

บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญและความเป็นมา

โครงการพัฒนาชายฝั่งตะวันออก เป็นกลยุทธ์หลักของการพัฒนาอุตสาหกรรม ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 การเกิดขึ้นมาของโครงการฯ เป็นมาจากการดำเนินยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เน้นการสร้างความเร็วเติบโตทางเศรษฐกิจและความทันสมัยที่ใช้ในช่วงแผนพัฒนาฯ ในฉบับที่ 1-4 ต้องประสบกับปัญหาผลกระทบที่สำคัญสองประการ ประการแรก คือ ปัญหาการกระจุกตัวของอุตสาหกรรมในกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นผลให้เกิดการหลังไหลของแรงงานจากชนบทสู่เมืองหลวง และกลายมาเป็นปัญหาสังคมในกรุงเทพมหานคร ประการที่สอง คือ ปัญหาความอึดตัวของการพัฒนาอุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้า (import substitution industries) ซึ่งทำให้ไม่สามารถยกระดับ (deepening) การพัฒนาให้ประเทศ ก้าวเข้าสู่ประเด็นอุตสาหกรรม

โครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมส่งออกและสร้างอุตสาหกรรมหนักโดยเฉพาะอย่างยิ่งประเภทอุตสาหกรรมปิโตรเคมี อันเนื่องมาจากการค้นพบก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทย นอกจากนี้โครงการฯ ยังมีเป้าหมายเพื่อเป็นการกระจายอุตสาหกรรม จากกรุงเทพมหานครสู่ภูมิภาคเพื่อรองรับแรงงานจากชนบท โดยเฉพาะอย่างยิ่งแรงงานในภาคอีสาน กล่าวโดยสรุปแล้วโครงการฯ เป็นกลยุทธ์ที่สำคัญในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 5 เพื่อมุ่งยกระดับประเทศไทย ให้ก้าวเข้าสู่สังคมกึ่งอุตสาหกรรม (สำนักคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2524)

ในการดำเนินโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก รัฐได้วางแผนในพื้นที่เป้าหมายของการพัฒนาตามโครงการไว้ดังนี้คือ (วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2544, หน้า 1)

จังหวัดชลบุรีจะเป็นศูนย์กลางธุรกิจการค้าและบริหารราชการ

แหลมฉบังจะเป็นเมืองท่าสมัยใหม่และเขตอุตสาหกรรมเบาถึงอุตสาหกรรมส่งออก

พัทยาจะเป็นเมืองท่องเที่ยวและศูนย์พาณิชยกรรม

สัตหีบจะเป็นท่าเรือและส่นามบินของประเทศ

ระยองเป็นศูนย์กลางธุรกิจ วิชาการและการศึกษาวิจัยเทคโนโลยี

มาบตาพุดจะเป็นอุตสาหกรรมหนักและท่าเทียบเรือขนส่งวัตถุดิบ จังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นเขตเกษตร

ผลการพัฒนาตามโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกที่ผ่านมาพบว่าส่งผลกระทบต่อ ทั้งเชิงบวกและเชิงลบต่อชุมชนและประชาชนในภาคตะวันออกหลายประการด้วยกันคือ (วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2544, หน้า 1)

มีการลงทุนพัฒนาในโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกระหว่างปี 2524-2537 ถึง 420,000 ล้านบาท โดยคิดเป็นสัดส่วนทุนจากภาครัฐถึง 70% ซึ่งเน้นการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อการพัฒนา การลงทุนดังกล่าวมีผลให้เศรษฐกิจขยายตัวโดยรวมประมาณ 3 เท่า ผลผลิตอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น 3.2 และมีการจ้างงานทั้งทางตรงและทางอ้อมเพิ่มขึ้นประมาณ 460,000 คน

การพัฒนาดังกล่าวยังต้องประสบกับปัญหาอุปสรรคที่สำคัญในปัจจุบัน ได้แก่ อัตราการขยายตัวการลงทุนเริ่มลดลง เพราะที่ดินราคาสูง การขาดแคลนแรงงานฝีมือ ค่าใช้จ่ายสูง และการบริการโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ยังไม่เพียงพอ นอกจากนี้พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ยังต้องพึ่งกรุงเทพมหานครในฐานะเมืองบริวารอยู่ เนื่องจากประตูส่งออกหลักของประเทศยังอยู่ที่ท่าเรือคลองเตยและแรงงานฝีมือส่วนใหญ่ยังไม่ได้ย้ายครอบครัวมาอยู่ภาคตะวันออกอย่างถาวร เกิดผลกระทบเชิงลบจากการพัฒนาที่มีต่อประชาชนและชุมชนในภาคตะวันออกที่สำคัญ ได้แก่ มลพิษทางน้ำ มลพิษทางอากาศ ชะลอนเมือง ปัญหาความขัดแย้งในสังคม ปัญหา ยาบ้าและปัญหาชุมชนแออัด (วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2544, หน้า 1)

เมื่อพิจารณาเฉพาะการดำเนินงานของโครงการชายฝั่งทะเลตะวันออก ในเขตพื้นที่แหลมฉบัง พบว่า การพัฒนาในเขตพื้นที่นี้ มีเป้าหมายหลัก คือการพัฒนาชายฝั่งแหลมฉบังให้เป็นท่าเรือพาณิชย์เพื่อนำประเทศไทย เข้าสู่ระบบการขนส่งทางทะเลของโลก ตามมติคณะรัฐมนตรีที่ 321103 ที่ระบุว่า ในการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งตะวันออกให้มีการวางระบบการจัดการท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังให้เป็นท่าเรือที่ 2 ต่อจากท่าเรือคลองเตย โดยให้กระทรวงคมนาคมรับนโยบายไปดำเนินการ

ตามจริงความพยายามในการสร้างท่าเรือที่ 2 ของประเทศหลังจากท่าเรือคลองเตย นั้นมีแนวคิดในการดำเนินการมานานแล้วกล่าวคือในสมัยรัฐบาลจอมพลป.พิบูลย์สงคราม จอมพลป.เริ่มตระหนักว่าท่าเรือคลองเตยซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศไทยในขณะนั้นมีข้อจำกัดหลายประการ จอมพลป.จึงมีแนวความคิดที่จะสร้างท่าเรือน้ำลึกบริเวณอ่าวอุดมบริเวณศรีราชา

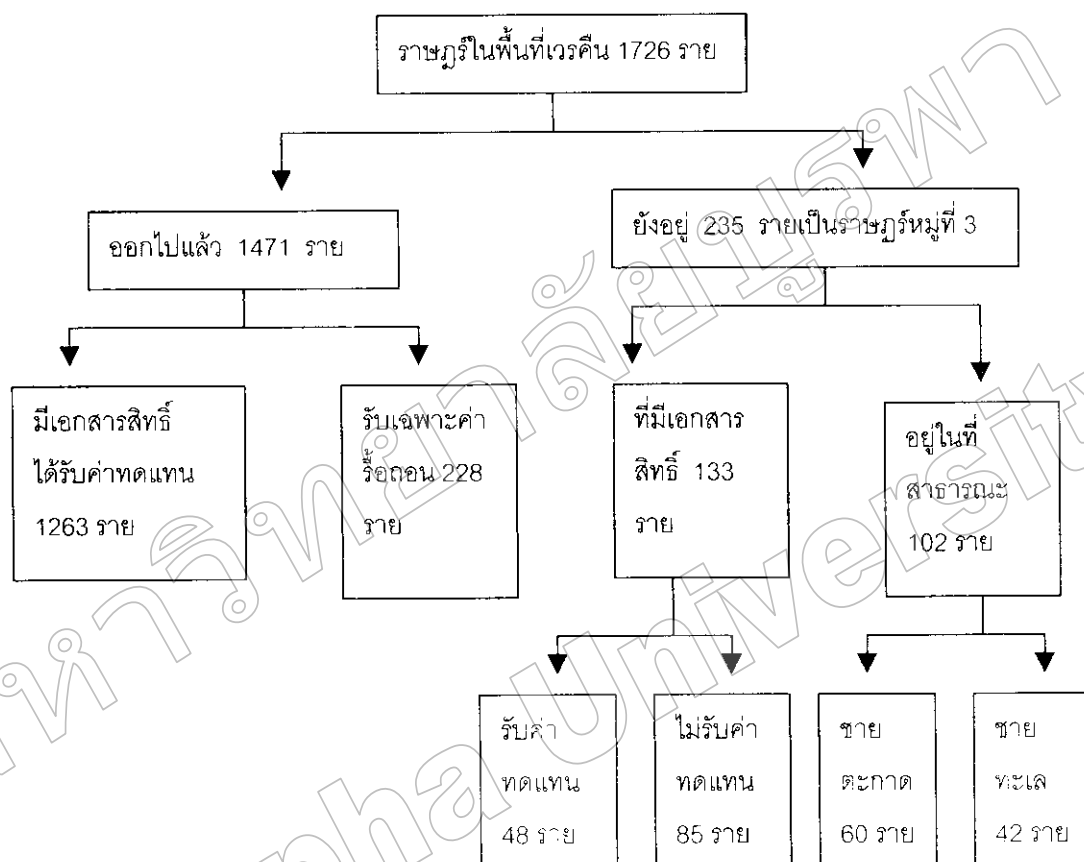
ซึ่งอยู่ติดกับแหลมฉบัง แต่ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องเห็นว่าจะมีผลเสียมากกว่าผลดีในแง่ของการลงทุน จึงเสนอให้คณะรัฐมนตรีระงับโครงการก่อสร้างท่าเรือศรีราชาไว้ก่อน

ต่อมาในปี พ.ศ. 2504 รัฐบาลจอมพลถนอม กิตติขจร ได้รื้อฟื้นความคิดดังกล่าวโดยจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาเนเดอ์แก์ แห่งประเทศเนเธอร์แลนด์ มาสำรวจความเหมาะสมเกี่ยวกับการสร้างท่าเรือแห่งใหม่ที่ศรีราชา บริษัทดังกล่าวได้เสนอให้สร้างท่าเรือขึ้นที่แหลมฉบังแทน และในพ.ศ.2509 สถาปนิกก็ได้เสนอให้สร้างท่าเรือน้ำลึกที่แหลมฉบังตามที่บริษัทเนเดอ์แก์เสนอแนะมา แต่บริษัท Lyen Associates และ King and Gavaris เห็นว่าควรก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกขึ้นที่สัตหีบมากกว่าเพราะค่าก่อสร้างถูกกว่าที่แหลมฉบัง และควรให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นเพียงท่าเรือน้ำมันเท่านั้น ในปี พ.ศ. 2516 รัฐยังได้ว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา หลุยส์ เนอร์เจอร์ บริษัท ฯ ได้ให้ความเห็นว่าการพัฒนาท่าเรือสัตหีบเป็นท่าเรือพาณิชย์น่าจะเหมาะสมกว่าการสร้างท่าเรือแห่งใหม่ที่แหลมฉบัง แต่กระทรวงคมนาคมไม่เห็นด้วย เนื่องจากปัญหาความมั่นคงของชาติและได้ดำเนินการผลักดันให้มีการพัฒนาท่าเรือที่แหลมฉบัง คณะรัฐมนตรีจึงมีมติเมื่อวันที่ 9 ตุลาคม พ.ศ. 2516 เห็นชอบในหลักการให้สร้างท่าเรือพาณิชย์ที่แหลมฉบัง แต่อย่างไรก็ดีเนื่องจากประเทศไทยในขณะนั้นกำลังประสบภาวะผันผวนทางเศรษฐกิจ และทางการเงิน จึงไม่สามารถจัดสรรเงินทุนเพื่อก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังได้ รัฐบาลจึงได้มีมติให้ใช้ท่าเรือสัตหีบเป็นท่าเรือพาณิชย์ไปก่อน (วันชัย ศารทุดทัต, 2539, หน้า 57)

หลังจากที่ผ่านความผันผวนทางเศรษฐกิจและการเมือง ไปแล้วในปี พ.ศ. 2521 รัฐบาล นายกรัฐมนตรีเกรียงศักดิ์ ชมะนันทน์ จึงได้เริ่มการดำเนินการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังโดยได้ตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อใช้ที่ดิน ในการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง การเวนคืนที่ดินดังกล่าวประสบปัญหาระหว่างชาวบ้านแหลมฉบัง กล่าวคือในสายตาของทางราชการนั้นพื้นที่เวนคืนซึ่งครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด 6,341 ไร่ จะเป็นที่ดินโดยเป็นที่ดินของราษฎรประมาณ 4,000 ไร่ ส่วนที่เหลือเป็นที่ดินทางราชการและที่สาธารณะ แต่ในสายตาของชาวบ้านแหลมฉบังแล้วที่ดินในส่วนที่รัฐอ้างว่าเป็นที่สาธารณะนั้น แท้ที่จริงแล้วเป็นที่ดินในกรรมสิทธิ์ของราษฎรโดยชาวบ้านอ้างโฉนดที่ดินที่ทางราชการออกให้ตั้งแต่ ร.ศ.127 (พ.ศ. 2452) ในสมัยรัชกาลที่ห้า มาเป็นหลักฐานยืนยันกรรมสิทธิ์ดังกล่าว (เสน่ห์ ภูทอง, 2545)

มุมมองที่ต่างกันระหว่างรัฐและชุมชน ในเรื่องกรรมสิทธิ์เหนือที่ "สาธารณะ" ดังกล่าวเป็นจุดเริ่มต้นของความขัดแย้งในปัญหาเวนคืนที่ดิน ระหว่างการทำเรือกับชาวบ้านแหลมฉบัง เนื่องจากการทำเรือพยายามผลักดันชาวบ้านให้ออกจากที่ "สาธารณะ" ในขณะที่ชาวบ้านแหลมฉบังยืนยันว่าตนจะไม่ย้ายออกจากที่ "สาธารณะ" ซึ่งชาวบ้านถือว่าเป็นกรรมสิทธิ์ของตน

ปรากฏการณ์ความขัดแย้งในการเวนคืนที่ดินในหมู่บ้านแหลมฉบัง จะเห็นได้จาก ภาพที่ 1 ว่ามีราษฎรที่ยังไม่ออกจากพื้นที่จำนวน 235 ราย จากทั้งหมด 1726 ราย หรือคิดเป็น 13.26 เปอร์เซ็นต์ โดยเป็นราษฎรที่มีเอกสารสิทธิ์ถูกต้องแล้ว 133 ราย และราษฎรที่อ้างว่ามีโฉนดในที่ดินสาธารณะ 102 ราย



ภาพที่ 1 แสดงจำนวนราษฎรที่ยอมรับและไม่ยอมรับการเวนคืนที่ดินในหมู่บ้านแหลมฉบัง (ชลากร พรหมกิตติกุล, 2544, หน้า 35)

ความขัดแย้งระหว่างการทำเรือและชุมชนแหลมฉบังรุนแรงขึ้นหลังจากที่โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังได้รับความสนใจจาก นายกรัฐมนตรีเปรม ติณสูลานนท์ในฐานะที่พื้นที่แหลมฉบังเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาชายฝั่งตะวันออก โดยในวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2525 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้เร่งรัดการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง (วันชัย ศารทุดทัต, 2539, หน้า 69) เมื่อคณะรัฐมนตรีมีนโยบายเร่งรัดให้พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง การทำเรือฯ จึงได้ดำเนินการตามกฎหมายโดยขอให้นาวาโทกาญจน์ ตันติเวชกุลผู้บังคับบัญชาตำรวจ ชลบุรีในขณะนั้น ผลักดันให้ชาวบ้านแหลมฉบังออกจากพื้นที่เดิม และย้ายไปอยู่ที่พื้นที่ที่จัดสรรให้ บริเวณ

บ้านห้างโจรและบริเวณปากคลองบางละมุง แต่การผลักดันของตำรวจใช้ พฤติกรรมที่ไม่เหมาะสม อาทิเช่น การใช้กำลังข่มขู่ และใช้ถ้อยคำที่หยาบคาย ทำให้เกิดการต่อต้านจากชาวบ้าน และยังไม่ออกจากพื้นที่ (จำนงค์ วงศ์สว่าง, 2545)

อย่างไรก็ดีในระดับชาตินั้น โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังก็ได้พัฒนาขึ้นจากการที่ คณะรัฐมนตรี ได้มีมติให้กระทรวงคมนาคม เจาะขอรับเงินกู้จากรัฐบาลญี่ปุ่นเมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2526 สำหรับการคุมงานและก่อสร้างตามโครงการท่าเรือแหลมฉบังและให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินสมทบจากรายได้ของท่าเรือและจากงบประมาณ เพื่อไม่ให้เป็นการอุปสรรคของโครงการ (วันชัย ศารทูลทัต, 2539, หน้า 68)

ดังนั้นในปี 2527 การท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา pass consortium เป็นผู้ออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเรือพาณิชย์ การออกแบบแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ. 2529 (วันชัย ศารทูลทัต, 2539, หน้า 69) ซึ่งในขณะเดียวกัน นายสืบ รอดประเสริฐ ผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี พฤติกรรมการข่มขู่ชาวบ้านให้ออกจากที่อีกเพื่อต้องการเวนคืนที่ดินของชาวบ้านในชุมชน ชาวบ้านแหลมฉบังจึงมีการรวมตัวอีกครั้งในบริเวณพื้นที่วัดในชุมชน เพื่อต่อต้านนโยบายของการท่าเรือ ทางภาครัฐเมื่อเห็นประชาชนชุมชนรวมตัวกัน จึงได้มีการว่าจ้าง ร็อบที่มาจากที่อื่นเพื่อต่อต้านมือบของชาวบ้านบ้านแหลมฉบัง อย่างไรก็ตามพื้นที่ตำรวจโทเสรี เตมีเวช ผู้กำกับสถานีตำรวจแหลมฉบังในขณะนั้น ได้จับมือบจากที่อื่น จึงทำให้ชาวบ้านแหลมฉบัง พอใจและสลายตัวไปในที่สุด (จำนงค์ วงศ์สว่าง, 2545)

ฐานะของท่าเรือแหลมฉบังได้รับการยกระดับให้มีความสำคัญมากขึ้นเมื่อ คณะรัฐมนตรีได้มีมติ ในปี พ.ศ. 2533 ให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือของประเทศแห่งใหม่ ภายใต้พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 (วันชัย ศารทูลทัต, 2539, หน้า 69) เหตุผลในการยกฐานะดังกล่าว เพื่อให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นโครงสร้างพื้นฐานของการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งตะวันออก และการส่งเสริมการส่งออกที่สำคัญของไทยในอนาคต (การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2535, หน้า 27)

ดังนั้นในวันที่ 9 เมษายน 2535 ทางจังหวัดชลบุรีได้ตั้งคณะกรรมการกำหนดเงินช่วยเหลือค่ารื้อถอนสำหรับราษฎรในที่สาธารณะ คณะกรรมการดังกล่าว มีมติในคราวประชุมครั้งที่ 3/2535 ให้นำหลักเกณฑ์ การจ่ายเงินค่ารื้อถอนของกรมโยธาธิการ มาใช้ในการพิจารณาจ่ายเงินค่ารื้อถอนสิ่งก่อสร้างราษฎรในที่สาธารณะ โดยให้การทำเรือตั้งคณะกรรมการตรวจสอบสภาพ และกำหนดเงินค่ารื้อถอนสิ่งก่อสร้างมีการตรวจสอบและประเมินค่ารื้อถอน คณะกรรมการ

จึงเสนอให้โยธาธิการจังหวัด ตรวจสอบให้ความเห็นชอบก่อนให้ทำเรื่องดำเนินการเบิกจ่ายเงินให้กับราษฎรต่อไป

อย่างไรก็ดีชาวบ้านแหลมฉะบั้งก็ยังไม่ยอมย้ายออกจากบริเวณที่ดินดังกล่าว ชาวบ้านในชุมชนได้กล่าวหาว่า นายกนก ยศสารวรรณ ผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรีในขณะนั้นได้กล่าวประณามชาวบ้านว่า เป็นผู้ถ่วงความเจริญของประเทศ คำพูดดังกล่าวทำให้ชาวบ้านไม่พอใจเป็นอย่างยิ่ง ประกอบกับการที่กรมศาสนา ออกกฎกระทรวงยอมให้ขายวัดให้กับการทำเรือ และประกาศยุบวัดแหลมฉะบั้ง การขายวัดอันเป็นที่พึงทางจิตใจ ยิ่งทำให้ชาวบ้านมีความรู้สึกทรมานที่ตนเองเป็นมากยิ่งขึ้นและต้องการที่จะได้วัดคืนเป็นของชุมชนอย่างเดิม (เสนอให้ ภูทอง, 2545)

ความขัดแย้งรุนแรงขึ้นเมื่อนายพินิจ จารุสมบัติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้กำหนดนโยบายมาให้เอกชนเข้ามาลงทุนเช่าทำเรือแหลมฉะบั้ง เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2540 และมีการนำที่ดินบริเวณหมู่บ้านแหลมฉะบั้งเข้าตลาดหลักทรัพย์เมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2540 การกระทำดังกล่าวชาวบ้านเห็นว่าผิดวัตถุประสงค์ของการเวนคืนที่ดินเพื่อสาธารณูปโภค

เมื่อเกิดความขัดแย้งระหว่างการทำเรือและชาวบ้านชุมชนแหลมฉะบั้งเกี่ยวกับการเวนคืนที่ดินแล้ว รัฐได้มีความพยายามที่จะแก้ไขปัญหาความขัดแย้ง ดังกล่าว แต่ในการจัดการความขัดแย้งของรัฐ มักใช้รูปแบบที่กำหนดมาจากเบื้องบน มีพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมเวลาลักดันชาวบ้านออกจากพื้นที่ รวมถึงการให้ข้อมูลเพียงด้านเดียว ดังนั้นความขัดแย้งในการเวนคืนที่ดิน จึงขยายตัวท้องถิ่นไปสู่ระดับชาติดังจะเห็นได้จากเหตุการณ์ที่ ผู้บริหารระดับสูงเช่น ฯพณฯ พลตรี ชาติชาย ชุณหะวัณ รองนายกรัฐมนตรี (พ.ศ. 2529) นายสมัคร สุนทรเวช พลตรีสนั่น ขจรประศาสน์และรัฐมนตรีอีกหลายคน รวมทั้งผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี นายสุจริต ปัจฉิมนันท์ ได้เดินทางไปศึกษาข้อเท็จจริงและหาหนทางแก้ไข แต่ไม่สามารถจะระงับความขัดแย้งกับราษฎรในหมู่บ้านแหลมฉะบั้งได้ (ชลากร พรหมกิตติกุล, 2544, หน้า 35)

กล่าวโดยสรุปการจัดการความขัดแย้งตามเงื่อนไขของรัฐทำให้ปัญหาความขัดแย้งรุนแรงและยืดเยื้อยิ่งขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2521 จนถึงปัจจุบัน คิดเป็นเวลาถึง 23 ปี ในอีกด้านหนึ่งจะพบว่าชุมชนแหลมฉะบั้งเอง ก็ได้เข้ามาจัดการความขัดแย้งดังกล่าว โดยชุมชนได้มีการนำแนวคิดวัฒนธรรมชุมชนใช้เป็นข้ออ้างในการเคลื่อนไหว ตัวอย่างเช่นการศึกษาของ บุญเชิด หนูอิม และชลากร พรหมกิตติกุล พบว่าชาวชุมชนแหลมฉะบั้งได้มีเหตุผลในการไม่ยอมปฏิบัติตาม พ.ร.บ. การเวนคืนที่ดิน ประชาชนในชุมชนได้มีได้อาศัยอยู่มาอยู่มาจนความเก่าแก่ของชุมชนสามารถเทียบเคียงได้จากอุโบสถ ซึ่งพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) โปรดเกล้าให้สร้างเมื่อ ร.ศ.111 ตรงกับ พ.ศ. 2435 (ทองใบ ทองเปาว์, 2537, หน้า 17-18)

นอกจากนี้ในการจัดการความขัดแย้งชาวชุมชนได้มีการจัดองค์กรของตนเองเพื่อจัดการความขัดแย้งโดยตรง เช่นมีการจัดตั้งคณะกรรมการหมู่บ้าน ซึ่งกรรมการเป็นคนในหมู่บ้าน แลมนับทั้งหมดและคณะกรรมการได้ดำเนินการเกี่ยวกับปัญหาการเวนคืนที่ดินรวมถึง การขอใช้วัดที่กรมศาสนาได้ขายให้แก่การทำเรือไปแล้ว เพื่อประกอบพิธีกรรมทางศาสนา ในบริเวณหมู่บ้าน ที่ได้ทำการขายให้แก่การทำเรือไปแล้ว (ทองใบ ทองเปาว์, 2537, หน้า 17)

ผลการจัดการความขัดแย้งเกี่ยวกับการเวนคืนทั้งโดยรัฐและชุมชนพบว่าปัจจุบันทางการทำเรือฯ ต้องยอมปล่อยให้พื้นที่หมู่บ้านแลมนับ เป็นสถานที่ท่องเที่ยวไปในที่สุด

ดังนั้นผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษา การจัดการความขัดแย้งของชุมชนแลมนับในเรื่องการเวนคืนที่ดินว่าความขัดแย้งที่ยืดเยื้อถึง 20 กว่าปี เกิดจากสาเหตุอะไร ชุมชนได้จัดองค์กรเพื่อจัดการความขัดแย้งและ ใช้อุดมการณ์วัฒนธรรมชุมชนในการเคลื่อนไหวอย่างไร ผลที่เกิดขึ้นจากการจัดการความขัดแย้งดังกล่าว ตลอดจนถึงแนวทางการแก้ไขความขัดแย้งที่เหมาะสม โดยผู้วิจัยคาดว่ากรณีศึกษา นี้ จะเป็นสิ่งที่สะท้อนให้เห็นถึงศักยภาพของชุมชนในการจัดการความขัดแย้ง อันเป็นพื้นฐานในการสร้างประชาสังคมที่เข้มแข็งต่อไป

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาถึงสาเหตุปัญหาความขัดแย้งเรื่องรังในการเวนคืนที่ดินในเขตหมู่บ้านแลมนับ จังหวัดชลบุรี
2. เพื่อศึกษาบทบาทชุมชนในการจัดการความขัดแย้งปัญหาการเวนคืนที่ดินในเขตหมู่บ้านแลมนับ จังหวัดชลบุรี
3. เพื่อศึกษาถึงประสิทธิผลและผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดการปัญหาขององค์กรชุมชนในการจัดการปัญหาความขัดแย้งเรื่องรังในการเวนคืนที่ดินในเขตหมู่บ้านแลมนับ จังหวัดชลบุรี
4. เพื่อศึกษาถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาความขัดแย้งเรื่องรังในการเวนคืนที่ดินในเขตหมู่บ้านแลมนับ จังหวัดชลบุรี

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ประโยชน์ในเชิงนโยบายคาดว่าผลการศึกษาจะสามารถเป็นแนวทางสามารถนำมาใช้ เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาความขัดแย้งในการเวนคืนที่ดินระหว่างรัฐกับประชาชนโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขต พื้นที่หมู่บ้านแลมนับ

2. ประโยชน์ในทางทฤษฎีคาดว่าจะผลการวิจัยจะเป็นกรณีศึกษาที่ช่วยเสริมองค์ความรู้เกี่ยวกับ ความขัดแย้งในสังคมไทยโดยเฉพาะอย่างยิ่งความขัดแย้งเกี่ยวกับโครงการสาธารณะ

ขอบเขตการศึกษา

1. พื้นที่ของการศึกษาจะมุ่งเน้นเฉพาะพื้นที่ในส่วนที่มีปัญหาความขัดแย้งการเวนคืนที่ดินในเขตหมู่ที่ 3 ตำบลทุ่งศุขลา จ.ชลบุรี จำนวน 235 ครอบครัวย
2. ศึกษาปัญหาความขัดแย้งการเวนคืนที่ดินตั้งแต่ปี พ.ศ.2521-2544 เนื่องจากปี 2521 เป็นปีที่ประกาศ พรบ.เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งเป็นจุดเริ่มของความขัดแย้งในหมู่บ้านแหลมฉบัง

วิธีการศึกษา

จะใช้แนวศึกษาในเชิงคุณภาพโดยวิธีการศึกษาชุมชน(communitry study) โดยวิธีการวิจัยในเชิงคุณภาพ (qualitative research) แนวประวัติศาสตร์มีลักษณะของค่านิยม อุดมการณ์ (ideology) และวัฒนธรรมเข้ามาเกี่ยวข้องอย่างมาก นอกจากนี้กรณีศึกษา หมู่บ้านแหลมฉบังนั้นความขัดแย้งที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน ถูกโยงกลับไปสู่รากเหง้าของชุมชนที่มีมาในอดีต

การกำหนดเขตการศึกษา

การเลือกพื้นที่หมู่บ้านแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรีเนื่องจาก พื้นที่ดังกล่าวทางราชการได้มีการเวนคืนที่ดิน เพื่อสร้างท่าเรือพาณิชย์ ตามพระราชบัญญัติการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2521 การที่รัฐเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างท่าเรือดังกล่าว ทำให้ประชาชนในพื้นที่ที่อาศัยอยู่แต่เดิมนั้นเกิดความไม่พอใจและมีความขัดแย้งระหว่างรัฐในทีนี้ก็คือ การท่าเรือฯ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2521 มาจนถึงปัจจุบัน เป็นเวลาถึง 23 ปี

ดังนั้นปัญหาความขัดแย้งในเรื่องการเวนคืนที่ดินเพื่อสร้างท่าเรือพาณิชย์ที่หมู่บ้านแหลมฉบังจึงเป็นความขัดแย้งเรื้อรัง และผลการขัดแย้งยังแสดงให้เห็นถึงพลังในการจัดการปัญหา คือ การท่าเรือ ฯ ต้องยอมผ่อนปรนให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นสถานที่ท่องเที่ยวแทนการสร้างท่าเรือ ฯ จึงทำให้ผู้วิจัยเกิดความสนใจในเรื่องนี้ จึงต้องการศึกษาถึงกระบวนการและพฤติกรรมต่าง ๆ ของภาคประชาชนที่มีต่อรัฐ

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลในวิทยานิพนธ์นี้จะแบ่งออกเป็น 2 ประเภทคือ

1. การเก็บรวบรวมข้อมูลในเชิงเอกสารซึ่งจะแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

1.1 เอกสารขั้นต้น คือ เป็นข้อมูลเอกสารที่ไม่ได้ผ่านการวิเคราะห์

1.2 เอกสารชั้นรอง คือ เป็นข้อมูลเอกสารที่ผ่านการวิเคราะห์ทางด้านวิชาการและ

ถูกตีพิมพ์เพื่อให้สังคมภายนอกได้รับรู้

2. การเก็บข้อมูลที่ได้มาจากการสัมภาษณ์แบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

2.1 การสัมภาษณ์กลุ่ม (group interview) การสัมภาษณ์กลุ่ม เพื่อ ศึกษาข้อมูล

เชิงประวัติศาสตร์ของชุมชนแหลมฉบัง เช่น การเกิดและพัฒนาของวัฒนธรรมชุมชน การได้รับการ
กรรมสิทธิ์ในที่ดินเป็นต้น

2.2 การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (in-deep interview)

จะมุ่งเน้นในเรื่องการเก็บรวบรวมข้อมูลอย่างละเอียดในเรื่องของกระบวนการ และ
การจัดการความขัดแย้งต่อการเวนคืนที่ดินของรัฐเพื่อสร้างท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง โดยอาศัย
ข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลหลัก (key informant) ซึ่งเป็นบุคคลที่เป็นผู้นำชุมชนในทางและการและผู้นำตาม
ธรรมชาติผู้ให้ข้อมูลหลักของชุมชนแหลมฉบัง เช่น ประธานชุมชน / กรรมการชุมชน / เจ้าหน้าที่
การทำเรือแหลมฉบัง / เจ้าหน้าที่เทศบาลตำบลแหลมฉบัง / นักการเมืองท้องถิ่น

2.3 การสัมภาษณ์แบบกลุ่มสนทนา (focus group discussion)

การสัมภาษณ์ลักษณะนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวทางในการแก้ปัญหาความ ขัด
แย้ง โดยการแสวงหาข้อสรุปที่เป็นมติของกลุ่มที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน จำนวน 5-10 คน การจัด
กลุ่มสนทนาจะแบ่งกลุ่มออกทั้ง 2 ฝ่าย คือ กลุ่มการทำเรือ ฯ และกลุ่มชุมชน

การตรวจสอบข้อมูล

การตรวจสอบข้อมูลในเชิงคุณภาพจะใช้การตรวจสอบแบบสามเส้า (triangulation)

โดยใช้เอกสารและการสัมภาษณ์ตรวจสอบซึ่งกันและกัน

การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูลผู้วิจัยใช้วิธีการตีความข้อมูล (interpretation) ซึ่งเป็นการดึงความ
หมายของข้อมูลที่มีอยู่มาทำความเข้าใจว่าข้อมูลบอกอะไรแก่เราบ้าง การหาความหมายตาม
เจตนารมณ์ที่แท้จริงของบุคคล เพื่ออธิบายพฤติกรรมที่แสดงออกมาเนื่องจากบริบทของสังคมนั้น

ตัวกำหนดพฤติกรรมสังคม โดยปกติ ข้อมูลต่าง ๆ จะรับรู้และทำความเข้าใจในระดับที่มีความหมายภายนอก

นิยามศัพท์เฉพาะ

ประสิทธิผล (effectiveness) หมายถึง การกระทำกิจการใด ๆ ของรัฐหรือเอกชนที่ไม่หวังผลกำไรในการตอบสนอง การกระทำใด ๆ ที่บรรลุจุดมุ่งหมายตามที่กำหนดไว้ ไม่มีการคำนวณถึงการเปรียบเทียบทรัพยากรลงทุนกับผลตอบสนอง

ประสิทธิภาพ (efficiency) หมายถึง การเปรียบเทียบทรัพยากรลงทุนกับผลตอบสนองที่เกิดขึ้น ประสิทธิภาพจะมีระดับสูงหรือต่ำจะใช้อุณหภูมิการคำนวณเข้ามาเกี่ยวข้อง

เค้าโครงการนำเสนองาน

1. บทที่ 1 : บทนำ
 - 1.1 วัตถุประสงค์
 - 1.2 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ
 - 1.3 ขอบเขตของการศึกษา
2. บทที่ 2 : ทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
 - 2.1 ทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติ
 - 2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการขัดแย้ง
 - 2.3 แนวคิดเรื่องสิทธิชุมชน
 - 2.4 แนวคิดของรัฐในการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์
 - 2.5 แนวคิดในการจัดการทรัพยากรชุมชน
 - 2.6 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง
3. บทที่ 3 : พื้นฐานชุมชนและบ่อเกิดความขัดแย้ง
4. บทที่ 4 : กระบวนการจัดการความขัดแย้งและผลลัพธ์ที่ได้
5. บทที่ 5 : บทสรุปและข้อเสนอแนะ