



ด่านที่สุด

บันทึกข้อความ

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ ๑๑ ๓157
28 ส.ค. 2552
วันที่ 16.40

อก. ๔/๒๕๖
รับที่ ๒๔๖๐๒
เวลา ๒๖.๔๐

ส่วนราชการ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) โทร 0 2282 9160

ที่ นร 1115/ ๒๕๖๒๔ วันที่ ๒๔ สิงหาคม 2552

เรื่อง ขอสับสนุนงบประมาณโครงการศึกษาและพัฒนาท่าเทียบเรือกันตัง (ภายใต้แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง 2555)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

1. ความเป็นมา

จังหวัดตรัง ขอเสนอให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือกระทรวงการคลัง จัดสรรเงินงบประมาณตามโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง (แผนฟื้นฟูเศรษฐกิจระยะที่ 2) จำนวน 12 ล้านบาท เพื่อสนับสนุนโครงการศึกษาและพัฒนาท่าเทียบเรือกันตัง และขอให้ สศช. ได้บรรจุแผนการพัฒนาท่าเทียบเรือกันตังไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 – 2559) ต่อไปด้วย (รายละเอียดปรากฏตามเอกสารแนบ)

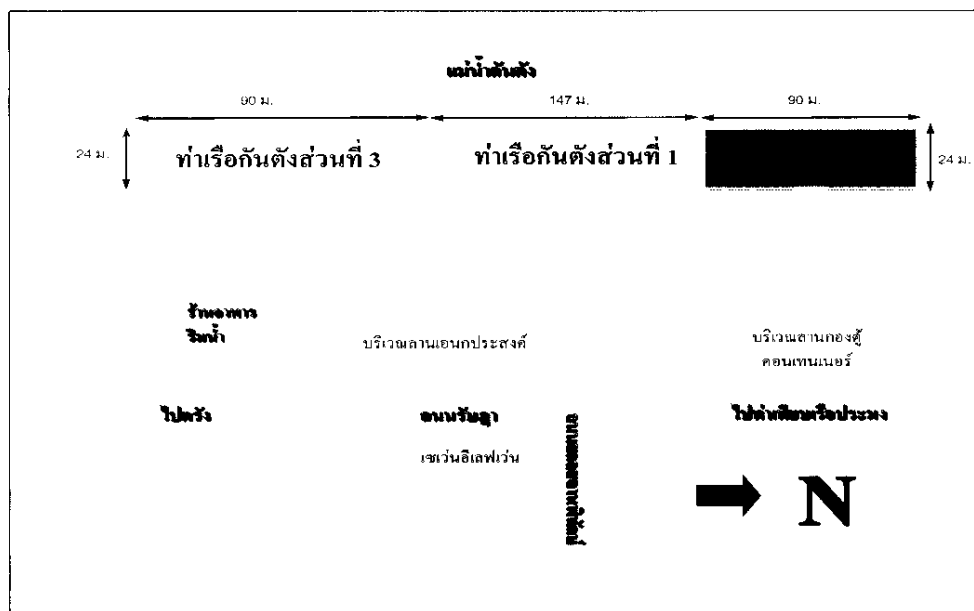
2. ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสถานะปัจจุบันของท่าเรือกันตัง

2.1 ท่าเรือกันตัง (Kantang Port) เป็นท่าเรือแม่น้ำ ตั้งอยู่ที่ อ.กันตัง จ.ตรัง ประกอบด้วยท่าเทียบเรือ จำนวน 3 ท่า มีความลึกของร่องน้ำประมาณ 4 – 6 เมตร บริหารงานโดยเทศบาลเมืองกันตัง ได้ยื่นขอเป็นท่าเทียบท่าเรือ เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2551 และสำนักงานศุลกากร ภาค 4 (ศภ.4) อนุมัติเป็นท่าเทียบท่าเรือ (ชั่วคราว) ตามพระราชบัญญัติ ศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 6 (1) และ 7 (3) โดยมีการดำเนินการดังนี้

2.1.1 ท่าเรือกันตัง 1 (ท่าเรือเดิม) กว้าง 15.50 เมตร ยาว 144.00 เมตร น้ำลึกหน้าท่า 5.00 เมตร ก่อสร้างโดยกรมเจ้าท่า (เดิม) ในปี 2514 ปัจจุบันผู้ว่าราชการจังหวัดในฐานะเจ้าท่า ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือได้สั่งห้ามใช้เป็นการถาวรเนื่องจากท่าเทียบเรือมีสภาพชำรุดทรุดโทรม ไม่มีความปลอดภัยในการใช้เรือการเรือถอนและก่อสร้างทดแทน แต่ในปัจจุบันกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้รับงบประมาณปี 2552 - 2553 เพื่อก่อสร้างท่าเทียบเรือใหม่เพื่อรองรับการขนถ่ายสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ จำนวน 67.53 ล้านบาทแล้ว และอยู่ระหว่างการจัดหาผู้รับเหมาก่อสร้าง

- 2.1.2 **ท่าเรือกันตัง 2** กว้าง 25 เมตร ยาว 90 เมตร น้ำลึกหน้าท่า 5.5 เมตร สามารถเทียบเรือ Barge ขนาดบรรทุกตู้บรรจุสินค้าได้ 150-180 TEUs จำนวน 1 ลำ ก่อสร้างโดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (กรมเจ้าท่า) วงเงินประมาณ 52 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นท่าเทียบเรือขนถ่ายสินค้าเอนกประสงค์ ปัจจุบันใช้สำหรับขนถ่ายสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์
- 2.1.3 **ท่าเรือกันตัง 3 (ท่าเทียบเรือใหม่)** กว้าง 24 เมตร ยาว 90 เมตร น้ำลึกหน้าท่า 6 เมตร สามารถเทียบเรือ Barge ขนาดบรรทุกตู้บรรจุสินค้าได้ 100-200 TEUs จำนวน 1 ลำ ก่อสร้างโดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี แล้วเสร็จในปี 2551 วงเงินก่อสร้างประมาณ 57.22 ล้านบาท เพื่อเป็นการส่งเสริมการค้าและเศรษฐกิจระหว่างประเทศตามโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจสามฝ่าย (IMT-GT)

เนื่องจาก ท่าเรือกันตัง 2 และ 3 ก่อสร้างโดยงบประมาณแผ่นดิน กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จึงส่งมอบท่าเทียบเรือให้กับกรมธนารักษ์ เพื่อจัดหาผลประโยชน์ ปัจจุบันเทศบาลเมืองกันตังเป็นผู้บริหารจัดการท่าเทียบเรือในฐานะผู้เช่า ซึ่งเทศบาลเมืองได้ให้ บริษัท ศรีตรัง ลอจิสติกส์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการท่าเรือและแบ่งรายได้ให้แก่เทศบาลในอัตราที่กำหนดไว้



- 2.2 **ด่านศุลกากรกันตัง** เป็นด่านศุลกากรที่มีความสำคัญทางฝั่งทะเลอันดามันและจังหวัดตรัง และมีศักยภาพในการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่เจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง สามารถให้บริการการนำเข้า-ส่งออกด้วยระบบ e-Customs และ e-Finance

- 2.3 เนื่องจากการขนส่งทางน้ำในพื้นที่จังหวัดตรัง นอกจากท่าเทียบเรือกันดั้แล้ว ยังมีท่าเทียบเรือเอกชน และองค์การบริหารส่วนจังหวัดตรังอยู่ระหว่างเตรียมการพัฒนาท่าเทียบเรือเพิ่มขึ้นอีก 1 ท่า ในพื้นที่บ้านนาเกลือ อำเภอกันดั้ ซึ่งการพัฒนาท่าเทียบเรือดังกล่าวในพื้นที่ควรมีการศึกษาความเหมาะสมของการพัฒนาท่าเทียบเรืออย่างเป็นระบบ โดยเฉพาะการศึกษาความคุ้มค่าของการพัฒนาท่าเทียบเรือแห่งใหม่ และระบบโลจิสติกส์มายังท่าเทียบเรือ จังหวัดตรังจึงเสนอขอรับการสนับสนุนโครงการศึกษาและพัฒนาท่าเทียบเรือกันดั้ (ภายใต้แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง) มาในครั้งนี้

3. ข้อพิจารณาของสำนักงานฯ

สศช. ได้ตรวจสอบสถานะการให้บริการของท่าเรือกันดั้ และสภาพแวดล้อมของท่าเรือกันดั้ โดยได้ลงพื้นที่สำรวจข้อมูลระหว่างวันที่ 13 – 15 สิงหาคม 2552 ซึ่งผลการสำรวจสามารถสรุปได้ดังนี้

3.1 ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือกันดั้มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

- 3.1.1 จากสถิติการนำเข้าส่งออก ปี 2548 – 2551 ผ่านด่านศุลกากรกันดั้ พบว่า มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องเฉลี่ยประมาณ ร้อยละ 21 ต่อปี

หน่วย ล้านบาท

ปี	2548	2549	2550	2551
มูลค่าการนำเข้า	1,158	468	731	1,183
มูลค่าการส่งออก	7,702	10,542	11,514	14,713
รวม	8,860	11,010	12,245	15,896
อัตราเติบโต (%)		24.27	11.22	29.82

ที่มา : ด่านศุลกากรกันดั้ สำนักงานศุลกากรภาค 4

- 3.1.2 การขนส่งสินค้านำเข้า – ส่งออกดังกล่าว ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งสินค้า เช่น ยางพารา ไม้ยางพารา และปูนซีเมนต์อัดเม็ด เป็นต้น จากอำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช และจังหวัดใกล้เคียง เช่น จังหวัดกระบี่ และจังหวัดพัทลุง ที่มีระยะห่างจากจังหวัดต่างๆ ถึงอำเภอกันดั้เฉลี่ย ประมาณ 100 -150 กม. เพื่อขนส่งไปยังท่าเรือปีนัง ประเทศมาเลเซีย ซึ่งจะใช้เวลาขนส่งเฉลี่ย 24 ชม. หรือขนส่งไปท่าเรือ Port Klang ที่กัวลาลัมเปอร์ ซึ่งใช้เวลาขนส่งประมาณ 4 วัน ทั้งนี้ ด้านศุลกากรสงขลา ด้านปาดังเบซาร์ และด้านศุลกากรสะเดา ในขณะนี้ไม่สามารถรองรับปริมาณการขนส่งตู้สินค้าที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องได้ ผู้ประกอบการหลายรายจึงได้เปลี่ยนมาใช้ท่าเรือกันดั้ ทำให้มีปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออกผ่านด่านศุลกากรกันดั้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ตารางสินค้านำเข้าปี 2552 (ต.ค.51-ก.ค.52)

ลำดับที่	ชนิดสินค้า	น้ำหนัก	มูลค่า (บาท)	อากร
1	ถ่านหิน	323,634,041.00	854,692,702.81	-
2	ปุ๋ยเคมี	8,260,000.00	166,961,671.31	-
3	เศษไม้	35,300,400.00	35,300,400.00	353,004.00
4	ยางแผ่นรมควัน	20,000.00	1,306,260.00	-
5	เครื่องถ่ายเอกสารเก่าใช้แล้ว	48,000.00	1,237,880.91	-
6	เครื่องมือและอุปกรณ์	20,453.00	1,078,931.99	123,102.00
7	ลวดสลิง	2,328.00	160,516.98	8,608.00
8	ปากกระวาง	32.52	53,611.57	3,262.00
9	ตู้คอนเทนเนอร์รื้อ	3,880	49,482.76	-
รวม		367,289,134.52	1,060,841,458.33	487,976.00

ที่มา : ด้านศุลกากรกัณฑ์ สำนักงานศุลกากรภาค 4

ตารางสินค้าส่งออกปี 2552 (ต.ค.51-ก.ค.52)

ลำดับที่	ชนิดสินค้า	น้ำหนัก	มูลค่า (บาท)	อากร
1	ยางพารา	135,305,282.00	8,264,218,974.55	-
2	ไม้ยางพารา	154,669,108.46	1,928,040,438.04	57,841,377
3	ปูนซีเมนต์	815,635,000.00	1,165,338,437.42	-
4	ยางผสมสำเร็จ	15,583,680.00	934,920,685.20	-
5	แร่ยิปซัม	563,925,000.00	301,350,880.28	-
6	แร่โซเดียมเฟลด์สปาร์	32,100,000.00	26,994,064.48	-
7	ปูนปลาสเตอร์	520,000.00	1,830,617.06	-
8	แท่นรองยาง	63,217.84	1,120,997.60	-
9	ถุงเปล่า	5,596.00	487,497.16	-
รวม		1,717,806,884.30	12,624,302,591.79	57,841,377.00

ที่มา : ด้านศุลกากรกัณฑ์ สำนักงานศุลกากรภาค 4

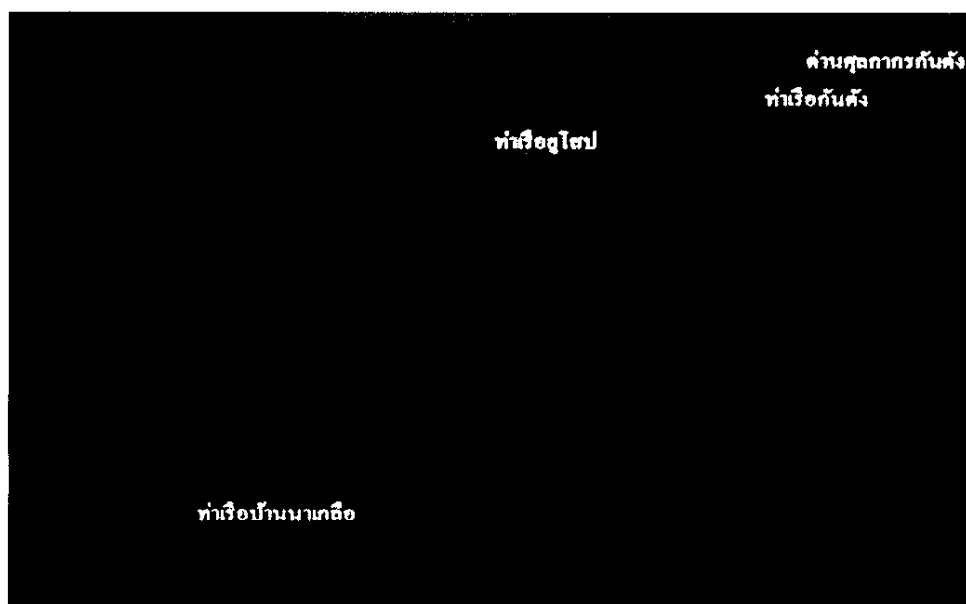
3.1.3 อย่างไรก็ตาม จากการพิจารณาเส้นทางเดินเรือของท่าเรือบริเวณอำเภอกันตังพบว่า มีข้อจำกัดทางด้านร่องน้ำของแม่น้ำตรัง ที่มีความลึกประมาณ 4 – 6 เมตร ทำให้เรือบรรทุกตู้สินค้าขนาดใหญ่ไม่สามารถเดินเรือเข้ามาในเขตร่องน้ำได้ จึงต้องอาศัยเรือทอ้งแบน (Barge) ในการขนส่งสินค้า นอกจากนี้ยังมีเกาะค้อขวางลำน้ำ ทำให้เรือสามารถผ่านได้เฉพาะทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเท่านั้น



3.2 ความเหมาะสมของการดำเนินโครงการศึกษาและพัฒนาท่าเทียบเรือกันดั้ง
จากปริมาณการขนส่งสินค้านำเข้า – ส่งออกผ่านด่านศุลกากรกันดั้งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น
สูงขึ้นดังกล่าว ทำให้เกิดข้อจำกัดของขีดความสามารถรองรับของท่าเรือในปัจจุบัน ดังนั้น
จังหวัดจึงมีโครงการที่จะสนับสนุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับปริมาณสินค้าที่
เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องดังกล่าว ประกอบด้วย

3.2.1 โครงการก่อสร้างท่าเรือขนถ่ายสินค้าระบบคอนเทนเนอร์ ที่บ้านนาเกลือ
อำเภอกันดั้ง องค์การบริหารส่วนจังหวัดตรัง เตรียมการก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่
ในพื้นที่ประมาณ 100 ไร่ วงเงินลงทุน 750 ล้านบาท เพื่อรองรับการขยายตัวของ
เศรษฐกิจภาคใต้ตอนกลางฝั่งทะเลอันดามัน 8 จังหวัด ได้แก่ ตรัง ภูเก็ต กระบี่
พังงา สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง และสตูล ให้สามารถขนส่งสินค้า
ส่งออกไปยังท่าเรือปีนัง ประเทศมาเลเซีย ได้สะดวก รวดเร็ว ประหยัดเวลาและ
ค่าใช้จ่าย

เมื่อพิจารณาสภาพการพัฒนาท่าเรือบริเวณอำเภอกันดั้งที่ผ่านมาที่มีการพัฒนา
ท่าเรือจำนวนมากทั้งท่าเรือกันดั้ง (เทศบาล) และท่าเรือเอกชนบริเวณในและนอก
เขตเทศบาลทั้งที่รองรับตู้สินค้า และสินค้าเทกอง เช่น ถ่านหิน แร่ดิบซั่ม เป็นต้น
แสดงให้เห็นว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ผ่านมายังขาดทิศทางการที่ชัดเจน
ประกอบกับแผนการพัฒนาที่เสนอดังกล่าว ยังขาดการศึกษาแนวโน้มปริมาณตู้
สินค้าเข้า – ออกระหว่างประเทศในอนาคต โดยเฉพาะกรณีที่มีการพัฒนา
ท่าเทียบเรือระหว่างประเทศฝั่งทะเลอันดามัน (ท่าเรือปากบารา) ซึ่งปัจจุบันอยู่
ระหว่างการศึกษาทำให้การดำเนินโครงการฯ ตามที่เสนอ อาจมีความเสี่ยง
ทางด้านความเป็นไปได้ของโครงการฯ หากมิได้ทำการศึกษาความเหมาะสมของ
การพัฒนาท่าเรือที่สอดคล้องกับการพัฒนาท่าเรือต่าง ๆ ในพื้นที่ภาคใต้



3.2.2 โครงการพัฒนาก่อสร้างลานกองเก็บตู้สินค้า (CY) บริเวณสถานีรถไฟกันดั้ ซึ่งมีระยะทางห่างจากท่าเรือกันดั้ประมาณ 500 ม. เพื่อรองรับปริมาณตู้สินค้าจากจังหวัดภาคใต้ตอนกลางฝั่งทะเลอันดามัน เนื่องจากปัจจุบันการขนส่งตู้สินค้านำเข้ามายังท่าเรือบริเวณอำเภอกันดั้ เป็นการขนส่งทางถนน ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณโดยรอบพื้นที่อำเภอกันดั้ ดังนั้นเทศบาลเมืองกันดั้จึงให้ความสนใจในการสนับสนุนให้ผู้ประกอบการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากถนนมาเป็นราง ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยได้ทำหนังสือขอใช้พื้นที่จากการรถไฟแห่งประเทศไทยแล้ว ซึ่งในเบื้องต้น รฟท. ได้แจ้งว่ายินดีให้เทศบาลใช้พื้นที่ โดย รฟท. จะทำการพัฒนาที่ดินที่เหลือในบริเวณดังกล่าวเพื่อพัฒนาเป็นอาคารเชิงพาณิชย์ต่อไป

จากการพิจารณาในเบื้องต้น พบว่า ปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือบริเวณอำเภอกันดั้ในปัจจุบัน ส่วนใหญ่เป็นขนส่งสินค้าทางถนนจากอำเภอกันดั้ จังหวัดนครศรีธรรมราช และจังหวัดใกล้เคียง (ระยะทางประมาณ 100 – 150 กม.) เนื่องจากการขนส่งทางรถไฟมีข้อจำกัดด้านสภาพทาง และความเพียงพอของหัวรถจักรและล้อเลื่อน ซึ่งหากปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งทางรางดังกล่าว อาจทำให้มีปริมาณตู้สินค้าขนส่งไปยังด่านปาดังเบซาร์ ที่มีทางรถไฟเชื่อมต่อกับประเทศมาเลเซียมากขึ้น เนื่องจากผู้ประกอบการมีต้นทุนการขนส่งตู้สินค้านำเข้าต่ำกว่าการขนส่งตู้สินค้านำเข้ายังสถานีรถไฟกันดั้ ที่จะต้องมีค่าขนตู้ขึ้นลงระหว่างสถานีรถไฟและท่าเรือ

ดังนั้น ในการพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพของท่าเรือกันตัง จึงควรมีการศึกษาจัดทำ แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้า โดยศึกษาทิศทางการพัฒนาที่ชัดเจน และมีการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อย่างเป็นระบบ เพื่อให้การพัฒนาท่าเรือกันตังสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3.3 ความเหมาะสมของแหล่งเงิน

3.3.1 ข้อเสนอของจังหวัดตรัง ได้ขอบรรจุโครงการศึกษาและพัฒนาท่าเทียบเรือกันตัง จำนวน 12 ล้านบาท ภายใต้แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง 2555 ซึ่งจากการพิจารณาลักษณะของโครงการ พบว่า เป็นการศึกษาความเหมาะสมและความ เป็นไปได้ของการพัฒนาท่าเทียบเรือแห่งใหม่ (ท่าเรือบ้านนาเกลือ) รวมทั้ง การศึกษาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนนโยบายระบบโลจิสติกส์ ซึ่งอาจ ไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และหลักเกณฑ์การพิจารณาโครงการภายใต้ แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง 2555 ที่เน้นการใช้จ่ายลงทุนเพื่อกระตุ้นการจ้างงาน และการลงทุนต่อเนื่องของภาคเอกชนเป็นหลัก

3.3.2 อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าของท่าเรือกันตังในช่วงที่ผ่านมา พบว่า ท่าเรือดังกล่าวเป็นท่าเรือที่มีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นท่าเรือขนส่ง สินค้าสำหรับสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และมีความสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคใต้ ดังนั้น จึงเห็นควรสนับสนุนให้จังหวัดตรัง ดำเนินโครงการศึกษาและพัฒนาท่าเทียบเรือ กันตัง วงเงิน 12 ล้านบาท เพื่อให้การพัฒนาท่าเรือดังกล่าวมีทิศทางการพัฒนาที่ ชัดเจน ทั้งในด้านที่ตั้ง ขีดความสามารถในการให้บริการที่เหมาะสมของท่าเรือ และสอดคล้องกับการพัฒนาท่าเรืออื่น ๆ ในพื้นที่ใกล้เคียงต่อไป

4. ความเห็นสำนักงานฯ

4.1 เห็นควรสนับสนุนให้จังหวัดตรังดำเนินโครงการศึกษาและพัฒนาท่าเทียบเรือกันตัง วงเงิน 12 ล้านบาท เพื่อให้การพัฒนาท่าเรือดังกล่าวมีทิศทางการพัฒนาที่ชัดเจน ทั้งในด้านที่ตั้ง ขีดความสามารถในการให้บริการที่เหมาะสมของท่าเรือ และสอดคล้องกับการพัฒนา ท่าเรืออื่น ๆ ในพื้นที่ใกล้เคียงต่อไป

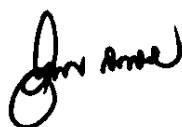
4.2 เห็นควรให้กันเงินงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2552 ของ สสช. จำนวน 5 ล้านบาท โดยจะตัดจ่ายงบประมาณให้จังหวัดตรังเป็นผู้เบิกจ่ายแทนต่อไป และเสนอ คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้จัดสรรเงินงบประมาณ จำนวน 7 ล้านบาทจากงบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น ในงบประมาณรายจ่ายประจำปี

งบประมาณ พ.ศ.2552 เพื่อสนับสนุนโครงการดังกล่าวต่อไป ทั้งนี้จังหวัดตรังจะต้องเป็น
หน่วยงานเจ้าของโครงการศึกษาดังกล่าว และไม่ควรมอบหมายหรือโอนโครงการศึกษา
ให้หน่วยงานอื่นใดในจังหวัดดำเนินการแทน

5. ข้อเสนอเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา

- 5.1 เห็นชอบให้จังหวัดตรังดำเนินโครงการศึกษาและพัฒนาท่าเทียบเรือกันตัง วงเงิน 12
ล้านบาท
- 5.2 อนุมัติให้ สศช. กั้นเงินงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2552 ของ สศช. จำนวน
5 ล้านบาท โดยตัดโอนเงินงบประมาณดังกล่าวให้จังหวัดตรังเป็นผู้เบิกแทนต่อไป และ
อนุมัติจัดสรรเงินงบประมาณ จำนวน 7 ล้านบาท จากงบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อ
กรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น ในงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2552 ให้แก่
จังหวัดตรังเพื่อดำเนินโครงการศึกษาและพัฒนาท่าเทียบเรือกันตัง ของจังหวัดตรังต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัตินำเสนอคณะรัฐมนตรี
พิจารณาต่อไปด้วย จักขอบพระคุณยิ่ง



(นายอำพน กิตติอำพน)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ