน และ



พนักงานบริษัท กลุ่มคนที่เผชิญกับความล้มเหลวในสังคมเมืองอุตสาหกรรม หลังจากการเปลี่ยนแปลงจากสังคมเกษตรและถูกปิดล้อมด้วยอุตสาหกรรม การศึกษาพบว่า ชาวบ้านกลุ่มที่โดนเวนคืนที่ดินและต้องอพยพย้ายออกนั้น ต้องปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตของตนเองให้สามารถอยู่ในเมืองอุตสาหกรรมซึ่งมีความแตกต่างจากวิถีชีวิตของตนเองโดยสิ้นเชิง กลุ่มคนเหล่านี้ได้อาศัยกลไกต่าง ๆ ในการปรับตัว บางกลุ่มหันหน้าพึ่งพารัฐ และผันตัวเข้าไปทำงานร่วมกับภาคอุตสาหกรรม บางกลุ่มสร้างฐานทรัพยากรเพื่อต่อรองกับองค์กรรัฐ โดยพยายามที่จะฟื้นฟูทรัพยากรทางธรรมชาติในชุมชนเพื่อใช้เป็นเครื่องต่อรองกับการทำเหมืองและภาคอุตสาหกรรมหรือกลุ่มชาวประมงพื้นบ้านอ่าวอุดมที่ได้พยายามฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล โดยการก่อตั้งกลุ่มประมงขึ้นมาเพื่อใช้กลุ่มดังกล่าวเป็นเครื่องมือในการตั้งให้ภาคส่วนต่าง ๆ ทั้ง เทศบาล ชุมชน และผู้นำชุมชน เข้ามาช่วยกันในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล โดยขับเคลื่อนบนฐานของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีคณะกรรมการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม กองทุน การสร้างกติกาสหประชาชาติในรูปแบบของธรรมนูญชุมชน (กลุ่มผู้นำชุมชนอ่าวอุดม, สัมภาษณ์ 25 มีนาคม 2561)

ผลกระทบจากการพัฒนาในด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่แหลมฉบัง พบว่า เกิดปัญหามลพิษทั้งทางอากาศและทางทะเล ในส่วนของมลพิษทางทะเลนั้นเกิดจากการที่มนุษย์นำเอาสิ่งต่าง ๆ ลงสู่สิ่งแวดล้อมในทะเล เช่น น้ำเสีย ขยะ จากคราบน้ำมันและน้ำมันรั่วไหลนี้ การพบสารเคมีปนเปื้อนในเกลือกทะเลสีขาว การเกิดสารเคมีรั่วไหลในพื้นที่แหลมฉบัง จากการศึกษาพบว่า แหลมฉบังเป็นพื้นที่เกิดเหตุการณ์สารเคมีรั่วไหลเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติ เนื่องจากการขยายตัวของสังคมอุตสาหกรรมจากการเปิดพื้นที่เพื่อทำเหมืองและนิคมอุตสาหกรรมซึ่งเป็นโครงการใหญ่ที่นำมาซึ่งการทำลายทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมเป็นจำนวนมาก ความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติที่เกิดจากการขุดบ่อ การบุกรุกพื้นที่ป่าเพื่อสร้างที่อยู่อาศัย การขยายตัวของอุตสาหกรรมยังส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศที่ล่มสลายลงเนื่องจากการถมทะเล (กลุ่มผู้นำชุมชนแหลมฉบัง, สัมภาษณ์ 21 มีนาคม 2561)

ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 3 ผู้วิจัยขอเสนอที่สำคัญต่อรัฐบาลถึงแนวทางและมาตรการเชิงนโยบายเพื่อการพัฒนาในพื้นที่แหลมฉบัง ภายใต้โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก (EEC) แผนยุทธศาสตร์ภายใต้ ไทยแลนด์ 4.0 และโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ดังนี้ รัฐบาลควรพัฒนาทรัพยากรบุคคลในแหลมฉบัง ทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชนในแหลมฉบังให้มีข้อมูลความรู้ที่เท่าทันการเปลี่ยนแปลงต่อสถานการณ์ในแหลมฉบัง สามารถใช้ความรู้ในการแก้ปัญหาชุมชนและสามารถที่จะใช้ความรู้ทำงานนั้นควบคู่กันไปด้วย รัฐบาลต้องให้

ความสำคัญของการกระจายรายได้ของประชาชนในชุมชนควบคู่กับความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ รัฐบาลต้องปรับแนวทางการชดเชยจากผู้ได้รับผลกระทบจากอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบัง รัฐบาลต้องให้ความสำคัญกับการจัดการผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการขยายตัวของอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบัง รัฐบาลต้องปรับกระบวนการพัฒนาระบบใหม่บนฐานของการพัฒนาที่ยั่งยืนและใส่ใจปัญหาสิ่งแวดล้อม

รัฐบาลต้องกระจายอำนาจในการกำหนดนโยบายสาธารณะให้กับประชาชนในท้องถิ่นได้มีบทบาทในการกำหนดแนวทางการพัฒนาท้องถิ่นตามความต้องการของชุมชน เพราะที่ผ่านมารัฐบาลผูกขาดอำนาจการตัดสินใจเชิงนโยบาย การพัฒนาและให้ความสำคัญกับการพัฒนาตามกลไกทุนนิยมที่เน้นการแสวงหาผลลัพธ์ทางเศรษฐกิจเป็นหัวใจหลักของการพัฒนา ละเลยชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนที่อยู่บริเวณรอบโรงงาน เป็นผลให้ประชาชนในบริเวณรอบ ๆ โรงงาน ต้องประสบปัญหาในเรื่องของการได้รับมลพิษ ปัญหาเรื่องสุขภาพ และท้ายที่สุดนำไปสู่ความขัดแย้งระหว่างประชาชนกับโรงงานและประชาชนกับรัฐในท้ายที่สุด ในปัจจุบันยังไม่มีสามารถหาแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ ดังนั้น รัฐบาลควรมีการกระจายอำนาจให้กับประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นกับการพัฒนา เป็นต้น โดยการจัดตั้งคณะกรรมการร่วมในการพัฒนาเพื่อดำเนินกิจกรรมร่วมกันของภาคส่วนต่าง ๆ ในแหลมฉบังในรูปแบบของประชาธิปไตย แบบปรึกษาหารือ (deliberative democracy)

ในส่วนของการกระจายรายได้ลงสู่ประชาชนฐานรากและการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจให้กับประชาชนในท้องถิ่น ผู้วิจัยเห็นว่าต้องการปรับปรุงท่าเรือให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยว เหมือนกับต่างประเทศ เช่น ท่าเรือคลาร์ควีย์ ประเทศสิงคโปร์ (Clarke Quay) ท่าเรือฟิชเชอร์แมน วอร์ฟ เมืองซานฟรานซิสโก ประเทศสหรัฐอเมริกา ท่าเรือฮัมบูร์ก ประเทศเยอรมัน ท่าเรือวัลเดซ รัฐอลาสกา สหรัฐอเมริกา ท่าเรือวัลเดซ และ ท่าเรือเอเซียทิกเตอร์เรียร์ฟรอนท์ ย่านเจริญกรุง กรุงเทพมหานคร การส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชน โดยอาศัยต้นทุนทางวัฒนธรรม ทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่ในชุมชน โดยในตำบลแหลมฉบังนั้นมีแหล่งท่องเที่ยวที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้เป็นอย่างดี ได้แก่ ป่าชายเลนบ้านแหลมฉบัง การสร้างทรัพยากรธรรมชาติ เพื่อสร้างอำนาจในการต่อรอง จากการฟื้นฟูป่าชายเลนผืนสุดท้ายในบริเวณบ้านแหลมฉบังในปี พ.ศ. 2546 ซึ่งสามารถนำพื้นที่ดังกล่าวมาพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวเพื่อสร้างได้กับคนในชุมชน สร้างการบูรณาการระหว่างหน่วยงานราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เป็นธรรมกับชุมชนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

สรุปและอภิปรายผล

พลวัตการพัฒนาแหลมฉบังในด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมท่าเรือนำลิ้งของไทยที่ผ่านมายังขาดมิติของการจัดการสิ่งแวดล้อมที่ดี ความเป็นธรรมของการพัฒนา การพัฒนาที่ยั่งยืน ดังจะเห็นได้จากผลการศึกษาในครั้งนี้ความสอดคล้องกับ สุภัทรา ต้นเงิน (2554) พบว่า ในชุมชนประกอบไปด้วยกลุ่มผู้อยู่อาศัยที่อาจแบ่งออกได้อย่างน้อยสองกลุ่ม คือ กลุ่มผู้อยู่อาศัยดั้งเดิม และกลุ่มที่มีการย้ายถิ่นมาอยู่อาศัยไม่เกิน 10 ปี พบว่า ระยะเวลาที่อยู่อาศัยในชุมชนมีความสัมพันธ์กับรายได้ คือ มีแนวโน้มที่จะมีรายได้มากขึ้นเนื่องจากมีโอกาสเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพ โดยกลุ่มอาชีพที่ได้ประโยชน์ คือ ผู้ประกอบอาชีพค้าขายและผู้ประกอบอาชีพภาคบริการเกิดการตอบสนองทางสังคมกับภายนอกและการปรับตัวด้านอาชีพ รวมทั้งงานสนับสนุนที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ อย่างไรก็ตามท่าเรือแหลมฉบังไม่ได้ทำให้เกิดการจ้างงานโดยตรงกับส่วนปฏิบัติการท่าเรือนำลิ้ง สำหรับผลกระทบด้านลบที่เกิดขึ้นจากการตั้งท่าเรือแหลมฉบัง คือ ปัญหาเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมที่มีต่อชุมชน การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตและอาชีพของชาวบ้าน โดยเฉพาะชาวบ้านในชุมชนที่อยู่มาเป็นระยะเวลานาน และการศึกษาของผู้วิจัยยังสอดคล้องกับการศึกษาของ มุลนิธิฐธนะนิเวศ (2557) ที่ชี้ให้เห็นถึงผลกระทบจากการพัฒนาท่าเรือนำลิ้งแหลมฉบังต่อคุณภาพชาวบ้านชุมชนแหลมฉบังและพื้นที่ใกล้เคียง เช่น น้ำทะเลเต็มไปด้วยคราบน้ำมัน ขยะฝังถูกกัดเซาะ กลิ่นเหม็น แหล่งน้ำปนเปื้อนมลพิษ อุบัติภัยจากสารเคมีรั่วไหลจนมีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต น้ำฝนกินไม่ได้ ฯลฯ หรือการศึกษาของ กฤษณา วิสมิตะนันท์, ระหัดร โรจนประดิษฐ์ และกมลชนก สุทธิวาทนฤพ (2560) ที่ศึกษาพบว่า การศึกษาการพัฒนาของท่าเรือและพื้นที่โดยรอบต้องให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อชี้ให้เห็นกระบวนการและปัจจัยที่ผลักดันให้เกิดการพัฒนาในท่าเรือและการพัฒนาของพื้นที่ที่ยั่งยืนเป็นธรรมต่อชุมชนและระบบนิเวศน์ แต่การศึกษาของผู้วิจัยพบว่า การพัฒนาในพื้นที่แหลมฉบังได้ละเลยผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย การพัฒนาไม่เป็นธรรมต่อชุมชนและระบบนิเวศน์ที่ยั่งยืน ไม่สอดคล้องกับแนวคิดการพัฒนาที่ยั่งยืน (World Commission on Environment and Development WCED., 1990) การพัฒนาพื้นที่แหลมฉบังตั้งอยู่บนอุดมการณ์เสรีทุนนิยมที่เอากำไรเป็นตัวตั้ง ละเลยวิถีชีวิตชุมชนระบบนิเวศน์ที่สมดุล เป็นการพัฒนาที่ไม่เป็นธรรมกับประชาชนในพื้นที่

ข้อเสนอแนะ

1. การกำหนดนโยบายของรัฐบาลในโครงการภายใต้เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ต้องตั้งอยู่บนฐานของความเป็นธรรมของทุกฝ่ายให้ความสำคัญกับแนวคิดการพัฒนาที่ยั่งยืน และความมั่นคงของมนุษย์ทั้งในด้านเศรษฐกิจสังคมและสิ่งแวดล้อม

2. การผลักดันโครงการขนาดใหญ่ที่มีแนวโน้มมีผลกระทบต่อชุมชน รัฐบาลต้องมีการทำความเข้าใจในทุกภาคส่วนที่เป็นผู้มีส่วนได้เสีย (stakeholders) โดยเฉพาะประชาชนในท้องถิ่น ในฐานะผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลักก่อนก่อนดำเนินโครงการขนาดใหญ่ที่มีผลกระทบต่อชุมชน

3. การพัฒนาพื้นที่แหลมฉบังที่ผ่านมาชาวบ้านในชุมชนนั้นประสบความล้มเหลวต่อการปรับตัวเข้ากับเมืองอุตสาหกรรมท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากตนเองไม่มีความรู้ที่จะสามารถดำรงชีพในสังคมอุตสาหกรรมได้ ดังนั้นรัฐบาลควรมีการส่งเสริมการสร้างความรู้ให้กับประชาชนเพื่อให้เขาสามารถประกอบอาชีพได้ในเมืองอุตสาหกรรมได้

4. รัฐบาลควรพัฒนาบริเวณพื้นที่ท่าเรือนำลิ้งให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว ที่ให้ประชาชนสามารถจะเข้าไปใช้พื้นที่ในการสร้างอาชีพ สร้างรายได้ทางเศรษฐกิจได้

5. การพัฒนาพื้นที่แหลมฉบังต้องให้ความสำคัญกับแนวคิดการพัฒนาที่ยั่งยืนเพื่อความมั่นคงของชุมชนในระยะยาว

เอกสารอ้างอิง

- กรุงเทพธุรกิจ. (2557). “332 กม. เชื่อมรถไฟแหลมฉบัง-ทวาย” พาไทยศูนย์กลางเศรษฐกิจ. (ออนไลน์) แหล่งที่มา : <https://www.bangkokbiznews.com/news/detail/646153> (1 ตุลาคม 2560).
- กรุงเทพธุรกิจ. (2562). “ศักยภาพท่าเรือแหลมฉบัง”. (ออนไลน์). แหล่งที่มา : <https://www.bangkokbiznews.com/news/detail/841049> (2 ธันวาคม 2560).
- กฤษณา วิสมิตะนันท์, ระหัดร โรจนประดิษฐ์ และ กมลชนก สุทธิวาทนฤพ. (2560). “การศึกษาเปรียบเทียบการพัฒนาพื้นที่ริมท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือโยโกฮาม่า” *จุฬาลงกรณ์ธุรกิจปริทัศน์*, 39: 152 (เมษายน-มิถุนายน)
- กลุ่มผู้นำชุมชนแหลมฉบัง. (21 มีนาคม 2561). สัมภาษณ์.
- กลุ่มผู้นำชุมชนอ่าวอุดม. (25 มีนาคม 2561). สัมภาษณ์
- กลุ่มผู้อาวุโสชุมชนทุ่งสุขลา. (5 มีนาคม 2561). สัมภาษณ์.
- กลุ่มผู้อาวุโสชุมชนแหลมฉบัง. (1 มีนาคม 2561). สัมภาษณ์.
- กลุ่มผู้อาวุโสชุมชนอ่าวอุดม. (7 มีนาคม 2561). สัมภาษณ์.
- การทำเรือแห่งประเทศไทย. (2560). *รายงานประจำปี 2560*. กรุงเทพมหานคร: การท่าเรือแห่งประเทศไทย.
- การทำเรือแห่งประเทศไทย. (2563). “การทำเรือแห่งประเทศไทย”. (ออนไลน์). แหล่งที่มา : <https://www.mot.go.th/about.html?id=14>. (3 กุมภาพันธ์ 2563)
- ข่าวเศรษฐกิจ. (2552). “รายงานสถานการณ์สารเคมีรั่วไหล”, RYT9. (ออนไลน์). แหล่งที่มา : <http://www.ryt9.com/s/cabt/760740>. (2 ธันวาคม 2552).



- ตัวแทนผู้บริหารท่าเรือแหลมฉบัง (ไม่ประสงค์ออกนาม). (1 มีนาคม 2563). สัมภาษณ์.
- ไทยพับลิก้า. (2557). “นักวิชาการด้านสิ่งแวดล้อมชี้ความบกพร่องท่าเรือแหลมฉบังกรณีสารเคมีรั่ว-เสนอทบทวนแผนฉุกเฉินและตอบโต้”, ไทยพับลิก้า. (ออนไลน์). แหล่งที่มา : <http://thaipublica.org/2014/07/butyl-acrylate-laemchabangport/>. (2 ธันวาคม 2552).
- ผู้จัดการออนไลน์. (2555). “เร่งหาทางออกโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3”, ผู้จัดการออนไลน์. (ออนไลน์). แหล่งที่มา : <https://mgronline.com/local/detail/9550000079758>. (5 ธันวาคม 2560).
- ผู้นำชุมชนทุ่งสุขลา (ไม่ประสงค์ออกนาม). (12 มีนาคม 2561). สัมภาษณ์.
- ผู้นำชุมชนแหลมฉบัง (ไม่ประสงค์ออกนาม). (12 มีนาคม 2561). สัมภาษณ์.
- ผู้นำชุมชนอ่าวอุดม (ไม่ประสงค์ออกนาม). (12 มีนาคม 2561). สัมภาษณ์.
- ผู้อาวุโส (ไม่ประสงค์ออกนาม). (12 มีนาคม 2561). สัมภาษณ์.
- เพ็ญโฉม แซ่ตั้ง และวลัยพร मुखสุวรรณ. (2546). รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานการประเมินผลกระทบทางสุขภาพจากการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดและพื้นที่ใกล้เคียง. สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข (สวรส.).
- มูลนิธิบูรณะนิเวศ. (2557). “แหลมฉบังเปื้อนมลพิษ”. (ออนไลน์). แหล่งที่มา : <http://www.earththailand.org/th/pollution/55>. (6 ธันวาคม 2560).
- ระห์ตโร โรจนประดิษฐ์. (2549). นาวาสถาปัตยกรรมผังเมือง. กรุงเทพมหานคร: คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สมนึก จงมีวสิน. (2556). เอกสารประกอบการบรรยายจาก “เครือข่ายคัดค้านท่าเรือฯ” ถู “วาระเปลี่ยนตะวันออก” เปลี่ยน ME เป็น WE กลไกการขับเคลื่อนเครือข่ายยกระดับจาก “ประเด็น” สู่ภูมิภาค. เครือข่ายประชาชนคัดค้านการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่สามเครือข่ายเพื่อนตะวันออกวาระเปลี่ยนตะวันออก.
- สมนึก จงมีวสิน. นักวิชาการเอ็นจีโอ. (15 มีนาคม 2561). สัมภาษณ์.
- สำนักข่าวอินโฟเควสท์. (2563). “บอร์ด EEC สั่งศึกษา 3 โครงการเชื่อมแหลมฉบังกับนานาชาติเพิ่มปริมาณตู้สินค้า”, อินโฟเควสท์. (ออนไลน์). แหล่งที่มา : <https://www.infoquest.co.th/news/2020-32a09a2bc130c3d594e5ae661806917f>. (7 ธันวาคม 2560).
- สำนักข่าวอิสรา. (2555). “คำถามจาก “ชุมชนป้องกันอ่าวบางละมุง-นาเกลือ”...คุณภาพการพัฒนาอยู่ตรงไหน?”, ศูนย์ข่าวเพื่อชุมชน. (ออนไลน์). แหล่งที่มา : <http://www.isranews.org/community/comm-scoop-documentary/7000-3.html>. (9 ธันวาคม 2560).
- สำนักข่าวอิสรา. (2557). “เกิดเหตุสารเคมีรั่วไหลที่ท่าเรือแหลมฉบัง เร่งอพยพประชาชน”. (ออนไลน์). แหล่งที่มา : <https://www.isranews.org/isranews/31331-เกิดเหตุสารเคมีรั่วไหลที่ท่าเรือแหลมฉบัง-เร่งอพยพประชาชน.html>. (12 ธันวาคม 2560).
- สุกรนัต โรจนไพรวงศ์. (2545). อุบัติภัยทางทะเล, ทะเลและทรัพยากรชายฝั่ง, สถานการณ์สิ่งแวดล้อมไทย. กรุงเทพมหานคร: มูลนิธิโลกสีเขียว.
- สุกรนัต โรจนไพรวงศ์. (2546). สถานการณ์สิ่งแวดล้อมไทย. กรุงเทพมหานคร: มูลนิธิโลกสีเขียว.
- สุภัทรา ตันเงิน. (2554). ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังต่อชุมชนบ้านแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี, วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- Bird, J. (1980). Seaports as a subset of gateways for regions: a research survey. Progress in Human geography, 4(3).
- Creswell, J. W. (2007). Qualitative Inquiry & Research Design. London: Sage.
- Dooms, M., van der Lugt, L., & de Langen, P. W. (2013). International Strategies of Port Authorities: The Case of the Port of Rotterdam Authority. Research in Transportation Business & Management, 8.