



นตติ ปณตสมา อากา  
แดงฟาง เตมอด้วยปญญา ๗๗



เอกสารประกอบสัมมนาวิชาการเรื่อง  
“โลกของอิสลามและมุสลิมในอุษาคเนย์”  
The Islamic World and Muslims in Southeast Asia

เมืองท่าสงขลา  
กับโลจิสติกส์ :  
ศักยภาพและการพัฒนา  
สู่สะพานเศรษฐกิจ

อดิศร คักดีสูง

28 - 29 พฤศจิกายน 2551  
โรงแรม ทวิน โลตัส นครศรีธรรมราช



## เมืองท่าสงขลา กับ โลจิสติกส์ :

### ศักยภาพและการพัฒนาสู่สะพานเศรษฐกิจ\*

อดิศร ศักดิ์สูง\*\*

#### ความนำ

การจัดการโลจิสติกส์ นับเป็นประเด็นที่ภาครัฐให้ความสำคัญอย่างยิ่งจนกำหนดให้เป็นยุทธศาสตร์ชาติ เพราะเชื่อว่าจะเป็นแนวทางหนึ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจประเทศ ทั้งสร้างงาน สร้างรายได้แก่ท้องถิ่น เนื่องจากโลจิสติกส์ล้วนเกี่ยวข้องกับกระบวนการวางแผนและการบริหารงานนานัปการ หลายปีผ่านมาโลจิสติกส์จึงได้รับความสนใจอย่างสูง โดยเฉพาะบริเวณภาคใต้ของประเทศซึ่งภาครัฐให้ความสำคัญต่อการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์ เนื่องจากความเหมาะสมของพื้นที่ซึ่งตั้งอยู่บนเส้นทางการค้านานาชาติมานับแต่โบราณกาล

เมื่อพิจารณาจากสภาพภูมิศาสตร์ ภาคใต้นับได้ว่าเป็นดินแดนที่มีประวัติความเป็นมาในแง่การเป็นเมืองท่า สถานีการค้า และเส้นทางข้ามคาบสมุทรมานาน นับแต่ยุคก่อนประวัติศาสตร์ ด้วยลักษณะกายภาพที่มีทะเลขนาน 2 ด้าน มีชายฝั่งที่เหมาะสมแก่การค้าทางเรือ ทั้งเป็นชุมชน เป็นทางผ่านสินค้าสำคัญๆ ที่ทุกชาติพันธุ์

---

\* บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งในโครงการวิจัยเรื่อง "การศึกษาศักยภาพพื้นที่เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของจังหวัดสงขลา : ความพร้อมสู่การเป็นเมืองท่าสู่การเป็นพาณิชย์นาวีและการขนส่ง แนวทางการพัฒนาศักยภาพเมืองสงขลาสู่ระบบโลจิสติกส์ : ความพร้อมสู่การเป็นเมืองท่าพาณิชย์นาวี" โดย อดิศร ศักดิ์สูง และคณะ ทนุวิจัยจากงบประมาณแผ่นดิน มหาวิทยาลัยทักษิณ พ.ศ.2551

\*\* ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ภาควิชาสังคมศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยทักษิณ วิทยาเขตสงขลา

ต้องการ ดังนั้นในปัจจุบันแนวคิดที่จะแสวงหาผลประโยชน์ของรัฐผ่านโครงการต่างๆ ในภาคใต้จึงเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ไม่ว่าจะเป็นการรื้อฟื้นโครงการชุดคลองกระโครงการเซาท์เทิร์นซีบอร์ด โครงการแลนด์บริดจ์ (Land Bridge) เป็นต้น แม้ในปัจจุบันโครงการเหล่านี้จะยังไม่เป็นรูปธรรมชัดเจนด้วยปัญหาหลายอย่าง แต่ความคืบหน้าที่จะมุ่งพัฒนาภาคใต้ให้เป็นศูนย์กลางการค้าและขนส่ง (Hub) ย่อมแสดงให้เห็นว่าภาคใต้ยังเป็นพื้นที่ซึ่งเหมาะแก่การพัฒนาระบบโลจิสติกส์อยู่เสมอ ซึ่งภาครัฐเองก็ให้ความสำคัญตลอดเวลา อย่างไรก็ตาม บทความนี้จะเป็นการให้ภาพอย่างกว้างๆ เกี่ยวกับความสำคัญของเมืองท่าสงขลาในเชิงศักยภาพและการพัฒนาสู่ความเป็นโลจิสติกส์ในภูมิภาค เนื่องจากสงขลาถือเป็นศูนย์กลางการค้า เป็นศูนย์กลางการขนส่ง และเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่หลายฝ่ายเห็นว่าเหมาะสมต่อการพัฒนาไปสู่โครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมสองฝั่งทะเล

## เมืองสงขลา : ภูมิหลังทางประวัติศาสตร์

เมืองสงขลาตั้งอยู่บนคาบสมุทร Malay เป็นเมืองท่าสำคัญของการค้าระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นับแต่อดีต สงขลาเป็นดินแดนที่มีนักเดินทาง พ่อค้านักบวช และผู้แสวงโชคหลายชาติพันธุ์เดินทางเข้ามาอย่างต่อเนื่อง สงขลาจึงกลายเป็นศูนย์กลางทางการค้า เป็นบ้านหลอมทางเชื้อชาติและวัฒนธรรม เป็นดินแดนที่ไม่เคยถูกทอดทิ้งให้โดดเดี่ยว ตลอดระยะเวลาอันยาวนานในประวัติศาสตร์

เรื่องราวของสงขลาปรากฏหลักฐานที่ชัดเจนประมาณพุทธศตวรรษที่ 22 โดยบันทึกของชาวฮอลันดา ได้กล่าวถึงบริษัทอินเดียตะวันออกของดัตช์ได้มาติดต่การค้าขายกับเจ้าเมืองสงขลา ที่ยุคนั้นอยู่ภายใต้ผู้นำคือ สุลต่านโมกุล ในขณะที่บันทึกของนายจอห์น จอร์แดน ข้าหลวงของบริษัทอินเดียตะวันออกของอังกฤษก็ได้บันทึกเกี่ยวกับความพยายามที่เข้ามาตั้งร้านค้าในสงขลา (สาธูป ฤทธิ์ชู, 2538 : 65 - 66)

สงขลาได้ว่า เป็นเมืองที่สร้างขึ้นที่หัวเขาแดง โดยชาวอาหรับเชื้อสายเปอร์เซียที่ชื่อว่า ดะโต๊ะ โมกอลส์ ราวพุทธศตวรรษที่ 22 ต่อมาตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของอยุธยา ในสมัยสมเด็จพระเอกาทศรถ (พ.ศ. 2148 - 2153) จนกระทั่งเมื่อถึงสมัยสุลต่านสุไลมาน สงขลาที่ตั้งตัวเป็นอิสระจากอยุธยาได้ระยะหนึ่ง ต่อมาราวพุทธศตวรรษที่ 23 สงขลาที่ตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของอยุธยาอีกครั้งในสมัยสมเด็จพระนารายณ์

ภายหลังที่กรุงศรีอยุธยาเสียเอกราชให้แก่พม่า เมืองสงขลาได้ตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของนครศรีธรรมราช จนกระทั่งเมื่อพระเจ้ากรุงธนบุรีขึ้นมามีอำนาจทางการเมือง สงขลาที่เข้ามาภายใต้อิทธิพลของธนบุรี และต่อเนืองมาจนถึงสมัยรัตนโกสินทร์ โดยช่วงนี้รัฐบาลกลางที่กรุงเทพฯ ได้แยกเมืองสงขลาออกจากอำนาจของนครศรีธรรมราช และพัฒนาสงขลาให้เจริญขึ้นเพื่อคานอำนาจของนครศรีธรรมราช พร้อมกับสร้างอิทธิพลทางการเมืองให้กับผู้นำสงขลา โดยให้มีอำนาจควบคุมปัตตานี และหัวเมืองมลายู ช่วงเวลานี้รัฐบาลกลางยังสนับสนุนให้คนจีนเข้ามาตั้งถิ่นฐานในสงขลา และให้โอกาสแก่คนจีนสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ จนเข้ามาเป็นกลุ่มอิทธิพลใหม่ในสงขลา (สงป สงเมือง, 2535 : 115) พร้อมกันนั้นก็ได้แต่งตั้ง เจ้าเหยียง ชาวจีนโพ้นทะเลเป็นเจ้าของเมือง ซึ่งกลุ่มตระกูลนี้ก็มีอิทธิพลในสงขลาเรื่อยมาตามลำดับ หลังจากนั้นจึงมีการย้ายเมืองสงขลาอีกครั้งโดยมาตั้งที่ฝั่งบ่อหยาง ที่เริ่มสร้างตั้งแต่ปี พ.ศ. 2379 และเสร็จเรียบร้อยใน พ.ศ. 2385 และนับแต่นั้นมาศูนย์กลางความเจริญก็มากระจุกตัวอยู่บริเวณนี้ และกลายเป็นที่ตั้งของเทศบาลนครสงขลามาจนถึงปัจจุบัน

### เมืองท่าสงขลา : ฐ่ความเป็นท่าเรือนานาชาติ

สภาพภูมิศาสตร์ที่โดดเด่นของเมืองสงขลาคือ ตั้งอยู่บริเวณใต้สุดของสันทรายรุ่นใหม่ก่อตัวขึ้นระหว่างเนินเขาสองเนิน คือ หัวเขาแดงกับเกาะใหญ่ ลักษณะ

ของสันทรายนี้จะมีผิวบนเป็นทรายที่ถูกพัดมาทับถมกันโดยอิทธิพลของลมมรสุมตะวันตกเฉียงเหนือ คลื่นและกระแสน้ำ ส่วนชั้นล่างจะประกอบด้วยโคลนตมตะกอนจากแม่น้ำ และทรายจากทะเล เป็นผลทำให้ที่ตั้งของเมืองอยู่ตรงส่วนปลายคาบสมุทรสทิงพระ มีอาณาเขตติดทะเลด้านนอกฝั่งอ่าวไทย และมีหัวเขาแดงเป็นเสมือนกำแพงยักษ์ธรรมชาติคอยขวางกั้นคลื่นลมเอาไว้ สภาพที่ตั้งของเมืองท่าเช่นนี้ได้เปรียบกว่าเมืองอื่นๆ ไม่น้อยในเชิงเมืองท่า (ยงยุทธ ชูแว่น, 2538 : 85) ประกอบกับลักษณะทางกายภาพของหัวเขาแดงที่มีแหล่งน้ำอุดมสมบูรณ์เพียงพอ ทั้งมีภูเขาเป็นแนวป้องกันและตั้งอยู่ปากคลองที่เป็นทางเข้าออกสู่ทะเลสาบสงขลา พร้อมกับสภาพของพื้นที่ยังเหมาะสมต่อการควบคุมเรือที่จะเดินทางเข้าออกสู่ทะเลสาบสงขลาได้อย่างสมบูรณ์ ด้วยลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ดังกล่าว จึงเหมาะสมต่อการตั้งชุมชน และเป็นท่าเรือที่ดีซึ่งเรือเดินทะเลสามารถจอดเทียบและหลบลมได้ถึงภายในทะเลสาบ (ทิวา ศุภจรยา, 2538 : 51)

ความโดดเด่นของเมืองสงขลาเก่าเขาหัวแดงอีกประการคือ มีทำเลตั้งอยู่ตอนกลางของคาบสมุทรมลายู ซึ่งนับแต่อดีตพื้นที่นี้มักมีความสัมพันธ์กับภูมิภาคอื่นๆ มายาวนาน โดยเชื่อกันว่าเมืองสงขลาเคยเป็นเส้นทางผ่านในการอพยพของกลุ่มชาติพันธุ์ต่างๆ ดังปรากฏร่องรอยหลักฐานหลากหลายชนิดจากมนุษย์ยุคหินรุ่นแรกๆ แต่ที่สำคัญคือ ในยุคที่คาบสมุทรมลายูเป็นดินแดนกึ่งกลางการค้าระหว่างฝั่งตะวันตกคือ อาหรับและอินเดีย กับฝั่งตะวันออกคือ จีน เมืองท่าสงขลามีความสำคัญในแง่การเป็นที่แวะพักของนักเดินเรือ และเป็นสถานีสินค้าที่พ่อค้ามักใช้ติดต่อกับเรือของจีนอยู่เสมอ ทั้งนี้เป็นผลมาจากลักษณะที่ตั้งซึ่งอยู่เป็นเมืองท่าฝั่งตะวันออกซึ่งมีคูคลอง แม่น้ำ เชื่อมกับท่าเรือชายฝั่งตะวันตกได้อย่างสะดวก (สกรรจ์ จันทรัตน์ และสงบ สงเมือง, 2532 : 14) พร้อมๆ กับความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติในพื้นที่รอบๆ ไม่ว่าจะเป็นพริกไทย ฝรั่ง ดินบุก ของป่าก็เป็นสินค้าสำคัญที่

ดึงดูดพ่อค้าให้เข้ามาสู่เมืองท่าสงขลาไม่ขาดระยะ โดยเฉพาะภายหลังที่มีการขยายตัวทางการค้าทางเรือของโลก ที่มีเรือจากชาติตะวันตกไม่ว่าจะเป็น โปรตุเกส สเปน ดัตช์ ฝรั่งเศส และอังกฤษ เดินทางสู่เมืองท่าสงขลาไม่ขาดสาย แม้ว่าระบบการค้าที่ชาติตะวันตกนั้นจะอยู่ในระบบพาณิชย์นิยม แต่เนื่องจากเจ้าเมืองสงขลามีนโยบายผ่อนปรนและเปิดเสรีการค้า จึงเป็นการส่งเสริมให้เมืองท่าสงขลาเติบโตขึ้นตามลำดับ ซึ่งนโยบายดังกล่าวภายหลังจะนำมาซึ่งความขัดแย้งทางการเมืองจนนำไปสู่การเข้ามาควบคุมเมืองสงขลาของรัฐบาลกลางก็ตาม

ส่วนเมืองสงขลาฝั่งแหลมสน จะอยู่ฝั่งตรงข้ามกับเมืองสงขลาปัจจุบัน เป็นชุมชนที่เกิดขึ้นจากการก่อตั้งโดยชาวชุมชนจากหัวเขาแดงส่วนหนึ่งและชาวจีนส่วนหนึ่ง ภายหลังที่เมืองสงขลาเดิมที่หัวเขาแดงถูกทำลายลงโดยอยุธยา เมืองสงขลาฝั่งแหลมสนได้มีพัฒนาการเรื่อยมาจนกระทั่งภายหลังที่อยุธยาเสียกรุงแก่พม่าครั้งที่สอง ก็ปรากฏเรื่องราวของสงขลาแหลมสนอย่างลางเลือน โดยมีหลักฐานว่า อยู่ภายใต้อิทธิพลของเจ้านครศรีธรรมราช จนกระทั่งถึงสมัยธนบุรีสงขลาจึงเริ่มมีความสัมพันธ์กับรัฐบาลกลางอีกครั้ง (ทิวศักดิ์ ล้อมลิ้ม, 2538 : 109) ในยุคนี้นี้ เมืองสงขลาถือว่ามี ความสำคัญในเชิงเศรษฐกิจอย่างสูง เพราะมีคนจีนเข้ามาตั้งถิ่นฐานจนกลายเป็นกลุ่มอิทธิพลใหม่ ก่อนจะกลายเป็นกลุ่มชาติพันธุ์ที่มีอำนาจทางการเมืองโดยเฉพาะเมื่อทาง รัฐบาลกลางได้แต่งตั้งตระกูลของเจ้าเหยียงเป็นผู้นำในเมืองสงขลาราว พ.ศ. 2318 และนับแต่นั้นมา กลุ่มผู้นำชาวจีนในสงขลาก็ได้พัฒนาเมืองไม่ขาดระยะ จนกระทั่ง ทำให้สงขลากลายเป็นเมืองที่มีความสำคัญในทางการค้า ในฐานะเมืองท่านานาชาติขนาดใหญ่ ที่มีความเป็นปึกแผ่นมั่นคงในฐานะเมืองภายในพระราชอาณาเขต (สกรรจ์ จันทรัตน์ และสงบ ส่งเมือง, 2532 : 44 - 45)

สำหรับภาพของเมืองท่านานาชาติของสงขลาแหลมสน หลักฐานส่วนใหญ่ มักกล่าวถึงกิจกรรมของพ่อค้าจีนเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากนับแต่ตระกูลเจ้าเหยียง

ได้เป็นผู้นำแล้ว ปรากฏว่าชาวจีนได้หลังไหลสู่เมืองสงขลาไม่ขาดระยะ โดยชาวจีนได้ทำให้การค้าทางเรือขยายตัวมากขึ้นดังปรากฏหลักฐานกล่าวถึงเมืองสงขลาของกลุ่มเจ้าเมืองนครศรีธรรมราชที่ให้ภาพว่าฝ่ายเจ้าเมือง สฤต ฤ สงขลา เป็นพ่อค้าเข้าใจแสวงหาผลประโยชน์ทั้งมีรายได้จากการค้าขาย และเกลี้ยกล่อมผู้คนพลเมืองที่ใกล้เคียงเข้าไปตั้งภูมิลำเนาในพื้นที่เมืองมากขึ้น (สารูป ฤทธิชู, 2538 : 76) กลุ่มตระกูล ฤ สงขลา ยังสร้างฐานอำนาจทางการเมืองในท้องถิ่นอย่างเข้มแข็งด้วยระบบเครือญาติทางการเมืองในกลุ่มตน พร้อมทั้งสร้างสายสัมพันธ์กับรัฐบาลกลางผ่านระบบเครือญาติและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ความสัมพันธ์เชิงอุปถัมภ์ดังกล่าวเป็นผลให้กลุ่มตระกูล ฤ สงขลา มีฐานอำนาจที่แข็งแกร่ง มีผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่มั่นคง และการกลายเป็นกลุ่มอำนาจที่มีอิทธิพลในสงขลาอย่างสูง แม้ว่าภายหลังจะได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงการปกครองไปสู่ระบบมณฑลเทศาภิบาลก็ตาม แต่กลุ่มตระกูลนี้ก็ยังมีอิทธิพลผลประโยชน์มาตลอดโดยเฉพาะจากระบบราชการใหม่ในเชิงผูกขาดและการสัมปทาน

กล่าวได้ว่าความสำเร็จของการค้าในเมืองท่านานาชาติอย่างสงขลา เป็นผลมาจากฝีมือของกลุ่มตระกูล ฤ สงขลา ส่วนหนึ่ง แต่อีกส่วนหนึ่งย่อมเป็นผลมาจากลักษณะกายภาพของเมืองที่เหมาะสมแก่การเป็นเมืองท่าค้าขาย โดยเฉพาะศูนย์การค้านานาชาติ นอกจากนี้พื้นที่รอบๆ เมืองสงขลาเอง โดยเฉพาะแถบจังหวัดพัทลุงก็มีทรัพยากรธรรมชาติมหาศาลเป็นที่ต้องการของนักเดินเรือหลายชาติ ปัจจุบันเหล่านี้ย่อมทำให้ความเป็นเมืองท่าของสงขลาขยายตัวขึ้นไม่ขาดระยะ พร้อมๆ กับความคึกคักจากขบวนเรือพ่อค้านักเดินทางที่เข้ามาแสวงหาวัตถุดิบทรัพยากรธรรมชาติประเภท สมุนไพร รังนก งาช้าง และผลิตผลจากป่า ภาพการหลังไหลเข้าออกไปมาของพ่อค้าวาณิชล้วนทำให้ความเป็นเมืองท่าของสงขลามีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

และเติบโตขึ้นจนกลายเป็นศูนย์กลางทางการค้าที่ดึงดูดผู้คนเข้ามาทำการค้าได้เป็นอย่างดี

ทำเลที่ตั้งเมืองท่าสงขลา ได้มีการเปลี่ยนแปลงอีกครั้งเมื่อพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ย้ายเมืองสงขลาจากฝั่งแหลมสนมายังฝั่งบ่อয়ง (ที่ตั้งของเมืองสงขลาปัจจุบัน) เนื่องจากสภาพของพื้นที่ชุมชนเดิมไม่เหมาะสม เพราะยากต่อการขยายตัวเป็นเมืองขนาดใหญ่ (ดูเพิ่มเติมใน สงบ สง เมือง, 2522) แต่ภายหลังที่สงขลาได้ย้ายมาอยู่ฝั่งบ่อয়งแล้วกลับมีความเจริญก้าวหน้าไม่แพ้ฝั่งหัวเขาแดงและแหลมสน ด้วยเพราะทำเลที่ตั้งที่ทำให้เมืองขยายตัวไปได้สะดวก นอกจากนี้ด้วยสภาพภูมิศาสตร์ของเมืองคือมีทะเลสาบขนาดทั้ง 2 ด้าน คือ ทิศตะวันออกติดอ่าวไทย ทิศตะวันตกติดทะเลสาบ ทำให้ความเป็นเมืองท่ามีพัฒนาการอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าจะมีการย้ายที่ตั้งของเมืองมาหลายครั้ง ดังปรากฏให้เห็นจากท่าเรือที่มีอยู่ในปัจจุบัน เช่น ในบริเวณถนนนครนายก และถนนนครในที่มีท่าเรือต่างๆ อาทิ ท่าเรือคลองขวาง ท่าเรือด้านศาลกาคร ท่าหน้ารังสุต ท่าเรือหับโนหั้น ท่าเรือสะพานเหล็ก ฯลฯ ท่าเรือเหล่านี้ล้วนมีบทบาทสำคัญมานานนับแต่ตั้งเมืองที่บ่อয়ง และการมีท่าเรือจำนวนมากนี้ย่อมทำให้สงขลาในอดีตกลายเป็นศูนย์กลางของการคมนาคมทางเรือ เป็นเมืองท่าที่เต็มไปด้วยเรือบรรทุกสินค้าจากภายในและภายนอกประเทศ เป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าไปสู่เขตเมืองและพื้นที่ใกล้เคียง และพัฒนามาเป็นศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้าจากทางเรือไปสู่การคมนาคมทางบก โดยเฉพาะภายหลังการปฏิรูปประเทศเพื่อเปิดรับการค้าแบบเสรีของโลกตะวันตก นับแต่ปลายพุทธศตวรรษที่ 24 เป็นต้นมา

การเปลี่ยนแปลงระบบเศรษฐกิจในสังคมไทยครั้งใหญ่ นับแต่สมัยรัชกาลที่ 5 นั้นถือเป็นตัวเร่งสำคัญที่ทำให้เมืองท่าสงขลาขยายตัวมากขึ้น เพราะผลการปฏิรูปประเทศครั้งใหญ่นำมาซึ่งระบบการคมนาคมที่ทันสมัย ไม่ว่าจะเป็นการสร้าง



ทางหลวง ระบบประเพณี การคมนาคมทางเรือ ที่ทำให้สงขลาเป็นศูนย์กลางการคมนาคมที่สำคัญ โดยเฉพาะทางเรือระหว่างหัวเมืองใกล้เคียงกับกรุงเทพฯ และกับสิงคโปร์ พร้อมๆ กับเป็นจุดถ่ายสินค้าทางเรือกับทางบก ภายหลังจากที่มีการตัดทางรถไฟมาสู่สงขลาเมื่อ พ.ศ. 2460 บริเวณสถานีหาดใหญ่ ได้กลายเป็นชุมทางการขนส่งสินค้าที่ใหญ่ที่สุดในภาคใต้ มีสินค้าสำคัญๆ ส่งผ่านชุมทางรถไฟหาดใหญ่ไม่ขาดระยะ ไม่ว่าจะเป็นดีบุก ยางพารา หรือสินค้าเกษตรต่างๆ (ทวีศักดิ์ ล้อมลิ้ม, 2538 : 15) โดยเฉพาะเมื่อการขยายตัวมากขึ้นนับแต่หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นต้นมา ที่ทำให้ระบบการผลิตสินค้าจากเดิมที่ขึ้นอยู่กับดีบุกและยางพาราเป็นหลักขยายตัวไปสู่กิจการอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นการประมง อุตสาหกรรมแปรรูปสินค้า และอีกนานัปการ ซึ่งผลตามมาก็คือทำให้หาดใหญ่กลายเป็นเมืองที่ขยายตัวอย่างรวดเร็วจากการเติบโตทางเศรษฐกิจ ในขณะที่เมืองท่าของสงขลาเองก็ยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง มีปริมาณเรือสินค้าเข้าไปออกมาสมาเสมอ ทั้งนี้เพื่อส่งต่อสินค้าไปยังทางบก ทั้งทางถนน ทางรถไฟต่อไป

### เมืองสงขลา : ศูนย์กลางคมนาคมสมัยใหม่

ภายหลังจากที่ประเทศไทยมีการใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคนับแต่ พ.ศ. 2504 เป็นต้นมานั้น จังหวัดสงขลาถือได้ว่าเป็นพื้นที่ซึ่งรัฐบาลให้ความสำคัญในฐานะศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาคใต้ ดังนั้นจึงมีการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานหลายอย่างในพื้นที่ โดยเฉพาะถนนและท่าเรือ พร้อมๆ กับกำหนดให้สงขลาเป็นเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ (คานวณ นวลสนอง, 2541 : 90) และนับแต่นั้นมาจึงเป็นโครงการที่สนับสนุนการขยายตัวทางเศรษฐกิจตามมาอีกหลายโครงการ เช่น การสร้างท่าเรือน้ำลึก ทำอวกาศยาน การปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินให้ทันสมัย เพื่อให้การคมนาคมสะดวกโดยเฉพาะการคมนาคม

คระหว่าง - สงขลา - หาดใหญ่ - สะเดา ที่จะเชื่อมต่อไปยังตอนเหนือของประเทศ มาเลเซีย นอกจากนี้ยังมีการก่อสร้างสะพานดินสุลต่านนท์ เชื่อมตัวเมืองสงขลา กับ แผ่นดินใหญ่ เพื่อความรวดเร็วและสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดใกล้เคียง ทั้ง เป็นการรองรับการส่งสินค้าขาออกจากท่าเรือน้ำลึกสงขลาได้อีกทางหนึ่ง ส่วนท่าเรือ สงขลา ได้มีโครงการหลายอย่างที่ปรับปรุงเพื่อให้เกิดความทันสมัยและเป็นมาตรฐาน อาทิเช่น มีการขุดคลองร่องน้ำเพื่อรองรับการสร้างท่าเรือน้ำลึกที่บริเวณหัวเขา แดงด้านนอก สำหรับเรือขนาด 20,000 เดทเวท ดัน เข้าเทียบท่า เพื่อลดต้นทุนการ ขนส่งและสินค้า (สำนักงานการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2529 : 27) อย่างไรก็ดี ท่ามกลางการพัฒนาเมืองสงขลาในด้านการคมนาคมนั้น ผลที่ตามมา ด้านหนึ่งก็คือทำให้สงขลากลายเป็นศูนย์กลางการค้าและการขนส่งขนาดใหญ่ โดย ความเจริญนั้นได้มากระจุกตัวที่หาดใหญ่ แต่อีกด้านหนึ่งก็คือ ความเป็นเมืองท่า กลับถูกลดบทบาทลง เนื่องด้วยความเจริญของการคมนาคมทางบกและทางอากาศ ซึ่งมีความสะดวกและต้นทุนที่ต่ำกว่า โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าด้วยรถไฟ ที่สามารถ ส่งสินค้าได้รวดเร็วและปริมาณค่อนข้างมาก พร้อมๆ กับการเติบโตของหาดใหญ่ที่ กลายเป็นชุมทางการค้า การลงทุน และการขนส่ง จนทำให้ความเป็นเมืองหาดใหญ่ เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว และบดบังความรุ่งเรืองของสงขลาไปอย่างในอดีตแทบหมดสิ้น ทั้งนี้ไม่ว่าจะเป็นการลงทุน ความเจริญทางเศรษฐกิจ ความใหญ่โตมโหฬารของ เมือง และการเป็นเมืองท่าที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งที่สำคัญๆ ในอดีต

เมื่อสภาพการณ์ได้เปลี่ยนแปลงไปพร้อมๆ กับการลดบทบาทของเมืองท่า สงขลาดังกล่าว ผลที่ตามมาก็คือระบบเศรษฐกิจภายในเมืองสงขลาเริ่มได้รับผล กระทบ และรุนแรงมากขึ้นเมื่อการดำเนินธุรกิจการค้าถูกเปลี่ยนศูนย์กลางไปยัง หาดใหญ่ พร้อมกับวิถีชีวิตผู้คนก็เปลี่ยนแปลงตาม โดยเฉพาะการเคลื่อนย้ายของ คนในชุมชนไปยังศูนย์กลางเศรษฐกิจแห่งใหม่ การค้าและการประกอบอาชีพทาง

เรือถูกบดบังจากอาชีพธุรกิจและการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมและการบริการ จนส่งผลกระทบต่อความเป็นเมืองท่าที่รุ่งเรืองของสงขลาไม่ขาดระยะ เพราะการขนส่งทางบกและทางรถไฟของภาคใหญ่ได้มีบทบาทแทนที่ ทั้งได้รับความนิยมอย่างสูง แม้ว่าหลายปีมานี้จะมีความพยายามแก้ไขปัญหารื้อร่อนอย่างไม่ขาดระยะก็ตาม แต่ความเป็นเมืองท่าของสงขลาเองก็ยิ่งซบเซาลงพร้อมๆ กับบทบาทการเป็นศูนย์กลางการค้าและการลงทุนในยุคใหม่ อนึ่งสถานการณ์ดังกล่าวได้รับการศึกษาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งก็พบว่า ปัญหาที่เกิดจากการเชื่อมผลประโยชน์ต่อกันระหว่างภาครัฐและผู้สัมปทานที่เป็นไปพร้อมกับการมองไม่เห็นลู่ทางความเจริญทางการค้าผ่านเมืองท่าสงขลาของนักลงทุนธุรกิจขนาดใหญ่ นอกจากนี้ การคมนาคมทางบกและทางอากาศก็ยิ่งได้รับความนิยมน้อยลงต่อเนื่อง จนในที่สุดภาพท่าเรือนานาชาติของสงขลา ก็ถูกแทนที่ด้วยภาพแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ ที่แทบจะไม่มีผู้ใดทราบตำนานอันยิ่งใหญ่ของเมืองท่าแห่งนี้

### ท่าเรือสงขลา : การพัฒนาศักยภาพสู่โลจิสติกส์ภาคใต้

นับแต่ทศวรรษที่ 2540 เป็นต้นมา แนวทางการพัฒนาภาคใต้ด้วยโครงการลงทุนขนาดใหญ่ได้รับการหยิบยกมาเป็นนโยบายภาครัฐ ไม่ว่าจะเป็นสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ เขตที่เจริญซีบอร์ด โครงการชุดคอคอดกระ และโครงการแลนด์บริดจ์ ฯลฯ ซึ่งโครงการเหล่านี้ล้วนเกิดขึ้นเพื่อพัฒนาภาคใต้ให้กลายเป็นศูนย์กลางการค้าและการลงทุน (HUB) ขนาดใหญ่ เพื่อแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น มาเลเซีย ซึ่งมีโครงการลงทุนขนาดใหญ่หลายโครงการในรัฐตอนเหนือที่ติดกับชายแดนภาคใต้ประเทศไทย โครงการดังกล่าว เช่น โครงการสร้างท่าเรือน้ำลึก เมืองท่าขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เมืองอุตสาหกรรมเกษตร เมืองอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ฯลฯ โดยเฉพาะที่ปันงและเคดาห์ ซึ่งรัฐบาลมาเลเซียได้ลงทุนกว่า 100,000 ล้านดอลลาร์ เพื่อ

พัฒนาประเทศตามนโยบาย Vision 2020 ด้วยเป้าหมายสำคัญคือ การแข่งขันด้านโลจิสติกส์กับภาคใต้ของประเทศไทย ที่ดำเนินการมานับแต่รัฐบาลได้ผูกพันประเทศเข้ากับพลังของโลกาภิวัตน์

ประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่สำคัญอย่างหนึ่งของรัฐบาลคือการพัฒนาเชิงพื้นที่ ซึ่งพื้นที่นั้นจะต้องมีขีดความสามารถและศักยภาพที่พร้อมจะรองรับและอำนวยความสะดวกในการเน้นเป็นพื้นที่ทางการค้า และเป็นศูนย์กลางเครือข่ายตลอดจนความพร้อมและความเข้าใจของกำลังคนในพื้นที่ต่อระบบโลจิสติกส์ ทั้งที่เกี่ยวข้องโดยตรงและโดยอ้อม (ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย, 2549) ซึ่งในพื้นที่ภาคใต้ โดยเฉพาะที่จังหวัดสงขลานั้น ถือเป็นพื้นที่ซึ่งมีระบบโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายคมนาคมขนส่งค่อนข้างสมบูรณ์ เพราะเชื่อมโยงกันทั้งในแนวเหนือ-ใต้ และชายฝั่งทะเลทั้งสองด้าน รวมทั้งเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างสะดวก โครงข่ายคมนาคมที่มีส่วนสำคัญต่อการรองรับความเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ ได้แก่ ความเป็นเมืองท่าและท่าเรือในเขตอำเภอเมือง โดยเฉพาะมีท่าเรือน้ำลึก ซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าฝั่งตะวันออก ทั้งสินค้าประเภททั่วไปและสินค้าคอนเทนเนอร์ไปยังมาเลเซียและสิงคโปร์ เพื่อส่งต่อไปยังภูมิภาคอื่นๆ ของโลก ในด้านการขนส่งทางอากาศ สงขลายังเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ ซึ่งสามารถรองรับผู้โดยสารและสินค้าทั้งภายในและภายนอกประเทศได้อย่างสะดวก โดยมีเครือข่ายเส้นทางคมนาคมทางบกเชื่อมโยงถึงกันทั้งถนนหลวงสายเอเชีย หรือทางหลวงหมายเลข 4 ซึ่งตัดผ่านเขตอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา และเส้นทางรถไฟสายใต้ ซึ่งมีสถานีชุมทางหาดใหญ่เป็นศูนย์กลางการขนส่งผู้คนและสินค้า ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟสายตะวันตกของมาเลเซีย บริเวณบ้านปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ผ่านเมืองท่าบัตเตอร์เวิร์ทที่ป็นไปยังตอนใน

ประเทศมาเลเซีย พื้นที่จังหวัดสงขลาจึงนับได้ว่ามีโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการพัฒนาไปสู่ความเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ได้ดีที่สุดในระดับภูมิภาคและระดับประเทศ เป็นชุมทางการขนส่งทั้งทางรถไฟ รถยนต์ เครื่องบิน และท่าเรือชายฝั่ง และยังมีปัจจัยเกื้อหนุนที่สำคัญ คือ ความพร้อมของระบบสื่อสารและระบบสายส่งไฟฟ้าในพื้นที่ที่ได้รับการพัฒนาให้ครอบคลุมในทุกระบบ ทั้งเครือข่ายใยแก้วนำแสง ระบบไมโครเวฟ ดาวเทียมสื่อสาร โทรศัพทและอินเตอร์เน็ต ซึ่งสามารถให้บริการได้อย่างทั่วถึงและเชื่อมโยงกับประเทศต่างๆ ได้ทั่วโลก

ศักยภาพและความพร้อมของพื้นที่ในจังหวัดสงขลาดังกล่าว ได้นำไปสู่โครงการพัฒนาพื้นที่สู่การเป็นศูนย์กลางระบบโลจิสติกส์ ซึ่งมีการศึกษากันว่าความพร้อมนี้เป็นผลมาจากปัจจัยด้านพื้นที่ที่สำคัญ โดยเฉพาะในอดีตสงขลาเป็นเมืองซึ่งมีความสำคัญในด้านความเป็นเมืองท่า และเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีที่สำคัญมาตั้งแต่สมัยโบราณ ดังปรากฏหลักฐานทางประวัติศาสตร์ตั้งแต่สมัยอยุธยาเรื่อยมาจนถึงปัจจุบันทั้งภายในและนอกประเทศ ที่ระบุถึงเมืองสงขลาในด้านความเป็นเมืองท่าพาณิชย์นาวี ต่อมาเมื่อการคมนาคมทางบกได้รับการพัฒนาขึ้น มีการสร้างเส้นทางรถไฟสายใต้ผ่านจังหวัดสงขลาที่อำเภอหาดใหญ่ เมื่อปี พ.ศ. 2485 และตัดถนนหลวงสายเอเชียผ่านจังหวัดสงขลา รวมทั้งมีการสร้างท่าอากาศยานขึ้นที่หาดใหญ่ การขนส่งทางน้ำซึ่งเคยเป็นศูนย์กลางในการขนส่งทุกประเภทก็เปลี่ยนความสำคัญมาสู่ความเป็นเมืองท่าขนส่งสินค้าหนักหรือสินค้าคอนเทนเนอร์ นอกเหนือจากปัจจัยเกื้อหนุนด้านพื้นที่ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว สงขลายังเป็นพื้นที่ที่มีระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่ครบครันตลอดจนเป็นศูนย์กลางของผู้คน ความรู้ และเงินทุนที่สำคัญที่สุดของภูมิภาค ซึ่งเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

หลายปีที่ผ่านมา หน่วยงานต่างๆ ได้มีการศึกษาศักยภาพของพื้นที่ เพื่อพัฒนาไปสู่ความเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของสงขลาดังกล่าว และทำให้ทราบข้อมูลพื้นฐานอย่างกว้างๆ ที่แสดงถึงศักยภาพความพร้อมหลายด้าน เช่น โครงสร้างพื้นฐานเรื่องพื้นที่ทำเลที่ตั้ง ระบบสาธารณูปโภค การบริการ เส้นทางคมนาคมขนส่ง ระบบการสื่อสารโทรคมนาคม และการบริหารจัดการ ตลอดจนการตอบรับจากผู้คนและชุมชนในท้องถิ่น ซึ่งข้อมูลดังกล่าว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้นำมาเป็นข้อมูลพื้นฐานที่จะใช้ในการวางแผนและพัฒนาพื้นที่ เพื่อรองรับโครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมท่าเรือสงขลาฝั่งอ่าวไทยกับท่าเรือจังหวัดสตูลที่ฝั่งอันดามัน ทั้งนี้ เพื่อให้ภูมิภาคนี้เป็นศูนย์กลางระบบโลจิสติกส์ต่อไป

### สู่สะพานเศรษฐกิจ : ยุทธศาสตร์การพัฒนาท่าเรือสงขลา - สตูล

โครงการสะพานเศรษฐกิจหรือแลนด์บริดจ์ (Land Bridge) เป็นแนวคิดเกี่ยวกับการสร้างถนนเชื่อมฝั่งทะเลอันดามันกับอ่าวไทย หรือที่รับรู้กันโดยทั่วไปว่าคือสะพานข้ามพื้นดินเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าต่างๆ ที่มาจากทางเรือ จากฝั่งทะเลด้านหนึ่งไปยังอีกด้านหนึ่ง โดยในทางปฏิบัติประโยชน์ที่ได้รับก็คล้ายๆ กับการสร้างถนนสายหลักในประเทศ คือ เป็นการสร้างผลประโยชน์ในทางเศรษฐกิจจากความสะดวกในการคมนาคมอันเป็นไปตามหลักการโดยทั่วไปของระบบโลจิสติกส์นั่นเอง การตัดถนนเชื่อมสองฝั่งทะเลเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจภาคใต้ นับว่าได้รับความสนใจมากจากภาครัฐและองค์กรในท้องถิ่นภาคใต้ จนกำหนดเป็นยุทธศาสตร์ในการพัฒนาของจังหวัดต่างๆ ที่คาดว่าจะมีโครงการแลนด์บริดจ์ผ่านพื้นที่ เช่น ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช และสงขลา โดยเฉพาะที่จังหวัดสงขลาซึ่งถือเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภาคใต้นั้น องค์กรท้องถิ่นและภาคเอกชนหลายหน่วยงานต่างตื่นตัวต่อโครงการแลนด์บริดจ์ดังกล่าว จนมีการกำหนดเป็นยุทธศาสตร์ในการพัฒนาพื้นที่

ของจังหวัด คือ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในสงขลาพร้อมๆ กับความพยายามที่จะพัฒนาศักยภาพเมืองท่าเชื่อมกับท่าเรือในจังหวัดสตูล โครงการนี้นับได้ว่าดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ดังปรากฏจากการประชุมทบทวนยุทธศาสตร์ “การพัฒนากลุ่มจังหวัดสงขลา - สตูล” ที่ต่างเห็นพ้องกันว่าท่าเรือสงขลาที่อยู่ฝั่งอ่าวไทยกับท่าเรือสตูลที่อยู่ฝั่งทะเลอันดามันมีศักยภาพของการเป็นเมืองท่าสองฝั่งทะเลและเหมาะสมที่จะพัฒนาเป็นสะพานเศรษฐกิจ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ทั้งเป็นประตูขนส่งสินค้าของภาคใต้กับนานาชาติ ดังนั้นยุทธศาสตร์หลักในการพัฒนากลุ่มจังหวัดนี้ก็คือ การเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงภาคใต้กับนานาชาติ (รายงานสัมมนาเชิงปฏิบัติการ, 2549 : 2)

แนวทางในการพัฒนาโลจิสติกส์ของท่าเรือสงขลาเพื่อเชื่อมกับท่าเรือสตูลนั้น ได้มีการจัดประชุมและสัมมนาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายฝ่าย อาทิ พาณิชยจังหวัดสงขลา - สตูล หอการค้าจังหวัด สำนักผังเมืองและมหาวิทยาลัยในภาคใต้ ซึ่งได้ผลสรุปอย่างน่าสนใจว่า จากการประเมินศักยภาพ ความเหมาะสม และปัญหาในพื้นที่เมื่อเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ของภาคใต้โดยรวม และยุทธศาสตร์ของประเทศแล้ว สะพานเศรษฐกิจสงขลา - สตูลควรได้รับการพัฒนาเพราะจะให้ประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจหลายด้าน ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรและพลังงานทดแทน การเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคเอเชีย การเชื่อมโยงพื้นที่ชายแดนให้มีความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ รวมทั้งเป็นการพัฒนาชุมชนตามแนวสะพานเศรษฐกิจสงขลา - สตูล ที่เป็นไปพร้อมกับการพัฒนาตัวเมืองสงขลาและหาดใหญ่ด้วย นอกจากนี้ สะพานเศรษฐกิจยังเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ตามยุทธศาสตร์ของประเทศ ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจที่เชื่อมโยงประเทศอินโดนีเซียและมาเลเซีย อีกทั้งจะช่วยในการพัฒนาชุมชนตามชายแดนเพื่อให้เกิดการสร้างงาน สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ฯลฯ ซึ่งทางกลุ่มจังหวัดเองก็

พยายามศึกษาและหาแนวทางในการพัฒนาศักยภาพพื้นที่ เพื่อรองรับโครงการดังกล่าว โดยเริ่มแต่การพัฒนาท่าเรือโม่งสงขลาและสตูล การพัฒนาท่าอากาศยานให้มีคุณภาพ พร้อมปรับปรุงเรื่องของโครงสร้างพื้นฐาน มีการบริหารจัดการรองรับมีท่าเรือชายฝั่ง มีที่จัดเก็บสินค้า มีอุปกรณ์ในการขนย้ายต่างๆ เป็นต้น

อย่างไรก็ตามแม้ว่าโครงการพัฒนาท่าเรือสงขลาและสตูลสู่สะพานเศรษฐกิจ จะได้รับความสนใจดังกล่าว แต่ในมุมมองอีกด้านหนึ่ง โครงการนี้ก็กลับถูกคัดค้านและไม่เห็นด้วยจากชาวชุมชนที่ได้รับผลกระทบ ดังปรากฏจากรายงานของ "โครงการเสริมสร้างจิตสำนึกนิเวศวิทยา" (สจน.) ที่ให้ภาพว่า ชาวชุมชนซึ่งอยู่ในพื้นที่โครงการต่างเห็นว่า ถ้าโครงการนี้เกิดขึ้น จะเกิดผลเสียตามมาหลายอย่าง ทั้งระบบนิเวศ ทั้งระบบเศรษฐกิจชุมชน ทั้งการขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรม ที่สร้างปัญหาต่อสิ่งแวดล้อม พร้อมๆ กับการเข้ามาของวัฒนธรรมสมัยใหม่ในร่มเงาของทุนนิยมจะทำลายวิถีชุมชนอย่างต่อเนื่อง ทั้งผ่านการลงทุน ผ่านการจัดการท่องเที่ยว ซึ่งผลกระทบดังกล่าวนี้ยังไม่มีการศึกษาอย่างจริงจังแต่อย่างใด เนื่องจากยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบนี้ได้มุ่งประโยชน์ไปยังกลุ่มทุนและผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่นเป็นหลัก

ปัจจุบันโครงการสะพานเศรษฐกิจภาคใต้ถือว่ายังไม่เป็นรูปธรรมที่ชัดเจน ทั้งนี้อาจเป็นผลมาจากการชะลอตัวทางเศรษฐกิจของประเทศที่เป็นไปพร้อมๆ กับสถานการณ์ของรัฐบาลที่ไม่มั่นคง แต่โครงการนี้ไม่ถึงกับล้มเลิกโดยสิ้นเชิง เพราะมีรายงานว่าคณะกรรมการคมนาคมสภาผู้แทนราษฎรได้ติดตามความก้าวหน้าของโครงการอยู่เสมอ โดยร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น องค์การบริหารส่วนจังหวัด องค์การบริหารส่วนตำบล และหอการค้า เป็นต้น จากรายงานล่าสุดได้ข้อมูลว่า รัฐบาลสหรัฐอเมริกาหรับเอมิเรตส์ จะเสนอความช่วยเหลือแบบให้เปล่าในการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการที่ประกอบไปด้วยการพัฒนาท่าเรือระหว่างประเทศสองฝั่ง



ทะเล การพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างท่าเรือ ซึ่งประกอบด้วยถนน ทางรถไฟ ท่อส่ง น้ำมัน เขตเศรษฐกิจพิเศษ เขตปลอดภาษี นิคมอุตสาหกรรม เป็นต้น

## บทสรุป

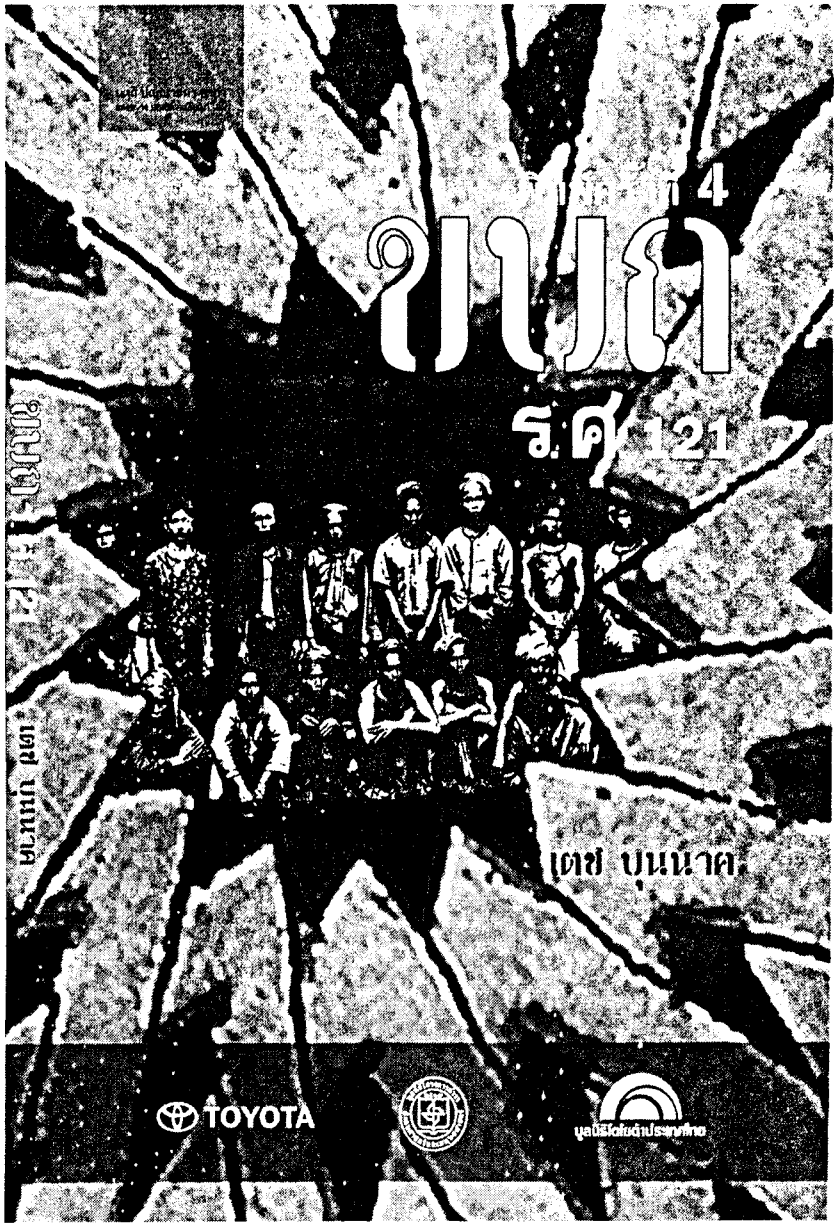
เมืองท่าสงขลาถือเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางการค้าทางทะเลเชื่อมฝั่งอ่าวไทย กับฝั่งอันดามันมานับแต่อดีต ร่องรอยเหล่านี้ปรากฏหลักฐานจากการเดินทางข้าม ฝั่งของพ่อค้าและนักแสวงโชคหลายเส้นทาง โดยเดินเรือเข้าไปในแผ่นดินและต่อด้วย การเดินทางทางบกเพื่อไปลงน้ำอีกฟากฝั่งของทะเลในภาคใต้ ด้วยศักยภาพของพื้นที่ ซึ่งเหมาะสมของการขนส่งสินค้านานาชาติดังกล่าว เมืองท่าสงขลาจึงมีศักยภาพใน การเป็นสถานีการค้า เป็นจุดแวะพัก และพัฒนาไปสู่ศูนย์กลางขนส่งสินค้าในที่สุด ความเหมาะสมของเมืองท่าสงขลานั้นนับแต่อดีตย่อมทำให้เกิดแนวคิดที่จะพัฒนาเส้นทาง การค้าเชื่อมชายฝั่งอันเป็นยุทธศาสตร์หนึ่งของโลจิสติกส์ในภาคใต้ อย่างไรก็ตามโครงการนี้แม้ได้รับความเห็นชอบจากหลายฝ่ายว่าให้ประโยชน์มหาศาลในเชิงเศรษฐกิจ แต่ในทางกลับกัน สะพานเชื่อมฝั่งกลับฉาบเคลือบด้วยผลประโยชน์ของกลุ่มทุน บน ฐานคิดการแปรรูปทรัพยากรธรรมชาติของชุมชน ของท้องถิ่น ซึ่งย่อมเป็นที่แน่นอน ว่าโครงการที่เกิดขึ้นหากไร้ทิศทางวางแผน ย่อมเป็นพลังกัดเซาะ ทำลายความเรียบ ง่ายในวิถีชุมชนจนสูญสลายภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาที่สวゆるของบรรดานาย ทุนยุคโลกาภิวัตน์

## บรรณานุกรม

- คำนวน นวลสนอง. (2544). "วิถีชีวิตที่เปลี่ยนไปอันเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงจากสังคมเกษตรกรรมสู่สังคมอุตสาหกรรมในภาคใต้ : ศึกษากรณีจังหวัดสงขลา." *ทักษิณคดี*. 6(1). 89 - 101
- ทวีศักดิ์ ล้อมลิ้ม. (2538). "ความสัมพันธ์ระหว่างเมืองสงขลากับต่างเมือง," *ในการสัมมนาทางวิชาการสงขลาศึกษาประวัติศาสตร์และโบราณคดีเมืองสงขลา*, (หน้า 113-115 ). สงขลา : สถาบันทักษิณคดีศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ สงขลา
- ทิวา ศุภจรรยา. (2538). "สภาพภูมิศาสตร์และการตั้งถิ่นฐานบริเวณเมืองสงขลา," *ในการสัมมนาทางวิชาการสงขลาศึกษาประวัติศาสตร์และโบราณคดีเมืองสงขลา*, (หน้า 57 - 63 ). สงขลา : สถาบันทักษิณคดีศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ สงขลา
- ยงยุทธ ชูแว่น. (2538). "อำนาจทางการเมืองในความสับสนเนื่องบทบาทการค้าของเมืองสงขลา ตั้งแต่กลางพุทธศตวรรษที่ 22 ถึงปลายพุทธศตวรรษที่ 23," *ในการสัมมนาทางวิชาการสงขลา ศึกษาประวัติศาสตร์และโบราณคดีเมืองสงขลา*, (หน้า 85 - 101). สงขลา : สถาบันทักษิณคดีศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ สงขลา
- รายงานสัมมนาเชิงปฏิบัติการ. (2549). *การพัฒนาโลจิสติกส์สงขลา - สตูล เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน*. วันเสาร์ที่ 29 กรกฎาคม 2549. โรงแรม เจบี อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา จัดโดยพาณิชย์จังหวัดสงขลา หอการค้าจังหวัดสงขลา ร่วมกับ หอการค้าจังหวัดสตูล.
- สกรรจ์ จันทรัตน์ และสงบ ส่งเมือง. (2532). *การเริ่มต้นและพัฒนาการทางประวัติศาสตร์โบราณคดีเมืองสงขลาเก่า*. สงขลา : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ สงขลา
- สงบ ส่งเมือง. (2523). *งานวิจัยเรื่อง "การพัฒนาหัวเมืองสงขลาในสมัยธนบุรีและต้นรัตนโกสินทร์ ปี 2310 - 2444"*. สงขลา : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ สงขลา
- สงบ ส่งเมือง. (2529). "สงขลา,จังหวัด," *ในสารานุกรมวัฒนธรรมภาคใต้ พ.ศ. 2529 เล่ม 9* . 2572 - 2586

สาธูป ฤทธิ์ชู. (2538). "การพัฒนาเศรษฐกิจ : สังคมและการค้าของเมืองสงขลาในช่วงพุทธศตวรรษ  
ที่ 22-24," ใน*การสัมมนาทางวิชาการสงขลาศึกษาประวัติศาสตร์และโบราณคดีเมือง  
สงขลา*, (หน้า 65 - 78 ). สงขลา : สถาบันทักษิณคดีศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิ  
โรฒ สงขลา

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2548). *กรอบยุทธศาสตร์การ  
พัฒนาเชิงพื้นที่ เพื่อประกอบการสัมมนาการติดตามประเมินผลภาคและทิศทางการ  
พัฒนาภาค ในระยะแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10*. กรุงเทพฯ :  
สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.



# ฉบับที่ 4

# ขบถ

ร.ศ. 121

ขบถ

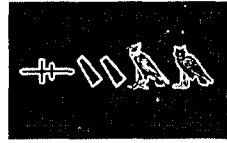
เตช บุนนาค



อดิศร ศักดิ์สูง

19

เมืองท่าสงขลา กับ โลจิสติกส์ :  
ศักยภาพและการพัฒนาสู่สะพานเศรษฐกิจ



# สยาม SIAM

**ประเทศของเราวมเลือดเนื้อชาติเชื้อ**

ไทย/ไท ลาว คนเมือง คนอีสาน มอญ เขมร กูย แต่จิว  
 และ กวางตุ้ง ชกเกี้ยน ไทหล้า จาม ขวา มลายู ซาไก  
 มอแกน ทมิฬ ปาทาน ซิกซ์ เปอร์เซีย อาหรับ ฮ่อ พวน  
 ไทดำ ผู้ไท ชิ่น ยอง ไล่ เวียด ลัวะ ม้ง เย้า กะเหรี่ยง  
 ประหล่อง มูเซอ อะข่า กำมู มลาบรี ของ บรู ญีฮก  
 ฝรั่งเศส (ชาติต่างๆ) แวก (ชาติต่างๆ) ลูกผสม/ลูกครึ่งต่างๆ  
 อีกมากมายกว่า 50 ชาติพันธุ์ ฯลฯ

## A Modern Nation

[www.petitiononline.com/SIAM2008/petition.html](http://www.petitiononline.com/SIAM2008/petition.html)  
[www.petitiononline.com/siam2007/petition.html](http://www.petitiononline.com/siam2007/petition.html)

เลขอนุญาต ที่ ค. ๒/๒๕๑๙

เลขที่คำขอ ที่ ๒/๒๕๑๙

ใบอนุญาตจัดตั้งสมาคมหรือองค์การ

ตามที่ นายป๋วย อึ๊งภากรณ์  
 ได้ขอใบอนุญาตจัดตั้ง มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์  
 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ

๑. ส่งเสริมการจัดทำตำราภาษาไทยในแขนงสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ ทั้งระดับมหาวิทยาลัย และก่อนมหาวิทยาลัย
๒. เผยแพร่ตำราของมูลนิธิในหมู่นักเรียนนักศึกษาสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ ทั้งราชอาณาจักร
๓. ส่งเสริมการเรียบเรียงงานวิจัย และตำราชั้นสูง และรวบรวมเอกสาร ทางวิชาการออกตีพิมพ์
๔. ส่งเสริมกิจกรรมทางวิชาการด้านสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์
๕. ไม่ทำการค้ากำไร และไม่เกี่ยวข้องกับการเมือง

และมีที่ตั้งสำนักงานแห่งใหญ่ ณ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร นั้น

กรมการศาสนาได้พิจารณาแล้ว อนุญาตให้ดำเนินการจัดตั้งได้ และขอให้ปฏิบัติตามคำสั่งและ ข้อบังคับของกรมการศาสนา โดยเคร่งครัด

อนุญาต ณ วันที่ ๒ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๑๙



(นายวัชร เข้มโชค)

อธิบดีกรมการศาสนา

จัดโดย

มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, มูลนิธิโดยเจ้าประเทศไทย, บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

ร่วมกับ

มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์, ศูนย์บรรณสารและสื่อการศึกษา มวล., คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, โครงการเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา มธ., สถาบันไทยคดีศึกษา มธ., หลักสูตรควบคุมวิธีโท ด้านการบัญชีและบริหารธุรกิจ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มธ., สมาคมจดหมายเหตุสยาม และ กองทุนจิตร ภูมิศักดิ์, คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยทักษิณ, สถาบันทักษิณคดีศึกษา มท., วิทยาลัยนานาชาติปริทัศน์ หนองคาย มธ., ภาควิชามานุษยวิทยา คณะโบราณคดี มหาวิทยาลัยศิลปากร