



• ธนิต ไสริศบุ

ประธานบริษัทในเครืออี-เวิร์ค กรุ๊ป

รองประธานสภาที่ปรึกษาเพื่อพัฒนาแรงงานแห่งชาติชุดที่ 18

'แหลมฉบัง' ประตูอีอีซี ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล



เหตุที่นำประเด็นนี้มาเขียนเพราะเชื่อว่านี่มีโอกาสน่าสนใจกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีการหยิบยกโครงการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกหรือ "อีอีซี" เข้ามาหารือในฐานะเป็น 3 จังหวัดที่ติดทะเล เหตุเพราะเป็นการลงทุน

ในพื้นที่อุตสาหกรรมชายฝั่งโดยมีท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นท่าเรือใหญ่สุดของประเทศทำหน้าที่เป็น "SEA ECONOMIC GATEWAY" หรือประตูเศรษฐกิจทางทะเลเชื่อมโยงการลงทุนและการค้าผ่านอ่าวไทย ตัวเลขตู้สินค้าผ่านเฉพาะท่าเรือแหลมฉบังประมาณ 7.6-8 ล้านตู้คอนเทนเนอร์ (TEU) ซึ่งยังไม่เกินพิสัยของท่าเรือที่สามารถรับได้ถึง 10.8 ล้านตู้

ท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2568 จะรับตู้ได้ถึง 18 ล้านตู้ ซึ่งทราบว่าการท่าเรือแห่งประเทศไทยจะควักกระเป๋าลงทุนโครงสร้างพื้นฐานใช้งบ 4.0 หมื่นล้านบาท สำหรับส่วนตัวท่าเรือเตรียมพื้นที่ใหม่ไว้ 4 ไร่ใช้เงิน 1.2 แสนล้านบาทแต่เข้าใจว่าจะเริ่มทำก่อน 2 ไร่ได้เพิ่ม 7 ล้านตู้ ซึ่งน่าจะพอเพียงเพราะไทยจะเข้าสู่อุตสาหกรรมดิจิทัลปริมาณสินค้าส่งออกมูลค่าอาจเพิ่มขึ้นแต่ในเชิงปริมาณตู้สินค้าอาจลดลง มีภาคเอกชนไทยซื้อของประจวบตราถึง 17 รายและต่างชาติซื้อของ 15 รายส่วนใหญ่เป็นบริษัทจีนและญี่ปุ่นแสดงว่าอีอีซีเอกชนระดับอินเตอร์สนใจเดินทางได้แน่นอน

กลับมาประเด็นที่จั่วหัวเรื่องไว้ **ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือสัตหีบ** ล้วนเป็นประตูเข้า-ออกของอีอีซีทำให้ถูกโยงเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของเศรษฐกิจทางทะเล เป็นจังหวัดเดียวที่มีท่าเรือออก พ.ร.บ. การรักษา

ผลประโยชน์ทางทะเลแห่งชาติโดยให้มีสำนักงานที่เรียกว่า "ศรชล" มีนายกรัฐมนตรีเป็นผู้อำนวยการและกองทัพเรือเป็นเจ้าภาพซึ่งกฎหมายให้อำนาจ ตั้งแต่ดูแลเส้นทางเดินเรือ ด้านยาเสพติด สินค้า-คน-ประมง ผิดกฎหมาย ด้านความมั่นคง เศรษฐกิจ สังคม วิทยาศาสตร์ สิ่งแวดล้อม และนิเวศทางทะเล

รวมถึงเกี่ยวกับการช่วยเหลือภัยพิบัติและอุบัติเหตุทางทะเล (MERITIME SAFETY) เป็นอำนาจเบ็ดเสร็จสามารถตรวจค้นเรือและผู้โดยสารโดยไม่ต้องมีหมายศาล ไล่ติดตามคนร้ายจากทะเลจนขึ้นฝั่งมีอำนาจจับกุม สอบสวนควบคุมและทำความเข้าใจสิ่งที่ไม่พึงประสงค์ต่ออัยการ

ศรชลจึงทำหน้าที่เหมือน "ดีเอสไอทางทะเล" สอดคล้องกับอีอีซีหากเดินหน้าเต็มตัวจะกลายเป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ของประเทศอุตสาหกรรมที่เข้ามาล้วนต้องพึ่งพิงอ่าวไทยเป็นเส้นทางเดินเรือ ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังเฟสใหม่จำนวนเรือเข้า-ออกจะเพิ่มจากปัจจุบันถึง 2.25 เท่าหากมีอุบัติเหตุชนกันทำให้น้ำมันรั่วหรือสารเคมีปนเปื้อนจะทำความเสียหายแก่อ่าวไทยอย่างรุนแรงกระทบทั้งนิเวศทางทะเล ทรัพยากรสัตว์น้ำและการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลตะวันออกทั้งหมด เท่าที่ทราบเรือกำจัดคราบน้ำมันของไทยซึ่งมีน้อยล้าอยู่แล้วกับพิการใช้งานไม่ได้ ตรงนี้คงเป็นภาระของ "ศรชล"

ประเด็นคือกฎหมายที่เกี่ยวข้องมีแล้วแต่เป็นการได้กระดาษเป็นใบเบิกทางมอบให้กองทัพเรือเป็นผู้จัดการทำให้แล้วเสร็จใน 4 ปี (2565) แต่บูรณาการทำความเข้าใจในกองทัพซึ่งถูกออกแบบมาเพื่อรบทางเรือแต่ภารกิจใหม่กับเป็น "โปลิศทางน้ำ" แค่นี้ก็เหนื่อยแล้วที่หนักกว่าคือการดึงหน่วยราชการต่างๆ ที่ทำงานทับซ้อนกันในทะเล เช่น กรมเจ้าท่า ประมง ตำรวจน้ำ ศุลกากร แรงงาน (ค่านุश्य) กรมทรัพยากรธรรมชาติ ท้องถิ่นกระทรวงอุตสาหกรรม คมนาคม กระทรวงต่างประเทศ กระทรวงกลาโหม ฯลฯ

หน่วยงานที่กล่าวถึงล้วนมีพันธกิจส่วนหนึ่งเกี่ยวกับทางทะเล มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายแถมอาจมีผลประโยชน์ทับซ้อน อีกทั้งในช่วงเริ่มต้นจะต้องมีการตกลงแบ่งขอบเขตหน้าที่และการเกลี้ยอัตรากำลังคนออกมาสังกัด "ศรชล" ซึ่งจะเป็นหน่วยราชการที่จะทำหน้าที่เบ็ดเสร็จเกี่ยวกับการรักษาผลประโยชน์-การปกป้องดูแลน่านน้ำทะเลไทย อย่างที่กล่าวกฎหมายออกมาแล้วแต่การบังคับใช้เป็นความท้าทายค่อนข้างสูง