

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ระบบการขนส่งเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งที่รองรับและช่วยให้มีการเคลื่อนไหวของสินค้า ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางบก การขนส่งทางทะเล หรือ การขนส่งทางอากาศ แต่สำหรับการขนส่งทางทะเลเป็นรูปแบบการขนส่งที่สามารถขนสินค้าในปริมาณมากในระยะทางไกลโดยมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ดังนั้นสำหรับประเทศที่มีระบบเศรษฐกิจแบบเปิดต้องติดต่อกับชายแดนเปลี่ยนสินค้ากับสินค้าต่างประเทศ จะให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับการขนส่งทางทะเล โดยเน้นที่ท่าเรือเนื่องจากท่าเรือเป็นจุดผ่านเข้า-ออกของสินค้า

ประเทศไทยในยุคสมัยใหม่เป็นประเทศที่มีระบบเศรษฐกิจแบบเปิด ดังนั้นจึงให้ความสำคัญอย่างยิ่งต่อท่าเรือ ความคิดที่จะสร้างท่าเรือเดินสมุทรขึ้นใหม่อีกแห่งหนึ่งในประเทศไทย เริ่มขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2491 ในสมัยรัฐบาลจอมพล ป.พิบูลสงคราม เนื่องจากรัฐบาลตระหนักว่า ท่าเรือกรุงเทพมีลักษณะเป็น ท่าเรือซึ่งจะไม่สามารถตอบสนองการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจในระยะยาวได้อย่างเต็มที่ จึงได้มีการพิจารณาจะสร้างท่าเรือพาณิชย์ที่ศรีราชาเพื่อประโยชน์ทางการค้าแต่ความคิดดังกล่าวไม่ได้รับการปฏิบัติเนื่องจากโครงการก่อสร้างท่าเรือที่ศรีราชาถูกระงับไปในเวลาต่อมา (ชาลิตา โอปลอด, 2545, หน้า 6)

จนกระทั่งเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2525 จึงได้มีมติให้เร่งรัดการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง สำหรับบริการสินค้าทั่วไป สินค้าบรรจุตู้ สินค้าเกษตรกรรมบางประเภท และส่งเสริมการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมขนาดเบาที่ไม่มีปัญหาต่อสถานะแวดล้อม โดยตั้งเป้าหมายให้สามารถเริ่มใช้งานได้ระยะแรกภายในปี พ.ศ.2530 – 2533 และยังได้แต่งตั้งคณะกรรมการภายใต้คณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกขึ้นดำเนินงานนี้ด้วย โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานเพื่อรับผิดชอบดูแลการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลตะวันออกโดยเฉพาะท่าเรือแหลมฉบัง (ชาลิตา โอปลอด, 2545, หน้า 7)

วันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ.2530 การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้ประกอบพิธีวางศิลาฤกษ์ ท่าเรือแหลมฉบัง โดยมี ฯพณฯ พลเอกเปรม ติณสูลานนท์ นายกรัฐมนตรีในขณะนั้นเป็นประธาน (ชาลิตา โอปลอด, 2545, หน้า 8)

จนปี พ.ศ.2533 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งตั้งอยู่ที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ห่างจากกรุงเทพฯ ประมาณ 130 กิโลเมตร มีพื้นที่ 6,340 ไร่

เป็นท่าเรือแห่งใหม่ ภายใต้พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นองค์กรบริหารท่าเรือแห่งนี้ อีกทั้งยังเปิดโอกาสให้ว่าจ้างเอกชนเข้าร่วมประกอบ การทำเทียบเรือได้ด้วย โดยมุ่งหวังให้ท่าเรือแห่งนี้มีบทบาทในการสนับสนุนท่าเรือกรุงเทพ และ สามารถส่งเสริมการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจสังคมยุคใหม่ในปัจจุบัน และในอนาคตอันยาวไกลของ ประเทศให้มาก ยิ่งขึ้น ไปกว่าเดิม

โดยการทำเรือแห่งประเทศไทยมีวิสัยทัศน์มุ่งให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูการค้าสู่อินโดจีน (Gateway) โดยลักษณะเป็นด่านหน้าของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งวิสัยทัศน์ดังกล่าวสอดคล้อง กับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ.2540 – 2544 ที่กำหนดให้พัฒนาท่าเรือพาณิชย์ ในพื้นที่ทะเลตะวันออกให้เป็นท่าเรือหลักของประเทศ และให้มีการพัฒนาระบบโครงข่ายการขนส่ง ทางถนน รถไฟเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือกับพื้นที่หลังท่าให้เกิดความสะดวก รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งเชื่อมโยงโครงข่ายกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อประโยชน์ในการเพิ่มความเข้มแข็งและ โอกาส ทางเศรษฐกิจ ซึ่งมีศักยภาพที่จะเป็นประตูการค้าติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน และนานาชาติให้มากขึ้น นอกจากนี้ ยังสอดคล้องกับแผนหลักการขนส่งกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2542 – 2549 ที่ได้ระบุว่า ประเทศไทยมีศักยภาพที่เหมาะสมในความเป็นศูนย์กลางที่สำคัญทางเศรษฐกิจในภูมิภาค โดยกำหนด แนวนโยบายให้เชื่อมโยงระบบการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านและสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็น ศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการขนส่งทางภูมิภาค (ชาติตา โอปลอด, 2545, หน้า 24-25)

เนื่องจากรัฐบาลและการท่าเรือแห่งประเทศไทยมีนโยบายให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือของท่าเรือแหลมฉบัง ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินงานกิจการท่าเรือ แหลมฉบัง มีแนวทางที่ชัดเจนซึ่งเอกชนผู้ประกอบการและผู้มาใช้บริการจะมั่นใจในการลงทุนพัฒนา ท่าเรือแหลมฉบังต่อไป ท่าเรือแหลมฉบังจึงกำหนดนโยบายการบริหารของท่าเรือแหลมฉบัง โดยคณะ อนุกรรมการบริหารท่าเรือแหลมฉบังและคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย ได้ให้ความเห็น ชอบแล้วเมื่อวันที่ 5 เมษายน 2538 และ 25 พฤษภาคม 2538 ตามลำดับ นโยบายและภารกิจหน้าที่ ความรับผิดชอบของท่าเรือแหลมฉบัง มีสาระสำคัญ ดังนี้ (การท่าเรือแหลมฉบัง, 2547)

1. นโยบายการบริหารงานของท่าเรือแหลมฉบัง

- 1.1 จะช่วยเหลือ สนับสนุน และส่งเสริมผู้ประกอบการเอกชนทุกวิถีทางบนพื้นฐาน แห่งประโยชน์ของรัฐ
- 1.2 จะพัฒนาท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกในอาณาบริเวณให้เพียงพอเพื่อรองรับ ความเจริญเติบโตของประเทศและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียง
- 1.3 จะเปิดโอกาสให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนและประกอบการท่าเทียบเรือและกิจการ ที่เกี่ยวข้อง

1.4 จะสร้างความเข้าใจแก่ผู้ใช้บริการและบุคคลทั่วไปทั้งภายในและภายนอกประเทศ โดยการโฆษณาประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง

1.5 จะใช้พื้นที่ทั้งหมดให้เกิดประโยชน์สูงสุด พร้อมกับการดำเนินการตามพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในท้องที่ตำบลทุ่งสุขลา และตำบลบางละมุง จังหวัดชลบุรี พ.ศ.2521 อย่างต่อเนื่อง

2. หน้าที่ความรับผิดชอบของท่าเรือแหลมฉบัง

ในฐานะเป็นผู้บริหารท่าเรือ (Port Management Body : PMB) ท่าเรือแหลมฉบังมีหน้าที่ความรับผิดชอบในสังหาริมทรัพย์และอสังหาริมทรัพย์ของท่าเรือ ควบคุม และส่งเสริมการดำเนินงานท่าเทียบเรือทุกท่าให้เป็นไปตามเป้าหมายและนโยบายของรัฐ โดยบริหารและจัดการงานหลักที่สำคัญ ดังนี้ (เพ็ญอ้าง)

2.1 การวางแผนพัฒนาท่าเรือให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2.2 การควบคุมกำกับดูแลบริษัทเอกชน และส่งเสริมบริษัทเอกชนให้บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรืออย่างมีประสิทธิภาพ

2.3 การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งสาธารณูปโภคต่าง ๆ การให้บริการเรือลากจูง และการควบคุมการจราจรทางน้ำภายในอาณาบริเวณ

2.4 การควบคุมการขนส่งและเก็บรักษาสินค้าอันตราย

2.5 การบริหารการเงินและการบัญชี

2.6 การควบคุมรักษาสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย

2.7 การบริหารและควบคุมระบบคอมพิวเตอร์ภายในท่าเรือ ซึ่งเชื่อมโยงโครงข่ายกับบริษัทเอกชนและการท่าเรือแห่งประเทศไทย รวมทั้งส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง

2.8 การส่งเสริมการตลาดและประชาสัมพันธ์

2.9 การติดต่อประสานงานและร่วมมือกับองค์กรและท่าเรือระหว่างประเทศ (การทำเรือแหลมฉบัง, 2547)

การดำเนินงานการท่าเรือแหลมฉบัง แบ่งโครงการพัฒนาออกเป็น 3 ชั้นคือ

โครงการชั้นที่ 1 ได้เริ่มงานก่อสร้างตั้งแต่ปี 2530 และ เมื่อวันที่ 21 มกราคม 2534 เปิดดำเนินการท่าเทียบเรือตู้สินค้า B1 เป็นท่าแรก และได้เปิดดำเนินการท่าเทียบเรือท่าอื่น ๆ อีก ซึ่งมีท่าเทียบเรือทั้งสิ้น 11 ท่าเป็นท่าเทียบเรือน้ำลึก 14 เมตร ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือที่เปิดดำเนินการแล้ว 7 ท่า คือ ท่าเทียบเรือตู้สินค้า ซึ่งรับเรือตู้สินค้าประเภท panamax size ได้ จำนวน 5 ท่า (B1 – B5), ท่าเทียบเรือน้ำลึก จำนวน 1 ท่า (A4) และท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไปและถ่านหิน จำนวน 1 ท่า (A5) ท่าเทียบเรือที่ยังอยู่ระหว่างการพัฒนา 2 ท่า คือ ท่าเทียบเรือโดยสาร จำนวน 1 ท่า (A1) และท่าเทียบเรืออเนกประสงค์

จำนวน 1 ท่า (A2) ส่วนท่าเทียบเรือที่เหลือ คือ ท่าเทียบเรือชายฝั่งและบริการ บริเวณกันแอ่งจอดเรืออยู่ระหว่างการจัดตั้งงบประมาณเพื่อ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ดำเนินการเอง จำนวน 1 ท่า (A0) และท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไปอยู่ระหว่างการสรรหาผู้ประกอบการ จำนวน 1 ท่า (A3) นอกจากนี้ยังมีอยู่ซ่อมและต่อเรือตั้งอยู่ด้านทิศเหนือของโครงการ การดำเนินงานในโครงการขั้นที่ 1 ได้มีบริษัทเอกชน ประมาณการว่าโครงการขั้นที่ 1 จะสามารถรองรับตู้สินค้าได้จำนวน 1.65 ล้าน TEU แต่ในปีงบประมาณ 2543 โครงการขั้นที่ 1 สามารถรองรับตู้สินค้าได้ถึง 2.10 ล้าน TEU ซึ่งเกินขีดความสามารถแล้ว (การทำเรือแหลมฉบัง, 2547)

โครงการขั้นที่ 2 ได้เริ่มงานก่อสร้างตั้งแต่เดือนธันวาคม 2540 และ เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2543 เปิดดำเนินการท่าเทียบเรือตู้สินค้า C3 เป็นท่าแรก และได้เปิดดำเนินการท่าเทียบเรือท่าอื่น ๆ อีก เป็นท่าเทียบเรือน้ำลึก 16 เมตร ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือตู้สินค้า สามารถรับเรือตู้สินค้าประเภท post panamax ได้ จำนวน 6 ท่า (C1-C3 และ D1-D3) และท่าเทียบเรือโดยสาร จำนวน 1 ท่า (C0) การดำเนินงานในโครงการ ขั้นที่ 2 สำหรับท่าเทียบเรือตู้สินค้า C3 เพียงท่าเทียบเรือเดียว มีขีดความสามารถ 600,000 TEU อยู่ระหว่างการดำเนินการสรรหาผู้ประกอบการ และถ้าเปิดดำเนินการครบทุกท่าในปี 2553 จะมีขีดความสามารถรองรับตู้สินค้าได้ทั้งสิ้น 3.5 ล้าน TEU (เพ็ญอ้าง)

โครงการขั้นที่ 3 เป็นโครงการที่พัฒนาต่อจากโครงการขั้นที่ 2 โดยมีระยะเวลาพัฒนา 10 ปี คือ ระหว่าง 2554-2563 โครงการนี้จะมีขีดความสามารถ 3.4 ล้าน TEU เมื่อเปิดดำเนินการ เติมโครงการในปี 2563 ท่าเรือแหลมฉบังจะมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ทั้งสิ้นประมาณ 8.55 ล้าน TEU (เพ็ญอ้าง)

ผลการดำเนินงานของการท่าเรือแหลมฉบังปรากฏว่าเมื่อปี 2540 ท่าเรือแหลมฉบังได้รับการยกย่องว่าเป็นท่าเรือดีเยี่ยม (The Best Port in Asia) ติด 1 ใน 5 ของเอเชีย เนื่องจากระบบการบริการด้านต่าง ๆ ทันสมัยและครบวงจร ร่วมทั้งการบริการเส้นทางขนส่ง ทางบก ทางทะเล และทางอากาศ ไปสู่ประเทศเพื่อนบ้านหลายประเทศนั้นสะดวกสบาย ซึ่งจากลักษณะที่ตั้งของประเทศไทยที่มีชายแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้านถึง 4 ประเทศ ได้แก่ พม่า ลาว มาเลเซียและกัมพูชา รวมทั้งประเทศใกล้เคียง ได้แก่ เวียดนาม จีนตอนใต้ บังคลาเทศ อินเดีย และสิงคโปร์ (การทำเรือแหลมฉบัง, 2547)

อย่างไรก็ดี การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังมิใช่ว่าจะนำมาซึ่งความเจริญก้าวหน้าของประเทศเท่านั้นแต่อีกด้านหนึ่ง ก็อาจส่งผลกระทบในเชิงลบด้วย เช่น สิ่งปฏิกูลและของเสียจากกิจกรรมท่าเรือสินค้าและเรือประมงที่ทั้งตรงลงสู่ทะเลยิ่งไปกว่านั้นการขยายตัวอย่างรวดเร็วของชุมชนริมฝั่งน้ำจะช่วยสร้างมลภาวะสู่บริเวณโดยทั่วไป และจะมีผลทำให้น้ำเสีย เนื่องจากการทิ้งของเสียมากขึ้น รวมทั้งส่งเสริมให้มลภาวะลงสู่แม่น้ำมากขึ้น ในแง่ของอากาศเป็นพิษ เสียงดัง และความคับคั่งรวมทั้งของเสียจากสิ่งเหล่านั้น เช่น น้ำมัน และของเสียจากเรือด้วย ผลกระทบเชิงลบเหล่านี้ได้เกิดขึ้นมาแล้วในการพัฒนาท่าเรือ ใน boston, st. louis และหลาย ๆ เมือง (ระหัดร โรงงานประดิษฐ์, 2545, หน้า 27) ในกรณีท่าเรือแหลมฉบัง จากการสัมภาษณ์เบื้องต้น พบว่า ได้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง

คือ มลภาวะทางอากาศ และมลภาวะทางเสียง โดยเฉพาะเรื่องน้ำมันลงสู่ทะเลเป็นปัญหาสำคัญอันดับหนึ่งของท่าเรือแหลมฉบังในขณะนี้ ที่ได้มีผู้ร้องเรียน ไปถึงรัฐบาลและนอกจากนี้ยังปรากฏพบว่ามีประชาชนร้องเรียนเข้ามาเกี่ยวกับมลภาวะเป็นพิษเช่นเดียวกัน เช่น น้ำทะเลเน่าเสีย ปลาตาย ทำให้ชาวบ้านบริเวณท่าเรือแหลมฉบังได้รับความเดือดร้อน เนื่องจากท่าประมงไม่ได้ รวมทั้ง ยังมีบริษัทเอกชน ทำให้เกิดมลภาวะทางอากาศ ทางเสียง คือ มีฝุ่นละออง และเสียงดังมาก

ดังนั้น จึงเป็นสิ่งที่น่าศึกษาว่าจริง ๆ แล้วในความคิดเห็นของประชาชนแหลมฉบังต่อการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังได้ส่งผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมอย่างไรและจะมีมาตรการในการจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นนั้นอย่างไร ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาวิทยานิพนธ์ เรื่อง ผลกระทบของนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง : ศึกษาเฉพาะกรณีความคิดเห็นของประชาชนในเขตเทศบาลตำบลแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี เพื่อจะได้นำผลที่ได้จากการวิจัยที่เกิดขึ้นมาเป็นแนวทางในการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้พัฒนาขึ้นเรื่อย ๆ จนเป็นยอมรับของนานาชาติและอาจจะเป็นการพัฒนาที่ยั่งยืนต่อไปของท่าเรือแหลมฉบัง ส่งผลต่อการพัฒนาประเทศไทย และคาดหวังว่าการวิจัยจะเป็นประโยชน์ต่อการเสนอแนะในเชิงนโยบายต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาความคิดเห็นของประชาชนแหลมฉบังถึงผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง,ชลบุรี
2. เพื่อศึกษาความคิดเห็นของประชาชนแหลมฉบังถึงผลกระทบทางด้านสังคมจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง,ชลบุรี
3. เพื่อศึกษาความคิดเห็นของประชาชนแหลมฉบังถึงมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนา ท่าเรือแหลมฉบัง,ชลบุรี

ขอบเขตการวิจัย

1. ขอบเขตของเนื้อหาจะศึกษาความคิดเห็นของประชาชนแหลมฉบังถึงผลกระทบเชิงลบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นมาแล้วและความคิดเห็นของประชาชนแหลมฉบังถึงผลกระทบเชิงบวกและเชิงลบทางด้านสังคมที่เกิดขึ้นมาแล้ว
2. ขอบเขตของประชากรจะศึกษาความคิดเห็นของประชาชนที่มีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้านในเขตเทศบาลตำบลแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ผลการศึกษาจะช่วยนำเสนอมาตรการนโยบายที่มีประสิทธิผลต่อการแก้ไขผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง,ชลบุรี
2. จากการศึกษาจะได้แนะนำแนวทางเป็นตัวอย่างในการกำหนดนโยบายและกลยุทธ์ในการพัฒนาท่าเรืออื่น เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อไป

นิยามศัพท์

1. ความคิดเห็น หมายถึง ท่าทีของประชาชนที่มีต่อนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง โดยแบ่งเป็น 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง, เห็นด้วย, ไม่แน่ใจ, ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
2. ประชาชน หมายถึง ประชาชนที่มีภูมิลำเนาอยู่ในเขตเทศบาลตำบลแหลมฉบัง,ชลบุรี
3. ผลกระทบ หมายถึง ผลการดำเนินงานกิจกรรมของมนุษย์ที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงในสิ่งแวดล้อมและสังคม
4. นโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง หมายถึง การดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบัง ที่ได้ดำเนินโครงการพัฒนาท่าเรือออกเป็นระยะ ๆ ปัจจุบันดำเนินการได้ 3 ระยะ
5. ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม หมายถึง ผลที่เกิดจากการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังในเรื่องคุณภาพน้ำ เรื่องอุทกวิทยาทางทะเลและแม่น้ำ เรื่องการปนเปื้อนของดินตะกอนพื้นน้ำ เรื่องระบบนิเวศแหล่งน้ำ เรื่องคุณภาพอากาศ เรื่องเสียงและการสั่นสะเทือน เรื่องการจัดการของเสีย และเรื่องคุณภาพทางทัศนียภาพ
6. ผลกระทบด้านคุณภาพน้ำ หมายถึง ความคิดเห็นเกี่ยวกับปริมาณตะกอนในน้ำที่สูงขึ้น ความคิดเห็นเกี่ยวกับน้ำเสีย, ขยะ, น้ำมัน, น้ำอับเฉา, และน้ำมันหล่อลื่น ที่ทิ้งจากเรือ
7. ผลกระทบด้านอุทกวิทยาทางทะเลและแม่น้ำ หมายถึง ความคิดเห็นเกี่ยวกับการกัดเซาะและการตกตะกอนทับถมในบริเวณชายฝั่ง การเปลี่ยนแปลงของทิศทางการไหลของน้ำในแม่น้ำ
8. ผลกระทบด้านการปนเปื้อนของดินตะกอนพื้นน้ำ หมายถึง ความคิดเห็นเกี่ยวกับการกระจายของสารพิษหรือสารเคมีที่เป็นอันตรายรอบ ๆ จุดทิ้งตะกอน (หากดินตะกอนมีการปนเปื้อนของมลสารหรือสารพิษ) จะทำลายแหล่งที่อยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิตที่พื้นท้องทะเลหรือพื้นน้ำ
9. ผลกระทบด้านระบบนิเวศแหล่งน้ำ หมายถึง ความคิดเห็นเกี่ยวกับสัตว์น้ำที่มีปริมาณลดลง ตลอดจนทำลายระบบนิเวศของแหล่งน้ำ ทำให้เกิดสัตว์น้ำสายพันธุ์ใหม่ที่ไม่ต้องการ
10. ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ หมายถึง ความคิดเห็นเกี่ยวกับปริมาณฝุ่นละอองแก๊สเสียควันท่วม เช่น ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂) ที่มีอยู่ในอากาศในมีปริมาณที่เป็นอันตรายต่อประชาชน

11. ผลกระทบด้านเสียงและการสั่นสะเทือน หมายถึง ความคิดเห็นเกี่ยวกับปริมาณเสียง และการสั่นสะเทือนในระดับที่เกิดมาตรฐานสากล จำกัดไว้
12. ผลกระทบด้านการจัดการของเสีย หมายถึง ความคิดเห็นเกี่ยวกับปริมาณของ น้ำมัน ในน้ำ ขยะลอยน้ำ ที่มีมากขึ้น
13. ผลกระทบด้านคุณภาพทางทัศนียภาพ หมายถึง ความคิดเห็นเกี่ยวกับแสงไฟ และ สิ่งกีดขวางอื่น ๆ ที่เมื่อมองดูแล้ว ไม่เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยและความสวยงาม
14. ผลกระทบทางสังคม หมายถึง ผลที่เกิดจากการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังที่มีต่อ ประชาชนและที่อยู่อาศัย สาธารณสุข การศึกษา ความเป็นเมือง การจัดระเบียบทางสังคม ค่านิยมทางสังคม และสถาบันทางสังคม
15. ผลกระทบด้านประชากรและที่อยู่อาศัย หมายถึง ความคิดเห็นเกี่ยวกับปริมาณ ประชากรที่อพยพมาจากสถานที่อื่นเพิ่มขึ้น และที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้น
16. ผลกระทบด้านสาธารณสุข หมายถึง ความคิดเห็นเกี่ยวกับปริมาณประชาชนที่ได้รับ อุบัติเหตุและเป็นโรคภัยเพิ่มขึ้น การได้รับบริการทางการแพทย์ต่ำลง
17. ผลกระทบด้านการศึกษา หมายถึง ความคิดเห็นเกี่ยวกับการผลิตบุคลากร ด้านวิชาช่างต่าง ๆ มากขึ้นทำให้ขาดบุคลากรด้านอื่น ๆ
18. ผลกระทบต่อความเป็นเมือง หมายถึง ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเติบโตของเมือง จากชุมชนชนบทมาเป็นชุมชนเมืองอุตสาหกรรม และการเปลี่ยนแปลงของผังเมือง
19. ผลกระทบด้านการจัดระเบียบทางสังคม หมายถึง ความคิดเห็นเกี่ยวกับปริมาณ การเกิดปัญหาอาชญากรรม และการเข้ามาดูแลความเรียบร้อยของตำรวจที่ลดลง
20. ผลกระทบด้านค่านิยมทางสังคม หมายถึง ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลง ของวิถีชีวิตและปริมาณความเชื่อในทางศาสนาลดลง
21. ผลกระทบด้านสถาบันทางสังคม หมายถึง ความคิดเห็นเกี่ยวกับความผูกพันใน ครอบครัวที่เปลี่ยนแปลงไป การให้ความสำคัญกับสถาบันทางสังคมต่าง ๆ ที่เปลี่ยนไป