



EEC
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
เชื่อมโลก ให้ไทยแลนด์



กบอ.
การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

โครงการพัฒนาท่าเรือ อุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ช่วงที่ 1

รายงานผลการดำเนินงานโครงการ
(มกราคม - มิถุนายน 2568)



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 ผลการดำเนินงานโครงการ	11
2.1 การประชุมกำกับดูแลและติดตามผล.....	11
2.2 ภาพรวมโครงการ.....	11
2.3 แผนและผลดำเนินงานโครงการ.....	12
2.4 การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม.....	16
2.5 การใช้จ่ายเงินลงทุนโครงการ	20
บทที่ 3 ปัญหา อุปสรรคและแนวทางการแก้ไข	21
3.1 โครงสร้าง Caisson หลุดจากตำแหน่งติดตั้งและจมในตำแหน่งใกล้เคียง.....	21
3.2 ความล่าช้าสะสมในงานก่อสร้าง	22
3.3 ข้อเสนอแนะโครงการ.....	25

บทที่ 1

รายละเอียดของโครงการ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

1.1.1 หลักการโครงการ

โครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ 3 เป็นโครงการที่รัฐบาลได้มอบหมายให้ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) เป็นผู้ดำเนินการภายใต้แผนหลักของการพัฒนาพื้นที่บริเวณ ชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ร่วมเป็น หน่วยงานหลักในการรับผิดชอบในการดำเนินโครงการ

โครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ 3 เป็นโครงการในพื้นที่ตามแผนพัฒนาระยะ กลาง 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) ที่มุ่งหวังให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่ศักยภาพในเขตพัฒนาพิเศษภาค ตะวันออก (EEC) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนปฏิบัติการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในพื้นที่พิเศษภาคตะวันออก เพื่อเป็นประตูการค้า (Gateway) เชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียนรองรับการลงทุนอุตสาหกรรมหลักของประเทศ S-Curve และ New S-Curve พร้อมทั้งมุ่งเน้นการสร้างการเติบโตทางธุรกิจและสร้างรายได้อุตสาหกรรม มีส่วนต่อการพัฒนาพื้นที่และท้องถิ่น เกิดการหมุนเวียนของกระแสเงิน เพิ่มรายได้แก่ประชาชนในพื้นที่ และ ส่งเสริมการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม นอกจากนี้ ยังเป็นการสนับสนุนแผนของกระทรวง พลังงานในการสร้างความมั่นคงทางพลังงานของประเทศ

จากการดำเนินการที่ผ่านมา กนอ. ได้ดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์โครงการพัฒนาท่าเรือ อุตสาหกรรมมาบตาพุด ในระยะที่ 3 โดยได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม และ ออกแบบเบื้องต้น (Conceptual Design) สำหรับโครงสร้างพื้นฐานหลักของท่าเรือที่สำคัญและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นอื่นๆ ตลอดจนจัดทำรายงานรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการ กิจการหรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อ ทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย (รายงาน EHIA) ของโครงการ เมื่อดำเนินโครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 แล้วเสร็จ จะทำให้ ได้พื้นที่ท่าเรือสาธารณะและพื้นที่หลังท่าขนาด 550 ไร่ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการขนถ่ายกลุ่ม สินค้าของเหลวและกลุ่มสินค้าพลังงาน (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 เพื่อเป็นการตอบสนองต่อนโยบายของรัฐ 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) เป็นการดำเนินการโดยเอกชน คู่สัญญาจัดหาผู้รับเหมาก่อสร้างเข้ามาดำเนินการในพื้นที่เอง 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 ระบบระบายน้ำ และการป้องกันน้ำท่วม 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

ก.อ. ได้ดำเนินการจัดทำรายงานรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการกิจการหรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อ ทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย (รายงาน EHIA) และได้รับการพิจารณาโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางน้ำ ในการประชุมครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2562 ให้ ก.อ. ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดข้อมูลตามความเห็นของ คชก. โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางน้ำแล้วเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ก.ก.วล.) เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป ก.ก.วล. ได้มีมติเห็นชอบตามความเห็นของ คชก. โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางน้ำต่อรายงาน EHIA ของโครงการฯ ในการประชุมครั้งที่ 2/2562 ในวันที่ 22 เมษายน 2562 โดยให้ ก.อ. ได้รับความเห็นของ ก.ก.วล. ไปพิจารณาดำเนินการ และคณะรัฐมนตรีได้รับทราบมติ ก.ก.วล. ครั้งที่ 3/2562 แล้ว เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2562

1.1.2 การลงนามในสัญญาร่วมลงทุน

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

ก.อ. 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) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและความจุในการขนถ่ายก๊าซธรรมชาติของท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดที่อยู่ในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด
- 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)

1.5 องค์การบริหารโครงการ

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 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 โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด (CCCL) เป็นบริษัทนำกลุ่ม
- (2) บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (AEC) เป็นผู้รับผิดชอบในงานวิศวกรรมก่อน NTP1 งานโครงสร้างในทะเล
- (3) บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด (MAA) เป็นผู้รับผิดชอบในงานควบคุมการก่อสร้าง
- (4) บริษัท เทสโก้ จำกัด (TESCO) เป็นผู้รับผิดชอบในงานด้านสิ่งแวดล้อมและงานประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน
- (5) บริษัท วีระวงศ์, ชินวัฒน์และพาร์ทเนอร์ส จำกัด (WCP) เป็นผู้รับผิดชอบในงานด้านกฎหมายและสัญญา

4) บริษัทผู้รับจ้างช่วงก่อสร้างงานโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)

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

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

(3) บริษัท ยูไนเต็ท 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
- พิจารณาเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในการดำเนินโครงการต่อหน่วยงานเจ้าของโครงการ
- พิจารณาให้ความเห็นชอบต่อการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน
- เรียกหน่วยงานเจ้าของโครงการหรือเอกชนคู่สัญญาเข้าชี้แจง หรือจัดส่งข้อมูลหรือเอกสารที่เกี่ยวข้อง
- พิจารณาดำเนินการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการตามที่เห็นสมควร หรือเป็นไปตามนโยบายของคณะกรรมการนโยบาย

ตารางที่ 1-1 รายชื่อคณะกรรมการกำกับดูแล

ที่	องค์ประกอบ	ตำแหน่ง	ตำแหน่งหน่วยงาน
1	ผู้แทนกระทรวงอุตสาหกรรม	ประธานกรรมการ	รองปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม
2	ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	กรรมการ	รองเลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
3	ผู้แทนอัยการสูงสุด	กรรมการ	อัยการอาวุโส สำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายสัญญาและหารือ 3
4	ผู้แทนบริษัท กัลฟ์ เอ็มทีพี แอลเอ็นจี เทอร์มินอล จำกัด (Gulf MTP)	กรรมการ	ผู้แทนหลักของบริษัทฯ หรือ ผู้แทนสำรองบริษัทฯ
5	ผู้แทนการทำเรือแห่งประเทศไทย	กรรมการและเลขานุการ	ผู้ว่าการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

2) คณะกรรมการบริหารสัญญา ประกอบด้วย บุคคลที่สำนักงานมอบหมาย เป็นประธานกรรมการ ผู้แทนกระทรวงที่เกี่ยวข้องตามที่สำนักงานกำหนดผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งแต่งตั้งโดยสำนักงาน จากบุคคลที่สำนักงานเห็นว่าเป็นผู้มีความรู้หรือความเชี่ยวชาญอันจะเป็นประโยชน์แก่การดำเนินการของคณะกรรมการบริหารสัญญาเป็นกรรมการ ผู้แทนสำนักงาน เป็นกรรมการและเลขานุการ ให้คณะกรรมการบริหารสัญญามีหน้าที่และอำนาจดังต่อไปนี้

- ควบคุมและกำกับดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของหน่วยงานเจ้าของโครงการตามสัญญาพร้อมลงทุน รวมถึงกำหนดแผนงานเพื่อกำกับดูแลและตรวจสอบให้หน่วยงานเจ้าของโครงการและเอกชนคู่สัญญา ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุนได้อย่างถูกต้องและครบถ้วน
- 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	ผู้อำนวยการสำนักบริหารโครงการร่วมลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน

บทที่ 2

ผลการดำเนินโครงการ

2.1 การประชุมกำกับดูแลและติดตามผล

ในช่วงระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน 2568 ได้มีการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแล โครงการฯ จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้

- 1) ครั้งที่ 1/2568 (ครั้งที่ 21) วันที่ 26 มีนาคม 2568
- 2) ครั้งที่ 2/2568 (ครั้งที่ 22) วันที่ 24 มิถุนายน 2568

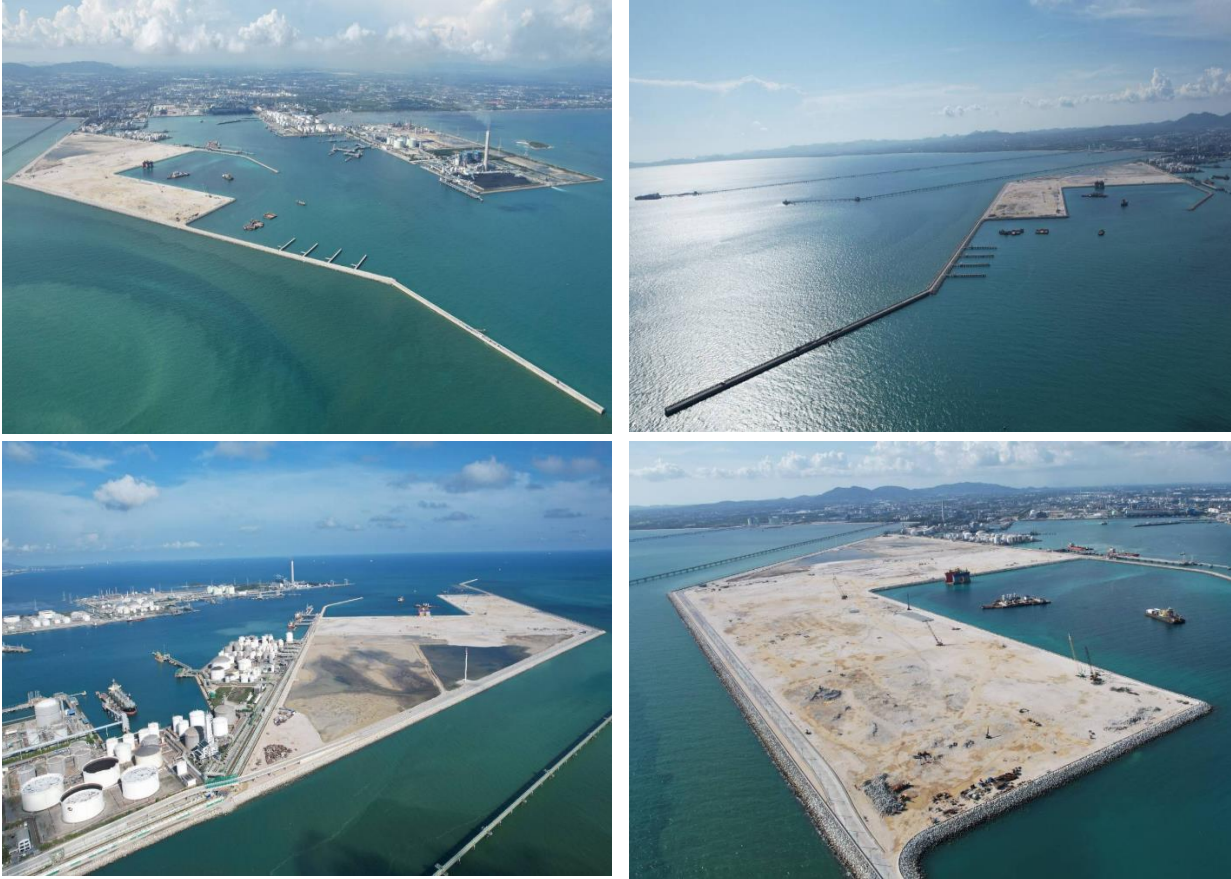
และได้มีการประชุมคณะกรรมการบริหารสัญญา โครงการฯ จำนวน 3 ครั้ง ดังนี้

- 1) ครั้งที่ 1/2568 (ครั้งที่ 33) วันที่ 30 มกราคม 2568
- 2) ครั้งที่ 2/2568 (ครั้งที่ 34) วันที่ 5 มีนาคม 2568
- 3) ครั้งที่ 3/2568 (ครั้งที่ 35) วันที่ 17 มิถุนายน 2568

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 ดีเวล็อปเมนต์ 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
- การขุดลอกร่องน้ำและอ่างกลับเรือ
- 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 และมีการขอขยายระยะเวลาเพิ่มอีก 37 วัน จากเหตุสุดวิสัยคลื่นลมมรสุมหรือเหตุอื่นใดที่ไม่ใช่ความผิดของเอกชนคู่สัญญา ทำให้กำหนดสิ้นสุดของระยะเวลาโครงการจึงเป็นวันที่ 31 มีนาคม 2568

โดยบริษัท ITD ดำเนินงานก่อสร้างแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2568 และบริษัท Gulf MTP ได้นำส่งแจ้งการแล้วเสร็จของงาน ตามสัญญาร่วมลงทุนข้อ 15.1(3) และส่งมอบงานการออกแบบและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ตามสัญญาร่วมลงทุนฯ ตามขอบเขตงานในข้อกำหนดเอกสารแนบท้าย 4 ภาคผนวก 3 ของสัญญาร่วมลงทุนฯ ถึง กนอ. เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2568 และที่ปรึกษา PMSC ส่งหนังสือแจ้ง

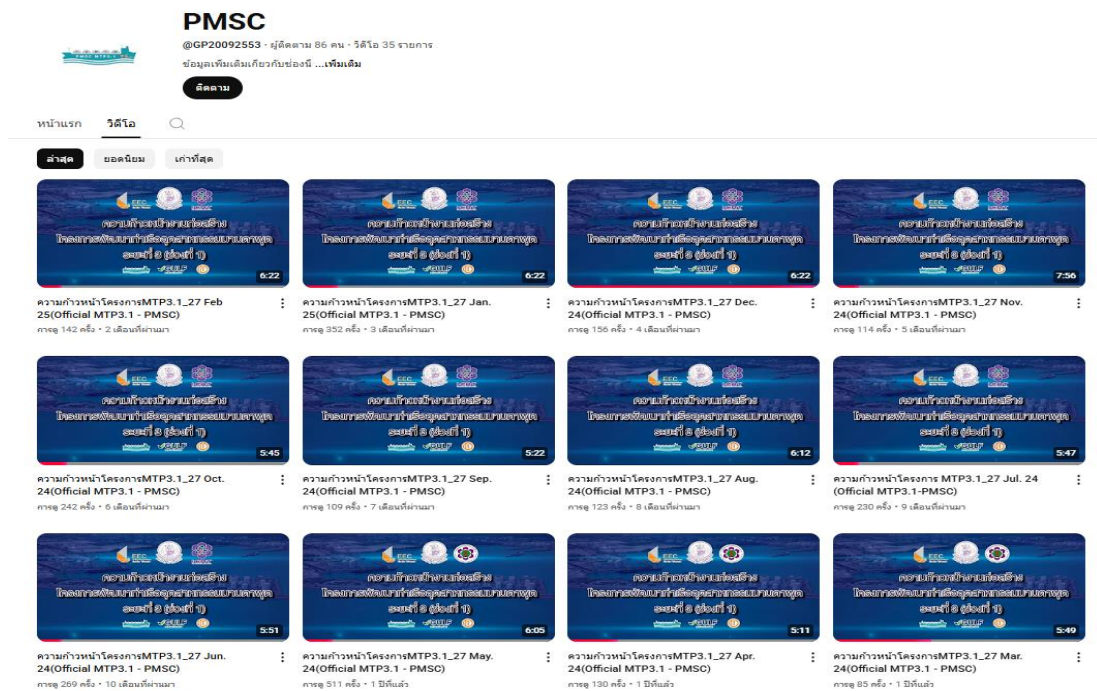
ความแล้วเสร็จของงาน เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2568 ซึ่งได้ตรวจสอบตามที่บริษัท Gulf MTP ส่งมอบงานและเห็นว่าการก่อสร้างตามเงื่อนไขสัญญาได้ดำเนินการแล้วเสร็จสมบูรณ์ และ กนอ. ออกหนังสือแจ้งการรับรองการแล้วเสร็จของงานโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 (ช่วงที่ 1) ตามสัญญาพร้อมลงทุนข้อ 4.1 (1) แล้วเสร็จสมบูรณ์เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2568

ทั้งนี้ การกำหนดร้อยละของแต่ละส่วนงานก่อสร้างภายในโครงการใช้หลักการแบ่งสัดส่วนงานจากร้อยละ 100 ออกเป็น 9 ส่วนหลัก

ตารางที่ 2-2 รายละเอียดของความก้าวหน้าในการดำเนินการ

รายละเอียด	% ใ้หน้าก	แผน	ทำได้	% ผลต่าง
งานเตรียมการเบื้องต้น / การเก็บงาน (Preliminaries and Taking-Over Work)	3.26%	3.26%	3.26%	0.00%
งานวิศวกรรม – Engineering Work	3.56%	3.56%	3.56%	0.00%
งานเขื่อนกันทราย (Revetment)	27.45%	27.45%	27.45%	0.00%
งานขุดลอกและถมทะเล (Dredging and Reclamation)	20.94%	20.94%	20.94%	0.00%
งานเขื่อนกันคลื่น (Breakwater)	29.27%	29.27%	29.27%	0.00%
งานปรับปรุงเขื่อนกันคลื่นเดิม (Modify Existing Revetment)	5.31%	5.31%	5.31%	0.00%
งานสาธารณูปโภค (Utilities)	7.73%	7.73%	7.73%	0.00%
งานติดตั้งเครื่องหมายเดินเรือ (Navigation Equipment)	0.33%	0.33%	0.33%	0.00%
งานท่าเรือบริการ (Service Berths)	2.14%	2.14%	2.14%	0.00%
รวม	100.00%	100.00%	100.00%	0.00%

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



รูปที่ 2-3 เว็บไซต์โครงการและสื่อประชาสัมพันธ์

2.4 การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

เนื่องจาก โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 เป็นโครงการขนาดใหญ่ จึงมีการจัดทำรายงาน (EHIA) โดยผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) และ คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ/โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ (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 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 สม. ได้นำเสนอรายละเอียดการขอแก้ไขดังกล่าวต่อ คชก. โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ ในการประชุมครั้งที่ 13/2566 เมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2566 และมีมติรับทราบผลการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ (ครั้งที่ 2) โดยกรมเจ้าท่า

กนอ. ลงนามในสัญญาจ้างบริษัทเทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด (TET) ให้เป็นที่ปรึกษาในการดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงฯ EHIA (ครั้งที่ 3) และ กนอ. ได้ดำเนินการนำส่งรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ (ครั้งที่ 3) เข้าสู่กระบวนการพิจารณารายงานฯ ของกรมเจ้าท่า ในฐานะหน่วยงานอนุมัติ/อนุญาต เมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2567 โดยเป็นการขอเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินของโครงการ ซึ่งเป็นการเปลี่ยนชื่อเรียกการใช้ประโยชน์ที่ดินรวมถึงการกำหนดประเภท

กิจการ/กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย ที่คาดว่าจะเข้าใช้พื้นที่โครงการฯ ซึ่งไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ประเมินไว้ในรายงาน EHIA เดิม รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ (ครั้งที่ 1) และรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ (ครั้งที่ 2) จึงได้รับความเห็นชอบจากกรมเจ้าท่า เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2567 และกรมเจ้าท่าดำเนินการแจ้งผลการพิจารณารายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ (ครั้งที่ 3) ของ กนอ. ให้แก่ สผ. เพื่อรับทราบเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ สผ. นำเสนอรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ (ครั้งที่ 3) ต่อ คชก. ในการประชุมครั้งที่ 26/2567 เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2567 และ คชก. มีมติรับทราบการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวแล้ว ดังนั้น สผ. จึงดำเนินการส่งหนังสือแจ้งรับทราบรายงานการเปลี่ยนแปลงฯ EHIA (ครั้งที่ 3) ให้แก่ กนอ. เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2568

นอกจากนี้ การพัฒนาโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 มีการทบทวนและตรวจสอบเส้นทางที่จะใช้ในการเดินทางจากพื้นที่ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 1 ไปยังพื้นที่โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ในระยะดำเนินการ พบว่า ปัจจุบันบริเวณถนนไอหนึ่ง (I-1) ของท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 1 มีแนวท่อขนส่งผลิตภัณฑ์ของบริษัท ระยอง เทอร์มินัล จำกัด (RTC) และบริษัท ไทยแทงค์เทอร์มินัล จำกัด (TTT) พาดผ่านอยู่ในพื้นที่ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการก่อสร้าง และการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ดังนั้น โครงการจึงต้องมีการศึกษารูปแบบและตำแหน่งทางเข้า-ออกที่เหมาะสม และนำเสนอรายละเอียดการออกแบบและมาตรการด้านความปลอดภัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องก่อนดำเนินการก่อสร้าง ดังนั้น กนอ. ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการ ดำเนินการจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงาน Environmental Impact Statement โครงการ Map Ta Phut Port Project (โครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 1) เพื่อนำเสนอรายละเอียดที่เปลี่ยนแปลงต่อคณะกรรมการพิจารณา รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ของ กนอ. ซึ่งสามารถดำเนินการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตได้ภายใต้ขอบเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของ กนอ. โดยรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการพิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นในการประชุมฯ ครั้งที่ 3/2564 เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2564 และ กนอ. ได้ดำเนินการแจ้งผลการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ให้แก่ สผ. ตามหนังสือที่ ออก 5103.3.1/3698 ลงวันที่ 29 พฤศจิกายน 2565 โดย สผ. นำเสนอรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ในการประชุม คชก. ครั้งที่ 13/2566 เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2566 ซึ่ง คชก. มีมติรับทราบการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดดังกล่าว ตามหนังสือ ที่ ทส 1009.4/7665 ลงวันที่ 11 เมษายน พ.ศ. 2566

ทั้งนี้ กนอ. ได้ดำเนินงานตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 (ทั้ง 3 ฉบับ) และมาตรการในรายงานการเปลี่ยนแปลงโครงการในรายงาน Environmental Impact Statement (EIS) โครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 1 (มาตรการเพิ่มเติมเฉพาะงานก่อสร้าง Access Bridge) ตลอดระยะเวลาโครงการ โดยที่สามารถสรุปการดำเนินงานในช่วงเดือนมกราคม - มิถุนายน 2568 ได้ดังนี้

2.4.1 การดำเนินงานตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ

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

1) คณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม

มีองค์ประกอบจากทั้งภาครัฐ เอกชน และตัวแทนของแต่ละกลุ่มประมง ผู้นำชุมชน โดยมีหน้าที่กำกับดูแลติดตามการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ ตามที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมหรือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยจะต้องจัดให้มีการประชุมเพื่อติดตาม เสนอแนะแนวทาง ประสานงานกับปัญหาที่ร้องเรียนจากกิจกรรมโครงการ อย่างน้อยปีละ 4 ครั้ง มีองค์ประชุมทั้งหมด 44 ท่าน โดยมีการประชุมไปทั้งหมด 13 ครั้ง ตลอดโครงการ

2) คณะกรรมการติดตามตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อมและมวลชนสัมพันธ์

มีองค์ประกอบจากทั้งภาครัฐ เอกชน และตัวแทนของแต่ละกลุ่มประมง ผู้นำชุมชน โดยมีหน้าที่ร่วมกันหารือ เสนอแนะแนวทาง ประสานงานกับชุมชนและพื้นที่โดยรอบ เพื่อติดตามการทำงานของโครงการให้เป็นไปตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โดยจะต้องจัดให้มีการประชุมเพื่อติดตาม อย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง และมีการจัดส่งรายงานด้านสิ่งแวดล้อมทั้งประจำเดือน และ ทุก 6 เดือน ให้ กทอ. เพื่อรายงาน สผ. ด้วย มีองค์ประชุมทั้งหมด 34 ท่าน โดยมีการประชุมไปทั้งหมด 39 ครั้ง ตลอดโครงการ

โดยคณะกรรมการจะมีหน้าที่กำกับการตรวจสอบตามมาตรการและการตรวจสอบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EHIA เช่น การติดตามมาตรการประจำเดือน (Monthly Audit) การตรวจสอบคุณภาพน้ำทะเล คุณภาพน้ำเสีย และอื่นๆ เป็นต้น และทั้งสองคณะฯ จะมีการลงพื้นที่เยี่ยมชมโครงการอย่างน้อยปีละ 4 ครั้ง

2.4.2 คณะกรรมการบริหารมูลนิธิกองทุนหลักประกันความเสียหายฉุกเฉินและพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน (มูลนิธิกองทุนฯ)

กทอ. ได้ดำเนินการจัดตั้งกองทุนบริหารงานในรูปแบบของมูลนิธิ โดยใช้ชื่อว่า “มูลนิธิหลักประกันความเสียหายฉุกเฉินและพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน” ตามที่กำหนดในรายงาน EHIA โดยบริษัท Gulf MTP ซึ่งเป็นเอกชนคู่สัญญา ได้สมทบเงินร้อยละ 1 ของมูลค่าโครงการเข้ามูลนิธิกองทุนฯ ในช่วงระยะเวลาก่อสร้าง คิดเป็นเงิน 129 ล้านบาท ทั้งนี้มูลนิธิกองทุนฯ ได้อนุมัติจ่ายเงินเยียวยาให้แก่กลุ่มผู้ประกอบการประมงพื้นที่ได้รับผลกระทบจากโครงการฯ รายละ 100,000 บาท ซึ่งมีจำนวนผู้ยื่นขอรับเงินเยียวยาและผ่านเกณฑ์ จำนวน 936 ราย แบ่งเป็นผู้ที่เป็นกลุ่มประมงในพื้นที่ตามรายงาน EHIA จำนวน 414 ราย และผู้ที่เป็นกลุ่มประมงนอกพื้นที่ตามรายงาน EHIA จำนวน 522 ราย ในปี 2568 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) เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชน เป็นจำนวนเงินในการดำเนินโครงการ 100,000 บาทต่อชุมชน คิดเป็น 2.8 ล้านบาท

ซึ่งสรุปได้ว่า ณ เดือนมิถุนายน 2567 เงินมูลนิธิกองทุนฯ คงเหลือ 1.7 ล้านบาท



รูปที่ 2-4 การมอบเงินเยียวยาและพัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชน

2.4.3 การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะดำเนินการตามตารางมาตรการฯ ที่ระบุไว้ในรายงาน ERIA และรายงาน EIS โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ 1) การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ 2) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการ ดำเนินการจัดจ้างบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (UAE) ให้เป็นบุคคลที่ 3 (Third Party) ทำหน้าที่ในการติดตามตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อมของผู้รับเหมาฯ ให้เป็นไปตามเงื่อนไขในสัญญาร่วมลงทุนของ กบอ. อย่างเคร่งครัด และให้บริษัท UAE จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ เสนอต่อ กบอ. เพื่อรับทราบทุกเดือน

กบอ. 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

กบอ. ดำเนินการนำส่งรายงานรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ให้แก่ กบอ. ทุกเดือน เดือนละ 10 เล่ม ตลอดระยะเวลาการก่อสร้างโครงการฯ โดยตั้งแต่เริ่มงานก่อสร้างบริษัท Gulf MTP นำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ประจำเดือน ให้แก่ กบอ. ทั้งสิ้น 45 เดือน รวม 450 เล่ม ให้แก่กรมเจ้าท่า ในฐานะหน่วยงานอนุมัติ/อนุญาต และนำรายงานฯ เข้าสู่ระบบอิเล็กทรอนิกส์ของ สผ. (ระบบ Smart EIA Plus)

1) การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (UAE) ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการ

เป็นประจำทุกเดือน (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 ที่กำหนดไว้ อย่างเคร่งครัด แต่ยังพบการดำเนินงานบางอย่างไม่เป็นไปตามมาตรการฯ ซึ่งที่ปรึกษา PMSC และ บริษัท UAE ให้คำแนะนำและกำชับให้ผู้รับเหมาฯ ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานก่อสร้างให้เป็นไปตาม มาตรการฯ ที่กำหนด

2) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด (UAE) ดำเนินการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านต่าง ๆ ของโครงการฯ ตามที่ระบุในรายงาน EHIA และรายงาน EIS ได้อย่างครบถ้วน ซึ่งมีผลการวิเคราะห์คุณภาพสิ่งแวดล้อมจากห้องปฏิบัติการของบริษัท UAE ที่จะนำเสนอ ผลในรายงานทั้งสิ้น 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) โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรม มาบตาพุด ระยะที่ 3) ได้ดำเนินการติดตามและตรวจสอบสิ่งแวดล้อม ทั้งหมด 2 รายการ
 - การติดตามตรวจสอบด้านระดับเสียง
 - การติดตามตรวจสอบด้านความสั่นสะเทือน

จากการดำเนินการที่ผ่านมา พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ อย่างเคร่งครัด แต่ยังพบการดำเนินงานบางอย่างไม่เป็นไปตามมาตรการฯ ซึ่งที่ปรึกษา PMSC และ บริษัท UAE ให้ คำแนะนำและกำชับให้ผู้รับเหมาฯ ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรการฯ ที่ กำหนด

2.5 การใช้จ่ายเงินลงทุนโครงการ

เป็นการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ดำเนินการโดยเอกชนคู่สัญญาจัดหา ผู้รับเหมาก่อสร้างเข้ามาดำเนินการในพื้นที่ โดยมูลค่าเงินลงทุนของโครงการช่วงที่ 1 ตั้งแต่เริ่มโครงการจนถึง วันที่ 19 มีนาคม 2568 เอกชนได้มีการลงทุนในโครงการไปแล้วทั้งสิ้น 11,627 ล้านบาท แบ่งเป็นการลงทุนใน ส่วนงานโครงสร้างพื้นฐานทั้งสิ้น 9,660 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายในการบริหารอีก 1,968 ล้านบาท

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 เพื่อสรุปสาเหตุสรุปความเห็นว่าการติดตั้ง Caisson ควรจะต้องทำให้สมบูรณ์ตามคำแนะนำของผู้ออกแบบ ซึ่งขณะเกิดเหตุพบว่า การเติมน้ำเพิ่มน้ำหนักใน Caisson เพื่อวางชั่วคราวบนฐานหินวาง Caisson เป็นขั้นตอนการทำงานที่ไม่สมบูรณ์ตามที่ผู้ออกแบบได้ให้คำแนะนำจึงเป็นเหตุให้หลุดจากตำแหน่งและจมลง การดำเนินการติดตั้ง Caisson ที่เหลือต่อไป ควรที่จะต้องดำเนินการให้ครบถ้วนสมบูรณ์ เพื่อไม่ให้เกิดเหตุการณ์เช่นนี้ขึ้นอีก โดยเฉพาะจะต้องทำงานในช่วงฤดูมรสุมอีกเป็นเวลาหลายเดือน

บริษัท Gulf MTP และ บริษัท ITD ได้ร่วมกันแก้ปัญหาดังกล่าว โดยมีการประชุมเพื่อสรุปเหตุที่เกิดและวิธีการแก้ไข จากการประชุมหารือวิธีการกู้คืน Caisson ใต้น้ำ บริษัท ITD ได้เสนอแนะว่า จะใช้วิธีการเชื่อมแผ่นเหล็กครอบล้อม Caisson เพื่อให้เกิดพื้นที่ปิด และทำการสูบน้ำออกจาก Caisson แต่ละช่อง เพื่อให้ Caisson ที่มีน้ำเต็มเต็มในช่องนั้น มีน้ำหนักน้อยลงจนสามารถลอยขึ้นสู่น้ำ ซึ่งได้ดำเนินการทั้งหมด 3 ครั้งพบว่า ไม่สามารถกู้คืน Caisson ได้สำเร็จ จึงได้มีการประชุมหารือร่วมกัน ในการประชุมหารือรายละเอียดการส่งมอบงาน เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2568 เห็นควรว่า ต้องดำเนินการหล่อ Caisson ขึ้นใหม่เพื่อทดแทน Caisson ที่จมแทน เนื่องจาก หากทำการติดตั้งแผ่นเหล็กผนังกันน้ำใหม่อีกครั้ง จะใช้เวลาอีก 1-2 อาทิตย์ ประกอบกับ หากดำเนินการเช่นเดิมแล้วไม่สามารถทำการกู้ Caisson ขึ้นมาได้ จะส่งผลกระทบต่อกระบวนการแล้วเสร็จของงาน ประกอบกับหากทำการกู้ Caisson ที่จมขึ้นมา จะส่งผลให้เกิดหลุมต่างระดับบนพื้นทะเล เนื่องจากตำแหน่งของ Caisson อยู่ใกล้กับฐาน Caisson ตัวอื่นที่ติดตั้งไปแล้ว มีความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดการไหลของพื้นที่บริเวณดังกล่าว ที่เป็นทรายอ่อนปนดินเหนียวซึ่งมีคุณสมบัติที่ต้านทานแรงเฉือนต่ำ แล้วทำให้ Caisson ที่ติดตั้งแล้ว เคลื่อนตัวและก่อให้เกิดความเสียหายได้

โดยบริษัท ITD จะทำการตัด Caisson ส่วนที่เหลืออยู่เหนือพื้นทะเล โดยใช้รถประดาน้ำทำการเจาะรูผนังใต้น้ำ จากนั้นใช้เลื่อยโซ่ (Chain Saw) ตัดเป็นชิ้นส่วนที่มีขนาดเล็ก เพียงพอที่จะยกด้วยเครนบนโป๊ะได้อย่างปลอดภัย จากนั้นนำชิ้นส่วนผนังที่ตัดไปลอยให้เป็นชิ้นส่วนที่เล็กลง และสามารถขนย้ายไปทิ้งภายนอกโครงการ ส่วนของ Caisson ที่จมอยู่ใต้น้ำทะเลจะทำการย่อยให้มีขนาดเล็กลงเทียบเท่าหินกันฐาน Caisson เพื่อใช้ประโยชน์ในการทดแทนฐานหินและเสริมความแข็งแรง

ดังนั้น การดำเนินการในส่วนของ Caisson ที่จมอยู่ จะดำเนินการหลังหล่อ Caisson ตัวใหม่ทดแทนแล้วเสร็จ และจะมีระยะเวลาในการรื้อทำลาย Caisson ที่จม ตั้งแต่วันที่ 4 เมษายน 2568

ถึง 30 มิถุนายน 2568 โดยที่งานในส่วนดังกล่าวนี้ จะเป็นงานที่ดำเนินการต่อเนื่องหลังจากส่งมอบงานตามขอบเขตงานของโครงการแล้ว

3.2 ความล่าช้าสะสมในงานก่อสร้าง

จากที่มีการขยายระยะเวลาโครงการเพิ่มอีก 37 วัน เนื่องจากเหตุสุดวิสัยคลื่นลมแรง ตามสัญญาร่วมลงทุนฯ ข้อ 15.1 (4) 3 ก) ทำให้กำหนดแล้วเสร็จของโครงการได้รับการขยายออกไปเป็นวันที่ 31 มีนาคม 2568 ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงผลงานที่ยังคงเหลืออยู่ ทางที่ปรึกษา เอกชน และผู้รับจ้าง ได้ร่วมกันทำการวางแผนกำหนดแล้วเสร็จขึ้นใหม่ เพื่อให้เป็นไปตามกำหนดแล้วเสร็จของโครงการที่ได้รับการขยายออกไปนั้น มีรายละเอียดดังนี้

- งานขุดลอกและถมทะเล : คงเหลืองานย้ายทรายส่วนเกินออกจากพื้นที่ Liquid Terminal (แปลง A) โดยมีกำหนดงานแล้วเสร็จ คือ วันที่ 13 มีนาคม 2568
- งานก่อสร้างเขื่อนกันทราย : คงเหลือการติดตั้งหิน Toe Rock, Accropode และ Wave Wall บริเวณพื้นที่ท่าโหลดทรายชั่วคราว (RM6) มีกำหนดแล้วเสร็จ คือ วันที่ 20 มีนาคม 2568
- งานก่อสร้างเขื่อนกันคลื่น : คงเหลืองานติดตั้งหิน Toe Rock, Accropode และ Wave Wall บริเวณ RM1-RM2 และงานก่อสร้าง Caisson ตัวที่ 26, ทินกันฐาน Caisson มีกำหนดแล้วเสร็จ วันที่ 15 มีนาคม 2568
- งานถนนและสาธารณูปโภค : คงเหลืองานก่อสร้างถนน Second Road B ในส่วนของงานคอนกรีตและงานถนนทางเดินเท้า ส่วนงานระบบคงเหลือส่วนของการติดตั้งงานท่อน้ำประปา, น้ำดิบ, น้ำดับเพลิง, งานระบบไฟฟ้า และติดตั้ง CCTV มีกำหนดแล้วเสร็จ วันที่ 15 มีนาคม 2568
- งานเครื่องหมายเดินเรือ : คงเหลือติดตั้งทุ่นจตุรทิศและกระโจมไฟปลาย Caisson มีกำหนดแล้วเสร็จ วันที่ 17 มีนาคม 2568
- งานก่อสร้างท่าเทียบเรือบริการ : คงเหลืองานก่อสร้างท่าเทียบเรือที่ 3 และ 4 ในส่วนของงานคอนกรีตโครงสร้างและอุปกรณ์ท่าเทียบเรือ

โดยงานทั้งหมด บริษัท ITD ได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2568 โดยทางบริษัท ITD ดำเนินการแจ้งหนังสือส่งมอบงานทั้งหมดให้แก่บริษัท Gulf MTP และบริษัท Gulf MTP ดำเนินการทำหนังสือแจ้งความแล้วเสร็จของงานแก่ กนอ. ในฐานะคู่สัญญา เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2568 เพื่อให้ที่ปรึกษา PMSC ดำเนินการตรวจสอบเอกสารต่างๆ เพื่อรับรองว่างานเป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐาน ภายใน 45 วัน นับจากวันที่แจ้งของบริษัท Gulf MTP

ที่ปรึกษา PMSC ได้ติดตามและประชุมกับผู้รับจ้าง ที่ปรึกษาฯ แนะนำว่า เห็นควรให้เร่งดำเนินการปรับการทำงาน ดังนี้



- 1) การปรับปรุงด้านเอกสาร Request For Inspection (RFI) ซึ่งเป็นเอกสารที่จะระบุรายละเอียดงานก่อสร้างที่ดำเนินการแล้วทั้งหมดนั้น ที่ปรึกษา PMSC ได้ตรวจสอบและพบว่า เอกสารส่วนที่ทางบริษัท Gulf MTP และ บริษัท ITD ทำการส่งเข้ามา มีหลายรายการที่ยังมีข้อแก้ไขในเรื่องการเซ็นรับรอง รวมถึงรายละเอียดอื่นๆ จึงขอให้เร่งรัดในการดำเนินการให้รวดเร็วต่อระยะเวลาที่ยังคงเหลืออยู่ของโครงการ
- 2) เอกสาร Document Control Final Package ปัจจุบัน ทางที่ปรึกษา PMSC ตรวจสอบและให้ความเห็นเอกสารติดที่กล่องเอกสารเรียบร้อยแล้ว และพบว่า มีเอกสารที่ไม่ครบถ้วนและสมบูรณ์ โดยหากพบว่ามีเอกสารที่ไม่สมบูรณ์อีก ทางที่ปรึกษา PMSC ขอสงวนสิทธิ์ “ปฏิเสธ (Reject)” ไม่รับเอกสารนั้นๆ ขอให้ทางบริษัท Gulf MTP และ บริษัท ITD ดำเนินการแก้ไขเอกสารให้ถูกต้อง เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อการเร่งรัดระยะเวลาในการตรวจสอบเอกสารของโครงการ มิเช่นนั้นจะเกิดความล่าช้ามากขึ้น
- 3) การตรวจสอบรายงานการแก้ไข (Punch List) ที่ได้ดำเนินการมา ทางที่ปรึกษา PMSC ได้ตรวจสอบและพบว่า ยังมีรายงานแก้ไขที่ยังคงเหลือในส่วนของ Punch List C โดยขอให้ดำเนินการแก้ไขเพื่อให้ออกเป็นเอกสารรายการแก้ไขหรือเป็นเอกสารติดตามตรวจสอบต่อไป

โดยจากการที่บริษัท Gulf MTP แจ้งความแล้วเสร็จของงานถึง กนอ. มาแล้วนั้น ที่ปรึกษา PMSC ทำหนังสือถึง กนอ. เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2568 เพื่อเรียนแจ้งแก่ กนอ. ว่า ที่ปรึกษา PMSC ได้ดำเนินการติดตามและตรวจสอบการทดสอบงานต่างๆ ตามข้อกำหนดในเอกสารแนบท้ายสัญญา ร่วมลงทุนฯ ร่วมกับบริษัท Gulf MTP และบริษัท ITD โดยทำการตรวจสอบคู่ขนานกับงานก่อสร้างมาโดยตลอด และนำเรียนสำนักบริหารโครงการให้ทราบเป็นระยะ โดยส่วนงานการก่อสร้างตามเงื่อนไขสัญญา ร่วมลงทุนฯ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จสมบูรณ์ โดยมีรายละเอียดตามตารางแสดงปริมาณงานก่อสร้างที่บริษัท Gulf MTP นำส่งมาด้วยจริง ส่วนเนื้องานที่ต้องปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้เรียบร้อยตามตาราง Punch List ต่อไป

กนอ. ได้รับทราบการแจ้งการตรวจสอบและแจ้งความแล้วเสร็จของงานก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานจากที่ปรึกษา PMSC แล้ว โดยทาง กนอ. ร่วมลงพื้นที่กับเอกชนคู่สัญญา/ที่ปรึกษา PMSC และผู้รับจ้างก่อสร้าง ITD เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2568 โดยทำการตรวจสอบรายการก่อสร้างในพื้นที่โครงการ และทางสำนักบริหารโครงการสรุปรายการก่อสร้างทั้งหมด ให้ทาง กนอ. ดำเนินการจัดทำหนังสือรับรองความแล้วเสร็จของงานโครงสร้างพื้นฐานให้แก่บริษัท Gulf MTP แล้ว เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2568 ซึ่งเป็นคู่สัญญา เพื่อเตรียมเริ่มดำเนินงานในส่วน ของงานระยะที่ 2 (NTP 2) ในการก่อสร้างท่าเรือก๊าซ (Superstructure)



รูปที่ 3-1 การลงพื้นที่ตรวจสอบการแล้วเสร็จของงาน

<p>ที่ อก 5106.2.2/1159</p>  <p>การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย 5, 6 ซอยร่วมศิริมิตร ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900</p> <p>4 เมษายน 2568</p> <p>เรื่อง แจ้งรับรองการแล้วเสร็จของงานโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 (ช่วงที่ 1)</p> <p>เรียน ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท กัลฟ์ เอ็มทีพี แอลเอ็นจี เทอร์มินอล จำกัด</p> <p>อ้างถึง 1. สัญญาร่วมลงทุนโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 (ช่วงที่ 1) ระหว่างการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และ บริษัท กัลฟ์ เอ็มทีพี แอลเอ็นจี เทอร์มินอล จำกัด ลงวันที่ 1 ตุลาคม 2562 2. หนังสือบริษัท กัลฟ์ เอ็มทีพี แอลเอ็นจี เทอร์มินอล จำกัด ที่ GMTF 0325/0068 ลงวันที่ 25 มีนาคม 2568 3. หนังสือ PMSC ที่ MTP3.1-INFRA/IT/PMSC/HEAT-2568/0027 ลงวันที่ 26 มีนาคม 2568</p> <p>ตามที่การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 (ช่วงที่ 1) กับบริษัท กัลฟ์ เอ็มทีพี แอลเอ็นจี เทอร์มินอล จำกัด (GMTF) เอกชนผู้สัญญา ตามที่อ้างถึง 1 เอกชนผู้สัญญาได้มีหนังสือถึง กนอ. และที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน (Project Management and Construction Supervision Consultant: PMSC) ตามที่อ้างถึง 2 เพื่อแจ้งความแล้วเสร็จของงาน และนำส่งผลการทดสอบตามที่กำหนดในเอกสารแนบท้ายสัญญาร่วมลงทุนฯ หมายเลข 4 ภาคผนวก 3 ที่ได้รับการตรวจสอบและอนุมัติจากที่ปรึกษา PMSC แล้ว จึงส่งมอบงานออกแบบและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) เริ่ม</p> <p>กนอ. ได้ตรวจสอบขอบเขตของงานโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ตามข้อ 4.1 (1) ของสัญญาร่วมลงทุนฯ โดยเอกชนผู้สัญญามีหน้าที่ดำเนินการในงานดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> งานขุดลอกและถมทะเล ประกอบด้วย การบริหารจัดการตะกอนที่เกิดจากงานขุดลอกและถมทะเล การปฏิบัติงานก่อสร้างเขื่อนหินทิ้งบนทราย (Revetment) และการปฏิบัติงานก่อสร้างเขื่อนกันคลื่น (Breakwater) งานชุดลอจิสติกส์และแอสฟัลต์เรือ งานระบบสาธารณูปโภค งานท่าเทียบเรือบริการ งานอุปกรณ์ควบคุมการเดินเรือ <p>/6. งานเรือย้าย...</p>	<p>-2-</p> <p>6. งานเรือย้ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง 7. การดำเนินการอื่นใดเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของโครงการ</p> <p>ในการนี้ กนอ. ได้พิจารณาผลการตรวจสอบของที่ปรึกษา PMSC ตามที่อ้างถึง 3 แล้ว เห็นว่า เอกชนผู้สัญญาได้ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ตามเงื่อนไขสัญญาร่วมลงทุนฯ แล้วเสร็จ ครบถ้วน จึงขอออกหนังสือรับรองการแล้วเสร็จของงานโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ฉบับนี้ ให้แก่เอกชนผู้สัญญา เพื่อรับรองว่างานโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) แล้วเสร็จ และผ่านการทดสอบ (Testing) ที่จำเป็นตามที่กำหนดไว้ในเอกสารแนบท้ายสัญญาร่วมลงทุนฯ หมายเลข 4 ภาคผนวก 3 แล้ว</p> <p>ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญาร่วมลงทุนฯ ขอให้เอกชนผู้สัญญาส่งมอบหลักประกันสัญญา จำนวน 1,800,000,000 บาท (หนึ่งพันแปดร้อยล้านบาทถ้วน) สำหรับงานออกแบบและก่อสร้างท่าเรือก๊าซ (Superstructure) ตามสัญญาร่วมลงทุนฯ ข้อ 10.1 (2) ให้แก่ กนอ. โดยเร็วด้วย</p> <p>จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป</p> <p>ขอแสดงความนับถือ</p>  <p>(นายคุณธรรพ์ ตั้งประเสริฐ)</p> <p>กรรมการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย รักษาการในตำแหน่ง ผู้อำนวยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย</p> <p>ฝ่ายอำนวยการปฏิบัติการ 3 กองบริการและกำกับดูแลโครงการท่าเรือสาธารณะ โทรศัพท์ 0 2207 2700 ต่อ 11228 ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ port_development@est.mail.go.th</p> <p>สำเนาเรียน 1. เลขานุการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก 2. ที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน (Project Management and Construction Supervision Consultant: PMSC)</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

รูปที่ 3-2 หนังสือเลขที่ อก 5106.2.2/1159 เรื่อง แจ้งรับรองการแล้วเสร็จของงานโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 (ช่วงที่ 1)

3.3 ข้อเสนอแนะโครงการ

จากการดำเนินงานในโครงการตลอดระยะเวลาของการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน พบว่า มีปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นทั้งจากในส่วนของงานด้านวิศวกรรม, งานด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย, งานด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน และงานด้านบริหารสัญญาและการเงิน ซึ่งที่ปรึกษา PMSC และผู้ที่เกี่ยวข้องในโครงการ ได้ร่วมกันแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น จนสามารถดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานให้แล้วเสร็จ ซึ่งจากการดำเนินการแก้ปัญหาต่างๆ จนสามารถลุล่วงนั้น พบว่า หากสามารถศึกษาจากบทเรียนที่เกิดขึ้นในการทำงาน เพื่อป้องกันหรือวางกรอบการทำงานที่ดีในโครงการอื่นๆได้นั้น จะสามารถทำให้งานสำเร็จลุล่วงได้ง่ายขึ้น ที่ปรึกษา PMSC จึงมีข้อเสนอแนะเพื่อใช้สำหรับการดำเนินงานอื่นๆ ต่อไป ดังนี้

1) เนื่องจากโครงการนี้เป็นโครงการประเภทงานเอกชนร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) ดังนั้น การดำเนินงานในการก่อสร้าง ต้องคำนึงและปฏิบัติตามสัญญาร่วมลงทุนฯ เป็นหลัก โดยในโครงการได้ทำการวางกรอบการทำงานตามข้อกำหนดของ กนอ. ซึ่งระบุไว้ในสัญญาร่วมลงทุนฯ รวมถึงการจัดการในการบริหารงานก่อสร้างอื่นๆ ก็ปฏิบัติตามที่ระบุไว้ในสัญญาร่วมลงทุนฯ ทำให้การดำเนินงานของโครงการสามารถลุล่วงแล้วเสร็จ และไม่มีปัญหาในการบริหารสัญญาร่วมกับงานก่อสร้าง

2) เนื่องจากโครงการเป็นงานก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ จึงถูกกำหนดมาด้วยมาตรการต่างๆ ตามรายงาน EHIA ดังนั้น ส่วนสำคัญสำหรับการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ จะต้องคำนึงถึงปัญหาที่อาจเกิดขึ้นจากการก่อสร้างที่ไปกระทบกับมาตรการของรายงาน EHIA ตัวอย่างในโครงการ เช่น การจัดการปริมาณรถขนส่งหินและทราย ซึ่งหากไม่สามารถวางแผนและแก้ไขปัญหาในส่วนนี้ได้ อาจเกิดผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบจากปัญหาการจราจรขนส่ง ซึ่งโครงการได้คลี่คลายปัญหาการจราจรด้วยการจัดการปริมาณวัสดุก่อสร้าง เช่น การให้ใช้ทรายที่ได้จากการขุดลอกเกิน นำมาถมพื้นที่และก่อสร้างในส่วนต่างๆ เพื่อลดปริมาณของรถขนส่งที่วิ่งเข้า-ออกในโครงการ

3) การพิจารณาการปฏิบัติตามข้อบังคับของท้องถิ่นและในข้อกำหนดของใบอนุญาตต่างๆ รวมถึงการติดตามการขออนุญาตที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้าง เป็นสิ่งสำคัญที่จะต้องปฏิบัติตาม เนื่องจากหากจะดำเนินการก่อสร้างในพื้นที่ใดนั้น ต้องทำการประสานงานกับหน่วยงานรัฐ, หน่วยงานเอกชน และผู้ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ทั้งหมด เพื่อไม่ให้เกิดความเข้าใจผิดหรือความไม่เข้าใจในวัตถุประสงค์ของงานก่อสร้างนั้น โดยโครงการได้คำนึงถึงการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่และการติดตามการขออนุญาตต่างๆ ที่จำเป็นเพื่อให้สามารถดำเนินงานก่อสร้างได้อย่างราบรื่น

4) การประสานงานองค์กรบริหารโครงการในโครงการ เป็นสิ่งสำคัญสำหรับการบริหารจัดการโครงการ เนื่องด้วยโครงการนี้มีองค์ประกอบผู้เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ เอกชน และผู้รับจ้าง ดังนั้น ต้องรวบรวมจุดประสงค์ของแต่ละฝ่ายและหาจุดร่วมกันให้ถูกต้อง โดยโครงการได้ประสานงานกับภาครัฐ เช่น สกพอ. กนอ. ผู้เป็นผู้ควบคุมและกำกับการพัฒนาโครงการนี้ ซึ่งให้การกำกับและให้ความเห็นในด้านสัญญาได้อย่างดี

เยี่ยม และการประสานงานกับภาคเอกชน ในการจัดการบริหารสัญญาและการเงินกับผู้รับจ้างก่อสร้าง ที่ประสบปัญหาการเงิน จนสามารถคลี่คลายปัญหาดังกล่าวได้สำเร็จ

5) การวางแผนการก่อสร้าง เนื่องจากงานก่อสร้างของโครงการ มีลักษณะพื้นที่ที่ใกล้กับทะเล และมีกิจกรรมการทำงานในทะเลเป็นส่วนใหญ่ การวางแผนการก่อสร้าง จึงควรคำนึงถึงสภาพอากาศในพื้นที่ด้วย โดยในพื้นที่บริเวณอำเภอมาตาพุด จังหวัดระยองนั้น จะมีฤดูมรสุมประจำปีที่ยาวนาน ทำให้การกำหนดการก่อสร้างงานต่างๆ (Milestone) นั้น ต้องคาดการณ์ถึงเหตุดังกล่าวด้วย ไม่เช่นนั้น อาจทำให้งานก่อสร้างไม่สามารถทำตามแผนงานที่กำหนดไว้ และจะทำให้การก่อสร้างล่าช้าจากที่กำหนด ซึ่งโครงการได้คำนึงและทำการปรับปรุงแผนการก่อสร้างตามสภาพการทำงานจริง

6) การคำนึงถึงความปลอดภัยในงานก่อสร้าง เนื่องจากความเสี่ยงของช่วงฤดูมรสุมในโครงการมีระยะเวลาค่อนข้างนาน การก่อสร้างจึงต้องคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลัก มากกว่าคำนึงถึงการแล้วเสร็จของงาน เพราะหากเกิดอุบัติเหตุที่ทำให้หยุดงาน ย่อมเสียหายทั้งทางทรัพย์สิน บุคลากร และระยะเวลา แต่หากทำการวางแผนและกำกับการปฏิบัติงานให้มีความปลอดภัยสูง เมื่อไม่เกิดความเสี่ยง ย่อมทำให้การทำงานสามารถทำงานได้รวดเร็ว ราบรื่น และเป็นไปตามแผนงานที่กำหนด ทางโครงการจึงมีการป้องกันความปลอดภัยด้วยการกำหนดมาตรการความปลอดภัยในงานก่อสร้างแต่ละประเภท (JSEA) มาควบคุมกำกับดูแลในการทำงาน

7) การศึกษาการเยียวยาประชาชนในพื้นที่ ควรต้องดำเนินการให้มีครอบคลุมไม่น้อยกว่าที่ข้อกำหนดในมาตรการในรายงาน EHIA กำหนด และควรต้องดำเนินการให้มากกว่ามาตรการในรายงาน EHIA ซึ่งหากไม่สามารถดำเนินงานมวลชนสัมพันธ์กับประชาชนผู้ที่ไม่เห็นด้วยได้ อาจทำให้โครงการหยุดชะงักหรือมีปัญหา โดยโครงการนี้ได้ดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดในรายงาน EHIA และทำการลงพื้นที่เชิงรุก เพื่อให้ประชาชนยอมรับและให้การสนับสนุนในการดำเนินงานก่อสร้างของโครงการ



