

วารสารวิชาการ
คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

ความเหมาะสมของการสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย-มาเลเซียในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะเดา
A Study of Land Transport Network in Songkhla Special Economic Zone:
A Case Study of Hatyai-Sadao Motorway

ชานันท์ ขวัญมานิจ
Kent Business School,
University of Kent,
Canterbury, UK

Journal of Humanities and Social Sciences

A b s t r a c t

Gradual growth of cross-border trade earnings and privilege from joining AEC manifest good opportunities to trade with neighboring countries. One of the most important cross-border trade areas in Thailand is Sadao Special Economic Zone. It is undeniable that logistics system is one of the key factors which can increase the investment attractiveness. Although Sadao currently has a high standard of transportation infrastructures, they are likely to be insufficient to support economic growth in the future. Thus, "Hatyai-Sadao Motorway" Project has been introduced to support the potential growth of Thailand and other members. Therefore, carriers and travelers can drive safely with more cost savings. Furthermore, the government can gain more revenue by the toll way fee. This infrastructure is also expected to partly improve the country in terms of economic growth. Corporate sector not only can reduce overall transportation cost and the probability of car accidents, but it can also shorten total distance travelled and total traveling time. Plus, this project will certainly improve quality of life. Apart from those benefits from the project, this article also gives the government some suggestions such as connection points with other economic zones, toll fee standard, drainage water management, and public transportation connected with the motorway so that the government can effectively run the project with minimum impact on environment.

Keywords : Motorway, Transportation system, AEC

บทคัดย่อ

มูลค่าการค้าชายแดนที่มีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับสิทธิพิเศษเมื่อเข้าร่วมในประชาคมอาเซียน สะท้อนให้เห็นโอกาสในทำการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน สำหรับประเทศไทย พื้นที่การค้าชายแดนที่สำคัญแห่งหนึ่งได้แก่เขตเศรษฐกิจพิเศษสะเดา โดยทั่วไปปัจจัยประการหนึ่งที่จะดึงดูดนักลงทุนคือระบบโลจิสติกส์ แม้ว่าบริเวณดังกล่าวจะมีระบบการขนส่งที่ค่อนข้างมีมาตรฐาน แต่ในอนาคตเมื่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจขยายตัว โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่อาจไม่เพียงพอ ดังนั้นจึงมีโครงการ “ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หาดใหญ่-ชายแดนไทย-มาเลเซีย” เกิดขึ้น โครงการดังกล่าวคาดว่าจะประโยชน์ในการสร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจทั้งประเทศไทย และภูมิภาคอาเซียน ในแง่ของภาคธุรกิจ สามารถลดต้นทุนจากการขนส่ง ลดอุบัติเหตุและร่นระยะทางรวมถึงระยะเวลาในการเดินทางในการขนส่งสินค้าได้ อีกทั้งยังมีบทบาทสำคัญในการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนด้วยเช่นกัน อย่างไรก็ตามปัจจัยที่ภาครัฐควรคำนึงถึงในการดำเนินโครงการมีดังนี้ จุดเชื่อมต่อกับพื้นที่เศรษฐกิจอื่นๆ ในอนาคต การเก็บค่าผ่านทางเพื่อสร้างรายได้แก่ภาครัฐ การวางมาตรการเกี่ยวกับระบบระบายน้ำ การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนซึ่งจะเป็นแนวทางให้ภาครัฐดำเนินโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นและสามารถลดผลกระทบต่อทุกฝ่ายให้ได้น้อยที่สุด

คำสำคัญ: ทางหลวงพิเศษ ระบบขนส่ง, ประชาคมอาเซียน

ความเหมาะสมของการสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหาดใหญ่...

บทนำ

ผลจากการประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 21 ได้กำหนดให้วันที่ 31 ธันวาคม 2558 เป็นวันที่จะบรรลุเป้าหมายการเป็นประชาคมอาเซียน ประเทศในภูมิภาครวมถึงประเทศไทย ได้มีการเตรียมความพร้อมในด้านต่างๆ เพื่อรองรับโอกาสจากการเติบโตทางเศรษฐกิจภายหลังการรวมประชาคมอาเซียน ทั้งนี้ภาครัฐของไทยได้นำเอานโยบายและโครงการต่างๆ มาใช้เพื่อการพัฒนาและยกระดับประเทศ รักษาความมั่นคงของประเทศ ลดความเหลื่อมล้ำ และกระตุ้นเศรษฐกิจ เพื่อให้มีศักยภาพเพียงพอที่จะเป็นส่วนหนึ่งของประชาคมอาเซียน

การพัฒนาประเทศโดยการส่งเสริมการลงทุน ถือเป็นหนึ่งในนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจ เพื่อให้เศรษฐกิจขยายตัว การพัฒนาและส่งเสริมการลงทุนในลักษณะนี้เรียกว่า “เขตเศรษฐกิจพิเศษ” (Special Economic Zone) ซึ่งเป็นบริเวณที่ได้รับสิทธิพิเศษในด้านต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการลงทุน ดังเช่น การส่งเสริมด้านการลงทุน สิทธิพิเศษทางด้านภาษีอากร ความพร้อมของสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน รวมถึงปัจจัยการผลิต เป็นต้น โดยเขตเศรษฐกิจพิเศษนี้ไม่ได้จำกัดเฉพาะอุตสาหกรรมเท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษทางการค้า การบริการ การเกษตร และการท่องเที่ยว

สำหรับโครงการนี้ ตำบลสะเดา ตำบลสำนักขาม ตำบลสำนักแต้ว และตำบลปาดังเบซาร์ ของอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ซึ่งได้ถูกจัดตั้งเป็น “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสงขลา” เช่นกัน จากความเหมาะสมด้านทำเลที่ตั้ง เนื่องจากอำเภอสะเดามีพรมแดนติดต่อกับประเทศมาเลเซีย ซึ่งเป็นประเทศที่มีความสำคัญในการดำเนินการค้าชายแดนร่วมกัน อีกทั้งสะเดายังมีความเหมาะสมในการเป็นประตูสู่ประเทศอื่นๆ

ในภูมิภาคอาเซียน แม้ว่าอำเภอสะเดาจะเป็นอำเภอชายแดนที่ได้รับการพัฒนามาเป็นระยะเวลาหนึ่งแล้ว แต่อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันพบว่า โครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมการขนส่งระหว่างจังหวัดสงขลากับชายแดนมาเลเซียยังคงประสบปัญหาไม่เพียงพอ ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ภาครัฐจึงได้เสนอโครงการ “ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หาดใหญ่-ชายแดนไทย-มาเลเซีย” เพื่อขจัดปัญหาดังกล่าว และยิ่งถือเป็นโครงการพัฒนาประเทศให้มีศักยภาพทัดเทียมกับประเทศอื่น ๆ

เขตเศรษฐกิจพิเศษสะเดา

1. ความหมายของเขตเศรษฐกิจพิเศษ

เขตเศรษฐกิจพิเศษ หมายถึงการกำหนดพื้นที่ที่มีความเหมาะสม เพื่อให้ได้รับการพัฒนา โดยพื้นที่ดังกล่าวจะมีการบริหารในลักษณะเฉพาะตามกฎหมาย ภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษจะมีการให้สิทธิพิเศษต่างๆ แก่นักลงทุน อีกทั้งยังมีการพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อดึงดูดนักลงทุนทั้งชาวไทยและต่างชาติ และเพิ่มศักยภาพในการรองรับการลงทุนให้มากยิ่งขึ้น ดังเช่น การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี การอำนวยความสะดวกในการดำเนินกิจการและการให้บริการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน รวมถึงกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง เช่น การจัดการสิ่งแวล้อม กิจกรรมยกระดับคุณภาพชีวิตของคนในชุมชน จึงจะเห็นได้ว่าการจัดตั้งพื้นที่เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ไม่เพียงแต่เป็นประโยชน์ต่อภาคธุรกิจหรือภาคอุตสาหกรรมเท่านั้น แต่ยังเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาชุมชนท้องถิ่นด้วยเช่นกัน

ความเหมาะสมของการสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหาดใหญ่...

2. วัตถุประสงค์ของการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ

การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ มีวัตถุประสงค์หลัก 2 ประการ ประการแรก เพื่อให้การพัฒนากระจายไปยังท้องที่ต่างๆ ลดการกระจุกตัวของการพัฒนาซึ่งปกติจะอยู่เฉพาะเมืองใหญ่ โดยพัฒนานี้ จะกระทำผ่านกิจกรรมทางเศรษฐกิจในรูปแบบต่างๆ ประการต่อมาคือ เพื่อกระตุ้นการลงทุนจากทั้งในและต่างประเทศ ผ่านสิทธิพิเศษและการอำนวยความสะดวกแก่นักลงทุน ดังเช่น ปรับปรุงกฎหมายเพื่อส่งเสริมการลงทุนในประเทศ อำนวยความสะดวกในการทำธุรกรรมเงินตราต่างประเทศ ผ่อนคลายกฎระเบียบที่กีดกันทางการค้าหรือการลงทุนระหว่างประเทศ จัดตั้งศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) เป็นต้น

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ

จะเห็นได้ว่านโยบายดังกล่าวถือเป็นนโยบายขับเคลื่อนเศรษฐกิจที่สำคัญ ทั้งในด้านการค้า การลงทุน และการจ้างงาน ดังนั้นการศึกษาและกำหนดกลยุทธ์อย่างรอบคอบ จะทำให้โอกาสในการประสบความสำเร็จจากการดำเนินนโยบายเป็นไปได้มากขึ้น ก่อให้เกิดประโยชน์กับทุกภาคส่วนได้ดังนี้

3.1 การใช้พื้นที่ดังกล่าวเพื่อเป็นแหล่งผลิตและเป็นประตูในการกระจายสินค้าไปยังภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้รวมถึงประเทศอื่นๆ จำเป็นจะต้องอาศัยแรงงานและวัตถุดิบที่มาจากทั้งพื้นที่โดยรอบทั้งภายในและประเทศเพื่อนบ้าน

3.2 ความต้องการแรงงานและวัตถุดิบที่เพิ่มมากขึ้น ย่อมก่อให้เกิดการจ้างงานและรายได้แก่ชุมชนที่มากขึ้น อีกทั้งยังเป็นการเชื่อมโยงอุตสาหกรรมขนาดเข้ากับอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ผลักดันวิสาหกิจ

ขนาดกลางและขนาดย่อมเข้าสู่ตลาดระดับภาคและระดับประเทศได้ นอกจากนี้การปรับปรุงสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน รวมถึงการกระจาย การพัฒนาไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ยังมีส่วนช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของ ประชาชนให้ดีขึ้นอีกด้วย

3.3 การเข้ามาลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ ผู้ประกอบการอาจ นำเอาเทคโนโลยีและองค์ความรู้ใหม่ๆจากต่างประเทศเข้ามาใช้ ทำให้ แรงงานไทยมีโอกาสพัฒนาฝีมือและทักษะได้มากขึ้น

3.4 ส่งเสริมการส่งออก เนื่องจากผู้ประกอบการที่ดำเนินกิจการ ในเขตเศรษฐกิจพิเศษจะมีข้อได้เปรียบที่ได้รับจากนโยบายภาครัฐ ทำให้ ต้นทุนการผลิตโดยรวมลดลง อันเนื่องมาจากการลดลงของต้นทุน การขนส่ง ค่าแรง ต้นทุนค่าวัตถุดิบ เป็นต้น

3.5 เพิ่มรายได้จากการค้าและบริการตามแนวชายแดน อาทิ เช่น รายได้จากการท่องเที่ยว โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อได้รับความร่วมมือ จากทั้งสองประเทศ ในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเมื่อมีการจัดการ อย่างเป็นระบบ รวมถึงรายได้ของภาครัฐที่มาจากภาษี ไม่ว่าจะ เป็นภาษีเงินได้ ภาษีศุลกากร ภาษียานพาหนะ และค่าธรรมเนียมต่างๆ

4. ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ

แม้ว่าการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ จะนำมาซึ่งการพัฒนาและ ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจ แต่อย่างไรก็ตาม การดำเนินนโยบายดังกล่าวอาจ ส่งกระทบต่อสังคมได้ด้วยเช่นกัน อาทิเช่น

4.1 เมื่อมีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ จะทำให้เกิดการอพยพ ย้ายถิ่นฐานของแรงงานเข้ามา อาจทำให้เกิดการกระจุกตัวของรายได้ เพียงบางพื้นที่ นอกจากนี้ การอพยพเข้ามาของแรงงาน อาจทำให้อัตรา การว่างงานของคนท้องถิ่นมีมากขึ้น เนื่องจากส่วนใหญ่แรงงานต่างชาติ

ความเหมาะสมของการสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหาดใหญ่...

มักมีค่าแรงถูกกว่าแรงงานไทย อีกทั้งแรงงานต่างชาติเหล่านี้ อาจเข้ามา
ร่วมใช้ทรัพยากรหรือสาธารณูปโภค ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อคนท้องถิ่นได้

4.2 ผลกระทบต่อวิถีชีวิตดั้งเดิมของคนในท้องถิ่น เนื่องจากรัฐ
สามารถใช้พื้นที่เพื่อเป็นเขตอุตสาหกรรม แหล่งทำการเกษตร หรือ
กิจกรรมอื่น ๆ ที่เห็นว่าเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ ตามกฎหมาย
กรรมสิทธิ์เหนือที่ดินในเขตเศรษฐกิจพิเศษ

4.3 เขตเศรษฐกิจพิเศษทำให้สิทธิหรืออำนาจในการจัดการ
ทรัพยากรธรรมชาติหรือสิ่งแวดล้อมของคนในท้องถิ่นลดลง เนื่องจาก
สำหรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ การจัดการในทุก ๆ ด้านเป็นไปอย่างเบ็ดเสร็จ
จากส่วนกลาง จึงมีผลทำให้เศรษฐกิจชุมชน รวมทั้งสังคมท้องถิ่นอ่อนแอลง

4.4 ผลจากการให้สิทธิพิเศษด้านต่าง ๆ แก่นักลงทุน ทำให้
นักลงทุนจำนวนมากให้ความสำคัญในการเข้ามาลงทุนในเขตเศรษฐกิจ
พิเศษ ซึ่งอาจเป็นผลเสียต่อระบบเศรษฐกิจได้เช่นกัน เนื่องจากการลงทุน
จะกระจุกตัวอยู่แค่ในบางพื้นที่ และเมื่อขาดสิทธิในการครอบครองที่ดิน
ภาคครัวเรือนในบริเวณดังกล่าวจึงมีขีดจำกัดในการลงทุน อาจทำให้เกิด
ปัญหาความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจตามมา (เทศบาลตำบลเวียงพางคำ,
2558 : 145)

เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาดังกล่าว ภาครัฐ
ควรมีบทบาทสำคัญในการแก้ปัญหาที่จะเกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการศึกษา
การวางนโยบายจากเขตเศรษฐกิจพิเศษประเทศอื่น ๆ ที่ประสบความสำเร็จ
หรือมีระบบเศรษฐกิจที่คล้ายคลึงกับประเทศไทย เปิดรับ
ความคิดเห็นจากทุกภาคส่วน รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องหรืออาจได้รับ
ผลกระทบจากการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ก่อนนำมาวางแผนเพื่อปรับ
ใช้ให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด รวมถึงการเตรียมความพร้อมของพื้นที่
เพื่อให้มีความเหมาะสมในการรองรับการพัฒนาต่อไป

5. การค้าชายแดนสู่เขตเศรษฐกิจพิเศษ

การค้าชายแดนถือได้ว่ามีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจไทยมายาวนาน อีกทั้งยังมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง ปัจจัยสำคัญประการหนึ่งจากการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในขนาดต่อนี้ ประกอบกับเศรษฐกิจโลกที่กำลังหดตัวทำให้ประเทศมหาอำนาจหลายแห่งมีกำลังซื้อลดลง อีกทั้งนโยบายการค้าเสรีจากประเทศต่างๆ ในอาเซียนทำให้ประเทศไทยให้ความสำคัญกับการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้น ก่อให้เกิดเป็นข้อตกลงกับประเทศต่างๆ ภายในภูมิภาค การค้าชายแดนจึงมีบทบาทในการพัฒนาและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในตลาดประเทศเพื่อนบ้าน อีกทั้งยังช่วยสร้างความแข็งแกร่งให้กับเศรษฐกิจของภูมิภาคมากยิ่งขึ้น (โชติกา ชุ่มมี และศรีนรินทร์ เผ่าพงษ์ไพบูลย์, 2558)

จากข้อมูลของกรมการค้าต่างประเทศ (2557) พบว่าตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยกว่า 80% ของการค้าระหว่างประเทศทั้งหมด มาจากการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดต่อกับประเทศไทย หรือ Border Trade (ชาติริส สัมมะวัฒนา, 2557 : 1)

แม้ว่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจบริเวณชายแดนจะก่อให้เกิดรายได้เข้าสู่ระบบเศรษฐกิจของประเทศในสัดส่วนที่สูง แต่อย่างไรก็ตามบริเวณดังกล่าวยังคงมีปัญหาเกิดขึ้น ดังเช่นปัญหาสังคมจากการข้ามพรมแดน ปัญหาความมั่นคง ปัญหาการจัดระเบียบพื้นที่ เป็นต้น โดยปัญหาเหล่านี้ อาจเป็นตัวขัดขวางการพัฒนาเมืองชายแดน และอาจส่งผลกระทบต่อการค้าชายแดนในอนาคตได้ ดังนั้นบริเวณนี้จึงควรได้รับการพัฒนาอย่างเหมาะสมเพื่อสร้างบรรยากาศที่ดีในการลงทุน เพราะเหตุนี้การจัดตั้ง

ความเหมาะสมของการสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหาตใหญ่...

พื้นที่ชายแดนเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษจึงจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ

6. การค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย

ในปี 2556 มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทยกับมาเลเซียมีมูลค่ารวม 501,401.99 ล้านบาท แบ่งเป็นมูลค่าสินค้าส่งออก 288,051.23 ล้านบาท และมูลค่าสินค้านำเข้า 213,350.76 ล้านบาท สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ยางพารา ชิ้นส่วนและเครื่องคอมพิวเตอร์ รวมถึงผลิตภัณฑ์อื่นๆ จากยางพารา เป็นต้น ส่วนสินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ คอมพิวเตอร์ และชิ้นส่วน อุปกรณ์บันทึกข้อมูล เทปแม่เหล็ก จานแม่เหล็กสำหรับคอมพิวเตอร์ เป็นต้น ปัจจุบันการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับมาเลเซียมีสัดส่วนกว่าร้อยละ 50 ของมูลค่าการค้าชายแดนรวม โดยคาดการณ์มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างสองประเทศนี้จะมีแนวโน้มขยายตัวเป็นกว่าร้อยละ 60 หลังมีการเข้าร่วมประชาคมอาเซียน มาเลเซียจึงถือเป็นประเทศคู่ค้าและเป็นตลาดที่สำคัญของไทย เนื่องจากเป็นประเทศที่มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่ และใช้นโยบายการค้าแบบเสรีมากกว่าประเทศคู่ค้าในแถบชายแดนอื่นๆ การค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับมาเลเซียกว่าร้อยละ 98 ดำเนินการผ่านด่านศุลกากร สะเดาและปาดังเบซาร์ของจังหวัดสงขลา โดยเฉพาะอย่างยิ่งด่านศุลกากรสะเดาหรือด่านนอก ซึ่งถือเป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่มีความโดดเด่นมากที่สุดแห่งหนึ่งของภาคใต้ ปัจจุบันภาครัฐมีการพัฒนาปรับปรุงด่านสะเดาและโครงสร้างพื้นฐานในบริเวณดังกล่าว เพื่อรองรับการขยายตัวของการค้าชายแดนภายหลังการเข้าร่วมประชาคมอาเซียน อีกทั้งยังให้เป็นต้นแบบของด่านสำหรับพื้นที่ชายแดนอื่นๆ (ชาติวิมล สัมมะวัฒนา, 2557 : 2)

7. เขตเศรษฐกิจพิเศษสะเดา

อำเภอสะเดาตั้งอยู่บริเวณทิศใต้ของจังหวัดสงขลา พื้นที่ทางทิศใต้และทิศตะวันตกของอำเภอมีพรมแดนติดต่อกับประเทศมาเลเซีย อำเภอสะเดามีถือว่าศักยภาพในการจัดตั้งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ จากข้อได้เปรียบทางทำเลที่ตั้ง ประการแรกคือมีทำเลเหมาะสมในการจัดตั้งโรงงานอุตสาหกรรมเพื่อแปรรูปสินค้าเกษตร โดยเฉพาะอาหารทะเลและยางพารา เนื่องจากตั้งอยู่ใกล้เขตพื้นที่ประมงและสวนยางพาราไม่เพียงแต่ความสะดวกในการจัดหาวัตถุดิบ แต่อำเภอสะเดายังอยู่ใกล้กับแหล่งอุตสาหกรรมสำคัญของมาเลเซีย เช่น อุตสาหกรรมยางพารา อุตสาหกรรมยานยนต์ และอุตสาหกรรมอาหาร จึงสามารถเป็นแหล่งส่งออกวัตถุดิบไปยังพื้นที่อุตสาหกรรมของประเทศมาเลเซียได้ด้วยเช่นกัน นอกจากนี้ยังสามารถพัฒนาอำเภอสะเดาให้เป็นเขตการค้าและประตูสู่ภูมิภาคอาเซียนเพื่อขนส่งสินค้าออกไปยังประเทศต่าง ๆ ได้ไม่เพียงแต่ประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ หรืออินโดนีเซีย แต่ยังรวมไปถึงประเทศในทวีปอื่น ๆ ผ่านการขนส่งทางเรือ เนื่องจากตั้งอยู่ไม่ห่างจากท่าเรือป็นังและท่าเรือกลางของประเทศมาเลเซีย ซึ่งเป็นท่าเรือสำคัญในการกระจายสินค้าไปยังประเทศอื่น ๆ และเนื่องจากอำเภอสะเดาเป็นพื้นที่ชายแดนที่มีความสำคัญของประเทศไทยมานาน โครงสร้างพื้นฐานสำหรับการคมนาคมขนส่งที่มีจึงค่อนข้างพร้อม ทั้งการขนส่งทางบกและทางรางที่สามารถเชื่อมต่อได้ทั้งประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์

8. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายอำเภอหาดใหญ่-ชายแดนไทย-มาเลเซีย

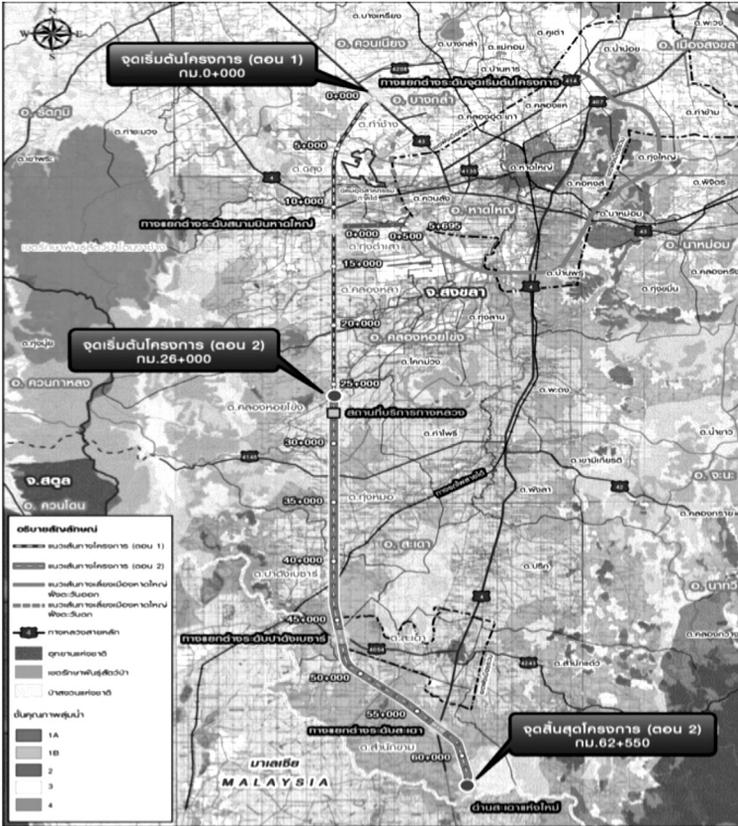
จะเห็นได้ว่าเกือบทุกกิจกรรมทางเศรษฐกิจของทั้งภาครัฐกิจและภาคครัวเรือนล้วนเกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ เริ่มตั้งแต่การขนส่ง

ความเหมาะสมของการสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายขนาดใหญ่...

วัตถุประสงค์เข้าสู่โรงงานอุตสาหกรรมเพื่อผลิต การกระจายสินค้าไปยังผู้บริโภค หรือกิจกรรมการแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการต่างๆ รวมไปถึงการเดินทาง เพื่อทำกิจกรรมและการท่องเที่ยว ในส่วนของเขตเศรษฐกิจพิเศษสะเดา แม้ว่าจะได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐมาอย่างต่อเนื่อง ทำให้โครงสร้างพื้นฐานมีอยู่บ้างแล้ว แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อมีการเข้าร่วมประชาคมอาเซียน โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่อาจจะไม่เพียงพอ ดังนั้นเพื่อให้ทัดเทียมประเทศเพื่อนบ้าน ภาครัฐจึงจำเป็นต้องปรับปรุงและสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขยายตัวที่จะเกิดจากกิจกรรมการขนส่งระหว่างไทยกับประเทศในภูมิภาค หนึ่งในโครงการที่ถือว่ามีสำคัญในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ซึ่งกำลังอยู่ในกระบวนการสำรวจและออกแบบ นั่นคือ “ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายอำเภอหาดใหญ่-ชายแดนไทย-มาเลเซีย” ซึ่งเป็นโครงการตามแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย รับผิดชอบโครงการโดยกรมทางหลวง ทางด่วนพิเศษดังกล่าวจะมีระบบเก็บค่าผ่านทางแบบระบบปิด (Closed System) พร้อมทั้งระบบความปลอดภัยต่างๆ และการอำนวยความสะดวกในการจราจร รวมถึงยังสามารถเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษของประเทศมาเลเซีย ได้อีกด้วย (สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง, 2558)

พื้นที่โครงการของทางหลวงพิเศษนี้แบ่งออกเป็น 2 ช่วง โดยจุดเริ่มต้นของช่วงแรกเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 43 (สายเอเชีย) บริเวณใกล้จุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 4208 ตั้งอยู่ที่เทศบาลตำบลท่าช้าง อำเภอบางกล่ำ มีทางแยกต่างระดับเชื่อมไปยังสนามบินหาดใหญ่ ครอบคลุมพื้นที่ 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอบางกล่ำ อำเภอหาดใหญ่ อำเภอลงขัน ระยะทางรวมทั้งสิ้นประมาณ 32 กิโลเมตร สิ้นสุดที่ กิโลเมตรที่ 26+000 ส่วนที่สองเริ่มจากจุดสิ้นสุดของช่วงแรกจนกระทั่ง

ถึงด่านสะเดาแห่งใหม่ รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 36 กิโลเมตร โดย
จะมีทางแยกต่างระดับเชื่อมด่านปาดังเบซาร์และด่านสะเดา



ที่มา: สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง, 2558

จะเห็นได้ว่าเมื่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองนี้ก่อสร้างแล้วเสร็จ
จะเป็นประโยชน์ต่อทั้งภาคธุรกิจ ภาคครัวเรือน อีกทั้งยังก่อให้เกิด
ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก หากมองในมุมมองของ

ความเหมาะสมของการสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหาดใหญ่...

ภาคธุรกิจ ทางหลวงพิเศษนี้จะอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการ ทั้งไทยและต่างชาติในการเคลื่อนย้ายสินค้าให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ภายในระยะเวลาที่กำหนดหรือเร็วขึ้น เนื่องด้วยสภาพถนนที่มีมาตรฐานสูง ทำให้อานพาหนะสามารถขับเคลื่อนได้ด้วยความเร็วสม่ำเสมอ มีส่วนช่วยในการลดอุบัติเหตุจากการเดินทาง ลดความสูญเสียจากการขนส่ง ลดการใช้เชื้อเพลิงในการขนส่ง นอกจากนี้ผู้ประกอบการสามารถผสมผสานการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ (Multimodal Transport) เพื่อความเหมาะสมในการขนส่งสินค้าแต่ละประเภท เนื่องจากทางหลวงพิเศษสายนี้สามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งประเภทอื่นได้ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางอากาศ (สนามบินหาดใหญ่) การขนส่งทางราง (สถานีรถไฟปาดังเบซาร์) อีกทั้งยังมีโครงการเชื่อมทางหลวงพิเศษเข้ากับถนนสายเลี่ยงเมืองเข้าสู่ตัวอำเภอหาดใหญ่ในอนาคต จึงจะเห็นได้ว่าทางหลวงพิเศษสามารถช่วยผู้ประกอบการลดต้นทุนในการขนส่งได้ เป็นการเพิ่มความน่าเชื่อถือแก่นักลงทุนด้วยเช่นกัน นอกจากนี้ ทางหลวงพิเศษสายนี้ยังทำให้คุณภาพชีวิตของประชากรดีขึ้น เนื่องจากถนนที่มีมาตรฐานสูงมีส่วนช่วยลดอุบัติเหตุและปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งถนนกาญจนาภิเษก ซึ่งเป็นถนนสายหลักหนึ่งของจังหวัดที่ผ่านชุมชน โรงงานอุตสาหกรรม ห้างสรรพสินค้า และมหาวิทยาลัย โดยตัดผ่านอำเภอเมือง อำเภอหาดใหญ่ และทอดยาวไปยังด้านปาดังเบซาร์และด้านสะเดา จึงมักเกิดปัญหาการจราจรติดขัด และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งเนื่องจากสภาพถนนและปริมาณรถที่หนาแน่น จะเห็นได้ว่าทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองนี้ มีส่วนทำให้คุณภาพชีวิตของประชากรดีขึ้นได้ และการสร้างทางหลวงพิเศษนี้ไม่เพียงแต่จะมีส่วนช่วยทำให้เศรษฐกิจของบริเวณดังกล่าวเติบโตเท่านั้น แต่ยังเป็นการเพิ่มรายได้ให้กับภาครัฐจากการนำระบบเก็บค่าผ่านทางมาใช้

ถึงแม้ว่างบประมาณในการสร้างทางหลวงพิเศษสำหรับเขตเศรษฐกิจพิเศษนี้จะสูงถึงประมาณ 32,000 ล้านบาท แต่หากเทียบกับมูลค่าการค้าชายแดนไทย - มาเลเซียซึ่งมีมูลค่า 501,402.01 ล้านบาทในปี 2556 และเพิ่มขึ้นเป็น 507,655.46 ล้านบาทในปี 2557 อีกทั้งยังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากการเปิดเสรีอาเซียนนั้น (1) ประกอบกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่นๆ ที่ต้องใช้การคมนาคมขนส่งผ่านเส้นทางดังกล่าว จึงถือว่าคุ้มค่าที่จะลงทุนในโครงการนี้ และจะเห็นว่าสินค้านำเข้าและส่งออกสำคัญส่วนใหญ่ เช่น อาหาร ยางพารา ชิ้นส่วนคอมพิวเตอร์ เป็นต้น เป็นสินค้าที่เหมาะสมกับการขนส่งทางถนน เนื่องจากต้องการความรวดเร็วในการขนส่ง ต้องการการขนส่งอย่างทะนุถนอม และสามารถขนส่งได้แบบ door-to-door จากโรงงานหรือแหล่งผลิตที่หนึ่งสู่อีกที่หนึ่งได้อย่างสะดวก ทำให้สามารถคาดคะเนได้ว่าในอนาคตทางหลวงพิเศษนี้ จะยังได้รับความนิยมจากผู้ขนส่ง ในส่วนของความเหมาะสมของทำเลที่ตั้งโครงการทางหลวงพิเศษนี้ถือว่าตั้งอยู่ในทำเลที่เหมาะสม ประการแรกจุดเริ่มต้นของทางหลวงพิเศษเชื่อมต่อกับทางหลวงสายสำคัญคือทางหลวงหมายเลข 4 ซึ่งเป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งสินค้ามาจากท่าเรือสตูลและกรุงเทพฯ ไปยังประเทศมาเลเซียและอื่นๆ อีกทั้งยังอำนวยความสะดวกให้ผู้ขนส่งสินค้ามาจากประเทศเพื่อนบ้านผ่านประเทศมาเลเซียเข้ามายังประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเชื่อมต่อกับถนนเลี่ยงเมืองหาดใหญ่ เศรษฐกิจในบริเวณดังกล่าวจะยิ่งเติบโตขึ้นจากภาคอุตสาหกรรม การค้า การท่องเที่ยว และการบริการ นอกจากนี้ทางหลวงพิเศษยังสามารถเชื่อมต่อการขนส่งประเภทอื่นๆ ได้ จึงถือว่ามีความได้เปรียบทางทำเลมาก อีกทั้งจุดเริ่มต้นของทางหลวงพิเศษตั้งอยู่ไม่ไกลจากนิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ จึงมั่นใจได้ว่าผู้ประกอบการ

ความเหมาะสมของการสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหาดใหญ่...

ในอุตสาหกรรมดังกล่าวจะเลือกใช้เส้นทางหลวงพิเศษเพื่อกระจายสินค้าไปยังที่อื่น ๆ นอกจากนี้ผลการศึกษาจากบทควมวิจัยเรื่อง “การศึกษาการพัฒนาโครงข่ายถนนในจังหวัดสงขลา เพื่อส่งเสริมประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน: กรณีทางด้านพิเศษหาดใหญ่-สะเดา” คาดการณ์ว่าในปี 2576 หากไม่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมขนส่งระหว่างอำเภอหาดใหญ่และด่านสะเดา จะทำให้การจราจรบริเวณหลวงหมายเลข 4 ซึ่งเป็นช่วงที่มาจากจังหวัดพัทลุงและช่วงแยกคลองหะมายังตำบลพะตงหนาแน่นสูง (ประมาณ 20,000 คันต่อวัน) และงานวิจัยดังกล่าวได้ให้ข้อเสนอแนะว่า การพัฒนาทางหลวงพิเศษสามารถช่วยบรรเทาปัญหาจราจรได้ อีกทั้งยังเป็นประโยชน์ต่อผู้เดินทางโดยสามารถลดระยะทาง เวลา และเพิ่มความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางได้ (สุเมธี เจริญธรรม ปรมศร์ เหลือเทพ และสิทธิา เจนศิริศักดิ์, 2558 : 5)

แต่อย่างไรก็ตาม ก่อนที่จะมีการสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายอำเภอหาดใหญ่-ชายแดนไทย-มาเลเซียจำเป็นต้องศึกษาผลกระทบและความเหมาะสมของโครงการ ซึ่งเป็นที่แน่นอนว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องย่อมต้องให้ความสำคัญกับประเด็นดังกล่าว เพื่อให้ทุกภาคส่วนได้รับประโยชน์จากการดำเนินโครงการอย่างแท้จริง โดยให้มีผู้ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด แต่อย่างไรก็ตามมีข้อเสนอแนะบางประการเกี่ยวกับโครงการทางหลวงพิเศษสายนี้ เพื่อจะเป็นแนวทางให้ภาครัฐสามารถพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยได้ต่อไป

8.1 จะเห็นได้ว่าทางหลวงพิเศษนี้ตั้งอยู่ค่อนข้างห่างจากถนนสายหลักซึ่งเชื่อมต่อกับแหล่งเศรษฐกิจสำคัญ เช่นท่าเรือสงขลา ซึ่งเป็นท่าเรือระหว่างประเทศที่ใหญ่ที่สุดในบริเวณตอนล่างของอ่าวไทย ทำให้การขนส่งสินค้าจากท่าเรือสงขลาบางช่วงจำเป็นต้องวิ่งผ่านถนนที่ตัด

ผ่านชุมชนก่อนเข้าทางหลวงพิเศษ ดังนั้นในอนาคตจึงอาจมีการเพิ่มระยะทางของทางหลวงพิเศษดังกล่าวให้ทอดยาวไปถึงจุดสำคัญอื่นๆ

8.2 การสร้างทางหลวงพิเศษนี้ สาเหตุส่วนหนึ่งเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดของถนนสายสำคัญ เช่น ถนนกาญจนาภิเษก เนื่องจากถนนเส้นดังกล่าวตัดผ่านทั้งชุมชนและโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งรถทุกประเภททุกขนาดจะวิ่งผ่าน เมื่อมีทางหลวงพิเศษแห่งใหม่ที่มีมาตรฐานสูงแล้ว อาจจะทำให้จำกัดประเภทของรถที่วิ่งผ่านถนนกาญจนาภิเษก โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่บรรทุกสินค้าเพื่อการพาณิชย์ ให้วิ่งเฉพาะบนทางหลวงพิเศษ เพื่อลดอุบัติเหตุ ปัญหาการจราจรติดขัด และลดความเสียหายของพื้นผิวถนน และเนื่องจากรถขนาดใหญ่เหล่านี้มักก่อให้เกิดปัญหาถนนเสียหาย การจำกัดให้รถขนาดใหญ่ไปวิ่งบนทางหลวงพิเศษ โดยต้องจ่ายค่าผ่านทางตามน้ำหนักหรือประเภทของรถ เพื่อให้ภาครัฐมีรายได้เพิ่มเติมสามารถนำมาใช้ในการปรับปรุงถนนได้

8.3 ควรเร่งศึกษาว่า จำเป็นจะต้องทำทางเชื่อมเพิ่มเติมที่ใดบ้าง (ดังเช่น นิคมอุตสาหกรรมถลุง) เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการ ให้สามารถเดินทางสู่ปลายทางได้ด้วยระยะทางที่สั้นลง

8.4 เนื่องจากปัญหาอุทกภัยเกิดขึ้นบ่อยครั้งในพื้นที่จังหวัดสงขลา การก่อสร้างทางหลวงพิเศษสายนี้จึงควรให้ความสำคัญกับการวางระบบระบายน้ำ โดยต้องให้ความสำคัญตั้งแต่เริ่มก่อสร้างโครงการ เนื่องจากการสร้างทางหลวงพิเศษใช้เวลานาน อาจเกิดปัญหาระบายน้ำไม่ทันตั้งแต่ช่วงก่อสร้างได้

8.5 จะเห็นได้ว่าระบบขนส่งมวลชนของจังหวัดสงขลาไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชากร ทำให้รถยนต์ส่วนบุคคลมีปริมาณมากและส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ภาครัฐจึงอาจนำ

ความเหมาะสมของการสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหาดใหญ่...

ระบบขนส่งมวลชนมาให้บริการตามเส้นทางของทางด่วนพิเศษแห่งนี้ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ที่สัญจรเพื่อการทำงาน การท่องเที่ยว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการท่องเที่ยว ระบบขนส่งมวลชนที่ดีถือเป็นปัจจัยหนึ่ง ที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวให้กับประเทศและนำมาซึ่งรายได้ที่เพิ่มขึ้นแก่ภาครัฐ

สรุป

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายอำเภอหาดใหญ่-ชายแดนไทย-มาเลเซีย เป็นส่วนหนึ่งของนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษอำเภอสะเดา เป็นโครงการที่คาดว่าจะนำพาผลประโยชน์สู่หลายภาคส่วน ทั้งภาคธุรกิจ และภาคครัวเรือน อีกทั้งยังสามารถสร้างความเติบโตให้ทั้งเศรษฐกิจไทย และอาเซียน โดยเป็นโครงการที่จะยกระดับระบบโลจิสติกส์ของไทย สำหรับการคมนาคมขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ให้มีศักยภาพทัดเทียมกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค แม้ว่าผลจากการศึกษาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในด้านความคุ้มค่าพบว่าโครงการนี้จะเป็โครงการที่คุ้มค่าในการลงทุน เป็นประโยชน์อย่างมากต่อทุกภาคส่วน และต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ แต่อย่างไรก็ตามผู้ดำเนินโครงการควรศึกษาผลกระทบในทุกมิติ รวมทั้งจัดประชุมร่วมกับหน่วยงานต่างๆ และประชาชน เพื่อรับฟังปัญหาจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงผู้ที่อาจได้รับผลกระทบจากโครงการดังกล่าว ควรจะดำเนินโครงการโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ที่มากที่สุด โดยกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนน้อยที่สุด ซึ่งข้อเสนอเพิ่มเติมเกี่ยวกับโครงการนี้ คือระบบการระบายน้ำที่มีประสิทธิภาพ การวางแผนล่วงหน้าเพื่อการทำทางเชื่อมต่อและขยายเส้นทางของทางหลวงพิเศษไปยังเขตเศรษฐกิจอื่นๆ ที่สำคัญในอนาคต และการนำระบบขนส่งมวลชนมาใช้ร่วมกับทางหลวงพิเศษแห่งนี้

เอกสารอ้างอิง

- กองความร่วมมือการค้าและการลงทุน กรมการค้าต่างประเทศ. 2558. สถิติการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย ปี 2556-2558 (มกราคม-กันยายน) (ออนไลน์). สืบค้นจาก <http://bts.dft.go.th/btsc/files/Download/BookJanSep58.pdf>. (13 ธันวาคม 2558)
- ชาติรส สัมมะวัฒนา. 2557. การค้าชายแดนกับโอกาสของนักธุรกิจไทย (ออนไลน์). สืบค้นจาก <http://bts.dft.go.th/btsc/files/Documentanalysiselse/3.pdf> (12 ธันวาคม 2558)
- ชาติรส สัมมะวัฒนา. 2557. แต้มต่อการค้าชายแดนไทย : เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (ออนไลน์). สืบค้นจาก <http://bts.dft.go.th/btsc/files/Documentanalysiselse/4.pdf>. (12 ธันวาคม 2558)
- โชติกา ชุ่มมี และศรีนรินทร์ เผ่าพงษ์ไพบูลย์. 2558. เขตเศรษฐกิจพิเศษ ... Roadmap ประเทศ และโอกาสทองที่ต้องจับตาจริงหรือ? (ออนไลน์). สืบค้นจาก <https://www.scbeic.com/th/detail/product/1166> (13 ธันวาคม 2558)
- เทศบาลตำบลเวียงพางคำ. 2558. เขตเศรษฐกิจพิเศษ. (ออนไลน์). สืบค้นจาก http://www.wiangphangkham.go.th/images/column_1431354069/145.pdf (9 ธันวาคม 2558)
- พีระพงษ์ ละอ้าคา. 2557. ความรู้เกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษ (ออนไลน์). สืบค้นจาก http://www.uniquetmsu.msu.ac.th/index.php?option=NewsList&id_type=3&id_view=175&to=Back& (10 ธันวาคม 2558)

ความเหมาะสมของการสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหาดใหญ่...

ศูนย์ปฏิบัติการร่วมกลุ่มจังหวัดภาคใต้. 2557. เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสงขลา (ออนไลน์). สืบค้นจาก <http://roc-thailand.org/images/EconomicZone/songkhla.pdf>. (10 ธันวาคม 2558)

ศูนย์การจัดการสิ่งแวดล้อม. 2557. ผลการโครงการศึกษาความเป็นไปได้สำรวจและออกแบบเบื้องต้นทางพิเศษเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ การสนทนากลุ่มย่อยครั้งที่ 1 (ออนไลน์). สืบค้นจาก http://www.emc-kku.com/web_index.php?pj_id=0&page=2&cmd=detail&gid=1&content_id=13 (12 ธันวาคม 2558)

สร้งพงษ์ สิทธิชัย. 2558. เขตเศรษฐกิจพิเศษสะเดา: ผลกระทบต่อเศรษฐกิจภาคใต้ (ออนไลน์). สืบค้นจาก https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/Southern/ReasearchPaper/Special_Economic_Zone_in_Sadao.pdf (10 ธันวาคม 2558)

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง. 2558. โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย อ.หาดใหญ่-ชายแดนไทย-มาเลเซีย (ออนไลน์). สืบค้นจาก <http://www.motorwayhatyai-sadao.com>. (7 ธันวาคม 2558)

สำนักหอสมุด มหาวิทยาลัยบูรพา. 2556. ที่ประชุมอาเซียนครั้งที่ 21 เห็นพ้อง 31 ธันวาคม 2558 บรรลุการเป็นประชาคมอาเซียน โดยเร่งรัดแผนงานตามสามเสาหลัก (ออนไลน์). สืบค้นจาก <http://www.lib.buu.ac.th/webaec/?p=74>. (11 ธันวาคม 2558)

สุเมธี เจริญธรรม ปรมศวร์ เหลือเทพ และสิทธา เจนศิริศักดิ์. 2558.
การศึกษาการพัฒนาโครงข่ายถนนในจังหวัดสงขลาเพื่อส่งเสริม
ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน: กรณีทางด่วนพิเศษหาดใหญ่-
สะเดา (ออนไลน์). สืบค้นจาก: [http://ncce20.org/ncce20_](http://ncce20.org/ncce20_proceeding/assets/file/129-TRL.pdf)
[proceeding/assets/file/129-TRL.pdf](http://ncce20.org/ncce20_proceeding/assets/file/129-TRL.pdf). (7 ธันวาคม 2558)

