

สารบัญ

บทที่ 1 รายละเอียดของโครงการ	2
1.1 ความเป็นมาของโครงการ	2
1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ	5
1.3 เป้าหมาย	8
1.4 สถานที่ตั้งโครงการและลักษณะทางกายภาพ	8
1.5 องค์กรบริหารโครงการ	8
1.6 การกำกับดูแลและติดตามผล	9
บทที่ 2 ผลการดำเนินงาน	12
2.1 การประชุมกำกับดูแลและติดตามผล	12
2.2 ภาพรวมโครงการ	12
2.3 แผนและผลการดำเนินโครงการ	13
2.4 การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม	21
2.5 การใช้จ่ายเงินลงทุนโครงการ	25
บทที่ 3 ปัญหา อุปสรรคและแนวทางการแก้ไข	26
3.1 ปัญหาในงานก่อสร้าง	26
3.2 ปัญหาจากภาคประชาชนและภาครัฐ	28

บทที่ 1

รายละเอียดของโครงการ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

1.1.1 หลักการโครงการ

โครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ 3 เป็นโครงการที่รัฐบาลได้มอบหมายให้การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) เป็นผู้ดำเนินการภายใต้แผนหลักของการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ร่วมเป็นหน่วยงานหลักรับผิดชอบในการดำเนินโครงการฯ จากการดำเนินการของ กนอ. ที่ผ่านมามีได้ดำเนินการศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ในระยะที่ 3 ซึ่งเป็นพื้นที่ตามแผนพัฒนาระยะกลาง เพื่อรองรับความต้องการของลูกค้าน้ำและเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายและยุทธศาสตร์ของ กนอ. ปี พ.ศ.2557 ถึงปี พ.ศ.2559 ที่กำหนดให้โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 เป็นโครงการที่ต้องดำเนินการและถือเป็นส่วนหนึ่งในการสนับสนุนโครงการส่งเสริมการขนส่งแบบ Green Logistic ซึ่งเมื่อปี พ.ศ.2557 กนอ. ได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม และออกแบบเบื้องต้น (Conceptual Design) สำหรับโครงสร้างพื้นฐานหลักของท่าเรือที่สำคัญและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นอื่นๆ ตลอดจนจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (รายงาน EHIA) ของโครงการฯ เมื่อดำเนินโครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 แล้วเสร็จ จะทำให้ได้พื้นที่ท่าเรือสาธารณะและพื้นที่หลังท่าขนาด 550 ไร่ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการขนถ่ายกลุ่มสินค้าของเหลวและกลุ่มสินค้าพลังงาน (น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ) ที่มีความต้องการใช้บริการเพิ่มขึ้นในอนาคต เป็นการตอบสนองต่อหน่วยงานเจ้าของโครงการ คือ แผนยุทธศาสตร์การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ปี พ.ศ. 2560-2564 ในยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนานิคมฯ/ท่าเรืออุตสาหกรรมเพื่อรองรับเศรษฐกิจอนาคต (Growth Strategy) ที่มุ่งหวังให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่ศักยภาพในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนปฏิบัติการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในพื้นที่พิเศษภาคตะวันออก เพื่อเป็นประตูการค้า (Gateway) เชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียนรองรับการลงทุนอุตสาหกรรมหลักของประเทศ S-Curve และ New S-Curve พร้อมทั้งมุ่งเน้นการสร้างการเติบโตทางธุรกิจและสร้างรายได้อุตสาหกรรม มีส่วนต่อการพัฒนาพื้นที่และท้องถิ่น เกิดการหมุนเวียนของกระแสเงิน เพิ่มรายได้แก่ประชาชนในพื้นที่และส่งเสริมการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม นอกจากนี้ ยังเป็นการสนับสนุนแผนของกระทรวงพลังงานในการสร้างความมั่นคงทางพลังงานของประเทศ

สำหรับการดำเนินงานและการอนุมัติที่เกี่ยวข้องที่ผ่านมามีเมื่อรัฐบาลได้มีนโยบายส่งเสริมและสนับสนุน EEC ก็เล็งเห็นถึงความสำคัญและความจำเป็นของโครงการนี้ จึงได้มีการประชุมคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 2/2560 ที่ประชุมได้เห็นชอบ

แนวทางการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ซึ่งจะช่วยขยายการนำเข้าวัตถุดิบตั้งต้นสำหรับอุตสาหกรรมปิโตรเคมีขั้นสูงและ Bio-Economy และรองรับ LNG เพิ่มขึ้นในอีก 20 ปี ข้างหน้า อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ กบอ. ซึ่งจะเปิดให้เอกชนร่วมลงทุนในปี พ.ศ. 2562 เพื่อเป็นการตอบสนองต่อนโยบายของรัฐและความจำเป็นเร่งด่วนในการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก และเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศไทยในเวทีนานาชาติ

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

ช่วงที่ 1 เป็นการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) เป็นการดำเนินการโดยเอกชนคู่สัญญาจัดหาผู้รับเหมาก่อสร้างเข้ามาดำเนินการในพื้นที่เอง โดยสิทธิในการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือก๊าซ (Superstructure) มีพื้นที่ประมาณ 200 ไร่ รวมมูลค่าการลงทุน ประมาณ 47,900 ล้านบาท แบ่งเป็น กบอ. 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 ระบบระบายน้ำ และการป้องกันน้ำท่วม ระบบระบายน้ำเสีย ระบบไฟฟ้า ระบบสื่อสาร และระบบดับเพลิง
- การติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมการเดินเรือ
- การก่อสร้างท่าเทียบเรือบริการและท่าเรือก๊าซรองรับปริมาณการขนถ่ายก๊าซได้ 10.8 ล้านตันต่อปี กำหนดว่าจะเปิดให้บริการได้ภายในปี พ.ศ. 2570

ช่วงที่ 2 เป็นการลงทุนพัฒนาการก่อสร้างในส่วนของท่าเรือ (Superstructure) โดยเอกชนคู่สัญญาเป็นผู้ลงทุนพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าเหลวรองรับปริมาณขนถ่ายสินค้าเหลวได้ 4 ล้านตันต่อปี โดยคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ. 2571 และเปิดให้บริการได้ภายในปี พ.ศ. 2573 ซึ่งจะใช้งบลงทุนประมาณ 4,300 ล้านบาท และงานก่อสร้างพื้นที่หลังท่า จำนวน 150 ไร่ เงินลงทุน 3,200 ล้านบาท เพื่อรองรับธุรกิจเกี่ยวเนื่อง



รูปที่ 1-1 รายละเอียดโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ช่วงที่ 1

กบอ. ได้ดำเนินการจัดทำรายงาน EHIA และได้รับการพิจารณาโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางน้ำ ในการประชุมครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2562 ว่า กบอ. ได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดข้อมูลตามความเห็นของ คชก. โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางน้ำแล้วเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) เพื่อให้ความเห็น ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป กก.วล. ในการประชุมครั้งที่ 2/2562 ในวันที่ 22 เมษายน 2562 มีมติเห็นชอบตามความเห็นของ คชก. โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางน้ำต่อรายงาน EHIA ของโครงการฯ โดยให้ กบอ. 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 กบอ. ได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนคู่สัญญา บริษัท กัลฟ์ เอ็มทีพี แอลเอ็นจี เทอร์มินอล จำกัด (Gulf MTP) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่าง บมจ.กัลฟ์ เอ็นเนอร์จี ดีเวลลอปเม้นท์ และบริษัท พีทีที แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด อันเป็นบริษัทในกลุ่มบริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน) ตามมติคณะรัฐมนตรี ที่อนุมัติหลักการให้ กบอ. ทำการร่วมลงทุนกับเอกชนผู้ร่วมลงทุนในโครงการฯ นี้ แบบ Public Private Partnership (PPP NET Cost)

กบอ. และ บริษัท Gulf MTP ได้ร่วมตกลงกำหนดวันเริ่มต้นนับระยะเวลาโครงการระยะที่ 1 (NTP1) เป็นวันที่ 28 ธันวาคม 2564 ทางบริษัท 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 ที่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยจำแนกเป็นผลประโยชน์ต่อระบบเศรษฐกิจในภาพรวมและในท้องถิ่น ผลประโยชน์ต่อประชาชน/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 โดยการนำดินทรายที่ได้จากการขุดลอกร่องน้ำเดินเรือและอ่างกลับเรือ มาถมทะเลด้านหลังท่า จะได้พื้นที่หลังท่าประมาณ 550 ไร่ และมีความยาวหน้าท่ารวมกันประมาณ 2,229 เมตร ส่วนพื้นที่หลังท่าอีกประมาณ 450 ไร่ จะเป็นบ่อกักเก็บตะกอนดินเลนในระหว่างการถมพื้นที่

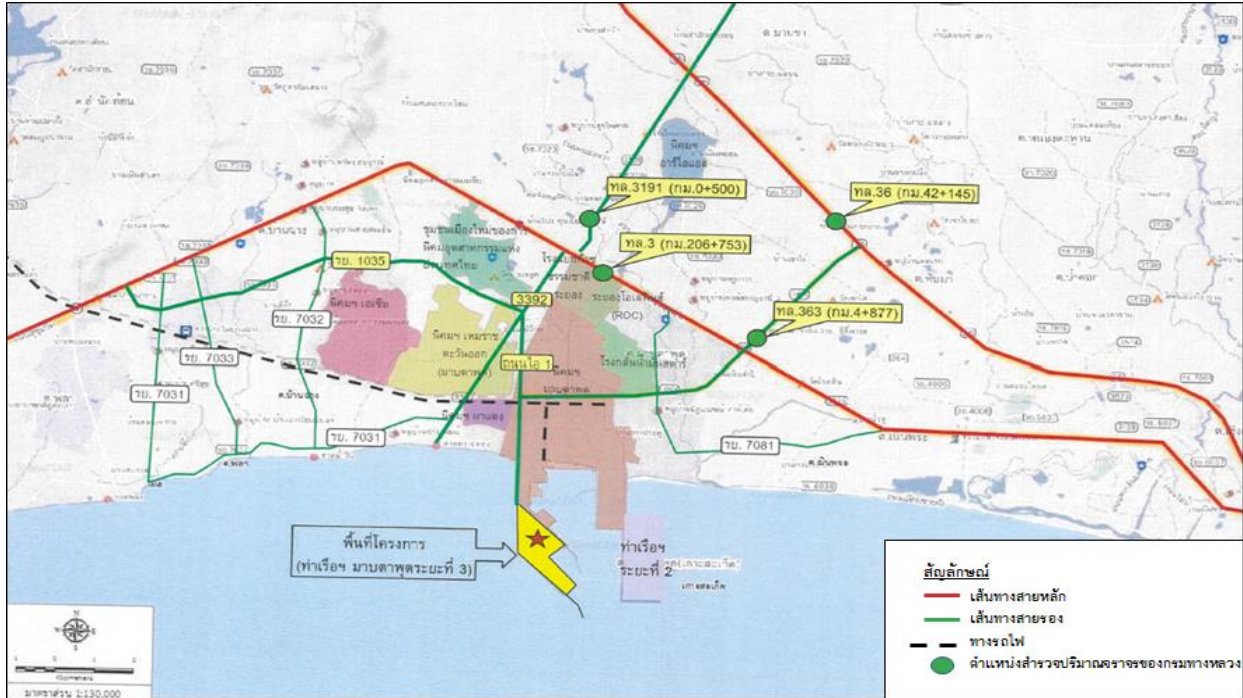
โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ตั้งอยู่ในเขตนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ตำบลมาบตาพุด อำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยอง มีเนื้อที่ประมาณ 1,000 ไร่ ความยาวหน้าท่ารวมกันประมาณ 2,229 เมตร พื้นที่โครงการมีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่ต่างๆ โดยรอบ ดังนี้

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

การเดินทางเข้าสู่พื้นที่โครงการจากกรุงเทพมหานคร โดยใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ไปประมาณ 185 กิโลเมตร จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 3392 ไปอีกประมาณ 2 กิโลเมตร เบี่ยงซ้ายเข้าสู่ถนนไอ-1 อีกประมาณ 4 กิโลเมตร จะถึงพื้นที่โครงการ



รูปที่ 1-2 ที่ตั้งโครงการ



รูปที่ 1-3 เส้นทางเข้าสู่พื้นที่โครงการ

1.5 องค์การบริหารโครงการ

โครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ 3 ช่วงที่ 1 มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในโครงการด้วยกัน 2 หน่วยงาน กับบริษัทเอกชน อีกรวม 3 กลุ่มบริษัท ได้แก่

- 1) หน่วยงานเจ้าของโครงการ - การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) โดย สกพอ. ร่วมเป็นหน่วยงานหลักรับผิดชอบในการดำเนินโครงการฯ
- 2) เอกชนคู่สัญญา - บริษัท กัลฟ์ เอ็นทีพี แอลเอ็นจี เทอร์มินอล จำกัด (Gulf MTP) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่าง บริษัท กัลฟ์ เอ็นเนอร์จี้ ดีเวลลอปเม้นท์ 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 เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด (AEC) เป็นผู้รับผิดชอบในงานวิศวกรรมก่อน NTP1 งานโครงสร้างในทะเล
 - (3) บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด (MAA) เป็นผู้รับผิดชอบในงานควบคุมการก่อสร้าง
 - (4) บริษัท เทสโก้ จำกัด (TESCO) เป็นผู้รับผิดชอบในงานด้านสิ่งแวดล้อมและงานประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

- (5) บริษัท วีระวงค์, ซินวัฒน์และพาร์ทเนอร์ส จำกัด (WCP) เป็นผู้รับผิดชอบในงานด้านกฎหมายและสัญญา
- 4) บริษัทผู้รับจ้างช่วงก่อสร้างงานโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)
- (1) บริษัท ซีเอชอีซี (ไทย) จำกัด (CHEC (ไทย)) ดำเนินการเป็นผู้รับจ้าง โดยหลังจากวันที่ 16 ธันวาคม 2564 มีการเปลี่ยนตัวผู้รับจ้าง เป็น บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)
- (2) บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) (ITD) ดำเนินการเป็นผู้รับจ้างหลัก หลังจากมีการเปลี่ยนตัวผู้รับจ้าง
- (3) บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (UAE) ซึ่งเป็นบุคคลที่ 3 (Third Party) ทำหน้าที่ในการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ EHIA ของโครงการ

1.6 การกำกับดูแลและติดตามผล

ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่องหลักเกณฑ์วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ร่วมลงทุน พ.ศ. 2560 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) และกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวกับการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ร่วมลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ในหมวดที่ 3 การกำกับดูแลและติดตามผล เมื่อได้มีการลงนามในสัญญาร่วมลงทุนแล้ว ให้คณะกรรมการนโยบายแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและคณะกรรมการบริหารสัญญา ดังนี้

- 1) คณะกรรมการกำกับดูแล ประกอบด้วย ผู้แทนกระทรวงเจ้าสังกัดหรือผู้แทนหน่วยงานที่คณะกรรมการนโยบายมอบหมาย เป็นประธานกรรมการ ผู้แทนสำนักงาน ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด ผู้แทนเอกชนคู่สัญญา เป็นกรรมการ และผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการเป็นกรรมการและเลขานุการ ให้คณะกรรมการกำกับดูแลมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้
- ติดตามกำกับดูแลโครงการให้มีการดำเนินงานตามที่กำหนดในสัญญาร่วมลงทุน
 - รายงานผลการดำเนินงาน ความคืบหน้า ปัญหา และแนวทางการแก้ไขในการดำเนินโครงการตามที่กำหนดในสัญญาร่วมลงทุนต่อสำนักงานอย่างน้อยสามเดือนต่อหนึ่งครั้ง
 - พิจารณาเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการต่อหน่วยงานเจ้าของโครงการ
 - พิจารณาให้ความเห็นชอบต่อการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน
 - เรียกหน่วยงานเจ้าของโครงการหรือเอกชนคู่สัญญาเข้าชี้แจง หรือจัดส่งข้อมูลหรือเอกสารที่เกี่ยวข้อง
 - พิจารณาดำเนินการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการตามที่เห็นสมควร หรือเป็นไปตามนโยบายของคณะกรรมการนโยบาย

ตารางที่ 1-1 รายชื่อคณะกรรมการกำกับดูแล

ที่	องค์ประกอบ	ตำแหน่ง	ตำแหน่งหน่วยงาน
1	ผู้แทนกระทรวงอุตสาหกรรม	ประธานกรรมการ	รองปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม
2	ผู้แทนสำนักงาน คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนา พิเศษภาคตะวันออก	กรรมการ	รองเลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนา พิเศษภาคตะวันออก
3	ผู้แทนอัยการสูงสุด	กรรมการ	อัยการอาวุโส สำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายสัญญา และหารือ 3
4	ผู้แทนบริษัท กัลฟ์ เอ็นทีพี แอลเอ็นจี เทอร์มินอล จำกัด (Gulf MTP)	กรรมการ	ผู้แทนหลักของบริษัทฯ หรือ ผู้แทนสำรองบริษัทฯ
5	ผู้แทนการทำเรือแห่งประเทศไทย	กรรมการและเลขานุการ	ผู้ว่าการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

2) คณะกรรมการบริหารสัญญา ประกอบด้วย บุคคลที่สำนักงานมอบหมาย เป็นประธานกรรมการ ผู้แทนกระทรวงที่เกี่ยวข้องตามที่สำนักงานกำหนดผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งแต่งตั้งโดยสำนักงาน จากบุคคลที่สำนักงานเห็นว่าเป็นผู้มีความรู้หรือความเชี่ยวชาญอันจะเป็นประโยชน์แก่การดำเนินการของคณะกรรมการบริหารสัญญาเป็นกรรมการ ผู้แทนสำนักงาน เป็นกรรมการและเลขานุการ ให้คณะกรรมการบริหารสัญญามีหน้าที่และอำนาจดังต่อไปนี้

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

ตารางที่ 1-2 รายชื่อคณะกรรมการบริหารสัญญา

ที่	องค์ประกอบ	ตำแหน่งหน่วยงาน	ตำแหน่ง
1	บุคคลที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกมอบหมาย	ประธานกรรมการ	รองเลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
2	ผู้แทนกระทรวงอุตสาหกรรม	กรรมการ	หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงอุตสาหกรรม
3	ผู้แทนการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	กรรมการ	รองผู้อำนวยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
4	ผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งแต่งตั้งโดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก จำนวน 1 คน	กรรมการ	อัยการจังหวัดประจำสำนักงานอัยการสูงสุด
5	ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	กรรมการและเลขานุการ	ผู้อำนวยการสำนักบริหารโครงการร่วมลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค

บทที่ 2

ผลการดำเนินโครงการ

2.1 การประชุมกำกับดูแลและติดตามผล

ในช่วงระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2566 ได้มีการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแล โครงการฯ จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้

- 1) ครั้งที่ 3/2566 (ครั้งที่ 15) วันที่ 15 กันยายน 2566
- 2) ครั้งที่ 4/2566 (ครั้งที่ 16) วันที่ 7 ธันวาคม 2566

และได้มีการประชุมคณะกรรมการบริหารสัญญา โครงการฯ จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้

- 1) ครั้งที่ 4/2566 (ครั้งที่ 25) วันที่ 22 สิงหาคม 2566
- 2) ครั้งที่ 5/2566 (ครั้งที่ 26) วันที่ 7 พฤศจิกายน 2566

2.2 ภาพรวมโครงการ

ก.น.อ. ได้กำหนดวันเริ่มต้นนับระยะเวลาโครงการ เป็นวันที่ 28 ธันวาคม 2564 (NTP1 : Notice to Proceed) และบริษัท Gulf MTP ได้รับทราบวันเริ่มต้นนับระยะเวลาโครงการแล้วนั้น โครงการจึงได้เริ่มดำเนินงานในช่วงก่อสร้าง โดยผู้รับจ้างงานก่อสร้างของบริษัท Gulf MTP คือ บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) หรือ บริษัท ITD โดยระยะเวลาก่อสร้างตามสัญญาร่วมลงทุนคือ 36 เดือน หลังจาก NTP1 (29 ธันวาคม 2564 – 28 ธันวาคม 2567) ส่วนการดำเนินงานก่อสร้างของบริษัท ITD มีระยะเวลาจำนวน 33.5 เดือน (29 ธันวาคม 2564 – 13 ตุลาคม 2567) ตามแผนที่ผู้รับจ้างนำเสนอ 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 แผนและผลดำเนินงานโครงการ

ระยะเวลาก่อสร้างตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุนคือ 36 เดือน หรือ 3 ปี หลังจากเริ่มนับระยะเวลาโครงการ (NTP1) หรือก็คือ วันที่ 28 ธันวาคม 2564 ส่วนการดำเนินงานก่อสร้าง บริษัท ITD ได้นำเสนอแผนงานก่อสร้างขั้นรายละเอียด (ปัจจุบันเป็น Rev. C) มีระยะเวลาจำนวน 33.5 เดือน ซึ่งจะแล้วเสร็จก่อนระยะเวลาที่กำหนดอยู่ 2.5 เดือน

ตารางที่ 2-1 รายละเอียดกำหนดงานในโครงการ (Project Milestone)

กิจกรรม	วันที่เริ่มต้น	วันที่สิ้นสุด	ระยะเวลาการก่อสร้าง (เดือน)
วันเริ่มต้น/สิ้นสุดระยะเวลาก่อสร้าง (NTP1)	28 ธ.ค. 64	27 ธ.ค. 67	36
1. งานเตรียมการเบื้องต้น/การเก็บงาน (Preliminaries and Taking Over Work)	28 ธ.ค. 64	13 ต.ค. 67	33.5
2. งานวิศวกรรมออกแบบ (Engineering Work)	28 ธ.ค. 64	27 ม.ค. 66	13
3. งานเขื่อนกันทราย (Revetment)	25 มี.ค. 65	30 ส.ค. 67	29
4. งานขุดลอกและถมทะเล (Dredging and Reclamation)	1 มี.ค. 65	28 ก.ค. 67	29
4.1 งานถมพื้นที่ LNG (แปลง B)	26 เม.ย. 66	28 ต.ค. 66	6
5. งานเขื่อนกันคลื่น (Breakwater)	6 ม.ค. 66	31 ก.ค. 67	19

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดกำหนดงานในโครงการ (Project Milestone)

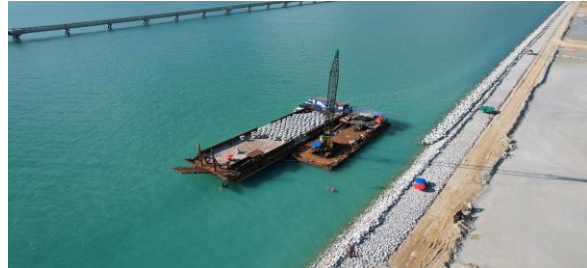
กิจกรรม	วันที่เริ่มต้น	วันที่สิ้นสุด	ระยะเวลาการก่อสร้าง (เดือน)
6. งานแก้ไขเขื่อนกันทรายเดิม (Modify Existing Revetment)	3 พ.ค. 65	19 มิ.ย. 66	13.5
7. สาธารณูปโภค (Utilities)	2 พ.ค. 65	26 ก.ค. 67	27
7.1 งานสะพานถาวร (Access Bridge)	2 พ.ค. 65	20 พ.ค. 67	24.5
8. งานติดตั้งเครื่องหมายเดินเรือ (Navigation Equipment)	5 มิ.ย. 67	3 ต.ค. 67	2
9. งานท่าเทียบเรือบริการ (Service Berths)	28 เม.ย. 65	28 ก.ค. 67	27

โดยในช่วงเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2566 งานก่อสร้างที่กำลังดำเนินการจะประกอบไปด้วย งานก่อสร้างเขื่อนกันทราย งานก่อสร้างเขื่อนกันคลื่น งานขุดลอกก้นทะเล งานก่อสร้างถนนทางเข้าและสะพานทางเข้าถาวร และ งานก่อสร้างท่าเทียบเรือบริการ โดยภาพรวมของงานทั้งหมด **ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2566**

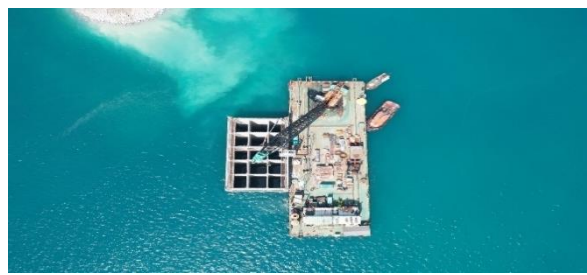
ผลงานจากปริมาณงานที่ทำจริง ร้อยละ 71.56

ผลงานตามแผนงานก่อสร้าง ร้อยละ 75.08

ช้ากว่าแผนงานก่อสร้าง ร้อยละ 3.52



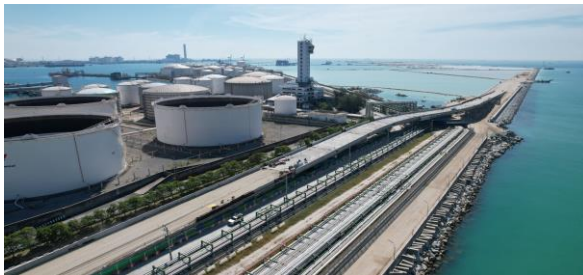
รูปที่ 2-2 งานก่อสร้างเขื่อนกันทราย



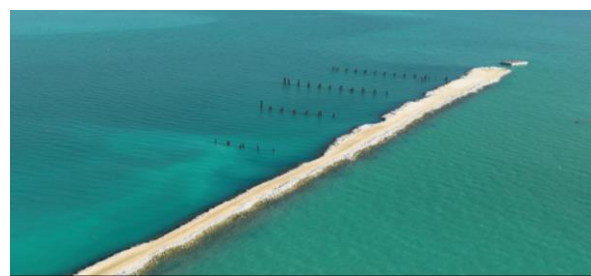
รูปที่ 2-3 งานก่อสร้างเขื่อนกันคลื่น



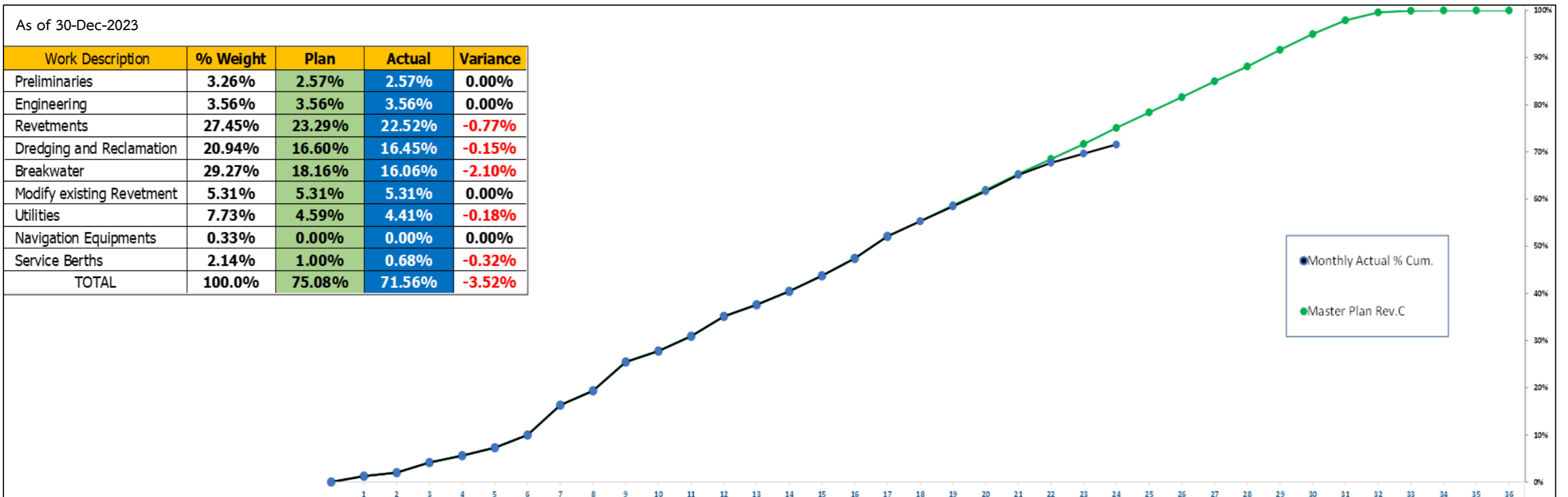
รูปที่ 2-4 งานขุดลอกและถมทะเล



รูปที่ 2-5 งานก่อสร้างถนนและสะพานทางเข้าออกโครงการ



รูปที่ 2-6 งานก่อสร้างท่าเทียบเรือบริการ



Work Description	% Wt.	% Plan	% Actual	Plan / Actual	2022												2023												2024												
					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	
Maptaphut Industrial Port Phase III	100.00%	75.08%	71.56%	M	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%	3.20%	3.37%	3.27%	3.39%	3.16%	3.19%	3.43%	3.29%	3.23%	3.36%	3.14%	3.53%	3.35%	2.89%	1.69%	0.35%	0.08%	0.00%	0.00%	
Preliminaries	3.26%	2.57%	2.57%	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%	0.01%	0.01%	0.02%	0.01%	0.01%	0.02%	0.01%	0.06%	0.27%	0.23%	0.05%		
Engineering	3.56%	3.56%	3.56%	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%	0.01%	0.01%	0.02%	0.01%	0.01%	0.02%	0.01%	0.06%	0.27%	0.23%	0.05%		
Revetments	27.45%	23.29%	22.52%	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%	0.71%	0.89%	0.71%	0.88%	0.75%	0.75%	0.79%	0.70%	0.70%	0.88%	0.67%	0.63%	0.18%	0.18%	0.22%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	
Dredging and Reclamation	20.94%	16.60%	16.45%	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%	0.71%	0.89%	0.71%	0.88%	0.75%	0.75%	0.79%	0.70%	0.70%	0.88%	0.67%	0.63%	0.18%	0.18%	0.22%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	
Breakwater	29.27%	18.14%	16.06%	Plan						4.19%					2.09%	0.60%	1.03%	1.18%	0.97%	1.10%	0.90%	0.77%	0.87%	0.80%	0.69%	0.69%	0.71%	0.64%	0.64%	0.34%	0.64%	0.80%	0.64%	0.64%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%		
Modify existing Revetment	5.31%	5.31%	5.31%	Actual						4.19%					2.09%	0.60%	1.03%	1.18%	0.97%	1.10%	0.90%	0.77%	0.87%	0.80%	0.69%	0.69%	0.71%	0.64%	0.64%	0.34%	0.64%	0.80%	0.64%	0.64%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%		
Utilities	7.73%	4.59%	4.41%	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%	0.33%	0.05%																		
Navigation Equipments	0.33%	0.00%	0.00%	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%	0.33%	0.05%																		
Service Berths	2.14%	1.00%	0.68%	Plan											0.09%	0.00%	0.00%	0.00%	0.11%	0.02%	0.00%	0.13%	0.11%	0.13%	0.11%	0.14%	0.17%	0.14%	0.03%	0.04%	0.03%	0.34%	0.38%	0.17%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%		
				Actual											0.09%	0.00%	0.00%	0.00%	0.11%	0.02%	0.00%	0.13%	0.11%	0.13%	0.11%	0.14%	0.17%	0.14%	0.03%	0.04%	0.03%	0.34%	0.38%	0.17%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%		
				Monthly 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%	3.20%	3.37%	3.27%	3.39%	3.16%	3.19%	3.43%	3.29%	3.23%	3.36%	3.14%	3.53%	3.35%	2.89%	1.69%	0.35%	0.08%	0.00%	0.00%	
				Monthly Plan % 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%	58.65%	61.92%	65.31%	68.46%	71.65%	75.08%	78.37%	81.60%	84.96%	88.10%	91.63%	94.98%	97.88%	99.57%	99.92%	100.00%	100.00%	100.00%	
				Monthly 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%													
				Monthly Actual % 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%													

*Project Milestone Rev. C เริ่มใช้งานตั้งแต่วันที่ 6 มิถุนายน 2566

รูปที่ 2-7 ผลดำเนินการโครงการ (S-Curve)

ทั้งนี้ การกำหนดร้อยละของแต่ละส่วนงานก่อสร้างภายในโครงการใช้หลักการแบ่งสัดส่วนงานจากร้อยละ 100 ออกเป็น 9 ส่วนหลัก

ตารางที่ 2-2 รายละเอียดของความก้าวหน้าในการดำเนินการ

รายละเอียด	% ให้นำหนัก	แผน	ทำได้	% ผลต่าง
งานเตรียมการเบื้องต้น / การเก็บงาน (Preliminaries and Taking-Over Work)	3.26%	2.57%	2.57%	0.00%
งานวิศวกรรม – Engineering Work	3.56%	3.56%	3.56%	0.00%
งานเขื่อนกันทราย (Revetment)	27.45%	23.29%	22.52%	-0.77%
งานขุดลอกและถมทะเล (Dredging and Reclamation)	20.94%	16.60%	16.45%	-0.15%
งานเขื่อนกันคลื่น (Breakwater)	29.27%	18.16%	16.06%	-2.10%
งานปรับปรุงเขื่อนกันคลื่นเดิม (Modify Existing Revetment)	5.31%	5.31%	5.31%	0.00%
งานสาธารณูปโภค (Utilities)	7.73%	4.59%	4.41%	-0.18%
งานติดตั้งเครื่องหมายเดินเรือ (Navigation Equipment)	0.33%	0.00%	0.03%	0.03%
งานท่าเรือบริการ (Service Berths)	2.14%	1.00%	0.68%	-0.32%
รวม	100.00%	75.08%	71.56%	-3.52%

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 2.57 เป็นไปตามแผนงาน (แผนงานร้อยละ 2.57) งานเบื้องต้นในส่วนอื่นๆ จะเป็นงานที่เกี่ยวข้องกับการเตรียมการโครงการในเรื่องต่างๆ ที่จำเป็นเพื่อให้สามารถเริ่มงานในส่วนต่างๆ ได้ เช่น งานสำรวจ งานเตรียมอุปกรณ์ เครื่องจักร งานเตรียมพื้นที่ งานขออนุญาตในโครงการ 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 งานเชื่อมกันทราย (Revetment)

งานเชื่อมกันทราย มีน้ำหนักผลงานที่ ร้อยละ 27.45 มีความก้าวหน้าในการดำเนินงาน ร้อยละ 22.52 ซ้ำกว่าแผนงานร้อยละ 0.77 (แผนงานร้อยละ 23.29) โดยอยู่ระหว่างการถมหินกันฐานเขื่อน หินเกราะ ติดตั้ง Accropode และก่อสร้างกำแพงกันคลื่น

- งานที่ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้แก่ งานถมหินแกน (Quarry Run Rock) และหินชั้นรองพื้น (Bedding Rock), งานปรับแต่งความลาดชันหินด้านในเขื่อน (Trim Slope)
- อยู่ระหว่างดำเนินงาน ได้แก่ งานถมหินกันฐานเขื่อน (Toe Rock) ร้อยละ 67.01
งานถมหินเกราะ(Underlayer Rock) ร้อยละ 69.59
งานปรับแต่งความลาดชันหินด้านนอกเขื่อน ร้อยละ 73.75
งานติดตั้งแผ่นใยสังเคราะห์ (Geotextile) ร้อยละ 91.09
งานถมทราย (Back Fill) ร้อยละ 86.54
งานผลิต Accropode ร้อยละ 41.45
ติดตั้ง Accropode ร้อยละ 35.86
งานก่อสร้างกำแพงกันคลื่น (Wave Wall) ร้อยละ 22.33

2.3.4 งานขุดลอกและถมทะเล (Dredging and Reclamation)

งานขุดลอกและถมทะเล มีน้ำหนักผลงานที่ ร้อยละ 20.94 มีความก้าวหน้าในการดำเนินงาน ร้อยละ 16.45 ซ้ำกว่าแผนงานร้อยละ 0.15 (แผนงานร้อยละ 16.60) โดยอยู่ระหว่างการถมทรายพื้นที่ธุรกิจเกี่ยวเนื่อง (แปลง C) และพื้นที่ท่าเรือสินค้าเหลว (แปลง A)

- งานที่ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้แก่ งานถมทะเลและบดอัดพื้นที่ก๊าซ LNG (แปลง B) ซึ่งทำให้เอกชนสามารถเข้าพื้นที่เพื่อเตรียมการก่อสร้าง Superstructure ได้
- อยู่ระหว่างดำเนินงาน ได้แก่ ขุดลอกร่องน้ำและพื้นที่แอ่งกลับเรือ ร้อยละ 63.43
งานถมทะเลพื้นที่ใช้ประโยชน์ ร้อยละ 67.86 โดยแบ่งเป็น
 - พื้นที่ท่าเรือสินค้าเหลว (แปลง A) ร้อยละ 25.31
 - พื้นที่ธุรกิจเกี่ยวเนื่อง (แปลง C) ร้อยละ 74.96

2.3.5 งานก่อสร้างเขื่อนกันคลื่น (Breakwater)

งานก่อสร้างเขื่อนกันคลื่น มีน้ำหนักผลงานที่ ร้อยละ 29.27 มีความก้าวหน้าในการดำเนินงาน ร้อยละ 16.06 ซ้ำกว่าแผนงานร้อยละ 2.10 (แผนงานร้อยละ 18.16) โดยอยู่ระหว่างการก่อสร้าง Caisson และการถมหินกันฐานเขื่อน

- อยู่ระหว่างดำเนินงาน ได้แก่
 - ถมหินแกน (Quarry Run Rock) และหินชั้นรองพื้น (Rubble Bed) ร้อยละ 90.78
 - งานถมหินกันฐานเขื่อน (Toe Rock) ร้อยละ 11.51
 - งานถมหินเกราะ (Underlayer) ร้อยละ 11.26
 - งานถมหินชั้นรอง (Bedding Layer) ร้อยละ 9.23

งานถมหินรองฐาน Caisson (Stone Base) ร้อยละ 5.38

งานก่อสร้าง Caisson ร้อยละ 12.58

2.3.6 งานรื้อย้ายหินเกราะของเขื่อนกันทรายเดิม (Modify Exting Revetment)

งานรื้อย้ายหินเกราะของเขื่อนกันทรายเดิม ซึ่งเป็นของพื้นที่เดิมของ กนอ. บริเวณแนวเขื่อนกันทราย เพื่อให้สามารถดำเนินการขุดลอกและถมทะเลได้ มีน้ำหนักร้อยละ 5.31 โดยได้ดำเนินการแล้วเสร็จเรียบร้อยแล้ว

2.3.7 งานก่อสร้างสาธารณูปโภค (Utilities)

งานก่อสร้างสาธารณูปโภค มีน้ำหนักร้อยละ 7.73 มีความก้าวหน้าในการดำเนินงาน ร้อยละ 4.41 ซ้ำกว่าแผนงานร้อยละ 0.18 (แผนงานร้อยละ 4.59) โดยอยู่ระหว่างการก่อสร้างถนนและสะพานทางเข้าออกถาวรของโครงการ

- งานที่ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้แก่ งานถนนทางเข้าออกโครงการ (Road Link)
- อยู่ระหว่างดำเนินงาน ได้แก่ งานก่อสร้างสะพานทางเข้าออกถาวร ร้อยละ 73.85 อยู่ในขั้นตอนการก่อสร้างทางลาดและเทคอนกรีตสะพาน ส่วนงานระบบอื่นๆ ได้แก่ งานถนนบนสันเขื่อนโครงการ (Road Work), งานระบบน้ำประปา (Fresh Water System), งานท่อระบายน้ำ (Sewer System), งานระบบดับเพลิง (Raw Water and Fire Protection System), งานระบบไฟฟ้า (Electrical Power and Lighting System) และงานติดตั้งระบบ CCTV อยู่ระหว่างการเตรียมการวัสดุและการก่อสร้าง

2.3.8 งานติดตั้งอุปกรณ์และเครื่องหมายเดินเรือ (Navigation Equipment)

งานติดตั้งอุปกรณ์และเครื่องหมายเดินเรือ มีน้ำหนักร้อยละ 0.33 มีความก้าวหน้าในการดำเนินงาน ร้อยละ 0.00 (แผนงานร้อยละ 0.00) เป็นไปตามแผนงาน โดยอยู่ระหว่างการเตรียมการผลิตและสั่งซื้ออุปกรณ์

- งานที่ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้แก่ การกำหนดคุณสมบัติอุปกรณ์ให้เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่แล้วเสร็จ และเป็นไปตามกรอบของสัญญาร่วมลงทุนและข้อกำหนดของ กนอ. ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จร่วมกับสำนักนําร่องมาตาศุด เนื่องจากเป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการใช้งานโดยตรง

2.3.9 งานก่อสร้างท่าเทียบเรือบริการ (Service Tugboat)

งานขุดลอกและถมทะเล มีน้ำหนักร้อยละ 2.14 มีความก้าวหน้าในการดำเนินงาน ร้อยละ 0.68 เป็นไปตามแผนงาน โดยอยู่ระหว่างการตอกเสาเข็มท่าเทียบเรือบริการ

- งานที่ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้แก่ การขออนุญาตก่อสร้างท่าเทียบเรือบริการ โดย กนอ. ได้ดำเนินการยื่นแบบคำร้องขอใบอนุญาตฯ ต่อสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยองและได้เข้ากระบวนการพิจารณาของคณะกรรมการที่เกี่ยวข้อง และได้รับใบอนุญาตฯ เป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2566 และได้เริ่มก่อสร้างเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2566 โดยได้เตรียมการผลิตเสาเข็ม คานและพื้นคอนกรีต แล้วเสร็จเตรียมพร้อมสำหรับการติดตั้ง
- อยู่ระหว่างดำเนินงาน ได้แก่ งานตอกเสาเข็ม ร้อยละ 54.73

โดยโครงการได้จัดทำเว็บไซต์โครงการ <https://maptaphut3.com> เพื่ออัปเดตข่าวสารสำคัญ รายละเอียดโครงการและข้อมูลโครงการอื่นๆ ให้แก่สาธารณชนในวงกว้าง และสามารถติดตามความก้าวหน้าของโครงการ ผ่านสื่อประชาสัมพันธ์โครงการ เป็นวิดิทัศน์ในเว็บไซต์ YouTube ใช้ชื่อช่องว่า “PMSC” โดยจะอัปเดตความก้าวหน้าเป็นประจำทุกเดือน






PMSC
@GP20092553 · ผู้ติดตาม 80 คน · วิดีโอ 31 รายการ
ข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับช่องนี้...เพิ่มเติม






ติดตาม

หน้าแรก วิดีโอ

สำนัรับคุณ

 <p>ความก้าวหน้าโครงการ MTP3.1_27 Oct. 24(Official MTP3.1 - PMSC) การดู 181 ครั้ง · 2 สัปดาห์ที่ผ่านมา</p>	 <p>ความก้าวหน้าโครงการ MTP3.1_27 Mar. 24(Official MTP3.1 - PMSC) การดู 82 ครั้ง · 7 เดือนที่ผ่านมา</p>	 <p>ความก้าวหน้าโครงการ MTP3.1_27 Feb. 24(Official MTP3.1 - PMSC) การดู 142 ครั้ง · 8 เดือนที่ผ่านมา</p>
---	--	--

วิดีโอ

 <p>ความก้าวหน้าโครงการ MTP3.1_27 Oct... การดู 181 ครั้ง · 2 สัปดาห์ที่ผ่านมา</p>	 <p>ความก้าวหน้าโครงการ MTP3.1_27 Sep... การดู 80 ครั้ง · 1 เดือนที่ผ่านมา</p>	 <p>ความก้าวหน้าโครงการ MTP3.1_27 Aug... การดู 122 ครั้ง · 2 เดือนที่ผ่านมา</p>	 <p>ความก้าวหน้าโครงการ MTP3.1_27 Jul. 24 (Official... การดู 199 ครั้ง · 3 เดือนที่ผ่านมา</p>	 <p>ความก้าวหน้าโครงการ MTP3.1_27 Jun... การดู 246 ครั้ง · 4 เดือนที่ผ่านมา</p>
--	---	--	---	--

- รูปที่ 2-8 เว็บไซต์โครงการและสื่อประชาสัมพันธ์

2.4 การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

เนื่องจาก โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 เป็นโครงการขนาดใหญ่ จึงมีการจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง หรือที่เรียกกันว่า (รายงาน EHIA) โดยผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ก.ก.วล.) และคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ (คชก.) เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562

และต่อมาได้มีการศึกษาและจัดทำเพิ่มเติมการเปลี่ยนแปลงรายงาน EHIA ในรายละเอียดต่างๆ ก่อนเริ่มการก่อสร้างและในช่วงก่อสร้าง ครั้งที่ 1 และ ครั้งที่ 2

โดยการขอเปลี่ยนแปลงรายงาน EHIA ครั้งที่ 1 มีทั้งหมด 6 ประเด็น

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

โดยในรายละเอียดข้อ 1) ได้ทำการพิจารณารูปแบบและดำเนินจัดจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงาน Environmental Impact Statement (EIS) ซึ่งได้พิจารณาให้ความเห็นชอบจากคณะกรรมการพิจารณาผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และพิจารณาการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของ ก.น.อ. เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2564 แล้ว ส่วนการแก้ไขในรายละเอียดข้อ 2) – 6) ได้จัดทำแก้ไขรายงานฯ EHIA ฉบับสมบูรณ์และได้ผ่านการพิจารณาจาก คชก. เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2564 และ ก.ก.วล. รับทราบตามมติของ คชก. เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2564

และ ก.น.อ. 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

ก.น.อ. ลงนามในสัญญาจ้างบริษัทเทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด (TET) ให้เป็นที่ปรึกษาในการดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงฯ EHIA (ครั้งที่ 3) เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2566 โดยประเด็นที่ขอเปลี่ยนแปลง คือ เรื่องการปลดปล่อยมวลสาร (Emission Loading) ของโครงการพัฒนาท่าเรือ

อุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ซึ่งจะมีผลกระทบต่อรายละเอียดและมาตรการฯ ในระยะดำเนินการเท่านั้น ไม่ส่งผลกระทบต่อรายละเอียดและมาตรการฯ ในระยะก่อสร้าง

ทั้งนี้ ก.น.อ. ได้ดำเนินงานตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 (ทั้ง 3 ฉบับ) และมาตรการในรายงานการเปลี่ยนแปลงโครงการในรายงาน Environmental Impact Statement (EIS) โครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 1 (มาตรการเพิ่มเติมเฉพาะงานก่อสร้าง Access Bridge) ตลอดระยะเวลาโครงการ โดยที่สามารถสรุปการดำเนินงานในช่วงเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2566 ได้ดังนี้

2.4.1 การดำเนินงานตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ

จากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) เพื่อให้เป็นไปตามที่กำหนด ก.น.อ. จึงได้ดำเนินการตั้งคณะกรรมการเพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติงานก่อสร้างของโครงการให้เป็นไปตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EHIA โดยแบ่งเป็น 2 คณะ ดังนี้

1) คณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม

มีองค์ประกอบจากทั้งภาครัฐ เอกชน และตัวแทนของแต่ละกลุ่มประมง ผู้นำชุมชน โดยมีหน้าที่กำกับดูแลติดตามการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ ตามที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมหรือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยจะต้องจัดให้มีการประชุมเพื่อติดตาม เสนอแนะแนวทาง ประสานงานกับปัญหาที่ร้องเรียนจากกิจกรรมโครงการ อย่างน้อยปีละ 4 ครั้ง โดยในปี 2566 ประชุมไปทั้งหมด 4 ครั้ง ดังนี้

- วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2566
- วันที่ 22 พฤษภาคม 2566
- วันที่ 23 สิงหาคม 2566
- วันที่ 29 พฤศจิกายน 2566

2) คณะกรรมการติดตามตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อมและมวลชนสัมพันธ์

มีองค์ประกอบจากทั้งภาครัฐ เอกชน และตัวแทนของแต่ละกลุ่มประมง ผู้นำชุมชน โดยมีหน้าที่ร่วมกันหรือ เสนอแนะแนวทาง ประสานงานกับชุมชนและพื้นที่โดยรอบ เพื่อติดตามการทำงานของโครงการให้เป็นไปตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โดยจะต้องจัดให้มีการประชุมเพื่อติดตาม อย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง และมีการจัดส่งรายงานด้านสิ่งแวดล้อมทั้งประจำเดือน และ ทุก 6 เดือน ให้ ก.น.อ. เพื่อรายงาน สผ. ด้วย โดยในปี 2566 ประชุมไปทั้งหมด 12 ครั้ง ดังนี้

- | | |
|-----------------------------|---------------------------|
| - วันที่ 31 มกราคม 2566 | - วันที่ 25 กรกฎาคม 2566 |
| - วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2566 | - วันที่ 30 สิงหาคม 2566 |
| - วันที่ 28 มีนาคม 2566 | - วันที่ 3 ตุลาคม 2566 |
| - วันที่ 25 เมษายน 2566 | - วันที่ 1 พฤศจิกายน 2566 |
| - วันที่ 8 มิถุนายน 2566 | - วันที่ 6 ธันวาคม 2566 |
| - วันที่ 28 มิถุนายน 2566 | - วันที่ 22 ธันวาคม 2566 |

โดยคณะกรรมการจะมีหน้าที่กำกับการตรวจสอบตามมาตรการและการตรวจสอบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EHIA เช่น การติดตามมาตรการประจำเดือน (Monthly Audit) การตรวจสอบคุณภาพน้ำทะเล คุณภาพน้ำเสีย และอื่นๆ เป็นต้น และทั้งสองคณะฯ จะมีการลงพื้นที่เยี่ยมชมโครงการอย่างน้อยปีละ 4 ครั้ง ซึ่งในปี 2566 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 ทั้งนี้มูลนิธิฯ กองทุนฯ ได้อนุมัติจ่ายเงินเยียวยาให้แก่กลุ่มผู้ประกอบการประมงพื้นบ้านที่ได้รับผลกระทบจากโครงการฯ รายละ 100,000 บาท ซึ่งมีจำนวนผู้ยื่นขอรับเงินเยียวยาและผ่านเกณฑ์ จำนวน 936 ราย แบ่งเป็นผู้ที่เป็นกลุ่มประมงในพื้นที่ตามรายงาน EHIA จำนวน 414 ราย และ ผู้ที่เป็นกลุ่มประมงนอกพื้นที่ตามรายงาน EHIA จำนวน 522 ราย ในปี 2566 มีผู้ได้รับเงินเยียวยาแล้ว จำนวน 935 ราย เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 93.5 ล้านบาท คงเหลือผู้ขอรับเยียวยา 1 ราย โดยอยู่ระหว่างการยื่นขอสิทธิเป็นผู้จัดการมรดกแทนผู้ยื่นคำร้องที่เสียชีวิต

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) เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชน เป็นจำนวนเงินในการดำเนินโครงการ 100,000 บาทต่อชุมชน คิดเป็น 2.8 ล้านบาท

ซึ่งสรุปได้ว่า ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2566 เงินมูลนิธิกองทุนฯ คงเหลือ 1.8 ล้านบาท



รูปที่ 2-9 การมอบเงินเยียวยาและพัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชน

2.4.3 การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

ผู้รับเหมาฯ ให้เป็นไปตามเงื่อนไขในสัญญาร่วมลงทุนของ ก.น.อ. อย่างเคร่งครัด และให้บริษัท UAE จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ เสนอต่อ ก.น.อ. เพื่อรับทราบทุกเดือน

ก.น.อ. 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

ก.น.อ. ดำเนินการนำส่งรายงานรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 ให้แก่กรมเจ้าท่า ในฐานะหน่วยงานอนุมัติ/อนุญาต เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2566 และนำรายงานฯ เข้าสู่ระบบอิเล็กทรอนิกส์ของ สผ. (ระบบ Smart EIA Plus) เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2566

ทั้งนี้ ก.น.อ. จะดำเนินการนำส่งรายงานรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และระยะก่อสร้าง โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566 ให้แก่กรมเจ้าท่า ในฐานะหน่วยงานอนุมัติ/อนุญาต และนำรายงานฯ เข้าสู่ระบบอิเล็กทรอนิกส์ของ สผ. (ระบบ Smart EIA Plus) ไม่เกินวันที่ 31 มกราคม 2567 (ดำเนินการตามประกาศกระทรวงฯ พ.ศ. 2564)

1) การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง 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, GMT, ITD) พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ อย่างเคร่งครัด แต่ยังพบการดำเนินงานบางอย่างไม่เป็นไปตามมาตรการฯ ซึ่งที่ปรึกษา PMSC และ บริษัท UAE ให้คำแนะนำและกำชับให้ผู้รับเหมาฯ ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานก่อสร้างให้เป็นไปตาม มาตรการฯ ที่กำหนด

2) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (UAE) ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านต่าง ๆ ของโครงการฯ ตามที่ระบุในรายงาน EHIA และรายงาน EIS ได้ อย่างครบถ้วน ซึ่ง มีผลการวิเคราะห์คุณภาพสิ่งแวดล้อมจากห้องปฏิบัติการของบริษัท UAE ที่จะนำเสนอผล ในรายงานทั้งสิ้น 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) ดำเนินการโดยเอกชนคู่สัญญาจัดหาผู้รับเหมาก่อสร้างเข้ามาดำเนินการในพื้นที่เอง มูลค่าเงินลงทุนของโครงการช่วงที่ 1 ตั้งแต่เริ่มโครงการจนถึงเดือนธันวาคม 2566 มีมูลค่ารวม 7,473.94 ล้านบาท (คิดเป็นร้อยละ 57.94 ของมูลค่างานโครงสร้างพื้นฐาน 12,900 ล้านบาท) โดยแบ่งเป็นค่าใช้จ่ายในส่วน of โครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐที่ 6,474.18 ล้านบาท (คิดเป็นร้อยละ 50.19) และค่าใช้จ่ายในการบริหารโครงการและอื่น ๆ ของภาคเอกชนอีก 999.76 ล้านบาท (คิดเป็นร้อยละ 7.75)

บทที่ 3

ปัญหา อุปสรรคและแนวทางการแก้ไข

3.1 ปัญหาในงานก่อสร้าง

อุปสรรคที่ทำให้การทำงานก่อสร้างของโครงการล่าช้ากว่าแผนงานก่อสร้างที่กำหนด มีด้วยกันหลายประการ โดยอุปสรรคที่เกิดจากสภาพพื้นที่/การทำงาน/และอุบัติเหตุที่ไม่คาดคิด มีดังนี้

3.1.1 การเข้าสู่ช่วงฤดูมรสุมของพื้นที่โครงการ

ในช่วงเดือนมิถุนายน - เดือนกันยายน ของทุกปี ในบริเวณพื้นที่ของจังหวัดระยอง บริเวณท่าเรืออุตสาหกรรมมาตาพุด จะเป็นช่วงฤดูมรสุมของในพื้นที่ ซึ่งในปี 2566 เกิดช่วงฤดูมรสุมที่ยาวนานกว่าปกติ ถึงเดือนพฤศจิกายน 2566 ทำให้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างมีฝนตก น้ำขึ้นสูง และคลื่นลมแรง ก่อให้เกิดอุปสรรคในงานก่อสร้าง ดังนี้

- 1) การผลิตและขนส่งหิน, และงานก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบ เช่น งานผลิต Accropode, งานก่อสร้างกำแพงกันคลื่น (Wave Wall), งานหล่อ Caisson และงานลงหินฐาน Caisson เป็นต้น ทำให้การทำงานเกิดอุปสรรค ส่งผลให้ล่าช้ากว่าแผนงานก่อสร้าง
- 2) งานก่อสร้างที่ดำเนินการแล้ว เช่น งานเชื่อมกันทรายตามแนวสันเขื่อน ถูกคลื่นซัดและกัดเซาะทำให้บริเวณสันเขื่อนแคบลงจนเกิดความเสียหาย ส่งผลให้การขนส่งหินทำได้ลำบากขึ้นและจำเป็นต้องทำการซ่อมแซมตัวเขื่อนที่เกิดความเสียหาย รวมถึงน้ำที่ขึ้นสูงในหลายช่วงเวลาก็ก่อผลต่อการทำงานด้วยเช่นเดียวกัน
- 3) ม่านกันตะกอนที่ติดตั้งบริเวณทิศตะวันออกเกิดความเสียหาย ส่งผลให้ม่านกันตะกอนหลุดจากตำแหน่งที่ติดตั้งและลอยออกจากแนวเขตท่อนก่อสร้างโครงการ ทำให้ชาวประมงในพื้นที่เกิดความไม่สบายใจและขอให้ทางโครงการ พิจารณาการติดตั้งม่านกันตะกอนใหม่หรือยกเลิกการติดตั้งม่านกันตะกอน เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุแก่ชาวประมง
- 4) การเกิดอุบัติเหตุในโครงการ ซึ่งส่งผลกระทบต่อการทำงานทำให้ต้องหยุดการก่อสร้าง

การแก้ปัญหา โครงการได้ดำเนินการติดตามปัญหาที่เกิดขึ้น และร่วมกันแก้ไขปัญหา โดยมีการจัดประชุมติดตามงานและประชุมหารือในการแก้ไขเทคนิคการทำงาน เพื่อสรุปอุปสรรคและวางแนวทางแก้ไข ซึ่งได้ปรับปรุงการทำงานและดำเนินการแก้ไขปัญหา ดังนี้

- 1) การผลิตหิน การขนส่งหิน และการก่อสร้าง การผลิตหินจะทำการปรับพื้นที่ในโรงโม่ เพื่อให้สามารถทำงานได้ต่อเนื่องและแยกกองหินในพื้นที่กองเก็บให้ชัดเจน เพื่อลดระยะเวลาการขนส่งหิน รวมถึงการใช้พื้นที่แปลง B (LNG Plot) ที่ดำเนินการถมพื้นที่แล้วเสร็จในการกองเก็บหินและผลิต Accropode เพื่อเพิ่มพื้นที่การหล่อ Accropode ทำให้สามารถเร่งการผลิตและลดปัญหาการขนส่ง ส่วนการก่อสร้าง Caisson และลงหินฐาน จะทำการปรับวิธีการทำงาน เพื่อลดขั้นตอนการหล่อ Caisson ลง แล้วย้ายพื้นที่การทำงานไปทำต่อในตำแหน่งติดตั้งในทะเล จากนั้นจึงดำเนินการหล่อผนังในส่วนที่เหลือจนแล้วเสร็จ ทำให้สามารถดำเนินการหล่อ Caisson ไปพร้อมๆกันได้ และการลงหินฐาน Caisson จะใช้การติดตั้งเฟรมเซ็คกระดပ်และทิศทางเพื่อควบคุมและกำหนดทิศทางลงหิน ให้อยู่ในแนวระดับที่กำหนด
- 2) การซ่อมแซมเขื่อนที่เสียหาย จะทำการซ่อมแซมแนวเขื่อนที่จำเป็นต้องสัญจรขนส่งก่อน โดยใช้รถแบคโฮตัดแต่งและคัดแยกขนาดหินที่ถูกคลื่นซัด แล้วทำการวางหินใหญ่และ Accropode เพื่อป้องกันการ

ถูกคลื่นซัดซ้ำ ส่วนการป้องกันถนนสัญจร จะใช้การถมทรายเพิ่มทั้งชาย-ขวาของถนนพร้อมกับวางถุงทราย เพื่อป้องกันเวลาน้ำขึ้นสูงไม่ให้ท่วมถนนสัญจร

3) ม่านกันตะกอนที่เสียหาย จะทำการติดตั้งม่านกันตะกอนตามรูปแบบที่ระบุไว้ในรายงาน EHIA ปี 2564 และจัดท้าวัดอุปกรณ์ที่มีความมั่นคงแข็งแรงสำหรับติดตั้งม่านกันตะกอนให้ครบถ้วนตามขั้นตอนการติดตั้ง ในช่วงมรสุมจะทำการติดตั้งม่านกันตะกอนในส่วนพื้นที่ด้านในของพื้นที่โครงการ เพื่อปิดพื้นที่บริเวณขุดลอก และเมื่อผ่านช่วงมรสุมไปแล้ว จะติดตั้งม่านกันตะกอนตามตำแหน่งเดิมในด้านทิศตะวันออกและทิศตะวันตก เพื่อไม่ให้ม่านเสียหายจากมรสุม ส่วนทางกลุ่มประมงได้ทำการประชุมและลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจในการทำงาน ซึ่งหลังจากที่ได้รับการชี้แจง ทางกลุ่มประมงก็เห็นด้วยและขอบคุณสำหรับการทำงานตามคำร้องเรียน

4) การเกิดอุบัติเหตุโครงการ โครงการฯ ได้ดำเนินการจัดประชุมสอบสวนอุบัติการณ์ (Incident Investigate Report) เพื่อสรุปหาสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น พร้อมทั้งวางมาตรการเพิ่มเติมเพื่อป้องกันไม่ให้มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในลักษณะเดิมอีก เช่น การปรับปรุงวิธีการปฏิบัติงานให้รัดกุมและปลอดภัยมากขึ้น, เปลี่ยนและบำรุงรักษาอุปกรณ์เครื่องจักรให้ดีขึ้น, เพิ่มมาตรการตอบสนองฉุกเฉินและวิธีการรับมือรวมถึงการฝึกซ้อมอย่างสม่ำเสมอ และการเยียวยาผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตตามกฎหมายและการเยียวยาตามสมควรเพิ่มเติม

3.1.2 การขาดสภาพคล่องทางการเงินของบริษัทผู้รับจ้างงานก่อสร้าง

ความล่าช้าจากการดำเนินงานในโครงการหลายส่วน มีสาเหตุเกิดจากการขาดสภาพคล่องทางการเงินของบริษัท ITD ที่ประสบปัญหาจากสภาพทางการเงินของบริษัท ทำให้โครงการไม่มีวัสดุ อุปกรณ์ รวมทั้งวัสดุสิ้นเปลือง เช่น น้ำมัน คอนกรีต ที่จะใช้ในโครงการให้เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน มีการปันส่วนน้ำมันและผิดผ่อนการชำระเงินกับผู้จัดส่งวัสดุ เช่น คอนกรีตผสมเสร็จ ค่าจ้างงานขนส่งหิน ค่าเช่าเครื่องจักรหนักที่โรงโม่หินและในพื้นที่โครงการ รวมทั้งค่าจ้างงานขุดลอกผู้รับจ้างช่วง ค่าจ้างเรืออู้อยู่ ซึ่งชำระเพียงบางส่วน และค้างจ่ายค่าจ้างพนักงานประจำและแรงงานรายวันที่เป็นพนักงานของบริษัท ITD ซึ่งส่งผลให้เกิดความล่าช้าในงานก่อสร้าง ดังนี้

1) งานเชื่อมกันทรายและเชื่อมกันคลื่น ไม่สามารถเร่งรัดงานให้เป็นไปตามแผนได้ เนื่องจากขาดน้ำมันสำหรับใช้ในเครื่องจักร ขาดวัสดุผลิตคอนกรีตและการผลิตหิน รวมถึงรถขนส่งหินที่หยุดชะงักจากการค้างชำระค่าจ้าง ทำให้การเร่งรัดงานไม่เป็นไปตามที่วางไว้ในแผนงาน

2) งานขุดลอกและถมทะเล ล่าช้าจากการค้างชำระค่าจ้างงานขุดลอกของผู้รับจ้างช่วง ทำให้เกิดการหยุดการขุดลอก

3) งานก่อสร้างสะพานทางเข้า-ออกถาวร ล่าช้าจากงานก่อสร้างโครงสร้างคอนกรีต เนื่องจากขาดแคลนวัสดุเทคอนกรีต

4) งานก่อสร้างท่าเทียบเรือบริการ ล่าช้าสะสมจากปัญหาสภาพคล่องทางการเงินของผู้รับจ้าง

โดยหากปล่อยให้เกิดภาวะเช่นนี้ในระยะเวลานาน จะทำให้โครงการไม่แล้วเสร็จตามสัญญาจ้างก่อสร้างของผู้รับจ้าง

การแก้ปัญหา ทางโครงการฯ ได้ประชุมร่วมกันทุกฝ่าย เพื่อติดตามและเร่งรัดการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยในส่วนของปัญหาสภาพคล่องทางการเงินเบื้องต้น คือ การจัดทำสรุปรายงานที่ยังคงค้างตามเอกสารการปฏิบัติงาน ที่ยังคงค้างหลายงานจากการเก็บงานไม่เรียบร้อย ให้ทำกรณำทีมงานเข้าเก็บงานให้เรียบร้อยเพื่อให้สามารถนำผลงานเบิกงวดตามงานที่ยังคงค้างได้ และทางผู้รับจ้างได้ทำการขายวัสดุและ

ทรัพยากรบางส่วน เพื่อให้สามารถนำเงินมาเสริมสภาพคล่องชั่วคราวในการทำงาน ส่วนทางเอกชนคู่สัญญา ประสานกับสถาบันทางการเงินให้จ่ายเงินค่าก่อสร้างโดยตรงไปยัง ผู้รับจ้างช่วง และ ผู้ขายวัสดุ รวมถึงค่าจ้าง พนักงานและแรงงานของบริษัท ITD ได้ โดยจัดทำข้อตกลงแนบท้ายเพิ่มเติมในสัญญา EPC Financing Agreement แล้ว ทำให้แนวโน้มในการเร่งรัดงานเป็นไปด้วยดียิ่งขึ้น

3.2 ปัญหาจากภาคประชาชนและภาครัฐ

พบว่า ประเด็นการร้องเรียน จากกลุ่มชุมชน/กลุ่มประมง/ภาครัฐ ในช่วงที่ผ่านมา ได้รับการคลี่คลายแล้ว โดยสามารถแบ่งประเด็นออกเป็น ดังต่อไปนี้

3.2.1 การร้องเรียนเพื่อเรียกร้องค่าเสียหาย

เครือข่ายองค์กรชุมชนประมงท้องถิ่น ได้ทำหนังสือร้องเรียนถึงสำนักงานบริหารโครงการ ขอให้ยกเลิกการติดตั้งม่านกันตะกอนบริเวณหน้าบริษัท BLCF ของโครงการฯ (ม่านด้านทิศตะวันออกตามรายงาน EHIA) เนื่องด้วยทางกลุ่มประมงเห็นว่า ได้รับผลกระทบจากม่านกันตะกอนที่ไม่สามารถทนแรงคลื่นลมในช่วงมรสุมได้ ทำให้เครื่องมือประมงพื้นบ้านชายฝั่งเสียหาย ซึ่งมีเหตุดังกล่าวเกิดขึ้นเป็นจำนวน 4 ครั้ง ดังนี้

- เชือกผูกทุ่นของม่านกันตะกอน พังเข้ากับใบจักรเรือของสมาชิกประมงกลุ่มบ้านหาดแสงเงิน ประเมินความเสียหายเป็นจำนวนเงิน 12,000 บาท
- ม่านกันตะกอนหลุดลอยไปชนกับเครื่องมือประมงของสมาชิกประมงกลุ่มตากวน-อ่าวประตู ประเมินความเสียหายเป็นจำนวนเงิน 15,000 บาท
- ม่านกันตะกอนหลุดลอยไปชนกับเครื่องมือประมงของสมาชิกประมงกลุ่มตรอกยายชา ประเมินความเสียหายเป็นจำนวนเงิน 60,000 บาท
- ม่านกันตะกอนหลุดลอยไปชนกับเครื่องมือประมงของสมาชิกประมงกลุ่มบ้านตากวน ประเมินความเสียหายเป็นจำนวนเงิน 15,000 บาท

ทางกลุ่มประมงจึงนำเสนอมายังโครงการ ให้พิจารณาในการยกเลิกการติดตั้งม่านกันตะกอนเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในการทำงานขึ้นอีก



รูปที่ 3-1 การลงพื้นที่รับฟังปัญหาและการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น

การแก้ปัญหา ทางโครงการฯ ได้ร่วมกันกับทุกฝ่าย ทั้งผู้รับจ้าง เอกชนคู่สัญญา ที่ปรึกษา และ กนอ. ประชุมร่วมกันเพื่อหาข้อสรุปและจัดทำกรชี้แจงประชาสัมพันธ์ให้เข้าใจว่า การติดตั้งม่านกันตะกอนประจำด้านตะวันออกและตะวันตก เป็นการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการฟุ้งกระจายตะกอน ตามที่ระบุไว้ในรายงาน EHIA ปี 2564 ซึ่งโครงการจะต้องมีดำเนินการติดตั้งม่านกันตะกอนก่อนเริ่มงานขุดลอกและถมทะเล โดยหากโครงการไม่ดำเนินการจะถือว่าไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) และคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญชำนาญการพิจารณา รายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างพื้นฐานทางน้ำ (คชก.) และเงื่อนไขแนบท้ายหนังสืออนุญาตให้ขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดินเขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดของกรมเจ้าท่า จึงจำเป็นต้องติดตั้งม่านกันตะกอนไว้ตามเดิม โดยที่ทางโครงการ จะปรับปรุงความแข็งแรงของม่านกันตะกอนให้มีความแข็งแรงคงทนมากขึ้น เพื่อไม่ให้ม่านกันตะกอนหลุดลอยออกไปจากตำแหน่งที่ติดตั้งอีก โดยจะซ่อมแซมม่านที่หลุดไปแล้วนำกลับไปติดตั้งใหม่หลังสิ้นสุดช่วงฤดูมรสุม เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของตะกอนจากการขุดลอกและถมทะเล ส่วนกรณีที่เครื่องมือทำการประมงของสมาชิกได้รับความเสียหายจากการดำเนินโครงการ ทางโครงการฯ จะเยียวยาโดยมูลนิธิกองทุนหลักประกันความเสียหายฉุกเฉินและพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนตามคำร้องและหลักฐานที่ได้รับ

ซึ่งสมาชิกเครือข่ายฯ ได้รับทราบหนังสือชี้แจงและเข้าใจเหตุผลความจำเป็นตามคำชี้แจงเป็นอย่างดี และได้ยื่นคำร้องขอรับเยียวยา ซึ่งได้รับการเยียวยาตามมูลค่าความเสียหายเรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ ได้กล่าวขอบคุณต่อการนิคมอุตสาหกรรม ในการประชุมคณะกรรมการติดตามตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อมและมวลชนสัมพันธ์ของโครงการ ครั้งที่ 7/2566 เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2566

3.2.2 การร้องเรียนที่กังวลถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

การร้องเรียนถึงผลกระทบของโครงการต่อสภาพแวดล้อมกับพื้นที่โดยรอบของโครงการ มีด้วยกัน 2 ประเด็น คือ

1) ประเด็นทรายกองหลังเชื่อมกันคลื่นของกลุ่มประมง

บริเวณพื้นที่วิสาหกิจชุมชนประมงเรือเล็กหนองแปบ เกิดความเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ด้านหลังเขื่อนของกลุ่มประมง โดยเกิดทรายกองพอกสะสมบริเวณนั้น ทำให้สมาชิกประมงไม่สามารถนำเรือออกไปประกอบอาชีพในช่วงเวลาน้ำลงได้ โดยทางกลุ่มประมงกังวลว่า ทรายที่พัดสะสมมาบริเวณนี้ อาจเกิดจากผลกระทบของโครงการ ที่ทำการก่อสร้างเขื่อนกันทรายเชื่อมกันคลื่น ทำให้กระแสน้ำเปลี่ยนแปลงไป จนส่งผลให้กระแสน้ำเปลี่ยนทิศทางพัดพาตะกอนทรายมาสะสมบริเวณนี้ โดยที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน

การแก้ปัญหา โครงการได้ร่วมกันประชุมหารือถึงข้อกังวลของกลุ่มประมง โดยที่ปรึกษา PMSC และบริษัท UAE ดำเนินการชี้แจงข้อมูลผลการศึกษาและการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมวิทยาชายฝั่งที่ระบุไว้ในรายงาน EHIA ของโครงการ เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2566 โดยมีรายละเอียดการประเมินผลการเปลี่ยนแปลงชายฝั่ง ใช้การประเมินด้วยแบบจำลองคณิตศาสตร์ LITPACK ทำการพยากรณ์ไปในอนาคตอีก 25 ปี ข้างหน้า (ปีที่เริ่มทำการศึกษาคือ 2558) เปรียบเทียบในกรณีไม่มีโครงการ และกรณีมีโครงการ พบว่า ชายฝั่งด้านตะวันออกของท่าเรือฯ ไม่มีความแตกต่างกันทั้งสองกรณี เนื่องจากมีเขื่อนกันคลื่น Breakwater และ Revetment ยาวตลอดแนว อัตราการเปลี่ยนแปลงชายฝั่งมีค่าน้อย (ไม่เกิน 0.5 เมตรต่อปี) ชายฝั่งด้านตะวันตกของท่าเรือฯ (ฝั่งเดียวกันที่ตั้งกลุ่มวิสาหกิจชุมชนประมงเรือเล็กหนองแปบ) มีการกัดเซาะและทับถมตามสภาพธรรมชาติ เนื่องจากอิทธิพลของโครงสร้างชายฝั่งที่มีอยู่เดิม ซึ่งจะเห็นได้ชัดในระยะ 500 เมตร จาก

บริเวณพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ซึ่งแม้จะไม่มีการพัฒนาท่าเรือระยะที่ 3 ชายฝั่งด้านตะวันตกของท่าเรือมาบตาพุดก็จะถูกกัดเซาะหรือทับถมอยู่แล้ว บริษัท TET (Third Party) ของ กนอ. ผู้ดำเนินการ Monitor ของท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 1 และ ระยะที่ 2 ได้ชี้แจงเพิ่มเติมในส่วนข้อมูลผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมวิทยาชายฝั่งที่ดำเนินการสำรวจ 2 ครั้งต่อปี โดยในปี 2566 ดำเนินการในช่วงเดือนพฤษภาคม (ก่อนมรสุม) พบว่า มีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยและไม่ถือว่าเป็นผลกระทบมาจากการมีท่าเรือ นอกจากนี้ ที่ปรึกษา PMSC ได้ชี้แจงเพิ่มเติมเกี่ยวกับลักษณะของเขื่อนกันคลื่นที่อยู่ด้านหน้าของกลุ่มประมง ขยายความยาวของเขื่อนกันคลื่นออกมาเรื่อย ๆ ซึ่งอาจจะเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดผลกระทบเรื่องทรายอกหลังเขื่อนกันคลื่น เนื่องจากด้านหลังเขื่อนมีลักษณะน้ำนิ่งทำให้เกิดการสะสมของตะกอนได้ ทั้งนี้ สมาชิกกลุ่มวิสาหกิจชุมชนประมงเรือเล็กหนองแปบ นำโดยประธานและเลขาธิการกลุ่ม รับประทานอาหารกลางวันโครงการ ได้ชี้แจง และเริ่มสังเกตเห็นถึงผลกระทบจากเขื่อนกันคลื่นของกลุ่มประมงเอง

สำหรับเรื่องการช่วยเหลือเยียวยา ทาง กนอ. ได้ชี้แจงว่าหากจะดำเนินการขุดลอกทรายเพื่อลดการตื้นเขินและให้เรือของสมาชิกประมงออกไปทำการประมงได้ทุกวันดังเดิมนั้น จำเป็นต้องมีเจ้าของพื้นที่ดำเนินการขอใบอนุญาตขุดลอกต่อกรมเจ้าท่า ซึ่ง กนอ. ไม่สามารถดำเนินการตรงส่วนนี้ให้ได้ เนื่องจากมีใช้เจ้าของพื้นที่ จึงเสนอการช่วยเหลือเยียวยาเบื้องต้นให้แก่ทางกลุ่มวิสาหกิจ เช่น สนับสนุนงบประมาณในการจัดซื้ออุปกรณ์ปลา สนับสนุนงบประมาณในการจัดซื้ออุปกรณ์ประมงให้กับสมาชิกกลุ่ม และสนับสนุนงบประมาณในการซ่อมบำรุงหลังคาที่ตั้งกลุ่มประมง จากการประชุมชี้แจงและมาตรการช่วยเหลือเยียวยาที่ กนอ. ได้นำเสนอให้แก่กลุ่มวิสาหกิจชุมชนประมงเรือเล็กหนองแปบนั้น สมาชิกกลุ่มเข้าใจในข้อมูลและข้อจำกัดต่าง ๆ รวมทั้ง ขอขอบคุณทาง กนอ. ที่ดำเนินการสนับสนุนงบประมาณในการช่วยเหลือเยียวยาเบื้องต้น

2) ประเด็นการพบคราบน้ำมัน

สำนักบริหารโครงการได้รับแจ้งเหตุจากเครือข่ายอาสาสมัครพิทักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง กรณีพบคราบน้ำมันบริเวณหน้าท่าเรือชั่วคราวของบริษัท ITD (หนองแปบ) ซึ่งแจ้งว่าพบคราบน้ำมันรั่วไหลมาจากเรือเปรมชัย 10 ทางโครงการฯ ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่ส่วนงานความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมของที่ปรึกษา PMSC บริษัท Gulf MTP และบริษัท ITD ร่วมกับเจ้าหน้าที่จากสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยอง ลงพื้นที่ตรวจสอบในกรณีได้รับแจ้งเหตุพบคราบน้ำมันบริเวณหน้าท่าเรือชั่วคราวของบริษัท ITD (หนองแปบ)

การแก้ปัญหา จากการลงพื้นที่ตรวจสอบร่วมกัน สรุปได้ว่า ไม่พบคราบน้ำมันซึมออกจากเรือนิจพร 5 แต่พบคราบน้ำมันบริเวณเรือเปรมชัย 10 ซึ่งเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้น เกิดจากการดำเนินการซ่อมแซมเรือเปรมชัย 10 ในระหว่างขั้นตอนการสูบน้ำออกจากท้องเรือเปรมชัย 10 และมีน้ำมันปนเปื้อนออกมากับน้ำที่สูบน้ำออกจากท้องเรือ ทำให้เกิดคราบน้ำมัน (ฟิล์มบาง ๆ) รอบตัวเรือเปรมชัย 10 ทั้งนี้ เหตุการณ์ดังกล่าวเป็นเหตุที่เกิดขึ้นภายนอกเขตพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ แต่ก็เกิดจากการกระทำของบริษัท ITD ซึ่งเป็นผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการ จึงส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของโครงการด้วย เจ้าหน้าที่จากสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยอง จึงสั่งการให้บริษัท ITD ดำเนินการโรยน้ำยาขจัดคราบน้ำมันในบริเวณที่มีคราบน้ำมันลอยผิวน้ำ เพื่อให้เกิดการสลายตัวของคราบน้ำมัน และนำฟันทักน้ำมัน (Oil Boom) ล้อมรอบเรือเปรมชัย 10 และเรือนิจพร 5 ในระหว่างดำเนินการซ่อมแซมจนกว่าจะแล้วเสร็จ และให้จัดเจ้าหน้าที่ตรวจสอบคราบน้ำมันบริเวณฟันทักน้ำมัน (Oil Boom) ของเรือทั้ง 2 ลำ เป็นประจำทุกวัน

