



ด่วนที่สุด

บันทึกข้อความ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

8740

16 ต.ค. 2552 13.38

ลวค. 4/420.

16 ต.ค. 52 / 14.00น.

ส่วนราชการ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) โทร. 0-2282-9160

ที่ นร 1115/ 1153 วันที่ 16 ตุลาคม 2552

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ 14/2552

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

จัดเข้าวาระ..... 20 ต.ค. 2552

ตามที่ คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ (รศก.) ได้มีการประชุม ครั้งที่ 14/2552 เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2552 เวลา 9.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมสี่เหลี่ยม ตึกไทยคู่ฟ้า ทำเนียบรัฐบาล นั้น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในฐานะฝ่ายเลขานุการ ขอสรุปผลการประชุมคณะกรรมการ รศก. ประกอบด้วยสาระสำคัญ ความเห็นและประเด็นอภิปรายและมติคณะกรรมการ รศก. ดังนี้

1. สถานการณ์เบิกจ่ายงบประมาณประจำปีงบประมาณ 2552 ของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลังรายงานสถานการณ์การเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ 2552 ของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ สรุปได้ดังนี้

1.1 สาระสำคัญ

- 1.1.1 การเบิกจ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 ของส่วนราชการ(1 ตุลาคม 2551 - 30 กันยายน 2552)

- 1) งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 มีจำนวนทั้งสิ้น 1,951,700.00 ล้านบาท ประกอบด้วย พระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 จำนวน 1,835,121.60 ล้านบาท และพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติมประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 จำนวน 116,578.40 ล้านบาท โดยสามารถเบิกจ่ายได้ทั้งสิ้น 1,790,862.24 ล้านบาท หรือร้อยละ 91.76 ของวงเงินงบประมาณ (1,951,700.00 ล้านบาท) โดยแบ่งเป็น

- งบประมาณรายจ่ายประจำปี จำนวน 1,696,085.58 ล้านบาท หรือร้อยละ 92.42 ต่ำกว่าเป้าหมายตามมติคณะรัฐมนตรี ร้อยละ 1.58 ประกอบด้วย รายจ่ายประจำ จำนวน 1,424,050.98 ล้านบาท หรือร้อยละ 96.47 และรายจ่ายลงทุน จำนวน 272,034.60 ล้านบาท หรือร้อยละ 75.78 สูงกว่าเป้าหมายตามมติคณะรัฐมนตรีร้อยละ 1.78
- งบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติม ซึ่งเบิกจ่ายได้ตั้งแต่วันที่ 9 มีนาคม - 30 กันยายน 2552 จำนวน 94,776.66 ล้านบาท หรือร้อยละ 81.30

นร. 569
เข้า 16 ต.ค. 52 14.40
ออก 16 ต.ค. 52 17.30

- 2) งบประมาณที่กันไว้เบิกเหลือในปีและขยายเวลาเบิกจ่ายเงิน ประกอบด้วย งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2545 – 2551 สามารถเบิกจ่ายได้ 126,266.48 ล้านบาท หรือร้อยละ 65.92 ของวงเงิน งบประมาณเหลือปี

1.1.2 ผลการเบิกจ่ายงบลงทุนของรัฐวิสาหกิจประจำปี 2552 สำหรับงวดสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2552

- 1) ภาพรวมการเบิกจ่ายงบลงทุนของรัฐวิสาหกิจ ปี 2552 (30 กันยายน 2552) รัฐวิสาหกิจจำนวน 46 แห่ง มีกรอบการเบิกจ่ายงบลงทุนที่มีความพร้อมในการเบิกจ่ายประจำปีงบประมาณ 2552 จำนวน 273,921.19 ล้านบาท โดยรัฐวิสาหกิจมีการเบิกจ่ายงบลงทุนสะสม (1 ตุลาคม 2551 - 30 กันยายน 2552) จำนวน 163,536.49 ล้านบาท หรือร้อยละ 59.70 ของวงเงินงบลงทุนที่มีความพร้อมในการเบิกจ่ายทั้งหมด
- 2) การเบิกจ่ายงบลงทุนของรัฐวิสาหกิจขนาดใหญ่ประจำปี 2552 จำนวน 15 แห่ง (30 กันยายน 2552) วงเงินงบลงทุนรวม 264,292.17 ล้านบาท หรือร้อยละ 96.48 ของวงเงินงบลงทุนที่มีความพร้อมในการเบิกจ่ายทั้งหมด โดยสามารถเบิกจ่ายงบลงทุนสะสม (ตุลาคม 2551- กันยายน 2552) จำนวน 153,286.00 ล้านบาท หรือร้อยละ 58.00 ของวงเงินงบลงทุนที่มีความพร้อมในการเบิกจ่ายของรัฐวิสาหกิจทั้ง 15 แห่ง โดยรัฐวิสาหกิจที่มีอัตราการเบิกจ่ายงบลงทุนค่อนข้างต่ำ (เบิกจ่ายงบลงทุนสะสมได้ต่ำกว่าร้อยละ 50 ของเป้าหมายการเบิกจ่ายสะสม) ในช่วงที่ผ่านมา ได้แก่
 - การรถไฟแห่งประเทศไทย สามารถเบิกจ่ายงบลงทุนได้ 7,658.71 ล้านบาท หรือร้อยละ 47.30 ของเป้าหมายการเบิกจ่ายงบลงทุนประจำปี 2552 โดยมีสาเหตุจากการเลื่อนการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง (บางซื่อ-รังสิต) เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงเงินกู้เป็นเงินกู้ JICA ทำให้ต้องเริ่มกระบวนการจัดจ้างใหม่อีกครั้ง ทั้งนี้ คาดว่าจะไม่สามารถดำเนินการเบิกจ่ายงบลงทุนในโครงการดังกล่าวได้ทันในปีงบประมาณ 2552
 - การรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงแห่งประเทศไทย สามารถเบิกจ่ายงบลงทุนได้ 1,952.47 ล้านบาท หรือร้อยละ 25.28 ของเป้าหมายการเบิกจ่ายงบลงทุนประจำปี 2552 ทั้งนี้เนื่องมาจากการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ) ดำเนินการได้ล่าช้ากว่าเป้าหมาย
 - บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) สามารถเบิกจ่ายงบลงทุนได้ 2,504.99 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.30 ของเป้าหมายการเบิกจ่าย

งบลงทุนประจำปี 2552 เนื่องจากการจ่ายชดเชยค่ามลภาวะเสียงแก่ประชาชนที่ได้รับผลกระทบไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

1.2 ความเห็นและประเด็นอภิปราย

- 1.2.1 การเบิกจ่ายงบลงทุนของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) และการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) ที่มีอัตราการเบิกจ่ายงบลงทุนต่ำกว่าร้อยละ 50 ของเป้าหมายการเบิกจ่ายสะสมนั้น เนื่องจากรัฐวิสาหกิจทั้ง 2 แห่ง ใช้ปฏิทินในการดำเนินการ ดังนั้น อัตราการเบิกจ่ายงบลงทุนของหน่วยงานดังกล่าว จึงเป็นข้อมูลการเบิกจ่ายสะสมจำนวน 9 เดือน และเมื่อพิจารณาข้อมูลการเบิกจ่ายงบลงทุนทั้ง 12 เดือน ของ กฟผ. ในช่วงที่ผ่านมา จะสามารถเบิกจ่ายได้ประมาณร้อยละ 90 ของเป้าหมายการเบิกจ่ายสะสม
- 1.2.2 เนื่องจากรัฐวิสาหกิจมีการใช้ปฏิทินและปีงบประมาณในการดำเนินการ ดังนั้น จึงควรทำประมาณการการเบิกจ่ายเป็นรายเดือน เพื่อเปรียบเทียบการเบิกจ่ายจริงเป็นรายเดือน ซึ่งจะทำให้ทราบข้อมูลผลการเบิกจ่ายได้ใกล้เคียงกว่าการใช้การเบิกจ่ายเป็นรายไตรมาส

1.3 มติที่ประชุม

รับทราบ และมอบหมายให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัด กำชับและติดตามให้รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งจัดส่งข้อมูลการเบิกจ่ายงบลงทุนรายเดือนเข้าระบบงาน GFMS-SOE ของกระทรวงการคลัง ภายในวันที่ 5 ของเดือนถัดไปอย่างเคร่งครัด เพื่อประโยชน์ในการติดตามผลการดำเนินงานและการลงทุนของรัฐวิสาหกิจอย่างต่อเนื่อง

2. การควบคุมจราจรทางอากาศ กรณีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง เปิดให้บริการเต็มรูปแบบ (Fully Commercial Operate) กระทรวงคมนาคมได้รายงานข้อมูลเปรียบเทียบการให้บริการ และผลกระทบการจัดการจราจรทางอากาศของเมืองใหญ่ที่สำคัญ ซึ่งเปิดให้บริการท่าอากาศยาน 2 แห่ง ที่อยู่ใกล้กัน และมีการให้บริการอย่างเต็มรูปแบบ รวมทั้งรายงานประเด็นปัญหาความปลอดภัยในการควบคุมการจราจรทางอากาศที่อาจเกิดขึ้นจากจุดตัดของเส้นทางบิน กรณีเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมืองอย่างเต็มรูปแบบ เสนอคณะกรรมการ รศก. สรุปสาระสำคัญและมติคณะกรรมการฯ ได้ดังนี้

2.1 สาระสำคัญ

- 2.1.1 กระทรวงคมนาคมได้ทำการศึกษาเปรียบเทียบการให้บริการท่าอากาศยาน 2 แห่งของประเทศต่างๆ โดยศึกษา (1) กรณีเมืองใหญ่ที่เปิดให้บริการท่าอากาศยานหลายแห่งที่อยู่ใกล้กัน และให้บริการอย่างเต็มรูปแบบ ได้แก่ ท่าอากาศยาน Newark, JFK และ LaGuardia ของประเทศสหรัฐอเมริกา และท่าอากาศยาน Haneda และ Narita ประเทศญี่ปุ่น และ (2) กรณีเมืองใหญ่ที่ใช้ประโยชน์จากสองท่าอากาศยานในรูปแบบหนึ่งท่าอากาศยานหลักและหนึ่งท่าอากาศยานรอง โดยศึกษาท่าอากาศยานของประเทศมาเลเซีย ใต้หวัน และฮ่องกง เปรียบเทียบกับการ

ใช้งาน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ ท่าอากาศยานดอนเมือง พบว่า ท่าอากาศยานทั้ง 2 แห่งของประเทศไทยมีปัญหาการสบเข้าหากันของ แนวขึ้น-ลง ของอากาศยาน คล้ายคลึงกับท่าอากาศยาน Newark, JFK และ LaGuardia ของประเทศสหรัฐอเมริกา ท่าอากาศยาน Taoyuan International และ Songshan ของประเทศไต้หวัน และ สนามบิน Hong Kong International และ Kai Tak ของประเทศฮ่องกง ซึ่งหากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยาน ดอนเมือง มีการให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศ และภายในประเทศพร้อมกัน จะส่งผลกระทบต่อความไม่คล่องตัว และความเสี่ยงด้านความปลอดภัยในการจราจร ทางอากาศ เช่นเดียวกับสหรัฐอเมริกา และส่งผลต่อการเพิ่มต้นทุนการปฏิบัติงาน ของสายการบิน ซึ่งจะส่งผลเสียต่อโอกาสและความสามารถในการแข่งขันของ ประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค

- 2.1.2 กระทรวงคมนาคมได้จัดทำข้อมูลผลกระทบของการจัดการจราจรทางอากาศ เติมรูปแบบสองสนามบินของ ท่าอากาศยานดอนเมือง และ ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ สรุปได้ดังนี้

(1) **ปัญหาข้อจำกัดที่ส่งผลกระทบด้านความปลอดภัย**

- **จุดตัดของเส้นทางบินเข้า-ออก** เนื่องจาก ท่าอากาศยาน ดอนเมือง และ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีระยะห่างกันประมาณ 15 ไมล์ทะเล จึงได้กำหนดเส้นทางเข้า-ออกมาตรฐานสำหรับทั้งสองสนามบิน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดในการบริหารความเสี่ยงในการจัดการจราจรทางอากาศ โดย**เที่ยวบินขาเข้า**ใช้รูปแบบของ STANDARD TERMINAL ARRIVAL ROUTE (STAR) และ **เที่ยวบินขาออก** ใช้รูปแบบของ STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE (SID) อย่างไรก็ตาม การให้บริการจราจรทางอากาศของเครื่องบินที่บิน เข้า-ออก ท่าอากาศยานดอนเมืองและ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พร้อมกัน ทำให้มีจุดตัดของเส้นทางบิน จำนวน 20-24 จุด (ขึ้นอยู่กับการใช้ทางวิ่ง) ซึ่งหากว่ามีความถี่ของเที่ยวบินในการบินผ่านจุดตัดสูง จะทำให้การจัดการจราจรทางอากาศมีความซับซ้อนและยุ่งยากในการจัดการอยู่ในระดับสูงยิ่งขึ้น ส่งผลให้ต้องเพิ่มความระมัดระวังในการควบคุมความเสี่ยง และเน้นการรับรู้ในสถานการณ์ (Situation Awareness) ทำให้โอกาสเสี่ยงที่จะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยสูงมาก
- **ปัญหาปัจจัยทางภูมิศาสตร์และสภาวะแวดล้อมการใช้ทางวิ่ง** การบริหารจัดการการใช้ทางวิ่ง ขึ้นอยู่กับปัจจัยสภาวะแวดล้อม เช่น ทิศทางลม หรือสภาพอากาศ ซึ่งจากสถิติการใช้ทางวิ่งของทั้งสองสนามบินตลอดระยะเวลา 3 ปี มีบ่อยครั้งที่สองสนามบินใช้

ทางวิ่งที่มีทิศทางตรงข้ามหรือสวนทางกัน ประกอบกับแนวทางวิ่งทั้งสองสนามบิน มีลักษณะสลับเข้าหากัน จึงทำให้เกิดปัญหาการจัดการจราจรในแนวร่องลงของทั้งสองสนามบิน ซึ่งหากมีปริมาณการจราจรทางอากาศเพิ่มขึ้น ก็จะทำให้มีความซับซ้อนการจัดการจราจร และส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย

- **ข้อจำกัดพื้นที่ห้วงอากาศ** การบริหารจัดการของท่าอากาศยานดอนเมือง ถูกจำกัดและถูกบีบให้แคบลงเนื่องจากพื้นที่ที่หวงห้ามทางการบินต่างๆ จึงทำให้การออกแบบกำหนดเส้นทางบินเข้า-ออก ถูกจำกัดและมีจุดติดกันดังกล่าวข้างต้น

(2) ปัญหาการให้บริการจราจรทางอากาศ

- ทำให้เกิดความเสี่ยงด้านความปลอดภัยในการควบคุมการจราจรทางอากาศสูงมาก เนื่องจากเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศต้องใช้สมาธิและการสังเกตเฝ้าระวังอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งรูปแบบเส้นทางบินที่มีความซับซ้อน จะทำให้สภาพการจราจรทางอากาศมีความยุ่งยาก
- การจัดลำดับความสำคัญของเที่ยวบิน เข้า-ออก สองสนามบิน โดยกำหนดเป็นสนามบินหลัก และสนามบินรอง จะส่งผลต่อการจัดรูปแบบการจราจร เพื่อความปลอดภัย สะดวก และคล่องตัว ซึ่งโดยหลักทั่วไป เครื่องบินที่เข้า-ออก สนามบินหลักจะได้รับสิทธิในเส้นทางที่มากกว่า ทำให้เครื่องบินเข้า-ออก สนามบินรอง ต้องบินอ้อม หรือถูกจำกัดระยะสูง ซึ่งจะส่งผลให้การสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงและความล่าช้าเสียเวลาในภาพรวมดีขึ้น

(3) ประโยชน์ด้านประสิทธิภาพจากการให้บริการ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นสนามบินหลักและท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นสนามบินรอง โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้บริการเที่ยวบินในประเทศและระหว่างประเทศ และท่าอากาศยานดอนเมืองรองรับเที่ยวบินสำหรับบุคคลสำคัญ (VVIP) เที่ยวบินทหาร และราชการ รวมทั้งเป็นสนามบินสำรอง

- ลดปัญหาเรื่องความเสี่ยงด้านความปลอดภัยที่เกิดจากจุดติดของเส้นทางบินเข้า-ออก สองสนามบิน จาก 24 จุด เหลือ 3 จุด ซึ่งจะทำให้เกิดความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น
- เครื่องบินสามารถบินตรงมาลงที่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือบินออกไปสู่เส้นทางบินได้ โดยไม่ต้องหลบหลีกเส้นทางเข้า-ออก

ของท่าอากาศยานดอนเมือง รวมทั้งสามารถไต่หรือลดระยะสูงได้ โดยไม่ถูกจำกัด ส่งผลให้เส้นทางบินขึ้นลง สามารถไต่หรือลดระยะสูงได้ตามสภาวะการบิน เป็นการลดภาระของนักบินในการทำการบินขึ้น-ลง ส่งผลให้มีความปลอดภัย ลดการล่าช้าของเที่ยวบิน ประหยัดเชื้อเพลิงและลดมลพิษในอากาศ

- ทำให้การจราจรทางอากาศมีความสะดวก คล่องตัว มากยิ่งขึ้น ลดภาระการทำงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการให้บริการจราจรทางอากาศมากยิ่งขึ้น

2.2 ความเห็นและประเด็นอภิปราย

- 2.2.1 ปัจจุบัน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีปริมาณผู้โดยสาร 40 ล้านคน และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นเป็น 46 ล้านคน ในปี 2553 และ 60 - 65 ล้านคน ในปี 2557 - 2558 ซึ่งเกินขีดความสามารถของอาคารผู้โดยสารปัจจุบันที่รองรับได้ 45 ล้านคน/ปี ซึ่งกระทรวงคมนาคมเห็นว่าจำเป็นต้องขยายอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน (Midfield Satellite) เพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 60 - 65 ล้านคน/ปี ในขณะที่มีจำนวนเที่ยวบินขึ้น-ลง ในช่วงชั่วโมงคับคั่ง ประมาณ 59 เที่ยวบิน/ช.ม. ซึ่งทางวิ่ง 2 ทางวิ่ง สามารถรองรับจำนวนเที่ยวบินขึ้น-ลง ในช่วงชั่วโมงคับคั่งได้ 76 เที่ยวบิน/ช.ม. จึงยังไม่ส่งผลกระทบ แต่ก็มีมีความจำเป็นต้องสร้างทางวิ่งที่ 3 เพื่อป้องกันปัญหาการปิดซ่อมทางวิ่งหรือเกิดกรณีฉุกเฉิน ซึ่งจะทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สามารถรองรับเที่ยวบินขึ้น-ลงในช่วงชั่วโมงคับคั่งได้ 90 - 95 เที่ยวบิน/ช.ม. ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมได้มีแผนงานรองรับแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาปรับแผนการลงทุนในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้สอดคล้องกับปริมาณการจราจรทางอากาศ และสถานการณ์ทางเศรษฐกิจของประเทศ
- 2.2.2 ในหลักการพิจารณาแนวทางการลงทุนพัฒนาท่าอากาศยานทั้ง 2 แห่ง ควรต้องพิจารณาแนวโน้มปริมาณการจราจรทางอากาศในระยะยาว และขีดความสามารถในการลงทุนของประเทศด้วย เพื่อให้สามารถกำหนดแผนการลงทุนที่เหมาะสม คำนวณ และมีประสิทธิภาพ ในกรณี เช่น จำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเกินขีดความสามารถ ซึ่งคาดว่าจะส่งผลให้เกิดปัญหาความแออัดตั้งแต่ปี 2553 หากสามารถเปิดใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเพื่อรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศบางส่วนได้ ก็จะช่วยยืดระยะเวลาการลงทุนพัฒนาในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิออกไปได้ระยะหนึ่ง
- 2.2.3 การกำหนดบทบาทของท่าอากาศยานทั้ง 2 แห่ง อาจพิจารณาแบ่งปริมาณผู้โดยสารมายัง ท่าอากาศยานดอนเมือง ประมาณ 5 - 10 ล้านคน/ปี จะทำให้บรรเทาปัญหาความแออัด ในระหว่างการพัฒนา ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยการให้ท่าอากาศยานดอนเมืองเปิดบริการเที่ยวบินภายในประเทศที่ไม่มีการต่อ

เครื่องบิน (Non-connecting Flight) หรือสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers) หรืออาจให้มีเที่ยวบินระหว่างประเทศในอนาคต โดยขึ้นอยู่กับความสมัครใจของสายการบิน ทั้งนี้ ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยในการควบคุมการจราจรทางอากาศที่อาจเกิดขึ้นจากจุดตัดของเส้นทางบิน ควบคู่ไปกับการใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้คุ้มค่าด้วย

- 2.2.4 กระทรวงคมนาคมเห็นว่า การกำหนดให้ท่าอากาศยานดอนเมืองให้บริการเที่ยวบินประจำทั้งภายในประเทศและในภูมิภาคใกล้เคียง อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการควบคุมการขึ้น-ลงของอากาศยาน จึงควรกำหนดให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นท่าอากาศยานหลัก และท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นท่าอากาศยานรอง โดยสนามบินหลักจะได้ Priority ที่จะทำการบินขึ้น-ลง
- 2.2.5 ในการพิจารณากำหนดบทบาทของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง ควรจัดทำเป็นทางเลือกให้คณะกรรมการ รศก. ได้พิจารณา เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากท่าอากาศยานทั้ง 2 แห่งอย่างคุ้มค่า และคำนึงถึงความปลอดภัยด้านการบิน โดยวิเคราะห์ความเหมาะสมของแต่ละทางเลือกในการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ เช่น จะลดการลงทุนเพิ่มเติมในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเปิดใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารประมาณ 10 ล้านคน/ปี โดยให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศที่ไม่มีการต่อเครื่องบิน (Non-connecting Flight) หรือสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers) หรืออาจรวมถึงเที่ยวบินระหว่างประเทศในเส้นทางบินภายในภูมิภาคด้วย หรือเร่งการลงทุนเพิ่มเติมในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 60 - 65 ล้านคน/ปี โดยพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองสำหรับกิจกรรมเชิงพาณิชย์อื่นๆ เป็นต้น

2.3 มติคณะกรรมการ รศก.

- 2.3.1 รับทราบรายงานการควบคุมจราจรทางอากาศ กรณีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองเปิดให้บริการเต็มรูปแบบ (Fully Commercial Operate)
- 2.3.2 มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาศึกษาความเหมาะสมของทางเลือกในการพัฒนาท่าอากาศยานทั้ง 2 แห่ง ทั้งนี้ ให้มีความชัดเจนในเรื่องความปลอดภัยในการควบคุมการจราจรในการทำการบินขึ้น-ลง ของอากาศยานทั้งสองแห่ง และนำเสนอคณะกรรมการ รศก. พิจารณาต่อไป โดยให้ศึกษา 3 ทางเลือก ได้แก่
 - (1) กรณีเปิดใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองให้บริการเที่ยวบินเช่นในปัจจุบัน และเร่งการลงทุนในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้เพียงพอกับปริมาณการจราจรในอนาคต

- (2) กรณีเปิดใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารประมาณ 10 ล้านคน/ปี ที่จะช่วยชะลอการลงทุนเพิ่มเติมในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเปิดบริการเที่ยวบินภายในประเทศที่ไม่มีการต่อเครื่องบิน (Non-connecting Flight) หรือสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers) หรือเที่ยวบินระหว่างประเทศภายในภูมิภาค
- (3) กรณีท่าอากาศยานดอนเมืองยกเลิกการบริการเที่ยวบินแบบประจำทั้งหมด พร้อมทั้งพัฒนากิจการกรมเชิงพาณิชย์อื่นๆ และเร่งการลงทุนเพิ่มเติมในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 60 – 65 ล้านคน/ปี

3. การพัฒนาระบบโทรศัพท์เคลื่อนที่ยุคที่ 3 กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ได้เสนอเรื่อง การพัฒนาระบบโทรศัพท์เคลื่อนที่ยุคที่ 3 โดยสรุปสาระสำคัญและมติคณะกรรมการฯ ได้ดังนี้

3.1 สาระสำคัญ

3.1.1 ความก้าวหน้าในการพัฒนาโครงการให้บริการระบบโทรศัพท์เคลื่อนที่ยุคที่ 3 (3G) มีความก้าวหน้าการดำเนินการในด้านต่างๆ ดังนี้

- (1) ด้านการติดตั้งโครงข่ายและอุปกรณ์ บมจ. ทีโอที จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการติดตั้งโครงข่ายและอุปกรณ์โทรศัพท์เคลื่อนที่ยุคที่ 3 โดยแบ่งเป็น 2 ระยะ ดังนี้
 - ระยะที่ 1 ปรับปรุงโครงข่าย 1900 MHz เดิม ของ บจก. เอ ซี ที โมบาย ซึ่งเป็นบริษัทลูก ของ บมจ. ทีโอที ที่ให้บริการในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ให้เป็นโครงข่ายโทรศัพท์เคลื่อนที่ยุคที่ 3 โดยปรับปรุงอุปกรณ์สถานีฐานจำนวน 533 สถานีฐานแล้วเสร็จในเดือนตุลาคม 2552 ทดสอบระบบภายในเดือนพฤศจิกายน 2552 และคาดว่าจะเปิดให้บริการในวันที่ 3 ธันวาคม 2552
 - ระยะที่ 2 สร้างโครงข่ายโทรศัพท์เคลื่อนที่ยุคที่ 3 ที่มีคุณภาพและครอบคลุมพื้นที่เป้าหมาย ตามความจำเป็น และเหมาะสมทั่วประเทศ จำนวน 3,802 สถานีฐาน โดยจะสามารถเริ่มให้บริการในพื้นที่เป้าหมายของระยะที่ 2 ได้ในเดือนธันวาคม 2553 และคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนเมษายน 2555
- (2) ด้านการตลาด เช่น (1) จัดทำแผนปฏิบัติการโดยเน้นการให้บริการโครงข่าย (Network Provider) เพื่อการขายส่งต่อผู้ให้บริการค้าปลีก (Retailer หรือ Mobile Virtual Network Operator: MVNO) (2) เป็นพันธมิตรกับ Content Providers ในการพัฒนาบริการใหม่ๆ บนระบบ 3G (3) ให้บริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงแบบไร้สาย (Mobile Broadband)

และ (4) มุ่งเน้นการให้บริการสื่อสารข้อมูลที่มีคุณภาพสูงในรูปแบบใหม่
ทางการแพทย์ การศึกษา ความมั่นคงปลอดภัย การท่องเที่ยว บ้านเกิด
และอื่นๆ บนระบบ 3G

- (3) **ด้านการเงิน** ในระยะที่ 1 (ปรับปรุงโครงข่าย) จะใช้แหล่งเงินรายได้ของ
บมจ. ทีโอที และในระยะที่ 2 จะใช้เงินกู้ร้อยละ 80 ของเงินลงทุน โดยใช้
เงินกู้ในลักษณะ Export Credit ตามความเห็นของกระทรวงการคลัง ซึ่งมี
ระยะการผ่อนชำระคืนเงินต้น 10 ปี และระยะเวลาปลอดการชำระคืน
เงินต้น 2 ปี
- (4) **ด้านบุคลากร** บมจ. ทีโอที ได้จัดตั้งสายงานธุรกิจโทรศัพท์เคลื่อนที่ และ
มีการฝึกอบรมด้านเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีการ
วิจัยและพัฒนาด้านเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับ 3G

3.1.2 **แนวทาง ขั้นตอน และสถานะปัจจุบันในการออกใบอนุญาต และการ
จัดสรรคลื่นความถี่สำหรับโทรศัพท์เคลื่อนที่ยุคที่ 3 ของคณะกรรมการ
กิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กทช.)** ปัจจุบัน กทช. อยู่ระหว่างการศึกษา
กฎเกณฑ์ เงื่อนไข และกำลังดำเนินการจัดทำประชาพิจารณ์ครั้งสุดท้าย โดย
กทช. มีแผนที่จะเปิดประมูลใบอนุญาตและการจัดสรรคลื่นความถี่ภายในเดือน
ธันวาคม 2552 ระยะเวลาการอนุญาต 15 ปี

3.1.3 **ผลกระทบต่อ บมจ. ทีโอที และ บมจ. กสท. โทรคมนาคม** สรุปได้ดังนี้

- (1) **ผลกระทบด้านการแข่งขัน** ผู้ให้บริการ 3G มีจำนวนเพิ่มขึ้น ทำให้การ
แข่งขันเพื่อครองส่วนแบ่งการตลาดรุนแรงขึ้น อีกทั้งการกำหนดคุณสมบัติ
ของผู้เข้าร่วมประมูลใบอนุญาต 3G อาจเป็นการจำกัดสิทธิหน่วยงานของ
รัฐในการเข้าร่วมประมูล และอาจมีการนำทรัพย์สินที่ได้รับมอบจาก
คู่สัญญาของ บมจ. ทีโอที หรือ บมจ. กสท. โทรคมนาคม ไปใช้ประโยชน์
ให้กับผู้ได้รับใบอนุญาต 3G รายใหม่ เพื่อสร้างความได้เปรียบในการ
แข่งขันและการให้บริการ
- (2) **ผลกระทบด้านการเงิน** การย้ายฐานลูกค้าไปสู่ระบบ 3G จะส่ง
ผลกระทบต่อรายได้ของ บมจ. ทีโอที และ บมจ. กสท. โทรคมนาคม
ทำให้ภาครัฐต้องสูญเสียผลประโยชน์ทั้งในรูปของภาษีเงินได้ และ
เงินปันผลลดลงตามไปด้วย
- (3) **ผลกระทบด้านความมั่นคงของประเทศ** การจัดสรรคลื่นความถี่
ให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการโดยเบ็ดเสร็จจะส่งผลกระทบต่อการกำกับดูแล
ด้านความมั่นคงของประเทศ

3.2 ความเห็นและประเด็นอภิปราย

- 3.2.1 ในการกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขใบอนุญาต 3G ในหลักการควรคำนึงถึงสภาพการแข่งขันและโครงสร้างตลาดโทรคมนาคม โดยมีการวิเคราะห์กำหนดจำนวนผู้ให้บริการที่เหมาะสมกับตลาดและสภาพการแข่งขันและค่าใบอนุญาตที่เหมาะสม ซึ่งคณะกรรมการกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กทช.) ได้ให้ข้อมูลว่า ได้มีการพิจารณาในประเด็นดังกล่าวและได้กำหนดให้มีผู้ให้บริการ 3G รายใหม่อีก 4 ราย ซึ่งเมื่อรวมกับ บมจ. ทีโอที และ บมจ. กสท. โทรคมนาคม จะมีผู้ให้บริการ 3G จำนวน 6 ราย โดยเกณฑ์การประมูลที่กำหนด กทช. จะไม่มุ่งเน้นรายได้จากการประมูล แต่จะมุ่งเน้นเรื่อง Fare Value ที่สอดคล้องกับแผนธุรกิจของผู้เข้าประมูลเป็นหลัก และให้สามารถใช้โครงข่ายร่วมกันได้ เช่น เสาสัญญาณ เป็นต้น
- 3.2.2 บมจ. ทีโอที เห็นว่าหลักเกณฑ์ของ กทช. และการเปิดให้มีผู้ให้บริการเพิ่มขึ้นอีก 4 ราย จะส่งผลกระทบต่อรายได้และฐานะการเงินของทั้ง 2 องค์การ รวมทั้งอาจเกิดกรณีการใช้ทรัพย์สินจากสัญญาสัมปทานเดิม ซึ่ง บมจ. ทีโอที ไม่สามารถตรวจสอบการใช้ทรัพย์สินดังกล่าวได้ รวมทั้งหากผู้รับสัมปทานเดิมได้รับใบอนุญาต 3G ก็อาจโยกย้ายฐานลูกค้าจากสัมปทานเดิมไปสู่ระบบ 3G ซึ่งทำให้รายได้จากสัมปทานของ บมจ. ทีโอที และ บมจ. กสท. โทรคมนาคม ลดลง
- 3.2.3 อย่างไรก็ตาม ที่ประชุมเห็นว่า บมจ. ทีโอที ไม่ควรมุ่งเน้นการพึ่งพารายได้จากสัญญาสัมปทาน แต่ควรปรับแนวทางดำเนินกิจการ เพื่อหารายได้ด้วยตนเอง เนื่องจากตลาดโทรคมนาคมได้เปิดเสรีไปแล้ว สำหรับประเด็นการใช้ทรัพย์สินที่ได้รับโอนจากสัญญาสัมปทาน โดย บมจ. ทีโอที ไม่สามารถตรวจสอบได้นั้น ในหลักการเป็นเรื่องที่ บมจ. ทีโอที ในฐานะผู้ให้สัมปทานจะต้องกำกับและตรวจสอบให้เป็นไปตามสัญญา แต่หาก บมจ. ทีโอที ไม่สามารถตรวจสอบได้ กทช. ควรพิจารณากำหนดเงื่อนไขที่ผู้ขอใบอนุญาตโดยมีการใช้ทรัพย์สินของผู้อื่น จะต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าของทรัพย์สินนั้นก่อน หรือ บมจ. ทีโอที อาจเปิดโอกาสให้ผู้รับสัมปทานซื้อทรัพย์สินคืนก็ได้
- 3.2.4 สำหรับสาเหตุที่ บมจ. ทีโอที ไม่สามารถเข้าร่วมประมูลคลื่นความถี่ 3G ในครั้งนี้ได้นั้น กทช. ได้ให้ข้อมูลสรุปว่า บมจ. ทีโอที ร่วมกับ บมจ. กสท. โทรคมนาคม ได้รับสิทธิการใช้คลื่นความถี่ 3G ไปแล้ว และขณะนี้ บมจ. กสท. โทรคมนาคม ได้โอนสิทธิการใช้คลื่นความถี่ 3G ให้แก่ บมจ. ทีโอที แต่เพียงผู้เดียว แต่ บมจ. กสท. โทรคมนาคม และภาคเอกชนอื่น สามารถเข้าประมูลคลื่นความถี่ในครั้งนี้ได้
- 3.2.5 สำหรับการดำเนินโครงการพัฒนาระบบโทรศัพท์เคลื่อนที่ยุคที่ 3 ของ บมจ. ทีโอที ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติ เมื่อวันที่ 9 กันยายน 2551 วงเงินลงทุน 29,000 ล้านบาท โดยให้ บมจ. ทีโอที มุ่งเน้นการขายส่งเป็นหลัก ซึ่งในขณะนั้น ยังไม่

ชัดเจนว่า กทข. จะกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการประมูลคลื่นความถี่ 3G อย่างไร โดยขณะนี้ สถานการณ์ได้เปลี่ยนแปลงไป และส่งผลกระทบให้เกิดความเสี่ยงในการดำเนินโครงการทั้งในด้านการแข่งขันที่จะเกิดขึ้นจากผู้ประกอบการรายใหม่ 4 ราย และความเสี่ยงในกรณีที่ผู้ประกอบการรายใหม่ลงทุนในโครงข่าย 3G เอง ซึ่งอาจทำให้ไม่มีลูกค้ามาเช่าใช้โครงข่ายของ บมจ. ทีโอที ดังนั้น กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร จึงควรพิจารณา ทบทวนแนวทางการดำเนินโครงการ โดยมีการวิเคราะห์ผลกระทบและความเสี่ยงของโครงการ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป ทั้งนี้ ที่ประชุมมีข้อสังเกตว่า บมจ. ทีโอที ควรขอความชัดเจนของหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประมูลก่อนเริ่มดำเนินโครงการดังกล่าวหรือไม่

3.2.6 นอกจากนี้ ที่ประชุมมีข้อสังเกตเพื่อประกอบการพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประมูลคลื่นความถี่ 3G ของ กทข. ดังนี้

- (1) กทข. ควรมีความชัดเจนในภาพรวมของการพัฒนาโครงข่าย 3G และสภาพการแข่งขันที่เหมาะสม เพื่อนำไปสู่การกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประมูลคลื่นความถี่ 3G ให้เกิดประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการและการพัฒนาประเทศในภาพรวม
- (2) ควรกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประมูลที่เหมาะสมและเป็นธรรม ทั้งในกรณีที่ผู้เข้าร่วมประมูลจะลงทุนพัฒนาโครงข่าย และกรณีการเช่าใช้โครงข่าย
- (3) ควรกำหนดเงื่อนไขการใช้ทรัพย์สิน โดยต้องได้รับความยินยอมจากเจ้าของทรัพย์สินก่อน
- (4) คุณสมบัติของผู้เข้าร่วมประมูลไม่ควรขัดต่อกฎหมาย รวมทั้งควรพิจารณาในประเด็นที่อาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคงด้วย

3.3 **มติคณะกรรมการ รศก.**

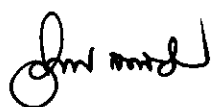
- 3.3.1 รับทราบความก้าวหน้าในการพัฒนาโครงการให้บริการระบบโทรศัพท์เคลื่อนที่ ยุคที่ 3 ตามที่กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเสนอ
- 3.3.2 มอบหมายให้กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร รับไปวิเคราะห์ ความเสี่ยงและประเมินผลกระทบจากการเปิดประมูลใบอนุญาตประกอบกิจการ โทรคมนาคม (โทรศัพท์เคลื่อนที่ยุคที่ 3) ที่จะเกิดขึ้นต่อ บมจ. ทีโอที และ บมจ. กสท. โทรคมนาคม แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไป
- 3.3.3 มอบหมายให้ สศช. ในฐานะฝ่ายเลขานุการ คณะกรรมการ รศก. จัดส่งข้อสังเกตของคณะกรรมการฯ ให้ กทข. เพื่อประกอบการพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประมูลต่อไป

4. ข้อเสนอเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา

- 4.1 รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการ รศก. ครั้งที่ 14/2552
- 4.2 มอบหมายให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัด กำชับและติดตามให้รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งจัดส่งข้อมูลการเบิกจ่ายงบลงทุนรายเดือนเข้าระบบงาน GFMIS-SOE ของกระทรวงการคลัง ภายในวันที่ 5 ของเดือนถัดไปอย่างเคร่งครัด เพื่อประโยชน์ในการติดตามผลการดำเนินงานและการลงทุนของรัฐวิสาหกิจอย่างต่อเนื่อง
- 4.3 มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาศึกษาความเหมาะสมของทางเลือกในการพัฒนาท่าอากาศยานทั้ง 2 แห่ง ทั้งนี้ ให้มีความชัดเจนในเรื่องความปลอดภัยในการควบคุมการจราจรในการทำการบินขึ้น-ลง ของท่าอากาศยานทั้งสองแห่ง และนำเสนอคณะกรรมการ รศก. พิจารณาต่อไป โดยให้ศึกษา 3 ทางเลือก ได้แก่
 - 4.3.1 กรณีเปิดใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองให้บริการเที่ยวบินเช่าในปัจจุบัน และเร่งการลงทุนในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้เพียงพอกับปริมาณการจราจรในอนาคต
 - 4.3.2 กรณีเปิดใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารประมาณ 10 ล้านคน/ปี ที่จะช่วยชะลอการลงทุนเพิ่มเติมในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเปิดให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศที่ไม่มีการต่อเครื่องบิน (Non-connecting Flight) หรือสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers) หรือเที่ยวบินระหว่างประเทศภายในภูมิภาค
 - 4.3.3 กรณีท่าอากาศยานดอนเมืองยกเลิกการบริการเที่ยวบินแบบประจำทั้งหมด พร้อมทั้งพัฒนากิจกรรมเชิงพาณิชย์อื่นๆ และเร่งการลงทุนเพิ่มเติมในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 60 – 65 ล้านคน/ปี
- 4.4 มอบหมายให้กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร รับไปวิเคราะห์ความเสี่ยงและประเมินผลกระทบจากการเปิดประมูลใบอนุญาตประกอบกิจการโทรคมนาคม (โทรศัพท์เคลื่อนที่ยุคที่ 3) ที่จะเกิดขึ้นต่อ บมจ. ทีโอที และ บมจ. กสท. โทรคมนาคม แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไป
- 4.5 มอบหมายให้ สศช. ในฐานะฝ่ายเลขานุการ คณะกรรมการ รศก. จัดส่งข้อสังเกตของคณะกรรมการฯ ให้ กทช. เพื่อประกอบการพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประมูลดังนี้
 - 4.5.1 ความชัดเจนในภาพรวมของการพัฒนาโครงข่าย 3G และสภาพการแข่งขันที่เหมาะสม เพื่อนำไปสู่การกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประมูลคลื่นความถี่ 3G ให้เกิดประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการและการพัฒนาประเทศในภาพรวม

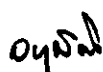
- 4.5.2 ควรกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประมูลที่เหมาะสมและเป็นธรรม ทั้งในกรณีที่ผู้เข้าร่วมประมูลจะลงทุนพัฒนาโครงข่าย และกรณีการเช่าใช้โครงข่าย
- 4.5.3 ควรกำหนดเงื่อนไขการใช้ทรัพย์สิน โดยต้องได้รับความยินยอมจากเจ้าของทรัพย์สินก่อน
- 4.5.4 คุณสมบัติของผู้เข้าร่วมประมูลไม่ควรขัดต่อกฎหมาย รวมทั้งควรพิจารณาในประเด็นที่อาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคงด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัตินำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จักขอบพระคุณยิ่ง



(นายอานันท์ ปันยารชุน)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
กรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ




(นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ)

นายกรัฐมนตรี

๑๖ ม.ค. ๕๖

พร ๐๕๐๖/๓๓๐๐/พ

กราบเรียน นรม.

เลขที่-สศช. กรรมการและเลขานุการ คกก.รศก.
ขอให้นำผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่
๑๔/๒๕๕๒ เสนอ ครม. พิจารณา

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติตามที่
เลขที่-สศช. กรรมการและเลขานุการ คกก.รศก. เสนอ



(นายสุรชัย กุประเสริฐ)

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

16 ส.ค. 2552