



## ผลงานวิจัย

โครงการการศึกษาสถานภาพความรู้เรื่อง

“ความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของไทยใน  
ปริทรรศน์ประวัติศาสตร์”

(เล่มที่ ๒)

ดร. วินัย พงศ์ศรีเพียร

หัวหน้าโครงการฯ

(ผลงานวิจัยนี้อยู่ในระหว่างการปรับปรุง)

# สารบัญ

	หน้า
6	1
สถานภาพความรู้ปัจจุบันเรื่อง “ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจภูมิภาค ตะวันออก” เพชรรุ่ง เทียนปิวโรจน์	
7	25
สถานภาพความรู้ปัจจุบันเรื่อง “กลุ่มชาวต่างชาติที่มีบทบาทต่อ การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมสมัยธนบุรีถึงรัชกาลที่ 3 (พ.ศ.2310-2394)” จิราธร ชาติศิริ	
8	51
<b>A Survey of Literature on Siamese Land Rights, Land ownership, and Agricultural Production during the Reign of King Chulalongkorn</b> Jessica Vechbanyongratana Thanyaporn Chankrajang	
9	95
สถานภาพความรู้ปัจจุบันเรื่อง “เมืองกับประวัติศาสตร์เศรษฐกิจ ไทยตั้งแต่สมัยโบราณถึงปัจจุบัน” ชลธิชา ขุนทอง	
10	129
สถานภาพความรู้ปัจจุบันเรื่อง “โครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม ทางบกกับความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในภาคเหนือของไทย ตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวถึง ปัจจุบัน” พิมพ์อุมา วัฒนกุล	

- 11 สถานภาพความรู้ปัจจุบันเรื่อง “ที่มาค่าโง่ของเจ้าหน้าที่รัฐไทย:  
สัญญาและการดำเนินการการสร้างทางรถไฟสายแรกของสยาม” 159

ศุภฤกษ์ ภาวรุติการต์  
ภูมินทร์ บุตรอินทร์

## สถานภาพความรู้ปัจจุบันเรื่อง

### “ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจภูมิภาคตะวันออก”

เพชรรัตน์ เทียนปิวโรจน์<sup>\*1</sup>

ภูมิภาคตะวันออกของไทยประกอบด้วย 7 จังหวัดสำคัญ ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ปราจีนบุรี สระแก้ว และตราด แม้ว่าภูมิภาคตะวันออกจะมีขนาดพื้นที่ประมาณร้อยละ 7 ของประเทศไทย แต่ก็เป็นที่ที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจเป็นอย่างยิ่ง จากข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคของภาคตะวันออก พ.ศ.2556 โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี มีมูลค่ารวม 2,327,906 ล้านบาท โดยภาคเกษตรมีมูลค่า 159,638 ล้านบาท ภาคนอกเกษตรมีมูลค่า 2,168,268 ล้านบาท โดยเฉพาะภาคอุตสาหกรรมมีมูลค่ามากถึง 1,092,699 ล้านบาท<sup>2</sup> และข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในจังหวัด ณ ราคาตลาด ต่อหัวต่อหนึ่งปี (Gross Provincial Product at Current Market Price per capita) ของแต่ละปี ข้อมูลโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรีพบว่าจังหวัดในภูมิภาคตะวันออกอยู่ในลำดับต้นๆ กล่าวคือ จังหวัดระยองอยู่ในลำดับที่ 1 จังหวัดชลบุรีลำดับที่ 3 จังหวัดฉะเชิงเทราลำดับที่ 5<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup>อาจารย์ประจำสาขาวิชาประวัติศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

<sup>2</sup>สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. สำนักนายกรัฐมนตรี, ผลิตภัณฑ์มวลรวมภาค ณ ราคาประจำปี จำแนกตามสาขาการผลิต ภาคตะวันออก พ.ศ. 2538 - 2556(Excel) . [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก: <http://www.nesdb.go.th/Default.aspx?tabid=96> 2555. เข้าถึงเมื่อ 31 มกราคม 2558.

<sup>3</sup>ข้อมูลปี 2556 จังหวัดปราจีนบุรีอยู่ในลำดับที่ 8 จังหวัดจันทบุรีอยู่ในลำดับที่ 14 จังหวัดตราดอยู่ในลำดับที่ 25 และจังหวัดสระแก้วอยู่ในลำดับที่ 75 ดูรายละเอียดเพิ่มเติมใน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. สำนักนายกรัฐมนตรี. "ตาราง

ด้วยเป็นที่ตั้งของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังและนิคมอุตสาหกรรมที่สำคัญมากมาย เช่น จังหวัดฉะเชิงเทรา มีนิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์ นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์นิคมอุตสาหกรรมที เอฟ ดี นิคมอุตสาหกรรมเหมราชชลบุรี ในจังหวัดชลบุรี มีนิคมอุตสาหกรรมจำนวนมาก เช่น นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร นิคมอุตสาหกรรมบ้านบึง นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดระยอง มีนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด นิคมอุตสาหกรรมผาแดง นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด นิคมอุตสาหกรรมเหมราช จังหวัดปราจีนบุรี มีนิคมอุตสาหกรรมไฮเทค กบินทร์บุรี เป็นต้น

ภูมิภาคตะวันออกยังเป็นแหล่งเกษตรกรรมที่สำคัญ ทั้งการทำนา สวนยางพารา ไร่สับปะรด ไร่มันสำปะหลัง สวนผลไม้ทั้งทุเรียน เงาะ มังคุด ลองกอง ผลไม้อื่นๆ นอกจากนี้ยังเป็นแหล่งของการทำประมงและแหล่งของทรัพยากรแร่ธาตุต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นก๊าซธรรมชาติ ทราายแก้ว หินปูน หินแกรนิต และรัตนชาติที่นำไปเจียรนัยเป็นอัญมณีต่างๆ ทั้งยังมีแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นที่นิยมของชาวไทยและต่างประเทศ เช่น วัดหลวงพ่อบุทธไสสร ชายหาดพัทยา บางแสน เกาะเสม็ด เกาะล้าน เกาะช้าง เป็นต้น พื้นที่ที่มีความเจริญรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจสูงอยู่ในแถบพื้นที่ชายทะเลด้วยเป็นพื้นที่เปิดรับการติดต่อการค้า

โดยภาพรวมแล้วภาวะเศรษฐกิจของภูมิภาคตะวันออกยังคงมีการขยายตัวได้อยู่ในระดับดี ทั้งภาคการเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคการค้า และภาคการท่องเที่ยว การลงทุนในภาคตะวันออกยังคงขยายตัวได้ดีทั้งการลงทุนภาครัฐและเอกชน ธุรกิจที่ยังคงมีความโดดเด่นอยู่ในภาคตะวันออก ได้แก่ การค้าชายแดนที่มีมูลค่าการค้าระหว่างกันเพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยเฉพาะ

ด้านชายแดนไทย-กัมพูชา รวมทั้งภาคการท่องเที่ยวที่ขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง<sup>4</sup>

ถ้าหากพิจารณาจากบริบททางประวัติศาสตร์เห็นได้ชัดเจนว่าภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้พัฒนาการทางเศรษฐกิจที่สืบเนื่องยาวนาน เมืองในภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้เป็นเพียงเมืองขนาดเล็ก เป็นเมืองชั้นตรี หรือจัตวา แต่ภูมิภาคนี้เป็นดินแดนที่อุดมไปด้วยทรัพยากรที่ราชสำนักอยุธยาต้องการ มีความสำคัญทางเศรษฐกิจการค้าในการส่งส่วยและผลิตสินค้าให้กับราชธานี มีการขุดคลองเชื่อมระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำบางปะกงซึ่งเป็นเส้นทางที่ช่วยให้เรือของพ่อค้านักเดินทางสามารถใช้เป็นเส้นทางลัดในการเดินทางจากหัวเมืองชายทะเลตะวันออกเฉียงใต้สู่พระนครศรีอยุธยาได้เร็วขึ้น เส้นทางดังกล่าวยังเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อป้องกันด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ของพระนครศรีอยุธยา เส้นทางนี้เป็นเส้นทางเดินเรือสายสำคัญจากหัวเมืองชายทะเลตะวันออกเฉียงใต้เข้าสู่แม่น้ำเจ้าพระยาและพระนครศรีอยุธยาทั้งยังเป็นเส้นทางออกไปสู่เมืองท่าสำคัญด้านทะเลจีนใต้ ลัดเลาะไปจนถึงเวียดนามและจีนใต้ หัวเมืองตะวันออกเฉียงใต้มีความสำคัญต่อการค้าของราชอาณาจักรสยาม ด้วยมีพื้นที่ส่วนหนึ่งติดทะเลเป็นดินแดนเปิดรับผู้คนจากภายนอกหัวเมืองตะวันออกเฉียงใต้จึงเป็นแหล่งที่ตั้งถิ่นฐานที่เหมาะสมสำหรับชาวจีนโพ้นทะเลที่หลบภัยทางการเมืองและทุกภิกขภัยจากจีนมายังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ชาวจีนอพยพจึงมีบทบาทสำคัญในการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ชาวจีนเหล่านี้ได้เข้ามาตั้งถิ่นฐานสร้างชุมชนตามเมืองสำคัญที่ติดชายฝั่งทะเล

ในสมัยธนบุรีภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งด้วยเป็นหัวเมืองที่สมเด็จพระเจ้าตากสินทรงเลือกเป็นฐานที่มั่นในการต่อสู้ ในสมัยอยุธยาเมืองจันทบูรเป็นหัวเมืองที่ขึ้นตรงกับกรุงศรีอยุธยา มีเมืองบริวารขึ้นตรงกับจันทบูรอีกเจ็ดเมือง ซึ่งเป็นเมืองท่าทางฝั่งตะวันออกเฉียงใต้ของอ่าวไทย เมืองจันทบูรได้รับอนุญาตให้ทำการส่งออกและทำการค้าโดยตรงนอกระยะชายฝั่ง การเลือกหัวเมืองเมืองชายทะเลตะวันออกเฉียงใต้เป็นฐานที่มั่น นอกจากจะได้มาซึ่ง

<sup>4</sup> เข้าถึงได้จาก <http://www.thaichamber.org/scripts/detail.asp?nNEWSID=8497> [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 7 กุมภาพันธ์ 2559.

กำลังคนแล้วยังส่งผลต่อการฟื้นฟูเศรษฐกิจการค้าตลอดรัชสมัย เพราะเป็นทั้งเมืองท่าที่มีเรือสินค้าผ่านไปมา เป็นตลาดที่รับสินค้ามาจากลาวและเขมร มีเสบียงอาหารอุดมสมบูรณ์ และที่สำคัญยังเป็นแหล่งต่อเรือสินค้าอีกด้วย นอกจากนี้ชาวดั้งเดิมในหัวเมืองชายทะเลตะวันออกยังเป็นกลุ่มสำคัญที่สนับสนุนการครองราชย์ของพระองค์ ด้วยกำลังคนและทุนทรัพย์ และยังเป็นผู้ช่วยเหลือสมเด็จพระเจ้าตากสินทำการค้าสำเภา<sup>5</sup>

ในสมัยรัตนโกสินทร์ภูมิภาคตะวันออกมีความสำคัญต่อพัฒนาการทางเศรษฐกิจของประเทศสยามเป็นอย่างยิ่ง ด้วยทำเลที่ตั้งอยู่ในเส้นทางยุทธศาสตร์สำคัญที่เป็นเส้นทางทั้งทางบกและทางน้ำเชื่อมต่อกับสยาม กัมพูชา เวียดนาม และอยู่บนเส้นทางการค้าระหว่างสยามกับจีน เส้นทางการค้าทางบกที่สำคัญ เรียกว่า ฉนวนไทย (Thai Corridor) เป็นที่ราบที่ตัดผ่านช่องเขาเชื่อมไปยังที่ราบในกัมพูชา และยังมีช่องเขาที่เชื่อมลุ่มแม่น้ำบางปะกงเข้ากับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น ช่องตะโก ช่องบ้านกรวด ช่องเรือแตก เป็นต้น

ภูมิภาคตะวันออกมีความสำคัญทางเศรษฐกิจด้วยมีพื้นที่ติดทะเลทำให้มีเมืองท่าชายฝั่งทะเลอยู่หลายแห่ง ไม่ว่าจะเป็นจันทบุรี ระยอง ตราด บางปะกงหรือย เมืองที่อยู่ตอนในเป็นแหล่งทรัพยากรสำคัญทั้งผลผลิตจากป่า อาทิ น้ำมันยาง ไม้ ชัน สีเสียด เร่ว ไม้กฤษณา ไม้เนื้อแข็งต่างๆ งาช้าง นอแรด หนังสัตว์ เขาสัตว์ ครั่ง ขี้ผึ้ง แร่ธาตุต่างๆ เช่น เหล็ก ทองคำ อัญมณี และเป็นแหล่งทำการเกษตร การทำนาข้าว ไร่พริกไทย ไร่กาแฟ ไร่อ้อย สวนผลไม้ การทำเหมืองแร่ การทำป่าไม้ และการทำประมงทั้งน้ำจืดและน้ำเค็ม เศรษฐกิจของเมืองในภูมิภาคตะวันออกก่อนการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง ส่วนใหญ่แล้วผลิตเพื่อการยังชีพ กล่าวคือผลิตเพื่อการบริโภคภายในครอบครัวเป็นหลักและบางส่วนต้องส่งเป็นอากรให้กับรัฐ เมื่อสยามทำสนธิสัญญาเบาว์ริงกับอังกฤษใน พ.ศ.2398 เป็นผลให้ระบบเศรษฐกิจพัฒนาจากเศรษฐกิจเพื่อยังชีพ (Self sufficient economy) มาเป็นเศรษฐกิจเพื่อการค้า (Market economy) ข้าวกลายเป็นสินค้าออกที่สำคัญ เกิดการขยายตัวในการทำนาและการค้าข้าว

<sup>5</sup> จิราธร ชาตศิริ, “เศรษฐกิจสมัยธนบุรี,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547), 116, 158.

จากนโยบายของรัฐในการส่งเสริมให้ราษฎรทำนา โดยการขุดคลองเพื่อเปิดพื้นที่ทำนา ในทศวรรษ 2410 เป็นต้นมา รัฐขยายการขุดคลองทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาทำให้พื้นที่ในการทำนาในแถบภูมิภาคตะวันออกเพิ่มสูงขึ้นถึงหนึ่งล้านไร่เศษ ทั้งยังส่งผลต่อกิจการโรงสีข้าวที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย รวมถึงการปลูกอ้อย พืชเศรษฐกิจที่มีความสำคัญมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 2 โดยเฉพาะอุตสาหกรรมทำน้ำตาลเกิดขึ้นในหลายพื้นที่ไม่ว่าจะเป็นฉะเชิงเทรา นครนายก ปราจีนบุรี พนมสนิม ชลบุรี บางละมุง ระยอง ตราด และจันทบุรี<sup>6</sup> ซึ่งน้ำตาลทรายเป็นสินค้าออกที่สำคัญของสยามและเป็นแหล่งรายได้สำคัญของรัฐในการเก็บภาษีอากร หลังจากการค้าน้ำตาลชบเซา และหยุดส่งเป็นสินค้าออก ใน พ.ศ.2423 แต่ภูมิภาคตะวันออกยังคงเป็นแหล่งผลิตน้ำตาลที่สำคัญโดยเฉพาะน้ำตาลทรายแดง

กล่าวได้ว่าการผลิตน้ำตาลในภูมิภาคตะวันออกมีพัฒนาการที่ต่อเนื่องมาตั้งแต่สมัยต้นรัตนโกสินทร์จนกระทั่งปัจจุบันเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อสภาพเศรษฐกิจ และสังคมในพื้นที่บริเวณนี้ ทำให้เกิดการเติบโตของนายทุน มีการจ้างแรงงานเพิ่มขึ้นเกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานเข้ามารับจ้าง ความเติบโตทางเศรษฐกิจของภูมิภาคตะวันออกมีความสัมพันธ์กับการอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานของชาวจีน กลุ่มชาวจีนที่ได้รับสิทธิพิเศษจากการเกณฑ์แรงงานและมีทุนทรัพย์ได้เข้ามาจับจองที่ดินและพัฒนาเป็นไร่นาขนาดใหญ่ ทั้งยังมีการนำเข้าแรงงานชาวจีนเพื่อมารับจ้างในกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ เช่น การทำนา ไร่พริกไทย ไร่ยาสูบ การทำน้ำตาล การต่อเรือ หรืออกุลี่รับจ้าง

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้มีการจัดการปกครองในระบบเทศาภิบาล เมืองในภูมิภาคตะวันออกรวมเข้าเป็นมณฑลปาดิจนบุรี โดยรวมเมืองทางลำแม่น้ำบางปะกง คือ เมืองปาดิจนบุรี เมืองนครนายก เมืองพนมสารคาม และฉะเชิงเทรา รวม 4 เมือง ตั้งที่ว่าการมณฑล ณ เมืองปาดิจนบุรี ต่อมาเมื่อหัวเมืองในกรมท่าขึ้นกระทรวงมหาดไทย จึงย้ายที่ว่าการมณฑลลงมาตั้งที่เมืองฉะเชิงเทรา และขยายอาณาเขตมณฑลต่อไป

<sup>6</sup> กองจดหมายเหตุแห่งชาติ.,ร.6 ค.16.1/3, "จดหมายเหตุสุภาพเผยแผ่พานิชย์เรื่องน้ำตาลทรายในประเทศไทย, "2462.



ทางชายทะเล รวมเมืองพนัสนิคม เมืองชลบุรี และเมืองบางละมุง รวมเป็น 7 เมือง หลังจัดตั้งมณฑลได้เกิดเหตุการณ์วิกฤตการณ์ ร.ศ.112 (พ.ศ.2436) กรมหลวงดำรงราชานุภาพทรงตั้งตำแหน่งข้าหลวงประจำปาจิณบุรี ซึ่งมีหน้าที่อำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายกองทัพและการจัดหาเสบียงระหว่างที่ราบภาคกลางและพรหมแดนด้านตะวันออก<sup>7</sup> สมเด็จพระยาดำรงราชานุภาพได้ทรงนิพนธ์ถึงเรื่องนี้ไว้ว่า “พอตั้งมณฑลได้ไม่ช้า ถึง ร.ศ. 112 ไทยก็เกิดวิวาทกับฝรั่งเศส เทศาภิบาลมณฑลปราจีนจัดส่งกำลังและเครื่องยุทธรภัณฑ์ไปยังมณฑลชายแดนตะวันออกแข็งขันและรวดเร็วกว่าที่คนทั้งหลายคาด ดูเหมือนจะเป็นประโยชน์ของการตั้งมณฑล”<sup>8</sup>

มณฑลปาจิณบุรีมีความสำคัญทางเศรษฐกิจ ความอุดมสมบูรณ์ของพื้นที่ในแถบที่ราบลุ่มแม่น้ำบางปะกงและลำน้ำสาขาซึ่งเหมาะสมในการเพาะปลูกข้าว มีการขุดคลองเพื่อขยายพื้นที่เพาะปลูกในช่วง พ.ศ.2411 – 2435 พื้นที่ในการทำนาในแถบภูมิภาคตะวันออกเพิ่มสูงขึ้นถึงหนึ่งล้านไร่เศษ ทั้งยังส่งผลต่อกิจการโรงสีข้าวที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย การทำไร่ทำสวน เช่น การปลูกอ้อย มะพร้าว และสับปะรด ซึ่งมีการตั้งโรงงานทำสับปะรดกระป๋องขึ้นในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ใน พ.ศ.2455 ที่เมืองฉะเชิงเทรา ส่วนอ้อยนั้นยังมีการปลูกกันมากที่เมืองชลบุรีเพื่อทำน้ำตาลทรายแดงใช้บริโภคกันภายในประเทศ ใน พ.ศ.2455 มีการส่งน้ำตาลทรายแดงไปจำหน่ายยังต่างประเทศ การดำเนินกิจการน้ำตาลจากอ้อยที่เคยชบเซาก็รุ่งเรืองขึ้นมาอีกครั้ง<sup>9</sup>

มณฑลปาจิณบุรียังเป็นแหล่งของการทำประมงทั้งประมงน้ำจืดและน้ำเค็ม มีการทำประมงแถบแม่น้ำบางปะกงและชายฝั่งทะเลตะวันออกของอ่าวไทย และยังการทำหัตถกรรมในเขตมณฑลปาจิณบุรี ทั้งการทอผ้า การทำไม้

<sup>7</sup> เตช บุนนาค, การปกครองระบบเทศาภิบาลของประเทศไทย พ.ศ.2435 – 2458, 13 9.

<sup>8</sup> สมเด็จพระยาดำรงราชานุภาพ, เทศาภิบาล, 72.

<sup>9</sup> สุกดีใจ พงศ์กล้า, “มณฑลปราจีนบุรีสมัยเริ่มแรกถึงสมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมขุนมรุพงศ์ศิริพัฒน์ (พ.ศ.2436 – 2458),” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2528), 283.

ครกหิน มีการทำเหมืองแร่ ในเขตเมืองปราจีนบุรี และเมืองกบินทร์บุรีมีการ  
ขอทำสัมปทานเหมืองแร่ทองคำ การทำบ่อพลอยในเขตเมืองปราจีนบุรีและ  
จันทบูรณ์ และการทำป่าไม้ในหลายเมืองของมณฑลปราจีนบุรี รวมถึงเมือง  
ระยองด้วย<sup>10</sup>

ความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจครั้งสำคัญที่มีผลต่อระบบเศรษฐกิจ  
ของภูมิภาคตะวันออกเริ่มต้นช่วงทศวรรษ 2490 การสร้างถนนสุขุมวิทและ  
การสร้างสะพานเทพหัสดินทร์ (สะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง) มีผลให้โครงสร้าง  
ทางเศรษฐกิจของภูมิภาคตะวันออกเปลี่ยนแปลงไปสู่การผลิตเพื่อการค้ามาก  
ยิ่งขึ้น รวมถึงความเปลี่ยนแปลงการคมนาคมขนส่งจากทางน้ำเป็นทางบก

นับตั้งแต่ทศวรรษ 2500 เป็นต้นมา รัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์  
มุ่งเน้นการพัฒนาความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในลักษณะที่ค่อนข้าง  
ต่อเนื่องด้วยการดำเนินนโยบายตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
ตั้งแต่ พ.ศ.2504 มีนโยบายเน้นการเปิดการค้าเสรี ส่งเสริมการลงทุน  
ภาคเอกชน และระบบวิสาหกิจโดยเอกชนในแต่ละภูมิภาค นโยบายดังกล่าว  
ส่งผลให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาคตะวันออก ความต้องการให้  
พื้นที่ในภูมิภาคตะวันออกเป็นแหล่งอุตสาหกรรมภายใต้การกระจายความ  
เจริญสู่ท้องถิ่นเป็นเป้าหมายหนึ่งของรัฐในการดำเนินนโยบายพัฒนาเศรษฐกิจ  
โดยการส่งเสริมอุตสาหกรรมภาคเอกชน ได้แก่ การเพาะปลูกอ้อย มัน  
สำปะหลัง การผลิตน้ำตาลทราย การผลิตแป้งมันสำปะหลัง การทำป่าไม้ และ  
เหมืองแร่ เป็นต้น การสนับสนุนระบบวิสาหกิจเอกชนโดยเอกชน ได้แก่ สร้าง  
โรงกลั่นน้ำมันไทยออยล์ การพัฒนาเมืองที่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจใน  
ท้องถิ่นให้เป็นแหล่งอำนวยความสะดวก รวมถึงการเข้ามาของทหารอเมริกัน  
จากการสร้างฐานทัพเรืออเมริกันและสนามบินอู่ตะเภา ใน พ.ศ.2511 สิ่ง  
เหล่านี้ก่อให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาคตะวันออก

<sup>10</sup> สุดใจ พงศ์กล้า, “มณฑลปราจีนบุรีสมัยเริ่มแรกถึงสมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรม  
ขุนมรุพงศ์ศิริพัฒน์ (พ.ศ.2436 - 2458, 297 - 314).

ช่วงทศวรรษ 2520 พื้นที่ในภูมิภาคตะวันออกโดยเฉพาะพื้นที่ชายฝั่งทะเลจังหวัดระยอง ชลบุรี ฉะเชิงเทรา ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่ที่อยู่ในโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก(Eastern Seaboard Development Program หรือ ESB) ในสมัยรัฐบาล พล.อ.เปรม ติณสูลานนท์ ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ.2525-2529) ด้วยความได้เปรียบเชิงพื้นที่ กล่าวคือ ภูมิภาคตะวันออกเป็นบริเวณที่มีก๊าซธรรมชาติที่ผลิตได้ในอ่าวไทย ซึ่งนำมาขึ้นบกที่ชายฝั่งทะเลจังหวัดระยอง ก๊าซธรรมชาตินอกจากใช้เพื่อเป็นพลังงานทดแทนการนำเข้าจากต่างประเทศแล้วยังใช้เป็นวัตถุดิบสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นฐานในการผลิต อีกทั้งภูมิภาคตะวันออกยังเป็นเขตที่มีศักยภาพในการสร้างท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ และยังเป็นบริเวณที่มีโครงสร้างพื้นฐาน (Infra structure) ที่ค่อนข้างพร้อมเมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่นๆ ทั้งถนน ระบบไฟฟ้า การขนส่ง สื่อสารและโทรคมนาคม ซึ่งผลก็คือทำให้พื้นที่จังหวัดระยอง ชลบุรี ฉะเชิงเทรา ถูกกำหนดเป็นเขตรองรับนิคมอุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรมบางส่วนกระจายตัวไปอยู่ในพื้นที่จังหวัดปราจีนบุรีด้วย<sup>11</sup>

จากที่กล่าวมาเห็นได้ว่าภูมิภาคตะวันออกมีพัฒนาการทางเศรษฐกิจที่สืบเนื่องยาวนาน โดยที่ผ่านมามีการศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจภูมิภาคตะวันออกอยู่ค่อนข้างจำกัด ดังนี้

<sup>11</sup> อัจฉนา วัฒนานุกิจ, รายงานผลการศึกษาสภาพสังคม - เศรษฐกิจของพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (กรุงเทพฯ ฯ : โครงการวิจัยและพัฒนาเพื่อจัดการศึกษาในบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาแห่งชาติ สำนักงานยกรัฐมนตรี, 2529), คำนำ.

พ.ศ.	ชื่อผลงาน	ชื่อผู้แต่ง	เนื้อหาโดยรวม	จุดเด่นของเรื่อง
2528	มณฑลปราจีนบุรีสมัย เริ่มแรกถึงสมัยพระเจ้าบรม วงเธอกรมขุนมรุพงศ์ศิริ พัฒน์ (พ.ศ.2436 – 2458)	สุดใจ พงศ์กล้า	ศึกษาสภาพโดยทั่วไปของมณฑลปราจีนบุรีโดยให้ความสำคัญกับแม่น้ำ บางปะกงในฐานะเป็นเส้นทางกระจายอำนาจการปกครองจาก ส่วนกลางเข้าสู่ท้องถิ่นภายใต้ระบบมณฑลเทศาภิบาล <sup>12</sup>	การดำเนินธุรกิจ เส้นทางคมนาคม
2538	ความสำคัญของการผลิต เพื่อการค้าของเมือง ฉะเชิงเทราในสมัยต้น รัตนโกสินทร์ก่อนสนธิสัญญา เบาว์ริง	วรรณี แพลุกอินทร์	ศึกษาความสำคัญของเมืองฉะเชิงเทราซึ่งเป็นเมืองที่ตั้งอยู่บนเส้นทาง การค้า ความอุดมสมบูรณ์ด้านผลผลิตทางการเกษตรและ ทรัพยากรธรรมชาติ นโยบายของรัฐในการหารายได้มาใช้จ่ายในกิจการ ของบ้านเมือง และนโยบายการค้ากับต่างประเทศ ตลอดจนการเข้ามา ตั้งหลักแหล่งทำมาหากินของกลุ่มชนชาติต่างๆ ในเมืองฉะเชิงเทรา การ ผลิตเพื่อการค้าในเมืองฉะเชิงเทรามีทั้งการผลิตทางด้านเกษตรกรรม และอุตสาหกรรมขั้นต้น การผลิตเพื่อค้าเหล่านี้เป็นการผลิตเพื่อสนอง ตลาดต่างประเทศ และสนองนโยบายการหารายได้ของรัฐ <sup>13</sup>	แรงงาน สินค้า

<sup>12</sup>สุดใจ พงศ์กล้า, “มณฑลปราจีนบุรีสมัยเริ่มแรกถึงสมัยพระเจ้าบรมวงเธอกรมขุนมรุพงศ์ศิริพัฒน์ (พ.ศ.2436 – 2458),” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2528).

<sup>13</sup>วรรณี แพลุกอินทร์, “ความสำคัญของการผลิตเพื่อการค้าของเมืองฉะเชิงเทราในสมัยต้นรัตนโกสินทร์ก่อนสนธิสัญญาเบาว์ริง,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2538).

2538	บริษัท ศรีมหาราชา จำกัด ประวัติศาสตร์ท้องถิ่นของบริษัททางธุรกิจแห่งแรกในภาคตะวันออก	ภารดี มหาขันธ์	ศึกษาความเป็นมาและวิวัฒนาการของบริษัทศรีมหาราชา จำกัด ในฐานะที่เป็นบริษัทที่ดำเนินการโดยคนไทย วิธีทำธุรกิจและอุตสาหกรรมของข้าราชการและเจ้านายไทย ปัญหาอุปสรรคและผลกระทบของธุรกิจป่าไม้และอุตสาหกรรมแปรรูปไม้ของบริษัทในป่าไม้ภาคตะวันออก <sup>14</sup> ใน พ.ศ.2553 ได้มีการนำองค์ความรู้ที่ได้จากงานวิจัยเรื่องดังกล่าวมาเรียบเรียงใหม่เป็นหนังสือชื่อ บริษัทศรีมหาราชา จำกัด เพื่อให้เกิดความสะดวกรวดในการเข้าถึงและนำไปใช้ ซึ่งเป็นพื้นฐานความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับลักษณะและประเภทของป่าไม้ในจังหวัดชลบุรี วิถีการดำเนินชีวิตแบบดั้งเดิมของชุมชน และเศรษฐกิจที่กำลังเปลี่ยนแปลงไปตามระบบทุนนิยม	ผู้ประกอบการ การดำเนินธุรกิจ
2540	พัฒนาการทางเศรษฐกิจกลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ.2419 – 2475	ศรัญญา คันธาชีพ	พ.ศ.2419–2475 เป็นระยะที่ภาวะการผลิตและการค้าข้าวขยายตัวอย่างมาก มีผลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ และสังคมในพื้นที่บริเวณนี้ คือ มีการพัฒนาจาก เศรษฐกิจเพื่อยังชีพ (Subsistence economy) ของกลุ่มชนต่าง ๆ มาเป็นเศรษฐกิจเพื่อการค้า (Market economy) อย่างเห็นได้ชัด การผลิตอุตสาหกรรมน้ำตาลทรายในเขต	ผู้ประกอบการ แรงงาน สินค้า

<sup>14</sup> ภารดี มหาขันธ์, บริษัท ศรีมหาราชา จำกัด ประวัติศาสตร์ท้องถิ่นของบริษัททางธุรกิจแห่งแรกในภาคตะวันออก(ชลบุรี : คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา,2538)

			เมืองฉะเชิงเทราและชลบุรี ทำให้ระบบทุนนิยมก่อตัวขึ้น และเริ่มพัฒนาเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจเพื่อการค้ามากขึ้น การเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจข้าว ตั้งแต่ พ.ศ.2419-2475 เป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง และการขยายตัวของเศรษฐกิจของพื้นที่ ในบริเวณนี้อย่างชัดเจน ทั้งการขยายตัวของชุมชนเนื่องมาจากการขยายพื้นที่ปลูกข้าว แรงงาน อพยพที่ก่อให้เกิดความหลากหลายทางด้านเชื้อชาติ วัฒนธรรม การค้าที่ขยายตัว ก่อให้เกิดชุมชนเมืองเพิ่มขึ้น <sup>15</sup>	
2540	ชลบุรีในประวัติศาสตร์	ภารดี มหาจันทร์	ความสำคัญของเมืองชลบุรีตั้งแต่สมัยก่อนประวัติศาสตร์ จนถึง พ.ศ. 2465 ในจังหวัดชลบุรีมีชุมชนเมืองโบราณตั้งแต่ราวพุทธศตวรรษที่ 12 – 16 ได้แก่ เมืองพระรถ เมืองพญาเร่ เมืองศรีพลี ผลงานดังกล่าวเน้นให้ความสำคัญกับการศึกษาชลบุรีในประวัติศาสตร์สมัยอยุธยา ธนบุรี และรัตนโกสินทร์โดยเฉพาะรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวถึงพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว และมุ่งศึกษาเหตุการณ์สำคัญที่เกิดขึ้นในชลบุรี เช่น การสร้างท่าจอดเรือ การสร้าง	สถาปัตยกรรมศาสตร์

<sup>15</sup> ศรัญญา คันธาธิ์พ, “พัฒนาการทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ.2419 – 2475,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2540).

			<p>อาไศรยสถาน และการเสด็จประพาสเกาะสีซังของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว การเสด็จพระราชดำเนินประทับเกาะสีซังของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวและพระบรมวงศานุวงศ์ รวมถึงการสร้างฐานทัพเรือสัตหีบในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว<sup>16</sup></p>	
2542	<p>ความสำคัญทางเศรษฐกิจของจันทบุรีก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2</p>	<p>ปรารภนา ศิริวิศาลสวัสดิ์</p>	<p>บทบาทและความสำคัญของจันทบุรีเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทางการค้า การผลิตและกลุ่มคนในท้องถิ่นที่มีต่อฐานะการเป็นเมืองท่าการค้าของจันทบุรี ตั้งแต่สมัยธนบุรีจนถึงก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 การขยายตัวของการค้าภายในจันทบุรีที่สำคัญ ได้แก่ การเปิดบ่อพลอยไพลินในพระตะบองและบ่อพลอย อื่น ๆ ในบริเวณจันทบุรีและตราดในช่วงทศวรรษ 2420 เป็นต้นมา ทำให้มีกลุ่มพ่อค้าพม่า ตองสู๋ กุเหล่า และแรงงานอีสานจำนวนมากอพยพเข้ามาประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ<sup>17</sup></p>	<p>สินค้า แรงงาน</p>
2543	<p>พัฒนาการของอำนาจท้องถิ่นในบริเวณลุ่มแม่น้ำ</p>	<p>สุมาลี พันธุ์ยุธรา</p>	<p>ศึกษาพัฒนาการของอำนาจท้องถิ่นในบริเวณลุ่มแม่น้ำบางปะกงและชายฝั่งทะเลตะวันออกที่มีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงทางการเมือง</p>	<p>ผู้ประกอบการ</p>

<sup>16</sup> ภารดี มหาขันธ์, **ชลบุรีในประวัติศาสตร์**(กรุงเทพฯ : กองทุนสุภัทรา เรื่องศรีโรจน์,2540)

<sup>17</sup> ปรารภนา ศิริวิศาลสวัสดิ์, “ความสำคัญทางเศรษฐกิจของจันทบุรีก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,2542).

	บางปะกงและชายทะเล ตะวันออก พ.ศ.2440 – 2516		และเศรษฐกิจ กล่าวคือ จากการปฏิรูปการปกครองท้องถิ่น พ.ศ.2440 รัฐสถาปนาอำนาจทางการเมืองลงสู่ท้องถิ่นด้วยการประกาศใช้ พระราชบัญญัติลักษณะการปกครองท้องถิ่น พ.ศ.2440 อำนาจท้องถิ่น ส่วนหนึ่งมีการปรับตัวโดยเข้ามาเป็นตัวแทนของระบบราชการ หลังการ เปลี่ยนแปลงการปกครอง 2475 กลุ่มอำนาจท้องถิ่นมีการปรับตัวสร้าง ความสัมพันธ์กับนักการเมืองและข้าราชการสามัญชนซึ่งขึ้นมาใช้อำนาจ แทนที่ เจ้านาย แต่กระบวนการเลือกตั้งที่ไม่ต่อเนื่องภายหลัง 2475 กลุ่มอำนาจท้องถิ่นมีพัฒนาการสู่ความเป็น “เจ้าพ่อภาคตะวันออก” ใน ทศวรรษ 2490 ภายใต้การขยายตัวของระบบทุนนิยมที่นำไปสู่การเติบโต ของอุตสาหกรรมพืชไร่และป่าไม้ในท้องถิ่น <sup>18</sup>	
2545	ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการ ทางเศรษฐกิจในภาค ตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ.2477-2539 โ	อำพิกา สวัสดิวงศ์	การพัฒนาการของถนนสุขุมวิทที่มีความสัมพันธ์ต่อลักษณะเศรษฐกิจใน ภาคตะวันออก โดยเริ่มศึกษาปัจจัยที่ก่อให้เกิดการพัฒนาถนนใน ประเทศไทยและเชื่อมโยงมายังถนนสุขุมวิท วิเคราะห์ถึงปัจจัยต่างๆ ที่ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ โดยมีถนนสุขุมวิทเป็น	เส้นทางคมนาคม

<sup>18</sup> สุมาลี พันธุ์ยุธรา, “พัฒนาการของอำนาจท้องถิ่นในบริเวณลุ่มแม่น้ำบางปะกงและชายทะเลตะวันออก พ.ศ.2440 – 2516,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาประวัติศาสตร์ ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543).



			ตัวกระตุ้นสำคัญอันส่งผลต่อระบบการผลิตทั้งภาคเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมในภาคตะวันออก <sup>19</sup>	
2545	ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจชายฝั่งทะเลก่อน พ.ศ.2525	เรื่องวิทย์ ลิมปนาท	การศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจของชุมชนชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกในจังหวัดชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด ก่อนการเริ่มโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก เน้นศึกษาการผลิตและการแลกเปลี่ยนสินค้าที่มีการขยายตัวและเปลี่ยนแปลงประเภทของสินค้าตั้งแต่สมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นเกิดจากความสัมพันธ์กับระบบตลาดและนโยบายของรัฐด้านเศรษฐกิจและสังคม ทำให้มีการเพิ่มสินค้าโดยการเพิ่มพื้นที่การผลิตทางการเกษตร การขยายตัวทางเศรษฐกิจของชุมชนชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกล้วนมีผลทำให้ชุมชนบริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกขยายพื้นที่เข้าไปสู่บริเวณตอนใน รวมถึงการขยายตัวทางเศรษฐกิจในช่วงก่อนและหลังการใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ <sup>20</sup>	สินค้า

<sup>19</sup> อัมพิกา สวัสดิวงค์, “ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ.2477-2539,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2545)

<sup>20</sup> เรื่องวิทย์ ลิมปนาท, “ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจชายฝั่งทะเลก่อน พ.ศ.2525” (ชลบุรี : คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2545).

2548	สังคมจีนในประเทศไทย ประวัติศาสตร์เชิงวิเคราะห์	วิลเลียม จี สกิน เนอร์	บทบาทชาวจีนอพยพที่เข้ามาตั้งถิ่นฐานและประกอบอาชีพในบริเวณลุ่ม แม่น้ำบางปะกง <sup>21</sup>	แรงงาน
2549	พัฒนาการของเศรษฐกิจ เมืองแก่ง: วิเคราะห์เชิง เศรษฐศาสตร์การเมือง	กรองใจ ฉลาด	ปัจจัยหลักทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลง เศรษฐกิจเมืองแก่งตั้งแต่ พ.ศ.2451 – 2549 ความเปลี่ยนแปลงทาง เศรษฐกิจในเมืองแก่งเริ่มเมื่อชาวจีนเริ่มเข้ามาติดต่อค้าขาย และตั้ง หลักแหล่งบริเวณแม่น้ำประแสเป็นลักษณะเศรษฐกิจเพื่อยังชีพควบคู่ กับเพื่อขาย เมื่อมีการปฏิรูปการปกครองในสมัยพระบาทสมเด็จพระ จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมืองแก่งถูกลดฐานะเป็นอำเภอ และหลังจากมี การสร้างถนนสุขุมวิทและสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกงเศรษฐกิจของ เมืองแก่งก็เปลี่ยนแปลงเป็นเศรษฐกิจเพื่อขายและพัฒนาเป็นเศรษฐกิจ แบบอุตสาหกรรมอันเป็นผลมาจากการขยายตัวของพืชเศรษฐกิจใน เมืองแก่ง <sup>22</sup>	แรงงาน
2552	พัฒนาการทาง	ภารดี มหาขันธ์	ที่ตั้งของจังหวัดชลบุรีในปัจจุบันมีความอุดมสมบูรณ์มาตั้งแต่อดีตจึงมี	สินค้า

<sup>21</sup> วิลเลียม จี สกินเนอร์, **สังคมจีนในประเทศไทยประวัติศาสตร์เชิงวิเคราะห์** (กรุงเทพฯ : มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, 2548).

<sup>22</sup> กรองใจ ฉลาด, **“พัฒนาการของเศรษฐกิจเมืองแก่ง: วิเคราะห์เชิงเศรษฐศาสตร์การเมือง,”**(วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมืองและการบริหารจัดการ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2549)

	ประวัติศาสตร์ชลบุรี		การตั้งถิ่นฐานมาตั้งแต่สมัยก่อนประวัติศาสตร์ เมืองชลบุรีมีความสำคัญมากขึ้นในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นเมื่อมีการทำสนธิสัญญาทางพระราชไมตรีและการค้าตามแบบตะวันตกในสมัยรัชกาลที่ 3 (สนธิสัญญาเบอร์นีใน พ.ศ.2369) ชลบุรีกลายเป็นเมืองท่าและเมืองผลิตน้ำตาลทรายที่สำคัญเมืองหนึ่ง และได้รับการพัฒนาขึ้นตามลำดับ <sup>23</sup>	
2554	การตั้งถิ่นฐานและพัฒนาการของภาคตะวันออกเฉียงใต้ตอนต้น (ยุคก่อนประวัติศาสตร์ – รัตนโกสินทร์ตอนต้น)	ภารดี มหาขันธ์	เป็นการสืบค้น รวบรวมข้อสนเทศทางภูมิศาสตร์ มานุษยวิทยา โบราณคดี และประวัติศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้ที่ถูกต้อง ชัดเจน และมีผลวัดโดยเน้นวิธีการทางประวัติศาสตร์ ซึ่งทำให้ได้องค์ความรู้เกี่ยวกับภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้ในด้านสภาพแวดล้อมทางภูมิศาสตร์ พัฒนาการทางสังคม เศรษฐกิจ และการเมืองการปกครองตั้งแต่ยุคก่อนประวัติศาสตร์จนถึงรัตนโกสินทร์ตอนต้น	สภาพภูมิศาสตร์
2555	การตั้งถิ่นฐานและพัฒนาการของภาค	ภารดี มหาขันธ์	ศึกษาภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้ยุคการปรับปรุงประเทศตามแบบสมัยใหม่ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เป็นต้นมาโดยมุ่งให้	ผลิตภัณฑ์

<sup>23</sup> ภารดี มหาขันธ์, **พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ชลบุรี** (ชลบุรี : คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2552.)

	<p>ตะวันออกยุคปรับปรุง ประเทศตามแบบสมัยใหม่ จนถึงปัจจุบัน</p>		<p>เห็นถึงความเปลี่ยนแปลงทางด้านการเมืองการปกครอง เศรษฐกิจ และ สังคมที่เกิดขึ้นในภูมิภาคตะวันออก ภูมิภาคตะวันออกจึงได้รับการ พัฒนาขึ้นทั้งจากภาครัฐและเอกชนให้เป็นฐานการผลิตทางเศรษฐกิจ การเกษตร การค้า และอุตสาหกรรม ทั้งอุตสาหกรรมเกษตร เครื่องจักรกล อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมพลังงาน อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการ</p>	<p>การตั้งนิคม อุตสาหกรรม</p>
--	---	--	--	-----------------------------------

ผลงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับประวัติศาสตร์เศรษฐกิจภูมิภาค ตะวันออก เน้นศึกษาความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในบริเวณพื้นที่ชายทะเล ตะวันออกและลุ่มแม่น้ำบางปะกงแยก พื้นที่ชายทะเลตะวันออกเน้นศึกษาเป็นกรณีรายจังหวัด และเน้นศึกษาในช่วงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเป็นต้นมา ผลงานการศึกษาในแถบลุ่มแม่น้ำบางปะกง ผลงานส่วนใหญ่มีความใกล้เคียงกันและคาบเกี่ยวกันทั้งในขอบเขตของพื้นที่และช่วงเวลา ที่ศึกษา ผลงานการศึกษาความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในบริเวณลุ่มแม่น้ำบางปะกงมีการกำหนดขอบเขตพื้นที่การศึกษาในลักษณะของภาพรวม พื้นที่เฉพาะที่อยู่ในบริเวณลุ่มแม่น้ำบางปะกง และการศึกษาพื้นที่ที่เป็นบริเวณเส้นทางคมนาคมในลุ่มแม่น้ำบางปะกง

ส่วนขอบเขตด้านระยะเวลาในการศึกษามีทั้งก่อนการทำสนธิสัญญาเบาว์ริงกับอังกฤษ พ.ศ.2398 โดยเป็นงานที่ศึกษาประวัติความเป็นมา ต้นกำเนิดสังคมหรือชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกง การศึกษาช่วงหลังการทำสนธิสัญญาเบาว์ริงจนถึงก่อนการปฏิรูปการปกครองท้องถิ่น (พ.ศ.2398 – 2440) ผลงานการศึกษาเน้นศึกษาการเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจและวิถีการผลิตอันเป็นผลมาจากการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง และการศึกษาช่วงหลังการปฏิรูปการปกครองท้องถิ่น พ.ศ.2440 จนถึงช่วงเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ผลงานการศึกษาอยู่ในประเด็นโครงสร้างของอำนาจและการเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากนโยบายของรัฐ

โดยรวมแล้วการศึกษาผลงานเกี่ยวกับประวัติศาสตร์ภูมิภาคตะวันออกที่ผ่านมานั้นศึกษาในพื้นที่จำกัด เน้นศึกษาเฉพาะเมืองฉะเชิงเทรา ลุ่มแม่น้ำบางปะกง และแถบหัวเมืองชายทะเล ซึ่งมักเน้นชลบุรีและจันทบุรีเป็นส่วนใหญ่ ช่วงเวลาที่มีการศึกษาส่วนใหญ่เป็นช่วงรัตนโกสินทร์เน้นช่วงหลังการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง

ในการศึกษาเศรษฐกิจภูมิภาคตะวันออกประเด็นเกี่ยวกับสภาพภูมิศาสตร์ของภาคตะวันออกมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง ความแตกต่างของสภาพพื้นที่ที่มีทั้งชายฝั่งทะเล ดินแดนตอนในเป็นพื้นที่สูง ที่ราบเชิงเขา และพื้นที่ราบลุ่ม ส่งผลให้มีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์หลากหลายชนิดซึ่ง

เป็นทุนทางทรัพยากรสำคัญ และการมีประชากรหลากหลายเชื้อชาติทั้งไทย จีน เขมร ญวน ซึ่งกลุ่มคนเหล่านี้ล้วนมีบทบาทในการดำเนินกิจกรรมทาง เศรษฐกิจในภูมิภาคตะวันออกซึ่งไม่ปรากฏให้เห็นเด่นชัดในผลงานการศึกษาที่ ผ่านมา รวมถึงการนำหลักฐานบันทึกของชาวต่างชาติที่ได้เดินทางเข้ามายัง ภูมิภาคตะวันออกมาใช้ในการศึกษาก็มีอยู่อย่างจำกัด ทั้งที่ข้อมูลจากบันทึกของ ต่างชาติเหล่านี้เป็นประจักษ์พยานสำคัญที่ผู้บันทึกถ่ายทอดผ่านสายตาของ ตนเอง เป็นหลักฐานชั้นต้นร่วมสมัยที่ให้ภาพวิถีชีวิตของผู้คน การประกอบ อาชีพ กลุ่มคนในสังคม และความอุดมสมบูรณ์ของพืชพรรณธรรมชาติซึ่งเป็น ข้อมูลสำคัญในการศึกษาประวัติศาสตร์ภูมิภาคตะวันออกของไทย ช่วงเวลา สำคัญของการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของภูมิภาคตะวันออกคือช่วงรัชสมัย พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เศรษฐกิจของภาคตะวันออกมีการ ขยายตัวจากการทำนา ทำไร่ ทำสวน เพาะปลูกพืช การประมง เกิดการลงทุน ทางอุตสาหกรรมทั้งที่เคยมีการลงทุนมาแล้วขยายตัวมากขึ้นและการลงทุนใหม่ เช่น การทำน้ำตาลทรายแดง การทำเหมืองแร่ การทำป่าไม้ การทำโรงงาน สับปะรดกระป๋อง เป็นต้น

ด้วยเหตุนี้ ผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาเกี่ยวกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจภูมิภาค ตะวันออกตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึงทศวรรษ 2520 โดยมุ่งเน้นศึกษาความสำคัญของภูมิภาคตะวันออกในเชิงประวัติศาสตร์ เศรษฐกิจที่มีรากฐานสืบเนื่องยาวนาน ความสำคัญทางการผลิตเพื่อการค้า และความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจต่างๆ รวมถึงภาพสะท้อนของวิถีชีวิตผู้คน ทางเศรษฐกิจ การประกอบอาชีพ วิธีการผลิต พาณิชยกรรม ความสัมพันธ์ ของกลุ่มผลประโยชน์ รวมถึงนโยบายด้านการเมืองการปกครองและการ พัฒนาโครงสร้างทางเศรษฐกิจของรัฐที่ส่งผลกระทบต่อการปรับตัวทาง เศรษฐกิจของภูมิภาคตะวันออก

## บรรณานุกรม

### เอกสารภาษาไทย

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ.,ร.6 ค.16.1/3,”จดหมายเหตุสภาเผยแผ่พานิชย์  
เรื่องน้ำตาลทรายในประเทศสยาม,”2462.

กรมศิลปากร. **ชลบุรีภาคต้น**.พระนคร: โรงพิมพ์มหามงกุฎราชวิทยาลัย,  
2483.พิมพ์เป็นที่ ระลึกในงานประชุมเพลิงศพนางเทศ สุนทรานนท์  
26 ตุลาคม 2483

กรອງใจ ฉลาด. **พัฒนาการของเศรษฐกิจเมืองแก่ง:** **วิเคราะห์เชิง  
เศรษฐศาสตร์การเมือง**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชา  
เศรษฐศาสตร์การเมืองและการบริหาร จัดการ คณะมนุษยศาสตร์และ  
สังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา,2549.

จิราธร ชาตศิริ. **เศรษฐกิจสมัยธนบุรี**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต  
ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,  
2547.

ตำราราชานุกาพย์,สมเด็จพระเจ้า กรมพระยา. **เทศาภิบาล**. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์  
มติชน, 2545.

เดช บุณนาค. **การปกครองระบบเทศาภิบาลของประเทศไทย พ.ศ.2435  
– 2458** แปลโดย ภรณี กาญจนัญฉิทธิ. กรุงเทพฯ : มูลนิธิโครงการ  
ตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์,2532.

ถนอม อานามวัฒน์ และคณะ. **ประวัติศาสตร์ไทยสมัยเริ่มแรกจนถึงสิ้น  
อยุธยา**.พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ: อมรรการพิมพ์,2528.

ธิษณา วีรเกียรติสุนทร.“บันทึกของชาวตะวันตกที่เกี่ยวข้องกับหัวเมือง  
ชายทะเลฝั่งตะวันออกตั้งแต่รัชกาลสมเด็จพระเจ้าปราสาททองจนถึง  
ค.ศ.1885.”100 **เอกสารสำคัญ: สรรพสาระประวัติศาสตร์ไทย**.  
กรุงเทพฯ : โครงการ 100เอกสารสำคัญเกี่ยวกับ ประวัติศาสตร์ไทย  
ในความสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย,2555.

ปรารธนา ศรีวิศาลสวัสดิ์. **ความสำคัญทางเศรษฐกิจของจันทบุรีก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2.** วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2542.

พิมพ์อุมา ไตสินธพ. **คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่าง พ.ศ.2420 – 2500.** วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2548.

ภารดี มหาชนธ์. **บริษัท ศรีมหาราชา จำกัด ประวัติศาสตร์ท้องถิ่นของบริษัททางธุรกิจแห่งแรกในภาคตะวันออก.** ชลบุรี: คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2538.

\_\_\_\_\_. **การตั้งถิ่นฐานและพัฒนาการของภาคตะวันออกยุคต้น (ยุคก่อนประวัติศาสตร์ – รัตนโกสินทร์ตอนต้น).** ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา, 2554.

\_\_\_\_\_. **บริษัทศรีมหาราชา จำกัด.** ชลบุรี : สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และ สังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2553.

\_\_\_\_\_. **ชลบุรีในประวัติศาสตร์.** กรุงเทพฯ : กองทุนสุภัทร เรืองศรีโรจน์, 2540.

\_\_\_\_\_. **พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ชลบุรี.** ชลบุรี : คณะมนุษยศาสตร์และ สังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2552.

เรืองวิทย์ ลิ้มปนาท. **ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจชายฝั่งทะเลก่อน พ.ศ.2525.** ชลบุรี : คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2545.

วินัย พงศ์ศรีเพียร, “ภาษาและหนังสือ เซอร์ เออร์เนทส์ ซาโทว์กับท้องถิ่นไทยสมัยรัชกาลที่ 5,” **โลกประวัติศาสตร์ เล่ม 2 ประวัติศาสตร์ท้องถิ่นไทย : ภูมิภาคตะวันออก** (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์คุรุสภาลาดพร้าว, 2548).

\_\_\_\_\_. “ ภาษาและหนังสือ เซอร์ เออร์เนทส์ ซาโทว์ (Sir Ernest Satow)กับท้องถิ่น ไทยสมัยรัชกาลที่ 5,” **โลกประวัติศาสตร์ เล่ม 3 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวกับพระราชวังสนามจันทร์** (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์คุรุสภาลาดพร้าว, 2548)



วิลเลียม จี สกินเนอร์, **สังคมจีนในประเทศไทยประวัติศาสตร์เชิงวิเคราะห์.**

กรุงเทพฯ : มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, 2548.  
 วรรณิ แผลูกอินทร์. **ความสำคัญของการผลิตเพื่อการค้าของเมืองฉะเชิงเทรา  
 ในสมัยต้นรัตนโกสินทร์ก่อนสนธิสัญญาเบาว์ริง.**วิทยานิพนธ์ปริญญา  
 มหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัย  
 ศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2538.

สุมาลี พันธุ์ยุธธา. **พัฒนาการของอำนาจท้องถิ่นในบริเวณลุ่มแม่น้ำบาง  
 ปะกงและชายทะเลตะวันออก พ.ศ.2440 - 2516.**วิทยานิพนธ์  
 ปริญญา มหาบัณฑิต สาขาวิชา ประวัติศาสตร์ ภาควิชาประวัติศาสตร์  
 คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.

สุดใจ พงศ์กล้า. **มณฑลปราจีนบุรีสมัยเริ่มแรกถึงสมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอ  
 กรมขุนมรุพงศ์ศิริพัฒน์ (พ.ศ.2436 - 2458).**วิทยานิพนธ์ปริญญา  
 มหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัย  
 ศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2528.

ัจฉนา วัฒนานุกิจ. **รายงานผลการศึกษาสภาพสังคม-เศรษฐกิจของพื้นที่  
 บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก.** กรุงเทพฯ: โครงการวิจัยและ  
 พัฒนาเพื่อจัดการศึกษาในบริเวณพื้นที่ ชายฝั่งทะเลตะวันออก สำนัก  
 งานคณะ กรรมการการศึกษาแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, 2529.

อำพิกา สวัสดิวงศ์. **ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาค  
 ตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ.2477-2539.**วิทยานิพนธ์ปริญญา  
 มหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2545.

## สื่อออนไลน์

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. สำนัก นายก  
 รัฐมนตรี, **ผลิตภัณฑ์มวลรวมภาค ณ ราคาประจำปี จำแนกตามสาขา  
 การผลิต ภาคตะวันออก พ.ศ. 2538-2556(Excel).**[ออนไลน์]. เข้าถึง  
 ได้จาก: <http://www.nesdb.go.th/Default.aspx?tabid=96> 2555. เข้าถึง  
 เมื่อ 31 มกราคม 2558.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. สำนัก  
นายกรัฐมนตรี. "ตารางสถิติผลิตภัณฑ์ภาคและจังหวัด (2547-2554) T  
able of Gross Regional and Provincial Product(2004-2012) (Excel)."  
[ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก[http://www.nesdb.go.th/Default.aspx?  
tabid=962555](http://www.nesdb.go.th/Default.aspx?tabid=962555). เข้าถึงเมื่อ 28 มกราคม 2558.

<http://www.thaichamber.org/scripts/detail.asp?nNEWSID=8497>[ออนไลน์]  
เข้าถึงเมื่อ 7 กุมภาพันธ์ 2559.

## สถานภาพความรู้ปัจจุบันเรื่อง

# “กลุ่มชาวต่างชาติที่มีบทบาทต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ และสังคมสมัยธนบุรีถึงรัชกาลที่ 3 (พ.ศ.2310–2394)”

จิราธร ชาติศิริ<sup>1</sup>

### 1. ความสำคัญของการศึกษา

เป็นที่ยอมรับกันทั่วไปในการศึกษาประวัติศาสตร์ไทยว่าสังคมไทยตั้งแต่ครั้งโบราณเป็นสังคมที่มีความเป็นนานาชาติ กล่าวคือมีกลุ่มชาติพันธุ์ต่างๆ เดินทางเข้ามาตั้งรกรากในพื้นที่เรียกกันว่าประเทศไทยในปัจจุบัน ไม่ว่าจะโดยความต้องการเดินทางเข้ามาเพื่อทำการค้า การอพยพหนีภัยสงคราม หรือการถูกกวาดต้อนเข้ามาก็ตาม แต่กลุ่มคนเหล่านี้ก็ได้กลายเป็นส่วนหนึ่งของสังคมสยามตั้งแต่สมัยอยุธยา ถึงสมัยธนบุรี เรื่อยมาจนกระทั่งสมัยรัตนโกสินทร์

กรุงศรีอยุธยาได้ชื่อว่าเป็นเมืองท่าที่สำคัญของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตั้งแต่ศตวรรษที่ 15 เรื่อยมาจนกระทั่งอาณาจักรต้องล่มสลายไปในศตวรรษที่ 18 ความมั่นคงและมั่งคั่งของอยุธยามีพื้นฐานจากปัจจัยสองประการ ประการแรกคือ ความอุดมสมบูรณ์ของอาหาร และผลผลิตทางการเกษตร ตลอดจนผลิตภัณฑ์จากป่า ประการที่สองคือ การเป็นเมืองที่มีน้ำล้อมรอบที่เชื่อมต่อกับทะเล ทำให้อยุธยากลายเป็นหนึ่งในเส้นทางการค้าหลักของเอเชีย ซึ่งส่งผลให้มีการเดินทางเข้ามาในอยุธยาของกลุ่มคนเชื้อชาติต่างๆ กลุ่มชาวต่างชาติเหล่านี้มีฐานะที่แตกต่างไปจากชาวอยุธยา ไม่ผูกติดกับระบบ ตลอดจนมีกฎเกณฑ์ข้อห้ามที่แตกต่างออกไป กลุ่มคนแต่ละเชื้อชาติจึงมีบทบาทในสังคมและเศรษฐกิจที่ต่างกันไป นักประวัติศาสตร์ ได้ให้การยอมรับกลุ่มคนเหล่านี้ในฐานะส่วนหนึ่งของการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ และเป็นส่วนหนึ่งของโครงสร้างสังคมนานาชาติของอยุธยา

<sup>1</sup> อาจารย์ประจำคณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

การล่มสลายของอาณาจักรอยุธยา ในพ.ศ.2310 คือการสิ้นสุดของระบบต่างๆ ที่เคยมีมา ทั้งสังคม การปกครอง เศรษฐกิจ และวัฒนธรรม ที่ใช้เวลาในการสร้างมากกว่าสี่ร้อยปี แต่เพียงไม่กี่เดือนต่อมา กลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาได้เกิดอาณาจักรแห่งใหม่ขึ้นภายใต้การนำของพระยาตาก ขุนนางลูกครึ่งไทยจีน ซึ่งปราบดาภิเษกขึ้นเป็นกษัตริย์พระองค์แรกของธนบุรี และริเริ่มการรื้อฟื้นระบบที่พังทลายไปกับอยุธยาขึ้นมาใหม่อีกครั้ง ในเวลาเพียงไม่กี่ปี อาณาจักรธนบุรีได้กลายเป็นหนึ่งในราชอาณาจักรที่สำคัญที่สุดของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การขึ้นมาเป็นราชอาณาจักรที่สำคัญของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ของธนบุรีนั้น เกิดขึ้นโดยมีปัจจัยสำคัญคือการขยายตัวของการค้าจีน ส่งผลให้บรรยากาศการค้าทั่วเอเชียตะวันออกเฉียงใต้รุ่งเรืองอย่างมาก ธนบุรี เป็นหนึ่งในเมืองท่าที่ได้ขึ้นมามีบทบาทสำคัญในกระแสนี้ด้วยเช่นกัน ปัจจัยต่างๆ ที่ทำให้ธนบุรีกลายเป็นหนึ่งในกระแสของการขยายตัวทางการค้าของจีน ได้แก่การอพยพเข้ามาของแรงงานจีนซึ่งแรงงานจีนที่อพยพเข้ามา รวมไปถึงชาวจีนที่เข้ามาอยู่ก่อนหน้านั้น ได้กลายเป็นกลไกสำคัญในทางเศรษฐกิจของธนบุรี บทบาทของชาวจีนเหล่านี้ ในฐานะผู้ประกอบการ ได้เชื่อมต่อธนบุรีไปยังกระแสของเศรษฐกิจในภูมิภาค นอกจากนั้นการขยายอาณาเขตของธนบุรีไปสู่เมืองท่าต่างๆ การขยายอาณาเขตของธนบุรี ไปสู่ภูมิภาคต่างๆ ที่เป็นเมืองท่า และไม่ถูกรบกวอนจากสงคราม เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ธนบุรี สามารถทำการค้าในกระแสอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่เดียวกัน การขยายอาณาเขตไปสู่พื้นที่ซึ่งผลิตสินค้าเป็นสำคัญ ทำให้ได้มาซึ่งสินค้าในการส่งออก นอกจากนั้นในสมัยธนบุรีนี้เองที่ได้เกิดระบบที่เรียกว่าการเหมาเมือง อันเป็นระบบที่การค้าชาวจีนที่มีฐานะร่ำรวยได้จ่ายเงินให้กับรัฐเพื่อแลกกับการดูแลและเก็บเกี่ยวผลประโยชน์จากเมืองในฐานะเจ้าเมือง อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่านโยบายของจักรพรรดิจีน และการอพยพเข้าสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ของชาวจีนจะเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เมืองท่าต่างๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมถึงธนบุรีได้รับการพัฒนาทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว แต่นอกเหนือจากชาวจีนแล้ว ยังมีกลุ่มคนเชื้อชาติอื่นๆ ที่มีบทบาทสำคัญ ซึ่งช่วยพัฒนาการปกครอง เศรษฐกิจ และสังคม อีกหลายกลุ่ม กลุ่มชาวต่างชาติที่เข้ามาอยู่ในอาณาจักรธนบุรีเป็นกลุ่มคนที่มีบทบาทอย่างมากในการสร้างความมั่นคงและมั่งคั่ง ไม่ว่าจะเป็นกลุ่มชาวต่างชาติที่เดิน

ทางเข้ามาเพื่อการค้าขาย หรือกลุ่มชาวต่างชาติที่ถูกกวาดต้อนเข้ามาตั้งรกรากในอาณาจักรธนบุรี กลุ่มคนเหล่านี้ได้กลายเป็นส่วนหนึ่งของธนบุรี และมีบทบาทอย่างมากต่อโครงสร้างสังคมของอาณาจักรธนบุรี ซึ่งได้รับการรื้อฟื้นขึ้นมาใหม่หลังการล่มสลายของอยุธยา และได้พัฒนาขึ้นมาจนกระทั่งกลายเป็นรากฐานของสังคมในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น รวมถึงการเป็นกลไกสำคัญที่ทำให้อาณาจักรธนบุรีเป็นหนึ่งในราชอาณาจักรที่มีอำนาจมากที่สุด ในปลายศตวรรษที่ 18 เมื่อพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกปราบดาภิเษกขึ้นเป็นปฐมกษัตริย์แห่งราชวงศ์จักรี และย้ายมายังฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา อาณาจักรรัตนโกสินทร์ที่ตั้งขึ้นมาใหม่นี้คือการต่อยอดรากฐานที่อาณาจักรธนบุรีสร้างขึ้นในระยะเวลา 15 ปี ไม่ว่าจะเป็นระบบการเมืองการปกครอง สังคม เศรษฐกิจและวัฒนธรรม

การค้าสำเภาสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นซึ่งเกิดจากการสานต่อการค้าสำเภาจากสมัยธนบุรีได้กลายเป็นรายได้หลักของอาณาจักรควบคู่ไปกับการเก็บภาษีอากร ผลผลิตทางการเกษตรยังคงความสำคัญในฐานะสินค้าออก และ พระคลังสินค้ายังคงทำหน้าที่ในการผูกขาดสินค้าเพื่อหาประโยชน์ให้แก่รัฐอย่างเต็มเม็ดเต็มหน่วย

การแสวงหาผลประโยชน์จากการค้าที่รุ่งเรืองไม่ได้จำกัดอยู่แต่เพียงรัฐเท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงขุนนาง และไพร่ที่ภายหลังเรียกกันว่าไพร่กระฎุมพี ความรุ่งเรืองที่เกิดจากการค้านี้ได้กลายเป็นปัจจัยสำคัญที่เปลี่ยนแปลงโครงสร้างของสังคมไทย

การค้าสำเภาที่รุ่งเรืองนี้ได้ดึงดูดกลุ่มชาวต่างชาติให้หลั่งไหลกันเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของระบบเศรษฐกิจ เพิ่มเติมจากสมัยธนบุรี นอกจากนั้นคือสงครามที่ยังเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก จนถึง รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ส่งผลให้มีการอพยพและการกวาดต้อนกลุ่มชาวต่างชาติเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของสังคมแรงงานและเศรษฐกิจของรัตนโกสินทร์

กลุ่มคนเหล่านี้ได้ผนึกเข้าเป็นส่วนหนึ่งของโครงสร้างสังคมไทยสมัยธนบุรี - รัตนโกสินทร์ตอนต้น ซึ่งแตกต่างกันไปจากสังคมเมืองท่านานาชาติของ

อยุธยา เพราะสามารถผสมผสานกลมกลืนเข้าเป็นส่วนหนึ่งของสังคม และมีบทบาทอย่างมากต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของอาณาจักรลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา

## 2 . การศึกษาที่ผ่านมา อาจแบ่งออกได้เป็น 3 รูปแบบ คือ

### 2.1 งานที่กล่าวถึงอาณาจักรธนบุรีโดยตรง

แม้จะมีความพยายามในการให้อรรถาธิบายและให้ภาพของราชอาณาจักรธนบุรี ออกมาในงานวิชาการต่างๆ แต่งานส่วนมากยังคงยึดติดอยู่กับกรอบความรู้ความเข้าใจแบบเดิม ซึ่งได้กลายเป็นข้อจำกัดในการศึกษาและทำความเข้าใจประวัติศาสตร์ธนบุรีในแง่มุมใหม่ๆ เราอาจแบ่งกรอบความคิดซึ่งได้กลายมาเป็นบรรทัดฐานในการอธิบายตัวตนของธนบุรีได้ดังนี้

- การมองประวัติศาสตร์ธนบุรี เป็นประวัติศาสตร์ที่แปลกแยก ออกจากประวัติศาสตร์สมัยอื่นๆ

เมื่อพูดถึงสมัยธนบุรี สิ่งที่ถูกนำมาอธิบายหนีไม่พ้นเรื่องที่ว่าด้วย ชุมชนผสมผสาน และการเมือง ภาพของกรุงธนบุรีจึงกลายเป็นภาพของกองกำลังกลุ่มหนึ่งที่ไม่ต่างกับกองโจรขนาดใหญ่ที่ก่อสงครามแย่งชิงอำนาจระหว่างกลุ่มและแย่งชิงอำนาจกันเอง แนวคิดนี้เป็นกรอบหลักที่ถูกใช้มากที่สุดในการอธิบายและทำความเข้าใจประวัติศาสตร์ธนบุรี ในขณะที่องค์สมเด็จพระเจ้าตากสินถูกมองในฐานะวีรบุรุษ ผู้กู้เอกราช กษัตริย์ผู้ยิ่งใหญ่ แต่อาณาจักรพระองค์สร้างขึ้นกลับถูกมองเป็นเพียงชุมชนหรือก๊ก ที่รวมกันอยู่แบบหลวมๆ ไม่มีความมั่นคง และไม่มีแง่มุมอื่นๆ เลย

กรอบความคิดเรื่องสมัยธนบุรีมีลักษณะเป็นก๊ก หรือชุมชนนี้ เป็นแนวคิดที่เกิดขึ้นครั้งแรกโดยสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ทรงกล่าวถึงในพระนิพนธ์เรื่อง ไทยรบพม่า ว่าหลังการเสียกรุงศรีอยุธยา ประเทศไทยเป็นจลาจล เมืองที่เคยขึ้นกับกรุงศรีอยุธยาจึงเป็นอิสระ เมืองที่เล็กก็เข้าอ่อนน้อมกับเมืองใหญ่ ผู้ที่เป็นเจ้าเมืองใหญ่และมีกำลังมากก็คิดตั้งตัวเป็นเจ้า ด้วยหวังจะเป็นใหญ่ในประเทศไทยต่อไป โดยแบ่งออกเป็น 5 ก๊ก ซึ่งต่างหวังจะเป็นใหญ่ในประเทศไทยต่อไป โดยก๊กที่สำคัญที่สุดบริเวณภาคกลาง คือก๊กของ

พระยาตาก ซื่อสั่น ซึ่งคนเรียกกันทั่วไปว่า“เจ้าตาก” ตั้งมั่นอยู่บริเวณเมืองจันทบุรี กินอาณาเขตตั้งแต่เมืองกัมพูชาถึงเมืองชลบุรี สมเด็จพระนเรศวรมหาราชดำรัสราชานุกาพอธิบายว่า ก๊กของเจ้าตากนั้นเสียเปรียบตั้งแต่ต้นเพราะไม่มีชาติกำเนิดมาสนับสนุนเหมือนก๊กของเจ้าพิมาย ที่นำโดยกรมหมื่นเทพพิพิธ และไม่มีภูมิลำเนาเป็นฐานอำนาจอย่างเจ้าพิชัยโลก เจ้านครศรีธรรมราช และเจ้าพระฝาง และเดิมไม่ได้คิดจะตั้งตัวเป็นใหญ่ในเมืองไทย แต่เมื่อได้เมืองระยองแล้ว ก็คิดตั้งตนเป็นกษัตริย์ ซึ่งทำให้ต้องทำสงครามอีกหลายครั้ง รวมไปถึงสงครามกับอาณาจักรและหัวเมืองอื่นๆ<sup>2</sup>

ความคิดเรื่องบ้านเมืองที่แบ่งออกเป็นก๊กนี้ ได้กลายเป็นกรอบความคิดที่แยกกันไม่ออกกับประวัติศาสตร์ธนบุรี ซึ่งได้ถูกนำไปอ้างอิงต่อในงานชิ้นต่อมาซ้ำแล้วซ้ำเล่า ผลงานชิ้นสำคัญอีกชิ้นหนึ่ง ที่ก่อให้เกิดกรอบความคิดเรื่องการเมืองแบบชุมนุม คือ การเมืองไทยสมัยพระเจ้ากรุงธนบุรี ของนิธิ เอียวศรีวงศ์ ซึ่งถือเป็นงานที่วิเคราะห์และให้ภาพโครงสร้างของสมัยธนบุรีอย่างเป็นระบบที่สุด และเป็นผลงานที่ได้รับการยกย่องอย่างมาก ในฐานะงานหลักที่เป็นเสมือนบรรทัดฐานและความคิดหลักต่อประวัติศาสตร์ธนบุรี ของนักประวัติศาสตร์ทั่วไป งานชิ้นนี้สร้างให้เห็นภาพความอ่อนแอ ความล้มเหลวภายในของราชอาณาจักรอยุธยา รวมทั้งการขาดแคลนกำลังทหารจากหัวเมืองต่างๆช่วยเหลือ นำไปสู่การล่มสลายของอาณาจักร จนกระทั่งถึงความพยายามในการรวบรวมอำนาจและกองกำลังของพระยาตากที่ตีฝ่าวงล้อมพม่าออกจากอยุธยาและการประกาศตนเป็นกษัตริย์ เข้าตีชุมนุมทางหัวเมืองตะวันออกหัวเมืองต่างๆ ที่นิธิอธิบายว่ามีลักษณะเป็นรัฐบาลธรรมชาติที่ปกครองตนเองการประกาศนโยบายหรือฟื้นฟูราชอาณาจักรกรุงศรีอยุธยาดึงดูดให้ขุนนางเก่าๆและประชาชนที่หนีกองทัพพม่าไป กลับมาเข้าร่วม ณ กรุงธนบุรี การปราบชุมนุมต่างๆ ที่หัวหน้าชุมนุมตั้งตัวเป็นกษัตริย์เมื่อกรุงศรีอยุธยาแตก รวมทั้งการขยายอำนาจไปสู่ภูมิภาคอื่นๆซึ่ง นิธิชี้ให้เห็นว่าสมเด็จพระเจ้าตากสินไม่ได้มีอำนาจเหนือหัวเมืองต่างๆ อย่างแท้จริง แต่เป็นไปในลักษณะปล่อยให้คนในชุมชนนั้นๆ ปกครอง การทำสงครามกับพม่าที่ต่อมามีผลต่อการ

<sup>2</sup> สมเด็จพระนเรศวรมหาราชดำรัสราชานุกาพ, ไทยรบพม่า, กรุงเทพฯ: คลังวิทยา, 2514

นโยบายการกวาดต้อนและการควบคุมกำลังคน ลักษณะการปกครองของ สมเด็จพระเจ้าตากสินที่เป็นไปในแบบชุมชนมากกว่าแบบราชสำนักอยุธยา ความล้มเหลวในการคุมขุนนางภายในซึ่งล้วนแต่เป็นกลุ่มขุนนางเก่าที่มีเชื้อสาย มาจากขุนนางอยุธยา ส่งผลให้เจ้าพระยาจักรีสามารถรวบรวมอำนาจขึ้นมา เป็นใหญ่แทนที่ นิธิ เอียวศรีวงศ์ได้สำรวจ วิเคราะห์ วิจัยหลักฐานอย่าง กว้างขวางละเอียดลออและเป็นระบบระเบียบเท่าที่การค้นคว้าทางประวัติศาสตร์จะทำได้ โดยได้มุ่งอภิปรายประเด็นทางการเมืองเป็นเรื่องหลัก

นอกจากนั้นนิธิยังได้อธิบายถึงลักษณะการเมืองการปกครองในสมัย ธนบุรี ว่าเป็นไปในลักษณะชุมชน โดยมีสมเด็จพระเจ้าตากสิน เป็นหัวหน้าก๊ก หรือหัวหน้าชุมชน การประกาศนโยบายหรือฟื้นฟูราชอาณาจักรอยุธยาดึงดูดให้ ขุนนาง และประชาชนที่หลบหนีไป มาเข้าร่วมชุมชนของพระองค์ แต่ใน ขณะเดียวกันพระองค์กลับไม่มีอำนาจอย่างแท้จริงอยู่ในมือ ปัญหาสงครามที่ มีตลอดรัชสมัยทำให้พระองค์ต้องประสบกับปัญหาต่างๆ รวมถึงปัญหาการ ควบคุมกำลังคน เมื่อปัญหาเหล่านี้สุกงอม ได้ส่งผลให้พระองค์ถูกโค่นล้ม โดย เจ้าพระยาจักรี ซึ่งเป็นขุนนางเก่าจากอยุธยา และสามารถรวบรวมกลุ่มขุนนาง เก่าขึ้นมา สร้างราชธานีซึ่งเป็นตัวแทนของราชอาณาจักรอยุธยาต่อไป

ผลงานที่ได้รับการยกย่องของนิธิ ชิ้นนี้ เป็นเสมือนดาบสองคม ด้วยการ วิเคราะห์ที่ตีความหลักฐานตามสมมติฐานทางการเมืองเป็นหลัก ส่งผลให้ อาณาจักรธนบุรีของนิธิ มีฐานะที่เป็นเพียงชุมชน มีแต่เพียงการเมืองและ สงครามระหว่างกลุ่ม แม้จะมีการรบกับอาณาจักรอื่นๆ แต่ก็ยัง มิได้ถูกยอมรับ ในฐานะของราชอาณาจักร แม้จะกล่าวได้ว่างานชิ้นนี้ได้ช่วยเติมเต็ม ประวัติศาสตร์ไทยสมัยธนบุรีมากขึ้น แต่ในขณะเดียวกันก็ได้สร้างความเข้าใจที่ ผิดเกี่ยวกับสมัยธนบุรี เพราะขาดภาพที่แสดงให้เห็นถึงความเคลื่อนไหวของ ความเป็นเมือง เป็นราชอาณาจักรเช่น ภาพของเศรษฐกิจการค้า ภาพของ สังคมและศาสนา ที่ต่อเนื่องมาจากสมัยอยุธยา และส่งผ่านไปยังรัตนโกสินทร์ มิได้ถูกนำมาอธิบายอย่างที่ควรจะเป็น ส่งผลให้กรุงธนบุรี มีสถานะที่แตกต่าง จากกรุงศรีอยุธยา และกรุงรัตนโกสินทร์ทันที ประวัติศาสตร์ธนบุรีจึงถูกตัดขาด จากยุคสมัยอื่นๆ เสมือนว่าเป็นเพียงช่องว่างระยะเวลา 15 ปี หรือเมืองคั่นเวลา



ที่คั่นอาณาจักรที่ยิ่งใหญ่สองอาณาจักรออกจากกัน เมื่อขาดความต่อเนื่องกับ ทั้งอยุธยาและรัตนโกสินทร์ ประวัติศาสตร์ธนบุรีจึงเป็นประวัติศาสตร์ที่ถูกลืมอย่างแปลกแยกจากประวัติศาสตร์ยุคอื่น

- การมองประวัติศาสตร์ธนบุรี โดยผ่านบริบทของการเมืองในปัจจุบัน

ความพยายามในการรับรู้และทำความเข้าใจประวัติศาสตร์ โดยการวิเคราะห์จากบริบทของโลกในปัจจุบันเป็นข้อผิดพลาดหนึ่งที่เกิดขึ้นกับงานวิชาการเสมอ ประวัติศาสตร์ธนบุรีเป็นอีกสมัยหนึ่งที่ถูกลืมวิเคราะห์ผ่านบริบทการเมืองในปัจจุบัน รวมถึงการตั้งคำถามความชอบธรรมในการปราบดาภิเษกของสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช ซึ่งถูกนำมาใช้เป็นเครื่องมือในการต่อต้านราชวงศ์จักรีในหลายยุคหลายสมัย สมเด็จพระเจ้าตากสินเป็นพระนามที่ถูกเอ่ยถึงเสมอเมื่อต้องการทำลายชื่อเสียงของราชวงศ์ ธรรมเนียมที่เห็นได้ชัดคือการเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์มาเป็นระบอบประชาธิปไตย พ.ศ.2475 ซึ่งสถานภาพของสมเด็จพระเจ้าตากสินในลักษณะนี้ ได้รับการวิเคราะห์ไว้ในวิทยานิพนธ์เรื่อง สถานะทางประวัติศาสตร์ของสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช พ.ศ.2310-2497 ของณัฏฐ์พร บุนนาค<sup>3</sup>

นอกจากนั้นแนวคิดเรื่องชาติ ยังเป็นแนวคิดอีกเรื่องหนึ่งที่ถูกนำมาใช้ โดยการเชิดชูบุคคลสำคัญในสมัยธนบุรี ในฐานะวีรบุรุษกู้ชาติ ซึ่งแนวคิดเรื่องชาตินั้นเป็นแนวคิดที่เกิดขึ้นภายหลัง กรอบการกู้ชาติจึงเป็นกรอบหลักที่ครอบประวัติศาสตร์ธนบุรีไว้จนบดบังด้านอื่นๆ จนหมดสิ้น งานประเภทนี้มักออกมาในแนวสารคดีที่ต้องการเฉลิมพระเกียรติ เช่น ย่าอติต : พระราชประวัติสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช กับงานกู้อิสรภาพของชาติไทย ของ ชาวนัน รูปเทวินทร์<sup>4</sup> เส้นทางกู้ชาติของพระเจ้าตากสิน-ไม่มีใครฆ่าพระเจ้าตากสิน ของวี

<sup>3</sup>ณัฏฐ์พร บุนนาค. สถานะทางประวัติศาสตร์ของสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช พ.ศ.2310-2497. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545

<sup>4</sup>ชาวนัน รูปเทวินทร์, ย่าอติต: พระราชประวัติ สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช กับงานกู้อิสรภาพของชาติไทย. กรุงเทพฯ: พี.วาทีน พับลิเคชั่น, 2528

ระ อัมพันสุข<sup>5</sup> และวีรกรรมพระเจ้าตากสิน มหาบุรุษกู้แผ่นดินสยาม ของภาสกร วงศ์ตาวัน<sup>6</sup> เป็นต้น

- *การมองประวัติศาสตร์ธนบุรีแบบขาดความต่อเนื่องกับประวัติศาสตร์ไทยและขาดความสัมพันธ์กับประวัติศาสตร์ภูมิภาค*

ดังที่กล่าวไว้ว่าประวัติศาสตร์ธนบุรีขาดความต่อเนื่องกับประวัติศาสตร์อยุธยาและรัตนโกสินทร์ เพราะ นักประวัติศาสตร์ส่วนใหญ่จึงให้ความสนใจแต่เพียงภาวะความผันผวนทางการเมืองซึ่งเกิดขึ้นตลอดรัชสมัย กรุงธนบุรีจึงกลายเป็นเพียงรอยต่อที่ปิดช่องว่างระหว่างประวัติศาสตร์อยุธยา กับประวัติศาสตร์รัตนโกสินทร์เท่านั้น ทั้งที่ในความเป็นจริงช่วงระยะเวลา 15 ปีของธนบุรีเป็นสมัยที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะเป็นช่วงที่ส่งต่อความเจริญที่ได้รับการฟื้นฟูหลังการล่มสลายของกรุงศรีอยุธยา ทั้งในด้านการเมืองการปกครองเศรษฐกิจและสังคมให้กับกรุงรัตนโกสินทร์

นอกจากจะถูกมองข้ามในฐานะอาณาจักรสำคัญระหว่างอยุธยาและรัตนโกสินทร์แล้ว อาณาจักรธนบุรียังไม่รับการกล่าวถึงในฐานะเมืองที่มีความสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อีกด้วย แท้จริงนั้น อาณาจักรธนบุรีเป็นอาณาจักรมหาอำนาจสำคัญอาณาจักรหนึ่งในช่วงปลายศตวรรษที่ 18 มีหลักฐานตะวันตกและหลักฐานท้องถิ่นจำนวนพอสมควรที่กล่าวถึงธนบุรีในฐานะราชอาณาจักรใหม่ของกลุ่มน้ำเจ้าพระยาตอนล่าง โดยมีสมเด็จพระเจ้าตากสิน เป็นผู้นำใหม่ของสยาม เช่นงานวิทยานิพนธ์ พวงทอง รุ่งสวัสดิทรัพย์ เรื่อง War and Trade: Siamese Intervention 1767-1851<sup>7</sup>, บทความของ Anthony Reid ใน The Cambridge History of Southeast Asia Volume One Part Two From C. 1500 – C.1800 เรื่อง Economic and Social

<sup>5</sup>วีระ อัมพันสุข. กรุงศรีอยุธยา: เส้นทางกู้ชาติของพระเจ้าตากสิน-ไม่มีใครฆ่าพระเจ้าตากสิน. กรุงเทพฯ : พรชัยการพิมพ์, 2551

<sup>6</sup>ภาสกร วงศ์ตาวัน, วีรกรรมพระเจ้าตากสิน มหาบุรุษกู้แผ่นดินสยาม. กรุงเทพฯ : นานา, 2555

<sup>7</sup>Puangthong RUngsawasdisab, War and Trade: Siamese Interventions in Cambodia 1767-1782. Doctoral Dissertation, University of Wollongong. 1995

Change<sup>8</sup> ซึ่งทั้งสองเรื่องได้กล่าวถึงชนบุรีในฐานะอาณาจักรสำคัญของลุ่มน้ำเจ้าพระยาในช่วงศตวรรษที่ 18 และมองภาพอาณาจักรชนบุรีร่วมกับอาณาจักรรัตนโกสินทร์

อย่างไรก็ตาม งานวิชาการส่วนใหญ่ที่เกี่ยวข้องกับชนบุรี โดยเฉพาะที่ตีพิมพ์ในประเทศไทย มักให้ภาพของชนบุรีในฐานะเมืองที่โดดเดี่ยว ความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นกับรัฐข้างเคียง ก็เป็นแต่เพียงความสัมพันธ์ด้านการเมืองและการทำสงครามเท่านั้น ขาดภาพของเศรษฐกิจ สังคม และการเชื่อมต่อกับเครือข่ายการค้าของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อย่างสิ้นเชิง ผลจากการถูกแยกออกจากประวัติศาสตร์ภูมิภาค ส่งผลให้ชนบุรี กลายเป็นอาณาจักรที่หยุดนิ่งและขาดพลวัต

- งานที่เกี่ยวข้องกับพระราชประวัติของสมเด็จพระเจ้าตากสิน

ตำนานที่เกี่ยวข้องกับสมเด็จพระเจ้าตากสิน และเรื่องราวการสวรรคต เป็นแนวคิดที่ได้รับความนิยมอย่างมาก งานที่เกี่ยวข้องกับสมเด็จพระเจ้าตากสิน (และ ทายาท) ในลักษณะนี้มีอย่างต่อเนื่องและได้รับความนิยมอย่างมาก สมเด็จพระเจ้าตากสินเป็นกษัตริย์ไทยที่ได้รับความนิยมและมีชื่อเสียงมากที่สุดพระองค์หนึ่งของไทย พระราชประวัติที่เหมือนละครชีวิตของวีรบุรุษผู้อาภัพจากสามัญชนลูกครึ่งไทยและจีนแต่จิว ถูกนำมาอุปการะโดยขุนนางไทย จนกระทั่งมีฐานะเป็นเจ้าเมือง และเป็นทหารกล้าในยามศึกสงคราม ผู้ประกาศตัวกอบกู้กรุงศรีอยุธยา และคืนเอกราชให้กับประเทศไทย จากคนธรรมดาคนหนึ่ง ได้ก้าวขึ้นสู่ตำแหน่งกษัตริย์ แต่กลับมีจุดจบที่มีดมน ด้วยการสังหารจากขุนนางผู้ใกล้ชิด ผู้สถาปนาตัวเองเป็นปฐมกษัตริย์ของราชวงศ์ปัจจุบัน ด้วยเหตุผลที่ว่าทรงเสียดพระสติ ชีวิตของวีรบุรุษผู้อาภัพได้สร้างความประทับใจแก่นักวิชาการและคนทั่วไปอย่างกว้างขวาง ข้อสงสัยเรื่องการเสียดพระสติของพระองค์ก็ยังคงถกเถียงกันอยู่ อีกประเด็นหนึ่งที่มีความสนใจอย่างสูงในกลุ่มบุคคลทั่วไป คือข้อเท็จจริงที่ว่าพระองค์มิได้ถูกประหาร (แม้ว่าจะมี

<sup>8</sup> Anthony Reid, Social and Economic Change C 1400–C1800 in The Cambridge History of Southeast Asia Volume One Part Two From C. 1500 – C.1800. Cambridge: Cambridge University Press, 1999. Pp.116–163

หลักฐานปรากฏชัดเจนในพระราชพงศาวดาร) หากแต่หลบหนีไปได้ เพราะการช่วยเหลือจากกลุ่มคนสนิท เรื่องเล่าเหล่านี้ได้ถูกเสริมเติมแต่งไปตามจินตนาการ และถูกใช้เป็นเครื่องมือทางการเมืองในแต่ละยุคสมัย

ด้วยความประทับใจที่มีต่อพระราชประวัติที่แตกต่างจากกษัตริย์พระองค์อื่น เรื่องราวของสมเด็จพระเจ้าตากสินจึงถูกผลิตออกมามากมาย ทั้งในรูปแบบผลงานทางประวัติศาสตร์ สารคดี หรือแม้กระทั่งละคร ภาพยนตร์ และเพลง ทั้งที่มีหลักฐานทางประวัติศาสตร์มาประกอบไปจนถึงการอ้างอิงโดยการทรงเจ้าเข้าฝัน สมเด็จพระเจ้าตากสินได้กลายเป็นตัวแทนของอาณาจักรธนบุรี อาจกล่าวได้ว่า ความโดดเด่นของพระองค์ได้บดบังอาณาจักรที่พระองค์สร้างขึ้นจนหมดสิ้น

งานการศึกษาประเภทนี้มีอยู่เป็นจำนวนมาก โดยมากมักเป็นงานประเภทสารคดี หรือเรื่องเล่า ซึ่งได้รับความนิยมตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ไม่มีหลักฐานรองรับใดๆ มักอิงไปกับตำนาน เน้นขายความน่าตื่นเต้นที่ผู้อ่านพร้อมจะเชื่อ เช่น ความจริงชวนตะลึง ที่อาจพลิกประวัติศาสตร์ การสวรรคตพระเจ้าตากสิน ของ ว. วรรณพงษ์<sup>9</sup> ใครฆ่าพระเจ้าตากสิน ของวรมัย กบิลสิงห์<sup>10</sup> และกรณีวิพากษ์พระเจ้าตากสิน "พระสติวิปลาส" จริงหรือ ของ กุณฑล วัฒนวีร์<sup>11</sup> เป็นต้น

กรอบความคิดทั้งสี่กรอบข้างต้น ได้กลายมาเป็นข้อจำกัดในการศึกษาและทำความเข้าใจประวัติศาสตร์ธนบุรี ทั้งที่ในความเป็นจริง ยังมีแง่มุมที่สำคัญในการวิจัยเพื่อทำความเข้าใจในอาณาจักรที่ถูกมองข้ามมาตลอด

2.2 งานที่กล่าวถึงอาณาจักรรัตนโกสินทร์ตอนต้นในด้านของเศรษฐกิจและสังคม

<sup>9</sup> ว.วรรณพงษ์, ความจริงชวนตะลึง ที่อาจพลิกประวัติศาสตร์ การสวรรคต พระเจ้าตากสิน. กรุงเทพฯ: หัวกะทิ, 2556

<sup>10</sup> วรมัย กบิลสิงห์, ใครฆ่าพระเจ้าตากสิน. นครปฐม: วัดทรงธรรมกัลยาณี, 2516

<sup>11</sup> กุณฑล วัฒนวีร์, กรณีวิพากษ์พระเจ้าตากสิน "พระสติวิปลาส" จริงหรือ. กรุงเทพฯ : ป๊อวก , 2548

งานที่เกี่ยวข้องในด้านเศรษฐกิจสังคมมีเป็นจำนวนมาก โดยมักแยกย่อย ออกเป็นการค้า การผลิต และแรงงาน ซึ่งจะนำมากล่าวไว้ในที่นี้เพียงบางส่วน

งานชิ้นสำคัญที่ผู้ศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทยแทบทุกคนต้องเคย อ่านคือ จิ้มก้องและกำไร: การค้าไทย-จีน 2195-2396 ของ สารสิน วีระผล<sup>12</sup> ซึ่งเป็นงานที่สร้างพื้นฐานความเข้าใจในส่วนของการค้าแบบบรรณาการ ระหว่างไทยและจีนได้ดีที่สุดงานหนึ่ง โดยเป็นการให้รายละเอียดต่างๆ ไม่ว่าจะ เป็นพิธีการที่ใช้ในการค้าแบบบรรณาการ จุดสูงสุดของการค้าสำเภาจีน- สยาม ในรัชกาลที่สองและรัชกาลที่สาม แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ ความรุ่งเรือง และโรยราของการค้าสำเภา ตลอดจนรายละเอียดอย่างรายพระนามของ จักรพรรดิจีนและพระมหา กษัตริย์ไทย

ในส่วนของแนวการศึกษาที่มุ่งเน้นการค้าเป็นสำคัญ ได้แก่ วราภรณ์ ทินานนท์ การค้าสำเภาของไทยสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น<sup>13</sup> งานของเกียรติ คักดี วงศ์มุกดา สภาพการค้าของไทย ระหว่าง พ.ศ. 2325-2398<sup>14</sup> และ บทความเรื่องการค้าในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ของ ศุภรัตน์ เลิศพาณิชย์ กุล<sup>15</sup> และบทความของ สุพจน์ เจียมใจ เรื่อง อุตสาหกรรมของไทยสมัย รัตนโกสินทร์ตอนต้น<sup>16</sup> เป็นต้น

นอกจากนี้ยังมีแนวการศึกษาที่เจาะจงเฉพาะเรื่องรายได้ของ อาณาจักร เช่นการเก็บส่วยในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น พ.ศ. 2325 - 2411

<sup>12</sup> สารสิน วีระผล, จิ้มก้องและกำไร : การค้าไทย-จีน 2195-239. กรุงเทพฯ : มุลนิธิโตโยต้า ประเทศไทย, 2548

<sup>13</sup> วราภรณ์ ทินานนท์, การค้าสำเภาของไทยสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น. วิทยานิพนธ์ มหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2522

<sup>14</sup> เกียรติคักดี วงศ์มุกดา สภาพการค้าของไทย ระหว่าง พ.ศ. 2325-2398. วิทยานิพนธ์ มหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2523

<sup>15</sup> ศุภรัตน์ เลิศพาณิชย์กุล, การค้าในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น. วารสารสุโขทัยธรรมมาธิราช. (กันยายน - ธันวาคม 2538): 108-116

<sup>16</sup> สุพจน์ เจียมใจ, อุตสาหกรรมของไทยสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น. เอกสารประกอบการ สัมมนาทางวิชาการเนื่องในโอกาสครบ 200 ปี กรุงรัตนโกสินทร์ เรื่องวิวัฒนาการสังคมไทย ในรอบ 200 ปี. มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ วิทยาเขตประสานมิตร, 2525

วิทยานิพนธ์ ของบุญรอดแก้วกัณหา<sup>17</sup> และ ระบบเจ้าภาษีนายอากรสมัย กรุงเทพมหานคร ยุคต้น ของ ญาดา ประภาพันท์<sup>18</sup> ซึ่งสะท้อนให้เห็นระบบการคลังของรัตนโกสินทร์ตอนต้น

งานชิ้นสำคัญที่กล่าวถึงกลุ่มคนที่เป็นแรงงานในระบบเศรษฐกิจ โดยเฉพาะคือ กงสี: กำเนิดและวิถีชีวิตแรงงานรับจ้างในช่วงปลายคริสต์ศตวรรษที่ 18 ถึงคริสต์ศตวรรษที่ 19 งานวิจัยของพรณี บัวเล็ก<sup>19</sup>

อย่างไรก็ตามหากกล่าวถึงเศรษฐกิจสังคมสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น งานชิ้นหนึ่งที่จะมองข้ามไปไม่ได้เลยคืองานของ นิธิ เอียวศรีวงศ์ เรื่อง ปากไก่และใบเรือ<sup>20</sup> ซึ่งเป็นความพยายามใช้วรรณกรรมจากสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น มาวิเคราะห์ประวัติศาสตร์ (ซึ่งไม่ได้รับการยอมรับจากนักวรรณคดี) ในแง่ของสังคมที่มีการปรับเปลี่ยนไปตั้งแต่สมัยอยุธยาจนถึงสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ซึ่งสะท้อนผ่านฉันทลักษณ์ของวรรณกรรมแต่ละยุคสมัย ส่วนหนึ่งของหนังสือยังได้อุทิศให้การวิเคราะห์กระแสมูฟกับเศรษฐกิจส่งออก ซึ่งบทนี้ได้กล่าวถึงแรงงาน การค้า นโยบายการค้า ตลอดจนเศรษฐกิจส่งออก การเกษตรกรรมเพื่อการส่งออก อุตสาหกรรมต่างๆ และการคมนาคม เพื่อที่จะสรุปลักษณะเศรษฐกิจที่เปลี่ยนไป แรงงานใช้แรงงานจ้างมากกว่าแรงงานเกณฑ์ และกลุ่มคนที่ร่ำรวยและสร้างตัวได้จากการค้าในห้วงเวลานี้ คือชนชั้นใหม่ในสังคมที่ไม่เคยปรากฏมาก่อน โดยนิธิ เรียกกลุ่มคนที่วิเคราะห์ไว้ว่า ชนชั้นกระแอมพี หรือชนชั้นกลาง ที่นิธิเชื่อว่าเกิดขึ้นครั้งแรกในช่วงกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้น ชนชั้น

<sup>17</sup>บุญรอด แก้วกัณหา, การเก็บส่วยในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น พ.ศ. 2325 – 2411. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2517

<sup>18</sup>ญาดา ประภาพันท์, ระบบเจ้าภาษีนายอากรสมัยกรุงเทพฯ ยุคต้น. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2519

<sup>19</sup>พรณี บัวเล็ก, กงสี: กำเนิดและวิถีชีวิตแรงงานรับจ้างในช่วงปลายคริสต์ศตวรรษที่ 18 ถึงคริสต์ศตวรรษที่ 19. รายงานวิจัยเสนอต่อสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.). กรุงเทพฯ, 2549

<sup>20</sup>นิธิ เอียวศรีวงศ์, ปากไก่และใบเรือ : รวมความเรียงว่าด้วยวรรณกรรม และประวัติศาสตร์ต้นรัตนโกสินทร์. กรุงเทพฯ : อมรินทร์การพิมพ์, 2527

นำเดิมในระบบค้ำคินาเดิม เปลี่ยนเป็นกระฎุมพี ซึ่งประกอบด้วยคนสามกลุ่มหลัก คือ เจ้า ขุนนาง และเจ้ลัวราชฎรผู้มีทรัพย์(ชาวจีน) บทบาทเศรษฐกิจและการคลังของรัฐจึงเปลี่ยนไปด้วย จากค้ำล่ำภษาที่หลวงผูกขาดเอง เป็นเปิดเสรีการค้าระดับหนึ่ง จากการที่รัฐชฎตรีดการค้าโดยตรง เพื่อหาเงินเป็นรายได้ การคลังของรัฐ มาเป็นการชฎตรีดการผลิตสินค้าเพื่อขายแทน ภาพรวมจึงออกมาเป็นว่า ชนชั้นนำกระฎุมพีส่วนยอดของสังคม อยู่บนฐานโครงสร้างระบบไฟร์ค้ำคินา ที่รักษาไว้เพราะได้ประโยชน์และได้เปรียบ จากแรงงานเกณฑ์ของระบบไฟร์ และอำนาจการเมืองของระบบค้ำคินา

จะเห็นได้ว่าหนังสือเล่มนี้ ได้พยายามวิเคราะห์สังคมที่เปลี่ยนไปตามกระแสของเศรษฐกิจ อย่างไรก็ดีแล้วแต่ หนังสือเล่มนี้เป็นหนังสือที่มีผู้ให้ความเห็นอย่างกว้างขวาง มีทั้งที่เห็นด้วยและไม่เห็นด้วย ทั้งในส่วนองชนชั้นกระฎุมพี และในส่วนองการนำวรรณกรรมยุคต่างๆ มาวิเคราะห์ประวัติศาสตร์ใหม่

เมื่อมองภาพโดยรวมแล้ว จะเห็นว่าการศึกษาแนวการศึกษานี้ได้หยุดนิ่งไปนานพอสมควร งานที่ศึกษามาส่วนใหญ่เป็นงานที่เขียนออกมามากกว่าสิบปีทั้งสิ้น

### 2.3 งานที่กล่าวถึงกลุ่มชาวต่างชาติต่างๆ

- ชุมชนชาวจีน เป็นชนชาติที่มีบทบาทสำคัญอย่างมากตั้งแต่สมัยอยุธยาเรื่อยมาจนถึงสมัยรัตนโกสินทร์ การผนวกตัวเข้าเป็นส่วนหนึ่งของสังคมไทยอย่างแนบเนียน ตลอดจนมีบทบาทสำคัญต่อความเจริญทางเศรษฐกิจ ทำให้กลุ่มชาวจีนเป็นหัวข้อที่มีการศึกษาไว้อย่างกว้างขวาง งานจำนวนมากที่เขียนถึงบทบาทสำคัญของชาวจีนสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นนั้น แบ่งได้เป็นหลายแนวการศึกษา ส่วนหนึ่งเป็น แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับบทบาทองชาวจีนในทางเศรษฐกิจการค้า เนื่องจากชาวจีนเป็นผู้มีบทบาทสำคัญทางเศรษฐกิจการค้ามาตั้งแต่สมัยอยุธยาจนถึงปัจจุบัน ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น มีการศึกษาบทบาทองชาวจีนที่มีต่อเศรษฐกิจการค้าไว้หลายงาน เช่น บทบาทชาวจีนในไทยสมัยอยุธยาตอนปลายถึงสมัยรัชกาลที่ 3 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ พ.ศ.2172-2396 วิทยานิพนธ์มหาบัณชิต ภาควิชา

ประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ของศุภวรรณ  
ชวรัตน์วงศ์<sup>21</sup> วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้ชี้ให้เห็นบทบาททางการค้าของชาวจีนที่พา  
ตัวเองเข้ามาอยู่ในระบบการค้าในสมัยต่างๆ แนวการศึกษาอีกลักษณะหนึ่ง  
คือการศึกษากลุ่มชาติพันธุ์จีนที่เข้ามา มีบทบาทในสังคมไทย

งานในลักษณะนี้มีอยู่เป็นจำนวนมากไม่น้อย เช่น สำเนาสยาม: ตำนาน  
แจ็กบางกอก ของ พิมพ์ประไพ พิศาลบุตร<sup>22</sup> เล่าเรื่องชาวจีนที่อพยพเข้ามา  
ตั้งตัวในสยามตั้งแต่สมัยอยุธยาถึงสมัยรัตนโกสินทร์ ชาวจีนแต่จิ๋วในประเทศ  
ไทยและในภูมิภาคเดนมาร์กที่เฉาซัน ฉบับที่หนึ่ง ทำเรือจากหลิน (2310-2393)  
เป็นหนังสือรวมบทความที่เกี่ยวกับชาวจีนแต่จิ๋วที่อพยพเข้ามาอยู่ในเมืองไทย  
ตั้งแต่สมัยธนบุรีและสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น โดยให้รายละเอียดภูมิภาคเดนมาร์ก  
เดิม อาชีพหลักและความถนัด นอกจากนั้นยังให้รายละเอียดในส่วนของรัฐที่  
ทำการควบคุมชาวจีนแต่จิ๋วในรูปแบบต่างๆ งานชิ้นล่าสุดที่มีความน่าสนใจ  
อย่างมากก็คือ A History of the Thai-Chinese ผู้เขียนคือ เจฟรี ซุงและพิมพ์  
ประไพ พิศาลบุตร<sup>23</sup> ซึ่งเป็นงานที่สืบค้นและเรียบเรียงชาวจีนคนสำคัญที่  
อพยพเข้ามาอยู่ในสยาม และกลายเป็นตระกูลที่มีความสำคัญ ด้วยการเข้ารับ  
ราชการในด้านต่างๆ หนังสือเล่มนี้ยังให้ภาพของชาวจีนอพยพในสยามที่  
แตกต่างกันไปจากชาวจีนอพยพในชาติอื่น ด้วยการถูกดูดกลืนเข้าสู่วัฒนธรรม  
ไทย ไม่ว่าจะด้วยการแต่งงาน การทำบุญ การบวช และละเลยประเพณีเดิม  
เช่นการเซ่นไหว้ป้ายวิญญาณบรรพบุรุษ เป็นต้น

งานที่เกี่ยวกับชาวจีนในสยามยังคงได้รับความสนใจอย่างต่อเนื่อง  
จากเดิมที่เน้นวิเคราะห์ชาวจีนกับการค้า ในปัจจุบันมีผู้หันมาสนใจศึกษา  
ประวัติ ศาสตร์ด้านชาติพันธุ์กันมากขึ้น

<sup>21</sup> ศุภวรรณ ชวรัตน์วงศ์, บทบาทชาวจีนในไทยสมัยอยุธยาตอนปลายถึงสมัยรัชกาลที่ 3 แห่ง  
กรุงรัตนโกสินทร์ พ.ศ.2172 – 2396 วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะ  
อักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540

<sup>22</sup> พิมพ์ประไพ พิศาลบุตร, สำเนาสยาม: ตำนานแจ็กบางกอก. กรุงเทพฯ: นานมีบุ๊คส์, 2544

<sup>23</sup> Jeffery Sng and Pimpraphai Bisalputra, A history of the Thai-Chinese. Singapore :  
Editions Didier Millet, 2015



## กลุ่มเชื้อชาติอื่นๆ

การตั้งชุมชนของกลุ่มมุสลิมในยุครัตนโกสินทร์ มีความเกี่ยวเนื่องกับการตั้งชุมชนมาแต่เก่าก่อนการสถาปนากรุงเทพมหานครหรือกรุงรัตนโกสินทร์ กล่าวคือ ชุมชนเก่าดั้งเดิมแต่ครั้งกรุงศรีอยุธยาและกรุงธนบุรีที่กลุ่มมุสลิมเคยตั้งรกรากอยู่ ผลงานที่สำคัญในการศึกษาบทบาทของมุสลิมในสมัยธนบุรี ได้แก่ รายงานผลการวิจัย บทบาทมุสลิมในปลายอยุธยา – ธนบุรี พ.ศ. 2300-2325 ของนันทนา กปิลกาญจน์ และเพ็ญศรี กาญจนมัย<sup>24</sup> งานวิจัยชิ้นนี้ให้ภาพบทบาทและความสำคัญของชาวมุสลิม ในทางทางการเมืองและการค้า แต่ในส่วนของสมัยธนบุรี ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการศึกษาต่อเนื่องมายังสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น

นอกเหนือจากชนชาติจีนและมุสลิมแล้ว ในสมัยรัตนโกสินทร์ ยังมีชาวเวียดนาม ชาวมอญ และชาวลาวอยู่อีกเป็นจำนวนมาก มีงานบางส่วนได้กล่าวถึงกลุ่มชนชาติเหล่านี้ไว้บางส่วน ได้แก่ ลาวในกรุงรัตนโกสินทร์ ของ บังอร ปิยะพันธ์<sup>25</sup> กล่าวถึงประวัติศาสตร์ของชุมชนชาวลาวในหัวเมืองชั้นในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น รวมถึงบทบาทและหน้าที่ของกลุ่มคนเหล่านี้ และเรื่อง มอญในประเทศไทย ของ สุภรณ์ โอเจริญ<sup>26</sup> ซึ่งกล่าวถึงการเข้ามาตั้งถิ่นฐานของชาวมอญ โดยทำการวิเคราะห์ฐานะและบทบาทของกลุ่มชาวมอญในสังคมไทย ตั้งแต่สมัยอยุธยาตอนกลางถึงสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นในหลายพื้นที่ เช่นบริเวณปากเกร็ด และ สามโคก ปทุมธานี

จะเห็นได้ว่า การศึกษาที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มชาวต่างชาติที่อพยพเข้ามาอยู่ในราชอาณาจักรรัตนโกสินทร์ตอนต้น ยังคงเป็นไปอย่างจำกัด และขาดการวิเคราะห์ในลักษณะของภาพรวม งานที่ศึกษาออกมามักเน้นที่วัฒนธรรม

<sup>24</sup> เพ็ญศรี กาญจนมัย และ นันทนา กปิลกาญจน์. รายงานผลการวิจัย บทบาทมุสลิมในปลายอยุธยา – ธนบุรี พ.ศ.2300-2325. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2521

<sup>25</sup> บังอร ปิยะพันธ์. ลาวในกรุงรัตนโกสินทร์. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย : มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, 2541

<sup>26</sup> สุภรณ์ โอเจริญ. มอญในเมืองไทย. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย : มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, 2541

ประเพณี ความเป็นอยู่ และความพยายามในการรักษาอัตลักษณ์ของเชื้อชาติ  
ไว้มากกว่า

### 3. สรุปการสำรวจสถานภาพการศึกษา

โดยสรุปแล้ว อาจกล่าวได้ว่าปัญหาการศึกษาบทบาทของกลุ่ม  
ชาวต่างชาติในสมัยธนบุรี – รัตนโกสินทร์ที่ผ่านมา แบ่งเป็นประเด็นต่างๆ ได้  
ดังนี้

#### - การขาดความต่อเนื่องของการศึกษา

ดังที่กล่าวมาแล้วว่า ประวัติศาสตร์สมัยธนบุรีเป็นประวัติศาสตร์ที่  
มีความแปลกแยกที่สุดในประวัติศาสตร์ไทย เพราะถึงแม้ว่าจะมีหลักฐานใน  
จำนวนที่ไม่น้อยเมื่อเทียบกับระยะเวลาเพียงสิบห้าปี และได้รับความสนใจ  
อย่างกว้างขวาง มีการอภิปรายกันในวงกว้าง โดยมีได้จำกัดเฉพาะอยู่แต่เพียง  
วงวิชาการเท่านั้น หากแต่ความสนใจนั้นได้แพร่กระจายไปยังบุคคลทั่วไป แต่  
สมัยธนบุรีกลับกลายเป็นสมัยที่มีคตินิยมที่เด่นชัดที่สุดสมัยหนึ่ง เพราะความรู้ความเข้าใจ  
ดังกล่าวยังคงยึดติดกับกรอบความคิดเดิมๆ ขาดการวิเคราะห์ในแง่มุมที่ต่าง  
ออกไป ส่งผลให้ภาพของราชอาณาจักรธนบุรีเป็นภาพที่เลือนลาง ขาดความ  
ชัดเจน และยากที่จะทำความเข้าใจอย่างลึกซึ้งถึงพัฒนาการที่มีมาอย่าง  
ต่อเนื่องจากกรุงศรีอยุธยา และส่งต่อผ่านไปยังกรุงรัตนโกสินทร์

ปัจจัยที่อาจเรียกได้เป็นปัจจัยหลักที่บดบังความน่าสนใจของตัว  
ราชอาณาจักร- จักรธนบุรี คือ องค์สมเด็จพระเจ้าตากสิน ผู้ถูกเชิดชูว่าเป็น  
กษัตริย์หนึ่งในสองพระองค์ที่กอบกู้เอกราชให้กับชาติไทย หากแต่พื้นพระราช  
ประวัติและจุดจบที่ลึกลับและดูเป็นเรื่องต้องห้ามของพระองค์ดึงดูดความ  
สนใจได้มากกว่าสมเด็จพระนเรศวร ความสนใจที่มีต่อประวัติศาสตร์ธนบุรีจึง  
เป็นความสนใจที่มีต่อกษัตริย์พระองค์เดียวของสมัยธนบุรี มากกว่าพระ  
ราชอาณาจักรที่พระองค์สร้างขึ้นมา

การรับรู้และเข้าใจประวัติศาสตร์ธนบุรี นอกเหนือจากส่วนของ  
สมเด็จพระเจ้าตากสิน อยู่ในระดับที่จำกัดมากๆ ภาพของราชอาณาจักรธนบุรี  
จึงแห้งแล้ง เลือนลาง และถูกมองข้ามไปอย่างน่าเสียดาย คำถามถึงการ

เกิดขึ้นของอาณาจักรธนบุรี ภาพของเศรษฐกิจและสังคม การเคลื่อนไหวของอาณาจักรหนึ่งซึ่งสอดคล้องกับการเคลื่อนไหวของภูมิภาคยังคงไม่ได้รับคำตอบ และไม่ได้รับความสนใจ แถมสุข นุ่นนนท์ ได้อธิบายสาเหตุปริมาณและความหลากหลายของงานที่เกี่ยวข้องสมเด็จพระเจ้าตากสินเหล่านี้ว่าเกิดจากความพยายามในการหาคำตอบที่เกี่ยวกับสมัยธนบุรี อย่างไรก็ตามจะเห็นได้ว่างานส่วนใหญ่ยังคงเป็นความพยายามในการหาคำตอบเรื่องสมเด็จพระเจ้าตากสินมากกว่าจะเป็นการหาคำตอบเกี่ยวกับอาณาจักรธนบุรี

และเมื่อภาพของกรุงธนบุรีไม่ชัดเจน การศึกษาประวัติศาสตร์ที่แสดงให้เห็นถึงความต่อเนื่องของธนบุรีและรัตนโกสินทร์จึงไม่เกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ หรือสังคม นักประวัติศาสตร์จำนวนมากเลือกที่จะตัดการศึกษาประวัติศาสตร์ธนบุรีออก และทำให้ภาพของอาณาจักรรัตนโกสินทร์ขาดภาพของรากฐานทางเศรษฐกิจ สังคม ที่ชัดเจน

- *ขาดมิติของการมองกลุ่มชาวต่างชาติอย่างเป็นระบบ*

การมองกลุ่มชาวต่างชาติโดยแยกจากกันตามเชื้อชาติ และศึกษาในด้านใดด้านหนึ่งเพียงอย่างเดียว โดยไม่ได้มองในลักษณะภาพรวม ทำให้ภาพของกลุ่มชาวต่างชาติเหล่านี้แปลกแยกออกมา แม้จะเป็นส่วนหนึ่งของสังคมธนบุรี- รัตนโกสินทร์ตอนต้น แต่เมื่อขาดการวิเคราะห์ในด้านประวัติศาสตร์เศรษฐกิจ ทำให้ไม่ได้ภาพของกลุ่มคนที่เป็นพลวัตทางเศรษฐกิจอย่างแท้จริง แม้จะมีการวิเคราะห์บทบาทของชาวจีนไว้มาก แต่กลุ่มชาวต่างชาติอื่นๆ กลับไม่ได้รับความสนใจและวิเคราะห์บทบาทในมิติอื่น นอกเหนือจากการเป็นกลุ่มคนที่เข้ามาตั้งรกรากและกลืนหายไปกับชาวสยามในที่สุด

โดยรวมแล้ว การศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจและสังคม ในสมัยธนบุรีจนถึงสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นอย่างต่อเนื่องยังมีอยู่ไม่มากนัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการศึกษาโดยมองผ่านกลุ่มชาวต่างชาติ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสังคมธนบุรี - รัตนโกสินทร์ ที่สำคัญอย่างยิ่ง และเป็นกลุ่มคนที่มีส่วนในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคม

การศึกษาเรื่อง กลุ่มชาวต่างชาติที่มีบทบาทต่อการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจและสังคมไทยสมัยธนบุรี ถึงสมัยรัชกาลที่ 3 (พ.ศ. 2310 – 2394) จะช่วยให้เกิดความเข้าใจถึงบทบาทของกลุ่มชาวต่างชาติกลุ่มต่างๆ ที่มีเศรษฐกิจและสังคมสมัยธนบุรี – รัชกาลที่ 3 ในภาพใหญ่ ตลอดจนเข้าใจถึงพลวัตรทางสังคมและเศรษฐกิจต่อไป

### รายชื่องานที่เกี่ยวข้องกับประเด็นที่ศึกษา

ปีที่พิมพ์	ชื่อผู้แต่ง	ชื่อผลงาน	ประเภทผลงาน
2511	ผ่องพันธุ์ สุภัทรพันธ์	การศึกษาทางประวัติศาสตร์เกี่ยวกับเรื่องพระคลังสินค้า	วิทยานิพนธ์
2515	สมคิด ศรีสิงห์	การบริหารภาษีอากรในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น	วิทยานิพนธ์
2517	บุญรอด แก้วกัณหา	การเก็บส่วยในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น (พ.ศ.2325-2411)	วิทยานิพนธ์
2517	มัลลิกา เรืองระพี	บทบาทของชาวจีนในด้านเศรษฐกิจ สังคม และศิลปกรรมไทย สมัยรัชกาลที่ 1 ถึงรัชกาลที่ 4 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์	วิทยานิพนธ์
2518	วงเดือน นาราจักร์	การดำเนินนโยบายต่างประเทศของไทยต่อมหาอำนาจตะวันตกใน รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว การค้าสำเภาของ ไทยสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น	วิทยานิพนธ์
2519	ญาดา ประภาพันท์	ระบบเจ้าภาษีนายอากรสมัยกรุงเทพฯ ยุคต้น	วิทยานิพนธ์
2519	ณรงค์ พ่วงพิศ	บทบาทของคนจีนในการประมูลภาษีอากร	บทความ
2519	นิตติ อีศวศรีวงศ์	กรุงแตก พระเจ้าตาก และประวัติศาสตร์ไทย	หนังสือ

2522	วราภรณ์ ทินานนท์	ผูกปี้: การจัดเก็บเงินค่าแรงแทนการเกณฑ์แรงงานจากคนจีนในสมัยรัตนโกสินทร์	วิทยานิพนธ์
2522	สุภาภรณ์ จรัสพัฒน์	ภาษีฝิ่นกับนโยบายด้านการคลังของรัฐบาลไทย พ.ศ.2367-2468	วิทยานิพนธ์
2523	ศรศักดิ์ ชูสวัสดิ์	การเกษตรแบบพอยังชีพในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น	วิทยานิพนธ์
2525	นิติ เอียวศรีวงศ์	วัฒนธรรมกระฎุมพีกับวรรณกรรมรัตนโกสินทร์ตอนต้น	ตำรา
2525	สุพจน์ เจียมใจ	อุตสาหกรรมไทยสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น	บทความ
2525	ลีบแสง พรหมบุญ	ความสัมพันธ์ในระบบบรรณาการระหว่างจีนกับไทย	หนังสือ
2526	นิติ กสิโกศล	การเก็บค่านาในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้น	วิทยานิพนธ์
2526	พงษ์เนียน ทองพงษ์เนียน	การศึกษาเรื่องทาสในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์	วิทยานิพนธ์
2526	รัตนาวดี แก้วไชโย	การศึกษารายจ่ายพระราชทรัพย์ในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้น	วิทยานิพนธ์
2527	ฉัตรทิพย์ นาถสุภา และสมภาพ มานะรังสรรค์	ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทยจนถึง พ.ศ. 2484	หนังสือ
2527	สุพจน์ เจียมใจ	การศึกษาวិเคราะห์สภาพเศรษฐกิจของไทยสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นระหว่าง พ.ศ.2325-2393	วิทยานิพนธ์

2528	คุชแมน เจนนิเฟอร์ เวย์น	การค้าทางเรือสำเภาจีน-สยาม ยุคต้นรัตนโกสินทร์	หนังสือ
2529	ชูสิทธิ์ ชูชาติ	การค้าขายทางเรือบริเวณลุ่มแม่น้ำปิงระหว่างภาคเหนือกับภาคกลางของประเทศไทย พ.ศ.1839-2504	รายงานการวิจัย
2529	นันทิยา สว่างวุฒิจิธรรม	การควบคุมกำลังคนในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนการจัดการเกณฑ์ทหาร (พ.ศ.2325-2448)	วิทยานิพนธ์
2529	สกินเนอร์ จี วิลเลียม	สังคมจีนในประเทศไทย: ประวัติศาสตร์เชิงวิเคราะห์	หนังสือ
2530	กาญจนา จินตกานนท์	นโยบายของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับภาษีอากรการพนัน พ.ศ. 2367-2460	วิทยานิพนธ์
2530	เกียรติศักดิ์ วงศ์มุกดา	สถานการณ์การค้าของไทยระหว่าง พ.ศ.2325-2398	วิทยานิพนธ์
2531	นันทนา กปิลกาญจน์	รายงานผลการวิจัยผลของระบบผูกขาดทางเศรษฐกิจที่มีต่อสังคมเกษตรกรไทย: สมัยอยุธยาจนถึงสนธิสัญญาเบาริ่ง พ.ศ. 2398	รายงานการวิจัย
2531	ศุภรัตน์ เลิศพานิชย์กุล	การควบคุมชาวจีนในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนการปฏิรูปการปกครอง (พ.ศ.2325-2425)	บทความ
2533	กนิษฐา ไทเดชะวัฒน์	บทบาทของขุนนางไทยเชื้อสายจีนในประเทศไทยในรัชกาลที่ 3 ถึงรัชกาลที่ 5 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ (พ.ศ.2367-2453)	วิทยานิพนธ์

2535	นิติ เอียวศรีวงศ์	การเมืองไทยสมัยพระเจ้ากรุงธนบุรี	หนังสือ
2535	ศุภรัตน์ เลิศพาณิชย์กุล	ชาวจีนอพยพในช้านาท อุทัยธานี และนครสวรรค์ ในสมัยรัชกาลที่ 1 ถึง รัชกาลที่ 5	บทความ
2537	ศุภรัตน์ เลิศพาณิชย์กุล	การเกษตรเพื่อการค้าในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น	บทความ
2538	นิติ เอียวศรีวงศ์	ปากไก่และใบเรือ	หนังสือ
2538	ศุภรัตน์ เลิศพาณิชย์กุล	การควบคุมชาวจีนในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนการปฏิรูปการปกครอง (พ.ศ.2325-2425)	บทความ
2539	ขวัญเมือง จันทโรจณี	ความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของหัวเมืองฝ่ายเหนือในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น	วิทยานิพนธ์
2544	จิราธร ชาติศิริ	เศรษฐกิจสมัยธนบุรี (พ.ศ.2310-2325)	วิทยานิพนธ์
2544	จุฬิศพงศ์ จุฬารัตน์	บทบาทและหน้าที่ของขุนนางกรมท่าขวาในสมัยอยุธยาถึงสมัยรัตนโกสินทร์ (พ.ศ.2153-2435)	วิทยานิพนธ์
2547	บัณฑิต ลิวชัยชาญ	บทบาทของพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวในการวางรากฐานทางการค้า สังคมและวัฒนธรรมไทยในยุคเปลี่ยนผ่าน	วิทยานิพนธ์
2548	สารสิน วีระผล	จิ้มก้องและกำไร การค้าไทยจีน พ.ศ. 2195- 2398	หนังสือ



2484	Landon Keneth Perry	Chinese in Thailand	หนังสือ
2510	Skinner George	Leadership and Power in the Chinese Community of Thailand	หนังสือ
2524	Hong Lysa	The Evolution of the Thai Economy in the Early Bangkok Period and Its Historiography	หนังสือ
2531	Reid Anthony	Southeast Asia in the Age of Commerce 1450–1680 Volume One: The Lands below The Winds	หนังสือ
2538	Puangthong RUnghwasdisab	War and Trade: Siamese Interventions in Cambodia 1767–1851	วิทยานิพนธ์
2552	Jirathorn Chartsiri	The Emergence and Development of the Thonburi Kingdom in the context of the Chinese era, 1727–1782	วิทยานิพนธ์
2558	Sng Jeffrey and Pimpraphai Bisalputra	A history of the Thai–Chinese	หนังสือ

## บรรณานุกรม

### เอกสารภาษาไทย

กฤษทล วัฒนวีร์. **กรณีวิพากษ์พระเจ้าตากสิน "พระสติวิปลาส" จริงหรือ.**

กรุงเทพฯ: ปิวอก, 2548

เกียรติศักดิ์ วงศ์มุกดา. **สภาพการค้าของไทย ระหว่าง พ.ศ. 2325-2398.**

วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2523

เชาวน์ รูปเทวินทร์. **ย่ออดีต : พระราชประวัติ สมเด็จพระเจ้าตากสิน**

**มหาราชกับงานกู้อิสรภาพของชาติไทย.** กรุงเทพฯ: พี.วาทีน  
พับลิเคชั่น, 2528

ญาดา ประภาพันธุ์. **ระบบเจ้าภาษีนายอากรสมัยกรุงเทพฯ ยุคต้น.**

วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2519

ณัฐพร บุณนาค. **สถานะทางประวัติศาสตร์ของสมเด็จพระเจ้าตากสิน**

**มหาราช พ.ศ.2310-2497.** วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์  
คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545

ตำราราชอาณาจักร, **สมเด็จพระนเรศวรมหาราช.ไทยรบพม่า.**กรุงเทพฯ: คลังวิทยา,

2514

นิติ เขียวศรีวงศ์. **การเมืองไทยสมัยพระเจ้ากรุงธนบุรี.** กรุงเทพฯ: มติชน,

2543

นิติ เขียวศรีวงศ์. **ปากไก่อและใบเรือ : รวมความเรียงว่าด้วยวรรณกรรม**

**และประวัติศาสตร์ต้นรัตนโกสินทร์.** กรุงเทพฯ : อมรินทร์การพิมพ์  
,2527

บังอร ปิยะพันธุ์. **ลาวในกรุงรัตนโกสินทร์.** กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุน

สนับสนุนการวิจัย : มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์  
, 2541

- บุญรอด แก้วกัณหา. **การเก็บส่วยในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น พ.ศ. 2325 – 2411.** วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2517
- พรรณี บัวเล็ก. **กงสี: กำเนิดและวิถีชีวิตแรงงานรับจ้างในช่วงปลายคริสต์ศตวรรษที่ 18 ถึงคริสต์ศตวรรษที่ 19.** รายงานวิจัยเสนอต่อสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.). กรุงเทพฯ, 2549
- พิมพ์ประไพ พิศาลบุตร. **สำเภอสยาม: ตำนานเจ้าบางกอก.** กรุงเทพฯ: นานมี บุ๊คส์, 2544
- เพ็ญศรี กาญจนโมทย์ และ นันทนา กปิลกาญจน์. **รายงานผลการวิจัยบทบาทมุสลิมในปลายอยุธยา–ธนบุรี พ.ศ.2300-2325.** กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2521
- ภาสกร วงศ์ดาวัน. **วีรกรรมพระเจ้าตากสิน มหาบุรุษกู้แผ่นดินสยาม.** กรุงเทพฯ: นานา, 2555
- ว.วรรณพงษ์. **ความจริงชวนตะลึง ที่อาจพลิกประวัติศาสตร์ การสวรรคตพระเจ้าตากสิน.** กรุงเทพฯ: หัวกะทิ, 2556
- วรมัย กปิลสิงห์. **ใครฆ่าพระเจ้าตากสิน.** นครปฐม: วัดทรงธรรมกัลยาณี, 2516
- วรภรณ์ ทินานนท์. **การค้าสำเภาของไทยสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น.** วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2522
- วีระ อัมพันสุข. **กรุงศรีอยุธยา: เส้นทางกู่ชาติของพระเจ้าตากสิน-ไม่มีใครฆ่าพระเจ้าตากสิน.** กรุงเทพฯ : พรชัยการพิมพ์, 2551
- ศุภรัตน์ เลิศพาณิชย์กุล. **การค้าในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น.** วารสารสุโขทัยธรรมมาธิราช. (กันยายน – ธันวาคม 2538): 108-116
- ศุภวรรณ ขวรัตน์วงศ์. **บทบาทชาวจีนในไทยสมัยอยุธยาตอนปลายถึงสมัยรัชกาลที่ 3 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ พ.ศ.2172 – 2396.** วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540

สารสิน วีระผล. **จัมก้องและกำไร : การค้าไทย-จีน พ.ศ.2195-2398.**

กรุงเทพฯ: มุขนิธิโตโยต้าประเทศไทย, 2548

สุพจน์ เจียมใจ. **อุตสาหกรรมของไทยสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น.** เอกสาร

ประกอบการสัมมนาทางวิชาการเนื่องในโอกาสครบ 200 ปี กรุงรัตนโกสินทร์ เรื่องวิวัฒนาการสังคมไทยในรอบ 200 ปี. มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ วิทยาเขตประสานมิตร, 2525

สุภรณ์ โอเจริญ. **มอญในเมืองไทย.** กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุน

การวิจัย : มุขนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, 2541

### **เอกสารภาษาต่างประเทศ**

Puangthong R Ungswasdisab, War and Trade: Siamese Interventions in Cambodia 1767-1782. Doctoral Dissertation, University of Wollongong. 1995

Reid Anthomy. Social and Economic Change C 1400-C1800 in **The Cambridge History of Southeast Asia Volume One Part Two From C. 1500 – C.1800.** Cambridge: Cambridge University Press, 1999. Pp.116-163

Sng Jeffery and Pimpraphai Bisalputra, **A history of the Thai-Chinese.** Singapore: Editions Didier Millet, 2015

# **A Survey of Literature on Siamese Land Rights, Landownership, and Agricultural Production during the Reign of King Chulalongkorn**

*Jessica Vechbanyongratana*

*Thanyaporn Chankrajang*

## **1. Introduction**

Agricultural production has long been of interest to scholars of Thailand's historical and contemporary economic development and performance. Much of the literature has focused on export crops, especially rice, which has traditionally been the most important export crop since the effective opening of Siam to international trade following the signing of the Bowring Treaty in 1855 and similar treaties shortly thereafter. Given its importance, the development of rice cultivation for export markets has been at the centre of academic inquiry in many economic historical works, including Ingram (1971), Feeny (1982), and Manarungsan (1989).

While rice has drawn the most interest academically, other agricultural crops covered in the literature primarily include other export crops, including rubber and pepper (see for example Ingram, 1971). One of the reasons for the previous emphasis on export crops is likely due to the availability of data. Trade data generally exists in government records both at the country of origin and the country of destination, allowing for researchers to build a relatively accurate picture of export agriculture. In terms of agriculture production for domestic consumption in Siam during the nineteenth century, relatively little is known. Part of this gap in knowledge is due to a lack of explicit records similar to those used in research on agricultural exports.

A paucity of appropriate records is not the only reason why there is little previous work on agricultural production outside of export crops. Agriculture has been widely described in the previous literature as primarily subsistence and static in nature prior to the opening of international trade. To a large extent, this is the portrayal of domestic agriculture in works by Van der Heide (1906), Ingram (1971), Nartsupha (1999), and Manarungsan (1989). Agricultural production in Siam during the second half of the nineteenth century has largely been framed as a response to the lowering of international trade barriers through the Bowring Treaty (1855) and subsequent similar trade treaties signed between Siam and other foreign governments. In other words, there is a sense that agricultural production decisions are influenced primarily by external international market and non-market forces, but not by domestic market demand.

Another likely reason why agricultural production outside of export crop production has been largely overlooked in the literature is that much of the academic work on the nineteenth century economy has been developed through a Marxist lens (see, for example, Nartsupha and Prasartset (1981) and Nartsupha (1999)). Viewing history through a Marxist framework limits analysis on the modes of production. For example, Nartsupha (1999, 26) frames rural production in the nineteenth century according to Marx's theory of social evolution. He describes production as largely subsistence within a cooperative community or "primordial village" (primitive communism), but having characteristics of a feudal mode of production, as evidenced by the Government's extraction of natural resources for international trade via the

villagers with little remuneration.<sup>1</sup> While a market for smallscale production is acknowledged to exist, it is relegated to a supporting role in the economic life of people in the nineteenth century that is not worth further investigation (Nartsupha, 1999, 36). Given that explicit market production and development are primarily products of exploitation in a Marxist framework, there is little space to explore market production as a rational individual utility/profit-maximizing choice. In fact, Nartsupha (1999, 36) suggests that “[t]he Thai sakdina economy was...an economy with no trading towns, no trading class, no artisan towns, and no artisans”. In this light, rural trade is seen as necessary to fulfill deficits in necessities (such as cloth, tools, etc.), but not as a deliberate choice of the best alternative use of available resources.

Since agricultural production outside of export production has been assumed to be subsistence in nature and relatively unchanging, there has been little impetus for further academic inquiry into agricultural production for domestic markets. This belief is consistent with the *a priori* assumption that traditional usufruct land rights were not well defined and insecure by scholars such as Feeny (1982), Larsson (2012), and Chitchang (2013). Furthermore, Feeny (1982) suggests that traditional land rights served as a barrier to export agricultural development and the opening of international trade. The increase in the relative value of land as an input to agricultural production after 1855 necessitated and led to the introduction of a “modern” land rights system by King Chulalongkorn in 1901. There is an implicit assumption that “traditional” usufruct land rights support subsistence agriculture, while “modern” secure private property rights support market-oriented agriculture. Thus, assuming *a*

---

<sup>1</sup> Marx defines six stages of social evolution: primitive communism, slavery, feudalism, capitalism, socialism, and communism. Communism is considered the most advanced mode of production.

*priori* that traditional property rights are insecure and not well-defined limits the space for inquiry into the interplay between traditional property rights in land and consequent agricultural production.

Ultimately, why is it important that we understand the nature of traditional Siamese property rights and agricultural production outside the international export economy during the second half of the nineteenth century? The interplay between property rights and household production decisions may be an integral part of understanding the trajectory of economic development in Siam. Previous work has puzzled over the question of why Thais were “slow” to migrate to urban areas to engage in emerging industries at the turn of the twentieth century. A back-of-the-envelope calculation led Van der Heide (1906, 94) to conclude that earnings from cultivating 20 *rai* of rice at the turn of the twentieth century “cannot afford the average cultivator a much better position than an ordinary coolie has in this country.” Ingram (1971, 57) concludes that urban wages were likely relatively higher than agricultural earnings, but paradoxically “[t]he Thai did not respond to the high wage rates.” Manarungsan (1989) takes issue with Ingram’s assessment. He notes that even if urban wages were higher than rural earnings, opportunities for wage work were still relatively scarce and often uncertain, making steady agricultural work more appealing. Manarungsan’s (1989) argument for relative certainty in agriculture is consistent with traditional property rights in land being well-defined and secure. Thus, security of land rights and production choices made based on the perceived security of those rights may play an important role in explaining the ethnic division of labor that emerged where growing industries and large-scale infrastructure projects largely employed Chinese immigrants at end of the nineteenth century and into the twentieth century.



The purpose of this paper is to review the literature on agricultural production in nineteenth century Siam through the lens of land rights security. In particular, given the property rights framework that clearly defines different dimensions of land rights, the analysis will determine the nature of land rights under the “traditional” land rights system in Siam prior to the enactment of a “modern” land rights system under the 1901 Land Title Deed Act. The next section will address the security of traditional land rights as it is understood in the literature. The review will then turn to our current understanding of agricultural production and domestic market activity during the nineteenth century. Finally, this paper will identify gaps in the literature on traditional land rights security, the nature of agricultural production outside of export rice cultivation, and markets in late nineteenth-century Siam.

## **2. A Brief History of Land Rights in Siam**

In order to assess the nature and security of land rights in Siam, it is first necessary to give a brief history of land rights in the country.<sup>2</sup> Usufruct rights in land date back to the Sukhothai period under King Ramkhamhaeng. One of King Ramkhamhaeng’s stone inscriptions indicates that if a citizen cultivates crops on a piece of land, that piece of land will be considered under that person’s ownership for life and can be inherited by that person’s children (บทที่ 2 วิวัฒนาการ แนวคิดและทฤษฎีในการออกโฉนดที่ดิน, 2011, 7–8). Land title deeds were issued starting in the Ayutthaya period. Those who wanted to claim a plot of land needed to inform the appropriate government officer, have the land inspected, and the plot information recorded in a land deed, including the date of deed issuance and the location of the plot (บทที่ 2 วิวัฒนาการ แนวคิดและทฤษฎี

---

<sup>2</sup> This section summarises the history of land rights as written in “วิวัฒนาการ แนวคิดและทฤษฎีในการออกโฉนดที่ดิน”, in *Problem on the Issuances of Land Title Deeds In Reserved* (2011).

ในการออกโฉนดที่ดิน, 2011, 8). Those who violate rules with regards to owning land were liable for punishment (บทที่2 วิวัฒนาการ แนวคิดและทฤษฎีในการออกโฉนดที่ดิน, 2011, 8). The laws during King U-Thong's period can be summarized into 3 main points:

1. Land title deeds are licenses issued by a government officer as proof of ownership of a specific piece of land and can be used for tax collection.
2. All the land in the Ayutthaya kingdom is the King's property. Citizens may borrow land, but not actually own the land. Taxes paid on the land are considered rent. Citizens are prohibited from buying and selling property without prior government approval.
3. The department responsible for issuing deeds is the Department of Agriculture, which is one of the four departments in the government: interior, household, finance, and agriculture. (บทที่2 วิวัฒนาการ แนวคิดและทฤษฎีในการออกโฉนดที่ดิน, 2011, 9)

During the early Rattanakosin period, King Rama I (1782-1809) and Rama II (1809-1824) continued to use the same land rights system as was used in Ayutthaya (บทที่2 วิวัฒนาการ แนวคิดและทฤษฎีในการออกโฉนดที่ดิน, 2011, 10). Changes in the land rights code came under King Rama III (1824-1851). Under the previous law, deeds were only issued for agricultural land, not for housing or other uses. Thus, King Rama III started issuing certificates for housing purposes. The certificates did not bestow land rights and were not issued for the purposes of collecting taxes. Rather, it provided evidence of current residence (บทที่2 วิวัฒนาการ แนวคิดและทฤษฎีในการออกโฉนดที่ดิน, 2011, 10).

By the reign of King Rama IV (1851-1868), despite the existence of a land code, land deeds were not widely issued outside the main city area. This

meant that a substantial amount of taxes went uncollected. King Rama IV thus made an effort to issue more land deeds, which doubled as tax documents, to areas outside the city. In order to increase revenues, King Rama IV ordered government officers to assess land under cultivation and to issue deeds to the owners (บทที่ 2 วิวัฒนาการ แนวคิดและทฤษฎีในการออกโฉนดที่ดิน, 2011, 10). In the same period, King Rama IV announced that it was legal to sell, give, and rent land to others (บทที่ 2 วิวัฒนาการ แนวคิดและทฤษฎีในการออกโฉนดที่ดิน, 2011, 11).<sup>3</sup> In his memoir (Bowring, 1857, 187), Sir John Bowring, who visited Siam during the reign of King Rama IV, provided a note on customs regarding land as follows – showing that such customs were upheld and well-aware of even by a foreign visitor.

All rights in a country whose government is absolutely despotic are, of course, held on sufferance. As regards the soil, a title is, however, created by the fact of a party having cleared it and brought it into cultivation, the produce being subject to the tax payable upon it. Authority must be obtained for clearing the land, and it becomes alienable and heritable. An old law, or recorded usage, gives to the cultivator a claim on the Sovereign of land for sowing, on the condition of paying a fourth of the gross produce; and the same record says that the Sovereign should lend money without interest to industrious and meritorious subjects.

Arguably the most significant shift in the nature of land rights in Siam came in 1901. King Chulalongkorn enacted the Land Title Deed Act of 1901, which introduced a “modern” land titling system to Siam. The new land rights system was based on the internationally recognised Torrens system of land

---

<sup>3</sup> The land code specifically excluded most foreigners, with the exception of long-term residents of more than ten year.

titling, which includes a central registry of land and title deeds issued based on cadastral survey demarcating true geographical boundaries of each plot. The 1901 Act required that a cadastral survey be completed prior to the issuance of a new land deed.

The 1901 Land Title Deed Act not only changed the administrative system for issuing land rights, the nature of the land rights themselves changed from usufruct rights to full private property rights in land. The reasons for enacting the 1901 Act have been debated in the literature. For example, Feeny (1982) believes that the enactment of the 1901 Act was primarily economic. Feeny (1982) argues that the increasing value of land as an input to production and pressure by the elites increased land rights security. On the other hand, Larsson (2012) argues that the enactment of the 1901 Act was a political move in the face of territorial encroachment by colonial powers. In particular, Larsson (2012) argues that the adoption of the 1901 Act—which initiated the use of the modern Torrens system of land titling, secured property rights for Thais, and excluded foreigners from owning land in most cases—was a tool used to stop the encroachment of colonial powers and end extraterritorial rights of foreigners in Siam. In addition to Feeny’s (1982) economic and Larsson’s (2012) political arguments, Chitchang (2013) argues that the change in the land code and land administration was consistent with King Chulalongkorn’s “modernization” (and “Westernization”) of the government as a whole, a process that he initiated in the early 1890s. While there still is no consensus on the reasons for adopting the Torrens system, what is important for this present study is that the literature generally indicates that property rights in land were insecure prior to 1901, while after 1901 property rights (assuming possession of a deed) were secure. In the following sections we characterise traditional land

rights in light of the broader literature on land rights security and review the literature that references land rights security prior to the enactment of the 1901 Land Title Deed Act.

### **3. Assessing the Nature of Siamese Land Rights: Were They Thin?**

In order to analyse the validity of the claim by the existing literature that the nature of agricultural land rights prior to the enactment of the 1901 Land Title Deed Act was far from perfect and relatively thin, we use the framework provided by Ostrom's seminal work (for example, see Schlager and Ostrom, 1992; Ostrom and Schlager, 1996; and Ostrom 2000). Land rights are multifaceted. Instead of focusing on one dimension of rights, it is more useful to dissect the bundle into different single dimensions that are well-defined in their own rights. Ostrom proposed five dimensions of property rights that are most relevant to the use of natural resource, including land. These are (i) access, (ii) withdrawal, (iii) management, (iv) exclusion, and (v) alienation<sup>4</sup>. Accordingly, well-defined land rights system does not necessarily encompass all five dimensions, but is well-defined within each single facet.

The existing literature often characterises the traditional system of land rights in Siam, up until 1901, as based on the usufruct rights, which means that rights were granted and secure as long as the cultivators remained on the land and made productive use of it (for example, Kitahara, 2000). This was opposite of, and usually viewed as inferior to, the Western Land Code then common in

---

<sup>4</sup>Access refers to when right holders can freely access the land without any permission from the second party. Withdraw refers to when right holders can freely withdraw the fruits of the land. Management refers to when right holders can have decisions on how the land is managed, for example regarding land irrigation and investment. Exclusion refers to when right holders can exclude others from entering, using, and claiming the land, and can have a say over who can trespass and make use of it. Alienation is when right holders can pass the land onto others, either through land sale, land rental, or inheritance.

Europe, North America, and a number of colonial states, where land rights were based on cadastral title deeds or cadastral ownership certificates issued by state authorities, which lawfully allow the absence of the owners from the land. Even though the rights under traditional usufruct rights, by definition, rely solely on the presence of the users, its definition strongly suggests that such users possessed complete rights to access and withdraw. More specifically, they could freely access the land and withdraw the produces from the land.

In addition, the rules that governed the notable three types of deeds, namely *Bai Yeab Yum*, *Tra Jong*, and *Tra Daeng*, which will be mentioned later, suggests that they could manage their productive use of land and exclude other private parties from using it as long as they remained on the land (Sueb wattana, 1984). Hence the holders of usufruct rights were also potentially proprietors as defined by Ostrom and Schlager (1996) and Ostrom (2000). In other words, to a certain extent, the usufruct rights also encompass management and exclusion rights.

Moreover, primary historical records show that the land disputes could be settled by government authorities. Garden title deeds (*ton kua chanote suan*) issued in the 1880s show evidence of dispute resolution.<sup>5</sup> When land disputes arose on orchard lands, the Ministry of Agriculture (*grom na*) often recorded detailed notes regarding the dispute on the garden title deed documents, including the nature of the dispute, evidence of ownership, and how the dispute was settled. Further evidence from the judiciary system (if it exists) could help

---

<sup>5</sup> Evidence of dispute resolution can be seen in several “garden title deeds” (*ton kua chanote suan*) issued in the 1880s under King Chulalongkorn. For example, a deed from a property in Bang Po (serial number 29707) details the dispute, who has the right to transfer the property, and the outcome of the dispute.

elucidate the likelihood that agricultural landholders could exercise and exert their exclusion rights prior to 1901.

Regarding alienation, prior to 1901, *Tra Daeng* could be passed on through inheritance and the holders of *Tra Daeng* could bequeath the land as long as the land was still in use and the land tax was paid (Sueb wattana, 1984). Moreover, the land under *Tra Daeng* could be rented out to sub-tenants. After three years of the tenure, the sub-tenants' tenure status would be indefinitely guaranteed, although land rights would still be held by the original owners (Sueb wattana, 1984). Such practice, as a result, illustrates that alienation rights did exist for a certain type of deed, even prior to 1901.

As a result, according to the framework provided by Ostrom's (2000) and Ostrom and Schlager's (1996) framework, the traditional usufruct rights prior to 1901 certainly covered complete access and withdrawal rights. Evidence also further suggests that it, to a certain extent, potentially encompassed management, exclusion, and alienation rights. This is in contrast to the claim by the existing literature that traditional land rights were restricted and marginal.

Traditional usufruct rights may be different from the common Western Land Code, but it does not mean that it was necessarily inferior in offering different facets of land rights. In this section, when we analyse the traditional land rights in Siam dimension by dimension, it emerges that the traditional land rights system was far from thin. Indeed, it offered the most important facets of property rights. When analysing property rights, there is a danger in lumping rights that is multifaceted in their nature into one single dimension without any attempt to clearly define it. In addition, to use one land rights system as a benchmark for others could be useful in providing a picture of comparison.

However, it lacks the epistemological rigor and loses its usefulness when one tries to assess the very nature of each land rights system.

#### **4. Assessing Land Rights Security: Were Land Rights Prior to 1901 Insecure?**

Scholars generally claim that land rights security in Siam during the nineteenth century was marginal at best. For example, Feeny (1982, 93-94) concludes that “[p]roperty rights in land in the mid-nineteenth century do not appear to have been well defined” and were generally *ad hoc* and lacking systemisation prior to reforms starting in the 1890s. Chitchang (2013, 137, 139) claims that traditional *chanote Tra Daeng* deeds were “not important for the commoner nor the official,” and prior to the modernisation of the land code, “the expansion of land use in Siam was complicated by the fact that it was not clear which land belonged to whom.” Larsson (2012, 32) also concludes that traditional land documents were not helpful in settling land disputes in part because the traditional deeds did not specify the exact geographic location of the plots.

In this section, we analyse whether the claims of weak land rights security are supported by the economic theory of land rights and available historical evidence. According to Place *et al.* (1994), land rights security exists when an individual perceives that he or she has rights to a piece of land on a continuous basis, free from imposition or interference from outside sources, and he or she can reap the benefits of labor and capital invested in that land either in use or transfer to another holder. Three components; (i) breadth, (ii) duration, and (iii) assurance of rights, are believed to be most crucial to tenure security (Bruce and Migot-Adholla, 1994). Explanations of each of these three components are given below.



#### **4.1. Breadth**

Breadth refers to a composition of rights in a bundle that the holder holds with complete assurance regardless of the duration. Land rights insecurity, thus, can arise if there is an inadequate number of rights. Even if the claimants, for example, have rights to access, withdraw, and manage the lands, without exclusion rights they are not free from the imposition of competing claims on management, withdrawal, and access rights on the same pieces of lands from other parties, and they are not guaranteed to reap the full benefits on their investment on lands. The proprietors, on the other hands, although they are secure from interference from outside sources, without alienation rights, they have incomplete control over how lands are transferred. In Ghana, for instance, despite security in standing crops, land tenure security is vested in local matrilineage. Farmers who do not hold any political position at the local level are less secure against losing the lands under fallow (Pande and Udry, 2006). From this point of view, the greater the number of rights that the bundle covers, the greater is the perceived level of tenure security.

#### **4.2. Duration**

Tenure security also depends on the duration of each land right in the bundle. From an economic perspective, inadequate duration in one or more rights also leads to land tenure insecurity. For example, the proprietors that are granted short-term exclusion right are less secure to reap the rewards from their long-term investment in the land. As a consequence, they may be inclined to invest more in short-term inputs such as fertilisers than capital long-term improvement such as irrigation. On the other hand, even though the proprietors are not furnished with alienation rights; if they hold indefinite exclusion rights, it is likely that the level of their tenure security approaches that of the owners'.

Different types of deeds in Siam, prior to 1901, were subject to different duration. While the holders of *Tra Jong* (ตราจอง) could leave the land idle for a maximum of three years, *Bai Yeab Yum* (ใบเหี้ยมยู่) would be terminated after a year if the holders could not show that they had made any productive use of the land. Once the holders of *Tra Jong* had proved that they could make a productive use of the land on a permanent basis, they could be issued with *Tra Daeng* (ตราแดง), which was perceived to be a permanent deed. However, if the holders of *Tra Daeng* left the land idle for nine consecutive years, they would lose such titles (Sueb wattana, 1984). Although all of these deeds could be perceived as temporary in their nature, as long as the holders, in particular those of *Tra Daeng*, stayed on the land and made productive use of it, their holdings could hardly be challenged. As a result, effectively (*de facto*), it was as if they hold indefinite exclusion rights, and this greatly helped ensure their tenure security.

### **4.3. Assurance**

Sjaaastad and Bromley (2000) argued that the key to land rights security potentially lies more in the assurance component. In strict terms, assurance implies that the bundle of rights and duration are held with certainty. Lack of assurance in exerting rights or inadequate rights enforcement can impose land tenure insecurity.

First of all, different dimensions of rights can be enforced by a government whose officials explicitly grant such rights to landholders. Such rights are *de jure* rights, as they are given lawful recognition by formal, legal instrumentalities, should give a higher level of assurance and, as a result, security. The holders of *de jure* rights can presume that if their rights were challenged in a judicial or administrative setting, their land rights would most

likely be secured and sustained (Schlager and E.Ostrom, 1992). Contemporary examples of successful formal assurance include the issuance of Land Use Certificates (Red Books) in Vietnam (Van den Broek *et al.*, 2015), and the Household Responsibility System in China (Jacoby *et al.*, 2002).

Although traditional deeds were not based on the cadastral survey prior to the Torrens land system in 1901, there existed different types of deeds that were issued by the state with clear information on the boundaries to relative locations and the holders' names. Most notably, these were *Bai Yeab Yum*, *Tra Jong*, and *Tra Daeng*. The formality of these deeds was recognised and supported by the state's tax system. In other words, as the tax was levied upon the land under these deeds, they could be characterised as *de jure*. More specifically, the holders of *Bai Yeab Yum* and *Tra Jong* were taxed according to actual cultivation (the so-called *Fang Loy* tax), whilst the holders of *Tra Daeng* were taxed according to actual landholding – since they were assumed to make the best use of their plots (Sueb wattana, 1984).

Moreover, for orchard land in Bangkok and the surrounding areas, the *de jure* rights were recorded to be more permanent and were supported by a different tax system. With reference to Bastian (2015), Bastian's memoir on *A Journey to Siam* (1865) gave a detailed account of the orchard land tax system.

In Siam, land tax (*ka ti din* or the price of the place on the soil) is paid in different ways, as *akson*, *somphakson*, *talat*, *sena*, *phasi*, i.e. in five ways. The tax called *akson* is levied on the owners of orchards, on those who plant different species of fruit trees on their property to sell the fruits when they are in season. When a new king ascends to the throne, an edict is published relating to this. Eight inspectors nominated by the *kha luang* travel around examining and counting the number of trees in the orchards. Trees

subject to I are manifold. The durian tree is liable to a tax of *tikal*, *mangkut* [mangosteen] to one *phuang*, *makmuang* one *phuang*, *mak* (areca nut) one *phuang* for every 25 trees, *ma phrao* (coconut) one *phuang* for every 22 trees, *plu* (betel) one *phuang* for 4 trees, *maphrang* one *phuang* for 4 trees, oranges one *phuang* per 5 trees, etc. Orchard owners must pay to the king annual taxes on the fruit trees in accordance with the number they possess. The eight inspectors keep books on the fruit trees, allowing them to crosscheck.

Whether the number of trees increases or decreases makes no difference because the *akson* must be paid in full as has been recorded. When the new king comes to the throne, a fresh tree count is made, and the records are amended accordingly (Bastian, 2015, 246).

This account is also supported and further illustrated by Prince Dilok Nabarath (2000, 74-76). More specifically, three types of orchard lands were issued land deeds and taxed as according to the schedule in table 2 below.

**Table 2. Orchard Taxes, 1856-1900****Orchard type 1**

Description: Plantations crossed through by ditches or higher lying plantations

Frequency of survey: 1 time per reign

Tree	Size	Tax	Tax (baht)	Unit
Areca palm (1st class)	Height of stems 3-4 wah	138 bia	0.022	1 tree
Areca palm (2nd class)	Height of stems 5-6 wah	128 bia	0.020	1 tree
Areca palm (3rd class)	Height of stems 7-8 wah	118 bia	0.018	1 tree
Areca palm (4th class)	Yields fruit	128 bia	0.020	1 tree
Areca palm (5th class)	Height of stem > 1 sok until they bear fruit	50 bia	0.008	1 tree
Coconut	Height > 1 sok	1 salueng	0.250	3 trees
Betel pepper vine	Height > 5 sok	200 bia	0.031	1 vine
Mango	Thickness of stem > 4 kam; height > 3 sok	1 fueang	0.125	1 tree
Maprang	Thickness of stem > 4 kam; height > 3 sok	1 fueang	0.125	1 tree
Durian	Thickness of stem > 4 kam; height > 3 sok	1 baht	1.000	1 tree
Mangosteen	Thickness of stem > 2 kam; height > 1.5 sok	1 fueang	0.125	1 tree
Langsat	Thickness of stem > 2 kam; height > 1.5 sok	1 fueang	0.125	1 tree

**Orchard type 2**

Description: Higher lying plantations and those crossed through by ditches

Frequency of survey: Annually

Tree	Size	Tax	Tax (baht)	Unit
Sour orange and orange (5 specific species)	Thickness 6 niew	1 fueang	0.125	10 trees
Sour orange and orange (other species)	Thickness 6 niew	1 fueang	0.125	15 trees
Breadfruit	Thickness 6 kam; height of 2 sok	1 fueang	0.125	15 trees
Ma fai	Thickness 4 kam; height of 2 sok	1 fueang	0.125	12 trees
Guava	Thickness 2 kam; height of 1 kup	1 fueang	0.125	12 trees
Sato	Thickness 6 kam; height of 2 sok	1 fueang	0.125	5 trees
Rambutan	Thickness 4 kam; height of 2 sok	1 fueang	0.125	5 trees
Pinapple	N/A	1 salung	0.250	1,000 plants

**Other**

Description: All other growing environments

Frequency of survey: Annually

Tree	Size	Tax	Tax (baht)	Unit
Mango	N/A	1 fueang	0.125	1 tree
Tamarind	N/A	1 fueang	0.125	2 trees
Cinnamon	N/A	1 fueang	0.125	20 trees
Bananas	N/A	1 fueang	0.125	50 trees
Betel pepper vine	N/A	1 fueang	0.125	12 shrubs
Pepper shrubs	N/A	1 fueang	0.125	12 shrubs

Source: Nabarath, 2000, 74-76.

Notes: 1 baht is equivalent to 4 salung, 8 fueang, or 6,400 bia.

It is clear that the tax schedule is extremely detailed and required considerable effort to survey and issue deeds/tax documents to every plot and then collect annual taxes in Bangkok and the surrounding provinces (*kwaeng*). The vastness of the undertaking meant that the census of fruit trees in the first type of

orchard occurred only once per reign (Nabarath, 2000, 74). A comprehensive tax reassessment and issuance of new deeds was ordered by King Chulalongkorn in 1882 (Directory for Bangkok and Siam, 1914, 1914, 40 and 61-62). This assessment in Bangkok and eight neighboring provinces took eight years from announcement to completion (1882-1889) and covered approximately 50,000 orchard plots (type 1).<sup>6</sup> The owners of the surveyed plots were issued garden title deeds (*chanote suan*) by the former Department of Agriculture (*Grom Na*). All of this suggests that land rights prior to 1901 were highly recognised by the state authorities and their *de jure* existence was supported by the imposed tax collection.

In addition, land disputes could be brought to court. Larsson (2012, 32) indicates that land tax receipts were admissible in court as evidence of ownership. Feeny (1982) suggests that there are many land disputes brought through official channels, although specific cases are not quoted by either author. References to court cases to settle land disputes suggest that such titles were upheld by the formal judicial system, implying that a degree of *de jure* land rights, and hence the existence of a certain degree of tenure security was enjoyed even prior to 1901. However, further analysis of primary documents on the use of the formal judicial system to settle land disputes is necessary to make stronger conclusions.

Nonetheless, the existing literature often criticises the validity of such formal documents. For example, Larsson (2012, 32) claims that “[t]he land documents issued by the state were not particularly helpful in settling

---

<sup>6</sup> The *ton kua chanote suan* registers referred to here are housed at the Ministry of Interior’s Department of Land Museum. The registers list plot serial numbers up to just over 50,000 and have deed issue dates that range from 1885 to 1889.

conflicting claims.” Furthermore, Chitchang (2013, 137) adds that traditional *chanote tradaeng* deeds were “not important for the commoner nor the official.” All of these implies that such *de jure* titles did not help strengthen assurance or tenure security. However, a lack of *de jure* assurance does not necessarily mean that assurance and hence tenure security cannot be achieved. Assurance can also be achieved through informal channels, or through so-called *de facto* enforcement.

In some contemporary developing countries, such as in much of Sub-Saharan Africa, state enforcement is generally less than absolute. Limited state enforcement may be caused by a lack of financial resources or high costs of accessing and, as a result, of enforcing *de jure* rights in remote areas. Legal enforcement relies on a constellation of costly supporting arrangements, mechanisms, and institutions, such as courts, police, the legal profession, land surveys, record-keeping systems, and financial institutions (Feder and Feeny, 1991). These supporting features may be incomplete or absent in some developing countries. Government officials may, additionally, choose to simply pay little attention to *de jure* enforcement wherever indigenous *de facto* rights overlap with legal entitlements.

Under some circumstances, land users cooperate to define and enforce rights among themselves. Such rights are *de facto* rights as long as they are not explicitly recognised by state authorities. Legally unchallenged *de facto* rights can be almost as effective in providing tenure security and as much of a factor affecting actions as *de jure* rights. In some situations, *de facto* rights may eventually be given recognition in courts of law if challenged (Schlager and E. Ostrom, 1992, 254). In Sub-Saharan Africa, for instance, security of tenure is fundamentally derived from the indigenous tenure system but is shaped to

varying degrees by legal statues and land administration procedures (Place *et al.* 1994). Tenure security, as a result, may also depend on self-regulation and self-enforcement among neighbouring landholders. In other words, simple informal assurance based on *de facto* rights is found to adequately provide land rights security. For example, Jacoby and Minten (2007) note that few farmers in their Madagascar sample had actually heard of anyone losing land due to a lack of formal land documentation.

As a result, the most fundamental element of assurance, and hence, security, does not lie in the applicability of formal titles, but in how, in practice, be it formally or informally, that rights are uphold with certainty and holders feel secure enough to invest and make productive use of the land. Accordingly, in the contemporary literature, tenants' own evaluations of security based on their perception, expectation, and experience are used to elucidate the extent of tenure security. For instance, Holden and Yohannes (2002) use the question “[a]re you in any way at risk that you may lose all or a part of your land?” to evaluate tenure security in Southern Ethiopia.

Nevertheless, when assessing land rights security in a historical context, one cannot go back in time and employ such questions. One way to evaluate tenure security is, thus, to look at the evidence of the recorded behaviors of landholders at the time and whether they are consistent with the behaviors that landholders generally adopt when they perceive that their land rights are secure.

## **5. Assessing Land Rights Security from the Pattern of Land Use**

Land rights security should, in theory, offer a more attractive environment for improving agricultural investment and performances. It



alleviates uncertainty that discourages farmers from making productive use of land, as there is insufficient incentive to plant when there is no assurance that he or she will be on the land at harvest time. As a consequence, it is expected and generally observed that when landholders are confident that their lands are secure, they make longer-term investments in the land and change the patterns of land use generally towards cash crops.

For example, Jacoby *et al.* (2002) show that, on average, and within the same household, a Chinese farmer uses more organic fertilisers, which can be viewed as a proxy for long-term investment, on more secure plots that are exposed to lower levels of expropriation risk from the local Chinese Government. The introduction of exclusion rights and alienation without approval from third parties is found to be positively correlated to soil conservation in Uganda (Deininger *et al.*, 2008), acquisition of wells or fences and soil improvement in Gambia (Hayes *et al.*, 1977), and increased manure per hectare in Burkina Faso (Malton, 1994). In addition, Ali *et al.* (2007) illustrate that in Ethiopia, a higher level of perceived rights is related to an increase in the adoption and reallocation of land towards new cash crops such as coffee and eucalyptus. The Thai counterparts also change the pattern of land use towards paddy fields as a result of the issuance of partial land rights titles that provide more security to those who were squatting on the degraded government-owned forests (Chankrajang, 2015).

Although the task of evaluating land rights security from the historical land deeds is not easy and subject to debate, we can employ the method of the backward induction. In order to evaluate tenure security, we, hence, look at the evidence of the recorded behaviors of landholders at the time and assess whether they are consistent with the behaviors that holders generally adopt

when they perceive that their land rights are secure: (i) long-term investment and (ii) cash-crop cultivation. Even though the historical record and evidence on individual long-term investment is extremely scant, detailed records exist on Bangkok-based individual plot cultivation patterns during the reign of King Rama V that can shed light on investment and cultivation decisions.

King Chulalongkorn ordered a comprehensive reassessment of orchard taxes (assessed per mature fruit tree) and the reissuance of garden title deeds (*ton kua chanote suan*) in 1882 (Directory for Bangkok and Siam, 1914, 1914, 40 & 61-62). A collection of approximately 30,000 of these garden title deeds out of an estimated 50,000 from the orchard land enumeration in the 1880s still survive today. Vechbanyongratana (2014a) analysed a sample of 2,190 deeds, finding that the average orchard plot size in areas surrounding Bangkok was 3.8 *rai* (approximately 0.61 hectares). A related set of records called replacement garden title deeds (*bai samkarn taen chanote suan*), dating from 1901 to 1906, recorded orchard property transactions, including the number and types of trees found on each transferred property. From a sample of 195 replacement garden title deeds, Vechbanyongratana (2014b) calculated the distribution of trees on the transferred properties, which is reproduced in table 3 below.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> Although only a small sample of the replacement garden title deeds survived, the summary statistics from the replacement deeds are similar to those of the original garden title deeds issued in the 1880s. Thus, the distribution of tree crops is likely adequately representative of the actual distribution of orchard crop trees across the larger sample from the 1880s.

**Table 3. Distribution of Trees on Orchard Lands in the Bangkok Vicinity, 1901-1906**

Tree Type	Tax Rate (Baht per Tree)	Total Enumerated Trees	Total Assessed Taxes (Baht)	Percent of Total Taxes Assessed
Areca 1	0.022	9090	196.00	20%
Areca 2	0.020	7677	153.54	15%
Areca 3	0.018	3596	66.30	7%
Flowering Areca	0.020	3228	64.56	6%
Betel Vine	0.031	303	9.47	1%
Maprang	0.063	321	20.06	2%
Mango	0.125	1710	213.75	21%
Durian	0.625	396	247.50	25%
Mangosteen	0.125	167	20.88	2%
Langsat	0.125	33	4.13	<1%

Source: Author's calculation from garden title deed tree inventories.

The table indicates that approximately 90 percent of the (taxable) trees cultivated on orchard lands is areca (betel nuts). Areca is generally chewed with betel leaf and is a type of a stimulant. Areca is considered a cash crop, not a subsistence food crop. According to Jan (2008), areca takes about 8 to 9 years to fully mature and cultivators could expect annual revenues of 1 baht per areca tree in the early 1890s. The replacement garden title deeds indicate that on average a cultivator had 120 areca nut trees per plot, which means annual revenues on areca cultivation was around 120 baht per year (Vechbanyongratana, 2014b). To put this in perspective, it is estimated that a wage laborer earned approximately 0.5 baht per day during the 1890s (Feeny, 1982, 132).

In addition, in rural outposts, cash crop cultivation that required long-term investment was also observed. For instance, in the province of Sungkla (nowadays, Songkhla) in the south, there was a record of coffee-plantation.

Coffee-planting has been attempted by the late Mr. Harrison, who in 1891 planted 35,000 trees at a place thirty miles up the Keda road from Sunkla, forty-five miles distant from Keda. Of these, last year, Mr. Ramsay, his late partner, informed me 30,000 were living. (Smyth, 1898, Chap. XVIII, 105).

This example suggests that even for the foreigners, British subjects in this case, a certain form of land rights was guaranteed, so much so that they felt secure enough to start a plantation. In addition, peppers were grown in Chantabun in the east of Siam and exported by the British firms in Bangkok, indicating a clear non-subsistent agriculture.

Pepper-growing is indulged in on a small scale on favourable spots throughout the neighbourhood. Every here and there among the villages we came upon the pretty large-leaved vines, which the red loam of the district seems to suit. There are said to be as many as two million vines in Chantabun, and a quarter of that number in Krat<sup>8</sup>; the average yield in a good year, when there is no worm or other disease on the plant, is reckoned to be a *pikul*<sup>9</sup> of berries to every hundred trees, of which about two-thirds are fit to be sold as white pepper, the remainder being of lighter and inferior quality, and going to form the second class, or black pepper. (Smyth, 1898, Chap. XXI, 177)

Such patterns of cultivation are far from being subsistent. Indeed, it is consistent with long-term cash crop investment and cultivation. As a consequence, if long-term cash crop cultivation is only adopted when

---

<sup>8</sup> This probably referred to Trat province next to Chantabun.

<sup>9</sup> A *pikul* was about 133 pounds.

landholders feel secure in their land claims, to a certain extent we can conclude based on backward induction that a certain degree of land rights security is perceived by the Bangkok-based agricultural landholders during the reign of King Rama V.

## **6. Assessing the Existence of Land Use towards the Domestic Agricultural Market: Was There Only Subsistence Cultivation?**

In this section, we analyse the claim that land use towards the domestic agricultural market prior to 1901 was notably thin, and agriculture in Siam was mainly on a subsistence basis. Two lines of the assessment will be followed. First, if land use was subsistence-based, landholding should not be responsive to land price changes. Second, if land use was subsistence-based, cultivation intensity should not be responsive to proximity to transportation ways and distance to domestic agricultural market hubs. Before evaluating the responsiveness of landholding to price changes and cultivation intensity to market access, we review the claims of subsistence and self-sufficiency and limited domestic market activity in the literature.

### **6.1 The Assumption of Subsistence Agriculture**

Much of the historical economic literature on nineteenth century Siam assumes that the population engaged primarily in subsistence agriculture. While we are not disputing the claim that agriculture in Siam was largely subsistence in nature, there is a danger in asserting that economic life in the nineteenth century was limited to subsistence and/or self-sufficient production. These assertions simplify the picture of nineteenth century life and limit the possible discussion and analysis on the diversity of economic activities during the time period.

Several previous scholars have described nineteenth century life in Siam as primitive, subsistent, and/or self-sufficient. For example, Van der Heide (1906), writing at the turn of the twentieth century, describes Siamese life as self-sufficient with production sufficient to cover basic needs. Van der Heide (1906, 78) asserts that “[t]rade of course could only be of small importance in such a self-supporting primitive community.” He goes on to describe domestic industries that were of some importance, including silk, cotton, paper, metalware, and earthenware, that were hurt by the influx of cheap foreign goods after the Bowring Treaty (Van der Heide, 1906, 86). Van der Heide’s (1906, 86) conclusion is that “[t]he general result of the opening up of the country for trade by development of modern transportation thus is that the people, from a self-supporting primitive community, have become large producers of agricultural products for export, and consumers of imported products of foreign industries.” In essence, it is asserted that a local market for locally produced goods did not exist before or after the Bowring Treaty and that international trade almost perfectly substituted for locally (and self-sufficiently) produced goods outside of rice.

The image of “primitive” and “self-sufficient” Siamese agricultural communities continues to appear in work from later in the twentieth century. For example, Ingram (1971) describes the general economic activities in Siam as follows:

The peasant in 1850 grew only a little more rice than his family needed, and at the same time he was more self-sufficient. That is, in most cases he grew his own tobacco, silk, cotton, sugar cane, fruit, betel nuts, coconuts, etc. There was some trade, to be sure, and every peasant did not supply all his requirements of all commodities, but in

general it is valid to say that families, villages, and regions were more self-sufficient than they were to be in seventy-five years. (Ingram, 1971, 9-10).

Ingram goes on to hypothesize on the nature of trade given the conclusion of self-sufficiency.

Most of the internal trade of Siam in 1850 was probably carried on through barter entirely within the villages. The movement of goods between villages and between regions must have been relatively small. Inadequate and costly transportation would partly account for this, although a more important reason may have been that every region could easily produce the basic items entering into the standard of living. (Ingram, 1971, 19)

Although Ingram concludes that most production is subsistence in nature and therefore trade is minimal, he also acknowledges that it is difficult to assess the nature of production and domestic market activity due to a lack of available data (Ingram, 1971, 9).

To solve the problem of a lack of data on domestic agricultural production and markets, Nartsupha (1999) utilized interviews of elderly Thais to discover the nature of social organization and agricultural production in rural areas in the late-nineteenth and early-twentieth centuries. His main conclusions concerning economic life up through the mid-nineteenth century are similar to Van der Heide (1906), but viewed through a Marxist lens: the main mode of production was subsistence (primordial village) and the little other production that took place was primarily for export (exploitation by the government). Nartsupha (1999) describes the general economic situation as follows:

Village subsistence production was dependent on nature. Villagers found food directly from nature or grew rice dependent on rainfall. They used human labour with no mechanical assistance. They carried out important crafts such as weaving in almost every village. They were highly self-reliant and could maintain this condition because of the surplus availability of natural resources in comparison to the number of people. (Nartsupha, 1999, 26)

Although Nartsupha (1999), like other scholars, acknowledges the existence of local product markets, market activity is concluded to be not important.

In contrast, several authors who were contemporary to the time period under study provide descriptions of significant market activities among the Siamese population. For example, in his travel memoir, Thompson (1910) describes trade outside of Bangkok along the major river and canal routes using Chinese intermediaries. This observation is later expanded upon and the role of Chinese traders in Siam's interior explained in detail in Skinner's (1957) work on the Chinese in Siam. The most vivid description of Bangkok markets can be found in "Bangkok in 1892" by Fournereau (1998) as follows:

Several markets are bordering the New Road; they are not very important; we will suffice here to cite a few: the *talats* of *Wat Lao*, *Luang Nava* or *Talat Bangrak*, to arrive at the great market of Bangkok, *Talat Noi* which stretches out over a five kilometer route, taking the different names of the quarters it traverses and only stopping at the wall of the Siamese city. [...]

This market is so narrow that one can walk between its two rows of stalls on foot only [...]



This market is the greatest of Bangkok. One finds anything one desires here and naturally, by preference, things from English or German origin. Like in France, in the Middle Ages, each type of business has a special quarter here: in the first part, called *Talat Noi*, one finds The carpenters, the coopers, the basket makers, the bottle merchant, haberdashers, a few government operated pawnshops, Chinese restaurants and, finally, small stalls in which low quality silks, cloths with flower patterns used for making sarongs, Indian cloths, cotton threads, hats, etc, are sold. The majority of these stalls belong to Chinese. [...]

After having walked through *Talat Noi*, one arrives at the *Wat Koh* market. The shops on the left belong to Hindus, to Muslims, selling woolen cloths, Canvas, calico, cotton cloths, thread, needles, canned food and even weapons and gunpowder. [...]

On the right side or the Chinese stonecutters, Bengali ladies' tailors and Malabar engravers. [...]

Then comes *Talat Sampeng* where the true Chinese element and the products of his country are met with: teas, long-leaf cabbages, dried and salted turnips, turtle eggs, swallow nest, ham, local cakes, porcelain and paper-mache toys, painting, mirrors in mother-of-pearl encrusted frame, ebony chairs with black adorned with gray marble, copper bowl, incense burners and chandeliers. This enormous display, truly curious, serves as the scenery, as it says in *Talat Noi*, for a gambling house. [...]

Here then we have *Talat Wat Samphun*, nothing special is noted. Thus we cross over the bridge which separates us from the gates of the Siamese city and we find ourselves amidst merchants of the good goods of the country: a

mass of Buddhas in mystic and ecstatic poses stare at you with their almond-shaped eyes.

Such is, in rough Lines, a sketch of the unending markets, purged in 1891 from a great deal of their proliferating dens. The government has greatly limited in numbers those that possess the right to stay open day and night and it has built in separate places some kind of halls in which the gambling farmers have been requested to bring their operations in order to obstruct the circulation less. The government-run pawnshops followed and opened in the surrounding areas. (Fournereau, 1998, 51-53).

Besides the markets that could be found on land in little lanes of Bangkok, floating markets on the river and canals were not uncommon as illustrated in Bastian (2005):

Traffic in Bangkok mainly uses not the land but the water, and two rows of floating houses, one on each bank, from the river, at the same time forming a large market, where people gather every day. All these houses are open on the side facing the river, where various goods are displayed, constituting open shops, whose wares can be inspected at ease by prospective buyers passing in boats. Usually craftsman from the same guild have adjoining houses, making it easier and quicker to have an overview of what is available. In between the houses lie market boats, bringing fruit, fish, vegetables, etc. (Bastian, 2005, 49).

Finally, even a cookbook published at the turn of the twentieth century devotes an entire chapter to describe the main markets in Bangkok, the types of goods sold (locally produced and imported), and from where some of the domestically produced products originated (Pasakornwongse, 2011). It was

recorded that fish, meat, pets, vegetables, fruits, herbs and even illegally smuggled goods could be commonly found in the markets in Bangkok (Pasakornwong, 1908, Book 5, 152). The book also further describes which commodities that particular markets were specialised in. Good quality fresh and dried fish could be found at Tong Nam market. In order to find exotic fruits and Chinese herbs, one should visit Sampeng market. Bang Rak market sold western vegetables, beef and lamb. In addition, it also provides market characteristics. Some, such as Yod, Sao Chingcha, Bann Mao, Samsen, Nang Leung, Hua Lam Pong, Ban Tawai, Somdej, Plu, and Klong Mon markets were floating markets that sold fruits and vegetables in the afternoon. Some, such as Ta Tian market, encompassed both land and water floating sections. Interestingly, the book also gives the details of the types and prices of particular fish, shellfish, and meat, as well as where they were produced and transported from. For instance, pork from Korat (Nakorn Ratchasima) in the Northwest was delivered to Bangkok markets by freight rail. Beef were from Ratchaburi and Nakorn Chaisri towards the west of Bangkok, whilst lamb were from Shianghia and Singapore.

The level and intensity of exchanges in the Bangkok markets must be so high that taxes were levied upon various goods and applied to both sellers and buyers. The organisation of such tax collection is described in Bastian (2005) as follows:

Returning again to the function of the market supervisor (*chao talat*) the following can be said. The government uses a woman as you know to collect the taxes on various goods from the sellers and buyers. Only ships and Chinese junks are exempt, as well as floating raft houses. With the exception of these, all other boats and canoes which trade on the water must pay taxes,

and tax is levied on everything that is offered for sale on land, at stalls or in shops, big or small. All market sheds covered with bamboo roofs, where selling goes on from early to late, are subject to the same levy, as are also the firing kilns of potters, the hearths of smiths and gold workers of all kinds, the furnaces of foundrymen, the ovens of rice cake bakers, ovens for drying water containers, and brick kilns. The *chao talat* pays his receipts to the royal treasury. In capitals of the first up to fourth rank the *chao chamnuem jai* (the revenue official of the registrar) appoints a tax collector to raise the money due in taxes and sends the various moneys collected to the treasury. The market supervisor must observe the law when collecting taxes. If he comes across a member of the *phrai luang* who has the sealed document (*traphum* or charter) of exemption, he can demand nothing. When *phrai luang* deal in goods whose value does not exceed one *tamlueng* (4 baht), the king has agreed to allow them to practice this trade as a reward for their corvée service. If a member of the *phrai luang* trades in goods whose price exceeds one *tamlueng*, the market supervisor has the right to demand the lawful amount. Only the best members of the *phrai luang* enjoy this tax exemption. Otherwise everybody has to pay the market supervisor the due taxes, as is the custom and the law. Nobody can demand exception (Bastian, 2005, 248)

There is also evidence for large markets in populated areas that attract produce and goods from surrounding rural areas. For example, a government report authored by Prince Damrong in the 1890s considers the volume of trade at the largest fresh market in Nakhorn Chaisri and the possible benefits of expanding the rail network between Bangkok and Nakhorn Chaisri to facilitate internal trade and commerce (Damrong, 2012). Even for a small town in the

North like Nan, markets did exist and the picture was far from a barter economy.

But the sight of Nan is the morning market in the open centre of the town. Here from all sides, as daylight advances, the women folk collect, bringing their baskets full of fruit, rice-cakes, cigarettes, and flowers. They sit behind their goods in rows, chatting and laughing softly (Smyth, 1898).

All of these accounts suggest a more vibrant market for locally produced goods than is portrayed by scholars later in the twentieth century.

Another important publication that alludes a much richer economic life among nineteenth century Thais is a compilation of essays in the book *Siamese Occupations* written in the early 1890s. This book includes 25 essays on various occupations commonly engaged in by the Siamese. Some of the occupations include agriculture (tobacco, sugar, orchards, pepper, etc.) and other industries (papermaking, silkworm cultivation, laundry, haircutting, etc.). What is interesting about this publication is that each chapter covers a different occupation and most chapters detail the expected investment and returns to each of the activities. For example, for the orchardists, the labour cost for land clearing per plot (*khanad*) was estimated to be about one baht, and 20 baht for digging an irrigation ditch. The profit from a plot of sugarcanes was estimated to be around 80 baht (one *chang*), and a plot of bananas would yield the profit of about 40 baht. Regarding other industries, a hairdresser were estimated to earn no less than 30 baht per month. A laundryhouse would yield around 160 to 400 baht per month. In fact, the premise of this publication is that there is in fact significant domestic market activity and that individuals can make investment decisions to exploit the domestic market.

In addition, during the reign of King Chulalongkorn, various types of agricultural produce exhibitions were held, indicating that agriculture was not merely a subsistent day-to-day basis activity that was confined within households. James McCarthy, a director-general of the Siamese Government Surveys, who spent 12 years in Siam from 1881 to 1893, noted in his memoir that:

When I returned to Bangkok, an exhibition of all Siamese produce was in full swing, in celebration of the hundredth year of the present dynasty, and in commemoration of the foundation of Bangkok. The exhibition was a very great success, and was thronged by crowds of good-humoured people. (McCarthy, 1994, 2).

Also, the first annual Exhibition of Agricultural and Commerce (การแสดงกสิกรรม แลพาณิชการ ครั้งที่ 1) was held in 1910 towards the end of the reign. It was explicitly stated in the report that the exhibition was seen as the means of leading and encouraging the people to take an active interest in agriculture, industry and commerce. There were, for example, around 912 types of rice and 784 silk growers entering the competition. It was estimated that the number of visitors reached 10,000 persons per day (Nawigamune, 2011).

The inconsistencies between the assumptions of subsistence and self-sufficiency and the contemporary nineteenth and early-twentieth century observations regarding markets need to be reconciled. Available data is generally limited to contemporary nineteenth century impressions and some government correspondence. Quantitative evidence to directly measure domestic production and trade is virtually nonexistent. Given these challenges, one must look for alternative means of assessing the claims concerning subsistence agriculture and self-sufficiency in the economic history literature.

## 6.2. The Responsiveness of Landholdings to Land Price Change

Although we do not directly observe the historical land price records, we can infer land prices from land tax rates. As a consequence of the opening of new canals during the reign of King Rama IV, for example *Klong Jedi Bucha* in 1858 and *Klong Mahasawas* in 1860, there was an increase in the amount of land that became suitable for agriculture (i.e. approximately 63,490 *rai* as a result of the above two canals). New *Tra Daeng* deeds were given, however with a higher rate of land tax. Accordingly, a number of farmers changed their deeds, and hence their land tax base, from *Tra Daeng* to *Fang Loy* (which was based on the actual use of land rather than the actual holding), in order to avoid a higher tax rate. Following this event, to encourage *Tra Daeng* deed holdings, in 1858, King Rama IV reduced the tax rate from 1 *salueng* and 1 *fueng* per *rai* to only 1 *salueng* per *rai* (Sueb wattana, 1984). In addition, a tax incentive was given to new holdings in the frontiers. In particular, in 1857, for holdings under *Tra Daeng*, tax would be exempted during the first year and halved during the next three years. For holdings under the *Fang Loy* tax system, a tax exemption would also be applied during the first year, and for the next three years the tax rate would be at 0.25 baht per *rai* (Sueb wattana, 1984).

These examples suggest that such new landholdings were responsive to land tax rates – which can reflect to a degree the value of the land (land price). In other words, there existed a degree of price elasticity, implying the amount of land use/holding was far from being fixed. If the pattern of cultivation could be characterised by subsistence, land use should be virtually fixed, i.e. having to cater solely to family members. There would be no incentive for farmers to expand their holdings beyond their subsistence needs. However, from the above records, tax rates, or tax incentive, were used to incentivize larger

landholdings, and evidence shows that farmers responded to such price change. This, as a result, helps illustrate that agricultural landholdings, prior to 1901, had an element that departed from subsistent land use. This starkly contrasts to the popular belief and the claim in the existing literature.

### **6.3. The Responsiveness of Land Use Intensity to Distance to Market**

If the objective of the use of the land is for subsistence needs, cultivation intensity of different plots should not be varied according their distance to agricultural domestic market or “market access”. However, if land use also catered to the domestic agricultural market, we should observe that plots that were closer to market hubs were more intensively cultivated. This conjecture is based on the link between transport costs and land use intensity and improvement towards market production. More specifically, it is based on economic theory stating that a fall in transport costs makes it economical to trade and, hence, increase land productivity towards market production (for example, see von Thünen and Hall, 1966; and Atack and Margo, 2011). It is found that railway expansion both in British India and the United States reduced transport cost, increased agricultural land value, and improved real income from agriculture. (Atack and Margo, 2011; Donaldson, 2015; and Donaldson and Hornbeck, 2015).

Railways improve transport networks and effectively reduce transport costs and distance between the production location and the market. Although the agricultural land in Bangkok and the surrounding areas prior to 1901 was largely independent from the force of railways, the canal networks were extensive and were used as a primary means of transportation of people and goods. Thus, in the case of Siam, we can rely on the canal networks as representing the transport associated transport cost. To date, there is no



literature that specifically explores the relationship between access to canal transportation and cultivation decisions. This remains a large gap in the literature and an important avenue of inquiry to increase our overall understanding of agricultural production and domestic markets during the nineteenth century.

## **7. Conclusions**

The purpose of this paper was to review the literature concerning agricultural production for domestic markets in the second half of the nineteenth century through the lens of land rights security. Land rights security in nineteenth-century Siam has been characterised in the literature as weak. However, compared to the various dimensions of land rights security in the literature, we conclude that traditional land rights in Siam prior to the enactment of the 1901 Land Title Deed Act appear to be relatively secure. Secure land rights are consistent with long-term investments in cash crops. Thus, the apparent security of traditional land rights puts into question the *a priori* assumption by several previous scholars that the economic life of Siam's population was subsistent and self-sufficient with little to no domestic market activity.

Given the inconsistencies in the literature on land rights security and the pervasive assumption that local market activity was virtually non-existent, there is room for additional inquiry into the nature agricultural production and domestic markets during the second half of the nineteenth century. Given that data on domestic trade is virtually non-existent, alternative approaches to assess agricultural production and domestic market activity must be pursued. Three proposed approaches to further study and fill in the knowledge gaps on agricultural production and domestic market activity in Siam include:

1. Review additional nineteenth-century accounts by both Siamese and foreigners describing agricultural production and domestic market activities.
2. Review official government documents and correspondence (similar to Damrong (2012)) on agricultural production and domestic market activities.
3. Pursue quantitative analysis on the garden title deeds issued in the 1880s to determine the extent of orchard-based cash crop cultivation in Siam and the relationship between market access and cultivation intensity.

Pursuing these three avenues of inquiry will help complete the picture of Siam's nineteenth-century economy and, hopefully, shed further light on the trajectory of Siam's economic development in the twentieth century.

## References

- Directory for Bangkok and Siam, 1914.* (1914). Bangkok: Bangkok Times Press.
- (2011). บทที่ 2 วิวัฒนาการ แนวคิดและทฤษฎีในการออกโฉนดที่ดิน. In *Problem on the Issuances of Land Title Deeds In Reserved* (pp. 7-56). Chonburi: Sripatum University Chonburi Campus.
- Ali, D. A., Darcon, S., & Gautam, M. (n.d.). *Property Rights in a Very Poor Country: Tenure Insecurity and Investment in Ethiopia*. The World Bank.
- Atack, J., Margo, & A., R. (2011). The Impact of Access to Rail Transportation on Agricultural Improvement. *The Journal of Transport and Land Use*, 4(2), 5-18.
- Bastian, A. (2005). *A Journey in Siam (1863)*. (W. E. J. Tips, Trans.) Bangkok: White Lotus Press.
- Benjamin, P., Lam, W. F., Ostrom, E., & Ganesh, S. (1994). *Institutions, Incentives and Irrigation in Nepal Decentralization*. Burlington, VT: Associates in Rural Development.
- Bowring, John. (1857). *The Kingdom and People of Siam; with a Narrative of the Mission of that Country in 1855*. London: John W. Parker and Son, West Strand.
- Bruce, J. W., & Migot-Adholla, S. E. (1994). Searching for Land Tenure Security in Africa. In B. John, & S. Migot-Adholla, *Searching for Land Tenure Security in Africa*. Dubuque, IA: Kendall/Hunt.

- Bruce, J. W., Fortmann, L., & Nhira, C. (1993). Tenures in Transition, Tenures in Conflict: Examples from the Zimbabwe Social Forest. *Rural Sociology*, 58(4), 626-642.
- Chankrajang, T. (2015). Partial Land Rights and Agricultural Outcomes: Evidence from Thailand. *Land Economics*, 91(1), 126-148.
- Chitchang, K. (2013). Modern Siam and the Map Title Deed. *Thammasat Review*, 16(Special Issue), 133-163.
- Damrong, P. (2012). *Meeting Regarding the City of Nakorn Chasri*. (A. Kasemkornkul, Ed.) Bangkok: Department of Fine Arts.
- Deininger, K., & Ali, D. A. (2008). "Do Overlapping Land Rights Reduce Agricultural Investment? Evidence from Uganda. *American Journal of Agricultural Economics*, 90(4), 869-882.
- Department of Fine Arts. (2008). *Siamese Professions*. Bangkok: Department of Fine Arts.
- Donaldson, D. (forthcoming). Railroads of the Raj: Estimating the Impact of Transport Infrastructure. *American Economic Review*.
- Donaldson, D., Hornbeck, a., & Richard. (forthcoming). Railroads and American Economic Growth: A "Market Access" Approach. *Quarterly Journal of Economics*.
- Feder, G., & Feeny, D. (1991). Land Tenure and Property Rights: Theory and Implications for Development Policy. *The World Bank Economic Review*, 5(1), 135-153.
- Feeny, D. (1982). *The Political Economy of Productivity*. Vancouver: University of British Columbia Press.
- Fournereau, Lucien. (1998). *Bangkok in 1892*. Bangkok: White Lotus, 1998.

- Hayes, J., Roth, M., & Zepeda, L. (1977). Tenure Security, Investment and Productivity in Gambian Agriculture: A Generalized Probit Analysis. *American Journal of Agricultural Economics*, 79(2), 369-382.
- Holden, S., & Yohannes, H. (2002). Land Redistribution, Tenure Insecurity, and Intensity of Production: A Study of Farm Households in Southern Ethiopia Land Economics. 78 (4 ), 573-590.
- Ingram, J. C. (1971). *Economic Change in Thailand, 1850-1970*. Stanford: Stanford University Press.
- Jacoby, H. G., & Minten, B. (2007). Is land titling in Sub-Saharan Africa cost-effective?: Evidence from Madagascar . *World Bank Economic Review*, 21(3), 461-485.
- Jacoby, H. G., Li, G., & Rozelle, S. (2002). Hazards of Expropriation: Tenure Insecurity and Investment in Rural China . *The American Economic Review*, 92(5), 1420-1447.
- Jan. (2008). About Orchards. In Department of Fine Arts, *Siamese Professions*. Bangkok: Department of Fine Arts.
- Kitahara, A. (2000). *The Two Critical Stages of Land Policy in Modern Thailand*. Paper Presented at the Conference The Chao Phraya Delta: Historical Development, Dynamics and Changes of Thailand's Rice Bowl, 12-15 December, Bangkok.
- Larsson, T. (2012). *Land and Loyalty: Security and the Development of Property Rights in Thailand*. Ithaca: Cornell University Press.
- Malton, P. (1994). Indigenous Land Use Systems and Investments in Soil Fertility in Burkina Faso . In J. Bruce, & S. and Migot-Adholla, *Searching for Land Tenure Security in Africa*. Dubuque, IA: Kendall/Hunt.

- Manarungsan, S. (1989). *Economic Development of Thailand 1850-1950, Response to the Challenge of the world Economy*. Bangkok: Institute of Asian Studies.
- McCarthy, James. (1994) *Surveying and Exploring in Siam, with Description of Lao Dependencies and of Battles against the Chinese Haws*. Bangkok: White Lotus.
- Nabarath, P. D. (2000). *Siam's Rural Economy under King Chulalongkorn*. (W. E. Tipps, Trans.) Bangkok: White Lotus.
- Nartsupha, C. (1999). *The Thai Village Economy in the Past*. (C. Baker, & P. Phongpaichit, Trans.) Chiang Mai: Silkworm Books.
- Nartsupha, C., & Prasartset, S. (1981). *The Political Economy of Siam 1851-1910*. Bangkok: The Social Science Association of Thailand.
- Nawigamune, Anake. (2011) *King Chulalongkorn and Siamese Agriculture II*. Saitharn Publication House.
- Ostrom, E. (2000). Private and Common Property Rights . In B. Bouckaert, & G. De Geest, *Encyclopedia of Law and Economics, vol. II. Civil Law and Economics* (pp. 332-379 ). Cheltenham: Edward Elgar.
- Ostrom, E., & Schlager, E. (1996 ). The Formation of Property Rights . In S. Hanna, C. Folke, & K.-G. Maler, *Rights to Nature: Ecological, Economic, Cultural, and Political Principles of Institutions for the Environment* (pp. 127-156 ). Washington DC : Island Press.
- Ouyyanont, P. (1998). Bangkok as a Magnet for Rural Labor: Changing Conditions 1900-70. *Southeast Asian Studies*, 36, 78-108.
- Pande, R., & Christopher, U. (2006 ). Institutions and Development: A View from Below . In R. Blundell, W. K. Newey, & T. Persson, *Advances in*

- Economics and Econometrics* (pp. 439-400 ). Cambridge: Cambridge University Press.
- Pasakornwongse, T. P. (2011). *Mae Krua Hua Pah* (7th ed., Vol. 5). Bangkok: Samnak Pim Ton Chabab.
- Place, F., Roth, M., & Hazell, P. (1994 ). Land Tenure Security and Agricultural Performance in Africa: Overview of Research Methodology . In J. Bruce, & S. Migot-Adholla, *Searching for Land Tenure Security in Africa* . Dubuque, IA : Kendall/Hunt.
- Schlager, E., & Ostrom, E. (1992). Property-Rights Regimes and Natural Resources: A Conceptual Analysis. *Land Economics*, 68(3), 249-262.
- Sjaastad, E., Bromley, & W., D. (2000). The Prejudices of Property Rights: On Individualism, Specificity and Security in Property Regimes. *Development Policy Review*, 18, 365-389.
- Skinner, G. W. (1957). *Chinese Society in Thailand: An Analytical History*. Ithaca: Cornell University Press.
- Smyth, Herbert Warington. (1898). *Five Years in Siam, from 1891 to 1896*. London: John Murray, Albemarle Street.
- Sueb wattana, T. (1984 ). Rice Production and Rice Trade in Central Thailand . In N. Chatthip, & S. Manarangsarn, *The Economic History of Thailand before 1942* (pp. 263-301). Bangkok: Thammasat University Press.
- Thompson, P. (1910). *Siam: An Account of the Country and the People*. Boston: J. B. Millet Company.
- Van den Broeck, K., Newman, C., & Tarp, F. (2015). Property Rights, Productivity, and Joint Titling in Vietnam. *Land Economics*, 91(1), 91-105.

- Van der Heide, J. H. (1906). The Economic Development of Siam during the Last Half Century. *Journal of the Siam Society*, 74-101.
- Vechbanyongratana, J. (2014a). *Property Rights, Land Markets, and Land Use in Bangkok: Consequences of Siam's 1901 Land Act*. Working Paper.
- Vechbanyongratana, J. (2014b). *Ordinary Landholder Living Standards in Early Twentieth-century Siam*. Working Paper.
- von Thünen, J. H., & Hall, P. G. (1966). *Isolated State: An English Edition of Der Isolierte Staat*. . Oxford and New York: Pergammon Press.



## สถานภาพความรู้ปัจจุบันเรื่อง

### “เมืองกับประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทยตั้งแต่สมัยโบราณถึงปัจจุบัน”

ชลธิชา ขุนทอง

#### 1. บทนำ

ปัจจุบัน ประเทศไทยมีกรุงเทพมหานครดำรงฐานะเมืองหลวง และเป็นศูนย์กลางการเมืองการปกครอง เศรษฐกิจ การศึกษา สาธารณสุขและบริการต่างๆ ความเจริญเหล่านี้ได้ชักนำให้ผู้คนหลังไหลเข้ามาแสวงหาความสำเร็จและคุณภาพชีวิตที่ดี ข้อมูลการสำรวจสำมะโนครัวประชากร ตามทะเบียนราษฎรสิ้นสุดปี 2557 ชี้ว่ามหานครแห่งนี้มีประชากรอยู่ 5,692,284<sup>1</sup> คน แต่หากนับรวมประชากรทั้งหมดที่อาศัยอยู่จริงอาจสูงถึง 10 ล้านคน กรุงเทพฯ จึงมีความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่สูงที่สุดในประเทศไทย ขณะที่เขตเมืองอื่นๆ ในส่วนภูมิภาคมีประชากรไม่ถึง 5 แสนคน เทศบาลนครหาดใหญ่ มีประชากรหนาแน่นที่สุดรองลงมา ได้แก่ เทศบาลนครนครราชสีมา เทศบาลนครอุดรราชธานี และเทศบาลนครเชียงใหม่ ตามลำดับ นอกจากนี้ การสำรวจของธนาคารโลกใน พ.ศ. 2553 ระบุเขตเมืองกรุงเทพฯ มีอัตราส่วนเป็นเกือบร้อยละ 80 จากพื้นที่เมืองทั้งหมดของประเทศ สิ่งเหล่านี้สะท้อนภาพ “เมือง” ของไทยในปัจจุบันที่มีความเหลื่อมล้ำอย่างชัดเจน

หลายทศวรรษที่ผ่านมา การพัฒนาเขตเมืองกระจุกอยู่ที่กรุงเทพฯ จนกลายเป็นเมืองโตเดี่ยวหรือ “เอกนคร” ชาวชนบทต่างมุ่งอพยพโยกย้ายเข้ามาตั้งถิ่นฐาน ทำงาน เข้ารับการศึกษาศึกษาและแสวงโชคในเมืองหลวง เนื่องจากเป็นศูนย์กลางความเจริญในทุกด้าน จนเกิดปัญหาความแออัด อาชญากรรม มลภาวะทางสิ่งแวดล้อมและอื่นๆ เป็นทุกขสภาวะของคนเมือง รัฐตระหนักดีถึง

---

<sup>1</sup>ประกาศสำนักทะเบียนกลางเรื่องจำนวนประชากรทั่วราชอาณาจักรตามหลักฐานทะเบียนราษฎร ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557, [http://stat.bora.dopa.go.th/stat/y\\_stat57.html](http://stat.bora.dopa.go.th/stat/y_stat57.html)

ปัญหาเหล่านี้ จึงมีนโยบายกระจายความเจริญสู่ชนบท เพื่อลดความแออัดของเมืองหลวง นโยบายนี้อยู่ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 3 (2515-2519) คือ ยกกระต๊อบการผลิตในชนบท ส่งเสริมอุตสาหกรรมโดยเฉพาะที่ใช้ผลิตผลทางการเกษตร กระจายแหล่งที่ตั้งอุตสาหกรรมไปยังภูมิภาค แต่แนวทางการพัฒนาเมืองยังไม่เด่นชัด กระทั่ง แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 4 (2520-2524) มีการกำหนดเมืองที่จะเร่งรัดให้เป็นเมืองหลัก ได้แก่ ขอนแก่น อุดรธานี นครราชสีมา อุบลราชธานี เชียงใหม่ พิษณุโลก สงขลา-หาดใหญ่ ภูเก็ต และชลบุรี แต่พบว่า การพยายามลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจที่รัฐมุ่งหวังยังไม่ค่อยประสบผล นักลงทุนยังมุ่งลงทุนที่กรุงเทพฯ เพราะ เมืองหลักต่างๆ ในภูมิภาคมีเศรษฐกิจที่จำกัด ธุรกิจและอุตสาหกรรมส่วนใหญ่มีขนาดย่อม

ต่อมาแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 (2525-2529) จึงมีการปรับกลยุทธ์โดยมุ่งพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ของประเทศ ควบคู่กับการพัฒนาเมืองหลักและเมืองรอง ซึ่งพิจารณาจากความเหมาะสมของพื้นที่ อาทิ พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกที่กลายเป็นแหล่งอุตสาหกรรม ภาครัฐและภาคเอกชนเข้าไปลงทุนเป็นจำนวนมาก ทำให้พื้นที่นี้มีความเจริญและการเติบโตของชุมชนเมืองอย่างรวดเร็ว ทั้งที่เป็นชุมชนเดิมและชุมชนใหม่ซึ่งเกิดจากการตั้งนิคมอุตสาหกรรม

ที่กล่าวข้างต้น ชี้ให้เห็นว่า นโยบายรัฐมีผลต่อการเกิดและเติบโตของเมืองสมัยใหม่ รัฐตระหนักและให้ความสำคัญกับเมือง เข้ามาจัดระเบียบหรือกำหนดทิศทางการพัฒนาต่างๆ ต่างจากยุคต้นที่เมืองเกิดและเติบโตอย่างอิสระ โดยมีสภาพแวดล้อม ทำเลที่ตั้ง เป็นปัจจัยกำหนด อาทิ ผู้นำชุมชนโบราณมักพยายามควบคุมพื้นที่ปากแม่น้ำ เพราะหมายถึงการคุมอำนาจในการตั้งทรัพยากรจากเมืองที่อยู่ตอนในของแม่น้ำ เรียกว่า การเมืองปากแม่น้ำ (riverine political system) ส่วนบริเวณชายฝั่งทะเลบนเส้นทางการค้ากลายเป็นเมืองท่า ชุมทางการค้าและจุดแวะพัก

นอกจากนี้ เมืองมักเกิดบริเวณที่มีทรัพยากรสำคัญ อาทิ เกลือ หรือแร่ เป็นต้น เช่นกรณีชุมชนเมืองในแอ่งโคราช<sup>2</sup> ซึ่งปัจจัยพื้นฐานที่มีผลให้เกิดเมือง มาจากการมีทรัพยากรเหล็กและเกลือจำนวนมาก จนเกิดเครือข่ายการค้าเหล็กและเกลือ ความมั่งคั่งของผลผลิตในระดับอุตสาหกรรมและการค้าดังกล่าว นำมาสู่การพัฒนาทางสังคม เศรษฐกิจและการเมืองที่มีความซับซ้อน เกิดการขยายตัวเป็นชุมชนเมืองจำนวนมาก<sup>3</sup>

ดังนั้น การศึกษาพัฒนาการและความเปลี่ยนแปลงของเมืองของไทย ตั้งแต่ยุคต้นที่เมืองกำเนิดจนถึงปัจจุบัน จึงมีความสำคัญยิ่ง เนื่องจากเมืองเป็นสิ่งที่มิพลวัต ไม่หยุดนิ่ง การเข้าใจเหตุและปัจจัยที่ทำให้เมืองเปลี่ยนแปลงในแต่ละสมัย จะช่วยสร้างความเข้าใจสถานการณ์ของเมืองในปัจจุบันดียิ่งขึ้น ซึ่งเป็นประโยชน์ในการกำหนดนโยบายต่างๆ อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพในอนาคต

## 2. สถานภาพความรู้การศึกษาเรื่อง “เมือง”

ในการสำรวจสถานการณ์ความรู้การศึกษาเกี่ยวกับ “เมือง” พบว่า การศึกษาในประเด็นนี้ได้รับความสนใจจากหลากหลายสาขาวิชา ทั้งเศรษฐศาสตร์ สังคมศาสตร์ ภูมิศาสตร์ สถาปัตยกรรมศาสตร์ ประชากรศาสตร์ โบราณคดีและประวัติศาสตร์ ซึ่งในแต่ละสาขาวิชาต่างมีมุมมอง ระเบียบวิธีการศึกษา ทฤษฎีที่นำมาใช้ในการศึกษาเรื่อง “เมือง” ที่แตกต่างกัน ตามแต่ความสนใจ เนื้อหาสาระ และจุดมุ่งหมายของสาขาวิชานั้นๆ อาทิ การศึกษาเมืองในด้านภูมิศาสตร์<sup>4</sup> จะให้

<sup>2</sup> แม้จะมีผู้คนตั้งถิ่นฐานบริเวณแอ่งสกลนครในระยะแรกก่อนชุมชนในแอ่งโคราช แต่บริเวณแอ่งสกลนครมีทรัพยากรที่จำเป็นจำกัด สภาพแวดล้อมไม่เอื้ออำนวยให้เกิดการรวมกลุ่ม

<sup>3</sup> สมเดช ลีลาโนธรรม, การศึกษาการพัฒนาของชุมชนเมืองโบราณดงเมืองเตย, วิทยานิพนธ์หลักสูตรศิลปศาสตรบัณฑิต, ภาควิชาโบราณคดี, มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2538, 13-14.

<sup>4</sup> จากการสำรวจงานที่ผ่านมาพบวิทยานิพนธ์ระดับปริญญาโทที่นำกรอบแนวคิดทางภูมิศาสตร์มาใช้ในการศึกษาเรื่องเมืองที่โดดเด่น 2 ชิ้น คือ ศูนย์กลางการค้าและเส้นทางการค้าในอาณาจักรล้านนาไทยช่วง พ.ศ. 1839-2442 ของสมมะโน ฦ เชียงใหม่ เผยแพร่ใน พ.ศ.

ความสำคัญด้านเมืองกับพื้นที่ คือ ใช้วิธีการอธิบายรูปแบบและความสัมพันธ์เชิงพื้นที่ของเมืองกับชุมชนที่อยู่โดยรอบ และใช้พื้นที่เข้าใจพัฒนาการของเมืองที่ดำรงอยู่ในแต่ละสมัย ทั้งนี้ นักภูมิศาสตร์ยังสนใจว่า เหตุใดกิจกรรมบางอย่างจึงรวมอยู่เฉพาะบางบริเวณ มากกว่าที่จะอยู่ทั่วยุไป Butlin นักภูมิศาสตร์เชิงประวัติศาสตร์อธิบาย“เมือง” ว่าเป็นการรวมตัวกันของประชากร การสร้างสิ่งแวดล้อมระบบการปกครองและแลกเปลี่ยน เพื่อเชื่อมโยงชุมชนโดยรอบที่อยู่ทั้งใกล้และไกล ขณะที่นักประชากรศาสตร์สนใจเรื่องเมืองกับความเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากร/ความหนาแน่นของประชากร<sup>5</sup> กลุ่มสถาปัตยกรรมศาสตร์<sup>6</sup> ซึ่งศึกษา

2538 สมมะโน เสนอว่า เมืองที่เป็นราชธานีจะมีสองบทบาทในเวลาเดียวกัน คือ เป็นทั้งศูนย์กลางทางการเมืองและศูนย์กลางการค้า ลักษณะเด่นของเมืองที่เป็นศูนย์กลางการค้าในอาณาจักรล้านนา มักตั้งอยู่ริมแม่น้ำขนาดใหญ่ เช่น เชียงแสนตั้งอยู่ริมแม่น้ำกก หริภุญไชย และเชียงใหม่ ตั้งอยู่ริมแม่น้ำปิง การตั้งเมืองเชียงใหม่เป็นราชธานียังเป็นศูนย์กลางเชื่อมเมืองตอนบนกับตอนล่าง

ดังนั้น จึงสะท้อนว่า ท่าเลที่ตั้งที่มีเส้นทางสัญจรสะดวกในการติดต่อเชื่อมโยงถึงพื้นที่อื่นเป็นปัจจัยสำคัญนำความเติบโตมาสู่เมือง งานดังกล่าวเรียกได้ว่า เป็นงานภูมิศาสตร์เชิงประวัติศาสตร์ มีการใช้ข้อมูลเชิงประวัติศาสตร์เศรษฐกิจร่วมกับทฤษฎีแหล่งกลาง แนวคิดเกี่ยวกับจุดหรือศูนย์รวม (Node) เพื่อเพื่อจัดลำดับชั้นเมืองโบราณของล้านนาตามแนวคิดเกี่ยวกับลำดับศักดิ์ของเมือง (Urban Hierarchy) อีกรงานเป็นของเชิดศักดิ์ ตรีวิทยาวิวัฒน์ ศึกษา **ลำดับชั้นของชุมชนโบราณสมัยล้านนาในพื้นที่เชียงใหม่-ลำพูน ช่วงพุทธศตวรรษที่ 19-22** โดยมีการนำระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ หลักฐานทางโบราณคดี และข้อมูลทางประวัติศาสตร์มาใช้ในการศึกษา งานทั้ง 2 ชิ้น นี้ ในความสำคัญกับการนำทฤษฎีมาประกอบการศึกษาวิเคราะห์อย่างยิ่งซึ่งต่างจากงานสายประวัติศาสตร์ที่ส่วนมากเสนอในเชิงพรรณนาวิเคราะห์ ไม่เน้นทฤษฎีแต่ตั้งข้อสังเกตอย่างกว้างๆ

<sup>5</sup>จากการสำรวจงานที่ศึกษาพบบางงานของ Sidney Goldstein นักประชากรศาสตร์เรื่อง **“Urbanization in Thailand, 1947-1967”** เผยแพร่ใน พ.ศ. 2514 ในวารสาร Demography ที่ยืนยันภาพการเป็นเอกนครของกรุงเทพมหานคร Goldstein ศึกษาการเปลี่ยนแปลงของระดับความเป็นเมืองในประเทศไทย โดยเปรียบเทียบความเป็นเมืองในพื้นที่ต่างๆ และพิจารณาความต่างดังกล่าวโดยเชื่อมกับตัวบ่งชี้การพัฒนาทางเศรษฐกิจและประชากร ในการศึกษาได้นำเรื่องประชากรศาสตร์ สถิติข้อมูลจากการสำรวจสำมะโนครัวประชากรมาประกอบการวิเคราะห์

การวางแผนภาคและเมือง โดยเฉพาะเมืองร่วมสมัย มุ่งเน้นการศึกษาเพื่อหาแนวทางการพัฒนาเมือง เป็นต้น

ทั้งนี้ คำว่า “เมือง” ยังได้รับการนิยามอย่างหลากหลาย เช่น เมือง คือ การตั้งถิ่นฐานถาวรขนาดใหญ่ของมนุษย์ที่ประกอบด้วย สิ่งปลูกสร้างถาวร ได้แก่ อาคาร บ้านเรือน เป็นต้น มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านสาธารณูปโภค โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของพลเมืองจำนวนมาก มีความหนาแน่นของประชากรในระดับสูง<sup>7</sup> การประกอบอาชีพส่วนใหญ่ไม่ใช่เกษตรกรรม แต่เป็นอุตสาหกรรม การค้า การบริการต่างๆ และข้าราชการ

เมือง เป็นชุมชนศูนย์กลางให้บริการแก่พื้นที่โดยรอบ และเป็นที่ตั้งของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมด้านต่างๆ อย่างไรก็ตาม ชุมชนแต่ละแห่ง

และมีการแสดงตารางการกระจายตัวของพื้นที่เมืองและประชากร ผลการศึกษาพบ แม้ในภาพรวมระดับความเป็นเมืองยังอยู่ในเกณฑ์ที่ต่ำ แต่อัตราการเติบโตสูง และกรุงเทพมหานครมีความเป็นเอกนคร คิดเป็นสัดส่วนสองในสามของการเติบโตของเมืองของประเทศ แต่ความเป็นเมืองดังกล่าวเริ่มกระจายสู่ส่วนภูมิภาค

<sup>6</sup> การศึกษาเกี่ยวกับการจัดลำดับความสำคัญด้านการพัฒนาของชุมชนและเมืองได้รับความสนใจพอสมควร จากการสำรวจงานศึกษาที่ผ่านมาพบว่า มีวิทยานิพนธ์ระดับปริญญาโท ของภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยศึกษาประเด็นนี้แต่ต่างพื้นที่ 3 ชั้น คือ การศึกษาเพื่อจัดลำดับความสำคัญของชุมชนเมืองภาคใต้ ของ พงศ์พรรณนวดิ จินดา เผยแพร่ใน พ.ศ. 2530

ในปีต่อมา บุชนิ แพรววิศวกรรม เผยแพร่ การศึกษาระดับการพัฒนาของชุมชนเมืองในประเทศไทย ซึ่งแสดงให้เห็นภาพรวมทั้งหมดเกี่ยวกับพัฒนาการของชุมชนเมืองในประเทศไทย ไม่จำกัดเพียงภาคใต้ภาคหนึ่ง และ การศึกษาบทบาทความสัมพันธ์เชิงที่ตั้งของชุมชนเมืองในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ของเบญจมาศ ภาคพิจารณ์ เผยแพร่ใน พ.ศ. 2535 งานทั้งหมดสรุปว่า กลุ่มเมืองที่มีระดับการพัฒนาสูงจะมีบทบาทด้านการค้า อุตสาหกรรมและบริการอยู่ในระดับเด่นถึงเด่นมาก

<sup>7</sup> กฤษ เพิ่มทันจิตต์, ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับกระบวนการเกิดเป็นเมือง. (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์บริษัท ศรีเอทีพี พับลิชชิ่ง จำกัด ,2536), 11.

มีความแตกต่างกันทั้งด้านขนาดและความสำคัญ สัมพันธ์กับหน้าที่ ขอบเขตการให้บริการ<sup>1</sup>

อย่างไรก็ตาม บางครั้ง “เมือง” หมายถึง เพียงชุมชนหมู่บ้าน เมืองในยุคโบราณ คือ ชุมชนขนาดย่อมที่เป็นศูนย์กลางของท้องถิ่น มีคูน้ำและคันดิน ล้อมรอบกำหนดขอบเขตที่ชัดเจนหรือไม่ชัดเจน<sup>8</sup> วิทยานิพนธ์ระดับดุษฎีบัณฑิตของ Elizabeth H. Moore เรื่อง “The Moated Muang of the Mun River Basin” ศึกษาคูน้ำและคันดินในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย บริเวณลุ่มแม่น้ำมูลตอนกลางและตอนล่าง (นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ) นิยามว่า “เมือง” ในงานศึกษาดังกล่าวว่า หมายถึง หมู่บ้าน เมือง และรัฐ ทั้งนี้ ยังนิยามคำนี้ในอีกความหมายว่า ระบบคลองชลประทาน หรือเหมือง<sup>9</sup> ดังนั้น คำว่า “เมือง” จึงยากที่จะสรุป ได้ในหนึ่งความหมายต้องพิจารณาตามแต่บริบทของแต่ละสังคม และช่วงเวลาประกอบ

อังรี ปีแรน (Henri Pirenne) ได้กล่าวถึงเมืองในยุคกลางของยุโรป ในงานเรื่อง **An Economic and Social History of Medieval Europe** (ตัวอย่างการศึกษาด้านประวัติศาสตร์เศรษฐกิจชั้นเยี่ยม ซึ่งได้รับการแปลเป็นภาษาไทยในชื่อ **ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจและสังคมยุโรปสมัยกลาง**) ว่า เมือง คือ เขตที่อยู่ของพ่อค้าและช่างฝีมือซึ่งถือเป็นประชากรหลักของเมือง วิถีชีวิตในเขตเมืองแตกต่างจากชนบท กล่าวคือ คนเมืองไม่ต้องประกอบกิจการเกษตรแต่อาศัยผลผลิตส่วนต่างจากเขตเกษตรกรรมที่อยู่ใต้อิทธิพลของเมืองนั้นๆ<sup>10</sup> แต่ฉัตรทิพย์ นาถสุภา

<sup>8</sup> กรมศิลปากร สำนักพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ, **กำเนิดชนชาติไทยและหลักฐานการอยู่อาศัยของกลุ่มชนในประเทศไทย, หลักฐานการอยู่อาศัยของกลุ่มชนในประเทศไทย**, (กรุงเทพฯ: รุ่งเรืองการพิมพ์), 146.

<sup>9</sup> Elizabeth H. Moore, **Moated Site in Early North East Thailand**, (Great Britain, B.A.R.), 1988.

<sup>10</sup> อังรี ปีแรน, **ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจและสังคมยุโรปสมัยกลาง** พิมพ์ครั้งที่ 4, ฉัตรทิพย์ นาถสุภา, คงศักดิ์ สันติพิทยวงศ์ วไล ญ ป้อมเพชร พรชัย คุณศรีวิรัชสกุล แกมทอง อินทร์ตัน (แปล). (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย), 2541, 46–47.

กล่าวว่า เมืองของไทยต่างจากเมืองของยุโรป เมืองของไทยเป็นที่ตั้งของการปกครอง แทบไม่มีหมู่บ้านหรือเมืองหัตถกรรมอิสระเช่นเมืองของยุโรปสมัยกลาง เจ้านายศักดินาไทยไม่มีอำนาจเพียงพอที่จะรวบรวมที่ดินผืนใหญ่แลตั้งแต่วันถึงอิสระ ผู้ครองนครของไทยแต่งตั้งโดยกษัตริย์ ดำรงตำแหน่งเพียงชั่วเวลาหนึ่ง นอกจากนี้ไม่มีเมืองหรือนครที่ปกครองโดยระฎุมพีพ่อค้า<sup>11</sup> ซึ่งนิธิ เอียวศรีวงศ์ เห็นแย้งว่า นอกจากเมืองจะเป็นตั้งของอำนาจ ศูนย์กลางการปกครอง เมืองเป็นที่ตั้งของตลาดด้วย เมืองในสมัยรัตนโกสินทร์ไม่ได้เป็นเพียงศูนย์อำนาจ หากยังเป็นแหล่งการค้า ตลาดที่อยู่ในเมืองเกิดจากการขยายตัวของการค้าภายในและภายนอก ที่ต่างจากยุโรป คือ พ่อค้าหรือระฎุมพีไม่ได้สร้างเมืองแยกออกไป แต่อาศัยอยู่ในเมืองเก่าของศักดินา<sup>12</sup>

เช่นเดียวกับ วราภรณ์ เรืองศรี ที่เห็นว่า เมืองมีฐานะเป็นตลาด ช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 19 ถึงต้นคริสต์ศตวรรษที่ 20 เป็นช่วงที่การค้าของเมืองเชียงใหม่ ลำปาง ลำพูน ขยายตัวอย่างรวดเร็ว ทั้งการเพิ่มผลผลิตการค้าและการขยายพื้นที่เพาะปลูกพืชเศรษฐกิจ เช่น ข้าว เมียง ฯ และเมืองเหล่านี้ยังทำหน้าที่เป็นดังตลาดกลางรวบรวมสินค้าจากเครือข่ายการค้าตอนในไปยังเมืองท่า ตลาดในล้านนาทำหน้าที่คล้ายตลาดกลางมีหน้าที่รวบรวมและกระจายสินค้า<sup>13</sup> วราภรณ์ กล่าวว่า “ตลาด” ถือว่ามีนัย สำคัญยิ่งในเขตดินแดนตอนใน ดังที่ได้กล่าวเอเซียตะวันออกเฉียงใต้ตอนบนมีพื้นที่เกษตรกรรมจำกัด เพราะพื้นที่ส่วนใหญ่ปกคลุมด้วยเทือกเขา มีที่ราบน้อย ดังนั้น การแลกเปลี่ยนจึงมีบทบาทสำคัญ และกลาย

<sup>11</sup>ฉัตรทิพย์ นาถสุภา และสุธี ประศาสน์เศรษฐ์, ระบบเศรษฐกิจไทย พ.ศ. 2394-2453, ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทยจนถึง พ.ศ. 2484, ฉัตรทิพย์ นาถสุภา และสมภพ มานะรังสรรค์ , กรุงเทพฯ :สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2527,186.

<sup>12</sup>นิธิ เอียวศรีวงศ์, ปากไก่และใบเรือ: รวมความเรียงว่าด้วยวรรณกรรมและประวัติศาสตร์รัตนโกสินทร์, กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์อมรินทร์, 2527.

<sup>13</sup>วราภรณ์ เรืองศรี, คาราวานและพ่อค้าทางไกล: การก่อเกิดรัฐสมัยใหม่ในภาคเหนือของไทยและดินแดนตอนในของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้, (เชียงใหม่: ศูนย์อาเซียนศึกษา, 2557), 146.

เป็นศูนย์กลางอำนาจในเขตหุบเขา สังเกตได้ว่าเมืองสำคัญต่างๆ จึงมีฐานะเป็นศูนย์กลางการค้าและแลกเปลี่ยนทั้งสิ้น สอดคล้องกับข้อสันนิษฐานของวัลย์ลักษณะ ทรงศิริ ว่า ตลาดในชุมชนระดับหมู่บ้านหลายๆ แห่ง ที่รวมเรียกว่าเป็นเมือง น่าจะเป็นตัวกระจายสินค้าหายาก เช่น เกลือ ผลิตภัณฑ์จากเหล็ก เครื่องถ้วย<sup>14</sup>

อย่างไรก็ตาม ยังมีนักวิชาการอื่นๆ ที่เสนอว่า เมืองเป็นทั้งศูนย์กลางการเมืองการปกครอง เศรษฐกิจและพิธีกรรม

## 2.1 งานศึกษาสำคัญเรื่อง “เมือง” ในมิติประวัติศาสตร์เศรษฐกิจ

จากการสำรวจสถานภาพการศึกษาเรื่องเมือง พบว่า ความสนใจและการศึกษาเกี่ยวกับเมืองของไทยปรากฏมาแต่ครั้งโบราณ ดังเห็นได้จาก ตำราพิชัยยุทธ์ ที่มีการกล่าวถึงชัยภูมิของเมืองต่างๆ แต่ก็มุ่งไปเพื่อประโยชน์ในการสงคราม ไม่มีการศึกษาในทางเศรษฐกิจ ครั้นสมัยอาณาจักรเมืองอำนาจ เจ้านายและชนชั้นสูงไทยต่างสนใจสำรวจและศึกษาเมืองโบราณเพื่อแสดงความมีอารยธรรมให้ต่างชาติประจักษ์ งานศึกษาที่ปรากฏ ได้แก่ “เที่ยวเมืองพระร่วง” พระราชนิพนธ์ในพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ตีพิมพ์ใน พ.ศ. 2450 ซึ่งสร้างองค์ความรู้ใหม่และความสนใจเกี่ยวกับเมืองโบราณสุขุขอย่างกว้างขวาง และ “นิทานโบราณคดีเรื่องที่ 18 ว่าด้วยเรื่องคันทเมืองโบราณ” พระราชนิพนธ์ในสมเด็จพระยาดำรงราชานุภาพ พิมพ์ครั้งแรก พ.ศ. 2487 งานเหล่านี้ถือเป็นตัวอย่งงานบุกเบิกการศึกษาเรื่องเมืองของไทยยุคต้น แม้ไม่เป็นไปตามระเบียบวิธีวิจัยที่นักวิชาการรุ่นหลังใช้

ส่วนงานศึกษาเรื่องเมืองในเชิงประวัติศาสตร์เศรษฐกิจตามหลักวิชาการ ระเบียบวิธีวิจัยแบบตะวันตก จากการสำรวจวิทยานิพนธ์ สารนิพนธ์

<sup>14</sup> วัลย์ลักษณะ ทรงศิริ, ความสำคัญของเกลือสินเธาว์ที่มีผลกระทบต่อชุมชนโบราณ: กรณีศึกษาบ้านบ่อหลวง ตำบลเกลือใต้กิ่งอำเภอบ่อเกลือ จังหวัดน่าน, สารนิพนธ์, คณะโบราณคดี, มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2533.



การค้นคว้าอิสระ และงานวิจัย ตั้งแต่ พ.ศ. 2488 ปีแรกที่มีการเผยแพร่  
วิทยานิพนธ์สาขาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเริ่มเป็นที่แรกจนถึง  
ปัจจุบัน พบงานศึกษาหลัก 17 ชิ้น ชิ้นแรกเป็นวิทยานิพนธ์ระดับปริญญาโทของ  
พวงไข่มุกต์ คุณารัตนพฤกษ์ เรื่อง **“ความสำคัญของเมืองนครราชสีมาในรัช  
สมัยพระบาท สมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว”** จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
เผยแพร่ใน พ.ศ. 2521 (หลังวิทยานิพนธ์ชิ้นแรกเผยแพร่ 33 ปี) ดังตารางข้างล่างนี้

ลำดับ	ปีที่ พิมพ์ (พ.ศ.)	ชื่อผลงาน	ชื่อผู้แต่ง	สถานะของ ผลงาน	ประเด็นที่ศึกษา
1	2521	ความสำคัญของ เมืองนครราชสีมาใน รัชสมัยพระบาท สมเด็จพระ จุลจอมเกล้า เจ้าอยู่หัว	พวงไข่มุกต์ คุณา รัตนพฤกษ์	วิทยานิพนธ์ (จุฬาฯ)	บทบาท ความสำคัญของ เมือง
2	2522	กิจการเหมืองแร่ ดีบุกกับการ เปลี่ยนแปลงทาง เศรษฐกิจภาคใต้ ประเทศไทย พ.ศ. 2411-2475	พรรณี อวนสกุล	วิทยานิพนธ์ (จุฬาฯ)	พัฒนาการของ เหมือง
3	2522	การพัฒนาหัวเมือง สงขลาในสมัยกรุง ธนบุรีและ รัตนโกสินทร์ พ.ศ.	สงบ ส่งเมือง	งานวิจัย(มศว.)	พัฒนาการของ เหมือง

		2310-2444			
4	2523	ตามพรลิงค์	ประทุม ชุ่มเพ็ง พันธ์ุ	วิทยานิพนธ์	พัฒนาการของ เมือง (ประวัติศาสตร์ เมือง)
5	2524	การศึกษาวิเคราะห์ สภาพเศรษฐกิจ เมืองภูเก็ตระหว่าง พ.ศ. 2396-2475	สุริย์ เลียงแสง ทอง	วิทยานิพนธ์ (จุฬาฯ)	พัฒนาการของ เมือง
6	2525	การเปลี่ยนแปลง ทางเศรษฐกิจ การเมืองการ ปกครอง และ สังคมของเมือง ตะกั่วป่า พ.ศ. 2434-2475	นันทนา ศรีวารินทร์	วิทยานิพนธ์ (เกษตรศาสตร์)	พัฒนาการของ เมือง
7	2526	ฐานะและความ สำคัญของเมือง ตรัง พ.ศ. 2352- 2440	ดรุณี แก้วม่วง	วิทยานิพนธ์ (จุฬาฯ)	บทบาท ความสำคัญของ เมือง
8	2543	กำเนิดและ พัฒนาการของ เมืองหาดใหญ่ (พ.ศ. 2458-2489)	มะลิวรรณ รัชย์ วงศ์	วิทยานิพนธ์ (จุฬาฯ)	พัฒนาการของ เมือง
9	2546	การเปลี่ยนแปลง ทางเศรษฐกิจของ	ณัฐสิริกา กาญจน- ศิลป์	วิทยานิพนธ์ (ศิลปากร)	พัฒนาการของ เมือง

		จังหวัดนครราชสีมา สีมา พ.ศ. 2500- 2540			
10	2546	การขยายตัวของ ชุมชนเมืองลุ่มน้ำชี	ถนอม ตะนานิภา พร กุลมาตย์ และ ปกพันธ์ บุตดาเพ็ง	งานวิจัย	พัฒนาการของ เมือง
11	2549	พัฒนาการของ เมืองในแอ่ง สกลนคร ระหว่าง พ.ศ.2371 ถึง พ.ศ. 2436	ภูริภูมิ ชมภูษ	วิทยานิพนธ์ (ศิลปากร)	พัฒนาการของ เมือง
12	2550	สภาพเศรษฐกิจ ของเมือง อุบลราชธานี ระหว่าง พ.ศ. 2335-ทศวรรษที่ 2460	ธัญชัย รสจันทร์	วิทยานิพนธ์ (ศิลปากร)	พัฒนาการของ เมือง
13	2550	พัฒนาการของ เมืองสงขลาภายใต้ การปกครองของ ผู้นำชาวจีนตระกูล ณ สงขลา พ.ศ. 2318-2444	รัตนภรณ์ ศรีนิ่ม	วิทยานิพนธ์ (รามคำแหง)	พัฒนาการของ เมือง
14	2554	การเปลี่ยนแปลง ทางเศรษฐกิจและ สังคมเมือง	ภัทรา คักดีศรี พาณิชย์	วิทยานิพนธ์ (ศิลปากร)	พัฒนาการของ เมือง

		พินธุโลก พ.ศ. 2500-2542			
15	2554	เมืองสงขลาก่อน ปฏิรูปการปกครอง พ.ศ. 2318-2439	สิทธิพร ศรีผ่อง	วิทยานิพนธ์ (เกษตรศาสตร์)	บทบาท ความสำคัญ ของเมือง
16	2554	พัฒนาการของ บางกอกฝั่ง ตะวันตก พ.ศ. 2398-2488	วัลลี นวลหอม	วิทยานิพนธ์	พัฒนาการของ เมือง

ทั้งนี้ จากการสำรวจงานศึกษาที่เกี่ยวข้องกับเรื่องเมืองดังกล่าว มีข้อสังเกตว่า ประเด็นที่ได้รับความสนใจในการศึกษาสามารถแบ่งได้ 2 ประเด็นอย่างกว้างๆ ได้แก่ บทบาทความสำคัญของเมือง และพัฒนาการของเมือง

### ประเด็นที่ 1 บทบาทความสำคัญของเมือง

งานศึกษาในกลุ่มนี้ มีจำนวนไม่มากนักเมื่อเปรียบกับงานศึกษาทั้งหมด พบเพียง 3 ชิ้น คิดเป็นร้อยละ 17.65 ได้แก่ “**ความสำคัญของเมืองนครราชสีมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว**” ของพวงไข่มุกด์ ดังที่กล่าว ศึกษาความสำคัญของเมืองนครราชสีมาตั้งแต่เป็นส่วนหนึ่งของอาณาจักรไทยในสมัยอยุธยา จนถึงสมัยปฏิรูปการปกครองทั่วราชอาณาจักร ใน พ.ศ. 2433 ในด้านต่างๆ ทั้งการเมืองการทหาร และเศรษฐกิจ นอกจากความสำคัญด้านต่างๆ ในแต่ละสมัย พวงไข่มุกด์ยังชี้ให้เห็นปัจจัยที่ทำให้นครราชสีมามีความสำคัญด้วย ผลการศึกษาพบว่า แม้เมืองนครราชสีมาจะตั้งอยู่บนที่ราบสูง มีเทือกเขาทิวกันดารขวางกั้น ทำให้การคมนาคมลำบาก แต่เมืองนี้มีลักษณะและความสำคัญเพราะ ที่ตั้งเมืองเป็นทางผ่านลงไปสู่ภาคกลาง เป็นศูนย์กลางในการคุมหัวเมืองในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ส่วนกลางตระหนักดีในข้อเสนอ ครั้นรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวสถานการณ์ทางการเมืองมีความ

อ่อนไหว ส่วนกลางยังให้ความสำคัญปรับปรุงหัวเมืองในภาคนี้ให้เข้มแข็ง เพื่อป้องกันการแทรกแซงจากภายนอก

ขั้นที่สองเป็นวิทยานิพนธ์เรื่อง **“ฐานะและความสำคัญของเมืองตรัง พ.ศ. 2352-2440”** ของดร.ฉวี แก้วม่วง ภาควิชาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เผยแพร่ใน พ.ศ. 2526 ศึกษาฐานะทางการเมือง การปกครอง และเศรษฐกิจของเมืองตรัง ในช่วง พ.ศ. 2352-2440 ตรงกับรัชกาลพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย ถึงรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พบว่า ความสำคัญของเมืองตรังในแต่ละช่วงนั้นต่างกัน แบ่งได้ดังนี้ 1) พ.ศ. 2352-พ.ศ. 2381 มีฐานะเป็นเมืองด่านป้องกันศึกพม่า เป็นฐานทัพเรือแห่งเดียวในหัวเมืองแถบนี้ นอกจากนี้ เป็นเมืองท่าค้าขายของเมืองนครศรีธรรมราชและเมืองข้างเคียง 2) พ.ศ. 2421-พ.ศ. 2440 ความสำคัญของเมืองตรังเปลี่ยนไปเป็นเมืองศูนย์กลางการปกครองของข้าหลวงพิเศษประจำหัวเมืองฝั่งตะวันตกของไทย เมืองท่าค้าขายสินค้า และเป็นเมืองเกษตรกรรมที่ใหญ่ที่สุดของมณฑลภูเก็ต และมีฐานะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งในภาคใต้ ในงานนี้ยังกล่าวถึงบุคคลที่ทำให้เมืองตรังรุ่งเรืองขึ้นมา

ปัจจัยที่ส่งเสริมฐานะและความสำคัญของเมืองตรัง มีทั้งปัจจัยภายใน เช่น สภาพทางภูมิศาสตร์ ผลจากการก่อความไม่สงบของชาวจีน และอื่นๆ และปัจจัยภายนอกประเทศ เช่น ผลของการขยายอำนาจ และอิทธิพลของประเทศจักรวรรดินิยมตะวันตก นอกจากนี้ ปัจจัยที่ทำให้ฐานะของเมืองตรังเปลี่ยนยังมาจากสภาพเศรษฐกิจ และนโยบายจากส่วนกลาง เช่น การมุ่งปรับปรุงเมืองข้างเคียงที่เห็นว่าสำคัญกว่าก่อน เช่น เมืองภูเก็ต พังงา ระนอง เป็นต้น

ขั้นที่สาม คือ วิทยานิพนธ์เรื่อง **“เมืองสงขลา ก่อนปฏิรูปการปกครอง พ.ศ. 2318-2439”** ของ สิทธิพร ศรีผ่อง ภาควิชาประวัติศาสตร์ เผยแพร่ใน พ.ศ. 2554 ศึกษาเมืองสงขลาสมัยก่อนปฏิรูปการปกครอง ที่ยกเลิกระบบเจ้าเมือง สิทธิพร เสนอว่า เมืองสงขลากำเนิดขึ้นอีกครั้งหลังการถูกโจมตีของอยุธยา ใน พ.ศ. 2223 เพราะตั้งตัวเป็นอิสระไม่ยอมรับอำนาจจากศูนย์กลาง

กอบปรักสภาพภูมิศาสตร์ของเมืองเอื้ออำนวย เหมาะแก่การเป็นเมืองท่า มีทรัพยากรสมบูรณ์ และนโยบายบริหารจัดการเมือง บทบาทสำคัญของสงขลาทางเศรษฐกิจ คือ เป็นแหล่งรายได้สำคัญของรัฐโดยเฉพาะจากการค้ากับต่างชาติ ทั้งจีนและรัฐในคาบสมุทรมลายู ทางการเมือง คือ หัวเมืองที่สงขลาควบคุม มีพรมแดนติดต่อกับดินแดนอาณานิคมของตะวันตก ดังที่กล่าวทั้งหมดทำให้เมืองนี้เป็นเมืองที่มีสำคัญเมืองหนึ่งของภาคใต้จนถึงปัจจุบัน

งานทั้งสามชิ้น ศึกษาความสำคัญและบทบาทของเมืองเฉพาะแห่งและช่วงเวลา ซึ่งบางเมืองอาจมีบทบาทและความสำคัญผันไปตามแต่ละยุคสมัย เช่นกรณีเมืองตรัง นอกจากนี้ มีการอธิบายปัจจัยที่ทำให้เมืองนั้นๆ มีความสำคัญ ซึ่งมีหลากหลายปัจจัยขึ้นอยู่กับแต่ละแห่งที่ ทั้งปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก อาทิ ท่าเลที่ตั้ง ดังเห็นได้จาก เมืองนครราชสีมาที่ตั้งอยู่ในเส้นทางเชื่อมระหว่างภูมิภาคตะวันออก เชียงเหนือกับภาคกลาง จึงเหมาะที่จะเป็นศูนย์กลางในการคุมหัวเมืองในภาคตะวันออก เชียงเหนือ รวมทั้งในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวที่บ้านเมืองมีความอ่อนไหว เมืองสงขลามีท่าเลเหมาะแก่การเป็นเมืองท่า มีทรัพยากรสมบูรณ์ เป็นต้น

## ประเด็นที่ 2 พัฒนาการของเมือง

งานในกลุ่มนี้ได้รับความสนใจในการศึกษาเป็นอย่างมาก พบงานศึกษาทั้งหมด จำนวน 13 ชิ้น คิดเป็นร้อยละ 82.35 เมื่อเทียบอัตราส่วนแตกต่างกับกลุ่มแรกอย่างชัดเจน อันได้แก่

วิทยานิพนธ์เรื่อง “กิจการเหมืองแร่ดีบุกกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจภาคใต้ประเทศไทย พ.ศ.2411-2475” ของพรรณณี อวนสกุล ภาควิชาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งเสนอว่า ความรุ่งเรืองของกิจการเหมืองแร่ทำให้เมืองในภาคใต้หลายแห่งเกิดการพัฒนา ต่างจากระยะแรกก่อนเกิดการขยายตัวของอุตสาหกรรม ดังที่ได้กล่าวไปแล้วเบื้องต้น การขยายตัวของกิจการเหมืองแร่ ซึ่งเป็นผลมาจากอุปสงค์ของตลาดโลก ทำให้เกิดความเจริญ

อย่างรวดเร็วภายในเมืองต่างๆ ในคาบสมุทรภาคใต้ซึ่งมีทรัพยากรแร่อุดมสมบูรณ์ เป็นพื้นฐาน ความรุ่งเรืองของกิจการเหมืองแร่ที่ต้องการแรงงานจำนวนมากทำให้ บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันตก ที่มีผู้คนอาศัยอยู่น้อย มีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ชุมชนเหมืองแร่ได้ขยายตัวเป็นศูนย์กลางของเมือง การค้ากิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ ทั้งนี้ พรรณียังได้นำสถิติต่างๆ มาใช้ประกอบการศึกษาด้วย อาทิจำนวนประชากร

### เปรียบเทียบจำนวนประชากรเมืองภูเก็ต

ระหว่าง พ.ศ. 2452, พ.ศ. 2458, พ.ศ. 2462 และ พ.ศ. 2472<sup>15</sup>

ปี	เนื้อที่ กม.2	ประชากร	คน/กม.2
2452	806	30,712	38
2458	806	36,332	45
2462	806	33,796	42
2472	806	32,161	40

(อ้างจาก: พรรณี อวนสกุล, กิจการเหมืองแร่ตีบกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจภาคใต้ประเทศไทย พ.ศ. 2411-2475, 272)

ปีเดียวกัน สงบ ส่งเมือง เผยแพร่รายงานวิจัยเรื่อง “การพัฒนาหัวเมืองสงขลาในสมัยกรุงธนบุรีและรัตนโกสินทร์ พ.ศ. 2310-2444” ศึกษาพัฒนาการของหัวเมืองสงขลาโดยมุ่งความสนใจที่สมัยกรุงธนบุรีและรัตนโกสินทร์ ตอนต้น รายงานวิจัยดังกล่าวมีส่วนที่กล่าวถึงสภาพทั่วไปของเมืองทั้งที่ตั้งภูมิประเทศ ทรัพยากรต่างๆ และเมืองสงขลาสมัยก่อนหน้าด้วย สงบชี้ว่า ความรุ่งเรืองของเมืองสงขลาในยุคต้นเกิดจากปัจจัยธรรมชาติและปัจจัยแวดล้อมอื่นๆ

<sup>15</sup> ปัจจัยสำคัญที่มีทำให้มีการเพิ่มขึ้นหรือลดลงของจำนวนประชากรมาจากการอพยพของแรงงานจีนที่ทำเหมืองแร่

เช่น การขยายตัวทางการค้า เป็นต้น ไม่ได้เติบโตจากนโยบายของรัฐที่เข้าไปกำหนด เพราะเป็นเมืองที่ตั้งอยู่ห่างไกล ส่วนกลางจึงไม่เคยให้ความสนใจพัฒนาเป็นหัวเมืองในราชอาณาจักรอย่างสมบูรณ์ นโยบายรัฐที่มีต่อเมืองสงขลาในระยะนี้มีเพียงพยายามไม่ให้คนต่างชาติเข้ามาตั้งตนเป็นใหญ่ เพราะจะมีผลให้เจ้าเมืองสงขลาแตกแยกและตั้งตนเป็นอิสระจากเมืองหลวงเช่น ในสมัยพระเจ้าปราสาททอง เมืองสงขลาถูกควบคุมไม่ให้เติบโต แม้เมืองนี้จะตั้งอยู่ในทำเลการค้าที่ดี ทั้งนี้ในช่วงปลายอยุธยาส่วนกลางตั้งนครศรีธรรมราชเป็นหัวเมืองใหญ่ที่สุดของภาคใต้และคุมเมืองสงขลาด้วย กระทั่งสมัยธนบุรีรัฐจึงเริ่มให้ความสนใจและเข้าไปควบคุมและพัฒนาเมืองสงขลาขึ้นเป็นหัวเมืองใหญ่อีกครั้ง เพื่อประโยชน์ในด้านต่างๆ อาทิ เป็นศูนย์กลางการค้าบริเวณตอนกลางคาบสมุทรแทนปัตตานี เป็นฐานที่มั่นในการควบคุมหัวเมืองประเทศราชมลายูด้านอ่าวไทยเพื่อแทนและถ่วงดุลอำนาจเมืองนครศรีธรรมราชซึ่งเคยก่อกบฏและแยกตัวเป็นอิสระหลายครั้ง

ปีต่อมา ประทุม ชุ่มเพ็งพันธุ์ เผยแพร่วิทยานิพนธ์เรื่อง **“ตามพบลิงค์”** อักษรศาสตร์มหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร เป็นการศึกษาประวัติศาสตร์เมืองนครศรีธรรมราชระหว่างพุทธศตวรรษที่ 15-19 ซึ่งในยุคโบราณ มีชื่อว่า “ตามพบลิงค์” กำเนิดราวพุทธศตวรรษที่ 7-8 เมืองแห่งนี้เกิดจากการตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ทางการเดินเรือทะเลนานาชาติ โดยเฉพาะการติดต่อกับจีน อินเดีย และประเทศต่างๆ ในอ่าวเปอร์เซีย ยุครุ่งเรืองที่สุดของตามพบลิงค์อยู่ในราวพุทธศตวรรษที่ 18 สมัยพระเจ้าจันทรภาณุ มีอิทธิพลแผ่กว้างเกือบตลอดแหลมมลายู ควบคุมเมืองท่าและเส้นทางเดินบกข้ามแหลมมลายูทั้งสองฝั่ง

ครั้น พ.ศ. 2524 ผลงานของพรณีเผยแพร่อีกสองปี มีการเผยแพร่วิทยานิพนธ์ระดับปริญญาโท ภาควิชาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อีกรูปแบบของสุรีย์ เลียงแสงทอง เรื่อง **“การศึกษาวิเคราะห์สภาพเศรษฐกิจเมืองภูเก็ตระหว่าง พ.ศ. 2396-2475”** เป็นงานที่ทำให้เห็นกรณีตัวอย่าง ความ



เปลี่ยนแปลงของเมืองหลังการพัฒนาอุตสาหกรรม คือ การทำเหมืองแร่อย่างชัดเจน

สุริย์ศึกษาเฉพาะวิวัฒนาการการเติบโตของเมืองภูเก็ต ตั้งแต่ พ.ศ. 2396 ซึ่งเป็นปีที่รัฐบาลเลื่อนฐานะเมืองภูเก็ตจากเมืองเล็ก ๆ ภายใต้การปกครองของเมืองกลาง ให้มีฐานะเทียบเท่าเมืองกลาง ทั้งนี้ในการศึกษาผู้วิจัยยึดการขยายตัวทางเศรษฐกิจเป็นเกณฑ์ในการพิจารณา จากการศึกษาพบว่า ช่วงก่อน พ.ศ. 2396 ภูเก็ตมีสภาพภูมิศาสตร์ที่เอื้ออำนวยต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจได้ แต่ไม่มีแรงผลักดันอื่นให้เมืองขยายตัว สภาพเศรษฐกิจทั่วไปจึงเป็นแบบยังชีพ ต่อมาเกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจหลัง พ.ศ. 2396 เพราะผลการปฏิวัติอุตสาหกรรมในยุโรป ทำให้แร่ดีบุกเป็นที่ต้องการของตลาดโลก ภูเก็ตเป็นแหล่งดีบุกสำคัญ กิจกรรมเหมืองแร่ในภูเก็ตจึงขยายตัวและเฟื่องฟู แสดงให้เห็นว่า ความต้องการจากภายนอก การพัฒนาอุตสาหกรรมสามารถนำความเปลี่ยนแปลงมาสู่เมืองอย่างก้าวกระโดด

ใน พ.ศ. 2525 มีการเผยแพร่วิทยานิพนธ์เรื่อง **“การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจการเมืองการปกครองและสังคมของเมืองตะกั่วป่า พ.ศ. 2434-2475”** ของนนทนา ศรีวารินทร์ ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ซึ่งต่อมาได้รับการตีพิมพ์เป็นหนังสือใน พ.ศ. 2552 นนทนาชี้ว่า สภาพภูมิศาสตร์เอื้อต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจของเมือง แต่ปัจจัยสำคัญที่กระตุ้นให้เศรษฐกิจและเมืองเติบโตมาจากปัจจัยภายนอก คือ ความต้องการแร่ดีบุกของตลาดโลก หลังการปฏิวัติอุตสาหกรรมในยุโรป ครั้นเกิดภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ ราคาแร่ตก เศรษฐกิจเมืองเมืองตะกั่วป่าก็เสื่อมลงเช่นกัน เพราะกิจการเหมืองแร่เป็นตัวขับเคลื่อนหลักทางเศรษฐกิจของเมืองนี้ เมืองตะกั่วป่าซึ่งเคยเป็นเมืองสำคัญจึงถูกยุบรวมเข้ากับจังหวัดพังงา

เว้นช่วงไปกว่าทศวรรษที่ไม่มีงานด้านประวัติศาสตร์ศึกษาเกี่ยวกับเมือง จนถึง พ.ศ. 2543 มีการเผยแพร่วิทยานิพนธ์ เรื่อง **“กำเนิดและพัฒนาการของเมืองหาดใหญ่ (พ.ศ. 2458-2489)”** ของมะลิวรรณ รักษ์วงศ์ ภาควิชา

ประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ศึกษากำเนิดและพัฒนาการของเมือง  
 หาดใหญ่ พ.ศ.2458-2484 โดยใช้ปี พ.ศ.2458 เป็นปีดำเนินการศึกษา เนื่องจาก  
 ในปีดังกล่าวเป็นช่วงที่เส้นทางรถไฟสายใต้สร้างผ่านมาถึงชุมชนหาดใหญ่ และได้  
 เปลี่ยนชุมชนหาดใหญ่จากเดิมเป็นเพียงชุมชนเล็กๆ ให้กลายเป็นเมืองศูนย์กลาง  
 การค้าระหว่างหัวเมืองภาคใต้ฝั่งตะวันออกและหัวเมืองมลายู ผลจากการศึกษา  
 พบว่าในช่วงก่อนหน้าเส้นทางรถไฟสายใต้จะสร้างผ่านมาถึง ชุมชนหาดใหญ่มี  
 จำนวนประชากรในพื้นที่เบาบาง สภาพเศรษฐกิจเป็นแบบพอยังชีพ ประชาชน  
 ดำรงชีพด้วยการเกษตรกรรม เลี้ยงสัตว์และทำหัตถกรรมบางอย่างเพียงเพื่อ  
 บริโภคภายในครัวเรือน การค้าขายและการแลกเปลี่ยนจำกัดเพียงสินค้าไม่กี่  
 ประเภทที่จำเป็น และมีเส้นทางคมนาคมไม่สะดวก แต่หลังจากเส้นทางรถไฟตัด  
 ผ่านทำให้ชาวจีนจากที่ต่างๆ อพยพเข้ามาตั้งหลักแหล่งเพื่อประกอบธุรกิจมากขึ้น  
 โดยเฉพาะการค้าแร่ดีบุกและยางพารา ซึ่งกำลังเป็นสินค้าที่ต้องการของตลาด  
 โลกขณะนั้น ส่งผลให้สภาพเศรษฐกิจของหาดใหญ่เริ่มพัฒนาจากการผลิตเพื่อยัง  
 ชีพเป็นการผลิตเพื่อการค้า โดยมีพ่อค้าชาวจีนเป็นผู้ประกอบธุรกิจรายใหญ่  
 ชาวบ้านดั้งเดิมบางส่วนได้ปรับเปลี่ยนการประกอบอาชีพ เช่นค้าขายเล็กๆ น้อยๆ  
 ทำสวนยางและเป็นลูกจ้างของชาวจีน จากการขยายตัวทางการค้าหลังการมาถึง  
 ของรถไฟดังกล่าว เป็นปัจจัยทำให้หาดใหญ่เติบโตขึ้นเป็นเมืองที่มีความสำคัญ  
 ทางด้านเศรษฐกิจทางภาคใต้

ต่อมาใน พ.ศ. 2546 ธรรมนูญรา กาญจนศิลป์ เผยแพร่วิทยานิพนธ์เรื่อง  
**“การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของจังหวัดนครราชสีมา พ.ศ. 2500-  
 2540”** มุ่งศึกษาความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของเมืองเป็นหลัก ทั้งนี้ แม้งาน  
 นี้จะไม่ได้ศึกษาเรื่องเมืองโดยตรง แต่พัฒนาการของเมืองนครราชสีมาสามารถ  
 สะท้อนผ่านความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจได้อย่างชัดเจน ธรรมนูญรา ซึ่งเห็นว่า  
 นครราชสีมาเป็นเมืองที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจและการเมืองมาตั้งแต่อดีต  
 จนถึงปัจจุบันที่รัฐกำหนดให้เป็นเมืองหลักของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กล่าวคือ  
 เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมเป็นพื้นฐาน เมื่อรับ

วัฒนธรรมจากภายนอกทำให้เติบโตขึ้นเป็นเมือง เมืองแห่งนี้เป็นที่ตั้งศูนย์กลางการปกครองในแ่งโคราชที่ควบคุมกำลังคน เป็นที่รวบรวมส่วยและสินค้าโดยเฉพาะของป่าในภาคอีสานส่งไปยังเมืองหลวงในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ครั้นเมื่อมีการสร้างทางรถไฟมาถึง ใน พ.ศ. 2443 นครราชสีมากลายเป็นเมืองศูนย์กลางการค้า โดยเฉพาะข้าวของภูมิภาค นอกจากนี้ รัชฎีราเสนาว่า อีกปัจจัยที่ทำให้เมืองเติบโตมาจากนโยบายของรัฐบาล เช่น การที่รัฐบาลอนุญาตให้สหรัฐอเมริกาเข้ามาตั้งฐานทัพที่นครราชสีมา และสร้างถนนมิตรภาพเชื่อมเส้นทางถึงกรุงเทพฯ เพื่อประโยชน์ทางการทหาร เส้นทางคมนาคมที่สะดวกขึ้นดังกล่าวส่งผลให้เศรษฐกิจขยายตัวอย่างรวดเร็วและเมืองเติบโตยิ่งขึ้น หลังจากนั้น รัชฎียังส่งเสริมให้นครราชสีมาเป็นเมืองอุตสาหกรรมและเมืองหลักด้วย

ในปีเดียวกัน มีการเผยแพร่งานวิจัยเรื่อง **“การขยายตัวของชุมชนเมืองลุ่มน้ำชี”** ในการสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย ( สกว.) ผลงานร่วมของถนอม ตะนา นิภาพร กุลมาตย์ และ ปกพันธ์ บุคดาเพ็ง ซึ่งเป็นโครงการย่อยของกลุ่มโครงการประวัติศาสตร์ท้องถิ่นภาคอีสาน: การขยายตัวของชุมชนลุ่มแม่น้ำชี งานวิจัยนี้ ศึกษาประวัติศาสตร์ชุมชนเมืองในลุ่มแม่น้ำชี เฉพาะกรณีศึกษาจังหวัดร้อยเอ็ดและยโสธรตั้งแต่ตั้งเมืองจนถึง พ.ศ. 2543 ซึ่งผู้วิจัยแบ่งการศึกษาเป็นสองกลุ่มหลัก กลุ่มแรกศึกษาความเปลี่ยนแปลงตามลำดับเวลา ซึ่งพบว่า การขยายตัวของเมืองแบ่งได้ 4 สมัย คือ 1) สมัยตั้งบ้านตั้งเมือง 2) สมัยปฏิรูปเป็นมณฑล 3) สมัยขายที่ขายนา (พ.ศ. 2480-2519) 4) สมัยการพัฒนา อีกกลุ่มเป็นการศึกษาปัจจัยที่นำมาซึ่งการเปลี่ยนแปลงของเมือง

อีกงานที่ศึกษาเกี่ยวกับพัฒนาการเมือง คือ วิทยานิพนธ์ของ ฐิฎีภูมิ ชมภูษุ เรื่อง **“พัฒนาการของเมืองในแ่งสกลนคร ระหว่าง พ.ศ.2371 ถึง พ.ศ. 2436”** อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร เผยแพร่ใน พ.ศ. 2549 ศึกษาพัฒนาการความเปลี่ยนแปลงของเมืองในแ่งสกลนคร<sup>16</sup> ระหว่าง พ.ศ.

<sup>16</sup>บริเวณเหนือที่ราบสูงโคราช

2371 ถึง พ.ศ. 2436 หรือหลังสงครามเจ้าอนุวงศ์ถึงการครอบครองดินแดนลาวฝั่งซ้ายแม่น้ำโขง งานของภริณีภูมิเป็นงานศึกษาชิ้นแรกที่เปิดพรมแดนการศึกษาเกี่ยวกับกำเนิดและพัฒนาเมืองโดยพิจารณาบนการแบ่งเขตพื้นที่การศึกษาตามสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ ไม่ใช่การแบ่งตามเขตการปกครองที่รัฐกำหนด

ในปีต่อมา มีการเผยแพร่วิทยานิพนธ์ เรื่อง **“สภาพเศรษฐกิจของเมืองอุบล ราชธานี ระหว่าง พ.ศ. 2335-ทศวรรษที่ 2460”** ของธัญชัย รสจันทร์ เป็นงานที่เสนอภาพประวัติศาสตร์เศรษฐกิจท้องถิ่นจากมุมมองของท้องถิ่นว่ามีปัจจัยหลายประการ มากกว่าที่ประวัติศาสตร์ชาติอธิบาย

อีกงานศึกษาเรื่องเมืองที่เผยแพร่ใน พ.ศ. 2550 เป็นวิทยานิพนธ์เรื่อง **“พัฒนาการของเมืองสงขลาภายใต้การปกครองของผู้นำชาวจีนตระกูล ณ สงขลา พ.ศ. 2318-2444”** ของรัตนภรณ์ ศรีนิม ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง ซึ่งว่าการเติบโตของเมืองสงขลาเกิดจากบทบาททางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะการเป็นเมืองท่าการค้า อย่างไรก็ตาม มีปัจจัยอื่นๆ ประกอบด้วย เช่น สภาพแวดล้อมที่อุดมสมบูรณ์ เพราะตั้งอยู่ปากทะเลสาบสงขลา

ต่อมา พ.ศ. 2554 มีการเผยแพร่วิทยานิพนธ์ที่ศึกษาเกี่ยวกับพัฒนาการของเมือง อีก 2 ชิ้น ได้แก่ 1) **“การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมเมืองพิษณุโลก พ.ศ.2500-2542”** ของภัทรา ศักดิ์ศรีพาณิชย์ ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ศึกษาความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของเมืองพิษณุโลก งานนี้มีลักษณะคล้ายกับงานของธัญชัย ที่ศึกษาเมืองนครราชสีมา ในเชิงที่ว่า ความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจสามารถชี้ให้เห็นความเปลี่ยนแปลงของเมือง ในกรณีเมืองพิษณุโลกความเปลี่ยนแปลงของเมืองแบ่งได้เป็น 2 ระยะ ระยะแรก พ.ศ. 2500-2519 กล่าวคือ หลังเกิดเหตุการณ์เพลิงไหม้ครั้งใหญ่ ใน พ.ศ. 2500 กรมโยธาได้จัดระเบียบผังเมืองใหม่ และสหรัฐอเมริกาให้ความช่วยเหลือในการฟื้นฟูสาธารณูปโภคต่างๆ ซึ่งสอดคล้องกับช่วงที่รัฐบาลประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 1 ปัจจัยเหล่านี้สร้างความเปลี่ยนแปลงทางกายภาพให้กับเมืองพิษณุโลกยิ่ง อันนำมาสู่การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ

และสังคมที่ตามมา โดยเฉพาะการอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานใหม่ของคนต่างถิ่น เมืองจึงยิ่งขยายตัว ระยะที่สอง ช่วง พ.ศ. 2520-2542 หลังการประกาศใช้ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 4 และรัฐบาลเลือกพิษณุโลกเป็น เมืองหลัก เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการลงทุนอย่างกว้างขวาง กระทั่ง เทศบาลเมืองพิษณุโลกได้รับการยกระดับให้เป็นเทศบาลนครพิษณุโลกใน พ.ศ. 2542

“พัฒนาการของบางกอกฝั่งตะวันตก พ.ศ. 2398-2488” ของวัลลวี นวลหอม ศึกษาพัฒนาการของเมืองบางกอกฝั่งตะวันตกที่แบ่งได้ 2 ระยะ ระยะที่ 1 หลังการทำสนธิสัญญาโบเวริง ที่มีนโยบายการชดเชย เพื่อรองรับการค้า คลองสำคัญหลายแห่งอยู่ในเขตนี้ อาทิ คลองมหาสวัสดิ์ คลองภาษีเจริญ เป็นต้น นอกจากนี้ผลของสัญญายังทำให้มีชาวต่างชาติเข้ามาตั้งถิ่นฐานในกรุงเทพฯ รวมทั้งบริเวณนี้จำนวนมาก ทำให้ชุมชนขยายตัว ระยะที่สอง หลังการสร้างสถานี รถไฟบางกอกน้อย ทำให้บางกอกฝั่งตะวันตกมีการต่อสัมพันธ์กับภูมิภาค ตะวันตกและภาคใต้ เพราะเส้นทางคมนาคมเอื้ออำนวย เกิดการขยายตัวทาง เศรษฐกิจตามมา

งานทั้งหมดในกลุ่มนี้ เป็นงานที่มุ่งสะท้อนให้เห็นภาพพัฒนาการของ เมืองแต่ละแห่งที่ผู้วิจัยศึกษา ว่าในแต่ละสมัยมีความเปลี่ยนแปลงหรือพลวัตน์ เช่นไร มีปัจจัยใดเข้ามากำหนดหรือเกี่ยวข้อง งานบางชิ้นมีการแบ่งหัวข้อ การศึกษาชัดเจนระหว่างพัฒนาการของเมืองตามช่วงเวลา กับปัจจัยที่ทำให้เมือง เปลี่ยน เช่น งานวิจัยเรื่อง “การขยายตัวของชุมชนเมืองลุ่มน้ำชี”

งานวิจัยที่ผ่านมาเสนอว่าปัจจัยที่ทำให้เมืองเปลี่ยนแปลงมีหลาย ประการ สรุปได้ 4 กลุ่ม ดังนี้

1) สภาพแวดล้อม ทำเลที่ตั้ง และทรัพยากร หรืออาจเรียกว่า “ภูมิ เศรษฐ- ศาสตร์” ถือเป็นปัจจัยภายในซึ่งเป็นพื้นฐานในการพัฒนาของเมืองแต่ละ แห่ง เช่น เมืองสงขลา ตะกั่วป่า และภูเก็ต ซึ่งมีแหล่งแร่เป็นทรัพยากรสำคัญ เช่นเดียวกับเมืองในเขตภาคใต้อื่นๆ อีกหลายแห่ง บางเมืองอาจไม่มีทรัพยากรอัน

อุดม แต่ตั้งอยู่ในทำเลที่ดี เช่น นครราชสีมา จนทำให้กลายเป็นศูนย์กลางการปกครองในแอ่งโคราชและแหล่งรวบรวมส่วยเพื่อส่งต่อไปยังเมืองหลวงอีกทอดหนึ่ง เมืองนครศรีธรรมราช หรือในยุคโบราณเรียกว่า “ตามพริ้งค์” ตั้งอยู่ในเส้นทางการค้านานาชาติ เป็นโลกเปิด การตั้งอยู่บนทำเลที่เหมาะสมนี้ นำความเฟื่องฟูมาสู่เมือง

2) การขยายตัวทางการค้า ความต้องการของตลาดโลก ที่กล่าวได้ว่าเป็นปัจจัยภายนอกที่สำคัญมากระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจและการพัฒนาของเมือง หากปราศจากปัจจัยเหล่านี้ เมืองบางแห่งก็ยังไม่สามารถเติบโตขึ้นได้ เห็นได้จากกรณีเมืองภูเก็ต แม้ว่าจะมีทรัพยากรอันเหมาะสมเป็นพื้นฐาน แต่ช่วงก่อน พ.ศ. 2396 หรือยุคก่อนการเฟื่องฟูของกิจการเหมืองแร่ ภูเก็ตยังเป็นเพียงเมืองขนาดเล็ก มีระบบเศรษฐกิจในลักษณะยังชีพ กระทั่ง หลัง พ.ศ. 2396 ตลาดโลกมีความต้องการแร่ดีบุกสูง แรงกระตุ้นนี้ พลิกให้ภูเก็ตเติบโตอย่างรวดเร็ว มีชาวจีนอพยพเข้ามาเป็นแรงงานในเมืองจำนวนมาก จนเพิ่มความหนาแน่นของประชากรภายในเมือง เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างไม่เคยปรากฏ และเกิดรูปแบบเศรษฐกิจเพื่อการค้า เช่นเดียวกับตะกั่วป่า ที่การเติบโตหรือเสื่อมโทรมของเมืองสัมพันธ์กับปัจจัยภายนอก คือ อุปสงค์ของตลาดโลก ในยุคที่แร่เป็นสิ่งที่ตลาดโลกต้องการสูง เมืองตะกั่วป่าเติบโตอย่างรวดเร็ว ครั้นเมื่อเกิดภาวะราคาแร่ตก เศรษฐกิจเมืองตะกั่วป่าก็เสื่อมตาม กระทั่งถูกลดฐานะลงกลายเป็นส่วนหนึ่งของพังงา เป็นต้น

3) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะเส้นทางคมนาคม มีผลกระทบอย่างชัดเจนต่อความเปลี่ยนแปลงของเมืองเช่นกัน เห็นได้จากหลายกรณี เช่น เมืองหาดใหญ่ หลังเส้นทางรถไฟสายใต้ตัดผ่านชุมชนหาดใหญ่ที่ครั้งหนึ่งเป็นเพียงชุมชนเล็กๆ มีเศรษฐกิจแบบยังชีพ ใน พ.ศ. 2458 ได้นำความเปลี่ยนแปลงมาสู่ชุมชนแห่งนี้ เพราะทำให้หาดใหญ่กลายเป็นเมืองศูนย์กลางการค้าที่สำคัญในเขตภาคใต้ มีชาวจีนอพยพเข้ามาประกอบกิจการจำนวนมาก

หรือเมืองนครราชสีมาที่กลายเป็นศูนย์กลางการค้าโดยเฉพาะข้าวของภาคตะวันออกเฉียงเหนือเมื่อเส้นทางรถไฟมาถึง ใน พ.ศ. 2443

4) นโยบายของภาครัฐ มีผลทำให้เมืองเปลี่ยนในหลายพื้นที่ อาทิ กรณีเมืองสงขลาที่นโยบายจากส่วนกลางมีผลต่อการเติบโตหรือเสื่อมโทรมของเมือง เมืองสงขลาตั้งอยู่ในทำเลที่เหมาะสมในการเป็นเมืองท่าศูนย์กลางการค้าในสมัยอยุธยาตอนกลางมีพ่อค้านานาชาติทั้งมาเลย์ ดัตช์และอังกฤษ เข้ามาติดต่อค้าขายมาก เมืองจึงเจริญอย่างรวดเร็ว แต่ในสมัยพระเจ้าปราสาททอง เจ้าเมืองซึ่งเป็นแขกมาลาญูก่อกบฏ เมืองสงขลาจึงถูกส่วนกลางควบคุมไม่ให้เติบโตโดยส่งเจ้าเมืองไทยซึ่งไม่มีโลกทัศน์ทางการค้ามาปกครองแทน เมืองสงขลาเสื่อมลงหลายปีในสมัยอยุธยาตอนปลาย ก่อนกลับมาฟื้นในสมัยธนบุรี ที่รัฐพัฒนาสงขลาขึ้นเป็นหัวเมืองใหญ่อีกครั้ง ทั้งนี้ ปัจจุบันนโยบายรัฐมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของเมืองเช่นกัน ตัวอย่างเช่น แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่มีการบัญญัติเรื่องโครงการเมืองหลักในหลายแห่ง เช่น เชียงใหม่ หาดใหญ่ พิษณุโลก และอื่นๆ เพื่อกระจายความเจริญสู่ส่วนภูมิภาค นอกจากนี้ยังมีกรณีที่รัฐมีนโยบายอนุญาตให้ตั้งฐานทัพอเมริกาที่เมืองนครราชสีมา และตัดถนนมิตรซึ่งแรกเริ่มมีวัตถุประสงค์ทางการทหาร แต่สิ่งเหล่านี้ทำให้เศรษฐกิจนครราชสีมาเติบโตอย่างยิ่ง และนำความพัฒนามาสู่เมือง

### **ข้อสังเกต และแนวทางการทำวิจัยต่อไป**

จากการสำรวจสถานภาพการศึกษาในปัจจุบัน พบว่า การศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทยในปัจจุบัน ยังขาดการศึกษาเรื่องเมืองที่มีความต่อเนื่องอย่างเป็นระบบและชัดเจน ประเด็นที่ศึกษามักจำกัดเฉพาะพื้นที่หรือช่วงเวลาสมัยที่มีการศึกษามากเป็นช่วงตั้งแต่รัตนโกสินทร์ลงมา ส่วนยุคก่อนหน้าไม่ค่อยปรากฏ เนื่องจาก งานศึกษาเกี่ยวกับเมืองสมัยแรกเริ่มประวัติศาสตร์จะเป็นงานศึกษาในกลุ่มโบราณคดีเป็นหลัก ซึ่งมีการศึกษาอย่างกว้างขวาง ส่วนใหญ่เป็นรายงานการขุดค้นของกรมศิลปากร และวิทยานิพนธ์ของนักศึกษาคณะโบราณคดี นอกจากนี้ ยังมีบทความในวารสารต่างๆ เช่น เมืองโบราณ

ศิลปวัฒนธรรม อีกจำนวนหนึ่ง นักวิชาการแนวหน้าของไทยที่สนใจศึกษาเรื่องโบราณ ได้แก่ ศรีศักร วัลลิโภดม<sup>17</sup> ทิวา สารยา<sup>18</sup> เป็นต้น

อย่างไรก็ตามแม้งานส่วนมากศึกษาช่วงตั้งแต่รัตนโกสินทร์ แต่ก็มีส่วนบางส่วนที่กล่าวถึงประวัติศาสตร์ยุคก่อนหน้าของช่วงเวลาที่ผู้วิจัยศึกษา เช่น งานของสงบ ส่งเมือง แม้จะศึกษา “การพัฒนาหัวเมืองสงขลาในสมัยกรุงธนบุรีและรัตนโกสินทร์ พ.ศ. 2310-2444” แต่ก็กล่าวถึงเมืองสงขลาที่ก่อนสมัยธนบุรีเป็นพื้นฐานด้วย

ดังนั้น ปัจจุบันยังไม่ปรากฏงานที่ศึกษาภาพรวม ซึ่งวิเคราะห์พัฒนาการของเมืองในประเทศไทยตั้งแต่สมัยแรกเริ่มประวัติศาสตร์จนถึงปัจจุบันในเชิง

---

<sup>17</sup> ผลงานสำคัญ เช่น **ค้นหาอดีตของเมืองโบราณ** ตีพิมพ์เมื่อ พ.ศ. 2538 เป็นหนังสือที่รวบรวมบทความเกี่ยวกับเมืองโบราณต่างๆ ในประเทศไทย ซึ่งอาศัยหลักฐานจากซากเมืองโบราณที่ปรากฏในภาพถ่ายทางอากาศ หลักฐานทางโบราณคดี เช่น โบราณสถาน โบราณวัตถุ รวมทั้งจารึก พงศาวดาร ตำนานท้องถิ่นในการศึกษา บทความต่างๆ ที่รวบรวมนี้มีการศึกษาเรื่องเมืองสรรค์บุรี ละโว้ โยนก เวียงมโน ชุมชนโบราณในสี่จังหวัดภาคใต้ เวียงพระธาตุลำปางหลวง เมืองอุทัยธานี กำแพงเพชร เชียงแสน พะเยา นครชัยศรี สุพรรณบุรี สทิงพระ ศรีสะเกษ อุบลราชธานี ราชบุรี เพชรบุรี จันทบุรี เป็นต้น แต่งานดังกล่าวยังขาดการจัดแบ่งเป็นภูมิภาคและเรียงตามลำดับเวลา ตลอดจนการวิเคราะห์ในเชิงภาพรวมเพื่อให้เห็นพัฒนาการของเมืองโบราณทั้งหมดในดินแดนประเทศไทย

ทั้งนี้ ศรีศักร มีข้อเสนอว่า การตั้งชุมชนจนพัฒนาขึ้นเป็นบ้านเมืองในยุคแรกๆ ไม่ได้เกิดขึ้นพร้อมกันทุกแห่งหากเป็นบริเวณ การมีประชากรหนาแน่นในแต่ละแห่งไม่ได้เกิดจากการเพิ่มจำนวนประชากร แต่เป็นผลจากการโยกย้ายถิ่นฐานจากบริเวณหนึ่งไปยังอีกบริเวณหนึ่ง ซึ่งทำให้เกิดความหนาแน่นของถิ่นที่ย้ายเข้าไปตั้งถิ่นฐานใหม่ ในขณะที่ถิ่นฐานเดิมถูกทิ้งร้าง หรือการอพยพเคลื่อนย้ายผู้คนจากภายนอกเข้ามาตั้งถิ่นฐาน

ผลงานอื่นๆ ของ ศรีศักรยังมี “เมืองโบราณในอาณาจักรสุโขทัย” ซึ่งศึกษาเมืองศรีสัชนาลัยว่าเป็นเมืองใหญ่ มีประชากรหนาแน่นพอสมควร และเป็นเมืองที่มีความต่อเนื่องจนถึงสมัยอยุธยาตอนปลาย เนื่องด้วยตั้งอยู่ในทำเลที่เป็นศูนย์กลางการคมนาคมที่จะติดต่อไปยังบ้านเมืองในลุ่มแม่น้ำยมตอนบน

<sup>18</sup> ผลงานสำคัญ เช่น “(ศรี)ทวารวดีประวัติศาสตร์ยุคต้นของสยามประเทศ”



ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจ ในการนี้ แนวทางการศึกษาเรื่องเมืองต่อไป ควรศึกษา เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบความเปลี่ยนแปลง ความแตกต่างของเมืองของไทยในแต่ละสมัย และปัจจัยอันนำมาซึ่งความเปลี่ยนแปลงในแต่ละช่วงเวลาและพื้นที่

จากการสำรวจงานที่ผ่านมา ผู้วิจัยมีข้อสังเกตว่าเมืองของไทยมีความเปลี่ยนแปลงหรือพลวัตตลอดมา ซึ่งอาจสามารถแบ่งเป็น 3 ระยะเวลาอย่างกว้างๆ ดังนี้

1) **เมืองสมัยประวัติศาสตร์ตอนต้นหรือเมืองโบราณจนถึงก่อนทำสนธิสัญญาโบวริง** ซึ่งลักษณะเศรษฐกิจไทยในช่วงนี้เป็นเศรษฐกิจเพื่อการยังชีพเป็นหลัก ไม่ได้มุ่งเน้นการผลิตเพื่อค้าขาย ส่วนที่นำไปค้าขายแลกเปลี่ยนมาจากส่วนที่เหลือจากการอุปโภคบริโภค หรือของป่าเป็นหลัก การค้าในสมัยนี้ยังไม่มี การขยายตัวมากนัก จำกัดอยู่เฉพาะในกลุ่มเจ้านายและชนชั้นสูง เช่น ในสมัยอยุธยา ระบบเศรษฐกิจเป็นระบบการค้าแบบผูกขาดโดยผ่านพระคลังสินค้า

เนื่องจากช่วงเวลาที่ศึกษาในระยะนี้ มีความกว้างของช่วงเวลามาก จึงอาจแบ่งเป็นช่วงย่อยๆ ตามลักษณะเฉพาะต่อไป อาทิ เมืองสมัยแรกเริ่มประวัติศาสตร์อาจมีปัจจัยที่ทำให้เมืองเกิดเพียงจากสภาพแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติทำเลที่ตั้ง เป็นหลัก และปัจจัยภายนอกบางประการ เช่น การขยายตัวทางการค้า ซึ่งมากระตุ้นการเติบโตของเมือง แต่สมัยต่อมาเมื่อเกิดรัฐราชาอาณาจักรต่างๆ ในดินแดนประเทศไทย นอกจากปัจจัยเรื่องภูมิเศรษฐศาสตร์ที่เป็นตัวกำหนด หรือปัจจัยภายนอกที่เข้ามากระตุ้น ดังที่ได้กล่าว การเติบโตหรือเสื่อมลงของเมืองอาจสัมพันธ์กับนโยบายของรัฐส่วนกลางด้วย เห็นตัวอย่างชัดเจนจากกรณีเมืองสงขลาในสมัยอยุธยาที่กล่าวไปในข้างต้น

2) **เมืองสมัยหลังการทำสนธิสัญญาโบวริง** เป็นสมัยที่สังคมไทยเริ่มได้รับอิทธิพลจากการขยายตัวของทุนนิยมจากภายนอก หลังการเซ็นสนธิสัญญาโบวริง ระหว่างไทยกับอังกฤษ เมื่อวันที่ 18 เมษายน พ.ศ. 2398 ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งเป็นสนธิสัญญาว่าด้วยไมตรีและการค้า มีสาระสำคัญ คือ ให้ยกเลิกพระคลังสินค้า และยกเลิกการห้ามส่งออก

ข้าวออกนอกประเทศ ผลของสัญญาก่อให้เกิดการค้าแบบเสรี มีการผลิตเพื่อการขายเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะผลผลิตภาคส่งออก อาทิ ข้าว ไม้สัก ติบูก เป็นต้น<sup>19</sup>

การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจจากแบบยังชีพมาเป็นผลิตเพื่อการค้าและส่งออกดังกล่าว นำความเปลี่ยนแปลงมาสู่เมืองด้วย เช่น ในสมัยนี้เกิดการขยายพื้นที่เกษตรกรรมโดยเฉพาะพื้นที่ทำนา ทำให้มีการแผ้วถางขยายเมืองยิ่งขึ้น ดังตัวอย่างที่ ชัย เรื่องศิลป์ กล่าวใน “ประวัติศาสตร์ไทยสมัย พ.ศ. 2352-2453” ว่า กรุงเทพมหานครในสมัยรัชกาลที่ 1 มีขนาดพื้นที่ไม่ต่างจากสมัยรัชกาลสมเด็จพระบรมธรรมิกราช จำนวนประชากรในสมัยนั้นต่างจากปัจจุบันมาก ผู้คนนิยมปลูกสร้างบ้านเรือนอยู่ริมแม่น้ำลำคลอง ชุมชนที่หนาแน่นจึงอยู่เฉพาะแถบนั้น ห่างออกไปมักเป็นทุ่งเป็นสวนหรือป่า ครั้นสมัยรัชกาลที่ 5 เมื่อมีนโยบายการปรับที่ดินให้เหมาะสมเพื่อขยายพื้นที่ทำนา มีการขุดคลองรังสิต ผู้คนจึงเข้ามาทำกินในทุ่งหลวงมาก เกิดการตั้งเมืองใหม่อื่นๆ แยกออกจากกรุงเทพมหานคร เช่น เมืองธัญบุรี เมืองมีนบุรี<sup>20</sup> เป็นต้น

ผลของสนธิสัญญาโบวริง ยังก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงของบ้านเมืองทางกายภาพอื่นๆ เช่น มีการสร้างถนน เส้นทางรถไฟ ขึ้นหลายสายซึ่งมีความสำคัญในการคมนาคม ลำเลียงสินค้าจากแหล่งผลิตต่างๆ มายังกรุงเทพฯ การตัดถนนและเส้นทางรถไฟนี้ ทำให้ชุมชนขยายตัวออกไป<sup>21</sup> เกิดชุมชนบริเวณที่ถนนและทางรถไฟตัดผ่านและหากเส้นทางนั้นๆ เป็นจุดตัดที่สามารถเชื่อมโยงไปยังหลายพื้นที่ก็ยิ่งส่งเสริมให้เกิดชุมชนเมืองขนาดใหญ่ที่ซับซ้อน เป็นชุมทางการค้า ที่มีผู้คนเข้า

<sup>19</sup> ฉัตรทิพย์ นาถสุภาและคณะ, **ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจและสังคม**, (กรุงเทพฯ: สร้างสรรค์, 2524), 330-331.

<sup>20</sup> ชัย เรื่องศิลป์, **ประวัติศาสตร์ไทยสมัย พ.ศ. 2352-2453**, (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2541), 35.

<sup>21</sup> วิชุลดา พิไลพันธ์, “เอกสารลำดับที่ 90 ความสำคัญของสนธิสัญญาเบอร์นีและเอกสารลำดับที่ 91 สนธิสัญญาเบาริงต่อพัฒนาการทางเศรษฐกิจและสังคมไทย” ใน **100 เอกสารสำคัญ: สรรพสาระประวัติศาสตร์ไทย ลำดับที่ 22**,สยาม ภัทรานุประวัติและคณะ, บรรณาธิการ, (กรุงเทพฯ: คัดติโสภาการพิมพ์), 2555.

มาตั้งถิ่นฐานหนาแน่น ความเปลี่ยนแปลงของเมืองในสมัยหลังการทำสนธิสัญญาโบวริงจึงมีความต่างจากยุคก่อนหน้าอย่างชัดเจน

3) **เมืองหลังแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1** หลังสิ้นสุดสงครามโลก เศรษฐกิจทั่วโลกประสบภาวะตกต่ำรัฐบาลไทยจึงตระหนักว่าไม่สามารถพึ่งพิงเพียงการเกษตรกรรมด้านเดียวอีกต่อไป จึงหันมาส่งเสริมภาคอุตสาหกรรม เศรษฐกิจไทยเข้าเป็นส่วนหนึ่งของเศรษฐกิจทุนนิยมโลก ซึ่งส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของเมืองในประเทศไทยอย่างยิ่ง

กรุงเทพมหานครเป็นตัวอย่างหนึ่งที่ชัดเจน ผลของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 (2504-2509) และฉบับที่ 2 (2510-2514) ทำให้เมืองแห่งนี้กลายเป็นเมืองโตเดี่ยว กล่าวคือ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 และฉบับที่ 2 เน้นการขยายตัวทางด้านอุตสาหกรรมของประเทศ ซึ่งต้องการบริการพื้นฐาน ในรูปการคมนาคมขนส่ง ระบบเชื่อมเพื่อการชลประทาน พลังงานไฟฟ้า และสาธารณูปโภคอื่นๆ มารองรับ แต่ในทางปฏิบัติการพัฒนาบริการพื้นฐานดังกล่าว ไม่ได้กระจายสู่ส่วนภูมิภาค หากกระจุกตัวอยู่เฉพาะกรุงเทพมหานคร มหานครแห่งนี้จึงเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วในทุกด้าน<sup>22</sup> ต่างไปจากเมืองอื่นๆ ของประเทศอย่างชัดเจนและก้าวกระโดด รัฐบาลตระหนักดีถึงปัญหาจึงพยายามแก้ไขโดยการกระจายความเจริญ และส่งเสริมการสร้างเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมแห่งใหม่ในส่วนภูมิภาค เพื่อลดความหนาแน่นของเมืองหลวง เห็นได้ว่าแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับอื่นๆ ที่ตามมายังคงให้ความสำคัญในเรื่องนี้ เช่น มีการกำหนดนโยบายเรื่องเมืองหลักและแผนต่างๆ เพื่อพัฒนาเมือง ดังที่กล่าว เห็นได้ว่าตั้งแต่ยุคหลังทศวรรษ 2500 ที่มีการกำหนดแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นต้นมา นโยบายจากส่วนกลางมีผลต่อการเติบโตและพัฒนาของเมืองยิ่ง เมืองไม่ได้เติบโตอย่างอิสระ

<sup>22</sup> ประภาพร ศิริจรกุล, การประเมินความสัมฤทธิ์ผลของโครงการเมืองหลัก: กรณีศึกษาจังหวัดขอนแก่น, วิทยานิพนธ์ระดับมหาบัณฑิต, ภาควิชาเศรษฐศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ปี 2538, 2.

เช่นในอดีตอีกต่อไป แต่รัฐมีส่วนเข้ามาควบคุมและกำหนดทิศทาง

ดังนั้น การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมุ่งหวังว่าจะสามารถสร้างองค์ความรู้ใหม่อย่างเป็นระบบเกี่ยวกับเรื่องเมืองของไทยตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน เพื่อชี้ให้เห็นความเปลี่ยนแปลง และพัฒนาการของเมืองในแต่ละระยะ รวมทั้งสร้างความเข้าใจสถานการณ์ของเมืองในปัจจุบันดียิ่งขึ้น ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนพัฒนา และแก้ปัญหาต่างๆ รวมทั้งกำหนดนโยบายที่เหมาะสมต่อไปในอนาคต

## บรรณานุกรม

- กฤษ เพิ่มทันจิตต์, **ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับกระบวนการเกิดเป็นเมือง**. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์บริษัท ศรีเอทีพี พับลิชชิ่ง จำกัด ,2536.
- ชัย เรืองศิลป์, **ประวัติศาสตร์ไทยสมัย พ.ศ. 2352-2453**, กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2541.
- ฉัตรทิพย์ นาถสุภา และคณะ, **ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจและสังคม จนถึง พ.ศ. 2484**, กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2527.
- แถมสุข นุ่มนนท์. **สถานภาพงานวิจัยสาขาประวัติศาสตร์ในประเทศไทยระหว่าง พ.ศ. 2503 – 2535**. กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์, 2536.
- นิติ เขียวศรีวงศ์, **ปากไก่อและใบเรือ: รวมความเรียงว่าด้วยวรรณกรรมและประวัติศาสตร์รัตนโกสินทร์**, กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์อมรินทร์, 2527.
- เบญจมาศ ภาคพิจารณ์, **“การศึกษาบทบาทความสัมพันธ์เชิงที่ตั้งของชุมชนเมืองในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก”**,วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง,บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,2535.
- ประภาพร ตีรินรกุล, **“การประเมินความสัมฤทธิ์ผลของโครงการเมืองหลัก: กรณีศึกษาจังหวัดขอนแก่น”**, วิทยานิพนธ์ระดับมหาบัณฑิต, ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538.
- พรรณี อวนสกุล, **“กิจการเหมืองแร่ดีบุกกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจภาคใต้ประเทศไทย พ.ศ. 2411-2475”**, วิทยานิพนธ์อักษรศาสตร์มหาบัณฑิต, ภาควิชาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2522.
- พวงไข่มุกด์ คุณารัตนพฤกษ์, **“ความสำคัญของเมืองนครราชสีมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว”**, วิทยานิพนธ์อักษรศาสตร์มหาบัณฑิต, ภาควิชาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,2521.
- ภูริภูมิ ชมภูษม, **“พัฒนาการของเมืองในแอ่งสกลนคร ระหว่าง พ.ศ.2371 ถึง พ.ศ. 2436”**, วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต, อักษรศาสตรมหา

บัณฑิต, สาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2549.

มะลิวรรณ รักรักษ์วงศ์, “กำเนิดและพัฒนาการของเมืองหาดใหญ่ (พ.ศ. 2458–2489)”, วิทยานิพนธ์อักษรศาสตร์มหาบัณฑิต, ภาควิชาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.

วราภรณ์ เรืองศรี, **คาราวานและพ่อค้าทางไกล: การก่อเกิดรัฐสมัยใหม่ในภาคเหนือของไทยและดินแดนตอนในของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้**, เชียงใหม่: ศูนย์อาเซียนศึกษา, 2557.

วัลย์ลักษณ์ ทรงศิริ, “ความสำคัญของเกลือสินเธาว์ที่มีผลกระทบต่อชุมชนโบราณ: กรณีศึกษาบ้านบ่อหลวง ตำบลเกลือใต้ กิ่งอำเภอบ่อเกลือ จังหวัดน่าน”, สารนิพนธ์, คณะโบราณคดี มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2533.

วิชุลดา พิไลพันธ์, “เอกสารลำดับที่ 90 ความสำคัญของสนธิสัญญาเบอร์นีและเอกสารลำดับที่ 91 สนธิสัญญาเบาริงต่อพัฒนาการทางเศรษฐกิจและสังคมไทย” ใน 100 เอกสารสำคัญ: **สรรพสารประวัติศาสตร์ไทยลำดับที่ 22**, กรุงเทพฯ: คักติโสภาคการพิมพ์, 2555.

ศรีศักร วัลลิโภดม, **ค้นหาอดีตของเมืองโบราณ**, กรุงเทพฯ: ด่านสุทธาการพิมพ์, 2538.

ศรีศักร วัลลิโภดม, **เมืองโบราณในอาณาจักรสุโขทัย**, กรุงเทพฯ: เมืองโบราณ, 2552.

สุรีย์ เลียงเสียงทอง. “การศึกษาวิเคราะห์สภาพเศรษฐกิจเมืองภูเก็ตระหว่าง พ.ศ. 2396–2475.” วิทยานิพนธ์อักษรศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขาวิชาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2524.

อังรี ปีแรน, **ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจและสังคมยุโรปสมัยกลาง**, (พิมพ์ครั้งที่ 4), นัตริทิพย์ นาถสุภา, คงดักดี สันติพิทยวงค์ วัลไล ณ บ่อมเพชร พรชัย คุณศรีรักรักษ์กุล แกมทอง อินทร์ตัน (แปล). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.

- สมเดช ลีลาโนธรรม, “การศึกษาการพัฒนาของชุมชนเมืองโบราณดงเมืองเตย”, วิทยานิพนธ์หลักสูตรศิลปศาสตรบัณฑิต, ภาควิชาโบราณคดี มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2538.
- สัมฤทธิ์ สุขเมือง, “ปัจจัยทางสิ่งแวดล้อมที่มีผลต่อการตั้งถิ่นฐานของเมืองโบราณสมัยทวารวดีบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก”, วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, ภาควิชาโบราณคดี มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2531.
- สงบ ส่งเมือง, รายงานวิจัยเรื่องการพัฒนาหัวเมืองสงขลาในสมัยกรุงธนบุรีและรัตนโกสินทร์ พ.ศ. 2310-2444, กรุงเทพฯ, สมาคมสังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย, 2522.
- ประทุม ชุ่มเพ็งพันธุ์, “ตามพริ้งค์”, วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, อักษรศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2523.
- นันทนา ศรีวารินทร์, “การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ การเมืองการปกครอง และสังคมของเมืองตะกั่วป่า พ.ศ. 2434-2475”, วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2525.
- ดรุณี แก้วม่วง, “ฐานะและความสำคัญของเมืองตรัง พ.ศ. 2352-2440”, วิทยานิพนธ์อักษรศาสตร์มหาบัณฑิต, ภาควิชาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2526.
- ณัฐริกา กาญจนศิลป์, “การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของจังหวัดนครราชสีมา พ.ศ. 2500-2540”, วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, อักษรศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2546.
- ถนอม ตะนา นิภาพร กุลมาตย์ และ ปกพันธ์ บุคตาเพ็ง, รายงานวิจัยเรื่องการขยายตัวของชุมชนเมืองลุ่มน้ำชี, กรุงเทพฯ, สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, 2546.

ฉันทัญชัย รสจันทร์, “สภาพเศรษฐกิจของเมืองอุบลราชธานี ระหว่าง พ.ศ. 2335-ทศวรรษที่ 2460”, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, อักษรศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2546.

รัตนภรณ์ ศรีนิ่ม, “พัฒนาการของเมืองสงขลาภายใต้การปกครองของผู้นำชาวจีนตระกูล ณ สงขลา พ.ศ. 2318-2444” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2550.

ภัทรา คักดีศรีพานิชย์, “การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมเมืองพิษณุโลก พ.ศ.2500-2542”, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, อักษรศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2554.

สิทธิพร ศรีผ่อง, “เมืองสงขลา ก่อนปฏิรูปการปกครอง พ.ศ. 2318-2439” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2554.

วัลลี นวลหอม, “พัฒนาการของบางกอกฝั่งตะวันตก พ.ศ. 2398-2488” สาขาวิชาประวัติศาสตร์ศึกษา ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2554.

### เอกสารภาษาต่างประเทศ

Charles Higham, *The Archaeology of Mainland Southeast Asia*, Great Britain, Cambridge University Press, 1989.

Elizabeth H. Moore, *Moated Site in Early North East Thailand*, Great Britain, B.A.R., 1988.

Sidney Goldstein, “Urbanization in Thailand, 1947-1967”, *Springer, Demography*, Vol. 8, No. 2, May, 1971.



## สื่อออนไลน์

[http://stat.bora.dopa.go.th/stat/y\\_stat57.html](http://stat.bora.dopa.go.th/stat/y_stat57.html). “ประกาศสำนักทะเบียนกลาง เรื่องจำนวนประชากรที่ราชอาณาจักรตามหลักฐานทะเบียนราษฎร ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557”, เข้าถึงเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2558.

## สถานภาพความรู้ปัจจุบันเรื่อง

“โครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมทางบกกับความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ  
ในภาคเหนือของไทย ตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า  
เจ้าอยู่หัวถึงปัจจุบัน”

พิมพ์อุมา ธีรธนกุล

### ความสำคัญของเรื่องที่วิจัย

โครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมทางบก มีความจำเป็นต่อการพัฒนาประเทศ เนื่องจากเป็นระบบรองรับการขยายตัวของชุมชนในด้านต่างๆ ดังนั้นการวางแผนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ดีจะช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชน ดึงดูดการลงทุน และสร้างความเชื่อมั่นทางการเมืองและเศรษฐกิจของประเทศ เห็นได้ว่าประเทศที่มีความเจริญทางเศรษฐกิจของโลกสามารถเชื่อมโยงเมืองหลักเข้าหากันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ล้วนมาจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมอย่างเป็นระบบ จากการสำรวจสถานภาพการศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาการคมนาคมทางบกของไทยพบว่า เริ่มดำเนินการอย่างเป็นระบบและทันสมัยนับตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเป็นต้นมา กระทั่งปัจจุบันความพยายามในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมทางบกมาอย่างต่อเนื่อง มีผลให้ประเทศไทยได้รับการจัดอันดับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นอันดับ 3 ของภูมิภาค โดยสถาบัน The world Economic Forum (WEF) และ International Institution For Management (IMD) รองจากสิงคโปร์และมาเลเซีย<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup>ผลการสำรวจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมทางบกใน ปี พ.ศ.2554 ดังนี้ ถนนหลวงมีระยะทาง 102,724 กิโลเมตร โครงข่ายทางรถไฟขนาดมาตรฐาน 1 เมตร มีระยะทาง 4,429 กิโลเมตร ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรางเดี่ยว จึงไม่เอื้อต่อการขนส่งสินค้าและผู้คน คำนวณจาก

เมื่อมองย้อนกลับไปในอดีตประเทศไทยไม่ให้ความสำคัญกับการวางโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมมากเท่าใดนัก เนื่องจากสภาพภูมิศาสตร์ของประเทศมีแม่น้ำลำคลองกระจายเชื่อมพื้นที่ชุมชนต่างๆ เข้าด้วยกันตามลุ่มแม่น้ำ ส่วนการคมนาคมทางบกไม่เป็นที่นิยมมากนักเพราะความยากลำบากของการเดินทางจากการลัดเลาะตามคันทนา ป่าเขา ซึ่งมีความกว้างของทางเพียงให้คนสัตว์ และเกวียนบรรทุกสิ่งของเดินทางเท่านั้น อีกทั้งเส้นทางบกสามารถใช้ได้ดีที่สุดในช่วงฤดูแล้งเพราะพื้นดินแห้งส่วนในฤดูน้ำตามทางมีห้วยธารน้ำท่วมเป็นตอนๆ เป็นหล่มเป็นโคลนเกวียนจมติด<sup>2</sup> บางพื้นที่ห่างไกลชุมชน เผชิญกับโจรผู้ร้าย ใช้ป่า สัตว์นานาชนิดสภาพพื้นที่เป็นหล่มป่อ ขรุขระ บางครั้งต้องข้ามแหล่งน้ำทำให้เสียเวลามาก จากเหตุผลข้างต้นทำให้ประชาชนและรัฐให้ความสำคัญกับการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางน้ำมากกว่าการคมนาคมทางบก

ประโยชน์ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์เพื่อประโยชน์ในทางยุทธศาสตร์ การปกครองหัวเมืองและอำนวยความสะดวกทางการค้า ลักษณะการพัฒนาส่วนใหญ่เป็นการขุดคลองลัด และคลองเชื่อมในสมัยกรุงศรีอยุธยา เช่น คลองลัดบางกอกน้อย คลองลัดบางกรวย คลองลัดเกร็ดใหญ่ คลองลัดเกร็ดน้อย เป็นต้น

กระทั่งต้นรัตนโกสินทร์ วัตถุประสงค์ของการขุดคลองเปลี่ยนแปลงไปซึ่งเป็นผลจากความต้องการสินค้าผ่านกระบวนการผลิต เช่น อ้อย ฝ้าย ยาสูบ ข้าว ประกอบกับรัฐมีนโยบายส่งเสริมและอนุญาตให้ผู้ขุดคลองสามารถถือครองที่ดินบริเวณสองฝั่งคลองได้ทำให้ประชาชนเริ่มขยายพื้นที่เพาะปลูกด้วยการขุดคลองซึ่งดำเนินการโดยรัฐ ขุนนาง นายทุน และประชาชนทั่วไป ส่งผลให้ในรัชสมัยพระ

---

ความหนาแน่นของโครงข่ายถนน ระบบราง การขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางอากาศ คณะกรรมการการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. **รายงานสถานะโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย 2554**. อ้างอิงจาก [WWW.Nesdb.go.th/portals/o/tasks/devlogis/report/data\\_1020\\_030613pdf](http://WWW.Nesdb.go.th/portals/o/tasks/devlogis/report/data_1020_030613pdf).

<sup>2</sup> ตำราโบราณภาพ, สมเด็จพระนเรศวรมหาราช และพระยาราชเสนา. **เทศาภิบาล**. 60.

บาท สมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 4) และพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) มีคลองขุดใหม่เกิดขึ้นจำนวนมากคลองที่ได้รับการขุดขึ้นใหม่เหล่านี้ มีหน้าที่บุกเบิกพื้นที่รกร้างว่างเปล่าให้เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ต่างจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกที่รัฐและประชาชนไม่ได้รับประโยชน์ชัดเจนจึงไม่เกิดการจูงใจพัฒนา

นอกจากนี้สภาพภูมิศาสตร์ของประเทศไทยมีความแตกต่างกัน ส่งผลให้รูปแบบการคมนาคมมีความหลากหลายตามลักษณะพื้นที่ บางแห่งใช้เส้นทางน้ำสะดวก ขณะที่บางแห่งมีเพียงเส้นทางบกเท่านั้น หากพิจารณาสภาพภูมิศาสตร์พบว่า ประเทศไทยมีสภาพพื้นที่แตกต่างกันเป็น 3 ส่วน คือ

1. **ที่ราบลุ่มตอนกลาง** มีอาณาบริเวณตั้งแต่นครสวรรค์ลงมาจนถึงปากแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นที่ตั้งของเมืองหลวง สภาพพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรธรรมชาติ เอื้อต่อการตั้งถิ่นฐาน การเกษตรกรรม พื้นที่บริเวณนี้มีแม่น้ำลำคลองจำนวนมากทั้งตามธรรมชาติและคลองขุดขึ้นในช่วงเวลาต่างๆ ดังปรากฏหลักฐานแสดงถึงร่องรอยการตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนบริเวณริมฝั่งแม่น้ำมายาวนาน โดยเฉพาะบริเวณใกล้ปากแม่น้ำมีลักษณะชุมชนใหญ่ แม้พื้นที่ภาคกลางจะมีแม่น้ำลำคลองเป็นโครงข่ายการคมนาคมที่เชื่อมโยงชุมชนต่างๆ มากที่สุด แต่ก็ประสบปัญหาในการเดินทางเนื่องจากปริมาณน้ำในบางฤดูกาลไม่เพียงพอหรือบางชุมชนตั้งห่างไกลเส้นทางน้ำ ชาวบ้านบางส่วนก็หันมาใช้เกวียนแทน

2. **ชายฝั่งทะเล** ประกอบด้วย พื้นที่บางส่วนของภาคตะวันออกและภาคใต้ เมืองการค้าสำคัญตั้งอยู่ริมชายฝั่ง เช่น ชลบุรี จันทบุรี เพชรบุรี บ้านดอน นครศรีธรรมราช และสงขลา ชุมชนเหล่านี้มีเส้นทางคมนาคมเชื่อมกับพื้นที่ส่วนอื่นได้มากกว่า ทั้งจากการเดินเรือเลียบชายฝั่งอ่าวไทย การใช้เส้นทางตามแม่น้ำลำคลองหรือการเดินทางบก

3. **ที่ราบสูงและเขตภูเขาสูงชัน** ในเขตภาคเหนือ ประชาชนประสบกับความยากลำบากของการคมนาคม เนื่องจากสภาพภูมิศาสตร์เป็นที่สูง แม่น้ำลำคลองมีน้อยและไม่มีน้ำตลอดทั้งปี ผู้คนส่วนใหญ่ในพื้นที่จึงอาศัยการคมนาคมทางบกเป็นหลัก ดังปรากฏในรายงานการตรวจราชการและบันทึกการเดินทางจำนวนมาก เช่น พื้นที่ภาคเหนือแม้จะมีแม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม แม่น้ำน่าน ไหลเชื่อมกับภาคกลางแต่การเดินทางระหว่างพื้นที่ภาคเหนือด้วยกันกลับยากลำบาก เพราะพื้นที่ถูกโอบล้อมด้วยภูเขาสูงทำให้การเดินทางบกยากลำบาก และกินเวลานาน ส่วนการคมนาคมทางน้ำเผชิญกับกระแสน้ำไหลเชี่ยวและเกาะแก่งมากมายที่ล้นวนเป็นอุปสรรคต่อการไปมาหาสู่กัน การเดินทางบกจึงเป็นวิธีการเดียวในการติดต่อระหว่างเมืองที่อยู่ต่างลุ่มแม่น้ำ โดยมีเมืองสำคัญ คือ เชียงใหม่ ลำปาง แพร่ อุตรดิตถ์ เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการค้ากับพม่า และลาว ส่วนภาคตะวันออกเฉียงเหนือสภาพพื้นที่ล้อมรอบด้วยเทือกเขาบริเวณขอบภูมิภาค แม่น้ำสายหลักอย่างแม่น้ำมูลและแม่น้ำชีไหลลงสู่แม่น้ำโขงทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือให้เศรษฐกิจการค้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือแลกเปลี่ยนกับลาวมากกว่ากรุงเทพฯ ความยากลำบากของการเดินทางปรากฏในหลักฐานบันทึกการเดินทางหลายฉบับ เช่น นิราศหนองคาย<sup>3</sup> กำเนิดรถไฟในประเทศไทย<sup>4</sup> ด้วยเหตุนี้พื้นที่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือจึงมีลักษณะแบบเลี้ยงตนเอง แม้ช่วงหลังการเปิดเสรีทางการค้าจากสนธิสัญญาโบว์ริงแล้วก็ตาม

จากความแตกต่างทางสภาพภูมิศาสตร์ข้างต้น ทำให้พื้นที่ส่วนต่างๆของประเทศถูกตัดขาดออกจากกันด้วยความยากลำบากของการคมนาคม จนเป็น

<sup>3</sup>สิทธิ ศรีสยาม. **นิราศหนองคาย วรรณคดีที่ถูกลืม**. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์พี่น้องแสงธรรม. 2518, หน้า 37-38.

<sup>4</sup>ลูอิส ไวลเลอร์. **ถนนอมมวล ไอเอริญ และวิไลตา ศรีอุพารพงศ์ (แปล). กำเนิดรถไฟในประเทศไทย**. โครงการเผยแพร่ผลงานวิชาการคณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ลำดับที่ 149, 2556.

ที่มาของปัญหาการพัฒนาประเทศในระดับภูมิภาคที่แยกจากกันเป็นส่วนๆ ดังนั้นเมื่อสถานการณ์บ้านเมืองเปลี่ยนแปลงไป รัฐตระหนักถึงความจำเป็นในการวางโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมทางบกเพื่อรองรับการพัฒนาประเทศ ป้องกันการคุกคามของมหาอำนาจตะวันตก และส่งเสริมการขยายตัวภาคการผลิตและการค้า การปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงการคมนาคมทางบกให้ทันสมัยตามแบบตะวันตกปรากฏขึ้นในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 4) และขยายตัวอย่างรวดเร็วในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) อันเป็นผลจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจภายหลังการลงนามทางพระราชไมตรีและการค้าในสนธิสัญญาโบว์ริง พ.ศ.2398 รัฐสนับสนุนประชาชนให้ผลิตสินค้าส่งออกตามความต้องการของตลาดโลก แรงงานในประเทศปรับตัวเข้าสู่กระบวนการผลิตเพื่อการค้า แต่ด้วยข้อจำกัดเรื่องเงินทุน เทคโนโลยีและช่างชำนาญการ อีกทั้งยังไม่มั่นใจว่าประชาชนจะปรับเปลี่ยนมาใช้ในการคมนาคมด้วยรถไฟหรือไม่ส่งผลให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางบกของไทยเริ่มขึ้นล่าช้า

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมทางบกด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัยเริ่มขึ้นจากความคิดของอังกฤษในการสร้างทางรถไฟเพื่อเชื่อมเส้นทางจากมลายูพม่า และจีน ซึ่งในไทยยังไม่มีการสร้างทางรถไฟจึงทำให้การขนส่งสินค้าเสียเวลานอกจากนี้สินค้าหัวเมืองเหนือยังมีตลาดการค้าที่สำคัญอยู่ที่มะละแหม่ง อีกทั้งความอุดมสมบูรณ์ด้วยพันธุ์ไม้ขนานานชนิดยังเป็นเครื่องล่อใจให้ชาวตะวันตกเข้ามาสัมปทานป่าไม้จำนวนมาก ปัญหาเหล่านี้ล้วนเป็นปัจจัยสำคัญในการตัดสินใจให้รัฐริเริ่มแนวคิดในการสร้างทางรถไฟสายเหนือเป็นแห่งแรก โดยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดฯ ให้เซอร์แอนดรูว์ คอลก และบริษัทป็นซาร์ด แมกแทกการ์ด โลว์เธอร์ของชาวอังกฤษเป็นผู้สำรวจในเส้นทางสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่พร้อมทั้งทางแยกตั้งแต่เมืองสระบุรีไปยังเมืองนครราชสีมาสายหนึ่ง จากเมืองอุตรดิตถ์ไปยังตำบลท่าเตื่อ ริมฝั่งแม่น้ำโขงสายหนึ่ง จากเชียงใหม่ไปยังเชียงราย

และเชียงใหม่อีกสายหนึ่ง<sup>5</sup> แต่ด้วยปัญหาทางการเมืองและการขยายอิทธิพลของฝรั่งเศสในมณฑลอิสานจึงทำให้แผนการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่เปลี่ยนมาเป็นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมาแทน

เป็นที่ทราบกันว่าในที่สุดทางรถไฟสายแรกคือสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา แต่ความคิดในการสร้างทางรถไฟสายเหนือก็ได้รับการสานต่อทันที เนื่องจากรัฐมองเห็นถึงกำไรจากการเก็บค่าโดยสารและค่าระวางสินค้าจากชุมชนที่รถไฟผ่าน มีชุมชนหนาแน่นและมีสินค้าขึ้นลงจำนวนมาก และหากสร้างต่อขึ้นไปถึงพิษณุโลก อุตรดิตถ์ ลำปาง ลำพูน ถึงเชียงใหม่<sup>6</sup> ก็จะเป็นประโยชน์ทั้งทางการเมืองและ เศรษฐกิจ

นอกจากการสร้างทางรถไฟแล้วรัฐได้สนับสนุนให้มีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกเพื่อเชื่อมต่อกับทางรถไฟ โดยเลือกเส้นทางดั้งเดิมที่ประชาชนเคยใช้มาก่อนเพื่อให้ประชาชนเคยชินและหันมาใช้เส้นทางคมนาคมทางบกเพิ่มมากขึ้น ขณะที่การพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางรถไฟได้รับงบประมาณจำนวนมาก แต่การปรับปรุงเส้นทางคมนาคมทางเกวียนและถนนกลับถูกละเลยให้อยู่ภายใต้การดูแลของกระทรวงมหาดไทย ข้าหลวงเทศาภิบาล กรมการเมือง อำเภอกำนันท์ ผู้ใหญ่บ้าน และการขอแรงชาวนบ้านเมื่อหมดฤดูทำนาแล้วช่วยกันதாகกลางทางในหมู่บ้านของตน เกณฑ์แรงงานนักโทษ หรือจ้างเหมาเอกชน มีผลให้ถนนส่วนใหญ่ขาดคุณภาพ กระทั่งหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 รัฐให้ความสำคัญกับนโยบายการสร้างถนนแทนการสร้างทางรถไฟ เนื่องจากปัญหาทางการคลัง การสร้างถนนมีต้นทุนถูกกว่าและความนิยมในการใช้ถนนเพิ่มมากขึ้น จากข้อมูลคู่มือในการสร้างและบำรุงทาง พ.ศ.2461 มีการสร้างทางหลวงแผ่นดิน 3 สาย คือ ทางหลวงหมายเลข 1 (พหลโยธิน) มีระยะทาง 1,005 กิโลเมตร ทางหลวงหมายเลข 3 (สุขุมวิท) ระยะทาง 385 กิโลเมตร และทางหลวงหมายเลข 4 (เพชร

<sup>5</sup> สมใจ ไพโรจน์ธีระรัชต์. เล่มเดิม. 46.

<sup>6</sup> ก.จ.ช., ร.5. ยธ.5.9/13, “เจ้าฟ้ากรมขุนนริศราภกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว,” ที่ 91/6053, 21 สิงหาคม ร.ศ.121.

เกษม) 1,274 กิโลเมตร และใน พ.ศ.2493 ลงมือก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 2 (มิตรภาพ) ในการติดต่อกับสระบุรี นครราชสีมา ขอนแก่น อุตรธานี หนองคาย เป็นระยะทาง 616 กิโลเมตร ตามหลักวิศวกรรมแผนใหม่โดยได้รับความช่วยเหลือจากองค์การบริหารวิเทศกิจสหรัฐอเมริกา (USOM) นอกจากนี้รัฐให้ความสำคัญกับการสร้างถนนสายประธานและสายรองให้มีมาตรฐานแบบตะวันตก เห็นได้จากนโยบายด้านการคมนาคมในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติตั้งแต่ฉบับที่ 1 มาจนถึงฉบับปัจจุบัน ล้วนให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการลงทุนจากต่างประเทศ ถนนได้รับการสร้างขึ้นตามมาตรฐานตะวันตกและขยายออกสู่ภูมิภาค การพัฒนาถนนเพิ่มปริมาณขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยไม่พัฒนาการพัฒนาเส้นทางรถไฟและเส้นทางน้ำอีกต่อไป

ปัจจุบันประเทศไทยมีนโยบายพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งเพื่อเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน ซึ่งรัฐได้อนุมัติงบประมาณในการพัฒนาอย่างต่อเนื่องจนถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 (พ.ศ.2555-2559) รัฐได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานไว้ 2 ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับระบบคมนาคม คือ

1. ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน เช่น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ เช่น การพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ การปรับปรุงพัฒนาโครงข่ายขนส่งมวลชนให้ทันสมัย
2. ยุทธศาสตร์สร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม โดยอาศัยที่ตั้งของประเทศที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคในการเชื่อมโยงอาเซียน



และสานต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระหว่างปี พ.ศ. 2558-2565 มูลค่า 1.9 ล้านล้านบาท<sup>7</sup> อาทิ **รถไฟรางคู่ 6 เส้นทางเร่งด่วน** คือ เส้นทางฉะเชิงเทรา-คลอง 19-แก่งคอย ระยะทาง 160 กิโลเมตร ช่วงสถานี จิระ(นครราชสีมา)-ขอนแก่น ระยะทาง 180 กิโลเมตร เส้นทางประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร 167 กิโลเมตร เส้นทางลพบุรี-ปากน้ำโพ ระยะทาง 148 กิโลเมตร สถานีมาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ 132 กิโลเมตร และเส้นทางนครปฐม-หัวหิน ระยะทาง 165 กิโลเมตร **รถไฟความเร็วสูง 2 เส้นทาง** คือ กรุงเทพฯ-หัวหิน กรุงเทพฯ-พัทยา-ระยอง **รถไฟความเร็วสูงตาม MOU ระหว่างไทย-ญี่ปุ่น** ในเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ **การพัฒนาทางคู่ตาม MOU ระหว่างไทย-จีน** ในเส้นทางหนองคาย-ขอนแก่น-นครราชสีมา-ท่าเรือมาบตาพุด **การเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเชื่อมโยงฐานการผลิตของประเทศ** เช่น ระบบมอเตอร์เวย์ 3 เส้นทาง คือ พัทยา-มาบตาพุด บางปะอิน-นครราชสีมา บางใหญ่-กาญจนบุรี

เห็นได้ว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางบกล้วนมีจุดมุ่งหมายให้กรุงเทพฯกลายเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการเมือง ขณะที่ส่วนภูมิภาคถูกละเลยจากรัฐ ก่อให้เกิดปัญหาความเหลื่อมล้ำทางรายได้ การอพยพจากชนบทเข้าสู่เมืองหลวง ปัญหาการแย่งชิงพื้นที่ทำกิน โดยเฉพาะพื้นที่ภาคเหนือซึ่งมีพรมแดนเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งพม่า ลาว และจีนตอนใต้ กลับไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร ประชาชนส่วนใหญ่ยังคงมีรายได้ต่ำ ความเจริญกระจุกตัวเฉพาะเมืองใหญ่อย่างเชียงใหม่ ลำปาง พิษณุโลก นครสวรรค์

<sup>7</sup> [www.otp.go.th/PDF/Action\\_Plan4](http://www.otp.go.th/PDF/Action_Plan4). “แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.2558-2565 และแผนปฏิบัติการด้านการคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ.2558. เข้าถึงข้อมูลเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2558.



## รูปที่ 2: สภาพภูมิศาสตร์พื้นที่ภาคเหนือ

ที่มา : <http://eservice.labour.go.th/dlpwMapWeb/map/north.jsp>

การศึกษาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมทางบกกับความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในภาคเหนือของไทย ตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวถึงปัจจุบัน จึงนับเป็นประเด็นน่าสนใจและยังขาดการศึกษาที่สะท้อนภาพความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นภายหลังพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางบกในมุมกว้าง

ประการแรกภาคเหนือแบ่งตามประวัติศาสตร์และสภาพภูมิศาสตร์ วัฒนธรรมได้เป็น 2 ส่วน<sup>8</sup> คือ ภาคเหนือตอนบน เคยเป็นที่ตั้งของอาณาจักร ล้านนา ประกอบด้วย เชียงใหม่ เชียงราย ลำปาง น่าน พะเยา แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง ลำพูน อุตรดิตถ์ พื้นที่บริเวณนี้มีอิสระในการปกครองตนเอง เนื่องจากมีการสร้างบ้านแปงเมืองตามที่ราบลุ่มหุบเขาและแม่น้ำที่สำคัญทั้ง แม่น้ำปิง แม่น้ำ วัง แม่น้ำยม และแม่น้ำน่าน พื้นที่เหล่านี้มีความสัมพันธ์กับพม่าและลาว ส่วน ภาคเหนือตอนล่าง ประกอบด้วย ตาก พิษณุโลก สุโขทัย เพชรบูรณ์ พิจิตร กำแพงเพชร นครสวรรค์ อุทัยธานี ซึ่งถูกปกครองโดยรัฐไทยมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยาจึงมีรูปแบบการปกครอง ภาษาและวัฒนธรรมใกล้เคียงกับกรุงเทพฯ ความแตกต่างของประเพณีวัฒนธรรมชาติพันธุ์ ประวัติศาสตร์ มีผลต่อความเปลี่ยนแปลงหรือความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างกรุงเทพฯกับพื้นที่ภาคเหนือ อย่างไรทั้งก่อนและภายหลังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมทางบก

ประการที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางบกมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงเส้นทางการค้าโบราณ (กองคาราวาน) มาสู่ชุมทางการค้าใหม่ใน เส้นทางที่รถไฟและถนนอย่างไร รวมถึงรูปแบบของสินค้าและปริมาณที่ส่งผ่าน เส้นทางการค้าใหม่

ประการที่ 3 การเกิดขึ้นของถนนสายหลัก เช่น ถนนพหลโยธิน(พ.ศ.2493) ถนนสายเอเชีย (2516) จากการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติใน ฉบับที่ 1-ฉบับที่ 3 มีผลกระทบต่อราคาที่ดิน การเกษตรกรรม วิถี ชีวิตของประชาชนในพื้นที่ภาคเหนืออย่างไร

<sup>8</sup> แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้กำหนดพื้นที่ภาคเหนือเป็น 2 ส่วน คือ ภาคเหนือ ตอนบน และภาคเหนือตอนล่าง. อ้างอิงจาก [www.wikipedia.org/wiki/ภาคเหนือ\\_ประเทศไทย](http://www.wikipedia.org/wiki/ภาคเหนือ_ประเทศไทย). เข้าถึงข้อมูลวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2559.

## การสำรวจผลงานที่สำคัญ

การศึกษาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมทางบกของไทยส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับวิธีการสร้างทางรถไฟ การเติบโตของตลาดโลกและการทำสนธิสัญญาโบว์ริง การปกป้องประเทศจากอาณานิคมตะวันตก และความเปลี่ยนแปลงของการผลิตในท้องถิ่นที่ทางรถไฟเคลื่อนผ่าน จากการสำรวจผลงานที่ผ่านมาพบทั้งบันทึกการเดินทางของชาวต่างชาติ การตรวจราชการหัวเมืองของข้าราชการ เอกสารของหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการคมนาคมทางบก เช่น มหาดไทย โยธาธิการ กรมรถไฟ กรมคลอง เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีงานที่ประมวลความรู้ในรูปของงานวิจัยและวิทยานิพนธ์จากศาสตร์ต่างๆจำนวนมาก เช่น ประวัติศาสตร์ เศรษฐศาสตร์ มานุษยวิทยา และโบราณคดี ทั้งแบบรวบรวมเอกสารและการวิเคราะห์ประเด็นปัญหา

จากการสำรวจผลงานที่ผ่านมาพบประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยเรื่องโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมทางบกกับความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในภาคเหนือของไทย ตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวถึงปัจจุบัน โดยเป็นการรวบรวมผลงานและนำเสนอในรูปแบบตาราง เพื่อแสดงถึงเนื้อหาการค้นคว้า แนวโน้มความสนใจ ในช่วงเวลาที่ผ่านมา โยแบ่งประเด็นนำเสนอเป็น 3 หัวข้อดังนี้

1. **การคมนาคมของไทยในอดีตถึงปัจจุบัน** เป็นงานวิจัยที่แสดงถึงรูปแบบการคมนาคมในอดีตทั้งการคมนาคมทางน้ำผ่านแม่น้ำลำคลองสายต่างๆ การคมนาคมทางบกด้วยทางรถไฟ ทางเกวียน การค้าแบบคาราวาน และการเดินทางด้วยรถยนต์

2. **ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม**  
ทางบก อาทิ การป้องกันประเทศ การขยายตัวทางเศรษฐกิจหลังสนธิสัญญาโบว์ริง นโยบายทางการคลัง ฯลฯ

3. **ความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจภายหลังการพัฒนาโครงสร้าง**

พื้นฐานด้านการคมนาคมทางบก เช่น การเกิดขึ้นของชุมชนสถานีรถไฟ ชุมชนทางถนน การผลิตเพื่อการค้า การเติบโตของนายทุนท้องถิ่น การอพยพของกลุ่มคน การแย่งชิงที่ดินทำกิน เป็นต้น

ลำดับ ที่	ปีที่ ตีพิมพ์	ชื่อเรื่อง	ผู้แต่ง	ประเภท
1	2518	การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว	ปิยนาด บุญนาค	วิจัย
2	2518	นิราศหนองคาย วรรณคดีที่ถูกสั่งเผา	สิทธิ ศรีสยาม	หนังสือ
3	2520	คลองกับระบบเศรษฐกิจไทย (พ.ศ. 2367-2453)	กิตติ ตันไทย	วิทยานิพนธ์
4	2530	การคมนาคมทางน้ำกับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมสมัยรัตนโกสินทร์ (รัชกาลที่ 1 ถึงรัชกาลที่ 3)	พนมบุตร จันทร์โชติ	วิทยานิพนธ์
5	2531	การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว	เกื้อกุล ยืนยง อนันต์	วิทยานิพนธ์
6	2550	การค้ากับเครือข่ายความสัมพันธ์ของกลุ่มชาติพันธุ์ในล้านนาก่อนการสถาปนาระบบเทศาภิบาล	วราภรณ์ เรืองศรี	วิทยานิพนธ์
7	2556	กำเนิดรถไฟในประเทศไทย	ลูอิส ไวลเลอร์	หนังสือ แปล
8	2557	คาราวานและพ่อค้าทางไกล; การก่อ	วราภรณ์	วิจัย

		เกิดรัฐสมัยใหม่ในภาคเหนือของไทย และดินแดนตอนในของเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้	เรื่องศรี	
--	--	--	-----------	--

## 1. การคมนาคมของไทยในอดีตถึงปัจจุบัน

งานส่วนใหญ่อธิบายถึงรูปแบบการเดินทางของคนไทยตั้งแต่ในพื้นที่ต่างๆ ซึ่งมีความแตกต่างกันออกไปตามลักษณะภูมิศาสตร์ เช่น พื้นที่ภาคกลางและชายฝั่งทะเลการคมนาคมมีความสะดวกเนื่องจากมีเส้นทางคมนาคมทางน้ำ เชื่อมโยงพื้นที่ส่วนต่างๆ เข้าด้วยกัน เช่น พนมบุตร จันทรโชติ เรื่อง “การคมนาคมทางน้ำกับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมสมัยรัตนโกสินทร์ (รัชกาลที่ 1 ถึงรัชกาลที่ 3)” และกิตติ ตันไทย เรื่อง “คลองกับระบบเศรษฐกิจไทย (พ.ศ.2367-2453)” ส่วนการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกได้แก่งานศึกษาของ ปิยนารถ บุนนาค เรื่อง “การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว” และเกื้อกุล ยืนยงอนันต์ เรื่อง “การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว” นับเป็นผลงานแรกๆ ที่ชี้ให้เห็นถึงความจำเป็นในวางโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมทางบกของไทย แต่ยังมีจุดอ่อนคือการให้ข้อมูลเฉพาะกรุงเทพฯ และหัวเมืองขนาดใหญ่บางแห่งเท่านั้น ส่วนงานศึกษาของวราภรณ์ เรื่องศรี เรื่อง “การวางและพ่อค้าทางไกล; การก่อเกิดรัฐสมัยใหม่ในภาคเหนือของไทยและดินแดนตอนในของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้” มีความสำคัญในการนำเสนอเส้นทางการค้าโบราณของพื้นที่ภาคเหนือ แสดงให้เห็นถึงความยากลำบากของพื้นที่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความยากลำบากในการเดินทางซึ่งส่วนใหญ่ต้องใช้เส้นทางบกทำให้การเดินทางและขนส่งสินค้าเป็นไปได้ด้วยความยากลำบาก และเป็นอุปสรรคสำคัญในการค้ากับดินแดนภายนอก แต่เมื่อมีเส้นทางรถไฟเกิดขึ้นความเจริญทางการค้าได้ขยายตามทางรถไฟเข้ามายังชุมชนต่างๆ สินค้ามีความแปลกใหม่และหลากหลายรูปแบบจากกรุงเทพฯ เข้าไปแทนที่สินค้าจากมะละแหม่งและลาว สินค้ามีราคาถูกลง เป็นต้น

งานเหล่านี้เป็นตัวอย่งที่สะท้อนให้เห็นความสำคัญของการคมนาคมที่มีต่อสังคมไทย

## 2. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางบก

ลำดับ ที่	ปีที่ ตีพิมพ์	ชื่อเรื่อง	ผู้แต่ง	ประเภท
1	2517	บทบาทของประเทศมหาอำนาจตะวันตกในการสร้างทางรถไฟของประเทศไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวและพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว	สมใจ ไพโรจน์ธีระรัชต์	วิทยานิพนธ์
2	2517	การใช้จ่ายเงินแผ่นดินในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พ.ศ.2453-2468	พรเพ็ญ ฮันตระกูล	วิทยานิพนธ์
3	2518	การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว	ปิยนารถ บุนนาค	วิจัย
4	2519	การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว	เกื้อกุล ยืนยง อนันต์	วิทยานิพนธ์
5	2521	การปกครองมณฑลพิษณุโลกในรัช	ศิริวรรณ นุ่ม	วิทยานิพนธ์

		สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ.2437-2453)	เมือง	
6	2522	การปฏิรูปการปกครองแบบมณฑลพายัพ (พ.ศ.2430-2476)	สวัสดิ์ ประยูรเสถียร	วิทยานิพนธ์
9	2525	การใช้จ่ายเงินแผ่นดินในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ.2435-2453)	สุทธาดา เลขไวยุทธ์	วิทยานิพนธ์
10	2526	ระบบเทศบาลกับผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจมณฑลพิษณุโลก (พ.ศ.2437-2476)	นฤมล วัฒนพานิช	วิทยานิพนธ์
11	2536	แนวโน้มการพัฒนาเศรษฐกิจไทยในช่วงก่อนและหลังการปฏิรูปการปกครองในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว	สมภาพ มานะรังสรรค์	วิจัย
12	2546	การศึกษาต้นทุนการผลิตและประสิทธิภาพการรถไฟแห่งประเทศไทย	สมโชค สระสม	วิทยานิพนธ์
13	2547	บทบาทกรมรถไฟหลวงในด้านความมั่นคงของรัฐสยาม	จิรพร สาระพันธ์	วิทยานิพนธ์
14	2549	การจัดการปกครองมณฑลนครสวรรค์ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พ.ศ. 2438-2453	ลัดดา สมมณี	วิทยานิพนธ์
15	2550	นโยบายการขนส่งมวลชนของประเทศไทย:กรณีศึกษาระบบ	อาณัฐชัย รัตกุล	วิทยานิพนธ์



		รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสาธารณะ		
16	2554	รายงานสถานะโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย 2554	คณะกรรมการการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ออนไลน์
17	2556	กำเนิดรถไฟในประเทศไทย	ลูอิส ไวลเลอร์	หนังสือ
18	2557	คาราวานและพ่อค้าทางไกล; การก่อเกิดรัฐสมัยใหม่ในภาคเหนือของไทยและดินแดนตอนในของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	วารสารเรื่อง ศรี	หนังสือ
19	2557	“รัฐสยามกับล้านนา พ.ศ.2417-2476”.	เนื่ออ่อน ขรัวทองเขียว และ จุฬิตพงษ์ จุฬาร์ตน์.	วารสาร
20	2558	เศรษฐกิจไทยในสมัยรัชกาลที่ 7: รักษาเสถียรภาพพื้นฐานการพัฒนา	พอพันธ์ อุษยานนท์	หนังสือ
21	2558	กำเนิดประเทศไทยภายใต้เผด็จการ	ภิญญาพันธ์ พจนะลาวัลย์	หนังสือ
22	2558	การเมืองเร่งลงทุนโครงสร้างพื้นฐานกระตุ้นความเชื่อมั่นเศรษฐกิจไทย	หนังสือพิมพ์คมชัดลึก	ออนไลน์
23	2558	แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 และแผนปฏิบัติการด้านการคมนาคมขนส่ง ระยะ	กระทรวงคมนาคม	ออนไลน์

		เร่งด่วน พ.ศ.2558 Action plan		
--	--	-------------------------------	--	--

เป็นงานวิจัยกลุ่มนี้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อตอบสนองนโยบายรัฐในการป้องกันประเทศ เพื่อป้องกันภัยจากการขยายลัทธิอาณานิคมตะวันตก เช่น งานวิจัยของ สมใจ ไพโรจน์ธีระรัชต์ เรื่อง บทบาทของประเทศไทยในการสร้างทางรถไฟของประเทศไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวและพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว” ซึ่งทำการศึกษาการก่อสร้าง การดำเนินการ ความสำเร็จ ความผิดพลาดและความล้มเหลวของรัฐอันเกิดจากการสร้างทางรถไฟในช่วงเวลาดังกล่าว ซึ่งงานศึกษาชิ้นนี้ชี้ให้เห็นถึงความพยายามของมหาอำนาจอังกฤษและฝรั่งเศสในการครอบครองแหล่งวัตถุดิบและขยายอิทธิพลทางการเมืองในไทย รวมถึงนโยบายรัฐไทยในการสร้างเส้นทางรถไฟของประเทศ

งานวิจัยของของ เกื้อกูล ยืนยงอนันต์ เรื่อง “การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว” เป็นการศึกษาสภาพการคมนาคมทางบกภายในประเทศทั้ง การวางนโยบาย การก่อสร้าง และผลที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคม งานวิจัยทั้งสองชิ้น เป็นการศึกษาภาพรวมของการเริ่มต้นพัฒนาการคมนาคมทางบกของประเทศไทย โดยให้ความสำคัญกับปัจจัยที่มาจากลัทธิอาณานิคมตะวันตก การควบคุมหัวเมืองของไทย

นอกจากนี้ยังมีงานวิทยานิพนธ์ที่สะท้อนถึงการสร้างชาติไทยผ่านระบบการปกครองมณฑลเทศาภิบาลว่ามีส่วนสำคัญต่อการสร้างความเจริญในหัวเมือง เช่น พื้นที่ภาคเหนือมีความอุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรธรรมชาติทั้งป่าไม้ แร่ธาตุ และยังตั้งอยู่ในเส้นทางการค้าระหว่างภูมิภาคมาตั้งแต่ยุคโบราณผ่านมะละแหม่ง เชียงใหม่ เชียงแสน ลำปาง ปากลาย เป็นต้น ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้ภาคเหนือมีอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรมที่แตกต่างจากกรุงเทพฯ อีกทั้งความยากลำบากจากการเดินทางทำให้พื้นที่ภาคเหนือมีอิสระจากรัฐไทยมาจนถึงสมัยพระบาทสมเด็จพระ

จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงนำระบบมณฑลเทศาภิบาลเข้ามาใช้ปกครองหัวเมือง ส่งผลให้หัวเมืองเหนือถูกผนวกเข้าเป็นส่วนหนึ่งของไทย ได้แก่ มณฑลนครสวรรค์ มณฑลพิษณุโลก และมณฑลพายัพ ผ่านนโยบายการปกครอง การดูแลทุกข์สุข การสร้างอาชีพ และการพัฒนาระบบคมนาคมในพื้นที่<sup>9</sup> ลัดดา สมมติ เรื่องการ จัดการปกครองมณฑลนครสวรรค์ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า เจ้าอยู่หัว พ.ศ. 2438-2453 นฤมล วัฒนพานิช เรื่องระบบเทศาภิบาลกับ ผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจมณฑลพิษณุโลก (พ.ศ.2437-2476) ศิริวรรณ น้อย เมือง เรื่องการปกครองมณฑลพิษณุโลกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระ จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ.2437-2453) และสร้อยดี ประยูรเสถียร เรื่องการ ปฏิรูปการปกครองแบบมณฑลพายัพ (พ.ศ.2430-2476) ซึ่งงานเหล่านี้ล้วนให้ ความสำคัญกับชาติและสถาบันกษัตริย์ในฐานะผู้กำหนดนโยบาย

ในช่วงหลังทศวรรษ 2540 การค้าระหว่างประเทศทวีความสำคัญ การ สร้างถนนเชื่อมต่อชายแดนเพื่อขนส่งสินค้าจึงเกิดขึ้นหลายสาย เช่น การสร้างทาง หลวงเชื่อมประเทศเพื่อนบ้านตามกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ใน เส้นทาง R2 โครงข่ายถนนเชื่อมโยงแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Corridor) ไทย-ลาว-เวียดนาม<sup>10</sup> เส้นทางR3A โครงการถนนสายเชียงราย-คุนหมิง ผ่านลาวและพม่า<sup>11</sup> เส้นทาง R3B เส้นทางไทย-พม่า-จีน<sup>12</sup> เส้นทางคมนาคม

<sup>9</sup> เนื้ออ่อน ขวัญทองเขียว และจุฬิศพงษ์ จุฬารัตน์. “รัฐสยามกับล้านนา พ.ศ.2417-2476”. ในวารสาร ศรินครินทรวิโรฒวิจัยและพัฒนา (สาขามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์) ปีที่ 6 ฉบับที่ 11 มกราคม-มิถุนายน 2557. หน้า 63-77.

<sup>10</sup> เริ่มจากเมืองผะละหม่างของพม่า ผ่านแม่สอด จังหวัดตาก ไปยังจังหวัดมุกดาหารเข้าสู่แขวงสะหวันนะเขต สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เข้าสู่ลาวบาว ดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม. อ้างอิงจาก [www.doh.go.th/content.aspx?c\\_id=26&sc\\_id\\_92](http://www.doh.go.th/content.aspx?c_id=26&sc_id_92).

<sup>11</sup> เริ่มจากเชียงของ จังหวัดเชียงราย ข้ามแม่น้ำโขงไปยังแขวงบ่อแก้ว เวียงจันทน์ น้ำทา บ่อเต็น เข้าสู่เมืองเชียงรุ่ง คุนหมิงของสาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนจีน รวมระยะทาง 1,200 กิโลเมตร. แหล่งเดิม.

ทางบกเหล่านี้สำคัญด่านพรมแดนทั้งด่านถาวรและจุดผ่อนปรน เช่น จังหวัด เชียงรายที่ด่านอำเภอแม่สาย ด่านอำเภอเชียงแสน ด่านอำเภอเชียงของ จุดผ่อนปรนบ้านหาดบ้าย จุดผ่อนปรนบ้านห้วยลึก จุดผ่อนปรนบ้านแจ่มป่อง จังหวัด เชียงใหม่ที่ด่านเชียงดาว ด่านแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอนที่ด่านแม่ฮ่องสอน จังหวัดน่านที่ด่านทุ่งช้าง(ด่านห้วยโก๋น) จังหวัดตากที่ด่านแม่สอด เส้นทางเหล่านี้ ทำหน้าที่ในการนำเข้าและส่งออกสินค้าระหว่างประเทศไทย สาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนจีน สหภาพพม่าและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชน ลาวมีมูลค่าสูงหลายร้อยล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปี นอกจากนี้รัฐบาลไทยยังมี นโยบายรถไฟความเร็วสูงตาม MOU ระหว่างไทย-ญี่ปุ่นในเส้นทางกรุงเทพฯ- เชียงใหม่ ซึ่งเป็นเส้นทางที่สามารถสร้างรายได้เข้าประเทศปีละหลายร้อยล้าน ดอลลาร์<sup>13</sup>

---

<sup>12</sup> เริ่มจากด่านแม่สาย จังหวัดเชียงราย เข้าสู่เมืองท่าซีเหล็ก ผ่านเมืองเชียงตุง ของสาธารณรัฐ แห่งสหภาพเมียนมาร์ เข้าสู่เมืองเชียงรุ่ง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนจีน. แหล่งเดิม.

<sup>13</sup> มูลค่าสินค้าส่งออกและนำเข้าด่านศุลกากรในภาคเหนือ ระหว่างเดือนกรกฎาคม 2558-เดือน ธันวาคม 2558 .www2.bot.or.th. เข้าถึงข้อมูลวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2559.



รูปที่ 2: แสดงเส้นทางคมนาคมในพื้นที่ภาคเหนือ

ที่มา : <http://www.slideshare.net/wiseknow/moving-forward-2-24792994>

### 3. ความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจภายหลังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางบก

ลำดับ ที่	ปีที่ ศึกษา	เรื่อง	ผู้แต่ง	ประเภท
1	2521	การศึกษาเชิงประวัติศาสตร์เกี่ยวกับ กิจการป่าไม้ทางภาคเหนือของไทย ตั้งแต่ พ.ศ.2439-2475	ชมัยโหม สุนทรสวัสดิ์	วิทยานิพนธ์
2	2522	วิวัฒนาการเศรษฐกิจชนบทในภาค กลางของประเทศไทย ระหว่าง พ.ศ. 2394-2475	สุวิทย์ ไพฑูย์วัฒน์	วิทยานิพนธ์
3	2529	รถไฟกับการเปลี่ยนแปลง	ชุมพล แนวจำปา	เอกสาร สัมมนา
4	2529	บทบาทนายทุนพ่อค้าที่มีต่อการก่อ และขยายตัวของทุนนิยมภาคเหนือ ของประเทศไทย พ.ศ.2468-2523	ปลายอ้อ ชนะนันท์	วิทยานิพนธ์
5	2530	การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจใน มณฑลพายัพหลังการตัดทางรถไฟ สายเหนือ พ.ศ.2464-2484	พูนพร พูลทาจักร	วิทยานิพนธ์
6	2534	การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของ ภาคเหนือตอนล่าง ในช่วงปี พ.ศ. 2448-2484	สุภาพรรณ ขอผล	วิทยานิพนธ์
7	2537	บทบาทชาวจีนทางการผลิตและ การค้าในบริเวณภาคเหนือตอนล่าง ของประเทศไทย หลังการสร้างทาง รถไฟสายเหนือ พ.ศ.2448-2488	เพียงใจ เจริญโสพล	วิทยานิพนธ์

8	2540	พัฒนาการทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ.2419-2475	ศรีัญญา คันธาชีพ	วิทยานิพนธ์
9	2545	สภาพเศรษฐกิจบริเวณลุ่มน้ำป่าสักตอนบน พ.ศ.2442-2458	กิระติ กาญจน์ ชื่อตรง	วิทยานิพนธ์
10	2546	เศรษฐกิจชุมชนหมู่บ้านภาคเหนือตอนล่าง	จิราภรณ์ สถาปนะ วรรณะ	หนังสือ
11	2549	การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของเมืองพิจิตร ระหว่าง พ.ศ.2450-2476	สุธาทิพย์ พฤตินันท์	วิทยานิพนธ์

ในประเด็นนี้ เป็นงานวิจัยที่มุ่งอธิบายถึงความเปลี่ยนแปลงของหัวเมืองอันเป็นผลจากการเติบโตของเศรษฐกิจโลกที่มีอิทธิพลต่อหัวเมืองในภูมิภาคต่างๆ เช่น ชุมพล แนวจำปา เรื่อง “การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจบริเวณลุ่มแม่น้ำมูลตอนบน พ.ศ.2443-2468, ประนุช ทรัพย์สาร “วิวัฒนาการเศรษฐกิจหมู่บ้านในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย พ.ศ.2398-2475”, ชุสิทธิ์ ชูชาติ เรื่อง “วิวัฒนาการเศรษฐกิจหมู่บ้านในภาคเหนือของประเทศไทย พ.ศ.2394-2475” และ เพียงใจ เจริญโสพล เรื่อง “บทบาทชาวจีนทางการผลิตและการค้าในบริเวณภาคเหนือตอนล่างของประเทศไทย หลังการสร้างทางรถไฟสายเหนือ พ.ศ.2448-2488” พูนพร พูลทาจกร เรื่อง “การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในมณฑลพายัพ หลังการตัดทางรถไฟสายเหนือ พ.ศ.2464-2484” โดยงานวิจัยข้างต้นให้ความสำคัญกับการขยายตัวของการผลิตและการค้าข้าวหลังสนธิสัญญาโบว์ริงการปรับตัวของราษฎรต่อวิธีการผลิตแบบดั้งเดิม การขยายตัวของชุมชนและสินค้า ภายหลังจากการสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือ

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องข้างต้น สะท้อนให้ถึงความจำเป็นของรัฐในวางโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางบกนับตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระ

จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเป็นต้นมา เน้นที่ความสำคัญทางการเมืองและการป้องกันประเทศเป็นหลัก การขยายตัวทางเศรษฐกิจรัฐมองเป็นผลพลอยได้จากการพัฒนาการคมนาคม อีกทั้งช่วงเวลาดังกล่าวเศรษฐกิจไทยได้ขยายตัวอย่างมาก โดยเฉพาะหัวเมืองที่เส้นทางคมนาคมทางบกทั้งรถไฟและถนนตัดผ่าน หากแต่ งานวิจัยเหล่านี้ยังขาดภาพที่สะท้อนถึงปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนา และขยายเส้นทางคมนาคมทางบก รวมถึงปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาการคมนาคมทางบกของไทย

### ทิศทางการวิจัยในปัจจุบัน

ปัจจุบันมีหน่วยงานสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาที่มีจุดมุ่งหมายใน ยุทธศาสตร์สร้างเสริมเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทาง เศรษฐกิจและสังคม โดยเน้นการศึกษาการลงทุนและความพร้อมของไทยในด้าน การขนส่งและระบบโลจิสติกส์จำนวนมาก ทำให้มีงานศึกษาวิจัยเกี่ยวกับความ คุ่มค่าในการลงทุนและแนวทางการพัฒนาท้องถิ่นเพื่อตอบสนองต่อการขยายตัว ของระบบโลจิสติกส์ โครงการที่กล่าวมาได้รับความสนใจจากนักวิชาการ ประชาชน กลุ่มทุนที่ได้รับผลกระทบ เนื่องจากเป็นการลงทุนมูลค่ามหาศาลใน ขณะที่สถานการณ์ปัจจุบันไทยประสบปัญหาด้านเศรษฐกิจ จากสถานการณ์ที่ กล่าวมาข้างต้น จึงนำมาสู่การวิจัยเรื่อง “โครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมทางบก กับความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในภาคเหนือของไทย ตั้งแต่รัชสมัย พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวถึงปัจจุบัน” เพื่อเป็นแนวทางหนึ่งในการเรียนรู้ที่จะปรับตัวต่อการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต



## บรรณานุกรม

### วิทยานิพนธ์

กิตติ ตันไทย. “**คลองกับระบบเศรษฐกิจไทย. (พ.ศ.2367-2453)**” วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2520.

กิริติกาญจน์ ชื่อดตรง. “**สภาพเศรษฐกิจบริเวณลุ่มน้ำป่าสักตอนบน พ.ศ. 2442-2458**”. ปริญญาอักษรศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545.

เกื้อกุล ยืนยงอนันต์. **การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว**. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร, 2531.

ชัมย์โฉม สุนทรสวัสดิ์. “**การศึกษาเชิงประวัติศาสตร์เกี่ยวกับกิจการป่าไม้ทางภาคเหนือของไทย ตั้งแต่ พ.ศ.2439-2475**”. ปริญญาอักษรศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2520.

นฤมล วัฒนพานิช. “**ระบบเทศบาลกับผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจมณฑลพิษณุโลก (พ.ศ.2437-2476)**”. วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2526.

ปลายอ้อ ชนะนันท์. “**บทบาทนายทุนพ่อค้าที่มีต่อการก่อและขยายตัวของทุนนิยมภาคเหนือของประเทศไทย พ.ศ.2468-2523**”. ปริญญาอักษรศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549.

พนมบุตร จันทรโชติ. การคมนาคมทางน้ำกับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม  
สมัยรัตนโกสินทร์ (รัชกาลที่ 1 ถึงรัชกาลที่ 3 ). สารนิพนธ์หลักสูตร  
ศิลปะ

ศาสตรบัณฑิต (โบราณคดี) มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2530.

พรเพ็ญ อ้นตระกูล. การใช้จ่ายเงินแผ่นดินในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระ  
มงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว พ.ศ.2453-2468. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขา  
วิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2517.

พูนพร พูลทจักร. “การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในมณฑลพายัพหลังการ  
ตัดทางรถไฟสายเหนือ พ.ศ.2464-2484”. วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษร  
ศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้  
มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2530.

พิมพ์อุมา ไตลินธพ. “คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกง  
ระหว่าง พ.ศ.2420-2500”. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชา  
ประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัย  
ศิลปากร, 2540.

เพียงใจ เจริญโสพล. “บทบาทชาวจีนทางการผลิตและการค้าในบริเวณภาค  
เหนือตอนล่างของประเทศไทย หลังการสร้างทางรถไฟสายเหนือ  
พ.ศ. 2448-2488”. วิทยานิพนธ์ปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครี  
นทรวิโรฒ”, 2537.

ศรัญญา คันธาศิพ. “พัฒนาการทางเศรษฐกิจในลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ.  
2419

-2475.” วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชีย  
ตะวันออกเฉียงใต้ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2540.

สมใจ ไพโรจน์ธีระรัชต์. “บทบาทของประเทศมหาอำนาจตะวันตกในการสร้าง  
ทางรถไฟของประเทศไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า  
เจ้าอยู่หัวและพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว”. วิทยานิพนธ์

ปริญญา มหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2517.

สร้อยศรี ประยูรเสถียร. “การปฏิรูปการปกครองแบบมณฑลพายัพ (พ.ศ.2430-2476)”. สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2531.

สุทธาดา เลขไวฑูรย์. “การใช้จ่ายเงินแผ่นดินในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ.2435-2453)”. วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525.

สุธาทิพย์ พฤตินันท์. “การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของเมืองพิจิตร ระหว่างพ.ศ.2450-2476”. สารนิพนธ์ปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ., 2549.

สุวิทย์ ไพทยวัฒน์. “วิวัฒนาการเศรษฐกิจชนบทในภาคกลางของประเทศไทย ระหว่าง พ.ศ.2394-2475”. วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์บัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2522

สุภาพรรณ ขอผล. “การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของภาคเหนือตอนล่าง ในช่วงปี พ.ศ.2448-2484”. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรบัณฑิต คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534.

ลัดดา สมมณี. “การจัดการปกครองมณฑลนครสวรรค์ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พ.ศ.2438-2453” สารนิพนธ์ปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ., 2549.

ศิริวรรณ น้อยเมือง. “การปกครองมณฑลพิษณุโลกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ.2437-2453)” สารนิพนธ์ปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. , 2520.

## หนังสือตีพิมพ์

คมนาคม,กระทรวง. **แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.2558-2565 และแผนปฏิบัติการด้านการคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ.2558**Actionplan. [www.otp.go.th/PDF/ActionPlan4](http://www.otp.go.th/PDF/ActionPlan4). เข้าถึงข้อมูลเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2558.

จิราภรณ์ สถาปนาวรรณนะ. **เศรษฐกิจชุมชนหมู่บ้านภาคเหนือตอนล่าง**. กรุงเทพฯ: สร้างสรรค์, 2546

ชุมพล แนวจำปา. “รถไฟกับการเปลี่ยนแปลง” ใน **การสัมมนาทางวิชาการอีสานศึกษา (ประวัติศาสตร์ การเมือง เศรษฐกิจ และวัฒนธรรม)** ณ ห้องประชุมอาคาร 8 วิทยาลัยครูมหาสารคาม ระหว่างวันที่ 11-12 ธันวาคม 2529 จัดโดย วิทยาลัยครูมหาสารคาม มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ มหาสารคาม โครงการร่วมมือสหวิทยาลัยอีสาน-เหนือ และมหาวิทยาลัยขอนแก่น สมาคมสังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย สมาคมประวัติศาสตร์. 2529.

ดำรงราชานุภาพ, สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ และพระราชเสนา. **เทศาภิบาล**. มมหท : มปปปิยนารถ บุณนาค. **รายงานผลการวิจัยเรื่อง “การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว**. ทูลรัชดาภิเษกสมโภช จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2518.

พอพันธ์ อุษยานนท์. **ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจ 5 ภูมิภาคของไทย**. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2558.

พอพันธ์ อุษยานนท์. **เศรษฐกิจไทยในสมัยรัชกาลที่ 7 : รักษาเสถียรภาพปูพื้นฐานการพัฒนา**.กรุงเทพฯ : โครงการจัดพิมพ์คปไฟ, 2558.

วรภรณ์ เรืองศรี. **คาราวานและพ่อค้าทางไกล : การก่อเกิดรัฐสมัยใหม่ในภาคเหนือของประเทศไทยและดินแดนตอนในของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้**. ศูนย์อาเซียนศึกษา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2557.

ภิญญาพันธ์ พจนะลาวัลย์. **กำเนิดประเทศไทยภายใต้เผด็จการ**. กรุงเทพฯ: มติชน, 2558.

ลูอิส ไวเลอร์. **ถนอมนวล โอเจริญ และวิไลตา ศรีอุฬารพงศ์, แพล. กำเนิดรถไฟในประเทศไทย**. โครงการเผยแพร่ผลงานวิชาการ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ลำดับที่ 149. กรุงเทพฯ, 2556.

สมภาพ มานะรังสรรค์. **แนวโน้มการพัฒนาเศรษฐกิจไทยในช่วงก่อนและหลังการปฏิรูปการปกครองในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว**. ชุด 100 ปี แห่งการปฏิรูปการปกครองในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวพัฒนาการและผลกระทบต่อสังคมไทย. โครงการเผยแพร่ผลงานวิจัย ฝ่ายวิจัยจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536.

สิทธิ ศรีสยาม. **นิราศหนองคาย วรรณคดีที่ถูกลืม**. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์พี่น้องแสงธรรม. 2518.

## วารสาร

เนื่ออ่อน ขรัวทองเขียว และจุฬิศพงษ์ จุฬารัตน์. “รัฐสยามกับล้านนา พ.ศ.2417-2476”. ในวารสารศรีนครินทรวิโรฒวิจัยและพัฒนา (สาขามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์) ปีที่ 6 ฉบับที่ 11 มกราคม-มิถุนายน 2557.

## ข้อมูลออนไลน์

[www.komchadluek.net](http://www.komchadluek.net). “**การเมือง** เร่งลงทุนโครงสร้างพื้นฐานกระตุ้นเชื่อมั่นเศรษฐกิจไทย”. เข้าถึงเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2558.

[www.money.sanook.com](http://www.money.sanook.com). “**เปิด 20 ทำเลหัวเมืองหลักสงหาดาวรุ่งปี 59 ชี้บ้านเดี่ยวบ้านแฝดไม่เกิน 3 ล้าน ตอบโจทย์ลูกค้ำ**”. เข้าถึงข้อมูลเมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2558.

[www. Nesdb.go.th/portals/o/tasks/dev\\_logis/report/data\\_1020030613pdf](http://www.Nesdb.go.th/portals/o/tasks/dev_logis/report/data_1020030613pdf). คณะกรรมการการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. **รายงาน**

สถานะโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย 2554. เข้าถึงเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2558.

[www.otp.go.th>PDF>Action Plan 4](http://www.otp.go.th/PDF/Action%20Plan%204.pdf). “แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.2558-2565 และแผนปฏิบัติการด้านการคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ.2558 Action plan. เข้าถึงเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2558.

## สถานภาพความรู้ปัจจุบันเรื่อง

# “ที่มาค่าไ้งของเจ้าหน้าที่รัฐไทย: สัญญาและการดำเนินการการสร้าง ทางรถไฟสายแรกของสยาม”

ศุภฤตมิ ภาวฤติการต์

ภูมินทร์ บุตรอินทร์

### 1. บทนำ

ในประวัติศาสตร์การขนส่งทางบกของไทย รถไฟเป็นพาหนะที่มีความโดดเด่นที่สุด ถือว่าเป็นเทคโนโลยีในการเดินทางและขนส่งที่เปลี่ยนโฉมหน้าประเทศไปอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง บทบาทของรถไฟในไทยจึงได้รับความสนใจทั้งจากประชาชนทั่วไป ไปจนถึงนักวิชาการ เช่น Ramder (1984; 2009) Whyte (2010) และ Kakizaki (2005; 2012) ด้วย โดยเฉพาะงานศึกษาของ Kakizaki (2005; 2012) ได้เน้นย้ำถึงบทบาทนำของรถไฟในการเปลี่ยนแปลงในหลายด้านและผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อเศรษฐกิจและสังคม ในเชิงของต้นทุนในการเดินทางของประชาชน และต้นทุนการขนส่งสินค้าระหว่างเมืองต่างๆ ในสยาม แม้ว่าแรงจูงใจในการสร้างทางรถไฟนั้นจะเป็นเหตุผลทางการเมืองและความมั่นคงก็ตาม

ประวัติของการรถไฟไทย จึงเลี่ยงไม่ได้ที่จะกล่าวถึงการสร้างทางรถไฟสายแรกระหว่างกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ซึ่งถือว่าเป็นหนึ่งในโครงการสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของประเทศในสมัยนั้น แม้ว่า ณ ขณะนั้นจะมีการให้บริการทางรถไฟสายปากน้ำอยู่แล้วก็ตาม ก็ไม่ได้รับความสนใจหรือถูกกล่าวถึงมากเท่ากับการสร้างทางรถไฟสายนี้ อีกทั้งยังเป็นหมุดหมายของกิจการรถไฟในประเทศไทยด้วย อย่างไรก็ตามประวัติการสร้างทางรถไฟสายนี้ถูกผลิตซ้ำโดยมองข้ามข้อเท็จจริงและข้อสังเกตหลายประการ ประเด็นที่สำคัญที่สุดคือข้อพิพาทที่เกิดขึ้นระหว่างกรมรถไฟหลวงกับผู้รับเหมาสร้างทางชาวอังกฤษ ซึ่งมี

นโยบายต่อประเทศไทยหลายประการ เช่น การห้ามใช้เอกชนและต่างชาติสร้างทางรถไฟ (Ramaer, 2009; Whyte, 2010; Kakizaki, 2012) และจำกัดบทบาทของต่างชาติในโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภค รวมทั้งการที่รัฐบาลไทยต้องแพ้คดีในลักษณะเดียวกันซ้ำๆ ต่อมาจนถึงปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็นโครงการคลองด่าน หรือโครงการไฮปเวลล์ เป็นต้น

การก่อสร้างรถไฟสายนี้ นับเป็นโครงการสาธารณูปโภคโครงการแรกที่มีจุดจบที่ไม่ค่อยสวยงาม กล่าวคือมีการก่อสร้างที่ล่าช้า ค่าใช้จ่ายสูงเกินกว่าประมาณการ เกิดข้อพิพาทกับคู่สัญญา จนนำไปสู่การฟ้องร้องสู้คดีกันในชั้นอนุญาโตตุลาการ และรัฐไทยเป็นฝ่ายที่ผิด ต้องชดเชยค่าเสียหายแก่คู่สัญญา ซึ่งมักจะเป็นเอกชนต่างชาติ ไม่เพียงเท่านั้น รัฐไทยยังต้องสูญเสียงบประมาณเพิ่มเติมในการทำให้โครงการเสร็จสมบูรณ์ แสดงว่าประชาชนไทยเสียโอกาสที่จะได้รับประโยชน์จากโครงการเหล่านี้ในเวลาอันสมควร อีกทั้งยังต้องเสียภาษีมากเกินควรด้วย และสุดท้ายรัฐไทยต้องเสียต้นทุนที่สูงมาก กว่าที่จะดำเนินโครงการเหล่านั้นให้เสร็จสิ้นในที่สุด ต้นทุนเหล่านี้ ถูกเรียกด้วยภาษาชาวบ้านว่า “ค่าโง่”

บทความนี้ต้องการชี้ให้เห็นถึงความลึกลับหรือความผิดปกติของประวัติของรถไฟสายนี้ในเบื้องต้นก่อน ว่ามีความไม่ชอบมาพากลในการก่อสร้างอย่างไร จนนำไปสู่ข้อพิพาทระหว่างประเทศ โดยจะพิจารณาจากข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว และระบุถึงผลหรือนัยที่เป็นไปได้ของสถานการณ์ที่เกิดขึ้น เพื่อนำไปสู่การศึกษาโดยละเอียดต่อไปในอนาคต

## 2. “ตำนานรถไฟไทย” ประวัติศาสตร์มาตรฐาน

เรื่องราวมาตรฐานที่มักจะได้รับเผยแพร่และผลิตซ้ำ มีโดยสังเขปดังต่อไปนี้ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้รับพระราชทานรถไฟจำลองจากพระนางเจ้าวิกตอเรียแห่งอังกฤษ เป็นการจุดประกายความสนใจในเรื่องนี้ ประกอบกับราชทูตไทยที่ได้เดินทางไปเจริญพระราชไมตรีกับอังกฤษได้เดินทางโดยรถไฟในประเทศอังกฤษ จึงได้สัมผัสกับประสบการณ์และสังเกตเห็นประโยชน์



ของรถไฟ ต่อมาในคราวปราบกบฏฮ่อ ทหารไทยประสบปัญหาในการส่งกำลังบำรุงด้วยเส้นทางทรุกันดาร์ อีกทั้งประเทศเพื่อนบ้านต่างตกเป็นอาณานิคมของชาติตะวันตก มีการสร้างทางรถไฟในประเทศเหล่านั้น จึงเป็นผลให้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 มีพระบรมราชโองการให้มีการสำรวจเพื่อก่อสร้างทางรถไฟหลายครั้ง จนในที่สุดมีการตั้งกรมรถไฟหลวงขึ้นเมื่อ ค.ศ. 1890 และในปี ค.ศ. 1892 (พ.ศ. 2434) ได้มีการก่อสร้างทางรถไฟระหว่างกรุงเทพฯ ไปยังนครราชสีมา ในการสร้างทางรถไฟนี้ มีผู้รับเหมาเป็นบริษัทอังกฤษ มีกำหนดแล้วเสร็จ 5 ปี ในการนี้ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จพระราชดำเนินมาประกอบพิธีกระทำพระฤกษ์ในวันที่ 9 มีนาคม ปีดังกล่าว การก่อสร้างได้ประสบปัญหาล่าช้าหลายประการ ไม่ว่าจะเป็นความยากลำบากของพื้นดินและสภาพภูมิประเทศ ไข้ป่าที่ส่งผลกระทบต่อแรงงานที่ใช้สร้างทาง และปัญหาระหว่างผู้รับเหมากับกรมรถไฟหลวง จนต้องบอกเลิกสัญญากับผู้รับเหมาในปี ค.ศ. 1896 พร้อมทั้งเสียค่าสินไหมทดแทนด้วย ทางรถไฟสายนี้ได้เปิดบริการถึงสถานีอยุธยาในวันที่ 28 มีนาคม ค.ศ. 1897 (พ.ศ. 2439) กรมรถไฟหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างต่อเอง จนถึงสถานีนครราชสีมา สามารถเปิดให้บริการแก่ประชาชนได้ในวันที่ 21 ธันวาคม ค.ศ. 1900 (พ.ศ. 2443) ล่าช้ากว่าที่วางแผนไว้เดิมประมาณ 3 ปีเศษ

หนึ่งในหลายงานศึกษาได้กล่าวถึง ข้อพิพาทที่เกิดขึ้นระหว่างผู้รับเหมาสัญชาติอังกฤษ George Murray Campbell กับกรมรถไฟหลวงของสยามซึ่งมีอธิบดีกรมเป็นชาวเยอรมัน คือ Karl Bethge อย่างละเอียดกว่าเดิม โดยชี้ให้เห็นถึงการนำข้อพิพาทนี้ไปสู่อนุญาโตตุลาการระหว่างประเทศ เริ่มต้นด้วยผู้รับเหมาได้ยื่นฟ้องต่ออนุญาโตตุลาการ เนื่องจากกรมรถไฟหลวงชำระเงินล่าช้า เรียกร้องค่าเสียหาย 10 ล้านบาท ส่วนกรมรถไฟหลวงก็ได้ยื่นฟ้องกลับ เรียกร้องค่าเสียหายจากความล่าช้าในการก่อสร้าง 5 ล้านบาท อนุญาโตตุลาการซึ่งมีอดีตผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรมโยธาของหมู่เกาะอินเดียตะวันออกของดัตช์ (Dutch East Indies) เป็นประธาน ได้ชี้ขาดให้ฝ่ายไทยต้องชำระค่าเสียหายเป็นเงิน

430,000 บาท ในปี ค.ศ. 1897 อย่างไรก็ตามทางผู้รับเหมาไม่พอใจต่อคำชี้ขาดดังกล่าว จึงเคลื่อนไหวให้มีการตั้งอนุญาโตตุลาการโดยฝ่ายอังกฤษ ซึ่งในที่สุดมีคำชี้ขาดในปี ค.ศ. 1901 ให้ฝ่ายไทยชำระค่าเสียหาย จำนวน 2,750,000 บาท (Kakizaki, 2005, 2012; Ramaer, 1984, 2009; Whyte, 2010)

นอกจากนี้ งานศึกษาเหล่านี้ ยังได้วิเคราะห์สาเหตุของข้อพิพาทไว้หลายทางประการด้วยกัน อันได้แก่ ก) ปัญหาทางการเมืองระหว่างประเทศ เพราะสยามเป็นรัฐกัณชนระหว่างเขตอิทธิพลของอังกฤษในทางตะวันตกและฝรั่งเศสในทางตะวันออก ทำให้ฝ่ายไทยจำเป็นต้องใช้อธิปไตยชาวเยอรมัน ส่วนฝ่ายอังกฤษผลักดันให้บริษัทอังกฤษชนะการประมูลเป็นผู้รับเหมา ข) การที่มีผู้รับเหมากับอธิบดีกรมรถไฟหลวงเป็นชนชาติที่เป็นอริกัน ทำให้เกิดข้อพิพาทขึ้นในระหว่างการทำงาน ค) ปัญหาในเชิงเทคนิคและวิศวกรรม ที่พื้นที่ลุ่มภาคกลางเป็นดินอ่อน อีกทั้งมีแหล่งน้ำจำนวนมาก ทำให้ก่อสร้างยาก ส่วนในเขตรอยต่อกับที่ราบสูงโคราชเป็นป่าหนาที่บและภูเขาสูงชัน ทำให้ก่อสร้างยากเช่นเดียวกัน ง) ปัญหาด้านสุขอนามัยของแรงงานและวิศวกรสร้างทาง ที่ประสบกับไข้ป่าและโรคภัยต่างๆ และ จ) ปัญหาข้อกฎหมาย ทั้งในส่วนของการร่างสัญญาจ้างผู้รับเหมาและการต่อสู้ข้อพิพาทในอนุญาโตตุลาการ ซึ่งไทยน่าจะเสียเปรียบเพราะขาดความรู้และประสบการณ์ ที่ผ่านมานั้น ยังไม่มีการวิเคราะห์ที่ชัดเจนอย่างเป็นระบบว่า สาเหตุที่แท้จริงของข้อพิพาทหรือความขัดแย้งนี้ เกิดขึ้นได้อย่างไร และส่งผลอย่างไรต่อพัฒนาการของการรถไฟในไทย หรือมีนัยยะสืบเนื่องต่อด้านอื่นๆ หรือไม่ อย่างไร

### 3. สถานภาพความรู้เกี่ยวกับการก่อสร้างทางรถไฟสายแรกของสยาม

สถานภาพความรู้เกี่ยวกับประเด็นที่วิจัยนั้น มีการศึกษามาแล้วจำนวนหนึ่ง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการศึกษาในเชิงประวัติของการรถไฟแห่งประเทศไทยและการวางรากฐานการคมนาคมในระบบรางของประเทศไทยเป็นหลัก ส่วนในเรื่องข้อพิพาทระหว่างรัฐไทยกับเอกชนต่างชาตินั้น มีคำอธิบายในเชิงวิศวกรรม การเมืองและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศกับกฎหมายระหว่างประเทศเป็นหลัก ดังที่จะ

ได้นำเสนอโดยลำดับต่อไป

### 3.1 ข้อเท็จจริงโดยย่อ

การสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมาเริ่มขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 1890 เมื่อมีการตั้งกรมรถไฟหลวง สังกัดกระทรวงโยธาธิการขึ้น ต่อมาในปี ค.ศ. 1891 จึงเปิดให้มีการยื่นประมูล มีผู้เข้าประมูลสองราย รายหนึ่งเป็นเอกชนร่วมทุน สัญชาติเยอรมัน<sup>1</sup> และอีกรายเป็นสัญชาติอังกฤษ ในนาม George Murray Campbell ซึ่งเสนอราคาต่ำกว่า<sup>2</sup> จึงเป็นผู้ชนะการประมูลไป เพราะเงื่อนไขและงบประมาณสอดคล้องกับที่ได้วางแผนไว้ คือมูลค่าโครงการไม่เกิน 2 ล้านบาท เมื่อดำเนินการก่อสร้างไปแล้ว เกิดปัญหาและความขัดแย้งระหว่างกรมรถไฟหลวงกับผู้รับเหมา ส่งผลให้การก่อสร้างล่าช้า ต่อมาในปี ค.ศ. 1893 ผู้รับเหมาได้ยื่นฟ้องต่ออนุญาโตตุลาการ เนื่องจากกรมรถไฟหลวงชำระเงินล่าช้า เรียกฟ้องค่าเสียหาย 10 ล้านบาท (เท่ากับมูลค่าโครงการ - ผู้วิจัย) โดยกรมรถไฟหลวงก็ได้ยื่นฟ้องกลับ เรียกฟ้องค่าเสียหายจากความล่าช้าในการก่อสร้าง 5 ล้านบาท อนุญาโตตุลาการซึ่งมีอดีตผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรมโยธาของหมู่เกาะอินเดียตะวันออกของดัตช์ (Dutch East Indies) เป็นประธาน ได้ชี้ขาดให้ฝ่ายไทยต้องชำระค่าเสียหายเป็นเงิน 430,000 บาท ในปี ค.ศ. 1897 อย่างไรก็ตามทาง George Murray Campbell ไม่พอใจต่อคำชี้ขาดดังกล่าว จึงเคลื่อนไหวให้มีการตั้งอนุญาโตตุลาการโดยฝ่ายอังกฤษ ซึ่งในที่สุดมีคำชี้ขาดในปี ค.ศ. 1901 ให้ฝ่ายไทย

<sup>1</sup>บางแหล่งข้อมูลระบุว่า เป็นเอกชนสัญชาติเยอรมันที่มีนายโรเบิร์ต เลนซ์ (Robert Lenz) ช่างภาพชาวเยอรมัน เป็นนายหน้า แต่ไม่มีหลักฐานแน่ชัด (<http://portal.rotfai.thai.com/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=17> และ <http://portal.rotfaithai.com/module.php?name=Forums&file=viewtopic&t=4279>)

<sup>2</sup>เอกชนเยอรมันเสนอราคา 11,976,925.50 บาท ส่วน George Murray Campbell เสนอราคา 9,956,164.81 บาท (สุนันทา เจริญปัญญาอิง, “ทางรถไฟสายภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (สายอีสาน),” รอบรู้เรื่องขนส่ง - รถไฟไทย, สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, <http://www.tri.chula.ac.th/triresearch/neast/neast.html>)

ชำระค่าเสียหาย จำนวน 2,750,000 บาท ในระหว่างนั้น กรมรถไฟหลวงได้ยกเลิกสัญญาสร้างทางนี้ ในปี ค.ศ. 1896 และดำเนินการก่อสร้างเองจนแล้วเสร็จในที่สุด (Kakizaki, 2005, 2012; Ramaer, 1984, 2009; Whyte, 2010)

### 3.2 ข้อเท็จจริงแวดล้อมก่อนเกิดข้อพิพาท

#### 3.2.1 การสำรวจทางรถไฟ

ก่อนหน้าที่จะมีการตัดสินใจสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา นั้น มีการสำรวจเส้นทางรถไฟต่างๆ มาแล้วหลายครั้ง โดยฝ่ายอังกฤษและฝรั่งเศส ตลอดจนมีการขอพระบรมราชานุญาตในการสร้างทางรถไฟหลายเส้นทาง แต่รัฐไทยไม่ได้อนุญาตให้แก่รายใดแม้แต่รายเดียว (Kakizaki, 2012; Whyte, 2010) อนึ่ง มีการสำรวจเส้นทางที่สำคัญ 2 เส้นทาง คือ ระหว่างกรุงเทพฯ-นครราชสีมา โดยเอกชนอังกฤษ Tancred & Faulkner ในปี ค.ศ. 1885 และระหว่างกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ (มีเส้นทางไปนครราชสีมาอยู่ในการสำรวจด้วย) โดยเอกชนอังกฤษ Punchard, McTaggart, Lowther & Co.<sup>3</sup> ในปี ค.ศ. 1888 (Whyte, 2010) อันเป็นการสำรวจที่นำไปสู่การสร้างทางรถไฟที่กล่าวไว้ข้างต้น

ในการสำรวจครั้งหลัง ซึ่งเรียกกันโดยทั่วไปว่า Punchard Survey นั้น เกิดความเข้าใจผิดกันระหว่างผู้ว่าจ้าง (รัฐไทย) กับผู้รับจ้างในประเด็นหนึ่งก็คือ ผู้รับจ้างเข้าใจว่า การสำรวจนี้จะนำไปสู่การสร้างทางรถไฟในที่สุด จึงได้เสนอราคาการสำรวจที่ต่ำ เพื่อนำรายได้จากการก่อสร้างทางรถไฟที่คาดว่าจะได้รับสิทธิ นั้นมาถัว แต่เมื่อพบว่า ทางราชการไทยต้องการเพียงสำรวจเท่านั้น ผู้รับจ้างจึงเรียกร้องค่าตอบแทนเพิ่มเติม แต่ฝ่ายไทยปฏิเสธ อันนำไปสู่ความคลางแคลงใจกัน

<sup>3</sup>Kakizaki (2005, อ้างใน Whyte (2010)) ระบุว่า ตัวแทนนายหน้าของ Punchard & Co. นี้ คือ Sir Andrew Clarke อดีตผู้ว่าการอาณานิคมแหลมมลายูของอังกฤษ ซึ่งเป็นผู้ที่เข้าใกล้เกลี้ยกล่อมการณั้วหน้าระหว่างพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวและกรมพระราชวังบวรวิไชยชาญ (วังหน้า) ไม่กี่ปีก่อนหน้านั้น (ดูเพิ่มเติมได้จาก Xie, Shunyu. 1988. Siam and the British, 1874-75: Sir Andrew Clarke and the Front Palace Crisis. Bangkok: Thammasat University Press).

ระหว่างฝ่ายไทยและฝ่ายอังกฤษ(Kakizaki, 2012)

ต่อมาในปีเดียวกัน ฝ่ายไทยได้ว่าจ้างให้ Karl Bethge วิศวกรชาวเยอรมัน ซึ่งเป็นตัวแทนขายของบริษัท Krupp ในเอเชีย ทำการสำรวจเส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมาฯ โดยให้เปรียบเทียบเส้นทางจากการสำรวจของ Tancred กับ Punchard จากการสำรวจของ Bethge พบว่า เส้นทางของ Punchard มีความเหมาะสมมากกว่า (Kakizaki, 2012; Whyte, 2010)

### 3.2.2 การก่อตั้งกรมรถไฟหลวงและบทบาทของฝ่ายเยอรมัน

จะเห็นได้ว่า อังกฤษและฝรั่งเศสแสดงออกถึงความสนใจในการสร้างทางรถไฟในไทยเป็นพิเศษและต่อเนื่อง ทางกรมรถไฟไทยจึงตัดสินใจดำเนินการสร้างทางรถไฟเอง แต่ด้วยขาดความรู้ความสามารถในด้านนี้ กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการจึงว่าจ้างให้ Bethge เป็นอธิบดีกรมรถไฟหลวง อันเป็นผลจากรายงานการสำรวจเส้นทางและเป็นชาวต่างชาติสัญชาติเยอรมัน ซึ่งไม่ได้แสดงออกถึงความสนใจในการสร้างทางรถไฟในไทยมาก่อน (Kakizaki, 2012) อันอาจอนุมานได้ว่าไม่มีความสนใจในการล่าอาณานิคม วิศวกรชาวเยอรมันจึงมีบทบาทในการวางรากฐานการรถไฟในประเทศไทยเป็นอย่างมาก (Kakizaki, 2005, 2012; Ramaer, 1984, 2009; Whyte, 2010)

### 3.3 คำอธิบายถึงสาเหตุของข้อพิพาท

สาเหตุของข้อพิพาทนี้ มีคำอธิบายที่แตกต่างกันไปหลายรูปแบบ โดยจะแบ่งเป็นช่วงเวลาเพื่อให้ง่ายต่อความเข้าใจ และจะสรุปโดยจัดเป็นหมวดหมู่ตามวิชาการที่ใช้อธิบาย

#### 3.3.1 ก่อนการทำสัญญา: การประมุขผู้รับเหมา

ประเทศไทยมีลักษณะเป็นรัฐกั้นชน (buffer state) ระหว่างเขตอิทธิพลของอังกฤษและฝรั่งเศส ทำให้ทางเลือกในการก่อสร้างทางรถไฟของไทย

นั้นมีน้อย อีกทั้งสองประเทศมหาอำนาจยังมีที่ท่าที่ไม่ชัดเจนเกี่ยวกับประเทศไทย<sup>4</sup> การเลือก Bethge เป็นอธิบดีกรมรถไฟหลวงจึงเป็นการถ่วงดุลอำนาจในทางการเมืองระหว่างประเทศที่เหมาะสม อย่างไรก็ตามความขัดเคืองกันระหว่างไทยกับอังกฤษในสัญญาว่าจ้างสำรวจทาง Punchard นั้น ส่งผลให้ฝ่ายอังกฤษกดดันไทยทางการทูตจนฝ่ายไทยจำเป็นต้องเลือก George Murray Campbell ให้ชนะการประมูล ประกอบกับไม่ยอมให้ฝ่ายเยอรมันผูกขาดด้านการรถไฟ (กล่าวคือมีอธิบดีเป็นชาวเยอรมันและมีผู้รับเหมาเป็นเยอรมันอีก) (Kakizaki, 2012) อนึ่ง มีการกล่าวอ้างซึ่งไม่มีหลักฐานยืนยันว่า George Murray Campbell ชนะการประมูล เนื่องด้วยเสนอราคาสร้างทางที่ต่ำกว่าอีกฝ่ายอย่างมาก เพราะมีการ “ลดสเปค”<sup>5</sup>

### 3.3.2 ระหว่างการทำสัญญา

แม้จะไม่มีคำอธิบายโดยตรงต่อเหตุการณ์นี้ แต่มักเป็นที่ขอมรับกันโดยทั่วไปว่า การทำสัญญากับต่างชาติในระยเวลานั้น ฝ่ายไทยเสียเปรียบเนื่องจากยังขาดความรู้ความเข้าใจในกฎหมายสมัยใหม่และกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ ทำให้ฝ่ายต่างชาติร่างสัญญาในลักษณะที่เป็นการเอาเปรียบฝ่ายไทย

ประกอบกับคู่สัญญา ณ เวลานั้น ไม่ใช่กรมรถไฟหลวงโดยตรง แต่อยู่ในรูปบริษัท “บริษัทรถไฟสายนครราชสีมา” ซึ่งตั้งขึ้นโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติรถไฟหลวง พ.ศ. 2433 (Whyte, 2010) รัฐบาลถือหุ้นประมาณร้อยละ 50 ส่วนที่เหลือนำออกขายแก่สาธารณชนเพื่อระดมทุน (แต่ในที่สุดก็ไม่สามารถขายหุ้นดังกล่าวได้หมด จึงไม่อาจระดมทุนได้เต็มจำนวน) (Kakizaki, 2005) จึงอาจเป็นผลให้เนื้อหาของสัญญาดังกล่าวมีลักษณะเป็นสัญญาระหว่างเอกชนด้วยกันเอง ไม่มีข้อสัญญาหรือข้อสงวนต่อการเข้ามาแทรกแซงโดยรัฐบาล

<sup>4</sup>อังกฤษและฝรั่งเศสบรรลุข้อตกลงที่จะให้ไทยเป็นดินแดนรัฐกันชน โดยไม่มีฝ่ายใดเข้ามายึดเป็นอาณานิคม ในสนธิสัญญา *Entente Cordiale* ในปี ค.ศ. 1904

<sup>5</sup><http://portal.rotfaithai.com/modules.php?name=Forums&file=viewtopic&t=4279>

ไทย ซึ่งประเด็นนี้ก็เป็นอย่างหนึ่งประเด็นย่อยที่น่าสนใจ อาจเป็นจุดกำเนิดของ รัฐวิสาหกิจไทย และปัญหาในการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ตลอดจนการทุจริตที่เกิดขึ้นอย่างกว้างขวาง

### 3.3.3 หลังการทำสัญญาและระหว่างปฏิบัติตามสัญญา

การศึกษาทุกชิ้น (Kakizaki, 2005, 2012; Ramaer, 1984, 2009; Whyte, 2010) ชี้ให้เห็นว่าเกิดความขัดแย้งขึ้นระหว่างกรมรถไฟหลวงกับ ผู้รับเหมา George Murray Campbell อย่างต่อเนื่องและยาวนาน จนมีการบอก เลิกสัญญาโดยฝ่ายไทยในปี ค.ศ. 1896 อย่างไรก็ตาม สาเหตุของปัญหาอาจแบ่ง ได้เป็นกลุ่มๆ ดังนี้

ก) **ปัญหาในเชิงวิศวกรรม** กล่าวคือ พื้นดินในลุ่มแม่น้ำ เจ้าพระยาเป็นดินอ่อน มีการยุบตัวสูง ทำให้ยากต่อการก่อสร้าง รวมถึงการตัด ทางรถไฟผ่านดงพญาไฟเป็นความท้าทายทางวิศวกรรม อันเนื่องมาจากเป็นป่า หนาทึบและเขาสูงชัน ทำให้ไม่สามารถก่อสร้างทางได้ตามกำหนด

ข) **ปัญหาในเชิงการบริหารโครงการ** นั่นคือความขัดแย้ง ทางสัญญาติของอธิบดีกรมรถไฟหลวง ซึ่งเป็นเยอรมัน กับสัญญาติของผู้รับเหมา ซึ่งเป็นอังกฤษ ส่งผลให้เกิดความไม่ลงรอยกัน และไม่อาจทำงานได้คืบหน้า

ค) **ปัญหาด้านการบริหารทรัพยากร** ในการก่อสร้าง แรงงานที่ใช้ในการก่อสร้างนั้นขาดแคลน ต้องมีการใช้ “กุลิฉิน” ในขณะเดียวกันก็ มีอัตราการป่วยและตายในการสร้างทางเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในช่วงดง พญาไฟ แม้ในที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาก็มีอัตราเหล่านี้อยู่ในระดับสูง เนื่องจาก ข้อจำกัดด้านสุขอนามัย นอกจากนี้ยังมีปัญหาในการส่งมอบพื้นที่ทำงานให้แก่ ผู้รับเหมาอีกด้วย

ปัญหาการส่งมอบพื้นที่นี้เป็นปัญหาที่ผู้วิจัยเชื่อว่ามีนัยสำคัญมากต่อ ความล้มเหลวของโครงการนี้ เมื่อพิจารณาจากงบประมาณแล้ว การเวนคืนที่ดิน มีมูลค่าสูงถึงประมาณร้อยละ 15-20 ของมูลค่าโครงการ (Bangkok Time, 1892 อ้างใน Whyte, 2010) ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ทางรถไฟสายนี้ต้องมีประชาชนผู้ได้รับ

ผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบจำนวนมากพอสมควร อาจเป็นเหตุให้เกิดความล่าช้า ไม่ว่าจะการที่มีคนไปกว้านซื้อที่ดินในราคาถูกแล้วนำมาขายต่อให้กับทางกรมรถไฟหลวงในราคาที่สูง การใช้อำนาจรัฐเข้าไปข่มขู่ประชาชนเพื่อให้ได้มาซึ่งที่ดิน หรือประชาชนที่ไม่รู้ว่ารถไฟคืออะไร เลยเรียกร้องค่าชดเชยที่ดินจากกรมรถไฟหลวงในราคาที่สูง ปัญหาลักษณะเทียบเคียงจากพระราชนิพนธ์ในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวในคราวก่อสร้างวังสวนดุสิต ที่เกิดปัญหามากมายในการจัดซื้อที่ดิน เช่น การกว้านซื้อที่ดินแล้วนำมาขายต่อแก่พระเจ้าอยู่หัว การอ้างพระราชอำนาจของพระเจ้าอยู่หัวในการบังคับเอาที่ดินหรือซื้อที่ดินในราคาถูก หรือการอ้างความเป็นธรรมของเจ้าของที่ดินเรียกร้องเอาราคาที่สูงจากพระเจ้าอยู่หัว (บัณฑิต จุลาลักษณ์, พิศศรี โปวาทอง, และรัชดา โชติพานิช, 2557)

### 3.3.4 เมื่อเกิดข้อพิพาทและกระบวนการระงับข้อพิพาท

ภายหลังเมื่อข้อพิพาทได้เกิดขึ้นแล้ว ทางผู้รับเหมา George Murray Campbell เป็นผู้ร้องต่ออนุญาโตตุลาการให้ฝ่ายไทยชดเชยค่าเสียหาย ทั้งอนุญาโตตุลาการตามที่ระบุไว้ในสัญญา (ซึ่งมีชาวต่างชาติเป็นประธาน) และอนุญาโตตุลาการที่อังกฤษกดดันให้ตั้งขึ้นในภายหลัง อนุญาโตตุลาการทั้งสองวินิจฉัยชี้ขาดให้เป็นคุณแก่ George Murray Campbell ทั้งสิ้น จะแตกต่างกันก็เพียงจำนวนค่าเสียหายเท่านั้น จึงมักจะมีคำอธิบายในลักษณะที่คล้ายกับ 3.3.2 คือฝ่ายไทยขาดความรู้และประสบการณ์ในการระงับข้อพิพาทด้วยอนุญาโตตุลาการ จึงไม่อาจสู้คดีได้เต็มที่ ประกอบกับสัญญาที่ไม่เป็นธรรม (หากเป็นจริง) ย่อมทำให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาดในลักษณะดังกล่าว อีกทั้งอนุญาโตตุลาการในภายหลังเป็นอังกฤษ จึงยากที่ประเทศไทยจะต่อรองหรือโต้แย้งได้ เนื่องจากเป็นประเทศมหาอำนาจ

ดังนั้น เราอาจสรุปได้เบื้องต้นว่า สาเหตุที่เกิดข้อพิพาทนี้ขึ้น อาจเกิดจากเหตุใดหรือเหตุเหล่านี้ประกอบกันดังต่อไปนี้ 1) ปัญหาด้านเศรษฐกิจศาสตร์การเมืองระหว่างประเทศ ระหว่างไทยกับอังกฤษ และระหว่างอังกฤษกับเยอรมนี 2)



ปัญหาด้านข้อจำกัดด้านวิศวกรรมและการก่อสร้าง ซึ่งทั้งสองฝ่ายต่างก็ไม่มีประสบการณ์ในการสร้างทางในพื้นที่ลุ่มน้ำกับพื้นที่ป่าเขาของไทยมาก่อน 3) ปัญหาการบริหารทรัพยากรของโครงการ ไม่ว่าจะเป็นความเจ็บป่วยของแรงงาน และการส่งมอบพื้นที่สำหรับการสร้างทาง 4) ปัญหาด้านกฎหมายของไทย ไม่ว่าจะเป็นการเจรจาต่อรองและทำสัญญา และการดำเนินกระบวนการระงับข้อพิพาท

### 3.4 ข้อเท็จจริงสำคัญบางประการหลังเกิดข้อพิพาท

เหตุผลสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้คำอธิบายในเชิงเศรษฐศาสตร์การเมืองของเรื่องนี้ได้รับการบันทึกไว้ว่าเป็นสาเหตุที่แท้จริงของข้อพิพาทก็คือ ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับบทบาทของอังกฤษที่มีหลักฐานสนับสนุนในหลายเรื่อง และสอดคล้องต่อเนื่องกับข้อเท็จจริงก่อนเกิดสัญญาสร้างทางรถไฟฉบับนี้ด้วย กล่าวคือ อังกฤษมีความต้องการสร้างทางรถไฟในประเทศอยู่แล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งแผนการเชื่อมบริติชอินเดียน (ซึ่งรวมพม่า) เข้ากับจีนด้วยทางบก (Lee, 1999) การใช้นุศุลสำคัญอย่าง Sir Andrew Clarke ที่มีบทบาทอย่างมากต่อการเป็นเมืองขึ้นของไทยไม่กี่ปีก่อนหน้านั้น มา “ลือบปี่” ให้ว่าจ้าง Punchard ทำการสำรวจ จึงเชื่อได้ว่า การชนะการประมูลของ George Murray Campbell ย่อมมีการผลักดันทางการทูตอย่างมาก ต่อมาเมื่อเกิดการสร้างทางรถไฟสายนี้แล้ว อังกฤษแสดงท่าทีต่อต้านไทยในการสร้างทางรถไฟสายใต้เป็นอย่างมาก กดดันให้มีการแยกระบบรถไฟและแยกการบริหาร จนต้องมีการแบ่งกรมรถไฟหลวงออกเป็นสายเหนือ ซึ่งเป็นอิทธิพลของเยอรมัน และสายใต้ ซึ่งเป็นอิทธิพลของอังกฤษ และมีอธิบดีเป็นคนอังกฤษ ก่อนที่อังกฤษจะยอมให้ไทยออกพันธบัตรระดมทุนในยุโรปได้ (Faulkus, 1989; Lee, 1999; Whyte, 2010)

ภายหลังการเกิดข้อพิพาทในครั้งนี้ รัฐไทยมีความ “ระมัดระวัง” หรือ “ระแวง” ในการทำสัญญากับเอกชนต่างชาติเป็นอย่างยิ่ง จนมีมติในทันทีว่ากิจการรถไฟต้องเป็นกิจการของรัฐเท่านั้น และการสร้างทางต้องกระทำโดยรัฐ เช่นเดียวกับการเดินรถ มติดังกล่าวนี้ได้รับการยืนยันอีกครั้งในปี ค.ศ. 1899

(Whyte, 2010) ส่งผลให้การล๊อบบี้ของบริษัทอังกฤษ Livesey, Son & Henderson ในปี ค.ศ.1896 (ปีเดียวกับที่มีการเลิกสัญญา) ทำหนังสือไปยังกระทรวงการต่างประเทศของอังกฤษ เพื่อขอให้ลอร์ดซอลส์บิวรี (Lord Salisbury) ช่วยให้บริษัทตนได้สัญญาสร้างทางรถไฟไปเชียงใหม่ ซึ่งลอร์ดซอลส์บิวรีแจ้งกลับไปว่า คงเป็นเรื่องที่ยากมากที่จะทำอย่างนั้น (Falkus, 1989) ความระมัดระวังและไม่ไว้วางใจ เอกชนต่างชาตินี้เกิดขึ้นตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา และยังคงปรากฏอยู่ในมติรัฐมนตรีในปี พ.ศ. 2552 ว่าด้วยการห้ามมิให้ใช้อำนาจตุลาการ ประเด็นนี้จึงสนับสนุนแนวคำอธิบายเกี่ยวกับความสามารถด้านกฎหมายระหว่างประเทศของไทย (หรือรัฐไทย)

ประเด็นสืบเนื่องอีกประการหนึ่ง คือ รูปแบบของนิติบุคคลที่ทำหน้าที่จัดการและบริหารกิจการรถไฟ ได้เปลี่ยนจากเอกชนไปสู่กิจการของรัฐ อันเป็นผลจากข้อพิพาทนี้ ก่อนหน้าสัญญานี้ เอกชนไทยและต่างชาติสามารถลงทุนและดำเนินกิจการรถไฟได้ และค่อนข้างประสบผลสำเร็จ เช่น รถไฟสายปากน้ำ (ของพระยาชลยุทธโยธิน (de Richelieu) ชาวเดนมาร์ก) รถไฟสายพระพุทธบาท (ของกรมพระนราธิปประพันธ์พงศ์) และรถไฟสายบางบัวทอง (ของเจ้าพระยาวรวงษ์พิพัฒน์) (Whyte, 2010; Kakizaki, 2012) ส่งผลให้นิติสัมพันธ์ใดๆ ที่เกี่ยวกับการรถไฟหรือสาธารณูปโภคอันเป็นของรัฐนั้น กลายเป็นนิติสัมพันธ์ทางปกครอง ตามแนวทางการตีความกฎหมายของไทย หน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบในกิจการนั้นๆ จึงชอบที่จะใช้ “อำนาจรัฐ” ในการแทรกแซงนิติสัมพันธ์ต่างๆ ที่ตนได้กระทำกับบุคคลอื่นๆ เพื่อรักษาผลประโยชน์ของชาติไว้ ประเด็นนี้เองอาจเป็นสาเหตุอีกประการหนึ่งที่ทำให้สัญญาระหว่างรัฐไทยกับเอกชนต่างชาติไม่ราบรื่น เพราะเมื่อรัฐไทยใช้อำนาจรัฐ ย่อมส่งผลเสียแก่เอกชนต่างชาติอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

### 3.5 ข้อโต้แย้งบางประการต่อคำอธิบายเดิม

หากอาศัยคำอธิบายต่างๆ ไม่ว่าจะ เป็นด้านใดก็ตาม ดังที่ระบุไว้ใน 3.3 นั้น จะพบว่า ส่วนใหญ่ไม่สามารถอธิบายถึงปัญหาในลักษณะเดียวกันได้ในปัจจุบัน เลยแม้แต่น้อย ปัญหาเศรษฐกิจศาสตร์การเมืองระหว่างประเทศ ก็ไม่รุนแรงเช่น

เดียวกับในสมัยอาณานิคม และยังเปลี่ยนรูปแบบไปอย่างมากอีกด้วย (ยกตัวอย่างจากโครงการรถไฟความเร็วสูง ที่ทั้งจีนและญี่ปุ่น ตลอดจนฝรั่งเศส ต่างก็มีอำนาจทางการเมืองและเศรษฐกิจเหนือไทย แต่ก็ยังนำเสนอโครงการของตนในลักษณะที่ค่อนข้างเสมอภาค ให้สิทธิประเทศไทยเลือกมากกว่าในอดีต) จึงไม่น่าจะมีผลต่อปัญหาการเสีย “ค่าโง่” ที่เกิดขึ้นในภายหลัง นอกจากนี้ นักกฎหมายไทยในยุคต่อๆ มา มีการศึกษาที่ดีขึ้นและมีประสบการณ์ในด้านกฎหมายไม่แพ้ชาติอื่นในโลก แต่ก็ยังคงมีปัญหาลักษณะเดิมเกิดขึ้นอยู่ แม้กระทั่ง มติคณะรัฐมนตรีที่ห้ามใช้อินญาโตตุลาการในสัญญาระหว่างรัฐกับเอกชน ก็ไม่อาจทำให้ปัญหาเช่นนี้หมดไปได้ ส่วนปัญหาด้านวิศวกรรมและการบริหารโครงการนั้นพอจะมีความเป็นไปได้ที่จะอธิบายถึงปัญหาที่เกิดขึ้น หนึ่ง George Murray Campbell มีประสบการณ์ในการสร้างทางรถไฟในอินเดียและมลายู (มาเลเซีย) (Lee, 1999) อีกทั้งภายหลังจากยกเลิกสัญญาแล้ว กรมรถไฟหลวงทำการก่อสร้างเองก็ใช้เวลาเพิ่มอีก 4 ปี ก็สามารถทำทางรถไฟไปจนถึงนครราชสีมาได้ (เปิดเดินรถตลอดเส้นทางในปี ค.ศ. 1900) จึงไม่น่าจะมีปัญหาในเชิงวิศวกรรมแต่อย่างใด

#### 4. ข้อเท็จจริงทางกายภาพ: สนับสนุนหรือโต้แย้ง “ประวัติศาสตร์มาตรฐาน”?

ข้อเท็จจริงที่สามารถหาได้ง่ายที่สุดเกี่ยวกับรถไฟก็คือ โครงสร้างพื้นฐานที่ถูกสร้างขึ้น อันได้แก่ รางรถไฟและสถานีรถไฟ กับสภาพภูมิประเทศแวดล้อม โครงสร้างพื้นฐานเหล่านั้นอยู่ เพราะสิ่งเหล่านี้เป็นไม่อาจเปลี่ยนแปลงได้โดยง่าย และในการจะเปลี่ยนแปลงสิ่งเหล่านี้ต้องใช้ต้นทุนสูง ข้อมูลที่เปิดเผยโดยทั่วไปเบื้องต้นที่นำมาใช้ในบทความนี้ ประกอบไปด้วย ระยะทางของสถานีต่างๆ ในเส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ กับนครราชสีมา (หน่วยเป็นกิโลเมตร นับจากสถานี

กรุงเทพ หรือหัวลำโพง)<sup>6</sup> ความสูง (elevation) ของสถานีต่างๆ ในเส้นทางนี้ (หน่วยเป็นเมตรเหนือระดับน้ำทะเลปานกลาง (m above MSL))<sup>7</sup> วันเดือนปีที่สถานีต่างๆ เปิดใช้งาน<sup>8</sup> รวมทั้งวันสำคัญต่างๆ เช่น วันที่เริ่มก่อสร้าง และวันที่บอกเลิกสัญญากับผู้รับเหมาก่อสร้างด้วย (Kakizaki, 2005) ซึ่งสามารถแสดงเป็นแผนภาพได้ดังแผนภาพ 1

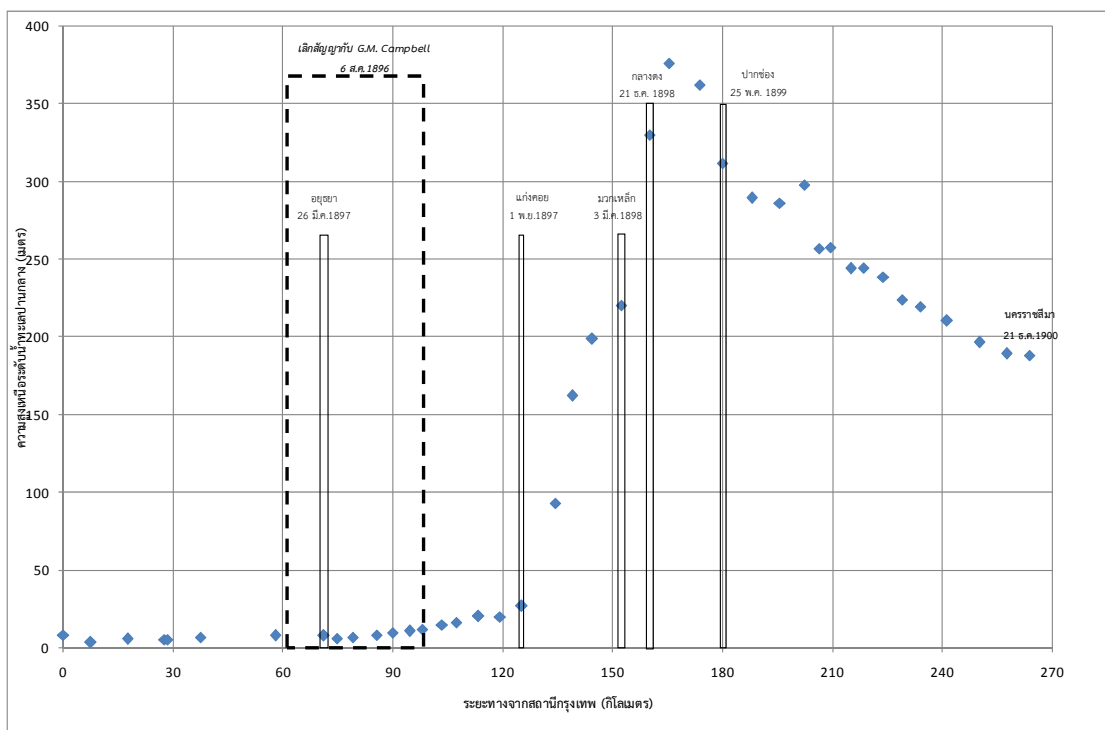
สิ่งที่ปรากฏในแผนภาพ 1 นั้น ทำให้เห็นภาพชัดเจนขึ้นว่า ในช่วงแรกที่ใช้ผู้รับเหมาก่อสร้างสร้างทางนั้น มีความคืบหน้าช้ามาก ทั้งที่เส้นทางไม่ได้มีความยากลำบากแต่อย่างใด<sup>9</sup> แต่เมื่อยกเลิกสัญญากับผู้รับเหมาแล้ว กรมรถไฟหลวงสามารถสร้างทางส่วนที่เหลือได้ในเวลาอันรวดเร็วจนน่าแปลกใจ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ณ เวลาที่เลิกสัญญานั้น ทางรถไฟน่าจะสร้างไปได้ประมาณ 60-100 กิโลเมตร เท่านั้น ซึ่งใช้เวลาไปประมาณ 4 ปีเศษ แต่กรมรถไฟหลวงสามารถสร้างทางที่เหลืออีก 160-200 กิโลเมตร ได้ภายในเวลาอีกประมาณ 4 ปีเศษต่อมา ทั้งที่เส้นทางในส่วนที่เหลือนั้น เป็นภูเขาสูงและป่าไม้หนาทึบ อีกทั้งคนงานได้รับผลกระทบจากไข้ป่ากันเป็นอันมาก

<sup>6</sup>Whyte (2010); ข้อมูลจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (www.railways.co.th); [https://th.wikipedia.org/wiki/รายชื่อสถานีรถไฟ\\_สายตะวันออกเฉียงเหนือ](https://th.wikipedia.org/wiki/รายชื่อสถานีรถไฟ_สายตะวันออกเฉียงเหนือ)

<sup>7</sup><http://www.geoplaner.com/>

<sup>8</sup><http://portal.rotfaithai.com/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=11>; Whyte (2010); Kakizaki (2012);

<sup>9</sup>อนึ่ง ผู้เขียนยังไม่ได้ค้นหาข้อมูลเกี่ยวกับจำนวน ระยะทาง และตำแหน่งสะพานที่ต้องสร้างข้ามแหล่งน้ำต่างๆ ซึ่งมีการอ้างว่ามีอยู่มากในเขตที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา (Whyte, 2010; Kakizaki, 2012) อันอาจเป็นสาเหตุของความล่าช้าดังกล่าวได้



แผนภาพ 1 ลักษณะทางกายภาพของสถานีต่างๆ ในเส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา

เมื่อข้อเท็จจริงปรากฏเช่นนี้ จึงเกิดข้อสงสัยตามมาดังนี้

1) หากกรมรถไฟหลวงมีความสามารถในการสร้างทางรถไฟที่เหนือกว่าผู้รับเหมา ซึ่งมีประสบการณ์ในสกอตแลนด์ อินเดีย จาไมกา และมาลา ยามาแล้ว<sup>10</sup> เหตุใดจึงต้องว่าจ้างผู้รับเหมามาสร้างทางดังกล่าว แทนที่จะทำเอง ซึ่งต่อมากลายเป็นแนวปฏิบัติของรถไฟไทยตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา

2) ในทางกลับกัน หากกรมรถไฟหลวงยังขาดความรู้และประสบการณ์ในการสร้างทาง กรมรถไฟหลวงนำความรู้ในการสร้างทางส่วนที่ เหลือมาจากแหล่งใด ต้นทุนในการทำเช่นนี้สูงกว่าการจ้างผู้รับเหมาหรือไม่

3) ความไม่ลงรอยกันระหว่างผู้รับเหมากับกรมรถไฟหลวงนั้น เกิด จากเรื่องใดกันแน่ เพราะเมื่อความไม่ลงรอยดังกล่าวหมดไป หลังจากบอกลีก

<sup>10</sup> <http://www.geni.com/people/George-Murray-Campbell/6000000003653301602>

สัญญาแล้ว จะเห็นได้ว่า มีความคืบหน้าในการสร้างทางเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ต้นทุนที่เกิดจากความไม่ลงรอยกันนั้น ต้องสูงกว่าต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากการก่อสร้างด้วยตนเอง จึงจะคุ้มค่าหรือเหมาะสมต่อกรรมรถไฟหลวง ทั้งนี้ต้องรวมเอาค่าสินไหมทดแทนที่ต้องจ่ายให้แก่ผู้รับเหมาดังกล่าวด้วย

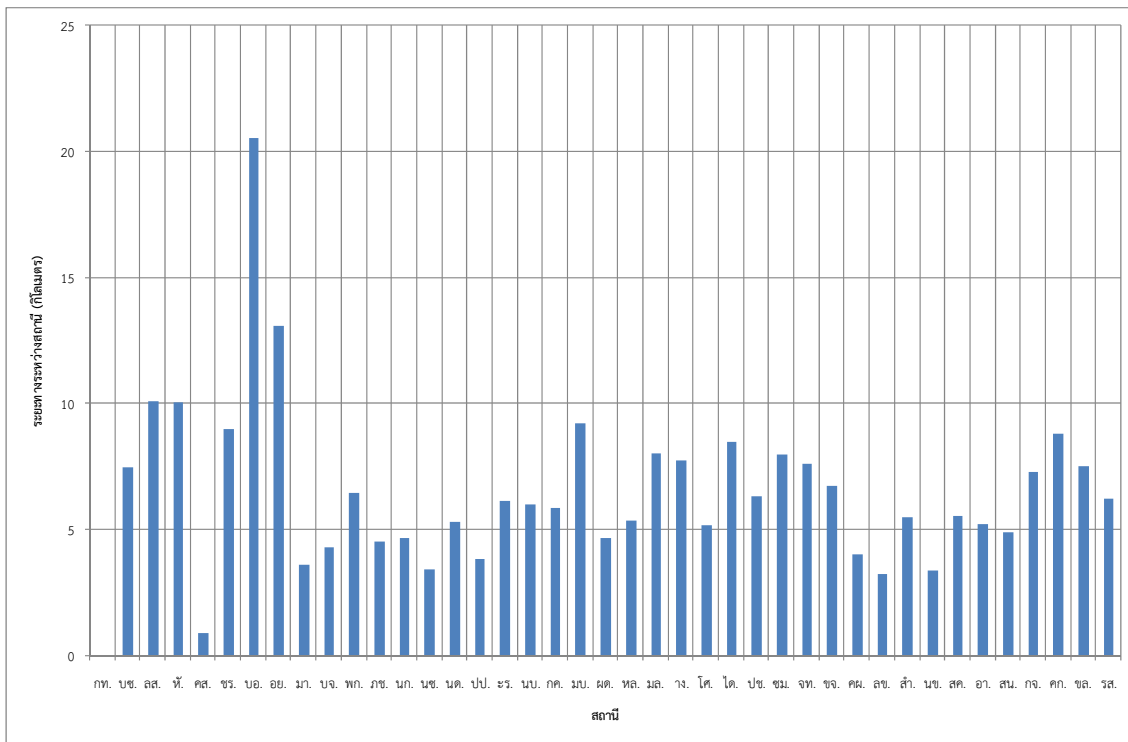
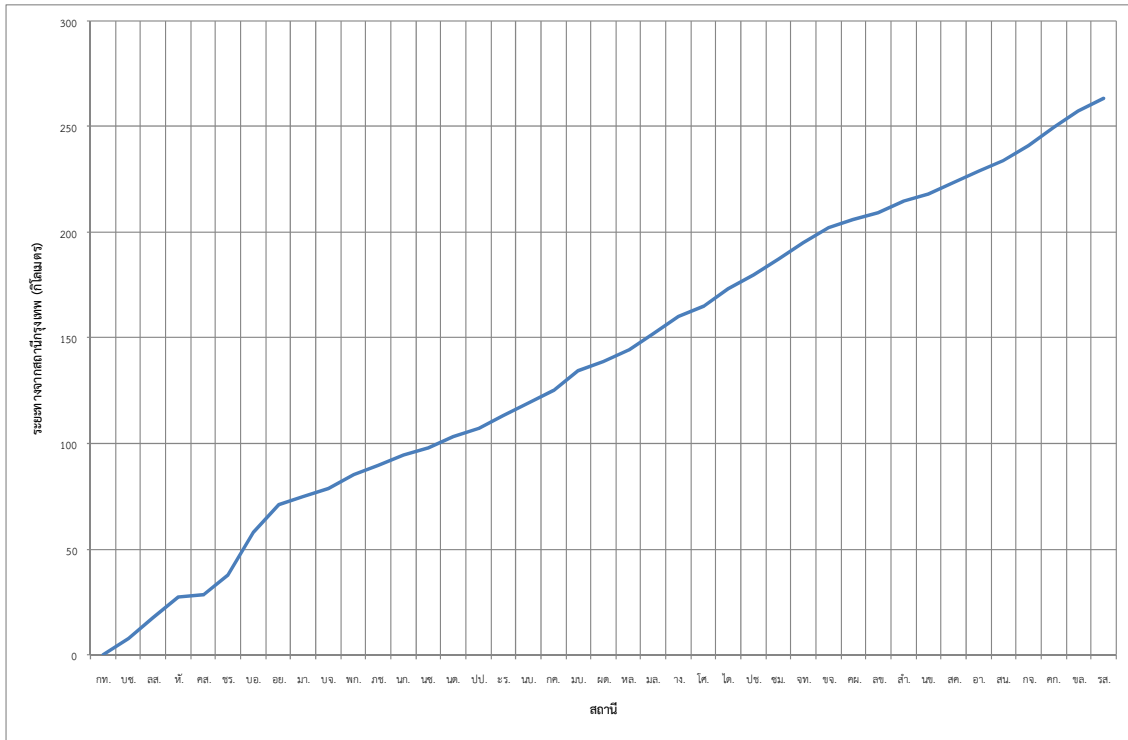
ดังนั้น ประวัติเกี่ยวกับการก่อสร้างรถไฟสายนครราชสีมา จึงทิ้งร่องรอยบางอย่างไว้ ให้เกิดข้อสงสัยหลายประการ ว่าประวัติที่มีการเล่าสืบต่อกันมานั้น มีข้อเท็จจริงใดถูกมองข้ามไปบ้าง และข้อเท็จจริงเหล่านั้นคืออะไร ให้มีการศึกษาโดยละเอียดต่อไปในอนาคต เพื่อที่จะทำให้ประวัติศาสตร์ส่วนนี้มีความสมบูรณ์ขึ้น อีกทั้งสามารถเรียนรู้จากประสบการณ์ในอดีตได้อย่างเต็มที่อีกด้วย ในส่วนถัดไป จะได้ขยายความว่าข้อเท็จจริงที่พบในเบื้องต้น ชัดแย้งกับประวัติที่มีการยอมรับกันเป็นการทั่วไปอย่างไรบ้าง

## 5. ความย้อนแย้งจากข้อเท็จจริง

จากการรวบรวมข้อมูลด้านกายภาพเบื้องต้น เราสามารถแสดงให้เห็นถึงความคืบหน้าในการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมาได้ใน 4 มิติ คือ มิติเชิงระยะทางหรือความยากลำบากในแนวราบ มิติเชิงความชันหรือความยากลำบากในแนวตั้ง มิติเชิงเวลา และมิติด้านต้นทุน หลังจากนั้น เราจะได้ชี้ให้เห็นถึงความย้อนแย้งที่เกิดขึ้นว่าข้อเท็จจริงเชิงกายภาพนั้นไม่สอดคล้องกับประวัติศาสตร์ที่มีการยอมรับเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟสายนี้

### 5.1 มิติเชิงระยะทาง

แผนภาพ 2 และ 3 แสดงถึงระยะทางจากสถานีกรุงเทพถึงสถานีต่างๆ ในเส้นทางนี้ และระยะทางระหว่างแต่ละสถานีในเส้นทางนี้ตามลำดับ



ระยะทางระหว่างสถานีต่างๆ ตลอดเส้นทางนั้น ค่อนข้างคงที่ ประมาณ 5 กิโลเมตร ยกเว้นในช่วงต้นๆ ของเส้นทาง ระหว่างสถานีบางซื่อกับสถานีหลักสี่ สถานีหลักสี่กับสถานีหลักหก และสถานีคลองรังสิตถึงสถานีเชิงรอก จะมีระยะทางประมาณ 10 กิโลเมตร และระหว่างสถานีเชิงรอกกับสถานีบางปะอิน และสถานีบางปะอินกับสถานีอยุธยา ซึ่งมีระยะทางเกิน 10 กิโลเมตร

เมื่อประเมินจากสัญญาก่อสร้างทาง เส้นทางนี้ มีระยะทางทั้งสิ้น 263.65 กิโลเมตร เวลาก่อสร้างตามสัญญาคือ 5 ปี หรือประมาณ 1,827 วัน คิดเป็นความคืบหน้าในการสร้างทางเฉลี่ยประมาณวันละ 0.1443 กิโลเมตร แต่ในความเป็นจริง ใช้เวลาทั้งสิ้น 3,296 วัน คิดเป็นความคืบหน้าเฉลี่ยวันละ 0.08 กิโลเมตร หรือล่าช้ากว่ากำหนดประมาณ 1.8041 เท่า

การก่อสร้างนี้อยู่ในความรับผิดชอบของผู้รับเหมาเป็นเวลาทั้งสิ้น 1,699 วัน โดยคำนวณจากวันที่เริ่มสัญญาคือ 12 ธันวาคม ค.ศ. 1891 จนถึงวันที่กรมรถไฟหลวงบอกเลิกสัญญาในวันที่ 6 สิงหาคม ค.ศ. 1896 อนึ่ง ผู้วิจัยไม่สามารถหาข้อมูลพบว่า ณ เวลาที่บอกเลิกสัญญานั้น ความคืบหน้าในการสร้างทางรถไฟของผู้รับเหมารายนี้เป็นอย่างไร เนื่องจากการก่อสร้างทางถูกแบ่งออกเป็นช่วงๆ ตลอดเส้นทาง Whyte (2010) ระบุว่า ทางรถไฟสร้างเสร็จแค่เลยสถานีบางปะอินไปไม่กี่กิโลเมตรเท่านั้น

การเดินรถไฟถึงสถานีอยุธยาเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 26 มีนาคม ค.ศ. 1897 เป็นระยะทาง 71.08 กิโลเมตร ใช้เวลาทั้งสิ้น 1,931 วัน คิดเป็นความคืบหน้าเฉลี่ยวันละ 0.0368 กิโลเมตร ซึ่งล่าช้ากว่ากำหนดประมาณ 3.9203 เท่า หรือล่าช้ากว่าความคืบหน้าเฉลี่ยทั้งเส้นทาง 2.1731 เท่า หากใช้ความคืบหน้าเฉลี่ยในอัตรานี้ เราสามารถอนุมานได้ว่า ผู้รับเหมาจะสร้างทางไปได้ประมาณ 62.5401 กิโลเมตร ซึ่งใกล้เคียงกับ Whyte (2010) เพราะสถานีบางปะอินอยู่ห่างจากสถานีกรุงเทพ 58 กิโลเมตร

อย่างไรก็ตาม มีข้อเท็จจริงปรากฏเพิ่มเติมว่า เส้นทางรถไฟนี้ สามารถเปิดเดินรถได้ถึงสถานีแก่งคอย ซึ่งอยู่ห่างจากสถานีกรุงเทพ 125.1 กิโลเมตร ในวันที่



1 พฤศจิกายน ค.ศ. 1897 เราสามารถคำนวณความคืบหน้าเฉลี่ยของเส้นทางจนถึงสถานีนี้ ณ วันที่เปิดเดินรถ ได้ประมาณ 0.0582 กิโลเมตรต่อวัน ล่าช้ากว่ากำหนด 2.4813 เท่า ล่าช้ากว่าเฉลี่ย 1.3753 เท่า ซึ่งจะเห็นได้ว่า มีความคืบหน้าเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน หากหักเส้นทางจากกรุงเทพฯ ถึงอยุธยาออก การสร้างทางระหว่างอยุธยาถึงแก่งคอย ระยะทาง 54.02 กิโลเมตร ใช้เวลาทั้งสิ้น 220 วัน คิดเป็นความคืบหน้าวันละ 0.2455 กิโลเมตร ซึ่งเร็วกว่ากำหนดถึง 1.7015 เท่า จะเห็นได้ว่า หลังจากบอกเลิกสัญญาแล้ว มีความคืบหน้าในการสร้างทางอย่างมีนัยสำคัญ

แม้กระทั่งเส้นทางระหว่างสถานีแก่งคอยกับสถานีมวกเหล็ก และ ระหว่างสถานีมวกเหล็กกับสถานีกลางดง ซึ่งเป็นเส้นทางผ่านดงพญาไฟ และภูเขาสูงชัน มีระยะทาง 27.2 กิโลเมตร และ 7.73 กิโลเมตร ตามลำดับ ใช้เวลาดำเนินการสร้างทาง 122 วัน และ 293 วัน ตามลำดับ เท่ากับมีความคืบหน้าเฉลี่ยต่อวัน 0.2229 กิโลเมตร และ 0.0264 กิโลเมตร ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่าความคืบหน้าในการสร้างทางนั้นสูงกว่าในช่วงที่ใช้ผู้รับเหมาอย่างมาก ในทางระหว่างสถานีแก่งคอยกับมวกเหล็ก ส่วนระหว่างสถานีมวกเหล็กและสถานีกลางดง ซึ่งเป็นจุดที่มีความลาดชันสูงสุดนั้น ความคืบหน้าในการสร้างทางต่ำกว่าผู้รับเหมา สร้างในพื้นที่ค่อนข้างราบเพียงแค่ว่า 100 เมตรต่อวันเท่านั้น

### 5.2 มิติเชิงความสูง

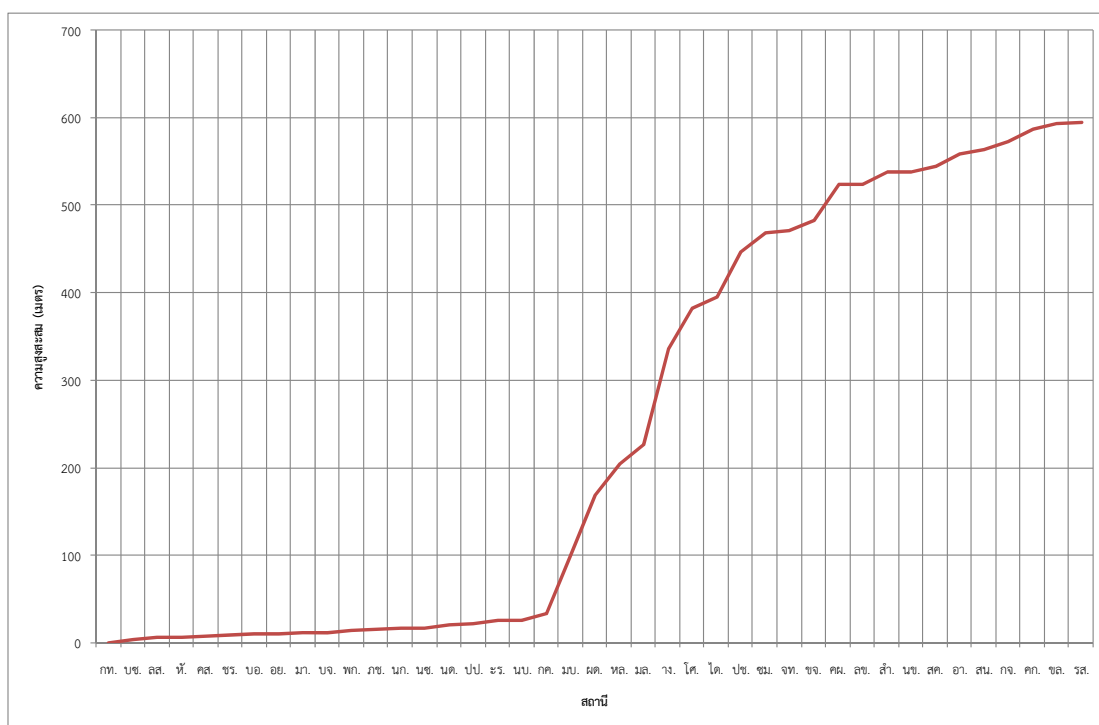
แผนภาพ 4 และ 5 แสดงถึงความสูงสะสมทางจากสถานีกรุงเทพฯ ถึงสถานีต่างๆ ในเส้นทางนี้ และความแตกต่างในแนวตั้งระหว่างแต่ละสถานีในเส้นทางนี้ตามลำดับ

ความสูงสถานีต่างๆ ระหว่างสถานีกรุงเทพฯ ถึงสถานีแก่งคอยนั้น ค่อนข้างใกล้เคียงกัน แตกต่างกันโดยเฉลี่ยประมาณ 2 เมตร หลังจากนั้นเส้นทางจะไต่ภูเขาชันในช่วงดงพญาไฟ ในบางสถานีต้องไต่ความสูงเกิน 50 เมตร และช่วงที่ชันที่สุดคือก่อนถึงสถานีกลางดง ต้องไต่ความสูงประมาณ 109 เมตร

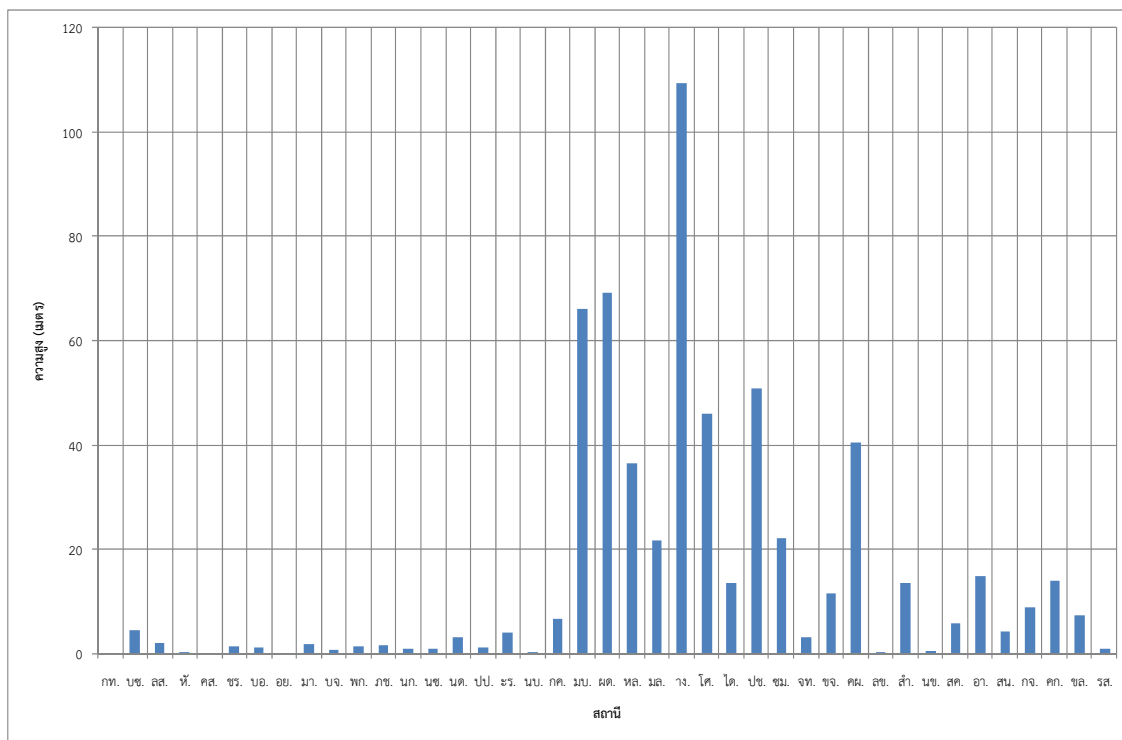
เมื่อประเมินจากสัญญาก่อสร้างทาง เส้นทางนี้ มีความสูงสะสมทั้งสิ้น

594.9 เมตร คิดเป็นความคืบหน้าในการสร้างทางเฉลี่ยประมาณวันละ 0.3256 เมตร แต่ในความเป็นจริง มีความคืบหน้าเฉลี่ยวันละ 0.1805 เมตรต่อวัน หรือล่าช้ากว่ากำหนดประมาณ 1.8041 เท่า

ในช่วงที่การก่อสร้างนี้อยู่ในความรับผิดชอบของผู้รับเหมา มีความคืบหน้าเฉลี่ยวันละ 0.0050 เมตร ซึ่งล่าช้ากว่ากำหนดประมาณ 64.8210 เท่า หรือล่าช้ากว่าความคืบหน้าจริงเฉลี่ยทั้งเส้นทาง 35.9308 เท่า



แผนภาพ 4 ความสูงสะสมจากสถานีกรุงเทพถึงสถานีต่างๆ



**แผนภาพ 5 ความแตกต่างในแนวตั้งระหว่างสถานีต่างๆ ตลอดเส้นทาง**

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสถานีแก่งคอย เราสามารถคำนวณความคืบหน้าเฉลี่ยของเส้นทางจนถึงสถานีนี้ ณ วันที่เปิดเดินรถได้ประมาณ 0.0154 เมตรต่อวัน ล่าช้ากว่ากำหนด 21.16 เท้า ล่าช้ากว่าเฉลี่ย 11.7292 เท้า ซึ่งจะเห็นได้ว่า มีความคืบหน้าเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน หากหักเส้นทางจากกรุงเทพฯ ถึงอยุธยาออก การสร้างทางระหว่างอยุธยาถึงแก่งคอย ความสูงสะสม 23.4 เมตร ใช้เวลาทั้งสิ้น 220 วัน คิดเป็นความคืบหน้าวันละ 0.1064 เมตร ต่ำกำหนดประมาณ 3.0613 เท้า จะเห็นได้ว่า หลังจากบอกละสัญญาแล้ว มีความคืบหน้าในการสร้างทางอย่างมีนัยสำคัญ กล่าวคือสร้างทางได้เร็วกว่าเดิมขึ้นถึงร้อยละ 300

แม้กระทั่งเส้นทางระหว่างสถานีแก่งคอยกับสถานีมวกเหล็ก และ ระหว่างสถานีมวกเหล็กกับสถานีกลางดง ซึ่งเป็นเส้นทางผ่านดงพญาไฟ และภูเขาสูงชัน มีความสูงสะสม 193.6 เมตร และ 109.3 เมตร ตามลำดับ ใช้เวลาก่อสร้างทาง 122 วัน และ 293 วัน ตามลำดับ เท่ากับมีความคืบหน้าเฉลี่ยต่อวัน 1.5869 เมตร และ 0.3730 เมตร ตามลำดับ ซึ่งมีความคืบหน้ากว่าค่าเฉลี่ยตามกำหนดถึง 4.8735 เท่า และ 1.1456 เท่าตามลำดับ

ในมิตินี้ จะเห็นได้ชัดถึงความสามารถในการสร้างทางรถไฟของกรมรถไฟหลวงเป็นอย่างมาก ว่ามีสูงกว่าผู้รับเหมาอย่างมีนัยสำคัญ อีกทั้งยังสามารถสร้างทางได้ในมิตินี้ ดีกว่าข้อเสนอในสัญญาาก่อสร้างทางที่ผู้รับเหมาเสนอมาอีกด้วย

### 5.3 มิตินี้เชิงเวลา

จากข้อมูลที่พบ เมื่อมีการเดินรถไฟถึงสถานีอยุธยา ใช้เวลาสร้างทางทั้งสิ้น 1,931 วัน คิดเป็นร้อยละ 58.59 ของเวลาที่ใช้ทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 26.96 ของระยะทางทั้งหมด และคิดเป็นร้อยละ 1.63 ของความสูงทั้งหมด ในขณะที่ระยะเวลาที่เหลืออยู่ 1,365 วัน ใช้ไปในการก่อสร้างเส้นทางอีก ร้อยละ 73.04 ของระยะทางทั้งหมด และร้อยละ 98.37 ของความสูงทั้งหมด เท่ากับว่า การสร้างทางในส่วนที่เหลือจากสถานีอยุธยาจนถึงสถานีนครราชสีมา นั้น ใช้เวลาน้อยกว่าจากสถานีกรุงเทพถึงสถานีอยุธยา ในมิตินี้ยืนยันความแตกต่างของความสามารถในการสร้างทางของผู้รับเหมาและกรมรถไฟหลวงได้เป็นอย่างดี

### 5.4 มิตินี้เชิงต้นทุน

ตามสัญญาาก่อสร้างทางที่ได้รับการคัดเลือก George Murray Campbell ผู้รับเหมา เสนอราคา มาที่ 9,956,164 บาท หรือเฉลี่ย 5,449.46 บาทต่อวัน แต่เมื่อสร้างทางเสร็จทั้งหมด มีค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นที่ 17,585,000 บาท คิดเป็นวันละ 5,335.25 บาท ต่ำกว่าที่เสนอมาเล็กน้อย แสดงให้เห็นว่า กรมรถไฟหลวงสามารถควบคุมต้นทุนได้ดีมาก คือใกล้เคียงกับที่มีการเสนอราคาไว้ตั้งแต่ต้น เมื่อคิดเฉลี่ยรายวัน แต่เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของต้นทุนในการสร้างทาง พบว่าต้นทุนที่แท้จริงสูงกว่าต้นทุนที่ประมาณการไว้ 1.7662 เท่า

อนึ่ง กรมรถไฟหลวงได้แพ้ค่าชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ ต้องเสียค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้รับเหมาเป็นเงินทั้งสิ้น 2,750,000 บาท เมื่อรวมค่าสินไหมทดแทนนี้แล้ว ค่าใช้จ่ายรวมในการสร้างทางจะอยู่ที่ประมาณ 20,335,000 บาท หรือวันละ 6,169.60 บาท หรือมีต้นทุนรวมสูงกว่าต้นทุนประมาณการ 2.0425 เท่า ทั้งนี้ ยังไม่ได้คิดค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี (litigation cost) เข้าไปด้วย ทำให้เห็นได้ชัดเจนว่า มีต้นทุนที่สูงกว่าเดิมมากกว่า 2 เท่าอย่างแน่นอน

**5.5 ข้อเท็จจริงที่แย้งกับประวัติศาสตร์และคำถามที่ยังไม่มีคำตอบของสถานภาพความรู้ปัจจุบัน**

เมื่อนำข้อเท็จจริงทางกายภาพในมิติต่างๆ พิจารณาอย่างถี่ถ้วนแล้ว จะเห็นได้ว่า กรมรถไฟหลวงนั้นมีศักยภาพในการสร้างทางรถไฟในระดับที่สูงกว่าผู้รับเหมาในทุกๆ ด้าน ทั้งในด้านของระยะทาง ความสูง (หรือความยากลำบากของภูมิประเทศ) เวลา และต้นทุน จึงไม่มีเหตุผลใดที่จะต้องจ้างผู้รับเหมาสร้างเส้นทางดังกล่าวตั้งแต่ต้น เว้นเสียแต่จะมีเหตุผลอื่น

อนึ่ง เมื่อมีข้อเท็จจริงอีกประการหนึ่งว่า กรมรถไฟหลวงสยาม เพิ่งตั้งในปี ค.ศ. 1890 ยังไม่มีประสบการณ์ในการสร้างทางใดเลย เหตุใดจึงสามารถสร้างทางได้ดีกว่าผู้รับเหมาที่มีประสบการณ์โชกโชนในหลายประเทศ กรมรถไฟหลวงนำความรู้ความสามารถและทักษะในการสร้างทางรถไฟมาได้อย่างไร สถานภาพของการศึกษาในเรื่องนี้ทั้งหมด ยังไม่สามารถให้คำตอบต่อปัญหาเหล่านี้ได้

## 6. คำถามที่ยังต้องการคำตอบ

หากเราใช้วิธีคิดแบบแย้งกับความจริง (Counterfactual Thinking) เมื่อข้อเท็จจริงทางกายภาพทั้งหมด ปრაกฏเช่นนี้แล้ว คำถามที่เกิดขึ้นคือ หากกรมรถไฟหลวงไม่จ้าง George Murray Campbell แล้วทำการสร้างทางเองทั้งหมด จะเกิดอะไรขึ้น ทางรถไฟจะเสร็จเร็วกว่านี้ใช้หรือไม่ และต้นทุนต่ำกว่านี้ใช้หรือไม่ (เร็วกว่าและถูกกว่าที่ผู้รับเหมาเสนอมา) ถ้าเป็นเช่นนั้นจริง อะไรทำให้ กรมรถไฟหลวงไม่ทำเช่นนั้นตั้งแต่ต้น

การที่กรมรถไฟหลวง ไม่สร้างทางเองตั้งแต่ต้น เท่ากับว่า ปล่อยให้

ประชาชนและรัฐเสียโอกาสในการที่จะได้ใช้รถไฟเร็วกว่ากำหนดใช้หรือไม่ และอะไรคือเหตุผลเบื้องหลังที่ทำให้ต้องทำเช่นนั้น และนี่คือ ค่าโง่ ที่ประชาชนไทยต้องเสียมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันหรือไม่

ในทางกลับกัน ถ้ากรรมรถไฟหลวงไม่ได้คาดหมายว่า จะเกิดความล่าช้าและต้นทุนบานปลายเช่นนี้ขึ้น อะไรคือสาเหตุสำคัญของความล่าช้าและการเพิ่มขึ้นของต้นทุนดังกล่าว หลักฐานทางประวัติศาสตร์ส่วนใหญ่ชี้ว่า เป็นความขัดแย้งระหว่างผู้รับเหมากับกรรมรถไฟหลวง คำถามต่อไปก็คือ ความขัดแย้งดังกล่าววนั้น เป็นความขัดแย้งเรื่องใด ในประเด็นใด เหตุใดจึงไม่สามารถแก้ไขได้ในระยะเวลาเกือบ 5 ปี

ต่อจากนั้น ข้อเท็จจริงชี้อีกว่า ทางผู้รับเหมาได้เริ่มคดีก่อน โดยฟ้องเรียกค่าเสียหาย 10 ล้านบาท ซึ่งเท่ากับมูลค่าของสัญญานี้ แสดงให้เห็นว่า ผู้รับเหมาต้องการถอนตัวออกจากการก่อสร้างนี้ใช้หรือไม่ หากใช่ เหตุผลในการถอนตัวคืออะไร เกี่ยวข้องกับความขัดแย้งดังกล่าวอย่างไร ทั้งที่ผู้รับเหมามีประสบการณ์ในการสร้างทางรถไฟมาเกือบทั่วโลก และประสบความสำเร็จพอสมควร

ข้อพิพาทนี้ ใช้เวลาดำเนินคดีกว่า 10 ปี ใช้อนุญาตตุลาการถึงสองชุด แม้ว่าจะมีผลจากการแทรกแซงทางการเมืองอยู่บ้าง แต่อนุญาตตุลาการทั้งสองชุดได้ชี้ขาดว่า ฝ่ายกรรมรถไฟหลวงเป็นผู้ผิด และต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้รับเหมา สาเหตุใดที่ทำให้อนุญาตตุลาการทั้งสองชุดชี้ขาดให้เป็นคุณแก่ฝ่ายผู้รับเหมา เหตุใดกรรมรถไฟหลวงหรือรัฐบาลจึงไม่มีความสามารถในการต่อสู้คดี ทั้งที่การสะสมความรู้ความสามารถและประสบการณ์ในการสร้างทางรถไฟยากกว่าการจ้างทนายและนักกฎหมายระหว่างประเทศที่มีความสามารถในการสู้คดี และเมื่อแพ้ตามคำชี้ขาดแล้ว เหตุใดกรรมรถไฟหลวงจึงไม่เรียนรู้จากความผิดพลาดของตนเอง แต่กลับเปลี่ยนแปลงนโยบายและกฎระเบียบ ห้ามเอกชนรับเหมาสร้างทางรถไฟ และห้ามใช้บริษัทเอกชนต่างชาติในขั้นตอนการสร้างทางรถไฟ ในปี ค.ศ. 1899 และ ค.ศ. 1901 (Kakizaki, 2012) และแนวนโยบายในลักษณะนี้ยังคงดำรงอยู่เรื่อยมา และขยายไปครอบคลุมสัญญาระหว่างรัฐไทยกับ

เอกชนต่างชาติ จนถึงปัจจุบัน ในรูปของมติคณะรัฐมนตรีหลายครั้ง ระหว่าง มกราคม พ.ศ. 2547 ถึง กรกฎาคม พ.ศ. 2552 ห้ามมิให้ใช้อุญาโตตุลาการ ระงับข้อพิพาทที่เกิดจากสัญญาระหว่างรัฐกับเอกชน เว้นเสียแต่จะได้รับอนุมัติ จากคณะรัฐมนตรี

การศึกษาถึงข้อเท็จจริงโดยละเอียดของข้อพิพาทนี้ จะสามารถช่วยไข ความจริงเหล่านี้ได้ และทำให้ประวัติการรถไฟของไทย มีความชัดเจน ไม่คลุมเครือ ไม่ย้อนแย้งกับข้อเท็จจริงเช่นนี้ อีกทั้งจะได้เรียนรู้ถึงความผิดพลาดใน อดีต เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในอนาคตต่อไป อนึ่ง ผู้วิจัยพบว่า ยังมีเอกสารปฐมภูมิ ซึ่งยังไม่มีการศึกษาใดนำมาใช้ประโยชน์ อันเป็นเอกสารของบริษัท Jardine, Matheson and Co. บริษัทการค้า (ค้าฝิ่นเป็นหลักในอดีต) สัญชาติอังกฤษอันเป็น ผู้ให้การสนับสนุนทางการเงินและอุปกรณ์แก่ George Murray Campbell ในการ ประมูลเพื่อสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา เอกสารดังกล่าวของบริษัทฯ ได้มอบ ให้แก่โครงการ Janus ณ มหาวิทยาลัย Cambridge สหราชอาณาจักร ในชื่อ Jardine Matheson Archive เอกสารนี้เกี่ยวข้องกับการสร้างทางรถไฟนี้โดยตรง ตั้งแต่เริ่มในปี ค.ศ. 1891 ไปจนถึงช่วงที่มีข้อพิพาทกันในปี ค.ศ. 1900 ประกอบไป ด้วยจดหมายโต้ตอบ หนังสือค้าประกันของบริษัท Jardine, Matheson, and Co. ที่ รับผิดชอบ George Murray Campbell สัญญาจ้างเหมาช่าง สมุดบัญชีและงบดุล ของ George Murray Campbell ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการสร้างทางรถไฟ<sup>11</sup> เอกสารนี้ จึงน่าจะช่วยให้ความกระจ่างต่อข้อพิพาทดังกล่าวได้ดีขึ้นกว่าที่แล้มา

<sup>11</sup><http://janus.lib.cam.ac.uk/db/node.xsp?id=EAD%2FGBR%2F0012%2FMS%20JM%2FK30>

## บรรณานุกรม

### เอกสารภาษาไทย

“เปิดตำนานสารพัด “ค่าโง่” แสนล้าน จากคลองด่านถึงเรือเหาะ. ฐโหว่บ่อเรือ,”  
มติชน, 10 กุมภาพันธ์ 2554.

ณัฐธินิ เสรีเชษฐพงศ์, 2556, “นิติเศรษฐศาสตร์ว่าด้วยหลักเกณฑ์การใช้อำนาจ  
รัฐในสัญญาการลงทุน ระหว่างรัฐกับเอกชนต่างชาติ,” *วิทยานิพนธ์  
ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (นิติเศรษฐศาสตร์การค้าระหว่างประเทศ)*, มหา  
วิทยาลัยธรรมศาสตร์

บัณฑิต จุลาลักษณ์, พีรศรี โปวาทอง, และรัชดา โชติพานิช. 2557. **วังสวนดุสิต:  
เมื่อพระพุทธเจ้าหลวงสร้างบ้างสร้างเมือง**. กรุงเทพฯ: มติชน

### เอกสารภาษาต่างประเทศ

Falkus, Malcolm, 1989, “Early British Business in Thailand,” in Davenport–  
Hines, RPT & Geoffrey Jones (eds). *British Business in Asia since  
1860*. Cambridge: Cambridge University Press.

Kakizaki, Ichiro. 2005. *Laying the Tracks: the Thai economy and its  
railways 1885– 1935*. Kyoto University Press & Trans Pacific Press,  
Kyoto & Melbourne.

Kakizaki, Ichiro. 2012. *Rails of the Kingdom: The History of Thai  
Railways*. Bangkok: White Lotus.

Lee, Robert, 1999, “Tools of empire or means of national salvation? The  
railway in the imagination of western empire builders and their enemies  
inAsia,” retrieved from: [http://www.york.ac.uk/media/\\_workingwiththeuniversity/documents/cpd/sectorscourses/Tools%20of%20empire%20or%20means%20of%20national%20salvation.pdf](http://www.york.ac.uk/media/_workingwiththeuniversity/documents/cpd/sectorscourses/Tools%20of%20empire%20or%20means%20of%20national%20salvation.pdf)



Ramaer, R. 1984. *The Locomotives of Thailand*. Bangkok: White Lotus

Ramaer, R. 2009. *The Railways of Thailand*, 2nd edition. Bangkok: White Lotus

Whyte, Brendan R. 2010. *The Railway Atlas of Thailand, Laos, and Cambodia*. Bangkok: White Lotus