

ด่วนที่สุด
ที่ นร ๐๕๐๖/ว ๕๗๐



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๗ ตุลาคม ๒๕๕๒

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๑๓/๒๕๕๒

เรียน รอง-นรม., รัฐ-นร., กระทรวง, กรม

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว ๑๕๖
ลงวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๕๒

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๕๕๓๐ ลงวันที่ ๖ ตุลาคม ๒๕๕๒

ตามที่ได้ยื่นยัน/แจ้งมติคณะรัฐมนตรี (๕ สิงหาคม ๒๕๕๒) เกี่ยวกับผลการประชุม
คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๑๒/๒๕๕๒ มาเพื่อทราบ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เสนอผลการประชุม
คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๑๓/๒๕๕๒ มาเพื่อดำเนินการ โดยการประชุมดังกล่าวได้มีการ
พิจารณาเรื่องต่างๆ รวม ๔ เรื่อง ดังนี้

๑. การฟ้องร้องต่อศาลปกครองกลางเพื่อบังคับให้รัฐต้องปฏิบัติตามกฎหมายทุกชั้นตอน
ตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ มาตรา ๖๗

๒. ขอบทวนภารกิจของคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้และแต่งตั้ง
คณะกรรมการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมนิเวศน์

๓. กรอบการศึกษาทำอากาศยานสุวรรณภูมิและทำอากาศยานดอนเมือง และแนวทางการ
ใช้ประโยชน์ทำอากาศยานดอนเมือง

๔. แนวทางการดำเนินงานของคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจในระยะต่อไป
ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๖ ตุลาคม ๒๕๕๒ รับทราบและเห็นชอบตามที่เลขาธิการ
คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรี
เศรษฐกิจเสนอ

จึงเรียนยืนยันมา/ จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายสุรัชย์ ภูประเสริฐ)
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี



ด่วนที่สุด

บันทึกข้อความ

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

ที่ นร 1115/ 4590 วันที่ 6 ตุลาคม 2552

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ 13/2552

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ตามที่ คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ (รศก.) ได้มีการประชุม ครั้งที่ 13/2552 เมื่อวันที่พุธที่ 30 กันยายน 2552 เวลา 9.00 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมสี่เหลี่ยม ตึกไทยคู่ฟ้า ทำเนียบรัฐบาล นั้น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในฐานะฝ่ายเลขานุการ ขอสรุปผลการประชุมคณะกรรมการ รศก. ประกอบด้วยสาระสำคัญของความเห็นและประเด็นอภิปรายและมติคณะกรรมการ รศก. ดังนี้

1. การฟ้องร้องต่อศาลปกครองกลางเพื่อบังคับให้รัฐต้องปฏิบัติตามกฎหมายทุกขั้นตอนตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2550 มาตรา 67 กระทรวงอุตสาหกรรม ได้รายงานความคืบหน้าการดำเนินการตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2550 มาตรา 67 ทั้งในส่วนของกระทรวงอุตสาหกรรมและสำนักงานคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ สรุปความคืบหน้า และมติคณะกรรมการฯ ได้ดังนี้

1.1 ความคืบหน้า

1.1.1 ตั้งแต่ปี 2550 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกใบอนุญาตประกอบกิจการ/โครงการให้กับผู้ประกอบการแล้วจำนวน 12 ราย ประกอบด้วย กรมโรงงานอุตสาหกรรม 6 ราย การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยจำนวน 6 ราย และอยู่ระหว่างพิจารณาของหน่วยงานภายใต้กระทรวงอุตสาหกรรม จำนวน 9 ราย ประกอบด้วยกรมโรงงานอุตสาหกรรม 7 ราย และการนิคมอุตสาหกรรมฯ 2 ราย

1.1.2 เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2552 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมได้ลงนามในประกาศอุตสาหกรรม เรื่อง โครงการหรือกิจกรรมเกี่ยวกับอุตสาหกรรมที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรง จำนวน 8 กิจการ ได้แก่ (1) กิจการการทำเหมืองใต้ดิน (2) กิจการเหมืองแร่ตะกั่วและสังกะสี (3) กิจการถลุงแร่ ด้วยสารละลายและเคมีในชั้นดินทุกขนาด และอุตสาหกรรมการผลิตเหล็กขั้นต้นที่มีกำลังการผลิตตั้งแต่ 2 หมื่นตันต่อวันขึ้นไป (4) อุตสาหกรรมปิโตรเคมีขั้นต้นหรือขั้นกลางที่มีการใช้หรือผลิตสารอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่าง เช่น สารที่ก่อให้เกิดมลสารทางอากาศที่เป็นอันตรายและสารที่มีพิษรุนแรง (5) นิคมอุตสาหกรรมตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยหรือ

โครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับนิคมอุตสาหกรรม ซึ่งจัดตั้งเพื่อรองรับอุตสาหกรรมผลิตเหล็กขั้นต้นหรืออุตสาหกรรมปิโตรเคมีขั้นต้นหรือขั้นกลาง (6) โรงงานฝังกลบของเสียอันตรายจากอุตสาหกรรมหรือเตาเผาที่จัดสร้างเพื่อกำจัดของเสียอันตรายจากอุตสาหกรรม (7) โรงงานผลิตพลังงานไฟฟ้าที่ใช้เชื้อเพลิงฟอสซิล ยกเว้นก๊าซธรรมชาติ ก๊าซธรรมชาติสังเคราะห์ที่มีกำลังผลิตไฟฟ้าตั้งแต่ 100 เมกะวัตต์ขึ้นไป และ (8) โรงไฟฟ้านิวเคลียร์

- 1.1.3 สำนักงานคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ อยู่ระหว่างจัดทำหลักเกณฑ์และวิธีการประเมินผลกระทบด้านสุขภาพเพื่อเตรียมเสนอคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ (คสช.) ในการประชุมครั้งที่ 5/2552 วันที่ 16 ตุลาคม 2552 (ร่างหลักเกณฑ์ฯ ได้ผ่านการรับฟังความเห็นจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องมาแล้วทั้งหมด 5 เวที และจะจัดเวทีรับฟังความเห็นครั้งสุดท้ายในวันที่ 8 ตุลาคม 2552)
- 1.1.4 วันที่ 29 กันยายน 2552 ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งให้ระงับการดำเนินโครงการของผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตแล้วในพื้นที่ชุมชนมาตาพุด จังหวัดระยอง จำนวน 76 โครงการไว้เป็นการชั่วคราว จนกว่าศาลจะมีคำพิพากษาหรือศาลมีคำสั่งเปลี่ยนแปลงเป็นอย่างอื่น ยกเว้นโครงการหรือกิจกรรมที่ได้รับใบอนุญาตก่อนวันประกาศใช้บังคับรัฐธรรมนูญฯ และโครงการหรือกิจกรรมที่ไม่ได้กำหนดให้เป็นประเภทโครงการหรือกิจกรรมที่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 16 มิถุนายน 2552 ทั้งนี้ ไม่รวมถึงการดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามบทบัญญัติ มาตรา 67 วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญฯ

1.2 ความเห็นและประเด็นอภิปราย

- 1.2.1 ตามที่ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งให้ระงับการดำเนินกิจการ/โครงการที่ได้รับอนุมัติแล้ว กระทรวงอุตสาหกรรมต้องตรวจสอบว่า ข้อกำหนดใดที่จะให้อำนาจกระทรวงอุตสาหกรรมในการระงับโครงการดังกล่าว และควรเร่งประสานโดยด่วนกับศาลปกครองกลาง เพื่อขอคำแนะนำเกี่ยวกับแนวทางและวิธีปฏิบัติให้เป็นไปตามคำสั่งศาลต่อไป
- 1.2.2 การดำเนินการทางกฎหมายในขณะนี้ ควรมอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรมเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการอุทธรณ์ โดยให้หารือข้อกำหนดและแนวทางดำเนินการในระยะต่อไปกับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และสำนักงานอัยการสูงสุด โดยควรชี้แจงด้วยวาจาเพื่อให้ศาลปกครองกลางได้ทราบข้อมูลที่ชัดเจนขึ้น เนื่องจากการชี้แจงต่อศาลปกครองกลางที่ผ่านมาเป็นการชี้แจงโดยการยื่นเอกสาร อาจทำให้ศาลไม่ได้รับข้อมูลที่ชัดเจน ทั้งนี้ ให้

ดำเนินการอุทธรณ์โดยเร็ว เนื่องจากคำพิพากษาของศาลอาจมีผลบังคับใช้กับโครงการทั่วประเทศ

- 1.2.3 ปัจจุบันกระทรวงอุตสาหกรรมโดยกรมโรงงานอุตสาหกรรมและการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยได้ออกใบอนุญาตโครงการ รวม 14 โครงการ จากโครงการที่ศาลปกครองมีคำสั่งให้ระงับโครงการรวมทั้งหมด 76 โครงการ ซึ่งกระทรวงอุตสาหกรรมรายงานว่า มีบางโครงการที่ไม่เข้าข่ายต้องดำเนินการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนั้น เพื่อให้เกิดความชัดเจนและเป็นประโยชน์ในการดำเนินการในระยะต่อไป กระทรวงอุตสาหกรรม ควรเร่งตรวจสอบโครงการทั้งหมด พร้อมทั้งติดตามประเมินผลกระทบและแนวทางการแก้ไขปัญหา เพื่อนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจในการประชุมครั้งต่อไป

1.3 มติคณะกรรมการ รศก.

- 1.3.1 รับทราบความคืบหน้าการดำเนินการตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 มาตรา 67 ตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอ
- 1.3.2 มอบหมายกระทรวงอุตสาหกรรม เป็นหน่วยงานหลักในการอุทธรณ์คำสั่งศาลปกครองกลางโดยเร็ว และหารือข้อกฎหมายและแนวทางดำเนินการกับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และสำนักงานอัยการสูงสุดต่อไป โดยในระหว่างการอุทธรณ์คำสั่งศาลปกครองกลางให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องชะลอการออกใบอนุญาตใหม่จนกว่าจะมีผลการตัดสินของศาลปกครองกลาง และประสานโดยด่วนกับศาลปกครองกลาง เพื่อขอคำแนะนำเกี่ยวกับแนวทางและวิธีปฏิบัติให้เป็นไปตามคำสั่งศาลต่อไป
- 1.3.3 มอบหมายกระทรวงอุตสาหกรรมตรวจสอบโครงการของผู้ประกอบการทั้งหมดที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว และประเมินผลกระทบจากคำพิพากษาของศาลปกครองกลางแล้วนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจต่อไป

2. **ขอทบทวนภารกิจของคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้และแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมนิเวศน์ สศช. ได้เสนอเรื่อง ขอทบทวนภารกิจของคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้และแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมนิเวศน์ สรุปสาระสำคัญและมติคณะกรรมการฯ ได้ดังนี้**

2.1 สาระสำคัญ

- 2.1.1 วันที่ 25 สิงหาคม 2552 คณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบและเห็นชอบกับมติคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) ในหลักการของข้อเสนอการพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมนิเวศน์ (Eco-Industrial Town) และมอบหมายให้ สศช. พิจารณาทบทวนภารกิจของคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ โดยผนวกรวมข้อเสนอของภาคเอกชนเรื่องการ

จัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมและชุมชนอย่างยั่งยืน ให้ครอบคลุมมิติ การพัฒนาอุตสาหกรรม สิ่งแวดล้อม และชุมชน โดยอาจปรับปรุงองค์ประกอบ และอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ และเปลี่ยน ชื่อให้สอดคล้องกับภารกิจที่กำหนดขึ้นใหม่

- 2.1.2 **กรอบแนวคิด** การพัฒนาเขตพื้นที่หรือเขตอุตสาหกรรมนิเวศน์ โดยยึดหลักการ 3 หลักการ ได้แก่ (1) การพัฒนาเขตอุตสาหกรรมนิเวศน์เชิงบูรณาการ ระหว่าง การพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และสุขภาพของชุมชน (2) การมีส่วนร่วม ของทุกภาคส่วนและชุมชน และ (3) การใช้หลักการผู้ปล่อยมลพิษเป็นผู้จ่าย (Polluters' Pay Principle)
- 2.1.3 **เป้าหมาย** พัฒนาเขตพื้นที่หรือเมืองที่กำหนดให้เป็นเมืองนิเวศน์ที่ดีเลิศของ ภูมิภาคเอเชีย เพื่อนำไปสู่สังคมคาร์บอนต่ำ และภาคการผลิตสามารถอยู่ร่วมกับ ประชาชนและชุมชนได้อย่างยั่งยืน
- 2.1.4 **มาตรการของรัฐ**
- (1) ทบทวนและปรับปรุง กฎ ระเบียบ เพื่อยกระดับมาตรฐานสิ่งแวดล้อม โดยการกำกับดูแลโรงงานอุตสาหกรรมและธุรกิจภาคการผลิตและ บริการ ให้ปฏิบัติตามกฎหมาย และมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม ภายใต้ แนวทาง Clean & Green
 - (2) การให้บริการของรัฐในลักษณะที่เป็น One Stop One Start Service ที่ได้มาตรฐานสากล อาทิ การให้บริการข้อมูลพื้นฐานและข้อมูลนิคม อุตสาหกรรม และการอนุญาตใช้ที่ดินและประกอบกิจการ เป็นต้น
 - (3) จัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีคุณภาพ และมี ราคาที่เป็นธรรม เพื่อความรวดเร็วในการประกอบการ และคำนึงถึงการ ใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ
 - (4) จัดให้มีกลไกและเครื่องมือ ที่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาเขตอุตสาหกรรม นิเวศน์ที่สำคัญคือ (1) ปรับเปลี่ยนองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่จาก คณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ เป็นคณะกรรมการพัฒนา เขตอุตสาหกรรมนิเวศน์ เพื่อกำกับดูแลทางด้านนโยบายและแผน (2) จัด ให้มีคณะกรรมการกำกับดูแลการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมนิเวศน์ในแต่ละ พื้นที่/เมืองเพื่อบริหารและกำกับดูแลพื้นที่เฉพาะที่กำหนดเป็นเขต อุตสาหกรรมนิเวศน์ และ (3) ใช้มาตรการด้านราคาสินค้าและบริการที่ สะท้อนถึงต้นทุนด้านสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ
- 2.1.5 **โครงการนำร่อง** กำหนดให้มีโครงการนำร่องขึ้นในจังหวัดสมุทรสาคร พื้นที่ ชายฝั่งทะเลภาคใต้ และพื้นที่อื่น ๆ เป็นต้น

2.1.6 ข้อเสนอการแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมนิเวศน์ เห็นสมควรให้ยกเลิกคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ และให้แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมนิเวศน์แทน โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ดังนี้

- (1) **องค์ประกอบ** ประกอบด้วย นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน รองนายกรัฐมนตรี รัฐมนตรี รัฐมนตรี และปลัดกระทรวงที่เกี่ยวข้องเป็นกรรมการ โดยมีเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นกรรมการและเลขานุการ) และรองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่ได้รับมอบหมายเป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
- (2) **อำนาจหน้าที่** ประกอบด้วย 1) พิจารณาและกำหนดนโยบาย แผนงาน โครงการและมาตรการในการพัฒนาอุตสาหกรรมภาคการผลิตเชิงนิเวศน์ และชุมชนอย่างยั่งยืน รวมทั้งประสาน การบริหาร กำกับดูแลการพัฒนาภาคการผลิตเชิงนิเวศน์ ให้สามารถดำรงอยู่ร่วมกับชุมชนได้อย่างยั่งยืนในภาพรวมทั้งระบบ 2) กำกับดูแลและเร่งรัดการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาภาคการผลิตเชิงนิเวศน์ และชุมชนอย่างยั่งยืน ให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาล และการพัฒนากิจกรรมต่างๆ ให้มีความสมดุล และสามารถอยู่ร่วมกันกับชุมชนในทุกพื้นที่อย่างยั่งยืน 3) แต่งตั้งคณะอนุกรรมการและคณะทำงาน เพื่อช่วยเหลือหรือปฏิบัติงานตามความเหมาะสม และ 4) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่คณะรัฐมนตรี หรือนายกรัฐมนตรีมอบหมาย

2.2 ความเห็นและประเด็นอภิปราย

2.2.1 การพิจารณากรอบภารกิจของคณะกรรมการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมนิเวศน์ ควรเริ่มต้นจากการกำหนดนโยบายและทิศทางการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมของไทยในภาพรวม เพื่อกำหนดพื้นที่ที่มีศักยภาพควบคู่กันไป หลังจากนั้นจึงจะพิจารณาถึงแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมนิเวศน์ และการสร้างการยอมรับจากชุมชน ทั้งนี้ การจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมนิเวศน์ ควร มีองค์ประกอบที่ทำให้การดำเนินงานเกิดความคล่องตัว จึงเห็นควรให้ สศช. ทบทวนภารกิจและองค์ประกอบของคณะกรรมการดังกล่าวแล้วนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจพิจารณาต่อไป

2.2.2 การพัฒนาภาคอุตสาหกรรมอาจไม่จำเป็นต้องทำทุกเรื่อง ในบางพื้นที่อาจต้องเลือกระหว่างอุตสาหกรรมกับการท่องเที่ยว จึงควรพิจารณาสัดส่วนการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เหมาะสมในโครงสร้างการผลิตและบริการของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ควรให้ความสำคัญต่อดัชนีภาพของการท่องเที่ยวซึ่งเป็นส่วนที่สำคัญที่ก่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับพื้นที่และในระดับประเทศอย่างต่อเนื่อง

อีกทั้งในช่วงวิกฤติเศรษฐกิจยังเป็นแหล่งรายได้สำคัญที่ช่วยให้ประเทศไม่ประสบปัญหาทางเศรษฐกิจอย่างรุนแรง

- 2.2.3 สศช. ควรศึกษาและกำหนดทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เหมาะสมในการพัฒนาประเทศ โดยเฉพาะการพัฒนาอุตสาหกรรมพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ โดยคำนึงถึงศักยภาพของประเทศ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นทั้งในทางเศรษฐกิจ และความยั่งยืนของการพัฒนา และนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ภายใน 3 เดือน โดยให้นำเสนอกรอบการศึกษาให้คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจพิจารณาภายใน 1 เดือน

2.3 มติคณะกรรมการ รศก.

- 2.3.1 มอบหมาย สศช. ทบทวนภารกิจและองค์ประกอบของคณะกรรมการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมนิเวศน์ และนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจพิจารณาต่อไป
- 2.3.2 มอบหมาย สศช. ดำเนินการศึกษาทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจและภาคอุตสาหกรรมของประเทศ เชื่อมโยงกับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ และนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจภายใน 3 เดือน โดยให้นำเสนอกรอบการศึกษาให้คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจพิจารณาภายใน 1 เดือน

3. กรอบการศึกษาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง และแนวทางการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานดอนเมือง สศช. ได้เสนอเรื่อง กรอบการศึกษาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง และแนวทางการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานดอนเมือง สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

3.1 สาระสำคัญ

- 3.1.1 **แนวคิดการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ** โดยในช่วงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นการดำเนินการตามแนวคิดระบบ 2 ท่าอากาศยาน โดยให้มีขีดความสามารถในรองรับผู้โดยสาร 30 ล้านคนต่อปี และการดำเนินโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 1 (ตั้งแต่ปี 2544 จนถึงการเปิดบริการวันที่ 28 กันยายน 2549) เป็นการดำเนินงานภายใต้แนวคิดระบบท่าอากาศยานเดียว โดยเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเป็น 45 ล้านคนปี
- 3.1.2 **การศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ** ประกอบด้วย (1) General Engineering Consultant (GEC) เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายใต้แนวคิดระบบ 2 ท่าอากาศยาน (2) Japan International Cooperation Agency (JICA) เป็นการศึกษาเพื่อการพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้สอดคล้องกับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นภายใต้แนวคิดระบบท่าอากาศยานเดียวตามนโยบายขณะนั้น แต่มีข้อเสนอให้ใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นท่าอากาศยานสำรอง

(3) International Civil Aviation Organization (ICAO) ซึ่งเป็นการศึกษาล่าสุด (ปี 2552) โดยปรับปรุงแผนแม่บทเพื่อจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในอนาคต ภายใต้แนวคิดระบบ 2 ท่าอากาศยาน และ (4) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย (บวท.) ศึกษากรณีการใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นระบบท่าอากาศยานแห่งเดียว พบว่า จะทำให้สามารถลดค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเป็น 70 ล้านบาทต่อเดือน และสามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงเฉลี่ย 229,851 กิโลกรัมต่อวัน

3.1.3 **กรอบการศึกษาแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง** มีวัตถุประสงค์ เพื่อกำหนดบทบาทของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองให้เกิดความชัดเจน และปรับปรุงแผนแม่บทการลงทุนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งจัดทำแผนพัฒนาธุรกิจของท่าอากาศยานดอนเมืองให้ใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินอย่างคุ้มค่า สามารถสร้างรายได้ให้กับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ทั้งนี้โดยมีขอบเขตการศึกษา ดังนี้

- (1) **ศึกษาแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานของกรุงเทพมหานคร**
สู่การเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค ประกอบด้วย (1) แนวโน้มปริมาณการจราจรทางอากาศของกรุงเทพมหานครในระยะยาว (2) การศึกษาทบทวนรายงานผลการศึกษาที่เกี่ยวข้องและแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (3) แนวคิดการพัฒนาการและการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานของต่างประเทศที่มีมากกว่า 2 แห่งและอยู่ใกล้กัน ทั้งที่ใช้ระบบ 2 ท่าอากาศยาน และระบบท่าอากาศยานเดียว (4) รูปแบบการพัฒนาธุรกิจของท่าอากาศยานในต่างประเทศ ทั้งที่มีการประกอบธุรกิจหลัก และ/หรือมีการใช้พื้นที่ไปประกอบธุรกิจอื่น (5) วิเคราะห์ทางเลือกในการกำหนดบทบาทของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง โดยพิจารณาจากโครงสร้างพื้นฐาน และขีดความสามารถที่มีอยู่ในปัจจุบัน และการขยายขีดความสามารถในอนาคต รวมทั้งเงื่อนไขความปลอดภัย ระเบียบ/กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ความเหมาะสมทางกายภาพ รวมทั้งปัจจัยเสี่ยงและประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม ผลกระทบต่อชุมชน และ (6) การปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและแผนการพัฒนาพื้นที่ เพื่อนำไปสู่การพัฒนาเมืองท่าอากาศยาน
- (2) **การศึกษาแนวทางการใช้ประโยชน์ในการพัฒนาธุรกิจอุตสาหกรรมการบิน** ของท่าอากาศยานดอนเมือง ประกอบด้วย (1) ประเมินผลการดำเนินงาน ผลประกอบการ และการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานดอนเมืองที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน (2) ประเมินการประกอบ

ธุรกิจอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย (3) ปริมาณความต้องการและแนวโน้มการขยายตัวของตลาดอุตสาหกรรมการบินในตลาดโลก (4) โอกาสและข้อจำกัดในการพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมการบิน (5) ทางเลือกและรูปแบบการลงทุนพัฒนาการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานดอนเมือง และ (6) แผนธุรกิจของท่าอากาศยานดอนเมือง

- 3.1.4 **สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอ** เป็นการสรุปใน 3 ประเด็นกล่าวคือ (1) แนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานของกรุงเทพมหานครให้เป็นศูนย์กลางการบินและธุรกิจอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาค (2) ทางเลือกและข้อเสนอทิศทางการพัฒนาของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ (3) ทางเลือกและข้อเสนอการใช้ประโยชน์ของท่าอากาศยานดอนเมือง

3.2 ความเห็นและประเด็นอภิปราย

- 3.2.1 การศึกษาดังกล่าวควรให้ความสำคัญกับการเปรียบเทียบความเหมาะสมในการพัฒนาท่าอากาศยานภายใต้แนวคิดระบบ 2 ท่าอากาศยาน หรือระบบท่าอากาศยานเดียว เนื่องจากการใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองให้เกิดประโยชน์สูงสุดนั้นจะต้องเป็นการดำเนินกิจการด้านการบิน และหากผลการศึกษาระบุว่าควรใช้ระบบท่าอากาศยานเดียว จึงจะพิจารณาแนวทางการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานดอนเมืองในเชิงพาณิชย์ต่อไป
- 3.2.2 ปัจจุบันมีเมืองใหญ่ที่มีท่าอากาศยาน 2 แห่ง ซึ่งมีระยะห่างกันไม่มากนัก และมีการให้บริการอย่างเต็มรูปแบบ (Fully commercial operate) เช่น ท่าอากาศยาน Haneda และ Narita ของประเทศญี่ปุ่น ท่าอากาศยาน John F. Kennedy New York LaGuardia และ Newark ของประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นต้น จึงเห็นควรให้ สศช. ร่วมกับกระทรวงคมนาคม ศึกษาเปรียบเทียบข้อมูลทางกายภาพและทางเทคนิคของท่าอากาศยานในต่างประเทศที่ใช้ระบบ 2 ท่าอากาศยาน เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณากำหนดแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานหลักของประเทศ
- 3.2.3 การตัดสินใจว่าจะใช้ระบบ 2 ท่าอากาศยาน หรือระบบท่าอากาศยานเดียว จำเป็นต้องพิจารณาในภาพรวมในลักษณะการพัฒนาเมืองท่าอากาศยาน (Aerotropolis) ที่จะต้องคำนึงถึงทั้งในมิติด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ชุมชน การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ การบริหารจัดการพื้นที่และธุรกิจต่อเนื่องกับอุตสาหกรรมการบินด้วย
- 3.2.4 สำหรับการพิจารณาในประเด็นการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานดอนเมือง เห็นว่าท่าอากาศยานดอนเมืองยังมีขีดความสามารถในการให้บริการการบินได้ เนื่องจากได้รับอนุญาตประกอบกิจการท่าอากาศยานสากลตามมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ทั้งนี้

เพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานดอนเมืองได้อย่างเต็มที่ควรเปิดกว้างให้ผู้ประกอบการสายการบินหลายรายสามารถเข้าใช้ประโยชน์ได้ นอกจากนี้ การใช้ระบบ 2 ท่าอากาศยานอาจช่วยลดผลกระทบกรณีเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินได้อีกด้วย

- 3.2.5 เนื่องจากการศึกษาดังกล่าวอาจจะจำเป็นต้องว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาที่เชี่ยวชาญ และอาจใช้เวลามากกว่า 90 วันตามที่กำหนดไว้ จึงเห็นควรให้ สศช. นำเสนอผลการศึกษาเบื้องต้นให้คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจพิจารณาก่อนกำหนดเวลา 90 วันดังกล่าว

3.3 มติคณะกรรมการ รศก.

รับทราบกรอบการศึกษาแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมืองตามที่เสนอ โดยให้นำความเห็นเพิ่มเติมในส่วนของพิจารณาเปรียบเทียบความเหมาะสมทางด้านเทคนิคและกายภาพในการพัฒนาท่าอากาศยานภายใต้แนวคิดระบบ 2 ท่าอากาศยาน หรือระบบท่าอากาศยานเดียว โดยคำนึงถึงการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานดอนเมืองให้เกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งนี้ให้นำเสนอผลการศึกษาเบื้องต้นให้คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจพิจารณาภายใน 90 วัน

4. แนวทางการดำเนินงานของคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจในระยะต่อไป

- 4.1 นายกรัฐมนตรี ได้เสนอว่า ขณะนี้ภาวะเศรษฐกิจเริ่มคลี่คลายแล้ว จึงเห็นว่าคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจควรพิจารณาในประเด็นด้านนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศที่สำคัญ เพื่อวางรากฐานการพัฒนาในระยะปานกลางและระยะยาว โดยเฉพาะด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การพัฒนาขนส่งระบบราง การพัฒนาระบบการให้บริการโครงข่ายโทรศัพท์เคลื่อนที่ยุคที่ 3 (3G) รวมทั้งการส่งเสริมสนับสนุนให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือลงทุนในกิจการของรัฐเพิ่มขึ้น เป็นต้น

นอกจากนี้ การลงทุนภายใต้แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง 2555 ในส่วนที่ใช้เงินจาก พ.ร.ก. ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ พ.ศ. 2552 จำนวน 200,000 ล้านบาทนั้น เป็นการลงทุนเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจในระยะสั้นที่เน้นการลงทุนในโครงการที่สามารถเบิกจ่ายได้ในปี 2553 และก่อให้เกิดการกระจายการจ้างงานไปทั่วประเทศ ซึ่งได้ดำเนินการไปแล้ว สำหรับการลงทุนในระยะต่อไปที่จะใช้จ่ายจาก พ.ร.บ. ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ พ.ศ..... จำนวน 400,000 ล้านบาท นั้น ขณะนี้กระบวนการยังอยู่ในขั้นตอนของรัฐสภา จึงควรพิจารณารายละเอียดเพื่อให้การลงทุนที่สามารถตอบสนององยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศในระยะปานกลางและระยะยาวได้มากขึ้น

4.2 มติคณะกรรมการ รศก.

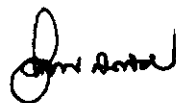
เห็นชอบตามดำริของนายกรัฐมนตรี และมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการฯ บรรจุเรื่องการพัฒนา ระบบขนส่งทางรางและการพัฒนาด้านโทรคมนาคมในวาระการประชุม คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจในครั้งต่อไป

5. ข้อเสนอเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา

5.1 รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการ รศก. ครั้งที่ 13/2552

5.2 เห็นชอบมติคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจในข้อ 1.3 ข้อ 2.3 ข้อ 3.3 และข้อ 4.2

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัตินำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จักขอบพระคุณยิ่ง



(นายอำพน กิตติอำพน)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
กรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ