

ตัวแบบการพัฒนานโยบายการจัดการท่าเรือน้ำลึก เพื่อการสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง กรณีศึกษาท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี¹

บุชิตา สังข์แก้ว², ชญาน์ทัต ศุภลาศัย³, และศรัณยู หมั่นทรัพย์⁴

วันที่รับบทความ: 12 มิถุนายน 2563

วันที่แก้ไขครั้งสุดท้าย: 18 ธันวาคม 2563

วันที่ตอบรับตีพิมพ์: 18 มกราคม 2564

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสถานภาพ แนวทาง และนำเสนอตัวแบบการพัฒนานโยบายการจัดการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง เพื่อการสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง โดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ ซึ่งมีแบบสัมภาษณ์เจาะลึกรายบุคคลเป็นเครื่องมือเก็บข้อมูล จากกลุ่มเป้าหมายที่มาจากผู้มีบทบาทเกี่ยวข้องกับท่าเรือแหลมฉบังโดยตรง และโดยอ้อม จำนวน 21 ราย และใช้เทคนิคการวิเคราะห์เนื้อหาเป็นเครื่องมือวิเคราะห์ข้อมูลผลการศึกษาพบว่า 1) ปัจจุบันท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังยังไม่มีนโยบายเฉพาะด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง แต่มีการดำเนินการในลักษณะกิจกรรมภายใต้นโยบายภาพรวมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยประสบปัญหาด้านการขาดเอกภาพการบูรณาการ หน่วยงานรับผิดชอบเฉพาะด้าน และขาดการมีส่วนร่วมของชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเท่าที่ควร 2) แนวทางการพัฒนานโยบายในอนาคต ควรมีนโยบายเฉพาะด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง โดยเชื่อมโยงกับกติกาสากล นโยบายของภาครัฐ และบริบทพื้นที่ รวมทั้งพัฒนากระบวนการนโยบายโดยส่งเสริมสิทธิชุมชนประมงพื้นบ้านและการกระจายอำนาจแก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้มากขึ้น และ 3) ตัวแบบการพัฒนานโยบาย ประกอบด้วย (1) การทบทวนกติกาสากล นโยบายภายในประเทศ และ

¹ บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัย เรื่อง ตัวแบบการพัฒนานโยบายการจัดการท่าเรือน้ำลึกเพื่อการสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง กรณีศึกษา ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ที่ได้รับการสนับสนุนจาก สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ

² อาจารย์ ดร. โรงเรียนกฎหมายและการเมือง มหาวิทยาลัยสวนดุสิต เขตดุสิต กรุงเทพฯ 10300
อีเมล: sbuchita@yahoo.com

³ อาจารย์ ดร. คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง เขตบางกะปิ กรุงเทพฯ 10240
อีเมล: chyatats@hotmail.com

⁴ นักวิชาการประจำสถาบันพระปกเกล้า เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ 10210 อีเมล: saranyu.m@gmail.com

บริบทพื้นที่ (2) การพัฒนากระบวนการนโยบาย (3) การพัฒนาเนื้อหา นโยบาย และ (4) การพัฒนากลไกการบริหารนโยบาย

คำสำคัญ การพัฒนานโยบาย, การจัดการท่าเรือ, การพัฒนาความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม, ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง

Model of Port Management Development to Sustainability Building for Marine and Coastal Environment: A Case Study of Laemchabang Deep Sea Port, Chonburi Province Buchita Sungkaew⁵, Chayatatt Supachalasai⁶, and Saranyu Mansap⁷

Received: June 12, 2020

Revised: December 18, 2020

Accepted: January 18, 2021

Abstract

This research aims to study the current stage, direction, and the model for policy development of Laemchabang deep seaport management in order to create sustainability for marine and coastal environment. For data collection, this research employs the qualitative research methodology by conducting in-depth interviews with the target group of 21 persons who are directly involved with Laemchabang deep seaport. The outcome of the study discovers that Laemchabang deep seaport, in the present, lacks specific policy to solve marine and coastal environment. The seaport under the overall policy of the Port Authority of Thailand is operated with many activities. Yet, the seaport has encountered several problems in many fronts such as a lack of unity, integrity, coherency, and adequate communal participation. In the future, this research is anticipated that a direction for policy development should focus on a specific policy for marine and coastal environment. Such direction will be connected with the international regulation, the government policy, and the context area. It will include an improvement of a policy process by upholding the rights of the artisanal fisheries and also to increasing a decentralization of local government

⁵ Lecturer, Ph.D., School of Law and Politics, Suan Dusit University, Bangkok 10300. E-mail: sbuchita@yahoo.com

⁶ Lecturer, Ph.D., Faculty of Political Science, Ramkhamhaeng University, Bangkok 10240. E-mail: chyatats@hotmail.com

⁷ Scholar, King Prajadhipok's Institute, Laksi District, Bangkok 10210. E-mail: saranyu.m@gmail.com

organizations. As for the policy model, this paper recommends the revision of the following aspects: (1) of international regulation, domestic policy, and the area context; (2) a development of policy process; (3) a development of policy content; and (4) a development of mechanism for policy administration.

Keywords Policy Development, Port Management, Environmental Sustainability Development, Laemchabang Deep Sea Port

1. บทนำ

ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังเกิดขึ้นภายใต้นโยบายพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลให้เป็นท่าเรือหลักของประเทศแทนท่าเรือกรุงเทพและเป็นที่ท่าเรือหลักหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังดำเนินการแล้วเสร็จในขั้นที่ 1-2 พื้นที่รอบท่าเรือยังได้รับการพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจแหลมฉบังมีการพัฒนาที่พักอาศัย สาธารณูปโภค การคมนาคมขนส่ง นิคมอุตสาหกรรม ตลอดจนศูนย์ราชการ เพื่อการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเล อุตสาหกรรมและเศรษฐกิจที่สำคัญของอาเซียน (ท่าเรือแหลมฉบัง, 2559; สำนักงานจังหวัดชลบุรี, 2559) ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังมีพื้นที่ครอบคลุม 5 ตำบล 2 อำเภอ ในจังหวัดชลบุรี คือ ตำบลทุ่งสุขลา ตำบลบึง ตำบลสุรศักดิ์ ตำบลหนองขาม อำเภอสัตหีบ และตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง พื้นที่ทั้งหมดตั้งอยู่ในเขตเทศบาลนครแหลมฉบัง (ท่าเรือแหลมฉบัง, 2559; เทศบาลนครแหลมฉบัง, 2559)

การบริหารจัดการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังอยู่ภายใต้การบริหารจัดการโดยรวมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย และมีบริษัทเอกชนรับผิดชอบปฏิบัติการท่าเทียบเรือและโครงการที่เกี่ยวข้อง การดำเนินงานตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2534 เป็นต้นมา ส่งผลให้ท่าเรือแหลมฉบังได้รับการยอมรับว่าเป็นท่าเทียบเรือที่มีอัตราการเติบโตของการให้บริการขนถ่ายสินค้าสูงสุดแห่งหนึ่งของโลก และได้รับการจัดอันดับท่าเทียบเรือที่เป็น World Top Container Port โดยนิตยสารชั้นนำของโลก เช่น Loyld List เป็นต้น ทิศทางการพัฒนาในอนาคตท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังถูกกำหนดตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์การขนส่งทางทะเลเป็น “ท่าเรือชั้นนำระดับโลก” (World Class Port) การเดินทางไปสู่ยุทธศาสตร์ดังกล่าว การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้จัดทำโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 เพื่อขยายพื้นที่ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ขั้นที่ 1-2 โดยมีเป้าหมายหลักเพื่อพัฒนาศักยภาพการแข่งขันการขนส่งสินค้าทางทะเล เป็นประเทศการค้าสู่กลุ่มประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Gateway Port of the Sub Region) เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงทางการค้า การคมนาคมขนส่ง และการขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุนของประเทศ (ท่าเรือแหลมฉบัง, 2559; บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด, 2560) นอกจากนี้ ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังยังได้รับการกำหนดเป็นพื้นที่ในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) เพื่อเป็นกลไกขนส่งทางน้ำทำหน้าที่สนับสนุนการพัฒนาภาคตะวันออกให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน (สำนักข่าวอิศรา, 2559)

ทิศทางการจัดการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังดังกล่าวจำเป็นต้องดำเนินการตามมาตรฐานสากลการจัดการท่าเรือสมัยใหม่ในศตวรรษที่ 21 โดยเฉพาะข้อกำหนดจากองค์การ

ระหว่างประเทศด้านท่าเรือที่สำคัญ คือ International Association of Ports and Harbours (IAPH) และ International Association Cities and Ports (IACP) และอนุสัญญาสากลที่สำคัญ คือ International Convention of Safety for Life a Sea-SOLAS, Convention on the Law of the Sea และ International Convention for the Prevention of Pollution-MARPOL ซึ่งล้วนกำหนดให้ท่าเรือทั่วโลกมีการจัดการเพื่อมุ่งสู่การพัฒนาที่ยั่งยืนในทุกมิติ และการพัฒนาความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งก็เป็นมิติหรือองค์ประกอบหนึ่งที่สำคัญของการจัดการท่าเรือสมัยใหม่ (World Bank, 2007; Organisation for Economic Co-operation and Development [OECD], 2013) การจัดการท่าเรือเพื่อการพัฒนาความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อมเป็นการปกป้องความปลอดภัย คุ่มครอง ดูแลรักษารับผิดชอบต่อสิ่งมีชีวิตทางทะเล ชายฝั่ง และคุณภาพชีวิตของชุมชน ตลอดถึงสิ่งแวดล้อมทางกายภาพทางทะเลและชายฝั่ง ภายใต้หลักการที่ว่า “การดำเนินกิจกรรมของท่าเรือต้องไม่ก่อผลกระทบทางลบแก่สิ่งแวดล้อม หรือก่อผลกระทบให้เกิดน้อยที่สุด” (ท่าเรือแหลมฉบัง, 2559; ชนละกิจ ชันธุ์พัฒน์, 2552; Ghiar, Demoulin & Marini, 2015)

อย่างไรก็ตาม การจัดการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังมีภาพสะท้อนปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากกิจกรรมของท่าเรือยังเกิดขึ้นและดำเนินอยู่ รวมถึงปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคตหากโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 แล้วเสร็จ ในปี พ.ศ. 2563 สำหรับปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ยังเกิดขึ้นและดำเนินอยู่ ปัญหาหลักสำคัญคือ “ปัญหาจากการสร้างเขื่อนกันคลื่นขนาดยักษ์ยื่นออกไปกลางทะเล” ทำให้การไหลเวียนของน้ำทะเลเปลี่ยนทิศทางส่งผลให้เกิดการกัดเซาะชายฝั่ง ทั้งนี้ การสร้างเขื่อนกันคลื่นมีวัตถุประสงค์เพื่อลดความแรงของคลื่นและไม่ทำให้เรือโคลงหรือมีผลต่อตู้คอนเทนเนอร์ที่ขนส่งสินค้า แต่เขื่อนทำให้คลื่นไม่สามารถพัดออกไปได้ไกลจากชายฝั่ง จึงส่งผลให้คลื่นกัดเซาะชายฝั่งเป็นบริเวณกว้างและทำให้ชายฝั่งหายไป รวมทั้งชายฝั่งที่เป็นพื้นที่ประมงพื้นบ้าน และการกัดเซาะบ้านเรือนของชาวบ้านจนพังทลายหายไปก้นทะเล นอกจากนี้ ยังมี “ปัญหาการสะสมของตะกอนเลนปนเปื้อนโลหะหนัก” เนื่องจากการสร้างเขื่อนกันคลื่นทำให้น้ำทะเลไม่สามารถพัดพาตะกอนออกไปได้ ประกอบกับการรั่วไหลของน้ำมัน สารเคมี และโลหะหนักจากเรือและเขตอุตสาหกรรมของท่าเรือ ทำให้เกิดการสะสมของเลนปนเปื้อนและก๊าซพิษ สร้างผลกระทบต่อคุณภาพน้ำทะเล ทำให้สัตว์น้ำหลายชนิดหายไป ความอุดมสมบูรณ์ของทะเลลดลง ชาวประมงชายฝั่งจำนวนมากต้องขายเรือและเปลี่ยนอาชีพ (สำนักข่าวสิ่งแวดล้อม, 2556; ประชาชาติธุรกิจ, 2556)

ปัญหาสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากกิจกรรมของท่าเรือดังกล่าว สร้างผลกระทบรุนแรงต่อพื้นที่บริเวณอ่าวบางละมุง อ่าวนาเกลือ อ่าวอุดม แหลมฉบัง และมีแนวโน้มขยายไปจนถึงอ่าวพัทยาให้ได้รับผลกระทบระดับรุนแรงด้วยเช่นกัน นอกจากนี้ ยังมีปัญหาสิ่งแวดล้อมอื่นๆ

ที่ยังรอนโยบายการจัดการที่มีประสิทธิภาพและสร้างความยั่งยืนต่อสิ่งแวดล้อมในระยะยาว ทั้งปัญหาการรั่วไหลของน้ำมัน ถลันน้ำมันและสารเคมี ผุน ขยะ คุณภาพน้ำทะเล ระบบนิเวศทะเลและชายฝั่ง เป็นต้น ส่วนปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคตจากโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 โครงการนี้จะมีการขุดลอกร่องน้ำลึก 19 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง ถมทะเล 11,445 ไร่ ก่อสร้างเขื่อนกันคลื่นและเขื่อนกันทรายหลายจุด และปิดทางสัญจรเข้า-ออกของชาวประมงที่ต้องใช้เรือออกไปหาปลา เป็นต้น กิจกรรมเหล่านี้คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมรุนแรงและขยายวงกว้างมากขึ้น ทั้งในด้านการพังทลายของชายหาด ระบบนิเวศทะเลและชายฝั่งเสียหาย มลพิษทางอากาศ น้ำ และเสียง ตะกอนเลน/ตะกอนขุ่นสะสมบริเวณหน้าหาด ปนเปื้อนสารเคมี ปะการังและสัตว์น้ำไม่สามารถมีชีวิตและอาศัยอยู่ได้ และชาวประมงชายฝั่งสูญเสียอาชีพ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคตนี้ นำไปสู่การรวมตัวของเครือข่ายประชาชนภาคตะวันออกเคลื่อนไหวคัดค้านโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 และขอให้การทำเรือแห่งประเทศไทยแก้ไข ฟื้นฟูเยียวยาปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นแล้วจากท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1-2 (ประชาชาติธุรกิจ, 2556; พชนิจ เนาวพันธ์, 2557)

จากปรากฏการณ์ปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งดังกล่าวข้างต้น หากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังมีการดำเนินนโยบายที่ดีมีประสิทธิภาพสามารถป้องกันปัญหาที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต และแก้ไขปัญหามีอยู่ในปัจจุบันได้ มิเพียงเป็นการสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง และคุณภาพชีวิตของชุมชน แต่ยังสามารถพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชน/ชาวประมงชายฝั่ง และยกระดับมาตรฐานการจัดการท่าเรือให้เป็นไปตามกรอบกติกาสากล โดยเฉพาะเงื่อนไขจากนโยบาย กฎหมาย อนุสัญญาระหว่างประเทศ องค์การระหว่างประเทศ สมาคมด้านท่าเรือและการขนส่งทางทะเล สามารถสร้างความมั่นใจแก่ชุมชนและเครือข่ายสิ่งแวดล้อมต่อการดำเนินโครงการและกิจกรรมของท่าเรือ และสามารถเตรียมพร้อมด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืนจากการขยายพื้นที่ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ภายใต้โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3 และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกตั่งแนวคิดของการพัฒนานโยบายที่ว่า “หากมีการกำหนดนโยบายที่ดีแล้วย่อมส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพ และสามารถส่งผลต่อการพัฒนาที่ยั่งยืน”

การจัดการท่าเรือเพื่อสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งเป็นกรอบมาตรฐานสากลของท่าเรือชั้นนำระดับโลก ซึ่งประเทศต่างๆ โดยเฉพาะประเทศแถบยุโรป สหรัฐอเมริกา และออสเตรเลีย เริ่มมีแนวปฏิบัติเชิงนโยบายในช่วงปลายทศวรรษ 2000 และเริ่มเห็นผลลัพธ์ของการดำเนินนโยบายหลากหลายกรณีขณะที่สถานะองค์ความรู้นโยบายการจัดการท่าเรือเพื่อสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งยังมีอย่างจำกัดและ

กระจาย โดยที่งานวิจัยต่างประเทศส่วนใหญ่ศึกษาประเด็นการปฏิรูปการจัดการท่าเรือด้านการบริหารจัดการขององค์กรและการปรับโครงสร้าง แต่งานวิจัยส่วนหนึ่ง เช่น United Nations (1996), Hanson et al, (2011), OECD (2013), และ Ghia et al, (2015) ได้ชี้ให้เห็นความสำคัญของการศึกษาการพัฒนานโยบาย การจัดการท่าเรือเพื่อสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง ส่วนงานวิจัยในไทยส่วนใหญ่ศึกษาในประเด็นการพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการองค์กร การพัฒนาบทบาทด้านการขนส่งของท่าเรือ และการจัดการท่าเรือในบทบาทการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยส่วนใหญ่ศึกษาในสาขาวิชาการบริหารเทคโนโลยีและการขนส่ง การวิจัยนี้จึงสนใจศึกษา “ตัวแบบการพัฒนานโยบายการจัดการท่าเรือเพื่อสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง กรณีศึกษา ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง” เพื่อประโยชน์ทั้งในด้านการขยาย/พัฒนาองค์ความรู้ด้านตัวแบบการพัฒนานโยบาย และการเป็นข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อการปรับใช้ในภาคปฏิบัติสำหรับการพัฒนาความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อมต่อไป

2. วัตถุประสงค์

- (1) เพื่อศึกษาสถานภาพปัจจุบันของนโยบายการจัดการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังที่มีต่อการสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง
- (2) เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาในอนาคตของนโยบายการจัดการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังเพื่อสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง
- (3) เพื่อนำเสนอตัวแบบการพัฒนานโยบายการจัดการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังเพื่อสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง

3. แนวคิดทฤษฎีที่ใช้ในการวิจัย

3.1 การพัฒนานโยบายและการออกแบบนโยบาย (Policy Development and Policy Design) การพัฒนานโยบายมีความสัมพันธ์กับกระบวนการนโยบาย ทั้งการกำหนดนโยบาย การนำนโยบายไปปฏิบัติ และการประเมินผลนโยบาย แต่พื้นที่ส่วนใหญ่ของการพัฒนานโยบายอยู่ในขั้นตอนการกำหนดนโยบาย โดยเน้นศึกษาเพื่อออกแบบนโยบายสำหรับการจัดทำเป็นข้อเสนอเชิงนโยบายหรือแนวทางการพัฒนานโยบาย ซึ่งการทบทวนวรรณกรรมสากลได้สังเคราะห์ให้เห็นการพัฒนานโยบายสาธารณะ ประกอบด้วย องค์ประกอบ ได้แก่ (Dukeshire & Thurlow, 2002; Ontario Public Service, 2014; Cafcass, 2007; Office of the Auditor General, 2003) 1) การทบทวนนโยบายและบริบท คือ การทบทวนนโยบายและกฎหมาย

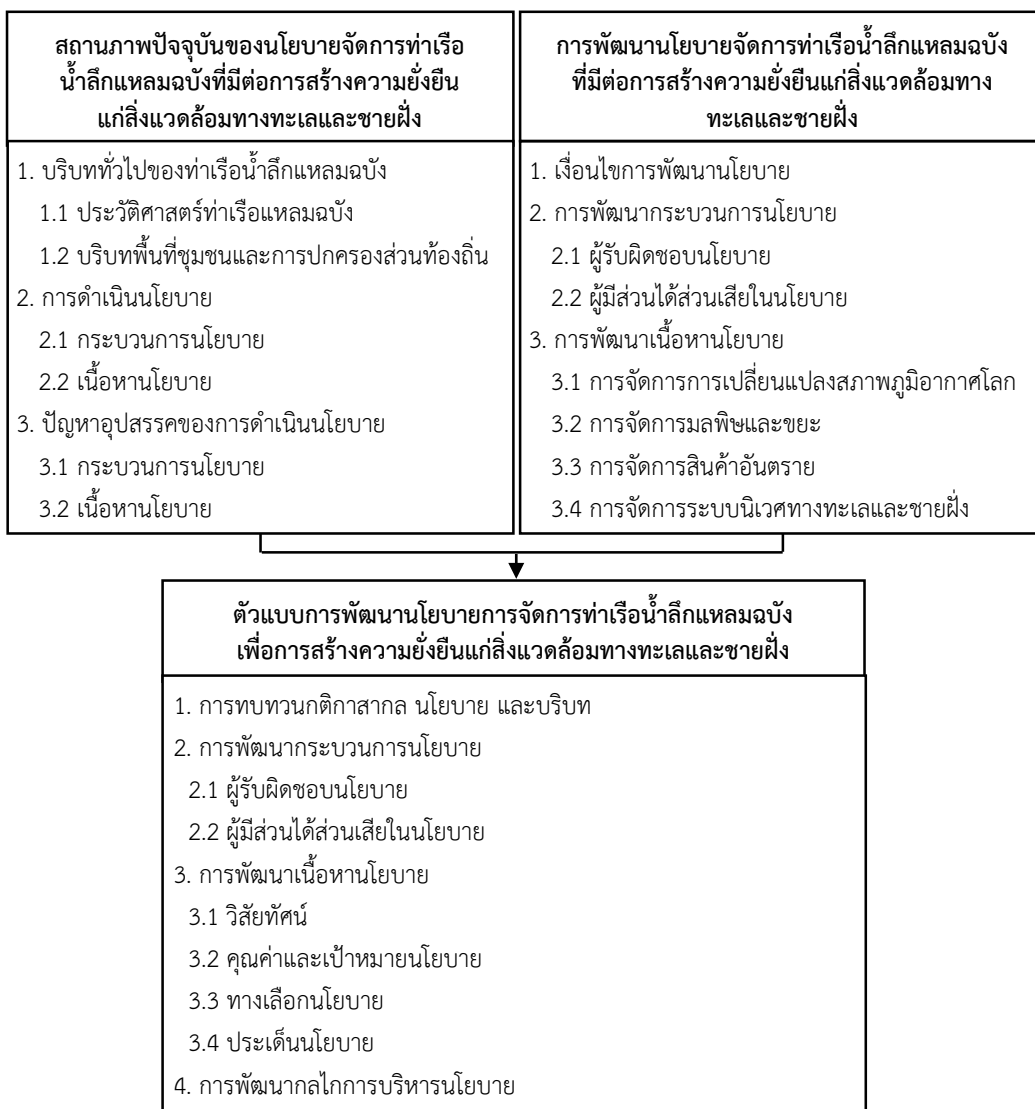
ที่เกี่ยวข้องกับประเด็นการพัฒนา ทั้งนโยบายและกฎหมายระหว่างประเทศและภายในประเทศที่มีการบังคับใช้ในอดีต ปัจจุบัน และแนวโน้มอนาคต และการทบทวนบริบทหรือสภาพแวดล้อมของประเด็นการพัฒนา 2) การพัฒนาการมีส่วนร่วมในกระบวนการนโยบาย ประกอบด้วย การกำหนดบทบาทผู้รับผิดชอบนโยบายและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในนโยบายต่อการมีส่วนร่วมในการพัฒนานโยบาย และ 3) การพัฒนาเนื้อหา นโยบาย ประกอบด้วย การกำหนดวิสัยทัศน์ คุณค่า และเป้าหมายนโยบาย การกำหนดทางเลือกนโยบาย และการระบุประเด็นนโยบาย ทั้งนี้ การพัฒนานโยบายมีความเชื่อพื้นฐานหรือฐานคติเบื้องต้นว่า “หากมีการกำหนดนโยบายที่ดีแล้ว ย่อมส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพ และสามารถส่งผลต่อการพัฒนาที่ยั่งยืน”

3.2 การจัดการท่าเรือ (Port Management) แนวคิดการจัดการท่าเรือในศตวรรษที่ 21 เน้นการพัฒนาเศรษฐกิจที่ควบคู่กับการพัฒนาความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม สังคมและวัฒนธรรม ตลอดจนการจัดการท่าเรือที่เน้นมิติการเป็นเมืองท่าเรือที่สัมพันธ์กับชุมชนและท้องถิ่นมากขึ้น (World Bank, 2007; Jovanovic, 2011; OECD, 2013, p. 7; City of Greater Geelong, 2013; Ghilar et al., 2015, p. 235) ทั้งนี้ การจัดการสิ่งแวดล้อมยั่งยืนเป็นองค์ประกอบหนึ่งของการจัดการท่าเรือตามมาตรฐานสากล เพื่อปกป้องความหลากหลายชีวภาพของทะเลและชายฝั่ง เพิ่มความปลอดภัยของสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง ลดการรบกวนสิ่งมีชีวิตในทะเลและชายฝั่ง ป้องกันการลดจำนวนสิ่งมีชีวิตทางทะเลและชายฝั่งและลดการรบกวนชุมชนในพื้นที่ตั้งของท่าเรือ (Ghilar et al., 2015, p. 235) โดยมีผู้เสนอแนวทางการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืนของท่าเรือไว้ต่างๆ โดยเฉพาะ OECD (2013, p. 7) เสนอการออกแบบนโยบายการจัดการสิ่งแวดล้อมยั่งยืนของท่าเรือในประเด็นสำคัญ คือ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโลก มลพิษและขยะทะเล สินค้าอันตราย และระบบนิเวศทะเลและชายฝั่ง

3.3 การพัฒนาอย่างยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม (Environmentally Sustainable Development) เป็นแนวปฏิบัติสำหรับประเทศสมาชิกองค์การสหประชาชาติ โดยถูกนำเสนอครั้งแรกในเวทีประชุมโลกว่าด้วยสิ่งแวดล้อมและการพัฒนา ซึ่งปัจจุบัน ได้กำหนดกรอบการพัฒนาประเทศสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) ภายในปี พ.ศ. 2572 หรือ SDGs 2030 ทั้งนี้ การพัฒนาที่ยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งถูกกำหนดไว้ในเป้าหมายที่ 14 อนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากมหาสมุทร ทะเล และทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืนเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน เป้าหมายที่ 14 นี้มีความสัมพันธ์กับเป้าหมายที่ 13 การปฏิบัติอย่างเร่งด่วนเพื่อต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น และเป้าหมายที่ 17 การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้แก่กลไกการดำเนินงานและหุ้นส่วนการพัฒนาหุ้นส่วนความร่วมมือระดับโลก (และระดับชาติ พื้นที่ และท้องถิ่น) สำหรับการพัฒนาที่ยั่งยืน

4. กรอบแนวคิดการวิจัย

แผนภาพที่ 1 กรอบวิเคราะห์ผลการวิจัย



การวิจัยนี้มีฐานคติเบื้องต้น 2 ประการ คือ 1) สภาพภาพปัจจุบันของนโยบายการจัดการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง มีผลต่อการพัฒนานโยบายการจัดการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังเพื่อสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง 2) ตัวแบบการพัฒนานโยบายการจัดการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังเพื่อสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง ควรเป็นตัวแบบนโยบายที่ดีโดยมีลักษณะ (1) มีความ

เหมาะสมสอดคล้องกับบริบทและเงื่อนไขการพัฒนาสำหรับท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง (2) มีความสอดคล้องกับการสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง (3) มีแนวทางสำหรับการนำไปปฏิบัติ และ (4) มีฐานะทั้งการเป็นองค์ความรู้และเครื่องมือที่สามารถเป็นส่วนหนึ่งในการเสริมสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง และการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังสู่ท่าเรือระดับโลกตามมาตรฐานสากลด้านสิ่งแวดล้อม โดยนำแนวคิดการพัฒนา นโยบายและการออกแบบนโยบายไปประยุกต์ใช้ร่วมกับแนวคิดการจัดการท่าเรือ และแนวคิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม มากำหนดเป็นกรอบวิเคราะห์ผลการวิจัย

5. วิธีดำเนินการศึกษา

การวิจัยนี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research Methodology) มีพื้นที่ศึกษา คือ ท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอสัตหีบ และอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยศึกษาข้อมูลจากเอกสารและข้อมูลภาคสนาม กลุ่มเป้าหมายในการวิจัยนี้ ประกอบด้วย กลุ่ม/องค์กร ผู้มีบทบาทเกี่ยวข้องกับนโยบายการจัดการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังเพื่อการสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง (การทำเรือแห่งประเทศไทย) เทศบาลนครแหลมฉบัง องค์กรชุมชนประมงพื้นบ้าน สถาบันขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และมูลนิธินิติธรรมสิ่งแวดล้อม โดยเลือกผู้ให้ข้อมูลหลักที่มีคุณสมบัติการเป็นตัวแทนกลุ่มเป้าหมายด้วยวิธีการเลือกแบบเจาะจงในตำแหน่งผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ของหน่วยงาน และตัวแทน/ผู้นำชุมชนทั้งที่มีตำแหน่งและไม่มีตำแหน่งทางการ รวมจำนวนผู้ให้ข้อมูลสำคัญ 21 ราย โดยใช้แบบสัมภาษณ์เจาะลึกรายบุคคล แบบสนทนากลุ่ม และแบบสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วม วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) มาทำการอธิบายผลการศึกษตามวัตถุประสงค์การวิจัยและกรอบแนวความคิดการวิจัย

6. ผลการศึกษา

การวิจัยนี้มีผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์การวิจัย ดังนี้

6.1 สถานภาพปัจจุบันของนโยบายการจัดการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังที่มีต่อการสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง

6.1.1 บริบททั่วไปของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง

(1) ประวัติความเป็นมาของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบังภายใต้สังกัดการท่าเรือแห่งประเทศไทยสร้างขึ้นเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการลงทุนของประเทศไทยและการผลักดันให้เป็นท่าเรือน้ำลึกหลัก

ของประเทศในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยเป็นท่าเรือที่เป็นองค์กรบริหารท่าเรือโดยรวมและให้บริษัทภาคเอกชนสัมปทานเข้าท่าเทียบเรือหรือเข้าประกอบการดำเนินการบริหารจัดการท่าแต่ละท่าอีกทอดหนึ่ง (Landlord Port) ท่าเรือแหลมฉบังมีการดำเนินการในลักษณะโครงการระยะต่างๆ ประกอบด้วยโครงการแหลมฉบังขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 และโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3 ซึ่งมีความสัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ทางทะเลและชายฝั่งและพื้นที่บนบก โดยเฉพาะการถมทะเลและชายฝั่งเพื่อก่อสร้างท่าเทียบเรือและอู่ต่อเรือ และการเวนคืนที่ดินจากชุมชนประมงพื้นบ้านหรือประมงชายฝั่งในตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหีบ และอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี เพื่อเป็นพื้นที่ใช้ประโยชน์สำหรับเขตท่าเรือแหลมฉบัง การแบ่งระยะการพัฒนาท่าเรือ 3 ระยะหรือขั้น ได้แก่

โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2534 มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับตู้สินค้า และเรือสินค้าเกษตรขนาดใหญ่ โดยรัฐบาลมีนโยบายให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน บริหาร ประกอบการท่าเรือ อู่ต่อเรือและซ่อมเรือ ส่วนโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2544 เป็นการพัฒนาท่าเรือให้เป็นศูนย์กลางขนส่งทางทะเลของประเทศและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีขีดความสามารถในการรองรับเรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ โดยขยายความลึกของร่องน้ำเพิ่มขึ้นเป็น 16 เมตร มีการใช้ประโยชน์พื้นที่ท่าเรือและหลังท่าของท่าเรือ ในลักษณะการเป็นท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ ท่าเทียบเรือโดยสาร ท่าเทียบเรือรถยนต์ ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป อู่ต่อเรือและซ่อมเรือ พื้นที่ขนส่งสินค้าและตู้สินค้า พื้นที่ขนส่งน้ำตาลและกากน้ำตาล และการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ในกิจกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวกับภาคการขนส่งทางทะเล

โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 เป็นโครงการขนาดใหญ่ที่มีแผนก่อสร้างเพื่อขยายขีดความสามารถของท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 ที่มีอยู่เปรียบเทียบกับศักยภาพปริมาณตู้สินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต และเพื่อรองรับการขนถ่ายสินค้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคต รองรับการค้าขายตัวของปริมาณเรือและสินค้าประเภทต่างๆ ได้ทันทั่วทั้ง เพื่อพัฒนาศักยภาพการแข่งขันทางการขนส่งสินค้าทางทะเล การเป็นประตูการค้าของกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Gateway Port of the Sub Region) ประเทศเมียนมา กัมพูชา เวียดนาม และ สปป.ลาว การเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ การลงทุนของประเทศภายใต้นโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) หรือเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก การเป็นจุดเชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออกและตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ไปสู่จีนตะวันตก จีนตอนใต้ และอินเดีย และการเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญในการคมนาคมขนส่งการกระจายสินค้าและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของเอเชีย สำหรับการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 ประกอบด้วย

การจัดการดินเลน การสร้างเขื่อนล้อมพื้นที่ถมทะเลเพื่อเป็นคันล้อมรอบพื้นที่ที่จะถมทะเล และป้องกันการกัดเซาะตลิ่งจากกระแสน้ำ การขุดลอกและถมทะเล และการก่อสร้างเขื่อนกันคลื่นชนิดหินทิ้ง

(2) บริบทพื้นที่ชุมชนและการปกครองส่วนท้องถิ่น

(2.1) บริบทพื้นที่ชุมชนประมงพื้นบ้าน ในพื้นที่เขตและพื้นที่โดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง ประกอบด้วยชุมชนบ้านแหลมฉบัง บ้านอ่าวอุดม และบ้านอ่าวบางละมุง ส่วนใหญ่มีอาชีพประมงพื้นบ้านและมีวิถีชีวิตที่ผูกพันกับทะเล เนื่องจากชุมชนตั้งบ้านเรือนอาศัยติดกับชายฝั่งทะเลอ่าวไทยมาเนิ่นนาน โดยมีลักษณะทางบริบทของชุมชนที่สัมพันธ์กับท่าเรือแหลมฉบัง ดังนี้ ชุมชนบ้านแหลมฉบัง เป็นชุมชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง เนื่องจากถูกเวนคืนที่ดิน การปรับเปลี่ยนอาชีพ และวิถีชีวิตของชุมชน โดยรัฐบาลได้เวนคืนที่ดินหมู่บ้านแหลมฉบังทั้งหมด ซึ่งชาวบ้านร้อยละ 80 ของทั้งหมด ยินยอมรับเงินค่าเวนคืนและอพยพออกจากพื้นที่ แต่ชาวบ้านส่วนที่เหลืออีก ร้อยละ 20 ของทั้งหมด ไม่ยินยอมอพยพออกจากพื้นที่และยังคงอาศัยอยู่ในชุมชนบ้านแหลมฉบังจนถึงปัจจุบัน ชาวบ้านกลุ่มนี้ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพประมงพื้นบ้านและค้าขายผลผลิตจากประมงพื้นบ้าน (การทำเรือแห่งประเทศไทย, 2534, น. 13) ชุมชนบ้านอ่าวบางละมุง เป็นชุมชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง เนื่องจากถูกเวนคืนที่ดิน การปรับเปลี่ยนอาชีพ และวิถีชีวิตของชุมชน เช่นเดียวกับชุมชนบ้านแหลมฉบัง ในอดีตก่อนก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ชาวชุมชนบ้านอ่าวบางละมุงยังอยู่กับทะเลที่อุดมสมบูรณ์ โดยมีชนิดพันธุ์และจำนวนสัตว์น้ำที่พบเห็นเป็นเครื่องวัดความสมบูรณ์ของทะเล โดยเฉพาะปลาโลมาอิรวดี ปลาโลมาหัวขวด ปลาโลมาเผือก ปลาพะยูน พืชสลดไผ่ แต่สัตว์น้ำเหล่านี้ รวมถึงระบบนิเวศทางทะเลของอ่าวบางละมุง ตลอดจนวิถีชีวิตของชุมชนประมงพื้นบ้านได้เปลี่ยนแปลงไปภายหลังการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง และชุมชนบ้านอ่าวอุดม เป็นชุมชนหนึ่งที่ได้รับผลกระทบจากโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ในอดีตชุมชนนี้มีชายหาดที่สวยงาม มีสัตว์น้ำอุดมสมบูรณ์ แต่ปัจจุบันบ้านอ่าวอุดมกลายเป็นชุมชนที่ล้อมรอบไปด้วยท่าเรือภาครัฐ ท่าเรือภาคเอกชน โรงงานและนิคมอุตสาหกรรม เรือประมงขนาดเล็กของชาวประมงพื้นบ้านถูกแทนที่ด้วยท่าเทียบเรือและเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ ทั้งนี้ ปัจจุบันพื้นที่กว่าครึ่งหนึ่งของอ่าวอุดมเป็นที่ตั้งของบริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน) และรายล้อมด้วยนิคมอุตสาหกรรม ตลอดทั้งเป็นพื้นที่โดยรอบของท่าเรือแหลมฉบัง ชุมชน แต่ชุมชนบ้านอ่าวอุดมก็ยังคงยึดอาชีพประมงพื้นบ้านควบคู่กับการประกอบอาชีพอื่นเพื่อดำรงชีพให้อยู่รอดท่ามกลางนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจเชิงอุตสาหกรรมและการขนส่งทางทะเล

(2.2) การปกครองส่วนท้องถิ่น เทศบาลนครแหลมฉบังตั้งอยู่ริมทะเลอ่าวไทยและมีลักษณะภูมิประเทศติดชายฝั่งทะเล มีพื้นที่ราบชายฝั่งทะเลเป็นบริเวณกว้าง และมีป่าชายเลน

เป็นทรัพยากรที่สำคัญ เนื่องจากมีสิ่งมีชีวิตในทะเล เช่น ปลา ปู กุ้ง และหอยนานาชนิด เข้ามาอาศัยหลบภัย เจริญเติบโต สืบพันธุ์และวางไข่ กลายเป็นอาหารของมนุษย์และเป็นรายได้ของชาวประมงพื้นบ้าน อย่างไรก็ตาม เทศบาลนครแหลมฉบังมีพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ตั้งของท่าเรือแหลมฉบัง นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง อุตสาหกรรมเรือสทพัฒน์พิบูล อุตสาหกรรมปิโตรเลียม ทั้งยังเป็นที่ตั้งของโรงงาน บ้านเรือนที่อยู่อาศัย โรงแรม และสถานประกอบการค้าต่างๆ ประกอบกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคม ทำให้มีประชากรอาศัยอย่างหนาแน่น ทั้งประชากรในระบบทะเบียนราษฎรและประชากรแฝง ก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อม คุณภาพชีวิตของประชาชน และคุณภาพของทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลและชายฝั่ง เทศบาลนครแหลมฉบังจึงได้รับการกำหนดจากกระทรวงมหาดไทยให้มีอำนาจหน้าที่ในการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติเพิ่มเติมจากอำนาจหน้าที่เดิมของเทศบาล เนื่องจากเป็นพื้นที่พิเศษในการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่และเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมในประเทศ

6.1.2 การดำเนินนโยบายการจัดการสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง

ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังยังไม่มีนโยบายการจัดการสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง เป็นการเฉพาะ หรือนโยบายเฉพาะด้านขององค์กร แต่มีการปฏิบัติตามนโยบายการจัดการสิ่งแวดล้อมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งเริ่มดำเนินนโยบายมาตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2554 โดยมีการประกาศเป็นนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย และกำหนดเป็นกลยุทธ์หนึ่งที่บรรจุอยู่ในแผนวิสาหกิจ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2558-2562) ทั้งนี้ นโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของการท่าเรือแห่งประเทศไทยมีเป้าหมายเพื่อลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม การเสริมสร้างคุณภาพชีวิตของพนักงานและชุมชน และเพื่อมุ่งสู่การเป็นท่าเรือที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะการลดภาวะโลกร้อน รวมทั้งเพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กรด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม การดำเนินนโยบายการจัดการสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง ประกอบด้วย กระบวนการและเนื้อหา นโยบาย ดังนี้

(1) กระบวนการนโยบาย

(1.1) ผู้รับผิดชอบนโยบาย ได้แก่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย มีหน้าที่กำหนดนโยบายการจัดการท่าเรือแบบภาพรวม หรือแผนวิสาหกิจการท่าเรือแห่งประเทศไทย ส่วนท่าเรือแหลมฉบังมีหน้าที่ปฏิบัติตามนโยบายที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยกำหนดลงมา แล้วจัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานนโยบายไปยังการท่าเรือแห่งประเทศไทย สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการจัดการทะเลและชายฝั่ง ได้แก่ กรมเจ้าท่า ตำรวจน้ำ และกองทัพเรือ ทั้งนี้ การท่าเรือแห่งประเทศไทยยังไม่มีนโยบายเฉพาะด้านการจัดการ

สิ่งแวดล้อมสำหรับท่าเรือแหลมฉบัง แต่แนวทางการจัดการสิ่งแวดล้อมถูกบรรจุไว้ในแผนกลยุทธ์ของแผนวิสาหกิจ และนโยบายรวมด้านสิ่งแวดล้อมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งมุ่งสร้างท่าเรือที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยที่ท่าเรือแหลมฉบังมีหน้าที่กำหนดเกณฑ์มาตรฐานและมาตรการการจัดการสิ่งแวดล้อมแก่สถานประกอบการท่าเทียบเรือ อยู่ต่อเรือและซ่อมเรือ และคลังสินค้า ตลอดจนการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 และ ขั้นที่ 2 และการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรงทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อมทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ ของโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3

(1.2) ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในนโยบาย ท่าเรือแหลมฉบังกำหนดผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ได้แก่ ผู้นำชุมชนและตัวแทนประชาชน หน่วยงานราชการระดับต่างๆ และหน่วยงานด้านสาธารณสุข องค์กรพัฒนาเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไป ซึ่งตัวแทนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเหล่านี้ได้เข้ามามีส่วนร่วมกับท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 เป็นต้นมา โดยจังหวัดชลบุรีได้แต่งตั้งคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการโดยคำสั่งจังหวัดชลบุรี แต่งตั้งตัวแทนชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้าเป็นกรรมการร่วมกับตัวแทนท่าเรือแหลมฉบัง หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ภาคเอกชน และสถาบันอุดมศึกษาในพื้นที่ เพื่อร่วมพิจารณาการจัดการสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งที่ยั่งยืน ตลอดจนการประเมินผลกระทบและแนวทางการจัดการผลกระทบที่เกิดจากโครงการท่าเรือแหลมฉบัง

(2) เนื้อหาในนโยบาย

(2.1) การจัดการการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศโลก มีการดำเนินโครงการและกิจกรรมเพื่อลดภาวะโลกร้อนและการตั้งเป้าหมายลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากกิจกรรมของท่าเรือ การจัดการการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศโลกเป็นเป้าหมายสำคัญของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

(2.2) การจัดการมลพิษและขยะ ดำเนินการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 หรือพิธีสาร ค.ศ. 1978 (MARPOL 73/78) การปฏิบัติตามระเบียบกรมโรงงานอุตสาหกรรม การจัดตั้งคณะทำงานร่วมในการจัดการขยะมูลฝอยและกากของเสียระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง เทศบาลนครแหลมฉบัง และคณะกรรมการชุมชนรอบท่าเรือ การประสานงานกับกรมเจ้าท่าทำการตรวจการลาดตระเวนทางน้ำในเขตน่านน้ำของท่าเรือแหลมฉบัง การจัดตั้งศูนย์อำนวยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน แผนป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน และมาตรการลดระดับเสียงจากเรือบรรทุก

(2.3) การจัดการสินค้าอันตราย โดยปฏิบัติตามระเบียบการทำเรือแห่งประเทศไทย ว่าด้วยวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับสินค้าอันตรายของท่าเรือแหลมฉบัง พ.ศ. 2554 และเกณฑ์ปฏิบัติการ จัดการสินค้าอันตรายขององค์การสหประชาชาติและองค์การทะเลระหว่างประเทศ โดยมีสินค้า อันตรายที่ต้องจัดการ 3 ประเภท ได้แก่ สินค้าอันตรายร้ายแรงมากห้ามขนถ่ายในเขตท่าเรือ แหลมฉบัง สินค้าอันตรายร้ายแรงที่อนุญาตให้ทำการบรรทุกหรือขนถ่ายข้างลำเรือในเขตท่าเรือ แหลมฉบัง แต่ไม่อนุญาตให้ฝากเก็บในเขตท่าเรือแหลมฉบัง และสินค้าอันตรายนอกเหนือจาก ที่กำหนดไว้ อนุญาตให้ขนถ่ายข้างลำในเขตท่าเรือแหลมฉบังและต้องขนย้ายไปคลังสินค้า อันตรายทันที

(2.4) การจัดการระบบนิเวศทางทะเลและชายฝั่ง มีการสำรวจการเปลี่ยนแปลงของ ชายฝั่ง การกัดเซาะ และพังทลายของชายฝั่ง การก่อสร้างเขื่อนกันคลื่น การติดตามสภาพร่องน้ำ เดินเรือและควบคุมปริมาณตะกอน มาตรการด้านการใช้ประโยชน์จากทะเลและชายฝั่ง และ มาตรการคุณภาพชีวิตของมนุษย์ที่เกี่ยวข้องกับทะเลและชายฝั่ง ได้แก่ การวางผังเมืองกำหนด เขตการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ การห้ามบุกรุกและก่อสร้างในพื้นที่สาธารณะของท่าเรือแหลมฉบัง

6.1.3 ปัญหาอุปสรรค

(1) ปัญหาด้านกระบวนการนโยบาย ได้แก่ การขาดเอกภาพของการดำเนินนโยบาย ระหว่างการทำเรือแห่งประเทศไทยกับท่าเรือแหลมฉบัง และระหว่างหน่วยงานภายในของท่าเรือ แหลมฉบังด้วยตนเอง ขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการสิ่งแวดล้อม ทางทะเลและชายฝั่ง โดยเฉพาะการขาดประสานความร่วมมืออย่างมีประสิทธิภาพระหว่างท่าเรือ แหลมฉบังกับกรมเจ้าท่าในการดูแลระบบนิเวศทางทะเลและชายฝั่ง ท่าเรือแหลมฉบังยังขาด หน่วยงานรับผิดชอบเฉพาะด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งทำให้เกิดปัญหาด้าน ประสิทธิภาพการดำเนินงาน และขาดการมีส่วนร่วมของชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งยังไม่ได้มีส่วนร่วมตัดสินใจเกี่ยวกับกิจกรรมของท่าเรือแหลมฉบัง โดยเฉพาะที่มีผลกระทบ ด้านสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของชุมชน รวมทั้งขาดการจัดเวทีหรือกิจกรรมการมีส่วนร่วม อย่างต่อเนื่อง และขาดความโปร่งใสในการเปิดเผยข้อมูลผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

(2) ปัญหาด้านเนื้อหา นโยบาย ได้แก่ 1) ปัญหาขยะทะเลและขยะบนฝั่งจากกิจกรรม ของท่าเรือแหลมฉบัง โดยเฉพาะขยะจากรถขนส่งสินค้าและการขนถ่ายสินค้า ขยะทะเล ขยะที่ มีสารพิษ ขยะอันตราย และขยะพลาสติก ปัจจุบันปัญหาด้านขยะมีข้อจำกัดด้านบุคลากรและ เรือเก็บขยะที่ไม่เพียงพอ และปริมาณขยะบนฝั่งที่มีจำนวนมากมหาศาล 2) ปัญหาด้านระบบนิเวศ ทางทะเลและชายฝั่ง โดยเฉพาะการสะสมดินตะกอนเลน การเปลี่ยนแปลงของกระแสน้ำทะเล การพังกระจายของฝู่น ส่งผลต่อการลดลงของสัตว์น้ำและการสูญเสียระบบนิเวศทางทะเลและ ชายฝั่ง และ 3) ปัญหาการลดโอกาสของอาชีพประมงพื้นบ้าน สร้างความขัดแย้งระหว่างชุมชน

กับภาครัฐ และชุมชนกับชุมชน และการเผชิญความเสี่ยงจากการทำประมงพื้นบ้านในเขตทะเลของท่าเรือแหลมฉบังที่มีเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ ทั้งนี้ การก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังทำให้พื้นที่ทางทะเลหายไปส่งผลกระทบต่ออาชีพประมงพื้นบ้าน บางส่วนยกเลิกอาชีพไป บางส่วนทำอาชีพประมงพื้นบ้านต่อไปในพื้นที่จำกัดที่มากขึ้น และเสี่ยงต่อปัญหาสุขภาพจากสารเคมีรั่วไหลจากเรือขนส่งสินค้าทางทะเล

6.2 แนวทางการพัฒนานโยบายการจัดการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังที่มีต่อการสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง

6.2.1 เงื่อนไขการพัฒนา

(1) กติกาสากลและนโยบายภายในประเทศ ท่าเรือแหลมฉบังควรมีการพัฒนานโยบายการจัดการสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งที่สอดคล้องกับกติกาสากลที่สำคัญ คือ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 หรือ MARPOL 73/78 และเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ค.ศ. 2030 ตามกรอบองค์การสหประชาชาติ ตลอดจนการสอดคล้องกับนโยบายภายในประเทศที่สำคัญ คือ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) และ แผนวิสาหกิจการทำเรือแห่งประเทศไทย (พ.ศ. 2562-2566)

(2) การปฏิรูปการจัดการท่าเรือภายใต้มาตรฐานสากล เพื่อการเป็นท่าเรือระดับโลก โดยปฏิบัติตามแนวทางปฏิรูปการจัดการท่าเรือโดยองค์การสหประชาชาติใน 4 มิติ ได้แก่ มิติด้านเศรษฐกิจ มิติด้านพื้นที่กายภาพ มิติด้านสิ่งแวดล้อม และมิติด้านสังคม-วัฒนธรรม และ OECD ซึ่งกำหนดให้ท่าเรือทั่วโลกมีการพัฒนาอย่างสมดุลระหว่างมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งสร้างกลไกการดำเนินนโยบายการจัดการท่าเรือโดยความร่วมมือขององค์การทำเรือ รัฐบาลท้องถิ่นและชุมชน และรัฐบาล/กระทรวงคมนาคม

(3) ข้อจำกัดของทรัพยากรทะเลและชายฝั่ง ท่าเรือแหลมฉบังควรจัดการสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งโดยคำนึงถึงการฟื้นฟูระบบนิเวศทะเลและชายฝั่งที่สูญเสียไปจากการถมทะเลเพื่อก่อสร้างท่าเทียบเรือและกิจกรรมของท่าเรือ และการอนุรักษ์ทรัพยากรทะเลและชายฝั่งที่เหลืออยู่ และการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทะเลและชายฝั่งร่วมกันระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับชุมชนประมงพื้นบ้าน

6.2.2 การพัฒนากระบวนการนโยบาย

(1) ผู้รับผิดชอบนโยบาย ท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทยควรพัฒนานโยบายเฉพาะด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง และจัดตั้งหน่วยงานรับผิดชอบเฉพาะด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง ตลอดจนการประสานการทำงานแบบ

บูรณาการกับหน่วยงานภายในและภายนอกที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ควรพัฒนาธรรมาภิบาลโดยปฏิบัติตามแผนการกำกับกิจการที่ดี โดยเฉพาะการยึดหลักนิติธรรมของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการสิ่งแวดล้อมและผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล หลักความโปร่งใสของข้อมูล และหลักการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยเฉพาะชุมชนประมงพื้นบ้านและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

(2) ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในนโยบาย ประกอบด้วย 1) ชุมชนประมงพื้นบ้าน ควรส่งเสริมให้มีส่วนร่วมในการพัฒนาและการปกป้องทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลและชายฝั่งตามสิทธิชุมชนในรัฐธรรมนูญฯ พ.ศ. 2560 และการจัดตั้งกองทุนพัฒนาคุณภาพชีวิตชุมชนประมงพื้นบ้าน โดยให้ชาวประมงพื้นบ้านรับประโยชน์หรือผลตอบแทนจากกองทุน โดยมีรูปแบบการบริหารจัดการแบบมีส่วนร่วมระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง ชุมชนประมงพื้นบ้าน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องและนักวิชาการ 2) เทศบาลนครแหลมฉบัง ควรได้รับการส่งเสริมการกระจายอำนาจโดยใช้การบริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรูปแบบพิเศษ เพื่อให้มีอำนาจตัดสินใจร่วมกับท่าเรือแหลมฉบังในการจัดการสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง ตลอดจนการพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชนประมงพื้นบ้าน ทั้งนี้ ตัวแทนชุมชนประมงพื้นบ้านและเทศบาลนครแหลมฉบังควรเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการของการท่าเรือแหลมฉบังเพื่อมีส่วนร่วมตัดสินใจในนโยบายที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง

6.2.3 การพัฒนาเนื่อหานโยบาย

การพัฒนาเนื่อหานโยบาย ควรมีแนวทางดังนี้ 1) การจัดการการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศโลก ควรมีความชัดเจนในเนื่อหานโยบายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการจัดการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศโลก และควรเพิ่มความเข้มข้นของมาตรการต่างๆ ที่นำไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล 2) การจัดการมลพิษและขยะ ควรมีการกำหนดมาตรการต่างๆ ที่ครอบคลุมการปล่อยมลพิษที่เกิดจากกิจกรรมของท่าเรือ ทั้งบริเวณท่าเทียบเรือ หลังท่าเทียบเรือ พื้นที่การจราจร คลังสินค้า และพื้นที่ใกล้ชุมชนและถนนหลวง ตลอดจนการจัดการขยะโดยจำแนกตามประเภท และเข้มงวดกับการจัดการขยะอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน 3) การจัดการสินค้าอันตราย โดยจัดเตรียมความปลอดภัยจากสินค้าอันตราย ได้แก่ อุปกรณ์ป้องกันอันตราย แผนปฏิบัติการฉุกเฉิน แผนป้องกันและระงับอัคคีภัย การจัดตั้งศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย การปฏิบัติตามกฎขององค์การทะเลระหว่างประเทศ องค์การสหประชาชาติ กรมการขนส่ง และการท่าเรือแห่งประเทศไทย และ 4) การจัดการระบบนิเวศทางทะเลและชายฝั่ง ควรมีการจัดการตะกอนเลนโดยทำคันทราย การขุดลอกร่องน้ำและแอ่งเดินเรือ การควบคุมการขนย้ายตะกอนเลน การตรวจสอบสภาพร่องน้ำ การดูแลรักษาหาดหลักฐานที่ใช้

ในการตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงชายฝั่ง การร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดกิจกรรมอนุรักษ์ระบบนิเวศทางทะเลและชายฝั่ง

6.3 ตัวแบบการพัฒนานโยบายการจัดการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังที่มีต่อการสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง

ตัวแบบการพัฒนานโยบายการจัดการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังที่มีต่อการสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง เป็นการสังเคราะห์ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์วิจัยและกรอบการวิเคราะห์ผลการวิจัย เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนานโยบายการจัดการท่าเรือสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีองค์ประกอบสำคัญ ได้แก่ การทบทวนกติกาสากล นโยบาย และบริบทพื้นที่ การพัฒนากระบวนการและเนื้อหา นโยบาย และการพัฒนากลไกการบริหารนโยบาย ดังนี้

6.3.1 การทบทวนกติกาสากล นโยบาย และบริบท

การสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังมีความเกี่ยวข้องกับกติกาสากล นโยบายส่วนกลาง และบริบทของพื้นที่ ที่สำคัญได้แก่

(1) กติกาสากล การสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังควรมีความสอดคล้องกับกติกาสากลที่สำคัญ คือ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 หรือ MARPOL 73/78 เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนตามกรอบสหประชาชาติ ค.ศ. 2030 ซึ่งต่างมุ่งเน้นการปกป้องคุ้มครองและลดผลกระทบที่จะเกิดแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง อันเนื่องมาจากกิจกรรมของท่าเรือและการเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเล โดยเฉพาะกฎหมายทะเลสากลซึ่งได้วางหลักการความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง ได้แก่ หลักการเคารพสิ่งแวดล้อม หลักการความอยู่รอดของสรรพชีวิต หลักการคุ้มครองพื้นที่ทางทะเล และหลักการพัฒนาที่ยั่งยืน นอกจากนี้ การสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังควรมีความสอดคล้องกับการปฏิรูปการจัดการท่าเรือสากลตามแนวทางขององค์การระหว่างประเทศที่สำคัญ คือ องค์การสหประชาชาติและองค์การเพื่อความร่วมมือและการพัฒนาทางเศรษฐกิจซึ่งกำหนดให้ท่าเรือทั่วโลกมีการจัดการโดยยึดหลักความสมดุลของการพัฒนาทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการให้ความสำคัญกับกลไกหลักในการพัฒนา 3 ฝ่าย คือ องค์การท่าเรือ รัฐบาลท้องถิ่นและชุมชน และภาคีรัฐส่วนกลาง (รัฐบาลและกระทรวงคมนาคม)

(2) นโยบายส่วนกลาง การสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังควรมีความสอดคล้องกับนโยบายส่วนกลางที่สำคัญ คือ แผนยุทธศาสตร์

ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) แผนวิสาหกิจการทำเรือแห่งประเทศไทย (พ.ศ. 2562-2566) ซึ่งกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาที่ยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งให้สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาของกติกาสากล โดยเฉพาะการพัฒนาตามแนวทางองค์การสหประชาชาติ

(3) บริบทของพื้นที่ การสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังควรมีความสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ โดยเฉพาะด้านข้อจำกัดของทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังซึ่งถูกใช้ไปกับการถมทะเลเพื่อใช้เป็นพื้นที่ท่าเทียบเรือ ทั้งในโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 และโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3 ซึ่งท่าเรือท่าเรือแหลมฉบังควรมีแนวทางการจัดการสิ่งแวดล้อมโดยคำนึงถึงพื้นที่ทางทะเลและชายฝั่งที่หายไป การรักษาระบบนิเวศทางทะเลและชายฝั่ง การจัดการการใช้ประโยชน์พื้นที่ทางทะเลร่วมกันระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับชุมชนประมงพื้นบ้าน ตลอดจนการคำนึงถึงบริบทของพื้นที่ในด้านการเป็นส่วนหนึ่งของโครงการระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออกตามนโยบายรัฐบาล และแนวโน้มความต้องการการมีส่วนร่วมในการจัดการสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งของชุมชนประมงพื้นบ้านกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

6.3.2 การพัฒนากระบวนการนโยบาย

(1) ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังควรดำเนินยุทธศาสตร์การบริหารจัดการในภาครัฐโดยการมีธรรมาภิบาลในกระบวนการนโยบาย ตั้งแต่ขั้นตอนการกำหนดนโยบาย การนำนโยบายไปปฏิบัติ และการประเมินผลนโยบาย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการของท่าเรือแหลมฉบัง ตลอดจนการส่งเสริมการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชนประมงพื้นบ้านในการจัดการสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง

(2) ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังควรยึดหลักธรรมาภิบาลในการดำเนินนโยบายการจัดการสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง ตามแผนการกำกับดูแลกิจการที่ดีของการท่าเรือแห่งประเทศไทย และอาศัยกรอบธรรมาภิบาลในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. 2546 หลักธรรมาภิบาลขององค์การเพื่อความร่วมมือและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และหลักธรรมาภิบาลของคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ โดยเฉพาะธรรมาภิบาลในหลักนิติธรรมโดยการเคารพกฎหมายและปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง ตลอดจนการยึดถือผลประโยชน์สาธารณะเป็นสำคัญ หลักความโปร่งใสโดยการเปิดเผยข้อมูลอย่างครอบคลุมทุกด้านแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม โดยเฉพาะกลุ่มชุมชนประมงพื้นบ้านผู้รับผลกระทบจากกิจกรรมของท่าเรือ และหลักการมีส่วนร่วมโดยการเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีส่วนร่วมในกิจกรรมของท่าเรือ โดยเฉพาะชุมชนประมงพื้นบ้านและองค์กร

ปกครองส่วนท้องถิ่น ให้มีส่วนร่วมตัดสินใจและเสนอทางเลือกในการพัฒนาเพื่อสร้างความยั่งยืน แก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง

(3) ทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉบังควรพัฒนาความสัมพันธ์กับชุมชนประมงพื้นบ้านและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยส่งเสริมให้มีตัวแทนเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการบริหารท่าเรือแหลมฉบัง และมีอำนาจตัดสินใจในกิจกรรมของท่าเรือแหลมฉบังที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนท้องถิ่น รวมทั้งควรขยายการมีส่วนร่วมในนโยบายการจัดการท่าเรือแหลมฉบังสู่ตัวแทนภาคประชาสังคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้มากขึ้น โดยเฉพาะผู้มีบทบาทเกี่ยวข้องด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง ด้านสุขภาพหรือสาธารณสุข และด้านธรรมาภิบาลภาครัฐ

(4) ชุมชนประมงพื้นบ้านควรตระหนักในสิทธิของชุมชนต่อการพัฒนาและการจัดการทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง ตามรัฐธรรมนูญฯ พ.ศ. 2560 ซึ่งส่งเสริมสิทธิของชุมชนด้านการแสดงความคิดเห็น การเข้าถึงข้อมูลภาครัฐ การร่วมกับรัฐในการอนุรักษ์ และใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ การปกป้องวิถีชีวิตชุมชนที่จะได้รับการดำเนินการกิจกรรมของรัฐ

(5) เทศบาลนครแหลมฉบังควรได้รับการส่งเสริมการกระจายอำนาจโดยการจัดตั้งเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรูปแบบพิเศษตามร่างพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการนครแหลมฉบัง พ.ศ... เพื่อให้มีอำนาจในการจัดการสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งร่วมกับท่าเรือแหลมฉบัง ตลอดจนสามารถจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมเพื่อนำไปจัดการสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งให้มีคุณภาพยิ่งขึ้น

6.3.3 การพัฒนาเนื่อหานโยบาย

(1) การจัดการการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศโลก ท่าเรื่อน้ำลึกแหลมฉบังควรมีความชัดเจนในเนื่อหานโยบายที่เกี่ยวกับการดำเนินการจัดการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศโลก และเพิ่มมาตรการต่างๆ ที่นำไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เช่น การเปลี่ยนแปลงการใช้ น้ำมันดีเซลมาเป็นพลังงานไฟฟ้า การควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และการเพิ่มพื้นที่สีเขียวในเขตและพื้นที่โดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง เป็นต้น

(2) การจัดการมลพิษและขยะ ท่าเรื่อน้ำลึกแหลมฉบังควรกำหนดมาตรการเข้มข้นในการลดพิษทางอากาศ เสียง น้ำเสีย น้ำมันรั่วไหล ขยะจากเรือ ท่าเทียบเรือ และพื้นที่หลังท่าเทียบเรือ โดยเป็นมาตรการที่มีการบังคับใช้และมีแนวปฏิบัติตามมาตรฐานของกฎหมายหรือระเบียบคำสั่งต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการจัดการโดยจำแนกประเภทของมลพิษและขยะ และการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงอุตสาหกรรม เทศบาลนครแหลมฉบัง กรมเจ้าท่า ตำรวจน้ำ กองทัพเรือ และบริษัทเอกชนผู้รับสัมปทานกำจัดขยะอันตราย

(3) การจัดการสินค้าอันตราย ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังควรมีการจัดการความปลอดภัยของสินค้าอันตราย โดยการจัดเตรียมแผนปฏิบัติการและแผนป้องกันอันตราย การจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันและแก้ไขปัญหาฉุกเฉินจากสินค้าอันตราย และการปฏิบัติตามมาตรฐานการจัดการสินค้าอันตรายซึ่งกำหนดโดยองค์การสหประชาชาติ องค์การทะเลระหว่างประเทศ และการท่าเรือแห่งประเทศไทย

(4) การจัดการระบบนิเวศทางทะเลและชายฝั่ง ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังควรมีการจัดการตะกอนเลนที่มีประสิทธิภาพและมีความต่อเนื่องของการดำเนินการ เช่น การทำคันทรายตามแนวท่าเทียบเรือและพื้นที่หลังท่า การขุดลอกร่องน้ำบริเวณแอ่งเรือ การขุดลอกหน้าท่าเทียบเรือ การติดตามตรวจสอบสภาพร่องน้ำ เป็นต้น การปล่อยพันธุ์สัตว์น้ำ การฟื้นฟูสภาพระบบนิเวศทางทะเลและชายฝั่ง และการร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และชุมชนประมงพื้นบ้านในการจัดการความยั่งยืนของระบบนิเวศทางทะเลและชายฝั่ง

6.3.4 การพัฒนากลไกการบริหารนโยบาย

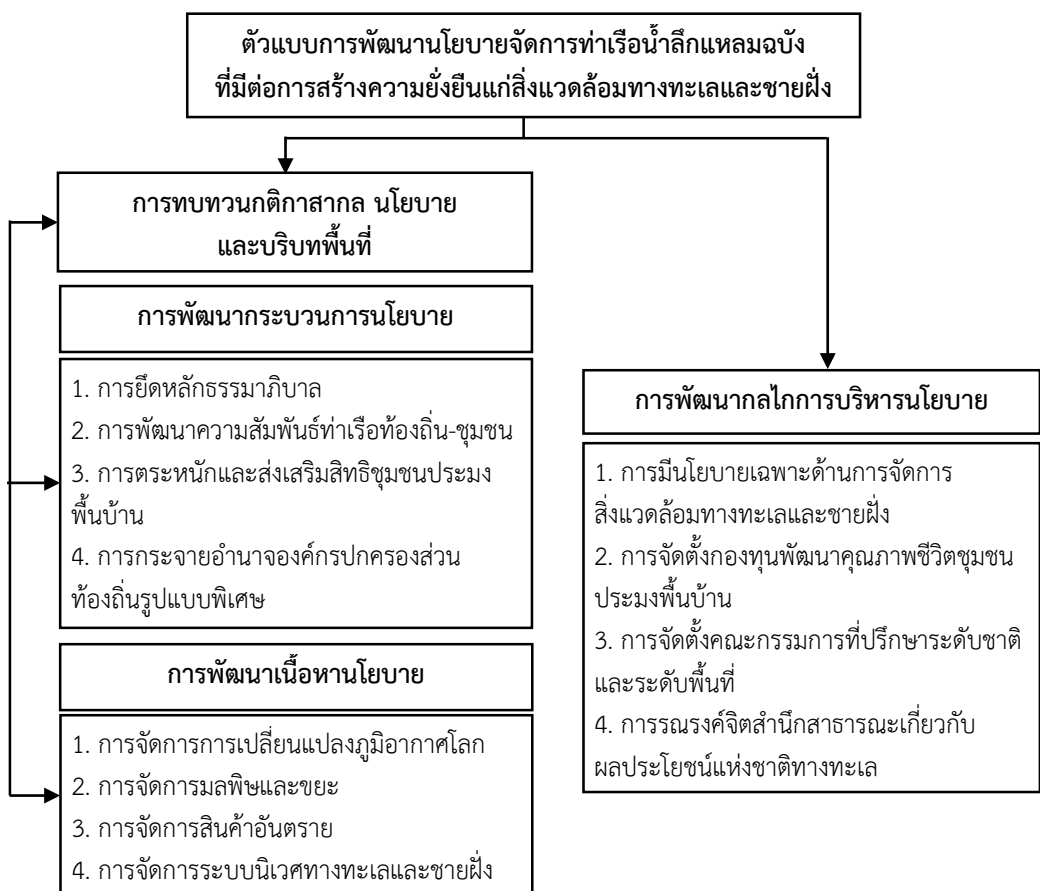
(1) ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังควรมีนโยบายเฉพาะด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งและจัดตั้งหน่วยงานรับผิดชอบเฉพาะด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง รวมทั้งการบูรณาการทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะกรมเจ้าท่า ตำรวจน้ำ กองทัพเรือ และสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

(2) ท่าเรือแหลมฉบังควรจัดตั้งกองทุนพัฒนาคุณภาพชีวิตชุมชนประมงพื้นบ้านที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของท่าเรือ โดยมีรูปแบบการบริหารจัดการแบบมีส่วนร่วมระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง ชุมชนประมงพื้นบ้าน องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และนักวิชาการ เพื่อร่วมพิจารณาพัฒนาคุณภาพชีวิตชุมชนประมงพื้นบ้าน ตลอดจนร่วมกันจัดการสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งให้ฟื้นฟูสภาพและมีความยั่งยืนในการใช้ประโยชน์มากขึ้น

(3) รัฐบาลควรจัดตั้งคณะกรรมการที่ปรึกษาระดับชาติและระดับพื้นที่ หรือในชื่อเรียกอื่นๆ เพื่อทำหน้าที่หลักในการเป็นหน่วยประมวลความรู้ โดยคณะกรรมการหรือคณะทำงานดังกล่าวต้องมีความคล่องตัวในการดำเนินการเพื่อให้คำปรึกษาแก่ผู้มีอำนาจในการตัดสินใจที่ถูกต้องได้ คณะกรรมการระดับชาติทำหน้าที่หลักในการรวบรวมและประมวลความรู้ พร้อมทั้งเสนอแนะเชิงนโยบายที่จะทำให้การจัดการสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งมีความยั่งยืน รวมทั้งสนับสนุนการดำเนินงานของคณะกรรมการที่ปรึกษาระดับพื้นที่ รวมถึงคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการด้านสิ่งแวดล้อมระดับพื้นที่ของท่าเรือแหลมฉบัง ทั้งนี้ คณะกรรมการไม่ควรอยู่ภายใต้หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเป็นการเฉพาะ เพื่อการมีธรรมาภิบาลและหลีกเลี่ยงผลประโยชน์ทับซ้อนที่อาจเกิดขึ้น

(4) หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการจัดการสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง ควรมีการรณรงค์สร้างจิตสำนึกสาธารณะเกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเลในทุกมิติให้กับ กลุ่มคนทุกระดับอย่างเป็นรูปธรรม ดำเนินการประชาสัมพันธ์และสร้างความรู้เกี่ยวกับการ อนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง เพื่อสร้างกลไกการมีส่วนร่วมของประชาชนในการ จัดการผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล เพื่อให้ประชาชนรู้จักคิดและวางแผนร่วมกับภาครัฐ ในกระบวนการนโยบายการจัดการทำเรือเพื่อสร้างความยั่งยืนของทะเลและชายฝั่ง

แผนภาพที่ 2 ตัวแบบการพัฒนานโยบายจัดการทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉบังที่มีต่อการสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง



7. สรุปและอภิปรายผล

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสถานภาพและแนวทางการพัฒนานโยบายการจัดการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง และการนำเสนอตัวแบบการพัฒนานโยบายการจัดการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังเพื่อสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง โดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ และอาศัยแนวคิดการพัฒนานโยบายและการออกแบบนโยบายการจัดการท่าเรือ และการพัฒนาอย่างยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม เป็นกรอบการศึกษา ผลการศึกษาสามารถอภิปรายผล ดังนี้

(1) นโยบายการจัดการสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งของท่าเรือ การวิจัยนี้สอดคล้องงานวิจัยของ OECD (2013) เรื่องประสิทธิภาพของนโยบายการพัฒนาท่าเรือ ซึ่งพบว่าท่าเรือต่างๆ ทั่วโลกมีแนวโน้มพัฒนานโยบายสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะประเด็นด้านคุณภาพอากาศ น้ำทะเล ขยะ พลังงาน มลพิษทางเสียง กลิ่น การจราจร คุณภาพชีวิตของชุมชน แต่ท่าเรือส่วนใหญ่ยังขาดความตระหนักความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างแท้จริง ขาดการมีส่วนร่วมของชุมชนเกี่ยวกับนโยบายการจัดการสิ่งแวดล้อมของท่าเรือ รวมทั้งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Hanson et al. (2011) เรื่องปัญหาและการจัดการเมืองท่าเรือเพื่อรับมือกับการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศโลกในปี ค.ศ. 2070 ซึ่งพบว่าท่าเรือมีแนวโน้มประสบปัญหาภัยพิบัติการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศโลก ปัญหาระดับน้ำทะเลที่เพิ่มสูงขึ้น โดยมีสาเหตุเกิดจากกิจกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจ การพัฒนาที่ยั่งยืน และกิจกรรมมนุษย์ นอกจากนี้ การวิจัยนี้สอดคล้องกับงานวิจัยของชนละกิจ ชันธุ์พัฒน์ (2552) เรื่องผลกระทบทางทัศนคติของคนในชุมชนต่อโครงการท่าเรือน้ำลึกสีซัง จังหวัดชลบุรี ซึ่งพบว่าสาเหตุประการหนึ่งของปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเกิดจากโครงการท่าเรือน้ำลึกไม่เปิดโอกาสให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อม ซึ่งแนวทางการจัดการปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในอนาคตจึงควรให้ชุมชนมีส่วนร่วมกับผู้บริหารโครงการท่าเรือและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการหาแนวทางแก้ไขปัญหาลดและป้องกันปัญหาสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง

(2) การปฏิรูปการจัดการท่าเรือ การวิจัยนี้ไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ World Bank (2007) เรื่องการปฏิรูปท่าเรือและทางเลือกการจัดการโครงสร้างเชิงเครือข่ายพันธมิตร พบว่าท่าเรือทั่วโลกมีการปฏิรูปโครงสร้างของท่าเรือให้สอดคล้องกับสถานการณ์ของศตวรรษที่ 21 โดยเฉพาะการส่งเสริมให้ชุมชนและรัฐบาลเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการบริหารท่าเรือ และร่วมกันพัฒนานโยบายเพื่อสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง ขณะที่ท่าเรือแหลมฉบังซึ่งก่อตั้งในทศวรรษ 2530 จนถึงปัจจุบันยังไม่มีมีการปฏิรูปโครงสร้างและยังมีการบริหารแบบ

รวมศูนย์อำนาจการจัดการ ตลอดจนไม่มีการส่งเสริมให้ชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการบริหารท่าเรือแหลมฉบัง

การวิจัยนี้ไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ City of Greater Geelong (2013) เรื่องการวางแผนพัฒนาท่าเรือจิลอง ออสเตรเลีย พบว่า ท่าเรือมีการพัฒนาความสัมพันธ์กับชุมชนและรัฐบาลท้องถิ่น และมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดแบบเมืองท่า ส่งเสริมให้รัฐบาลท้องถิ่นและชุมชนรู้สึกเป็นเจ้าของท่าเรือ และมีส่วนร่วมในการวางแผนพัฒนาท่าเรือ ร่วมการให้บริการ และร่วมการจัดการท่าเรือ ตลอดทั้งการปรับโครงสร้างใหม่ที่เอื้อต่อการเป็นเมืองท่าเรือ และมีตัวแทนรัฐบาลท้องถิ่นและชุมชนร่วมเป็นคณะกรรมการบริหารท่าเรือ ขณะที่ท่าเรือแหลมฉบังในยุคก่อนทศวรรษ 2550 มีความสัมพันธ์แบบแปลกแยกและห่างเหินกับชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ส่วนยุคทศวรรษ 2550 เป็นต้นมา แม้มีการพัฒนาความสัมพันธ์ผ่านกลไกคณะกรรมการของท่าเรือแหลมฉบัง แต่ยังเป็นความสัมพันธ์ที่ไม่แน่นแฟ้นและต่อเนื่อง ชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นยังรู้สึกห่างเหิน รวมถึงไม่ได้รู้สึกการเป็นเจ้าของท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากข้อจำกัดของโครงสร้างและการบริหารจัดการองค์กรของท่าเรือแหลมฉบัง ขณะเดียวกันชุมชนก็ยังขาดความไว้วางใจในการดำเนินนโยบายและโครงการที่เกี่ยวข้องกับวิถีชีวิตชุมชนและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง

8. ข้อเสนอแนะ

การวิจัยนี้มีข้อเสนอแนะสำหรับการนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์สำหรับหน่วยงานและชุมชนที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

(1) การท่าเรือแห่งประเทศไทยควรมีนโยบายเฉพาะด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของท่าเรือที่ชัดเจนและมีความเป็นเอกภาพในการดำเนินนโยบายการจัดการสิ่งแวดล้อมของท่าเรือ ตลอดจนส่งเสริมการดำเนินนโยบายแบบบูรณาการและการยึดหลักธรรมาภิบาลของภาครัฐ การจัดตั้งคณะกรรมการที่ปรึกษาระดับชาติและมอบให้ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังจัดตั้งคณะกรรมการที่ปรึกษาระดับพื้นที่ และการจัดตั้งกองทุนพัฒนาคุณภาพชีวิตชุมชนประมงพื้นบ้าน ตลอดจนควรมีการแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนานโยบายการจัดการท่าเรือน้ำลึกเพื่อการสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งระดับภาพรวมของประเทศ ที่มีองค์ประกอบของคณะกรรมการจากตัวแทนการท่าเรือแห่งประเทศไทย ท่าเรือน้ำลึกพื้นที่จังหวัดต่างๆ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรมเจ้าท่า ตำรวจน้ำ กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง และผู้นำชุมชนในพื้นที่โดยรอบท่าเรือ

(2) ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังจังหวัดชลบุรีควรมีการออกแบบและพัฒนานโยบายเฉพาะด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมที่สอดคล้องเหมาะสมกับกติกาสากล นโยบายรัฐบาล นโยบายการทำเรือแห่งประเทศไทย ตลอดจนบริบทของชุมชนและสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งของภาคตะวันออก รวมทั้งควรดำเนินนโยบายที่ยึดหลักธรรมาภิบาล มีความโปร่งใส เข้าถึงตรวจสอบได้ และสร้างความเชื่อมั่นแก่ชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง ที่สำคัญควรมีการแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนานโยบายการจัดการท่าเรือน้ำลึกเพื่อการสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง ที่มีองค์ประกอบของคณะกรรมการจากตัวแทนท่าเรือแหลมฉบัง เทศบาลนครแหลมฉบัง กรมเจ้าท่า ตำรวจน้ำ กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง และผู้นำชุมชนประมงพื้นบ้าน

(3) เทศบาลนครแหลมฉบังควรมีบทบาทประสานความร่วมมือและความเข้าใจระหว่างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังกับชุมชน รวมทั้งการเป็นตัวแทนท้องถิ่นที่อำนาจตัดสินใจในการจัดการสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งร่วมกับท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง

(4) ชุมชนประมงพื้นบ้านควรตระหนักในสิทธิการมีส่วนร่วมในการพัฒนาของโครงการท่าเรือแหลมฉบังและแสดงออกถึงสิทธิโดยมีส่วนร่วมในรูปแบบต่างๆ เพื่อสร้างความยั่งยืนแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง ตลอดจนวิถีชีวิตของชุมชนประมงพื้นบ้าน

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป ผู้สนใจศึกษาควรทำวิจัยในประเด็น ดังนี้

(1) การศึกษาวิจัยในประเด็นธรรมาภิบาลของภาครัฐในการดำเนินนโยบายจัดการท่าเรือของประเทศไทย

(2) การศึกษาวิจัยในประเด็นพลวัตสิทธิของชุมชนผู้ได้รับผลกระทบทางลบจากการดำเนินโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังขั้นที่ 1 ขั้นที่ 2 และขั้นที่ 3

(3) การศึกษาวิจัยในประเด็นการศึกษาเปรียบเทียบระหว่างประสิทธิภาพการจัดการสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งระหว่างท่าเรือภาครัฐกับท่าเรือภาคเอกชน

เอกสารอ้างอิง

ภาษาไทย

- การทำเรือแห่งประเทศไทย. (2534). *ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ประตูการค้าสำคัญของไทย*. กรุงเทพฯ: การท่าเรือแห่งประเทศไทย.
- ชนะเลิศ ชันธุ์พัฒน์. (2552). *ผลกระทบทางทัศนคติของคนในชุมชนต่อโครงการทำเรื่อน้ำลึก สีซัง จังหวัดชลบุรี*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ท่าเรือแหลมฉบัง. (2559). *ข้อมูลทั่วไปท่าเรือแหลมฉบัง*. สืบค้นเมื่อ 22 มิถุนายน 2559, จาก <http://lcp.port.co.th/cs/internet/lcp/ข้อมูลทั่วไป/html>
- เทศบาลนครแหลมฉบัง. (2559). *ข้อมูลทั่วไปเทศบาลนครแหลมฉบัง*. สืบค้นเมื่อ 12 กันยายน 2559, จาก http://www.lcb.go.th/data.php?menu_id=136
- บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด. (2560). *รายงานผลการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรงทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 (รายงานฉบับย่อ)*. กรุงเทพฯ: การท่าเรือแห่งประเทศไทย.
- ประชาชาติธุรกิจ. (2556, 25 มีนาคม). ขยายแหลมฉบัง ชายหาดพัทยาพัง น้ำเปลี่ยนทิศ ทบท้องเที่ยว-ประมง. *ประชาชาติธุรกิจ*, น. 17.
- พจน์ นาวพันธุ์. (2557). *รายงานเรื่องการจัดการสิ่งแวดล้อมในสถานประกอบการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ตัวอย่างโครงการที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของประชาชน โครงการท่าเทียบเรือแหลมฉบัง*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- สำนักข่าวอิสรา. (2559). *โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก*. สืบค้นเมื่อ 29 มิถุนายน 2559, จาก www.isranews.org/main-thaireform/48042-corridor_48042
- สำนักงานจังหวัดชลบุรี. (2559). *รู้จักชลบุรี*. สืบค้นเมื่อ 22 มิถุนายน 2559, จาก http://www.chonburi.go.th/website/about_chonburi/about2

ภาษาอังกฤษ

- Caf cass. (2007). *Policy Development Framework*. N.P.: Chelsey Bonehill.
- City of Greater Geelong. (2013). *Geelong Port-City 2050: Final Report of the Geelong Port and Land Infrastructure Plan*. Geelong: Australia.

- Dukeshire, S., & Thurlow, J. (2002). *A Brief Guide to Understanding Policy Development for Rural Communities Impacting Policy*. Halifax: Dalhousie University.
- Ghiar, H., Demoulin, P., & Marini, G. (2015). Port Center: To Development a Renewed Port-City Relationship by Improving a Shared Port Culture. *Smart Port-city: Essais Prospectifs*, 3, 233-246.
- Hanson, S., Nicholls R., Ranger, N., Hallegatte, S., Corfee-Morlot, J., Herweijer, C., Chateau, J. (2011). A Global Ranking of Port Cities with High Exposure to Climate Extremes. *Climatic Change*, 104, 89-111.
- Jovanovic. (2011). *Sustainable Development Strategies for Cities and Ports*. Belgrade: Workshop on Ports as Engines of Economic Development and Strategic Management of Port Areas.
- Office of the Auditor General. (2003). *A Guide to Policy Development*. Manitoba: Civil Service Commission.
- Ontario Public Service. (2014). *Equity and Inclusive Education in Ontario Schools: Guidelines for Policy Development and Implementation*. Ontario: Ministry of Education.
- Organisation for Economic Co-operation and Development. (2013). *The Effectiveness of Port-City Policies: A Comparative approach*. Paris: OECD Publishing.
- United Nations. (1996). *Port Management: Sustainable Development Strategies for Cities and Ports*. New York and Geneva: United Nations.
- World Bank. (2007). *Port Reform Toolkit: Module 3 Alternative Port Management Structures and Ownership Models*. Washington DC: World Bank.