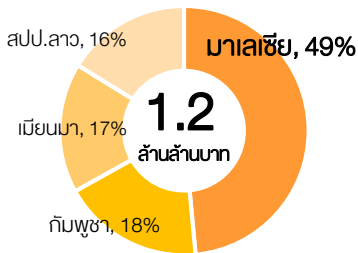


“ด่านสะเดา จ.สงขลา เป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญของการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย และการพัฒนาเศรษฐกิจภาคใต้ อย่างไรก็ดี ปัจจุบันยังมีปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อผู้ประกอบการ ทั้งด่านสะเดาเดิม และด่านสะเดาแห่งใหม่ที่ยังไม่ได้เปิดใช้งาน ภาครัฐจึงควรเร่งแก้ปัญหา เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า และรองรับกับการเติบโตในอนาคต ”

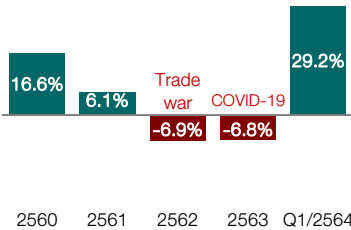
### การค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย มีสัญญาณการฟื้นตัวตั้งแต่ปลายปี 2563 และมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่อง

รูปที่ 1: มูลค่าการค้าชายแดน และผ่านแดนไทย ปี 2563

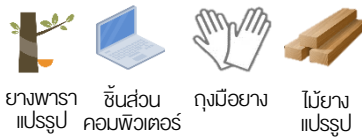


ด่านสะเดา จ.สงขลา 71.2%  
ด่านปาดังเบซาร์ จ.สงขลา 27.1%  
ด่านอื่นๆ 1.7%

รูปที่ 2: อัตราการเติบโต (%YoY) การค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย



#### สินค้าสำคัญ



- การค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย มีมูลค่าเป็นอันดับ 1 คิดเป็น 49% ของการค้าชายแดนไทย (รูปที่ 1) โดย 60% ของการค้านี้เป็นการค้าโดยตรงกับมาเลเซีย และอีก 40% เป็นการค้าผ่านแดนไปยังประเทศอื่น
- การค้ากว่า 71.2% ผ่านด่านสะเดา จ.สงขลา ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อไปยังท่าเรือปีนังของมาเลเซีย และมีส่วนสำคัญในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) และเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย – มาเลเซีย – ไทย (IMT-GT)
- การค้าชายแดนมีสัญญาณฟื้นตัวตั้งแต่ปลายปี 2563 (รูปที่ 2) และมีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่อง ตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกและกระแสการค้าที่มีทิศทางเน้นการค้าภายในภูมิภาคมากขึ้น (Regionalization) หลัง COVID-19 ส่งผลกระทบต่อการขนส่งระยะไกล และทำให้ห่วงโซ่อุปทานหยุดชะงัก (Supply chain disruption) ซึ่งจะยิ่งทำให้ด่านสะเดามีความสำคัญต่อการค้าชายแดนของไทยในระยะต่อไป

ที่มา: กรมการค้าต่างประเทศ, กรมศุลกากร

### ด่านสะเดาในปัจจุบัน ยังมีศักยภาพไม่เพียงพอต่อความต้องการ ทำให้การจราจรหนาแน่นเป็นประจำ

หากไม่ได้รับการแก้ไข ต้นทุนขนส่งที่เพิ่มขึ้น จะสร้างความเสียหายต่อผู้ประกอบการกว่า **90 ล้านบาท/ปี**<sup>1/</sup> (ยังไม่รวมต้นทุนค่าเสียหายโอกาสอื่น ๆ)



รถติดหน้าด่าน > 3 กม.



เวลารอผ่านด่าน > 6-8 ชม./รอบ



ขนส่งได้ 1 รอบ/วัน<sup>2/</sup>  
(10-12 ชม./รอบ)



ต้นทุนขนส่งเพิ่มขึ้น 25-35%<sup>3/</sup>  
(1,500-2,000 บาท/รอบ จากรถติด และ 3,000 บาท/รอบ หากล่าช้า 1 วัน)

**1** ขนาดพื้นที่คับแคบ ทำให้ช่องจราจรและพื้นที่จอดรถไม่เพียงพอ โดยมีช่องจราจรเพียง **2 ช่อง** (เข้า1, ออก1) และพื้นที่จอดรถเพียง **100 คัน** เมื่อเทียบกับรถเข้า-ออก 700-800 คัน/วัน ซึ่งมักจะกระจุกตัวในช่วงเช้า (10.00-12.00 น.) และเย็น (17.00-22.00 น.)

**2** ไม่มีการจัดระเบียบรถขนส่งสินค้า ทำให้มีทั้งรถปล้ำที่จะไปรับตู้คอนเทนเนอร์ฝั่งมาเลเซีย และรถที่เอกสารไม่สมบูรณ์ต่อแถวเดียวกับรถปกติ จึงเกิดรถติดเป็นเวลานาน

**3** กระบวนการศุลกากรใช้เวลานาน หากมีการตรวจ X-ray สินค้า จะใช้เวลารวมประมาณ **25-30 นาที/คัน**

**4** ปัจจัยอื่นๆ อาทิ การตรวจคัดกรองช่วง COVID-19, ช่วงวันหยุด, การปิดช่องตรวจไม่เต็มที่

<sup>1/</sup> ต้นทุนค่าน้ำมันจากรถติด คำนวณโดยผู้เขียน โดยใช้สมมติฐาน 1) ต้นทุนรถติด 1,500 บาท/วัน/คัน 2) จำนวนรถติดในช่วงโมงเร่งด่วน 350 คัน/วัน และ 3) ปริมาณการรถติด 180 วัน ในรอบ 1 ปี  
<sup>2/</sup> รอบการขนส่ง นับตั้งแต่การออกไปรับตู้เปล่าฝั่งมาเลเซีย-เข้าไทยเพื่อโหลดสินค้า-ส่งออกและคืนตู้ฝั่งมาเลเซีย-กลับเข้าไทย <sup>3/</sup> คำนวณโดยผู้เขียน ข้อมูลจากการสอบถามธุรกิจขนส่งในจ.สงขลา

### ในช่วงที่ผ่านมา ภาครัฐพยายามแก้ปัญหาดังกล่าว แต่ยังไม่ประสบความสำเร็จ

- สร้างด่านสะเดาแห่งใหม่ เพื่อขยายพื้นที่และเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวก (2559-2562) มูลค่า 2,290 ล้านบาท บนพื้นที่ 600 ไร่ ซึ่งห่างจากด่านสะเดาปัจจุบันประมาณ 2 กม. อย่างไรก็ดี ปัจจุบันยังไม่สามารถเปิดใช้งานได้ เนื่องจากอรรถาจรเรื่องจุดผ่านแดนใหม่กับมาเลเซีย และทางเชื่อมเข้า-ออกในฝั่งไทย
- ทดลองเปิดด่านสะเดา 24 ชม. เพื่อลดความแออัดในช่วงโมงเร่งด่วน (มี.ย.-ก.ย. 2562) แต่พบว่าปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้นไม่ถึง 5% ซึ่งไม่คุ้มค่ากับการใช้กำลังเจ้าหน้าที่ที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากช่วงเวลาที่เปิดเพิ่ม (23.00-05.00 น.) ไม่สอดคล้องกับเวลาทำงานของโรงงานในไทยและมาเลเซีย

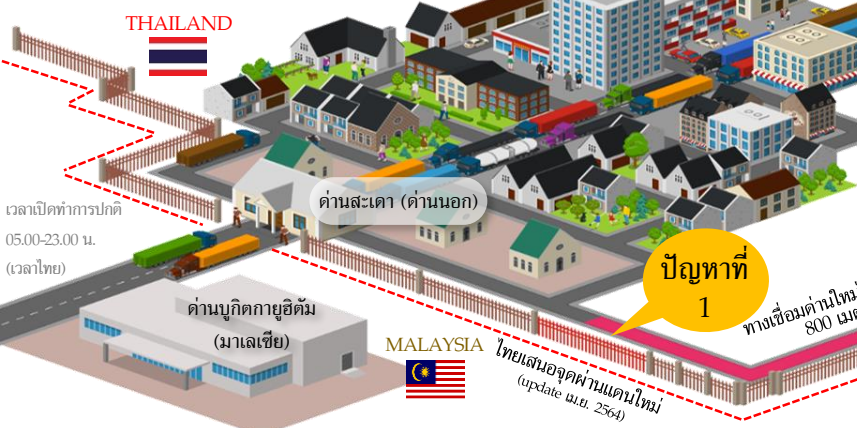
### ด่านสะเดาแห่งใหม่ จะช่วยสนับสนุนการค้าชายแดนได้มากขึ้น แต่ต้องปลดล็อกข้อจำกัดเหล่านี้ก่อน

**ปัญหาที่ 1** ยังจราจรจุดผ่านแดนใหม่และทางเชื่อมกับมาเลเซียไม่ลื่นตัว มาเลเซียไม่สามารถสร้างทางเชื่อมตรงจากด่านบูคิตฯ-สะเดาใหม่ เพราะติดเขตพื้นที่ทหารของมาเลเซีย ไทยจึงเสนอจุดผ่านแดนใหม่ที่ไม่ผ่านพื้นที่ทหาร แล้วจะสร้างเส้นทางเชื่อมไปยังด่านใหม่และด่านเดิม เพื่อรักษาสภาพธุรกิจบริเวณด่านนอก

Next ⇨ อยู่ระหว่างขั้นตอนการเจรจากับมาเลเซีย

**ปัญหาที่ 2** ยังไม่มีทางเชื่อมเข้า-ออกด่านสะเดาแห่งใหม่ในฝั่งไทย แผนหลักคือการสร้าง Motorway เชื่อมสะเดา-หาดใหญ่ แต่ยังไม่สามารถสร้างได้ เนื่องจากติดปัญหาการขอเวนคืนที่ดิน จึงแก้ปัญหาวเฉพาะหน้า โดยสร้างทางเชื่อมเข้า ถ.กาญจนวนิช (เส้นเดิม) งบประมาณ 180 ล้านบาท

Next ⇨ คาดว่าเริ่มสร้างทางเชื่อมในปี 2565



### การเปิดใช้ด่านสะเดาแห่งใหม่ จะทำให้ผู้ประกอบการมีรายได้เพิ่มขึ้น และต้นทุนขนส่งลดลง (กรณีธุรกิจขนส่ง-สินค้าส่งออก)

- Facilities ด่านสะเดาใหม่**
- ขนาดพื้นที่ถนนเพิ่มขึ้น **2 เลน**
  - ช่องตรวจสินค้าเพิ่มขึ้น **4 ช่อง**
  - พื้นที่จอดรถสินค้าเพิ่มขึ้น **900 คัน**
  - เวลาตรวจสินค้ารวม (กรณี X-ray สินค้า) ลดลง **15-20 นาที/คัน**

**Net Benefit เพิ่มขึ้น 1,950 ล้านบาท/ปี**  
(ยังไม่รวมประโยชน์ทางอ้อมอื่นๆ)

- รายได้ขนส่งเพิ่มขึ้น **1,900 ล้านบาท/ปี**<sup>4/</sup> จาก (1) รอบขนส่งเพิ่มขึ้น 1 รอบ/วัน (2) จำนวนรถเพิ่มขึ้น 1 เท่า
- ต้นทุนขนส่ง ลดลง **50 ล้านบาท/ปี** จาก (1) ต้นทุนจากระยะทางขนส่งใหม่ เพิ่มขึ้น **40 ล้านบาท/ปี**<sup>5/</sup> (2) ต้นทุนจากรถติด ลดลง **90 ล้านบาท/ปี**

หากเปิดใช้เต็มศักยภาพพ่วงด่าน จะรองรับการค้าได้กว่า **1 ล้านล้านบาท/ปี**

**ธุรกิจที่ได้ รับประโยชน์**

ทางตรง: ธุรกิจขนส่ง  
ทางอ้อม: ธุรกิจการผลิตที่ตั้งอยู่ไม่เกิน 60 กม.จากด่านสะเดา ซึ่งคิดเป็น 65% ของมูลค่าสินค้าหลัก<sup>6/</sup> ที่ผ่านชายแดนไทย-มาเลเซีย

ที่มา: จากการสอบถามธุรกิจขนส่ง, ด้านบุคลากรด่าน (Net benefit คำนวณโดยผู้เขียน) <sup>4/</sup> ใช้สมมติฐาน 1) รายได้ขนส่ง 5,000 บาท/รอบ 2) จำนวนรถเพิ่มขึ้น 350 คัน/วัน 3) รอบขนส่งเพิ่มขึ้น 1 รอบ/วัน <sup>5/</sup> ใช้สมมติฐาน 1) ส่วนต่างระยะทางขนส่งของด่านใหม่และด่านเดิม 1.2 กม./รอบ 2) ต้นทุนน้ำมันรถ 12.5 บาท/กม. 3) จำนวนรถเพิ่มขึ้น 350 คัน/วัน 4) รอบขนส่งเพิ่มขึ้น 1 รอบ/วัน <sup>6/</sup> ยางพาราและอาหารทะเลแปรรูป

### ข้อเสนอแนะต่อภาครัฐ

- เร่งเปิดใช้ด่านสะเดาแห่งใหม่ โดยแก้ปัญหาเรื่องจุดผ่านแดนไทย-มาเลเซีย และทางเชื่อมด่านใหม่ เพื่อให้ได้ผลประโยชน์แก่ผู้เกี่ยวข้องโดยเร็ว
- เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบ Logistics บริเวณด่าน
  - แยกช่องทางเดินรถสำหรับรถตู้เปล่าที่จะไปรับตู้คอนเทนเนอร์เปล่าฝั่งมาเลเซีย และช่องทางรถปกติ เพื่อลดเวลาการรอนำด่าน
  - จัดสรรพื้นที่จอดรถสำหรับคันที่มีเอกสารไม่สมบูรณ์ เพื่อลดความแออัด และลดเวลาการรอตรวจสินค้าภายในด่าน

### ประเด็นชวนคิด

- ธุรกิจบริเวณด่านสะเดาเดิม (ด่านนอก) ควรปรับตัวอย่างไร เนื่องจากมีโอกาสได้รับผลกระทบทางอ้อม จากนักท่องเที่ยวบางส่วนที่อาจเลือกเข้า-ออกทางด่านใหม่
- ภาคใต้ควรได้รับการพัฒนาระบบขนส่งอย่างไร เพื่อลดต้นทุนผู้ประกอบการในระยะยาว อาทิ การขนส่งทางเรือ ซึ่งอาจช่วยลดการพึ่งพาการส่งออกผ่านท่าเรือป็นที่มีสัดส่วนเกือบครึ่งหนึ่งของการส่งออกผ่านชายแดน