

ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังต่อ
ชุมชนบ้านแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี

นางสาวสุภัทรา ตันเงิน

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2554
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)
เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository(CUIR)
are the thesis authors' files submitted through the Graduate School.

THE SOCIO – ECONOMIC IMPACTS OF LAEM CHABANG DEEP SEA PORT ON
LAEM CHABANG COMMUNITY IN CHONBURI PROVINCE

Miss Supattra Tunngern

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Urban and Regional Planning Program in Urban and Regional Planning

Department of Urban and Regional Planning

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2011

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง
ต่อชุมชนบ้านแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี

โดย

นางสาวสุภัทรา ตันเงิน

สาขาวิชา

การวางแผนภาคและเมือง

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

รองศาสตราจารย์ ดร. ระหัตถ์ โจรนประดิษฐ์

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัย
เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทมหาบัณฑิต

..... คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. พงศ์ศักดิ์ วัฒนสินธุ์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. พนิต ภูจินดา)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(รองศาสตราจารย์ ดร. ระหัตถ์ โจรนประดิษฐ์)

..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อภิวัฒน์ รัตนวราหะ)

..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(รองศาสตราจารย์ ดร. นิพันธ์ วิเชียรน้อย)

สุภัทรา ดันเงิน : ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังต่อชุมชนบ้านแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี (THE SOCIO – ECONOMIC IMPACTS OF LAEM CHABANG DEEP SEA PORT ON LAEM CHABANG COMMUNITY IN CHONBURI PROVINCE) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: รศ.ดร.ระหัตถ์ วจนประดิษฐ์ , 173 หน้า. ISBN

วิทยานิพนธ์นี้ศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังต่อชุมชนบ้านแหลมฉบัง ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี เพื่อเข้าใจถึงความสัมพันธ์ของท่าเรือน้ำลึกกับชุมชนมุ่งเน้นโดยเฉพาะสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมภายในชุมชนพื้นที่หลังท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง

วิธีการศึกษาใช้ข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิเพื่อทราบถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เปรียบเทียบสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนก่อนและหลังการเปิดดำเนินการท่าเรือน้ำลึก ตลอดจนทัศนคติของชุมชนต่อท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ประเด็นการศึกษาแบ่งเป็นสองส่วน ส่วนแรก ได้แก่ ด้านกายภาพผ่านการสำรวจภาคสนามและภาพถ่ายทางอากาศเพื่อศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เชื่อมโยงกับสภาพเศรษฐกิจและสังคม โดยเน้นในส่วนที่สอง ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจและสังคมที่ประยุกต์ใช้จากกรอบแนวคิดการประเมินผลกระทบทางเศรษฐกิจ - สังคม ตัวแปรประกอบด้วย การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจและสังคมของชุมชน โอกาสการจ้างงาน การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต ทัศนคติต่อสภาวะแวดล้อมของชุมชนและท่าเรือน้ำลึก การเก็บข้อมูลอาศัยแบบสอบถามเป็นเครื่องมือหลักในการวิจัย จำนวน 157 ชุด ของกลุ่มตัวอย่างในหมู่ที่ 3 ชุมชนบ้านแหลมฉบัง มีหน่วยการวิเคราะห์ที่เป็นระดับครัวเรือน ประกอบกับการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง จากการสำรวจพบว่าสามารถแบ่งกลุ่มผู้อยู่อาศัยเป็นสองกลุ่มหลัก คือ กลุ่มผู้อยู่อาศัยดั้งเดิม และกลุ่มที่มีการย้ายถิ่นมาอยู่อาศัยไม่เกิน 10 ปี การทดสอบทางสถิติ Pearson Chi-Square พบว่า ระยะเวลาอยู่อาศัยครัวเรือนมีความสัมพันธ์กับรายได้ รวมทั้งทัศนคติครัวเรือนต่อรูปแบบผลดีด้านการประกอบอาชีพและรูปแบบผลเสียด้านสภาพแวดล้อมชุมชนมีความสัมพันธ์กับระยะเวลาอยู่อาศัยของครัวเรือนในชุมชน

ผลการศึกษารูปได้ว่า ผลกระทบเกิดขึ้นในด้านบวก ได้แก่ รายได้ครัวเรือนเพิ่มขึ้น เกิดโอกาสการเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพ โดยเฉพาะกลุ่มผู้ได้ประโยชน์ คือ กลุ่มที่ค้าขายและประกอบอาชีพในภาคบริการ เกิดการตอบสนองทางสังคมกับภายนอกและการปรับตัวด้านอาชีพ รวมทั้งส่วนงานสนับสนุนที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ แต่ไม่เกิดการจ้างงานโดยตรงกับส่วนปฏิบัติการท่าเรือน้ำลึกและผลกระทบด้านลบ ได้แก่ ปัญหาสภาพแวดล้อมในชุมชน การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตและอาชีพจากการเวนคืนที่ดิน นอกจากนี้ การเพิ่มขึ้นของประชากรในพื้นที่ยังส่งผลให้ผู้อยู่อาศัยดั้งเดิมต้องการย้ายถิ่นออกจากชุมชน อย่างไรก็ตาม แนวทางของการดำเนินงานท่าเรือน้ำลึกที่ครบประสิทธิภาพควรมีมาตรการดูแลด้านคุณภาพชีวิตและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นเพื่อการดำเนินงานในระยะยาวและตอบสนองการมีส่วนร่วมของชุมชน

ภาควิชา.....การวางแผนภาคและเมือง.....ลายมือชื่อนิติ.....
 สาขาวิชา.....การวางแผนภาคและเมือง.....ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก.....
 ปีการศึกษา.....2554.....

5274161125 : MAJOR URBAN AND REGIONAL PLANNING

KEYWORDS : DEEP SEAPORT /SOCIO – ECOMOMIC IMPACTS/ LAEM CHABANG

SUPATTRATUNNGERN: THE SOCIO – ECONOMIC IMPACTS OF LAEM CHABANG

DEEP SEAPORT ON LAEM CHABANG COMMUNITY IN CHONBURI PROVINCE .THESIS

ADVISOR: ASSOC. PROF. RAHUTH RODJANAPRADIED, Ph.D. 173 pp. ISBN

The research study focuses on how the Laem Chabang deep sea port affects the socio-economic environment of Moo 3 Laem Chabang community. According to the port development plan drafted by the Port Authority of Thailand under a land expropriation scheme, the Laem Chabang community is directly affected by the presence and activities of the deep sea port. This study investigates socio-economic relationships between port and local residents, and examines socio-economic conditions and characteristics of the hinterland community.

Data was collected from questionnaires completed by local people from 157 households, and from in-depth interviews with stakeholders. Study issues classified into two categories (1) Physical; land use and community settlement were researched using map compilations and a field survey. (2) Socio-economic; economic and social changes, demographic transition, occupation, household income and expenses, and attitudes of local people toward the port and community environment. Analytical terms are based on socio-economic impact assessment framework to investigate the advantages and disadvantages of port development into the local people.

Empirical results indicate the creation of the port, facilities, and associated industries drive the transition to industrialization and urbanization; this has both positive and negative impacts on the local population. Positive impacts include increases in household income and new occupation opportunities. However, the local population generally works for the port's support services, rather than in the primary business area. Negative impacts include social pollution and environmental pollution. The land expropriation by the port affected a group of local residents to relocate and changes occupation. In addition, an influx of workers in the project area has put pressure on local people to relocate. These research findings can be of use in preparing port policy for a sustainable approach to the port and its surrounding community.

Department Urban and Regional Planning Student's Signature

Field of Study Urban and Regional Planning Advisor's Signature

Academic Year.....2011.....

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เรื่องผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ต่อชุมชนบ้านแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรีขึ้นนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความร่วมมือและการให้ความช่วยเหลือจากอาจารย์หลายท่าน ได้แก่ รศ.ดร.ระหัตถ์ โรจนประดิษฐ์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ พร้อมด้วยคณะกรรมการวิทยานิพนธ์ ผศ.ดร.อภิวัฒน์ รัตนวราหะ และ ผศ.ดร.พนิต ภูจินดา พร้อมทั้ง รศ. ดร.นิพนธ์ วิเชียรน้อย ที่กรุณาอุทิศเวลาตรวจสอบวิทยานิพนธ์และได้ให้คำปรึกษาชี้แนะแนวทางในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ทั้งนี้ ขอขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านที่ปมเพาะความรู้เชิงวิชาการและให้คำแนะนำ เสนอแนะข้อคิดที่น่ายินดีและเป็นประโยชน์ให้กับลูกศิษย์มาโดยตลอด

ขอขอบคุณบัณฑิตวิทยาลัยที่สนับสนุนทุนอุดหนุนวิทยานิพนธ์สำหรับนิสิตในการวิจัยครั้งนี้ ขอขอบคุณเจ้าหน้าที่เทศบาลนครแหลมฉบัง เจ้าหน้าที่ท่าเรือแหลมฉบัง คณะกรรมการชุมชนทุกท่าน สำหรับข้อมูลในการศึกษาวิจัยและการสัมภาษณ์ ตลอดจนขอบคุณชาวชุมชนบ้านแหลมฉบังที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามในงานวิจัย ขอขอบคุณเพื่อนการวางแผนภาคและเมืองรุ่น 34 ทุกท่านที่ร่วมแบ่งปันประสบการณ์ในการศึกษาสาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง ขอขอบคุณทุกแรงใจสนับสนุน ทำยสุด ผู้วิจัยขอขอบพระคุณครอบครัวที่สนับสนุนในทุกด้าน และให้กำลังใจเสมอมา ความสำเร็จจากการศึกษาครั้งนี้เพื่อรำลึกถึงบิดาผู้ล่วงลับ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฎ
สารบัญแผนที่.....	ฏ
สารบัญภาพ.....	ฅ
สารบัญแผนภูมิ.....	ณ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 คำถามในการวิจัย.....	3
1.3 สมมติฐานงานวิจัย.....	3
1.4 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	3
1.5 ขอบเขตการศึกษา.....	3
1.5.1 ขอบเขตเชิงพื้นที่ศึกษา.....	4
1.5.2 ขอบเขตเชิงเนื้อหา.....	4
1.6 การดำเนินการศึกษา.....	6
1.6.1 ขั้นตอนการศึกษา.....	6
1.6.2 ข้อมูลและแหล่งที่มา.....	7
1.6.3 การประมวลผลและการวิเคราะห์ข้อมูล.....	7
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	9
1.8 คำนิยามในการวิจัย.....	9
บทที่ 2 แนวความคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	10
2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับท่าเรือน้ำลึก.....	10
2.1.1 ความหมายของท่าเรือ.....	10
2.1.2 บทบาทของท่าเรือต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ.....	11

2.2	แนวความคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างการพัฒนาอุตสาหกรรม ชุมชนและ ท่าเรือน้ำลึก.....	13
2.2.1	นโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่ภาคตะวันออกและนโยบายการ พัฒนาท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง.....	14
2.2.2	กรอบความสัมพันธ์ระหว่างท่าเรือและอุตสาหกรรม.....	18
2.2.3	ผลกระทบของท่าเรือน้ำลึกต่อการพัฒนาเมืองและผลกระทบต่อชุมชน....	19
2.2.4	การศึกษาพัฒนาการของเมืองท่า.....	22
2.3	แนวความคิดเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม.....	23
2.4	แนวความคิดเกี่ยวกับการศึกษาผลกระทบ.....	26
2.4.1	ความหมายของผลกระทบ.....	24
2.4.2	นิยามของผู้รับผลกระทบ.....	27
2.4.3	การประเมินผลกระทบ.....	29
2.5	แนวความคิดเกี่ยวกับผลกระทบด้านเศรษฐกิจ – สังคม.....	35
2.5.1	แนวความคิดเกี่ยวกับผลกระทบด้านเศรษฐกิจ.....	35
2.5.2	แนวความคิดเกี่ยวกับผลกระทบด้านสังคม.....	36
2.5.3	การศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจ – สังคม.....	40
2.6	สรุปแนวความคิด ทฤษฎีและตัวอย่างการศึกษา ผลผลกระทบทางเศรษฐกิจ – สังคมจากโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกหรือโครงการพัฒนาขนาดใหญ่.....	45
บทที่ 3	วิธีดำเนินงานวิจัย.....	47
3.1	ขั้นตอนในการศึกษา.....	47
3.1.1	การกำหนดปัญหาวิจัย.....	45
3.1.2	วิธีการคัดเลือกกรณีศึกษา.....	45
3.1.3	การคัดเลือกประชากรในการศึกษา.....	48
3.2	วิธีการเก็บข้อมูล.....	49
3.3	เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย.....	51
3.4	การวิเคราะห์ข้อมูล.....	54
3.4.1	แนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบ.....	54
3.4.2	การเปรียบเทียบข้อมูลการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ – สังคม.....	54
3.4.3	ตัวแปรในการศึกษา.....	56

บทที่ 4	สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา.....	57
4.1	ข้อมูลทั่วไปของเทศบาลนครแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี.....	57
	4.1.1 ประวัติความเป็นมา.....	57
	4.1.2 ที่ตั้ง.....	57
4.2	ข้อมูลทั่วไปของชุมชนบ้านแหลมฉบัง.....	60
	4.2.1 ประวัติความเป็นมา.....	60
	4.2.2 ที่ตั้ง.....	61
	4.2.3 การเข้าถึงพื้นที่ชุมชน.....	61
	4.2.4 ลักษณะทางกายภาพ.....	62
	4.2.5 ลักษณะประชากร.....	67
	4.2.6 ลักษณะทางสังคมและวัฒนธรรม.....	68
	4.2.7 ลักษณะด้านเศรษฐกิจ.....	70
	4.2.8 ลักษณะสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการภายในชุมชน.....	72
	4.2.9 การเวนคืนในพื้นที่ชุมชนบ้านแหลมฉบัง.....	77
4.3	การพัฒนาพื้นที่บริเวณแหลมฉบัง.....	83
4.4	ข้อมูลทั่วไปโครงการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง.....	85
	4.4.1 ขนาดพื้นที่ก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง.....	86
	4.4.2 กิจกรรมของท่าเรือ.....	89
	4.4.3 แผนงานด้านสิ่งแวดล้อม.....	90
บทที่ 5	ผลการศึกษา.....	91
5.1	ข้อมูลทั่วไปทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือน.....	91
	5.1.1 ลักษณะทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	91
	5.1.2 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจระดับครัวเรือนในชุมชน.....	92
	5.1.3 ข้อมูลด้านสังคมของครัวเรือนในชุมชน.....	102
5.2	ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ - สังคมของครัวเรือนในชุมชน.....	106
	5.2.1 ข้อมูลเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงเชิงกายภาพ.....	106
	5.2.2 การวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ - สังคมครัวเรือน.....	111
5.3	ข้อมูลความคิดเห็นของครัวเรือนต่อผลกระทบจากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง.....	121

	หน้า
5.3.1 ความคิดเห็นต่อผลกระทบด้านสังคมและการประกอบอาชีพ.....	121
5.3.2 ความคิดเห็นครัวเรือนต่อท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง.....	125
5.3.3 ผลกระทบเชิงบวกจากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง.....	126
5.3.4 ผลกระทบเชิงลบจากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง.....	128
5.4 วิเคราะห์ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ - สังคมต่อหมู่ที่ 3 ชุมชนบ้านแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี.....	131
5.5 สรุปสาระสำคัญจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview).....	139
บทที่ 6 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ.....	140
6.1 อภิปรายผลจากสมมติฐาน.....	140
6.2 สรุปผลการศึกษา.....	141
6.2.1 สภาพทางเศรษฐกิจและสังคมภายในชุมชนหลังท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง..	141
6.2.2 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ - สังคมของชุมชนบ้านแหลมฉบังเนื่องมาจาก การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง.....	143
6.2.3 ความสัมพันธ์ของท่าเรือน้ำลึกกับชุมชนในด้านเศรษฐกิจ - สังคม.....	144
6.3 ข้อค้นพบและข้อเสนอแนะ.....	145
6.3.1 ข้อค้นพบ.....	145
6.3.2 ข้อเสนอแนะเชิงองค์กร.....	146
6.3.3 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป.....	147
รายการอ้างอิง.....	148
ภาคผนวก.....	153
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	173

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
2.1	พัฒนาการของท่าเรือสมัยใหม่ 3 ยุค (ตั้งแต่ปี ค.ศ.1940 – ปัจจุบัน).....	23
2.2	ประเภทของผลกระทบและความหมาย.....	28
2.3	การเกิดผลกระทบแต่ละประเภทต่อสิ่งแวดล้อมจากโครงการพัฒนาท่าเรือ.....	32
2.4	ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสังคมที่ก่อให้เกิดการพิจารณาโครงการท่าเรือ.....	33
2.5	ตัวแปรพื้นฐานที่ใช้ในการประเมินผลกระทบทางสังคม.....	39
3.1	ข้อมูลและแหล่งที่มาของข้อมูล.....	50
3.2	โครงสร้างและรายละเอียดแบบสอบถาม.....	52
4.1	จำนวนประชากรแฝงในตำบลทุ่งสุขลา ปี พ.ศ.2549.....	68
4.2	สรุปการดำเนินงานของโครงการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังที่ส่งผลกระทบต่อชุมชน.....	80
4.3	การคาดคะเนการจ้างงานตามโครงการพัฒนาบริเวณแหลมฉบัง.....	84
4.4	ปริมาณตู้สินค้าขาเข้า – ขาออก ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง.....	89
5.1	สถานภาพในครัวเรือนของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	91
5.2	ระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	92
5.3	สัดส่วนการประกอบอาชีพหลักและอาชีพเสริมของครัวเรือน.....	92
5.4	ลักษณะการประกอบอาชีพของสมาชิกครัวเรือน.....	93
5.5	ลักษณะการประกอบอาชีพของสมาชิกครัวเรือนจำแนกตามประเภทการค้าและการบริการและในภาคอุตสาหกรรม.....	94
5.6	รายได้ต่อครัวเรือนต่อเดือน.....	96
5.7	รายจ่ายโดยเฉลี่ยของครัวเรือนต่อเดือนแยกตามประเภทรายจ่าย.....	96
5.8	ภาวะเงินออมของครัวเรือน.....	97
5.9	แหล่งเงินออมของครัวเรือน.....	97
5.10	ภาวะหนี้สินของครัวเรือน.....	98
5.11	จำนวนแรงงานในครัวเรือน.....	99
5.12	รายได้ครัวเรือนกับจำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่ประกอบอาชีพ.....	99
5.13	รายได้ครัวเรือนกับระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชน.....	100

ตารางที่	หน้า
5.14	จำนวนสมาชิกในครัวเรือน..... 102
5.15	ระยะเวลาของครัวเรือนที่อยู่อาศัยในชุมชนบ้านแหลมฉบัง..... 103
5.16	สาเหตุการย้ายถิ่นเข้าและภูมิลำเนาเดิมของครัวเรือนที่อาศัยอยู่ภายในชุมชน น้อยกว่า 20 ปีหรือหลังเกิดท่าเรือ..... 105
5.17	ความต้องการย้ายถิ่นออกของครัวเรือนและสาเหตุความต้องการย้ายถิ่นออก.... 105
5.18	ลักษณะการถือครองที่ดินครัวเรือนก่อนและหลังมีท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง..... 100
5.19	การเปลี่ยนแปลงสภาพการถือครองที่ดินก่อนและหลังมีท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง. 108
5.20	ลักษณะที่อยู่อาศัยครัวเรือนก่อนและหลังมีท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง..... 109
5.21	การเกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมชุมชนก่อนและหลังการเกิดท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง... 109
5.22	ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมจากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังที่ส่งผลกระทบต่อการใช้ อาศัยในชุมชน..... 111
5.23	จำนวนครัวเรือนและสาเหตุการเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพของครัวเรือน.... 112
5.24	เปรียบเทียบลักษณะการประกอบอาชีพหลักของสมาชิกครัวเรือนในชุมชน ก่อนและหลังการเกิดท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง..... 112
5.25	เปรียบเทียบลักษณะการประกอบอาชีพเสริมของสมาชิกครัวเรือนในชุมชน ก่อนและหลังการเกิดท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง..... 113
5.26	เปรียบเทียบสัดส่วนการเปลี่ยนแปลงอาชีพหลักและอาชีพเสริม..... 113
5.27	การเปลี่ยนแปลงรายได้ รายจ่าย เงินออมและภาวะหนี้สินของครัวเรือนหลัง เกิดท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง..... 114
5.28	ผลกระทบด้านสังคมจากการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังต่อครัวเรือน..... 115
5.29	การเข้าถึงสถานศึกษาของสมาชิกครัวเรือนและจำนวนประชากรวัยเรียน..... 116
5.30	ลำดับความสำคัญการใช้บริการด้านการรักษาพยาบาลของครัวเรือน..... 117
5.31	ลำดับความสำคัญของสถานที่ที่ครัวเรือนใช้จ่ายสินค้าอุปโภคและบริโภค..... 117
5.32	การประกอบกิจกรรมทางศาสนาของครัวเรือนในชุมชน..... 118
5.33	การเข้าร่วมประเพณีและเทศกาลท้องถิ่นของครัวเรือนในชุมชน..... 119
5.34	ประเพณีท้องถิ่นและจำนวนครัวเรือนที่เข้าร่วมงาน..... 120

ตารางที่	หน้า
5.35	รูปแบบการเดินทางและวัตถุประสงค์การเดินทางของครัวเรือน..... 120
5.36	ความคิดเห็นครัวเรือนต่อผลกระทบด้านสังคมและการประกอบอาชีพ..... 121
5.37	ความคิดเห็นครัวเรือนต่อโอกาสในการประกอบอาชีพจากการเกิดท่าเรือน้ำลึก แหลมฉบัง..... 121
5.38	ความคิดเห็นครัวเรือนต่อการได้รับผลดีและผลเสียจากโครงการท่าเรือน้ำลึก แหลมฉบัง..... 125
5.39	รูปแบบผลดีหรือผลกระทบเชิงบวกอันเนื่องมาจากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง..... 126
5.40	รูปแบบผลเสียหรือผลกระทบเชิงลบอันเนื่องมาจากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง..... 128
5.41	สภาพการถือครองที่ดินกับระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชน..... 131
5.42	การเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพของครัวเรือนกับระยะเวลาการอยู่อาศัย..... 133
5.43	รูปแบบผลดีของการช่วยเหลือสนับสนุนที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง กับระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชน..... 143
5.44	รูปแบบผลดีด้านโอกาสในการประกอบอาชีพเนื่องจากโครงการท่าเรือน้ำลึก แหลมฉบังกับระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชน..... 135
5.45	รูปแบบของผลดีด้านพื้นที่อยู่อาศัยกับระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชน... 135
5.46	รูปแบบของผลเสียจากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังต่อสิ่งแวดล้อมกับระยะเวลาที่ ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชน..... 136
5.47	รูปแบบของผลเสียต่อการเปลี่ยนแปลงต่อการประกอบอาชีพกับระยะเวลาที่ ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชน..... 137
5.48	รูปแบบผลเสียด้านการอยู่อาศัยกับระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชน..... 137

สารบัญแผนที

แผนที่		หน้า
1.1	ที่ตั้งชุมชนบ้านแหลมฉบัง ทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉบังและนิคมอุตสาหกรรม แหลมฉบัง ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี.....	5
4.1	ขอบเขตหมู่บ้านในเขตเทศบาลนครแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี.....	58
4.2	เส้นทางคมนาคมในเขตเทศบาลนครแหลมฉบัง.....	59
4.3	ลักษณะทางกายภาพของชุมชนบ้านแหลมฉบัง ปี พ.ศ.2535 (ทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉบังชั้นที่ 1 เปิดดำเนินการ).....	64
4.4	ลักษณะทางกายภาพของชุมชนบ้านแหลมฉบัง ปี พ.ศ.2546 (ทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉบังชั้นที่ 2 เปิดดำเนินการ)	65
4.5	ลักษณะทางกายภาพปัจจุบันของชุมชนบ้านแหลมฉบัง ปี พ.ศ.2554.....	66
4.6	ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่หลังท่าบริเวณทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉบัง.....	81
4.7	พื้นที่โครงการพัฒนาทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉบัง.....	82

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
4.1	ที่ตั้งย่านการค้าภายในหมู่ที่ 3 ชุมชนบ้านแหลมฉบัง.....	71
4.2	การใช้ประโยชน์ที่ดินและลักษณะที่อยู่อาศัยภายในชุมชนบ้านแหลมฉบัง.....	74
4.3	ระบบโครงสร้างพื้นฐานในชุมชนบ้านแหลมฉบัง.....	75
4.4	วิถีชีวิตและลักษณะกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายในชุมชน.....	76
4.5	สภาพภายในพื้นที่ท่าเทียบเรือ ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง.....	87
4.6	ทัศนียภาพภายนอกท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังจากชุมชนบ้านแหลมฉบัง.....	88

สารบัญแนภูมิ

แผนภูมิที่	หน้า
1.1	8
2.1	20
2.2	41
2.3	46
3.1	54
4.1	67
4.2	69
4.3	77
5.1	106
5.2	112
5.3	114
5.4	124
5.5	124
5.6	125
5.7	126
5.8	127

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เนื่องจากแนวนโยบายการพัฒนาประเทศที่มุ่งเน้นการพัฒนาภาคอุตสาหกรรม เพื่อเป็นการสร้างฐานเศรษฐกิจใหม่ ดังนั้น โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard: ESB) จึงเกิดขึ้นนับตั้งแต่ปี พ.ศ.2524 ให้มีการกำหนดแนวทางพัฒนาเพื่อสนับสนุนการกระจายความเจริญ กิจกรรมทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมจากศูนย์กลางไปยังส่วนภูมิภาค

การพัฒนาเป็นแผนตามเป้าหมายหลักของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ.2525 – 2529) ต่อเนื่องในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535 – 2539) ดำเนินการในลักษณะเป็นแผนงานแบบผสมผสานระหว่างโครงการต่างๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบของรัฐบาลที่จะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับอุตสาหกรรมโดยตรง ทั้งท่าเรือ น้ำลึก แหล่งน้ำ ถนน รถไฟ ไฟฟ้า ประปา โทรคมนาคมและการสื่อสาร พร้อมกับดำเนินการจัดเตรียมส่วนสนับสนุนด้านอื่น เช่น แหล่งที่ตั้งอุตสาหกรรม การพัฒนาชุมชน การส่งเสริมการลงทุน การควบคุมสิ่งแวดล้อม (ผังเมืองเฉพาะชุมชนเมืองใหม่แหลมฉบัง, 2529)

ตามสาระสำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 ที่มีการระบุว่าพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกบริเวณแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี เป็นพื้นที่ซึ่งมีลักษณะภูมิประเทศ และธรรมชาติเอื้ออำนวยต่อการพัฒนาเป็นที่ตั้งท่าเรือพาณิชย์หลัก สำหรับการขนถ่ายสินค้าประเภทบรรจุตู้ (คอนเทนเนอร์) มีเขตนิคมอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกและอุตสาหกรรมที่ไม่มีปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก จึงเป็นที่มาของการก่อตั้งเขตเศรษฐกิจแหลมฉบัง ท่าเรือแหลมฉบัง และนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง พร้อมทั้งเน้นการพัฒนาชุมชนและเมืองใหม่ให้สอดคล้องควบคู่ไปกับการพัฒนาอุตสาหกรรมด้วย โดยมีการพัฒนาบริการทางด้านสังคมต่างๆ เพื่อเอื้ออำนวยให้คนสามารถนำครอบครัวไปอยู่อาศัยได้

ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังได้เปิดดำเนินการเมื่อปี พ.ศ.2534 ปัจจุบันมีบทบาทสำคัญเป็นท่าเรือหลักของประเทศที่อยู่ภายใต้การดูแลด้านการบริหารของการท่าเรือแห่งประเทศไทยและเอกชนเป็นผู้รับผิดชอบในระบบปฏิบัติการ ได้รับผลักดันจากรัฐบาลให้เป็นที่ท่าเรือหลักแทนท่าเรือกรุงเทพ จากสถิติผลการดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบัง ประจำปีงบประมาณ 2548 - 2552 ระบุว่าในปี พ.ศ.2551 มีปริมาณขนถ่ายสินค้าทั้งสิ้น 4,629,244.70 เมตริกตันมีปริมาณเรือเทียบท่ากว่า 8,118 ลำ ซึ่งมีแนวโน้มสูงขึ้นกว่าเดิม

จากการที่ท่าเรือแหลมฉบังได้รับการส่งเสริมให้เป็นหน้าด่านของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ พร้อมทั้งวางแผนให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือระดับโลก ยิ่งทำให้บทบาทของท่าเรือแหลมฉบังให้เด่นชัดขึ้น ประกอบกับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศตามกรอบของคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่มุ่งเน้นการพัฒนาระบบขนส่งโลจิสติกส์ ดังนั้น การมีท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังที่เป็นท่าเรือระดับโลกตั้งอยู่ในพื้นที่จึงเป็นการพัฒนาศักยภาพด้านอุตสาหกรรม ระบบคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ควบคู่กับการการรักษาสภาพแวดล้อมให้ได้ตามมาตรฐานสากล และคาดการณ์ว่าผลจากการขยายความสามารถในการขนส่งของท่าเรือและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องยังสามารถสร้างแหล่งงาน เกิดการจ้างงานและกระจายรายได้สู่ท้องถิ่น

การพัฒนาท่าเรือเกี่ยวข้องโดยตรงกับคุณภาพชีวิตของประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณโดยรอบ เนื่องจากการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกเกิดขึ้นควบคู่กับอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง ทำให้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและเชิงลบต่อชุมชน ปัญหาการใช้พื้นที่และทรัพยากรชายฝั่งของอำเภอ ศรีราชา เกิดขึ้นสืบเนื่องการพัฒนาอุตสาหกรรมและท่าเรือ ได้แก่ ปัญหามลพิษ ความเสี่ยงภัยและผลกระทบต่อชุมชนจากการขนถ่ายสินค้า ปัญหาสาธารณูปโภค และปัญหาจากท่าเรือแหลมฉบัง (สมฤดี มีประเสริฐ, 2542) ในขณะที่เกิดผลกระทบเชิงบวกในแง่ของแหล่งงานและการพัฒนาระบบการสาธารณสุข การศึกษา รวมทั้งโครงสร้างพื้นฐาน จึงสามารถกล่าวได้ว่าความสัมพันธ์ระหว่างท่าเรือและชุมชนเมือง สามารถพิจารณาได้จากทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม

อย่างไรก็ตาม บทบาทของท่าเรือแหลมฉบังได้ส่งผลกระทบต่อสภาพการเติบโตของชุมชนเมืองให้เป็นไปได้อย่างรวดเร็วด้วยการพัฒนาในมิติต่างๆ และก่อให้เกิดผลกระทบกับชุมชนโดยรอบไม่เพียงแต่การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพเท่านั้น ที่ผ่านมามีการเจริญเติบโตของท่าเรือแหลมฉบังมีการขยายตัวเป็นที่ดีและมีการศึกษาพัฒนาเชิงพื้นที่ แต่ยังมีปัญหาที่ต้องอาศัยการแก้ไขเร่งด่วนและจำเป็นต้องมีการวางแผนด้วยการศึกษาทุกมิติอย่างสมบูรณ์ การบริหารจัดการเมืองท่าเรือควรให้ความสำคัญกับด้านเศรษฐกิจและสังคมควบคู่กับการพัฒนาเชิงกายภาพ พิจารณาถึงผลกระทบต่อแหล่งขนส่งขนาดใหญ่ต่อชุมชน

ท่าเรือน้ำลึกจัดเป็นโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชน ทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ โดยที่ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ - สังคมนับเป็นองค์ประกอบสำคัญของการศึกษาเพื่อทำการวิเคราะห์ผลกระทบอย่างสมบูรณ์ ดังนั้น จึงควรทำการศึกษาชุมชนเบื้องต้นที่อยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการและบริเวณใกล้เคียงเพื่อพิจารณาผลกระทบที่เกิดขึ้นและนำไปสู่การวางแผนทางการผสมผสานผลประโยชน์ของประชาชนในชุมชนและท่าเรือเพื่อคุณภาพชีวิตของประชาชนและการดำเนินโครงการในระยะยาวต่อไป

1.2 คำถามในการวิจัย

ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังส่งผลกระทบต่อทางเศรษฐกิจ – สังคมต่อชุมชนบ้านแหลมฉบังอย่างไร

1.3 สมมติฐานงานวิจัย

สมมติฐานหลักในงานวิจัยนี้ คือ ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังและอุตสาหกรรมท่าเรือส่งผลกระทบต่อทางเศรษฐกิจ – สังคมภายในชุมชนบ้านแหลมฉบังทางอ้อมซึ่งไม่ก่อให้เกิดการจ้างงานจากท่าเรือโดยตรงกับคนในท้องถิ่น โดยมีสมมติฐานรอง ได้แก่ คราวเรือเปลี่ยนแปลงรูปแบบการประกอบอาชีพหลัก เกิดการประกอบอาชีพโดยเฉพาะประเภทการค้าและการบริการมากขึ้น

1.4 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. ศึกษาสภาพและรูปแบบทางเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนบริเวณหลังท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง
2. ศึกษาผลกระทบต่อทางเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนบ้านแหลมฉบังอันเนื่องมาจากการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง
3. เข้าใจถึงความสัมพันธ์ของท่าเรือน้ำลึกกับชุมชนในด้านเศรษฐกิจและสังคม

1.5 ขอบเขตการศึกษา

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ เลือกทำการศึกษาพื้นที่หมู่ที่ 3 ชุมชนบ้านแหลมฉบังตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ตั้งอยู่ในเขตเทศบาลนครแหลมฉบัง สาเหตุที่เลือกพื้นที่ดังกล่าวเป็นกรณีศึกษา คือ

1. หมู่ที่ 3 ชุมชนบ้านแหลมฉบังมีอาณาเขตติดต่อกับท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังและนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง เป็นชุมชนในรัศมี 5 กิโลเมตรโดยรอบโครงการ
2. ฝั่งการใช้ประโยชน์ที่ดินหลังท่าบริเวณท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังตามมติคณะกรรมการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ.2549 กำหนดให้ชุมชนบ้านแหลมฉบังอยู่ในเขตโซนที่ 6: พื้นที่สำหรับชุมชนและนันทนาการ

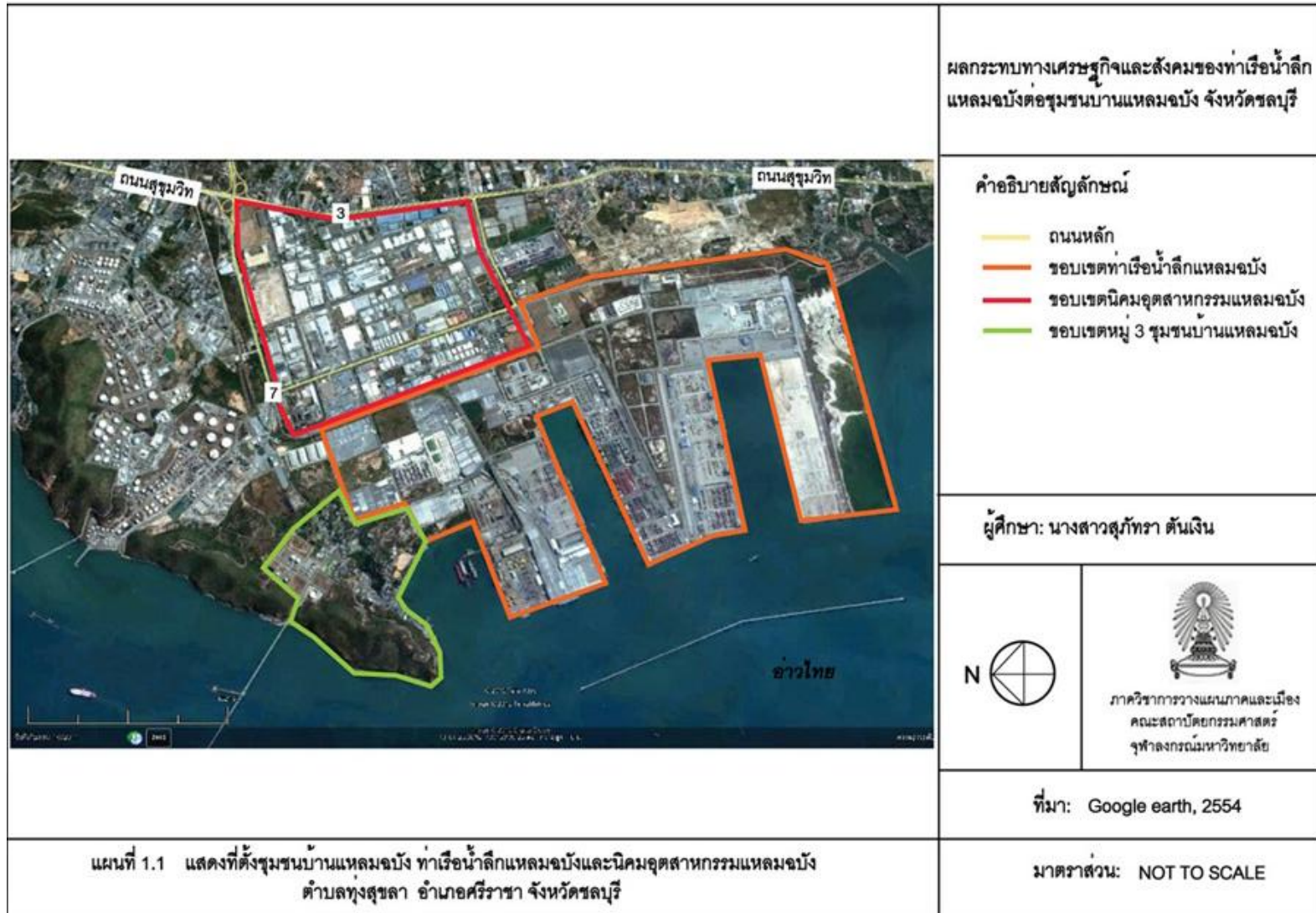
1.5.1 ขอบเขตเชิงพื้นที่ศึกษา

พื้นที่หมู่ที่ 3 ชุมชนบ้านแหลมฉับ ตั้งอยู่ที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ชุมชนบ้านแหลมฉับเป็นชุมชนเก่าแก่มีการตั้งถิ่นฐานบริเวณหาดแหลมฉับและโดยรอบเขาแหลมฉับ ก่อนการเกิดท่าเรือน้ำลึกประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพประมงและเกษตรกรรม แต่เนื่องจากผลจากพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2521 เวนคืนที่ดินบริเวณตำบลทุ่งสุขลาเพื่อใช้สร้างท่าเรือน้ำลึกของประเทศ ส่งผลให้ประชาชนบางส่วนย้ายออกจากพื้นที่ ในขณะที่ส่วนหนึ่งยังคงอาศัยอยู่ในชุมชนเดิมบริเวณพื้นที่ของการท่าเรือ ปัจจุบัน บ้านแหลมฉับเป็นชุมชนในเขตเทศบาลนครแหลมฉับ มีผู้อยู่อาศัยทั้งสิ้น 258 ครัวเรือน แบ่งเป็นประชากรชาย จำนวน 953 คน และหญิง 961 คน รวม 1,914 คน (สำนักทะเบียนท้องถิ่นเทศบาลนครแหลมฉับ เดือนมกราคม, 2554) ขนาดพื้นที่ 12.78 ตารางกิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อ (แผนที่ที่ 1.1) ดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ	หมู่ที่ 1 ชุมชนบ้านเนินพยอม ตำบลทุ่งสุขลา
ทิศใต้	ติดต่อกับ	หมู่ที่ 4 ชุมชนบ้านเนินทราย ตำบลทุ่งสุขลา ปัจจุบัน คือ ที่ตั้งของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉับ
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ	หมู่ที่ 2 ชุมชนบ้านทุ่ง ตำบลทุ่งสุขลา ปัจจุบัน คือ ที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉับ
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ	อำเภอไทย

1.5.2 ขอบเขตเชิงเนื้อหา

การดำเนินโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งจะส่งผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบ มีความเชื่อมโยงกับพื้นที่เบื้องหลังทั้งทางด้านเศรษฐกิจ กายภาพ สังคม วัฒนธรรม ประชากร และสิ่งแวดล้อม การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิเคราะห์ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ – สังคมของชุมชนในบริเวณท่าเรือน้ำลึกแหลมฉับ ศึกษาถึงรายได้จากการประกอบอาชีพ การจ้างงาน การเปลี่ยนแปลงอาชีพ การถือครองที่ดินและกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีความสัมพันธ์กับท่าเรือและแหล่งอุตสาหกรรมท่าเรือ ตลอดจนบริบทของพัฒนาท่าเรือที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางสังคมของชุมชนที่ตั้งอยู่ในพื้นที่หลังท่าเรือน้ำลึกซึ่งเป็นโครงการขนาดใหญ่ของภาครัฐ การศึกษาครั้งนี้ใช้กรอบเนื้อหาในการวิจัย แบ่งออกเป็นแนวความคิดเกี่ยวกับท่าเรือน้ำลึก แนวความคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างการพัฒนาอุตสาหกรรม ท่าเรือน้ำลึกและชุมชน แนวความคิดเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม แนวความคิดเกี่ยวกับการศึกษาผลกระทบครอบคลุมเนื้อหาการประเมินผลกระทบ และแนวความคิดเกี่ยวกับผลกระทบด้านเศรษฐกิจ – สังคม



1.6 วิธีดำเนินการศึกษา

การศึกษาในครั้งนี้เลือกศึกษาชุมชนบ้านแหลมฉิมบึงที่ได้รับผลกระทบจากโครงการทำเรื่อน้ำลึกซึ่งเป็นแหล่งขนส่งขนาดใหญ่ มีหน่วยวิเคราะห์เป็นระดับครัวเรือน

1.6.1 ขั้นตอนการศึกษา

โดยขั้นตอนวิธีการศึกษา ดังนี้

1. ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี จากเอกสารและการวิจัยที่เกี่ยวข้องและสามารถนำมาใช้ใน งานวิจัย ได้แก่ ความสัมพันธ์ระหว่างการพัฒนาอุตสาหกรรม ทำเรื่อน้ำลึก อุตสาหกรรมทำเรือและ ชุมชน ทฤษฎีเกี่ยวกับผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม เพื่อหาคำตอบเกี่ยวกับผลกระทบและ ความสัมพันธ์ระหว่างทำเรือกับชุมชนทางด้านเศรษฐกิจและสังคมภายในพื้นที่ศึกษา

2. รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมจากหน่วยงานรัฐและเอกชน เป็นข้อมูลเชิงวิชาการ นโยบายต่างๆ และสถิติ รวมทั้งปัจจัยด้านอื่นที่เกี่ยวข้องและแสดงถึง ความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมทำเรือกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ศึกษา

เมื่อได้ทบทวนแนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องแล้ว ผู้วิจัยจึงได้ทำการประมวลประเด็น ศึกษาและสร้างกรอบแนวคิดในการวิจัย ตลอดจนคัดเลือกตัวแปรและตัวชี้วัดเพื่อใช้ในการศึกษา

ตัวแปรในการวิเคราะห์ประกอบด้วย

ตัวแปรต้น คือ โครงการทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉิมบึง

ตัวแปรตาม คือ ผลกระทบทางสภาพเศรษฐกิจ – สังคมในระดับครัวเรือนของชุมชน จากการเปิดดำเนินการทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉิมบึง

ตัวชี้วัด คือ สภาพเศรษฐกิจ – สังคมในระดับครัวเรือน ได้แก่

- ลักษณะการประกอบอาชีพ อาชีพหลักและอาชีพรอง
- ค่าใช้จ่ายในครัวเรือน แบ่งเป็นรายได้ในครัวเรือนและรายจ่ายในครัวเรือน
- กรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์
- สาเหตุการย้าย/ แรงจูงใจการย้ายเข้า – ย้ายออก
- การสนับสนุนจากการทำเรือทั้งทางตรงและทางอ้อม แบ่งเป็นการส่งเสริม

ด้านอาชีพ ได้แก่ การจ้างงาน การฝึกอบรมอาชีพ และการสนับสนุนด้านการเงิน

- ระดับความคิดเห็นหรือทัศนคติต่อสภาพแวดล้อมชุมชนภายหลังการ

ดำเนินการโครงการทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉิมบึง

3. ลงสำรวจภาคสนามในพื้นที่เพื่อศึกษาสภาพทั่วไปในด้านกายภาพทั้งด้านที่ตั้ง การใช้ประโยชน์ที่ดิน การคมนาคมขนส่ง โดยจะมุ่งเน้นให้ความสำคัญกับสภาพเศรษฐกิจและ สังคม ตลอดจนศึกษาวิถีชีวิตของประชาชนที่อาศัยในพื้นที่

4. รวบรวมข้อมูลปฐมภูมิจากการสัมภาษณ์ การเก็บแบบสอบถามเพื่อนำข้อมูลและ ข้อคิดเห็นต่างๆจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องมาใช้ในการวิเคราะห์ในขั้นตอนต่อไป

5. การวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้วิธีการประมวลผลและการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจทั้งจากแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ อาศัยเครื่องมือการวิเคราะห์ด้วยโปรแกรม EXCEL และสรุปผลด้วยรูปแบบเชิงบรรยาย

1.6.2 ข้อมูลและแหล่งที่มา

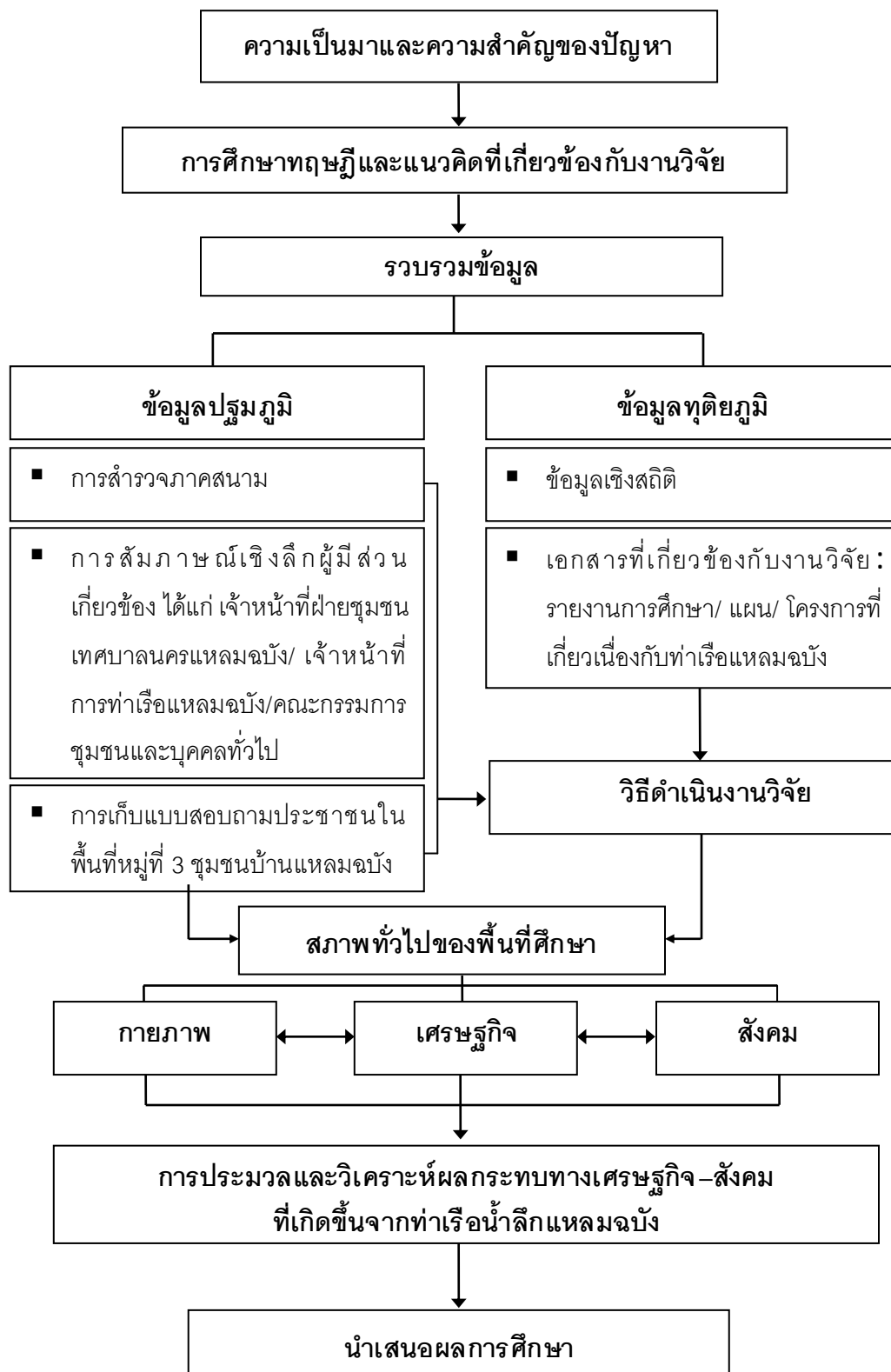
1. ข้อมูลขั้นปฐมภูมิ (Primary data) ได้มาจากการลงสำรวจภาคสนาม การออกแบบ แบบสอบถามและการสัมภาษณ์

2. ข้อมูลขั้นทุติยภูมิ (Secondary data) ได้มาจากการรวบรวมเอกสารข้อมูลของไทย และต่างประเทศ และมีแหล่งข้อมูลเพื่อใช้ศึกษาทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมจากหน่วยงาน รัฐและเอกชน ซึ่งข้อมูลส่วนใหญ่ได้มาจากหน่วยงานต่างๆ ได้แก่

- ศูนย์วิทยทรัพยากร/ ห้องสมุดคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์/ ศูนย์เอกสาร แห่งประเทศไทย / ห้องสมุดสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- สำนักงานเทศบาลนครแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี
- การท่าเรือแหลมฉบัง/ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

1.6.3 การประมวลผลและการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลใช้โปรแกรม MS Excel เนื่องจากข้อมูลส่วนใหญ่เป็นข้อมูลที่ได้จาก แบบสอบถามและการสัมภาษณ์ นำเสนอข้อมูลด้วยการเปรียบเทียบผ่านตารางและกราฟแท่ง เพื่อให้เห็นถึงความเปลี่ยนแปลงของชุมชนทางด้านเศรษฐกิจ – สังคมที่เป็นผลจากการเกิด โครงการท่าเรือน้ำลึก ทิศนคติเกี่ยวกับท่าเรือแหลมฉบัง ประยุกต์ใช้สถิติในการศึกษาผลกระทบ ทางสังคม เมื่อได้ข้อมูลเชิงสถิติเรียบร้อยแล้วจึงเขียนพรรณนาสรุปผลในรูปแบบเชิงบรรยาย



แผนภูมิที่ 1.1 แสดงขั้นตอนในการดำเนินการวิจัย

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงสภาพปัจจุบัน การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ – สังคมภายในหมู่ที่ 3 ชุมชนบ้านแหลมฉิมบึงที่เกิดขึ้นจากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉิมบึง
2. ทราบถึงรูปแบบของกิจกรรมที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและแหล่งอุตสาหกรรมท่าเรือซึ่งส่งผลต่อชุมชนในแง่ของความสัมพันธภาพทางเศรษฐกิจและสังคม
3. ผลการศึกษาสามารถนำไปสู่ข้อเสนอแนะสำหรับการวางแผนพัฒนาพื้นที่อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาขนาดใหญ่ที่ได้รับการส่งเสริมจากภาครัฐได้

1.8 คำนิยามในการวิจัย

ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉิมบึง หมายถึง ท่าเรือน้ำลึกหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ตั้งอยู่ในเขตเทศบาลนครแหลมฉิมบึง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ทางภาคตะวันออกของประเทศไทย มีพื้นที่ขนาดประมาณ 6,340 ไร่ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือตู้คอนเทนเนอร์ 7 ท่า ท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ 1 ท่า คู่ต่อและชอมเรือ 1 ท่า ท่าเทียบเรือโดยสารและเรือ Ro/Ro 1 ท่า ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ประเภทเทกอง 1 ท่า ท่าเทียบเรือ Ro/Ro 1 ท่า สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่พิเศษ (Super Post Panamax) ได้ โดยการท่าเรือแหลมฉิมบึง ทำหน้าที่เป็นองค์การบริหารท่าเรือโดยรวม ส่วนงานด้านปฏิบัติการเป็นของเอกชนที่เช่าประกอบการหรือที่เรียกว่า Landlord Port

แหล่งอุตสาหกรรมท่าเรือ หมายถึง อุตสาหกรรมขนส่ง ท่าเทียบเรือประกอบด้วยผู้ประกอบการท่าเรือที่ดำเนินการในท่าเทียบเรือ A, B, C และ D และผู้ประกอบการโครงการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ คู่ต่อและชอมเรือ รวมทั้งคลังสินค้าอันตราย

ผลกระทบ หมายถึง ผลของการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงจากสภาพที่เป็นอยู่ช่วงระยะเวลาหนึ่งของการดำเนินงานและภายหลังการดำเนินงานตามโครงการไปสู่อีกสภาพหนึ่งทั้งทางบวกและทางลบ (วลีพร พจนะวาทิ, 2549)

ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม ในที่นี้ใช้คำว่า ผลกระทบทางเศรษฐกิจ – สังคม (socio-economic impact) หมายถึง ความเปลี่ยนแปลงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบอาชีพ รูปแบบการจ้างงาน รายได้ – รายจ่าย ภาวะเงินออม – ภาวะหนี้สิน สภาพการถือครองที่ดิน การเปลี่ยนแปลงการย้ายถิ่น สภาพแวดล้อมชุมชน การดำเนินชีวิตในชุมชน การเข้าถึงสาธารณูปโภค สาธารณูปการของประชาชนภายในชุมชน กิจกรรมทางสังคม ทิศนคติต่อท่าเรือน้ำลึกแหลมฉิมบึง

บทที่ 2

แนวความคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบด้านเศรษฐกิจ – สังคมของท่าเรือน้ำลึกซึ่งเป็นโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ที่มีต่อชุมชน จำเป็นต้องอาศัยแนวความคิด ทฤษฎีและกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้องนำมาประยุกต์ใช้กับพื้นที่ศึกษา ตลอดจนการทบทวนงานวิจัยต่างๆที่มีรูปแบบเนื้อหาและวิธีการที่สอดคล้องกับงานวิจัย การศึกษาในครั้งนี้ได้แบ่งหัวข้อทบทวนวรรณกรรม ดังนี้

1. แนวความคิดเกี่ยวกับท่าเรือน้ำลึก
2. แนวความคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างการพัฒนาอุตสาหกรรม ท่าเรือน้ำลึกและชุมชน
3. แนวความคิดเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม
4. แนวความคิดเกี่ยวกับการศึกษาผลกระทบ
5. แนวความคิดเกี่ยวกับผลกระทบด้านเศรษฐกิจ – สังคม
6. สรุปแนวความคิด ทฤษฎีและกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้องกับประเด็นวิจัย

2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับท่าเรือน้ำลึก

งานวิจัยชิ้นนี้ศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากท่าเรือน้ำลึกโดยมุ่งเน้นการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ – สังคมที่เกิดขึ้นภายในชุมชน อย่างไรก็ตาม จำเป็นต้องศึกษาถึงแนวความคิดเกี่ยวกับท่าเรือเพื่อทำความเข้าใจถึงความหมายรวมทั้งบทบาทของท่าเรือในภาพรวม จึงนำไปสู่ความเข้าใจถึงลักษณะของโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่ส่งผลกระทบต่อชุมชนในอันดับต่อไป

2.1.1 ความหมายของท่าเรือ

ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ.2521 ได้ให้ความหมายของท่าเรือว่าเป็นสถานที่สำหรับให้บริการแก่เรือในการจอดเทียบท่าหรือขนถ่ายของ หรือเป็นส่วนประกอบกับท่าเรือ ประกอบกับการนิยามตามหลักสากลโดย UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) และ ESCAP (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific) ต่างให้คำนิยามของท่าเรือไว้ว่าท่าเรือ คือ สถานที่ใช้ขนถ่ายสินค้าระหว่างเรือและฝั่ง ทั้งนี้ ท่าเรือแบ่งออกเป็นหลายประเภท โดยการจำแนกท่าเรือตาม สุมาลี สุขदानนท์และคณะ

(2546) กล่าวว่าสามารถจำแนกประเภทได้ ดังนี้ 1) จำแนกตามการใช้งาน ได้แก่ ท่าเรือเพื่อการหลบภัย ท่าเรือเพื่อการทหาร ท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยว และท่าเรือเพื่อการค้าขายหรือท่าเรือพาณิชย์ 2) จำแนกตามทำเลที่ตั้ง ได้แก่ ท่าเรือแม่น้ำและท่าเรือทะเล 3) จำแนกตามการให้บริการ ได้แก่ ท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือระหว่างประเทศ สำหรับคำว่าท่าเรือพาณิชย์ หมายความว่า เป็นท่าเรือสำหรับการขนถ่ายสินค้าเท่านั้น อาจจะเป็นสินค้าเกษตรหรือด้านอุตสาหกรรมโดยที่ท่าเรือแหลมฉบังจัดเป็นท่าเรือพาณิชย์น้ำลึก

กมลชนก สุทธิวาหนฤพุดิ และสุมาลี อแคงบุ (2533) กล่าวว่า ท่าเรือ คือ จุดที่ทำการขนถ่ายสินค้าเปลี่ยนจากพาหนะหนึ่งเป็นอีกพาหนะหนึ่ง สำหรับการขนส่งทางทะเล เมื่อเรือเข้าเทียบท่าก็จะทำการบรรทุก ขนถ่ายสินค้าและออกจากท่าเรือไป ส่วนการขนส่งภายในประเทศสินค้าจะถูกขนส่งมาโดยรถบรรทุก รถไฟและอื่นๆ มายังท่าเรือ ท่าเรือก็จะทำการเก็บรักษาสินค้าและขนถ่ายสินค้าลงเรือต่อไป ในทางกลับกัน เมื่อสินค้าขนถ่ายขึ้นจากเรือก็จะดำเนินการเก็บรักษาสินค้าเอาไว้ที่ท่าเรือและทำการขนส่งต่อไปภายในประเทศโดยอาศัยยานพาหนะอื่น และในระบบการขนส่ง ธนัช สุขวิมลเสรี (2547) กล่าวว่า ท่าเรือจะประกอบด้วยจุด (Nodes) เช่น ท่าเรือ เมืองหรือหมู่บ้าน เส้นทางคมนาคมและการเคลื่อนที่ของพาหนะบนเส้นทางคมนาคมพร้อมด้วยผู้โดยสารและสินค้า ดังนั้น จึงทำให้ท่าเรือเกิดหน้าที่ต่างๆ ได้แก่ หน้าที่ในการรับเรือเข้าเทียบท่า หน้าที่ในการขนส่งและขนถ่ายสินค้า หน้าที่ในการเก็บรักษาและกระจายสินค้า หน้าที่ในทางพาณิชย์ และหน้าที่ในทางอุตสาหกรรม ในที่นี้ ท่าเรือประเภท ท่าเรือทะเล (Sea Port) เป็นท่าเรือที่ตั้งอยู่ชายฝั่งทะเลซึ่งมีลักษณะเป็นเว้าอ่าวที่เรือสามารถเข้าเทียบท่าได้

2.1.2 บทบาทของท่าเรือน้ำลึกต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

ท่าเรือเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งทางน้ำในฐานะที่เป็นศูนย์การขนถ่ายสินค้าระหว่างเรือเดินทะเลและเป็นศูนย์ประสานงานการขนส่งทั้งภายในและระหว่างประเทศเข้าด้วยกัน ซึ่งนอกจากจะทำให้เกิดกิจกรรมการขนถ่ายสินค้าแล้ว ยังก่อให้เกิดการพาณิชย์ การส่งเสริมอุตสาหกรรม และการสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศโดยรวมอีกด้วย หากพิจารณาในแง่มุมมองของเศรษฐศาสตร์มหภาค วิวัฒน์ พุ่พันธ์พานิช (2530) อ่างถึงใน กรองทิพย์ สังขปริษา (2532) ได้กล่าวถึงว่าท่าเรือมีบทบาทต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยความเกี่ยวข้องระหว่างท่าเรือกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในบทความเรื่องความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับเศรษฐศาสตร์ท่าเรือไว้ว่า กิจกรรมท่าเรือมีความเกี่ยวพันกับระบบการผลิตส่วนรวมในระดับประเทศ โดยแบ่งออกเป็น 3 สาขาการผลิต ได้แก่

1. ทำเรื่องกับการพัฒนาด้านอุตสาหกรรม

ระบบการผลิตแบบอุตสาหกรรมบางชนิดต้องอาศัยปัจจัยการผลิตจากต่างประเทศ ทำให้กิจการทำเรื่องจึงเข้ามา มีบทบาทอย่างมากเพราะเป็นวิธีการขนส่งทางเรือเสียค่าใช้จ่ายต่ำ ดังนั้น ที่ตั้งของแหล่งอุตสาหกรรมจำเป็นต้องตั้งอยู่ใกล้กับท่าเรือเพื่อประหยัดการขนส่งทั้งด้านวัตถุดิบที่ต้องนำมาใช้ในการผลิตและผลผลิตที่จะส่งไปขายยังต่างประเทศ จึงกล่าวได้ว่า ยิ่งมีการพัฒนาอุตสาหกรรมมากขึ้นความสำคัญของการขยายตัวของกิจการทำเรื่องจึงมีมากขึ้นเท่านั้น

2. ทำเรื่องกับการพัฒนาด้านเกษตรกรรม

เนื่องจากผลผลิตทางการเกษตรมีปริมาณมาก น้ำหนักมากแต่ราคาถูก การขนส่งทางน้ำเป็นระบบการขนส่งที่เหมาะสม เพราะเสียค่าใช้จ่ายต่ำสุดและบรรทุกสินค้าได้ปริมาณมากต่อครั้ง ทั้งนี้ต้องอาศัยท่าเรือเป็นจุดขนถ่ายสินค้า ท่าเรือจึงมีบทบาทในแง่ของการพัฒนาเกษตรกรรมมากขึ้น เมื่อท่าเรือได้รับการพัฒนาให้มีความสามารถที่จะรับเรือสินค้าที่มีขนาดใหญ่ได้ การขนส่งสินค้าเกษตรก็ดำเนินการได้ปริมาณมากต่อครั้ง

3. ทำเรื่องกับการพัฒนาด้านพาณิชยกรรม

เป้าหมายของการพัฒนาทั้งด้านอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม คือ การส่งออกสินค้าจำหน่ายต่างประเทศ เพื่อเป็นการสร้างฐานะด้านการเงินและการคลังของประเทศให้มีความมั่นคงซึ่งจะก่อให้เกิดผลดีต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ โดยการส่งออกสินค้าในปัจจุบันได้อาศัยการขนส่งทางน้ำเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้น ท่าเรือจึงมีบทบาททางด้านพาณิชยกรรมของประเทศ

สำหรับท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ปรียะดา ศรีจันทร์อินทร์ (2540) แสดงความคิดเห็นว่า ด้วยองค์ประกอบด้านที่ตั้งของท่าเรือซึ่งติดต่อกับเขตนิคมอุตสาหกรรม อู่ปรกรณ์และเครื่องมือที่ทันสมัย และระบบการบริหารงานท่าเรือสมัยใหม่จะทำให้เกิดผลประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศโดยส่วนรวม กล่าวคือ ลดต้นทุนการขนส่ง ส่งเสริมการผลิตสินค้าส่งออก ภูมิใจให้ภาคเอกชนมาลงทุนในธุรกิจทางน้ำ และกระจายรายได้สู่ภูมิภาค ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังจะช่วยกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจออกจากกรุงเทพมหานคร ทำให้เกิดการจ้างงานและเพิ่มรายได้ของประชาชนในภูมิภาคซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่มีการวางแผนและนโยบายพัฒนากิจการการขนส่งทางทะเลที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างการพัฒนาอุตสาหกรรม ท่าเรือน้ำลึกและชุมชน

ท่าเรือน้ำลึกนับเป็นการขนส่งทางน้ำที่สำคัญ การพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกนั้นเกิดขึ้นควบคู่กับการพัฒนาอุตสาหกรรม เนื่องจากที่ตั้งของท่าเรือน้ำลึกมีอาณาเขตติดต่อกับนิคมอุตสาหกรรมเพื่อการประหยัดทางด้านต้นทุนการผลิตและได้รับความสะดวกในการขนส่ง เกิดแหล่งอุตสาหกรรมท่าเรือ อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงการดังกล่าวย่อมมีความเกี่ยวเนื่องกับผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบ

Piotr Zaremba (1976) นำเสนอถึงการศึกษาโครงสร้างเชิงพื้นที่ของชายฝั่งทะเลที่เชื่อมโยงกับการวางแผนเมืองชายฝั่งและรูปแบบเมืองชายฝั่งทะเลว่าภาคพื้นชายฝั่งทะเลตั้งอยู่บนฐานพื้นที่ระหว่างทะเลและแผ่นดิน ลักษณะของสภาพภูมิศาสตร์แนวชายฝั่งทะเลจึงมีลักษณะเกี่ยวข้องโดยตรงกับสภาพอากาศ การดำเนินกิจกรรมของมนุษย์ การพัฒนาวิทยาการสมัยใหม่หรืออาจกล่าวได้ว่าพลวัตการพัฒนาภาคพื้นชายฝั่งอยู่ภายใต้แรงผลักดันโดยตรงของกระบวนการความเป็นเมืองและการเปลี่ยนแปลงเป็นอุตสาหกรรม การกระจายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างเมืองและอุตสาหกรรมที่ขยายตัวบนพื้นที่แผ่นดิน โดยพื้นที่ชายฝั่งทะเลมีโครงสร้างเมืองที่มีลักษณะเฉพาะเนื่องจากภาคพื้นชายฝั่งทะเลมีหน้าที่ ดังนี้

- เป็นท่าเรือหรือจุดขนถ่ายสินค้า
- ศูนย์กลางอุตสาหกรรมทางทะเลที่มีความพร้อมในการรองรับการเดินเรือ อาทิ ตู้เรือและศูนย์กลางจุดเชื่อมต่อการเดินเรือสำหรับการขนส่งวัตถุดิบการผลิตแบบต้นน้ำและปลายน้ำ
- ศูนย์กลางการพาณิชย์กรรมทางทะเลตั้งอยู่ในเมืองท่าเรือขนาดใหญ่
- ศูนย์กลางด้านการประมง ท่าเรือและแหล่งโรงงานอุตสาหกรรม
- หน่วยงานหรือองค์กรต่างๆที่เกี่ยวข้องกับทรัพยากรทางทะเล

หน้าที่ข้างต้นสัมพันธ์กันกับความเป็นท้องถิ่นและการก่อรูปการพัฒนาเมืองท่าเรือ ซึ่งแกนหลักของกระบวนการเป็นเมืองตั้งอยู่บนฐานการรวมตัวกันของกลุ่มกิจกรรมที่เกี่ยวข้องทางทะเล นอกเหนือจากหน้าที่ทางการพาณิชย์กรรมและอุตสาหกรรมแล้ว นอกจากนี้ภาคพื้นชายฝั่งทะเลยังทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยวและนันทนาการ เมืองตากอากาศริมทะเลรวมทั้งท่าเรือท้องถิ่นขนาดเล็ก อย่างไรก็ตาม แหล่งที่ตั้งท่าเรือมีอิทธิพลต่อพื้นที่ด้านในหรือพื้นที่หลังท่าเรือโดยมีองค์ประกอบด้านโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ โครงข่ายคมนาคม เป็นปัจจัยสนับสนุนกิจกรรมการพัฒนาและการรวมกลุ่มกิจกรรมทางทะเลที่เกิดขึ้น

นอกจากนี้ Zaremba ยังนำเสนอถึงแนวทางการวางแผนบริเวณภาคพื้นชายฝั่งทะเลให้มีการบูรณาการองค์ความรู้ผนวกรวมระหว่างการวางแผนด้านเศรษฐกิจและการวางแผนเชิงพื้นที่เข้าด้วยกันให้อยู่ในรูปแบบการวางแผนเชิงนิเวศวิทยาหรือที่เรียกว่าการวางแผนด้านสิ่งแวดล้อมซึ่งคำนึงถึงความต้องการของมนุษย์ ความมั่นคงของทรัพยากรธรรมชาติและเทคโนโลยี โดยที่การวางแผนสามารถทำร่วมกันได้ทั้งในระดับภาค ระดับเมืองและระดับท้องถิ่น

ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่าเนื่องด้วยลักษณะภูมิประเทศของชุมชนบริเวณชายฝั่งทะเลตั้งอยู่ติดกับทะเลมีความเหมาะสมกับการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจโดยเฉพาะธุรกิจการขนส่งทางทะเลหรือโลจิสติกส์ทางน้ำ การเป็นที่ตั้งแหล่งอุตสาหกรรม มีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรทางทะเล จึงมีผลต่อการเกิดความต้องการการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณริมฝั่งทะเลขึ้น กรณีการพัฒนาประเทศไทยได้มีการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลเพื่อประโยชน์ด้านการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคและการเติบโตทางเศรษฐกิจในแนวทางการส่งเสริมอุตสาหกรรมที่คาดการณ์ว่าจะส่งผลในระดับภาคและระดับเมืองตลอดจนระดับชุมชนดังเช่นนโยบายต่อไปนี้

2.2.1 นโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่ภาคตะวันออกและนโยบายการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง

การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกเป็นแผนยุทธศาสตร์ที่มีการวางแผนและปฏิบัติการมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2524 ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525 – 2529) ภายใต้แนวทางการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางความเจริญแห่งใหม่เพื่อสนับสนุนการกระจายความเจริญ กิจกรรมทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมไปส่วนภูมิภาค เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมหลักและอุตสาหกรรมต่อเนื่องอย่างสมบูรณ์ เป็นแหล่งที่ตั้งอุตสาหกรรมและแหล่งงานที่สำคัญ ทั้งนี้ มีเป้าหมายที่จะให้ชายฝั่งทะเลตะวันออกเป็นประตูทางออกให้กับภาคตะวันออกเฉียงเหนือในการส่งสินค้าออกไปจำหน่ายในต่างประเทศโดยไม่ต้องผ่านกรุงเทพมหานคร ในขณะเดียวกันก็จัดให้มีบริการด้านสังคมที่จำเป็นเพื่อสนับสนุนการลงทุนของเอกชนโดยเฉพาะการพัฒนาฝีมือแรงงาน การให้การศึกษา สาธารณสุข การควบคุมสภาวะสิ่งแวดล้อม โดยมีแผนงานพัฒนาพื้นที่ 3 จังหวัด ได้แก่ ชลบุรี ระยองและฉะเชิงเทรา แผนงานพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกประกอบด้วยการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานหลัก สำหรับพื้นที่บริเวณแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี มีเนื้อที่ประมาณ 10,000 ไร่ กำหนดให้เป็นแหล่งอุตสาหกรรมเบา เช่น อุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตร สินค้าอัญมณีและเครื่องมืออุปกรณ์ และเขตอุตสาหกรรมสิ่งทอ ที่ตั้งท่าเรือพาณิชย์น้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง โดยมีการสร้างโครงข่ายการขนส่งทางถนนและทางรถไฟเชื่อมโยงเข้ากับท่าเรือ ซึ่งรัฐเป็นผู้รับผิดชอบหลัก

และการลงทุนด้านอุตสาหกรรมโดยภาคเอกชน ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคมที่เกิดขึ้นจากการพัฒนา เช่น การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางทะเล การลดปัญหาอัตราการขยายตัวของประชากรในกรุงเทพมหานคร ปัญหาภัยสังคม เกิดการจ้างงานในภาค อุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น

ศาสตราจารย์โพธิวิหก (2527) ได้กล่าวถึงสถานภาพโครงการท่าเรือน้ำลึกกับการพัฒนาอุตสาหกรรมภาคตะวันออกว่า การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกได้เริ่มมีการวางแผนปฏิบัติการมานับตั้งแต่ปี พ.ศ.2524 สำหรับเป็นที่ตั้งอุตสาหกรรมหลัก อุตสาหกรรมเบา อุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก และอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่นๆ พร้อมทั้งการจัดระบบบริการด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ท่าเรือน้ำลึก ถนน รถไฟ ไฟฟ้า น้ำประปา โทรศัพท์ เทเลกซ์ ฯลฯ รวมทั้งการวางแผนล่วงหน้าของผลกระทบที่จะตามมาทั้งในด้านการเพิ่มขึ้นของชุมชนและสิ่งแวดล้อม

■ นโยบายการพัฒนาภาคตะวันออก

จากศักยภาพการพัฒนาอุตสาหกรรมในบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกที่มีอยู่ค่อนข้างสูงจึงได้กำหนดให้มีนโยบายหลักการพัฒนา 3 ประการ คือ

1. เพื่อกระจายความเจริญและกิจกรรมทางเศรษฐกิจออกจากกรุงเทพมหานครสู่ภูมิภาคอย่างเป็นระบบ
2. เพื่อปรับปรุงโครงสร้างอุตสาหกรรมของประเทศเข้าสู่การเป็นอุตสาหกรรมสมัยใหม่โดยในระยะแรกกำหนดให้ใช้ทรัพยากรภายในประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งกำลังคน ธรรมชาติและตลาดภายในประเทศเป็นหลัก
3. เพื่อเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงระหว่างการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือและการเป็นประตูการพัฒนาประเทศ

เป้าหมายการพัฒนาตามแผน

เมืองชลบุรี	เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคที่มีความสำคัญในเชิงธุรกิจการค้าและบริหารงานภาครัฐบาล
แหลมฉบัง	เป็นเมืองท่าสมัยใหม่ของประเทศ
พัทยา	เป็นเมืองท่องเที่ยวควบคู่กับศูนย์พาณิชยกรรมและธุรกิจการค้า
มาบตาพุด	เป็นเมืองอุตสาหกรรมสมัยใหม่ของประเทศ
เมืองระยอง	เป็นศูนย์บริการและฐานการศึกษา และวิจัยด้านเทคโนโลยี

จากแผนพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกได้กำหนดแนวทางให้ในบริเวณพื้นที่แหลมฉบังมีโครงการที่สำคัญ ได้แก่

1. ทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉบัง
2. นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง
3. ท่อส่งน้ำหนองค้อ – แหลมฉบัง
4. ทางรถไฟสายศรีราชา – แหลมฉบัง
5. ระบบสื่อสาร และระบบโทรคมนาคม – แหลมฉบัง
6. ระบบไฟฟ้าแหลมฉบัง
7. ก่อสร้างถนนสายชลบุรี – พัทยาสายใหม่
8. เคหะชุมชนเมืองใหม่แหลมฉบัง

นอกจากนี้ สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี กระทรวงอุตสาหกรรม พ.ศ.2534 แสดงความคิดเห็นถึงแผนพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกว่า คือ รูปธรรมที่สำคัญทำให้เกิดการลงทุนทางด้านอุตสาหกรรมต่างๆ โดยเฉพาะทำเรื่อแหลมฉบังที่เปิดใช้ได้ตั้งแต่ปี พ.ศ.2534 ซึ่งโครงการที่เกิดขึ้นจากการเกิดท่าเรื่อน้ำลึกนั้น กำหนดให้มีการดำเนินกิจการสอดคล้องกันหลายในโครงการ เช่น นิคมอุตสาหกรรม โครงการที่อยู่อาศัยและสถานบริการต่างๆ ที่จะรองรับการอพยพของจำนวนประชากรที่จะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

อย่างไรก็ตาม โครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงจากสังคมเกษตรกรรมเป็นสังคมอุตสาหกรรมและการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวส่งผลกระทบที่สำคัญ เช่น ประชากร แรงงาน ระบบนิเวศวิทยา วัฒนธรรมชีวิตภาพและกายภาพ โครงการนี้จะนำมาซึ่งการย้ายถิ่นประชากรจากถิ่นอื่นเข้าสู่พื้นที่พัฒนาและประชากรท้องถิ่นในพื้นที่พัฒนาต้องย้ายที่ทำการมาหากินหรือเปลี่ยนอาชีพ เพราะพื้นที่อยู่อาศัยและประกอบอาชีพเดิมถูกเวนคืน อันนำมาซึ่งความขัดแย้งระหว่างคนในท้องถิ่นและโครงการพัฒนาที่เข้ามาในพื้นที่ (ภาวดี มหาพันธ์, 2533)

■ นโยบายการพัฒนาท่าเรื่อน้ำลึกแหลมฉบัง

นโยบายของรัฐบาลเกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าเรื่อ กมลชนก สุทธิวาทนฤพุมิ (2552) กล่าวว่า ปัจจัยแวดล้อมที่มีผลต่อการดำเนินงานท่าเรื่อ คือ นโยบายของรัฐบาล เนื่องจากท่าเรื่อเป็นประตูการค้าที่สำคัญของประเทศ การดำเนินงานของท่าเรื่อจึงอยู่ภายใต้การควบคุมจากรัฐบาล โดยมีเหตุผล 4 ประการในการสนับสนุนในการนี้ คือ

1. เนื่องจากท่าเรื่อจัดหาและให้บริการโดยใช้ประโยชน์จากที่ดินและพื้นน้ำซึ่งเป็นสมบัติของประเทศ

2. การดำเนินงานและขยายตัวของท่าเรือเกี่ยวข้องโดยตรงกับการวางแผนของประเทศ ทั้งแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมทั้งการวางแผนผังของเมือง (Town Planning)
3. ท่าเรือเป็นสถานที่ที่ให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะพื้นฐานซึ่งประชาชนทุกคนมีสิทธิในการใช้บริการเท่าเทียมกัน
4. เพื่อควบคุมการแข่งขันและป้องกันการผูกขาด ทั้งนี้เพื่อให้การดำเนินงานของท่าเรือมีประสิทธิภาพสูงสุด เกิดประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการและสังคมสูงสุด

การทำเรือแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม (2523) ระบุถึงการพัฒนาโครงการท่าเรือ น้ำลึกแหลมฉบังว่า ประเทศไทยจำเป็นต้องมีท่าเรือน้ำลึกเพื่อกระจายความคับคั่งของการจราจรทางเรือในแม่น้ำอันเนื่องมาจากสินค้าขาเข้า - ขาออกที่เพิ่มมากขึ้น รัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมจึงจ้างสำนักวิศวกรที่ปรึกษาแห่งประเทศไทยเนเธอร์แลนด์ หรือ NEDECO ให้มาดำเนินการศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก โดยแหลมฉบังมีความเหมาะสมเพราะใกล้แหล่งรับและผลิตสินค้าอีกทั้งมีบริเวณที่ราบหลังท่าเรือเพียงพอที่จะใช้ปฏิบัติงานและขยายงานในอนาคต ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังนี้ออกแบบให้มุ่งรับสินค้าอุตสาหกรรมเบาและสินค้าเทกองและสินค้าทั่วไป ซึ่งส่วนใหญ่บรรจุในคอนเทนเนอร์เพื่อให้สอดคล้องกับแผนการพัฒนาอุตสาหกรรมและจัดตั้งแหล่งชุมชนใหม่ในภูมิภาคตะวันออก

การดำเนินโครงการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังก่อรูปเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ.2520 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้แต่งตั้งกรมการพัฒนาเมืองหลักภาคตะวันออกขึ้น เพื่อให้ดำเนินงานโครงการที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือน้ำลึก ได้แก่ โครงการตั้งแหล่งอุตสาหกรรมของการนิคมอุตสาหกรรม โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา - แหลมฉบังและสัตหีบ โครงการก่อสร้างและพัฒนาทางหลวง โครงการวางท่อส่งแก๊สจากบริเวณหลุมแก๊สในอ่าวไทยสู่กรุงเทพมหานคร ของการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย โครงการของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย โครงการเคหะชุมชนของการเคหะแห่งชาติ โครงการพัฒนาแหล่งน้ำในภาคตะวันออกของสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และโครงการจัดตั้งเขตปลอดภาษีเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรม

นโยบายการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยเฉพาะในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550 - 2554) ได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์ (2551) กล่าวว่า นโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ประกอบด้วยการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังทั้งทางด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการที่ได้

มาตรฐานสากลและมุ่งสู่การเป็นท่าเรือระดับโลก (World Class Port) โดยเพิ่มขีดความสามารถของท่าเทียบเรือ ศูนย์ตรวจสอบพักรถ เชื่อมโยงระบบรถไฟและถนน และส่งเสริมให้มีการพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าตามจุดยุทธศาสตร์การขนส่งสินค้าในภูมิภาคต่างๆ

ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังมีลักษณะเป็นท่าเรือพาณิชย์ที่กิจการมีแนวโน้มการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ทั้งยังได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลในการเป็นท่าเรือหลักของประเทศแทนท่าเรือกรุงเทพ เป็นหน้าด่านของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การส่งเสริมบทบาทของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังให้เด่นชัดขึ้น ประกอบกับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศตามกรอบของคณะกรรมการการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติยังมุ่งเน้นที่การพัฒนาระบบขนส่งโลจิสติกส์ ดังนั้น การมีท่าเรือระดับโลกอย่างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ตั้งอยู่ในพื้นที่จึงเป็นการพัฒนาศักยภาพด้านอุตสาหกรรมระบบคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ควบคู่กับการรักษาสภาพแวดล้อมให้ได้ตามมาตรฐานสากล ผลจากการส่งเสริมท่าเรือและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องยังสามารถสร้างแหล่งงาน ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเชิงกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม

2.2.2 กรอบความสัมพันธ์ระหว่างท่าเรือและอุตสาหกรรม

หน้าที่ของท่าเรือในทางอุตสาหกรรม (Industrial function) ธนัช สุขวิมลเสรี (2547) กล่าวว่า โรงงานอุตสาหกรรมมักตั้งอยู่ใกล้ท่าเรือและในท่าเรือสมัยใหม่บางแห่ง โรงงานอุตสาหกรรมจะตั้งอยู่ในท่าเรือ ทั้งนี้ เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งวัตถุดิบที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ ในการผลิตและสินค้าสำเร็จรูปที่จะส่งออกไปขายยังต่างประเทศ

กมลชนก สุทธิวาหนฤพุดิ (2552) ตั้งประเด็นว่าท่าเรือเป็นส่วนหนึ่งของภาคพื้นดินและไม่สามารถแยกตัวออกจากพื้นดินอันเป็นพื้นที่แนวหลัง (Hinterland) ได้ จึงอาจกล่าวได้ว่าท่าเรือมีบทบาทช่วยในการกระตุ้นพัฒนาการค้าและอุตสาหกรรมในพื้นที่และบริเวณข้างเคียง จะเห็นได้ว่าถ้าหากท่าเรือมีประสิทธิภาพก็จะช่วยกระตุ้นการค้าและอุตสาหกรรมของประเทศให้ดีขึ้นเพราะทำให้ค่าการขนส่งต่ำลง ราคาต้นทุนของสินค้าที่ผลิตขึ้นภายในประเทศก็ลดลงด้วย และยังช่วยดึงดูดการค้าจากท่าเรืออื่นที่อยู่ใกล้เคียงมายังท่าเรือของตนเป็นการสร้างงานและรายได้ให้กับประชาชนในประเทศ และส่งผลให้ประเทศมีโอกาสในการขนส่งทางน้ำของตนเองโดยไม่ต้องพึ่งพิงท่าเรือของประเทศอื่น จึงอาจกล่าวโดยสรุปได้ว่ากรอบความสัมพันธ์ระหว่างท่าเรือและอุตสาหกรรมเป็นประเด็นเกี่ยวกับเรื่องตำแหน่งที่ตั้งของโรงงานหรือแหล่งอุตสาหกรรม โดยรูปแบบอุตสาหกรรมที่ท่าเรือเกิดขึ้นควบคู่กับ อุตสาหกรรมกลั่นน้ำมัน อุตสาหกรรมต่อเรือ ซ่อมเรือ โรงงานอุตสาหกรรมที่ต้องการการขนส่งสินค้าทางน้ำ ดังนั้น ในการพิจารณาผลกระทบของท่าเรือและอุตสาหกรรมจึงมีความสัมพันธ์กันและมีอิทธิพลต่อกันรวมทั้งต่อชุมชน

2.2.3 ผลกระทบของท่าเรือน้ำลึกต่อการพัฒนาเมืองและผลกระทบต่อชุมชน

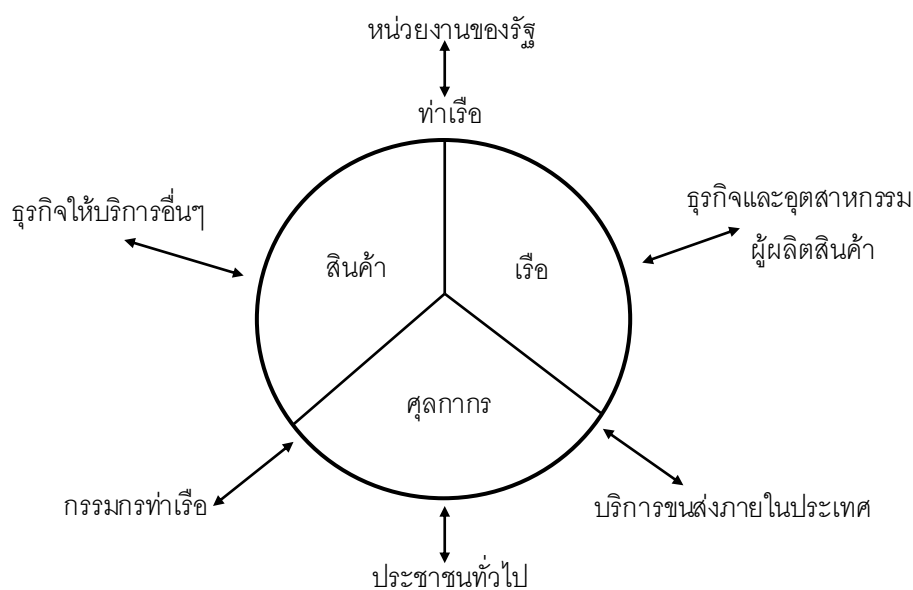
การเกิดขึ้นของท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมเกิดขึ้นควบคู่กันด้วยปัจจัยด้านที่ตั้ง การผลิตและการขนส่ง โดยท่าเรือซึ่งเป็นการขนส่งที่มีจุดเชื่อมต่อทั้งทางน้ำและทางบก โครงข่ายการคมนาคมและการขนส่งไม่เพียงแต่เป็นช่องทางการนำสินค้าและวัตถุดิบจากผู้ผลิตสู่ผู้บริโภค ตลอดจนการทำให้เกิดการแพร่กระจายของวิทยาการใหม่ๆ เท่านั้น แต่ยังก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกับระบบเมืองและภูมิภาค การพัฒนาระบบขนส่งกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาของชุมชน การทำให้เป็นอุตสาหกรรม (Industrialization) และการกลายเป็นเมือง (Urbanization) พร้อมกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในระดับชุมชน

รายงานขั้นสุดท้ายการศึกษาการพัฒนาอุตสาหกรรมหลักและท่าเรือน้ำลึกบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก เมษายน 2524 สำนักงานเลขาธิการคณะอนุกรรมการศึกษาการพัฒนาอุตสาหกรรมหลักบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (สพอ.) สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี ระบุถึงความสัมพันธ์ระหว่างท่าเรือและอุตสาหกรรมว่า ท่าเรือและอุตสาหกรรมมีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด เนื่องจากอุตสาหกรรมโดยทั่วไปจำเป็นต้องอาศัยการขนส่งวัตถุดิบและสินค้าทางน้ำ ซึ่งเป็นทางที่เสียค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด โดยเฉพาะอุตสาหกรรมหลักที่ต้องพึ่งการนำเข้า – ส่งออกของวัตถุดิบและสินค้าในปริมาณมาก ดังนั้น หากสามารถกำหนดแหล่งที่ตั้งอุตสาหกรรมหลักให้อยู่ในบริเวณเดียวกันได้ก็เป็นวิธีที่ดีและประหยัดที่สุด จึงจำเป็นที่จะต้องพัฒนาท่าเรือน้ำลึกในบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกเพื่อรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมหลักที่จะเกิดขึ้นให้สอดคล้องกันต่อไป

ทั้งนี้ ในส่วนของแนวคิดเรื่องผังการใช้ที่ดินของอุตสาหกรรมหลักและชุมชน ผลจากการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและอุตสาหกรรมหลักในกรณีที่เกี่ยวข้องกันจะมีผลกระทบต่อชุมชนใกล้เคียงและระบบชุมชนทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่ต้องวางแผนพัฒนาระหว่างภาคและอนุภาคให้เหมาะสม เพื่อให้ผลกระทบของการพัฒนาอำนวยความสะดวกก่อนโยกย้ายพัฒนาเมืองและชนบทของประเทศ

เนื่องจากท่าเรือเป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างการขนส่งทางทะเลและการขนส่งทางบก ท่าเรือจึงมีความสัมพันธ์กับเกี่ยวข้องกับหน่วยงานต่างๆ ประกอบด้วยหน่วยงานของรัฐ ธุรกิจและอุตสาหกรรมผู้ผลิตสินค้า บริการขนส่งภายในประเทศ ประชาชนทั่วไป กรรมการท่าเรือ แบ่งเป็นกรรมการบนเรือ กรรมการหน้าท่าและกรรมการในโรงพักสินค้า และธุรกิจให้บริการ อาทิ ธุรกิจคลังสินค้า ธุรกิจรับจ้างขนถ่ายสินค้า ธุรกิจซ่อมบำรุง ธุรกิจบริการสินค้า ธุรกิจบริการด้านความปลอดภัย เป็นต้น ดังเช่นในแผนภูมิที่ 2.1 แสดงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในท่าเรือ นอกจากนี้ ประเด็นความเกี่ยวข้องระหว่างท่าเรือและชุมชน กมลชนก สุทธิวาหนฤพุมิ (2552) ยังได้กล่าวถึง

ความสัมพันธ์ระหว่างท่าเรือและประชาชนไว้ว่า ประชาชนทั่วไปจะเกี่ยวข้องกับท่าเรือใน 2 สถานะ กล่าวคือประชาชนประชาชนผู้ใช้บริการทั่วไปและประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบท่าเรือ เนื่องจากเป็นผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการดำเนินงานของท่าเรือ เช่น ได้ทำงานกับท่าเรือโดยตรง รวมทั้งเป็นผู้รับผลกระทบทั้งทางด้านเสียง กลิ่น คิวเสียจากรถบรรทุก การจราจรที่ติดขัดในบริเวณโดยรอบท่าเรือ ประชาชนทั่วไปยังเกี่ยวข้องกับท่าเรือในการใช้ประโยชน์ที่ดินร่วมกัน คือ ประชาชนทั่วไปต้องการขยายพื้นที่อยู่อาศัยจากการเติบโตของเมือง ในขณะที่ท่าเรือต้องการขยายขนาดการให้บริการเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจของชาติ ซึ่งรัฐบาลจำเป็นต้องวางแผนในการพัฒนาท่าเรือ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความขัดแย้งในเรื่องผลประโยชน์ของทั้งสองฝ่าย เพราะพลังงานทางสังคมนี้ส่งผลกระทบต่อการทำงานของท่าเรือโดยตรงทั้งในการสนับสนุนและคัดค้าน



แผนภูมิที่ 2.1 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในท่าเรือ
ที่มา: กมลชนก สุทธิวาหนฤพุมิ (2552: 10)

ดังนั้น นอกจากท่าเรือจะทำหน้าที่เป็นแหล่งขนส่งระหว่างพื้นที่ทางน้ำและพื้นที่ทางบก แล้วท่าเรือยังมีที่เกี่ยวกับท้องถิ่นดังที่ ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์ (2551) กล่าวว่าท่าเรือมีหน้าที่ตามสภาพแวดล้อมของท้องถิ่นและการเมืองในการบังคับใช้เรื่องมาตรฐานความปลอดภัยของเรือ ลูกเรือและการควบคุมด้านมลพิษ ตลอดจนรับผิดชอบกิจกรรมทางการค้าและเศรษฐกิจที่ไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับหน้าที่หลักของท่าเรือ รวมทั้งดูแลในเรื่องการทำให้เกิดการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการศึกษา การแพทย์ ด้านความบันเทิงและความพึงพอใจสำหรับบุคลากรในท่าเรือรวมถึงประชาชนในท้องถิ่นนั้นด้วย ในขณะที่ความคิดเห็นของ กมลชนก สุทธิวาหนฤพุมิ (2552) คือ การพัฒนาท้องถิ่นและปัจจัยสภาพสังคมท้องถิ่นก็เป็นปัจจัยอิทธิพลภายนอกที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบต่อท่าเรือและการดำเนินงานของท่าเรือเช่นกัน

สำหรับการศึกษาเมืองท่าเรือ รัตตโรจนประดิษฐ์ (2546) กล่าวถึงช่องว่างระหว่างผลประโยชน์ของท่าเรือ อุตสาหกรรมและประชาชนว่าทั้งท่าเรือและอุตสาหกรรมปัจจุบันใช้เครื่องจักรกลที่ทันสมัย ต้องการช่างที่มีความรู้ความชำนาญสูงและลดความต้องการแรงงานไร้ทักษะ โดยส่วนใหญ่ของกิจกรรมเหล่านี้มักมาจากต่างถิ่นมากกว่าจะพัฒนาชาวบ้านจนสามารถปฏิบัติงานในท่าเรือได้ ประชาชนต้องการหารายได้จากท่าเรือและอุตสาหกรรมโดยการทำงานที่พวกเขาสามารถทำได้ อาจจะเข้ามาในส่วนค้าขาย กิจกรรมต่างๆที่เป็นรูปธรรม เช่น โรงพยาบาล โรงเรียนท่าเรือเปิดรับคนท้องถิ่น สโมสร สนามกีฬาให้สิทธิ์ตามสมควรแก่ประชาชน ปรับปรุงก่อสร้างถนน สนาม สวนสาธารณะเพื่อสาธารณประโยชน์ นอกจากเพื่อกิจกรรมของท่าเรือ โดยเฉพาะการสนับสนุนกลุ่มกิจกรรมของชาวบ้าน เช่น เยาวชนสัมพันธ์ กลุ่มแม่บ้าน เป็นต้น ก็จะช่วยให้ท่าเรือและอุตสาหกรรมเป็นที่ยอมรับในชุมชนท่าเรือ การประสานผลประโยชน์ระหว่างหน่วยงานท่าเรือและอุตสาหกรรมกับประชาชนเป็นเรื่องจำเป็น เช่น ญี่ปุ่น สิงคโปร์ จะแข่งขันกันในขนาดท่าเรือระดับโลก (Global Scale) และพยายามแก้ปัญหาคุณภาพชีวิตตามหลัง

นอกจากนี้ รัตตโรจนประดิษฐ์ (2549) ได้ชี้ให้เห็นว่าจุดที่เชื่อมโยงระหว่างท่าเรือกับเมือง คือ ความเกี่ยวข้องกับบุคลากร การขยายตัวของที่ดินท่าเรือและการลงทุนในท่าเรือ ยิ่งใช้เทคโนโลยีสูงขึ้นเท่าใด ในท่าเรือก็จะเพิ่มปริมาณการใช้พื้นที่แต่จะลดบุคลากรลง ท่าเรือใหม่นั้นจะมีการปฏิบัติแตกต่างจากท่าเรือแบบดั้งเดิมโดยสิ้นเชิง สำหรับเมืองท่าชายฝั่งทะเลยังถูกพิจารณาว่าเป็นลักษณะหนึ่งของเมืองพาณิชย์กรรม (Company Town) ที่เจริญเติบโตจากกิจกรรมท่าเรือและอุตสาหกรรมโดยประสานงานการขนส่งทางทะเล เชื่อมโยงกับการขนส่งทางบก เชื่อมโยงกับการขนส่งทางบกและทางอากาศ ความสัมพันธ์ระหว่างเมืองกับท่าเรือมักจะเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ ตามเงื่อนไขของเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมและปัจจัยต่างๆ แต่ปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างท่าเรือกับเมืองหรือสภาพพื้นที่โดยรอบ พบว่า เกิดปัญหาช่องว่างระหว่างการเจริญเติบโตของเมือง และกิจกรรมของท่าเรือที่ท่าเรือนั้นจะมีการขนส่งสินค้าที่เป็นจรรยาหนักซึ่งจะเกิดปัญหากับชีวิตความเป็นอยู่ของชาวเมือง ด้านจรรยาติดขัด อันตรายและมลภาวะ

นอกจากเหนือจากประเด็นความเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชนในเมืองแล้ว การศึกษาผลกระทบจากท่าเรือยังมีการพิจารณาถึงผลกระทบของการดำเนินกิจการท่าเรือหรือกิจกรรมเกี่ยวเนื่องต่อสภาพแวดล้อมของเมือง ดังนี้

ปริทรรศน์ ไกรทัศน์ (2551) ศึกษาเรื่องผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพต่อการพัฒนาเมืองพื้นที่โดยรอบ ได้สรุปถึงผลกระทบของสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือว่า กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ท่าเรือ นั้นจะส่งผลกระทบต่อ

สภาพแวดล้อมของเมือง เช่น กิจกรรมการขนถ่ายสินค้าที่มาจากเรือบรรทุกสินค้าจะส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทางอากาศ ถ้าหากท่าเรือไม่สามารถวางแผนในการจัดเก็บและการขนถ่ายที่ดีแล้ว จะส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมในบริเวณพื้นที่โดยรอบท่าเรือ เช่น ควันพิช การรั่วไหลของสารเคมี เป็นต้น นอกจากนี้กิจกรรมที่ต่อเนื่องจากท่าเรือจะส่งผลกระทบต่อคุณภาพของสภาพแวดล้อมให้เสื่อมโทรมลง เช่น ขยะมูลฝอย ของเสียจากการชำระล้าง เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับข้อคิดเห็นของ ธนัช สุขวิมลเสรี (2547) เกี่ยวกับสภาวะแวดล้อมในท่าเรือว่า ปัจจุบันแหล่งอุตสาหกรรมมักอยู่ใกล้หรืออยู่ในท่าเรือ ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบที่ใช้ในการอุตสาหกรรม ดังนั้น หากขาดการควบคุมจะส่งผลให้เกิดผลกระทบต่อสภาวะแวดล้อมในท่าเรือ ยิ่งท่าเรืออยู่ใกล้ชุมชนก็จะมีผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณนั้นด้วย

อย่างไรก็ตาม ภาครัฐได้มีการวางแผนการพัฒนาโครงการแหลมฉบังที่เกิดขึ้นในแต่ละขั้นตอนของการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมให้มีความสัมพันธ์กับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมของชุมชน เพื่อให้การพัฒนาชุมชนเป็นไปอย่างมีระบบสอดคล้องประสานกับการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์น้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมในทุกขั้นตอน เพื่อเสริมสร้างมาตรฐานความเป็นอยู่ คุณภาพชีวิตประชาชน ความปลอดภัย สวัสดิการสังคม ตลอดจนการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมในบริเวณชุมชนโดยรอบ

2.2.4 การศึกษาพัฒนาการของเมืองท่า

การศึกษาผลกระทบของท่าเรือนั้น ควรพิจารณาถึงพัฒนาการของเมืองท่าเรือหรือวิวัฒนาการของเมืองท่าในภาพรวมเพื่อเข้าใจถึงรูปแบบการเปลี่ยนแปลงของเมืองในภาพรวมเพื่อประกอบการวิเคราะห์ถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อชุมชนในระดับลึก

■ วิวัฒนาการของเมืองท่า

จากแนวทางการศึกษาท่าเรือกับเมืองคือความเกี่ยวข้องกับบุคลากร การขยายตัวของที่ดินท่าเรือและการลงทุนในท่าเรือ สามารถแบ่งพัฒนาการของท่าเรือของโลกได้ 3 ระยะ ดังนี้

1. ระยะแรกเริ่มของการพัฒนาเมืองท่าเรือตั้งแต่ปี ค.ศ.1940 -1950
2. ระยะที่สองเป็นยุคของการแข่งขันการขนส่งทางทะเลในช่วงปี ค.ศ.1950 – 1970
3. ระยะที่สามเป็นยุคปัจจุบันของการขนส่งทางทะเลเริ่มจากปี ค.ศ. 1950 – ปัจจุบัน

โดยรายละเอียดของพัฒนาการท่าเรือแต่ละยุค ดังเช่นที่นำเสนอข้อมูลในตารางที่ 2.1

ตารางที่ 2.1 พัฒนาการของท่าเรือสมัยใหม่ 3 ยุค (ตั้งแต่ปี ค.ศ.1940 – ปัจจุบัน)

The Three Era of Modern City Port (1940-Present)	
1. The First Stage: (1940-1950) A By Gone Age	2. The Second Stage: (1950-1970) Competing Innovation
ระยะแรก	ระยะที่สอง
ระยะที่สาม	
การพัฒนาระยะที่	รายละเอียด
ระยะแรก ค.ศ.1940 -1950	ระยะนี้เรียกว่า “A By Gone Age” ท่าเรือสมัยนี้มีเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ สินค้าเทกองใช้คนงานเป็นจำนวนมากในการขนย้าย เมืองท่าสำคัญในยุคอาณานิคมนี้เรียกว่า “Colonial City Port Capital” มีลักษณะที่ท่าเรือมีกิจกรรมการขนส่งการค้าและการพาณิชย์กรรมมากขึ้น การปฏิวัติอุตสาหกรรมส่งผลให้สินค้าและการค้าเพิ่มจึงใช้ท่าเรือเพิ่มมากขึ้นในขณะที่การวางผังท่าเรือยังตามไม่ทันเกิดปัญหาชุมชนแออัดและมลภาวะ
ระยะที่สอง ค.ศ.1950 - 1970	เป็นยุคการแข่งขันการขนส่งทางทะเล เป็นยุคที่การขนส่งทางน้ำรุ่งเรืองมาก เรียกว่า “The Longboom” มีนวัตกรรมการขนส่งที่ทันสมัย มีการขนย้ายสินค้าอย่างรวดเร็วด้วยรถฟรอกลิฟต์ (Forklift) และมีเครนขนาดใหญ่ติดตั้งอยู่ตามโกดังสินค้าริมท่าเรือ เมืองท่าเรือจะเป็นลักษณะของ “Independent Capital City Port” ที่จะมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วทั้งท่าเรือและตัวเมือง ประชากรในเมืองท่าเรือจะเพิ่มปริมาณขึ้นอยู่ระหว่าง 250,000 คน จนถึงมากกว่าสองล้านคน พร้อมด้วยสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่ทันสมัย อุตสาหกรรมจะมีการขยายตัวและแบ่งประเภทต่างๆอย่างชัดเจน กิจกรรมนี้ทำให้เกิดชุมชนรายได้น้อยและช่างชำนาญการต่างๆทั่วเมืองชายฝั่งทะเล

การพัฒนาระยะที่	รายละเอียด
ระยะที่สาม ค.ศ.1950 – ปัจจุบัน	เป็นยุคปัจจุบันของการขนส่งทางทะเลเริ่มจากปี ค.ศ.1950 จนถึงปัจจุบันเกิดจากนวัตกรรมที่เรียกว่า “Container และ Roll-on/ Roll –off” ที่ทำให้การขนส่งเป็นกลุ่มบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ โดยท่าเรือจะพัฒนาไปสู่ขั้นตอนของ “Industrial City Port System” ท่าเรือจะเติบโตในระดับเมืองหลักของประเทศและในระบบมาตรฐานท่าเรือโลก สินค้าอุตสาหกรรมจะมีมากขึ้นและมีลักษณะเฉพาะในแต่ละภูมิภาค มีการติดต่อกับภายนอกซึ่งจะมีการจัดตั้งกลุ่มการค้าและพาณิชย์กรรม การจัดตั้งกลุ่มเชื่อมโยงเมืองในแต่ละประเทศเป็นพิเศษ เช่น เมืองแหลมฉบังเป็นเมืองพี่เมืองน้องกับเมืองคาร์สันในอเมริกา เป็นต้น

ที่มา: สรุปข้อมูลและภาพประกอบ The Three Era of Modern City Port จาก
Cityports, Coastal Zones and Regional Change, B.S. Hoyle (1996)
อ้างถึงใน รัตตโร โจนประดิษฐ์ (2549)

สรุปได้ว่า การพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกส่งผลกระทบต่อการพัฒนาเมือง และประชาชนทั้งในเชิงกายภาพ ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม ได้แก่ การพัฒนาเศรษฐกิจท้องถิ่นให้มีการเติบโตขึ้น การสร้างแหล่งงานและโอกาสในการประกอบอาชีพ ในขณะที่บางกลุ่มเกิดการเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพ การอพยพย้ายถิ่นหรือการโยกย้ายถิ่นฐาน รวมทั้งการดำเนินชีวิตของประชากร คุณภาพชีวิตและสภาพแวดล้อมของเมือง ทั้งนี้ กล่าวได้ว่าท่าเรือน้ำลึกส่งผลกระทบต่อทางบวกและผลกระทบต่อทางลบ นอกจากนี้ ยังสามารถพิจารณาผลกระทบโดยจำแนกเป็นหลายระดับ ได้แก่ ผลกระทบระดับประเทศ เมือง ชุมชน ในแนวทางการวิเคราะห์การเติบโตทางเศรษฐกิจ การขยายตัวของเมือง สภาพแวดล้อมเมือง หรือสามารถแยกย่อยศึกษาเป็นหน่วยบุคคลได้ เช่น ผู้ได้รับผลกระทบจากท่าเรือฐานะผู้รับบริการจ้างงาน เป็นต้น

2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม

Edward and Richard (1977) อ้างถึงใน วิชาวัฒน์ ภมรสวรรณ (2550) กล่าวว่า การที่วิถีชีวิตของคนในสังคมทั้งในเขตเมืองและเขตชนบทมีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมเป็นผลจากการพัฒนาที่ประกอบด้วยกระบวนการต่างๆ ที่เกิดขึ้น พอสรุปได้ดังนี้

1. การเปลี่ยนไปสู่ความเป็นเมือง (Urbanization) เกี่ยวข้องกับการกระจายอิทธิพลของสังคมเมืองไปสู่สังคมชนบททุกด้าน โดยเฉพาะด้านอาชีพและรูปแบบพฤติกรรมที่เกิดขึ้นในสังคม เช่น การเปลี่ยนแปลงจากสังคมเกษตรกรรมเป็นสังคมอุตสาหกรรม
2. การเปลี่ยนแปลงไปสู่ความทันสมัย (Modernization) เป็นกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงในระบบเศรษฐกิจ การเมือง สังคมและวัฒนธรรมชุมชนที่เปลี่ยนแปลงจากสภาพดั้งเดิมไปสู่ความทันสมัย
3. การเปลี่ยนแปลงไปสู่ความเป็นอุตสาหกรรม (Industrialization) เป็นกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเทคโนโลยีหรือเครื่องจักรรวมทั้งทรัพยากรต่างๆ เพื่อความก้าวหน้าในการผลิตของสังคมและถือเป็นกระบวนการพัฒนาที่สำคัญ
4. การเปลี่ยนแปลงไปสู่ระเบียบบริหารแบบราชการ (Bureaucratization) เป็นกระบวนการต่อเนื่องจากการพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมที่จำเป็นต้องมีการจัดระเบียบทางสังคมที่มีรูปแบบและกฎเกณฑ์เพื่อการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ จากกระบวนการทั้ง 4 ที่เกิดขึ้นเป็นลักษณะที่เกิดขึ้นในประเทศกำลังพัฒนาและเป็นผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงตามมาทั้งในทางด้านเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม โดยวิลาวัณย์ ภมรสวรรณ (2550) ได้ให้ความหมายของการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและการเปลี่ยนแปลงทางสังคม ดังนี้

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ (Economic transformation) หมายถึง การเข้ามามีบทบาทเปลี่ยนแปลงในระบบเศรษฐกิจของชุมชน โดยเฉพาะระบบการผลิตหลักของชุมชนจากการผลิตเพื่อการยังชีพมาเป็นเพื่อการค้าและการส่งออก ซึ่งมีกลไกระบบตลาดเข้ามาเกี่ยวข้อง

การเปลี่ยนแปลงทางสังคม (Social transformation) หมายถึง เป็นการเปลี่ยนแปลงในวิถีชีวิต ความเชื่อ ค่านิยม ทศนคติและพฤติกรรมของคนในสังคม รวมทั้งจารีต ประเพณี กฎหมาย สิ่งประติษฐและวัตถุอื่นๆ เหล่านี้ถือเป็นภาพลักษณ์ที่โดดเด่นของชุมชน

การพิจารณาถึงการเปลี่ยนที่เกิดขึ้นภายในชุมชนจำเป็นต้องเปรียบเทียบโดยเลือกระยะเวลาหนึ่งเปรียบเทียบกับระยะเวลาหนึ่ง ในที่นี้เลือกการเปรียบเทียบช่วงก่อนการเกิดโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังและปัจจุบัน เพื่อพิจารณาการเปลี่ยนแปลงในชุมชนที่มีลักษณะจากภาคเกษตรกรรมไปสู่ภาคอุตสาหกรรมและศึกษาควบคู่กับการเกิดผลกระทบ

2.4 แนวความคิดเกี่ยวกับการศึกษาผลกระทบ

แนวทางการศึกษาผลกระทบ ประกอบด้วยคำนิยามความหมายของผลกระทบและการประเมินผลกระทบ เพื่อนำไปสู่การสร้างกรอบแนวคิดและแนวทางการศึกษาตัวชี้วัดเพื่อใช้วิเคราะห์ถึงผลกระทบทางเศรษฐกิจ – สังคม ในระดับครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบจากโครงการพัฒนาที่เกิดขึ้นในพื้นที่

2.4.1 ความหมายของผลกระทบ

เกษม จันทรแก้ว (2554) ให้ความหมายของผลกระทบ (Impact) คือ การเปลี่ยนแปลงขนาดและทิศทางจากสภาพเดิม หมายถึง การเปลี่ยนแปลงหรือการเปลี่ยนไปของบทบาทหน้าที่ทั้งในทางบวกซึ่งอาจให้ค่าผลกระทบทางบวก (Positive) และในทางลบซึ่งให้ค่าผลกระทบทางลบ (Negative) ก็ได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับผลกระทบของการกระทำการเปลี่ยนแปลงนั้นๆ

วลีพร พจนะวาทิ (2549) ได้ศึกษาผลกระทบของสถานีรถไฟใต้ดินบางซื่อที่มีต่อชุมชนและพื้นที่โดยรอบ ให้ความหมายว่า ผลกระทบ หมายถึง ผลของการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงจากสภาพที่เป็นอยู่ช่วงระยะเวลาหนึ่งของการดำเนินงานและภายหลังการดำเนินงานตามโครงการไปสู่อีกสภาพหนึ่งทั้งทางบวกและทางลบอาจเป็นผลที่เกิดขึ้นกับกลุ่มเป้าหมายและมีใช้กลุ่มเป้าหมาย หรือผลกระทบต่อสถานการณ์ต่างๆทั้งทางตรงและทางอ้อม นอกจากนี้ยังได้สรุปว่าผลกระทบของการขนส่งนั้น มีสิ่งควรพิจารณา คือ ด้านกายภาพ ได้แก่ การใช้ประโยชน์ที่ดิน ด้านเศรษฐกิจ การเปลี่ยนแปลงราคาที่ดิน สถานประกอบการ อาชีพ ผลิตภัณฑ์มวลรวม ด้านสังคม พิจารณานำจำนวนครัวเรือน วิถีชีวิต ผลกระทบต่อวิถีชีวิต และมีสมมติฐานว่าการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพที่จะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมต่อมา

ผลกระทบแบ่งออกเป็นหลายประเภท ดังเช่นตารางที่ 2.2 สามารถแบ่งได้ตามผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นในเชิงคุณค่า ตามระยะเวลา และระดับความเข้มข้น หรือแบ่งตามแง่มุมของทิศทางผลกระทบ ซึ่งแยกย่อยเป็นผลกระทบทางตรง (Direct impact) และผลกระทบทางอ้อม (Indirect impact) อย่างไรก็ตาม การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาในประเด็นโครงการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่ส่งผลกระทบต่อชุมชน ดังนั้น การศึกษาผลกระทบจึงเน้นการทบทวนวรรณกรรมด้านผลกระทบในแนวทางที่เกี่ยวข้องกับโครงการพัฒนา ได้แก่ การประเมินผลกระทบก่อน – ดำเนินโครงการ การประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม เป็นต้น และนำกรอบแนวคิดที่ได้มาประยุกต์ใช้

2.4.2 นิยามของผู้รับผลกระทบ

กระบวนการในการวิเคราะห์ผลกระทบจำเป็นต้องจำแนกผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยยึดหลักการรวมผู้ที่เกี่ยวข้องไว้ให้มากที่สุด (Inclusiveness) สำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสามารถแบ่งออกเป็น 7 กลุ่มหลัก ได้แก่ ผู้รับผลกระทบ หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณา รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษาภายในท้องถิ่นและในระดับอุดมศึกษาและนักวิชาการอิสระ สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไป (ปรับปรุงจากสำนักงานนโยบายและแผนพัฒนาสิ่งแวดล้อม ร่วมกับสถาบันนโยบายศึกษา, 2539)

ผู้รับผลกระทบ แบ่งเป็น “กลุ่มผู้เสียประโยชน์” และ “กลุ่มผู้ได้ประโยชน์”

“กลุ่มผู้เสียประโยชน์” เป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบจากโครงการในด้านลบ เช่น เป็นผู้สูญเสียที่ดินทำกิน กลุ่มนี้จะต้องเป็นกลุ่มที่ได้รับน้ำหนักมากที่สุดในการศึกษาผลกระทบและการจัดการมีส่วนร่วม

“กลุ่มผู้ได้รับประโยชน์” (Beneficiaries) เป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบจากโครงการในด้านบวก เช่น โรงงานอุตสาหกรรมที่ใช้ประโยชน์กระแสไฟฟ้าจากการสร้างเขื่อนผลิตกระแสไฟฟ้า หรือประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เป้าหมายของเขื่อนเพื่อการชลประทาน เนื่องจากกลุ่มนี้จะเป็นกลุ่มที่ได้รับผลประโยชน์จึงอาจถือว่าประโยชน์ของคนกลุ่มนี้ได้รับการพิทักษ์และนำเสนอโดยเจ้าของโครงการแล้วไม่จำเป็นต้องเปิดช่องทางความร่วมมือให้เป็นพิเศษกว่ากลุ่มอื่น

ดังนั้น การศึกษาด้านผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงควรแยกแยะกลุ่มคนที่เป็นผู้ได้รับผลกระทบ แบ่งเป็นกลุ่มผู้เสียประโยชน์และกลุ่มผู้ได้รับประโยชน์ และศึกษาให้เข้าใจถึงสภาพเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมของผู้ที่ได้รับผลกระทบเพื่อพิจารณาถึงแนวโน้มของโครงการ รวมถึงการทำความเข้าใจขององค์กรชุมชนและกระบวนการตัดสินใจประกอบการวิเคราะห์

ตารางที่ 2.2 ประเภทของผลกระทบและความหมาย

ประเภทของผลกระทบ	ความหมาย
ผลกระทบทางบวก – ผลกระทบทางลบ ผลกระทบทางบวก ผลกระทบทางลบ	การแยกแยะผลกระทบตามผลดี- ผลเสียที่เกิดขึ้นต่อผู้รับผลกระทบ เกิดผลดีกับผู้ได้รับผลกระทบ เกิดผลเสียกับผู้ได้รับผลกระทบ
ผลกระทบในวงกว้าง – ผลกระทบในขอบเขตจำกัด ผลกระทบในวงกว้าง ผลกระทบในขอบเขตจำกัด	การแยกแยะผลกระทบตามขอบเขตพื้นที่ทางกายภาพที่รับผลกระทบ กระทบกระเทือนคนจำนวนมาก แม้ว่าอาจจะเป็นการกระทบกระเทือนเพียงเล็กน้อย สามารถชี้แจงระบุผลกระทบได้ครบถ้วนและชัดเจนได้ง่าย
ผลกระทบเข้มข้น – ผลกระทบบางเบา ผลกระทบเข้มข้น ผลกระทบบางเบา	การแยกแยะผลกระทบตามความหนัก – เบาของผลกระทบที่มีต่อผู้รับผลกระทบ ผู้ได้รับผลกระทบได้รับผลกระทบหนัก ผู้ได้รับผลกระทบได้รับผลกระทบเบา
ผลกระทบต่อเนื่อง – ผลกระทบเป็นระยะ ผลกระทบต่อเนื่อง ผลกระทบเป็นระยะ	การแยกแยะผลกระทบตามช่วงเวลาที่เกิดผลกระทบ ผลกระทบที่เกิดขึ้นตลอดเวลาที่มีกิจกรรมและโครงการนั้นๆ ผลกระทบที่เกิดขึ้นในบางช่วงเวลาที่มามีกิจกรรมและโครงการนั้นๆ
ผลกระทบถาวร – ผลกระทบชั่วคราว ผลกระทบถาวร ผลกระทบชั่วคราว	การแยกแยะผลกระทบตามความคงทนถาวรของผลกระทบ ผลกระทบที่เป็นการเปลี่ยนแปลงแบบนิรันดร์ ผลกระทบสามารถจะเปลี่ยนแปลงได้เรื่อยๆ

ที่มา: สถาบันนโยบายศึกษา (2539) อ้างถึงใน วลีพร พจนะวาที (2549)

2.4.3 การประเมินผลกระทบ

■ แนวคิดเกี่ยวกับการประเมินผลกระทบ

การประเมินผลกระทบเป็นวิธีการในการคาดการณ์หรือประเมินผลโครงการหลังการดำเนินงาน โดยการศึกษาครั้งนี้มีลักษณะเป็นการประยุกต์ใช้แนวทางการประเมินผลกระทบหลังจากดำเนินโครงการ ทั้งนี้ ทวีวงศ์ ศรีบุรี (2538) อ้างถึงใน นุชรี มงคลเจริญมิตร (2544) อธิบายถึงการประเมินผลหลังจากสิ้นสุดโครงการ โดยในการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินโครงการ เป็นการประเมินผลเพื่อให้ได้ทราบถึงการดำเนินงานของโครงการที่ผ่านมาทั้งหมดว่าได้ผลเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในวัตถุประสงค์ของโครงการหรือไม่ และมีผลกระทบหรือผลข้างเคียงอันเนื่องมาจากโครงการอย่างไร การประเมินผลกระทบและผลข้างเคียงของโครงการพิจารณาได้ 3 ลักษณะ คือ

1. ผลที่เกิดขึ้นกับกลุ่มเป้าหมายในโครงการนั้นเป็นเพราะการจัดกิจกรรมของโครงการกับกลุ่มเป้าหมายโดยตรงหรือไม่หรือการที่กลุ่มเป้าหมายมีการเปลี่ยนแปลงไปนั้นเป็นเพราะกิจกรรมของโครงการโดยตรงหรือในทางอ้อม
2. พิจารณาจากการที่ผลที่เกิดขึ้นจากกลุ่มเป้าหมายในโครงการไปทำให้เกิดผลอื่นติดตามมาในกลุ่มเป้าหมายซึ่งผลกระทบของโครงการหรือผลข้างเคียงของโครงการอาจเป็นไปได้ทั้งทางด้านบวกและด้านลบ
3. ผลของโครงการที่ทำให้เกิดผลกับกลุ่มอื่นๆ มิใช่กลุ่มเป้าหมายที่กำหนดไว้ในโครงการ

■ การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (2553) อธิบายถึงการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) ว่าเป็นการศึกษาเพื่อคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในทางบวกและทางลบจากการโครงการหรือกิจการที่สำคัญ เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและใช้ในการตัดสินใจพัฒนาโครงการหรือกิจการ โดยผลการศึกษาจัดทำเป็นเอกสารเรียกว่ารายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สามารถแยกย่อยเป็นการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคม โดยจะต้องทำการศึกษาควบคู่กันไปอย่างเต็มรูปแบบ ซึ่งการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคมจะศึกษาในประเด็นที่ประชาชนแสดงความกังวลสนใจและในประเด็นที่สำคัญ เช่น ประเด็น

โยกย้ายถิ่นฐาน การเวนคืนที่ดิน และการจ่ายค่าชดเชย โดยเฉพาะในกรณีที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มชนดั้งเดิมและกลุ่มผู้ด้อยโอกาส เบื้องต้นผู้ศึกษาจะต้องประมวลข้อมูลประชากร สภาพเศรษฐกิจ สังคมและกายภาพของชุมชน การศึกษาจะตั้งข้อสังเกตและคาดการณ์ถึงผลกระทบทางสังคมที่อาจเกิดขึ้น พิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลของโครงการ และสภาพเศรษฐกิจ สังคม วิถีชีวิตโดยรวมของชุมชนเพื่อสร้างความเข้าใจแนวคิดของชุมชนต่อโครงการ

ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์ (2551) กล่าวถึงการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมของโครงการว่า ให้ประเมินสิ่งแวดล้อมก่อนดำเนินการและหลังเปิดดำเนินการที่คาดว่าจะเกิดขึ้นทั้งทางบกและทางลบ ผลกระทบทางตรงและทางอ้อมต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมหรือคุณค่าที่มีต่อมนุษย์โดยพิจารณาทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ และเปรียบเทียบสิ่งแวดล้อมระหว่างมีและไม่มีโครงการ ซึ่งสามารถจำแนกเป็นประเด็น ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ต่อชีวิตมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

■ การประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาท่าเรือ

คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมสำหรับเอเชียและแปซิฟิก (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific) หรือ ESCAP, United Nations ได้ทำการจัดทำคู่มือการวิเคราะห์ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาท่าเรือ ในปี ค.ศ. 1992 (Assessment of the Environmental Impact of Port Development: A Guidebook for Port Development) โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

การศึกษาความสัมพันธ์ของการพัฒนาโครงการท่าเรือและปัจจัยผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมโดยหลักแล้วแบ่งแหล่งที่มาของผลกระทบเป็น 3 รูปแบบ ได้แก่ ที่ตั้งของท่าเรือ (Location of port) การก่อสร้าง (Construction) และการดำเนินงานของท่าเรือ (Port operation) ซึ่งผลกระทบหลักที่เกิดขึ้นสัมพันธ์กับแหล่งที่มาของผลกระทบ (ตารางที่ 2.3) โดยในการพิจารณาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของการพัฒนาท่าเรือสามารถจำแนกเป็น 9 กลุ่ม ได้แก่

- | | |
|---------------------------------------|---------------------------------------|
| - คุณภาพน้ำ (water quality) | - เสียงและการสั่นสะเทือน |
| - คุณภาพอากาศ (air quality) | (noise and vibration) |
| - การศึกษาเกี่ยวกับชายฝั่งทะเล | - การเจือปนเปื้อนของดินตะกอนพื้นน้ำ |
| (coastal hydrology) | (bottom contamination) |
| - การจัดการของเสีย (waste management) | - คุณภาพทางทัศนียภาพ (visual quality) |
| - นิเวศวิทยาทางทะเลและชายฝั่ง | - ผลกระทบทางสังคมและวัฒนธรรม |
| (marine and coastal ecology) | (socio – cultural impacts) |

ในการศึกษาครั้งนี้ มุ่งเน้นปัจจัยการศึกษาที่ใกล้เคียงกับผลกระทบต่อเศรษฐกิจ – สังคม จึงได้เจาะจงเกณฑ์การศึกษาผลกระทบทางสังคมและวัฒนธรรม (Socio – cultural Impacts) ที่เกิดขึ้นจากท่าเรือโดยเฉพาะ ESCAP (1992) อธิบายถึงการศึกษาผลกระทบทางสังคมและวัฒนธรรมที่เกิดจากท่าเรือ หมายรวมถึงอิทธิพลทุกรูปแบบที่ส่งผลกระทบต่อชุมชนท้องถิ่น และวิถีชีวิตของผู้อยู่อาศัย อาทิ กระบวนการพัฒนาเป็นอุตสาหกรรม การรื้อย้ายชุมชน ขนาดและการกระจายตัวของประชากรในพื้นที่ และการเกิดชุมชนแออัดบริเวณพื้นที่โดยรอบ เนื่องจากการขยายกิจการท่าเรือมีความต้องการด้านพื้นที่ทำให้เกิดการรื้อย้ายชุมชนท้องถิ่น จึงทำให้เกิดปัญหาความขัดแย้งด้านวัฒนธรรม กลุ่มชาติพันธุ์ หรือศาสนากับประชาชนในท้องถิ่น นอกจากนี้ กระบวนการเปลี่ยนแปลงเป็นอุตสาหกรรมและการเป็นสมัยใหม่อาจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงประเพณี วัฒนธรรมดั้งเดิมของท้องถิ่นได้ ดังนั้น เพื่อลดปัญหาที่เกิดขึ้นให้น้อยที่สุด ควรทำการศึกษาเกี่ยวกับพื้นที่ทางประวัติศาสตร์และมรดกทางโบราณคดีเพื่อพัฒนาเป็นแผนอนุรักษ์โดยระบุไว้ในแผนพัฒนาท่าเรือ (A9 ตารางที่ 2.3) ทั้งนี้ ในขั้นตอนของการประเมินควรศึกษาถึงหัวข้อ ดังนี้

1. การกระจายตัวของประชากรโดยรอบพื้นที่โครงการ (Distribution of population around the project area) ประกอบด้วยการพิจารณาถึงโครงสร้างประชากร อายุ ครัวเรือน ชุมชนแออัด ความสัมพันธ์ทางสังคม และโครงสร้างพื้นฐาน
2. องค์ประกอบทางเชื้อชาติ (Race Composition) ประกอบด้วยการพิจารณาถึงกลุ่มทางสังคม ช่องว่างทางวัฒนธรรม ทรัพยากรพื้นฐานสำหรับการดำรงชีวิต และความขัดแย้งทางเชื้อชาติ
3. การรื้อย้ายและการตั้งถิ่นฐานใหม่ของประชาชนในชุมชนท้องถิ่น (Removal and Resettlement of local people) ประกอบด้วยการพิจารณาถึงการอนุรักษ์ชุมชน กลุ่มประชากรที่ย้ายออกชุมชน สภาพการตั้งถิ่นฐานใหม่รวมทั้งทัศนคติของผู้อยู่อาศัยต่อการย้ายถิ่นฐาน
4. มรดกทางวัฒนธรรม (Cultural Heritage) ประกอบด้วยการพิจารณาถึงที่ตั้งของมรดกทางสถาปัตยกรรม ความสำคัญของมรดกทางวัฒนธรรมนั้นๆ บทบัญญัติทางกฎหมายของการอนุรักษ์และความเป็นไปได้ในการเคลื่อนย้าย

Asian Development Bank (1990) เสนอถึงกรอบการพิจารณาทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่สัมพันธ์กับการพัฒนาท่าเรือในหัวข้อด้านสภาพเศรษฐกิจและสังคมท้องถิ่น (Local Socio – economic) รวมทั้งลักษณะทางสังคมและวัฒนธรรม ดังเช่นตารางที่ 2.4

ตารางที่ 2.3 การเกิดผลกระทบแต่ละประเภทต่อสิ่งแวดล้อมจากโครงการพัฒนาท่าเรือ

แหล่งที่มา	ที่ตั้งของท่าเรือ (location of port) (A)	การก่อสร้าง (construction) (B)	การดำเนินงานของ ท่าเรือ (port operation)	
			การจราจร ทางเรือ/ การปล่อย ของเสีย (C)	การลำเลียง สินค้าและ การพัฒนา พื้นที่ริมน้ำ (D)
ปัจจัยต่อสิ่งแวดล้อม				
คุณภาพน้ำ (water quality)	A1	B1	C1	D1
การศึกษาเกี่ยวกับชายฝั่งทะเล (coastal hydrology)	A2	B2	-	D2
การเจือปนเปื้อนของดินตะกอนพื้น น้ำ (bottom contamination)	A3	B3	-	D3
นิเวศวิทยาทางทะเลและชายฝั่ง (marine and coastal ecology)	A4	B4	C4	D4
คุณภาพอากาศ (air quality)	-	B5	C5	D5
เสียงและการสั่นสะเทือน (noise and vibration)	-	B6	-	D6
การจัดการของเสีย (waste management)	-	B7	C7	D7
คุณภาพทางทัศนียภาพ (visual quality)	A8	-	-	D8
ผลกระทบทางสังคมและวัฒนธรรม (socio – cultural impacts)	A9	-	C9	D9
หมายเหตุ: A1, B1, C1, C5, D1 = potential impacts on water quality A2, B2, D2 = potential impacts on coastal hydrology A3, B3, D3 = potential impacts on bottom contamination A4, B4, C4, D4 = potential impacts on marine and coastal ecology A8, D8 = potential impacts on visual quality A9, C9, D9 = socio – cultural impacts B5, C5, D5 = potential impacts on air quality B6, D6 = noise and vibration B7, C7, D7 = waste management				

ที่มา: Assessment of the Environmental Impact of Port Development: A Guidebook for Port Development, ESCAP, United Nations (1992)

ตารางที่ 2.4 ปัจจัยด้านสภาพเศรษฐกิจและสังคมท้องถิ่นสำหรับการพิจารณาโครงการท่าเรือ

การดำเนินการที่ส่งผลต่อทรัพยากร	ผลเสียต่อสภาพแวดล้อม	ข้อเสนอแนะมาตรการป้องกัน
การดำเนินงานที่ส่งผลต่อทางด้านสภาพเศรษฐกิจและสังคมท้องถิ่น 1) ที่อยู่อาศัยไม่เพียงพอต่อประชากรที่ย้ายเข้ามาใหม่	1) ภาวะเสี่ยงต่อการเกิดชุมชนแออัดหรือสลัม	1) การวางแผนป้องกันปัญหาการเกิดชุมชนแออัด
2) เกิดการคุกคามต่อสุขภาพในระยะก่อสร้าง (a) การเกิดโรคติดต่อจากคนงานหรือพาหนะนำโรคอื่นๆ (b) ระบบจัดส่งน้ำไม่เพียงพอต่อคนงานและชาวระบบสุขภาพ	2) เกิดการโรคติดต่อ (a) เตรียมมาตรการป้องกันที่เหมาะสมในระยะก่อสร้าง (b) การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกให้เพียงพอต่อความต้องการ	2) การวางแผนด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและการจัดระบบสุขภาพในระยะก่อสร้าง
3) เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน (a) การเข้าแทนที่พื้นที่เกษตรกรรม (b) การเข้าแทนที่พื้นที่ชุมชน	(a) การสูญเสียมูลค่าทางเกษตรกรรม (b) การเข้าใช้ประโยชน์แทนที่พื้นที่ชุมชน	(a), (b) การจัดการพื้นที่ที่อยู่อาศัยหรือจัดหาแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่ที่มีความเหมาะสม
4) มลภาวะทางเสียงจากการปฏิบัติงานของท่าเรือ	4) สุขภาพของคนงานท่าเรือและผู้อยู่อาศัยในชุมชนโดยรอบ	4) การควบคุมมลภาวะทางเสียงที่เหมาะสม

ที่มา: Environmental Guidelines for Selected Infrastructure Projects,
Office of Environmental, ADB (1990)

จากตารางที่ 2.3 ผลกระทบต่อการดำเนินการของท่าเรือสามารถส่งผลกระทบต่อชุมชน ได้แก่ ครัวบนน้ำมันและของเสียบนน้ำมันที่ปล่อยสู่ทะเลส่งผลกระทบต่อชายฝั่งและการท่องเที่ยว การจราจรทางเรือส่งผลกระทบต่อกิจกรรมประมงและอุบัติเหตุทางน้ำซึ่งทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตได้ สิ่งเหล่านี้ได้สร้างความกังวลแก่ผู้อยู่ในท้องถิ่น (C9) ในขณะที่อีกด้านหนึ่งกิจกรรมของท่าเรือยังส่งผลกระทบต่อแรงงาน การจ้างงานประชาชนในท้องถิ่นและนำมาซึ่งการเติบโตของการค้าในตลาดท้องถิ่น กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือจะส่งเสริมเศรษฐกิจระดับชุมชนและผลรวมกับกระบวนการเป็นเมืองและการเป็นอุตสาหกรรม อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงจะส่งผลให้แรงงานนอกท้องถิ่นเคลื่อนย้ายเข้าสู่ชุมชนและเป็นที่มาของการเกิดปัญหาความขัดแย้งขึ้นในชุมชนท้องถิ่นได้ (D9)

ปัจจุบัน ในประเทศไทยจากกฎหมายรัฐธรรมนูญราชอาณาจักรไทยพุทธศักราช 2550 มาตรา 67 พระราชบัญญัติสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ.2550 และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมทุกกลุ่มสังคมจึงต้องให้มีการจัดรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของชุมชนในการดำเนินการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จึงได้ออกประกาศและลงราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2552 เรื่องกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรง ทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ

ประกอบกับข้อมูลระบบการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย ของ สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2553) ได้กล่าวถึงประเภทโครงการที่เทียบเรือที่รับเรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอส หรือความยาวหน้าท่าตั้งแต่ 100 เมตรหรือมีพื้นที่ท่าเทียบเรือรวม ตั้งแต่ 1,000 ตารางเมตรขึ้นไป ให้จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนั้น ปัจจุบันการก่อสร้างหรือขยายโครงการท่าเรือน้ำลึกจึงกำหนดให้มีการดำเนินการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบดังกล่าว

กรณีท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ยังไม่พบข้อมูลการศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสุขภาพในระยะขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 ในเอกสารทางการ แต่ได้มีการริเริ่มให้ความสำคัญกับการวิเคราะห์ผลกระทบอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรมในโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังขั้นที่ 3 ซึ่งได้ผนวกรวมประเด็นการศึกษาชุมชนไว้ด้วย ในที่นี้ โครงการดังกล่าว เข้าข่ายเป็นโครงการหรือหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรง ทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพตามประกาศตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น

ทั้งนี้ การศึกษาสำหรับการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ชั้นที่ 3 ในขั้นตอนการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้กำหนดให้ประเด็นด้านเศรษฐกิจ – สังคมเป็นหนึ่งในปัจจัยคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ต้องทำการศึกษาในพื้นที่รัศมี 5 กิโลเมตรโดยรอบโครงการ และทำการศึกษาผ่านผู้ได้รับผลกระทบทั้งเชิงบวกและเชิงลบ

ตัวอย่างการศึกษาเรื่องการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ (Bangkok Port Waterfront Redevelopment) ซึ่งเป็นโครงการวิจัยร่วม Asian Logistics Round Table (ALRT) เมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ.2554 โดยขั้นตอนในการศึกษานั้นยังได้ชี้ให้เห็นถึงมิติความเชื่อมโยงและประเด็นวิเคราะห์ด้านบทบาททางเศรษฐกิจ (Economic function) บทบาทของท่าเรือ (Port function) จินตภาพของเมือง (City Image/ Branding) และบทบาทของชุมชน (Community function) ที่มีเนื้อหาการศึกษาประเด็นในสิ่งแวดล้อม การอนุรักษ์สถาปัตยกรรมที่มีคุณค่าในพื้นที่ชุมชนคุณภาพชีวิต และการเข้าถึงการบริการสาธารณะ จึงสามารถกล่าวได้ว่า การศึกษาการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึก นอกจากจะต้องศึกษาในมิติทางกายภาพแล้ว การศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและสังคมก็มีความจำเป็นอย่างยิ่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในขั้นตอนการศึกษาดังกล่าวควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาหรือดำเนินการท่าเรือน้ำลึกที่ส่งผลกระทบต่อชุมชนเพื่อการพัฒนาของท่าเรือในระยะยาวได้อย่างยั่งยืน

2.5 แนวความคิดเกี่ยวกับผลกระทบด้านเศรษฐกิจ – สังคม

2.5.1 แนวความคิดเกี่ยวกับผลกระทบด้านเศรษฐกิจ

โครงการท่าเรือน้ำลึกเกิดขึ้นพร้อมกับการพัฒนาแหล่งอุตสาหกรรม การศึกษาจึงประยุกต์ใช้แนวคิดเกี่ยวกับผลกระทบของการมีโรงงานอุตสาหกรรมในท้องถิ่นต่อการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจและสังคม ตามที่ อุดม เกิดพิบูลย์ และคณะ (2527) ได้อธิบายว่า เมื่อโรงงานอุตสาหกรรมเข้าไปตั้งอยู่ในท้องถิ่นแล้ว ชั้นแรกจะเกิดผลกระทบ (Impact) ซึ่งจะทำให้มีการสนอง (Response) จากประชากรในชุมชนนั้นและการตอบสนองนี้เองที่จะทำให้มีการเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างประกอบกับการขยายตัวของอุปสงค์และรายได้ ทั้งสองส่วนนี้จะรวมกันเป็นพลังผลักดันให้เศรษฐกิจขยายตัว ผลกระทบและการสนองที่เกิดขึ้นมีทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคมผลกระทบต่อชุมชนแบ่งเป็น 2 ด้าน คือ ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและผลกระทบทางสังคม สำหรับผลกระทบทางเศรษฐกิจ ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจที่โรงงานอุตสาหกรรมนำเข้ามาสู่ชนบทที่สำคัญก็คือ โอกาสในการประกอบอาชีพใหม่ๆ การมีรายได้และค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น และการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน

ชญาณี จริงจิตร์ (2552) ได้อธิบายถึงการศึกษผลกระทบทางเศรษฐกิจ คือ การศึกษาการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากการใช้จ่ายเงินที่ถูกนำเข้ามาสู่ระบบเศรษฐกิจ (Injection) โดยอาจจะมาจากโครงพัฒนาของรัฐหรือการลงทุนของภาคเอกชน ซึ่งจะทำให้เกิดการใช้จ่ายอย่างต่อเนื่องในระบบเศรษฐกิจของพื้นที่นั้นและเกิดการเพิ่มขึ้นของรายได้และการจ้างงานโดยรวม สำหรับการศึกษผลกระทบทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในพื้นที่ สามารถแบ่งได้ 3 ประเภท คือ

1. ผลกระทบทางตรง (Direct effect) ได้แก่ ค่าจ้าง เงินเดือนและรายจ่ายอื่นของอุตสาหกรรมที่เป็นฐานเศรษฐกิจ
2. ผลกระทบทางอ้อม (Indirect effect) ได้แก่ ค่าจ้าง เงินเดือนและรายจ่ายอื่นของอุตสาหกรรมท้องถิ่นที่ผลิตสินค้าและบริการเพื่อตอบสนองความต้องการของอุตสาหกรรมที่เป็นฐานเศรษฐกิจ
3. ผลกระทบสืบเนื่อง (Induced effects) ได้แก่ การเพิ่มค่าจ้าง เงินเดือนและรายจ่ายอื่นๆ ของอุตสาหกรรมผลิตสินค้าและบริการที่บริโภคในท้องถิ่นและอุตสาหกรรมอื่นๆ เนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายเพื่อการบริโภค

2.5.2 แนวความคิดเกี่ยวกับผลกระทบด้านสังคม

เกษม จันทรแก้ว (2554) ได้เสนอว่าการพิจารณาถึงผลกระทบทางสังคม ประกอบด้วยวิธีการดำเนินชีวิตประจำวันของบุคคลและกลุ่มบุคคล ชุมชนดั้งเดิม เชื้อชาติ มรดกทางศิลปวัฒนธรรม ปัจจัยกำหนดคุณลักษณะประชากร เศรษฐกิจจะหวางดำเนินการและเวลาต่อมาจนทำให้กระบวนการและพฤติกรรมทางสังคมแปรสภาพ ผลกระทบเกิดขึ้นกับสังคมอาจเป็นเวลาระยะสั้นหรือระยะยาวที่ทำให้การดำรงชีวิตของบุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่มีวัฒนธรรม ความเชื่อ ศาสนา และประเพณีเปลี่ยนแปลงไปทั้งทางบวกและทางลบ ประเด็นสำคัญของการประเมินผลกระทบทางสังคมก็คือการเปลี่ยนแปลงปัจจัยที่กำหนดคุณลักษณะประชากรที่มีบทบาทสำคัญต่อชุมชนดั้งเดิม การทำมาหากินของบุคคลหรือชุมชนทั้งทางตรงและทางอ้อมเสมอ

อุดม เกิดพิบูลย์ และคณะ (2527) จากการศึกษาประเด็นผลกระทบของแหล่งอุตสาหกรรมต่อท้องถิ่น ให้ความหมายว่า ผลกระทบทางสังคม ได้แก่ การที่มีบุคคลในกลุ่มอาชีพใหม่ๆ เกิดขึ้นมีการอพยพของบุคคลต่างอาชีพ ต่างภูมิลำเนาเข้ามาอยู่ในท้องถิ่น มีการเปลี่ยนแปลงอาชีพและเปลี่ยนที่อยู่อาศัยของคนในท้องถิ่น มีค่านิยมใหม่เข้ามาจากภายนอกและที่เกิดขึ้นเองภายในชุมชน

เมื่อท้องถิ่นเกิดการเปลี่ยนแปลงจากการพัฒนาหรือปัจจัยภายนอกทำให้เกิดการปรับตัวของครัวเรือนภายในชุมชน สมชัย สายสุขสวัสดิ์ (2537) ที่ได้ศึกษาเรื่องผลกระทบของการพัฒนาอุตสาหกรรมชายฝั่งทะเลตะวันออกต่อการปรับเปลี่ยนวิถีชีวิต อธิบายถึงปัจจัยที่นำไปสู่การปรับตัวเพื่อความอยู่รอดของตนเองและครอบครัวโดยปรากฏเป็นผลกระทบทางสังคม ได้แก่

1. ลักษณะของการปรับตัวด้านอาชีพ หมายถึง การเปลี่ยนอาชีพของชาวชุมชนจากภาคเกษตรกรรมสู่การเป็นแรงงานภาคอุตสาหกรรม หรือแรงงานผู้ประกอบการภาคบริการโดยศึกษาจากอาชีพในปัจจุบันและอาชีพในอดีตของชาวชุมชน
2. ความนิยมในอาชีพ หมายถึง งานที่บุคคลคาดหวังที่จะทำเองหรือต่อลูกหลาน โดยเห็นว่าเป็นงานที่มีคุณค่าต่อการดำรงชีวิตในปัจจุบัน
3. การเห็นความสำคัญของการศึกษา หมายถึง ความคาดหวังทางการศึกษาต่อบุตร เพื่อนำมาใช้เป็นพื้นฐานในการประกอบอาชีพนอกภาคเกษตรกรรมต่อไป
4. รูปแบบของครอบครัว หมายถึง องค์ประกอบของสมาชิกในครอบครัวเดี่ยวหรือครอบครัวขยายที่อาศัยอยู่ในครัวเรือนเดียวกัน
5. ความสัมพันธ์ภายในครอบครัว หมายถึง การปฏิสัมพันธ์ของสมาชิกในครัวเรือน และการร่วมพิธีกรรมในครัวเรือน
6. การเข้าร่วมกิจกรรมภายในชุมชน หมายถึง การเป็นสมาชิกกลุ่มต่างๆ ภายในชุมชน เพื่อร่วมทำกิจกรรมกับเพื่อนบ้านภายในชุมชน

อย่างไรก็ตาม ในการศึกษาการผลกระทบทางสังคมสามารถใช้วิธีการประเมินผลกระทบทางสังคมได้ โดยที่ เดช วัฒนชัยยิ่งเจริญ (2553) ให้ความหมายถึงการประเมินผลกระทบทางสังคม คือ การศึกษา ตรวจสอบและเข้าใจการเปลี่ยนแปลงทางสังคมโดยสามารถอธิบายเชิงปริมาณในการเปรียบเทียบได้จริงบนพื้นฐานของการสร้างมโนภาพ ความคิดรวบยอด โดยสามารถแยกประเภทการศึกษาได้ดังนี้

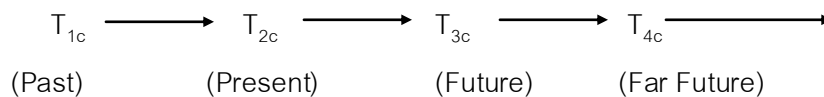
1. การศึกษาประเมินเชิงเปรียบเทียบ (Comparative study) คือ การศึกษาเชิงเปรียบเทียบเหตุการณ์หรือกรณีศึกษาหนึ่งๆ จากตัวแปรเชิงเปรียบเทียบ (Xa) อาทิ ผลกระทบระหว่างก่อนมีโครงการ (T_{1a}) กับหลังจากมีโครงการ (T_{2a}) ในชุมชนหรือทางเลือกอื่นๆ ว่าการดำเนินโครงการเกิดผลกระทบทางสังคมหรือไม่อย่างไร



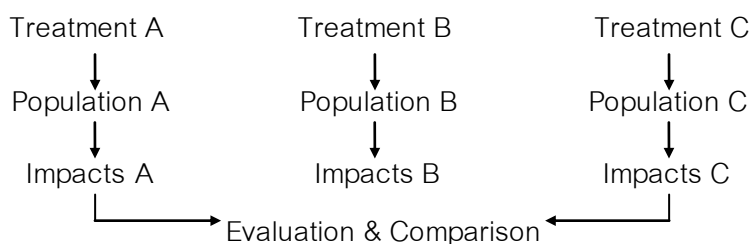
2. การศึกษาประเมินผลกระทบเชิงคาดการณ์ (Projection study) เป็นการคาดการณ์ในอนาคตว่าตัวแปรเชิงคาดการณ์แสดงการเปลี่ยนแปลงและเป็นไป (Xb) อาทิ ถ้ามีโครงการเข้ามาตั้งในชุมชนจะเกิดผลกระทบต่อชุมชนหรือไม่ ถ้าเกิดผลกระทบในปัจจุบันที่ T_{2b} จะเกิดผลกระทบในอนาคต T_{3b} หรือไม่ อย่างไร



3. การศึกษาประเมินเชิงควบคุมและการทดลอง (Control study) เป็นที่นิยมอย่างมากในโครงการพัฒนา ตัวอย่างเช่น ต้องการวัดผลกระทบที่เกิดขึ้นตามช่วงเวลาของโครงการ จึงต้องประเมินผลกระทบในอดีตที่ผ่านมา (T_{1c}) ประเมินสภาพปัจจุบันที่เป็นอยู่ (T_{2c}) รวมถึงคาดการณ์อนาคตว่าเป็นอย่างไร (T_{3c}) แล้วทำการประเมินต่อหรือติดตามผลการประเมิน เมื่อถึงเวลานั้นที่ห่างออกไปในอนาคต (T_{4c}) หรือในการทดลองใช้กรรมวิธีการที่ต่างกันต่อสังคมต่อกลุ่มตัวอย่าง (Sample population A,B,C) ที่ทำการสุ่มมาอย่างอิสระ (Random Sampling) แล้วทำการศึกษาผลกระทบทางสังคม (Impacts of A,B,C) จากกลุ่มตัวอย่างนั้นๆ เพื่อตรวจวัดผลกระทบและคาดการณ์ผลกระทบที่ไกลออกไปมากขึ้นโดยมีช่วงติดตามและประเมินผลประกอบการวางแผนการศึกษาทดลองโดยควบคุมปัจจัยตัวแปรที่จะศึกษา



หรือกรณีตัวอย่างการทดลองเชิงควบคุมแล้วเปรียบเทียบผลกระทบ



ทั้งนี้ ตัวแปรพื้นฐานที่ใช้ในการประเมินผลกระทบทางสังคม ประกอบด้วยตัวแปรหลัก 5 ประเภทและ 26 ตัวแปรย่อย ดังนี้

ตารางที่ 2.5 แสดงตัวแปรพื้นฐานที่ใช้ในการประเมินผลกระทบทางสังคม

ประเภท	ตัวแปร	หัวข้อ/ประเด็น
(1) ผลกระทบต่อประชากร ของประชาชน	1	การเปลี่ยนแปลงประชากรที่ได้รับผลกระทบ
	2	อัตราการอพยพเข้าและออกของแรงงาน
	3	การปรากฏของกลุ่มชั่วคราวชั่วคราว (ฤดูกาล)
	4	การจำแนกตัวบุคคล และครอบครัว
	5	ความแตกต่างในเรื่อง อายุ เพศ เชื้อชาติ กลุ่มบุคคล
(2) การจัดการชุมชน สถาบัน หรือทางสังคม	6	การประเมินเกี่ยวกับทัศนคติของชุมชน
	7	การประเมินส่วนได้ส่วนเสียในแต่ละกลุ่ม
	8	การประเมินการเปลี่ยนแปลงในขนาดและโครงสร้าง
	9	การประเมินการวางแผน (Plan) และการกำหนดพื้นที่
	10	การประเมินความหลากหลายของอุตสาหกรรมหรือกิจกรรมก่อ รายได้ของชุมชนหรืออื่นๆ
	11	การประเมินความไม่เสมอภาคทางเศรษฐกิจหรือสังคม
	12	การประเมินการเปลี่ยนแปลงความเสมอภาคคนกลุ่มน้อย
	13	การประเมินการเปลี่ยนแปลงในการประกอบอาชีพ
(3) ความขัดแย้งเกี่ยวกับ ชุมชนท้องถิ่น/ ผู้ที่มาใหม่	14	การประเมินเกี่ยวกับการปรากฏตัวขององค์กร
	15	การประเมินการเกิดขึ้นของชนชั้นใหม่ในสังคม
	16	การประเมินการเปลี่ยนแปลงในการค้า อุตสาหกรรม
	17	การประเมินการปรากฏตัวของผู้อาศัยแบบชั่วคราว
(4) ผลกระทบในระดับ ส่วนตัว/ บุคคล/ ครอบครัว	18	การประเมินความแตกแยกในวิถีชีวิตประจำวัน
	19	การประเมินผลกระทบต่อความแตกต่างทางศาสนา/ความเชื่อ
	20	การประเมินการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างโครงสร้างทางครอบครัว
	21	การประเมินผลกระทบต่อเครือข่ายทางสังคม
	22	การประเมินผลกระทบต่อดูแลเกี่ยวกับสาธารณสุข
	23	การประเมินการเปลี่ยนแปลงโอกาสและเวลารว่างจากการทำงาน
(5) ความต้องการใน โครงสร้างพื้นฐานของ ชุมชน	24	การประเมินผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงโครงสร้างพื้นฐาน
	25	การประเมินผลกระทบการมีสิทธิ์
	26	การประเมินผลกระทบในความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับวัฒนธรรม และประวัติศาสตร์

2.5.3 การศึกษาผลกระทบด้านเศรษฐกิจ – สังคม

การศึกษาทางเศรษฐกิจ – สังคม ตามการอธิบายของ กนกพร สว่างแจ้ง (2540) หมายถึง เป็นการศึกษาที่รวบรวมปัจจัยทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคมเข้าด้วยกัน ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ – สังคมส่วนใหญ่จะเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะยาว และเนื่องจากปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสภาพเศรษฐกิจ – สังคมประกอบด้วยหลายปัจจัย ควรแบ่งขั้นตอนการศึกษาเพื่อทำให้ง่ายต่อการเข้าใจมากยิ่งขึ้น โดยขั้นตอนพื้นฐานของการพิจารณาและประเมินผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ – สังคม ได้แก่

ขั้นตอนที่ 1 การรวบรวมข้อมูลพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง โดยการรวบรวมข้อมูลที่สามารถอธิบายถึงสภาพเศรษฐกิจ – สังคมในพื้นที่ ซึ่งข้อมูลเหล่านี้สามารถนำมาจากส่วนราชการที่เกี่ยวข้องในท้องถิ่นโดยพิจารณาได้จากสภาพสังคมและสิ่งอำนวยความสะดวกภายในชุมชน เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล สวนสาธารณะและสิ่งสำคัญทางประวัติศาสตร์ เป็นต้น

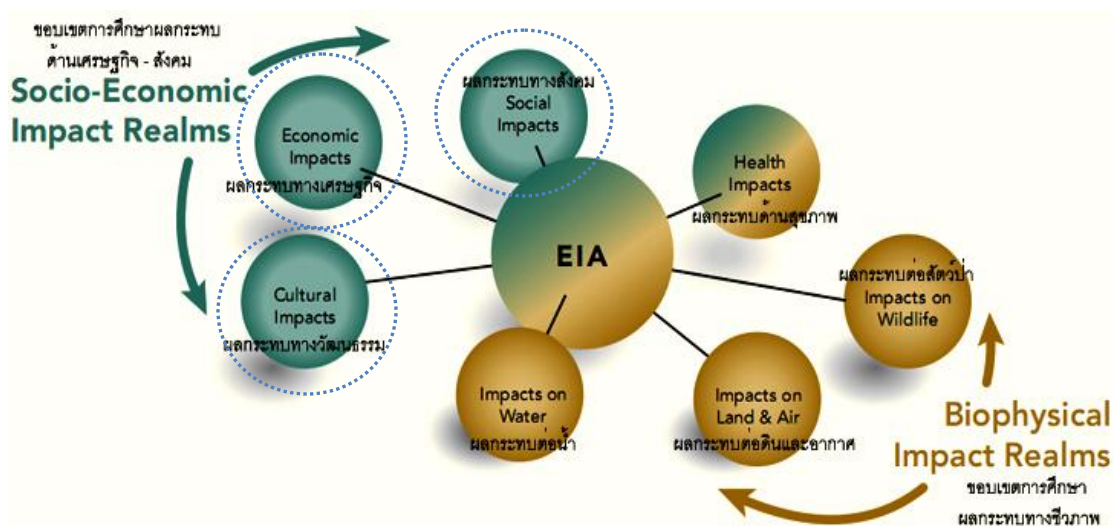
ขั้นตอนที่ 2 การจำแนกปัจจัยที่สำคัญ ข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมในขั้นตอนที่ 1 จะนำมาศึกษาข้อมูลหรือปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง ในการประเมินผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ – สังคมควรทำการตรวจสอบและแยกประเด็นผลกระทบ ตัวอย่างการเปลี่ยนแปลงผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ – สังคม ได้แก่

- การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากร เช่น อัตราการย้ายถิ่นและอัตราการเพิ่มประชากร เป็นต้น
- การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจ เช่น โอกาสการจ้างงาน และรายได้ เป็นต้น
- การเปลี่ยนแปลงสภาพความเป็นอยู่และวิถีชีวิตของประชากร เช่น การสาธารณสุข ความปลอดภัย สภาพบ้านพักอาศัย ภูมิทัศน์ และขนบธรรมเนียมประเพณี เป็นต้น

ขั้นตอนที่ 3 การคาดการณ์การเปลี่ยนแปลง หากเป็นไปได้ควรคาดการณ์ในเชิงปริมาณ ซึ่งจะทำได้ผลที่น่าเชื่อถือกว่า

ขั้นตอนที่ 4 การเสนอการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น เป็นขั้นตอนสุดท้ายของการประเมินผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ – สังคม การเสนอการเปลี่ยนแปลงที่ได้จากการคาดการณ์จะช่วยการในการพิจารณาผลกระทบที่เกิดขึ้นทั้งทางด้านบวกและด้านลบซึ่งหากมีตัวแปรใดได้รับผลกระทบด้านลบควรหามาตรการเพื่อลดผลกระทบด้านนั้นๆ

การประเมินผลกระทบทางสังคม (SIA) เป็นการศึกษาอย่างเจาะลึก เรียกว่าการประเมินผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ – สังคม (Socio – Economic Impact Assessment: SEIA) เป็นระเบียบวิธีหรือเป็นวิธีการที่พัฒนาขึ้นเพื่อใช้ในการศึกษาผลกระทบทางที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการหรือโครงสร้างพื้นฐานว่าส่งผลอย่างไรต่อประชากร กลุ่มคนและการตั้งถิ่นฐาน และใช้กับการพิจารณาผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ – สังคม อาทิ การจ้างงาน ระบบการขนส่ง การนันทนาการหรือการเปลี่ยนแปลงคุณค่าทางทัศนียภาพจากภูมิทัศน์ ซึ่งวิธีการนี้เป็นส่วนหนึ่งของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ดังเช่น แผนภูมิที่ 2.1 โดยที่ขอบเขตการศึกษาผลกระทบด้านเศรษฐกิจ – สังคมประกอบด้วยผลกระทบทางเศรษฐกิจ ผลกระทบทางสังคม และผลกระทบทางวัฒนธรรม ทั้งนี้ การวิเคราะห์ผลกระทบทางเศรษฐกิจ – สังคมทั้งเชิงบวกและเชิงลบสามารถอยู่ในขั้นตอนก่อนการดำเนินโครงการ การประเมิน หรือเพื่อสังเกตผลที่เกิดขึ้นหลังจากดำเนินโครงการ การศึกษาครั้งนี้มุ่งเน้นผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมเป็นหลัก



แผนภูมิที่ 2.2 ขอบเขตการศึกษาเพื่อการประเมินผลกระทบด้านเศรษฐกิจ – สังคม

ที่มา: http://www.reviewboard.ca/upload/ref_library/SEIA_Guidelines_Chapter_2.pdf,

เข้าถึงเมื่อเดือนมีนาคม ปี พ.ศ.2554

Mary M. Edwards (เข้าถึงข้อมูลออนไลน์, เดือนกันยายน 2554) อธิบายถึง SEIA ว่าเป็นเครื่องมือเชื่อมโยงกับการศึกษาชุมชนในลักษณะแนวทางการพัฒนาอย่างยั่งยืนประกอบด้วย ความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจ การเป็นสังคมที่สมบูรณ์และมีสวัสดิการสังคม ความเป็นอยู่ในชุมชนดี โดยวิธีการศึกษาเป็นการผสมผสานกันระหว่างมาตรวัดเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ โดยจะเป็นการตรวจสอบว่าโครงการพัฒนาจะเปลี่ยนแปลงความเป็นอยู่ของผู้อยู่อาศัยอย่างไร ตัวชี้วัดซึ่งใช้ในการศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจ – สังคมจากการพัฒนาหรือโครงการพัฒนา ได้แก่

- การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรในชุมชน
- กิจกรรมทางเศรษฐกิจ การค้าปลีกและตลาด
- ความต้องการบริการสาธารณะ
- การเปลี่ยนแปลงอาชีพและระดับรายได้
- คุณภาพชีวิตและความพึงพอใจในการดำเนินชีวิต

2.6 สรุปแนวความคิด ทฤษฎีและตัวอย่างการศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจ – สังคมจากโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกหรือโครงการพัฒนาขนาดใหญ่

2.6.1 กรณีศึกษาหรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องได้ทบทวนถึงขอบเขตเนื้อหาการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกและผลกระทบที่เกิดขึ้นเพื่อให้เห็นภาพรวมของโครงการพัฒนา ในที่นี้หมายถึงรวมถึงการทบทวนนโยบายการพัฒนา และแผนงานต่างๆที่เกี่ยวข้อง และเชื่อมโยงสาระสำคัญถึงพื้นที่ศึกษากรณีศึกษาหรืองานวิจัยที่ผ่านมา ในการศึกษาท่าเรือน้ำลึก งานวิจัยส่วนใหญ่ได้ศึกษาถึง ปัจจัยการเลือกที่ตั้ง ระบบปฏิบัติการและการบริหารงานท่าเรือ หรือการศึกษาผลกระทบจากการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกในระดับมหภาค อาทิ ศักยภาพของท่าเรือ ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังกับการพัฒนาอุตสาหกรรมในภาคตะวันออก เป็นต้น อีกทั้งวิทยานิพนธ์ในส่วนที่มีการศึกษาโดยเฉพาะชุมชนบ้านแหลมฉบังมีทั้งในเชิงคุณภาพและปริมาณแต่พบว่า ในการศึกษากรณีชุมชนดังกล่าวที่ผ่านมา ส่วนใหญ่เป็นลักษณะการศึกษาชุมชนด้วยแนวการศึกษาในเชิงคุณภาพ ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมเพื่อแสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ของท่าเรือน้ำลึกและระบบเศรษฐกิจของชุมชนและการเปลี่ยนแปลงทางสังคมของชุมชนเพื่อการพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับการมุ่งเน้นความสำคัญกับ “คน” ในกรอบการพัฒนาปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม การทบทวนวรรณกรรมที่ผ่านมาพบงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังนี้

การศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่แหลมฉบังและโครงการท่าเรือน้ำลึกเพื่อให้เห็นถึงรายละเอียดของโครงการพัฒนาดังกล่าว ได้แก่ สุริชัย หวันแก้ว และคณะ (2543) ศึกษาผลกระทบทางสังคมจากการพัฒนาอุตสาหกรรมชายฝั่งทะเลตะวันออกต่อชุมชนท้องถิ่น โดยการคัดเลือกชุมชนที่เป็นกรณีศึกษา โดยชุมชนหนึ่งเป็นชุมชนเกษตรกรรมและชุมชนหนึ่งมีลักษณะเป็นชุมชนบางส่วนประกอบอาชีพประมง พบว่า ชุมชนเกษตรกรรมผลกระทบระยะแรก ได้แก่ การซื้อขายที่ดิน การเปลี่ยนมือกรรมสิทธิ์ที่ดินมีมาก แรงกดดันต่ออาชีพเกษตรกรรมเดิมมีมาก ยังไม่มีแรงงานอพยพจากถิ่นอื่น ชาวบ้านแต่เดิมในภาคเกษตรก็ย้ายเข้าโรงงานอุตสาหกรรมและเริ่มมี

ผลกระทบต่อสังคมผ่านผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม ความสัมพันธ์ระหว่างชาวบ้านและวัดยังคงเดิม สำหรับหมู่บ้านประมงมีผลกระทบ การเปลี่ยนแปลงช่วงเปลี่ยนมือกรรมสิทธิ์ที่ดินมีมากขึ้น เกิดการอพยพแรงงานจากต่างถิ่นโดยเฉพาะภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เนื่องจากมีความหลากหลายขึ้น ดังนั้นสิ่งแวดล้อมในบริเวณชุมชนเริ่มเลวลง เกิดผลกระทบในระดับชุมชน การปรับปรุงองค์กรและกลไกรองรับยังจำเป็นต้องเน้นโดยเฉพาะกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่น เชื่อมโยงการศึกษาที่มีฐานอยู่ในชุมชนท้องถิ่นควบคู่กับการศึกษาเชิงนโยบายให้มากขึ้น

สุรเชษฐ์ เมืองแมน (2539) ศึกษาแนวทางการกำหนดพื้นที่กันชนระหว่างอุตสาหกรรมกับชุมชน กรณีศึกษาย่านอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ผลการศึกษาพบว่าบริเวณย่านอุตสาหกรรมแหลมฉบังมีการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมที่เป็นไปอย่างรวดเร็วทำให้เกิดการจ้างงานอย่างมากมาย มาตรการพัฒนาด้านที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม ชุมชนเกิดการขยายตัว แต่การพัฒนาที่ดินที่ไม่เป็นระเบียบ สภาพการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินในระดับต่ำเกิดการปะปนของอุตสาหกรรมกับชุมชนและเกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมภายในพื้นที่ จากการพัฒนาอุตสาหกรรมทำให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมขึ้น ในการแพร่กระจายและการเกิดอุบัติเหตุทางอากาศส่งผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบ ชุมชนในย่านอุตสาหกรรมแหลมฉบังมีชุมชนตั้งอยู่ 4 ชุมชน คือ ชุมชนบ้านอ่าวอุดม ชุมชนที่แยกอ่าวอุดม ชุมชนบ้านแหลมฉบัง และชุมชนเมืองใหม่แหลมฉบัง พบว่า อุตสาหกรรมกลั่นน้ำมันและคลังเก็บผลิตภัณฑ์ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่ส่งผลกระทบต่อการแพร่กระจายของมลพิษและมีความเสี่ยงภัยมากที่สุด

สุภาพร มานะจิตประเสริฐ (2544) ศึกษาบทบาทอุตสาหกรรมแหลมฉบังต่อการขยายตัวของชุมชนเมืองบริเวณเทศบาลนครแหลมฉบัง ในการเปลี่ยนแปลงด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินด้วยการแปลสภาพดาวเทียม พบว่าการใช้ที่ดินเพื่อการเกษตรมีอัตราลดลง ขณะที่พื้นที่เมืองมีอัตราเพิ่มขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมในโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกที่กำหนดให้พื้นที่บริเวณเทศบาลนครแหลมฉบังเป็นพื้นที่เป้าหมายในการพัฒนา ด้านการเพิ่มขึ้นของประชากร จากข้อมูลสำนักงานทะเบียนราษฎรท้องถิ่น พบว่า ในปี พ.ศ. 2535 – 2542 มีจำนวนประชากรและจำนวนหลังคาเรือนเพิ่มขึ้นทุกปี เนื่องจากแหล่งอุตสาหกรรมได้รับการพัฒนาขึ้นทำให้พื้นที่บริเวณนี้กลายเป็นแหล่งจ้างงานขนาดใหญ่ ดึงดูดให้ประชากรอพยพมาเป็นจำนวนมาก จากการประมาณการของเทศบาลคาดว่า มีประชากรแฝงประมาณ 80,000 คน ส่วนด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพทางเศรษฐกิจ พบว่าหลังจากมีแหล่งอุตสาหกรรมทำให้ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดและรายรับของเทศบาลเพิ่มขึ้น ขณะที่ร้านอาหาร ร้านขายของชำและหาบเร่แผงลอยก็มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นด้วยส่วนใหญ่สอดคล้องกับการสอบถามความคิดเห็นของประชาชน แต่ในขณะเดียวกันค่าครองชีพและรายจ่ายก็สูงขึ้นเช่นกัน

ปริยะดา ศรีจันทร์อินทร์ (2540) ศึกษาท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังกับการพัฒนาอุตสาหกรรมในภาคตะวันออก ทั้งทางด้านผลผลิตของอุตสาหกรรมและการจ้างงานอุตสาหกรรมในภาคตะวันออก พบว่า ผลจากการจ้างงานของอุตสาหกรรมในภาคตะวันออกภายหลังจากมีท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง พบว่าภาคตะวันออกมีการจ้างงานในสัดส่วนที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับภาคอื่นๆ ของประเทศรองลงมาจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑล อันเนื่องมาจากการมีท่าเรือน้ำลึกอยู่ติดกับพื้นที่อุตสาหกรรมก่อให้เกิดความสะดวกในการคมนาคมขนส่งซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการพิจารณาตั้งโรงงานทำให้เกิดการลงทุนของภาคอุตสาหกรรมเพิ่มสูงขึ้น ส่งผลต่อผลผลิตของอุตสาหกรรมและการจ้างงานของอุตสาหกรรมในภาคตะวันออก

นอกจากนี้ งานวิจัยที่ศึกษาระดับชุมชนเป็นการเปรียบเทียบสภาพเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนที่ได้รับผลกระทบของโครงการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง แบ่งเป็นชุมชนที่คงอยู่ในพื้นที่โครงการและชุมชนจัดตั้งใหม่ ได้แก่ งานวิจัยของ ขวัญหทัย สุขวิสัย (2546) ได้ทำการศึกษาเปรียบเทียบทางเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนท้องถิ่นจากโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก บริเวณท่าเรือแหลมฉบัง กรณีศึกษา: ชุมชนบ้านแหลมฉบังและชุมชนบ้านหนองคล้าใหม่ เพื่อเปรียบเทียบสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมระหว่างประชาชนที่ยังคงอยู่ในพื้นที่คือชุมชนบ้านแหลมฉบังและประชาชนที่ยินยอมย้ายออกคือชุมชนบ้านหนองคล้าใหม่ ศึกษาความแตกต่างทางเศรษฐกิจและสังคมของประชาชนทั้งสองกลุ่ม รวมทั้งปัญหาและอุปสรรคในการดำรงชีวิตและการดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบัง โดยใช้วิธีการศึกษาในเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ จากการศึกษาพบว่า ชุมชนบ้านแหลมฉบังประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพประมงและเกี่ยวกับอาชีพประมงเป็นหลักทำให้พบอุปสรรคต่อการย้ายออกจากพื้นที่ ปัญหาค่าเช่าที่ไม่เหมาะสมและปัญหาความไม่แน่นอนในนโยบายของรัฐในการดำเนินการบริเวณพื้นที่เวนคืน ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษา คือ รัฐบาลและการท่าเรือควรมีมาตรการที่ชัดเจนในการดำเนินการบริเวณพื้นที่เวนคืน ควรมีการพิจารณาด้านค่าเช่าให้มีความเหมาะสมเพียงพอให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินการต่างๆ บริเวณพื้นที่เวนคืนให้ประชาชนมีการรับรู้ข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องเพื่อความสัมพันธ์อันดีระหว่างประชาชนและการท่าเรือ

จากการทบทวนงานวิจัยที่ผ่านมา พบว่า การพัฒนาพื้นที่เพื่อฐานเศรษฐกิจใหม่จากแนวทางเดิมที่พึ่งพาการเกษตรกรรมเข้าสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมในรูปแบบต่างๆ มีผลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบโดยเฉพาะภาคการผลิต การประกอบอาชีพ อย่างไรก็ตามโครงสร้างการศึกษาชุมชนในลักษณะการศึกษาผลกระทบส่วนน้อยที่ยึดแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมจากโครงการพัฒนา ดังนั้น ในงานวิจัยชิ้นนี้จึงศึกษาในกรอบของการวิเคราะห์ผลกระทบทางเศรษฐกิจ – สังคมซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมเป็นหลัก

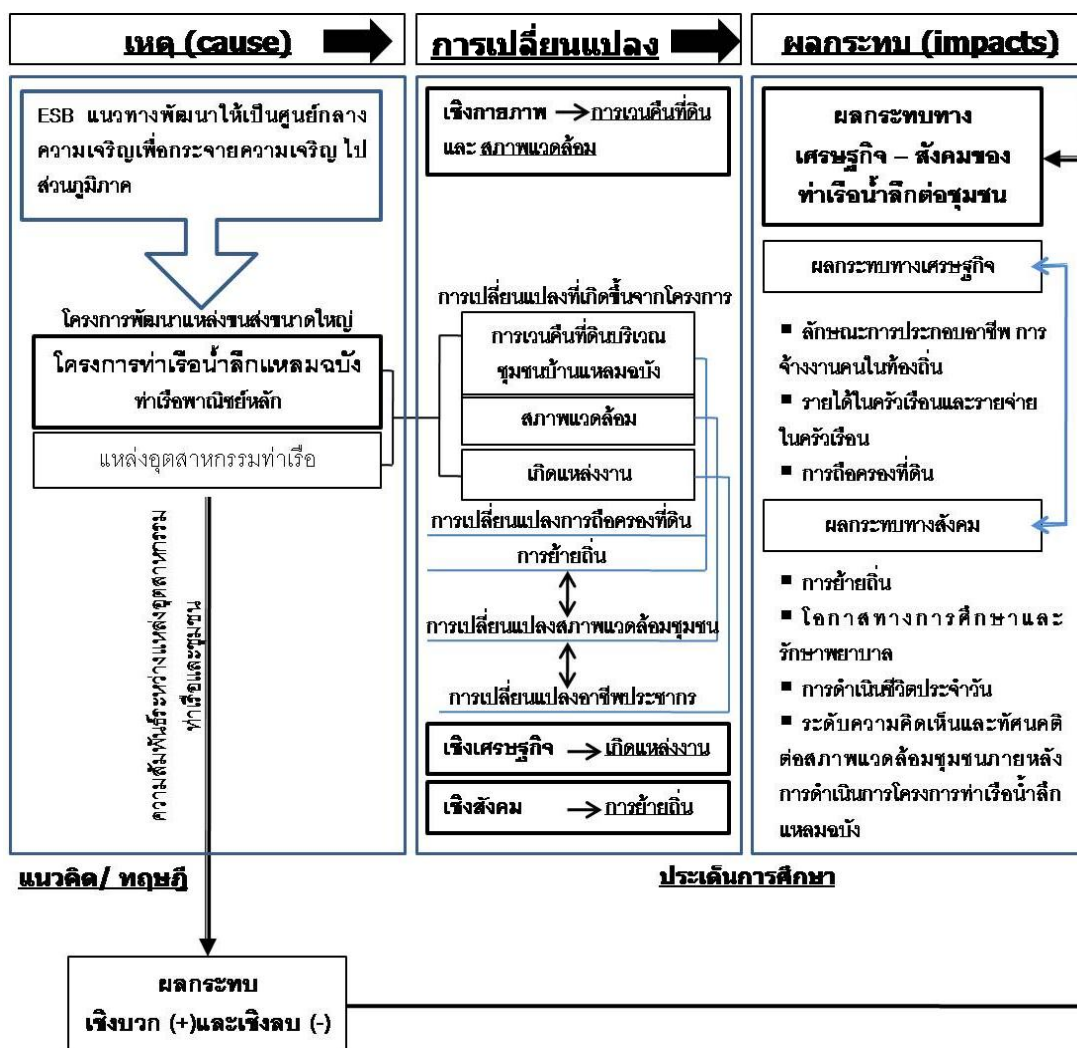
2.6.2 สรุปแนวทางการศึกษาผลกระทบด้านเศรษฐกิจ – สังคม

จากผลการศึกษาที่ผ่านมาสรุปได้ว่าท่าเรือน้ำลึกการขนส่งทางทะเลที่ครอบคลุมทั้งพื้นที่ทางน้ำและทางบก และเป็นที่ตั้งแหล่งอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นควบคู่กันภายใต้กระบวนการพัฒนาเป็นอุตสาหกรรม โดยความสัมพันธ์ของการพัฒนาโครงการและปัจจัยผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมสามารถจำแนกแหล่งที่มาของผลกระทบเป็น 3 รูปแบบ ได้แก่ ที่ตั้งของท่าเรือ การก่อสร้าง และการดำเนินงานของท่าเรือ ทั้งนี้การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกมีอิทธิพลต่อการเติบโตของเมืองและการพัฒนาของเทคโนโลยีท่าเรือส่งผลต่อความต้องการแรงงาน ในการทบทวนแนวคิดอาจกล่าวได้ว่าการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกส่งผลกระทบต่อผลกระทบทางกายภาพ เศรษฐกิจและสังคมจากระดับประเทศ ภูมิภาค เมืองและส่งผลถึงในระดับชุมชน

ขอบเขตการศึกษาผลกระทบ องค์ประกอบที่ควรคำนึงถึงชนิดและระดับของผลกระทบ หากพบผลกระทบทางลบควรนำไปสู่มาตรการลดผลกระทบทางลบและเพิ่มกิจกรรมหรือมาตรการที่สามารถส่งผลกระทบทางบวกให้กับชุมชนได้ โดยการศึกษาชุมชนในแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบของระบบขนส่งต่อชุมชน Michael D. Meyer และ Eric J. Miller (2001) กล่าวถึงการตั้งประเด็นคำถามที่ใช้สำหรับวิเคราะห์ผลกระทบต่อชุมชนโดยแบ่งเป็นลักษณะทางสังคมและจิตวิทยา (Social and Psychological Aspects), ลักษณะทางกายภาพ (Physical Aspects), สภาพแวดล้อมชุมชน (Communal Environment), การใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land Use), ความสามารถในการเข้าถึง (Ability and Access), สภาพทางเศรษฐกิจ (Economic Conditions), การจัดหาบริการสาธารณะ (Provision of Public Services), ความปลอดภัย (Safety), และ การเข้าแทนที่ (Displacement) ซึ่งหมายถึงความสัมพันธ์ของประชากรดั้งเดิมและผู้อาศัยใหม่ ความสัมพันธ์ละแวกบ้าน การย้ายถิ่นที่อยู่อาศัยและลักษณะครัวเรือน เป็นต้น ดังนั้นจึงควรกำหนดกรอบแนวคิดและการตั้งประเด็นคำถามในการศึกษาควรให้เกิดความครอบคลุมหัวข้อที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาผลกระทบด้านเศรษฐกิจ – สังคมจากโครงการพัฒนาต่อชุมชน ในที่นี้คือท่าเรือน้ำลึก จากการศึกษาแนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องสามารถพัฒนาเป็นกรอบแนวคิดของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เพื่อศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังต่อชุมชนบ้านแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรีได้ดังแผนภูมิที่ 2.3

กรอบแนวคิดในการวิจัย



แผนภูมิที่ 2.3 กรอบแนวคิดในการวิจัย

กรอบแนวคิดในการวิจัยจากแผนภูมิตั้งต้น แสดงความสัมพันธ์ระหว่างโครงการทำเรื่อน้ำลิกแหลมฉะเชิงเทราจากการที่โครงการในรัศมีชุมชนมีอิทธิพลส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงแบ่งเป็น 1) เชิงกายภาพ ได้แก่ การเวนคืนที่ดินบริเวณพื้นที่ทับซ้อนกับพื้นที่อยู่อาศัยของชุมชน รวมทั้งด้านสภาพแวดล้อมชุมชน 2) เชิงเศรษฐกิจ ได้แก่ การเกิดแหล่งงาน และการเปลี่ยนแปลงอาชีพซึ่งเป็นผลสืบเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเชิงกายภาพ และ 3) เชิงสังคม ได้แก่ การย้ายถิ่นอันเนื่องจากการที่ประชาชนอยู่ในพื้นที่เวนคืน โดยที่ผลการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในแต่ละด้านอาจเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ – สังคมภายในชุมชน ทั้งนี้ ระดับครัวเรือนและในระดับชุมชนอาจได้รับผลกระทบหรือไม่ก็ได้ จึงต้องมีการศึกษาจากตัวชี้วัด ได้แก่ ลักษณะการประกอบอาชีพ การจ้างงาน การถือครองที่ดิน เศรษฐกิจครัวเรือน การย้ายถิ่น วิถีชีวิตและทัศนคติ

บทที่ 3

วิธีดำเนินงานวิจัย

งานวิจัยชิ้นนี้เป็นการศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจ – สังคมของชุมชนบ้านแหลมฉบบัง ซึ่งเป็นชุมชนที่อยู่ในบริเวณโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบบัง โดยมีหน่วยการวิเคราะห์เป็นระดับครัวเรือน แนวทางการวิจัยเป็นการผสมผสานเชิงปริมาณกับเชิงคุณภาพ จากการทบทวนแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องจึงทำให้ทราบถึงประเด็นและขอบเขตในการศึกษาที่ชัดเจนขึ้น บทนี้จึงกล่าวถึงรายละเอียดขั้นตอนในการดำเนินการวิจัย ดังนี้

3.1 ขั้นตอนในการศึกษา

3.1.1 การกำหนดปัญหาวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาถึงผลกระทบจากโครงการขนาดใหญ่ของภาครัฐต่อชุมชนผ่านการศึกษากิจกรรมของชุมชนเพื่อเข้าใจถึงสภาพปัจจุบัน ความสัมพันธ์ระหว่างโครงการพัฒนากับชุมชนและทัศนคติโดยรวม โดยผู้วิจัยได้เลือกศึกษาท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบบังที่มีแนวโน้มของการขยายกิจการที่เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องและได้รับการส่งเสริมจากภาครัฐในปัจจุบัน จากแนวคิดที่ว่า การดำเนินโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งจะส่งผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบ มีความเชื่อมโยงกับพื้นที่เบื้องหลังทั้งทางด้านเศรษฐกิจ กายภาพ สังคม วัฒนธรรม ประชากร และสิ่งแวดล้อม การศึกษาครั้งนี้จึงเป็นการวิเคราะห์ผลกระทบด้านเศรษฐกิจและ สังคมของชุมชน ในประเด็นหลัก คือ ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบบังส่งผลกระทบต่อทางเศรษฐกิจ – สังคมต่อชุมชนบ้านแหลมฉบบังอย่างไร โดยทำการศึกษาสภาพเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบัน และชี้ให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงของชุมชนบ้านแหลมฉบบังที่เกิดขึ้น

3.1.2 วิธีการคัดเลือกกรณีศึกษา

การศึกษานี้ เลือกศึกษาชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากโครงการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบบัง โดยชุมชนที่เลือกศึกษาวิจัย ได้แก่ หมู่ที่ 3 ชุมชนบ้านแหลมฉบบัง ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี สาเหตุที่เลือกพื้นที่ดังกล่าวเป็นกรณีศึกษา คือ

- ชุมชนบ้านแหลมฉบบังตั้งอยู่ในรัศมี 5 กิโลเมตร จากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบบังและปัจจุบันพื้นที่ตั้งถิ่นฐานของชุมชนอยู่ในบริเวณพื้นที่หลังท่า โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยได้กำหนดที่ตั้งของชุมชนเป็นพื้นที่บริเวณที่ 6 (เขตโซนที่ 6) ให้เป็นพื้นที่สำหรับชุมชนและนันทนาการในฝั่งการใช้ประโยชน์ที่ดินหลังท่าบริเวณท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบบังตามมติคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ.2549

การคัดเลือกกรณีศึกษาดังกล่าว ได้ยึดหลักการตามแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่พื้นที่ใกล้เคียง (vicinity area) เป็นพื้นที่ที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ โดยจำแนกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่ 1 คือ บริเวณพื้นที่ที่อยู่ในรัศมี 5 กิโลเมตร จากบริเวณพื้นที่โครงการซึ่งพื้นที่เหล่านี้อาจได้รับผลกระทบโดยตรงจากการดำเนินการของโครงการ ไม่ว่าจะเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดิน สภาพเศรษฐกิจและสังคม ส่วนกลุ่มที่ 2 คือ พื้นที่แยกจากบริเวณกลุ่มที่ 1 โดยมีรัศมีวงแหวน 10 กิโลเมตรจากที่ตั้งโครงการ พื้นที่เหล่านี้อาจจะมีผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภค สาธารณูปการและอื่นๆ (ทวิวงศ์ ศรีบุรี, 2538) ในที่นี้เลือกศึกษากลุ่มที่ 1 เพื่อศึกษาถึงความสัมพันธ์ของท่าเรือน้ำลึกกับชุมชนที่เป็นพื้นที่หลังท่า จากการวิเคราะห์ผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมระดับครัวเรือนภายในชุมชน

3.1.3 การคัดเลือกประชากรในการศึกษา

ประชากรที่นำมาศึกษาในครั้งนี้ประกอบด้วยกลุ่มตัวอย่างจากครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในชุมชนและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ดังนี้

- ครัวเรือนกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่

การสุ่มขนาดของตัวอย่างเพื่อใช้ในการวิจัยที่เหมาะสมกับประชากรของครัวเรือนซึ่งมีการแจกแจงปกติ โดยใช้สูตรของยามาเน่ (Yamane, 1967) คือ

$$n = \frac{N}{1+Ne^2}$$

ซึ่งในที่นี้	n	คือ	ขนาดของตัวอย่างที่ต้องการสุ่ม
	N	คือ	ขนาดของประชากรทั้งหมด
	e	คือ	ความคลาดเคลื่อนของการสุ่ม

กำหนดให้มีความคลาดเคลื่อนจากการสุ่มร้อยละ 5 คือ 0.05

พื้นที่ศึกษาหมู่ที่ 3 ชุมชนบ้านแหลมฉบัง มีผู้อยู่อาศัยทั้งสิ้น 258 ครัวเรือน ดังนั้น

$$\begin{aligned} n &= \frac{258}{1+258(0.05)^2} \\ &= \frac{258}{1.65} \\ &= 156.84 \end{aligned}$$

ดังนั้น ขนาดของครัวเรือนชุมชนบ้านแหลมฉบังที่ควรสุ่ม = 157 ครัวเรือน

- ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง แบ่งเป็นกลุ่มบุคคลสำคัญ จำนวน 5 คนและกลุ่มบุคคลทั่วไป จำนวน 10 คนที่อาศัยอยู่ในชุมชนบ้านแหลมฉะเชิงด้วยวิธีการสัมภาษณ์เจาะลึก

กลุ่มบุคคลสำคัญ ได้แก่

1. นักพัฒนาชุมชน กองสวัสดิการสังคม เทศบาลนครแหลมฉะเชิง จำนวน 1 คน
2. เจ้าหน้าที่ท่าเรือแหลมฉะเชิง กองแผนงานท่าเรือแหลมฉะเชิง จำนวน 1 คน
3. ผู้เชี่ยวชาญด้านสภาวะแวดล้อม และปัจจุบันเป็นที่ปรึกษาด้านการมีส่วนร่วมของชุมชน ในการศึกษาโครงการท่าเรือแหลมฉะเชิงขั้นที่ 3 จำนวน 1 คน
4. ผู้นำชุมชนหมู่ที่ 3 ชุมชนบ้านแหลมฉะเชิง (ประธานชุมชน)
5. ที่ปรึกษาชุมชนบ้านแหลมฉะเชิงตัวแทนบริษัทที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือจำนวน 1 คน

3.2 วิธีการเก็บข้อมูล

เพื่อรวบรวมข้อมูลที่ใช้สำหรับการวิจัยเพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์ สรุปผลและการนำเสนอ การเก็บข้อมูลสำหรับการวิจัยครั้งนี้ประกอบด้วยข้อมูลทุติยภูมิและข้อมูลปฐมภูมิ ซึ่งการเก็บข้อมูลแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

1. รวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) โดยการเก็บข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม (Field survey) การสังเกต (Observation) เพื่อศึกษาสภาพทั่วไปในด้านกายภาพทั้งด้านที่ตั้งชุมชน การใช้ประโยชน์ที่ดิน การคมนาคมขนส่ง และการใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) รวมทั้งการสัมภาษณ์เจาะลึก (In-depth interview) บุคคลสำคัญและบุคคลทั่วไปที่อาศัยอยู่ในชุมชน เพื่อนำข้อมูลมาใช้ในการหาคำตอบเกี่ยวกับผลกระทบท่าเรือน้ำลึกต่อชุมชนพื้นที่ศึกษา
2. รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) ในด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมจากหน่วยงานรัฐและเอกชน ซึ่งเป็นข้อมูลเชิงวิชาการ นโยบายต่างๆ และข้อมูลสถิติ โดยการเก็บข้อมูลจากเอกสารวิชาการ บทความและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยแนวคิด ทฤษฎีที่สามารถนำมาใช้ในงานวิจัย ได้แก่ ความสัมพันธ์ระหว่างการพัฒนาอุตสาหกรรม ท่าเรือ น้ำลึก แหล่งอุตสาหกรรมท่าเรือและชุมชน ทฤษฎีเกี่ยวกับผลกระทบทางเศรษฐกิจ - สังคม

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล สามารถจำแนกประเภทข้อมูลและแหล่งที่มาของข้อมูลโดยมีรายละเอียด ดังตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 ข้อมูลและแหล่งที่มาของข้อมูล

ข้อมูล	ประเภทข้อมูล	วิธีการดำเนินการ
กายภาพ	ข้อมูลปฐมภูมิ	การลงสำรวจพื้นที่ทั้งในชุมชนและพื้นที่ต่อเนื่อง
	ข้อมูลทุติยภูมิ	ศึกษาลักษณะทางกายภาพของชุมชนบ้านแหลมฉับัง จากภาพถ่ายทางอากาศ กรมแผนที่ทหาร เพื่อประกอบการวิเคราะห์ถึงการตั้งถิ่นฐาน การเปลี่ยนแปลงใช้ประโยชน์ที่ดินเชื่อมโยงกับลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม โดยเลือกศึกษาภาพถ่ายทางอากาศ แบ่งเป็น 3 ช่วงเวลา ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> ▪ ภาพถ่ายทางอากาศ ปี พ.ศ.2535 (ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉับังชั้นที่ 1 เปิดให้บริการแล้ว 1 ปี) ▪ ภาพถ่ายทางอากาศ ปี พ.ศ.2546 (ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉับังชั้นที่ 2 เปิดให้บริการ) ▪ ภาพถ่ายทางอากาศ ปี พ.ศ.2554 (ลักษณะทางกายภาพปัจจุบันของชุมชน)
เศรษฐกิจ - สังคม	ข้อมูลปฐมภูมิ	การลงสำรวจพื้นที่และการสังเกต กิจกรรมทางสังคม และทางเศรษฐกิจ วิถีชีวิตของประชาชนในชุมชน การใช้แบบสอบถามเพื่อได้มาซึ่งข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคม และความคิดเห็นของครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา พร้อมทั้งการสัมภาษณ์เจาะลึกแบบมีโครงสร้างกับบุคคลสำคัญ (Key informants) และกลุ่มบุคคลทั่วไปที่อาศัยอยู่ในชุมชน
	ข้อมูลทุติยภูมิ	ศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับชุมชน โครงสร้างทางเศรษฐกิจและสังคม นโยบายที่เกี่ยวข้อง โดยมีแหล่งที่มา ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ▪ ศูนย์วิทยทรัพยากร/ ห้องสมุดสถาบันการขนส่ง/ ศูนย์เอกสารแห่งประเทศไทย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ▪ สำนักงานคณะกรรมการการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ▪ เทศบาลนครแหลมฉับัง จังหวัดชลบุรี ▪ ท่าเรือแหลมฉับัง/ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัยชิ้นนี้แบ่งเป็น 4 ประเภท คือ ภาพถ่ายทางอากาศ แบบสอบถาม การสังเกตการณ์และการสัมภาษณ์เจาะลึก โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ภาพถ่ายทางอากาศ เพื่อศึกษาสภาพทั่วไปในด้านกายภาพทั้งด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน การคมนาคมขนส่ง ลักษณะการตั้งถิ่นฐาน แบ่งเป็น 3 ช่วงปี ตามพัฒนาการของการเปิดดำเนินการทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉบัง ชั้นที่ 1-3 เพื่อศึกษาเชื่อมโยงลักษณะทางกายภาพที่มีผลต่อสภาพเศรษฐกิจ – สังคม (รายละเอียดตารางที่ 3.1)
2. แบบสอบถาม มีลักษณะเป็นคำถามปลายปิด (Close ended question) และคำถามปลายเปิด (Open ended question) ใช้เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูลปฐมภูมิ เพื่อนำข้อมูลและข้อคิดเห็นต่างๆจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องมาใช้ในการวิเคราะห์ในขั้นตอนต่อไป ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ด้วยเครื่องมือสถิติพื้นฐานผ่านวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลหลักคือการใช้แบบสอบถามเพื่อได้มาซึ่งข้อมูลเกี่ยวกับสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมภายในชุมชนบ้านแหลมฉบัง แบบสอบถามประกอบด้วยคำถามปลายเปิดและปลายปิด (รายละเอียดตารางที่ 3.2) แบ่งเป็นแบบสอบถามคร่าวเรือน 157 ชุด และแบบสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้แก่ กลุ่มบุคคลสำคัญ

ผู้วิจัยได้ทำการแจกแบบสอบถามโดยก่อนนำแบบสอบถามไปใช้ได้ผ่านกระบวนการทดสอบเพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นและเพื่อทดสอบความเข้าใจของผู้ตอบและข้อบกพร่องของข้อคำถามด้วยวิธีการนำแบบสอบถามไปทดสอบก่อน (Pre-test) จำนวน 20 ชุด จากนั้นจึงได้นำแบบสอบถามมาปรับปรุงแก้ไขให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้นก่อนนำไปใช้จริง โดยได้นำแบบสอบถามไปใช้กับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 157 ชุด การเก็บแบบสอบถามดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม-เดือนตุลาคม พ.ศ.2554 โดยการแจกแบบสอบถามกระจายไปตามครัวเรือน เลือกเก็บข้อมูลเฉพาะครัวเรือนที่ตั้งถิ่นฐานอยู่ภายในหมู่ที่ 3 ชุมชนบ้านแหลมฉบังในปัจจุบัน และใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental sampling) เก็บข้อมูลจากแบบสอบถามให้กับกลุ่มตัวอย่างซึ่งพบเจอที่บริเวณบ้านในชุมชนโดยไม่กำหนดครัวเรือน

3. การสังเกตการณ์ (Observation) ซึ่งเป็นการสังเกตแบบเข้าร่วม (Participant observation) เพื่อการเก็บรวบรวมข้อมูลทั่วไปของชุมชน สัมภาษณ์ด้านกายภาพพื้นที่ชุมชน ศึกษาด้านเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมโดยสังเกตจากระบบกิจกรรมและการดำเนินวิถีชีวิตภายในชุมชนบ้านแหลมฉบัง

ตารางที่ 3.2 โครงสร้างและรายละเอียดแบบสอบถาม

โครงสร้างแบบสอบถาม/ ประเด็นคำถาม	
แบบสัมภาษณ์บุคคลสำคัญ (Key informants)	
นักพัฒนาชุมชน เทศบาลนครแหลมฉบัง	ข้อมูลเกี่ยวกับชุมชนบ้านแหลมฉบัง การดำเนินงานที่ทำร่วมกันระหว่างการทำเรือ ชุมชนและเทศบาลนครแหลมฉบัง และความ ข้อมูลด้านทัศนคติต่อทำเรื่อน้ำลึกด้านผลกระทบในชุมชน
ผู้อำนวยการกองแผนงาน ท่าเรือแหลมฉบัง	ข้อมูลเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉบัง และ การปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานและชุมชน
ผู้เชี่ยวชาญด้านสภาวะแวดล้อม และการมีส่วนร่วมชุมชน	ข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบจากโครงการทำเรื่อน้ำลึกและรูปแบบ การมีส่วนร่วมระหว่างท่าเรือและประชาชน
ประธานชุมชนบ้านแหลมฉบัง	ข้อมูลเกี่ยวกับชุมชนบ้านแหลมฉบัง การเปลี่ยนแปลงและความ ข้อมูลด้านทัศนคติเกี่ยวกับโครงการทำเรื่อน้ำลึกที่ส่งต่อชุมชน
ที่ปรึกษาชุมชนตัวแทนบริษัทที่ เกี่ยวข้องกับการทำเรือ	ข้อมูลเกี่ยวกับสภาวะการจ้างงานประชากรท้องถิ่น และแผน ชุมชนสัมพันธ์ และข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติต่อผลกระทบ
แบบสอบถามครัวเรือน	
ส่วนที่ 1	ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ ภูมิลำเนา สถานภาพ ในครัวเรือน ระดับการศึกษา ระยะเวลาอยู่อาศัย จำนวนสมาชิก ในครัวเรือน จำนวนแรงงาน ระดับการศึกษา และอาชีพ
ส่วนที่ 2	ข้อมูลเกี่ยวกับเชิงกายภาพ ได้แก่ สภาพการถือครองที่ดิน ลักษณะที่อยู่อาศัย และสภาพแวดล้อมชุมชน
ส่วนที่ 3	ข้อมูลด้านสังคมและการดำเนินชีวิตของครัวเรือน ได้แก่ การเข้าถึงสาธารณูปโภค-สาธารณูปการ กิจกรรมและ ประเพณีชุมชน ความคิดเห็นของครัวเรือนต่อสภาพสังคม การ ดำเนินชีวิตและสิ่งแวดล้อมชุมชน
ส่วนที่ 4	ข้อมูลด้านเศรษฐกิจในระดับครัวเรือน ได้แก่ รายได้ - รายจ่าย ครัวเรือน ภาวะเงินออมและภาวะหนี้สิน
ส่วนที่ 5	ข้อมูลด้านความคิดเห็นที่มีต่อทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉบัง ได้แก่ การได้รับผลกระทบจากทำเรื่อน้ำลึก รูปแบบของผลดีและ ผลเสียที่เกิดขึ้น และทัศนคติต่อทำเรื่อน้ำลึก

4. การสัมภาษณ์เจาะลึก (In-depth interview) ซึ่งเป็นการเก็บข้อมูลของการวิจัยเชิงคุณภาพเพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างการดำเนินงานของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังและสภาพความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในชุมชนครอบคลุมประเด็นด้านกายภาพ เศรษฐกิจของชุมชนและสังคม เปรียบเทียบในช่วงระยะเวลา ก่อน – หลังการเกิดท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง วิธีการนี้เป็นการถ่ายทอดประสบการณ์ของผู้อยู่อาศัย วิถีชีวิต เหตุการณ์สำคัญในอดีต ประสบการณ์ทำให้ทราบความคิดเห็นและทัศนคติต่อท้องถิ่น หากแต่การได้มาซึ่งข้อมูลมีข้อจำกัดเนื่องจากความทรงจำเลือนหาย ข้อมูลอยู่ในช่วงอดีตที่ผ่านมาในช่วงระยะเวลา 20 ปี จึงอาจทำให้ไม่ได้ข้อมูลเชิงลึกในบางประเด็น สำหรับเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลอาศัยการบันทึกเสียง การจดบันทึกและการถ่ายภาพเป็น เพื่อนำข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงคุณภาพเสริมการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ

ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยมีการกำหนดประเด็นในการสัมภาษณ์ไว้ล่วงหน้าพร้อมทั้งได้ใช้วิธีการสัมภาษณ์ด้วยตนเองแบบเจาะลึกรายบุคคลโดยแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ การสัมภาษณ์กลุ่มบุคคลสำคัญ และกลุ่มบุคคลทั่วไปในชุมชน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

■ กลุ่มที่ 1 กลุ่มบุคคลสำคัญ

การเลือกสัมภาษณ์บุคคลสำคัญ (Key informants) พิจารณาจากการเป็นผู้มีส่วนเกี่ยวข้องประกอบกับตำแหน่งและบทบาทภายในชุมชนบ้านแหลมฉบัง จำนวน 5 คน ได้แก่ นักพัฒนาชุมชน เทศบาลนครแหลมฉบัง/ ผู้อำนวยการกองแผนงานท่าเรือแหลมฉบัง/ ผู้เชี่ยวชาญด้านสภาวะแวดล้อม/ ประธานชุมชนบ้านแหลมฉบัง/ ตัวแทนฝ่ายชุมชนสัมพันธ์บริษัทที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ การสัมภาษณ์ใช้แบบสัมภาษณ์โดยมีรายละเอียดประเด็นคำถามดังเช่นตารางที่ 3.2

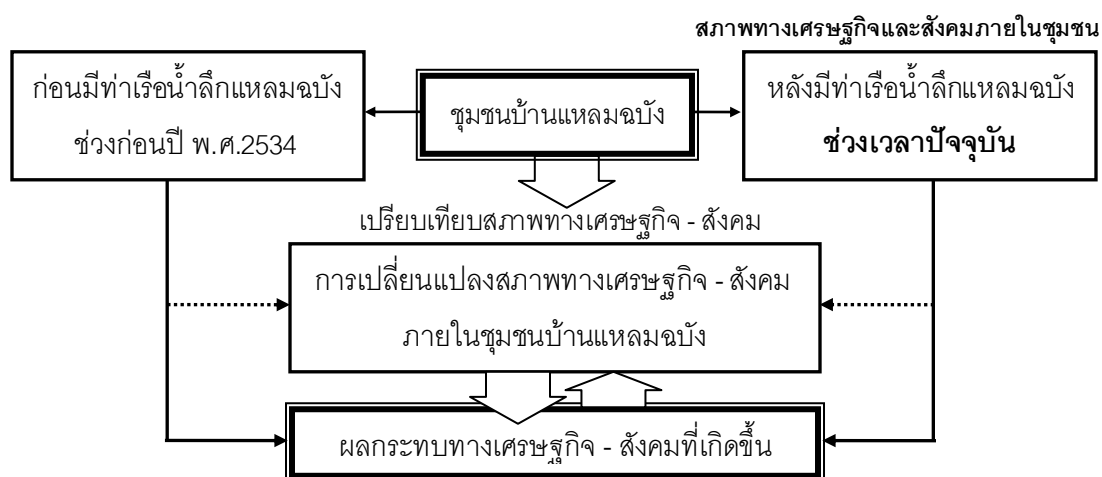
■ กลุ่มที่ 2 กลุ่มบุคคลทั่วไป

การเลือกสัมภาษณ์บุคคลทั่วไปพิจารณาจากกลุ่มบุคคลที่อาศัยอยู่ในชุมชนบ้านแหลมฉบังเป็นระยะเวลา 20 ปีขึ้นไปหรือก่อนการเกิดท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังเพื่อให้เห็นภาพการเปลี่ยนแปลงและผลกระทบที่เกิดขึ้นภายในชุมชน โดยทำการสัมภาษณ์ให้ครอบคลุมทุกกลุ่มอาชีพ ได้แก่ ธุรกิจส่วนตัว ประมง ค้าขาย ข้าราชการ รับจ้าง รวมทั้งสิ้นจำนวน 10 คน ประเด็นการสัมภาษณ์ครอบคลุมหัวข้อสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น การปรับตัวด้านการดำรงชีวิต การประกอบอาชีพ ทัศนคติต่อท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ตลอดจนข้อเสนอนะ

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.4.1 แนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบ

การวิเคราะห์ถึงผลกระทบในงานวิจัยนี้ ใช้แนวทางการศึกษาประเมินเชิงเปรียบเทียบ (Comparative study) คือ เปรียบเทียบกรณีศึกษาหนึ่งๆ จากตัวแปรเชิงเปรียบเทียบ ได้แก่ ผลกระทบระหว่างก่อนมีโครงการกับหลังจากมีโครงการในชุมชนว่าการดำเนินโครงการเกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ และสังคมหรือไม่อย่างไร



แผนภูมิที่ 3.1 แนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบ

3.4.2 การเปรียบเทียบข้อมูลการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ – สังคม

การศึกษาครั้งนี้เป็นไปตามกรอบแนวคิดที่ประยุกต์ใช้ในแนวทางการประเมินผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม และจากการทบทวนวรรณกรรมได้นำไปสู่การกำหนดตัวชี้วัดเพื่อการศึกษาถึงประเด็นความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นภายในชุมชนในมิติทางด้านเศรษฐกิจและสังคม นำไปสู่การสรุปรวมถึงผลกระทบที่เกิดขึ้น

จากการศึกษาผ่านข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิที่ผ่านการรวบรวม สังเคราะห์ข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูลใช้วิธีการประมวลผลและการวิเคราะห์ข้อมูลอาศัยเครื่องมือการวิเคราะห์ด้วยโปรแกรม MS Excel ส่วนการนำเสนอข้อมูลใช้วิธีการเปรียบเทียบผ่านตารางและกราฟ เพื่อนำมาแปรผลและสรุปผลด้วยรูปแบบเชิงบรรยายให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงของชุมชนทางด้านเศรษฐกิจและสังคมที่เป็นผลจากการเกิดโครงการท่าเรือน้ำลึก ซึ่งการศึกษามีหน่วยวิเคราะห์เป็นครัวเรือน ยกเว้นการเก็บข้อมูลระดับปัจเจกหรือรายบุคคลเพื่อการวิเคราะห์โดยเฉพาะในประเด็นด้านการประกอบอาชีพเนื่องจากแต่ละครัวเรือนประกอบด้วยสมาชิกครัวเรือนที่ประกอบอาชีพหลากหลาย โดยค่าสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่

- ค่าเฉลี่ย (Mean)
- ค่าร้อยละ (Percentage)
- ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)
- ค่าสูงสุด (Maximum)
- ค่าต่ำสุด (Minimum)

ทั้งนี้ ในส่วนของการวัดระดับความคิดเห็นครัวเรือนผลจากแบบสอบถามประเมินเป็นผลกระทบด้วยมาตรฐานการจัดแบบประมาณค่า ซึ่งผู้วิจัยได้เลือกใช้วิธีการวัดทัศนคติของประชากรด้วยการวัดแบบลิเคิร์ตสเกล (Likert Scale) (สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์ , 2550) มีเกณฑ์การให้ค่าคะแนน ดังนี้

เกณฑ์ค่าคะแนน	ระดับการวัด
5	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
4	เห็นด้วย
3	ไม่แน่ใจ
2	ไม่เห็นด้วย
1	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

วิธีการให้ค่าคะแนนใช้ประกอบกับการวิเคราะห์ผลกระทบด้วยการประมวลผลและการวิเคราะห์ข้อมูลผ่านโปรแกรม MS Excel โดยค่าสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่

- ค่าเฉลี่ย (Mean)
- ค่าร้อยละ (Percentage)
- ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

การหาเกณฑ์ที่ใช้จัดระดับความคิดเห็นโดยมีคะแนนอันตรภาคชั้น (Class Interval)

ดังนี้

$$\text{พิสัย (Range)} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} = \frac{5 - 1}{5} = 0.80$$

ดังนั้น คะแนนที่ได้จากเกณฑ์แบ่งเป็น 5 ระดับ ดังนี้

ระดับค่าคะแนน	ระดับการวัดผลกระทบ
4.24 – 5.00	ได้รับผลกระทบมากที่สุด
3.43 – 4.23	ได้รับผลกระทบมาก
2.62 – 3.42	ได้รับผลกระทบปานกลาง
1.81 – 2.61	ได้รับผลกระทบน้อย
1.00 – 1.80	ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด

3.4.3 ตัวแปรในการศึกษา

การศึกษาในครั้งนี้เลือกศึกษาชุมชนบ้านแหลมฉะบั้งที่ได้รับผลกระทบจากโครงการทำเรื่อน้ำลึกซึ่งเป็นแหล่งขนส่งขนาดใหญ่ มีหน่วยวิเคราะห์เป็นระดับครัวเรือน จากการศึกษา ทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ทำให้กำหนดตัวแปรที่จะทำการศึกษา ดังนี้

1. **ตัวแปรต้น** คือ โครงการทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉะบั้ง
2. **ตัวแปรตาม** คือ ผลกระทบทางเศรษฐกิจ – สังคมในระดับครัวเรือนของชุมชนจากการเปิดดำเนินการทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉะบั้ง ที่มุ่งเน้นการศึกษาผ่านผู้ได้รับผลกระทบ ผู้ที่อยู่อาศัยภายในพื้นที่โครงการ
3. **ตัวชี้วัด** คือ สภาพเศรษฐกิจ – สังคมในระดับครัวเรือน ได้แก่
 - 3.1 ลักษณะการประกอบอาชีพ อาชีพหลักและอาชีพรอง (โอกาสและทางเลือกในการประกอบอาชีพ) ศึกษาถึงการปรับตัวด้านอาชีพของประชากรในพื้นที่ศึกษา
 - 3.2 ค่าใช้จ่ายในครัวเรือน แบ่งเป็นรายได้ในครัวเรือนและรายจ่ายในครัวเรือน
 - 3.3 สภาพการถือครองที่ดินของครัวเรือน ศึกษาเชื่อมโยงการใช้ประโยชน์ที่ดินกับลักษณะการประกอบอาชีพ เปรียบเทียบก่อน – หลังการก่อสร้างและเปิดดำเนินการทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉะบั้ง
 - 3.4 การย้ายถิ่นฐาน ศึกษาถึงแรงจูงใจการย้ายเข้า – ย้ายออกที่สัมพันธ์กับปัจจัยการเปลี่ยนแปลงที่เป็นผลจากทำเรื่อน้ำลึกหรือการขยายตัวของอุตสาหกรรม
 - 3.5 การเข้าถึงสาธารณูปโภค – สาธารณูปการ
 - 3.6 การเข้าร่วมกิจกรรมภายในชุมชน แสดงถึงการดำรงอยู่ของประเพณีท้องถิ่น
 - 3.7 การสนับสนุนจากการทำเรื่อทั้งทางตรงและทางอ้อม แบ่งออกเป็นการส่งเสริมด้าน อาชีพ ได้แก่ การจ้างงาน การฝึกอบรมอาชีพ และการสนับสนุนด้านการเงิน ศึกษาเพื่อนำไปสู่การเข้าใจถึงความสัมพันธ์ระหว่างทำเรื่อน้ำลึกและชุมชนในรูปแบบหนึ่ง
 - 3.8 ระดับความคิดเห็นและทัศนคติต่อสภาพแวดล้อมชุมชนภายหลังการดำเนินการโครงการทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉะบั้ง เพื่อสะท้อนถึงความพึงพอใจและคุณภาพชีวิตของประชากรในพื้นที่โครงการ

บทที่ 4

สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

4.1 ข้อมูลทั่วไปของเทศบาลนครแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี

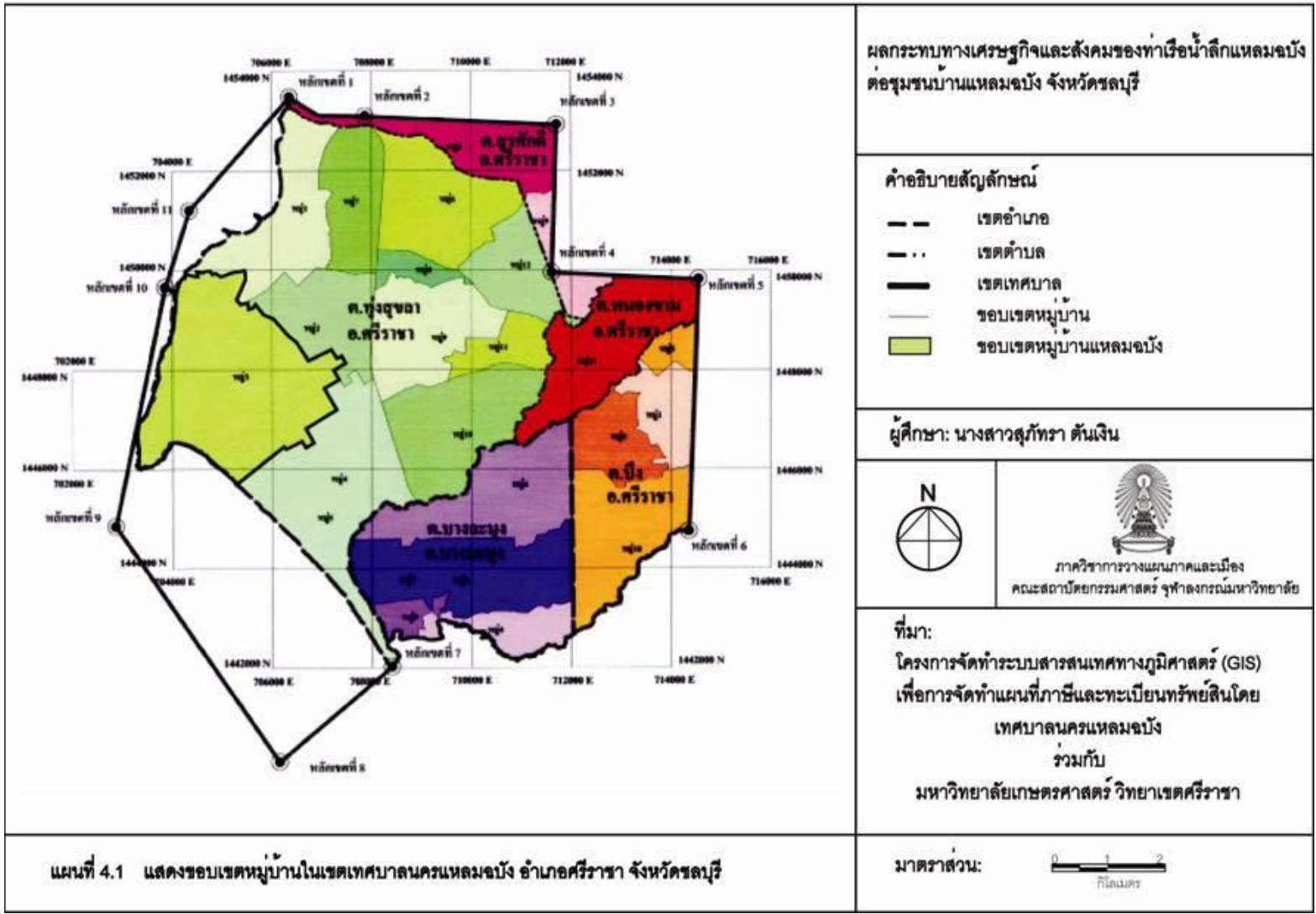
4.1.1 ประวัติความเป็นมา

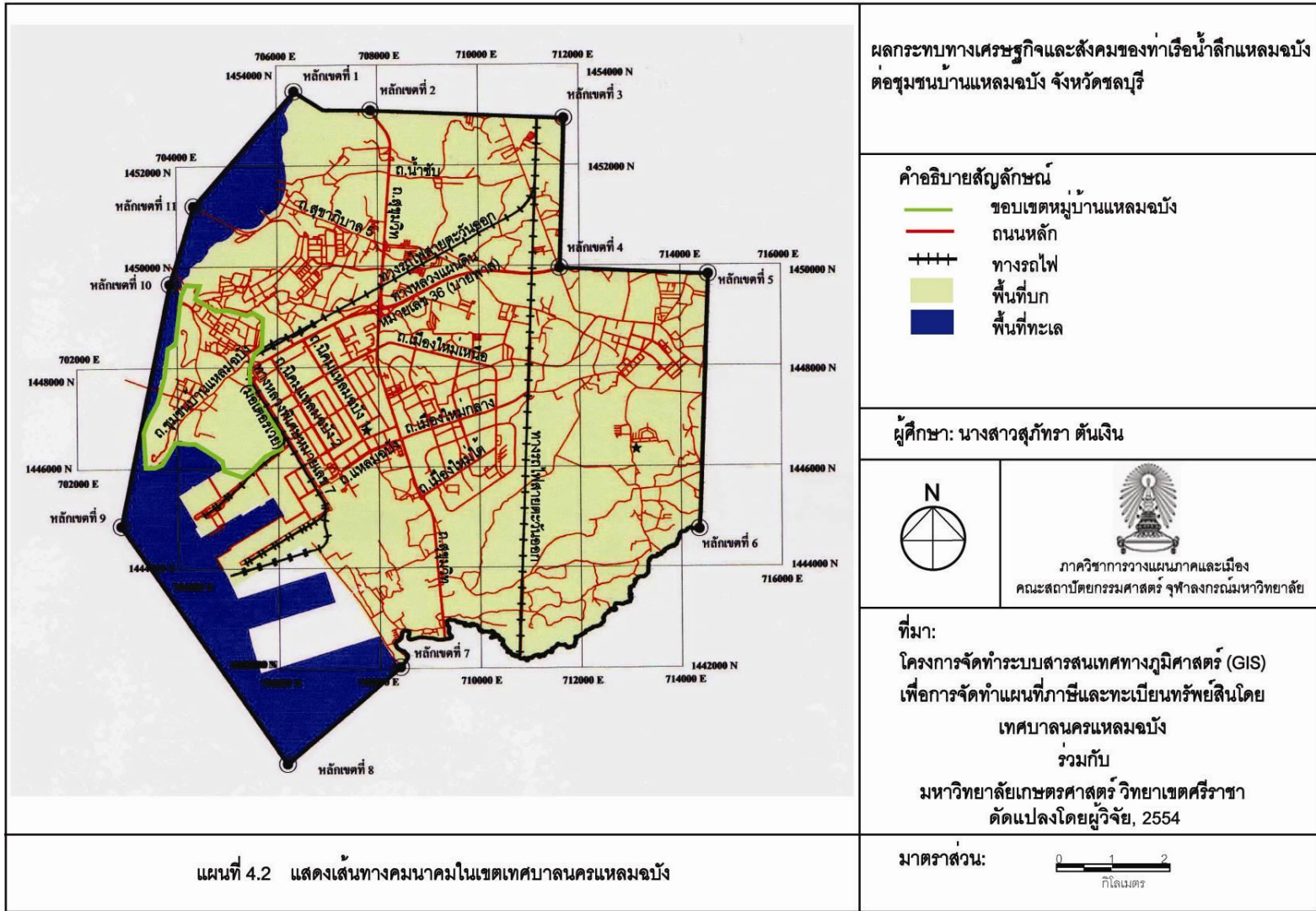
แหลมฉบังเป็นพื้นที่เป้าหมายในการพัฒนาตั้งแต่ปี พ.ศ.2524 ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525 – 2529) และฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530 – 2534) ต่อมาในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535 – 2539) ได้กำหนดให้พื้นที่แหลมฉบังเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก และมีการตั้งองค์กรขึ้นมารับผิดชอบทำหน้าที่พัฒนาหรือสร้างชุมชนเมืองและบริการสาธารณะในเขตเมือง ซึ่งดำเนินการในลักษณะขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นคือ เทศบาล

เทศบาลนครแหลมฉบัง ได้จัดตั้งขึ้นเป็นเทศบาลตำบลตาม “พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งเทศบาลตำบลแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา และอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2534” ซึ่งประกอบด้วยพื้นที่รวม 2 อำเภอ 5 ตำบล 24 หมู่บ้าน ได้แก่ 4 ตำบล 19 หมู่บ้าน ในอำเภอศรีราชา ได้แก่ ตำบลทุ่งสุขลา หมู่ที่ 1 – 12 ตำบลบึง หมู่ที่ 1, 5, 9 และ 10 ตำบลสุรศักดิ์ หมู่ที่ 3, 9 และตำบลหนองขาม หมู่ที่ 11 และพื้นที่บางส่วนของตำบลบางละมุง 5 หมู่บ้าน ในอำเภอบางละมุง ได้แก่ หมู่ที่ 4, 6, 7, 8 และ 9 จังหวัดชลบุรี เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวเป็นที่ตั้งของท่าเรือน้ำลึกซึ่งเป็นที่ทำเรือพาณิชย์หลักของประเทศ ตลอดจนเป็นเขตพัฒนาอุตสาหกรรมและศูนย์พาณิชย์กรรม เพื่อการส่งออกตามโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จึงมีการจัดตั้งเขตพื้นที่เป็นเทศบาลตำบลแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา และอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี เพื่อเป็นองค์กรการปกครองท้องถิ่นทำหน้าที่ควบคุมและบังคับใช้แผนพัฒนาเมือง ต่อมาเมื่อ พ.ศ.2553 กระทรวงมหาดไทยได้ประกาศเปลี่ยนแปลงฐานะเทศบาลตำบลแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา และอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี เป็นเทศบาลนครแหลมฉบัง (เทศบาลนครแหลมฉบัง, 2554)

4.1.2 ที่ตั้ง

เทศบาลนครแหลมฉบังมีประชากร 71,354 คน (พ.ศ. 2554) และมีพื้นที่รับผิดชอบขนาดพื้นที่รวมทั้งสิ้น 109.65 ตารางกิโลเมตร แบ่งเป็น 4 ตำบลในอำเภอศรีราชา ได้แก่ ตำบลบึง ตำบลทุ่งสุขลา ตำบลสุรศักดิ์ ตำบลหนองขาม ขนาดพื้นที่ 70.56 ตารางกิโลเมตร และตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง ขนาดพื้นที่ 16.03 ตารางกิโลเมตร รวมถึงอาณาเขตปกครองบริเวณพื้นน้ำทะเลทางด้านทิศตะวันตกของเขตเทศบาลขนาดพื้นที่ 21.06 ตารางกิโลเมตร





4.2 ข้อมูลทั่วไปของชุมชนบ้านแหลมฉับ

4.2.1 ประวัติความเป็นมา

ชุมชนบ้านแหลมฉับหรือ “บ้านแหลม” เป็นชุมชนเก่าแก่ตั้งอยู่ติดชายฝั่งทะเลอ่าวไทย บริเวณแหลมฉับเป็นชายฝั่งอยู่ตรงข้ามกับเกาะสีชัง เป็นชัยภูมิที่เหมาะสมในการหลบคลื่นจึงเป็นพื้นที่ในการตั้งถิ่นฐานของชุมชนมาตั้งแต่สมัยอดีตจากเป็นที่พักแรมของชาวเรือบริเวณแหลมกำบัง (แหลมฉับ) เนื่องจากมีสภาพภูมิประเทศเป็นแหลมกำบังคลื่นลมและเป็นจุดลำเลียงหิน จากนั้นมีการตั้งถิ่นฐานเรื่อยมา ในแง่ประวัติศาสตร์ยืนยันถึงความเก่าแก่ของชุมชนคือ พระอุโบสถเก่าของวัดแหลมฉับที่สร้างขึ้นสมัยรัชกาลที่ 5 โดยมีการจารึกไว้ที่ผนังอุโบสถเมื่อคราวซ่อมเปลี่ยนผนังปูนฉาบที่สร้างขึ้นสมัยรัชกาลที่ 5 เสด็จประพาสเกาะสีชังพร้อมด้วยพระราชินี พระองค์ได้เสด็จเยี่ยมเสด็จชาวประมงแหลมฉับและทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ กำหนดเขตบริเวณที่จะก่อสร้างพระอุโบสถของวัดแหลมฉับซึ่งเรียกว่าการเหยียบโบสถ์วัดแหลมฉับ จึงเป็นวัดที่ได้รับพระราชทานวิสุงคามสีมาโดยสมบูรณ์ ชาวบ้านได้สร้างปะรำที่ประทับถวายเป็นการรับเสด็จภายในเขตที่วัดปัจจุบันและเรียกทางเข้าที่ประทับว่าทางปะรำ แสดงว่าการตั้งถิ่นฐานของชุมชนมีมาก่อน พ.ศ.2449 อยู่หลายสิบปี

จนกระทั่งรัฐบาลได้ออกพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในท้องที่ตำบล หุ้งสุขลา อำเภอสรีราชา และตำบลบางละมุง จังหวัดชลบุรี เพื่อใช้ประโยชน์ของรัฐในการทำท่าเรือน้ำลึก และกิจการอื่นซึ่งเกี่ยวเนื่องกับท่าเรือ พ.ศ.2521 จึงทำให้ประชาชนส่วนหนึ่งต้องอพยพออกจากพื้นที่ ส่งผลให้ประชาชนบางส่วนย้ายไปอยู่บริเวณชุมชนบ้านหนองคล้าใหม่ เป็นอยู่ใกล้แหล่งอุตสาหกรรม คือ สวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์และบริเวณปากคลองบางละมุง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่รัฐจัดเตรียมไว้ให้สำหรับราษฎรที่ถูกเวนคืน

สภาพภูมิประเทศของชุมชนบ้านแหลมฉับติดกับชายฝั่งทะเล ทำให้ชุมชนเป็นสถานที่ท่องเที่ยว ปัจจุบันตั้งอยู่ติดกับท่าเรือน้ำลึกแหลมฉับ พร้อมกับเป็นบริเวณแหล่งอุตสาหกรรม เนื่องจากมีโรงงานหรือบริษัทที่อยู่ใกล้กับชุมชนนี้ ได้แก่ บริษัท JWD โลจิสติกส์ จำกัด, โรงกลั่นน้ำมันบริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน), บริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน) คลังก๊าซเขาบ่อยา, บริษัท เอสโซ่ ประเทศไทย จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ยูนิไทย ชิปปาร์ต แอนด์ เอนจิเนียริง จำกัด (คู่ต่อและซ่อมเรือ) มีประชากรแฝงจากต่างจังหวัดเข้ามาทำงานและพักอาศัย การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาอุตสาหกรรม ทำให้สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นกับชุมชนบ้านแหลมฉับ ได้แก่ ปัญหาการเวนคืนที่ดิน โรงงานปล่อยน้ำเสีย ปัญหามลพิษทางอากาศจากโรงงานอุตสาหกรรม ปัญหาทรัพยากรชายฝั่งทะเลที่ลดน้อยลง เป็นต้น (เทศบาลนครแหลมฉับ, 2554)

4.2.2 ที่ตั้ง

หมู่ที่ 3 ชุมชนบ้านแหลมฉะบั้งตั้งอยู่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี เป็นชุมชนในเขตปกครองของเทศบาลนครแหลมฉะบั้ง มีขนาดพื้นที่ 12.780 ตารางกิโลเมตร

โดยพื้นที่ชุมชนมีอาณาเขตติดต่อ ดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ	หมู่ที่ 1 ชุมชนบ้านอ่าวอุดม (บ้านเนินพยอม) ปัจจุบันคือ ที่ตั้งของโรงกลั่นน้ำมันไทยออยล์
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ	หมู่ที่ 2 ชุมชนบ้านทุ่ง หนองกระบก ปัจจุบันคือ ที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉะบั้ง
ทิศใต้	ติดต่อกับ	หมู่ที่ 4 ชุมชนบ้านเนินทราย ปัจจุบันคือ ที่ตั้งของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉะบั้ง
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ	อ่าวไทย

4.2.3 การเข้าถึงพื้นที่ชุมชน

โครงข่ายคมนาคมในอดีตการติดต่อกับภายนอกโดยใช้การสัญจรทางเรือ ปัจจุบันการเข้าถึงพื้นที่ชุมชนสามารถเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว รถจักรยานยนต์ รถจักรยานยนต์รับจ้าง จากแยกอ่าวอุดมและตลาดสี่มุมเมืองจ้งเหมาะเพื่อเข้าถึงชุมชน และรถโดยสารประจำทาง (รถสองแถว) จากตลาดศรีราชาถึงชุมชนบ้านแหลมฉะบั้ง โดยการคมนาคมมีถนนเส้นหลักเข้าถึงพื้นที่ชุมชน คือ ถนนแหลมฉะบั้ง แนวถนนสุดปลายทางที่บริเวณเขาแหลมฉะบั้งโดยเส้นทางคมนาคมหลักภายในชุมชนเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก ได้แก่

หากเดินทางจากกรุงเทพมหานครสามารถใช้เส้นทางถนนบางนา – ตราด มุ่งสู่จังหวัดชลบุรี จากอำเภอเมืองชลบุรีประมาณ 30 กิโลเมตรจึงเข้าเขตตำบลทุ่งสุขลา จากนั้นขึ้นทางบายพาสเพื่อตรงเข้าสู่ชุมชนบ้านแหลมฉะบั้ง หรืออีกเส้นทางหนึ่ง คือ การเดินทางจากถนนพหลโยธินขึ้นทางด่วนวงแหวนภาคตะวันออก (ทางหลวงพิเศษมอเตอร์เวย์) จากถนนพญา - ระยองเข้าสู่ตำบลทุ่งสุขลา หรือถนนสุขาภิบาล 7 เป็นถนนลาดยางแยกจากถนนสุขุมวิทบริเวณคลังเก็บน้ำมันของบริษัทเอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) มุ่งหน้าสู่ชุมชนบ้านแหลมฉะบั้ง

4.2.4 ลักษณะทางกายภาพ

ในภาพรวมของการใช้ประโยชน์ที่ดินเขตเทศบาลนครแหลมฉบังจังหวัดชลบุรี นับตั้งแต่การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5-7 เกิดขึ้น ทำให้ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินเปลี่ยนแปลงไปโดยเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรมและการรองรับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อสาธารณูปโภคและสาธารณูปการมากขึ้น ดังเช่นข้อมูลสนับสนุนถึงสภาพการใช้ที่ดินบริเวณพื้นที่แหลมฉบังของกองวิจัย กรมการผังเมือง พ.ศ.2535 (อ้างถึงใน สุรเชษฐ เมืองแมน, 2539) 3 อันดับแรก พบว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรมมากที่สุด ประมาณร้อยละ 7.32 รองลงมาคือ การใช้ที่ดินประเภทพักอาศัย ร้อยละ 4.47 และ สถาบันราชการ ร้อยละ 3.83 โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป้าหมายการใช้ที่ดินบริเวณชายฝั่งทะเลของบริเวณแหลมฉบังมีความสำคัญสำหรับเป็นแหล่งอุตสาหกรรม ที่ตั้งท่าเรือของบริษัทเกี่ยวกับคลังน้ำมันรวมทั้งท่าเรือขนส่งสินค้าเกษตร ที่สำคัญเป็นที่ตั้งของท่าเรือพาณิชย์ซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศ ได้แก่ ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ซึ่งชุมชนบ้านแหลมฉบังอยู่ในรัศมีผลกระทบเชิงพื้นที่โดยตรง และการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในเขตพื้นที่แหลมฉบัง เป็นไปตามข้อกำหนดผังเมืองรวมบริเวณอุตสาหกรรมและชุมชนแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ของกรมโยธาธิการและผังเมือง พ.ศ.2541 กำหนดให้พื้นที่แหลมฉบังเป็นพื้นที่สีม่วงหรือที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า ให้ใช้ประโยชน์เพื่ออุตสาหกรรม การท่าเรือ การอยู่อาศัย และกิจการที่เกี่ยวข้องกับสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและการสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ และเป็นที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม เฉพาะที่เป็นของรัฐให้ใช้ประโยชน์เพื่อนันทนาการหรือเกี่ยวข้องกับนันทนาการ การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมหรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น




สภาพภูมิประเทศของหมู่ที่ 3 ชุมชนบ้านแหลมฉบัง ส่วนใหญ่เป็นแบบลูกคลื่นลอนลาดที่มีความชันประมาณ ร้อยละ 2-5 ทิศเหนือมีภูเขาตามแนวชายฝั่งทะเล ได้แก่ เขาน้ำซึม (หรือเรียกว่า “เขาน้ำซับ”) เขาแหลมฉบัง เขาบ่อยา และเขาโพธิ์ใบ ทิศตะวันออกเฉียงใต้ คือ ที่ราบชายหาดทรายเก่า และทิศตะวันออกของชุมชน คือ พื้นที่ราบลุ่ม มีลำน้ำหรือคลองแหลมฉบัง (คลองใหญ่หรือห้วยใหญ่) ไหลผ่านเฉพาะฤดู โดยเขาแหลมฉบัง ดินจากลำคลองแหลมฉบังได้รับอิทธิพลจากน้ำทะเลจึงมีผลทำให้ป่าแสมและโกงกางขึ้นได้ดี ส่วนบริเวณอ่าวแหลมฉบัง เป็นส่วนหนึ่งของอ่าวบางละมุงอยู่ทางทิศตะวันออกของอ่าวไทยตอนบน ความกว้างของอ่าววัดในแนวเหนือ - ใต้ มีระยะทาง 16 กิโลเมตร ชายฝั่งของอ่าวแหลมฉบังมีลักษณะเป็นหาดทรายมีความตื้นมากและค่อยๆลาดลงจนถึงระยะห่างจากฝั่งประมาณ 2 กิโลเมตร มีระดับความลึกประมาณ 8 เมตร ตอนใต้ของแหลมฉบังที่ระยะ 1 กิโลเมตรมีลักษณะเป็นเนินทรายซึ่งมีความลึก 3.5 - 6 เมตร ทิศตะวันออกของเนินทรายออกไปมีความลึกเฉลี่ย 10 เมตร

ชุมชนบ้านแหลมฉับมีลักษณะเป็นชุมชนชายฝั่งทะเล การใช้ประโยชน์ที่ดินดั้งเดิมของชุมชนมีลักษณะเพื่อการอยู่อาศัย การทำประมงและเกษตรกรรม ก่อนการพัฒนาปรับเปลี่ยนเป็นอุตสาหกรรมเข้ามาสู่พื้นที่ ชุมชนมีความอุดมสมบูรณ์ทางสิ่งแวดล้อมและศักยภาพทางภูมิศาสตร์ จึงมีการแบ่งพื้นที่ส่วนบนที่เหมาะสมแก่การทำเกษตร พื้นที่ส่วนกลางของชุมชนทำนาเนื่องจากเป็นพื้นที่ลุ่มหนอง และพื้นที่ส่วนล่างเหมาะแก่การทำประมงและปลูกที่อยู่อาศัย รูปแบบการตั้งถิ่นฐานของชุมชนเป็นลักษณะแบบแนวยาวไปตามถนนเส้นหลักของชุมชนที่มุ่งหน้าไปยังบริเวณชายฝั่ง และการตั้งถิ่นฐานเรียงรายไปตามชายฝั่งทะเลบริเวณหาดแหลมฉับ (Linear Settlement) มีการตั้งบ้านเรือนอยู่อย่างหนาแน่น พบว่าสิ่งปลูกสร้าง อาคารมีความหนาแน่นเพิ่มขึ้น พิจารณาได้จากการเปรียบเทียบตามช่วงเวลาพัฒนาการชุมชน ดังเช่นในแผนที่ 4.3 - 4.5 สอดคล้องกับข้อมูลจำนวนโรงเรียนหน่วยนับเป็นหลังคาเรือนที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นตามข้อมูลจากการสำรวจของเทศบาลนครแหลมฉับ จากปี พ.ศ. 2538, พ.ศ.2543, พ.ศ. 2548, และ พ.ศ.2553 เท่ากับ 690, 588, 636 และ 677 หลังคาเรือน ตามลำดับ เห็นได้ว่าจำนวนโรงเรียนเพิ่มสูงขึ้น สภาพบ้านเรือนก่อสร้างด้วยวัสดุที่หลากหลายประเภท ได้แก่ ไม้ ครึ่งไม้ครึ่งตึก คอนกรีต และวัสดุไม้อาวัว แต่ยังสามารถพบเห็นเรือนพื้นดินที่ก่อสร้างด้วยไม้ ส่วนรูปแบบอาคารมีทั้งอาคารเดี่ยวหรือบ้านเดี่ยว ทาวน์เฮ้าส์ และห้องแถว จากการสำรวจพบว่ารูปแบบอาคารประเภทห้องแถวสำหรับเช่ามีความหนาแน่นเกาะกลุ่มบริเวณแนวถนนค่อนข้างไปทิศทางใกล้กับกลุ่มโรงงานอุตสาหกรรมคลังน้ำมันและกระจุกตัวบริเวณแนวชายทะเลติดกับคู่อ้อมเรือ

นอกจากนี้ โครงการพัฒนาที่เกิดขึ้นยังส่งผลต่อลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในชุมชนและเชื่อมโยงต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม เห็นได้จากการพิจารณาภาพถ่ายทางอากาศถึงลักษณะทางกายภาพแต่ช่วงเวลาโดยเฉพาะอาชีพที่เกี่ยวข้องกับภาคเกษตรกรรม กลุ่มผู้ประกอบการอาชีพในพื้นที่ส่วนบนและพื้นที่ส่วนล่างของชุมชนมีความสัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งภาพถ่ายทางอากาศปัจจุบันไม่ปรากฏพื้นที่เกษตรกรรม แปลงที่ดินเพื่อการเกษตรในบริเวณศูนย์กลางของชุมชนบ้านแหลมฉับเนื่องจากการเวนคืนที่ดินเพื่อการก่อสร้างแหล่งอุตสาหกรรมและท่าเรือน้ำลึก ซึ่งการย้ายถิ่นนั้นสอดคล้องกับลักษณะทางกายภาพ พบว่าผู้ที่ย้ายออกจากชุมชนเนื่องจากการเวนคืนส่วนใหญ่เป็นผู้อาศัยในพื้นที่ส่วนบนซึ่งประกอบอาชีพเกษตรกรรมเป็นส่วนมากต้องพึ่งพาที่ดินที่มีการใช้ประโยชน์ประเภทเกษตรกรรม และผู้ที่ยังคงอาศัยอยู่ถึงปัจจุบันเป็นผู้อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ส่วนล่างหรือริมทะเล โดยหลักประกอบอาชีพประมงมีเรือประมงของตนเอง ผูกพันกับอาชีพจึงไม่ต้องการย้ายถิ่นออก ในปัจจุบันที่ดินประเภทเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมของชุมชน ได้แก่ ลานกีฬาเอนกประสงค์บริเวณริมถนนสายหลักของชุมชน สนามฟุตบอลบ้านแหลมฉับ สวนป่า และพื้นที่อนุรักษ์ป่าชายเลน รวมทั้งมีพื้นที่รกร้างเขตเวนคืนในความรับผิดชอบของการท่าเรือแห่งประเทศไทย



ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมของท่าเรือน้ำลึก
แหลมอับังต่อชุมชนบ้านแหลมอับัง จังหวัดชลบุรี

- คำอธิบายสัญลักษณ์
-  ถนนหลัก
 -  ขอบเขตหมู่ 3 ชุมชนบ้านแหลมอับัง
 -  การไรที่ดินประเภทเกษตรกรรม

ผู้ศึกษา: นางสาวสุภัทรา ตันเงิน

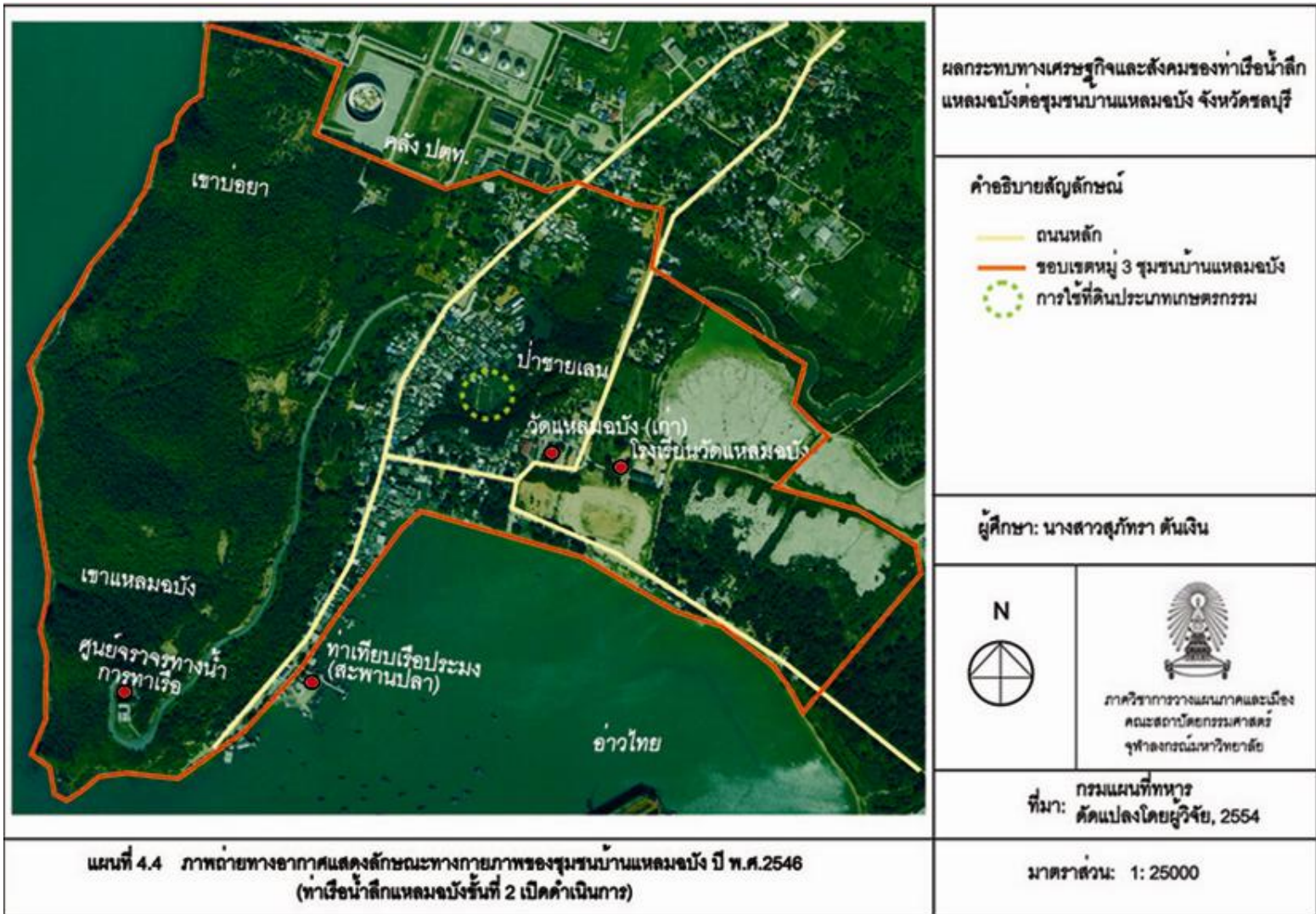


ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่มา: กรมแผนที่ทหาร
ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2554

แผนที่ 4.3 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงลักษณะทางกายภาพของชุมชนบ้านแหลมอับัง ปี พ.ศ.2535
(ท่าเรือน้ำลึกแหลมอับังครั้งที่ 1 เปิดดำเนินการ)

มาตราส่วน: 1: 25000



ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมของท่าเรือน้ำลึก
แหลมฉบังต่อชุมชนบ้านแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี

- คำอธิบายสัญลักษณ์
- ถนนหลัก
 - ขอบเขตหมู่ 3 ชุมชนบ้านแหลมฉบัง
 - ⋯ การไร้ที่ดินประเภทเกษตรกรรม

ผู้ศึกษา: นางสาวสุภัทรา ดันเงิน

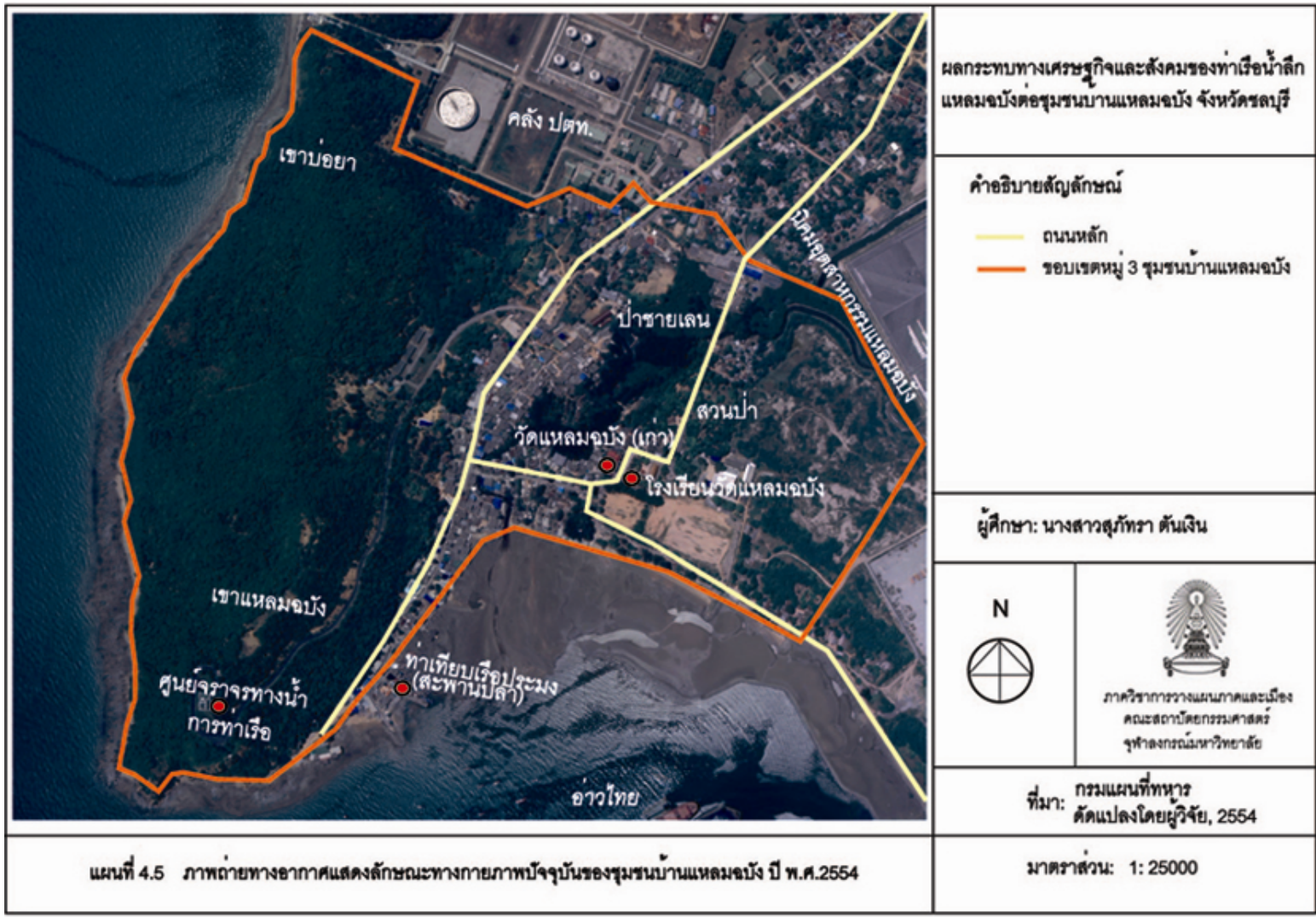


ภาควิชาการวางผังภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่มา: กรมแผนที่ทหาร
ตัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2554

มาตราส่วน: 1: 25000

แผนที่ 4.4 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงลักษณะทางกายภาพของชุมชนบ้านแหลมฉบัง ปี พ.ศ.2546
(ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังครั้งที่ 2 เปิดดำเนินการ)



ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมของท่าเรือน้ำลึก
หาลมอ้งต่อชุมชนบ้านหาลมอ้ง จังหวัดชลบุรี

คำอธิบายสัญลักษณ์
 ถนนหลัก
 ขอบเขตหมู่ 3 ชุมชนบ้านหาลมอ้ง

ผู้ศึกษา: นางสาวสุภัทรา ดันเงิน

N 	 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
-------	--

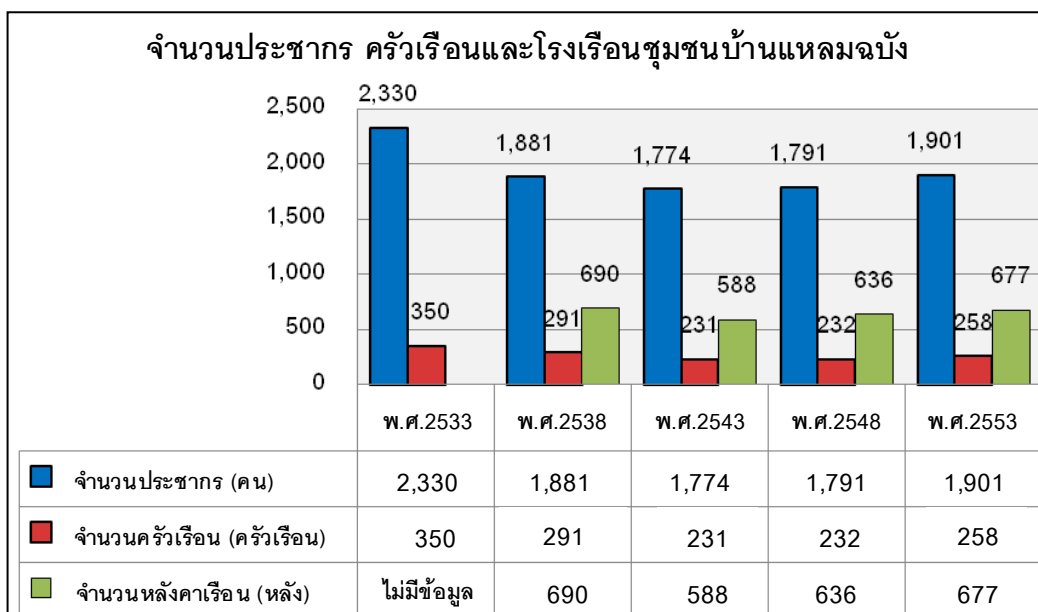
ที่มา: กรมแผนที่ทหาร
ดัดแปลงโดยผู้วิจัย, 2554

มาตราส่วน: 1: 25000

แผนที่ 4.5 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงลักษณะทางกายภาพปัจจุบันของชุมชนบ้านหาลมอ้ง ปี พ.ศ.2554

4.2.5 ลักษณะประชากร

ปัจจุบันหมู่ที่ 3 ชุมชนบ้านแหลมฉะบับมีประชากรรวมทั้งสิ้น 1,928 คน แบ่งเป็นประชากรชาย 958 คน และประชากรหญิง 970 คน (สำนักทะเบียนท้องถิ่นเทศบาลนครแหลมฉะบับ, เดือนเมษายน 2554) ความหนาแน่นประชากร 151 คน/ตารางกิโลเมตร จำนวนครัวเรือน 258 ครัวเรือน และจำนวนโรงเรือน 679 หลังคาเรือน จำนวนประชากรชุมชนบ้านแหลมฉะบับ คิดเป็นร้อยละ 5.54 ของจำนวนประชากรตำบลทุ่งสุขลา 12 ชุมชน รวมทั้งสิ้น 34,801 คน หากพิจารณาแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงประชากรที่ผ่านมา พบว่า ในช่วงปี พ.ศ.2533 - 2553 อัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรชุมชนบ้านแหลมฉะบับ คิดเป็นร้อยละ -0.92 ต่อปี



ที่มา: เทศบาลนครแหลมฉะบับและเฉพาะข้อมูลปี พ.ศ.2533 จากที่ว่าการอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี อ้างถึงในพิโรธรร แดงสะอาด (2530)

แผนภูมิที่ 4.1 จำนวนประชากรและครัวเรือนในชุมชนบ้านแหลมฉะบับ

จากการขยายตัวและพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจอุตสาหกรรมในเขตพื้นที่เทศบาลนครแหลมฉะบับ ก่อให้เกิดการจ้างแรงงานทั้งทางตรงและทางอ้อม มีการอพยพแรงงานและครอบครัวเข้าสู่พื้นที่เทศบาลตำบลแหลมฉะบับเป็นจำนวนมากในลักษณะเป็นประชากรแฝง หมายถึง บุคคลที่ย้ายมาอาศัยอยู่ในบ้านนานเกิน 3 เดือน โดยไม่ได้แจ้งย้ายเข้าตามระบบทะเบียนราษฎร อย่างเป็นทางการ จากสถิติของสำนักทะเบียนท้องถิ่นเทศบาลตำบลแหลมฉะบับ จำนวนประชากรในเดือนเมษายน พ.ศ.2549 โดยการคำนวณสูตรทางสถิติ คือ $[\text{ประชากรที่ไม่มีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้าน} (\text{จำนวนจริงจากการสำรวจ}) / \text{ประชากรที่มีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้าน}] * 100 = \text{จำนวนประชากรแฝง}$ พบว่ามีประชากรแฝงอีกร้อยละ 107 จากประชากรตามทะเบียนราษฎร (แสดงจำนวนประชากรในตารางที่ 4.1) ดังนั้น ประชากรในพื้นที่เมืองจึงมีความหนาแน่นสูง ทั้งนี้ ชุมชนบ้านแหลมฉะบับ

เป็นแหล่งดึงดูดประชากรแฝง เนื่องจากมีแหล่งงานทั้งในภาคเกษตรกรรม ได้แก่ ประมง จากการทำ
 ชุมชนตั้งอยู่ติดชายฝั่งทะเลมีท่าเทียบเรือประมงขนาดใหญ่ – ขนาดเล็กออกจับสัตว์น้ำเป็นประจำ
 มีความจำเป็นที่ต้องใช้ลูกเรือจำนวนมาก และนอกภาคเกษตรกรรม ได้แก่ โรงงานอุตสาหกรรม
 บริษัทบริเวณโดยรอบชุมชน จึงทำให้ชุมชนแห่งนี้มีปัญหาประชากรแฝงจำนวนมากเช่นกัน โดยที่
 ลักษณะประชากรแฝงเป็นกลุ่มประชากรแฝงอยู่กับที่ กล่าวคือ เป็นผู้ที่เข้ามาอยู่ในชุมชนใน
 ช่วงเวลาระยะหนึ่งอาจเป็นเวลาหลายปี เข้ามาประกอบอาชีพหรือเข้ามาตั้งถิ่นฐาน หากแต่ตาม
 หลักฐานราชการยังคงมีชื่ออยู่ในภูมิลำเนาเดิม

ตารางที่ 4.1 เปรียบเทียบจำนวนประชากรแฝงในตำบลทุ่งสุขลา ปี พ.ศ.2549

หมู่ที่	ตำบล	จำนวนบ้าน (เจ้าบ้าน)	คน/ บ้าน	ประชากร			ร้อยละ	ความหนาแน่น	
				ตาม ทะเบียน ราษฎร	แฝง	รวม		พื้นที่ ตร.กม.	คน/ ตร.กม.
รวมทั้ง	ต.ทุ่งสุขลา	6,313	5.1	31,793	34,019	65,812	53.6	67.164	980
3	ทุ่งสุขลา	234	7.7	1,792	1,917	3,709	3.0	12.780	290

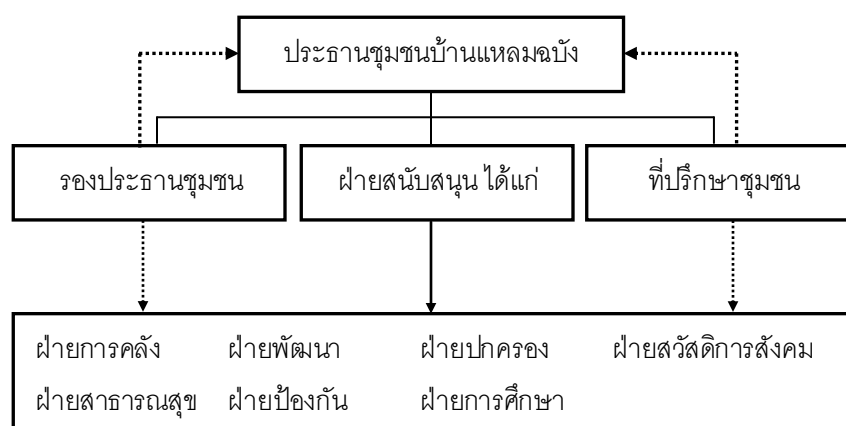
ที่มา: เทศบาลนครแหลมฉบัง

4.2.6 ลักษณะทางสังคมและวัฒนธรรม

ความสัมพันธ์ทางสังคมของประชาชนในชุมชนบ้านแหลมฉบังมีความสัมพันธ์กันแบบ
 ปฐมภูมิ เป็นความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด พบปะกันอยู่เสมอ ส่วนมากจะมีความเป็นเพื่อนบ้าน
 รู้จักกันช่วยเหลือกันเพราะอยู่ในละแวกบ้านใกล้เคียงกัน มีความสัมพันธ์แบบเครือญาติ และ
 ลักษณะครอบครัวมีลักษณะผสมผสานกันระหว่างครอบครัวเดี่ยว (The Nuclear or Elementary
 Family) คือ ครอบครัวพื้นฐานที่ประกอบด้วย พ่อ แม่ ลูก หรือประกอบด้วยญาติที่อาศัยอยู่ด้วย
 และครอบครัวขยาย (The Extended Family) อันเป็นครอบครัวที่มีครอบครัวเดี่ยวหรือครอบครัว
 พื้นฐานตั้งแต่สองครอบครัวขึ้นไป รวมอยู่ด้วยกันเป็นครอบครัวขนาดใหญ่และมีสภาพความ
 เป็นอยู่ร่วมกันในชุมชนบ้านแหลมฉบัง ครอบครัวมีลักษณะที่เกี่ยวข้องกันอย่างมาก กล่าวคือ
 หลังแต่งงานแล้วแยกครอบครัวไปต่างหากแต่ยังอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกัน จึงทำให้ลักษณะครอบครัว
 เป็นครอบครัวเดี่ยวที่มีความสัมพันธ์กันทางเครือญาติ (พิโรธรร แดงสอาด, 2530) นอกจากนี้
 รายงานการศึกษาเมื่อปี พ.ศ.2524 คณะสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล
 พบว่า ประชากรที่ย้ายถิ่นฐานเข้ามาในชุมชนส่วนใหญ่ย้ายเข้ามาเพราะการสมรสซึ่งฝ่ายใดฝ่าย
 หนึ่งได้มาตั้งรกรากในบริเวณนี้อยู่แล้ว โดยทั่วไปย้ายมาอยู่บ้านญาติฝ่ายสามีหรือบ้านญาติฝ่าย

ภรรยา สอดคล้องกับข้อมูลเกี่ยวกับพื้นฐานระบบเครือข่ายในชุมชนบ้านแหลมฉะบั้งจากการศึกษาของ ปริสา สมภมิตร (2546) พบว่ามี 5 ตระกูลหลัก ได้แก่ ถนอมรอด, กฤษณะภูติ, แนบเนียน, แย้มเยือน, สว่างวงศ์ และความสัมพันธ์โดยการสมรส นิยมปลูกอาคารบ้านเรือนใกล้ที่อยู่เดิม ทำให้ความสัมพันธ์แบบเครือญาติเป็นรากฐานที่สำคัญให้คนในชุมชนช่วยเหลือเกื้อกูลกัน

ด้านการปกครอง ภายในชุมชนบ้านแหลมฉะบั้งมีการเลือกตั้งคณะกรรมการชุมชนประกอบด้วยตัวแทนจากชุมชนและที่ปรึกษาชุมชนซึ่งแบ่งเป็นตัวแทนจากประชาชนและตัวแทนจากบริษัทโดยรอบ ทำหน้าที่เป็นตัวแทนประชาชนในการประสานงานกับเทศบาลเพื่อแก้ปัญหาและพัฒนาชุมชนให้ดียิ่งขึ้น โดยโครงสร้างคณะกรรมการชุมชนบ้านแหลมฉะบั้ง ประกอบด้วย ประธานชุมชน รองประธานชุมชน กรรมการฝ่ายการคลัง (เลขาธิการ) กรรมการฝ่ายปกครอง กรรมการฝ่ายป้องกัน กรรมการฝ่ายการศึกษา กรรมการฝ่ายสวัสดิการสังคม กรรมการฝ่ายสาธารณสุข กรรมการฝ่ายพัฒนา ฝ่ายละ 1 ตำแหน่ง พร้อมกับที่ปรึกษาชุมชน 10 ตำแหน่ง ในส่วนการที่ปรึกษาชุมชนที่เป็นตัวแทนจากบริษัท ประกอบด้วยตัวแทนจากการนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉะบั้ง, คลังปิโตรเลียมภาคตะวันออก, บริษัท เอสซี (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน), บริษัท ไทยออยล์ จำกัด และบริษัท ยูนิไทย ซิปปาร์ต แอนด์ เอนจิเนียริง จำกัด



แผนภูมิที่ 4.2 โครงสร้างคณะกรรมการชุมชนบ้านแหลมฉะบั้ง

ด้านประเพณีและวัฒนธรรม วัดแหลมฉะบั้ง (เก่า) ทำหน้าที่เป็นศูนย์รวมของชุมชน เป็นพื้นที่กิจกรรม พื้นที่นันทนาการ ประชากรส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ มีการละเล่นพื้นบ้านในวันสำคัญ เช่น เทศกาลวันสงกรานต์ (วันไหล) วันทำบุญขึ้นปีใหม่ วันเข้าพรรษา วันออกพรรษา วันลอยกระทงและมีประเพณีพื้นบ้านที่เป็นเอกลักษณ์ ได้แก่ วันวาเลนไทน์หรือประเพณีวันคืนสู่เหย้า ซึ่งจะจัดขึ้นในวันที่ 14 กุมภาพันธ์ของทุกปี เพื่อให้ทุกคนในชุมชนมีกิจกรรมร่วมกัน ได้พบปะสังสรรค์กันโดยที่คนในชุมชนจะนำอาหาร ขนมและผลไม้มาร่วมงานบริเวณหน้าโรงเรียนวัดแหลมฉะบั้ง แสดงถึงชุมชนมีระบบความเชื่อ ระบบการผลิตและอยู่ร่วมกัน ประเพณีท้องถิ่นอื่นๆ ได้แก่

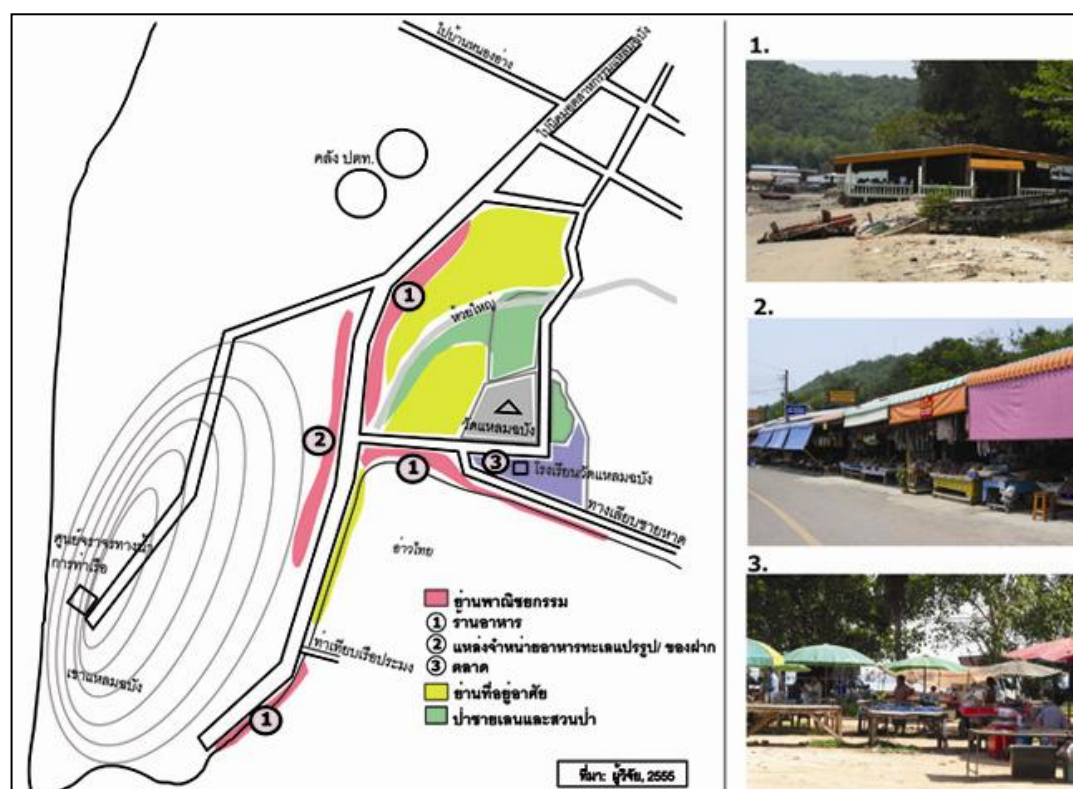
ประเพณีงานกองข้าว ทำบุญชายหาด ทำบุญกลางบ้าน อีกประเพณีของท้องถิ่นที่เป็นที่ยึดเหนี่ยวของประชาชนในชุมชน คือ การบวงสรวงเจ้าพ่อสัมฤทธิ์และเจ้าแม่พืดโบก สิ่งศักดิ์ประจำชุมชน เครื่องยึดเหนี่ยวจิตใจรักษาชุมชน โดยเฉพาะชาวประมงนิยมขอพรก่อนออกทะเลและให้มีความปลอดภัย นอกจากนี้ยังมีมีงานเทศกาลอาหารทะเลกินปู ดูนก ตกหมึกที่จัดช่วงต้นเดือนธันวาคมมีการแสดง งานออกร้านและอาหารทะเลจำหน่าย การจัดเทศกาลนี้จัดโดยชุมชนและได้รับการสนับสนุนจากเทศบาลนครแหลมฉบัง ประกอบกับความร่วมมือของหน่วยงาน บริษัทโดยรอบชุมชนในรูปแบบเงินสนับสนุนหรืออุปการะจัดงาน พร้อมทั้งจะมีโครงการจัดกิจกรรมภายในชุมชน เช่น เทศกาลแข่งขันตกปลาและการแข่งขันกีฬาเพื่อสร้างความสัมพันธ์ภายในชุมชน

4.2.7 ลักษณะทางด้านเศรษฐกิจ

สมัยอดีตชุมชนบ้านแหลมฉบังแบ่งการประกอบอาชีพเป็นสองส่วน แบ่งตามลักษณะทางภูมิศาสตร์ คือ กลุ่มที่อยู่ติดทะเลก็จะมีอาชีพประมงส่วนกลุ่มที่อยู่อาศัยห่างออกมา พื้นที่เป็นที่ลุ่มก็จะมีอาชีพทำนา ทำสวน ทำไร่ คนที่มีอาชีพประมงจะเรียกว่า “คนทะเล” สำหรับคนที่ทำนาจะเรียกว่า “คนเกาะกลาง” (อภิวิชญ์ นวลแก้ว, 2554) หรือที่เรียกชาวชุมชนบ้านแหลมฉบังภาพรวมว่า “คนสองน้ำ” คือ มีทั้งน้ำจืดและน้ำเค็มให้ใช้ประโยชน์ สัตว์น้ำที่จับได้ส่วนใหญ่นิยมส่งเข้าโรงงานแปรรูปต่างพื้นที่ บางส่วนแบ่งเพื่อแปรรูปและแหล่งค้าสดบริเวณท่าเทียบเรือประมงหรือที่เรียกว่าสะพานปลาภายในชุมชนบ้านแหลมฉบัง (ทอง บ้านโชด, 2552)

จากการสำรวจของคณะสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล (2524) พบว่าประชาชนส่วนใหญ่มีอาชีพประมง ค้าขาย และเกษตรกรรม โดยในปี พ.ศ. 2532 ชุมชนบ้านแหลมฉบังเคยได้รับรางวัลพระราชทาน ได้รับการคัดเลือก ให้เป็นหมู่บ้านเกษตรกรรมดีเด่นในด้านกลุ่มประมงที่มีอาชีพเป็นหลักฐานมั่นคง (ทองใบ ทองเปาต์, 2538) แม้ว่าข้อมูลสำมะโนอุตสาหกรรม พ.ศ.2550 จังหวัดชลบุรี ในภาพรวมพบว่าตำบลทุ่งสุขลา มีสถานประกอบการถึง 2,272 แห่ง ประกอบด้วยกิจกรรมทางเศรษฐกิจเฉพาะ 3 ลำดับแรก ได้แก่ ประเภทการขายปลีก ยกเว้นยานยนต์และรถจักรยานยนต์รวมทั้งการซ่อมแซมของใช้ส่วนบุคคลและของใช้ครัวเรือน ที่มีจำนวนมากที่สุด คือ 720 แห่ง รองลงมา คือ ประเภทภัตตาคารและโรงแรม 332 แห่ง และกิจกรรมนันทนาการและบริการอื่นๆ จำนวน 287 แห่ง ขณะที่ในระดับชุมชนกิจกรรมทางเศรษฐกิจหลักยังคงเป็นการประมงตามมาด้วยการค้า ปัจจุบัน จากข้อมูลสำนักงานสถิติจังหวัดชลบุรี พบว่าระดับรายได้ต่อครัวเรือนต่อปีของอำเภอศรีราชาคิดเป็น 89,891 บาท มีอัตราค่าจ้างแรงงานต่อคนต่อวัน 133 บาท ส่วนรายได้ระดับชุมชนตามข้อมูลความจำเป็นพื้นฐาน (จปฐ.) ประชากรบ้านแหลมฉบังมีรายได้เฉลี่ยต่อคน/ปี คือ 23,000 บาท โดยประชากรในชุมชนบ้านแหลมฉบังส่วน

ใหญ่ประกอบอาชีพประมงและรับจ้าง รวมทั้งประกอบอาชีพเกี่ยวเนื่องกับการประมง เช่น รับจ้างตากปลา การทำน้ำปลา การแปรรูปอาหารทะเล เป็นต้น ส่วนอาชีพเสริมหรืออาชีพรองลงมา คือ ค้าขาย แต่จากการสำรวจของผู้วิจัย พบว่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจเกี่ยวกับทรัพยากรทางทะเลด้วยแหล่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสม มีการทำประมงชายฝั่ง การจับสัตว์น้ำตามหาดเลน อาจกล่าวได้ว่ามีทั้งการออกเรือประมง บางส่วนไม่มีเรือประมงแต่อาศัยรายได้จากการหาสัตว์น้ำอย่าง กุ้ง หอย ปู ปลา ริมชายฝั่งขึ้นอยู่กับสภาพอากาศและระดับน้ำ และด้วยสภาพภูมิประเทศของชุมชนติดกับชายฝั่งทะเล เอื้ออำนวยให้ชุมชนมีรายได้จากการเป็นสถานที่ท่องเที่ยว มีร้านอาหารที่มีชื่อเสียงหลายแห่ง เช่น ร้านสุดทางรัก ร้านน้องไผ่ ร้านชมทะเลซีฟู้ด เป็นต้น พร้อมทั้งเป็นแหล่งจำหน่ายผลิตภัณฑ์อาหารทะเลแปรรูป ทั้งปลาเค็ม ปลาแดดเดียว ปลาหมึกตากแห้ง กุ้งแห้ง น้ำปลา ฯลฯ วางจำหน่ายภายใต้ร้านค้าภายในชุมชนเพื่อบริการนักท่องเที่ยวและผู้สนใจ



ภาพที่ 4.1 ที่ตั้งย่านการค้าภายในหมู่ที่ 3 ชุมชนบ้านแหลมฉบัง

จากรายงานการประชุมคณะกรรมการช่วยเหลือและกำกับการอพยพราษฎรออกจากเขตเวณคีนบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ครั้งที่ 1/2540 เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2540 ณ ห้องประชุมท่าเรือแหลมฉบัง เรื่องการปลูกสร้างโรงเรียนเป็นร้านขายอาหารริมทะเลในบริเวณพื้นที่เวณคีนของท่าเรือแหลมฉบัง ในปี พ.ศ. 2540 พบว่า มีการปลูกสร้างร้านค้าขายอาหารจำนวน 8 รายของชาวชุมชนบ้านแหลมฉบังหากการทำเรือจะใช้พื้นที่ให้มีหนังสือถึงเทศบาลและชาวบ้านยอมรับหรือ

ถอนแต่ช่วงเวลานั้นขออนุญาตทำกินในช่วงผ่อนผัน 6 เดือน โดยจะย้ายออกภายในเดือน
กุมภาพันธ์ พ.ศ.2541 อย่างไรก็ตาม บริเวณริมหาดบ้านแหลมเป็นย่านการค้าที่มีทำเลดีและ
เนื่องจากการต่อรอง มีการผ่อนผันและการจัดการด้านที่ดินยังไม่มีข้อสรุปแน่ชัด ทั้งยังมีแนวโน้ม
ว่าใช้เวลาอีกระยะในการจัดการปัญหาเชิงพื้นที่ รวมทั้งมาตรการควบคุมไม่สามารถดำเนินการได้
หากนับตั้งแต่มีการเวนคืนที่ดินภายใต้การดูแลของการท่าเรือแห่งประเทศไทยแล้วเป็นระยะเวลา
กว่า 20 ปีที่กระบวนการดำเนินการด้านพื้นที่ยังคงเกิดขึ้น จึงพบว่าได้มีการค้าขายอย่างต่อเนื่อง มี
รายใหม่เข้ามาปลูกสร้าง เพราะประกอบกับข้อมูลการแปลภาพถ่ายทางอากาศของ กรมแผนที่
ทหารจากการศึกษาของเดชา พรพนพิทักษ์ ปี พ.ศ. 2544 พบว่ามีร้านอาหารริมหาดอยู่จำนวน 4-5
แห่ง และจากการสำรวจพบว่า ปัจจุบัน พ.ศ.2554 ร้านอาหาร มีทั้งขนาดเล็ก - ใหญ่ รวมจำนวน
21 แห่ง ตามแนวดถนนของชุมชนและ โดยเฉพาะร้านอาหารมีการตั้งเกาะกลุ่มบริเวณริมชายหาด
รวมทั้งร้านจำหน่ายของฝากและอาหารทะเลแปรรูปอีก 10 แห่งบริเวณถนนสายหลักของชุมชน
นอกจากนี้ภายในชุมชนยังมีร้านค้าของชำหลายแห่งและร้านค้าของเก่า พื้นที่ริมหาดบ้านแหลม

สำหรับการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ พบว่า ที่ชุมชนแห่งนี้มีการจัดตั้งศูนย์ฝึกอาชีพสตรี
หรือกลุ่มแม่บ้านแหลมฉับัง เป็นร้านจำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชน ซึ่งที่ทำการศูนย์ฝึกอาชีพสตรีตั้งอยู่
ที่บริเวณติดกับโรงเรียนวัดแหลมฉับังและวัดแหลมฉับัง (เก่า) ลักษณะการรวมกลุ่มแม่บ้านแหลม
ฉับังเพื่อทำการผลิตทอผ้าฝ้ายและเบเกอรี่ส่งขายภายนอกชุมชน โครงการดังกล่าวดำเนินการ
ภายใต้การสนับสนุนจากโครงการเอสซีพัฒนา พร้อมทั้งความร่วมมือของสมาคมพัฒนาประชากร
และชุมชนและได้รับการส่งเสริมจากเทศบาลนครแหลมฉับังโดยกองสวัสดิการสังคมเป็นหน่วยงาน
ที่ดูแลกลุ่มดังกล่าว นอกจากนี้ ชุมชนบ้านแหลมฉับังยังมีการรวมกลุ่มเฉพาะท้องถิ่นเพื่อให้เกิด
กิจกรรมทางเศรษฐกิจและมีลักษณะเป็นเอกลักษณ์ชุมชน ได้แก่ กลุ่มสหกรณ์ประมงที่มีการจัดตั้ง
ขึ้นมาราว 50 ปีและกลุ่มแปรรูปอาหารทะเลบ้านแหลมฉับัง เริ่มดำเนินการเมื่อปี พ.ศ.2543
เนื่องจากที่ตั้งชุมชนอยู่ติดชายฝั่งทะเลจึงมีวัตถุดิบจำนวนมากในการแปรรูปจำหน่าย โดยสมาชิก
กลุ่มจะมีการรวมตัวกันผลิตที่กลุ่มโดยสมาชิกจะได้ค่าจ้างรายวันในการผลิต

4.2.8 ลักษณะทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการภายในชุมชน

สาธารณูปโภค

1. ระบบไฟฟ้า การให้บริการโดยการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคอำเภอศรีราชาแก่ชุมชน ธุรกิจและ
อุตสาหกรรมในเขตเทศบาลนครแหลมฉับังได้อย่างทั่วถึง แต่ปัจจุบันยังพบปัญหาการฟุ้ง
ต่อระบบไฟฟ้าสำหรับใช้ในครัวเรือน โดยหนึ่งหลังคาเรือนอาจมีการฟุ้งต่อระบบไฟฟ้า
ไปยังหลังคาเรือนอื่นได้มากกว่าหนึ่งหลัง

2. ระบบประปา จากเอกสารรายงานการสำรวจของคนะสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล เมื่อปี พ.ศ.2524 ก่อนการก่อตั้งท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังและแหล่งอุตสาหกรรมในพื้นที่ พบว่าระบบประปายังไม่เข้าถึงชุมชนแต่อาศัยแหล่งน้ำเพื่อการอุปโภคบริโภคจากแหล่งน้ำธรรมชาติและบ่อขุด และปัจจุบัน เนื่องจากประชาชนอาศัยอยู่ในเขตพื้นที่เทศบาลตำบลแหลมฉบัง การใช้บริการน้ำประปาจึงอยู่ภายในความรับผิดชอบของสำนักงานการประปาส่วนภูมิภาคแหลมฉบัง ซึ่งเปิดดำเนินการมาตั้งแต่ปี 2533 แหล่งน้ำดิบใช้น้ำจากอ่างเก็บน้ำหนองค้อและอ่างเก็บน้ำบางพระเป็นแหล่งน้ำดิบสำหรับการผลิตน้ำประปา ทั้งนี้ จากการสำรวจพบว่าทำให้บริการน้ำประปาภายในชุมชนพบปัญหาน้ำประปาไหลไม่ต่อเนื่อง

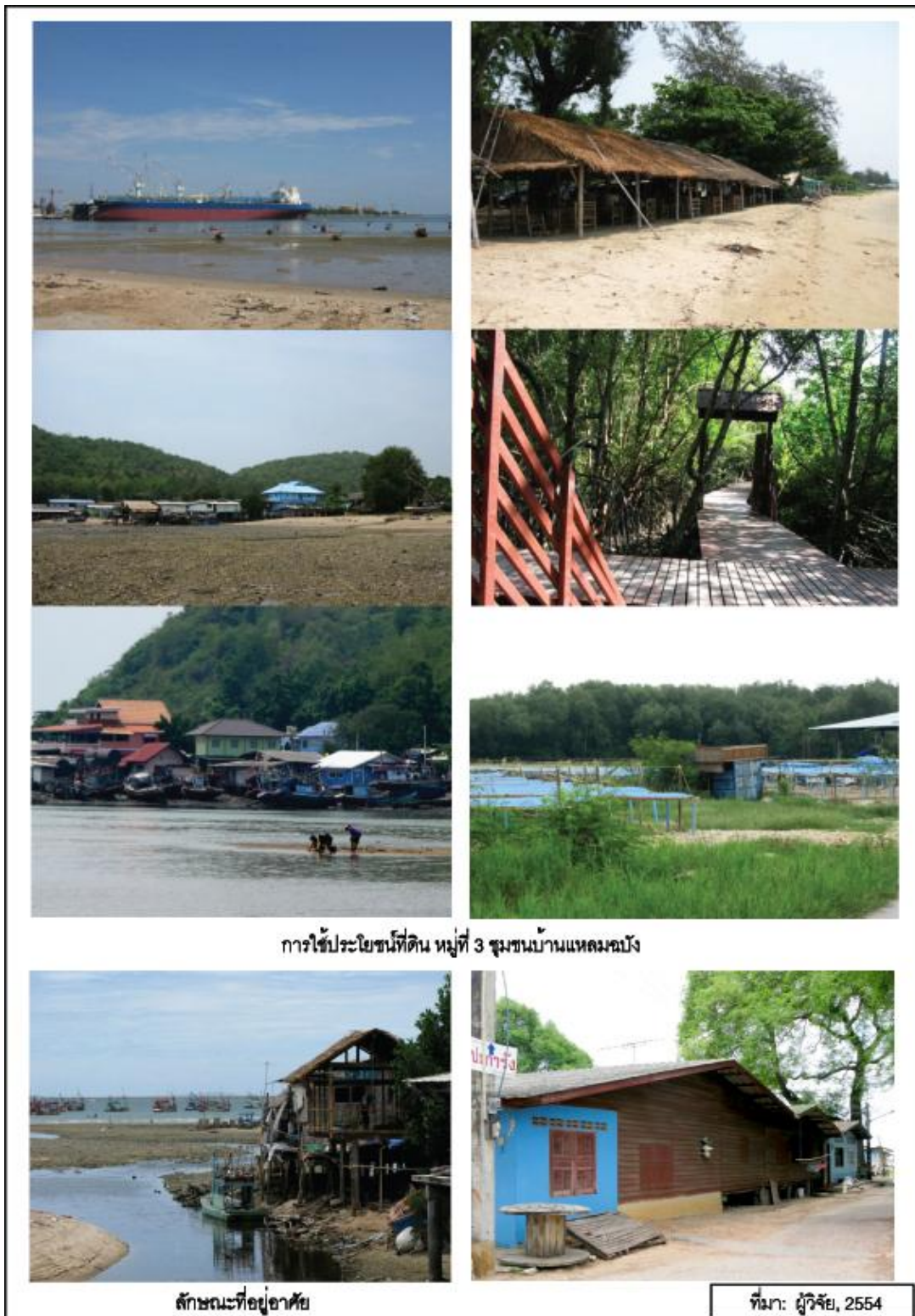
3. ระบบการสื่อสาร ชุมสายโทรศัพท์แหลมฉบังรับผิดชอบให้บริการโทรศัพท์ในพื้นที่ แต่ปัจจุบันพบว่าผู้อยู่อาศัยในชุมชนนิยมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่มากกว่าโทรศัพท์บ้าน

4. ระบบการจัดการขยะมูลฝอย เทศบาลนครแหลมฉบังดำเนินการรับผิดชอบจัดเก็บขยะมูลฝอยภายในชุมชนบ้านแหลมฉบังและกำจัดขยะด้วยวิธีฝังกลบอย่างถูกหลักสุขาภิบาลบริเวณที่ดินสำหรับการกำจัดขยะซึ่งตั้งอยู่ที่หมู่ที่ 8 ตำบลบึง อำเภอสัตหีบ จ.ชลบุรี

สาธารณูปการ

1. สถานศึกษาภายในชุมชนบ้านแหลมฉบัง คือ โรงเรียนวัดแหลมฉบัง ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2472 ปัจจุบันเป็นโรงเรียนสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาชลบุรีเขต 3 ทำการสอนตั้งแต่ระดับชั้นอนุบาล ระดับประถมศึกษาจนถึงระดับมัธยมศึกษาปีที่ 3 จำนวนนักเรียนในโรงเรียนวัดแหลมฉบังมีทั้งสิ้น 378 คน และครู 20 คน (ข้อมูลจากโรงเรียนวัดแหลมฉบัง , 2554) คิดเป็นอัตราส่วน ครู:นักเรียน 1:19 ซึ่งการพิจารณาความเหมาะสมระหว่างอัตราส่วน ครู: นักเรียน เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานการศึกษาของกระทรวงศึกษาธิการ นอกจากนี้ยังมีศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตั้งอยู่ในเขตพื้นที่โรงเรียนวัดแหลมฉบัง พร้อมกับเป็นที่ตั้งของที่ทำการชุมชน และศูนย์ศึกษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล

2. สถานพยาบาล จากการสำรวจของมหาวิทยาลัยมหิดล พ.ศ.2524 เดิมทีในพื้นที่ชุมชนมีสถานอนามัย 1 แห่งในรัศมี 2 กิโลเมตร แต่จากการสำรวจในปัจจุบันพบว่าประชาชนบ้านแหลมฉบังนิยมเข้ารับบริการการรักษาพยาบาลที่โรงพยาบาลสมเด็จพระบรมราชเทวี ณ ศรีราชาและ โรงพยาบาลอ่าวอุดม ที่มีศักยภาพด้านอุปกรณ์การแพทย์ที่สูงและอยู่ในรัศมีการให้บริการในระยะ 5-15 กิโลเมตรจากที่ตั้งชุมชน และใช้บริการหน่วยแพทย์เคลื่อนที่ในชุมชนที่ได้รับการสนับสนุนจากเทศบาลนครแหลมฉบังและบริษัทโดยรอบชุมชน



ภาพที่ 4.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินและลักษณะที่อยู่ออาศัยภายในชุมชนบ้านแหลมฉบัง



ภาพที่ 4.3 ระบบโครงสร้างพื้นฐานในชุมชนบ้านแหลมฉบัง



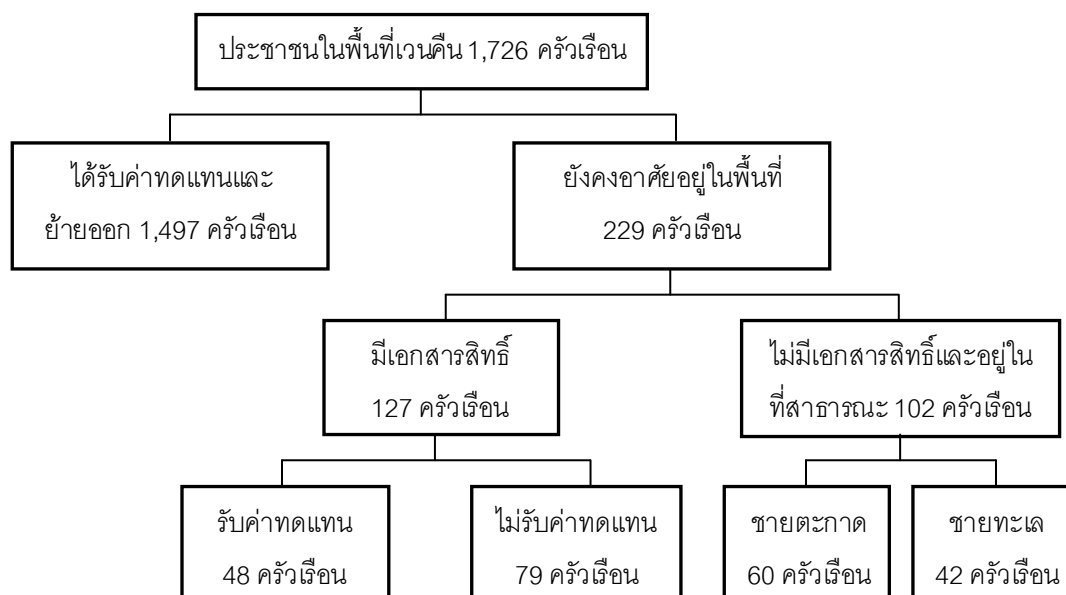
วิถีชีวิตและลักษณะการประกอบอาชีพในชุมชน

ที่มา: ผู้วิจัย, 2554

ภาพที่ 4.4 วิถีชีวิตและลักษณะกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายในชุมชน

4.2.9 การเวนคืนที่ดินในพื้นที่ชุมชนบ้านแหลมฉบัง

การสร้างท่าเรือน้ำลึกจำเป็นต้องใช้พื้นที่จำนวนมากในการดำเนินกิจการและการเติบโตของปริมาณการขนส่งทางทะเลส่งผลต่อการขยายพื้นที่ ทั้งนี้ ประเด็นผลกระทบในชุมชนบ้านแหลมฉบังนั้น เกิดจากการที่ชุมชนอยู่ในพื้นที่โครงการ และภายใต้พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างท่าเรือส่งผลให้เกิดผลกระทบเชิงกายภาพที่เห็นเป็นรูปธรรมได้อันดับแรก โดยในปี พ.ศ.2521 รัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในท้องที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชาและตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยเป็นการเวนคืนที่ดินของทางราชการและที่ราษฎรเพื่อให้มาเป็นทรัพย์สินของการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อใช้ในการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งรัฐได้เวนคืนพื้นที่ดิน 3 ลักษณะ ได้แก่ พื้นที่ส่วนบุคคลที่เอกชนถือครอง พื้นที่สาธารณะประโยชน์ประกอบด้วย ทะเล ชายตลิ่ง ที่ลาดเชิงเขา และพื้นที่ที่มีกฎหมายกำหนดเป็นเขตหวงห้ามไว้ใช้ประโยชน์ในราชการกระทรวงมหาดไทย โดยที่พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในท้องที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา และตำบลบางละมุง จังหวัดชลบุรี เพื่อใช้ในประโยชน์ของการท่าเรือน้ำลึกและกิจการอื่นซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการเวนคืนที่ดินราษฎรครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 6,340 ไร่ มีประชาชนในพื้นที่เวนคืนทั้งโครงการทั้งสิ้น 1,726 ครัวเรือน จากข้อมูลพบว่าครัวเรือนชุมชนบ้านแหลมฉบังยังคงอาศัยอยู่ในพื้นที่ จำนวน 229 ครัวเรือน มีรายละเอียดดังนี้



แผนภูมิที่ 4.3 แจกแจงลักษณะผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินในพื้นที่โครงการ
ที่มา: สรุปโดยผู้วิจัยจาก ขวัญหทัย สุขวิสัยและเดชา พรวนพิทักษ์ (2546)

การอพยพโยกย้ายประชาชนในพื้นที่เวนคืนเริ่มเมื่อปี พ.ศ.2530 (รายละเอียดตารางที่ 4.2) แต่ยังคงมีประชาชนอยู่ในพื้นที่ ดังนั้นคณะรัฐมนตรีจึงมีคำสั่งให้ดำเนินการตั้ง แผนการปฏิบัติการช่วยเหลือและกำกับการอพยพราษฎรออกจากที่ดินเวนคืนบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง พ.ศ. 2536 ขึ้นให้การทำเรือแห่งประเทศไทย กระทรวงมหาดไทยและจังหวัดชลบุรี เพื่อดำเนินการช่วยเหลือโดยให้คำรื้อถอนและจัดพื้นที่รองรับ ทั้งนี้ ราษฎรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่สาธารณะให้ดำเนินการรื้อถอนและอพยพไปยังที่ดินที่จังหวัดชลบุรีจัดเตรียมไว้ให้ ได้แก่ ปากคลองบางละมุง อำเภอบางละมุง สำหรับผู้ประกอบอาชีพประมงซึ่งรัฐได้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเตรียมไว้ให้เพื่อเหมาะต่อการทำประมง สำหรับผู้ประกอบอาชีพอื่นให้อพยพไปยังบ้านหนองคล้าใหม่ ตำบลบึง อำเภอสัตร์ราชา ส่วนราษฎรที่มีเอกสารสิทธิ์ดำเนินการให้ออกจากพื้นที่ตามระเบียบและกฎหมาย โดยได้รับค่าเวนคืน (ราคาที่ดินและค่าทดแทน) ถึงแม้ว่าประชาชนบางกลุ่มได้ลงนามโอนกรรมสิทธิ์ให้การทำเรือ อย่างไรก็ตามการดำเนินการอพยพไม่สามารถทำได้สำเร็จทั้งหมด เนื่องจากประชาชนกลุ่มหนึ่งไม่ได้ลงนามโอนกรรมสิทธิ์หรือยินยอมออกและยังคงอาศัยอยู่ในพื้นที่ ชุมชนบ้านแหลมฉบังดั้งเดิม

ปัจจุบันลักษณะผู้ที่อยู่อาศัยในชุมชนบ้านแหลมฉบังแบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ

1) กลุ่มที่เป็นผู้อยู่อาศัยดั้งเดิมเป็นระยะเวลา 20 ปีขึ้นไปหรืออาศัยอยู่ก่อนการเกิดท่าเรือแหลมฉบัง แยกย่อยเป็นผู้ที่เกิดเติบโตที่ชุมชนบ้านแหลมฉบัง และผู้ที่ย้ายถิ่นมาจากภูมิลำเนาอื่น ประกอบด้วยผู้ที่มีเอกสารสิทธิ์และไม่มีเอกสารสิทธิ์

2) กลุ่มที่เป็นผู้อพยพย้ายถิ่นมาจากภูมิลำเนาอื่นเข้ามาตั้งถิ่นฐานในชุมชนหลังการเกิดท่าเรือ ส่วนใหญ่ไม่มีเอกสารสิทธิ์การถือครองที่ดินของตนเองแต่อาศัยการจับจองพื้นที่สาธารณะประโยชน์มีสร้างสิ่งปลูกสร้างเพื่อพักอาศัยลักษณะไม่ถาวร การตั้งถิ่นฐานหนาแน่นบริเวณที่สาธารณะ คือ บริเวณชายตะกาด/ชายทะเล

รัฐได้เวนคืนที่ดินในส่วนท้องที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตร์ราชา และตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยเป็นการเวนคืนที่ดินของราษฎร 4,000 ไร่ ส่วนที่เหลือเป็นที่ดินของราชการเพื่อใช้เป็นทรัพย์สินของการท่าเรือแห่งประเทศไทยสำหรับใช้ก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง (ปริยะดา ศรีจันทร์อินทร์, 2540) ในพื้นที่บริเวณแหลมฉบังรวมทั้งหมดประมาณ 10,000 ไร่ แบ่งเป็นเวนคืนเพื่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมประมาณ ท่าเทียบเรือน้ำลึกเพื่อการขนส่งสินค้า โดยการทำเรือได้เวนคืนพื้นที่แหลมฉบัง รวมทั้งเขตพื้นที่สีเขียวในเขตตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตร์ราชา จังหวัดชลบุรี ทั้งนี้มี 10 ชุมชนที่ได้รับการเวนคืน (ปริสา สมภมิตร, 2546) ได้แก่

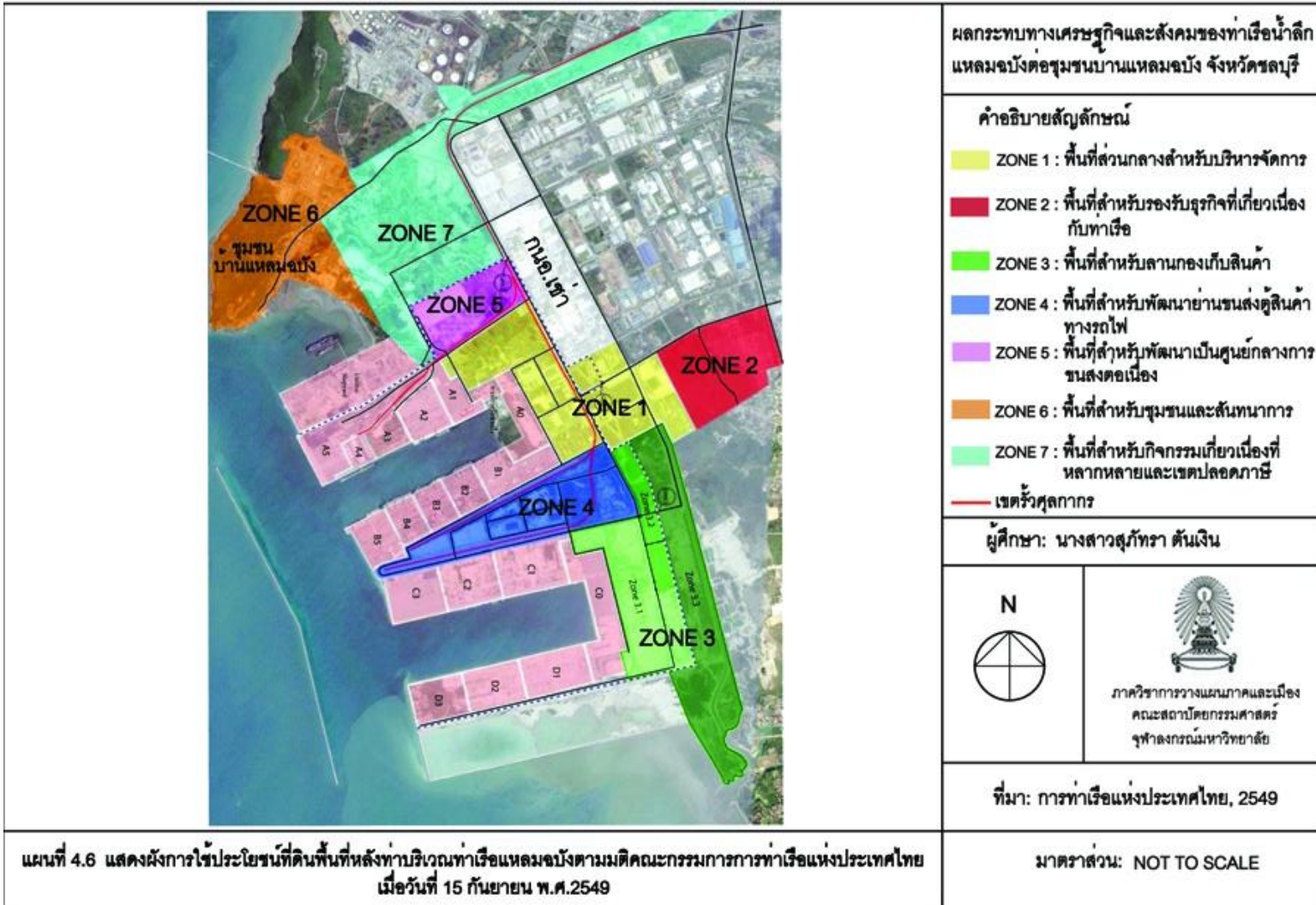
- หมู่ที่ 1 ชุมชนบ้านเนินพยอม
- หมู่ที่ 2 ชุมชนบ้านทุ่ง
- หมู่ที่ 3 ชุมชนบ้านแหลมฉบัง
- หมู่ที่ 4 ชุมชนบ้านเนิน
- หมู่ที่ 5 ชุมชนบ้านนา
- หมู่ที่ 6 ชุมชนบ้านทุ่งวัง
- หมู่ที่ 7 ชุมชนตลาดอ่าวอุดม
- หมู่ที่ 8 ชุมชนหนองกระบก
- หมู่ที่ 9 ชุมชนหนองแ่
- หมู่ที่ 10 ชุมชนบ้านหนองเปิดหาย

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาดูเอกสารงานวิจัยหลายชิ้นและจากการสำรวจ พบว่าสาเหตุหลักที่ประชาชนยังคงอยู่ในพื้นที่เวนคืนเนื่องจากไม่พอใจกับค่าชดเชยของการทำเรือ การตั้งถิ่นฐานมานานทำให้มีความรู้สึกผูกพันกับท้องถิ่นและลักษณะที่อยู่อาศัยเดิมเหมาะสมควรกับการประกอบอาชีพ ได้แก่ การประมงและค้าขายบริเวณชายฝั่งจึงไม่ต้องการย้ายออกและขาดความเชื่อมั่นในการเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพ ส่วนในการจำกัดพื้นที่การตั้งที่อยู่อาศัยนั้นสรุปจากปริธา สมภมิตร (2546) ให้ข้อมูลว่าประชาชนหมู่ที่ 3 ที่ยังคงอยู่อาศัยในพื้นที่โครงการแต่ได้มีการจำกัดพื้นที่อยู่อาศัยของประชากรในชุมชน 400 กว่าไร่ การเวนคืนทำให้ส่งผลต่อพื้นที่เกษตรกรรมแหล่งทำนา โดยพื้นที่ส่วนบนของชุมชนบ้านแหลมฉบังถูกเวนคืนเพื่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมนโยบายเวนคืนที่ดินในเขตชุมชนบ้านแหลมฉบัง พ.ศ.2516 ด้รับยกเว้นเฉพาะพื้นที่วัดแหลมฉบังและบริเวณที่อยู่อาศัยเดิมให้เป็นพื้นที่สีเขียวไม่ต้องถูกเวนคืนเพื่อการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก

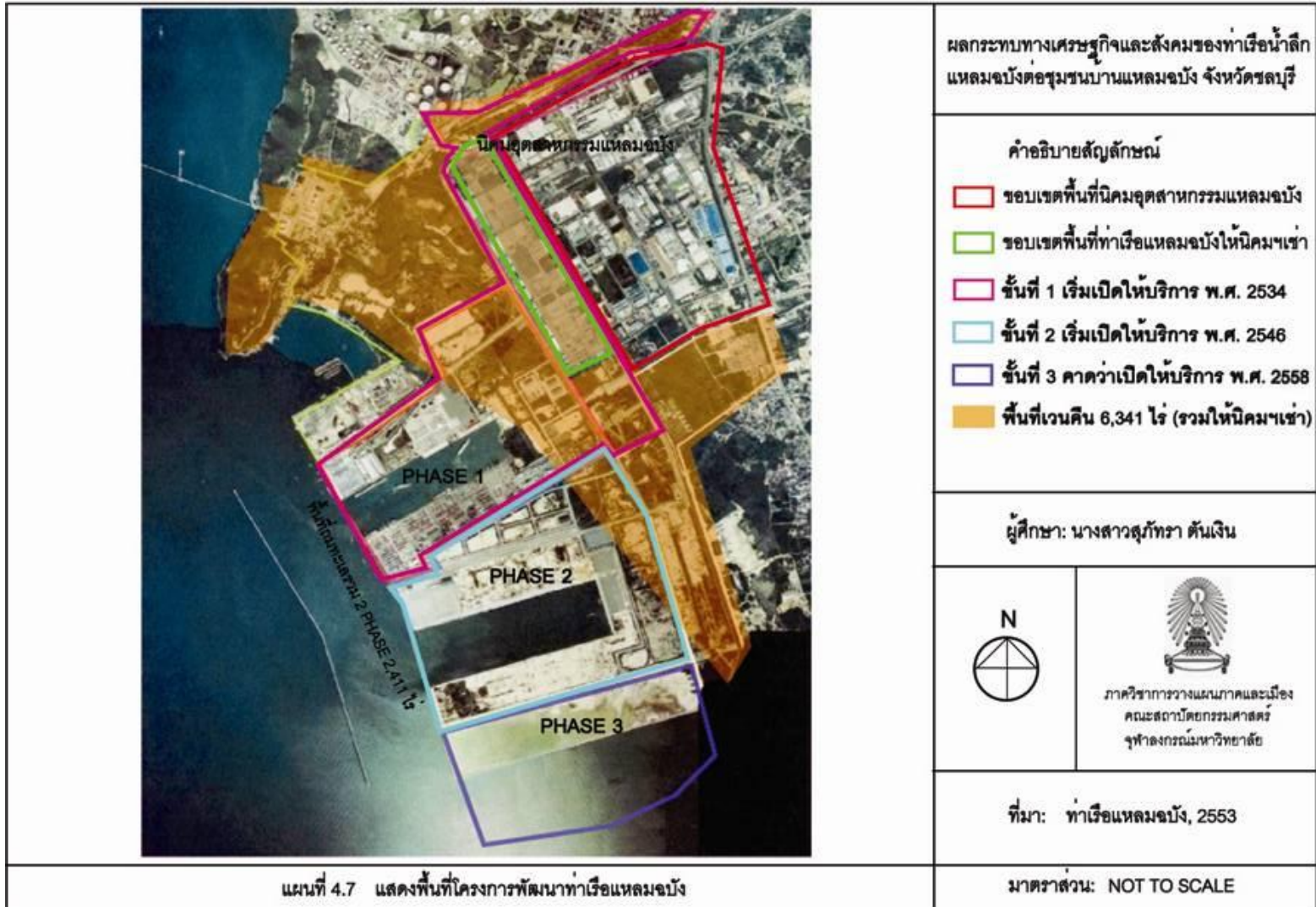
ปัจจุบันได้มีการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่หลังท่า ในส่วนบริเวณพื้นที่ชุมชนบ้านแหลมฉบังถูกจัดเป็นพื้นที่โซน 6 พื้นที่หลังท่าบริเวณท่าเรือแหลมฉบังตามมติคณะกรรมการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2549 (แผนที่ 4.6) กำหนดให้หมู่ที่ 3 ชุมชนบ้านแหลมฉบังเป็นพื้นที่นันทนาการและชุมชน จึงส่งผลให้ประชาชนยังสามารถอยู่อาศัยภายในพื้นที่แหลมฉบังซึ่งเป็นบริเวณชุมชนที่ตั้งถิ่นฐานดั้งเดิมได้โดยมีเขตรั้วของการท่าเรือกำหนดพื้นที่และจากการสอบถามประชาชนชุมชนบ้านแหลมฉบังพบว่า สภาพชุมชนปัจจุบันในปี พ.ศ.2554 ชุมชนได้ตั้งถิ่นฐานบริเวณพื้นที่ราบ มีขนาดพื้นที่ 480 ไร่โดยประมาณ แต่ยังคงพบข้อจำกัดเกี่ยวกับปัญหาต่อการดำรงชีวิตบางประการของประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เนื่องจากการอาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่เวนคืนซึ่งจะกล่าวถึงรายละเอียดในบทต่อไป

ตารางที่ 4.2 สรุปการดำเนินงานเชิงพื้นที่ของโครงการทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉบัง ในภาพรวมที่ส่งผลกระทบต่อชุมชนบ้านแหลมฉบัง

การดำเนินงาน	ปี พ.ศ.	ผลกระทบต่อชุมชนบ้านแหลมฉบัง
พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์บริเวณตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา และตำบลบางละมุง อำเภอ บางละมุง จังหวัดชลบุรี	พ.ศ.2521	การประกาศเวนคืนที่ดินเพื่อการสร้างท่าเรื่อน้ำลึกส่งผลให้ประชาชนต้องอพยพออกจากพื้นที่โครงการ ชุมชนอยู่ในเขตเวนคืนเพื่อสร้างท่าเรื่อน้ำลึกทำให้เกิดการสูญเสียกรรมสิทธิ์ที่ดิน ทั้งนี้ ชาวบ้านได้เรียกร้องให้พื้นที่วัดแหลมฉบังโรงเรียน และพื้นที่ชุมชนยังคงอยู่ แต่ได้จำกัดพื้นที่ชุมชนไว้ 800 ไร่ (ทอง บ้านโชด, 2552)
การวางแผนหรือย้าย วัดแหลมฉบัง (เก่า) ซึ่งอยู่ในพื้นที่เวนคืนของการท่าเรือและแผนการจัดตั้งวัดใหม่	พ.ศ.2523	ประชาชนไม่ยินยอมให้รื้อถอนวัดแหลมฉบังซึ่งเป็นศูนย์รวมจิตใจของชุมชน จึงเกิดการคัดค้านขึ้น
เริ่มปฏิบัติการอพยพราษฎรออกจากพื้นที่เวนคืนไปตั้งถิ่นฐานใหม่ในพื้นที่ที่รัฐจัดเตรียมให้ จากการพิจารณาสภาพความเป็นอยู่และลักษณะการประกอบอาชีพของผู้ได้รับผลกระทบจึงได้จัดแบ่งการอพยพเป็น 2 ทางเลือก ได้แก่ บริเวณปากคลองบางละมุงและบ้านหนองคล้าใหม่	พ.ศ.2530	ทางเลือกที่ 1 บริเวณปากคลองบางละมุงสำหรับผู้ประกอบอาชีพประมง โดยรัฐได้จัดสรรพื้นที่ 20 ไร่และการท่าเรือขยายพื้นที่เพิ่ม 10 ไร่ ให้ประชาชนอยู่อาศัย แต่กลุ่มประมงได้รับผลกระทบ เนื่องจากพื้นที่ที่รัฐบาลจัดเตรียมไว้เพื่อรองรับการอพยพมีลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่แตกต่างจากบริเวณแหลมฉบังไม่เหมาะกับการประกอบอาชีพประมง
		ทางเลือกที่ 2 บ้านหนองคล้าใหม่ ต.บึง อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี สำหรับผู้ประกอบอาชีพอื่น
พระราชกฤษฎีกากำหนดอาณาบริเวณของการท่าเรือแหลมฉบังในท้องที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา และตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี	พ.ศ.2539	การประกาศเป็นเขตท่าเรือแหลมฉบังมีผลทำให้ประชาชนที่ยังคงอาศัยอยู่ในพื้นที่มีฐานะเป็นผู้บุกรุกที่ดินของรัฐ
โครงการขยายกิจการท่าเรื่อน้ำลึกแหลมฉบังขั้นที่ 3	พ.ศ.2553	คาดว่าชุมชนบ้านแหลมฉบังจะได้รับผลกระทบทางสุขภาพและสิ่งแวดล้อมเนื่องจากเป็นชุมชนพื้นที่ในรัศมี 5 กิโลเมตรโดยรอบโครงการ



แผนที่ 4.6 แสดงผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ตั้งท่าบริเวณท่าเรือแหลมอับังตามมติคณะกรรมการท่าเรือแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 15 กันยายน พ.ศ.2549



แผนที่ 4.7 แสดงพื้นที่โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมของท่าเรือน้ำลึก
แหลมฉบังต่อชุมชนบ้านแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี

- คำอธิบายสัญลักษณ์
- ขอบเขตพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง
 - ขอบเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังให้นิคมฯเช่า
 - ชั้นที่ 1 เริ่มเปิดให้บริการ พ.ศ. 2534
 - ชั้นที่ 2 เริ่มเปิดให้บริการ พ.ศ. 2546
 - ชั้นที่ 3 คาดว่าเปิดให้บริการ พ.ศ. 2558
 - พื้นที่เวนคืน 6,341 ไร่ (รวมให้นิคมฯเช่า)

ผู้ศึกษา: นางสาวสุภัทรา ดันเงิน

	 ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
---	--

ที่มา: ท่าเรือแหลมฉบัง, 2553

มาตราส่วน: NOT TO SCALE

4.3 การพัฒนาพื้นที่บริเวณแหลมฉบัง

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535 – 2539) กำหนดให้พื้นที่แหลมฉบังเป็นเขตเศรษฐกิจใหม่ในพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก เป็นที่ตั้งของท่าเรือพาณิชย์ระหว่างประเทศและนิคมอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก และอาคารของการเคหะชุมชนเมืองใหม่ แหลมฉบัง ก่อสร้างระบบถนนสายหลักและสายรอง ก่อสร้างศูนย์ราชการแหลมฉบังขึ้น ในที่นี้การพัฒนาพื้นที่แหลมฉบังให้เป็นฐานท่าเรือพาณิชย์น้ำลึกและศูนย์กลางอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อมที่ไม่มีมลพิษ เป็นยุทธศาสตร์หนึ่งในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญของประเทศ รองรับการกระจายความเจริญออกจากกรุงเทพมหานครหรือโยกย้ายกิจกรรมทางเศรษฐกิจออกนอกกรุงเทพมหานคร และดึงดูดแรงงานจากกรุงเทพมหานครและภาคอื่นให้เข้ามาทำงานในพื้นที่

สุรเชษฐ เมืองแมน (2539) เสนอข้อมูลของพื้นที่แหลมฉบัง ดังนี้ พื้นที่แหลมฉบังเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกซึ่งได้มีการวางแผนแนวทางการพัฒนาและเริ่มมีการปฏิบัติตั้งแต่ต้นปี พ.ศ.2524 และต่อเนื่องมาในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ.2525 – 2529) และฉบับที่ 6 (พ.ศ.2530 – 2534) ได้กำหนดให้พื้นที่บริเวณแหลมฉบังเป็นพื้นที่เป้าหมายในการพัฒนาดำเนินการก่อสร้างและพัฒนาศักยภาพของพื้นที่เพื่อพัฒนาเป็นชุมชนเมืองอุตสาหกรรมใหม่ด้วยการก่อสร้างและพัฒนาาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการให้สามารถรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมโดยการดำเนินการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกระหว่างประเทศ นิคมอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก การก่อสร้างทางรถไฟสายท่าเรือแหลมฉบังเชื่อมต่อกับทางรถไฟสายกรุงเทพฯ – สัตหีบและก่อสร้างอาคารเคหะชุมชนแหลมฉบัง

เมื่อกล่าวถึงพื้นที่ย่านอุตสาหกรรมแหลมฉบังที่ตั้งอยู่ในเขตผังเมืองรวมแหลมฉบังหมายรวมถึงพื้นที่ของตำบลสุรศักดิ์ ตำบลหนองขาม ตำบลทุ่งสุขลา ตำบลบึง ของอำเภอศรีราชา ประกอบกับตำบลบางละมุง ตำบลตะเคียนเตี้ยและตำบลหนองปลาไหล อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี รูปแบบการตั้งถิ่นฐานและระบบชุมชนของบริเวณแหลมฉบังจะเป็นลักษณะการขยายตัวตามแนวชายฝั่งทะเล และแผนการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกครอบคลุมพื้นที่ 3 จังหวัด คือ ระยอง ฉะเชิงเทรา ชลบุรี การพัฒนาพื้นที่ศึกษาแหลมฉบังอยู่ในแผนดังกล่าว สำหรับพื้นที่บริเวณแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี พื้นที่ประมาณ 10,000 ไร่ กำหนดเป็นแหล่งที่ตั้งท่าเรือพาณิชย์และอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อมที่ไม่มีปัญหามลพิษ โดยรัฐก่อสร้างระบบโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่อุตสาหกรรม ประกอบด้วย

- ทำเรือพาณิชย์แหลมฉบังที่สามารถรับเรือขนาด 150,000 ตัน เทียบทำได้
- นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังและเขตอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก 3,556 ไร่
- ท่อส่งน้ำจากอ่างเก็บน้ำหนองค้อมายังบริเวณแหลมฉบัง
- ทางรถไฟแยกจากสายฉะเชิงเทรา - สัตหีบไปยังบริเวณแหลมฉบัง
- ถนนกรุงเทพฯ - ชลบุรี และชลบุรี - พัทยาสายใหม่
- เคหะชุมชนสำหรับแรงงานอุตสาหกรรมและบริการต่อเนื่อง
- ระบบส่งกระแสไฟฟ้าแรงสูง และระบบจำหน่าย
- ระบบสื่อสารโทรคมนาคมที่สามารถเชื่อมโยงภายในประเทศและต่างประเทศ

จากที่กล่าวมาข้างต้นว่าการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกเป็นกลยุทธ์การพัฒนาที่จะสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจจากแนวทางเดิมที่พึ่งพาผลผลิตภาคเกษตรกรรมเป็นหลักเข้าสู่การพัฒนาอุตสาหกรรม การพัฒนาเศรษฐกิจคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อขยายตัวทางเศรษฐกิจทั้งระดับชุมชน ภูมิภาคและระดับประเทศ โดยที่ภาครัฐได้มีการคาดคะเนการจ้างงานตามโครงการแหลมฉบังในแต่ละช่วงการพัฒนา ดังนี้

ตารางที่ 4.3 การคาดคะเนการจ้างงานตามโครงการพัฒนาบริเวณแหลมฉบัง

แหล่งจ้างงาน	ปริมาณแรงงาน ปี พ.ศ.2534	ปริมาณแรงงาน ปี พ.ศ.2539	ปริมาณแรงงาน ปี พ.ศ.2544
นิคมอุตสาหกรรม	9,470	13,440	8,440
ทำเรือพาณิชย์น้ำลึก	7,200	3,400	3,400
การศึกษาและวิจัย	-	500	500
การก่อสร้าง	-	900	500
สำนักงาน	-	1,000	1,000
แรงงานทางอ้อม	8,130	11,680	9,530
โรงกลั่นน้ำมัน	3,000	3,000	2,000
รวม	27,800	33,920	25,370

ที่มา: ฝ่ายเฉพาะชุมชนเมืองใหม่แหลมฉบัง, 2529

4.4 ข้อมูลทั่วไปของโครงการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง

ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังเป็นโครงการที่เกิดขึ้นโดยการสนับสนุนจากรัฐบาล โดยในปี พ.ศ. 2533 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังเป็นท่าเรือแห่งใหม่ภายใต้พระราชบัญญัติ การท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 ให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยบริหารท่าเรือแห่งนี้ อีกทั้งเปิด โอกาสให้ว่าจ้างเอกชนเข้าร่วมประกอบการท่าเทียบเรือได้ด้วย ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังเป็นท่าเรือ พาณิชยกรรมหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 21 มกราคม พ.ศ. 2534 ตั้งอยู่ทางภาคตะวันออกของประเทศไทย ที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอ ศรีราชา จังหวัดชลบุรี ห่างจากกรุงเทพมหานคร ประมาณ 130 กิโลเมตร สามารถเข้าถึงได้โดย 4 เส้นทางต่อไปนี้

- เส้นทางถนนบางนา - ตราด ใช้ทางหลวงหมายเลข 34 มุ่งหน้าสู่จังหวัดชลบุรี
- เส้นทางกรุงเทพฯ - มีนบุรี ใช้ทางหลวงหมายเลข 304 ผ่านเส้นทางฉะเชิงเทรา - บางปะกง มุ่งหน้าสู่จังหวัดชลบุรี
- เส้นทางสุขุมวิทสายเก่า โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 3 ผ่านเส้นทางสมุทรปราการ จนกระทั่งถึงสี่แยกบางปะกง ให้เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 34 มุ่งหน้าสู่จังหวัดชลบุรี หรือจากจังหวัดสมุทรปราการ เข้าสู่เส้นทางหมายเลข 304 ผ่านเส้นทางฉะเชิงเทรา - บางปะกง จนกระทั่งถึงสี่แยกอำเภอบางปะกง เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 34 มุ่งหน้าสู่ จังหวัดชลบุรี
- เส้นทางจากลาดกระบังเข้าสู่เส้นทางมอเตอร์เวย์ มุ่งหน้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง

วัตถุประสงค์สำคัญของการก่อสร้างท่าเรือพาณิชย์น้ำลึกแหลมฉบัง เพื่อรับเรือขนาดใหญ่ที่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือกรุงเทพฯได้ และเพื่อให้เป็นโครงสร้างพื้นฐานของการพัฒนา พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก และการส่งเสริมการส่งออกที่สำคัญของไทยในอนาคต โดยที่ ท่าเรือ แหลมฉบังสามารถรองรับเรือขนาดใหญ่พิเศษ (Super Post Panamax) ได้ โดยการท่าเรือแห่ง ประเทศไทยทำหน้าที่เป็นองค์กรบริหารท่าเรือโดยรวมส่วนงานด้านปฏิบัติการเป็นของเอกชนที่เข้า ประกอบการหรือที่เรียกว่า Landlord Port โดยเป็นท่าเทียบเรือที่มีอัตราการเติบโตของการ ให้บริการขนถ่ายสินค้าสูงสุดแห่งหนึ่งของโลก จากการจัดอันดับท่าเทียบเรือที่เป็น World Top Container Port โดยนิตยสารชั้นนำของโลก เช่น Loyld List เป็นต้น ท่าเรือแหลมฉบังได้เพิ่มขึ้น อย่างก้าวกระโดดจากลำดับที่ 23 ในช่วงปี 2541- 2542 โดยเลื่อนขึ้นเป็นลำดับที่ 20 และ 18 ในปี 2545 และ 2546 ตามลำดับ ด้วยความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นท่าเรือระดับโลก (World Class Port) ซึ่งมีองค์ประกอบหลายด้านที่จำเป็นเพื่อยกระดับของการให้บริการ การเพิ่มขีดความสามารถให้พอเพียงกับการให้บริการ จะทำให้คุณภาพของการให้บริการสูงขึ้นช่วยลด เวลาที่เรือใช้ในการรอคอยให้ท่าเทียบเรือว่าง (Ship's waiting time) อันจะทำให้ต้นทุนของสาย

การเดินทางเรือต่ำลงด้วย นอกจากนี้ การจัดสรรพื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการเพิ่มศักยภาพในด้าน Productivity และการนำเอาระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารงานท่าเรือ และ Yard Operation รวมทั้งการริเริ่มโครงการ ที่จะทำการให้บริการมีความครบถ้วนมากยิ่งขึ้น เช่น โครงการ Container Care Center เป็นต้น จะเป็นปัจจัยสำคัญที่ยกมาตรฐานของท่าเรือแหลมฉบังสู่ระดับโลก (<http://www.laemchabangport.com>, เข้าถึงเมื่อปี พ.ศ.2554)

โครงการสนับสนุน

1. ที่ตั้งของท่าเรือติดต่อกับเขตนิคมอุตสาหกรรมเช่นเดียวกับท่าเรือในประเทศอุตสาหกรรม ด้านหลังของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังเป็นเขตนิคมอุตสาหกรรมซึ่งได้รับความสะดวกในการขนส่งและความประหยัดทางด้านต้นทุนการผลิต ที่ทำให้สินค้าออกของไทยมีโอกาสแข่งขันในตลาดโลกได้มากขึ้น
2. อุปกรณ์และเครื่องมือที่ทันสมัย อาทิ บันจันยกตู้สินค้าหน้าท่า เรดาร์ วิทยุสื่อสารระบบควบคุมการจราจรทางน้ำและระบบคอมพิวเตอร์เพื่อการวางแผนเรือ การจัดเก็บสินค้า การจัดเก็บรายได้ เป็นต้น ซึ่งจะช่วยให้ผู้ให้บริการได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการขนส่งสินค้า
3. ระบบการบริหารงานท่าเรือสมัยใหม่ ท่าเรือแหลมฉบังมีการวางระบบการบริหารงานซึ่งถือว่าเป็นแบบล่าสุดของโลก โดยการว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญจากท่าเรือชั้นนำต่างประเทศมาเป็นที่ปรึกษา ทั้งนี้เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ที่จะให้ท่าเรือนี้สามารถให้บริการที่สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพสูงสุด
4. มีระบบการรักษาความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ

4.4.1 ขนาดพื้นที่ก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง

โครงการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังมีหน่วยงานที่รับผิดชอบ คือ การท่าเรือแห่งประเทศไทย โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง โดยที่ขนาดของท่าเรือปัจจุบัน การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้พัฒนาท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังขั้นที่ 1 ประกอบด้วยท่าเทียบเรือชุด A จำนวน 6 ท่า และท่าเทียบเรือ ชุด B จำนวน 5 ท่า ซึ่งได้เปิดให้บริการทุกท่าแล้ว ส่วนขั้นที่ 2 ประกอบด้วยท่าเทียบเรือชุด C และท่าเทียบเรือ ชุด D เมื่อเปิดให้บริการท่าเทียบเรือในขั้นที่ 1 และ ขั้นที่ 2 ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง จะมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวมประมาณ 10 – 11 ล้าน TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) ต่อปี ขณะนี้ปี พ.ศ.2554 อยู่ในขั้นดำเนินการโครงการขั้นที่ 3 เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณการขนส่งทางทะเล โดยจะทำการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือและสิ่ง

อำนวยความสะดวก และระบบโครงข่ายการคมนาคมในเขตพื้นที่ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังให้เพียงพอต่อการขยายตัวของปริมาณเรือและสินค้าประเภทต่างๆ โดยโครงการขั้นที่ 3 ตั้งอยู่ที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหิรา จังหวัดชลบุรี พื้นที่ก่อสร้างส่วนขยายนั้นตั้งอยู่ที่ติดกับโครงการขั้นที่ 2 ภายในพื้นที่ที่ประกาศเป็นเขตท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งแต่ปี พ.ศ.2539

ขนาดของท่าเรือขั้นที่ 1 – 3 สามารถสรุปได้ดังนี้

- ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 มีแอ่งจอดเรือน้ำลึก 14 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง สามารถรองรับเรือขนาดบรรทุก 50,000 ตัน หรือ 3,500 ทีอียู
- ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 มีแอ่งจอดเรือน้ำลึก 16 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง สามารถรองรับเรือขนาดบรรทุก 70,000 ตัน หรือ 5,000 ทีอียู
- ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 มีแอ่งจอดเรือน้ำลึก 18 - 19 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง สามารถรองรับเรือขนาดบรรทุก 160,000 ตัน หรือ 15,000 ทีอียู



ภาพที่ 4.5 สภาพภายในพื้นที่ท่าเทียบเรือ ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง



ภาพที่ 4.6 ทัศนียภาพภายนอกท่าเรือน้ำลึกแหลมฉะบับจากชุมชนบ้านแหลมฉะบับ

4.4.2 กิจกรรมของท่าเรือ

กิจกรรมการขนส่งสินค้าหลักของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังประกอบด้วย 1) กิจกรรมการขนส่งตู้สินค้าหรือสินค้าบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ ทั้งสินค้าส่งออกและสินค้านำเข้า 2) กิจกรรมการขนส่งสินค้ารถยนต์ซึ่งเกือบทั้งหมดเพื่อการส่งออกในขณะที่มีรถยนต์นำเข้ามีส่วนน้อย วิธีการดำเนินการขนส่งด้วยเรือขนส่งรถยนต์ (RO-RO) เมื่อพิจารณาจำนวนรถยนต์ที่นำเข้ามาและส่งออกบริเวณท่าเทียบเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ชั้นที่ 1 พร้อมทั้งชั้นที่ 2 นั้น ในปี พ.ศ. 2553 มีจำนวนรถยนต์รวมทั้งสิ้น จำนวน 886,248 คัน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2548 คิดเป็นจำนวน 437,766 คัน และ 3) กิจกรรมการขนส่งกากน้ำตาลซึ่งเป็นการส่งออกเพียงอย่างเดียว และนอกจากนี้สินค้าทั่วไปเกือบทั้งหมดเป็นการนำเข้ามาสินค้าที่เป็นท่อเหล็ก เครื่องจักรหรืออุปกรณ์ที่มีขนาดใหญ่พิเศษซึ่งไม่สามารถบรรจุลงในตู้สินค้าได้ (การทำเรือแห่งประเทศไทย, 2554)

ปัจจุบันจากข้อมูลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย พบว่าสถิติจำนวนเรือที่เทียบท่าบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง พบว่าในปี พ.ศ.2548 มีจำนวนเรือที่เทียบท่าเท่ากับ 6,410 เทียบและเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ.2553 เป็น 9,098 เทียบ นอกจากนี้ ปริมาณเรือและตู้สินค้าทั้งขาเข้าและขาออกที่ผ่านท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ดังเช่น ตารางที่ 4.3 และคาดการณ์ว่าตั้งแต่ พ.ศ. 2553 จะมีปริมาณตู้สินค้าขาเข้าและขาออกผ่านท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มขึ้นร้อยละ 12 ต่อปี พร้อมทั้งข้อมูลด้านผู้ประกอบการจากท่าเรือแหลมฉบังเห็นได้ว่ามีผู้ประกอบการท่าเรือทั้งท่าเทียบเรือ A ถึงท่าเทียบเรือ D รวมทั้งผู้ประกอบการโครงการที่เกี่ยวข้อง โดยรายชื่อผู้ประกอบการ ตามข้อมูลในตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 ปริมาณตู้สินค้าขาเข้า – ขาออก ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง (หน่วย: ล้านทีอียู)

รายการ	พ.ศ.2548	พ.ศ.2549	พ.ศ.2550	พ.ศ.2551	พ.ศ.2552	พ.ศ.2553
ปริมาณตู้สินค้าขาเข้า	1.86	2.05	2.29	2.57	2.31	2.42
ปริมาณตู้สินค้าขาออก	1.89	2.06	2.33	2.65	2.31	2.65
ปริมาณตู้สินค้ารวม	3.75	4.11	4.62	5.22	4.62	5.07

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2554

4.4.3 แผนงานด้านสิ่งแวดล้อมและชุมชนสัมพันธ์

ในการบริหารจัดการเชิงองค์กรเตรียมความพร้อมตามมาตรฐานสากล ท่าเรือแหลมฉบัง ได้วางแผนเพื่อการดูแลสิ่งแวดล้อมและให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนน้อยที่สุด พร้อมทั้งดำเนินงานให้เกิดการอยู่ร่วมกันกับชุมชนได้อย่างยั่งยืน การดำเนินงานด้วยเทคโนโลยีทันสมัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม อาทิ การใช้เครื่องจักรและเทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพสูง ช่วยเพิ่มความรวดเร็วในการบริหารจัดการและลดมลพิษ การใช้ระบบจ่ายพลังงานกระแสไฟฟ้าจากท่าเทียบเรือเพื่อลดหรือเลิกการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงจากเรือขณะเรือจอดเทียบท่า เป็นต้น พร้อมทั้งการส่งเสริมอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมด้านกายภาพ ชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต และการสนับสนุนอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ได้แก่ การสานสัมพันธ์กับชุมชนด้วยการให้ความรู้เกี่ยวกับการทำงานของท่าเรือและมาตรการดูแลคุณภาพชีวิตและผลกระทบที่อาจเกิดกับสภาพแวดล้อม การจัดฝึกอบรมพนักงานท่าเรือเกี่ยวกับหลักการในการพัฒนาท่าเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่องรวมทั้งการพัฒนาช่องทางสื่อสารให้ข้อมูลแก่ผู้มาใช้ท่าเรือ พร้อมกับการติดตามการปฏิบัติงานของแต่ละหน่วยงานในท่าเรือ

นอกจากนี้ยังมีแผนงานด้านแผนส่งเสริมชุมชนด้วยการเก็บรวบรวมข้อมูลพื้นฐานและจัดทำร่างความรับผิดชอบต่อองค์กรธุรกิจต่อสังคม (Cooperate Social Responsibility: CSR) ที่แบ่งออกเป็นสองส่วน ได้แก่ ผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง และทั่วไป โดยมุ่งเน้นประโยชน์ให้กับคนชุมชน สังคม ตัวอย่างแผนชุมชนคือ โครงการพัฒนาอาชีพและเสริมสร้างรายได้ (ผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 3) จัดทำโดยกองแผนงานท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยมีสาระสำคัญ ได้แก่ การส่งเสริมการทำงานในท่าเรือให้แก่ประชาชน โดยการฝึกอบรมให้ความรู้สายวิชาชีพพื้นฐานแก่ผู้ได้รับผลกระทบรวมทั้งบุตร-หลาน เพื่อให้เกิดทักษะพร้อมที่จะได้รับการจ้างงานจากผู้ประกอบการท่าเทียบเรือหรือโรงงานอุตสาหกรรมได้ เช่น ฝึกทักษะการขับรถบรรทุก รถยก การขับรถทั่วไป การซ่อมเครื่องยนต์ การรวมกลุ่มเป็นวิสาหกิจชุมชนหรือกลุ่มธุรกิจ / SMEs เพื่อสามารถรับจ้างทำงานในเขตท่าเรือ และเพิ่มพูนความรู้ด้านการประกอบการและส่งเสริมให้ผู้ได้รับผลกระทบ (รวมถึงครอบครัว) รวมตัวกันเป็นกลุ่มธุรกิจหรือกลุ่มวิสาหกิจเพื่อรับจ้างทำงานบริการพื้นฐานในเขตท่าเรือแหลมฉบัง เช่น รับจ้างทำความสะอาดถนน/ลานพักรถตู้สินค้า/ ลานท่าเทียบเรือ การดูแลสวนเกาะกลางถนน การดูแลระบบไฟฟ้าถนน ดูแลระบบระบายน้ำ งานด้านบริการจัดส่งเครื่องดื่ม-อาหาร เพื่อการประชุม/ทั่วไป บริการล้างรถยนต์-รถบรรทุก บริการส่งเอกสาร-ส่งพัสดุ รับจ้างทำปะการังเทียม, รับจ้างปลูกป่าชายเลน เป็นต้น

บทที่ 5

ผลการศึกษา

ในการศึกษาเรื่องผลกระทบทางเศรษฐกิจ – สังคมของหมู่ที่ 3 ชุมชนบ้านแหลมฉะบับ ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี ผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่างเป้าหมายซึ่งเป็นประชากรผู้อาศัยในชุมชนบ้านแหลมฉะบับ จำนวน 157 ชุด และจากการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องประกอบกับข้อมูลทุติยภูมิ โดยสามารถแบ่งหัวข้อแสดงผลการศึกษาและนำมาวิเคราะห์ข้อมูลเป็น 4 ส่วนหลัก ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือนในชุมชน

ส่วนที่ 2 ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงทางสภาพเศรษฐกิจ – สังคมของครัวเรือนในชุมชน

ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านความคิดเห็นของครัวเรือนต่อผลกระทบจากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉะบับ

ส่วนที่ 4 วิเคราะห์ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ – สังคมของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉะบับต่อชุมชนบ้านแหลมฉะบับ ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี

5.1 ข้อมูลทั่วไปทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือน

5.1.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 5.1 สถานภาพในครัวเรือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

สถานภาพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ (%)
หัวหน้าครัวเรือน	71	45.22
สามี	13	8.28
ภรรยา	25	15.92
บุตร	42	26.75
ญาติ	6	3.82
รวม	157	100.00

จากการเก็บข้อมูลเพื่อทำการศึกษาในหน่วยครัวเรือนโดยที่มีตัวแทนครัวเรือนเป็นผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า สถานภาพในครัวเรือนของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีสถานภาพเป็นหัวหน้าครัวเรือน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 45.2 รองลงมา คือ บุตร คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 26.8 ภรรยา คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 15.9 สามีและญาติตามลำดับ ดังตาราง 5.1 สถานภาพในครัวเรือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 5.2 ระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม

ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ (%)
ต่ำกว่าประถมศึกษา	3	1.91
ประถมศึกษา	40	25.48
มัธยมศึกษา	93	59.24
ปริญญาตรี	18	11.46
สูงกว่าปริญญาตรี	3	1.91
รวม	157	100.00

ระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถามมีระดับการศึกษาในช่วงมัธยมศึกษามากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 59.2 รองลงมาคือประถมศึกษาคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 25.5 ตามมาด้วยระดับปริญญาตรี คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11.5 ส่วนระดับต่ำกว่าประถมศึกษาและระดับสูงกว่าปริญญาตรีมีสัดส่วนเท่ากันคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.9

5.1.2 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจระดับครัวเรือนในชุมชน

▪ ลักษณะการประกอบอาชีพ

ตารางที่ 5.3 สัดส่วนการประกอบอาชีพหลักและอาชีพเสริมของครัวเรือน

รายการ	จำนวน (ครัวเรือน)	ร้อยละ (%)
ประกอบอาชีพเฉพาะอาชีพหลัก	117	74.52
ประกอบอาชีพหลักและอาชีพเสริม	40	25.48
รวม	157	100.00

การเก็บรวบรวมข้อมูลนั้น ผู้วิจัยได้ศึกษาลักษณะการประกอบอาชีพในปัจจุบันของประชากรในชุมชนเพื่อนำไปสู่ข้อมูลการจ้างงานในชุมชนและโครงสร้างอาชีพนอกภาคเกษตรกรรมหรือภาคเกษตรกรรม แบ่งเป็นครัวเรือนที่มีการประกอบเฉพาะอาชีพหลักและครัวเรือนที่มีทั้งอาชีพหลักและอาชีพเสริม จากตาราง 5.3 ครัวเรือนส่วนใหญ่ประกอบเฉพาะอาชีพเสริม คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 74.52 และครัวเรือนที่มีลักษณะการประกอบอาชีพทั้งอาชีพหลักและอาชีพเสริม คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 25.48 โดยในที่นี้ได้ให้นิยามของอาชีพหลักและอาชีพเสริม ดังนี้

อาชีพหลัก หมายถึง อาชีพที่สามารถทำรายได้หลักให้ผู้ประกอบอาชีพและครัวเรือน โดยผู้ประกอบอาชีพใช้เวลาส่วนใหญ่กับอาชีพนั้น

อาชีพเสริม หมายถึง อาชีพรองซึ่งทำหลังจากการประกอบอาชีพหลักหรือเป็นการประกอบอาชีพในเวลาว่างโดยที่สามารถทำรายได้ให้ผู้ประกอบอาชีพนั้นและครัวเรือน

ตารางที่ 5.4 ลักษณะการประกอบอาชีพของสมาชิกครัวเรือน

ลักษณะการประกอบอาชีพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ (%)
การประกอบอาชีพหลักของสมาชิกครัวเรือน		
เกษตรกร	50	10.57
ประมง	99	20.93
การค้าและการบริการ	88	18.60
พนักงานบริษัท	47	9.94
รับราชการ	7	1.48
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	11	2.33
รับจ้างทั่วไป	93	19.66
ลูกจ้าง/ คนงาน	75	15.86
อื่นๆ	3	0.63
รวม	473	100.00
การประกอบอาชีพเสริมของสมาชิกในครัวเรือน		
เกษตรกร	5	7.04
ประมง	3	4.23
การค้าและการบริการ	17	23.94
รับจ้างทั่วไป	24	33.80
ลูกจ้างชั่วคราว	22	30.99
รวม	71	100.00

การจำแนกประเภทอาชีพหลักและอาชีพเสริมของสมาชิกครัวเรือนรายบุคคล พบว่าสมาชิกครัวเรือนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพหลัก คือ การประมง สัดส่วนร้อยละ 20.93 รองลงมา คือ รับจ้างทั่วไป สัดส่วนร้อยละ 19.66 การค้าและการบริการ สัดส่วนร้อยละ 18.60 ลำดับถัดมาคือ ลูกจ้างหรือคนงาน เกษตรกร โดยการทำเกษตรกรรม พบว่า มีการระบุถึงการทำนาและปลูกสับปะรด พนักงานบริษัท พนักงานรัฐวิสาหกิจและรับราชการตามลำดับ สำหรับอาชีพเสริมของสมาชิกครัวเรือน กว่าร้อยละ 33.80 ของสมาชิกครัวเรือนกลุ่มตัวอย่าง ประกอบอาชีพเสริมรับจ้างทั่วไป รองลงมาคือ ลูกจ้างชั่วคราวหรือรับค่าแรงรายวัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 30.99 การค้าและ บริการ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 23.94 ตามมาด้วยอาชีพเกษตรกรและประมง ตามลำดับ

ตารางที่ 5.5 ลักษณะการประกอบอาชีพของสมาชิกครัวเรือนจากตารางที่ 5.4 จำแนกเฉพาะประเภทการค้าและบริการและในภาคอุตสาหกรรม

ลักษณะการประกอบอาชีพหลัก	จำนวน (คน)	ร้อยละ (%)
ประเภทการค้าและบริการ		
กิจการค้าของชำ	24	27.27
กิจการร้านอาหาร	18	20.45
กิจการค้า/ ผลิตอาหารทะเลแปรรูป	34	38.64
กิจการค้าเครื่องใช้ในครัวเรือน	1	1.14
รถโดยสารรับจ้าง	1	1.14
เสริมสวยชาย - หญิง	1	1.14
รับเหมาก่อสร้าง	3	3.41
รับซื้อและค้าของเก่า	6	6.82
รวม	88	100.00
ประเภทอาชีพในภาคอุตสาหกรรม		
พนักงานบริษัทที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ	2	10.00
คนงาน/ แรงงานที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ	18	90.00
รวม	20	100.00

ผู้วิจัยได้เก็บข้อมูลด้านอาชีพเป็นรายปัจเจก เนื่องจากในแต่ละครัวเรือนประกอบด้วยสมาชิกที่ประกอบอาชีพหลากหลายด้วยปัจจัยภายนอกและแรงดึงดูด ค่านิยมต่างๆ ในการเลือกประกอบอาชีพ แตกต่างจากลักษณะครัวเรือนแบบชนบทสมัยอดีตที่ พิโรสรวร แดงสะอาด (2530) สะท้อนให้เห็นในการศึกษาว่าการประกอบอาชีพครัวเรือนในชุมชนบริเวณแหลมฉบังเกิดจากการสืบทอดทางวัฒนธรรมด้านอาชีพ เช่น ครัวเรือนเกษตรกรรม ครัวเรือนประมง โดยการประกอบอาชีพประมงเป็นอาชีพที่ได้รับการสืบทอดจากบรรพบุรุษมากที่สุด จากนั้นผู้วิจัยแบ่งกลุ่มเฉพาะอาชีพหลักตามการระบุรายละเอียดคำตอบของครัวเรือนกลุ่มตัวอย่าง (ตาราง 5.4) จากนั้นจึงทำการจำแนกตามกลุ่มสาขาการผลิตหรือให้บริการสินค้าของประชากรในชุมชน รวมทั้งสัดส่วนผู้ประกอบอาชีพที่เกี่ยวข้องกับท่าเรื่อน้ำลึกแหลมฉบัง (ตาราง 5.5) พบว่า ประเภทการค้าและบริการสมาชิกครัวเรือนกว่าร้อยละ 38.64 ดำเนินกิจการการค้าและผลิตอาหารทะเลเป็นส่วนใหญ่องลงมาคือกิจการค้าของชำ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 27.27 หรือกิจการร้านอาหาร คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 20.45 หรือรับซื้อและค้าของเก่า หรือรับเหมาก่อสร้างตามลำดับ ส่วนกิจการค้าเครื่องใช้ในครัวเรือน รถโดยสารรับจ้างและเสริมสวยชาย-หญิง คิดเป็นสัดส่วนเท่ากันคือร้อยละ 1.14 ส่วนการ

ประกอบอาชีพภาคอุตสาหกรรมโดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง แบ่งประเภท
คนงานหรือที่ใช้แรงงานเกี่ยวข้องกับท่าเรือ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 90 และเป็นพนักงานบริษัทที่
เกี่ยวข้องกับท่าเรือ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10

ทั้งนี้ จากข้อมูลพบว่าการค้าอาหารทะเลแปรรูปมีลักษณะเป็นธุรกิจครัวเรือนที่สมาชิกใน
ครัวเรือนทำร่วมกัน ได้แก่ สามี ภรรยา บุตรและญาติ ส่วนภาคอุตสาหกรรมเฉพาะอาชีพที่
เกี่ยวข้องกับการดำเนินการท่าเรือน้ำลึก มีการระบุถึงอาชีพ เช่น งานนั่งร้าน ช่างเชื่อมโลหะใน
บริษัทยูนิไทย ชิปปาร์ต แอนด์ เอนจิเนียริง จำกัด เป็นอยู่เรือและช่างเชื่อมเรือที่ตั้งอยู่ติดกับบริเวณ
ชุมชนบ้านแหลมฉบัง ในประเด็นด้านด้านการประกอบอาชีพของครัวเรือนในชุมชนโดยเฉพาะใน
ส่วนที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือพบว่า บริษัทที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือมีการสนับสนุนคนท้องถิ่นให้ทำงานใน
ท่าเรือเช่นกัน โดยที่จากการสัมภาษณ์ คุณสานิตย์ ลายสังข์, เคยดำรงตำแหน่งคณะกรรมการ
ชุมชนและเป็นเจ้าหน้าที่ด้านชุมชนสัมพันธ์ บริษัท ยูนิไทย ชิปปาร์ต แอนด์ เอนจิเนียริง จำกัด, 9
พฤษภาคม 2555 กล่าวถึงการสนับสนุนด้านอาชีพว่า “การดำเนินงานของยูนิไทยแยกส่วนกับการ
ท่าเรือ โดยยูนิไทยมีการให้สิทธิพิเศษในการพิจารณาการจ้างงานแรงงานทักษะซึ่งเป็นคนในชุมชน
ก่อน ที่เข้ามาทำงาน เช่น แผนกช่างเชื่อม ช่างประกอบ ช่างซ่อมบำรุง โดยยังได้มีการสนับสนุน
การฝึกอบรมอาชีพให้เยาวชนให้เรียนรู้งานและฝึกฝีมือด้านไฟฟ้าและช่างเครื่อง นอกจากนี้ก็มีการ
การสนับสนุนชุมชนด้านอื่นๆ เช่น การสนับสนุนงานประจำปี ต้องการสร้างงานในชุมชน ตอนนี้
ขาดแรงงานท้องถิ่นที่จะเข้ามาทำงาน ปัจจุบัน ประมาณ 60% ของคนงานเป็นแรงงานต่างถิ่นและ
แรงงานต่างด้าวที่จดทะเบียนอย่างถูกต้อง ให้พักอาศัยในชุมชนบ้านแหลมฉบังเพราะชุมชน
บริเวณติดกับบริษัทจึงต้องมีการสนับสนุนชุมชนอย่างเต็มระบบ”

การสัมภาษณ์ คุณประวิทย์ การวงษ์, ประธานชุมชนบ้านแหลมฉบัง, 7 กรกฎาคม 2554
ระยะเวลาอยู่อาศัยในชุมชน 38 ปี กล่าวว่า “คนในชุมชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพประมงต่อเนื่อง
ขายสดบ้าง แปรรูปบ้าง มีแม่ค้าคนกลางมาถึงท่าเรือคนพื้นที่ดั้งเดิมไม่ได้ทำอยู่ในเขตอุตสาหกรรม
ท่าเรือเพราะต้องมีความรู้ ทักษะ การรับเข้าทำงานหรือฝึกอบรมชาวบ้านท้องถิ่นมีบริษัท ยูนิไทย
ชิปปาร์ต เป็นรายแรกเป็นผู้บุกเบิกรับคนท้องถิ่นเข้าทำงาน เพราะส่วนใหญ่แล้วคนที่เข้ามาทำงาน
เป็นประชากรแฝงที่เข้ามาอยู่ในพื้นที่เพื่อทำงานในนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังและท่าเรือ คนกลุ่ม
นี้ที่ไม่ได้คัดเข้าทะเบียนราษฎรหรือเป็นประชากรแฝง ซึ่งเป็นปัญหาปัจจุบัน ในชุมชนทั้ง 23 ชุมชน
ในเขตเทศบาลนครแหลมฉบังมีปัญหาประชากรแฝงเหมือนกัน ครัวเรือนดั้งเดิมที่ตั้งถิ่นฐานมา
ส่วนใหญ่บางครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชนมาเมื่อ 100 ปีที่แล้ว แต่ปัจจุบันส่วนใหญ่เป็นประชากร
แฝงที่เข้ามาอยู่ในชุมชน มีเพียงคนพื้นที่ดั้งเดิมเหลืออยู่ในพื้นที่น้อยลง นอกจากนี้ก็มีปัญหาโรคติด
ในชุมชนเพราะเป็นแหล่งค้าขายอาหารทะเล”

■ รายได้และรายจ่ายครัวเรือน

ตารางที่ 5.6 รายได้ต่อครัวเรือนต่อเดือน

รายได้ต่อครัวเรือนต่อเดือน	จำนวน (ครัวเรือน)	ร้อยละ (%)
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท	87	55.41
15,001-30,000 บาท	46	29.30
30,001-45,000 บาท	16	10.19
45,001-60,000 บาท	3	1.91
60,001-75,000 บาท	5	3.18
75,001 บาท ขึ้นไป	0	0.00
รวม	157	100.00

ตารางที่ 5.7 รายจ่ายโดยเฉลี่ยของครัวเรือนต่อเดือนแยกตามประเภทรายจ่าย

รายจ่ายโดยเฉลี่ยของครัวเรือนต่อเดือน	จำนวน (บาท)	ร้อยละ (%)
ค่าอุปโภคและบริโภค (ค่าน้ำ, ไฟฟ้า, ประปา, อาหาร)	6,739	28.81
ค่าการลงทุนประกอบอาชีพ	5,486	23.46
ค่าที่อยู่อาศัย	2,137	9.14
ค่ารักษาพยาบาล	1,133	4.84
ค่าการศึกษา	2,810	12.01
ค่าเดินทาง	1,510	6.46
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	3,574	15.28
รวม	23,389	100.00

จากตาราง 5.6 และ 5.7 รายได้และรายจ่ายครัวเรือน พบว่ารายได้ต่อครัวเรือนต่อเดือน ส่วนใหญ่ สัดส่วนร้อยละ 55.41 มีรายได้น้อยกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท รองลงมาคือ ในช่วงรายได้ 15,001-30,000 บาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 29.30 หรือในช่วงรายได้ 30,001-45,000 บาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.19 หรือในช่วงรายได้ 60,001-75,000 บาท และในช่วงรายได้ 45,001-60,000 บาท ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ครัวเรือนโดยเฉพาะที่ประกอบอาชีพประมงมีรายได้ไม่แน่นอนในที่นี่การตอบแบบสอบถามจึงระบุเป็นช่วงรายได้ และทำการไขว้ข้อมูลกับจำนวนสมาชิกครัวเรือนที่ประกอบอาชีพในตารางที่ 5.12 เพื่อแจกแจงความสัมพันธ์ของจำนวนสมาชิกครัวเรือนที่ประกอบอาชีพกับรายได้

ส่วนรายจ่ายโดยเฉลี่ยของครัวเรือนต่อเดือน ส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายในการอุปโภคและบริโภค (ค่าน้ำ, ไฟฟ้า, ประปา, อาหาร) เป็นสัดส่วนสูงสุด คิดเป็นร้อยละ 28.81 รองลงมาคือค่าการลงทุนประกอบอาชีพ สัดส่วนร้อยละ 23.46 และลำดับถัดมาคือค่าใช้จ่ายอื่นๆ ซึ่งค่าใช้จ่ายอื่นๆ พบว่ามีหนึ่งครัวเรือนระบุว่าค่าใช้จ่ายในภาระหนี้ ในขณะที่คำรักษาพยาบาลคิดเป็นสัดส่วนน้อยที่สุด ได้แก่ ร้อยละ 4.84 และจำนวน 2 ครัวเรือน ระบุว่าสามารถใช้สิทธิประกันสังคม

■ เงินออมและแหล่งเงินออม

ตารางที่ 5.8 ภาวะเงินออมของครัวเรือน

ภาวะเงินออม	จำนวน (ครัวเรือน)	ร้อยละ (%)
มีเงินออม	96	61.15
ไม่มีเงินออม	61	38.95
รวม	157	100.00

ตารางที่ 5.9 แหล่งเงินออมของครัวเรือน

เงินออมส่วนใหญ่มาจาก	จำนวน (ครัวเรือน)	ร้อยละ (%)
การประกอบอาชีพหลัก	88	91.67
การประกอบอาชีพเสริม	6	6.25
ค่าชดเชยที่ได้รับจากการทำเรือ	2	2.08
เงินสนับสนุนรูปแบบอื่นจากการทำเรือ	0	0.00
รวม	96	100.00

จากตาราง 5.8 และ 5.9 การศึกษาภาวะเงินออมและแหล่งเงินออมของครัวเรือน พบว่าครัวเรือนส่วนใหญ่ในสัดส่วนร้อยละ 61.15 มีเงินออม โดยที่เมื่อพิจารณาเฉพาะครัวเรือนที่มีเงินออมเฉพาะ 96 ครัวเรือน เงินออมส่วนใหญ่มาจากการประกอบอาชีพหลัก คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 91.67 รองลงมา คือจากการประกอบอาชีพเสริม คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.25 และเงินออมจากค่าชดเชยที่ได้รับจากการทำเรือ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 2.08 ในขณะที่ไม่พบเงินออมจากเงินสนับสนุนรูปแบบอื่นจากการทำเรือ ทั้งนี้ ครัวเรือนที่ไม่มีเงินออมคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 38.95

เงินสนับสนุนจากการทำเรือในรูปแบบเงินชดเชยเป็นเงินออมให้บางครัวเรือน แต่ยังพบว่ามี การรับเงินชดเชยพร้อมยินยอมออกจากพื้นที่ เมื่อมีการย้ายถิ่นออกได้ระยะหนึ่งก็กลับมาอยู่อาศัยกับญาติในชุมชน นอกจากนี้ ยังพบว่ามีกรณีที่ชาวบ้านเคยอาศัยอยู่ในชุมชนบ้านแหลมฉบบังที่ได้รับเงินชดเชยไปจากการทำเรือโดยการยินยอมย้ายออกไปอยู่บ้านหนองคล้าใหม่ เดิมที่เป็นเกษตรกรรมเมื่อที่ดินทำกินถูกเวนคืนจึงไม่ได้ปรับเปลี่ยนการประกอบอาชีพอย่างอื่นแต่อาศัยเงินจากค่าเวนคืนเพื่อยังชีพและเมื่อเงินสะสมหมดไปจึงเกิดภาวะหนี้สินในที่สุด (ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ ชาวชุมชนบ้านแหลมฉบบัง, ระยะเวลาอยู่อาศัย 21 ปี, 17 ตุลาคม 2554)

ตารางที่ 5.10 ภาวะหนี้สินของครัวเรือน

ภาวะหนี้สิน	จำนวน (ครัวเรือน)	ร้อยละ (%)
มีหนี้สิน	21	13.38
ไม่มีหนี้สิน	50	31.85
ไม่ตอบแบบสอบถาม	86	54.78
รวม	157	100.00
แหล่งกู้ยืมเงิน		
เงินในระบบ:		
ธนาคาร	12	57.14
สหกรณ์การเกษตร	1	4.76
กองทุนหมู่บ้าน	0	0.00
เงินนอกระบบ:		
ญาติ	5	23.81
เพื่อนบ้าน	3	14.29
นายทุน	0	0.00
รวม	21	100.00
วัตถุประสงค์ในการกู้ยืมเงิน		
ลงทุนประกอบอาชีพ	19	42.22
ซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	12	26.67
ปรับปรุงที่อยู่อาศัย	2	4.44
อุปโภคและบริโภคในครัวเรือน	7	15.56
ค่ารักษาพยาบาล	0	0.00
การศึกษานบุตร	5	11.11
รวม	45	100.00

ในขณะที่ภาวะหนี้สินของครัวเรือน ดังเช่นตาราง 5.10 พบว่า ครัวเรือนที่ไม่มีภาวะหนี้สินคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 31.85 จำนวนครัวเรือนที่มีหนี้สินคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.38 โดยที่แหล่งกู้ยืมเงินแบ่งเป็นการกู้เงินในระบบและนอกระบบ การกู้ยืมเงินในระบบมีแหล่งกู้ยืม คือ ธนาคาร คิดเป็นสัดส่วนสูงสุด คือ ร้อยละ 57.14 รองลงมา คือ การกู้ยืมเงินนอกระบบจากญาติ สัดส่วนร้อยละ 23.81 หรือเพื่อนบ้าน สัดส่วนร้อยละ 14.29 ทั้งนี้ วัตถุประสงค์ของการกู้ยืมเงินของครัวเรือนส่วนใหญ่ คือ เพื่อการลงทุนประกอบอาชีพ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 42.22 รองลงมาคือ ซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 26.67 หรือเพื่อการอุปโภคและบริโภคในครัวเรือน สัดส่วนร้อยละ 15.56 หรือเพื่อการศึกษานบุตรและปรับปรุงที่อยู่อาศัยตามลำดับ อย่างไรก็ตาม มีครัวเรือนที่ไม่ตอบแบบสอบถามในสัดส่วนสูงคิดเป็นร้อยละ 54.78

ตารางที่ 5.11 จำนวนแรงงานในครัวเรือน

รายการ	จำนวน (ครัวเรือน)	ร้อยละ (%)
จำนวนแรงงานในครัวเรือน		
1-3 คน	118	75.16
4-6 คน	33	21.02
7-9 คน	5	3.18
10 คนขึ้นไป	1	0.64
รวมจำนวนครัวเรือน	157	100.00
รวมจำนวนแรงงานในครัวเรือนกลุ่มตัวอย่าง		
	473 (คน)	
มากที่สุด	11	
น้อยที่สุด	1	
ค่าเฉลี่ย	3.01	
S.D.	1.61	

ตารางที่ 5.12 รายได้ครัวเรือนกับจำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่ประกอบอาชีพ

จำนวน แรงงาน (คน)	รายได้					รวม (ครัวเรือน)
	ต่ำกว่า 15,000 บาท	15,001 - 30,000 บาท	30,001 - 45,000 บาท	45,001 - 60,000 บาท	60,001 - 75,000 บาท	
	1	15	1	0	0		0	16
2	43	7	1	0	0	51
3	25	18	6	1	1	51
4	3	10	5	0	0	18
5	1	5	3	1	0	10
6	0	2	1	0	2	5
7	0	2	0	0	1	3
9	0	1	0	1	0	2
10	0	0	0	0	0	0
11	0	0	0	0	1	1
รวม	87	46	16	3	5	157

การศึกษาจำนวนแรงงาน ในที่นี้ หมายถึง ผู้ที่สามารถทำให้เกิดรายได้ในครัวเรือนหรือจำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่ประกอบอาชีพ จากการศึกษาพบว่าชุมชนบ้านแหลมฉะบับ จังหวัดชลบุรีมีจำนวนแรงงานในครัวเรือนในช่วง 1-3 คนมากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 75.16 รองลงมาคือ 4-6 คน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 21.02 ลำดับถัดมาคือ 7-9 คน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3.18 โดยครัวเรือนที่มีจำนวนแรงงานมากที่สุดคือ 11 คน และน้อยที่สุดคือ 1 คนต่อ 1 ครัวเรือน รวมจำนวนแรงงานจากครัวเรือนกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 473 คน ดังนั้น เฉลี่ยจำนวนแรงงานในครัวเรือน คิดเป็นครัวเรือนละ 3.01 คน และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน คือ 1.61 ดังเช่นรายละเอียดในตาราง 5.11

จากตาราง 5.12 เมื่อทำการไขว้ข้อมูล (Cross-tabulation) จำแนกระหว่างระดับรายได้ของครัวเรือนกับจำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่ประกอบอาชีพ พบว่า ครัวเรือนส่วนใหญ่ 87 ครัวเรือน เป็นครัวเรือนที่มีรายได้ต่ำกว่า 15,000 บาทต่อเดือน ซึ่งจะมีสมาชิกที่ประกอบอาชีพ 1-3 คนเท่านั้น (15 ครัวเรือน 43 ครัวเรือนและ 15 ครัวเรือนตามลำดับ) รองลงมาคือ ครัวเรือนที่มีรายได้ในช่วง 15,001-30,000 บาทต่อเดือน มีทั้งสิ้น 46 ครัวเรือน และมีจำนวนสมาชิกที่ประกอบอาชีพสูงสุดจำนวน 3 คน (18 ครัวเรือน) ในขณะที่ครัวเรือนที่มีรายได้มากกว่าจะมีสมาชิกครัวเรือนที่มีการประกอบอาชีพมากขึ้น โดยครัวเรือนที่มีรายได้สูงสุดในช่วง 60,001-75,000 บาท มีสมาชิกครัวเรือนที่ประกอบอาชีพ จำนวน 3 คน (1 ครัวเรือน), 6 คน (2 ครัวเรือน), 7 คน (1 ครัวเรือน) และ 11 คน (1 ครัวเรือน) อาจกล่าวได้ว่าจำนวนสมาชิกที่มากขึ้นมีการประกอบอาชีพสัมพันธ์กับรายได้ครัวเรือนที่สูงขึ้น

ตารางที่ 5.13 รายได้ครัวเรือนกับระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชน

ระยะเวลา อยู่อาศัย	รายได้					รวม (ครัวเรือน)
	ต่ำกว่า 15,000 บาท	15,001 บาท	30,001 บาท	45,001 บาท	60,001 บาท	
	บาท	30,000 บาท	45,000 บาท	60,000 บาท	75,000 บาท	
น้อยกว่าหรือ เท่ากับ 10 ปี	43 (45.99)	2 (1.59)	25 (24.32)	2 (2.64)	11 (8.46)	83
11 – 20 ปี	18 (16.62)	0 (0.57)	10 (8.79)	0 (0.96)	2 (3.06)	30
21– 30 ปี	12 (9.42)	0 (0.32)	3 (4.98)	1 (0.54)	1 (1.73)	17
31– 40 ปี	5 (3.88)	0 (0.13)	2 (2.05)	0 (0.22)	0 (0.71)	7
41– 50 ปี	6 (6.65)	0 (0.23)	5 (3.52)	0 (0.38)	1 (1.22)	12
51 – 60 ปี	2 (2.22)	1 (0.08)	0 (1.17)	0 (0.13)	1 (0.41)	4
61 ปีขึ้นไป	1 (2.22)	0 (0.08)	1 (1.17)	2 (0.13)	0 (0.41)	4
รวม	87	3	46	5	16	157

จากตารางข้างต้น รายได้ครัวเรือนกับระยะเวลาอยู่อาศัยของครัวเรือนในหมู่ที่ 3 ชุมชนบ้านแหลมฉบัง พบว่าครัวเรือนที่อยู่อาศัยในชุมชนน้อยกว่าหรือเท่ากับ 10 ปี ส่วนใหญ่จำนวน 43 ครัวเรือนมีรายได้ต่ำกว่า 15,000 บาทต่อเดือน และเป็นกลุ่มครัวเรือนที่มีรายได้มากที่สุด ในช่วงรายได้ 60,001-75,000 บาท (11 ครัวเรือน) เมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มครัวเรือนที่อยู่อาศัยมากกว่า 10 ปีขึ้นไป ส่วนกลุ่มครัวเรือนที่มีระยะเวลาอยู่อาศัย 11 – 20 ปี (18 ครัวเรือน) และ 21– 30 ปี (12 ครัวเรือน) มีรายได้ต่ำกว่า 15,000 บาทต่อเดือนเป็นอันดับสองและสามตามลำดับ และเพื่อเป็นการพิสูจน์ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชนกับรายได้ครัวเรือน จึงได้ใช้วิธีการคำนวณค่าทางสถิติทดสอบเพียร์สันไคสแควร์ (Pearson Chi-Square) ศึกษาความเป็นอิสระกันของตัวแปรเชิงคุณภาพหรือตัวแปรกลุ่มสองตัว ดังนี้

ในการศึกษาด้วยสถิติทดสอบเพียร์สันไคสแควร์ต้องสร้างตารางจำแนกสองทางหรือตารางไขว้ (Cross-tabulation) กรณีที่มีตัวแปรสองตัว โดยที่ ตัวแปรที่ 1 มี r กลุ่มย่อยและตัว

Pearson Chi-Square (χ^2)

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^c \frac{(O_{ij} - E_{ij})^2}{E_{ij}}$$

แปรตัวที่ 2 มี c กลุ่มย่อย ซึ่งสูตรสถิติทดสอบ (กัลยา วานิชย์บัญชา, 2552) ได้แก่

โดยที่ O_{ij} = ค่าความถี่ที่สังเกตได้หรือเกิดขึ้นจริง (Observed frequency)

E_{ij} = ค่าความถี่ที่คาดหวัง (Expected Frequency) หมายถึง ข้อมูลที่คาดว่าจะอยู่ในกลุ่ม i ของตัวแปรที่ 1 และอยู่ในกลุ่ม j ของตัวแปรที่ 2 เมื่อสมมติฐาน H_0 เป็นจริง

โดยที่สมมติฐานเพื่อการทดสอบ ได้แก่

H_0 : ตัวแปรที่ 1 และ 2 เป็นอิสระกัน และ H_1 : ตัวแปรที่ 1 และ 2 ไม่เป็นอิสระกัน

จากตาราง 5.13 ตัวเลขที่แสดงค่าความถี่ในตารางคือ ค่าความถี่ที่สังเกตได้ (Observed Frequency) และตัวเลขในวงเล็บ (...) คือ ค่าความถี่ที่คาดหวัง (Expected Frequency)

สมมติฐานเลือก (Alternative hypothesis) คือ ระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชนมีความสัมพันธ์กับรายได้ครัวเรือน การสรุปผลการทดสอบแบบที่ 1 ใช้ค่า Critical value ของ Chi-Square โดยจากการคำนวณค่าทางสถิติจะได้ค่า Pearson Chi-Square = 50.72 มีค่ามากกว่า (>) ค่า Critical value = 9.488 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 และยอมรับสมมติฐานเลือก นอกจากนี้ สรุปแบบที่ 2 ใช้ค่า p-value ในที่นี้ = 0.00129 ซึ่งน้อยกว่า (<) ค่า Alpha ซึ่งเท่ากับ 0.05 จึงสรุปได้ว่าปฏิเสธ H_0 ดังนั้น โดยสรุป ระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชนและรายได้ครัวเรือนไม่เป็นอิสระกันที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 หรือระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชนและรายได้ครัวเรือนกล่าวได้ว่ามีความสัมพันธ์กัน

5.1.3 ข้อมูลด้านสังคมของครัวเรือนในชุมชน

▪ จำนวนสมาชิกในครัวเรือน

ตารางที่ 5.14 จำนวนสมาชิกในครัวเรือน

รายการ	จำนวน (ครัวเรือน)	ร้อยละ (%)
จำนวนสมาชิกในครัวเรือน		
1-3 คน	45	28.66
4-6 คน	93	59.24
7-9 คน	16	10.19
10-12 คน	2	1.27
13-15 คน	1	0.64
รวมจำนวนครัวเรือน	157	100.00
รวมจำนวนสมาชิกในครัวเรือน	714	37.03
มากที่สุด	15	
น้อยที่สุด	1	
ค่าเฉลี่ย	4.55	
S.D.	1.97	

จากการศึกษาพบว่าชุมชนบ้านแหลมฉะบับมีจำนวนสมาชิกครัวเรือนในช่วง 4-6 คนมากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 59.24 รองลงมาคือ ในช่วง 1-3 คนโดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 28.66 ลำดับถัดมาในจำนวนสมาชิกช่วง 7-9 คน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.19 โดยครัวเรือนที่มีจำนวนสมาชิกมากที่สุดคือ 15 คน และจำนวนน้อยที่สุดคือ 1 คน ในชุมชนดังกล่าวมีสมาชิกเฉลี่ยครัวเรือนละ 4.55 คน รวมจำนวนสมาชิกจากครัวเรือนกลุ่มตัวอย่างคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 37.03 คน จากจำนวนประชากรในชุมชนบ้านแหลมฉะบับ รวมทั้งสิ้น 1,928 คน ดังเช่นตาราง 5.14

■ ภูมิลำเนา

ตารางที่ 5.15 ระยะเวลาของครัวเรือนที่อยู่อาศัยในชุมชนบ้านแหลมฉบัง

ระยะเวลาอยู่อาศัย	จำนวน (ครัวเรือน)	ร้อยละ (%)
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 10 ปี	83	52.87
11 – 20 ปี	30	19.11
21– 30 ปี	17	10.83
31– 40 ปี	7	4.46
41– 50 ปี	12	7.64
51 – 60 ปี	4	2.55
61 ปีขึ้นไป	4	2.55
รวม	157	100.00

■ การย้ายถิ่น

ตารางที่ 5.16 สาเหตุการย้ายถิ่นเข้าและภูมิลำเนาเดิมของครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในชุมชนน้อยกว่า 20 ปีหรือย้ายถิ่นเข้าหลังการมีท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง

รายการ	จำนวน (ครัวเรือน)	ร้อยละ (%)
ครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในชุมชนระยะเวลาน้อยกว่า 20 ปี		
สาเหตุการย้ายถิ่นเข้า		
ตามบุคคลในครัวเรือน	29	25.66
เพื่อการศึกษา	10	8.85
เพื่อหางานทำ/ หน้าที่การงาน	70	61.95
ความอุดมสมบูรณ์ของพื้นที่	4	3.54
อื่นๆ	0	0.00
รวม	113	100.00
ภูมิลำเนาเดิม		
ชุมชนในอำเภอศรีราชา	32	28.32
กรุงเทพมหานคร	7	6.19
ภาคกลาง	13	11.50
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	53	46.90
ภาคเหนือ	5	4.42
ภาคใต้	3	2.65
รวม	113	100.00

สัดส่วนตามระยะเวลาการอยู่อาศัยของครัวเรือนกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ครัวเรือนที่อาศัยอยู่ระยะเวลาสั้นกว่าหรือเท่ากับ 10 ปีมีสัดส่วนสูงที่สุด คือ ร้อยละ 52.87 รองลงมา คือ ระยะเวลาอยู่อาศัยในช่วง 11 – 20 ปี สัดส่วนร้อยละ 19.11 หรือในช่วง 21 – 30 ปี สัดส่วนร้อยละ 10.83 ในช่วง 41– 50 ปี ในช่วง 31– 40 ปี ในช่วง 51 – 60 ปี และระยะ 61 ปีขึ้นไป ตามลำดับจากการสุ่มตัวอย่าง สัดส่วนครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในชุมชนจากทั้งสิ้น 157 ครัวเรือน แบ่งเป็นครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในชุมชนบ้านแหลมฉะบับน้อยกว่า 20 ปีหรือหลังเกิดท่าเรือ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 71.98 หรือจำนวน 113 ครัวเรือน และครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในชุมชนบ้านแหลมฉะบับเป็นระยะเวลา 20 ปีขึ้นไปหรือก่อนการเกิดท่าเรือ คิดเป็นร้อยละ 28.03 หรือจำนวน 44 ครัวเรือนดังเช่นตาราง 5.15

จากตาราง 5.16 การสรุปข้อมูลการย้ายถิ่นเข้าเฉพาะครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในชุมชนน้อยกว่าหรือเท่ากับ 10 ปี รวมจำนวนทั้งสิ้น 83 ครัวเรือนนับเป็นกลุ่มผู้อาศัยใหม่ เนื่องจากครัวเรือนที่มีภูมิลำเนาอยู่ในชุมชนมากกว่า 10 ปีหรือครัวเรือนดั้งเดิม จากการศึกษาข้อมูลเอกสาร ทุติยภูมิและการสำรวจพบว่าส่วนใหญ่อยู่อาศัยในชุมชนมาตั้งแต่สมัยบรรพบุรุษ

สาเหตุการย้ายถิ่นของครัวเรือน พบว่า ครัวเรือนสัดส่วนร้อยละ 61.45 ย้ายเข้าชุมชนบ้านแหลมฉะบับเนื่องจากหน้าที่การงานและหางานทำ รองลงมา คือ ตามบุคคลในครัวเรือน สัดส่วนร้อยละ 22.89 เพื่อการศึกษา สัดส่วนร้อยละ 10.84 และเนื่องจากความอุดมสมบูรณ์ของพื้นที่ สัดส่วนร้อยละ 4.82 โดยที่ภูมิลำเนาเดิมของกลุ่มตัวอย่างมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นสัดส่วนสูงสุด คิดเป็นร้อยละ 51.81 รองลงมา คือ ชุมชนในอำเภอศรีราชาหรือชุมชนข้างเคียง คิดเป็นร้อยละ 26.51 หรือภาคกลาง คิดเป็นร้อยละ 13.25 และภูมิลำเนาเดิมที่มีสัดส่วนน้อยที่สุดคือ ภาคเหนือ คิดเป็นร้อยละ 1.20

ด้านสาเหตุการย้ายถิ่นเข้าของครัวเรือนที่มาอยู่อาศัยหลังเกิดท่าเรื่อน้ำลึกแหลมฉะบับ จากความเห็นผ่านการสัมภาษณ์ของ คุณธนาวรรณ ปานสุวรรณ, นักพัฒนาชุมชน เทศบาลนครแหลมฉะบับ, 25 กรกฎาคม 2554 กล่าวว่า

“ เรื่องการเปลี่ยนแปลงจากท่าเรือทำให้ประชากรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะประชากรแฝงกระจายอยู่ทั่วพื้นที่ไม่สามารถควบคุมได้แต่การจ้างงานท้องถิ่นไม่ได้ดีขึ้น เพราะส่วนใหญ่เป็นแรงงานที่อื่น ส่วนใหญ่เป็นการใช้แรงงาน ลูกเรือจากที่อื่นและแรงงานต่างด้าวที่มาจากตะเปียน อย่างผู้ประกอบการก็เป็นผู้มาจดทะเบียนแรงงานต่างด้าว ดังนั้น ประชากรหนาแน่นและแรงงานต่างด้าวจึงเป็นปัญหาใหญ่”

ตารางที่ 5.17 ความต้องการย้ายถิ่นออกของครัวเรือนและสาเหตุการต้องการย้ายถิ่นออก

รายการ	จำนวน (ครัวเรือน)		รวม	ร้อยละ (%)
	อาศัยในชุมชน หลังมีท่าเรือ	อาศัยในชุมชน ก่อนมีท่าเรือ		
ต้องการย้ายถิ่นออก	17	13	30	19.11
ไม่ต้องการย้ายถิ่นออก	96	31	127	80.89
รวม	113	44	157	100.00
ต้องการย้ายถิ่นออกเนื่องจาก:				
ตามบุคคลในครัวเรือน	0	1	1	3.33
ต้องการเปลี่ยนแปลงอาชีพในต่างถิ่น	5	1	6	20.00
ความแออัดจากผู้อยู่อาศัยหนาแน่น	3	3	6	20.00
สภาพสังคม ปัญหาอาชญากรรม	0	1	1	3.33
ความรู้สึกละเลยไม่ปลอดภัยจากมลพิษ	1	3	4	13.33
ความรู้สึกละเลยไม่มั่นคงที่อาศัยในพื้นที่เวนคืน	8	4	12	40.00
รวม	17	13	30	100.00
ไม่ต้องการย้ายถิ่นออกเนื่องจาก:				
รู้สึกผูกพันกับพื้นที่อยู่อาศัย	54	30	84	53.50
อาชีพปัจจุบันเกี่ยวข้องกับพื้นที่อยู่อาศัย	19	9	28	17.83
อยู่ใกล้แหล่งงาน	40	5	45	28.66
รวม	113	44	157	100.00

เนื่องจากชุมชนบ้านแหลมฉะบังอยู่ในเขตพื้นที่เวนคืนของการท่าเรือ ดังนั้นจึงศึกษาถึงความต้องการย้ายถิ่นออกสะท้อนถึงความพอใจในการอยู่อาศัย พบว่า กลุ่มครัวเรือนตัวอย่างส่วนใหญ่ที่ร้อยละ 80.89 ไม่ต้องการย้ายถิ่นออก และต้องการย้ายถิ่นออกมีเพียงสัดส่วนร้อยละ 19.11 โดยสาเหตุการต้องการย้ายถิ่นที่อยู่อาศัย สำหรับความต้องการย้ายถิ่นออกเนื่องจากความรู้สึกละเลยไม่มั่นคงในการอาศัยอยู่ในพื้นที่เวนคืน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 40.00 รองลงมาคือ สาเหตุจากต้องการเปลี่ยนแปลงอาชีพในต่างถิ่น และความแออัดจากผู้อยู่อาศัยหนาแน่น เป็นสัดส่วนเท่ากันคือ ร้อยละ 20.00 ความรู้สึกไม่ปลอดภัยจากมลพิษ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.33

ส่วนความไม่ต้องการย้ายถิ่นออกส่วนใหญ่ ร้อยละ 53.50 รู้สึกผูกพันกับพื้นที่อยู่อาศัย รองลงมา คือ อยู่ใกล้แหล่งงาน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 28.66 และอาชีพปัจจุบันเกี่ยวข้องกับพื้นที่อยู่อาศัย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17.83 โดยที่ครัวเรือนที่มีภูมิลำเนาตั้งเดิมหรือกลุ่มที่อยู่อาศัยในชุมชนระยะเวลา 20 ปีขึ้นไปหรือก่อนมีท่าเรื่อน้ำลึกแหลมฉะบัง ส่วนใหญ่รู้สึกผูกพันกับพื้นที่อยู่อาศัย ในขณะที่ครัวเรือนที่มีภูมิลำเนาอยู่ในชุมชนน้อยกว่า 20 ปีหรือหลังมีท่าเรื่อน้ำลึกแหลมฉะบังให้ความสำคัญกับแหล่งงาน

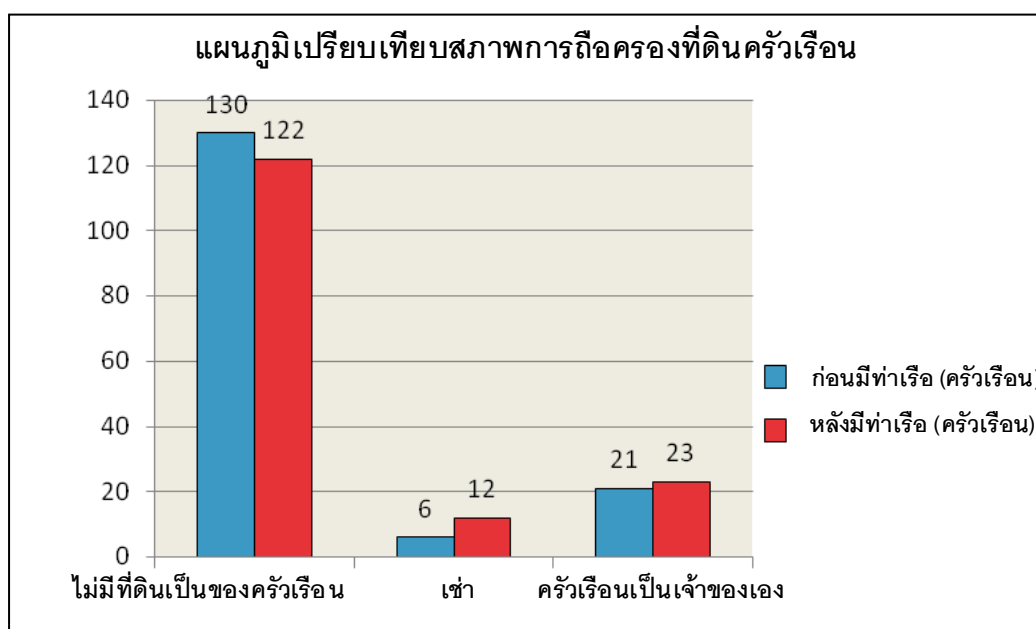
5.2 ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงทางสภาพเศรษฐกิจ – สังคมของครัวเรือนในชุมชน

5.2.1 ข้อมูลเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงเชิงกายภาพ

■ สภาพการถือครองที่ดิน

ตารางที่ 5.18 ลักษณะการถือครองที่ดินของครัวเรือนก่อนและหลังมีท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง

ลักษณะการถือครองที่ดิน	ก่อนมีท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง		หลังมีท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง	
	จำนวน	ร้อยละ (%)	จำนวน	ร้อยละ (%)
ไม่มีที่ดินเป็นของครัวเรือน	130	82.80	122	77.71
เช่า	6	3.82	12	7.64
ครัวเรือนเป็นเจ้าของ	21	13.38	23	14.65
รวม	157	100.00	157	100.00



แผนภูมิที่ 5.1 เปรียบเทียบสภาพการถือครองที่ดินครัวเรือนก่อนและหลังมีท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง

กรรมสิทธิ์หรือลักษณะการถือครองที่ดินครัวเรือนก่อนและหลังมีท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังนั้น พบว่าทั้งก่อนและหลังการเกิดท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังครัวเรือนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่มีที่ดินในชุมชน ก่อนการเกิดท่าเรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 82.80 และหลังการเกิดท่าเรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 77.71 การเป็นเจ้าของที่ดินในชุมชนเองของครัวเรือนก่อนการเกิดท่าเรือมีสัดส่วนร้อยละ 13.38 และเช่าที่ดิน สัดส่วนร้อยละ 6 สำหรับช่วงหลังการเกิดท่าเรือสัดส่วนการเป็นเจ้าของที่ดินของครัวเรือนเพิ่มมากขึ้น กล่าวคือสภาพการถือครองที่ดินปัจจุบันคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.65 และเช่า สัดส่วนร้อยละ 7.64 ปัจจุบัน ครัวเรือนถือครองที่ดินเฉลี่ยจำนวน 1.29 แปลง ขนาดเนื้อที่ 1.14 ไร่ โดยที่ที่ดินใช้ประโยชน์ที่ดินครัวเรือนเพื่อการอยู่อาศัย

ประเด็นลักษณะการถือครองที่ดินของครัวเรือนบ้านแหลมฉับัง จากข้อมูลพบว่า ครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในชุมชนบ้านแหลมฉับังประกอบด้วยมีเอกสารสิทธิ์ หมายความว่า ครัวเรือนเป็นเจ้าของที่ดินเอง และยังไม่ลงชื่อยินยอมโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินให้แก่การทำเรือ ส่วน ครัวเรือนที่ไม่มีเอกสารสิทธิ์หรือครัวเรือนไม่ได้เป็นเจ้าของที่ดินเองนั้นอาศัยอยู่ในพื้นที่ชุมชน แบ่งเป็นประเภท ได้แก่

- 1) การเช่า โดยพบว่าผู้ที่มีเอกสารสิทธิ์ในที่ดินบางส่วนประกอบธุรกิจบ้านเช่าหรือห้องเช่าให้แรงงานต่างถิ่นหรือผู้ที่ไม่มีเอกสารสิทธิ์ในที่ดินหรือเป็นที่ดินทำกิน เช่น การใช้บริเวณพื้นที่เพื่อการผลิตแปรรูปอาหารทะเล
- 2) การอาศัยอยู่ในที่ดินหรือที่อยู่อาศัยที่เป็นของญาติผู้ซึ่งมีเอกสารสิทธิ์และยังไม่ลงชื่อยินยอมออกจากพื้นที่เวนคืน
- 3) การอาศัยอยู่ในพื้นที่สาธารณะบริเวณชายทะเลหรือชายตะกาด

เพื่อเสริมข้อมูลเชิงสถิติ ผู้วิจัยจึงนำเสนอข้อมูล ประกอบกับการสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึก ในประเด็นสภาพการถือครองที่ดินและเชื่อมโยงต่อลักษณะการประกอบอาชีพ ดังเช่นตัวอย่างต่อไปนี้

การสัมภาษณ์คุณป้าเจ้าของกิจการร้านอาหารริมหาด (เดิมชื่อร้านมีชัย), ระยะเวลาอยู่อาศัยกว่า 30 ปี, 7 พฤษภาคม 2555 “ป้าย้ายมาจากปทุมธานี เข้ามาอยู่ตั้งแต่ทำเรือยังไม่มา ย้ายมาอยู่ที่นี่เพราะชอบเล่นน้ำทะเล เมื่อก่อนหาดที่นี่สวยมาก ทRAYเต็ม ต้นมะพร้าวเป็นทิวแถว ร้านอาหารป้าเมื่อก่อนยื่นไปทะเล เดี่ยวนี้ต้องเขยิบมาอยู่ริมถนน มีร้านขายของเต็มแนวแต่ต้องย้ายออกแต่ป้าก็อยู่มา ตอนนี้ทำเรือเขาเพิ่งมาบอกอีกว่าให้อยู่ได้แค่อีกสองปี ไม่มีค่าเช่าเลย ร้านแถวนี้อีกสามร้านต้องย้ายออกทั้งหมด ป้ายังไม่รู้เลยว่าถ้าไม่อยู่ตรงนี้แล้วจะทำอะไร”

ข้อมูลจากพี่เล็กซึ่งเป็นชาวชุมชนบ้านแหลมฉับัง ตั้งแต่กำเนิด (จากการสัมภาษณ์, 7 พฤษภาคม 2555) เล่าถึงสภาพพื้นที่ว่าเมื่อก่อนบริเวณทางเข้าชุมชนเป็นที่นาเขียวขจี แต่ตอนนี้กลายเป็นพื้นที่สำหรับอุตสาหกรรม คนที่ยินยอมย้ายออกและไม่ย้ายออกมีการตัดสินใจเกี่ยวกับอาชีพ “คนฝั่งล่างอยู่ติดทะเล ส่วนใหญ่มีเรือประมงกัน เรือบางลำหลักแสน แล้วกลุ่มนี้ส่วนใหญ่จะมีโฉนดที่ดินอยู่แล้วไม่ยอมลงชื่อยินยอมออกจากพื้นที่เลยอยู่ได้ ย้ายออกไปก็ไม่ว่าจะทำยังไงกับเรือแล้วที่ทำกินก็ต้องติดทะเล ส่วนคนฝั่งบน คนเกาะกลาง ทำสวนทำนากันลงชื่อยินยอมกันหมดแล้วย้ายออกไป”

ดังนั้น สภาพการถือครองที่ดินครัวเรือนและครัวเรือนที่มีการเปลี่ยนแปลงสภาพ ดังเช่น ตาราง 5.18 และ 5.19 จึงสามารถอธิบายได้ว่าเมื่อเปรียบเทียบสภาพการถือครองที่ดินก่อนมีและหลังมีท่าเรือน้ำลึก ครัวเรือนที่ไม่มีที่ดินเป็นของตนเองลดลง ครัวเรือนที่เช่าและครัวเรือนที่เป็นเจ้าของเองเพิ่มขึ้น อาจเป็นเพราะการถ่ายโอนกรรมสิทธิ์หรือจากการที่ไม่มีที่ดินเป็นของตนเองเปลี่ยนแปลงสภาพเป็นการเช่า นอกจากนี้การมีกรรมสิทธิ์ในที่ดินยังส่งผลเกี่ยวโยงกับลักษณะที่อยู่อาศัยของครัวเรือน

โดยที่จากการสัมภาษณ์คุณบ้านพ ชาวชุมชนบ้านแหลมฉบัง, ระยะเวลาอยู่อาศัย 20 ปี, 7 พฤษภาคม 2555 คุณบ้านพอาศัยอยู่บริเวณติดริมหาด เล่าว่า “ป่าเข้ามาพร้อมกับที่มีท่าเรือแหลมฉบัง มาหางานทำที่เห็นเป็นแหล่งทำกิน มาจากหนองคายตั้งแต่ปี พ.ศ.2534 ไม่กล้าเป็นแรงงานที่ท่าเรือมันเสี่ยงเลยมาทำประมง เก็บหอยขายฝั่ง ไม่มีเอกสารสิทธิ์แต่อาศัยขอแทรกทะเบียนบ้านเขาอยู่เจ้าของบ้านจะขอเช็คประวัติก่อน อาศัยว่ารู้จักกัน แต่เราสร้างเองบนริมหาดอยู่กับครอบครัวสามคน พ่อ แม่ ลูก บ้านป่าไม่มีเอกสารสิทธิ์ทำหลังเล็ก รื้อง่ายไม่เสียตาย (วัสดุบ้านป่าเป็นสังกะสีและไม้) ส่วนบ้านที่มีเอกสารสิทธิ์เขาจะสร้างกันหลังใหญ่ สวยงาม แต่ถ้าท่าเรือจะมาเมื่อไหร่ไม่รู้ อาจมาเอาที่ดินอีกแล้วต้องย้ายออกป่าก็ไม่กลัวแล้วเพราะอาศัยอยู่ที่หนองคายมีงาน มีส่วนมีนาให้ทำไม่อด แต่ตอนนี้ขออยู่แถวนี้ก่อนติดที่แล้ว”

ตารางที่ 5.19 การเปลี่ยนแปลงสภาพการถือครองที่ดินก่อนและหลังมีท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง

สภาพการถือครองที่ดิน	จำนวน (ครัวเรือน)	ร้อยละ (%)
เพิ่มขึ้น	8	5.10
ลดลง	8	5.10
เท่าเดิม	141	89.81
รวม	157	100.00

จากการศึกษาพบว่า การเปลี่ยนแปลงสภาพการถือครองที่ดินเมื่อเปรียบเทียบก่อนและหลังมีท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง พบว่าครัวเรือนส่วนใหญ่สัดส่วนร้อยละ 89.81 มีสภาพการถือครองที่ดินเท่าเดิม ในขณะที่ครัวเรือนมีสภาพการถือครองที่ดินลดลงและเพิ่มขึ้นในสัดส่วนที่เท่ากัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.10 โดยสาเหตุที่ที่ดินลดลงให้เหตุผลว่าได้รับการเวนคืนจากรัฐหรือการทำเรือจึงทำให้ที่ดินของครัวเรือนซึ่งเป็นที่ดินภายในชุมชนนั้นลดลง จำนวน 4 ครัวเรือนและมีการระบุเหตุผลว่าได้แบ่งสรรที่ดินให้ลูกหลานจึงทำให้ที่ดินลดลง จำนวน 1 ครัวเรือน อีก 3 ครัวเรือนไม่มีการระบุสาเหตุ ส่วนสภาพการถือครองที่ดินครัวเรือนเพิ่มขึ้นจากเดิมเนื่องจากการเช่าและเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ความเป็นเจ้าของที่ดิน

■ ลักษณะที่อยู่อาศัย

ตารางที่ 5.20 ลักษณะที่อยู่อาศัยครัวเรือนก่อนและหลังมีท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง

ลักษณะที่อยู่อาศัย	ก่อนมีท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง		หลังมีท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง	
	จำนวน	ร้อยละ (%)	จำนวน	ร้อยละ (%)
บ้านไม้	105	66.88	87	55.41
บ้านตึกหรือบ้านปูน	14	8.92	23	14.65
บ้านครึ่งไม้ครึ่งตึก	28	17.83	37	23.57
อาคารพาณิชย์	4	2.55	4	2.55
อื่นๆ	6	3.82	6	3.82
รวม	157	100.00	157	100.00

ลักษณะที่อยู่อาศัยของครัวเรือนช่วงก่อนการเกิดท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง พบว่า ครัวเรือนส่วนใหญ่อาศัยบ้านไม้สัดส่วนสูงสุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 69.43 รองลงมา คือ บ้านครึ่งไม้ครึ่งตึก คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17.83 บ้านตึกหรือบ้านปูน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.19 และอาคารพาณิชย์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 2.55 สำหรับช่วงหลังการเกิดท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ครัวเรือนมีการเปลี่ยนแปลงลักษณะที่อยู่อาศัย โดยที่ถึงแม้ว่าจำนวนครัวเรือนที่อาศัยบ้านไม้จะมีสัดส่วนสูงสุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 55.41 หากแต่ถ้าเมื่อเทียบกับช่วงเมื่อราว 20 ปีก่อนมีสัดส่วนลดลง รองลงมา คือ บ้านครึ่งไม้ครึ่งตึก คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 24.20 บ้านตึกหรือบ้านปูน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17.83 และ อาคารพาณิชย์ยังคงมีสัดส่วนเท่าเดิม คิดเป็นร้อยละ 2.55

■ สภาพแวดล้อมชุมชน

ตารางที่ 5.21 การเกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนก่อนและหลังการเกิดท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง

รายการ	ก่อนมีท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง		หลังมีท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง	
	จำนวน (ครัวเรือน)	ร้อยละ (%)	จำนวน (ครัวเรือน)	ร้อยละ (%)
มีปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม	43	27.39	126	80.25
ไม่มีปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม	114	72.61	31	19.75
รวม	157	100.00	157	100.00

สภาพแวดล้อมในชุมชนก่อนและหลังมีท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ในความรับรู้ครัวเรือนส่วนใหญ่ร้อยละ 72.61 คิดเห็นว่าก่อนการเกิดท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังไม่มีปัญหาสิ่งแวดล้อม แต่ในขณะที่พบว่าช่วงหลังการเกิดท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อสภาพชุมชนคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 80.25

ตารางที่ 5.22 ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมจากท่าเรือน้ำลึกที่ส่งผลกระทบต่อการอยู่อาศัยในชุมชน

รายการ	ระดับของผลกระทบ						ค่าเฉลี่ย	ระดับปัญหา
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่ได้รับผลกระทบ			
	(5)	(4)	(3)	(2)	(1)			
ปัญหาน้ำเสีย คราบน้ำมัน	68 _(43.31)	13 _(8.28)	26 _(16.56)	39 _(24.84)	11 _(7.01)	3.56	4	
ปัญหาฝุ่นละอองในอากาศ	14 _(8.92)	39 _(24.84)	56 _(35.67)	29 _(18.47)	19 _(12.10)	3.00	3	
ปัญหามลพิษ/ สารเคมีรั่วไหล	77 _(49.04)	23 _(14.65)	16 _(10.19)	24 _(15.29)	17 _(10.83)	3.76	4	
ปัญหามลภาวะทางกลิ่น	17 _(10.83)	29 _(18.47)	18 _(11.46)	45 _(28.66)	48 _(30.57)	2.50	2	
ปัญหามลภาวะทางเสียง	15 _(9.55)	25 _(15.92)	39 _(24.84)	36 _(22.93)	42 _(26.75)	2.59	2	
ปัญหาการจัดการขยะ	49 _(31.21)	35 _(22.29)	32 _(20.38)	22 _(14.01)	19 _(12.10)	3.46	4	
ปัญหาคุณภาพทางทัศนียภาพ	38 _(24.20)	37 _(23.57)	41 _(26.11)	27 _(17.20)	14 _(8.92)	3.37	3	
ภาพรวม						3.18		

หมายเหตุ	ระดับค่าเฉลี่ยคะแนน 4.24 – 5.00	(5) ได้รับผลกระทบมากที่สุด
	ระดับค่าเฉลี่ยคะแนน 3.43 – 4.23	(4) ได้รับผลกระทบมาก
	ระดับค่าเฉลี่ยคะแนน 2.62 – 3.42	(3) ได้รับผลกระทบปานกลาง
	ระดับค่าเฉลี่ยคะแนน 1.81 – 2.61	(2) ได้รับผลกระทบน้อย
	ระดับค่าเฉลี่ยคะแนน 1.00 – 1.80	(1) ไม่ได้รับผลกระทบ

จากตาราง 5.22 ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมจากท่าเรือน้ำลึกที่ส่งผลกระทบต่อการอยู่อาศัยในชุมชน ภาพรวมอยู่ในเกณฑ์การได้รับผลกระทบระดับปานกลาง โดยที่เมื่อแยกปัจจัยผลกระทบจากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังต่อการอยู่อาศัยในชุมชน พบว่า ปัญหาที่เป็นผลกระทบระดับมากเมื่อเทียบกับปัญหาอื่น ได้แก่ ปัญหามลพิษ เช่น สารเคมีรั่วไหล ปัญหาน้ำเสีย คราบน้ำมัน และปัญหาการจัดการขยะ รองลงมาระดับผลกระทบปานกลาง ได้แก่ ปัญหาฝุ่นละอองในอากาศและปัญหาคุณภาพทางทัศนียภาพ นอกจากนี้ ครวัเรียนให้ความเห็นว่าหลังจากที่เกิดท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังส่งผลให้เกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมซึ่งส่งผลต่อคุณภาพและการดำเนินชีวิตโดยเฉพาะที่ได้รับผลกระทบมาก คือ ปัญหาน้ำเสีย ปัญหามลพิษ ปัญหาด้านขยะ เกิดความรู้สึกไม่ปลอดภัยต่อการอยู่อาศัยในชุมชน สอดคล้องกับข้อมูลที่จังหวัดชลบุรีได้ประกาศให้แหลมฉบังเป็นพื้นที่เขตภัยพิบัติจากกรณีสารเคมีรั่วไหลที่ท่าเทียบเรือ B3 ในท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังส่งผลกระทบให้มีผู้เสียหาย (เข้าถึงได้จาก <http://www.manager.com>, เดือนพฤศจิกายน 2552) โดยที่กลุ่มตัวอย่างสัดส่วนร้อยละ 13.33 ต้องการย้ายออกเนื่องจากรู้สึกไม่มั่นคงปลอดภัยจากมลพิษ

5.2.2 วิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ – สังคมของครัวเรือนในชุมชน

■ การเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพครัวเรือน

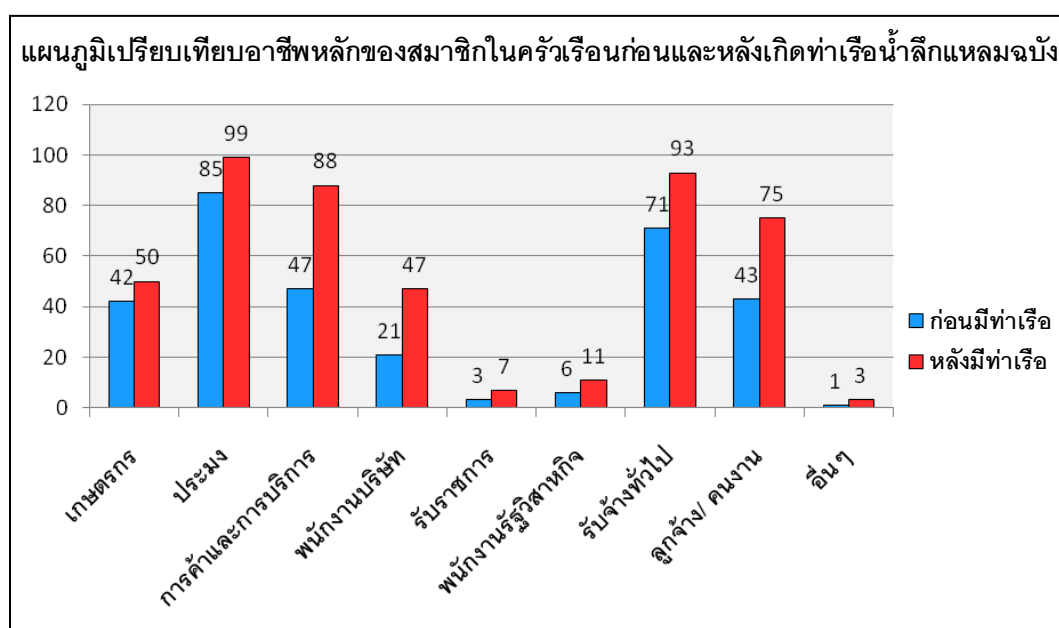
ตารางที่ 5.23 จำนวนครัวเรือนและสาเหตุการเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพของครัวเรือน

รายการ	จำนวน (ครัวเรือน)		รวม (ครัวเรือน)	ร้อยละ (%)
	อาศัยในชุมชน หลังมีทำเรือ	อาศัยอยู่ในชุมชน ก่อนมีทำเรือ		
เปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพ	41	9	50	31.85
เปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพ เนื่องจากเกิดทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉับัง	13	10	23	14.65
ไม่เปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพ	59	25	84	53.50
รวม	113	44	157	100.00
สาเหตุการเปลี่ยนแปลงอาชีพ:				
มีแหล่งงานใหม่ที่รายได้ดีกว่าเดิม	39	4	43	58.90
สภาพแวดล้อมไม่เอื้ออำนวยต่อ การประกอบอาชีพเดิม	7	11	18	24.66
ขาดแคลนที่ดินทำกินเนื่องจาก การเวนคืน	5	4	9	12.33
อื่นๆ	3	0	3	4.11
รวม	54	19	73	100.00

ภายหลังการเกิดทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉับัง พบว่า ครัวเรือนส่วนใหญ่สัดส่วนร้อยละ 53.50 ไม่มีการเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพ ซึ่งใกล้เคียงกับสัดส่วนของครัวเรือนที่มีการเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพ คือ ร้อยละ 31.85 โดยการเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพครัวเรือนเนื่องจากเกิดทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉับัง คิดเป็นร้อยละ 14.65 สาเหตุการเปลี่ยนแปลงอาชีพในภาพรวมเกิดจากมีแหล่งงานใหม่ที่รายได้ดีกว่าเดิม ร้อยละ 58.90 รองลงมา คือ สภาพแวดล้อมไม่เอื้ออำนวยต่อการประกอบอาชีพเดิม ร้อยละ 24.66 และขาดแคลนที่ดินทำกินเนื่องจากการเวนคืน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 12.33

ตารางที่ 5.24 เปรียบเทียบลักษณะการประกอบอาชีพหลักของสมาชิกครัวเรือนในชุมชนก่อนและหลังการเกิดทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉับ

ลักษณะการประกอบอาชีพหลัก	ก่อนมีทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉับ		หลังมีทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉับ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ (%)	จำนวน (คน)	ร้อยละ (%)
เกษตรกร	42	13.17	50	10.57
ประมง	85	26.65	99	20.93
การค้าและการบริการ	47	14.73	88	18.60
พนักงานบริษัท	21	6.58	47	9.94
รับราชการ	3	0.94	7	1.48
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	6	1.88	11	2.33
รับจ้างทั่วไป	71	22.26	93	19.66
ลูกจ้าง/ คนงาน	43	13.48	75	15.86
อื่นๆ	1	0.31	3	0.63
รวม	319	100.00	473	100.00



แผนภูมิที่ 5.2 เปรียบเทียบอาชีพของสมาชิกครัวเรือนก่อนและหลังเกิดทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉับ

จากตาราง 5.24 พบว่ามีการเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพหลัก อย่างไรก็ตาม อาชีพประมงยังคงเป็นอาชีพหลักที่มีสัดส่วนมากที่สุด รองลงมาคือ รับจ้างทั่วไป และการค้า-การบริการ และสมาชิกครัวเรือนมีการประกอบอาชีพเสริมที่สำคัญ ได้แก่ รับจ้างทั่วไป ลูกจ้างชั่วคราว การค้า-การบริการ เกษตรกรและประมง ตามลำดับ ดังเช่นตาราง 5.25

ตารางที่ 5.25 เปรียบเทียบลักษณะการประกอบอาชีพเสริมของสมาชิกครัวเรือนในชุมชนก่อนและหลังการเกิดทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉับัง

ลักษณะการประกอบอาชีพเสริม	ก่อนมีทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉับัง		หลังมีทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉับัง	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ (%)	จำนวน (คน)	ร้อยละ (%)
เกษตรกร	7	15.22	5	7.04
ประมง	2	4.35	3	4.23
การค้าและการบริการ	10	21.74	17	23.94
รับจ้างทั่วไป	18	39.13	24	33.80
ลูกจ้างชั่วคราว	9	19.57	22	30.99
รวม	46	100.00	71	100.00

หากเปรียบเทียบสัดส่วนการเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพก่อนและหลังมีทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉับัง สำหรับอาชีพหลักที่สมาชิกครัวเรือนมีการเปลี่ยนแปลงมากที่สุด ได้แก่ การค้าและการบริการ เพิ่มขึ้นจากเดิมคิดเป็นร้อยละ 26.62 รองลงมา คือ ลูกจ้างหรือคนงาน ร้อยละ 20.78 และพนักงานบริษัท ร้อยละ 16.88 ส่วนลักษณะอาชีพเสริมที่มีสัดส่วนการเปลี่ยนแปลงมากที่สุด ได้แก่ ลูกจ้างชั่วคราว ซึ่งเพิ่มขึ้นจากเดิมเป็น ร้อยละ 52.00 รองลงมาคือการค้าและการบริการ ร้อยละ 28.00 และรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 24.00 ในขณะที่อาชีพเสริมประเภทการเกษตรกรรมมีสัดส่วนลดลง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ -8.00 ดังเช่นตาราง 5.26

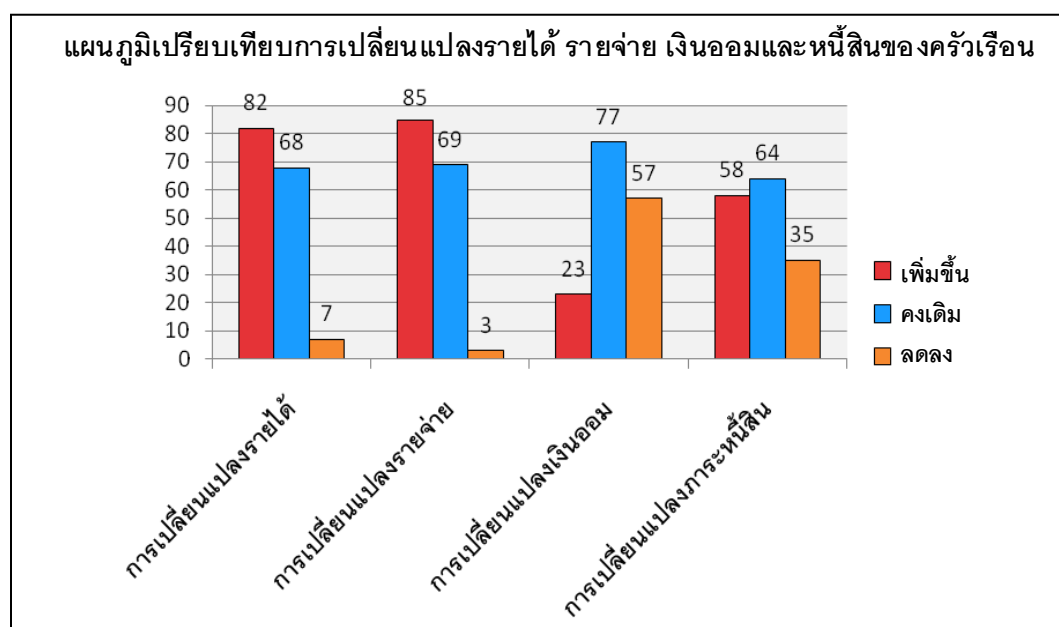
ตารางที่ 5.26 เปรียบเทียบสัดส่วนการเปลี่ยนแปลงอาชีพหลักและอาชีพเสริมของสมาชิกครัวเรือน

ลักษณะอาชีพ	สัดส่วนการเปลี่ยนแปลงอาชีพก่อน-หลังมีทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉับัง				
	จำนวน (คน)	ร้อยละ (%)	จำนวน (คน)	ร้อยละ (%)	
ลักษณะอาชีพหลัก			ลักษณะอาชีพเสริม		
เกษตรกร	-8	5.19	เกษตรกร	2	-8.00
ประมง	-14	9.09	ประมง	-1	4.00
การค้าและการบริการ	-41	26.62	การค้าและการบริการ	-7	28.00
พนักงานบริษัท	-26	16.88	รับจ้างทั่วไป	-6	24.00
รับราชการ	-4	2.60	ลูกจ้างชั่วคราว	-13	52.00
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	-5	3.25			
รับจ้างทั่วไป	-22	14.29			
ลูกจ้าง/คนงาน	-32	20.78			
อื่นๆ	-2	1.30			
รวม	-154	100.00	รวม	-25	100.00

■ การเปลี่ยนแปลงรายได้ รายจ่าย เงินออมและภาวะหนี้สินของครัวเรือน

ตารางที่ 5.27 การเปลี่ยนแปลงรายได้ รายจ่าย เงินออมและภาวะหนี้สินของครัวเรือนหลังเกิดทำเรื่อน้ำลึกลง

รายการ	เพิ่มขึ้น		คงเดิม		ลดลง		รวม
	จำนวน (ครัวเรือน)	ร้อยละ (%)	จำนวน (ครัวเรือน)	ร้อยละ (%)	จำนวน (ครัวเรือน)	ร้อยละ (%)	
การเปลี่ยนแปลงรายได้	82	52.23	68	43.31	7	4.46	157
การเปลี่ยนแปลงรายจ่าย	85	54.14	69	43.95	3	1.91	157
การเปลี่ยนแปลงเงินออม	23	14.65	77	49.04	57	36.31	157
การเปลี่ยนแปลงภาวะหนี้สิน	58	36.94	64	40.76	35	22.29	157



แผนภูมิที่ 5.3 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงรายได้ รายจ่าย เงินออมและหนี้สินของครัวเรือนในชุมชนก่อนและหลังการเกิดทำเรื่อน้ำลึกลง

เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงรายได้ รายจ่าย เงินออม ภาวะการมีหนี้สินของครัวเรือนภายหลังการเกิดทำเรื่อน้ำลึกลง พบว่าครัวเรือนมีการเปลี่ยนแปลงรายจ่ายเพิ่มขึ้นสูงสุด คือ ร้อยละ 54.14 รายได้ของครัวเรือนก็เพิ่มขึ้นในสัดส่วน ร้อยละ 52.23 ในขณะที่ภาวะหนี้สินมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นมากกว่าเงินออม ซึ่งสอดคล้องกับสัดส่วนการเปลี่ยนแปลงเงินออมที่ลดลงในสัดส่วนมากที่สุด ได้แก่ ร้อยละ 36.31 อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงภาวะหนี้สินก็ลดลง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 22.29 การเปลี่ยนแปลงด้านรายได้-รายจ่ายที่คงเดิมมีสัดส่วน

ใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ 43.31 และร้อยละ 43.95 ตามลำดับ ดังเช่นแผนภูมิ 5.3 แต่อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นสัมพันธ์กับสภาวะเศรษฐกิจ ดัชนีราคาผู้บริโภคที่ปรับเปลี่ยนตามยุคสมัย

■ การเปลี่ยนแปลงสภาพความเป็นอยู่และวิถีชีวิตครัวเรือน

ตารางที่ 5.28 ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังต่อครัวเรือนด้านสังคม

รายการ	ระดับผลกระทบ					ค่าเฉลี่ย	ระดับปัญหา
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)		
ความผูกพันกับสมาชิกครัวเรือน และเครือญาติ	11 _(7.01)	20 _(12.74)	53 _(33.76)	39 _(24.84)	34 _(21.66)	2.59	3
ความสัมพันธ์กับเพื่อนบ้าน	37 _(23.57)	57 _(36.31)	43 _(27.39)	10 _(6.37)	10 _(6.37)	3.64	4
การปรับตัวกับสภาพชุมชนที่มี การเปลี่ยนแปลง	58 _(36.94)	49 _(31.21)	20 _(12.74)	18 _(11.46)	12 _(7.64)	3.78	4
การมีส่วนร่วมในกิจกรรม- ประเพณี	22 _(14.01)	25 _(15.92)	23 _(14.65)	50 _(31.85)	37 _(23.57)	2.65	3
ความรู้สึกมั่นคงปลอดภัยใน ชุมชน	87 _(55.41)	30 _(19.11)	28 _(17.83)	8 _(5.10)	4 _(2.55)	4.20	5
คุณภาพชีวิต	11 _(27.39)	20 _(26.11)	53 _(30.57)	39 _(8.28)	34 _(7.64)	3.57	4
ภาพรวม						3.41	4

หมายเหตุ	ระดับค่าเฉลี่ยคะแนน 4.24 – 5.00	(5) ได้รับผลกระทบมากที่สุด
	ระดับค่าเฉลี่ยคะแนน 3.43 – 4.23	(4) ได้รับผลกระทบมาก
	ระดับค่าเฉลี่ยคะแนน 2.62 – 3.42	(3) ได้รับผลกระทบปานกลาง
	ระดับค่าเฉลี่ยคะแนน 1.81 – 2.61	(2) ได้รับผลกระทบน้อย
	ระดับค่าเฉลี่ยคะแนน 1.00 – 1.80	(1) ไม่ได้รับผลกระทบ

ผลกระทบด้านสังคมที่เกิดขึ้นในระดับที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด ได้แก่ ความรู้สึกมั่นคงปลอดภัยต่อการอยู่อาศัยในชุมชน ส่วนผลกระทบระดับมาก ได้แก่ ความสัมพันธ์กับเพื่อนบ้าน การปรับตัวกับสภาพชุมชนที่มีการเปลี่ยนแปลงและคุณภาพชีวิต ผลกระทบระดับปานกลาง ได้แก่ ความผูกพันกับสมาชิกครัวเรือนและเครือญาติ และการมีส่วนร่วมในกิจกรรม-ประเพณีของชุมชน ทั้งนี้ ในภาพรวมผลกระทบด้านสังคมจากการพัฒนาน้ำลึกแหลมฉบังต่อครัวเรือนอยู่ในระดับได้รับผลกระทบมาก

การเปลี่ยนแปลงสภาพความเป็นอยู่และการดำเนินชีวิตของครัวเรือนในชุมชนเป็นส่วนหนึ่งของการพิจารณาผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ – สังคมที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนา ในที่นี้ได้ศึกษาถึงการเข้าถึงสาธารณูปโภคและสาธารณูปการของครัวเรือน การเปลี่ยนแปลงการดำเนินชีวิตประจำวัน ประกอบด้วย การจับจ่ายซื้อของ การปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและการเข้าร่วมงานประเพณีท้องถิ่นของครัวเรือน ตลอดจนการดำรงอยู่ของเทศกาลหรือประเพณีท้องถิ่นนั้นๆ

ตารางที่ 5.29 การเข้าถึงสถานศึกษาของสมาชิกครัวเรือนและจำนวนประชากรวัยเรียน

รายการ	จำนวน (คน)	ร้อยละ (%)
ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก/ ระดับก่อนประถมศึกษา	30	13.10
โรงเรียนระดับประถมศึกษา	83	36.24
โรงเรียนระดับมัธยมศึกษา	90	39.30
สถาบันอาชีวศึกษา	18	7.86
สถาบันอุดมศึกษา	8	3.49
รวม	229	100.00

	จำนวน (ครัวเรือน)	ร้อยละ (%)
ความต้องการให้บุตรหลานทำงานในท่าเรือหรือที่เกี่ยวข้อง:		
ต้องการ	18	11.46
ไม่ต้องการ	28	17.83
เฉยๆ	50	31.85
ไม่แสดงความคิดเห็น	61	38.85
รวม	157	100.00

จากการศึกษาพบว่า ครัวเรือนกลุ่มตัวอย่างมีประชากรวัยเรียนรวมทั้งสิ้น 229 คน โดยที่อยู่ในระดับมัธยมศึกษามากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 39.30 รองลงมา คือ ระดับประถมศึกษา สัดส่วนร้อยละ 36.24 ระดับก่อนประถมศึกษา สัดส่วนร้อยละ 13.10 และสถาบันอาชีวศึกษาและสถาบันอุดมศึกษาตามลำดับ พบว่าครัวเรือนนิยมส่งบุตรหลานเข้าเรียนในสถานศึกษาละแวกบ้าน โดยเฉพาะโรงเรียนวัดแหลมฉบัง (เก่า) ทั้งระดับประถมศึกษาและมัธยมศึกษา นอกจากนี้ ยังมีโรงเรียนบุญจิตวิทยา โรงเรียนเทศบาลแหลมฉบัง โรงเรียนเทคโนโลยีแหลมฉบัง ซึ่งเป็นสถานศึกษาในเขตเทศบาลนครแหลมฉบัง สำหรับความต้องการส่งเสริมให้บุตรหลานทำงานในท่าเรือหรือแหล่งอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง ครัวเรือนส่วนใหญ่ไม่แสดงความคิดเห็น ขณะที่ครัวเรือนร้อยละ 31.85 รู้สึกเฉยๆ มีครัวเรือนที่ไม่ต้องการให้บุตรหลานเข้าทำงานดังกล่าว สัดส่วนร้อยละ 17.83 ซึ่งมากกว่าครัวเรือนที่มีความต้องการให้ร่วมงานที่คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11.46

ส่วนด้านการรักษาพยาบาลของครัวเรือนใช้วิธีการศึกษาให้ค่าดัชนีลำดับความสำคัญพบว่าทั้งก่อนและหลังการเกิดทำเรื่อน้ำลึกลงแหลมฉบบังครัวเรือนในชุมชนบ้านแหลมฉบบังยังนิยมเข้ารับบริการด้านสาธารณสุขจากโรงพยาบาลเป็นอันดับที่หนึ่ง แต่ปัจจุบันนิยมเข้ารับการรักษาที่คลินิกเอกชนเป็นอันดับที่สอง ในขณะที่ก่อนมีทำเรื่อน้ำลึกลงแหลมฉบบัง ครัวเรือนให้ความสำคัญกับสถานอนามัยหรือศูนย์บริการสาธารณสุขมากกว่า ดังเช่นในตาราง 5.30

ตารางที่ 5.30 ลำดับความสำคัญการใช้บริการด้านการรักษาพยาบาลของครัวเรือน

สถานพยาบาล	ลำดับความสำคัญ							
	ก่อนมีทำเรื่อน้ำลึกลงแหลมฉบบัง				หลังมีทำเรื่อน้ำลึกลงแหลมฉบบัง			
	1	2	3	ดัชนี (อันดับ)	1	2	3	ดัชนี (อันดับ)
โรงพยาบาล	56 ₍₅₆₎	33 ₍₆₆₎	24 ₍₇₂₎	1.72 ₍₁₎	69 ₍₂₀₇₎	54 ₍₁₀₈₎	35 ₍₁₀₅₎	1.78 ₍₁₎
สถานอนามัย/ ศูนย์บริการสุขภาพ	78 ₍₇₈₎	75 ₍₁₅₀₎	35 ₍₁₀₅₎	1.77 ₍₂₎	21 ₍₆₃₎	62 ₍₁₂₄₎	65 ₍₁₉₅₎	2.15 ₍₃₎
คลินิก	67 ₍₆₇₎	54 ₍₁₀₈₎	49 ₍₁₄₇₎	1.89 ₍₃₎	76 ₍₂₁₉₎	59 ₍₁₁₈₎	30 ₍₉₀₎	1.80 ₍₂₎

หมายเหตุ ค่าดัชนี = $[(n_1 \times 1) + (n_2 \times 2) + (n_3 \times 3)] \div (n_1 + n_2 + n_3)$

โดยที่ n_1 คือ ความถี่ของครัวเรือนที่ให้ความสำคัญกับรายการดังกล่าวเป็นอันดับที่ 1
 n_2 คือ ความถี่ของครัวเรือนที่ให้ความสำคัญกับรายการดังกล่าวเป็นอันดับที่ 2
 n_3 คือ ความถี่ของครัวเรือนที่ให้ความสำคัญกับรายการดังกล่าวเป็นอันดับที่ 3

ตารางที่ 5.31 ลำดับความสำคัญของสถานที่ที่ครัวเรือนใช้จ่ายสินค้าอุปโภคและบริโภคในชีวิตประจำวัน

สถานที่ซื้อ สินค้าอุปโภค และบริโภค	ลำดับความสำคัญ							
	ก่อนมีทำเรื่อน้ำลึกลงแหลมฉบบัง				หลังมีทำเรื่อน้ำลึกลงแหลมฉบบัง			
	1	2	3	ดัชนี (อันดับ)	1	2	3	ดัชนี (อันดับ)
ห้างสรรพสินค้า	0 ₍₀₎	0 ₍₀₎	2 ₍₆₎	3.00 ₍₄₎	11 ₍₁₁₎	15 ₍₃₀₎	22 ₍₆₆₎	2.23 ₍₄₎
ตลาดสด	61 ₍₆₁₎	72 ₍₁₄₄₎	18 ₍₅₄₎	1.72 ₍₃₎	67 ₍₆₇₎	60 ₍₁₂₀₎	21 ₍₆₃₎	1.69 ₍₃₎
ตลาดนัด	74 ₍₇₄₎	59 ₍₁₁₈₎	22 ₍₆₆₎	1.66 ₍₂₎	71 ₍₇₁₎	63 ₍₁₂₆₎	13 ₍₃₉₎	1.61 ₍₂₎
ร้านค้าแถวบ้าน	80 ₍₈₀₎	76 ₍₁₅₂₎	7 ₍₂₁₎	1.55 ₍₁₎	68 ₍₆₈₎	50 ₍₁₀₀₎	10 ₍₃₀₎	1.55 ₍₁₎

หมายเหตุ ค่าดัชนี = $[(n_1 \times 1) + (n_2 \times 2) + (n_3 \times 3)] \div (n_1 + n_2 + n_3)$

โดยที่ n_1 คือ ความถี่ของครัวเรือนที่ให้ความสำคัญกับรายการดังกล่าวเป็นอันดับที่ 1

n_2 คือ ความถี่ของครัวเรือนที่ให้ความสำคัญกับรายการดังกล่าวเป็นอันดับที่ 2

n_3 คือ ความถี่ของครัวเรือนที่ให้ความสำคัญกับรายการดังกล่าวเป็นอันดับที่ 3

การให้ค่าดัชนีลำดับความสำคัญกับสถานที่ที่ครัวเรือนนิยมไปใช้จ่ายสินค้าอุปโภคและบริโภคในชีวิตประจำวัน พบว่า ก่อนและหลังการเกิดทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉับัง ไม่มีการเปลี่ยนแปลงเนื่องจากครัวเรือนยังคงนิยมจับจ่ายซื้อของที่ร้านชำแถวบ้านเป็นอันดับแรก อันดับที่สอง คือ ตลาดนัด ตลาดสด และมีความสำคัญน้อยที่สุดคือห้างสรรพสินค้า

ตารางที่ 5.32 การประกอบกิจกรรมทางศาสนาของครัวเรือนในชุมชน

ศาสนสถาน	ก่อนมีทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉับัง		หลังมีทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉับัง	
	จำนวน (ครัวเรือน)	ร้อยละ (%)	จำนวน (ครัวเรือน)	ร้อยละ (%)
วัด	157	100.00	157	100.00
โบสถ์	0	0.00	0	0.00
มัสยิด	0	0.00	0	0.00
รวม	157	100.00	157	100.00

ตารางที่ 5.33 การเข้าร่วมประเพณีและเทศกาลท้องถิ่นของครัวเรือนในชุมชน

รายการ	ก่อนมีทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉับัง		หลังมีทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉับัง	
	จำนวน (ครัวเรือน)	ร้อยละ (%)	จำนวน (ครัวเรือน)	ร้อยละ (%)
เข้าร่วม	102	64.97	157	100.00
ไม่เข้าร่วม	55	35.03	0	0
รวม	157	100.00	157	100.00

ตารางที่ 5.34 ประเพณีท้องถิ่นและการเข้าร่วมงานของครัวเรือน

งานประเพณี	สถานที่จัดงาน	ความถี่	ร้อยละ (%)
วันสำคัญทางพระพุทธศาสนา	บริเวณวัดแหลมฉบัง (เก่า)	51	14.87
ลอยกระทง	สนามหน้า ร.ร.วัดแหลมฉบัง และชายหาดบ้านแหลม	62	18.08
วันสงกรานต์และวันไหล	บริเวณชุมชน	59	17.20
งานกินปู ดูนก ตกหมึก	สนามหน้า ร.ร.วัดแหลมฉบัง และชายหาดบ้านแหลม	102	29.74
วันวาเลนไทน์แหลมฉบัง (งานคืนสู่เหย้าชาวแหลมฉบัง 14 ก.พ.)	สนามหน้า ร.ร.วัดแหลมฉบัง	76	22.16
งานก่อเจดีย์ทราย	บริเวณวัดแหลมฉบัง (เก่า)	11	3.21
งานบวงสรวงเจ้าพ่อสัมฤทธิ์-เจ้าแม่พัดโบก	ศาลเจ้าพ่อ-ศาลเจ้าแม่	18	5.25
งานกองข้าว	บริเวณวัดแหลมฉบัง (เก่า), ลานกีฬาเอนกประสงค์	15	4.37
รวม		343	100.00

จากตาราง 5.32-5.34 เห็นได้ว่าครัวเรือนกลุ่มตัวอย่างประชากรส่วนใหญ่ในชุมชนเข้าร่วมพิธีกรรมทางศาสนาที่วัด สะท้อนถึงการที่ครัวเรือนนับถือศาสนาพุทธ และการเข้าร่วมประเพณีท้องถิ่นและเทศกาลของครัวเรือนในชุมชน หลังการเกิดท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังยังคงมีครัวเรือนเข้าร่วม ร้อยละ 100 ส่วนที่ไม่เข้าร่วมคาดว่าการเกิดท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังนับเป็นเวลากว่า 21 ปีแล้ว บางครัวเรือนอาจยังไม่ย้ายถิ่นเข้าชุมชน อย่างไรก็ตาม การเข้าร่วมประเพณีสามารถแสดงให้เห็นถึงการคงอยู่ของประเพณีดั้งเดิมได้ โดยที่เห็นได้ว่าสัดส่วนครัวเรือนที่เข้าร่วมเทศกาลหรืองานประเพณีสำคัญเฉพาะของชุมชนมีครัวเรือนที่เข้าร่วมในจำนวนมาก ได้แก่ งานกินปู ดูนก ตกหมึก ร้อยละ 29.74 งานคืนสู่เหย้าชาวแหลมฉบัง 14 ก.พ. ร้อยละ 22.16 รองลงมา มีงานลอยกระทงชายหาด งานกองข้าว เวียนเทียน วันสำคัญทางพระพุทธศาสนา เป็นต้น ทั้งนี้ ศูนย์กลางการจัดงานอยู่บริเวณริมชายหาดบ้านแหลมและสนามหน้าโรงเรียนวัดแหลมฉบัง

ตารางที่ 5.35 รูปแบบการเดินทางและวัตถุประสงค์การเดินทางของครัวเรือน

วัตถุประสงค์การเดินทาง	รูปแบบการเดินทาง						รวม (ร้อยละ)
	เดินเท้า	รถจักรยาน	รถจักรยานยนต์	รถยนต์ส่วนบุคคล	รถโดยสารประจำทาง	รถจักรยานยนต์รับจ้าง	
ก่อนมีท่าเรื่อน้ำลึกแหลมฉบัง:							
ไปโรงเรียน	15 (14.85)	17 (16.83)	3 (2.97)	0 (0.00)	3 (2.97)	0 (0.00)	38 (37.62)
ไปทำงาน	7 (6.93)	14 (13.86)	10 (9.90)	2 (1.98)	4 (3.96)	0 (0.00)	37 (36.63)
ซื้อของ	0 (0.00)	0 (0.00)	1 (0.99)	1 (0.99)	1 (0.99)	0 (0.00)	3 (2.97)
อื่นๆ	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	23 (22.77)	0 (0.00)	23 (22.77)
รวม	22 (21.78)	31 (30.69)	14 (13.86)	3 (2.97)	31 (30.69)	0 (0.00)	101 (100.00)
หลังมีท่าเรื่อน้ำลึกแหลมฉบัง:							
ไปโรงเรียน	11 (4.62)	13 (5.46)	30 (12.61)	19 (7.98)	17 (7.14)	1 (0.42)	91 (38.24)
ไปทำงาน	2 (0.84)	10 (4.20)	61 (25.63)	11 (4.62)	9 (3.78)	3 (1.26)	96 (40.34)
ซื้อของ	0 (0.00)	0 (0.00)	2 (0.84)	7 (2.94)	6 (2.52)	1 (0.42)	16 (6.72)
อื่นๆ	0 (0.00)	2 (0.84)	4 (1.68)	2 (0.84)	15 (6.30)	12 (5.04)	35 (14.71)
รวม	13 (5.46)	25 (10.50)	97 (40.76)	39 (16.39)	47 (19.75)	17 (7.14)	238 (100.00)

จากข้อมูลความถี่ของจำนวนครัวเรือนที่ตอบแต่ละปัจจัย พบว่า วัตถุประสงค์การเดินทางหลักของครัวเรือนสองอันดับแรก คือ เพื่อไปสถานศึกษาและไปทำงาน โดยที่หลังมีท่าเรื่อน้ำลึกแหลมฉบังครัวเรือนส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์การเดินทางไปทำงานมากกว่าด้านอื่น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 40.34 รองลงมาคือการเดินทางไปโรงเรียนหรือเพื่อส่งบุตรหลาน ร้อยละ 38.24 ครัวเรือนมีการเดินทางที่มีรูปแบบการเดินทางที่หลากหลายมากขึ้น และโดยมากนิยมใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทาง สัดส่วนร้อยละ 25.63 รองลงมา คือ รถยนต์ส่วนบุคคลในสัดส่วนร้อยละ 4.62 ซึ่งใกล้เคียงกับจักรยาน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.20 สำหรับผลกระทบการเดินทางที่เกิดจากที่ตั้งของท่าเรือจากการสัมภาษณ์ชาวชุมชนบ้านแหลมฉบังหลายรายที่อาศัยอยู่ในชุมชนมากกว่า 10 ปี พบว่า สมัยก่อนนิยมมีการเดินเท้าเลาะเลียบริมชายหาดซึ่งมีระยะทางประมาณ 5 กิโลเมตรเชื่อมต่อกับเขตพื้นที่บางละมุง พัทยาได้ โดยที่มีการเดินเส้นทางชายหาดไปพบญาติและท่องเที่ยวต่างพื้นที่ แต่ปัจจุบันพื้นที่หาดสั้นลงและมีท่าเทียบเรือมาากิดขวางทางมีการสงวนเป็นเขตหวงห้ามจึงไม่สามารถเดินเชื่อมถึงกันได้แล้ว

5.3 ข้อมูลด้านความคิดเห็นของครัวเรือนต่อผลกระทบจากทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉบัง

5.3.1 ความคิดเห็นครัวเรือนต่อผลกระทบด้านสังคมและการประกอบอาชีพ

ตารางที่ 5.36 ความคิดเห็นครัวเรือนต่อผลกระทบด้านสังคม สิ่งแวดล้อมชุมชนและวิถีชีวิต

รายการ	ระดับความคิดเห็นต่อผลกระทบ						ค่าเฉลี่ย (Mean)	S.D.
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง			
การเกิดทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉบังส่งผลให้เกิดความเปลี่ยนแปลงการเป็นอยู่ภายในชุมชน	55 (35.0%)	47 (29.9%)	36 (22.9%)	16 (10.2%)	3 (1.9%)	3.86	1.07	
การเกิดทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉบังทำให้ประชาชนในชุมชนมีความสัมพันธ์อันดีต่อกันและช่วยเหลือเกื้อกูลกันน้อยลง	39 (24.8%)	52 (33.1%)	60 (38.2%)	4 (2.5%)	2 (1.3%)	3.78	0.90	
ชุมชนบ้านแหลมฉบังมีการจัดกิจกรรมท้องถิ่นภายในชุมชนอยู่อย่างสม่ำเสมอ	49 (31.2%)	89 (56.7%)	16 (10.2%)	3 (1.9%)	0 (0.0%)	4.17	0.68	
ปัจจุบันประชากรที่อาศัยอยู่ในชุมชนบ้านแหลมฉบังส่วนใหญ่เป็นประชากรต่างถิ่นที่ย้ายเข้ามาอยู่อาศัยและเป็นผลจากทำเรื่อ	80 (51.0%)	54 (34.4%)	16 (10.2%)	7 (4.5%)	0 (0.0%)	4.32	0.83	
ก่อนเกิดทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉบัง ไม่มีปัญหาความเสื่อมโทรมและอาชญากรรม	43 (27.4%)	39 (24.8%)	64 (40.8%)	9 (5.7%)	2 (1.3%)	3.71	0.97	
เมื่อทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉบังเกิดขึ้นทำให้ครัวเรือนเกิดการย้ายถิ่นไปยังชุมชนอื่นเนื่องจากสภาพแวดล้อมสังคมภายในชุมชนที่เปลี่ยนแปลง เช่น ความแออัด	29 (18.5%)	47 (30.0%)	49 (31.2%)	26 (16.6%)	6 (3.8%)	3.43	1.09	
ปัจจุบันชุมชนบ้านแหลมฉบังมีปัญหาอาชญากรรมเกิดขึ้น เช่น ยาเสพติด ลักขโมยและทะเลาะวิวาท	65 (41.4%)	43 (27.4%)	29 (18.5%)	15 (9.6%)	5 (3.2%)	3.94	1.13	
ภาพรวม						3.89	1.00	

ตารางที่ 5.37 ความคิดเห็นครัวเรือนต่อโอกาสในการประกอบอาชีพจากการเกิดท่าเรือน้ำลึก

รายการ	ระดับความคิดเห็นต่อผลกระทบ						ค่าเฉลี่ย (Mean)	S.D.
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง			
ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังทำให้ครัวเรือนได้มีโอกาสในการเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพ	49 (31.2%)	66 (42.0%)	30 (19.1%)	8 (5.1%)	4 (2.5%)	3.94	0.97	
ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังทำให้ครัวเรือนได้ประกอบอาชีพที่เกี่ยวกับท่าเรือ ทำให้มีรายได้เพิ่มสูงขึ้น	29 (18.5%)	84 (53.5%)	22 (14.0%)	10 (6.4%)	12 (7.6%)	3.69	1.09	
ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังทำให้ครัวเรือนมีอาชีพรองหรืออาชีพเสริม	30 (19.1%)	64 (40.8%)	46 (29.3%)	10 (6.4%)	7 (4.5%)	3.64	1.01	
การเกิดท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังส่งผลให้ครัวเรือนค้าขายได้ดีขึ้น สามารถมีรายได้จากการค้าขายเนื่องจากเกิดท่าเรือมากขึ้น	20 (12.7%)	69 (43.9%)	48 (30.6%)	15 (9.6%)	5 (3.2%)	3.54	0.94	
ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังทำให้ครัวเรือนมีการประกอบอาชีพที่ดีขึ้นส่งผลให้ความเป็นอยู่ในชีวิตประจำวันดีขึ้น	27 (17.2%)	64 (40.8%)	42 (26.8%)	15 (9.6%)	9 (5.7%)	3.54	1.07	
การเกิดท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังส่งผลให้ครัวเรือนมีโอกาสและทางเลือกในการประกอบอาชีพมากขึ้น	41 (26.1%)	67 (42.7%)	29 (18.5%)	7 (4.5%)	13 (8.3%)	3.74	1.14	
ภาพรวม						3.69	1.05	

ผู้วิจัยได้กำหนดเกณฑ์การวัดความคิดเห็นของผลกระทบ ดังนี้

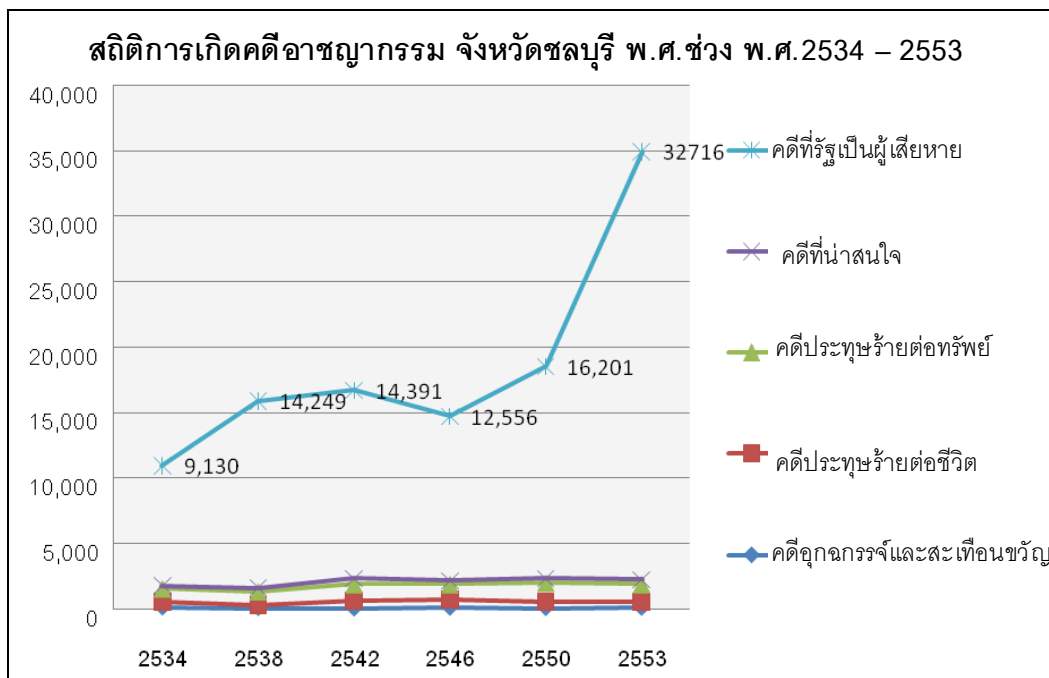
หมายเหตุ	ระดับค่าเฉลี่ยคะแนน 4.24 – 5.00	เห็นด้วยอย่างยิ่งหรือได้รับผลกระทบมากที่สุด
	ระดับค่าเฉลี่ยคะแนน 3.43 – 4.23	เห็นด้วยหรือได้รับผลกระทบมาก
	ระดับค่าเฉลี่ยคะแนน 2.62 – 3.42	ไม่แน่ใจหรือได้รับผลกระทบปานกลาง
	ระดับค่าเฉลี่ยคะแนน 1.81 – 2.61	ไม่เห็นด้วยหรือได้รับผลกระทบน้อย
	ระดับค่าเฉลี่ยคะแนน 1.00 – 1.80	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งหรือได้รับผลกระทบน้อยที่สุด

จากตาราง 5.36 ระดับความคิดเห็นของครัวเรือนต่อสภาพสังคม สิ่งแวดล้อมชุมชนและการดำเนินชีวิตอันเนื่องจากการทำเรื่อน้ำลึกลงแหลมฉะบั้ง ในภาพรวมเห็นได้ว่าได้รับผลกระทบมาก โดยที่ปัจจัยที่ครัวเรือนเห็นว่าส่งผลกระทบมากที่สุด คือ ประชากรที่อาศัยอยู่ในชุมชนบ้านแหลมฉะบั้ง ส่วนใหญ่เป็นประชากรต่างถิ่นที่ย้ายเข้ามาอยู่อาศัย และเป็นผลสืบเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการทำเรื่อน้ำลึกลงแหลมฉะบั้ง โดยที่โครงการดังกล่าวส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในชุมชน การมีความสัมพันธ์อันดีต่อกันและช่วยเหลือเกื้อกูลกันในชุมชนน้อยลง แต่ชุมชนยังมีการจัดกิจกรรมท้องถิ่นภายในชุมชนอยู่อย่างเสมอ นอกจากนี้ยังมีผลกระทบจากปัญหาสังคมที่เพิ่มมากขึ้น

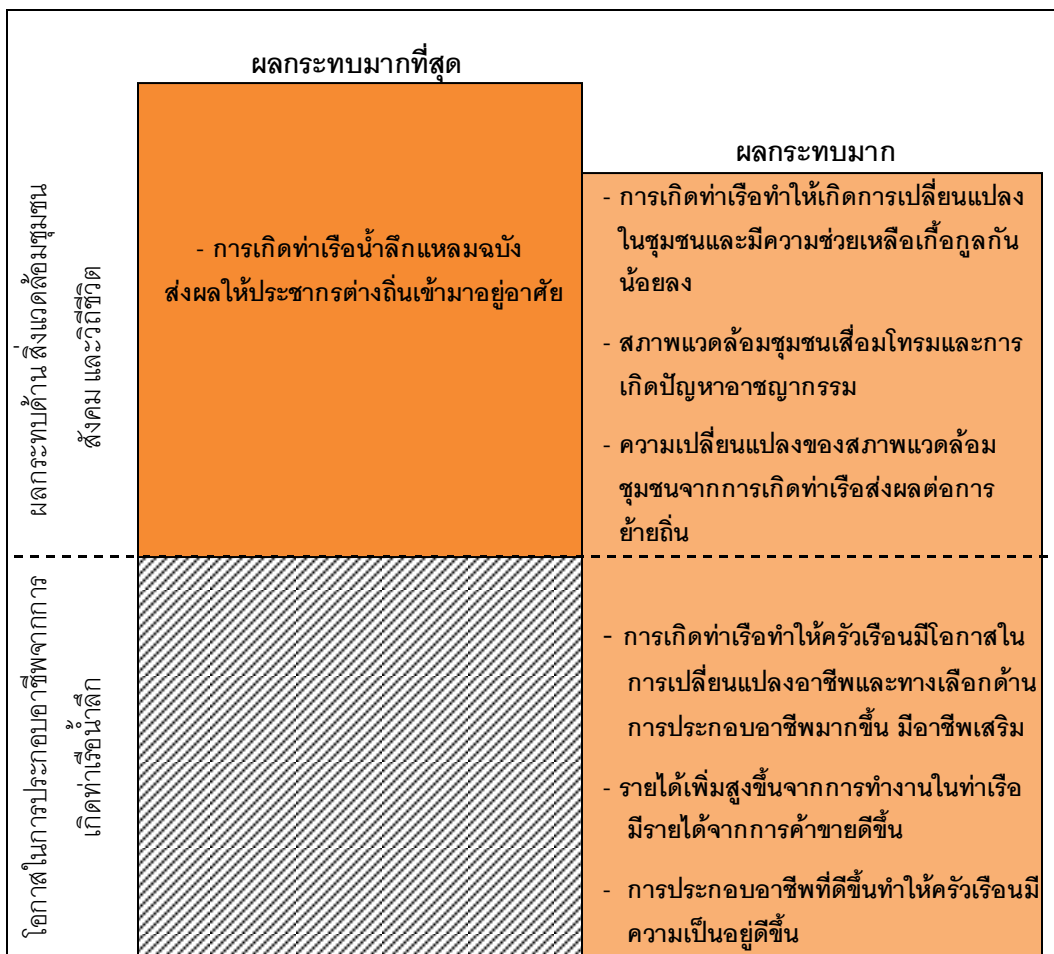
จากตาราง 5.37 ระดับความคิดเห็นต่อการเกิดทำเรื่อน้ำลึกลงแหลมฉะบั้งที่ส่งผลต่อโอกาสในการประกอบอาชีพของครัวเรือน ภาพรวมเห็นได้ว่าได้รับผลกระทบมากซึ่งข้อคำถามเป็นผลกระทบเชิงบวก โดยที่การทำเรื่อน้ำลึกลงแหลมฉะบั้งทำให้ครัวเรือนได้มีโอกาสในการเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพ ซึ่งการได้ประกอบอาชีพที่เกี่ยวกับทำเรื่อทำให้ครัวเรือนมีรายได้เพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ยังทำให้ครัวเรือนมีอาชีพรองหรืออาชีพเสริม โดยมีรายได้จากการค้าขายเนื่องจากเกิดทำเรื่อมากขึ้น สามารถสรุปได้ว่าการเกิดทำเรื่อน้ำลึกลงแหลมฉะบั้งส่งผลให้ครัวเรือนมีโอกาสและทางเลือกในการประกอบอาชีพมากขึ้น และเมื่อครัวเรือนมีการประกอบอาชีพที่ดีขึ้นส่งผลให้ความเป็นอยู่ในชีวิตประจำวันดีขึ้น

สำหรับผลกระทบด้านสังคมจากทัศนคติและการรับรู้ที่เกิดขึ้นของครัวเรือนหัวข้อปัญหาด้านสังคม อาชญากรรมที่อยู่ในเกณฑ์ระดับผลกระทบมาก สอดคล้องกับข้อมูลระดับจังหวัด (เนื่องจากข้อจำกัดด้านข้อมูลระดับชุมชน) แสดงให้เห็นว่าชลบุรีมีแนวโน้มการเกิดคดีอาชญากรรมที่เพิ่มสูงขึ้น จากสถิติแบ่งเป็น 5 ประเภทคดี ได้แก่ คดีอุกฉกรรจ์และสะเทือนขวัญ คดีประทุษร้ายต่อชีวิต ร่างกายและเพศ คดีที่น่าสนใจ เช่น โจรกรรมและปล้น คดีประทุษร้ายต่อทรัพย์สิน และคดีที่รัฐเป็นผู้เสียหาย เช่น ยาเสพติด ช่วง พ.ศ.2534 – 2553 ซึ่งการเกิดอาชญากรรมที่เพิ่มขึ้นอาจเป็นผลกระทบสืบเนื่องจากการแรงงานต่างถิ่นที่เพิ่มสูงขึ้นและปัญหาสภาพเศรษฐกิจ ดังเช่นแผนภูมิ 5.4 (ที่มา: กองกำกับการตำรวจภูธร จังหวัดชลบุรี)

ผู้วิจัยได้ทำการแจกแจงระหว่างปัจจัยต่างๆ กับระดับผลกระทบด้านสังคม สิ่งแวดล้อมชุมชน วิถีชีวิตและโอกาสในการประกอบอาชีพจากการเกิดทำเรื่อน้ำลึกลงแหลมฉะบั้ง จากความคิดเห็นหรือทัศนคติ ความรู้สึกและการรับรู้ที่เกิดขึ้นของครัวเรือน โดยมีการกำหนดเกณฑ์การวัดระดับความคิดเห็นเพื่อสะท้อนระดับของผลกระทบตามที่กล่าวไปข้างต้น สรุปข้อมูลระดับผลกระทบในแต่ละประเด็น ดังเช่นแผนภูมิ 5.5



แผนภูมิที่ 5.4 สถิติการเกิดคดีอาชญากรรม จังหวัดชลบุรี พ.ศ. ช่วง พ.ศ.2534 – 2553



ที่มา: จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย, 2554

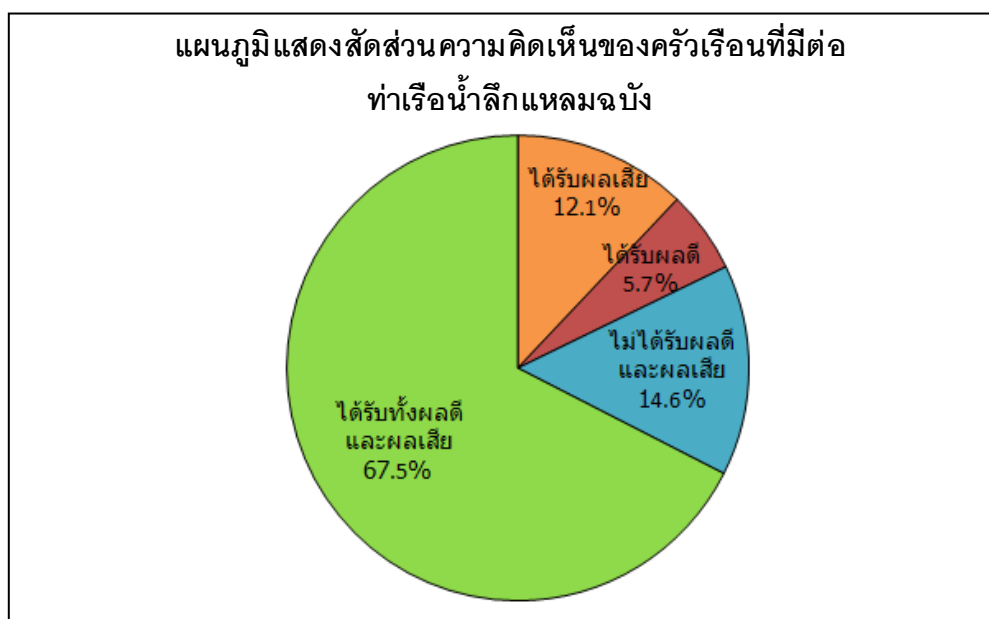
แผนภูมิที่ 5.5 สรุประดับความคิดเห็นของครัวเรือนต่อผลกระทบด้านสังคมและการประกอบอาชีพ

5.3.2 ความคิดเห็นในครัวเรือนต่อท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง

ตารางที่ 5.38 ความคิดเห็นของครัวเรือนต่อการได้รับผลดีหรือผลเสียจากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง

ผลดี/ผลเสีย	จำนวน (ครัวเรือน)	ร้อยละ (%)
ได้รับผลเสีย	19	12.10
ได้รับผลดี	9	5.73
ไม่ได้รับผลดีและผลเสีย	23	14.65
ได้รับทั้งผลดีและผลเสีย	106	67.52
รวม	157	100.00

ในส่วนความคิดเห็นครัวเรือนกลุ่มตัวอย่างต่อการได้รับผลดีและผลเสียจากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง พบว่า ครัวเรือนส่วนใหญ่ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 67.52 เห็นว่าได้รับทั้งผลดีและผลเสียจากโครงการ รองลงมาคือ ไม่ได้รับทั้งผลดีและผลเสีย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.65 ได้รับเฉพาะผลเสีย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 12.10 และ ได้รับเฉพาะผลดี คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.73 โดยสัดส่วนครัวเรือนแสดงให้เห็ดังเช่นแผนภูมิ 5.4



แผนภูมิที่ 5.6 ความคิดเห็นต่อการได้รับผลดีหรือผลเสียจากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง

เมื่อทราบความคิดเห็นด้านความคิดเห็นของครัวเรือนต่อการได้รับผลดีหรือผลเสียจากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังแล้ว จากนั้นจึงเก็บข้อมูลความถี่ของครัวเรือนซึ่งตอบมากกว่า 1 ครั้งในด้านผลกระทบเชิงบวกหรือรูปแบบของผลดีและผลกระทบเชิงลบหรือรูปแบบของผลเสีย โดยเมื่อได้คำตอบแต่ละด้านแล้วจึงนำไปสู่การสรุปผลการศึกษาเพื่อหาแนวทางส่งเสริมสนับสนุนรูปแบบผลดีที่เกิดขึ้นและหามาตรการแก้ไขหรือลดผลกระทบและผลเสียที่เกิดขึ้น

5.3.3 ผลกระทบเชิงบวกจากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง

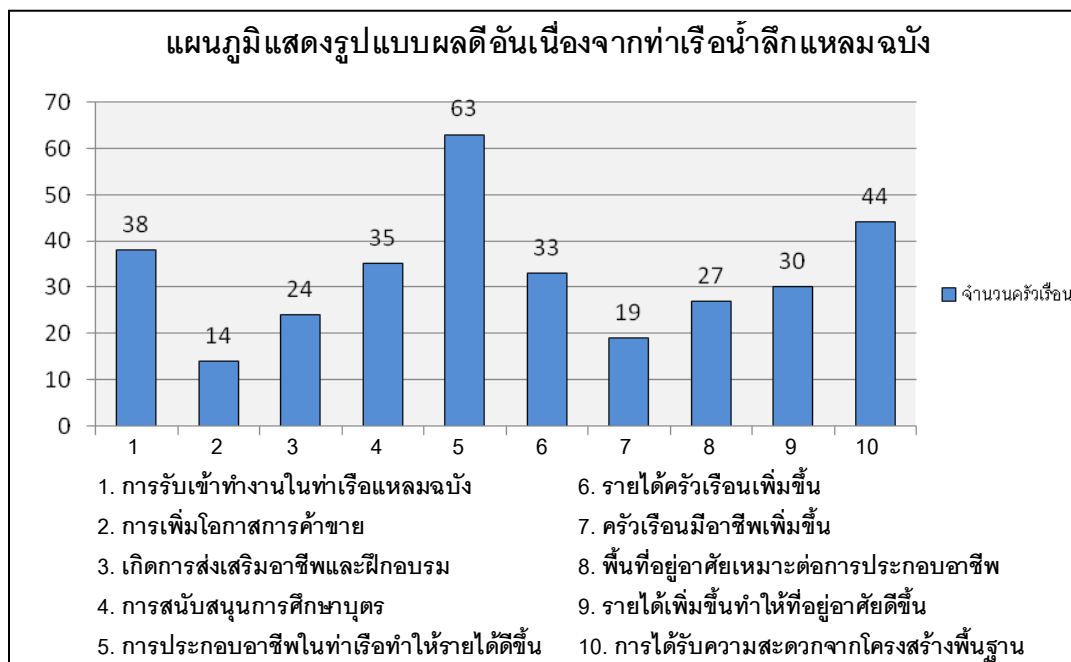
รูปแบบของผลดีจากการเกิดท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังหรือผลกระทบเชิงบวกสามารถแบ่งเป็นประเด็นหลักได้ดังนี้ การช่วยเหลือสนับสนุนจากการดำเนินงาน โอกาสในการประกอบอาชีพของครัวเรือน และการเข้าถึง-การพัฒนาปรับปรุงพื้นที่อยู่อาศัย

ตารางที่ 5.39 รูปแบบของผลดีหรือผลกระทบเชิงบวก

รูปแบบของผลดี	จำนวน (ความถี่)	ร้อยละ (%)
การช่วยเหลือจากการดำเนินงานของท่าเรือ		
การรับเข้าทำงานในท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง	38	34.23
การค้าขาย	14	12.61
กิจกรรมส่งเสริมอาชีพ/ การฝึกอบรมอาชีพ	24	21.62
การสนับสนุนการศึกษานานาชาติ	35	31.53
รวม	111	100.00
ผลกระทบต่อโอกาสในการประกอบอาชีพ		
การประกอบอาชีพในท่าเรือทำให้มีรายได้ดีขึ้นกว่าเดิม	63	54.78
รายได้เพิ่มขึ้น	33	28.70
ครัวเรือนมีอาชีพเพิ่มขึ้น	19	16.52
รวม	115	100.00

ตารางที่ 5.39 รูปแบบของผลดีหรือผลกระทบเชิงบวก (ต่อ)

รูปแบบของผลดี	จำนวน (ความถี่)	ร้อยละ (%)
ผลกระทบต่อเข้าถึงการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่อยู่อาศัย		
พื้นที่ที่อยู่อาศัยเหมาะต่อการประกอบอาชีพ	27	26.73
รายได้เพิ่มขึ้นทำให้ที่อยู่อาศัยครัวเรือนดีขึ้น	30	29.70
การได้รับความสะดวกจากโครงสร้างพื้นฐาน(ถนน, ไฟฟ้า, ประปา) ที่ดีขึ้น	44	43.56
รวม	101	100.00



แผนภูมิที่ 5.7 รูปแบบผลดีอันเนื่องจากการทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉบัง

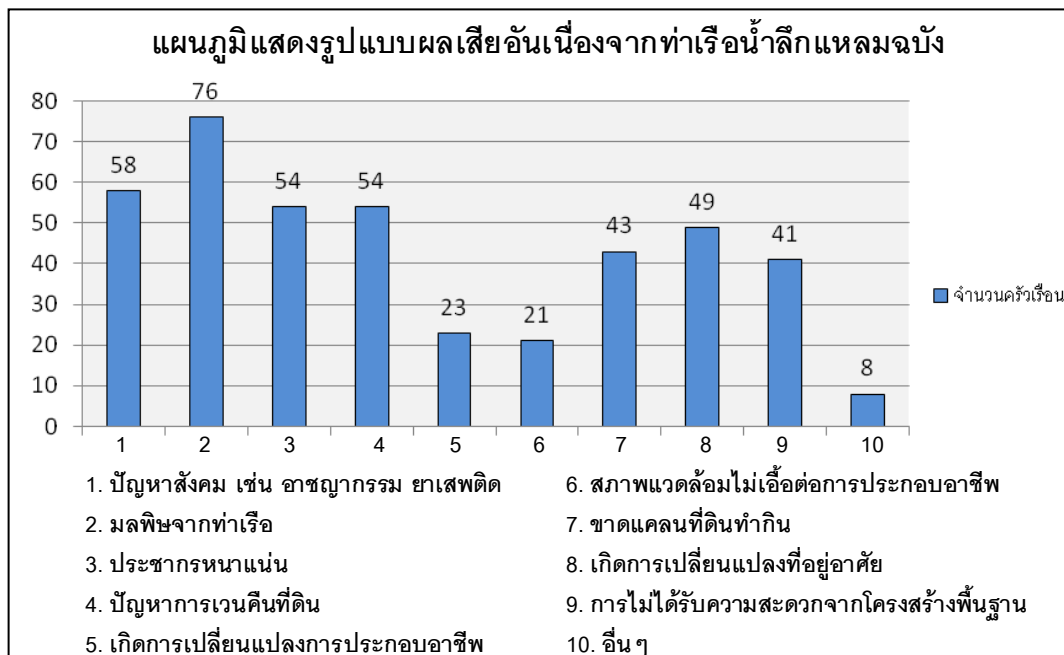
จากตาราง 5.39 และแผนภูมิ 5.5 ลักษณะรูปแบบผลดีอยู่ในรูปลักษณะผลดีหรือผลกระทบเชิงบวกต่อการประกอบอาชีพมากที่สุด ความถี่จำนวน 115 ครั้ง โดยมีสัดส่วนร้อยละ 54.78 หรือความถี่จำนวน 63 ครั้ง เห็นว่าได้รับผลดีจากการประกอบอาชีพที่ทำให้รายได้ดีขึ้น และรองลงมาในด้านผลกระทบต่อการเข้าถึงการพัฒนาที่อยู่อาศัย มีความถี่สัดส่วนร้อยละ 43.56 หรือจำนวนความถี่ 44 ครั้งจากจำนวนรวม 101 ครั้ง เห็นว่าได้รับความสะดวกจากโครงสร้างพื้นฐาน ระบบถนน ไฟฟ้า ประปาที่ดีขึ้น ส่วนการช่วยเหลือสนับสนุนจากการดำเนินงานท่าเรือ ครัวเรือนกลุ่มตัวอย่างพิจารณาว่ารูปแบบของผลดีอยู่ในลักษณะการรับเข้าทำงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือและการสนับสนุนทุนการศึกษาบุตร

5.3.4 ผลกระทบเชิงลบจากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง

รูปแบบของผลเสียจากการเกิดท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังหรือผลกระทบเชิงลบสามารถแบ่งเป็นประเด็นหลักได้ดังนี้ ผลกระทบทางด้านสภาพพื้นที่และสภาพแวดล้อมชุมชน การสูญเสียอาชีพหรือการเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพ และการเปลี่ยนแปลงด้านที่อยู่อาศัย

ตารางที่ 5.40 รูปแบบของผลเสียหรือผลกระทบเชิงลบ

รูปแบบของผลเสีย	จำนวน (ความถี่)	ร้อยละ (%)
ผลกระทบทางด้านสภาพพื้นที่/ สภาพแวดล้อมชุมชน		
ปัญหาสภาพแวดล้อมเมือง/ อาชญากรรม	58	21.40
มลพิษจากท่าเรือ	76	28.04
ประชากรหนาแน่น	54	19.93
การเวนคืนที่ดิน	54	19.93
การเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพ	23	8.49
อื่นๆ	6	2.21
รวม	271	100.00
ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพ		
สภาพแวดล้อมไม่เอื้ออำนวยต่อการประกอบอาชีพ	21	31.82
ขาดแคลนที่ดินทำกินจากการเวนคืน	43	65.15
อื่นๆ	2	3.03
รวม	66	100.00
ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงด้านที่อยู่อาศัย		
เกิดการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัย	49	54.44
การไม่ได้รับความสะดวกในโครงสร้างพื้นฐาน (ถนน, ไฟฟ้า, ประปา)	41	45.56
รวม	90	100.00



แผนภูมิที่ 5.8 รูปแบบผลเสียอันเนื่องมาจากทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉบัง

จากตาราง 5.40 และแผนภูมิ 5.6 รูปแบบของผลเสียหรือผลกระทบเชิงลบ ส่วนใหญ่แล้วผลกระทบเกิดขึ้นเป็นในเชิงกายภาพ คือ ทางด้านสภาพพื้นที่และสภาพแวดล้อมชุมชน ซึ่งมีความถี่ในการตอบมากที่สุด ได้แก่ 271 ครั้ง โดยที่ปัญหามลพิษจากทำเรือมีส่วนสูงที่สุด ปัญหาการเวนคืนที่ดินและประชากรหนาแน่นมีส่วนเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 19.93 โดยที่ปัญหาการเวนคืนที่ดินเกี่ยวข้องกับปัญหาการขาดแคลนที่ดินทำกินจากการเวนคืนซึ่งอยู่ในรูปแบบผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพ นอกจากนี้ในขณะที่บางกลุ่มได้รับผลดีจากการเข้าถึงการเปลี่ยนแปลงด้านที่อยู่อาศัย ได้รับความสะดวกจากโครงสร้างพื้นฐาน แต่จำนวนหนึ่งมีส่วนร้อยละ 45.56 จากความถี่ 90 ครั้งกลับพบว่าไม่ได้รับความสะดวกในโครงสร้างพื้นฐาน เนื่องจากการอาศัยอยู่ในพื้นที่เขตเวนคืนของการทำเรือจึงทำให้ครัวเรือนไม่สามารถขอยึดทะเบียนบ้านเพิ่มเติมได้ ส่งผลต่อการขอจัดรับบริการระบบไฟฟ้าและระบบประปาในครัวเรือน

จากข้อมูลสนับสนุนของ คุณธนาวรรณ ปานสุวรรณ. นักพัฒนาชุมชน เทศบาลนครแหลมฉบัง. สัมภาษณ์. 25 กรกฎาคม 2554 กล่าวว่า

“พื้นที่แหลมฉบังไม่เหมือนพื้นที่ชุมชนอื่นเพราะเป็นพื้นที่เวนคืนซึ่งเทศบาลไม่สามารถลงไปดูแลอะไรมากได้ ส่วนใหญ่การนิคมฯ การทำเรือ บริษัทต่างๆโดยรอบชุมชน เช่น ยูนิไทยดูแลชาวบ้านด้านสิ่งแวดล้อม เทศบาลทำหน้าที่แก้ไขปัญหาและดูแลโครงสร้างพื้นฐานในชุมชนบ้านแหลมฉบัง แต่ซ่อมแซมได้อย่างเดียว ไม่สามารถสร้างใหม่ได้ เพราะอยู่ภายใต้เขตเวนคืนของการทำเรือ ผลกระทบที่เห็นชัด คือเรื่องการขอใช้บริการระบบไฟฟ้า ประปาของบ้านแหลมฉบังมีปัญหา

มาก เพราะไม่สามารถขอบ้านเลขที่ใหม่ได้เป็นลักษณะขอใช้ชั่วคราวจึงต้องต่อฟวงเพิ่มบ้านแม่บ้านลูก หรืออาศัยญาติ ทำให้มีปัญหาไฟฟ้าตกหรือไม่พอใช้”

ทั้งนี้ นอกจากผลกระทบตามที่นำเสนอผ่านเชิงสถิติจากการสัมภาษณ์ยังให้ได้ทราบถึงข้อค้นพบผลกระทบทางสังคมด้านอื่น เช่น ผลกระทบทางสังคมในข้อกำหนดการใช้ศาสนสถานเพื่อดำเนินประเพณีการบวชส่งผลต่อจิตใจ เป็นต้น โดยที่คุณประวิทย์ การวงษ์, ประธานชุมชนบ้านแหลมฉับัง, สัมภาษณ์, 7 กรกฎาคม 2554 นำเสนอข้อคิดเห็นดังต่อไปนี้

“ชุมชนบ้านแหลมฉับังอยู่ในเขตพื้นที่การเวนคืน ปัจจุบันการทำเรื่องกำลังดำเนินการอนุญาตให้พื้นที่ส่วนหมู่บ้านเดิมให้ชุมชน มีอาณาเขตจากเขตทางรถไฟซึ่งเป็นของพื้นที่หมู่ที่ 3 เป็นเขตหมู่บ้าน รวมทั้งเป็นพื้นที่นันทนาการกิจกรรมชุมชน การอนุรักษ์ป่าชายเลนแต่ให้ขึ้นกับเทศบาลนครแหลมฉับัง การที่ชุมชนอยู่ในพื้นที่ของการทำเรื่องจึงไม่สามารถดำเนินการขอทะเบียนบ้านได้ หรือจดทะเบียนขออนุญาตติดตั้งไฟฟ้าได้ รวมทั้งกระทบเรื่องปัญหาการใช้ที่ดินและการขออนุมัติให้ใช้วัดแหลมฉับังเพื่อการบวชลูกหลานได้ เพราะที่ผ่านมาวัดที่เป็นศูนย์กลางชุมชนไม่มีใบอนุญาตไม่สามารถบวชพระได้ทำให้ต้องไปบวชที่อื่นส่งผลต่อจิตใจ”

“การสนับสนุนจากการทำเรื่องส่วนใหญ่เป็นเรื่องบริการสังคม นับจากอดีตการเปลี่ยนแปลง 10 กว่าปีที่ผ่านมา ความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนและการทำเรื่องดีขึ้นมาก เพราะก่อนหน้านี้ความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนไม่ดี ชาวบ้านไม่ได้รับความช่วยเหลือ เกิดการคัดค้าน แต่ปัจจุบันพบว่า การทำเรื่องเข้ามาช่วยเหลือและมีความสัมพันธ์กับชุมชนมากยิ่งขึ้น สามารถอยู่ร่วมกันได้อย่างกลมกลืน อย่างเช่นการจัดงานประเพณีชุมชนวันคืนสู่เหย้าแหลมฉับัง ชาวบ้านทำอาหารมากินกัน หรืองานกินปู ดูนก ตกหมึก การทำเรื่องก็ช่วยเหลือสนับสนุนการจัดงาน เรียกได้ว่าหากชาวบ้านจัดงานก็เชิญการทำเรื่องมาร่วมงานด้วย และถ้าการดำเรื่องจัดการประชุมก็เชิญชาวบ้านเข้าร่วมประชุม”

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาทำให้ทราบว่ารูปแบบของผลดีที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่แสดงให้เห็นในลักษณะทางด้านเศรษฐกิจ โดยสามารถแยกย่อยเป็นสองประเด็น ได้แก่ จากการบริหารจัดการและดำเนินงานของทำเรื่องและส่วนเกี่ยวเนื่อง คือ การส่งเสริมเศรษฐกิจระดับครัวเรือนด้วยการจ้างงาน หรือการส่งเสริมทุนประเภทต่างๆ ประเด็นสำคัญที่สอง คือ การได้รับผลกระทบเชิงเศรษฐกิจในทางอ้อมไม่ได้เกิดจากการจ้างงานโดยตรง แต่เป็นลักษณะการกระตุ้นเศรษฐกิจระดับชุมชน ตลอดจนเสริมด้านการพัฒนาเชิงพื้นที่ให้มีความเหมาะสมต่อการรองรับเป็นพื้นที่กิจกรรมทางเศรษฐกิจและการนันทนาการ และส่งเสริมความสะอาดสวยงามด้านการอยู่อาศัย ทั้งนี้จากข้อมูลสามารถ เห็นได้ว่า รูปแบบของผลเสียหรือผลกระทบเชิงลบแสดงให้เห็นในเชิงกายภาพเป็นสำคัญ แต่การเปลี่ยนแปลงเชิงพื้นที่โดยเฉพาะจากการเวนคืนที่ดินและการเกิดทำเรื่องในแง่การ

ก่อสร้างก็ส่งผลกระทบต่อลักษณะการเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพ เนื่องจากการสูญเสียที่ดิน ทำกินและสภาพแวดล้อมไม่เอื้ออำนวยต่อการประกอบอาชีพ อาทิ อาชีพเกษตรกรรม อาชีพประมงใกล้บริเวณเขตท่าเรือหรือจุดเดินเรือที่เรือประมงพื้นบ้านแม้แต่เรือประมงขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าถึงได้ หรือการส่งผลต่อสภาพแวดล้อมอาจมีผลให้ปริมาณสัตว์น้ำลดจำนวนลง จากผลการวิจัยหลายชิ้น เป็นต้น

5.4 วิเคราะห์ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ – สังคมของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังต่อหมู่ที่ 3 ชุมชนบ้านแหลมฉบัง ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี

■ สถิติทดสอบเพียร์สันไคสแควร์ (Pearson Chi-Square)

ในประเด็นย่อยที่น่าสนใจโดยเฉพาะด้านการถือครองที่ดิน รูปแบบผลดีและรูปแบบผลเสียอาจมีความสัมพันธ์กับระยะเวลาการอยู่อาศัยของครัวเรือนกลุ่มตัวอย่างหรือกล่าวได้ว่าอาจมีตัวแปรแทรกแซง คือ ระยะเวลาอยู่อาศัยในชุมชนของครัวเรือน และเพื่อเป็นการพิสูจน์ข้อมูลดังกล่าว ผู้วิจัยจึงทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยการนำเสนอในรูปแบบของตารางแจกแจงข้อมูลความสัมพันธ์หรือการแจกแจงตารางไขว้ (Cross-tabulation) และวิธีสถิติทดสอบเพียร์สันไคสแควร์ ซึ่งสูตรสถิติทดสอบ (กัลยา วานิชย์บัญชา, 2552) ได้แก่

Pearson Chi-Square (χ^2)

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^c \frac{(O_{ij} - E_{ij})^2}{E_{ij}}$$

โดยที่ O_{ij} = ค่าความถี่ที่สังเกตได้หรือเกิดขึ้นจริง (Observed frequency)

E_{ij} = ค่าความถี่ที่คาดหวัง (Expected Frequency) หมายถึง ข้อมูลที่คาดว่าจะอยู่ในกลุ่ม i ของตัวแปรที่ 1 และอยู่ในกลุ่ม j ของตัวแปรที่ 2 เมื่อสมมติฐาน H_0 เป็นจริง

โดยที่สมมติฐานเพื่อการทดสอบ ได้แก่

H_0 : ตัวแปรที่ 1 และ 2 เป็นอิสระกัน

H_1 : ตัวแปรที่ 1 และ 2 ไม่เป็นอิสระกัน

การสรุปผลการทดสอบ จะใช้ค่า Critical value ของ Chi-Square ในการทดสอบ โดยที่ กำหนดค่า Critical value = 9.488 ทั้งนี้ ได้ใช้สมมติฐานเลือก (Alternative hypothesis) ได้แก่

1. ระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชนมีความสัมพันธ์กับสภาพการถือครองที่ดิน
2. ระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชนมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงอาชีพ
3. ระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชนมีความสัมพันธ์กับรูปแบบผลดีด้านการส่งเสริมสนับสนุนที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง

4. ระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชนมีความสัมพันธ์กับรูปแบบผลดีด้านการสร้างโอกาสในการประกอบอาชีพ

5. ระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชนมีความสัมพันธ์กับรูปแบบผลดีทางด้านพื้นที่อยู่อาศัย

6. ระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชนมีความสัมพันธ์กับรูปแบบผลเสียท่าเรือน้ำลึกแหลมฉาบต่อสิ่งแวดล้อม

7. ระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชนมีความสัมพันธ์กับรูปแบบผลเสียต่อการเปลี่ยนแปลงต่อการประกอบอาชีพ

8. ระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชนมีความสัมพันธ์กับรูปแบบผลเสียทางด้านพื้นที่อยู่อาศัย

ผลการทดสอบด้วยเครื่องมือทางสถิติเพียร์สันไคสแควร์เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยในประเด็นที่ต้องการดำเนินระยะเวลาอยู่อาศัยของครัวเรือนในชุมชน การเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพ สภาพการถือครองที่ดิน รูปแบบผลดีและรูปแบบผลเสีย มีรายละเอียดดังที่นำเสนอต่อไปนี้

ตารางที่ 5.41 สภาพการถือครองที่ดินกับระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชน

ระยะเวลา อยู่อาศัย	สภาพถือครองที่ดินก่อนมีท่าเรือ				สภาพถือครองที่ดินหลังมีท่าเรือ			
	ไม่มี	เช่า	เป็นเจ้าของ	รวม	ไม่มี	เช่า	เป็นเจ้าของ	รวม
น้อยกว่าหรือ เท่ากับ 10 ปี	71 (68.73)	6 (3.17)	6 (11.10)	83	66 (64.50)	8 (6.34)	9 (12.16)	83
11-20 ปี	29 (24.84)	0 (1.15)	1 (4.01)	30	28 (23.31)	1 (2.29)	1 (4.29)	30
21-30 ปี	11 (14.08)	0 (0.65)	6 (2.27)	17	10 (13.21)	2 (1.30)	5 (2.49)	17
31-40 ปี	5 (5.80)	0 (0.27)	2 (0.94)	7	4 (5.44)	1 (0.54)	2 (1.03)	7
41-50 ปี	8 (9.94)	0 (0.46)	4 (1.61)	12	7 (9.32)	0 (0.92)	5 (1.76)	12
51-60 ปี	2 (3.31)	0 (0.15)	2 (0.54)	4	3 (3.11)	0 (0.31)	1 (0.59)	4
61 ปีขึ้นไป	4 (3.31)	0 (0.15)	0 (0.54)	4	4 (3.11)	0 (0.31)	0 (0.59)	4
รวม	130	6	21	157	122	12	23	157

จากตาราง 5.41 ตัวเลขที่แสดงค่าความถี่ในตารางคือ ค่าความถี่ที่สังเกตได้ (Observed Frequency) และตัวเลขในวงเล็บ (...) คือ ค่าความถี่ที่คาดหวัง (Expected Frequency)

สมมติฐานเลือก คือ ระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชนมีความสัมพันธ์กับสภาพการถือครองที่ดิน

การสรุปผลการทดสอบโดยใช้ค่า Critical value ของ Chi-Square โดยจากการคำนวณค่าทางสถิติจะได้ค่า Pearson Chi-Square = 48.19 มีค่ามากกว่า (>) ค่า Critical value = 9.488 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 และยอมรับสมมติฐานเลือก จึงสรุปได้ว่า ระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชนและสภาพการถือครองที่ดินของครัวเรือนกล่าวได้ว่ามีความสัมพันธ์กัน

ตารางที่ 5.42 การเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพของครัวเรือนกับระยะเวลาการอยู่อาศัยก่อนและหลังมีท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง

รายการ	จำนวน (ครัวเรือน)		รวม
	อาศัยในชุมชนหลังมีท่าเรือ	อาศัยในชุมชนก่อนมีท่าเรือ	
เปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพ	41 (35.99)	9 (14.01)	50
เปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพเนื่องจากเกิดท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง	13 (16.55)	10 (6.45)	23
ไม่เปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพ	59 (60.46)	25 (23.54)	84
รวม	113	44	157

จากตาราง 5.42 ตัวเลขที่แสดงค่าความถี่ในตารางคือ ค่าความถี่ที่สังเกตได้ (Observed Frequency) และตัวเลขในวงเล็บ (...) คือ ค่าความถี่ที่คาดหวัง (Expected Frequency)

สมมติฐานเลือก คือ ระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชนมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพของครัวเรือน

การสรุปผลการทดสอบโดยใช้ค่า Critical value ของ Chi-Square โดยจากการคำนวณค่าทางสถิติจะได้ค่า Pearson Chi-Square = 5.34 มีค่าน้อยกว่า (<) ค่า Critical value = 9.488 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_1 และไม่ยอมรับสมมติฐานเลือก จึงสรุปได้ว่า ระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชนและการเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพของครัวเรือนกล่าวได้ว่าไม่มีความสัมพันธ์กัน

ตารางที่ 5.43 รูปแบบผลดีของการช่วยเหลือสนับสนุนที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังกับระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชน

ระยะเวลา อยู่อาศัย	รูปแบบของผลดีของการช่วยเหลือสนับสนุนที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ				รวม
	การรับเข้าทำงานใน ท่าเรือแหลมฉบัง	ส่งผลให้การ ค้าขายดีขึ้น	กิจกรรมส่งเสริมอาชีพ/ การฝึกอบรมอาชีพ	การสนับสนุน การศึกษาบุตร	
น้อยกว่าหรือ เท่ากับ 10 ปี	24 (20.20)	3 (7.44)	14 (12.76)	18 (18.60)	59
11-20 ปี	5 (8.22)	6 (3.03)	6 (5.19)	7 (7.57)	24
21-30 ปี	1 (2.40)	2 (0.88)	1 (1.51)	3 (2.21)	7
31-40 ปี	4 (1.71)	0 (0.63)	0 (1.08)	1 (1.58)	5
41-50 ปี	1 (1.71)	1 (0.63)	1 (1.08)	2 (1.58)	5
51-60 ปี	3 (3.08)	2 (1.14)	2 (1.95)	2 (2.84)	9
61 ปีขึ้นไป	0 (0.68)	0 (0.25)	0 (0.43)	2 (0.63)	2
รวม	38	14	24	35	111

จากตาราง 5.43 ตัวเลขที่แสดงค่าความถี่ในตารางคือ ค่าความถี่ที่สังเกตได้ (Observed Frequency) และตัวเลขในวงเล็บ (...) คือ ค่าความถี่ที่คาดหวัง (Expected Frequency)

สมมติฐานเลือก คือ ระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชนมีความสัมพันธ์กับรูปแบบผลดีด้านการส่งเสริมสนับสนุนที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง และการสรุปผลการทดสอบโดยใช้ค่า Critical value ของ Chi-Square โดยจากการคำนวณค่าทางสถิติจะได้ค่า Pearson Chi-Square = 21.41 มีค่ามากกว่า (>) ค่า Critical value = 9.488 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 และยอมรับสมมติฐานเลือก จึงสรุปได้ว่า ระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชนและรูปแบบผลดีด้านการส่งเสริมสนับสนุนที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังกล่าวได้มีความสัมพันธ์กัน

จากตาราง 5.44 ตัวเลขที่แสดงค่าความถี่ในตารางคือ ค่าความถี่ที่สังเกตได้ (Observed Frequency) และตัวเลขในวงเล็บ (...) คือ ค่าความถี่ที่คาดหวัง (Expected Frequency)

สมมติฐานเลือก คือ ระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชนมีความสัมพันธ์กับรูปแบบผลดีด้านการสร้างโอกาสในการประกอบอาชีพ และการสรุปผลการทดสอบโดยใช้ค่า Critical value ของ Chi-Square โดยจากการคำนวณค่าทางสถิติจะได้ค่า Pearson Chi-Square = 14.46 มีค่ามากกว่า (>) ค่า Critical value = 9.488 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 และยอมรับสมมติฐานเลือก จึงสรุปได้ว่า ระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชนและรูปแบบผลดีด้านการสร้างโอกาสในการประกอบอาชีพกล่าวได้มีความสัมพันธ์กัน

ตารางที่ 5.44 รูปแบบของผลดีในการสร้างโอกาสในการประกอบอาชีพเนื่องจากท่าเรือน้ำลึก
แหลมฉบังกับระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชน

ระยะเวลา อยู่อาศัย	รูปแบบของผลดีด้านโอกาสในการประกอบอาชีพ			รวม
	การประกอบอาชีพในท่าเรือ ทำให้มีรายได้ดีกว่าเดิม	รายได้เพิ่มขึ้น	ครัวเรือนมีอาชีพ เพิ่มขึ้น	
น้อยกว่าหรือ เท่ากับ 10 ปี	39 (33.42)	13 (17.50)	9 (10.08)	61
11 – 20 ปี	11 (14.79)	12 (7.75)	4 (4.46)	27
21– 30 ปี	3 (4.93)	4 (2.58)	2 (1.49)	9
31– 40 ปี	5 (2.74)	0 (1.43)	0 (0.83)	5
41– 50 ปี	2 (2.74)	2 (1.43)	1 (0.83)	5
51 – 60 ปี	3 (4.38)	2 (2.30)	3 (1.32)	8
61 ปีขึ้นไป	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	0
รวม	63	33	19	115

ตารางที่ 5.45 รูปแบบของผลดีด้านพื้นที่อยู่อาศัยกับระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชน

ระยะเวลา อยู่อาศัย	รูปแบบของผลดีด้านพื้นที่อยู่อาศัย			รวม
	พื้นที่อยู่อาศัยเหมาะต่อ การประกอบอาชีพ	รายได้เพิ่มขึ้นทำให้ที่ อยู่อาศัยครัวเรือนดีขึ้น	การได้รับความสะดวกจาก โครงสร้างพื้นฐานที่ดีขึ้น	
น้อยกว่าหรือ เท่ากับ 10 ปี	14 (15.50)	17 (17.23)	27 (25.27)	58
11 – 20 ปี	5 (5.08)	4 (5.64)	10 (8.28)	19
21– 30 ปี	4 (2.67)	4 (2.97)	2 (4.36)	10
31– 40 ปี	1 (0.80)	2 (0.89)	0 (1.31)	3
41– 50 ปี	1 (1.34)	1 (1.49)	3 (2.18)	5
51– 60 ปี	2 (1.60)	2 (1.78)	2 (2.61)	6
61 ปีขึ้นไป	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	0
รวม	27	30	44	101

จากตาราง 5.45 ตัวเลขที่แสดงค่าความถี่ในตารางคือ ค่าความถี่ที่สังเกตได้ (Observed Frequency) และตัวเลขในวงเล็บ (...) คือ ค่าความถี่ที่คาดหวัง (Expected Frequency)

สมมติฐานเลือก คือ ระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชนมีความสัมพันธ์กับรูปแบบผลดีทางด้านพื้นที่อยู่อาศัย

การสรุปผลการทดสอบโดยใช้ค่า Critical value ของ Chi-Square โดยจากการคำนวณค่าทางสถิติจะได้ค่า Pearson Chi-Square = 6.95 มีค่าน้อยกว่า (<) ค่า Critical value = 9.488 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_1 และไม่ยอมรับสมมติฐานเลือก จึงสรุปได้ว่า ระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชนและรูปแบบผลดีทางด้านพื้นที่อยู่อาศัยเป็นอิสระต่อกัน หรือกล่าวได้ว่าไม่มีความสัมพันธ์กัน

ตารางที่ 5.46 รูปแบบผลเสียของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังต่อสิ่งแวดล้อมกับระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชน

ระยะเวลา อยู่อาศัย	รูปแบบของผลเสียของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังต่อสิ่งแวดล้อม						รวม
	ปัญหาสภาพ แวดล้อมเมือง	มลพิษจาก ท่าเรือ	ประชากร หนาแน่น	การเวนคืน ที่ดิน	เปลี่ยนแปลง อาชีพ	อื่นๆ	
น้อยกว่าหรือ เท่ากับ 10 ปี	28 (31.25)	49 (40.94)	28 (29.09)	25 (29.09)	15 (12.39)	1 (3.32)	146
11-20 ปี	12 (9.85)	13 (12.90)	9 (9.17)	9 (9.17)	3 (3.90)	0 (1.02)	46
21-30 ปี	7 (6.63)	4 (8.69)	8 (6.18)	8 (6.18)	3 (2.63)	1 (0.69)	31
31-40 ปี	3 (2.35)	2 (3.08)	1 (2.19)	3 (2.19)	1 (0.93)	1 (0.24)	11
41-50 ปี	6 (5.35)	3 (7.01)	6 (4.98)	6 (4.98)	1 (2.12)	3 (0.55)	25
51-60 ปี	2 (2.14)	3 (2.08)	2 (1.99)	3 (1.99)	0 (0.85)	0 (0.22)	10
61 ปีขึ้นไป	0 (0.43)	2 (0.56)	0 (0.40)	0 (0.40)	0 (0.17)	0 (0.04)	2
รวม	58	76	54	54	23	6	271

จากตาราง 5.46 ตัวเลขที่แสดงค่าความถี่ในตารางคือ ค่าความถี่ที่สังเกตได้ (Observed Frequency) และตัวเลขในวงเล็บ (...) คือ ค่าความถี่ที่คาดหวัง (Expected Frequency)

สมมติฐานเลือก คือ ระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชนมีความสัมพันธ์กับรูปแบบผลเสียของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังต่อสภาพสิ่งแวดล้อมและการสรุปผลการทดสอบโดยใช้ค่า Critical value ของ Chi-Square โดยจากการคำนวณค่าทางสถิติจะได้ค่า Pearson Chi-Square = 34.95 มีค่ามากกว่า (>) ค่า Critical value = 9.488 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 และยอมรับสมมติฐานเลือก จึงสรุปได้ว่า ระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชนและรูปแบบของผลเสียท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังต่อสิ่งแวดล้อมกล่าวได้ว่ามีความสัมพันธ์กัน

ตารางที่ 5.47 รูปแบบของผลเสียต่อการเปลี่ยนแปลงต่อการประกอบอาชีพกับระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชน

ระยะเวลา อยู่อาศัย	รูปแบบของผลเสียต่อการเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพ			รวม
	สภาพแวดล้อมไม่เอื้ออำนวย ต่อการประกอบอาชีพ	ขาดแคลนที่ดินทำกิน จากการเวนคืน	อื่นๆ	
น้อยกว่าหรือ เท่ากับ 10 ปี	6 (7.64)	17 (15.64)	1 (0.73)	24
11-20 ปี	6 (5.09)	9 (10.42)	1 (0.48)	16
21-30 ปี	4 (3.82)	8 (7.82)	0 (0.36)	12
31-40 ปี	4 (1.91)	2 (3.91)	0 (0.18)	6
41-50 ปี	0 (1.59)	5 (3.26)	0 (0.15)	5
51-60 ปี	1 (0.95)	2 (1.95)	0 (0.09)	3
61 ปีขึ้นไป	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	0
รวม	21	43	2	66

ตารางที่ 5.48 รูปแบบของผลเสียด้านการอยู่อาศัยกับระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชน

ระยะเวลา อยู่อาศัย	รูปแบบของผลเสียด้านการอยู่อาศัย		รวม
	เกิดการเปลี่ยนแปลง ที่อยู่อาศัย	การไม่ได้รับความสะดวกในโครงสร้าง พื้นฐาน (ถนน, ไฟฟ้า, ประปา)	
น้อยกว่าหรือ เท่ากับ 10 ปี	31 (29.40)	23 (24.60)	54
11-20 ปี	6 (7.08)	7 (5.92)	13
21-30 ปี	5 (4.36)	3 (3.64)	8
31-40 ปี	3 (2.72)	2 (2.28)	5
41-50 ปี	2 (3.27)	4 (2.73)	6
51-60 ปี	2 (2.18)	2 (1.82)	4
61 ปีขึ้นไป	0 (0.00)	0 (0.00)	0
รวม	49	41	90

จากตาราง 5.47 ตัวเลขที่แสดงค่าความถี่ในตารางคือ ค่าความถี่ที่สังเกตได้ (Observed Frequency) และตัวเลขในวงเล็บ (...) คือ ค่าความถี่ที่คาดหวัง (Expected Frequency)

สมมติฐานเลือก คือ ระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชนมีความสัมพันธ์กับรูปแบบผลเสียต่อการเปลี่ยนแปลงต่อการประกอบอาชีพของครัวเรือน

การสรุปผลการทดสอบโดยใช้ค่า Critical value ของ Chi-Square โดยจากการคำนวณค่าทางสถิติจะได้ค่า Pearson Chi-Square = 8.03 มีค่าน้อยกว่า (<) ค่า Critical value = 9.488 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 และไม่ยอมรับสมมติฐานเลือก จึงสรุปได้ว่า ระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชนและรูปแบบผลเสียต่อการเปลี่ยนแปลงต่อการประกอบอาชีพของครัวเรือนเป็นอิสระต่อกัน หรือกล่าวได้ว่าไม่มีความสัมพันธ์กัน

จากตาราง 5.48 ตัวเลขที่แสดงค่าความถี่ในตารางคือ ค่าความถี่ที่สังเกตได้ (Observed Frequency) และตัวเลขในวงเล็บ (...) คือ ค่าความถี่ที่คาดหวัง (Expected Frequency)

สมมติฐานเลือก คือ ระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชนมีความสัมพันธ์กับรูปแบบผลเสียทางด้านพื้นที่อยู่อาศัย

การสรุปผลการทดสอบโดยใช้ค่า Critical value ของ Chi-Square โดยจากการคำนวณค่าทางสถิติจะได้ค่า Pearson Chi-Square = 1.93 มีค่าน้อยกว่า (<) ค่า Critical value = 9.488 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 และไม่ยอมรับสมมติฐานเลือก จึงสรุปได้ว่า ระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชนและรูปแบบผลเสียทางด้านพื้นที่อยู่อาศัยของครัวเรือนเป็นอิสระต่อกัน หรือกล่าวได้ว่าไม่มีความสัมพันธ์กัน

จากการสรุปข้อมูลการทดสอบทางสถิติ พบว่า ระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชนบ้านแหลมฉบังมีความสัมพันธ์กันกับสภาพการถือครองที่ดินของครัวเรือน ตลอดจนผลกระทบเชิงบวก ได้แก่ รูปแบบผลดีด้านการส่งเสริมสนับสนุนที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง รูปแบบผลดีด้านการสร้างโอกาสในการประกอบอาชีพ เช่น ครัวเรือนมีโอกาสการประกอบอาชีพเพิ่มขึ้น รายได้เพิ่มขึ้น ส่วนผลกระทบเชิงลบนั้น ได้แก่ รูปแบบของผลเสียท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังต่อสิ่งแวดล้อมและสภาพแวดล้อมชุมชน

ส่วนระยะเวลาที่ครัวเรือนอยู่อาศัยในชุมชน พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กันกับการเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพของครัวเรือน และไม่มีความสัมพันธ์กับผลกระทบเชิงบวกในรูปแบบผลดีทางด้านพื้นที่อยู่อาศัย รวมทั้งผลกระทบเชิงลบในรูปแบบรูปแบบผลเสียต่อการเปลี่ยนแปลงต่อการประกอบอาชีพของครัวเรือนและด้านพื้นที่อาศัย

5.5 สรุปสาระสำคัญจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview)

การสรุปผลจากการศึกษาของผู้วิจัยในประเด็นความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนกับการดำเนินงานของท่าเรือ โดยสรุปสาระสำคัญจากการสัมภาษณ์เชิงลึกในข้อเสนอแนะด้านการมีส่วนร่วมของชุมชนกับท่าเรือและแนวทางการสนับสนุนชุมชนที่ได้รับผลกระทบ ดร.เสถียร รุจิรวนิช. ผู้เชี่ยวชาญด้านสภาวะแวดล้อม และที่ปรึกษาด้านการมีส่วนร่วมของชุมชนในการศึกษาโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3. สัมภาษณ์. 22 มีนาคม 2554 มีข้อเสนอแนะ ดังนี้

“การมีส่วนร่วมด้วยการจัดประชาพิจารณ์พร้อมทั้งให้จัดทำประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เริ่มต้นในโครงการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังขั้นที่ 3 การก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังอาจส่งผลกระทบต่อหรือไม่ ต้องดูผลการสำรวจทางเศรษฐกิจ-สังคม ซึ่งผลกระทบทางด้านทางเศรษฐกิจ-สังคมจะสะท้อนให้เห็นภาพรวมของหมู่บ้านหรือชุมชนโดยรอบบริเวณโครงการค่อนข้างดีขึ้น จาก การรับฟังความคิดเห็นด้านผลกระทบที่เกิดขึ้นสะท้อนให้เห็นถึงความห่วงกังวล อย่างเช่นการห่วง ในเรื่องของคุณภาพสิ่งแวดล้อม ระบบสาธารณสุข โท่งในเรื่องของสภาพเศรษฐกิจ-สังคม วิถีชีวิตชุมชน (way of life) ที่ประชาชนเป็นห่วงกันมาก คือ เรื่องการสูญเสียอาชีพ การเปลี่ยนแปลง การประกอบอาชีพอย่างไรก็ตาม โดยขั้นตอนของการศึกษาผลกระทบ จะพิจารณาว่าชุมชนที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงได้รับผลกระทบมากหรือน้อยอย่างไร โดยเฉพาะผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ-สังคม ถ้าได้รับตรงนี้แล้วต้องมีมาตรการในการช่วยเหลือชุมชน การช่วยเหลือพิจารณาจากการช่วยเหลือในภาพรวม หรือการช่วยเหลือระดับครัวเรือนแล้วแต่การพิจารณาตามความเหมาะสม การจ่ายค่าทดแทนการชดเชยควรทำอย่างไร เช่น บางรายควรมีการจ่ายค่าทดแทนหรือไม่และควรมีมาตรการการชดเชยอย่างไร เรื่องอื่นๆที่ทำให้วิถีชีวิตเปลี่ยนแปลงต้องบำบัดหรือเยียวยาอย่างไร ต้องศึกษา ตรงนี้หากมีรายงานผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคมจะสามารถช่วยเหลือได้มาก ส่วน ประเด็นผลกระทบทางเศรษฐกิจ ได้แก่ การประกอบอาชีพ เช่น 1) การจ้างงาน โครงการดังกล่าวช่วยก่อให้เกิดการจ้างงานสัดส่วนเท่าไร 2) ชุมชนได้รับประโยชน์ใดจากโครงการ เช่น ชุมชนมี รายได้มากขึ้น ชุมชนมีโอกาสขยายอาชีพเสริมมากขึ้นหรือไม่ ภาครัฐมีส่วนช่วยเหลือส่งเสริม ใดๆ แม้กระทั่งเรื่องระบบสาธารณสุข”

“ส่วนแผนชุมชนสัมพันธ์เชิงสร้างสรรค์ เป็นโครงการที่เจ้าของโครงการแสดงออกให้ ชุมชนรู้ว่าองค์กรเข้ามามีส่วนช่วยอย่างไรและชี้ให้เห็นถึงประโยชน์ที่ชุมชนจะได้รับ เช่น ชุมชนอาจ มีส่วนได้รับทุนสนับสนุนสร้างสาธารณสุข โท่ง หรือสาธารณสุขประโยชน์ในรูปแบบใด ชุมชนอาจได้ ระบบรักษาพยาบาลเพิ่มขึ้นจากบริการของรัฐ ในเรื่องการการรักษาประเพณีวัฒนธรรมมีการ ส่งเสริมสนับสนุนให้อย่างไร ต้องมีการประชุมร่วมกัน เป็นเรื่องที่ทำเรือจะมีความสัมพันธ์กับ ชุมชนในลักษณะสร้างสรรค์ และการมีปฏิสัมพันธ์ที่ดีที่สร้างขึ้นตามลำดับ”

บทที่ 6

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

เมื่อเก็บแบบสอบถามและสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องแล้ว จึงนำผลที่ได้จากการศึกษา มาวิเคราะห์และสรุปผลเพื่อตอบสนองสมมติฐานและวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ จากนั้นจึงอภิปรายผล นำเสนอข้อค้นพบจากงานวิจัยและนำเสนอถึงข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

6.1 อภิปรายผลจากสมมติฐาน

การศึกษาเพื่อบ่งชี้ถึงผลกระทบทางเศรษฐกิจ – สังคมจากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังต่อ ชุมชนบ้านแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี สมมติฐานหลักงานวิจัย คือ ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังและ อุตสาหกรรมท่าเรือส่งผลกระทบต่อด้านเศรษฐกิจ – สังคมภายในชุมชนบ้านแหลมฉบังทางอ้อม โดย ไม่ก่อให้เกิดการจ้างงานจากท่าเรือโดยตรงกับคนในท้องถิ่น และสมมติฐานรอง ได้แก่ คริวเรือ นเปลี่ยนแปลงรูปแบบการประกอบอาชีพหลัก เกิดการประกอบอาชีพโดยเฉพาะประเภทการค้าและ การบริการมากขึ้น

จากสมมติฐานหลักพบว่าท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังและอุตสาหกรรมท่าเรือส่งผลกระทบต่อ ด้านเศรษฐกิจ – สังคมภายในชุมชนบ้านแหลมฉบังทางอ้อม ซึ่งก่อให้เกิดการจ้างงานจากท่าเรือ หรืออุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องโดยตรงกับคนในท้องถิ่นส่วนเป็นน้อย ประกอบด้วยพนักงานบริษัทที่ เกี่ยวเนื่องกับท่าเรือ และคนงาน/ แรงงานที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือโดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.23 จากสมาชิกคริวเรือที่ประกอบอาชีพจำนวน 473 คน และคิดเป็นร้อยละ 3.81 ของจำนวนสมาชิก คริวเรือที่ประกอบอาชีพทั้งหมด และนับเฉพาะในจำนวนสมาชิกคริวเรือผู้ประกอบอาชีพ เกี่ยวเนื่องกับท่าเรือ คิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 90 ซึ่งประกอบอาชีพเป็นแรงงาน เช่น ช่างเชื่อม ประสานโลหะ และนั่งร้านในตู้ต่อเรือและซ่อมเรือ ในบริษัท ยูนิไทยชิปยาร์ด แอนด์ เอนจิเนียริง จำกัด ซึ่งมีอาณาเขตพื้นที่ติดต่อกทางด้านฝั่งทิศตะวันออกของชุมชนบ้านแหลมฉบัง

จากสมมติฐานรองพบว่า เป็นไปตามสมมติฐาน คือ คริวเรือมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ การประกอบอาชีพหลัก โดยที่เกิดการประกอบอาชีพโดยเฉพาะประเภทการค้าและการบริการมาก ขึ้น สัดส่วนการเปลี่ยนแปลง คิดเป็นร้อยละ 26.62 ทั้งนี้ มีสัดส่วนของกิจการการค้าอาหารทะเล แปรรูปมากที่สุด สาเหตุการเปลี่ยนแปลงอาชีพโดยส่วนมาก คือ แหล่งงานใหม่มีรายได้ดีกว่าเดิม

6.2 สรุปผลการศึกษา

การศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจ – สังคมของชุมชนบ้านแหลมฉะบับอันเนื่องมาจากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉะบับนั้น มุ่งเน้นการศึกษาการเปลี่ยนแปลงในชุมชนที่เป็นพื้นที่หลังท่าเรือจากการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่ทำให้เกิดผลกระทบทั้งทางด้านบวก (Positive Impact) และด้านลบ (Negative Impact) ต่อสภาพเศรษฐกิจและสังคมในบริเวณพื้นที่ศึกษาซึ่งสามารถสรุปผลการศึกษาโดยแบ่งหัวข้อตามวัตถุประสงค์ได้ดังนี้

6.2.1 สภาพทางเศรษฐกิจและสังคมภายในชุมชนหลังท่าเรือน้ำลึกแหลมฉะบับ

เมื่อเปรียบเทียบลักษณะชุมชนหลังท่ากรณีของชุมชนคลองเตยบริเวณท่าเรือคลองเตยหรือท่าเรือกรุงเทพกับลักษณะของชุมชนหลังท่าเรือน้ำลึกแหลมฉะบับ จากการสรุปของผู้วิจัยพบว่า การขยายเขตท่าเรือกรุงเทพ เมื่อปี พ.ศ. 2480 การก่อสร้างท่าเรือยังอยู่บริเวณห่างไกลแหล่งชุมชนและเป็นพื้นที่ที่กว้างว่างเปล่าโดยมาก ทั้งนี้ เนื่องจากการดำเนินงานขนส่งที่ต้องใช้แรงงานจำนวนมากจึงทำให้ท่าเรือกรุงเทพ เป็นศูนย์รวมแรงงานเป็นแหล่งดึงดูดแรงงานให้เข้ามาประกอบอาชีพ ในขณะที่กรณีของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉะบับปี เปิดดำเนินการปี พ.ศ. 2534 มีการก่อสร้างบนพื้นที่ที่ชุมชนดั้งเดิมอยู่อาศัยอย่างหนาแน่น จึงทำให้เห็นความแตกต่างของลักษณะการก่อตัวของชุมชนที่แตกต่างกัน องค์ประกอบการดึงดูดผู้อยู่อาศัยหรืออีกด้านหนึ่ง คือ เกิดการผลักดันคัดค้านโครงการ โดยที่ท่าเรือกรุงเทพเป็นแหล่งดึงดูดแรงงานและเกิดการค้าบริเวณนั้นส่งผลให้เกิดการก่อตัวของชุมชนเบื้องหลังท่า ส่วนท่าเรือน้ำลึกแหลมฉะบับส่งผลให้เกิดการผลักดันจากคนพื้นที่ โดยที่ลักษณะการประกอบอาชีพรากฐานดั้งเดิมของประชากรชุมชนแหลมฉะบับนั้นขึ้นอยู่กับสภาพภูมิประเทศ

ชุมชนบ้านแหลมฉะบับมีศักยภาพด้านการประมงและประมงต่อเนื่องด้วยสภาพพื้นที่ติดอ่าวไทยมีทรัพยากรสัตว์น้ำ เป็นแหล่งชุมชนประมงที่สำคัญในท้องถิ่นและเป็นแหล่งค้าส่งอาหารทะเลและแปรรูปผลิตภัณฑ์อาหารทะเลจำนวนมาก และบริเวณตอนบนของชุมชนมีคุณภาพดินที่เหมาะสมแก่การเพาะปลูก ดังนั้น ประชากรดั้งเดิมส่วนใหญ่จึงประกอบอาชีพประมงและเกษตรกรรมในช่วงก่อนการเกิดหรือเปิดดำเนินการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉะบับ โครงการขั้นที่ 1 หรือ ปี พ.ศ.2534 อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมภายในชุมชนบ้านแหลมฉะบับซึ่งในด้านที่ตั้งมีลักษณะเป็นชุมชนหลังท่านั้น หรือเรียกได้ว่าเป็นชุมชนในเขตอิทธิพลของท่าเรือและแหล่งอุตสาหกรรม ซึ่งจากการวางแผนพัฒนาพื้นที่แหลมฉะบับของภาครัฐมีการคาดการณ์ให้เกิดการส่งเสริมชุมชนเดิมในบริเวณใกล้เคียงด้านการดึงดูดการจ้างงาน แต่จากการศึกษาพบว่า ประชากรในพื้นที่ประกอบอาชีพนอกภาคอุตสาหกรรมเป็นส่วนมาก ถึงแม้ว่าชุมชนบ้านแหลมฉะบับจะตั้งอยู่

ในพื้นที่ติดต่อกับนิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังซึ่งนับเป็นปัจจัยดึงดูดการจ้างภาคอุตสาหกรรมก็ตาม

สภาพทางเศรษฐกิจและสังคมภายในชุมชน พบว่า ประชากรร้อยละ 74.52 ประกอบอาชีพเฉพาะหลัก โดยร้อยละ 20.93 ประกอบอาชีพประมง รองลงมาคือ รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 19.66 และการค้าและการบริการ ร้อยละ 18.60 โดยมีสัดส่วนการค้าหรือผลิตอาหารทะเลแปรรูปมากที่สุด ส่วนการประกอบอาชีพเสริมโดยส่วนมากก็เป็นการประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป ซึ่งรายได้ต่อครัวเรือนส่วนใหญ่ น้อยกว่าหรือเท่ากับ 15,000 ต่อเดือน แต่กลับพบว่ารายจ่ายต่อเดือนโดยเฉลี่ยของครัวเรือนอยู่ที่ 23,389 บาทต่อเดือน ซึ่งเป็นค่าอุปโภค-บริโภค ทั้งนี้ รายได้และค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนขึ้นอยู่กับจำนวนสมาชิกครัวเรือนและสมาชิกครัวเรือนที่มีการประกอบอาชีพ โดยที่สมาชิกครัวเรือนที่มากและสามารถประกอบอาชีพได้ย่อมมีโอกาสทางเศรษฐกิจดีกว่าครัวเรือนที่มีสมาชิกครัวเรือนในภาวะพึ่งพา จากการสำรวจ พบว่า ในชุมชนบ้านแหลมฉบัง มีจำนวนสมาชิกครัวเรือนที่มีการประกอบอาชีพ คิดเป็นค่าเฉลี่ยครัวเรือนละ 3.01 คน และมีสมาชิกครัวเรือนเฉลี่ย 4.55 คน โดยที่ครัวเรือนมีลักษณะการอยู่อาศัยทั้งครอบครัวเดี่ยวและครอบครัวขยาย กล่าวคือ ประกอบด้วยสามี ภรรยา บุตรและญาติที่อาศัยอยู่ในครัวเรือนเดียวกัน

สภาพทางเศรษฐกิจของครัวเรือนส่วนใหญ่ร้อยละ 61.15 มีเงินออมโดยแหล่งเงินออมได้มาจากการประกอบอาชีพหลัก ขณะที่ครัวเรือนส่วนน้อยเพียง 2 ครัวเรือน มีเงินออมจากค่าชดเชยที่ได้รับจากการทำเรือ ด้านภาระหนี้สินส่วนมากเป็นการกู้เงินในระบบจากธนาคารเพื่อการลงทุนประกอบอาชีพ ส่วนสภาพการถือครองที่ดินหรือกรรมสิทธิ์ในที่ดิน พบว่า เมื่อเปรียบเทียบก่อนและหลังมีท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ครัวเรือนมีสภาพการถือครองที่ดินไม่เปลี่ยนแปลง ปัจจุบัน ครัวเรือนถือครองที่ดินเฉลี่ยจำนวนครัวเรือนละ 1.29 แปลง ขนาดเนื้อที่ 1.14 ไร่ โดยที่ที่ดินใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย ซึ่งลักษณะสิ่งปลูกสร้างหรือลักษณะที่อยู่อาศัยของครัวเรือนนั้นยังคงมีลักษณะเป็นบ้านไม้สะท้อนถึงเอกลักษณ์สิ่งปลูกสร้างของชุมชน

การดำเนินชีวิตประจำวันของครัวเรือนก่อนและหลังมีท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังไม่มีการเปลี่ยนแปลงได้อย่างชัดเจน โดยที่การเข้ารับการรักษาพยาบาลครัวเรือนยังคงให้ความสำคัญกับโรงพยาบาลเป็นอันดับแรก และการจับจ่ายซื้อของยังคงเลือกซื้อที่ร้านชำแถวบ้าน การยังเข้าร่วมประเพณีท้องถิ่น รูปแบบการเดินทางและวัตถุประสงค์การเดินทางที่เปลี่ยนแปลงไป โดยที่ครัวเรือนเลือกเดินทางไปทำงานด้วยจักรยานยนต์เป็นส่วนใหญ่แต่รูปแบบการเดินทางอาจเปลี่ยนแปลงเพราะเทคโนโลยีปัจจุบัน

6.2.2 ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ – สังคมของหมู่ที่ 3 ชุมชนบ้านแหลมฉบังอันเนื่องมาจากการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง

การศึกษาสามารถแบ่งผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อชุมชนเป็นผลกระทบทางบวกและผลกระทบทางลบ ดังนี้

จากการศึกษาพบว่า เกิดผลกระทบทั้งสองด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจและด้านสังคมและการสนองตอบ เป็นไปตามแนวคิดของ อุดม เกิดพิบูลย์และคณะ (2527) ได้แก่ ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ การเกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจที่ท่าเรือเข้ามาสู่ชุมชน ที่สำคัญคือ โอกาสในการประกอบอาชีพ การเพิ่มขึ้นของรายได้ โดยที่ครัวเรือนมีความคิดเห็นว่าการเกิดท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังส่งผลกระทบอย่างมากในการเกิดโอกาสการประกอบอาชีพให้มากขึ้นและทำให้มีรายได้เพิ่มสูงขึ้น เหนี่ยวนำให้เกิดการกระตุ้นทางเศรษฐกิจระดับชุมชน โดยที่มีครัวเรือนเปลี่ยนแปลงเนื่องจากการเกิดท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ร้อยละ 10.83

ผลกระทบทางสังคม ได้แก่ การที่ครัวเรือนมีอาชีพใหม่เกิดขึ้น มีการอพยพย้ายถิ่น การตั้งดูตประชากรต่างถิ่นเข้ามายังพื้นที่ชุมชน มีการเปลี่ยนแปลงอาชีพและเปลี่ยนที่อยู่อาศัยของคนในท้องถิ่น การอพยพย้ายถิ่นของครัวเรือนดั้งเดิม คือ การเวนคืนที่ดินจากการท่าเรือเมื่อปี พ.ศ. 2521 ในขณะที่หลังเกิดท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังและแหล่งอุตสาหกรรมมีครัวเรือนต่างถิ่นที่ย้ายเข้ามาอยู่อาศัย โดยมีแรงจูงใจทางด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ การย้ายถิ่นเข้าสู่แหล่งงาน และเพื่อนานที่ ดีกว่า พร้อมกับมีแรงจูงใจทางด้านครอบครัว จากการศึกษากลุ่มตัวอย่างพบว่า จำนวน 113 ครัวเรือนเป็นครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในชุมชนบ้านแหลมฉบังเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 20 ปี

ส่วนการตอบสนองทางผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมจะก่อให้เกิดการตอบสนอง คือ การตอบสนองทางเศรษฐกิจ ปรากฏออกมาในลักษณะของการติดต่อซื้อขายระหว่างชาวบ้านในท้องถิ่นและโรงงานอุตสาหกรรม การอพยพของคนจากภายนอกท้องถิ่น เห็นได้จากสัดส่วนการประกอบอาชีพการค้าและบริการที่เพิ่มมากขึ้น สัดส่วนการเปลี่ยนแปลง คิดเป็นร้อยละ 26.62 และการสำรวจพบว่า ที่ชุมชนแห่งนี้มีกลุ่มคนภายนอกเดินทางเข้าออกเพื่อจับจ่ายในพื้นที่โดยเฉพาะร้านอาหารจำนวนมาก และการตอบสนองทางสังคม พบว่ามีการ การปรับตัวด้านอาชีพ การอยู่อาศัยและทัศนคติต่อการยอมรับการเปลี่ยนแปลง เนื่องจากความสัมพันธ์กับการท่าเรือในช่วง 20 ปีที่ผ่านมาที่มีความสัมพันธ์ที่ดีขึ้น

ในด้านสังคม โครงการพัฒนาขนาดใหญ่อาจส่งผลกระทบด้านสังคมหรือต่อความสัมพันธ์ทางด้านสังคมของสมาชิกในครัวเรือน เครือญาติหรือความสัมพันธ์ละแวกบ้าน โดยความรู้สึกและการรับรู้ผลกระทบทางสังคมของครัวเรือน พบว่าปัจจัยที่ได้รับผลกระทบสูงสุด คือ ความปลอดภัยในชุมชน สอดคล้องกับระดับผลกระทบมากที่ครัวเรือนคิดเห็นว่าการเกิดท่าเรือทำ

ให้เกิดปัญหาอาชญากรรม ความเสื่อมโทรมและประชากรต่างถิ่น ร่องลงมาคือความสัมพันธ์กับเพื่อนบ้านและการปรับตัวการเปลี่ยนแปลงของชุมชนที่เปลี่ยนไป โดยที่การเกิดท่าเรือน้ำลึกคร่าวเรือนั้นคิดเห็นว่าทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในชุมชนในระดับมาก

ถึงแม้จะมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นในชุมชนโดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เห็นได้เป็นรูปธรรม คือการเปลี่ยนแปลงเชิงพื้นที่เนื่องจากการเวนคืนที่ดินและการจำกัดขอบเขตด้านพื้นที่ แต่คนที่อยู่อาศัยเดิมก็ยังคงไม่ได้ย้ายถิ่นออกไปจากชุมชนและยังคงรูปแบบการใช้ชีวิตแบบเดิม แต่มีการปรับเปลี่ยนให้เข้ากับสภาพการณ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น เช่น การเปลี่ยนอาชีพหรือเปลี่ยนสถานที่การประกอบอาชีพตามที่ได้รับผลกระทบ

6.2.3 ความสัมพันธ์ของท่าเรือน้ำลึกกับชุมชนในด้านเศรษฐกิจและสังคม

ความสัมพันธ์ของท่าเรือน้ำลึกกับชุมชน จากการศึกษาพบว่าครัวเรือนส่วนใหญ่ร้อยละ 67.52 ได้รับทั้งผลดีและผลเสียจากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง โดยแสดงให้เห็นในลักษณะรูปแบบผลดีหรือผลกระทบเชิงบวกและรูปแบบผลเสียหรือผลกระทบเชิงลบ ได้แก่

รูปแบบของผลดีที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่แสดงให้เห็นในลักษณะทางด้านเศรษฐกิจ โดยสามารถแยกย่อยเป็นสองประเด็น ได้แก่ จากการบริหารจัดการและดำเนินงานของท่าเรือและส่วนเกี่ยวเนื่อง คือ การส่งเสริมเศรษฐกิจระดับครัวเรือนด้วยการจ้างงาน หรือการส่งเสริมทุนประเภทต่างๆ และการได้รับผลกระทบเชิงเศรษฐกิจในทางอ้อมไม่ได้เกิดจากการจ้างงานโดยตรง แต่เป็นลักษณะการกระตุ้นเศรษฐกิจระดับชุมชน ตลอดจนเสริมด้านการพัฒนาเชิงพื้นที่ให้มีความเหมาะสมต่อการรองรับเป็นพื้นที่กิจกรรมทางเศรษฐกิจและการนันทนาการ และส่งเสริมความสะอาดสุขภาพด้านการอยู่อาศัย

รูปแบบของผลเสียหรือผลกระทบเชิงลบแสดงให้เห็นในเชิงกายภาพเป็นสำคัญ แต่การเปลี่ยนแปลงเชิงพื้นที่โดยเฉพาะจากการเวนคืนที่ดินและการเกิดขึ้นของท่าเรือส่งผลกระทบต่อลักษณะการเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพ เนื่องจากการสูญเสียที่ดินทำกิน คิดเป็นร้อยละ 65.15 และสภาพแวดล้อมไม่เอื้ออำนวยต่อการประกอบอาชีพ คิดเป็นร้อยละ 31.82 ซึ่งผลกระทบดังกล่าวจัดอยู่ในกลุ่มของผลกระทบที่เกิดในระยะเวลาที่ท่าเรือเริ่มก่อสร้าง ในระยะดำเนินการส่วนมากให้ความสำคัญกับเรื่องการเกิดมลพิษที่กระทบต่อการดำเนินชีวิตและประชากรหนาแน่น ส่วนระยะปัจจุบัน พบว่า ทำให้ครัวเรือนเกิดการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัยที่ร้อยละ 54.44 และไม่ได้รับความสะอาดสุขภาพในโครงสร้างพื้นฐานเนื่องจากไม่สามารถจดทะเบียนขอใช้ระบบไฟฟ้าและประปาได้ และนอกจากปัจจัยด้านแหล่งที่ตั้งที่กระทบต่อเชิงพื้นที่ยังเกิดขึ้นจากการดำเนินงานหรือส่งเสริมขององค์กรที่เกี่ยวข้องได้เช่นกัน เช่น แผนงานพัฒนาส่งเสริมสนับสนุนชุมชน

6.3 ข้อค้นพบและข้อเสนอแนะ

6.3.1 ข้อค้นพบ

1. ด้วยศักยภาพด้านสภาพทางภูมิศาสตร์ที่ตั้งอยู่ติดกับทะเลและมีทรัพยากรทางธรรมชาติ จึงทำให้ชุมชนบ้านแหลมฉะบับมีลักษณะเป็น Secondary Community Area หมายถึงชุมชนเป็นพื้นที่ที่มีการแลกเปลี่ยนระหว่าง Central Community กับพื้นที่โดยรอบแต่ไม่สม่ำเสมอ (Hawley, 1950 อ้างถึงในดารณี บัญชรเทวกุล, 2551) กล่าวคือ ชุมชนทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางให้บริการด้านนันทนาการและพักผ่อนหย่อนใจ แหล่งกระจายขายส่งสินค้าทางทะเล อาทิ อาหารทะเล อาหารทะเลแปรรูป เป็นต้นและเป็นแหล่งรวมร้านอาหารทะเลหลักรองรับผู้ใช้บริการจากภายในและจากเขตเมือง ทั้งนี้ จากการสำรวจพบว่า พนักงานบริษัทบริเวณท่าเรือหรือเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมท่าเรือก็มาจับจ่ายสินค้าและรับประทานอาหารช่วงพักกลางวันบริเวณชุมชนบ้านแหลมฉะบับ ซึ่งจะพบเห็นปัญหาติดขัดช่วงพักเที่ยงในบริเวณย่านการค้าของชุมชน รวมทั้งชุมชนบ้านแหลมฉะบับยังเป็นแหล่งนัดพบการค้าดำเนินกิจกรรม CSR หรือการแสดงความคิดเห็นต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของบริษัทโดยรอบชุมชนและแม้แต่การทำเรื่อง เห็นได้ว่า การดำเนินการสนับสนุนอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืนหรือเป็นไปตามแผนมาตรฐานสากล ซึ่งท่าเรือได้จัดกิจกรรมพัฒนาชุมชนด้วยการส่งเสริมให้เยาวชนปลูกป่าชายเลน เป็นต้น

2. ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ขาดการวางแผนและมวลอาคารที่หนาแน่นขึ้น พบว่ามี การขยายพื้นที่สิ่งปลูกสร้าง บ้านพักอาศัยและร้านค้าอย่างหนาแน่น และรुकล้ำพื้นที่ชายฝั่งซึ่งเป็น ที่สาธารณะไร้การควบคุม

3. รูปแบบการบริหารความขัดแย้งระหว่างท่าเรื่อน้ำลึกและชุมชนสะท้อนให้เห็นอย่างเป็นรูปธรรมด้วยการจัดการเชิงพื้นที่ ได้แก่ การยินยอมให้ชุมชนสามารถอยู่อาศัยในพื้นที่ของการท่าเรือได้และกำหนดเขตพื้นที่เฉพาะ ให้ประชาชนอาศัยอยู่ในพื้นที่ดั้งเดิมกล่าวคือ บริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่นตามแนวถนนและริมชายหาดบ้านแหลม โดยที่ประชาชนสามารถทำกิจการการค้าร้านอาหาร ร้านจำหน่ายสินค้าประเภทของฝาก อาหารทะเลแปรรูปหรือกิจการประมงต่อเนื่อง ในบริเวณชุมชน สามารถออกเรือประมงได้ซึ่งกิจกรรมทางเศรษฐกิจดังกล่าวเป็นฐานเศรษฐกิจและแหล่งรายได้ที่สำคัญของชุมชน

4. การถ่ายโอนจากพื้นที่ชุมชนจากเขตเวนครีในการควบคุมดูแลของการท่าเรือแห่งประเทศไทยให้อยู่ในการกำกับดูแลของเทศบาลนครแหลมฉะบับ อาจส่งผลให้สภาพความเป็นอยู่ของผู้อยู่ในชุมชนได้รับความสะดวกสบายมากขึ้นโดยเฉพาะด้านโครงสร้างพื้นฐานและวิถีชีวิต ในแง่ของการบริหารจัดการโดยตรงของเทศบาลนครต่อชุมชนซึ่งมีความยืดหยุ่นสูงกว่าและมีอำนาจ

ในการบริหาร เกิดกลไกการปรับสภาพให้ประชาชนผู้อาศัยไม่ได้อยู่ในฐานะผู้ถูกรุกส่งผลกระทบต่อด้านจิตใจในการดำเนินชีวิต ทั้งนี้ อาจมีส่วนกระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจระดับครัวเรือนและสังคม เนื่องจากผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อสภาพเศรษฐกิจและสังคมเกิดเป็นผลต่อเนื่องจากการเวนคืนที่ดินเป็นหลัก

6.3.2 ข้อเสนอแนะในเชิงองค์กร

จากการศึกษาผลกระทบของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังที่มีต่อชุมชน ผลการศึกษาแสดงว่าชุมชนได้รับผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบ ซึ่งในส่วนผลกระทบทางลบควรมีมาตรการหรือได้รับการวางแผนเพื่อแก้ไขปัญหา ดังนี้

1. การอนุญาตให้ชุมชนสามารถอยู่ในพื้นที่เวนคืนได้ควรมีการวางแผนจัดการเชิงพื้นที่ด้วยการจัดทำแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินหรือการพัฒนาที่ดินหลังท่าอย่างละเอียดและการกำหนดสิทธิผู้ใช้ประโยชน์ทำกินบนพื้นที่สาธารณะ การกำหนดแนวทางหรือสร้างข้อกำหนดในการใช้ประโยชน์ที่ดินของภาครัฐ ควรมีการวางแผนให้มีความสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน นอกจากนี้ควรคำนึงถึงวัฒนธรรมของแต่ละท้องถิ่นซึ่งเป็นเครื่องมือสำคัญที่จะลดปัญหาสภาพแวดล้อมชุมชนได้

2. โฉนดการบริหารจัดการเมืองท่าเรือและพื้นที่หลังท่า แนวทางการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกควบคู่กับการส่งเสริมชุมชน สามารถวางแผนงานส่งเสริมระดับชุมชนได้ตั้งแต่ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการท่าเรือ ด้วยการศึกษารูปแบบการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจและสังคมที่เกิดขึ้นภายในชุมชนเป็นฐานข้อมูลและสำรวจความต้องการประชาชนเพื่อเปิดโอกาสการมีส่วนร่วม พร้อมนำเสนอแผนในรูปชุมชนสัมพันธ์

6.3.3 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

การศึกษาครั้งนี้ศึกษาถึงผลกระทบทางเศรษฐกิจ – สังคมของชุมชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการพัฒนาขนาดใหญ่โดยเฉพาะโครงการท่าเรือน้ำลึกที่มีการเวนคืนที่ดินจำนวนมาก เพื่อกำหนดมาตรการวางแผนที่เหมาะสมและให้ลดระดับผลกระทบให้น้อยที่สุด การศึกษาพบว่า การเปลี่ยนแปลงเชิงพื้นที่โดยที่การที่ชุมชนอยู่ในพื้นที่เวนคืนและแรงดึงดูดด้านศักยภาพที่ตั้งของชุมชนมีทะเลเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจ – สังคมต่อชุมชน ดังนั้น ข้อเสนอแนะในการศึกษา ได้แก่

1. ควรมีการศึกษาถึงปัจจัยการดำรงอยู่ของชุมชนบนพื้นที่เวนคืนเชิงลึก เพื่อนำไปสู่การกำหนดสิทธิในการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่และนำผลที่ได้ไปใช้ในการบริหารจัดการและประยุกต์ใช้กับการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินต่อไป

2. ควรมีการศึกษาเกี่ยวกับรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินหลังท่า (Port Hinterland) ในรูปแบบต่างๆ และกรณีที่ทับซ้อนกับชุมชนที่มีความสำคัญหรือมีเอกลักษณ์เฉพาะ เพื่อนำไปประยุกต์ใช้กับการบริหารจัดการเชิงพื้นที่เพื่อช่วยลดความขัดแย้งและมีการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เกิดประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

การทำเรือแห่งประเทศไทย. รายงานสรุปโครงการทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉบัง. กรุงเทพมหานคร :
การทำเรือแห่งประเทศไทย, 2520.

การทำเรือแห่งประเทศไทย. เอกสารประกอบการสัมมนาการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 ต่อการกำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพโดยสาธารณะ (Public Scoping). โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อมและออกแบบรายละเอียดสำหรับการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 3 จังหวัดชลบุรี. จังหวัดชลบุรี: การทำเรือแห่งประเทศไทย, 2554.

เกษม จันทร์แก้ว. การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นสูง (Advanced Environmental Impact Assessment). กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2554.

กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ. ความรู้เรื่องท่าเรือ. พิมพ์ครั้งแรก. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ท็อป, 2552.

กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิและสุมาลี อแดงบุญ. การบริหารท่าเรือ. กรุงเทพมหานคร: สถาบันธุรกิจพณิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533.

กรองทิพย์ สังข์ปรีชา. รูปแบบการกระจายตัวของกิจกรรมท่าเรือและคลังสินค้าบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532.

คณะกรรมการการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525 – 2529) และฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2535 – 2539). [ออนไลน์].2552. แหล่งที่มา: [http:// www.nesdb.go.th](http://www.nesdb.go.th) [29 กันยายน 2553]

ชญานี จริญญาจิตร. ผลกระทบทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมประเภทขึ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์สำหรับเครื่องใช้ไฟฟ้า อุปกรณ์สื่อสารและอุตสาหกรรมการผลิตคอนกรีตใน อำเภอ บางปะอิน และอำเภออุทัย ที่เกิดขึ้นในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2552.

ชนละนิจ ชันธุ์พัฒน์. ผลกระทบทางทัศนคติของคนในชุมชนต่อโครงการทำเรื่อน้ำลึกสี่ขัง จังหวัดชลบุรี. การค้นคว้าอิสระหลักสูตรวิทยามหาบัณฑิต วิทยาลัยนวัตกรรมมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552.

- คารณิ บัญชรเทวกุล. กระบวนการเป็นเมืองกับการเปลี่ยนแปลงทางสังคมในประเทศไทย
พัฒนา. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,
2551.
- เดช วัฒนชัยยิ่งเจริญ. Social Impact Assessment (SIA): การประเมินผลกระทบทางสังคม.
พิมพ์ครั้งที่ 3. พิษณุโลก: โรงพิมพ์พิษณุโลกเปเปอร์แอนด์ซัพพลาย, 2553.
- เดชา พรวนพิทักษ์. การศึกษาผลกระทบจากการย้ายที่อยู่เรือจากบริเวณชายฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาสู่นิคมอุตสาหกรรมอู่เรือแหลมฉบัง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2546.
- ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์. การวางแผนพัฒนาพื้นที่ในเขตท่าเรือแหลมฉบังในเขตโซนที่ 2 และเขตโซนที่ 7. พิมพ์ครั้งแรก. ชลบุรี: คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2551.
- ท่าเรือแหลมฉบัง. ข้อมูลทั่วไปท่าเรือแหลมฉบัง. [ออนไลน์]. 2553. แหล่งที่มา:
<http://www.laemchabangport.com>. [4 มกราคม 2554]
- เทศบาลนครแหลมฉบัง. ข้อมูลทั่วไปเทศบาลนครแหลมฉบัง. [ออนไลน์]. 2552. แหล่งที่มา:
<http://www.lcb.go.th>. [20 ธันวาคม 2553]
- ทองใบ ทองเปาด์. ประมงแหลมฉบังยังอยู่หรือเปล่า?วารสารมหาวิทยาลัยบูรพา. ปีที่ 1 ฉบับที่ 1 (มิถุนายน - ตุลาคม 2538): 72-75.
- ธนพรธณ สุนทรະ. การศึกษาผลกระทบสภาพเศรษฐกิจ – สังคม อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงสถานะแวดล้อมบริเวณเขตอุตสาหกรรม จังหวัดปทุมธานี.
กรุงเทพมหานคร : สถาบันวิจัยสถานะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.
- ธนัช สุขวิมลเสวี. รูปแบบการใช้ที่ดินที่เกี่ยวข้องเนื่องกับกิจกรรมการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและสมุทรปราการ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.
- นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, สำนักงาน. ระบบการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย. [ออนไลน์]. 2553. แหล่งที่มา:
<http://monitor.onep.go.th/document/eia0953.pdf>. [20 มีนาคม 2554]
- นุชรี มงคลเจริญมิตร. ผลกระทบของโครงการเขื่อนปากมูลต่อทรัพยากรธรรมชาติและสภาพเศรษฐกิจสังคมในจังหวัดอุบลราชธานี. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, สาขาการจัดการทรัพยากร โครงการสหวิทยาการระดับบัณฑิตศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2544.
- นักศึกษาคณะสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรศาสตร์ รุ่นที่ 7 ปีการศึกษา 2523-2524. รายงานการ

- ศึกษาเบื้องต้นเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงด้านสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและเหล็ก ณ พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกของประเทศไทย.
คณะสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล, 2524.
- บุญเชิด หนูอิม. ทัศนคติและสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของชุมชนที่ถูกเวนคืนที่ดิน: กรณีศึกษาชุมชนบ้านแหลมฉะบอง จังหวัดชลบุรี. ชลบุรี: ภาควิชาภูมิศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2543.
- ปวิทรศน์ ไกรทัศน์. ผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบ.
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551.
- ปวิยะดา ศรีจันทร์อินทร์. ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉะบองกับการพัฒนาอุตสาหกรรมในภาคตะวันออก.
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2540.
- ปวิสา สมภมิตร. การจัดการความขัดแย้งของชุมชนอันเนื่องมาจากนโยบายการเวนคืนที่ดินของรัฐกรณีศึกษา ชุมชนแหลมฉะบอง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชานโยบายสาธารณะ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา, 2546.
- ไพโรสรว แดงสอาด. การศึกษานโยบายและความต้องการด้านอาชีพของประชาชนเพื่อการเตรียมแรงงานรองรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (ศึกษาเฉพาะพื้นที่เป้าหมายแหลมฉะบอง). คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2530.
- ภาวดี มหาจันทร์. รายงานการศึกษาสภาพทางสังคมและวัฒนธรรมของชุมชนในแผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก. ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ (บางแสน), 2533.
- มหาดไทย, กระทรวง. สำนักผังเมือง. ผังเมืองเฉพาะชุมชนเมืองใหม่แหลมฉะบอง. กรุงเทพมหานคร: [ม.ป.ท.], 2529.
- มหาดไทย, กระทรวง. สำนักผังเมือง. ผังเมืองรวมแหลมฉะบอง พ.ศ.2543. กรุงเทพมหานคร: [ม.ป.ท.], 2521.
- ระหัตถ์ ไรจนประดิษฐ์. นาวาสถาปัตยกรรมผังเมือง (Naval Urban Architecture). พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549.
- ระหัตถ์ ไรจนประดิษฐ์. การบริหารและวางแผนเมืองท่าเรือ : กรณีศึกษาเมืองใหม่ท่าเรือแหลมฉะบองประเทศไทย. เอกสารประกอบการฝึกอบรม Port City Planning and Administration สำหรับผู้บริหารการท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2546.

- สมชัย สายสุขสวัสดิ์. ผลกระทบของการพัฒนาอุตสาหกรรมชายฝั่งทะเลตะวันออกต่อการปรับเปลี่ยนวิถีชีวิต. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537.
- สาธิต โพธิวิหค. เอกสารประกอบการบรรยาย. สถานภาพของโครงการท่าเรือน้ำลึกกับการพัฒนาอุตสาหกรรมในภาคตะวันออก. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก, 2527.
- สมชัย สายสุขสวัสดิ์. ผลกระทบของการพัฒนาอุตสาหกรรมชายฝั่งทะเลตะวันออกต่อการปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตของชาวชุมชนมาบะดุด (หมู่ที่ 4) ต.ห้วยโป่ง อ.เมือง จ.ระยอง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537.
- สุรเชษฐ เมืองแมน. แนวทางการกำหนดพื้นที่กันชนระหว่างเขตอุตสาหกรรมกับชุมชน กรณีศึกษา ย่านอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.
- สุริชัย หวันแก้ว และคณะ. รายงานผลการวิจัยผลกระทบทางสังคมจากการพัฒนาอุตสาหกรรมชายฝั่งทะเลตะวันออกต่อชุมชนท้องถิ่น. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.
- สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์. ระเบียบวิธีการวิจัยทางสังคมศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ 14. กรุงเทพมหานคร: ห้างหุ้นส่วนจำกัดสามลดา, 2550.
- สำนักงานเลขาธิการคณะกรรมการการศึกษาการพัฒนาอุตสาหกรรมหลักบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี. รายงานขั้นสุดท้าย. การศึกษาการพัฒนาอุตสาหกรรมหลักและท่าเรือน้ำลึกบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก. กรุงเทพมหานคร: สำนักนายกรัฐมนตรี, 2524.
- อุดม เกิดพิบูลย์, มังกร ชัยพันธ์ และสมพงษ์ อรพินท์. รายงานการวิจัยอุตสาหกรรมเกษตรและการพัฒนาเศรษฐกิจของท้องถิ่นชนบทกรณีอุตสาหกรรมผลไม้บรรจุกระป๋อง. กรุงเทพมหานคร: คณะเศรษฐศาสตร์และบริการธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2527.
- อเนก ส่องแสงจันทร์. ผลกระทบของนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง: ศึกษาเฉพาะกรณีความคิดเห็นของประชาชนในเขตเทศบาลตำบลแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชานโยบายสาธารณะ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2547.

ภาษาอังกฤษ

Blumer, Herbert. Industrialization as an Agent of Social Change: A Critical Analysis.

New York: Aldine de Gruyter, 1990.

Bureau of Rural Sciences Australian Government. Socio– Economic Impact Assessment

Toolkit: A guide to assessing the socio– economic impacts of Marine Protected Areas in Australia. [Online].2011. Available from: <http://www.environment.gov.au/coasts/mpa/publications/nrsmmpa-seia.html> [2011, October 16]

Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. Assessment of the Environmental Impact of Port Development: A Guidebook of EIA of Port Development. New York: United Nations, 1992.

Edwards, Mary. Socio– Economic Impact Analysis: Community Guide to Development Impact Analysis. [Online].2010. Available from: http://www.lic.wisc.edu/Shapingdane/facilitation/all_resources/impacts/analysis_socio.htm [2011, May 11]

Mackenzie Valley Environmental Impact Review Board. Socio- Economic Impact Assessment Guidelines. [Online].2010. Available from: http://www.reviewboard.ca/upload/ref_library/SEIA_Guidelines_Chapter_2.pdf [2011, March 11]

Meyer, Michael D. and Miller, Eric J. Urban Transportation Planning: A decision-oriented approach. Second edition. Boston: McGraw - Hill, 2001.

Sukwilai, Kwanhathai. A Comparative Socio – Economic Study of Local Communities in Laem Chabang Port, Part of the Eastern Seaboard Development Project: A Case Study: Ban Laem Chabang Community and Ban Nong Khla Mai Community. A Thesis of Master of Arts (Environment) Faculty of Graduate Studies Mahidol University, 2003.

Zaremba, Piotr. Urban Ecosystems in Contact with Maritime Environment. Poland: Szczecin, 1976.

ภาคผนวก

ตารางที่ 1 รายชื่อบุคคลสำคัญ (Key informants) และประเด็นสัมภาษณ์เชิงลึก

ชื่อ – นามสกุล/ ตำแหน่ง	วัน/ เดือน/ ปี ที่สัมภาษณ์	สรุปประเด็นสัมภาษณ์
คุณธนาวรรณ ปานสุวรรณ นักพัฒนาชุมชน กองสวัสดิการสังคม เทศบาลนครแหลมฉบัง	25 ก.ค. 2554	<ul style="list-style-type: none"> - ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพทางเศรษฐกิจ – สังคมของชุมชนบ้านแหลมฉบัง - การปฏิบัติงานของเทศบาลนครแหลมฉบังที่ทำร่วมกันระหว่างการทำเรือ ชุมชนและเทศบาล - ความคิดเห็นต่อโครงการทำเรือน้ำลึกทางด้านผลกระทบทางเศรษฐกิจ – สังคม
คุณเทียนชัย มุกเพียงตรง ผู้อำนวยการกองแผนงาน - ทำเรือแหลมฉบัง การทำเรือแห่งประเทศไทย	27 ก.ค. 2554	<ul style="list-style-type: none"> - ทิศทางการพัฒนาโครงการทำเรือน้ำลึกแหลมฉบัง - แผนการพัฒนาทำเรือแหลมฉบังในระยะยาวทั้งในภาพรวมและแผนการสนับสนุนชุมชน - ความต้องการแรงงานในการดำเนินงานทำเรือและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง - การปฏิบัติงานระหว่างหน่วยงานและชุมชน - ความคิดเห็นต่อโครงการทำเรือน้ำลึกทางด้านผลกระทบทางเศรษฐกิจ – สังคม
ดร.เสถียร รุจิรวนิช ผู้เชี่ยวชาญด้านสภาวะแวดล้อม และที่ปรึกษาด้านการมีส่วนร่วม ของชุมชนในการศึกษาโครงการ ทำเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3	22 มี.ค. 2554	<ul style="list-style-type: none"> - ความคิดเห็นทางด้านผลกระทบทางเศรษฐกิจ – สังคมจากโครงการทำเรือน้ำลึก - รูปแบบการมีส่วนร่วมระหว่างทำเรือและประชาชน - แผนชุมชนสัมพันธ์ การส่งเสริมสนับสนุนชุมชน
คุณประวิทย์ การวงษ์ ประธานชุมชนบ้านแหลมฉบัง	7 ก.ค. 2554	<ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นมาของชุมชน ข้อมูลเกี่ยวกับพื้นที่ศึกษา - ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพทางเศรษฐกิจ – สังคมของชุมชนบ้านแหลมฉบัง - ความคิดเห็นต่อสภาพแวดล้อมชุมชน - ความคิดเห็นทางด้านผลกระทบทางเศรษฐกิจ – สังคมจากโครงการทำเรือน้ำลึกที่มีต่อชุมชน
คุณสันติชัย ลายสังข์ เจ้าหน้าที่ด้านชุมชนสัมพันธ์ บริษัท ยูนิไทย ชิปปาร์ต แอนด์ เอนจิเนียริง จำกัด	9 พ.ค. 2555	<ul style="list-style-type: none"> - ความต้องการแรงงานในทำเรือและลักษณะการจ้างงานประชากรท้องถิ่น - แผนงานด้านชุมชนสัมพันธ์

แบบสัมภาษณ์ที่ 1

(แบบสอบถามปลายเปิด สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่เทศบาลนครแหลมฉบัง)

เรื่อง: ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังต่อชุมชนบ้านแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี

ลำดับที่..... เวลา..... วันที่.....

ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์..... ตำแหน่ง.....

* แบบสอบถามในงานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบเศรษฐกิจ – สังคมในระดับครัวเรือนของชุมชนบ้านแหลมฉบังเนื่องจากการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง เพื่อใช้ในการทำวิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต ข้อมูลทั้งหมดจะถูกใช้เพื่อการศึกษาเท่านั้น

ประเด็นสัมภาษณ์

1. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ให้สัมภาษณ์

- 1.1 ท่านมีความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับชุมชนอย่างไร
- 1.2 หน้าที่รับผิดชอบ/ ขอบเขตงานของท่านที่เกี่ยวข้องกับชุมชน
- 1.3 จำนวนปีที่หน่วยงานท่านทำหน้าที่เกี่ยวข้องกับชุมชนบ้านแหลมฉบัง.....ปี

2. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับพื้นที่

- 2.1 จำนวนประชากรและครัวเรือน อัตราการเปลี่ยนแปลงประชากร ก่อนปี พ.ศ.2535 และปัจจุบัน ปี พ.ศ.2554
- 2.2 อาณาเขตติดต่อของหมู่บ้าน ขนาดพื้นที่ของหมู่ที่ 3 ชุมชนบ้านแหลมฉบัง (ไร่)
- 2.3 จำนวนสถานศึกษา สถานพยาบาล ศาสนสถาน ตลาดในชุมชน (แห่ง)
- 2.4 การเข้าถึงบริการสาธารณะ สาธารณูปการ ได้แก่ โรงพยาบาล, โรงเรียน, ป้อมตำรวจ ของประชาชนในชุมชนบ้านแหลมฉบัง

3. ข้อมูลทางเศรษฐกิจ

- 3.1 ปัจจุบัน รายได้ครัวเรือนประชากรของชุมชนบ้านแหลมฉบังเป็นอย่างไร
- 3.2 ประชาชนส่วนใหญ่ในชุมชนประกอบอาชีพใด
- 3.3 มีการจัดตั้งองค์กรในชุมชน อาทิ การจัดตั้งกลุ่มกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจ กลุ่มสหกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือแหลมฉบังใดบ้าง
- 3.4 การเปลี่ยนแปลงและผลกระทบต่ออาชีพ การจ้างงาน และสภาพการทำงานในท้องถิ่นทั้งทางบวกและทางลบ

4. ข้อมูลทางสังคม

- 4.1 ปัจจุบัน สภาพทางสังคม ได้แก่ อัตราส่วนประชากรต่อครัวเรือน การศึกษา การสาธารณสุข ปัญหาสังคมของชุมชนบ้านแหลมฉิมบึงเป็นอย่างไร
- 4.2 ประชาชนชุมชนบ้านแหลมฉิมบึงมีส่วนร่วมกับการทำเรือแหลมฉิมบึงในรูปแบบใดและอย่างไร

5. การดำเนินงานของเทศบาลนครแหลมฉิมบึง และความคิดเห็นต่อโครงการทำเรือน้ำลึกแหลมฉิมบึง

- 5.1 ปัจจุบัน โครงการทำเรือน้ำลึกแหลมฉิมบึงให้การช่วยเหลือหรือสนับสนุนชุมชนอย่างไร และเทศบาลนครแหลมฉิมบึงมีส่วนร่วมในการส่งเสริมการดำเนินงานอย่างไรบ้าง และมีโครงการหรือกิจกรรมใดบ้างที่ทั้ง 3 ฝ่าย ได้แก่ เทศบาล การทำเรือแหลมฉิมบึง ชุมชนทำงานร่วมกัน
- 5.2 ท่านคิดว่าทำเรือแหลมฉิมบึงช่วยให้ชุมชนมีสภาพทางเศรษฐกิจ – สังคมดีขึ้นหรือไม่ และโครงการทำเรือแหลมฉิมบึงส่งผลกระทบต่อชุมชนอย่างไรในแต่ละด้าน ดังนี้
 - ผลกระทบทางเศรษฐกิจ
 - ผลกระทบทางสังคม
 - ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม
- 5.3 ตามทัศนคติของท่าน ท่านต้องการให้การทำเรือแหลมฉิมบึงสนับสนุนชุมชนบ้านแหลมฉิมบึงอย่างไรบ้าง โครงสร้างพื้นฐาน สวัสดิการ และกิจกรรมชุมชนใดบ้างที่การทำเรือแหลมฉิมบึงให้การส่งเสริมชุมชนอย่างต่อเนื่อง
- 5.4 ท่านคิดว่าปัญหาใดบ้างที่ชุมชนบ้านแหลมฉิมบึงได้รับจากโครงการทำเรือน้ำลึกแหลมฉิมบึง และจำเป็นต้องมีการแก้ไขอย่างเร่งด่วน

แบบสัมภาษณ์ที่ 2

(แบบสอบถามปลายเปิด สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่การทำเรือแหลมฉบัง/ ผู้เชี่ยวชาญในท่าเรือแหลมฉบัง)

เรื่อง: ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังต่อชุมชนบ้านแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี

ลำดับที่..... เวลา..... วันที่.....

ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์..... ตำแหน่ง.....

* แบบสอบถามในงานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบเศรษฐกิจ – สังคมในระดับครัวเรือนของชุมชนบ้านแหลมฉบังเนื่องจากการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง เพื่อใช้ในการทำวิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต ข้อมูลทั้งหมดจะถูกใช้เพื่อการศึกษาเท่านั้น

ประเด็นสัมภาษณ์

1. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ให้สัมภาษณ์

- 1.1 ท่านมีความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับชุมชนอย่างไร
- 1.2 หน้าที่รับผิดชอบ/ ขอบเขตงานของท่านที่เกี่ยวข้องกับชุมชน
- 1.3 จำนวนปีที่หน่วยงานท่านทำหน้าที่เกี่ยวข้องกับชุมชนบ้านแหลมฉบัง.....ปี

2. ข้อมูลและความคิดเห็นต่อโครงการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง

- 2.1 ท่านคิดว่าโครงการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ – สังคมในชุมชนหรือไม่ และส่งผลกระทบต่อชุมชนอย่างไรในแต่ละด้าน ดังนี้
 - ผลกระทบทางเศรษฐกิจ
 - ผลกระทบทางสังคม
 - ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม
- 2.2 ปัจจุบัน การท่าเรือแหลมฉบังให้การช่วยเหลือหรือสนับสนุนชุมชนบ้านแหลมฉบังในด้านใดบ้าง อย่างไร และโครงสร้างพื้นฐาน สวัสดิการ หรือกิจกรรมชุมชนใดบ้างที่การท่าเรือแหลมฉบังให้การส่งเสริม ชุมชนอย่างต่อเนื่อง
- 2.3 ปัจจุบัน ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังต้องการกำลังแรงงานด้านใดบ้าง ทั้งนี้ ประชาชนชุมชนบ้านแหลมฉบังสามารถทำงานในตำแหน่งใดของการท่าเรือแหลมฉบังได้บ้าง
- 2.4 ท่านคิดว่าประชาชนบ้านแหลมฉบังสามารถมีส่วนร่วมกับท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังในรูปแบบใดและอย่างไร
- 2.5 การท่าเรือแหลมฉบังมีแนวทางให้หน่วยงานของท่านและชุมชนบ้านแหลมฉบังสามารถปฏิบัติงานร่วมกันได้อย่างไรบ้าง

แบบสัมภาษณ์ที่ 3

(แบบสอบถามปลายเปิด สัมภาษณ์ผู้นำชุมชน/ คณะกรรมการชุมชน)

เรื่อง: ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังต่อชุมชนบ้านแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี

ลำดับที่..... เวลา..... วันที่.....

ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์..... ตำแหน่ง.....

* แบบสอบถามในงานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบเศรษฐกิจ – สังคมในระดับครัวเรือนของชุมชนบ้านแหลมฉบังเนื่องจากการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง เพื่อใช้ในการทำวิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต ข้อมูลทั้งหมดจะถูกใช้เพื่อการศึกษาเท่านั้น

1. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ให้สัมภาษณ์

- 1.1 ความเป็นมาของคณะกรรมการชุมชน.....
- 1.2 ขอบเขตงานของท่านที่เกี่ยวข้องกับชุมชน.....
- 1.3 จำนวนปีที่อาศัยในชุมชนบ้านแหลมฉบัง.....ปี
- 1.4 จำนวนปีที่ เป็นคณะกรรมการหมู่บ้าน ชุมชนบ้านแหลมฉบัง.....ปี

2. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับพื้นที่

- 2.1 จำนวนประชากรและครัวเรือน
- 2.2 อาณาเขตติดต่อของหมู่บ้าน ขนาดพื้นที่ของชุมชนบ้านแหลมฉบัง (ไร่)
- 2.3 จำนวนสถานศึกษา สถานพยาบาล ศาสนสถาน ตลาดในชุมชน (แห่ง)
- 2.4 การเข้าถึงบริการสาธารณะ สาธารณูปการ ได้แก่ โรงพยาบาล, โรงเรียน, ป้อมตำรวจ ของประชาชนในชุมชนบ้านแหลมฉบัง
- 2.5 บทบาทของท่าเรือแหลมฉบังต่อพื้นที่

3. ข้อมูลทางเศรษฐกิจ

- 3.1 ประชาชนส่วนใหญ่ในชุมชนประกอบอาชีพใด ครัวเรือนมีรายได้-รายจ่ายเฉลี่ยต่อปีเท่าไร
- 3.2 แหล่งรายได้/ แหล่งจ้างงาน ประชาชนส่วนใหญ่ในชุมชนบ้านแหลมฉบัง
- 3.3 การสนับสนุนด้านอาชีพจากท่าเรือแหลมฉบัง
- 3.4 เปรียบเทียบสภาพเศรษฐกิจก่อนและหลังการเปิดดำเนินการท่าเรือแหลมฉบัง เกิดการเปลี่ยนแปลงต่ออาชีพ การจ้างงาน และสภาพการทำงานในท้องถิ่นทั้งทางบวกและทางลบอย่างไร
- 3.5 องค์กรในชุมชน อาทิ การจัดตั้งกลุ่มกิจกรรม กลุ่มสหกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือแหลมฉบัง

4. ข้อมูลทางสังคม

- 4.1 สัดส่วนประชาชนในชุมชนส่วนใหญ่เป็นคนท้องถิ่นเดิมหรือย้ายมาจากที่อื่น
- 4.2 ประเพณี กิจกรรม และวัฒนธรรมภายในพื้นที่
- 4.3 คุณภาพชีวิตในชุมชนบ้านแหลมฉะบั้งปัจจุบัน เปรียบเทียบสภาพสังคม ก่อนและหลังการเปิดดำเนินการท่าเรือแหลมฉะบั้ง
- 4.4 การเปลี่ยนแปลงผลและกระทบต่อความสัมพันธ์ของประชาชนและชุมชนหลังการเปิดดำเนินการท่าเรือแหลมฉะบั้ง
- 4.5 ประชาชนชุมชนบ้านแหลมฉะบั้งมีส่วนร่วมกับการท่าเรือแหลมฉะบั้งในรูปแบบใดและอย่างไร

5. ความคิดเห็นต่อโครงการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉะบั้ง

- 5.1 ท่าเรือแหลมฉะบั้งช่วยให้ชุมชนมีสภาพทางเศรษฐกิจ – สังคมดีขึ้นหรือไม่ และส่งผลกระทบต่อชุมชนอย่างไรในแต่ละด้าน ดังนี้
 - ผลกระทบทางเศรษฐกิจ
 - ผลกระทบทางสังคม
 - ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม
- 5.2 เมื่อเปรียบเทียบสภาพชุมชนก่อนและหลังการเกิดโครงการท่าเรือแหลมฉะบั้ง ท่านคิดว่าชุมชนของท่านมีการเปลี่ยนแปลงหรือไม่ อย่างไร
- 5.3 ปัจจุบัน โครงการท่าเรือแหลมฉะบั้งให้การช่วยเหลือหรือสนับสนุนชุมชนอย่างไร โครงสร้างพื้นฐาน สวัสดิการ และกิจกรรมชุมชนใดบ้างที่การท่าเรือแหลมฉะบั้งให้การส่งเสริมอย่างต่อเนื่อง
- 5.4 ทางชุมชนต้องการให้การท่าเรือแหลมฉะบั้งสนับสนุนชุมชนบ้านแหลมฉะบั้งอย่างไรบ้าง
- 5.5 ท่านคิดว่าปัญหาใดบ้างที่ชุมชนบ้านแหลมฉะบั้งได้รับจากโครงการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉะบั้ง และจำเป็นต้องมีการแก้ไขอย่างเร่งด่วน

แบบสอบถามงานวิจัย

(แบบสอบถามประชาชน หมู่ที่ 3 ชุมชนบ้านแหลมฉบัง)

เรื่อง: ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังต่อชุมชนบ้านแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี

ผู้วิจัย: นางสาวสุภัทรา ตันเงิน นิสิตระดับปริญญาโท ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

คำชี้แจง โปรดเติมข้อความลงในช่องว่างหรือทำเครื่องหมาย (✓) ให้ตรงกับคำตอบที่ท่านเห็นด้วยหรือตรงกับความเป็นจริงของท่านมากที่สุด

ลำดับที่..... เวลา.....
วันที่.....

* แบบสอบถามในงานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบเศรษฐกิจ – สังคมในระดับครัวเรือนของชุมชนบ้านแหลมฉบังเนื่องจากการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง เพื่อใช้ในการทำวิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต ข้อมูลทั้งหมดจะถูกใช้เพื่อการศึกษาเท่านั้น

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

1. บ้านของท่านตั้งอยู่บ้านเลขที่..... ซอย..... ถนน.....
กรุณาวงกลมตำแหน่งบ้านของท่านบนแผนที่ด้านล่าง



2. สถานภาพในครัวเรือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

- หัวหน้าครัวเรือน สามี ภรรยา
 บุตร ญาติ ระบุ..... อื่นๆ ระบุ.....

3. ภูมิลำเนา

- อยู่ที่ชุมชนบ้านแหลมฉบังตั้งแต่เกิด
 ย้ายมาจาก.....เหตุที่ย้ายมาอยู่ที่ชุมชนบ้านแหลมฉบัง.....

4. ระยะเวลาของครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในชุมชนบ้านแหลมฉบัง.....ปี.....เดือน

5. จำนวนสมาชิกในครัวเรือนของท่าน (นับรวมผู้ให้สัมภาษณ์ด้วย) มี.....คน

6. จำนวนแรงงาน หมายถึง ผู้ที่ทำให้เกิดรายได้ในครอบครัว (นับรวมผู้ให้สัมภาษณ์ด้วย) มีจำนวน.....คน

7. ระดับการศึกษาของท่าน

- ต่ำกว่าประถมศึกษา ประถมศึกษา มัธยมศึกษา
 ปริญญาตรี สูงกว่าปริญญาตรี

8. การประกอบอาชีพของครอบครัวของท่าน

- ประกอบอาชีพหลักอย่างเดียว ได้แก่.....
 ประกอบอาชีพหลัก ได้แก่..... และอาชีพเสริมได้แก่.....

ก่อน เกิดโครงการทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉบัง ครอบครัวท่านประกอบอาชีพหลักอะไร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

(อาชีพที่สมาชิกในครอบครัวท่านทำ โดยเฉพาะสมาชิกในครอบครัวที่มีรายได้)

กรุณาทำเครื่องหมาย (✓) ในช่องที่ท่านเลือก

อาชีพหลักก่อนเกิดทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉบัง	จำนวนสมาชิกที่ประกอบอาชีพนี้	สถานะในครอบครัวเป็น
<input type="checkbox"/> เกษตรกร (ระบุประเภท) <input type="checkbox"/> สวน..... <input type="checkbox"/> ไร่..... <input type="checkbox"/> นา	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....
<input type="checkbox"/> ประมง	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....
<input type="checkbox"/> ค้าขาย/ การค้า (ระบุสินค้าที่ขาย/ให้บริการ.....)	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....
<input type="checkbox"/> รับราชการ	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....
<input type="checkbox"/> พนักงานรัฐวิสาหกิจ	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....
<input type="checkbox"/> พนักงานบริษัทเอกชน	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....

(ต่อ) อาชีพหลักก่อนเกิดทำเรือแหลมฉบัง	จำนวนสมาชิกที่ ประกอบอาชีพนี้	สถานะในครอบครัวเป็น
<input type="checkbox"/> คนงาน (ระบุชื่อบริษัท/ โรงงาน ที่ประกอบอาชีพ.....)	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....
<input type="checkbox"/> รับจ้างทั่วไป	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....
<input type="checkbox"/> อื่นๆ.....	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....

หลังเกิดโครงการทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉบัง ครอบครัวท่านประกอบอาชีพหลักอะไร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ปัจจุบันครอบครัวท่านประกอบอาชีพหลักอะไร

อาชีพหลักหลังเกิดทำเรือแหลมฉบัง	จำนวนสมาชิก ที่ประกอบ อาชีพนี้ (คน)	สถานะในครอบครัวเป็น	งานที่ทำ เกี่ยวข้องกับ ทำเรือหรือไม่
<input type="checkbox"/> เกษตรกร (ระบุประเภท) <input type="checkbox"/> สวน..... <input type="checkbox"/> ไร่..... <input type="checkbox"/> นา	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....	
<input type="checkbox"/> ประมง	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....	
<input type="checkbox"/> ค้าขาย/ การค้า (ระบุสินค้าที่ ขาย/ให้บริการ.....)	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....	<input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่ใช่
<input type="checkbox"/> รับราชการ	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....	<input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่ใช่
<input type="checkbox"/> พนักงานรัฐวิสาหกิจ (ระบุชื่อหน่วยงาน.....)	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....	<input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่ใช่
<input type="checkbox"/> พนักงานบริษัทเอกชน (ระบุชื่อหน่วยงาน.....)	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....	<input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่ใช่

(ต่อ) อาชีพหลักหลังเกิดทำเรือแหลมฉบัง	จำนวนสมาชิก ที่ประกอบ อาชีพนี้ (คน)	สถานะในครอบครัวเป็น	งานที่ทำ เกี่ยวข้องกับ ทำเรือหรือไม่
<input type="checkbox"/> คนงาน (ระบุชื่อบริษัท/ โรงงาน ที่ประกอบอาชีพ..... .....)	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....	<input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่ใช่
<input type="checkbox"/> รับจ้างทั่วไป	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....	<input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่ใช่
<input type="checkbox"/> อื่นๆ.....	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....	<input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่ใช่

ก่อน เกิดโครงการทำเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ครอบครัวท่าน**ประกอบอาชีพเสริม**อะไร

อาชีพเสริม หมายถึง การประกอบอาชีพในเวลาว่างโดยที่สามารถทำรายได้ให้ผู้ประกอบอาชีพนั้น

อาชีพเสริมก่อนเกิดทำเรือแหลมฉบัง	จำนวนสมาชิก ที่ประกอบ อาชีพนี้ (คน)	สถานะในครอบครัวเป็น	งานที่ทำ เกี่ยวข้องกับ ทำเรือหรือไม่
<input type="checkbox"/> เกษตรกร (ระบุประเภท) <input type="checkbox"/> สวน..... <input type="checkbox"/> ไร่..... <input type="checkbox"/> นา	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....	
<input type="checkbox"/> ประมง	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....	
<input type="checkbox"/> ค้าขาย/ การค้า (ระบุสินค้าที่ ขาย/ให้บริการ.....)	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....	<input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่ใช่
<input type="checkbox"/> รับราชการ	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....	<input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่ใช่
<input type="checkbox"/> พนักงานรัฐวิสาหกิจ (ระบุชื่อหน่วยงาน.....)	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....	<input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่ใช่

(ต่อ) อาชีพเสริมก่อนเกิดทำเรือแหลมฉบัง	จำนวนสมาชิก ที่ประกอบ อาชีพนี้ (คน)	สถานะในครอบครัวเป็น	งานที่ทำ เกี่ยวข้องกับ ทำเรือหรือไม่
<input type="checkbox"/> พนักงานบริษัทเอกชน (ระบุชื่อหน่วยงาน.....)	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....	<input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่ใช่
<input type="checkbox"/> คนงาน (ระบุชื่อบริษัท/ โรงงาน ที่ประกอบอาชีพ..... .....)	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....	<input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่ใช่
<input type="checkbox"/> รับจ้างทั่วไป	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....	<input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่ใช่
<input type="checkbox"/> อื่นๆ.....	.....คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....	<input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่ใช่

ปัจจุบันหรือหลังเกิดทำเรือน้ำลึกแหลมฉบังครอบครัวท่าน**ประกอบอาชีพเสริม**อะไร

อาชีพเสริมหลังเกิดทำเรือแหลมฉบัง	จำนวนสมาชิก ที่ประกอบ อาชีพนี้ (คน)	สถานะในครอบครัวเป็น	งานที่ทำ เกี่ยวข้องกับ ทำเรือหรือไม่
<input type="checkbox"/> เกษตรกร (ระบุประเภท) <input type="checkbox"/> สวน..... <input type="checkbox"/> ไร่..... <input type="checkbox"/> นา	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....	
<input type="checkbox"/> ประมง	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....	
<input type="checkbox"/> ค้าขาย/ การค้า (ระบุสินค้าที่ ขาย/ให้บริการ.....)	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....	<input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่ใช่
<input type="checkbox"/> รับราชการ	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....	<input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่ใช่

(ต่อ) อาชีพเสริมหลังเกิดทำเรือแหลมฉบัง	จำนวนสมาชิก ที่ประกอบ อาชีพนี้ (คน)	สถานะในครอบครัวเป็น	งานที่ทำ เกี่ยวข้องกับ ทำเรือหรือไม่
<input type="checkbox"/> พนักงานรัฐวิสาหกิจ (ระบุชื่อหน่วยงาน.....)	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....	<input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่ใช่
<input type="checkbox"/> พนักงานบริษัทเอกชน (ระบุชื่อหน่วยงาน.....)	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....	<input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่ใช่
<input type="checkbox"/> คนงาน (ระบุชื่อบริษัท/ โรงงาน ที่ประกอบอาชีพ..... .....)	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....	<input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่ใช่
<input type="checkbox"/> รับจ้างทั่วไป	..... คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....	<input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่ใช่
<input type="checkbox"/> อื่นๆ.....	.....คน	<input type="checkbox"/> สามี <input type="checkbox"/> ภรรยา <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....	<input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่ใช่

9. การเกิดทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉบังส่งผลให้ครอบครัวของท่านเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพหรือไม่

เปลี่ยนแปลง

ไม่เปลี่ยนแปลง

เหตุผลที่เปลี่ยนแปลงอาชีพ.....

10. ทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉบังส่งผลให้ครอบครัวของท่านต้องการย้ายถิ่นออกจากชุมชนหรือไม่

ต้องการย้ายถิ่นออกจากชุมชน

ไม่ต้องการย้ายถิ่นออกจากชุมชน

เหตุผลเนื่องจาก.....

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับเชิงกายภาพ

1. สภาพการถือครองที่ดิน

1.1 ก่อนมีทำเรือแหลมฉบัง ท่านมีที่ดินที่ชุมชนบ้านแหลมฉบังหรือไม่

ไม่มี

เท่า จำนวน..... แปลง เนื้อที่..... ใช้ทำ.....

เป็นเจ้าของเอง จำนวน..... แปลง เนื้อที่..... ใช้ทำ.....

1.2 ปัจจุบัน ท่านมีที่ดินที่ชุมชนบ้านแหลมฉะบั้งหรือไม่

- ไม่มี
- เช่า จำนวน..... แปลง เนื้อที่..... ใช้ทำ.....
- เป็นเจ้าของ จำนวน.....แปลง เนื้อที่..... ใช้ทำ.....

1.3 เพราะเหตุใด ที่ดินของท่านในชุมชนบ้านแหลมฉะบั้งจึงเพิ่มขึ้นหรือลดลง

- เพิ่มขึ้น เพราะ.....
- ลดลง เพราะ.....
- เท่าเดิม

2. ลักษณะที่อยู่อาศัยก่อนเกิดท่าเรือ และหลังเกิดท่าเรือแหลมฉะบั้ง

ก่อนเกิดท่าเรือแหลมฉะบั้ง	หลังเกิดท่าเรือแหลมฉะบั้ง
<input type="checkbox"/> บ้านไม้	<input type="checkbox"/> บ้านไม้
<input type="checkbox"/> บ้านตึก	<input type="checkbox"/> บ้านตึก
<input type="checkbox"/> บ้านครึ่งตึกครึ่งไม้	<input type="checkbox"/> บ้านครึ่งตึกครึ่งไม้
<input type="checkbox"/> อาคารพาณิชย์	<input type="checkbox"/> อาคารพาณิชย์
<input type="checkbox"/> อื่นๆ.....	<input type="checkbox"/> อื่นๆ.....

3. ปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนที่เป็นผลจากท่าเรื่อน้ำลึกแหลมฉะบั้ง

3.1 ก่อนมีท่าเรือแหลมฉะบั้ง สภาพแวดล้อมในชุมชนมีปัญหาสิ่งแวดล้อม มลพิษ บ้างหรือไม่

- ไม่มี มี ได้แก่.....

3.2 ปัจจุบัน สภาพแวดล้อมในชุมชนบ้านแหลมฉะบั้งมีปัญหาสิ่งแวดล้อม มลพิษ บ้างหรือไม่

- ไม่มี มี ได้แก่.....

3.3 ปัญหาสิ่งแวดล้อมใดที่ส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตของครัวเรือนท่าน (เรียงตามลำดับปัญหาที่ท่านคิดว่าส่งผลกระทบโดยที่ 5 = ผลกระทบมากที่สุด, 4 = ผลกระทบมาก, 3 = ผลกระทบปานกลาง, 2 = ผลกระทบน้อย, 1 = ผลกระทบน้อยที่สุด)

รายการ	ผลกระทบมากที่สุด (5)	ผลกระทบมาก (4)	ผลกระทบปานกลาง (3)	ผลกระทบน้อย (2)	ผลกระทบน้อยที่สุด (1)
ปัญหาน้ำเสีย					
ปัญหาฝุ่นละอองในอากาศ					
ปัญหามลพิษ สารเคมีรั่วไหล					
ปัญหามลภาวะทางกลิ่น					
ปัญหามลภาวะทางเสียง					
ปัญหาการจัดการขยะ					
ปัญหาคุณภาพทางทัศนียภาพ					

ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านสังคมและการดำเนินชีวิตของครัวเรือน

1. ปัจจุบัน ครัวเรือนท่านส่งบุตรหลานเข้าเรียนที่สถาบันการศึกษาใด กรุณาใส่ชื่อสถานศึกษา

บุตรหลาน คนที่	ศูนย์พัฒนาเด็ก เล็ก/ ระดับอนุบาล	โรงเรียน ระดับประถม	โรงเรียนระดับ มัธยม	สถาบัน อาชีวศึกษา	ระดับอุดมศึกษา (มหาวิทยาลัย)
1					
2					
3					
4					

ท่านต้องการส่งเสริมให้บุตรหลานทำงานในท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังหรือแหล่งงานที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือหรือไม่ ต้องการ ไม่ต้องการ เฉยๆ

2. ครัวเรือนของท่านนิยมไปซื้อสินค้าบริโภค (อาหาร) และสินค้าอุปโภคที่มีความจำเป็นในชีวิตประจำวัน ได้แก่ เครื่องใช้ เสื้อผ้า จากที่ใด (เรียงตามลำดับความสำคัญ โดยที่ 1 = สำคัญมาก, 2 = ปานกลาง, 3 = น้อย)

ก่อนมีท่าเรือแหลมฉบังซื้อที่	ปัจจุบัน มีท่าเรือแหลมฉบังซื้อที่
ลำดับที่.....ห้างสรรพสินค้า ชื่อ.....	ลำดับที่.....ห้างสรรพสินค้า ชื่อ.....
ลำดับที่..... ตลาดสด ชื่อ.....	ลำดับที่..... ตลาดสด ชื่อ.....
ลำดับที่..... ตลาดนัด บริเวณ.....	ลำดับที่..... ตลาดนัด บริเวณ.....
ลำดับที่..... ร้านชำแถวบ้าน.....	ลำดับที่..... ร้านชำแถวบ้าน.....
ลำดับที่..... อื่นๆ ระบุ.....	ลำดับที่..... อื่นๆ ระบุ.....

3. เมื่อเจ็บป่วยต้องการพบแพทย์ ท่านและครอบครัวเข้ารับการรักษาที่ใด

(เรียงตามลำดับที่ท่านให้ความสำคัญ 3 ลำดับโดยที่ 1 = สำคัญมาก, 2 = ปานกลาง, 3 = น้อย)

ก่อนมีท่าเรือแหลมฉบังรับการรักษาที่	ปัจจุบัน มีท่าเรือแหลมฉบัง
ลำดับที่.....โรงพยาบาล ชื่อ.....	ลำดับที่.....โรงพยาบาล ชื่อ.....
ลำดับที่..... ศูนย์บริการสาธารณสุข ชื่อ.....	ลำดับที่..... ศูนย์บริการสาธารณสุข ชื่อ.....
ลำดับที่..... สถานีอนามัย ชื่อ.....	ลำดับที่..... สถานีอนามัย ชื่อ.....
ลำดับที่..... คลินิก ชื่อ.....	ลำดับที่..... คลินิก ชื่อ.....

4. ครัวเรือนของท่านได้เข้าร่วมประกอบกิจกรรมทางศาสนาที่ใด (วัด/ โบสถ์/ มัสยิด)

ก่อนมีท่าเรือแหลมฉบังร่วมที่	ปัจจุบัน มีท่าเรือแหลมฉบังร่วมที่
<input type="checkbox"/> วัด ชื่อ.....	<input type="checkbox"/> วัด ชื่อ.....
<input type="checkbox"/> โบสถ์ ชื่อ.....	<input type="checkbox"/> โบสถ์ ชื่อ.....
<input type="checkbox"/> มัสยิด ชื่อ.....	<input type="checkbox"/> มัสยิด ชื่อ.....

5. ครั้วเรือนของท่านได้เข้าร่วมประกอบกิจกรรมทางประเพณีของชุมชนบ้านแหลมฉบบังอะไรบ้าง (เช่น งานวัน
คืนสู่เหย้า งานบุญประเพณีต่างๆ งานเทศกาลประจำท้องถิ่น ฯลฯ) กรุณาระบุชื่อประเพณีที่ท่านเข้าร่วม

ครั้วเรือนของท่านเข้าร่วมประเพณีท้องถิ่นของชุมชนหรือไม่

ก่อนมีท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบบัง เข้าร่วม ไม่เข้าร่วม
ปัจจุบันมีท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบบัง เข้าร่วม ไม่เข้าร่วม

ก่อนมีท่าเรือแหลมฉบบัง		ปัจจุบันมีท่าเรือแหลมฉบบัง	
ชื่อประเพณี	ชื่อสถานที่จัดงาน	ชื่อประเพณี	ชื่อสถานที่จัดงาน
1.....	1.....	1.....	1.....
2.....	2.....	2.....	2.....
3.....	3.....	3.....	3.....
4.....	4.....	4.....	4.....

6. ครั้วเรือนของท่านนิยมเดินทาง去何หนและโดยวิธีใด

กรุณาทำเครื่องหมาย (✓) ในข้อที่ท่านเลือก

เดินทางโดยวิธี	เดินทางโดยวิธี						ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (บาท/เดือน)
	เดินเท้า	รถจักรยาน	มอเตอร์ไซด์	รถยนต์	มอเตอร์ไซด์รับจ้าง	รถโดยสารประจำทาง	
วัตถุประสงค์การเดินทาง							
ก่อนมีท่าเรือแหลมฉบบัง							
<ul style="list-style-type: none"> ▪ ไปทำงาน ▪ ไปโรงเรียน ▪ ประกอบธุรกิจอื่นๆ ▪ ไปจับจ่ายซื้อของ ▪ อื่นๆ.....							..... บาท บาท บาท บาท
ปัจจุบันเกิดท่าเรือแหลมฉบบัง							
<ul style="list-style-type: none"> ▪ ไปทำงาน ▪ ไปโรงเรียน ▪ ประกอบธุรกิจอื่นๆ ▪ ไปจับจ่ายซื้อของ ▪ อื่นๆ.....							..... บาท บาท บาท บาท

7. ระดับผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการทำเรื่อน้ำลึกแหลมฉบังต่อครัวเรือนด้านสังคม

รายการ	ระดับผลกระทบ				
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)
ความผูกพันระหว่างสมาชิกครัวเรือนและเครือญาติ					
ความสัมพันธ์กับเพื่อนบ้าน					
การปรับตัวกับสภาพชุมชนที่เปลี่ยนแปลง					
การมีส่วนร่วมในกิจกรรม-ประเพณีชุมชน					
ความรู้สึกมั่นคงและปลอดภัยในชุมชน					
คุณภาพชีวิต					

8. ความคิดเห็นของครัวเรือนต่อสภาพสังคม สิ่งแวดล้อมชุมชนและการดำเนินชีวิต

กรุณาทำเครื่องหมาย (√) ในช่องที่ท่านเลือก

(เกณฑ์การวัด 5 = เห็นด้วยอย่างยิ่ง, 4 = เห็นด้วย, 3 = ไม่แน่ใจ, 2 = ไม่เห็นด้วย, 1 = ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง)

รายการ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง (5)	เห็นด้วย (4)	ไม่แน่ใจ (3)	ไม่เห็น ด้วย (2)	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง (1)
1. การเกิดทำเรื่อแหลมฉบังส่งผลให้เกิดความเปลี่ยนแปลงการเป็นอยู่ในชุมชนบ้านแหลมฉบัง					
2. การเกิดทำเรื่อแหลมฉบังทำให้ประชาชนในชุมชนมีความสัมพันธ์กันและช่วยเหลือกันน้อยลง					
3. ชุมชนบ้านแหลมฉบังมีการจัดกิจกรรมท้องถิ่นภายในชุมชนอยู่อย่างเสมอ					
4. ประชากรที่อาศัยอยู่ในชุมชนส่วนใหญ่เป็นคนต่างถิ่นที่ย้ายเข้ามาและเป็นผลจากทำเรื่อ					
5. ก่อนเกิดโครงการทำเรื่อแหลมฉบัง ไม่มีปัญหาความเสื่อมโทรมและอาชญากรรม					
6. ทำเรื่อแหลมฉบัง ทำให้ท่านต้องการย้ายถิ่นไปยังชุมชนอื่น เนื่องจากสภาพแวดล้อมและสภาพสังคมในชุมชนที่เปลี่ยนแปลง เช่น ความแออัด					
7. ปัจจุบันชุมชนบ้านแหลมฉบังมีปัญหาอาชญากรรมเกิดขึ้น เช่น ยาเสพติด ลักขโมยและทะเลาะวิวาท					

ส่วนที่ 4 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจในระดับครัวเรือน

1. รายได้ต่อครัวเรือนต่อเดือน

- ต่ำกว่า 15,000 บาท 15,001 – 30,000 บาท 30,001 – 45,000 บาท
 45,001 – 60,000 บาท 60,001 – 75,000 บาท 75,001 บาท ขึ้นไป

2. รายจ่ายโดยเฉลี่ยของครัวเรือนต่อเดือน

2.1 รายจ่ายค่าอุปโภคและบริโภค (ค่าน้ำ, ไฟฟ้า, ประปา, อาหาร)บาท

2.2 รายจ่ายในการลงทุนประกอบอาชีพบาท

รายจ่ายในการลงทุนประกอบอาชีพประเภท

- ค่าขาย โปรดระบุประเภทสินค้า.....บาท / ปี
 เกษตรกรรม โปรดระบุ (ทำไร่/นา/สวน).....บาท / ปี
 ประมง.....บาท / ปี.

2.3 รายจ่ายค่าปรับปรุงที่อยู่อาศัยบาท

2.4 รายจ่ายในการใช้คืนเงินกู้บาท

2.5 รายจ่ายค่ารักษาพยาบาลบาท

2.6 รายจ่ายค่าการศึกษานูตรบาท จำนวน.....คน

2.7 รายจ่ายอื่นๆบาท

3. ครัวเรือนของท่านมีเงินออมหรือไม่ มี ไม่มี

เงินออมส่วนใหญ่ได้มาจาก

- การประกอบอาชีพหลัก การประกอบอาชีพเสริม
 ค่าชดเชยที่ได้รับจากการทำเรือ เงินสนับสนุนรูปแบบอื่นจากการทำเรือฯโปรดระบุ.....

4. ภาระหนี้สินรวมของครัวเรือน

แหล่งเงินกู้ยืม	กู้เงินจาก	วัตถุประสงค์
<input type="checkbox"/> เงินในระบบ	<input type="checkbox"/> ธนาคาร <input type="checkbox"/> สหกรณ์การเกษตร <input type="checkbox"/> กองทุน..... <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....	<input type="checkbox"/> ลงทุนประกอบอาชีพ <input type="checkbox"/> ซื้อที่ดิน และสิ่งปลูกสร้าง <input type="checkbox"/> ปรับปรุงที่อยู่อาศัย <input type="checkbox"/> อุปโภค/บริโภค <input type="checkbox"/> ค่ารักษาพยาบาล <input type="checkbox"/> การศึกษานูตร
<input type="checkbox"/> เงินนอกระบบ	<input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> เพื่อนบ้าน <input type="checkbox"/> นายทุน <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....	<input type="checkbox"/> ลงทุนประกอบอาชีพ <input type="checkbox"/> ซื้อที่ดิน และสิ่งปลูกสร้าง <input type="checkbox"/> ปรับปรุงที่อยู่อาศัย <input type="checkbox"/> อุปโภค/บริโภค <input type="checkbox"/> ค่ารักษาพยาบาล <input type="checkbox"/> การศึกษานูตร

5. ตารางเปรียบเทียบรายได้ รายจ่าย ภาวะการออมเงิน ภาวะการมีหนี้สิน หลังเกิดทำเรือแหลมฉบัง
กรุณาทำเครื่องหมาย (✓) ในช่องที่ท่านเลือก

ปัจจัย	สภาพทางเศรษฐกิจหลังเกิดทำเรือแหลมฉบัง			
	เพิ่มขึ้น	คงเดิม	ลดลง	สาเหตุ
รายได้ต่อเดือน				
รายจ่ายต่อเดือน				
ภาวะการออมเงินต่อเดือน				
ภาวะการมีหนี้สินต่อเดือน				

ส่วนที่ 5 ข้อมูลด้านความคิดเห็นที่มีต่อทำเรือน้ำลึกแหลมฉบัง

กรุณาทำเครื่องหมาย (✓) หน้าข้อที่ท่านเลือก

1. ครอบครัวยของท่านคิดว่าได้รับผลดีหรือผลเสียจากทำเรือน้ำลึกแหลมฉบังหรือไม่

- ได้รับผลเสีย ไม่ได้รับผลดีและผลเสีย
 ได้รับผลดี ได้รับทั้งผลดีและผลเสีย

ครอบครัวยของท่านคิดว่าได้รับผลดี หรือ ผลเสีย จากทำเรือน้ำลึกแหลมฉบัง รูปแบบของผลดีและผลเสียเป็นอย่างไร

รูปแบบของผลดี (1)	รูปแบบของผลเสีย (2)
<p>ครอบครัวยของท่านได้รับความช่วยเหลือจากการทำเรือแหลมฉบังด้านใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)</p> <p> <input type="checkbox"/> การรับเข้าทำงานในท่าเรือแหลมฉบัง ตำแหน่ง..... <input type="checkbox"/> การค้าขาย..... <input type="checkbox"/> กิจกรรมส่งเสริมอาชีพ/ การฝึกอบรมอาชีพ <input type="checkbox"/> การสนับสนุนการศึกษาบุตร <input type="checkbox"/> อื่นๆ..... </p> <p>การเกิดทำเรือแหลมฉบังส่งผลต่อโอกาสในการประกอบอาชีพของท่านและครัวเรือน</p> <p> <input type="checkbox"/> การประกอบอาชีพในท่าเรือทำให้มีรายได้ดีกว่าเดิม <input type="checkbox"/> รายได้เพิ่มขึ้น <input type="checkbox"/> ครัวเรือนมีอาชีพเพิ่มขึ้น อาชีพหลัก ได้แก่ อาชีพเสริม ได้แก่ </p>	<p>การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกส่งผลต่อสภาพแวดล้อมเนื่องจาก: (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)</p> <p> <input type="checkbox"/> ปัญหาสภาพแวดล้อมเมือง/ อาชญากรรม <input type="checkbox"/> มลพิษจากท่าเรือ <input type="checkbox"/> ประชากรหนาแน่น <input type="checkbox"/> การเวนคืนที่ดิน <input type="checkbox"/> การเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพ <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ..... </p> <p>การเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพเดิมเนื่องจากท่าเรือแหลมฉบัง</p> <p> <input type="checkbox"/> สภาพแวดล้อมไม่เอื้ออำนวยต่อการประกอบอาชีพ..... <input type="checkbox"/> ขาดแคลนที่ดินทำกินจากการเวนคืน <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ..... </p>

(ต่อ)	รูปแบบของผลดี	รูปแบบของผลเสีย
	<p>การเข้ามาของท่าเรือทำให้พื้นที่ที่อยู่อาศัยในปัจจุบันดีขึ้น (สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)</p> <p><input type="checkbox"/> พื้นที่ที่อยู่อาศัยเหมาะสมต่อการประกอบอาชีพ</p> <p><input type="checkbox"/> รายได้เพิ่มขึ้นทำให้ที่อยู่อาศัยของท่านดีขึ้น</p> <p><input type="checkbox"/> ท่านได้รับความสะดวกจากโครงสร้างพื้นฐาน(ถนน, ไฟฟ้า, ประปา) ที่ดีขึ้น</p>	<p>การเข้ามาของท่าเรือทำให้พื้นที่ที่อยู่อาศัยในปัจจุบันส่งผลกระทบต่อความสะดวกในการอยู่อาศัย</p> <p><input type="checkbox"/> เกิดการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัย</p> <p><input type="checkbox"/> ท่านไม่ได้รับความสะดวกในโครงสร้างพื้นฐาน (ถนน, ไฟฟ้า, ประปา)</p>

2. ความคิดเห็นต่อการเกิดท่าเรือแหลมฉบังส่งผลกระทบต่อโอกาสในการประกอบอาชีพของท่านและครัวเรือนอย่างไร กรุณาทำเครื่องหมาย (✓) หน้าข้อที่ท่านเลือก

ผลต่อการประกอบอาชีพ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง (5)	เห็นด้วย (4)	ไม่แน่ใจ (3)	ไม่เห็นด้วย (2)	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง (1)
1. ท่าเรือแหลมฉบังทำให้ครัวเรือนของท่านมีโอกาสในการเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพ					
2. ท่าเรือแหลมฉบังทำให้ครัวเรือนท่านประกอบอาชีพที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ ทำให้มีรายได้เพิ่มสูงขึ้น					
3. ท่าเรือแหลมฉบังทำให้ท่านและครัวเรือนมีอาชีพรองหรืออาชีพเสริม					
4. การเกิดท่าเรือทำให้ท่านค้าขายได้ขึ้น สามารถมีรายได้จากการค้าขายเนื่องจากเกิดท่าเรือมากขึ้น					
5. ท่าเรือแหลมฉบังทำให้ท่านมีการประกอบอาชีพที่ดีขึ้นส่งผลให้ความเป็นอยู่ในชีวิตประจำวันดีขึ้น					
6. ท่าเรือแหลมฉบังทำให้ท่านและครัวเรือนมีโอกาสและทางเลือกในการประกอบอาชีพมากขึ้น					

3. ความคิดเห็นต่อท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังและข้อเสนอแนะ.....

ขอขอบคุณที่สละเวลาของท่านในการตอบแบบสอบถาม ข้อมูลที่ได้จากการวิจัยจะใช้เพื่อการศึกษาประกอบการทำวิทยานิพนธ์เท่านั้น และจะไม่มีการอ้างอิงถึงชื่อผู้ตอบแบบสอบถามในงานวิจัยโดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของชื่ออย่างเด็ดขาด

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาวสุภัทรา ต้นเงิน เกิดที่จังหวัดเพชรบูรณ์ วันที่ 11 มีนาคม พ.ศ. 2526 สำเร็จ การศึกษาปริญญาตรี อักษรศาสตรบัณฑิต (สังคมศาสตร์การพัฒนา) จากคณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร เมื่อปี พ.ศ.2549 จากนั้นทำงานด้านสื่อสิ่งพิมพ์ในตำแหน่งผู้สื่อข่าว ระหว่างปี พ.ศ.2549-2552 ในปี พ.ศ.2552 ได้ศึกษาต่อสาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง ภาค วิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย