



วาระเพื่อพิจารณาจร

บันทึกข้อความ

เรื่องที่ ๑

ค.ม. ๕49

๒๒ เม.ย. ๕๕ / 16.504

ส่วนราชการ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โทร 0 2280 4085 ต่อ 3321

ที่ นร.1114/1867

วันที่

25 เมษายน 2549

ลคค ๕๕91

๕๕ เม.ย. ๕๕ / 11.004

เรื่อง มาตรการเศรษฐกิจระยะสั้น 8 เดือนหลังของปี 2549

เรียน รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายสุรนนท์ เวชชาชีวะ) จัดเข้าวาระ ... 25 เม.ย. 2549

ตามที่ได้มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติติดตามและประเมินสถานการณ์เศรษฐกิจในช่วงไตรมาสแรกของปี 2549 ผลกระทบจากราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วง 4 เดือนแรก แนวโน้มเศรษฐกิจในช่วงที่เหลือของปี 2549 และข้อเสนอมาตรการที่รัฐบาลต้องดำเนินการเพื่อสร้างเสถียรภาพและรักษาอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ นั้น สำนักงานฯ ขอรายงานสรุปดังนี้

1. สถานการณ์และแนวโน้มเศรษฐกิจในไตรมาสแรก

เศรษฐกิจในช่วงไตรมาสแรกขยายตัวได้ดีจากไตรมาสเดียวกันของปีที่แล้ว โดยเป็นผลจากการขยายตัวของการส่งออก ในขณะที่อุปสงค์ภายในประเทศชะลอตัวต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม เศรษฐกิจที่ขยายตัวได้ดีขึ้นมาก ส่วนหนึ่งเป็นการขยายตัวจากฐานที่ต่ำในไตรมาสแรกปี 2548 (Low Base Effect) ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสุดท้ายของปี 2548 จะเห็นว่า เศรษฐกิจยังอยู่ในช่วงชะลอตัว และในช่วงที่เหลือของปีเศรษฐกิจยังเผชิญกับความเสี่ยงจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้น อัตราเงินเฟ้อที่สูงขึ้นตาม และดอกเบี้ยขาขึ้น

1.1 ข้อสนับสนุน

- 1.1.1 มูลค่าการส่งออกขยายตัวมาร้อยละ 18.8 ใน 3 เดือนแรก แต่การนำเข้าชะลอตัวโดยขยายตัวเพียงร้อยละ 5.8 และดุลการค้าขาดดุล 87 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ ในขณะที่ดุลบัญชีเดินสะพัดเกินดุลจำนวน 1,496 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ อย่างไรก็ตาม การส่งออกสุทธิที่เพิ่มขึ้นในอัตราสูงมากส่วนหนึ่งเป็นเพราะฐานการส่งออกที่ต่ำและฐานการนำเข้าที่สูงมากในช่วงไตรมาสแรกของปี 2548
- 1.1.2 การท่องเที่ยวฟื้นตัวต่อเนื่อง จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ 25 ในไตรมาสแรก และเป็นองค์ประกอบสำคัญที่ทำให้ดุลบริการเกินดุล 1,582 ล้านดอลลาร์ใน 2 เดือนแรกปี 2549 เทียบกับที่เกินดุล 4,864 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ทั้งปี 2548
- 1.1.3 อัตราการใช้กำลังการผลิตเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากเฉลี่ยร้อยละ 72.3 ในปี 2548 มาอยู่ที่ระดับร้อยละ 72.9 ใน 2 เดือนแรกปี 2549 และนับว่าอัตราการใช้กำลังการผลิตทรงตัวอยู่ในระดับใกล้เคียงช่วงก่อนวิกฤต

- 1.1.4 ปริมาณผลผลิตพืชผลหลักเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.8 เนื่องจากปริมาณน้ำมีมากขึ้น โดยที่สภาพน้ำในอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2549 โดยรวมมีปริมาณน้ำที่สามารถนำมาใช้งานได้ (หักปริมาณน้ำที่สำรองไว้กันเขื่อนพัง) ประมาณ 23,490 ล้านลูกบาศก์เมตร สูงกว่าช่วงเดียวกันของปี 2548 ประมาณ 7,510 ล้านลูกบาศก์เมตร หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 47 ราคาพืชผลสูงขึ้นมากร้อยละ 27.9 เกษตรกรจึงมีรายได้เพิ่มขึ้นมากถึงร้อยละ 35.3
- 1.1.5 เสถียรภาพเศรษฐกิจยังมั่นคง
- (1) อัตราการว่างงานเท่ากับร้อยละ 1.6 ใน 2 เดือนแรก ต่ำกว่าร้อยละ 2.3 ในช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว
 - (2) ค่าเงินบาทมีเสถียรภาพและมีค่าแข็งขึ้นตามค่าเงินในภูมิภาคและค่าเงินดอลลาร์ สรอ. ที่อ่อนลง ในไตรมาสแรกอัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยเท่ากับ 39.32 บาทต่อดอลลาร์ สรอ. ในเดือน มี.ค. 49 เท่ากับ 38.93 บาทต่อดอลลาร์ สรอ. แข็งค่าขึ้นจากค่าเฉลี่ย 40.2 บาทต่อดอลลาร์ สรอ. ในปี 2548
 - (3) สำรองเงินตราต่างประเทศเพิ่มขึ้นและอยู่ที่ 55.27 พันล้านดอลลาร์ สรอ. ณ วันที่ 31 มีนาคม 2549 ซึ่งคิดเป็น 3.3 เท่าของหนี้ต่างประเทศระยะสั้น และ 5.3 เดือนของการนำเข้า

1.2 ข้อจำกัด

- 1.2.1 ราคาน้ำมันปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในไตรมาสแรกของปี ราคาน้ำมันในตลาดดูไบเฉลี่ยเท่ากับ 58.0 ดอลลาร์ สรอ. ต่อบาร์เรล เพิ่มขึ้นร้อยละ 40.7 จากช่วงเดียวกันปีที่แล้ว และ 4 เดือนแรกของปี 2549 เฉลี่ย 59.07 ดอลลาร์ สรอ. ต่อบาร์เรล เทียบกับ 42.68 ดอลลาร์ สรอ. ต่อบาร์เรล ในช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา หากแนวโน้มน้ำมันยังทรงตัวอยู่ประมาณ 70 ดอลลาร์ สรอ. ต่อบาร์เรล ในช่วง 8 เดือนต่อไป ราคาเฉลี่ยทั้งปีจะเท่ากับ 66 ดอลลาร์ สรอ. ต่อบาร์เรล เทียบกับค่าเฉลี่ย 49.20 ดอลลาร์ สรอ. ต่อบาร์เรลในปี 2548 หรือเพิ่มขึ้นประมาณ 17 ดอลลาร์ สรอ. ต่อบาร์เรล
- 1.2.2 อัตราเงินเฟ้อยังสูง ในไตรมาสแรกอัตราเงินเฟ้อเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 5.7 อัตราเงินเฟ้อพื้นฐานเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 2.6 สูงกว่าค่ากลางของเป้าหมายเงินเฟ้อร้อยละ 0-3.5 ชัดเจน และแรงกดดันจากราคาสินค้าในหมวดการขนส่งที่เพิ่มขึ้นมากถึงร้อยละ 15.1 ในไตรมาสแรกจะยังถูกส่งผ่านไปยังอัตราเงินเฟ้อพื้นฐานในระยะต่อไป แต่อย่างไรก็ตามค่าเงินบาทที่แข็งขึ้นอย่างต่อเนื่องจากปลายปี 2548 จะช่วยลดแรงกดดันต่อภาวะเงินเฟ้อได้บางส่วน

	2548					2549			
	2547	Q1	Q2	Q3	Q4	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	Q1
เงินเพื่อทั่วไป	4.5	2.8	3.7	5.6	6.0	5.9	5.6	5.7	5.7
- อาหาร	5.0	4.0	3.7	5.4	6.5	4.2	3.2	4.7	4.1
- มิใช่อาหาร	4.3	2.0	3.6	5.7	5.7	6.9	7.1	6.3	6.8
ขนส่ง	9.9	4.1	8.8	13.6	12.5	16.0	15.7	13.8	15.1
เงินเพื่อพื้นฐาน	1.6	0.7	1.1	2.2	2.4	2.5	2.7	2.6	2.6

ที่มา: กระทรวงพาณิชย์

- 1.2.3 อัตราดอกเบี้ยยังอยู่ในช่วงขาขึ้น ธนาคารพาณิชย์ได้ปรับอัตราดอกเบี้ยอย่าง ต่อเนื่องหลังจากที่ ธปท. ส่งสัญญาณมาตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2547 ว่านโยบาย การเงินมีความจำเป็นต้องมีความเข้มงวดมากขึ้นตามลำดับ และเมื่อวันที่ 10 เมษายน 2549 คณะกรรมการนโยบายการเงินได้ขึ้นอัตราดอกเบี้ยซื้อคืน 14 วัน อีกร้อยละ 0.25 เป็นร้อยละ 4.75 เท่ากับธนาคารกลางสหรัฐฯ ที่ได้ปรับขึ้นอัตรา ดอกเบี้ย 25 bps. เป็นร้อยละ 4.75 เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2549

ในช่วงไตรมาสแรกนี้ธนาคารพาณิชย์เริ่มแข่งขันกันมากขึ้นในการเสนออัตรา ดอกเบี้ยที่สูงขึ้นมากสำหรับเงินฝากประจำระยะเวลาพิเศษ และเงินฝากธนาคาร พาณิชย์โดยรวมอยู่ในแนวโน้มเร่งตัวต่อเนื่องตั้งแต่ช่วงไตรมาสสามของปี 2548 โดยอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 3 และ 12 เดือนของ ธ.พ. ใหญ่เฉลี่ยอยู่ที่ร้อย ละ 3.5 และ 3.88 ตามลำดับ

- 1.2.4 การใช้จ่ายครัวเรือนชะลอตัว ในไตรมาสแรกการอุปโภคบริโภคภาคเอกชน เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 3.5-4.0 ชะลอตัวจากร้อยละ 4.4 ในปี 2548 (ดัชนี เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.4 ใน 2 เดือนแรก) เนื่องจากราคาน้ำมันดิบที่ยังเพิ่มสูงขึ้นและมี การปรับราคาขายปลีกภายในประเทศขึ้นตาม การปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ย และ ความเชื่อมั่นของผู้บริโภคและนักธุรกิจที่ลดลง

- 1.2.5 การลงทุนภาคเอกชนชะลอตัว โดยใน 2 เดือนแรกดัชนีการลงทุนภาคเอกชน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.1 ชะลอตัวจากร้อยละ 8.4 ในปี 2548 (คาดว่าขยายตัวร้อยละ 8 ในไตรมาสแรกปี 2549 เทียบกับร้อยละ 11.3 ในปี 2548 ตามระบบบัญชี ประชาชาติ) โดยที่

- (1) การลงทุนในการก่อสร้างที่อยู่อาศัยชะลอตัวตามภาวะตลาด อสังหาริมทรัพย์ที่เริ่มอิ่มตัว
- (2) การลงทุนในการก่อสร้างและเครื่องจักรอุปกรณ์ยังมีปัจจัยสนับสนุนจาก การที่อัตราการใช้กำลังการผลิตอยู่ในระดับสูง แต่ก็เริ่มได้รับผลกระทบ จากปัจจัยลบ ได้แก่ ราคาน้ำมันที่ยังเพิ่มขึ้นและเป็นปัจจัยเสี่ยงสำหรับ เศรษฐกิจโลกและเศรษฐกิจไทยเอง อัตราดอกเบี้ยที่ปรับตัวสูงขึ้น และ

ประเด็นทางการเมืองที่มีผลกระทบต่อความเชื่อมั่นและการตัดสินใจของนักลงทุน รวมทั้งผลกระทบต่อการลงทุนในโครงการขนาดใหญ่บางส่วนที่ต้องล่าช้าออกไป และการเลื่อนระยะเวลาในการแปรรูปรัฐวิสาหกิจออกไป

- 1.2.6 ภาคอสังหาริมทรัพย์ชะลอตัวต่อเนื่อง ในเดือนมกราคมพื้นที่ขออนุญาตก่อสร้างลดลงร้อยละ 18.2 และการจดทะเบียนบ้านใหม่ลดลงร้อยละ 7.6 โดยที่ บ้านในโครงการบ้านจัดสรรลดลงร้อยละ 19.2 อพาร์ทเมนต์และคอนโดมีเนียมลดลงร้อยละ 92.6 แต่บ้านที่ก่อสร้างเองเพิ่มขึ้นร้อยละ 45.5 นอกจากนี้ใน 2 เดือนแรกปริมาณการจำหน่ายซีเมนต์ลดลงร้อยละ 6.5 ซึ่งเป็นการชะลอตัวจากภาวะตลาดที่มีการขยายตัวมากขึ้นตามลำดับตั้งแต่ปี 2544

1.3 โอกาสทางเศรษฐกิจในช่วงที่เหลือของปี 2549

- 1.3.1 เศรษฐกิจโลกในปีนี้มีแนวโน้มขยายตัวได้ในอัตราใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา คือประมาณร้อยละ 4.5 โดยที่วัฏจักรอิเล็กทรอนิกส์ยังอยู่ในช่วงขาขึ้น จึงคาดว่า การส่งออกยังมีแนวโน้มที่ดี ทั้งปีขยายตัวได้ร้อยละ 15-16 สินค้าหลักที่มีโอกาสส่งออกได้ดี ได้แก่ คอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ แผงวงจรไฟฟ้า ผลิตภัณฑ์ยาง ยานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เครื่องใช้ไฟฟ้า ยางพารา และมันสำปะหลัง
- 1.3.2 การท่องเที่ยวมีแนวโน้มขยายตัวมากขึ้น ตามภาวะเศรษฐกิจโลกที่ยังขยายตัวในเกณฑ์ดี และผลจากการฟื้นฟู 6 จังหวัดภาคใต้ และการส่งเสริมการท่องเที่ยว ในช่วง 2 เดือนแรกของปี 2549 มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศเดินทางเข้าประเทศ 2.2 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 26.1 และคาดว่าทั้งปีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติน่าจะมีจำนวนประมาณ 13-13.5 ล้านคน
- 1.3.3 ภาคเกษตรมีแนวโน้มดีขึ้นทั้งด้านราคาและปริมาณโดยที่น้ำในเขื่อนมีปริมาณสูงขึ้น ราคาสินค้าเกษตรยังเพิ่มขึ้นมาก โดยเฉพาะยางพาราที่ราคายังเพิ่มขึ้นตามทิศทางราคายางสังเคราะห์และราคาน้ำมัน ราคาอ้อย ราคาข้าว ราคามันสำปะหลัง และราคาปาล์มน้ำมัน นอกจากนี้ปริมาณน้ำในเขื่อนที่เพิ่มขึ้น จะเอื้ออำนวยให้เพิ่มผลผลิตทางการเกษตรได้มากขึ้นกว่าในปีที่ผ่านมา
- 1.3.4 การออมเริ่มเพิ่มขึ้นจากอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้น โดยยังมีโอกาสที่ธนาคารกลางสหรัฐฯ และ ธปท. จะปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยในครึ่งปีหลัง และอัตราดอกเบี้ยเงินฝากของธนาคารพาณิชย์เริ่มปรับขึ้นอย่างชัดเจน การออมภาคครัวเรือนที่เพิ่มขึ้นจะเป็นแหล่งเงินทุนภายในประเทศเพื่อรองรับความต้องการสินเชื่อเมื่อการลงทุนฟื้นตัว โดยไม่เกิดผลกระทบด้านลบต่อเสถียรภาพของประเทศ

ด้านอุปสงค์	มกราคม	กุมภาพันธ์	มีนาคม_F	Q1/2549_e
ดัชนีการใช้จ่ายอุปโภคบริโภค (%)	0.9	-0.1	0.0	0.3
				(3.5%-4.0%)
				ใน GDP basis
ดัชนีการลงทุนภาคเอกชน (%)	4.8	5.4	5.0	5.1
				(6%-7%)
				ใน GDP basis
มูลค่าการส่งออก (%)	14.5	23.3	15.9	18.8
มูลค่าการนำเข้าสินค้า (%)	0.4	15.3	1.3	5.8
ดุลการค้า (ล้านดอลลาร์)	-388	-24	325	-87
ดุลบริการ (ล้านดอลลาร์)	892	690	300	1,582
ดุลบัญชีเดินสะพัด (ล้านดอลลาร์)	504	666	625	1,496

ด้านอุปทาน/ด้านการผลิต	มกราคม	กุมภาพันธ์	มีนาคม_F	Q1/2549_e
ดัชนีผลผลิตพืชผล	4.5	7.0	6.0	5.8
ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม	6.1	12.8	7.0	8.6
จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ (%)	33.9	18.7	15.0	11.2
อัตราเงินเฟ้อ				
อัตราเงินเฟ้อทั่วไป	5.9	5.6	5.7	5.7
อัตราเงินเฟ้อพื้นฐาน	2.5	2.7	2.6	2.6

2. ประเด็นเศรษฐกิจในช่วง 8 เดือนหลังของปี 2549

แม้คาดว่าเศรษฐกิจไทยจะขยายตัวได้ดีในไตรมาสแรกเนื่องจากฐานที่ต่ำในไตรมาสแรกของปี 2548 แต่ผลกระทบของราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้นอาจจะส่งผลให้การขยายตัวของเศรษฐกิจตลอดทั้งปีต่ำกว่าร้อยละ 4.5-5.0 ตามที่คาดการณ์ไว้ของหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน โดยที่ยังไม่ได้รวมปัจจัยด้านอื่น ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปทั้งด้านบวกและลบ และอัตราเงินเฟ้อจะยังคงอยู่ในอัตราสูงร้อยละ 5 นอกจากนั้นราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นส่งผลให้มูลค่าการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายในปี 2548 ยังคงอยู่ในระดับสูง โดยคิดเป็นร้อยละ 17.9 ของ GDP แสดงถึงความรุนแรงของผลจากราคาน้ำมันที่จะมีมากขึ้นหากไม่มีการปรับตัวของการใช้พลังงาน โดยสรุปในช่วงที่เหลือของปีมีประเด็นการบริหารเศรษฐกิจที่สำคัญ ดังนี้

2.1 การบริหารต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้นและการดูแลการปรับราคาสินค้าและบริการ
 อย่างเป็นธรรม ภาวะราคาน้ำมันแพงและดอกเบี้ยที่สูงขึ้น จะส่งผลกระทบต่อต้นทุนการผลิต ราคาสินค้า และกำลังซื้อของประชาชนและการใช้จ่าย ชี้ความสามารถในการแข่งขันด้านราคาของสินค้าไทย และบรรยากาศการลงทุน

- 2.2 การบริหารจัดการเพื่อให้สามารถใช้กำลังการผลิตได้อย่างเต็มที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง (1) ในภาคการเกษตร ที่ต้องบริหารจัดการน้ำให้มีประสิทธิภาพ และการเฝ้าระวังเรื่องใช้หัวดนก (2) ในภาคอุตสาหกรรมต้องสร้างบรรยากาศการลงทุนที่ดี และส่งเสริมการส่งออก และ (3) สำหรับภาคบริการท่องเที่ยวต้องฟื้นฟู 6 จังหวัดชายฝั่งอันดามันให้สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้ในฤดูกาลท่องเที่ยวปลายปีนี้ รวมทั้งจะต้องทำการประชาสัมพันธ์ถึงความพร้อมอย่างต่อเนื่อง
- 2.3 การบริหารการนำเข้าและการส่งเสริมการส่งออกเพื่อรักษารฐานดุลการค้าและดุลบัญชีเดินสะพัดไม่ให้ขาดดุลเกินร้อยละ 2.0 ของ GDP โดยที่ในช่วงที่เหลือของปีราคาน้ำมันยังสูงอยู่ และการส่งออกยังมีความเสี่ยง หากเศรษฐกิจโลกได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้นต่อเนื่อง รวมทั้งการแข่งขันที่มากขึ้น

3. มาตรการเศรษฐกิจระยะสั้นที่ต้องเร่งรัดดำเนินการในช่วง 8 เดือนหลังของปี 2549

- 3.1 มาตรการพลังงาน ต้องเร่งรัดมาตรการที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบแล้วในเรื่องหลักดังนี้
- 3.1.1 สนับสนุนการใช้ NGV โดยเร่งรัดสถานีบริการ และการอำนวยความสะดวกในการปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์ ซึ่งยังมีต้นทุนสูง และขาดการรับรองมาตรฐาน
- (1) เร่งดำเนินการจัดตั้งสถานีบริการ NGV ให้แล้วเสร็จตามเป้าหมายในปี 2549 คือ ขยายสถานีบริการ NGV สำหรับรถยนต์ให้มีจำนวน 180 สถานี และขยายสถานีบริการ NGV สำหรับเรือประมงให้มีจำนวน 10 สถานี
 - (2) ส่งเสริมการใช้ NGV ในรถขนส่งสาธารณะ โดยสร้างแรงจูงใจด้านราคาค่าติดตั้งอุปกรณ์ และแหล่งเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ รวมถึงหาทางเร่งรัดการจัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใหม่ซึ่งใช้ NGV ของ ขสมก. จำนวน 2,000 คัน
 - (3) กำหนดให้มีหน่วยงานดำเนินการอย่างจริงจังในการรับรองคุณภาพและมาตรฐานของ NGV และประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจ และความมั่นใจแก่ผู้ใช้นานพาทะ NGV (เช่น อายุการใช้งานของเครื่องยนต์ และการไม่ก่อมลพิษ)
 - (4) จัดทำมาตรฐานการติดตั้งอุปกรณ์ NGV และลดภาษีนำเข้าอุปกรณ์และพาทะที่ใช้ NGV
 - (5) ส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตพาทะที่ใช้ NGV รวมทั้งอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องโดยใช้มาตรการจูงใจทางด้านภาษีเงินได้

- 3.1.2 **กำกับและควบคุมการใช้ LPG** ปัจจุบันมีการใช้เพิ่มขึ้นมาก เนื่องจากปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์ซึ่งติดตั้งได้ง่าย ราคาถูก แต่ไม่ได้มาตรฐานและขาดความปลอดภัย จึงต้องมีการควบคุมและรับรองมาตรฐานในการติดตั้งอย่างเคร่งครัดทั่วประเทศ
- 3.1.3 **ลดค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้าเพื่อไม่ให้ค่า Ft เพิ่มขึ้น** โดยการเร่งการก่อสร้างท่อส่งก๊าซธรรมชาติเส้นที่ 3 (เดิมกำหนดแล้วเสร็จกลางปี 2549) ซึ่งจะ ท่อส่งก๊าซธรรมชาติไทรน้อย – โรงไฟฟ้าพระนครใต้ (เดิมกำหนดแล้วเสร็จ ตุลาคม 2549) และท่อส่งก๊าซธรรมชาติภูฮ่อม – โรงไฟฟ้าน้ำพอง (เดิมกำหนดแล้วเสร็จปลายปี 2549) ให้แล้วเสร็จก่อนกำหนด
- ท่อส่งก๊าซภูฮ่อมจะช่วยลดค่าเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้าได้วันละ 26 ล้านบาท ท่อส่งก๊าซธรรมชาติเส้นที่ 3 ช่วยลดค่าเชื้อเพลิงวันละ 17 ล้านบาท และถ้าสามารถเจรจากับ ปตท. ในการเพิ่มก๊าซจากแหล่ง JDA และแหล่งอาทิตย์ จะช่วยลดค่าเชื้อเพลิงได้อีกวันละ 24 และ 79 ล้านบาทตามลำดับ
- 3.1.4 **เร่งรัดแหล่งพลังงานทดแทนเพื่อช่วยลดค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเชื้อเพลิงให้** เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในปี 2549 คือมีการใช้แก๊สโซฮอล์ประมาณ 8 ล้านลิตรต่อวัน โดยมีการผลิตเอทานอลในประเทศในปริมาณ 0.8 ล้านลิตรต่อวัน และมีการใช้ไบโอดีเซลประมาณ 5.2 ล้านลิตรต่อวัน โดยผสมน้ำมันจากพืชร้อยละ 5 ในน้ำมันดีเซล ซึ่งทำให้ปริมาณความต้องการใช้น้ำมันจากพืชในปริมาณ 100 ล้านลิตรต่อปี
- 3.1.5 **ดำเนินมาตรการประหยัดการใช้พลังงานในภาครัฐให้ได้ตามเป้าหมายปี 2549** ที่จะลดการใช้พลังงานในภาครัฐลงร้อยละ 10 – 15 จากปี 2546 เนื่องจากข้อมูลของหน่วยราชการที่ได้มีการรายงานในปี 2547-2548 จำนวน 9,836 หน่วยงานพบว่า ยังไม่เป็นไปตามเป้าหมาย
- 3.1.6 **ดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายใต้ร่างแผนแม่บทการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2549-2553** ซึ่ง ครม. มีมติเห็นชอบ โดยโครงการสำคัญที่มีความจำเป็นต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการขนถ่ายสินค้า ได้แก่ การปรับปรุงระบบรางและบริการขนส่งทางรถไฟเพื่อให้เกิด Rail Motorway เชื่อมโยงเส้นทางหลักของภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือกับท่าเรือแหลมฉบัง (ขอนแก่น-แหลมฉบัง และนครสวรรค์ – แหลมฉบัง) และการปรับปรุงทางช่วงสถานีชุมทางแก่งคอย-แก่งเสือเต้น ช่วงสถานีสุระนารายณ์-ชุมทางบัวใหญ่ และช่วงสถานีชุมทางถนนจิระ – ชุมทางบัวใหญ่ (หน่วยงานรับผิดชอบ ได้แก่ กระทรวงคมนาคม การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้บรรจุโครงการในงบประมาณปี 2550)

ผลที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินการตามมาตรการที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติแล้ว

- (1) คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2549 ได้มีมติรับทราบเรื่องการบริหารนโยบายเศรษฐกิจปี 2549 ตามผลการประชุมหารือเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2549 โดยกำหนดมาตรการด้านพลังงาน ได้แก่ มาตรการส่งเสริมการใช้พลังงานทางเลือกและการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ปัจจัยการผลิตและลดการพึ่งพาการนำเข้า โดยประมาณว่า หากมีการดำเนินการตามมาตรการดังกล่าวจะมีมูลค่าการทดแทนการนำเข้าในปี 2549 รวมประมาณ 33,800 ล้านบาท (จากการส่งเสริมการใช้แก๊สโซฮอล์ประมาณ 5,600 ล้านบาท การส่งเสริมการใช้ NGV ประมาณ 26,000 ล้านบาท และ ไบโอดีเซลประมาณ 2,200 โดยประมาณการราคานำเข้า (CIF) ณ 29 ก.ย. 2548 : เบนซิน 19.4 บาท/ลิตร, ดีเซล 20.3 บาท/ลิตร, ต้นทุน NGV ไม่รวมภาษี 5.1 บาท/กก) และหากปรับราคาน้ำมันดีเซลและน้ำมันเบนซินเพิ่มเป็นเท่ากับ 26.69 และ 28.34 บาทต่อลิตร การดำเนินการตามมาตรการดังกล่าวจะส่งผลให้มีมูลค่าการทดแทนการนำเข้าเพิ่มเป็นประมาณ 45,759 ล้านบาท (รายละเอียดดังตารางแนบ)
- (2) ผลที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนมาใช้รถโดยสารปรับอากาศใหม่ที่ใช้ NGV ปริมาณการสิ้นเปลืองสำหรับรถโดยสารปรับอากาศใหม่ 1 คันต่อ 1 กิโลเมตร หากใช้น้ำมันดีเซลจะอยู่ที่ประมาณ 0.6 ลิตรต่อกิโลเมตร และหากใช้ NGV จะอยู่ที่ประมาณ 0.37 กิโลกรัมต่อกิโลเมตร ดังนั้นหากราคาน้ำมันดีเซลเท่ากับ 26.69 บาทต่อลิตร และราคา NGV เท่ากับ 8.5 บาทต่อกิโลกรัม การวิ่งรถโดยสารปรับอากาศใหม่ 1 คันทุก 1 กิโลเมตร ด้วยรถ NGV จะช่วยให้ประหยัด 12.87 บาท

3.2 มาตรการเพิ่มรายได้ ต้องเร่งรัดมาตรการ แผนงานและโครงการที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติในการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ในทุกระดับ

3.2.1 เร่งรัดส่งเสริมส่งเสริมการส่งออก โดยการส่งเสริมการส่งออกให้ได้ตามเป้าหมายการขยายตัวร้อยละ 17 ทั้งในกลุ่มสินค้าเกษตร สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ รถยนต์ และสินค้าอุตสาหกรรมประเภทเครื่องใช้ในบ้าน

3.2.2 ส่งเสริมรายได้จากการท่องเที่ยว เร่งรัดส่งเสริมการท่องเที่ยวในประเทศของคนไทยควบคู่ไปกับการส่งเสริมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศ โดย

- (1) เร่งฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่รัฐบาลได้อนุมัติไปแล้ว เพื่อสร้างทางเลือกใหม่ให้แก่อุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทย เช่น แหล่งท่องเที่ยวเชิงกลุ่มพื้นที่ (Cluster) เชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม (Culture) และแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น (Man Made) ได้แก่ โครงการพัฒนากลุ่มคลัสเตอร์ 8 จังหวัดล้านนา กลุ่มมรดกโลก

ภาคเหนือตอนล่าง กลุ่มอัมคัมน์ และกลุ่มภาคใต้ตอนบน (ริเวียร่า เมืองไทย) กลุ่มภาคตะวันออก (เช่น โครงการพัฒนาหมู่เกาะช้างและพื้นที่ใกล้เคียง) และส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม เป็นต้น

- (2) ผลักดันให้ไทยเป็น Shopping Center โดยพิจารณาการลดภาษีสินค้าแบรนด์เนมเพื่อดึงนักท่องเที่ยวมาช้อปปิ้งในเมืองไทย โดยควรพิจารณาลดภาษีวัตถุดิบสำหรับการผลิตสินค้าประเภทเดียวกัน เช่น เครื่องสำอางค์ เพื่อให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรม รวมทั้งการพิจารณากฎหมายที่เป็นอุปสรรคและภาระที่ไม่จำเป็นของผู้ประกอบการ
- (3) เร่งประชาสัมพันธ์ World Event เช่น งานฉลองสิริราชสมบัติครบ 60 ปี เป็นต้น
- (4) เร่งส่งเสริมพัฒนาธุรกิจบริการที่มีศักยภาพเพื่อเชื่อมโยงกับธุรกิจการท่องเที่ยว เช่น ธุรกิจสปา ธุรกิจ MICE ธุรกิจบริการทางการแพทย์ ธุรกิจภาพยนตร์ รวมถึงแหล่งช้อปปิ้ง และร้านจำหน่ายสินค้า OTOP เป็นต้น
- (5) ขยายฐานตลาดใหม่ ๆ ที่มีศักยภาพ เช่น ตลาดรัสเซีย และกลุ่มประเทศที่เคยเป็นอาณานิคมของรัสเซีย (CIS) และตะวันออกกลาง โดยเชื่อมโยงกับการเปิดเส้นทางการบินใหม่ ๆ ไปยังกลุ่มประเทศดังกล่าว เป็นต้น

3.2.3 เร่งรัดโครงการสนามบินสุวรรณภูมิ ให้สามารถเปิดให้บริการได้ภายในเดือนกรกฎาคม เพื่อสร้างแรงดึงดูดนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น และอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัย และธุรกิจเกี่ยวเนื่องที่อยู่บริเวณรอบสนามบิน

3.2.4 เพิ่มรายได้จากสินค้าเกษตร ได้แก่ ขยายตลาดต่างประเทศและส่งเสริมการบริโภคภายในประเทศ บริหารจัดการน้ำเพื่อการเกษตร และการเฝ้าระวังไข้หวัดนก ส่งเสริมการปลูกพืชเกษตรที่มีโอกาสใหม่ ได้แก่ พืชพลังงาน พืชเส้นใย และพืชที่ใช้ทำวัสดุ และส่งเสริม OTOP ทั้งด้านการผลิตและการตลาดผ่านกิจกรรมและนิทรรศการต่าง ๆ

3.2.5 เร่งรัดโครงการเศรษฐกิจรากหญ้าของรัฐบาลเพื่อแก้ไขปัญหาความยากจน ที่สำคัญได้แก่ โครงการกองทุนหมู่บ้าน โครงการ SML โครงการศูนย์ซ่อมสร้างประจำตำบล (Fix-it Center) โครงการคาราวานแก้จน

3.3 มาตรการลดภาระรายจ่ายของภาคประชาชนและภาคธุรกิจ

3.3.1 ดูแลการปรับราคาสินค้าอุปโภคบริโภคทั้งต้นทางและปลายทาง ให้มีความเป็นธรรม และดูแลราคาสินค้าอุปโภคบริโภคไม่ให้กระทบต่อภาวะค่าครองชีพของประชาชน และจัดให้มีมาตรการส่งเสริมการขายสินค้าราคาถูกทั่วประเทศ

3.3.2 บริหารการนำเข้าและดูแลระดับการเก็บสต็อกสินค้า โดยจัดระบบการรายงานสินค้าที่เก็บในสต็อกให้เหมาะสมกับระดับการผลิตและการบริโภค และภาครัฐโดยความร่วมมือของภาคเอกชนในการบริหารการนำเข้าไม่ให้ผันผวน

3.4 มาตรการเร่งรัดการเบิกจ่ายตามแผนการใช้จ่ายและการลงทุนที่ได้รับอนุมัติแล้ว การเบิกจ่ายตามระบบ GF-MIS ในครึ่งปีแรกของปีงบประมาณ ส่วนราชการเบิกจ่ายร้อยละ 43 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นร้อยละ 61 และรัฐวิสาหกิจร้อยละ 49 ของงบประมาณทั้งปี ซึ่งสูงกว่าปีที่ผ่านมา แต่ยังคงต่ำกว่าแผนการเบิกจ่ายเล็กน้อย นอกจากนี้ระดับเงินคงคลังในปัจจุบันที่มีอยู่ประมาณ 40,000 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินสด เงินฝาก และบัตรภาษี ซึ่งสามารถใช้จ่ายได้ 14 วันทำการ ซึ่งสูงกว่าระดับที่ควรจะต้องดำรงไว้ที่ 10 วันทำการ

3.4.1 เร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณ โดยให้ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจเร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณให้เป็นไปตามเป้าหมายที่ได้ผูกพันไว้กับรัฐบาล และเบิกจ่ายเงินงบประมาณตามเป้าหมายการเบิกจ่ายร้อยละ 93 ทั้งที่เป็นงบลงทุน ตามปกติ และงบโครงการลงทุนขนาดใหญ่

3.4.2 เร่งรัดโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่ได้รับอนุมัติแล้ว ได้แก่ (1) โครงการทางพิเศษบางพลี - สุขสวัสดิ์ (2) โครงการพัฒนาท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จ.เชียงราย (3) โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วง ศรีราชา-แหลมฉบัง (4) โครงการบ้านเอื้ออาทร ระยะที่ 4 และ (5) โครงการจัดหาคอมพิวเตอร์สำหรับนักเรียนทั่วประเทศในปี 2549 จำนวน 250,000 เครื่อง (ใช้เงินงบกลาง)

3.5 มาตรการสร้างบรรยากาศการลงทุนที่ดี โดยการพบปะและการสร้างความเข้าใจแก่นักลงทุนให้เข้าใจถึงเงื่อนไขและสถานการณ์ที่แท้จริงของตลาดโดยไม่เกิดความตื่นตระหนกต่อข่าวสารที่ไม่มีผลกระทบต่อบัจจัยพื้นฐานของตลาด รวมทั้งทิศทางการนโยบายเศรษฐกิจที่จำเป็นสำหรับประเทศไทย โดยเฉพาะการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในระยะปานกลาง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา และหากเห็นชอบด้วย ขอให้โปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาในวันที่ 25 เมษายน 2549 ต่อไปด้วย จักเป็นพระคุณยิ่ง

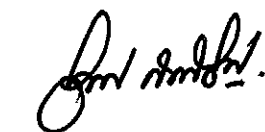
อนุมัติ

พล.ต.อ.

(ชิตชัย วารณสฤตย์)

รองนายกรัฐมนตรี รักษาการแทน

นายกรัฐมนตรี



(นายอำพน กิตติอำพน)

กราบเรียน นรม. ผ่าน รอง นรม.

เห็นควรอนุมัติในเสนอ ครม. พิจารณา
ในวันที่.....เนื่องจากมีความจำเป็น
เร่งด่วน ตาม ม. 9 แห่ง พรฎ. ว่าด้วยการเสนอเรื่อง

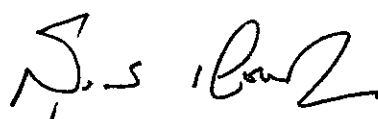
(นายบรรศักดิ์ อวรรณโณ)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

เรียน รอง นรม. สม ๑๓

เพื่อโปรดพิจารณาเสนอ

พิจารณา ครม. ๑๓๐๖



รมต. พ.ร.

ผลของมาตรการพลังงานในปี 2549	สดช.	พน. (ปดท.)	ปัจจุบัน	ปรับราคาใหม่****
1. Gasohol (ล้านลิตรต่อวัน)	8	8		
1.1 ปริมาณความต้องการใช้ Ethanol เพื่อทดแทนเบนซิน (ลิตรต่อวัน)	800,000	800,000		
ความต้องการ: ปริมาณทดแทนเบนซิน (ล้านลิตรต่อปี)	292	292		
1.2 มูลค่าการทดแทนการนำเข้า (ล้านบาท)	5,665	5,665		8,275
2. NGV	66	100	60	
2.1 ขยายสถานีบริการ NGV สำหรับรถยนต์ (หน่วย : สถานี)				
2.2 ขยายสถานีบริการ NGV สำหรับเรือประมง* (หน่วย : สถานี)	1	10	0	
2.3 เพิ่มปริมาณรถยนต์ที่ใช้ NGV (หน่วย : พันคัน)**	79	63	10.3	
- รถยนต์เบนซิน (Taxi/ราชการ/เก๋ง)	25	25	9.1	
- รถยนต์ดีเซล	79	38	1.2	
2.4 ปริมาณทดแทน (ล้านลิตร/วัน)	2.90	2.08		
- เบนซิน	0.61	0.61		
- ดีเซล	2.90	1.47		
มูลค่าทดแทนนำเข้า (ล้านบาท/ปี)***	21,488	15,211		
- เบนซิน	4,319	4,319		6,310
- ดีเซล	21,488	10,892		28,251
3. ไบโอดีเซล	3			
กำลังการผลิต (แสนลิตร/วัน)	3			
ปริมาณทดแทนดีเซล (ล้านลิตร/ปี)	110	100		
มูลค่าทดแทนนำเข้า (ล้านบาท/ปี)***	2,223	2,030		2,923
4. มูลค่าการทดแทนการนำเข้ารวม (ล้านบาท)	33,695			45,759
- เบนซิน	9,984			14,585
- ดีเซล	23,710			31,174

หมายเหตุ

* อยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้

** เป็นรถที่ใช้ขนส่งสินค้าเท่านั้น (Logistics)

*** ณ 29 ก.ย. 2548 : เบนซิน 19.4 บาท/ลิตร, ดีเซล 20.3 บาท/ลิตร, ต้นทุน NGV ไม่รวมภาษี 5.1 บาท/กก.

**** ราคา ณ 24 เมษายน 2549 : เบนซิน 28.34 บาท/ลิตร, ดีเซล 26.69 บาท/ลิตร