

ประชุมหารือแนวทางการยกระดับการค้าชายแดนไทย มาเลเซีย

วันเสาร์ที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๒

ณ ห้องประชุม ๒๑๐ สำนักงานอธิการบดี มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

๑. กล่าวชี้แจงการประชุม

ดร.ชนธัญ แสงพุ่ม ผู้ช่วยเลขาธิการ ศอ.บต. ได้กล่าวชี้แจงการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อหารือแนวทางการยกระดับการค้าชายแดนไทย มาเลเซีย ซึ่งเป็นการหารือและสรุปปัญหาด้านศุลกากรในภาคใต้ และวิกฤตทางด้านการค้าชายแดนเพื่อรายงานแก่นายกรัฐมนตรี

๒. ข้อมูลจากการศึกษาวิจัย

รองศาสตราจารย์ ดร. มิตรชัย จงเขียวชำนาญ ผู้อำนวยการศูนย์บริการวิชาการ ได้ให้ข้อมูลต่อที่ประชุมว่ามหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ได้รวบรวมงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาด้านต่าง ๆ ไว้ โดยที่ผ่านมาทาง ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ปรีดีถ พนมมี อาจารย์ประจำคณะเศรษฐศาสตร์ ได้มีการศึกษาผลกระทบกรณีการเปิดด่านศุลกากรสะเดาและปาดังเบซาร์ ๒๔ ชั่วโมงของจังหวัดสงขลา

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ปรีดีถ พนมมี อาจารย์ประจำคณะเศรษฐศาสตร์ ได้นำเสนอข้อมูลว่าทางคณะเศรษฐศาสตร์ได้มีการทำการศึกษาเรื่อง Duty Free Zone ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการตรวจสอบและทบทวนเนื้อหา ซึ่งที่ผ่านมาทางมหาวิทยาลัยได้ทำการศึกษาผลกระทบกรณีการเปิดด่านศุลกากรสะเดาและปาดังเบซาร์ ๒๔ ชั่วโมงของจังหวัดสงขลา เพื่อนำงานวิจัยมารองรับก่อนดำเนินการเปิดด่านศุลกากรสะเดาและปาดังเบซาร์ ๒๔ ชั่วโมงอย่างเป็นทางการ ซึ่งผลพบว่าฝ่ายไทยไม่ควรเปิดด่าน ๒๔ ชั่วโมง เนื่องจากฝ่ายไทยได้ประโยชน์น้อยกว่าการเปิดด่าน ๒๔ ชั่วโมง และไม่ได้ส่งผลกระทบต่อการเพิ่มปริมาณการขนส่งมากนัก รายละเอียดการศึกษามีดังนี้

■ **วัตถุประสงค์การศึกษา**

- เพื่อศึกษาผลกระทบเชิงเศรษฐกิจของการเปิดด่าน ๒๔ ชั่วโมง โดยเน้นการประเมินผลกระทบต่อการไหลของสินค้าและบริการ (Product Flow) และคน (Man Flow)
- เพื่อศึกษาแนวทางการขยายเวลาทำการของด่านที่เหมาะสม

■ **ผลการศึกษา**

**ด้านการขนส่งสินค้า** จังหวัดสงขลามีด่านสำคัญ ๓ ด่าน โดยมีด่านสะเดาเป็นด่านสำคัญที่มีมูลค่าสินค้าเพิ่มขึ้น แต่ทั้งนี้อาจยังมีประเด็นบางส่วนที่มีผลกระทบทำให้ส่งออกสินค้าได้ไม่เต็มที่ เช่น ด้านการขนส่งสินค้าผ่านระบบรางยังไม่สามารถขนส่งสินค้าได้เต็มประสิทธิภาพ และทางภาคประชาชนในพื้นที่ได้ให้ความเห็นว่าถ้ามีการเชื่อมโยงการใช้งานเพื่อการขนส่งทางรางได้เต็มประสิทธิภาพ ยังช่วยส่งผลกระทบต่ออัตราการเพิ่มขึ้นของการท่องเที่ยวด้วย

รถบรรทุกขนส่งสินค้าไทยปัจจุบันจะมีการขนถ่ายสินค้าเข้าสู่ประเทศมาเลเซียโดยต้องนำสินค้าลงก่อนและขนส่งสินค้าต่อเพื่อนำขึ้นขบวนรถไฟ ทั้งนี้เนื่องจากรถบรรทุกของไทยจะเข้าถึงพื้นที่ทางมาเลเซียได้ในระยะทางที่จำกัด (ระยะทางที่ถูกกำหนดไว้) ในขณะที่รถของมาเลเซียสามารถเข้ามาประเทศไทยได้ตลอดเส้นทางและมีจำนวนรถที่เข้ามามากยิ่งขึ้น

การเพิ่มมูลค่าสินค้าของยางพารา จะทำให้เกิดการเพิ่มมูลค่าการค้าของการส่งออกมากยิ่งขึ้น ส่วนด้านการท่องเที่ยว ปัญหาที่พบ คือ การผ่านด่านมีความล่าช้า เกิดการรอคอย และการตรวจสอบคนเข้า-ออก เป็นต้น

**ด้านการท่องเที่ยว** พฤติกรรมการท่องเที่ยวมีรูปแบบที่เปลี่ยนไปซึ่งปัจจุบันมีการท่องเที่ยวในแบบครอบครัวมากขึ้น มีกำลังการซื้อสูง ซึ่งหากเป็นนักท่องเที่ยวในลักษณะทัวร์จะมีกำลังซื้อต่ำกว่า ต้องการซื้อสินค้าที่มีคุณภาพ และต้องการท่องเที่ยวแบบมีประสบการณ์

จากการผลศึกษาพบว่าสถิตินักท่องเที่ยวที่เดินทางผ่านด่านมีอายุน้อยอยู่ระหว่าง ๒๑ – ๓๐ ปี โดยเป็นนักท่องเที่ยวในลักษณะครอบครัว ๔๒ % การเดินทางใช้รถบัส ๕๔ % รถส่วนตัว ๒๖ % ซึ่งจากการสอบถามนักท่องเที่ยวพบว่านักท่องเที่ยวไม่พึงพอใจจากการที่แหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดสงขลาเหมือนเดิม ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ

- สาเหตุของปัญหาความหนาแน่นบริเวณด่าน จากการรวบรวมจากหลายแหล่งข้อมูล เช่น ผู้ประกอบการ ชุมชน เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน พบว่ามีประเด็นสำคัญ ๗ ด้าน ประกอบด้วย

**๑. ปฏิทินการท่องเที่ยว**

- ปัจจัยด้านราคา/ลดราคา
- การกระจุกตัวของช่วงเวลา
- จำนวนผู้เดินทาง

**๒. ปริมาณผู้เดินทางผ่านด่าน**

- การกระจุกตัวของช่วงเวลา
- การเพิ่มขึ้นของผู้เดินทาง

**๓. โครงสร้างระบบขนส่ง**

- ถนน High way
- ความคับแคบของถนนไทย
- พื้นที่ชุมชน

**๔. ลักษณะทางกายภาพของด่าน**

- สภาพภูมิประเทศที่เป็นคอคอด
- การใช้ทางร่วมกันระหว่างรถสินค้าและรถโดยสาร
- ความคับแคบของด่าน
- ขาดพื้นที่/จุดพักรถ

**๕. การจัดการเดินรถ และตารางเดินเรือ**

**๖. ระเบียบขั้นตอนและพิธีการศุลกากร**

- ความแตกต่างของวัฒนธรรมการทำงาน
- ความเหลื่อมของเวลาปฏิบัติงาน
- ประสิทธิภาพการทำงาน
- ความแตกต่างของแนวทางปฏิบัติงาน

**๗. ปริมาณการค้าระหว่างประเทศ**

- การค้า
- เศรษฐกิจโลก

■ ผลกระทบต่อการขนส่ง

๑. ผลกระทบด้านบวกต่อภาคการขนส่ง

สมมติฐาน “โครงสร้างทางกายภาพมีความพร้อมและการบริหารจัดการมีประสิทธิภาพ”

๑.๑ เพิ่มความยืดหยุ่นในการขนส่งสินค้า (นำเข้าและการส่งออก)

- กระจายช่วงเวลาการขนส่ง
- ลดการรอคอย/ลดต้นทุนในการรอคอย
- เพิ่มจำนวนรอบในการขนส่ง

๑.๒ ลดค่าใช้จ่ายจากปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่าน ๔๐๐,๐๐๐ บาทต่อวัน

- คำนวณจากค่าน้ำมัน ค่าจ้างค้ำคืน
- ไม่รวมค่าสินค้าเสียหาย

๑.๓ สนับสนุนการค้าชายแดน

- ประมาณการมูลค่าการค้าชายแดนเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๕ ต่อปี

๑.๔ เสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจ

- ผลักดันให้เกิดการปรับตัวของผู้ประกอบการขนส่ง

๒. ผลกระทบด้านลบต่อภาคการขนส่ง

๒.๑ เกิดการใช้โครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย เกินศักยภาพ

- ปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้น
- ใช้ทรัพยากรและการจัดการเพิ่มขึ้น

๒.๒ ความเสี่ยงจากไหลเข้าของสินค้าไม่พึงประสงค์

- ความหละหลวมในการตรวจสอบสินค้าในช่วงกลางคืน

๒.๓ ผลกระทบต่อกลไกราคาสินค้าเกษตรที่ประเทศไทยมีผลิตภาพต่ำ

- การเคลื่อนย้ายสินค้าเกษตรจากประเทศเพื่อนบ้าน

■ แนวทางการแก้ปัญหา

จากการวิเคราะห์ข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้อง จึงได้มีการวางแผนทางการแก้ปัญหา ดังนี้

๑. ระยะสั้น

- บริหารจัดการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน
- ปรับระบบขั้นตอนการทำงาน
- การปฏิบัติงานของบุคลากร

๒. ระยะปานกลาง

- พัฒนาความสมบูรณ์ของโครงสร้างพื้นฐาน
- พัฒนาศักยภาพการแข่งขันของผู้ประกอบการ

๓. ระยะยาว

- การเปิดด่าน ๒๔ ชั่วโมงเมื่อมีความพร้อม

■ ข้อเสนอจากการศึกษา

○ ด้านเสถียร :

ปัญหาในขณะนี้ เกิดจากการบริหารจัดการของทั้งสองประเทศที่ยังสามารถปรับปรุงประสิทธิภาพได้อีก ดังนั้น การเปิดด่าน ๒๔ ชั่วโมง จึงไม่ใช่การแก้ปัญหาที่สาเหตุ เนื่องจากเวลา ๖ ชั่วโมงที่

ขยายเป็นช่วงเวลากลางคืน เป็นช่วงเวลาที่ในปัจจุบันแทบจะไม่มีรถขนส่ง หรือ การเดินทางหนาแน่น หากแต่มีต้นทุนที่สูง

○ **ด้านปาดังเบซาร์ :**

แม้ว่ามูลค่าการค้าชายแดนผ่านด่านนี้มีการเติบโตสูงมาก แต่ขณะนี้ ยังไม่มีความจำเป็นต้องขยายเวลาทำการเป็น ๒๔ ชั่วโมง เนื่องจากปริมาณการขนส่งสินค้าและการเข้าออกของประชาชน ในช่วงเวลากลางคืนมีจำกัด

**๓. ประเด็นปัญหาด้านศุลกากรและการค้าชายแดนไทย มาเลเซีย**

**๓.๑ ปัญหาด้านพิธีการศุลกากร/ด้านศุลกากร**

๑) **ความเข้มงวดในการรักษาความปลอดภัย** ในการทำงานของด่านศุลกากรจะแบ่งเป็น ๒ ส่วนหลัก ได้แก่ ส่วนการควบคุมและส่วนบริการ โดยทางกรมศุลกากรได้ดำเนินการโดยการควบคุมตรวจสอบการนำเข้าและส่งออก รวมทั้งเพิ่มโทษแก่ผู้กระทำความผิด การมีรถทหารในการตรวจตราความปลอดภัย ก็อาจเป็นส่วนหนึ่งในการส่งผลกระทบต่อการใช้บริการนักท่องเที่ยว โดยผู้แทนจากสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองได้ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่า จากปัญหาการหลุดตรวจ หากผู้ที่หลุดตรวจถูกจับกุมในพื้นที่อื่น ทาง ตม. จะถูกลงโทษโดยการจับกุมหรือหยุดงาน จึงต้องมีการตรวจเข้มก่อนผ่านด่านชายแดน ซึ่งเป็นข้อบังคับตามกฎหมาย

๒) **การเปิดด่าน ๒๔ ชั่วโมง** ทางมาเลเซียเป็นฝ่ายได้ประโยชน์มากกว่าฝ่ายไทย

๓) **การกำหนดเวลายื่นเอกสารของหน่วยงานก่อนการส่งสินค้าผ่านด่านไม่เอื้ออำนวยความสะดวกต่อผู้ส่งสินค้า** สำหรับระเบียบพิธีการทางศุลกากร มีขั้นตอนการตรวจโรคพืชและโรคสัตว์ และต้องผ่าน อย. แต่ขั้นตอนมีความล่าช้า เนื่องจากภาครัฐกำหนดขั้นตอนและเวลาการแจ้งขออนุญาตผ่านด่านที่ไม่สามารถดำเนินการได้ทันที เช่น สินค้าที่จะส่งออกมาถึงด่านตอนตี ๒ แต่ยังไม่สามารถส่งออกผ่านด่านได้ทันที เพราะหากจะส่งสินค้าออกนอกประเทศจะต้องแจ้ง อย. ล่วงหน้า ก่อนเที่ยง สินค้าที่มาถึงกลางดึกถึงจะส่งออกได้ ซึ่งหากเป็นสินค้าที่ไม่สามารถเก็บรักษาได้นานจะส่งผลกระทบต่อการใช้งานไปยิ่งลูกค้า

๔) **การผ่านด่านเข้า-ออกไทย มีความล่าช้า** เนื่องจากต้องเขียนใบ ตม. ๖,๒,๓ แต่ประเทศมาเลเซียใช้การสแกนนิ้ว หากต้องการยกเลิกการเขียนใบ ตม. ต้องดำเนินการแก้กฎหมาย (ใบ ตม. จะใช้ตอนเกิดปัญหาการหลุดตรวจ จะมีการนำใบ ตม. ๖,๒,๓ มาเช็คภายหลังอีกครั้ง)

๕) **ความล่าช้าในการตรวจของ ตม.** เป็นผลเนื่องมาจากผู้ประกอบการด้วย เช่น การเตรียมเอกสาร ตม. ๖,๓ ไม่พร้อม ทำให้ต้องมารอกหน้าจุดตรวจ ตม. หรือไม่ได้เตรียมเงินจ่ายค่า OT ในการผ่านด่านตรวจ ทำให้เสียเวลาในการผ่านด่าน

๖) **สินค้าเกษตรประเภทข้าวมาเลเซียกำหนดให้ส่งได้ทางเรือเท่านั้น** ซึ่งข้าวในประเทศมาเลเซียคิดเป็นข้าวจากไทยประมาณ ๕๐% แต่ติดปัญหาที่ประเทศมาเลเซียให้ไทยส่งข้าวไปมาเลเซียผ่านทางเรือเท่านั้น ผู้แทนกรมการค้าต่างประเทศได้ชี้แจงเพิ่มเติมว่า มาเลเซียมีนโยบายไม่ให้นำส่งข้าวออกไปทางบก เนื่องจากมาเลเซียอ้างว่า เป็นการป้องกันการลักลอบการขนส่ง โดยกำหนดให้สามารถขึ้นท่าได้ที่ ท่าเรือกลัง ท่าเรือกวตัน ท่าเรือซาบา ท่าเรือปีนัง เป็นต้น ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างเจรจาทะลวงเพื่อขนส่งข้าวผ่านช่องทางอื่น

๓) การตั้งจุดตรวจร่วมไม่ได้อยู่ในฝั่งไทย ฝ่ายไทยได้มีการเสนอให้มีการตั้งจุดตรวจร่วมสองฝ่าย เพื่อให้เกิดความยุติธรรมแก่ทั้งสองประเทศ แต่ปัจจุบันมาเลเซียมีจุดตรวจปล่อยสินค้าตั้งอยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ Kota Perdana ซึ่งต้องขับรถไปเข้าไปในมาเลเซีย โดยผู้แทนด่านปาดังเบซาร์ได้ชี้แจงเพิ่มเติมว่า จากจุดตรวจร่วมทางไทยและมาเลเซียได้มีการทำข้อตกลง เพื่อตรวจสอบสินค้าที่ขนส่งผ่านรถบรรทุกให้สามารถตรวจร่วมกันในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งได้ โดยมีการทำข้อตกลงมามากกว่า ๑๐๐ ปี แล้ว

๔) การตรวจปล่อยสินค้าที่ส่งผ่านทางราง (ผ่านด่านปาดังเบซาร์) ไม่มีจุดตรวจร่วมกัน การขนส่งทางราง ปัจจุบันทางมาเลเซียแจ้งว่าฝ่ายไทยจะต้องตรวจสอบสินค้าออกตั้งแต่ก่อนออกนอกประเทศ ฉะนั้นจะต้องจัดทำ Agreement หรือ CCA ให้ชัดเจน โดยจะต้องตกลงกันว่าให้มีการจัดตั้งจุดตรวจร่วมทางรางต้องตั้งอยู่ในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งหรืออยู่ในพื้นที่ร่วม

### ๓.๒ ปัญหาด้านการค้าชายแดนไทย มาเลเซีย

๑) การทำประมง มาเลเซียไม่ยอมปล่อยเรือให้ผ่านเข้ามาในประเทศไทย ทำให้เรือต่อเรือประสบปัญหาปิดกิจการ เนื่องจากติดปัญหาทางข้อกฎหมายระหว่างประเทศ

### ๓.๓) ปัญหาด้านการขนส่ง

๑) การส่งสินค้าผ่านด่านในเวลากลางคืนมีปริมาณน้อยมากไม่คุ้มค่าต่อการเปิดด่าน ๒๔ ชั่วโมง รถมาเลเซียที่เข้ามาหลัง ๕ ทุ่ม - ตี ๕ เป็นรถไทย ๕๒ คัน รถมาเลเซีย ๓๙๒ คัน ผลคือ ทางมาเลเซียใช้ประโยชน์จากการผ่านด่านในเวลากลางคืนมากกว่า เนื่องจากทางมาเลเซียมีความพร้อมกว่าทางประเทศไทย เพราะประเทศไทยบริษัทยังไม่มีความพร้อมในการขนส่งสินค้าผ่านด่านไปยังมาเลเซียในเวลากลางคืน (บางคืนมีรถออกจากด่านไทยเพียง ๑๐ คันเท่านั้น)

### ๓.๔) ปัญหาด้านการเดินทางผ่านแดน/การท่องเที่ยว

๑) ปัญหาเรื่องรถบริการทางการท่องเที่ยวไทยไม่สามารถเข้าไปยังมาเลเซียได้ สำหรับเรื่องการให้บริการด้านการท่องเที่ยว ยังมีปัญหาในเรื่องการให้รถบริการท่องเที่ยวผ่านไปยังมาเลเซีย เนื่องจากรถไทยยังไม่สามารถนำรถเข้าไปในประเทศมาเลเซียได้

๒) ขอข้อมูลเกี่ยวกับรถสองป้าย ประธานหอการค้าจังหวัดสงขลา แจ้งว่าจะดำเนินการเคลียร์ระบบการออกป้ายทะเบียนใหม่ โดยมีการยื่นข้อเสนอไปทางมาเลเซีย ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างรอคำตอบจากมาเลเซีย เพื่อแก้ไขปัญหารถสองป้ายทะเบียน

## ๔. ข้อเสนอจากการประชุมปัญหาด้านศุลกากรและการค้าชายแดนไทย มาเลเซีย

### ๔.๑ ข้อเสนอทางด้านศุลกากร

๑) การระบุปัญหาด้านขั้นตอนการดำเนินงานของด้านศุลกากร ขอให้มีการระบุหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรว่า หน่วยงานใดมีความล่าช้า เพื่อจะได้แก้ไขปัญหให้ตรงจุดมากยิ่งขึ้น

๒) กำหนดระเบียบขั้นตอนการขนส่งสินค้าผ่านแดนให้ชัดเจน การดำเนินการส่งสินค้าภาครัฐควรกำหนดขั้นตอนการผ่านด่านหรือจัดทำระเบียบวิธีการผ่านด่านให้ชัดเจน เพื่อให้

ผู้ประกอบการได้รับทราบ และหากมีการเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขจะต้องมีการแจ้งและกำหนดวิธีการดำเนินการให้ชัดเจนเพื่อให้เกิดการเตรียมเอกสารล่วงหน้าและเตรียมดำเนินการล่วงหน้าก่อนขนส่งสินค้า

- ๓) กำหนดเส้นทางที่สั้นที่สุดที่จะผ่านไปยังด่านบูกิตกายูฮิตัม ด้านสะเตาะฝั่งไทยที่เป็นด่านใหม่ เส้นทางถนนที่จะผ่านมายังด่านบูกิตกายูฮิตัม ขอเสนอให้กำหนดเส้นทางที่สั้นที่สุดที่จะผ่านไปยังด่านบูกิตกายูฮิตัม
- ๔) เสนอให้มีการมอบอำนาจการบริหารด่านให้กับเลขาธิการ ศอ.บต. จากปัญหาด้านการบริหารจัดการด่าน ในเรื่องพิธีการทางด้านศุลกากร เสนอให้มีการให้อำนาจตามมาตรา ๑๘ พรบ. ศอ.บต. เพื่อมอบอำนาจการบริหารด่านให้กับเลขาธิการ ศอ.บต. และจะต้องมีการประชุมหารือร่วมกันเพื่อหาวิธีการในการบริหารจัดการต่อไป
- ๕) ขอเพิ่มกำลังบุคลากรให้กับด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเตาะ ด้านสะเตาะมีปัญหาจากการที่มีนักท่องเที่ยวจำนวนมากในช่วงเทศกาล ๒๔,๐๐๐ คน/วัน และในช่วงที่ไม่ใช่เทศกาลมีจำนวนนักท่องเที่ยว ประมาณ ๔,๐๐๐ คน แต่จำนวน ตม. มีประมาณ ๕๐ คน หากต้องการให้มีการตรวจผู้เดินทางผ่านด่านมีความรวดเร็วมากยิ่งขึ้นจะต้องเพิ่มกำลังบุคลากร
- ๖) การกำหนดเส้นทางผ่านแดนระหว่างด่านสะเตาะแห่งใหม่และด่านบูกิตกายูฮิตัม เสนอให้มีการมีสร้างเส้นทางผ่านแดน เริ่มจากด่านบูกิตกายูฮิตัม แล้วสร้างเส้นทางเลี้ยวโค้งไปทางขวามือ โดยมีแนวเส้นทางเลียบชายแดนมาเลเซีย เนื่องจากเป็นพื้นที่ราชการที่ว่าง ไม่มีชุมชน เพื่อผ่านเข้าไปยังด่านสะเตาะ



โครงการก่อสร้างด่านศุลกากรสะเตาะแห่งใหม่

#### ๔.๒ ข้อเสนอด้านการค้าชายแดนไทย มาเลเซีย

- ๑) การนำเข้า-ส่งออกสินค้าสินค้าการเกษตรในพื้นที่ภาคใต้ เช่น ผลไม้มังคุด ลองกอง และทุเรียน เป็นต้น ในการกำหนดการนำเข้าและส่งออก เสนอให้กรมการค้าต่างประเทศนำไปหารือและเจรจาระหว่างประเทศต่อในด้านการนำเข้าและส่งออก เนื่องจากสินค้าเหล่านี้เป็นสินค้าที่ประเทศไทยผลิตได้จำนวนมากตามฤดูกาลในพื้นที่ภาคใต้ชายแดน
- ๒) มาตรการป้องกันการนำเข้าสินค้า เสนอขอให้มีการกำหนดมาตรการป้องกันการนำเข้าสินค้าเกษตรจากมาเลเซียเพื่อส่งออกไปยังประเทศที่ ๓ เนื่องจากมาเลเซียใช้ประเทศไทยเป็นทางผ่านในการส่งสินค้าไปประเทศอื่นด้วย เช่น ประเทศจีน เป็นต้น โดยกรมการค้า

ต่างประเทศได้กล่าวชี้แจงเพิ่มว่า ขอให้ผู้ที่เกี่ยวข้องระบุหรือกำหนดประเภทสินค้าว่าเป็นสินค้าประเภทใดที่จะให้นำเข้า – ส่งออก เพื่อที่กรมการค้าจะได้นำไปเจรจาหรือในการจำกัดการผ่านแดน

๓) การรวมกลุ่มเพื่อยกระดับภาคใต้ชายแดน ผู้แทนจากหอการค้าจังหวัดสตูลเสนอว่า ควรมีการดำเนินการลักษณะในการรวมกลุ่มภายใน ๕ จังหวัดภาคใต้ชายแดน และจัดทำ SWOT เพื่อหาโอกาสในการเปิดตลาดและเชื่อมต่อในช่องทางต่าง ๆ ผ่านไปยังมาเลเซีย ซึ่งหากดำเนินการปรับข้อกฎหมายจะใช้ระยะเวลาสั้นเกินไป การดำเนินการด้านการลงทุนบางอย่างไม่สามารถรอได้ จึงเสนอว่าขอให้มีการทำ SWOT โดยนำข้อกฎหมายต่าง ๆ เข้ามาเปรียบเทียบ เพื่อจัดทำสิทธิพิเศษและปรับข้อกฎหมายให้เหมาะสมกับการลงทุน โดยมีแนวทางการดำเนินการดังนี้

๓.๑) เสนอให้มีการรวมกลุ่มเพื่อสร้างความเข้มแข็งในด้านการค้าและการท่องเที่ยว

๓.๒) เสนอให้มีการยกระดับภาคใต้ชายแดนโดยการสนับสนุนงบประมาณที่เกี่ยวข้อง

๓.๓) จากความคล้อยคลึงทางด้านวัฒนธรรม หรือผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ ขอให้ใช้โอกาสหรือประโยชน์นี้เพื่อหาความร่วมมือร่วมกัน

๔) การหาช่องทางกฎหมายเพื่อส่งเสริมการนำเข้า-ส่งออกสินค้า เนื่องจากภาคใต้เป็นพื้นที่ที่ส่งออกผลผลิตทางการเกษตรจำนวนมาก รวมถึงผลไม้ เสนอให้หาวิธีการที่จะให้สามจังหวัดภาคใต้ชายแดนสามารถส่งสินค้าขายได้ทั่วโลกหรือทั่วประเทศ โดยที่ให้ภาคใต้ชายแดนเป็นศูนย์รวมของสินค้าเกษตรและเป็นตัวแทนจำหน่ายไปประเทศอื่น เพราะปัจจุบันประเทศอื่นได้มีการเข้ามาตั้งล้งรับซื้อผลไม้และหน่วยรับซื้อยาง รวมทั้งไทยเป็นสมาชิก WTO ทำให้ประเทศไม่สามารถจำกัดการนำเข้าได้ เราจึงควรหาช่องทางและกฎหมายภายในวางแผนการนำสินค้ามาใช้ประโยชน์หรือเพิ่มมูลค่าก่อนส่งออกนอกประเทศ

๕) เสนอให้มีการหารือเจรจาเพื่อนำรถจากประเทศไทยสามารถไปรับสินค้าจากท่าเรือที่ Tok Bali ผู้แทนจากหอการค้าเสนอขอให้มีการแก้ไขปัญหาโดยการนำรถฝั่งไทยสามารถไปรับสินค้าจากท่าเรือที่ Tok Bali ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าได้มากยิ่งขึ้น เพราะสินค้าจากการประมงเป็นสินค้าเน่าเสียง่าย และสินค้าประมงส่วนใหญ่จะต้องนำมาแปรรูปในประเทศไทย

๖) เสนอให้มีการเจรจาให้นำเรือจากมาเลเซียสามารถเข้ามาจอดในประเทศไทย ด้านการทำประมงที่ Tok Bali มีเรือประมงประมาณ ๘๐ ลำ มีปัญหาข้อติดขัดได้แก่ เรือประมงที่ไปทำประมงในเขตมาเลเซียที่ Tok Bali จะต้องเป็นเรือมาเลเซีย ซึ่งไม่สามารถนำเรือเข้ามาจอดในประเทศไทยได้ ส่งผลให้ไม่สามารถนำเรือมาจอดในฝั่งไทยได้

#### ๔.๓ ข้อเสนอด้านการขนส่ง

๑) เสนอให้ ศอ.บต.ช่วยหาความร่วมมือในการเจรจาให้รถขนส่งสินค้าจากไทยสามารถวิ่งผ่านไปยังมาเลเซีย โดยให้รถที่ขนส่งสินค้าสามารถขนส่งเข้าไปถึงในจุดส่งสินค้า เพื่อให้เกิดการขนส่งสินค้าผ่านข้ามประเทศได้อย่างเสรีตามกรอบอาเซียน

๒) เสนอให้มีการจัดตั้งจุดเปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้าบริเวณด่านชายแดนฝั่งไทย โดยให้ภาคเอกชนจะเป็นผู้ลงทุน แต่ภาครัฐจะต้องอำนวยความสะดวกด้านกฎหมาย วิธีการคือ ให้รถขนส่งจากมาเลเซียสามารถเดินทางผ่านด่านมายังประเทศไทยได้ในระยะทางที่กำหนด แล้วจึงกำหนดพื้นที่ที่จะให้รถมาเลเซียมาขนถ่ายสินค้า (ซึ่งหากไม่มีจุดขนถ่ายสินค้า ก็จะต้องมาขนสินค้าภายในด่าน ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่ควรทำเพราะการยกสินค้าขึ้นลงเป็น

- กิจกรรมที่ภาคเอกชนจะต้องเข้ามาดำเนินการในการคิดค่ายกสินค้าขึ้นลง) เนื่องจากปัจจุบันประเทศมาเลเซียมีจุดขนถ่ายสินค้าหรือ Warehouse (Free Zone) ที่ให้รถบรรทุกไทยสามารถไปขนถ่ายสินค้าในมาเลเซียได้ ซึ่งกิจกรรมทั้งหมดนี้เป็นกิจกรรมที่ดำเนินการในฝั่งมาเลเซีย แต่ฝั่งไทยยังไม่มีการบริหารจัดการ จึงขอเสนอให้มีการตั้งจุดเปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้าในฝั่งของประเทศไทย เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกให้กับการขนส่งสินค้าไปยังมาเลเซียได้สะดวกรวดเร็ว เนื่องจากฝ่ายไทยจะสามารถจัดการขนส่งและปล่อยสินค้าได้เอง
- ๓) **การกำหนดพื้นที่ขนถ่ายคนจากรถบัสมาเลเซียมาเป็นรถบัสไทย** โดยทาง อบจ. มีการวางแผนจะทำ Bus Terminal ที่สำนักขาม เนื่องจากใกล้ด่านสะเดาแห่งใหม่ และใกล้นิคมอุตสาหกรรม เพื่อให้มีจุดถ่ายคนจากรถบัสมาเลเซียมาเป็นรถบัสไทย ซึ่งหากอยู่บริเวณด้านที่สามารถใช้กฎระเบียบของศุลกากรในการควบคุมเพื่ออนุญาตให้รถมาเลเซียเข้ามาในพื้นที่ของประเทศไทยได้ แต่หากเลยบริเวณด้านแล้วจะมีกฎหมายของพื้นที่ในการไม่อนุญาตให้รถมาเลเซียเข้ามาในพื้นที่ประเทศไทย ซึ่งจะต้องมีการกำหนดข้อตกลงในการให้รถบัสมาเลเซียผ่านด่านเข้ามาถึงบริเวณจุดจอดรถบัสได้
  - ๔) **การหาโอกาสในการขนส่งสินค้าทางบก** เนื่องจากการสร้างท่าเรือ ประเทศไทยจะแข่งขันกับประเทศมาเลเซียได้ยาก แต่ควรหาช่องทางบกไม่ว่าจะเป็นการขนส่งสินค้าทางรางและทางถนน เพื่อให้ประเทศไทยได้ประโยชน์มากที่สุด รวมทั้งการขนส่งสินค้าเกษตรที่จะต้องร่วมมือกัน เพื่อให้เกิดการส่งออกไปยังประเทศในกลุ่ม CLMV ต่อไป
  - ๕) **โครงการสร้างทางด่วนพิเศษหาดใหญ่-สะเดา** มีความสำคัญที่จะต้องเร่งดำเนินการเนื่องจากจะมีผลกระทบอย่างมากต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้าและส่งออกไปยังประเทศมาเลเซีย
  - ๖) **ประเทศไทยจึงควรเร่งดำเนินการสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ** ได้แก่ โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา๒ โครงการมอเตอร์เวย์ระหว่างหาดใหญ่-สะเดา เพื่อให้เกิดการดึงสินค้าจากมาเลเซียมาส่งในประเทศไทย และขนส่งสินค้าผ่านไปยังประเทศจีนได้ (ซึ่งจะดีกว่าการขนส่งที่อ้อมผ่านไปทางช่องแคบมะละกา)

#### ๔.๔ ข้อเสนอด้านการเดินทางผ่านแดน/ท่องเที่ยว

- ๑) **จัดทำมาตรการจัดการคนที่ต้องการเดินทางมาท่องเที่ยวเฉพาะบริเวณด่านชายแดน** ด้านปริมาณคนเข้าออก จากข้อมูลของด่านสะเดามีผู้เดินทางผ่านแดนประมาณ ๕ ล้านคนต่อปี แต่พบว่านักท่องเที่ยวเดินทางเข้าไปยังจังหวัดสงขลานั้นน้อย เนื่องจากนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวในรูปแบบครอบครัว ทำให้นักท่องเที่ยวพารถส่วนตัวเดินทางเข้าไปท่องเที่ยวยังเมืองรอง เช่น สตูล หรือแม้แต่เชียงใหม่ เชียงราย เป็นต้น และจากที่ประเทศไทยกำหนดมาตรการด้านความมั่นคงให้มีการลงตรวจรับหนังสือเดินทางก่อนที่เข้ามาประเทศไทย จากเดิมที่เคยให้เดินทางเข้า-ออกมาบริเวณด่านชายแดนไทยได้โดยไม่ต้องลงตรวจรับหนังสือเดินทาง ทำให้นักท่องเที่ยวมาท่องเที่ยวหรือรับประทานอาหารบริเวณด่านสะเดามีจำนวนน้อยลง แม้ว่าส่วนนี้ไม่ได้ทำให้ตัวเลขนักท่องเที่ยวที่น้อยลง แต่ควรหามาตรการในการจัดการคนที่ต้องการเดินทางมาเฉพาะบริเวณด่าน และควรหาวิธีการที่จะควบคุมเวลาในการให้บริการผ่านด่าน
- ๒) **การลดการกรอกเอกสารผ่านด่าน** การเดินทางผ่านด่าน ขอให้ลดเวลาจากการเขียนเอกสารเพื่อขอผ่านด่าน ให้เปลี่ยนเป็นการปรีนสลิป เพื่อให้การเดินทางผ่านด่านสะดวกรวดเร็วมาก



ยิ่งขึ้น ทั้งนี้ผู้แทนจาก ตม. ได้ชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติมว่าการเขียนเอกสารผ่านด่านตรงจุดตรวจ เป็นผลมาจากจำนวนผู้โดยสารในรถโดยสารมีจำนวนไม่เท่ากันจึงต้องมีการจดข้อมูลจำนวน คนที่เดินทางผ่านด่านเป็นเอกสารหลักฐาน

- ๓) การฟื้นฟูเส้นทางรถไฟจากตุมปัต-สุโหงโกลก-ยะลา-ปัตตานี-หาดใหญ่ เสนอให้ดำเนินการ ลงทุนเรื่องรถไฟและรางรถไฟเป็นของฝ่ายมาเลเซีย และเสนอผลประโยชน์ว่านักท่องเที่ยว จากไทยจะสามารถไปท่องเที่ยวยังประเทศมาเลเซียได้สะดวกขึ้น และฝ่ายไทยจะได้ ประโยชน์ในเรื่องการขนส่งสินค้า แต่ทั้งนี้เส้นทางรถไฟ ๑๑.๔ กม. จากด่านสุโหงโกลก - ตุมปัต ทางมาเลเซียยังไม่มีแผนการลงทุน เนื่องจากหน่วยงานท้องถิ่นมาเลเซียไม่สามารถ ตัดสินใจได้ ต้องรอการสั่งการจากรัฐบาลกลาง
- ๔) การบริหารจัดการผู้โดยสาร/นักท่องเที่ยวผ่านด่าน เสนอให้มีการบริหารจัดการรถทัวร์หรือ บริษัททัวร์ที่เข้ามาয়ด่านสะเดา เหมือนกับการบริหารสนามบิน ซึ่งจะมีการจัดการว่าจะให้ เครื่องบินลงที่ลำ เพื่อจำกัดนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในอาคารผู้โดยสารภายในบริเวณด่าน

## ๕. ข้อมูลเพิ่มเติม

- ๕.๑) มูลค่าสินค้าด่านสะเดา ๕ แสนล้านบาทต่อปี การจัดเก็บภาษีประมาณ ๓ พันล้านบาทต่อปี ซึ่ง ส่วนใหญ่เป็นการจัดเก็บสินค้านำเข้า โดยกรมศุลกากรได้เป็นหน่วยที่สนับสนุนส่งเสริมและเป็น พี่เลี้ยงให้กับนักลงทุนต่าง ๆ และได้มีการขยายจุดตรวจจ่ายภาษีเพื่อเอื้อประโยชน์ให้กับนักธุรกิจ มากขึ้น โดยสามารถจ่ายได้ที่เซเว่นอีเลฟเว่น
- ๕.๒) จากความร่วมมือ ‘ลิมอตาซ่า’ จนกลายมาเป็นกรอบความร่วมมือแผนงาน IMT-GT ซึ่งทางด้าน ศุลกากรทั้ง ๑๘ ด่านมี ปี ๒๕๖๑ (ต.ค. ๖๐ - ก.ย. ๖๑) มูลค่านำเข้า ๓๔๖ ล้านบาท มูลค่า ส่งออก ๔๗๗ ล้านบาท และจากสถิติด้านภาคใต้ทั้ง ๙ ด่าน มูลค่านำเข้า - ส่งออก ปี ๒๕๖๑ (ต.ค. ๖๐ - มิ.ย. ๖๑) คิดเป็น ๓๖๐ แสนล้านบาท
- ๕.๓) ฝ่ายไทยได้เสนอการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟความเร็วสูงแก่นายกฯ แล้ว โดยแบ่งเป็น ๒ เส้นทาง คือ จากหาดใหญ่ - มะละกา และจากหาดใหญ่ - สุโหงโกลก
- ๕.๔) การเสนอเมืองต้นแบบที่ ๔ จะนะ ตามพรบ. ของ คอ.บต. มาตรา ๑๐ ทาง คอ.บต. สามารถ กำหนดพื้นที่พิเศษได้ จากนั้นจะมีการใช้ มาตรา ๑๘ มอบอำนาจไปที่เลขา คอ.บต. เพื่อให้ เลขาธิการ คอ.บต. สามารถดูแลพื้นที่พิเศษแทนกระทรวงได้ เพื่อพัฒนาพื้นที่จะนะให้เป็นพื้นที่ อุตสาหกรรม รวมทั้งได้มีการทำแผนประชารัฐร่วม ในการวางแผนสนับสนุนการศึกษาเพื่อผลิต นักศึกษาด้านวิศวกรรมศาสตร์และวิทยาศาสตร์ สำหรับรองรับเมืองอุตสาหกรรม ซึ่งระยะต่อไป จะทำการเกษตรแปรรูป เกษตรฮาลาล อุตสาหกรรมราง อุตสาหกรรมไฟฟ้าและเทคโนโลยี (เช่น รถพลังงานจากโซลาร์เซลล์) โดยหาการลงทุนจากภาคเอกชน เพื่อให้ภาคเอกชนสามารถ ลงทุนได้เอง ๑๐๐%
- ๕.๕) จากจำนวนรถนักท่องเที่ยวกว่า ๑๐๐,๐๐๐ คัน ผ่านด่านสะเดา (ข้อมูลจากสำนักงานตรวจคน เข้าเมือง) ที่ไปท่องเที่ยวเมืองอื่น เช่น กระบี่ พังงา สตูล และภูเก็ต มีจำนวนมากกว่าผู้ที่ ท่องเที่ยวในบริเวณสะเดา จึงเป็นข้อคิดว่าจะรักษานักท่องเที่ยวที่ต้องการท่องเที่ยวที่สะเดาซึ่งมี อยู่จำนวนน้อย หรือต้องการนักท่องเที่ยวที่จะไปท่องเที่ยวที่จังหวัดอื่น ๆ ซึ่งมีจำนวน นักท่องเที่ยวมากกว่า

๕.๖) การเข้า - ออกผ่านด่าน ต้องมีการตรวจหรือลงรับหนังสือ ซึ่งหากมีไม่การดำเนินการตรวจลงรับหนังสือเดินทาง ทาง ตม.จะมีความผิดและถูกย้าย ซึ่งปัจจุบันได้มีการจัดช่องทางพิเศษสำหรับผู้เข้ามาเที่ยวเฉพาะในบริเวณสะเตาแต่การตรวจหนังสือเดินทางยังคงต้องดำเนินการเนื่องจากต้องดำเนินการตามที่กฎหมายกำหนด

๕.๗) การแปลงธุรกิจการประมงใหญ่เป็นประมงพื้นบ้าน เพื่อให้ได้รับประโยชน์ในการออกเรือหาปลา ภาครัฐมีแผนที่จะสำรวจการทำประมงว่า เป็นธุรกิจประมงขนาดใหญ่หรือประมงพื้นบ้าน เพื่อไม่ให้เกิดการกระทบต่อประมงพื้นบ้าน

\*\*\*\*\*

