



รายงานการศึกษาความเป็นไปได้ (Feasibility Study)

โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมุทร โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตั้งอยู่ที่ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

เสนอต่อ

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ตุลาคม 2568

จัดทำโดย

F4urtier บริษัท โฟร์เทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด

99/2 หมู่ที่ 8 ตำบลบางเมือง อำเภอมะขาม จังหวัดสมุทรปราการ 10270

โทรศัพท์ 02-105-4608 โทรสาร 02-105-4609 อีเมล : admin@4tier.co.th



รายงานการศึกษาความเป็นไปได้ (Feasibility Study)

โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมุทร โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตั้งอยู่ที่ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

เสนอต่อ

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ตุลาคม 2568

จัดทำโดย

F4urtier บริษัท โฟร์เทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด

99/2 หมู่ที่ 8 ตำบลบางเมือง อำเภอมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ 10270

โทรศัพท์ 02-105-4608 โทรสาร 02-105-4609 อีเมล : admin@4tier.co.th

	หน้า
บทสรุปผู้บริหาร	บ-1
1. ความเป็นมาโครงการและเหตุผลความจำเป็น	1
2. ข้อมูลการขอจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ	2
2.1 ประวัติและการดำเนินการทางธุรกิจที่ผ่านมาของผู้พัฒนาเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ	2
2.2 วัตถุประสงค์ของเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ	3
2.3 แนวคิดในการพัฒนาเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ	4
2.3.1 พื้นที่ตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ	4
2.3.2 เอกสารที่ดินของพื้นที่ตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ	8
2.3.3 ความเหมาะสมของพื้นที่ตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ	11
3. แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน	15
4. ประเภทกิจการเป้าหมายพิเศษที่จะสนับสนุน	17
5. การออกแบบระบบสาธารณูปโภคขั้นต้น	30
5.1 ระบบถนนภายในและทางเชื่อมต่อกับถนนภายนอกเขตส่งเสริมเศรษฐกิจ	30
5.2 ระบบระบายน้ำฝนและระบบป้องกันน้ำท่วม	38
5.3 ระบบน้ำใช้	47
5.4 ระบบบำบัดน้ำเสีย	52
5.5 ระบบสื่อสารโทรคมนาคม	62
5.6 ระบบไฟฟ้า	62
5.7 ระบบดับเพลิงและระบบป้องกันอุบัติภัย	63
5.8 ระบบจัดการกากอุตสาหกรรม มูลฝอย และสิ่งปฏิกูล	68
5.9 ระบบติดตามตรวจสอบมลพิษและคุณภาพสิ่งแวดล้อม	71
5.10 ระบบรักษาความปลอดภัย	71
5.11 ระบบสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการอื่นเพิ่มเติม	71
5.12 แผนงานก่อสร้าง	72
6. การศึกษาความเป็นไปได้	73
6.1 ด้านกฎหมาย	73
6.2 ด้านความต้องการบริการระบบสาธารณูปโภค	74
6.3 ด้านการตลาด	74
6.4 ด้านการเงิน	75

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
7. ผลกระทบและมาตรการเยียวยาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นแก่ประชาชนหรือชุมชนที่อาจได้รับ ความเดือดร้อนเสียหาย	80
7.1 ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	80
7.1.1 ผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ	80
7.1.2 ผลกระทบต่อระดับเสียง	86
7.1.3 ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน	89
7.1.4 ผลกระทบต่อการใช้น้ำ	92
7.1.5 ผลกระทบต่อระบบการระบายน้ำ	94
7.1.6 ผลกระทบต่อการจัดการมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล และกากอุตสาหกรรมที่ไม่ใช้แล้ว	94
7.1.7 ผลกระทบต่อการคมนาคมขนส่ง	95
7.1.8 ผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจและสังคม	99
7.2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	99
7.2.1 บทนำ	99
7.2.2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	100
7.2.3 มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	100
8. การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้อง	119

สารบัญภาคผนวก

ภาคผนวก ก	เอกสารบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
ภาคผนวก ก-1	สำเนาใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนนิติบุคคล
ภาคผนวก ก-2	สำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ และบัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้นที่ออกให้ไม่เกิน 6 เดือน ก่อนวันยื่นคำขอ
ภาคผนวก ก-3	สำเนาใบทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม (ภพ. 20)
ภาคผนวก ก-4	งบการเงินที่ได้รับการรับรองจากผู้ตรวจสอบ บัญชีรับอนุญาตย้อนหลัง 3 ปี
ภาคผนวก ก-5	เอกสารแนะนำกลุ่มบริษัท ปลาวาฬ
ภาคผนวก ข	เอกสารที่ดินของพื้นที่ตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
ภาคผนวก ข-1	สำเนาระวางที่ดิน
ภาคผนวก ข-2	บัญชีโฉนดที่ดิน
ภาคผนวก ข-3	สำเนาโฉนดที่ดิน
ภาคผนวก ข-4	แผนที่แสดงบริเวณขอบเขตพื้นที่ขอจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ในแผนที่ผังเมืองปัจจุบัน
ภาคผนวก ข-5	แผนที่ที่ตั้งแสดงตำแหน่งพื้นที่ขอจัดตั้งเขตส่งเสริมฯ และบริเวณโดยรอบ
ภาคผนวก ค	หนังสือยินยอมของ บริษัท ทรัพย์เกษตรสยาม จำกัด ยินยอมให้บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด มีสิทธิในการบริหารจัดการที่ดินและอาคาร เพื่อนำมาใช้จัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
ภาคผนวก ง	หนังสือตรวจสอบการใช้ประโยชน์ที่ดินจากสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา
ภาคผนวก จ	เอกสารการขออนุญาตเชื่อมทางเข้า-ออก
ภาคผนวก จ-1	สัญญาต่างตอบแทนเพื่อก่อสร้างทางเชื่อมในที่ราชพัสดุ
ภาคผนวก จ-2	หนังสืออนุญาตเชื่อมทางเข้า-ออก จากแขวงทางหลวง
ภาคผนวก ฉ	รายการคำนวณระบบรวบรวมน้ำฝน
ภาคผนวก ช	รายการคำนวณบ่อหน่วงน้ำฝน
ภาคผนวก ซ	หนังสืออนุญาตวางท่อน้ำและระบายน้ำลงสู่รางระบายน้ำของถนนสุขุมวิท จากแขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา
ภาคผนวก ฌ	หนังสือรับรองความสามารถในการให้บริการน้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาค สาขาบางปะกง
ภาคผนวก ฎ	รายการคำนวณระบบจ่ายน้ำประปา
ภาคผนวก ฏ	รายการคำนวณระบบบำบัดน้ำเสีย

สารบัญภาคผนวก (ต่อ)

ภาคผนวก ฎ	รายการคำนวณระบบรวบรวมน้ำทิ้ง
ภาคผนวก ฐ	หนังสือรับรองการให้บริการไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) สาขาบางปะกง
ภาคผนวก ท	หนังสือรับรองความสามารถในการให้บริการจัดเก็บขยะมูลฝอยจากเทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์
ภาคผนวก ฒ	การวิเคราะห์ผลตอบแทนโครงการ
ภาคผนวก ณ	ผลการตรวจวัดระดับเสียง
ภาคผนวก ด	ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน
ภาคผนวก ต	หนังสือให้ความยินยอมรับผิดชอบการเยียวยาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)
ภาคผนวก ถ	รายงานผลการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ประกอบการพิจารณาจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
2.3.2-1	บัญชีโฉนดที่ดินของพื้นที่ตั้งโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)	9
3-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)	15
4-1	ขั้นตอนการติด QR Code สินค้านำเข้า (Inbound)	20
5.2-1	สรุปการประเมินขนาดบ่อน้ำมันของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ	41
5.3-1	ปริมาณความต้องการใช้น้ำภายในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ	47
5.4-1	ปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่โครงการ	52
5.8-1	ปริมาณมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล และกากอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ	70
5.12-1	แผนงานการก่อสร้างโครงการ	72
6.4-1	การประเมินค่าพัฒนาระบบสาธารณูปโภคของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ	76
7.1.1-1	สถิติภูมิอากาศในรอบ 30 ปี (พ.ศ. 2538-2567) ของสถานีอุตุนิยมวิทยาลบุรี	82
7.1.1-2	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศบริเวณพื้นที่ศึกษา	84
7.1.2-1	ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษา	87
7.1.3-1	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินในพื้นที่ศึกษา	90
7.1.7-1	ปริมาณการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (คลองด่าน-บางปะกง) (บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 74+000) ระหว่างปี พ.ศ. 2563-2567	97
7.2.2-1	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มาตรการทั่วไป) ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาваฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด	101
7.2.2-2	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาваฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด	103
7.2.2-3	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาваฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด	110
7.2.3-1	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาваฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด	115

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
7.2.3-2	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลายาฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด	116

สารบัญรูป

รูปที่		หน้า
2.3.1-1	ที่ตั้งโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)	5
2.3.1-2	สภาพพื้นที่ตั้งโครงการในปัจจุบัน	6
2.3.1-3	สภาพพื้นที่โดยรอบพื้นที่ตั้งโครงการ	7
2.3.2-1	ผังต่อโฉนดที่ดินของพื้นที่ตั้งโครงการ	10
2.3.3-1	ที่ตั้งโครงการในแผนที่แนบท้ายประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ในที่ดิน และแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2565	14
3-1	ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)	16
4-1	การทำงานของศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics)	18
4-2	การรับสินค้าขาเข้า (Inbound)	19
4-3	การติด QR Code สินค้าขาเข้า (Inbound) เพื่อการติดตาม	20
4-4	รูปแบบของการจัดเก็บสินค้าบนชั้นวางอัตโนมัติ	21
4-5	การจัดเก็บสินค้าบนชั้นวางอัตโนมัติ ในรูปแบบ FIFO	22
4-6	การจัดเก็บสินค้าบนชั้นวางอัตโนมัติ ในรูปแบบ SKU	23
4-7	ระบบ RFID (Radio Frequency Identification)	24
4-8	ระบบการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ด้วยรถตู้คอนเทนเนอร์ไฟฟ้าที่ติดตั้ง GPS และสินค้า RFID	27
5.1-1	โครงข่ายถนนภายในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)	32
5.1-2	ภาพตัดถนนสายประธาน	33
5.1-3	ภาพตัดถนนสายรองประธาน	34
5.1-4	ภาพตัดแสดงค่าระดับถนน พร้อมค่าระดับการติดตั้งระบบสาธารณูปโภค	35
5.1-5	ถนนทางเข้าออกพื้นที่โครงการ	37
5.2-1	ระบบระบายน้ำฝนภายในพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)	42
5.2-2	ตำแหน่งที่ตั้งบ่อหน่วงน้ำฝน และพื้นที่รับน้ำฝน	43
5.2-3	ภาพตัดบ่อหน่วงน้ำฝน 1	44
5.2-4	ภาพตัดบ่อหน่วงน้ำฝน 2	45
5.2-5	แนวท่อระบายน้ำฝนลงสู่รางระบายน้ำในเขตทางของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท)	46

สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่		หน้า
5.3-1	สมดุลน้ำใช้-น้ำเสียของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)	49
5.3-2	ตำแหน่งที่ตั้งของถังเก็บน้ำประปาและระบบจ่ายน้ำประปา	50
5.3-3	แนวท่อจ่ายน้ำประปา	51
5.4-1	แปลนระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)	55
5.4-2	ขั้นตอนการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย	56
5.4-3	ขลศาสตร์การไหลของระบบบำบัดน้ำเสีย	57
5.4-4	ผังระบบท่อรวบรวมน้ำเสียของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)	59
5.4-5	แนวท่อระบายน้ำทิ้งลงสู่รางระบายน้ำริมถนนสุขุมวิท	61
5.7-1	แผนผังการสื่อสาร และประสานงานในพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ	65
5.7-2	โครงสร้างแผนปฏิบัติการภาวะฉุกเฉิน ระดับสถานประกอบการ	66
7.1.1-1	ผังลมในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2538-2567) ของสถานีอุตุนิยมวิทยาชลบุรี	83
7.1.1-2	สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศบริเวณพื้นที่ศึกษา	85
7.1.2-1	สถานีตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษา	88
7.1.3-1	สถานีตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษา	91
7.2.3-1	สถานีตรวจวัดระดับเสียงและคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษา	118

บทสรุปผู้บริหาร

รายงานการศึกษาความเป็นไปได้ (Feasibility Study)

โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

ตั้งอยู่ที่ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

1. ความเป็นมาและวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

จากนโยบายของรัฐบาลที่กำหนดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor, EEC) ในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง และได้กำหนดกลุ่มอุตสาหกรรมที่จะช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยภาพรวม รวมถึงการยกระดับอุตสาหกรรมด้วยการใช้เทคโนโลยีขั้นสูง พร้อมทั้งการสนับสนุนจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานจากภาครัฐ ซึ่งก่อให้เกิดการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและการลงทุนในธุรกิจ และเป็นจุดเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียน เพื่อยกระดับพื้นที่ให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของเอเชีย เพื่อเป็นส่วนสำคัญในการเปลี่ยนประเทศที่มีรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง

ทั้งนี้ การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกทำให้ทางหลวงสายหลักและสายรองในภาคตะวันออก และจังหวัดติดต่อดำเนินการขยายเขตทาง/ผิวจราจรเพื่อเพิ่มศักยภาพการเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงและรองรับปริมาณจราจรภาคขนส่งและโลจิสติกส์จากผู้ผลิตไปยังผู้บริโภค ดังนั้น บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์อย่างครบวงจรในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก จึงได้มีแผนที่จะจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อยอมรับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่จะดำเนินกิจการโลจิสติกส์ที่เป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (International Distribution Center : IDC) โดยบริษัทฯ ได้จัดหาพื้นที่ที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ โดยจัดหาที่ดินขนาดเนื้อที่ประมาณ 29 ไร่ ตั้งอยู่ริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 72 ในท้องที่ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ในการจัดตั้ง “โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)” โดยบริษัทฯ จะเป็นผู้พัฒนาที่ดินพร้อมระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ และเป็นผู้ให้บริการระบบสาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวก และบริการอื่น ๆ ให้แก่ผู้ประกอบการที่จะเข้ามาประกอบกิจการ เพื่อให้การดำเนินธุรกิจมีมาตรฐานสากล มีความปลอดภัยต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม

อย่างไรก็ตาม ในการจัดตั้ง “โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)” บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด จะต้องดำเนินการยื่นคำขอจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจัดตั้ง เปลี่ยนแปลง และยุบเลิกเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2568 เพื่อเสนอต่อสำนักงาน

คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) นำเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) พิจารณาเห็นชอบการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษต่อไป

การจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ มีวัตถุประสงค์ของการดำเนินโครงการ ดังนี้

- 1) เพื่อพัฒนาพื้นที่ให้เป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ตามพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561
- 2) เพื่อขอรับสิทธิประโยชน์การลงทุนตามมาตรการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
- 3) เพื่อส่งเสริมให้เกิดการนำเทคโนโลยีมาใช้งานและยกระดับเป็นกิจการโลจิสติกส์อัจฉริยะ (Smart Logistics)
- 4) เพื่อให้ผู้ประกอบการต่าง ๆ ที่อยู่ห่วงโซ่อุปทานของระบบโลจิสติกส์มีการประกอบกิจการที่มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น

2. รายละเอียดโครงการ

2.1 พื้นที่ตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ตั้งอยู่ริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 72 ในเขตพื้นที่หมู่ที่ 14 ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ตั้งอยู่บนโฉนดที่ดิน จำนวน 4 โฉนด มีเนื้อที่ดินรวม 29-1-65.8 ไร่ (29.41 ไร่) โดยที่ดินเป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัท ทรัพย์เกษตรสยาม จำกัด ซึ่งบริษัท ทรัพย์เกษตรสยาม จำกัด ได้ยินยอมให้บริษัท ปลาฉลาม โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด มีสิทธิ์ในการบริหารจัดการที่ดินและอาคารตามโฉนดทั้งหมดเพื่อนำมาใช้จัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

สภาพพื้นที่ตั้งโครงการในปัจจุบัน เป็นพื้นที่มีการพัฒนาและใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นคลังสินค้า โดยในพื้นที่โครงการประกอบด้วยพื้นที่อาคารคลังสินค้า พื้นที่สำนักงาน และพื้นที่ระบบสาธารณูปโภค ได้แก่ ถนนระบบระบายน้ำ ห้องน้ำ หม้อแปลงไฟฟ้า เครื่องชั่งน้ำหนักรถบรรทุก เป็นต้น

พื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นพื้นที่บ่อเลี้ยงสัตว์น้ำ/พื้นที่นาเกลือเป็นส่วนใหญ่ รองลงมาเป็นพื้นที่รอการใช้ประโยชน์ พื้นที่ชุมชน พื้นที่สถานประกอบการ โดยพื้นที่โครงการมีอาณาเขตติดต่อบริเวณโดยรอบดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท)

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ พื้นที่บ่อเลี้ยงสัตว์น้ำ

ทิศใต้ ติดต่อกับ ถนนสาธารณประโยชน์ถัดไปเป็นพื้นที่บ่อเลี้ยงสัตว์น้ำ

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ พื้นที่สถานประกอบการธุรกิจขนส่งและพื้นที่รอการใช้ประโยชน์

2.2 ความเหมาะสมของพื้นที่ตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

1) ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากการตรวจสอบที่ตั้งโครงการในแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินท้ายประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ในที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2565 พบว่า ที่ตั้งโครงการตั้งอยู่ในที่ดินประเภท ร.ม.-23 (เขตสีส้มอ่อนมีจุดสีขาว) เป็นที่ดินประเภทรองรับการพัฒนาเมือง ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการขยายตัวของที่อยู่อาศัยที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีบริเวณชานเมือง โดยให้ใช้ประโยชน์ในที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย พาณิชยกรรม สถาบันราชการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ และกิจการอื่น นอกจากข้อห้าม ทั้งนี้จากข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกฯ ข้างต้น พบว่ากิจการโลจิสติกส์เป็นกิจการที่สามารถดำเนินการได้ในที่ดินประเภท ร.ม.-23

2) ด้านการคมนาคมขนส่ง

จากการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกที่ผ่านมา ทำให้ทางหลวงสายหลัก สายรอง และสายพิเศษในภาคตะวันออกและพื้นที่ต่อเนื่องได้รับการขยายเขตทาง/ผิวจราจรเพิ่มมากขึ้น ทำให้เพิ่มศักยภาพการเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงและรองรับปริมาณจราจรภาคขนส่งและโลจิสติกส์จากผู้ผลิตไปยังผู้บริโภค ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์เป็นอย่างมาก

พื้นที่ตั้งโครงการตั้งอยู่ริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 72 ซึ่งปัจจุบันถนนสุขุมวิทช่วงที่เชื่อมต่อกับสมุทรปราการกับจังหวัดฉะเชิงเทราได้รับการขยายผิวจราจรเป็น 6 ช่อง ระบายแล้ว นอกจากนี้ ถนนสุขุมวิทเป็นเส้นทางสายหลักของโครงข่ายคมนาคมของภาคตะวันออกที่เชื่อมต่อกับทางหลวงอีกหลายเส้นทาง ทั้งทางพิเศษบูรพาวิถี (ถนนบางนา-ตราด) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์) เป็นต้น ทำให้การคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์เป็นไปได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว ดังนั้นพื้นที่ตั้งโครงการจึงมีความเหมาะสมที่จะพัฒนาให้เป็นพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

3) แหล่งน้ำใช้

บริเวณพื้นที่ตั้งโครงการอยู่ในพื้นที่ให้บริการของการประปาส่วนภูมิภาค สาขาบางปะกง ซึ่งสามารถผลิตและจ่ายน้ำให้กับผู้ใช้น้ำในเขตรับผิดชอบได้อย่างเพียงพอ

4) พลังงานไฟฟ้า

บริเวณพื้นที่ตั้งโครงการอยู่ในพื้นที่ให้บริการของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคอำเภอบางปะกง ซึ่งสามารถจ่ายไฟฟ้าให้กับผู้ใช้ไฟฟ้าในเขตรับผิดชอบได้อย่างเพียงพอ

5) ชุมชนโดยรอบ

เดิมพื้นที่ตั้งโครงการมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นคลังสินค้าตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 เป็นต้นมา จึงทำให้ชุมชนที่อยู่โดยรอบมีความรู้การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ตั้งโครงการมาอย่างยาวนาน ดังนั้นการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวโดยจัดตั้งเป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษที่มีกิจการเป้าหมายในกลุ่มกิจการโลจิสติกส์ จึงไม่ได้ทำให้ชุมชนโดยรอบมีความรู้สึกว่บริเวณพื้นที่ตั้งโครงการมีการใช้ประโยชน์ที่ดินแตกต่างไปจากเดิมแต่อย่างใด จึงคาดว่าพัฒนาพื้นที่ตั้งโครงการเป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษจะได้รับการยอมรับจากการยอมรับจากชุมชนเช่นเดิม

6) ความเสี่ยงต่อภัยธรรมชาติ

พื้นที่ตั้งโครงการจึงมีความเสี่ยงภัยที่เกิดจากแผ่นดินไหวน้อย นอกจากนี้ จากการตรวจสอบข้อมูลแผนที่เสี่ยงอุทกภัยที่เจาะลึกถึงระดับพื้นที่ พบว่า บริเวณโดยรอบพื้นที่ตั้งโครงการเป็นพื้นที่เสี่ยงต่ออุทกภัยระดับต่ำ อย่างไรก็ตาม บริเวณพื้นที่ตั้งโครงการได้มีการถมที่ดินเพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมตั้งแต่ก่อนก่อสร้างและที่ผ่านมา ไม่เคยเกิดปัญหาน้ำท่วมพื้นที่โครงการแต่อย่างใด

2.3 แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน

การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) แบ่งออกเป็น

- 1) พื้นที่ประกอบกิจการ ประมาณ 19-3-56.4 ไร่ (19.89 ไร่) คิดเป็นร้อยละ 67.63
- 2) พื้นที่ระบบสาธารณูปโภค ประมาณ 9-0-56.3 ไร่ (9.14 ไร่) หรือคิดเป็นร้อยละ 31.08
- 3) พื้นที่สีเขียว ประมาณ 0-1-53.1 ไร่ (0.38 ไร่) หรือคิดเป็นร้อยละ 1.29

2.4 ประเภทกิจการเป้าหมายพิเศษที่จะสนับสนุน

การพัฒนาเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษของโครงการมีเป้าหมายที่จะรับกิจการศูนย์บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็นกิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (International Distribution Center : IDC) ตามที่ได้รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) รวมทั้งกิจการที่เกี่ยวข้องกับบริการโลจิสติกส์ เช่น การผลิตหรือประกอบบรรจุภัณฑ์กระดาษ เป็นต้น ให้เข้ามาตั้งในพื้นที่โครงการ

2.5 การออกแบบระบบสาธารณูปโภคขั้นต้น

บริษัท ปลาว่าฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด มีการวางผังแม่บทและออกแบบระบบสาธารณูปโภคขั้นต้นภายในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ให้สอดคล้องกับมาตรฐานระบบสาธารณูปโภคตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง มาตรฐานระบบสาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวกในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อกิจการอุตสาหกรรม รูปแบบการพัฒนาพื้นที่ เพื่อบริการอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษเฉพาะด้าน พ.ศ. 2562 ซึ่งในการออกแบบระบบสาธารณูปโภคเป็นการออกแบบที่ได้มาตรฐานและมีการนำเทคโนโลยีสิ่งอำนวยความสะดวกมาประยุกต์ใช้

3. ผลการศึกษาความเป็นไปได้

3.1 ด้านกฎหมาย

บริษัท ปลาว่าฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ตรวจสอบข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 กับสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา พบว่า ที่ตั้งโครงการตั้งอยู่ในที่ดินประเภท ร.ม.-23 (เขตสีส้มอ่อนมีจุดสีขาว) เป็นที่ดินประเภทรองรับการพัฒนาเมือง ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อบริการขยายตัวของการอยู่อาศัยที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีบริเวณชานเมือง โดยให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย พาณิชยกรรม สถาบันราชการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ และกิจการอื่น ซึ่งบริษัทฯ สามารถใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษและประกอบกิจการโลจิสติกส์ได้ในที่ดินประเภท ร.ม.-23 (เขตสีส้มอ่อนมีจุดสีขาว)

3.2 ด้านความต้องการบริการระบบสาธารณูปโภค

บริษัท ปลาว่าฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้คาดการณ์ความต้องการบริการจากระบบสาธารณูปโภคจากกิจการโลจิสติกส์ที่จะเข้ามาตั้งภายในโครงการ และได้ออกแบบระบบสาธารณูปโภคภายในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ตามที่กำหนดไว้ในประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจัดตั้ง เปลี่ยนแปลง และยุบเลิกเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2568 และออกแบบให้สอดคล้องกับมาตรฐานระบบสาธารณูปโภคตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง มาตรฐานระบบสาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวกในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อกิจการอุตสาหกรรม รูปแบบการพัฒนาพื้นที่ เพื่อบริการอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษเฉพาะด้าน พ.ศ. 2562 และได้ออกแบบระบบสาธารณูปโภคให้สอดคล้องกับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่โครงการมีประสิทธิภาพในการบริการและรองรับความต้องการของผู้ประกอบการได้อย่างเพียงพอ

3.3 ด้านการตลาด

1) ประเภทอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษที่จะสนับสนุน

การพัฒนาเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษของโครงการมีเป้าหมายที่จะรับกิจการศูนย์บริการโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นกิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (International Distribution Center : IDC) ตามที่ได้รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) รวมทั้งกิจการที่เกี่ยวข้องกับบริการโลจิสติกส์ เช่น การผลิตหรือประกอบบรรจุภัณฑ์กระดาษ เป็นต้น ให้เข้ามาตั้งในพื้นที่โครงการ

2) การสร้างมูลค่าการลงทุนของผู้ประกอบการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

บริษัท ปลายาฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ประเมินว่าผู้ประกอบการในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ จะสร้างมูลค่าการลงทุนเกิดขึ้นประมาณ 1,350 ล้านบาท

3) แผนการพัฒนา

ภายหลังจากที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ ให้เป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษแล้ว บริษัท ปลายาฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด จะใช้เวลาในการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคประมาณ 2 เดือนก่อนที่จะให้ผู้ประกอบการเข้ามาดำเนินกิจการภายในโครงการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษฯ

4) แผนการขายหรือให้เช่าพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

บริษัท ปลายาฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้กำหนดให้พื้นที่ประกอบการภายในโครงการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษฯ เป็นพื้นที่ให้ผู้ประกอบการเช่าทั้งหมด โดยปัจจุบันมีผู้ประกอบการที่สนใจดำเนินการโลจิสติกส์ภายในพื้นที่โครงการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษฯ และตกลงเช่าพื้นที่ประกอบการทั้งหมด ซึ่งจะเข้ามาประกอบการภายหลังจากที่โครงการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษฯ ทันทีที่บริษัทฯ ได้พัฒนาพื้นที่โครงการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษฯ เรียบร้อยแล้ว

3.4 ด้านการเงิน

1) การประมาณการเงินลงทุน

บริษัท ปลายาฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด จะมีค่าใช้จ่ายในการลงทุนพัฒนาโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ แบ่งออกเป็นค่าเช่าที่ดินประมาณ 553.58 ล้านบาทตลอดระยะเวลา 15 ปี และค่าพัฒนาระบบสาธารณูปโภคประมาณ 24.20 ล้านบาท รวมไปถึงค่าใช้จ่ายด้านอื่น ๆ ประมาณ 3.29 ล้านบาท

2) แหล่งเงินทุน

การพัฒนาโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ จะใช้เงินทุนของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ทั้งหมด โดยไม่มีการกู้เงินจากสถาบันการเงินแต่อย่างใด ซึ่งจะทำให้ไม่มีภาระดอกเบี้ยเกิดขึ้นตลอดระยะเวลาโครงการ

3) การประมาณการผลตอบแทนโครงการ

บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้มีการวิเคราะห์ความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ โดยการวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนจากการลงทุน (Internal Rate of Return: IRR) มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) ผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (Benefit Cost Ratio: B/C Ratio) และระยะเวลาคืนทุน (Payback period: PB) สรุปผลการวิเคราะห์ ได้ดังนี้

- | | |
|---------------------------------------|-------------|
| (1) อัตราผลตอบแทนจากการลงทุน (IRR) | ร้อยละ 21.9 |
| (2) มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) | 36 ล้านบาท |
| (3) ผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C Ratio) | 2.6 เท่า |
| (4) ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) | 6.4 ปี |

ดังนั้น จากผลการวิเคราะห์ข้างต้นสรุปได้ว่า การพัฒนาโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ มีอัตราผลตอบแทนของโครงการที่เหมาะสมและคุ้มค่าที่จะลงทุน โดยมีระยะเวลาคืนทุนประมาณ 6.4 ปี

4) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการเป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษในด้านเศรษฐกิจและสังคม

การพัฒนาเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ในครั้งนี้ จะสร้างมูลค่าการลงทุนเกิดขึ้นประมาณ 1,350 ล้านบาท ซึ่งจะช่วยให้เกิดการลงทุนในประเทศไทยเพิ่มขึ้นและช่วยให้ขับเคลื่อนเศรษฐกิจภายในประเทศเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ การพัฒนาโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ จะก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านเศรษฐกิจและสังคมในระดับต่าง ๆ ดังนี้

(1) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจฯ ปลาวาฬ ในระดับธุรกิจ

ก) กิจกรรมศูนย์บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็นกิจกรรมศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (International Distribution Center : IDC) จะเป็นกิจการเป้าหมายที่จะเข้ามาตั้งในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ทั้งนี้กิจการดังกล่าวเป็นกิจการที่รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.)

ข) ผู้ประกอบการจะมีรูปแบบการดำเนินงานภายในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ในลักษณะศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) ที่มีระบบอัตโนมัติที่สามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่องและแม่นยำ มาใช้เป็นตัวกลางในการเชื่อมโยงกระบวนการต่าง ๆ ให้มีความสามารถในการแข่งขันที่จะสามารถรองรับปริมาณสินค้า การเคลื่อนย้ายสินค้าภายในคลังหรือศูนย์กระจายสินค้า ในระดับมหาศาล ซึ่งจะช่วยยกระดับการให้บริการของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ค) ผู้ประกอบการศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) จะมีการนำเทคโนโลยีขั้นสูง เช่น IoT (Internet of Things), AI (Artificial Intelligence), Big Data และระบบอัตโนมัติเข้ามาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการและขนส่งสินค้า ซึ่งจะช่วยยกระดับการให้บริการของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ง) ผู้ประกอบการศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) จะมีการนำรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle) เช่น รถฟอร์คลิฟต์ เป็นต้น มาใช้งานภายในพื้นที่ประกอบการ รวมถึงการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในการขนส่ง ซึ่งจะส่งเสริมให้มีการใช้ยานพาหนะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย

(2) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจฯ ปลาวาฬ ในระดับท้องถิ่น

ก) ผู้ประกอบการศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) จะมีการจ้างงานในเบื้องต้นประมาณ 350 คน ซึ่งจะช่วยสร้างการจ้างงานให้กับชุมชน รวมทั้งสนับสนุนให้เกิดธุรกิจใหม่ในท้องถิ่นและธุรกิจที่เกี่ยวข้องมีการจ้างงานเพิ่มมากขึ้น

ข) ผู้ประกอบการศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) จะมีการใช้ AI และ Big Data ในการวิเคราะห์ข้อมูลการจราจรแบบเรียลไทม์ ซึ่งจะช่วยให้ระบบสามารถวางแผนเส้นทางการขนส่งที่สั้นที่สุดและมีประสิทธิภาพที่สุด ลดระยะเวลาในการเดินทางของรถขนส่ง และลดผลกระทบการเกิดปัญหาจราจรติดขัด นอกจากนี้ การนำรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle) มาใช้ในการประกอบกิจการ จะช่วยลดมลพิษทางอากาศและเสียงที่จะเกิดขึ้นจากการขนส่งต่อชุมชนที่อยู่โดยรอบ

ค) การประกอบกิจการในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ จะช่วยให้มีภาษีที่หน่วยงานท้องถิ่นและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถจัดเก็บภาษีได้เพิ่มมากขึ้น ทำให้หน่วยงานท้องถิ่นมีงบประมาณในการพัฒนาท้องถิ่นให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(3) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจฯ ปลาวาฬ ระดับประเทศ

ก) เกิดการเพิ่มประสิทธิภาพในห่วงโซ่อุปทานของระบบโลจิสติกส์ เนื่องจากโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) จะช่วยให้การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management)

ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำมีประสิทธิภาพสูงสุด ตั้งแต่การจัดซื้อ จัดเก็บ ขนส่ง และกระจายสินค้า ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศลดลง

ข) เกิดการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เนื่องจากต้นทุนโลจิสติกส์ที่ลดลงทำให้สินค้าและบริการของไทยมีราคาที่สามารถแข่งขันได้มากขึ้นในตลาดโลก ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศและส่งเสริมการส่งออก

ค) เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าจากการบริหารจัดการที่ชาญฉลาดลดการสูญเสีย (Waste) ในกระบวนการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) เช่น การขนส่งที่ไม่มีประสิทธิภาพ การเก็บสินค้าเกินความจำเป็น หรือการเสียหายของสินค้า ซึ่งช่วยประหยัดทรัพยากรของประเทศโดยรวม

ง) เกิดการสนับสนุนการเติบโตของ E-commerce ซึ่งกิจการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) เป็นหัวใจสำคัญในการขับเคลื่อนการเติบโตของธุรกิจ E-commerce ซึ่งเป็นภาคส่วนที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว การจัดส่งที่รวดเร็ว แม่นยำ และมีประสิทธิภาพเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ E-commerce เติบโตอย่างยั่งยืน

จ) เกิดการยกระดับภาคการผลิตและอุตสาหกรรม เนื่องจากกิจการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) ช่วยให้การไหลเวียนของวัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูปที่ราบรื่นด้วยระบบโลจิสติกส์อัจฉริยะ ช่วยให้ภาคการผลิตสามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง ลดปัญหาการหยุดชะงัก และเพิ่มผลผลิตโดยรวมของประเทศ

ฉ) เกิดการส่งเสริมการลงทุนและนวัตกรรม เนื่องจากกิจการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) จะสนับสนุนให้เกิดการพัฒนา ระบบ Smart Logistics ดึงดูดการลงทุนในเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ ๆ เช่น ระบบอัตโนมัติ หุ่นยนต์ และ AI ซึ่งสร้างโอกาสทางธุรกิจและงานที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นในประเทศ

ช) ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และประตูการค้า เนื่องจากความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ของไทย การพัฒนาระบบ Smart Logistics จะช่วยเสริมสร้างบทบาทของประเทศในการเป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน และโลจิสติกส์ของภูมิภาค ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงระบบคมนาคมและโลจิสติกส์

ซ) เกิดการพัฒนาบุคลากร เนื่องจากผู้ประกอบการกิจการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) ต้องการบุคลากรที่มีทักษะด้านเทคโนโลยีและโลจิสติกส์ที่ทันสมัยจะเพิ่มขึ้น ซึ่งกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาการศึกษาและการฝึกอบรมในสาขาที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับการเติบโตของกิจการโลจิสติกส์

6. ผลกระทบและมาตรการเยียวยาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับประชาชนหรือชุมชนที่อาจได้รับความเสียหายหรือเดือดร้อน

การดำเนินโครงการและอุตสาหกรรมเป้าหมายของโครงการไม่เข้าข่ายกิจการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ โครงการได้มีการศึกษาและประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ พบว่า การดำเนินโครงการอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ระดับต่าง ๆ กัน ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด จึงได้เสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในด้านต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นเครื่องมือในการเฝ้าระวังและควบคุมการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

อย่างไรก็ตาม กรณีที่โครงการได้รับการร้องเรียนจากประชาชนโดยรอบพื้นที่โครงการและพิสูจน์ทราบว่าเป็นผลกระทบจากการดำเนินการของโครงการจริง โครงการจะต้องตรวจสอบความเสียหาย ชดเชยเยียวยารูปแบบต่าง ๆ ทั้งนี้ บริษัท ทรัพย์เกษตรสยาม จำกัด ในฐานะเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินของเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ได้ให้ความยินยอมรับผิดชอบการเยียวยาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ด้วยแล้ว

7. การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้อง

โครงการได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ เป็นไปตามระเบียบสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะประกอบการพิจารณาจัดตั้ง เปลี่ยนแปลง หรือยุบเลิกเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2564 เพื่อสร้างความรับรู้ที่ถูกต้อง รวมทั้งเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ โดยรูปแบบการรับฟังความคิดเห็นแบบประชาพิจารณ์

ก่อนการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้อง โครงการได้มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการ โดยทำการปิดประกาศเผยแพร่ข้อมูลรายละเอียดโครงการและวันที่ เวลา สถานที่ ในการจัดรับฟังความคิดเห็นในสถานที่ต่าง ๆ เช่น บอร์ดประชาสัมพันธ์ในชุมชน บอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการ ฯลฯ รวมถึงประชาสัมพันธ์ผ่านระบบเครือข่ายสารสนเทศของเทศบาลตำบลบางปะกง พรหมเทพรังสรรค์ เฟซบุ๊กของที่ว่ากล่าวอำเภอบางปะกง และเฟซบุ๊กของบริษัทที่ปรึกษา เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 15 วัน เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ

สำหรับการรับฟังความคิดเห็นฯ จัดขึ้นเมื่อวันที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น. ณ อาคารอเนกประสงค์ เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา มีผู้นำชุมชนและตัวแทนชุมชน หน่วยงานที่รับผิดชอบในการ

จัดทำรายงานฯ หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไป เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นฯ ทั้งหมด 389 คน โดยในการประชุมได้มีการให้ข้อมูลโครงการ รับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ และมีการสอบถามความคิดเห็นต่อโครงการ ซึ่งมีผู้เห็นด้วยกับโครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สمارท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ร้อยละ 99.1 (จากผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 310 คน)

ภายหลังการรับฟังความคิดเห็นฯ โครงการได้จัดทำสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ เสนอให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกพิจารณา ภายใน 15 วัน นับตั้งแต่การรับฟังความคิดเห็นฯ เสร็จสิ้น และโครงการได้เผยแพร่สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ โดยปิดประกาศเผยแพร่และนำส่งสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ ให้กับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียในสถานที่ต่าง ๆ เช่น บอร์ดประชาสัมพันธ์ในชุมชน บอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการ ฯลฯ ขณะเดียวกันยังเผยแพร่ผ่านระบบเครือข่ายสารสนเทศของเทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ และเฟซบุ๊กของที่ว่ากล่าวอำเภอบางปะกง โดยเผยแพร่ไว้เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 15 วัน

รายงานการศึกษาความเป็นไปได้ (Feasibility Study)
โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)
ตั้งอยู่ที่ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา
ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

1. ความเป็นมาโครงการและเหตุผลความจำเป็น

จากนโยบายของรัฐบาลที่กำหนดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor, EEC) ในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง และได้กำหนดกลุ่มอุตสาหกรรมที่จะช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยภาพรวม รวมถึงการยกระดับอุตสาหกรรมด้วยการใช้เทคโนโลยีขั้นสูง พร้อมทั้งการสนับสนุนจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานจากภาครัฐ ซึ่งก่อให้เกิดการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและการลงทุนในธุรกิจ และเป็นจุดเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียน เพื่อยกระดับพื้นที่ให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของเอเชีย เพื่อเป็นส่วนสำคัญในการเปลี่ยนประเทศที่มีรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง

ทั้งนี้ การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกทำให้ทางหลวงสายหลักและสายรองในภาคตะวันออก และจังหวัดติดต่อดำเนินการขยายเขตทาง/ผิวจราจรเพื่อเพิ่มศักยภาพการเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงและรองรับปริมาณจราจรภาคขนส่งและโลจิสติกส์จากผู้ผลิตไปยังผู้บริโภค ดังนั้น บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์อย่างครบวงจรในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก จึงได้มีแผนที่จะจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ เพื่รองรับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่จะดำเนินกิจการโลจิสติกส์ที่เป็นศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (International Distribution Center : IDC) โดยบริษัทฯ ได้จัดหาพื้นที่ที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ โดยจัดหาที่ดินขนาดเนื้อที่ประมาณ 29 ไร่ ตั้งอยู่ริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 72 ในท้องที่ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ในการจัดตั้ง “โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)” โดยบริษัทฯ จะเป็นผู้พัฒนาที่ดินพร้อมระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ และเป็นผู้ให้บริการระบบสาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวก และบริการอื่น ๆ ให้แก่ผู้ประกอบการที่จะเข้ามาประกอบกิจการ เพื่อให้การดำเนินธุรกิจมีมาตรฐานสากล มีความปลอดภัยต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม

อย่างไรก็ตาม ในการจัดตั้ง “โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)” บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด จะต้องดำเนินการยื่นคำขอจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และ

เงื่อนไขการจัดตั้ง เปลี่ยนแปลง และยุบเลิกเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2568 เพื่อเสนอต่อสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) นำเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) พิจารณาเห็นชอบการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษต่อไป

2. ข้อมูลการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

2.1 ประวัติและการดำเนินการทางธุรกิจที่ผ่านมาของผู้พัฒนาเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด (เอกสารบริษัทฯ มีรายละเอียดดังภาคผนวก ก) เป็นผู้พัฒนา “โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)” โดยบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2557 เป็นหนึ่งในกลุ่มปลาวาฬ โลจิสติกส์ กรุ๊ป ซึ่งกลุ่มปลาวาฬ โลจิสติกส์ กรุ๊ป ประกอบธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์อย่างครบวงจร ตั้งแต่การจัดหา จัดเก็บ บริหารจัดการ การขนส่ง ไปจนถึงการให้คำปรึกษา และพัฒนาเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ โดยให้บริการกับ ธุรกิจด้านยานยนต์ ธุรกิจด้านผลิตผลทางการเกษตร ธุรกิจขนส่งจากต้นน้ำถึงปลายน้ำ (E2E Logistics) ธุรกิจด้านการขนส่ง (Shipping Line) และธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ทั้งนี้ บริษัทในกลุ่มปลาวาฬ โลจิสติกส์ กรุ๊ป ที่ดำเนินธุรกิจในช่วงโซ่อุปทานและให้บริการโลจิสติกส์อย่างครบวงจร จำนวน 4 บริษัท ดังนี้

1) บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นบริษัทหลักของกลุ่มฯ ที่ให้บริการด้านโลจิสติกส์ ครบวงจรในประเทศไทย โดยมีจุดเด่นในด้านการบริหารจัดการคลังและลานสินค้า การจัดการยานยนต์ การจัดหาบุคลากร และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

2) บริษัท ปลาวาฬ ทรานสปอร์ต กรุ๊ป จำกัด เป็นบริษัทให้บริการขนส่งสินค้าทางบกแบบครบวงจร ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ โดยมีความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการและระบบงานขนส่งทุกรูปแบบ

3) บริษัท ปลาวาฬ ชิปปิง แอนด์ เฟรท พอร์เวิร์ดเดอร์ จำกัด เป็นบริษัทให้บริการด้านการขนส่ง ระหว่างประเทศ และให้คำปรึกษาด้านพิธีการศุลกากร โดยเป็นผู้แทนรับจัดการขนส่งสินค้าทางเรือและทางอากาศ

4) บริษัท ปลาวาฬ คอร์ปอเรชั่น จำกัด เป็นบริษัทเพื่อการลงทุน โดยเน้นพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์และอสังหาริมทรัพย์

ในการดำเนินธุรกิจต่าง ๆ ของกลุ่มบริษัทได้มาตรฐานในการดำเนินธุรกิจ ได้แก่ ISO 9001: ระบบบริหารงานคุณภาพ (Quality Management Systems) ISO 14001: ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (Environmental Management Systems) GMP/GHP (Good Manufacturing Practices : หลักเกณฑ์วิธีการที่ดีในการผลิต)/(Good Hygiene Practices : หลักเกณฑ์สุขลักษณะที่ดี) AEO : ผู้ประกอบการเศรษฐกิจที่ได้รับอนุญาต (Authorized Economic Operator) ISO 39001: ระบบการจัดการความปลอดภัย

ทางการจราจรทางถนน (Road Traffic Safety Management Systems) CFO : ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขององค์กร (Carbon Footprint of Organization) Q-Mark : เครื่องหมายรับรองคุณภาพ ISO 14064-1: ก๊าซเรือนกระจก - ส่วนที่ 1: ข้อกำหนดพร้อมข้อเสนอแนะระดับองค์กรสำหรับการหาปริมาณและการรายงานการปล่อยและการกักเก็บก๊าซเรือนกระจก เป็นต้น

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทฯ ได้เป็นสมาชิกเครือข่ายธุรกิจด้านโลจิสติกส์ระดับโลก เช่น WCA World (เครือข่ายผู้ให้บริการขนส่งสินค้าอิสระที่ใหญ่ที่สุดและทรงพลังที่สุดในโลก) GLA Logistics Alliance (เครือข่ายพันธมิตรโลจิสติกส์ระดับโลก) JCTrans (เครือข่ายผู้ส่งสินค้าระหว่างประเทศชั้นนำ) เป็นต้น

2.2 วัตถุประสงค์ของเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

การจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- 1) เพื่อพัฒนาพื้นที่ให้เป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ตามพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561
- 2) เพื่อขอรับสิทธิประโยชน์การลงทุนตามมาตราการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
- 3) เพื่อส่งเสริมให้เกิดการนำเทคโนโลยีมาใช้งานและยกระดับเป็นกิจการโลจิสติกส์อัจฉริยะ (Smart Logistics)
- 4) เพื่อให้ผู้ประกอบการต่าง ๆ ที่อยู่ห่วงโซ่อุปทานของระบบโลจิสติกส์มีการประกอบกิจการที่มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น

2.3 แนวคิดในการพัฒนาเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

2.3.1 พื้นที่ตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

1) ที่ตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ตั้งอยู่ริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 72 ในเขตพื้นที่หมู่ที่ 14 ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา แสดงดังรูปที่ 2.3.1-1

การเดินทางเข้าออกพื้นที่ตั้งโครงการสามารถเดินทางได้อย่างสะดวก เนื่องจากโครงการตั้งอยู่ริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ซึ่งเป็นเส้นทางสายหลักของโครงข่ายคมนาคมของภาคตะวันออก เชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหลายเส้นทาง ทั้งทางพิเศษบูรพาวิถี (ถนนบางนา-ตราด) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์) เป็นต้น ทำให้การเดินทางเข้าสู่พื้นที่โครงการสามารถเดินทางด้วยรถยนต์ได้อย่างสะดวกทั้งจากการเดินทางมาจากกรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดชลบุรี จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยที่ตั้งโครงการจะอยู่ห่างจากทางเชื่อมเข้าทางพิเศษบูรพาวิถี (ถนนบางนา-ตราด) ประมาณ 3.9 กิโลเมตร และห่างจากทางเชื่อมเข้าทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์) ประมาณ 9.6 กิโลเมตร

2) สภาพพื้นที่ในปัจจุบัน

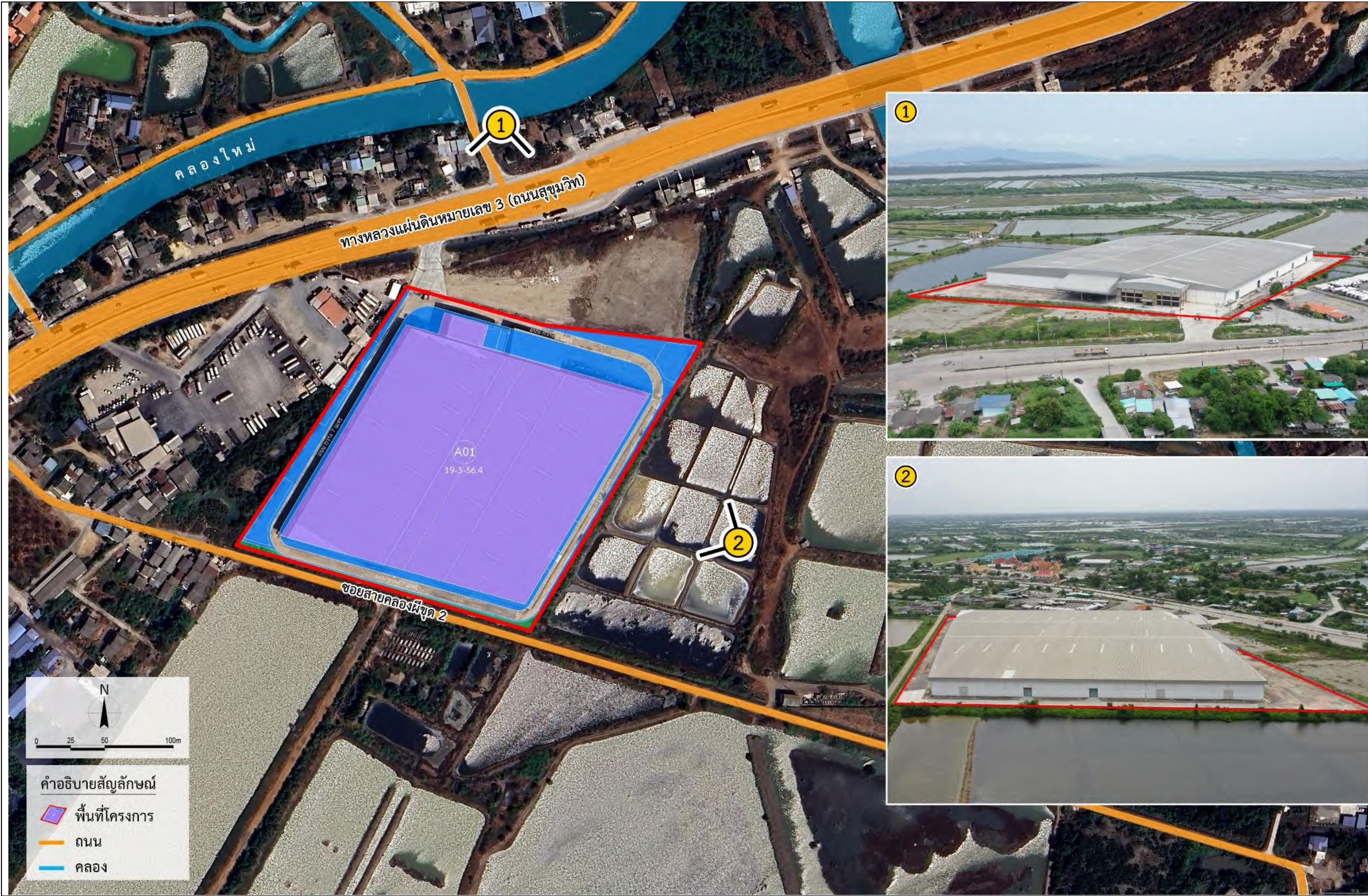
สภาพพื้นที่ตั้งโครงการในปัจจุบัน เป็นพื้นที่มีการพัฒนาและใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นคลังสินค้า โดยในพื้นที่โครงการประกอบด้วยพื้นที่อาคารคลังสินค้า พื้นที่สำนักงาน และพื้นที่ระบบสาธารณูปโภค ได้แก่ ถนน ระบบระบายน้ำ ท่อน้ำ หม้อแปลงไฟฟ้า เครื่องสูบน้ำหนักรถบรรทุก เป็นต้น แสดงดังรูปที่ 2.3.1-2

3) สภาพพื้นที่โดยรอบพื้นที่ตั้งโครงการ

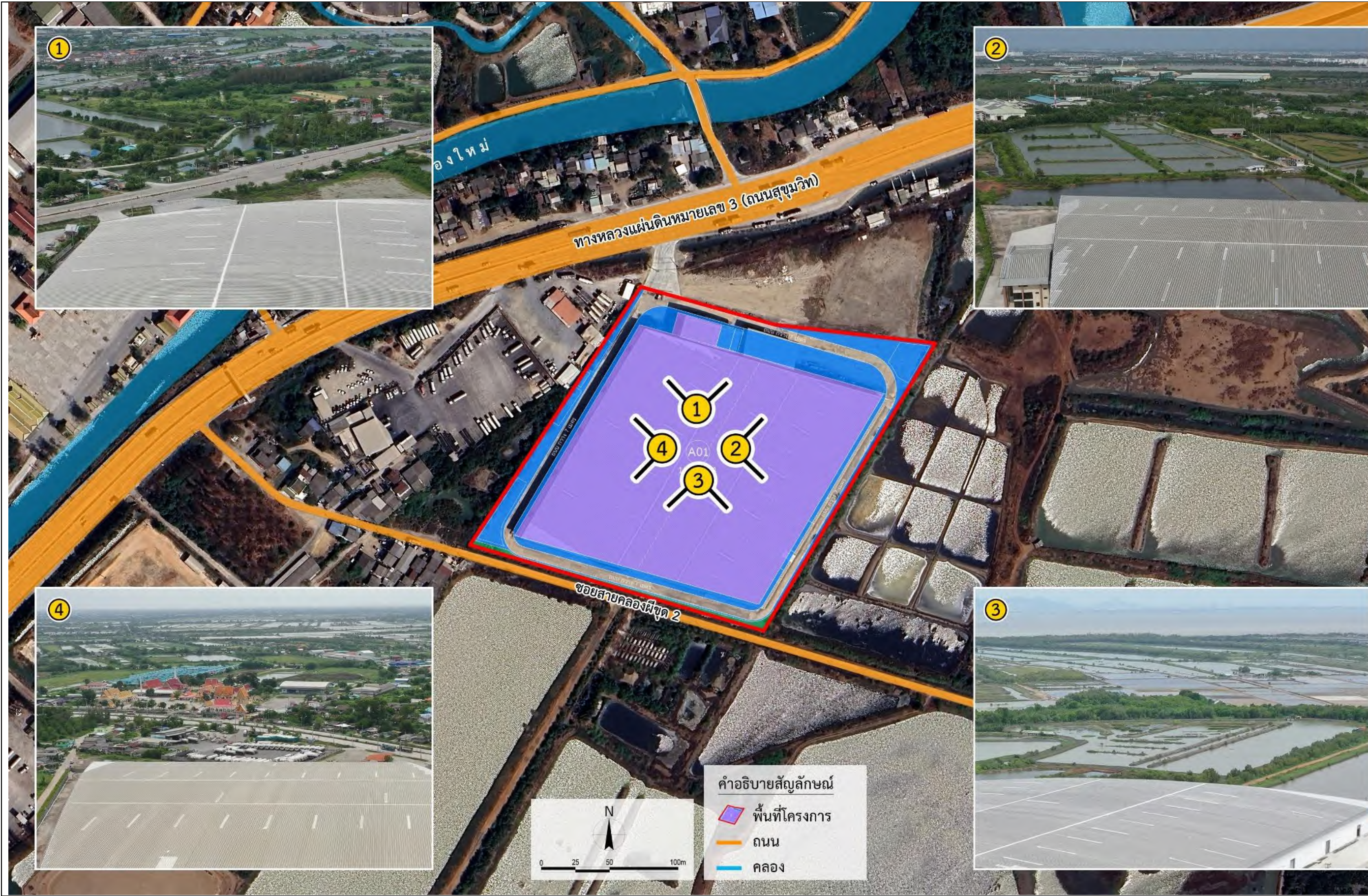
พื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นพื้นที่บ่อเลี้ยงสัตว์น้ำ/พื้นที่นาเกลือเป็นส่วนใหญ่ รองลงมาเป็นพื้นที่รอการใช้ประโยชน์ พื้นที่ชุมชน พื้นที่สถานประกอบการ โดยพื้นที่โครงการมีอาณาเขตติดต่อบริเวณโดยรอบดังนี้ (รูปที่ 2.3.1-3)

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท)
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ	พื้นที่บ่อเลี้ยงสัตว์น้ำ
ทิศใต้	ติดต่อกับ	ถนนสาธารณประโยชน์ถัดไปเป็นพื้นที่บ่อเลี้ยงสัตว์น้ำ
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ	พื้นที่สถานประกอบการธุรกิจขนส่งและพื้นที่รอการใช้ประโยชน์





รูปที่ 2.3.1-2 สภาพพื้นที่ตั้งโครงการในปัจจุบัน



รูปที่ 2.3.1-3 สภาพพื้นที่โดยรอบพื้นที่ตั้งโครงการ

2.3.2 เอกสารที่ดินของพื้นที่ตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

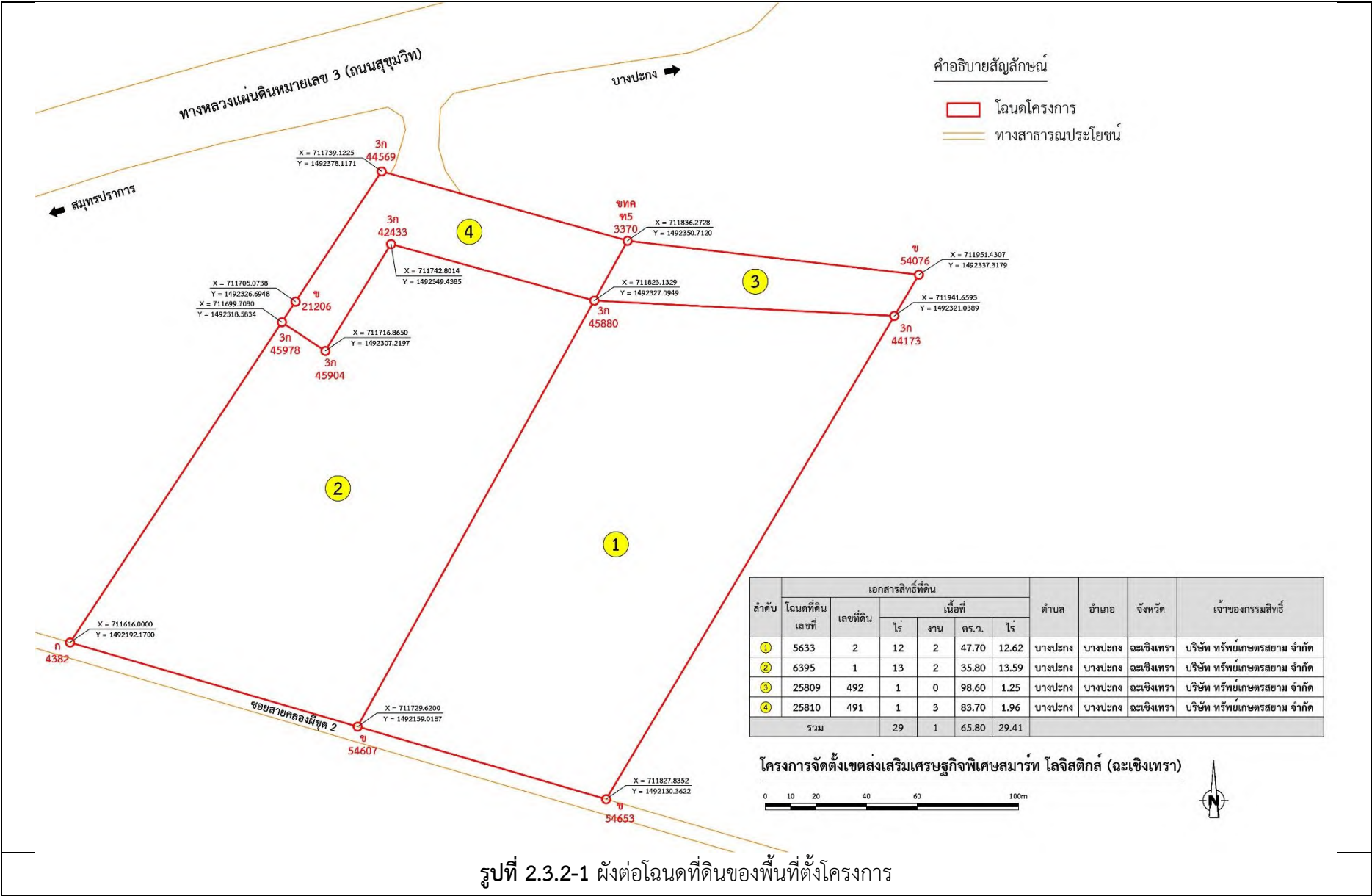
โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ตั้งอยู่บนโฉนดที่ดิน จำนวน 4 โฉนด ได้แก่ โฉนดที่ดินเลขที่ 5633 6395 25809 และ 25810 มีเนื้อที่ดินรวม 29-1-65.8 ไร่ (29.41 ไร่) โดยโฉนดที่ดินของพื้นที่ตั้งโครงการ แสดงดังตารางที่ 2.3.2-1 และผังต่อโฉนดที่ดินของพื้นที่ตั้งโครงการแสดงดังรูปที่ 2.3.2-1 ส่วนสำเนาระวางที่ดินและสำเนาโฉนดที่ดินของพื้นที่ตั้งโครงการ แสดงดังภาคผนวก ข

อย่างไรก็ตาม ที่ดินที่จะนำมาจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษเป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัท ทรัพย์เกษตรสยาม จำกัด ทั้งหมด ซึ่งบริษัท ทรัพย์เกษตรสยาม จำกัด ได้ยินยอมให้บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด มีสิทธิในการบริหารจัดการที่ดินและอาคารตามโฉนดทั้งหมดเพื่อนำมาใช้จัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ มีรายละเอียดดังภาคผนวก ค

ตารางที่ 2.3.2-1 บัญชีโฉนดที่ดินของพื้นที่ตั้งโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

ลำดับ	โฉนดที่ดิน	เลขที่ดิน	ไร่	งาน	ตร.ว.	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	ผู้ถือกรรมสิทธิ์
1	5633	2	12	2	47.70	บางปะกง	บางปะกง	ฉะเชิงเทรา	บริษัท ทรัพย์เกษตรสยาม จำกัด
2	6395	1	13	2	35.80	บางปะกง	บางปะกง	ฉะเชิงเทรา	บริษัท ทรัพย์เกษตรสยาม จำกัด
3	25809	492	1	0	98.60	บางปะกง	บางปะกง	ฉะเชิงเทรา	บริษัท ทรัพย์เกษตรสยาม จำกัด
4	25810	491	1	3	83.70	บางปะกง	บางปะกง	ฉะเชิงเทรา	บริษัท ทรัพย์เกษตรสยาม จำกัด
รวม			29	1	65.80				

ที่มา : บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด, 2568



2.3.3 ความเหมาะสมของพื้นที่ตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

1) ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากการตรวจสอบที่ตั้งโครงการในแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินท้ายประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2565 กับสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา (สำเนาหนังสือขอตรวจสอบการใช้ประโยชน์ที่ดินดังภาคผนวก ง) พบว่า ที่ตั้งโครงการตั้งอยู่ในที่ดินประเภท ร.ม.-23 (เขตสีส้มอ่อนมีจุดสีขาว) เป็นที่ดินประเภทรองรับการพัฒนาเมือง ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการขยายตัวของการอยู่อาศัยที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีบริเวณชานเมือง (รูปที่ 2.3.3-1) โดยให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย พาณิชยกรรม สถาบันราชการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ และกิจการอื่น นอกจากข้อห้าม ดังต่อไปนี้

(1) โรงงานตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน เว้นแต่โรงงานที่ประกอบกิจการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมบริการหรืออุตสาหกรรมที่ให้บริการแก่ชุมชนตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมซึ่งไม่ใช่โรงงาน ลำดับที่ 106

(2) คลังน้ำมันและสถานที่เก็บรักษาน้ำมัน ลักษณะที่สาม ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อการจำหน่าย

(3) คลังก๊าซปิโตรเลียมเหลวตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อการจำหน่าย

(4) จัดสรรที่ดินเพื่อประกอบอุตสาหกรรมตามกฎหมายว่าด้วยการจัดสรรที่ดิน

(5) การอยู่อาศัยหรือประกอบพาณิชยกรรมประเภทอาคารขนาดใหญ่พิเศษ เว้นแต่ ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า 16 เมตร

การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อประกอบกิจการโรงงานหรือคลังสินค้า ให้มีระยะห่างจากริมฝั่งตามสภาพธรรมชาติของแม่น้ำบางปะกง แม่น้ำประแสร์ คลองสียัด คลองระบม คลองท่าลาด คลองหลวง และคลองใหญ่ ไม่น้อยกว่า 200 เมตร

การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อประกอบกิจการโรงงานหรือคลังสินค้า ให้มีระยะห่างจากริมฝั่งตามสภาพธรรมชาติของคลองนครเนื่องเขต คลองแสนแสบ คลองโพล้ คลองประเวศบุรีรมย์ คลองพระองค์เจ้าไชยานุชิต คลองพานทอง คลองสำโรง และคลองหินลอย ไม่น้อยกว่า 50 เมตร

จากข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกฯ ข้างต้น พบว่า บริษัทฯ สามารถใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษและประกอบกิจการโลจิสติกส์เป็นกิจการที่สามารถดำเนินการได้ในที่ดินประเภท ร.ม.-23 (เขตสีส้มอ่อนมีจุดสีขาว) ที่เป็น

ที่ดินประเภทรองรับการพัฒนาเมืองเพื่อรองรับการขยายตัวของการอยู่อาศัยที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีบริเวณ
 ชานเมือง

2) ด้านการคมนาคมขนส่ง

จากการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกที่ผ่านมา ทำให้ทางหลวงสายหลัก สายรอง และสาย
 พิเศษในภาคตะวันออกและพื้นที่ต่อเนื่องได้รับการขยายเขตทาง/ผิวจราจรเพิ่มมากขึ้น ทำให้เพิ่มศักยภาพการ
 เชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงและรองรับปริมาณจราจรภาคขนส่งและโลจิสติกส์จากผู้ผลิตไปยังผู้บริโภค ซึ่งเป็น
 ประโยชน์ต่อผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์เป็นอย่างมาก

พื้นที่ตั้งโครงการตั้งอยู่ริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 72
 ซึ่งปัจจุบันถนนสุขุมวิทช่วงที่เชื่อมต่อกับสมุทรปราการกับจังหวัดฉะเชิงเทราได้รับการขยายผิวจราจรเป็น 6
 ช่อง เรียบร้อยแล้ว นอกจากนี้ ถนนสุขุมวิทเป็นเส้นทางสายหลักของโครงข่ายคมนาคมของภาคตะวันออกที่
 เชื่อมต่อกับทางหลวงอีกหลายเส้นทาง ทั้งทางพิเศษบูรพาวิถี (ถนนบางนา-ตราด) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข
 7 (มอเตอร์เวย์) เป็นต้น ทำให้การคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์เป็นไปได้สะดวกและรวดเร็ว โดยพื้นที่ตั้ง
 โครงการอยู่ห่างจากท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิประมาณ 53 กิโลเมตร ท่าเรือคลองเตยประมาณ 63
 กิโลเมตร ท่าเรือแหลมฉบังประมาณ 78 กิโลเมตร เป็นต้น ดังนั้น พื้นที่ตั้งโครงการจึงมีความเหมาะสมที่จะ
 พัฒนาให้เป็นพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

3) แหล่งน้ำใช้

บริเวณพื้นที่ตั้งโครงการอยู่ในพื้นที่ให้บริการของการประปาส่วนภูมิภาค สาขาบางปะกง ซึ่งสามารถ
 ผลิตและจ่ายน้ำให้กับผู้ใช้น้ำในเขตรับผิดชอบได้อย่างเพียงพอ โดยโครงการจะเชื่อมต่อท่อน้ำประปาจากท่อ
 น้ำประปาของการประปาที่อยู่ในเขตทางถนนสุขุมวิทไปยังพื้นที่ถังเก็บน้ำใช้ของโครงการ ก่อนแจกจ่ายให้กับ
 พื้นที่ต่าง ๆ ภายในพื้นที่โครงการ

4) พลังงานไฟฟ้า

บริเวณพื้นที่ตั้งโครงการอยู่ในพื้นที่ให้บริการของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคอำเภอบางปะกง ซึ่งสามารถ
 จ่ายไฟฟ้าให้กับผู้ใช้ไฟฟ้าในเขตรับผิดชอบได้อย่างเพียงพอ โดยโครงการจะเชื่อมต่อไฟฟ้าไปยังพื้นที่สถานี
 ไฟฟ้าย่อย (Substation) ของโครงการก่อนแจกจ่ายให้กับพื้นที่ต่าง ๆ ภายในพื้นที่โครงการ

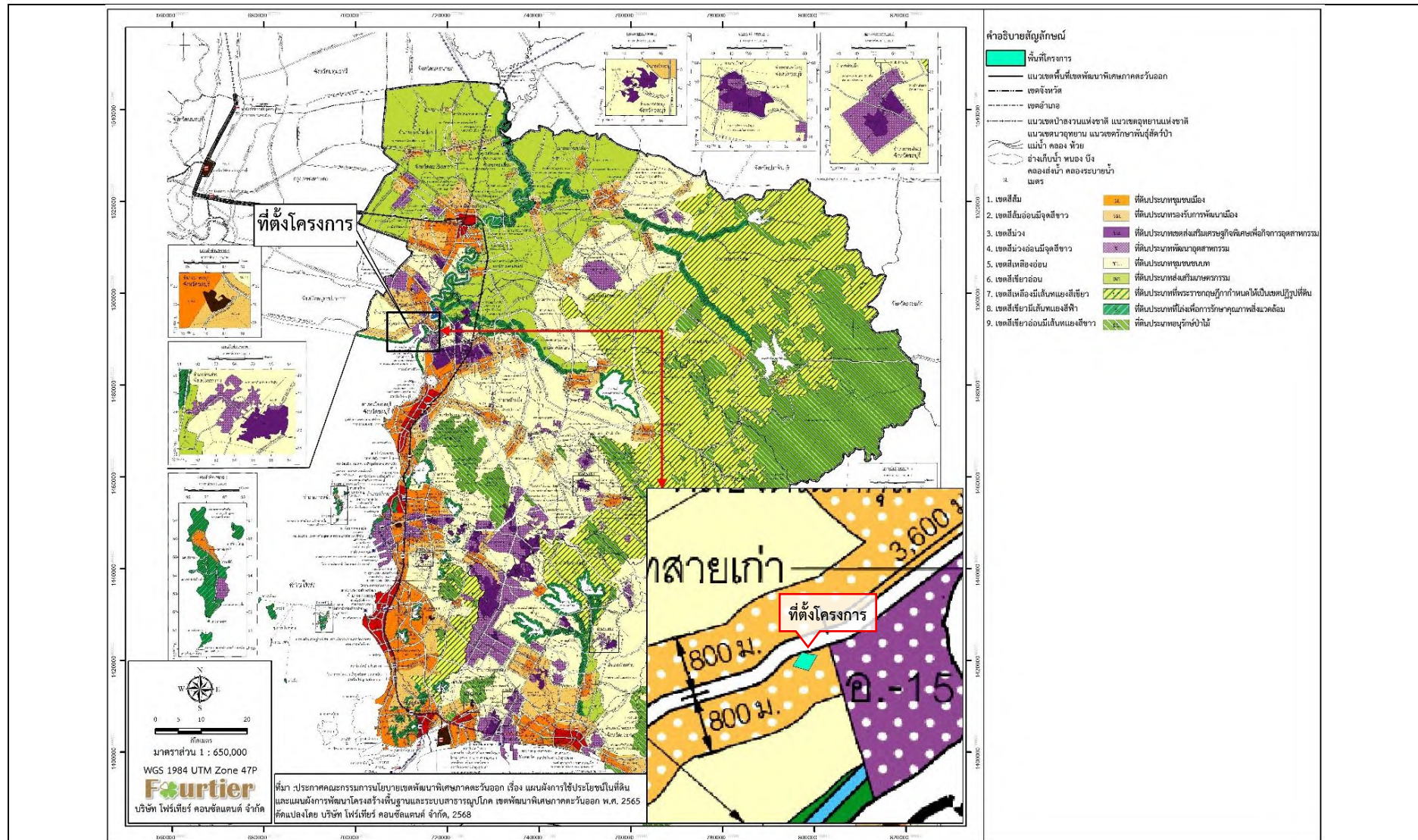
5) ชุมชนโดยรอบ

เดิมพื้นที่ตั้งโครงการมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นคลังสินค้าตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 เป็นต้นมา จึงทำให้
 ชุมชนที่อยู่โดยรอบมีความรู้การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ตั้งโครงการมาอย่างยาวนาน ดังนั้น การ
 พัฒนาพื้นที่ดังกล่าวโดยจัดตั้งเป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษที่มีกิจการเป้าหมายในกลุ่มกิจการโลจิสติกส์จึง

ไม่ได้ทำให้ชุมชนโดยรอบมีความรู้สึกว่บริเวณพื้นที่ตั้งโครงการมีการใช้ประโยชน์ที่ดินแตกต่างไปจากเดิมแต่อย่างใด จึงคาดว่าพัฒนาพื้นที่ตั้งโครงการเป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษจะได้รับการยอมรับจากการยอมรับจากชุมชนเช่นเดิม

6) ความเสี่ยงต่อภัยธรรมชาติ

บริเวณพื้นที่อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา อยู่ในเขตพื้นที่เสี่ยงภัยแผ่นดินไหวในประเทศไทย ของกรมทรัพยากรธรณี ที่น้อยกว่า III เมอร์คัลลี (เบา) รู้สึกได้สำหรับผู้ที่อยู่ในตัวอาคาร การสั่นไหวโดยปกติจะสิ้นสุดโดยเร็ว จนบางครั้งไม่รู้สึกว่เกิดแผ่นดินไหว การสั่นไหวคล้ายกับมีรถบรรทุกหนักแล่นผ่านในระยะไกล ๆ ดังนั้น พื้นที่ตั้งโครงการจึงมีความเสี่ยงภัยที่เกิดจากแผ่นดินไหวน้อย นอกจากนี้ จากการตรวจสอบข้อมูลแผนที่เสี่ยงอุทกภัยที่เจาะลึกถึงระดับพื้นที่จากเว็บไซต์ของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (riskmap.disaster.go.th) พบว่า บริเวณโดยรอบพื้นที่ตั้งโครงการเป็นพื้นที่เสี่ยงต่ออุทกภัยระดับต่ำ อย่างไรก็ตาม บริเวณพื้นที่ตั้งโครงการได้มีการถมที่ดินเพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมตั้งแต่ก่อนก่อสร้างและที่ผ่านมาไม่เคยเกิดปัญหาน้ำท่วมพื้นที่โครงการแต่อย่างใด



รูปที่ 2.3.3-1 ที่ตั้งโครงการในแผนที่แนบท้ายประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน และแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2565

3. แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน

การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) แบ่งออกเป็น พื้นที่ประกอบกิจการ พื้นที่ระบบสาธารณูปโภค และพื้นที่สีเขียว โดยสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังตารางที่ 3-1 และแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินโครงการรูปที่ 3-1 สรุปรายละเอียดการใช้ประโยชน์ที่ดินได้ ดังนี้

ก) **พื้นที่ประกอบกิจการ** มีสัดส่วนพื้นที่ประกอบกิจการประมาณ 19-3-56.4 ไร่ (19.89 ไร่) คิดเป็น ร้อยละ 67.63 ของพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ทั้งหมด

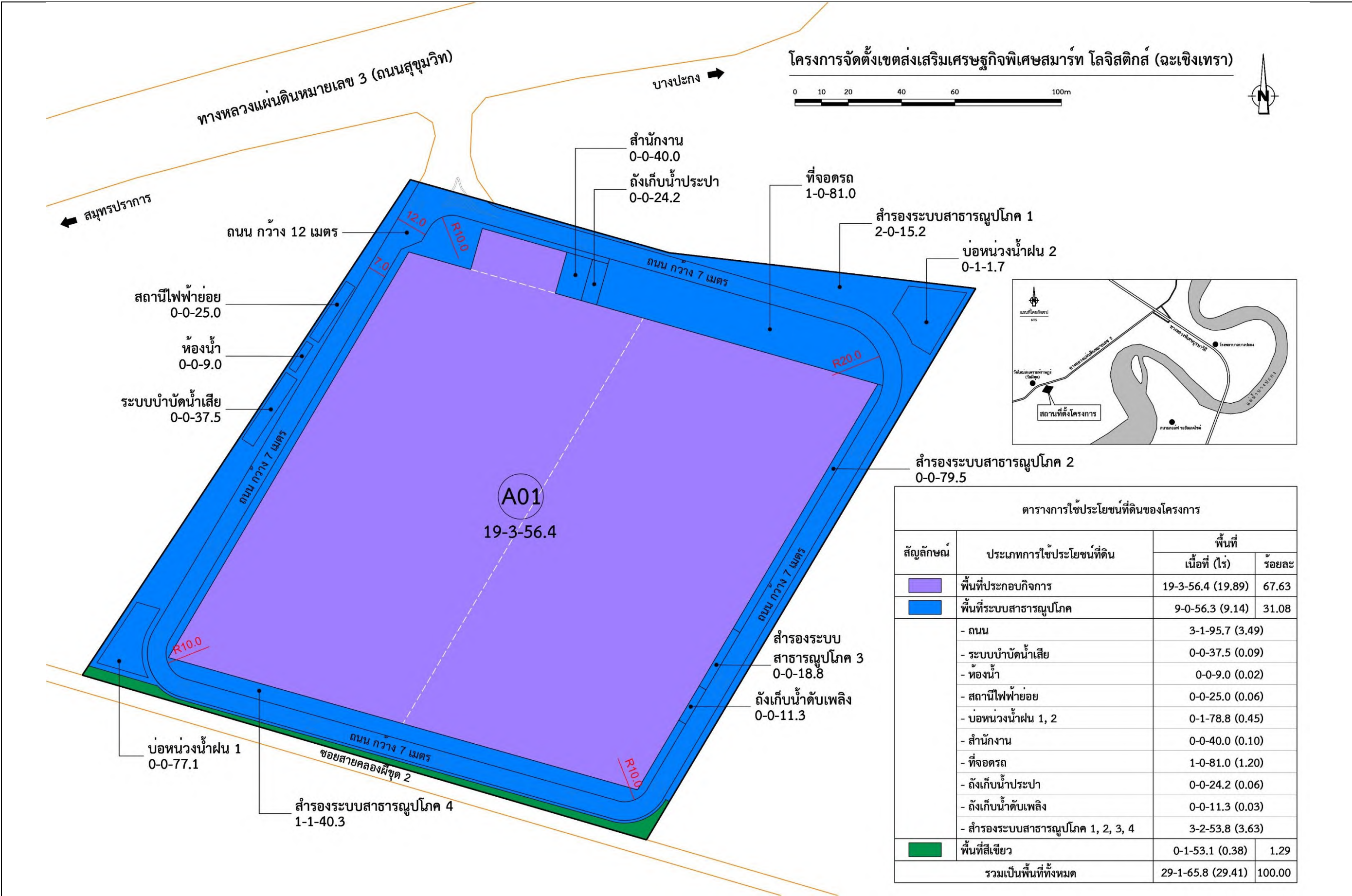
ข) **พื้นที่ระบบสาธารณูปโภค** มีสัดส่วนพื้นที่ระบบสาธารณูปโภคประมาณ 9-0-56.3 ไร่ (9.14 ไร่) หรือคิดเป็นร้อยละ 31.08 ของพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ทั้งหมด ทั้งนี้บริเวณพื้นที่ระบบ สาธารณูปโภค แบ่งเป็น ถนน ห้องน้ำ สถานีไฟฟ้าย่อย บ่อหน่วงน้ำฝน สำนักงาน ที่จอดรถ ถังเก็บน้ำประปา ถังเก็บน้ำดับเพลิง และพื้นที่สำรองระบบสาธารณูปโภค

ค) **พื้นที่สีเขียว** มีสัดส่วนพื้นที่สีเขียว ประมาณ 0-1-53.1 ไร่ (0.38 ไร่) หรือคิดเป็นร้อยละ 1.29 ของ พื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ทั้งหมด

ตารางที่ 3-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

ลำดับ	ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	เนื้อที่		สัดส่วน (ร้อยละ)
		ไร่-งาน-ตารางวา	ไร่	
1.	พื้นที่ประกอบกิจการ	19-3-56.4	19.89	67.63
2.	พื้นที่ระบบสาธารณูปโภค	9-0-56.3	9.14	31.08
	- พื้นที่ถนน	3-1-95.7	3.49	
	- พื้นที่ระบบบำบัดน้ำเสีย	0-0-37.5	0.09	
	- พื้นที่ห้องน้ำ	0-0-9.0	0.02	
	- พื้นที่สถานีไฟฟ้าย่อย	0-0-25.0	0.06	
	- พื้นที่บ่อหน่วงน้ำฝน 1,2	0-1-78.8	0.45	
	- พื้นที่สำนักงาน	0-0-40.0	0.10	
	- ที่จอดรถ	1-0-81.0	1.20	
	- พื้นที่ถังเก็บน้ำประปา	0-0-24.2	0.06	
	- พื้นที่ถังเก็บน้ำดับเพลิง	0-0-11.3	0.03	
	- พื้นที่สำรองระบบสาธารณูปโภค 1,2,3,4	3-2-53.8	3.63	
3.	พื้นที่สีเขียว	0-1-53.1	0.38	1.29
รวมทั้งหมด		29-1-65.8	29.41	100.00

ที่มา : บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด, 2568



รูปที่ 3-1 ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

4. ประสิทธิภาพการเป้าหมายพิเศษที่จะสนับสนุน

การพัฒนาเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษของโครงการมีเป้าหมายที่จะรับกิจการศูนย์บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็นกิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (International Distribution Center : IDC) ตามที่ได้รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) รวมทั้งกิจการที่เกี่ยวข้องกับบริการโลจิสติกส์ เช่น การผลิตหรือประกอบบรรจุภัณฑ์กระดาษ เป็นต้น ให้เข้ามาตั้งในพื้นที่โครงการ สำหรับการให้บริการของศูนย์บริการโลจิสติกส์ที่จะเข้ามาตั้งในโครงการ จะมีรายละเอียดเบื้องต้นดังนี้

1) กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของศูนย์บริการโลจิสติกส์

ศูนย์บริการโลจิสติกส์จะให้บริการกลุ่มลูกค้าที่เป็นผู้ส่งออก/นำเข้าสินค้าระหว่างประเทศที่ต้องการความแม่นยำสูง เช่น กลุ่มลูกค้าที่ทำการซื้อขายสินค้า/บริการผ่านระบบออนไลน์ระหว่างประเทศ (E-Commerce Cross-Border) สินค้าฟุ่มเฟือย สินค้าอู่อหุภูมิควบคุม เป็นต้น โดยลูกค้ากลุ่มดังกล่าวจะต้องการระบบจัดการสินค้าครบวงจร ตั้งแต่การรับเข้า จัดเก็บ เปลี่ยนบรรจุภัณฑ์ ไปจนถึงการจัดส่งที่มีประสิทธิภาพและแม่นยำสูง โดยเฉพาะกลุ่มที่มีความซับซ้อนของสินค้า เช่น สินค้าแบบหลายเวอร์ชัน (Multiple Stock Keeping Units, Multi-SKU) หรือสินค้าสั่งผลิตตามออเดอร์ (Make-to-Order) ที่ต้องการระบบติดตามด้วย QR Code และ RFID รวมถึงการจัดเก็บในคลังอัตโนมัติ ลูกค้ากลุ่มนี้มักเป็นผู้ผลิต ผู้ส่งออก หรือแบรนด์ที่ให้ความสำคัญกับความยั่งยืน การลดต้นทุน และการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในห่วงโซ่อุปทาน ทั้งยังต้องการการขนส่งที่รวดเร็ว ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น รถขนส่งพลังงานไฟฟ้าหรือการขนส่งทางเรือ

2) การดำเนินงานของศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics)

ในยุคที่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต้องแข่งขันกันทั้งด้านความเร็ว ความแม่นยำ และต้นทุน ดังนั้น การดำเนินงานของศูนย์บริการโลจิสติกส์ จึงกลายเป็นหัวใจสำคัญของกระบวนการทำงานที่มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะในระบบที่ต้องรองรับปริมาณสินค้าในระดับมหาศาล การเคลื่อนย้ายสินค้าภายในคลังหรือศูนย์กระจายสินค้า จำเป็นต้องอาศัยการทำงานระบบโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) ที่มีระบบอัตโนมัติที่สามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่องและแม่นยำ (รูปที่ 4-1) มาใช้เป็นตัวกลางในการเชื่อมโยงกระบวนการต่าง ๆ ตั้งแต่การรับสินค้า (Receiving Goods) การติด QR Code (QR Code Labeling) การจัดเก็บในคลังสินค้า (Storage) การเบิกจ่ายสินค้า (Inventory Requisition & Outbound Management) การเปลี่ยนบรรจุภัณฑ์พร้อมติด RFID (Packaging Conversion & RFID Tagging) การจัดเก็บสินค้าส่งออกในคลังสินค้าอัตโนมัติ (Automated Storage) การขนส่ง (Transportation) ซึ่งระบบโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

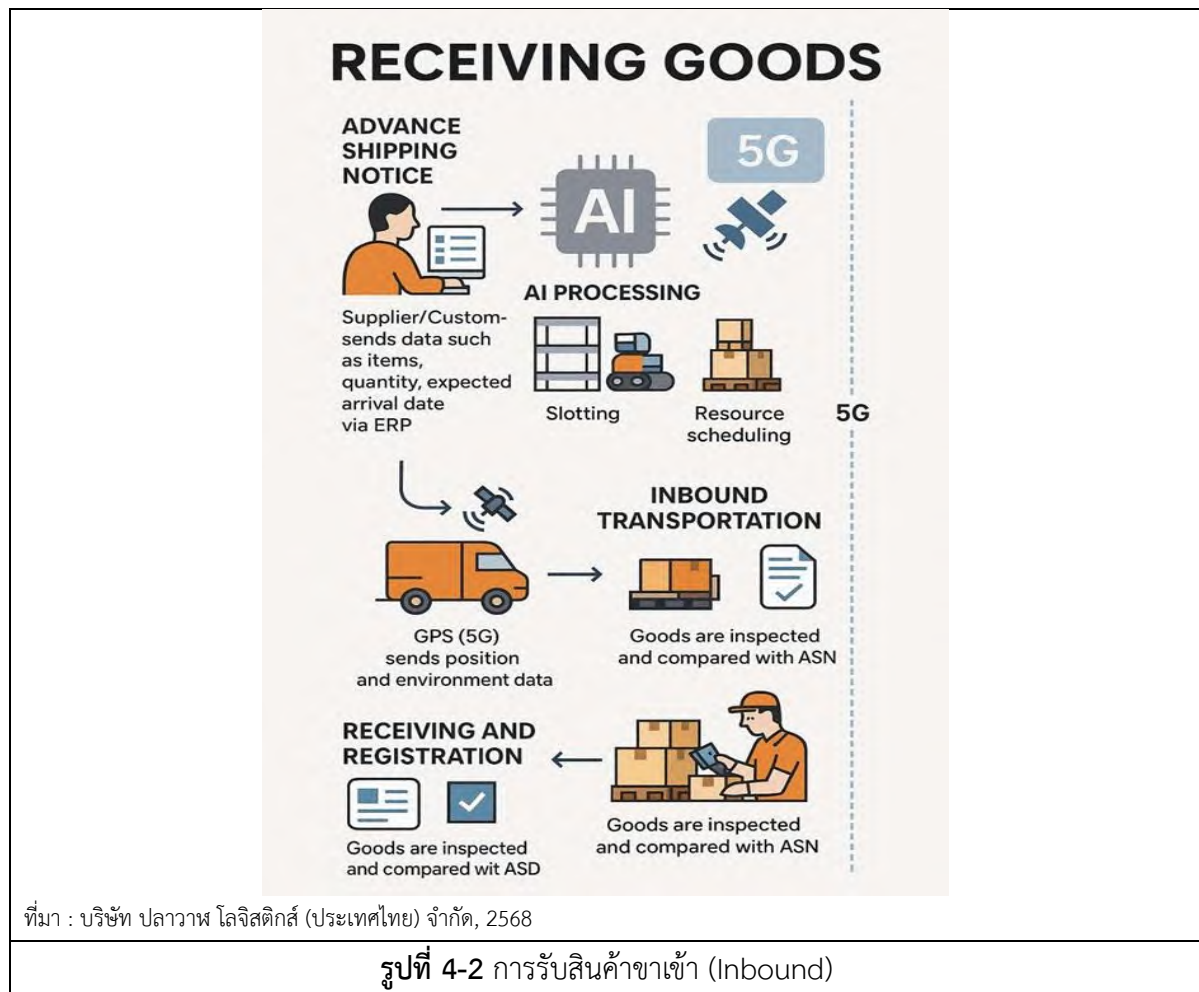
2.1) การรับสินค้า (Receiving Goods)

ในขั้นตอนการรับสินค้าจะใช้ระบบแจ้งเตือนล่วงหน้า (Advance Shipping Notice) (รูปที่ 4-2) เพื่อความแม่นยำ ความเร็ว และลดข้อผิดพลาดที่เกิดจากมนุษย์ โดยผู้ส่งสินค้า (Supplier) ลูกค้า (Customer) จะส่งข้อมูลล่วงหน้า เช่น รายการสินค้า จำนวน วันที่คาดว่าจะถึง เลขที่ใบสั่งซื้อผ่านระบบ ERP หลังจากนั้น ระบบจะใช้ AI ในการวิเคราะห์พฤติกรรมการจัดส่งในอดีต เพื่อแจ้งเตือนความเสี่ยง เช่น ล่าช้า หรือ สินค้าผิดประเภท ทั้งนี้ การเชื่อมโยงข้อมูลทั้งหมดเป็นการเชื่อมโยงผ่านเครือข่าย 5G ทำให้การรับส่งข้อมูลแบบ Real-Time ไม่มีล่าช้า (Delay) นอกจากนี้ ระบบ AI จะคาดการณ์จัดตารางคน เครื่องจักร หรือ หุ่นยนต์ AGV ให้พร้อมรองรับการขนถ่ายสินค้า พื้นที่จัดเก็บล่วงหน้า (Slotting) เพื่อให้พนักงานเตรียมพื้นที่ในคลัง

ในการขนส่งสินค้าเข้า คลังขนส่งที่ติดตั้ง GPS (5G) จะนำส่งข้อมูลของตำแหน่ง สภาพแวดล้อม (อุณหภูมิ, ความชื้น) กลับเข้าสู่ระบบกลาง เพื่อให้ ระบบ AI ประมวลผล สถานะการขนส่งแบบ Real-Time หรือแจ้งเตือนหากพบความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดความล่าช้า

เมื่อถึงหน้างาน พนักงานจะดำเนินการรับสินค้าทันที ไม่ต้องรอ โดยพนักงานจะทำการตรวจสอบสินค้าและลงทะเบียนรับเข้าผ่านระบบ เพื่อให้ระบบ (ระบบ ERP และ AI) ทำการ เปรียบเทียบ ข้อมูลจาก ASN (Advance Shipping Notice) ได้แก่ เลขที่ใบสั่งซื้อ (PO) ชื่อสินค้า รหัสสินค้า จำนวนสินค้า ที่จัดส่ง น้ำหนัก ปริมาตร ขนาดสินค้า วันและเวลาที่สินค้าคาดว่าจะมาถึง ข้อมูลการจัดส่ง (เช่น ทะเบียนรถ ผู้ขนส่ง เลขที่ใบส่งของ) ความสมบูรณ์ของสินค้าที่จัดส่ง เป็นต้น เป็นการลดการใช้กระดาษ และเพิ่มความแม่นยำในการตัดสินใจ





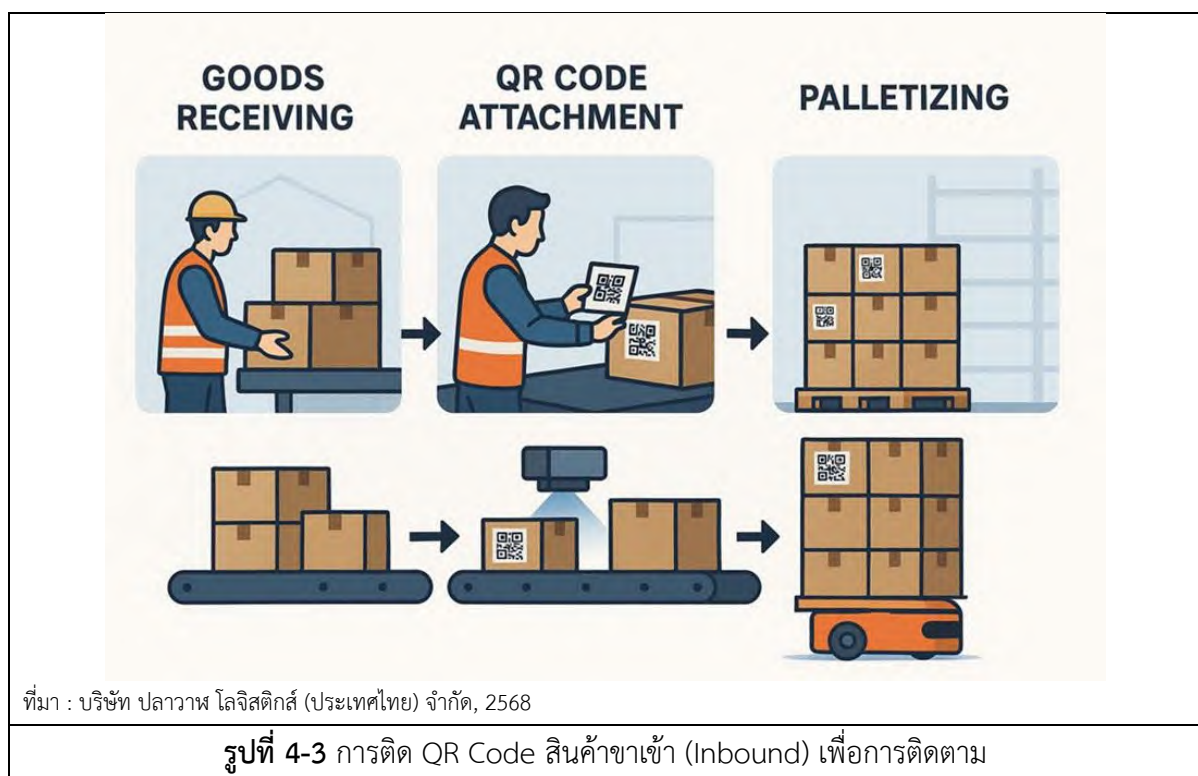
2.2) การติด QR Code (QR Code Labeling)

การติด QR Code สินค้าขาเข้า (Inbound) เพื่อการติดตามสินค้า (รูปที่ 4-3) เป็นหนึ่งในแนวทางสำคัญของระบบโลจิสติกส์อัจฉริยะ (Smart Logistics) ที่ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการควบคุม ตรวจสอบ และติดตามสถานะสินค้าอย่างแม่นยำแบบ Real-Time ซึ่งวัตถุประสงค์ของการติด QR Code มีดังนี้

- เพื่อระบุ แหล่งที่มา/วันเวลา/เลขที่ใบสั่งซื้อ
- เพื่อใช้ในการ ตรวจสอบย้อนกลับ (Traceability)
- เพื่อให้เชื่อมต่อกับ ระบบ ERP / WMS
- เพื่อช่วยลดการบันทึกข้อมูลแบบ Manual
- เพื่อให้สามารถติดตามสถานะสินค้าแบบ Real-Time

ในการติด QR Code ของสินค้า (ตารางที่ 4-1) เราจะทำเนิการบนสายพานลำเลียงเพื่อความเร็วในการตรวจสอบและจัดเรียงสินค้า อีกทั้งยังช่วยลดความเสียหายที่เกิดจากการเคลื่อนย้ายหรือการกระแทก หลังจากนั้น จึงจากนั้นจึงจะจัดวางสินค้าบนพาเลท (Palletizing) เพื่อรอการขนส่งสินค้าเข้าสู่คลังโดยหุ่นยนต์อัตโนมัติ

กระบวนการทั้งหมดนี้สะท้อนให้เห็นถึงการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและระบบอัตโนมัติที่ผสมผสานกันอย่างลงตัว ซึ่งไม่เพียงแต่ช่วยลดต้นทุนและข้อผิดพลาดจากแรงงานคน แต่ยังช่วยให้สามารถตรวจสอบย้อนกลับสินค้า (Traceability) ได้ง่าย อีกทั้งยังสามารถเชื่อมโยงกับระบบ ERP เพื่อวางแผนและบริหารจัดการสินค้าอย่างชาญฉลาดในยุค Industry 4.0



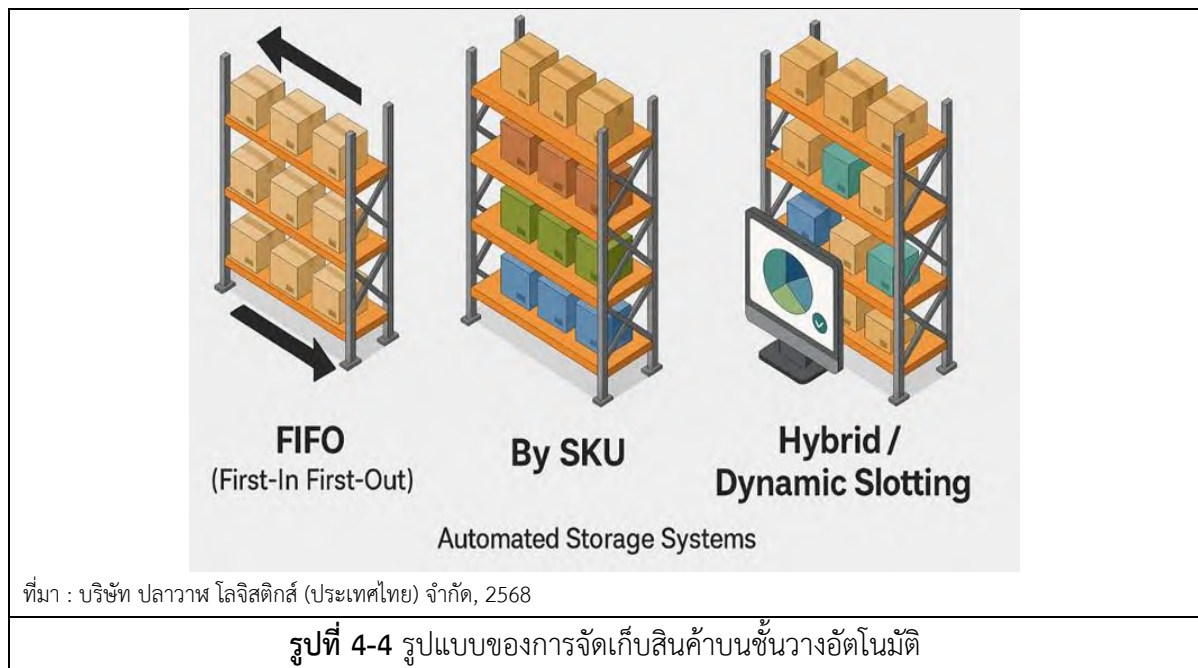
ตารางที่ 4-1 ขั้นตอนการติด QR Code สินค้านำเข้า (Inbound)

ขั้นตอน	รายละเอียด
1. ตรวจสอบสินค้ารับเข้า	พนักงานตรวจสอบสินค้าและเอกสารต่าง ๆ
2. พิมพ์ QR Code Label	พนักงานพิมพ์ QR Code จากระบบ ERP/WMS โดยระบุข้อมูลสินค้า, วันผลิต, Lot No., Supplier
3. ติด QR Code ที่สินค้า/ พาเลท	พนักงานติด QR Code .o ตำแหน่งต้องอ่าน ได้ง่ายขนาดเหมาะสม
4. สแกนสินค้าเข้าระบบ	พนักงานใช้ Mobile Scanner หรือ Smart Device สแกนสินค้า
5. เก็บสินค้าเข้าคลัง รอการบรรจุ	ข้อมูลของสินค้าจะเชื่อมข้อมูลกับข้อมูลการจัดการคลังสินค้า (WMS) เพื่อจัดการคลังแบบอัตโนมัติ

ที่มา : บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด, 2568

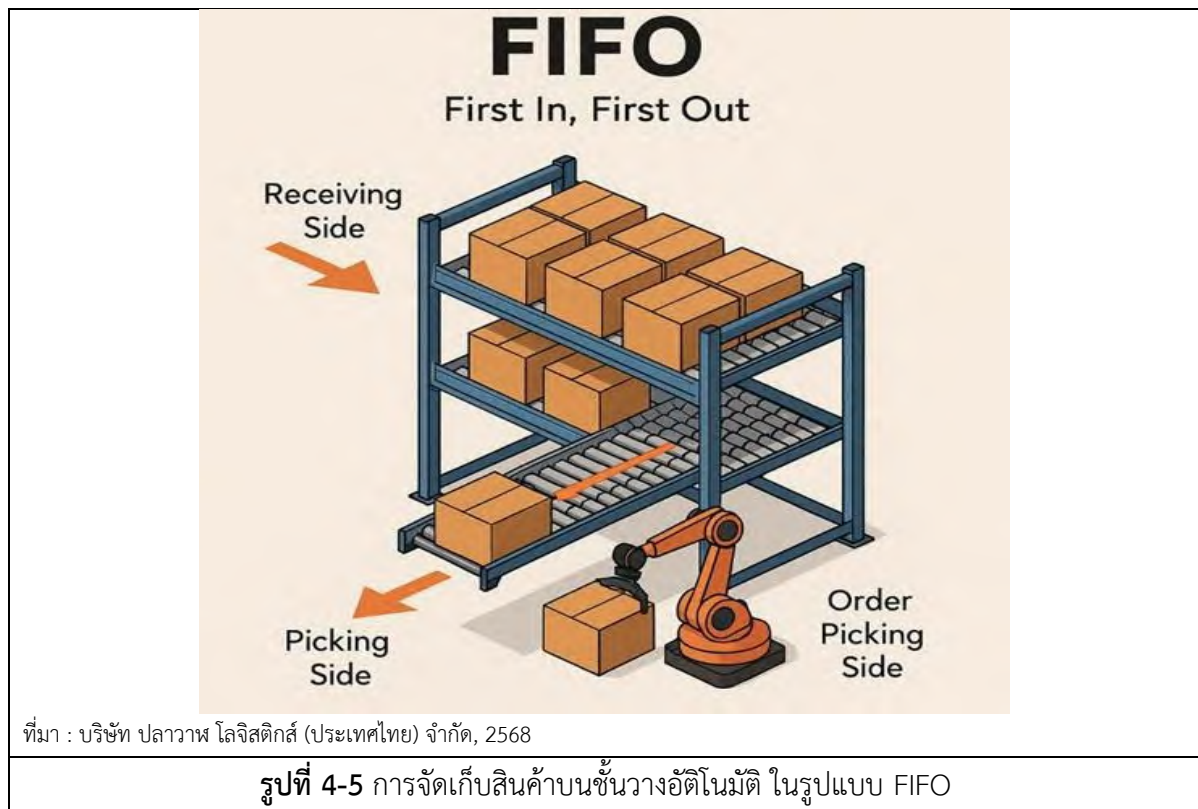
2.3) การจัดเก็บในคลังสินค้า (Storage)

การจัดเก็บสินค้าในคลังของโครงการเป็นการผสมผสานการใช้เทคโนโลยี ได้แก่ Robot, GPS, AI, Sensor และชั้นวางอัตโนมัติ (Automatic Shelf) ที่ออกแบบให้สามารถจัดเก็บสินค้า ได้หลากหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นการจัดเก็บในรูปแบบ FIFO (First-In First-Out) การจัดเก็บ แบบตามรหัสสินค้า SKU (Stock Keeping Unit) และการจัดเก็บแบบผสมผสาน (Hybrid) Dynamic Slotting) แสดงดังรูปที่ 4-4



รูปแบบการจัดเก็บแบบ FIFO หรือ ที่เรารู้จักว่าสินค้าที่เข้ามาก่อนจะถูกนำออกก่อน เช่น สินค้าที่มักจะมีวันหมดอายุ เป็นต้น หลักการทำงานของชั้นวางของ Flow Rack จะเริ่มต้นจากการนำสินค้าเข้าทางด้าน “รับเข้า” (Receiving Side) ซึ่งโดยทั่วไปจะเป็นฝั่งด้านหลังของชั้นวาง ภายในชั้นวางจะประกอบด้วยรางลูกกลิ้ง (Roller Track) เมื่อสินค้าถูกนำเข้าที่ด้านรับเข้า ระบบจะจัดเก็บสินค้าไว้ในแต่ละรางตามลำดับเวลาโดยอัตโนมัติ และเมื่อมีการเบิกสินค้าฝั่งด้านหน้า (Order Picking Side) จะเป็นจุดที่พนักงานหรือเครื่องจักรดึงสินค้าออกจากชั้นวาง โดยสินค้าที่เข้ามาก่อนจะอยู่ด้านหน้าสุด ทำให้สามารถหยิบออกก่อนสินค้าที่เข้ามาทีหลัง ซึ่งเป็นไปตามหลัก FIFO อย่างแท้จริง และทันทีที่หยิบสินค้าออก สินค้าชิ้นถัดไปจะไหลมาแทนที่ โดยอัตโนมัติอย่างต่อเนื่อง ดังรูปที่ 4-5

ในระบบอัตโนมัติที่เชื่อมต่อกับ Warehouse Management System (WMS) หรือระบบ ERP นั้น ระบบ Flow Rack จะสามารถควบคุมข้อมูลการจัดเก็บสินค้า เช่น วันที่รับเข้า รหัสสินค้า และตำแหน่งจัดเก็บได้อย่างแม่นยำ อีกทั้งยังสามารถกำหนดจุดรับและจ่ายสินค้าให้อัตโนมัติตามรอบการใช้งาน หรือคำสั่งจัดส่งได้อีกด้วย นอกจากนี้ยังสามารถเชื่อมต่อกับแขนกล หุ่นยนต์ AGV หรือระบบสายพาน เพื่อรับ-ส่งสินค้าได้แบบไร้รอยต่อ



รูปแบบการจัดเก็บตามรหัสสินค้า (SKU) เป็นการจัดเก็บสินค้าของลูกค้าที่มีสินค้าหลากหลายประเภท หลักการของการจัดเก็บสินค้าตามรหัส SKU คือ การแยกสินค้าแต่ละประเภทให้อยู่ในตำแหน่งจัดเก็บเฉพาะเจาะจง โดยระบบจะกำหนดพื้นที่หรือช่องว่างในชั้นวาง ให้เหมาะสมกับขนาด ปริมาณ และลักษณะของสินค้าแต่ละรหัส เช่น รหัส A เก็บไว้ในแถวที่ 1 ชั้นที่ 2 รหัส B อยู่ในโซนที่ 3 ชั้นที่ 4 เป็นต้น ซึ่งข้อมูลตำแหน่งจัดเก็บทั้งหมดจะถูกจัดการโดย ระบบ Warehouse Management System (WMS) ที่เชื่อมโยงกับระบบอัตโนมัติของคลังสินค้า

เมื่อมีการนำสินค้าเข้าคลัง ระบบจะตรวจสอบรหัสสินค้าผ่าน QR Code และสั่งให้ชั้นวางอัตโนมัติจัดเก็บสินค้าไว้ในตำแหน่งที่กำหนดไว้ล่วงหน้าโดยอัตโนมัติ การจัดเก็บสามารถทำได้ทั้งแบบ Static Slotting (ตำแหน่งตายตัว) หรือ Dynamic Slotting (เปลี่ยนตำแหน่งได้ตามความเหมาะสมของพื้นที่ว่างและพฤติกรรมเคลื่อนไหวของสินค้า) ดังรูปที่ 4-6

By SKU Storage

ที่มา : บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด, 2568

รูปที่ 4-6 การจัดเก็บสินค้าบนชั้นวางอัตโนมัติ ในรูปแบบ SKU

2.4) การเบิกจ่ายสินค้า (Inventory Requisition & Outbound Management)

การเบิกสินค้าเพื่อเตรียมนำไปบรรจุ RFID สำหรับลูกค้าที่มีลักษณะของการจัดเก็บสินค้าแบบ FIFO จำเป็นต้องอาศัยการควบคุมอย่างเป็นระบบ เพื่อให้แน่ใจว่าสินค้าทุกชิ้นจะถูกเบิกออกตามลำดับการรับเข้าอย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเกี่ยวข้องกับการติดตั้ง RFID ซึ่งมีผลต่อการติดตามสินค้า

การเบิกสินค้าเพื่อเตรียมนำไปบรรจุ RFID สำหรับลูกค้าที่มีลักษณะของการจัดเก็บสินค้าแบบ SKU ระบบจะอ้างอิงรหัสสินค้าในใบสั่งซื้อ แล้วส่งให้แขนกลอัตโนมัติ (Shuttle, Crane, หรือ Robot) ไปหยิบสินค้าตามตำแหน่งที่ระบบระบุไว้ จากนั้นนำมาส่งต่อยังจุดจัดเตรียมการจัดส่ง (Picking Station) ซึ่งกระบวนการทั้งหมดสามารถเกิดขึ้นได้โดยไม่ต้องใช้ แรงงานคน ลดเวลาและข้อผิดพลาดที่เกิดจากการหยิบผิด SKU ได้อย่างมาก

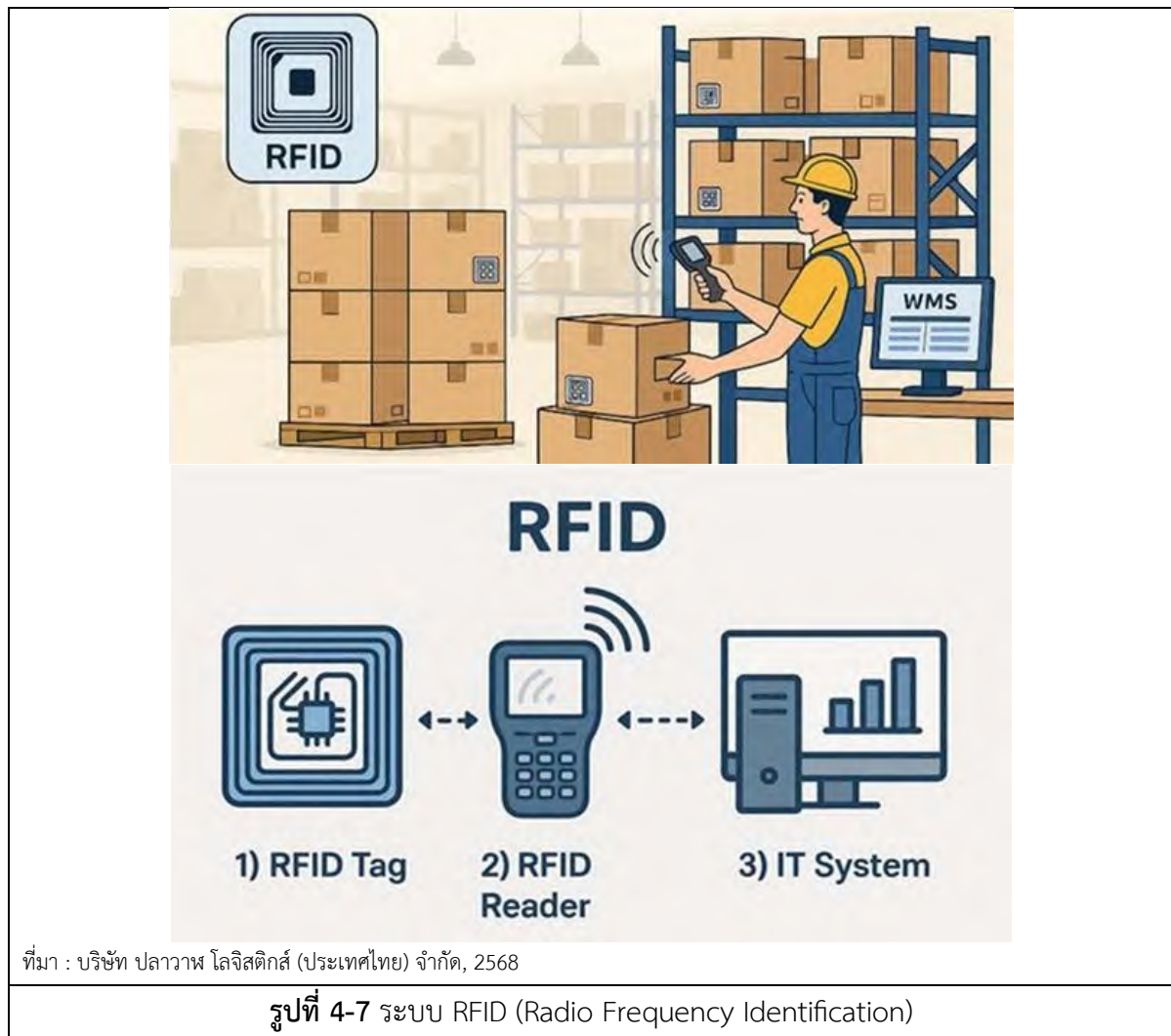
2.5) การเปลี่ยนบรรจุภัณฑ์พร้อมติด RFID (Packaging Conversion & RFID Tagging)

การเปลี่ยนบรรจุภัณฑ์ เพื่อติดตั้งเทคโนโลยี RFID (Radio Frequency Identification) เป็นเทคโนโลยีที่ใช้ในการระบุและติดตามสิ่งของต่าง ๆ ด้วยการส่งข้อมูลผ่านคลื่นวิทยุ โดย RFID จะมีลักษณะเป็นป้ายอิเล็กทรอนิกส์ (RFID Tag) ที่สามารถอ่านค่าได้ โดยผ่านคลื่นวิทยุเพื่อตรวจสอบติดตามและบันทึกข้อมูลที่ติดอยู่กับป้าย ซึ่งจะฝังอยู่ที่บรรจุภัณฑ์ ประเภทกล่องกระดาษที่ใช้สำหรับบรรจุสินค้า เพื่อให้สามารถ

ตรวจสอบข้อมูลได้ว่าสินค้าเหล่านั้น ผลิตเมื่อไหร่ ผลิตที่ไหน มีชิ้นส่วนกี่ชิ้น และยังสามารถหาตำแหน่งที่ตั้งของวัตถุนั้น ๆ ได้ด้วย ซึ่ง RFID จะประกอบด้วยชิ้นส่วนหลัก 3 ส่วน แสดงดังรูปที่ 4-7 ได้แก่

- ป้าย (RFID Tag) เป็นตัวระบุข้อมูลที่ภายในมีเสาอากาศและตัวไมโครชิป
- เครื่องอ่านป้าย (RFID Reader) มีหน้าที่เชื่อมต่อกับป้ายเพื่ออ่านหรือเขียนข้อมูล เพื่อสื่อสารผ่านสัญญาณวิทยุ
- ระบบที่ใช้ประมวลผลข้อมูล (IT System) เป็นส่วนที่ใช้ทำการประมวลผลและจัดเก็บข้อมูล.

หลังจากนั้น เมื่อผลิตเสร็จสินค้าจะถูกจัดเก็บด้วยระบบบริหารจัดการคลังสินค้า (Warehouse Management System หรือ WMS) และเคลื่อนย้ายด้วยยานพาหนะไร้คนขับที่เคลื่อนที่ตามเส้นทางที่กำหนดไว้ล่วงหน้า (Automated Guided Vehicle หรือ AGV) หรือฟอร์คลิฟต์ (Forklift) อัตโนมัติ



2.6) การจัดเก็บสินค้าส่งออกในคลังสินค้าอัตโนมัติ (Automated Storage)

การจัดเก็บสินค้าส่งออก หรือสินค้าที่มีการติดตั้งเทคโนโลยี RFID แล้ว จะเป็นการจัดเก็บแบบผสมผสาน หรือที่เรียกว่า Hybrid Slotting หรือ Dynamic Slotting คือแนวคิดการจัดการพื้นที่จัดเก็บภายในคลังสินค้าที่มีความยืดหยุ่นและชาญฉลาด โดยระบบจะไม่กำหนดพื้นที่เก็บสินค้าที่ตายตัวเหมือนกับการจัดเก็บแบบคงที่ (Fixed Slotting) แต่จะเลือกตำแหน่งจัดเก็บแบบอัตโนมัติตามสถานการณ์จริง เช่น ความถี่ในการเบิกจ่ายสินค้า ปริมาณสินค้า ลักษณะของสินค้า และตำแหน่งที่ว่างในขณะนั้น เพื่อให้การจัดเก็บและการหยิบสินค้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

ชั้นวางอัตโนมัติ (Automated Storage and Retrieval System: ASRS) การจัดเก็บสินค้าแบบ Hybrid จะทำงานร่วมกับเทคโนโลยีต่างๆ เช่น ระบบ WMS (Warehouse Management System) และระบบ AI เพื่อประมวลผลข้อมูลสินค้าทั้งหมดแบบเรียลไทม์ เมื่อนำสินค้าเข้าคลัง ระบบจะสแกนรหัส RFID เพื่อรับรู้ข้อมูลสินค้า เพื่อประเมินวิเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ ก่อนเตรียมการขนส่ง เช่น

- สินค้าชิ้นนี้มีการเคลื่อนไหวเร็วหรือช้า (Fast-moving/ Slow-moving)
- ขนาดและน้ำหนักของสินค้า
- การจับคู่สินค้ากับกลุ่มสินค้าที่ใกล้เคียง
- ความเหมาะสมของตำแหน่งว่างในชั้นวางอัตโนมัติ

เมื่อประมวลผลเรียบร้อยแล้ว ระบบจะสั่งให้หุ่นยนต์จัดเก็บสินค้าไว้ในตำแหน่งที่เหมาะสมที่สุด ซึ่งตำแหน่งนั้นอาจเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลาตามสถานการณ์ของคลัง (Dynamic)

กล่าวโดยสรุป การจัดเก็บสินค้าเตรียมส่งออกที่ติดตั้ง RFID ด้วยระบบ Hybrid/ Dynamic Slotting ช่วยให้เกิดการจัดการคลังสินค้าที่ชาญฉลาด แม่นยำ ยืดหยุ่น และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงของคำสั่งซื้อในระดับสากล ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของโลจิสติกส์ยุคใหม่ที่เน้นประสิทธิภาพสูงสุดในการขนส่งสินค้าไปสู่ปลายทางอย่างรวดเร็วและแม่นยำ

2.7) การขนส่ง (Transportation)

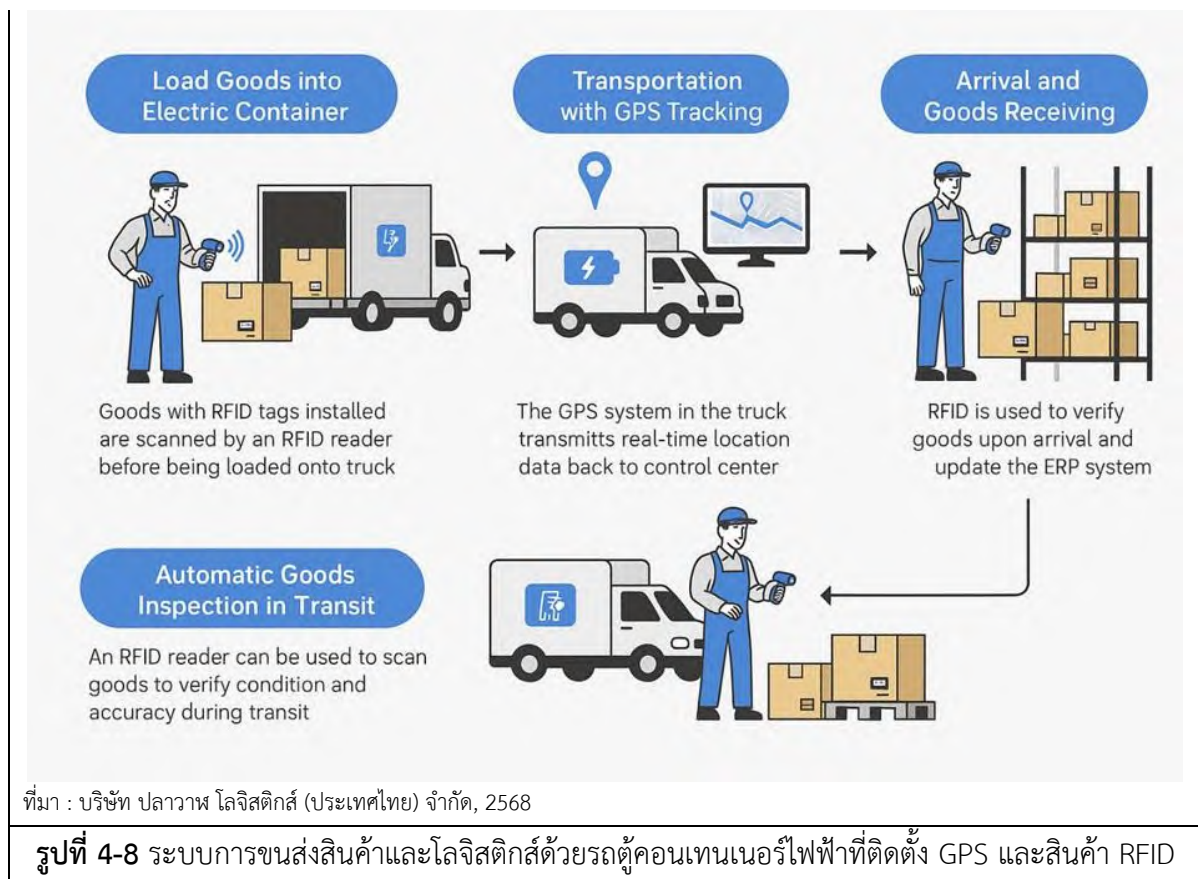
ในยุคของการพัฒนาเทคโนโลยีโลจิสติกส์สู่ระบบอัจฉริยะและยั่งยืน การขนส่งสินค้า โดยใช้ รถตู้คอนเทนเนอร์ไฟฟ้า (Electric Container Truck) ที่ติดตั้งระบบ GPS และการใช้ RFID (รูปที่ 4-8) บนสินค้า ได้กลายเป็นแนวทางหลักที่ช่วยยกระดับประสิทธิภาพของห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) อย่างครบวงจรทั้งในด้านความแม่นยำ ความปลอดภัย ความโปร่งใส และสิ่งแวดล้อม

(1) โครงสร้างของระบบการขนส่ง ระบบนี้ประกอบด้วย 3 ส่วนหลัก คือ

- รถตู้คอนเทนเนอร์ไฟฟ้า ทำหน้าที่เป็นพาหนะหลักในการขนส่งสินค้า ลดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ และเสียงรบกวน
- ระบบ GPS และ 5G ที่ติดตั้งในตัวรถ ใช้สำหรับระบุตำแหน่งและติดตามเส้นทางการขนส่งแบบเรียลไทม์ สามารถตรวจสอบสภาพแวดล้อม สภาพการจราจรระหว่างการขนส่งได้ ทำให้สามารถคำนวณเส้นทางที่ประหยัดเวลาและพลังงานที่ใช้ในการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ระบบ RFID ติดบนตัวสินค้า หรือพาเลท เพื่อให้สามารถระบุตัวตนของสินค้าได้ตลอดกระบวนการโดยไม่ต้องเปิดกล่องหรือสัมผัสโดยตรง

(2) ขั้นตอนการทำงานของกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์

- โหลดสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ไฟฟ้า
 - สินค้าที่ถูกบรรจุและติดตั้งแท็ก RFID แล้ว จะถูกตรวจสอบโดยเครื่องอ่าน RFID ก่อนโหลดขึ้นรถ ระบบจะบันทึกข้อมูลทุกชิ้นเข้าสู่ระบบคลังสินค้า และเชื่อมโยงกับข้อมูลของตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้ขนส่ง
- การขนส่งด้วย GPS Tracking
 - ขณะที่รถตู้คอนเทนเนอร์เคลื่อนที่ออกจากจุดต้นทางระบบ GPS ที่ติดตั้งในรถจะทำหน้าที่ส่งข้อมูลตำแหน่งแบบเรียลไทม์กลับไปยังศูนย์ควบคุม ช่วยให้ผู้ดูแลสามารถ ติดตามพิกัด สถานะของรถ เส้นทางที่ใช้ และเวลาคาดการณ์ในการถึงปลายทาง
- การตรวจสอบสินค้าอัตโนมัติระหว่างขนส่ง
 - หากรถต้องจอดเปลี่ยนเส้นทาง หรือเจอเหตุฉุกเฉิน เจ้าหน้าที่สามารถใช้เครื่องอ่าน RFID สแกนสินค้าโดยไม่ต้องเปิดตู้ เพื่อยืนยันว่าสินค้าครบถ้วน ตรงตามแผน และไม่ได้ได้รับความเสียหาย
- ถึงปลายทางและตรวจรับสินค้า
 - เมื่อรถถึงผู้รับสินค้าปลายทาง ระบบ RFID จะถูกใช้เพื่อตรวจสอบข้อมูลสินค้าอีกครั้งว่าตรงตามที่ระบุไว้หรือไม่ และข้อมูลนี้จะถูกบันทึกลงในระบบ ERP เพื่ออัปเดตสถานะของสินค้าทันทีโดยไม่ต้องกรอกข้อมูลด้วยมือ



3) การใช้เทคโนโลยีของศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics)

(1) การใช้เทคโนโลยี 5G

ศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) จะมีการนำเครือข่าย 5G มาใช้ในการเชื่อมโยงข้อมูลทุกระบบแบบเรียลไทม์ เช่น การเชื่อมต่อระหว่างรถขนส่ง หุ่นยนต์จัดเก็บระบบคลังสินค้า และระบบบริหารจัดการ เพื่อให้การสื่อสารรวดเร็ว ไร้ข้อผิดพลาด และสามารถตอบสนองต่อสถานการณ์ฉุกเฉินได้ทันที ทั้งยังรองรับการทำงานของอุปกรณ์ IoT (Internet of Thing) และระบบอัตโนมัติต่าง ๆ ได้พร้อมกันเป็นจำนวนมาก

(2) การใช้ระบบ GPS

รถขนส่งของศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) จะติดตั้งระบบ GPS ทุกคัน เพื่อใช้ในการระบุตำแหน่งติดตามเส้นทาง และคำนวณเวลาการมาถึงแบบแม่นยำ ผู้บริหารสามารถตรวจสอบตำแหน่งของรถได้แบบเรียลไทม์ผ่านระบบควบคุมกลาง และในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ไม่ปกติ เช่น รถออกนอกเส้นทาง หรือจอดนานเกินกำหนดระบบจะแจ้งเตือนทันทีเพื่อให้สามารถตัดสินใจและสั่งการได้อย่างทันท่วงที

(3) การใช้หุ่นยนต์ AGV (Automated Guided Vehicle)

คลังสินค้าภายในศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) จะมีการใช้หุ่นยนต์ AGV ทำหน้าที่เคลื่อนย้ายสินค้าอัตโนมัติตามเส้นทางที่กำหนดไว้ผ่านเซนเซอร์และระบบนำทางด้วยแผนที่ดิจิทัล หุ่นยนต์ AGV สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างแม่นยำโดยไม่ต้องใช้แรงงานคน ลดอุบัติเหตุ และเพิ่มความปลอดภัยในพื้นที่ปฏิบัติงาน

(4) การใช้รถฟอร์คลิฟต์ (forklift) อัตโนมัติ

ในพื้นที่จัดเก็บสินค้าขนาดใหญ่ภายในศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) จะมีการใช้รถ Forklift แบบไร้คนขับที่สามารถยกและวางสินค้าใน ตำแหน่งต่าง ๆ ได้โดยอัตโนมัติผ่านคำสั่งจากระบบ WMS (Warehouse Management System) ซึ่งเชื่อมต่อกับ GPS และ AI ระบบ Forklift อัตโนมัติสามารถระบุพิกัดการจัดเก็บ หลีกเลี่ยงสิ่งกีดขวาง และทำงานร่วมกับ AGV ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(5) การใช้ชั้นวางอัตโนมัติ (ASRS) หรือชั้นวางอัจฉริยะ

ระบบชั้นวางสินค้าในคลังภายในศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) จะเป็นแบบอัตโนมัติ ซึ่งควบคุมด้วยระบบคอมพิวเตอร์ที่สามารถจัดเก็บ และหยิบสินค้าได้โดยไม่ต้องใช้แรงงานคน ระบบนี้สามารถคำนวณพื้นที่จัดเก็บให้เหมาะสมกับขนาดและความถี่ในการใช้งานของสินค้าโดยใช้หลักการ Dynamic Slotting เพื่อให้การจัดเก็บมีความยืดหยุ่น และประหยัดพื้นที่มากที่สุด

(6) การใช้ RFID (Radio Frequency Identification)

สินค้าทุกชิ้นที่เข้า-ออกระบบจะติดแท็ก RFID ซึ่งช่วยให้สามารถระบุตัวตนและติดตามสินค้าได้อย่างแม่นยำแบบไม่ต้องสัมผัส เทคโนโลยีนี้ทำให้การตรวจนับ การเบิกจ่าย และการตรวจสอบสถานะสินค้าเป็นไปอย่างรวดเร็ว ลดข้อผิดพลาดจากการกรอกข้อมูลด้วยมือ และเพิ่มความโปร่งใสในกระบวนการจัดเก็บ

(7) การประมวลผลข้อมูลด้วย AI (Artificial Intelligence)

ข้อมูลจากทุกระบบจะถูกนำมาวิเคราะห์ด้วยระบบ AI เพื่อประมวลผลและเสนอแนะแนวทางการจัดการ เช่น การคาดการณ์ความต้องการสินค้า (Demand Forecasting) การปรับแผนเส้นทางขนส่ง (Route Optimization) การวางแผนการใช้พลังงาน รวมถึงการแจ้งเตือนล่วงหน้า เมื่อพบแนวโน้มความผิดปกติในระบบ เช่น ความล่าช้า หรือความผิดพลาดในการจัดเก็บ

3) กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับบริการโลจิสติกส์

เนื่องจากกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของศูนย์บริการโลจิสติกส์จะให้บริการกลุ่มลูกค้าที่เป็นผู้ส่งออก/นำเข้าสินค้าระหว่างประเทศ เช่น กลุ่มลูกค้าที่ทำการซื้อขายสินค้า/บริการผ่านระบบออนไลน์ระหว่างประเทศ (E-Commerce Cross-Border) สินค้าฟุ่มเฟือย เป็นต้น ซึ่งสินค้าต่าง ๆ โดยส่วนใหญ่จะอยู่ในบรรจุภัณฑ์ที่เป็นกล่องกระดาษหรือกระดาษลูกฟูกก่อนจัดส่งมอบให้กับผู้ขนส่ง หรือการดำเนินการของศูนย์บริการโลจิสติกส์ที่มีการเปลี่ยนบรรจุภัณฑ์เป็นกล่องกระดาษสำหรับติดแผ่น RFID (Radio Frequency Identification) เพื่อระบุและติดตามสิ่งของต่าง ๆ ให้กับลูกค้า ดังนั้น ในอนาคตการดำเนินการของศูนย์บริการโลจิสติกส์อาจจะมีกิจกรรมที่เป็นการผลิตหรือประกอบบรรจุภัณฑ์กระดาษแข็ง อยู่ภายในศูนย์บริการโลจิสติกส์ด้วย อย่างไรก็ตาม การดำเนินการดังกล่าวจะต้องดำเนินการด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพสูง รวมถึงมีความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

5. การออกแบบระบบสาธารณูปโภคขั้นต้น

บริษัท ปลาواهر โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด มีการวางผังแม่บทและออกแบบระบบสาธารณูปโภคขั้นต้นภายในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ให้สอดคล้องกับมาตรฐานระบบสาธารณูปโภคตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง มาตรฐานระบบสาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวกในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อกิจการอุตสาหกรรม รูปแบบการพัฒนาพื้นที่ เพื่รองรับอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษเฉพาะด้าน พ.ศ. 2562 ซึ่งในการออกแบบระบบสาธารณูปโภคเป็นการออกแบบที่ได้มาตรฐานและมีการนำเทคโนโลยีสิ่งอำนวยความสะดวกมาประยุกต์ใช้ โดยการออกแบบระบบสาธารณูปโภคในโครงการ มีรายละเอียดดังนี้

5.1 ระบบถนนภายในและทางเชื่อมต่อกับถนนภายนอกเขตส่งเสริมเศรษฐกิจ

บริษัท ปลาواهر โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ออกแบบระบบถนนภายในและทางเชื่อมต่อกับถนนภายนอกโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ดังนี้

1) ระบบถนนภายในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

จากสภาพพื้นที่ตั้งโครงการในปัจจุบัน เป็นพื้นที่ที่ได้มีการพัฒนาแล้วและใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นอาคารคลังสินค้า ดังนั้น การออกแบบถนนภายในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ จะออกแบบให้สอดคล้องเป็นไปตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง มาตรฐานระบบสาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวกในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษเพื่อกิจการอุตสาหกรรม รูปแบบการพัฒนาพื้นที่เพื่รองรับอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษเฉพาะด้าน พ.ศ. 2562 โดยมีแนวคิดดังนี้

(1) พื้นที่ขนาดไม่เกิน 500 ไร่ ให้มีถนนสายประธานเป็นแบบถนน 2 ช่องจราจร มีเขตทางไม่น้อยกว่า 12.0 เมตร ผิวจราจรไม่น้อยกว่า 7.0 เมตร โดยมีไหล่ทางหรือทางเท้ารวมกันไม่น้อยกว่า 2.00 เมตรต่อข้าง

(2) ความลาดชันและแนวของถนนในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษเฉพาะด้าน ให้เป็นไปตามมาตรฐานกรมทางหลวงหรือดีกว่า

(3) ผิวจราจรต้องเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก หรือแอสฟัลต์ติกคอนกรีต หรือคอนกรีตเสริมเหล็ก ลาดด้วยแอสฟัลต์ หรือปูทับด้วยวัสดุอื่น หรือลาดยางแอสฟัลต์รองด้วยชั้นวัสดุพื้นทางที่มีความหนาและบดอัดแน่น ตามมาตรฐานกรมทางหลวงหรือดีกว่า

(4) ให้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ป้ายสัญญาณจราจร หรืออุปกรณ์สะท้อนแสงไฟบริเวณทางแยกทางโค้ง ร่อง หรือสันนูนของถนนทุกแห่งโดยแสดงให้เห็นได้อย่างชัดเจน ตลอดจนการจัดให้มีระบบไฟฟ้าที่มีแสงสว่างอย่างเพียงพอในบริเวณถนนตามเกณฑ์ความปลอดภัยตามมาตรฐานกรมทางหลวงหรือดีกว่า

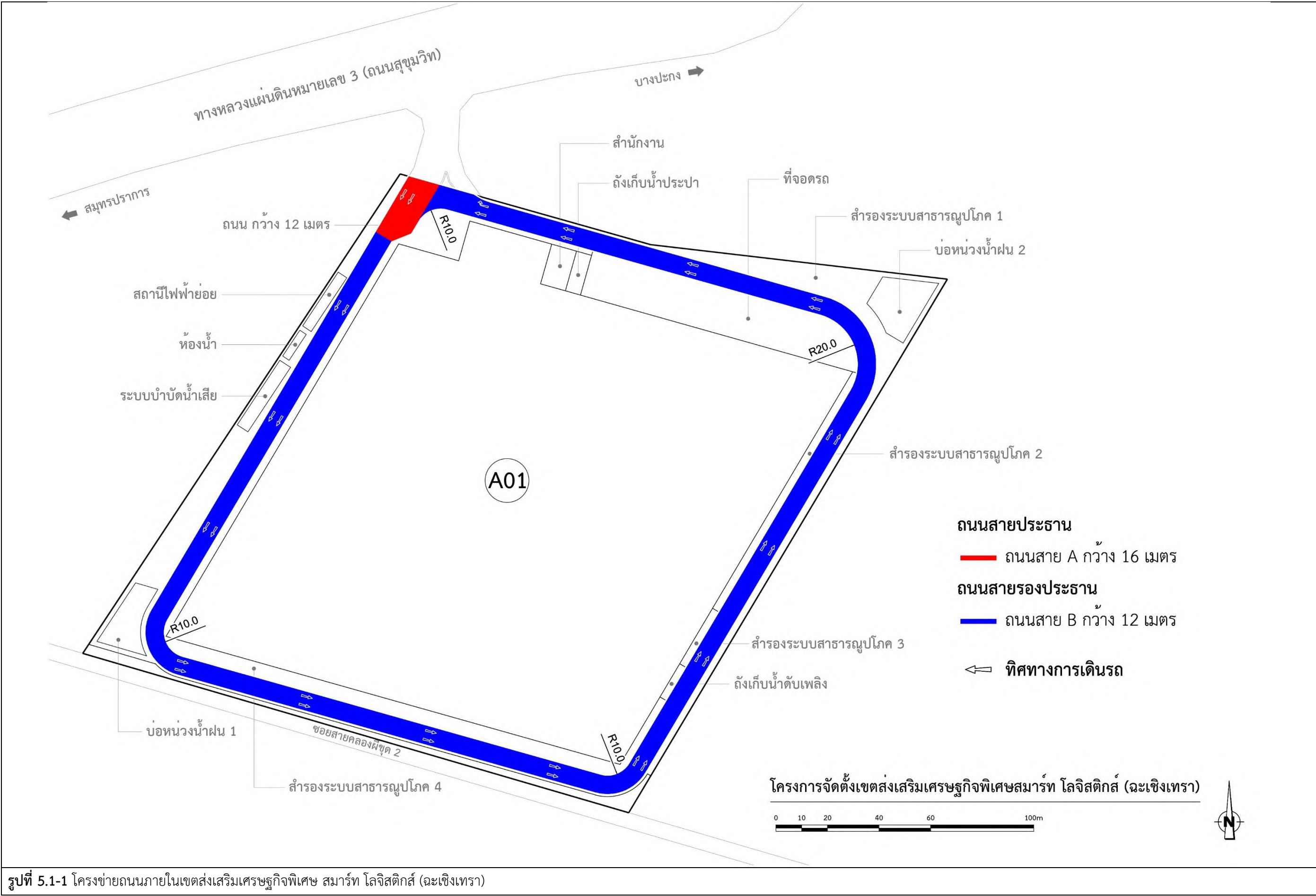
นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดความเร็วสูงสุด 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง และจำกัดความเร็วที่ทางเลี้ยวไม่เกิน 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง

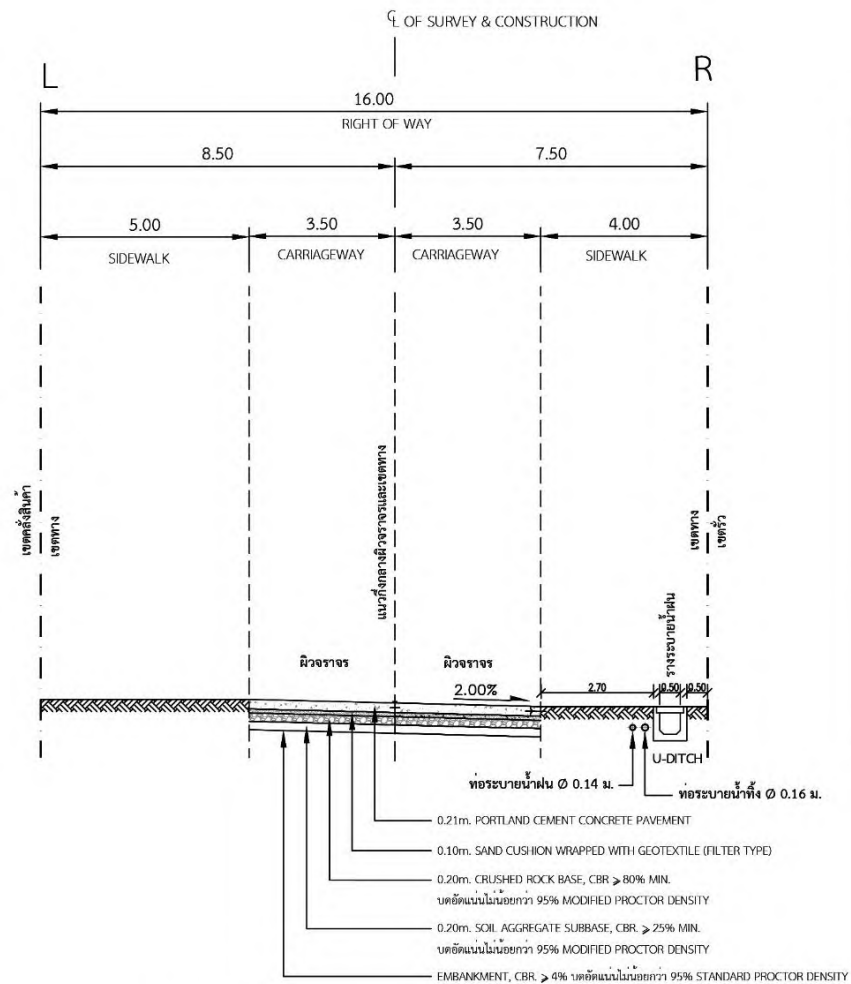
โดยการออกแบบถนนภายในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ แสดงดังรูปที่ 5.1-1 ซึ่งถนนภายในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ จะแบ่งออกเป็น 2 ประเภทดังนี้

(1) ถนนสายประธาน : ออกแบบให้มีเขตทางกว้าง 16.0 เมตร มีผิวจราจรชนิดคอนกรีตเสริมเหล็ก กว้าง 7.0 เมตร ขนาดช่องจราจรช่องละ 3.5 เมตร จำนวน 2 ช่องทาง มีไหล่ทางและทางเท้ารวมกันไม่น้อยกว่า 2 เมตรต่อข้าง และบริเวณเขตทางมีการติดตั้งระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ

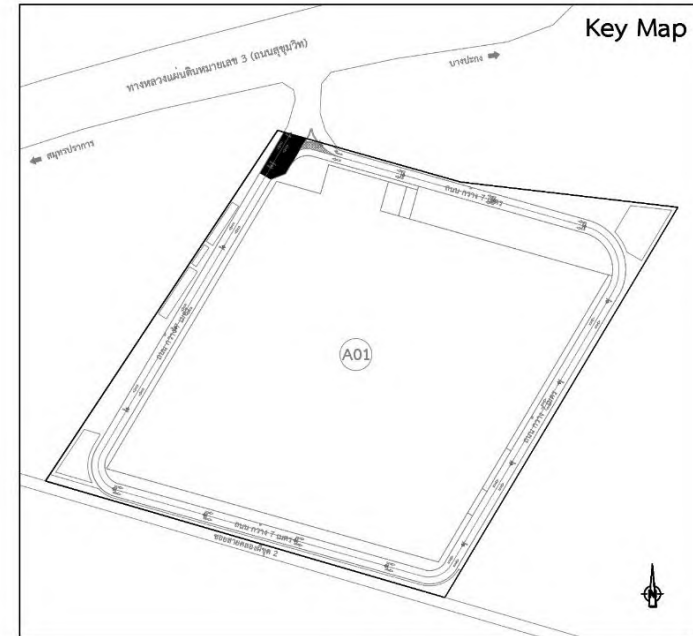
(2) ถนนสายรองประธาน : ออกแบบให้มีเขตทางกว้างประมาณ 12.0 เมตร มีผิวจราจรชนิดคอนกรีตเสริมเหล็ก กว้าง 7.0 เมตร ขนาดช่องจราจรช่องละ 3.5 เมตร จำนวน 2 ช่อง มีไหล่ทางไม่น้อยกว่า 2.5 เมตร และบริเวณเขตทางมีการติดตั้งระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ

ภาพตัดถนนภายในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ แสดงดังรูปที่ 5.1-2 ถึงรูปที่ 5.1-3 นอกจากนี้ ภาพตัดแสดงค่าระดับถนน พร้อมค่าระดับการติดตั้งระบบสาธารณูปโภคแสดงดังรูปที่ 5.1-4

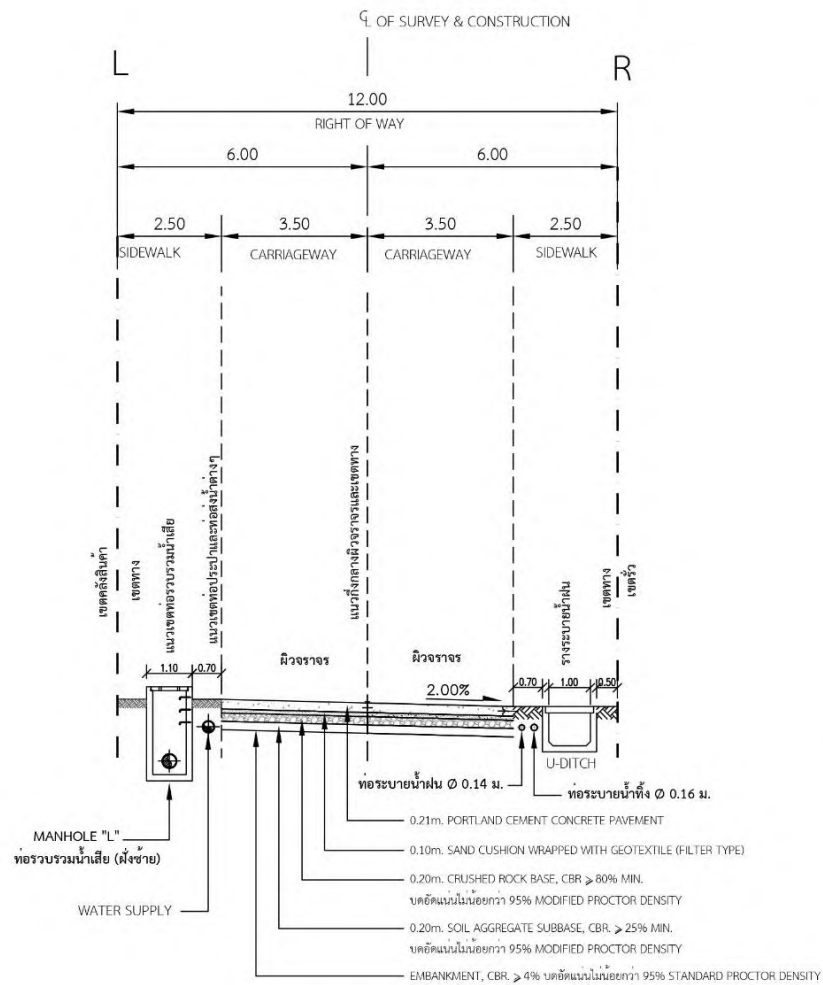




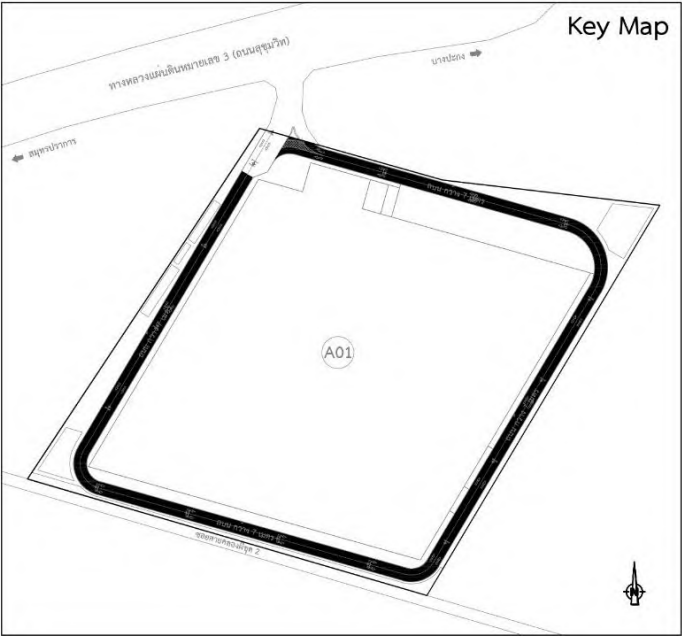
TYPICAL SECTION ROAD "A" (ROW.=16.0m.)



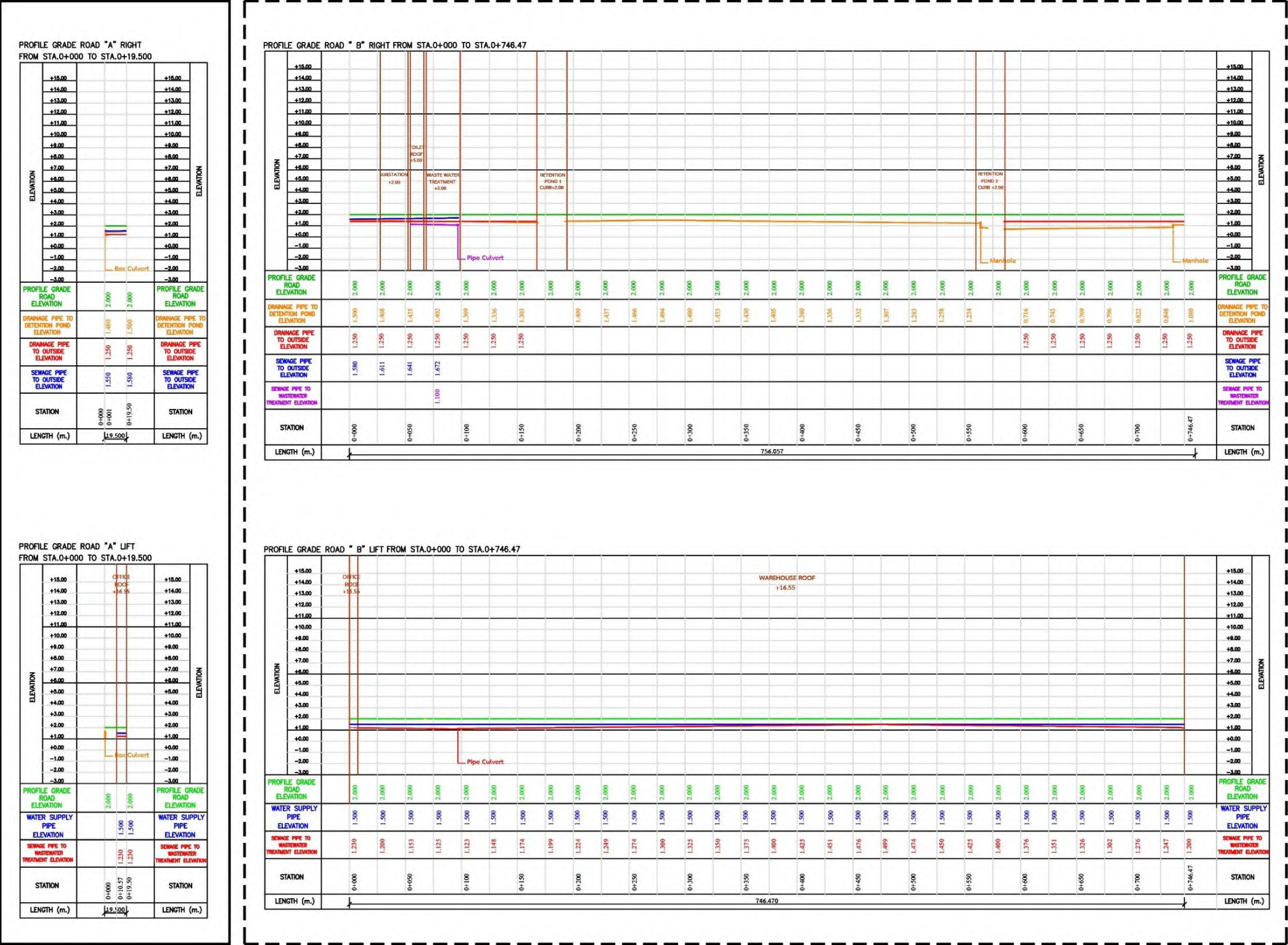
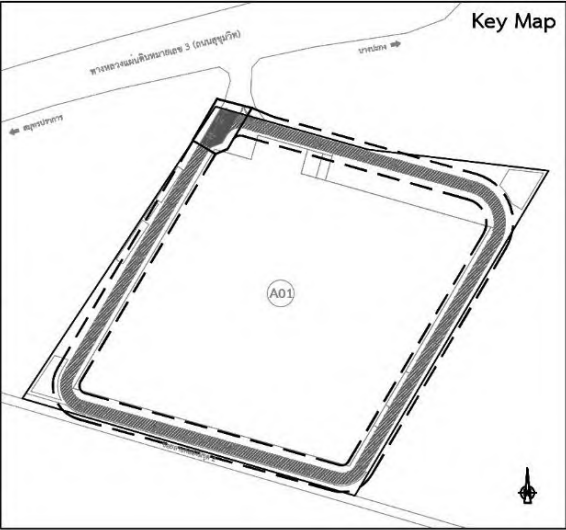
รูปที่ 5.1-2 ภาพตัดถนนสายประธาน



TYPICAL SECTION ROAD "B" (ROW.=12.0m.)



รูปที่ 5.1-3 ภาพตัดถนนสายรองประธาน

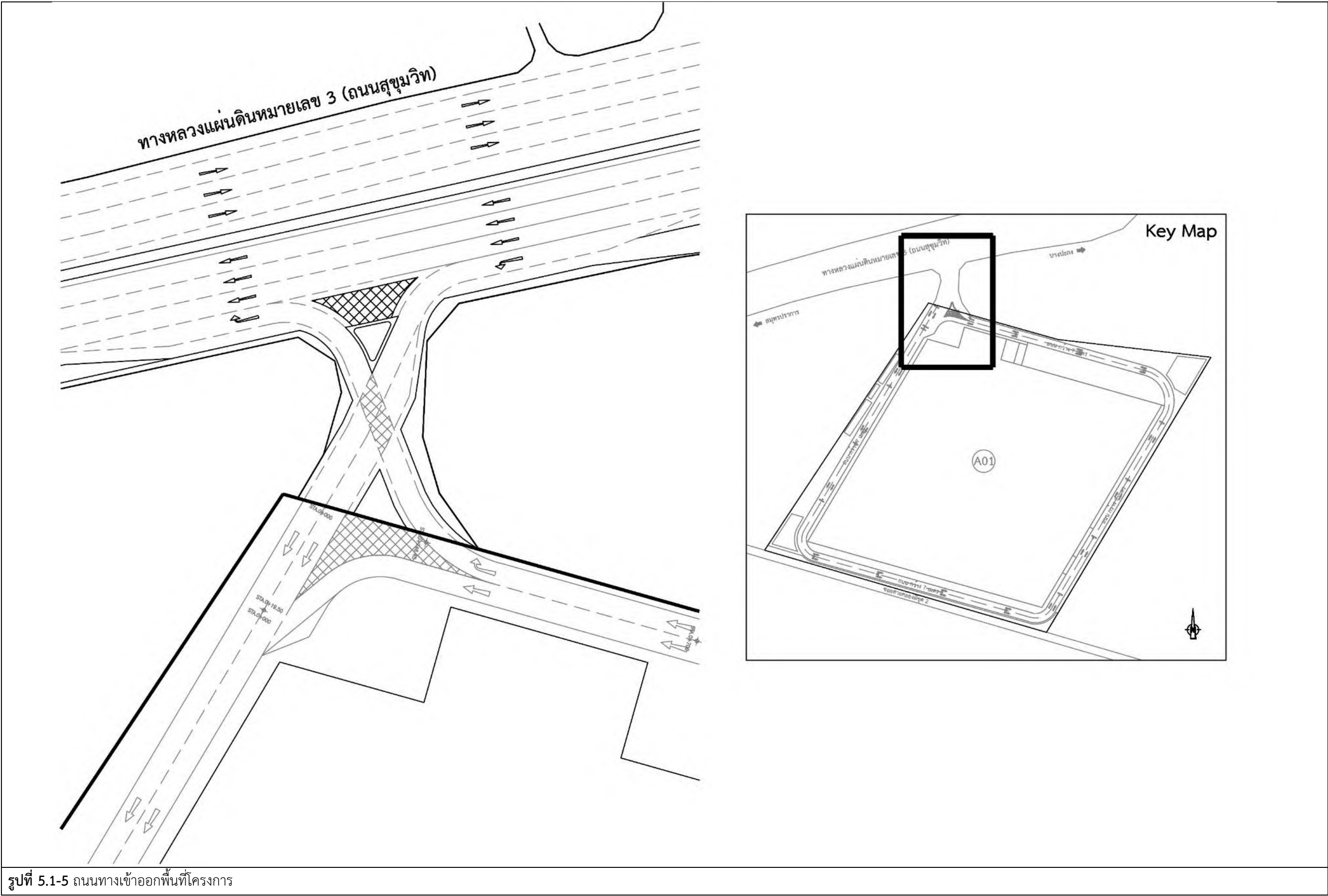


รูปที่ 5.1-4 ภาพตัดแสดงค่าระดับถนน พร้อมค่าระดับการติดตั้งระบบสาธารณูปโภค

2) ทางเชื่อมต่อกับถนนภายนอกเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

ในปัจจุบันพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ มีทางเข้าออกที่เชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ซึ่งบริษัทฯ ยังคงใช้ทางเข้าออกดังกล่าวเชื่อมต่อกับถนนสุขุมวิทเช่นเดียวกับในปัจจุบัน (บริษัท ทรัพย์เกษตรสยาม จำกัด ซึ่งเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดิน ได้มีการทำสัญญาเช่าพื้นที่เพื่อก่อสร้างทางเชื่อมในที่ราชพัสดุกับสำนักงานธนารักษ์พื้นที่ฉะเชิงเทรา เพื่อใช้เป็นทางเข้าออก เรียบร้อยแล้วดัง **ภาคผนวก จ-1)**

ทั้งนี้ ทางเชื่อมจากพื้นที่โครงการกับถนนสุขุมวิทเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก ขนาดความกว้าง 13-27 เมตร อย่างไรก็ตาม ในการพัฒนาเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ บริษัทฯ ได้ออกแบบช่องจราจรบริเวณทางเข้าออกพื้นที่โครงการกับถนนสุขุมวิทให้มีการเข้าออกที่ปลอดภัย แสดงดัง **รูปที่ 5.1-5** ทั้งนี้ โครงการได้ขอเชื่อมทางเข้าออกโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ กับหมวดทางฉะเชิงเทรา เรียบร้อยแล้วดัง **ภาคผนวก จ-2**



5.2 ระบบระบายน้ำฝนและระบบป้องกันน้ำท่วม

บริษัท ปลาฉลาม โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ออกแบบระบบระบายน้ำฝนและระบบป้องกันน้ำท่วมของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ดังนี้

1) ระบบระบายน้ำฝนภายในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

การออกแบบระบบระบายน้ำฝนภายในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ บริษัทฯ ได้ออกแบบให้สอดคล้องกับประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง มาตรฐานระบบสาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวกในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อกิจการอุตสาหกรรม รูปแบบการพัฒนาพื้นที่ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษเฉพาะด้าน พ.ศ. 2562 โดยได้ออกแบบให้ระบบระบายน้ำฝนเพื่อรวบรวมฝนที่ตกภายในพื้นที่โครงการในเขตทางของถนนภายในพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ โดยระบบดังกล่าวเป็นระบบแยกระหว่างการระบายน้ำฝนและน้ำที่ออกจากกัน (Separate System) ซึ่งน้ำฝนที่ตกในพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ทั้งหมดจะรวบรวมลงสู่บ่อหน่วงน้ำฝนก่อนระบายออกนอกพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ทั้งนี้จะมีการควบคุมอัตราการระบายน้ำฝนจากบ่อหน่วงน้ำฝนให้ไม่เกินก่อนการพัฒนาโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ เพื่อลดผลกระทบด้านการระบายน้ำต่อพื้นที่ภายนอก

การระบายน้ำฝนของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ กำหนดให้การระบายน้ำอาศัยแรงโน้มถ่วง (Gravity Flow) เป็นหลัก (ไม่ต้องติดตั้งเครื่องสูบน้ำ) โดยระบบระบายน้ำจะมีลักษณะเป็นรางเปิดรูปตัวยู (U-ditch) และอาจมีการวางท่อลอดถนนเป็นบางช่วง และกำหนดการไหลของน้ำในรางหรือท่อระบายน้ำให้มีความเร็วไม่น้อยกว่า 0.60 เมตร/วินาที และไม่เกิน 3.00 เมตร/วินาที เพื่อป้องกันการตกตะกอนที่อาจก่อให้เกิดปัญหาการระบายน้ำจากการอุดตัน และการกัดเซาะของระบบระบายน้ำได้ ทั้งนี้ ความลาดชันของท้องรางระบายน้ำ (Slope of Channel) ขึ้นอยู่กับสภาพพื้นที่และความเร็วของการไหล

(1) การออกแบบระบบระบายน้ำฝน

หลักเกณฑ์การออกแบบระบบระบายน้ำฝนเพื่อใช้ในการประเมินปริมาณการระบายน้ำ จะกำหนดให้ปริมาณน้ำไหลนองมีความสัมพันธ์กับปริมาณฝนโดยตรง โดยมีสัดส่วนน้ำฝนที่ตกลงมาบนพื้นที่ซึ่งจะใช้สมการเรชันแนล (Rational Method) ในการคำนวณ ดังนี้

$$Q = CIA/360$$

โดยที่ Q = อัตราการไหลนองสูงสุด (Peak Runoff) ในรางระบาย ณ จุดพิจารณา

(ลูกบาศก์เมตร/วินาที)

C = สัมประสิทธิ์การไหลนอง
ก่อน-หลังการพัฒนาใช้ค่าเท่ากับ 1.00

A = พื้นที่ที่จะระบายน้ำออก (ตารางกิโลเมตร)

I = ความเข้มเฉลี่ยของฝนตก (มิลลิเมตร/ชั่วโมง)

ความเข้มฝน (Intensity) ซึ่งสามารถวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ให้อยู่ในรูปของกราฟความเข้มฝน-ช่วงเวลา-คาบความถี่ (Intensity-Duration-Frequency Curve) สำหรับคาบความถี่ต่าง ๆ ซึ่งสามารถวิเคราะห์ข้อมูลได้จากสถานีวัดฝนอัตโนมัติราย 15 นาที ซึ่งถูกเก็บรวบรวมโดยหน่วยงานราชการ จากนั้นจะนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ทางสถิติเพื่อหาปริมาณฝนสูงสุด สำหรับคาบการเกิดซ้ำ (Return Period) ต่าง ๆ ในการออกแบบระบบระบายน้ำได้ โดยจะเลือกใช้กราฟความเข้มฝน-ช่วงเวลา-คาบความถี่ ที่วิเคราะห์จากข้อมูลฝนอัตโนมัติราย 15 นาที ของสถานีตรวจวัดน้ำฝนอัตโนมัติ ของกรมชลประทาน โดยใช้ช่วงเวลาการรวมน้ำฝนที่ 30 นาที ซึ่งมีค่าความเข้มปริมาณน้ำฝนเท่ากับ 106.7 มิลลิเมตรต่อชั่วโมง

สำหรับการหาความจุและความเร็วของน้ำในรางระบายน้ำ จะเลือกใช้สูตรคำนวณความจุของรางระบายน้ำให้เหมาะสมกับที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ เลือกใช้ ซึ่งได้ออกแบบรางระบายน้ำฝนของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ เป็นรางระบายน้ำคอนกรีตรูปตัวยู (U-ditch) ที่มีความกว้างตั้งแต่ 0.5-1.0 เมตร และท่อระบายน้ำคอนกรีตเสริมเหล็กทรงกลม (RC round pipe) ที่มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 800 มิลลิเมตร โดยมีความลึกตั้งแต่ 0.50 - 1.20 เมตร สำหรับบริเวณที่จะต้องมีการรวบรวมน้ำฝนเพื่อลอดใต้ถนน มีการออกแบบระบบระบายน้ำให้เป็นท่อลอดใต้ถนน (Box Culvert) ขนาดกว้าง 1 เมตร จำนวน 1 ท่อ โดยมีความลึกตั้งแต่ 0.96 เมตร แสดงดังรูปที่ 5.2-1 โดยรายละเอียดรายการคำนวณระบบรวบรวมน้ำฝนดังกล่าว

(2) การออกแบบบ่อหน่วงน้ำฝน

การออกแบบบ่อหน่วงน้ำฝนจะพิจารณาจากปริมาณน้ำฝนที่เพิ่มขึ้นจากการพัฒนาของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ซึ่งหลังพัฒนาโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ บริเวณพื้นที่โครงการของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ยังคงมีสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินเช่นเดียวกับปัจจุบัน ส่งผลให้ปริมาณน้ำฝนที่เกิดขึ้นหลังพัฒนาโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ไม่เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ จะจัดให้มีบ่อหน่วงน้ำฝน ทำหน้าที่ในการเก็บกักปริมาณน้ำฝนที่ตกลงในพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ มาไว้ก่อน แล้วจึงค่อยระบายลงสู่รางระบายน้ำริมถนนสุขุมวิท โดยหลักเกณฑ์การคำนวณและออกแบบ จะกำหนดให้บริเวณน้ำไหลนองมีความสัมพันธ์กับปริมาณน้ำฝนโดยตรง ซึ่งจะใช้สมการเรชันแนล (Rational Method) ในการคำนวณ ดังนี้

$$Q = CIA/360$$

โดยที่ Q = อัตราการไหลนองสูงสุด (Peak Runoff) ในรางระบาย ณ จุดพิจารณา
(ลูกบาศก์เมตร/วินาที)

C = สัมประสิทธิ์การไหลนอง
ก่อน-หลังการพัฒนาใช้ค่าเท่ากับ 1.00

A = พื้นที่ที่จะระบายน้ำออก (ตารางกิโลเมตร)

I = ความเข้มเฉลี่ยของฝนตก (มิลลิเมตร/ชั่วโมง)

ความเข้มฝน (Intensity) ซึ่งสามารถวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ให้อยู่ในรูปของกราฟความเข้มฝน-ช่วงเวลา-คาบความถี่ (Intensity-Duration-Frequency Curve) สำหรับคาบความถี่ต่าง ๆ ซึ่งสามารถวิเคราะห์ข้อมูลได้จากสถานีวัดฝนอัตโนมัติราย 15 นาที ที่มีการเก็บข้อมูลต่อเนื่องระยะเวลาไม่น้อยกว่า 30 ปี ซึ่งถูกเก็บรวบรวมโดยหน่วยงานราชการ จากนั้นจะนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ทางสถิติเพื่อหาปริมาณฝนสูงสุดสำหรับคาบการเกิดซ้ำ (Return Period) ต่าง ๆ ในการออกแบบระบบระบายน้ำได้ โดยจะเลือกใช้กราฟความเข้มฝน-ช่วงเวลา-คาบความถี่ ของสถานีที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษมากที่สุด

(1) ค่าสัมประสิทธิ์การไหลบนผิวดิน (C)

สภาพพื้นที่ก่อนพัฒนาเป็นพื้นที่คอนกรีตและอาคาร ดังนั้น กำหนดค่าสัมประสิทธิ์การไหลบนผิวดิน (C) เท่ากับ 1.0 ซึ่งพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ หลังการพัฒนา ไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่ผิวและการใช้ประโยชน์แต่อย่างใด ดังนั้น กำหนดค่าสัมประสิทธิ์การไหลบนผิวดิน (C) เท่ากับ 1.0 เช่นกัน

จากแนวทางดังกล่าว บริษัทฯ ได้แบ่งพื้นที่รับน้ำฝนออกเป็น 2 บริเวณ ตำแหน่งที่ตั้งบ่อหน่วงน้ำฝน และพื้นที่รับน้ำฝนแสดงดังรูปที่ 5.2-2 เพื่อคำนวณขนาดบ่อหน่วงน้ำฝนสำหรับรองรับน้ำฝนที่ตกลงในพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ (ผลการคำนวณแสดงดังตารางที่ 5.2-1 และรายการคำนวณบ่อหน่วงน้ำฝน ดังภาคผนวก ข) โดยออกแบบให้มีบ่อหน่วงน้ำฝนจำนวน 2 บ่อ ขนาดความจุรวม 1,300.4 ลูกบาศก์เมตร (ภาพตัดบ่อหน่วงน้ำฝนแสดงดังรูปที่ 5.2-3 ถึงรูปที่ 5.2-4) สามารถกักเก็บน้ำฝนที่ตกลงพื้นที่ในคาบ 15 นาที ประมาณ 1,255.6 ลูกบาศก์เมตรได้อย่างเพียงพอ ทั้งนี้ บริษัทฯ จะระบายน้ำฝนลงสู่รางระบายน้ำในเขตทางของถนนสุขุมวิท (ดังรูปที่ 5.2-5) (ปัจจุบันโครงการได้ยื่นขออนุญาตวางแนวท่อน้ำและระบายน้ำฝนลงรางระบายน้ำของถนนสุขุมวิทกับแนวทางหลวงฉะเชิงเทราเรียบร้อยแล้ว ดังภาคผนวก ข)

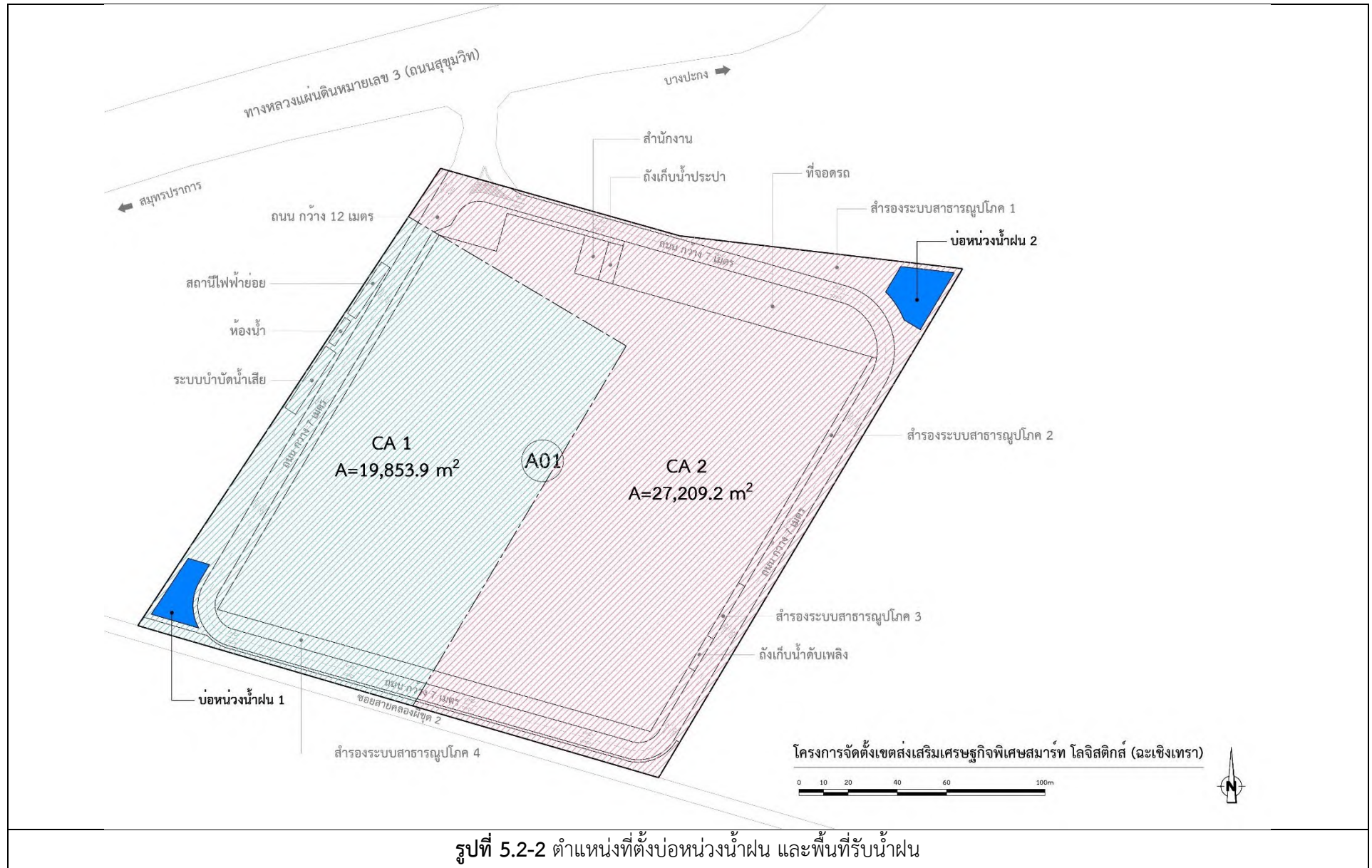
ตารางที่ 5.2-1 สรุปการประเมินขนาดบ่อน้ำฝนของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ

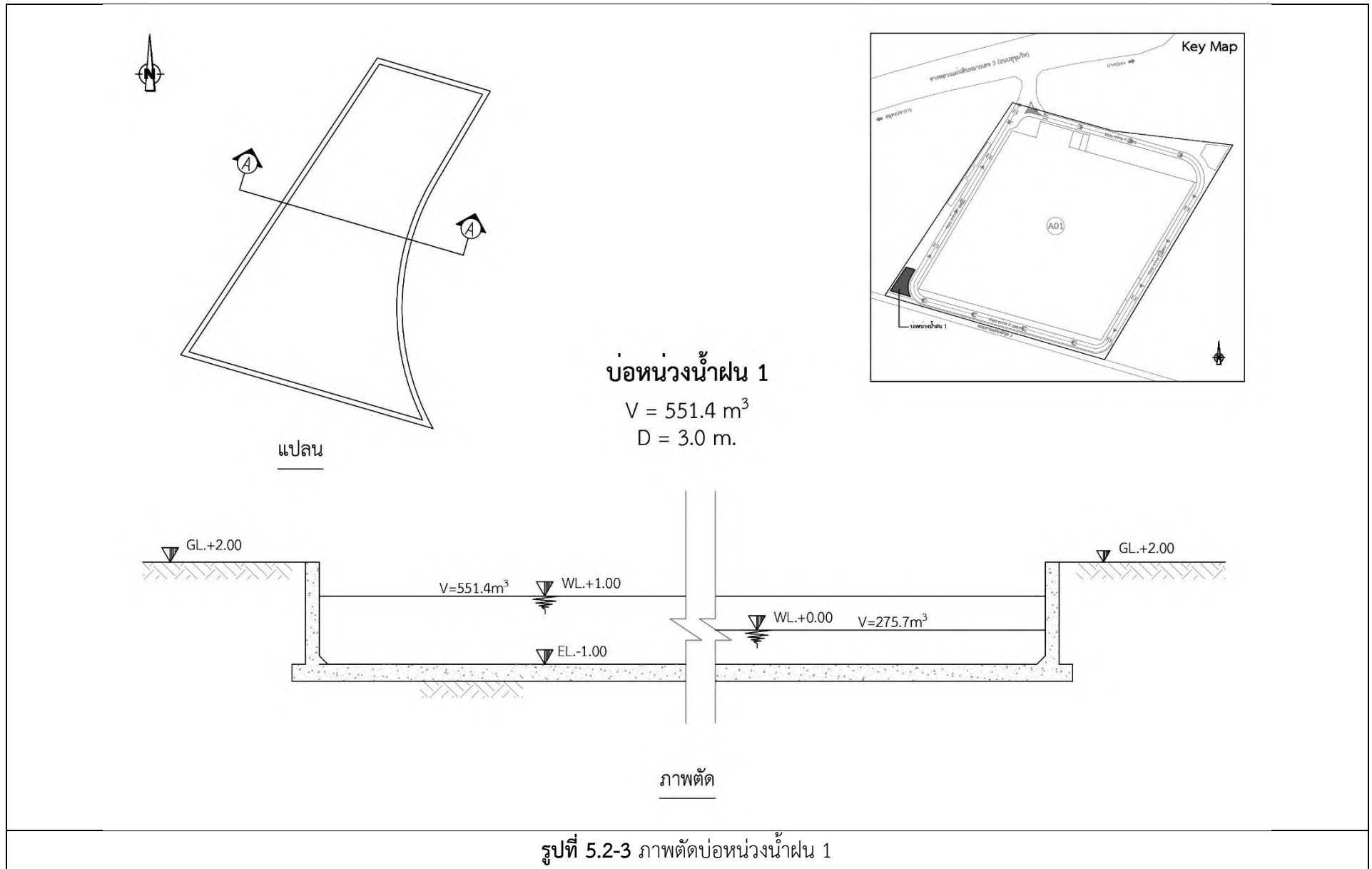
รายการ	หน่วย	บ่อน้ำฝน 1	บ่อน้ำฝน 2
ขนาดพื้นที่รับน้ำ	ตร.ม.	19,854.0	27,209.2
ความชัน	มม./ชม.	106.7	106.7
ค่า สปส. C ของโครงการ	-	1.0	1.0
ปริมาณน้ำฝนที่ต้องกักเก็บในคาบ 15 นาที	ลบ.ม.	529.7	725.9
รวมปริมาณน้ำฝนที่ต้องกักเก็บในคาบ 15 นาที	ลบ.ม.	1,255.6	
ขนาดบ่อน้ำฝนของโครงการ	ลบ.ม.	551.4	749.0
ขนาดบ่อน้ำฝนของโครงการรวม	ลบ.ม.	1,300.4	

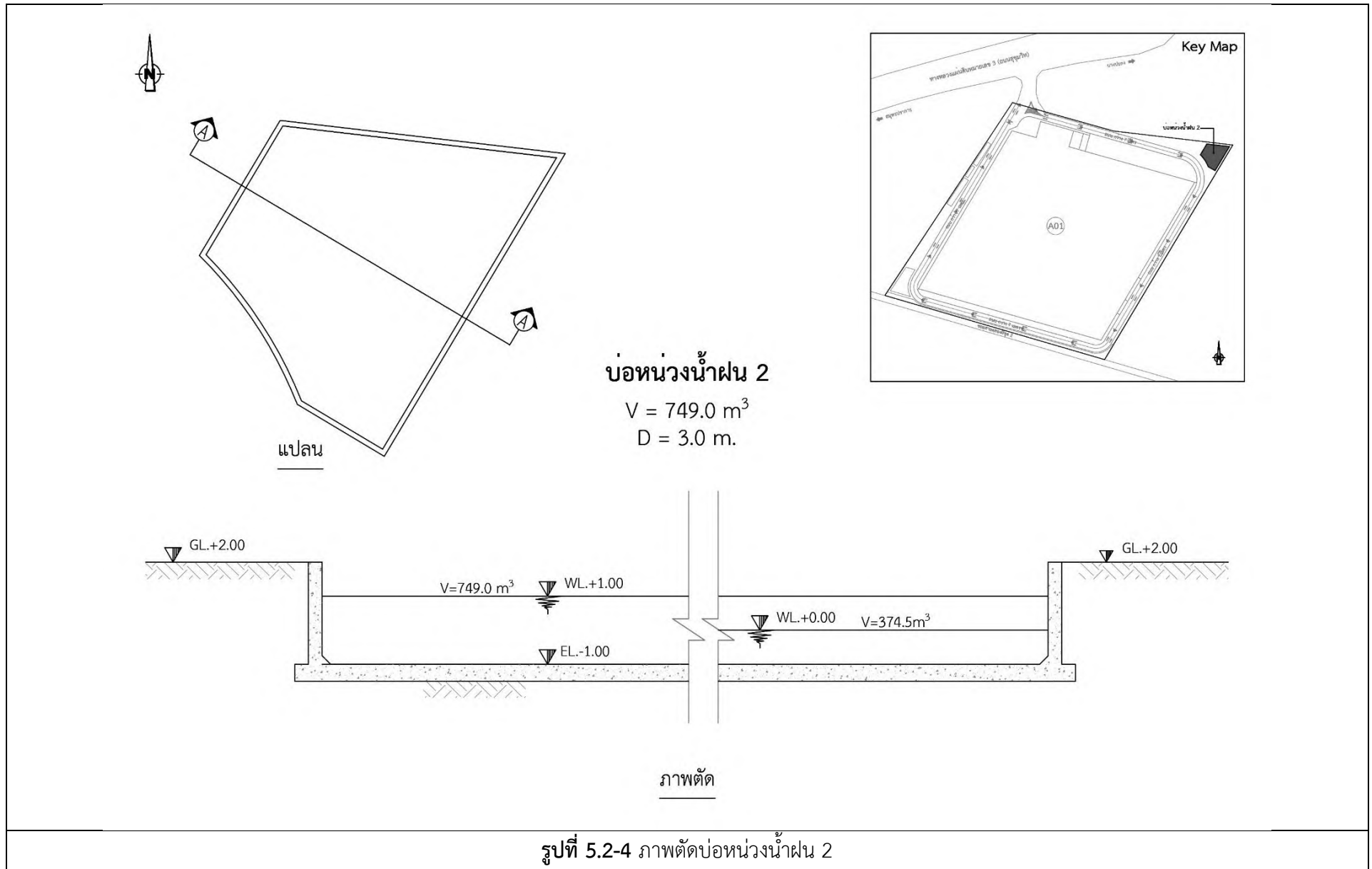
ที่มา : บริษัท โพรเทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด, 2568

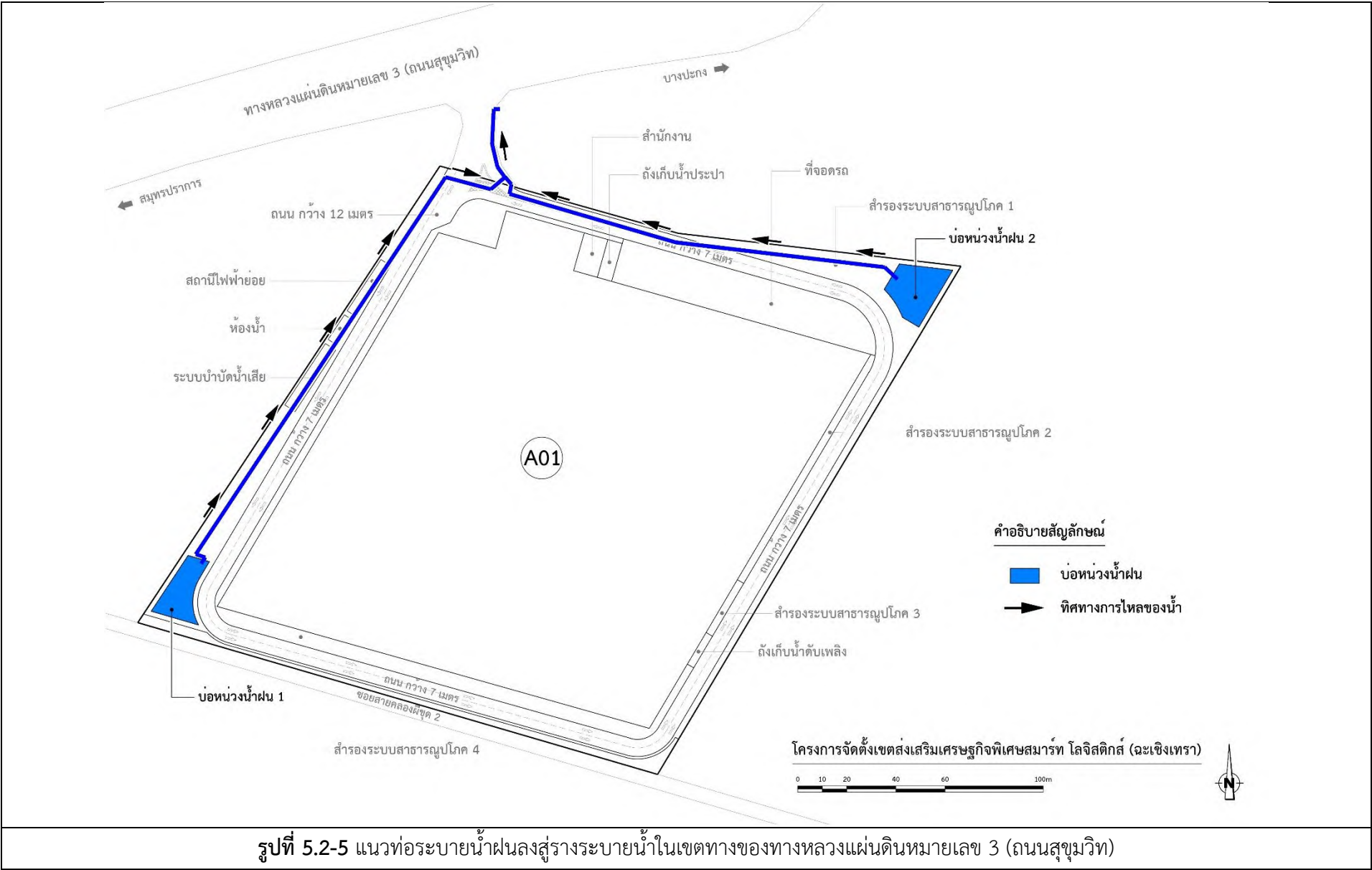
2) ระบบป้องกันน้ำท่วม

จากสภาพพื้นที่ตั้งโครงการในปัจจุบัน เป็นพื้นที่ที่ได้มีการพัฒนาแล้วและใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นอาคารคลังสินค้า และได้มีการออกแบบป้องกันน้ำท่วมโดยการถมที่ดินให้สูงกว่าถนนสุขุมวิท ดังนั้น ภายหลังจากที่บริษัทฯ ได้พัฒนาพื้นที่เป็นโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ยังคงมีระบบป้องกันน้ำท่วมเช่นเดิมนอกจากนี้ จากการตรวจสอบข้อมูลแผนที่ท่วมที่จัดทำโดยสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน) ไม่พบว่าบริเวณพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ เป็นพื้นที่เสี่ยงต่อน้ำท่วมแต่อย่างใด









5.3 ระบบน้ำใช้

บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ออกแบบระบบน้ำใช้ของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ดังนี้

1) ปริมาณความต้องการน้ำใช้

บริษัทฯ ได้คาดการณ์ปริมาณความต้องการน้ำใช้ของโครงการ พบว่า เมื่อเปิดดำเนินการเต็มพื้นที่ จะมีความต้องการใช้น้ำสูงสุดประมาณ 27 ลูกบาศก์เมตร/วัน แสดงดังตารางที่ 5.3-1 และสมมูลน้ำใช้-น้ำเสียของโครงการแสดงดังรูปที่ 5.3-1

ตารางที่ 5.3-1 ปริมาณความต้องการใช้น้ำภายในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ

รายละเอียด	จำนวนคน (คน)	อัตราใช้น้ำ (ลิตร/คน/วัน)	ความต้องการใช้น้ำ (ลบ.ม./วัน)
1) น้ำใช้ของพนักงานในพื้นที่อาคารสำนักงาน	50	100	5
2) น้ำใช้ของพนักงานในพื้นที่สถานประกอบการ	100	100	10
3) น้ำใช้ของพนักงานขนส่ง (พื้นที่ส่วนกลาง)	200	10	2
4) น้ำใช้ทั่วไปในสถานประกอบการ	-	-	10
ปริมาณความต้องการน้ำใช้			27

ที่มา : บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด, 2568

2) แหล่งน้ำใช้

โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ จะมีความต้องการใช้น้ำสูงสุดประมาณ 27 ลูกบาศก์เมตร/วัน ทั้งนี้ บริษัทฯ จะขอรับบริการน้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาค สาขาบางปะกง เข้าสู่ถังเก็บน้ำประปาก่อนจ่ายให้กับพื้นที่ต่าง ๆ ซึ่งบริษัทฯ ได้ขอรับรองความสามารถในการให้บริการน้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาค สาขาบางปะกงเรียบร้อยแล้ว แสดงดังภาคผนวก ณ

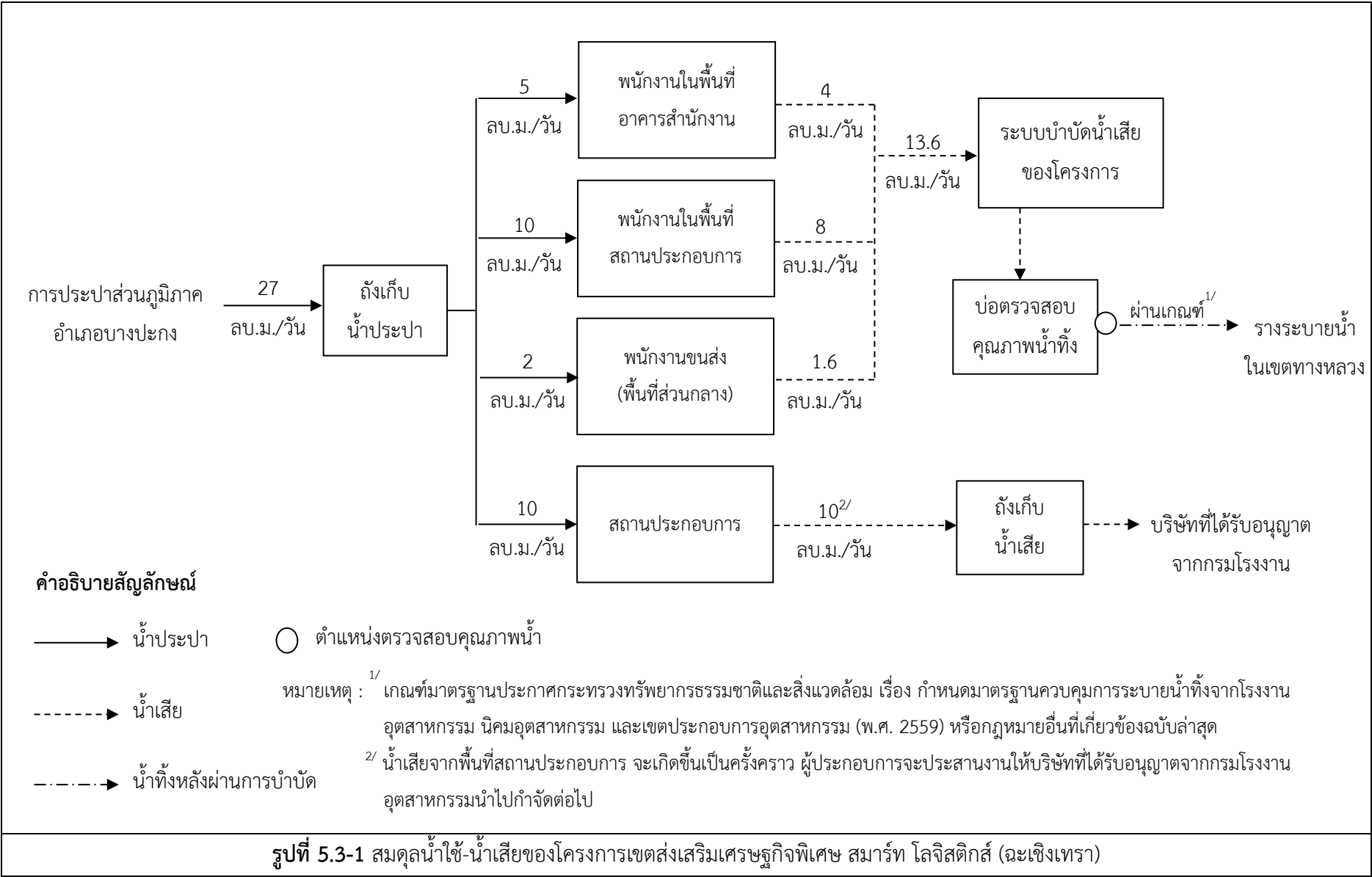
3) ระบบสำรองและจ่ายน้ำประปา

บริษัทฯ ออกแบบให้มีถังเก็บน้ำประปาขนาด 10.5 ลูกบาศก์เมตร ซึ่งสามารถสำรองน้ำเพื่อจ่ายให้กับในพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ได้ประมาณ 8 วัน (คิดจากปริมาณความต้องการน้ำใช้สูงสุด)

สำหรับระบบจ่ายน้ำประปาของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ นั้น ออกแบบให้จ่ายน้ำด้วยวิธีสูบน้ำใช้เข้าสู่หอถังสูง ก่อนจะไหลเข้าสู่ท่อด้วยแรงโน้มถ่วงของโลกไปยังพื้นที่ต่างๆ ภายในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ โดยในการออกแบบนั้นกำหนดค่าแรงดันน้ำในเส้นท่อไม่ให้ต่ำกว่า 1.5 กิโลกรัม/ตารางเซนติเมตร และไม่เกิน 6.00 กิโลกรัม/ตารางเซนติเมตร ซึ่งท่อจ่ายน้ำประปาของโครงการเขตส่งเสริม

เศรษฐกิจพิเศษฯ เป็นท่อ HDPE ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 50 มิลลิเมตร อยู่ในเขตทางถนนของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ และเชื่อมต่อกันในลักษณะเป็นวงรอบ (Loop) เพื่อให้สามารถจ่ายน้ำประปาได้อย่างต่อเนื่อง ในกรณีที่ท่อจ่ายน้ำประปาของโครงการเกิดการรั่วไหลหรือแตกหัก แสดงดังรูปที่ 5.3-2 ทั้งนี้ การออกแบบระบบจ่ายน้ำประปาได้ออกแบบให้สามารถรองรับการจ่ายน้ำใช้สูงสุด 27 ลูกบาศก์เมตรในเวลา 12 ชั่วโมง รายการคำนวณระบบจ่ายน้ำประปาดังภาคผนวก ญ

จากข้อมูลการออกแบบข้างต้น สรุปได้ว่า ระบบสำรองและจ่ายน้ำประปาของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ สอดคล้องกับประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง มาตรฐานระบบสาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวกในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อกิจการอุตสาหกรรมรูปแบบการพัฒนาพื้นที่ เพื่รองรับอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษเฉพาะด้าน พ.ศ. 2562 ที่กำหนดว่า “ต้องจัดให้มีการเก็บสำรองน้ำใช้ภายในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษเฉพาะด้าน โดยปริมาณกักเก็บอย่างน้อย 8 ชั่วโมงของค่าความต้องการใช้น้ำสูงสุดต่อวัน โดยรวมถึงปริมาณน้ำสำรองสำหรับการดับเพลิงด้วย” และ “การจ่ายน้ำจะต้องมีแรงดันในเส้นท่อน้ำให้ต่ำกว่า 1.5 กิโลกรัม/ตารางเซนติเมตร และไม่เกิน 6.00 กิโลกรัม/ตารางเซนติเมตร” ประมาณ 27 ลูกบาศก์เมตร/วัน) ตำแหน่งถังเก็บน้ำประปาแสดงดังรูปที่ 5.3-3





5.4 ระบบบำบัดน้ำเสีย

บริษัท ปลาฉลาม โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ออกแบบระบบบำบัดน้ำเสียของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ดังนี้

1) ปริมาณน้ำเสีย

เมื่อมีการเปิดดำเนินการเต็มพื้นที่ คาดว่าจะมีปริมาณน้ำเสียเกิดขึ้นสูงสุด 23.6 ลูกบาศก์เมตร/วัน แบ่งออกเป็นจากพนักงานประมาณ 13.6 ลูกบาศก์เมตร/วัน และน้ำเสียจากการล้างทำความสะอาดพื้นที่ประกอบการ (เกิดขึ้นเป็นครั้งคราว) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.4-1

ตารางที่ 5.4-1 ปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่โครงการ

รายละเอียด	ปริมาณการใช้น้ำ (ลบ.ม./วัน)	ปริมาณน้ำเสีย (ลบ.ม./วัน)
1) น้ำเสียจากพนักงานในพื้นที่อาคารสำนักงาน	5	4 ^{1/}
2) น้ำเสียจากพนักงานในพื้นที่ประกอบการ	10	8 ^{1/}
3) น้ำเสียจากพนักงาน (พื้นที่ส่วนกลาง)	2	1.6 ^{1/}
4) น้ำเสียจากพื้นที่สถานประกอบการ	10	10 ^{2/}
รวม	27	23.6
ปริมาณน้ำเสียที่เข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย		13.6

หมายเหตุ : ^{1/} ปริมาณน้ำเสียคาดการณ์จากสัดส่วนร้อยละ 80 ของอัตราการใช้น้ำของโครงการ

^{2/} น้ำเสียจากพื้นที่สถานประกอบการ จะเกิดขึ้นเป็นครั้งคราว ผู้ประกอบการจะประสานงานให้บริษัทที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมนำไปกำจัดต่อไป

ที่มา : บริษัท ปลาฉลาม โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด, 2568

2) แนวคิดในการออกแบบระบบบำบัดน้ำเสียและการจัดการน้ำทิ้งภายหลังการบำบัด

น้ำเสียที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ จะถูกแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

(1) น้ำเสียจากจากพนักงานในพื้นที่อาคารสำนักงาน พนักงานในพื้นที่สถานประกอบการ และพนักงานขนส่ง (พื้นที่ส่วนกลาง) จะถูกรวบรวมไปยังระบบบำบัดน้ำเสียของโครงการ ซึ่งเป็นระบบบำบัดน้ำเสียทางชีวภาพแบบเติมอากาศ ที่มีความสามารถในการรองรับน้ำเสียสูงสุด 14 ลูกบาศก์เมตร/วัน โดยโครงการจะต้องออกแบบให้สามารถรองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นได้อย่างเพียงพอ และต้องมีประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสียให้มีค่าตามเกณฑ์มาตรฐานประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงานอุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรม และเขตประกอบการอุตสาหกรรม (พ.ศ. 2559) หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องฉบับล่าสุด ก่อนระบายออกสู่ภายนอกโครงการ ในกรณีที่น้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดมีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด โครงการจะประสานงานให้บริษัทที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมเข้ามานำไปกำจัดต่อไป

(2) น้ำเสียจากพื้นที่ประกอบการ เกิดจากการล้างทำความสะอาดพื้นที่ประกอบการ และจะเกิดขึ้นเป็นครั้งคราว บริษัทฯ จะได้กำหนดให้ผู้ประกอบการจะประสานงานให้บริษัทที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมนำไปกำจัดต่อไป

3) ประเภทและขนาดของระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง

ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ มีการออกแบบโดยพิจารณาถึงรูปแบบระบบให้เหมาะสมกับ ลักษณะของน้ำเสียที่เข้าสู่ระบบบำบัดเป็นหลัก จึงเลือกระบบบำบัดประเภทเติมอากาศแบบตะกอนเร่ง (Activated Sludge, AS) แบบสำเร็จรูป (On-Site Treatment) ซึ่งมีความสามารถในการรองรับน้ำเสียสูงสุดประมาณ 14 ลูกบาศก์เมตร/วัน เนื่องจากเป็นระบบที่ประสิทธิภาพของระบบสูง สามารถรับการเพิ่มภาระบรรทุกสารอินทรีย์อย่างกะทันหัน (Shock Load) ได้ดี มีกากตะกอนและกลิ่นเหม็นเกิดขึ้นน้อย และเป็นระบบที่มีค่าลงทุนก่อสร้างต่ำ การดำเนินการและการบำรุงรักษา โดยรายการคำนวณระบบบำบัดน้ำเสียแสดงดังภาคผนวก ก

หลักการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียชนิดตะกอนเร่ง (Activated Sludge) น้ำเสียจะถูกส่งเข้าถังเติมอากาศ (Aeration Tank) ซึ่งมีตะกอน (Sludge) อยู่เป็นจำนวนมากตามที่ยกแบบไว้ สภาวะในถังเติมอากาศจะมีสภาพที่เอื้ออำนวยต่อการเจริญเติบโตของจุลินทรีย์แบบใช้อากาศ (Aerobic bacteria) จุลินทรีย์เหล่านี้จะทำการช่วยย่อยสลายสารอินทรีย์ในน้ำเสีย สำหรับน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดจะไหลไปยังบ่อตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง (Inspection Tank) ก่อนระบายออกสู่ภายนอกพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ

(1) ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางของโครงการ มีความสามารถในการรองรับน้ำเสียสูงสุด 14 ลูกบาศก์เมตร/วัน ประกอบด้วย

ก) ถังพักน้ำเสีย (Collecting tank) ขนาดความจุ 1.7 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 1 ถัง

ข) ถังดักไขมัน (Grease trap tank) ขนาดความจุ 2.61 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 1 ถัง

ค) ถังเติมอากาศ (Aeration Tank) ขนาดความจุ 14 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 1 ถัง

ง) บ่อตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง (Inspection tank) ขนาดความจุ 19.8 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 1 บ่อ

(2) ขั้นตอนการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย

ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางมีขั้นตอนการทำงานสรุปได้ดังนี้

ก) น้ำเสียที่เกิดขึ้นจากห้องน้ำในพื้นที่อาคารสำนักงาน พื้นที่สถานประกอบการ และห้องน้ำของพนักงานขนส่ง เป็นน้ำเสียที่มีค่า BOD และ COD สูง เนื่องจากประกอบไปด้วยสารอินทรีย์ ได้แก่ คาร์โบไฮเดรต โปรตีน ไขมัน และน้ำมันเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งเป็นสารอาหารของจุลินทรีย์ในน้ำเสีย น้ำเสียจะถูกรวบรวมเข้าสู่ถังพักน้ำเสียก่อนเข้าสู่ขั้นตอนถัดไป

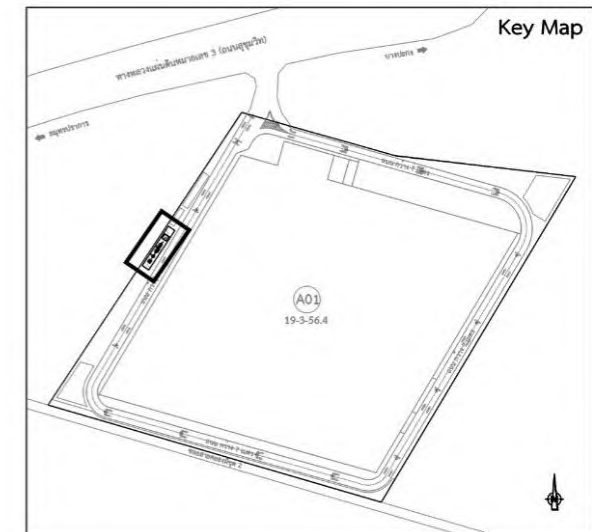
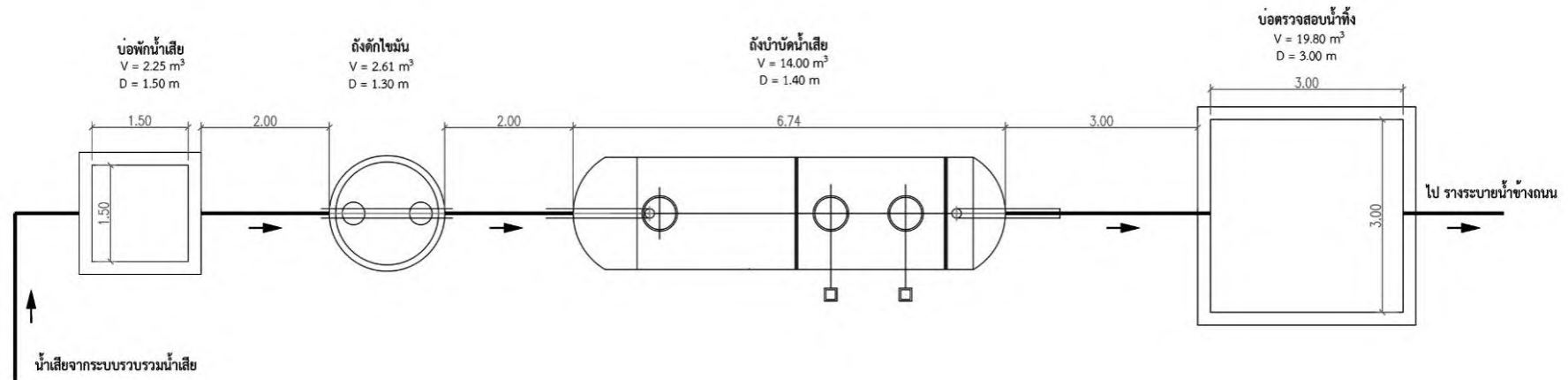
ข) น้ำเสียที่เข้าสู่ถังพักน้ำเสีย จะถูกพักน้ำไว้ เพื่อทำการปรับสภาพน้ำให้เป็นเนื้อเดียวกันและมีลักษณะเหมาะสมกับประเภทรบบบำบัดน้ำเสียที่เลือกใช้ ก่อนส่งไปยังถังตกไขมัน

ข) น้ำเสียที่ถูกสูบเข้าสู่ถังตกไขมัน เป็นน้ำเสียที่ประกอบไปด้วยสารอินทรีย์ ได้แก่ คาร์โบไฮเดรต โปรตีน ไขมัน และน้ำมันเป็นส่วนใหญ่ ด้วยลักษณะของไขมันและน้ำมันที่มีความหนาแน่นน้อยกว่าน้ำ จะเกิดการลอยตัวขึ้นเป็นชั้นเหนือผิว โดยน้ำเสียที่อยู่ภายใต้ไขมันจะเป็นน้ำเสียที่มีความเข้มข้นของไขมันและน้ำมันต่ำ แต่ยังคงประกอบไปด้วยสารอินทรีย์ ได้แก่ คาร์โบไฮเดรต และโปรตีน จะถูกส่งไปยังถังเติมอากาศเพื่อเข้าสู่ขั้นตอนถัดไป

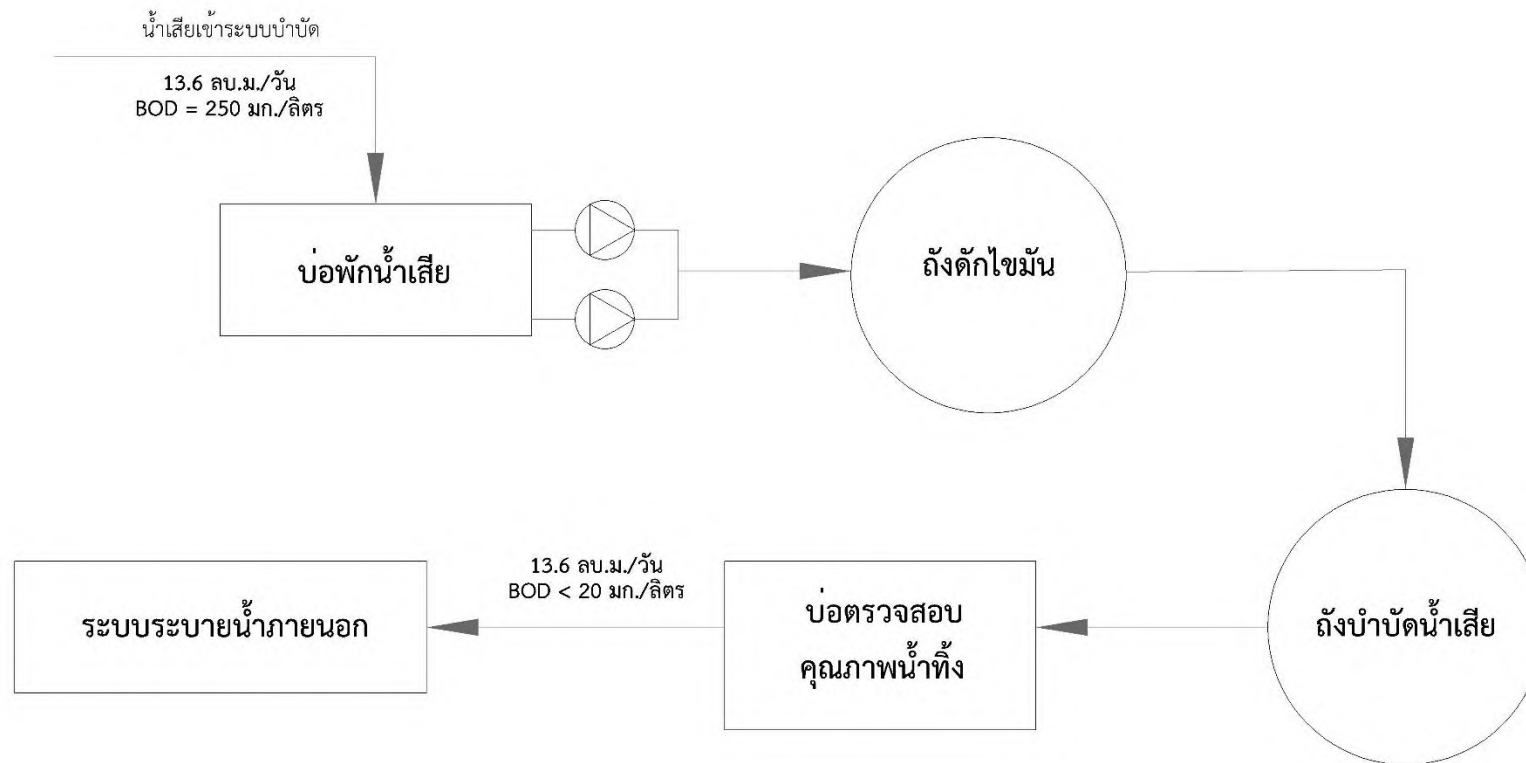
ค) น้ำที่อยู่ใต้ชั้นไขมันจะถูกส่งเข้าถังเติมอากาศ (Aeration Tank) ซึ่งมีตะกอนจุลินทรีย์ (Sludge) อยู่เป็นจำนวนมาก สภาวะในถังเติมอากาศจะมีสภาพที่เอื้ออำนวยต่อการเจริญเติบโตของจุลินทรีย์แบบใช้อากาศ (Aerobic bacteria) จุลินทรีย์เหล่านี้จะทำการช่วยย่อยสลายสารอินทรีย์ ในน้ำเสีย ได้แก่ คาร์โบไฮเดรต และโปรตีน ช่วยลดค่าบีโอดีและซีโอดีในน้ำเสียก่อนส่งไปยังบ่อตรวจสอบคุณภาพน้ำ

ง) น้ำที่ผ่านระบบเติมอากาศจะไหลเข้าสู่บ่อตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง ซึ่งภายในบ่อตรวจสอบคุณภาพจะมีการตรวจวัดคุณภาพน้ำหลังผ่านการบำบัดให้มีค่าตามเกณฑ์มาตรฐานประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงานอุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรม และเขตประกอบการอุตสาหกรรม (พ.ศ. 2559) หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องฉบับล่าสุด โดยน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดที่มีคุณภาพเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จะไหลล้นออกสู่แหล่งน้ำสาธารณะ

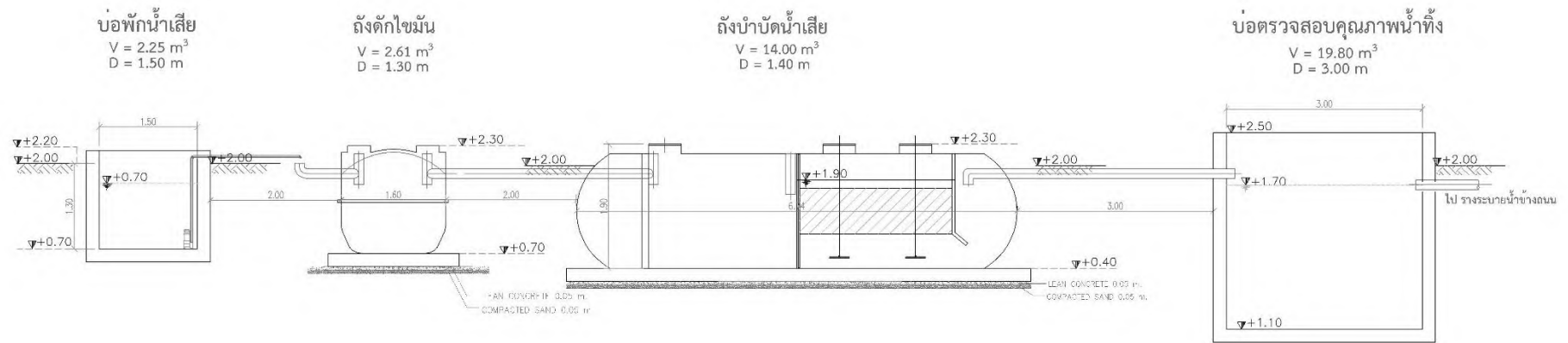
สำหรับแบบแปลนระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ขั้นตอนการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง และศาสตร์การไหลของระบบบำบัดน้ำเสียแสดงดังรูปที่ 5.4-1 ถึงรูปที่ 5.4-3 ตามลำดับ



รูปที่ 5.4-1 แผนระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)



รูปที่ 5.4-2 ขั้นตอนการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย

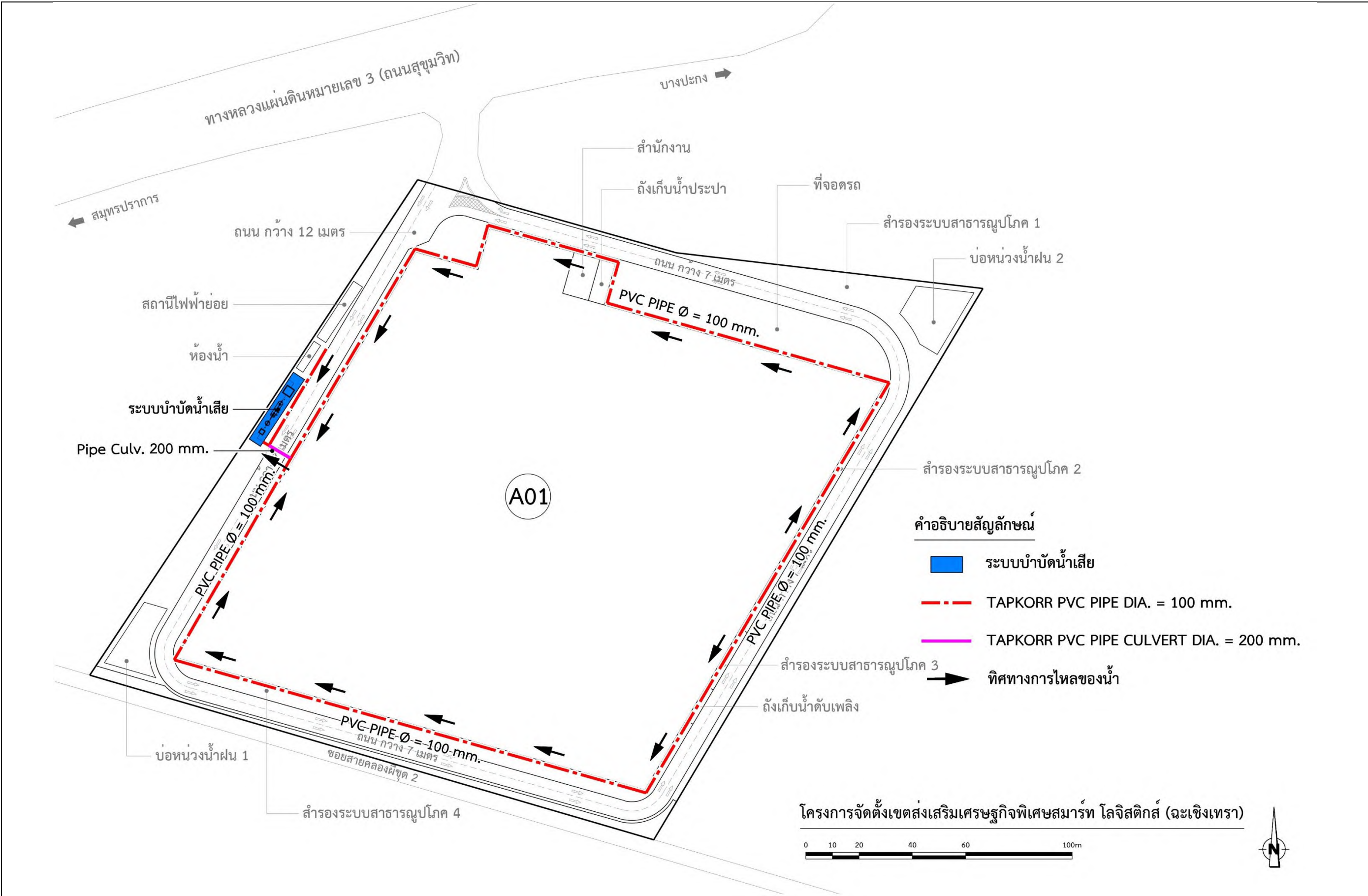


รูปที่ 5.4-3 ขลศาสตร์การไหลของระบบบำบัดน้ำเสีย

4) ระบบรวบรวมน้ำเสีย

ระบบรวบรวมน้ำเสียของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ออกแบบเป็นระบบแยก (Separated System) ระหว่างน้ำฝนและน้ำเสีย และการรวบรวมน้ำเสียออกแบบโดยอาศัยการไหลของน้ำเสียด้วยแรงโน้มถ่วงของโลก (Gravity Flow) เป็นหลัก แต่จะมีการใช้ระบบสูบน้ำ (Sump Pump) ในกรณีที่ต้องการยกระดับน้ำในระบบโครงข่ายท่อรวบรวมน้ำเสียให้สูงขึ้น

ระบบรวบรวมน้ำเสียของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ เป็นระบบปิด โดยท่อรวบรวมน้ำทั้งหมดมีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 0.10 เมตร ความลึกของท้องท่อสูงสุดต้องไม่เกิน 4.00 เมตร ทั้งนี้ โครงการได้ออกแบบให้มีระยะห่างของบ่อพักน้ำเสีย (Manhole) ไม่เกิน 40 เมตร พร้อมทั้งกำหนดให้มีการจัดสร้างบ่อตรวจสอบ (Inspection Manhole) บริเวณจุดบรรจบของท่อระบายน้ำเสียของสถานประกอบการกับท่อรวบรวมน้ำเสียของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ โดยผังระบบท่อรวบรวมน้ำเสียแสดงดังรูปที่ 5.4-4 (รายการคำนวณระบบรวบรวมน้ำทิ้งแสดงดังภาคผนวก ก)

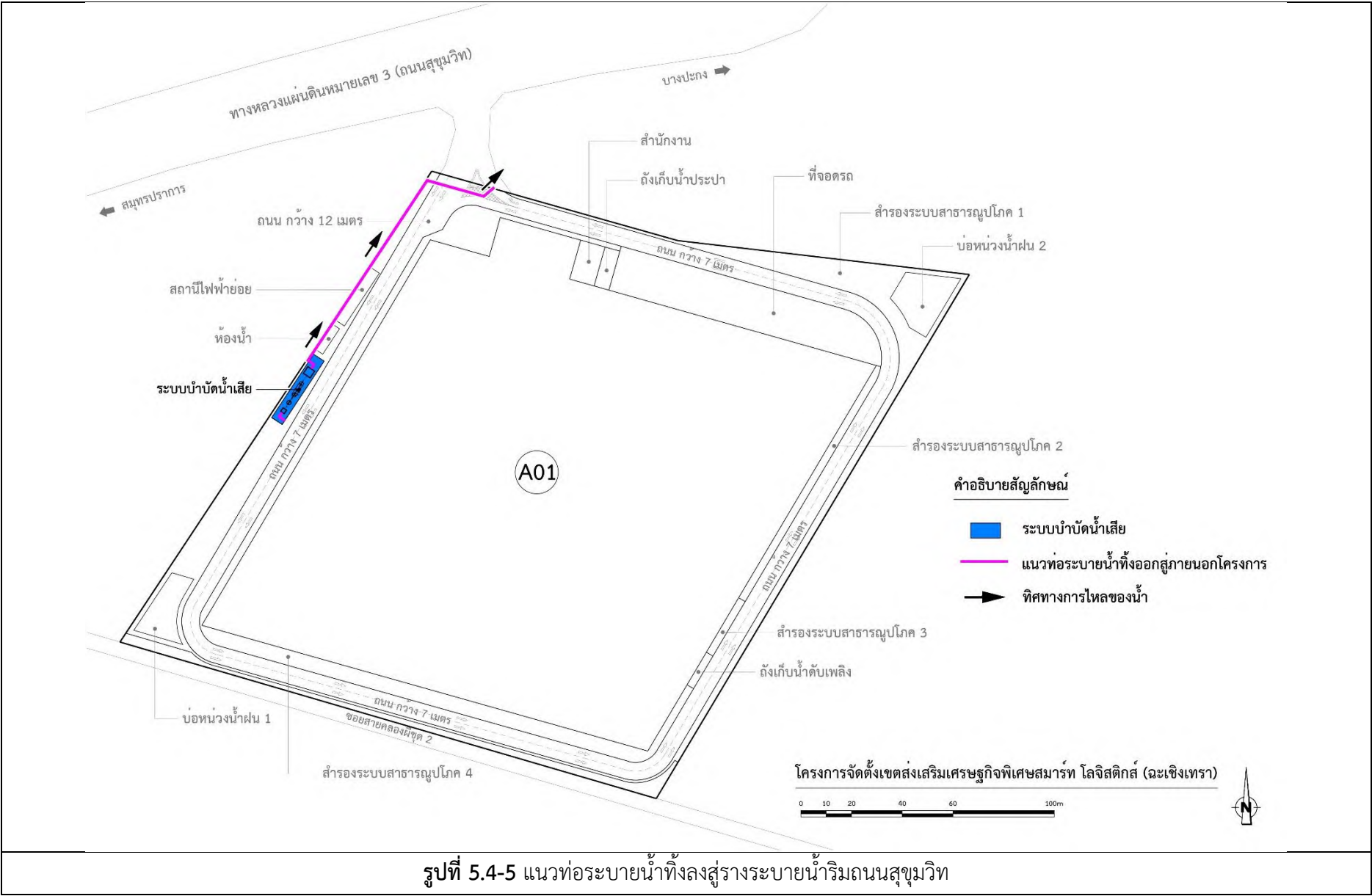


รูปที่ 5.4-4 ผังระบบท่อรวบรวมน้ำเสียของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

5) การจัดการน้ำทิ้ง

การระบายน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดออกสู่รางระบายน้ำริมถนนสุขุมวิท น้ำทิ้งจากบ่อตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง (Inspection Tank) จะไหลออกจากบ่อตรวจสอบน้ำผ่านท่อขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 160 มิลลิเมตร ที่วางในเขตทางของถนนของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ไปยังรางระบายน้ำในเขตทางของถนนสุขุมวิท ดังรูปที่ 5.4-5 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ยื่นขออนุญาตวางแนวท่อน้ำและระบายน้ำทิ้งลงสู่รางระบายน้ำริมถนนสุขุมวิท กับแขวงทางหลวงฉะเชิงเทราเรียบร้อยแล้ว ดังภาคผนวก ข)

อย่างไรก็ตาม เป็นการเผื่อระวางคุณภาพน้ำทิ้งที่ระบายออกสู่ภายนอกพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ บริษัทฯ จะมีการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งบริเวณบ่อตรวจสอบคุณภาพน้ำของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ทุก 3 เดือน



5.5 ระบบสื่อสารโทรคมนาคม

ระบบโทรศัพท์ภายในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ประกอบด้วยองค์ประกอบที่สำคัญ คือ ชุมสายโทรศัพท์ ระบบส่งสัญญาณโทรศัพท์ และระบบสายส่งโทรศัพท์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) ชุมสายโทรศัพท์ โครงการจะจัดเตรียมพื้นที่บริเวณไหล่ทางของถนนสายประธาน และสายรองประธานเพื่อให้บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) (NT) หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อสร้างชุมสายโทรศัพท์ ซึ่งจะช่วยประหยัดต้นทุนในการวางโครงข่ายสายโทรศัพท์

(2) ระบบส่งสัญญาณโทรศัพท์ ผู้ประกอบการจะเป็นผู้ขอติดตั้งเลขหมายจากบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) (NT) โดยตรง ซึ่งจะใช้ระบบการเดินสายไปยังส่วนต่าง ๆ ของโครงการ โดยเบื้องต้นโครงการจะประสานไปยังบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) (NT) หรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องที่มีความพร้อมในการให้บริการจัดเตรียมเครือข่ายสายโทรศัพท์ให้เพียงพอต่อความต้องการใช้งานต่อไป

(3) ระบบสายเคเบิลโทรศัพท์ภายในโครงการ ระบบสายเคเบิลโทรศัพท์ภายในโครงการ ออกแบบใช้ระบบการเดินสายอากาศ (Overhead Telephone Distribution Line) โดยจะเดินสายไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ติดตั้งไปกับเสาไฟฟ้า ซึ่งจะทำให้สามารถลดค่าใช้จ่ายในการปักเสาพาดสายได้มาก สำหรับค่าใช้จ่ายดังกล่าวบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) (NT) หรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง จะเป็นผู้ลงทุนและดำเนินการทั้งหมด

(4) ระบบชุมสายโทรศัพท์เคลื่อนที่ โครงการจะจัดให้มีสถานีฐาน ซึ่งเป็นตัวกลางในการติดต่อสื่อสารระหว่างเครือข่ายโทรศัพท์เคลื่อนที่ และเครื่องโทรศัพท์ลูกข่าย เพื่อช่วยในการรับ-ส่งคลื่นสัญญาณโทรศัพท์เคลื่อนที่ภายในโครงการมีประสิทธิภาพสูง

นอกจากนี้ โครงการได้ออกแบบให้มีการติดตั้งระบบโครงข่ายสื่อสารความเร็วสูงและอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง และ Free Internet Wi-fi Hotspot ด้วยระบบการสื่อสารที่ทันสมัยที่มีให้บริการในบริเวณพื้นที่ตั้งโครงการ และให้มีบริการครอบคลุมทั้งพื้นที่โครงการ

5.6 ระบบไฟฟ้า

บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้คาดการณ์ความต้องการใช้ไฟฟ้าภายในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) โดยอ้างอิงจากอัตราการใช้ไฟฟ้าของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ที่อัตราการใช้ไฟฟ้า 50 กิโลวัตต์/พื้นที่ 1 ไร่ ซึ่งเมื่อโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ เปิดดำเนินการเต็มพื้นที่แล้วคาดว่าจะมีความต้องการใช้ไฟฟ้าสูงสุดประมาณ 1.47 เมกะวัตต์ (พื้นที่โครงการ 29.41 ไร่) โดยบริษัทฯ จะขอรับไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคอำเภอบางปะกง ซึ่งการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคอำเภอบางปะกงรับรองการให้บริการไฟฟ้าเรียบร้อยแล้ว แสดงดัง**ภาคผนวก ง**

สำหรับการรับกระแสไฟฟ้ามาจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคอำเภอบางปะกง บริษัทฯ จะรับไฟฟ้าแรงดันสูงเข้าสู่หม้อแปลงไฟฟ้าที่ได้จัดเตรียมไว้ เพื่อทำการแปลงแรงดันไฟฟ้า 22 กิโลโวลต์ เป็นไฟฟ้าแรงต่ำ 400/230 โวลต์ 50 เฮิร์ตซ์ โดยระบบสายส่งไฟฟ้าแรงต่ำจะใช้ระบบสายทางอากาศ (Overhead Transmission Line) เช่นเดียวกับระบบไฟฟ้าแรงสูงก่อนจ่ายไฟให้แก่พื้นที่ต่าง ๆ ภายในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ

สำหรับบริเวณถนนภายในพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ บริษัทฯ จะมีการติดตั้งโคมไฟส่องสว่างทุก ๆ ระยะไม่เกิน 40 เมตร ตามข้อกำหนดของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค โดยจะติดตั้งโคมไฟบนตัวอาคาร และควบคุมให้มีความเข้มแสงเฉลี่ยบนพื้นถนนไม่น้อยกว่า 20 ลักซ์ ตามมาตรฐานการส่องสว่างของ Commission International De L'Eclairage (CIE)

5.7 ระบบดับเพลิงและระบบป้องกันอัคคีภัย

1) ระบบดับเพลิง

บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้พิจารณาการออกแบบระบบดับเพลิงและระบบป้องกันอัคคีภัยให้เหมาะสมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ที่พื้นที่ประกอบกิจการจะเป็นกิจการโลจิสติกส์ทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้จัดให้มีแหล่งน้ำสำรองดับเพลิงสำหรับกรณีเกิดเหตุเพลิงไหม้ ส่วนภายในพื้นที่ประกอบการ ผู้ประกอบการจะต้องจัดให้มีระบบดับเพลิงและระบบป้องกันอัคคีภัยให้เป็นไปตามที่กฎหมายควบคุมอาคารหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้ โดยเบื้องต้นต้องจัดเตรียมให้มีอุปกรณ์ ดังนี้

(1) เครื่องดับเพลิงมือถือ (Portable Fire Extinguisher) ชนิดที่เหมาะสมกับประเภทของเชื้อเพลิงขนาดไม่น้อยกว่า 4.5 กิโลกรัม ติดตั้งภายในอาคารตามมาตรฐานของสมาคมป้องกันอัคคีภัยแห่งชาติของสหรัฐอเมริกา (National Fire Protection Association, NFPA)

(2) ระบบสัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้ทั้งแบบธรรมดาและอัตโนมัติร่วมกัน ทั้งนี้ เมื่อเกิดเพลิงไหม้ขึ้นอุปกรณ์เตือนภัยจะส่งสัญญาณไปที่แผงควบคุมอัคคีภัย ซึ่งจะแสดงไฟสัญญาณให้รู้ว่าอุปกรณ์ตัวใดและพื้นที่ทำงานใด จากนั้นแผงควบคุมจะสั่งการให้กระดิ่งดังเตือนให้ทราบ เพื่ออพยพออกไปสู่พื้นที่ที่ปลอดภัย ซึ่งระบบดังกล่าวประกอบด้วยอุปกรณ์ต่าง ๆ ดังนี้

ก) อุปกรณ์เริ่มส่งสัญญาณ (Initiating Devices) ได้แก่ อุปกรณ์ตรวจสอบความร้อนแบบอุณหภูมิ (Heat Detector) และอุปกรณ์ตรวจสอบควันออกแบบไอออน (Ionization Smoke Detector)

ข) แผงควบคุม (Control Panel)

ค) อุปกรณ์แจ้งสัญญาณด้วยเสียง ได้แก่ กระดิ่ง หูด และสัญญาณไฟแบบไม่มีรหัส

สำหรับแหล่งน้ำสำรองเพื่อการดับเพลิงที่บริษัทฯ ได้จัดเตรียมไว้ภายในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ได้แก่ ถังเก็บน้ำสำรองเพื่อการดับเพลิงเป็นถังขนาด 200 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 1 ถัง (กำหนดให้ใช้เพื่อการดับเพลิงเท่านั้น) นอกจากนี้ กรณีเกิดเหตุเพลิงไหม้ ยังมีแหล่งน้ำสำรองที่สามารถนำไปใช้ดับเพลิงได้ ได้แก่ น้ำประปาภายในถังเก็บน้ำใช้ขนาด 10.5 ลูกบาศก์เมตร และน้ำฝนภายในบ่อหน่วงน้ำฝน 1 และ 2 ขนาดรวม 1,300.4 ลูกบาศก์เมตร

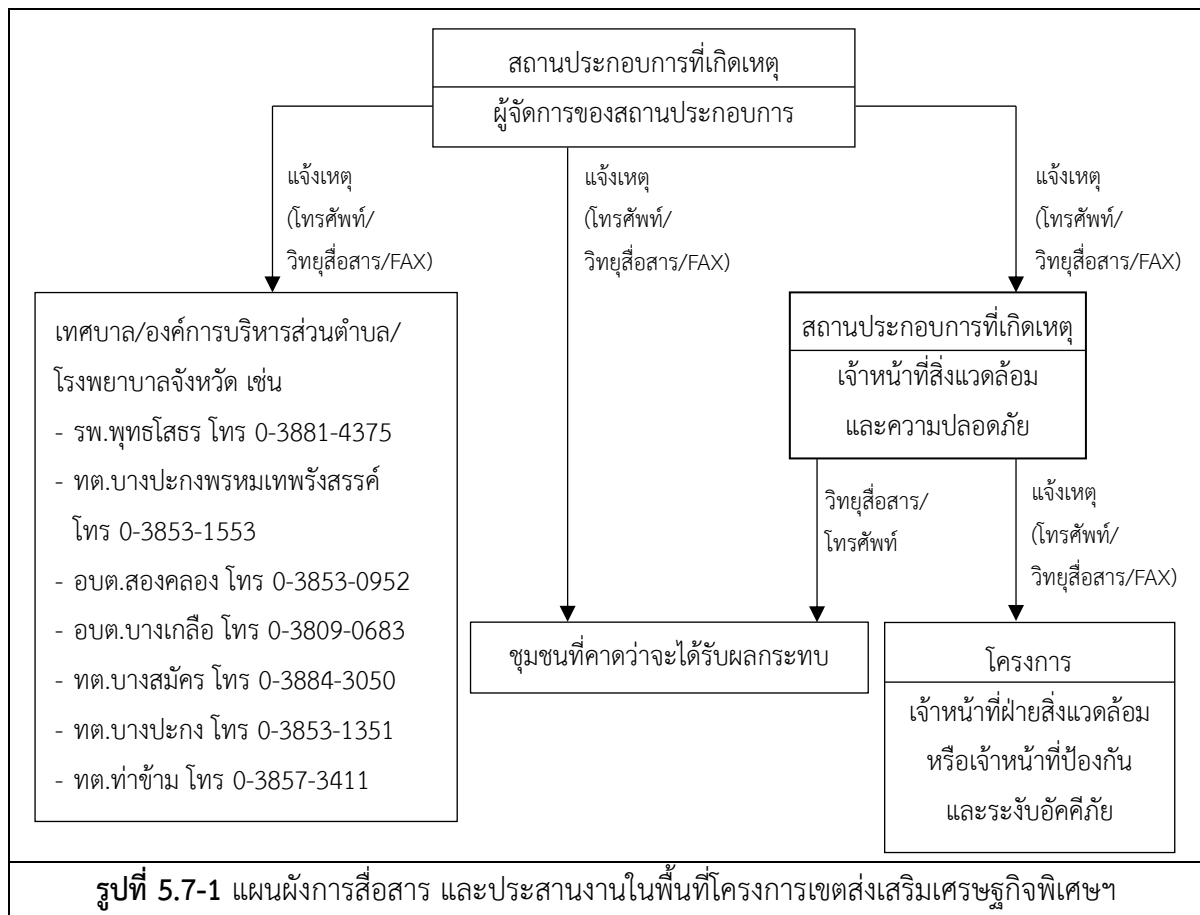
3) แผนฉุกเฉิน

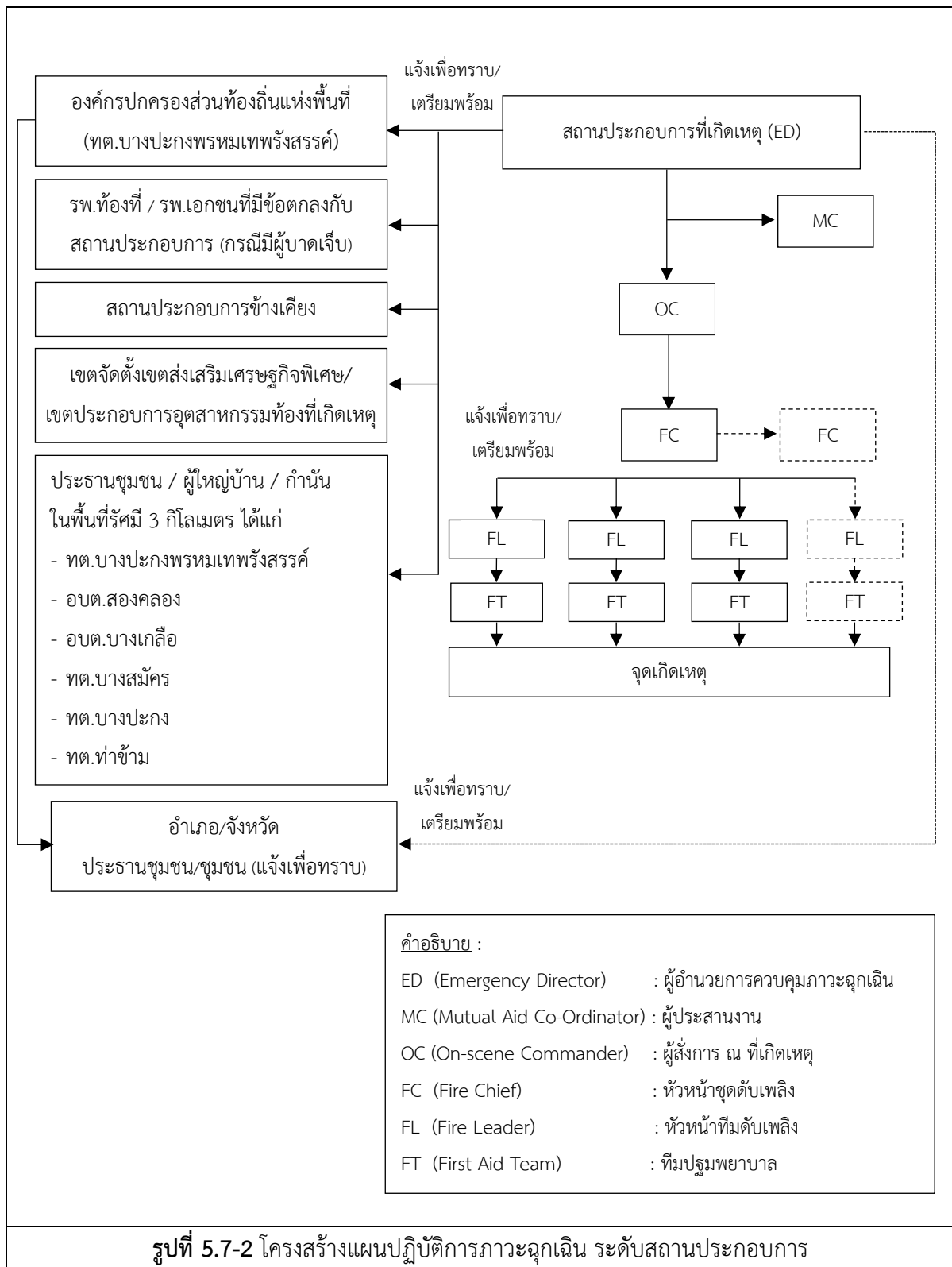
(1) ขั้นตอนการปฏิบัติขณะเกิดภัย

ก) บทบาทของผู้ประกอบการในโครงการ

(ก) แจ้งเหตุและรายงานเมื่อเกิดภัยขนาดเล็กระดับสถานประกอบการให้กับเจ้าหน้าที่โครงการทราบตามช่องทางการสื่อสารที่กำหนดทันทีเมื่อเกิดเหตุหรือตามผังการสื่อสารและประสานงานตามรูปที่ 5.7-1

(ข) ควบคุมและระงับเหตุ ผู้ประกอบการหรือผู้รับผิดชอบของสถานประกอบการที่เกิดเหตุต้องดำเนินการควบคุม สั่งการในการระงับเหตุฉุกเฉินที่เกิดขึ้นตามแผนฉุกเฉินของสถานประกอบการเพื่อควบคุมเหตุการณ์ไม่ให้ขยายตัวลุกลามส่งผลกระทบต่อโรงงาน/สถานประกอบการข้างเคียงหรือชุมชน และรายงานเหตุการณ์มายังสำนักงานโครงการที่ศูนย์ควบคุมภาวะฉุกเฉิน (Emergency Center) เป็นระยะ ๆ ในกรณีที่เหตุการณ์รุนแรงไม่สามารถควบคุมได้ ให้ผู้ประกอบการหรือผู้รับผิดชอบของสถานประกอบการจัดส่งผู้แทนที่มีอำนาจในการสั่งการหรือตัดสินใจมาประจำยังสำนักงานโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ เพื่อประสานงานในการควบคุมเหตุการณ์ร่วมกับโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ต่อไป รายละเอียดดังรูปที่ 5.7-2





(2) บทบาทของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

ก) เจ้าหน้าที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ทำหน้าที่รับ-แจ้งเหตุ กรณีเกิดเหตุภาวะฉุกเฉิน และรายงานผู้จัดการโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ทราบ (เหตุฉุกเฉินระดับสถานประกอบการ/โครงการ)

ข) ผู้จัดการโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ สั่งการเจ้าหน้าที่ลงพื้นที่เพื่อรวบรวมข้อมูลและบันทึกรายละเอียดของสถานการณ์ ในแบบฟอร์มรายงานเหตุการณ์ภาวะฉุกเฉินเบื้องต้น ข้อมูลประกอบด้วย

(ก) สถานที่เกิดเหตุ/ตำแหน่งที่เกิดเหตุ

(ข) ลักษณะเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น (ระบุเหตุให้ชัดเจน เช่น ไฟไหม้ สารเคมีรั่วไหล ระเบิด เป็นต้น)

(ค) ความรุนแรงและผลกระทบ (ผู้บาดเจ็บ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ความเสียหายเบื้องต้น)

(ง) สภาพอากาศและทิศทางลม

(จ) ความต้องการความช่วยเหลือ/สนับสนุน เช่น รถดับเพลิง ทีมกู้ภัยสารเคมี เป็นต้น

ค) ผู้จัดการโครงการสื่อสารเหตุการณ์ไปยังผู้เกี่ยวข้อง ได้แก่

(ก) แจ้งผู้ประกอบการในพื้นที่ เพื่อทราบและเตรียมความพร้อม

(ข) แจ้งหน่วยงานท้องถิ่นที่อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียง เพื่อทราบและเตรียมความพร้อม

ง) ผู้จัดการโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ สั่งการเจ้าหน้าที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ลงพื้นที่เพื่อติดตามสถานการณ์และรายงานผู้เกี่ยวข้องทราบ

จ) ผู้จัดการโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายสั่งการผู้เกี่ยวข้อง เปิดศูนย์ปฏิบัติการควบคุมภาวะฉุกเฉิน (Emergency Center) เพื่อทำหน้าที่รวบรวมข้อมูลข่าวสาร ติดตามเฝ้าระวังสถานการณ์และรายงานสถานการณ์ให้ผู้เกี่ยวข้องทราบเป็นระยะ ๆ ในฐานะผู้อำนวยการควบคุมภาวะฉุกเฉิน (Emergency Director: ED)

ฉ) ในกรณีที่เหตุการณ์รุนแรงไม่สามารถควบคุมได้ ให้ ED โครงการ แจ้งท้องถิ่นเพื่อขอรับการสนับสนุน และเรียนเชิญผู้อำนวยการท้องถิ่น (นายกเทศมนตรี/นายอำเภอ) ทำหน้าที่บัญชาการเหตุการณ์ (ภาวะฉุกเฉินระดับที่ 1 ตามแผน ปก.ชาติ)

ข) เมื่อผู้อำนวยการท้องถิ่นบัญชาการเหตุการณ์แล้ว ให้การปฏิบัติเป็นไปตามอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ช) ED โครงการ ทำหน้าที่สนับสนุนข้อมูลพื้นที่ต่อผู้บัญชาการเหตุการณ์

ฅ) ED โครงการ ทำหน้าที่สนับสนุนการจัดตั้งสถานที่ตั้งศูนย์อำนวยการเฉพาะกิจ หรือ ศูนย์อำนวยการร่วมในภาวะฉุกเฉินจังหวัด โดยอาจพิจารณาใช้สถานที่ เช่น พื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ที่ทำการองค์การบริหารส่วนตำบล/สำนักงานเทศบาลเขตพื้นที่ หรือศาลากลางจังหวัด และสถานที่อื่นที่พิจารณาแล้วเห็นว่าปลอดภัย

5.8 ระบบจัดการกากอุตสาหกรรม มูลฝอย และสิ่งปฏิกูล

บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ออกแบบระบบจัดการกากอุตสาหกรรม มูลฝอย และสิ่งปฏิกูล ของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ดังนี้

1) ปริมาณมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล

ในการคาดการณ์ปริมาณมูลฝอยและสิ่งปฏิกูลที่เกิดขึ้นจะใช้เกณฑ์ตามข้อบังคับคณะกรรมการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ว่าด้วยมาตรฐานระบบสาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวก และบริการสำหรับนิคมอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ พ.ศ. 2557 เมื่อคาดการณ์ปริมาณมูลฝอยและสิ่งปฏิกูลที่เกิดขึ้นของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ จะมีปริมาณมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล เกิดขึ้นประมาณ 350.0 กิโลกรัม/วัน รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.8-1 ทั้งนี้ ได้จำแนกมูลฝอยและสิ่งปฏิกูลที่เกิดขึ้นภายในโครงการตามการคัดแยกขยะมูลฝอยอย่างถูกวิธี ซึ่งได้มีการประเมินปริมาณมูลฝอยและสิ่งปฏิกูลแต่ละประเภทไว้ ดังนี้

ก) มูลฝอยย่อยสลาย เช่น เศษอาหาร กิ่งไม้ ใบไม้ เป็นต้น คาดว่าจะมีปริมาณร้อยละ 64 ของปริมาณมูลฝอยทั้งหมด หรือประมาณ 224.0 กิโลกรัม/วัน ทั้งนี้ โครงการจะจัดเตรียมถังรองรับมูลฝอยสำหรับรองรับมูลฝอยทั่วไปและมูลฝอยย่อยสลายได้วางไว้ตามจุดต่าง ๆ ภายในพื้นที่โครงการ สำหรับสถานประกอบการในพื้นที่ กำหนดให้มีการจัดเตรียมภาชนะสำหรับรองรับมูลฝอยทั่วไปและมูลฝอยย่อยสลายได้วางไว้ตามจุดต่าง ๆ เพื่อรวบรวมก่อนประสานงานให้องค์กรปกครองท้องถิ่นที่รับผิดชอบเข้ามาดำเนินการเก็บขนเพื่อนำไปกำจัด

ข) มูลฝอยที่สามารถนำกลับไปใช้ใหม่ได้ เช่น เศษกระดาษใช้แล้ว กระดาษแข็ง เศษขวดแก้ว เศษไม้ และเศษพลาสติก เป็นต้น คาดว่าจะมีปริมาณร้อยละ 30 ของปริมาณมูลฝอยทั้งหมด หรือประมาณ 105.0 กิโลกรัม/วัน โครงการและสถานประกอบการจะคัดแยกและขายให้แก่ผู้รับซื้อของเก่าต่อไป

ค) มูลฝอยทั่วไป คือ ขยะประเภทอื่นนอกเหนือจากขยะย่อยสลาย ขยะรีไซเคิล และขยะอันตราย มีลักษณะที่ย่อยสลายยาก และไม่คุ้มค่าสำหรับการนำกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ เช่น ห่อพลาสติก

ใส่ขนม ถูกลาสดึงเคียนเศษอาหาร โฟมเปื้อนอาหาร เป็นต้น คาดว่าจะมีปริมาณ ร้อยละ 3 ของปริมาณมูลฝอยทั้งหมด หรือประมาณ 10.5 กิโลกรัม/วัน โครงการและสถานประกอบการจะจัดเตรียมถังรองรับมูลฝอยทั่วไปวางไว้ตามจุดต่าง ๆ เพื่อรวบรวมก่อนประสานงานให้องค์กรปกครองท้องถิ่นที่รับผิดชอบเข้ามาดำเนินการเก็บขนเพื่อนำไปกำจัด

ง) มูลฝอยอันตราย เช่น หลอดฟลูออเรสเซนต์ ถ่านไฟฉาย และกล่องใส่หมึกพิมพ์ เป็นต้น ส่วนใหญ่เกิดจากอาคารสำนักงาน คาดว่าจะมีปริมาณร้อยละ 3 ของปริมาณมูลฝอยทั้งหมด หรือประมาณ 10.5 กิโลกรัม/วัน ทั้งนี้ โครงการจะต้องติดต่อให้บริษัทที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมมารับนำไปกำจัดอย่างถูกวิธีต่อไป

การจัดการมูลฝอยที่เกิดขึ้น บริษัทฯ กำหนดให้สถานประกอบการจัดเตรียมภาชนะสำหรับรองรับมูลฝอยทั่วไปและมูลฝอยย่อยสลายได้วางไว้ตามจุดต่าง ๆ เพื่อรวบรวมก่อนประสานงานไปที่เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ หรือบริษัทที่ได้รับอนุญาตจากเทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ เข้ามาดำเนินการเก็บขนและนำไปกำจัด ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ขอรับรองการให้บริการเก็บขนและกำจัดขยะมูลฝอยจากเทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์เรียบร้อยแล้ว แสดงดังภาคผนวก ข

(2) กากอุตสาหกรรมจากพื้นที่ประกอบการ

เมื่อมีการพัฒนาโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ แล้วคาดว่าจะมีปริมาณกากอุตสาหกรรมเกิดขึ้น ประมาณ 358.0 กิโลกรัม/วัน สามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้

ก) กากอุตสาหกรรมไม่อันตราย เช่น กระดาษ ลัง ไม้พาเลท เหล็ก โลหะ/อโลหะ พลาสติก ฯลฯ คาดว่าจะมีปริมาณกากอุตสาหกรรมไม่อันตรายประมาณร้อยละ 95 ของปริมาณกากอุตสาหกรรมทั้งหมด หรือคิดเป็นปริมาณกากอุตสาหกรรมไม่อันตราย ประมาณ 340.1 กิโลกรัม/วัน ทั้งนี้ บริษัทฯ จะต้องติดต่อให้หน่วยงานภายนอกที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมมารับนำไปกำจัดอย่างถูกวิธีต่อไป หรือคัดแยกจำหน่ายให้บริษัทรับซื้อที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรม กรณีเป็นกากอุตสาหกรรมที่สามารถนำกลับไปใช้ประโยชน์ใหม่ได้

ข) กากอุตสาหกรรมอันตราย หมายถึง สิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช้แล้วที่มีองค์ประกอบ หรือปนเปื้อน ผสม หรือปะปนกับสารอันตราย หรือมีคุณสมบัติที่เป็นอันตรายตามที่กฎหมายกำหนดไว้ คาดว่ามีปริมาณกากอุตสาหกรรมอันตรายประมาณร้อยละ 5 ของปริมาณกากอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้น โครงการกำหนดให้สถานประกอบการจะต้องติดต่อให้หน่วยงานภายนอกที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมมารับนำไปกำจัดอย่างถูกวิธีต่อไป โดยจากการคาดการณ์ พบว่า ภายหลังการพัฒนาโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ จะเกิดกากของเสียอันตรายประมาณ 17.9 กิโลกรัม/วัน

2) การจัดการมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล และกากอุตสาหกรรม

การจัดการมูลฝอยที่เกิดจากการอุปโภค-บริโภคของพนักงานนั้น บริษัทฯ กำหนดให้สถานประกอบการจัดเตรียมภาชนะสำหรับรองรับมูลฝอยทั่วไปและมูลฝอยย่อยสลายได้วางไว้ตามจุดต่าง ๆ เพื่อรวบรวมก่อนส่งให้หน่วยงานท้องถิ่นรับไปกำจัดอย่างถูกวิธีต่อไป

กากอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นจากการประกอบกิจการของสถานประกอบการจะเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดการกากอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของสถานประกอบการโดยตรง ซึ่งสถานประกอบการจะต้องปฏิบัติตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การจัดการสิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช้แล้ว พ.ศ. 2566 ทั้งในส่วนของระยะเวลาในการครอบครอง วิธีการจัดเก็บ และการจัดการ

ตารางที่ 5.8-1 ปริมาณมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล และกากอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ

รายละเอียด	พื้นที่ (ไร่)	ความหนาแน่น ของประชากร	อัตราการเกิด ^{2/} ขยะมูลฝอย	ความหนาแน่น ^{3/} ขยะมูลฝอย	ปริมาณขยะมูลฝอย	
					กก./วัน	ลบ.ม./วัน
1. มูลฝอยและสิ่งปฏิกูล						
- พื้นที่ประกอบกิจการ	19.89	350 ^{1/}	1 (กก./คน/วัน)	0.30 (กก./ลิตร)	350.0	1.17
- พื้นที่สำนักงานโครงการ	0.10					
รวมปริมาณมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล					350.0	1.17
2. กากอุตสาหกรรม						
- พื้นที่ประกอบกิจการ	19.89	-	18 (กก./ไร่/วัน)	0.15 (กก./ลิตร)	358.0	2.39
รวมปริมาณกากอุตสาหกรรม					358.0	2.39

หมายเหตุ : ^{1/} อ้างอิงจากจำนวนพนักงานของโครงการและสถานประกอบการจริงที่จะเข้ามาตั้งในพื้นที่โครงการ

^{2/} อ้างอิงแนวทางการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านการจัดการขยะและของเสียอันตราย พ.ศ. 2565

^{3/} อ้างอิงจากข้อบังคับคณะกรรมการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ว่าด้วยมาตรฐานระบบสาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวก และบริการสำหรับนิคมอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ พ.ศ. 2557

ที่มา : บริษัท โพรเทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด, 2568

5.9 ระบบติดตามตรวจสอบมลพิษและคุณภาพสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ (มีรายละเอียดดังหัวข้อ 5.2) สรุปดังนี้

- 1) ระยะก่อสร้าง : ตรวจวัดระดับเสียง
- 2) ระยะดำเนินการ : ตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณคลองฝู๊ด และระดับเสียง

5.10 ระบบรักษาความปลอดภัย

บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้จัดให้มีระบบรักษาความปลอดภัยภายในพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) อย่างเหมาะสม ซึ่งจัดให้มีมาตรการการรักษาความปลอดภัยต่าง ๆ ได้แก่

- 1) จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเพื่อตรวจตราและดูแลรักษาความปลอดภัยภายในพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ และอำนวยความสะดวกบริเวณทางเข้าออกพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ
- 2) ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างที่เพียงพอในพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ
- 3) ติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ที่ควบคุมได้จากระยะไกล สามารถบันทึกภาพได้ตลอดเวลา และเรียกดูข้อมูลย้อนหลังได้ไม่น้อยกว่า 30 วัน มีระบบการแจ้งเตือนภัยที่มีประสิทธิภาพและทันสมัย ครอบคลุมพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ โดยจะจัดให้มีผู้รับผิดชอบในการควบคุม ดูแลและตรวจสอบกล้องโทรทัศน์วงจรปิดและระบบการแจ้งเตือนภัยให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ตลอดเวลา

5.11 ระบบสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการอื่นเพิ่มเติม

บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติมสำหรับผู้ประกอบการภายในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ดังนี้

- 1) ห้องน้ำห้องส่วนกลาง : เนื่องจากกิจการโลจิสติกส์จะมีรถขนส่งเข้ามาในพื้นที่โครงการตลอดเวลา และพนักงานขับรถขนส่งโดยส่วนใหญ่เป็นบุคคลภายนอก ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้จัดให้มีห้องน้ำห้องส่วนกลาง จำนวน 12 ห้อง สำหรับให้บริการกับพนักงานขับรถขนส่งและผู้ที่มาติดต่อ

2) ที่จอดรถยนต์ส่วนกลาง : บริษัทฯ จะให้ผู้ประกอบการเช่าพื้นที่ประกอบการที่เป็นพื้นที่อาคารเท่านั้น ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้จัดให้มีที่จอดรถยนต์ส่วนกลางขนาด 1.20 ไร่ สำหรับผู้ประกอบการและผู้ที่มาติดต่อ

3) เครื่องชั่งน้ำหนักบรรทุก : เนื่องจากกิจการโลจิสติกส์จะต้องมีการชั่งน้ำหนักสินค้าและบันทึกข้อมูลที่สำคัญสำหรับการขนส่ง ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้จัดให้มีเครื่องชั่งน้ำหนัก (Weight Scale) ให้กับผู้ประกอบการไว้ใช้งาน

4) สถานีชาร์จแบตเตอรี่รถยนต์ไฟฟ้า : เนื่องจากผู้ประกอบการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) จะมีการนำรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle) มาใช้ในการประกอบกิจการ ดังนั้น บริษัทฯ จะจัดให้มีสถานีชาร์จแบตเตอรี่รถยนต์ไฟฟ้าบริเวณที่จอดรถส่วนกลางให้ผู้ประกอบการไว้ใช้งาน

5.12 แผนงานก่อสร้าง

การพัฒนาโครงการคาดว่าจะใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างประมาณ 2 เดือน รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.12-1

ตารางที่ 5.12-1 แผนงานการก่อสร้างโครงการ

รายละเอียด	เดือนที่ 1				เดือนที่ 2			
	1	2	3	4	1	2	3	4
1. งานเตรียมการก่อสร้าง								
2. งานปรับปรุงถนน								
3. งานปรับปรุงระบบระบายน้ำฝน								
4. งานบ่อหน่วงน้ำฝน								
5. งานท่อน้ำประปา								
6. งานระบบรวบรวมน้ำเสีย								
7. งานระบบบำบัดน้ำเสีย								
8. งานท่อน้ำห้องส้วมส่วนกลาง								
9. งานระบบไฟแสงสว่างถนน								
10. งานระบบกล้องวงจรปิด (CCTV)								
11. งานปรับปรุงอาคารสำนักงาน								
12. เครื่องชั่งน้ำหนักบรรทุก								
13. สถานีชาร์จแบตเตอรี่รถยนต์ไฟฟ้า								
14. งานส่วนที่ปรึกษาการก่อสร้าง								

ที่มา : บริษัท โฟร์เทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด, 2568

6. การศึกษาความเป็นไปได้

บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้ในด้านกฎหมาย ด้านความต้องการบริการระบบสาธารณูปโภค ด้านการตลาด และด้านการเงิน ในการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) มีรายละเอียดผลการศึกษาความเป็นไปได้ในแต่ละด้านดังนี้

6.1 ด้านกฎหมาย

บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ตรวจสอบข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 กับสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา (สำเนาหนังสือขอตรวจสอบการใช้ประโยชน์ที่ดิน **ดงภาคผนวก ง**) พบว่า ที่ตั้งโครงการตั้งอยู่ในที่ดินประเภท ร.ม.-23 (เขตสีส้มอ่อนมีจุดสีขาว) เป็นที่ดินประเภทรองรับการพัฒนาเมือง ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการขยายตัวของการอยู่อาศัยที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีบริเวณชานเมือง โดยให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย พาณิชยกรรม สถาบันราชการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ และกิจการอื่น นอกจากข้อห้าม ดังต่อไปนี้

- 1) โรงงานตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน เว้นแต่โรงงานที่ประกอบกิจการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมบริการหรืออุตสาหกรรมที่ให้บริการแก่ชุมชนตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมซึ่งไม่ใช่โรงงาน ลำดับที่ 106
- 2) คลังน้ำมันและสถานที่เก็บรักษาน้ำมัน ลักษณะที่สาม ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อการจำหน่าย
- 3) คลังก๊าซปิโตรเลียมเหลวตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อการจำหน่าย
- 4) จัดสรรที่ดินเพื่อประกอบอุตสาหกรรมตามกฎหมายว่าด้วยการจัดสรรที่ดิน
- 5) การอยู่อาศัยหรือประกอบพาณิชยกรรมประเภทอาคารขนาดใหญ่พิเศษ เว้นแต่ ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า 16 เมตร

การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อประกอบกิจการโรงงานหรือคลังสินค้า ให้มีระยะห่างจากริมฝั่งตามสภาพธรรมชาติของแม่น้ำบางปะกง แม่น้ำประแสร์ คลองสียัด คลองระบม คลองท่าลาด คลองหลวง และคลองใหญ่ ไม่น้อยกว่า 200 เมตร

การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อประกอบกิจการโรงงานหรือคลังสินค้า ให้มีระยะห่างจากริมฝั่งตามสภาพธรรมชาติของคลองนครเนื่องเขต คลองแสนแสบ คลองโพธิ์ คลองประเวศบุรีรมย์ คลองพระองค์เจ้าไชยานุชิต คลองพานทอง คลองสำโรง และคลองหินลอย ไม่น้อยกว่า 50 เมตร

จากข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกฯ ข้างต้น บริษัทฯ สามารถใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษและประกอบกิจการโลจิสติกส์ได้ในที่ดินประเภท ร.ม.-23 (เขตสีส้มอ่อนมีจุดสีขาว) ที่เป็นที่ดินประเภทรองรับการพัฒนาเมืองเพื่อรองรับการขยายตัวของการอยู่อาศัยที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีบริเวณชานเมือง ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกฯ เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 โดยจะต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องด้วย

6.2 ด้านความต้องการบริการระบบสาธารณูปโภค

บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้คาดการณ์ความต้องการบริการจากระบบสาธารณูปโภคจากกิจการโลจิสติกส์ที่จะเข้ามาตั้งภายในโครงการ และได้ออกแบบระบบสาธารณูปโภคภายในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ตามที่กำหนดไว้ในประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกฯ เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจัดตั้ง เปลี่ยนแปลง และยุบเลิกเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2568 และออกแบบให้สอดคล้องกับมาตรฐานระบบสาธารณูปโภคตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกฯ เรื่อง มาตรฐานระบบสาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวกในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อกิจการอุตสาหกรรม รูปแบบการพัฒนาพื้นที่ เพื่อบริการอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษเฉพาะด้าน พ.ศ. 2562 และได้ออกแบบระบบสาธารณูปโภคให้สอดคล้องกับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่โครงการมีประสิทธิภาพในการบริการและรองรับความต้องการของผู้ประกอบการได้อย่างเพียงพอ มีรายละเอียดดังที่กล่าวมาแล้วในหัวข้อ 3 การออกแบบระบบสาธารณูปโภคเบื้องต้น

6.3 ด้านการตลาด

1) ประเภทอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษที่จะสนับสนุน

การพัฒนาเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษของโครงการมีเป้าหมายที่จะรับกิจการศูนย์บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็นกิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (International Distribution Center : IDC) ตามที่ได้รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) รวมทั้งกิจการที่เกี่ยวข้องกับบริการโลจิสติกส์ เช่น การผลิตหรือประกอบบรรจุภัณฑ์กระดาษ เป็นต้น ให้เข้ามาตั้งในพื้นที่โครงการ โดยการให้บริการของศูนย์บริการโลจิสติกส์ที่จะเข้ามาตั้งในโครงการ จะมีรายละเอียดเบื้องต้นดังที่นำเสนอไว้ในหัวข้อ 4

2) การสร้างมูลค่าการลงทุนของผู้ประกอบการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ประเมินว่าผู้ประกอบการในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ จะสร้างมูลค่าการลงทุนเกิดขึ้นประมาณ 1,350 ล้านบาท

3) แผนการพัฒนา

ภายหลังจากที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ ให้เป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษแล้ว บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด จะใช้เวลาในการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคประมาณ 2 เดือน ก่อนที่จะให้ผู้ประกอบการเข้ามาดำเนินการภายในโครงการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

4) แผนการขายหรือให้เช่าพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้กำหนดให้พื้นที่ประกอบการภายในโครงการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เป็นพื้นที่ให้ผู้ประกอบการเช่าทั้งหมด

ปัจจุบันมีผู้ประกอบการที่สนใจดำเนินการโลจิสติกส์ภายในพื้นที่โครงการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ และตกลงเช่าพื้นที่ประกอบการทั้งหมด ซึ่งจะเข้ามาประกอบการภายหลังจากที่โครงการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ทันทีที่บริษัทฯ ได้พัฒนาพื้นที่โครงการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เรียบร้อยแล้ว

6.4 ด้านการเงิน

1) การประมาณการเงินลงทุน

บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด จะมีค่าใช้จ่ายในการลงทุนพัฒนาโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ แบ่งออกเป็นค่าเช่าที่ดินประมาณ 553.58 ล้านบาทตลอดระยะเวลา 15 ปี และค่าพัฒนาระบบสาธารณูปโภคประมาณ 24.20 ล้านบาท (รายละเอียดดังตารางที่ 6.4-1) รวมไปถึงค่าใช้จ่ายด้านอื่น ๆ ประมาณ 3.29 ล้านบาท

2) แหล่งเงินทุน

การพัฒนาโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ จะใช้เงินทุนของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ทั้งหมด โดยไม่มีการกู้เงินจากสถาบันการเงินแต่อย่างใด ซึ่งจะทำให้ไม่มีภาระดอกเบี้ยเกิดขึ้นตลอดระยะเวลาโครงการ

3) การประมาณการผลตอบแทนโครงการ

บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้มีการวิเคราะห์ความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ โดยการวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนจากการลงทุน (Internal Rate of Return: IRR) มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) ผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (Benefit Cost Ratio: B/C Ratio) และระยะเวลาคืนทุน (Payback period: PB) ซึ่งมีรายละเอียดการวิเคราะห์ดังภาคผนวก ๓ สรุปผลการวิเคราะห์ ได้ดังนี้

- | | |
|---------------------------------------|-------------|
| (1) อัตราผลตอบแทนจากการลงทุน (IRR) | ร้อยละ 21.9 |
| (2) มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) | 36 ล้านบาท |
| (3) ผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C Ratio) | 2.6 เท่า |
| (4) ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) | 6.4 ปี |

ดังนั้น จากผลการวิเคราะห์ข้างต้นสรุปได้ว่า การพัฒนาโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ มีอัตราผลตอบแทนของโครงการที่เหมาะสมและคุ้มค่าที่จะลงทุน โดยมีระยะเวลาคืนทุนประมาณ 6.4 ปี

ตารางที่ 6.4-1 การประเมินค่าพัฒนาระบบสาธารณูปโภคของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ

ลำดับ	กิจกรรม	ค่าใช้จ่าย (บาท)
1	งานเตรียมการก่อสร้าง (Site Preparation) และออกแบบทางวิศวกรรม	1,119,000
2	งานส่วนที่ปรึกษาการก่อสร้าง	1,000,000
3	งานถนน (Road work)	2,218,800
4	งานระบบระบายน้ำฝน (Storm drainage work)	2,403,000
5	งานระบบท่อจ่ายน้ำประปา และถังเก็บน้ำ (Water supply piping work)	1,213,300
6	งานระบบระบบรวบรวมน้ำเสีย (Sewage piping work)	1,259,400
7	งานระบบไฟแสงสว่างถนน (Street lighting)	775,000
8	งานระบบระบายน้ำจากบ่อหน่วงน้ำและท่อสูบน้ำนอกโครงการ	7,928,000
9	งานระบบบำบัดน้ำเสีย	1,253,300
10	งานระบบกล้องวงจรปิด (CCTV)	500,000
	รวมค่าใช้จ่าย	19,669,800
	ค่า Overhead และภาษี	4,533,889
	รวมค่าใช้จ่ายทั้งหมด	24,203,689

ที่มา : บริษัท โฟร์เทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด, 2568

4) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการเป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษในด้านเศรษฐกิจและสังคม

การพัฒนาเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ในครั้งนี้ จะสร้างมูลค่าการลงทุนเกิดขึ้นประมาณ 1,350 ล้านบาท ซึ่งจะช่วยให้เกิดการลงทุนในประเทศไทยเพิ่มขึ้นและช่วยให้ขับเคลื่อนเศรษฐกิจภายในประเทศเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ การพัฒนาโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ จะก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านเศรษฐกิจและสังคมในระดับต่าง ๆ ดังนี้

(1) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจฯ ปลาวาฬ ในระดับธุรกิจ

ก) กิจกรรมศูนย์บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็นกิจกรรมกระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (International Distribution Center : IDC) จะเป็นกิจกรรมเป้าหมายที่จะเข้ามาตั้งในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ทั้งนี้กิจกรรมดังกล่าวเป็นกิจกรรมที่รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.)

ข) ผู้ประกอบการจะมีรูปแบบการดำเนินงานภายในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ในลักษณะศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) ที่มีระบบอัตโนมัติที่สามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่องและแม่นยำ มาใช้เป็นตัวกลางในการเชื่อมโยงกระบวนการต่าง ๆ ให้มีความสามารถในการแข่งขันที่จะสามารถรองรับปริมาณสินค้า การเคลื่อนย้ายสินค้าภายในคลังหรือศูนย์กระจายสินค้า ในระดับมหภาค ซึ่งจะช่วยยกระดับการให้บริการของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ค) ผู้ประกอบการศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) จะมีการนำเทคโนโลยีขั้นสูง เช่น IoT (Internet of Things), AI (Artificial Intelligence), Big Data และระบบอัตโนมัติเข้ามาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการและขนส่งสินค้าซึ่งจะช่วยยกระดับการให้บริการของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ง) ผู้ประกอบการศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) จะมีการนำรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle) เช่น รถฟอร์คลิฟต์ เป็นต้น มาใช้งานภายในพื้นที่ประกอบการ รวมถึงการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในการขนส่ง ซึ่งจะส่งเสริมให้มีการใช้ยานพาหนะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย

(2) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจฯ ปลาวาฬ ในระดับท้องถิ่น

ก) ผู้ประกอบการศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) จะมีการจ้างงานในเบื้องต้นประมาณ 350 คน ซึ่งจะช่วยสร้างการจ้างงานให้กับชุมชน รวมทั้งสนับสนุนให้เกิดธุรกิจใหม่ในท้องถิ่นและธุรกิจที่เกี่ยวข้องมีการจ้างงานเพิ่มมากขึ้น

ข) ผู้ประกอบการศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) จะมีการใช้ AI และ Big Data ในการวิเคราะห์ข้อมูลการจราจรแบบเรียลไทม์ ซึ่งจะช่วยให้ระบบสามารถวางแผนเส้นทางการขนส่งที่สั้นที่สุดและมีประสิทธิภาพที่สุด ลดระยะเวลาในการเดินทางของรถขนส่ง และลดผลกระทบการเกิดปัญหาจราจรติดขัด นอกจากนี้ การนำรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle) มาใช้ในการประกอบกิจการ จะช่วยลดมลพิษทางอากาศและเสียงที่จะเกิดขึ้นจากการขนส่งต่อชุมชนที่อยู่โดยรอบ

ค) การประกอบกิจการในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ จะช่วยให้มีภาษีที่หน่วยงานท้องถิ่นและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถจัดเก็บภาษีได้เพิ่มมากขึ้น ทำให้หน่วยงานท้องถิ่นมีงบประมาณในการพัฒนาท้องถิ่นให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(3) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจฯ ปลาวาฬ ระดับประเทศ

ก) เกิดการเพิ่มประสิทธิภาพในห่วงโซ่อุปทานของระบบโลจิสติกส์ เนื่องจากโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) จะช่วยให้การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำมีประสิทธิภาพสูงสุด ตั้งแต่การจัดซื้อ จัดเก็บ ขนส่ง และกระจายสินค้า ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศลดลง

ข) เกิดการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เนื่องจากต้นทุนโลจิสติกส์ที่ลดลงทำให้สินค้าและบริการของไทยมีราคาที่สามารถแข่งขันได้มากขึ้นในตลาดโลก ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศและส่งเสริมการส่งออก

ค) เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าจากการบริหารจัดการที่ชาญฉลาดลดการสูญเสีย (Waste) ในกระบวนการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) เช่น การขนส่งที่ไม่มีประสิทธิภาพ การเก็บสินค้าเกินความจำเป็น หรือการเสียหายของสินค้า ซึ่งช่วยประหยัดทรัพยากรของประเทศโดยรวม

ง) เกิดการสนับสนุนการเติบโตของ E-commerce ซึ่งกิจการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) เป็นหัวใจสำคัญในการขับเคลื่อนการเติบโตของธุรกิจ E-commerce ซึ่งเป็นภาคส่วนที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว การจัดตั้งที่รวดเร็ว แม่นยำ และมีประสิทธิภาพเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ E-commerce เติบโตอย่างยั่งยืน

จ) เกิดการยกระดับภาคการผลิตและอุตสาหกรรม เนื่องจากกิจการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) ช่วยให้การไหลเวียนของวัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูปที่ราบรื่นด้วยระบบโลจิสติกส์อัจฉริยะ ช่วยให้ภาคการผลิตสามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง ลดปัญหาการหยุดชะงัก และเพิ่มผลผลิตโดยรวมของประเทศ

ฉ) เกิดการส่งเสริมการลงทุนและนวัตกรรม เนื่องจากกิจการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) จะสนับสนุนให้เกิดการพัฒนา ระบบ Smart Logistics ดึงดูดการลงทุนในเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ ๆ เช่น ระบบอัตโนมัติ หุ่นยนต์ และ AI ซึ่งสร้างโอกาสทางธุรกิจและงานที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นในประเทศ

ช) ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และประตูการค้า เนื่องจากความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ของไทย การพัฒนาระบบ Smart Logistics จะช่วยเสริมสร้างบทบาทของประเทศในการเป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน และโลจิสติกส์ของภูมิภาค ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงระบบคมนาคมและโลจิสติกส์

ซ) เกิดการพัฒนาบุคลากร เนื่องจากผู้ประกอบการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) ต้องการบุคลากรที่มีทักษะด้านเทคโนโลยีและโลจิสติกส์ที่ทันสมัยจะเพิ่มขึ้น ซึ่งกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาการศึกษาและการฝึกอบรมในสาขาที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับการเติบโตของกิจการโลจิสติกส์

7. ผลกระทบและมาตรการเยียวยาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นแก่ประชาชนหรือชุมชนที่อาจได้รับความเดือดร้อนเสียหาย

7.1 ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

7.1.1 ผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ

1) สภาพภูมิอากาศและอุตุนิยมวิทยา

(1) สภาพภูมิอากาศ

ลักษณะภูมิอากาศ โดยทั่วไปของจังหวัดฉะเชิงเทรา จะอยู่ภายใต้อิทธิพลของมรสุมที่พัดปกคลุมประเทศไทย 2 ชนิด คือ มรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งลมนี้เป็นลมที่พัดพาความหนาวเย็นจากประเทศจีนมาสู่ประเทศไทยในช่วงฤดูหนาว อิทธิพลของลมนี้จะทำให้จังหวัดฉะเชิงเทราประสบกับสภาวะอากาศหนาวเย็นและแห้งแล้ง กับมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ซึ่งพัดปกคลุมในช่วงฤดูฝนซึ่งทำให้อากาศชุ่มชื้นและมีฝนทั่วไป เมื่อพิจารณาตามลักษณะภูมิอากาศของประเทศไทย สามารถแบ่งฤดูกาลของจังหวัดฉะเชิงเทราได้เป็น 3 ฤดูกาล คือ ฤดูหนาว ฤดูร้อน และฤดูฝน (กรมอุตุนิยมวิทยา, 2567) ลักษณะของแต่ละฤดูกาลสามารถอธิบายโดยสังเขปได้ ดังนี้

ก) **ฤดูหนาว** เริ่มตั้งแต่กลางเดือนพฤศจิกายนถึงกลางเดือนกุมภาพันธ์ ซึ่งเป็นช่วงของมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ บริเวณความกดอากาศสูงจากประเทศจีนที่มีคุณสมบัติเย็นและแห้งจะแผ่ลงมาปกคลุมประเทศไทยในช่วงนี้ ทำให้มีอากาศหนาวเย็นโดยทั่วไป

ข) **ฤดูร้อน** เริ่มเมื่อมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือสิ้นสุดลงคือประมาณกลางเดือนกุมภาพันธ์จนถึงประมาณกลางเดือนพฤษภาคม ในระยะนี้จะมีหย่อมความกดอากาศต่ำ เนื่องจากความร้อนปกคลุมประเทศไทยตอนบน ทำให้มีอากาศร้อนอบอ้าวทั่วไป โดยเฉพาะเดือนเมษายนเป็นเดือนที่มีอากาศร้อนจัดที่สุดในรอบปี

ค) **ฤดูฝน** เริ่มประมาณกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม เป็นช่วงที่มรสุมตะวันตกเฉียงใต้พัดปกคลุมประเทศไทย ประกอบกับร่องความกดอากาศต่ำที่พาดผ่านบริเวณภาคใต้ของประเทศไทยจะเลื่อนขึ้นมาพาดผ่านประเทศไทยตอนบน ทำให้มีฝนตกชุกขึ้นตั้งแต่กลางเดือนพฤษภาคมเป็นต้นไป

(2) สภาพอุตุนิยมวิทยา

พื้นที่โครงการตั้งอยู่ที่ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ดังนั้น ในการศึกษาสภาพอุตุนิยมวิทยา บริษัทที่ปรึกษาจึงรวบรวมข้อมูลลักษณะทางอุตุนิยมวิทยาจากสถานีอุตุนิยมวิทยาของกรมอุตุนิยมวิทยาที่ตั้งอยู่ใกล้พื้นที่โครงการ จำนวน 1 สถานี ได้แก่ สถานีอุตุนิยมวิทยาชลบุรี สรุปได้ดังนี้

จากการรวบรวมข้อมูลลักษณะทางอุตุนิยมวิทยาจากสภาพภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2538-2567) ของกรมอุตุนิยมวิทยา สถานีอุตุนิยมวิทยาชลบุรี จังหวัดชลบุรี ตั้งอยู่ที่เส้นละติจูด 13 องศา 21 ลิปดา 19.8 ฟลิปดาเหนือ ลองจิจูด 100 องศา 58 ลิปดา 55.9 ฟลิปดาตะวันออก ห่างจากพื้นที่โครงการไปทางทิศใต้ ประมาณ 11 กิโลเมตร สรุปลักษณะทางอุตุนิยมวิทยาได้ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 7.1.1-1 และรูปที่ 7.1.1-1)

ก) ความดันบรรยากาศ (Pressure) ค่าเฉลี่ยทั้งปีประมาณ 1,009.12 เฮกโตปาสกาล มีพิสัยอยู่ในช่วง 1,004.77-1,014.27 เฮกโตปาสกาล ค่าความกดอากาศสูงสุดมีค่าเท่ากับ 1,014.27 เฮกโตปาสกาล ในเดือนมกราคม และค่าความกดอากาศต่ำสุดมีค่าเท่ากับ 1,004.77 เฮกโตปาสกาล ในเดือนกรกฎาคม ค่าความกดอากาศแตกต่างรายวันเฉลี่ยทั้งปีประมาณ 4.29 เฮกโตปาสกาล

ข) อุณหภูมิ (Temperature) มีค่าเฉลี่ยทั้งปีประมาณ 29.9 องศาเซลเซียส ค่าอุณหภูมิเฉลี่ยตลอดทั้งปีต่ำสุดและสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 25.5-33.6 องศาเซลเซียส เดือนที่มีอุณหภูมิสูงสุด คือ เดือนเมษายน มีค่าเท่ากับ 37.2 องศาเซลเซียส และเดือนที่มีอุณหภูมิต่ำสุด คือ เดือนธันวาคม มีค่าเท่ากับ 18.8 องศาเซลเซียส

ค) ความชื้นสัมพัทธ์ (Relative Humidity) ค่าเฉลี่ยทั้งปีเท่ากับร้อยละ 72.6 โดยมีค่าเฉลี่ยสูงสุดประมาณร้อยละ 85.8 และค่าเฉลี่ยต่ำสุดประมาณร้อยละ 56.9 เดือนที่มีความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยสูงสุด คือ เดือนกันยายนและเดือนตุลาคม มีค่าเท่ากับร้อยละ 91 และเดือนที่มีความชื้นสัมพัทธ์โดยเฉลี่ยต่ำที่สุด คือ เดือนธันวาคมมีค่าเท่ากับร้อยละ 48

ง) ปริมาณเมฆ (Cloud) ปริมาณเมฆในท้องฟ้ามีค่าเฉลี่ยอยู่ในช่วง 2.9-7.1 ส่วนใน 10 ส่วนของท้องฟ้า โดยช่วงที่พบว่ามีเมฆมากที่สุด คือ ช่วงฤดูฝน ในเดือนสิงหาคมและเดือนกันยายน โดยมีปริมาณเมฆในท้องฟ้ามากที่สุดเท่ากับ 7.1 ส่วนใน 10 ส่วนของท้องฟ้า

จ) ลม (Wind) ทิศทางลมที่สำคัญตามความถี่ของการเกิดในแต่ละช่วงเดือน ได้แก่ ลมที่พัดมาจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือเป็นลมที่พัดในเดือนตุลาคมถึงเดือนกุมภาพันธ์ ลมที่พัดมาจากทิศตะวันตกเฉียงใต้เป็นลมที่พัดในเดือนมีนาคมถึงเดือนสิงหาคม และลมที่พัดมาจากทิศตะวันตกเป็นลมที่พัดในเดือนกันยายน โดยระดับความเร็วลมเฉลี่ยที่พัดมีพิสัยระหว่าง 1.5-2.7 นอต โดยความเร็วสูงสุดของลมที่บันทึกได้ อยู่ที่ 17.9 นอต ตรวจพบในเดือนกันยายน

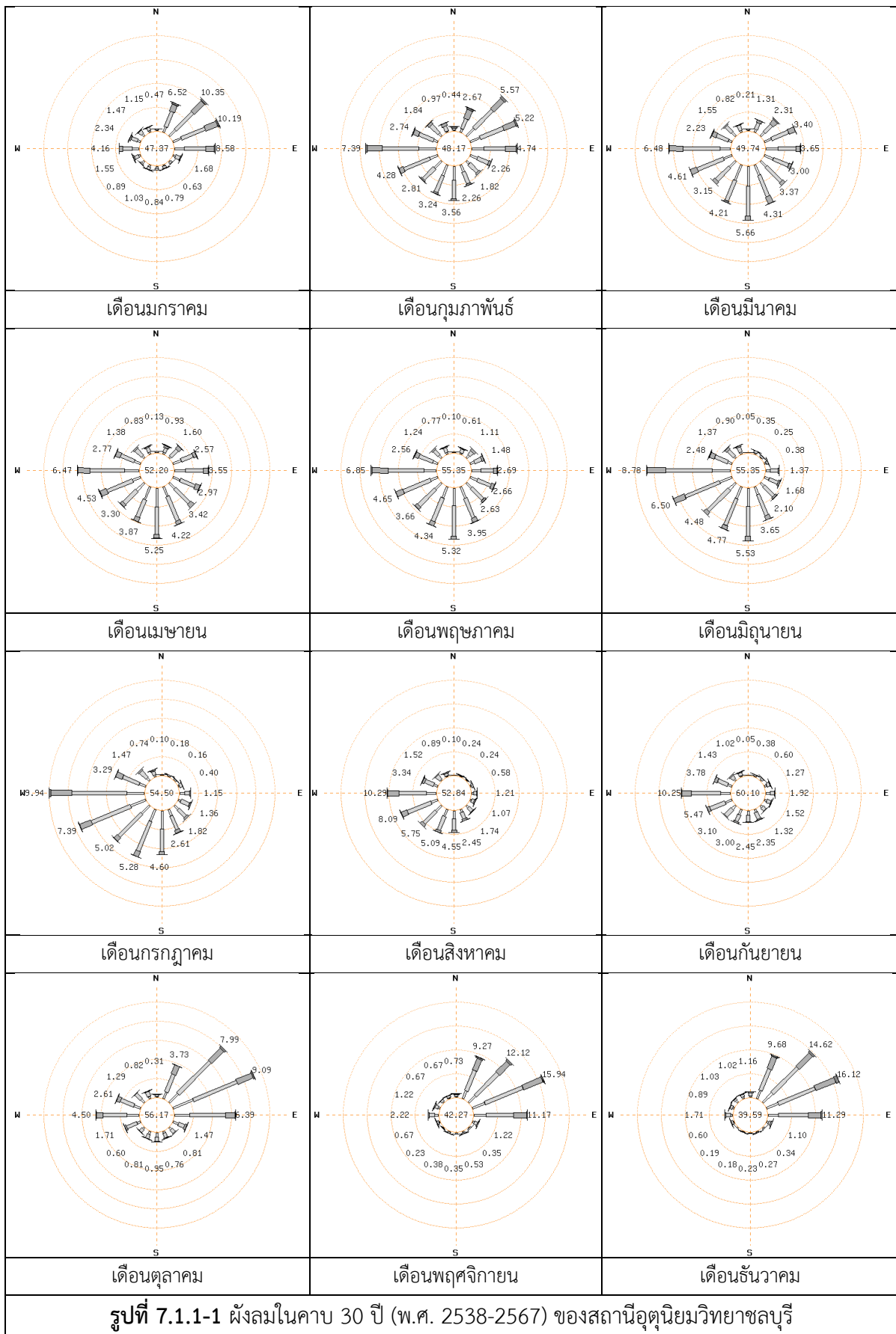
ฉ) น้ำฝน (Rainfall) ปริมาณน้ำฝนตลอดปีมีค่าเท่ากับ 1,310.1 มิลลิเมตร โดยปริมาณฝนทั้งหมดในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม-เดือนตุลาคม) มีพิสัยอยู่ระหว่าง 128.7-275.6 มิลลิเมตร จำนวนวันที่ฝนตกในรอบปีเท่ากับ 120.6 วัน

ช) พายุฝนฟ้าคะนอง (Phenomena) จำนวนวันที่เกิดพายุฝนฟ้าคะนองในรอบปีเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 47.3 วัน โดยในเดือนพฤษภาคมเป็นเดือนที่มีพายุฝนฟ้าคะนองมากที่สุด ตรวจวัดได้ 8.4 วัน และในเดือนธันวาคมเป็นเดือนที่มีพายุฝนฟ้าคะนองน้อยที่สุดตรวจวัดได้ 0.2 วัน

ตารางที่ 7.1.1-1 สถิติภูมิอากาศในรอบ 30 ปี (พ.ศ. 2538-2567) ของสถานีอุตุนิยมวิทยาชลบุรี

สถานี ชลบุรี	ระดับของสถานีเหนือระดับน้ำทะเลปานกลาง	0.86	เมตร
รหัสสถานี 459201	ความสูงของบาโรมิเตอร์เหนือระดับน้ำทะเลปานกลาง	2.48	เมตร
ละติจูด 13 องศา 21 ลิปดา 19.8 ฟลิปดาเหนือ	ความสูงของเทอร์โมมิเตอร์เหนือพื้นดิน	1.50	เมตร
ลองจิจูด 100 องศา 58 ลิปดา 55.9 ฟลิปดาตะวันออก	ความสูงของเครื่องวัดลมเหนือพื้นดิน	13.45	เมตร
	ความสูงของที่วัดน้ำฝน	1.00	เมตร

ข้อมูล		ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	รอบปี
ความกดอากาศ (hPa)	เฉลี่ย	1,011.95	1,011.34	1,009.87	1,008.61	1,007.27	1,006.78	1,006.71	1,006.99	1,007.86	1,009.50	1,010.57	1,011.95	1,009.12
	พิสัยรายวันเฉลี่ย	4.62	4.66	4.72	4.62	4.17	3.64	3.58	3.80	4.33	4.49	4.38	4.51	4.29
	สูงสุด	1,014.27	1,013.77	1,012.31	1,010.91	1,009.20	1,008.43	1,008.35	1,008.72	1,009.80	1,011.57	1,012.66	1,014.12	1,014.27
	ต่ำสุด	1,009.65	1,009.11	1,007.59	1,006.29	1,005.03	1,004.79	1,004.77	1,004.93	1,005.47	1,007.09	1,008.29	1,009.61	1,004.77
อุณหภูมิ (°C)	เฉลี่ยสูงสุด	32.6	33.3	34.2	35.1	34.7	34.1	33.4	33.4	32.9	33.1	33.2	32.7	33.6
	สูงสุด	35.5	36.0	36.6	37.2	36.8	36.1	35.5	35.3	34.8	35.5	35.8	35.6	37.2
	เฉลี่ยต่ำสุด	23.1	24.5	26.0	26.9	27.0	26.9	26.6	26.4	25.6	25.2	24.4	22.9	25.5
	ต่ำสุด	19.2	21.2	23.1	24.0	24.2	24.2	24.0	23.9	23.5	23.1	21.3	18.8	18.8
	เฉลี่ย	28.3	29.3	30.5	31.4	31.3	31.1	30.5	30.4	29.7	29.4	29.2	28.2	29.9
จุดน้ำค้าง (°C)	เฉลี่ย	20.1	22.0	23.6	24.5	24.9	24.6	24.4	24.4	24.6	24.0	22.0	19.6	23.2
ความชื้นสัมพัทธ์ (%)	เฉลี่ย	67.0	70.0	72.0	72.0	74.0	74.0	75.0	76.0	79.0	78.0	70.0	64.0	72.6
	เฉลี่ยสูงสุด	80.0	84.0	86.0	86.0	87.0	86.0	87.0	88.0	91.0	91.0	84.0	79.0	85.8
	เฉลี่ยต่ำสุด	50.0	54.0	56.0	56.0	58.0	59.0	61.0	61.0	64.0	61.0	53.0	48.0	56.9
ทัศนวิสัย (กม.)	เฉลี่ย	7.6	7.3	7.8	8.8	9.9	10.9	10.7	10.7	10.0	9.0	8.8	8.5	9.2
จำนวนเมฆ (1-10)	เฉลี่ย	2.9	2.9	3.3	4.1	5.5	6.4	7.0	7.1	7.1	6.0	4.0	3.0	4.9
ความเร็วลม (นอต)	ทิศทาง	NE	NE	SW	SW	SW	SW	SW	SW	W	NE	NE	NE	-
	ความเร็วลมเฉลี่ย	2.2	2.1	2.0	1.8	1.7	1.7	1.8	1.8	1.5	1.7	2.4	2.7	2.0
	ความเร็วลมสูงสุด	15.4	14.5	14.3	16.4	15.9	17.2	17.4	17.1	17.9	16.5	15.8	16.0	17.9
การระเหยของน้ำ (มม.)	ทั้งหมด	142.7	130.3	155.6	162.5	154.2	149.3	145.9	148.3	125.5	123.2	132.1	148.7	1,718.3
ฝน (มม.)	ทั้งหมด	22.0	16.9	61.5	88.9	157.1	128.7	154.9	160.1	275.6	191.1	45.7	7.6	1,310.1
	จำนวนวันที่ฝนตก	2.3	2.6	5.4	8.0	13.6	14.1	15.6	16.0	19.8	16.4	5.5	1.4	120.6
ปรากฏการณ์	หมอก	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1
	เมฆหมอก	18.9	17.3	19.0	12.7	5.0	0.5	0.9	0.4	1.3	7.1	13.0	17.5	113.6
	ลูกเห็บ	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
	พายุฟ้าคะนอง	0.4	0.6	2.9	5.0	8.4	5.4	4.6	4.3	7.5	6.3	1.8	0.2	47.3
	พายุฝน	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.3



(3) คุณภาพอากาศในบรรยากาศ

บริษัทที่ปรึกษาได้ทำการรวบรวมข้อมูลผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาจากรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการโรงงานอุตสาหกรรมผลิตเหล็กแผ่นรีดร้อนชนิดแผ่นหนา และโครงการท่าเทียบเรือบางปะกง ซึ่งมีการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศแบบไม่ต่อเนื่อง จำนวน 1 สถานี แสดงดังรูปที่ 7.1.1-2 โดยมีการตรวจวัดในดัชนีฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO_2) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) โดยผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศระหว่างปี พ.ศ. 2565-2567 แสดงดังตารางที่ 7.1.1-2 พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานเมื่อเปรียบเทียบกับประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2544) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ในเวลา 1 ชั่วโมง และประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป

ตารางที่ 7.1.1-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศบริเวณพื้นที่ศึกษา

สถานี	ตำแหน่งที่ตรวจวัด	ช่วงเวลาตรวจวัด	ผลการตรวจวัด (มคก./ลบ.ม.)			
			TSP เฉลี่ย 24 ชม.	PM ₁₀ เฉลี่ย 24 ชม.	SO ₂ เฉลี่ย 1 ชม.	NO ₂ เฉลี่ย 1 ชม.
A	ชุมชนบ้านคลองผิซุด ^{4/5/}	30/03-6/04/2565 ^{4/}	30.0-94.0	11.0-44.0	-	15.8-51.6
		11-18/08/2565 ^{4/}	25.0-67.0	11.0-29.0	-	15.8-38.6
		27/03-3/04/2566 ^{4/}	19.0-27.0	10.0-13.0	-	14.1-55.5
		20-27/09/2566 ^{4/}	36.0-46.0	16.0-21.0	-	9.4-54.2
		24/02-2/03/2567 ^{4/}	45.0-58.0	19.0-29.0	-	7.0-35.7
		23-28/05/2567 ^{5/}	26.0-45.0	11.0-25.0	3.4-6.0	15.2-39.9
		3-10/09/2567 ^{4/}	27.0-39.0	12.0-18.0	-	9.8-42.7
		22-27/11/2567 ^{5/}	34.0-42.0	14.0-18.0	3.7-6.5	19.2-46.1
		ค่าต่ำสุด-สูงสุด	19.0-94.0	10.0-44.0	3.4-6.5	7.0-55.5
มาตรฐาน			330 ^{1/}	120 ^{1/}	780 ^{2/}	320 ^{3/}

หมายเหตุ : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

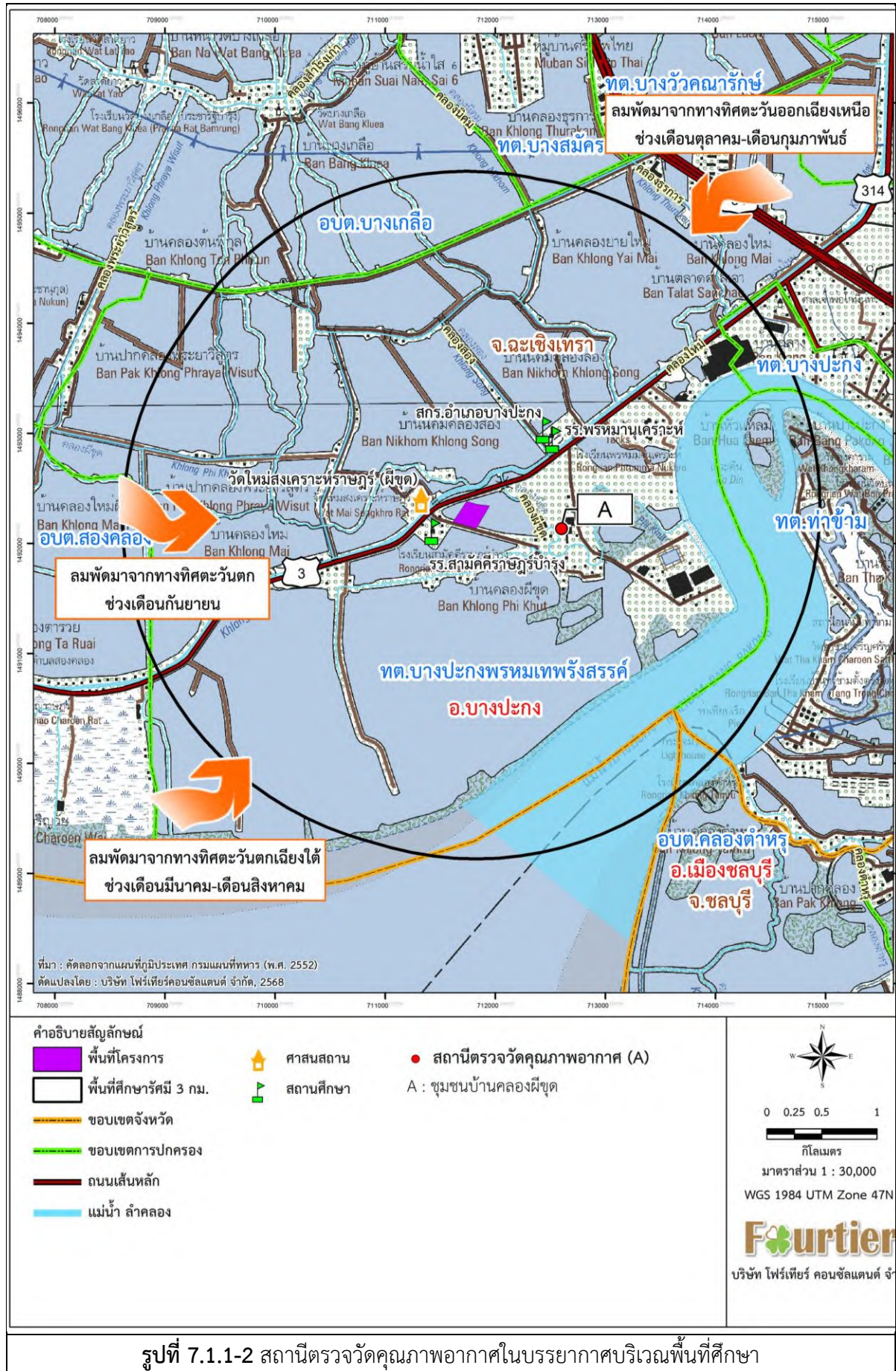
^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2544) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไปใน
เวลา 1 ชั่วโมง

^{3/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป

^{4/} รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการ
โรงงานอุตสาหกรรมผลิตเหล็กแผ่นรีดร้อนชนิดแผ่นหนา ของบริษัท สหวิริยาเพลทมิล จำกัด (มหาชน) ระหว่างปี พ.ศ. 2565-2567

^{5/} รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าเทียบ
เรือบางปะกง ของบริษัท ท่าเรือบางปะกง จำกัด ปี พ.ศ. 2567

รวบรวมโดย : บริษัท โพรเทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด, 2568



2) ผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ

(1) ระยะก่อสร้าง

ระยะก่อสร้างของโครงการอาจมีฝุ่นละอองที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาสั้น ๆ และไม่มี ความรุนแรงของผลกระทบ เนื่องจากแหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศในระหว่างการก่อสร้างอยู่ที่ระดับพื้นดินหรือใกล้เคียงซึ่งส่วนใหญ่เป็นฝุ่นหนัก และจะตกลงบริเวณใกล้เคียงกับแหล่งกำเนิด สำหรับการขนส่งวัสดุ และอุปกรณ์ในการก่อสร้าง โครงการกำหนดให้รถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์จะต้องมีผ้าใบคลุมให้มิดชิดตลอดเส้นทางการขนส่งทุกครั้ง ทำให้สามารถลดปริมาณการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และป้องกันการตกหล่นของเศษวัสดุ และอุปกรณ์ ดังนั้น หากโครงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านฝุ่นละอองในระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด คาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นจะอยู่ในระดับต่ำ

(2) ระยะดำเนินการ

ระยะดำเนินการของโครงการอาจมีกิจกรรมที่ส่งผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เช่น รถบรรทุกขนส่งสินค้าที่เข้า-ออกพื้นที่ประกอบการภายในโครงการ ซึ่งอาจก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงของยานพาหนะ โดยมลพิษที่อาจเกิดขึ้น ได้แก่ ฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM_{10}) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซออกไซด์ของไนโตรเจน (NO_x) และก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) เป็นต้น อย่างไรก็ตาม โครงการจะสนับสนุนให้ผู้ประกอบการภายในโครงการใช้รถขนส่งพลังงานไฟฟ้าเพื่อลดผลกระทบดังกล่าว นอกจากนี้ ในอนาคตผู้ประกอบการจะมีแหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศ ผู้ประกอบการจะต้องจัดให้มีระบบบำบัดมลพิษทางอากาศและควบคุมค่าความเข้มข้นมลพิษทางอากาศให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด ดังนั้น ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศในระยะดำเนินการคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นจะอยู่ในระดับต่ำ

7.1.2 ผลกระทบต่อระดับเสียง

1) ระดับเสียง

โครงการได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณที่พักอาศัยใกล้เคียงพื้นที่โครงการ จำนวน 1 สถานี ได้แก่ ที่พักอาศัยด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของโครงการ (N1) ห่างจากพื้นที่โครงการประมาณ 0.017 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 7.1.2-1 โดยมีการตรวจวัดในดัชนี ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) ระดับเสียงที่เปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นระยะเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง ระหว่างวันที่ 9-14 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 โดยผลการตรวจวัดระดับเสียงแสดงดังภาคผนวก ณ และสรุปได้ดังตารางที่ 7.1.2-1

นอกจากนี้บริษัทที่ปรึกษาได้รวบรวมผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาจากรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าเทียบเรือบางปะกง พบว่ามีการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณชุมชนบ้านคลองผีชุด (N2) ห่างจากพื้นที่โครงการประมาณ 1 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 7.1.2-1 โดยมีการตรวจวัดในดัชนีระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) ระดับเสียงที่เปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L_{90} 1 hr) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นระยะเวลา 5 วันต่อเนื่อง ระหว่างวันที่ 22-27 ธันวาคม พ.ศ. 2567 โดยผลการตรวจวัดแสดงดังตารางที่ 7.1.2-1

เมื่อเปรียบเทียบผลการตรวจวัดดังกล่าวกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงทุกสถานีตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด (ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ)

ตารางที่ 7.1.2-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษา

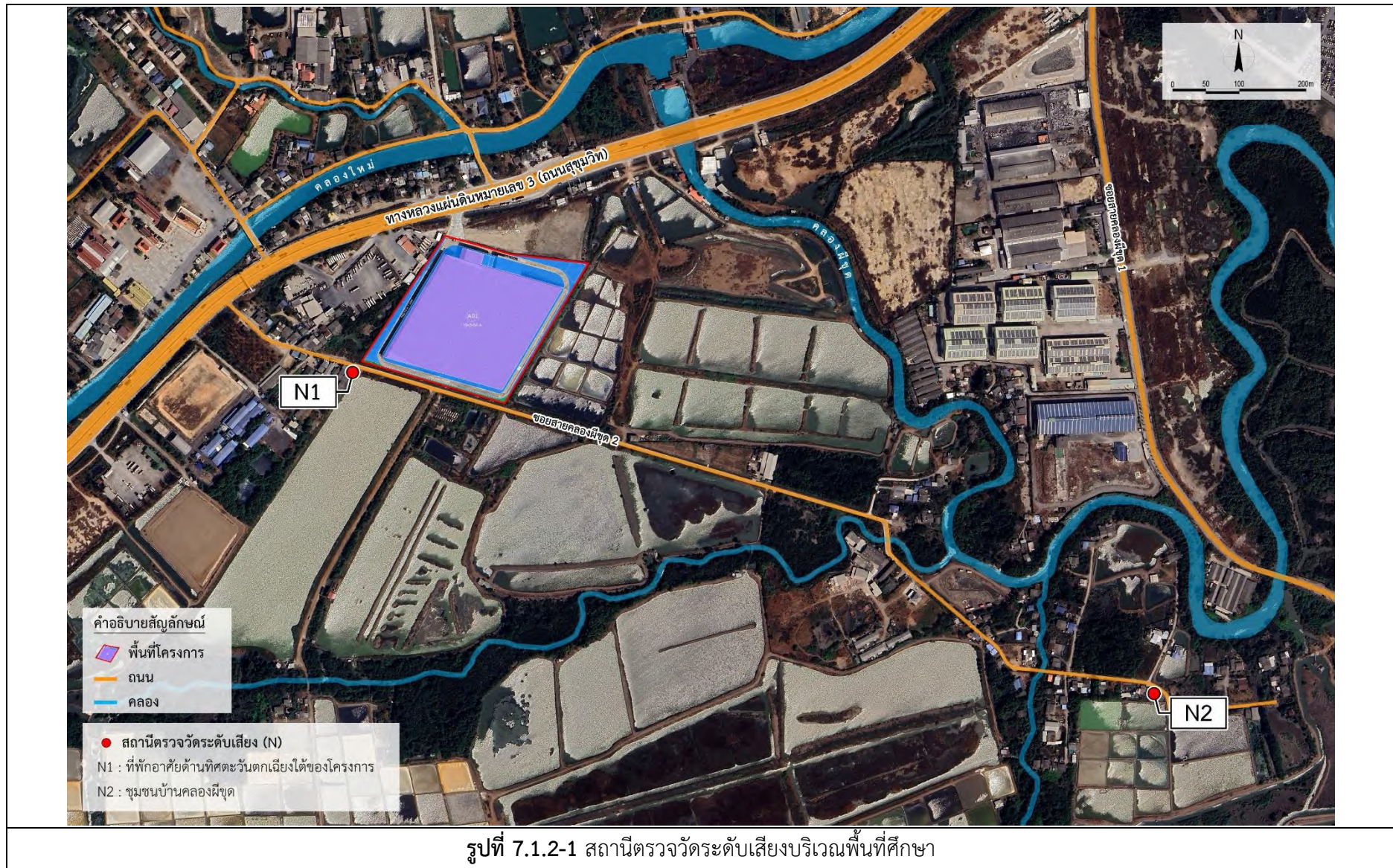
สถานี	ตำแหน่งที่ตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด (เดซิเบลเอ)			
			ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชม. (L_{eq} 1 hr)	ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 เฉลี่ย 1 ชม. (L_{90})	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. (L_{eq} 24 hr)	ระดับเสียงสูงสุด (L_{max})
N1 ^{2/}	ที่พักอาศัยด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของโครงการ	9-10/07/2568	43.7-55.3	38.3-49.8	52.7	90.9
		10-11/07/2568	43.9-55.5	39.1-47.3	51.7	91.1
		11-12/07/2568	40.1-56.2	36.6-48.1	52.3	90.7
		12-13/07/2568	42.5-57.7	37.2-49.6	52.6	95.6
		13-14/07/2568	45.8-56.4	42.9-50.5	52.8	93.5
		ค่าต่ำสุด-สูงสุด	40.1-57.7	36.6-50.5	51.7-52.8	90.7-95.6
N2 ^{3/}	ชุมชนบ้านคลองผีชุด	22-23/12/2567	48.9-54.6	44.7-50.7	51.8	84.1
		23-24/12/2567	48.8-51.6	45.6-47.6	50.6	83.4
		24-25/12/2567	48.8-51.9	44.7-47.8	50.6	79.4
		25-26/12/2567	48.1-52.9	45.0-48.6	50.7	85.5
		26-27/12/2567	48.5-55.3	45.4-51.2	51.3	85.8
		ค่าต่ำสุด-สูงสุด	48.1-55.3	44.7-51.2	50.6-51.8	79.4-85.8
มาตรฐาน			-	-	70 ^{1/}	115 ^{1/}

หมายเหตุ : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

^{2/} ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท เอ็นไวรอนเม้นท์ รีเสิร์ช แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด ระหว่างวันที่ 9-14 กรกฎาคม พ.ศ. 2568

^{3/} รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าเทียบเรือบางปะกง ของบริษัท ท่าเรือบางปะกง จำกัด ปี พ.ศ. 2567

รวบรวมโดย : บริษัท โพรเทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด, 2568



2) ผลกระทบด้านระดับเสียง

(1) ระยะก่อสร้าง

กิจกรรมก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคของโครงการอาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงจากการทำงานของเครื่องจักรต่อพื้นที่ใกล้เคียงโดยรอบ ซึ่งจะก่อให้เกิดเสียงดังจากรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ เป็นหลัก โดยโครงการกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างบำรุงรักษา เครื่องจักร/อุปกรณ์อย่างต่อเนื่องตามระยะเวลาที่กำหนดในคู่มือการบำรุงรักษา และหากมีชิ้นส่วนอุปกรณ์ชำรุดให้ดำเนินการแก้ไขโดยทันที และกำหนดช่วงเวลาในการทำงานสำหรับกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังและแรงสั่นสะเทือน ระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. เป็นต้น โดยจะต้องควบคุมระดับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้างเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด ดังนั้น ผลกระทบด้านระดับเสียงในระยะก่อสร้างจึงอยู่ในระดับต่ำ

(2) ระยะดำเนินการ

กิจกรรมภายในโครงการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อบ้านพักอาศัยที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ได้แก่ รถขนส่งภายในพื้นที่โครงการ อย่างไรก็ตาม โครงการได้กำหนดควบคุมความเร็วรถภายในพื้นที่โครงการไม่ให้เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และโครงการมีกำแพงสูง 2 เมตร โดยรอบพื้นที่โครงการ ซึ่งจะช่วยลดระดับเสียงที่เกิดขึ้นจากโครงการออกสู่ภายนอก ดังนั้น ผลกระทบด้านระดับเสียงในระยะดำเนินการจึงอยู่ในระดับต่ำ

7.1.3 ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน

1) คุณภาพน้ำผิวดิน

โครงการได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณคลองฝิซุด ซึ่งเป็นแหล่งรองรับน้ำทิ้งของโครงการ โดยดำเนินการตรวจวัด เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 จำนวน 1 สถานี แสดงดังรูปที่ 7.1.3-1 ได้แก่ คลองฝิซุด (SW1) โดยมีการตรวจวัดในดัชนี ความเป็นกรดและด่าง (pH) อุณหภูมิ (Temperature) ค่าการนำไฟฟ้า (Conductivity) ออกซิเจนละลาย (DO) บีโอดี (BOD) น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (TSS) แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) โดยผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินแสดงดังภาคผนวก ด และสรุปได้ดังตารางที่ 7.1.3-1

นอกจากนี้บริษัทที่ปรึกษาได้มีการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำจากรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการท่าเทียบเรือบางปะกง ในปี พ.ศ. 2567 จำนวน 1 สถานี แสดงดังรูปที่ 7.1.3-1 ได้แก่ บริเวณด้านเหนือน้ำก่อนไหลผ่านท่าเทียบเรือบางปะกง ประมาณ 250 เมตร (SW2) โดยมีการตรวจวัดในดัชนีความเป็นกรดและด่าง

(pH) อุณหภูมิ (Temperature) ค่าการนำไฟฟ้า (Conductivity) ออกซิเจนละลาย (DO) บีโอดี (BOD) น้ำมัน และไขมัน (Oil & Grease) ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) และของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (TSS) โดยผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินแสดงดังตารางที่ 7.1.3-1

เมื่อเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาทั้ง 2 สถานี กับมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) เรื่องกำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ประเภทที่ 3 น้ำใช้เพื่อการเกษตร และประเภทที่ 4 น้ำใช้เพื่อการอุตสาหกรรม พบว่า คุณภาพน้ำส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ยกเว้น ค่าบีโอดี (BOD) บริเวณคลองฝิซุด (SW1) อาจเนื่องมาจากในช่วงที่ทำการตรวจวัดเป็นฤดูฝน ซึ่งอาจมีการชะล้างหน้าดินบริเวณริมตลิ่ง ทำให้มีการสะสมของสารอินทรีย์ และบริเวณจุดตรวจวัดเป็นแหล่งน้ำสาธารณะที่ประชาชนใช้ร่วมกัน รวมทั้งเป็นแหล่งรองรับน้ำทิ้งจากชุมชน จึงทำให้ค่าดัชนีดังกล่าวไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

ตารางที่ 7.1.3-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินในพื้นที่ศึกษา

ดัชนีตรวจวัด	หน่วย	ผลการตรวจวิเคราะห์		มาตรฐาน	
		SW1 ^{3/}	SW2 ^{4/}	ประเภท 3 ^{1/}	ประเภท 4 ^{2/}
1. ความเป็นกรดต่าง (pH)	-	7.70	7.16-7.37	5.0-9.0	5.0-9.0
2. อุณหภูมิ (Temperature)	องศาเซลเซียส	33.0	29.0-32.0	๓	๓
3. ค่าการนำไฟฟ้า (Conductivity)	ไมโครซีเมนส์/ซม.	-	15,910-18,800	-	-
4. ออกซิเจนละลาย (DO)	มก./ล.	4.7	4.3-6.4	≥4.0	≥2.0
5. บีโอดี (BOD)	มก./ล.	5.2*	1.5-1.6	≤2.0	≤4.0
6. ไขมันและน้ำมัน (Oil & Grease)	มก./ล.	1.1	<2.0	-	-
7. ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS)	มก./ล.	1,362	9,294-12,136	-	-
8. ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (TSS)	มก./ล.	26.0	17.2-158.0	-	-
9. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	2,400	-	≤20,000	-
10. แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	1,300	-	≤4,000	-

หมายเหตุ : ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน

^{1/} แหล่งน้ำประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ (1) การอุปโภคบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ (2) การเกษตร

^{2/} แหล่งน้ำประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ (1) การอุปโภคบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อน และ (2) การอุตสาหกรรม

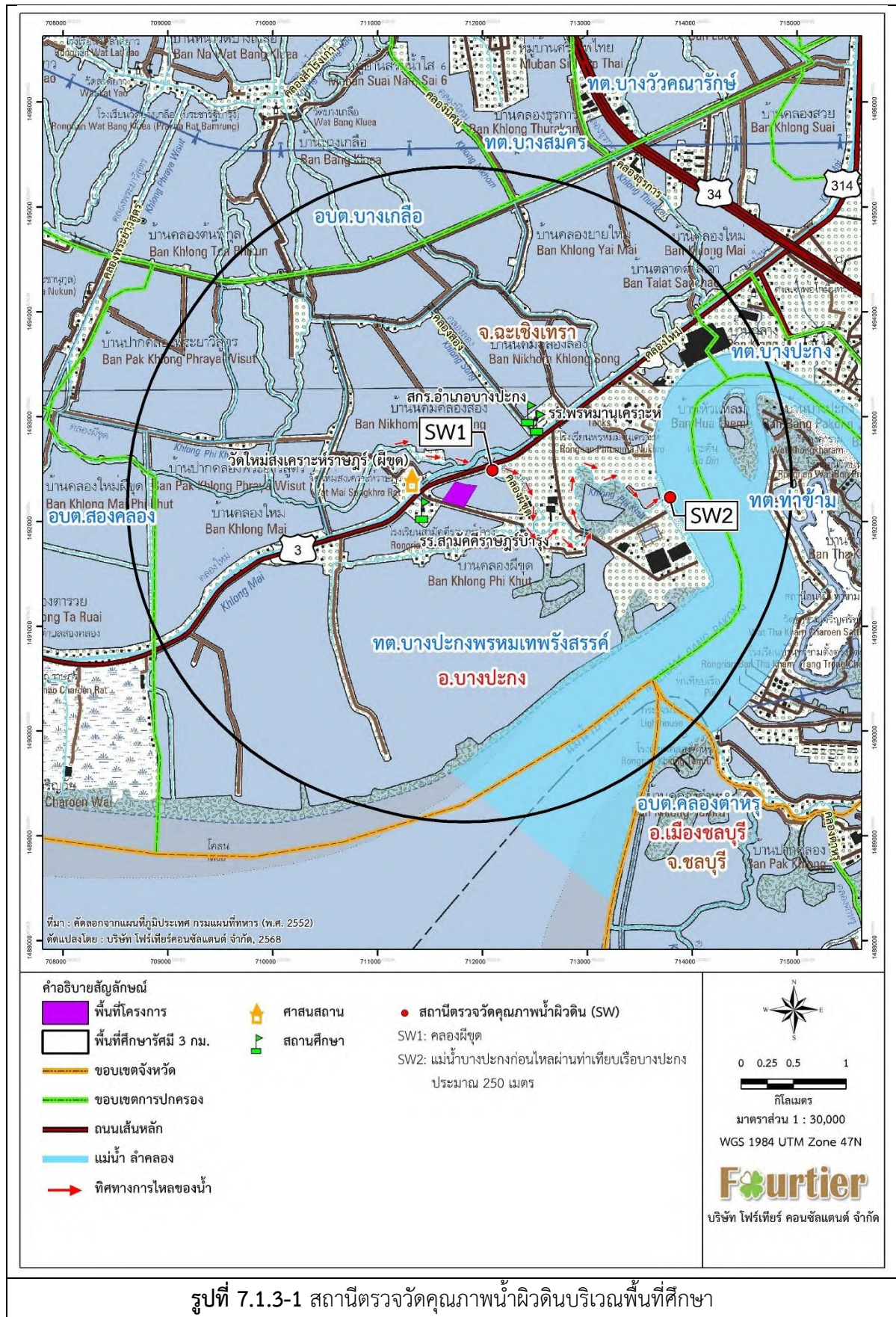
๓ หมายถึง ไม่สูงกว่าอุณหภูมิธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

* หมายถึง ไม่ผ่านมาตรฐานประเภทที่ 3 และมาตรฐานประเภทที่ 4

^{3/} ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท เอ็นไวรอนเม้นท์ รีเสิร์ช แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ. 2568

^{4/} รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทำเทียบเรือบางปะกง ของบริษัท ท่าเรือบางปะกง จำกัด ปี พ.ศ. 2567

รวบรวมโดย : บริษัท โฟรเทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด, 2568



รูปที่ 7.1.3-1 สถานีตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษา

2) ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน

(1) ระยะก่อสร้าง

ระยะก่อสร้างของโครงการ มีแหล่งกำเนิดน้ำเสียที่สำคัญ 2 แหล่ง คือ น้ำเสียจากการอุปโภค-บริโภคของคณงานและกิจกรรมการก่อสร้าง จากการคาดการณ์ปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการอุปโภค-บริโภคของคณงาน จึงคาดว่าจะมีปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นสูงสุดประมาณ 2.8 ลูกบาศก์เมตร/วัน (คำนวณจากร้อยละ 80 ของปริมาณน้ำใช้จากการอุปโภค-บริโภคของคณงาน) โครงการกำหนดให้บริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องจัดเตรียมห้องสุขา และมีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปเพื่อบำบัดน้ำเสียให้มีค่าตามเกณฑ์มาตรฐานที่หน่วยงานราชการกำหนด ก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะต่อไป หรือต้องจัดเตรียมห้องสุขาแบบเคลื่อนที่ชนิดมีระบบกักเก็บสิ่งปฏิกูลตามสัดส่วนคณงานให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ส่วนน้ำเสียจากกิจกรรมการก่อสร้างจะมีเพียงเล็กน้อยจากการล้างทำความสะอาดอุปกรณ์ก่อสร้างซึ่งโครงการจะรวบรวมน้ำเสียส่วนดังกล่าวเข้าสู่บ่อตกตะกอนก่อนที่จะระบายออกสู่ภายนอกต่อไป ดังนั้น คาดว่าผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินในระยะก่อสร้างจะอยู่ในระดับต่ำ

(2) ระยะดำเนินการ

ระยะดำเนินการโครงการคาดว่าจะมีปริมาณน้ำเสียเกิดขึ้นสูงสุด ประมาณ 23.6 ลูกบาศก์เมตร/วัน โดยน้ำเสียที่จะเกิดขึ้นภายในโครงการมาจากกิจกรรมอุปโภค-บริโภคของพนักงานของโครงการและผู้ประกอบการภายในโครงการ ประมาณ 13.6 ลูกบาศก์เมตร/วัน ซึ่งโครงการได้จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียแบบ On-site Treatment เพื่อบำบัดน้ำเสียจากกิจกรรมอุปโภค-บริโภคของพนักงานที่เกิดขึ้นให้มีคุณภาพน้ำทิ้งเป็นไปตามมาตรฐานที่หน่วยงานราชการกำหนด ก่อนระบายเข้าสู่ตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง (Inspection Tank) ของโครงการ และระบายไปยังรางระบายน้ำในเขตทางของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ซึ่งจะไหลลงสู่คลองผิวดินต่อไป ส่วนน้ำเสียจากสถานประกอบการภายในโครงการจะเกิดขึ้นเป็นเพียงครั้งคราวจากการล้างทำความสะอาดพื้นที่และคาดว่าจะเกิดขึ้นสูงสุดประมาณ 10 ลูกบาศก์เมตร/วัน ซึ่งน้ำเสียดังกล่าวผู้ประกอบการจะรวบรวมก่อนส่งให้กับหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมนำไปกำจัดต่อไป ดังนั้น คาดว่าผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินในระยะดำเนินการจะอยู่ในระดับต่ำ

7.1.4 ผลกระทบต่อการใช้น้ำ

1) การใช้น้ำของชุมชน

จากการรวบรวมข้อมูลจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นบริเวณพื้นที่ศึกษา พบว่า บริเวณพื้นที่ศึกษาครัวเรือนใช้น้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาค สาขาชลบุรี (ชั้นพิเศษ) และการประปาส่วนภูมิภาค สาขาบางปะกง เพื่อกิจกรรมการอุปโภค โดยบริเวณพื้นที่ตั้งของโครงการอยู่ในพื้นที่รับผิดชอบให้บริการน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค สาขาบางปะกง

โดยการศึกษาข้อมูลของการประปาส่วนภูมิภาค สาขาบางปะกง พบว่า ข้อมูลในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2567 มีจำนวนผู้ใช้น้ำทั้งหมด 35,803 ราย กำลังผลิตที่ใช้งาน 45,168 ลูกบาศก์เมตร/วัน ปริมาณน้ำที่ใช้ผลิตน้ำประปา 1,338,847 ลูกบาศก์เมตร/เดือน ปริมาณน้ำประปาที่ผลิตจ่าย 1,290,199 ลูกบาศก์เมตร/เดือน และปริมาณน้ำประปาที่จำหน่าย 1,104,105 ลูกบาศก์เมตร/เดือน โดยแหล่งน้ำดิบที่ใช้ผลิตน้ำประปา ได้แก่ คลองพระองค์เจ้าไชยานุชิต

2) ผลกระทบต่อการใช้น้ำ

(1) ระยะก่อสร้าง

การใช้น้ำระยะก่อสร้างจำแนกตามลักษณะกิจกรรมได้เป็น 2 ประเภท คือ น้ำใช้เพื่อการอุปโภค-บริโภคของคณงานก่อสร้าง และน้ำใช้เพื่อกิจกรรมการก่อสร้าง โดยคณงานทั้งหมดทำงานแบบเข้าไป-เย็นกลับ จำนวน 50 คน คาดว่า จะมีปริมาณความต้องการใช้น้ำประมาณ 3.5 ลูกบาศก์เมตร/วัน (คิดอัตราการใช้น้ำ 70 ลิตร/คน/วัน, เกรียงศักดิ์ อุทมนสินโรจน์, 2537) สำหรับน้ำใช้เพื่อกิจกรรมการก่อสร้าง คาดว่า จะมีการใช้น้อยมาก เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการส่วนใหญ่เป็นการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค ได้แก่ รางระบายน้ำ และบ่อหนองน้ำฝน ซึ่งงานส่วนใหญ่ที่เป็นงานโครงสร้างจะเป็นโครงสร้างเหล็ก ส่วนคอนกรีตที่เลือกใช้มีลักษณะเป็นคอนกรีตผสมเสร็จ ทั้งนี้ โครงการกำหนดให้บริษัทรับเหมาก่อสร้างจัดเตรียมน้ำสำรองไว้ให้เพียงพอต่อความต้องการน้ำใช้รวมถึงการจัดเตรียมจัดหาและซื้อน้ำดื่มสำหรับคณงานก่อสร้างไว้ตามจุดพักผ่อนที่โครงการกำหนดไว้ให้ ดังนั้น ผลกระทบจากการใช้น้ำในระยะก่อสร้างจะอยู่ในระดับต่ำ

(2) ระยะดำเนินการ

ระยะดำเนินการโครงการจะมีการใช้น้ำสำหรับพื้นที่ประกอบการและพนักงาน รวมสูงสุดประมาณ 27.0 ลูกบาศก์เมตร/วัน ได้แก่ (1) น้ำใช้ในพื้นที่ประกอบการ ประมาณ 10 ลูกบาศก์เมตร/วัน (2) น้ำใช้พนักงานของโครงการและพื้นที่ประกอบการ ประมาณ 17 ลูกบาศก์เมตร/วัน โดยแหล่งน้ำสำหรับใช้ในโครงการมาจากการประปาส่วนภูมิภาค สาขาบางปะกง ซึ่งสามารถผลิตและจ่ายน้ำให้กับผู้ใช้น้ำในเขตรับผิดชอบได้อย่างเพียงพอ โดยโครงการจะเชื่อมต่อท่อน้ำประปาจากท่อน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาคที่อยู่ในเขตทางของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ไปยังพื้นที่ถังเก็บน้ำประปาของโครงการก่อนจ่ายให้กับพื้นที่ต่าง ๆ ภายในพื้นที่โครงการ ดังนั้น ผลกระทบจากการใช้น้ำในระยะดำเนินการต่อชุมชนจะอยู่ในระดับต่ำ

7.1.5 ผลกระทบต่อระบบการระบายน้ำ

1) ระยะก่อสร้าง

ในปัจจุบันพื้นที่โครงการมีรางระบายน้ำโดยรอบพื้นที่โครงการ อย่างไรก็ตาม โครงการจะมีการปรับปรุงระบบระบายน้ำภายในโครงการให้สามารถรองรับน้ำฝนภายในโครงการได้ดียิ่งขึ้น ซึ่งการระบายน้ำภายในโครงการในระยะก่อสร้างยังคงระบายออกสู่ภายนอกได้เช่นเดียวกับในปัจจุบัน ดังนั้น คาดว่าผลกระทบต่อการระบายน้ำในระยะก่อสร้างจะอยู่ในระดับต่ำ

2) ระยะดำเนินการ

น้ำฝนที่ตกลงในพื้นที่โครงการจะไหลเข้าสู่รางระบายภายในพื้นที่โครงการ ก่อนที่จะระบายเข้าบ่อน้ำฝนและระบายออกสู่รางระบายน้ำในเขตทางของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ต่อไป อย่างไรก็ตาม โครงการจะควบคุมอัตราการระบายน้ำฝนจากบ่อน้ำฝนลงสู่รางระบายน้ำในเขตทางถนนสุขุมวิทไม่ให้เกิดก่อนการพัฒนาโครงการ ดังนั้น คาดว่าผลกระทบต่อการระบายน้ำในระยะดำเนินการจะอยู่ในระดับต่ำ

7.1.6 ผลกระทบต่อการจัดการมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล และกากอุตสาหกรรมที่ไม่ใช้แล้ว

1) การจัดการขยะมูลฝอยของชุมชน

พื้นที่โครงการตั้งอยู่ที่ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบของเทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ โดยปัจจุบันเทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ มีรถเก็บมูลฝอยแบบอัดท้าย ขนาดความจุ 10 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 3 คัน และรถปิกอัพหรือชนิดอื่น ขนาดความจุ 3 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 1 คัน มีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานทั้งหมด 15 คน ปัจจุบันเก็บมูลฝอย ประมาณ 10 ตัน/วัน โดยนำส่งขยะมูลฝอยที่จัดเก็บได้ไปฝังกลบอย่างถูกหลักวิชาการ ที่องค์การบริหารส่วนตำบลหนามแดง ตั้งอยู่ที่หมู่ที่ 5 ตำบลหนามแดง อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา

2) ผลกระทบต่อการจัดการมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล และกากอุตสาหกรรมที่ไม่ใช้แล้ว

(1) ระยะก่อสร้าง

ของเสียที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างจำแนกได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่ มูลฝอยจากการอุปโภค-บริโภคของคณงานก่อสร้าง เช่น เศษอาหาร วัสดุพลาสติก และเศษกระดาษ เป็นต้น คาดว่าจะมีปริมาณ 50 กิโลกรัม/วัน (คิดจากคณงาน จำนวน 50 คน อัตราการเกิดมูลฝอย 1 กิโลกรัม/คน/วัน) โดยโครงการกำหนดให้บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างจัดเตรียมถุงดำและถังรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิดเพื่อรองรับมูลฝอยที่เกิดขึ้นดังกล่าว ภายในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ โดยมีการแยกประเภทมูลฝอยที่เกิดขึ้น มูลฝอยที่สามารถนำกลับไปใช้ประโยชน์ได้ จะส่งให้กับบริษัทรับซื้อ สำหรับมูลฝอยทั่วไป กำหนดให้ประสานงานให้บริษัทที่ได้รับอนุญาตจากราชการเข้ามาดำเนินการเก็บขนเพื่อนำไปกำจัด ส่วนเศษวัสดุจากกิจกรรมก่อสร้าง เช่น เศษเหล็ก เศษไม้ เศษอิฐ เป็นต้น

ให้ดำเนินการคัดแยกประเภท กรณีที่นำกลับไปใช้ได้ให้นำไปใช้หรือจำหน่ายให้บริษัทที่รับซื้อ กรณีไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ ให้บริษัทรับเหมาก่อสร้างประสานงานบริษัทที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการมาเก็บขนเพื่อนำไปกำจัดอย่างถูกหลักวิชาการ จากแผนการจัดการขยะมูลฝอยและกากของเสียข้างต้น คาดว่าผลกระทบต่อการจัดการขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างจะอยู่ในระดับต่ำ

(2) ระยะดำเนินการ

ก) ปริมาณมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล

ระยะดำเนินการเมื่อมีการพัฒนาเต็มพื้นที่ จะมีปริมาณมูลฝอยและสิ่งปฏิกูลที่เกิดขึ้นจากการอุปโภค-บริโภคของพนักงานของโครงการและสถานประกอบการ ประมาณ 350 กิโลกรัม/วัน โดยมูลฝอยที่สามารถนำกลับไปใช้ใหม่ได้ เช่น เศษกระดาษใช้แล้ว กระดาษแข็ง เศษขวดแก้ว เศษไม้ และเศษพลาสติก เป็นต้น โครงการและสถานประกอบการจะคัดแยกและขายให้แก่ผู้รับที่ได้รับอนุญาตจากราชการซื้อ เพื่อลดปริมาณมูลฝอยที่ส่งกำจัด ส่วนมูลฝอยย่อยสลายได้ เช่น เศษอาหาร กิ่งไม้ ใบไม้ เป็นต้น และมูลฝอยทั่วไป โครงการและสถานประกอบการจะจัดเตรียมถังรองรับมูลฝอยสำหรับรองรับมูลฝอยทั่วไปและมูลฝอยย่อยสลายได้วางไว้ตามจุดต่าง ๆ เพื่อรวบรวมก่อนประสานงานให้บริษัทที่ได้รับอนุญาตจากราชการเข้ามาดำเนินการเก็บขนเพื่อนำไปกำจัด สำหรับมูลฝอยอันตราย เช่น หลอดฟลูออเรสเซนต์ ถ่านไฟฉาย และกล่องใส่หมึกพิมพ์ เป็นต้น โครงการและสถานประกอบการจะคัดแยกและรวบรวมไว้ในสถานที่จัดเก็บที่เหมาะสมและประสานงานให้บริษัทที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมมารับนำไปกำจัดอย่างถูกหลักวิชาการ

ข) กากอุตสาหกรรมจากพื้นที่อุตสาหกรรม

เมื่อมีการพัฒนาเต็มพื้นที่โครงการคาดว่าจะมีปริมาณกากอุตสาหกรรมเกิดขึ้น ประมาณ 358 กิโลกรัม/วัน โครงการกำหนดให้สถานประกอบการจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดการกากอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นจากสถานประกอบการโดยตรง และจะต้องปฏิบัติตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การจัดการสิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช้แล้ว พ.ศ. 2566 ทั้งในส่วนของระยะเวลาในการครอบครอง วิธีการจัดเก็บ และการจัดการ อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการควบคุมดูแลการจัดการกากอุตสาหกรรมจากสถานประกอบการ ดังนั้น ผลกระทบจากกากอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการจะอยู่ในระดับต่ำ

7.1.7 ผลกระทบต่อการคมนาคมขนส่ง

1) การคมนาคมขนส่ง

โครงการตั้งอยู่ที่ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งมีเส้นทางคมนาคมที่สำคัญเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางมายังพื้นที่โครงการ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) มีรายละเอียดดังนี้

(1) โครงการคมนาคมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท)

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) เป็นหนึ่งในทางหลวงแผ่นดินสายประธานของประเทศไทย โดยมีแนวต่อเนื่องจากถนนเพลินจิต โดยเริ่มต้นที่แยกด่วนเพลินจิต บริเวณขอบทางรถไฟสายแม่น้ำฝั่งตะวันออก ในกรุงเทพมหานคร เลียบตามชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก และสิ้นสุดที่ด่านพรมแดนในอำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด ติดต่อกับชายแดนจังหวัดเกาะกง ประเทศกัมพูชา รวมระยะทางประมาณ 488 กิโลเมตร

ลักษณะทางกายภาพของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) บริเวณด้านหน้าโครงการ (กิโลเมตรที่ 72+000) ซึ่งเป็นทางเข้า-ออกหลัก มีลักษณะเป็นถนน 6 ช่องจราจร ไป-กลับ ผิวจราจรเป็นถนนแอสฟัลท์ มีความกว้างช่องละ 3.50 เมตร ความกว้างไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบยกกว้าง 5.10 เมตร รวมคอนกรีตแบริอร์ กว้างข้างละ 0.7 เมตร

(2) สภาพการจราจร

บริษัทที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลปริมาณคมนาคมขนส่งของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 74+000 จากรายงานปริมาณการจราจรบนทางหลวงของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ระหว่างปี พ.ศ. 2563-2567 สรุปได้ดังตารางที่ 7.1.7-1

โดยปริมาณการจราจรระหว่างปี พ.ศ. 2563-2567 มีค่าเท่ากับ 50,453 คัน/วัน 47,681 คัน/วัน 53,754 คัน/วัน 58,295 คัน/วัน และ 60,863 คัน/วัน ตามลำดับ ซึ่งสัดส่วนยานพาหนะที่มากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ) รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน และรถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ) ตามลำดับ

ตารางที่ 7.1.7-1 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (คลองด่าน-บางปะกง) (บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 74+000) ระหว่างปี พ.ศ. 2563-2567

ประเภทของรถยนต์	ปริมาณจราจร									
	2563		2564		2565		2566		2567	
	(คัน/วัน)	ร้อยละ	(คัน/วัน)	ร้อยละ	(คัน/วัน)	ร้อยละ	(คัน/วัน)	ร้อยละ	(คัน/วัน)	ร้อยละ
1. รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน	4,681	9.28	4,665	9.79	5,540	10.31	6,263	10.75	6,534	10.74
2. รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	4,573	9.06	4,533	9.51	4,613	8.58	4,786	8.21	5,063	8.32
3. รถโดยสารขนาดเล็ก	3,884	7.70	3,840	8.05	4,098	7.62	4,408	7.56	4,641	7.62
4. รถโดยสารขนาดกลาง	4,154	8.23	4,133	8.67	4,143	7.71	4,279	7.34	4,550	7.48
5. รถโดยสารขนาดใหญ่	3,982	7.89	3,944	8.27	4,355	8.10	4,702	8.07	4,984	8.19
6. รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ)	5,870	11.63	4,874	10.22	7,991	14.87	9,816	16.84	9,773	16.06
7. รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	5,894	11.68	4,849	10.17	5,003	9.31	5,061	8.68	5,334	8.76
8. รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	4,942	9.80	4,651	9.75	4,806	8.94	4,960	8.51	5,243	8.61
9. รถบรรทุกพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	4,672	9.26	4,498	9.43	4,787	8.90	5,010	8.59	5,318	8.74
10. รถบรรทุกกึ่งพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	4,164	8.26	4,046	8.49	4,380	8.15	4,635	7.95	4,904	8.06
11. รถจักรยาน 2 ล้อ และ 3 ล้อ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
12. จักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	3,637	7.21	3,648	7.65	4,038	7.51	4,375	7.50	4,519	7.42
รวม	50,453	100.00	47,681	100.00	53,754	100.00	58,295	100.00	60,863	100.00

หมายเหตุ : ปริมาณการจราจร (คัน/วัน) เป็นการตรวจนับปริมาณการจราจรต่อเนื่อง 12 ชั่วโมง
ที่มา : รายงานปริมาณการจราจรบนทางหลวงปี 2563-2567, สำนักอำนวยความสะดวก กรมทางหลวง

2) ผลกระทบต่อการคมนาคมขนส่ง

1) ระยะก่อสร้าง

การก่อสร้างโครงการจะใช้เวลาประมาณ 2 เดือน โดยเริ่มการก่อสร้างต้นเดือนพฤศจิกายนปี พ.ศ. 2568 และสิ้นสุดประมาณปลายเดือนธันวาคมปี พ.ศ. 2568 คาดว่าจะมีการใช้ยานพาหนะในการขนส่งช่วงระยะก่อสร้างและมีปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นจาก 1) รถบรรทุกคอนกรีตผสมเสร็จ ประมาณ 1 คัน/วัน 2) รถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง ประมาณ 1 คัน/วัน 3) รถยนต์ส่วนบุคคล ประมาณ 1 คัน/วัน และ 4) รถโดยสารขนาดเล็ก ประมาณ 5 คัน/วัน หรือคิดเป็นปริมาณจราจร รวมประมาณ 7 PCU/ชั่วโมง โดยในระยะก่อสร้างโครงการกำหนดไม่ให้มีการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงเวลาเร่งด่วน เมื่อทำการคาดการณ์ปริมาณจราจรตลอดระยะก่อสร้างโครงการที่เพิ่มขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการในช่วงปี พ.ศ. 2568 พบว่า ปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในระยะก่อสร้างทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนและช่วงเวลาปกติ ส่งผลให้ปริมาณการจราจรของถนนเพิ่มขึ้นเล็กน้อย โดยในช่วงเวลาเร่งด่วนสภาพจราจรปัจจุบันมีระดับการให้บริการระดับ F (ระดับการให้บริการที่เกิดสภาพการจราจรติดขัด) ส่วนในช่วงเวลาปกติมีระดับการให้บริการระดับ C (ระดับการให้บริการที่สามารถใช้ความเร็วได้ใกล้เคียงความเร็วอิสระ) ซึ่งปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นจากโครงการไม่ได้เปลี่ยนแปลงสภาพการจราจรของถนนดังกล่าวแต่อย่างใด ดังนั้น ผลกระทบด้านการคมนาคมจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการจึงอยู่ในระดับต่ำ

2) ระยะดำเนินการ

การดำเนินการของโครงการในช่วงเวลาเร่งด่วนจะมีปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นเกิดจากรถพนักงานของผู้ประกอบการในโครงการ จากรถยนต์ส่วนบุคคล จำนวน 75 คัน/วัน และรถจักรยานยนต์จำนวน 38 คัน/วัน รวมประมาณ 31 PCU/ชั่วโมง สำหรับช่วงเวลาคงจะมีปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นจากรถแท็กซี่ จำนวน 70 คัน/วัน และรถบรรทุก 6 ล้อ (ตู้เทียบ) จำนวน 30 คัน/วัน รวมประมาณ 50 PCU/ชั่วโมงทั้งนี้ ในการประเมินผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งบนเส้นทางทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (สุขุมวิท) พบว่า ปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในระยะดำเนินการทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนและช่วงเวลาปกติ ส่งผลให้ปริมาณการจราจรของถนนเพิ่มขึ้นเล็กน้อย โดยในช่วงเวลาเร่งด่วนสภาพจราจรปัจจุบันมีระดับการให้บริการระดับ F (ระดับการให้บริการที่เกิดสภาพการจราจรติดขัด) ส่วนในช่วงเวลาปกติมีระดับการให้บริการระดับ C (ระดับการให้บริการที่สามารถใช้ความเร็วได้ใกล้เคียงความเร็วอิสระ) ซึ่งปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นจากโครงการไม่ได้เปลี่ยนแปลงสภาพการจราจรของถนนดังกล่าวแต่อย่างใด ดังนั้น ผลกระทบด้านการคมนาคมจากกิจกรรมการดำเนินการของโครงการจึงอยู่ในระดับต่ำ

7.1.8 ผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจและสังคม

1) ระยะก่อสร้าง

การก่อสร้างของโครงการใช้ระยะเวลาประมาณ 2 เดือน คาดว่าจะเกิดผลดีจากการจ้างแรงงานสูงสุดประมาณ 50 คน ในช่วงเวลาสั้น ๆ ทั้งนี้ โดยโครงการได้มีนโยบายในการรับคนงานในพื้นที่ที่มีคุณสมบัติตรงตามที่กำหนดเป็นอันดับแรก นอกจากนี้ โครงการจัดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนและเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการ เพื่อรับฟังข้อร้องเรียนของชุมชน และประสานงานดำเนินการแก้ไขตามปัญหาข้อร้องเรียนตามแนวทาง/เงื่อนไข และระยะเวลาที่ได้กำหนดไว้ พร้อมทั้งแจ้งให้ผู้ร้องเรียนทราบผลการแก้ไขปัญหาโดยเร็ว

2) ระยะดำเนินการ

การพัฒนาโครงการเกิดผลดีทางด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยผลกระทบด้านผลดีโดยตรง คือ เทศบาลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ ซึ่งเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะมีรายได้เพิ่มขึ้นจากการจัดเก็บภาษี และค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ทำให้หน่วยงานท้องถิ่นมีงบประมาณในการพัฒนาท้องถิ่นให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น และการเข้ามาตั้งของโครงการส่งผลให้มีความต้องการแรงงานเพิ่มขึ้นประมาณ 350 คน และเพื่อความสะดวกในการเดินทางมาทำงานของพนักงาน ส่งผลให้มีความต้องการด้านอสังหาริมทรัพย์เพิ่มขึ้นในพื้นที่ ทำให้เกิดการประกอบอาชีพให้เช่าห้องพัก/บ้านเช่า เพิ่มขึ้น รวมทั้งเป็นตัวกระตุ้นในการสร้างอาชีพต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานบริการ เช่น ร้านอาหาร ร้านตัดผม ร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ เป็นต้น นอกจากนี้ การพัฒนาโครงการเป็นการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และประตูการค้า เนื่องจากความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ของไทย การพัฒนาระบบ Smart Logistics จะช่วยเสริมสร้างบทบาทของประเทศในการเป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน และโลจิสติกส์ของภูมิภาค ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงระบบคมนาคมและโลจิสติกส์

7.2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

7.2.1 บทนำ

จากการศึกษาและประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ พบว่า การดำเนินโครงการอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ระดับต่าง ๆ กัน ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด บริษัทที่ปรึกษาจึงได้เสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในด้านต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นเครื่องมือในการเฝ้าระวังและควบคุมการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

อย่างไรก็ตาม กรณีที่โครงการได้รับการร้องเรียนจากประชาชนโดยรอบพื้นที่โครงการและพิสูจน์ทราบว่าเป็นผลกระทบจากการดำเนินการของโครงการจริง โครงการจะต้องตรวจสอบความเสียหาย ชดเชยเยียวยารูปแบบต่าง ๆ ทั้งนี้ หนังสือให้ความยินยอมรับผิดชอบการเยียวยาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) แสดงดัง **ภาคผนวก ต**

7.2.2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษาได้เสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินงานของโครงการทั้งในระยะก่อสร้างและดำเนินการ รายละเอียดแสดงดัง **ตารางที่ 7.2.2-1 ถึง ตารางที่ 7.2.2-3**

7.2.3 มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

นอกจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าวข้างต้น บริษัทที่ปรึกษาได้เสนอแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อใช้เป็นแนวทางในการติดตามตรวจสอบความเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ที่สำคัญ อีกทั้งยังเป็นการตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่าง ๆ ที่โครงการนำมาปฏิบัติว่ามีความเหมาะสมหรือไม่ รายละเอียดของมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม แสดงดัง **ตารางที่ 7.2.3-1 ถึงตารางที่ 7.2.3-2**

ตารางที่ 7.2.2-1 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มาตรการทั่วไป) **ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ** โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
1. มาตรการทั่วไป	- ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่เสนอในรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ (Feasibility Study) โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ตั้งอยู่ที่ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา อย่างเคร่งครัด	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- ในกรณีที่ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีแนวโน้มสูงขึ้นจากค่าที่ตรวจวัดได้ในช่วงดำเนินการปกติ หรือมีแนวโน้มเข้าใกล้ค่าควบคุมหรือค่ามาตรฐาน ให้โครงการตรวจสอบหาสาเหตุและเฝ้าระวัง เพื่อเตรียมความพร้อมในการแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้น	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- เมื่อผลการติดตามตรวจสอบได้แสดงให้เห็นถึงปัญหาสิ่งแวดล้อม บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขปัญหานั้นโดยเร็ว	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- หากเกิดเหตุการณ์ใด ๆ ก็ตามที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ต้องแจ้งให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ทราบโดยเร็ว เพื่อหน่วยงานดังกล่าวจะได้ให้ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหา	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตารางที่ 7.2.2-1 (ต่อ) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มาตรการทั่วไป) ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ต้องว่าจ้างหน่วยงานกลาง (Third Party) เพื่อดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ส่งให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ทราบทุก 6 เดือน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- หากบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้แตกต่างไปจากที่เสนอไว้ในรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ (Feasibility Study) ให้บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด แจ้งให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการเปลี่ยนแปลงต่อไป	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- กรณีที่โครงการได้รับการร้องเรียนจากประชาชนโดยรอบพื้นที่โครงการและพิสูจน์ทราบว่าเป็นผลกระทบจากการดำเนินการของโครงการจริง โครงการจะต้องตรวจสอบความเสียหาย ชดเชย เยียวยารูปแบบต่าง ๆ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ	- บริษัท ทรูเพย์เกษตรสยาม จำกัด / บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
1. คุณภาพอากาศ	- ติดตามช่วยป้องกันฝุ่นละอองและเศษวัสดุร่วงหล่น	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- ฉีดพรมน้ำเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง อย่างน้อย วันละ 2 ครั้ง หรือตามความเหมาะสม	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- ตรวจสอบดูแล บำรุงรักษาเครื่องยนต์ เครื่องจักร หรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการ ก่อสร้างตามอายุใช้งานให้อยู่ในสภาพดี และจัดทำแผนการตรวจสอบและแผน ซ่อมบำรุงในเชิงป้องกัน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
2. คุณภาพน้ำ	- จัดให้มีการบำบัดน้ำเสียจากกิจกรรมประจำวันของพนักงานและคนงานก่อสร้าง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- กำหนดให้ผู้รับเหมาต้องจัดเตรียมห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะให้เพียงพอสำหรับ คนงานก่อสร้างตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และมีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปใน การบำบัดน้ำเสียจากห้องน้ำ-ห้องส้วม หรือติดต่อให้หน่วยงานราชการที่ได้รับ อนุญาตจากหน่วยงานราชการเข้ามารับสิ่งปฏิกูลเพื่อนำไปกำจัดตามหลัก สุขาภิบาลต่อไป	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
3. เสียง	- งดกิจกรรมก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดเสียงดังในช่วงเวลากลางคืน (เวลา 19.00 – 07.00 น. ของวันถัดไป) เพื่อลดผลกระทบต่อชุมชน แต่หากมีความจำเป็นต้อง ดำเนินการก่อสร้าง (เฉพาะกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดเสียงดัง) ในช่วงเวลากลางคืน ต้องแจ้ง แผนการดำเนินการให้หน่วยงานปกครองท้องถิ่นและชุมชนทราบ ล่วงหน้า	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตารางที่ 7.2.2-2 (ต่อ) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)
ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
3. เสียง (ต่อ)	- เลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรในการก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพในการใช้งานที่ดี และกำหนดแผนงานและวิธีการก่อสร้างให้เหมาะสม โดยไม่ทำกิจกรรมต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดเสียงดังพร้อมกัน ในเวลาเดียวกัน ตลอดจนต้องซ่อมแซม และ บำรุงรักษาเครื่องจักรที่มีเสียงดังอย่างสม่ำเสมอ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- กำหนดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล เช่น ที่อุดหู ที่ครอบหู สำหรับคนงานก่อสร้างในระหว่างปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีระดับเสียงดัง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
4. การจัดการกากของเสีย	- ห้ามทิ้งมูลฝอย สิ่งปฏิกูล เศษวัสดุก่อสร้าง และของเสียทุกชนิด ลงในรางระบายน้ำของโครงการ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- กำหนดพื้นที่กองเก็บเศษวัสดุก่อสร้าง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดเตรียมถังรองรับมูลฝอยพร้อมฝาปิดมิดชิดและมีการคัดแยกประเภทที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ เพื่อรวบรวมมูลฝอยจากคนงานอย่างเพียงพอ และเหมาะสม และประสานงานให้หน่วยงานท้องถิ่นหรือหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากราชการเข้ามาเก็บขนเพื่อนำไปกำจัด	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
5. การระบายน้ำและ ป้องกันน้ำท่วม	- ตรวจสอบสภาพการอุดตันของรางระบายน้ำเป็นประจำทุกเดือน และ ตรวจสอบการจัดวางวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างไม่ให้เกิดขวางทางน้ำไหลหรือรางระบายน้ำ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีตะแกรงดักขยะที่อาจปะปนมากับน้ำฝนก่อนระบายลงสู่รางระบายน้ำฝน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตารางที่ 7.2.2-2 (ต่อ) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)
ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
6 การจราจรและการขนส่ง	- จัดให้มีแผนการอบรมพนักงานขับรถให้ทราบกฎการจราจร การขนส่งอย่างปลอดภัย และทราบขั้นตอนปฏิบัติเมื่อเกิด เหตุฉุกเฉินระหว่างการขนส่ง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุและอุปกรณ์การก่อสร้างในช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเช้า และช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเย็นรวมถึงเวลาอื่น ๆ ที่โครงการพบว่าอาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านการจราจรต่อชุมชน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- หลีกเลี่ยงการขนส่งในเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่น รวมถึงเส้นทางอื่น ๆ ที่โครงการพบว่าอาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านการจราจรต่อชุมชน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีวัสดุปิดคลุมเพื่อป้องกันการตกหล่นของวัสดุก่อสร้าง และให้รถบรรทุกติดป้ายแจ้งชื่อและเบอร์โทรศัพท์ เพื่อเป็นช่องทางในการแจ้งเรื่องร้องเรียนมายังโครงการ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดระบบและทิศทางการจราจร พร้อมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวก และดูแลการเข้า-ออกของรถบรรทุก ในพื้นที่ก่อสร้าง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- กำหนดให้รถยนต์ทุกชนิดจอดภายในบริเวณพื้นที่ที่กำหนดไว้เท่านั้น โดยห้ามจอดบริเวณริมถนนสาธารณะโดยเด็ดขาด เพื่อป้องกันการกีดขวางจราจรและลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- กำหนดความเร็วภายในพื้นที่โครงการสำหรับรถบรรทุก ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตารางที่ 7.2.2-2 (ต่อ) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)
ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
7. สภาพเศรษฐกิจและสังคม	- พิจารณาว่าจ้างแรงงานท้องถิ่นที่มีความสามารถตรงตามความต้องการของบริษัทเข้าทำงานเป็นลำดับแรก เพื่อให้คนในท้องถิ่นมีงานทำและเพื่อทัศนคติที่ดีต่อโครงการ โดยแจ้งให้ชุมชนทราบในช่วงที่มีตำแหน่งงานว่าง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีช่องทางประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการก่อสร้างของโครงการให้ชุมชนใกล้เคียงทราบ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดทำทะเบียนคนงานก่อสร้างที่เข้ามาทำงานในพื้นที่ก่อสร้าง และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ควบคุมดูแลคนงานก่อสร้างเพื่อป้องกันการก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญต่อประชาชนในชุมชน โดยต้องวางกฎระเบียบและการลงโทษที่ชัดเจน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีขั้นตอนการรับเรื่องร้องเรียน ที่ต้องดำเนินการแก้ไขทันทีหากตรวจสอบพบว่าเรื่องร้องเรียนมีสาเหตุมาจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ รวมทั้งสรุปบันทึกข้อร้องเรียนสรุปผลการแก้ไขปัญหา ทบทวนสาเหตุของปัญหา และกำหนดแนวทางป้องกันการเกิดซ้ำ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
8. สาธารณสุขและสุขภาพ	- จัดให้มีสวัสดิการสำหรับคนงานก่อสร้างตามประกาศคณะกรรมการสวัสดิการแรงงาน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- ประสานหน่วยงานด้านสุขภาพในท้องถิ่นอบรมคนงานเรื่องสุขอนามัยและการป้องกันโรค ความประพฤติที่ไม่ก่อเหตุรำคาญและเสพสิ่งเสพติด	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- กำกับให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามกฎหมายแรงงานว่าด้วยการ ตรวจสอบสุขภาพร่างกายและสุขภาพตามความเสี่ยง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีอุปกรณ์และชุดปฐมพยาบาลเพื่อรองรับคนงานก่อสร้างในพื้นที่ของโครงการ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตารางที่ 7.2.2-2 (ต่อ) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)
ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
8. สาธารณสุขและสุขภาพ (ต่อ)	- จัดส่งข้อมูลจำนวนคนงานให้หน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ทราบเพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- สนับสนุนหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ศึกษา ทั้งในกิจกรรมด้านส่งเสริมป้องกันและเฝ้าระวังผลกระทบด้านสุขภาพ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
9. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	1) การจัดหาผู้รับเหมาและกฎระเบียบพื้นฐานในงานก่อสร้าง - พิจารณาคัดเลือกบริษัทรับเหมาที่มีมาตรการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ตลอดจนสุขภาพอนามัยของคนงานที่ปฏิบัติงานภายในโครงการที่ได้มาตรฐาน และสอดคล้องกับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- กำหนดบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างชัดเจน เช่น เขตก่อสร้าง เขตจัดเก็บอุปกรณ์/เครื่องมือการก่อสร้าง เขตกองเก็บวัสดุอุปกรณ์ที่ไม่ใช่แล้ว เป็นต้น รวมทั้งจัดให้มีป้ายเตือนภัยในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ที่มีความเข้มงวดในด้านความปลอดภัยทั้งหมด	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- ตรวจสอบความปลอดภัยในการทำงานอย่างสม่ำเสมอตามแผนงานที่กำหนดร่วมกันระหว่างเจ้าของโครงการ และบริษัทรับเหมา	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีแผนงานด้านความปลอดภัยในการทำงานสำหรับงานก่อสร้าง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	2) งานอบรม - จัดให้มีการนิเทศงานด้านความปลอดภัยและฝึกอบรมแก่คนงานก่อสร้างก่อนเริ่มต้นการทำงาน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตารางที่ 7.2.2-2 (ต่อ) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)
ของ บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
9. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	- มีการจัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับอันตรายจากความร้อน การป้องกันและการปฐมพยาบาล กรณีเจ็บป่วยเนื่องจากความร้อนให้กับคนงานทุกระดับ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	3) การบังคับใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล			
	- ติดป้ายสัญลักษณ์ให้สวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลในพื้นที่ที่มีระดับเสียงดังตามการจำแนกพื้นที่เสี่ยงภัยโดยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลอย่างเพียงพอและเหมาะสมกับลักษณะงานแก่คนงานก่อสร้าง เช่น ที่อุดหู ที่ครอบหู ถุงมือกันความร้อน รองเท้านิรภัย เป็นต้น	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	4) การจัดการกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน			
	- จัดให้มีสิ่งจำเป็นในการปฐมพยาบาล การรักษาพยาบาล และรถยนต์เพื่อใช้งานในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินตลอดเวลาตามกฎหมายกระทรวงว่าด้วยการจัดสวัสดิการในสถานประกอบการ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีแผนปฏิบัติการฉุกเฉินสำหรับช่วงก่อสร้างและทำการฝึกอบรมคนงานก่อสร้างให้รู้ถึงขั้นตอนการปฏิบัติในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน รวมทั้งการประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้อง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีระบบสัญญาณเตือนภัยในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ที่มีความเข้มงวดในด้านความปลอดภัยและให้ข้อมูลเกี่ยวกับระบบสัญญาณเตือนภัยแก่คนงานก่อสร้างและพนักงานที่อยู่ในพื้นที่ดังกล่าวตามที่กฎหมายกำหนด	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตารางที่ 7.2.2-2 (ต่อ) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)
ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
9. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	- เก็บรักษาและตรวจสอบอุปกรณ์เครื่องจักรและยานพาหนะ ให้อยู่ในสภาพที่ดีเสมอเพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- รวบรวมสถิติเกี่ยวกับอุบัติเหตุ ความเสียหายและการแก้ไขปัญหา เพื่อใช้ในการปรับปรุงมาตรการด้านความปลอดภัย	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตารางที่ 7.2.2-3 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
1. คุณภาพอากาศ	- หากในอนาคตผู้ประกอบการมีแหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศ ผู้ประกอบการจะต้องจัดให้มีระบบบำบัดมลพิษทางอากาศและควบคุมค่าความเข้มข้นมลพิษทางอากาศให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด และจะต้องกำหนดสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศบริเวณชุมชนอย่างน้อย 2 สถานี ทุก 6 เดือน ครั้งละ 7 วันต่อเนื่อง โดยมีดัชนีที่ตรวจวัดครอบคลุมชนิดของมลพิษที่ระบายออกจากกิจกรรมของโครงการ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
2. คุณภาพน้ำ	- กำหนดให้ระบบระบายน้ำเสียของโครงการแยกกับระบบระบายน้ำฝนโดยเด็ดขาด เพื่อป้องกันการปนเปื้อนของน้ำเสียลงรางระบายน้ำฝน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- กำหนดให้เก็บสารเคมีและกากของเสียทั้งหมดในอาคารที่มีหลังคาปกคลุม เพื่อป้องกันน้ำฝนชะล้างสารพิษลงสู่รางระบายน้ำฝน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียที่สอดคล้องกับคุณลักษณะน้ำเสียของโครงการ โดยมีความสามารถรองรับน้ำเสียจากกระบวนการผลิตอย่างเพียงพอหรือไม่ น้อยกว่า 1 วัน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- โครงการต้องควบคุมคุณภาพน้ำหลังผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสียของโครงการให้มีค่าอยู่ในเกณฑ์คุณภาพน้ำทิ้งตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีบ่อตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง (Inspection Tank) เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งสำหรับระบบบำบัดน้ำเสียของโครงการ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- กำหนดให้มีการตรวจสอบดูแลรักษาระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการรั่วไหลของน้ำเสียหรือน้ำทิ้งลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะโดยเด็ดขาด	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ของบริษัท ปลาваฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
3. เสียง	- ควบคุมระดับเสียงที่บริเวณริมรั้วของโครงการการไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลายทาง โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
4. การจัดการกากของเสีย	- ระบุชนิด ปริมาณกากของเสีย วิธีการจัดการกากของเสียแต่ละประเภท โดยมีวิธีการจัดการของเสียแต่ละประเภทให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลายทาง โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีการบันทึกชนิด ปริมาณกากของเสียที่เกิดขึ้น การขนส่งออกนอกพื้นที่โครงการและระบุหน่วยงานภายนอกที่ส่งไปจัดการหรือกำจัด	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลายทาง โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- แสดงรายละเอียดการจัดการกากของเสียแต่ละประเภทชัดเจน เช่น การจัดการกากของเสียจากกระบวนการผลิต และระบบเสริมกระบวนการผลิต เป็นต้น	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลายทาง โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- แสดงรายละเอียดสถานที่จัดเก็บกากของเสียแต่ละประเภท ให้มีพื้นที่เพียงพอต่อปริมาณกากของเสียที่เกิดขึ้น	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลายทาง โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
5. การใช้น้ำ	- จัดให้มีถังเก็บน้ำประปาซึ่งสามารถสำรองน้ำประปาได้ อย่างน้อย 8 ชั่วโมง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลายทาง โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
6. การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม	- โครงการต้องแยกระบบรวบรวมและระบายน้ำฝนออกจากระบบรวบรวมและระบายน้ำทิ้งโดยเด็ดขาด	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลายทาง โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีบ่อหน่วงน้ำฝนที่สามารถกักเก็บน้ำฝนส่วนที่เพิ่มขึ้นจากการพัฒนาโครงการ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลายทาง โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- ควบคุมการระบายน้ำฝนออกจากบ่อหน่วงน้ำของโครงการให้ไม่เกินอัตราการระบายน้ำฝนก่อนการพัฒนาโครงการ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลายทาง โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตารางที่ 7.2.2-3 (ต่อ) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)
ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
6. การระบายน้ำและ ป้องกันน้ำท่วม (ต่อ)	- กำหนดมาตรการดูแลระบบระบายน้ำฝนของโครงการ เช่น กำหนดแผนการขุด ลอกตะกอนภายในรางระบายน้ำฝน ระบบระบายน้ำ เป็นต้น	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- กำกับดูแลไม่ให้มีการทิ้งเศษวัสดุ และขยะมูลฝอยที่อาจอุดตันในรางระบายน้ำ ภายในพื้นที่โครงการ รวมทั้งกำหนดแผนทำความสะอาด/ขุดลอกรางระบาย น้ำฝน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
7. การจราจรและ การขนส่ง	- หลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วนระหว่างตอนเช้าและช่วงเวลาเร่งด่วน ตอนเย็น รวมถึงช่วงเวลาอื่น ๆ ที่โครงการพบว่าอาจก่อให้เกิดผลกระทบด้าน การจราจรต่อชุมชน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- หลีกเลี่ยงการขนส่งในเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่น รวมถึงเส้นทางอื่น ๆ ที่ โครงการพบว่าอาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านการจราจรต่อชุมชน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดระบบและทิศทางการจราจร พร้อมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวก และดูแลการเข้า-ออกของรถบรรทุกในพื้นที่โครงการ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- กำหนดให้รถยนต์ทุกชนิดจอดภายในบริเวณพื้นที่ที่กำหนดไว้เท่านั้น โดยห้าม จอดบริเวณริมถนนสาธารณะโดยเด็ดขาด เพื่อป้องกันการขัดขวางจราจรและ ลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- กำหนดความเร็วภายในพื้นที่โครงการสำหรับรถบรรทุก ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ ชั่วโมง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- ติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วรถ ป้ายสัญลักษณ์จราจรภายในพื้นที่โครงการ และ ติดตั้งสัญญาณชะลอความเร็ว	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตารางที่ 7.2.2-3 (ต่อ) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)
ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
7. การจราจรและการขนส่ง (ต่อ)	- กำหนดให้รถขนส่งติดชื่อและเบอร์โทรศัพท์ เพื่อเป็นช่องทางการแจ้งเรื่องร้องเรียนมายังโครงการ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
8. เศรษฐกิจและสังคม	- พิจารณาว่าจ้างแรงงานท้องถิ่นที่มีความสามารถตรงตามความต้องการของบริษัทเข้าทำงานเป็นลำดับแรก เพื่อให้คนในท้องถิ่นมีงานทำและเพื่อทัศนคติที่ดีต่อโครงการ โดยแจ้ง ให้ชุมชนทราบในช่วงที่มีตำแหน่งงานว่าง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีแผนงานด้านการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจต่อการดำเนินงานของโครงการ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดทำแผนงานความรับผิดชอบต่อสังคมของโครงการ (CSR) โดยให้ครอบคลุมต่อแผนงานด้านการศึกษา คุณภาพชีวิต สาธารณสุข สุขภาพอนามัย และสิ่งแวดล้อมของประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดทำแผนงานรับเรื่องร้องเรียน ดำเนินการแก้ไขทันทีหากตรวจสอบพบว่าเรื่องร้องเรียนมีสาเหตุมาจากการดำเนินงานของโครงการ รวมทั้งสรุปบันทึกข้อร้องเรียน สรุปผลการแก้ไขปัญหา ทบทวนสาเหตุของปัญหา และกำหนดแนวทางการป้องกันการเกิดซ้ำ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
9. สาธารณสุขและสุขภาพ	- ตรวจสอบสุขภาพพนักงานประจำใหม่ทุกคนและตรวจสอบสุขภาพพนักงานประจำปีตามปัจจัยเสี่ยง ทั้งนี้รายละเอียดของการตรวจให้อยู่ในดุลยพินิจของแพทย์แผนปัจจุบันชั้นหนึ่งที่ได้รับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพเวชกรรม ด้านอาชีวเวชศาสตร์หรือที่ผ่านการอบรมด้านอาชีวเวชศาสตร์หรือที่มีคุณสมบัติตามที่อธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานกำหนด	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
10. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	- จัดให้มีการอบรม ให้ความรู้ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยอย่างเหมาะสม และเพียงพอตามลักษณะงาน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาваฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- ออกแบบและติดตั้งระบบดับเพลิงและจัดให้มีอุปกรณ์ในการดับเพลิงอย่างเพียงพอและเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาваฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- ระบุชนิดและจำนวนอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยต่าง ๆ รวมทั้งอุปกรณ์คุ้มครองอันตรายส่วนบุคคล (Personal Protective Equipment – PPE) ให้เหมาะสมกับประเภทอันตรายจากการทำงาน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาваฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีการอบรม ให้ความรู้ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยอย่างเหมาะสม และเพียงพอตามลักษณะงาน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาваฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดทำแผนงานการตรวจสอบระบบสัญญาณเตือนภัยและระบบดับเพลิง และให้มีการฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมหนีไฟ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาваฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดทำแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน 3 ระดับ พร้อมทั้งแสดงแผนผังในแต่ละระดับ และกำหนดให้มีการซ้อมแผนฉุกเฉินแต่ละระดับอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาваฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดเตรียมอุปกรณ์ปฐมพยาบาล ห้องพยาบาล และบุคลากรเฉพาะสำหรับปฏิบัติหน้าที่	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาваฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตารางที่ 7.2.3-1 มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม **ระยะก่อสร้าง** โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	สถานีวิจัย	ความถี่	หน่วยงานรับผิดชอบ
1. ระดับเสียง - ตรวจวัดระดับเสียงในรูป L_{eq} 24 ชั่วโมง, L_{eq} 1 ชั่วโมง และ L_{90} 1 ชั่วโมง, L_{eq} 5 นาที, L_{max} , L_{dn} และ L_{90} 5 นาที และประเมินเสียงรบกวน	- ตรวจวัด 1 สถานี (รูปที่ 7.2.3-1) ได้แก่ • ที่พักอาศัยด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของโครงการ (N)	- 1 ครั้งในระยะก่อสร้าง โดยตรวจวัด 5 วัน ต่อเนื่อง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

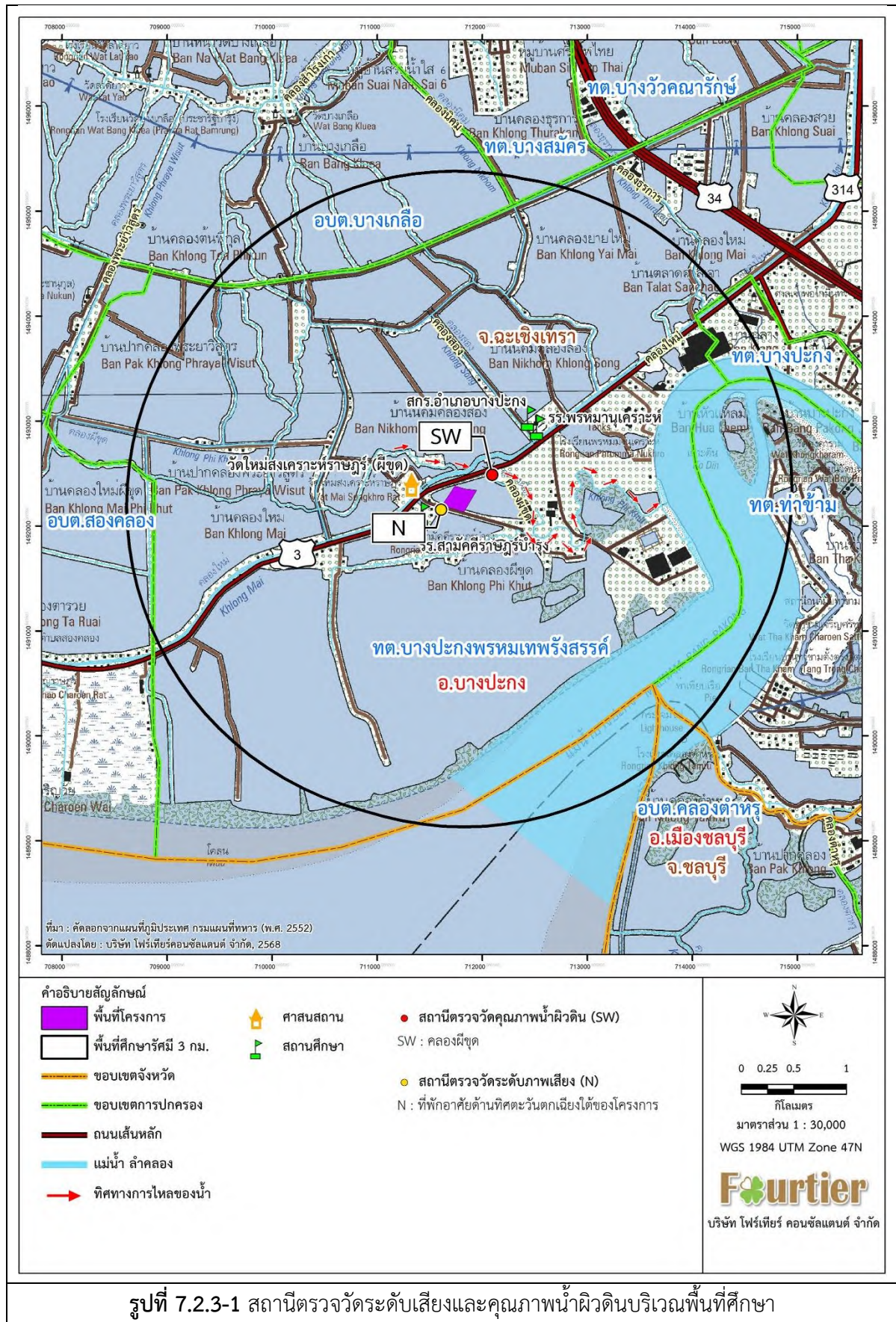
ตารางที่ 7.2.3-2 มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)
ของ บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	สถานีตรวจวัด	ความถี่	หน่วยงานรับผิดชอบ
1. คุณภาพน้ำผิวดิน - ตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน ในดัชนี pH, Temperature, TDS, TSS, DO, BOD, Total Coliform Bacteria, Fecal Coliform Bacteria	- ตรวจวัด 1 สถานี (รูปที่ 7.2.3-1) ได้แก่ • คลองฝี่ชูด (SW)	- ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม-ตุลาคม) 1 ครั้ง และในช่วงฤดูแล้ง (เดือนพฤศจิกายน-เมษายน) 1 ครั้ง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
2. คุณภาพน้ำทิ้ง - ตรวจวัดลักษณะน้ำทิ้งหลังการบำบัดก่อนระบายลงสู่รางระบายน้ำในเขตทางของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ในดัชนี pH, Temperature, TDS, TSS, DO, BOD, Total Coliform Bacteria, Fecal Coliform Bacteria	- บ่อตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง (Inspection Tank)	- ทุก 3 เดือน	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
3. ระดับเสียง - ตรวจวัดระดับเสียงในรูป L_{eq} 24 ชั่วโมง, L_{eq} 1 ชั่วโมง และ L_{90} 1 ชั่วโมง, L_{eq} 5 นาที, L_{max} , L_{dn} และ L_{90} 5 นาที และประเมินเสียงรบกวน	- ตรวจวัด 1 สถานี (รูปที่ 7.2.3-1) ได้แก่ • ที่พักอาศัยด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของโครงการ (N)	- ปีละ 2 ครั้ง ครั้งละ 5 วันต่อเนื่อง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตารางที่ 7.2.3-2 (ต่อ) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	สถานีตรวจวัด	ความถี่	หน่วยงานรับผิดชอบ
4. การจราจรและการขนส่ง - บันทึกจำนวนรถเข้า-ออกโครงการเป็นประจำทุกวันเพื่อใช้ในการปรับปรุงการวางแผนด้านการจราจรของโครงการ	- พื้นที่โครงการ	- ปีละ 1 ครั้ง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
- บันทึกสถิติอุบัติเหตุการจราจรที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการขนส่งของโครงการ พร้อมทั้งบันทึกสาเหตุ สถานที่ ช่วงเวลาและแนวทางการแก้ปัญหาทุกครั้งเพื่อหาแนวทางในการป้องกันการเกิดซ้ำ	- เส้นทางขนส่ง/พื้นที่โครงการ	- ปีละ 1 ครั้ง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด



รูปที่ 7.2.3-1 สถานีตรวจวัดระดับเสี่ยงและคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษา

8. การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้อง

โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างความรับรู้ที่ถูกต้อง รวมทั้งเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และให้ผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้อง ได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินโครงการ และนำความคิดเห็นไปประกอบการพิจารณาดำเนินโครงการ โดยดำเนินการเป็นไปตามระเบียบสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะประกอบการพิจารณาจัดตั้ง เปลี่ยนแปลง หรือยุบเลิกเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2564 ด้วยรูปแบบการรับฟังความคิดเห็นแบบประชาพิจารณ์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) กำหนดกลุ่มเป้าหมาย โดยการคัดเลือกกลุ่มเป้าหมายภายในพื้นที่ซึ่งเป็นที่ตั้งของการดำเนินโครงการ เป็นสำคัญ รวมถึงหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ในช่วงวันที่ 13-15 สิงหาคม พ.ศ. 2568

2) เข้าพบหน่วยงานท้องถิ่น เพื่อประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการและเตรียมความพร้อมในการจัดรับฟังความคิดเห็นฯ ในวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ. 2568

3) โครงการได้เชิญกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียเข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นฯ และได้ทำการปิดประกาศเผยแพร่ข้อมูลรายละเอียดโครงการและวันที่ เวลา สถานที่ ในการจัดรับฟังความคิดเห็นในสถานที่ต่าง ๆ เช่น บอร์ดประชาสัมพันธ์ในชุมชน บอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการ ฯลฯ ในวันที่ 22 และ 27 สิงหาคม พ.ศ. 2568 ขณะเดียวกันยังประชาสัมพันธ์ผ่านระบบเครือข่ายสารสนเทศของเทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ เพชบุรีของที่ว่ากล่าวบางปะกง และเพชบุรีของบริษัทที่ปรึกษา

4) การรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในครั้งนี้เลือกใช้การประชุมระดับตัวแทนของกลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้เสีย ในวันที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น. ณ อาคารอเนกประสงค์ เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

จากการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ซึ่งเป็นรูปแบบการประชุมรับฟังความคิดเห็นแบบการประชาพิจารณ์ มีผู้นำชุมชนและตัวแทนชุมชน หน่วยงานที่รับผิดชอบในการจัดทำรายงานฯ หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไป เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นฯ ทั้งหมด 389 คน เมื่อสอบถามความคิดเห็นต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) พบว่า จากผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 310 คน มีผู้ที่เห็นด้วยกับการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ร้อยละ 99.1 สำหรับรายละเอียดผลการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ แสดงดังภาคผนวก ก

สารบัญภาคผนวก

ภาคผนวก ก	เอกสารบริษัท ปลาваฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
ภาคผนวก ก-1	สำเนาใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนนิติบุคคล
ภาคผนวก ก-2	สำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ และบัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้นที่ออกให้ไม่เกิน 6 เดือน ก่อนวันยื่นคำขอ
ภาคผนวก ก-3	สำเนาใบทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม (ภพ. 20)
ภาคผนวก ก-4	งบการเงินที่ได้รับการรับรองจากผู้ตรวจสอบ บัญชีรับอนุญาตย้อนหลัง 3 ปี
ภาคผนวก ก-5	เอกสารแนะนำกลุ่มบริษัท ปลาваฟ
ภาคผนวก ข	เอกสารที่ดินของพื้นที่ตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
ภาคผนวก ข-1	สำเนาระวางที่ดิน
ภาคผนวก ข-2	บัญชีโฉนดที่ดิน
ภาคผนวก ข-3	สำเนาโฉนดที่ดิน
ภาคผนวก ข-4	แผนที่แสดงบริเวณขอบเขตพื้นที่ขอจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ในแผนที่ผังเมือง ปัจจุบัน
ภาคผนวก ข-5	แผนที่ที่ตั้งแสดงตำแหน่งพื้นที่ที่ขอจัดตั้งเขตส่งเสริมฯ และบริเวณโดยรอบ
ภาคผนวก ค	หนังสือยินยอมของ บริษัท ทรีพีเคชตรสยาม จำกัด ยินยอมให้บริษัท ปลาваฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด มีสิทธิ์ในการบริหารจัดการที่ดินและอาคาร เพื่อนำมาใช้จัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
ภาคผนวก ง	หนังสือตรวจสอบการใช้ประโยชน์ที่ดินจากสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา
ภาคผนวก จ	เอกสารการขออนุญาตเชื่อมทางเข้า-ออก
ภาคผนวก จ-1	สัญญาต่างตอบแทนเพื่อก่อสร้างทางเชื่อมในที่ราชพัสดุ
ภาคผนวก จ-2	หนังสืออนุญาตเชื่อมทางเข้า-ออก จากแขวงทางหลวง
ภาคผนวก ฉ	รายการคำนวณระบบรวบรวมน้ำฝน
ภาคผนวก ช	รายการคำนวณบ่อน้ำฝน
ภาคผนวก ซ	หนังสืออนุญาตวางท่อน้ำและระบายน้ำลงสู่รางระบายน้ำของถนนสุขุมวิท จากแขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา
ภาคผนวก ฌ	หนังสือรับรองความสามารถในการให้บริการน้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาค สาขาบางปะกง
ภาคผนวก ฎ	รายการคำนวณระบบจ่ายน้ำประปา
ภาคผนวก ฏ	รายการคำนวณระบบบำบัดน้ำเสีย
ภาคผนวก ฐ	รายการคำนวณระบบรวบรวมน้ำทิ้ง
ภาคผนวก ถ	หนังสือรับรองการให้บริการไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) สาขาบางปะกง
ภาคผนวก ท	หนังสือรับรองความสามารถในการให้บริการจัดเก็บขยะมูลฝอยจากเทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์
ภาคผนวก ธ	การวิเคราะห์ผลตอบแทนโครงการ
ภาคผนวก ด	ผลการตรวจวัดระดับเสียง
ภาคผนวก ต	ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน
ภาคผนวก ต	หนังสือให้ความยินยอมรับผิดชอบการเยียวยาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)
ภาคผนวก ถ	รายงานผลการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ประกอบการพิจารณาจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

ภาคผนวก ก

รายงานผลการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
ประกอบการพิจารณาจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)



รายงานผลการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
ประกอบการพิจารณาจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตั้งอยู่ที่ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

เสนอต่อ

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ตุลาคม 2568

จัดทำโดย

Fourtier บริษัท โฟร์เทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด

99/2 หมู่ที่ 8 ตำบลบางเมือง อำเภอมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ 10270

โทรศัพท์ 02-105-4608 โทรสาร 02-105-4609 อีเมล : admin@4tier.co.th

	หน้า
1. ความเป็นมาโครงการและเหตุผลความจำเป็น	1
2. วัตถุประสงค์ของการดำเนินโครงการ	2
3. วิธีการรับฟังความคิดเห็น	2
4. กลุ่มเป้าหมายในการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด	2
5. การจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)	4
6. ขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้อง	10
7. การประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการก่อนการประชุมรับฟังความคิดเห็น	11
8. รูปแบบ วัน เวลา และสถานที่จัดประชุมรับฟังความคิดเห็นและทำความเข้าใจกับประชาชนและผู้มีส่วนได้เสีย	12
9. การสรุปประเด็นการแสดงความคิดเห็นจากประชาชนผู้มีส่วนได้เสีย และคำชี้แจงต่อความเห็น	16
10. สรุปผลการแสดงความคิดเห็นผ่านแบบประเมินหลังการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด	20
11. สรุปผลการแสดงความคิดเห็นผ่านแบบสอบถาม เพื่อสร้างการรับรู้ที่ถูกต้องแก่ประชาชนในพื้นที่ และรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้องโครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ : สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)	25
12. การเผยแพร่สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ และข้อเสนอแนะ	45

สารบัญภาคผนวก

- ภาคผนวก ก ภาพการปิดประกาศและการประชาสัมพันธ์เชิญเข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นฯ / บรรยายภาคการรับฟังความคิดเห็น และทำความเข้าใจกับประชาชนและผู้มีส่วนได้เสีย / การปิดประกาศและนำเสนอสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ / การเผยแพร่สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ
- ภาคผนวก ข สำเนาใบลงทะเบียนการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้อง
- ภาคผนวก ค เอกสารประกอบการรับฟังความคิดเห็นฯ และรายละเอียดที่ใช้ในการนำเสนอ
- ภาคผนวก ค-1 เอกสารประกอบการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
- ภาคผนวก ค-2 เอกสารในการนำเสนอ
- ภาคผนวก ง ภาพการปิดประกาศเผยแพร่และนำเสนอสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ
- ภาคผนวก จ เผยแพร่สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ ไว้เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 15 วัน

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
4-1	กลุ่มเป้าหมายในการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	3
5-1	แผนงานการก่อสร้างโครงการ	6
5-2	การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)	7
8-1	จำนวนผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็น	14
9-1	ประเด็นคำถามและข้อเสนอแนะจากการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) พร้อมคำชี้แจง	16
10-2	ข้อมูลการให้ความเห็นด้วยหรือไม่กับโครงการ	23
10-1	รายการประเมินผลของผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็น	24
11-1	ข้อมูลเกี่ยวกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี)	27
11-2	การรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ	32
11-3	การวัดระดับความพึงพอใจ	40

สารบัญรูป

รูปที่		หน้า
5-1	ที่ตั้งโครงการในแผนที่แนบท้ายประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน และแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2565	5
5-2	ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)	8
5-3	ร่างแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)	9
7-1	ภาพตัวอย่างการประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการ	11
8-1	บรรยากาศการรับฟังความคิดเห็น และทำความเข้าใจกับประชาชนและผู้มีส่วนได้เสีย (วันพุธที่ 10 กันยายน 2568 เวลา 13.00-16.00 น.)	13
10-1	แหล่งการรับทราบข้อมูลข่าวสารโครงการ	21
10-2	ช่องทางสะดวกที่สุดในการรับข้อมูลข่าวสารโครงการ	21
12-1	ภาพการปิดประกาศและนำเสนอสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น ดำเนินการเมื่อวันที่ 6-7 ตุลาคม พ.ศ. 2568	45

รายงานผลการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
ประกอบการพิจารณาจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)
ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย)
ตั้งอยู่ที่ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

1. ความเป็นมาโครงการและเหตุผลความจำเป็น

จากนโยบายของรัฐบาลที่กำหนดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor, EEC) ในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง และได้กำหนดกลุ่มอุตสาหกรรมที่จะช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยภาพรวม รวมถึงการยกระดับอุตสาหกรรมด้วยการใช้เทคโนโลยีขั้นสูง พร้อมทั้งการสนับสนุนจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานจากภาครัฐ ซึ่งก่อให้เกิดการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและการลงทุนในธุรกิจ และเป็นจุดเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียน เพื่อยกระดับพื้นที่ให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของเอเชีย เพื่อเป็นส่วนสำคัญในการเปลี่ยนประเทศที่มีรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง

ทั้งนี้ การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกทำให้ทางหลวงสายหลักและสายรองในภาคตะวันออก และจังหวัดติดต่อดำเนินการขยายเขตทาง/ผิวจราจรเพื่อเพิ่มศักยภาพการเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงและรองรับปริมาณจราจรภาคขนส่งและโลจิสติกส์จากผู้ผลิตไปยังผู้บริโภค ดังนั้น บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์อย่างครบวงจรในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก จึงได้มีแผนที่จะจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อบริการผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่จะดำเนินกิจการโลจิสติกส์ที่เป็นศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (International Distribution Center : IDC) โดยบริษัทฯ ได้จัดหาพื้นที่ที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ โดยจัดหาที่ดินขนาดเนื้อที่ประมาณ 29 ไร่ ตั้งอยู่ริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 72 ในท้องที่ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ในการจัดตั้ง “โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)” โดยบริษัทฯ จะเป็นผู้พัฒนาที่ดินพร้อมระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ และเป็นผู้ให้บริการระบบสาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวก และบริการอื่น ๆ ให้แก่ผู้ประกอบการที่จะเข้ามาประกอบกิจการ เพื่อให้การดำเนินธุรกิจมีมาตรฐานสากล มีความปลอดภัยต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม

อย่างไรก็ตาม ในการจัดตั้ง “โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)” บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด จะต้องดำเนินการยื่นคำขอจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจัดตั้ง เปลี่ยนแปลง และยุบเลิกเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2568 เพื่อเสนอต่อสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) นำเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) พิจารณาเห็นชอบการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษต่อไป

2. วัตถุประสงค์ของการดำเนินโครงการ

การจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ มีวัตถุประสงค์ของการดำเนินโครงการ ดังนี้

- 1) เพื่อพัฒนาพื้นที่ให้เป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ตามพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561
- 2) เพื่อขอรับสิทธิประโยชน์การลงทุนตามมาตราการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
- 3) เพื่อส่งเสริมให้เกิดการนำเทคโนโลยีมาใช้งานและยกระดับเป็นกิจการโลจิสติกส์อัจฉริยะ (Smart Logistics)
- 4) เพื่อให้ผู้ประกอบการต่าง ๆ ที่อยู่ห่วงโซ่อุปทานของระบบโลจิสติกส์มีการประกอบกิจการที่มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น

3. วิธีการรับฟังความคิดเห็น

ในกระบวนการขอจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ จะต้องจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้อง ภายในพื้นที่ซึ่งเป็นที่ตั้งของการดำเนินโครงการเพื่อสร้างความรับรู้ที่ถูกต้อง รวมทั้งเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และให้ผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้องได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินโครงการและนำความคิดเห็นไปประกอบการพิจารณา ดำเนินโครงการ ซึ่งการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) บริษัทฯ ได้เลือกใช้วิธีการจัดประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ โดยจะดำเนินการตามระเบียบสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะประกอบการพิจารณาจัดตั้ง เปลี่ยนแปลง หรือยุบเลิกเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2564

4. กลุ่มเป้าหมายในการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

โครงการได้กำหนดกลุ่มเป้าหมายในการรับฟังความคิดเห็นที่เป็นผู้มีส่วนได้เสียซึ่งเป็นที่ตั้งของการดำเนินโครงการ แสดงดังตารางที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 กลุ่มเป้าหมายในการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

หน่วยงาน	กลุ่มเป้าหมาย
1. หน่วยงานอนุมัติ/อนุญาต	
- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.)	เลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.)
2. หน่วยงานด้านผังเมือง	
- สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา	โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา
3. หน่วยงานปกครอง	
- ที่ว่าการอำเภอบางปะกง	นายอำเภอบางปะกง
4. องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น	
- เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์	นายกเทศมนตรี เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์
5. สถานศึกษา	
- โรงเรียนสามัคคีราษฎร์บำรุง	ผู้อำนวยการโรงเรียนสามัคคีราษฎร์บำรุง
- โรงเรียนพรหมานุเคราะห์	ผู้อำนวยการโรงเรียนพรหมานุเคราะห์
- ศูนย์ส่งเสริมการเรียนรู้ระดับอำเภอบางปะกง	ผู้อำนวยการศูนย์ส่งเสริมการเรียนรู้ระดับอำเภอบางปะกง
6. หน่วยงานบริการสาธารณสุข	
- โรงพยาบาลบางปะกง	ผู้อำนวยการโรงพยาบาลบางปะกง
7. สถาบันศาสนา	
- วัดใหม่สงเคราะห์ราษฎร์ (ผิซุด)	เจ้าอาวาสวัดใหม่สงเคราะห์ราษฎร์ (ผิซุด)
8. ชุมชน	
- กำนันตำบลบางปะกง (หมู่ที่ 7)	- ผู้นำชุมชน
- หมู่ที่ 14 บ้านคลองผิซุด	- ผู้นำชุมชน
	- ลูกบ้าน
- หมู่ที่ 15 บ้านคลองใหม่ผิซุด	- ผู้นำชุมชน
	- ลูกบ้าน
- หมู่ที่ 16 บ้านนิคมคลองยายใหม่	- ผู้นำชุมชน
	- ลูกบ้าน
- หมู่ที่ 17 บ้านสกลดสีสับ	- ผู้นำชุมชน
	- ลูกบ้าน
9. สื่อมวลชน	
- เพจคนข่าวบางปะกง	- แอดมินเพจ

ที่มา : บริษัท โพรเทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด, 2568

5. การจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

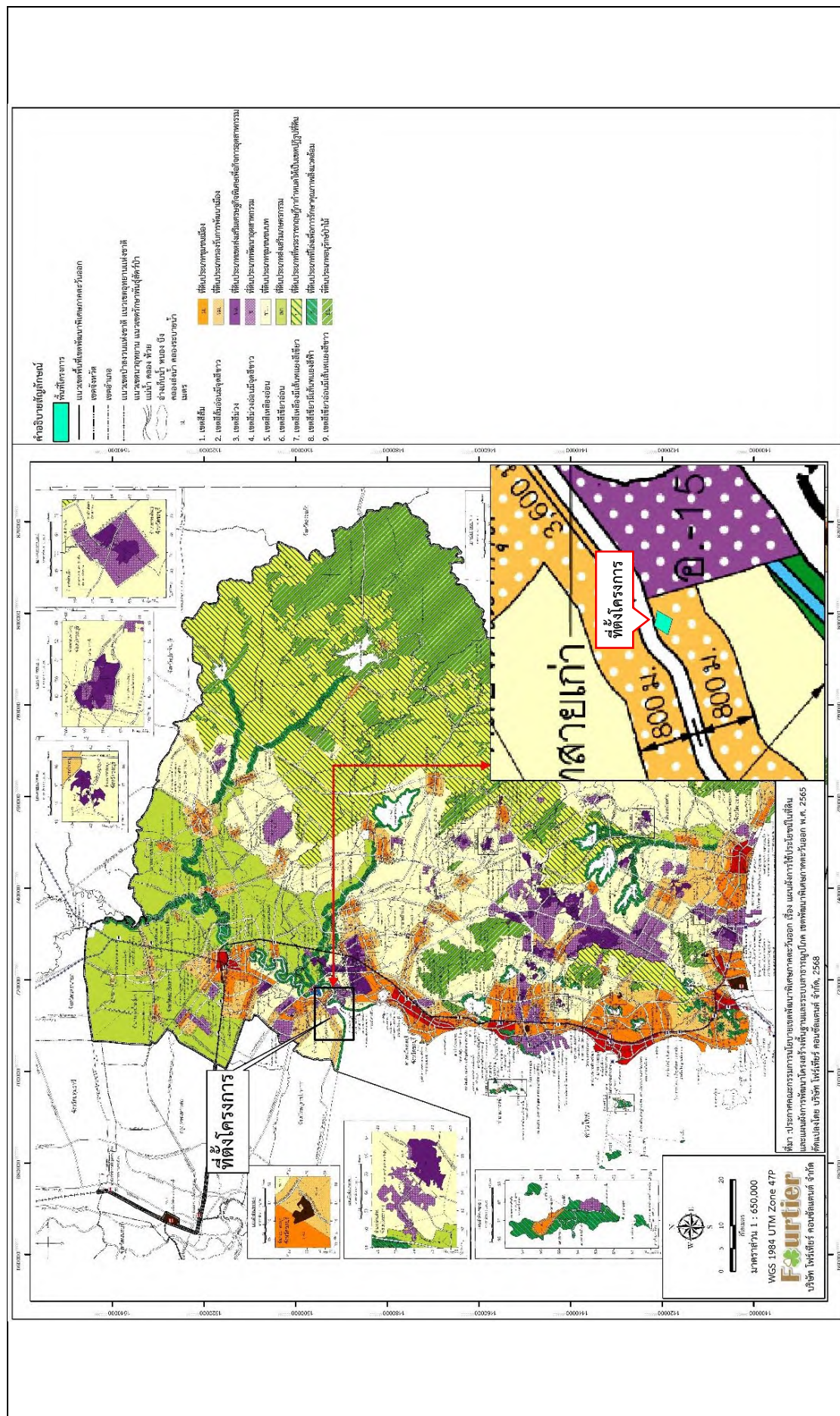
โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ตั้งอยู่ริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 72 ในเขตพื้นที่หมู่ที่ 14 ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา สภาพพื้นที่ตั้งโครงการในปัจจุบัน เป็นพื้นที่มีการพัฒนาและใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นคลังสินค้า พื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นพื้นที่บ่อเลี้ยงสัตว์น้ำ/พื้นที่นาเกลือเป็นส่วนใหญ่ รองลงมาเป็นพื้นที่รอการใช้ประโยชน์ พื้นที่ชุมชน พื้นที่สถานประกอบการ

จากการตรวจสอบที่ตั้งโครงการในแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินท้ายประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2565 พบว่า ที่ตั้งโครงการตั้งอยู่ในที่ดินประเภท ร.ม.-23 (เขตสีส้มอ่อนมีจุดสีขาว) เป็นที่ดินประเภทรองรับการพัฒนาเมือง ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการขยายตัวของที่อยู่อาศัยที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีบริเวณชานเมือง (รูปที่ 5-1) โดยให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย พาณิชยกรรม สถาบันราชการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ และกิจการอื่น นอกจากข้อห้าม ดังต่อไปนี้

- 1) โรงงานตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน เว้นแต่โรงงานที่ประกอบกิจการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมบริการหรืออุตสาหกรรมที่ให้บริการแก่ชุมชนตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมซึ่งไม่ใช่โรงงาน ลำดับที่ 106
- 2) คลังน้ำมันและสถานที่เก็บรักษาน้ำมัน ลักษณะที่สาม ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อการจำหน่าย
- 3) คลังก๊าซปิโตรเลียมเหลวตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อการจำหน่าย
- 4) จัดสรรที่ดินเพื่อประกอบอุตสาหกรรมตามกฎหมายว่าด้วยการจัดสรรที่ดิน
- 5) การอยู่อาศัยหรือประกอบพาณิชยกรรมประเภทอาคารขนาดใหญ่พิเศษ เว้นแต่ ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีขนาดเขตทางไม่น้อยกว่า 16 เมตร

การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อประกอบกิจการโรงงานหรือคลังสินค้า ให้มีระยะห่างจากริมฝั่งตามสภาพธรรมชาติของแม่น้ำบางปะกง แม่น้ำประแสร์ คลองสีียด คลองระบม คลองท่าลาด คลองหลวง และคลองใหญ่ ไม่น้อยกว่า 200 เมตร

การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อประกอบกิจการโรงงานหรือคลังสินค้า ให้มีระยะห่างจากริมฝั่งตามสภาพธรรมชาติของคลองนครเนื่องเขต คลองแสนแสบ คลองโพธิ์ คลองประเวศบุรีรมย์ คลองพระองค์เจ้าไชยานุชิต คลองพานทอง คลองสำโรง และคลองหินลอย ไม่น้อยกว่า 50 เมตร



รูปที่ 5-1 ที่ตั้งโครงการในแผนที่แนบท้ายประกาศกรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน และแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2565

จากข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกฯ ข้างต้น พบว่า บริษัทฯ สามารถใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษและประกอบกิจการโลจิสติกส์ เป็นกิจการที่สามารถดำเนินการได้ในที่ดินประเภท ร.ม.-23 (เขตสีส้มอ่อนมีจุดสีขาว) ที่เป็นที่ดินประเภทรองรับการพัฒนาเมืองเพื่อรองรับการขยายตัวของการอยู่อาศัยที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีบริเวณชานเมือง

สำหรับการพัฒนาโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) คาดว่าจะใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างประมาณ 2 เดือน รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5-1 จากนั้นจะให้ผู้ประกอบการที่สนใจดำเนินกิจการโลจิสติกส์ภายในพื้นที่โครงการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษฯ และตกลงเช่าพื้นที่ประกอบการทั้งหมดเข้ามาดำเนินการต่อไป

ตารางที่ 5-1 แผนงานการก่อสร้างโครงการ

รายละเอียด	เดือนที่ 1				เดือนที่ 2			
	1	2	3	4	1	2	3	4
1. งานเตรียมการก่อสร้าง								
2. งานปรับปรุงถนน								
3. งานปรับปรุงระบบระบายน้ำฝน								
4. งานบ่อหน่วงน้ำฝน								
5. งานท่อจ่ายน้ำประปา								
6. งานระบบรวบรวมน้ำเสีย								
7. งานระบบบำบัดน้ำเสีย								
8. งานห้องน้ำห้องส่วนกลาง								
9. งานระบบไฟแสงสว่างถนน								
10. งานระบบกล้องวงจรปิด (CCTV)								
11. งานปรับปรุงอาคารสำนักงาน								
12. เครื่องชั่งน้ำหนักบรรทุก								
13. สถานีชาร์จแบตเตอรี่รถยนต์ไฟฟ้า								
14. งานส่วนที่ปรึกษาการก่อสร้าง								

ที่มา : บริษัท โฟรเทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด, 2568

การพัฒนาเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษของโครงการมีเป้าหมายที่จะรับกิจการศูนย์บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็นกิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (International Distribution Center : IDC) ตามที่ได้รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) รวมทั้งกิจการที่เกี่ยวข้องกับบริการโลจิสติกส์ เช่น การผลิตหรือประกอบบรรจุภัณฑ์กระดาษ เป็นต้น ให้เข้ามาตั้งในพื้นที่โครงการ เพื่อให้การพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ภายในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ครบวงจรในห่วงโซ่อุปทาน อย่างไรก็ตาม การดำเนินการดังกล่าวจะต้องดำเนินการด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพสูง และเป็นระบบแบบอัตโนมัติ (Automation) ตามแนวทางหลักของเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ รวมถึงมีความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่โครงการ แบ่งออกเป็น พื้นที่ประกอบกิจการ พื้นที่ระบบสาธารณูปโภค และพื้นที่สีเขียว โดยสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินดังตารางที่ 5-2 และแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินโครงการรูปที่ 5-2 สรุปรายละเอียดการใช้ประโยชน์ที่ดินได้ดังนี้

ก) **พื้นที่ประกอบกิจการ** มีสัดส่วนพื้นที่ประกอบกิจการประมาณ 19-3-56.4 ไร่ (19.89 ไร่) คิดเป็นร้อยละ 67.63 ของพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ทั้งหมด

ข) **พื้นที่ระบบสาธารณูปโภค** มีสัดส่วนพื้นที่ระบบสาธารณูปโภคประมาณ 9-0-56.3 ไร่ (9.14 ไร่) หรือคิดเป็นร้อยละ 31.08 ของพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ทั้งหมด ทั้งนี้บริเวณพื้นที่ระบบสาธารณูปโภค แบ่งเป็น ถนน ห้องน้ำ สถานีไฟฟ้าย่อย บ่อหน่วงน้ำฝน สำนักงาน ที่จอดรถ ถึงเก็บน้ำประปา ถึงเก็บน้ำดับเพลิง และพื้นที่สำรองระบบสาธารณูปโภค

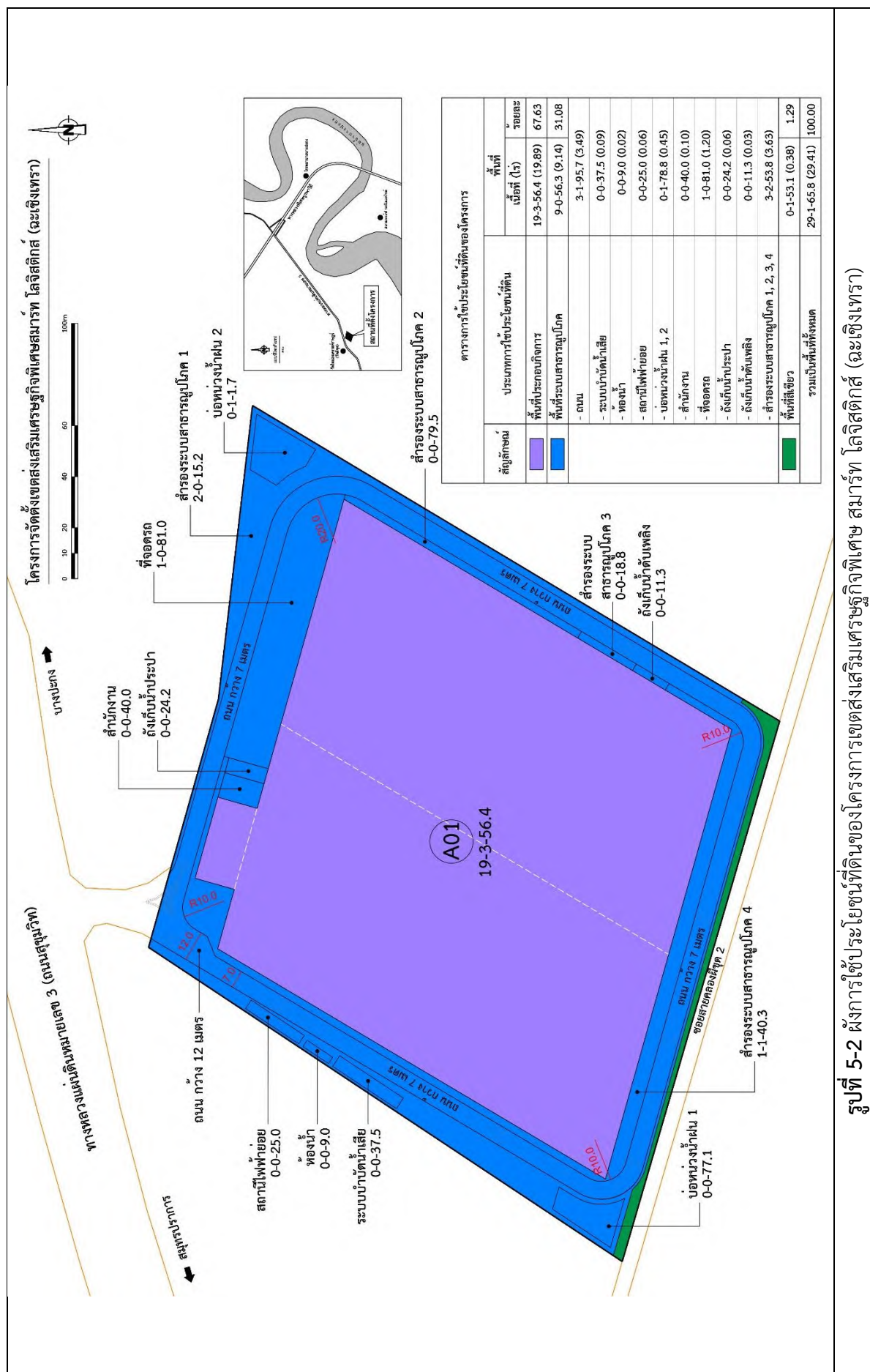
ค) **พื้นที่สีเขียว** มีสัดส่วนพื้นที่สีเขียว ประมาณ 0-1-53.1 ไร่ (0.38 ไร่) หรือคิดเป็นร้อยละ 1.29 ของพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ทั้งหมด

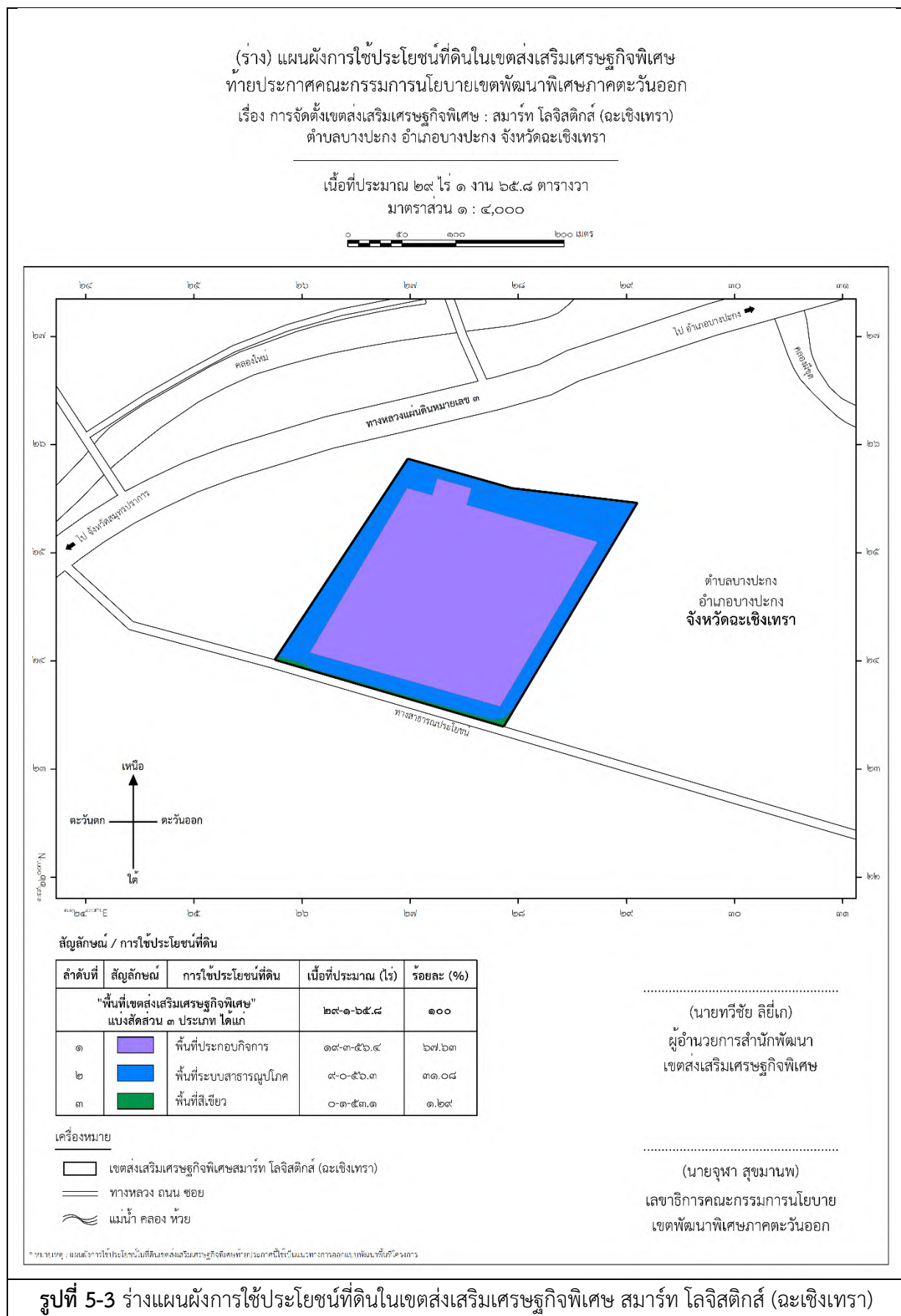
ตารางที่ 5-2 การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

ลำดับ	ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	เนื้อที่		สัดส่วน (ร้อยละ)
		ไร่-งาน-ตารางวา	ไร่	
1.	พื้นที่ประกอบกิจการ	19-3-56.4	19.89	67.63
2.	พื้นที่ระบบสาธารณูปโภค	9-0-56.3	9.14	31.08
	- พื้นที่ถนน	3-1-95.7	3.49	
	- พื้นที่ระบบบำบัดน้ำเสีย	0-0-37.5	0.09	
	- พื้นที่ห้องน้ำ	0-0-9.0	0.02	
	- พื้นที่สถานีไฟฟ้าย่อย	0-0-25.0	0.06	
	- พื้นที่บ่อหน่วงน้ำฝน 1,2	0-1-78.8	0.45	
	- พื้นที่สำนักงาน	0-0-40.0	0.10	
	- พื้นที่จอดรถ	1-0-81.0	1.20	
	- พื้นที่ถึงเก็บน้ำประปา	0-0-24.2	0.06	
	- พื้นที่ถึงเก็บน้ำดับเพลิง	0-0-11.3	0.03	
	- พื้นที่สำรองระบบสาธารณูปโภค 1,2,3,4	3-2-53.8	3.63	
3.	พื้นที่สีเขียว	0-1-53.1	0.38	1.29
รวมทั้งหมด		29-1-65.8	29.41	100.00

ที่มา : บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด, 2568

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำร่างแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) แสดงดังรูปที่ 5-3





6. ขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้อง

ในกระบวนการขอจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ จะต้องจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้อง ภายในพื้นที่ซึ่งเป็นที่ตั้งของการดำเนินโครงการเพื่อสร้างความรับรู้ที่ถูกต้อง รวมทั้งเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และให้ผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้องได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินโครงการและนำความคิดเห็นไปประกอบการพิจารณาการดำเนินโครงการโดยการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ บริษัทฯ จะดำเนินการตามระเบียบสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะประกอบการพิจารณาจัดตั้ง เปลี่ยนแปลง หรือยุบเลิกเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2564 โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) กำหนดกลุ่มเป้าหมาย โดยการคัดเลือกกลุ่มเป้าหมายภายในพื้นที่ซึ่งเป็นที่ตั้งของการดำเนินโครงการเป็นสำคัญ รวมถึงหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ในช่วงวันที่ 13-15 สิงหาคม พ.ศ. 2568

2) เข้าพบหน่วยงานท้องถิ่น เพื่อประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการและเตรียมความพร้อมในการจัดรับฟังความคิดเห็นฯ ในวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ. 2568

3) โครงการได้เชิญกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียเข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นฯ และได้ทำการปิดประกาศเผยแพร่ข้อมูลรายละเอียดโครงการและวันที่ เวลา สถานที่ ในการจัดรับฟังความคิดเห็นในสถานที่ต่าง ๆ เช่น บอร์ดประชาสัมพันธ์ในชุมชน บอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการ ฯลฯ รวมถึงประชาสัมพันธ์ผ่านระบบเครือข่ายสารสนเทศขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งเป็นพื้นที่ตั้งของการดำเนินโครงการ ในวันที่ 22 และ 27 สิงหาคม พ.ศ. 2568

4) การรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในครั้งนี้เลือกใช้การประชุมระดับตัวแทนของกลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้เสีย ดำเนินการเมื่อ วันที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น. ณ อาคารอเนกประสงค์ เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

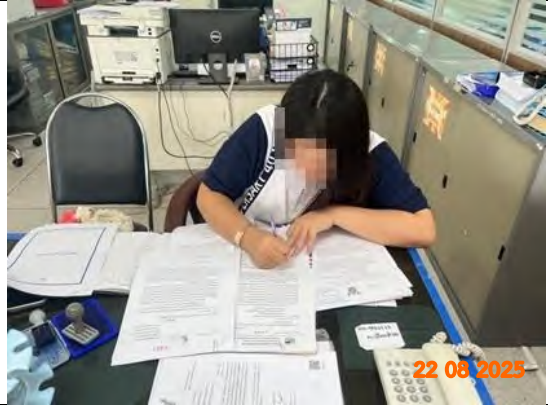
5) โครงการได้จัดทำสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ และข้อเสนอแนะ ให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกพิจารณา ภายใน 15 วัน นับตั้งแต่การรับฟังความคิดเห็นฯ เสร็จสิ้น ดำเนินการในช่วงวันที่ 11-22 กันยายน พ.ศ. 2568

6) การเผยแพร่สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ และข้อเสนอแนะ ได้ทำการปิดประกาศเผยแพร่ในสถานที่ต่าง ๆ เช่น บอร์ดประชาสัมพันธ์ในชุมชน บอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการ ฯลฯ ในวันที่ 6 ตุลาคม พ.ศ. 2568 ขณะเดียวกันยังเผยแพร่ผ่านระบบเครือข่ายสารสนเทศของเทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ และเพจบุ๊กของที่ว่าการอำเภอบางปะกง ทั้งนี้ ได้เผยแพร่สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ ไว้เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 15 วัน

7. การประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการก่อนการประชุมรับฟังความคิดเห็น

การประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการเป็นสิ่งสำคัญในการสร้างความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับการดำเนินงานของโครงการ ดังนั้นก่อนการดำเนินการรับฟังความคิดเห็นฯ โครงการได้มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการรวมทั้งส่งหนังสือเชิญเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นฯ ต่อผู้นำชุมชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามที่โครงการได้กำหนดไว้ นอกจากนี้ โครงการได้มีการปิดประกาศเพื่อเผยแพร่รายละเอียดเกี่ยวกับการดำเนินโครงการ บอร์ดประชาสัมพันธ์หน่วยงาน และบอร์ดประชาสัมพันธ์ชุมชน ขณะเดียวกันยังประชาสัมพันธ์ผ่านระบบเครือข่ายสารสนเทศของเทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ เฟซบุ๊กของที่ว่าการอำเภอบางปะกง และเฟซบุ๊กของบริษัทที่ปรึกษา เพื่อให้ประชาชนผู้สนใจทั้งในพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งโครงการและประชาชนทั่วไปได้รับทราบ ตัวอย่างภาพการประชาสัมพันธ์แสดงดังรูปที่ 7-1 (ภาพการประชาสัมพันธ์โครงการทั้งหมดแสดงดังภาคผนวก ก)



	
ที่ว่าการอำเภอบางปะกง	เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์
	
โรงพยาบาลบางปะกง	หมู่ที่ 16 บ้านนิคมคลองยายใหม่
การส่งหนังสือเชิญเข้าร่วมการฟังความคิดเห็นฯ	
รูปที่ 7-1 (ต่อ) ภาพตัวอย่างการประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการ	

8. รูปแบบ วัน เวลา และสถานที่จัดประชุมรับฟังความคิดเห็นและทำความเข้าใจกับประชาชนและผู้มีส่วนได้เสีย

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) จัดขึ้นเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2568 เวลา 13.00-16.00 น. ณ อาคารอเนกประสงค์ เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยมีผู้นำชุมชนและตัวแทนชุมชน หน่วยงานที่รับผิดชอบในการจัดทำรายงานฯ หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไป เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นฯ ทั้งหมด 389 คน ตัวอย่างภาพบรรยากาศการรับฟังความคิดเห็นฯ แสดงดังรูปที่ 8-1 จำนวนผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นจำแนกตามกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย แสดงดังตารางที่ 8-1 โดยมีสำเนาใบลงทะเบียนการรับฟังความคิดเห็นฯ แสดงดังภาคผนวก ข สำหรับเอกสารประกอบการรับฟังความคิดเห็นฯ และรายละเอียดที่ใช้ในการนำเสนอ แสดงดังภาคผนวก ค

	
การลงทะเบียนเข้าร่วมรับฟังความคิดเห็น และทำความเข้าใจกับประชาชนและผู้มีส่วนได้เสีย	
	
การกล่าวรายงานและกล่าวต้อนรับผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นฯ โดย ตัวแทนโครงการ	การกล่าวเปิดการรับฟังความคิดเห็นฯ โดย นายอำเภอบางปะกง
	
การนำเสนอรายละเอียดโครงการ	
	
การรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวลต่อโครงการ	
รูปที่ 8-1 บรรยากาศการรับฟังความคิดเห็น และทำความเข้าใจกับประชาชนและผู้มีส่วนได้เสีย (วันพุธที่ 10 กันยายน 2568 เวลา 13.00-16.00 น.)	

ตารางที่ 8-1 จำนวนผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นฯ

กลุ่มเป้าหมาย	รายละเอียดผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นฯ	จำนวน (คน)
1. ผู้ได้รับผลกระทบ	1.1 ชุมชน/หมู่บ้านบริเวณพื้นที่ตั้งโครงการ	
	เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ ตำบลบางปะกง	335
	อำเภอบางปะกงจังหวัดฉะเชิงเทรา	
	1) กำนันตำบลบางปะกง	1
	2) หมู่ที่ 14 บ้านคลองผิซุด	
	ผู้นำชุมชน	
	- ผู้ใหญ่บ้าน	1
	- ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน	2
	ประชาชนในพื้นที่	77
	3) หมู่ที่ 15 บ้านคลองใหม่ผิซุด	
2. ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำ รายงานการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ประชาชนในพื้นที่	116
	4) หมู่ที่ 16 บ้านนิคมคลองยายไหม	
	ผู้นำชุมชน	
	- ผู้ใหญ่บ้าน	1
	- ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน	2
	ประชาชนในพื้นที่	94
	5) หมู่ที่ 17 บ้านสภักดีสีล	
	ผู้นำชุมชน	
	- ผู้ใหญ่บ้าน	1
	ประชาชนในพื้นที่	40
3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	2.1 บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด	9
	2.2 บริษัท โพรเทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด	14
	3.1 หน่วยงานกำกับดูแล	1
	สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออก	
	- รองผู้อำนวยการ	1
	3.2 หน่วยงานระดับจังหวัด	3
	1) สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา	
	- นักผังเมือง	1
	- นักวิเคราะห์ผังเมือง	1
	2) สำนักงานพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์จังหวัดฉะเชิงเทรา	
3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	- ผู้บริหารคุ้มครองสิทธิผู้สูงอายุ	1

ตารางที่ 8-1 (ต่อ) จำนวนผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็น

กลุ่มเป้าหมาย	รายละเอียดผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็น	จำนวน (คน)
3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)	3.3 หน่วยงานระดับอำเภอ	1
	ที่ว่าการอำเภอบางปะกง	
	- นายอำเภอบางปะกง	1
	3.4 หน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่น	14
	เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์	
	- นายกเทศมนตรี	1
	- รองนายกเทศมนตรี	2
	- เลขานายกฯ	1
	- ประธานสภาเทศบาลตำบล	1
	- รองประธานสภาเทศบาลตำบล	1
	- สมาชิกสภาเทศบาลตำบล	7
	- ที่ปรึกษานายกเทศมนตรี	1
	3.5 หน่วยงานบริการด้านสาธารณสุข	1
	โรงพยาบาลบางปะกง	
	- นักวิชาการสาธารณสุข	1
4. องค์กรเอกชนด้านการ คุ้มครองสิ่งแวดล้อมและ อนุรักษ์ทรัพยากร ธรรมชาติ	4.1 องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ	1
	เครือข่ายอาสาสมัครพิทักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมหมู่บ้าน (ทสม.) อำเภอบางปะกง	
	- ประธาน ทสม. อำเภอบางปะกง	1
5. สื่อมวลชน	5.1 สื่อมวลชน	1
	ที่นี่บางปะกง	
	- นักข่าว	1
6. ประชาชนทั่วไป	ประชาชนผู้สนใจทั่วไป	9
รวม		389

หมายเหตุ : อ้างอิงจำนวนจากใบลงทะเบียนการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด เมื่อวันที่ 10 กันยายน 2568 เวลา 13.00-16.00 น. ณ อาคารอเนกประสงค์ เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ที่มา : บริษัท โฟร์เทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด, 2568

9. การสรุปประเด็นการแสดงความคิดเห็นจากประชาชนผู้มีส่วนได้เสีย และคำชี้แจงต่อความเห็น

จากการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ซึ่งเป็นรูปแบบการประชุมรับฟังความคิดเห็นแบบการปรึกษาหารือ โดยจัดขึ้นเมื่อวันที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น. ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยมีตัวแทนชุมชน ผู้นำชุมชน ตัวแทนสถานศึกษา หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องจากพื้นที่ตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ และประชาชนทั่วไป มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 366 คน โดยมีการแสดงความคิดเห็นต่อการขอจัดตั้งเป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ (EEC) ของโครงการ ดังตารางที่ 9-1

ตารางที่ 9-1 ประเด็นคำถามและข้อเสนอแนะจากการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) พร้อมคำชี้แจง

ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	สรุปคำชี้แจง
1. รายละเอียดโครงการ	
- การทำกิจการโลจิสติกส์ในพื้นที่โครงการมีการทำ กระดาษด้วยไฟหรือไม่ (ประชาชนหมู่ที่ 16 บ้านนิคมคลองยายใหม่)	- การพัฒนาเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษของโครงการมี เป้าหมายที่จะรับกิจการศูนย์บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็น กิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ ทันสมัย กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของโครงการจะให้บริการ กลุ่มลูกค้าที่เป็นผู้ส่งออก/นำเข้าสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งสินค้าต่าง ๆ โดยส่วนใหญ่จะอยู่ในบรรจุภัณฑ์ที่เป็น กล่องกระดาษหรือกระดาษลูกฟูกก่อนจัดส่ง ดังนั้น ในอนาคตการดำเนินการของศูนย์บริการโลจิสติกส์จะมี กิจการที่เป็นการผลิตหรือประกอบบรรจุภัณฑ์กระดาษ แข็ง ซึ่งจะเป็นการผลิตแผ่นกระดาษแผ่นลูกฟูกและกล่อง กระดาษลูกฟูกอยู่ภายในโครงการด้วย
2. การระบายน้ำ	
- ขอให้โครงการช่วยแก้ไขปัญหาน้ำท่วมบริเวณโดยรอบ พื้นที่โครงการ ซึ่งเป็นปัญหาเดิมในปัจจุบันก่อนที่จะมี โครงการ (ประชาชนหมู่ที่ 14 บ้านคลองผิซูด) (แบบแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม-ประชาชนหมู่ที่ 14 บ้าน คลองผิซูด-)	- โครงการยินดีที่จะช่วยแก้ไขปัญหาน้ำท่วมร้อนให้กับ ชุมชนโดยรอบ และในการดำเนินโครงการ บริษัทฯ จะ ดำเนินงานอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคม

ตารางที่ 9-1 ประเด็นคำถามและข้อเสนอแนะจากการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย
ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์
(ฉะเชิงเทรา) พร้อมคำชี้แจง

ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	สรุปคำชี้แจง
- ขอให้ปิดท่อระบายน้ำบริเวณด้านหลังพื้นที่โครงการ (ที่มีอยู่เดิมในปัจจุบัน) เนื่องจากส่งผลกระทบต่อบ้านพักอาศัยในช่วงที่ฝนตก (แบบแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม-ประชาชนหมู่ที่ 14 บ้านคลองผีชุด-)	- ก่อนพัฒนาโครงการ บริเวณพื้นที่ตั้งโครงการมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นคลังสินค้า โดยการระบายน้ำฝนออกสู่ภายนอกจะระบายออกบริเวณด้านหน้าและด้านหลังพื้นที่ ซึ่งส่งผลกระทบต่อบ้านพักอาศัยที่อยู่ใกล้เคียง อย่างไรก็ตาม ในการพัฒนาโครงการในครั้งนี้ โครงการได้ออกแบบการระบายน้ำฝนภายในโครงการโดยจะรวบรวมน้ำฝนที่ตกลงภายในพื้นที่โครงการทั้งหมดเข้าสู่บ่อหน่วงน้ำฝน จำนวน 2 บ่อ ได้แก่ บ่อหน่วงน้ำฝน 1 บริเวณด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ และบ่อหน่วงน้ำฝน 2 บริเวณด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ก่อนที่จะระบายน้ำฝนจากบ่อหน่วงน้ำฝนทั้ง 2 บ่อ ลงสู่รางระบายน้ำในเขตทางของถนนสุขุมวิทบริเวณด้านหน้าโครงการเท่านั้น ทั้งนี้ ในการระบายน้ำออกสู่รางระบายน้ำดังกล่าว โครงการจะควบคุมอัตราการระบายน้ำฝนจากบ่อหน่วงน้ำฝนให้ไม่เกินก่อนการพัฒนาโครงการ ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการระบายน้ำฝนออกจากพื้นที่โครงการ และจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อพื้นที่โดยรอบ
3. การจัดการน้ำเสีย	
- โครงการกำหนดให้มีระบบบำบัดน้ำเสีย แล้วน้ำเสียที่แจ้งว่าจะให้รถขนส่งนำไปกำจัดคือน้ำเสียจากส่วนใด (ประชาชนหมู่ที่ 16 บ้านนิคมคลองยายใหม่)	- น้ำเสียที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่โครงการจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ 1) น้ำเสียจากพนักงาน น้ำเสียส่วนนี้จะถูกรวบรวมไปยังระบบบำบัดน้ำเสียของโครงการ ซึ่งออกแบบให้สามารถรองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นได้อย่างเพียงพอ และมีประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสียให้มีค่าตามเกณฑ์มาตรฐานประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงานอุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรม และเขตประกอบการอุตสาหกรรม (พ.ศ. 2559) หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องฉบับล่าสุด ก่อนระบายออกสู่รางระบายน้ำริมถนนสุขุมวิทต่อไป ทั้งนี้ กรณีที่น้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดมีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด โครงการจะประสานงานให้บริษัทที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมเข้ามานำไปกำจัดต่อไป

ตารางที่ 9-1 ประเด็นคำถามและข้อเสนอแนะจากการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย
ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์
(ฉะเชิงเทรา) พร้อมคำชี้แจง

ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	สรุปคำชี้แจง
	2) น้ำเสียจากพื้นที่ประกอบการโลจิสติกส์ เกิดจากการล้างทำความสะอาดพื้นที่ประกอบการซึ่งจะเกิดขึ้นเป็นครั้งคราว หรือเป็นน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกับบริการโลจิสติกส์ ได้แก่ การผลิตแผ่นกระดานแผ่นลูกฟูกและกล่องกระดานลูกฟูกเพื่อสนับสนุนการบริการโลจิสติกส์ในอนาคต น้ำเสียส่วนนี้โครงการกำหนดให้ผู้ประกอบการประสานงานให้บริษัทที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมนำไปกำจัดต่อไป
4. คุณภาพสิ่งแวดล้อม	
- การดำเนินโครงการจะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและเกษตรหรือไม่ หากมีผลกระทบจะมีการแก้ไขอย่างไร (แบบแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม-ประชาชนหมู่ที่ 15 บ้านคลองใหม่ผิซุด-) (แบบแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม-ประชาชนหมู่ที่ 17 บ้านสภัดสี่สิบ-)	- โครงการได้ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่าง ๆ ครอบคลุมสภาพแวดล้อมปัจจุบันในพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ได้แก่ คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำผิวดิน การใช้น้ำ การระบายน้ำ การจัดการมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล และกากอุตสาหกรรมที่ไม่ใช่แล้ว การคมนาคมขนส่ง และสภาพเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งจากการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นพบว่า การดำเนินโครงการอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ระดับต่าง ๆ กัน ดังนั้น เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด จึงได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านต่าง ๆ และเป็นเครื่องมือในการเฝ้าระวังและควบคุมการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ นอกจากนี้ หากในอนาคต ประชาชนหรือชุมชนได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายอันเกิดจากการดำเนินโครงการ บริษัท ทรัพย์เกษตรสยาม จำกัด ในฐานะเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดิน ได้ให้ความยินยอมรับผิดชอบการเยียวยาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการไว้ด้วยแล้ว

ตารางที่ 9-1 ประเด็นคำถามและข้อเสนอแนะจากการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย
ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์
(ฉะเชิงเทรา) พร้อมคำชี้แจง

ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	สรุปคำชี้แจง
- ไม่กังวลเรื่องมลพิษเนื่องจากอีอีซี (EEC) มีกฎหมายที่ควบคุมดูแล รวมถึงหน่วยงานท้องถิ่นที่จะเข้ามามีส่วนร่วมในการดูแลด้วย (ประชาชนหมู่ที่ 14 บ้านคลองผิซุด)	- โครงการจะปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด เพื่อให้การดำเนินโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนน้อยที่สุด
5. ความปลอดภัย	
- ขอให้มีการป้องกันไฟไหม้จากการจัดเก็บกระดาดลูกฟูกและกล่องกระดาด และควรมีการจัดเก็บที่เหมาะสม (แบบแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม-ประชาชนหมู่ที่ 15 บ้านคลองใหม่ผิซุด-)	- โครงการจะกำหนดให้ผู้ประกอบการที่จะเข้ามาดำเนินกิจการผลิตกระดาดลูกฟูกและกล่องกระดาดจะต้องมีการจัดเก็บวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ที่เหมาะสม และจัดให้มีระบบป้องกันและระงับอัคคีภัยให้เป็นไปตามที่กฎหมายควบคุมอาคารหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้
6. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	
- ขอให้โครงการยืนยันว่าจะเปิดรับให้คนในพื้นที่เข้าทำงานอย่างจริงจัง โดยจะไม่รับผู้รับเหมาที่เป็นคนพื้นที่อื่น (ประชาชนหมู่ที่ 14 บ้านคลองผิซุด) (แบบแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม-ประชาชนหมู่ที่ 16 บ้านนิคมคลองยายใหม่-)	- โครงการมีนโยบายในการรับคนงานในพื้นที่ที่มีคุณสมบัติตรงตามที่กำหนดเป็นอันดับแรก โดยได้กำหนดเป็นมาตรการที่โครงการจะต้องปฏิบัติไว้เรียบร้อยแล้ว ดังนี้ “พิจารณาว่าจ้างแรงงานท้องถิ่นที่มีความสามารถตรงตามความต้องการของบริษัทเข้าทำงานเป็นลำดับแรก เพื่อให้คนในท้องถิ่นมีงานทำและเพื่อทัศนคติที่ดีต่อโครงการ โดยจ้าง ให้ชุมชนทราบในช่วงที่มีตำแหน่งงานว่าง” - นอกจากนี้ โครงการได้ประชาสัมพันธ์ให้ผู้สนใจสมัครงานในโครงการ ควรจะจบการศึกษาในด้านโลจิสติกส์และเทคโนโลยีสารสนเทศ (ไอที) และมีทักษะภาษาอังกฤษและภาษาจีนที่ดี
- การจัดทำโครงการเป็นสิ่งที่ดี เนื่องจากจะช่วยให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจัดเก็บภาษีได้มากขึ้น เป็นประโยชน์ในการนำมาพัฒนาท้องถิ่น (ประชาชนหมู่ที่ 14 บ้านคลองผิซุด)	- ประโยชน์จากการพัฒนาโครงการ นอกจากเงินภาษีที่ช่วยให้เทศบาลฯ มีงบประมาณในการพัฒนาท้องถิ่นแล้ว โครงการยังจะช่วยสร้างการจ้างงานให้กับประชาชนในพื้นที่ ซึ่งการพัฒนาโครงการจะมีส่วนช่วยทำให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

10. สรุปผลการแสดงความคิดเห็นผ่านแบบประเมินหลังการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลายาฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ภายหลังการนำเสนอรายละเอียดโครงการ บริษัทที่ปรึกษาได้รวบรวมความคิดเห็น และข้อเสนอแนะของผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นฯ จากแบบประเมินหลังการรับฟังความคิดเห็นฯ ทั้งนี้ มีผู้ตอบแบบประเมินทั้งหมด 319 คน คิดเป็นร้อยละ 87.2 ของผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นฯ ทั้งหมด 366 คน (ไม่นับรวมบริษัทที่ปรึกษาและเจ้าของโครงการ) สามารถสรุปประเด็นสำคัญได้ดังนี้

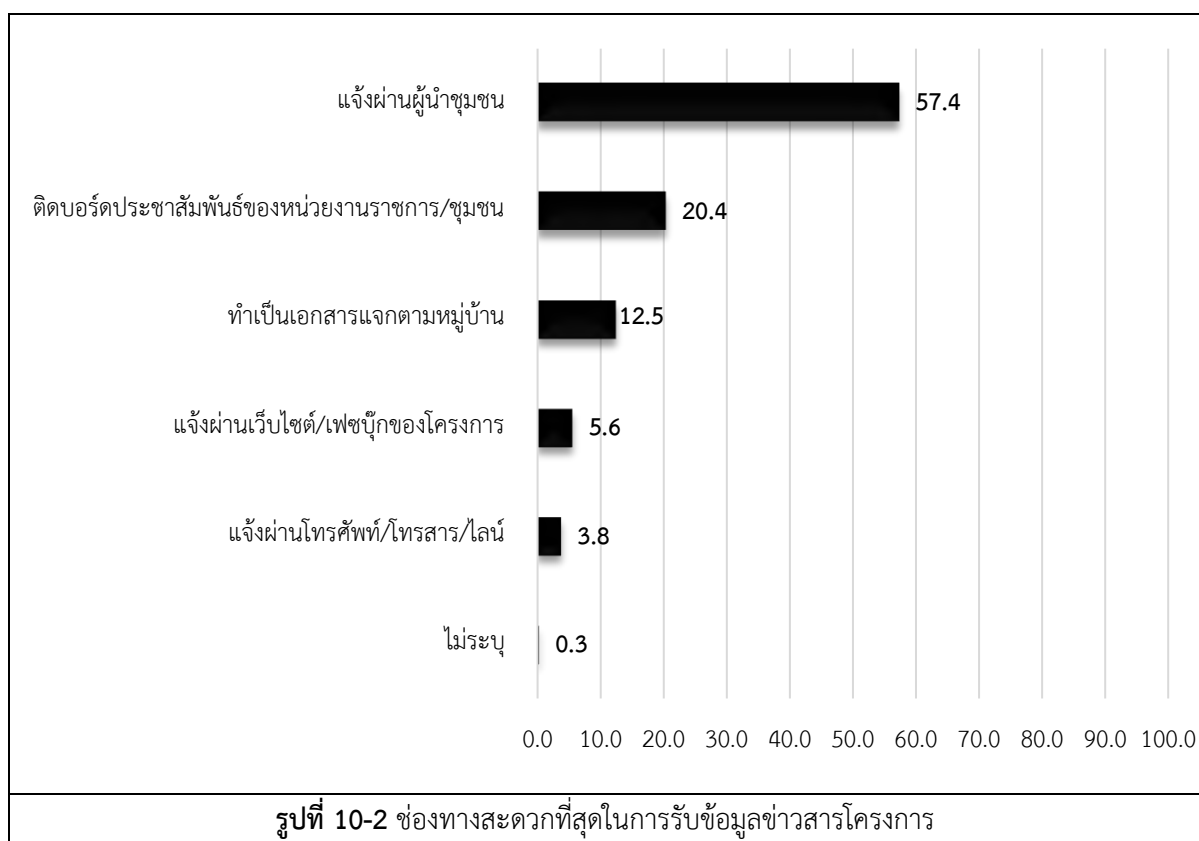
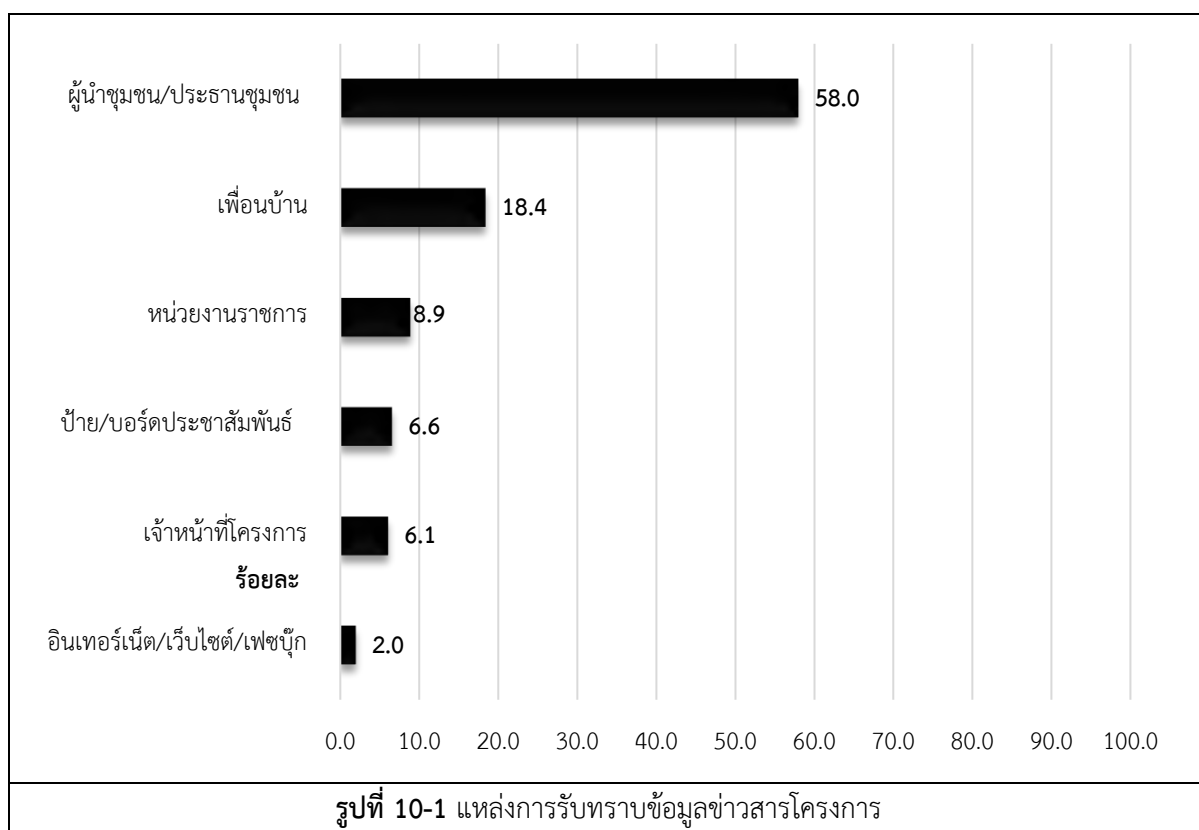
1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบประเมินหลังการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ผู้ตอบแบบประเมินเป็นเพศหญิง ร้อยละ 69.6 และเพศชาย ร้อยละ 30.4 โดยมีอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 45.8 รองลงมา คือ ช่วงอายุ 50-59 ปี ร้อยละ 25.4 และอายุในช่วง 40-49 ปีขึ้นไป ร้อยละ 16.8 ตามลำดับ ส่วนตำแหน่งของผู้ตอบแบบประเมินส่วนใหญ่เป็นประชาชนในพื้นที่ ร้อยละ 92.2 รองลงมา คือ ผู้นำชุมชน ร้อยละ 5.6 และหน่วยงานราชการ ร้อยละ 1.3 ตามลำดับ

2) การรับรู้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์โครงการ

ผู้ตอบแบบประเมินมีการรับรู้เกี่ยวกับโครงการก่อนการรับฟังความคิดเห็นฯ อยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.48$, S.D.=0.977) และภายหลังการเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นฯ มีการรับรู้เกี่ยวกับโครงการอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.07$, S.D.=0.690) โดยผู้ตอบแบบประเมินทั้งหมดเคยได้รับทราบข้อมูลข่าวสารการประชาสัมพันธ์โครงการ ทั้งนี้ ผู้ที่เคยได้รับทราบข้อมูลข่าวสารการประชาสัมพันธ์โครงการ ส่วนใหญ่ได้รับทราบจากผู้นำชุมชน/ประธานชุมชน ร้อยละ 58.0 รองลงมา คือ รับทราบจากเพื่อนบ้าน ร้อยละ 18.4 และรับทราบจากหน่วยงานราชการ ร้อยละ 8.9 ตามลำดับ รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 10-1

เมื่อสอบถามถึงความต้องการรับทราบข่าวสารข้อมูลโครงการเพิ่มเติม พบว่า ผู้ตอบแบบประเมินส่วนใหญ่ต้องการรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการเพิ่มเติม ร้อยละ 62.1 และร้อยละ 37.9 ไม่ต้องการทราบข้อมูลเพิ่มเติม โดยช่องทางการรับข้อมูลข่าวสารที่ผู้ตอบแบบประเมินมีความเห็นว่า เป็นช่องทางสะดวกที่สุดในการรับทราบข้อมูลข่าวสาร 3 ลำดับแรก คือ การแจ้งข้อมูลผ่านทางผู้นำชุมชน ร้อยละ 57.4 รองลงมา คือ ดิบบอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการ/ชุมชน ร้อยละ 20.4 และทำเป็นเอกสารแจกตามหมู่บ้าน ร้อยละ 12.5 ตามลำดับ รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 10-2



3) ความพึงพอใจต่อการจัดรับฟังความคิดเห็นฯ

เมื่อสอบถามถึงความพึงพอใจต่อการจัดรับฟังความคิดเห็นฯ ในครั้งนี้ พบว่า ผู้ตอบแบบประเมินทั้งหมดมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 10-1 สรุปได้ดังนี้

3.1) ขั้นตอนในการจัดรับฟังความคิดเห็นฯ ผู้ตอบแบบประเมินมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.89$, S.D.= 0.790) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 23.8 ระดับมาก ร้อยละ 43.9 ระดับปานกลาง ร้อยละ 30.4 ระดับน้อย ร้อยละ 1.6 และระดับน้อยที่สุด ร้อยละ 0.3

3.2) เอกสารประกอบการรับฟังความคิดเห็นฯ ผู้ตอบแบบประเมินมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.03$, S.D.= 0.672) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 23.8 ระดับมาก ร้อยละ 54.9 และระดับปานกลาง ร้อยละ 21.3

3.3) ประเด็นหัวข้อในการจัดรับฟังความคิดเห็นฯ ผู้ตอบแบบประเมินมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.95$, S.D.= 0.745) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 24.1 ระดับมาก ร้อยละ 48.3 ระดับปานกลาง ร้อยละ 26.3 และระดับน้อย ร้อยละ 1.3

3.4) ความสามารถในการถ่ายทอดของวิทยากร ผู้ตอบแบบประเมินมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.06$, S.D.= 0.718) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 27.6 ระดับมาก ร้อยละ 51.7 ระดับปานกลาง ร้อยละ 20.1 ระดับน้อย ร้อยละ 0.3 และระดับน้อยที่สุด ร้อยละ 0.3

3.5) ความชัดเจนในการตอบคำถามของวิทยากร ผู้ตอบแบบประเมินมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.03$, S.D.= 0.706) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 26.3 ระดับมาก ร้อยละ 51.1 ระดับปานกลาง ร้อยละ 22.3 และระดับน้อย ร้อยละ 0.3

3.6) ประโยชน์ที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นฯ ผู้ตอบแบบประเมินมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.00$, S.D.= 0.750) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 27.3 ระดับมาก ร้อยละ 45.8 ระดับปานกลาง ร้อยละ 26.3 และระดับน้อย ร้อยละ 0.6

3.7) ระยะเวลาในการรับฟังความคิดเห็นฯ ผู้ตอบแบบประเมินมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.92$, S.D.= 0.755) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 24.1 ระดับมาก ร้อยละ 44.6 ระดับปานกลาง ร้อยละ 30.7 และระดับน้อย ร้อยละ 0.6

3.8) สถานที่ในการจัดรับฟังความคิดเห็นฯ ผู้ตอบแบบประเมินมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.93$, S.D.= 0.796) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 26.0 ระดับมาก ร้อยละ 42.6 ระดับปานกลาง ร้อยละ 29.8 ระดับน้อย ร้อยละ 1.3 และระดับน้อยที่สุด ร้อยละ 0.3

3.9) อาหารและเครื่องดื่ม ผู้ตอบแบบประเมินมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.09$, S.D.= 0.739) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 31.6 ระดับมาก ร้อยละ 45.8 ระดับปานกลาง ร้อยละ 22.3 และระดับน้อย ร้อยละ 0.3

3.10) ความชัดเจนของจอภาพ ผู้ตอบแบบประเมินมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.18$, S.D.= 0.705) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 35.6 ระดับมาก ร้อยละ 46.9 ระดับปานกลาง ร้อยละ 17.2 และระดับน้อย ร้อยละ 0.3

3.11) ภาพรวมความพึงพอใจในการจัดรับฟังความคิดเห็นฯ ผู้ตอบแบบประเมินมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.07$, S.D.= 0.710) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 28.7 ระดับมาก ร้อยละ 49.2 ระดับปานกลาง ร้อยละ 21.8 และระดับน้อย ร้อยละ 0.3

4) ความคิดเห็นต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษของโครงการ

เมื่อสอบถามความคิดเห็นต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมดเห็นด้วยกับการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 10-2

ตารางที่ 10-2 ข้อมูลการให้ความเห็นด้วยหรือไม่กับโครงการ

รายการความคิดเห็น	จำนวน ^{1/} (คน)	ร้อยละ
ท่านเห็นด้วยกับ “การจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด” หรือไม่		
เห็นด้วย	316	99.1
ไม่เห็นด้วย	3	0.9

หมายเหตุ :^{1/} จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามหลังการรับฟังความคิดเห็นฯ 319 คน

ที่มา : บริษัท โพรเทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด, 2568

ตารางที่ 10-1 รายการประเมินผลของผู้เข้าร่วมฟังความคิดเห็นฯ

รายละเอียด	ระดับความพึงพอใจ ^{1/} (ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย ^{2/} ($\bar{X}$)	S.D. ^{3/}	แปลค่า ^{4/}
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
1. ขั้นตอนในการจัดรับฟังความคิดเห็นฯ	76 (23.8)	140 (43.9)	97 (30.4)	5 (1.6)	1 (0.3)	3.89	0.790	มาก
2. เอกสารประกอบการรับฟังความคิดเห็นฯ	76 (23.8)	175 (54.9)	68 (21.3)	0 (0.0)	0 (0.0)	4.03	0.672	มาก
3. ประเด็นหัวข้อในการจัดรับฟังความคิดเห็นฯ	77 (24.1)	154 (48.3)	84 (26.3)	4 (1.3)	0 (0.0)	3.95	0.745	มาก
4. ความสามารถในการถ่ายทอดของวิทยากร	88 (27.6)	165 (51.7)	64 (20.1)	1 (0.3)	1 (0.3)	4.06	0.718	มาก
5. ความชัดเจนในการตอบคำถามของวิทยากร	84 (26.3)	163 (51.1)	71 (22.3)	1 (0.3)	0 (0.0)	4.03	0.706	มาก
6. ประโยชน์ที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นฯ	87 (27.3)	146 (45.8)	84 (26.3)	2 (0.6)	0 (0.0)	4.00	0.750	มาก
7. ระยะเวลาในการรับฟังความคิดเห็นฯ	77 (24.1)	142 (44.6)	98 (30.7)	2 (0.6)	0 (0.0)	3.92	0.755	มาก
8. สถานที่ในการจัดรับฟังความคิดเห็นฯ	83 (26.0)	136 (42.6)	95 (29.8)	4 (1.3)	1 (0.3)	3.93	0.796	มาก
9. อาหารและเครื่องดื่ม	101 (31.6)	146 (45.8)	71 (22.3)	1 (0.3)	0 (0.0)	4.09	0.739	มาก
10. ความชัดเจนของภาพ	114 (35.6)	150 (46.9)	55 (17.2)	1 (0.3)	0 (0.0)	4.18	0.705	มาก
11. ภาพรวมความพึงพอใจในการจัดรับฟังความคิดเห็นฯ	92 (28.7)	157 (49.2)	70 (21.8)	1 (0.3)	0 (0.0)	4.07	0.710	มาก

หมายเหตุ : 1/ จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามหลังการรับฟังความคิดเห็นฯ 319 คน

2/ ค่าเฉลี่ยเป็นค่าที่ได้จากการรวมกันของระดับผลกระทบจากการดำเนินงานตามแผน

^{3/} S.D. เป็นค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) ใช้สำหรับหาค่าความแตกต่างโดยเฉลี่ยของระดับผลกระทบบนค่ากึ่งกลางของข้อมูลหรือความแตกต่างของระดับผลกระทบบนค่ากึ่งกลางของข้อมูลโดยเฉลี่ย

4/ วิเคราะห์ระดับของผลกระทบที่ได้รับจากค่าเฉลี่ยโดยใช้แนวคิดของ Likert (อ้างถึงในหนังสือระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์, ชวาลย์ เรืองประพจน์, 2543) ดังนี้

คะแนน 4.21 - 5.00 หมายถึง ระดับมากที่สุด

คะแนน 3.41 - 4.20 หมายถึง ระดับมาก

คะแนน 2.61 – 3.40 หมายถึง ระดับปานกลาง

คะแนน 1.81 - 2.60 หมายถึง ระดับน้อย

คะแนน 1.00 – 1.80 หมายถึง ระดับน้อยที่สุด

ที่มา : บริษัท ไฟร์เทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด, 2568

11. สรุปผลการแสดงความคิดเห็นผ่านแบบสอบถาม เพื่อสร้างการรับรู้ที่ถูกต้องแก่ประชาชนในพื้นที่และรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้อง โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ : สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

ภายหลังการนำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ บริษัทที่ปรึกษาได้รวบรวมความคิดเห็น และข้อเสนอแนะของผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นฯ จากแบบสอบถามหลังการรับฟังความคิดเห็นฯ ทั้งนี้ มีผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 310 คน คิดเป็นร้อยละ 84.7 ของผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นฯ ทั้งหมด 366 คน (ไม่นับรวมบริษัทที่ปรึกษาและเจ้าของโครงการ) สามารถสรุปประเด็นสำคัญได้ดังนี้

11.1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศหญิง ร้อยละ 66.1 และเพศชาย ร้อยละ 33.9 3 ลำดับแรก ได้แก่ อายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 41.6 รองลงมา คือ ช่วงอายุ 50-59 ปี ร้อยละ 26.5 และอายุในช่วง 40-49 ปีขึ้นไป ร้อยละ 6.8 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาสูงสุด 3 ลำดับแรก ได้แก่ ระดับประถมศึกษามากที่สุด ร้อยละ 57.2 รองลงมา คือ ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น/ตอนปลาย/อนุปริญญา/เทียบเท่า ร้อยละ 38.7 และระดับปริญญาตรี ร้อยละ 3.5 ตามลำดับ

สถานภาพ/อาชีพ 3 ลำดับแรก ได้แก่ เป็นประชาชนทั่วไปมากที่สุด ร้อยละ 81.6 รองลงมา คือ เกษตรกร/เกี่ยวกับเกษตรกรรม ร้อยละ 11.6 และพนักงานบริษัท/โรงงาน/ผู้บริหาร ร้อยละ 3.2 ตามลำดับ

ความเกี่ยวข้องกับโครงการ ส่วนใหญ่อยู่อาศัยในรัศมี 5 กิโลเมตร ร้อยละ 65.5 รองลงมาอยู่อาศัยในจังหวัดฉะเชิงเทรา ร้อยละ 20.0 และอยู่อาศัยในรัศมี 10 กิโลเมตร ร้อยละ 13.9 ตามลำดับ

11.2) การรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี)

สำหรับความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้รับทราบข้อมูลเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่รับทราบข้อมูลในสัดส่วนค่อนข้างสูง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 10-1 สรุปได้ดังนี้

11.2.1) พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (พ.ร.บ. อีอีซี)

1) เพื่อพัฒนาพื้นที่ 3 จังหวัดภาคตะวันออก ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ให้เป็นระบบสอดคล้องกับหลักการพัฒนายั่งยืน ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบ ร้อยละ 98.1 และไม่รับทราบ ร้อยละ 1.9

2) เพื่อพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ทันสมัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เช่น การพัฒนาระดับอุตสาหกรรมเดิมในพื้นที่ ไปสู่ 12 อุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตภาคอุตสาหกรรม และการดึงดูดอุตสาหกรรมใหม่ เข้าลงทุนในพื้นที่ อีอีซี เป็นอุตสาหกรรมสะอาดและมีความยั่งยืนเพิ่มมากขึ้น ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบ ร้อยละ 98.7 และไม่รับทราบ ร้อยละ 1.3

3) เพื่อจัดให้มีบริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร เพื่อลดอุปสรรคและต้นทุนในการประกอบกิจการ เช่น การอำนวยความสะดวกการลงทุน การให้บริการ อนุมัติ อนุญาต ตาม พ.ร.บ.อีอีซี ในพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบ ร้อยละ 98.1 และไม่รับทราบ ร้อยละ 1.9

4) เพื่อจัดทำโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคที่มีประสิทธิภาพ มีความต่อเนื่องประชาชนสามารถเข้าถึงได้โดยสะดวกและเชื่อมโยงกับอย่างเป็นระบบ เช่น การพัฒนาโครงการรถไฟเชื่อม 3 สนามบิน, โครงการเมืองการบิน ภาคตะวันออก อุตะกา, โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3, โครงการท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 3 เป็นต้น ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบร้อยละ 98.1 และไม่รับทราบ ร้อยละ 1.9

5) เพื่อการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเหมาะสมกับสภาพและศักยภาพของพื้นที่ โดยสอดคล้องกับหลักการพัฒนายั่งยืน เช่น การจัดทำแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 ร่วมกับ กรมโยธาธิการและผังเมือง (ยผ.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบ ร้อยละ 97.7 และไม่รับทราบ ร้อยละ 2.3

6) เพื่อพัฒนาเมืองให้มีความทันสมัยระดับนานาชาติที่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยอย่างสะดวก ปลอดภัย เข้าถึงได้โดยถ้วนหน้าและการประกอบกิจการอย่างมีคุณภาพ เช่น โครงการเมืองใหม่นาอู่อัญญะ เป็นต้น ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบ ร้อยละ 97.7 และไม่รับทราบ ร้อยละ 2.3

11.2.2) การจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

1) เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศไปสู่การใช้เทคโนโลยีขั้นสูง สร้างนวัตกรรม และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบ ร้อยละ 97.4 และไม่รับทราบ ร้อยละ 2.6

2) เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษด้านใดด้านหนึ่งหรือหลายด้านที่ไม่เป็นปฏิปักษ์ต่อกัน หรือกิจการที่เกี่ยวข้องหรือเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบ ร้อยละ 98.1 และไม่รับทราบ ร้อยละ 1.9

3) เพื่อให้เกิดการถ่ายทอดความรู้ ความเชี่ยวชาญจากผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สถาบันการศึกษาหรือสถาบันวิจัยที่มีศักยภาพสูงด้วย ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบ ร้อยละ 99.0 และไม่รับทราบ ร้อยละ 1.0

4) เพื่อกำหนดบริเวณพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ให้สามารถขอรับสิทธิประโยชน์ด้านภาษีและไม่ใช่ภาษี เพื่อส่งเสริมการลงทุน ตามพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบ ร้อยละ 98.1 และไม่รับทราบ ร้อยละ 1.9

5) เพื่อขอรับการอำนวยความสะดวกด้านการลงทุน เช่น การอนุมัติ อนุญาต ในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ตามพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบ ร้อยละ 98.1 และไม่รับทราบ ร้อยละ 1.9

ตารางที่ 11-1 ข้อมูลเกี่ยวกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี)

ประเด็นที่เกี่ยวข้อง	การรับรู้ข้อมูล ^{1/}			
	รับทราบ		ไม่รับทราบ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (พ.ร.บ. อีอีซี) มีวัตถุประสงค์ ดังนี้				
1.1 เพื่อพัฒนาพื้นที่ 3 จังหวัดภาคตะวันออก ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ให้เป็นระบบสอดคล้องกับหลักการพัฒนอย่างยั่งยืน	304	98.1	6	1.9
1.2 เพื่อพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ทันสมัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เช่น การพัฒนาระดับอุตสาหกรรมเดิมในพื้นที่ ไปสู่ 12 อุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตภาคอุตสาหกรรม และการดึงดูดอุตสาหกรรมใหม่ เข้าลงทุนในพื้นที่ อีอีซี เป็นอุตสาหกรรมสะอาดและมีความยั่งยืนเพิ่มมากขึ้น	306	98.7	4	1.3
1.3 เพื่อจัดให้มีบริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร เพื่อลดอุปสรรคและต้นทุนในการประกอบกิจการ เช่น การอำนวยความสะดวกการลงทุน การให้บริการอนุมัติ อนุญาต ตาม พ.ร.บ. อีอีซี ในพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ	304	98.1	6	1.9
1.4 เพื่อจัดทำโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคที่มีประสิทธิภาพ มีความต่อเนื่องประชาชนสามารถเข้าถึงได้โดยสะดวกและเชื่อมโยงกับอย่างเป็นระบบ เช่น การพัฒนาโครงการรถไฟเชื่อม 3 สนามบิน, โครงการเมืองการบินภาคตะวันออก อุตะหา, โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3, โครงการท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 3 เป็นต้น	304	98.1	6	1.9
1.5 เพื่อการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเหมาะสมกับสภาพและศักยภาพของพื้นที่ โดยสอดคล้องกับหลักการพัฒนอย่างยั่งยืน เช่น การจัดทำแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 ร่วมกับ กรมโยธาธิการและผังเมือง (ยผ.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	303	97.7	7	2.3

ตารางที่ 11-1 (ต่อ) ข้อมูลเกี่ยวกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี)

ประเด็นที่เกี่ยวข้อง	การรับรู้ข้อมูล ^{1/}			
	รับทราบ		ไม่รับทราบ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1.6 เพื่อพัฒนาเมืองให้มีความทันสมัยระดับนานาชาติที่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยอย่างสะดวก ปลอดภัย เข้าถึงได้โดยถ้วนหน้าและการประกอบกิจการอย่างมีคุณภาพ เช่น โครงการเมืองใหม่นาอยู่จระเข้ เป็นต้น	303	97.7	7	2.3
2. การจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ มีวัตถุประสงค์ ดังนี้				
2.1 เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศไปสู่การใช้เทคโนโลยีขั้นสูง สร้างนวัตกรรม และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	302	97.4	8	2.6
2.2 เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษด้านใดด้านหนึ่งหรือหลายด้านที่ไม่เป็นคู่แข่งต่อกัน หรือกิจการที่เกี่ยวข้องหรือเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ	304	98.1	6	1.9
2.3 เพื่อให้เกิดการถ่ายทอดความรู้ ความเชี่ยวชาญจากผู้ประกอบการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สถาบันการศึกษาหรือสถาบันวิจัยที่มีศักยภาพสูงด้วย	307	99.0	3	1.0
2.4 เพื่อกำหนดบริเวณพื้นที่ที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ให้สามารถขอรับสิทธิประโยชน์ด้านภาษีและไม่ใช้ภาษี เพื่อส่งเสริมการลงทุน ตามพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561	304	98.1	6	1.9
2.5 เพื่อขอรับการอำนวยความสะดวกด้านการลงทุน เช่น การอนุมัติอนุญาต ในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ตามพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561	304	98.1	6	1.9

หมายเหตุ :^{1/} จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามหลังการรับฟังความคิดเห็นฯ 310 คน

ที่มา : บริษัท โฟรเทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด, 2568

11.3) การรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ

ในส่วนของการรับรู้รับทราบข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการในสัดส่วนที่ค่อนข้างสูงในทุกประเด็น รายละเอียดแสดงดัง **ตารางที่ 11-2** สรุปได้ดังนี้

11.3.1) กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

1) การใช้ประโยชน์ที่ดินสอดคล้องกับแผนผัง อีอีซี

ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่โครงการเป็นที่ดินประเภทรองรับการพัฒนาเมือง (ร.ม.-23) เขตสีส้มอ่อนมีจุดสีขาว ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบ ร้อยละ 95.2 และไม่รับทราบ ร้อยละ 4.8

2) เป้าหมายของเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

(1) เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการลงทุนอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ ได้แก่ กิจกรรมศูนย์บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็นกิจกรรมศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (International Distribution Center : IDC) รวมทั้งกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับบริการโลจิสติกส์ เช่น การผลิตหรือประกอบบรรจุภัณฑ์กระดาษ เป็นต้น ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบ ร้อยละ 98.3 และไม่รับทราบ ร้อยละ 1.7

(2) เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนกิจการที่เกี่ยวข้องหรือเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบ ร้อยละ 97.7 และไม่รับทราบ ร้อยละ 2.3

(3) เพื่อให้เกิดการถ่ายทอดความรู้ ความเชี่ยวชาญจากผู้ประกอบการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สถาบันการศึกษาหรือสถาบันวิจัยที่มีศักยภาพสูงด้วยในพื้นที่โครงการ ตามนโยบายของรัฐ ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบ ร้อยละ 97.7 และไม่รับทราบ ร้อยละ 2.3

3) ประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ

3.1) ระดับธุรกิจ

(1) กิจกรรมศูนย์บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็นกิจกรรมศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย จะเป็นกิจการเป้าหมายที่จะเข้ามาตั้งในโครงการฯ ทั้งนี้กิจการดังกล่าวเป็นกิจการที่รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการ อีอีซี ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบ ร้อยละ 98.3 และไม่รับทราบ ร้อยละ 1.7

(2) ผู้ประกอบการจะมีรูปแบบการดำเนินงานภายในโครงการฯ ในลักษณะศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (สมาร์ท โลจิสติกส์) ที่มีระบบอัตโนมัติที่สามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่องและแม่นยำ ทำให้มีความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยยกระดับการให้บริการของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบ ร้อยละ 97.7 และไม่รับทราบ ร้อยละ 2.3

(3) ผู้ประกอบการศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะจะมีการนำเทคโนโลยีขั้นสูง และระบบอัตโนมัติเข้ามาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการและขนส่งสินค้า ซึ่งจะช่วยยกระดับการให้บริการของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบ ร้อยละ 98.3 และไม่รับทราบ ร้อยละ 1.7

(4) ผู้ประกอบการศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ จะมีการนำรถยนต์ไฟฟ้า เช่น รถฟอร์คลิฟต์ เป็นต้น มาใช้งานภายในพื้นที่ประกอบการ รวมถึงการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในการขนส่ง ซึ่งจะส่งเสริมให้มีการใช้ยานพาหนะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบ ร้อยละ 98.7 และไม่รับทราบ ร้อยละ 1.3

3.2) ระดับท้องถิ่น

(1) ผู้ประกอบการศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ จะมีการจ้างงานในเบื้องต้นประมาณ 350 คน ซึ่งจะช่วยสร้างการจ้างงานให้กับชุมชน รวมทั้งสนับสนุนให้เกิดธุรกิจใหม่ในท้องถิ่นและธุรกิจที่เกี่ยวข้องมีการจ้างงานเพิ่มมากขึ้น ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบ ร้อยละ 97.7 และไม่รับทราบ ร้อยละ 2.3

(2) ผู้ประกอบการศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ จะมีการใช้ AI และ Big Data ในการวิเคราะห์ข้อมูลการจราจรแบบเรียลไทม์ ซึ่งจะช่วยให้ระบบสามารถวางแผนเส้นทางการขนส่งที่สั้นที่สุดและมีประสิทธิภาพที่สุด ลดระยะเวลาในการเดินทางของรถขนส่ง และลดผลกระทบการเกิดปัญหาจราจรติดขัด นอกจากนี้ การนำรถยนต์ไฟฟ้า มาใช้ในการประกอบกิจการ จะช่วยลดมลพิษทางอากาศ และเสียงที่จะเกิดขึ้นจากการขนส่งต่อชุมชนที่อยู่โดยรอบ ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบ ร้อยละ 96.8 และไม่รับทราบ ร้อยละ 3.2

(3) การประกอบกิจการในโครงการฯ จะช่วยให้มีภาษีที่หน่วยงานท้องถิ่น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถจัดเก็บภาษีได้เพิ่มมากขึ้น ทำให้หน่วยงานท้องถิ่นมีงบประมาณในการพัฒนาท้องถิ่นให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบ ร้อยละ 98.7 และไม่รับทราบ ร้อยละ 1.3

3.3) ระดับประเทศ

(1) เกิดการเพิ่มประสิทธิภาพในห่วงโซ่อุปทานของระบบโลจิสติกส์ เนื่องจากโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ จะช่วยให้การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำมีประสิทธิภาพสูงสุด ตั้งแต่การจัดซื้อ จัดเก็บ ขนส่ง และกระจายสินค้า ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศลดลง ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบ ร้อยละ 98.7 และไม่รับทราบ ร้อยละ 1.3

(2) เกิดการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เนื่องจากต้นทุนโลจิสติกส์ที่ลดลง ทำให้สินค้าและบริการของไทยมีราคาที่สามารถแข่งขันได้มากขึ้นในตลาดโลก ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศและส่งเสริมการส่งออก ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบ ร้อยละ 98.3 และไม่รับทราบ ร้อยละ 1.7

(3) เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าจากการบริหารจัดการที่ชาญฉลาดลดการสูญเสีย ในกระบวนการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ เช่น การขนส่งที่ไม่มีประสิทธิภาพ การเก็บสินค้าเกินความจำเป็น หรือการเสียหายของสินค้า ซึ่งช่วยประหยัดทรัพยากรของประเทศโดยรวม ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบ ร้อยละ 98.3 และไม่รับทราบ ร้อยละ 1.7

(4) เกิดการสนับสนุนการเติบโตของอีคอมเมิร์ซ ซึ่งกิจการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ เป็นหัวใจสำคัญในการขับเคลื่อนการเติบโตของธุรกิจอีคอมเมิร์ซ ซึ่งเป็นภาคส่วนที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว การจัดตั้งที่รวดเร็ว แม่นยำ และมีประสิทธิภาพเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้อีคอมเมิร์ซ เติบโตอย่างยั่งยืน ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบ ร้อยละ 97.7 และไม่รับทราบ ร้อยละ 2.3

(5) เกิดการยกระดับภาคการผลิตและอุตสาหกรรม เนื่องจากกิจการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ ช่วยให้การไหลเวียนของวัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูปที่ราบรื่นด้วยระบบโลจิสติกส์อัจฉริยะ ช่วยให้ภาคการผลิตสามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง ลดปัญหาการหยุดชะงัก และเพิ่มผลผลิตโดยรวมของประเทศ ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบ ร้อยละ 98.3 และไม่รับทราบ ร้อยละ 1.7

(6) เกิดการส่งเสริมการลงทุนและนวัตกรรม เนื่องจากกิจการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ จะสนับสนุนให้เกิดการพัฒนา ระบบ ดึงดูดการลงทุนในเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ ๆ เช่น ระบบอัตโนมัติ หุ่นยนต์ และ AI ซึ่งสร้างโอกาสทางธุรกิจและงานที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นในประเทศ ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบ ร้อยละ 97.7 และไม่รับทราบ ร้อยละ 2.3

(7) ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และประตูการค้า เนื่องจากความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ของไทย การพัฒนาระบบสมาร์ต โลจิสติกส์ จะช่วยเสริมสร้างบทบาทของประเทศในการเป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน และโลจิสติกส์ของภูมิภาค ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) ที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบ ร้อยละ 98.3 และไม่รับทราบ ร้อยละ 1.7

(8) เกิดการพัฒนาบุคลากร เนื่องจากผู้ประกอบการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ ต้องการบุคลากรที่มีทักษะด้านเทคโนโลยีและโลจิสติกส์ที่ทันสมัยจะเพิ่มขึ้น ซึ่งกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาการศึกษาและการฝึกอบรมในสาขาที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับการเติบโตของกิจการโลจิสติกส์ ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบ ร้อยละ 98.3 และไม่รับทราบ ร้อยละ 1.7

4) ผลกระทบที่ประชาชนอาจจะได้รับจากโครงการ

ด้านสิ่งแวดล้อม

การดำเนินโครงการอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ระดับต่าง ๆ กัน ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด จึงได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในด้านต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ ผู้ตอบแบบสอบถามรับทราบ ร้อยละ 98.7 และไม่รับทราบ ร้อยละ 1.3 รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 11-2

ตารางที่ 11-2 การรับรู้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ประเด็นที่เกี่ยวข้อง	การรับรู้ข้อมูล ^{1/}			
	รับทราบ		ไม่รับทราบ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับโครงการ				
1.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินสอดคล้องกับแผนผัง อีอีซี				
○ ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่โครงการเป็นที่ดินประเภท รองรับการพัฒนาเมือง (รм.-23) เขตสีส้มอ่อนมีจุดสีขาว	295	95.2	15	4.8
1.2 เป้าหมายของเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ				
○ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการลงทุนอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ ได้แก่ กิจการศูนย์บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็นกิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศ ด้วยระบบที่ทันสมัย (International Distribution Center : IDC) รวมทั้ง กิจการที่เกี่ยวข้องกับบริการโลจิสติกส์ เช่น การผลิตหรือประกอบบรรจุภัณฑ์ กระดาษ เป็นต้น	305	98.3	5	1.7
○ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนกิจการที่เกี่ยวข้องหรือเป็นประโยชน์ต่อการ พัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ	303	97.7	7	2.3
○ เพื่อให้เกิดการถ่ายทอดความรู้ ความเชี่ยวชาญจากผู้ประกอบการในเขต ส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สถาบันการศึกษาหรือสถาบันวิจัยที่มีศักยภาพสูงด้วย ในพื้นที่โครงการ ตามนโยบายของรัฐ	303	97.7	7	2.3
1.3 ประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ				
ระดับธุรกิจ				
○ กิจการศูนย์บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็นกิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่าง ประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย จะเป็นกิจการเป้าหมายที่จะเข้ามาตั้งใน โครงการฯ ทั้งนี้กิจการดังกล่าวเป็นกิจการที่รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการ อีอีซี	305	98.3	5	1.7

ตารางที่ 11-2 (ต่อ) การรับรู้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ประเด็นที่เกี่ยวข้อง	การรับรู้ข้อมูล ^{1/}			
	รับทราบ		ไม่รับทราบ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
○ ผู้ประกอบการจะมีรูปแบบการดำเนินงานภายในโครงการฯ ในลักษณะศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (สมาร์ท โลจิสติกส์) ที่มีระบบอัตโนมัติที่สามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่องและแม่นยำ ทำให้มีความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยยกระดับการให้บริการของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย	303	97.7	7	2.3
○ ผู้ประกอบการศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะจะมีการนำเทคโนโลยีขั้นสูง และระบบอัตโนมัติเข้ามาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการและขนส่งสินค้า ซึ่งจะช่วยยกระดับการให้บริการของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย	305	98.3	5	1.7
○ ผู้ประกอบการศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ จะมีการนำรถยนต์ไฟฟ้า เช่น รถฟอร์คลิฟต์ เป็นต้น มาใช้งานภายในพื้นที่ประกอบการ รวมถึงการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในการขนส่ง ซึ่งจะส่งเสริมให้มีการใช้ยานพาหนะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย	306	98.7	4	1.3
ระดับท้องถิ่น				
○ ผู้ประกอบการศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ จะมีการจ้างงานในเบื้องต้นประมาณ 350 คน ซึ่งจะช่วยสร้างการจ้างงานให้กับชุมชน รวมทั้งสนับสนุนให้เกิดธุรกิจใหม่ในท้องถิ่นและธุรกิจที่เกี่ยวข้องมีการจ้างงานเพิ่มมากขึ้น	303	97.7	7	2.3
○ ผู้ประกอบการศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ จะมีการใช้ AI และ Big Data ในการวิเคราะห์ข้อมูลการจราจรแบบเรียลไทม์ ซึ่งจะช่วยให้ระบบสามารถวางแผนเส้นทางการขนส่งที่สั้นที่สุดและมีประสิทธิภาพที่สุด ลดระยะเวลาในการเดินทางของรถขนส่ง และลดผลกระทบการเกิดปัญหาจราจรติดขัด นอกจากนี้ การนำรถยนต์ไฟฟ้า มาใช้ในการประกอบกิจการ จะช่วยลดมลพิษทางอากาศและเสียงที่จะเกิดขึ้นจากการขนส่งต่อชุมชนที่อยู่โดยรอบ	300	96.8	10	3.2
○ การประกอบกิจการในโครงการฯ จะช่วยให้มีภาษีที่หน่วยงานท้องถิ่นและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถจัดเก็บภาษีได้เพิ่มมากขึ้น ทำให้หน่วยงานท้องถิ่นมีงบประมาณในการพัฒนาท้องถิ่นให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น	306	98.7	4	1.3
ระดับประเทศ				
○ เกิดการเพิ่มประสิทธิภาพในห่วงโซ่อุปทานของระบบโลจิสติกส์ เนื่องจากโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ จะช่วยให้การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำมีประสิทธิภาพสูงสุด ตั้งแต่การจัดซื้อ จัดเก็บ ขนส่ง และกระจายสินค้า ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศลดลง	306	98.7	4	1.3

ตารางที่ 11-2 (ต่อ) การรับรู้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ประเด็นที่เกี่ยวข้อง	การรับรู้ข้อมูล ^{1/}			
	รับทราบ		ไม่รับทราบ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
○ เกิดการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เนื่องจากต้นทุนโลจิสติกส์ที่ลดลงทำให้สินค้าและบริการของไทยมีราคาที่สามารถแข่งขันได้มากขึ้นในตลาดโลก ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศและส่งเสริมการส่งออก	305	98.3	5	1.7
○ เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าจากการบริหารจัดการที่ชาญฉลาดลดการสูญเสีย ในกระบวนการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ เช่น การขนส่งที่ไม่มีประสิทธิภาพ การเก็บสินค้าเกินความจำเป็น หรือการเสียหายของสินค้า ซึ่งช่วยประหยัดทรัพยากรของประเทศโดยรวม	305	98.3	5	1.7
○ เกิดการสนับสนุนการเติบโตของอีคอมเมิร์ซ ซึ่งกิจการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ เป็นหัวใจสำคัญในการขับเคลื่อนการเติบโตของธุรกิจอีคอมเมิร์ซ ซึ่งเป็นภาคส่วนที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว การจัดส่งที่รวดเร็ว แม่นยำ และมีประสิทธิภาพเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้อีคอมเมิร์ซ เติบโตอย่างยั่งยืน	303	97.7	7	2.3
○ เกิดการยกระดับภาคการผลิตและอุตสาหกรรม เนื่องจากกิจการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ ช่วยให้การไหลเวียนของวัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูปที่ราบรื่นด้วยระบบโลจิสติกส์อัจฉริยะ ช่วยให้ภาคการผลิตสามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง ลดปัญหาการหยุดชะงัก และเพิ่มผลผลิตโดยรวมของประเทศ	305	98.3	5	1.7
○ เกิดการส่งเสริมการลงทุนและนวัตกรรม เนื่องจากกิจการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ จะสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาาระบบ ดึงดูดการลงทุนในเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ ๆ เช่น ระบบอัตโนมัติ หุ่นยนต์ และ AI ซึ่งสร้างโอกาสทางธุรกิจและงานที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นในประเทศ	303	97.7	7	2.3
○ ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และประตูการค้า เนื่องจากความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ของไทย การพัฒนาระบบสมาร์ตโลจิสติกส์ จะช่วยเสริมสร้างบทบาทของประเทศในการเป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุน และโลจิสติกส์ของภูมิภาค ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) ที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงระบบคมนาคมและโลจิสติกส์	305	98.3	5	1.7
○ เกิดการพัฒนาบุคลากร เนื่องจากผู้ประกอบการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ ต้องการบุคลากรที่มีทักษะด้านเทคโนโลยีและโลจิสติกส์ที่ทันสมัยจะเพิ่มขึ้น ซึ่งกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาการศึกษาและการฝึกอบรมในสาขาที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับการเติบโตของกิจการโลจิสติกส์	305	98.3	5	1.7

ตารางที่ 11-2 (ต่อ) การรับรู้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ประเด็นที่เกี่ยวข้อง	การรับรู้ข้อมูล ^{1/}			
	รับทราบ		ไม่รับทราบ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1.4 ผลกระทบที่ประชาชนอาจจะได้รับจากโครงการ				
ด้านสิ่งแวดล้อม				
○ การดำเนินโครงการอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ระดับต่าง ๆ กัน ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด จึงได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในด้านต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ	306	98.7	4	1.3

หมายเหตุ : ^{1/} จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามหลังการรับฟังความคิดเห็นฯ 310 คน

ที่มา : บริษัท โพรเทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด, 2568

11.4) ระดับความพึงพอใจต่อการดำเนินโครงการ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 11-3 สรุปได้ดังนี้

1) พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (พ.ร.บ. อีอีซี)

ประเด็นการดำเนินงานตาม พ.ร.บ. อีอีซี ผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.79$, S.D.= 0.767) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 18.7 ระดับมาก ร้อยละ 43.2 ระดับปานกลาง ร้อยละ 36.5 และระดับน้อย ร้อยละ 1.3

2) การจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ แยกเป็นประเด็นรายชื่อได้ดังนี้

(1) เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศไปสู่การใช้เทคโนโลยีขั้นสูง สร้างนวัตกรรม และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.87$, S.D.= 0.755) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 20.6 ระดับมาก ร้อยละ 48.4 ระดับปานกลาง ร้อยละ 28.7 และระดับน้อย ร้อยละ 2.3

(2) เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษด้านใดด้านหนึ่งหรือหลายด้านที่ไม่เป็นปฏิปักษ์ต่อกัน หรือกิจการที่เกี่ยวข้องหรือเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ ผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.82$, S.D.= 0.766) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 20.3 ระดับมาก ร้อยละ 43.2 ระดับปานกลาง ร้อยละ 34.8 และระดับน้อย ร้อยละ 1.7

(3) เพื่อให้เกิดการถ่ายทอดความรู้ ความเชี่ยวชาญจากผู้ประกอบการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สถาบันการศึกษาหรือสถาบันวิจัยที่มีศักยภาพสูงด้วย ผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจอยู่

ในระดับมาก ($\bar{X}=3.90$, S.D.= 0.756) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 21.6 ระดับมาก ร้อยละ 48.7 ระดับปานกลาง ร้อยละ 27.4 และระดับน้อย ร้อยละ 2.3

(4) เพื่อกำหนดบริเวณพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ให้สามารถขอรับสิทธิประโยชน์ด้านภาษีและไม่ใช้ภาษี เพื่อส่งเสริมการลงทุน ตามพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 ผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.86$, S.D.= 0.755) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 19.7 ระดับมาก ร้อยละ 49.7 ระดับปานกลาง ร้อยละ 28.4 ระดับน้อย ร้อยละ 1.9 และระดับน้อยที่สุด ร้อยละ 0.3

(5) เพื่อขอรับการอำนวยความสะดวกด้านการลงทุน เช่น การอนุมัติ อนุญาต ในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ตามพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 ผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.85$, S.D.= 0.777) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 21.6 ระดับมาก ร้อยละ 44.5 ระดับปานกลาง ร้อยละ 31.6 และระดับน้อย ร้อยละ 2.3

3) อุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษในพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการลงทุนอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ ได้แก่ กิจกรรมศูนย์บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็นกิจกรรมกระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (International Distribution Center : IDC) รวมทั้งกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับบริการโลจิสติกส์ เช่น การผลิตหรือประกอบบรรจุภัณฑ์กระดาษ เป็นต้น ผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.90$, S.D.= 0.761) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 23.2 ระดับมาก ร้อยละ 45.2 ระดับปานกลาง ร้อยละ 30.3 และระดับน้อย ร้อยละ 1.3

4) ประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ

(1) กิจกรรมศูนย์บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็นกิจกรรมกระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย จะเป็นกิจกรรมเป้าหมายที่จะเข้ามาตั้งในโครงการฯ ทั้งนี้กิจกรรมดังกล่าวเป็นกิจกรรมที่รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการ อีอีซี ผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.89$, S.D.= 0.718) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 19.4 ระดับมาก ร้อยละ 52.2 ระดับปานกลาง ร้อยละ 26.7 และระดับน้อย ร้อยละ 1.7 ตามลำดับ

(2) ผู้ประกอบการจะมีรูปแบบการดำเนินงานภายในโครงการฯ ในลักษณะศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (สมาร์ท โลจิสติกส์) ที่มีระบบอัตโนมัติที่สามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่องและแม่นยำ ทำให้มีความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยยกระดับการให้บริการของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย ผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.92$, S.D.= 0.733) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 21.6 ระดับมาก ร้อยละ 50.6 ระดับปานกลาง ร้อยละ 26.1 และระดับน้อย ร้อยละ 1.7 ตามลำดับ

(3) ผู้ประกอบการศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะจะมีการนำเทคโนโลยีขั้นสูง และระบบอัตโนมัติเข้ามาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการและขนส่งสินค้า ซึ่งจะช่วยยกระดับการให้บริการของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย ผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.91$, S.D.= 0.783) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 24.2 ระดับมาก ร้อยละ 44.8 ระดับปานกลาง ร้อยละ 28.7 และระดับน้อย ร้อยละ 2.3 ตามลำดับ

(4) ผู้ประกอบการศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ จะมีการนำรถยนต์ไฟฟ้า เช่น รถฟอร์คลิฟต์ เป็นต้น มาใช้งานภายในพื้นที่ประกอบการ รวมถึงการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในการขนส่ง ซึ่งจะส่งเสริมให้มีการใช้ยานพาหนะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย ผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.93$, S.D.= 0.753) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 23.2 ระดับมาก ร้อยละ 47.7 ระดับปานกลาง ร้อยละ 27.4 และระดับน้อย ร้อยละ 1.7 ตามลำดับ

(5) ผู้ประกอบการศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ จะมีการจ้างงานในเบื้องต้นประมาณ 350 คน ซึ่งจะช่วยสร้างการจ้างงานให้กับชุมชน รวมทั้งสนับสนุนให้เกิดธุรกิจใหม่ในท้องถิ่นและธุรกิจที่เกี่ยวข้องมีการจ้างงานเพิ่มมากขึ้น ผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.83$, S.D.= 0.802) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 23.5 ระดับมาก ร้อยละ 36.8 ระดับปานกลาง ร้อยละ 38.4 และระดับน้อย ร้อยละ 1.3 ตามลำดับ

(6) ผู้ประกอบการศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ จะมีการใช้ AI และ Big Data ในการวิเคราะห์ข้อมูลการจราจรแบบเรียลไทม์ ซึ่งจะช่วยให้ระบบสามารถวางแผนเส้นทางการขนส่งที่สั้นที่สุดและมีประสิทธิภาพที่สุด ลดระยะเวลาในการเดินทางของรถขนส่ง และลดผลกระทบการเกิดปัญหาจราจรติดขัด นอกจากนี้ การนำรถยนต์ไฟฟ้า มาใช้ในการประกอบกิจการ จะช่วยลดมลพิษทางอากาศและเสียงที่จะเกิดขึ้นจากการขนส่งต่อชุมชนที่อยู่โดยรอบ ผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.88$, S.D.= 0.792) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 22.9 ระดับมาก ร้อยละ 45.8 ระดับปานกลาง ร้อยละ 28.1 และระดับน้อย ร้อยละ 3.2 ตามลำดับ

(7) การประกอบกิจการในโครงการฯ จะช่วยให้มีภาษีที่หน่วยงานท้องถิ่นและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถจัดเก็บภาษีได้เพิ่มมากขึ้น ทำให้หน่วยงานท้องถิ่นมีงบประมาณในการพัฒนาท้องถิ่นให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.88$, S.D.= 0.792) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 22.9 ระดับมาก ร้อยละ 43.9 ระดับปานกลาง ร้อยละ 31.3 และระดับน้อย ร้อยละ 1.9 ตามลำดับ

(8) เกิดการเพิ่มประสิทธิภาพในห่วงโซ่อุปทานของระบบโลจิสติกส์ เนื่องจากโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ จะช่วยให้การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำมีประสิทธิภาพสูงสุด ตั้งแต่

การจัดซื้อ จัดเก็บ ขนส่ง และกระจายสินค้า ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศลดลง ผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.90$, S.D.= 0.748) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 21.0 ระดับมาก ร้อยละ 49.7 ระดับปานกลาง ร้อยละ 27.7 ระดับน้อย ร้อยละ 1.3 และระดับน้อยที่สุด ร้อยละ 0.3 ตามลำดับ

(9) เกิดการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เนื่องจากต้นทุนโลจิสติกส์ที่ลดลงทำให้สินค้าและบริการของไทยมีราคาที่สามารถแข่งขันได้มากขึ้นในตลาดโลก ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศและส่งเสริมการส่งออก ผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.86$, S.D.= 0.793) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 22.6 ระดับมาก ร้อยละ 43.9 ระดับปานกลาง ร้อยละ 31.3 ระดับน้อย ร้อยละ 1.9 และระดับน้อยที่สุด ร้อยละ 0.3 ตามลำดับ

(10) เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าจากการบริหารจัดการที่ชาญฉลาดลดการสูญเสียในกระบวนการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ เช่น การขนส่งที่ไม่มีประสิทธิภาพ การเก็บสินค้าเกินความจำเป็น หรือการเสียหายของสินค้า ซึ่งช่วยประหยัดทรัพยากรของประเทศโดยรวม ผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.84$, S.D.= 0.783) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 20.6 ระดับมาก ร้อยละ 45.8 ระดับปานกลาง ร้อยละ 31.0 ระดับน้อย ร้อยละ 2.3 และระดับน้อยที่สุด ร้อยละ 0.3 ตามลำดับ

(11) เกิดการสนับสนุนการเติบโตของอีคอมเมิร์ซ ซึ่งกิจการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ เป็นหัวใจสำคัญในการขับเคลื่อนการเติบโตของธุรกิจอีคอมเมิร์ซ ซึ่งเป็นภาคส่วนที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว การจัดส่งที่รวดเร็ว แม่นยำ และมีประสิทธิภาพเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้อีคอมเมิร์ซ เติบโตอย่างยั่งยืน ผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.85$, S.D.= 0.750) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 20.6 ระดับมาก ร้อยละ 44.5 ระดับปานกลาง ร้อยละ 33.9 และระดับน้อย ร้อยละ 1.0 ตามลำดับ

(12) เกิดการยกระดับภาคการผลิตและอุตสาหกรรม เนื่องจากกิจการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ ช่วยให้การไหลเวียนของวัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูปที่ราบรื่นด้วยระบบโลจิสติกส์อัจฉริยะ ช่วยให้ภาคการผลิตสามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง ลดปัญหาการหยุดชะงัก และเพิ่มผลผลิตโดยรวมของประเทศ ผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.87$, S.D.= 0.791) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 23.2 ระดับมาก ร้อยละ 42.6 ระดับปานกลาง ร้อยละ 31.9 และระดับน้อย ร้อยละ 2.3 ตามลำดับ

(13) เกิดการส่งเสริมการลงทุนและนวัตกรรม เนื่องจากกิจการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ จะสนับสนุนให้เกิดการพัฒนา ระบบ ดึงดูดการลงทุนในเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ ๆ เช่น ระบบอัตโนมัติ หุ่นยนต์ และ AI ซึ่งสร้างโอกาสทางธุรกิจและงานที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นในประเทศ ผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.89$, S.D.= 0.790) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับ

มากที่สุด ร้อยละ 22.9 ระดับมาก ร้อยละ 45.8 ระดับปานกลาง ร้อยละ 28.7 ระดับน้อย ร้อยละ 2.3 และระดับน้อยที่สุด ร้อยละ 0.3 ตามลำดับ

(14) ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และประตูการค้า เนื่องจากความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ของไทย การพัฒนาระบบสมาร์ต โลจิสติกส์ จะช่วยเสริมสร้างบทบาทของประเทศในการเป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน และโลจิสติกส์ของภูมิภาค ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) ที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ ผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.91$, S.D.= 0.789) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 24.8 ระดับมาก ร้อยละ 43.0 ระดับปานกลาง ร้อยละ 30.3 และระดับน้อย ร้อยละ 1.9 ตามลำดับ

(15) เกิดการพัฒนาบุคลากร เนื่องจากผู้ประกอบการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ ต้องการบุคลากรที่มีทักษะด้านเทคโนโลยีและโลจิสติกส์ที่ทันสมัยจะเพิ่มขึ้น ซึ่งกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาการศึกษาและการฝึกอบรมในสาขาที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับการเติบโตของกิจการโลจิสติกส์ ผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.87$, S.D.= 0.773) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 22.9 ระดับมาก ร้อยละ 42.6 ระดับปานกลาง ร้อยละ 33.2 และระดับน้อย ร้อยละ 1.3 ตามลำดับ

5) ผลกระทบที่ประชาชนอาจจะได้รับจากโครงการ

การดำเนินโครงการอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ระดับต่าง ๆ กัน ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด จึงได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในด้านต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ ผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.86$, S.D.= 0.799) โดยมีค่าความพึงพอใจในแต่ละระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ร้อยละ 21.9 ระดับมาก ร้อยละ 45.8 ระดับปานกลาง ร้อยละ 29.1 ระดับน้อย ร้อยละ 2.9 และระดับน้อยที่สุด ร้อยละ 0.3 ตามลำดับ

11.5) ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

เมื่อสอบถามถึงการรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เคยได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ร้อยละ 60.6 และไม่เคยได้รับทราบข้อมูล ร้อยละ 39.4 ส่วนเรื่องความเดือดร้อนจากการดำเนินงานของโครงการ ร้อยละ 96.5 ระบุว่า ไม่เคยได้รับความเดือดร้อน และมีเพียงร้อยละ 3.5 เคยได้รับความเดือดร้อน สำหรับความคิดเห็นเรื่องการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วย ร้อยละ 99.0 และไม่เห็นด้วย ร้อยละ 1.0

ตารางที่ 11-3 การวัดระดับความพึงพอใจ

รายละเอียด	ระดับความพึงพอใจ ^{1/} (ร้อยละ)				ค่าเฉลี่ย ^{2/} ($\bar{X}$)	S.D. ^{3/}	แปลค่า ^{4/}
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย			
	มากที่สุด	น้อยที่สุด					
1. พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (พ.ร.บ. อีอีซี)							
1.1 การดำเนินงานตาม พ.ร.บ. อีอีซี	58 (18.7)	134 (43.2)	113 (36.5)	4 (1.3)	1 (0.3)	3.79	0.767
2. การจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อวัตถุประสงค์							
2.1 เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศใช้เทคโนโลยีขั้นสูง สร้างนวัตกรรม และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	64 (20.6)	150 (48.4)	89 (28.7)	7 (2.3)	0 (0.0)	3.87	0.755
2.2 เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษด้านใดด้านหนึ่งหรือหลายด้านที่ไม่เป็นปฏิกิริยาต่อกัน หรือกิจการที่เกี่ยวข้องหรือเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ	63 (20.3)	134 (43.2)	108 (34.8)	5 (1.7)	0 (0.0)	3.82	0.766
2.3 เพื่อให้เกิดการถ่ายทอดความรู้ ความเชี่ยวชาญจากผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สถาบันการศึกษาหรือสถาบันวิจัยที่มีศักยภาพสูงด้วย	67 (21.6)	151 (48.7)	85 (27.4)	7 (2.3)	0 (0.0)	3.90	0.756
2.4 เพื่อกำหนดบริเวณพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ให้สามารถรองรับสิทธิประโยชน์ด้านภาษีและไม่ไขว่คว้า เพื่อส่งเสริมการลงทุน ตามพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561	61 (19.7)	154 (49.7)	88 (28.4)	6 (1.9)	1 (0.3)	3.86	0.755
2.5 เพื่อขอรับการอำนวยความสะดวกด้านการลงทุน เช่น การอนุมัติ อนุญาต ในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ตามพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561	67 (21.6)	138 (44.5)	98 (31.6)	7 (2.3)	0 (0.0)	3.85	0.777
3. อุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษในพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ							
3.1 เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการลงทุนอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ ได้แก่ กิจการ ศูนย์บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็นกิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (International Distribution Center : IDC) รวมทั้งกิจการที่เกี่ยวข้องกับการโลจิสติกส์ เช่น การผลิตหรือประกอบบรรจุภัณฑ์กระดาษ เป็นต้น	72 (23.2)	140 (45.2)	94 (30.3)	4 (1.3)	0 (0.0)	3.90	0.761

ตารางที่ 11-3 (ต่อ) การวัดระดับความพึงพอใจ

รายละเอียด	ระดับความพึงพอใจ ^{1/} (ร้อยละ)				ค่าเฉลี่ย ^{2/} ($\bar{X}$)	S.D. ^{3/}	แปลค่า ^{4/}
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย			
	มากที่สุด	น้อยที่สุด					
4. ประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ							
4.1 กิจกรรมศูนย์บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็นกิจกรรมกระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย จะเป็นกิจกรรมเป้าหมายที่จะเข้ามาตั้งในโครงการฯ ทั้งนี้กิจกรรมดังกล่าวเป็นกิจกรรมที่รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการ อีอีซี	60 (19.4)	162 (52.2)	83 (26.7)	5 (1.7)	0 (0.0)	0.718	มาก
4.2 ผู้ประกอบการจะมีรูปแบบการดำเนินงานภายในโครงการฯ ในลักษณะศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (สมาร์ท โลจิสติกส์) ที่มีระบบอัตโนมัติที่สามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่องและแม่นยำ ทำให้มีความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยยกระดับการให้บริการของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย	67 (21.6)	157 (50.6)	81 (26.1)	5 (1.7)	0 (0.0)	0.733	มาก
4.3 ผู้ประกอบการศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะจะมีการนำเทคโนโลยีขั้นสูง และระบบอัตโนมัติเข้ามาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการและขนส่งสินค้า ซึ่งจะช่วยยกระดับการให้บริการของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย	75 (24.2)	139 (44.8)	89 (28.7)	7 (2.3)	0 (0.0)	0.783	มาก
4.4 ผู้ประกอบการศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ จะมีการนำรถยนต์ไฟฟ้า เช่น รถฟอร์คลิฟต์ เป็นต้น มาใช้งานภายในพื้นที่ประกอบการ รวมถึงการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในการขนส่ง ซึ่งจะส่งเสริมให้มีการใช้ยานพาหนะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย	72 (23.2)	148 (47.7)	85 (27.4)	5 (1.7)	0 (0.0)	0.753	มาก
4.5 ผู้ประกอบการศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ จะมีการจ้างงานในเบื้องต้นประมาณ 350 คน ซึ่งจะช่วยสร้างการจ้างงานให้กับชุมชน รวมทั้งสนับสนุนให้เกิดธุรกิจใหม่ในท้องถิ่นและธุรกิจที่เกี่ยวข้องจะมีการจ้างงานเพิ่มมากขึ้น	73 (23.5)	114 (36.8)	119 (38.4)	4 (1.3)	0 (0.0)	0.802	มาก

ตารางที่ 11-3 (ต่อ) การวัดระดับความพึงพอใจ

รายละเอียด	ระดับความพึงพอใจ ^{1/} (ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย ^{2/} ($\bar{X}$)	S.D. ^{3/}	แปลค่า ^{4/}
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
4.6 ผู้ประกอบการศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ จะมีการใช้ AI และ Big Data ในการวิเคราะห์ข้อมูลการจราจรแบบเรียลไทม์ ซึ่งจะช่วยให้อำนาจในการวางแผนเส้นทางการขนส่งที่สั้นที่สุดและมีประสิทธิภาพที่สุด ลดระยะเวลาในการเดินทางของรถขนส่ง และลดผลกระทบการเกิดปัญหาจราจรติดขัด นอกจากนี้ การนำรถยนต์ไฟฟ้า มาใช้ในการประกอบกิจการ จะช่วยลดมลพิษทางอากาศและเสียงที่จะเกิดขึ้นจากการขนส่งต่อชุมชนที่อยู่โดยรอบ	71 (22.9)	142 (45.8)	87 (28.1)	10 (3.2)	0 (0.0)	3.88	0.792	มาก
4.7 การประกอบกิจการในโครงการ จะช่วยให้มีภาษีที่หน่วยงานท้องถิ่นและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถจัดเก็บภาษีได้เพิ่มมากขึ้น ทำให้หน่วยงานท้องถิ่นมีงบประมาณในการพัฒนาท้องถิ่นให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น	71 (22.9)	136 (43.9)	97 (31.3)	6 (1.9)	0 (0.0)	3.88	0.779	มาก
4.8 เกิดการเพิ่มประสิทธิภาพในห่วงโซ่อุปทานของระบบโลจิสติกส์ เนื่องจากโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ จะช่วยให้การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำมีประสิทธิภาพสูงสุด ตั้งแต่การจัดซื้อ จัดเก็บ ขนส่ง และการกระจายสินค้า ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศลดลง	65 (21.0)	154 (49.7)	86 (27.7)	4 (1.3)	1 (0.3)	3.90	0.748	มาก
4.9 เกิดการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เนื่องจากต้นทุนโลจิสติกส์ที่ลดลงทำให้สินค้าและบริการของไทยมีราคาที่สามารถแข่งขันได้มากขึ้นในตลาดโลก ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศและส่งเสริมการส่งออก	70 (22.6)	136 (43.9)	97 (31.3)	6 (1.9)	1 (0.3)	3.86	0.793	มาก
4.10 เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าจากการบริหารจัดการที่ชาญฉลาดลดการสูญเสียในกระบวนการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ เช่น การขนส่งที่ไม่มีประสิทธิภาพ การเก็บสินค้าเกินความจำเป็น หรือการเสียหายของสินค้า ซึ่งช่วยประหยัดทรัพยากรของประเทศโดยรวม	64 (20.6)	142 (45.8)	96 (31.0)	7 (2.3)	1 (0.3)	3.84	0.783	มาก

ตารางที่ 11-3 (ต่อ) การวัดระดับความพึงพอใจ

รายละเอียด	ระดับความพึงพอใจ ^{1/} (ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย ^{2/} ($\bar{X}$)	S.D. ^{3/}	แปลค่า ^{4/}
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
4.11 เกิดการสนับสนุนการเติบโตของอีคอมเมิร์ซ ซึ่งกิจการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะเป็นหัวใจสำคัญในการขับเคลื่อนการเติบโตของธุรกิจอีคอมเมิร์ซ ซึ่งเป็นภาคส่วนที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว การจัดตั้งที่รวดเร็ว แม่นยำ และมีประสิทธิภาพเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้อีคอมเมิร์ซ เติบโตอย่างยั่งยืน	64 (20.6)	138 (44.5)	105 (33.9)	3 (1.0)	0 (0.0)	3.85	0.750	มาก
4.12 เกิดการยกระดับภาคการผลิตและอุตสาหกรรม เนื่องจากกิจการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ ช่วยให้การไหลเวียนของวัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูปที่ราบรื่นด้วยระบบโลจิสติกส์อัจฉริยะ ช่วยให้การการผลิตสามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง ลดปัญหาการหยุดชะงักและเพิ่มผลผลิตโดยรวมของประเทศ	72 (23.2)	132 (42.6)	99 (31.9)	7 (2.3)	0 (0.0)	3.87	0.791	มาก
4.13 เกิดการส่งเสริมการลงทุนและนวัตกรรม เนื่องจากกิจการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ จะสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาระบบ ดึงดูดการลงทุนในเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ ๆ เช่น ระบบอัตโนมัติ หุ่นยนต์ และ AI ซึ่งสร้างโอกาสทางธุรกิจและงานที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นในประเทศ	71 (22.9)	142 (45.8)	89 (28.7)	7 (2.3)	1 (0.3)	3.89	0.790	มาก
4.14 ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และประตูการค้า เนื่องจากความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ของไทย การพัฒนาระบบสมาร์ท โลจิสติกส์ จะช่วยเสริมสร้างบทบาทของประเทศในการเป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน และโลจิสติกส์ของภูมิภาค ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) ที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงระบบคมนาคมและโลจิสติกส์	77 (24.8)	133 (43.0)	94 (30.3)	6 (1.9)	0 (0.0)	3.91	0.789	มาก
4.15 เกิดการพัฒนาบุคลากร เนื่องจากผู้ประกอบการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะต้องการบุคลากรที่มีทักษะด้านเทคโนโลยีและโลจิสติกส์ที่ทันสมัยจะเพิ่มขึ้น ซึ่งกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาการศึกษาและการฝึกอบรมในสาขาที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับการเติบโตของกิจการโลจิสติกส์	71 (22.9)	132 (42.6)	103 (33.2)	4 (1.3)	0 (0.0)	3.87	0.773	มาก

ตารางที่ 11-3 (ต่อ) การวัดระดับความพึงพอใจ

รายละเอียด	ระดับความพึงพอใจ ^{1/} (ร้อยละ)				ค่าเฉลี่ย ^{2/} ($\bar{X}$)	S.D. ^{3/}	แปลค่า ^{4/}
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย			
	มากที่สุด	น้อยที่สุด					
5. ผลกระทบที่ประชาชนอาจจะได้รับจากโครงการ							
5.1 การดำเนินโครงการอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ระดับต่าง ๆ กัน ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด จึงได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในด้านต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ	68 (21.9)	142 (45.8)	90 (29.1)	9 (2.9)	4 (0.3)	0.799	มาก

หมายเหตุ :^{1/} จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม 310 คน

^{2/} ค่าเฉลี่ยเป็นค่าที่ได้จากการรวมกันของระดับผลกระทบที่ผ่านการถ่วงน้ำหนักแล้วด้วยจำนวนผู้ลงทั้งหมด

^{3/} S.D. เป็นค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) ใช้สำหรับหาค่าความแตกต่างโดยเฉลี่ยของระดับผลกระทบจากค่ากึ่งกลางของข้อมูลหรือความแตกต่างของระดับผลกระทบโดยเฉลี่ย

^{4/} วิเคราะห์ระดับของผลกระทบที่ได้รับจากค่าเฉลี่ยโดยใช้แนวคิดของ Likert (อ้างอิงในหนังสือระเบียบวิธีการวิจัยทางสังคมศาสตร์, ชีวาลย์ เรืองประพันธ์, 2543) ดังนี้

- คะแนน 4.21 – 5.00 หมายถึง ระดับมากที่สุด
- คะแนน 3.41 – 4.20 หมายถึง ระดับมาก
- คะแนน 2.61 – 3.40 หมายถึง ระดับปานกลาง
- คะแนน 1.81 – 2.60 หมายถึง ระดับน้อย
- คะแนน 1.00 – 1.80 หมายถึง ระดับน้อยที่สุด

ที่มา : บริษัท ไพร์เทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด, 2568

12. การเผยแพร่สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ และข้อเสนอแนะ

ภายหลังจากการรับฟังความคิดเห็นฯ โครงการได้จัดทำสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ และข้อเสนอแนะ เสนอให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกพิจารณา ภายใน 15 วัน นับตั้งแต่การรับฟังความคิดเห็นฯ เสร็จสิ้น ดำเนินการ ในช่วงวันที่ 11-22 กันยายน พ.ศ. 2568

นอกจากนี้ โครงการได้ปิดประกาศเผยแพร่และนำส่งสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ ให้กับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียในสถานที่ต่าง ๆ เช่น บอร์ดประชาสัมพันธ์ในชุมชน บอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการ ฯลฯ ขณะเดียวกันยังเผยแพร่ผ่านระบบเครือข่ายสารสนเทศของเทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ และเฟซบุ๊กของที่ว่าการอำเภอบางปะกง ดำเนินการเมื่อวันที่ 6-7 ตุลาคม พ.ศ. 2568 ภาพตัวอย่างการปิดประกาศเผยแพร่และนำส่งสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ แสดงดังรูปที่ 12-1 (ภาพการปิดประกาศเผยแพร่และนำส่งสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ ภาคผนวก ง) ทั้งนี้ ได้เผยแพร่สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ ไว้เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 15 วัน (ภาคผนวก จ)

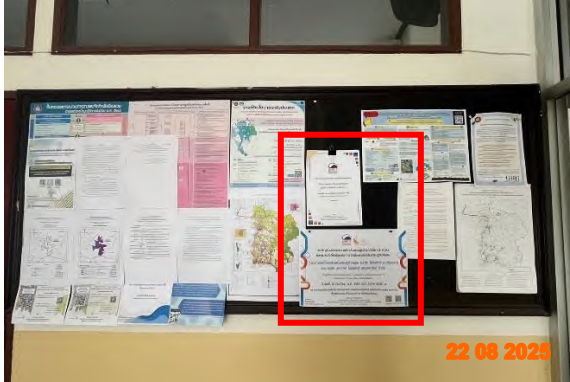
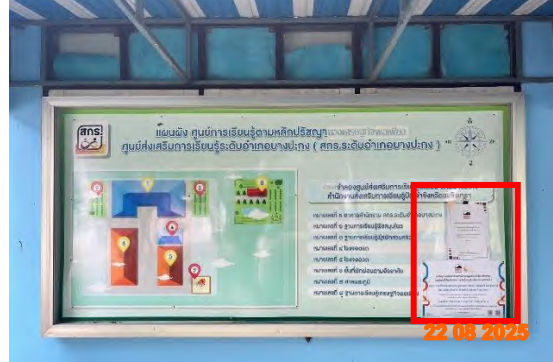
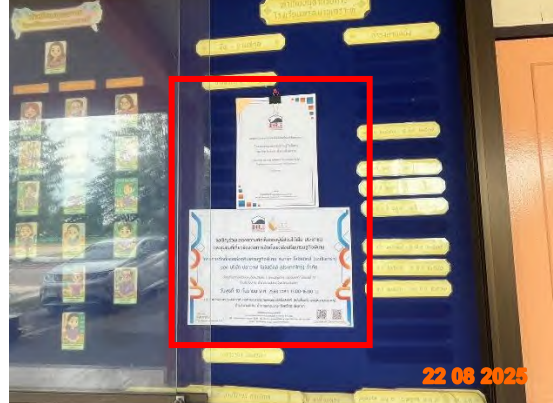
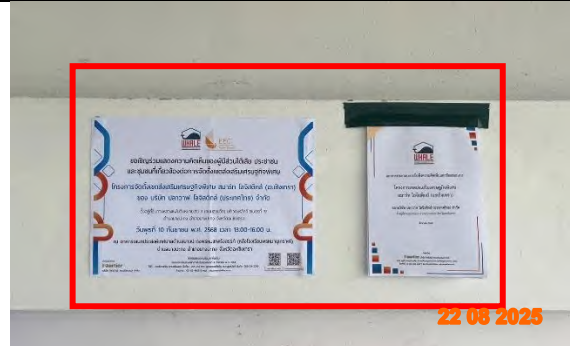
	
สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา	ที่ว่าการอำเภอบางปะกง
	
โรงเรียนพรหมานุเคราะห์	โรงเรียนสามัคคีราษฎร์บำรุง
รูปที่ 12-1 ภาพการปิดประกาศและนำส่งสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ ดำเนินการเมื่อวันที่ 6-7 ตุลาคม พ.ศ. 2568	

สารบัญภาคผนวก

ภาคผนวก ก	ภาพการปิดประกาศและการประชาสัมพันธ์เชิญเข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นฯ / บรรยายภาพการรับฟังความคิดเห็น และทำความเข้าใจกับประชาชนและผู้มีส่วนได้เสีย / การปิดประกาศและนำส่งสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ / การเผยแพร่สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ
ภาคผนวก ข	สำเนาใบลงทะเบียนการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้อง
ภาคผนวก ค	เอกสารประกอบการรับฟังความคิดเห็นฯ และรายละเอียดที่ใช้ในการนำเสนอ
	ภาคผนวก ค-1 เอกสารประกอบการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
	ภาคผนวก ค-2 เอกสารในการนำเสนอ
ภาคผนวก ง	ภาพการปิดประกาศเผยแพร่และนำส่งสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ
ภาคผนวก จ	เผยแพร่สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ ไว้เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 15 วัน

ภาคผนวก ก

ภาพการปิดประกาศและการประชาสัมพันธ์เชิญเข้าร่วม
รับฟังความคิดเห็นฯ / บรรยายากาศการรับฟังความคิดเห็น
และทำความเข้าใจกับประชาชนและผู้มีส่วนได้เสีย /
การปิดประกาศและนำเสนอสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ /
การเผยแพร่สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ

 22 08 2025	 22 08 2025
สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา	ที่ว่าการอำเภอบางปะกง
 22 08 2025	 22 08 2025
เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์	ศูนย์ส่งเสริมการเรียนรู้ระดับอำเภอบางปะกง
 22 08 2025	 22 08 2025
วัดใหม่สงครามราษฎร์ (พิชุต)	โรงเรียนพรหมานุเคราะห์
 22 08 2025	 22 08 2025
โรงเรียนสามัคคีราษฎร์บำรุง	หมู่ที่ 14 บ้านคลองพิชุต
ภาพการปิดประกาศและการประชาสัมพันธ์เชิญเข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นฯ ดำเนินการเมื่อวันที่ 22 และ 27 สิงหาคม พ.ศ. 2568	

	
หมู่ที่ 15 บ้านคลองใหม่ฝูต	ที่ว่าการอำเภอบางปะกง
	
เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์	ศูนย์ส่งเสริมการเรียนรู้ระดับอำเภอบางปะกง
	
โรงพยาบาลบางปะกง	โรงเรียนพรหมานุเคราะห์
	
โรงเรียนสามัคคีราษฎร์บำรุง	หมู่ที่ 14 บ้านคลองฝูต
ภาพการปิดประกาศและการประชาสัมพันธ์เชิญเข้าร่วมรับฟังความคิดเห็น ดำเนินการเมื่อวันที่ 22 และ 27 สิงหาคม พ.ศ. 2568	



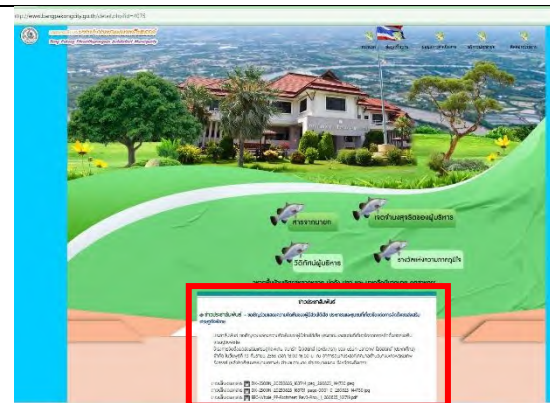
หมู่ที่ 15 บ้านคลองใหม่ผิซุด



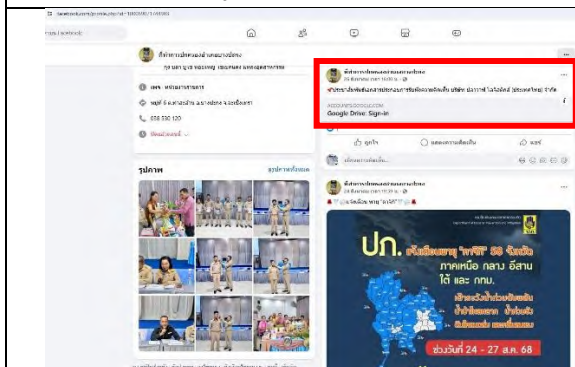
หมู่ที่ 16 บ้านนิคมคลองยายใหม่



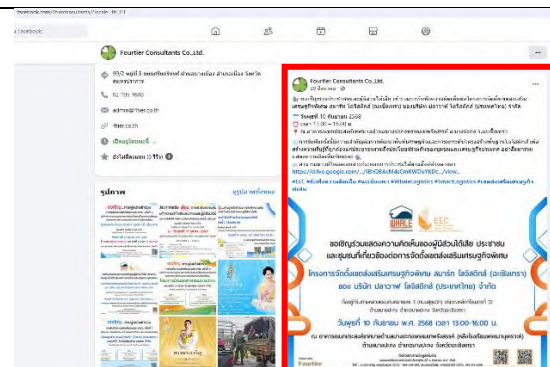
หมู่ที่ 17 บ้านสกดสีลียบ



เว็บไซต์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์



เฟซบุ๊กของที่ว่ากล่าวอ้างบางปะกง



เฟซบุ๊กของบริษัทที่ปรึกษา

ภาพการปิดประกาศและการประชาสัมพันธ์เชิญเข้าร่วมรับฟังความคิดเห็น
ดำเนินการเมื่อวันที่ 22 และ 27 สิงหาคม พ.ศ. 2568

ภาคผนวก ข

สำเนาใบลงทะเบียนการรับฟังความคิดเห็น
ของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้อง

ม.14

บ้านคลองผีชุด

หมู่ที่ 14 บ้านคลองผีชุด

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		อ. มาน	ม. 14		
2		อ. มาน	ม. 14		
3		อ. มาน	ม. 14		
4		อ. มาน	ม. 14		
5		อ. มาน	ม. 14		
6		อ. มาน	ม. 14		
7		อ. มาน	ม. 14		
8		อ. มาน	ม. 14		
9		อ. มาน	ม. 14		
10		อ. มาน	ม. 14		
11		อ. มาน	ม. 14		
12		อ. มาน	ม. 14		
13		อ. มาน	ม. 14		
14		อ. มาน	ม. 14		
15		อ. มาน	ม. 14		

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาน โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		ลูกบ้าน	น. 14		
2		ลูกบ้าน	น. 14		
3		ลูกบ้าน	น. 14		
4		ลูกบ้าน	น. 14		
5		ลูกบ้าน	น. 14		
6		ลูกบ้าน	น. 14		
7		ลูกบ้าน	น. 14		
8		ลูกบ้าน	น. 14		
9		ลูกบ้าน	น. 14		
10		ลูก บ้าน	น. 14		
11		ลูก บ้าน	น. 14		
12		ลูก บ้าน	น. 14		
13		ลูก บ้าน	น. 14		
14		ลูก บ้าน	น. 14		
15		ลูก บ้าน	น. 14		

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาน โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		ลูกบ้าน	น. 14		
2		ลูก บ้าน	น. 14		
3		ลูก บ้าน	น. 14		
4		ลูก บ้าน	น. 14		
5		ลูก บ้าน	น. 14		
6		ลูก บ้าน	น. 14		
7		ลูก บ้าน	น. 14		
8		ลูก บ้าน	น. 14		
9		ลูก บ้าน	น. 14		
10		ลูก บ้าน	น. 14		
11		ลูก บ้าน	น. 14		
12		ลูก บ้าน	น. 14		
13		ลูก บ้าน	น. 14		
14		ลูก บ้าน	น. 14		
15		ลูก บ้าน	น. 14		

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาน โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		ลูกบ้าน	ว. 14		
2		ลูกบ้าน	ว. 14		
3		ลูกบ้าน	ว. 14		
4		ลูกบ้าน	ว. 14		
5		ลูกบ้าน	ว. 14		
6		ลูกบ้าน	ว. 14		
7		ลูกบ้าน	ว. 14		
8		ลูกบ้าน	ว. 14		
9		ลูกบ้าน	ว. 14		
10		ลูกบ้าน	ว. 14		
11		ลูกบ้าน	ว. 14		
12		ลูกบ้าน	ว. 14		
13		ลูกบ้าน	ว. 14		
14		ลูกบ้าน	ว. 14		
15		ลูกบ้าน	ว. 14		

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาน โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		ลูกบ้าน	ว. 14		
2		ลูกบ้าน	ว. 14		
3		ลูก บ้าน	ว. 14		
4		ลูกบ้าน	ว. 14		
5		ลูกบ้าน	ว. 14		
6		ลูกบ้าน	ว. 14		
7		ลูกบ้าน	ว. 14		
8		ลูกบ้าน	ว. 14		
9		ลูก บ้าน	ว. 14		
10		ลูก บ้าน	ว. 14		
11					
12					
13					
14					
15					

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลายาฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		คุณ	น. 14		
2		คุณ	น. 14		
3		คุณ	น. 14		
4		คุณ	น. 14		
5		คุณ	น. 14		
6		คุณ	น. 14		
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลายาฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		คุณ	น. 14		
2		คุณ	น. 14		
3		คุณ	น. 14		
4		คุณ	น. 14		
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ม.15

บ้านคลองใหม่ฝูชุด

หมู่ที่ 15 บ้านคลองใหม่ฝูชุด

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (อะเซียงเทรา) ของบริษัท ปลายาฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		กนกนั	ม. 15		
2		กนกนั	ม. 15		
3		ชอุ่มวัน	ม. 15		
4		อ.ก.วัน	ม. 15		
5		อ.ก.วัน	ม. 15		
6		อ.ก.วัน	ม. 15		
7		อ.ก.วัน	ม. 15		
8		กนกนั	ม. 15		
9		กนกนั	ม. 15		
10		กนกนั	ม. 15		
11		กนกนั	ม. 15		
12		อ.ก.วัน	ม. 15		
13		อ.ก.วัน	ม. 15		
14		กนกนั	ม. 15		
15		อ.ก.วัน	ม. 15		

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		ลูกบ้าน	ข. 15		
2		ลูกบ้าน	ข. 15		
3		ลูกบ้าน	ข. 15		
4		ลูกบ้าน	ข. 15		
5		ลูกบ้าน	ข. 15		
6		ลูกบ้าน	ข. 15		
7		ลูกบ้าน	ข. 15		
8		ลูกบ้าน	ข. 15		
9		ลูกบ้าน	ข. 15		
10		ลูกบ้าน	ข. 15		
11		ลูกบ้าน	ข. 15		
12		ลูกบ้าน	ข. 15		
13		ลูกบ้าน	ข. 15		
14		ลูก บ้าน	ข. 15		
15		ลูกบ้าน	ข. 15		

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		ลูกบ้าน	ข. 15		
2		ลูกบ้าน	ข. 15		
3		ลูกบ้าน	ข. 15		
4		ลูกบ้าน	ข. 15		
5		ลูกบ้าน	ข. 15		
6		ลูก บ้าน	ข. 15		
7		ลูกบ้าน	ข. 15		
8		ลูกบ้าน	ข. 15		
9		ลูกบ้าน	ข. 15		
10		ลูก บ้าน	ข. 15		
11		ลูก บ้าน	ข. 15		
12		ลูก บ้าน	ข. 15		
13		ลูก บ้าน	ข. 15		
14		ลูก บ้าน	ข. 15		
15		ลูก บ้าน	ข. 15		

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาน โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		อ.สม.	ม. 15		
2		กนกน	ม. 15		
3		อ.สม.	ม. 15		
4		อ.สม.	ม. 15		
5		ก	ม. 15		
6		อ.สม.	ม. 15		
7		อ.สม.	ม. 15		
8		อ.สม.	ม. 15		
9		อ.สม.	ม. 15		
10		กนกน	ม. 15		
11		อ.สม.	ม. 15		
12		กนกน	ม. 15		
13		อ.สม.	ม. 15		
14		ก	ม. 15		
15		กนกน	ม. 15		

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ม. 15 บ้านคลองใหม่ฝึชุด

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาน โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		กนกน	ม. 15		
2		อ.สม.	ม. 15		
3		อ.สม.	ม. 15		
4		อ.สม.	ม. 15		
5		กนกน	ม. 15		
6		อ.สม.	ม. 15		
7		อ.สม.	ม. 15		
8		อ.สม.	ม. 15		
9		กนกน	ม. 15		
10		อ.สม.	ม. 15		
11		อ.สม.	ม. 15		
12		อ.สม.	ม. 15		
13		อ.สม.	ม. 15		
14		กนกน	ม. 15		
15		กนกน	ม. 15		

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ใบลงทะเบียน

15

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาน โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		ผู้ช่วย	หมู่ 15 ม. 15		
2		ผู้ช่วย	ม. 15		
3		"	ม. 15		
4		"	ม. 15		
5		"	ม. 15		
6		"	ม. 15		
7		"	ม. 15		
8		"	ม. 15		
9		"	ม. 15		
10		"	ม. 15		
11		"	ม. 15		
12		"	ม. 15		
13		"	ม. 15		
14		"	ม. 15		
15		"	ม. 15		

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาน โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		ผู้ช่วย	หมู่ 15 ม. 15		
2		ผู้ช่วย	ม. 15		
3		ผู้ช่วย	ม. 15		
4		ผู้ช่วย	ม. 15		
5		ผู้ช่วย	ม. 15		
6		ผู้ช่วย	ม. 15		
7		ผู้ช่วย	ม. 15		
8		ผู้ช่วย	ม. 15		
9		ผู้ช่วย	ม. 15		
10		ผู้ช่วย	ม. 15		
11		ผู้ช่วย	ม. 15		
12		ผู้ช่วย	ม. 15		
13		กรรมการหมู่บ้าน	ม. 15		
14		ผู้ช่วย	ม. 15		
15					

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ม.15 คนไทยไม่พูด

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		ผู้ช่วย	ม.15		
2		ผู้ช่วย	ม.15		
3		ผู้ช่วย	ม.15		
4		ผู้ช่วย	ม.15		
5		ผู้ช่วย	ม.15		
6		ผู้ช่วย	ม.15		
7		ผู้ช่วย	ม.15		
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ม.15 นักท่องเที่ยวไม่พูด

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		ผู้ช่วย	ม.15		
2		ผู้ช่วย	ม.15		
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลายทาง โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		ภก.วิห	หมู่ 75		
2		วิมล	หมู่ 15		
3		วิมล	หมู่ 15		
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ม.16

บ้านนิยมคลอง

ยายใหม่

หมู่ที่ 16 บ้านนิยมคลองยายใหม่

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท บลาวาฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		ลูกบ้าน	16		
2		ลูกบ้าน	16		
3		ลูกบ้าน	16		
4		ลูกบ้าน	16/1		
5		ลูกบ้าน	16		
6		ลูกบ้าน	16		
7		ลูกบ้าน	16		
8		ลูกบ้าน	16		
9		ลูกบ้าน	16		
10		ลูกบ้าน	16		
11		ลูกบ้าน	16		
12		ลูกบ้าน	16		
13		ลูกบ้าน	16		
14		ลูกบ้าน	16		
15		ลูกบ้าน	16		

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลายาว โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		อ. อภิรักษ์	ผ. 16		
2		อ. อภิรักษ์	ผ. 16		
3		อ. อภิรักษ์	ผ. 16		
4		อ. อภิรักษ์	ผ. 16		
5		อ. อภิรักษ์	ผ. 16		
6		อ. อภิรักษ์	ผ. 16		
7		อ. อภิรักษ์	ผ. 16		
8		อ. อภิรักษ์	ผ. 16		
9		อ. อภิรักษ์	ผ. 16		
10		อ. อภิรักษ์	ผ. 16		
11		อ. อภิรักษ์	ผ. 16		
12		อ. อภิรักษ์	ผ. 16		
13		อ. อภิรักษ์	ผ. 16		
14		อ. อภิรักษ์	ผ. 16		
15		อ. อภิรักษ์	ผ. 16		

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลายาว โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		อ. อภิรักษ์	ผ. 16		
2		อ. อภิรักษ์	ผ. 16		
3		อ. อภิรักษ์	ผ. 16		
4		อ. อภิรักษ์	ผ. 16		
5		อ. อภิรักษ์	ผ. 16		
6		อ. อภิรักษ์	ผ. 16		
7		อ. อภิรักษ์	ผ. 16		
8		อ. อภิรักษ์	ผ. 16		
9		อ. อภิรักษ์	ผ. 16		
10		อ. อภิรักษ์	ผ. 16		
11		อ. อภิรักษ์	ผ. 16		
12		อ. อภิรักษ์	ผ. 16		
13		อ. อภิรักษ์	ผ. 16		
14		อ. อภิรักษ์	ผ. 16		
15		อ. อภิรักษ์	ผ. 16		

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลายาฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		ศ. 16	ศ. 16		
2		ศ. 16	ศ. 16		
3		ศ. 16	ศ. 16		
4		ศ. 16	ศ. 16		
5		ศ. 16	ศ. 16		
6		ศ. 16	ศ. 16		
7		ศ. 16	ศ. 16		
8		ศ. 16	ศ. 16		
9		ศ. 16	ศ. 16		
10		ศ. 16	ศ. 16		
11		ศ. 16	ศ. 16		
12		ศ. 16	ศ. 16		
13		ศ. 16	ศ. 16		
14		ศ. 16	ศ. 16		
15		ศ. 16	ศ. 16		

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลายาฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		ศ. 16	ศ. 16		
2		ศ. 16	ศ. 16		
3		ศ. 16	ศ. 16		
4		ศ. 16	ศ. 16		
5		ศ. 16	ศ. 16		
6		ศ. 16	ศ. 16		
7		ศ. 16	ศ. 16		
8		ศ. 16	ศ. 16		
9		ศ. 16	ศ. 16		
10		ศ. 16	ศ. 16		
11		ศ. 16	ศ. 16		
12		ศ. 16	ศ. 16		
13		ศ. 16	ศ. 16		
14		ศ. 16	ศ. 16		
15		ศ. 16	ศ. 16		

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		อ.ก.ก.ก.	๗๗/ 16		
2		อ.ก.ก.ก.	๗๗/ 16		
3		อ.ก.ก.ก.	๗๗/ 16		
4		อ.ก.ก.ก.	๗๗/ 16		
5		อ.ก.ก.ก.	๗๗/ 16		
6		อ.ก.ก.ก.	๗๗/ 16		
7		อ.ก.ก.ก.	๗๗/ 16		
8		อ.ก.ก.ก.	๗๗/ 16		
9		อ.ก.ก.ก.	๗๗/ 16		
10		อ.ก.ก.ก.	๗๗/ 16		
11					
12					
13					
14					
15					

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		อ.ก.ก.ก.	๗๗/ 16		
2		อ.ก.ก.ก.	๗๗/ 16		
3		อ.ก.ก.ก.	๗๗/ 16		
4		อ.ก.ก.ก.	๗๗/ 16		
5		อ.ก.ก.ก.	๗๗/ 16		
6		อ.ก.ก.ก.	๗๗/ 16		
7		อ.ก.ก.ก.	๗๗/ 16		
8		อ.ก.ก.ก.	๗๗/ 16		
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลายาว โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		อ.วิชัย	2-15		
2		อ.กนก	บ. 16		
3		อ.กนก	บ. 16		
4		อ.อ.บ้าน	บ. 16		
5		อ.อ.บ้าน	บ. 16		
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ม.17

บ้านสกดส์สิบ

หมู่ที่ 17 บ้านสกดส์สิบ

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		๑๘๔.	๘๖๖ 40		
2		ลูกบ้าน	ม.17		
3		ลูกบ้าน	ม.17		
4		ลูกบ้าน	ม.17		
5		ลูกบ้าน	ม.17		
6		ลูก บ้าน	ม.17		
7		ลูก บ้าน	ม.17		
8		ลูกบ้าน	ม.17		
9		ลูกบ้าน	ม.17		
10		ลูก บ้าน	ม.17		
11		ลูกบ้าน	ม.17		
12		๐๖.๒๒ บ้าน	๐๖.17		
13					
14					
15					

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ
ภาคผนวก ข หน้า 16/25

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		ลูกบ้าน	ม. 17		
2		ลูกบ้าน	ม. 17		
3		ลูกบ้าน	ม. 17		
4		ลูก บ้าน	ม. 17		
5		ลูกบ้าน	ม. 17		
6		อ. ช. ช.	ม. 17		
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		ลูกบ้าน	ม. 17		
2		ลูกบ้าน	ม. 17		
3		ลูกบ้าน	ม. 17		
4		ลูกบ้าน	ม. 17		
5		ลูก บ้าน	ม. 17		
6		ลูก บ้าน	ม. 17		
7		ลูก บ้าน	ม. 17		
8		อ. ช. ช.	ม. 17		
9		อ. ช. ช.	ม. 17		
10		อ. ช. ช.	ม. 17		
11		อ. ช. ช.	ม. 17		
12		อ. ช. ช.	ม. 17		
13		อ. ช. ช.	ม. 17		
14		อ. ช. ช.	ม. 17		
15		อ. ช. ช.	ม. 17		

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		ลูกบ้าน	นบ. 17		
2		ลูกบ้าน	นบ. 17		
3		ลูกบ้าน	นบ. 17		
4		ลูกบ้าน	นบ. 17		
5		ลูกบ้าน	นบ. 17		
6		ลูกบ้าน	นบ. 17		
7		ลูกบ้าน	นบ. 17		
8		ลูกบ้าน	นบ. 17		
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

หน่วยงานราชการ สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง/
สถาบันการศึกษา

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		นายอำเภอ	ที่ว่าการอำเภอบางปะกง		
2		นายกเทศมนตรี	เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์		
3		รองผู้อำนวยการ EEC	สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนา พิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.)		
4		นักวิชาการสาธารณสุข	โรงพยาบาลบางปะกง		
5		นักผังเมือง	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา		
6		นักวิเคราะห์ฝ่ายวิจัย	"		
7		ทอ. มีชัย บางปะกง	"		
8		ผู้แทนภาคประชาสังคม (กม. ๓๖)	(กม. ๓๖) (กม. ๓๖)		
9		รองนายก อบจ.ฉะ.	ท.น. พระบาทสมเด็จพระวชิรเกล้า		
10		รองนายก อบจ.ฉะ.	"		
11		ประธานสภา	ท.น. อบจ.ฉะ.		
12		เลขา	ท.น. อบจ.ฉะ.		
13		อำนวยการ	ท.น. อบจ.ฉะ.		
14		ท.น. ๖๐๖๒	ท.น. อบจ.ฉะ.		
15		ส.ท. ๖๐๖๑	ท.น. อบจ.ฉะ.		

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเพ็ริงสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		รองปลัดเทศบาล	น.ต. พงษ์ศักดิ์ อัครา		
2		ที่ปลัดเทศบาล น.ส.นงนุช พรหมเพ็ริง	น.ม. นริศนาพร อัครา		
3		ผอ.วิเทศนุช 2	ผอ.		
4		ผอ.	ผอ.		
5		ร.ท. นงนุช	ร.ท. นงนุช		
6		ประจักษ์ นริศ อ.นงนุช	อ.นงนุช		
7		อ.ท. พงษ์ศักดิ์ อัครา	อ.ท. พงษ์ศักดิ์		
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ผู้สนใจทั่วไป

ผู้สนใจทั่วไป

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลายาว โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		ลูกบ้าน	ฉ. 16		
2		ลูกบ้าน	ฉ. 16		
3		ลูกบ้าน	ฉ. 14		
4		ลูกบ้าน	ฉ. 15		
5		ลูกบ้าน	ฉ. 15		
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลายาฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อหมู่บ้าน/ชุมชน/หน่วยงาน/องค์กร	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		ภก.ภก.	บ.ค.ค.		
2		ภก.ภก.	บ.ค.ค.		
3		ภก.ภก.	บ.ค.ค.		
4		ภก.ภก.	บ.ค.ค.		
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

สื่อนวลชน

ใบลงทะเบียน

สื่อนวลชน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลายาว โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อหมู่บ้าน/ชุมชน/หน่วยงาน/องค์กร	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		ผู้ว่า	สำนักงานปลัด		
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

เจ้าของโครงการ

เจ้าของโครงการ

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
วันที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		ประธานคณะกรรมการบริหารด้าน กลยุทธ์ และการตลาด	บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด		
2		ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัทฯ ในเครือ	บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด		
3		ผู้จัดการทั่วไปฝ่ายธุรการ	บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด		
4		-ผู้จัดการฝ่ายกฎหมาย-	บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด		
5		-เจ้าหน้าที่อาวุโสฝ่ายกฎหมาย-	บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด		
6		หัวหน้างานโครงสร้างพื้นฐานอาวุโส	บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด		
7		officer	บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด		
8		officer	บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด		
9		Leader officer	บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด		
10		officer	บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด		
11		officer	บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด		
12			บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด		
13			บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด		
14			บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด		
15			บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด		

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ภาคผนวก ข หน้า 24/25

บริษัทที่ปรึกษา

บริษัทที่ปรึกษา

ใบลงทะเบียน

การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลายาว โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	เบอร์โทรศัพท์	ลายมือชื่อ
1		ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม	บริษัทไฟร์เทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด		
2		ผู้เชี่ยวชาญด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน	บริษัทไฟร์เทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด		
3		ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม	บริษัทไฟร์เทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด		
4		นักวิชาการด้านสิ่งแวดล้อม	บริษัทไฟร์เทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด		
5		นักวิชาการด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน	บริษัทไฟร์เทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด		
6		นักวิชาการด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน	บริษัทไฟร์เทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด		
7		นักวิชาการด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน	บริษัทไฟร์เทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด		
8		นักวิชาการด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน	บริษัทไฟร์เทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด		
9		นักวิชาการด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน	บริษัทไฟร์เทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด		
10		นักวิชาการด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน	บริษัทไฟร์เทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด		
11		นักวิชาการด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน	บริษัทไฟร์เทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด		
12		นักวิชาการด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน	บริษัทไฟร์เทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด		
13		ธุรการ	บริษัทไฟร์เทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด		
14		ธุรการ	บริษัทไฟร์เทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด		
15			บริษัทไฟร์เทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด		

หมายเหตุ : การลงทะเบียนเป็นเพียงการลงชื่อเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น ไม่มีผลต่อการเห็นชอบหรืออนุมัติโครงการ

ภาคผนวก ค

เอกสารประกอบการรับฟังความคิดเห็นฯ
และรายละเอียดที่ใช้ในการนำเสนอ

ภาคผนวก ค-1

เอกสารประกอบการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ



เอกสารประกอบการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

ของบริษัท บลาวาห์ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตั้งอยู่ที่ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

กันยายน 2568

จัดทำโดย

Fourtier บริษัท ฟอร์เทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด
99/2 หมู่ที่ 8 ตำบลบางเมือง อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ 10270
โทรศัพท์ 02-105-4608 โทรสาร 02-105-4609 อีเมล : admin@4tier.co.th

สารบัญ	หน้า
1. เหตุผลความจำเป็น และวัตถุประสงค์ของการดำเนินโครงการ	1
1.1 เหตุผลความจำเป็น	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการดำเนินโครงการ	2
2. บริเวณที่ตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ	2
2.1 พื้นที่ตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ	2
2.2 เอกสารที่ดินของพื้นที่ตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ	7
2.3 ความเหมาะสมของพื้นที่ตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ	7
3. ขั้นตอนและระยะเวลาของการดำเนินโครงการ	10
4. สถานที่ที่จะดำเนินการ	11
5. ประเภทกิจการเป้าหมายพิเศษที่จะสนับสนุน	14
6. การออกแบบระบบสาธารณูปโภคขั้นต้น	18
6.1 ระบบถนนภายในและทางเชื่อมต่อกับถนนภายนอกเขตส่งเสริมเศรษฐกิจ	18
6.2 ระบบระบายน้ำฝนและระบบป้องกันน้ำท่วม	19
6.3 ระบบน้ำใช้	19
6.4 ระบบบำบัดน้ำเสีย	20
6.5 ระบบสื่อสารโทรคมนาคม	22
6.6 ระบบไฟฟ้า	22
6.7 ระบบดับเพลิงและระบบป้องกันอัคคีภัย	23
6.8 ระบบจัดการกากอุตสาหกรรม มูลฝอย และสิ่งปฏิกูล	24
6.9 ระบบติดตามตรวจสอบมลพิษและคุณภาพสิ่งแวดล้อม	26
6.10 ระบบรักษาความปลอดภัย	27
6.11 ระบบสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการอื่นเพิ่มเติม	27
7. การศึกษาความเป็นไปได้และแนวคิดของการดำเนินโครงการ	28
7.1 ด้านกฎหมาย	28
7.2 ด้านความต้องการบริการระบบสาธารณูปโภค	28
7.3 ด้านการตลาด	28
7.4 ด้านการเงิน	29
8. ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับจากการดำเนินโครงการ	30
9. ผลกระทบและมาตรการเยียวยาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นแก่ประชาชนหรือชุมชนที่อาจได้รับ ความเดือดร้อนเสียหาย	32
9.1 ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม	32
9.1.1 ผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ	32
9.1.2 ผลกระทบต่อระดับเสียง	35

เอกสารประกอบการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (อะเซียงทรา)

ตั้งอยู่ที่ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ของ บริษัท ปลาภาพ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

1. เหตุผลความจำเป็น และวัตถุประสงค์ของการดำเนินโครงการ

1.1 เหตุผลความจำเป็น

จากนโยบายของรัฐบาลที่กำหนดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor, EEC) ในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง และได้กำหนดกลุ่มอุตสาหกรรมที่จะช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยภาพรวม รวมถึงการยกระดับอุตสาหกรรมด้วยการใช้เทคโนโลยีขั้นสูง พร้อมทั้งการสนับสนุนจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานจากภาครัฐ ซึ่งก่อให้เกิดการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและการลงทุนในธุรกิจ และเป็นจุดเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียน เพื่อยกระดับพื้นที่ให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของเอเชีย เพื่อเป็นส่วนสำคัญในการเปลี่ยนประเทศที่มีรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง

ทั้งนี้ การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกทำให้ทางหลวงสายหลักและสายรองในภาคตะวันออกและจังหวัดติดต่อกับการขยายเขตทาง/ผิวจราจรเพื่อเพิ่มศักยภาพการเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงและรองรับปริมาณจราจรทางบกขนส่งและโลจิสติกส์จากผู้ผลิตไปยังผู้บริโภค ดังนั้น บริษัท ปลาภาพ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์อย่างครบวงจรในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก จึงได้มีแผนที่จะจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อรองรับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่จะดำเนินกิจการโลจิสติกส์เป็นศูนย์กลางสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (International Distribution Center : IDC) โดยบริษัทฯ ได้จัดหาพื้นที่ที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ โดยจัดหาที่ดินขนาดเนื้อที่ประมาณ 29 ไร่ ตั้งอยู่ริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 72 ในท้องที่ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ในการจัดตั้ง “โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (อะเซียงทรา)” โดยบริษัทฯ จะเป็นผู้นำพัฒนาที่ดินพร้อมระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ และเป็นผู้ให้บริการระบบสาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวก และบริการอื่น ๆ ให้แก่ผู้ประกอบการที่จะเข้ามาประกอบกิจการ เพื่อให้การดำเนินงานมีมาตรฐานสากล มีความปลอดภัยต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม

อย่างไรก็ตาม ในการจัดตั้ง “โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (อะเซียงทรา)” บริษัท ปลาภาพ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด จะต้องดำเนินการยื่นคำขอจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

สารบัญ (ต่อ)	หน้า
9.1.3 ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน	38
9.1.4 ผลกระทบต่อการใช้น้ำ	41
9.1.5 ผลกระทบต่อระบบการระบายน้ำ	43
9.1.6 ผลกระทบต่อการจัดการมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล และกากอุตสาหกรรมที่ไม่ใช้แล้ว	43
9.1.7 ผลกระทบต่อการคมนาคมขนส่ง	45
9.1.8 ผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจและสังคม	48
9.2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	49
สิ่งแวดล้อม	
9.2.1 บทนำ	49
9.2.2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	49
9.2.3 มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	49
10. วิธีการในการรับฟังความคิดเห็น	68

2) สภาพพื้นที่ในปัจจุบัน

สภาพพื้นที่ตั้งโครงการในปัจจุบัน เป็นพื้นที่มีการพัฒนาและใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นคลังสินค้า โดยในพื้นที่โครงการประกอบด้วยพื้นที่อาคารคลังสินค้า พื้นที่สำนักงาน และพื้นที่ระบบสาธารณูปโภค ได้แก่ ถนน ระบบระบายน้ำ ท่อน้ำ หม้อแปลงไฟฟ้า เครื่องชั่งน้ำหนักถนนกมรทุก เป็นต้น แสดงดังรูปที่ 2.1-2

3) สภาพพื้นที่โดยรอบพื้นที่ตั้งโครงการ

พื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นพื้นที่ปอเลี้ยงสัตว์น้ำ/พื้นที่นาเกลือเป็นส่วนใหญ่ รอลงมาเป็นพื้นที่รอการใช้ประโยชน์ พื้นที่ชุมชน พื้นที่สถานประกอบการ โดยพื้นที่โครงการมีอาณาเขตติดต่อบริเวณโดยรอบดังนี้ (รูปที่ 2.3.1-3)

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท)
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ	พื้นที่ปอเลี้ยงสัตว์น้ำ
ทิศใต้	ติดต่อกับ	ถนนสาธารณประโยชน์ได้ไปเป็นพื้นที่ปอเลี้ยงสัตว์น้ำ
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ	พื้นที่สถานประกอบการธุรกิจขนส่งและพื้นที่รอการใช้ประโยชน์

ตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจัดตั้ง เปลี่ยนแปลง และยุบเลิกเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2568 เพื่อเสนอต่อสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) นำเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) พิจารณาเห็นชอบการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการดำเนินโครงการ

การจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ มีวัตถุประสงค์ของการดำเนินการ ดังนี้

- 1) เพื่อพัฒนาพื้นที่ให้เป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ตามพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561
- 2) เพื่อขอรับสิทธิประโยชน์การลงทุนตามมาตรการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
- 3) เพื่อส่งเสริมให้เกิดการนำเทคโนโลยีมาใช้งานและยกระดับเป็นกิจการโลจิสติกส์อัจฉริยะ (Smart Logistics)
- 4) เพื่อให้ผู้ประกอบการต่าง ๆ ที่อยู่ห่วงโซ่อุปทานของระบบโลจิสติกส์มีการประกอบกิจการที่มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น

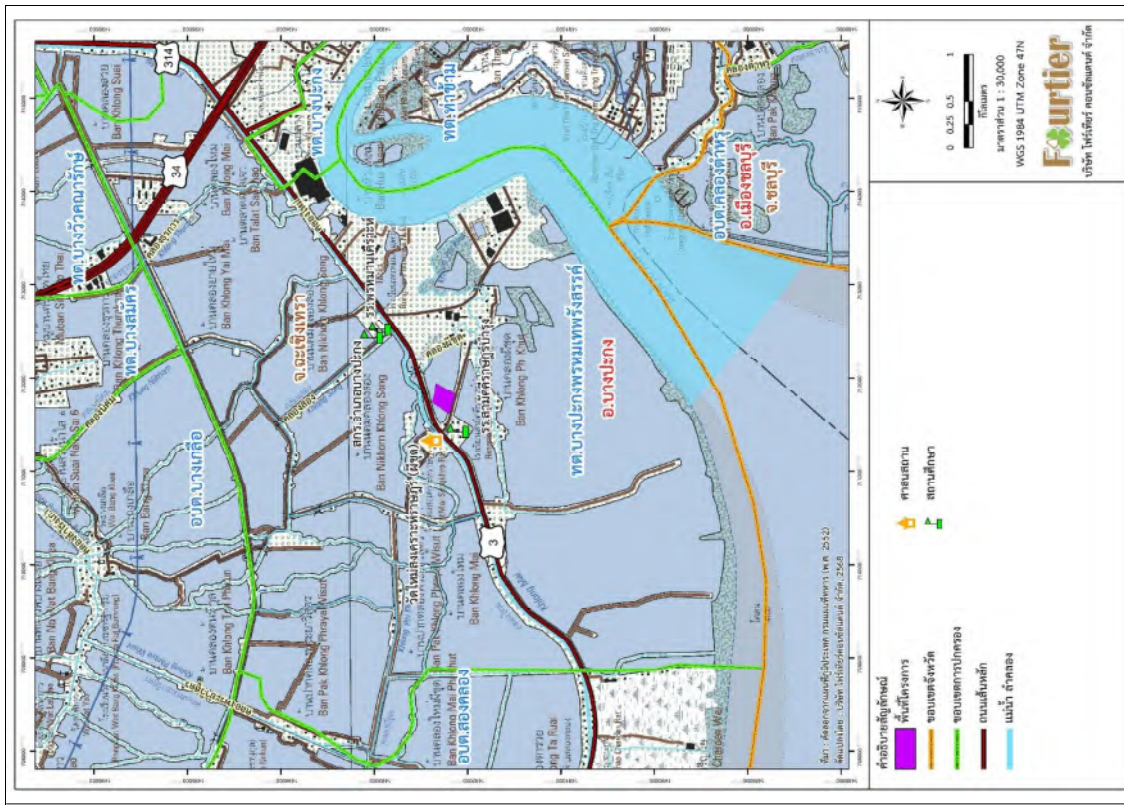
2. บริเวณที่ตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

2.1 พื้นที่ตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

1) ที่ตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ตั้งอยู่ริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 72 ในเขตพื้นที่หมู่ที่ 14 ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา แสดงดังรูปที่ 2.1-1

การเดินทางเข้าออกพื้นที่ตั้งโครงการสามารถเดินทางได้อย่างสะดวก เนื่องจากโครงการตั้งอยู่ริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ซึ่งเป็นเส้นทางสายหลักของโครงข่ายคมนาคมของภาคตะวันออก เชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหลายเส้นทาง ทั้งทางพิเศษบูรพาวิถี (ถนนบางนา-ตราด) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์) เป็นต้น ทำให้การเดินทางเข้าสู่พื้นที่โครงการสามารถเดินทางด้วยรถยนต์ได้อย่างสะดวกทั้งจากการเดินทางมาจากกรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดชลบุรี จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยที่ทั้งโครงการจะอยู่ห่างจากทางเชื่อมเข้าทางพิเศษบูรพาวิถี (ถนนบางนา-ตราด) ประมาณ 3.9 กิโลเมตร และห่างจากทางเชื่อมเข้าทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์) ประมาณ 9.6 กิโลเมตร



รูปที่ 2.1-1 ที่ตั้งโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

เอกสารประกอบการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

บริษัท บลิวาห์ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด



รูปที่ 2.1-2 สภาพพื้นที่ตั้งโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ในปัจจุบัน



รูปที่ 2.1-3 สภาพพื้นที่โดยรอบพื้นที่ตั้งโครงการโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

บริษัท ไพร์เพอร์ คอนสตรัคชั่น จำกัด

หน้า 6

2.2 เอกสารที่ดินของพื้นที่ตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ตั้งอยู่บนโฉนดที่ดิน จำนวน 4 โฉนด ได้แก่ โฉนดที่ดินเลขที่ 5633 6395 25809 และ 25810 มีเนื้อที่ดินรวม 29-1-65.8 ไร่ (29.41 ไร่) อย่างไรก็ตาม ที่ดินที่จะนำมาจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษเป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัท พร็อพเพอร์ตี้สยาม จำกัด ทั้งหมด ซึ่งบริษัท พร็อพเพอร์ตี้สยาม จำกัด ได้ยินยอมให้บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด มีสิทธิในการบริหารจัดการที่ดินและอาคารตามโฉนดทั้งหมดเพื่อนำมาจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

2.3 ความเหมาะสมของพื้นที่ตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

1) ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากการตรวจสอบที่ตั้งโครงการในแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินท้ายประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2565 พบว่า ที่ตั้งโครงการตั้งอยู่ในที่ดินประเภท ร.ม.-23 (เขตสีส้มอ่อนมีจุดสีขาว) เป็นที่ดินประเภทรองรับการพัฒนาเมือง ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมที่มีสภาพแวดล้อมที่บริเวณชนเมือง โดยให้ใช้ประโยชน์ในที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย พาณิชยกรรม สถาบันราชการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ และกิจการอื่น นอกจากนี้ข้อห้าม ทั้งนี้ จากข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกฯข้างต้น พบว่ากิจการโลจิสติกส์เป็นกิจการที่สามารถดำเนินการได้ในที่ดินประเภท ร.ม.-23 (เขตสีส้มอ่อนมีจุดสีขาว)

2) ด้านการคมนาคมขนส่ง

จากการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกที่ผ่านมา ทำให้ทางหลวงสายหลัก สายรอง และสายพิเศษในภาคตะวันออกและพื้นที่ต่อเนื่องได้รับการขยายเขตทาง/ผิวจราจรเพิ่มมากขึ้น ทำให้เพิ่มศักยภาพการเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงและรองรับปริมาณจราจรภาคขนส่งและโลจิสติกส์จากผู้ผลิตไปยังผู้บริโภค ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์เป็นอย่างมาก

พื้นที่ตั้งโครงการตั้งอยู่ริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 72 ซึ่งปัจจุบันถนนสุขุมวิทช่วงที่เชื่อมต่อกับสมุทรปราการกับจังหวัดฉะเชิงเทราได้รับการขยายผิวจราจรเป็น 6 ช่อง เลี้ยวเรียบร้อยแล้ว นอกจากนี้ ถนนสุขุมวิทเป็นเส้นทางสายหลักของโครงข่ายคมนาคมภาคตะวันออกที่เชื่อมต่อกับทางหลวงอีกหลายเส้นทาง ทั้งทางพิเศษบูรพาวิถี (ถนนบางนา-ตราด) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์) เป็นต้น ทำให้การคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์เป็นไปได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว โดยพื้นที่ตั้งโครงการอยู่ห่างจากท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิประมาณ 53 กิโลเมตร ทำเอื้อต่อการประมาณ 63

กิโลเมตร ทำเรือแหลมฉบังประมาณ 78 กิโลเมตร เป็นต้น ดังนั้น พื้นที่ดังกล่าวจึงมีความเหมาะสมที่จะพัฒนาให้เป็นพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

3) แหล่งน้ำใช้

บริเวณพื้นที่ที่ตั้งโครงการอยู่ในพื้นที่ให้บริการของการประปาส่วนภูมิภาค สาขาบางปะกง ซึ่งสามารถผลิตและจ่ายน้ำให้กับผู้ใช้ได้ในเขตบริการได้อย่างเพียงพอ โดยโครงการจะเชื่อมต่อท่อส่งน้ำประปาจากท่อส่งน้ำประปาของการประปาที่อยู่ในเขตทางถนนสุขุมวิทไปยังพื้นที่ดังกล่าวได้ของโครงการ ก่อนแจกจ่ายให้กับพื้นที่ต่าง ๆ ภายในพื้นที่โครงการ

4) พลังงานไฟฟ้า

บริเวณพื้นที่ที่ตั้งโครงการอยู่ในพื้นที่ให้บริการของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคอำเภอบางปะกง ซึ่งสามารถจ่ายไฟฟ้าให้กับผู้ใช้ไฟฟ้าในเขตบริการได้อย่างเพียงพอ โดยโครงการจะเชื่อมต่อไฟฟ้าไปยังพื้นที่สถานีไฟฟ้าย่อย (Substation) ของโครงการก่อนแจกจ่ายให้กับพื้นที่ต่าง ๆ ภายในพื้นที่โครงการ

5) ชุมชนโดยรอบ

เดิมพื้นที่ที่ตั้งโครงการมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นคลังสินค้าตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 เป็นต้นมา จึงทำให้ชุมชนที่อยู่โดยรอบมีความรับรู้การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ที่ตั้งโครงการมาอย่างยาวนาน ดังนั้นการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวโดยจัดตั้งเป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษที่มีการเป็นกลุ่มกิจการโลจิสติกส์ จึงไม่ได้ทำให้ชุมชนโดยรอบมีความรู้สึกว่าเป็นพื้นที่ที่ตั้งโครงการมีการใช้ประโยชน์ที่ดินแตกต่างไปจากเดิมแต่อย่างใด จึงคาดว่ามีการพัฒนาพื้นที่ที่ตั้งโครงการเป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษจะได้รับการยอมรับจากชุมชนโดยรอบเป็นอย่างดี

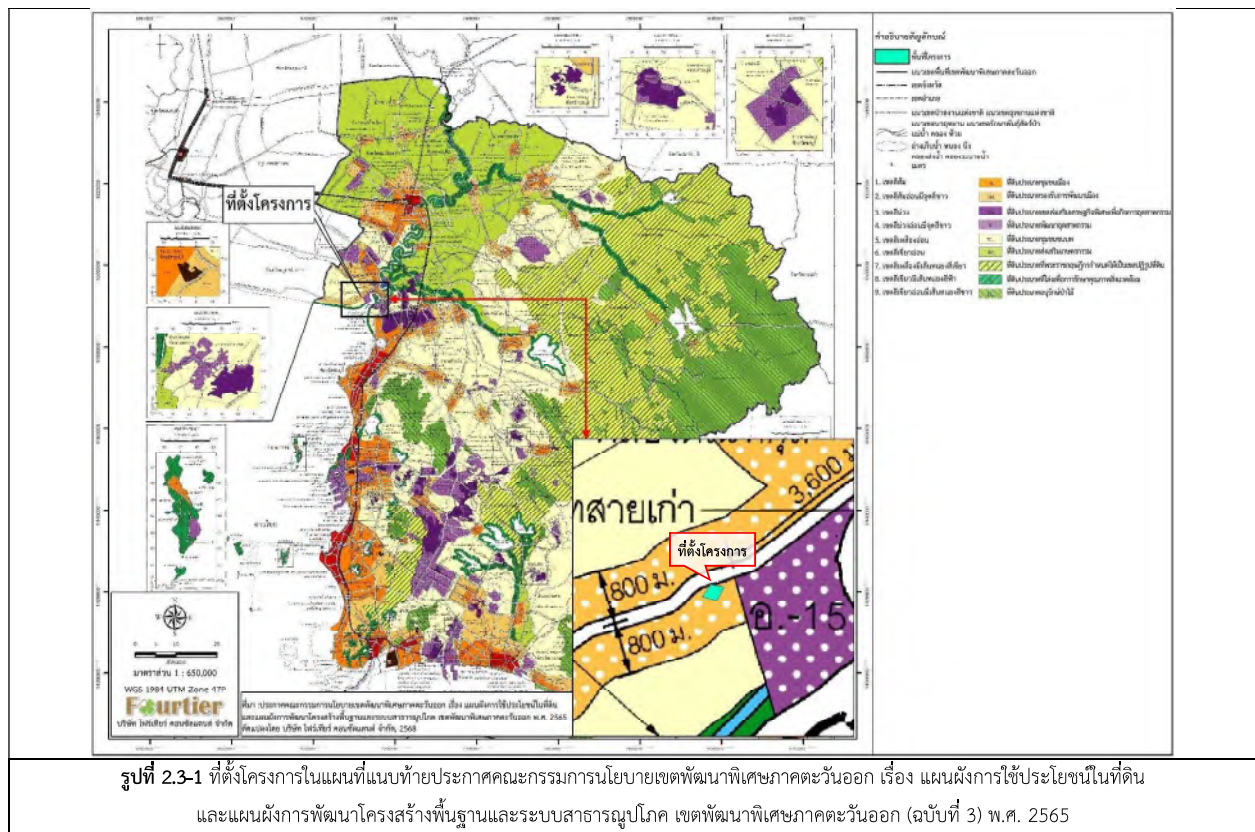
6) ความเสี่ยงต่อภัยธรรมชาติ

บริเวณพื้นที่อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา อยู่ในเขตพื้นที่เสี่ยงแผ่นดินไหวในประเทศไทย ของกรมทรัพยากรธรณี ที่น้อยกว่า III เมอร์คัลลี (เบา) รู้สึกได้สำหรับผู้ที่อยู่ในตัวอาคาร การสั่นไหวโดยปกติจะสิ้นสุดโดยเร็ว จนบางครั้งไม่รู้สึกรู้ว่าเกิดแผ่นดินไหว การสั่นไหวคล้ายกับมีรถบรรทุกหนักแล่นผ่านในระยะใกล้ ๆ ดังนั้น พื้นที่ดังกล่าวจึงมีความเสี่ยงที่เกิดจากแผ่นดินไหวน้อย นอกจากนี้ จากการตรวจสอบข้อมูลแผนที่เสี่ยงภัยที่ละเอียดถึงระดับพื้นที่จากเว็บไซต์ของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (riskmap.disaster.go.th) พบว่า บริเวณโดยรอบพื้นที่ที่ตั้งโครงการเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อภัยระดับต่ำ อย่างไรก็ตาม บริเวณพื้นที่ที่ตั้งโครงการได้มีการดำเนินการเพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมตั้งแต่ก่อสร้างและที่ผ่านมาไม่เคยเกิดปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่โครงการแต่อย่างใด

เอกสารประกอบการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

บริษัท บลิวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด



3. ขั้นตอนและระยะเวลาของการดำเนินการ

การพัฒนาโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (อะซีงเพรา) คาดว่าจะใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างประมาณ 2 เดือน รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3-1

ภายหลังจากที่บริษัทฯ ได้พัฒนาพื้นที่โครงการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษฯ เรียบร้อยแล้ว จะให้ผู้ประกอบการที่สนใจได้ดำเนินการโลจิสติกส์ภายในพื้นที่โครงการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษฯ และตกลงเช่าพื้นที่ประกอบการทั้งหมดเข้ามาดำเนินการต่อไป

ตารางที่ 3-1 แผนงานการก่อสร้างโครงการ

รายละเอียด	เดือนที่ 1			เดือนที่ 2		
	1	2	3	4	1	2
1. งานเตรียมการก่อสร้าง						
2. งานปรับปรุงถนน						
3. งานปรับปรุงระบบระบายน้ำฝน						
4. งานบ่อท่อน้ำฝน						
5. งานท่อจ่ายน้ำประปา						
6. งานระบบรวบรวมน้ำเสีย						
7. งานระบบบำบัดน้ำเสีย						
8. งานติดตั้งถังกักส่วนกลาง						
9. งานระบบไฟแสงสว่างถนน						
10. งานระบบกล้องวงจรปิด (CCTV)						
11. งานปรับปรุงอาคารสำนักงาน						
12. เครื่องชั่งน้ำหนักบรรทุก						
13. สถานีชาร์จแบตเตอรี่รถยนต์ไฟฟ้า						
14. งานส่วนที่ปรึกษาการก่อสร้าง						

ที่มา : บริษัท โฟร์เวิลด์ คอนซัลแตนต์ จำกัด, 2568

4. แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน

การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (อะซีงเพรา) แบ่งออกเป็น พื้นที่ประกอบกิจการ พื้นที่ระบบสาธารณูปโภค และพื้นที่สีเขียว โดยสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินดังตารางที่ 4-1 และแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินโครงการรูปที่ 4-1 สรุปรายละเอียดการใช้ประโยชน์ที่ดินได้ดังนี้

ก) พื้นที่ประกอบกิจการ มีสัดส่วนพื้นที่ประกอบกิจการประมาณ 19-3-56.4 ไร่ (19.89 ไร่) คิดเป็นร้อยละ 67.63 ของพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ทั้งหมด

ข) พื้นที่ระบบสาธารณูปโภค มีสัดส่วนพื้นที่ระบบสาธารณูปโภคประมาณ 9-0-56.3 ไร่ (9.14 ไร่) หรือคิดเป็นร้อยละ 31.08 ของพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ทั้งหมด ทั้งนี้บริเวณพื้นที่ระบบสาธารณูปโภค แบ่งเป็น ถนน ท่อน้ำ สถานีไฟฟ้าย่อย บ่อท่อน้ำฝน สำนักงาน ที่จอดรถ ถึงเก็บน้ำประปา ถึงเก็บน้ำดับเพลิง และพื้นที่สำหรับระบบสาธารณูปโภค

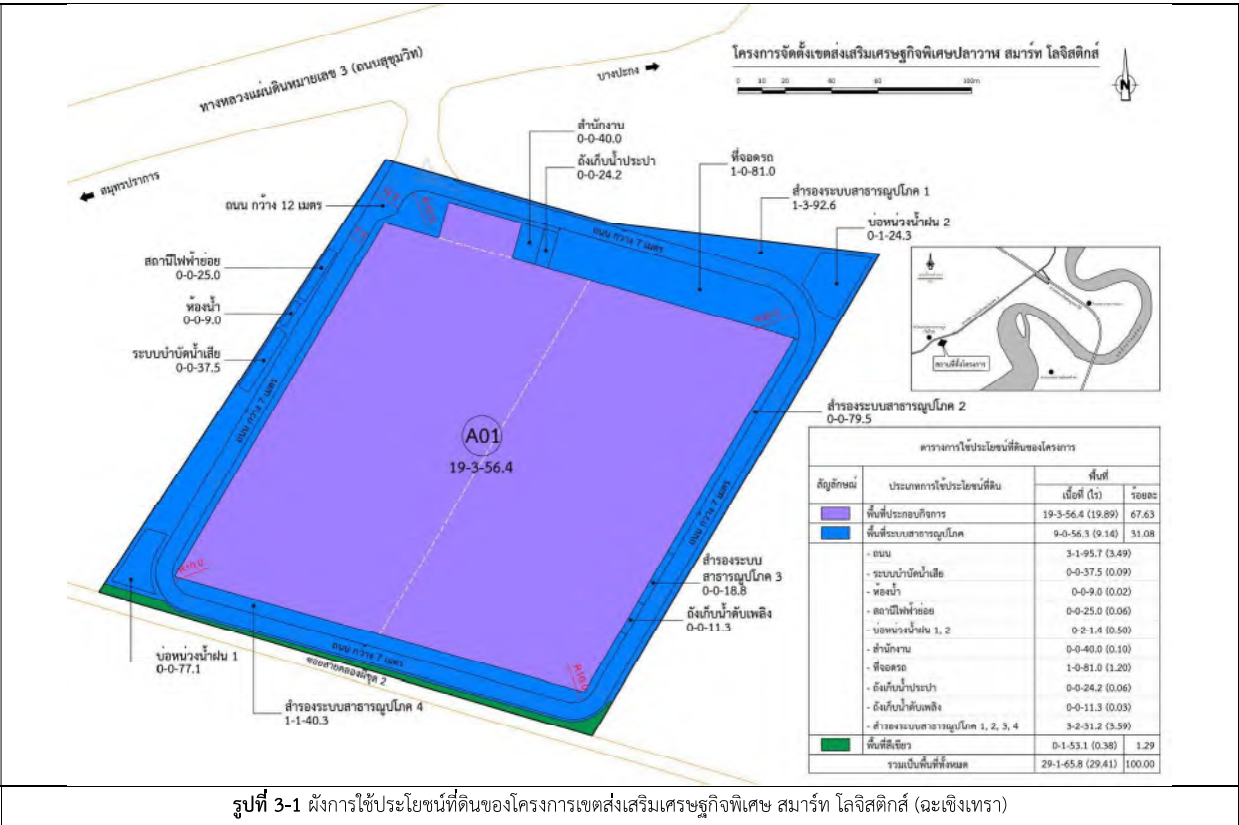
ค) พื้นที่สีเขียว มีสัดส่วนพื้นที่สีเขียว ประมาณ 0-1-53.1 ไร่ (0.38 ไร่) หรือคิดเป็นร้อยละ 1.29 ของพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ทั้งหมด

ตารางที่ 4-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (อะซีงเพรา)

ลำดับ	ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	เนื้อที่		สัดส่วน (ร้อยละ)
		ไร่-งาน-ตารางวา	ไร่	
1.	พื้นที่ประกอบกิจการ	19-3-56.4	19.89	67.63
2.	พื้นที่ระบบสาธารณูปโภค	9-0-56.3	9.14	31.08
	- พื้นที่ถนน	3-1-95.7	3.49	
	- พื้นที่ระบบบำบัดน้ำเสีย	0-0-37.5	0.09	
	- พื้นที่ท่อน้ำ	0-0-9.0	0.02	
	- พื้นที่สถานีไฟฟ้าย่อย	0-0-25.0	0.06	
	- พื้นที่บ่อท่อน้ำฝน 1,2	0-2-1.4	0.50	
	- พื้นที่สำนักงาน	0-0-40.0	0.10	
	- พื้นที่จอดรถ	1-0-81.0	1.20	
	- พื้นที่สิ่งกีดขวางประปา	0-0-24.2	0.06	
	- พื้นที่สิ่งกีดขวางดับเพลิง	0-0-11.3	0.03	
	- พื้นที่สำหรับระบบสาธารณูปโภค 1,2,3,4	3-2-31.2	3.59	
3.	พื้นที่สีเขียว	0-1-53.1	0.38	1.29
รวมทั้งหมด		29-1-65.8	29.41	100.00

ที่มา : บริษัท ปลาภาพ โลจิสติกส์ (อะซีงเพรา) จำกัด, 2568

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำร่างแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (อะซีงเพรา) แสดงดังรูปที่ 4-2



5. ประเภทกิจการเป้าหมายพิเศษที่จะสนับสนุน

การพัฒนาขนส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษของโครงการมีเป้าหมายที่จะรับกิจการศูนย์บริการโลจิสติกส์ซึ่ง
เป็น**กิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (International Distribution Center : IDC)** ตามที่ได้รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.)
รวมทั้งกิจการที่เกี่ยวข้องกับบริการโลจิสติกส์ เช่น การผลิตหรือประกอบอุปกรณ์ที่กระดาด เป็นต้น ให้เข้ามา
ตั้งในพื้นที่โครงการ สำหรับการให้บริการของศูนย์บริการโลจิสติกส์ที่จะเข้ามาตั้งในโครงการ จะมีรายละเอียด
เบื้องต้นดังนี้

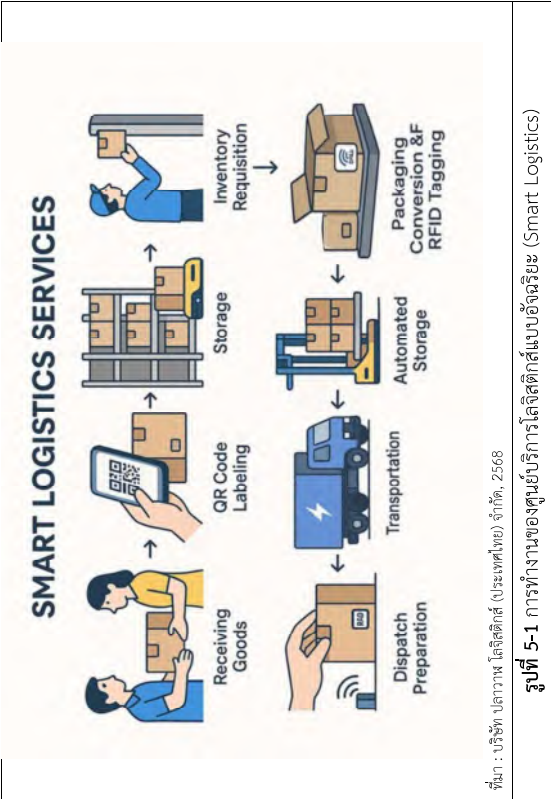
1) กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของศูนย์บริการโลจิสติกส์

ศูนย์บริการโลจิสติกส์จะให้บริการกลุ่มลูกค้าที่เป็นผู้ส่งออก/นำเข้าสินค้าระหว่างประเทศที่ต้องการ
ความแม่นยำสูง เช่น กลุ่มลูกค้าที่ทำกาการซื้อขายสินค้า/บริการผ่านระบบออนไลน์ระหว่างประเทศ
(E-Commerce Cross-Border) สินค้าฟุ่มเฟือย สินค้าอณูหมุมิควบคุม เป็นต้น โดยลูกค้ากลุ่มดังกล่าวจะ
ต้องการระบบจัดการสินค้าครบวงจร ตั้งแต่การรับเข้า จัดเก็บ เปลี่ยนบรรจุภัณฑ์ ไปจนถึงการจัดส่งที่มี
ประสิทธิภาพและแม่นยำสูง โดยเฉพาะกลุ่มที่มีความซับซ้อนของสินค้า เช่น สินค้าแบบหลายเวอร์ชัน
(Multiple Stock Keeping Units, Multi-SKU) หรือสินค้าสั่งผลิตตามออเดอร์ (Wake-to-Order) ที่ต้องการ
ระบบติดตามด้วย QR Code และ RFID รวมถึงการจัดเก็บในคลังอัตโนมัติ ลูกค้ากลุ่มนี้มักเป็นผู้ผลิต ผู้ส่งออก
หรือแบรนด์ที่ต้องการสร้างความยั่งยืน การลดต้นทุน และการใช้เทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ
ในห่วงโซ่อุปทาน ทั้งยังต้องการการขนส่งที่รวดเร็ว ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น รถขนส่ง
พลังงานไฟฟ้าหรือการขนส่งทางเรือ

2) การดำเนินงานของศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics)

ในยุคที่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต้องแข่งขันกันทั้งด้านความเร็ว ความแม่นยำ และต้นทุน ดังนั้น
การดำเนินงานของศูนย์บริการโลจิสติกส์ จึงกลายเป็นหัวใจสำคัญของการรวมการทำงานที่มีประสิทธิภาพ
โดยเฉพาะในระบบที่ต้องรองรับปริมาณสินค้าในระดับมหาดาล การเคลื่อนย้ายสินค้าภายในคลังหรือศูนย์
กระจายสินค้า จำเป็นต้องอาศัยการทำงานระบบโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) ที่มีระบบ
อัตโนมัติที่สามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่องและแม่นยำ (รูปที่ 5-1) มาใช้เป็นตัวกลางในการเชื่อมโยง
กระบวนการต่าง ๆ ตั้งแต่การรับสินค้า (Receiving Goods) การติด QR Code (QR Code Labeling) การ
จัดเก็บในคลังสินค้า (Storage) การเบิกจ่ายสินค้า (Inventory Requisition & Outbound Management)
การเปลี่ยนบรรจุภัณฑ์พร้อมติด RFID (Packaging Conversion & RFID Tagging) การจับเก็บสินค้าส่งออก
ในคลังสินค้าอัตโนมัติ (Automated Storage) การขนส่ง (Transportation) ทั้งนี้ การดำเนินงานของ
ศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) จะมีการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยต่าง ๆ ได้แก่ (1) การ
ใช้เทคโนโลยี 5G (2) การใช้ระบบ GPS (3) การใช้หุ่นยนต์ AGV (Automated Guided Vehicle) (4) การใช้

รถฟอร์คลิฟท์ (forklift) อัตโนมัติ (5) การใช้ขั้ววางอัตโนมัติ (ASRS) หรือขั้ววางอัจฉริยะ (6) การใช้ RFID
(Radio Frequency Identification) และ (7) การประมวลผลข้อมูลด้วย AI (Artificial Intelligence) เป็นต้น

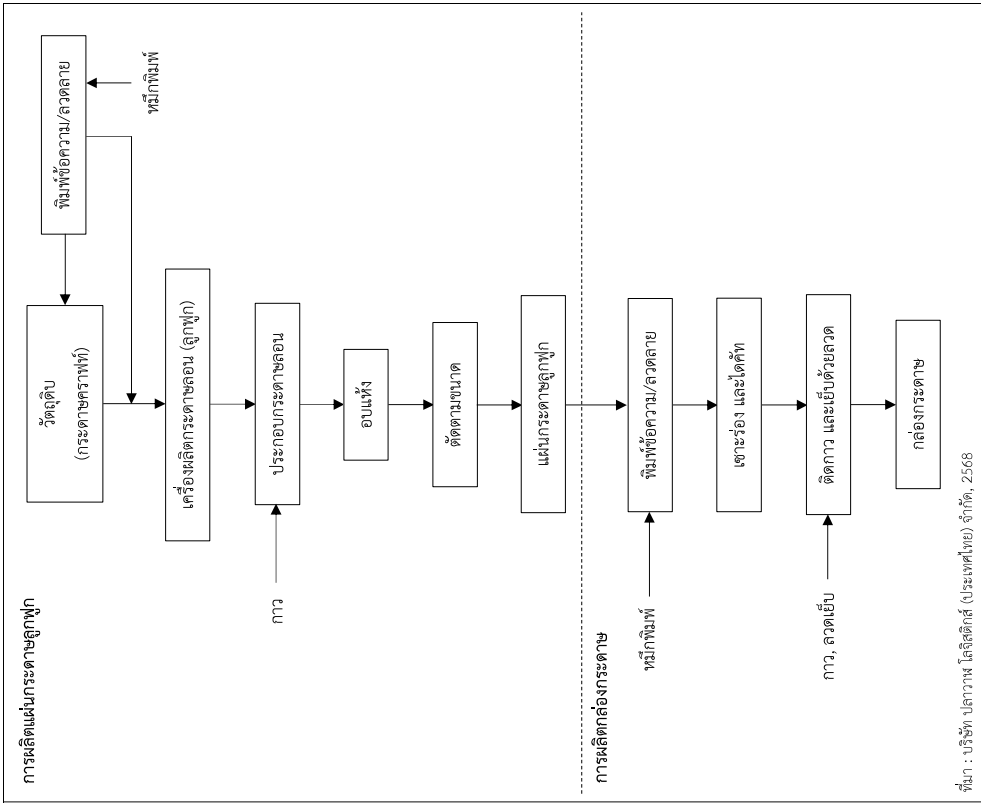


3) กิจการที่เกี่ยวข้องกับบริการโลจิสติกส์

เนื่องจากกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของศูนย์บริการโลจิสติกส์จะให้บริการกลุ่มลูกค้าที่เป็นผู้ส่งออก/นำเข้า
สินค้าระหว่างประเทศ เช่น กลุ่มลูกค้าที่ทำการซื้อขายสินค้า/บริการผ่านระบบออนไลน์ระหว่างประเทศ
(E-Commerce Cross-Border) สินค้าฟุ่มเฟือย เป็นต้น ซึ่งสินค้าต่าง ๆ โดยส่วนใหญ่จะอยู่ในบรรจุภัณฑ์ที่เป็น
กล่องกระดาษหรือกระดาษลูกฟูกก่อนจัดส่งมอบให้กับผู้ขนส่ง หรือการดำเนินการของศูนย์บริการโลจิสติกส์ที่มี
การเปลี่ยนบรรจุภัณฑ์เป็นกล่องกระดาษสำหรับติดแผ่น RFID (Radio Frequency Identification) เพื่อระบุ
และติดตามสิ่งของต่าง ๆ ให้กับลูกค้า ดังนั้น ในอนาคตการดำเนินการของศูนย์บริการโลจิสติกส์จะมีการเพิ่ม
การผลิตหรือประกอบบรรจุภัณฑ์กระดาษแข็ง อยู่ภายในศูนย์บริการโลจิสติกส์ด้วย เพื่อให้การพัฒนาระบบ
โลจิสติกส์ภายในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ครบวงจรในห่วงโซ่อุปทาน อย่างไรก็ตาม การดำเนินการดังกล่าว
จะต้องดำเนินการด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพสูง และเป็นระบบแบบอัตโนมัติ (Automation)
ตามแนวทางหลักของเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ รวมถึงมีความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

โดยการดำเนินการที่เป็นการผลิตหรือประกอบบรรจุภัณฑ์กระดาษแข็งเพื่อสนับสนุนการ
บริการโลจิสติกส์ จะเป็นการผลิตแผ่นกระดาษลูกฟูกและกล่องกระดาษลูกฟูก โดยมีรายละเอียดเบื้องต้น
สรุปได้ดังนี้

ง) มลพิษทางอากาศ : จะแบ่งออกเป็น (ก) ผู้ปล่อยจากการผลิตกล่องกระดาษ ซึ่งเกิดขึ้นในขั้นตอนการทำการและกระดาษได้กระดาษ อย่างไรก็ตาม ผู้ปล่อยดังกล่าวจะถูกรวบรวมเข้าระบบบำบัดฝุ่นละอองต่อไป และ (ข) มลพิษทางอากาศจากหม้อไอน้ำ (Boiler) : ในขั้นตอนการผลิตกล่องกระดาษจะมีการนำความร้อนจากหม้อไอน้ำไปใช้ในขั้นตอนการอบแห้งกระดาษลูกฟูก ซึ่งเลพิษทางอากาศจะเกิดจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงของหม้อไอน้ำ อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการจะต้องติดตั้งระบบมลพิษทางอากาศและมีการควบคุมความเข้มข้นมลพิษทางอากาศให้เป็นตามมาตรฐานที่หน่วยงานราชการกำหนดไว้ก่อนระบายนอกสู่บรรยากาศ



(1) วัตถุดิบ : กระดาษคราฟท์ โดยเป็นวัตถุดิบในประเทศไทยประมาณร้อยละ 60 ที่เหลือจะนำเข้าจากต่างประเทศ เช่น มาเลเซีย เวียดนาม และจีน เป็นต้น

(2) ผลิตภัณฑ์ : แผ่นกระดาษลูกฟูกประมาณ 300,000 ตัน/ปี และกล่องกระดาษประมาณ 150,000 ตัน/ปี

(3) กระบวนการผลิต : การผลิตแผ่นกระดาษลูกฟูกและกล่องกระดาษจะมีขั้นตอนการผลิตที่เป็นแบบอัตโนมัติด้วยเครื่องจักรที่มีเทคโนโลยีทันสมัยทั้งหมด โดยสรุปขั้นตอนการผลิตดังนี้ (ผังขั้นตอนการผลิตแสดงดังรูปที่ 5-2)

ก) การผลิตแผ่นกระดาษลูกฟูก : จะเริ่มต้นจากการนำแผ่นกระดาษคราฟท์มาสร้างเป็นกระดาษลอน (Craft Corrugated Paper) จากนั้นกระดาษลอนจะถูกนำประกอบทั้งสองด้านด้วยกระดาษคราฟท์ผิวเรียบ (Liner) และเย็บติดด้วยกาวเกิดเป็นแผ่นกระดาษลูกฟูก แผ่นกระดาษลูกฟูกจะถูกนำไปอบแห้งและตัดตามขนาดที่ต้องการก่อนนำไปจัดเก็บในพื้นที่เก็บกระดาษลูกฟูกต่อไป

ข) กล่องกระดาษ : แผ่นกระดาษลูกฟูกจะถูกนำมาเข้าสู่ขั้นตอนการพิมพ์ข้อความ/วาดลายหรือข้อความใดก็ตาม จากนั้นจะถูกนำมาเย็บติดด้วยกาว/เย็บด้วยลวด เกิดเป็นกล่องกระดาษ และนำไปเก็บในพื้นที่จัดเก็บผลิตภัณฑ์ต่อไป

(4) การจัดการมลพิษและสิ่งแวดล้อม : ในกระบวนการผลิตแผ่นกระดาษลูกฟูกและกล่องกระดาษจะมีการจัดการมลพิษและสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้น ดังนี้

ก) เสียงดัง : ในกระบวนการผลิตจะเกิดเสียงดังจากเครื่องจักร/อุปกรณ์ที่ใช้ในการผลิตหรือสนับสนุนการผลิต อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการจะต้องมีความเสี่ยงจากแหล่งกำเนิดต่าง ๆ และกำหนดมาตรการเพื่อป้องกันผลกระทบต่อพนักงาน

ข) น้ำเสีย : ในกระบวนการผลิตจะมีน้ำเสียเกิดขึ้นจากการล้างทำความสะอาดเครื่องพิมพ์และน้ำทิ้งจากหม้อไอน้ำ (Boiler) อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการจะมีการรวบรวมน้ำเสียและประสานงานให้บริษัทรับบำบัดน้ำเสียที่ได้รับอนุญาตจากโรงงานอุตสาหกรรมมารับน้ำเสียไปบำบัด

ค) อากาศของเสีย : ในกระบวนการผลิตจะมีอากาศของเสีย เช่น เศษกระดาษจากการผลิต ยังไม่หมึกพิมพ์ เล็กจากหม้อไอน้ำ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการจะรวบรวมกากของเสียที่เกิดขึ้นไว้ในสถานที่จัดเก็บและประสานงานให้บริษัทที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมมารับน้ำไปกำจัดอย่างถูกหลักวิชาการ ตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การจัดการสิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช้แล้ว พ.ศ. 2566 ต่อไป

6.2 ระบบระบายน้ำฝนและระบบป้องกันน้ำท่วม

1) ระบบระบายน้ำฝน

การออกแบบระบบระบายน้ำฝนภายในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ บริษัทฯ ได้ออกแบบให้ระบบระบายน้ำฝนเพื่อรวบรวมฝนที่ตกภายในพื้นที่โครงการในเขตทางของถนนภายในพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ โดยระบบดังกล่าวเป็นระบบแยกระหว่างการระบายน้ำฝนและน้ำที่ออกจากกัน (Separate System) ซึ่งน้ำฝนที่ตกในพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ทั้งหมดจะรวบรวมเข้ารางระบายน้ำคอนกรีตรูปตัว U (U-ditch) ที่มีความกว้างตั้งแต่ 0.5-1.0 เมตร และท่อระบายน้ำคอนกรีตเสริมเหล็กทรงกลม (RC round pipe) ที่มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 800 มิลลิเมตร โดยมีความลึกตั้งแต่ 0.50 - 1.20 เมตร สำหรับบริเวณที่จะต้องมีการรวมน้ำฝนเพื่อลอดใต้ถนน มีการออกแบบระบบระบายน้ำให้เป็นท่อลอดใต้ถนน (Box Culvert) ขนาดกว้าง 1 เมตร จำนวน 1 ท่อ โดยมีความลึกตั้งแต่ 0.96 เมตร ก่อนที่จะระบายเข้าสู่บ่อน้ำฝน จำนวน 2 บ่อ ขนาดความจุรวม 1,300.4 ลูกบาศก์เมตร สามารถเก็บกักเก็บน้ำฝนที่ตกลงพื้นที่ในคาบ 15 นาที ประมาณ 1,255.6 ลูกบาศก์เมตรได้อย่างเพียงพอ ก่อนระบายออกนอกพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ทั้งนี้ จะมีการควบคุมอัตราการระบายน้ำฝนจากบ่อรวมน้ำฝนให้ไม่เกิดการพัฒนาคูการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ทั้งนี้ จะมีการควบคุมอัตราการระบายน้ำฝนจากบ่อรวมน้ำฝนให้ไม่เกิดก่อนการพัฒนาโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ เพื่อลดผลกระทบด้านการระบายน้ำต่อพื้นที่ภายนอก ก่อนที่จะระบายน้ำลงสู่รางระบายน้ำในเขตทางของถนนสุขุมวิท

2) ระบบป้องกันน้ำท่วม

จากสภาพพื้นที่ที่ตั้งโครงการในปัจจุบัน เป็นพื้นที่ที่ได้มีการพัฒนาแล้วและใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นอาคารคลังสินค้า และไม่มีกรอบแบบป้องกันน้ำท่วมโดยกรมที่ดินให้สูงกว่าถนนสุขุมวิท ดังนั้น ภายหลังจากที่บริษัทฯ ได้พัฒนาพื้นที่เป็นโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ยังคงมีระบบป้องกันน้ำท่วมเช่นเดิม นอกจากนี้จากการตรวจสอบข้อมูลแผนที่พื้นที่จัดทำโดยสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน) ไม่พบว่าบริเวณพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ เป็นพื้นที่เสี่ยงต่อน้ำท่วมแต่อย่างใด

6.3 ระบบน้ำใช้

1) ปริมาณความต้องการน้ำใช้

บริษัทฯ ได้คาดการณ์ปริมาณความต้องการน้ำใช้ของโครงการ พบว่า เมื่อเปิดดำเนินการเต็มพื้นที่ จะมีความต้องการใช้น้ำสูงสุดประมาณ 27 ลูกบาศก์เมตร/วัน แสดงดังตารางที่ 6.3-1

2) แหล่งน้ำใช้

โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ จะมีความต้องการใช้น้ำสูงสุดประมาณ 27 ลูกบาศก์เมตร/วัน ทั้งนี้ บริษัทฯ จะขอรับบริการน้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาค สาขาบางปะกง ผู้ส่งถึงเก็บน้ำประปา

6. การออกแบบระบบสาธารณูปโภคขั้นต้น

บริษัท ปลาภาพ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด มีการวางผังแม่บทและออกแบบระบบสาธารณูปโภคขั้นต้นภายในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ละโว้จังหวัด) ให้สอดคล้องกับมาตรฐานระบบสาธารณูปโภคตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง มาตรฐานระบบสาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวกในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อกิจการอุตสาหกรรม รูปแบบการพัฒนาพื้นที่ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษเฉพาะด้าน พ.ศ. 2562 ซึ่งในการออกแบบระบบสาธารณูปโภคเป็นการออกแบบที่ได้มาตรฐานและมีการนำเทคโนโลยีอำนวยความสะดวกมาประยุกต์ใช้ในการออกแบบสาธารณูปโภคในโครงการ มีรายละเอียดดังนี้

6.1 ระบบถนนภายในและทางเชื่อมต่อกับถนนภายนอกเขตส่งเสริมเศรษฐกิจ

1) ระบบถนนภายในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

การออกแบบถนนภายในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ จะออกแบบให้สอดคล้องเป็นไปตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกฯ โดยการออกแบบถนนภายในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ จะแบ่งออกเป็น 2 ประเภทดังนี้

- 1) ถนนสายประธาน : ออกแบบให้มีเขตทางกว้าง 16.0 เมตร มีผิวจราจรชนิดคอนกรีตเสริมเหล็ก กว้าง 7.0 เมตร ขนาดช่องจราจรช่องละ 3.5 เมตร จำนวน 2 ช่องทาง มีไหล่ทางและทางเท้ารวมกันไม่น้อยกว่า 2 เมตรต่อข้าง และบริเวณเขตทางมีการติดตั้งระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ
- 2) ถนนสายรองประธาน : ออกแบบให้มีเขตทางกว้างประมาณ 12.0 เมตร มีผิวจราจรชนิดคอนกรีตเสริมเหล็ก กว้าง 7.0 เมตร ขนาดช่องจราจรช่องละ 3.5 เมตร จำนวน 2 ช่อง มีไหล่ทางไม่น้อยกว่า 2.5 เมตร และบริเวณเขตทางมีการติดตั้งระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ

2) ทางเชื่อมต่อกับถนนภายนอกเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

ในปัจจุบันพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ มีทางเข้าออกที่เชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ซึ่งบริษัทฯ ยังคงใช้ทางเข้าออกดังกล่าวเชื่อมต่อกับถนนสุขุมวิทเช่นเดียวกับปัจจุบัน (บริษัท ทรียเอนเดอร์สยาม จำกัด ซึ่งเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดิน ได้มีการทำสัญญาเช่าพื้นที่เพื่อก่อสร้างทางเชื่อมในอัตราที่ดินกับสำนักงานราชภัฏพื้นที่ละโว้จังหวัด เพื่อใช้เป็นทางเข้าออกเรียบร้อยแล้ว

ทั้งนี้ ทางเชื่อมจากพื้นที่โครงการกับถนนสุขุมวิทเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก ขนาดความกว้าง 13-27 เมตร อย่างไรก็ตาม ในการพัฒนาเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ บริษัทฯ ได้ออกแบบช่องจราจรบริเวณทางเข้าออกพื้นที่โครงการกับถนนสุขุมวิทให้มีการเข้าออกที่ปลอดภัย

ก่อนจ่ายให้กับพื้นที่ต่าง ๆ ซึ่งบริษัทฯ ได้จําแนกความสามารถในการให้บริการนํ้าประปาจากการประปาส่วนภูมิภาค สาขาบางปะกงเรียบร้อยแล้ว

ตารางที่ 6.3-1 ปริมาณความต้องการใช้นํ้าภายในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

รายละเอียด	จำนวนคน (คน)	อัตราใช้นํ้า (ลิตร/คน/วัน)	ความต้องการใช้นํ้า (ลบ.ม./วัน)
1) นํ้าใช้ของพนักงานในพื้นที่อาคารสำนักงาน	50	100	5
2) นํ้าใช้ของพนักงานในพื้นที่สถานประกอบการ	100	100	10
3) นํ้าใช้ของพนักงานขนส่ง (พื้นที่ส่วนกลาง)	200	10	2
4) นํ้าใช้ทั่วไปในสถานประกอบการ	-	-	10
ปริมาณความต้องการนํ้าใช้			27

ที่มา : บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) จำกัด, 2568

3) ระบบสำรองและจ่ายนํ้าประปา

บริษัทฯ ออกแบบให้ถังเก็บนํ้าประปาขนาด 10.5 ลูกบาศก์เมตร ซึ่งสามารถสำรองนํ้าเพื่อจ่ายให้กับพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ได้ประมาณ 8 วัน (คิดจากปริมาณความต้องการนํ้าใช้สูงสุด สำหรับระบบจ่ายนํ้าประปาของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ นั้น ออกแบบให้ง่ายด้วยวิธีสูบนํ้าใช้เข้าสู่ถังสูง ก่อนจะไหลเข้าสู่ท่อด้วยแรงโน้มถ่วงของโลกไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ภายในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ โดยในการออกแบบนั้นกำหนดค่าแรงดันนํ้าในเส้นท่อนี้ให้ต่ำกว่า 1.5 กิโลกรัม/ตารางเซนติเมตร และไม่เกิน 6.00 กิโลกรัม/ตารางเซนติเมตร ซึ่งท่อจ่ายนํ้าประปาของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ เป็นท่อ HDPE ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 50 มิลลิเมตร อยู่ในเขตทางถนนของโครงการเขตส่งเสริมฯ และเมื่อท่อจ่ายนํ้าประปาของโครงการรั่วไหลหรือแตกหัก ทั้งนี้ การออกแบบระบบจ่ายนํ้าประปาได้ออกแบบให้สามารถรองรับการจ่ายนํ้าใช้สูงสุด 27 ลูกบาศก์เมตร ในเวลา 12 ชั่วโมง

6.4 ระบบบำบัดนํ้าเสีย

1) ปริมาณนํ้าเสีย

เมื่อมีการเปิดดำเนินการในพื้นที่ คาดว่าจะมีปริมาณนํ้าเสียเกิดขึ้นสูงสุด 23.6 ลูกบาศก์เมตร/วัน แบ่งออกเป็นจากพนักงานประมาณ 13.6 ลูกบาศก์เมตร/วัน และนํ้าเสียจากการล้างทำความสะอาดพื้นที่ประกอบการ (เกิดขึ้นเป็นครั้งคราว) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 6.4-1

2) แนวคิดในการออกแบบระบบบำบัดนํ้าเสียและการจัดการนํ้าทิ้งภายหลังการบำบัด

นํ้าเสียที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ จะถูกแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

(1) นํ้าเสียจากพนักงานในพื้นที่อาคารสำนักงาน พนักงานในพื้นที่สถานประกอบการ และพนักงานขนส่ง (พื้นที่ส่วนกลาง) จะถูกรวบรวมไปยังระบบบำบัดนํ้าเสียของโครงการ ซึ่งเป็นระบบบำบัดนํ้าเสียทางชีวภาพแบบเติมอากาศ ที่มีความสามารถในการรองรับนํ้าเสียสูงสุด 14 ลูกบาศก์เมตร/วัน โดยโครงการจะต้องออกแบบให้สามารถรองรับปริมาณนํ้าเสียที่เกิดขึ้นได้อย่างเพียงพอ และต้องมีประสิทธิภาพในการบำบัดนํ้าเสียให้มีความเหมาะสมตามมาตรฐานประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายนํ้าทิ้งจากโรงงานอุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรม และเขตประกอบการอุตสาหกรรม (พ.ศ. 2559) หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องฉบับล่าสุด ก่อนระบายออกสู่ภายนอกโครงการ ในกรณีที่นํ้าทิ้งหลังผ่านการบำบัดค่าไม่ไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด โครงการจะประสานงานให้บริษัทที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมเข้ามาไปกำจัดต่อไป

ตารางที่ 6.4-1 ปริมาณนํ้าเสียที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่โครงการ

รายละเอียด	ปริมาณการใช้นํ้า (ลบ.ม./วัน)	ปริมาณนํ้าเสีย (ลบ.ม./วัน)
1) นํ้าเสียจากพนักงานในพื้นที่อาคารสำนักงาน	5	4 ^{1/2}
2) นํ้าเสียจากพนักงานในพื้นที่ประกอบการ	10	8 ^{1/2}
3) นํ้าเสียจากพนักงาน (พื้นที่ส่วนกลาง)	2	1.6 ^{1/2}
4) นํ้าเสียจากพื้นที่สถานประกอบการ	10	10 ^{2/3}
รวม	27	23.6
ปริมาณนํ้าเสียที่เข้าสู่ระบบบำบัดนํ้าเสีย		13.6

หมายเหตุ : ¹ ปริมาณนํ้าเสียจากการล้างส้วมร้อยละ 80 ของอัตราการใช้ของโครงการ

² นํ้าเสียจากพื้นที่สถานประกอบการ จะเกิดขึ้นเป็นครั้งคราว ผู้ประกอบการจะประสานงานให้บริษัทที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมนำไปกำจัดต่อไป

ที่มา : บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) จำกัด, 2568

(2) นํ้าเสียจากพื้นที่ประกอบการ เกิดจากการล้างทำความสะอาดพื้นที่ประกอบการ และจะเกิดขึ้นครั้งคราว บริษัทฯ จะกำหนดให้ผู้ประกอบการจะประสานงานให้บริษัทที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมนำไปกำจัดต่อไป

3) ประเภทและขนาดของระบบบำบัดนํ้าเสียส่วนกลาง

ระบบบำบัดนํ้าเสียส่วนกลางของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ มีการออกแบบโดยพิจารณาถึงรูปแบบระบบที่เหมาะสมกับ ลักษณะของนํ้าเสียที่ใช้สู่ระบบบำบัดเป็นหลัก จึงเลือกระบบบำบัดประเภทเติมอากาศแบบตะกอนเร่ง (Activated Sludge, AS) แบบสำเร็จรูป (On-Site Treatment) ซึ่งมี ความสามารถในการรับนํ้าเสียสูงสุดประมาณ 14 ลูกบาศก์เมตร/วัน เนื่องจากเป็นระบบที่ประสิทธิภาพของระบบสูง สามารถรับการเพิ่มการบรรทุกสารอินทรีย์อย่างกะทันหัน (Shock Load) ได้ดี มีภาคตะกอนและกลีเหนียวเกิดขึ้นน้อย และเป็นระบบที่มีค่าลงทุนก่อสร้างต่ำ การดำเนินการและการบำรุงรักษา

4) ระบบรวบรวมน้ำเสีย

ระบบรวบรวมน้ำเสียของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ออกแบบเป็นระบบแยก (Separated System) ระหว่างน้ำฝนและน้ำเสีย และการรวบรวมน้ำเสียออกแบบโดยอาศัยการไหลของน้ำเสียด้วยแรงโน้มถ่วงของโลก (Gravity Flow) เป็นหลัก แต่จะมีการใช้ระบบสูบน้ำ (Sump Pump) ในกรณีที่ต้องการยกระดับน้ำไประบบโครงข่ายท่อรวบรวมน้ำเสียให้สูงขึ้น

ระบบรวบรวมน้ำเสียของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ เป็นระบบปิด โดยท่อรวบรวมน้ำทั้งหมดจะเดินผ่านอุโมงค์กลาง 0.10 เมตร ความลึกของท้องท่อสูงสุดต้องไม่เกิน 4.00 เมตร ทั้งนี้ โครงการได้ออกแบบให้มีระยะห่างของบ่อกักน้ำเสีย (Manhole) ไม่เกิน 40 เมตร พร้อมทั้งกำหนดให้มีการจัดสร้างบ่อดำรงสบ (Inspection Manhole) บริเวณจุดบรรจบของท่อระบายน้ำเสียของสถานประกอบการกับท่อรวบรวมน้ำเสียของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ

5) การจัดการน้ำทิ้ง

การระบายน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดออกสู่รางระบายน้ำริมถนนสุขุมวิท น้ำทิ้งจากบ่อดำรงสบคุณภาพน้ำทิ้ง (Inspection Tank) จะไหลออกจากบ่อดำรงสบน้ำผ่านท่อขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 160 มิลลิเมตร ที่วางในเขตทางของถนนของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ไปยังรางระบายน้ำในเขตทางของถนนสุขุมวิท ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ยื่นขออนุญาตวางแนวท่อน้ำและระบายน้ำทิ้งลงสู่รางระบายน้ำริมถนนสุขุมวิท กับเขตทางหลวงจะพิจารณาเรียบร้อยแล้ว อย่างไรก็ตาม เป็นกรณีการวัดคุณภาพน้ำทิ้งที่ระบายออกสู่ภายนอกพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ บริษัทฯ จะมีการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งบริเวณบ่อดำรงสบคุณภาพน้ำของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ทุก 3 เดือน

6.5 ระบบสื่อสารโทรคมนาคม

ระบบโทรศัพท์ภายในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (อะลิงเวิล) ประกอบด้วยองค์ประกอบที่สำคัญ คือ ขนสายโทรศัพท์ ระบบส่งสัญญาณโทรศัพท์ และระบบสายส่งโทรศัพท์ นอกจากนี้ โครงการได้ออกแบบให้มีการติดตั้งระบบโครงข่ายสื่อสารความเร็วสูงและอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง และ Free Internet Wi-fi Hotspot ด้วยระบบการสื่อสารที่ทันสมัยเพื่อให้บริการในบริเวณพื้นที่ตั้งโครงการ และให้บริการครอบคลุมทั้งพื้นที่โครงการ

6.6 ระบบไฟฟ้า

บริษัท ปลาภาพ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้คาดการณ์ความต้องการใช้ไฟฟ้าภายในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (อะลิงเวิล) โดยอ้างอิงจากอัตราการใช้ไฟฟ้าของกรณีอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ที่อัตราการใช้ไฟฟ้า 50 กิโลวัตต์/พื้นที่ 1 ไร่ ซึ่งเมื่อโครงการเขตส่งเสริม

เศรษฐกิจพิเศษฯ เบ็ดตัวเป็นการเต็มพื้นที่แล้วคาดว่าจะมีความต้องการใช้ไฟฟ้าสูงสุดประมาณ 1.47 เมกะวัตต์ (พื้นที่โครงการ 29.41 ไร่) โดยบริษัทฯ จะขอรับไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคอำเภอบางปะกง ซึ่งการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคอำเภอบางปะกงการให้บริการไฟฟ้าเรียบร้อยแล้ว

สำหรับการรับกระแสไฟฟ้าเข้ามาจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคอำเภอบางปะกง บริษัทฯ จะรับไฟฟ้าแรงดันสูงเข้าสู่หม้อแปลงไฟฟ้าที่ได้จัดเตรียมไว้ เพื่อทำการแปลงแรงดันไฟฟ้า 22 กิโลวัตต์ เป็นไฟฟ้าแรงต่ำ 400/230 โวลต์ 50 เฮิร์ตซ์ โดยระบบสายส่งไฟฟ้าแรงต่ำจะใช้ระบบสายทงอากาศ (Overhead Transmission Line) เช่นเดียวกับระบบไฟฟ้าแรงสูงก่อนจ่ายไฟให้แก่พื้นที่ต่าง ๆ ภายในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ

สำหรับการบริเวณถนนภายในพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ บริษัทฯ จะมีการติดตั้งโคมไฟส่องสว่างทุก ๆ ระยะไม่เกิน 40 เมตร ตามข้อกำหนดของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค โดยจะติดตั้งโคมไฟบนตัวอาคาร และควบคุมให้มีความเข้มแสงเฉลี่ยบนพื้นถนนไม่น้อยกว่า 20 ลักซ์ ตามมาตรฐานการส่องสว่างของ Commission International De L'Eclairage (CIE)

6.7 ระบบดับเพลิงและระบบป้องกันอัคคีภัย

1) ระบบดับเพลิง

บริษัท ปลาภาพ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้พิจารณาการออกแบบระบบดับเพลิงและระบบป้องกันอัคคีภัยให้เหมาะสมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ที่พื้นที่ประกอบกิจการจะเป็นกิจการโลจิสติกส์ทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้จัดให้แหล่งน้ำสำรองดับเพลิงสำหรับกรณีเกิดเหตุเพลิงไหม้ ส่วนภายในพื้นที่ประกอบการ ผู้ประกอบการจะต้องจัดให้มีระบบดับเพลิงและระบบป้องกันอัคคีภัยให้เป็นไปตามที่กฎหมายควบคุมอาคารหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้ โดยเบื้องต้นจะจัดเตรียมให้มีอุปกรณ์ ดังนี้

(1) เครื่องดับเพลิงมือถือ (Portable Fire Extinguisher) ชนิดที่เหมาะสมกับประเภทของเชื้อเพลิงขนาดไม่น้อยกว่า 4.5 กิโลกรัม ติดตั้งภายในอาคารตามมาตรฐานของสมาคมป้องกันอัคคีภัยแห่งชาติของสหรัฐอเมริกา (National Fire Protection Association, NFPA)

(2) ระบบสัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้ทั้งแบบธรรมดาและอัตโนมัติร่วมกัน ทั้งนี้ เมื่อเกิดเพลิงไหม้ขึ้นอุปกรณ์เตือนภัยจะส่งสัญญาณไปที่แผงควบคุมอัคคีภัย ซึ่งจะแสดงไฟสัญญาณให้รู้ว่าอุปกรณ์ตัวใดและพื้นที่ทำงานใด จากนั้นแผนกควบคุมจะส่งการโทรกระดิ่งเตือนให้ทราบ เพื่ออพยพออกไปสู่พื้นที่ที่ปลอดภัย ซึ่งระบบดังกล่าวประกอบด้วยอุปกรณ์ต่าง ๆ ดังนี้

ก) อุปกรณ์เริ่มส่งสัญญาณ (Initiating Devices) ได้แก่ อุปกรณ์ตรวจสอบความร้อนแบบอุณหภูมิ (Heat Detector) และอุปกรณ์ตรวจสอบควันแบบไอออน (Ionization Smoke Detector)

- ข) แผงควบคุม (Control Panel)
- ค) อุปกรณ์แจ้งสัญญาณด้วยเสียง ได้แก่ กระดิ่ง หูด และสัญญาณไฟแบบไม่มีรหัส
- สำหรับแหล่งน้ำสำรองเพื่อการดับเพลิงที่บริษัทฯ ได้จัดเตรียมไว้ภายในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ได้แก่ ถังเก็บน้ำสำรองเพื่อการดับเพลิงเป็นถังขนาด 200 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 1 ถัง (กำหนดให้ใช้เพื่อการดับเพลิงเท่านั้น) นอกจากนี้ กรณีเกิดเหตุเพลิงไหม้ ยังมีแหล่งน้ำสำรองที่สามารถนำไปใช้ดับเพลิงได้ ได้แก่ น้ำประปาภายในถังเก็บน้ำใช้ขนาด 10.5 ลูกบาศก์เมตร และน้ำฝนภายในบ่อพ่วงน้ำฝน 1 และ 2 ขนาดรวม 1,300.4 ลูกบาศก์เมตร

2) แผนฉุกเฉิน

บริษัทฯ ได้จัดทำแผนฉุกเฉินเพื่อรับมือกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินขึ้นภายในพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ประกอบด้วย (1) ขั้นตอนการปฏิบัติขณะเกิดภัย และ (2) บทบาทของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ

6.8 ระบบจัดการกากอุตสาหกรรม มูลฝอย และสิ่งปฏิกูล

บริษัท ปลาทิว โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ออกแบบระบบจัดการกากอุตสาหกรรม มูลฝอย และสิ่งปฏิกูล ของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ดังนี้

1) ปริมาณมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล

ในการคาดการณ์ปริมาณมูลฝอยและสิ่งปฏิกูลที่เกิดขึ้นจะใช้เกณฑ์ตามข้อบังคับคณะกรรมการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ว่าด้วยมาตรฐานระบบสาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวก และบริการสำหรับนิคมอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ พ.ศ. 2557 เมื่อคาดการณ์ปริมาณมูลฝอยและสิ่งปฏิกูลที่เกิดขึ้นของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ จะมีปริมาณมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล เกิดขึ้นประมาณ 350.0 กิโลกรัม/วัน รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 6.8-1 ทั้งนี้ ได้จำแนกมูลฝอยและสิ่งปฏิกูลที่เกิดขึ้นภายในโครงการตามการคัดแยกขยะมูลฝอยอย่างถูกวิธี ซึ่งได้มีการประเมินปริมาณมูลฝอยและสิ่งปฏิกูลแต่ละประเภทไว้ ดังนี้

ก) มูลฝอยย่อยสลาย เช่น เศษอาหาร กังไม้ ใบไม้ เป็นต้น คาดว่าจะมีปริมาณร้อยละ 64 ของปริมาณมูลฝอยทั้งหมด หรือประมาณ 224.0 กิโลกรัม/วัน ทั้งนี้ โครงการจะจัดเตรียมถังรองรับมูลฝอยสำหรับรองรับมูลฝอยทั่วไปและมูลฝอยย่อยสลายได้วางไว้ตามจุดต่าง ๆ ภายในพื้นที่โครงการ สำหรับสถานประกอบการในพื้นที่ กำหนดให้มีการจัดเตรียมภาชนะสำหรับรองรับมูลฝอยทั่วไปและมูลฝอยย่อยสลายได้วางไว้ตามจุดต่าง ๆ เพื่อรวบรวมก่อนนำประสาณงานให้องค์กรปกครองท้องถิ่นที่รับผิดชอบเข้ามาดำเนินการเก็บขนเพื่อนำไปกำจัด

ข) มูลฝอยที่สามารถนำกลับไปได้ เช่น เศษกระดาษใช้แล้ว กระดาษแข็ง เศษขุดแก้ว เศษไม้ และเศษพลาสติก เป็นต้น คาดว่าจะมีปริมาณร้อยละ 30 ของปริมาณมูลฝอยทั้งหมด หรือประมาณ 105.0 กิโลกรัม/วัน โครงการและสถานประกอบการจะคัดแยกและขายให้ผู้รับซื้อของเก่าต่อไป

ค) มูลฝอยทั่วไป คือ ขยะประเภทอื่นนอกเหนือจากขยะย่อยสลาย ขยะรีไซเคิล และขยะอันตราย มีลักษณะที่ย่อยสลายยาก และไม่มีมูลค่าสำหรับการนำกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ เช่น ห่อพลาสติกใสขนม ถูพลาสติกเป็นเศษอาหาร โฟมแข็งอาหาร เป็นต้น คาดว่าจะมีปริมาณ ร้อยละ 3 ของปริมาณมูลฝอยทั้งหมด หรือประมาณ 10.5 กิโลกรัม/วัน โครงการและสถานประกอบการจะจัดเตรียมถังรองรับมูลฝอยทั่วไปวางไว้ตามจุดต่าง ๆ เพื่อรวบรวมก่อนนำประสาณงานให้องค์กรปกครองท้องถิ่นที่รับผิดชอบเข้ามาดำเนินการเก็บขนเพื่อนำไปกำจัด

ง) มูลฝอยอันตราย เช่น หลอดฟลูออโรสเซนต์ ถ่านไฟฉาย และกล่อใส่หมึกพิมพ์ เป็นต้น ส่วนใหญ่เกิดจากอาคารสำนักงาน คาดว่าจะมีปริมาณร้อยละ 3 ของปริมาณมูลฝอยทั้งหมด หรือประมาณ 10.5 กิโลกรัม/วัน ทั้งนี้ โครงการจะต้องติดต่อให้บริษัทที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมมารับนำไปกำจัดอย่างถูกวิธีต่อไป

การจัดการมูลฝอยที่เกิดขึ้น บริษัทฯ กำหนดให้สถานประกอบการจัดเตรียมภาชนะสำหรับรองรับมูลฝอยทั่วไปและมูลฝอยย่อยสลายได้วางไว้ตามจุดต่าง ๆ เพื่อรวบรวมก่อนนำประสาณงานไปให้เทศบาลตำบลบางปะกงพหรมเหมพรังสรรค์ หรือบริษัทที่ได้รับอนุญาตจากเทศบาลตำบลบางปะกงพหรมเหมพรังสรรค์ เข้ามาดำเนินการเก็บขนและนำไปกำจัด ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ขอรับรองการให้บริการเก็บขนและกำจัดขยะมูลฝอยจากเทศบาลตำบลบางปะกงพหรมเหมพรังสรรค์เรียบร้อยแล้ว

(2) กากอุตสาหกรรมจากพื้นที่ประกอบการ

เมื่อมีการพัฒนาโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ แล้วคาดว่าจะมีปริมาณกากอุตสาหกรรมเกิดขึ้น ประมาณ 358.0 กิโลกรัม/วัน สามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้

ก) กากอุตสาหกรรมไม่อันตราย เช่น กระดาษ ลัง ไม้พาเลท เหล็ก โลหะ/อลูหะ พลาสติก ฯลฯ คาดว่าจะมีปริมาณกากอุตสาหกรรมไม่อันตรายประมาณร้อยละ 95 ของปริมาณกากอุตสาหกรรมทั้งหมด หรือคิดเป็นปริมาณกากอุตสาหกรรมไม่อันตราย ประมาณ 340.1 กิโลกรัม/วัน ทั้งนี้ บริษัทฯ จะต้องติดต่อให้หน่วยงานภายนอกที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมมารับนำไปกำจัดอย่างถูกวิธีต่อไป หรือคัดแยกจำหน่ายให้ผู้รับซื้อที่ซื้อที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรม กรณีเป็นกากอุตสาหกรรมที่สามารถนำกลับไปใช้ประโยชน์ไม่ได้

ข) กากอุตสาหกรรมอันตราย หมายถึง สิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช้แล้วที่มีองค์ประกอบ หรือปนเปื้อน ผสม หรือปะปนกับสารอันตราย หรือมีคุณสมบัติที่เป็นอันตรายตามที่กฎหมายกำหนดไว้ คาดว่ามีปริมาณกากอุตสาหกรรมอันตรายประมาณร้อยละ 5 ของปริมาณกากอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้น โครงการ

- 1) ระยะก่อสร้าง : ดำเนินการปรับปรุงระบบ
- 2) ระยะดำเนินการ : ดำเนินการปรับปรุงระบบจากพื้นที่เป้าหมาย คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณคลองห้วย
และระดับน้ำ

6.10 ระบบรักษาความปลอดภัย

บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้จัดให้มีระบบรักษาความปลอดภัยภายในพื้นที่โครงการพัฒนาระบบเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (อะลิงเทรรา) อย่างเหมาะสม ซึ่งจัดให้มีการรักษาความปลอดภัยต่าง ๆ ได้แก่

- 1) จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเพื่อตรวจตราและดูแลรักษาความปลอดภัยภายในพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ และอำนวยความสะดวกบริเวณทางเข้าออกพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ
- 2) ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างที่เพียงพอในพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ
- 3) ติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ที่ควบคุมได้จากระยะไกล สามารถบันทึกภาพได้ตลอดเวลา และเรียกดูข้อมูลย้อนหลังได้ไม่น้อยกว่า 30 วัน มีระบบการแจ้งเตือนภัยที่มีประสิทธิภาพและทันสมัยครอบคลุมพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ โดยจะจัดให้มีผู้รับผิดชอบในการควบคุม ดูแลและตรวจสอบกล้องโทรทัศน์วงจรปิดและระบบการแจ้งเตือนภัยที่อยู่ในสภาพใช้งานได้ตลอดเวลา

6.11 ระบบสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการอื่นเพิ่มเติม

บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติมสำหรับผู้ประกอบการภายในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ดังนี้

- 1) ห้องน้ำห้องส่วนกลาง : เนื่องจากกิจการโลจิสติกส์จะมีรถขนส่งเข้ามาในพื้นที่โครงการตลอดเวลา และพนักงานขับรถขนส่งโดยส่วนใหญ่เป็นบุคคลภายนอก ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้จัดให้มีห้องน้ำห้องส่วนกลาง จำนวน 12 ห้อง สำหรับให้บริการกับพนักงานขับรถขนส่งและผู้ที่พักพิงได้มากขึ้น
- 2) ที่จอดรถยนต์ส่วนบุคคล : บริษัทฯ จะให้ผู้ประกอบการเช่าพื้นที่ประกอบการที่เป็นพื้นที่อาคารเท่านั้น ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้จัดให้มีที่จอดรถยนต์ส่วนบุคคลขนาด 1.20 ไร่ สำหรับผู้ประกอบการและผู้เช่ามาติดต่อ
- 3) เครื่องชั่งน้ำหนักบรรทุก : เนื่องจากกิจการโลจิสติกส์จะต้องมีการขนถ่ายสินค้าและบันทึกข้อมูลที่เป็นสำหรับการขนส่ง ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้จัดให้มีเครื่องชั่งน้ำหนัก (Weight Scale) ให้กับผู้ประกอบการใช้งาน

กำหนดให้สถานที่ก่อสร้างจะต้องติดต่อกับหน่วยงานภายนอกที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมมาขึ้นพื้นที่ไปก่อสร้างต่อไป โดยจากการคาดการณ์ พบว่า ภายหลังการพัฒนาโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ จะเกิดโอกาสของเสียอันตรายประมาณ 17.9 กิโลกรัม/วัน

2) การจัดการมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล และกากอุตสาหกรรม

การจัดการมูลฝอยที่เกิดขึ้นจากการอุปโภค-บริโภคของพนักงานนั้น บริษัทฯ กำหนดให้สถานที่ประกอบการจัดเตรียมภาชนะสำหรับรองรับมูลฝอยทั่วไปและมูลฝอยย่อยสลายได้วางไว้ตามจุดต่าง ๆ เพื่อรวบรวมก่อนส่งให้หน่วยงานท้องถิ่นรับไปกำจัดอย่างถูกวิธีต่อไป

กากอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นจากการประกอบกิจการของสถานประกอบการจะเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดการกากอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของสถานประกอบการโดยตรง ซึ่งสถานประกอบการจะต้องปฏิบัติตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การจัดการสิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช้แล้ว พ.ศ. 2566 พึ่งในส่วนระยะเวลาในการครอบครอง วิธีการจัดเก็บ และการจัดการ

ตารางที่ 6.8-1 ปริมาณมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล และกากอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ

รายละเอียด	พื้นที่ (ไร่)	ความหนาแน่น ของประชากร	อัตราการเกิด ^๒ ขยะมูลฝอย	ความหนาแน่น ^๑ / ขยะมูลฝอย	ปริมาณขยะมูลฝอย	
					กก./วัน	ลบ.ม./วัน
1. มูลฝอยและสิ่งปฏิกูล						
- พื้นที่ประกอบกิจการ	19.89	350 ^{1/}	1 (กก./คน/วัน)	0.30 (กก./ลิตร)	350.0	1.17
- พื้นที่สำนักงานโครงการ	0.10					
รวมปริมาณมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล					350.0	1.17
2. กากอุตสาหกรรม						
- พื้นที่ประกอบกิจการ	19.89	-	18 (กก./ไร่/วัน)	0.15 (กก./ลิตร)	358.0	2.39
รวมปริมาณกากอุตสาหกรรม					358.0	2.39

หมายเหตุ : ^๑ อ้างอิงจากจำนวนพนักงานของโครงการและสถานประกอบการที่จะเข้ามาตั้งในพื้นที่โครงการ
^๒ อ้างอิงแนวทางการจัดการรายงานงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านการจัดการขยะและของเสียอันตราย พ.ศ. 2565
^๓ อ้างอิงจากข้อมูลของคณะกรรมการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ว่าด้วยมาตรฐานระบบสาธารณสุขโรค สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการสำหรับนิคมอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ พ.ศ. 2557

ที่มา : บริษัท ไพร์มเมอร์ คอนสตรัคชั่น จำกัด, 2568

6.9 ระบบติดตามตรวจสอบมลพิษและคุณภาพสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (อะลิงเทรรา) ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ (มีรายละเอียดดังหัวข้อ 5.2) สรุปดังนี้

4) **สถานีชาร์จแบตเตอรี่รถยนต์ไฟฟ้า** : เนื่องจากผู้ประกอบการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) จะมีการนำรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle) มาใช้ในการประกอบกิจการ ดังนั้น บริษัทฯ จะจัดให้มีสถานีชาร์จแบตเตอรี่รถยนต์ไฟฟ้าบริเวณที่จอดรถส่วนกลางให้กับผู้ประกอบการไว้ใช้งาน

7. การศึกษาความเป็นไปได้และแนวคิดของการดำเนินโครงการ

บริษัท ปลาภาพ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้ในด้านกฎหมาย ด้านความต้องการบริการระบบสาธารณูปโภค ด้านการตลาด และด้านการเงิน ในการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ มีรายละเอียดการศึกษาความเป็นไปได้ในแต่ละด้านดังนี้

7.1 ด้านกฎหมาย

สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดละโว้จรรยา ได้ตรวจสอบการได้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่โครงการตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 พบว่าที่ตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ อยู่ในที่ดินประเภท ร.ม.-23 (เขตสีส้มอ่อนมีจุดสีขาว) ที่เป็นที่ดินประเภทรองรับการพัฒนาเมืองเพื่อรองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีบริเวณชานเมือง เพื่อรองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีบริเวณชานเมือง โดยกิจการโลจิสติกส์สามารถใช้ประโยชน์ที่ดินในที่ดินประเภท ร.ม.-23

7.2 ด้านความต้องการบริการระบบสาธารณูปโภค

บริษัทฯ ได้คาดการณ์ความต้องการบริการจากระบบสาธารณูปโภคจากกิจการโลจิสติกส์ที่จะเข้ามาตั้งภายในโครงการ และได้ออกแบบระบบสาธารณูปโภคภายในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ให้มีมาตรฐานเป็นไปตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง มาตรฐานระบบสาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวกในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อกิจการอุตสาหกรรม รูปแบบการพัฒนาพื้นที่ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษเฉพาะด้าน พ.ศ. 2562 และได้ออกแบบระบบสาธารณูปโภคให้สอดคล้องกับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่โครงการมีประสิทธิภาพในการบริการและรองรับความต้องการของผู้ประกอบการได้อย่างเพียงพอ

7.3 ด้านการตลาด

1) **ประเภทอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษที่จะสนับสนุน**

การพัฒนาเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษของโครงการมีเป้าหมายที่จะรับกิจการศูนย์บริการโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นกิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (International Distribution Center

: IDIC) ตามที่ได้รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) รวมทั้งกิจการที่เกี่ยวข้องกับบริการโลจิสติกส์ เช่น การผลิตหรือประกอบบรรจุภัณฑ์กระดาษ เป็นต้น ให้เข้ามาตั้งในพื้นที่โครงการ

2) **การสร้างมูลค่าการลงทุนของผู้ประกอบการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ**

บริษัทฯ ได้ประเมินว่าผู้ประกอบการในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ จะสร้างมูลค่าการลงทุนเกิดขึ้นประมาณ 1,350 ล้านบาท

3) **แผนการพัฒนา**

ภายหลังจากที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ ให้เป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษแล้ว บริษัทฯ จะใช้เวลาในการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคประมาณ 2 เดือน ก่อนที่จะให้ผู้ประกอบการเข้ามาดำเนินกิจการภายในโครงการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษฯ

4) **แผนการขายหรือให้พื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ**

บริษัทฯ ได้กำหนดให้พื้นที่ประกอบกิจการภายในโครงการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษฯ เป็นพื้นที่ให้ผู้ประกอบการเช่าทั้งหมด โดยปัจจุบันมีผู้ประกอบการที่สนใจดำเนินการโลจิสติกส์ภายในพื้นที่โครงการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษฯ และตกลงเช่าพื้นที่ประกอบการทั้งหมด ซึ่งจะเข้ามาประกอบกิจการภายหลังที่โครงการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษฯ พื้นที่ที่บริษัทฯ ได้พัฒนาพื้นที่โครงการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษฯ เรียบร้อยแล้ว

7.4 ด้านการเงิน

1) **การประมาณการเงินลงทุน**

บริษัท ปลาภาพ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด จะมีค่าใช้จ่ายในการลงทุนพัฒนาโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ แบ่งออกเป็นค่าเช่าที่ดินประมาณ 553.58 ล้านบาทตลอดระยะเวลา 15 ปี และค่าพัฒนาระบบสาธารณูปโภคประมาณ 24.20 ล้านบาท รวมไปถึงค่าใช้จ่ายด้านอื่น ๆ ประมาณ 3.29 ล้านบาท

2) **แหล่งเงินทุน**

การพัฒนาโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ จะใช้เงินทุนของบริษัท ปลาภาพ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ทั้งหมด โดยไม่มีการกู้เงินจากสถาบันการเงินแต่อย่างใด ซึ่งจะทำให้ไม่มีการดอกเบี้ยเกิดขึ้นตลอดระยะเวลาโครงการ

เพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการและขนส่งสินค้าซึ่งจะช่วยยกระดับการให้บริการของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย

(4) ผู้ประกอบการศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) จะมีการนำรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle) เช่น รถฟอร์คลิฟต์ เป็นต้น มาใช้งานภายในพื้นที่ประกอบการ รวมถึงการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในการขนส่ง ซึ่งส่งเสริมให้มีการใช้งานพาหนะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย

2) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ในระดับท้องถิ่น

(1) ผู้ประกอบการศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) จะมีการจ้างงานในเบื้องต้นประมาณ 350 คน ซึ่งจะช่วยสร้างการจ้างงานให้กับชุมชน รวมทั้งสนับสนุนให้เกิดธุรกิจใหม่ในท้องถิ่นและธุรกิจที่เกี่ยวข้องมีการจ้างงานเพิ่มมากขึ้น

(2) ผู้ประกอบการศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) จะมีการใช้ AI และ Big Data ในการวิเคราะห์ข้อมูลการจราจรแบบเรียลไทม์ ซึ่งจะช่วยให้ระบบสามารถวางแผนเส้นทางการขนส่งที่สั้นที่สุดและมีประสิทธิภาพที่สุด ลดระยะเวลาในการเดินทางของรถขนส่ง และลดผลกระทบการเกิดปัญหาจราจรติดขัด นอกจากนี้ การนำรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle) มาใช้ในการประกอบกิจการ จะช่วยลดมลพิษทางอากาศและเสียงที่จะเกิดขึ้นจากการขนส่งต่อชุมชนที่อยู่โดยรอบ

(3) การประกอบกิจการในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ จะช่วยไม่มีภาษีที่หน่วยงานท้องถิ่นและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถจัดเก็บภาษีได้เพิ่มมากขึ้น ทำให้หน่วยงานท้องถิ่นงบประมาณในการพัฒนาท้องถิ่นให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตดีขึ้น

3) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ระดับประเทศ

(1) เกิดการเพิ่มประสิทธิภาพในห่วงโซ่อุปทานของระบบโลจิสติกส์ เนื่องจากโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) จะช่วยให้การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำมีประสิทธิภาพสูงสุด ตั้งแต่การจัดซื้อ จัดเก็บ ขนส่ง และกระจายสินค้า ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศลดลง

(2) เกิดการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เนื่องจากต้นทุนโลจิสติกส์ที่ลดลงทำให้สินค้าและบริการของไทยมีราคาที่สามารถแข่งขันได้มากขึ้นในตลาดโลก ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศและส่งเสริมการส่งออก

(3) เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าจากการบริหารจัดการที่ชาญฉลาดลดการสูญเสีย (Waste) ในกระบวนการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) เช่น การขนส่งที่ไม่มีประสิทธิภาพ การเก็บสินค้าเกินความจำเป็น หรือการเสียหายของสินค้า ซึ่งช่วยประหยัดทรัพยากรของประเทศโดยรวม

3) การประมาณการผลตอบแทนโครงการ

บริษัท ปลาพาน โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้มีการวิเคราะห์ความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ โดยการวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนจากการลงทุน (Internal Rate of Return: IRR) มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) ผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (Benefit Cost Ratio: B/C Ratio) และระยะเวลาคืนทุน (Payback period: PB) ซึ่งสรุปผลการวิเคราะห์ได้ดังนี้

- | | |
|---------------------------------------|-------------|
| (1) อัตราผลตอบแทนจากการลงทุน (IRR) | ร้อยละ 21.9 |
| (2) มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) | 36 ล้านบาท |
| (3) ผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C Ratio) | 2.6 เท่า |
| (4) ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) | 6.4 ปี |

ดังนั้น จากผลการวิเคราะห์ข้างต้นสรุปได้ว่า การพัฒนาโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ มีอัตราผลตอบแทนของโครงการที่เหมาะสมและคุ้มค่าที่จะลงทุน โดยมีระยะเวลาคืนทุนประมาณ 6.4 ปี

8. ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับจากโครงการดำเนินโครงการ

การพัฒนาโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ จะก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านเศรษฐกิจและสังคมในระดับต่าง ๆ ดังนี้

1) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ในระดับธุรกิจ

(1) กิจการศูนย์บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็นกิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (International Distribution Center : IDC) จะเป็นกิจการเป้าหมายที่จะเข้ามาตั้งในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ทั้งนี้กิจการดังกล่าวเป็นกิจการที่รับการลงทุนจากคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สผอ.)

(2) ผู้ประกอบการจะมีรูปแบบการดำเนินงานภายในโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ในลักษณะศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) ที่มีระบบอัตโนมัติที่สามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่องและแม่นยำ มาใช้เป็นตัวกลางในการเชื่อมโยงกระบวนการต่าง ๆ ให้มีความสามารถในการแข่งขันที่จะสามารถรองรับปริมาณสินค้า การเคลื่อนย้ายสินค้าภายในคลังหรือศูนย์กระจายสินค้า ในระดับมหภาค ซึ่งจะช่วยยกระดับการให้บริการของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย

(3) ผู้ประกอบการศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) จะมีการนำเทคโนโลยีขั้นสูง เช่น IoT (Internet of Things), AI (Artificial Intelligence), Big Data และระบบอัตโนมัติเข้ามาช่วย

- (4) เกิดการสนับสนุนการเติบโตของ E-commerce ซึ่งกิจการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) เป็นหัวใจสำคัญในการขับเคลื่อนการเติบโตของธุรกิจ E-commerce ซึ่งเป็นภาคส่วนที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว การจัดตั้งที่รวดเร็ว แม่นยำ และมีประสิทธิภาพเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ E-commerce เติบโตอย่างยั่งยืน
- (5) เกิดการยกระดับภาคการผลิตและอุตสาหกรรม เนื่องจากกิจการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) ช่วยให้การไหลเวียนของวัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูปที่ราบรื่นด้วยระบบโลจิสติกส์อัจฉริยะ ช่วยให้ภาคการผลิตสามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง ลดปัญหาการหยุดชะงัก และเพิ่มผลผลิตโดยรวมของประเทศ

- (6) เกิดการส่งเสริมการลงทุนและนวัตกรรม เนื่องจากกิจการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) จะสนับสนุนให้เกิดการพัฒนา Smart Logistics ดังุดการลงทุนในเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ ๆ เช่น ระบบอัตโนมัติ หุ่นยนต์ และ AI ซึ่งสร้างโอกาสทางธุรกิจและงานที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นในประเทศ
- (7) ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และประตูการค้า เนื่องจากความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ของไทย การพัฒนาระบบ Smart Logistics จะช่วยเสริมสร้างบทบาทของประเทศในการเป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุน และโลจิสติกส์ของภูมิภาค ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงระบบคมนาคมและโลจิสติกส์
- (8) เกิดการพัฒนาบุคลากร เนื่องจากผู้ประกอบการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics) ต้องการบุคลากรที่มีทักษะด้านเทคโนโลยีและโลจิสติกส์ที่ทันสมัยจะเพิ่มขึ้น ซึ่งกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาการศึกษาและการฝึกอบรมในสาขาที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับการเติบโตของกิจการโลจิสติกส์

9. ผลกระทบและมาตรการเยียวยาผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นแก่ประชาชนหรือชุมชนที่อาจได้รับความเดือดร้อนเสียหาย

9.1 ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

9.1.1 ผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ

1) คุณภาพอากาศในบรรยากาศ

บริษัทที่ปรึกษาได้ทำการรวบรวมข้อมูลผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาจากรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการโรงงานอุตสาหกรรมผลิตเหล็กแผ่นรีดร้อนชนิดแผ่นหนา และโครงการทำแท่นเรือบงปะกง ซึ่งมีกิจกรรมตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศแบบไม่ต่อเนื่อง จำนวน 1 สถานี แสดงดังรูปที่ 9.1.1-1 โดยมีการตรวจวัดในดัชนีฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน

(PM₁₀) ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) โดยผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศระหว่างปี พ.ศ. 2565-2567 แสดงดังตารางที่ 9.1.1-1 พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานเมื่อเปรียบเทียบกับประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2544) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป

ตารางที่ 9.1.1-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศบริเวณพื้นที่ศึกษา

สถานี	ตำแหน่งที่ตรวจวัด	ช่วงเวลาตรวจวัด	ผลการตรวจวัด (มก./ลบ.ม.)			
			TSP เฉลี่ย 24 ชม.	PM ₁₀ เฉลี่ย 24 ชม.	SO ₂ เฉลี่ย 1 ชม.	NO ₂ เฉลี่ย 1 ชม.
A	ชุมชนบ้านคลองผดุง ^{d/s}	30/03-6/04/2565 ^{d/}	30.0-94.0	11.0-44.0	-	15.8-51.6
		11-18/08/2565 ^{d/}	25.0-67.0	11.0-29.0	-	15.8-38.6
		27/03-3/04/2566 ^{d/}	19.0-27.0	10.0-13.0	-	14.1-55.5
		20-27/09/2566 ^{d/}	36.0-46.0	16.0-21.0	-	9.4-54.2
		24/02-2/03/2567 ^{d/}	45.0-58.0	19.0-29.0	-	7.0-35.7
		23-28/05/2567 ^{s/}	26.0-45.0	11.0-25.0	3.4-6.0	15.2-39.9
		3-10/09/2567 ^{d/}	27.0-39.0	12.0-18.0	-	9.8-42.7
		22-27/11/2567 ^{s/}	34.0-42.0	14.0-18.0	3.7-6.5	19.2-46.1
		ค่าต่ำสุด-สูงสุด	19.0-94.0	10.0-44.0	3.4-6.5	7.0-55.5
มาตรฐาน			330 ^{1/}	120 ^{1/}	780 ^{2/}	320 ^{3/}

^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2544) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป

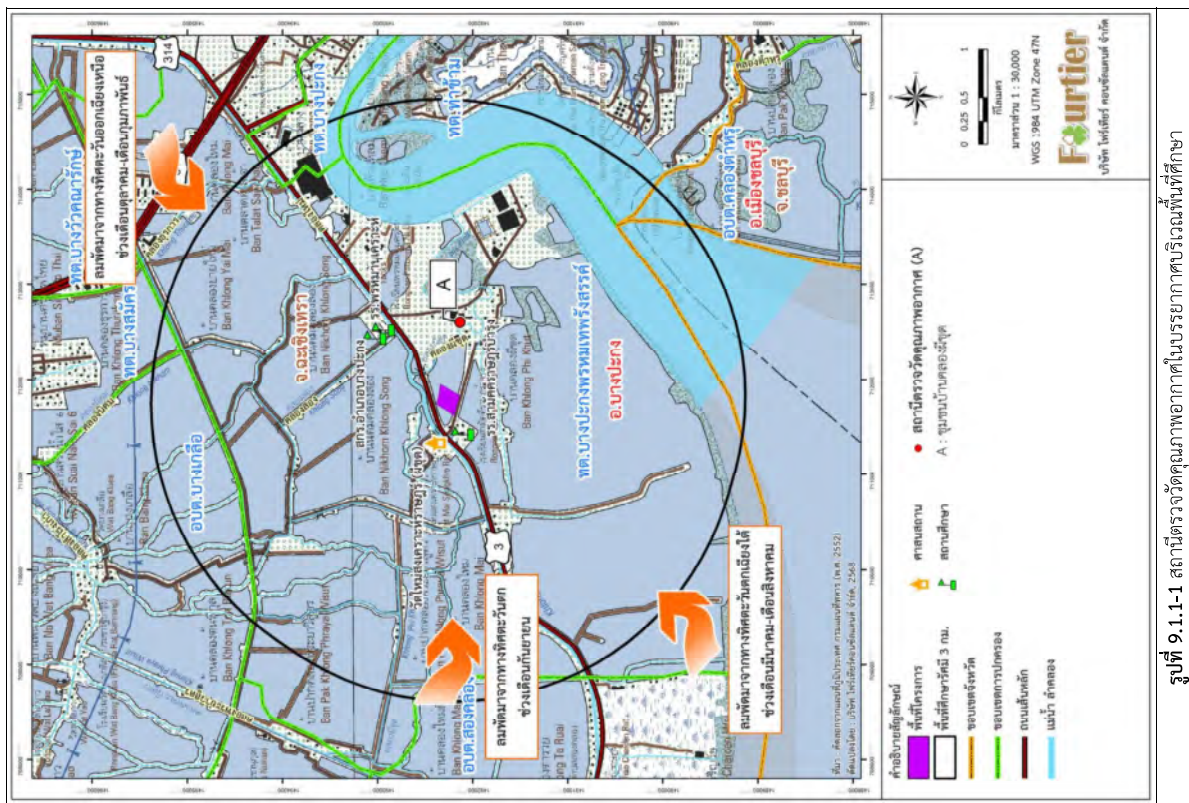
เวลา 1 ชั่วโมง

^{3/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป

^{4/} รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโรงงานอุตสาหกรรมผลิตเหล็กแผ่นรีดร้อนชนิดแผ่นหนา ของบริษัท สหวิริยาเพทเทิล จำกัด (มหาชน) ระหว่างปี พ.ศ. 2565-2567

^{5/} รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทำแท่นเรือบงปะกง ของบริษัท ท่าเรือบงปะกง จำกัด ปี พ.ศ. 2567

รวบรวมโดย : บริษัท ไพเธียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด, 2568



2) ผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ

(1) **ระบะกะอัสร้าง**

ระยะก่อตัวของโครงการอาจมีผลต่อพฤติกรรมการก่อสร้างระบบสารสนเทศ เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาสั้น ๆ และมีความรุนแรงของผลกระทบ เนื่องจากแหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศในระยะระหว่างการก่อสร้างอยู่ที่ระดับพื้นดินหรือใกล้ตึกซึ่งส่วนใหญ่เป็นส่วนหนัก และจะลดลงบริเวณใกล้ตึกซึ่งแห้งแล้งเกินไป สำหรับกระบวนการสร้าง และอุปกรณในการก่อสร้าง โครงการกำหนดให้บรรษัทธุรกิจอุปโภคจะจัดให้มีโคลัมให้มิดชิดตลอดเส้นทางทางขนส่งทุกครั้ง ทำให้สามารถลดปริมาณการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และป้องกันการตกถล่มของเศษวัสดุ และอุปกรณ์ ดังนั้น หากโครงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบทางด้านฝุ่นละอองในระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด คาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นจะอยู่ในระดับต่ำ

(2) **ระยะดำเนินการ**

ระยะดำเนินการของโครงการอาจมีกิจกรรมที่ส่งผลกระทบบ้านคุณภาพอากาศ เช่น กระทบรถขนส่งสินค้าที่เข้า-ออกพื้นที่ประกอบการภายในโครงการ ซึ่งอาจก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงของยานพาหนะ โดยมลพิษที่อาจเกิดขึ้น ได้แก่ ฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM_{10}) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซออกไซด์ของไนโตรเจน (NO_x) และก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) เป็นต้น อย่างไรก็ตาม โครงการนี้จะสนับสนุนให้ผู้ประกอบการภายในโครงการใช้ระบบพลังงานไฟฟ้าเพื่อลดผลกระทบดังกล่าว นอกจากนี้ ในอนาคตผู้ประกอบการจะมีแหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศ ผู้ประกอบการจะต้องจัดให้มีระบบบำบัดมลพิษทางอากาศและควบคุมค่าความเข้มข้นมลพิษทางอากาศให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด ดังนั้น ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศในระยะดำเนินการคาดว่าจะลดมลพิษที่เกิดขึ้นจะอยู่ในระดับต่ำ

9.1.2 ผลกระทบต่อระดับเสียง

1) ระดับเสียง

โครงการได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณที่พิกัดชายฝั่งของโครงการ (N1) ห่างจากพื้นที่โครงการประมาณ 0.017 กิโลเมตร ได้มา ที่พิกัดชายฝั่งทิศตะวันตกเฉียงใต้ของโครงการ (N1) โดยมีการตรวจวัดในดัชนี ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L_{eq}) ระดับเสียงที่แปรผันได้ แสดงดังรูปที่ 9.1.2-1 โดยมีค่าตรวจวัดในดัชนี ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นระยะเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง ระหว่างวันที่ 9-14 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 โดยผลการตรวจวัดระดับเสียงสรุปได้ดังตารางที่ 9.1.2-1

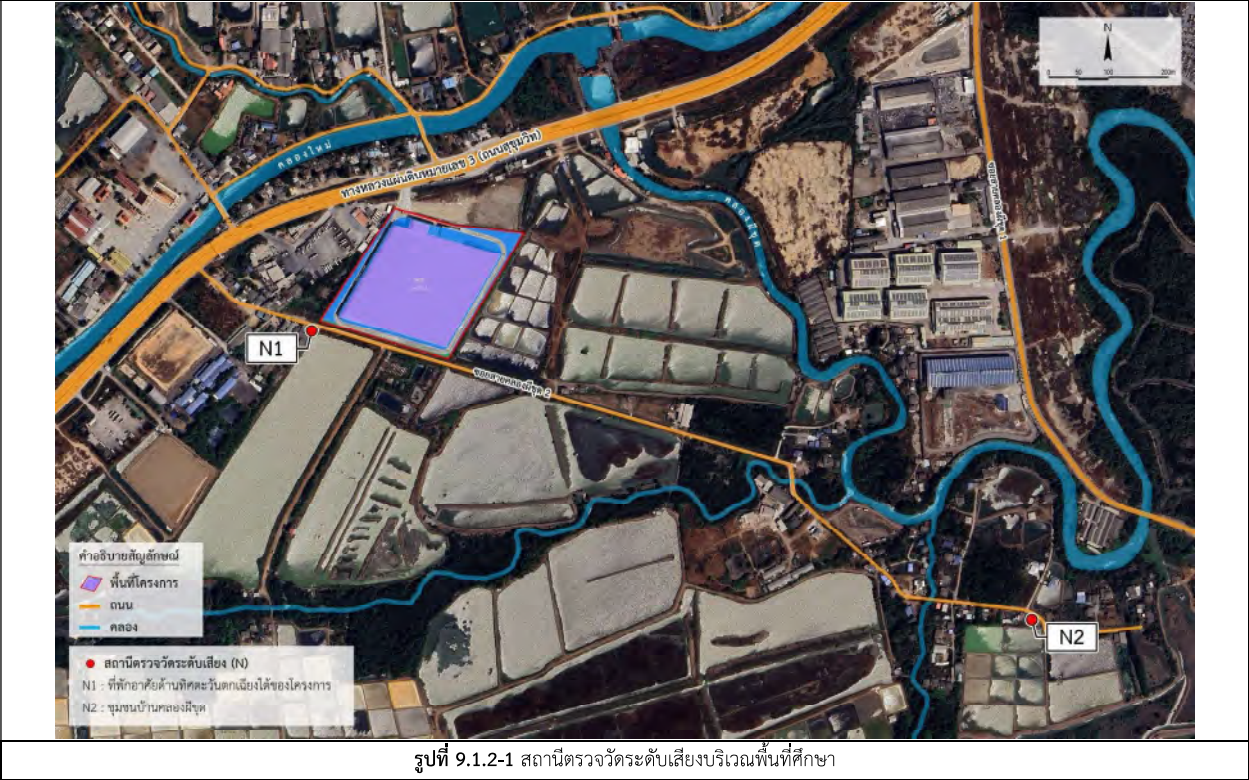
นอกจากนี้บริษัทที่ปรึกษาได้รวบรวมผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาจากรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาลักษณะหบบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทำเทียบเรือบางปะกง พบว่ามีการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณชุมชนบ้านคลองผีดูด (N2) ห่างจากพื้นที่โครงการประมาณ 1 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 9.1.2-1 โดยมีการตรวจวัดในดัชนีระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) ระดับเสียงที่เปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L_{90} 1 hr) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นระยะเวลา 5 วันต่อเนื่อง ระหว่างวันที่ 22-27 ธันวาคม พ.ศ. 2567 โดยผลการตรวจวัดแสดงดังตารางที่ 9.1.2-1

เมื่อเปรียบเทียบผลการตรวจวัดดังกล่าวกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงทุกสถานีตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด (ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ)

ตารางที่ 9.1.2-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษา

สถานี	ตำแหน่งที่ตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด (เดซิเบลเอ)			
			ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชม. (L_{eq} 1 hr)	ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไคร์ที่ 90 เฉลี่ย 1 ชม. (L_{90})	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. (L_{eq} 24 hr)	ระดับเสียงสูงสุด (L_{max})
N1 ^{2/}	ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ตะวันตกเฉียงใต้ของโครงการ	9-10/07/2568	43.7-55.3	38.3-49.8	52.7	90.9
		10-11/07/2568	43.9-55.5	39.1-47.3	51.7	91.1
		11-12/07/2568	40.1-56.2	36.6-48.1	52.3	90.7
		12-13/07/2568	42.5-57.7	37.2-49.6	52.6	95.6
		13-14/07/2568	45.8-56.4	42.9-50.5	52.8	93.5
N2 ^{2/}	ชุมชนบ้านคลองผีดูด	ค่าต่ำสุด-สูงสุด	40.1-57.7	36.6-50.5	51.7-52.8	90.7-95.6
		22-23/12/2567	48.9-54.6	44.7-50.7	51.8	84.1
		23-24/12/2567	48.8-51.6	45.6-47.6	50.6	83.4
		24-25/12/2567	48.8-51.9	44.7-47.8	50.6	79.4
		25-26/12/2567	48.1-52.9	45.0-48.6	50.7	85.5
		26-27/12/2567	48.5-55.3	45.4-51.2	51.3	85.8
		ค่าต่ำสุด-สูงสุด	48.1-55.3	44.7-51.2	50.6-51.8	79.4-85.8
		-	-	70 ^{1/}	115 ^{1/}	
มาตรฐาน						

หมายเหตุ : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
^{2/} ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท เอ็มโพรอนเมท์ รีเสิร์ช แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด ระหว่างวันที่ 9-14 กรกฎาคม พ.ศ. 2568
^{3/} รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าเทียบเรือบางปะกง ของบริษัท ท่าเรือบางปะกง จำกัด ปี พ.ศ. 2567
รวบรวมโดย : บริษัท ไฟร์เียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด, 2568



2) ผลกระทบด้านระดับเสียง

(1) ระยะก่อสร้าง

กิจกรรมก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคของโครงการอาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงจากการทำงานของเครื่องจักรต่อพื้นที่ใกล้เคียงโดยรอบ ซึ่งจะก่อให้เกิดเสียงดังจากการบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ เป็นหลัก โดยโครงการกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างบำรุงรักษา เครื่องจักร/อุปกรณ์อย่างต่อเนื่องตามระยะเวลาที่กำหนดในคู่มือการบำรุงรักษา และหากมีชิ้นส่วนอุปกรณ์ชำรุดให้ดำเนินการแก้ไขโดยทันที และกำหนดช่วงเวลาในการทำงานสำหรับกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังและรบกวนเช่นสะท้อน ระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. เป็นต้น โดยจะต้องควบคุมระดับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้างเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด ดังนั้น ผลกระทบด้านระดับเสียงในระยะก่อสร้างจึงอยู่ในระดับต่ำ

(2) ระยะดำเนินการ

กิจกรรมภายในโครงการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อบ้านพักอาศัยที่อยู่ใกล้เคียงทั้งที่โครงการ ได้แก่ रखขนส่งภายในพื้นที่โครงการ อย่างไรก็ตาม โครงการได้กำหนดควบคุมความเร็วรถภายในพื้นที่โครงการไม่ให้เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และโครงการมีกำแพงสูง 2 เมตร โดยรอบพื้นที่โครงการ ซึ่งจะช่วยลดระดับเสียงที่เกิดขึ้นจากโครงการออกสู่ภายนอก ดังนั้น ผลกระทบด้านระดับเสียงในระยะดำเนินการจึงอยู่ในระดับต่ำ

9.1.3 ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน

1) คุณภาพน้ำผิวดิน

โครงการได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณคลองมีชุด ซึ่งเป็นแหล่งรองรับน้ำทิ้งของโครงการ โดยดำเนินการตรวจวัด เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 จำนวน 1 สถานี แสดงดังรูปที่ 9.1.3-1 ได้แก่ คลองมีชุด (SW1) โดยมีการตรวจวัดในดัชนี ความเป็นกรดและด่าง (pH) อุณหภูมิ (Temperature) ค่าการนำไฟฟ้า (Conductivity) ออกซิเจนละลาย (DO) บิโอดี (BOD) น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (TSS) แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) และแบคทีเรียกลุ่มฟิโคไลโอฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) โดยผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินแสดงดังภาคผนวก ๑ และสรุปได้ดังตารางที่ 9.1.3-1

นอกจากนี้บริษัทที่ปรึกษาได้มีการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำจากการงานผลการปฏิบัติงานมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการทำเทียบเรือบางปะกง ในปี พ.ศ. 2567 จำนวน 1 สถานี แสดงดังรูปที่ 9.1.3-1 ได้แก่ บริเวณด้านเหนือม้าก่อนไหลผ่านท่าเทียบเรือบางปะกง ประมาณ 250 เมตร (SW2) โดยมีการตรวจวัดในดัชนีความเป็นกรดและด่าง

(pH) อุณหภูมิ (Temperature) ค่าการนำไฟฟ้า (Conductivity) ออกซิเจนละลาย (DO) บิโอดี (BOD) น้ำมัน และไขมัน (Oil & Grease) ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) และของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (TSS) โดยผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินแสดงดังตารางที่ 9.1.3-1

เมื่อเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาทั้ง 2 สถานี กับมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) เรื่องกำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำผิวดิน 3 นี้ใช้เพื่อการเกษตร และประเภทที่ 4 นี้ใช้เพื่อการอุตสาหกรรม พบว่า คุณภาพน้ำส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ยกเว้น ค่าบิโอดี (BOD) บริเวณคลองมีชุด (SW1) อาจเนื่องมาจากในช่วงที่ทำการตรวจวัดเป็นฤดูฝน ซึ่งอาจมีการชะล้างน้ำดินบริเวณริมตลิ่ง ทำให้มีการสะสมของสารอินทรีย์ และบริเวณจุดตรวจวัดเป็นแหล่งน้ำสาธารณะที่ประชาชนใช้ร่วมกัน รวมทั้งเป็นแหล่งรองรับน้ำทิ้งจากชุมชน จึงทำให้ค่าดัชนีดังกล่าวไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

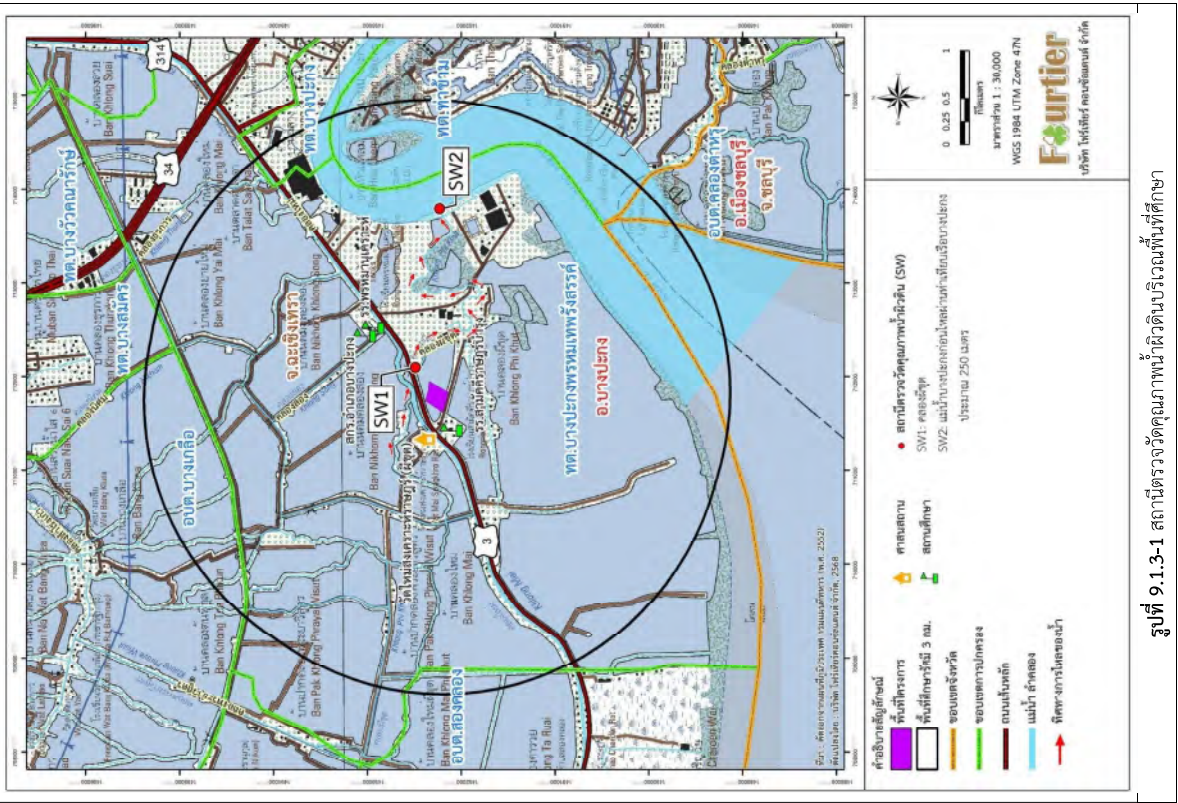
ตารางที่ 9.1.3-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินในพื้นที่ศึกษา

ดัชนีตรวจวัด	หน่วย	ผลการตรวจวิเคราะห์		มาตรฐาน
		SW1 ^๓	SW2 ^๔	ประเภท 3 ^๖ ประเภท ๔ ^๖
1. ความเป็นกรดต่าง (pH)	-	7.70	7.16-7.37	5.0-9.0
2. อุณหภูมิ (Temperature)	องศาเซลเซียส	33.0	29.0-32.0	5
3. ค่าการนำไฟฟ้า (Conductivity)	ไมโครซีเมนส์/ซม.	-	15,910-18,800	-
4. ออกซิเจนละลาย (DO)	มก./ล.	4.7	4.3-6.4	≥4.0
5. บิโอดี (BOD)	มก./ล.	5.2*	1.5-1.6	≤2.0
6. ไขมันและน้ำมัน (Oil & Grease)	มก./ล.	1.1	<2.0	-
7. ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS)	มก./ล.	1,362	9,294-12,136	-
8. ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (TSS)	มก./ล.	26.0	17.2-158.0	-
9. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	2,400	-	≤20,000
10. แบคทีเรียกลุ่มฟิโคไลโอฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	1,300	-	≤4,000

หมายเหตุ : ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน

- ^๓ แหล่งน้ำประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ (1) การอุปโภคบริโภคโดยตรงผ่าน การขุดเจาะดินและดำเนินการระบบการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ (2) การเกษตร
- ^๔ แหล่งน้ำประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ (1) การอุปโภคบริโภคโดยตรงผ่าน การหล่อเลี้ยงสัตว์และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษ และ (2) การอุตสาหกรรม
- ^๕ หมายถึง ไม่สูงกว่าอุณหภูมิธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส
- ^๖ หมายถึง ไม่ผ่านมาตรฐานประเภทที่ 3 และมาตรฐานประเภทที่ 4
- ^๗ ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท ไพร์มเมอร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ. 2568
- ^๘ รายงานผลการปฏิบัติงานมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทำเทียบเรือบางปะกง ของบริษัท ทำเทียบบางปะกง จำกัด ปี พ.ศ. 2567

รวบรวมโดย : บริษัท ไพร์มเมอร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด, 2568



รูปที่ 9.1.3-1 สถานีตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษา

2) ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน

(1) ระยะก่อสร้าง

ระยะก่อสร้างของโครงการ มีแหล่งกำเนิดน้ำเสียที่สำคัญ 2 แหล่ง คือ น้ำเสียจากการอุปโภค-บริโภคของคนงานและกิจการกรรมการก่อสร้าง จากการคาดการณ์ปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการอุปโภค-บริโภคของคนงาน จึงคาดว่าจะมีปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นสูงสุดประมาณ 2.8 ลูกบาศก์เมตร/วัน (คำนวณจากร้อยละ 80 ของปริมาณน้ำใช้จากการอุปโภค-บริโภคของคนงาน) โครงการกำหนดให้บริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องจัดเตรียมห้องสุขา และมีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียไว้รูปเพื่อบำบัดน้ำเสียให้มีความเหมาะสมตามที่หน่วยงานราชการกำหนด ก่อนระบบลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะต่อไป หรือต้องจัดเตรียมห้องสุขาแบบเคลื่อนที่ที่มีระบบบำบัดน้ำเสียไว้รูปเพื่อเป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ส่วนน้ำเสียจากกิจกรรมการก่อสร้างจะมีเพียงเล็กน้อยจากการล้างทำความสะอาดอุปกรณ์ก่อสร้างซึ่งโครงการจะรวบรวมน้ำเสียส่วนดังกล่าวเข้าสู่บำบัดก่อนที่ระบายออกสู่ภายนอกต่อไป ดังนั้น คาดว่าผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินในระยะก่อสร้างจะอยู่ในระดับต่ำ

(2) ระยะดำเนินการ

ระยะดำเนินการโครงการคาดว่าจะมีปริมาณน้ำเสียเกิดขึ้นสูงสุด ประมาณ 23.6 ลูกบาศก์เมตร/วัน โดยน้ำเสียที่จะเกิดขึ้นภายในโครงการมาจากกิจกรรมอุปโภค-บริโภคของพนักงานของโครงการและผู้ประกอบการภายในโครงการ ประมาณ 13.6 ลูกบาศก์เมตร/วัน ซึ่งโครงการได้จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียแบบ On-site Treatment เพื่อบำบัดน้ำเสียจากกิจกรรมอุปโภค-บริโภคของพนักงานที่เกิดขึ้นให้มีความเหมาะสมตามมาตรฐานที่หน่วยงานราชการกำหนด ก่อนระบายเข้าสู่ตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้ง (Inspection Tank) ของโครงการ และระบายไปยังรางระบายน้ำในเขตทางของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ซึ่งจะไหลลงสู่คลองน้ำต่อไป ส่วนน้ำเสียจากสถานประกอบการภายในโครงการจะเกิดขึ้นเป็นเพียงครั้งคราวจากการล้างทำความสะอาดพื้นที่และคาดว่าจะเกิดขึ้นสูงสุดประมาณ 10 ลูกบาศก์เมตร/วัน ซึ่งน้ำเสียดังกล่าวผู้ประกอบการจะรวบรวมก่อนส่งให้กับหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมนำไปกำจัดต่อไป ดังนั้น คาดว่าผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินในระยะดำเนินการจะอยู่ในระดับต่ำ

9.1.4 ผลกระทบต่อการใช้น้ำ

1) การใช้น้ำของชุมชน

จากการรวบรวมข้อมูลจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นบริเวณพื้นที่ศึกษา พบว่า บริเวณพื้นที่ศึกษาครัวเรือนใช้น้ำมาจากการประปาส่วนภูมิภาค สาขาสุพรรณบุรี (ชั้นพิเศษ) และการประปาส่วนภูมิภาค สาขาบางปะกง เพื่อกิจกรรมการอุปโภค โดยบริเวณพื้นที่ตั้งของโครงการอยู่ในพื้นที่รับผิดชอบให้บริการนำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค สาขาบางปะกง

9.1.5 ผลกระทบต่อระบบการระบายน้ำ

1) ระยะก่อสร้าง

ในปัจจุบันพื้นที่โครงการมีระบบระบายน้ำโดยรอบพื้นที่โครงการ อย่างไรก็ตาม โครงการจะมีกรปรับปรุงระบบระบายน้ำภายในโครงการให้สามารถรับน้ำฝนภายในโครงการได้ดีขึ้น ซึ่งการระบายน้ำภายในโครงการในระยะก่อสร้างยังคงระบบออกสู่ภายนอกได้เช่นเดียวกับในปัจจุบัน ดังนั้น คาดว่าผลกระทบต่อการระบายน้ำในระบยก่อสร้างจะอยู่ในระดับต่ำ

2) ระยะดำเนินการ

น้ำหนัตกผลึกในพื้นที่โครงการจะไหลเข้าสู่รางระบายภายในพื้นที่โครงการ ก่อนที่จะระบายเข้าบ่อบำบัดน้ำเสีย และระบายออกสู่รางระบายน้ำในเขตทางของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ต่อไป อย่างไรก็ตาม โครงการจะควบคุมอัตราการระบายน้ำในบ่อบำบัดสร้างระบบน้ำในเขตทางถนนสุขุมวิทไม่ให้เกิดเกินก่อนการพัฒนาโครงการ ดังนั้น คาดว่าผลกระทบต่อการระบายน้ำในระยจะดำเนินการอยู่ในระดับต่ำ

9.1.6 ผลกระทบต่อการจัดการมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล และกากอุตสาหกรรมที่ไม่ใช่แล้ว

1) การจัดการขยะมูลฝอยของชุมชน

พื้นที่โครงการตั้งอยู่ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบของเทศบาลตำบลบางปะกงพระพรหมเพชรสวรรค์ โดยปัจจุบันเทศบาลตำบลบางปะกงพระพรหมเพชรสวรรค์ มีจัดเก็บมูลฝอยแยกตัว ขาดความจุ 10 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 3 คัน และรถอีเอ็มหรือชนิดอื่น ขาดความจุ 3 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 1 คัน มีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานทั้งหมด 15 คน ปัจจุบันเก็บมูลฝอย ประมาณ 10 ตัน/วัน โดยไม่ส่งขยะมูลฝอยที่จัดเก็บได้ให้แก่กองขยะถูกหลักวิชาการ ซึ่งองค์การบริหารส่วนตำบลหนองแดง ต้องใช้พื้นที่ 5 ตำบลหนองแดง อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา

2) ผลกระทบต่อการจัดการมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล และกากอุตสาหกรรมที่ไม่ใช่แล้ว

(1) **ระยะก่อสร้าง**

ของเสียที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างจำเป็นต้องเป็น 2 ประเภท ได้แก่ มูลฝอยจากการอุปโภค-บริโภคของคณาณงานก่อสร้าง เช่น เศษอาหาร กุ้งปลาสด และเศษกระดาษ เป็นต้น คาดว่าจะมีประมาณ 50 กิโลกรัม/วัน (คิดจากคณาณงาน จำนวน 50 คน อัตราการผลิตมูลฝอย 1 กิโลกรัม/คน/วัน) โดยโครงการกำหนดให้บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างและจ้างรายวันที่มีปณัติมิติต่อรองรับมูลฝอยที่เกิดขึ้นดังกล่าวภายในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ โดยมีการแยกประเภทมูลฝอยที่เกิดขึ้น มูลฝอยที่สามารถนำกลับใช้ประโยชน์ได้ดำเนินการเก็บพบนึ่งเพื่อนำไปกำจัด ส่วนเศษวัสดุจากกิจกรรมก่อสร้าง เช่น เศษเหล็ก เศษไม้ เศษอิฐ เป็นต้นดำเนินการเก็บพบนึ่งเพื่อนำไปกำจัด

โดยการศึกษาค้นคว้าข้อมูลของการประปาส่วนภูมิภาค สาขาบางปะกง พบว่า ข้อมูลในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2567 มีจำนวนผู้ใช้ทั้งหมด 35,803 ราย กำลังผลิตที่ใช้จำนวน 45,168 ลูกบาศก์เมตร/วัน ปริมาณน้ำที่ใช้ผลิตน้ำประปา 1,338,847 ลูกบาศก์เมตร/เดือน ปริมาณน้ำประปาที่ผลิตจ่าย 1,290,199 ลูกบาศก์เมตร/เดือน และปริมาณน้ำประปาที่จำหน่าย 1,104,105 ลูกบาศก์เมตร/เดือน โดยหลังจากระดับที่ใช้ผลิตน้ำประปาได้แก่ คลองพระองค์เจ้าไชยานุชิต

2) ผลกระทบต่อการใช้น้ำ

(1) ระยะก่อสร้าง

การใช้ระยะก่อสร้างจำแนกตามลักษณะกิจกรรมได้เป็น 2 ประเภท คือ น้ำใช้เพื่อการอุปโภค-บริโภคของคองงานก่อสร้าง และน้ำใช้เพื่อกิจกรรมการก่อสร้าง โดยคองงานทั้งหมดทำงานแบบเข้าไป-เข็นกลับ จำนวน 50 คน คาดว่า จะมีปริมาณความต้องการใช้น้ำประมาณ 3.5 ลูกบาศก์เมตร/วัน (คิดอัตราการใช้น้ำ 70 ลิตร/คน/วัน, เกียงศักดิ์ อุดมสินโรจน์, 2537) สำหรับน้ำใช้เพื่อกิจกรรมการก่อสร้าง คาดว่าจะมีการใช้น้อยมาก เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการส่วนใหญ่เป็นการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค ได้แก่ รางระบายน้ำ และบ่อน้ำวนั้น ซึ่งงานส่วนใหญ่ที่เป็นงานโครงสร้างจะเป็นโครงสร้างเหล็ก ส่วนคอนกรีตที่ใช้ลักษณะเป็นคอนกรีตผสมเสร็จ ทั้งนี้ โครงการกำหนดไว้สำหรับขมกก่อสร้างจึงเตรียมน้ำสำรองไว้ให้เพียงพอต่อความต้องการน้ำใช้รวมถึงการจัดเตรียมเจ้าหน้าที่และซื้อน้ำดื่มสำหรับคองงานก่อสร้างไว้ตามจุดที่ผ่านเพื่อโครงการกำหนดไว้ได้ ดังนั้น ผลกระทบจากการใช้น้ำในระยะก่อสร้างจะอยู่ในระดับต่ำ

(2) **ระยะดำเนินการ**

ระยะดำเนินการโครงการจะมีการใช้น้ำสำหรับพื้นที่ประกอบการผลิตและพนักงาน รวมสูงสุดประมาณ 27.0 ลูกบาศก์เมตร/วัน ได้แก่ (1) น้ำใช้ในพื้นที่ประกอบกร ประมาณ 10 ลูกบาศก์เมตร/วัน (2) น้ำใช้พนักงานของโครงการและพื้นที่ประกอบการ ประมาณ 17 ลูกบาศก์เมตร/วัน โดยแหล่งน้ำสำหรับใช้ในโครงการมาจากกรประสำนภูมิภาค สาขาบงปะกวาง ซึ่งสามารถผลิตและจ่ายน้ำให้กับผู้ใช้น้ำในเขตรับผิดชอบได้อย่างเพียงพอ โดยโครงการจะเชื่อมต่อท่อนำประจากท่อน้ำประปาของการประสำนภูมิภาคอยู่ในเขตทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ไปยังพื้นที่ซึ่งเก็บน้ำประปาของโครงการก่อนจ่ายให้กับพื้นที่ต่าง ๆ ภายในพื้นที่โครงการ ดังนั้น ผลกระทบจากการใช้น้ำในระดับดำเนินการต่อชุมชนจะอยู่ในระดับต่ำ

9.1.7 ผลกระทบต่อการคมนาคมขนส่ง

1) การคมนาคมขนส่ง

โครงการนี้ตั้งอยู่ที่ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งมีเส้นทางคมนาคมที่สำคัญเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางไปยังพื้นที่โครงการ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) มีรายละเอียดดังนี้

(1) โครงการคมนาคมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท)

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) เป็นหนึ่งในทางหลวงแผ่นดินสายประธานของประเทศไทยโดยมีแนวต่อเนื่องจากถนนพหลโยธิน โดยเริ่มต้นที่แยกควนพหลโยธิน บริเวณของทางรถไฟสายแม่น้ำฝั่งตะวันออก ในกรุงเทพมหานคร เลียบตามชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก และสิ้นสุดที่ด่านพรมแดนในอำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด ติดต่อกับชายแดนจังหวัดเกาะกง ประเทศกัมพูชา รวมระยะทางประมาณ 488 กิโลเมตร

ลักษณะทางกายภาพของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) บริเวณด้านหน้าโครงการ (กิโลเมตรที่ 72+000) ซึ่งเป็นทางเข้า-ออกหลัก มีลักษณะเป็นถนน 6 ช่องจราจร ไป-กลับ ผิวจราจรเป็นถนนแอสฟัลท์ มีความกว้างช่องละ 3.50 เมตร ความกว้างไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบยกกว้าง 5.10 เมตร รวมคอนกรีตเบรคเกอร์ กว้างข้างละ 0.7 เมตร

(2) สภาพการจราจร

บริษัทที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลปริมาณคนมาขนส่งของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 74+000 จากรายงานปริมาณการจราจรบนทางหลวงของสำนักงานความปลอดภัย กรมทางหลวง ระหว่างปี พ.ศ. 2563-2567 สรุปได้ดังตารางที่ 9.1.7-1

โดยปริมาณการจราจรระหว่างปี พ.ศ. 2563-2567 มีค่าเท่ากับ 50,453 คัน/วัน 47,681 คัน/วัน 53,754 คัน/วัน 58,295 คัน/วัน และ 60,863 คัน/วัน ตามลำดับ ซึ่งส่วนยานพาหนะที่มากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ) รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน และรถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ) ตามลำดับ

ให้ดำเนินการคัดแยกประเภท กรณีที่นำกลับไปใช้ได้ให้นำไปใช้หรือจำหน่ายให้บริษัทที่รับซื้อ กรณีไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ ให้บริษัทที่รับเหมาก่อสร้างประสานงานบริษัทที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการเกี่ยวกับเพื่อนำไปกำจัดอย่างถูกหลักวิชาการ จากแผนการจัดการขยะมูลฝอยและกากของเสียข้างต้น คาดว่าผลกระทบต่อการจัดการขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างจะอยู่ในระดับต่ำ

(2) ระยะดำเนินการ

ก) ปริมาณมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล

ระยะดำเนินการเมื่อมีการพัฒนาพื้นที่ จะมีปริมาณมูลฝอยและสิ่งปฏิกูลที่เกิดขึ้นจากการอุปโภค-บริโภคของพนักงานของโครงการและสถานประกอบการ ประมาณ 350 กิโลกรัม/วัน โดยมูลฝอยที่สามารถนำกลับไปใช้ได้ เช่น เศษกระดาษใช้แล้ว กระดาษแข็ง เศษขวดแก้ว เศษไม้ และเศษพลาสติก เป็นต้น โครงการและสถานประกอบการจะคัดแยกและขายให้แก่ผู้รับที่ได้รับอนุญาตจากราชการซื้อเพื่อลดปริมาณมูลฝอยที่ส่งกำจัด ส่วนมูลฝอยย่อยสลายได้ เช่น เศษอาหาร กิ่งไม้ ใบไม้ เป็นต้น และมูลฝอยทั่วไป โครงการและ สถานประกอบการจะจัดเตรียมถังรองรับมูลฝอยสำหรับรองรับมูลฝอยทั่วไปและมูลฝอยย่อยสลายได้วางจุดต่าง ๆ เพื่อรวบรวมก่อนประสานงานให้บริษัทที่ได้รับอนุญาตจากราชการเข้ามาดำเนินการเก็บขนเพื่อนำไปกำจัด สำหรับมูลฝอยอันตราย เช่น หลอดฟลูออเรสเซนต์ ถ่านไฟฉาย และกล่องใส่หมึกพิมพ์ เป็นต้น โครงการและสถานประกอบการจะคัดแยกและรวบรวมไว้ในสถานที่จัดเก็บที่เหมาะสมและประสานงานให้บริษัทที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมมารับนำไปกำจัดอย่างถูกหลักวิชาการ

ข) กากอุตสาหกรรมจากพื้นที่อุตสาหกรรม

เมื่อมีการพัฒนาพื้นที่ขึ้นที่โครงการคาดว่าจะมีปริมาณกากอุตสาหกรรมเกิดขึ้น ประมาณ 358 กิโลกรัม/วัน โครงการกำหนดให้สถานประกอบการจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดการกากอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นจากสถานประกอบการโดยตรง และจะต้องปฏิบัติตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การจัดการสิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช้แล้ว พ.ศ. 2566 ทั้งในส่วนของการควบคุมดูแลการทิ้งกากของเสีย การจัดการ และการจัดการ อย่างรัดกุม เพื่อเป็นการควบคุมดูแลการจัดการกากอุตสาหกรรมจากสถานประกอบการ ดังนั้น ผลกระทบจากกากอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการจะอยู่ในระดับต่ำ

ตารางที่ 9.1.7-1 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (คลองด่าน-บางปะกง) (บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 74+000) ระหว่างปี พ.ศ. 2563-2567

ประเภทของรถยนต์	ปริมาณจราจร									
	2563		2564		2565		2566		2567	
	(คัน/วัน)	ร้อยละ	(คัน/วัน)	ร้อยละ	(คัน/วัน)	ร้อยละ	(คัน/วัน)	ร้อยละ	(คัน/วัน)	ร้อยละ
1. รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน	4,681	9.28	4,665	9.79	5,540	10.31	6,263	10.75	6,534	10.74
2. รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	4,573	9.06	4,533	9.51	4,613	8.58	4,786	8.21	5,063	8.32
3. รถโดยสารขนาดเล็ก	3,884	7.70	3,840	8.05	4,098	7.62	4,408	7.56	4,641	7.62
4. รถโดยสารขนาดกลาง	4,154	8.23	4,133	8.67	4,143	7.71	4,279	7.34	4,550	7.48
5. รถโดยสารขนาดใหญ่	3,982	7.89	3,944	8.27	4,355	8.10	4,702	8.07	4,984	8.19
6. รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ)	5,870	11.63	4,874	10.22	7,991	14.87	9,816	16.84	9,773	16.06
7. รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ)	5,894	11.68	4,849	10.17	5,003	9.31	5,061	8.68	5,334	8.76
8. รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ)	4,942	9.80	4,651	9.75	4,806	8.94	4,960	8.51	5,243	8.61
9. รถบรรทุกทั้ง (มากกว่า 3 เพลา)	4,672	9.26	4,498	9.43	4,787	8.90	5,010	8.59	5,318	8.74
10. รถบรรทุกทั้งพ่วง (มากกว่า 3 เพลา)	4,164	8.26	4,046	8.49	4,380	8.15	4,635	7.95	4,904	8.06
11. รถจักรยาน 2 ล้อ และ 3 ล้อ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
12. จักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	3,637	7.21	3,648	7.65	4,038	7.51	4,375	7.50	4,519	7.42
รวม	50,453	100.00	47,681	100.00	53,754	100.00	58,295	100.00	60,863	100.00

หมายเหตุ : ปริมาณการจราจร (คัน/วัน) เป็นการตรวจนับปริมาณการจราจรต่อเนื่อง 12 ชั่วโมง
ที่มา : รายงานปริมาณการจราจรบนทางหลวงปี 2563-2567, สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

2) ผลกระทบต่อการคมนาคมขนส่ง

1) ระยะก่อสร้าง

การก่อสร้างโครงการจะใช้เวลาประมาณ 2 เดือน โดยเริ่มการก่อสร้างต้นเดือนพฤศจิกายนปี พ.ศ. 2568 และสิ้นสุดประมาณปลายเดือนธันวาคมปี พ.ศ. 2568 คาดว่าจะมีการใช้ยานพาหนะในการขนส่งช่วงระยะก่อสร้างและมีปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นจาก 1) รถบรรทุกคอเกร็ดผสมเสร็จ ประมาณ 1 คัน/วัน 2) รถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง ประมาณ 1 คัน/วัน 3) รถยนต์ส่วนบุคคล ประมาณ 1 คัน/วัน และ 4) รถโดยสารขนาดเล็ก ประมาณ 5 คัน/วัน หรือคิดเป็นปริมาณจราจร รวมประมาณ 7 PCU/ชั่วโมง โดยในระยะก่อสร้างโครงการกำหนดไม่ให้มีการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงเวลาเร่งด่วน เมื่อทำการคาดการณ์ปริมาณจราจรตลอดระยะก่อสร้างโครงการที่เพิ่มขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการในช่วงปี พ.ศ. 2568 พบว่า ปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในระยะก่อสร้างทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนและช่วงเวลากลางคืน ส่งผลให้ปริมาณการจราจรของถนนเพิ่มขึ้นเล็กน้อย โดยในช่วงเวลาเร่งด่วนสภาพจราจรปัจจุบันมีระดับการให้บริการระดับ F (ระดับการให้บริการที่เกิดสภาพการจราจรติดขัด) ส่วนในช่วงเวลาปกติมีระดับการให้บริการระดับ C (ระดับการให้บริการที่สามารถใช้ความเร็วได้ใกล้เคียงความเร็วอิสระ) ซึ่งปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นจากโครงการไม่ได้เปลี่ยนแปลงสภาพการจราจรของถนนดังกล่าวแต่อย่างใด ดังนั้น ผลกระทบด้านความหนาแน่นจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการจึงอยู่ในระดับต่ำ

2) ระยะดำเนินการ

การดำเนินการของโครงการในช่วงเวลาเร่งด่วนจะมีปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นเกิดจากรถพนักงานของผู้ประกอบการในโครงการ จากรถยนต์ส่วนบุคคล จำนวน 75 คัน/วัน และรถจักรยานยนต์จำนวน 38 คัน/วัน รวมประมาณ 31 PCU/ชั่วโมง สำหรับช่วงเวลากลางคืนจะมีปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นจากรถมอเตอร์จำนวน 70 คัน/วัน และรถบรรทุก 6 ล้อ (ตู้บรรทุก) จำนวน 30 คัน/วัน รวมประมาณ 50 PCU/ชั่วโมง ทั้งนี้ ในการประเมินผลกระทบด้านความหนาแน่นขนส่งบนเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (สุพรรณบุรี) พบว่า ปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในระยะดำเนินการทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนและช่วงเวลากลางคืน ส่งผลให้ปริมาณการจราจรของถนนเพิ่มขึ้นเล็กน้อย โดยในช่วงเวลาเร่งด่วนสภาพจราจรปัจจุบันมีระดับการให้บริการระดับ F (ระดับการให้บริการที่เกิดสภาพการจราจรติดขัด) ส่วนในช่วงเวลาปกติมีระดับการให้บริการระดับ C (ระดับการให้บริการที่สามารถใช้ความเร็วได้ใกล้เคียงความเร็วอิสระ) ซึ่งปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นจากโครงการไม่ได้เปลี่ยนแปลงสภาพการจราจรของถนนดังกล่าวแต่อย่างใด ดังนั้น ผลกระทบด้านความหนาแน่นจากกิจกรรมการดำเนินการของโครงการจึงอยู่ในระดับต่ำ

9.1.8 ผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจและสังคม

1) ระยะก่อสร้าง

การก่อสร้างของโครงการใช้ระยะเวลาประมาณ 2 เดือน คาดว่าจะเกิดผลดีจากการจ้างแรงงานสูงสุดประมาณ 50 คน ในช่วงเวลาสั้น ๆ ทั้งนี้ โดยโครงการได้มีนโยบายในการรับคนงานในพื้นที่ที่มีคุณสมบัติตรงตามที่กำหนดเป็นอันดับแรก นอกจากนี้ โครงการจัดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนและเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการ เพื่อรับฟังข้อร้องเรียนของชุมชน และประสานงานดำเนินการแก้ไขตามปัญหาข้อร้องเรียนตามแนวทาง/เงื่อนไข และระยะเวลาที่ได้กำหนดไว้ พร้อมทั้งแจ้งให้ผู้รู้รอบรู้หรือทราบผลการแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยเร็ว

2) ระยะดำเนินการ

การพัฒนาโครงการเกิดผลดีทางด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยผลกระทบด้านผลดีโดยตรง คือ เทศบาลบางปะกงพหระเมพหัยสรค์ ซึ่งเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะมีรายได้เพิ่มขึ้นจากการจัดเก็บภาษี และค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ทำให้หน่วยงานท้องถิ่นมีงบประมาณในการพัฒนาท้องถิ่นให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น และการเข้ามาตั้งของโครงการส่งผลให้มีความต้องการแรงงานเพิ่มขึ้นประมาณ 350 คน และเพื่อความสะดวกในการเดินทางมาทำงานของพนักงาน ส่งผลให้มีความต้องการด้านอสังหาริมทรัพย์เพิ่มขึ้นขึ้นในพื้นที่ ทำให้เกิดการประกอบอาชีพให้เข้าห้องพัก/บ้านเช่า เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งเป็นตัวกระตุ้นในการสร้างอาชีพต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริการ เช่น ร้านอาหาร ร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ เป็นต้น นอกจากนี้ การพัฒนาโครงการเป็นการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และประตูการค้าเนื่องจากความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ของไทย การพัฒนาระบบ Smart Logistics จะช่วยเสริมสร้างบทบาทของประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน และโลจิสติกส์ของภูมิภาค ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงระบบคมนาคมและโลจิสติกส์

9.2 มาตราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

9.2.1 บทนำ

จากการศึกษาและประเมินผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ พบว่า การดำเนินโครงการอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ระดับต่าง ๆ กัน ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินการก่อให้เกิดผลกระทบต่อน้อยที่สุด บริษัทที่ปรึกษาจึงได้เสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในด้านต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นเครื่องมือในการเฝ้าระวังและควบคุมการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ทั้งนี้ บริษัท ทรัพยากรนิยอมีรับผิดชอบการเฝ้าระวังผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากโครงการขนส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ได้ให้ความยินยอมรับผิดชอบการเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากโครงการขนส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษฯ ด้วยแล้ว

9.2.2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัทที่ปรึกษาได้เสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินงานของโครงการทั้งในระยะก่อสร้างและดำเนินการ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 9.2.2-1 ถึงตารางที่ 9.2-3

9.2.3 มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

นอกจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าวข้างต้น บริษัทที่ปรึกษาได้เสนอแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อใช้เป็นแนวทางในการติดตามตรวจสอบความเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ที่สำคัญ อีกทั้งยังเป็นการตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่าง ๆ ที่โครงการนำมาปฏิบัติว่ามีความเหมาะสมหรือไม่ รายละเอียดของมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม แสดงดังตารางที่

9.2.3-1 ถึงตารางที่ 9.2.3-2

ตารางที่ 9.2.2-1 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มาตรการทั่วไป) **ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ** โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
1. มาตรการทั่วไป	- ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่เสนอในรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ (Feasibility Study) โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ตั้งอยู่ที่ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา อย่างเคร่งครัด	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- ในกรณีที่ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีแนวโน้มสูงขึ้นจากค่าที่ตรวจวัดได้ในช่วงดำเนินการปกติ หรือมีแนวโน้มเข้าใกล้ค่าควบคุมหรือค่ามาตรฐาน ให้โครงการตรวจสอบหาสาเหตุและเฝ้าระวัง เพื่อเตรียมความพร้อมในการแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้น	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- เมื่อผลการติดตามตรวจสอบได้แสดงให้เห็นถึงปัญหาสิ่งแวดล้อม บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขปัญหานั้นโดยเร็ว	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- หากเกิดเหตุการณ์ใด ๆ ก็ตามที่ยากก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ต้องแจ้งให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ทราบโดยเร็วเพื่อหน่วยงานดังกล่าวจะได้ให้ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหา	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตารางที่ 9.2.2-1 (ต่อ) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มาตรการทั่วไป) **ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ** โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ต้องว่าจ้างหน่วยงานกลาง (Third Party) เพื่อดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ส่งให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ทราบทุก 6 เดือน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- หากบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้แตกต่างไปจากที่เสนอไว้ในรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ (Feasibility Study) ให้บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด แจ้งให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการเปลี่ยนแปลงต่อไป	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตารางที่ 9.2.2-2 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม **ระยะก่อสร้าง** โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
1. คุณภาพอากาศ	- ติดตาข่ายป้องกันฝุ่นละอองและเศษวัสดุร่วงหล่น	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- มีดื่มน้ำเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง หรือตามความเหมาะสม	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- ตรวจสอบดูแล บำรุงรักษาเครื่องยนต์ เครื่องจักร หรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างตามอายุใช้งานให้อยู่ในสภาพดี และจัดทำแผนการตรวจสอบและแผนซ่อมบำรุงในเชิงป้องกัน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
2. คุณภาพน้ำ	- จัดให้มีการบำบัดน้ำเสียจากกิจกรรมประจำวันของพนักงานและคนงานก่อสร้าง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- กำหนดให้ผู้รับเหมาดำเนินการจัดเตรียมห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะให้เพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และมีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปในการบำบัดน้ำเสียจากห้องน้ำ-ห้องส้วม หรือติดต่อให้หน่วยงานราชการที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการเข้ามารับสิ่งปฏิกูลเพื่อนำไปกำจัดตามหลักสุขาภิบาลต่อไป	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
3. เสียง	- ดักกิจกรรมก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดเสียงดังในช่วงเวลากลางคืน (เวลา 19.00 – 07.00 น. ของวันถัดไป) เพื่อลดผลกระทบต่อชุมชน แต่หากมีความจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้าง (เฉพาะกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดเสียงดัง) ในช่วงเวลากลางคืน ต้องแจ้ง แผนการดำเนินการให้หน่วยงานปกครองท้องถิ่นและชุมชนทราบล่วงหน้า	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตารางที่ 9.2.2-2 (ต่อ) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม **ระยะก่อสร้าง** โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
3. เสียง (ต่อ)	- เลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรในการก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพในการใช้งานที่ดี และกำหนดแผนงานและวิธีการก่อสร้างให้เหมาะสม โดยไม่ทำกิจกรรมต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดเสียงดังพร้อมกัน ในเวลาเดียวกัน ตลอดจนต้องซ่อมแซม และบำรุงรักษาเครื่องจักรที่มีเสียงดังอย่างสม่ำเสมอ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- กำหนดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล เช่น ที่อุดหู ที่ครอบหู สำหรับคนงานก่อสร้างในระหว่างปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีระดับเสียงดัง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
4. การจัดการกากของเสีย	- ห้ามทิ้งมูลฝอย สิ่งปฏิกูล เศษวัสดุก่อสร้าง และของเสียทุกชนิด ลงในรางระบายน้ำของโครงการ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- กำหนดพื้นที่กองเก็บเศษวัสดุก่อสร้าง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดเตรียมถังรองรับมูลฝอยพร้อมฝาปิดมิดชิดและมีการคัดแยกประเภทที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ เพื่อรวบรวมมูลฝอยจากคนงานอย่างเพียงพอ และเหมาะสม และประสานงานให้หน่วยงานท้องถิ่นหรือหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากราชการเข้ามาเก็บขนเพื่อนำไปกำจัด	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
5. การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม	- ตรวจสอบสภาพการอุทกดินของรางระบายน้ำเป็นประจำทุกเดือน และตรวจสอบการจัดวางวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างไม่ให้กีดขวางทางน้ำไหลหรือรางระบายน้ำ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีตะแกรงดักขยะที่อาจปะปนมากับน้ำฝนก่อนระบายลงสู่รางระบายน้ำฝน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตารางที่ 9.2.2-2 (ต่อ) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

ของ บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
6 การจราจรและการขนส่ง	- จัดให้มีแผนการอบรมพนักงานขับรถให้ทราบกฎการจราจร การขนส่งอย่างปลอดภัย และทราบขั้นตอนปฏิบัติเมื่อเกิด เหตุฉุกเฉินระหว่างการขนส่ง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุและอุปกรณ์การก่อสร้างในช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเช้า และช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเย็นรวมถึงเวลาอื่น ๆ ที่โครงการพบว่าอาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านการจราจรต่อชุมชน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- หลีกเลี่ยงการขนส่งในเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่น รวมถึงเส้นทางอื่น ๆ ที่โครงการพบว่าอาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านการจราจรต่อชุมชน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีวัสดุปิดคลุมเพื่อป้องกันการตกหล่นของวัสดุก่อสร้าง และให้รถบรรทุกติดป้ายแจ้งชื่อและเบอร์โทรศัพท์ เพื่อเป็นช่องทางในการแจ้งเรื่องร้องเรียนมายังโครงการ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดระบบและทิศทางการจราจร พร้อมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวก และดูแลการเข้า-ออกของรถบรรทุก ในพื้นที่ก่อสร้าง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- กำหนดให้รถยนต์ทุกชนิดจอดภายในบริเวณพื้นที่ที่กำหนดไว้เท่านั้น โดยห้ามจอดบริเวณริมถนนสาธารณะโดยเด็ดขาด เพื่อป้องกันการกีดขวางจราจรและลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- กำหนดความเร็วภายในพื้นที่โครงการสำหรับรถบรรทุก ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตารางที่ 9.2.2-2 (ต่อ) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

ของ บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
7. สภาพเศรษฐกิจและสังคม	- พิจารณาว่าจ้างแรงงานท้องถิ่นที่มีความสามารถตรงตามความต้องการของบริษัทเข้าทำงานเป็นลำดับแรก เพื่อให้คนในท้องถิ่นมีงานทำและเพื่อทัศนคติที่ดีต่อโครงการ โดยแจ้งให้ชุมชนทราบในช่วงที่มีตำแหน่งงานว่าง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีช่องทางประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการก่อสร้างของโครงการให้ชุมชนใกล้เคียงทราบ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดทำทะเบียนคนงานก่อสร้างที่เข้ามาทำงานในพื้นที่ก่อสร้าง และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ควบคุมดูแลคนงานก่อสร้างเพื่อป้องกันการก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญต่อประชาชนในชุมชน โดยต้องวางกฎระเบียบและการลงโทษที่ชัดเจน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีขั้นตอนการรับเรื่องร้องเรียน ที่ต้องดำเนินการแก้ไขทันทีหากตรวจสอบพบว่าเรื่องร้องเรียนมีสาเหตุมาจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ รวมทั้งสรุปบันทึกข้อร้องเรียนสรุปผลการแก้ไขปัญหา ทบทวนสาเหตุของปัญหา และกำหนดแนวทางป้องกันการเกิดซ้ำ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
8. สาธารณสุขและสุขภาพ	- จัดให้มีสวัสดิการสำหรับคนงานก่อสร้างตามประกาศคณะกรรมการสวัสดิการแรงงาน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- ประสานหน่วยงานด้านสุขภาพในท้องถิ่นอบรมคนงานเรื่องสุขอนามัยและการป้องกันโรค ความประพฤติที่ไม่ก่อเหตุรำคาญและเลวเล้งเสียด	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- กำกับให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามกฎหมายแรงงานว่าด้วยการ ตรวจสอบสุขภาพร่างกายและสุขภาพตามความเสี่ยง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีอุปกรณ์และชุดปฐมพยาบาลเพื่อรองรับคนงานก่อสร้างในพื้นที่ของโครงการ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตารางที่ 9.2.2-2 (ต่อ) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

ของ บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
8. สาธารณสุขและสุขภาพ (ต่อ)	- จัดส่งข้อมูลจำนวนคนงานให้หน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ทราบเพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- สนับสนุนหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ศึกษา ทั้งในกิจกรรมด้านส่งเสริมป้องกันและเฝ้าระวังผลกระทบด้านสุขภาพ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
9. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	1) การจัดหาผู้รับเหมาและกฎระเบียบพื้นฐานในงานก่อสร้าง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- พิจารณาคัดเลือกบริษัทรับเหมาที่มีมาตรการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ตลอดจนสุขภาพอนามัยของคนที่ปฏิบัติงานภายในโครงการที่ได้มาตรฐาน และสอดคล้องกับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- กำหนดบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างชัดเจน เช่น เขตก่อสร้าง เขตจัดเก็บอุปกรณ์/เครื่องมือการก่อสร้าง เขตกองเก็บวัสดุอุปกรณ์ที่ไม่ใช่แล้ว เป็นต้น รวมทั้งจัดให้มีป้ายเตือนภัยในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ที่มีความเข้มงวดในด้านความปลอดภัยทั้งหมด	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- ตรวจสอบความปลอดภัยในการทำงานอย่างสม่ำเสมอตามแผนงานที่กำหนดร่วมกันระหว่างเจ้าของโครงการ และบริษัทรับเหมา	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีแผนงานด้านความปลอดภัยในการทำงานสำหรับงานก่อสร้าง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	2) งานอบรม	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีการนิเทศงานด้านความปลอดภัยและฝึกอบรมแก่คนงานก่อสร้างก่อนเริ่มการทำงาน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตารางที่ 9.2.2-2 (ต่อ) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

ของ บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
9. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	- มีการจัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับอันตรายจากความร้อน การป้องกันและการปฐมพยาบาล กรณีเจ็บป่วยเนื่องจากความร้อนให้กับคนงานทุกระดับ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	3) การบังคับใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- ติดป้ายสัญลักษณ์ให้สวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลในพื้นที่ที่มีระดับเสียงดังตามการจำแนกพื้นที่เสี่ยงภัยโดยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลอย่างเพียงพอและเหมาะสมกับลักษณะงานแก่คนงานก่อสร้าง เช่น ที่อุดหู ที่ครอบหู ถุงมือกันความร้อน รองเท้านิรภัย เป็นต้น	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	4) การจัดการกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีสิ่งจำเป็นในการปฐมพยาบาล การรักษาพยาบาล และรถยนต์เพื่อใช้งานในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินตลอดเวลาตามกฎกระทรวงว่าด้วยการจัดสวัสดิการในสถานประกอบการ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีแผนปฏิบัติการฉุกเฉินสำหรับช่วงก่อสร้างและทำการฝึกอบรมคนงานก่อสร้างให้รู้ถึงขั้นตอนการปฏิบัติในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน รวมทั้งการประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้อง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีระบบสัญญาณเตือนภัยในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ที่มีความเข้มงวดในด้านความปลอดภัยและให้ข้อมูลเกี่ยวกับระบบสัญญาณเตือนภัยแก่คนงานก่อสร้างและพนักงานที่อยู่ในพื้นที่ดังกล่าวตามที่กฎหมายกำหนด	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตารางที่ 9.2.2-2 (ต่อ) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
9. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	- เก็บรักษาและตรวจสอบอุปกรณ์เครื่องจักรและยานพาหนะ ให้อยู่ในสภาพที่ดีเสมอเพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- รวบรวมสถิติเกี่ยวกับอุบัติเหตุ ความเสียหายและการแก้ไขปัญหา เพื่อใช้ในการปรับปรุงมาตรการด้านความปลอดภัย	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะก่อสร้าง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตารางที่ 9.2.2-3 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
1. คุณภาพอากาศ	- หากในอนาคตผู้ประกอบการมีแหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศ ผู้ประกอบการจะต้องจัดให้มีระบบบำบัดมลพิษทางอากาศและควบคุมค่าความเข้มข้นมลพิษทางอากาศให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด และจะต้องกำหนดสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศบริเวณชุมชนอย่างน้อย 2 สถานี ทุก 6 เดือน ครั้งละ 7 วันต่อเนื่อง โดยมีดัชนีที่ตรวจวัดครอบคลุมชนิดของมลพิษที่ระบายออกจากกิจกรรมของโครงการ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
2. คุณภาพน้ำ	- กำหนดให้ระบบระบายน้ำเสียของโครงการแยกกับระบบระบายน้ำฝนโดยเด็ดขาด เพื่อป้องกันการปนเปื้อนของน้ำเสียลงรางระบายน้ำฝน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- กำหนดให้เก็บสารเคมีและกากของเสียทั้งหมดในอาคารที่มีหลังคาปกคลุม เพื่อป้องกันน้ำฝนชะล้างสารพิษลงสู่รางระบายน้ำฝน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียที่สอดคล้องกับคุณลักษณะน้ำเสียของโครงการ โดยมีความสามารถรองรับน้ำเสียจากกระบวนการผลิตอย่างเพียงพอหรือไม่น้อยกว่า 1 วัน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- โครงการต้องควบคุมคุณภาพน้ำหลังผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสียของโครงการให้มีค่าอยู่ในเกณฑ์คุณภาพน้ำที่ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีบ่อตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง (Inspection Tank) เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งสำหรับระบบบำบัดน้ำเสียของโครงการ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- กำหนดให้มีการตรวจสอบดูแลรักษาระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการรั่วไหลของน้ำเสียหรือน้ำทิ้งลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะโดยเด็ดขาด	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตารางที่ 9.2.2-3 (ต่อ) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

ของ บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
3. เสียง	- ควบคุมระดับเสียงที่บริเวณริมรั้วของโครงการการไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
4. การจัดการกากของเสีย	- ระบุชนิด ปริมาณกากของเสีย วิธีการจัดการกากของเสียแต่ละประเภท โดยมีวิธีการจัดการของเสียแต่ละประเภทให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีการบันทึกชนิด ปริมาณกากของเสียที่เกิดขึ้น การขนส่งออกนอกพื้นที่โครงการและระบุหน่วยงานภายนอกที่ส่งไปจัดการหรือกำจัด	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- แสดงรายละเอียดการจัดการกากของเสียแต่ละประเภทชัดเจน เช่น การจัดการกากของเสียจากกระบวนการผลิต และระบบเสริมกระบวนการผลิต เป็นต้น	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- แสดงรายละเอียดสถานที่จัดเก็บกากของเสียแต่ละประเภท ให้มีพื้นที่เพียงพอต่อปริมาณกากของเสียที่เกิดขึ้น	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
5. การใช้น้ำ	- จัดให้มีถังเก็บน้ำประปาซึ่งสามารถสำรองน้ำประปาได้ อย่างน้อย 8 ชั่วโมง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
6. การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม	- โครงการต้องแยกกระบบรวบรวมและระบายน้ำฝนออกจากระบบรวบรวมและระบายน้ำที่โดยเด็ดขาด	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีบ่อหน่วงน้ำฝนที่สามารถกักเก็บน้ำฝนส่วนที่เพิ่มขึ้นจากการพัฒนาโครงการ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- ควบคุมการระบายน้ำฝนออกจากบ่อหน่วงน้ำของโครงการให้ไม่เกินอัตราการระบายน้ำฝนก่อนการพัฒนาโครงการ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตารางที่ 9.2.2-3 (ต่อ) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

ของ บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
6. การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม (ต่อ)	- กำหนดมาตรการดูแลและระบายน้ำฝนของโครงการ เช่น กำหนดแผนการขุดลอกตะกอนภายในรางระบายน้ำฝน ระบบระบายน้ำ เป็นต้น	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- กำกับดูแลไม่ให้มีการทิ้งเศษวัสดุ และขยะมูลฝอยที่อาจอุดตันในรางระบายน้ำภายในพื้นที่โครงการ รวมทั้งกำหนดแผนทำความสะอาด/ขุดลอกรางระบายน้ำฝน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
7. การจราจรและการขนส่ง	- หลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วนระหว่างตอนเช้าและช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเย็น รวมถึงช่วงเวลาอื่น ๆ ที่โครงการพบว่าอาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านการจราจรต่อชุมชน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- หลีกเลี่ยงการขนส่งในเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่น รวมถึงเส้นทางอื่น ๆ ที่โครงการพบว่าอาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านการจราจรต่อชุมชน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดระบบและทิศทางการจราจร พร้อมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวก และดูแลการเข้า-ออกของรถบรรทุกในพื้นที่โครงการ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- กำหนดให้รถยนต์ทุกชนิดจอดภายในบริเวณพื้นที่ที่กำหนดไว้เท่านั้น โดยห้ามจอดบริเวณริมถนนสาธารณะโดยเด็ดขาด เพื่อป้องกันการขัดขวางจราจรและลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- กำหนดความเร็วภายในพื้นที่โครงการสำหรับรถบรรทุก ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- ติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วรถ ป้ายสัญลักษณ์จราจรภายในพื้นที่โครงการ และติดตั้งสัญญาณชะลอความเร็ว	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตารางที่ 9.2.2-3 (ต่อ) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

ของ บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
7. การจรรจาและการขนส่ง (ต่อ)	- กำหนดให้รถขนส่งติดชื่อและเบอร์โทรศัพท์ เพื่อเป็นช่องทางการแจ้งเรื่องร้องเรียนมายังโครงการ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
8. เศรษฐกิจและสังคม	- พิจารณาว่าจ้างแรงงานท้องถิ่นที่มีความสามารถตรงตามความต้องการของบริษัทฯ เป็นลำดับแรก เพื่อให้คนในท้องถิ่นมีงานทำและเพื่อที่คนคดีที่ติดต่อโครงการ โดยแจ้ง ให้ชุมชนทราบในช่วงที่มีตำแหน่งงานว่าง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีแผนงานด้านการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจต่อการดำเนินงานของโครงการ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดทำแผนงานความรับผิดชอบต่อสังคมของโครงการ (CSR) โดยให้ครอบคลุมต่อแผนงานด้านการศึกษา คุณภาพชีวิต สาธารณสุข สุขภาพอนามัย และสิ่งแวดล้อมของประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดทำแผนงานรับเรื่องร้องเรียน ดำเนินการแก้ไขพื้นที่หากตรวจสอบพบว่ามีเรื่องร้องเรียนมีสาเหตุมาจากการดำเนินงานของโครงการ รวมทั้งสรุปบันทึกข้อร้องเรียน สรุปผลการแก้ไขปัญหา ทบทวนสาเหตุของปัญหา และกำหนดแนวทางการป้องกันการเกิดซ้ำ	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
9. สาธารณสุขและสุขภาพ	- ตรวจสอบสภาพพนักงานประจำใหม่ทุกคนและตรวจสอบสภาพพนักงานประจำตามปัจจัยเสี่ยง ทั้งนี้รายละเอียดของการตรวจให้อยู่ในดุลยพินิจของแพทย์แผนปัจจุบันชั้นหนึ่งที่ได้รับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพเวชกรรม ด้านอาชีวเวชศาสตร์หรือที่ผ่านการอบรมด้านอาชีวเวชศาสตร์หรือที่มีคุณสมบัติตามที่อธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานกำหนด	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตารางที่ 9.2.2-3 (ต่อ) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

ของ บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
10. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	- จัดให้มีการอบรม ให้ความรู้ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยอย่างเหมาะสม และเพียงพอตามลักษณะงาน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- ออกแบบและติดตั้งระบบดับเพลิงและจัดให้มีอุปกรณ์ในการดับเพลิงอย่างเพียงพอและเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- ระบุชนิดและจำนวนอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยต่าง ๆ รวมทั้งอุปกรณ์คุ้มครองอันตรายส่วนบุคคล (Personal Protective Equipment – PPE) ให้เหมาะสมกับประเภทอันตรายจากการทำงาน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดให้มีการอบรม ให้ความรู้ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยอย่างเหมาะสม และเพียงพอตามลักษณะงาน	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดทำแผนงานการตรวจสอบระบบสัญญาณเตือนภัยและระบบดับเพลิง และให้มีการฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมหนีไฟ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดทำแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน 3 ระดับ พร้อมทั้งแสดงแผนผังในแต่ละระดับ และกำหนดให้มีการซ้อมแผนฉุกเฉินแต่ละระดับอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
	- จัดเตรียมอุปกรณ์ปฐมพยาบาล ห้องพยาบาล และบุคลากรเฉพาะสำหรับปฏิบัติหน้าที่	- พื้นที่โครงการ	- ตลอดระยะดำเนินการ	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตารางที่ 9.2.3-1 มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม **ระยะก่อสร้าง** โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

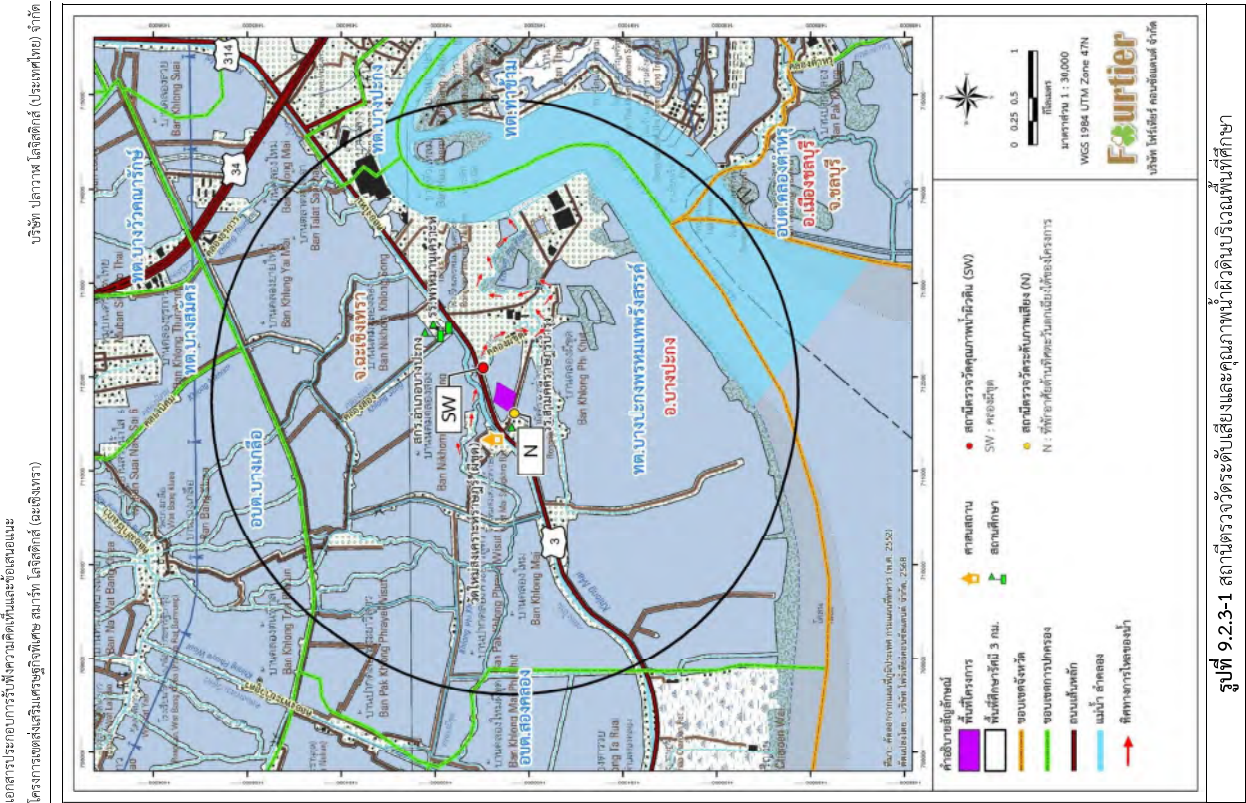
องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	สถานีวิจัยวัด	ความถี่	หน่วยงานรับผิดชอบ
1. ระดับเสียง - ตรวจวัดระดับเสียงในรูป L_{eq} 24 ชั่วโมง, L_{eq} 1 ชั่วโมง และ L_{90} 1 ชั่วโมง, L_{eq} 5 นาที, L_{max} , L_{dn} และ L_{90} 5 นาที และประเมินเสียงรบกวน	- ตรวจวัด 1 สถานี (รูปที่ 9.2.3-1) ได้แก่ • ที่พักอาศัยด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของโครงการ (N)	- 1 ครั้งในระยะก่อสร้าง โดยตรวจวัด 5 วัน ต่อเนื่อง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตารางที่ 9.2.3-2 มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม **ระยะดำเนินการ** โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	สถานีวิจัยวัด	ความถี่	หน่วยงานรับผิดชอบ
1. คุณภาพน้ำผิวดิน - ตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน ในดัชนี pH, Temperature, TDS, TSS, DO, BOD, Total Coliform Bacteria, Fecal Coliform Bacteria	- ตรวจวัด 1 สถานี (รูปที่ 9.2.3-1) ได้แก่ • คลองผีซูด (SW)	- ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม-ตุลาคม) 1 ครั้ง และในช่วงฤดูแล้ง (เดือนพฤศจิกายน-เมษายน) 1 ครั้ง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
2. คุณภาพน้ำทิ้ง - ตรวจวัดลักษณะน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดก่อนระบายลงสู่รางระบายน้ำในเขตทางของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ในดัชนี pH, Temperature, TDS, TSS, DO, BOD, Total Coliform Bacteria, Fecal Coliform Bacteria	- บ่อตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง (Inspection Tank)	- ทุก 3 เดือน	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
3. ระดับเสียง - ตรวจวัดระดับเสียงในรูป L_{eq} 24 ชั่วโมง, L_{eq} 1 ชั่วโมง และ L_{90} 1 ชั่วโมง, L_{eq} 5 นาที, L_{max} , L_{dn} และ L_{90} 5 นาที และประเมินเสียงรบกวน	- ตรวจวัด 1 สถานี (รูปที่ 9.2.3-1) ได้แก่ • ที่พักอาศัยด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของโครงการ (N)	- ปีละ 2 ครั้ง ครั้งละ 5 วันต่อเนื่อง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตารางที่ 9.2.3-2 (ต่อ) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)
ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	สถานีตรวจวัด	ความถี่	หน่วยงานรับผิดชอบ
4. การจราจรและการขนส่ง			
- บันทึกจำนวนรถเข้า-ออกโครงการเป็นประจำทุกวันเพื่อใช้ในการปรับปรุงการวางแผนด้านการจราจรของโครงการ	- พื้นที่โครงการ	- ปีละ 1 ครั้ง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
- บันทึกสถิติอุบัติเหตุการจราจรที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการขนส่งของโครงการ พร้อมทั้งบันทึกสาเหตุ สถานที่ ช่วงเวลาและแนวทางการแก้ปัญหาทุกครั้งเพื่อหาแนวทางในการป้องกันการเกิดซ้ำ	- เส้นทางขนส่ง/พื้นที่โครงการ	- ปีละ 1 ครั้ง	- บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด



10. วิธีการในการรับฟังความคิดเห็น

ในกระบวนการการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ จะต้องจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้อง ภายในพื้นที่ซึ่งเป็นที่ตั้งของการดำเนินโครงการเพื่อสร้างความรับรู้ที่ถูกต้อง รวมทั้งเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และให้ผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้องได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินโครงการและนำความคิดเห็นไปประกอบการพิจารณาให้เป็นโครงการ โดยการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ บริษัทฯ จะดำเนินการตามระเบียบสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ประกอบการพิจารณาจัดตั้ง เปลี่ยนแปลง หรือยกเลิกเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2564

ทั้งนี้ การรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สามารถใช้สิทธิ (อะอิงเซวรา) จะเป็นการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ โดยมีกลุ่มเป้าหมายที่เป็นผู้มีส่วนได้เสียแสดงดังตารางที่ 10-1

ตารางที่ 10-1 กลุ่มเป้าหมายในการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

หน่วยงาน	กลุ่มเป้าหมาย
1. หน่วยงานอนุมัติ/อนุญาต	
- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.)	เลขธิการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.)
2. หน่วยงานต้นสังกัด	
- สำนักงานอธิการและเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา	อธิการและเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา
3. หน่วยงานปกครอง	
- ที่ว่าการอำเภอบางปะกง	นายอำเภอบางปะกง
4. องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น	
- เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์	นายกเทศมนตรี เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์
5. สถานศึกษา	
- โรงเรียนสามัคคีราษฎร์บำรุง	ผู้อำนวยการโรงเรียนสามัคคีราษฎร์บำรุง
- โรงเรียนพรหมานุเคราะห์	ผู้อำนวยการโรงเรียนพรหมานุเคราะห์
- ศูนย์ส่งเสริมการเรียนรู้ระดับอำเภอบางปะกง	ผู้อำนวยการศูนย์ส่งเสริมการเรียนรู้ระดับอำเภอบางปะกง
6. หน่วยงานบริการสาธารณสุข	
- โรงพยาบาลบางปะกง	ผู้อำนวยการโรงพยาบาลบางปะกง
7. สถาบันศาสนา	
- วัดโสมงศาวะราษฎร์ (ผู้พูด)	เจ้าอาวาสวัดโสมงศาวะราษฎร์ (ผู้พูด)
8. ชุมชน	
- กำนันตำบลบางปะกง (หมู่ที่ 7)	- ผู้นำชุมชน
- หมู่ที่ 14 บ้านคลองสีซูด	- ผู้นำชุมชน
	- ลูกบ้าน

ตารางที่ 10-1 กลุ่มเป้าหมายในการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

หน่วยงาน	กลุ่มเป้าหมาย
- หมู่ที่ 15 บ้านคลองโหมผีพูด	- ผู้นำชุมชน
	- ลูกบ้าน
- หมู่ที่ 16 บ้านนิคมคลองยายโหม	- ผู้นำชุมชน
	- ลูกบ้าน
- หมู่ที่ 17 บ้านลัดสลับ	- ผู้นำชุมชน
	- ลูกบ้าน
9. สื่อมวลชน	
- เพจคนข่าวบางปะกง	- แอดมินเพจ

ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

หน่วยงาน	ช่องทางการติดต่อ
เจ้าขอโครงการ บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด	ที่อยู่ 58/45 หมู่ที่ 1 ตำบลหนองขาม อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20230 โทรศัพท์ 033-672-098 มือถือ 095-887-1333, 083-269-8987 อีเมล secretary@whale-logistics.com เว็บไซต์ www.whale-logistics.co.th
ผู้ประสานงานโครงการ คุณกตยา มงคลวงศ์ คุณบุญญารงค์ อินทสร	
บริษัทที่ปรึกษา บริษัท ไพร์มียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด (4Tier)	ที่อยู่ 99/2 หมู่ที่ 8 ตำบลบึงเมือง อำเภอเมืองสมุทรปราการ โทรศัพท์ 02-105-4608, 092-824-5522 โทรสาร 02-105-4609 มือถือ 065-059-1519 (คุณธิชาขวัญ) อีเมล admin@4tier.co.th เว็บไซต์ www.4tier.co.th
ผู้ประสานงานโครงการ คุณวิฑารณ์ คงอยู่ (นักวิชาการสิ่งแวดล้อม) คุณธิชาขวัญ แทนวันนอก (นักวิชาการด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน)	 Line  Facebook 4Tier  Website 4Tier

ภาคผนวก ค-2

เอกสารในการนำเสนอ



การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชน
ที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)

ของบริษัท ปลาваฟ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตั้งอยู่ที่ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

วันพุธ ที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ อาคารอเนกประสงค์ เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์)

กำหนดการประชุมรับฟังความคิดเห็น

กันยายน 2568						
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	1	2	3	4	5

13.45 - 14.00 น.
กล่าวรายงานและกล่าวเปิดการประชุม

15.00 - 16.00 น.
รับฟังความคิดเห็น/ ข้อเสนอแนะ/ ข้อห่วงกังวล
และตอบข้อซักถาม

13.00 - 13.45 น.
ลงทะเบียน รับเอกสาร และรับประทานอาหารว่าง

14.00 - 15.00 น.
นำเสนอรายละเอียดโครงการ

16.00 น.
ปิดการประชุม

เอกสารประกอบการประชุม

เอกสารที่ไม่ต้องส่งคืน



เอกสารประกอบการประชุม



ใบคุ้มครองความเป็นส่วนตัว



ปากกา

เอกสารที่ต้องส่งคืน

แบบฟอร์มการประเมินตนเอง
การประเมินตนเอง (Self-Assessment) ของสถานศึกษา
โรงเรียน/วิทยาลัย/มหาวิทยาลัย/หน่วยงานการศึกษา
ชื่อสถานศึกษา: _____
ชื่อผู้ประเมิน: _____
ตำแหน่ง: _____
วันที่ประเมิน: _____
สถานที่ประเมิน: _____

แบบแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม (สำหรับตามวิทยาการบนเวที)

แบบแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม
สำหรับตามวิทยาการบนเวที
ชื่อผู้แสดงความคิดเห็น: _____
ตำแหน่ง: _____
วันที่แสดงความคิดเห็น: _____
สถานที่แสดงความคิดเห็น: _____
หัวข้อ: _____
ความคิดเห็น: _____
ข้อเสนอแนะ: _____
ชื่อผู้รับฟังความคิดเห็น: _____
ตำแหน่ง: _____
วันที่รับฟังความคิดเห็น: _____
สถานที่รับฟังความคิดเห็น: _____

แบบประเมินหลังการประชุม (ส่งหลังการประชุม)

แบบสอบถาม เพื่อสร้างการรับรู้ที่ถูกต้อง แก่ประชาชนในพื้นที่และรับฟังความคิดเห็นฯ (ส่งหลังการประชุม)

3



EEC At a glance

THE EASTERN ECONOMIC CORRIDOR (EEC)

เป็นองค์การต้นแบบของการพัฒนาไปสู่ประเทศไทยยุค 4.0

โดยมุ่งเป้าไปที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการฟื้นฟูเศรษฐกิจไทย

ที่ตั้งทางยุทธศาสตร์ที่สมบูรณ์

“การสร้างสภาพแวดล้อมที่ครอบคลุมทุกมิติ”

- ในปี พ.ศ. 2560 รัฐบาลไทยได้ริเริ่ม“โครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)” เพื่อเป็นโครงการต้นแบบของการพัฒนาเชิงพื้นที่ โดยมีวัตถุประสงค์ในการต่อยอดการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกซึ่งเป็นที่รู้จักกว่า 30 ปี ว่า “อีสเทิร์นซีบอร์ด”
- ครอบคลุมการพัฒนาพื้นที่ 3 จังหวัด (ระยอง ชลบุรี ฉะเชิงเทรา)
- โดยมีวัตถุประสงค์
 - 1) พัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ทันสมัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
 - 2) จัดให้มีบริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร
 - 3) จัดทำโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคที่มีประสิทธิภาพ
 - 4) กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเหมาะสม
 - 5) พัฒนาเมืองให้ทันสมัยเหมาะกับการอยู่อาศัยและประกอบกิจการ



ที่ตั้ง: ระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา

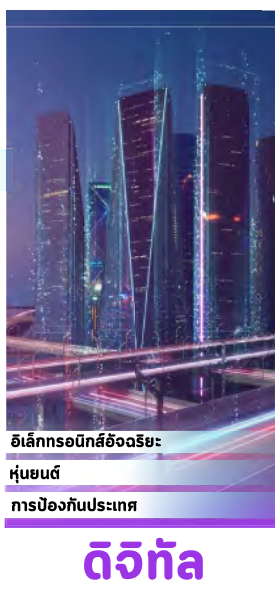


พื้นที่ : 1.3 ล้านเฮกตาร์ (8.3 ล้านไร่)



5 Cluster อุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ

การแพทย์ & สุขภาพ



ดิจิทัล

ยานยนต์สมัยใหม่



BCG

บริการ



การพัฒนาระบบนิเวศสำหรับการลงทุน

ที่ดิน

O เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ (41 แห่ง+)
O กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเหมาะสม

- แผนภาพรวม อีอีซี
- แผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในภาพรวม
- แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค
- แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค พ.ศ.2562

แรงงาน

การบริหารจัดการกำลังคนตรงตามอุปสงค์

การขนส่ง ระบบโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค

ประตูระดับประเทศ

- 3 สนามบินนานาชาติ (ดอนเมือง/สุวรรณภูมิ/อู่ตะเภา)
- ท่าเรือคอนเทนเนอร์หลัก (แหลมฉบัง)
- ท่าเรืออุตสาหกรรมหลัก (มาบตาพุด)

การเข้าถึงพื้นที่

>ถนน

- ทางด่วนบูรพาวิถี
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- ระบบถนนที่เข้าถึงได้ยกระดับประเทศจนถึงพื้นที่

>รถไฟ

- บริการผู้โดยสาร/การขนส่งสินค้า

สาธารณูปโภค

- น้ำ
- ไฟฟ้า
- โทรคมนาคม

กฎหมาย

พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561
O สิทธิประโยชน์

- ด้านภาษี
- ไม่ใช้ภาษี
- การแก้ไขปัญหาอุปสรรค ด้านการลงทุน
- การอำนวยความสะดวกด้านการลงทุน การอนุมัติ อนุญาต

7



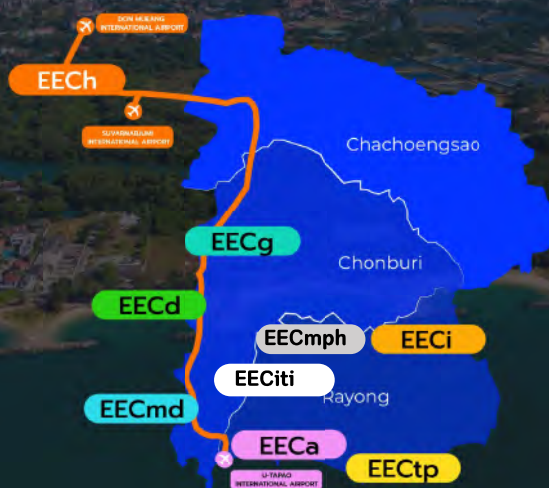
เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ EEC

นิคมอุตสาหกรรม

Cluster อุตสาหกรรมสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ

สถานประกอบการสำหรับผู้ประกอบการเฉพาะราย

1. WHA Rayong Industrial Estate
2. Eastern Seaboard I.E. (Rayong)
3. WHA Eastern Industrial Estate (Map Ta Phut)
4. WHA Eastern Seaboard I.E.1
5. WHA Chonburi I.E.1
6. WHA Chonburi I.E.2
7. WHA Eastern Seaboard I.E.2
8. WHA Eastern Seaboard I.E.3
9. WHA Eastern Seaboard I.E.4
10. CPGC I.E. (Rayong)
11. Amata City Chonburi I.E.
12. Amata City Chonburi I.E. (2nd Project)
13. Amata City Chonburi I.E.2
14. Amata City Rayong I.E.
15. Pinthong Industrial Estate
16. Pinthong Industrial Estate (Laem Chabang)
17. Pinthong Industrial Estate (3rd Project)
18. Pinthong Industrial Estate (4th Project)
19. Pinthong Industrial Estate (5th Project)
20. TFD I.E. (2nd Project)
21. Yamato industries I.E.
22. Smart Park I.E.
23. Asia Clean
24. Rojana Nongyai
25. Rojana Lamchabang
26. WHA Industrial Estate (Rayong)
27. EGOO Rayong Industrial Estate
28. Apex Green Industrial Estate
29. BlueTech City Industrial Estate
30. 304 Industrial Park 2



- **Toyota**
กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์อนาคต บ้านโพธิ์
- **Alibaba**
กลุ่มพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ บางปะกง

8



สถานะ ณ มิถุนายน 2568

ขั้นตอนในการขอจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

การเตรียมเอกสารเพื่อยื่นคำขอ

- ▶ การยื่นแบบคำขอจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษตามที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษ (สภพ.) กำหนด
- ▶ สำเนาโฉนดที่ดิน
- ▶ แผนที่แสดงตำแหน่งที่แน่นอนของพื้นที่ที่ขอจัดตั้งเป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษและพื้นที่โดยรอบ และขอบเขตพื้นที่ที่ขอจัดตั้งในแผนที่ผังเมืองปัจจุบัน
- ▶ รายงานผลการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
- ▶ การออกแบบระบบสาธารณูปโภคขั้นต้น
- ▶ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (IEE, EIA หรือ EHIA ขึ้นอยู่กับประเภทของอุตสาหกรรมที่จะประกอบกิจการภายในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษนั้น)
- ▶ รายงานผลการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
- ▶ หนังสือสนับสนุนการใช้ระบบสาธารณูปโภคจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (กรณีที่ดินส่งเสริมเศรษฐกิจดังกล่าวจะใช้ระบบสาธารณูปโภคสาธารณะ)
- ▶ เอกสารอื่น ๆ ตามที่ สภพ. กำหนด

01

การประเมินคำขอ

- ▶ การตรวจสอบความถูกต้องและครบถ้วนของเอกสาร
- ▶ การขอข้อมูลเพิ่มเติม (ถ้ามี)
- ▶ การเข้าตรวจสอบพื้นที่ที่ขอจัดตั้ง

03

การกำหนดเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

- ▶ คณะกรรมการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกพิจารณาการกำหนดเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษของพื้นที่ที่ยื่นคำขอจัดตั้งเมื่อคณะกรรมการฯ เห็นชอบแล้ว จะเสนอเรื่องให้คณะรัฐมนตรีรับทราบ

04

การประกาศจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษของ สภพ. ในราชกิจจานุเบกษา

- ▶ การประกาศเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษที่ได้รับการจัดตั้งใหม่ในราชกิจจานุเบกษา โดย สภพ. จะเผยแพร่ประกาศดังกล่าวบนเว็บไซต์ของ สภพ. ด้วย

05

การชำระค่าบริการ

02

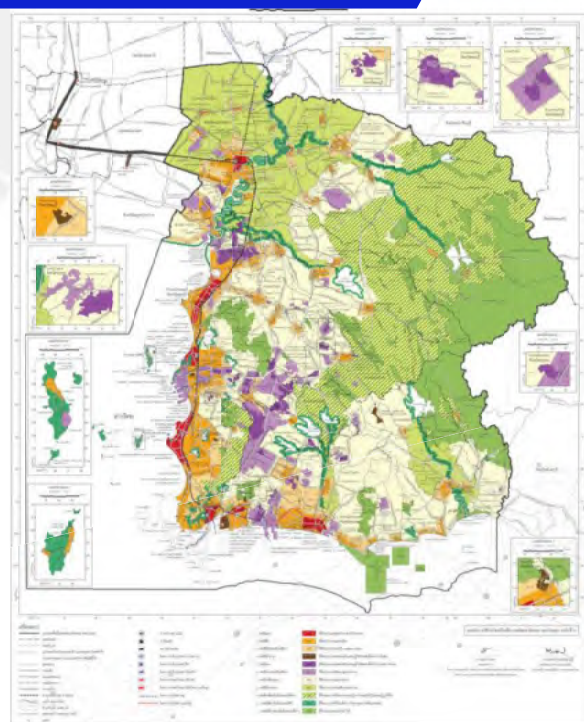
หมายเหตุ: ขั้นตอน 3-4 ใช้เวลาในการดำเนินการประมาณ 3 เดือน ภายหลังจากเอกสารและหลักฐานทั้งหมดได้รับการตรวจสอบความถูกต้องและครบถ้วนจาก สภพ.

Please contact: PZD@eeco.or.th

9



แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน อีอีซี



10



การอนุมัติ การอนุญาต ตาม พ.ร.บ. อีอีซี



11



ใบอนุญาต/ใบรับแจ้งที่ออกได้โดยเลขาธิการ

กฎหมาย	ตัวอย่างใบอนุญาต
1. กฎหมายว่าด้วยการขุดดินและถมดิน	- ใบรับแจ้งการขุดดินหรือถมดิน ตามพระราชบัญญัติการขุดดินและถมดิน พ.ศ. 2543
2. กฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร	- ใบอนุญาตก่อสร้าง ดัดแปลง รื้อถอน หรือเคลื่อนย้ายอาคาร (แบบ อ.1) - ใบรับแจ้งการก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคาร ตามมาตรา 39 ตรี (แบบ ยพ. 4)
3. กฎหมายว่าด้วยการจดทะเบียนเครื่องจักร	- หนังสือสำคัญแสดงการจดทะเบียนกรรมสิทธิ์เครื่องจักร (ร.2/1)
4. กฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข	- ใบอนุญาตประกอบกิจการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ (แบบ อก.1)
5. กฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง เฉพาะเพื่อการอนุญาตให้คนต่างด้าวตามมาตรา 54 (1) หรือ (2) อยู่ต่อในราชอาณาจักร	- ใบอนุญาตเพื่ออยู่ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวต่อไป
6. กฎหมายว่าด้วยทะเบียนพาณิชย์	- ใบทะเบียนพาณิชย์ (แบบ ทพ.)
7. กฎหมายว่าด้วยโรงงาน	- ใบอนุญาตประกอบกิจการโรงงาน (ร.ง.4) - ใบแจ้งการประกอบกิจการโรงงานจำพวกที่ 2 (ร.ง.2)
8. กฎหมายว่าด้วยการจัดสรรที่ดิน	- ใบอนุญาตทำการจัดสรรที่ดิน

12



ใบอนุญาตที่ออกได้โดยคณะกรรมการนโยบาย

กฎหมาย	ตัวอย่างใบอนุญาต
1. ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม 2515 เว้นแต่ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่และอำนาจของกระทรวงการคลัง ได้แก่ การประปา เป็นต้น	- ใบอนุญาตประกอบกิจการประปาสัมปทาน
2. กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย	- ใบอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ
3. กฎหมายว่าด้วยการชลประทานหลวง	- ใบอนุญาตใช้น้ำจากทางน้ำชลประทาน
4. กฎหมายว่าด้วยการประกอบกิจการพลังงาน	- ใบอนุญาตประกอบกิจการพลังงาน ได้แก่ ใบอนุญาตผลิต ใบอนุญาตระบบจำหน่าย ใบอนุญาตจำหน่าย เป็นต้น
5. กฎหมายว่าด้วยทางหลวงสัมปทาน	- ใบอนุญาตสัมปทานการสร้างหรือบำรุงรักษาทาง
6. กฎหมายว่าด้วยพลังงานนิวเคลียร์เพื่อสันติ	- ใบอนุญาตผลิต เครื่องมือหรือใช้วัสดุกับมันตรังสี - ใบอนุญาตผลิต เครื่องมือหรือใช้วัสดุนิวเคลียร์ เป็นต้น

Please contact : LPU@eeco.or.th

13



สิทธิประโยชน์ ตามกฎหมายอีอีซี

14



ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาให้สิทธิประโยชน์

มิติของผลกระทบ	ปัจจัยพิจารณา
 ยุทธศาสตร์	1. ประเภทอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ กิจกรรมที่เกี่ยวข้อง หรือกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษภายใต้ พรบ. EEC 2. ความสำคัญของกิจการต่อห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) และ ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ของอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ 3. การเป็นผู้บุกเบิกกิจการในอุตสาหกรรมไทย (Pioneer to the Thai Industry)
 เศรษฐกิจ	1. แผนการลงทุน รวมถึงกำหนดเวลาที่จะเริ่มการประกอบกิจการ 2. มูลค่าเงินลงทุนสุทธิ รวมถึงมูลค่าการลงทุนจริงที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ 3. การใช้ทรัพยากรในประเทศ (Local Content) หรือ ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่ออุตสาหกรรมในประเทศไทย 4. ระดับเทคโนโลยีที่ใช้ในการประกอบกิจการ 5. แผนการถ่ายทอดองค์ความรู้และเทคโนโลยี 6. กิจกรรมด้านการวิจัยและพัฒนา (Research and Development) 7. การจ้างงานหรือการมีส่วนร่วมของแรงงานไทยทักษะสูง (Local Skilled Workers)
 สิ่งแวดล้อม	1. ความยั่งยืนของการดำเนินงานกิจการ (Sustainability in Business Operation) 2. การมีส่วนร่วมในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก, ความเป็นกลางทางคาร์บอน หรือ การปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์
 สังคม	1. การมีส่วนร่วมในการพัฒนาและสนับสนุนชุมชนในพื้นที่

15



กรอบสิทธิประโยชน์ ด้านภาษีอากร (1/3)

ข้อ	สิทธิประโยชน์	กรอบสิทธิประโยชน์
1	สิทธิได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการ	ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 1 - 15 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการ ทั้งนี้ การยกเว้นดังกล่าวอาจกำหนดเป็นสัดส่วนของทุน โดยไม่รวมค่าที่ดินและเงินทุนหมุนเวียนด้วยก็ได้
2	สิทธิได้รับลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการ	1) ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลในอัตราไม่เกินร้อยละ 50 ของอัตราปกติเป็นระยะเวลา 1 - 10 ปี กรณีที่ผู้ประกอบการไม่ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 2) ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลในอัตราไม่เกินร้อยละ 50 ของอัตราปกติเป็นระยะเวลา 1 - 5 ปี นับจากวันที่การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลได้สิ้นสุดลง กรณีที่ผู้ประกอบการได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลาไม่เกิน 8 ปี
3	สิทธิในการนำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล	สามารถนำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นระหว่างที่ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยมีกำหนดเวลาไม่เกิน 5 ปี นับตั้งแต่วันที่พ้นกำหนดเวลานั้น โดยจะเลือกหักจากกำไรสุทธิของปีใดปีหนึ่งหรือหลายปีก็ได้
4	สิทธิในการนำเงินที่ใช้ไปในการลงทุนในการประกอบกิจการหักออกจากกำไรสุทธิ	ผู้ประกอบการที่ไม่ได้รับทั้งการยกเว้นหรือการลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล คณะกรรมการเจรจา อาจพิจารณาให้สิทธิในการนำเงินที่ใช้ไปในการลงทุนในการประกอบกิจการหักออกจากกำไรสุทธิ รวมทั้งสิ้นจำนวนร้อยละ 1 - 70 ของเงินที่ลงทุนแล้วในกิจการนั้น นอกเหนือไปจากการหักค่าเสื่อมราคาตามปกติ โดยจะเลือกหักจากกำไรสุทธิของปีใดปีหนึ่งหรือหลายปีก็ได้ ภายใน 10 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการ

16



กรอบสิทธิประโยชน์ ด้านภาษีอากร (2/3)

ข้อ	สิทธิประโยชน์	กรอบสิทธิประโยชน์
5	สิทธิในการนำค่าขนส่ง ค่าไฟฟ้า และค่าประปาหักเพิ่มเติมจากจำนวนเงินค่าใช้จ่ายเดิม	สามารถหักค่าขนส่ง ค่าไฟฟ้า และค่าประปาได้ 2 เท่าของจำนวนเงินที่เสียไปเป็นค่าใช้จ่ายในการประกอบกิจการ โดยมีระยะเวลาตามที่คณะกรรมการเจรจา กำหนด
6	สิทธิในการนำเงินลงทุนในการติดตั้งหรือก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในการประกอบกิจการหักจากกำไรสุทธิ	สามารถนำเงินลงทุนร้อยละ 1 -25 ของเงินที่ลงทุนแล้ว มาหักจากกำไรสุทธิของปีใดปีหนึ่งหรือหลายปีก็ได้ภายใน 10 ปี นับตั้งแต่วันที่มียารายได้จากการลงทุน ทั้งนี้ นอกเหนือไปจากการหักค่าเสื่อมราคาตามปกติ
7	สิทธิในการยกเว้นการนำเงินปันผลมาคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้	ยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลมารวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ผู้ประกอบการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น โดยให้รวมถึงเงินปันผลที่ได้จ่ายภายใน 6 เดือน นับตั้งแต่วันที่พ้นระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ด้วย
8	สิทธิในการยกเว้นค่าแห่งกีดวิล์ ค่าแห่งลิขสิทธิ์ หรือสิทธิอย่างอื่น ไม่ต้องรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้	ยกเว้นการนำค่าแห่งกีดวิล์ ค่าแห่งลิขสิทธิ์ หรือสิทธิอย่างอื่นของผู้ประกอบการมารวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ มีกำหนดระยะเวลา 5 ปี นับตั้งแต่วันที่ผู้ประกอบการเริ่มมียารายได้จากการประกอบกิจการ

17



กรอบสิทธิประโยชน์ ด้านภาษีอากร (3/3)

ข้อ	สิทธิประโยชน์	กรอบสิทธิประโยชน์
9	สิทธิในการได้รับยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร	ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการเจรจา พิจารณานุมัติ
10	สิทธิในการได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับของที่นำมาใช้เพื่อการวิจัยและพัฒนา	ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับของที่ผู้ประกอบการนำมาเข้ามามีใช้ในการวิจัยและพัฒนา รวมทั้งการทดสอบที่เกี่ยวข้อง ตามที่คณะกรรมการเจรจา พิจารณานุมัติ
11	สิทธิในการได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบหรือวัสดุที่จำเป็น เพื่อใช้ในการผลิตเพื่อการส่งออก	ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบและวัสดุจำเป็นที่ได้นำเข้ามาจากต่างประเทศ เพื่อใช้ ผลิต ผสม หรือ ประกอบผลิตภัณฑ์หรือผลิตผล เฉพาะที่ใช้ในการส่งออก ตามเงื่อนไข วิธีการ และระยะเวลาที่คณะกรรมการเจรจา กำหนด
12	สิทธิในการได้รับลดหย่อนอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบหรือวัสดุที่จำเป็น	ลดหย่อนอากรขาเข้า สำหรับวัตถุดิบหรือวัสดุจำเป็นที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อใช้ผลิต ผสม หรือ ประกอบในกิจการที่ได้รับอนุญาตจากเลขาธิการในอัตราไม่เกินร้อยละ 90 ของอัตราปกติ โดยมีกำหนดเวลาคราวละไม่เกิน 1 ปี นับตั้งแต่วันที่คณะกรรมการเจรจา กำหนด
13	สิทธิในการได้รับยกเว้นอากรสำหรับของที่นำเข้ามาเพื่อส่งกลับออกไป	ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับของที่นำเข้ามาเพื่อส่งกลับออกไป ตามเงื่อนไข วิธีการ และระยะเวลาที่คณะกรรมการเจรจา กำหนด
14	สิทธิในการได้รับยกเว้นอากรขาออก	ยกเว้นอากรขาออกสำหรับผลิตภัณฑ์หรือผลิตผลที่ผู้ประกอบการผลิตหรือประกอบ ตามเงื่อนไข วิธีการ และระยะเวลาที่คณะกรรมการเจรจา กำหนด

18



กรอบสิทธิประโยชน์ มิใช่ด้านภาษีอากร (1/2)

ข้อ	สิทธิประโยชน์	กรอบสิทธิประโยชน์
1	สิทธิในการถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินภายในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ	สิทธิถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินภายในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อการประกอบกิจการที่ได้รับอนุญาต โดยจำนวนของการถือกรรมสิทธิ์ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการเจรจาฯ กำหนด
2	สิทธิในการถือกรรมสิทธิ์ในห้องชุด	สิทธิถือกรรมสิทธิ์ในห้องชุดภายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เพื่อประกอบกิจการหรืออยู่อาศัย โดยจำนวนของการถือกรรมสิทธิ์ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการเจรจาฯ กำหนด
3	สิทธิในการนำคนต่างด้าวเข้ามาและอยู่อาศัยในราชอาณาจักร	สิทธิในการนำคนต่างด้าวที่เป็น ผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญ ผู้บริหาร หรือผู้ชำนาญการ ตลอดจนกลุ่มสมรสและบุคคลซึ่งอยู่ในอุปการะของบุคคลดังกล่าว เข้ามาและอยู่อาศัยในราชอาณาจักรได้ตามจำนวนและระยะเวลาที่ได้รับอนุญาตจากเลขาธิการ
4	สิทธิในการได้รับ EEC Work Permit	คนต่างด้าวที่เป็นผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญ ผู้บริหาร และผู้ชำนาญการ ที่ผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษนำเข้า สามารถทำงานได้ภายใต้ EEC Work Permit ซึ่งอนุมัติโดยเลขาธิการ

19



กรอบสิทธิประโยชน์ มิใช่ด้านภาษีอากร (2/2)

ข้อ	สิทธิประโยชน์	กรอบสิทธิประโยชน์
5	สิทธิในการได้รับยกเว้นการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมการแลกเปลี่ยนเงิน	ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมการแลกเปลี่ยนเงินตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่ กพอ. กำหนด
6	สิทธิในการใช้เงินตราต่างประเทศเพื่อชำระค่าสินค้าหรือบริการ	ผู้ประกอบกิจการมีสิทธิในการใช้เงินตราต่างประเทศเพื่อชำระค่าสินค้าหรือบริการภายในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด
7	สิทธิประโยชน์อื่น ตามกฎหมายว่าด้วยการเพิ่มขีดความสามารถ	สิทธิในการสมัครขอรับเงินสนับสนุนจากกองทุนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ สำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมายจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

20



YOUR INVESTMENT SOLUTION AT SUSTAINABLE DESTINATION

21



CONTACT EEC

We Make EEC Easy

ทีมงานของ EEC พร้อมให้การสนับสนุนนักลงทุนสู่ความสำเร็จในการพัฒนาโครงการลงทุน
ทีมงานของเราสามารถให้คำแนะนำ ร่วมเดินทาง และช่วยเหลือคุณตลอดการเดินทางในการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) เป็นหน่วยงานของรัฐ มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการลงทุน ยกกระดับวิถีกรรมและพัฒนาเทคโนโลยีขั้นสูง
ในประเทศไทย เราทำหน้าที่เป็นผู้อำนวยความสะดวกด้านการติดต่อดำเนินธุรกิจตลอดระยะเวลาของโครงการ และประสานงานอย่างใกล้ชิดกับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนอื่น ๆ
เพื่อให้มั่นใจว่าโครงการนั้นจะประสบความสำเร็จ

ช่องทางในการติดต่อ

📍 สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.)
ชั้น 25 อาคารไทรคอมมูน 72 ซอยวัดม่วงแค ถนนเจริญกรุง
แขวงบางรัก เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500

✉ info@eeco.or.th หรือ saraban@eeco.or.th

▶ EEC WE CAN



EEC Website



โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)



23

เอกสารประกอบการประชุม

เอกสารที่ไม่ต้องส่งคืน



เอกสารประกอบการประชุม



ใบคุ้มครองความเป็นส่วนตัว



ปากกา

เอกสารที่ต้องส่งคืน

แบบฟอร์มการยื่นขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการ
ในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)
ฉบับนี้ใช้สำหรับยื่นขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการ
ในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)
โดยผู้ยื่นขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการ
ต้องกรอกข้อมูลให้ครบถ้วนและถูกต้อง
และแนบเอกสารที่เกี่ยวข้อง
ตามแบบฟอร์มที่กำหนด

ชื่อผู้ประกอบการ: _____
ตำแหน่ง: _____
ชื่อผู้ประกอบการ: _____
ตำแหน่ง: _____
ชื่อผู้ประกอบการ: _____
ตำแหน่ง: _____

แบบแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม
(สำหรับตามรายการบนเวที)

แบบแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม
(สำหรับตามรายการบนเวที)
เพื่อให้ทราบถึงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุม
เกี่ยวกับโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)
ฉบับนี้ใช้สำหรับแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม
เกี่ยวกับโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)
โดยผู้เข้าร่วมประชุม
ต้องกรอกข้อมูลให้ครบถ้วนและถูกต้อง
และแนบเอกสารที่เกี่ยวข้อง
ตามแบบฟอร์มที่กำหนด

ชื่อผู้เข้าร่วมประชุม: _____
ตำแหน่ง: _____
ชื่อผู้เข้าร่วมประชุม: _____
ตำแหน่ง: _____
ชื่อผู้เข้าร่วมประชุม: _____
ตำแหน่ง: _____

แบบประเมินหลังการประชุม
(ส่งหลังการประชุม)

แบบสอบถาม เพื่อสร้างการรับรู้ที่ถูกต้อง
แก่ประชาชนในพื้นที่และรับฟังความคิดเห็น
(ส่งหลังการประชุม)

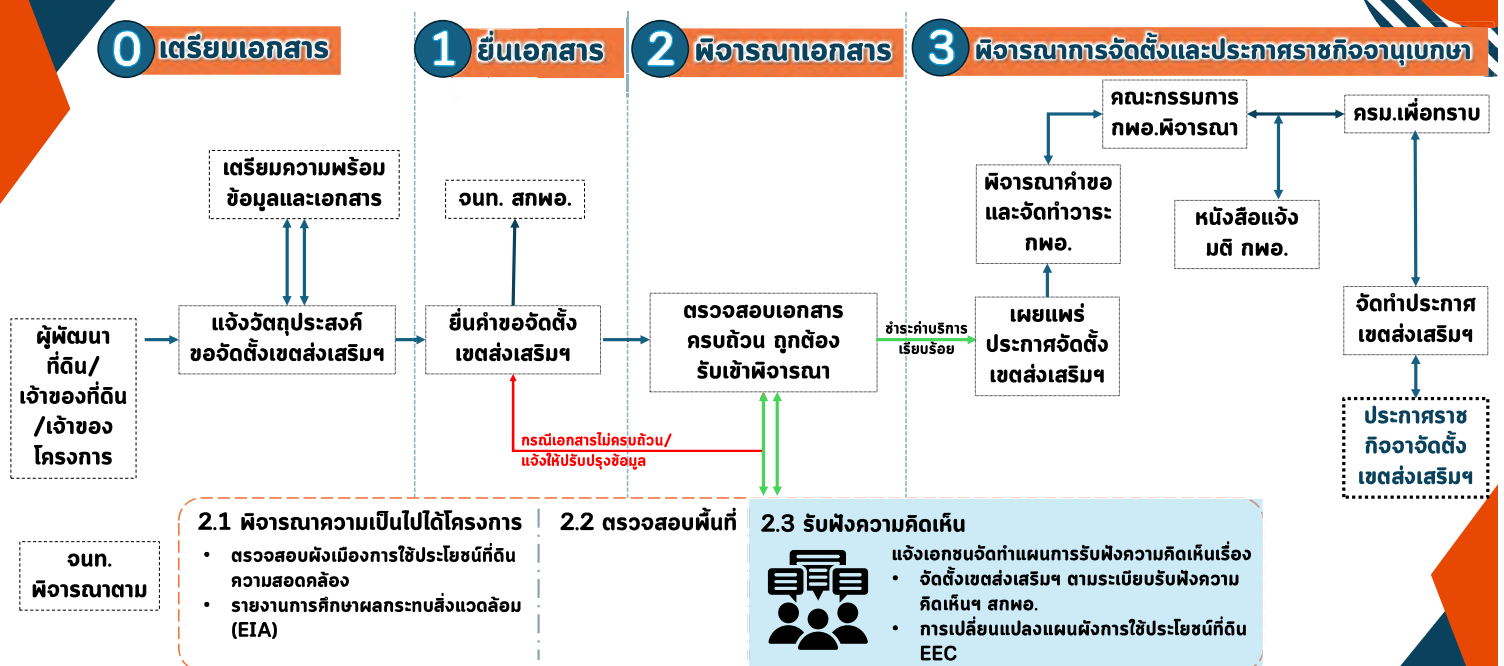
24

ประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจัดตั้ง เปลี่ยนแปลง และยุบเลิกเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
พ.ศ. ๒๕๖๘

ประกอบด้วย

- หมวด 1 บททั่วไป
- หมวด 2 คุณสมบัติและหลักเกณฑ์การยื่นคำขอจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
- หมวด 3 การพิจารณาคำขอจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
- หมวด 4 การจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
- หมวด 5 การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
- หมวด 6 การดูแลรักษาระบบสาธารณูปโภคในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
- หมวด 7 การเปลี่ยนแปลงและการยุบเลิกเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
- บทเฉพาะกาล

ขั้นตอนในการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ



ขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็น



****สิ้นสุดกระบวนการรับฟังความคิดเห็น วันที่ 10 ตุลาคม 2568****

27

พื้นที่ศึกษารัศมี 3 กม.



จังหวัด	อำเภอ	องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น	หมู่บ้าน ชุมชน
ฉะเชิงเทรา	อ.บางปะกง	ทต.บางปะกง พรหมเทพรังสรรค์	หมู่ที่ 14 บ้านคลองผิซุด
			หมู่ที่ 15 บ้านคลองใหม่ผิซุด
			หมู่ที่ 16 บ้านนิคมคลองยายใหม่
			หมู่ที่ 17 บ้านสภัดสี่สิบ

พื้นที่อ่อนไหวบริเวณที่ศึกษา

ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหว
1.	วัดใหม่สงเคราะห์ราษฎร์ (ผิซุด)
2.	โรงเรียนสามัคคีราษฎร์บำรุง
3.	โรงเรียนพรหมานุเคราะห์
4.	ศูนย์ส่งเสริมการเรียนรู้ระดับอำเภอบางปะกง

28

กลุ่มเป้าหมายในการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ



29

การประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการ ปิดประกาศ เพื่อเผยแพร่โครงการ และเชิญประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ



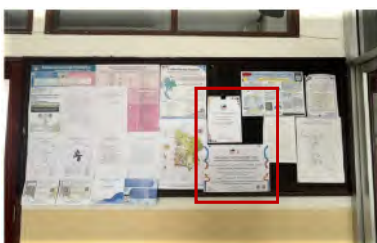
เว็บไซต์ ทต.บางปะกง
พรมเทพรังสรรค์



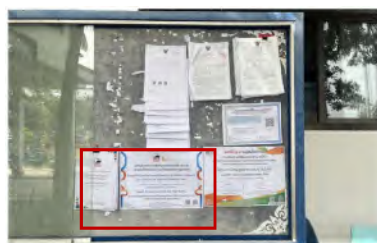
ทต.บางปะกง
พรมเทพรังสรรค์



ศูนย์ส่งเสริมการเรียนรู้
ระดับอำเภอบางปะกง



สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง
จ.ฉะเชิงเทรา



ที่ว่าการอำเภอบางปะกง



วัดใหม่สงเคราะห์ราษฎร์

30

การประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการ



ประชาสัมพันธ์ผ่านเฟซบุ๊กบริษัทที่ปรึกษา

Fourtier Consultants Co.,Ltd.




Fourtier Consultants Co.,Ltd.
 1 วัน · 🌐

📢 ขอเชิญชวนประชาชนและผู้มีส่วนได้เสีย เข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของบริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

📅 วันพุธที่ 10 กันยายน 2568
 🕒 เวลา 13.00 – 16.00 น.
 📍 ณ อาคารเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ อ.บางปะกง จ.ฉะเชิงเทรา

👉 ดูเพิ่มเติม




ขอเชิญร่วมแสดงความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้องต่อการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) ของ บริษัท ปลาวาฬ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตั้งอยู่ริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 72 ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

วันพุธที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2568 เวลา 13:00-16:00 น.

ณ อาคารเนกประสงค์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์ (หลังโรงเรียนพรหมานุเคราะห์) ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

📄 ดาวน์โหลดเอกสารเพิ่มเติม
 1. หนังสือเชิญ
 2. หนังสือแจ้ง
 3. หนังสือแจ้ง
 4. หนังสือแจ้ง
 5. หนังสือแจ้ง
 6. หนังสือแจ้ง
 7. หนังสือแจ้ง
 8. หนังสือแจ้ง
 9. หนังสือแจ้ง
 10. หนังสือแจ้ง

📞 โทร. 02-021-4001 หรือ 02-021-4002
 📧 Email: info@fourtier.com

31

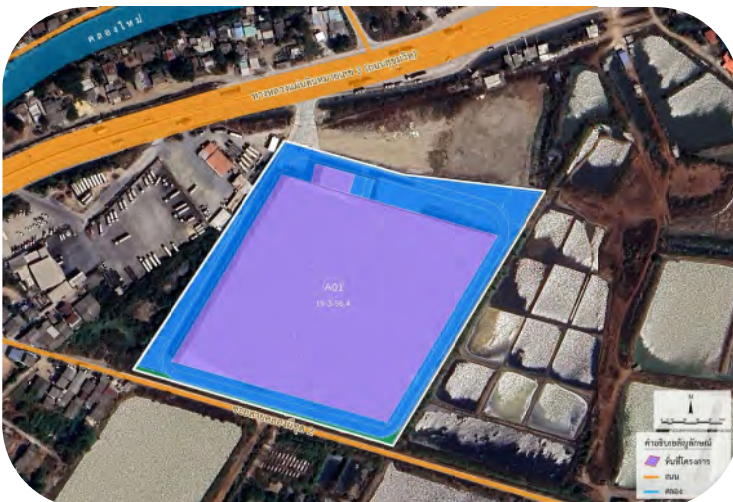
เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)



ตั้งอยู่ที่ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา



เนื้อที่โครงการ 29.41 ไร่



32



ปลาฉลาม โลจิสติกส์ กรุ๊ป



- บริษัท ปลาฉลาม โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท ปลาฉลาม ชิปปิง แอนด์ เฟรท ฟอร์เวิร์ดเดอร์ จำกัด
- บริษัท ปลาฉลาม ทรานสปอร์ต กรุ๊ป จำกัด
- บริษัท ปลาฉลาม คอเรียเชียน จำกัด

- ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2557
- ประกอบธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์อย่างครบวงจรในประเทศไทย
- ให้บริการตั้งแต่การจัดหา จัดเก็บ บริหารจัดการ การขนส่ง ไปจนถึงการให้คำปรึกษา และพัฒนาเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์

Whale Certificate



Whale Global Member Association



33

วัตถุประสงค์การจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

- 1 เพื่อพัฒนาพื้นที่ให้เป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษตามพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561
- 2 เพื่อขอรับสิทธิประโยชน์การลงทุนตามมาตรการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
- 3 เพื่อส่งเสริมให้เกิดการนำเทคโนโลยีมาใช้งานและยกระดับเป็นกิจการโลจิสติกส์อัจฉริยะ (Smart Logistics)
- 4 เพื่อให้ผู้ประกอบการต่าง ๆ ที่อยู่ห่วงโซ่อุปทานของระบบโลจิสติกส์มีการประกอบกิจการที่มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น

34

โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา)



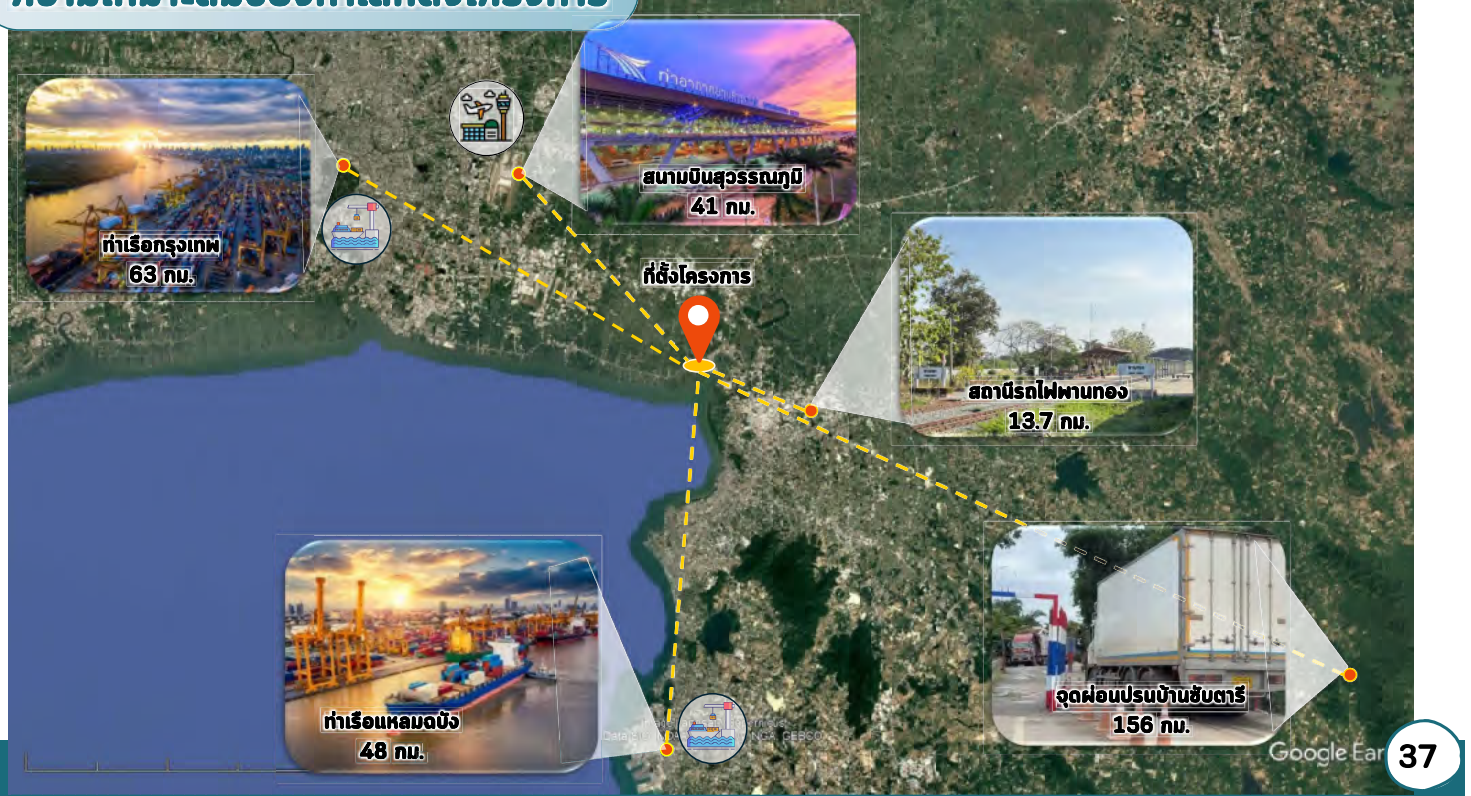
35

อาณาเขตติดต่อพื้นที่โครงการ

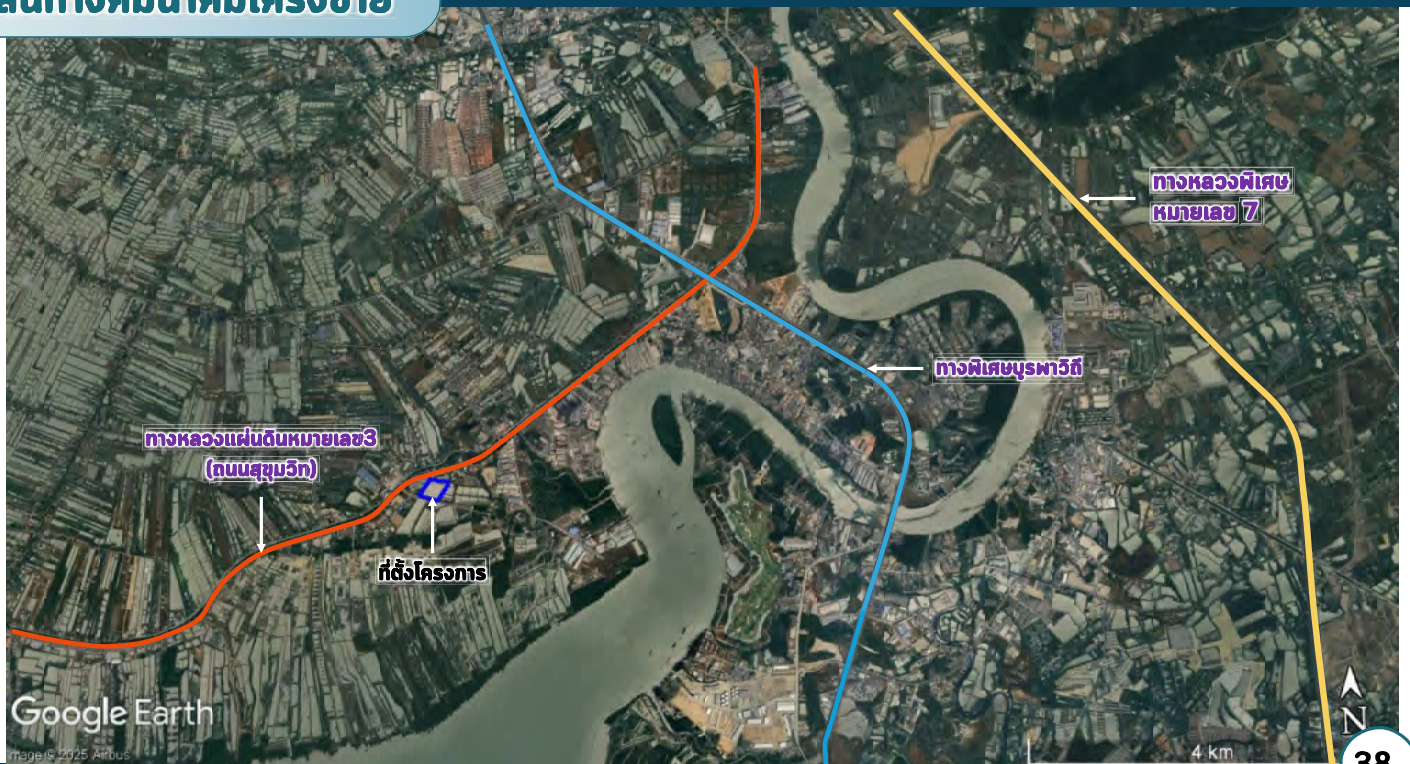


36

ความเหมาะสมของทำเลที่ตั้งโครงการ



เส้นทางคมนาคมโครงข่าย



การศึกษาความเป็นไปได้และแนวคิดของการดำเนินโครงการ

ด้านกฎหมาย

ตรวจสอบข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณพื้นที่โครงการ อยู่ในที่ดินประเภท **ร.ม.-23** : ที่อยู่อาศัยสามารถทำประโยชน์ที่ดินได้

ด้านการตลาด

รับกิจการศูนย์บริการโลจิสติกส์ รวมทั้ง กิจการที่เกี่ยวข้องกับ บริการโลจิสติกส์ ซึ่งจะสร้างมูลค่าการลงทุนเกิดขึ้น ประมาณ 1,350 ล้านบาท

ด้านความต้องการบริการ ระบบสาธารณูปโภค

ได้คาดการณ์ความต้องการและออกแบบ ระบบสาธารณูปโภคให้มีมาตรฐานเป็นไปตามประกาศ สกพอ.

- สอดคล้องกับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่
- รองรับความต้องการได้อย่างเพียงพอ

ด้านการเงิน

เงินลงทุนในการพัฒนาโครงการเป็น เงินทุนของบริษัท ปลายทาง โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งระยะเวลาดำเนิน 6.4 ปี

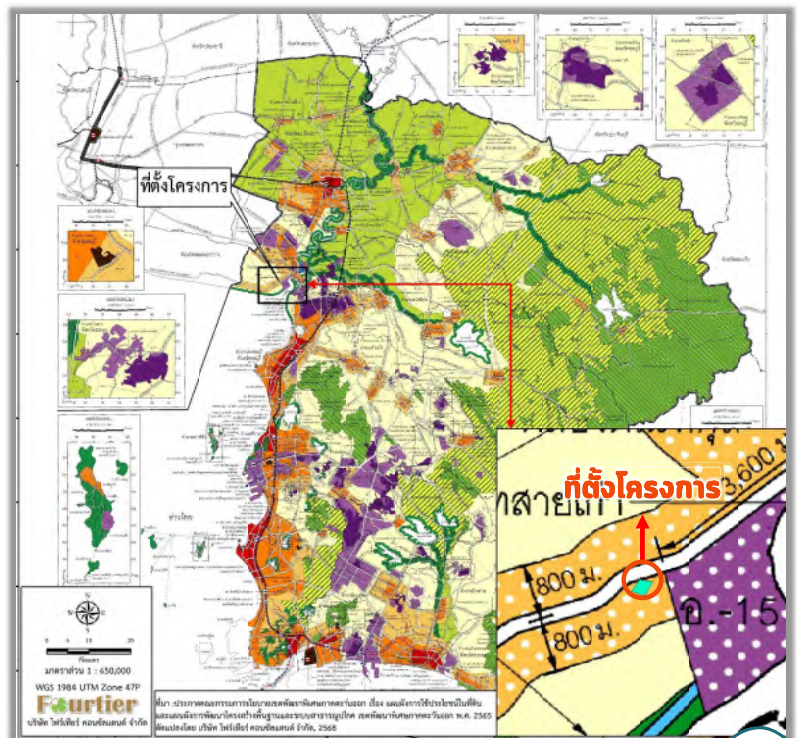
39

ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาค ตะวันออก (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2565

- | | | |
|----------------------------------|------|---|
| 1. เขตสีส้ม | ม. | ที่ดินประเภทชุมชนเมือง |
| 2. เขตสีส้มอ่อนมีจุดสีขาว | ร.ม. | ที่ดินประเภทรองรับการพัฒนาเมือง |
| 3. เขตสีม่วง | ช.บ. | ที่ดินประเภทส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษเพื่อการอุตสาหกรรม |
| 4. เขตสีม่วงอ่อนมีจุดสีขาว | อ. | ที่ดินประเภทพัฒนาอุตสาหกรรม |
| 5. เขตสีเหลืองอ่อน | ร.บ. | ที่ดินประเภทชุมชนชนบท |
| 6. เขตสีเขียวอ่อน | ส.ก. | ที่ดินประเภทส่งเสริมเกษตรกรรม |
| 7. เขตสีเหลืองมีเส้นทแยงสีเขียว | ส.ก. | ที่ดินประเภทที่พระราชกฤษฎีกากำหนดให้เป็นเขตปฏิรูปที่ดิน |
| 8. เขตสีเขียวมีเส้นทแยงสีฟ้า | ส.ก. | ที่ดินประเภทที่สงวนเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม |
| 9. เขตสีเขียวอ่อนมีเส้นทแยงสีขาว | ส.ก. | ที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้ |

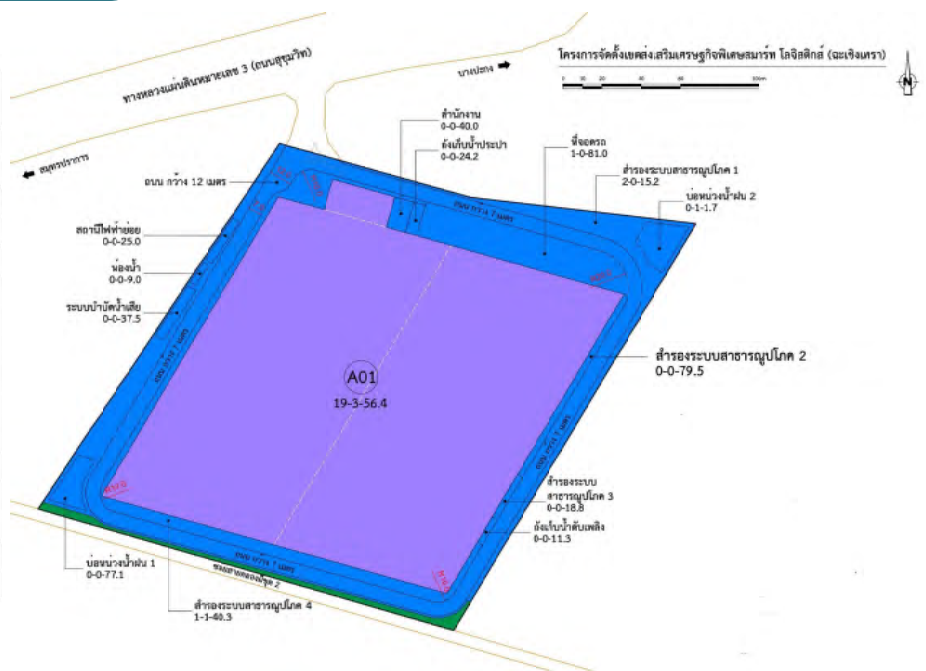
ร.ม.-23 (เขตสีส้มอ่อนมีจุดสีขาว) เป็นที่ดินประเภทรองรับการพัฒนาเมือง



40

ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินของโครงการ

ตารางการใช้ประโยชน์ที่ดินของโครงการ			
สัญลักษณ์	ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	พื้นที่	ร้อยละ
		เนื้อที่ (ไร่)	
	พื้นที่ประกอบกิจการ	19-3-56.4 (19.89)	67.63
	พื้นที่ระบบสาธารณูปโภค	9-0-56.3 (9.14)	31.08
	- ถนน	3-1-95.7 (3.49)	
	- ระบบบำบัดน้ำเสีย	0-0-37.5 (0.09)	
	- ท่อน้ำ	0-0-9.0 (0.02)	
	- สถานีไฟฟ้าย่อย	0-0-25.0 (0.06)	
	- บ่อน้ำฝน 1, 2	0-1-78.8 (0.45)	
	- สำนักงาน	0-0-40.0 (0.10)	
	- ที่จอดรถ	1-0-81.0 (1.20)	
	- ดึงเก็บน้ำประปา	0-0-24.2 (0.06)	
	- ดึงเก็บน้ำดับเพลิง	0-0-11.3 (0.03)	
	- อาคารระบบสาธารณูปโภค 1, 2, 3, 4	3-2-53.8 (3.63)	
	พื้นที่สีเขียว	0-1-53.1 (0.38)	1.29
	รวมเป็นพื้นที่ทั้งหมด	29-1-65.8 (29.41)	100.00



41

ประเภทกิจการการเป้าหมายพิเศษที่จะสนับสนุน

01

อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่

02

อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ

03

อุตสาหกรรมเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ

04

อุตสาหกรรมอาหารแปรรูปอาหาร

05

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

06

อุตสาหกรรมหุ่นยนต์

07

อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์

08

อุตสาหกรรมทางการแพทย์ครบวงจร

09

อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ

10

อุตสาหกรรมดิจิทัล

11

อุตสาหกรรมการป้องกันประเทศ

12

อุตสาหกรรมการพัฒนาบุคลากรและการศึกษา

ก. การศูนย์บริการโลจิสติกส์

“ศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (International Distribution Center : IDC)”



ให้บริการกลุ่มลูกค้าผู้ที่นำเข้า/ส่งออกสินค้าระหว่างประเทศที่ต้องการความแม่นยำสูง



42

ศูนย์บริการโลจิสติกส์แบบอัจฉริยะ (Smart Logistics)

กิจกรรมที่เกี่ยวข้อง กับโลจิสติกส์

ดำเนินการ 24 ชั่วโมง



 **กิจการผลิตหรือประกอบ
บรรจุภัณฑ์กระดาษแข็ง**



แผ่นกระดาษลูกฟูก



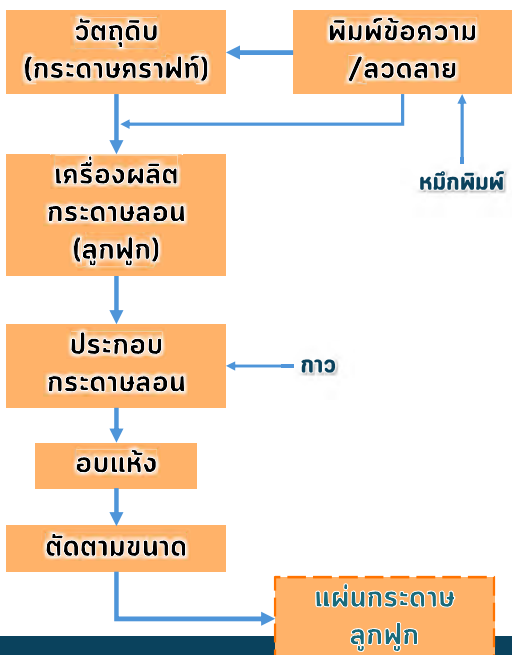
กล่องกระดาษ

43

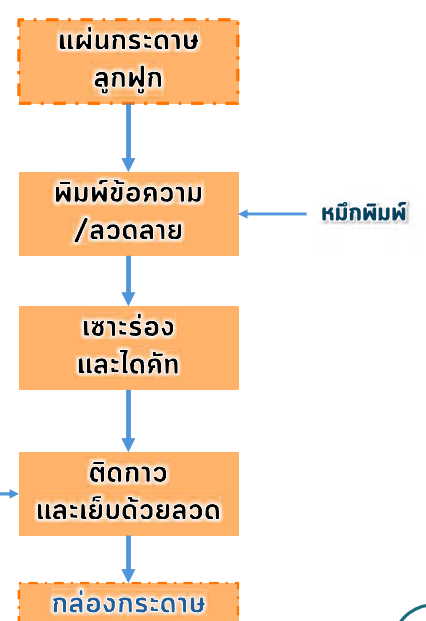
การผลิตกระดาษลูกฟูกและกล่องกระดาษ

H

การผลิตแผ่นกระดาษลูกฟูก



การผลิตกล่องกระดาษ



44

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการกำหนดเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

1

เพิ่มประสิทธิภาพในห่วงโซ่อุปทานของระบบโลจิสติกส์ ช่วยให้ห่วงโซ่อุปทาน ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำมีประสิทธิภาพสูงสุดส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศลดลง

2

เกิดการเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน จากต้นทุนโลจิสติกส์ที่ลดลงทำให้ดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศและส่งเสริมการส่งออก

3

เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าจากการบริหารจัดการที่ชาญฉลาด ลดการสูญเสียในกระบวนการโลจิสติกส์

4

เกิดการสนับสนุนการเติบโตของพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

45

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการกำหนดเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

5

เกิดการยกระดับภาคการผลิตและอุตสาหกรรม ช่วยภาคผลิตทำงานอย่างราบรื่น ลดการหยุดชะงัก และเพิ่มผลผลิตโดยรวมประเทศ

6

เกิดการส่งเสริมการลงทุนแล่นวัตกรรม ดึงดูดการลงทุนในเทคโนโลยีและนวัตกรรม สร้างโอกาสทางธุรกิจ

7

ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และประตุการค้า จากความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ สร้างบทบาทของประเทศในการเป็นศูนย์กลางการค้า

8

เกิดการพัฒนากำลังคน จากความต้องการบุคลากรที่มีทักษะด้านเทคโนโลยีและโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น กระตุ้นให้เกิดการพัฒนาการศึกษาเพื่อรองรับการเติบโตของกิจการโลจิสติกส์

46

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการกำหนดเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

ระดับ ท้องถิ่น

1

ช่วยสร้างการจ้างงานให้กับชุมชน (มีการจ้างงานประมาณ 350 คน) สนับสนุนให้เกิดธุรกิจใหม่ในท้องถิ่น

2

มีการใช้ AI และ Big Data ในการวิเคราะห์ข้อมูลการจราจร ช่วยวางแผนเส้นทางการขนส่งที่สั้นและมีประสิทธิภาพที่สุด ลดระยะเวลาในการเดินทาง และลดผลกระทบการเกิดปัญหาจราจรติดขัด

3

ช่วยให้หน่วยงานท้องถิ่นสามารถจัดเก็บภาษีได้เพิ่มมากขึ้น ทำให้มีงบประมาณในการพัฒนาท้องถิ่นให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

47

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการกำหนดเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

ระดับ ธุรกิจ

1

กิจการเป้าหมายของโครงการ เป็นกิจการที่รับการส่งเสริมจาก EEC

2

ผู้ประกอบการมีระบบอัตโนมัติที่ทำงานได้อย่างต่อเนื่องและแม่นยำ ใช้เป็นตัวกลางในการเชื่อมโยงกระบวนการต่าง ๆ ให้มีความสามารถมากขึ้นช่วยยกระดับการให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ในไทย

3

ผู้ประกอบการมีการนำเทคโนโลยี และระบบอัตโนมัติเข้ามาเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการและขนส่งสินค้า ช่วยยกระดับการให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย

4

ผู้ประกอบการมีการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ช่วยส่งเสริมความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

48



การออกแบบระบบ สาธารณูปโภคของโครงการ



49

ระบบถนน

ถนนภายในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจ

ถนนสายประธาน (A)

- เขตทางกว้าง 16.0 ม.
- ผิวจราจรชนิดคอนกรีตเสริมเหล็ก กว้าง 7.0 ม.
- ขนาดช่องจราจรช่องละ 3.5 ม. จำนวน 2 ช่อง
- ไหล่ทางและทางเท้ารวมกันไม่น้อยกว่า 2 ม.ต่อข้าง

ถนนสายรองประธาน (B)

- เขตทางกว้าง 12.0 ม.
- ผิวจราจรชนิดคอนกรีตเสริมเหล็ก กว้าง 7.0 ม.
- ขนาดช่องจราจรช่องละ 3.5 ม. จำนวน 2 ช่อง
- ไหล่ทางไม่น้อยกว่า 2.5 ม.

ถนนสายประธาน
— ถนนสาย A กว้าง 16 เมตร
ถนนสายรองประธาน
— ถนนสาย B กว้าง 12 เมตร

◀▶> จุดทางการเดินรถ

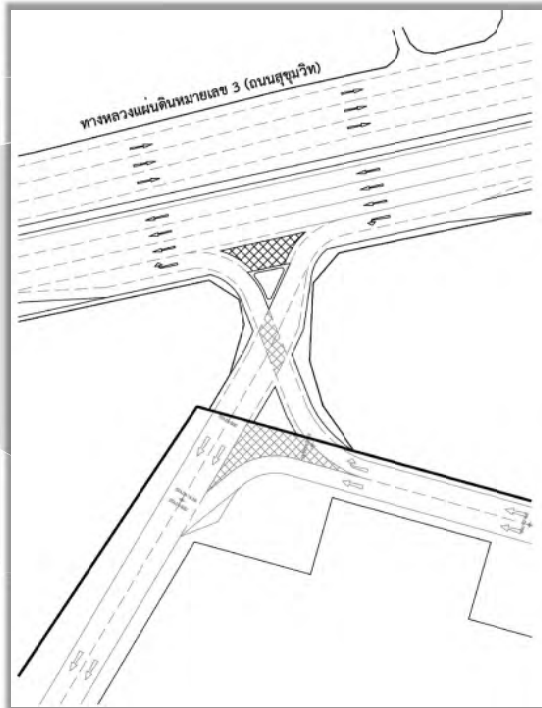
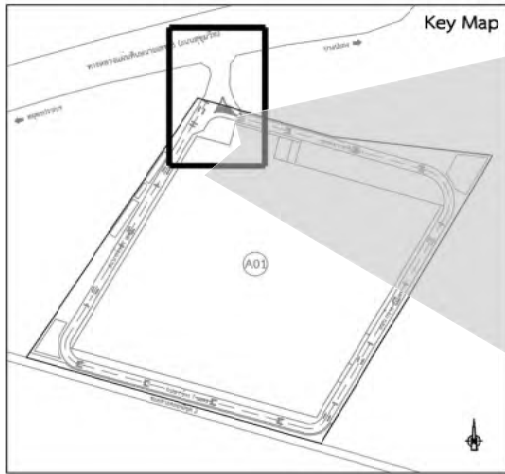
โครงการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษสมุทรโกลด์ (จะเจ็ทเทรา)

0 10 20 40 60 80 100m



50

ระบบถนน



ทางเข้าออกปัจจุบันของโครงการ



ทางเชื่อมต่อถนนภายนอก

- ปัจจุบันพื้นที่โครงการมีทางเข้าออกเชื่อมต่อกับถนนสุขุมวิท
- โครงการยังคงใช้ทางเข้า-ออกเดิม

51

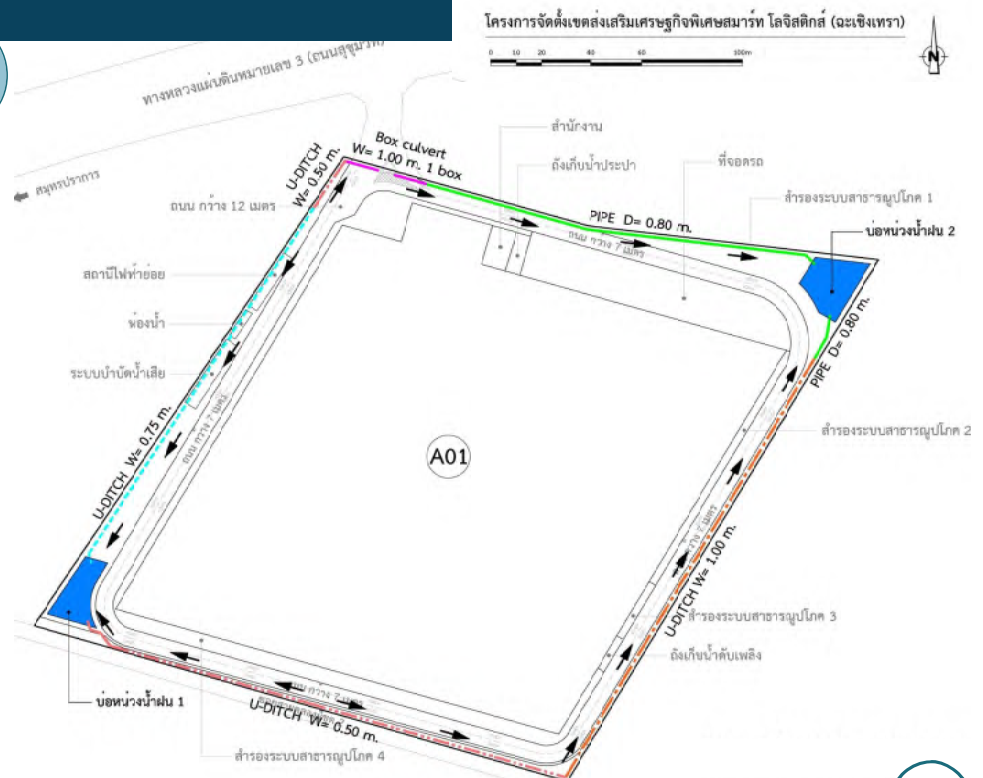
ระบบระบายน้ำฝนและป้องกันน้ำท่วม

- ออกแบบให้มีระบบระบายน้ำฝนภายในพื้นที่โครงการ
- รวบรวมน้ำฝนไปยังบ่อนักน้ำฝน (จำนวน 2 บ่อ)
- ควบคุมอัตราการระบายน้ำฝนออกจากบ่อนักน้ำฝนไม่ให้เกิดก่อนการพัฒนาโครงการ

- มีการถมที่ดินสูงกว่าถนนสุขุมวิท ป้องกันน้ำท่วม

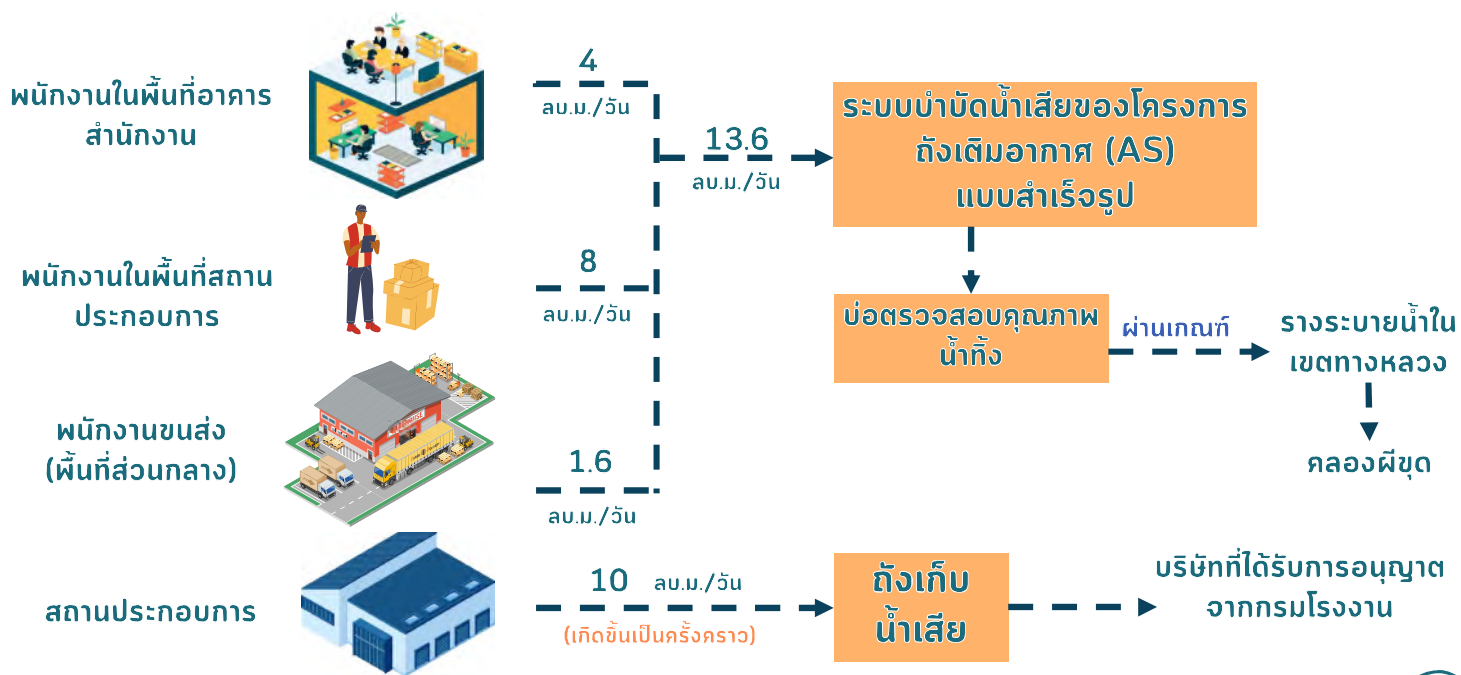
คำอธิบายสัญลักษณ์

- บ่อนักน้ำฝน
- U-DITCH (W) = 0.50 m.
- U-DITCH (W) = 0.75 m.
- U-DITCH (W) = 1.00 m.
- Pipe (D) = 0.8 m.
- BOX CULVERT
- ➔ ทิศทางการไหลของน้ำ

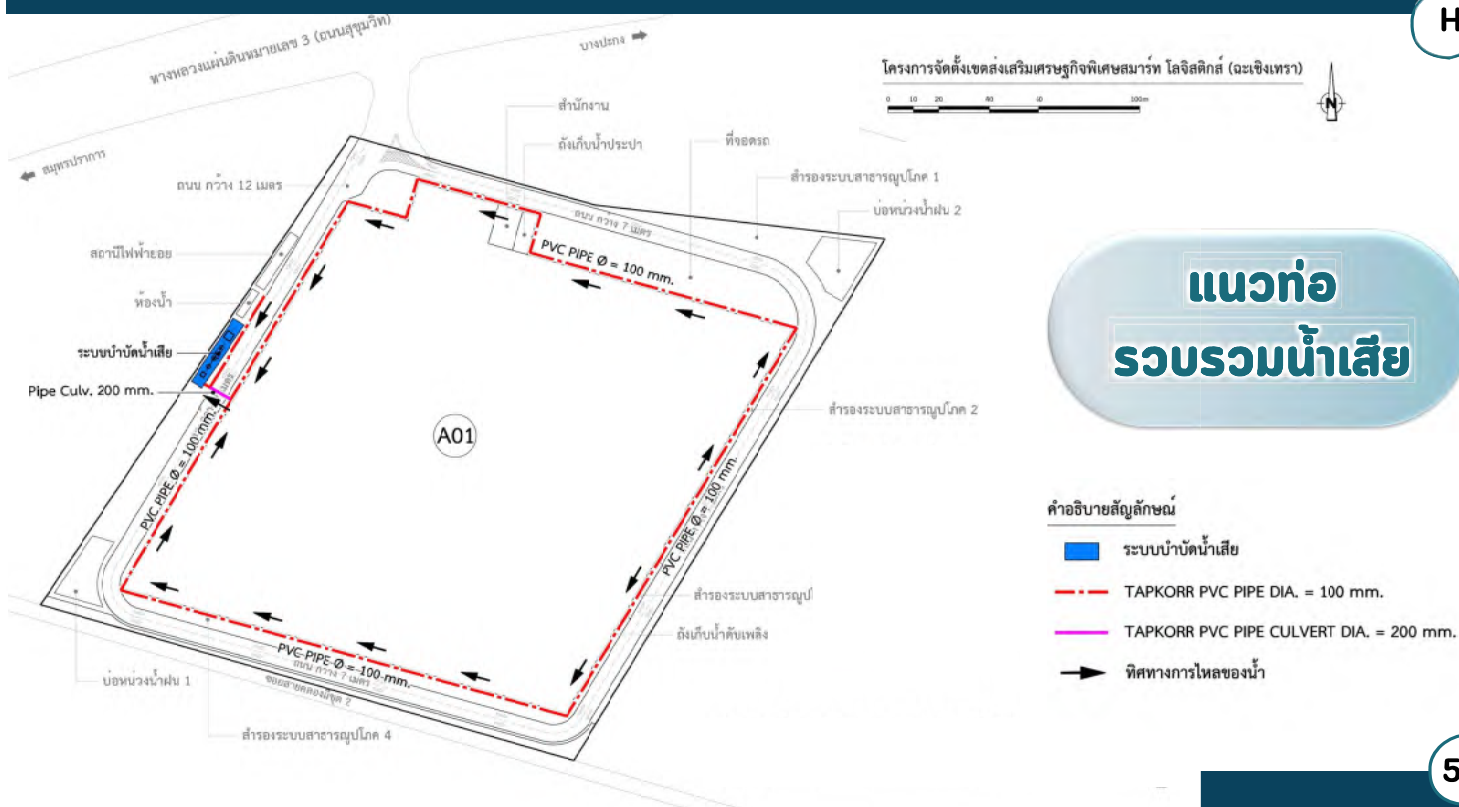


52

ระบบบำบัดน้ำเสีย



55



56



ระบบสื่อสารคมนาคม

- มีการเดินสายสื่อสารไปตามส่วนต่าง ๆ ติดตั้งไปกับเสาไฟฟ้าในโครงการ
- มีการติดตั้งระบบโครงข่ายสื่อสารความเร็วสูงและอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง และ Free Internet Wi-fi Hotspot



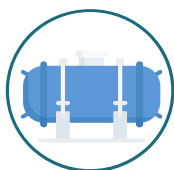
ระบบไฟฟ้า

- ความต้องการใช้ไฟฟ้าสูงสุด 1.47 เมกะวัตต์
- รับไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคอำเภอบางปะกง
- บริเวณแนวถนนภายในโครงการจะมีการติดตั้งไฟส่องสว่างทุก ๆ ไม่เกิน 40 ม.

57

ระบบดับเพลิง

แหล่งน้ำสำรองสำหรับการดับเพลิง



ถังเก็บน้ำสำรองเพื่อการดับเพลิง
ขนาด 200 ลบ.ม. 1 ถัง



ถังเก็บน้ำใช้ขนาดรวม 10.5 ลบ.ม



บ่อหลวงน้ำฝนขนาด 1,300 ลบ.ม.

ระบบดับเพลิงภายในสถานประกอบการ

ผู้ประกอบการต้องจัดให้มีระบบดับเพลิงตามที่กฎหมายกำหนด

- เครื่องดับเพลิงมือถือ
- ระบบสัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้

แผนฉุกเฉิน

จัดให้มีแผนฉุกเฉินเพื่อรับมือกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน

- ขั้นตอนการปฏิบัติขณะเกิดภัย
- บทบาทของโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

58

ระบบรักษาความปลอดภัย



จัดให้มีเจ้าหน้าที่
รักษาความปลอดภัย



ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง
ที่เพียงพอในพื้นที่



ติดตั้ง CCTV
ควบคุมได้จากระยะไกล

59

ระบบจัดการกากอุตสาหกรรมมูลฝอย สิ่งปฏิกูล

1 มูลฝอยและสิ่งปฏิกูล



350 กก./วัน



เทศบาลฯ เก็บขนไปกำจัด

2 กากอุตสาหกรรม



ไม่เป็นอันตราย

340.1 กก./วัน



ติดต่อให้หน่วยงานภายนอกที่ได้รับอนุญาต
จากกรมโรงงานมารับนำไปกำจัดอย่างถูกวิธี



เป็นอันตราย

17.9 กก./วัน

60

ระยะก่อสร้าง

ระยะดำเนินการ

ระบบการติดตามตรวจสอบ มลพิษและสิ่งแวดล้อม



ระบบอำนวยความสะดวก สะดวกอื่น ๆ เพิ่มเติม



61

ขั้นตอนและระยะเวลาของการดำเนินโครงการ

การพัฒนาโครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สมาร์ท โลจิสติกส์ (ฉะเชิงเทรา) คาดว่าจะใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างประมาณ 2 เดือน

รายละเอียด	เดือนที่ 1				เดือนที่ 2			
	1	2	3	4	1	2	3	4
1. งานเตรียมการก่อสร้าง	←→							
2. งานปรับปรุงถนน		←→	←→	←→				
3. งานปรับปรุงระบบระบายน้ำฝน		←→	←→	←→				
4. งานบ่อหน่วงน้ำฝน		←→	←→	←→				
5. งานท่อจ่ายน้ำประปา		←→	←→	←→				
6. งานระบบรวบรวมน้ำเสีย		←→	←→	←→				
7. งานระบบบำบัดน้ำเสีย		←→	←→	←→				
8. งานห้องน้ำห้องส้วมส่วนกลาง			←→	←→			←→	←→
9. งานระบบไฟแสงสว่างถนน								←→
10. งานระบบกล้องวงจรปิด (CCTV)								←→
11. งานปรับปรุงอาคารสำนักงาน			←→	←→			←→	←→
12. เครื่องชั่งน้ำหนักบรรทุก				←→			←→	←→
13. สถานีชาร์จแบตเตอรี่รถยนต์ไฟฟ้า					←→	←→	←→	←→
14. งานส่วนที่ปรึกษาการก่อสร้าง	←→	←→	←→	←→	←→	←→	←→	←→

62

การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม



การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

63

สรุปผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม	ระยะก่อสร้าง	ระยะดำเนินการ	ผลกระทบ
1. คุณภาพอากาศ	✓	✓	ระดับต่ำ
2. ระดับเสียง	✓	✓	ระดับต่ำ
3. คุณภาพน้ำผิวดิน	✓	✓	ระดับต่ำ
4. การใช้น้ำ	✓	✓	ระดับต่ำ
5. การระบายน้ำ	✓	✓	ระดับต่ำ
6. การจัดการขยะมูลฝอยและกากอุตสาหกรรม	✓	✓	ระดับต่ำ
7. การคมนาคมขนส่ง	✓	✓	ระดับต่ำ
8. เศรษฐกิจและสังคม	✓	✓	ระดับต่ำ

64

มาตรการ ป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบหรือเยียวยาเหตุที่อาจก่อให้เกิดเหตุรำคาญ หรือผลกระทบต่อการดำรงชีวิตของประชาชน ชุมชน หรือสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	มาตรการป้องกันฯ		มาตรการติดตามฯ	
	ระยะก่อสร้าง	ระยะดำเนินการ	ระยะก่อสร้าง	ระยะดำเนินการ
มาตรการทั่วไป	✓	✓	-	-
1. คุณภาพอากาศ	✓	✓	-	-
2. คุณภาพน้ำ	✓	✓	-	✓
3. เสียง	✓	✓	✓	✓
4. การจัดการของเสีย	✓	✓	-	-
5. การใช้น้ำ	-	✓	-	-
6. การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม	✓	✓	-	-
7. การคมนาคมขนส่ง	✓	✓	-	✓
8. เศรษฐกิจและสังคม	✓	✓	-	-
9. สาธารณสุขและสุขภาพ	✓	✓	-	-
10. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	✓	✓	-	-

หน้า 52-58

หน้า 59-63

หน้า 64

หน้า 65-66

65

มาตรการเยียวยาผลกระทบ

- กรณีที่โครงการได้รับการร้องเรียนจากประชาชน โดยรอบพื้นที่โครงการและพิสูจน์ทราบว่าเป็นผลกระทบจากการดำเนินการของโครงการจริง โครงการจะต้องตรวจสอบความเสียหาย ชดเชย เยียวยารูปแบบต่าง ๆ

หนังสือให้ความยินยอมรับผิดชอบ การเยียวยาผลกระทบ

หนังสือให้ความยินยอม

เรียน: บริษัท พริ้งโกลด์เทรด จำกัด
วันที่ 31 กรกฎาคม พ.ศ. 2568

ข้าพเจ้า ข้าพเจ้า พริ้งโกลด์เทรด จำกัด โดยนายวิวัฒน์ นิ่มวัฒนา ผู้มีอำนาจลงนามตามหนังสือขอ
ทะเบียนนิติบุคคลเลขที่ 0105551002857 ดำเนินงานตั้งอยู่ที่ เลขที่ 39 และ 125-126 หมู่ที่ 8 ตำบลบ่อโพธิ์
ตำบลบ่อโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา ขอเป็นว่าข้าพเจ้ายินยอมและรับผิดชอบการเยียวยาผลกระทบที่อาจ
เกิดขึ้นแก่ประชาชนหรือชุมชนที่อาจได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายอันเกิดจากการที่ข้าพเจ้าฯได้
ดำเนินการและกระบวนการไปรอบเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกดำเนินการก่อสร้างให้ดินบริเวณตำบลบ่อ
โพธิ์ ตำบลบ่อโพธิ์ จังหวัดนครราชสีมา พื้นที่ประมาณ 29 ไร่ เป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

ข้าพเจ้าได้ดำเนินการความไม่ก่อให้เกิดความเสียหายโดยตลอดแล้ว เห็นว่าควรที่จะ จึงต้องยินยอมให้
เป็นหลักฐานต่อสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ลงชื่อ: 
(นายวิวัฒน์ นิ่มวัฒนา)
กรรมการผู้จัดการ

ลงชื่อ: 
(นายวิวัฒน์ นิ่มวัฒนา)
พยาน

ลงชื่อ: _____
พยาน

ผู้ประสานงานโครงการ: คุณวิวัฒน์ นิ่มวัฒนา โทร. 098 852 8888 E-mail: nimitwattana@primgoldtrade.com

66



ช่วงการรับฟังความคิดเห็น



สอบถามโดยตรง

(ยกมือ --> รอโมโครโฟน --> แจ้งชื่อ-สกุล และหน่วยงาน/ชุมชน)



แบบแสดงความคิดเห็น

(เขียนแสดงความคิดเห็น --> ส่งให้กับเจ้าหน้าที่ในห้องประชุม)



แบบประเมินการประชุม

(เขียนแสดงความคิดเห็น --> ส่งให้กับเจ้าหน้าที่หลังจบการประชุม)

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม และข้อเสนอแนะ



หน่วยงาน	ช่องทางการติดต่อ
เจ้าของโครงการ บริษัท ปลายฟ้า โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ผู้ประสานงานโครงการ คุณกฤตยา มงคลวงษ์ คุณบุญญารงค์ อินทส	ที่อยู่ : 58/45 หมู่ที่ 1 ตำบลหนองขาม อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20230 โทรศัพท์ : 033-612-098 มือถือ : 095-887-1333, 083-269-8987 อีเมล : secretary@whale-logistics.com เว็บไซต์ : www.whale-logistics.co.th
บริษัทที่ปรึกษา บริษัท ไฟร์เทียร์ คอนซัลแตนต์ จำกัด (FTC) ผู้ประสานงานโครงการ คุณวิภากรรณ์ คงอยู่ (นักวิชาการสิ่งแวดล้อม) คุณธิดาขวัญ แทนรินนอก (นักวิชาการด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน)	ที่อยู่ : 99/2 หมู่ที่ 8 ตำบลบางเมือง อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ 10270 โทรศัพท์ : 02-105-4608, 092-824-5522 โทรสาร : 02-105-4609 มือถือ : 065-059-1519 (คุณธิดาขวัญ) อีเมล : admin@4tier.co.th เว็บไซต์ : www.4tier.co.th



Line



Facebook



Website



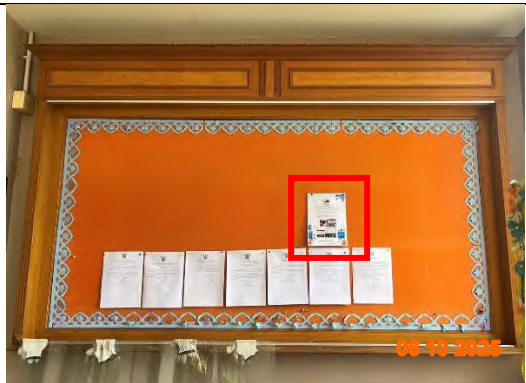
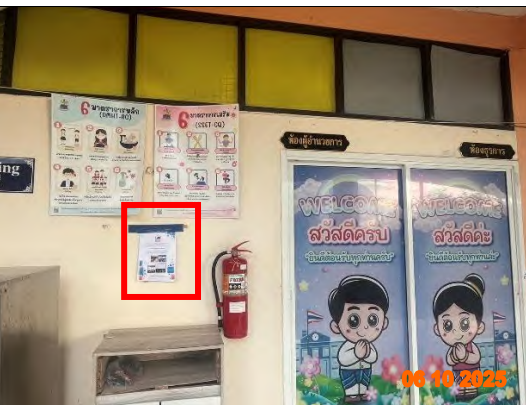
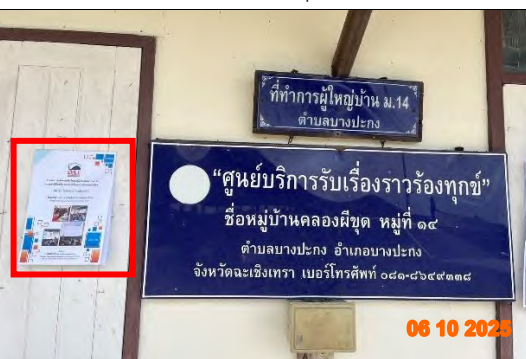
EEC
เอกพันธ์ภาพพัฒนาสู่ระดับโลก
เชื่อมโลก ให้ไทยเด่น

ขอบคุณครับ

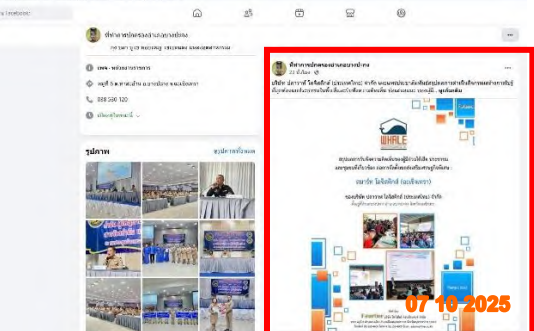


ภาคผนวก ง

ภาพการปิดประกาศเผยแพร่
และนำเสนอสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ

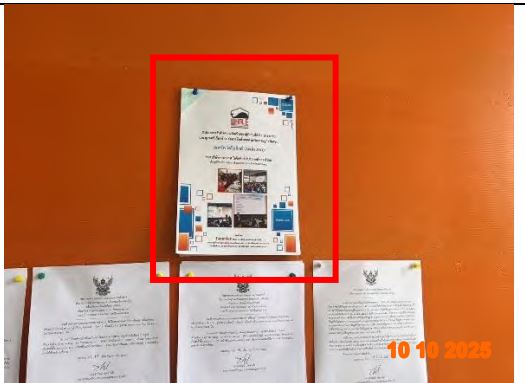
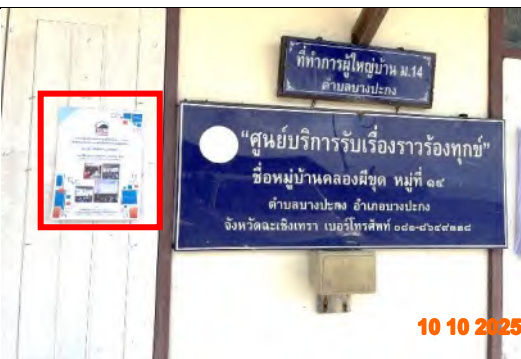
	
สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา	ที่ว่าการอำเภอบางปะกง
	
เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์	ศูนย์ส่งเสริมการเรียนรู้ระดับอำเภอบางปะกง
	
วัดใหม่สงเคราะห์ราษฎร์ (ผิขุด)	โรงเรียนพรหมานุเคราะห์
	
โรงเรียนสามัคคีราษฎร์บำรุง	หมู่ที่ 14 บ้านคลองผิขุด
ภาพการปิดประกาศเผยแพร่และนำเสนอสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ ดำเนินการเมื่อวันที่ 6-7 ตุลาคม พ.ศ. 2568	

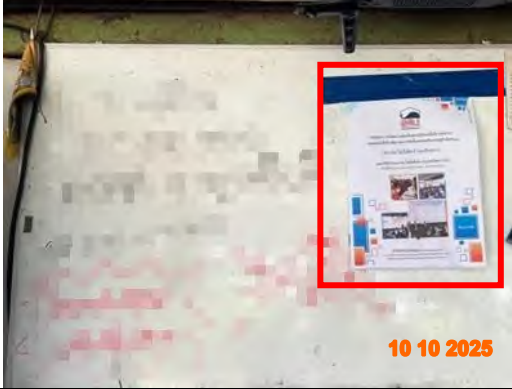
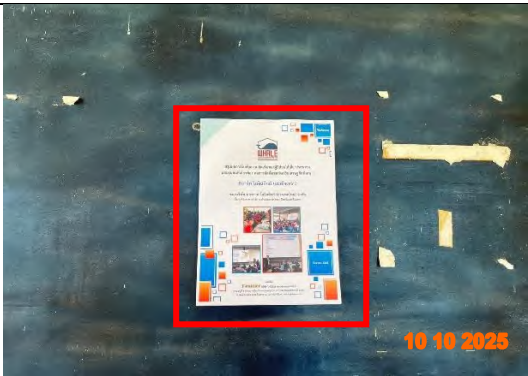
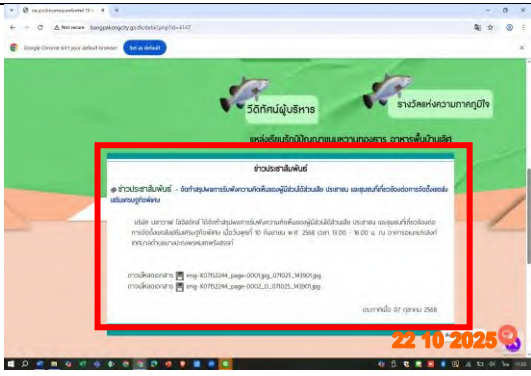
	
หมู่ที่ 15 บ้านคลองใหม่ผิซุด	หมู่ที่ 16 บ้านนิคมคลองยายใหม่
	
หมู่ที่ 17 บ้านสกลีลีบ	ที่ว่าการอำเภอบางปะกง
	
เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์	ศูนย์ส่งเสริมการเรียนรู้ระดับอำเภอบางปะกง
	
โรงเรียนพรหมานุเคราะห์	โรงเรียนสามัคคีราษฎร์บำรุง
ภาพการปิดประกาศเผยแพร่และนำส่งสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ ดำเนินการเมื่อวันที่ 6-7 ตุลาคม พ.ศ. 2568	

	
หมู่ที่ 14 บ้านคลองผิซุด	หมู่ที่ 15 บ้านคลองใหม่ผิซุด
	
หมู่ที่ 16 บ้านนิคมคลองยายใหม่	หมู่ที่ 17 บ้านสกดสีสืบ
	
เว็บไซต์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์	เฟซบุ๊กของที่ว่ากล่าวอำเภอบางปะกง
ภาพการปิดประกาศเผยแพร่และนำเสนอสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ ดำเนินการเมื่อวันที่ 6-7 ตุลาคม พ.ศ. 2568	

ภาคผนวก จ

เผยแพร่สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯไว้เป็นระยะเวลา
ไม่น้อยกว่า 15 วัน

	
สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา	ที่ว่าการอำเภอบางปะกง
	
เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์	ศูนย์ส่งเสริมการเรียนรู้ระดับอำเภอบางปะกง
	
วัดใหม่สงครามราษฎร์รังสรรค์ (ผิซุด)	โรงเรียนพรหมานุเคราะห์
	
โรงเรียนสามัคคีราษฎร์บำรุง	หมู่ที่ 14 บ้านคลองผิซุด
ภาพการเผยแพร่สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ ไว้ ไม่น้อยกว่า 15 วัน ระหว่างวันที่ 6-22 ตุลาคม พ.ศ. 2568	

	
หมู่ที่ 15 บ้านคลองใหม่ฝูต	หมู่ที่ 16 บ้านนิคมคลองยายใหม่
	
หมู่ที่ 17 บ้านสกลีลีบ	เว็บไซต์เทศบาลตำบลบางปะกงพรหมเทพรังสรรค์
	
เฟสบุ๊กของที่ว่ากล่าวบางปะกง	
ภาพการเผยแพร่สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ ไว้ ไม่น้อยกว่า 15 วัน ระหว่างวันที่ 6-22 ตุลาคม พ.ศ. 2568	