

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

จากการที่ประเทศต่างๆ ในโลกมีทรัพยากรหรือปัจจัยการผลิต สภาพแวดล้อม สภาพภูมิอากาศที่แตกต่างกัน ส่งผลให้แต่ละประเทศ ผลิตสินค้าและบริการที่แตกต่างกันออกไป โดยที่สินค้าและบริการบางชนิดสามารถผลิตได้ในประเทศหนึ่ง แต่ไม่สามารถผลิตได้ในอีกประเทศหนึ่ง ดังนั้นประเทศที่ไม่สามารถผลิตสินค้าและบริการชนิดใดชนิดหนึ่งได้ แต่ประชากรในประเทศมีความต้องการสินค้าชนิดนั้น ก็จะต้องมีการนำเข้าสินค้าจากประเทศที่สามารถผลิตได้ จากสาเหตุดังกล่าวนี้ จึงเป็นที่มาของการค้าระหว่างประเทศ (International trade)

เนื่องจากประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งในโลกที่ยังต้องพึ่งพาปัจจัยการผลิตหรือสินค้าและบริการจากต่างประเทศเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนภายในประเทศเช่น น้ำมันดิบ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ยารักษาโรค ฯลฯ ดังนั้นประเทศไทยจำเป็นต้องมีการค้าระหว่างประเทศกับประเทศต่างๆ ในโลก

ด้วยภูมิศาสตร์เศรษฐกิจของประเทศไทยที่ตั้งอยู่ในจุดศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (South East Asia) และอยู่บริเวณที่ราบลุ่มปากแม่น้ำเจ้าพระยา มากไปกว่านั้นประเทศไทยยังมีพื้นที่ติดต่อกับทางทะเลทั้งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน จึงสามารถกล่าวได้ว่า ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งที่มีภูมิศาสตร์เศรษฐกิจที่ดี โดยที่ประเทศไทยมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 4 ประเทศได้แก่ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว กัมพูชาและประเทศมาเลเซีย จึงปฏิเสธไม่ได้เลยว่า ประเทศไทยต้องมีการค้าขายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 4 ประเทศดังกล่าว ปัจจุบันการค้าขายแดนมีความสำคัญอย่างมากกับเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ปัจจุบันประเทศต่างๆ ในอาเซียนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economy Community: AEC) แล้ว เมื่อวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ.2558 ที่ผ่านมา ซึ่งการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนส่งผลกระทบต่อการค้าขายแดนอย่างมาก เนื่องจากเมื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียนแล้ว การกีดกันทางการค้าเช่น กำแพงภาษีนำเข้าและส่งออก การกำหนดโควตา ฯลฯ จะถูกขจัดให้หมดไป การค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านจึงมีความเสรีมากขึ้น

ตารางที่ 1.1 มูลค่าการค้าขายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน พ.ศ.2551-2558

(หน่วย : ล้านบาท)

	ประเภท	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558
กัมพูชา	มูลค่ารวม	50,308	45,373	55,416	63,977	82,089	93,836	114,466	124,312
	ส่งออก	47,372	42,878	51,112	59,065	74,922	84,088	96,726	104,503
	นำเข้า	2,936	2,494	4,303	4,912	7,168	9,748	17,740	19,809
	ดุลการค้า	44,436	40,383	46,808	54,153	67,754	74,339	61,483	84,694
เมียนมา	มูลค่ารวม	143,703	134,766	137,869	164,375	180,472	196,862	214,387	214,694
	ส่งออก	35,198	42,604	50,854	60,599	69,976	79,447	97,007	100,819
	นำเข้า	108,503	92,162	87,014	103,776	110,496	117,414	120,381	113,875
	ดุลการค้า	-73,305	-49,557	-36,160	-43,176	-40,520	-37,967	-26,374	-13,055
สปป.ลาว	มูลค่ารวม	77,672	66,367	79,238	101,661	132,016	132,137	151,064	176,474
	ส่งออก	56,030	53,740	64,118	81,125	109,059	108,605	123,937	132,733
	นำเข้า	21,642	12,626	15,120	20,536	22,957	23,532	27,126	43,741
	ดุลการค้า	34,388	41,114	48,997	60,589	86,102	85,074	96,811	88,992
มาเลเซีย	มูลค่ารวม	441,822	387,297	497,590	560,655	515,923	501,402	507,655	485,758
	ส่งออก	272,039	226,892	320,405	379,364	303,020	288,051	274,992	250,049
	นำเข้า	169,783	160,404	177,185	181,291	212,904	213,351	232,663	235,709
	ดุลการค้า	102,256	66,488	143,219	198,073	90,116	74,700	42,329	14,339
รวม	มูลค่ารวม	713,505	633,804	770,114	890,669	910,500	924,237	987,572	1,001,240
	ส่งออก	410,639	366,116	486,490	580,154	556,976	560,192	589,662	588,105
	นำเข้า	302,864	267,687	283,624	310,515	353,525	364,045	397,910	413,135
	ดุลการค้า	107,775	98,428	202,865	269,638	203,451	196,146	191,752	174,970

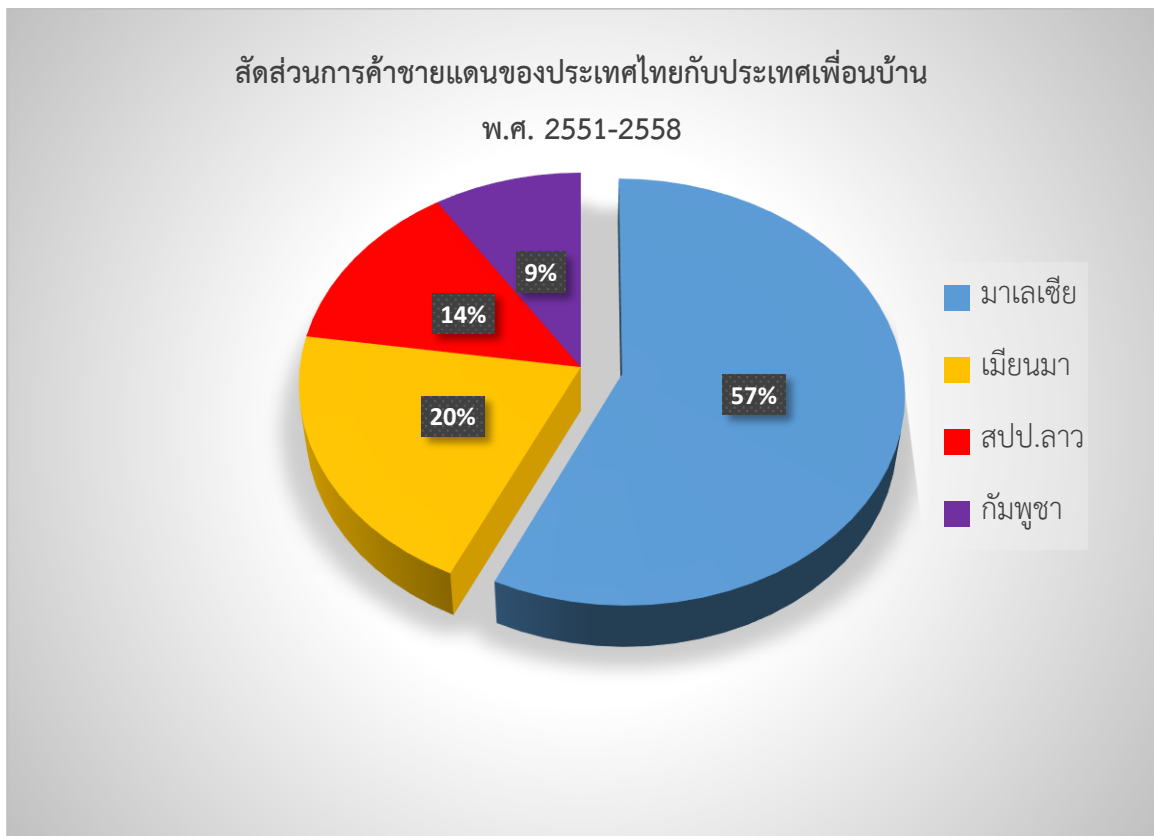
ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ กองความร่วมมือการค้าและการลงทุน, 2559

จากตารางที่ 1.1 พบว่ามูลค่าการค้าชายแดนของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 4 ประเทศคือ กัมพูชา เมียนมา สปป.ลาวและมาเลเซีย ขยายตัวอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ.2551 เป็นต้นมา มูลค่าการค้าชายแดนเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 โดยในปี พ.ศ. 2551 มูลค่าการค้าชายแดนเท่ากับ 713,505 ล้านบาท และปี พ.ศ.2555 มีมูลค่าเท่ากับ 910,500 ล้านบาท จนกระทั่งขยายตัวอย่างสูงสุดระดับพันล้านบาทเป็นครั้งแรกในปี พ.ศ.2558 โดยมีมูลค่าการค้ารวมเท่ากับ 1,001,240 ล้านบาท ยกเว้นในปี 2552 ที่อัตราการขยายตัวลดลงบ้างเล็กน้อย มีมูลค่ารวมเท่ากับ 633,804 ล้านบาท ลดลงจากปี พ.ศ. 2551 เท่ากับ 79,701 ล้านบาท ซึ่งน่าจะมีสาเหตุมาจาก เศรษฐกิจโลกชะลอตัวอันเป็นผลมาจากวิกฤตสินเชื่อซับไพรม์ (Subprime mortgage crisis) ในประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งมีผลทำให้อุปสงค์มวลรวมของโลกลดลง ส่งผลต่อการค้าชายแดนของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านด้วยเช่นกัน

ไม่เฉพาะมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเท่านั้น ที่มีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง จากตารางดังกล่าว ยังพบว่าดุลการค้าชายแดนของประเทศไทยในภาพรวมยังเกินดุลการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านมาตลอด ถ้าจำแนกออกเป็นแต่ละประเทศคู่ค้าพบว่า ประเทศไทยขาดดุลการค้ากับประเทศเมียนมาเพียงประเทศเดียว เนื่องจากประเทศไทยจะต้องนำเข้าก๊าซธรรมชาติจากประเทศเมียนมาเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งเป็นสาเหตุให้ประเทศไทยขาดดุลการค้ากับประเทศเมียนมา

จากตารางที่ 1.1 ถ้านำมูลค่าการค้ารวมของแต่ละประเทศตั้งแต่ พ.ศ.2551-2558 มาคิดสัดส่วนกับมูลค่ารวมของการค้าชายแดนทั้งหมดพบว่า มูลค่าการค้าของประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียมีมูลค่าการค้าชายแดนสูงเป็นอันดับหนึ่ง ด้วยจำนวน 3,898,102 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 57.06 ของมูลค่าการค้าชายแดนทั้งหมด รองลงมาได้แก่ เมียนมาโดยมีมูลค่าการค้า 1,387,128 ล้านบาท สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวมีมูลค่าการค้า 916,629 ล้านบาท และกัมพูชามีมูลค่าการค้า 629,777 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 20.30, 13.42 และ 9.22 ตามลำดับ ซึ่งแสดงได้ตามแผนภาพที่ 1.1

แผนภาพที่ 1.1 สัดส่วนการค้าชายแดนของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ตั้งแต่ พ.ศ.2551-2558



จากแผนภาพที่ 1.1 แสดงให้เห็นว่า มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับมาเลเซียมีมูลค่าการค้าเป็นครึ่งหนึ่งของมูลค่าการค้าชายแดนทั้งหมดของประเทศ หมายความว่า การค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและมาเลเซียมีความสำคัญอย่างมากต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย จากการรวบรวมข้อมูลปัจจุบัน

ด้านการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียมีด้วยกันทั้งหมด 9 ด้าน แบ่งออกเป็นด้านทางบก 7 ด้านและด้านทางน้ำ 2 ด้าน ดังที่แสดงไว้ในตารางที่ 1.2 โดยแบ่งเป็นจังหวัดสงขลา 3 ด้านคือ ด้านศุลกากร สะเดา ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ ซึ่งทั้ง 2 ด้านตั้งอยู่ในอำเภอสะเดา และด้านศุลกากรบ้านประกอบ อำเภอนา ทวี ส่วนจังหวัดสตูลมีด้านทางบก 1 ด้านคือ ด้านศุลกากรวังประจันและด้านทางน้ำ 1 ด้านคือ ด้านศุลกากร สตุล (ท่าเรือตำมะลัง) จังหวัดยะลามี 1 ด้านคือ ด้านศุลกากรเบตง ส่วนจังหวัดนราธิวาสมี 3 ด้านประกอบด้วย ด้านทางบก 2 ด้านคือ ด้านศุลกากรบูเก๊ะตา ด้านศุลกากรสุโหลงโลกและด้านทางน้ำ 1 ด้านคือ ด้านศุลกากร ตากใบ ซึ่งสามารถแสดงได้ดังตารางที่ 1.2

ตารางที่ 1.2 ด้านศุลกากรชายแดนของประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย

ลำดับที่	จังหวัด	พื้นที่ของประเทศไทย	พื้นที่ของประเทศไทย	เวลา เปิด-ปิด
1		ด้านศุลกากรสะเดา	ด้านบูกิตกาบูฮิตัม	05.00-23.00 น.
		อ.สะเดา	รัฐเคดาห์	ของทุกวัน
2	สงขลา	ด้านศุลกากร	ด้านปาดังเบซาร์	05.00-21.00 น.
		ปาดังเบซาร์ อ.สะเดา	รัฐเปอร์ลิส	ของทุกวัน
3		ด้านศุลกากรบ้าน	ด้านบ้านดูเรียนบุง	07.00-17.00 น.
		ประกอบ อ.นาทวี	ปาดังเตอรัน รัฐเคดาห์	ของทุกวัน
4		ด้านศุลกากรสุโหลงโลก	ด้านรันตูปันยัง	05.00-21.00 น.
		อ.สุโหลงโลก	รัฐกลันตัน	ของทุกวัน
5	นราธิวาส	ด้านศุลกากรตากใบ	ด้านเป็งกาลันกูโบ	05.00-18.00 น.
		(ท่าเรือ) อ.ตากใบ	รัฐกลันตัน	ของทุกวัน
6		ด้านศุลกากรบูเก๊ะตา	ด้านบูกิตบุหงา	05.00-18.00 น.
		อ.แว้ง	รัฐกลันตัน	ของทุกวัน
7	ยะลา	ด้านศุลกากรเบตง	ด้านบูกิตปีอราปิด	05.00-22.00 น.
		อ.เบตง	รัฐเคดาห์	ของทุกวัน
8		ด้านศุลกากรวังประจัน	ด้านวังเกลียน	05.00-22.00 น.
		อ.ควนโดน	รัฐเปอร์ลิส	ของทุกวัน
9	สตูล	ด้านศุลกากรสตุล (ท่าเรือตำมะรัง) อ.เมืองสตูล	ท่าเรือกัวลาเปอร์ลิส	08.30-16.30 น. ของทุกวัน
			รัฐเปอร์ลิส	
			ท่าเรือเจตตี๊ว ลังกาวิ	
			รัฐเคดาห์	
			ท่าเรือเทลก อิกวา ลังกาวิ	
			รัฐเคดาห์	

จากที่กล่าวมาทั้งหมดพบว่า การค้าชายแดนของไทยกับประเทศมาเลเซียมีมูลค่าการค้าชายแดนสูงสุด เมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ ดังนั้นในงานวิจัยชิ้นนี้จะให้ความสำคัญกับการค้าชายแดนกับประเทศ

มาเลเซีย และเมื่อศึกษาในรายละเอียดการค้าชายแดนของประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย ทางผู้วิจัยพบว่า มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียโดยส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นที่ด่านศุลกากรสะเตาและด่านศุลกากรปางเบซาร์ จังหวัดสงขลา โดยเฉพาะด่านศุลกากรสะเตามีมูลค่าการค้าสูงที่สุดเมื่อเทียบกับด่านการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียทั้งหมด และแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

ตารางที่ 1.3 มูลค่าการค้าชายแดนของด่านศุลกากรที่สำคัญใน 4 จังหวัดชายแดนภาคใต้

(หน่วย:ล้านบาท)

ด่านพรมแดน	ประเภท	2554	2555	2556	2557	2558
ด่านศุลกากรสะเตา	มูลค่ารวม	307,220.63	310,052.34	330,022.68	348,776.89	324,934.02
	ส่งออก	167,679.32	144,236.46	149,042.72	156,064.95	143,474.24
	นำเข้า	139,541.31	165,815.88	180,979.96	192,711.94	181,459.78
	ดุลการค้า	28,138.01	-21,579.42	-31,937.24	-36,646.99	-37,985.54
ด่านศุลกากรปางเบซาร์	มูลค่ารวม	241,810.87	194,734.29	163,308.62	151,933.53	154,617.66
	ส่งออก	204,300.32	152,059.21	133,453.74	114,331.43	102,763.62
	นำเข้า	37,510.55	42,675.08	29,854.88	37,602.10	51,854.04
	ดุลการค้า	166,789.77	109,384.13	103,598.86	76,729.33	50,909.58
ด่านศุลกากรสุโงโกลก	มูลค่ารวม	3,362.61	3,427.54	2,944.44	2,773.13	2,890.79
	ส่งออก	1,083.61	1,019.75	767.84	743.51	790.98
	นำเข้า	2,279.00	2,407.79	2,176.60	2,029.62	2,099.81
	ดุลการค้า	-1,195.39	-1,388.04	-1,408.76	-1,286.11	-1,308.83
ด่านศุลกากรตากใบ	มูลค่ารวม	192.79	192.14	194.88	333.01	358.62
	ส่งออก	168.81	173.54	185.43	325.82	335.62
	นำเข้า	23.98	18.60	9.45	7.19	23.00
	ดุลการค้า	144.83	154.94	175.98	318.63	312.62
ด่านศุลกากรเบตง	มูลค่ารวม	5,980.06	5,442.20	4,508.35	3,533.69	2,642.26
	ส่งออก	5,816.98	5,251.04	4,338.51	3,356.42	2,535.92
	นำเข้า	163.08	191.16	169.84	177.27	106.34
	ดุลการค้า	5,653.90	5,059.88	4,168.67	3,179.15	2,429.58
ด่านศุลกากรสตูล	มูลค่ารวม	191.60	129.05	154.13	133.42	199.40
	ส่งออก	113.71	68.47	83.93	94.42	148.46
	นำเข้า	77.89	60.58	70.20	39.00	50.94
	ดุลการค้า	35.82	7.89	13.73	55.42	97.52

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ. กองความร่วมมือการค้าและการลงทุน, 2554-2559

จากตารางที่ 1.3 พบว่าตั้งแต่ พ.ศ.2554 - 2558 มูลค่าการค้ารวมของด่านพรมแดนสะเดามีมูลค่าการค้ารวมสูงขึ้นในทุกๆปี โดยใน พ.ศ.2554 มูลค่าการค้ารวมเท่ากับ 307,220.63 ล้านบาท และ พ.ศ.2556 มูลค่าการค้ารวมเท่ากับ 330,022.68 ล้านบาท ยกเว้นใน พ.ศ.2558 ที่มูลค่าการค้ารวมลดลงเล็กน้อย โดยมีมูลค่าการค้ารวมเท่ากับ 324,934.02 ล้านบาท ลดลง 5,088.66 ล้านบาท และจากตารางที่ 1.3 พบว่ามูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทยและมาเลเซีย ผู้ประกอบการโดยส่วนใหญ่จะนิยมส่งสินค้าและบริการไปยังมาเลเซีย สิงคโปร์และอินโดนีเซียผ่านด่านศุลกากรสะเดาเป็นช่องทางหลัก สาเหตุที่ด่านศุลกากรแห่งนี้ได้รับความนิยมจากผู้ประกอบการเนื่องจาก ด่านศุลกากรสะเดาเชื่อมต่อกับมอเตอร์เวย์ของประเทศมาเลเซียโดยตรงและไม่ผ่านแหล่งชุมชน นอกจากนี้การขนส่งสินค้าและบริการผ่านด่านศุลกากรสะเดายังสะดวกในการขนถ่ายสินค้าไปยังท่าเรือน้ำลึกปีนังและท่าเรือน้ำลึกสิงคโปร์อีกด้วย ดังนั้นจึงทำให้ด่านศุลกากรแห่งนี้มีปริมาณการค้าชายแดนสูงสุดเมื่อเทียบกับด่านพรมแดนต่างๆใน 5 จังหวัดชายแดนใต้ ดังแสดงให้เห็นในตารางที่ 1.3

จากการที่ด่านศุลกากรสะเดาเปิดดำเนินการมาตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม พ.ศ.2536 ซึ่งปัจจุบันที่ทำการด่านศุลกากรสะเดามีพื้นที่คับแคบ ประกอบกับถนนมีเขตทางแคบ จึงมีสภาพความแออัดของจราจร ขาดการปรับปรุงภูมิทัศน์ต่างๆ บริเวณด่านศุลกากรสะเดา จึงไม่มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย และการให้บริการประชาชน นักท่องเที่ยวและผู้ประกอบการไม่ได้รับความสะดวกสบาย เนื่องจากสภาพโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ มีความชำรุดทรุดโทรม เนื่องจากข้อจำกัดของพื้นที่ แต่ต้องรองรับปริมาณการใช้บริการในจำนวนมาก ซึ่งมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องปรับปรุงเช่น สภาพพื้นผิวจราจรชำรุด ไม่มีแผงกั้นช่องจราจร แสงสว่างไม่เพียงพอ และสภาพทั่วไปมีความชำรุด ทรุดโทรม (คณะอนุกรรมการจัดการจัดระบบบริหารราชการส่วนกลาง, 2558) ขาดการบริหารจัดการที่เป็นระบบและได้มาตรฐานสากล โดยเฉพาะในปัจจุบันไม่ได้มีการแบ่งแยกช่องทางการบริการที่เป็นระบบเช่น ช่องทางบริการของรถยนต์ รถบรรทุกและนักท่องเที่ยว ซึ่งปัจจุบันยังเป็นช่องทางเดียวกันและไม่มีจุดบริการ One-stop service ทำให้เกิดความแออัดเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาลที่สำคัญของทั้งสองประเทศที่มีประชาชนเดินทางเข้าออกเป็นจำนวนมาก สิ่งที่ประชาชนในพื้นที่พบเห็นเป็นปกติคือ จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าที่จอดรอพิธีการศุลกากรบริเวณหน้าด่านเป็นจำนวนมากและเป็นระยะทางยาวหลายกิโลเมตร ยังไม่นับรวมถึงจำนวนนักท่องเที่ยวที่รอตรวจสอบพิธีการตรวจคนเข้าเมืองของด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา (Immigration) ที่แออัดไม่ต่างกัน ส่งผลกระทบโดยตรงต่อภาพลักษณ์ของประเทศและคุณภาพการให้บริการ การอำนวยความสะดวกทางการค้าของด่านศุลกากรสะเดา สาเหตุที่เป็นอย่างนี้เพราะตั้งแต่ที่สร้างด่านศุลกากรสะเดาแห่งนี้เสร็จเมื่อปี พ.ศ.2536 ทางรัฐบาลก็ยังไม่ได้ขยายพื้นที่ด่านพรมแดนแห่งนี้เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจเลย

จากการที่ประเทศไทยเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ซึ่งคาดการณ์กันว่าในอนาคต การค้าชายแดนระหว่างไทยกับมาเลเซียน่าจะมีปริมาณการค้าที่สูงขึ้นมากกว่านี้อีกหลายเท่าตัว ดังนั้น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จังหวัดสงขลาและกรมศุลกากร มีแผนที่จะให้มีการขยายพื้นที่ด่านศุลกากรสะเดาเดิมเป็นการชั่วคราว ด้วยงบประมาณ 113 ล้านบาท เพื่อให้สามารถรองรับนักท่องเที่ยวและปริมาณการค้าชายแดนที่เพิ่มขึ้น โดยมีการ

ขยายพื้นที่ด้านหลังด้านศุลกากรสะเดาฝั่งขาออกไปประเทศมาเลเซีย โดยจะจัดสร้างลานจอดสำหรับรถสินค้า และรถยนต์ส่วนบุคคลที่รอการเดินทางผ่านแดนขาออก พร้อมสร้างถนนเลียบริ้วชายแดนไปเชื่อมต่อกับพื้นที่โครงการก่อสร้างด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ (596 ไร่) เพื่อเป็นการบรรเทาความแออัด คับแคบของด้านสะเดาในปัจจุบัน รวมถึงเป็นการอำนวยความสะดวกและส่งเสริมการนำเข้า-ส่งออกและการท่องเที่ยว ซึ่งโครงการขยายด้านสะเดาชั่วคราวสามารถแสดงได้ดังแผนภาพที่ 1.2 และ 1.3

แผนภาพที่ 1.2 การขยายอาคารขาเข้าและอาคารขาออกของด้านศุลกากรสะเดาเดิม



ที่มา : ด้านศุลกากรสะเดา, 2560

แผนภาพที่ 1.3 อาคารด่านพรมแดนสะเดาขาออกแห่งใหม่ที่แล้วเสร็จ



ที่มา: ด่านศุลกากรสะเดา, 2560

ถึงแม้ว่าในปัจจุบันการดำเนินการก่อสร้างส่วนต่อขยายอาคารด่านศุลกากรสะเดาเดิมก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วก็ตาม แต่ยังไม่เพียงพอกับปริมาณนักท่องเที่ยว ปริมาณการขนส่งสินค้าที่เกิดขึ้น ซึ่งประชาชนโดยทั่วไปที่ใช้ด่านสะเดาจะสามารถพบเห็นภาพความแออัดของปริมาณรถบรรทุกขนส่งสินค้าหรือนักท่องเที่ยวที่ด่านสะเดาได้ในช่วงวันหยุดนักขัตฤกษ์หรือช่วงเทศกาลต่างๆของทั้ง 2 ประเทศ ซึ่งสามารถแสดงได้ดังภาพที่

1.4



แผนภาพที่ 1.4 ปริมาณนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการด้านศุลกากรสะเดาเดิม ในช่วงวันหยุดนักขัตฤกษ์หรือเทศกาล



ดังนั้นทางรัฐบาลได้ลงความเห็นแล้วว่า จะต้องมีการก่อสร้างด่านสะเดาแห่งใหม่ขึ้น โดยในส่วนของ การก่อสร้างด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ กรมศุลกากรได้ว่าจ้างสถาบันและให้คำปรึกษาแห่ง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ สํารวจและออกแบบโครงการก่อสร้างด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ เพื่อศึกษาความ เหมาะสมการใช้ประโยชน์พื้นที่ การวางแผนในการพัฒนาการใช้ประโยชน์ให้เหมาะสมกับความต้องการด้าน งานศุลกากร รวมทั้งให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ (ส่วนพัฒนาความร่วมมือ ภาคเอกชนและกิจการพิเศษ สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด สำนักงานปลัดกระทรวง มหาดไทย, 2556) โดยใช้งบประมาณทั้งสิ้น 2,290,483,317 ล้านบาท แบ่งเป็นค่าชดเชยให้กับราษฎร 758,413,317 ล้านบาทและค่าก่อสร้างเท่ากับ 153,2070,000 ล้านบาท ซึ่งในขณะนี้ทางกรมศุลกากรได้ จ่ายเงินชดเชยให้กับประชาชนในพื้นที่เรียบร้อยแล้ว และเริ่มลงมือก่อสร้างโดยการปรับพื้นที่และกำลังจะ ดำเนินการในขั้นต่อไป ซึ่งการก่อสร้างด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่สามารถแสดงได้ดังแผนภาพที่ 1.5, 1.6 และ 1.7

แผนภาพที่ 1.5 ภาพขยายแสดงการเชื่อมต่อของทั้งด้านศุลกากรสะเดาเดิมและด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่



ที่มา: ด้านศุลกากรสะเดา, 2560

แผนภาพที่ 1.6 ผังการใช้พื้นที่ด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ที่แยกอาคารผู้โดยสารและอาคารสินค้าออกจากกัน



ที่มา: ด้านศุลกากรสะเดา, 2560

## แผนภาพที่ 1.7 ภาพการก่อสร้างในปัจจุบันของด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่



ที่มา: ด่านศุลกากรสะเดา, 2560

ดังนั้นในงานวิจัยครั้งนี้ จะศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจเมื่อมีการก่อสร้างด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ แล้วเสร็จว่าจะมีผลต่อเศรษฐกิจของจังหวัดสงขลาอย่างไร โดยใช้แบบจำลองทางเศรษฐศาสตร์ที่เรียกว่า การวิเคราะห์ตารางปัจจัยการผลิต (Input-output Analysis: I/O) และบัญชีเมตริกซ์สังคม (Social Account Matrix: SAM) มาช่วยในการวิเคราะห์ประเมินผลกระทบต่อเศรษฐกิจมหภาคในแง่มุมที่เกี่ยวกับการกระตุ้นเศรษฐกิจที่เกิดจากการใช้จ่ายของภาครัฐโดยการลงทุนขนาดใหญ่ต่อเศรษฐกิจจังหวัดสงขลา

### **1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย**

1. ศึกษาสภาพทั่วไปของด่านศุลกากรสะเดา ปัญหา ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคของการค้าชายแดนประเทศที่ผ่านพิธีการศุลกากร ณ ด่านศุลกากรสะเดา อ.สะเดา จังหวัดสงขลา
2. วิเคราะห์และประเมินผลกระทบทางเศรษฐกิจมหภาคที่เกี่ยวกับการใช้จ่ายภาครัฐจากโครงการก่อสร้างด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ อ.สะเดา จ.สงขลา

### **1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ**

1. เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบถึง ปัญหา ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคของการค้าชายแดนประเทศที่ผ่านพิธีการศุลกากรสะเดา จ.สงขลา ซึ่งเมื่อได้ข้อสรุปเกี่ยวกับปัญหาและปัญหาที่เป็นอุปสรรคของการค้าชายแดนสามารถนำข้อสรุปนี้ส่งมอบให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็น กรมศุลกากร สำนักงานตำรวจตรวจคนเข้าเมือง องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักขาม อ.สะเดา จ.สงขลา องค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลา สำนักงานจังหวัดสงขลาหรือสำนักนายกรัฐมนตรื สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือหน่วยงานอื่นๆในระดับประเทศ ฯลฯ หาแนวทางปรับปรุงแก้ไขเพื่อรองรับการขยายตัวของ การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
2. เพื่อให้ทราบผลกระทบทางเศรษฐกิจว่า หลังจากการสร้างด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่แล้วเสร็จ จะมีส่วนทำให้รายได้ของกรมศุลกากรและทำให้เศรษฐกิจของจังหวัดสงขลาขยายตัวเพิ่มขึ้นมากน้อยเพียงใด โดยผลการศึกษาจะมีประโยชน์อย่างยิ่งกับหน่วยงานทางเศรษฐกิจของจังหวัดสงขลา ไม่ว่าจะเป็นสำนักงานพาณิชย์ สำนักงาน หอการค้าจังหวัดจังหวัดสงขลา สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคใต้ องค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลา สำนักงานจังหวัดสงขลา หรือหน่วยงานต่างๆในระดับประเทศ ซึ่งผลสรุปได้ได้ สามารถนำไปใช้วางแผน พัฒนา เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของจังหวัดสงขลาให้เจริญเติบโตได้ในอนาคต

### **1.4 ขอบเขตของการวิจัย**

ขอบเขตการวิจัยครั้งนี้ที่สำคัญได้แก่ ขอบเขตด้านพื้นที่ ที่ใช้ในการศึกษาจะเป็นพื้นที่จังหวัดสงขลา โดยใช้ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต รวมถึงบัญชีเมตริกซ์สังคมเพื่อศึกษาการจากเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจเมื่อมีการก่อสร้างและพัฒนาด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ จะทำให้โครงสร้างทางเศรษฐกิจของจังหวัดสงขลาเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร