

8 EEC อย่าลืมเศรษฐกิจฐานราก



โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development: EEC) หรือ เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกนั้น เป็นเมกะโปรเจกต์ของรัฐบาล คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) โดยรัฐบาลวางเป้าหมายจะยกระดับพื้นที่ดังกล่าวให้กลายเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษระดับโลก (World-Class Economic Zone) รองรับการลงทุนอุตสาหกรรมชั้นนำ (Super Cluster) และอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ ที่จะเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจในอีก 20 ปีข้างหน้า แทนที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก (Eastern Seaboard) เดิม

ฐานคิดตั้งต้นของการที่รัฐบาลพยายามสร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศให้ขยายตัวต่อเนื่องนั้น เป็นดังคำพูดของ ดร.เศรษฐพุฒ สุทิตวาทณ์พุมิ กรรมการผู้จัดการ บริษัท ดีแอดไวเซอร์ จำกัด ที่เคยกล่าวผ่านเวทีปัญญาสาธารณะ “การลงทุนไทย...กำลังตกเทรนด์โลก?” ว่า “เราแค่เรื่องเศรษฐกิจการเติบโตของเศรษฐกิจ เพราะเหตุผลเดียวคือเราคิดว่ามันจะช่วยให้ชีวิตความเป็นอยู่ของคนดีขึ้นเป็นตัวชี้วัดที่ at the end of the day เป็นสิ่งที่เราต้องแคร์ที่สุด”¹ ซึ่งรัฐบาลคิดว่าเมกะโปรเจกต์ อย่าง EEC จะช่วยผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจในระยะยาวได้ ท่ามกลางสโลแกนของยุทธศาสตร์ชาติที่ว่า “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน”

พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 หรือ พ.ร.บ. EEC (ซึ่งผ่านการพิจารณาของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2561 ภายหลังลงมติรับหลักการเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2560 ด้วยมติเอกฉันท์ 175 เสียง²) ได้กำหนดพื้นที่ 3 จังหวัดภาคตะวันออกได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยองและใกล้เคียง ให้เป็น

พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก กฎหมายดังกล่าวเป็นการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ให้เหมาะสมกับสภาพและศักยภาพของพื้นที่ ตลอดจนการบูรณาการจัดการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคให้ต่อเนื่อง เชื่อมโยงกันทั้งในและนอกเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ตลอดจนการจัดการและดูแลสภาพแวดล้อม และผังเมืองให้สอดคล้องกับหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน

พ.ร.บ. EEC กำหนดให้มีคณะกรรมการนโยบายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก มีหน้าที่กำหนดนโยบายและการกำกับดูแล โดยมีสำนักงานคณะกรรมการนโยบายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกรับผิดชอบงานธุรการและงานวิชาการ รวมไปถึงการกำหนดสิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบการในพื้นที่ EEC บริหารกองทุนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก และกำหนดให้พื้นที่ส่วนใดส่วนหนึ่งภายในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเป็น “เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ” เพื่อวัตถุประสงค์ในการ



ภาพ : www.eeco.or.th

ผลักดันการลงทุนใน 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ (ยานยนต์สมัยใหม่ อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ การท่องเที่ยวเชิงคุณภาพ การเกษตรเทคโนโลยีชีวภาพ การแปรรูปอาหาร หุ่นยนต์ การบินและโลจิสติกส์ เชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ ดิจิทัล และการแพทย์ครบวงจร) ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง สร้างนวัตกรรมและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

EEC กับเมกะโปรเจกต์

เนื่องจากทำเลทองแห่งนี้อยู่ไม่ไกลจากกรุงเทพมหานคร มีชายฝั่งทะเล สามารถพัฒนามาคมนาคมได้ไม่ยาก และมีการท่องเที่ยวที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง ทั้งยังมีโครงการเก่าอย่าง Eastern Seaboard เป็นฐานอยู่แล้ว จึงคาดการณ์กันว่า EEC จะสามารถดึงดูดการลงทุนจำนวนมากและช่วยกระตุ้นให้เศรษฐกิจของไทยขยายตัวได้

ในช่วง 5 ปีแรก คาดว่าจะมีการลงทุนในพื้นที่ดังกล่าวถึง 1.5 ล้านล้านบาท (ภายหลังมีการขยายวงเงินลงทุนไปถึง 2 ล้านล้านบาท) แบ่งเป็นการลงทุนในส่วนของภาครัฐไม่เกิน 3 แสนล้านบาท ภาคเอกชน 5 แสนล้านบาท ส่วนที่เหลือจะเป็นการร่วมทุนของภาครัฐกับเอกชน 7 แสนล้านบาท โดยโครงการต่างๆ ประกอบด้วย

- การก่อสร้างสนามบินอู่ตะเภาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3 วงเงิน 2.15 แสนล้านบาท
- การก่อสร้างท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 3 วงเงิน 1.015 หมื่นล้านบาท

- การก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 วงเงิน 8.8 หมื่นล้านบาท
- การก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง (ช่วงกรุงเทพฯ-พัทยาระยอง) วงเงิน 1.58 แสนล้านบาท
- การก่อสร้างรถไฟรางคู่ (ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย) วงเงิน 6.43 หมื่นล้านบาท
- การก่อสร้างมอเตอร์เวย์ 3 เส้นทาง ได้แก่ กรุงเทพฯ-ชลบุรี/ชลบุรี-พัทยา/พัทยา-มาบตาพุด วงเงิน 3.53 หมื่นล้านบาท
- การลงทุนในกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย วงเงิน 5 แสนล้านบาท
- การพัฒนาด้านอุตสาหกรรมท่องเที่ยว วงเงิน 2 แสนล้านบาท
- การพัฒนาเมืองใหม่ 4 แห่ง ได้แก่ ฉะเชิงเทรา พัทยา อู่ตะเภา และระยอง วงเงิน 4 แสนล้านบาท

ผลวิจัยจากธนาคารกรุงศรีอยุธยา ระบุว่าหลังจากโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ต่างๆ แล้วเสร็จในช่วงปี 2564 จะพร้อมเปิดให้บริการในช่วงปี 2565-2568 ซึ่งในช่วงนี้เองที่ธุรกิจที่ใช้นวัตกรรมใหม่จะเริ่มหลั่งไหลเข้ามาลงทุน โดยในช่วงปี 2569-2579 การขยายตัวของเมือง ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพและ Go Green จะเติบโตโดดเด่น และในปี 2580 จะเป็นช่วงที่ผลความสำเร็จของโครงการ EEC จะช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจให้เติบโตต่อเนื่อง โดยธุรกิจที่เป็นห่วงโซ่อุปทานของ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายจะขยายตัว

กองทุนพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

แม้ว่า EEC จะสร้างความตื่นตาตื่นใจให้กับเหล่านักลงทุนอย่างกว้างขวาง แต่สำหรับชาวบ้านที่ต้องปรับวิถีชีวิตใหม่ บ้างต้องย้ายที่อยู่ใหม่ หรือเปลี่ยนอาชีพทำกินใหม่ จะตื่นตาตื่นใจกับตัวเลขเหล่านี้หรือไม่ เป็นคำถามที่รัฐบาลต้องหาคำตอบ ภาคประชาสังคมตั้งคำถามว่าการสร้างรายได้จากการจ้างงานในภาคอุตสาหกรรมนั้นตอบโจทย์ความต้องการของคนพื้นที่ที่มีภูมิลาดำเนินดั้งเดิมในพื้นที่แห่งนั้นหรือไม่ จะมีการประสานประโยชน์ให้คนในจุดนี้อย่างไร ทั้งเกษตรกร ชาวประมง หรืออาชีพอื่นๆ อีกทั้งการเตรียมรับมือกับปัญหาด้านมลภาวะต่างๆ ที่คนในพื้นที่ โดยเฉพาะบริเวณนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดต้องเผชิญตลอดเวลา 25 ปีที่ผ่านมา

แน่นอนว่า รัฐบาลย่อมมีคำตอบให้กับคำถามสำคัญเหล่านี้ “กองทุนพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” เป็นคำตอบเบื้องต้น ตามข้อมูลของพระราชบัญญัติพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก กองทุนดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสนับสนุนในการกระจายความเจริญไปสู่ท้องถิ่น พัฒนาชุมชนในท้องถิ่นที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก กองทุนฯ จะเรียกเก็บเงินจากผู้ประกอบกิจการซึ่งเป็นผู้ทำให้เกิดผลกระทบต่อพื้นที่หรือผู้อยู่อาศัยภายในพื้นที่ EEC พร้อมการรับรองว่าการพัฒนาพื้นที่จะเป็นไปอย่างยั่งยืน โดยนายอุตตม สาวนายน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมได้ร่วมลงนามกรอบความร่วมมือเชิงยุทธศาสตร์ระหว่างไทยกับองค์การพัฒนาอุตสาหกรรมแห่งสหประชาชาติ (UNIDO) ณ กรุงเวียนนา สาธารณรัฐออสเตรีย เมื่อ 28 พฤศจิกายน 2560 แสดงเจตนารมณ์ร่วมพัฒนาอุตสาหกรรมที่ยั่งยืนและครอบคลุม (ISID) และมีเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ซึ่งจะชูโครงการ EEC ของรัฐบาลไทยว่าเป็นต้นแบบการดำเนินนโยบายอุตสาหกรรม 4.0

ท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 กับภาระถมทะเลอีก 1,600 ไร่

ในบรรดาโครงการต่างๆ ของ EEC โครงการหนึ่งซึ่งสร้างความกังวลให้กับคนในพื้นที่และนักสิ่งแวดล้อมจำนวนมาก ก็คือการถมทะเลเพื่อขยายท่าเรือแหลมฉบัง เว็บไซต์ EECO

ได้เผยแพร่ข้อมูลว่า เพื่อรองรับแผน EEC จะมีการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 โดยต้องมีการถมทะเลในแนวลึกอีกประมาณ 1 กิโลเมตร และหน้ากว้างประมาณ 3-4 กิโลเมตร หรือประมาณ 1,600 ไร่ วงเงินลงทุน 88,132 ล้านบาท โดยร้อยตำรวจตรี มนต์รี ฤกษ์จำเนียร ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบังให้สัมภาษณ์ต่อสื่อมวลชน ว่าพื้นที่ดังกล่าวจะไม่มีเวนคืนที่ดินจากประชาชนเพิ่มเติมแต่อย่างใด พร้อมยืนยันถึงความจำเป็นของการพัฒนาโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ว่าการขยายตัวของทางขนถ่ายสินค้าทางเรือมีมากขึ้น มีอัตราการเติบโตที่ 5% ต่อปี และมีแนวโน้มที่จะเกินขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าที่ปัจจุบันมีอยู่ 10.8 ล้านที่อยู่ที่ในไม่ช้า

หากวิเคราะห์อย่างจริงจังแล้วการถมทะเลไม่ใช่เรื่องเล็กน้อยเพราะสิ่งที่ตามมาแน่นอนคือการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศทางทะเล และวิถีชีวิตของประมงพื้นบ้านบริเวณดังกล่าวอาจต้องเปลี่ยนแปลงไป โดยข้อมูลจากมูลนิธิบูรณะนิเวศระบุว่า โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 1 และ 2 ที่ผ่านมานั้นส่งผลให้ท้องทะเลซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์น้ำและเป็นพื้นที่ทำกินของชาวประมงถูกแทนที่ด้วยเขื่อนกันคลื่นยาว 3 กิโลเมตร อีกทั้งยังเป็นต้นเหตุที่ทำให้น้ำทะเลเปลี่ยนทิศทาง ทำให้ชายหาดถูกกัดเซาะ ป่าชายเลนถูกทำลาย สัตว์น้ำหลายชนิดสูญพันธุ์ เนื่องจากทะเลปนเปื้อนไปด้วยคราบน้ำมันและน้ำเสียจากเรือเดินสมุทรที่เข้ามาจอดเทียบท่า โดยโครงการในระยะที่ 1 และ 2 ตั้งแต่ปี 2521 เป็นต้นมา ยังคงมีชาวบ้านจำนวนหนึ่งที่ตกค้างไม่ได้รับค่าชดเชยจากการเวนคืนที่ดินของทางการ

อย่างไรก็ตามการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 นี้ การท่าเรือฯ ได้ทำประชาพิจารณ์เพื่อสอบถามความคิดเห็นจากชาวบ้านและผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่ด้วย แม้ในครั้งแรกจะไม่ได้รับความเห็นชอบจากประชาชน แต่การทำประชาพิจารณ์อีกครั้งในปลายปี 2559 จนแล้วเสร็จเมื่อเดือนพฤษภาคม 2560 ได้ผ่านความเห็นชอบจากประชาชน แต่ชาวประมงยังคงมีความกังวลในเรื่องการเยียวยาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อการประกอบอาชีพ ขณะที่ภาครัฐก็และการท่องเที่ยวในเมืองพัทยา แสดงความวิตกกังวลในเรื่องการเคลื่อนตัวของชายฝั่งและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ร้อยตำรวจตรี มนต์รีฯ ได้เปิดแผนเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการดังกล่าว เมื่อเดือนกรกฎาคม 2560 ว่า



ภาพ : www.earththailand.org/th

ท่าเรือแหลมฉบังและการท่าเรือแห่งประเทศไทยจะใช้พื้นที่จำนวน 500-600 ไร่ในทะเล ซึ่งเป็นของท่าเรือฯ เพื่อกันไว้เป็นพื้นที่เพาะเลี้ยงหอยแมลงภู่ สำหรับผู้ประกอบการประมง โดยจะแบ่งเขตให้ทำกันอย่างเท่าเทียมกันในลักษณะส.ป.ก. พร้อมจัดสรรค่าเรือถอนให้ 7-8 ล้านบาทต่อราย ส่วนชาวประมงพื้นบ้านจะมีเงินอุดหนุนรายปีให้การรวมกลุ่มในรูปแบบสหกรณ์ หรือการรวมกลุ่มรูปแบบอื่นๆ และจะมีการปล่อยสายพันธุ์กุ้งลงในพื้นที่เพาะเลี้ยงใหม่ปีละไม่ต่ำกว่า 1 ล้านตัวต่อปี พร้อมทั้งยืนยันผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมว่าการเดินเรือนั้นจะไม่ส่งผลต่อการกัดเซาะชายฝั่งอย่างที่ภาคธุรกิจกังวลแต่อย่างใด³

จาก Eastern Seaboard สู่ EEC หลายปัญหาเรื้อรังที่ต้องแก้ไข

เพื่อเร่งรัดการดำเนินโครงการ EEC ได้มีคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ หรือการใช้ มาตรา 44 เพื่อเร่งรัดโครงการดังกล่าวออกมาถึง 3 ฉบับ การที่รัฐบาลพยายามผลักดันโครงการ EEC ให้เกิดขึ้นอย่างเร่งด่วนเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนทำให้ถูกตั้งคำถามจากคนในพื้นที่ว่า การเร่งรัดดังกล่าวจะส่งผลต่อเรื่องการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม หรือการมีส่วนร่วมของชุมชนในการทำประชาพิจารณ์ การทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment :

EIA) รายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (Environmental Health Impact Assessment : EHIA) การวิเคราะห์ผลกระทบในการออกกฎหมาย (Regulatory Impact & Assessment : RIA) และรายงานวิเคราะห์ผลกระทบด้านอื่นๆ หรือไม่

คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ 47/2560 เรื่องข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ในที่ดินในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งประกาศเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2560 ที่กำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ EEC โดยให้ยกเว้นนำกฎหมายผังเมืองมาใช้บังคับ ได้รับกระแสพิพากษารับรองถึงการออกคำสั่งดังกล่าวจากภาคประชาสังคมหลายท่าน อาทิ ดร.สมนึก จงมีวสิน นักวิชาการและนักเคลื่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมภาคตะวันออก ประสิทธิ์ชัย หนูนวน นักเคลื่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม และวีระ สมความคิด ประธานเครือข่ายประชาชนด้านคอร์รัปชัน ซึ่งเห็นว่าเป็นการปิดโอกาสการมีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นของประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ⁴

แม้จะมีการรับรองจากหลายฝ่าย ตลอดจนคำยืนยันจาก ดร.คณิต แสงสุพรรณ เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกว่า EEC จะไม่ทำให้สิ่งแวดล้อมเลวลงแน่นอน ในทางกลับกันจะทำให้เศรษฐกิจของประเทศเติบโตอย่างมั่นคงและ

ยั่งยืน ทว่าตลอดหลายสิบปีที่ผ่านมาการจัดการมลพิษ และการควบคุมพื้นที่อุตสาหกรรมให้อยู่ร่วมกับชุมชนของ รัฐบาลไม่สามารถสร้างความมั่นใจให้กับประชาชน⁵ จากปัญหาที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งการปนเปื้อนสาร เคมีจากโรงงานอุตสาหกรรมและมลพิษทางอากาศตามที่เป็นข่าวหนังสือพิมพ์เป็นระยะ⁶ ทำให้เฉลิมพล กล่อมแก้ว แกนนำเครือข่ายประชาชนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งต่อสู้ เรื่องการควบคุมภาวะมลพิษจากอุตสาหกรรมมาตลอด ยืนยันว่า เขาจะต่อสู้และหาทางคัดค้านคำสั่งดังกล่าวต่อไป

จากรายงานด้านสิ่งแวดล้อมพบว่า จ.ชลบุรี และระยอง ถูกจัดให้อยู่ในกลุ่มเมืองใหญ่ที่มีมลภาวะสูง โดยเฉพาะพื้นที่ มาบตาพุดและบริเวณใกล้เคียงจังหวัดระยอง ผลการสำรวจ ตั้งแต่ปี 2550 พบว่ามีการปนเปื้อนจากสารประกอบอินทรีย์ ระเหยง่ายหลายชนิด (VOCs) จากโรงงานอุตสาหกรรม และ ทำเรือที่มีการขนถ่ายสารเคมีดังกล่าว นอกจากนี้ผลตรวจ วัดอากาศโดยกรมควบคุมมลพิษยังพบ VOCs อาทิ เบนซีน บิวทาไธโอดีน ในปริมาณที่เข้มข้นกว่ามาตรฐานเฉลี่ยรายปี และข้อมูลในปี 2556 พบสารไวรัลคลอไรด์ สูงเกินค่าเฝ้าระวัง สำหรับ VOCs ในบรรยากาศทั่วไปในเวลา 24 ชั่วโมงด้วย

การขยายเมืองและผลกระทบ

เนื่องด้วยเมืองอุตสาหกรรมสมัยใหม่ เช่น ระยอง มีการขยายตัวของอุตสาหกรรมอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้ จำนวนประชากรแฝงในพื้นที่ขยายตัวเพิ่มขึ้นด้วย ในปี 2552 จำนวนประชากรแฝงใน จ.ระยอง สูงถึง 455,138 คน คิดเป็นร้อยละ 74.4 ของประชากรตามทะเบียนราษฎร คาดว่าประชากรแฝงจังหวัดระยองจะมีจำนวนเพิ่มขึ้นจาก 487,859 คน ในปี 2553 เป็น 796,510 คนเป็นอย่างน้อย ในปี 2560⁷

ในเดือนกรกฎาคม 2560 นางสาวพิมานพัชร สัมมาจิรากุล ผู้อำนวยการสำนักงานนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ได้ยืนยัน

ผ่านสื่อว่าจำเป็นต้องปรับผังเมืองของเทศบาลแหลมฉบัง เพื่อรองรับแนวคิดที่จะมีการพัฒนาด้านอุตสาหกรรม และที่อยู่อาศัยของแรงงานภายในนิคม ซึ่งปัจจุบันมีการ พัฒนาอย่างหนาแน่น จนต้องขยายการพัฒนาไปยังพื้นที่ ข้างเคียง เช่น เทศบาลเจ้าพระยาสุรศักดิ์ ย่านบ่อวิน และ เขาคนทรง⁸ โดยสัดส่วนประชากรแฝงที่เพิ่มขึ้นอย่าง ต่อเนื่องนั้นยังไม่รวมปริมาณนักท่องเที่ยวที่หลังไหลเข้ามา เมื่อการเชื่อมต่อระบบคมนาคมจากเมืองสู่เมืองแล้วเสร็จ สิ่งเหล่านี้ส่งผลต่อการรองรับของบริการขั้นพื้นฐาน อาทิ ด้านสาธารณสุข การศึกษา น้ำประปา และการกำจัดขยะ ที่ไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชากรในพื้นที่ หลายประเด็นเป็นปัญหาและถูกตั้งคำถามจากนักวิชาการ อาทิ เรื่องการจัดการน้ำที่ในอนาคตพื้นที่ EEC จะต้องใช้ น้ำกว่า 1,000 ล้านลูกบาศก์เมตร รัฐบาลจึงพยายามทำให้ หลายฝ่ายคลายความกังวล โดยจัดทำแผนบูรณาการเพื่อ รองรับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก⁹

อย่างไรก็ตามหลายเรื่องก็ยังไม่ได้รับคำตอบ โดยเฉพาะการกระจายรายได้ที่เพิ่มขึ้นไปสู่ภาคเกษตร จากข้อมูลการประกอบอาชีพของคนระยองในปี 2554 พบว่า อาชีพเกษตรกรและประมงยังคงเป็นอาชีพที่คนระยองทำ มากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 26 แต่ในช่วงเวลาที่ผ่าน มา โดยเฉพาะช่วงปี 2537-2538 ซึ่งเป็นช่วงรอยต่อที่มีการเปลี่ยนแปลง รายได้จากภาคอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น จากร้อยละ 58 ในปี 2537 เป็นร้อยละ 74 ในปี 2538 ในขณะที่สัดส่วนรายได้ของภาคการเกษตรกลับลดลงจาก ร้อยละ 13 เหลือเพียงร้อยละ 5 ของ GDP¹⁰ ข้อมูลดังกล่าว นำไปสู่คำถามตั้งต้นว่า หากรัฐบาลพยายามสร้างการ เติบโตทางเศรษฐกิจเพื่อความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นของประชาชน รัฐจะประสานประโยชน์อย่างไรให้คนดั้งเดิมในพื้นที่ โดยเฉพาะเกษตรกรอยู่รอดและมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นตาม ภาคอุตสาหกรรมที่รัฐสนับสนุน และกองทุนพัฒนาพื้นที่



เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกจะสามารถตอบปัญหาในจุดนี้ได้หรือไม่ เพราะตัวชี้วัดแท้จริงคงไม่ใช่เพียงการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ขาดความสมดุลและไม่สามารถนำไปสู่การกระจายรายได้ที่เหมาะสม

มุมมองนักวิชาการ

ดร.อาไพ หรคุณารักษ์ ผู้อำนวยการสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย (มสท.) ได้เสนอว่า รัฐควรนำบทเรียนจากปัญหาของโครงการ Eastern Seaboard มาสังเคราะห์ ทั้งในแง่สังคมและสิ่งแวดล้อม โดยจัดการกับปัญหาเหล่านี้ให้ได้ก่อนแล้วค่อยคิดแผนการพัฒนาพื้นที่ที่ใหญ่ขึ้น เพราะความหนาแน่นของพื้นที่อุตสาหกรรมที่เติบโตมากขึ้นย่อมกระทบต่อชุมชน ดังนั้นต้องจัดโซนนิ่งเขตควบคุมมลพิษให้ชัดเจนว่าในพื้นที่สามารถรองรับมลพิษได้มากน้อยเพียงใด และทำการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (SEA) ซึ่งจะ เป็นเครื่องมือที่จะช่วยดูแลเรื่องผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมได้ สำหรับบทเรียนจากกรณีวิกฤติน้ำภาคตะวันออก หากจะขยายการลงทุนอีกต้องศึกษาเตรียมพร้อมให้ดี ภาครัฐจะต้องตอบให้ได้ว่าจะแก้ไขปัญหาเหล่านี้ได้ด้วยวิธีใด ถ้าไปเอาน้ำมาจากประเทศเพื่อนบ้านแล้วยังยืนยันหรือไม่¹¹ ขณะที่นายสนธิ คชวัฒน์ เลขาธิการสมาคมอนามัยสิ่งแวดล้อมโลก ให้ความเห็นในส่วนของการแก้ไขปัญหาที่แหลมฉบังว่า จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในระยะเวลาหลายสิบปีที่ผ่านมา ทำให้ประชาชนที่อาศัยโดยรอบขาดความเชื่อมั่นและเชื่อใจในการทำงานของการท่าเรือฯ และเจ้าหน้าที่รัฐ จึงเสนอให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการไตรภาคีจากภาครัฐ ภาคประชาชนในพื้นที่ และผู้ทรงคุณวุฒิ เข้าไปมีส่วนร่วมในการตรวจสอบรับรู้ระบบการทำงานของท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ซึ่งจะทำให้ประชาชนในพื้นที่เกิดความมั่นใจ และไว้วางใจต่อการทำงานของท่าเรือต่อไป ดร.จุฑาทิพย์ มณีพงษ์ ที่ปรึกษาโครงการ มสท. ก็มีความเห็นไปใน

ทางเดียวกันคือรัฐต้องสร้างความเชื่อมั่นให้กับคนในพื้นที่ และตั้งกลไกการบังคับใช้กฎหมายในพื้นที่ EEC ซึ่งเป็นเขตอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ไม่ใช่เพียงจัดทำข้อกำหนดขั้นต่ำสำหรับลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม แต่ควรเป็นข้อกำหนดที่มีความชัดเจน และมีบทลงโทษที่เจาะจงให้ผู้ประกอบการรับทราบและปฏิบัติตามได้โดยตรง

สรุป

เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ เป็นเมกะโปรเจกต์ของรัฐบาล คสช. ที่มุ่งยกระดับพื้นที่ดังกล่าวให้กลายเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษระดับโลก (World-Class Economic Zone) รองรับการลงทุนอุตสาหกรรมชั้นนำ และอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ เพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยในอนาคต โดยเป็นการต่อยอดเขตเศรษฐกิจพิเศษชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก (Eastern Seaboard) เดิม โดยคาดว่า EEC จะสามารถดึงดูดการลงทุนจำนวนมากและช่วยกระตุ้นให้เศรษฐกิจของไทยขยายตัวเฉลี่ยราว 5% ต่อปี ในช่วงหลายปีข้างหน้า ช่วยสร้างการจ้างงานในภาคอุตสาหกรรมและบริการ 100,000 อัตราต่อปี สร้างฐานภาษีใหม่ไม่ต่ำกว่า 1 แสนล้านบาทต่อปี ดึงดูดนักท่องเที่ยวกว่า 10 ล้านคนต่อปี และสร้างฐานรายได้เพิ่มไม่น้อยกว่า 4.5 แสนล้านบาทต่อปี

อย่างไรก็ตาม โครงการ EEC ได้สร้างความกังวลให้กับชุมชนท้องถิ่นและภาคประชาสังคมในหลายเรื่อง อาทิ การถมทะเล การขยายเมือง การจัดการน้ำ โครงสร้างพื้นฐาน ปัญหามลพิษ การกระจายรายได้ และการเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบ ซึ่งรัฐบาลจำเป็นต้องบริหารจัดการโครงการ EEC โดยคำนึงถึงข้อคิดเห็นดังกล่าว และการมีส่วนร่วมของภาคประชาสังคม โดยรัฐต้องสร้างความเชื่อมั่นให้กับคนในพื้นที่ และตั้งกลไกการบังคับใช้กฎหมายในพื้นที่ EEC ที่มีความชัดเจน และมีบทลงโทษที่ชัดเจนเพื่อให้ผู้ประกอบการรับทราบและปฏิบัติตามได้โดยตรง เป็นต้น

