



“ผู้ไถ่” ฉบับรายงานสถานการณ์

เพื่อนำเสนอข่าวสารด้านสิทธิมนุษยชน สังคม ศาสนา และสิ่งแวดล้อม (ธันวาคม 2551)

คณะกรรมการคาทอลิกเพื่อความยุติธรรมและสันติ (ยส.)

(เผยแพร่สำหรับสมาชิก)

ที่ดินไทย แผ่นดินของใคร?

ในยุคที่ประเทศไทยเข้าสู่ภาวะข้าวยากหามาแพงดังเช่นปัจจุบัน หลายฝ่ายหันกลับมาให้ความสำคัญกับภาคเกษตรกรรมมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องที่ดินซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการผลิตพืชพันธุ์ธัญญาหาร สถานการณ์ดังกล่าวทำให้พบว่า ประเทศไทยมีประเด็นปัญหาเกี่ยวกับที่ดินอยู่หลายประการ ตั้งแต่การใช้ประโยชน์จากที่ดินไม่เหมาะสมกับพื้นที่ ความเสื่อมสภาพของดินจากการใช้สารเคมีมากเกินไป การชะล้างและพังทลายของหน้าดิน การกัดเซาะที่ดินชายฝั่งทะเล การเปลี่ยนรูปแบบการใช้ที่ดินจากการผลิตพืชอาหารมาเป็นพืชพลังงาน สิทธิการถือครองที่ดินของเกษตรกรที่ถูกเบียดขับโดยกลุ่มทุนใหญ่ เหล่านี้เป็นตัวอย่างของปัญหาที่ดินที่เกิดขึ้นในทุกภูมิภาคของประเทศ ซึ่งมีการพูดคุยกันอย่างกว้างขวางในเวทีสาธารณะต่างๆ

สำหรับ “ผู้ไถ่” ฉบับรายงานสถานการณ์ ฉบับนี้ จะขอนำเสนอข้อมูลอีกด้านหนึ่ง ซึ่งเป็นสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการใช้ที่ดินในภาคใต้ ในประเด็นปัญหาสำคัญสองเรื่อง คือ การท่องเที่ยวที่รุกคืบเข้าไปแย่งชิงสิทธิในที่ดินของชาวบ้าน และความพยายามในการผลักดันโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้อ่านได้รับทราบถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับประชาชน และร่วมกันติดตามสถานการณ์ดังกล่าวต่อไป

ภาพรวมสถานการณ์

ปัจจุบัน ภาคใต้ของไทยมีการแย่งชิงพื้นที่เพื่อใช้ประโยชน์ในที่ดินจาก 3 ส่วนใหญ่ๆ คือ (1) พื้นที่เพื่อเกษตรกรรม สวนยาง ปาล์ม และผลไม้ (2) พื้นที่เพื่อการท่องเที่ยว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอันดามัน และ (3) พื้นที่เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมชายฝั่ง อาทิ ปิโตรเคมี ท่าเรือ และโรงถลุงเหล็ก สำหรับการทำเกษตรสวนยาง ปาล์ม และผลไม้ เป็นรูปแบบการใช้ที่ดินที่สืบทอดกันมาเป็นเวลาช้านาน เนื่องจากเป็นอาชีพดั้งเดิมของชาวบ้านในแถบภาคใต้ และในภาวะที่

พืชพลังงานกำลังเป็นที่ต้องการของตลาดโลก เช่นในปัจจุบัน ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการทำเกษตรกรรม จากระดับครัวเรือนไปเป็นเกษตรอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ จากการที่กลุ่มทุนใหญ่ได้เข้ามาคว้านซื้อที่ดินจากชาวบ้าน ส่งผลให้เกิดการใช้ที่ดินมากขึ้นอย่างมหาศาล

ขณะเดียวกัน พื้นที่ภาคใต้ของไทยก็มีศักยภาพสูงในด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ซึ่งรัฐบาลทุกชุดต่างให้ความสำคัญมาโดยตลอด เนื่องจากเป็นภาคเศรษฐกิจที่ทำรายได้อันดับต้นๆ

ให้กับประเทศ อย่างไรก็ตาม ในช่วงที่ประเทศไทย ประสบกับภัยพิบัติสึนามิในปี 2547 ทำให้การท่องเที่ยวของไทยต้องประสบกับภาวะชะงักงันไปบ้าง ซึ่งรัฐบาลก็ได้พยายามเร่งฟื้นฟูผ่านนโยบายต่างๆ อย่างจริงจัง ที่เป็นรูปธรรมอย่างชัดเจนก็คือ การจัดตั้ง **องค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (อพท.)** ขณะที่ยังอีกด้านหนึ่ง รัฐบาลก็มีนโยบายที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมชายฝั่งทะเลภาคใต้ เพื่อขับเคลื่อน

อพท. คืออะไร

“อพท.” หรือ DASTA เป็นองค์กรที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชกฤษฎีกา จัดตั้งองค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (องค์การมหาชน) พ.ศ. 2546 มีหน้าที่ในการจัดทำนโยบายและแผนยุทธศาสตร์หลักในการบริหารจัดการและพัฒนา “พื้นที่พิเศษ” เพื่อการท่องเที่ยว ขึ้นตรงต่อสำนักนายกรัฐมนตรี โดยจะเป็นตัวกลางประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เดินไปในทิศทางเดียวกัน ให้บริการกับนักท่องเที่ยวและผู้ประกอบการแบบ “Onestop Service” โดยผู้ประกอบการรายใดต้องการเข้ามาลงทุน สามารถนำเสนอแผนงานมาที่ศูนย์ อพท. ในพื้นที่นั้นๆ ซึ่งจะได้รับการพิจารณาและแนะนำเรื่องการติดต่อในขั้นต่อไป โดย อพท. จะเป็นผู้ออกใบอนุญาตให้ไปยื่นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และจะได้รับอนุมัติภายในเวลาไม่เกิน 30 วัน

อพท. : ผลประโยชน์ของใคร

เมื่อ อพท. ประกาศให้พื้นที่ใดเป็นพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวแล้ว องค์กรนี้ก็ยังสามารถนำพื้นที่นั้นไปร่วมทุนกับเอกชน สามารถเป็นตัวแทนมอบหมายหรือว่าจ้างให้บุคคลหรือนิติบุคคลอื่นประกอบกิจการต่างๆ ในพื้นที่พิเศษนั้นได้ ประเด็นที่น่าสนใจคือ อพท. สามารถใช้เงินงบประมาณแผ่นดินไปดำเนินการ โดยที่ไม่ต้องส่งเงินเข้าคลัง นั่นหมายความว่า อพท. ร่วมทุนกับเอกชนรายใด ก็เท่ากับเอกชนรายนั้นได้เงินงบประมาณไปลงทุนฟรีๆ ในนามของการร่วมทุนกับองค์กรมหาชนแห่งนี้ ยังไม่นับเงินงบประมาณการลงทุนสร้าง

เศรษฐกิจในภูมิภาคนี้ ผ่านโครงการที่กล่าวขานกันในนาม **Southern Seaboard** ซึ่งทั้งสองนโยบายล้วนแต่จะส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่หลายประการ ทั้งในเรื่องสิทธิการถือครองที่ดิน การสูญเสียพื้นที่สาธารณะประโยชน์ และการสูญเสียอาชีพของชาวบ้าน ดังนั้นภาคประชาชนจึงควรที่จะทำความเข้าใจถึงที่มาที่ไปและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากสองนโยบายดังกล่าว

สาธารณูปโภครองรับ เช่น ถนน ท่าเรือ บ่อบำบัดน้ำเสีย โรงกำจัดขยะ ฯลฯ รวมถึงการเวนคืนที่ดินของชาวบ้าน ที่จะตามมาในนามของการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยว

พื้นที่แรกที่ อพท. ประกาศเป็นเขตพื้นที่พิเศษไปแล้วเมื่อปี 2547 คือ “เกาะช้างและพื้นที่เชื่อมโยง” โดยรัฐบาลได้จัดสรรงบประมาณ จำนวน 540 ล้านบาท เพื่อใช้ในการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าว ด้วยการสร้างท่าเรือ 4 ท่า บนเกาะช้างและเกาะกูด 2 ท่า บนแผ่นดินใหญ่อีก 2 ท่า สร้างศูนย์บริการ

การท่องเที่ยว อาคารสำนักงาน เรือรับรอง นักท่องเที่ยว และร้านอาหาร ส่งผลให้กลุ่มทุนขนาดใหญ่เข้ามาลงทุนที่หมู่เกาะข้างอย่างต่อเนื่อง ปัจจุบันราคาที่ดินบนเกาะเริ่มต้นที่ 5-10 ล้านบาทต่อไร่ โดยที่ดินบนเกาะแห่งนี้กำลังทยอยเปลี่ยนมือจากเจ้าของเดิมที่เป็นชาวบ้านในพื้นที่มาเป็นเจ้าของหน้าใหม่ๆ ซึ่งล้วนแต่เป็นนักการเมืองทั้งระดับชาติและระดับท้องถิ่น กลุ่มทุนขนาดใหญ่จากส่วนกลางและนักลงทุนจากต่างประเทศ

พื้นที่การท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ตเป็นกรณีตัวอย่างชัดเจนอีกแห่งหนึ่ง ที่เชื้อผลประโยชน์ให้กับกลุ่มทุนด้านการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ และด้านการพัฒนาการท่องเที่ยวและบริการ การปรับปรุงภูมิทัศน์ของพื้นที่ท่องเที่ยวถูกวางแผนไว้อย่างเป็นระบบ ซึ่งล้วนแล้วแต่สร้างสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยวระดับไฮคลาสมากกว่าคนไทย เห็นได้จากชายทะเลที่เกาะภูเก็ต มีเพียงสองแห่งซึ่งเป็นอุทยานแห่งชาติที่คนไทยซึ่งมีเงินไม่มากนักจะสามารถเที่ยวได้นอกนั้นเป็นพื้นที่ของเอกชนที่ครอบครองที่ดินชายทะเลอย่างถูกกฎหมาย ทั้งๆ ที่ตามกฎหมายแล้วเป็นที่สาธารณสมบัติของแผ่นดินซึ่งคนไทยควรจะเป็นผู้ได้ใช้ประโยชน์จากพื้นที่นั้น

ภายใต้สถานการณ์การฟื้นฟูพื้นที่ธรณีพิบัติ คณะกรรมการฟื้นฟูการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอันดามันได้มอบหมายให้ อพท. รับผิดชอบการฟื้นฟูเขาหลักและเกาะพีพี โดย อพท. ได้วางแผนย้ายผู้ประกอบการรายย่อยบนเกาะพีพี ซึ่งเดิมได้ทำกิจการใกล้กับชายฝั่งทะเลให้ไปอยู่บนเขา และขับไล่ประชาชนในพื้นที่ ซึ่งครอบครองที่ดินบนเขามาก่อน การประกาศอุทยานแห่งชาติหาดนพรัตน์ออกไป

ในขณะที่กลุ่มทุนขนาดใหญ่สามารถประกอบกิจการท่องเที่ยวติดชายฝั่งทะเลได้ ความไม่เท่าเทียมนี้เองเกิดขึ้นในพื้นที่ท่องเที่ยวของ อพท. ที่เป็นเกาะหลายแห่ง ด้วยเหตุนี้ประชาชนชาวเกาะพีพีจึงคัดค้านการประกาศพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างแข็งขัน เพราะเล็งเห็นแล้วว่า ผู้ประกอบการรายย่อยรวมทั้งนักท่องเที่ยวที่มีรายได้ไม่มากนัก ไม่ได้ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายของ อพท. อย่างเท่าเทียมกับกลุ่มทุนขนาดใหญ่ ประเด็นสำคัญอีกประการหนึ่งคือ กระบวนการจัดทำแผนแม่บทของ อพท. ถึงแม้จะมีการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็น แต่ข้อเสนอของคนในพื้นที่กลับไม่ได้ส่งผลต่อการแก้ไขเปลี่ยนแปลงแต่อย่างใด

วิธีการหนึ่งที่ อพท. ใช้เป็นเครื่องมือขับไล่ชาวบ้านให้ออกจากพื้นที่ที่ต้องการใช้เป็นพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวก็คือ การประกาศเขตพื้นที่อุทยานแห่งชาติในพื้นที่ที่ต้องการ โดยอาศัยอำนาจของกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืช โดยไม่สนใจว่าพื้นที่ที่ประกาศเป็นอุทยานฯ นั้นทับซ้อนกับที่ดินของชาวบ้านหรือไม่ จากนั้นก็ยกสัมปทานให้นายทุนให้เข้ามาลงทุนประกอบกิจการด้านการท่องเที่ยวในเขตอุทยานฯ

อีกกรณีหนึ่งคือ บรรดานายทุนเหล่านี้ เมื่ออยากได้ที่ดินของใครก็ใช้เงินกว้านซื้อ หรืออยากได้ที่ดินตรงไหนก็ขี้นิ้ว แล้วไปดำเนินการขออนุญาตออกเอกสารสิทธิ โดยไม่สนใจว่าที่ดินผืนนั้นจะอยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ หรือแผ่นดินตรงนี้มีเจ้าของถูกต้องแล้วก็ตาม ไม่สนใจว่าจะเป็นการออกเอกสารสิทธิทับซ้อน หรือออกเอกสารสิทธิโดยมิชอบ ตัวอย่างที่เห็นชัดเจนได้แก่ กรณีชาวมอแกนบ้านทับตะวัน ต.บางลึก อ.ตะกั่วป่า จ.พังงา ซึ่งถูกนายทุนฟ้อง

ขับไล่ออกจากที่ดิน จำนวน 34 ราย โดยการที่ฝ่าย นายทุนอ้างว่าตนเองมีเอกสารสิทธิ ทั้งที่ชาวบ้าน อยู่ในพื้นที่นั้นมาตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 อยู่มาตั้งแต่สมัยบรรพบุรุษ โดยไม่เคยมีใครมาบอกว่าเป็นเจ้าของ แต่พอเกิดเหตุการณ์สึนามิ ทำให้พื้นที่บริเวณนี้เป็นที่รู้จักและได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยว บรรดานายทุนจึงได้เข้ามาอ้างสิทธิ ในที่ดินดังกล่าว

การประกาศพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยว ก็ไม่ต่างไปจากการประกาศเขตเศรษฐกิจพิเศษ ที่สามารถบริหารงานได้อย่างอิสระ โดยการแปลงรูปแบบใหม่ในคราบของรัฐบาลร่วมกับกลุ่มนักการเมือง

นอกจากการประกาศพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวแล้ว รัฐบาลมีแผนที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมชายฝั่งภาคใต้ ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ที่เรียกว่า Southern Seaboard เพื่อส่งเสริมให้เกิดการลงทุนและกระตุ้นเศรษฐกิจในภูมิภาคนี้ ซึ่งโครงการต่างๆ ที่เกิดขึ้นได้ส่งกระทบต่อประชาชนในพื้นที่แล้ว เริ่มตั้งแต่ภาคใต้ตอนบนในพื้นที่ อ.บางสะพาน จ.ประจวบฯ มีโครงการจะสร้างโรงงานถลุงเหล็ก ของบริษัทสหวิริยา ซึ่งพบว่ามีการเอาที่ดินป่าสงวนไปขอเอกสารสิทธิ เพื่อโอนเปลี่ยนมือสองทอดไปสู่เจ้าของโรงถลุงเหล็ก ชาวบ้านได้เรียกร้องให้ตรวจสอบ เพราะพื้นที่ดังกล่าวอยู่ในใจกลางของป่าสงวน ซึ่งมีการพิสูจน์แล้วว่ามีการบุกรุกพื้นที่ป่าสงวนจริง แต่รัฐกลับหาทางออกให้นายทุนด้วยการให้เช่าที่ดินในส่วนที่ได้มีการบุกรุก และยอมให้มีการดำเนินการของบริษัทในพื้นที่ต่อไป สำหรับพื้นที่ภาคใต้ตอนกลางและตอนล่าง รัฐก็มีแผนที่จะทำโครงการ Land bridge เพื่อเป็นสะพานเศรษฐกิจ เชื่อมระหว่างทะเลฝั่งอันดามันกับฝั่งอ่าวไทย ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้เช่นกัน

Land bridge ทางลัดสู่เศรษฐกิจ หรือทางตัน สำหรับชาวปากบารา

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550-2554) ซึ่งมุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) หรือสภาพัฒน์ ได้จัดทำแผนพัฒนาภาคใต้ส่วนต่างๆ ดังนี้

ข้าราชการประจำ และกลุ่มทุนในการแสวงหาผลประโยชน์จากทรัพยากรของชาติ ยิ่งไปกว่านั้น คณะกรรมการบริหารของ อพท. ได้พยายามเร่งรัดการประกาศผังเมือง และให้เกิดการลงทุนของกลุ่มทุนในพื้นที่เป้าหมาย อันเป็นการบริหารงานแบบเบ็ดเสร็จเด็ดขาด โดยไม่ฟังเสียงการคัดค้านของประชาชนในท้องถิ่น ซึ่งเป็นการกระทำที่ขัดต่อเจตนารมณ์ของกฎหมาย อพท. ที่ต้องการให้ประชาชนและชุมชนมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์และพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว และยังเป็นการละเมิดสิทธิเสรีภาพของประชาชนที่ได้รับความคุ้มครองตามรัฐธรรมนูญ

1. การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งภาคใต้
2. การพัฒนาพื้นที่ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้
3. แผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจสามฝ่าย (อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย)

โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Southern Seaboard: SSB) เป็นแผนยุทธศาสตร์ที่ ถูกกล่าวขานกันมาอย่างต่อเนื่องเป็นเวลาสิบๆ ปี ที่ผ่านมา ตั้งแต่ยุคสมัยพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ ดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรี ได้ทำการอนุมัติ โครงการนี้ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 5 จังหวัดบริเวณ ภาคใต้ตอนกลางประกอบไปด้วยจังหวัดกระบี่ ภูเก็ต พังงา สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช รัฐบาลได้ ริเริ่มดำเนินการขึ้นอย่างเป็นทางการตั้งแต่ปี 2532 โดยมีแนวคิดที่จะสร้างสะพานเศรษฐกิจเชื่อม ระหว่างทะเลฝั่งอันดามันกับฝั่งอ่าวไทย (Land bridge) ด้วยการสร้างท่าเรือน้ำลึก ถนน ทางรถไฟ ท่อส่งน้ำมัน และท่อส่งก๊าซ เพื่อให้เกิด เส้นทางขนส่งในระดับนานาชาติเส้นทางใหม่ที่มี ระยะทางสั้นกว่าเดิม

แผนแม่บทเพื่อการพัฒนาพื้นที่ 5 จังหวัด ชายแดนภาคใต้ ประกอบด้วยจังหวัดสตูล สงขลา ปัตตานี ยะลา นราธิวาส โดยพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง อยู่ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย มาเลเซีย และประเทศไทย (IMT-GT) หรือที่รู้จักกัน **สามเหลี่ยมเศรษฐกิจ** โดยมีการกำหนดเส้นทางที่จะทำเป็น Landbridge หลายเส้นทาง ดังนี้

กระบี่-ขนอม เป็นเส้นทางแรกที่เชื่อมโยง ทางฝั่งทะเลอันดามัน และทางฝั่งอ่าวไทย ทำเป็น ถนน SSB 44 ถนนสายนี้พร้อมที่จะวางท่อส่งก๊าซ และพร้อมที่จะรองรับอุตสาหกรรมเหล็ก ปิโตรเคมี และพลังงาน ตามแผนหลักของแผนพัฒนา Southern Seaboard

ทับละมุ-สิชล โครงการเส้นทางยุทธศาสตร์ พลังงาน (Strategic Energy Landbridge) และ

โครงการจัดตั้งคอมเพล็กซ์ปิโตรเคมี หรือ SELB ทางชายฝั่งทะเลอันดามัน กินพื้นที่ที่ทับละมุ จังหวัด พังงา และทางฝั่งอ่าวไทย กินพื้นที่ของอำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช เป็นการพัฒนา "สะพาน เศรษฐกิจ" ที่เป็นโครงการหลักตามแผนพัฒนา Southern Seaboard ซึ่งเส้นทางนี้ได้ขับเคลื่อน ในช่วงสมัยนายกฯ ทักษิณ ประมาณปี 2546 แต่ต้อง ชะงักไปเพราะเกิดภัยพิบัติสึนามิ

ปากบารา-สงขลา โครงการท่าเรือน้ำลึก ปากบารา จังหวัดสตูล ทางฝั่งทะเลอันดามัน เชื่อมโยงกับท่าเรือน้ำลึกจังหวัดสงขลา ทางฝั่ง อ่าวไทย เพื่อให้เป็นประตูการค้าสู่ฝั่งทะเลอันดามัน ภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศ (Logistics Master Plan)

โครงการนี้กำลังได้รับความสนใจอยู่ใน ขณะนี้ หลังจากกรมการขนส่งทางน้ำและ พาณิชยนาวิ ได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทาง เศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม เมื่อปี 2546 แล้วพบว่าบริเวณพื้นที่ปากบารา มีความเหมาะสม มากในการที่จะพัฒนาเป็นท่าเรือน้ำลึกบริเวณ ชายฝั่งทะเลอันดามัน ให้เป็นศูนย์กลางการขนส่ง สินค้าทางทะเลของภาคใต้ที่เชื่อมโยงกับการขนส่ง ระหว่างภูมิภาคต่างๆ ของโลก เพื่อที่จะเปิดตลาด ยุโรป ตะวันออกกลาง ทวีปแอฟริกา และเป็น ทางตรงไปสู่ช่องแคบมะละกา อีกทั้งเป็นการพัฒนา พื้นที่รองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และเชื่อมโยง เครือข่ายการขนส่งหลายรูปแบบเพื่อส่งเสริมการ ลงทุนและกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค

ข้อมูลโครงการท่าเรือน้ำลึกปากบารา

โครงการจะเกิดขึ้นบริเวณหาดหาดปากบารา ตำบลปากน้ำ อำเภอละงู จังหวัดสตูล ซึ่งอยู่ห่างจากชายฝั่งประมาณ 4-5 กิโลเมตร โดยจะมีการถมทะเลเพื่อให้เป็นเกาะขนาดพื้นที่ 292 ไร่ และมีการสร้างสะพานเป็นถนน 4 ช่องจราจร สูงจากระดับน้ำ 2 เมตร ในบริเวณช่วงกลางสะพานจะสูง 4.5 เมตร และขุดร่องน้ำลึกลงไปประมาณ 14 เมตร ปากร่องน้ำกว้าง 180 เมตร เพื่อให้เรือลอดผ่านได้ ตามข้อมูลของโครงการท่าเรือน้ำลึกปากบารา เป็นท่าเรือขนาดใหญ่ระดับนานาชาติ สามารถที่จะรองรับเรือสินค้าที่มีน้ำหนัก 50,000-70,000 ตัน ภายในบริเวณที่ตั้งท่าเรือจะประกอบไปด้วย ลานกองสินค้า ตู้คอนเทนเนอร์ สถานีบรรจุตู้สินค้า อาคารซ่อมบำรุง เครื่องมืออุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า อาคารศุลกากร และสำนักงาน เป็นต้น โดยหลังจากเปิดใช้ประมาณ 5 ปี จะต่อเติมเพื่อรองรับการขยายตัวที่จะเกิดขึ้นภายใน 25 ปี นอกจากนี้จะสร้างถนนเชื่อมกับท่าเรือน้ำลึกสงขลา เพื่อการขนส่งสินค้าทางบก และสร้างทางรถไฟเชื่อมกับอำเภอควนเนียง จังหวัดสงขลา เพื่อขนส่งสินค้าทางรางด้วย โครงการทั้งหมดนี้จะอยู่ในความรับผิดชอบดูแลของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

ผลกระทบต่อวิถีชีวิต ของประชาชนในพื้นที่

โครงการจะเกิดขึ้นในพื้นที่ชุมชนปากน้ำ ชุมชนหลอมปิ่น และชุมชนโดยรอบ เป็นโครงการขนาดใหญ่ ขนาดของท่าเรือน้ำลึกจะกินเนื้อที่อันอุดมสมบูรณ์ของอ่าวปากบารา ซึ่งบริเวณดังกล่าวเป็นที่ทำมาหากินของชาวบ้าน ที่เรียกกันว่า "ซูปเปอร์마켓" ของชุมชน สามารถหล่อเลี้ยงชีวิตครอบครัวชาวประมงพื้นบ้านในบริเวณโดยรอบทั้ง 28 หมู่บ้าน ซึ่งมีเรือประมงชายฝั่ง 500 กว่าลำเข้าออกบริเวณดังกล่าว

หากโครงการนี้เกิดขึ้นวิถีชีวิตของชุมชนจะเปลี่ยนไป เห็นได้ชัดในเรื่องการทำอาชีพประมงที่อยู่อาศัย ซึ่งจะต้องอพยพโยกย้ายครัวเรือนออกไป เพราะหากมีการสร้างท่าเรือก็จะเกิดนิคมอุตสาหกรรมตามมา รวมถึงการเวนคืนที่ดินของชาวบ้านเพื่อสร้างสาธารณูปโภครองรับโครงการที่จะเกิดขึ้น ทรัพยากรสำคัญของชุมชนที่จะหายไปอีกอย่างหนึ่งคือ แหล่ง

เพาะพันธุ์ปลาทะเลบริเวณป่าโกงกางหน้าอ่าว ซึ่งเป็นแนวเดียวกันกับเกาะกลางทะเล นอกจากนี้จะส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่อุทยานหมู่เกาะเภตรา และที่สำคัญจะส่งผลกระทบต่อทางด้านจิตใจของคนในชุมชนอย่างไม่สามารถประเมินราคาได้

ชาวบ้านในพื้นที่ต้องการให้ภาครัฐเปิดเผยข้อมูลมากกว่าที่ผ่านมา ทั้งข้อมูลเกี่ยวกับโครงการและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) รวมทั้งข้อมูลเกี่ยวกับชุมชนที่ตรงกับความเป็นจริง เช่น จำนวนเรือของชาวบ้าน 200 กว่าลำ กลับบอกว่ามีเพียง 80 ลำ และอาชีพของชาวบ้านที่เป็นจริง เพราะชาวบ้านที่ประกอบอาชีพประมงเป็นอาชีพหลักไม่ใช่การค้าขาย

สิ่งที่ชาวบ้านเรียกร้องให้หน่วยงานผู้รับผิดชอบกระทำก่อนที่จะดำเนินโครงการ คือ 1. ทบทวนโครงการที่ผ่านมาว่าส่งผลต่อประชาชนและชุมชนอย่างไร และผลประโยชน์ที่จะได้รับคุ้มค่างกับการลงทุนหรือไม่ เช่น กรณีนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยอง และกรณีโรงแยกก๊าซธรรมชาติไทย-มาเลเซีย จังหวัดสงขลา และ 2. ต้องเปิด

โอกาสให้ประชาชนเข้าไปมีส่วนร่วมในการรับรู้ข้อมูลและการขับเคลื่อนโครงการว่าไปถึงขั้นตอนไหน และก่อนที่จะดำเนินการก่อสร้าง อยากให้รัฐเข้ามารับฟังความคิดเห็นของชาวประมงพื้นบ้าน เพื่อจะได้รับทราบเตือนภัยที่เกิเกิดขึ้น และแนวทางที่จะเดินไปด้วยกันได้ โดยไม่ตัดสินใจว่าได้รับการยอมรับจากชาวบ้านแล้ว

จะเห็นได้ว่า นโยบายการพัฒนาของรัฐตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ล้วนแล้วแต่มุ่งเน้นตัวเลขทางเศรษฐกิจเพียงด้านเดียว โดยไม่คำนึงถึงผลกระทบและความเดือดร้อนที่เกิดขึ้นต่อประชาชน ไม่ว่าจะเป็นการประกาศพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยว หรือโครงการพัฒนาอุตสาหกรรมชายฝั่ง ที่ชาวบ้านต้องสูญเสียทั้งสิทธิในที่ดินสาธารณะและที่ดินตนเอง ทั้งที่อยู่มาเนิ่นนานตั้งแต่บรรพบุรุษ แต่รัฐกลับไม่เคารพในสิทธิดังกล่าวของประชาชน หากประชาชนไทยไม่มีแม้สิทธิบนผืนดินของตนแล้ว คงเกิดคำถามขึ้นในใจของคนไทยว่า ตกกลางแล้วแผ่นดินผืนนี้เป็นของใครกัน?

แหล่งข้อมูล

1. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่10 (พ.ศ.2550-2554) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)
2. เวทีระดมความคิดเห็นการศึกษาประเมินผลกระทบทางสุขภาพ กรณีโครงการท่าเทียบเรือปากบารา วันที่ 7 มิถุนายน 2551 (เอกสารสรุปการประชุม)
3. กรอบแนวคิดการพัฒนาคาเคใต้ และมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับแผนงานพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้, มิถุนายน 2551 (เอกสารประชาสัมพันธ์)
4. บทความ "อพท. : ผลประโยชน์การท่องเที่ยวของใคร" โดย ศยามล ไกยูรวงศ์ โครงการเสริมสร้างจิตสำนึกนิเวศวิทยา
5. บทความ "อพท.มันมากับทุนยักษ์" "ทางตันของคนเสียงเบา" และ "60 ปี สิทธิมนุษยชนสากล กับคดีที่ดินคนจน" จากเว็บไซต์ prachatai.com
6. ขอขอบคุณพิเศษในความเอื้อเฟื้อข้อมูลจาก อาจารย์บัณฑิต อ่อนดำ กรรมการอำนวยการ คณะกรรมการคาทอลิกเพื่อความยุติธรรมและสันติ