EEC
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
เชื่อมโลก ให้ไทยแล่น

กนอ.
การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ช่วงที่ 1

รายงานผลการดำเนินงานโครงการ (กรกฎาคม - ธันวาคม 2567)

สารบัญ

บทที่ 1 รายละเอียดของโครงการ 2
1.1 ความเป็นมาของโครงการ 2
1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ 5
1.3 เป้าหมาย 6
1.4 สถานที่ตั้งโครงการและลักษณะทางกายภาพ 6
1.5 องค์กรบริหารโครงการ 8
1.6 การกำกับดูแลและติดตามผล 9
บทที่ 2 ผลการดำเนินโครงการ 11
2.1 การประชุมกำกับดูแลและติดตามผล 11
2.2 ภาพรวมโครงการ 11
2.3 แผนและผลดำเนินโครงการ 12
2.4 การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม 21
2.5 การใช้จ่ายเงินลงทุนโครงการ 25
บทที่ 3 ปัญหา อุปสรรคและแนวทางการแก้ไข 26
3.1 โครงสร้าง Caisson หลุดจากตำแหน่งติดตั้งและจในตำแหน่งใกล้เคียง 26
3.2 ความล่าช้าสะสมในงานก่อสร้าง 27

บทที่ 1
รายละเอียดของโครงการ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

1.1.1 หลักการโครงการ

โครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ 3 เป็นโครงการที่รัฐบาลได้มอบหมายให้การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) เป็นผู้ดำเนินการภายใต้แผนหลักของการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ร่วมเป็นหน่วยงานหลักในการรับผิดชอบในการดำเนินโครงการ

โครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ 3 เป็นโครงการในพื้นที่ตามแผนพัฒนาระยะกลาง เพื่อรองรับความต้องการของลูกค้าและเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายและยุทธศาสตร์ของ กนอ. ปี พ.ศ. 2557 ถึงปี พ.ศ. 2559 ที่กำหนดให้โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 เป็นโครงการที่ต้องดำเนินการและถือเป็นส่วนหนึ่งในการสนับสนุนโครงการส่งเสริมการขนส่งแบบ Green Logistic และเป็นการตอบสนองต่อแผนยุทธศาสตร์การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ปี พ.ศ. 2560 - 2564 ในยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนานิคมฯ/ท่าเรืออุตสาหกรรมเพื่อรองรับเศรษฐกิจอนาคต (Growth Strategy) ที่มุ่งหวังให้เกิดการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ศักยภาพในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนปฏิบัติการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในพื้นที่พิเศษภาคตะวันออก เพื่อเป็นประตูการค้า (Gateway) เชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียนรองรับการลงทุนอุตสาหกรรมหลักของประเทศ S-Curve และ New S-Curve พร้อมทั้งมุ่งเน้นการสร้างการเติบโตทางธุรกิจและสร้างรายได้อุตสาหกรรมมีส่วนต่อการพัฒนาพื้นที่และท้องถิ่น เกิดการหมุนเวียนของกระแสเงิน เพิ่มรายได้แก่ประชาชนในพื้นที่ และส่งเสริมการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม นอกจากนี้ ยังเป็นการสนับสนุนแผนของกระทรวงพลังงานในการสร้างความมั่นคงทางพลังงานของประเทศ

จากการดำเนินการที่ผ่านมา กนอ. ได้ดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ในระยะที่ 3 โดยได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม และออกแบบเบื้องต้น (Conceptual Design) สำหรับโครงสร้างพื้นฐานหลักของท่าเรือที่สำคัญและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นอื่นๆ ตลอดจนจัดทำรายงานรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการกิจการหรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อ ทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย (รายงาน EHIA) ของโครงการ เมื่อดำเนินโครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 แล้วเสร็จ จะทำให้ได้พื้นที่ท่าเรือสาธารณะและพื้นที่หลังท่าขนาด 550 ไร่ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการขนถ่ายกลุ่มสินค้าของเหลวและกลุ่มสินค้าพลังงาน (น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ) ที่มีความต้องการใช้บริการเพิ่มขึ้นในอนาคต

สำหรับการดำเนินงานและการอนุมัติที่เกี่ยวข้องที่ผ่านมา รัฐบาลได้มีนโยบายส่งเสริมและสนับสนุน EEC และเล็งเห็นถึงความสำคัญและความจำเป็นของโครงการนี้ จึงได้มีการประชุมคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 2/2560 และได้เห็นชอบแนวทางการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ซึ่งจะช่วยขยายการนำเข้าวัตถุดิบตั้งต้นสำหรับอุตสาหกรรมปิโตรเคมีขั้นสูงและ Bio-Economy รวมถึงรองรับปริมาณการใช้งานก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ที่จะเพิ่มขึ้นในอีก 20 ปี ข้างหน้า โดยได้ดำเนินการให้เอกชนร่วมลงทุนในปี พ.ศ. 2562 เพื่อเป็นการตอบสนองตอบนโยบายของรัฐ และความจำเป็นเร่งด่วนในการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก และเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศไทยในเวทีนานาชาติ

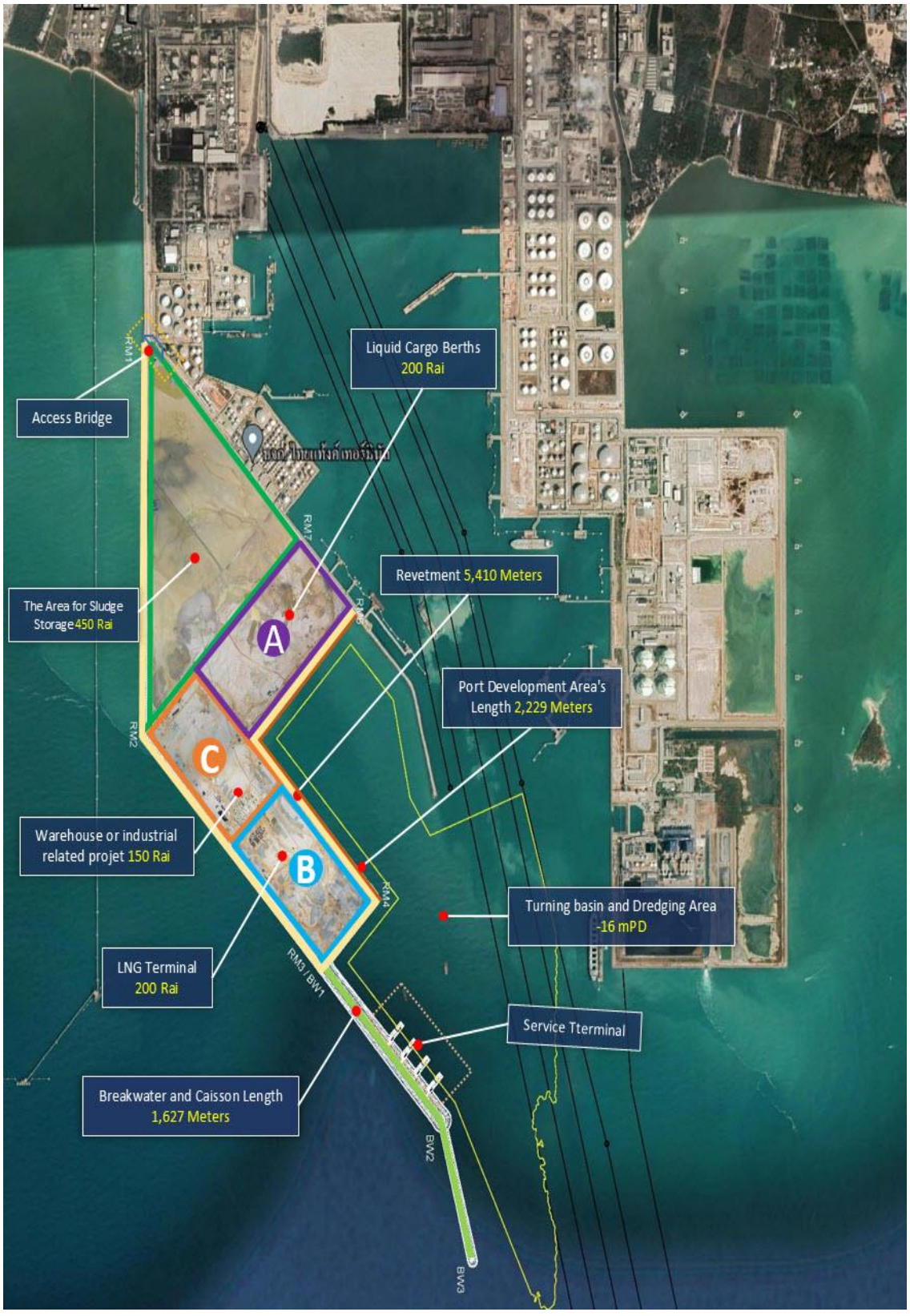
คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ในการประชุม ครั้งที่ 4/2561 เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2561 ได้เห็นชอบหลักการโครงการ และในการประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2561 ครม. ได้มีมติอนุมัติหลักการโครงการฯ ซึ่งเป็นโครงการตามแผนปฏิบัติการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC Project List) สำหรับในการพัฒนาโครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 โดยแบ่งโครงการออกเป็น 2 ช่วง ได้แก่

ช่วงที่ 1 การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) เป็นการดำเนินการโดยเอกชนคู่สัญญาจัดหาผู้รับเหมาก่อสร้างเข้ามาดำเนินการในพื้นที่เอง โดยสิทธิในการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือก๊าซ (Superstructure) มีพื้นที่ประมาณ 200 ไร่ รวมมูลค่าการลงทุน ประมาณ 47,900 ล้านบาท แบ่งเป็น กนอ. ร่วมลงทุนเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิไม่เกิน 12,900 ล้านบาท และภาคเอกชนลงทุน 35,000 ล้านบาท การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในช่วงที่ 1 ประกอบไปด้วย

- การขุดลอกและถมทะเล พื้นที่ 1,000 ไร่ แบ่งเป็นพื้นที่ใช้ประโยชน์ 550 ไร่ และพื้นที่เก็บกักตะกอน 450 ไร่
- การก่อสร้างเขื่อนกันทราย รอบพื้นที่ถมทะเล
- การขุดลอกร่องน้ำและแอ่งกลับเรือ
- การก่อสร้างเขื่อนกันคลื่น
- การก่อสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐาน อันได้แก่ ระบบถนน ระบบประปา ระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม ระบบระบายน้ำเสีย ระบบไฟฟ้า ระบบสื่อสาร และระบบดับเพลิง
- การติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมการเดินเรือ
- การก่อสร้างท่าเทียบเรือบริการและท่าเรือก๊าซรองรับปริมาณการขนถ่ายก๊าซได้ 10.8 ล้านตันต่อปี กำหนดว่าจะเปิดให้บริการได้ภายในปี พ.ศ. 2570

ช่วงที่ 2 เป็นการลงทุนพัฒนาการก่อสร้างในส่วนของท่าเทียบเรือสินค้าเหลวและธุรกิจเกี่ยวเนื่อง โดยเอกชนคู่สัญญาเป็นผู้ลงทุนพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าเหลวรองรับปริมาณขนถ่ายสินค้าเหลวได้ 4 ล้านตันต่อปี โดยคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ.2571 และเปิดให้บริการได้ภายในปี พ.ศ.2573 ซึ่งจะใช้เงิน

ลงทุนประมาณ 4,300 ล้านบาท และงานก่อสร้างพื้นที่หลังท่า จำนวน 150 ไร่ เงินลงทุน 3,200 ล้านบาท เพื่อรองรับธุรกิจเกี่ยวเนื่อง



รูปที่ 1-1 รายละเอียดโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ช่วงที่ 1

กนอ. ได้ดำเนินการจัดทำรายงานรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการกิจการหรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อ ทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย (รายงาน EHIA) และได้รับการพิจารณาโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ ในการประชุมครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2562 ให้ กนอ. ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดข้อมูลตามความเห็นของ คชก. โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ แล้วเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป กก.วล. ได้มีมติเห็นชอบตามความเห็นของ คชก. โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำต่อรายงาน EHIA ของโครงการฯ ในการประชุมครั้งที่ 2/2562 ในวันที่ 22 เมษายน 2562 โดยให้ กนอ. รับความเห็นของ กก.วล. ไปพิจารณาดำเนินการ และคณะรัฐมนตรีได้รับทราบมติ กก.วล. ครั้งที่ 3/2562 แล้ว เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2562

1.1.2 การลงนามในสัญญาร่วมลงทุน

เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2562 หลัง ครม. อนุมัติการลงทุนขยายพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 กนอ. ได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนคู่สัญญา บริษัท กัลฟ์ เอ็มทีพี แอลเอ็นจี เทอร์มินอล จำกัด (Gulf MTP) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่าง บริษัท.กัลฟ์ เอ็นเนอร์จี ดีเวลลอปเมนท์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท พีทีที แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่มบริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน) ตามมติคณะรัฐมนตรีที่อนุมัติหลักการให้ กนอ. ทำการร่วมลงทุนกับเอกชนในรูปแบบ Net Cost

กนอ. และ บริษัท Gulf MTP ได้ร่วมตกลงกำหนดวันเริ่มต้นนับระยะเวลาโครงการระยะที่ 1 (NTP1) ในวันที่ 28 ธันวาคม 2564 โดยทางบริษัท Gulf MTP มีแผนจะก่อสร้างงานโครงสร้างพื้นฐานให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา 3 ปี (36 เดือน) นับจากวันที่เริ่มนับระยะเวลาโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

การพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 (ช่วงที่ 1) มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1) เพื่อให้มีการออกแบบและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) และท่าเรือก๊าซ (Superstructure)
2) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและความจุในการขนถ่ายก๊าซธรรมชาติของท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ที่อยู่ในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด
3) เพื่อให้มีท่าเรือสาธารณะให้บริการมากขึ้น
4) เพื่อให้เป็นไปตามแผนปฏิบัติการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)
5) เพื่อรักษาความมั่นคงด้านพลังงานของประเทศ

1.3 เป้าหมาย

เมื่อดำเนินโครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 (ช่วงที่ 1) แล้วเสร็จ จะทำให้สามารถเพิ่มความจุในการขนถ่ายก๊าซธรรมชาติ นอกจากนี้ ยังไปสนับสนุนแผนของกระทรวงพลังงานรวมทั้งสร้างความมั่นคงทางพลังงานของประเทศ โดยการดำเนินโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 จะก่อให้เกิดผลประโยชน์แก่ภาคส่วนต่างๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยจำแนกเป็นผลประโยชน์ต่อระบบเศรษฐกิจในภาพรวมและในท้องถิ่นผลประโยชน์ต่อประชาชน/ผู้ประกอบการ และผลประโยชน์ต่อหน่วยงานเจ้าของโครงการ ดังนี้

1) ผลประโยชน์ต่อระบบเศรษฐกิจในภาพรวมและในท้องถิ่น
   - เพื่อให้เกิดความมั่นคงทั้งด้านพลังงานและเศรษฐกิจของประเทศ
   - เพิ่มความสามารถในการแข่งขันและมูลค่าทางการค้าระหว่างประเทศ
   - ตอบสนองความต้องการใช้ก๊าซธรรมชาติเหลวที่เพิ่มขึ้นในอนาคต
   - มีส่วนช่วยกระตุ้นการใช้จ่ายและการจ้างงานในท้องถิ่น
2) ผลประโยชน์ต่อประชาชน/ผู้ประกอบการ
   - ช่วยให้เกิดการจ้างงานประชากรในพื้นที่โครงการ
   - สร้างการเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืนให้แก่ผู้ประกอบการด้วยการเพิ่มพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม
   - ช่วยให้การขนส่งทางเรือมีความสะดวกยิ่งขึ้น
3) ผลประโยชน์ต่อหน่วยงานเจ้าของโครงการ
   - สนับสนุนการภารกิจของรัฐบาลในการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก
   - เพิ่มความสามารถในการสร้างรายได้ของหน่วยงาน

1.4 สถานที่ตั้งโครงการและลักษณะทางกายภาพ

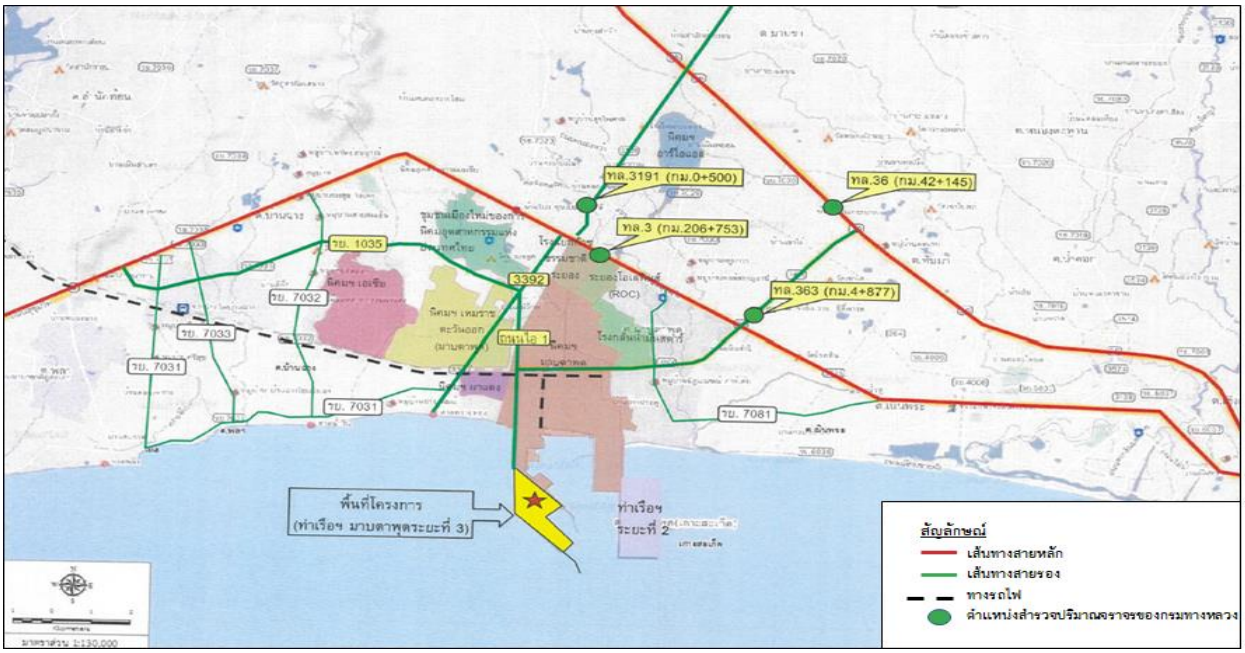
โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 เป็นการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก เพื่อเป็นท่าเรืออุตสาหกรรม โดยการนำดินทรายที่ได้จากการขุดลอกร่องน้ำเดินเรือและแอ่งกลับเรือมาถมทะเลด้านหลังท่า โดยมีพื้นที่หลังท่าประมาณ 550 ไร่ และมีความยาวหน้าท่ารวมกันประมาณ 2,229 เมตร ส่วนพื้นที่หลังท่าอีกประมาณ 450 ไร่ จะเป็นบ่อกักเก็บตะกอนดินเลนในระหว่างการถมพื้นที่ โครงการตั้งอยู่ในเขตนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ตำบลมาบตาพุด อำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยอง โดยพื้นที่โครงการมีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่ต่างๆ โดยรอบ ดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ	พื้นที่ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 1
ทิศใต้	ติดต่อกับ	ทะเลอ่าวระยอง (อ่าวไทย)
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ	ทะเลพื้นที่ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 2

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ ทะเลอ่าวระยอง (อ่าวไทย)

การเดินทางเข้าสู่พื้นที่โครงการจากกรุงเทพมหานคร โดยใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ประมาณ 185 กิโลเมตร จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 3392 อีกประมาณ 2 กิโลเมตร และเบี่ยงซ้ายเข้าสู่ถนนไอ-1 ประมาณ 4 กิโลเมตร จะถึงพื้นที่โครงการ

รูปที่ 1-2 ที่ตั้งโครงการ



รูปที่ 1-3 เส้นทางการเข้าสู่พื้นที่โครงการ

1.5 องค์กรบริหารโครงการ

โครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ 3 ช่วงที่ 1 มีหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในโครงการด้วยกัน 2 หน่วยงาน และบริษัทเอกชน 3 กลุ่มบริษัท ได้แก่

1) หน่วยงานเจ้าของโครงการ - การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) โดย สกพอ. ร่วมเป็นหน่วยงานหลักรับผิดชอบในการดำเนินโครงการฯ

2) เอกชนคู่สัญญา - บริษัท กัลฟ์ เอ็มทีพี แอลเอ็นจี เทอร์มินอล จำกัด (Gulf MTP) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่าง บริษัท กัลฟ์ เอ็นเนอร์จี ดีเวลลอปเมนท์ จำกัด (มหาชน) (Gulf) และ บริษัท พีทีที แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด (PTT Tank) โดยมีสัดส่วนถือหุ้นร่วมกันคือ Gulf ร้อยละ 70 และ PTT Tank ร้อยละ 30

3) กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้างงานโครงสร้างพื้นฐาน (PMSC) เป็นกลุ่มบริษัทที่ร่วมกันจากบริษัทที่มีความชำนาญในสาขาต่างๆ ประกอบไปด้วย

(1) บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด (CCCL) เป็นบริษัทนำกลุ่ม

(2) บริษัท เอเชี่ยน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด (AEC) เป็นผู้รับผิดชอบในงานวิศวกรรมก่อน NTP1 งานโครงสร้างในทะเล

(3) บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด (MAA) เป็นผู้รับผิดชอบในงานควบคุมการก่อสร้าง

(4) บริษัท เทสโก้ จำกัด (TESCO) เป็นผู้รับผิดชอบในงานด้านสิ่งแวดล้อมและงานประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

(5) บริษัท วีระวงค์, ชินวัฒน์และพาร์ทเนอร์ส จำกัด (WCP) เป็นผู้รับผิดชอบในงานด้านกฎหมายและสัญญา

4) บริษัทผู้รับจ้างช่วงก่อสร้างงานโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)

(1) บริษัท ซีเอชอีซี (ไทย) จำกัด (CHEC (ไทย)) ดำเนินการเป็นผู้รับจ้าง โดยหลังจากวันที่ 16 ธันวาคม 2564 มีการเปลี่ยนตัวผู้รับจ้าง เป็น บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)

(2) บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) (ITD) ดำเนินการเป็นผู้รับจ้างหลัก หลังจากมีการเปลี่ยนตัวผู้รับจ้าง

(3) บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด (UAE) ซึ่งเป็นบุคคลที่ 3 (Third Party) ทำหน้าที่ในการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ EHIA ของโครงการ

1.6 การกำกับดูแลและติดตามผล

ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ร่วมลงทุน พ.ศ. 2560 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) และกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวกับการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ร่วมลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ในหมวดที่ 3 การกำกับดูแลและติดตามผล เมื่อได้มีการลงนามในสัญญาร่วมลงทุนแล้ว ให้คณะกรรมการนโยบายแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและคณะกรมการบริหารสัญญา ดังนี้

1) <u>คณะกรรมการกำกับดูแล</u> ประกอบด้วย ผู้แทนกระทรวงเจ้าสังกัดหรือผู้แทนหน่วยงานที่คณะกรรมการนโยบายมอบหมาย เป็นประธานกรรมการ ผู้แทนสำนักงาน ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด ผู้แทนเอกชนคู่สัญญา เป็นกรรมการ และผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการเป็นกรรมการและเลขานุการ ให้คณะกรรมการกำกับดูแลมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

- ติดตามกำกับดูแลโครงการให้มีการดำเนินงานตามที่กำหนดในสัญญาร่วมลงทุน
- รายงานผลการดำเนินงาน ความคืบหน้า ปัญหา และแนวทางการแก้ไขในการดำเนินโครงการตามที่กำหนดในสัญญาร่วมลงทุนต่อสำนักงานอย่างน้อยสามเดือนต่อหนึ่งครั้ง
- พิจารณาเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในการดำเนินโครงการต่อหน่วยงานเจ้าของโครงการ
- พิจารณาให้ความเห็นชอบต่อการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน
- เรียกหน่วยงานเจ้าของโครงการหรือเอกชนคู่สัญญาเข้าชี้แจง หรือจัดส่งข้อมูลหรือเอกสารที่เกี่ยวข้อง
- พิจารณาดำเนินการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการตามที่เห็นสมควร หรือเป็นไปตามนโยบายของคณะกรรมการนโยบาย

ตารางที่ 1-1 รายชื่อคณะกรรมการกำกับดูแล

ที่	องค์ประกอบ	ตำแหน่ง	ตำแหน่งหน่วยงาน
1	ผู้แทนกระทรวงอุตสาหกรรม	ประธานกรรมการ	รองปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม
2	ผู้แทนสำนักงาน คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	กรรมการ	รองเลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
3	ผู้แทนอัยการสูงสุด	กรรมการ	อัยการอาวุโส สำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายสัญญา และหารือ 3
4	ผู้แทนบริษัท กัลฟ์ เอ็มทีพี แอลเอ็นจี เทอร์มินอล จำกัด (Gulf MTP)	กรรมการ	ผู้แทนหลักของบริษัทฯ หรือ ผู้แทนสำรองบริษัทฯ
5	ผู้แทนการท่าเรือแห่งประเทศไทย	กรรมการและเลขานุการ	ผู้ว่าการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

2) <u>คณะกรรมการบริหารสัญญา</u> ประกอบด้วย บุคคลที่สำนักงานมอบหมาย เป็นประธานกรรมการ ผู้แทนกระทรวงที่เกี่ยวข้องตามที่สำนักงานกำหนดผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งแต่งตั้งโดยสำนักงาน จากบุคคลที่สำนักงานเห็นว่าเป็นผู้มีความรู้หรือความเชี่ยวชาญอันจะเป็นประโยชน์แก่การดำเนินการของคณะกรรมการบริหารสัญญาเป็นกรรมการ ผู้แทนสำนักงาน เป็นกรรมการและเลขานุการ ให้คณะกรรมการบริหารสัญญามีหน้าที่และอำนาจดังต่อไปนี้

- ควบคุมและกำกับดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของหน่วยงานเจ้าของโครงการตามสัญญาร่วมลงทุน รวมถึงกำหนดแผนงานเพื่อกำกับดูแลและตรวจสอบให้หน่วยงานเจ้าของโครงการและเอกชนคู่สัญญาปฏิบัติหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุนได้อย่างถูกต้องและครบถ้วน
- สนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับดูแล พร้อมทั้งเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการกำกับดูแลเพื่อประกอบการพิจารณาในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับดูแลตามที่กำหนดไว้
- รายงานผลการดำเนินงาน ความคืบหน้า ปัญหา และแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เกิดหรืออาจเกิดขึ้นในสัญญาร่วมลงทุนต่อคณะกรรมการกำกับดูแลและสำนักงานอย่างน้อยสามเดือนต่อหนึ่งครั้ง
- เรียกหน่วยงานเจ้าของโครงการหรือเอกชนคู่สัญญาเข้าชี้แจง หรือจัดส่งข้อมูลหรือเอกสารที่เกี่ยวข้อง
- พิจารณาดำเนินการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารสัญญาร่วมลงทุน ตามที่เห็นสมควรหรือเป็นไปตามนโยบาย คำสั่งของคณะกรรมการกำกับดูแลและสำนักงาน

ตารางที่ 1-2 รายชื่อคณะกรรมการบริหารสัญญา

ที่	องค์ประกอบ	ตำแหน่งหน่วยงาน	ตำแหน่ง
1	บุคคลที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกวันออกมอบหมาย	ประธานกรรมการ	รองเลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
2	ผู้แทนกระทรวงอุตสาหกรรม	กรรมการ	หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงอุตสาหกรรม
3	ผู้แทนการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	กรรมการ	รองผู้ว่าการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
4	ผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งแต่งตั้งโดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก จำนวน 1 คน	กรรมการ	อัยการจังหวัดประจำสำนักงานอัยการสูงสุด
5	ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	กรรมการและเลขานุการ	ผู้อำนวยการสำนักบริหารโครงการร่วมลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน

บทที่ 2
ผลการดำเนินโครงการ

2.1 การประชุมกำกับดูแลและติดตามผล

ในช่วงระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567 ได้มีการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแล โครงการฯ จำนวน 5 ครั้ง ดังนี้

1) ครั้งที่ 3/2567 (ครั้งที่ 19) วันที่ 1 ตุลาคม 2567
2) ครั้งที่ 4/2567 (ครั้งที่ 20) วันที่ 20 ธันวาคม 2567

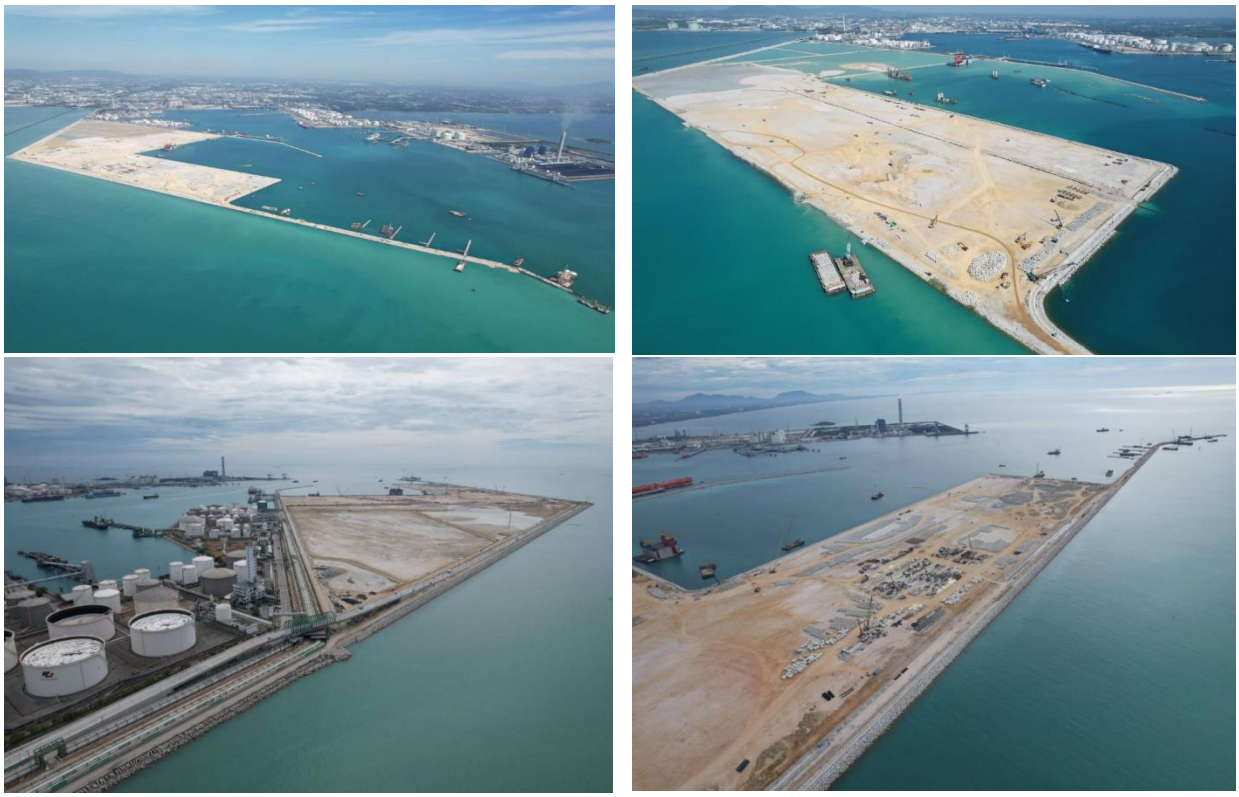
และได้มีการประชุมคณะกรรมการบริหารสัญญา โครงการฯ จำนวน 3 ครั้ง ดังนี้

1) ครั้งที่ 4/2567 (ครั้งที่ 30) วันที่ 11 กันยายน 2567
2) ครั้งที่ 5/2567 (ครั้งที่ 31) วันที่ 22 ตุลาคม 2567
3) ครั้งที่ 6/2567 (ครั้งที่ 32) วันที่ 26 พฤศจิกายน 2567

2.2 ภาพรวมโครงการ

กนอ. และ บริษัท Gulf MTP ลงนามสัญญาร่วมลงทุน เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2562 และ กนอ. ได้กำหนดวันเริ่มต้นนับระยะเวลาโครงการ เป็นวันที่ 28 ธันวาคม 2564 (NTP1 : Notice to Proceed) และบริษัท Gulf MTP ได้รับทราบวันเริ่มต้นนับระยะเวลาโครงการแล้วนั้น โครงการจึงได้เริ่มดำเนินงานในช่วงก่อสร้าง โดยผู้รับจ้างงานก่อสร้างของบริษัท Gulf MTP คือ บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) หรือ บริษัท ITD โดยระยะเวลาก่อสร้างตามสัญญาร่วมลงทุนคือ 36 เดือน หลังจาก NTP1 (28 ธันวาคม 2564 – 28 ธันวาคม 2567) ซึ่งงานก่อสร้างตามการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานช่วงที่ 1 ประกอบไปด้วย

- การขุดลอกและถมทะเล พื้นที่ 1,000 ไร่ แบ่งเป็นพื้นที่ใช้ประโยชน์ 550 ไร่ และพื้นที่เก็บกักตะกอน 450 ไร่
- การก่อสร้างเขื่อนกันทราย รอบพื้นที่ถมทะเล
- การขุดลอกร่องน้ำและแอ่งกลับเรือ
- การก่อสร้างเขื่อนกันคลื่น
- การก่อสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐาน อันได้แก่ ระบบถนน ระบบประปา ระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม ระบบระบายน้ำเสีย ระบบไฟฟ้า ระบบสื่อสาร และระบบดับเพลิง
- การติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมการเดินเรือ
- การก่อสร้างท่าเทียบเรือบริการ



รูปที่ 2-1 ภาพรวมโครงการ

2.3 แผนและผลดำเนินโครงการ

ระยะเวลาก่อสร้างตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุนคือ 36 เดือน หรือ 3 ปี หลังจากเริ่มนับระยะเวลาโครงการ (NTP1) ในวันที่ 28 ธันวาคม 2564 ส่วนการดำเนินงานก่อสร้าง บริษัท ITD ได้นำเสนอแผนงานก่อสร้างขั้นรายละเอียด (ปัจจุบันเป็น Rev. D) มีระยะเวลาจำนวน 37.8 เดือน จากการสงวนสิทธิ์ในเรื่องของการได้รับใบอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำของท่าเรือบริการ ที่ล่าช้าจากที่กำหนดไว้ในข้อตกลงระหว่าง กนอ. และ บริษัท Gulf MTP ซึ่งเป็นเงื่อนไขในการเริ่มนับระยะเวลาก่อสร้าง จึงปรับเปลี่ยนกำหนดแล้วเสร็จของแผนงานให้เป็นไปตามสัญญาร่วมลงทุนของโครงการ โดยขอขยายระยะเวลาเพิ่มอีก 56 วัน นับจากวันที่ 28 ธันวาคม 2567 ออกไปเป็นวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2568

ตารางที่ 2-1 รายละเอียดกำหนดงานในโครงการ (Project Milestone)

กิจกรรม	วันที่เริ่มต้น	วันที่สิ้นสุด	ระยะเวลาการก่อสร้าง (เดือน)
วันเริ่มต้น/สิ้นสุดระยะเวลาก่อสร้าง (NTP1)	28 ธ.ค. 64	22 ก.พ. 68	37.8
1. งานเตรียมการเบื้องต้น/การเก็บงาน (Preliminaries and Taking Over Work)	28 ธ.ค. 64	22 ก.พ. 68	37.8
2. งานวิศวกรรมออกแบบ (Engineering Work)	28 ธ.ค. 64	27 ม.ค. 66	13
3. งานเขื่อนกันทราย (Revetment)	25 มี.ค. 65	13 ต.ค. 67	30.6
4. งานขุดลอกและถมทะเล (Dredging and Reclamation)	1 มี.ค. 65	15 ก.ย. 67	30.5
4.1 งานถมพื้นที่ LNG (แปลง B)	26 เม.ย. 66	28 ต.ค. 66	6.1
5. งานเขื่อนกันคลื่น (Breakwater)	6 ม.ค. 66	26 ธ.ค. 67	23.7
6. งานแก้ไขเขื่อนกันทรายเดิม (Modify Existing Revetment)	3 พ.ค. 65	19 มิ.ย. 66	12.5
7. สาธารณูปโภค (Utilities)	2 พ.ค. 65	28 ธ.ค. 67	31.9
7.1 งานสะพานถาวร (Access Bridge)	2 พ.ค. 65	31 ก.ค. 67	26.9
8. งานติดตั้งเครื่องหมายเดิมเรือ (Navigation Equipment)	5 มิ.ย. 67	28 ธ.ค. 67	6.7
9. งานท่าเทียบเรือบริการ (Service Berths)	28 เม.ย. 65	4 ก.พ. 68	33.3

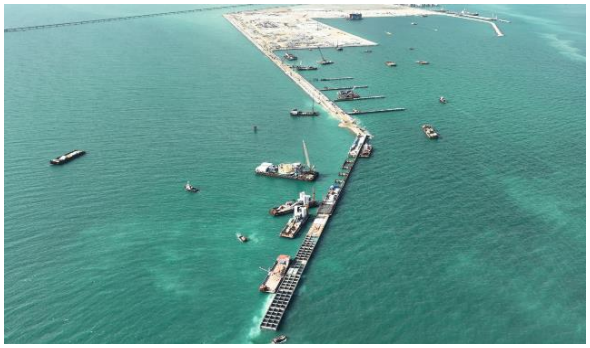
โดยในช่วงเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567 งานก่อสร้างที่กำลังดำเนินการจะประกอบไปด้วย งานก่อสร้างเขื่อนกันทราย งานก่อสร้างเขื่อนกันคลื่น งานขุดลอกถมทะเล งานก่อสร้างถนนทางเข้าและสะพานทางเข้าถาวร งานติดตั้งเครื่องหมายเดินเรือ และ งานก่อสร้างท่าเทียบเรือบริการ โดยภาพรวมของงานทั้งหมด **ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2567**

ผลงานจากปริมาณงานที่ทำจริง ร้อยละ 99.02

ผลงานตามแผนงานก่อสร้าง ร้อยละ 99.70

ช้ากว่าแผนงานก่อสร้าง ร้อยละ 0.68

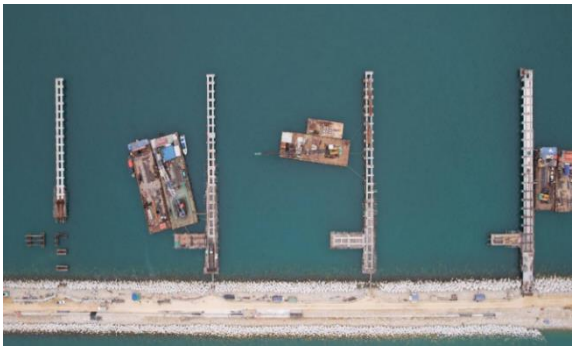
รูปที่ 2-2 งานก่อสร้างเขื่อนกันทราย



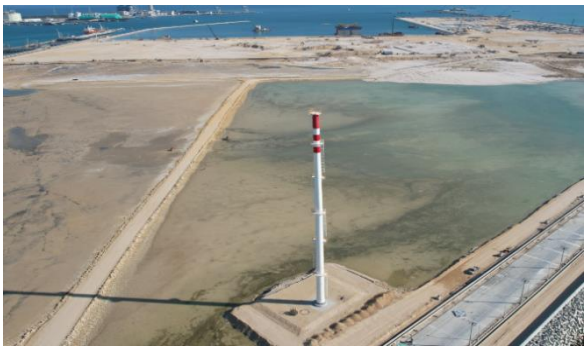
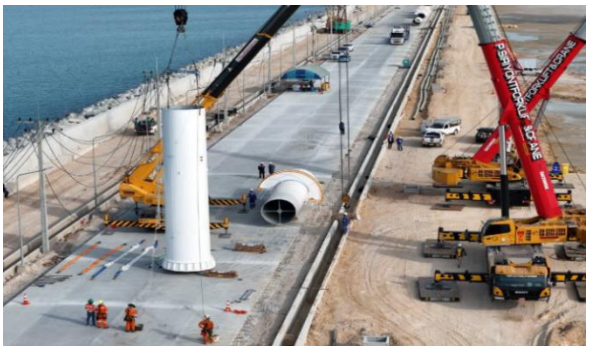
รูปที่ 2-3 งานก่อสร้างเขื่อนกันคลื่น

รูปที่ 2-4 งานขุดลอกและถมทะเล

รูปที่ 2-5 งานก่อสร้างสาธารณูปโภค



รูปที่ 2-6 งานก่อสร้างท่าเทียบเรือบริการ

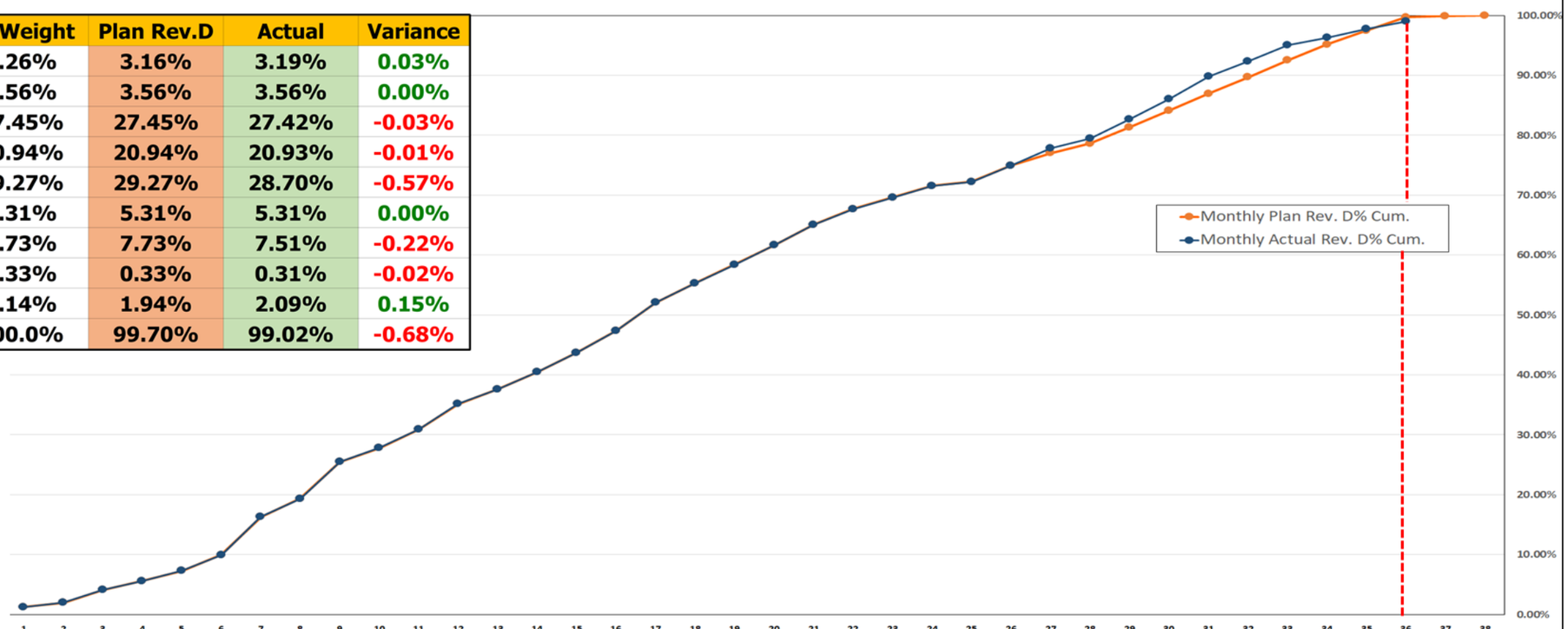



รูปที่ 2-7 งานติดตั้งเครื่องหมายเดินเรือ

As of 30-Dec-2024

Master Rev. D Plan

Work Description	% Weight	Plan Rev.D	Actual	Variance
Preliminaries	3.26%	3.16%	3.19%	0.03%
Engineering	3.56%	3.56%	3.56%	0.00%
Revetments	27.45%	27.45%	27.42%	-0.03%
Dredging and Reclamation	20.94%	20.94%	20.93%	-0.01%
Breakwater	29.27%	29.27%	28.70%	-0.57%
Modify existing Revetment	5.31%	5.31%	5.31%	0.00%
Utilities	7.73%	7.73%	7.51%	-0.22%
Navigation Equipments	0.33%	0.33%	0.31%	-0.02%
Service Berths	2.14%	1.94%	2.09%	0.15%
TOTAL	100.0%	99.70%	99.02%	-0.68%



Work Description	% Wt.	% Plan	% Actual	Plan / Actual	2022												2023												2024												2025	
				M	ม.ค.-22	ก.พ.-22	มี.ค.-22	เม.ย.-22	พ.ค.-22	มิ.ย.-22	ก.ค.-22	ส.ค.-22	ก.ย.-22	ต.ค.-22	พ.ย.-22	ธ.ค.-22	ม.ค.-23	ก.พ.-23	มี.ค.-23	เม.ย.-23	พ.ค.-23	มิ.ย.-23	ก.ค.-23	ส.ค.-23	ก.ย.-23	ต.ค.-23	พ.ย.-23	ธ.ค.-23	ม.ค.-24	ก.พ.-24	มี.ค.-24	เม.ย.-24	พ.ค.-24	มิ.ย.-24	ก.ค.-24	ส.ค.-24	ก.ย.-24	ต.ค.-24	พ.ย.-24	ธ.ค.-24	ม.ค.-25	ก.พ.-25
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38
Maptaphut Industrial Port Phase III	100.00%	99.70%	99.02%	Plan	1.25%	0.73%	2.13%	1.47%	1.67%	2.71%	6.33%	3.05%	6.10%	2.33%	3.12%	4.22%	2.48%	2.85%	3.27%	3.68%	4.68%	3.21%	3.13%	3.24%	3.43%	2.59%	1.96%	1.92%	0.66%	2.73%	2.08%	1.58%	2.74%	2.78%	2.80%	2.79%	2.79%	2.63%	2.33%	2.23%	0.19%	0.11%
				Actual	1.25%	0.73%	2.13%	1.47%	1.67%	2.71%	6.33%	3.05%	6.10%	2.33%	3.12%	4.22%	2.48%	2.85%	3.27%	3.68%	4.68%	3.21%	3.13%	3.24%	3.43%	2.59%	1.96%	1.92%	0.66%	2.73%	2.86%	1.69%	3.16%	3.38%	3.82%	2.48%	2.69%	1.23%	1.46%	1.30%		
Preliminaries	3.26%	3.16%	3.19%	Plan	0.94%	0.58%	0.20%	0.00%	0.01%	0.01%	0.17%	0.01%	0.01%	0.01%	0.44%	0.02%	0.02%	0.01%	0.01%	0.02%	0.01%	0.02%	0.01%	0.01%	0.02%	0.01%	0.01%	0.02%	0.03%	0.01%	0.01%	0.01%	0.02%	0.01%	0.06%	0.09%	0.09%	0.09%	0.09%	0.09%	0.05%	0.05%
				Actual	0.94%	0.58%	0.20%	0.00%	0.01%	0.01%	0.17%	0.01%	0.01%	0.01%	0.44%	0.02%	0.02%	0.01%	0.01%	0.02%	0.01%	0.02%	0.01%	0.01%	0.02%	0.01%	0.01%	0.02%	0.03%	0.01%	0.02%	0.01%	0.03%	0.01%	0.07%	0.09%	0.08%	0.11%	0.12%	0.04%		
Engineering	3.56%	3.56%	3.56%	Plan	0.12%	0.15%	0.82%	0.18%	0.67%	1.06%	0.35%	0.00%	0.00%	0.00%	0.04%	0.15%																											
				Actual	0.12%	0.15%	0.82%	0.18%	0.67%	1.06%	0.35%	0.00%	0.00%	0.00%	0.04%	0.15%																											
Revetments	27.45%	27.45%	27.42%	Plan			1.12%	1.29%	0.73%	1.24%	1.21%	2.54%	3.54%	1.62%	0.88%	1.05%	0.47%	0.27%	0.42%	0.51%	0.92%	0.80%	0.87%	0.73%	0.88%	0.49%	0.51%	0.44%	0.10%	0.61%	0.47%	0.53%	0.53%	0.53%	0.53%	0.53%	0.55%	0.54%				
				Actual			1.12%	1.29%	0.73%	1.24%	1.21%	2.54%	3.54%	1.62%	0.88%	1.05%	0.47%	0.27%	0.42%	0.51%	0.92%	0.80%	0.87%	0.73%	0.88%	0.49%	0.51%	0.44%	0.10%	0.61%	0.82%	0.39%	0.65%	0.56%	0.65%	0.59%	0.32%	0.11%	0.07%	0.03%		
Dredging and Reclamation	20.94%	20.94%	20.93%	Plan							4.19%					2.09%	0.60%	1.03%	1.18%	0.97%	1.10%	0.82%	0.77%	0.96%	0.89%	0.69%	0.43%	0.73%	0.22%	0.52%	0.44%	0.45%	0.61%	0.63%	0.60%	0.59%	0.43%				
				Actual							4.19%					2.09%	0.60%	1.03%	1.18%	0.97%	1.10%	0.82%	0.77%	0.96%	0.89%	0.69%	0.43%	0.73%	0.22%	0.52%	0.59%	0.50%	0.72%	0.70%	0.83%	0.35%	0.03%	0.02%	0.00%	0.00%		
Breakwater	29.27%	29.27%	28.70%	Plan									1.64%	0.00%	0.58%	0.00%	1.02%	0.97%	1.41%	1.33%	2.13%	1.07%	1.25%	1.34%	1.28%	1.04%	0.61%	0.39%	0.15%	1.49%	0.98%	0.39%	1.14%	1.16%	1.11%	1.08%	1.22%	1.36%	1.61%	1.51%		
				Actual									1.64%	0.00%	0.58%	0.00%	1.02%	0.97%	1.41%	1.33%	2.13%	1.07%	1.25%	1.34%	1.28%	1.04%	0.61%	0.39%	0.15%	1.49%	1.07%	0.44%	0.57%	1.34%	1.60%	1.05%	1.85%	0.85%	1.14%	1.09%		
Modify existing Revetment	5.31%	5.31%	5.31%	Plan	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.27%	0.39%	0.27%	0.40%	0.73%	0.47%	0.92%	0.49%	0.14%	0.36%	0.04%	0.37%	0.08%	0.37%	0.01%																			
				Actual	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.27%	0.39%	0.27%	0.40%	0.73%	0.47%	0.92%	0.49%	0.14%	0.36%	0.04%	0.37%	0.08%	0.37%	0.01%																			
Utilities	7.73%	7.73%	7.51%	Plan	0.19%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.14%	0.10%	0.18%	0.23%	0.26%	0.32%	0.23%	0.21%	0.21%	0.37%	0.42%	0.13%	0.20%	0.20%	0.29%	0.26%	0.26%	0.21%	0.05%	0.04%	0.06%	0.11%	0.35%	0.35%	0.35%	0.35%	0.35%	0.44%	0.44%	0.44%		
				Actual	0.19%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.14%	0.10%	0.18%	0.23%	0.26%	0.32%	0.23%	0.21%	0.21%	0.37%	0.42%	0.13%	0.20%	0.20%	0.29%	0.26%	0.26%	0.21%	0.05%	0.04%	0.23%	0.19%	0.85%	0.39%	0.48%	0.32%	0.28%	0.10%	0.08%	0.09%		
Navigation Equipments	0.33%	0.33%	0.31%	Plan																										0.00%	0.00%	0.00%	0.06%	0.06%	0.06%	0.06%	0.05%	0.05%		
				Actual																										0.03%	0.00%	0.00%	0.04%	0.04%	0.11%	0.02%	0.04%	0.03%		
Service Berths	2.14%	1.94%	2.09%	Plan												0.09%	0.00%	0.00%	0.00%	0.11%	0.02%	0.00%	0.02%	0.00%	0.07%	0.10%	0.14%	0.13%	0.11%	0.06%	0.12%	0.08%	0.09%	0.09%	0.09%	0.09%	0.09%	0.14%	0.14%	0.14%	0.14%	0.06%
				Actual												0.09%	0.00%	0.00%	0.00%	0.11%	0.02%	0.00%	0.02%	0.00%	0.07%	0.10%	0.14%	0.13%	0.11%	0.06%	0.13%	0.13%	0.34%	0.38%	0.15%	0.04%	0.02%	0.02%	0.01%	0.02%		
		Monthly Plan Rev. D%			1.25%	0.73%	2.13%	1.47%	1.67%	2.71%	6.33%	3.05%	6.10%	2.33%	3.12%	4.22%	2.48%	2.85%	3.27%	3.68%	4.68%	3.21%	3.13%	3.24%	3.43%	2.59%	1.96%	1.92%	0.66%	2.73%	2.08%	1.58%	2.74%	2.78%	2.80%	2.79%	2.79%	2.63%	2.33%	2.23%	0.19%	0.11%
		Monthly Plan Rev. D% Cum.			1.25%	1.98%	4.12%	5.59%	7.26%	9.97%	16.30%	19.35%	25.46%	27.79%	30.90%	35.12%	37.60%	40.45%	43.72%	47.40%	52.08%	55.29%	58.42%	61.66%	65.09%	67.68%	69.64%	71.56%	72.22%	74.95%	77.03%	78.61%	81.35%	84.13%	86.93%	89.72%	92.51%	95.14%	97.47%	99.70%	99.89%	100.00%
		Monthly Actual Rev. D%			1.25%	0.73%	2.13%	1.47%	1.67%	2.71%	6.33%	3.05%	6.10%	2.33%	3.12%	4.22%	2.48%	2.85%	3.27%	3.68%	4.68%	3.21%	3.13%	3.24%	3.43%	2.59%	1.96%	1.92%	0.66%	2.73%	2.86%	1.69%	3.16%	3.38%	3.82%	2.48%	2.69%	1.23%	1.46%	1.30%		
		Monthly Actual Rev. D% Cum.			1.25%	1.98%	4.12%	5.59%	7.26%	9.97%	16.30%	19.35%	25.46%	27.79%	30.90%	35.12%	37.60%	40.45%	43.72%	47.40%	52.08%	55.29%	58.42%	61.66%	65.09%	67.68%	69.64%	71.56%	72.22%	74.95%	77.81%	79.50%	82.66%	86.04%	89.86%	92.34%	95.03%	96.26%	97.72%	99.02%		

*Project Milestone Rev. D เริ่มใช้งานตั้งแต่วันที่ 28 มีนาคม 2567

รูปที่ 2-8 ผลดำเนินการโครงการ (S-Curve)

ทั้งนี้ การกำหนดร้อยละของแต่ละส่วนงานก่อสร้างภายในโครงการใช้หลักการแบ่งสัดส่วนงานจากร้อยละ 100 ออกเป็น 9 ส่วนหลัก

ตารางที่ 2-2 รายละเอียดของความก้าวหน้าในการดำเนินการ

รายละเอียด	% น้ำหนัก	แผน	ทำได้	% ผลต่าง
งานเตรียมการเบื้องต้น / การเก็บงาน (Preliminaries and Taking-Over Work)	3.26%	3.16%	3.19%	0.03%
งานวิศวกรรม – Engineering Work	3.56%	3.56%	3.56%	0.00%
งานเขื่อนกันทราย (Revetment)	27.45%	27.45%	27.42%	-0.03%
งานขุดลอกและถมทะเล (Dredging and Reclamation)	20.94%	20.94%	20.93%	-0.01%
งานเขื่อนกันคลื่น (Breakwater)	29.27%	29.27%	28.70%	-0.57%
งานปรับปรุงเขื่อนกันคลื่นเดิม (Modify Existing Revetment)	5.31%	5.31%	5.31%	0.00%
งานสาธารณูปโภค (Utilities)	7.73%	7.73%	7.51%	-0.22%
งานติดตั้งเครื่องหมายเดินเรือ (Navigation Equipment)	0.33%	0.33%	0.31%	-0.02%
งานท่าเรือบริการ (Service Berths)	2.14%	1.94%	2.09%	0.15%
รวม	**100.00%**	**99.70%**	**99.02%**	**-0.68%**

2.3.1 งานเบื้องต้น (Preliminaries Work)

ตามสัญญาร่วมลงทุนของโครงการ เอกชนคู่สัญญาจะต้องนำส่งเอกสารที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุนฯ ให้ กนอ. ภายใน 180 วัน นับจากวันที่ กนอ. ส่งหนังสือแจ้งให้เริ่มงานระยะที่ 1 (NTP1) หรือก็คือภายในวันที่ 21 มิถุนายน 2565 โดยเอกชนคู่สัญญาได้นำส่งเอกสารตามที่กำหนดไว้ครบถ้วนทั้งหมดแล้ว เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2565

งานเบื้องต้น **มีน้ำหนักผลงานที่ ร้อยละ 3.26** ซึ่งความก้าวหน้าในการดำเนินงาน **ร้อยละ 3.19 เร็วกว่าแผนงานร้อยละ 0.03 (แผนงานร้อยละ 3.16)** งานเบื้องต้นในส่วนอื่นๆ จะเป็นงานที่เกี่ยวข้องกับการเตรียมการโครงการในเรื่องต่างๆ ที่จำเป็นเพื่อให้สามารถเริ่มงานในส่วนต่างๆได้ เช่น งานสำรวจ, งานเตรียมอุปกรณ์-เครื่องจักร, งานเตรียมพื้นที่, งานขออนุญาตในโครงการ และการเตรียมย้ายออกพื้นที่ เป็นต้น

2.3.2 งานออกแบบวิศวกรรมและเอกสารวิศวกรรม (Engineering and Document Work)

งานออกแบบวิศวกรรมและเอกสารวิศวกรรม **มีน้ำหนักผลงานที่ ร้อยละ 3.56** มีความก้าวหน้าในการดำเนินงาน **ร้อยละ 3.56 เอกชนคู่สัญญาดำเนินการออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) ของโครงการทั้งหมดแล้วเสร็จ** โดยมีการนำข้อมูลการทดสอบแบบจำลองกายภาพ (Physical Model Testing) จากสถาบันวิจัย Council for Scientific and Industrial Research (CSIR) ประเทศแอฟริกาใต้ มาประกอบการปรับแก้ไขแบบก่อสร้างด้วย

2.3.3 งานเขื่อนกันทราย (Revetment)

งานเขื่อนกันทราย **มีน้ำหนักผลงานที่ ร้อยละ 27.45** มีความก้าวหน้าในการดำเนินงาน **ร้อยละ 27.42 ช้ากว่าแผนงานร้อยละ 0.03 (แผนงานร้อยละ 27.45)** โดยอยู่ระหว่างการเก็บงานในส่วนของถมหินกันฐาน (Toe Rock), ติดตั้ง Accropode และการก่อสร้าง Wave Wall

- งานที่ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้แก่ งานถมหินแกน (Quarry Run Rock) และหินชั้นรองพื้น (Bedding Rock), งานปรับแต่งความลาดชันหินด้านในและด้านนอกเขื่อน (Trim Slope), งานติดตั้งแผ่นใยสังเคราะห์ (Geotextile), งานถมทราย (Back Fill), งานผลิต Accropode, งานถมหินเกราะ (Underlayer Rock)

- อยู่ระหว่างดำเนินงาน ได้แก่ งานถมหินกันฐานเขื่อน (Toe Rock) ร้อยละ 98.71
  ติดตั้ง Accropode ร้อยละ 95.80
  งานก่อสร้างกำแพงกันคลื่น (Wave Wall) ร้อยละ 94.35

2.3.4 งานขุดลอกและถมทะเล (Dredging and Reclamation)

งานขุดลอกและถมทะเล **มีน้ำหนักผลงานที่ ร้อยละ 20.94** มีความก้าวหน้าในการดำเนินงาน **ร้อยละ 20.93 ช้ากว่าแผนงานร้อยละ 0.01 (แผนงานร้อยละ 20.94)** โดยดำเนินการขุดลอกและถมทะเลแล้วเสร็จ คงเหลือในส่วนงานทดสอบการบดอัด

- งานที่ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้แก่ ขุดลอกร่องน้ำและพื้นที่แอ่งกลับเรือ, งานถมทะเลและบดอัดพื้นที่ก๊าซ LNG (แปลง B), งานถมทะเลและบดอัดพื้นที่ธุรกิจเกี่ยวเนื่อง (แปลง C) และงานถมทะเลและบดอัดพื้นที่ท่าเรือสินค้าเหลว (แปลง A)

2.3.5 งานก่อสร้างเขื่อนกันคลื่น (Breakwater)

งานก่อสร้างเขื่อนกันคลื่น **มีน้ำหนักผลงานที่ ร้อยละ 29.27** มีความก้าวหน้าในการดำเนินงาน **ร้อยละ 28.70 ช้ากว่าแผนงานร้อยละ 0.57 (แผนงานร้อยละ 29.27)** โดยอยู่ระหว่างการก่อสร้าง Caisson และการถมหินกันฐานเขื่อน

- งานที่ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้แก่ งานถมหินแกนและหินชั้นรอง (Quarry Run and Bedding Layer Rock) และงานหล่อ Caisson

- อยู่ระหว่างดำเนินงาน ได้แก่ งานถมหินเกราะ (Underlayer) ร้อยละ 92.65
  งานถมหินกันฐานเขื่อน (Toe Rock) ร้อยละ 100* (คงเหลือลงหินเก็บงาน)
  งานถมหินรองฐาน Caisson (Stone Base) ร้อยละ 90.46
  งานติดตั้ง Caisson ร้อยละ 76.92
  งานถมทรายและพื้นคอนกรีต Caisson ร้อยละ 34.61

2.3.6 งานรื้อย้ายหินเกราะของเขื่อนกันทรายเดิม (Modify Existing Revetment)

งานรื้อย้ายหินเกราะของเขื่อนกันทรายเดิม ซึ่งเป็นของพื้นที่เดิมของ กนอ. บริเวณแนวเขื่อนกันทรายเพื่อให้สามารถดำเนินการขุดลอกและถมทะเลได้ **มีน้ำหนักผลงานที่ ร้อยละ 5.31** มีความก้าวหน้าในการดำเนินงาน **ร้อยละ 5.31 ดำเนินการแล้วเสร็จเรียบร้อย**

2.3.7 งานก่อสร้างสาธารณูปโภค (Utilities)

งานก่อสร้างสาธารณูปโภค **มีน้ำหนักผลงานที่ ร้อยละ 7.73** มีความก้าวหน้าในการดำเนินงาน **ร้อยละ 7.51 ช้ากว่าแผนงานร้อยละ 0.22 (แผนงานร้อยละ 7.73)** โดยอยู่ระหว่างการก่อสร้างถนนและสะพานทางเข้าออกถาวรของโครงการ

- งานที่ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้แก่ งานถนนทางเข้าออกโครงการ (Road Link), งานโครงสร้างอาคารดับเพลิง

- อยู่ระหว่างดำเนินงาน ได้แก่ งานก่อสร้างสะพานทางเข้าออกถาวร ร้อยละ 98.57
  งานถมทรายถนน ร้อยละ 93.05, งานเทคอนกรีตถนน ร้อยละ 41.79
  งานระบบประปา ร้อยละ 23.54, งานระบบดับเพลิง ร้อยละ 30.90
  งานระบบระบายน้ำ ร้อยละ 53.68
  งานระบบไฟฟ้า ร้อยละ 39.70, งานติดตั้งระบบ CCTV ร้อยละ 4.84

2.3.8 งานติดตั้งอุปกรณ์และเครื่องหมายเดินเรือ (Navigation Equipment)

งานติดตั้งอุปกรณ์และเครื่องหมายเดินเรือ **มีน้ำหนักผลงานที่ ร้อยละ 0.33** มีความก้าวหน้าในการดำเนินงาน **ร้อยละ 0.03 เป็นไปตามแผนงาน** โดยอยู่ระหว่างเตรียมการผลิตและสั่งซื้ออุปกรณ์

- งานที่ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้แก่ การกำหนดคุณสมบัติอุปกรณ์ให้เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่แล้วเสร็จ และเป็นไปตามกรอบของสัญญาร่วมลงทุนและข้อกำหนดของ กนอ. ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จร่วมกับสำนักนำร่องมาบตาพุด เนื่องจากเป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการใช้งานโดยตรง

- อยู่ระหว่างดำเนินงาน ได้แก่ งานติดตั้งเสาหลักไฟนำร่อง ร้อยละ 73.34

2.3.9 งานก่อสร้างท่าเทียบเรือบริการ (Service Tugboat)

งานก่อสร้างท่าเทียบเรือบริการ **มีน้ำหนักผลงานที่ ร้อยละ 2.14** มีความก้าวหน้าในการดำเนินงาน **ร้อยละ 2.09 เร็วกว่าแผนงานร้อยละ 0.15 (แผนงานร้อยละ 1.94)** โดยอยู่ระหว่างการตอกเสาเข็มท่าเทียบเรือบริการ

- งานที่ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้แก่ การขออนุญาตก่อสร้างท่าเทียบเรือบริการ และงานตอกเสาเข็ม

- อยู่ระหว่างดำเนินงาน ได้แก่ งานโครงสร้างท่าเรือ ร้อยละ 62.56 แบ่งเป็น
  ท่าเทียบเรือที่ 1 ร้อยละ 71.59
  ท่าเทียบเรือที่ 2 ร้อยละ 62.93
  ท่าเทียบเรือที่ 3 ร้อยละ 61.63
  ท่าเทียบเรือที่ 4 ร้อยละ 54.08
  งานโครงสร้างชั่วคราวสำหรับก่อสร้าง ร้อยละ 71.43

โดยโครงการได้จัดทำเว็บไซต์โครงการ https://maptaphut3.com เพื่ออัพเดตข่าวสารสำคัญ รายละเอียดโครงการและข้อมูลโครงการอื่นๆให้แก่สาธารณชนในวงกว้าง และสามารถติดตามความก้าวหน้าของโครงการ ผ่านสื่อประชาสัมพันธ์โครงการ เป็นวิดีทัศน์ในเว็บไซต์ YouTube ใช้ชื่อช่องว่า “PMSC” โดยจะอัพเดตความก้าวหน้าเป็นประจำทุกเดือน

รูปที่ 2-9 เว็บไซต์โครงการและสื่อประชาสัมพันธ์

2.4 การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

เนื่องจาก โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 เป็นโครงการขนาดใหญ่ จึงมีการจัดทำรายงาน (EHIA) โดยผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) และคณะกรรมการผู้ชำนาญการการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ (คชก.) เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562

และต่อมามีการศึกษาและจัดทำเพิ่มเติมการเปลี่ยนแปลงรายงาน EHIA ในรายละเอียดต่างๆ ก่อนเริ่มการก่อสร้างและในช่วงก่อสร้าง ครั้งที่ 1 และ ครั้งที่ 2

โดยการขอเปลี่ยนแปลงรายงาน EHIA ครั้งที่ 1 มีทั้งหมด 6 ประเด็น

1) การพิจารณารูปแบบทางเข้า-ออก โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมทาบตาพุด ระยะที่ 3
2) การเพิ่มชนิดเรือขุดลอกร่องน้ำจากตามที่เคยเสนอไว้ในรายงาน EHIA ให้ใช้เรือขุดแบบดูด (Cutter Suction Dredger) เพียงชนิดเดียว
3) การทบทวนรูปแบบเขื่อนกันทราย และเขื่อนกันคลื่น
4) การทบทวนตำแหน่งจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทะเล ของโครงการฯ ในระยะก่อสร้าง
5) การปรับแผนงานการก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมทาบตาพุด ระยะที่ 3
6) การทบทวนตำแหน่งจุดติดตั้งม่านกันตะกอน

โดยในรายละเอียดข้อ 1) ได้ทำการพิจารณารูปแบบและดำเนินจัด จัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงาน Environmental Impact Statement (EIS) ซึ่งได้พิจารณาให้ความเห็นชอบจากคณะกรรมการพิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และพิจารณาการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของ กนอ. เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2564 แล้ว ส่วนการแก้ไขในรายละเอียดข้อ 2) – 6) ได้จัดทำแก้ไขรายงานฯ EHIA ฉบับสมบูรณ์และได้ผ่านการพิจารณาจาก คชก. เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2564 และ กก.วล. รับทราบตามมติของ คชก. เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2564

และ กนอ. ได้ทำการจัดทำขอเปลี่ยนแปลงรายงาน EHIA ครั้งที่ 2 เรื่อง ตำแหน่งที่ตั้งของสถานที่หล่อคอนกรีต Caisson และ Accropode และเพิ่มกิจกรรมการขนส่งวัสดุทางทะเล ซึ่งได้ผ่านการพิจารณาจากกรมเจ้าท่าแล้ว เมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2565 ทั้งนี้ สผ. ได้นำเสนอรายละเอียดการขอแก้ไขดังกล่าวต่อ คชก. โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ ในการประชุมครั้งที่ 13/2566 เมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2566 และมีมติรับทราบผลการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ (ครั้งที่ 2) โดยกรมเจ้าท่า

กนอ. ลงนามในสัญญาจ้างบริษัทเทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด (TET) ให้เป็นที่ปรึกษาในการดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงฯ EHIA (ครั้งที่ 3) เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2566 โดยประเด็นที่ขอเปลี่ยนแปลง คือ เรื่องการปลดปล่อยมวลสาร (Emission Loading) ของโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ซึ่งจะมีผลกระทบต่อรายละเอียดและมาตรการฯ ในระยะดำเนินการเท่านั้น ไม่ส่งผลกระทบต่อรายละเอียดและมาตรการฯ ในระยะก่อสร้าง

ทั้งนี้ กนอ. ได้ดำเนินงานตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 (ทั้ง 3 ฉบับ) และมาตรการในรายงานการเปลี่ยนแปลงโครงการในรายงาน Environmental Impact Statement (EIS) โครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 1 (มาตรการเพิ่มเติมเฉพาะงานก่อสร้าง Access Bridge) ตลอดระยะเวลาโครงการ โดยที่สามารถสรุปการดำเนินงานในช่วงเดือนมกราคม - มิถุนายน 2567 ได้ดังนี้

2.4.1 การดำเนินงานตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ

จากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) เพื่อให้เป็นไปตามที่กำหนด กนอ. จึงได้ดำเนินการตั้งคณะกรรมการเพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติงานก่อสร้างของโครงการให้เป็นไปตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EHIA โดยแบ่งเป็น 2 คณะ ดังนี้

1) คณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม

มีองค์ประกอบจากทั้งภาครัฐ เอกชน และตัวแทนของแต่ละกลุ่มประมง ผู้นำชุมชน โดยมีหน้าที่กำกับดูแลติดตามการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ ตามที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมหรือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยจะต้องจัดให้มีการประชุมเพื่อติดตาม เสนอแนะแนวทาง ประสานงานกับปัญหาที่ร้องเรียนจากกิจกรรมโครงการ อย่างน้อยปีละ 4 ครั้ง โดยในปี 2567 ประชุมไปทั้งหมด 4 ครั้ง ดังนี้

- วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2567
- วันที่ 27 พฤษภาคม 2567
- วันที่ 21 สิงหาคม 2567
- วันที่ 20 พฤศจิกายน 2567

2) คณะกรรมการติดตามตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อมและมวลชนสัมพันธ์

มีองค์ประกอบจากทั้งภาครัฐ เอกชน และตัวแทนของแต่ละกลุ่มประมง ผู้นำชุมชน โดยมีหน้าที่ร่วมกันหารือ เสนอแนะแนวทาง ประสานงานกับชุมชนและพื้นที่โดยรอบ เพื่อติดตามการทำงานของโครงการให้เป็นไปตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โดยจะต้องจัดให้มีการประชุมเพื่อติดตาม อย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง และมีการจัดส่งรายงานด้านสิ่งแวดล้อมทั้งประจำเดือน และ ทุก 6 เดือน ให้ กนอ. เพื่อรายงาน สผ. ด้วย โดยในปี 2567 ประชุมไปทั้งหมด 12 ครั้ง ดังนี้

- วันที่ 24 มกราคม 2567
- วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2567
- วันที่ 20 มีนาคม 2567
- วันที่ 30 เมษายน 2567
- วันที่ 23 พฤษภาคม 2567
- วันที่ 26 มิถุนายน 2567
- วันที่ 24 กรกฎาคม 2567
- วันที่ 29 สิงหาคม 2567
- วันที่ 23 กันยายน 2567
- วันที่ 30 ตุลาคม 2567
- วันที่ 27 พฤศจิกายน 2567
- วันที่ 18 ธันวาคม 2567

โดยคณะกรรมการจะมีหน้าที่กำกับการตรวจสอบตามมาตรการและการตรวจสอบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EHIA เช่น การติดตามมาตรการประจำเดือน (Monthly Audit) การตรวจสอบคุณภาพน้ำทะเล คุณภาพน้ำเสีย และอื่นๆ เป็นต้น และทั้งสองคณะฯ จะมีการลงพื้นที่เยี่ยมชมโครงการอย่างน้อยปีละ 4 ครั้ง ซึ่งในปี 2567 กนอ. ได้ดำเนินการตามมาตรการฯ EHIA ได้ครบถ้วนแล้ว

2.4.2 คณะกรรมการบริหารมูลนิธิกองทุนหลักประกันความเสียหายฉุกเฉินและพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน (มูลนิธิกองทุนฯ)

กนอ. ได้ดำเนินการจัดตั้งกองทุนบริหารงานในรูปแบบของมูลนิธิ โดยใช้ชื่อว่า “มูลนิธิหลักประกันความเสียหายฉุกเฉินและพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน” ตามที่กำหนดในรายงาน EHIA โดยบริษัท Gulf MTP ซึ่งเป็นเอกชนคู่สัญญา ได้สมทบเงินร้อยละ 1 ของมูลค่าโครงการเข้ามูลนิธิกองทุนฯ ในช่วงระยะเวลาก่อสร้าง คิดเป็นเงิน 129 ล้านบาท ทั้งนี้มูลนิธิฯกองทุน ได้อนุมัติจ่ายเงินเยียวยาให้แก่กลุ่มผู้ประกอบอาชีพประมงพื้นบ้านที่ได้รับผลกระทบจากโครงการฯ รายละ 100,000 บาท ซึ่งมีจำนวนผู้ยื่นขอรับเงินเยียวยาและผ่านเกณฑ์ จำนวน 936 ราย แบ่งเป็นผู้ที่เป็นกลุ่มประมงในพื้นที่ตามรายงาน EHIA จำนวน 414 ราย และ ผู้ที่เป็นกลุ่มประมงนอกพื้นที่ตามรายงาน EHIA จำนวน 522 ราย ในปี 2567 มีผู้ได้รับเงินเยียวยาแล้ว จำนวน 936 ราย เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 93.6 ล้านบาท ซึ่งทำให้การจ่ายเงินเยียวยาสำเร็จครบถ้วนแล้ว

เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2566 มูลนิธิกองทุนฯ ได้อนุมัติจ่ายเงินเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน 13 โครงการให้กับชุมชน 10 ชุมชน 2 หมู่บ้าน ในพื้นที่เทศบาลเมืองมาบตาพุดและเทศบาลตำบลบ้านฉาง คิดเป็นเงินทั้งสิ้น 30.9 ล้านบาท รวมถึงวันที่ 6 กันยายน 2566 จ่ายเงินให้แก่ชุมชน 28 ชุมชนในเขตเทศบาลเมืองมาบตาพุด ซึ่งอาศัยอยู่ในรัศมี 5-10 กิโลเมตร จากที่ตั้งโครงการ (นอก EHIA) เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุนชน เป็นจำนวนเงินในการดำเนินโครงการ 100,000 บาทต่อชุมชน คิดเป็น 2.8 ล้านบาท

ซึ่งสรุปได้ว่า ณ เดือนมิถุนายน 2567 เงินมูลนิธิกองทุนฯ คงเหลือ 1.7 ล้านบาท

รูปที่ 2-10 การมอบเงินเยียวยาและพัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชน

2.4.3 การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะดำเนินการตามตารางมาตรการฯ ที่ระบุไว้ในในรายงาน EHIA และรายงาน EIS โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ 1) การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ 2) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการ ดำเนินการจัดจ้างบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด (UAE) ให้เป็นบุคคลที่ 3 (Third Party) ทำหน้าที่ในการติดตามตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อมของ

ผู้รับเหมาฯ ให้เป็นไปตามเงื่อนไขในสัญญาร่วมลงทุนของ กนอ. อย่างเคร่งครัด และให้บริษัท UAE จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ เสนอต่อ กนอ. เพื่อรับทราบทุกเดือน

กนอ. มอบหมายให้บริษัท UAE ดำเนินการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ระยะก่อสร้าง เพื่อเสนอต่อหน่วยงานผู้อนุญาต และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปีละ 2 ครั้ง (ทุก 6 เดือน) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. 2561 และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2564

กนอ. ดำเนินการนำส่งรายงานรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 ให้แก่กรมเจ้าท่า ในฐานะหน่วยงานอนุมัติ/อนุญาต และนำรายงานฯ เข้าสู่ระบบอิเล็กทรอนิกส์ของ สผ. (ระบบ Smart EIA Plus) เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2567

ทั้งนี้ กนอ. จะดำเนินการนำส่งรายงานรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และระยะก่อสร้าง โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567 ให้แก่กรมเจ้าท่า ในฐานะหน่วยงานอนุมัติ/อนุญาต และนำรายงานฯ เข้าสู่ระบบอิเล็กทรอนิกส์ของ สผ. (ระบบ Smart EIA Plus) ไม่เกินวันที่ 31 มกราคม 2568 (ดำเนินการตามประกาศกระทรวงฯ พ.ศ. 2564)

1) การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด (UAE) ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการเป็นประจำทุกเดือน (Monthly Audit EHIA) ด้วยวิธี Walk-Through Survey ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างของโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 บริเวณพื้นที่งานก่อสร้างสะพานทางเข้า-ออก ของโครงการฯ (Access Bridge) และบ้านพักคนงานก่อสร้างของบริษัท อิตาเลียนไทยฯ จากการตรวจสอบรวมกัน 4 ฝ่าย (UAE, PMSC, GMTP, ITD) พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด แต่ยังพบการดำเนินงานบางอย่างไม่เป็นไปตามมาตรการฯ ซึ่งที่ปรึกษา PMSC และ บริษัท UAE ให้คำแนะนำและกำชับให้ผู้รับเหมาฯ ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรการฯ ที่กำหนด

2) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด (UAE) ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านต่าง ๆ ของโครงการฯ ตามที่ระบุในรายงาน EHIA และรายงาน EIS ได้อย่างครบถ้วน ซึ่ง มีผลการวิเคราะห์คุณภาพสิ่งแวดล้อมจากห้องปฏิบัติการของบริษัท UAE ที่จะนำเสนอผลในรายงานทั้งสิ้น 2 ส่วน ได้แก่

- ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ได้ดำเนินการติดตามและตรวจสอบสิ่งแวดล้อมทั้งหมด 7 ด้าน คือ
  - การติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพน้ำทะเล
  - การติดตามตรวจสอบด้านนิเวศวิทยาทางทะเล
  - การติดตามตรวจสอบด้านการจัดการน้ำเสีย
  - การติดตามตรวจสอบปริมาณสารแขวนลอยในน้ำทะเล (สำหรับงานขุดลอกและถมทะเล)
  - การติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ
  - การติดตามตรวจสอบด้านระดับเสียง
  - การติดตามตรวจสอบด้านความสั่นสะเทือน
- ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 1 (เฉพาะงานก่อสร้างสะพานทางเข้า-ออก (Access Bridge) โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3) ได้ดำเนินการติดตามและตรวจสอบสิ่งแวดล้อม ทั้งหมด 2 รายการ
  - การติดตามตรวจสอบด้านระดับเสียง
  - การติดตามตรวจสอบด้านความสั่นสะเทือน

จากการดำเนินการที่ผ่านมา พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด แต่ยังพบการดำเนินงานบางอย่างไม่เป็นไปตามมาตรการฯ ซึ่งที่ปรึกษา PMSC และ บริษัท UAE ให้คำแนะนำและกำชับให้ผู้รับเหมาฯ ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรการฯ ที่กำหนด

2.5 การใช้จ่ายเงินลงทุนโครงการ

เป็นการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ดำเนินการโดยเอกชนคู่สัญญาจัดหาผู้รับเหมาก่อสร้างเข้ามาดำเนินการในพื้นที่ โดยมูลค่าเงินลงทุนของโครงการช่วงที่ 1 ตั้งแต่เริ่มโครงการจนถึงเดือนธันวาคม 2567 มีมูลค่ารวม 11,458.71 ล้านบาท (คิดเป็นร้อยละ 88.83 ของมูลค่างานโครงสร้างพื้นฐาน 12,900 ล้านบาท) โดยแบ่งเป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐที่ 9,659.66 ล้านบาท (คิดเป็นร้อยละ 74.88) และค่าใช้จ่ายในการบริหารโครงการและอื่น ๆ ของภาคเอกชนอีก 1,799.06 ล้านบาท (คิดเป็นร้อยละ 13.95)

บทที่ 3

ปัญหา อุปสรรคและแนวทางการแก้ไข

3.1 โครงสร้าง Caisson หลุดจากตำแหน่งติดตั้งและจมในตำแหน่งใกล้เคียง

บริษัท ITD ได้ดำเนินการติดตั้ง Caisson No.17 ในลำดับที่ 13 ของตำแหน่งการติดตั้ง โดยเริ่มทำการลาก Caisson ออกไปดำเนินการในวันที่ 19 กันยายน 2567 ซึ่งหลังจากได้ดำเนินการติดตั้งเป็นระยะเวลาหนึ่งแล้ว ไม่สามารถนำติดตั้งในตำแหน่งได้ ผู้รับจ้างจึงได้นำ Caisson ไปวางชั่วคราวบนฐานหินวาง Caisson เพื่อวางแผนติดตั้งใหม่อีกครั้งในวันถัดไป ปรากฏว่าหลังจากนั้น เป็นช่วงที่น้ำเริ่มขึ้นสูง ลมแรงและมีคลื่นใต้น้ำ ในวันที่ 20 กันยายน 2567 Caisson No.17 จึงเคลื่อนตัวออกและจมอยู่ใกล้จุดติดตั้งชั่วคราว

หลังจากดำเนินการประชุมร่วมกันระหว่าง PMSC, บริษัท Gulf MTP และ บริษัท ITD เพื่อสรุปสาเหตุ สรุปความเห็นว่า การติดตั้ง Caisson ควรจะต้องทำให้สมบูรณ์ตามคำแนะนำของผู้ออกแบบ ซึ่งขณะเกิดเหตุพบว่า การเติมน้ำเพิ่มน้ำหนักใน Caisson เพื่อวางชั่วคราวบนฐานหินวาง Caisson เป็นขั้นตอนการทำงานที่ไม่สมบูรณ์ตามที่ผู้ออกแบบได้ให้คำแนะนำจึงเป็นเหตุให้หลุดจากตำแหน่งและจมลง การดำเนินการติดตั้ง Caisson ที่เหลือต่อไป ควรที่จะต้องดำเนินการให้ครบถ้วนสมบูรณ์ เพื่อไม่ให้เกิดเหตุการณ์เช่นนี้ขึ้นอีก โดยเฉพาะจะต้องทำงานในช่วงฤดูมรสุมอีกเป็นเวลาหลายเดือน

บริษัท Gulf MTP และ บริษัท ITD ได้ร่วมกันแก้ปัญหาดังกล่าว โดยมีการประชุมเพื่อสรุปเหตุที่เกิดและวิธีการแก้ไข ดังนี้

เบื้องต้น ทำการสำรวจระดับน้ำและระดับพื้นทะเล ที่ Caisson No.17 จมลง และทำการระบุตำแหน่งของ Caisson โดยนำแท่งสัญญาณไฟไปติดตั้ง เพื่อแสดงให้เห็นตำแหน่งของ Caisson

การแก้ไข จากการประชุมหารือวิธีการกู้คืน Caisson ใต้น้ำ บริษัท ITD ได้เสนอแนะว่า จะใช้วิธีการเชื่อมแผ่นเหล็กรอบล้อม Caisson เพื่อให้เกิดพื้นที่ปิด และทำการสูบน้ำออกจาก Caisson แต่ละช่อง เพื่อให้ Caisson ที่มีน้ำเติมเต็มในช่องนั้น มีน้ำหนักน้อยลงจนสามารถลอยขึ้นสู่ผิวน้ำ อยู่ระหว่างการเตรียมขนย้ายอุปกรณ์แบบเหล็กเพื่อนำมาติดตั้ง โดยได้ดำเนินการติดตั้งแผ่นเหล็กแล้วเสร็จในวันที่ 27 ธันวาคม 2567 และดำเนินการสูบน้ำ แต่เนื่องจากเริ่มงานได้ช้ากว่าที่กำหนด 4-5 ชั่วโมง จากปัญหาของการติดตั้งแผ่นเหล็กและการติดตั้งปั๊มน้ำ และรวมถึงปั๊มน้ำทำงานไม่ครบทุกตัว โดยสามารถใช้งานได้เพียง 7 จาก 15 ตัว ทำให้ไม่สามารถสูบน้ำได้เร็วเพียงพอต่อแรงดันน้ำที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ในการกู้คืนครั้งต่อไปจะทำการเตรียมปั๊มเพิ่มเติมเป็น 20 ตัว และเร่งรัดการเตรียมงานติดตั้งท่อสูบน้ำและปั๊มน้ำให้รวดเร็วขึ้น และจะทำการกู้อีกครั้งในช่วงต้นเดือนมกราคม 2568

รูปที่ 3-1 การสูบน้ำเพื่อกู้คืน Caisson

3.2 ความล่าช้าสะสมในงานก่อสร้าง

ตามผลการดำเนินงานของโครงการ จะพบว่า ผลงานในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2567 ทำผลงานได้น้อยลงแม้ว่า ผลงานโดยรวมจะยังคงเร็วกว่าแผน ซึ่งเหตุที่ทำให้เกิดความล่าช้าที่สะสมจากการทำงาน ดังนี้

- งานเขื่อนกันทราย งานที่ยังคงต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จ คือ งานลงหิน Underlayer และ Toe Rock, งานติดตั้ง Accropode และงานก่อสร้าง Wave Wall โดยเหตุที่ทำให้ล่าช้า คือ พื้นที่ที่มีการทำงานทับซ้อนกันหรือพื้นที่ที่ใช้เป็นจุดอำนวยความสะดวกชั่วคราวระหว่างก่อสร้าง เช่น พื้นที่บริเวณโค้งถนนตำแหน่ง RM2 ซึ่งใช้เป็นพื้นที่กลับรถ และพื้นที่ส่งวัสดุหินและคอนกรีตบริเวณ RM5-RM6 เป็นต้น จึงทำให้ยังไม่สามารถดำเนินงาน เพื่อปิดงานในส่วนพื้นที่ดังกล่าวได้
- งานเขื่อนกันคลื่น มีอุปสรรคคือ พื้นที่ทำงานในส่วนช่วง BW1-BW2 มีพื้นที่น้อยลง จากการก่อสร้าง Wave Wall และงานติดตั้ง Accropode ทำให้บริเวณดังกล่าว มีพื้นที่การทำงานและการสัญจรที่น้อยลง ส่งผลให้เกิดความล่าช้า และส่วนของงาน Caisson ที่ต้องทำการซ่อมแซมในส่วนของ Caisson No.5-No.9 รวมถึงงานกู้ Caisson No.13 ที่จมอยู่
- งานสาธารณูปโภค มีอุปสรรคคือ พื้นที่การทำงานตามแนว RM1-6 และ BW1-BW2 ซึ่งมีพื้นที่ทำงานที่ทับซ้อนกัน ทำให้การสัญจรและการใช้เครื่องจักรเกิดความล่าช้า รวมถึงการเริ่มงานก่อสร้างพร้อมกันหลายส่วน ทำให้การแบ่งการใช้คอนกรีตและแบ่งพื้นที่การทำงาน ยังคงมีความขัดข้อง ทำให้การเร่งรัดงานไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์

ที่ปรึกษา PMSC ได้ติดตามและประชุมกับผู้รับจ้าง โดยที่ปรึกษาฯ เห็นควรให้เร่งดำเนินการปรับการทำงาน ดังนี้

1) งานก่อสร้างเขื่อนกันทราย งานที่ยังไม่แล้วเสร็จ คือ งานก่อสร้าง Wave Wall เนื่องจากติดปัญหาพื้นที่การทำงานทับซ้อนกับงานสาธารณูปโภค และส่วนพื้นที่ที่ยังคงดำเนินการไม่ได้ เนื่องจากยังคงต้องใช้งาน เห็นควรให้จัดแบ่งการทำงานให้สอดคล้องกันและเพิ่มทีมทำงาน เพื่อดำเนินการให้แล้วเสร็จ

2) งานก่อสร้างเขื่อนกันคลื่น ในส่วนของการใส่ทรายและการติดตั้ง Caisson ให้ทำการตรวจสอบสภาพอากาศทุกครั้งก่อนการเริ่มงาน และเห็นควรให้จัดเตรียมปั๊มน้ำที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้การดำเนินการติดตั้ง

Caisson ไม่เกิดปัญหาขึ้นอีก ส่วนงานบริเวณ BW1-BW2 เห็นควรให้ทำการก่อสร้างงานส่วนฐานของ Wave Wall ก่อน เพื่อไม่ให้กระทบต่อการจราจรและลำเลียงคอนกรีตในพื้นที่

3) งานสาธารณูปโภค ให้เพิ่มกำลังคนมากขึ้น เพื่อแบ่งงานเป็นกลุ่มตามจุดต่าง ๆ ให้เหมาะสม รวมถึงเพิ่มจำนวนรถขนทรายเพื่อเร่งรัดงานถนนให้ทันกับงานวางท่อระบายน้ำ รวมถึงงานเทคอนกรีตถนน ให้จัดแบ่งพื้นที่กับการก่อสร้าง Wave Wall เพื่อไม่ให้ติดขัดกันในการทำงาน

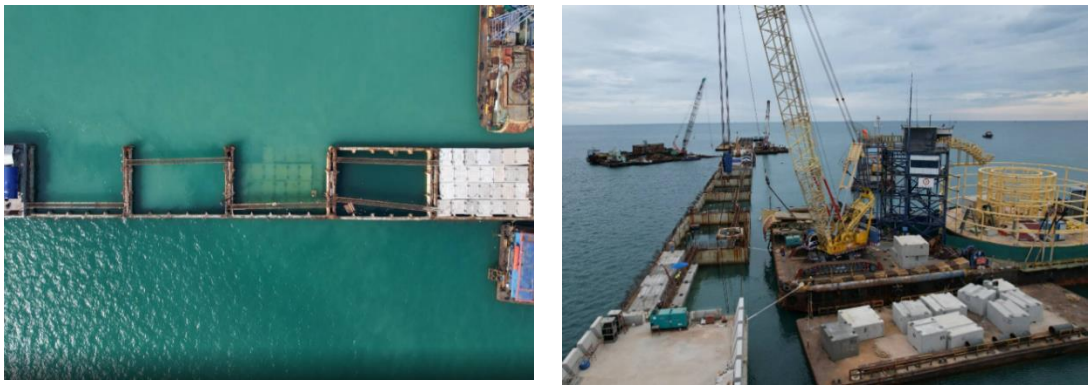
4) การซ่อมแซม Caisson ตำแหน่งที่ 5 ถึง 9 การซ่อมแซม Caisson ด้วยบล็อกคอนกรีต เห็นควรให้ทำการปรับระดับของทรายให้มั่นใจว่าเรียบเสมอ หลังจากลงทรายแล้วเสร็จในส่วนที่เป็นพื้น จากนั้นในช่วงการวางบล็อกคอนกรีตชั้นที่ 1 และ 2 ให้ทำการตรวจวัดเช็คระดับแบบละเอียดอีกครั้ง เพื่อไม่ให้เกิดความคลาดเคลื่อนที่สูงขึ้น หลังจากผ่านการติดตั้งหลายชั้นขึ้นไป เพื่อให้ไม่ต้องกลับไปแก้ไข หากดำเนินการถึงชั้นสุดท้ายแล้ว ไม่ตรงตามค่าระดับที่กำหนด

บริษัท Gulf MTP และ บริษัท ITD ได้ร่วมกันแก้ปัญหาดังกล่าว ดังนี้

1) บริษัท ITD ได้เร่งรัดการขนส่งหิน Underlayer และ หิน Toe Rock จนแล้วเสร็จ ซึ่งทำให้ปริมาณการใช้รถขนส่งจะมีน้อยลง และบริษัท ITD มีแผนเร่งรื้อบริเวณท่าโหลดทรายชั่วคราวและบริเวณที่ผสมคอนกรีต เพื่อจะนำพื้นที่มาก่อสร้าง แล้วเปลี่ยนวิธีการลำเลียงคอนกรีตไปใช้เป็นท่อปั๊มคอนกรีตแทน โดยดำเนินการต่อท่อส่งคอนกรีตความยาว 500-600 เมตร ซึ่งจะทำให้สามารถเร่งรัดงานที่เป็นงานใช้คอนกรีตได้ เช่น งานถนนโครงการ, งานก่อสร้าง Wave Wall และงานพื้น Caisson เป็นต้น

2) บริษัท Gulf MTP และ บริษัท ITD ได้ประชุมร่วมกับผู้ออกแบบ เพื่อกำหนดวิธีการซ่อมแซม Caisson ที่แตกเสียหาย โดยกำหนดเป็นการใช้คอนกรีตหล่อสำเร็จ (Precast Concrete Block) ซึ่งเป็นวิธีการทำงานที่ปลอดภัยและแข็งแรงตามหลักวิศวกรรม ส่วน Caisson ที่ตำแหน่งอื่น ก่อนนำชิ้นงานติดตั้ง จะทำการหล่อผนังให้สมบูรณ์ก่อน ด้วยวิธีการก่อสร้างแบบ Slip Form แล้วจึงนำมาติดตั้ง

โดยขั้นตอนการซ่อมแซมและเครื่องมือที่ใช้เครื่องจักรคือ เครน 350 ตัน ในการยกและนำเครนยืนบนเรือบาร์จและมีเรือบาร์จบรรทุกก้อนคอนกรีตบล็อกได้ประมาณ 20 ก้อนต่อลำ ซึ่งจะต้องทำการเตรียมพื้นที่ก่อนการติดตั้งใต้น้ำ โดยเริ่มดำเนินการหล่อคอนกรีตบล็อกทำได้ 759 ก้อน จากทั้งหมด 870 ก้อน และเริ่มดำเนินการติดตั้งบล็อกคอนกรีตเริ่มดำเนินการติดตั้งใน Caisson ตำแหน่งที่ 5 – 9 จำนวน 322 ก้อน จากทั้งหมด 840 ก้อน ซึ่งจะเร่งรัดการทำงานให้ติดตั้งได้ 15-20 ก้อนต่อวัน



รูปที่ 3-2 การซ่อมแซม Caisson