

ท่าเรือสงขลา

จัดทำข้อมูลโดย : สุมาลี สุขदानนท์
ปีที่จัดทำ : กุมภาพันธ์ 2557

ท่าเรือสงขลาเป็นที่เรือหลักในภาคใต้ด้านชายฝั่งอ่าวไทย วัตถุประสงค์ในการก่อสร้างท่าเรือเพื่อขนส่งสินค้าออกจากภาคใต้ไปต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าหลัก คือ ยางพารา และเพื่อการขนส่งสินค้าที่นำเข้ามาเพื่อใช้ในภาคใต้ และกระตุ้นให้เกิดความเติบโตทางการค้าและอุตสาหกรรมในภาคใต้



ทางเข้าท่าเรือสงขลา

ประวัติการก่อสร้างท่าเรือ

แนวความคิดในการก่อสร้างท่าเรือสงขลาเริ่ม ภายถ่ายโดย สุมาลี สุขदानนท์ เก็บข้อมูลภาคสนาม วันที่ 18 มกราคม 2551
ต้นในพ.ศ. 2502 เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติเกี่ยวกับให้มีการก่อสร้าง **ท่าเรือหลักของประเทศแห่งใหม่ที่ศรีราชา** และมีข้อคิดเห็นเพิ่มเติมว่าควรมีท่าเรืออีกแห่งที่จังหวัดสงขลา¹ จนกระทั่งถึงวันที่ท่าเรือสงขลา ก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์และเริ่มให้บริการใน พ.ศ. 2531 ใช้ระยะเวลาเกือบ 30 ปี การก่อสร้างท่าเรือสงขลาแบ่งได้ 3 ระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1 การศึกษาความเป็นไปในการก่อสร้างท่าเรือ (พ.ศ. 2505–2520)
การศึกษาเพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาใช้เวลา 15 ปี ภายใต้อการบริหารประเทศของรัฐบาล 5 ชุด ทำการศึกษา รวม 3 ครั้งก่อนจะมีการก่อสร้างท่าเรือ โดยมีรายละเอียดดังนี้²



จอมพลสฤษดิ์
ธนะรัชต์
(พ.ศ. 2502 –
2506)



จอมพล ถนอม
กิตติขจร
(พ.ศ. 2506 –
2516)



นายสัญญา ธรรม
ศักดิ์
(พ.ศ. 2516 –
2518)



พลตรี มรว.ดิศฤทธิ์
ปราโมช
(พ.ศ. 2518 – 2519)



นายธานินทร์ กรัย
วิเชียร
(พ.ศ. 2519 –
2520)

คณะรัฐบาลในช่วงที่มีการศึกษาเพื่อก่อสร้างท่าเรือสงขลา
ที่มา: สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. **ประวัตินายกรัฐมนตรี** [สายตรง].
แหล่งที่มา : http://www.cabinet.thaigov.go.th/bb_main21.htm [24 มกราคม 2557].

• พ.ศ. 2505 บริษัทวิศวกรที่ปรึกษา Transportation Consultant Inc. แห่งประเทศสหรัฐอเมริกา ได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลา และเสนอให้มีการก่อสร้างเขื่อนกันคลื่นยื่นต่อจากบริเวณแหลมทราย เพื่อให้เรือเดินทะเลขนาด 15,000 ตันกรอสส์ หรือประมาณ 20,000 เดทเวทตันสามารถผ่านเข้า-ออก ได้ตลอดเวลา³

• พ.ศ. 2508 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2508 ให้กรมวิเทศสหการติดต่อกับหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องและฝ่ายญี่ปุ่นเกี่ยวกับการปรับปรุงท่าเรือสงขลา⁴

• พ.ศ. 2509 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2509 ให้กรมวิเทศสหการรับไปพิจารณาเรื่องการสำรวจเพื่อก่อสร้างท่าเรือที่จังหวัดสงขลาตามที่คณะกรรมการพัฒนาภาคใต้ได้เสนอต่อคณะรัฐมนตรี⁵

และคณะรัฐมนตรีได้มีมติอีกครั้งเมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2509 อนุมัติให้ความช่วยเหลือจากผู้เชี่ยวชาญญี่ปุ่นมาสำรวจทางวิศวกรรมเพื่อปรับปรุงร่องน้ำทางเข้าท่าเรือสงขลา⁶

• พ.ศ. 2510 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 26 กันยายน 2510 อนุมัติให้กรมเจ้าท่าทำสัญญาผูกพันข้ามปีงบประมาณ 2510 ปี 2511 และปี 2512 เพื่อทำการก่อสร้างเขื่อนกันคลื่น ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ⁷

• พ.ศ. 2516 บริษัท Overseas Technical Co-operation Agency แห่งประเทศญี่ปุ่น ได้ทำการศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรมท่าเรือสงขลาใหม่ ปรากฏว่ามีผลคุ้มค่าทางเศรษฐกิจคุ้มค่ากับการลงทุน⁸

• พ.ศ. 2517 บริษัท Hunting Team แห่งประเทศอังกฤษ ทำการทบทวนผลการศึกษาของบริษัท Transportation Consultant Inc. และบริษัท Overseas Technical Co-operation Agency ใหม่ และเสนอความเห็นว่าการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกบริเวณแหลมสนจะก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมและทำลายธรรมชาติ จึงควรพิจารณาหาที่ตั้งใหม่บริเวณจังหวัดสงขลาเพื่อก่อสร้างท่าเรือ และได้เสนอแนะพื้นที่เพื่อจะก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกไว้ 6 แห่ง ดังนี้⁹

1. บริเวณฝั่งทะเลสาบทะเลสงขลา ปากคลองสำโรง
2. บริเวณฝั่งทะเลสาบทะเลสงขลา ตรงข้ามปากคลองสำโรง
3. บริเวณแหลมสนด้านในทะเลสาบ
4. บริเวณหัวเขาแดงด้านในทะเลสาบ
5. บริเวณแหลมสนด้านนอก
6. บริเวณหัวเขาแดงด้านนอก

ระยะที่ 2 การสำรวจออกแบบท่าเรือ (พ.ศ. 2521–2524)

การสำรวจออกแบบท่าเรือสงขลาดำเนินการความคู่ไปพร้อมกับท่าเรือภูเก็ตซึ่งมีวัตถุประสงค์ให้เป็นท่าเรือหลักด้านชายฝั่งอันดามันโดยใช้เวลาทั้งสิ้น 4 ปี การดำเนินงานส่วนใหญ่อยู่ในช่วงที่พลเอกเกรียงศักดิ์ ชมะนันทน์ เป็นนายกรัฐมนตรี

• พ.ศ. 2521 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 5 มกราคม 2521 เห็นชอบและอนุมัติให้กระทรวงคมนาคมกู้เงินจากธนาคารพัฒนาเอเชียสำหรับโครงการท่าเรือน้ำลึกสงขลาและภูเก็ต¹⁰

• พ.ศ. 2523 คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติเมื่อวันที่ 29 มกราคม 2523 ให้กรมเจ้าท่าได้ดำเนินการว่าจ้างบริษัท Sir William Halcrow and Partner และบริษัท Maunsell Consultants Ltd. และห้างหุ้นส่วนจำกัด สินธุ พุนศิริวงษ์และสหชาย เป็นบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการโครงการสำรวจออกแบบและทำแผนแม่บทพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลาและภูเก็ต ตามโครงการช่วยเหลือเงินกู้จากธนาคารพัฒนาเอเชีย¹¹

• พ.ศ. 2524 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2524 อนุมัติงบประมาณ 22 ล้านบาท โดยจัดสรรจากงบประมาณปี 2525 เพื่อดำเนินโครงการสำรวจและออกแบบก่อสร้างท่าเรือสงขลาและท่าเรือภูเก็ตให้แล้วเสร็จ¹²



พลเอก เกรียงศักดิ์ ชมะนันทน์
(นายกรัฐมนตรี พ.ศ. 2520–2523)

การสำรวจและออกแบบท่าเรือท่าเรือสงขลาและท่าเรือภูเก็ต โดยกรมเจ้าท่าได้ลงนามสัญญาจ้างกับบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาดังกล่าว เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2523 ในวงเงิน 42.148 ล้านบาท แบ่งออกเป็นเงินกู้จำนวน 28.535 ล้านบาท และเป็นเงินของรัฐบาลไทยจำนวน 13.613 ล้านบาท บริษัทวิศวกรที่ปรึกษาฯได้เริ่มดำเนินงานศึกษาเมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2523 และแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2524 ระยะเวลาการดำเนินการ 19 เดือน จากผลการศึกษาของบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาเห็นว่าบริเวณที่เหมาะสมที่สุดในการก่อสร้างท่าเรือสงขลา คือ บริเวณหัวเขาแดงด้านนอก ทั้งนี้เพราะ มีร่องน้ำทางเดินเรือที่ปลอดภัยที่สุด เสียค่าบำรุงรักษาร่องน้ำถูกที่สุด นอกจากนี้ยังอยู่ใกล้กับศูนย์การค้าของจังหวัดสงขลา และมีระบบถนนที่มีขีดความสามารถรองรับการจราจรจากท่าเรืออยู่แล้ว และขัดกับการพัฒนาเมืองน้อยที่สุด อีกทั้งมีผลกระทบต่อสภาพทางกายภาพของทะเลสาบน้อยที่สุด¹³

ระยะที่ 3 การดำเนินการก่อสร้างท่าเรือ (พ.ศ. 2525–2531)

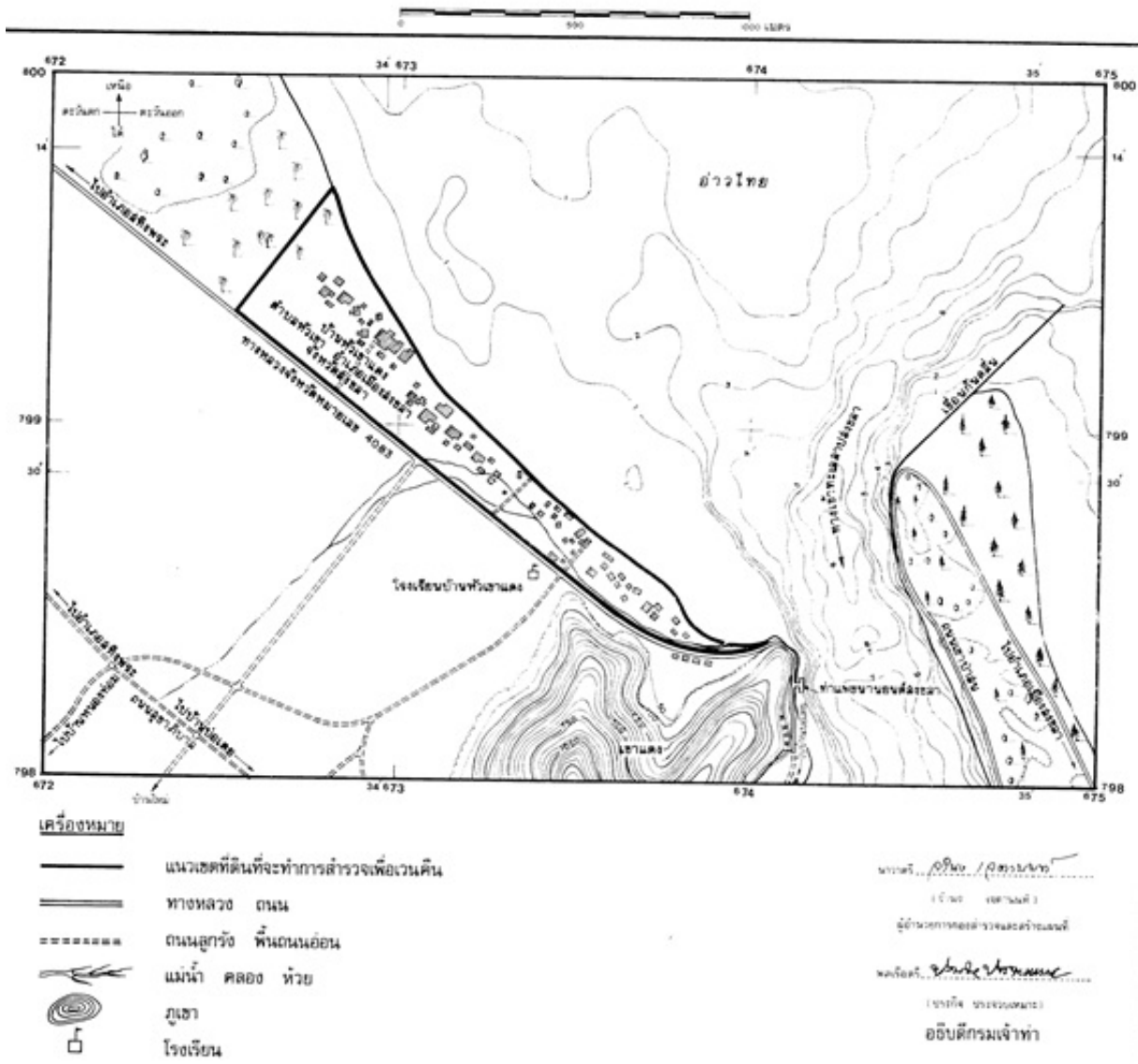
การก่อสร้างท่าเรือสงขลาเริ่มต้นและสิ้นสุดในสมัยที่พลเอก เปรม ติณสูลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรี ใช้เวลาในการก่อสร้าง 6 ปี โดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วนคือ

- การจัดสรรงบประมาณเพื่อใช้ในการก่อสร้างท่าเรือ กล่าวคือ ในวันที่ 13 ตุลาคม 2524 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบในหลักการให้งบประมาณที่ใช้ในการก่อสร้างท่าเรือส่วนหนึ่งมาจากเงินกู้จากธนาคารพัฒนาเอเชีย และอีกส่วนหนึ่งมาจากงบประมาณแผ่นดิน¹⁴ ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2524 ได้มีมติให้กระทรวงการคลังกู้เงินจากธนาคารพัฒนาเอเชียเพื่อก่อสร้างท่าเรือ¹⁵ โดยรัฐบาลได้ลงนามทำสัญญากู้เงินกับธนาคารพัฒนาเอเชีย เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2525 เพื่อใช้จ่ายในการดำเนินการตามโครงการก่อสร้างท่าเรือสงขลา ท่าเรือภูเก็ต และสะพานข้ามเกาะยอที่จังหวัดสงขลา จำนวน 71.4 ล้านเหรียญสหรัฐ ฯ หรือเท่ากับ 1,640.418 ล้านบาท¹⁶



พลเอก เปรม ติณสูลานนท์
(นายกรัฐมนตรี พ.ศ. 2523–2531)

- การเวนคืนที่ดินเพื่อใช้ในการก่อสร้างท่าเรือ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2524 ให้ตราพระราชกฤษฎีกา กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนในท้องที่ตำบลหัวเขา อำเภอเมืองสงขลา จังหวัดสงขลา เพื่อก่อสร้างท่าเรือสงขลา¹⁷ ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2524¹⁸



แผนที่ท้ายพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนในท้องที่ตำบลหัวเขา อำเภอเมืองสงขลา จังหวัดสงขลา พ.ศ. 2524

ที่มา: "พระราชกฤษฎีกา กำหนดเขตที่ดินในบริเวณดินในท้องตำบลหัวเขา อำเภอเมืองสงขลา จังหวัดสงขลา พ.ศ.2524" สำนักงานเลขานุการคณะรัฐมนตรี. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 98 ตอนที่ 213 หน้า 4-5 วันที่ 28 ธันวาคม 2524 [สายตรง].

แหล่งที่มา: <http://www.ratchakitcha.soc.go.th> [7 กุมภาพันธ์ 2557].

• การก่อสร้างท่าเรือ บริษัทที่ดำเนินการก่อสร้างท่าเรือสงขลา คือ บริษัท เรทเซอร์ เอ็นจิเนียริง เอเจนท์ และ เอเอสเอสโซไซเอตี้ เอ็นจิเนียริง จำกัด ซึ่งลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2528 เริ่มงานเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2528 ระยะเวลา 33 เดือน กำหนดแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2531 ในวงเงินค่าจ้าง 636,570,676.50 บาท โดยใช้เงินกู้ธนาคารพัฒนาเอเชีย 63% งบประมาณแผ่นดิน 37%¹⁹

ทำเลที่ตั้ง

ท่าเรือสงขลาตั้งอยู่ที่ละติจูด 07° 13.7' เหนือ ลองจิจูด 100° 34.5' ตะวันออก บริเวณที่ทางเข้าทะเลสาบสงขลา²⁰ โดยตั้งอยู่ที่ตำบลหัวเขา อำเภอสิงหนคร จังหวัดสงขลา ห่างจากอำเภอหาดใหญ่ประมาณ 50 กิโลเมตร จากหาดใหญ่เดินทางโดยถนนหมายเลข 407 ข้ามสะพานติณสูลานนท์ (สะพานข้ามเกาะยอ) ไปยังท่าเรือ



แผนผังที่ตั้งท่าเรือสงขลา

ที่มา: Chaophaya Terminal International Co.,Ltd. Songkhla Port/Map [สายตรง]. แหล่งที่มา: http://cntr.ctic.co.th/index.php?option=com_content&task=view&id=51&Itemid=82 [24 มกราคม 2557].

การบริหารและประกอบการท่าเรือ

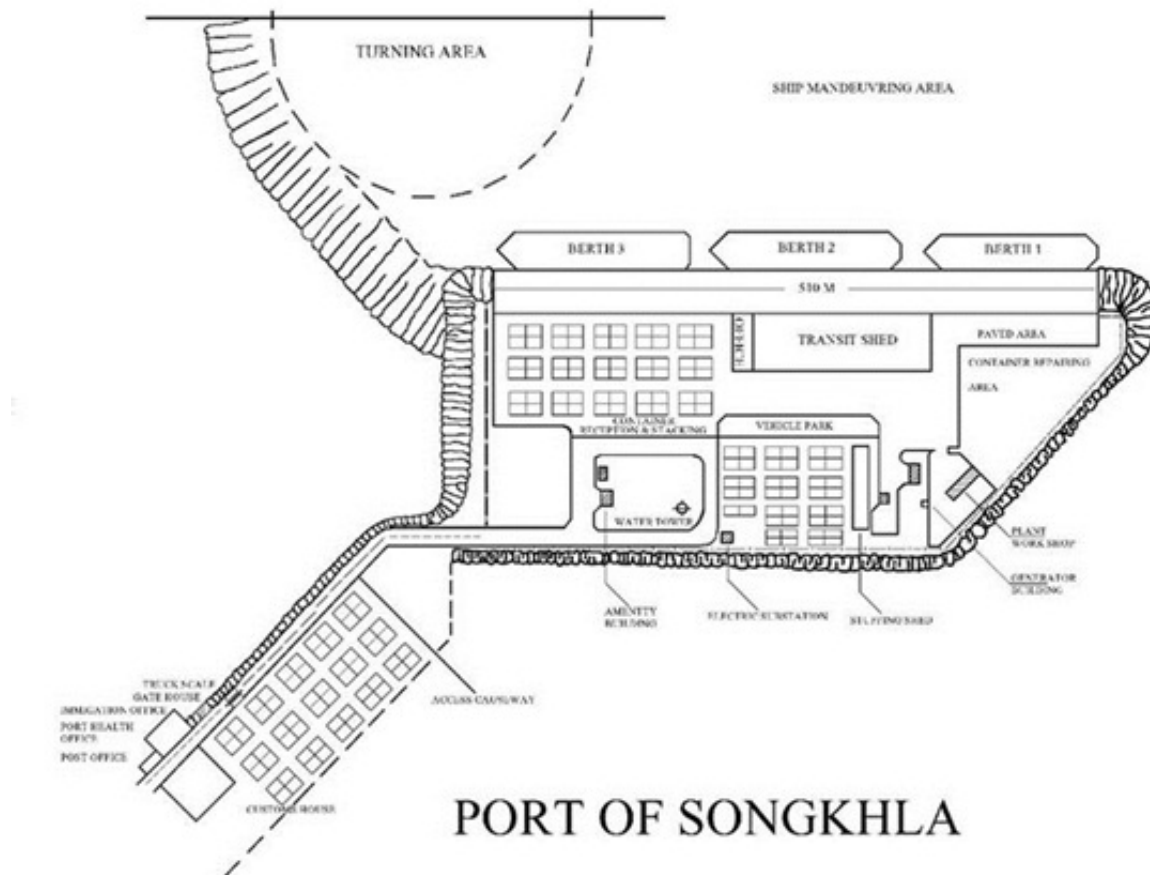
ในครั้งแรกคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2524 ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารท่าเรือสงขลาและท่าเรือภูเก็ต²¹ แต่ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 22 มกราคม 2528 เห็นชอบในหลักการกับรูปแบบวิธีการและเงื่อนไขให้เอกชนเข้ามาดำเนินการกิจการท่าเรือของรัฐ²² เมื่อท่าเรือสงขลาก่อสร้างแล้วเสร็จ ในวันที่ 31 พฤษภาคม 2531 จึงได้มีมติให้ บริษัท C.T. International Line จำกัด (CTIC) หรือ บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด เป็นผู้บริหารท่าเรือสงขลาและท่าเรือภูเก็ต เป็นเวลา 10 ปี โดยให้กรมธนารักษ์เป็นผู้รับผิดชอบในการทำสัญญาให้บริษัท CTIC เข้าบริหารท่าเรือทั้งสองแห่ง อีกทั้งให้กระทรวงคมนาคมแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและส่งเสริมการบริหารท่าเรือ ซึ่งประกอบด้วย ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน อธิบดีกรมธนารักษ์เป็นรองประธาน และกรรมการอื่นอีก 9 คน²³ โดยได้มีการลงนามในสัญญา เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2531²⁴

บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด ได้เข้าดำเนินการกิจการท่าเรือสงขลา เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2531²⁵ เมื่อสิ้นสุดสัญญาเข้า วันที่ 20 ตุลาคม 2541 และได้มีการต่อสัญญาออกไปอีก 5 ปีจนถึง พ.ศ. 2556 บริษัท ฯ ได้รับสิทธิให้บริหารท่าเรือเป็นเวลา 25 ปี²⁶

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

ร่องน้ำที่เข้าสู่ท่าเรือสงขลา มีความยาว 4 กิโลเมตร กว้าง 120 เมตร ลึก 9 เมตร ที่กลับลำเรือทางด้านตะวันตกของท่าเรือ มีศูนย์กลางประมาณ 300 เมตร²⁷ เรือที่ผ่านเข้า-

ออกร่องน้ำท่าเรือสงขลาที่มีความยาวตลอดลำไม่เกิน 180 เมตร กว้างไม่เกิน 26 เมตร และ
กินน้ำลึกไม่เกิน 8.23 เมตร²⁸



PORT OF SONGKHLA

แผนผังท่าเทียบเรือในท่าเรือสงขลา

ที่มา: Chaophaya Terminal International Co.,Ltd. Songkhla Port/Port Layout [สายตรง]. แหล่งที่มา:
http://cntr.ctic.co.th/index.php?option=com_content&task=view&id=51&Itemid=82 [24 มกราคม
2557].

ท่าเรือสงขลาที่มีพื้นที่ทั้งหมด 72 ไร่ เป็นพื้นที่ทางบก 12 ไร่ และพื้นที่ถมทะเล 60 ไร่
²⁹ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือซึ่งมีความยาวทั้งสิ้น 510 เมตร แบ่งออกเป็น 3 ท่า สามารถรับ
เรือขนาดความยาวไม่เกิน 173 เมตรได้พร้อมกัน 3 ลำ โดยมีรายละเอียดดังนี้ ³⁰

- ท่าเทียบเรือที่ 1-2 เป็นท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป สามารถรับสินค้าปีละ 600,000
ตันต่อปี
- ท่าเทียบเรือที่ 3 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า สามารถรับตู้สินค้าได้ 160,000 ทีอียูต่อปี

นอกจากนี้ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ได้แก่ ลานวางตู้สินค้า 50,000 ตารางเมตร
และโรงพักสินค้า 6,720 ตารางเมตร³¹

อุปกรณ์ที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าประกอบด้วยรถยกและรถบรรทุก ท่าเรือไม่มีปั้นจั่น
หน้าท่าที่ใช้ยกขนตู้สินค้า ดังนั้นในการยกขนตู้สินค้าขึ้นลงจากเรือต้องใช้ปั้นจั่นเรือ



สภาพทั่วไปของท่าเรือสงขลา

ภาพถ่ายโดย สุมาลี สุขदानนท์ เก็บข้อมูลภาคสนาม วันที่ 18 มกราคม 2551.

แผนพัฒนาท่าเรือในอนาคต

1. การขุดลอกร่องน้ำสงขลาให้อยู่ให้อยู่ที่ระดับ 9 เมตร ตลอดเวลา³²
2. แผนพัฒนาท่าเรือสงขลา ระยะ 10 ปี เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือในการรับตู้สินค้าจาก 160,000–170,000 ตู้/ปี เป็น 470,000–480,000 ตู้/ปี และสามารถรองรับเรือที่มีขนาดบรรทุกมากขึ้นจากเดิมประมาณ 600 ตู/ลำ เป็นเรือขนาดบรรทุก 1,000–1,200 ตู้/ลำ โดยมีรายละเอียดดังนี้³³

- ติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่า 3 ตัว และอุปกรณ์ยกขนอื่นๆ เช่น รถยกตู้สินค้า
- ปรับพื้นที่ลานวางตู้สินค้า เพื่อเพิ่มพื้นที่ลานวางตู้สินค้าจากเดิมที่วางได้ประมาณ 5,000 ตู เพิ่มเป็น 8,000 ตู โดยปรับพื้นที่วางตู้สินค้าจากเดิม 3 – 4 ชั้นเป็น 4 – 5 ชั้น
- ขยายถนนทางเข้าพื้นที่ท่าเรือเป็น 4 ช่องทางจราจร

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สุมาลี สุขदानนท์และคณะ. การศึกษาศักยภาพผลของท่าเรือไทย. กรุงเทพมหานคร: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2546. สืบค้นได้จาก: [การศึกษาศักยภาพผลของท่าเรือไทย](#)

สุมาลี สุขदानนท์และคณะ. การศึกษาประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือไทย. กรุงเทพมหานคร: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2552. สืบค้นได้จาก: [การศึกษาประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือไทย](#)

ตติชัย รุจนกนกนาฏและคณะ. การศึกษาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ท่าเรือระหว่างประเทศของไทยเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน. กรุงเทพมหานคร: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2557. สืบค้นได้จาก: [การศึกษาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ท่าเรือระหว่างประเทศของไทยเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน](#)

- 1 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ค้นหาข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี (ข้อมูลปี 2500–ปัจจุบัน)/มติวันที่ 10 เมษายน 2502 เรื่อง การสร้างท่าเรือที่ ทงสงขลา ศรีราชา [สายตรง]. แหล่งที่มา: www.cabinet.soc.go.th [24 มกราคม 2557].
- 2 กองวิชาการ กรมเจ้าท่า, “ท่าเรื่อน้ำลึกสงขลา,” วารสารพาณิชยนาวิ ปีที่ 8 ฉบับ 1 (มกราคม–เมษายน 2532): 13.
- 3 กองวิชาการ กรมเจ้าท่า, “ท่าเรื่อน้ำลึกสงขลา,” วารสารพาณิชยนาวิ ปีที่ 8 ฉบับ 1 (มกราคม–เมษายน 2532): 13.
- 4 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ค้นหาข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี (ข้อมูลปี 2500–ปัจจุบัน)/มติวันที่ 9 พฤศจิกายน 2508 เรื่อง การปรับปรุงท่าเรือสงขลา [สายตรง]. แหล่งที่มา: www.cabinet.soc.go.th [24 มกราคม 2557].
- 5 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ค้นหาข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี (ข้อมูลปี 2500–ปัจจุบัน)/มติวันที่ 15 มีนาคม 2509 เรื่อง การสำรวจเพื่อการจัดสร้างท่าเรือที่จังหวัดสงขลา [สายตรง]. แหล่งที่มา: www.cabinet.soc.go.th [24 มกราคม 2557].
- 6 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ค้นหาข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี (ข้อมูลปี 2500–ปัจจุบัน)/มติวันที่ 27 ธันวาคม 2509 เรื่อง โครงการสำรวจเพื่อปรับปรุงร่องน้ำทางเข้าท่าเรือสงขลา[สายตรง]. แหล่งที่มา: www.cabinet.soc.go.th [24 มกราคม 2557].
- 7 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ค้นหาข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี (ข้อมูลปี 2500–ปัจจุบัน)/มติวันที่ 26 กันยายน 2510 เรื่อง ขออนุมัติทำสัญญาผูกพันข้ามปีงบประมาณ [สายตรง]. แหล่งที่มา: www.cabinet.soc.go.th [24 มกราคม 2557].
- 8 กองวิชาการ กรมเจ้าท่า, “ท่าเรื่อน้ำลึกสงขลา,” วารสารพาณิชยนาวิ ปีที่ 8 ฉบับ 1 (มกราคม–เมษายน 2532): 14.
- 9 กองวิชาการ กรมเจ้าท่า, “ท่าเรื่อน้ำลึกสงขลา,” วารสารพาณิชยนาวิ ปีที่ 8 ฉบับ 1 (มกราคม–เมษายน 2532): 14.
- 10 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ค้นหาข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี (ข้อมูลปี 2500–ปัจจุบัน)/มติวันที่ 5 มกราคม 2521 เรื่อง การกู้เงินธนาคารพัฒนาเอเชียสำหรับโครงการท่าเรื่อน้ำลึกสงขลาและภูเก็ตของกระทรวงคมนาคม [สายตรง]. แหล่งที่มา: www.cabinet.soc.go.th [24 มกราคม 2557].
- 11 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ค้นหาข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี (ข้อมูลปี 2501–ปัจจุบัน) /มติวันที่ 29 มกราคม 2523 เรื่อง ขออนุมัติสัญญาว่าจ้างบริษัท Sir William Halcrow and Partner, Maunsell Consultants Ltd. และห้างหุ้นส่วนจำกัด สิ้นท พนศิริวงศ์และสหาย เป็นบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการโครงการสำรวจออกแบบและทำแผนแม่บทพัฒนาท่าเรื่อน้ำลึกสงขลาและภูเก็ต ตามโครงการช่วยเหลือเงินกู้จากธนาคารพัฒนาเอเชีย [สายตรง]. แหล่งที่มา: www.cabinet.soc.go.th [24 มกราคม 2557].
- 12 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ค้นหาข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี (ข้อมูลปี 2500–ปัจจุบัน)/มติวันที่ 7 กรกฎาคม 2524 เรื่อง การสำรวจออกแบบและทำแผนแม่บทพัฒนาท่าเรื่อน้ำลึกสงขลาและภูเก็ตของบริษัท Sir William Halcrow and Partner, Maunsell Consultants Ltd. และห้างหุ้นส่วนจำกัด สิ้นท พนศิริวงศ์และสหาย [สายตรง]. แหล่งที่มา: www.cabinet.soc.go.th [24 มกราคม 2557].
- 13 กองวิชาการ กรมเจ้าท่า, “ท่าเรื่อน้ำลึกสงขลา,” วารสารพาณิชยนาวิ ปีที่ 8 ฉบับ 1 (มกราคม–เมษายน 2532): 15–17.
- 14 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ค้นหาข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี (ข้อมูลปี 2500–ปัจจุบัน)/มติวันที่ 13 ตุลาคม 2524 เรื่อง โครงการท่าเรื่อน้ำลึกสงขลาและภูเก็ต ระยะที่ 1 [สายตรง]. แหล่งที่มา: www.cabinet.soc.go.th [24 มกราคม 2557].
- 15 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ค้นหาข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี (ข้อมูลปี 2500–ปัจจุบัน)/มติวันที่ 15 ธันวาคม 2524 เรื่อง การกู้เงินธนาคารพัฒนาเอเชียสำหรับโครงการท่าเรื่อน้ำลึกสงขลาและภูเก็ตและสะพานเกาะยอที่จังหวัดสงขลา [สายตรง]. แหล่งที่มา: www.cabinet.soc.go.th [24 มกราคม 2557].

- 16 “ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง โครงการท่าเรือสงขลา-ภูเก็ต และสะพานข้ามเกาะยอ” สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 99 ตอนที่ 36 หน้า 1-2 วันที่ 11 มีนาคม 2525 [สายตรง]. แหล่งที่มา: www.ratchakitcha.soc.go.th [7 กุมภาพันธ์ 2557].
- 17 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ค้นหาข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี (ข้อมูลปี 2500-ปัจจุบัน)/มติวันที่ 8 ธันวาคม 2524 เรื่อง ร่างพระราชกฤษฎีกา กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนในท้องที่ตำบลหัวเขา อำเภอเมืองสงขลา จังหวัดสงขลา พ.ศ... [สายตรง]. แหล่งที่มา: www.cabinet.soc.go.th [24 มกราคม 2557].
- 18 “พระราชกฤษฎีกา กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ดินในท้องที่ตำบลหัวเขา อำเภอเมืองสงขลา จังหวัดสงขลา พ.ศ.2524” สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 98 ตอนที่ 213 หน้า 4-5 วันที่ 28 ธันวาคม 2524 [สายตรง]. แหล่งที่มา: www.ratchakitcha.soc.go.th [7 กุมภาพันธ์ 2557].
- 19 กองวิชาการ กรมเจ้าท่า, “ท่าเรื่อน้ำลึกสงขลา,” วารสารพาณิชยนาวิ ปีที่ 8 ฉบับ 1 (มกราคม-เมษายน 2532): 23.
- 20 Chaophaya Terminal International Co.,Ltd. [Songkhla Port/Location and Access](http://cntr.ctic.co.th) [สายตรง]. แหล่งที่มา: <http://cntr.ctic.co.th> [24 มกราคม 2557]
- 21 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ค้นหาข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี (ข้อมูลปี 2500-ปัจจุบัน)/มติวันที่ 7 กรกฎาคม 2524 เรื่อง การสำรวจออกแบบและทำแผนแม่บทพัฒนาท่าเรื่อน้ำลึกสงขลาและภูเก็ตของบริษัท Sir William Halcrow and Partner, Maunsell Consultants Ltd. และห้างหุ้นส่วนจำกัด สิ้นธ พนศิริวงศ์และสหาย[สายตรง]. แหล่งที่มา: www.cabinet.soc.go.th/ [24 มกราคม 2557].
- 22 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ค้นหาข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี (ข้อมูลปี 2500-ปัจจุบัน)/มติวันที่ 22 มกราคม 2528 เรื่อง นโยบายสนับสนุนให้เอกชนดำเนินงานท่าเรือพาณิชย์[สายตรง]. แหล่งที่มา: www.cabinet.soc.go.th [24 มกราคม 2557].
- 23 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ค้นหาข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี (ข้อมูลปี 2501-ปัจจุบัน)/มติวันที่ 31 พฤษภาคม 2531 เรื่อง การคัดเลือกเอกชนเข้ามาบริหารท่าเรือสงขลาและภูเก็ต [สายตรง]. แหล่งที่มา: www.cabinet.soc.go.th [24 มกราคม 2557].
- 24 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ค้นหาข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี (ข้อมูลปี 2501-ปัจจุบัน)/มติวันที่ 22 พฤศจิกายน 2531 เรื่อง การบริหารท่าเรือสงขลาและภูเก็ต[สายตรง]. แหล่งที่มา: www.cabinet.soc.go.th [24 มกราคม 2557].
- 25 กองวิชาการ กรมเจ้าท่า, “ท่าเรื่อน้ำลึกสงขลา,” วารสารพาณิชยนาวิ ปีที่ 8 ฉบับ 1 (มกราคม-เมษายน 2532): 24.
- 26 บริษัท อี ดี ไอ สยาม จำกัด. ทูม 1800 ล้านบาท ยกระดับท่าเรือสงขลา [สายตรง]. แหล่งที่มา: www.edisiam.com [4 กุมภาพันธ์ 2557].
- 27 Chaophaya Terminal International Co., Ltd. [Songkhla Port/Location&Access](http://www.ctic.co.th) [สายตรง]. แหล่งที่มา: www.ctic.co.th [4 กุมภาพันธ์ 2557].
- 28 กรมเจ้าท่า. [นาร่องเรือ/ระเบียบกองนาร่อง/เขตท่าเรือสงขลา/ระเบียบกรมเจ้าท่าว่าด้วยข้อกำหนด หลักเกณฑ์ การควบคุมและการขอใช้บริการนาร่องรัฐบาล เขตท่าเรือสงขลา พ.ศ. 2541](http://www.md.go.th) [สายตรง]. แหล่งที่มา: www.md.go.th [4 กุมภาพันธ์ 2557].
- 29 กรมเจ้าท่า, [แนวทางการวางแผนพัฒนาท่าเรือในประเทศไทย \(รายละเอียดขั้นต่ำ\)](http://www.md.go.th). (กรุงเทพฯ: กระทรวงคมนาคม, 2542), หน้า 23.
- 30 Chaophaya Terminal International Co.,Ltd. [Songkhla Port/Facility&Equipment](http://www.cntr.ctic.co.th) [สายตรง]. แหล่งที่มา: www.cntr.ctic.co.th [4 กุมภาพันธ์ 2557].
- 31 Chaophaya Terminal International Co.,Ltd. [Songkhla Port/Facility&Equipment](http://www.cntr.ctic.co.th) [สายตรง]. แหล่งที่มา: www.cntr.ctic.co.th [4 กุมภาพันธ์ 2557].

³²สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ค้นหาข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี (ข้อมูลปี 2501-ปัจจุบัน)/มติวันที่ 26 เมษายน 2554 เรื่อง โครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา [สายตรง]. แหล่งที่มา: www.cabinet.soc.go.th [24 มกราคม 2557].

³³บริษัท อี ดี ไอ สยาม จำกัด. ท่ม 1800 ล้านบาท ยกกระดับท่าเรือสงขลา [สายตรง]. แหล่งที่มา: www.edisiam.com [4 กุมภาพันธ์ 2557].

ท่านคือผู้เข้าชมคนที่

widely used counter

สงวนลิขสิทธิ์ สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ชั้น 6 อาคารประชาธิปไตย-รำไพพรรณี ถนนพญาไท ปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 Email : tri@chula.ac.th