



รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์

เรื่อง นโยบายรัฐทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อภูมิภาคตะวันออก

พ.ศ. 2398-2506

เรื่องวิทย์ ลิมปนาท

งานวิจัยได้รับทุนสนับสนุนจากงบประมาณเงินรายได้

คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2557

มหาวิทยาลัยบูรพา

2563

คำนำ

งานวิจัยเรื่อง นโยบายรัฐทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อภูมิภาคตะวันออก เป็นงานวิจัยได้รับทุนสนับสนุนจากงบประมาณเงินรายได้ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2557 ผู้วิจัยขอขอบคุณหน่วยงานต้นสังกัดของผู้เขียนที่ให้การสนับสนุนงบประมาณจนทำให้เกิดผลงานนี้

ความสนใจของผู้เขียนที่มีต่อพื้นที่ภาคตะวันออก เริ่มจากการมีที่ทำงานอยู่ในภาคตะวันออก ทำให้เกิดความสนใจประกอบกับการเป็นผู้สอนในรายวิชาประวัติศาสตร์ภูมิภาคตะวันออกของภาควิชา ทำให้ผู้เขียนจำเป็นต้องศึกษาค้นคว้าเรื่องราวของภาคตะวันออกมากขึ้น ซึ่งผู้เขียนพบว่า งานเขียนเกี่ยวกับภาคตะวันออกมีจำนวนไม่มากนัก ทำให้องค์ความรู้เกี่ยวกับภาคตะวันออกยังค่อนข้างจำกัด จึงเป็นแรงผลักดันสำคัญที่ทำให้ผู้เขียนสนใจที่จะวิจัยในเรื่องนี้ อย่างน้อยเพื่อประโยชน์ในการเรียนการสอนของผู้เขียนเอง และผู้สนใจภาคตะวันออกในวงกว้างต่อไป

ขอขอบพระคุณผู้ทรงคุณวุฒิ รองศาสตราจารย์การดี มหาจันทร์ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. วรพร ภู่งศ์พันธ์ ที่ช่วยให้คำแนะนำเสนอแนะในการแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ของงานวิจัยนี้อย่างเต็มที่ ซึ่งคำแนะนำหลายอย่างเป็นประโยชน์ต่อผู้เขียนเป็นอย่างมาก

ขอขอบคุณว่าที่ร้อยตรีสุทธิพร ชัยกุล ผู้ช่วยวิจัย ที่ช่วยเหลือในการเก็บรวบรวมข้อมูลอย่างตั้งใจ รวมทั้งช่วยเหลือในงานเขียนอื่น ๆ ของผู้เขียนในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา

สุดท้ายขอขอบคุณภาควิชาประวัติศาสตร์ที่ทำงานที่เปรียบเสมือนบ้านอีกหลังของผู้เขียนที่ทำให้เกิดงานชิ้นนี้ และนางสาววรี สกุลนิรันดร์ เจ้าหน้าที่ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ที่ช่วยเหลือผู้เขียนในการดำเนินการจัดพิมพ์เอกสารนี้

เรื่องวิทย์ ลืมปนาท

วันพีชมงคลในยุค COVID-19

รายงานการวิจัยเรื่อง นโยบายรัฐทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อภูมิภาคตะวันออก พ.ศ. 2398-2506

ผู้วิจัย เรื่องวิทย์ ลุ่มปนาท

สาขาวิชา ประวัติศาสตร์

ปีการศึกษา 2563

บทคัดย่อ

การศึกษาวิจัยเรื่องนโยบายรัฐทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อภูมิภาคตะวันออก พ.ศ.2398-2506 เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ โดยใช้ระเบียบวิธีการทางประวัติศาสตร์ ด้วยการรวบรวมข้อมูลเอกสารจากแหล่งต่าง ๆ ผลการศึกษาพบว่า นโยบายเศรษฐกิจภายหลังการทำสนธิสัญญาเบาว์ริงกับนานาชาติ ทำให้ระบบเศรษฐกิจไทยเกิดการขยายตัว มีการค้ากับต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น โดยประเทศต่าง ๆ มีการเปลี่ยนแปลงความต้องการสินค้าจากสินค้าของป่า เป็นสินค้าทางการเกษตรที่ผ่านการเพาะปลูก เช่น ข้าว อ้อยเพื่อผลิตน้ำตาล ทำให้รัฐบาลมีการดำเนินนโยบายทั้งการขุดคลอง การเพิ่มพื้นที่การเพาะปลูก ทั้งนี้เพื่อเพิ่มปริมาณสินค้าทางการเกษตรที่ต่างประเทศต้องการ การขยายตัวทางเศรษฐกิจนี้ได้เกิดขึ้นในภาคตะวันออกด้วย มีผลทำให้เกิดชุมชนการค้าในพื้นที่ต่าง ๆ ของภาคตะวันออกหลายแห่งที่มีการคมนาคมทางน้ำ ทั้งบริเวณชายฝั่งทะเลและดินแดนตอนในของภาคตะวันออก

ต่อมาภายหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง 2475 รัฐบาลมีนโยบายการสร้างถนนสุขุมวิท ถนนสุวรรณศร ถนนสายยุทธศาสตร์ และถนนสายรองเพื่อเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดภายในภูมิภาค ทำให้เกิดการบุกเบิกพื้นที่การเกษตรใหม่เพิ่มขึ้นจำนวนมาก ชุมชนมีการขยายตัวจากบริเวณชายฝั่งทะเลและริมแม่น้ำเข้าสู่ดินแดนตอนในที่ติดถนน นอกจากนี้การสร้างถนนยังช่วยให้นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเกิดขึ้นในภาคตะวันออกด้วย ด้านการเกษตรเกิดการเพาะปลูกพืชผลใหม่ ๆ เช่น มันสำปะหลัง ยางพารา สับปะรดและสวนผลไม้ ซึ่งพืชผลทางการเกษตรเหล่านี้เป็นวัตถุดิบที่สำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมการเกษตรขึ้นในภาคตะวันออก ในเวลาต่อมาเมื่อรัฐบาลมีการวางแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้มีการทำแผนพัฒนาภาคตะวันออก ทำให้ภาคตะวันออกได้ก้าวเข้าสู่ภูมิภาคที่มีการพัฒนาอุตสาหกรรมโดยในระยะแรกเป็นอุตสาหกรรมเกษตรเป็นสำคัญ

คำสำคัญ ภาคตะวันออก นโยบายเศรษฐกิจ

Thesis Title Economic Policy affected to the Eastern Thailand, 1855-1963
Author Ruengwit Limpanart
Major Program History
Academic Year 2020

Abstract

Economic Policy affected to the Eastern Thailand in 1855-1963 which was the qualitative research collected the methodology of history by gathering data from various sources; therefore, the research was found that Economic Policy after the Bowring Treaty with the international community made Economy of Thailand expand and increase the trade with the foreign; moreover, the several countries had changed the demand of products from the forest to agricultural products such as rice, sugarcane for produced sugar. The government has implemented the policy of the canal about increasing the areas of cultivation, due to increase the amount of agricultural products at international requirements. The economic expansion had taken many areas in the East. The resulting trade community in different areas of the East occurred the water transport, both coastal and marine territory in the East.

After the change of government in 2475, the government had planned to build Sukhumvit Road, Suwannason Road, Strategy Road and Secondary Road to connect between the provinces in the region. There were a lot of increased farmlands. The community had expanded from coastal areas and river access to the land in the street. In addition, building the road also help to promote tourisms take place in the East as well. Agriculture, the cultivation of crops such as cassava, rubber, pineapple and other fruit farms. The crops were important ingredients in the development of the agricultural industry in the East. At a later time, the government had planned to develop the economic and social plan for the Eastern region. Make the East enter a region with developed industry in the early stages as the major agricultural industry.

Keyword Eastern Thailand, Economic Policy

สารบัญ

คำนำ.....	ก
บทคัดย่อ.....	ข
สารบัญตาราง	ช
สารบัญรูปภาพ	ซ
บทที่ 1	1
บทนำ.....	1
1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย	3
1.3 สมมติฐาน	3
1.4 การทบทวนวรรณกรรม/สารสนเทศ (information) ที่เกี่ยวข้อง	3
1.5 ขอบเขตของการวิจัย	5
1.6 วิธีดำเนินการวิจัย	6
1.7 แหล่งข้อมูล	6
1.8 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	6
บทที่ 2	7
สภาพเศรษฐกิจไทยภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พ.ศ. 2398	7
2.1 ภาพรวมเศรษฐกิจไทยก่อนพ.ศ.2398.....	7
2.2 สภาพภูมิศาสตร์ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีผลต่อวิถีทางเศรษฐกิจและสังคม	15
2.3 นโยบายเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือพ.ศ.2398.....	21
2.4 ผลของการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจก่อน พ.ศ.2398	30
บทที่ 3	35
นโยบายรัฐที่มีต่อเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พ.ศ.2398-2475.....	35
3.1 บริบทการกำหนดนโยบายเศรษฐกิจไทย พ.ศ.2398-2475.....	35

สารบัญ (ต่อ)

3.2 นโยบายรัฐทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อภูมิภาคตะวันออก.....	39
3.2.1 นโยบายการชดเชยเพื่อเพิ่มพื้นที่เพาะปลูกและการคมนาคม.....	40
3.2.2 นโยบายด้านการคมนาคมทางบก	42
3.2.3 นโยบายการพัฒนาการคมนาคมทางรถไฟ	44
3.2.4 นโยบายการพัฒนาการคมนาคมทางทะเล	46
3.2.5 นโยบายด้านความมั่นคงและการทหาร.....	48
3.3 ผลของการดำเนินนโยบายของรัฐที่มีต่อภาคตะวันออก พ.ศ.2398-2475	50
3.3.1 การเติบโตพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเล.....	51
3.3.2 การเติบโตพื้นที่ตอนในภูมิภาค.....	70
บทที่ 4	98
นโยบายภาครัฐกับการพัฒนาภาคตะวันออก พ.ศ.2475 – 2506.....	98
4.1 การพัฒนาการคมนาคมกับการพัฒนาภาคตะวันออก.....	98
4.1.1 ถนนสุขุมวิท	101
4.1.2 ถนนสุพรรณศรี	106
4.1.3 ถนนสายยุทธศาสตร์.....	108
4.1.4 ถนนเครือข่ายของถนนสุขุมวิท.....	110
4.2 ผลกระทบของการพัฒนาระบบการคมนาคมทางถนน	111
4.2.1 การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางสัญจร	111
4.2.2 การเคลื่อนย้ายศูนย์กลาง และย่านการค้าสำคัญของเมือง	115
4.2.3 การบุกเบิกพื้นที่เพื่อทำการเกษตรกรรม.....	121
4.3 นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยว.....	121

สารบัญ (ต่อ)

4.4 การพัฒนาเกษตรกรรมในภาคตะวันออก.....	128
4.4.1 การทำไร่น้ำสำหรับ 130	
4.4.2 สับปะรด..... 137	
4.4.3 ยางพารา..... 138	
4.4.4 สวนผลไม้..... 141	
4.5 การขยายตัวของอุตสาหกรรมในภาคตะวันออก	143
4.5.1 อุตสาหกรรมการผลิตน้ำตาล	148
4.5.2 อุตสาหกรรมแปรรูปมันสำปะหลัง	156
4.5.3 อุตสาหกรรมสับปะรดกระป๋อง	164
4.5.4 อุตสาหกรรมยางพารา..... 165	
4.5.5 อุตสาหกรรมป่าไม้..... 166	
4.5.6 อุตสาหกรรมกะปิและน้ำปลา	169
4.5.7 อุตสาหกรรมพลอย	171
บทที่ 5	177
บทสรุป..... 177	
บรรณานุกรม..... 180	

สารบัญตาราง

ตารางที่ 1	พื้นที่และจำนวนประชากรมณฑลปราจีนบุรี พ.ศ.2468.....	76
ตารางที่ 2	จำนวนประชากรมณฑลปราจีนบุรี แยกตามเชื้อชาติ พ.ศ.2450.....	76
ตารางที่ 3	เนื้อที่ปลูกอ้อยของไทย พ.ศ.2450-2456.....	95
ตารางที่ 4	แสดงจำนวน/ราคาของน้ำตาลและน้ำอ้อยเฉลี่ยต่อปีที่มีการนำเข้ามาใน ประเทศไทย.....	95
ตารางที่ 5	การสอบสวนทำไร่พริกไทยอันเป็นหลักฐานของชาวจีนทบุรี.....	97
ตารางที่ 6	พื้นที่เพาะปลูกและผลผลิตต่อไร่ของมันสำปะหลังในจังหวัดชลบุรี และระยอง พ.ศ.2492 – 2506.....	136
ตารางที่ 7	แสดงจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่ภาคตะวันออก พ.ศ.2504.....	146
ตารางที่ 8	แสดงการเพิ่มขึ้นของเนื้อที่การเพาะปลูกอ้อย ปริมาณอ้อย และปริมาณการ ผลิตน้ำตาลในบริเวณภาคตะวันออก ระหว่างปี พ.ศ.2504 – 2516.....	155

สารบัญรูปภาพ

รูปที่ 1	การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารของเมืองชลบุรี พ.ศ. 2495.....	117
รูปที่ 2	ภาพถ่ายทางอากาศของตัวเมืองชลบุรีเมื่อปี พ.ศ. 2495.....	118
รูปที่ 3	ย่านโรงงานอุตสาหกรรมน้ำปลาทั้งฝั่ง สะ กับชุมชนสะพานท่าเรือพลี.....	118
รูปที่ 4	โครงข่ายการสัญจรของเมืองชลบุรี ปีพ.ศ. 2520.....	119
รูปที่ 5	พัฒนาการเปลี่ยนแปลงโครงข่ายการสัญจรของเมืองชลบุรี ปีพ.ศ. 2495 – 2520....	120

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา

การวิจัยเกี่ยวกับนโยบายด้านเศรษฐกิจของรัฐเป็นเรื่องที่มีความสำคัญระดับประเทศ ที่ผ่านมามงานศึกษาเกี่ยวกับนโยบายด้านเศรษฐกิจส่วนใหญ่จะเป็นการศึกษานโยบายด้านเศรษฐกิจในยุคสมัยใดสมัยหนึ่ง หรือไม่ก็เป็นการศึกษานโยบายเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ โดยเน้นศึกษาถึงการกำหนดและดำเนินนโยบายในระดับประเทศเป็นหลัก โดยพิจารณาประเด็นปัจจัยการกำหนดนโยบาย ปัญหาและอุปสรรคของการดำเนินนโยบายตลอดจนถึงผลกระทบจากการดำเนินนโยบาย ซึ่งทำให้ไม่สามารถเห็นได้ถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งที่เฉพาะเจาะจง เช่นระดับท้องถิ่นหรือระดับภาค

ขณะที่งานศึกษาด้านประวัติศาสตร์เศรษฐกิจในระดับท้องถิ่นหรือภูมิภาคของภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะเน้นการศึกษาในลักษณะของพัฒนาการของระบบเศรษฐกิจในพื้นที่ส่วนใดส่วนหนึ่งของภูมิภาค เพื่อความชัดเจนในขอบเขตของการศึกษาและการเก็บรวบรวมข้อมูล ทำให้ไม่สามารถมองเห็นภาพใหญ่ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้อย่างชัดเจนนัก (ดูรายละเอียดงานศึกษาเกี่ยวกับนโยบายด้านเศรษฐกิจ และประวัติศาสตร์เศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือในหัวข้อการทบทวนวรรณกรรม/สารสนเทศ (information) ที่เกี่ยวข้อง)

ด้วยลักษณะของการวิจัยในเรื่องนโยบายรัฐด้านเศรษฐกิจ กับการศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือดังกล่าว ผู้วิจัยเห็นว่า ควรมีการศึกษาในเรื่อง นโยบายรัฐทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พ.ศ.2398-2506 ขึ้น การวิจัยในโครงการนี้จะช่วยทำให้เห็นถึงความเชื่อมโยงของการศึกษานโยบายด้านเศรษฐกิจที่มีผลต่อภาคตะวันออกเฉียงเหนือในช่วงเวลาดังกล่าว ซึ่งจะป็นรูปธรรมของการเห็นผลของนโยบายที่มีต่อพื้นที่ในระดับภูมิภาค

การศึกษาประวัติศาสตร์ของท้องถิ่นต่าง ๆ ในประเทศไทยนั้นมีการศึกษากันอย่างกว้างขวาง โดยมักจะใช้พื้นที่ที่เป็นหน่วยในการศึกษาที่เรียกว่า อาณาบริเวณศึกษา (Area Study) พื้นที่ที่ใช้ในการศึกษามีทั้งพื้นที่ที่เป็นหน่วยทางการปกครอง และพื้นที่ตามลักษณะภูมิศาสตร์ ได้แก่ ภูมิภาค, จังหวัด, เมือง, ชุมชน, หมู่บ้าน, ที่ราบลุ่มแม่น้ำ เป็นต้น การศึกษาประวัติศาสตร์ท้องถิ่นตามพื้นที่ต่าง ๆ นี้ล้วนมีส่วนช่วยสร้างความรู้ความเข้าใจต่อเดิมภาพประวัติศาสตร์ท้องถิ่นของพื้นที่นั้น ๆ ให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่คนในท้องถิ่นหรือภูมิภาคนั้น ๆ ใด

รู้จักและเข้าใจดีของตนเอง

ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจเป็นอีกด้านหนึ่งในกิจกรรมของมนุษย์ ซึ่งจะช่วยให้เข้าใจถึงวิถีการดำรงชีวิตของคนในพื้นที่ที่ทำการศึกษา ทำให้มองเห็นภาพตั้งแต่สภาพภูมิศาสตร์ ทรัพยากรในท้องถิ่น รวมถึงกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ เช่น การผลิต การแลกเปลี่ยน การติดต่อสังสรรค์ทางสังคมและวัฒนธรรม และในบางครั้งอาจมองเห็นถึงความสัมพันธ์ในเชิงอำนาจทางการเมืองการปกครองอีกด้วย

งานศึกษาสภาพเศรษฐกิจของพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงใต้เป็นงานศึกษาที่เกี่ยวข้องกับโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเป็นการศึกษาเพื่อเตรียมรองรับหรือแก้ไขผลกระทบส่วนงานศึกษาในสาขาวิชาประวัติศาสตร์ ที่จะทำให้เห็นภาพกิจกรรมทางเศรษฐกิจและความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจในอดีตของภาคตะวันออกเฉียงใต้ที่มีพัฒนาการมาก่อนหน้านั้นยังมีการศึกษาไม่มากนัก เช่น งานของศรีบุญญา คันธาชิพ เรื่อง พัฒนาการทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำบางปะกง งานของปรารณา ศรีวิศาลศักดิ์ เรื่องความสำคัญทางเศรษฐกิจของจันทบุรีก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 งานของวรรณิ แผลูกอินทร์ เรื่องความสำคัญของการผลิตเพื่อการค้าของเมืองฉะเชิงเทราในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนสนธิสัญญาบาวริง เป็นต้น

พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงใต้เป็นพื้นที่หนึ่งที่มีลักษณะเฉพาะของตนเอง คือ มีสภาพภูมิประเทศเป็นชายฝั่งทะเลที่มีการติดต่อกับชุมชนภายนอก หรือทางทะเลที่มีเรือสินค้ามาแลกเปลี่ยนสินค้ามานาน (สมุทรปราการ, ชลบุรี, ระยอง, จันทบุรี, ตราด) อีกทั้งดินแดนตอนในส่วนทางบก (บริเวณจังหวัดนครนายก, ฉะเชิงเทรา, ปราจีนบุรี, สระแก้ว) ที่เป็นแหล่งทรัพยากรและสินค้าที่มีการแลกเปลี่ยนเชื่อมโยงกับบริเวณชายฝั่งทะเล ดังนั้นการศึกษาประวัติศาสตร์

เศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือก่อนเริ่มโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงเหนือจึงมีความน่าสนใจที่ควรมีการศึกษา เพราะจะช่วยเป็นพื้นฐานให้เห็นความเจริญเติบโตของชุมชนต่าง ๆ บริเวณภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้ชัดเจนขึ้น

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย

1. ศึกษาสภาพเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือก่อนพ.ศ.2398
2. ศึกษานโยบายเศรษฐกิจของรัฐที่มีต่อภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พ.ศ.2398-2506
3. การดำเนินนโยบายเศรษฐกิจของรัฐต่อภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พ.ศ.2398-2506
4. ผลที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้รับจากการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจ พ.ศ.2398-2506

1.3 สมมติฐาน

การดำเนินนโยบายทางเศรษฐกิจต่อภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นการดำเนินนโยบายที่แตกต่างตามรูปแบบทางการปกครองของรัฐ กล่าวคือรัฐในระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์ จะมีการดำเนินนโยบายด้านเศรษฐกิจที่เสรีนิยม คือปล่อยให้ไปโดยธรรมชาติเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการรักษาความมั่นคงของอาณาจักร ที่ต้องการเปิดระบบเศรษฐกิจให้กับการค้าต่างประเทศ ขณะที่รัฐบาลในระบอบประชาธิปไตยจะดำเนินนโยบายเศรษฐกิจในรูปแบบของการลงทุนตั้งแต่โครงสร้างพื้นฐานและดำเนินนโยบายส่งเสริมทางเศรษฐกิจอย่างเด่นชัด ซึ่งนโยบายของรัฐที่มีเงื่อนไขปัจจัยที่แตกต่างกันนี้ได้ส่งผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมต่อท้องถิ่นต่าง ๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือด้วย

1.4 การทบทวนวรรณกรรม/สารสนเทศ (information) ที่เกี่ยวข้อง

งานศึกษาเกี่ยวกับนโยบายของรัฐทางเศรษฐกิจนั้นว่ามีอยู่จำนวนมาก โดยเฉพาะการศึกษาในมิติประวัติศาสตร์ ผลงานที่มีการวิจัยมักเป็นการศึกษาเกี่ยวกับนโยบายทางเศรษฐกิจในสมัยต่าง ๆ เช่น ผาณิต รวมศิลป์ (2521) นโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจสมัยรัฐบาล จอมพล ป.พิบูลสงคราม ตั้งแต่ พ.ศ.2481 ถึง พ.ศ.2487. วรากรณ์ จิวชัยศักดิ์. (2547) นโยบายทางด้านเศรษฐกิจของรัฐในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว. ชูศรี มณีพุกษ์ (2550) นโยบาย

เศรษฐกิจของพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว. งานศึกษาเหล่านี้เน้นการศึกษานโยบายด้านเศรษฐกิจเฉพาะในช่วงสมัยทางการปกครองเป็นหลัก ทำให้ขาดการเชื่อมโยงถึงช่วงสมัยที่มีความสืบเนื่องกันทั้งก่อนและหลังจากดำเนินนโยบาย ส่วนงานศึกษาเกี่ยวกับกระบวนการกำหนดนโยบาย เช่น รังสรรค์ ธนะพรพันธุ์ (2532) **กระบวนการกำหนดนโยบายเศรษฐกิจในประเทศไทย : บทวิเคราะห์เชิงประวัติศาสตร์เศรษฐกิจการเมือง พ.ศ.2475-2530.** ซึ่งจะมุ่งเน้นอธิบายถึงกระบวนการที่มาของนโยบายเศรษฐกิจว่ามีที่มาอย่างไร ผ่านตัวละครที่มีส่วนเกี่ยวข้องในระบบเศรษฐกิจและการเมืองในช่วงเวลาดังกล่าว งานศึกษาเกี่ยวกับนโยบายเหล่านี้ มิได้ให้ความสำคัญในเรื่องผลจากการดำเนินนโยบายที่มีต่อชุมชนท้องถิ่นภาคตะวันออกเฉียง

ขณะที่งานศึกษาเกี่ยวกับสภาพเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงใต้เป็นงานศึกษาที่เกี่ยวข้องกับโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเป็นการศึกษาเพื่อเตรียมรองรับหรือแก้ไขผลกระทบ ส่วนงานศึกษาในสาขาประวัติศาสตร์ที่จะทำให้เห็นภาพกิจกรรมทางเศรษฐกิจและความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงใต้ที่มีการมาาก่อนหน้านั้นยังมีการศึกษาจำนวนไม่มากนัก เช่น งานของศรัญญา คันธาชิต เรื่อง **พัฒนาการทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำบางปะกง** งานของปรารถนา ศรีวิศาลศักดิ์ เรื่อง **ความสำคัญทางเศรษฐกิจของจันทบุรีก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2** งานของวรรณิ แผลูกอินทร์ เรื่อง **ความสำคัญของการผลิตเพื่อการค้าของเมืองละโว้ในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนสนธิสัญญาบาวริง** เป็นต้น งานวิชาการในกลุ่มนี้ก็เน้นในการพิจารณาถึงพัฒนาการทางเศรษฐกิจที่มีการขยายตัวตามระบบเศรษฐกิจเป็นหลัก ผู้วิจัยจึงเห็นว่าข้อจำกัดในการศึกษาที่ผ่านมา ยังไม่มีการศึกษานโยบายทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อภาคตะวันออกเฉียงใต้โดยตรง จึงเห็นควรมีการศึกษาในเรื่องนโยบายรัฐทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้

2398-2506 ปี

1.5 ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยในที่นี้ผู้วิจัยขอจำกัดขอบเขตของการศึกษาดังนี้

1. พื้นที่ศึกษา คือ พื้นที่ภาคตะวันออกทั้งบริเวณชุมชนชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ได้แก่ ชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด ที่เชื่อมโยงกับพื้นที่ตอนในของภูมิภาค ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี และสระแก้ว โดยในการศึกษาวิจัยนี้จะกล่าวถึงพื้นที่ใกล้เคียงกับภาคตะวันออกด้วย ได้แก่ สมุทรปราการ และนครนายก เนื่องจากทั้งสองจังหวัดนี้เป็นพื้นที่ซึ่งมีการดำเนินการด้านเศรษฐกิจจากรัฐ เช่น นโยบายการชดเชย และนโยบายด้านการท่องเที่ยว ทำให้ต้องศึกษาภาคตะวันออกที่สัมพันธ์กับพื้นที่ใกล้เคียงด้วย

2. ส่วนขอบเขตมิติเวลาที่งานวิจัยนี้ให้ความสำคัญ คือ ช่วงเวลาตั้งแต่พ.ศ.2398 ซึ่งเป็นปีที่มีการทำสนธิสัญญาเบาว์ริงและมีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจไทยในเวลาต่อมา ส่วนระยะเวลาสิ้นสุดคือพ.ศ.2506 ก่อนที่จะมีแผนพัฒนาภาคตะวันออก พ.ศ.2507 - 2509 ที่จัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ

3. นโยบายเศรษฐกิจที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ เป็นการพิจารณาจากการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจที่มีการใช้ดำเนินงานทั้งในรัฐที่มีการปกครองในระบอบเก่า คือ สมบูรณาญาสิทธิราชย์ ซึ่งไม่มีการกำหนดเป็นนโยบายหรือแผนการดำเนินงานที่ชัดเจน และรัฐบาลในการปกครองระบอบใหม่หลังเปลี่ยนแปลงการปกครอง 2475 ซึ่งมีการดำเนินนโยบายตามนโยบายของรัฐบาล ซึ่งการดำเนินนโยบายทางเศรษฐกิจมีความแตกต่างกันอันเนื่องจากรูปแบบของรัฐ ทั้งนี้ นโยบายทางเศรษฐกิจที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ครอบคลุมตั้งแต่ต้นนโยบายต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับเศรษฐกิจ เช่น นโยบายการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน นโยบายด้านการเกษตร นโยบายด้านการค้า นโยบายด้านการเงินลงทุน

1.6 วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้ใช้ระเบียบวิธีการทางประวัติศาสตร์ (Historical approach) ด้วยการรวบรวมข้อมูลเอกสาร (documentary search) ทั้งหลักฐานชั้นต้น ที่เป็นหลักฐานประวัติศาสตร์ที่เกี่ยวกับเรื่องเศรษฐกิจ ทั้งนโยบายและตัวเลขสถิติต่าง ๆ ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือแห่งชาติ หอสมุดแห่งชาติ และหลักฐานชั้นรองประเภทสิ่งพิมพ์ หนังสือ งานวิจัย วิทยานิพนธ์ทางประวัติศาสตร์ จากห้องสมุดประจำมหาวิทยาลัยต่าง ๆ นอกจากการเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร งานวิจัยนี้จะใช้การเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์ (Oral History) โดยเป็นการสัมภาษณ์เชิงลึก (in-depth interview) จากผู้อาวุโสที่เป็นผู้รู้ในประวัติศาสตร์ของท้องถิ่นต่าง ๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (จะเข้ เถรา ปราจีนบุรี สระแก้ว ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด) นำหลักฐานข้อมูลทั้งจากเอกสาร และการสัมภาษณ์ที่ได้มาตรวจสอบและประเมินความน่าเชื่อถือตามระเบียบวิธีการทางประวัติศาสตร์ (Historical Methodology) และวิเคราะห์สรุปเป็นรายงานผลการวิจัย นำเสนอรายงานด้วยวิธีพรรณนาวิเคราะห์ (Analytical description)

1.7 แหล่งข้อมูล

1. หอจดหมายเหตุแห่งชาติ
2. หอสมุดแห่งชาติ
3. สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
4. สำนักหอสมุดกลาง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
5. สำนักหอสมุด มหาวิทยาลัยบูรพา
6. ห้องสมุดประชาชนจังหวัดชลบุรี ระยอง จันทบุรี

1.8 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้องค์ความรู้สภาพทางเศรษฐกิจในอดีตของภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือแต่ละช่วงเวลา
2. ได้องค์ความรู้เกี่ยวกับนโยบายและการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจของรัฐที่มีต่อภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
3. ได้องค์ความรู้เรื่องผลกระทบจากการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจของรัฐที่มีต่อภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

บทที่ 2

สภาพเศรษฐกิจไทยภาคตะวันออกก่อน พ.ศ. 2398

การศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจ โดยเฉพาะในช่วงเวลาทั้งก่อนและหลังการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเศรษฐกิจไทยครั้งใหญ่ในพ.ศ.2398 อันเนื่องมาจากทำสนธิสัญญาเบาว์ริงที่สยามได้ทำกับนานาชาติ ควรเริ่มจากการทำความเข้าใจต่อภาพรวมเศรษฐกิจไทย ทั้งนี้เพราะมีส่วนทำให้เกิดความเข้าใจในภาพกว้าง การศึกษาในบทนี้ต้องการชี้ให้เห็นสภาพเศรษฐกิจของไทยก่อนพ.ศ.2398 ทั้งในภาพกว้างของประเทศและเฉพาะพื้นที่ของภาคตะวันออกพ.ศ.2398

2.1 ภาพรวมเศรษฐกิจไทยก่อนพ.ศ.2398

สภาพเศรษฐกิจในสมัยรัตนโกสินทร์แม้ว่ามีความสืบเนื่องมาจากสมัยอยุธยาแต่ก็มีความแตกต่างไปจากสมัยอยุธยาในหลาย ๆ ประเด็น ลักษณะที่เหมือนกันอย่างหนึ่งอันเป็นพื้นฐานที่สำคัญคือ ประการแรก ที่ตั้งของศูนย์กลางอำนาจอยู่ในที่ตั้งที่เหมาะสมต่อการค้ากับต่างประเทศ ทั้งอยุธยา ธนบุรี และกรุงเทพฯ ประการที่สอง คือ สินค้าจากระบบส่วยยังเป็นสินค้าที่มีความสำคัญ แม้ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงในสมัยรัตนโกสินทร์ อย่างไรก็ตามการค้ากับต่างประเทศนี้ก็จำกัดอยู่เฉพาะในบริเวณศูนย์กลางอำนาจเป็นส่วนใหญ่ ทั้งนี้เพราะการค้าต่างประเทศในสมัยนั้นผู้ประกอบการส่วนใหญ่ยังเป็นผู้ประกอบการที่ทำการค้าผ่านระบบพระคลังสินค้า ซึ่งพระมหากษัตริย์ทรงดำเนินการค้าผ่านหน่วยงานที่เรียกว่า พระคลังสินค้า โดยมีกลุ่มเจ้านาย และขุนนางที่มีบทบาทเกี่ยวข้องเป็นสำคัญ โดยอาศัยชาวจีนอพยพ (ชาวจีนพวกนี้มักจะเข้ารับราชการในกรมท่าซ้าย ทำหน้าที่เดินเรือสินค้าไปค้าขายให้กับพระคลังสินค้า) เป็นผู้ดำเนินการทำการค้า ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่าเจ้านาย และขุนนางข้าราชการที่เกี่ยวข้องกับพระคลังสินค้าเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในระบบการค้ากับต่างประเทศ

การที่กลุ่มของพระมหากษัตริย์และเจ้านายชั้นสูงมีบทบาทในการค้าต่างประเทศนั้น มีสาเหตุมาจากการต้องการรายได้เพื่อมาเป็นค่าใช้จ่ายในการดำรงสถานะ ดังพระราชดำรัสของพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก ทรงดำรัสถึงรายได้ของรัชชนีนั้ว่า

“...เงินเก็บได้แต่ช่วยอากรก็พอใช้ทำนุบำรุงแผ่นดิน เหลือจึงเอามาแจกเบี้ยหวัดก็ไม่ไคร่พอ ต้องเอาเงินกำไรตกแต่งสำเภามาเพิ่มเติมเข้าอีก จึงพอใช้ไปได้ปีหนึ่ง ๆ เงินคงคลังที่สะสมไว้ก็ยังมี...”¹

ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นมีสิ่งที่แสดงให้เห็นถึงการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจไทย โดยเฉพาะในด้านการค้าต่างประเทศ ซึ่งมีความเปลี่ยนแปลงทั้งในด้านปริมาณและประเภทของสินค้า

ในด้านปริมาณของการค้า มีปริมาณที่เพิ่มขึ้นจากสมัยอยุธยาเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะการค้าสำเภากับจีน ซึ่งทำให้สินค้าที่เคยได้จากระบบส่วยไม่เพียงพอต่อความต้องการของตลาดต่างประเทศ ทำให้รัฐต้องพยายามส่งเสริมให้มีการเพิ่มผลผลิตให้มากยิ่งขึ้น

ในด้านประเภทของสินค้า จากเดิมที่เป็นสินค้าที่ได้จากระบบส่วย ซึ่งมีประเภทสินค้าหลากหลายชนิดที่หาได้จากธรรมชาติมาเป็นสินค้าที่ต้องผ่านกระบวนการผลิตตั้งแต่การเพาะปลูก หรือการผลิตในระบบอุตสาหกรรมขั้นต้น เริ่มมีการเพาะปลูกพืชเศรษฐกิจหลายชนิด หรือผลิตสินค้าอุตสาหกรรมบางประเภทเกิดขึ้น ทำให้เห็นว่าโครงสร้างเศรษฐกิจของไทยสมัยนี้เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นแล้ว ในที่นี้จะขอลำดับสภาพเศรษฐกิจของสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นตามภาคการผลิตต่าง ๆ ดังนี้

ภาคเกษตรกรรม

การเกษตรยังเป็นการเกษตรแบบพออยู่พอกินเป็นหลัก การเพาะปลูกส่วนใหญ่คือการปลูกข้าวเป็นพืชหลัก โดยมีการปลูกฝ้ายและพืชผักอื่น ๆ เพื่อประโยชน์ในการดำรงชีพ หลักฐานที่เป็นบันทึกของชาวต่างชาติได้แสดงให้เห็นถึงความอุดมสมบูรณ์ทางการเกษตร เช่น จอห์น ครอว์ฟอร์ด (John Crawford) นักการทูตชาวอังกฤษที่เข้ามาเจรจากับไทยในสมัยรัชกาลที่ 2 ได้กล่าวว่า

¹เจ้าพระยาทิพากรวงศ์. “เรื่องที่ 82 เกิดเหตุবাদหมายในระหว่างสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวกับกรมพระราชวังบวรสถานมงคล” พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 1. หน้า 77.

...อาณาจักรอันกว้างใหญ่ไพศาลของกรุงสยามมีดินและการเพาะปลูกนานาชนิด ข้าพเจ้าเชื่อว่าคงจะไม่ผิดที่จะกล่าวว่า ไม่มีประเทศใดในโลกที่อุดมสมบูรณ์เช่นนี้ เพราะไม่แต่จะอุดมไปด้วยแร่ธาตุ พืชพันธุ์ธัญญาหารและปศุสัตว์นานาชนิด แต่ยังอุดมไปด้วยผลผลิตที่จะช่วยกระตุ้นให้มีการค้าพาณิชยกรรมเกิดขึ้น และเป็นที่สนใจของชาวต่างชาติที่จะเข้าไปพำนักอาศัย²

หรือ สังฆราชปาลเลกัวซ์ สังฆราชชาวฝรั่งเศสซึ่งได้เข้ามาพำนักและเผยแผ่ศาสนาในประเทศไทยในสมัยรัชกาลที่ 3 และรัชกาลที่ 4 ได้บรรยายถึงความอุดมสมบูรณ์ของการเพาะปลูกข้าวว่า

...ข้าพเจ้าไม่ทราบว่ามีประเทศใดบ้างที่มีความอุดมสมบูรณ์ยิ่งไปกว่าประเทศสยามหรือหาไม่ โคลนตมของแม่น้ำได้ทำให้พื้นแผ่นดินอุดมไปด้วยปุ๋ยอยู่ทุกปี โดยแทบจะไม่ต้องบำรุงผืนดินเลย ก็ได้ต้นข้าวกอใหญ่อันมีรสดีพิเศษ ซึ่งไม่เพียงแต่พอเลี้ยงประชาชนพลเมืองเท่านั้น ยังส่งออกขายยังเมืองจีนและที่อื่น ๆ ได้ อีกปีละไม่น้อยกว่า 15,000 แ่งโคธ³

การเพาะปลูกข้าวจึงมีอยู่ในทุกพื้นที่ของประเทศไทย โดยเฉพาะพื้นที่ในแถบภาคกลาง ได้แก่ แขวงกรุงเก่า แขวงเมืองอ่างทอง แขวงเมืองลพบุรี แขวงเมืองสระบุรี แขวงเมืองนครนายก แขวงเมืองนนทบุรี แขวงเมืองปทุมธานี เมืองนครเขื่อนขันธ์ เมืองสมุทรปราการ และแขวงกรุงเทพฯ เป็นพื้นที่ซึ่งทำนากันมาก รัฐจึงต้องให้ความสำคัญกับการกวดขันให้มีการไถนาชักน้ำ⁴ นอกจากนั้นก็ยังมีการทำนาในภาคอื่น ๆ เช่น เมืองนครศรีธรรมราช เมืองกลาง ตะกั่วป่า ตะกั่วทุ่ง ในภาคใต้ และเมืองนครราชสีมาในภาคอีสาน โดยส่วนใหญ่ทำนาเพื่อการบริโภคเองเป็นหลัก และ

² จอห์น ครอว์ฟอร์ด. (2515) เอกสารของครอว์ฟอร์ด แปลโดย ไพโรจน์ เกษแม่นกิจ กรุงเทพมหานคร : กรมศิลปากร. หน้า 100.

³ มงเซญูร์ ปาลเลกัวซ์. (2547). เล่าเรื่องกรุงสยาม. แปลโดย สันต์ ท. โกมลบุตร พิมพ์ครั้งที่ 3 นนทบุรี : สำนักพิมพ์ศรีปัญญา. หน้า 13.

⁴ ประชุมพงสาวดาร ภาคที่ 69. (2512). หน้า 22-24.

ยังมีส่วนที่รัฐจะเก็บเป็นอากรค่านา เมื่อเหลือแล้วจึงจะนำมาขายหรือแลกเปลี่ยนกับสินค้าอื่น ๆ ด้วยเหตุนี้ ทำให้จอห์น ครอว์ฟอร์ด ได้บันทึกเกี่ยวกับการเพาะปลูกข้าวในพื้นที่บริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา ว่า

...เนื้อที่ที่ใช้ปลูกข้าวเป็นบริเวณกว้างใหญ่น้ำท่วมถึงได้อยู่ในลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา ดินแดนส่วนนี้ของประเทศเป็นส่วนของลุ่มน้ำที่อุดมสมบูรณ์มาก สามารถปลูกข้าวได้ผลผลิตสูง โดยใช้แรงงานเพียงแต่น้อย ฉะนั้นจึงไม่มีที่ไหนที่จะสามารถปลูกข้าวได้ในราคาถูกกว่าที่กรุงสยาม...⁵

นอกจากการเพาะปลูกข้าวแล้ว ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นนี้ก็มีการเพาะปลูกชนิดอื่น ๆ เพื่อใช้ในการดำรงชีพ จากหลักฐานเรื่องอากรสมพัสดุ⁶ ซึ่งรัฐเรียกเก็บเห็นได้ว่า มีการปลูกพืชไร่หลายชนิด เช่น กล้ายโค กล้ายหักมุก กล้ายเสงเพรง อ้อย คราม ถั่วเขียว ถั่วดำ ถั่วแระ ข้าวโพด งา หอม กระเทียม ดอกคำ พลุ มันทะ ถั่วโลสง (ถั่วลิสง) แดงโม แดงกวา จิง ข่า ฝ้าย ขมิ้น กัญชา กระเจา กระจับ พริกเทศ มะขาม น้อยหน่า ต้นป่านใบ ต้นแมงลัก ผักกาด พักเขียว พักทอง และมะม่วง⁷ พืชสวนเหล่านี้ส่วนมากปลูกไว้บริโภคในครัวเรือน เมื่อเหลือมากพอที่จะบริโภคจึงจะนำไปขายที่ตลาด

⁵ จอห์น ครอว์ฟอร์ด. (2515). **เอกสารของครอว์ฟอร์ด**. แปลโดย ไพโรจน์ เกษแม่นกิจ กรุงเทพมหานคร : กรมศิลปากร. หน้า 102.

⁶ อากรประเภทนี้เก็บจากพืชสวนไม้ล้มลุก มีความแตกต่างจากอากรสวน เพราะจะเก็บเฉพาะที่ดินที่ทำการปลูกจริง ๆ ขณะที่อากรสวน(ใหญ่) จะเก็บอากรเท่ากันทุกปีจนกว่าจะมีการนับต้นใหม่ (ดูรายละเอียดในรังสรรค์ รัตนพรพันธุ์. (2528). **ภาษีอากรในประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย : คลังข้อมูลและบทสำรวจสถานะทางวิชาการ**. สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 215) ขณะที่ปัจจุบันพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน ให้ความหมายอากรชนิดนี้ว่า เป็นอากรสวนใหญ่เก็บจากผลของไม้ยืนต้นเป็นรายปี (พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน. (2542) : หน้า 1127)

⁷ **ประชุมพงศาวดาร ภาคที่ 69**. (2512) กรุงเทพฯ : ศูรสภา. หน้า 59-60.

ขณะเดียวกัน ในบางพื้นที่ เช่นในพื้นที่ภาคกลางและหัวเมืองชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ได้มีการเพาะปลูกอีกไม่น้อยที่แสดงให้เห็นถึงความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในระบบเศรษฐกิจอย่างชัดเจน เป็นการเพาะปลูกเพื่อประโยชน์ทางการค้า เช่น อ้อย พริกไทย ฝ้าย ยาสูบ เป็นต้น งานศึกษาเกี่ยวกับการปลูกอ้อยในช่วงสมัยรัชกาลที่ 3 และต้นรัชกาลที่ 4 พบว่า ประเทศไทยสามารถส่งออกน้ำตาลได้เฉลี่ยถึงปีละ 50,000 – 90,000 หาบ⁸ ส่วนพริกไทยเป็นสินค้าออกที่สำคัญของประเทศไทยที่ส่งออกไปยังจีน ไทยสามารถผลิตพริกไทยได้น้อย 65,000 หาบ (8.7 ล้านปอนด์) แต่จะปีจะส่งไปขายให้กับพระคลังสินค้าที่กรุงเทพฯ จำนวน 40,000 หาบ และส่งออกไปขายยังจีนต่อไป⁹

สรุป การเกษตรแบบพอยังชีพในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นนี้ จะมีการปลูกข้าวเป็นพืชหลักที่ทุกครัวเรือนต้องใช้บริโภค เมื่อเหลือจึงจะนำออกขาย โดยแหล่งปลูกข้าวที่สำคัญจะอยู่บริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา นอกจากนั้นยังมีการปลูกพืชชนิดอื่น เพื่อใช้ในการอุปโภค-บริโภค ในชีวิตประจำวันอีกหลายชนิด แต่ที่น่าสนใจในสมัยนี้พบว่า ในบางพื้นที่การทำการเกษตรเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงเข้าสู่วิถีการผลิตเพื่อการค้าอย่างเห็นได้ชัด เช่น การปลูกอ้อย ฝ้าย พริกไทย ยาสูบ เป็นต้น

ภาคอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมที่สำคัญชนิดหนึ่งของไทย คือ อุตสาหกรรมดินบุก ทั้งนี้เพราะดินบุกเป็นทั้งสินค้าผูกขาดและสินค้าออกที่สำคัญของไทยมาตั้งแต่สมัยอยุธยา แหล่งแร่ดินบุกอยู่ที่บริเวณภาคใต้ของประเทศ ได้แก่ พังงา ภูเก็ต ถลาง นครศรีธรรมราช สงขลา ไทรบุรี ตรัง ตะกั่วป่า ระนอง และกระบี่ ในสมัยรัชกาลที่ 3 ทรงส่งเสริมให้มีการผลิตดินบุกเพิ่มมากขึ้น โดยให้เจ้าภาษีนายอากรเป็นผู้

⁸ วัลย์วิภา บุรุษรัตนพันธุ์ ม.ล.. (2526). การเพาะปลูกอ้อยและอุตสาหกรรมน้ำตาลไทยในคริสต์ศตวรรษที่ 19. สถาบันไทยคดีศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 9.

⁹ สารสิน วีระผล. (2548). **จิมก้องและกำไร : การค้าไทย-จีน 2195-2396**. ชาญวิทย์ เกษตรศิริ และกัญญา ศรีอุดม (บรรณาธิการ) แปลโดย พรธณงาม เก้าธรรมสาร รั้งยี่ฮั่นโสภา สมาพร แดกโช. กรุงเทพฯ : มูลนิธิโตโยต้าประเทศไทย และมูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์. หน้า 197.

ประมุขผูกขาดคีนุก มีอำนาจซื้อขายคีนุกและเก็บภาษีส่งให้รัฐบาล การทำเหมืองแร่คีนุกจึงขยายตัวมากขึ้น¹⁰ อย่างไรก็ตามการทำเหมืองแร่คีนุกในขณะนั้นยังมักนิยมทำเป็นเหมืองขนาดเล็กปริมาณการผลิตและส่งออกจึงยังมีน้อย

ในขณะนั้นไทยมีการผลิตแร่เหล็กเพื่อใช้ภายในและส่งออกเป็นสินค้าอีกด้วย แหล่งแร่เหล็กมีอยู่ในแถบภาคกลางตอนบน เช่น นครสวรรค์ พิจิตร โลก ดาก และอุทัยธานี โดยเฉพาะที่อุทัยธานี เซอร์ จอห์น เบาว์ริง และสังฆราชปาลเลกัวซ์ บันทึกไว้ตรงกันว่า เป็นแหล่งผลิตที่สำคัญ มีโรงงานถลุงเหล็กทำเหล็กหล่อส่งเมืองหลวงเป็นประจำทุกวัน โดยใช้แรงงานชาวจีน คนงานบางโรงงานมีคนงานร่วม 600 คน แสดงให้เห็นถึงความเจริญของอุตสาหกรรมเหล็กในขณะนั้นได้เป็นอย่างดี ทั้งนี้ตลาดที่ซื้อเหล็กจากไทยในขณะนั้นคือ หมู่มะลายู กัมพูชา และญวนได้ อย่างไรก็ตามแม้ว่าไทยจะส่งออกเหล็กหล่อได้ แต่ก็ยังรับซื้อเหล็กกล้า กระทั่งเหล็กจากยุโรปและจีนเพื่อส่งไปขายต่อให้ญวนด้วย¹¹

ภาคพาณิชย์กรรม

การพาณิชย์กรรมเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ดำเนินมาแต่อดีต สมัยอยุธยาเป็นยุคที่การค้าทางทะเลเฟื่องฟู มีการติดต่อกับชาติต่าง ๆ ทั้งทางโลกตะวันตกและโลกตะวันออก

การเดินทางเรือค้าขายกับจีนในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นนี้มีการพัฒนาเทคโนโลยีของการเดินเรือจากเดิมในสมัยอยุธยา (คริสต์ศตวรรษที่ 16) ที่ใช้เวลาเดินทางจากจีนถึงไทยประมาณ 4-5 เดือน และเดินทางจากไทยไปจีนใช้เวลาประมาณเกือบ 6 เดือน ในขณะที่สมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นใช้เวลาเดินทางเพียงประมาณเดือนครึ่งเท่านั้นเอง¹² ความสะดวกที่เกิดขึ้นดังกล่าวมีส่วนทำให้การเดินทางค้าขายกับจีนในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นมีการขยายตัวอย่างมาก ทำให้เมืองตาม

¹⁰ วรากรณ์ จิรัชยศักดิ์. (2547). นโยบายทางด้านเศรษฐกิจของรัฐในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว. กรุงเทพฯ โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

¹¹ วรากรณ์ จิรัชยศักดิ์. (2547). นโยบายทางด้านเศรษฐกิจของรัฐในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว. กรุงเทพฯ โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

¹² ด่วน ลิ เชิง. (2540). "เส้นทางเดินเรือของคนจีนสมัยโบราณ" ใน ประวัติศาสตร์ไทยในสายตาชาวจีน สำนักพิมพ์พิราบ. หน้า 115-116.

ขายสิ่งทะเลภาคตะวันออกและหัวเมืองชายทะเลภาคใต้ มีความสำคัญในฐานะเมืองท่าและจุดแวะพักให้เรือเข้าขนส่งสินค้า ตลอดจนจอดหลบลมรุนแรงในอ่าวไทยช่วงฤดูมรสุม

การค้าสำเภายาวตัวอย่างมากในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ผู้ที่ทำการค้ามักเป็นชนชั้นนำ คือ พระมหากษัตริย์ เจ้านาย ขุนนาง และพ่อค้าชาวจีน¹³ สังฆราชปาลเลกัวซ์ (Jean-Baptiste Pallegoix) ได้เล่าถึงการค้าของกลุ่มคนเหล่านี้¹⁴ โดยเฉพาะในสมัยรัชกาลที่ 3 การค้ากับต่างประเทศเจริญขึ้นมาก โดยเฉพาะหลังการทำสนธิสัญญาเบอร์นี ซึ่งไทยได้อนุญาตให้ชาวต่างประเทศค้าขายได้โดยเสรี (ยกเว้นการค้าข้าว ผืน และอาวุธปืน) และเปลี่ยนวิธีการเก็บภาษีหลายชั้นมาเป็นการเก็บภาษีปากเรืออย่างเดียว การขยายตัวของการค้าต่างประเทศนี้ทำให้บรรยากาศการค้าสำเภาในช่วง พ.ศ.2473 ซึ่งจอร์จ เอิร์ล (George Earl) ที่ได้เดินทางเข้ามาและพรรณนาถึงแม่น้ำเจ้าพระยาว่าที่เมืองหลวงคลาคล่ำไปด้วยสำเภา เรือเล็ก และเรือนแพทั้งหมด “สับสนปนเปเข้าด้วยกันอย่างงดงาม และบดบังชายฝั่งไปจากสายตาจนหมดสิ้น” การค้าส่วนใหญ่ทำกันบนเรือสำเภาที่จอดไว้ในแม่น้ำ พ่อค้านำสินค้ามาวางเรียงเป็นแผงบนดาดฟ้าที่มีผ้าใบกันแดด และเปลี่ยนโฉมสถานที่ให้กลายเป็นตลาดลอยน้ำขนาดใหญ่ เหมือนการค้าที่ดำเนินโดยสำเภาสิงคโปร์¹⁵

การค้าต่างประเทศนี้ทำรายได้ให้กับประเทศไทยอย่างมาก เบอร์นี ได้ตั้งข้อสังเกตในปีพ.ศ. 2369 ว่า พระมหากษัตริย์และข้าราชการสำนักของพระองค์ได้เข้าไปมีส่วนร่วมในการค้ากับจีน ซึ่งทำกำไรมาให้อย่างน้อยที่สุดร้อยละ 300 โดยขายไม้ฝาง รง และสินค้าอื่น ๆ ที่เมืองท่าของจีนผ่านทางพ่อค้าจีนตามเอกสารในสมัยรัชกาลที่ 3 เรือของไทยที่ไปค้าขายยังกวางตุ้ง เซี่ยงไฮ้ และหนิงโป โดยปกติจะบรรทุกสินค้า เช่น ไม้ฝาง พริกไทย ไม้แดง จี๊ผึ่ง ดีบุก กระวาน หางเสือเรือ นอแรด และ

¹³ อธิชา โกมลกาญจน. (2541). “เศรษฐกิจกับการใช้จ่ายพระราชทรัพย์ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว” วารสารรามคำแหง ปีที่ 18 ฉบับที่ 1-4 ธันวาคม 2541. หน้า 6-7.

¹⁴ มงเซญูร์ ปาลเลกัวซ์. (2547). เล่าเรื่องกรุงสยาม. แปลโดยสันต์ ท. โกมลบุตร พิมพ์ครั้งที่ 3 นนทบุรี : สำนักพิมพ์ศรีปัญญา. หน้า 216.

¹⁵ สารสิน วีระผล. (2548). จัมก้องและกำไร : การค้าไทย-จีน 2195-2396. หน้า 197.

หมากสง(หมากที่ใช้กินกับใบพลู : ผู้เขียน) โดยในพ.ศ.2387-2388 มีเรือขนส่งสินค้าดังกล่าวไปขายจำนวน 20 ลำ¹⁶

ทางด้านจีนก็มีสำเภาส่งสินค้าเข้ามาพร้อมค้าขายกับไทยอย่างคึกคัก เรือจากตำบลไผ่ฟงของชาวแต้จิ๋วมีความกระตือรือร้นกับการค้า รวมทั้งเอ้อหริน หนิงปอและเมืองท่าอื่น ๆ ของมณฑลกว่างต้งมาค้าขายกับกรุงเทพฯ ทุกปี พ่อค้าจากไหหลำมีจำนวน 20-45 ลำ¹⁷

สินค้าขาเข้าจากจีนและยุโรป ได้แก่ ผ้าถุง ผ้าฝ้าย เครื่องแก้ว เครื่องกระเบื้อง เครื่องลายคราม เครื่องเหล็กจากยุโรป ปืนใหญ่ ปืนยาว ผ้าแดงและเขียว เครื่องมิด ผ้าลาย ผ้าขนสัตว์ สีแดงและเขียว ฯลฯ แท่งเหล็กกล้า หัวน้ำมันจันทน์ กระแจะ คราม ฝิ่น แพรจากเมืองจีน ใบชา แป้งสาธิต สบู่ กระเช้า แวนดา กระจก ลูกตะกั่ว อบเชย เส้นฝ้ายสีแดง ร่มกันฝน ร่มกันแดด ดินปืน ทองแดง แผ่นปูท้องเรือ ตะปู เหล็กวิลาส สี ฟ้าใบ ฟ้าก้ามหือ ลวดดอกไม้ไผ่ ทองและเงิน ดาบปลายปืน สังกะสี เบียร์ เหล้าองุ่น บรันดี เหล้ารัม เหล้าอิน สารส้ม กานพลู การบูร หม้อทองคำและหม้อเงินจากเมืองจีน กระจกเงา รูปภาพ เลื่อม กระเป๋ และหีบแบบจีน หม้อทองขาวทองเหลืองจากจีน รูปปั้นจากเมืองจีน กระดาษชุด ยาแดงเส้น หมึกจีน กระเทียมดองจากเมืองจีน ส้มและผลไม้ต่าง ๆ รูปหอม กระดาษสี เครื่องมือต่าง ๆ จากเมืองจีนและยุโรป ชาด กุญแจ เสน กระเบื้องมุงหลังคาจากเมืองจีน กระเบื้องปูพื้นจากเมืองจีน น้ำมันการบูร นาฬิกาพก นาฬิกาแขวน หีบประดับมุกจากญี่ปุ่น น้ำหอมโอเดอะโคโลญ น้ำปรุง เครื่องตั้งแปลกตากระจุกระจุก ฯลฯ¹⁸

จากสภาพเศรษฐกิจไทยที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่าสภาพเศรษฐกิจไทยเริ่มปรากฏการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ ขณะเดียวกันก็ส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศด้วยเช่นกัน อย่างไรก็ตามการนำเข้า-ส่งออกในขณะนั้นก็ยังมีความไม่มากนัก ประกอบกับลักษณะวิถีของการผลิตก็ยังไม่มีการดำเนินการส่งเสริมจากรัฐอย่างจริงจัง ทั้งนี้เพราะการค้าในขณะนั้นยังมีข้อจำกัดหลายประการทั้งการผูกขาดทางการค้าของรัฐ การเรียกเก็บภาษีที่ซับซ้อนและมีอัตราที่สูง ทำให้พ่อค้าต่างประเทศยัง

¹⁶ สารสิน วีระผล. (2548). *จิมก้องและกำไร : การค้าไทย-จีน 2195-2396*. หน้า 191.

¹⁷ สารสิน วีระผล. (2548). *จิมก้องและกำไร : การค้าไทย-จีน 2195-2396*. หน้า 192.

¹⁸ มงเซญูร์ ปาลเลกัวซ์. (2547). *เล่าเรื่องกรุงสยาม*. แปลโดยสันต์ ท. โกมลบุตร พิมพ์ครั้งที่ 3.

มองว่าเป็นอุปสรรคทางการค้า ทำให้การส่งออกของไทยมีจำเพาะสินค้าที่มีความต้องการและทำกำไรมากเท่านั้น

2.2 สภาพภูมิศาสตร์ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีผลต่อวิถีทางเศรษฐกิจและสังคม

สภาพภูมิศาสตร์ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีผลต่อสภาพเศรษฐกิจและสังคมอย่างมาก ทั้งนี้เพราะเงื่อนไขพัฒนาการทางเศรษฐกิจและสังคมล้วนมีพื้นฐานมาจากลักษณะที่ตั้ง สภาพภูมิศาสตร์ทั้งทางกายภาพและทรัพยากรธรรมชาติ ในที่นี้จะขอกล่าวถึงสภาพภูมิศาสตร์ว่ามีผลต่อพัฒนาการทางเศรษฐกิจและสังคมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ดังนี้

ที่ตั้งและภูมิประเทศ

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตั้งอยู่ระหว่างเส้นละติจูดที่ 11 องศา 35 ลิปดาเหนือ ถึง 14 องศา 27 ลิปดาเหนือ และเส้นลองจิจูดที่ 100 องศา 49 ลิปดาตะวันออก ถึง 102 องศา 56 ลิปดาตะวันออก ปัจจุบันเป็นที่ตั้งของจังหวัด 7 จังหวัด คือ ชลบุรี ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี สระแก้ว ระยอง จันทบุรี และตราด¹⁹ มีเนื้อที่รวมกันทั้งสิ้น 34,380.50 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 6.7 ของพื้นที่ประเทศไทยทั้งหมด²⁰

ทิศเหนือ จรดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีทิวเขาสันกำแพง และบางส่วนของทิวเขาพนมดงรัก กันจังหวัดปราจีนบุรีกับจังหวัดนครราชสีมา และกันจังหวัดสระแก้วกับจังหวัดบุรีรัมย์ มีช่องตะโกเป็นทางติดต่อระหว่างจังหวัดสระแก้วกับจังหวัดบุรีรัมย์

ทิศตะวันออกมีทิวเขาบรรทัดเป็นแนวพรมแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศสาธารณรัฐกัมพูชาประชาธิปไตย

ทิศตะวันตกจรดภาคกลาง โดยมีจังหวัดนครนายกติดต่อกับจังหวัดสระบุรีและจังหวัดปทุมธานี จังหวัดฉะเชิงเทราติดต่อกับกรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ ชลบุรี และอ่าวไทย

¹⁹ การศึกษาในงานวิจัยนี้จะรวมพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการและจังหวัดนครนายก ซึ่งเป็นพื้นที่ติดกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือเข้าเป็นพื้นที่ของการศึกษาด้วย

²⁰ กวี วรกวิน. (2547). *แผนที่ความรู้ท้องถิ่นไทย ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ*. กรุงเทพฯ : พัฒนาคุณภาพวิชาการ.

ทิศใต้จรดฝั่งทะเลด้านอ่าวไทย โดยมีจังหวัดตราดเชื่อมต่อกับสาธารณรัฐกัมพูชา
ประชาธิปไตย²¹

สภาพภูมิประเทศของภาคตะวันออกสามารถแบ่งตามลักษณะที่ตั้งได้ 2 ส่วน คือ บริเวณ
ภาคตะวันออกตอนบน และบริเวณภาคตะวันออกตอนล่าง โดยบริเวณภาคตะวันออกตอนบนเป็น
ที่ตั้งของจังหวัดสระแก้ว ปราจีนบุรี ฉะเชิงเทรา และบางส่วนของจังหวัดชลบุรี (อำเภอพนัสนิคม
พานทอง บ้านบึง หนองใหญ่) ส่วนบริเวณภาคตะวันออกตอนล่างเป็นที่ตั้งของจังหวัดชลบุรีส่วนที่
ติดชายฝั่งทะเล (อำเภอเมืองชลบุรี ศรีราชา เกาะสีชัง บางละมุง สัตหีบ) จังหวัดระยอง จันทบุรี และ
ตราด²²

จากขนาดและที่ตั้งของภาคตะวันออก แม้ว่าจะเป็นภาคที่มีพื้นที่ค่อนข้างเล็ก แต่พื้นที่ภาค
ตะวันออกมีลักษณะเป็นพื้นที่ภาคที่เปิดให้มีการติดต่อทั้งจากภายในและภายนอกประเทศ ทั้งนี้
เพราะที่ตั้งที่อยู่ไม่ไกลจากศูนย์กลางอำนาจอย่างกรุงเทพฯ และมีชายฝั่งทะเลที่สามารถขนส่งสินค้า
ได้อย่างสะดวก ทำให้ภาคตะวันออกจึงเป็นศูนย์กลางที่มีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ทั้งด้านการ
ปกครองและเศรษฐกิจ

ที่ตั้งของจังหวัดต่าง ๆ ในภาคตะวันออกสามารถแบ่งตามลักษณะที่ตั้งเป็น 2 ส่วน คือ ภาค
ตะวันออกตอนบน และภาคตะวันออกตอนล่าง ซึ่งพื้นที่จะมีลักษณะของภูมิประเทศประกอบด้วย 3
ส่วนใหญ่ ๆ คือ

1. ส่วนที่เป็นทิวเขา
2. ส่วนที่เป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำและที่ราบลอนลาด
3. ส่วนที่เป็นที่ราบชายฝั่งทะเล²³

²¹ ภารดี มหาขันธ์. (2554). การตั้งถิ่นฐานและพัฒนากการของภาคตะวันออกยุคต้น (ยุคก่อน
ประวัติศาสตร์-รัตนโกสินทร์ตอนต้น). นนทบุรี : ONGSA PAJADI. หน้า 33-34.

²² ภารดี มหาขันธ์. (2554). การตั้งถิ่นฐานและพัฒนากการของภาคตะวันออกยุคต้น (ยุคก่อน
ประวัติศาสตร์-รัตนโกสินทร์ตอนต้น). หน้า 33.

²³ สำนักงานเสริมสร้างเอกลักษณ์ของชาติ. คณะกรรมการเอกลักษณ์ของชาติ. (2539). ภูมิทัศน์ไทย.
กรุงเทพฯ : สำนักงานเสริมสร้างเอกลักษณ์ของชาติ. หน้า 151.

จากสภาพภูมิประเทศดังกล่าว ในอดีตภูมิประเทศที่เป็นส่วนสำคัญในการติดต่อสัมพันธ์กับกลุ่มชนอื่น ๆ รวมทั้งสะดวกต่อการคมนาคมคือส่วนที่เป็นที่ราบชายฝั่งทะเล ต่อมาเมื่อการคมนาคมทางบกมีความสะดวกขึ้น การติดต่อสัมพันธ์ไปยังส่วนที่เป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำและที่เป็นทิวเขาจึงมีความสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น ด้วยเหตุนี้จึงทำให้พื้นที่บริเวณที่ราบชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความสำคัญต่อการตั้งถิ่นฐานและเติบโตของชุมชน ทั้งนี้เพราะพื้นที่ลักษณะนี้มีความสำคัญต่อการเดินเรือค้าขายมาตั้งแต่สมัยโบราณเรื่อยมา โดยเฉพาะเมื่อมีการใช้เส้นทางนี้เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางการค้าเชื่อมต่อระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงเข้ากับเอเชียใต้

การพิจารณาถึงความเคลื่อนไหวของกลุ่มคนในดินแดนชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยสมัยแรก ๆ ของประวัติศาสตร์นั้น คงไม่สามารถแยกพิจารณาเฉพาะดินแดนชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงใต้ ทั้งนี้เพราะมีการค้นพบหลักฐานว่า มีการเริ่มตั้งชุมชนเพาะปลูกในภาคตะวันออกเฉียงใต้ ทั้งนี้เพราะมีการค้นพบหลักฐานว่า มีการเริ่มตั้งชุมชนเพาะปลูกในภาคตะวันออกเฉียงใต้ ทั้งนี้เพราะมีการค้นพบหลักฐานว่า มีการเริ่มตั้งชุมชนเพาะปลูกในภาคตะวันออกเฉียงใต้ ทั้งนี้เพราะมีการค้นพบหลักฐานว่า มีการเริ่มตั้งชุมชนเพาะปลูกในภาคตะวันออกเฉียงใต้

เส้นทางเดินเรือสำเภาในสมัยอดีตนั้นจะมีสองเส้นทาง เส้นทางแรกจะออกจากปากแม่น้ำเจ้าพระยาผ่านเกาะสีชัง ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด แล้วมุ่งสู่ประเทศแถบตะวันออกเฉียงใต้ โดยเดินเรือเลียบชายฝั่งทะเลไปเขมร ลาว ไปยังจีนหรือญี่ปุ่น ส่วนเส้นทางที่สองจะออกจากปากแม่น้ำเจ้าพระยาผ่านเกาะสีชัง ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด แล้วแยกตัดข้ามอ่าวไทยที่เกาะช้างหรือที่เกาะกงมุ่งไปทางทิศใต้ผ่านปากน้ำเมืองชุมพรหรือปากน้ำเมืองนครศรีธรรมราช จากนั้นก็อาจจะเดินทางบกตัดข้ามคาบสมุทรมลายูได้ลงสู่ทะเลอันดามัน หรือเดินเรืออ้อมคาบสมุทรมลายูออกทางช่องแคบมะละกาเพื่อติดต่อกับประเทศทางแถบตะวันตกต่อไป²⁴ ด้วยเส้นทางเดินเรือค้าขายเช่นนี้ทำให้หัวเมืองชายทะเลภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความสำคัญในฐานะเมืองท่าสำคัญบนเส้นทาง

²⁴ เกรียงศักดิ์ เจริญพัฒน์ และปรีชาธิ เรืองวิเศษ. (2538). จันทบุรี. สำนักพิมพ์สารคดี. หน้า 28.

การค้าที่เป็นสถานการณ์ค้าขายเพื่อให้เรือสินค้าสามารถจอดเพื่อจัดหาเสบียง น้ำจืดและแลกเปลี่ยนสินค้าได้

เมืองชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกที่อยู่บนเส้นทางการค้าต่างประเทศได้กลายเป็นเมืองท่าที่มีความสำคัญมากขึ้น ทั้งนี้เพราะเมืองชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเป็นเมืองที่ตั้งอยู่บนเส้นทางการเดินเรือหลายเส้นทาง ดังนี้

1. ออกจากปากน้ำเจ้าพระยา ผ่านเกาะสีชัง ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด ตัดข้ามอ่าวไทยที่เกาะช้าง จังหวัดตราด จนมาถึงปากน้ำเมืองนครศรีธรรมราช สงขลา และปัตตานี
2. ออกจากปากน้ำเจ้าพระยา ผ่านเกาะสีชัง ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด เกาะกง แล้วตัดข้ามอ่าวไทยไปปากน้ำเมืองระนอง
3. ออกจากปากน้ำเจ้าพระยา ผ่านเกาะสีชัง ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด เกาะกง แล้วตัดเข้าข้ามอ่าวไทยไปปากน้ำชุมพร เดินทางต่อไปยังบ้านดอน นครศรีธรรมราช สงขลา ปัตตานี
4. ออกจากปากน้ำเจ้าพระยา ไปเกาะสีชัง ตัดข้ามอ่าวไทยไปสามร้อยยอด ปราณบุรี ชุมพร บ้านดอน นครศรีธรรมราช ปัตตานี²⁵

เส้นทางการค้าที่เกี่ยวข้องกับหัวเมืองชายฝั่งทะเลตะวันออกอย่างมาก คือเส้นทางการค้าไปยังเขมรและญวน โดยเดินเรือไปตามชายฝั่งทะเลตะวันออกจากกรุงเทพฯ ผ่านบางปะกง บางปลาสร้อย บางละมุง บางพระ ระยอง จันทบุรี ประแส ตราด และเกาะกง ต่ไปยังเขมรและญวน โดยการค้ากับเขมรจะมีเรือไปค้าขายที่เมืองกำปงโสม เมืองฮาเตียน เต็กเซียง และเมืองเขมา ส่วนการค้ากับญวนมีเรือออกไปค้าขายที่เมืองไซ่ง่อน เมืองไฟโพ และเมืองเว้²⁶ นอกจากเส้นทางการค้าทางทะเลแล้ว ยังมีเส้นทางการค้าทางบก โดยจะมีการติดต่อซื้อขายสินค้ากับเขมรผ่านทางเมือง

²⁵ ดูรายละเอียดใน อติสร หมวกพิมาย. (2531). กรมท่ากับระบบเศรษฐกิจไทย : วิเคราะห์โครงสร้างและการเปลี่ยนแปลงตั้งแต่สมัยธนบุรีถึงการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง พ.ศ.2310-2398 วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ หน้า 142. หรือ สิ้นชัย กระบวนแสง “นครศรีธรรมราชกับเส้นทางการค้าทางทะเล” รายงานการสัมมนาทางประวัติศาสตร์นครศรีธรรมราช ครั้งที่ 2 วิทยาลัยครูนครศรีธรรมราช. หน้า 219.

²⁶ วราภรณ์ ทินานนท์. (2522). การค้าสำเภาของไทยสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 48.

ปราจีนบุรี ซึ่งสินค้าที่มีการซื้อขายกับเขมรผ่านปราจีนบุรีนั้นจะมีการขนส่งมาลงเรือที่เมืองจันทบุรี เพื่อส่งไปขายยังจีนอีกทอดหนึ่ง ด้วยเหตุนี้ทำให้เมืองจันทบุรี มีฐานะเป็นเมืองท่าสำคัญทางชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ปรากฏมาตั้งแต่พุทธศตวรรษที่ 16-17 มีการก่อสร้างกำแพงและคูเมืองขึ้น ดังปรากฏในจดหมายเหตุของบาทหลวงเดอ ชัวซีซ์ ว่ามีสินค้าที่สำคัญ คือพริกไทยและของป่าต่าง ๆ มีการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้ากับประเทศจีน ลาว กัมพูชา และเกาะต่าง ๆ สมบูรณ์ไปด้วยงาช้าง ข้าว พริกไทย ครั่ง ยาสูบ หนังสัตว์ ฝ้าย การบูร จี๊ผึ้ง ดินบุก ไม้มีค่า ไข่มุก พลอย²⁷

ทรัพยากรธรรมชาติในอดีต

ในสมัยอยุธยาและธนบุรี มีหลักฐานว่าเมืองชลบุรี ซึ่งมีฐานะเป็นเมืองจัตวา ผู้รักษาเมืองเป็นที่ “ออกเมืองชลบุรีศรีมหาสมุทร” ได้ใช้ไม้แดงเป็นไม้ส่งส่วยแก่ส่วนกลาง นอกจากนี้ในอำเภอเมืองชลบุรียังมีตำบลหนองไม้แดง อำเภอเมืองชลบุรี ซึ่งมีหนองน้ำใหญ่อยู่หนองหนึ่ง กว้างประมาณ 2 เส้น ยาว 3 เส้น ลึก 3 เมตร มีตอไม้แดงปรากฏอยู่ทั่วไป ด้วยเหตุที่ตำบลนี้มีไม้แดงเป็นจำนวนมาก จึงชื่อว่าตำบลหนองไม้แดง

ส่วนเมืองในดินแดนตอนใน เช่น เมืองฉะเชิงเทรา ด้านทิศตะวันออกมีพื้นที่ป่าและภูเขาที่อุดมสมบูรณ์ไปด้วยของป่านานาชนิด เช่น เร่ว กระวาน รง น้ำผึ้ง จี๊ผึ้ง ชัน น้ำรัก น้ำมันยาง ดังสารตราที่กล่าวถึงเมืองฉะเชิงเทราว่ามีป่าเร่วกว้างขวาง ตั้งแต่เขตเมืองฉะเชิงเทรา และเมืองใกล้เคียง เช่น เมืองปราจีนบุรี กบินทร์บุรี วัฒนานคร อยุธยาประเทศ นครนายก และจันทบุรี เร่วมีมากจนไพร่ที่ออกไปเก็บผลเร่วเก็บไม่หมด ผลเร่วจึงสุกด่วงอย่างเปล่าประโยชน์²⁸

²⁷ เดอ ชัวซีซ์. (2506). จดหมายเหตุรายวันการเดินทางไปสู่ประเทศสยาม. แปลโดย สันต์ ท. โกมลบุตร. กรุงเทพฯ: ก้าวหน้า. หน้า 23.

²⁸ หอสมุดแห่งชาติ. เลขที่ 111 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3. จ.ศ. 1208 อ้างในวรรณิ แพลกอินทร์. (2538). ความสำคัญของการผลิตเพื่อการค้าของเมืองฉะเชิงเทราในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนสนธิสัญญาเบาริง ปริญญา นิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 89.

นอกจากนี้ยังมีสัตว์ป่าและไม่มีค่าทางเศรษฐกิจงานาชนิด เช่น ไม้ตะเคียน ประดู่ มะค่า เต็ง รัง ไม้แดง เป็นต้น ตลอดจนแร่ธาตุ เช่น แร่เหล็กและแร่ทองคำ ดังการรายงานว่ามีการพบแหล่งแร่ทองคำ และบัญชีสัตว์ที่เมืองจะเชิงเทราส่งเข้ามาถวาย²⁹ ซึ่งการที่มีดินแดนติดต่อกับหัวเมืองชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก คือ เมืองพนัสนิคม บางละมุง ชลบุรี ระยอง และจันทบุรี ทำให้เมืองในดินแดนตอนในเป็นแหล่งทรัพยากรที่นำมาเป็นสินค้าที่สำคัญในขณะนั้น

การคมนาคมของภาคตะวันออกก่อนการการรสร้างถนนสุขุมวิท

การคมนาคมในภาคตะวันออกก่อนการตัดถนนสุขุมวิท ซึ่งปัจจุบันเป็นเส้นทางคมนาคมสายหลักของภูมิภาคนั้น ในอดีตผู้คนในภาคตะวันออกยังมีการเดินทางได้หลายวิธี ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางตามเงื่อนไขสภาพทางภูมิศาสตร์ที่กำหนดวิธีและเส้นทางต่าง ๆ ดังนี้

การคมนาคมทางน้ำ ส่วนใหญ่เป็นไปตามสภาพภูมิประเทศ กล่าวคือ ในพื้นที่ซึ่งมีเส้นทางทางน้ำก็จะอาศัยการคมนาคมทางน้ำเป็นเส้นทางหลัก หากไม่มีก็จะใช้เส้นทางทางบก เส้นทางคมนาคมทางน้ำที่สำคัญ คือ เส้นทางแม่น้ำบางปะกง ซึ่งมีลำน้ำสาขาที่เป็นต้นทางแม่น้ำบางปะกง คือ แควพระปรัง แควหนุมาน³⁰ และแม่น้ำนครนายก ลำน้ำเหล่านี้ไหลผ่านเชื่อมต่อพื้นที่จังหวัดนครนายก จะเชิงเทรา ปราจีนบุรี สระแก้ว โดยมีทางออกทะเลที่บางปะกง จังหวัดจะเชิงเทรา เส้นทางของแม่น้ำสายนี้เรือสามารถเดินทางได้ตลอดฤดูน้ำหลาก แต่บริเวณปากน้ำมีสันดอน เวลา น้ำลงเรือใหญ่ที่กินน้ำลึกแค่ 2 เมตรก็แล่นเข้าออกไม่ได้ ต้องรอให้น้ำขึ้น ส่วนพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลมีแม่น้ำสายสั้น ๆ เช่น แม่น้ำจันทบุรี แม่น้ำระยอง แม่น้ำตราด ใช้ในการขนส่งสินค้าและผู้คนจากแผ่นดินภายในออกมาสู่เมืองท่าตามชายฝั่งทะเล แต่แม่น้ำเหล่านี้ใช้ได้ในช่วงฤดูกาล โดยจะต้องใช้ควบคู่กับการเดินทางตามเส้นทางทางบก

การคมนาคมเลียบชายฝั่งทะเล ภาคตะวันออกมีเมืองท่าตลอดชายฝั่ง เช่น บางปลาสร้อย บางพระ บางละมุง ระยอง จันทบุรี ทุ่งใหญ่ (ตราด) เมืองเหล่านี้มีความสำคัญในฐานะเป็นจุดแวะพักของเรือสินค้า และพัฒนาขึ้นจนเป็นเมืองท่าการค้าที่มีความสำคัญในระบบการค้าทางทะเลในอ่าวไทยและทะเลจีนใต้ เมืองท่าเหล่านี้ตั้งอยู่ในเส้นทางทางการเดินเรือที่มุ่งสู่เมืองท่าชายฝั่งทะเล

²⁹วรรณิ แพลุกอินทร์. (2538). ความสำคัญของการผลิตเพื่อการค้าของเมืองจะเชิงเทราในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนสนธิสัญญาเบาริง. หน้า 90.

³⁰ แควพระปรังและแควหนุมานไหลมารวมกันที่เมืองปราจีนบุรี เรียกว่าแม่น้ำปราจีนบุรี

ของเขมร ญวน และจีน อีกทั้งเป็นจุดที่สามารถเดินเรือตัดข้ามอ่าวไทยไปยังเมืองท่าในภาคใต้ได้ โดยเมืองจันทบุรีมีบทบาทเป็นศูนย์กลางในการรวบรวมเครื่องเทศและของป่าทั้งจากจันทบุรีและรวบรวมจากดินแดนตอนในของเขมร และบางส่วนจากปราจีนบุรี สินค้าเหล่านี้จะถูกส่งมาลงเรือที่จันทบุรี เส้นทางขนส่งสินค้านี้แสดงให้เห็นการคมนาคมภายในภูมิภาคระหว่างปราจีนบุรี ซึ่งเป็นศูนย์กลางของเส้นทางการค้าทางบกมายังจันทบุรีซึ่งเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเล¹

จากสภาพที่ตั้งและทรัพยากรของภาคตะวันออกที่กล่าวมานี้ จะพบว่าด้วยทำเลที่ตั้งของภาคตะวันออก ทำให้ภูมิภาคนี้เป็นภูมิภาคที่มีการเข้ามาของบุคคลภายนอกตลอดช่วงเวลาต่าง ๆ ทั้งนี้เพราะที่ตั้งของภูมิภาคที่อยู่ริมชายฝั่งทะเล เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางการเดินเรือในอดีต ทำให้เมืองในบริเวณชายฝั่งของภาคตะวันออกมีลักษณะเป็นเมืองท่า ที่มีพ่อค้า นักเดินเรือรวมทั้งคนที่อพยพเข้ามาอยู่อาศัยที่หลากหลาย ซึ่งจะมีผลต่อพัฒนาการทางเศรษฐกิจสังคมของภาคตะวันออกในเวลาต่อมา

2.3 นโยบายเศรษฐกิจภาคตะวันออกก่อนพ.ศ.2398

ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นมีนโยบายของรัฐหลายประการที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของระบบเศรษฐกิจบริเวณภาคตะวันออก โดยเฉพาะในด้านการผลิต นอกจากนั้นยังมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางสังคมของบริเวณภาคตะวันออกด้วย

นโยบายของรัฐที่มีต่อระบบเศรษฐกิจก่อนสนธิสัญญาเบาว์ริง

ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นการดำเนินนโยบายของรัฐที่มีผลต่อระบบเศรษฐกิจไทยมีลักษณะเป็นการผูกขาดการค้าโดยพระคลังข้างที่ การติดต่อการค้ากับต่างประเทศมีการขายตัวมากขึ้น มีผลให้สภาพเศรษฐกิจภายในประเทศมีการเติบโต ซึ่งในช่วงเวลานี้รัฐได้มีการดำเนินนโยบายต่าง ๆ ที่มีผลต่อเศรษฐกิจไทยและภาคตะวันออก ดังนี้

นโยบายการเข้ามาของชาวจีนและผลกระทบ

การอพยพของชาวจีนเข้าสู่ประเทศไทยเป็นปรากฏการณ์สำคัญทางประวัติศาสตร์ไทย ตั้งแต่สมัยอยุธยาตอนปลาย โดยชาวจีนมีการอพยพเข้าสู่ดินแดนแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และประเทศไทยอย่างสม่ำเสมอ แม้ว่าทางราชสำนักแมนจูจะประกาศไม่ให้ชาวจีนอพยพออกนอกประเทศตั้งแต่ พ.ศ.2188 แต่ชาวจีนในแถบมณฑลฟูเจี้ยน และกวางตุ้ง โดยเฉพาะชาวจีนฮกเกี้ยน

กวางตุ้ง และแต้จิ๋ว ก็ยังคงอพยพหลบหนีเข้ามาเรื่อย ๆ ในประเทศไทยชาวจีนส่วนใหญ่จะเข้ามาตั้งหลักแหล่งตามเมืองท่ารอบอ่าวไทย ทั้งนี้เพราะบริเวณเมืองท่าส่วนใหญ่เป็นตลาดในการรับซื้อสินค้าและส่งออกสินค้าสำคัญ ๆ จะมีการจ้างแรงงานอย่างสม่ำเสมอ การอพยพเข้ามาของชาวจีนส่วนใหญ่อพยพเข้ามาอาศัยอยู่ตามกลุ่มภาษาของตน เช่น เมืองบางปลาสร้อยได้กลายเป็นศูนย์กลางการอพยพเข้ามาของแรงงานจีนแต้จิ๋ว เมืองสงขลาเป็นศูนย์กลางของการอพยพเข้ามาของจีนฮกเกี้ยน ส่วนจีนกวางตุ้งจะอยู่ปะปนไปทั้งในกรุงศรีอยุธยาและเมืองท่าอื่น ๆ โดยประมาณว่า มีชาวจีนไม่ต่ำกว่า 12,000 คน³¹

ภาคตะวันออกเป็นพื้นที่หนึ่งที่ชาวจีนเข้ามาตั้งถิ่นฐานเป็นจำนวนมาก ดังที่สกินเนอร์ได้กล่าวถึงการเข้ามาตั้งหลักแหล่งของชาวจีนว่าเข้ามาเมื่อต้นคริสต์ศตวรรษที่ 19 โดยจะอยู่ในเขตชายฝั่งทะเล และบริเวณที่มีแม่น้ำสายใหญ่ ๆ จะพบชาวจีนตั้งหลักแหล่งในทุกเมือง³² ซึ่งในระยะเวลาอันสั้นชาวจีนเหล่านี้ก็จะขยายตัวอยู่ลึกเข้าไปจากเมืองท่าชายทะเลและริมแม่น้ำ โดยส่วนใหญ่จะอยู่ในแถบรอบ ๆ บริเวณที่ตั้งถิ่นฐานของพ่อค้าชาวจีนแต่เริ่มแรก ในแถบจันทบุรี บางปะกง แม่น้ำเจ้าพระยาตอนล่าง แม่น้ำท่าจีน และแม่น้ำแม่กลอง³³

การอพยพเข้ามาของชาวจีนในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นมีสาเหตุมาจากปัญหาการขาดที่ดินทำกินที่ไม่เพียงพอกับจำนวนประชากร จึงเกิดการว่างงาน ในขณะที่ประเทศไทยมีพื้นที่อุดมสมบูรณ์ และปราศจากภัยธรรมชาติ³⁴ และรัฐบาลในขณะนั้นมีนโยบายที่มองเห็นความสำคัญของการค้า จึงอนุญาตให้ชาวจีนเข้ามาได้โดยไม่จำกัดจำนวน เพื่อมาเป็นแรงงานรับจ้าง และเป็น

³¹ ภูวดล ทรงประเสริฐ. (2542). “แรงงานจีนในสังคมไทย” ใน ประวัติศาสตร์แรงงานไทย (ฉบับผู้ศักดิ์ศรีกรรมกร) กุฉินิจ-14 ตุลาคม-วีรบุรุษกรรมกร. เอ็ดสัน เพรส โปรดักส์. หน้า 14.

³² วิลเลียม จี สกินเนอร์. (2529). สังคมจีนในประเทศไทยประวัติศาสตร์เชิงวิเคราะห์. แปลโดย พรณี นัทรพลรักษ์ และคณะ กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช. หน้า 30.

³³ วิลเลียม จี สกินเนอร์. (2529). สังคมจีนในประเทศไทยประวัติศาสตร์เชิงวิเคราะห์. หน้า 83.

³⁴ วิลเลียม จี สกินเนอร์. (2529). สังคมจีนในประเทศไทยประวัติศาสตร์เชิงวิเคราะห์. หน้า 32.

ลูกเรือสำเภาลงในการเดินเรือติดต่อค้าขายกับจีน³⁵ ทั้งนี้เพราะในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นเป็นช่วงเวลาของการฟื้นฟูบ้านเมืองให้มีความเจริญ ซึ่งจำเป็นต้องหารายได้ให้มีจำนวนมากเพียงพอกับการใช้จ่ายรายได้ที่สำคัญของรัฐในขณะนั้นส่วนใหญ่มาจากการค้าสำเภา³⁶ ซึ่งประเทศที่เป็นแหล่งการค้าและรายได้ที่สำคัญ คือ จีน นอกจากนั้นไทยยังทำการค้ากับเขมร ญวน ชวา มลายูด้วย การค้าที่เพิ่มปริมาณมากขึ้น ทำให้สินค้าที่เคยได้จากส่วยไม่เพียงพอับความต้องการของตลาด³⁷

นอกจากจะเข้ามาขายแรงงานแล้วชาวจีนจำนวนมากยังเป็นผู้ผลิตสินค้าส่งออก โดยเฉพาะการส่งออกพริกไทยและน้ำตาลทราย ในภาคตะวันออกก็มีหลายเมือง เช่น ที่เมืองฉะเชิงเทราชาวจีนอพยพเข้ามาตั้งแต่สมัยอยุธยาและสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น โดยเฉพาะในสมัยรัชกาลที่ 3 เข้ามาทำสวนอ้อย โรงหีบน้ำตาล เป็นช่างฝีมือ และประกอบการค้า³⁸

ชาวจีนเหล่านี้จะมีความขยันขันแข็งอย่างมากและมีนิสัยมัธยัสถ์อดทน ประกอบกับนโยบายของรัฐในการปกครองชาวจีนได้ให้สิทธิแก่ชาวจีนไม่ต้องถูกเกณฑ์แรงงานตามระบบไพร่ แต่ใช้วิธีการเสียเงินให้แก่อำนาจรัฐซึ่งมีอัตราที่ต่ำ ทำให้ชาวจีนสามารถประกอบอาชีพของตนได้อย่างอิสระหรือเดินทางค้าขายได้อย่างสะดวก³⁹ ทำให้ในระยะเวลาไม่นานชาวจีนสามารถสร้างฐานะเป็นเจ้าของโรงสี โรงหีบอ้อย ดังบันทึกในจดหมายเหตุว่า

³⁵ สิริลักษณ์ สักดิ์เกรียงไกร. (2523). **ต้นกำเนิดชนชั้นนายทุนในประเทศไทย (2398-2453)**. กรุงเทพฯ : สร้างสรรค์. หน้า 44.

³⁶ เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ **พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 1**. หน้า 105.

³⁷ นิธิ เอียวศรีวงศ์. (2527). **ปากไก่อะไบริโอ รวมความเรียงว่าด้วยวรรณกรรมและประวัติศาสตร์ต้นรัตนโกสินทร์**. หน้า 82.

³⁸ วรณี แผลุกอินทร์. (2538). **ความสำคัญของการผลิตเพื่อการค้าของเมืองฉะเชิงเทราในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนสนธิสัญญาเบาริง**. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 109.

³⁹ ชัย เรืองศิลป์. (2522). **ประวัติศาสตร์ไทยสมัย พ.ศ.2325-2453 ด้านเศรษฐกิจ**. กรุงเทพฯ: มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์. หน้า 10-11.

...จีนแขวงเมืองฉะเชิงเทรา แดกอร์มียูเปนอันมาก พวกจีนตั้งบ้านเรือน ทำสวนรอบ
 ตั้งโรงหีบน้ำตาลทราย จีนเรือจร จีนลูกคาและจีนหัวเมืองอื่น...พากันมาตั้งบ้านเรือน
 ทำมาหากิน และทำสวนใหญ่ไร้อยู่ ตั้งโรงหีบ...หัวเมืองฉะเชิงเทรา...⁴⁰

การอพยพเข้ามาของชาวจีนทำให้มีกำลังการผลิตเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้สินค้าส่งออก
 ของไทยมีการขยายตัวทั้งในแง่ประเภทและปริมาณ ทำให้มีการเปลี่ยนแปลงจากเดิมคือสินค้า
 ส่งออกจากประเภทของป่า เป็นสินค้าทางการเกษตรและสินค้าที่ต้องผ่านกระบวนการผลิต⁴¹ การ
 ขยายตัวทางการผลิตสินค้าเช่นนี้ ทำให้เกิดชุมชนที่มีการผลิตสินค้าเฉพาะอย่างเพื่อการค้า เช่นใน
 เมืองฉะเชิงเทรา มีชุมชนผลิตน้ำตาลทรายที่บ้านบางคล้า บ้านท่าไข่ บ้านสัมปทวน บ้านใหม่ บ้าน
 สนามจันทร์ บ้านทรายมูล เป็นต้น การขยายตัวของชุมชนเช่นนี้ทำให้เกิดการเพิ่มขึ้นของขนาดของ
 ชุมชนและจำนวนของประชากรด้วย⁴²

การเข้ามาของชาวจีนนี้ ในที่สุดได้ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสินค้าที่ส่งออกไปยัง
 ต่างประเทศ กล่าวคือในสมัยอยุธยาและสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น สินค้าของป่าเป็นสินค้าที่มี
 ความสำคัญที่สุด แต่ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 3 เริ่มปรากฏการเปลี่ยนแปลงสินค้าส่งออกที่ต้องใช้
 แรงงานคนในการผลิต โดยเฉพาะแรงงานชาวจีนที่เข้ามาในภาคตะวันออกและพื้นที่ต่าง ๆ ของ
 ประเทศไทย จึงทำให้ไทยเข้าสู่การทำเกษตรกรรมเพื่อการค้ามากขึ้น เนื่องจากชาวจีนได้เริ่มปลูก

⁴⁰ จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3, หอสมุดแห่งชาติ เลขที่ 21 จ.ศ.1210. อ้างถึงในวรรณิ แผลูกอินทร์. (2538).
 ความสำคัญของการผลิตเพื่อการค้าของเมืองฉะเชิงเทราในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนสนธิสัญญาเบาริง. หน้า 109.

⁴¹ คุราชละเอียดยการสินค้าส่งออกในสมัยพระเจ้ากรุงธนบุรี-สมัยต้นรัชกาลที่ 4 ได้ใน อติสร หมวก
 พิมาย. (2531). กรมท่ากับระบบเศรษฐกิจไทย : วิเคราะห์โครงสร้างการเปลี่ยนแปลงตั้งแต่สมัยธนบุรีถึงการทำ
 สนธิสัญญาเบาริง พ.ศ.2310-2398. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต คณะศิลปศาสตร์
 มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 122-124.

⁴² วรรณิ แผลูกอินทร์. (2538). ความสำคัญของการผลิตเพื่อการค้าของเมืองฉะเชิงเทราในสมัย
 รัตนโกสินทร์ก่อนสนธิสัญญาเบาริง. หน้า 169-170.

อ้อยและผลิตน้ำตาลทรายตั้งแต่ พ.ศ.2353 นอกจากนี้ชาวจีนในพื้นที่จันทบุรีได้ปลูกพริกไทยและยาสูบเพื่อส่งเป็นสินค้าออกที่สำคัญของประเทศ⁴³

นอกจากนี้ยังมีสินค้าทางการเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรมขั้นต้น เช่น หมาก ฝ้าย ปลาแห้ง เหล็ก น้ำตาลทราย เรือสำเภาและชิ้นส่วนของเรือสำเภา เป็นต้น⁴⁴ การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวนี้เกิดจากปัจจัยหนึ่งที่สำคัญ นั่นคือ การขยายตัวของระบบเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ

นโยบายการเพิ่มพื้นที่การปลูกอ้อย

การอพยพเข้ามาของชาวจีนมิใช่มีผลกระทบต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจในภาพรวมเท่านั้น แต่ยังมีผลต่อการผลิตสินค้าเฉพาะอย่าง เช่น อ้อยและน้ำตาลอีกด้วย ดังจะเห็นได้ว่าในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นมีการทำไร่อ้อยขนาดใหญ่ รวมทั้งตั้งโรงหีบอ้อยเพื่อทำน้ำตาลทรายในหลายเมือง เช่น เมืองนครชัยศรี สาครบุรี บางปลาสร้อย พนัสนิคม และเมืองฉะเชิงเทรา ซึ่งผู้ที่เป็นแรงงานสำคัญในการผลิตอ้อยและน้ำตาลก็คือ ชาวจีน

จอห์น ครอว์ฟอร์ด ราชทูตอังกฤษในสมัยรัชกาลที่ 2 ได้ระบุว่า แหล่งปลูกอ้อยที่สำคัญได้แก่ บริเวณบางปลาสร้อย (เมืองชลบุรี) นครไชยศรี และบางปะกง⁴⁵ โดยในส่วนของบางปลาสร้อยและเมืองแปดริ้ว ซึ่งเป็นเมืองท่าที่สำคัญของภาคตะวันออก ปลูกเลกัวซ์ได้บันทึกไว้ว่า

⁴³ อติสร หมวกพิมาย. (2531). *กรมท่ากับระบบเศรษฐกิจไทย : วิเคราะห์โครงสร้างและการเปลี่ยนแปลงตั้งแต่สมัยธนบุรีถึงการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง พ.ศ.2310-2398*. หน้า 119.

⁴⁴ ศุภรัตน์ เลิศพาณิชย์กุล และวิพุธ โสภวงศ์. (2537). “ภาพชีวิตเศรษฐกิจไทยจากนิราศสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น” *สุโขทัยธรรมมาธิราช* 7(2) พฤษภาคม-สิงหาคม 2537. หน้า 36-57.

⁴⁵ จอห์น ครอว์ฟอร์ด. (2515). *เอกสารของครอว์ฟอร์ด แปลโดย ไพโรจน์ เกษแม่นกิจ*. กรุงเทพฯ : กรมศิลปากร. หน้า 380-381.

...ข้าพเจ้าได้เวะขึ้นที่บางปลาสร้อย...มีการเพาะปลูกอันอุดมสมบูรณ์มาก มีข้าว น้ำตาล ยาสูบชนิดดี ผลไม้เอนกอนันต์...ถึงเมืองแปดริ้ว...ทั้งจังหวัดเป็นที่ราบใหญ่ อุดมไปด้วยนาข้าว สวนผลไม้ และไร่อ้อย มีโรงหีบอ้อยไม่ต่ำกว่า 20 โรง ซึ่งเจ้าของเป็นคนจีน⁴⁶

การเพาะปลูกอ้อยมีความสำคัญมากขึ้นเมื่อมีการริเริ่มนำเอาอ้อยมาแปรรูปเป็นน้ำตาลทราย โดยชาวจีนแต่จิวในสมัยรัชกาลที่ 2⁴⁷ ในเวลาต่อมาแหล่งที่ปลูกอ้อยมากคือ มณฑลปราจีน นครชัยศรี พิจิตร โลก นอกนั้นในมณฑลอื่น ๆ ปลูกอ้อยรวมกันไม่ถึง 4,000 ไร่ ส่วนแหล่งทำน้ำตาล ที่เป็นแหล่งใหญ่คือจังหวัดชลบุรี⁴⁸

การทำไร่อ้อยและโรงหีบอ้อยผลิตน้ำตาลทรายของชาวจีนที่เมืองฉะเชิงเทราฯ ผลิตเพื่อขาย ลงสู่ลูปกำปั่นทุกปี ทำให้รัฐได้ภาษี จังกอบและค่าธรรมเนียมการค้า อันเป็นประโยชน์แก่รัฐและราษฎรที่ทำการผลิต⁴⁹

น้ำตาลทรายขาวจึงเป็นสินค้าออกที่มีมูลค่าและทำกำไรเป็นอันดับต้น ๆ ในกลุ่มสินค้าส่งออกของไทยในขณะนั้น โดยตลาดที่สำคัญคือ จีน และรองลงมาคือสิงคโปร์ ด้วยเหตุที่น้ำตาลทรายเป็นสินค้าสำคัญที่นำรายได้เข้าสู่ประเทศอย่างมาก ทำให้รัฐบาลในขณะนั้นพยายามที่จะส่งเสริมให้มีการเพิ่มพื้นที่เพาะปลูกอ้อยและตั้งโรงหีบอ้อยขึ้น โดยเฉพาะในภูมิภาคตะวันออก เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดเห็นได้จากในสมัยรัชกาลที่ 3 รัฐได้มอบหมายให้พระยาวิเสทภูไชย เจ้าเมืองฉะเชิงเทรา คิดอ่านจัดแจงให้ราษฎรไทย จีน ลาว เขมร ทำไร่อ้อยให้มากขึ้น ดังความว่า

⁴⁶ ปาลเลกัวซ์. (2552). เล่าเรื่องกรุงสยาม. ศรีปญญา. หน้า 73-74.

⁴⁷ ศุภรัตน์ เลิศพาณิชย์กุล. (2533). “หน่วยที่ 2 เศรษฐกิจไทยสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น (พ.ศ.2325-2398)” ใน เอกสารการสอนชุดวิชาเศรษฐกิจไทย. มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช. หน้า 83.

⁴⁸ “น้ำตาลในประเทศสยาม ตอน 1 ดำนานย่อ” ใน จดหมายเหตุของสภาเผยแผ่พาณิชย์ ฉบับที่ 3 มกราคม 2464. หน้า 11.

⁴⁹ หอสมุดแห่งชาติ. เลขที่ 21 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3 จ.ศ.1210.

“...ให้พระยาวิเสทฤาไชย คิดอ่านจัดแจงให้ราษฎรไทย จีน ลาว และเขมร ทำไร่อ้อยขึ้นให้มาก ถ้ามีแห่งใดตำบลใดควรจะทำไร่อ้อยได้ หากที่ดินบริเวณนั้นมีผู้จับจองไว้ก่อนแล้ว แต่ปล่อยทิ้งที่ดินให้กร้างว่างเปล่าอยู่ก็ให้พระยาวิเสทฤาไชยหาตัวราษฎรผู้จับจองที่นั้นไว้มาไต่ถามว่าจะทำนา ทำสวน ในที่ดินนั้นหรือไม่ หากเกินกำลังที่จะทำได้ก็อย่าหวังที่ไว้ ให้พระยาวิเสทฤาไชยจัดแจงให้ราษฎรคนอื่นทำไร่อ้อยให้เต็มพื้นที่นั้น...”⁵⁰

การเพิ่มการผลิตอ้อยเพื่ออุตสาหกรรมน้ำตาลนี้เป็นสิ่งที่รัชกาลที่ 3 ทรงให้ความสำคัญดังในพ.ศ.2380 รัชกาลที่ 3 ทรงโปรดฯ ให้เจ้าเมืองฉะเชิงเทรารับผิดชอบในการทำไร่อ้อยที่เมืองฉะเชิงเทราในพื้นที่ 223 ไร่เพื่อส่งเข้าโรงงานน้ำตาลของหลวง⁵¹ และยังมีคำสั่งของพระยามหาอำมาตย์ถึงพระยาวิเสทฤาไชย เจ้าเมืองฉะเชิงเทรา ว่า “ให้จัดซื้อยอดอ้อยเพื่อป้อนสวนอ้อยที่พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าฯ ได้โปรดให้เจ้าพระยาพระคลังจัดขึ้นที่เมืองพนัสนิคม พร้อมทั้งตั้งโรงทำน้ำตาลทรายด้วย...”⁵² คำสั่งดังกล่าวนี้แสดงให้เห็นถึงนโยบายในการส่งเสริมให้มีการปลูกอ้อยและผลิตน้ำตาลทรายป้อนเข้าสู่ตลาด

นโยบายระบบเจ้าภาษีนายอากรที่มีผลต่อภาคตะวันออก

การตั้งภาษีอากรขึ้นใหม่ 38 อย่าง และจัดเก็บผ่านระบบเจ้าภาษีนายอากรในสมัยรัชกาลที่ 3 แสดงให้เห็นถึงความเจริญทางเศรษฐกิจที่มีการขยายตัวอย่างมาก จนก่อให้เกิดการเกษตรเพื่อการค้า เช่น ฝ้าย พริกไทย ยาสูบ อ้อย และการทำอุตสาหกรรมขึ้นปฐมบางอย่าง เช่น การทำ

⁵⁰ หอสมุดแห่งชาติ. จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3 เลขที่ 21 จ.ศ.1210. และดูรายละเอียดความสำคัญนี้ได้จาก วรณี แผลูกอินทร์. (2538). ความสำคัญของการผลิตเพื่อการค้าของเมืองฉะเชิงเทราในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนสนธิสัญญาบาวริง. ปรินญาณิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. หน้า 116-123

⁵¹ วรณี แผลูกอินทร์. (2538). ความสำคัญของการผลิตเพื่อการค้าของเมืองฉะเชิงเทราในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนสนธิสัญญาบาวริง. หน้า 117.

⁵² หอสมุดแห่งชาติ. จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3 จ.ศ.1200.เล่มที่ 18/4 เรื่อง หนังสือพระยามหาอำมาตย์ถึงพระยาวิเสทฤาไชยเจ้าเมืองฉะเชิงเทรา ได้จัดซื้ออ้อยจำนวนมาก. อ้างถึงใน นิธิ เอียวศรีวงศ์. (2527). ปากไก่และใบเรือ รวมความเรียงว่าด้วยวรรณกรรมและประวัติศาสตร์ต้นรัตนโกสินทร์. หน้า 104.

น้ำตาลทราย ต่อเรือสำเภา เหมืองแร่ดีบุก⁵³ การขยายตัวทางเศรษฐกิจเป็นการผลิตเพื่อการค้านี้เกิดขึ้นภายในระบบเศรษฐกิจพอยังชีพของคนส่วนใหญ่ก่อนการทำสนธิสัญญาเบาว์ริงในพ.ศ.2398

รัฐเรียกเก็บภาษีจากผู้ปลูกอ้อยมีการกำหนดอัตราเรียกเก็บอ้อยปลูกใหม่ไร่ละ 1 บาท ส่วนอ้อยที่มีต่ออยู่แล้วไร่ละ 2 สลึง⁵⁴ ต้นอ้อยที่ยังไม่ได้หีบเป็นน้ำตาลทราย มีพิกัดร้อยละ 10 และเรียกเก็บอากรสมพัสดุไร่ละ 30 สตางค์ต่อปี อีกทั้งอ้อยที่ปลูกในไร่ต้องเสียภาษีค่าที่ดินไร่ละ 4 บาท 50 สตางค์⁵⁵ ภาษีที่เกี่ยวกับการปลูกอ้อยเพื่อทำน้ำตาลจึงเป็นรายได้ของรัฐที่สำคัญในสมัยรัชกาลที่ 3 การดำเนินการจัดระบบเก็บภาษีอากรดังกล่าว แสดงให้เห็นถึงการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่เริ่มเกิดขึ้น และรัฐในขณะนั้นเห็นโอกาสในการแสวงหารายได้เข้าท้องพระคลัง จะเห็นว่ามีรายการเก็บภาษีอากรชนิดใหม่ ๆ เกิดขึ้นหลายชนิด

นโยบายการแลกเปลี่ยนสินค้าและทรัพยากรธรรมชาติ

ดินแดนในแหลมมลายูและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ภูมิภาคตะวันออกจึงกลายเป็นศูนย์กลางการติดต่อค้าขาย หลักฐานจากหลายแห่งแสดงให้เห็นว่าภาคตะวันออกมีสินค้าและความสำคัญทางการค้ามาตั้งแต่สมัยอยุธยา เช่น จดหมายเหตุของบาทหลวง เดอ ชัวชีร์ บันทึกว่า เมืองจันทบุรีเป็นเมืองท่าสำคัญทางชายทะเลตะวันออก มีสินค้าสำคัญคือ พริกไทยและของป่าต่าง ๆ มีการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้ากับประเทศจีน ลาว กัมพูชา และเกาะต่าง ๆ สมบูรณ์ไปด้วยงาช้าง ข้าว พริกไทย ครั่ง ยาสูบ หนังสัตว์ ฝ้าย การบูร จี๊ผึ้ง ดีบุก ไม้มีค่า ไข่มุก เพชรพลอย

⁵³ ศุภรัตน์ เลิศพานิชย์กุล. (2543). “รายได้รายจ่ายของรัฐสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น”. วารสารสุทธิทัยธรรมาธิราช. ปีที่ 13 ฉบับที่ 3 กันยายน-ธันวาคม 2543. หน้า 99.

⁵⁴ หอสมุดแห่งชาติ. จดหมายเหตุรัชกาลที่ 3 เล่มที่ 79 จ.ศ.1204. อ้างถึงใน วรณี แผลกอินทร์. (2538). ความสำคัญของการผลิตเพื่อการค้าของเมืองฉะเชิงเทราในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนสนธิสัญญาเบาว์ริง. หน้า 122.

⁵⁵ วรณี แผลกอินทร์. (2538). ความสำคัญของการผลิตเพื่อการค้าของเมืองฉะเชิงเทราในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนสนธิสัญญาเบาว์ริง. หน้า 121.

ต่อมาในสมัยรัตนโกสินทร์หลักฐานชาวต่างชาติยังคงแสดงให้เห็นทรัพยากรของภาคตะวันออก เช่น บาทหลวงปาเลกัวซ์ เจ้าคณะเขตของศาสนาคริสต์นิกายโรมันคาทอลิก ประจำสยาม ได้เขียนถึงสภาพเมืองจันทบุรีเมื่อราว พ.ศ.2397 ไว้ใน เล่าเรื่องกรุงสยาม ว่า

จันทบุรีเป็นเมืองเล็ก ๆ มีราษฎรอยู่ราว 6,000 คน เป็นคนไทย ญวน และจีน มีตลาด โรงต้มกลั่นสุรา และวัดหลายวัด มีการต่อเรือทุกขนาด เนื่องด้วยสามารถนำไม้จาก ป่าในภูเขามาได้สะดวกในฤดูน้ำหลาก สินค้าเข้ามีมาโดยสำเภากินประมาณ 12 ลำ ซึ่งนำสินค้ามาจากเมืองจีนมาขายทุกปี สินค้าออกนั้นมีปริมาณมากกว่า โภคผลที่สำคัญคือ พริกไทย กระวาน รง ที่นำมาจากประเทศกัมพูชา ไม้กฤษณา หนังสัตว์ งาช้าง น้ำตาล จี๊ผึ้ง ปลาเค็ม ฯลฯ⁵⁶

และเล่าเรื่องเมืองตราดที่เรียกว่า เมืองทุ่งใหญ่ ว่า

จังหวัดทุ่งใหญ่ อันอยู่ทางทิศตะวันออกของจันทบุรีนั้น อุดมสมบูรณ์ไปด้วยกระวาน ไม้จันทร์แดง รงเขมร พริกไทย งาช้างและผลิตผลอันมีค่าอื่น ๆ อีกมาก เมืองทุ่งใหญ่ มีพลเมืองอยู่ราว 4,000 คนเป็นคนไทยและคนจีน ซึ่งเป็นพ่อค้ากับแม่ค้ากันแทบทั้งนั้น พลเมืองส่วนน้อยทำประมง ทั้ง ๆ ที่ชายฝั่งทะเลมีกุ้ง ปลาชุกชุม ในบริเวณใกล้เคียงกันมีเกาะ อันอุดมไปด้วยพันธุ์ไม้ เช่น เกาะช้าง ซึ่งกล่าวกันว่ามีเสือชุกนัก มีภูเขาตั้งเด่นอยู่บนเกาะ เป็นสถานที่พักจอดของเรือทั้งหลายที่แวะเข้ามาหานี้⁵⁷

จอห์น ครอว์ฟอร์ดที่เข้ามาประเทศไทยในสมัยรัชกาลที่ 2 (พ.ศ.2365) ระบุว่า สินค้าที่ไทยซื้อจากเขมรและโคชินไชน่า ส่วนใหญ่เป็นรวง กระวาน งาช้าง หนังและกระดูกสัตว์ เนื้อสัตว์ ปลาเค็ม โดยไทยนำสินค้าเข้ามาจากจีนและยุโรป เช่น เหล็กกล้า กะทะเหล็ก ยาสูบ ผืน บางครั้งมีสินค้าประเภทใบเรือ ผ้าแพร ไหมดิบ เครื่องปั้นดินเผา และหมากนากลับเข้ามา⁵⁸

⁵⁶ เกรียงศักดิ์ เจริญพัฒน์ และปาริชาติ เรืองวิเศษ. (2538). จันทบุรี. สำนักพิมพ์สารคดี. หน้า 23-24

⁵⁷ ปาลเลกัวซ์. (2552). เล่าเรื่องกรุงสยาม. ศรีปัญญา. หน้า 72.

⁵⁸ อติพร หมวกพิมาย. (2531). กรมท่ากับระบบเศรษฐกิจไทย : วิเคราะห์โครงสร้างและการเปลี่ยนแปลงตั้งแต่สมัยธนบุรีถึงการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง พ.ศ.2310-2398. หน้า 150.

2.4 ผลของการการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจก่อน พ.ศ.2398

ในช่วงรัตนโกสินทร์ตอนต้นการดำเนินการทางเศรษฐกิจและสังคมที่เกิดขึ้นในภาคตะวันออก ซึ่งเป็นพื้นฐานที่ทำให้เกิดผลต่อพัฒนาการของภาคตะวันออกในเวลาต่อมา มีหลายประเด็น ดังนี้

การเกิดการจัดตั้งถิ่นฐานบริเวณชุมชนริมชายฝั่งทะเล

บริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกหลายจังหวัด ได้เกิดการขยายตัวของชุมชนเมืองท่าที่เกิดจากการเข้ามาติดต่อค้าขายจากพ่อค้าที่เดินเรือเลียบชายฝั่งทะเลตะวันออกขึ้นในหลายพื้นที่ ดังนี้

ชุมชนตลาดบ้านใหม่

ยุคแรกของการก่อตั้งชุมชนตลาดบ้านใหม่ (พ.ศ.2310-2325) การตั้งถิ่นฐานของชุมชนมีลักษณะรวมตัวอยู่ริมน้ำ คือ คลองบ้านใหม่ มีการรวมตัวตามแนวขวางกับลำคลอง รูปแบบบ้านเรือนเป็นเรือนห้องแถวค้าขายแบบคนจีน มีลักษณะเรือนเครื่องผูกมุงอยู่กันอย่างเบียดเสียด มีถนนแคบ ๆ ตลาดขายของลักษณะเป็นอาคารชั่วคราวเปิดโล่ง ขนาดของชุมชนมีขนาดเล็ก การสัญจรเดินทางติดต่อกับบริเวณโดยรอบชุมชนและชุมชนใกล้เคียงใช้การสัญจรทางน้ำเป็นหลัก ส่วนการเดินทางทางบกใช้เกวียนเป็นพาหนะ ตลาดบ้านใหม่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำบางปะกงซึ่งเป็นเส้นทางในการเดินเรือโดยสารระหว่างกรุงเทพฯ-แปดริ้ว บริเวณตลาดบ้านใหม่เป็นจุดรับส่งผู้โดยสาร ทำให้ตลาดบ้านใหม่มีบทบาทในการเป็นศูนย์กลางการเดินทางมากขึ้น รวมทั้งการเป็นตลาดรับน้ำที่รับซื้อสินค้าเกษตร⁵⁹

⁵⁹ วรพจน์ มีสุข. (2550). การศึกษาพัฒนาการชุมชนตลาดริมน้ำ : กรณีศึกษาชุมชนริมน้ำตลาดบ้านสุต จังหวัดสุพรรณบุรี. วิทยานิพนธ์การวางผังเมืองและสภาพแวดล้อมมหาบัณฑิต สาขาการวางผังเมืองและสภาพแวดล้อม, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. หน้า 72-74.

ชุมชนริมคลองบางพระ และบ้านน้ำเขียว จังหวัดตราด

คลองบางพระ จังหวัดตราดเป็นเส้นทางคมนาคมที่ใช้ในการค้าขายระหว่างพ่อค้าชาวจีนจากต่างประเทศ หรือจากจังหวัดอื่น ๆ รวมทั้งเป็นเส้นทางจากหมู่บ้านหนึ่งไปยังหมู่บ้านหนึ่ง ทำให้เกิดชุมชนและตลาดเก่า จากถนนริมคลอง (ธนเจริญ) ขยายสู่ถนนหลักที่เป็นย่านการค้าใหม่และมีผู้คนมากหน้าเข้ามาทำการค้าในบริเวณนี้ ในสมัยรัชกาลที่ 3 มีผู้คนเข้ามาตั้งถิ่นฐานในชุมชนคลองบางพระมากขึ้น ทำให้ชุมชนการค้าขยายกลายเป็นย่านการค้าที่ใหญ่ขึ้น คนในชุมชนเรียกกันว่า ตลาดใหญ่ การเข้ามาของผู้มาใหม่ ทำให้บ้านเรือนหนาแน่นขึ้น ชุมชนบางส่วนเริ่มขยับขยายไปตั้งบ้านเรือนอยู่ทางทิศเหนือของตลาดใหญ่ เกิดเป็นย่านตลาดแห่งใหม่ขึ้นเรียกว่า ตลาดขวาง

การเป็นย่านการค้าเก่าแก่ของชุมชนริมคลองบางพระ จังหวัดตราด เนื่องจากอยู่ใกล้ปากแม่น้ำตราด เป็นเส้นทางคมนาคมหลักที่มีเรือใบ เรือสำเภา และเรือแจวจำนวนมาก บรรดาชาวเกาะจะล่องเรือเข้ามาทางปากแม่น้ำเพื่อนำมะพร้าวมาส่งที่บ้านบางพระ ขณะเดียวกันพ่อค้าชาวจีนจะล่องเรือสำเภานำสินค้าเสื้อผ้าและเครื่องถ้วยกระเบื้องมาขาย และมีชาวช่องลำเลียงไม้หอม ของป่า รวมทั้งสมุนไพรต่าง ๆ มาขาย โดยล่องเรือมาตามแม่น้ำตราด และหาซื้อเสื้อผ้า สิ่งของเครื่องใช้ที่จำเป็นกลับไป บทบาทของชาวช่องที่มีกับของป่านี้ ปรากฏในพระราชนิพนธ์ของรัชกาลที่ 5 ว่า

...เร็วกระวานนั้นมีแถบป่าสีเข้มนต่อเขตต์แดนกับเมืองพระตะบอง มีคนชาติหนึ่งเรียกว่า ชอง อยู่ในแถบป่าสีเข้มน พุดภาษาหนึ่งต่างหากแต่คล้าย ๆ กันกับเขมร ชอบลูกบิดแลของทองเหลืองเหมือนอย่างกะเหรี่ยงเมืองกาญจนบุรี เป็นกองส่วยเร็ว ส่วยกระวานขึ้นเมืองจันทบุรีกับไทยญวนบ้าง ไปเที่ยวเก็บตามเขาแลเนินที่ต่อเขตต์แดนแลป่าอื่น ๆ ก็มี คือป่าน้ำเขียว ป่าตะเคียนทอง และป่าไพรขาว แต่เร็วกระวานนี้ พวกส่วยไปเก็บมาส่งครบจำนวน แล้วจึงได้ซื้อขาย มีน้อยไม่มาก...⁶⁰

⁶⁰ “พระราชนิพนธ์พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 เรื่อง เสด็จประพาสจันทบุรี ปีชวดจุลศักราช 1238. (พ.ศ.2419)” ใน กรมศิลปากร. (2514). **ชุมนุมเรื่องจันทบุรี** พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ นางวรรณ จันทวิมล ณ สุสานหลวงวัดเทพศิรินทราวาส วันที่ 29 พฤศจิกายน พุทธศักราช 2514. หน้า 154.

การติดต่อค้าขายกับพื้นที่ใกล้เคียงเป็นเรื่องปกติของชุมชน เช่นชาวบ้านน้ำเขียวที่ค้าขายกันในตลาดน้ำเขียวระหว่างชาวสวนกับชาวประมงอยู่ทุกวัน ถ้าหากขายในตลาดไม่หมด ก็จะนำไปขายในตลาดใหญ่ริมคลองบางพระ โดยใช้วิธีเดินไป และหากกลับก็จะซื้อของกลับเข้าบ้านน้ำเขียว

เดิมทีคนที่บ้านน้ำเขียว เป็นคนไทยนับถือศาสนาพุทธ ต่อมาพ่อค้าชาวจีนล่องเรือสำเภา มาค้าขายสินค้าที่ทำเรือบ้านน้ำเขียวและได้ตั้งรกรากอยู่ที่นี่ ทำให้ชาวบ้านน้ำเขียวส่วนหนึ่งเป็นไทยเชื้อสายจีน และในสมัยรัชกาลที่ 3 ได้มีชาวมุสลิมซึ่งเรียกตัวเองว่า แยกจามหรือจำปา อพยพหนีสงครามมาจากเขมร เข้ามาตั้งถิ่นฐานอยู่ที่ริมคลองน้ำเขียว และมีจำนวนมากขึ้นเรื่อย ๆ โดยชาวมุสลิมและชาวยุโรปสามารถแต่งงานข้ามศาสนาได้ ทำให้ชาวบ้านในตำบลน้ำเขียวทั้งสองศาสนาสามารถอยู่ร่วมกันได้ตลอดมา

ชาวมุสลิมในเดิมมักประกอบอาชีพทำประมง จับสัตว์น้ำจากคลองน้ำเขียวเพื่อเลี้ยงชีพในครอบครัว หากได้จำนวนมากเหลือที่จะกินก็จะนำไปขายแลกเปลี่ยนกันเองภายในชุมชน นอกจากนี้ยังมีเรือขนาดกลางที่ออกไปทำประมงในทะเลบริเวณเกาะช้างกับแหลมงอบ พื้นที่ริมคลองน้ำเขียวยังเป็นท่าขึ้นของชาวประมงจากชุมชนอื่นอีกด้วย ทั้งเรือจากบ้านอ่าวใหญ่ บ้านอ่าวช่อ บ้านแหลมมะขาม และแหลมงอบ เรือเหล่านี้จะมาขึ้นของที่บ้านน้ำเขียว เพราะการเดินทางไปยังตลาดในตัวเมืองตราด (คลองบางพระ) หากไปทางเรือจะต้องอ้อมแหลมที่บ้านแหลมศอก ออกทางปากอ่าวตราดซึ่งอยู่อีกฟากหนึ่งของชายฝั่งทะเลแล้วเข้าสู่คลองบางพระ ซึ่งทะเลมีคลื่นลมแรงไม่สะดวกในการเดินเรือเล็ก จึงต้องเข้ามาในคลองน้ำเขียว เพื่อที่จะไม่ต้องเจอกับคลื่นลม และมีระยะทางสั้นกว่า แล้วเดินเท้าต่อเพื่อเข้าตัวเมืองตราด ถนนที่เดินเท้าเข้าตัวเมืองตราด คือ ถนนสายตราด-แหลมงอบ หรือ ถนนสายหัวตลาดตำบลบางพระไปถึงชายทะเลตำบลแหลมงอบมีความยาวประมาณ 16 กิโลเมตร ซึ่งถือเป็นถนนสายแรกในเมืองตราดสร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 (พ.ศ.2432) แล้วเสร็จเมื่อปีพ.ศ.2436⁶¹ ทำให้ท่าเรือที่บ้านน้ำเขียวมีความสำคัญ ซึ่งจะมีแม่ค้ามารับซื้อแล้วนำไปขายต่อที่ตลาดบางพระในตัวเมืองตราด ขณะเดียวกันชาวเรือจากชุมชนอื่นที่มาขึ้นฝั่งที่บ้านน้ำเขียวก็จะซื้อสินค้าพวกพืชผัก ผลไม้จากชาวสวนบ้านน้ำเขียวกลับไปยังชุมชนของตน

⁶¹ ศศิธร โทวินัส. (2554). การศึกษาเพื่อจัดทำแผนที่ทางมรดกทางสถาปัตยกรรมชุมชนรักษ์คลองบางพระ จังหวัดตราด. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการจัดการทรัพยากรวัฒนธรรม มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 201.

นอกจากชุมชนบ้านน้ำเขียว ยังมีชุมชนเล็ก ๆ เช่น บ้านเปรี๊นที่มีการตั้งถิ่นฐานครั้งแรกเมื่อประมาณ 150 ปีก่อน จากกลุ่มชาวจีนที่เดินเรือเข้ามาตั้งรกรากทำมาหากิน โดยระยะแรกมีเพียง 10 ครอบครัว เข้ามาทำนาข้าว ทำไร่ และรับจ้างลอกเปลือกไม้ไปรงสำหรับใช้ทำเชือกมัดของ จับหาอาหารตามป่าและชายฝั่งทะเลของหมู่บ้าน ต่อมาชุมชนได้ขยายใหญ่ขึ้น มีคนอพยพจากที่อื่น ๆ เข้ามาตั้งถิ่นฐานด้วย โดยกระจายอยู่ตามสวนและเส้นทางคมนาคม แต่ชุมชนเชื้อสายจีนยังคงเป็นคนกลุ่มใหญ่ที่มีความสัมพันธ์แบบเครือญาติอย่างใกล้ชิด โดยมีตระกูลเลียงเคราะห์ สังก์นาค เสงี่ยมสุข ชุมณี และเป็ดแก้ว เป็นหลัก⁶²

ชุมชนปากน้ำประแส

ชุมชนปากน้ำประแสมีรูปแบบการดำเนินชีวิตที่สามารถจำแนกออกได้ตามลักษณะของการตั้งถิ่นฐานและการใช้ทรัพยากรของชุมชน⁶³ สามารถแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่พื้นที่ราบตามแนวชายฝั่งทะเลและพื้นที่ราบลุ่มที่อยู่บริเวณตอนบนของชุมชนจะประกอบอาชีพเกษตรกรรม ได้แก่ การทำนา ทำสวน ทำไร่ ส่วนชาวบ้านตอนล่างจะประกอบอาชีพประมง ขณะที่ชาวจีนที่เข้ามาตั้งถิ่นฐานในชุมชนจะนิยมตั้งถิ่นฐานอยู่ตามแนวชายฝั่งทะเลและจะประกอบอาชีพทางการค้าเป็นหลัก จากการเป็นศูนย์กลางทางการค้าที่สำคัญการประกอบอุตสาหกรรมในชุมชนส่วนใหญ่จะตกเป็นของเจ้านายหรือข้าราชการ ได้แก่การประกอบการโรงสี โรงเลื่อย⁶⁴

นอกจากพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลและแม่น้ำ พื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการเข้ามาตั้งถิ่นฐานบริเวณหนึ่งที่เกิดขึ้น คือ พื้นที่ที่เป็นเกาะ เช่นเกาะช้างมีหลายชุมชนที่มีอายุไม่น้อยกว่า 100 ปี หลายชุมชน เช่น ชุมชนสลักเพชร ชุมชนคลองสน ซึ่งชุมชนสลักเพชรเป็นชุมชนแรก ๆ ที่เข้ามาตั้งถิ่นฐาน ในระยะแรกมีราษฎรอาศัยอยู่ประมาณ 10 หลังคาเรือน ราษฎรกลุ่มแรกเป็นชาวจีน และชาวยุวน ตระกูลแซ่ตั้ง แซ่ตัน แซ่เตียว แซ่กู่ แซ่ลี การที่คนเข้ามาอาศัยบริเวณนี้เพราะพื้นที่สลักเพชรเป็นอ่าว อ่าวสลักเพชรเป็นอ่าวใหญ่มีลักษณะโค้งครึ่งวงกลม ด้านหลังมีเขาสลักเพชรเป็นแนวกัน

⁶² วัชรพล ลินรัมย์, ประวัติชุมชน "บ้านเปรี๊น" จ.ตราด, เข้าถึงได้จาก <http://www.bangkapi.ac.th/> (วันที่ค้นข้อมูล : 27 มกราคม 2558).

⁶³ ธนิต โตคติแพทย์, (2557). "วิวัฒนาการเศรษฐกิจชุมชนชาวประมงปากน้ำประแส จังหวัดระยอง" วารสารวิชาการมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ปีที่ 22 ฉบับที่ 39 (พฤษภาคม-สิงหาคม 2557), หน้า 195.

⁶⁴ อัญชลี อิสสรารักษ์, การพัฒนาหลักสูตรท้องถิ่นเรื่องวัฒนธรรมลุ่มน้ำประแสสำหรับนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 ในโรงเรียนสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาระยอง เขต 2, หน้า 243.

ลม ส่วนด้านหน้าปากอ่าวยังมีเกาะน้อยใหญ่คอยเป็นกำแพงกั้นลมอีกชั้นหนึ่ง อ่าวสลักเพชรจึงเป็นจุดหลบลมของเรือประมงได้เป็นอย่างดี⁶⁵ ส่วนชุมชนคลองสนในระยะแรกเป็นชาวไทยเชื้อสายจีน (ไหหลำ) โดยเฉพาะตระกูลแซ่ตัน ต่อมาตระกูลองชมพู ศิริพันธ์ ชิวสุชะ จึงเริ่มเข้ามา ชุมชนแห่งนี้มีอายุไม่น้อยกว่า 130 ปี เพราะวัดคลองสน ซึ่งเป็นวัดประจำชุมชนในระยะแรกตั้งเป็นสำนักสงฆ์ตั้งแต่พ.ศ.2425 การตั้งถิ่นฐานของชาวบ้านแถบนี้มีไม่มากนัก โดยในระยะแรกชาวบ้านมีอาชีพทำสวนต่อมาได้หันมาทำประมงเป็นส่วนใหญ่⁶⁶

⁶⁵ "เกาะช้าง ตราด เกาะสวรรค์แห่งท้องทะเลตราด" ทริป แมกซีน (Trip magazine). ปีที่ 9 ฉบับที่ 105 (2548) หน้า 40-51.

⁶⁶ อภิสิทธิ์ เกษมผลกุล. (2553). ตามรอยเสด็จฯ เกาะช้าง จังหวัดตราด. หน้า 116-123.

บทที่ 3

นโยบายรัฐที่มีต่อเศรษฐกิจภาคตะวันออก พ.ศ.2398-2475

3.1 บริบทการกำหนดนโยบายเศรษฐกิจไทย พ.ศ.2398-2475

บริบทการกำหนดนโยบายเศรษฐกิจของไทยในช่วงพ.ศ.2398-2475 มีพื้นฐานทั้งภายในและภายนอกที่มีผลต่อการกำหนดและดำเนินนโยบายทางเศรษฐกิจของรัฐบาลในสมัยสมบูรณาญาสิทธิราชย์ โดยเฉพาะสนธิสัญญาพระราชไมตรีที่ประเทศไทยทำไว้กับนานาประเทศ

การทำสนธิสัญญาพระราชไมตรีระหว่างไทยกับนานาชาติ เป็นสัญญาที่มีสาระด้านเศรษฐกิจเป็นหลัก มีความเป็นมาก่อนสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยอังกฤษได้พยายามเข้ามาเจรจาขอทำสนธิสัญญาทางไมตรีและการค้าด้วย ตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย (พ.ศ.2352-2367) โดยจอห์น คลอว์เฟิลด์ได้เข้ามาเจรจาในพ.ศ.2364 แต่การเจรจาลังช้าไม่ประสบความสำเร็จ ต่อมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ.2367 – 2394) อังกฤษได้ส่งเฮนรี เบอร์นี เป็นทูตเข้ามาเจรจาทางการค้า การเจรจาครั้งนี้ทั้งสองฝ่ายและได้ตกลงทำสนธิสัญญาที่เรียกกันว่า สนธิสัญญาเบอร์นี ในปี พ.ศ.2369 เพื่อแก้ไขการเก็บภาษีหลายประเภท เหลือเพียงภาษีสินค้าขาเข้าโดยเก็บภาษีปากเรือวละ 1,700 บาท ถ้าเป็นเรืออับเฉา (เรือเปล่าเข้ามาขนสินค้า) เก็บวละ 1,500 บาท และสัญญาเบอร์นีนี้ก็เป็นแบบอย่างให้สหรัฐอเมริกาส่งเอ็ดมันด์ โรเบิร์ต เป็นทูตมาเจรจาและทำสัญญาแบบเดียวกับสัญญาเบอร์นีในปี พ.ศ.2376 สาระสำคัญคือ การอนุญาตให้พ่อค้าไทยและพ่อค้าอังกฤษซื้อขายสินค้ากันเองได้อย่างเสรี โดยไม่ต้องผ่านพระคลังสินค้าอย่างแต่ก่อน ยกเว้นสินค้าต้องห้าม คือ ข้าว อาวุธปืน และฝิ่น⁶⁷ นอกจากนี้ยังได้ทำสนธิสัญญาพระราชไมตรีและการค้ากับต่างประเทศที่มีเนื้อความใกล้เคียงกันนี้กับชาติตะวันตกอื่น ๆ อีกหลายชาติ ทำให้มีการผลิตสินค้าเฉพาะอย่างซึ่งเป็นที่ต้องการของต่างชาติเพื่อนำมาค้าขายในพื้นที่ต่าง ๆ เช่น บริเวณภาคกลางแถบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่นครสวรรค์ลงมาถึง

⁶⁷ กระทรวงการต่างประเทศ. (2511). ประมวลหนังสือชุดสนธิสัญญาของประเทศไทยพ.ศ.2160-2412. พระนคร : พระจันทร์. หน้า 22-23.

บริเวณรอบอ่าวไทย บริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำบางปะกงและแม่น้ำแม่กลอง ตลอดจนหัวเมืองชายทะเล ตะวันออก⁶⁸

อย่างไรก็ตามการทำหนังสือสัญญาดังกล่าวก็ยังไม่เป็นที่พอใจของอังกฤษและสหรัฐอเมริกา เพราะยังไม่สามารถยกเลิกระบบพระคลังสินค้าซึ่งเป็นระบบผูกขาดได้และรัฐบาลยังเริ่มใช้วิธีเก็บรายได้ด้วยวิธีผูกขาดภาษีสินค้าขาออก โดยให้ข้าราชการและพ่อค้าชาวจีนรับเหมาเก็บ ภาษีเพิ่มขึ้นอีกจนครอบคลุมสินค้าขาออกที่สำคัญ เช่น น้ำตาล ยาง พริกไทย เนื้อเค็ม ปลาเค็มและ รังนก⁶⁹ จนมีสินค้าที่ถูกเก็บภาษีเพิ่มขึ้นอีกถึง 38 ชนิด ทำให้อังกฤษและสหรัฐอเมริกาพยายามที่จะ แก้ไขสัญญาอีกหลายครั้งที่เกี่ยวเนื่องกับการค้า⁷⁰

ในที่สุดเซอร์จอห์น เบาว์ริง เข้ามาเจรจาในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2394-2411) และตกลงทำสนธิสัญญากันใหม่ใน พ.ศ. 2398 เรียกว่า สนธิสัญญาเบาว์ริง ซึ่งเป็นบรรทัดฐานที่ต่อมานานาประเทศได้เข้ามาขอเจรจาทำสนธิสัญญาทางไมตรีและการค้ากับไทย จำนวนมาก ซึ่งมีสาระคล้ายกับสนธิสัญญาเบาว์ริง โดยมีสาระสำคัญดังนี้⁷¹

1. ไทยและอังกฤษจะเป็นมิตรไมตรีต่อกัน
2. คนในบังคับอังกฤษมีเสรีภาพในการนับถือศาสนา ได้รับอนุญาตให้ทำการค้าและให้พำนักอยู่ได้เฉพาะในกรุงเทพฯ หรือท้องถิ่นที่สามารถเดินทางโดยเรือจากกรุงเทพฯ ไปถึงได้ภายใน 24 ชั่วโมง

⁶⁸ ศุภรัตน์ เลิศพาณิชย์กุล. (2533). “หน่วยที่ 2 เศรษฐกิจไทยสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น (พ.ศ.2325-2398)” ใน เอกสารการสอนชุดวิชาเศรษฐกิจไทย. มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช. หน้า 64.

⁶⁹ แกรมสุข นุ่มนนท์. (2528). การทูตไทยสมัยรัตนโกสินทร์. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช. หน้า 1.

⁷⁰ สหรัฐอเมริกาส่ง นายโจเซฟ บัลเลสเดีย เข้ามาใน พ.ศ. 2393 และอังกฤษส่ง เซอร์ เจมส์ บรูค เข้ามาในปีเดียวกัน

⁷¹ เพ็ญศรี คุ้ม. (2527). การต่างประเทศกับเอกราชและอธิปไตยของไทย (ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 ถึงสิ้นสมัยจอมพล ป. พิบูลสงคราม). กรุงเทพฯ : เจ้าพระยาการพิมพ์. หน้า 5-6.

3. คนในบังคับซึ่งเข้ามาอยู่ในประเทศไทยจะต้องไปจดทะเบียนเป็นหลักฐานที่สถานกงสุลอังกฤษที่กรุงเทพฯ และจะได้รับอนุญาตให้ซื้อที่ดินได้ภายในเขต 4 ไมล์จากกำแพงเมือง

4. ไทยให้อังกฤษตั้งสถานกงสุลขึ้นในกรุงเทพฯ ได้ และให้สิทธิสภาพนอกอาณาเขต (Extraterritoriality) แก่คนในบังคับอังกฤษ กงสุลอังกฤษเป็นผู้มีอำนาจพิจารณาตัดสินคดีต่าง ๆ ทั้งคดีแพ่งและอาญาซึ่งคนในบังคับอังกฤษเป็นจำเลยโดยกงสุลจะลงโทษตามกฎหมายอังกฤษ

ส่วนในคดีที่คนในบังคับอังกฤษเป็นโจทก์และคนไทยเป็นจำเลยนั้นให้ขึ้นศาลไทย ซึ่งเป็นผู้พิจารณาลงโทษตามกฎหมายไทย ในกรณีนี้กงสุลอังกฤษจะเข้าไปร่วมฟังการพิจารณาคดีได้

5. ฝิ่น เงินแท่ง หรือทองแท่ง ซึ่งเคยเป็นสินค้าต้องห้าม จะได้รับอนุญาตให้นำเข้ามาขายในประเทศได้ แต่ฝิ่นนั้นต้องขายให้แก่เจ้าภาษีฝิ่น ถ้าเจ้าภาษีฝิ่นไม่ซื้อไว้ให้บรรทุกลับออกไป

6. ไทยต้องยกเลิกภาษีปากเรือและภาษีประเภทอื่น ๆ ที่เคยเรียกเก็บ ให้เก็บได้แต่ภาษีขาเข้าในอัตราร้อยละ 3 ของราคาสินค้าเท่านั้น ถ้าของจำหน่ายไม่ได้ ไทยต้องคืนภาษีให้จนครบสำหรับสินค้าออกให้เก็บภาษีขาออกได้เพียงครั้งเดียว ตามพิกัดอัตราสินค้าที่กำหนดไว้ในภาคผนวกต่อท้ายสัญญา พ่อค้าอังกฤษมีสิทธิที่จะซื้อขายโดยตรงกับราษฎรได้

7. รัฐบาลไทยสงวนสิทธิ์ที่จะห้ามนำข้าว เหล้า และปลาออกนอกประเทศ หากสินค้าดังกล่าวเกิดความขาดแคลน

8. ไทยจะให้การปฏิบัติต่ออังกฤษเช่นชาติที่ได้รับอนุเคราะห์ยิ่ง

9. สนธิสัญญาจะบอกเลิกไม่ได้ การแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงข้อความใด ๆ ในสัญญาจะกระทำได้เมื่อเวลาผ่านไป 10 ปีแล้วและจะต้องได้รับความเห็นชอบจากทั้งสองฝ่ายทั้งต้องแจ้งล่วงหน้า 1 ปีด้วย

การทำสนธิสัญญาเบาว์ริงครั้งนี้ได้ส่งผลโดยตรงต่อระบบค้าผูกขาดโดยพระคลังสินค้า รวมทั้งบทบาทของเจ้าภาษีนายอากรที่ผูกขาดการตั้งราคาสินค้าเข้า – สินค้าออก กล่าวอีกนัยหนึ่งระบบเศรษฐกิจของสยามได้เปิดเข้าสู่ระบบการค้าเสรีอย่างยากที่จะหลีกเลี่ยง เพราะไม่เฉพาะแต่อังกฤษเท่านั้นที่เข้ามาทำสนธิสัญญา ยังมีชาติต่าง ๆ เข้ามาทำสนธิสัญญาอีกหลายประเทศ ในสาระที่คล้ายคลึงกับสนธิสัญญาเบาว์ริง เช่น ฝรั่งเศส (พ.ศ. 2399) สหรัฐอเมริกา (พ.ศ. 2399) เดนมาร์ก (พ.ศ. 2401) โปรตุเกส (พ.ศ. 2402) เนเธอร์แลนด์ (พ.ศ. 2403) ปรัสเซีย (พ.ศ. 2405) สวีเดน (พ.ศ. 2411) นอร์เวย์ (พ.ศ. 2411) เบลเยียม (พ.ศ. 2411) อิตาลี (พ.ศ. 2411) ออสเตรีย-ฮังการี (พ.ศ. 2412)

สเปน (พ.ศ. 2413) ญี่ปุ่น (พ.ศ. 2440) รัสเซีย (พ.ศ. 2442) ซึ่งการเปิดประเทศเข้าสู่การค้าเสรีครั้งนี้ ได้ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงระบบเศรษฐกิจของไทยในเวลาต่อมาหลายด้าน โดยในส่วนของ ภูมิภาคตะวันออกนั้นก็มีการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจหลายประการ ดังจะกล่าวถึงต่อไปข้างหน้า

การทำสนธิสัญญาที่ให้สิทธิแก่พ่อค้าชาวต่างประเทศ (รวมทั้งคนในบังคับด้วย) สามารถ เดินทางเข้ามาค้าขายได้อย่างเสรี ยกเว้นการค้าฝิ่นที่จะต้องให้สิทธิแก่เจ้าภาษีฝิ่นเท่านั้น รวมทั้งการ ที่ไทยจะเก็บภาษีสินค้าเข้าได้ไม่เกินร้อยละ 3 ส่วนสินค้าขาออกก็ได้มีการกำหนดอัตราตายตัวใน สินค้าแต่ละชนิดโดยไม่ต้องเสียภาษีชั้นใน การเก็บภาษีจะเรียกเก็บเมื่อสินค้าบรรทุกลงเรือเท่านั้น ซึ่งมีระบุไว้ในท้ายสนธิสัญญาครอบคลุมสินค้า 64 ชนิด ส่วนสินค้าอื่น ๆ นอกจากที่กำหนดไว้ให้ เสียภาษีเฉพาะภาษีภายในที่เรียกเก็บอยู่เท่านั้น ห้ามมีการเรียกเก็บภาษีเพิ่มขึ้นหรือห้ามเรียกเก็บเมื่อ บรรทุกลงเรืออีก⁷²

สาระของสนธิสัญญาเช่นสนธิสัญญาเบาว์ริงนี้ บรรดาพ่อค้าและนักเดินเรือชาติต่าง ๆ พากันเห็นถึงประโยชน์ที่จะได้รับ ทั้งนี้เพราะประเทศไทยมีความอุดมสมบูรณ์ทั้งสินค้าข้าวที่สามารถ จะเป็นสินค้าออกแล้ว ยังมีไม้สักซึ่งมีมูลค่าสูง การขนส่งสินค้ามีความคล่องตัวเพราะมีท่าเรือ รองรับ รวมทั้งการมีลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาและลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นแนวยาวที่จะช่วยให้การติดต่อ ระหว่างชายฝั่งกับภูมิภาคต่าง ๆ เป็นไปได้สะดวก เงื่อนไขเหล่านี้เป็นที่ต้องการของพ่อค้า นัก ลงทุนชาวยุโรปเป็นอย่างมาก⁷³

⁷² เพ็ญศรี คุ้ม. (2527). การต่างประเทศกับเอกราชและอธิปไตยของไทย (ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 ถึงสิ้น สมัยจอมพล ป. พิบูลสงคราม). กรุงเทพฯ : เจ้าพระยาการพิมพ์. หน้า 176-177.

⁷³ Mgr.Pallegoix Description du Royaume Thai : 9 - 18 อ้างถึงใน เพ็ญศรี คุ้ม. (2539). ความสัมพันธ์ ระหว่างประเทศไทย(สยาม) กับประเทศฝรั่งเศสในคริสต์ศตวรรษที่ 19 ตามเอกสารของกระทรวงการ ต่างประเทศ. กรุงเทพฯ : ราชบัณฑิตยสถาน. หน้า 17.

สนธิสัญญาที่ไทยทำกับนานาประเทศนี้ มีความสำคัญที่จะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของระบบเศรษฐกิจอย่างชัดเจน โดยเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพฯ และเมืองที่อยู่ในรัศมีของการติดต่อค้าขายในภาคกลาง ทั้งนี้เพราะการเปิดโอกาสให้พ่อค้าชาวต่างประเทศเข้ามาค้าขายอย่างเสรี ซึ่งเป็นการยกเลิกการค้าผูกขาดของรัฐที่ดำเนินผ่านพระคลังสินค้าในอดีต การเปิดเสรีทางการค้าเช่นนี้ทำให้การค้ามีการเปิดกว้างมากขึ้น เกิดพ่อค้านายทุนเพิ่มมากขึ้น เพื่อทำหน้าที่ในการติดต่อค้าขาย ทั้งการนำสินค้าเข้าและส่งออกสินค้าออก รวมทั้งการเป็นพ่อค้าคนกลางในการเชื่อมต่อการค้าระหว่างภายในประเทศกับต่างประเทศ เห็นได้จากการเข้ามาของพ่อค้านายทุนชาวตะวันตกและการพัฒนาของนายทุนชาวจีน ที่สามารถสะสมทุนและขยายตัวอย่างรวดเร็วในเวลาต่อมา

การเปลี่ยนจากการผูกขาดการค้า โดยพระคลังสินค้ามาเป็นการค้าของพ่อค้านายทุนนี้ ได้ส่งผลกระทบต่อลักษณะสินค้าที่เป็นความต้องการของต่างประเทศด้วย จากเดิมที่ลักษณะสินค้าส่งออกจะเป็นการส่งออกสินค้าหลากหลายชนิดที่พระคลังสินค้าได้มาจากส่วย มาเป็นการส่งออกสินค้าเพียงไม่กี่ชนิดที่ต่างประเทศต้องการ ซึ่งจะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการผลิต โดยเฉพาะความต้องการสินค้าข้าว ฝ้าย และไม้สัก ดังจะกล่าวถึงต่อไป

3.2 นโยบายรัฐทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อภูมิภาคตะวันออก

ภายหลังการทำหนังสือสัญญาพระราชไมตรีกับนานาชาติ พบว่าเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจการค้าเกิดขึ้น เกิดความต้องการสินค้าเกษตรจากพ่อค้าชาวต่างประเทศมากขึ้น ทำให้การส่งออกสินค้าของไทยมีเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะข้าว ดังนั้นในสมัยรัชกาลที่ 4 รัฐบาลได้สั่งให้เจ้าเมืองกรมการเมืองจะเจียงเทรา ประกาศชักชวนให้ราษฎรไทย ลาว มอญ ทำนาให้มากขึ้น⁷⁴ อย่างไรก็ตามการจะส่งเสริมให้มีการเพาะปลูกข้าวมากขึ้น นโยบายหนึ่งที่สำคัญต่อการเพิ่มพื้นที่เพาะปลูกข้าวที่สำคัญ คือ นโยบายการขุดคลอง

⁷⁴ หอสมุดแห่งชาติ. เลขที่ 46 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 4. จ.ศ.1214.

3.2.1 นโยบายการขุดคลองเพื่อเพิ่มพื้นที่เพาะปลูกและการคมนาคม

การทำสนธิสัญญาเบาว์ริงทำให้ข้าวกลายเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญของไทย เกิดความต้องการพื้นที่ปลูกข้าวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว รัฐในสมัยรัชกาลที่ 5 เห็นความสำคัญของการส่งเสริมให้มีการเพาะปลูกข้าวมากขึ้น ด้วยการขยายพื้นที่การเพาะปลูกเพื่อเพิ่มปริมาณการผลิตข้าว มีการจัดการน้ำในการทำนา และการส่งเสริมให้มีเส้นทางคมนาคมเพื่อขนส่งข้าวจากหัวเมืองเข้ามายังกรุงเทพฯ ได้สะดวก วิธีการส่งเสริมที่สำคัญคือ การขุดคลอง ดังพระราชดำริว่า

การขุดคลองเพื่อจะเป็นที่มหาชนทั้งปวงได้ไปมาอาศัย และเป็นทางที่จะให้สินค้าได้บรรทุกไปมาโดยสะดวกซึ่งให้ผลแก่เรือกสวนไร่นา ซึ่งได้เกิดทวีขึ้นในพระราชอาณาจักร เป็นการอุดหนุนการเพาะปลูกในบ้านเมืองให้วัฒนาเจริญยิ่งขึ้น⁷⁵

การประกาศใช้พระราชบัญญัติ “ประกาศขุดคลอง” ในสมัยรัชกาลที่ 5 พ.ศ.2420 ในพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงทรงโปรดเกล้าฯ ให้ขุดคลองจากพระโขนงเชื่อมกับแม่น้ำบางปะกงในพ.ศ.2420 ต่อจากคลองที่ขุดไว้ในสมัยรัชกาลที่ 3 (คลองประเวศน์บุรีรมย์)⁷⁶ ทำให้เกิดการเปิดพื้นที่ที่รกร้างเพื่อเพิ่มพื้นที่การเพาะปลูกข้าว และเป็นเส้นทางคมนาคมจากกรุงเทพฯ มาสู่ภาคตะวันออก ทำให้การเดินทางสะดวกมากยิ่งขึ้น คลองขุดที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดเกล้าฯ ให้พระยาดำรงราชพลขันธ์ เป็นแม่กองขุดและเจ้าพระยาสุรวงศ์ไวยวัฒน์ เป็นผู้อำนวยการขุด ให้ขุดต่อจากคลองพระโขนงไปเชื่อมกับแม่น้ำบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา มีความยาวทั้งสิ้น 1,150 เส้น หรือ 46 กิโลเมตร เริ่มต้นขุดในปีพ.ศ.2421 แล้วเสร็จในปีพ.ศ.2423 โดยมีวัตถุประสงค์ในการขุดเพื่อการคมนาคมระหว่างเมืองนครเขื่อนขันธ์ (จังหวัดสมุทรปราการ) กับเมืองฉะเชิงเทรา เพื่อเปิดพื้นที่เพาะปลูกเพิ่มขึ้นในบริเวณสองฝั่งคลอง โดยใช้เงินทุนในการขุดจาก 3 แหล่ง คือ

1. พระราชทานเงินจากกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ 80,000 บาทเศษ เพื่อจ้างชาวจีนมาขุด
2. จ่าย

⁷⁵ เสถียร ลายลักษณ์ และคนอื่น ๆ (รวบรวม). (2478). “ประกาศเรื่องอนุญาตขุดคลอง” ประชุมกฎหมายประจำศก รัชกาลที่ 5 เล่ม 9. โรงพิมพ์เดลิแมต์. หน้า 8.

⁷⁶ การขุดคลองประเวศน์บุรีรมย์ เป็นการขุดคลองขนานกับคลองแสนแสบ โดยเริ่มต้นขุดจากคลองพระโขนงไปบรรจบกับแม่น้ำบางปะกง โดยมีวัตถุประสงค์ด้านยุทธศาสตร์ แต่ยังไม่แล้วเสร็จรัชกาลที่ 3 ก็เสด็จสวรรคตเสียก่อน จนมามีการขุดต่อในพ.ศ.2420

ฝืนเป็นค่าจ้างขุดให้แก่ชาวจีน และ 3. ให้ราษฎรช่วยออกค่าใช้จ่ายในการขุดคลองจำนวน 32,752 บาท โดยผู้ออกค่าใช้จ่ายจะได้รับการจับจองที่ดินเพื่ออยู่อาศัยและทำกินเป็นการตอบแทนตามอัตราที่ได้จ่ายเงินช่วยเหลือในการขุดคลอง

นอกจากนี้ยังมีคลองที่มีการขุดขึ้นอีกหลายคลองตลอดสมัยรัชกาลที่ 5 ปรากฏคลองที่มีการขุดในภาคตะวันออก ดังนี้

คลองนครเนื่องเขตต์ เป็นคลองที่มีจุดประสงค์เพื่อให้เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งสินค้าระหว่างเมืองฉะเชิงเทรากับกรุงเทพฯ โดยเชื่อมปลายคลองท่าไข่เข้ากับคลองแสนแสบที่ศาลาแดง เริ่มดำเนินการขุดในปี พ.ศ. 2419 แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2420⁷⁷ ประโยชน์จากการขุดคลองสายนี้ ประการสำคัญคือ ทำให้เกิดการขยายพื้นที่การเพาะปลูกเนื่องด้วยช่วงระยะเวลาของการขุดคลองนั้นเป็นช่วงที่ราคาข้าวในตลาดโลกราคาสูงขึ้น ความต้องการที่ดินเพื่อทำการเพาะปลูกข้าวจึงเพิ่มสูงขึ้น การขุดคลองสายนี้จึงช่วยเพิ่มพื้นที่การเพาะปลูกข้าวถึง 32,400 ไร่⁷⁸ แต่ปรากฏว่าภายหลังการขุดคลองนครเนื่องเขตต์ที่ดินไม่เพียงพอจำหน่ายให้กับราษฎรที่ต้องการที่ทำกิน จึงมีการเสนอให้รัฐขุดคลองขยายพื้นที่เพาะปลูกเข้ามายังพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงอีกหนึ่งสายคือ คลองประเวศบุรีรมย์

คลองประเวศบุรีรมย์ เกิดจากความต้องการที่ดินในการเพาะปลูกที่เพิ่มสูงขึ้นประกอบกับปริมาณสินค้าและการคมนาคมภายในคลองแสนแสบ คลองสำโรง และคลองนครเนื่องเขตต์มีความหนาแน่น รัชกาลที่ 5 ทรงโปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพระยาสุรวงศ์ไวยวัฒน์ (คอน บุนนาค) เป็นแม่กองร่วมกับพระยาดำรงราชพลขันธ์ (วร บุนนาค) ขุดคลองประเวศบุรีรมย์ขึ้นใน พ.ศ. 2421⁷⁹ ตั้งแต่ปลายคลองพระโขนง บริเวณเมืองนครเขื่อนขันธ์ ไปออกแม่น้ำบางปะกง บริเวณแขวงเมืองฉะเชิงเทรา

⁷⁷ พิมพ์อุมา โตสินธพ. (2548). คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 – 2500. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 77.

⁷⁸ กิตติ ตันไทย. (2520). คลองกับระบบเศรษฐกิจไทย พ.ศ. 2367 – 2453. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 77.

⁷⁹ พิมพ์อุมา โตสินธพ. (2548). คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 – 2500. หน้า 79.

คลองเปิ้ง ซึ่งขุดขึ้นใน พ.ศ. 2430 โดยขุดเชื่อมคลองประเวศบุรีรมย์ผ่านคลองนครเนื่องเขตต์ถึงคลองแสนแสบ เพื่อบุกเบิกพื้นที่ที่รกร้างระหว่างเมืองฉะเชิงเทรากับเมืองนครเขื่อนขันธ์ ทั้งยังช่วยระบายน้ำจืดจากคลองแสนแสบมาไล่น้ำเค็มออกจากคลองประเวศบุรีรมย์ในฤดูแล้งด้วย⁸⁰

คลองหลวงแพ่ง เป็นคลองขุดตั้งแต่คลองประเวศบุรีรมย์ฝั่งเหนือขึ้นไปถึงคลองแสนแสบต่อกับคลองนครเนื่องเขตต์ถึงบางน้ำเปรี้ยว ดำเนินการขุดโดยหลวงแพ่งกรมการเมืองนครเขื่อนขันธ์ เริ่มขุดระหว่างเดือนธันวาคม พ.ศ. 2431 ถึง เดือนมกราคม พ.ศ. 2433⁸¹ วัตถุประสงค์ของการขุดคลองนี้เพื่อขยายพื้นที่การเพาะปลูก

คลองอุดมชลจร เป็นคลองที่ดำเนินการขุดโดยพระยาสิทธิราชเดโช (โต บุนนาค) เพื่อขยายพื้นที่การเพาะปลูกโดยอ้างว่าราษฎรในกรุงเทพฯ และแขวงนครเขื่อนขันธ์จนถึงฉะเชิงเทรา ต้องการพื้นที่การเพาะปลูก จึงขอพระราชทานขุดคลองเชื่อมระหว่างคลองประเวศบุรีรมย์กับคลองนครเนื่องเขตต์ในพื้นที่ตำบลทุ่งกาหลง เมืองฉะเชิงเทรา โดยขุดเป็น 2 คลอง ใน พ.ศ. 2431 และ พ.ศ. 2433 ตามลำดับ⁸²

การขุดคลองหลายสายที่เกิดขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 นี้เป็นการเปลี่ยนแปลงที่มีผลต่อพื้นที่ภาคตะวันออก โดยเฉพาะในพื้นที่เมืองฉะเชิงเทรา ซึ่งมีการขุดคลองหลายสายเชื่อมต่อการคมนาคม ทำให้เกิดการเปิดพื้นที่ทางการเกษตรมากขึ้น มีการเข้ามาของแรงงานด้านการเกษตรจำนวนมาก ซึ่งจะมีผลต่อการเติบโตของชุมชนในเวลาต่อมา

3.2.2 นโยบายด้านการคมนาคมทางบก

การพัฒนาการคมนาคมทางบกนั้นถูกพัฒนาขึ้นด้วยปัจจัยสำคัญ ดังนี้

1. จากเหตุการณ์ ร.ศ. 112 ทำให้รัฐบาลไทยเกรงกลัวการคุกคามจากฝรั่งเศส โดยเฉพาะพื้นที่ภาคตะวันออก เนื่องจากภาคตะวันออกถือเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์สำคัญในการป้องกันประเทศ เพราะเป็นพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างดินแดนลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยากับดินแดนเขมรของอินโดจีนฝรั่งเศส

⁸⁰ กิตติ ดันไทย. (2520). คลองกับระบบเศรษฐกิจไทย พ.ศ. 2367 – 2453. หน้า 77.

⁸¹ พิมพ์อุมา โตสินธพ. (2548). คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 – 2500. หน้า 87.

⁸² พิมพ์อุมา โตสินธพ. (2548). คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 – 2500. หน้า 88 - 89.

การเร่งสร้างการคมนาคมทางบก ทั้งการสร้างเส้นทางทางบกและการสร้างเส้นทางรถไฟในภาคตะวันออกเฉียงใต้มีความสำคัญในด้านยุทธศาสตร์อย่างมาก

2. ปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีความต้องการเส้นทางในการขนส่งสินค้าที่มีความสะดวก รวดเร็ว และสามารถเดินทางได้ตลอดทุกฤดูกาล ซึ่งเส้นทางคมนาคมและเส้นทางการค้าดั้งเดิมในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงใต้ ใช้เวลานานและไม่สะดวกในการคมนาคมขนส่ง จึงไม่สามารถตอบสนองความต้องการนี้ได้ การพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกและการสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงใต้มีความจำเป็นทางเศรษฐกิจด้วย

การพัฒนาการคมนาคมทางบกในภาคตะวันออกเฉียงใต้มีความสำคัญมากในช่วงรัชกาลที่ 5 จากมหาอำนาจ ทั้งนี้เพราะการเสียพระตะบอง เสียมราฐ และศรีโสภณให้กับฝรั่งเศส และการเข้าปกครองจันทบุรีและตราดช่วงเวลานี้ ทำให้เส้นทางค้าทางบกระหว่างจันทบุรีกับดินแดนในเขมรไม่สะดวกเหมือนก่อน ทำให้รัฐบาลต้องปรับปรุงเส้นทางคมนาคม แต่เมื่อสยามได้จันทบุรีและตราดคืนมา ความกระตือรือร้นในการพัฒนาการคมนาคมก็ลดลง จึงยังไม่มีนโยบายการพัฒนาการคมนาคมทางบกและรถไฟเพิ่มเติม ทั้งนี้เพราะสามารถอาศัยการคมนาคมทางน้ำเชื่อมต่อได้ถึงจันทบุรีและตราดเพื่อเชื่อมต่อไปยังเขมรได้

นโยบายด้านการคมนาคมทางบกสำคัญในภาคตะวันออกเฉียงใต้ คือ การปรับปรุงการเชื่อมต่อระหว่างภาคตะวันออกเฉียงใต้กับภาคเหนือในเส้นทางช่องตะโก (พ.ศ.2445) ซึ่งเป็นเส้นทางระหว่างนครราชสีมาและปราจีนบุรีโดยผ่านช่องตะโก ซึ่งรัฐบาลกำหนดเป็นโครงการเพื่อปรับปรุงใหม่ให้เป็นทางหลวงเพื่อบำรุงการค้า เพราะเส้นทางจากเมืองรัตนนครมาปราจีนบุรีซึ่งเป็นที่รวมของสินค้าจากมณฑลอุดร อีสาน นครราชสีมา และเขมร จะต้องตัดทางใหม่ผ่านช่องตะโก โดยเริ่มตั้งแต่เมืองนครราชสีมาทางนางรอง ละหานทราย อรัญประเทศ วัฒนานคร สระแก้ว กบินทร์บุรี ประจันตคาม ปราจีนบุรี เป็นเส้นทางที่พ่อค้าดอนโค กระบือ และมีเกวียนบรรทุกสินค้าพวกปลาอย่างปลาเค็ม มาค้าขายผ่านเส้นทางนี้เพื่อเป็นการสกัดกั้นมิให้พ่อค้าเหล่านั้นใช้เส้นทางช่องเสม็ด (ซึ่งอยู่ภายใต้การครอบครองของฝรั่งเศสตั้งแต่พ.ศ.2450)⁸³

⁸³ สุดใจ พงศ์กล้า. (2528). มณฑลปราจีนบุรี สมัยเริ่มแรกถึงสมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมขุนมรุพงษ์ศิริพัฒน์ (พ.ศ.2438-2450). หน้า 45.

3.2.3 นโยบายการพัฒนาการคมนาคมทางรถไฟ

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้วางโครงการสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปยังเมืองต่าง ๆ ในมณฑลปราจีนบุรี ผ่านเมืองฉะเชิงเทรา⁸⁴ เส้นทางรถไฟสายตะวันออกได้รับความสนใจในการลงทุนการก่อสร้างจากนายทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยเส้นทางที่มีการเสนอให้มีการก่อสร้างมีหลากหลายเส้นทาง แต่เส้นทางที่มีการดำเนินการก่อสร้างคือเส้นทางสาย กรุงเทพฯ – อยุธยาประเทศ เริ่มดำเนินการก่อสร้างได้เริ่มขึ้นในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2448⁸⁵ รัฐบาลเริ่มสร้างทางรถไฟสายตะวันออกตั้งแต่กรุงเทพฯ ถึงฉะเชิงเทรา เป็นระยะทาง 63.4 กิโลเมตร ในระยะเริ่มต้นการสร้างทางรถไฟสายตะวันออกมาสิ้นสุดที่ฉะเชิงเทรา เนื่องจากรัฐบาลมองว่าฉะเชิงเทราเป็นเมืองศูนย์กลางของมณฑลบูรพา และเป็นชุมทางการค้าของพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกง เป็นแหล่งรวบรวมสินค้าทั้งจากดินแดนเขมรและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง รวมถึงสินค้าในภาคตะวันออกเอง โดยมีการเปิดใช้งานเส้นทางรถไฟกรุงเทพฯ – ฉะเชิงเทรา เมื่อวันที่ 24 มกราคม พ.ศ. 2451⁸⁶ เส้นทางรถไฟสายตะวันออกในระยะแรกจึงเป็นเส้นทางสำหรับการเดินทางสัญจรและการขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ กับ เมืองฉะเชิงเทรา เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางสัญจรและการขนส่งสินค้ามีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น

ต่อมาได้มีการสร้างทางรถไฟต่อจากฉะเชิงเทราไปอยุธยาประเทศในพ.ศ. 2462 มีความยาว 199 กิโลเมตร และสร้างเสร็จเปิดการเดินรถในพ.ศ. 2464⁸⁷ เส้นทางรถไฟส่วนต่อขยายจากเมืองฉะเชิงเทราไปยังเมืองอยุธยาประเทศนั้น ถูกสร้างขึ้นมาเพื่อเป็นทางเลือกสำหรับการเดินทางและการสัญจรในรูปแบบใหม่ที่มีความสะดวกและรวดเร็วกว่าการเดินทางและการสัญจรในรูปแบบเดิม

⁸⁴ หจข. ร.5 ม.50/4 กรมหลวงดำรงราชานุภาพ กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 20 มิถุนายน ร.ศ.121.

⁸⁵ หจข. ร.5 ขธ. 5.4/7 รถไฟบางปะกง หรือที่เรียกว่าสายตะวันออก. (16 เมษายน พ.ศ. 2448 – 26 กันยายน พ.ศ. 2453).

⁸⁶ หจข. ร.5 ขธ. 5.4/7 รถไฟบางปะกง หรือที่เรียกว่าสายตะวันออก. รายงานวันเปิดรถไฟสายตะวันออก ลงวันที่ 24 มกราคม ร.ศ. 126.

⁸⁷ หจข. ร.6 คค. 5.1/2 เรื่องสร้างทางรถไฟสายตะวันออกถึงอยุธยาประเทศ (14 สิงหาคม พ.ศ. 2462 – 3 มกราคม พ.ศ. 2464)

เนื่องจากการเดินทางจากอรัญประเทศ หรือจากเมืองกบินทร์บุรี และปราจีนบุรี มายังฉะเชิงเทรานั้น เป็นไปด้วยความยากลำบาก

ดังนั้น การสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปยังฉะเชิงเทรา และอรัญประเทศ ทำให้การเดินทางไปยังภาคตะวันออกตอนบนมีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น จากเดิมการเดินทางไปปราจีนบุรีต้องใช้เวลาถึง 3 วัน แต่เมื่อมีเส้นทางรถไฟถึงฉะเชิงเทราการเดินทางใช้เวลาเพียง 1 วัน คือเดินทางทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงฉะเชิงเทราใช้เวลา 2 ชั่วโมง และลงเรือกลไฟไปเมืองปราจีนบุรีในตอนบ่ายวันนั้น ซึ่งนอกจากมีเรือกลไฟแล่นในแม่น้ำบางปะกงแล้วยังมีเรือกลไฟเล็กแล่นจากเมืองฉะเชิงเทราไปถึงเมืองชลบุรีที่ตำบลบางปลาสร้อยอีกด้วย⁸⁸

ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 6 ได้มีการเชื่อมทางรถไฟจากจังหวัดฉะเชิงเทราเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟของกัมพูชา โดยที่อรัญประเทศเป็นจุดเชื่อมต่อในเส้นทางการเดินรถดังกล่าว ทำให้อรัญประเทศมีความสำคัญในการเป็นชุมชนชายแดนมากยิ่งขึ้น จากเดิมที่เป็นเส้นทางการติดต่อค้าขายกับกัมพูชาอย่างเดียว เมื่อมีรถไฟเข้ามาอรัญประเทศจึงสามารถที่จะติดต่อค้าขายกับหัวเมืองอื่น ๆ ในประเทศไทย และสามารถนำสินค้าเหล่านั้นไปแลกเปลี่ยนกับกัมพูชาอีกทอดหนึ่ง ส่งผลให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจทั้งในชุมชนอรัญประเทศและของประเทศไทยอีกด้วย⁸⁹

การสร้างทางรถไฟทำให้ประชากรเริ่มหันมาตั้งบ้านเรือนบนพื้นที่ตอนในของภูมิภาคมากขึ้น ที่ดินในบางพื้นที่มีราคาสูงขึ้น พื้นที่ป่าและที่รกร้างว่างเปล่าได้รับการหักล้างางพงให้กลายเป็นที่นาและที่สวน โดยราษฎรส่วนใหญ่ที่เข้ามาจับจองพื้นที่ในแถบนี้ส่วนใหญ่เป็นราษฎรรายย่อย⁹⁰ ต่างจากการเปิดพื้นที่เพื่อทำการเกษตรในพื้นที่โครงการทุ่งรังสิตที่เจ้าของที่ดิน

⁸⁸ สุดใจ พงศ์กล้า. (2528). **มณฑลปราจีนบุรี สมัยเริ่มแรกถึงสมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมขุนมรุพงษ์ศิริพัฒน์ (พ.ศ.2438-2450)**. ปรินิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 335-336,343.

⁸⁹ กรมศิลปากร. (2544). **วัฒนธรรม พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ เอกลักษณ์และภูมิปัญญา จังหวัดสระแก้ว**. หน้า 41-43.

⁹⁰ พิมพ์อุมา โตสินธพ. (2548). “คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 – 2500”. หน้า 158.

ส่วนใหญ่เป็นของนายทุนและพระบรมวงศานุวงศ์⁹¹ ทำให้การตั้งถิ่นฐานของราษฎรในพื้นที่ปราจีนบุรีเป็นการตั้งถิ่นฐานถาวร นอกจากนี้ทางรถไฟยังทำให้ชาวบ้านมีความสัมพันธ์กับโลกภายนอกและได้เรียนรู้วิถีการผลิตและการบริโภคใหม่ ๆ ยังผลให้ความเจริญจากส่วนกลางเข้าไปในเขตหมู่บ้านชนบทมากขึ้น โดยมีพ่อค้าชาวจีนจากเมืองฉะเชิงเทรานำสินค้าสำเร็จรูปและสินค้า อาทิ เสื้อผ้า อาหาร ของใช้ จากเมืองกระจายเข้าสู่ท้องที่ชนบท โดยเข้ามาแลกเปลี่ยนสินค้าจำพวกข้าวและของป่าจากชาวบ้านในชนบท⁹²

จะเห็นได้ว่าการสร้างทางรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ – อยุธยาประเทศ) ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคตะวันออกตอนบนเป็นอย่างมาก ทั้งการขยายตัวของพื้นที่ในการเกษตร การขยายตัวทางการค้าระหว่างเมือง เกิดการขยายตัวของชุมชนการค้าและการขยายตัวของเมืองที่เป็นชุมทางการค้าสำคัญ นอกจากนี้ยังส่งผลให้เกิดการเคลื่อนย้ายตลาดการค้าและเกิดการปรับตัวของชุมชน ทั้งการย้ายตลาด การปรับเปลี่ยนวิถีชีวิต เป็นต้น

3.2.4 นโยบายการพัฒนาคมนาคมทางทะเล

ในสมัยรัชกาลที่ 5 การค้าระหว่างไทยกับต่างประเทศมีความเจริญมากขึ้น การขนส่งและการคมนาคมชายฝั่งทะเลมีความสำคัญ มีเรือบรรทุกสินค้าไปมาค้าขายกับกรุงเทพฯ เป็นจำนวนมาก เกาะสีชังเป็นท่าเรือที่เรือต่างประเทศไปมามากขึ้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตรวจทำแผนที่หยั่งน้ำ และตรวจศิลาได้นำตามเส้นทางเดินเรือ และโปรดเกล้าฯ ให้ส่งหุ่นเหล็กมาทอดไว้เป็นเครื่องหมายแก่ชาวเรือ ในพ.ศ.2422 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเสด็จมาทอดพระเนตรการวางหุ่นเหล็กด้วยพระองค์เอง

⁹¹ สุนทรี อาสะไวย์, (2521). การพัฒนาระบบการชลประทานในประเทศไทยตั้งแต่ พ.ศ. 2431 – 2493. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 126.

⁹² คุรยละเอียดใน อังคณา แสงสว่าง, (2550). บทบาททางเศรษฐกิจของชาวจีนในฉะเชิงเทรา ระหว่าง พ.ศ. 2398 – 2475. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 45 - 46.

การพัฒนาการคมนาคมทางน้ำในภาคตะวันออกมีพัฒนาการเดินเรือพาณิชย์มากขึ้นอย่างเห็นได้ชัด กล่าวคือมีจำนวนเรือกลไฟออกให้บริการขนส่งสินค้าและคนโดยสารเพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็ว ดังที่พระยา ฤทธิรงค์ธเนศ กล่าวว่าในพ.ศ.2438 มีเรือกลไฟวิ่งอยู่ 8 ลำ แต่ต่อมามีเรือกลไฟเพิ่มจำนวนมากขึ้นเรื่อย ๆ จนถึงตอนปลายรัชสมัยในพ.ศ.2452 มีเรือกลไฟวิ่งให้บริการถึง 25 ลำ⁹³

บริษัทที่มีบทบาทในการค้าและการเดินเรือในเส้นทางชายฝั่งทะเลตะวันออกจากกรุงเทพฯ ถึงจันทบุรี ได้แก่ ห้างจันทบูรณ์เอเย็นซี ก่อตั้งโดยพระองค์เจ้าสายสนิทวงศ์ กิจการนี้มีความสำคัญต่อการค้าและการคมนาคมขนส่งระหว่างเมืองจันทบุรีและกรุงเทพฯ ในช่วงพ.ศ.2423-2440 โดยมีเรือโดยสารลำแรกคือ เรือเคบเดียและเรือรูด็อฟ นับว่าเป็นเรือโดยสารรุ่นแรกที่บริการขนส่งสินค้าและโดยสารระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองชายฝั่งทะเลตะวันออก ในปีพ.ศ.2433 ได้นำเรือเข้ามาใหม่อีกชื่อว่า เรืออินดัสตรีหรือภูเกดติงา และเรือพระตะบอง การดำเนินงานของห้างจันทบูรณ์เอเย็นซีค่อย ๆ เสื่อมลงและเลิกกิจการไปในพ.ศ.2440 เนื่องจากภาวะการณ์ขาดทุน

บริษัทต่อมาคือบริษัทเดินเรือสวาทสุขุม ซึ่งมีพระยาสุขุมนัยวินิตเป็นเจ้าของ บริษัทนี้ดำเนินกิจการระหว่างพ.ศ.2456-2465 บริษัทเดินเรือสวาทสุขุมเริ่มกิจการหลังจากที่ห้างจันทบูรณ์เอเย็นซีเลิกกิจการไปแล้ว นอกจากนี้ยังมีบริษัทต่างชาติ คือบริษัทอีสต์เอเชียติก เดนมาร์ก บริษัทนี้เริ่มเข้ามามีบทบาทในธุรกิจค้าส่งออกในประเทศไทยตั้งแต่พ.ศ.2422 หลังจากประเทศไทยได้ตราค่านักจากฝรั่งเศสเมื่อพ.ศ.2449 ได้ทดลองเดินเรือตั้งแต่กรุงเทพฯ ถึงตราด เพื่อรับส่งไปรษณีย์ ผู้โดยสาร และสินค้า โดยนำเรือกลไฟมาเริ่มใช้ในเส้นทางเลียบชายฝั่งทะเลตะวันออกตั้งแต่วันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ.2450 หลังจากนั้นจำนวนเรือกลไฟก็เพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ เจ้าหน้าที่บนเรือแต่ละลำตั้งแต่กัปตันเรือ ตันหน และหัวหน้าช่างกลจะใช้ชาวเดนมาร์กเป็นผู้ดำเนินงาน

⁹³ สุดใจ พงศ์กล้า. (2528). มณฑลปราจีนบุรี สมัยเริ่มแรกถึงสมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมขุนมรุพงษ์ศิริพัฒน์ (พ.ศ.2438-2450). หน้า 336.

จะเห็นว่า การขนส่งและการค้าในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกนี้ มีบริษัทที่เข้ามา มีบทบาททั้งการค้า การขนส่ง และการเดินเรือหลายบริษัท ซึ่งสอดคล้องกับจำนวนเรือกลไฟที่เพิ่มขึ้น แสดงให้เห็นถึงนโยบายของรัฐที่เปิดโอกาสให้บริษัทเดินเรือทั้งภายในประเทศและบริษัทของต่างประเทศเข้ามาเดินเรือเลียบชายฝั่งทะเลของภาคตะวันออกเพิ่มมากขึ้น เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกในการขนส่งและการค้าระหว่างพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกอย่างมาก

3.2.5 นโยบายด้านความมั่นคงและการทหาร

ปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่งที่มีผลอย่างมากต่อการเปลี่ยนแปลงภาคตะวันออก คือ การเกิดขึ้นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการทหารเรือขึ้นในภาคตะวันออก โดยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเห็นถึงความเหมาะสมของพื้นที่ในการใช้เป็นที่จอดเรือ ดังที่ทรงบรรยายถึงสภาพภูมิศาสตร์ของบริเวณสัตหีบไว้เมื่อครั้งเสด็จประพาสในพ.ศ.2419 ความว่า

...จะว่าด้วยทำเลที่จอดเรือที่สัตหีบนี้ข้างทิศเหนือตรงฝั่งสัตหีบเป็นแหลมยื่นออกจนเกือบถึงตะวันตก ต่อในทิศตะวันตกตรง ๆ และตะวันตกเฉียงใต้นั้นเป็นแฉกนอกเกาะเตาม่อเหลื่อมกับเกาะพระอยู่ข้างบน ต่อไปเกาะนางเลาะ ไปอีกเกาะยอต่อไปนั้นเป็นเกาะหินกอง ในเข้ามาอีกชั้นหนึ่งนั้นเป็นเกาะพระใหญ่ยาวเต็มทิศตะวันตก ตามที่ตาเห็นที่จอดเรือ ทิศใต้ตรง ๆ นั้นเกาะกรวย เกาะหมู ตะวันออกเฉียงใต้นั้นเห็นเกาะกรวยนอก เกาะหมูเอียงเข้ามาแล้วถึงเกาะจระเข้ถัดเข้ามาถึงเกาะเล็กเกาะหนึ่งเรียกเกาะนางรำ ต่อมานั้นเป็นเขายอดสูงบนฝั่งเรียกว่ากระทะคว่ำต่อมานั้นมาจนทิศตะวันออกเป็นฝั่งสัตหีบมาประจบที่เดิม...⁹⁴

ต่อมา พ.ศ.2427 เกิดมีโจรสลัดขึ้นในน่านน้ำภาคตะวันออก พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงหาทางปราบปรามโจรสลัด โดยโปรดเกล้าฯ ให้พระองค์เจ้าสายสนธิวงศ์เสด็จออกไปจัดตั้งสถานทหารเรือตามชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ตั้งแต่ชลบุรี บางพระ บางละมุง

⁹⁴ หจข. ร.5 บ.1.1/2 ระยะทางเสด็จประพาสจันทบุรี รศ.95 อ้างถึงใน ภารดี มหาจันท์. (2552).

เกาะเสม็ด ระยอง จันทบุรี ขลุง ตราด และเกาะกูด และใน พ.ศ.2445 พระเจ้าลูกยาเธอพระองค์เจ้า
 อาภากรเกียรติวงศ์ (กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์) ทรงจัดตั้งกรมทหารอย่างถาวรขึ้นที่บางพระก็
 ตาม แต่ทั้งสองครั้งนั้นยังไม่มีผลต่อการพัฒนาพื้นที่ของชุมชนภาคตะวันออกในภาพรวม

การจัดตั้งกรมทหารที่มีผลต่อภาคตะวันออกต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพสังคมและเศรษฐกิจ
 ของชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกอย่างมาก คือ การสร้างฐานทัพเรือสัตหีบ โดยสมเด็จพระเจ้าพี่ยาเธอ
 กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ ทรงสนพระทัยภูมิประเทศของสัตหีบว่ามีความเหมาะสมที่จะสร้าง
 เป็นฐานทัพเรือ จึงกราบบังคมทูลขอพระราชทานที่ดินจากพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว
 ซึ่งที่ดินบริเวณดังกล่าวนี้ก็เป็นที่ดินที่พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงสงวนไว้ ดัง
 ข้อความใน พระราชหัตถเลขา ว่า

...การที่จะเอาสัตหีบเป็นฐานทัพเรือนั้นตรงกับความปรารถนาของเราอยู่แล้ว เพราะ
 เราได้สั่งหวงห้ามที่ดินไว้ด้วยความตั้งใจจะให้เป็นอย่างนั้น แต่เมื่อเห็นว่ายังไม่ถึงเวลาที่จะ
 ใช้เป็นฐานทัพเรือ และไม่ยากให้โจรกันวุ่นวาย จึงได้กล่าวไว้ว่า จะต้องการไว้ทำ
 วัง สำหรับเมื่อจะมีผู้ขอจับจอง ฝ่ายเทศาภิบาลจะได้ตอบไม่อนุญาตให้ โดยอ้างว่า
 พระเจ้าอยู่หัว ต้องพระประสงค์ เมื่อบัดนี้ทหารเรือต้องการที่นั้นก็ยินยอมอนุญาตให้...”⁹⁵

สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์เมื่อครั้งยังดำรงพระยศเป็น
 สมเด็จพระเจ้าพี่ยาเธอกรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ทรงสนพระทัยภูมิประเทศของสัตหีบ ทรง
 พิจารณาเห็นว่าพื้นที่เหมาะสมสำหรับเป็นฐานทัพเรือมากที่สุด เพราะสัตหีบเป็นสถานที่ซึ่งมี
 คุณสมบัติต่าง ๆ ดังหนังสือกราบบังคมทูลลงวันที่ 6 กันยายน พ.ศ.2465 ความว่า

1. อยู่เป็นสถานที่กลางของอ่าวสยาม
2. เป็นต้นทางของ Vital Point คือแม่น้ำเจ้าพระยา
3. น้ำลึกพอที่จะเป็นอ่าวเรือใหญ่ หรือที่ฝึกซ้อมยิงตอร์ปิโดได้
4. มีเกาะต่าง ๆ เป็นที่กำบังสำหรับเล็ดลอดออกทำการยุทธวิธีด้วยเรือเล็กได้สะดวก

⁹⁵ หจข.ร.6 ก 20.1/47 พระราชหัตถเลขาพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึงนายพลเรือเอก
 กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ 16 กันยายน 2465.

5. ที่บนบกไม่ได้ตกเป็นสิทธิขาดของผู้ใด โดยทรงพระกรุณาให้เทศาภิบาลหวงห้ามไว้เป็นพระคุณแก่ทหารเรือยิ่ง
6. ทางบก มีทางติดต่อกับรถไฟสายปราจีนบุรีได้สะดวก ไม่ต้องกลัว Isolation
7. โดยข้อ 6 นั้นเองอาจติดต่อกับกำลังทหารบก และเป็นปีกหนึ่งของกองทัพฝ่ายตะวันออกได้สะดวก
8. เป็นที่ฝึกทหารทางทะเลได้ตลอดทั้งสองมรสุมโดยเป็นที่กำบังมิดชิด

หลังจากเริ่มมีการก่อตั้งฐานทัพเรือขึ้นที่สัดหีบ ปัญหาที่เป็นข้อเสียของพื้นที่นี้คือ การมีสภาพพื้นที่เหมือนป่าดงดิบที่ไม่มีน้ำจืด และเต็มไปด้วยไข้มาลาเรีย อีกทั้งการคมนาคมติดต่อกับกรุงเทพฯ ยังไม่สะดวกมีเฉพาะทางเรือ ดังนั้นปัญหารีบด่วนคือการรีบเร่งในการพัฒนาการคมนาคม โดยเฉพาะการคมนาคมทางบก แต่การพัฒนาทางคมนาคมก็ไม่สามารถก้าวหน้าได้อย่างรวดเร็วนัก เพราะปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจของโลกและประเทศ การพัฒนาการคมนาคมทางบกจะเริ่มมีผลอย่างจริงจังก็ภายหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง 2475

3.3 ผลของการดำเนินนโยบายของรัฐที่มีต่อภาคตะวันออก พ.ศ.2398-2475

ภายหลังการเปิดประเทศให้มีเสรีภาพทางการค้าจากเงื่อนไขของสนธิสัญญาเบาว์ริง รัฐบาลได้ดำเนินมาตรการต่าง ๆ ดังกล่าวมาแล้ว ซึ่งมีผลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในสังคมไทยอย่างมาก ด้านการเกษตรมีการขยายตัวของการผลิตสินค้าเกษตรเฉพาะอย่างมากขึ้น เช่น ข้าวกลายเป็นสินค้าหลักที่เห็นได้ชัดถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเปิดระบบเศรษฐกิจเสรี ในทางพาณิชยกรรม มีการขยายตัวทางด้านการค้าและระบบเศรษฐกิจแบบเงินตรา และในด้านอุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบทั้งด้านบวกและลบ กล่าวคือมีอุตสาหกรรมบางประเภทที่เกิดการขยายตัวและอุตสาหกรรมบางประเภทที่ซบเซา การเปลี่ยนแปลงเหล่านี้เกิดขึ้นกับภาคตะวันออกด้วยเช่นกัน ทั้งการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ต่าง ๆ ในที่นี้ขอกล่าวถึงประเด็นต่าง ๆ โดยพิจารณาจากผลที่เกิดขึ้นในพื้นที่ต่าง ๆ ของภาคตะวันออก ดังนี้

3.3.1 การเติบโตพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเล

การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเป็นการเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากการที่พื้นที่ชายฝั่งทะเลเป็นพื้นที่สำหรับการเข้ามาของพ่อค้า นักเดินเรือที่เข้ามาติดต่อค้าขาย ตลอดจนแรงงานที่เข้ามาทำมาหากินด้วยการเป็นแรงงานรับจ้างในระบบเศรษฐกิจ ซึ่งมีผลทำให้เกิดความเจริญขึ้นในพื้นที่ต่าง ๆ ที่อยู่บนเส้นทางการค้า ดังจะขอกกล่าวถึงประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

ในอดีตชายฝั่งทะเลตะวันออกนั้นเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางการค้าระหว่างประเทศ ทั้งนี้เพราะเรือกำปั่นบรรทุกสินค้าระหว่างประเทศขนาดใหญ่ที่กินน้ำลึกกว่า 14 ฟุต ไม่สามารถผ่านเข้าออกกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นเมืองท่าขนาดใหญ่ที่สำคัญของประเทศไทยได้สะดวก เพราะสมัยนั้นยังมิได้มีการขุดลอกร่องน้ำที่สันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา ดังนั้นเรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่จึงต้องจอดเพื่อขนถ่ายสินค้าลงเรือลำเลียงเข้ามายังกรุงเทพฯ โดยในฤดูร้อนและฤดูฝนเรือจะจอดหลบคลื่นลมบริเวณท้ายเกาะสีชังด้านทิศเหนือ ส่วนในฤดูหนาวจะมีลมตะวันออกเฉียงใต้พัดออกจากฝั่งแรงมาก

นอกจากนี้ ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเป็นหนึ่งในเส้นทางที่จะเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังเขมรและญวนได้ โดยไปตามแม่น้ำเจ้าพระยา เข้าคลองสำโรง และออกมาเข้าสู่แม่น้ำบางปะกง แล้วออกทะเลที่ปากน้ำบางปะกงเลียบชายฝั่งทะเลตะวันออกไปเมืองชลบุรี และหัวเมืองต่าง ๆ บริเวณชายฝั่งเมืองระยอง จันทบุรี แล้วเดินทางต่อไปยังเขมรและญวน⁹⁶

การเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางการค้า ทำให้พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเกี่ยวข้องกับโดยตรงกับเรื่องเศรษฐกิจการค้า เรือสินค้าที่เข้ามาค้าขายกับไทยมักจะใช้ประโยชน์จากพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกในการจอดแวะขนถ่ายสินค้าเพื่อนำเข้ามาจำหน่ายในกรุงเทพฯ รวมทั้งใช้แวะพักเรือเพื่อจัดหาเสบียงอาหารและน้ำจืดในเมืองท่าที่อยู่บริเวณชายฝั่งทะเล พื้นที่จอดเรือที่สำคัญจะอยู่ในเมืองชายฝั่งทะเลทั้งชลบุรี ระยอง จันทบุรี โดยเฉพาะเมืองชลบุรี

⁹⁶ บุญรอด แก้วกันหา. (2518). การเก็บส่วยในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น (พ.ศ.2325-2411). วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 81.

อ่างศิลา และเกาะสีชัง

อ่างศิลาซึ่งมีพื้นที่ติดทะเล รัชกาลที่ 4 ทรงสั่งให้มีการสร้างสะพานหินเทียบเรือขึ้นที่อ่างศิลา เพื่อความสะดวกในการจอดเทียบเรือขนถ่ายสินค้า หลังการทำสนธิสัญญาเบาว์ริงชาวต่างชาติเข้ามาทำการค้ากับไทยได้เพิ่มมากขึ้น เรือสินค้ามักจะหลบคลื่นลมเข้ามาจอดใกล้ฝั่งระหว่างเขาสามุขกับอ่างศิลา เพราะเป็นที่มือน้ำลึกและบังคลื่นลมได้ดี ด้วยเหตุนี้ทำให้ชุมชนเกาะสีชังและอ่างศิลาจึงมีความคึกคัก การมีท่าเทียบเรือทำให้สะดวกต่อการเข้ามาพักตากอากาศ จึงทำให้อ่างศิลาเป็นสถานที่พักตากอากาศของชนชั้นสูงและชาวต่างชาติที่ต้องการท่องเที่ยวพักผ่อน รัชกาลที่ 5 เสด็จมาพักตากอากาศที่อ่างศิลาหลายครั้ง รวมทั้งชาวต่างชาติและชนชั้นสูงของไทยที่เข้ามาพักพื้น หลังจากการเจ็บป่วย มีการสร้างที่พักตากอากาศขึ้นมาหลายหลัง อ่างศิลามีความร่มรื่น และมีทัศนียภาพที่สวยงาม ทำให้มีชาวต่างชาติเข้ามาแวะพักหรือเข้ามาพักผ่อนหย่อนใจบริเวณตำบลอ่างศิลาเป็นจำนวนมาก⁹⁷ ทำให้สภาพเศรษฐกิจของอ่างศิลามีสภาพที่ดีขึ้น

ความคึกคักของอ่างศิลาปรากฏในรายงานของพระยาสมุทรบุรานุรักษ์ ผู้ว่าราชการเมืองสมุทรปราการ ที่กราบทูลพระเจ้าน้องยาเธอกรมหลวงนเรศวรฤทธิ์ เสนาบดีกระทรวงนครบาลว่า การที่เรือค้าขายชาวต่างประเทศได้ไปพักขนถ่ายสินค้าที่เกาะสีชังเสมอนั้น ทำให้ราษฎรที่มีอาชีพทางการค้าขายเจริญขึ้นมาก⁹⁸ เพราะจะมีกลุ่มคนหลากหลายอาชีพทั้งกุลีจีนจำนวนมากที่คอยรับจ้างขนสินค้าขึ้นลง ตัวแทนบริษัทที่ส่งสินค้าเข้าหรือส่งสินค้าออก รวมทั้งเจ้าหน้าที่ศุลกากรมักร่วมอาศัยอยู่ในชุมชน⁹⁹ ความคึกคักของเกาะสีชังเห็นได้จากรายงานย่อของกรมการอำเภอตรวจการเมืองสมุทรปราการ ได้ให้ภาพของเกาะสีชัง ในปี พ.ศ.2453 ว่า

⁹⁷ ศูนย์วัฒนธรรมจังหวัดชลบุรี โรงเรียนชลกันยานุกูล. (2541). อ่างศิลาวันวาน...ถึงวันนี้. ชลบุรี : ศูนย์วัฒนธรรมจังหวัดชลบุรี. หน้า 26.

⁹⁸ หจข. ร.5 น.3.7 ข. ปีที่ 4 มีบอกมาว่าได้ออกเรือไปตรวจราชการตามท้องแขวง 10 มิถุนายน รศ.125.

⁹⁹ สุบิน สืบสงวน. (2530). อนุสรณ์ในการสถาปนากิจศพคุณพ่อสุบิน สืบสงวน. หน้า 123-124.

เห็นว่าบรรดาพวกจีน พวกแขกเรือไฟนอกและพวกเรือจรค้าขายขึ้นเที่ยวบนตลาด ถนนหลวง และระแวกบ้านท่าภาษีในเวลาค่ำคืนพลุกพล่านไปมาคึกคักหนาแน่น เกรงว่า จะเห็นพวกช่อนอาวุธเหล็กมีคมเข้ามาในที่ประชุมชนบ้าง¹⁰⁰

การเป็นท่าเรือของเกาะสีชังทำให้ในสมัยรัชกาลที่ 5 เกาะสีชังได้รับการเลื่อนฐานะขึ้นเป็น อำเภอขึ้นอยู่กับเมืองสมุทรปราการ ซึ่งมีรายงานจากพระยาสมุทรบุรานุรักษ์ ผู้ว่าราชการเมือง สมุทรปราการ กราบทูลพระเจ้านั่งยาเธอกรมหลวงนครสวรรค์ เสนาบดีกระทรวงนครบาลใน ขณะนั้นถึงสภาพการค้า ว่า "ราษฎรหาเลี้ยงชีพในการค้าขายเจริญขึ้นมาก ในระยะนี้เรือค้าขายชาว ต่างประเทศได้ไปพักถ่ายลำกันที่เกาะสีชังเสมอ"¹⁰¹

นอกจากการค้าขายแล้ว การดำรงชีพของชาวเกาะสีชังก็เป็นเช่นชุมชนชายทะเลทั่วไป คือ การหาปลาเป็นอาหารประกอบกับการทำไร่บ้างเล็กน้อย อย่างไรก็ตามพบว่า การเพาะปลูกที่เกาะ สีชังก็มีการเติบโตขึ้นเช่นกัน โดยเฉพาะไร่ไม้ผลต่าง ๆ ดังรายงานของพระยาสมุทรบุรานุรักษ์ ผู้ว่า ราชการเมืองสมุทรปราการ ในปี พ.ศ.2445 กล่าวถึงการทำไร่บนเกาะสีชัง ว่า

...ในเวลานี้ได้เห็นมีคนยกไร่แดงขึ้นใหม่ ๆ หลายแห่ง..." หรือที่เกาะล้านก็ พบว่ามีการทำไร่ผลไม้เกิดขึ้น ดังรายงาน ว่า "...ที่เกาะนี้มีไร่สับปรด แลน้อยหน่ากับ ทับทิม แต่ไร่สับปรดมีมากกว่าทำบนเขาโดยมาก แลดูขึ้นไปตามพื้นล่างดูไร่สับปรด เหนือเพนทอ้งแถวงามดี ทางหากินในเกาะนี้มีการทำไร่และหาหอยเป็นพื้น แต่การทำ ไร่เจริญกว่าเกาะสีชังหลายส่วน..."¹⁰²

¹⁰⁰ หจข. ร.5 น.3.7 ข. /10 รายงานข้อกรมการอำเภอตรวจการเมืองสมุทรปราการประจำศก 128 (10 เมษายน 128-มกราคม 129).

¹⁰¹ หจข. ร.5 น.3.7 ข. /4 มีบอกมาว่าได้ออกเรือไปตรวจราชการตามท้องแขวง 10 มิถุนายน 125.

¹⁰² หจข. ร.5 น.3.7 ข. /1 มีสารตราถึงผู้ว่าราชการเมืองให้ตรวจท้องแขวงประจำเดือน ศก 121.

ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 6 เกาะสีชังก็ถูกลดฐานะลงเป็นกิ่งอำเภอ เพราะมีจำนวนประชากรเพียง 800 คนเศษ และอาณาเขตน้อยจึงไม่สมควรแยกท้องที่ปกครองเป็นหนึ่งอำเภอ¹⁰³

เมืองบางปลาสร้อย หรือเมืองชลบุรี

ในสมัยรัชกาลที่ 5 เมืองชลบุรีมีถนนเพียงสายเดียว คือถนนวรจักรการ ถนนสายนี้มีห้องแถวอยู่สองข้างถนนเริ่มต้นตั้งแต่หน้าศาลเจ้าพ่อสาคร ผ่านหน้าศาลเจ้าเก้ง เชิงสะพานหัวค่าย เชิงสะพานแดง (ลูกำพล) และผ่านหน้าทำการไปรษณีย์โทรเลขไปจนถึงโบสถ์วัดสวนตาล¹⁰⁴ ส่วนใหญ่ขายผ้าและอุปกรณ์ทำไร่หรือการทำประมง มีร้านเย็บเสื้อผ้ากางเกง ร้านอาหารไม่ค่อยมีการขายอาหาร ผักสดเนื้อหมูส่วนใหญ่มีการวางขายเป็นแผงลอยตามหน้าร้านทั่วไป ส่วนใหญ่ตั้งขายรวมกันเป็นกลุ่มอยู่บริเวณเชิงสะพานเก้ง (สะพานศรีนิคมในปัจจุบัน) นอกจากนี้ยังมีการเคลื่อนย้ายแรงงานจากพื้นที่บริเวณตอนในเข้าสู่เมืองชลบุรี คือแรงงานรับจ้างในธุรกิจประมง เช่น ที่โรงหอยจะมีแรงงานผู้หญิงมารับจ้างที่มาจากหนองคำตึง นาป่า มารับจ้างแกะหอยแมลงภู่เพื่อตากแห้งไว้ขาย¹⁰⁵

ส่วนการค้าภายใน สมัยที่ยังไม่มีถนนติดต่อกับต่างจังหวัดจำเป็นต้องใช้เรือเดินทะเลขนาดใหญ่ และเล็กสำหรับติดต่อค้าขายกับจังหวัดต่าง ๆ ทั่วไป แม้การค้าในจังหวัดเดียวกันก็ต้องใช้เรือเป็นพาหนะ เช่น ติดต่อกับตำบลอ่างศิลา บางแสน บางพระ ศรีราชา บางละมุง นาเกลือ สัตหีบ หรือบางปะกง ต้องใช้เรือเป็นส่วนใหญ่วิ่งไปมาเป็นประจำทุกวัน¹⁰⁶

นอกจากนี้ การติดต่อค้าขายระหว่างเมืองชายฝั่งทะเลเช่นชลบุรีกับดินแดนตอนในเช่นพนัสนิคม เมื่อครั้งยังไม่มีรถยนต์เดินรับคนโดยสารหรือบรรทุกสินค้า (ก่อนพ.ศ.2465) จะมีชาวจีนตั้งกองคาราวานขึ้นประมาณ 40 คน ขนสินค้า โดยใช้ช้างขนาดใหญ่เส้นผ่าศูนย์กลาง 1 เมตร ใช้

¹⁰³ หจข. ร.6 น.10.6 ก. กล่อง 1/6 ขุดอำเภอเกาะสีชังลงเป็นกิ่งอำเภอเมืองสมุทรปราการ พฤษภาคม 2453-10 กันยายน 2475.

¹⁰⁴ สุบิน สืบสงวน. (2530). อนุสรณ์ในการสถาปนากิจศพคุณพ่อสุบิน สืบสงวน หน้า 69.

¹⁰⁵ ศูนย์วัฒนธรรมจังหวัดชลบุรี โรงเรียนชลกันยานุกูล. (2541). อ่างศิลาวันวาน...ถึงวันนี้. หน้า 12-13.

¹⁰⁶ สุบิน สืบสงวน. (2530). อนุสรณ์ในการสถาปนากิจศพคุณพ่อสุบิน สืบสงวน หน้า 79.

เชือกผูกปากแข็งและใช้ไม้คานหาบสินค้าไปตามเส้นทางที่มีระยะทางกว่า 24 กิโลเมตร กองคาราวานจะแบ่งออกเป็น 2 พวก ๆ ละ 20 คน หาบสวนทางกันไปมาระหว่างพนัสนิคมกับชลบุรี สินค้าที่ขนส่งจาก พนัสนิคมมาขายที่ตลาดชลบุรี ได้แก่ ของป่าและผัก และซื้อสินค้า เช่น ปลาแห้ง ปลาเค็ม และของอื่นที่พนัสนิคมต้องการไปขายที่พนัสนิคม¹⁰⁷

ชุมชนบางพระ

สภาพเศรษฐกิจของบางพระคงมีความเจริญจากการค้าพอสมควร เพราะมีเรือพาณิชย์เข้ามาพักแลกเปลี่ยนสินค้าบริเวณชายฝั่งทะเล จนมีการสร้างทางรถไฟสายบางพระขึ้นในปีพ.ศ.2444 ทำให้เกิดการขยายตัวของชุมชนขึ้น กล่าวคือ แรงงานจีนที่สร้างทางรถไฟส่วนใหญ่เข้ามาตั้งถิ่นฐานอยู่บริเวณบางพระ สินค้าสำคัญของบางพระ คือ น้ำตาลทรายแดง เนื่องจากการทำไร่อ้อยและตั้งโรงหีบอ้อยเป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ชาวจีนในชลบุรีนิยมทำเช่นกัน เห็นได้จากปริมาณการผลิตจำนวนมากคือ “ใน จ.ชลบุรี พ.ศ.2463 สามารถผลิตน้ำตาลได้ 150,000 หาบ ต่อมาในพ.ศ.2464 สามารถผลิตได้เพิ่มมากขึ้นถึง 300,000 หาบ ส่วนใหญ่เป็นน้ำตาลทรายแดง”¹⁰⁸

นอกจากพื้นที่ชายฝั่งที่เป็นจุดแวะพักของเรือสินค้าแล้ว ยังมีพื้นที่ในภาคตะวันออกที่เกิดการเปลี่ยนแปลงจากการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจและการเติบโตของเศรษฐกิจการค้า จะพบว่าหลายพื้นที่มีการเติบโตขึ้นเป็นเมืองที่มีความสำคัญในพื้นที่ จากการค้าขายของพ่อค้าจากหัวเมืองใกล้เคียง โดยเฉพาะการเกิดและพัฒนาย่านการค้าใหม่ ๆ ขึ้นหลายแห่งในภาคตะวันออก

¹⁰⁷ สุบิน สืบสงวน. (2530). อนุสรณ์ในการสถาปนากิจศพคุณพ่อสุบิน สืบสงวน. หน้า 91.

¹⁰⁸ หจช.กส.1/2626 เรื่องมณฑลปราจีนบอกเรื่องพ่อค้าน้ำตาลทรายแดง จ.ชลบุรี ร้องขอให้ผู้ต้มกลั่นสุราได้รับชื่อน้ำตาลทรายแดง.

ปากน้ำแหลมสิงห์ และย่านท่าหลวง : เมืองท่าแห่งจันทบุรี

เมืองจันทบุรีจึงเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญในภาคตะวันออก มีท่าเรือและอู่ต่อเรือที่สามารถคุมอ่าวไทยที่ติดต่อกับแหลมมลายูของอังกฤษได้¹⁰⁹ ความสำคัญของเมืองจันทบุรีจะเห็นได้จากข้อเขียนของนอร์แมน (Norman) สมาชิกของรัฐบาลอังกฤษที่เขียนในหนังสือชื่อ *The People and Politics of the Far East* ระบุว่า เมืองจันทบุรีเป็นเมืองท่าที่สำคัญที่สุดของประเทศไทยที่คุมอ่าวไทยและทางเข้าเมืองที่อุดมสมบูรณ์ที่สุดสามเมือง คือ เมืองพระตะบอง เมืองเสียมราฐ เมืองศรีโสภณ¹¹⁰

ในสมัยรัชกาลที่ 5 เมืองจันทบุรีมีทางเข้าออกสินค้าถึง 3 แห่ง เห็นได้จากการจัดเก็บภาษีขาเข้าออกที่จัดเก็บที่ปากน้ำแหลมสิงห์ ปากน้ำเวน ปากน้ำแหมหนุ มีเรือขนส่งสินค้าที่เดินทางระหว่างเมืองท่าต่าง ๆ เช่น เรือของฝรั่งเศสชื่อเรือ "โคไนซ์" เป็นเรือเดินทางค้าขายระหว่างไซ่ง่อนกับกรุงเทพฯ โดยจะเป็นทั้งเรือโดยสารและรับส่งสินค้า¹¹¹ ในสมัยที่ฝรั่งเศสเข้ามาปกครองจันทบุรี สินค้าและสุราที่นำเข้ามาจากไซ่ง่อนที่ขนส่งมาโดยเรือโคไนซ์ไม่ต้องเสียภาษีร้อยละสาม การหลบเลี่ยงภาษีนี้อาศัยเงื่อนไขของการเป็นคนในบังคับของฝรั่งเศสว่าสินค้าและสุรานั้นจะขายในค่ายของฝรั่งเศส แต่ปรากฏว่ามีการตั้งโรงสุราและนำสุราต่างประเทศมาขายโดยมิได้รับใบอนุญาตจากกฎหมายไทยหลายโรง ทำให้เจ้าภาษีสุราจันทบุรีได้ร้องขอให้มีการตรวจจับ¹¹²

สินค้าที่จันทบุรีสามารถผลิตและหาได้ จนเป็นสินค้าออกนั้นมีหลากหลายชนิดมาก ทั้งพืชผลที่เพาะปลูก สินค้าที่ได้จากป่า และสินค้าที่ได้จากการช่าง ดังที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระราชหัตถเลขาว่าด้วยการช่าง การค้าขายเมืองจันทบุรี แลหัวเมืองขึ้น

¹⁰⁹ สวรรค์ สุวรรณโชติ. (2520). *ประเทศไทยกับปัญหาเมืองจันทบุรีและตราดที่ฝรั่งเศสยึดครอง พ.ศ. 2436-2449*. หน้า 86.

¹¹⁰ สำนักศิลปวัฒนธรรมและพัฒนาชุมชน มหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี. ถอดรหัส “ลัทธิจักรวรรดินิยมกับความสำคัญของเมืองจันทบุรี”

¹¹¹ มหาอำมาตย์โท พระยามหาอำมาตยาธิบดี. *เรื่องเมืองจันทบุรี*. พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพมหาเสวกโท พระยาศรัทธาภรณ์ (ปัว บุนนาค) ณ เมรุวัดมกุฏกษัตริยาราม วันที่ 22 ธันวาคม 2496. หน้า 5,15.

¹¹² มหาอำมาตย์โท พระยามหาอำมาตยาธิบดี. *เรื่องเมืองจันทบุรี*. หน้า 21,23,27.

ว่า “สินค้าเกิดขึ้นในเมือง แลซื้อขายในเมือง แลจำหน่ายออกจากเมืองนั้น คือ พริกไทย ๑ ข้าว ๑ กระวาน ๑ เร่ว ๑ น้ำตาลทราย ๑ พงทะลาย ๑ รง ๑ แดงอุลิด ๑ เสือต่าง ๆ ๑ กระสอบ ๑ ผ้าพื้น ๑ ผ้าห่อหมาก ๑ ผ้าอาบน้ำ ๑ เนื้อไม้ ๑ ฟืน ๑ ไม้ค้ำพลู ๑ ไม้ระกำ ๑ ไม้ตะเคียน ๑ ขี้ผึ้ง ๑ เปลือกปะโลง ๑ ไม้แดง ๑ กุ้งแห้งปัด ๑ เยื่อเคย ๑ ปลิงทะเล ๑ ใต้ ๑ ยาสูบ ๑ คราม ๑ ถั่ว ๑ หวายพัศเดา ๑ ไม้กระยาเลย ๑”¹¹³ เห็นได้ว่าสินค้าขณะนั้นมีหลายประเภท และวิธีที่จะได้มาซึ่งสินค้า

ปากน้ำแหลมสิงห์

ปากน้ำแหลมสิงห์เป็นพื้นที่ซึ่งมีความเหมาะสมกับการเป็นที่พักจอดเรือสินค้า เนื่องจากบริเวณแหลมสิงห์มีลักษณะที่เหมาะสมกับการเป็นเมืองท่าขนาดใหญ่ เนื่องจากมีเกาะเป็นที่กำบังลม และมีร่องน้ำลึกพอที่เรือสินค้าขนาดใหญ่มาจอดทอดสมอได้บริเวณปากน้ำแหลมสิงห์ สามารถลำเลียงสินค้าไปตามแม่น้ำจันทบุรีได้สะดวก อีกทั้งจันทบุรียังเป็นจุดศูนย์กลางการค้าพริกไทย การบูร และยาง

บันทึกของปิลเลกัวส์ กล่าวว่า ในปีหนึ่ง ๆ มีเรือสินค้าจากจีนมาเทียบท่าบริเวณแหลมสิงห์ประมาณ 12 ลำเสมอ ในขณะที่ครอว์เฟิร์ดระบุว่า เรือสินค้าจีนหนึ่งลำมีสินค้าพวกเหล็ก เหล็กกล้า กระทะ ยาสูบ ใบเรือ ผ้าแพร ไหมดิบ เครื่องปั้นดินเผา และหมึกจากจีนและยุโรปเข้ามาค้าขาย นอกจากนี้ทางจันทบุรีก็มีสินค้าที่ส่งไปขายต่างประเทศด้วยทั้งพืชสวน พืชไร่ ของป่า ผลผลิตจากทะเล และอัญมณี

ในปีพ.ศ.2417 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จประพาสจันทบุรีหลายครั้ง โดยเสด็จทางเรือมาทอดสมอที่แหลมสิงห์ หลังจากนั้นก็ประทับเรือแจวขึ้นมาตามลำน้ำจันทบุรีมายังตัวเมือง ทรงบันทึกสินค้าที่ผลิตจากจันทบุรีส่งออกไปขายต่างประเทศมีพริกไทย ข้าว กระวาน น้ำตาลทราย เสือ กระสอบ ผ้าพื้น ผ้าแพรนุ่ง เนื้อไม้ ฟืน ไม้ค้ำพลู ไม้ระกำ ไม้ตะเคียน ขี้ผึ้ง ไม้แดง กุ้งแห้ง ปลิงทะเล ยาสูบ คราม หวายพัศเดา ไม้กระยาเลย ไม้หอม ปูทะเล และพลอย สินค้าเหล่านี้เป็นสินค้าที่ขึ้นชื่อของเมืองจันทบุรีที่สำคัญที่ต้องมีการระดมมาจากชาวจันทบุรีในหลายแหล่ง ดังนั้นย่านการค้าในจันทบุรีที่มีชื่อเสียงหลายแห่งจึงมีการเติบโตขึ้นในช่วงเวลานี้ด้วย

¹¹³ กรมศิลปากร. (2514). ชุมชนเมืองจันทบุรี. หน้า 155.

ย่านท่าหลวง-ตลาดล่าง

ย่านท่าหลวงแต่เดิมเรียกว่า บ้านลุ่ม ชื่อท่าหลวงมาจากศาลาที่ทางราชการสร้างไว้ที่สะพานวัดจันทนาราม ซึ่งอยู่ในบริเวณริมน้ำ ชาวบ้านจึงนิยมเรียกชื่อถนนสายนี้ว่า ถนนท่าหลวงมาจนถึงปัจจุบันเนื่องจากถนนสายนี้ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำจึงเป็นย่านการคมนาคมทางเรือที่สำคัญ เนื่องจากท่าหลวงเคยเป็นเมืองท่าที่สำคัญของจันทบุรีเมื่อ 100 กว่าปีก่อน ท่าหลวงจึงเป็นชุมชนการค้าขนาดใหญ่ ชาวบ้านที่อาศัยอยู่แถบนี้จึงมักมีอาชีพค้าขายจนร่ำรวย สองฟากของถนนของท่าหลวงเรียงรายกันไปด้วยบ้านเรือนแถวทรงโบราณใช้เป็นที่พักอาศัยและร้านค้าขายของ การสร้างบ้านเรือนมีการสร้างอย่างสวยงามใหญ่โตเรียงรายเต็มสองฝั่งถนน ถนนท่าหลวงแห่งนี้จึงเป็นถนนสายเศรษฐกิจที่สำคัญที่สุดต่อจังหวัดจันทบุรีในสมัยนั้น โดยเป็นชุมชนเก่าแก่ที่ชาวจีนและชาวยุโรปอพยพเข้ามาตั้งแต่สมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น เดิมเรียกย่านนี้ว่า ถนนเลียบบนที่ ต่อมาได้เปลี่ยนชื่อเป็น ถนนสุขาภิบาล¹¹⁴ มีจุดเริ่มต้นจากเชิงสะพานวัดจันทร์ผ่านบ้านท่าหลวงยาวไปเป็นแนวตลอดจนถึงชุมชนตลาดล่าง ที่เรียกว่า ท่าเรือช้าง

สภาพการตั้งบ้านเรือนและร้านค้าในย่านท่าหลวง-ตลาดล่าง ริมฝั่งแม่น้ำจันทบุรี ปรากฏอยู่ในนิราศจันทบุรี-กรุงเทพฯ ของ หลวงบวรุษประชาภิรมย์ (ก๊ บุษยัญญัติ) ซึ่งเขียนขึ้นในพ.ศ.2417 ได้บรรยาย ว่า

ถึงท้ายย่านร้านรายตลาดสด	มีเชือกผูกเรือช้างขึ้นทางหลวง
ข้ามไปมาหน้าหลังทั่วทั้งปวง	พินิจล่องเลยระยะจิงหะมา
ดูเบื้องทรายฝ้ายฟากดั่งสูง	ตำแหน่งฝูงชนตั้งริมฝั่งฝ้า
ปลูกบ้านเรือนเกลื่อนกลาดค้ายดา	ข้างฝ้ายขาวเลี่ยนลาดพื้นหาดทราย
แถวเคหาฝ้ากระดานสถานที่	ในวาริเรือจอดตลอดหลาย
ลำดับแถวแลเคียงกันเรียงราย	ค่อยเรียบชายหาดช่องตร่องรอย” ¹¹⁵

¹¹⁴ วารสารสถานสุข. เขียนชุมชนท่าหลวง วิถีดั้งเดิมริมน้ำจันทบุรี.

¹¹⁵ หลวงบวรุษประชาภิรมย์ (ก๊ บุษยัญญัติ). (2528). “นิราศจันทบุรี-กรุงเทพฯ” ใน รวมนิราศเบ็ดเตล็ด. องค์การการค้าของคุรุสภา. หน้า 89.

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อครั้งเสด็จประพาสจันทบุรีในพ.ศ.2419 ทรงพระราชนิพนธ์ถึงชุมชนย่านท่าหลวง-ตลาดล่าง ว่า

เวลา 5 โมงถึงโรงสุราจีนเจียะ ไปอีกหน่อยหนึ่งพอเลี้ยวแหลมถึงเมืองเก่า เห็นบ้านไปตามริมแม่น้ำข้างซ้ายมือกว่าร้อยหลังคาเรือน ข้างขวามือก็มีบ้านเรือนเป็นราย ๆ ที่ริมน้ำพอเราออกไปพื้นที่ตพานั้นหน่อยหนึ่งก็พบเรือนจีนเก้ง เขาออกมายืนอยู่หน้าโรง ที่โรงนั้นเห็นมีของขายต่าง ๆ มาก เราพูดด้วยคำหนึ่งแล้วก็เลยไป หนทางนั้นกว้างประมาณ 9 ศอก 10 ศอก มีพื้นทรายเมล็ดใหญ่เรียบร้อยดี สองข้างทางมีโรงบ้าง ตึกบ้างเป็นที่ขายของ มีของต่าง ๆ ขายกันสนุกสนานมาก¹¹⁶

ในระหว่างที่ฝรั่งเศสปกครองจันทบุรี ระหว่างพ.ศ.2436-2447 ทำให้การค้ากับตลาดการค้าในคาบสมุทรอินโดจีนและเมืองท่าชายฝั่งทะเลในอ่าวไทยขยายตัวขึ้นเป็นอย่างมาก มีทั้งสินค้าประเภทข้าวสาร เนื้อโค สุกร ยาสูบ อาหารกระป๋อง กาแฟ ฝิ่น และอาวุธยุทโธปกรณ์ต่าง ๆ จากไซ่ง่อนเข้ามาจำหน่ายให้กับทหารฝรั่งเศสและญวนที่ประจำอยู่ในเมืองจันทบุรี ทำให้ช่วงเวลานี้ระบบเศรษฐกิจและการค้าขายตัวอย่างต่อเนื่อง การค้าขายในย่านท่าหลวงและตลาดล่างเป็นไปอย่างคึกคัก การซื้อขายแลกเปลี่ยนนอกจากสินค้าของป่า มีการลักลอบนำสินค้าสุราเข้ามาจำหน่ายในเมืองจันทบุรีโดยไม่ได้เสียภาษี ซึ่งเป็นผลจากข้อตกลงระหว่างรัฐบาลไทยกับฝรั่งเศสในพ.ศ. 2410 ที่กำหนดให้สุราที่นำเข้ามาจากไซ่ง่อนเพื่อจำหน่ายให้คนในกองทัพฝรั่งเศสที่อาศัยอยู่ในเมืองจันทบุรีไม่ต้องเสียภาษี¹¹⁷

การแลกเปลี่ยนสินค้าของย่านท่าหลวง-ตลาดล่าง จึงมีความสำคัญต่อบทบาททางการค้ากับต่างประเทศ เนื่องจากเป็นจุดที่เรือบรรทุกสินค้าของป่าที่รวบรวมมาจากป่าแถบตะเลียบทอง น้ำขุนคลองพลู วังแฉ่มในบริเวณเขาคิชฌกูฏและเขาสอยดาว ซึ่งจะล่องมาตามลำน้ำจันทบุรีและมาเทียบ

¹¹⁶ หจข. ร.5 ค.14.1 ข/19 ภาษีอากรสุราเมืองจันทบุรี (14-24 มกราคม ร.ศ.117) และ กรมศิลปากร. (2514). *ชุมนุมเรื่องจันทบุรี*. หน้า 146.

¹¹⁷ หจข. ร.5 ค.14.1 ข/19 ภาษีอากรสุราเมืองจันทบุรี (14-24 มกราคม ร.ศ.117).

ทำที่ตลาดท่าหลวง¹¹⁸ โดยมีกลุ่มชาวทองที่อาศัยอยู่ในแถบเทือกเขาจันทร์บุรี ระยอง และตราด เป็นแรงงานในการจัดเก็บของป่ามาจำหน่ายในตัวเมืองจันทร์บุรี ซึ่งในรอบหนึ่งปี ชาวทองจะล่องแพนำสินค้ามาจำหน่ายในเมืองเพียงครั้งเดียว ด้วยการล่องแพตามลำน้ำจันทร์บุรีนำสินค้ามาค้าขายในเมืองระหว่างเดือนกันยายนถึงเดือนพฤศจิกายน เนื่องจากเป็นฤดูน้ำหลากสามารถล่องแพตามลำน้ำได้สะดวก โดยมาเทียบท่าที่ตลาดท่าหลวง ส่วนฤดูแล้งระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนเมษายนต้องลำเลียงสินค้ามาทางเกวียน ซึ่งมีความลำบากและใช้เวลานาน จึงไม่เป็นที่นิยม¹¹⁹

นอกจากชาวทองจะนำของป่าเข้ามาขายในเมืองจันทร์บุรีแล้ว ยังปรากฏพ่อค้าที่เข้าไปแลกเปลี่ยนของป่าในพื้นที่ ดังที่อาจารย์สุขสนาน พงษ์พานิช อดีตอาจารย์ใหญ่โรงเรียนศรียานุสรณ์ บุตรสาวของนายนี้ นิสาลักษณ์ ผู้ค้าของป่าซึ่งเคยมีบ้านอยู่ที่ตลาดล่าง ตรงท่าเรือช้างฝั่งตรงข้ามวัดโรมันคาทอลิก บอกเล่าถึงอดีตเรื่องการค้าของป่า ว่า

พ่อจะเอาเรือไปแถวตะเคียนทอง น้ำขุ่น เราเอาของบ้านไปแลกของป่า มักเป็นการแลกเปลี่ยนกันมากกว่าการซื้อขาย สมัยก่อนเขาค้าขายกันแบบนี้ ไม่ค่อยได้ใช้เงินของที่พ่อเอาไปแลกกับเขาคือของจากในเมือง มีพวกอาหาร เครื่องนุ่งห่ม ยาสูบ เสื้อผ้า ของป่าที่เอากลับมาก็มีพวกกระวาน กานพลู น้ำมันยาง เขาสัตว์ พวกสมุนไพรเร็วก็มีบ้าง แต่น้อย ไม้หอมคือไม้กฤษณา ไม้จันทร์ก็มีบ้าง แต่น้อย แล้วมิได้ทำจากน้ำมันยางและเปลือกเสม็ดใช้แทนไฟฟ้าสมัยก่อน เรือที่ใช้เป็นเรือขุดสี่แจว กินนอนในเรือเสร็จ ไปกันห้าคน พ่อไปทีหนึ่ง ๆ ก็สองถึงสามเดือนกว่าจะกลับ พายเรือไปหนึ่งเดือนกว่าจะถึง ถ้าหาน้ำน้ำหลากพ่อมักค้างที่น้ำขุ่น ตะเคียนทอง พ่อได้ของป่ากลับมา ก็จะมีพ่อค้ามาซื้อที่บ้าน เขาจะทราบว่าพ่อไปซื้อของป่ามีกำหนดกลับมาเมื่อไร พ่อค้าที่มารับไปก็จะไปขายต่อในเมือง¹²⁰

¹¹⁸ ภาสกร คำภูแสน. (2552). แนวทางการจัดการภูมิทัศน์วัฒนธรรม : กรณีศึกษา ชุมชนริมน้ำจันทร์บุรี จังหวัดจันทร์บุรี. สาขาวิชาภูมิสถาปัตยกรรม ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 50.

¹¹⁹ อุดม เขยกิจวงศ์. (2552). ตลาดเก่า 50-200 ปี. กรุงเทพฯ : ภูมิปัญญาสร้างสรรค์. หน้า 249.

¹²⁰ อรสม สุทธิสาคร. (2548). จันทร์บุรี. กรุงเทพฯ : สารคดี. หน้า 57.

การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของย่านท่าหลวง-ตลาดล่าง ส่งผลให้รัฐบาลเห็นความสำคัญของย่านท่าหลวง-ตลาดล่าง จึงมีการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ในบริเวณนี้ก่อนพื้นที่อื่น ต่อมาพ.ศ.2451 ได้มีการประกาศให้พระราชบัญญัติสุขาภิบาลที่ตำบลตลาดเมืองจันทบุรีเป็นแห่งแรกในเขตจันทบุรี นอกจากนี้ในช่วงที่มีการค้าขายตัว และมีประชากรอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานชั่วคราวในย่านริมน้ำปีละ 100 คนเศษ มีพ่อค้าต่างถิ่น อาทิ แหก กุหล่า พม่า เข้ามาตั้งร้านค้าชั่วคราว รวมทั้งมีพ่อค้าเร่จากบ่อพลอยไพลิน บ่อนาวง ที่มาซื้อขายสินค้าต่าง ๆ และนำพลอยมาขายปีละนับพันคน¹²¹

การเป็นศูนย์กลางการค้าและการคมนาคมทางน้ำของย่านท่าหลวงในยุคนั้น เนื่องจากขณะนั้นยังไม่นิยมการคมนาคมทางบกมากนัก ดังคำบอกเล่าของแม่กิมอี เกษมสันต์ ที่เล่าถึงเรื่องนี้ว่า

...ถนนแคบ ๆ เล็ก ๆ ของท่าหลวงและย่านตลาดล่างอันเป็นย่านการค้าสำคัญในวันก่อน เคยเป็นถนนปูอิฐกับปูน นาน ๆ จึงจะมีรถจักรยานหรือเกวียนผ่านไปมาสักครั้ง การคมนาคมยุคก่อนโน้นใช้ทางเรือเป็นหลัก คนมีเกวียนนับเป็นผู้มีฐานะดี ในยามกลางคืนหากเลยสองทุ่มแล้ว ถนนทั้งสายจะเงียบสงัด สลัววับแวมด้วยคบไฟที่เจ้าหน้าที่สุขาภิบาลจุดไว้ตามข้างถนนสองข้างเป็นแนวสลัฟพื้นปลา และมีเพียงเสียงดีเกระเคาะโมงยามบอกเวลาทุกชั่วโมง¹²²

อย่างไรก็ตาม การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจส่งผลให้มีการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ เช่น การสร้างถนนสายแรกของจังหวัดจันทบุรี คือถนนเลียบบนที่ ต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็นถนนสุขาภิบาล หัวถนนคือย่านท่าหลวงเป็นชุมชนทางการค้าขาย การคมนาคมขนส่ง และเป็นที่ตั้งของส่วนราชการ บ้านคหบดีเช่นบ้านหลวงราชไมตรี ผู้นำบางพารามาปลูกที่จันทบุรีเป็นคนแรก บ้านหลวงประพนธ์นฤฤดี บ้านสกุลสาณะเสน บ้านสกุลจันทวิมล บ้านสกุลบุญชัยฐิติ บ้านสกุลสุจริต บ้านสกุลเกษมสันต์

¹²¹ หจข.ร.5 ค.12.2/5 สุขาภิบาลตลาดเมืองจันทบุรี (25 มกราคม ร.ศ.127-20 พฤศจิกายน ร.ศ.128).

¹²² อรสม สุทธิสาคร.(2548). จันทบุรี. หน้า 55.

ตลาดบางกะจะ เป็นตลาดการค้าในอำเภอท่าใหม่เป็นศูนย์กลางการค้าการแลกเปลี่ยนสินค้าอุปโภคบริโภคในชีวิตประจำวันภายในชุมชน โดยมีชาวจีนเป็นผู้ประกอบการ ดังที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพระราชนิพนธ์ ว่า

เห็นเป็นโรงจีนเป็นร้านขายของทั้งสองข้างมากหลายสิบโรง แต่เห็นเป็นฝาปูนอยู่
โรงหนึ่ง ทางคดไปคดมาสามทบสี่ทบจึงหมดโรง แต่เราเห็นคนที่ยืนตามโรงนั้น เป็น
จีนแทบทั้งนั้น ไม่ใคร่เห็นมีไทย เว้นแต่ผู้หญิง¹²³

นอกจากนี้ยังมีตลาดท่าใหม่เป็นแหล่งค้าปลีกไทยและผลไม้ เพราะท่าใหม่มีปากแม่น้ำและท่าเรือที่สามารถลำเลียงสินค้าไปยังท่าแหลบ เมืองจันทบุรี และกรุงเทพฯ ได้ จากรายงานสำรวจโรคกิจตามชนบทสยามครั้งที่ 2 ของเฮมส์ แอนดรูส์ ในพ.ศ.2477 บรรยายถึงความสำคัญของตลาดท่าใหม่ว่าเป็นตำบลที่มีความสำคัญในฐานะเขตปลูกผักไทยเพื่อการส่งออก โดยเปรียบเทียบให้เห็นถึงความแตกต่างระหว่างตลาดท่าใหม่กับคลองนารายณ์ว่า ตลาดท่าใหม่ทำการค้าอย่างคึกคัก มีร้านค้าจำหน่ายยาป้องกันคันผักไทยและยาเส้น ชาวสวนท่าใหม่บางรายเป็นเจ้าของโรงเก็บผักไทยและตั้งร้านค้าเองด้วย ในขณะที่ตำบลคลองนารายณ์แทบไม่มีสินค้าขายเลย เนื่องจากหมู่บ้านอยู่ไกลจากศูนย์กลางจังหวัด และอยู่ในแนวทางเกวียนที่ใช้ไปมาแทบไม่ได้แล้ว¹²⁴ นอกจากนี้ยังพบว่าชาวสวนผักไทยมีภาวะหนี้สินที่เกิดจากการซื้อสินค้าประเภทอาหารและยาใส่คันผักไทยด้วยเงินเชื่อจากพ่อค้าชาวจีนในตลาด¹²⁵

ปัจจุบันท่าใหม่ตกลงไปมากมีเพียงรถทัวร์บางสายเข้าบางเที่ยว เศรษฐกิจการค้าย้ายไปตลาดจุกจิก ห้วยสะทอน และนายายอาม¹²⁶ แสดงให้เห็นอิทธิพลของถนนที่ตัดผ่านว่ามีส่วนช่วยในการพัฒนาไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี

¹²³ กรมศิลปากร. (2514). *ชุมนุมเรื่องจันทบุรี*. หน้า 127..

¹²⁴ เฮมส์ เอ็ม แอนดรูส์. (2480). *รายงานสำรวจโรคกิจตามชนบทสยามครั้งที่ 2*. พระนคร : โรงพิมพ์กรมแผนที่. หน้า 249-250.

¹²⁵ เฮมส์ เอ็ม แอนดรูส์. (2480). *รายงานสำรวจโรคกิจตามชนบทสยามครั้งที่ 2*. หน้า 245-246.

¹²⁶ อรสม สุทธิสาคร.(2548). *จันทบุรี*. หน้า 59.

ปากน้ำระยองสู่ถนนยมจินดา

แม่น้ำระยองเป็นแม่น้ำสายสำคัญที่ใช้ในการคมนาคมและติดต่อค้าขาย รวมทั้งใช้น้ำในการอุปโภคบริโภคแม่น้ำระยองมีความยาวประมาณ 50 กิโลเมตรไหลผ่านอำเภอบ้านค่าย อำเภอปลวกแดง อำเภอเมืองระยอง และไหลลงสู่ทะเลที่ตำบลปากน้ำ ในอดีตแม่น้ำระยองจะมีขนาดกว้างและลึกกว่าในปัจจุบันมาก จึงมีเรือใบชนิดสองเสาและเสาเดียว เรือแจว เรือถ่อ เรือฉลอม ขนส่งสินค้ามาจากกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด เช่น หม้อและเครื่องดินเผาจากปากเกร็ด จ.นนทบุรี มะพร้าวจากเกาะสมุย แดงโมจากประจวบคีรีขันธ์ นอกจากนี้ยังมีเรือที่มาจากตราด และจันทบุรีที่ขนส่งสินค้ามาค้าขายที่ระยองด้วย สำหรับท่าเรือที่สำคัญของระยอง เช่น ท่าต้นมะขาม ท่าคุณพูน บุญศิริ ท่าเจ้าแก้วเทียน ท่าตรอกโรงยา ท่าบ้านลุงตัน ท่ายายติ๊ก นอกจากนี้แม่น้ำระยองฝั่งซ้ายจะมีคู่อเรือเป็นจำนวนมาก เช่น ปู่ของเจ้าหงี 2 คูเจ้าแก้วเทียน 2 คูอุโกเกียน 1 คู และบริเวณหน้าวัดโขดอีก 3 คู¹²⁷

ลุงทวน ชันหาญ คนเก่าแก่ของชุมชนถนนยมจินดา เล่าถึงการใช้แม่น้ำเป็นเส้นทางคมนาคมก่อนมีถนนยมจินดาว่า

...ในอดีตแม่น้ำระยองเป็นเส้นทางคมนาคมสายหลักของคนระยอง สินค้าจำพวกของป่า หวายจากต่างถิ่นจะล่องแพตามลำน้ำระยองจากอำเภอบ้านค่ายมาขึ้นท่าที่ถนนยมจินดาซึ่งสมัยนั้นเป็นถนนดิน และจะมีพ่อค้าจากกรุงเทพฯ ล่องสำเภาเข้ามารับซื้อสินค้าจากระยอง เช่น กะปิ อาหารทะเลและของป่าไปขึ้นที่ราชวรดิฐ ในสมัยนั้นผู้คนยังอาศัยอยู่บริเวณสองข้างทางถนนยมจินดายังไม่มากนัก แต่เริ่มมีคนจีนไหหลำเข้ามาอยู่อาศัยบนถนนยมจินดามากขึ้น ชาวบ้านส่วนใหญ่สร้างบ้านสมัยนั้นเป็นบ้านเดี่ยว¹²⁸

¹²⁷ เฉลียว ราชบุรี. (2549). ประวัติศาสตร์เมืองระยอง. หน้า 179.

¹²⁸ สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน, "ภาพเก่าเล่าขานถนนยมจินดา สะท้อนตัวตน คนระยอง"

การมีแม่น้ำระของไหลผ่านกลางเมืองเป็นเส้นทางการคมนาคมหลักของชาวระของใช้ขนถ่ายสินค้าลงเรือสำเภาไปค้าขายกับเมืองต่าง ๆ สินค้าจำพวกของป่า หวาย จะล่องแพตามลำน้ำระของจากอำเภอบ้านค่ายมาขึ้นท่าที่ถนนยมจินดาซึ่งสมัยนั้นเป็นถนนดิน ผู้คนยังเข้ามาอาศัยอยู่ไม่มากนัก ส่วนใหญ่จะสร้างบ้านเป็นบ้านเดี่ยว แม่น้ำระของสมัยนั้นกว้างและลึก ต่อมาเมื่อเรือสำเภาจากเกาะช้าง จันทบุรี เกาะหมาก เข้ามาเทียบท่าบริเวณสะพานไม้และตรอกโรงฝืนบริเวณหน้าอำเภอซึ่งเป็นท่าเรือ ทำให้ท่าเรือคึกคักขึ้น ส่งผลให้มีการสร้างอุต่อเรือสำเภาขึ้นอีกหลายแห่ง มีโรงฝืนและมีตลาดที่ชาวบ้านเรียกว่า ตลาดล่าง ในเวลาต่อมา

ความเจริญทางเศรษฐกิจการค้าเช่นนี้ ทำให้พระศรีสมุทร โภค (อ๋ม ยมจินดา) เจ้าเมืองระของคนสุดท้ายได้ริเริ่มตัดถนนขึ้นกลางเมืองและขยายถนนในเวลาต่อมา¹²⁹ ขณะนั้นชาวระของยังคงใช้การเดินทางทางน้ำเป็นหลัก โดยเฉพาะแม่น้ำระของเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้าจำพวกของป่า หวาย จะล่องแพตามลำน้ำระของจากอำเภอบ้านค่ายมาขึ้นท่าที่ถนนยมจินดา แม่น้ำระของในสมัยนั้นกว้างและลึก ต่อมาเมื่อเรือสำเภาจากเกาะช้าง จันทบุรี เกาะหมาก เข้ามาเทียบท่าบริเวณสะพานไม้และตรอกโรงฝืนบริเวณหน้าอำเภอ ซึ่งเป็นท่าเรือ ทำให้ท่าเรือคึกคักขึ้น มีการสร้างอุต่อเรือสำเภาขนาด 15 วาขึ้นหลายแห่ง มีโรงฝืนและมีตลาดที่ชาวบ้านเรียกว่า ตลาดล่าง ตามมา ทำให้ถนนยมจินดามีผู้คนเข้ามาอาศัยอยู่มากขึ้น ไม่เพียงมีสินค้าจากต่างถิ่นเข้ามาเท่านั้น ยังมีพ่อค้าจากกรุงเทพฯ ล่องสำเภาเข้ามารับซื้อสินค้าจากระของ เช่น กะปิ อาหารทะเล และของป่า ไปขึ้นที่ท่าราชวรดิฐ คือ แพเทียมเส็ง ซึ่งเป็นแพที่ขนถ่ายสินค้าที่ขนมาจากต่างจังหวัด

ในเวลาต่อมาถนนยมจินดาได้กลายเป็นศูนย์กลางของเมืองระของ และมีความสำคัญทางเศรษฐกิจต่อเมืองระของ ทำให้ถนนยมจินดามีผู้คนเข้ามาอาศัยอยู่มากขึ้น ถนนสายหลักสายเดียวของจังหวัดระของสายนี้มีความสำคัญทางเศรษฐกิจต่อเมืองระของในอดีตอย่างมาก เป็นศูนย์กลางเมือง เป็นย่านการค้า ตลาดสด (ตลาดโนรี) โรงหนัง (วิกหนังเก่าแก่ที่ยืน) ธนาคาร โรงสี (โรงสี

¹²⁹ ซึ่งต่อมาราวประมาณพ.ศ.2495-2500 มีการตั้งชื่อถนนนี้ในเขตเทศบาลนครเพื่อเป็นเกียรติแก่อดีตเจ้าเมืองระของทั้ง 2 ท่านแห่งตระกูลยมจินดา คือ พระยาศรีสมุทร โภคไชยโชคจิตสงคราม (เกตุ ยมจินดา) และพระศรีสมุทร โภค (อ๋ม ยมจินดา) โดยมีชื่อถนนว่า ถนนยมจินดา.

บุญศิริ โรงสีแห่งแรกของระยอง) มีร้านค้าสร้างด้วยไม้ทั้งชั้นเดียวและสองชั้น มีร้านขายกาแฟ ร้านขายของชำ ร้านขายเครื่องสังฆภัณฑ์ ร้านขายจักรยาน ร้านขายเครื่องเหล็ก รวมถึงสถานบริการเช่น ซ่องนางโลม โรงฝิ่น และเป็นที่ตั้งบ้านเจ้าเมืองระยองต้นตระกูลยมจินดา ถนนยมจินดาจึงเป็นถนนที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจโดยมีร้านค้าและบริการอำนวยความสะดวกมากมายกลายเป็นศูนย์กลางของระยองในขณะนั้น เพราะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทั้งทางน้ำ คือแม่น้ำระยอง และทางบกที่ถนนยมจินดา

ในช่วงสงครามโลกครั้งที่สอง มีคนอพยพหนีสงครามจากกรุงเทพฯ เข้ามาอาศัยอยู่ที่ถนน ยมจินดามากขึ้น ทำให้มีการขายชุมชนจากชุมชนตลาดเก่าไปสู่ชุมชนสะพานราษฎร์ มีบ้านของพ่อค้าคหบดีเกิดขึ้นหลายหลัง เป็นบ้านที่สร้างด้วยปูนหลังใหญ่ ๆ ในช่วงสงครามนี้เอง กองทัพเรือมีการเกณฑ์นักโทษและชาวบ้านมาสร้างถนนสายยุทธศาสตร์ จากสัตหีบผ่านระยอง ไปสุดปลายทางที่จังหวัดตราด (ต่อมาถนนสายนี้คือถนนสุขุมวิท) นับแต่นั้นมาถนนยมจินดาได้พัฒนาเป็นศูนย์กลางของเมืองระยอง

สามย่าน-ประแสร์-เนินขี้

บ้านตลาดสามย่านเป็นชุมชนขนาดใหญ่และเป็นศูนย์กลางของหน่วยงานราชการ มีความต้องการสินค้าอุปโภคบริโภคจำนวนมาก สินค้าบางอย่างต้องสั่งซื้อมาจากกรุงเทพฯ โดยการขนส่งทางเรือใบที่มีขนาดใหญ่ บ้านตลาดสามย่านจึงเป็นท่าขนส่งสินค้าที่มีการนำสินค้ามาซื้อขายแลกเปลี่ยน โดยสินค้าที่นำเข้ามาขายเพื่อส่งไปกรุงเทพฯ เช่น น้ำมันยาง ถ่าน เปลือกไม้สีเสียด ลูกสำรอง ของป่าจำพวกครั้ง ชัน พริกไทยทั้งสดและแห้ง หนังสือต่าง ๆ เป็นต้น ส่วนสินค้าที่นำมาจากกรุงเทพฯ เช่น เสื้อผ้า น้ำอ้อย น้ำตาล เหล้า เครื่องเหล็กต่าง ๆ ปูนซีเมนต์ ถ้วยชาม เป็นต้น โดยการค้าจะมีเครือข่ายการขนส่งทางน้ำมายังตลาดสามย่านโดยใช้แม่น้ำประแสเป็นแม่น้ำสายหลัก

การเติบโตของชุมชนแถบนี้ยังสามารถเห็นได้จากการเพิ่มขึ้นของปริมาณการทำนาและการเพิ่มขึ้นของกิจการโรงสี ดังที่เฉลียว ราชบุรี ได้เล่าถึงกิจการโรงสีที่แสดงให้เห็นถึงการเพิ่มขึ้นของการทำนาในพื้นที่อำเภอแกลงความว่า

พระเกลลงแก้วกล้าและหุ่นส่วนได้ตั้งโรงสีขึ้นมาครั้งแรกเมื่อปีพ.ศ.2469 ให้ชื่อว่า บุญศิริอุปกรณ์ ตั้งอยู่ที่ปากน้ำประแส เป็นโรงสีที่ใช้กลไฟ ขนาด 25 แรงม้า สีข้าวได้ 8 หาบต่อ 1 ชั่วโมง หลังจากนั้นในปี พ.ศ.2470 มีโรงสีเพิ่มขึ้นอีก 3 โรง คือ 1.ราษฎรเจริญสาส์กิจ 2.บุญศิริพลัง 3.กิมฮวด¹³⁰

ในระยะต่อมาระบบทุนนิยมเริ่มขยายตัวเข้าสู่ตำบลเนินฆ้อ โดยอาศัยการค้าทางชายฝั่งทะเลที่มีปากแม่น้ำประแสร์เป็นท่าเรือค้าขายสินค้าที่สำคัญของจังหวัดระยอง ในขณะที่เดียวกันปากน้ำประแสร์ก็มีผลในการนำระบบทุนนิยมเข้าสู่ชุมชนบ้านเนินฆ้อ ทำให้วิถีการดำรงชีวิตของชาวบ้านเปลี่ยนแปลงไป ในอดีตนั้นชาวบ้านมีการทำนาเพื่อการยังชีพได้อย่างเดียว ไม่ได้ผลิตเพื่อการขายอย่างกว้างขวางมากนัก มีการปลูกยางพาราก็อำเภอก็ได้เพียงคนละ 2-3 ไร่ โดยเฉลี่ยที่เป็นเช่นนั้น เนื่องจากที่ดินเพื่อทำการเกษตรมีจำกัด การปลูกพืชเศรษฐกิจไม่สามารถเป็นฐานของคนในหมู่บ้านเนินฆ้อได้ ดังนั้นหมู่บ้านเนินฆ้อในอดีตจึงมีพัฒนาการที่อาศัยภูมิประเทศของสภาพที่ตั้งของชุมชนที่มีความผูกพันกับเศรษฐกิจของปากน้ำประแสร์ ซึ่งปากน้ำประแสร์ในอดีตนั้นเป็นศูนย์กลางการคมนาคมหลักแห่งหนึ่งของภาคตะวันออกและถือว่าเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดของเมือง¹³¹ ทำให้ชุมชนบ้านเนินฆ้อเกิดการพัฒนาทั้งการประกอบอาชีพและการค้าขายสัมพันธ์กับเศรษฐกิจของปากน้ำประแสร์

ในสมัยนั้นหมู่บ้านเนินฆ้อมีท่าเรืออยู่หลายท่า เช่น ท่าตาโบ๊ยะ (ปัจจุบันเรียกว่า ท่าเจริญผล) รองรับสินค้าของป่า เช่น น้ำมันยาง ชันเถาวัลย์ หวายลิง หวายต่าง ๆ สินค้าเหล่านี้จะใช้เกวียนบรรทุกมาจากวังห้ว วังหิน หนองน้ำขุ่น ซากตะแบก มาลงที่ท่าตาโบ๊ยะ โดยมีเรือใหญ่ เรียกว่า เรือใบแข็ง นำสินค้าเหล่านี้ไปส่งต่างจังหวัดถึงกรุงเทพฯ นอกจากนี้ยังมีท่าแจ็กบุช่นหรือท่าศาลา เป็นท่าเรือใหญ่ใช้ขนถ่ายสินค้า เช่น กระเทียมดอง น้ำตาลหมัก น้ำอ้อย น้ำตาลทราย น้ำมันยาง

¹³⁰ เฉลียว ราชบุรี. (2549). ประวัติศาสตร์เมืองระยอง. หน้า 480-481.

¹³¹ เฉลียว ราชบุรี. (2544). สำนวนเส้นทางเดินทัพพระเจ้าตากและตามรอยสุนทรภู่ ระยอง : กลุ่มการพัฒนาการศึกษา ศาสนาและวัฒนธรรม สำนักงานศึกษาธิการอำเภอแกลง. หน้า 65.

ถั่วลิสง เป็นต้น สินค้าเหล่านี้จะถูกขนถ่ายมาสู่ปากน้ำประแสร์และชุมชนต่าง ๆ ในบริเวณใกล้เคียง¹³²

การที่บ้านเนินหม้อเป็นท่าเรือที่ใหญ่รองจากปากน้ำประแสร์ ทำให้เกิดความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างตำบลเนินหม้อกับกรุงเทพฯ พัฒนาการของท่าเรือที่บ้านเนินหม้อต้องหยุดชะงักลง เมื่อต่อมาในพ.ศ.2487 ได้มีการสร้างถนนสุขุมวิท ทำให้ศูนย์กลางการคมนาคมทางทะเล เช่นปากน้ำประแสร์ได้รับผลกระทบ บทบาททางเศรษฐกิจที่เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงจากการตัดถนนได้มีผลกระทบต่อบ้านเนินหม้อด้วย

นอกจากนี้ชาวบ้านเนินหม้อยังมีการปลูกยางที่มีการแพร่ขยายเข้ามาในตำบลเนินหม้อ เริ่มในปีพ.ศ.2468 เจ็กบุซุ่น (นายซุ่น แซ่ตัน) เป็นผู้นำขงพารามาจากจันทบุรี โดยไปขอซื้อพันธุ์จากหลวงราชไมตรี คหบดีชาวจันทบุรีผู้นำพันธุ์ยางพารามาจากภาคใต้เข้ามาปลูกในภาคตะวันออกเป็นคนแรกในพ.ศ.2454 โดยทดลองปลูกที่อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี การนำเมล็ดพันธุ์ยางพาราเข้ามาปลูกที่บ้านเนินหม้อในช่วงแรกยังไม่กระทบต่อการเพาะปลูกข้าว เพราะยังเป็นการปลูกในพื้นที่นอกที่นา การปลูกยางพาราจะขยายตัวและเติบโตขึ้นเมื่อเกิดการเติบโตของการปลูกพืชเชิงเดี่ยวภายหลังการตัดถนนสุขุมวิทในเวลาต่อมา

ย่านคลองบางพระ ตราด

ย่านคลองบางพระเป็นชุมชนการค้าที่มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 3 ทำให้บริเวณคลองบางพระเป็นย่านการค้าที่ใหญ่ขึ้น เรียกว่า ตลาดใหญ่ และถนนเล็ก ๆ นั้นก็ถูกเรียกว่า ถนนตลาดใหญ่ (ปัจจุบันตั้งชื่อใหม่ว่า ถนนหลักเมือง)¹³³ ในสมัยรัชกาลที่ 4 ย่านการค้าตลาดใหญ่นี้เติบโตและขยายตัวตามการเติบโตทางการค้าด้วย ชุมชนคลองบางพระเคยเป็นตลาดสดและเส้นทางการคมนาคมติดต่อค้าขายของพ่อค้าชาวจีนทั้งจากต่างประเทศและจังหวัดอื่น ๆ

¹³² เฉลียว ราชบุรี. (2544). ตำรวจเส้นทางเดินทัพพระเจ้าตากและตามรอยสุนทรภู่. หน้า 65.

¹³³ ศศิธร ไตวินัส. (2554). การศึกษาเพื่อจัดทำแผนที่มรดกทางสถาปัตยกรรมชุมชนรักษ์คลองบางพระ จังหวัดตราด. วิทยานิพนธ์หลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการทรัพยากรวัฒนธรรม มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 158.

คลองบางพระมีแนวคลองยาวถึงวัดปลายคลอง (วัดบุปผาราม) โดยมีวัดอื่น ๆ ตั้งอยู่ริมคลองอีก คือ วัดไผ่ล้อม วัดชัยมงคล วัดโบสถ์(โยธานิมิต) แสดงให้เห็นถึงการเป็นชุมชนที่มีความเจริญในขณะนั้น ชุมชนคลองบางพระมีศูนย์กลางการค้าบริเวณตลาดริมคลอง ซึ่งตั้งอยู่ริมคลองบางพระ เป็นแนวเลียบลำคลอง ตั้งแต่ชุมชนบ้านล่างตลอดแนวคลองไปจรดหัวถนน(ถนนราษฎร์อนุสรณ์ปัจจุบัน) มีถนนผ่านหน้าร้านค้าตลอดแนว เรียกว่า ถนนริมคลอง (ถนนธนเจริญปัจจุบัน) ริมถนนทั้งสองข้างเป็นร้านค้า ถนนด้านในที่ดินกับที่ราบจะมีบ้านเรือนหนาแน่นซ้อนกัน มีซอยตัดแยกจากถนนริมคลองไปเชื่อมถนนอีกสายหนึ่งเรียกว่า ถนนตลาดใหญ่ (ถนนหลักเมืองปัจจุบัน) ความยาวของถนนตลาดใหญ่ตั้งแต่ถนนสันติสุขไปจนถึงหน้าศาลหลักเมือง เป็นย่านการค้าแห่งที่สอง ซึ่งบ้านเรือนอยู่สองข้างถนนหนาแน่น จนเชื่อมกับบ้านที่ริมถนนตลาดริมคลอง บ้านที่อยู่ปากหนึ่งก็ไปเชื่อมติดกับบ้านที่อยู่ริมถนนตลาดขวาง (ถนนชัยมงคลปัจจุบัน) ซึ่งเป็นถนนที่ตัดแยก จากถนนตลาดใหญ่พุ่งตรงไปท่าเรือจำ¹³⁴

ในสมัยรัชกาลที่ 5 เมืองตราดมีการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญ คือมีการตัดถนนขึ้นเป็นครั้งแรกเพื่อยุทธศาสตร์ด้านการทหาร คือ ถนนสายหัวตลาดตำบลบางพระไปถึงชายทะเลตำบลแหลมมอบ หรือถนนสายจากสี่แยกหลักเมืองปัจจุบันไปถึงชายทะเลอำเภอแหลมมอบปัจจุบัน (ถนนราษฎร์อนุสรณ์ และถนนสายตราด-แหลมมอบ)¹³⁵ นอกจากนี้ยังมีการตัดถนนอีก 2 สาย คือ "ถนนสายจากสะพานหลวงตรงเข้าไปยังเวน (ที่ทำการทหารเรือ)" ปัจจุบันเป็นส่วนหนึ่งของถนนสันติสุข ต่อจากสะพานสูงไปยังหน้าศาลากลางหลังเก่า และ "ถนนจากท้ายตลาดใหญ่ไปจดถนนสายแรก" ปัจจุบันเป็นส่วนหนึ่งของถนนหลักเมืองบริเวณจุดที่จะแยกออกไปเป็นถนนชัยมงคลตรงไปบรรจบ

¹³⁴ คณะกรรมการอำนวยการจัดงานเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว, คณะกรรมการฝ่ายประมวลเอกสารและจดหมายเหตุ กรมศิลปากร. (2542). *วัฒนธรรม พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ เอกลักษณ์และภูมิปัญญาจังหวัดตราด*. กรุงเทพฯ : กรมศิลปากร.

¹³⁵ ศศิธร โดวินัส. (2554). *การศึกษาเพื่อจัดทำแผนที่มรดกทางสถาปัตยกรรมชุมชนรักษ์คลองบางพระ จังหวัดตราด*. หน้า 175.

กับถนนสันติสุข¹³⁶ อีกทั้งยังมีการสร้างถนนภายในชุมชนเมืองตราดอีกด้วย การพัฒนาการตัดถนนทำให้ชุมชนคลองบางพระเติบโตเป็นศูนย์กลางการค้าที่สำคัญทั้งภายในและภายนอก¹³⁷

ในสมัยรัชกาลที่ 5 ชุมชนคลองบางพระได้เติบโตขึ้นจนกลายเป็นศูนย์กลางทางการค้าที่สำคัญของเมืองตราด การขยายตัวทางการค้าทำให้มีผู้คนอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานเพิ่มมากขึ้น โดยมีแหล่งแลกเปลี่ยนซื้อขายสินค้าสำคัญ 2 แห่ง คือ ตลาดใหญ่และตลาดขวาง ต่อมาในช่วงสมัยรัชกาลที่ 6 ชุมชนคลองบางพระมีการเจริญเติบโตมากขึ้นกว่าเดิม มีการขยายถนนสร้างอาคารสถานที่ราชการต่าง ๆ เช่น การตัดถนนผ่านไปยังแหลมงอบเพื่อใช้เป็นเส้นทางในการติดต่อของทหารเมืองตราดและแหลมงอบ หรือการสร้างอาคารที่ทำการทหารเรือขึ้นในชุมชน เรียกว่า สเตชันทหารเรือ การก่อสร้างเหล่านี้ทำให้ชุมชนคลองบางพระมีการเติบโตขึ้น

ในส่วนของชุมชนยังมีการสร้างตลาดสดที่จำหน่ายของสดเป็นครั้งแรก ที่เรียกกันว่า ตลาดริมคลอง การเกิดตลาดแห่งนี้ ทำให้ชาวบ้านพากันมาตั้งที่อยู่อาศัยและเปิดร้านขายสินค้าจำนวนมาก บางส่วนนำสินค้าจากเมืองตราดประเภทของป่า เช่น หวาย สมุนไพร กระจวาน ถ่าน ฯลฯ ไปขายยังกรุงเทพฯ และนำสินค้าจากกรุงเทพฯ เช่น เสื้อผ้า โอง กระจาง รูปเทียน น้ำอ้อยมาขายยังเมืองตราด การขยายตัวของตลาดริมคลอง ทำให้มีการอพยพเข้ามาตั้งอาคารบ้านเรือนทำการค้าขายบริเวณตลาดริมคลองมากขึ้น ทั้งคนจีน และคนไทยเชื้อสายจีน หรือแม้แต่คนภายนอกชุมชนก็จะนำของสดเข้ามาขายในตลาดทั้งทางบกและทางน้ำ อย่างไรก็ตาม บริเวณตลาดขวางและตลาดใหญ่ยังคงมีการค้าคึกคักอยู่เช่นเดิม นอกจากนี้ยังมีการตัดถนนขึ้นในตลาดริมคลองตามชื่อผู้ว่าราชการจังหวัดตราดในขณะนั้น อีกทั้งในชุมชนยังมีความก้าวหน้าด้านคมนาคมที่มีการเปิดเดินเรือเมล์ของบริษัทอีสเอเชียติกอีกด้วย¹³⁸

¹³⁶ ศศิธร ไตวินัส. (2554). การศึกษาเพื่อจัดทำแผนที่มรดกทางสถาปัตยกรรมชุมชนรักษ์คลองบางพระ จังหวัดตราด. หน้า 176.

¹³⁷ ศศิธร ไตวินัส. (2554). การศึกษาเพื่อจัดทำแผนที่มรดกทางสถาปัตยกรรมชุมชนรักษ์คลองบางพระ จังหวัดตราด. หน้า 185.

¹³⁸ ศศิธร ไตวินัส. (2554). การศึกษาเพื่อจัดทำแผนที่มรดกทางสถาปัตยกรรมชุมชนรักษ์คลองบางพระ จังหวัดตราด. หน้า 177.

3.3.2 การเติบโตพื้นที่ตอนในภูมิภาค

พื้นที่ตอนในของภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นพื้นที่เชื่อมต่อจากบริเวณชายฝั่งทะเลและที่ราบลุ่มแม่น้ำในนครนายกและปราจีนบุรีเพื่อเชื่อมต่อกับกรุงเทพฯ พื้นที่สำคัญที่เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจจึงอยู่ในบริเวณดังกล่าว โดยใช้เส้นทางคมนาคมทางน้ำในแม่น้ำบางปะกงและคลองต่าง ๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือและเขมร โดยเส้นทางออกจากเมืองหลวงไปตามลำน้ำบางปะกงแล้วไปต่อทางบกอีกทอดหนึ่ง เช่น จากเมืองหลวงไปพระตะบองก็จะผ่านแม่น้ำบางปะกงแล้วขึ้นบกที่เมืองปราจีนบุรีและเดินทางบกผ่านป่าเขาไปยังกบินทร์บุรี วัฒนานคร มงคลบุรี อัญประเทศ และถึงเมืองพระตะบอง

นอกจากนี้ยังเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของภูมิภาค เนื่องจากเป็นเส้นทาง การส่งส่วยพวกเร็ว กระจวาน พริกไทย งาช้าง จากหัวเมืองทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือและหัวเมืองขึ้นก็ จะต้องใช้เส้นทางแถบนี้เช่น การส่งส่วยของเมืองสีทันดร ก็จะส่งผ่านมาทางเมืองปราจีนบุรี ส่วน ส่วยที่มาจากเขมรมักจะแวะที่เมืองมงคลบุรี ส่วยของหัวเมืองทางตะวันออกเฉียงเหนือและทาง ตะวันออกจะแวะพักที่ปากน้ำเมืองกบินทร์บุรีมากกว่าแห่งอื่น และส่งถึงเมืองหลวงโดยทางแม่น้ำ บางปะกง สาเหตุที่การส่งส่วยใช้เส้นทางนี้เพราะความสะดวกในการเดินเรือมาปากน้ำเมืองกบินทร์ บุรีมีมากกว่าการเดินทางบกที่ต้องผ่านป่าเขาลงมาทางสระบุรี ประกอบกับหัวเมืองทางภาค ตะวันออกเฉียงเหนือของไทยไม่มีแม่น้ำที่จะติดต่อโดยตรงกับกรุงเทพฯ¹³⁹ ดังนั้นเมืองปราจีนบุรี กบินทร์บุรี วัฒนานคร มงคลบุรี อัญประเทศจึงเป็นเมืองศูนย์กลางและจุดแวะพักในเส้นทาง ลำเลียงส่วยเพื่อเข้ามายังกรุงเทพฯ โดยเฉพาะมณฑลปราจีนบุรีเป็นศูนย์กลางทางการค้าของคนลาว เขมร และหัวเมืองชั้นนอก โดยในช่วงพ.ศ.2437-2438 คนจีนนำสินค้ามาขายในหัวเมืองนี้มาก เพราะมีเรือกลไฟขึ้นล่องตามแม่น้ำและริมชายฝั่งทะเล รับคนโดยสารและบรรทุกสินค้าจาก

¹³⁹ กิตติ ตันไทย. (2520). คลองกับระบบเศรษฐกิจไทย พ.ศ.2367-2453. หน้า 13-14.

ปราจีนบุรีไปกรุงเทพฯ ถึง 6 ลำ¹⁴⁰ ทำให้การค้าขายเจริญมากขึ้น โดยเฉพาะที่เมืองปราจีนบุรีและฉะเชิงเทรา ส่วนที่เมืองกบินทร์บุรีจะมีชาวเขมรและลาวบรรทุกสินค้าและไม้แดงมาขายแก่ชาวจีนโดยชาวจีนจะส่งมาขายที่กรุงเทพฯ อีกทอดหนึ่ง ทำให้กบินทร์บุรีเป็นเมืองท่าอีกแห่งที่สำคัญในมณฑลปราจีนบุรี ดังนั้นการเติบโตของพื้นที่ต่าง ๆ ในเส้นทางการคมนาคมนี้จึงเกิดการเติบโตขึ้นผ่านกิจกรรมทางการแลกเปลี่ยนและการค้าเหล่านี้

บางพลี-บางโหลง

ด้วยสภาพภูมิศาสตร์ของบางพลีที่เป็นที่ราบลุ่ม มีทุ่งนาโล่งกว้าง บางแห่งเป็นป่ารก และมีลำคลองน้อยใหญ่ทั่วบริเวณ พื้นดินเป็นดินเหนียวมีความอุดมสมบูรณ์เหมาะกับการปลูกข้าวทำนา ชาวบ้านบางพลีส่วนใหญ่จึงประกอบอาชีพทำนา ทำเกษตรกรรมในการยังชีพเป็นหลักแทบจะทุกครัวเรือน¹⁴¹

ตลาดบางพลี (ตลาดโบราณบางพลีปัจจุบัน) เป็นชุมชนการค้าของพ่อค้าจากทั่วสารทิศเป็นชุมทางการคมนาคมทางน้ำจากหัวเมืองชายฝั่งทะเลตะวันออกเข้าสู่กรุงเทพฯ จึงเกิดตลาดขนาดใหญ่ขึ้นที่บางพลี ซึ่งสันนิษฐานว่าบุกเบิกโดยชาวจีน ในยุคแรกตลาดโบราณบางพลีใช้ชื่อว่าตลาดศิริโสภณ เป็นเรือนแถวไม้สองชั้นหลายคูหา หลังคาทรงปั้นหยา ต่อมามีการขยายตลาดมาจนถึงปากคลองบัวคลี่ รวมเรียกตลาดทั้งสองแห่งนี้ว่า ตลาดยายเจียม จากนั้นมีการขยายตลาดเพิ่มอีกครั้งไปจนถึงวัดบางพลีใหญ่ใน ใช้ชื่อว่า ตลาดอาจารย์สุข ตลาดบางพลีจึงเป็นชุมทางการค้าที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ใกล้เคียงหลายชุมชน

¹⁴⁰ หจข. ร.5 ม.50/1 พลตรีพระยาอุทริธรังสรรค์ณเถ กราบทูลกรมหมื่นดำรงราชานุภาพ ลงวันที่ 30 มกราคม ร.ศ.114.

¹⁴¹ พรรณศิริ แจ่มอรุณ วุฒิพงษ์ ทองก้อน และกษพร ขวัญทอง.. (2558). "การศึกษาเชิงคดีชนวิทยา : การตั้งชื่อคลองและชื่อบ้านในเขตอำเภอ บางพลี จังหวัดสมุทรปราการ" วารสารศิลปศาสตร์ปริทัศน์. 10 (19) มกราคม-มิถุนายน 2558. หน้า 16.

นอกจากนี้ในพื้นที่ใกล้เคียงบางพลี ยังมีพื้นที่เกษตรกรรมขนาดใหญ่ที่ประกอบอาชีพหลัก คือการทำนา พื้นที่บางโหลงมีการทำนากันทั่วครอบครัว โดยมักทำนาประมาณครอบครัวละไม่ต่ำกว่ายี่สิบไร่ ไปจนถึงร้อยไร่ ใช้ควายบ้านละสองสามตัวไปจนถึงสิบตัว การทำนาใช้แรงงานคนและควายที่มีพ่อค้าจากทางเหนือคือนควายมาขาย ระยะเวลาจะซื้อควายจากฉะเชิงเทรา ราคาตัวละประมาณ 700-800 บาท ข้าวที่ได้จะเก็บไว้บริโภคในครัวเรือน ส่วนที่เหลือจะขาย ซึ่งจะมิเจ้าของโรงสีแะมาคูลและตีราคา มีการต่อรองราคา เมื่อตกลงกันได้เจ้าของโรงสีจะเอาเรือต่อมาบรรทุกข้าวของชาวบ้านไปสีที่โรงสีของตนเอง หรืออาจมีพ่อค้าข้าวจากที่อื่นเดินทางมาซื้อข้าวเปลือกทางเรือ และนำไปส่งโรงสีเพื่อสีเป็นข้าวสารจำหน่ายในตลาด มีการอพยพเข้ามาของแรงงานจากภูมิภาคต่าง ๆ โดยเฉพาะภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่เข้ามารับจ้างทำนาในพื้นที่บางโหลงตั้งแต่พ.ศ.2475 เป็นต้นมา

ตลาดบ้านใหม่

ตลาดบ้านใหม่เป็นย่านชุมชนชาวไทยเชื้อสายจีนที่ในอดีตเคยเป็นที่นาและสวน ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 3 พ.ศ.2367 หลังจากที่มิชชันนารีอพยพเข้ามาตั้งบ้านเรือนร้านค้าบริเวณปากคลองและอยู่อาศัยอย่างเรียบง่าย และเริ่มมีการค้าขายสินค้าต่าง ๆ ได้แก่ ผักสด ผลไม้ ของแห้ง และน้ำมัน แต่เดิมตลาดนี้เรียกกันว่า “ตลาดริมน้ำ” ซึ่งแบ่งตลาดออกเป็น 2 ส่วน คือตลาดบนหรือดั่งบน มีขุนอินทรนริกิจเป็นผู้ตั้งขึ้น บางครั้งจึงมีการเรียกกันว่า “ตลาดอินทรนริกิจ” ส่วนของตลาดบนตั้งอยู่ทางด้านเหนือของคลองบ้านใหม่ข้างวัดเทพนิมิตต่อเนื่องไปจนถึงวัดอุภัยภาติการาม เป็นตลาดส่วนที่ขุนอินอัฐริวานุวัตร (จีนฮี้) กับขุนอินพิพิธพณิชยกรรม (จีนแดง) คหบดีชาวจีนเป็นผู้ตั้งขึ้น¹⁴²

¹⁴² ลภัสรดา สัตยธรรม. (2555). ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการบริหารจัดการตลาดบ้านใหม่ อำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา. ปัญหาพิเศษรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 15.

ต่อมาในปีพ.ศ.2449 เกิดไฟไหม้ครั้งใหญ่ที่ชุมชนตลาดบ้านใหม่ ทำให้เกิดความเสียหายอย่างมาก และได้มีการก่อสร้างตลาดขึ้นใหม่จนเสร็จในปีพ.ศ.2450 โดยมีการมุงหลังคาด้วยสังกะสี ฝาไม้กระดาน มีนายვნองเฮง แซ่ลี่เป็นเจ้าของตลาด ซึ่งต่อมาได้เป็นขุนพิพานพานิช (เปลี่ยนชื่อเป็น นายสุจริต ลีเทียนทอง และเปลี่ยนนามสกุลเป็นวงศ์เทียนทองในเวลาต่อมา) ซึ่งมีการบูรณะเรื่อยมา จนถึงปัจจุบัน มีการมุงหลังคาด้วยกระเบื้องว่าว ฝาไม้มาจนถึงทุกวันนี้ ชาวบ้านจึงเรียกตลาดที่ปลูกสร้างใหม่นี้ว่า ตลาดบ้านใหม่¹⁴³ ในปีเดียวกัน พ.ศ.2450 ได้มีการเปิดเส้นทางรถไฟสายตะวันออก ทำให้ชุมชนตลาดบ้านใหม่พัฒนาขึ้น มีการขยายพื้นที่ตลาดขึ้นบริเวณริมคลองบ้านใหม่ทางด้านใต้ ออกไปเกิดเป็น ตลาดกลาง และมีการเชื่อมต่อตลาดเข้าด้วยกันด้วยสะพานไม้ ทำให้ตลาดบ้านใหม่ คึกคักมากขึ้น

การเพิ่มขึ้นของประชากรบริเวณตอนในภูมิภาค

การดำเนินนโยบายส่งเสริมให้มีการขุดคลอง ทำให้มีการขยายพื้นที่เพาะปลูกออกไปอย่างกว้างขวางตามความต้องการของรัฐบาล ราษฎรหลายพันครอบครัวได้เข้าทำการเพาะปลูกตลอด แนวสองฝั่งคลองประเวศน์บุรีรมย์และคลองซอยแยกจากคลองประเวศน์บุรีรมย์อีก 4 คลอง คือ คลองหนึ่ง คลองสอง คลองสาม และคลองสี่ เริ่มขุดตั้งแต่พ.ศ.2421 แล้วเสร็จในพ.ศ.2423 มีความยาวทั้งสิ้น 1,150 เส้น (ประมาณ 46 กิโลเมตร) การขุดคลองครั้งนี้จึงมีส่วนในการพัฒนาที่ดินและการเพิ่มพื้นที่เพาะปลูกอย่างเต็มที่ โดยประชาชนมีส่วนร่วมและได้รับผลประโยชน์จากการขุดคลองครั้งนี้ ภายหลังการขุดคลองเสร็จ มีลำคลองหลายสายเชื่อมต่อคลองประเวศน์บุรีรมย์ เช่น คลองพระยานาคราช และคลองแขวงกลั่นบน ฯลฯ เริ่มมีผู้อพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานเพิ่มมากขึ้นบริเวณสอง ฝั่งคลองประเวศน์บุรีรมย์ เกิดชุมชนใหม่ ๆ บนเส้นทางขุดคลองและพื้นที่ใกล้เคียง การเข้ามาอาศัยมีทั้งชาวจีนที่เข้ามาประกอบอาชีพเกษตรกรรมและประมงตามสภาพพื้นที่ที่อยู่อาศัย ต่อมา เกิดตลาดขึ้นหลายแห่งที่มีชื่อเสียง เช่น ตลาดคลองสวนในพ.ศ.2444 ที่เป็นชุมชนที่มีกำเนิดมาจากการขุดคลอง ตลาดบางพลี (ปัจจุบันคือตลาดโบราณบางพลี) เป็นต้น

¹⁴³ สุจิตใจ ตระกูลสุขชัย. (2543). ประวัติศาสตร์เมืองฉะเชิงเทรา. หน้า 36.

ตลาดคลองสวนเคยเป็นศูนย์รวมของการติดต่อทำมาค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้าของชาวบ้านในย่านลาดกระบัง คลองหลวงแพ่ง คลองเปรี้ง บางพลี บางบ่อ ลาดขวาง ท่าหนามแดง และบางเตย โดยอาศัยเรือเป็นพาหนะในการเดินทาง¹⁴⁴ ตลาดแห่งนี้เป็นของต้นตระกูล "อัสวานิชย์" เริ่มเปิดตลาดด้วยบ้านร้านไม่กี่คูหา และมีการพัฒนาเป็นบ้านเรือนสองชั้นในเวลาต่อมา

การขุดคลองได้มีเอกชนให้ความสนใจในการลงทุนขุดคลองเพื่อประโยชน์ในการจับจองที่ดินเพื่อประโยชน์ในการทำนา เช่น คลองหลวงแพ่ง คลองอุดมชลจร การขุดคลองสายต่าง ๆ นอกจากช่วยเปิดพื้นที่ดินทำกินมากขึ้นแล้ว ยังทำให้เกิดย่านการค้าขึ้นอีกด้วย เช่น ในเมืองระยองเกิดตลาดโบราณนครเนื่องเขต ซึ่งเดิมมีชื่อว่า ตลาดสี่แยกท่าไข่ ชื่อเรียกมาจากคลองที่ตัดผ่านคือ คลองท่าไข่ ต่อมาพ.ศ.2419 รัฐบาลได้เริ่มขุดคลองนครเนื่องเขตต่อจากคลองแสนแสบไปชนกับคลองท่าไข่ และตรงตลาดก็มีคลองขวางตัดกับคลองนครเนื่องเขตพอดีจึงกลายมาเป็นสี่แยกท่าไข่¹⁴⁵ การขุดคลองนครเนื่องเขตโดยมีพระยาชลธารวินิจฉัยเป็นแม่กองขุดคลองตั้งแต่ศาลากลางคลองแสนแสบไปเชื่อมกับปากคลองท่าไข่ เมืองระยองเสร็จในพ.ศ.2420 ช่วยย่นระยะทางจากระยองมากรุงเทพฯ ซึ่งเป็นประโยชน์แก่ทางราชการและการค้าขาย และยังทำให้มีที่นาเพิ่มขึ้นถึง 32,400 ไร่¹⁴⁶

ตลาดนครเนื่องเขตนี้เป็นจุดเชื่อมต่อเส้นทางการคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯ และระยอง โดยผ่านลำคลองสายแรก เพราะก่อนหน้านี้การติดต่อค้าขายจากระยองไปกรุงเทพฯ นั้นต้องทวนกระแสน้ำคลองแสนแสบขึ้นไป หรือล่องตามแม่น้ำเข้าคลองสำโรง ซึ่งไม่สะดวก ประกอบกับก่อนที่จะมีการขุดคลองนครเนื่องเขตสินค้าประเภทน้ำตาล ยาสูบ พริกไทย ฯลฯ สามารถค้าขายที่บางปลาสร้อยได้เลย จึงไม่จำเป็นต้องส่งเข้ามาที่ตลาดในกรุงเทพฯ แต่ต่อมา

¹⁴⁴ อรรถพล ขวนขุนทด. (2555). พัฒนาการของชุมชนตลาดคลองสวน 100 ปี. ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมืองและการบริหารจัดการ คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 39.

¹⁴⁵ จริยา ชูช่วย. (2553). “ตลาดโบราณนครเนื่องเขต-บ้านใหม่-คลองสวน-บางพลี เพราะอดีตหอมหวานจึงชวนโยยหา” อสท. ปีที่ 50 ฉบับที่ 10 (พฤษภาคม 2553). หน้า 62.

¹⁴⁶ กิตติ ตันไทย. (2520). คลองกับระบบเศรษฐกิจไทย พ.ศ.2367-2453. หน้า 77.

ข้าวเป็นสินค้าสำคัญของฉะเชิงเทราที่เข้ามาแทนที่ การแปรรูปข้าวเปลือกเป็นข้าวสารมีมากขึ้น มีการขยายโรงสีออกมาในฉะเชิงเทรา คลองนครเนื่องเขตจึงมีความสำคัญในการติดต่อค้าขายและการขนส่งสินค้าข้าว¹⁴⁷

นอกจากนี้ในพื้นที่ใกล้เคียงยังมีการขุดคลองอีกหลายสายที่เชื่อมต่อมาสู่พื้นที่ภาคตะวันออก เช่น บริษัทภูนาสยามได้เข้ามาขุดคลอง 18 คลอง 19 คลอง 20 คลอง 21 และจัดทำประตูระบายน้ำขึ้น ทำให้ดินคลายความเปรี้ยวลงมาก จึงทำให้ราษฎรจากที่อื่นพากันอพยพมาจากที่ต่าง ๆ เพื่อประกอบอาชีพทำนามากขึ้น ขณะเดียวกันยังมีการขุดคลองอีกหลายสาย เช่น คลองพระองค์เจ้าไชยานุชิต หรือคลองเจ้า ผ่านตำบลศาลาแดง คลอง 14 ผ่านตำบลบึงน้ำรักษ์ คลอง 15 คลอง 16 ผ่านตำบลคอนฉิมพลี คลอง 17 คลอง 18 คลอง 19 คลอง 20 คลอง 21 คลองหกวาแบ่งเขตอำเภอองครักษ์ จังหวัดนครนายก กับอำเภอบางน้ำเปรี้ยว จังหวัดฉะเชิงเทรา นอกจากนี้ยังมีบึงเชื่อมระหว่างคลองที่อยู่ในเขตประตูระบายน้ำ¹⁴⁸ การขุดคลองเหล่านี้ล้วนส่งผลให้เกิดการเข้าทำกินและการเติบโตของชุมชนต่าง ๆ ในพื้นที่ที่มีการขุดคลองผ่านเข้าไปจำนวนมาก

การขุดคลองและการขยายพื้นที่การทำนาที่กล่าวมามีผลให้เกิดการเพิ่มขึ้นของประชากร โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีการส่งเสริมให้มีการขุดคลอง จากข้อมูลประชากรมณฑลปราจีนบุรี (ปราจีนบุรี นครนายก ฉะเชิงเทรา ชลบุรี) แสดงให้เห็นว่าในพื้นที่ซึ่งได้รับการดำเนินการให้มีการขุดคลองและพื้นที่ซึ่งมีการเติบโตทางการค้าจะมีความหนาแน่นของประชากรที่มาก ดังตารางที่ 1

¹⁴⁷ หจข.ร.5 กส.11/791 ประวัติคลองต่าง ๆ.

¹⁴⁸ องค์การบริหารส่วนจังหวัดฉะเชิงเทรา. (2528). **ประวัติมหาดไทยส่วนภูมิภาคจังหวัดฉะเชิงเทรา**. หน้า 88-97.

ตารางที่ 1 พื้นที่และจำนวนประชากรมณฑลปราจีนบุรี พ.ศ.2468

เมือง	พื้นที่	ประชากร	ความหนาแน่น
นครนายก	4,000	60,000	15
ปราจีนบุรี	12,000	110,000	9.2
ฉะเชิงเทรา	5,000	130,000	26
ชลบุรี	6,000	98,000	16.33
รวม	27,000	398,000	14.13

ที่มา : กรมตำรา กระทรวงศึกษาธิการ. ภูมิศาสตร์ประเทศไทย. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์อักษรนิติ. 2368. หน้า 116-121. อ้างในสร้อยชูญา กันธาชีพ. (2540). พัฒนาการทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำบางปะกง (พ.ศ.2419-2475). วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 17.

ประเด็นเรื่องเชื้อชาติประชากรในกลุ่มน้ำบางปะกง นอกจากคนไทยแล้วก็มีชาวจีน ลาว เขมร มอญ มลายู ญวน กะเหรี่ยง ตั้งถิ่นฐานในบริเวณนี้ ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 จำนวนประชากรมณฑลปราจีนบุรี แยกตามเชื้อชาติ พ.ศ.2450

เชื้อชาติ	ชาย	หญิง	รวม
ไทย	60,227	91,138	151,365
ลาว	44,814	44,943	89,757
จีน	34,021	1,272	35,293
เขมร	2,743	2,916	5,659
มลายู	103	82	185
ญวน	69	51	120
กะเหรี่ยง	223	141	364
มอญ	284	297	581
เขมร	399	752	1,541
กะเหรี่ยง	260	441	701

เชื้อชาติ	ชาย	หญิง	รวม
กูลา	70	30	100
เขมร	5,802	5,595	33,397
ฝรั่ง	18	5	23
อื่น ๆ (ทวาย,พม่า)	11	3	14
รวม			

ที่มา : หจข. ร.5 ม.2.19/4 กรมหลวงดำรงทูตเกล้าถวายบัญชีสำมะโนครัวพลเมือง ซึ่งได้สำรวจเมื่อ
ศก 123 สำมะโนครัวพลเรือน (22 พฤศจิกายน ร.ศ.124-15 กันยายน ร.ศ.128. อ้างในศรีบุญญา
คันธาชัพ. (2540). พัฒนาการทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำบางปะกง (พ.ศ.2419-2475).
วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้
มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 25.

การขยายพื้นที่เพาะปลูกพืชผลทางการเกษตร

ในสมัยรัตนโกสินทร์การแพร่หลายของการเพาะปลูกพืชผลเพื่อการค้าได้ขยายตัวขึ้นใน
พื้นที่ภาคตะวันออก ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่มีการปลูกพืชผลทางการเกษตรเข้าสู่ผูกพันกับการค้า
ต่างประเทศ การเปลี่ยนแปลงได้เกิดขึ้นในระบบการผลิต การเพาะปลูกพืชเชิงพาณิชย์ที่แพร่หลาย
มากขึ้นตามความสะดวกของการคมนาคมขนส่ง รวมทั้งพื้นที่ต่าง ๆ ในภาคตะวันออก ก็เริ่มที่จะมี
ลักษณะเด่นของพืชที่นำมาเพาะปลูกมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ในหลายพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์
ของผืนดินได้มีการนำพันธุ์พืชจากต่างถิ่นเข้ามาปลูก เช่น จังหวัดจันทบุรี เริ่มมีการนำพันธุ์ผลไม้
จากต่างถิ่นมาปลูกและมีการพัฒนาพันธุ์ให้มีคุณภาพมากขึ้นจนผลไม้ของจังหวัดจันทบุรีเป็นที่รู้จัก
ทั้งเงาะ ทุเรียนพันธุ์ต่าง ๆ (ก้านยาว หมอนทอง ชะนี กบ) มังคุด กล้วย ฝรั่ง กล้วย กล้วย กล้วย¹⁴⁹ ใน
ที่นี่จะได้นำเสนอการเพาะปลูกสินค้าเกษตรที่สำคัญและมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นในภาคตะวันออก
เป็นสำคัญ

¹⁴⁹ เกรียงศักดิ์ เจริญพัฒน์นิช และปาริชาติ เรืองวิเศษ. (2538). จันทบุรี. สำนักพิมพ์สารคดี. หน้า 39-40.

การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในหลาย ๆ พื้นที่ของภาคตะวันออก คือการผลิตสินค้าเกษตรที่เปลี่ยนแปลงจากการผลิตเพื่อยังชีพไปสู่การผลิตเพื่อขายมากขึ้น เห็นได้จากการเพิ่มพื้นที่เพาะปลูกสินค้าเกษตรหลายชนิด ทั้งข้าว อ้อย สินค้าบางอย่างเช่นข้าว มีการขยายพื้นที่เพาะปลูกข้าวตั้งแต่ช่วงหลังการปฏิรูปการปกครองในสมัยรัชกาลที่ 5 จนถึงก่อนการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ.2475 โดยมีการขยายเนื้อที่เพาะปลูกข้าวจากจำนวน 73,246 ไร่ในปีพ.ศ.2428¹⁵⁰ เพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 407,321 ไร่ ในปีพ.ศ.2473¹⁵¹

นอกจากนี้ยังมีการเพิ่มพื้นที่เพาะปลูกมาสู่บริเวณชายฝั่งทะเลมากขึ้น ดังที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระราชหัตถเลขาบันทึกว่าด้วยแผ่นดินแลเรือสวนไร่นาในเมืองจันทบุรี โดยสอบถามข้อมูลจากจากพระยาจันทบุรีและพระปลัด พระราชหัตถเลขานี้ได้กล่าวถึงการเพาะปลูกข้าวในเมืองจันทบุรี ดังนี้

นาที่ทำในเมืองจันทบุรีนี้ นาฝั่งตะวันตกมีประมาณ 11,400 ไร่ ฝั่งตะวันออกมีประมาณ 8,750 ไร่ รวมทั้งสองฝั่งเป็นนา 20,150 ไร่ แต่ในทุกวันนี้ราษฎรทำนาลงมาหาข้างทะเลมากขึ้นทุกปี ๆ แต่ใน 2 ปี 3 ปีนี้เกิดขึ้นอีกมากนัก (เน้นโดยผู้เขียน) แต่นาที่เมืองจันทบุรีนี้อาศัยน้ำฝน ถ้าหน้าแล้งน้ำทะเลไหลขึ้นไปถึงเพียงที่แยกคลองพลั่ว บางแห่งที่เป็นน้ำลุ่ม น้ำแม่น้ำโขงก็มีบ้างแต่น้อยแห่ง น้ำโขงอยู่เพียงสองหนี่งเศษ ไม่มากกว่านั้น ถึงบางทีน้ำเหนือ่น้อยน้ำทะเลไหลขึ้นถึงข้าวในนา พอน้ำลงน้ำจืดก็ไหลมาล้างน้ำเค็มทันกันต้นข้าวไม่เสีย¹⁵²

ซึ่งตรงกับรายงานที่มหาอำมาตย์โท พระยามหาอำมาตยาธิบดี (ส.ว.มหาอำมาตยาธิบดี) ขณะเป็นพระยาศรีสทเทพ ราชปลัดทูลฉลองกระทรวงมหาดไทยออกไปตรวจราชการเมืองจันทบุรี ในช่วงที่กองทหารฝรั่งเศสมาตั้งอยู่เมื่อ ร.ศ.123 (พ.ศ.2448) ได้กล่าวถึงการทำนาในจันทบุรีว่า มี

¹⁵⁰ หจข. ร.5 ม.2.12 ก/1 เรื่องใบบอกเมืองนครนายก.

¹⁵¹ หจข. กส.1.2/581 เรื่องรายงานตรวจการทำนาทำนบในท้องที่จังหวัดต่าง ๆ ในมณฑลปราจีน.

¹⁵² กรมศิลปากร. (2514). **ขุมขุมเรื่องจันทบุรี** พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ นางวรรณจันทวิลณ ณ สุสานหลวงวัดเทพศิรินทราวาส วันที่ 29 พฤศจิกายน พุทธศักราช 2514. หน้า 152-153.

การจับจองที่นาทางชายทะเลมากขึ้นทุกที และมีความขัดแย้งเรื่องจึงที่นาเป็นอันมาก นาชายทะเลบางแห่งถึงกับก่อทำนบกั้นน้ำเค็มเข้าที่นา¹⁵³ แสดงให้เห็นว่าปัญหาที่ดินทำกินเริ่มปรากฏโดยเฉพาะบริเวณที่ราบที่สามารถทำนาได้

การทำน่าน้ำฝนของจันทบุรีนี้ ทำให้เมื่อเกิดขาดแคลนนํ้าฝน นาก็จะเสียหายมาก โดยเฉพาะพื้นที่ซึ่งมีข้อจำกัดของสภาพภูมิศาสตร์คือนํ้าเค็มล้อมรอบ ก็จะไม่มีความที่จะเอานํ้าจืดเข้าช่วยได้ แต่หากในบางพื้นที่ที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำ เช่น คลองพลั่ว ก็จะสามารถอาศัยน้ำซึ่งไหลมาจากน้ำตกเขาสระบาปได้¹⁵⁴

การขยายพื้นที่เพาะปลูกพืชที่มีตลาดมีความต้องการอีกชนิดหนึ่งของภาคตะวันออกในสมัยรัชกาลที่ 5 คือ อ้อย จากรายงานการตรวจราชการมณฑลปราจีนบุรี ของกรมหมื่นดำรงราชานุภาพ (ยศขณะนั้น) พ.ศ.2443 ได้ทรงกล่าวถึงเมืองชลบุรี เกี่ยวกับการปลูกอ้อยในพื้นที่เขาเขียวว่า

...ในเวลานี้ การปลูกไร่อ้อยทำนํ้าตาลภายในเมืองชลบุรีกำลังเจริญ มีโรงหีบในปีนีกว่า 80 โรง และยังจะเจริญได้อีก...ที่เขาเขียว...แต่เดิมไม่มีใครมีใครกล้าไปทำไร่อ้อย กลัวความไข้ แต่ใน 4-5 ปีนี้ มีคนไปถางป่าทำไร่มากขึ้นทุกปี เพราะที่ใหม่ต้นไม้งามดี ประชาชนจึงพากันไถ่สร้างและตั้งโรงหีบอ้อยเป็นอันมาก¹⁵⁵

¹⁵³ มหาอำมาตย์โท พระยามหาอำมาตยาธิบดี. เรื่องเมืองจันทบุรี. พิมพ์เพื่อเป็นอนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพมหาเสวกโท พระยาศรีธรรมศกราช (ปั่ว บุนนาค) ณ เมรุวัดมกุฏกษัตริยาราม วันที่ 22 ธันวาคม 2496. หน้า 19.

¹⁵⁴ หจข. มท.5.10 ปีที่ 145 รายงานตรวจราชการของปลัดจังหวัดจันทบุรี.

¹⁵⁵ หจข.ม.2.14/38 เรื่องกรมหมื่นดำรงตรวจราชการมณฑลปราจีนบุรี.(6 มกราคม ร.ศ.115-6 มกราคม ร.ศ.119) อ้างถึงในศรีัญญา กันธาชิต. (2540). พัฒนาการทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำบางปะกง (พ.ศ.2419-2475). วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มหาวิทยาลัยศิลปากร.

ในพ.ศ.2458 การทำไร่อ้อยและโรงหีบอ้อยทำน้ำตาลทรายในจังหวัดชลบุรียังมีจำนวนมาก ในอำเภอเมือง 76 โรง ทำตะกุด (พานทอง) 24 โรง พนัสนิม 5 โรง บางพระ 2 โรง รวม 107 โรง ทั้งยังมีการขยายเพิ่มขึ้นในปีพ.ศ.2463 อีกเป็น 191 โรง คืออำเภอเมือง (บางปลาสร้อย) 121 โรง พนัสนิม 34 โรง พานทอง 35 โรง ศรีราชา 1 โรง¹⁵⁶

ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 6 โรงหีบอ้อยที่อยู่ใกล้ ๆ ตัวเมืองชลบุรีก็เริ่มเข้าไปอยู่บริเวณตอนใน แถบบ้านบึงและบริเวณใกล้เคียง มีจำนวนถึง 70-80 โรง ทำให้เกิดตลาดบ้านบึงขึ้นราว พ.ศ.2462 ต่อมาทางราชการได้ตั้งกิ่งอำเภอบ้านบึงขึ้นใน พ.ศ.2464 (ต่อมายกฐานะเป็นอำเภอบ้านบึง เมื่อ 1 มีนาคม 2481) ซึ่งการเติบโตของบ้านบึงนี้เห็นได้ถึงความร่วมมือของเอกชนที่มีส่วนในการพัฒนา โดยนายอำนาจ เนื่องจางค์ได้ยกที่ดินบริเวณใกล้เคียงตลาดให้กับรัฐบาล พร้อมทั้งชักชวนบรรดาเจ้าของโรงหีบอ้อยร่วมบริจาคเงินสร้างสถานีตำรวจและที่ทำการกิ่งอำเภออีกด้วย¹⁵⁷

การทำสวนยาง

ยางพาราเริ่มเข้ามาเป็นพืชเศรษฐกิจในหัวเมืองมลายูก่อน โดยการเผยแพร่ของอังกฤษ ซึ่งเป็นเจ้าอาณานิคมในขณะนั้น ทำให้เกิดการทำสวนยางเป็นธุรกิจขึ้นเป็นครั้งแรกที่บริเวณรัฐเปรัก ตั้งแต่ พ.ศ.2441 เป็นต้นมา หลังจากนั้นการลงทุนทำสวนยางก็ได้เฟื่องฟูเป็นอย่างมาก ในขณะเดียวกันสภาพเศรษฐกิจภาคใต้ของประเทศไทยก็ขึ้นอยู่กับตลาดโลกด้วย โดยเฉพาะสินค้าที่เป็นสินค้าส่งออก เช่น พริกไทยซึ่งมีราคาลดลง ทำให้เจ้าเมืองตรังในขณะนั้นคือ พระยารัษฎานุประดิษฐ์ (คอซิมบี๊ ณ ระนอง) ซึ่งร่วมกับพี่น้องในตระกูลปกครองในระบบเหม้าเมือง โดยกู้เงินจากพระคลังข้างที่เห็นว่าการปลูกยางพาราในเปรักเป็นความหวังที่จะทำรายได้ พระยารัษฎานุประดิษฐ์ จึงได้ทดลองนำเมล็ดยางพารามาปลูกในแปลงเพาะชำของท่านที่อำเภอกันดัง จังหวัดตรังในปี พ.ศ.2442 และในปีต่อมาก็ทำรายงานมายังกรุงเทพฯ เพื่อให้รัฐบาลพยายามเจรจาทางการทูตเพื่อหาเมล็ดยางมาปลูกในประเทศไทย เพราะขณะนั้นยางพาราเป็นพืชสงวนยากที่ประเทศอื่น ๆ จะนำไป

¹⁵⁶ การดี มหาจันทร์ และนันท์ชญา มหาจันทร์. (2554). *ตระกูลแซ่ในจังหวัดชลบุรี : วิถีและพลัง*. หน้า 266.

¹⁵⁷ สุบิน สืบสงวน. (2530). *อนุสรณ์ในการสถาปนากิจสหกรณ์พ่อสุบิน สืบสงวน*. ณ เมรุวัดนอก อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี วันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2530. หน้า 67-68.

ปลูกหากไม่ได้รับความอนุเคราะห์จากอังกฤษ และในที่สุดด้วยความสามารถของกรมหมื่น เทววงศ์โรปการ เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศของไทยได้เจรจาสั่งซื้อเมล็ดพันธุ์ยางโดยตรง จาก Royal Botanic Garden ที่ชิลอน ซึ่งเป็นสถานเพาะพันธุ์และวิจัยยางเพียงแห่งเดียวในเอเชีย โดย รัฐบาลอังกฤษเป็นเจ้าของ ดังนั้นเมล็ดพันธุ์ยางพาราจำนวน 3,000 เมล็ด ซึ่งมีมูลค่าเพียง 55 รูปี ก็ได้ นำมาใช้ทดลองปลูกในแปลงเพาะชำของพระยารัษฎานุประดิษฐ์ เจ้าเมืองตรัง และได้แจกจ่ายพันธุ์ ยางให้ประชาชนนำไปปลูกในท้องถิ่นอื่น ๆ ประชาชนในภาคใต้จึงได้เริ่มเพาะปลูกยางตั้งแต่นั้น มา¹⁵⁸

สำหรับในภาคตะวันออก หลวงราชไมตรี (นายปุม ปุณศรี) คหบดีชาวจันทบุรีได้เริ่มการ ปลูกยางพารา โดยนำพันธุ์ยางพาราจากปักย์ได้เข้ามาทดลองปลูกในสวนของท่านที่หมู่ที่ 6 ตำบล คมบาง อำเภอมือเมือง จันทบุรี ในปี พ.ศ.2454 บนเนื้อที่ประมาณ 100 ไร่ และได้แพร่พันธุ์ยางพาราแก่ ชาวบ้านจนแพร่หลายในจังหวัดจันทบุรีและจังหวัดใกล้เคียงในปัจจุบัน¹⁵⁹ การทำสวนยางของ จังหวัดจันทบุรีในระยะแรกนั้น ผู้ที่ทำมักเป็นผู้มีฐานะทางเศรษฐกิจที่ดี ทั้งนี้เพราะต้องใช้เงินลงทุน และต้องอาศัยระยะเวลาที่จะเจาะยางได้ เช่น สวนของหลวงราชไมตรีพระยาภักดิ์รส และสวนของ ยี่ครูเซอร์ เป็นต้น สวนเหล่านี้เป็นสวนขนาดใหญ่ สวนของยี่ครูเซอร์เป็นสวนที่งดงามดีมากทำอย่าง ถูกต้องตามหลักเพาะปลูกใช้ชาวตะวันตกเป็นผู้จัดการ แต่เจาะยางไม่ทันในขณะที่ยี่ครูราคะติ สวนที่ เจาะยางทันช่วงที่ราคายางดีคือสวนของหลวงราชไมตรี¹⁶⁰

¹⁵⁸ ภูวดล ทรงประเสริฐ. (2535). **ทุนสังคโปร์ : การผูกขาดตลาดยางพาราและดีบุกไทย** สถาบันเอเชีย ศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 68-70.

¹⁵⁹ เกรียงศักดิ์ เจริญพัฒน์นิช และปาริชาติ เรืองวิเศษ. (2538). **จันทบุรี**. สำนักพิมพ์สารคดี. หน้า 39.

¹⁶⁰ บางกอกการเมือง. วันที่ 12 ตุลาคม 2471.

การทำสวนยางในภาคตะวันออก ในระยะแรกมีการปลูกเพียง 3 จังหวัด คือ จันทบุรี ระยอง และตราด¹⁶¹ โดยในระยะแรกการทำสวนยางมีไม่มากนัก ต่อมาประมาณปี พ.ศ.2469 ด้วยเงื่อนไขของสงครามโลก ยางจึงเริ่มเป็นสินค้าออกของประเทศ (ในอดีตการส่งออกยางเป็นยางที่ได้จากป่าธรรมชาติ) ด้วยเป็นสินค้ายุทธปัจจัย ทำให้มีการขยายพื้นที่เพาะปลูกยางพารามากขึ้นในเวลาต่อมา อย่างไรก็ตามแม้การทำสวนยางพาราจะแพร่หลายในภาคตะวันออกเกือบทุกจังหวัด แต่เมื่อเทียบกับภาคใต้แล้วพื้นที่เพาะปลูกยังน้อยกว่ามาก

การทำพืชไร่

การทำไร่ที่จันทบุรีในสมัยรัชกาลที่ 5 เริ่มมีหลากหลายชนิดขึ้น มีทั้งการปลูกพืชไร่ที่ทำไว้ให้เพียงพอสำหรับใช้ในเมือง เช่น ไร่ถั่ว ไร่ยาสูบ (ใช้เป็นยาสูบยาสูบน้อย ส่วนใหญ่ใช้เป็นยาสูบสำหรับพ่นพริกไทย) ไร่คราม ส่วนการทำไร่และเหลือเพื่อส่งเป็นสินค้าออกของเมืองจันทบุรี คือ พริกไทย อ้อย แดงอุลิด หมาก มะพร้าว ทุเรียน นอกนั้นก็จะเป็นไม้ผลที่ได้จากป่า เช่น ลิ้นจี่ (สีละมัน) พุททลาย (ลำรอง) เร่ว กระจับปี่ เป็นต้น¹⁶²

กระวาน

การเพาะปลูกพืชผลเพื่อการค้าในระยะแรกนั้น เป็นการเพาะปลูกพืชผลที่เดิมเคยเป็นพืชผลที่มีอยู่ในธรรมชาติซึ่งเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญ แต่ต่อมาพืชผลธรรมชาติเหล่านั้นลดน้อยลง เช่น กระวาน พบว่ามีการเพาะปลูกกระวานเพื่อส่งออกไปขายเพิ่มจากกระวานป่า ซึ่งมีเหลืออยู่น้อย กระวานเป็นสินค้าออกสำคัญที่ส่งขายให้แก่คนจีน โดยคนจีนจะนำไปผสมทำเป็นยา การปลูกกระวานนี้เป็นที่นิยมกันค่อนข้างมากในพื้นที่แถบเขาสอยดาว มีรายงานว่าคนของมักจะเป็นผู้ปลูก เช่นที่หมู่บ้านตาบาค เป็นหมู่บ้านของคนชาวชอง อยู่ห่างจากบ้านบ่อไร่ไปทางตะวันออกราว 7-8

¹⁶¹ สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร “แผนการผลิตสินค้าเกษตรปี 2541/42 สินค้าแรงรัดการส่งออก (ยางพารา)” เมืองเกษตร. มกราคม 2542. หน้า 76-82.

¹⁶² กรมศิลปากร. (2514). *ชุมนุมเรื่องจันทบุรี*. หน้า 152-155.

กิโลเมตร มีการปลูกกระวาน ด้วยการถางไม้เล็ก ๆ ออกและปลูก โดยเหลือไม้ต้นโต ๆ ไว้ให้ร่ม ไรกระวานนี้มักอยู่ตามเชิงเขาหรือในหุบเขา¹⁶³ หรือคนของที่บ้านทับไทร เป็นหมู่บ้านหนึ่งของหมู่บ้านชาวช่องที่ตั้งอยู่เชิงเทือกเขาสอยดาว นอกจากการทำนาแล้วก็มี การเพาะปลูกต้นกระวาน เป็นพืชเศรษฐกิจที่สำคัญอีกชนิดหนึ่ง¹⁶⁴ หรือที่หมู่บ้านเขมรชื่อบ้านตามูล ชาวบ้านตามูลโดยมาก ทำการเพาะปลูกกระวานเป็นอาชีพ ทำนาบ้างเล็กน้อย ดังนั้นจึงต้องซื้อข้าวจากที่อื่นมาบริโภค¹⁶⁵

การเพาะปลูกกระวานเป็นพืชเศรษฐกิจนี้จะมีพ่อค้าชาวจีนไปรับซื้อรวมทั้งปล่อยเงินกู้ หากการเพาะปลูกกระวานเกิดความเสียหายไม่ได้ผล ชาวไร่ที่ปลูกกระวานขายจะใช้วิธีขยาล่วงหน้า คือรับเงินล่วงหน้าจากนายทุนจีนที่เข้ามาซื้อ แล้วจะใช้ให้ด้วยผลกระวานที่ปลูกได้ในครั้งหน้า โดยนายทุนจีนจะไม่รับดอกเบี้ยเป็นเงิน แต่จะรับกระวานหนัก 20 ชั่งต่อต้นเงิน 100 บาท โดยเงินต้นนี้จะใช้คืนเมื่อขายกระวานที่ปลูกใหม่ได้ พร้อมทั้งส่งดอกเบี้ยด้วยผลกระวาน ซึ่งกระวานที่ขายกันในขณะนั้นขายได้ชั่งละ 1 บาท ดังนั้นดอกเบี้ยที่นายทุนจีนจะได้คือร้อยละ 20¹⁶⁶

พริกไทย

พริกไทยในจังหวัดจันทบุรีปลูกกันมาตั้งแต่สมัยอยุธยา ต้นสกุล “อุตตะโมท” ซึ่งเป็นชาวจีนที่อพยพมาจากแผ่นดินใหญ่ และได้รับแต่งตั้งเป็นนายภาษีค้ำพริก มีตราประจำตำแหน่งเป็นหลักฐานและบ้านโบราณเก่าแก่กว่า 150 ปี เป็นศิลปกรรมแบบจีนที่ตกทอดมาถึงทายาทรุ่น

¹⁶³ เรื่องวิทย์ ลืมปนาท (บรรณาธิการ). (2543). “รายงานการตรวจพันธุ์รุกษชาติที่เกาะช้าง (มณฑลจันทบุรี)” ใน *ท้องถิ่น-อินเดีย*. ชลบุรี : คณะศิษย์ประวัติศาสตร์บางแสน. หน้า 135-136.

¹⁶⁴ เรื่องวิทย์ ลืมปนาท (บรรณาธิการ). (2543). “รายงานการตรวจพันธุ์รุกษชาติที่เกาะช้าง (มณฑลจันทบุรี)” ใน *ท้องถิ่น-อินเดีย*. หน้า 139.

¹⁶⁵ เรื่องวิทย์ ลืมปนาท (บรรณาธิการ). (2543). “รายงานการตรวจพันธุ์รุกษชาติที่เกาะช้าง (มณฑลจันทบุรี)” ใน *ท้องถิ่น-อินเดีย*. หน้า 140.

¹⁶⁶ เรื่องวิทย์ ลืมปนาท (บรรณาธิการ). (2543). “รายงานการตรวจพันธุ์รุกษชาติที่เกาะช้าง (มณฑลจันทบุรี)” ใน *ท้องถิ่น-อินเดีย*. หน้า 140-141.

ปัจจุบัน ตามชื่อคาของบ้านมีการแกะสลักรูปกุ้งหอยปูปลาอันเป็นสัญลักษณ์ของความอุดมสมบูรณ์ บ้านหลังนี้อยู่ในอำเภอท่าใหม่ ห่างจากตัวอำเภอไปเพียงไม่กี่กิโลเมตร¹⁶⁷

ไผ่พริกไทยมีทั่วไปในจันทบุรี รัชกาลที่ 5 ทรงมีพระราชหัตถเลขาบันทึกว่าด้วยแผ่นดินแล เรียกสวนไผ่ในในเมืองจันทบุรี ว่าพริกไทยเป็นสินค้าสำคัญของเมืองจันทบุรี มีใน 22 อำเภอ ประมาณปริมาณการปลูก 12 เส้นค้ำเศษ¹⁶⁸ ส่วนใหญ่ปลูกมากในบริเวณเชิงเขาสระบาปและที่ ท่าใหม่ การซื้อขายพริกไทยจะมีบริษัทต่าง ๆ ในกรุงเทพฯ ที่รับซื้อพริกไทยจากจันทบุรี เช่น บริษัท บอเนียว บริษัทอาร์กัน บริษัทคลาก จินเม่งซุน นอกจากนี้ยังมีการส่งขายปลีกที่คาดว่ายังมีอีกเป็น จำนวนมาก¹⁶⁹

บริเวณพื้นที่ราบเชิงเขาพลอยแหวนในอำเภอท่าใหม่นี้มีชาวจีนที่อพยพเข้ามาอาศัยอยู่ เพราะเป็นพื้นที่เชิงเขาที่อยู่ไม่ไกลจากชายฝั่งทะเลมากนัก พื้นที่บริเวณนี้อยู่ไม่ไกลจากชายฝั่งทะเล เป็นพื้นที่ทำการเกษตรกรรมเพื่อการส่งออกมาตั้งแต่สมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น โดยมีการทำ การเกษตรในพืชเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่ พริกไทย ยาสูบ อ้อย และผลไม้ต่าง ๆ ซึ่งในขณะนั้น จันทบุรีและทุ่งใหญ่ (จังหวัดตราด) เป็นแหล่งผลิตพริกไทยที่ใหญ่ที่สุดในประเทศ พริกไทยที่ผลิต ในจันทบุรีมีคุณภาพดี มีกลิ่นหอมฉุน และเป็นที่ต้องการของพ่อค้าทั่วไป¹⁷⁰

นอกจากนั้น เริ่มมีการบุกเบิกพื้นที่ประเภทเกาะเพื่อทำไร่ เห็นได้ในราวสมัยรัชกาลที่ 5 ดัง รายงานการตรวจราชการของพระยาสมุทรบุรานุรักษ์ ผู้ว่าราชการเมืองสมุทรปราการ ได้ออกตรวจ ราชการภายหลังจากการทอดกฐินที่วัดจุฬาทิศธรรมสภารามที่เกาะสีชังเสร็จแล้วได้ออกตรวจตาม หมู่บ้านและสถานที่ต่าง ๆ ในบริเวณเกาะสีชังพบว่า คนบนเกาะก็ยังคงอยู่ไม่เจริญกว่าพื้นดินนัก ยังคงมีอาชีพหาปลาและทำไร่เล็กน้อย โดยมีคนยกไร่แดงขึ้นใหม่ ๆ หลายแห่ง และในวันรุ่งขึ้นก็

¹⁶⁷ ไพบูลย์ บริบูรณ์ลาภ. (2545). สารคดีเพื่อความเข้าใจในแผ่นดิน (จันทบุรี). กรุงเทพฯ : สารคดี.

¹⁶⁸ กรมศิลปากร. (2514). ชุมชนเมืองจันทบุรี. หน้า 153.

¹⁶⁹ มหาอำมาตย์โท พระยามหาอำมาตยาธิบดี. (2496). เรื่องเมืองจันทบุรี. หน้า 16,19.

¹⁷⁰ จอห์น ครอเฟิร์ด. (2515). เอกสารของครอเฟิร์ด. แปลโดย ไพโรจน์ เกษแม่นกิจ กรุงเทพฯ : กรมศิลปากร. หน้า 103.

ออกตรวจที่เกาะล้านก็พบว่า มีคนย้ายมาจากเกาะสีชังและศรีราชา ที่เกาะนี้มีการทำไร่สับปะรดและหาหอยเป็นส่วนมาก มีน้อยหน้าและทับทิมเป็นส่วนน้อย¹⁷¹

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อครั้งเสด็จประพาสจันทบุรี พ.ศ.2419 ทรงแวะพักที่ค่ายหลวงอ่างศิลา ทรงพระราชนิพนธ์ถึงการทำกินของชาวบ้านว่า

ราษฎรชาวบ้านเสม็ด บ้านยี่สุต บ้านหัวโปรง บ้านโรงนา บ้านเนินมะกอก ที่เป็นบ้านดอนอยู่ใกล้เคียงกับบ้านอ่างศิลานั้น ราษฎรชาวบ้านทำการหากินด้วยทำนาข้าว สิ้นฤดูทำนาแล้วทำไร่แดงอุลิด (แดงโม : ผู้เขียน) ไร่ถั่วลิสง ซื่อขายแลกเปลี่ยนกันกินอยู่ในแขวงบ้านใกล้เคียง แต่ถั่วลิสงนั้นบรรทุกเกวียนไปขายที่เมืองชลบุรี ทำน้ำมันถั่วเป็นสินค้าจำหน่ายเข้าไป ณ กรุงเทพฯ แลจำหน่ายไปตามหัวเมืองที่อยู่ใกล้เคียงกับบ้านอ่างศิลานั้น¹⁷²

นอกจากนี้ การทำการเกษตรบนพื้นที่เกาะก็ปรากฏหลักฐานว่ามีการเพาะปลูก ใน พ.ศ. 2467 ชาวบ้านบนเกาะช้างถึงแม้ว่าจะมีคนจำนวนน้อยและมีการเพาะปลูกข้าว แต่ก็ไม่เพียงพอต่อการบริโภค ดังนั้น จึงต้องไปซื้อข้าวจากที่อื่นมาบริโภค ส่วนนอกนั้นมีการปลูกพืชอื่น ๆ เช่น ปลูกมะพร้าว พริกไทย และหมาก และที่สำคัญชาวเกาะส่วนใหญ่ยังคงหาเลี้ยงชีพด้วยการเก็บของป่าขาย ที่สำคัญได้แก่ ขางมะขาง ไม้หอม หวาย และรง อาชีพรองลงมาคือการทำประมง¹⁷³

การหาขางจากมะขางและต้นรงบนเกาะนี้มีมาก ส่วนใหญ่มะขางและรงจะถูกสับขางทั้งสิ้น ยกเว้นต้นที่ยังอ่อนอยู่ การสับขางจะควั่นต้นขางเป็นเกลียวจากโคนต้นขึ้นไปหายอด แล้วเอากะบอกไม้ไผ่รองไว้โคนต้นตรงได้ปลาขอยควั่นเพื่อรับขางที่ไหลลงมา ทั้งขางมะขางและต้นรง

¹⁷¹ หจข. ร.5 น.3.7 ข. ปีก 1 มีสารตราถึงผู้ว่าราชการเมืองให้ตรวจท้องแขวง ประจำเดือน สก 121.

¹⁷² กรมศิลปากร. (2514). *ชุมนุมเรื่องจันทบุรี*. หน้า 177.

¹⁷³ เรื่องวิทยุ ลีมนาท (บรรณาธิการ). (2543). “รายงานการตรวจพันธุ์รุกขชาติที่เกาะช้าง (มณฑลจันทบุรี)” ใน *ท้องถิ่น-อินเดีย*. หน้า 154.

จะสับเหมือนกัน แต่ยางของมะขางจะไหลนานกว่า จึงมักทิ้งกระบอกล้มไผ่ไว้ราว 24 ชั่วโมง ในขณะที่ยางคันรงจะไหลไม่เกิน 12 ชั่วโมง ดังนั้นรองตอนเช้า ตอนเย็นก็เก็บกระบอกล้มไผ่¹⁷⁴

ซึ่งสอดคล้องกับรายงานของคาร์ล ซี. ซิมเมอร์แมน ที่ได้ทำการสำรวจเศรษฐกิจในชนบทของสยามในเวลาต่อมา และเล่าถึงการเพาะปลูกของชาวจันทบุรี ว่า

วิธีเพาะปลูกของราษฎรในจังหวัดนี้เจริญกว่าในภาคอื่น ๆ ราษฎรไม่ใช้พื้นที่ทั้งหมดปลูกข้าวอย่างเดียวนเหมือนในจังหวัดอื่น ๆ ในภาคกลาง ในพื้นที่ซึ่งใช้ทำนาไม่ได้ ราษฎรพากันปลูกผลไม้และพริกไทยแทน ในสมัยที่สินค้าอย่างยังมีราคาอยู่ ราษฎรเคยปลูกต้นยางไว้บ้างบางแห่ง และไร่กาแฟก็เคยทำเหมือนกัน¹⁷⁵

โดยรายงานการสำรวจนี้ยังระบุถึงพืชที่ชาวจันทบุรีนิยมปลูกเอาไว้ว่า

ในจังหวัดจันทบุรีราษฎรปลูกผลไม้และพริกไทยเป็นจำนวนมาก...ในตำบลท่าใหม่ จังหวัดจันทบุรีผลิตผักกับจังหวัดอื่น ๆ ในตำบลนี้ชาวนาพากันปลูกพืช 2 ชนิด อันเป็นสินค้าส่งไปขายที่ตลาด คือใช้พื้นที่ปลูกผลไม้ครั้งหนึ่ง และอีกครั้งหนึ่งนั้นใช้ปลูกพริกไทย¹⁷⁶

จะเห็นได้ว่า การปลูกพืชไร่ในภาคตะวันออกในสมัยนี้ แม้ว่าจะมีเป้าหมายในการเพาะปลูกเพื่อการขายในตลาด แต่เกษตรกรในภาคตะวันออกก็ยังไม่นิยมที่จะปลูกพืชเชิงเดี่ยว การเพาะปลูกพืชเชิงเดี่ยวจะเกิดขึ้นภายหลังการพัฒนาการคมนาคมทางถนน ซึ่งจะช่วยให้เกิดการเปลี่ยนแปลงวิธีการผลิตพืชไร่ไปสู่การปลูกพืชเชิงเดี่ยวมากขึ้น

¹⁷⁴ เรื่องวิทย์ ล้มปนาท (บรรณาธิการ). (2543). “รายงานการตรวจพันธุ์รุกขชาติที่เกาะช้าง (มณฑลจันทบุรี)” ใน *ท้องถิ่น-อินเดีย*. หน้า 158.

¹⁷⁵ คาร์ล ซี. ซิมเมอร์แมน. (2525). *การสำรวจเศรษฐกิจในชนบทแห่งสยาม*. แปลและเรียบเรียงโดย นายฉิม วีระไวทยะ มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์. หน้า 174.

¹⁷⁶ คาร์ล ซี. ซิมเมอร์แมน. (2525). *การสำรวจเศรษฐกิจในชนบทแห่งสยาม*. หน้า 75.

การทำประมง

การทำประมงพื้นบ้านเป็นอาชีพที่เป็นทางเลือกเพิ่มเติมจากการแสวงหาอาหารจากธรรมชาติของคนที่ย้ายอยู่ในชายฝั่งทะเลในอดีต สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติของชายฝั่งทะเลบางช่วงนั้นมีความอุดมสมบูรณ์ที่จะเอื้อต่อการทำประมงชายฝั่ง เช่นบริเวณเมืองชลบุรีในอดีต ชายฝั่งของเมืองชลบุรีที่มีถนนวิจิตรปราการเลียบชายฝั่งนั้น พื้นที่ต่อจากชายฝั่งออกไปเป็นที่ดินโคลนเลน ซึ่งน้ำทะเลจะขึ้นท่วมวันละ 2 ครั้ง ขณะที่น้ำขึ้นมีปลาระบอบกว่าตามน้ำเข้ามาหากินตามชายฝั่งชุกชุมมาก และช่วงที่น้ำลงน้ำทะเลจะอยู่ห่างออกไป บางฤดูน้ำทะเลจะอยู่ห่างออกไปหลายกิโลเมตร ที่ดินเลนนี้เป็นพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์เกิดหอยต่าง ๆ ชุกชุมเหมาะแก่การที่จะทำประมง เช่น ทำโป๊ะ ทำอวน เลี้ยงหอยแมลงภู่ วางจันจับปูม้าและปูทะเล เป็นต้น¹⁷⁷

การประกอบอาชีพประมงในบริเวณชายฝั่งนี้มีผลต่อการตั้งถิ่นฐานของชาวชลบุรีในอดีตด้วย กล่าวคือ ที่ชายทะเลนี้เป็นที่ว่างเปล่า หากใครต้องการปลูกบ้านอยู่ก็สร้างสะพานยื่นออกไปในทะเล จะได้พื้นที่สองข้างสะพาน สำหรับปลูกบ้านเรือนและที่สำหรับใช้จอดเรือ และหากใครอยากสร้างบ้านต่อออกไปอีก ผู้ที่สร้างสะพานก่อนก็เอื้อเพื่อให้สร้างสะพานต่อออกไปได้เสมอ ดังนั้นการสร้างบ้านอยู่ในทะเลจึงเป็นที่นิยม โดยเฉพาะผู้มีอาชีพเกี่ยวกับทะเล ทั้งนายทุนและผู้รับจ้าง เพราะมีทางทำมาหากินได้กว้างขวาง เช่น ขยกเวลาน้ำขึ้น ถีบกระดานหาหอย ช้อนกุ้งปลาตามหน้าฝือกหรืออวน ในฤดูที่ปูชุกชุมก็สามารถพายเรือออกไปวางจันจับปูมาขายได้อีก ด้วยเหตุนี้ทำให้ในอดีตบริเวณเมืองชลบุรีมีการสร้างบ้านอยู่ในทะเลเป็นจำนวนมากหลายสิบสะพาน หลายสะพานมีความยาวกว่า 1 กิโลเมตร เช่น สะพานท่าเรือพลี เป็นต้น¹⁷⁸

การทำอาชีพประมงของชุมชนที่อยู่บริเวณชายฝั่งทะเลนั้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระราชนิพนธ์ถึงการประกอบอาชีพประมงของชาวอ่างศิลาไว้ ดังนี้

¹⁷⁷ สุบิน สืบสงวน. (2530). อนุสรณ์ในการสถาปนากิจศพคุณพ่อสุบิน สืบสงวน. ณ เมรุวัดนอก อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี. วันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2530. หน้า 78-79.

¹⁷⁸ สุบิน สืบสงวน. (2530). อนุสรณ์ในการสถาปนากิจศพคุณพ่อสุบิน สืบสงวน. หน้า 80-81.

ราษฎรตำบลบ้านอ่างศิลาทำการหาเงินด้วยทำโป๊ะจับปลาทะเล ลงเรือจับปลาตามชายทะเล ลากเบ็ดในทะเล ถีบกระดานเก็บหอยตามเลนแลบักหลักจับหอยแมลงภู่ ในฤดูเดือน 12 จนถึงเดือน 2 เป็นฤดูปลาทุเข้าโป๊ะ ราษฎรเจ้าของโป๊ะได้ปลาแล้ว ทำเป็นปลาทุเค็มบรรทุกเรือเข้าไปจำหน่าย ณ กรุงเทพฯ เป็นสินค้าไปเมืองต่างประเทศปี 1 เป็นปลา 10 หมื่นตัวเศษ ตั้งแต่เดือน 5 ไปจนถึงเดือน 7 ราษฎรจับหอยแมลงภู่ที่หลักปักไว้ในทะเลมาต้ม แล้วเก็บเนื้อหอยผึ่งแดดแห้งแล้วบรรจุกระสอบบรรทุกเรือเข้าไปขาย ณ กรุงเทพฯ ชั่งน้ำหนักเป็นสินค้าจำหน่ายไปเมืองต่างประเทศปีหนึ่ง 1,300 หาบเศษ...แลปลาทุกับหอยแมลงภู่ที่มีกำหนดว่าราษฎรทำได้ปี 1 เป็นปลาเท่านั้นตัวหอยแมลงภู่เท่านั้นหাবนั้น จะเ็นตามปีที่ได้เป็นอย่างกลาง ลงปีก็ได้น้อยลงไปกว่านี้บ้าง แต่ผิดกันไม่มากทั้งปลาทุและหอยแมลงภู่”¹⁷⁹

อย่างไรก็ตามการทำโป๊ะจับปลาในทะเลนั้นก็มิมีปัญหาฤดูกาลที่ต้องหยุดจับปลา แต่ชาวบ้านก็สามารถทำประมงในรูปแบบอื่น ดังพระราชนิพนธ์พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึงเรื่องนี้ว่า

แลราษฎรที่ทำโป๊ะจับปลาในทะเลนั้น ทำได้แต่ฤดูเดือน 12 ไปจนถึงเดือน 3 เป็นฤดูลมทะเลพัดกลั้กลั่นจัด โป๊ะแตก ต้องหยุดการจับปลาไปจนเดือน 12 ในระหว่างที่หยุดการจับปลาทำโป๊ะไม่ได้นั้น ราษฎรทำมาหาเงินด้วยลงเรือลากอวนจับปลา แล ถีบกระดานเก็บหอยชายทะเล แลผู้หญิงเด็กนั้นต่อยหอยนางรมด้วยฆ้อนเหล็กตามก้อนศิลาชายทะเลเมื่อเวลาน้ำลงขุด แลปลาที่จับได้ในเรือแลลากอวนลากเบ็ด กับหอยนางรมที่ต่อยได้นั้น ซื่อขายแลกเปลี่ยนกันกินอยู่ในแขวงบ้านอ่างศิลาแลบ้านใกล้เคียง ไม่ได้เป็นสินค้าใหญ่ไปต่างเมือง¹⁸⁰

¹⁷⁹ กรมศิลปากร. (2514). *ชุมนุมเรื่องจันทบุรี*. หน้า 176-177.

¹⁸⁰ กรมศิลปากร. (2514). *ชุมนุมเรื่องจันทบุรี*. หน้า 177.

อาชีพประมงจึงเป็นอาชีพพื้นบ้านดั้งเดิมของชาวบ้านที่อาศัยอยู่ในบริเวณชายฝั่งทะเลทั่วไป การทำประมงเพื่อการค้านี้ เห็นได้จากการเริ่มใช้เครื่องมือที่มีขนาดใหญ่ สามารถจับปลาได้เป็นจำนวนมาก มีการลงทุน ซึ่งในที่นี้จะขอยกตัวอย่างจากการลงโป๊ะ และอวน ซึ่งเป็นเทคโนโลยีพื้นบ้านแบบดั้งเดิมเพื่อให้เห็นถึงผลประโยชน์ที่จะเกิดจากการทำประมงในลักษณะดังกล่าว ในที่นี่จะได้สรุปถึงข้อเขียนของ“นายเพชร” เรื่อง เทียวจังหวัดระยอง พิมพ์ในหนังสือพิมพ์ไทยหนุ่ม¹⁸¹ เล่าถึงการทำอาชีพประมงในจังหวัดระยอง ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการทำประมงเพื่อการค้าที่ระยองเป็นตัวอย่าง

การลงโป๊ะที่จังหวัดระยองมักจะลงมือทำประมาณเดือน 10-11 การลงโป๊ะนี้เป็นวิธีการจับด้วยการดักให้สัตว์น้ำเข้าไปติดในโป๊ะให้จับ ซึ่งก่อนที่จะลงมือปักโป๊ะจะต้องเอาเรือออกตรวจสอบสถานที่ที่จะเลือกปักโป๊ะ เมื่อเลือกได้แล้วจึงเริ่มปักเสา ซึ่งส่วนใหญ่พื้นที่ที่เลือกมักอยู่ในบริเวณเป็นที่ชะวากทะเล (ฝั่งทะเลที่เว้าเป็นช่องเข้าไปยังปากแม่น้ำ ซึ่งน้ำจืดไหลมาผสมกับน้ำทะเล มักหมายถึงบริเวณส่วนล่างของปากแม่น้ำหรือบริเวณก้นอ่าวต่าง ๆ ที่แม่น้ำหลายสายไหลลง) ที่มีน้ำไหลเชี่ยวและยังไม่มีใครลงโป๊ะในปีก่อน การปักเสาจะใช้เสาไม้โมกราธาต้นหนึ่งประมาณ 1.50 บาท (ราคาเมื่อ พ.ศ.2471) การลงโป๊ะลูกหนึ่งจะใช้เสา 180 ต้น ปักระยะห่างกันราว 2 สอกแล้วใช้ไม้ไผ่ผ่าซีกกับหวายผูกให้ติดกัน เสาปักเป็นสองชั้น ระยะชั้นนอกกับชั้นในเท่ากันทำเป็นรูปหัวใจ เมื่อปักเสาเรียบร้อยแล้วจึงเอาฝือกไม้ไผ่ลงเป็นชั้นที่ 3 ประดูโป๊ะใช้ไม้ไผ่ลำปักระยะห่างราว 1 สอกเป็นระแนง 2 ข้างเพื่อให้กันปลาเข้าโป๊ะ การทำโป๊ะที่ระยองขณะนั้นนิยมทำโป๊ะน้ำตื้น ลึกราว 6 วา 2 สอก

การลงทุนทำโป๊ะลูกหนึ่งใช้ทุนประมาณ 3,000 บาท ซึ่งต้องเสียภาษีค่าน้ำให้รัฐ โป๊ะละ 120 บาท ซึ่งการทำโป๊ะขณะนั้น หากไม่มีอุบัติเหตุเกิดกับโป๊ะแล้วจะไม่มีทางขาดทุนเด็ดขาด โป๊ะลูกหนึ่งจะใช้คนงานประมาณ 6-7 คน ลูกจ้างทำโป๊ะนี้ไม่ต้องจ้างประจำ เพราะเมื่อถึงฤดูลงโป๊ะเขาจะมากันเอง แสดงให้เห็นถึงทางเลือกในการประกอบอาชีพของคนในบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกได้เป็นอย่างดี ผลประโยชน์ที่จะได้จากการลงทุนทำโป๊ะนี้จะเป็นการแบ่งส่วนกันระหว่างคนลงทุน

¹⁸¹ หจข.ร.7 ม.26.4 ปีที่ 55 เทียวจังหวัดระยอง 24 พฤศจิกายน -21 มกราคม 2471.

กับลูกจ้างที่เข้าร่วม คือ เมื่อหักทุนคืนเจ้าของทุนแล้ว ที่เหลือเจ้าของทุนจะได้ครึ่งหนึ่งหรือ 7 ส่วน (กรณีมีลูกจ้าง 7 คน) ส่วนที่เหลือแบ่งกันคนละ 1 ส่วนรวม 7 ส่วน ซึ่งตัวเลขประมาณของผลกำไรในขณะนั้นลูกจ้างจะได้ปีหนึ่งราว 300 บาทเศษ ส่วนเจ้าของเงินลงทุนจะได้ประมาณ 2,500 บาท ซึ่งปีหนึ่งทำไม่กี่เดือนเฉพาะช่วงฤดูที่ปลาชุกเท่านั้น

นอกจากการปักโป๊ะแล้วการลงอวนและลงเบ็ดก็ให้ผลที่ไม่แตกต่างกันคือ คนละ 300 บาทเศษต่อปี และทำเฉพาะฤดูเท่านั้น ในขณะที่ต้นทุนของอวนลูกหนึ่งประมาณ 2,000 บาท การลากอวนในสมัยนั้นส่วนใหญ่ยังเป็นการลากตามชายฝั่งเพราะยังมีความอุดมสมบูรณ์ของสัตว์น้ำอยู่ การลากอวนจะมีทั้งการลากอวนปลาและการลากอวนเคย การลากอวนปลาจะต้องใช้คนมากถึง 13 คนต่ออวนลูกหนึ่งโดยใช้เชือกลาก อวนปลาลูกหนึ่งจะลากประมาณ 13 วา ในบางวันอาจได้ปลามากกว่าโป๊ะตั้งหลายเท่า ในขณะที่การลากอวนเคยใช้คนลากเพียง 5-6 คนก็พอ ปลาที่จับได้แก่ ปลาอินทรี ปลาหลัง ปลากระมัง ปลาฉลาม ปลาตาบลาว ปลาโอ ปลากล้วย ปลาหัวอ่อน ส่วนปลาที่มีน้อย ปลาที่จับได้จะนำมาแช่น้ำแข็งบ้าง ใส่เกลือบ้างและส่งไปขายที่กรุงเทพฯ ซึ่งปลาที่ขายดี พ่อค้าชอบมากมีเท่าไรซื้อหมด คือปลาโอกับปลากล้วย เพราะพ่อค้าสามารถส่งออกไปขายต่างประเทศได้

อุตสาหกรรมป่าไม้

พื้นที่ภาคตะวันออกมีความอุดมสมบูรณ์ของพรรณไม้นานาชนิด ในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่อุตสาหกรรมการทำไม้เติบโตในภาคเหนือ เจ้าพระยาธรรมศักดิ์มนตรี ขณะดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการ ได้ลาพักราชการมาพักรักษาตัวที่เกาะลอย ตำบลศรีราชา และเมื่ออาการทุเลาท่านได้ออกสำรวจพื้นที่ตำบลศรีราชาพบว่าอุดมสมบูรณ์ไปด้วยไม้นานาชนิด ทั้งไม้ตะเคียน ไม้ยาง ไม้กระบาก ซึ่งเป็นไม้ที่เหมาะสมแก่การพาณิชย์จึงคิดที่จะทำอุตสาหกรรมป่าไม้ ด้วยการเริ่มขอจับจองพื้นที่และซื้อที่ดินไว้เป็นจำนวนมาก เจ้าพระยาธรรมศักดิ์มนตรี กราบบทบบังคมลาออกจากราชการใน พ.ศ.2440 พร้อมทั้งขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตทำป่าไม้กระยาเลยที่ศรีราชา และได้รับสัมปทานตั้งแต่วันที่ 22 มกราคม พ.ศ.2441 ควบคุมพื้นที่ตั้งแต่เขาหุบบอนไปจนถึงตำบลเขาหลังโดยตั้งบริษัทป่าไม้กระยาเลยศรีราชา ต่อมาได้ขยายออกไปยังจังหวัดอื่น ๆ ใน

ภาคตะวันออกด้วย และเปลี่ยนชื่อเป็นบริษัทศรีราชาทุน จำกัด (พ.ศ.2451) และเปลี่ยนเป็นบริษัท ศรีมหาราชา จำกัดใน พ.ศ.2474¹⁸²

อุตสาหกรรมการทำป่าไม้ที่เริ่มขึ้นตั้งแต่ พ.ศ.2441 ทำให้พื้นที่ตำบลศรีราชาเจริญขึ้นอย่างรวดเร็ว ชุมชนมีการขยายตัวจนต่อมา มีการย้ายที่ว่าการอำเภอบางพระมาอยู่ที่ตำบลศรีราชา เนื่องจากชุมชนที่ตำบลศรีราชาขยายตัวอย่างรวดเร็วจากธุรกิจป่าไม้ และอุตสาหกรรมแปรรูปไม้ ของบริษัทป่าไม้กระยาเลยศรีราชาของเจ้าพระยาธรรมศักดิ์มนตรี ทำให้มีการเข้ามาของแรงงาน จำนวนมาก อย่างไรก็ตามแม้จะย้ายที่ว่าการอำเภอมาตั้งอยู่ที่ศรีราชาแล้ว แต่ชื่ออำเภอยังคงใช้ชื่อ อำเภอบางพระอยู่เช่นเดิม จนถึงปีพ.ศ.2459 จึงเปลี่ยนชื่อเป็นอำเภอศรีราชา¹⁸³

ไม้กระยาเลย (ไม้ทุกประเภทยกเว้นไม้สัก) เป็นไม้ที่คนในภาคตะวันออกนิยมนำมาใช้ ประโยชน์ เช่นที่เมืองจันทบุรี จะใช้ไม้อินทนิล ไม้ขนุน ไม้บุนนาค ไม้ขนุนนก ไม้จำปา ไม้ชันดำ ไม้โมกมัน ไม้ยางขาวยางแดง ไม้ตะแบก ไม้เหียง ไม้นางเลว ไม้ตาลหก ไม้จันทน์ แพรก ไม้ละโมก ไม้เหล่านี้นี้จะตัดมาใช้เลื่อยเป็นกระดานไม้กระยาเลยใช้เป็นส่วนใหญ่ ส่วนไม้ที่ขายเป็นสินค้า คือ ไม้ระกำที่มีมากในจันทบุรี ทั้งในพื้นที่เขาซึ่งจะมีลำงาม หรือตามชายทะเลก็มีแต่ลำไม่งามเหมือนที่ ขึ้นในบริเวณเขา ไม้ระกำนี้จะนำไปใช้ทำฝาเรือนและหลังคาเกวียนเป็นไม้ที่ส่งเข้าไปขายที่ กรุงเทพฯ ปีหนึ่งจำนวนมาก¹⁸⁴

สินค้าประเภทพื้น ถ่านเป็นสินค้าสำคัญอีกชนิดหนึ่งที่เมืองชายฝั่งทะเลตะวันออก เช่น จันทบุรี และชลบุรีจัดส่งเข้ามาขายยังกรุงเทพฯ ในเมืองจันทบุรีอาชีพตัดพื้นขายก็เป็นอาชีพหนึ่งซึ่งเป็นที่นิยม โดยจะตัดพื้นและส่งลงเรือเมล์หรือเรือโป๊ะเข้ามาขายในกรุงเทพฯ ซึ่งที่ปากน้ำ แหลมสิงห์จะมีเรืออัญญ์และเรือบูเกดติงมารับบรรทุกพื้นเข้ามาขาย นอกจากนี้ยังมีพ่อค้าชาวจีน

¹⁸² ภารดี มหาขันธ์. (2555). การตั้งถิ่นฐานและพัฒนารของภาคตะวันออกยุคปรับปรุงประเทศตามแบบสมัยใหม่ถึงปัจจุบัน. หน้า 220.

¹⁸³ ภารดี มหาขันธ์. (2555). การตั้งถิ่นฐานและพัฒนารของภาคตะวันออกยุคปรับปรุงประเทศตามแบบสมัยใหม่ถึงปัจจุบัน. หน้า 219.

¹⁸⁴ กรมศิลปากร. (2514). ชุมชนเมืองจันทบุรี. หน้า 154-155.

ในกรุงเทพฯ แต่งเรือโป๊ะไปรับซื้อฟืนถึงปากน้ำเวน¹⁸⁵ ซึ่งการบรรทุกฟืนจากเมืองชายฝั่งทะเลตะวันออกเข้ามาขายในกรุงเทพฯ นี้หลายครั้งก็มีการสูญเสียเพราะเรือล่ม¹⁸⁶

การเก็บภาษีฟืนนี้ก่อให้เกิดปัญหาแก่ราษฎรที่มีอาชีพตัดฟืนเช่นกัน ทั้งนี้เพราะในขณะนั้นยังไม่มีอัตราการจัดเก็บที่ชัดเจน การจัดเก็บทางราชการมีคำสั่งกว้าง ๆ เพียงว่า "เงินเขาเก็บมาแต่เดิมอย่างไรให้เก็บอย่างนั้น" ทำให้อัตราการเก็บมีตั้งแต่ 7 เก็บ 1 ขึ้นไปจนถึง 5 เก็บ 3 ตามราคาที่ขายได้ ซึ่งเป็นอัตราที่สูง จึงมีราษฎรบางส่วนร้องเรียน บางพวกที่นับถือศาสนาคริสต์ก็ไม่ยอมเสียภาษีนี้ ทำให้ต้องมีการเจรจาให้บาทหลวงช่วยพูดให้ราษฎรยอมเสียภาษี แต่ได้มีการขอร้องให้ลดภาษีลง ซึ่งมีการหารือกับพระยาจันทบุรีแล้วเห็นว่าควรเก็บในอัตราร้อยชัก 10 ตามราคาให้เหมือนกันทุกแห่ง การเก็บภาษีฟืนนี้จากการตรวจของมหาอำมาตย์โท พระยามหาอำมาตยาธิบดีพบว่าน่าจะมีการปิดบังเงินที่จัดเก็บได้ เพราะจากการเรียกดูใบเสร็จของราษฎรที่เสียภาษีฟืนพบว่ามิบบ้างไม่มีบ้าง¹⁸⁷

การทำอุตสาหกรรมป่าไม้ยังมิผลทำให้เกิดชุมชนใหม่ เช่นชุมชนบ้านบ่อวิน การก่อตั้งโรงเลื่อยไม้ศรีราชา ทำให้มีการขนส่งไม้จากอำเภอลวกแดง และพื้นที่ใกล้เคียง ทำให้เกิดการพัฒนากมณาคมนที่ผ่านพื้นที่บ้านบ่อวิน ซึ่งมีแหล่งน้ำขนาดใหญ่ขวางเส้นทางคมนาคม การขนส่งที่ใช้รถยนต์ซึ่งส่วนมากเป็นรถยนต์ยี่ห้อจี๊ป (Jeep) และรถยนต์ที่ใช้ส่วนมากไม่ว่าจะเป็นรถลากไม้หรือรถที่ใช้ขนส่งสินค้าทางการเกษตรของชาวบ้านจะต้องมีการติดตั้งวินซ์แทปทุกคันเพื่อดึงรถยนต์หรือวินซ์ซุงขึ้นเพื่อให้รถสามารถข้ามแหล่งน้ำขนาดใหญ่ได้ แต่ในบางครั้งมีฝนตกหนักปริมาณน้ำมีเป็นจำนวนมาก รถที่ใช้ในการขนส่งไม้ไม่สามารถวินซ์รถข้ามแหล่งน้ำได้ จึงจำเป็นต้องมีการค้างแรมกันในบริเวณใกล้เคียงแหล่งน้ำ มีการสร้างที่พักอาศัยเกิดขึ้น มีร้านค้าขายของให้ผู้พักแรมที่เดินทางในเส้นทางศรีราชา-ลวกแดง จึงเป็นที่มาของหมู่บ้านชื่อบ้านบ่อวิน

¹⁸⁵ มหาอำมาตย์โท พระยามหาอำมาตยาธิบดี. (2496). *เรื่องเมืองจันทบุรี*. หน้า 17.

¹⁸⁶ ร.6 น.10.6 ก. กล่อง 3/39 เรือแตกเรือล่มเรือจมเพราะเหตุกษัตริย์ต่าง ๆ 12 พ.ย. 2458-15 มี.ค.2469.

¹⁸⁷ มหาอำมาตย์โท พระยามหาอำมาตยาธิบดี. (2496). *เรื่องเมืองจันทบุรี*. หน้า 18.

การทำเหมืองแร่

ดินแดนในภาคตะวันออกมีการพบว่า ในปราจีนบุรี และกบินทร์บุรี มีการขุดแร่ทองในพื้นที่ โดยเริ่มจากการหาทองคำง่าย ๆ ด้วยการนำศิลาที่มีแร่ทองผสมอยู่มาเผาไฟ และทุบให้ละเอียดจนได้ทองคำป่นออกมา จนต่อมาเริ่มมีการลงทุนของรัฐ โดยสร้างโรงงาน มีการใช้เครื่องจักรและเทคโนโลยีในการขุดหาแร่ทอง แต่ดำเนินการได้ไม่นานก็หยุดลง เพราะได้แร่ทองคำไม่คุ้มกับที่ลงทุน ทำให้รัฐต้องขาดทุน ต่อมา มีชาวต่างชาติเข้ามาขอทำการสำรวจและขุดอีกหลายราย ในพื้นที่ปราจีนบุรี กบินทร์บุรี วัฒนานคร ประจันตคาม แต่ก็ไม่ค่อยได้ผลมาก¹⁸⁸ โดยบริษัทที่เข้ามาทำเหมืองทองคำได้แก่

1. บริษัทปราจีนไมลิ่ง ซิลสิเกส
2. บริษัทบ่อแร่ทองคำเมืองวัฒนา
3. บริษัทกระบิล ชินติเกด
4. คลากและบริษัท
5. บริษัทไซไซ เคส ไมนิส เคด คาเบง
6. บริษัทเบอร์ลียุกเกอร์

ต่อมาพ.ศ.2432 ชาวต่างชาติ 2 คน คือ มิสเตอร์เฮนรี ชีคส์ และมิสเตอร์เวเบอเลียได้ขอสัมปทานทำบ่อพลอย โดยใช้ชื่อว่า ปราจีนคอปเรชั่น ดำเนินการอยู่ 2 ปีก็ล้มเลิกกิจการ ทั้งนี้เพราะได้ปริมาณพลอยไม่มากพอ¹⁸⁹ นอกจากนี้ยังมีการทำเหมืองแร่เหล็กที่อำเภอบางคล้า คนจีนได้รับสัมปทานขุดและถลุงแร่เหล็กที่บ้านหนองบอน อำเภอบางคล้า โดยตั้งโรงถลุงเหล็กที่ริมคลองท่าลาดในอำเภอนมสารคาม การถลุงเหล็กทำเป็นลูกกลม ๆ เส้นผ่าศูนย์กลางประมาณ 6 นิ้ว ส่งเข้า

¹⁸⁸ สุดใจ พงศ์กล้า. (2528). *มณฑลปราจีนบุรี สมัยเริ่มแรกถึงสมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมขุนมรุพงษ์ศิริพัฒน์ (พ.ศ.2438-2450)*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร. หน้า 54-58.

¹⁸⁹ หจข.ร.5 กษ.6.7/1 มิสเตอร์เวเบอเลีย ขออนุญาตทำเหมืองแร่พลอย คำแปลที่ 11193 วันที่ 15 ตุลาคม ร.ศ.110.

กรุงเทพฯ โดยอาศัยการคมนาคมทางน้ำ (คลองท่าลาด) และแม่น้ำบางปะกง ต่อมาเมื่อมีทางรถไฟ
แล้วก็ส่งขึ้นรถไฟเข้ากรุงเทพฯ¹⁹⁰

จะเห็นว่าพื้นที่ภาคตะวันออกมีความพยายามทำเหมืองแร่อยู่หลายชนิด และได้รับความ
สนใจจากนักลงทุนจำนวนหนึ่ง แม้ว่าในเวลาต่อมาจะเป็นอุตสาหกรรมที่ไม่โดดเด่นก็ตาม แต่กลับ
พบว่า พื้นที่ที่มีการเข้าไปทำเหมืองแร่เหล่านี้ได้ถูกเปิดพื้นที่ให้แรงงานในอุตสาหกรรมเหมืองแร่
ไปตั้งถิ่นฐานและเกิดชุมชนขึ้นในเวลาต่อมา

ความผันผวนของราคาพืชผลอันเนื่องมาจากตลาดโลก

หลังการเปิดการค้าเสรีกับชาติตะวันตกในระยะแรกนำมาซึ่งการขยายตัวของระบบ
เศรษฐกิจ มีการขยายพื้นที่การเพาะปลูกเพื่อเพิ่มผลผลิต แต่ในระยะไม่นานพบว่ามีสินค้าเกษตร
หลาย ๆ ชนิดที่ต้องเผชิญกับภาวะความเสี่ยงของตลาดโลก ในที่นี้จะกล่าวถึงเฉพาะสินค้าที่
เพาะปลูกกันมากในภาคตะวันออก เช่น น้ำตาล และพริกไทย

น้ำตาล เป็นสินค้าออกที่สำคัญตลอดมาตั้งแต่มีการทำน้ำตาลทรายได้สำเร็จในสมัย
รัตนโกสินทร์ตอนต้น การส่งน้ำตาลเป็นสินค้าออกก็ดำเนินเรื่อยมา แต่ตั้งแต่ พ.ศ.2402 เป็นต้นมา
พบว่าปริมาณการส่งออกน้ำตาลลดลงทุกปี จนภายหลัง พ.ศ.2423 น้ำตาลมีการส่งออกไปขายยัง
ต่างประเทศในบางปีที่ตลาดน้ำตาลมีภาวะวิกฤตเท่านั้น เช่น พ.ศ.2457 พ.ศ.2460 และ พ.ศ.2461 ทั้ง
ที่การเพาะปลูกอ้อยไม่ได้ลดลง ดังตาราง

¹⁹⁰ การดี มหาพันธ์. (2555). การตั้งถิ่นฐานและพัฒนาการของภาคตะวันออกยุคปรับปรุงประเทศตาม
แบบสมัยใหม่ถึงปัจจุบัน.

ตารางที่ 3 เนื้อที่ปลูกอ้อยของไทย พ.ศ.2450-2456

ปี พ.ศ.	เนื้อที่/ไร่	ปี พ.ศ.	เนื้อที่/ไร่
2450	43,124	2457	42,530
2451	35,763	2458	45,057
2452	37,213	2459	43,241
2453	38,542	2460	50,051
2454	40,718	2461	52,800
2455	39,134	2462	49,840
2456	42,223	2463	57,214

ที่มา : "น้ำตาลในสยามประเทศ" ใน จดหมายเหตุของสภาเผยแผ่พาณิชย์ ฉบับที่ 3 มกราคม พ.ศ.2464.

ในขณะที่พบว่ามีกานำเข้าน้ำตาลทรายขาวโดยเฉลี่ยสูงขึ้นตลอดมาในช่วงเวลาที่ไม่มีการส่งน้ำตาลเป็นสินค้าออก ดังตัวเลขเฉลี่ยรอบ 10 ปีที่มีการเก็บข้อมูลการนำเข้าน้ำตาลและน้ำอ้อยจากต่างประเทศดังนี้

ตารางที่ 4 แสดงจำนวน/ราคาของน้ำตาลและน้ำอ้อยเฉลี่ยต่อปีที่มีการนำเข้าในประเทศไทย

พ.ศ.	จำนวนน้ำตาล (หาบ)	ราคาน้ำตาล (บาท)	จำนวนน้ำอ้อย (หาบ)	ราคาน้ำอ้อย (บาท)
พ.ศ.2435-2444	98,030	890,825	52,455	140,365
พ.ศ.2445-2454	322,646	3,079,158	25,938	47,478
พ.ศ.2455-2463	264,075	4,135,870	161,929	552,219

ที่มา : "น้ำตาลในสยามประเทศ" ใน จดหมายเหตุของสภาเผยแผ่พาณิชย์ ฉบับที่ 3 มกราคม พ.ศ.2464.

การนำเข้าน้ำตาลและน้ำอ้อยที่มีปริมาณมากขึ้น ทำให้ในสมัยรัชกาลที่ 6 ทรงพยายามส่งเสริมอุตสาหกรรมน้ำตาลทรายภายในประเทศให้เติบโตขึ้น ได้มีการขยายพื้นที่ปลูกอ้อยและตั้งโรงงานในจังหวัดชลบุรีในพ.ศ.2458 มีโรงหีบอ้อยจำนวน 107 แห่ง ได้แก่ อำเภอเมือง 76 แห่ง อำเภอท่าตะกู 24 แห่ง อำเภอพนัสนิคม 5 แห่ง อำเภอบางพระ 2 แห่ง และขยายเพิ่มขึ้นในพ.ศ. 2459 อีก 16 แห่ง จนในพ.ศ.2463 มีการขยายเพิ่มขึ้นอีก 192 แห่ง ได้แก่ อำเภอบางปลาร้อย 121 แห่ง อำเภอพนัสนิคม 34 แห่ง อำเภอพานทอง 35 แห่ง และอำเภอศรีราชา 1 แห่ง¹⁹¹ อย่างไรก็ตาม ด้วยราคาน้ำตาลนำเข้าจากต่างประเทศที่มีราคาถูกกว่าราคาน้ำตาลภายในประเทศ เช่น ในพ.ศ.2461 ราคาน้ำตาลทรายขาวภายในประเทศราคา กิโลกรัมละ 17 บาท ในขณะที่ราคานำเข้า กิโลกรัมละ 14 บาท¹⁹² แสดงให้เห็นถึงผลกระทบที่อุตสาหกรรมน้ำตาลทรายได้รับราคาตลาดโลก ทำให้มีการนำเข้าน้ำตาลจากต่างประเทศ

ราคาพืชผลทางการเกษตรตกต่ำยังปรากฏในพืชผลอื่น เช่น พริกไทย ราคาของพริกไทยตกต่ำลงใน พ.ศ.2463 ทั้งนี้สาเหตุจากการแข่งขันทางการตลาดกับพริกไทยของจังหวัดลำปางซึ่งเป็นเมืองขึ้นของฮอลันดา ประกอบกับต้นทุนทางการผลิตของพริกไทยของจันทบุรีนี้มีต้นทุนการผลิตที่สูงกว่าของจังหวัดลำปางถึงเท่าตัว ทำให้เกิดความหวาดวิตกว่า หากราคาพริกไทยยังคงเป็นเช่นนี้มีแนวโน้มว่าจะต้องเลิกการทำไร่พริกไทย¹⁹³ ซึ่งก็ปรากฏว่า อาชีพเพาะปลูกพริกไทยนั้น ส่วนใหญ่เกษตรกรต้องทำร่วมกับการปลูกพืชอื่น ๆ ดังตาราง

¹⁹¹ หจข. กศ.13/1309 เรื่อง ที่ปลูกษากระทรวงเกษตรต้องการทราบเรื่องปลูกอ้อยทำน้ำตาลของมณฑลปราจีนบุรี.

¹⁹² สำนักงานเลขานุการกรม สำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย (บรรณาธิการ). (2550). 9 บทบันทึกแห่งอ้อยและน้ำตาลทรายไทย. กรุงเทพฯ : บริษัท สันติภาพ แพลตฟอร์ม จำกัด. หน้า 168.

¹⁹³ จดหมายเหตุนของสภาเผยแพร่พาณิชย์. ฉบับที่ 7 มกราคม พุทธศักราช 2465.

ตารางที่ 5 การสอบสวนทำไร่พริกไทยอันเป็นหลักอาชีพของชาวจันทบุรี

จังหวัด	ปลูกพริกไทย อย่างเดียว (คน)	ปลูกพริกไทย และทำนาด้วย (คน)	ปลูกพริกไทย และทำสวน ด้วย (คน)	ปลูกพริกไทย ทำ นาและทำสวนด้วย (คน)	รวม (คน)
จันทบุรี	3,636	4,857	2,183	5,619	16,295
ตราด	700	3,555	2,056	2,510	8,820
ระยอง	238	443	58	781	1,560
รวม	4,614	8,854	4,297	8,910	26,675

ที่มา : หจข. กส.13/1653 มณฑลจันทบุรีส่งรายงานการสอบสวนทำไร่พริกไทยอันเป็นหลักอาชีพ
ของชาวจันทบุรี

จะเห็นได้ว่า ส่วนใหญ่เกษตรกรมักจะทำนาหรือทำสวนควบคู่ไปกับการปลูกพริกไทยด้วย ซึ่งในเวลาต่อมาช่วงสงครามโลกครั้งที่หนึ่ง พริกไทยมีราคาตกต่ำมาก ประกอบกับต้นทุนในการผลิตสูง เมื่อเทียบกับพริกไทยที่เกาะชวาแล้ว พริกไทยของไทยไม่สามารถสู้กับราคาของเขาได้ เกษตรกรจึงไม่นิยมที่จะบำรุงพริกไทยต่อไป จึงมักทิ้งให้ค้างพริกไทยแห้งตายไปเป็นจำนวนมาก การปล่อยให้พริกไทยเกิดเป็นโรคตายเกือบทั้งหมดและไม่สามารถปลูกพริกไทยได้นานถึง 10 ปี ตอนนั้นพ่อค้าที่ซื้อพริกไทยเก็บไว้จำนวนมากก็ร่ำรวยจากการระบายพริกไทยที่ซื้อเก็บไว้ ทำให้ร่ำรวยกลายเป็นคนหนีไปหลายตระกูล เช่น สกุลสวัสดิชัย ศรีตลา อุดตะโมท และเลาหพันธ์¹⁹⁴

¹⁹⁴ ไพบุลย์ บริบูรณ์ลาภ. (2545). สารคดีเพื่อความเข้าใจในแผ่นดิน(จันทบุรี). กรุงเทพฯ : สารคดี. หน้า

บทที่ 4

นโยบายภาครัฐกับการพัฒนาภาคตะวันออก พ.ศ.2475 – 2506

ช่วงหลังเปลี่ยนแปลงการปกครองเป็นต้นมาเป็นช่วงของการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในภาคตะวันออก เนื่องจากเป็นช่วงเวลาแห่งการเปลี่ยนแปลงด้านวิถีชีวิตของผู้คนในพื้นที่ เนื่องจากการดำเนินนโยบายของภาครัฐหลากหลายนโยบาย อาทิ การตัดถนนสุขุมวิท การพัฒนาทางด้านการคมนาคมอื่น ๆ รวมถึงนโยบายการส่งเสริมการเกษตร ได้ทำให้ความสำคัญของพื้นที่ภาคตะวันออกเกิดการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม เกิดการบุกเบิกพื้นที่เพื่อทำการเกษตรกรรม โดยเฉพาะพื้นที่ตอนในของภาคตะวันออกมากขึ้น เกิดการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลให้กลายมาเป็นสถานที่ท่องเที่ยวและพักผ่อนตากอากาศ เช่น การพัฒนาพื้นที่ชายหาดบางแสน ส่งผลให้ภาคตะวันออกกลายมาเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจ ทั้งยังทำให้สภาพสังคม และวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่ได้รับผลกระทบและต้องปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

4.1 การพัฒนาการคมนาคมกับการพัฒนาภาคตะวันออก

การก่อสร้างถนนในส่วนภูมิภาคนั้นเริ่มมีการก่อสร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 ถนนที่ถูกสร้างขึ้นในส่วนภูมิภาคส่วนใหญ่จะเป็นทางเกวียนที่กว้างประมาณ 3 ศอก (2.50 เมตร) โดยสร้างขึ้นโดยกลุ่มชาวบ้านเพื่อใช้เดินทางภายในหมู่บ้านหรือระหว่างหมู่บ้าน ส่วนเส้นทางที่เชื่อมกับจังหวัดยังพบไม่มากนัก¹⁹⁵ ซึ่งถนนหรือทางเกวียนที่ถูกสร้างขึ้นในสมัยนั้นเป็นเพียงคันดินเท่านั้น โดยในพื้นที่ภาคตะวันออกมีการก่อสร้างถนนในลักษณะทางเกวียนเป็นทางเชื่อมเพื่อขนส่งสินค้ามายังสถานีรถไฟ หรือทำการค้าริมฝั่งแม่น้ำเท่านั้น อาทิ ทางเกวียนจากวัดนาคนครมายังกบินทร์บุรี¹⁹⁶

¹⁹⁵ หจข. ร.5 ขธ. 1/25 ตำเนรายงานการประมูเทศาภิบาล ร.ศ.121 เรื่องจัดการโยธาหัวเมือง.

¹⁹⁶ เกื้อกุล ยืนยงอนันต์. (2519). การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 156.

และทางเกวียนจากชลบุรีกับพนัสนิคมมายังท่าตะกู¹⁹⁷ ซึ่งการก่อสร้างถนนหรือทางเกวียนในยุค นั้นถูกก่อสร้างเพียงเพื่อเสริมการคมนาคมของเส้นทางรถไฟในพื้นที่ที่เส้นทางรถไฟตัดไปไม่ถึง¹⁹⁸

การก่อสร้างถนนของประเทศไทยเริ่มเกิดขึ้นอย่างจริงจังหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง ของคณะราษฎร ทั้งที่ก่อนหน้านี้มีการสร้างถนนในส่วนภูมิภาคมาแล้ว แต่เนื่องจากตั้งแต่กลาง ทศวรรษที่ 2460 รัฐบาลไทยกำลังเผชิญกับปัญหาวิกฤตการณ์ทางด้านเศรษฐกิจหลังภาวะ สงครามโลกครั้งที่ 1 เกิดปัญหาทั้งเงินงบประมาณของประเทศลดลง การส่งออกประสบปัญหา จน ต้องมีการปรับลดงบประมาณในการดำเนินการก่อสร้างถนนและทางรถไฟลงเพราะเป็นงานที่ ต้องใช้งบประมาณในการดำเนินการสูง การก่อสร้างถนนได้รับความสนใจอีกครั้งโดยในปีพ.ศ. 2477 ได้มีการแยกกองทางออกมาเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการสร้างถนนเป็นการเฉพาะ แต่ ถึงกระนั้นยังคงมีความกังวลว่าผลตอบแทนของการดำเนินการก่อสร้างถนนจะไม่คุ้มค่าเท่ากับการ สร้างทางรถไฟ ความกังวลนี้ทำให้การดำเนินการก่อสร้างถนนเป็นไปอย่างล่าช้า แต่รัฐบาลยังคงให้ ความสำคัญกับนโยบายการสร้างทางหลวงโดยมีหลักการสำคัญดังนี้

ประเทศไทยจะต้องมีทางหลวงแผ่นดินชนิดที่มีความแข็งแรงมากพอที่จะรับ การจราจรของรถยนต์ต่าง ๆ ได้อย่างเพียงพอทุกฤดูกาลตลอดปี โดยต้องคำนึงถึงว่า จะกระทบกระเทือนกับทางรถไฟ เพราะการรถไฟนั้นเจริญมากพอแล้ว และการค้า บางอย่างซึ่งจำเป็นอย่างยิ่งต่อเศรษฐกิจของชาตินั้นไม่สามารถจะทำการขนส่งโดยทาง รถไฟได้ เพราะเมื่อทั้งการรถไฟและทางหลวงแผ่นดินล้วนเป็นของรัฐบาล จึงไม่เป็นการ แปรลดประหลาดมากนัก ถ้ารัฐบาลจะได้รายได้จากการขนส่งโดยตรงจากการรถไฟ หรือโดยทางอ้อมจากทางหลวงแผ่นดิน”¹⁹⁹

¹⁹⁷ การดี มหาพันธ์. (2552). พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ชลบุรี. ชลบุรี : มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 106.

¹⁹⁸ อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ.2477 -2539. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 24.

¹⁹⁹ โทมัส แฟรงค์ บาร์ตัน และสวาท เสนาณรงค์. (2501). ภูมิศาสตร์เศรษฐกิจของประเทศไทยเพื่อใช้เป็นแนวทางสอน. ชนบุรี : โรงเรียนการช่างวุฒิการศึกษา. หน้า 11. อ้างถึงใน ผาณิต รวมศิลป์. (2511). นโยบาย การพัฒนาเศรษฐกิจสมัยจอมพล ป. พิบูลสงคราม ตั้งแต่ พ.ศ.2481 – 2487. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 235.

ดังนั้นรัฐบาลคณะราษฎรจึงมีนโยบายที่จะสร้างถนนเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพฯ กับต่างจังหวัด ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ทั้งทางด้านการปกครอง (ยุทธศาสตร์) และเศรษฐกิจ จึงกำหนดให้กระทรวงกลาโหมและกระทรวงมหาดไทยประชุมวางโครงการสร้างทางของราชอาณาจักรไทยเป็นโครงการระยะยาวมีกำหนด 15 ปี โดยแบ่งเป็นช่วง ๆ ละ 5 ปี การสร้างและพัฒนาทางหลวงได้ปรากฏเป็นรูปธรรมมากขึ้น หลังจากที่ได้สภาผู้แทนราษฎรได้อนุมัติแผนการทางหลวงแผ่นดินฉบับแรกของประเทศไทยในปี พ.ศ.2479 เพื่อสร้างทางหลวงทั่วราชอาณาจักร เป็นระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 14,900 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมจังหวัดต่าง ๆ และช่วยให้การใช้รถไฟและท่าเรือมีประสิทธิภาพ ใช้เวลาในการก่อสร้างทั้งสิ้น 18 ปี มีงบประมาณทั้งหมดในวงเงิน 153 ล้านบาท²⁰⁰ แต่การดำเนินการก่อสร้างก็มิได้ก่อสร้างอย่างจริงจังมากนัก เนื่องจากหลังเริ่มการก่อสร้างทางได้ไม่นานก็เกิดกรณีพิพาทอินโดจีน – ฝรั่งเศส

หลังจากนั้นประเทศไทยก็ตกอยู่ในภาวะสงครามโลกครั้งที่ 2 เจ้าหน้าที่กรมทางหลวงตลอดจนเครื่องมือเครื่องใช้ต้องส่งไปเร่งงานสร้างทางลำลองให้ราชการทหาร พอสงครามโลกครั้งที่ 2 จบลงก็ต้องเสียเวลาซ่อมแซมและบูรณะทางที่ชำรุดทรุดโทรมอันเนื่องมาจากสงคราม²⁰¹ อย่างไรก็ตาม การขยายตัวของการก่อสร้างถนนในช่วงหลัง พ.ศ.2479 เป็นต้นมา แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของระบบถนนในการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งแทนที่การขนส่งโดยระบบรางรถไฟ หรือการขนส่งทางน้ำ เนื่องจากการดำเนินการก่อสร้างถนนใช้วัสดุภายในประเทศเป็นส่วนมาก แตกต่างจากการก่อสร้างทางรถไฟที่จำเป็นต้องนำเข้าเทคโนโลยีจากต่างประเทศ โดยวัสดุที่ผลิตได้ภายในประเทศมีเพียงไม้หมอนเท่านั้น ด้วยเหตุนี้แผนการก่อสร้างถนนจึงเป็นเป็นยุทธศาสตร์ของการคมนาคมขนส่งของประเทศ และเมื่อสหรัฐอเมริกาเข้ามามีบทบาทต่อการเมืองเศรษฐกิจและสังคมไทย หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 สหรัฐอเมริกาได้ให้ความช่วยเหลือด้านเทคโนโลยีการก่อสร้างถนน จนกระทั่งระบบการก่อสร้างถนนอยู่ภายใต้มาตรฐานของสหรัฐอเมริกา²⁰²

²⁰⁰ พาณิชย์ ธรรมศิลป์. (2511). นโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจสมัยจอมพล ป. พิบูลสงคราม ตั้งแต่ พ.ศ.2481 – 2487. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 236.

²⁰¹ อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ.2477 -2539. หน้า 25.

²⁰² อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ.2477 -2539. หน้า 27.

4.1.1 ถนนสุขุมวิท

จุดเริ่มต้นของการพัฒนาระบบการคมนาคมทางถนนในพื้นที่ภาคตะวันออกนั้นเกิดขึ้นจากโครงการตัดถนนเลียบริมชายฝั่งทะเลตะวันออก ตามแผนการทางหลวงแผ่นดินที่พระราชทานจักร พ.ศ. 2479 โดยแผนการดังกล่าวมีเป้าหมายในการสร้างเส้นทางออกไปเชื่อมพื้นที่ใกล้เคียงให้ติดต่อกัน และเชื่อมต่อกับกรุงเทพฯ ได้โดยทางรถไฟ²⁰³ ทำให้เกิดการสร้างทางเลียบริมชายฝั่งในระยะแรกยังต้องเชื่อมโยงกับทางรถไฟสายตะวันออก เนื่องจากสภาพการคมนาคมทางบกของภาคตะวันออกในขณะนั้นมีเพียงทางรถไฟสายกรุงเทพฯ – อยุธยาประเทศ เท่านั้น ส่วนบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกยังคงใช้การเดินเรือเลียบริมชายฝั่งเป็นหลักเหมือนเดิม²⁰⁴

โครงการการก่อสร้างถนนตามเส้นทางของถนนสุขุมวิทมีการเริ่มต้นมาตั้งแต่พ.ศ.2462 แต่เป็นโครงการในส่วนในพื้นที่กรุงเทพฯ เมื่อนางสาว อี. เอส. โคล หรือ "หม่อมโคล" ครูใหญ่โรงเรียนกุลสตรีวังหลัง ได้ย้ายโรงเรียนจากข้างโรงพยาบาลศิริราชมาอยู่ริมคลองแสนแสบซึ่งตอนนั้นยังไม่มีชุมชน การคมนาคมก็มีเพียงแต่คลองแสนแสบ จึงขอพระราชทานพระมหากรุณาธิคุณพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดเกล้าฯ ให้ตัดถนนเพื่ลัดจากถนนปทุมวัน (ถนนพระรามที่ 1) จนถึงจุดบรรจบถนนวิสุทธิที่แยกไปสถานีวิทยุโทรเลข (แยกเพลินจิต) ซึ่งถนนดังกล่าวอยู่ในแนวถนนที่เจ้าพระยายมราช (ปั้น สุขุม) ดำริจะตัดไปสมุทรปราการอยู่แล้ว²⁰⁵

ต่อมาในปี พ.ศ.2470 สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงลพบุรีราเมศวร์ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย ได้ขอพระบรมราชานุญาตจากพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 7) ในการตัดถนนต่อจากปากซอยโรงเรียนวัฒนาวิทยาลัยไปถึงสมุทรปราการ ชื่อว่า "ถนนกรุงเทพฯ-สมุทรปราการ" เปิดใช้งานเมื่อวันที่ 8 กันยายน พ.ศ.2479²⁰⁶ ต่อมาเมื่อพระพิศาลสุขุมวิท

²⁰³ หจข.(2) สร 0201.66.5/9. เรื่องเงินทุนและการเบิกจ่ายเงินทุนสร้างทาง. (30 พฤษภาคม พ.ศ.2478 – 19 พฤศจิกายน พ.ศ.2492). อ้างถึงใน อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับการพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ.2477 – 2539. หน้า 70.

²⁰⁴ อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับการพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ.2477 – 2539. หน้า 70.

²⁰⁵ 8 กันยายน 2479 เปิดใช้ “ถนนสุขุมวิท” ครั้งแรก. (ออนไลน์) แหล่งที่มา <https://www.tnnthailand.com/content/6425>, (วันที่ค้นข้อมูล 31 มกราคม พ.ศ.2562).

²⁰⁶ กฤษณา สินไชย. (2553). ถนนน้ำร้อนในกรุงเทพฯ. กรุงเทพฯ : สถาพรบุ๊คส์. หน้า 203.

(ประสพ สุขุม) ดำรงตำแหน่งอธิบดีกรมทางหลวงคนที่ 5 ได้จัดทำ "โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินแห่งราชอาณาจักรไทย" เป็นแผนแม่บทในการสร้างทางหลวงเป็นเครือข่ายครอบคลุมทั่วประเทศ ถนนกรุงเทพฯ - สมุทรปราการ ถูกกำหนดให้เป็นทางสายหลักของภาคตะวันออก จึงสร้างต่อจากสมุทรปราการ ผ่านชลบุรี ระยอง ไปจนถึงตัวเมืองตราด เรียกชื่อว่า "ถนนกรุงเทพฯ-ตราด" แต่โดยโครงการการก่อสร้างได้มีการแบ่งออกเป็นช่วงระยะทางตามสายทางต่าง ๆ โดยช่วงสายทาง กรุงเทพฯ - สมุทรปราการ สร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2480 สายสมุทรปราการ - บางปู เปิดให้บริการในเดือนมีนาคม พ.ศ.2482, สายทางบางปู - คลองด่าน เปิดบริการเมื่อ 7 มีนาคม พ.ศ.2484, สายคลองด่าน - ฉะเชิงเทรา เปิดใช้งานเมื่อ 14 กรกฎาคม พ.ศ.2484²⁰⁷ ซึ่งรวมแล้วช่วงทางสายกรุงเทพฯ - สมุทรปราการ - ฉะเชิงเทรา ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ตลอดสายในปี พ.ศ.2484 ทั้งยังเชื่อมกับเส้นทางสายฉะเชิงเทรา - ชลบุรี ที่มีการก่อสร้างเป็นทางหลวงเชื่อมระหว่างจังหวัดเป็นครั้งแรก โดยเป็นการตัดถนนตามเส้นทางเกวียนเดิมระหว่างทั้งสองจังหวัดจากฉะเชิงเทราเข้ามายังชลบุรีบริเวณพื้นที่อำเภอนนทบุรี ซึ่งเริ่มมีการก่อสร้างในปี พ.ศ.2474²⁰⁸

การดำเนินการก่อสร้างถนนสุขุมวิทในเขตพื้นที่ชลบุรี สายทางชลบุรี - สัตหีบ ก่อสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2482 ส่วนสายทางสัตหีบ - ระยองสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2484 พร้อม ๆ กับสายทางบางปะกง - ชลบุรีที่เริ่มทำการก่อสร้างในปี พ.ศ.2483²⁰⁹ และสร้างติดต่อกันเสร็จสมบูรณ์จนถึงจังหวัดตราด ในสมัยรัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงคราม ทางหลวงสายกรุงเทพฯ - ตราดได้รับการตั้งชื่อว่าถนนสุขุมวิท เพื่อเป็นเกียรติแก่พระพิศาลสุขุมวิท(ประสพ สุขุม) โดยเป็นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม พ.ศ.2493²¹⁰

²⁰⁷ หจข.(2) สร 0201.66.5.2 กล่อง 2/28 เรื่องสร้างทางสายสมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา. (3 กรกฎาคม พ.ศ. 2484 - 24 พฤศจิกายน พ.ศ.2493). อ้างถึงใน เรื่องวิทย์ ลีมนานา. (2545). ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตะวันออกก่อน พ.ศ.2525. ชลบุรี : คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 50.

²⁰⁸ สุบิน สืบสงวน. (2530). อนุสรณ์ในการสถาปนากิจศพคุณพ่อสุบิน สืบสงวน ณ เมรุวัดนอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2530. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 93.

²⁰⁹ กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม. รายงานประจำปีตั้งแต่ปี พ.ศ.2477 - 2493. อ้างถึงใน อภิภา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับการพัฒนาทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ.2477 - 2539. หน้า 71.

²¹⁰ กนกวลี ชูชัยยะ. (2544). พจนานุกรมวิธานนามไทย : วัด วัง ถนน สะพาน ป้อม. กรุงเทพฯ : ราชบัณฑิตยสถาน. หน้า 356.

อย่างไรก็ตามสภาพการคมนาคมจากกรุงเทพฯ มายังพื้นที่ภาคตะวันออก ตามเส้นทางถนนสายกรุงเทพฯ – ตราด ในช่วงระยะเริ่มแรกนั้น การเดินทางมิได้สะดวกมากนัก เนื่องจากการเดินทางจากกรุงเทพฯ มายังชลบุรีจะต้องเดินทางมาตามเส้นทางกรุงเทพฯ - สมุทรปราการ จากนั้นจึงเดินทางต่อด้วยเส้นทางสมุทรปราการ - ฉะเชิงเทรา แล้วจึงวกลงมายังพื้นที่อำเภอพนัสนิคม เพื่อเข้าสู่จังหวัดชลบุรี เนื่องจากเส้นทางฉะเชิงเทรา - ชลบุรีนั้นเป็นเส้นทางที่เดินทางสะดวก เพราะมีการลาดยางมะตอย แต่การเดินทางก็มิได้สะดวกมากนัก เนื่องจากต้องนำรถยนต์ลงแพขนานยนต์เพื่อข้ามแม่น้ำบางปะกง ทำให้เกิดความล่าช้าในการเดินทาง ประกอบการดำเนินการก่อสร้างถนนส่วนสายทางสมุทรปราการ – บางปะกง และสายทางบางปะกง - ชลบุรี ก่อสร้างภายหลังจึงเสร็จล่าช้ากว่าในส่วนของสายทางอื่น เมื่อทั้งสองสายทางเปิดให้บริการเมื่อ 1 มกราคม พ.ศ.2485²¹¹ การเดินทางมายังจังหวัดชลบุรีจึงเดินทางมาตามเส้นทางดังกล่าว แต่ทั้งนี้เส้นทางสายสมุทรปราการ - บางปะกง - ชลบุรียังคงเป็นทางลูกรัง ทั้งยังต้องลงแพขนานยนต์ที่บริเวณท่าข้าม เนื่องจากในสมัยนั้นยังไม่มีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง ทำให้การเดินทางแม้ว่าจะไม่ต้องวนรถอ้อมไปตัวเมืองฉะเชิงเทราก่อน แต่ก็ยังคงใช้เวลาในการเดินทางมากพอสมควร เนื่องจากต้องต่อคิวรอนำรถยนต์ลงแพขนานยนต์เพื่อข้ามแม่น้ำนั้นเอง จนกระทั่งในปี พ.ศ.2484 – 2491 ถนนสายกรุงเทพฯ – ตราดได้มีการลาดยางมะตอย เฉพาะช่วงสายทางกรุงเทพฯ – สมุทรปราการ - ฉะเชิงเทรา - ชลบุรี จนถึงพื้นที่อำเภอสัตหีบ นอกนั้นยังคงเป็นถนนลูกรัง²¹²

การเดินทางจากกรุงเทพฯ มายังภาคตะวันออก มีความสะดวกสบายเพิ่มมากขึ้นในช่วงกลางทศวรรษ 2490 เนื่องจากการก่อสร้างสะพานเทพหัสดินทร์ เพื่อใช้ในการข้ามแม่น้ำบางปะกง โดยตัวสะพานยาว 417 เมตร²¹³ เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก มีความแข็งแรงทนทาน สามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกทุกขนาด 22 ตัน ได้ถึง 4 คัน เป็นสะพานที่ได้รับการออกแบบและก่อสร้าง

²¹¹ หจข.(2) สร 0201.66.5.2 กล่อง 1/27 เรื่องสร้างทางสายสมุทรปราการ ชลบุรี ผ่านทางบางปะกง. (26 กรกฎาคม พ.ศ.2483 – 14 มิถุนายน พ.ศ.2493). อ้างถึงใน เรื่องวิทย์ ลิ้มปนาท. (2545). **ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตะวันออกก่อน พ.ศ.2525**. หน้า 50.

²¹² กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม. รายงานประจำปีตั้งแต่ปี พ.ศ.2484 -2491. อ้างถึงใน อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). **ถนนสุขุมวิทกับการพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ.2477 – 2539**. หน้า 71

²¹³ อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). **ถนนสุขุมวิทกับการพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ.2477 – 2539**. หน้า 82.

ภายใต้มาตรฐานของสหรัฐอเมริกา²¹⁴ ผลจากการสร้างสะพานทำให้สามารถเชื่อมถนนสุขุมวิทจากฝั่งละแวกตรงตามสายทางบางปะกงให้เชื่อมต่อกับชลบุรีโดยตรง เป็นการร่นระยะทางและเวลาในการเดินทาง และทำให้การเดินทางโดยใช้ถนนสะดวกสบายขึ้น ไม่ต้องนำรถยนต์ลงแพเพื่อข้ามแม่น้ำอีกต่อไป แต่ทั้งนี้ถนนสุขุมวิทในช่วงระยะของ - จันทบุรี - ตราดที่รวมอยู่ในทางสายตัดหีบ - ระยะของ - จันทบุรี - ตราด จนถึง พ.ศ.2495 สิ้นสุดโครงการ 18 ปี ก็ยังดำเนินการก่อสร้างลาดยางมะตอยไม่แล้วเสร็จ ทำให้การเดินทางสัญจรไม่สะดวกสบาย เพราะถนนมีสภาพชำรุดทรุดโทรม เป็นทางลูกรัง

ภายหลังการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ พ.ศ.2504 ได้มีการจัดทำแผนการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงบรรจุไว้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ใน “การพัฒนาการก่อสร้างถนนสุขุมวิทในระยะที่ 2” โดยมีโครงการก่อสร้างชัดเจนคือ “โครงการสายกรุงเทพฯ - ตราด” แบ่งเป็นสองช่วงระยะ คือ สายทางตัดหีบ-ตราด เป็นขั้นแรกของการดำเนินการ เนื่องจากสภาพถนนเดิมเป็นเส้นทางลูกรัง ในขณะที่ขั้นที่ 2 จะเป็นการดำเนินช่วงกรุงเทพฯ - ตัดหีบ แต่ทั้งนี้การดำเนินการทั้งหมดเดิมรัฐบาลไทยมีมติให้ดำเนินการก่อสร้างบูรณะทันทีโดยไม่ต้องทำการสำรวจ แต่ภายหลังจากผู้แทนรัฐบาลไทยเดินทางไปเจรจาขอเงินกู้จากธนาคารเอ็กซิมพอร์ต (EXIM BANK) ของสหรัฐอเมริกา และทราบเงื่อนไขในการใช้เงินกู้ซึ่งมีการกำหนดเงื่อนไขให้มีการว่าจ้างบริษัทเอกชนทำการสำรวจเส้นทางและต้นทุนทางเศรษฐกิจเสียก่อน ส่งผลให้รัฐบาลไทยตกลงว่าจะต้องจ้างบริษัทวิศวกรรมทำการสำรวจและออกแบบเส้นทางสายนี้ ปรากฏว่าค่าก่อสร้างทั้งสายจากกรุงเทพฯ - ตราด เป็นเงินประมาณ 1,065 ล้านบาท แต่ทั้งนี้วงเงินที่กู้จากธนาคารทั้งหมดประมาณ 35 ล้านดอลลาร์²¹⁵

ภายหลังวิศวกรได้ทำการสำรวจและออกแบบรายละเอียดเพื่อทำการก่อสร้างและปรับปรุงตอนส่วนที่เป็นส่วนหนึ่งของโครงการก่อสร้างและบูรณะทางระยะยาว 8 ปี (พ.ศ.2506 - 2513) ที่สภาพพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติกับสำนักงานงบประมาณและกรมทางหลวงได้ประมาณราคาของ

²¹⁴ เพชรรุ่ง เทียนปัวโรจน์. (2560). พัฒนาการทางเศรษฐกิจของภูมิภาคตะวันออกของไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ.2398 – 2519. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย. หน้า 121.

²¹⁵ หจข.(1) กค 1.3.3.2/5 โครงการบูรณะก่อสร้างทางหลวง (กู้จากธนาคารโลก). (10 กุมภาพันธ์ – 31 สิงหาคม พ.ศ.2504). อ้างถึงใน อัมพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ.2477-2539. หน้า 78.

โครงการนี้จากเดิม 597 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเป็น 1,240 ล้านบาท²¹⁶ และเหตุผลสำคัญที่ทำให้ราคาโครงการสูงขึ้น เนื่องจากการก่อสร้างบางช่วงตอนต้องมีการปรับปรุงยกระดับพื้นให้มีความสูงขึ้น ประกอบกับต้องมีการก่อสร้างสายทางตอนใหม่ ช่วงสายทางกรุงเทพฯ - บางปะกง และช่วงศรีราชา - ระยอง รวมถึงมีการปรับปรุงมาตรฐานและคุณภาพของรูปแบบถนนใหม่ แต่ท้ายที่สุดการดำเนินการก่อสร้างถนนสุขุมวิทจำเป็นต้องยกเลิกโครงการกู้เงินจากธนาคารเอ็กซิมพอร์ต (EXIM BANK) เปลี่ยนมาเป็นการกู้เงินจากธนาคารโลก ส่งผลให้การดำเนินการก่อสร้างและปรับปรุงถนนสุขุมวิทแล้วเสร็จ ทำให้การเดินทางสะดวกสบายสามารถลดระยะเวลาในการเดินทางลงได้เป็นอย่างมาก ทั้งนี้เพราะมีการกำหนดแนวเส้นทางใหม่เป็นการตัดตรงไม่คดเคี้ยว โดยเฉพาะในส่วนของสายทางตั้งแต่บางปะกง จนถึงศรีราชา และมีการก่อสร้างเป็นแบบ 4 ช่องจราจร ทำให้รถไม่ต้องวิ่งสวนทางกันเช่นเดิม²¹⁷ ในขณะที่สายทางช่วงระยอง – จันทบุรี - ตราด ได้มีการดำเนินการลาดยางมะตอยแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2510²¹⁸

ถนนสุขุมวิทได้ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อชุมชนในหลาย ๆ ด้าน ตั้งแต่การขนส่งผลผลิตจากชุมชนเข้าสู่ตลาดที่ทำให้สะดวกรวดเร็วขึ้น แนวโน้มการบริโภคของชาวบ้านก็เปลี่ยนแปลงไป เริ่มให้ความสำคัญต่อการผลิตอาหารเองน้อยลงเพราะสามารถหาซื้อได้ค่อนข้างสะดวก การมีถนนเข้าสู่ชุมชนจึงมีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงจากชุมชนที่เคยมีความเป็นอยู่อย่างง่าย ๆ และมีระบบเศรษฐกิจแบบพึ่งพิงซึ่งกันและกันมาเป็นหมู่บ้านที่มีการผลิตเพื่อการค้า เกิดความนิยมปลูกพืชพาณิชย์มากขึ้น²¹⁹

²¹⁶ หจข.(1) กค 1.3.3.2/5 โครงการบูรณะก่อสร้างทางหลวง (กู้จากธนาคารโลก). (10 กุมภาพันธ์ – 31 สิงหาคม พ.ศ.2504). อ้างถึงใน อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับการพัฒนาทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ.2477 -2539. หน้า 79.

²¹⁷ พิธีเปิดทางหลวงแผ่นดิน กรุงเทพฯ - ศรีราชา 25 ส.ค. 2512. พระนคร : หจก.เอส.ที.เซอร์วิส เซ็นเตอร์. อ้างถึงใน อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับการพัฒนาทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ.2477 – 2539. หน้า 82.

²¹⁸ อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับการพัฒนาทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ.2477 – 2539. หน้า 82.

²¹⁹ ขวัญศิริ เจริญทรัพย์. (2541). ผลกระทบของโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกต่อคุณภาพชีวิตชุมชนหนองแฟบ เทศบาลตำบลมาบตาพุด. วิทยานิพนธ์มานุษยวิทยามหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2541. หน้า 39-40.

นอกจากนี้ การสร้างถนนยังมีผลต่อการเข้ามาของแรงงาน และลูกทวน ชนหาญ เล่าถึงการตัดถนนสุขุมวิทในช่วงที่ตัดผ่านจังหวัดระยอง ว่า

...ในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 มีการเกณฑ์นักโทษ และชาวบ้านมาสร้างถนนเส้นยุทธศาสตร์จากสัทธิบไปสุดปลายทางที่จังหวัดตราด ซึ่งในระยะต่อมาถนนเส้นนี้ คือ ถนนสุขุมวิท การเกิดของถนนสุขุมวิททำให้คนต่างจังหวัดเข้ามาอาศัยอยู่ในระยองมากขึ้น มีการขนส่งสินค้าทางบกมากขึ้น ในขณะที่แม่น้ำระยองเริ่มตื้นเขิน เพราะมีการสร้างสะพานเปี่ยมพงศ์สานต์ข้ามแม่น้ำไปสู่ปากน้ำระยอง จนทำให้น้ำทะเลเข้าไม่ถึงเรือสำเภา เรือสำเภาเข้าไม่ได้ ผู้คนเริ่มไปสร้างบ้านอยู่ริมถนนสุขุมวิทและบริเวณใกล้เคียงมากขึ้น...²²⁰

การสร้างถนนสุขุมวิทจึงเป็นสาเหตุสำคัญที่เปลี่ยนแปลงให้บ้านเรือนเริ่มขยับขยายจากชุมชนริมน้ำเข้าสู่ชุมชนริมถนนมากขึ้นในเวลาต่อมา

4.1.2 ถนนสุวรรณศร

ถนนอีกสายหนึ่งที่เป็นถนนสายหลักของภาคตะวันออก คือ ถนนสุวรรณศร ซึ่งเกิดขึ้นในการพัฒนาระบบการคมนาคมทางบกในช่วงทศวรรษ 2480 – 2490 รัฐบาลได้มีการดำเนินการก่อสร้างเส้นทางถนนในเขตพื้นที่ตอนบนของภาคตะวันออก ในส่วนพื้นที่จังหวัดปราจีนบุรี (จังหวัดปราจีนบุรี และสระแก้ว ในปัจจุบัน) คือ ถนนสุวรรณศร หรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 33

โครงการก่อสร้างถนนสุวรรณศร เป็นหนึ่งในโครงการก่อสร้างที่เริ่มขึ้นในห้วงระยะเวลาใกล้เคียงกับการดำเนินการก่อสร้างถนนสุขุมวิท กล่าวคือ เริ่มต้นดำเนินการก่อสร้างตามโครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2479 โดยถนนสายนี้เริ่มแยกจากถนนพหลโยธิน ที่แยกหินกอง อำเภอนองแคว จังหวัดสระบุรี ผ่านนครนายก ปราจีนบุรี กบินทร์บุรี สระแก้ว สิ้นสุดที่ชายแดนอรัญประเทศ แต่การก่อสร้างนั้นเป็นเพียงเส้นทางถนนลูกรัง และได้มี

²²⁰ สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน, "ภาพเก่าเล่าขานถนนยมจินดา สะท้อนตัวตน คนระยอง"

<http://www.codi.or.th/index.php/component/flexicontent/> สืบค้นเมื่อ 17 ตุลาคม 2558.

การประกาศชื่อนนสายนี้ว่า “สุวรรณศร” เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ.2493 ทั้งนี้เพื่อเป็นเกียรติแก่นายพระทรง สุวรรณศร อดีตนายช่างกำกับเขตการทางกรุงเทพฯ²²¹

การดำเนินการก่อสร้างถนนสุวรรณศร หรือ ทางหลวงสายปราจีนบุรี - อยุธยาประเทศ มีข้อน่าสนใจอยู่ 2 ประการ กล่าวคือ ถนนสายนี้เป็นทางหลวงที่ขนานไปกับทางรถไฟสายตะวันออก ซึ่งจากแนวคิดในโครงการก่อสร้างทางหลวง 18 ปี (พ.ศ.2479 – 2497) ที่มุ่งเน้นการสร้างหนึ่งเครือข่ายทางหลวง คือการเชื่อมโยงทุกจังหวัดในประเทศด้วยทางหลวงเท่านั้น ซึ่งทำให้บทบาทของทางหลวงแตกต่างไปจากเดิมที่ทางหลวงจะมีหน้าที่ในการเชื่อมพื้นที่เมืองที่ห่างไกลกับสถานีรถไฟเท่านั้น แต่ทางหลวงสายนี้ดำเนินการก่อสร้างจากข้อเรียกร้องของฝ่ายทหารที่อ้างเรื่องความสำคัญทางการทหารในการป้องกันชายแดนทางด้านกัมพูชา เนื่องจากชายแดนระหว่างไทย – กัมพูชา ทางด้านทิศตะวันออกนั้นอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ เพียง 200 กว่ากิโลเมตร และไม่มีสิ่งกีดขวางทางธรรมชาติดังเช่นชายแดนด้านอื่น ทั้งยังมีการคาดคะเนว่าอาจจะมีผลกระทบต่อการสร้างทางรถไฟที่ขนานกันไป²²²

การสร้างถนนสายปราจีนบุรี – อยุธยาประเทศ นั้นไม่ได้มีจุดประสงค์โดยตรงในการเชื่อมต่อพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนกับพื้นที่กรุงเทพฯ เนื่องจากมีเส้นทางรถไฟทำหน้าที่ในการเชื่อมโยงพื้นที่โดยตรงแล้ว ยังช่วยให้การเดินทางสะดวกสบายและรวดเร็วกว่าการเดินทางสัญจรด้วยถนนที่มีสภาพเป็นเส้นทางลูกรัง อย่างไรก็ตาม เส้นทางสายนี้สามารถเดินทางเชื่อมต่อกับกรุงเทพฯ ผ่านการเดินทางต่อไปยังถนนสายบ้านภาชี – ปราจีนบุรี แต่เป็นการเดินทางที่ระยะทางค่อนข้างไกลและอ้อมมากกว่าการเดินทางด้วยรถไฟ จุดประสงค์ที่แท้จริงของการก่อสร้างถนนสายนี้คือการเชื่อมพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนกับจังหวัดลพบุรีมากกว่า เนื่องจากเหตุผลในการก่อสร้างเส้นทางสายนี้มีเหตุผลด้านยุทธศาสตร์ทางการทหารเป็นหลัก ประกอบกับจังหวัดลพบุรี เป็นที่ตั้งของหน่วยงานทหารบกหลายหน่วยงาน ประกอบกับนโยบายทางด้านการทหารในสมัยรัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงครามที่มุ่งเน้นให้ลพบุรีเป็นศูนย์กลางกองกำลังทหาร หรือเป็น “เมืองทหาร” การสร้างเส้นทางสายนี้เชื่อมเมืองลพบุรีกับชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้ถึงยุทธศาสตร์

²²¹ “ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง ตั้งชื่อทางหลวงแผ่นดินและสะพานขนาดใหญ่” ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 67 ตอน 67 ง. (12 ธันวาคม พ.ศ.2493).

²²² อธิโร คากิซากิ. (2560). จากทางรถไฟสู่ทางหลวง ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคมและการหมุนเวียนสินค้าของประเทศไทย พ.ศ.2478 – 2518. นนทบุรี : ดันฉบับ. หน้า 53.

แบบแบ่งทางด้านการทหารในการเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งและลำเลียงกองกำลังทหารไปยังพื้นที่ชายแดนได้อย่างสะดวกรวดเร็ว มากกว่าการเดินทางด้วยรถไฟ²²³

แม้ว่าในระยะเริ่มแรกเส้นทางสายนี้จะเพียงทางลูกรัง ต่อมาในช่วงทศวรรษ 2510 มีการดำเนินการก่อสร้าง ปรับปรุง และบูรณะทางหลวง ตามโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวง 5 ปี (พ.ศ.2508 – 2512) ซึ่งเป็นโครงการดำเนินการก่อสร้างและพัฒนาถนนสายประธานและสายรองให้สามารถเชื่อมต่อกับถนนสายประธานที่ดำเนินการไปแล้วในช่วงก่อนหน้านี้²²⁴ อย่างไรก็ตามสภาพถนนสุวรรณศรส่วนใหญ่ในช่วงทศวรรษ 2510 ก็ยังคงเป็นทางลูกรัง²²⁵ เพียงแต่มีการลดขยงมะตอยบางส่วน โดยเฉพาะในเขตที่ผ่านเมืองใหญ่เท่านั้น ถึงแม้ว่าถนนเส้นนี้จะเพียงทางลูกรัง แต่ก็มิมีบทบาทฐานะเป็นเส้นทางคมนาคมทางเลือกใหม่ นอกจากทางรถไฟ และมีบทบาทในการเป็นเส้นทางคมนาคมทางบกของพื้นที่ภาคตะวันออก ทั้งยังมีการตัดถนนเชื่อมต่อกับถนนสุขุมวิทในแนวเหนือ - ใต้ อาทิ อาทิ ถนนสายจันทบุรี – สระแก้ว, สายจะเข้เกรา – ปราจีนบุรี²²⁶ อันเป็นการเชื่อมโยงการคมนาคมระหว่างพื้นที่ภาคตะวันออกทั้งสองส่วนอีกด้วย

4.1.3 ถนนสายยุทธศาสตร์

นับตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ประกอบกับสภาวะการขยายตัวอย่างรวดเร็วของลัทธิคอมมิวนิสต์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้สหรัฐอเมริกาเข้ามามีบทบาทต่อการกำหนดนโยบายทางการเมืองและเศรษฐกิจของไทย ในเดือนกันยายน พ.ศ.2493 รัฐบาลไทยได้ลงนามในข้อตกลงระหว่างไทยกับสหรัฐอเมริกา ว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจและเทคนิค (Economic and Technical Cooperation Agreement) นับเป็นจุดเริ่มต้นที่รัฐบาลไทยยอมรับความช่วยเหลือของรัฐบาลสหรัฐอเมริกาอย่างเป็นทางการ และหนึ่งในความช่วยเหลือที่สหรัฐอเมริกาให้ความ

²²³ อจิโร คากิซากิ. (2560). จากทางรถไฟสู่ทางหลวง ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคมและการหมุนเวียนสินค้าของประเทศไทย พ.ศ.2478 – 2518. หน้า 54 – 55.

²²⁴ อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับการพัฒนาทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ.2477 – 2539. หน้า 38.

²²⁵ อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับการพัฒนาทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ.2477 – 2539. หน้า 82.

²²⁶ อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับการพัฒนาทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ.2477 – 2539. หน้า 83.

ช่วยเหลือ คือ การช่วยเหลือในการดำเนินการก่อสร้างถนนและทางหลวง เนื่องจากสหรัฐอเมริกาเชื่อว่าถนนและทางหลวงจะเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกให้รัฐบาลไทยเข้าถึงประชาชนได้โดยง่าย อีกทั้งยังช่วยให้รัฐบาลสามารถเข้าไปสกัดกั้นอิทธิพลและภัยคุกคามจากลัทธิคอมมิวนิสต์ได้อีกด้วย²²⁷

จากที่กล่าวมาข้างต้นในช่วงสงครามเวียดนาม ทำให้สหรัฐอเมริกามีบทบาทอย่างมากเกี่ยวกับการเกิดถนนในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเฉพาะภาคตะวันออกเฉียงใต้ที่สหรัฐอเมริกาเชื่อว่าถูกคุกคามจากนโยบายการขยายอำนาจของเวียดนามและจีนคอมมิวนิสต์และภัยจากการแทรกซึมภายในประเทศจากแนวร่วมคอมมิวนิสต์ โดยพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงใต้ได้รับผลกระทบโดยตรงเนื่องจากถูกกำหนดให้เป็นฐานทัพเรือของสหรัฐฯ ที่สัดหีบ และสนามบินที่อุตะเถา ดังนั้นการก่อสร้างถนนของสหรัฐอเมริกาในประเทศไทยและภาคตะวันออกเฉียงใต้เป็นการก่อสร้างถนนเพื่อยุทธศาสตร์ทางการทหารควบคู่ไปกับการรองรับพัฒนาการทางเศรษฐกิจการผลิตอุตสาหกรรมการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร

เมื่อเกิดเหตุการณ์คอมมิวนิสต์คุกคามประเทศลาวในปี พ.ศ.2505 รัฐบาลได้ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงโดยร่วมมือกับคณะผู้แทนบริหารเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศของสหรัฐอเมริกาประจำประเทศไทย (U.S. Operations Mission : USOM) และ สำนักงานดูแลงานก่อสร้าง (Office in Charge of Construction : OICC) ภายใต้โครงการทางหลวงเพื่อความมั่นคงในปี พ.ศ.2506 ซึ่งในขณะนั้นเรียกว่า “ทางยุทธศาสตร์” ซึ่งในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงใต้มีการสร้างทางยุทธศาสตร์ 2 สายคือ ทางหลวงหมายเลข 304 (ละโว้ – นครราชสีมา) และทางหลวงหมายเลข 331 (สัดหีบ – ละโว้) ซึ่งเป็นหนึ่งในโครงการก่อสร้างถนนโครงการก่อสร้างทางทหารของสหรัฐอเมริกาในประเทศไทย²²⁸

²²⁷ รังสรรค์ ธนะพรพันธุ์. (2523). กระบวนการกำหนดนโยบายเศรษฐกิจในประเทศไทย : บทวิเคราะห์เชิงประวัติศาสตร์และเศรษฐกิจการเมือง พ.ศ.2475 – 2530. กรุงเทพฯ : สมาคมสังคมศาสตร์. หน้า 25. อ้างถึงใน อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกเฉียงใต้ของประเทศไทย พ.ศ.2477 – 2539. หน้า 28.

²²⁸ อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกเฉียงใต้ของประเทศไทย พ.ศ.2477 – 2539. หน้า 84.

ทางหลวงหมายเลข 304 (ฉะเชิงเทรา - นครราชสีมา) ช่วงฉะเชิงเทรา – ปราจีนบุรี เดิมเป็นถนนที่ได้รับการก่อสร้างในช่วงโครงการก่อสร้างทางหลวง 18 ปี (พ.ศ.2479 – 2497) ทำให้ช่วงก่อนการดำเนินการก่อสร้างของสหรัฐอเมริกาสภาพของผิวถนนช่วงนี้มีลักษณะเป็นทางลูกรัง แต่ภายหลังสหรัฐอเมริกาได้ดำเนินการก่อสร้างเป็นถนนลาดยางทั้งหมดจนกระทั่งถึงนครราชสีมา เช่นเดียวกับทางหลวงหมายเลข 331 (สัตหีบ - ฉะเชิงเทรา) ที่เริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี พ.ศ.2508 แล้วเสร็จในปี พ.ศ.2511 สำหรับทางหลวงทั้ง 2 เส้นทางนั้นเป็นทางหลวงที่พาดจากเหนือลงใต้ทำให้เกิดการติดต่อสื่อสารและสามารถเดินทางสัญจรได้โดยตรงระหว่างฐานทัพอากาศสัตหีบ – อุตะภา กับระบบทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมเป็นระยะทางจากสัตหีบถึงนครราชสีมากว่า 336 กิโลเมตร²²⁹ เพื่อการขนส่งทางทหารซึ่งเป็นจุดหมายหลักในการเข้าประเทศ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จะได้ไม่ต้องผ่านกรุงเทพฯ²³⁰ อีกทั้งยังเชื่อมต่อถนนสุขุมวิทกับถนนสุวรรณศร ซึ่งถือเป็นการเชื่อมพื้นที่ภาคตะวันออกตอนบนและพื้นที่ส่วนชายฝั่งทะเล ทำให้การเดินทางสะดวกสบายมากขึ้น และเป็นการเปิดพื้นที่ตอนในของภาคตะวันออกให้กลายมาเป็นพื้นที่เพาะปลูกพืชอุตสาหกรรม อันถือเป็นประโยชน์ที่ได้รับอีกทางหนึ่งสำหรับการตัดถนนสองสายนี้

4.1.4 ถนนเครือข่ายของถนนสุขุมวิท

หลังจากการก่อสร้างถนนสุขุมวิทไปถึงจังหวัดตราดแม้ว่าจะเป็นทางลูกรัง และมีการลาดยางไปถึงเพียงอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ได้มีการเริ่มตัดเส้นทางสายย่อยแยกจากถนนสุขุมวิทเข้าไปยังพื้นที่ตอนในของภาคตะวันออก อาทิ ทางแยกจากถนนสุขุมวิทเข้าไปยังพื้นที่อำเภอบางละมุง, สายชลบุรี - บ้านบึง, สายชลบุรี - พานทอง ที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเป็นทางลูกรังตั้งแต่ปี พ.ศ.2491 นอกจากนี้ยังมีสายระยอง - บ้านค่าย เป็นเส้นทางลูกรังแล้วบางส่วน, สายจันทบุรี - มะขาม - ไพลิน และสายมะขาม - วัดนานคร ที่เริ่มมีการสำรวจเพื่อทำการก่อสร้างและถมดินไปแล้วบางส่วน เป็นต้น²³¹

²²⁹ อจิโร คาชิซากิ. (2560). จากทางรถไฟสู่ทางหลวง ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคมและการหมุนเวียนสินค้าของประเทศไทย พ.ศ.2478 – 2518. นนทบุรี : ดันฉบับ. หน้า 186.

²³⁰ มัสแคต, โรเบิร์ต เจ. (2536). สหรัฐอเมริกากับการพัฒนาเศรษฐกิจและความมั่นคงในประเทศไทย. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 29.

²³¹ อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับการพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ.2477 – 2539. หน้า 102.

หลังจากการตัดถนนไม่ว่าจะเป็นถนนสุขุมวิทหรือถนนสายอื่น ๆ ในพื้นที่ภาคตะวันออก ทำให้ระยะทางในการเดินทางและการขนส่งสินค้าสามารถเชื่อมโยงเมืองและชุมชนได้สะดวก รวดเร็วขึ้น การขนส่งสินค้าเป็นไปด้วยความสะดวกสบาย เกิดการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบวิถีชีวิต จากเดิมที่คนในพื้นที่ภาคตะวันออก โดยเฉพาะพื้นที่ชายฝั่งทะเลที่มีการตั้งบ้านเรือนริมชายฝั่งทะเล เปลี่ยนมาเป็นปลูกสร้างบ้านริมถนน ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบผังเมือง ไม่เพียงเท่านั้น ถนนยังเข้ามามีบทบาทในการเปิดพื้นที่ตอนในของภาคตะวันออกให้กลายมาเป็นพื้นที่เกษตรกรรม ทำให้ถนนทวีความสำคัญและเกิดการขยายขยายของชุมชนมาสัมพันธ์กับถนนมากยิ่งขึ้น

4.2 ผลกระทบของการพัฒนาระบบการคมนาคมทางถนน

การให้ความสำคัญกับการพัฒนาการคมนาคมในระบบถนน ทำให้เกิดการตัดถนนขึ้นในพื้นที่ภาคตะวันออก อาทิ ถนนสุขุมวิท ถนนสุวรรณศร ถนนสายยุทธศาสตร์ รวมถึงทางหลวง จังหวัดอีกหลายเส้นทาง ซึ่งการตัดถนนในบางพื้นที่นั้นถือได้ว่าเป็นการเปิดพื้นที่ให้ประชาชนเข้ามาจับจองพื้นที่เพื่อขยายที่ดินทำกินทางการเกษตร โดยเฉพาะการเพาะปลูกพืชไร่ที่สามารถนำมาแปรรูปในระบบอุตสาหกรรม นอกจากนี้การตัดถนนยังนำมาสู่การเปลี่ยนแปลงของชาวบ้านในเชิงของรูปแบบวิถีชีวิตจากเดิมที่เคยเดินทางสัญจรทางน้ำ หันมาเดินทางสัญจรทางบกผ่านการใช้ถนน จนนำมาสู่การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ภาคตะวันออกในหลายระดับ ทั้งในระดับครัวเรือน และระดับสังคม

4.2.1 การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางสัญจร

การสร้างทางหลวงเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพฯ กับจังหวัดต่าง ๆ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเส้นทางการคมนาคมมายังพื้นที่ภาคตะวันออก ในอดีตการคมนาคมบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลของภาคตะวันออกจะเป็นการคมนาคมทางน้ำเป็นหลัก การเดินทางสัญจรไปยังพื้นที่จังหวัดอื่น ๆ ในพื้นที่ภาคตะวันออกนั้นจะใช้การเดินทางเลาะชายฝั่งทะเลเป็นหลัก ดังปรากฏเรื่องการสร้างเจดีย์บริเวณเชิงเขา หรือบริเวณพื้นที่ที่มีลักษณะเป็นแหลมยื่นออกไปในทะเล ซึ่งเจดีย์องค์ดังกล่าวต้องสามารถมองเห็นได้จากทะเล เพื่อใช้เป็นหมุดหมายตาในการเดินทางสัญจรทางทะเล ดังปรากฏในรับสั่งของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวให้กับกรมการเมืองสร้างเจดีย์บริเวณช่องแสมสาร

ในคราวเสด็จประพาสหัวเมืองตะวันออก พ.ศ.2400 ความว่า “สร้างพระเจดีย์ขึ้นที่ไหล่เขาแหลมเทียนช่องแสมสาร สำหรับเป็นที่หมายปากช่องให้เรือแล่นไปได้โดยสะดวก”²³²

นอกจากนี้บริเวณที่ตั้งของพระเจดีย์ก็ยังอาจใช้เป็นที่สังเกตการณ์ความเคลื่อนไหวที่จะเกิดขึ้นเหนือน่านน้ำได้ประหนึ่งกับประการของยุโรป ซึ่งบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ปรากฏเจดีย์ในลักษณะนี้ตั้งอยู่บริเวณไหล่เขาที่สามารถมองเห็นได้จากทะเลในระยะไกล ในพื้นที่จังหวัดชลบุรี เช่น เจดีย์บริเวณเชิงเขาบางทราย, เจดีย์วัดบางพระ, เจดีย์ที่แหลมเทียนช่องแสมสาร เป็นต้น พื้นที่จังหวัดระยอง เช่น เจดีย์วัดสมมติเทพฐาปนาราม (แหลมสน) และพระสมุทรเจดีย์กลางน้ำ (แม่น้ำระยอง) ในขณะที่พื้นที่จังหวัดจันทบุรี ปรากฏเป็นเจดีย์อิสรภาพ บริเวณปากน้ำแหลมสิงห์ เป็นต้น

การเดินทางด้วยเส้นทางคมนาคมทางทะเลระหว่างกรุงเทพฯ - ชลบุรี ช่วงก่อนหน้าการตัดถนนสุขุมวิท เป็นการสัญจรทางน้ำเป็นหลักกว่าร้อยละ 85²³³ โดยการเดินทางจะมีเรือกลไฟเดินทางรับส่งสินค้าและผู้โดยสารอยู่ถึง 5 ลำมีกำหนดออกจากกรุงเทพฯ - ชลบุรี สวนทางกันทุก ๆ วัน และมีเรือลอมทะเลขนาดใหญ่ทำหน้าที่ในการบรรทุกสินค้า อาทิ น้ำตาลทรายแดง ข้าวปลาอาหารต่าง ๆ ส่งไปยังกรุงเทพฯ และจังหวัดอื่น ๆ อีกมากมาย ทั้งยังมีเรือโดยสารเดินทางรับส่งคนระหว่างห้องที่อีกเป็นจำนวนมาก²³⁴

²³² สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระยาธรรมาธิราชานุศาสน์ราชกิจ, ประชุมพงศาวดารภาค 25 ตำนานวัดอุสถานต่าง ๆ ซึ่งพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงสร้าง, จัดพิมพ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ พันเอก (พิเศษ) ชลิตศิริพงษ์ ณ เมรุวัดราตุทอง วันที่ 29 ตุลาคม 2544, หน้า 68 อ้างถึงใน พัศวีสิริ เปรมกุลนันท์, (2558), ศิลปกรรมในพระราชประสงค์พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, วิทยานิพนธ์ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ ศิลปะไทย มหาวิทยาลัยศิลปากร, หน้า 135.

²³³ พงษ์ศักดิ์ ศรีจูม, (2551), การเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางจังหวัดชลบุรี, วิทยานิพนธ์ปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาการวางแผนผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, หน้า 118.

²³⁴ การดี มหาจันทร์ และนันท์ชญา มหาจันทร์, (2560), ความหลากหลายทางนิเวศวัฒนธรรมบางปลาสร้อย : ฐานรากและภูมิพลังจังหวัดชลบุรี, ชลบุรี : คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา, หน้า 160 – 161.

ต่อมาเมื่อมีการตัดถนนสุขุมวิทแล้วเสร็จ ถนนเส้นดังกล่าวได้ส่งผลต่อวิถีชีวิต การเดินทาง สัญจร และการติดต่อค้าขายของผู้คนในพื้นที่ภาคตะวันออกเป็นอย่างมาก จำนวนของเรือกลไฟ เรือฉลอมทะเล เริ่มลดน้อยลงอย่างรวดเร็ว และหมดสิ้นไปในทศวรรษ 2500 เพราะมีการขนส่งสินค้าผ่านการใช้รถบรรทุกเพิ่มมากขึ้น ในขณะที่เรือโดยสารที่เคยรับส่งคนเดินทางไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ก็ถูกแทนที่ด้วยรถโดยสารประจำทาง ประกอบกับเมื่อสะพานเทพหัสดินทร์ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดใช้งาน การเดินทางด้วยรถยนต์ระหว่างกรุงเทพฯ - ชลบุรี ก็สะดวกสบายมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้เรือกลไฟ เรือฉลอมทะเล และเรือโดยสารที่เคยรับส่งผู้โดยสารในระดับตำบลหายไปจากวิถีการเดินทางสัญจรของคนชลบุรีทั้งหมด แบบไม่มีหลงเหลืออยู่เลย การสร้างบ้านริมฝั่งทะเลก็หยุดชะงักลง หันกลับมาสร้างบ้านอยู่บนบกมากขึ้น²³⁵

การเกิดขึ้นของรถโดยสารประจำทางในพื้นที่จังหวัดชลบุรี เกิดขึ้นก่อนหน้าการตัดถนนสุขุมวิท เนื่องจากรถโดยสารประจำทางสายแรกคือ รถโดยสารประจำทางสายชลบุรี - พนัสนิคม ซึ่งเริ่มออกเดินรถรับส่งผู้โดยสารตั้งแต่ปี พ.ศ.2465²³⁶ ที่เป็นเช่นนั้นเพราะว่าเส้นทางเดินทางสัญจรทางบกระหว่างตัวเมืองชลบุรี กับอำเภอพนัสนิคม มีเส้นทางสัญจรในลักษณะทางเกวียนที่ใช้ในการเดินทางมาตั้งแต่ครั้งอดีต นอกจากเส้นทางสายชลบุรี - พนัสนิคมแล้ว ในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ยังมีการนำรถยนต์มารับส่งผู้คนโดยการวิ่งอ้อมไปตามทางเกวียน หรือขอวิ่งผ่านที่ดินเอกชน แลกเปลี่ยนกับการเช่าที่ดิน หรือการให้เจ้าของที่ดินนั้นขึ้นรถฟรีทั้งครอบครัว อาทิ สายเขาน้อย - ศาลาคู่ - สำนักบก - มาบไผ่ - ตลาดบ้านบึง, สายวัดเสม็ด - แสนสุข - ตลาดเก่าบางพระ - ศรีราชา หรือ สายคลองตำหรุ - บางปะกง²³⁷

การตัดถนนสุขุมวิทจึงทำให้การเดินทางโดยรถโดยสารเปลี่ยนแปลงเส้นทางมาเดินทางตามเส้นทางถนนสุขุมวิทมากขึ้น และยังทำให้กิจการรถโดยสารประจำทาง ทั้งในส่วนของการเดินทางในเขตตำบล หรือการเดินทางระหว่างอำเภอ ขยายตัวอย่างมีนัยยะสำคัญ สอดคล้องกับการหายไปของกิจการเรือโดยสาร ซึ่งแสดงถึงความนิยมในการเดินทางสัญจรทางถนนที่เพิ่มมากขึ้น

²³⁵ สุบิน สืบสงวน. (2530). อนุสรณ์ในการสถาปนากิจศพคุณพ่อสุบิน สืบสงวน ณ เมรุวัดนอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2530. หน้า 87.

²³⁶ เรื่องวิทย์ ลิมปนาท. (2545). ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตะวันออก พ.ศ.2525. หน้า 50 - 51.

²³⁷ เรื่องวิทย์ ลิมปนาท. (2545). ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตะวันออก พ.ศ.2525. หน้า 51.

เนื่องจากมีความสะดวกสบายและมีความรวดเร็วในการเดินทางมากกว่า ดังที่ ศรี อมาตยกุล ได้กล่าวไว้ในหนังสือนำเที่ยวชลบุรี ความว่า

ตำบลบางปลาสร้อยอันเป็นที่ตั้งของจังหวัดชลบุรี พื้นที่ทะเลเป็นตมต้นลาด ไกลออกไปมาก เนื่องจากโคลนในลำน้ำบางปะกงได้ไหลหลังออกไปกองทับถมอยู่ทุก ๆ วัน เรือใหญ่ไม่สามารถจะแล่นเข้าไปทอดสมอที่ริมฝั่งหน้าเมืองได้ ต้องทอดสมอห่างจากชายฝั่งออกไปหลายกิโลเมตร จนมองเห็นฝั่งแต่เพียงราง ๆ เท่านั้น ถ้าจะขึ้นไปเที่ยวจังหวัดชลบุรีแล้ว จะต้องลงเรือเล็กแล่นเข้าไปอีกตั้ง 2 ชั่วโมงจึงจะถึง และต้องรอน้ำขึ้นจึงจะเข้าเทียบสะพานไม้ที่ทอดไปในทะเลได้ ด้วยเหตุนี้บริษัทเดินเรือทะเลที่เดินอยู่ทางทะเลตะวันออกของอ่าวไทยจึงไม่ได้แวะที่จังหวัดชลบุรี ถ้าท่านจะไปเที่ยวแล้วจำเป็นต้องมีรถยนต์ส่วนตัวจึงจะไปได้สะดวก มิฉะนั้นควรไปทางบกดีกว่า เพราะทางบกนั้นสะดวกกว่ากันหลายเท่าทีเดียว²³⁸

การเปลี่ยนแปลงการเดินทางสัญจรในลักษณะดังกล่าวไม่เพียงแต่เกิดขึ้นเฉพาะพื้นที่จังหวัดชลบุรีเท่านั้น ในจังหวัดระยองการเดินทางสัญจรเดิมแม้ว่าจะมีการเดินทางสัญจรทางบก แต่ก็เข้าไปในลักษณะทางเกวียนที่เชื่อมโยงการค้าระหว่างศูนย์กลางของเมืองกับส่วนอื่น ๆ ของเมือง ในขณะที่การเดินทางสัญจรระหว่างระยองกับกรุงเทพฯ ก็เข้าไปในรูปแบบเดียวกับชลบุรีคือใช้การเดินทางด้วยเรือทางทะเลเป็นหลัก²³⁹ แต่เรือที่จะเทียบที่เมืองระยองได้นั้นจำกัดเฉพาะเรือขนาดเล็ก เนื่องจากสภาพทางภูมิศาสตร์ของปากน้ำระยองที่ไม่เอื้อต่อการสร้างท่าเรือ ทำให้เรือขนาดใหญ่ต้องจอดทอดสมอกลางทะเลและอาศัยเรือแจวในการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างชายฝั่งกับเรือที่จอดอยู่กลางทะเล²⁴⁰ ซึ่งเป็นการขนส่งลักษณะเดียวกับการเดินทางและขนส่งสินค้า ณ ชุมชนบางปลาสร้อย จังหวัดชลบุรี

²³⁸ ศรี อมาตยกุล. (2502). *นำเที่ยวจังหวัดชลบุรี*. พระนคร : โรงพิมพ์อัมพลพิทยา. หน้า 8.

²³⁹ เฉลียว ราชบุรี. (2549). *ประวัติศาสตร์เมืองระยอง*. ม.ป.ท. : ม.ป.พ.. หน้า 145.

²⁴⁰ เฉลียว ราชบุรี. (2549). *ประวัติศาสตร์เมืองระยอง*. ม.ป.ท. : ม.ป.พ.. หน้า 148 - 149.

4.2.2 การเคลื่อนย้ายศูนย์กลาง และย่านการค้าสำคัญของเมือง

การตัดถนนสุขุมวิทนอกจากจะทำให้รูปแบบการเดินทางสัญจรต้องเปลี่ยนแปลง ยังส่งผลถึงการเปลี่ยนแปลงรูปแบบวิถีชีวิต จากเดิมที่ชาวบ้านในพื้นที่ภาคตะวันออกริมชายฝั่งทะเลมักจะใช้ชีวิตริมน้ำ สร้างบ้านและที่อยู่อาศัยริมชายฝั่งทะเล ระบบเศรษฐกิจของชุมชนจึงเป็นไปในลักษณะที่สัมพันธ์กับท้องทะเล ประกอบกับในอดีตบริเวณชายฝั่งทะเลเป็นพื้นที่ว่างเปล่าไม่มีผู้ใดหวงแหนและเป็นเจ้าของ หากมีใครต้องการสร้างที่อยู่อาศัยก็สามารถสร้างได้โดยการสร้างสะพานไม้ยื่นออกไปในทะเล ก็จะได้พื้นที่ข้างสะพานไม้ไว้สำหรับสร้างที่อยู่อาศัย และจอดเรือ จึงทำให้ประชาชนในช่วงก่อนมีการตัดถนนเข้ามาตั้งถิ่นฐานอยู่ในชุมชนริมชายฝั่งทะเลเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้ลักษณะการตั้งถิ่นฐานของชุมชนในช่วงก่อนการตัดถนนเป็นแบบแนวยาวเลียบชายฝั่งทะเล²⁴¹ ดังเช่นชุมชนบริเวณบางปลาสร้อย จังหวัดชลบุรี เป็นต้น นอกจากการตั้งชุมชนริมชายฝั่งทะเลในอดีตการตั้งบ้านเรือนยังนิยมสร้างบ้านริมน้ำ จนเกิดเป็นชุมชนริมน้ำขึ้นในหลายท้องที่ โดยในพื้นที่ภาคตะวันออกปรากฏชุมชนริมน้ำโบราณที่สามารถเดินทางเชื่อมต่อกับชายฝั่งทะเล ซึ่งถือเป็นเส้นทางในการเดินทางสัญจรและทำการค้าขาย คือ ชุมชนริมน้ำระยอง จังหวัดระยอง, ชุมชนริมน้ำจันทบูร จังหวัดจันทบุรี เป็นต้น

การตัดถนนสุขุมวิทจากพื้นที่กรุงเทพฯ มายังภาคตะวันออกส่วนชายฝั่งทะเลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในแง่ของวิถีชีวิตของชาวบ้าน กล่าวคือ การประกอบอาชีพประมงของชาวบ้านริมชายฝั่งทะเลเริ่มลดลง การประกอบอาชีพค้าขายที่อาศัยการเข้าถึงของเส้นทางคมนาคมทางบกเริ่มมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้น ประกอบกับการเดินทางไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ที่สะดวกสบายมากขึ้น จึงเป็นการเปิดโอกาสให้ชาวบ้านสามารถเดินทางไปประกอบอาชีพอื่น ๆ ได้มากขึ้น กิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ นอกจากการทำประมงจึงเคลื่อนย้ายจากริมชายฝั่งทะเลและแม่น้ำ มาสู่พื้นที่ริมถนน ทำให้เกิดกิจกรรมการค้าและบริการต่าง ๆ เกิดขึ้นตามแนวเส้นทางของถนนสุขุมวิท ซึ่งชุมชนทางเศรษฐกิจใหม่นี้ ไม่เพียงแต่เป็นสถานประกอบการ แต่ยังรวมไปถึงการตั้งถิ่นฐานที่อยู่อาศัยของผู้คนตามมาด้วย ทำให้พื้นที่ริมถนนกลายมาเป็นย่านพาณิชยกรรมที่เติบโตอย่างรวดเร็ว มีการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค ตลอดจนการใช้ประโยชน์ของที่ดินและก่อสร้างอาคารพาณิชย์และที่อยู่อาศัย

²⁴¹ พัทรี ทองอำไพ. (2553). พัฒนาการของชุมชนสะพานเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดชลบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาการวางแผนผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 45.

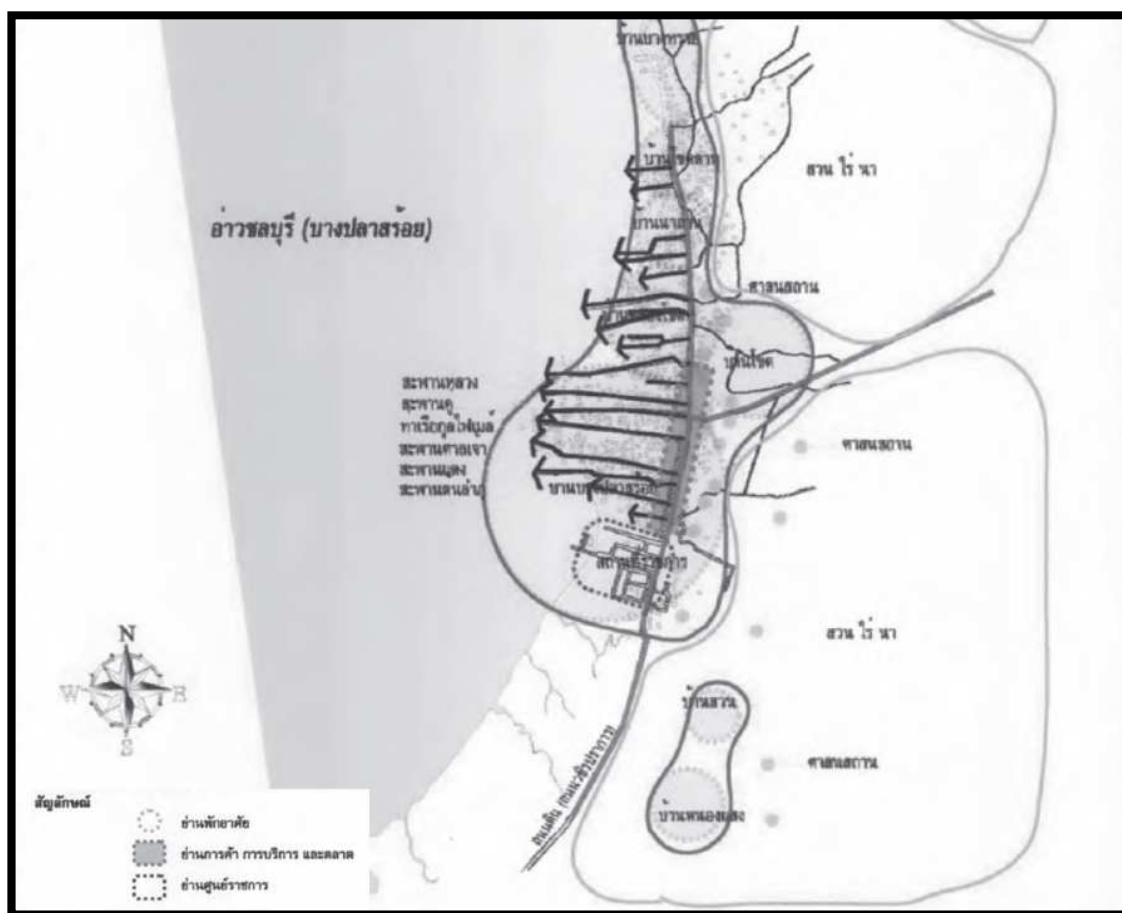
อย่างหนาแน่น ทำให้ชุมชนริมถนนเข้ามามีบทบาทสำคัญแทนที่ชุมชนริมน้ำและชายฝั่งทะเลในที่สุด

ในพื้นที่ชุมชนบางปลาสร้อย จังหวัดชลบุรี เดิมเป็นชุมชนริมชายฝั่งทะเล มีการสร้างบ้านเรือนริมสะพานที่ยื่นออกไปในทะเลเป็นจำนวนมากวางตัวในแนวแกนเหนือ - ใต้ เช่น สะพานต้นลำภู สะพานแดง สะพานคู่ สะพานศาลเจ้า สะพานหลวง เป็นต้น ซึ่งในปัจจุบันยังปรากฏให้เห็นเป็นร่องรอยอยู่ภายในซอยต่าง ๆ ริมถนนวิจิตรปราการ โดยในช่วงก่อนหน้าการตัดถนนสุขุมวิทในเขตชุมชนบางปลาสร้อยได้มีการตัดถนนวิจิตรปราการ และถนนพิพิธ เป็นถนนคั่นวางตัวในแนวเหนือ - ใต้ ขนานกับพื้นที่ชายฝั่งทะเล เชื่อมต่อกับถนนย่อย ๆ ที่แตกแขนงลงไปเชื่อมต่อกับสะพานไม้ที่ยื่นลงไปในทะเล²⁴² ซึ่งลักษณะของการตัดถนนในรูปแบบดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญของวิถีชีวิตแบบชาวประมงที่ยังคงพึ่งพาการเดินทางสัญจรทางน้ำเป็นหลัก

ภายหลังการตัดถนนสุขุมวิททำให้เมืองชลบุรีเริ่มมีการขยายตัวเข้าหาถนนสุขุมวิทเพิ่มมากขึ้น โครงข่ายระบบการคมนาคมในชุมชนถูกพัฒนาในสอดคล้องกับการคมนาคมทางถนน สะพานไม้ที่ยื่นออกไปในทะเลถูกพัฒนาให้เป็นซอยต่าง ๆ โดยการถมดินแทนที่สะพานเดิมเพื่อเชื่อมต่อกับถนนวิจิตรปราการและถนนสุขุมวิท จนแทบไม่เหลือร่องรอยของการเป็นสะพานไม้อย่างเช่นในอดีต นอกจากนี้ยังมีการก่อสร้างถนนสายรองที่แยกย่อยออกจากถนนสุขุมวิทเพิ่มขึ้นอีกหลายสาย อาทิ ในจังหวัดชลบุรีเกิดถนนพระยาธำมาสน์ ถนนราชประสงค์ ถนนสุขประยูร การขยายตัวของชุมชนมีทิศทางเข้าสู่ถนนสุขุมวิทและถนนสายต่าง ๆ การตั้งถิ่นฐานและกิจกรรมทางเศรษฐกิจเปลี่ยนแปลงมาพึ่งพาอาศัยกับถนนสุขุมวิทมากขึ้น ซึ่งการเปลี่ยนแปลงของเมืองและชุมชนในลักษณะดังกล่าวไม่ได้ปรากฏเฉพาะในเขตพื้นที่ชลบุรีเท่านั้น ยังปรากฏให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่อื่น ๆ ด้วย เช่น พื้นที่ศูนย์กลางของเมืองและเขตเศรษฐกิจเดิมของจังหวัดระยองตั้งอยู่บริเวณริมแม่น้ำระยอง แต่เมื่อถนนสุขุมวิทตัดผ่าน ความเจริญของเมืองระยอง ก็ได้ย้ายมาสู่ริมถนนสุขุมวิทมากขึ้น มีการก่อสร้างศูนย์การค้า อาคารพาณิชย์ สถานีขนส่ง ตลาด โรงภาพยนตร์ จนกลายเป็นย่านพาณิชยกรรมแห่งใหม่ของระยอง²⁴³

²⁴² พัทรี ทองอำไพ. (2553). พัฒนาการของชุมชนสะพานเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดชลบุรี. หน้า 47.

²⁴³ เฉลียว ราชบุรี. (2549). ประวัติศาสตร์เมืองระยอง. ม.ป.ท. : ม.ป.พ., หน้า 190.



รูปที่ 1 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารของเมืองชลบุรี พ.ศ. 2495

ที่มา : พงษ์ศักดิ์ ศรีจูม. (2551). การเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางจังหวัดชลบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาวิทยาลัย สาขาการวางผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 106.



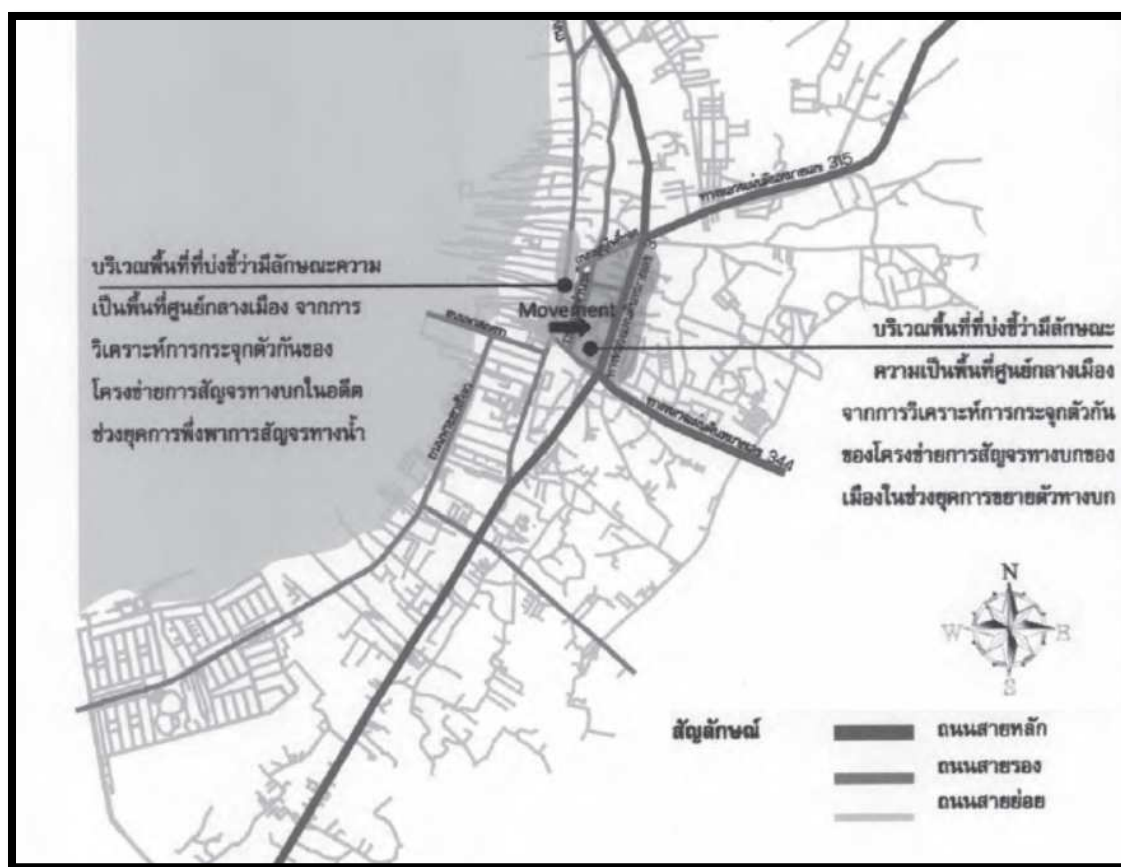
รูปที่ 2 ภาพถ่ายทางอากาศของตัวเมืองชลบุรีเมื่อปี พ.ศ. 2495

ที่มา : ชุมชนบางปลาสร้อย (ออนไลน์) <https://media.komchadluek.net/img/size1/2009/08/06/bjbjage98fe6hh7acik9k.jpg>, (วันที่ค้นข้อมูล 2 เมษายน พ.ศ.2562)



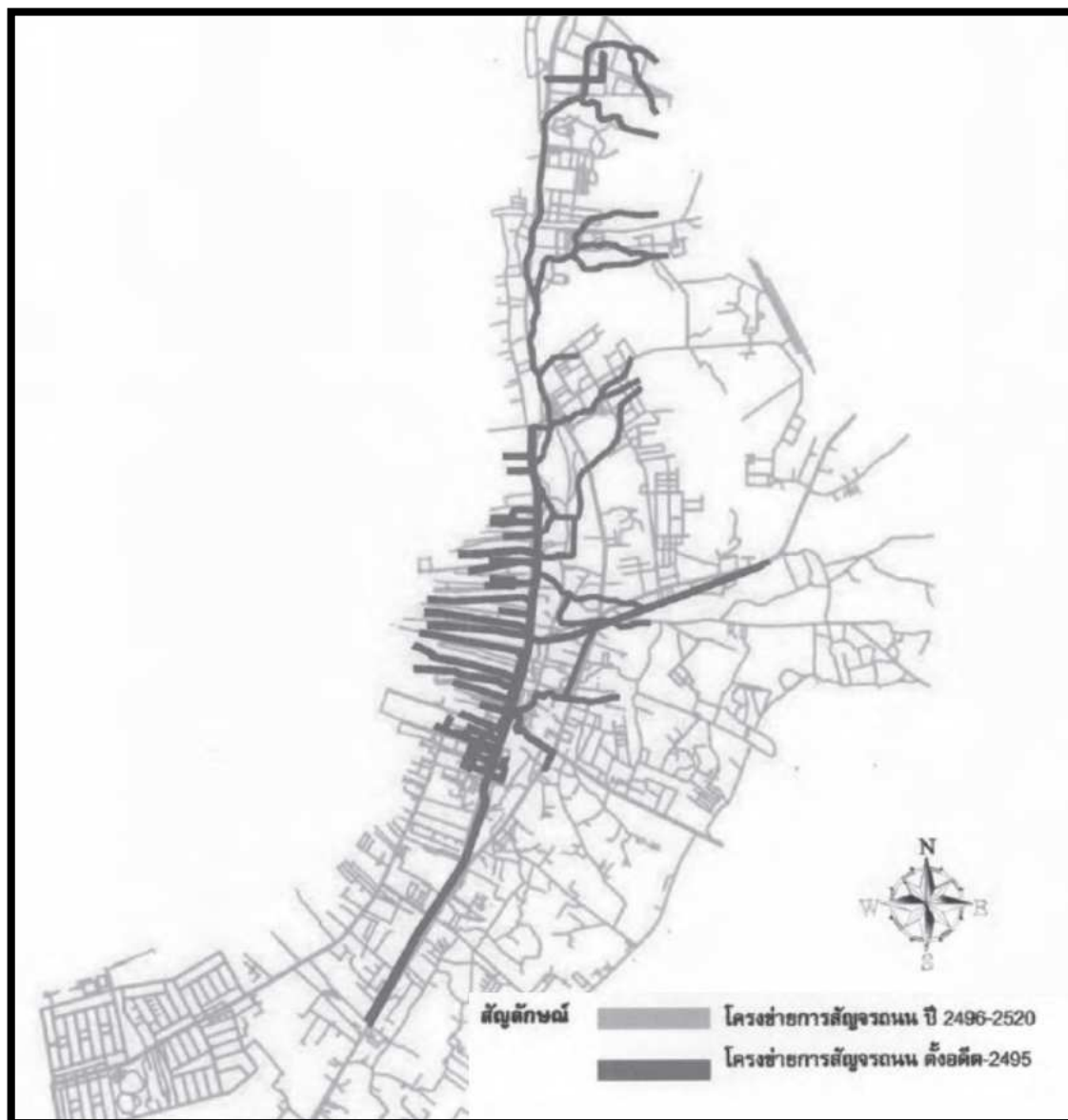
รูปที่ 3 ย่านโรงงานอุตสาหกรรมน้ำปลาทั้งฝั่งสระ กับชุมชนสะพานท่าเรือพลี

ที่มา : ชุมชนบางปลาสร้อย (ออนไลน์) <https://mgroonline.com/onlinection/detail/9580000105632>, (วันที่ค้นข้อมูล 2 เมษายน พ.ศ.2562)



รูปที่ 4 โครงข่ายการสัญจรของเมืองชลบุรี ปีพ.ศ. 2520

ที่มา : พงษ์ศักดิ์ ศรีจูม. (2551). การเปลี่ยนแปลงเชิงस्थฐานของพื้นที่ศูนย์กลางจังหวัดชลบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาการวางแผนผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 120.



รูปที่ 5 พัฒนาการเปลี่ยนแปลงโครงข่ายการสัญจรของเมืองชลบุรี ปีพ.ศ. 2495 - 2520

ที่มา : พงษ์ศักดิ์ ศรีจูม. (2551). การเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางจังหวัดชลบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาการวางผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 121.

4.2.3 การบุกเบิกพื้นที่เพื่อทำการเกษตรกรรม

การตัดถนนเพื่อเชื่อมระหว่างเมืองกับชนบทเพื่อใช้เป็นเส้นทางคมนาคม ทำให้เกิดผลประโยชน์ในทางอ้อม คือ เป็นการบุกเบิกที่ดินเพื่อใช้ทำการเพาะปลูกและการเกษตร อำพิกา สวัสดิ์วงศ์ ได้อธิบายเกี่ยวกับถนนสุขุมวิทว่าเป็นปัจจัยในการกระตุ้นให้ประชาชนทั่วไปเข้าสู่พื้นที่ของภาค การเกิดขึ้นของอำนาจท้องถิ่น และอำนาจรัฐ ที่เข้าสู่พื้นที่ภาคตะวันออก การเข้ามาของผู้คนเพื่อเข้ามาจับจองพื้นที่ เป็นการบุกเบิกพื้นที่ขึ้นมาใหม่ โดยส่วนใหญ่แล้วพื้นที่ที่มีการบุกเบิกในช่วงเวลานี้ ถูกลำมาใช้ประโยชน์ทางการเกษตร โดยเฉพาะกิจการพืชไร่ (ดูหัวข้อ 4.3 การพัฒนาเกษตรกรรมในภาคตะวันออก) ส่วนใหญ่เกิดจากการตัดถนนสุขุมวิทอันเป็นถนนสายหลัก และถนนสายย่อยแยกจากถนนสุขุมวิทเข้าสู่พื้นที่ตอนใน ทำให้เกิดพื้นที่เพาะปลูกใหม่ เป็นการบุกเบิกพื้นที่ที่รกร้างว่างเปล่าให้กลายมาเป็นพื้นที่ทางการเกษตร และการตัดถนนสายอื่น ๆ นั้น เกิดผลกระทบทที่ตามมาคือการบุกเบิกพื้นที่ให้เป็นพื้นที่ทางการเกษตรในลักษณะเดียวกัน

การตัดถนนสุขุมวิท และถนนอื่น ๆ ในภาคตะวันออก นำมาสู่การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ภาคตะวันออก ทั้งในแง่ของรูปแบบวิถีชีวิตและการเปลี่ยนแปลงของสังคม โดยการเปลี่ยนแปลงรูปแบบวิถีชีวิตคือ การเปลี่ยนแปลงการใช้ชีวิตของชาวบ้านในพื้นที่ชายฝั่งทะเลจากเดิมที่ใช้ชีวิตริมน้ำ แปรเปลี่ยนมาสร้างบ้านติดถนน รูปแบบวิถีชีวิตและการสัญจรในรูปแบบเดิมเริ่มเลือนหายไป มีการใช้ถนนในการสัญจรมากยิ่งขึ้น รวมถึงการค้าขายผ่านเรือฉลอมที่เคยคึกคักก็เริ่มซบเซาลง ส่วนการเปลี่ยนแปลงในระดับสังคมที่ปรากฏให้เห็นอย่างเด่นชัดในแง่ของการย้ายตัวศูนย์กลางของเมือง นำมาสู่การวางผังเมือง และการจับจองที่ดินในเขตพื้นที่ที่ถนนได้ตัดผ่านไป

4.3 นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยว

นโยบายด้านเศรษฐกิจที่สำคัญอย่างมากต่อภาคตะวันออกในช่วงเวลานี้คือ นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยว สำหรับช่วงสมัยนั้นนโยบายการท่องเที่ยวที่มีผลต่อภาคตะวันออกนั้น เริ่มจากคณะรัฐมนตรีมีมติแต่งตั้งคณะกรรมการจัดสร้างสถานตากอากาศขึ้นเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน พ.ศ.2486 โดยมีพันเอกช่วง เขวงศักดิ์สงคราม เป็นประธานกรรมการพิจารณาจัดสร้างสถานตากอากาศที่หาดบางแสน ตำบลแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี มีการวางผังการปลูกสร้างอาคารต่าง ๆ เพื่อการท่องเที่ยว (บังกะโล โรงแรม และบาร์) ดำเนินการโดยกรมโยธาธิการ เมื่อสร้างเสร็จแล้วให้ชื่อว่า โรงแรมแสนสำราญ ให้บริษัทแสนสำราญ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการจัดการและบริหาร

สถานตากอากาศ ซึ่งมีนักท่องเที่ยวจากกรุงเทพฯ มาเที่ยวบ้าง สถานตากอากาศบางแสนเริ่มเป็นที่รู้จักในช่วง พ.ศ.2487-2488 เมื่อทหารสัมพันธมิตรหลายชุดได้มาขึ้นบกพักตากอากาศหลังสงคราม ทำให้อาหารทะเลและผลไม้เช่นมะพร้าวอ่อน เริ่มกลายเป็นสินค้าที่มีราคาและเกิดอาชีพที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวแพร่หลายขึ้น²⁴⁴

ภาคตะวันออกเป็นพื้นที่หนึ่งที่นักท่องเที่ยวมีความนิยมมาตั้งแต่อดีต ตั้งแต่ครั้งเกาะสีชัง อ่างหิน มาถึงยุคของศรีราชาและบางแสนในทศวรรษ 2490 เป็นต้นมาที่ผนวกเอาสถานที่ท่องเที่ยวเหล่านี้เข้าเป็นเส้นทางท่องเที่ยวเดียวกันด้วยความสะดวกของการคมนาคม หน่วยงานภาครัฐส่วนท้องถิ่นของจังหวัดในภาคตะวันออกก็มองเห็นความสำคัญของการท่องเที่ยวด้วยเช่นกัน ดังปรากฏในการจัดทำบันทึกความต้องการของจังหวัดที่ยื่นเสนอต่อส่วนกลาง ทั้งในจังหวัดที่เคยเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีนักท่องเที่ยวจำนวนมากเช่นชลบุรี หรือจังหวัดที่ยังไม่เป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวอย่างแพร่หลายเช่นจันทบุรี ต่างก็ได้เตรียมเสนอแผนรองรับที่จะส่งเสริมให้จังหวัดของตนพร้อมที่จะรองรับนักท่องเที่ยว เช่น จังหวัดชลบุรี เสนอความต้องการของจังหวัดว่า

เนื่องจากจังหวัดนี้เป็นจังหวัดชายทะเล สภาพท้องที่เป็นอยู่มีการอาชีพดี เป็นเมืองที่เหมาะสมแก่การตากอากาศ จึงควรจะได้ปรับปรุงบ้านเมืองทั้งในชุมชนและนอกชุมชน (เน้น โดยผู้เขียน) ให้เหมาะสมและถูกต้องตามหลักการของการวางแผนผังเมือง เพื่อควบคุมการก่อสร้างอาคารต่าง ๆ ในโอกาสต่อไปให้ถูกต้องตามผังเมือง ทั้งนี้ เพื่อความสวยงาม และความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง²⁴⁵

ขณะเดียวกันจังหวัดที่ยังไม่เป็นที่รู้จักด้านการท่องเที่ยวก็มีความต้องการพัฒนาจังหวัดเพื่อการท่องเที่ยว เช่น จังหวัดจันทบุรีก็มีการของบประมาณเพื่อเตรียมสถานที่ให้จังหวัดมีความสวยงามและสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้นักท่องเที่ยว ดังความว่า

²⁴⁴ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.(2533). การศึกษาความเหมาะสมการลงทุนสถานตากอากาศบางแสน สาม มุข และแหลมแท่น จ.ชลบุรี. แผ่นที่ 1.

²⁴⁵ หจข.มท.0201.2.1.43 กล่อง 20/406 (ปีที่ 1 ในจำนวน 2 ปี) ความต้องการของจังหวัดต่าง ๆ พ.ศ.2506.

จังหวัดจึงใคร่ขอประทานเสนอว่า ความต้องการในอันดับแรกนั้น จังหวัดมีความประสงค์ที่จะดำเนินการเกี่ยวกับสถานที่พักผ่อนหย่อนใจในย่านชุมชนในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรีก่อน อันดับที่ 2 มีความประสงค์ที่จะให้ดำเนินการบูรณะทางสายน้ำตกพลี อำเภอกาญจนดิษฐ์ เพราะน้ำตกแห่งนี้เป็นที่รู้จักของประชาชนในท้องถิ่นและต่างจังหวัดโดยทั่วไป และประชาชนไปพักผ่อนหย่อนใจในสถานที่แห่งนี้ทุกวัน ๆ ละมาก ๆ แต่มาบัดนี้ ถนน สะพานชำรุด เป็นหล่ม เป็นโคลน รถยนต์เข้าออกไม่สะดวก บางครั้งรถติดเสียเวลานาน ๆ จึงใคร่จะไต่ถามประมาณไปปรับปรุง ให้ประชาชนได้รับความสะดวกตามสมควร อันดับที่ 3 มีความประสงค์ที่จะให้บูรณะทางหลวงจังหวัดสายจันทบุรี-ตราด แยกไปอำเภอกาญจนดิษฐ์ให้มีสภาพดี เพราะถนนสายนี้ นอกจากจะให้ประโยชน์จากการขนส่งสินค้าและสะดวกในการเดินทางไปพักผ่อนหย่อนใจที่ชายทะเลแล้ว ยังเป็นประโยชน์ในทางยุทธศาสตร์อีกด้วย ส่วนโครงการนอกนั้นขอให้สำนักงานประมาณได้โปรดจัดสรรเงินให้ตามกำลังเงินที่มีอยู่²⁴⁶

ในช่วงก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 เส้นทางคมนาคมทางบกที่สะดวกสบาย โดยเฉพาะการเดินทางโดยใช้ถนน ทำให้ผู้คนจากกรุงเทพฯ สามารถเดินทางไปพักผ่อนหย่อนใจยังพื้นที่ต่าง ๆ ได้ สมัยนี้สถานตากอากาศสำหรับการพักผ่อนของผู้คนในพื้นที่ใกล้กับกรุงเทพฯ มีเพียงสถานตากอากาศบางปู กับหัวหิน โดยในช่วงก่อนหน้ามีการก่อสร้างถนนสุขุมวิท คนจากกรุงเทพฯ จะเลือกเดินทางไปพักผ่อนหย่อนใจที่บางปู สมุทรปราการ เนื่องจากการเดินทางไปยังบางปูสะดวกสบาย สามารถเดินทางไปด้วยรถเมล์แบบไปเช้าเย็นกลับได้ ด้วยเหตุนี้สถานตากอากาศบางปูจึงกลายเป็นสถานที่ยอดนิยมในการเดินทางไปพักผ่อนในช่วงก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2

การพัฒนาพื้นที่เป็นสถานที่พักผ่อนตากอากาศในภาคตะวันออก มีการพัฒนาในสมัยจอมพล ป. พิบูลสงคราม รัฐบาลขณะนั้นมีนโยบายให้สร้างบ้านเพื่อรับรองของรัฐบาลบนเขาสามมุข คณะรัฐมนตรีจึงมีการดำเนินนโยบายในการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวผ่านการแต่งตั้งคณะกรรมการจัดสร้างสถานตากอากาศขึ้นเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน พ.ศ.2486 โดยมี พันเอกช่วง

²⁴⁶ หจข.มท.0201.2.1.43 กล่อง 20/406 (ปีที่ 2 ในจำนวน 2 ปี) ความต้องการของจังหวัดต่าง ๆ พ.ศ.2506.

เขวงศักดิ์สงคราม เป็นประธานกรรมการพิจารณาให้มีการจัดสร้างสถานตากอากาศขึ้นที่ชายหาดบางแสน ตำบลแสนสุข จังหวัดชลบุรี ให้มีการจัดสร้างอาคารต่าง ๆ เพื่อการท่องเที่ยว อาทิ บังกะโล โรงแรม และบาร์ โดยการก่อสร้างทั้งหมดดำเนินการโดยกรมโยธาธิการ เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จให้ชื่อว่า โรงแรมแสนสำราญ โดยมีบริษัทแสนสำราญ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการจัดการและบริหารสถานตากอากาศ สถานตากอากาศบางแสนเป็นที่รู้จักของผู้คนทั่วไปมากขึ้นเมื่อทหารสัมพันธมิตรหลายชุดได้ขึ้นบกมาพักตากอากาศหลังสงครามในช่วง พ.ศ.2487 – 2488 ทำให้อาหารทะเลและผลไม้ เช่น มะพร้าวอ่อน เริ่มกลายเป็นสินค้าที่มีราคาและสร้างรายได้ให้กับคนในท้องถิ่น ผ่านการประกอบอาชีพที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว²⁴⁷ ซึ่งขณะนั้นมีผู้คนอาศัยอยู่เพียงไม่ถึง 10 หลังคาเรือน คนที่อาศัยอยู่บริเวณนี้มักเป็นคนไทยเชื้อสายจีนที่ประกอบอาชีพทางการประมงเป็นหลัก การสร้างบ้านรับรองของรัฐบาลขึ้นในบริเวณนี้ รวมทั้งสร้างบ้านพักสำหรับข้าราชการอีก 13 หลัง และมีการตัดถนนเชื่อมจากบางแสนไปเขาสามมุข ในการนี้ได้เวนคืนที่ดินส่วนหนึ่งจากชาวบ้าน โดยให้ค่าตอบแทนเรือถอนในอัตราที่ชาวบ้านพอใจรวมพื้นที่จับจองและเวนคืนมาทั้งหมด 113 ไร่ บ้านรับรองของรัฐบาลใช้เป็นทั้งที่พักตากอากาศของบุคคลสำคัญในรัฐบาลและรับรองอาคันตุกะจากต่างประเทศ ตลอดจนเป็นที่ประชุมคณะรัฐมนตรี โดยเฉพาะในช่วงที่จอมพล ป. พิบูลสงครามกลับมาดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรีระยะที่ 2 (พ.ศ.2491-2500)

ต่อมาในปีพ.ศ.2503 จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรี ได้มีการสร้างบ้านรับรองของรัฐบาลขึ้นใหม่ที่แหลมแท่น อยู่ทางด้านตะวันตกเฉียงใต้ของเขาสามมุข บรรดาบุคคลสำคัญของรัฐบาลในสมัยนั้นจึงได้มีการย้ายที่ประชุมและพักแรมไปที่บ้านรับรองแหลมแท่น บ้านรับรองของรัฐบาลสมัยจอมพล ป. พิบูลสงครามที่เขาสามมุขจึงถูกละเลยและเสื่อมโทรมลง แต่ก็ยังคงมีข้าราชการมาใช้พักรับรองบ้าง ส่วนพื้นที่โดยรอบบริเวณเชิงเขาสามมุขด้านตะวันตกมีบุคคลสำคัญในรัฐบาลสมัยจอมพล ป. พิบูลสงครามและรัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์มาสร้างบ้านพักตากอากาศไว้หลายหลัง เช่น พลเอกมังกร พรหมโยธี จอมพลประภาส จารุเสถียร พลเอกประภาณ อติเรกสาร นายชำนาญ ภูวนรัตน์ เป็นต้น

²⁴⁷ เรื่องวิทย์ ลิมปนาท. (2545). ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตะวันออกก่อน พ.ศ.2525. หน้า 53.

สาเหตุที่บางแสนได้รับเลือกจากรัฐบาลให้ก่อสร้างสถานตากอากาศ ส่วนหนึ่งเนื่องจาก จังหวัดชลบุรีเป็นพื้นที่ซึ่งคนในกรุงเทพฯ รู้จักในฐานะการเป็นสถานที่พักตากอากาศมาตั้งแต่ครั้ง สมัยรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ที่มีการสร้างอาศรัยสถาน ณ พื้นที่อ่างศิลา อีกทั้งยังได้รับการย่ำให้เห็นถึงการเป็นสถานที่พักผ่อนอีกครั้งในคราวที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้สร้างพระราชวังบริเวณเกาะสีชัง ประกอบกับการตัดถนนสุขุมวิทและการก่อสร้าง สะพานเทพหัสดินทร์เพื่อข้ามแม่น้ำบางปะกง ทำให้พื้นที่ชายหาดของจังหวัดชลบุรีถูกผนวกกรรม เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางที่นักท่องเที่ยวเลือกเดินทางมาพักผ่อนหย่อนใจในช่วงวันหยุด เนื่องจากการเดินทางจากกรุงเทพฯ มายังชลบุรี สามารถเดินทางแบบไปเช้าเย็นกลับได้ ในขณะที่การท่องเที่ยวทะเลในพื้นที่ภาคตะวันออกช่วงก่อนหน้านี้ จะต้องไปแบบค้างแรมและต้องเตรียมเสบียงอาหารก่อนเดินทาง และการท่องเที่ยวในอดีตส่วนใหญ่มักเป็นกิจกรรมของพระบรมวงศานุวงศ์ เจ้านาย และข้าราชการ แต่เมื่อการสร้างถนนสุขุมวิทแล้วเสร็จ ทำให้ประชาชนทั่วไปสามารถ เดินทางไปพักผ่อนของชายหาดได้

นอกจากการท่องเที่ยวบริเวณพื้นที่บางแสนแล้ว ยังมีสถานที่อีกแห่งหนึ่งในเขตจังหวัด ชลบุรีที่ถูกพัฒนาให้กลายเป็นสถานที่พักผ่อนและสถานที่ท่องเที่ยวคือ ชายหาดพัทยา ในช่วง ทศวรรษ 2480 เมืองพัทยายังมิได้เป็นเมืองที่มีภาพลักษณ์ในการเป็นสถานที่ท่องเที่ยวแบบใน ปัจจุบัน ความไม่สะดวกสบายในการเดินทางนี้เองส่งผลให้การประชาสัมพันธ์ด้านการท่องเที่ยว ของเมืองพัทยามีไม่มากนัก จนกระทั่งปี พ.ศ.2496 ภายหลังการดำเนินการสร้างถนนเลียบชายหาด ชุมชนพัทยานาเกลือแล้วเสร็จ ชายหาดพัทยาก็เริ่มเป็นที่รู้จักทั้งในหมู่นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาว ต่างประเทศ และพัทยาก็เริ่มเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวผ่านการต้อนรับคณะนักประพันธ์และ นักหนังสือพิมพ์เฟลนิจิตต์²⁴⁸

ต่อมาในปี พ.ศ.2497 พัทยา ก็เริ่มมีกิจกรรมทางการท่องเที่ยวปรากฏขึ้นอย่างชัดเจนเป็นครั้งแรกจากการก่อตั้งค่ายพักแรมของสมาคม วาย. เอ็ม. ซี. เอ. ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นที่ทำให้นักท่องเที่ยวชาว ต่างประเทศ เริ่มเดินทางมาท่องเที่ยวตากอากาศที่ชายหาดเมืองพัทยา ประกอบกับถนนสุขุมวิทช่วง สายชลบุรี – สัตหีบ ได้มีการลาดยางแล้วเสร็จและสะพานเทพหัสดินทร์ได้เปิดให้บริการตั้งแต่ช่วง กลางทศวรรษ 2490 ทำให้การเดินทางมายังพัทยาสะดวกสบาย แต่ก็ยังไม่ได้รับความนิยมนจาก

²⁴⁸ โจนธาณ. (2546). ตามรอยตำนานเมืองพัทยากับปริญา ขวลิตร่าง ผู้พลิกแผ่นดินเมืองพัทยา.

กรุงเทพฯ : อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง. หน้า 66 – 67.

นักท่องเที่ยวมากนัก เพราะในเวลานั้นเมืองพัทยายังคงมีสภาพเป็นหมู่บ้านชาวประมงเล็ก ๆ จึงไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกและการบริการทางการท่องเที่ยวเลย เมื่อเทียบกับบางแสนและบางปู ซึ่งได้รับการประชาสัมพันธ์พร้อมกับส่งเสริมให้มีการพัฒนาทรัพยากรและความพร้อมด้านบริการทางการท่องเที่ยวจากภาครัฐอยู่ตลอด ส่งผลให้บางแสนและบางปูยังคงเป็นสถานตากอากาศยอดนิยมของชายฝั่งภาคตะวันออกในเวลานั้น²⁴⁹

ถึงแม้ว่าระยะแรกของการค้นพบเมืองพัทยาในฐานะสถานตากอากาศจะรู้กันแค่ในกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศเพียงกลุ่มเล็ก ๆ เท่านั้น แต่สาเหตุที่ทำให้พัทยากลายเป็นที่รู้จักในฐานะการเป็นสถานที่ท่องเที่ยวในการพักตากอากาศมีอยู่ 2 ประการ ประการแรกคือนิยมในการทำกิจกรรมกีฬาทางทะเล อาทิ การเล่นเรือใบ การเล่นสกี ทำให้พัทยากลายมาเป็นสถานที่ยอดนิยมของชนชั้นสูงในการประกอบกิจกรรมเล่นกีฬาทางทะเล อาทิ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช (รัชกาลที่ 9) ทรงเรือใบที่นี่หลายครั้ง ประกอบกับโครงการเพื่อการพักผ่อนและการนันทนาการของกระทรวงกลาโหมของสหรัฐฯ ที่ต้องการให้ทหารสหรัฐฯ ที่ปฏิบัติหน้าที่ในสงครามเวียดนามได้มีการพักผ่อนและการนันทนาการ ได้กลายเป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญที่สุดในพัฒนาการของการท่องเที่ยวเมืองพัทยาในเวลาต่อมา กล่าวคือ ชายหาดพัทยาถูกเลือกเป็นสถานที่พักผ่อนระหว่างพักรบของบรรดาทหารสหรัฐฯ จากการศึกษาประวัติเมืองพัทยาพบว่า ทหารสหรัฐฯ เริ่มเข้ามาพักผ่อนที่ชายหาดพัทยาเป็นครั้งแรกเมื่อวันที่ 29 เมษายน พ.ศ.2502 หลังจากนั้นก็พลัดกันเดินทางมาพักผ่อนเป็นรุ่น รุ่นละประมาณ 400 – 500 คน ต่อระยะเวลาการพักผ่อน 1 สัปดาห์²⁵⁰

สำหรับทหารสหรัฐฯ ที่เข้ามาพักผ่อนในช่วงก่อนปี พ.ศ.2507 จะต้องเช่าบ้านพักตากอากาศของพระยาสุสุนทร (อดีตคหบดีเมืองพัทยา) ซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของชายหาดพัทยาเป็นที่พัก เพราะในเวลานั้น ชายหาดพัทยายังไม่มีบริการที่พักที่มีมาตรฐานเทียบเท่ากับโรงแรมของต่างประเทศ นอกจากบังกะโลของคนที่ท้องถิ่นที่มีไม่กี่แห่งและบ้านพักตากอากาศของชนชั้นสูงจากกรุงเทพฯ เท่านั้น เช่น บ้านพักตากอากาศของหลวงชาติตระการโกศล บ้านพักตากอากาศของหลวงจรรย์เนติศาสตร์ บ้านพักตากอากาศของพระยาไชยสงคราม และบ้านพักตากอากาศของพระคุณ

²⁴⁹ สุจิรา กาลจักร. (2557). พัทยา : จากวิถีชีวิตชุมชนชาวประมงสู่เมืองท่องเที่ยวระดับโลก. ศูนย์นิพนธ์ปรัชญาคุณภูมิบัณฑิต สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 86.

²⁵⁰ สุจิรา กาลจักร. (2557). พัทยา : จากวิถีชีวิตชุมชนชาวประมงสู่เมืองท่องเที่ยวระดับโลก. หน้า 88.

นาฏนัย พระพิจิตร เป็นต้น²⁵¹ อย่างไรก็ตาม ภายหลังจากการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับแรกในปี พ.ศ.2504 อุตสาหกรรมโรงแรมในเมืองพัทยาก็เริ่มก่อตั้งขึ้น ประกอบกับการประกาศใช้พระราชบัญญัติโรงแรมปี พ.ศ.2505 ทำให้เกิดการลงทุนในการก่อสร้างโรงแรมในพื้นที่พัทยาโดยภาคเอกชนมากขึ้นในเวลาต่อมา

นอกจากนี้ภาวะความตึงเครียดของสงครามเวียดนามภายใต้กระแสแห่งสงครามเย็น ทำให้ทหารสหรัฐอเมริกาเข้ามาตั้งฐานทัพในประเทศไทย เช่น สนามบินทหารเรืออู่ตะเภา ฐานทัพอากาศโคราช ทำให้จำนวนทหารสหรัฐอเมริกาในประเทศไทยมีจำนวนมาก เมื่อทหารเหล่านี้ว่างเว้นจากการทำหน้าที่ในกองประจำการและได้มีโอกาสพักผ่อน ทำให้พื้นที่หลายพื้นที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวเพื่อให้ทหารสหรัฐฯ ได้เดินทางมาพักผ่อน โดยเฉพาะพื้นที่พัทยามีความสะดวกในการเดินทาง จึงเป็นสถานที่ที่ทหารสหรัฐฯ เดินทางมาพักผ่อนมากที่สุด เนื่องจากพัทยามีชายหาดที่สวยงาม การเดินทางจากอู่ตะเภาก็มีได้ไกลนัก อีกทั้งการเดินทางจากฐานทัพอากาศโคราชก็สะดวกสบาย เนื่องจากมีการตัดถนนยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมต่อโดยตรงจากนครราชสีมากับอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ด้วยเหตุนี้ทำให้เกิดการขยายตัวของการท่องเที่ยวขึ้นในพื้นที่ภาคตะวันออก และสร้างรายได้ให้กับคนในท้องถิ่นผ่านการประกอบอาชีพที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว

การส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวของรัฐบาลด้วยการสนับสนุนงบประมาณในการก่อสร้างและเตรียมสถานที่ท่องเที่ยวสำหรับรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวและพักผ่อนในช่วงหลังจบสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นต้นมา ส่งผลให้เกิดการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวขึ้นในภาคตะวันออก สืบเนื่องจากปัจจัยสนับสนุนหลายปัจจัย อาทิ การเดินทางจากกรุงเทพฯ มายังภาคตะวันออกที่สะดวกสบายมากขึ้นภายหลังจากการสร้างถนนสุขุมวิทและการเปิดใช้สะพานเทพหัสดินทร์ รวมถึงสถานที่ท่องเที่ยวในภาคตะวันออกโดยเฉพาะชายหาดที่มีชื่อเสียงมาตั้งแต่สมัยอดีต ทำให้ผู้คนเดินทางมาพักผ่อนในภาคตะวันออก ก่อให้เกิดสถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงเป็นอย่างมาก คือ ชายหาดบางแสน ส่งผลให้วัฒนธรรมการท่องเที่ยวและพักผ่อนหย่อนใจ มิได้เป็นเพียงวัฒนธรรมของชนชั้นสูง หรือเฉพาะเพียงกลุ่มข้าราชการอีกต่อไป ชาวบ้านทั่วไปก็สามารถเดินทางมาท่องเที่ยวยังสถานที่ท่องเที่ยวเหล่านี้ได้

²⁵¹ สุจิรา กาลจักร. (2557). พัทยา : จากวิถีชีวิตชุมชนชาวประมงสู่เมืองท่องเที่ยวระดับโลก. หน้า 88 -

4.4 การพัฒนาเกษตรกรรมในภาคตะวันออก

ประชากรส่วนใหญ่ในภาคตะวันออกประกอบอาชีพการเกษตรกรรมและประมง นับตั้งแต่อดีตมาจนถึงปัจจุบัน แต่เดิมการใช้พื้นที่ของภูมิภาคนี้เป็นพื้นที่ทำนาเสียเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากเป้าหมายการผลิตในอดีตนั้นเป็นการผลิตเพื่อยังชีพ อีกทั้งข้าวยังเป็นผลผลิตหลักของประเทศในยุคหลังการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง แต่ทั้งนี้ผู้คนในภูมิภาคนี้ก็เริ่มมีการปลูกพืชชนิดอื่นเสริมเพิ่มเติมเรื่อย ๆ²⁵² โดยเฉพาะการปลูกพืชไร่ที่มีพื้นฐานมาจากการจับจองบุกเบิกที่ดินใหม่และการบุกเบิกที่ดินเพื่อลงทุนสร้างความเติบโตเป็นเจ้าของกิจการพืชไร่ ทั้งอำนาจท้องถิ่นและอำนาจรัฐก็เข้ามามีบทบาทในช่วงเวลาเช่นนี้ด้วย²⁵³

การเกษตรกรรมของภูมิภาคตะวันออกในช่วงสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นเป็นการเพาะปลูกข้าวเป็นหลัก ส่วนกิจการพืชไร่เริ่มแรกเป็นการปลูกอ้อยเพื่อป้อนให้แก่โรงงานทำน้ำตาล ในพื้นที่เมืองฉะเชิงเทรา เมืองพนัสนิคม และเมืองชลบุรี เป็นหลัก ภาคการเกษตรที่แต่เดิมมักเป็นการเกษตรกรรมเพื่อให้เพียงพอต่อการดำรงชีพและการค้าขายภายในประเทศ ยังไม่เป็นการเกษตรกรรมที่มุ่งเน้นปริมาณผลผลิตและเพิ่มพื้นที่เพาะปลูก การขยายตัวของการเกษตรกรรมเริ่มชัดเจนขึ้นในช่วงทศวรรษ 2490 โดยเฉพาะเมื่อมีการส่งเสริมให้มีการทำการเกษตรเพื่อส่งออกเป็นสินค้ามากขึ้น และการตัดถนนเพื่อเป็นเส้นทางในการคมนาคม ต่อเนื่องมาถึงยุคแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ²⁵⁴ อีกทั้งในปี พ.ศ.2502 เป็นปีที่รัฐบาลได้จัดตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนขึ้น เพื่อสนับสนุนให้เกิดอุตสาหกรรมการผลิตในประเทศไทย และขยายอุตสาหกรรมที่มีอยู่เดิม โดยเล็งเห็นถึงความสำคัญด้านอุตสาหกรรมการเกษตร ได้มีภาคเอกชนหลายรายให้ความสนใจและเริ่มก่อตั้งโรงงานเพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐบาลอีกด้วย²⁵⁵

²⁵² สมบูรณ์ ศรีประชัย. (2530). รายงานวิจัยเรื่องมันสำปะหลังในเศรษฐกิจไทย: จากความรู้ท้องถิ่นสู่ความมีดมณ พรมแดนแห่งความรู้ (เล่ม 1). กรุงเทพฯ : สถาบันไทยคดีศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 3–4.

²⁵³ คุรยละเอียดใน สุมาลี พันธุ์ขุรา. (2543). พัฒนาการของอำนาจท้องถิ่นในบริเวณลุ่มแม่น้ำบางปะกงและชายฝั่งทะเลตะวันออก พ.ศ.2440 – 2516. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย.

²⁵⁴ เรื่องวิทย์ ลืมปนาท. (2545). ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตะวันออกก่อน พ.ศ.2525. หน้า 55.

²⁵⁵ ไพโรจน์ เสงี่ยมศรี. (2546). การศึกษาการจ่ายเงินส่งเสริมเพาะปลูกอ้อยบริษัทน้ำตาลตะวันออก จำกัด จังหวัดสระแก้ว. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานโยบายสาธารณะ วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 15.

ในช่วงระหว่างปี พ.ศ.2493 – 2503 นั้น การดำเนินการก่อสร้างถนนสุขุมวิทได้ดำเนินการไปถึงพื้นที่จังหวัดตราด แต่สภาพของผิวถนนได้ทำการลาดยางไปจนถึงเพียงแค่พื้นที่อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรีเท่านั้น ส่วนช่วงจากสัตหีบไปจนถึงจังหวัดตราดยังคงเป็นถนนลูกรังอยู่ นอกจากนี้ยังได้เริ่มมีการตัดทางสายย่อยแยกจากสุขุมวิทเข้าไปยังพื้นที่ตอนใน เช่น ทางที่แยกจากถนนสุขุมวิทเข้าอำเภอบางละมุง สายชลบุรี – บ้านบึง และสายชลบุรี – พานทอง ที่ลงลูกรังแล้วเสร็จตั้งแต่ปี พ.ศ.2491 รวมถึงสายระยอง – บ้านค่าย ลงลูกรังแล้วเสร็จเป็นบางส่วน²⁵⁶ อีกทั้งยังมีในเขตพื้นที่ตอนในจังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง ซึ่งเป็นเขตเพาะปลูกพืชไร่ที่สำคัญยังมีการตัดถนนผ่านพื้นที่เหล่านี้ด้วย เช่น ทางหลวงหมายเลข 344 (อำเภอเมืองชลบุรี – อำเภอแกลง) ทางหลวงสาย 311 (อำเภอสัตหีบ – อำเภอพนมสารคาม) และทางหลวงหมายเลข 36 (อำเภอบางละมุง – อำเภอระยอง) เป็นต้น รวมไปถึงการตัดถนนสายชะเชิงเทรา – กบินทร์บุรีที่แม้จะตัดขึ้นด้วยเหตุผลทางยุทธศาสตร์ก็ตาม แต่จากแนวของถนนที่เชื่อมโยงพื้นที่บริเวณตอนในของภาคตะวันออกมายังถนนสุขุมวิท ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่รอบนอก ได้กลายเป็นถนนที่สำคัญอีกสายหนึ่งในการทำให้พื้นที่การทำการไร่ขยายตัวเพิ่มขึ้น

ดังนั้นจะพบว่า การตัดถนนสายสุขุมวิท ถนนเครือข่าย และถนนสายอื่น ๆ เข้ามาพื้นที่ตอนในมีผลเป็นอย่างมากต่อการบุกเบิกและขยายตัวของกิจการพืชไร่ จากสถิติการใช้พื้นที่ดินเพื่อการเกษตรในภาคตะวันออกช่วงพ.ศ.2493 – 2520²⁵⁷ ปรากฏว่าจากเนื้อที่ทำการเกษตรทั้งหมดของภาคตะวันออกในปี พ.ศ.2493 มีเนื้อที่ 3,589,859 ไร่ หลังจากนั้น 10 ปี มีเนื้อที่ 5,115,264 ไร่ เพิ่มขึ้นจากเดิม 1,525,405 ไร่ ในจำนวนเนื้อที่ที่เพิ่มนี้เนื้อที่นาถึง 814,528 ไร่ (จาก 2,498,804 ไร่ ในปี พ.ศ.2493 เป็น 3,313,332 ไร่ ในปี พ.ศ.2503) ส่วนที่เป็นพื้นที่ทำไร่ สวนผัก ไม้ดอก เพิ่มขึ้น 710,416 ไร่ (จาก 222,799 ไร่ ในปี พ.ศ.2493 เป็น 933,215 ไร่ ในปี พ.ศ.2503)²⁵⁸ โดยการ

²⁵⁶ อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ.2477 – 2539. หน้า 76.

²⁵⁷ อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ.2477 – 2539. หน้า 100.

²⁵⁸ หลังจากนั้นเนื้อที่นาที่ไม่ได้ลดน้อยลง แต่เริ่มเพิ่มขึ้นน้อยกว่าเนื้อที่ทำไร่ ในปี พ.ศ.2513 เนื้อที่ถือครองทำการเกษตรทั้งหมดในภาคตะวันออกเพิ่มขึ้นจำนวน 1,967,553 ไร่ มีส่วนที่เป็นเนื้อที่นา 474,076 ไร่ และเนื้อที่พืชไร่ 486,476 ไร่ และหลังจากนั้นในปี พ.ศ.2520 มีเนื้อที่ถือครองทำการเกษตรทั้งหมด 9,775,817 ไร่ เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2513 ถึง 2,692,315 ไร่ และจากจำนวนที่เพิ่มนี้เนื้อที่นา 1,132,056 ไร่ และมีเนื้อที่ทำไร่เพิ่ม 1,436,555 ไร่

เพิ่มขึ้นของพื้นที่ทำการเกษตรกรรมทั้งการทำนา และการทำไร่ พบว่า การที่พื้นที่การทำนามิได้ลดลงสะท้อนให้เห็นว่ามีได้มีการปรับเปลี่ยนการผลิตจากการทำนามาสู่การทำไร่ แต่เนื่องที่การทำไร่ที่เพิ่มขึ้นมานั้นเกิดจากการบุกเบิกพื้นที่ทำการเกษตรใหม่เป็นหลัก จึงเป็นการเปลี่ยนพื้นที่ป่าไม้ให้กลายเป็นพื้นที่เกษตรกรรม²⁵⁹

การเปลี่ยนพื้นที่ป่าให้หายไปและกลายเป็นพื้นที่เกษตรกรรมด้วยการทำพืชไร่ สอดคล้องกับสุมาลี พันธุ์ธรา ที่ได้อธิบายการบุกเบิกที่ดินเพื่อกิจการพืชไร่ในภาคตะวันออกไว้เช่นกันว่า ในช่วงทศวรรษ 2500 การจับจองบุกเบิกและบุกรุกที่ดินของกลุ่มอำนาจท้องถิ่นเพื่อสร้างความเติบโตจนกลายเป็นเจ้าของไร่น้ำมันสำปะหลัง โรงงานมันสำปะหลัง และได้กระจายอยู่ตามบริเวณป่าลึกในพื้นที่ต่าง ๆ ของภาคตะวันออก ดังในพื้นที่จังหวัดชลบุรี บริเวณ อำเภอบ้านบึง อำเภอบางละมุง อำเภอสัตหีบ เช่น นายไซ แซ่ฮึง (สิงห์โตทอง) อพยพเข้ามาบุกเบิกที่ดินถางป่าทำไร่น้ำมันสำปะหลัง ในพื้นที่บึงกระโดน อำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี, นายชัย จึงประเสริฐ อพยพเข้ามาทำมาหากินอยู่ในอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยบุกเบิกที่ดินถางป่าทำไร่อ้อย และกลายเป็นเจ้าของโรงงานน้ำตาล, นายชุ่นเฮง แซ่เหี้ย เจ้าของโรงทำแป้งมัน 555 นายซัมเจ็ก แซ่จ้ง และนายเอ่งฮั่ว แซ่จ้ง เจ้าของโรงทำแป้งมัน 777 ที่ใหญ่ที่สุดในชลบุรี โดยคนเหล่านี้ก็ได้ถางป่าเพื่อมาทำการกิจการพืชไร่ประเภทดังกล่าวในบริเวณบ้านไร่ป่าซากแก้ว ตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี เป็นต้น²⁶⁰

4.4.1 การทำไร่น้ำมันสำปะหลัง

มันสำปะหลังเป็นพืชดั้งเดิมของชาวพื้นเมืองในทวีปอเมริกากลางและอเมริกาใต้นับตั้งแต่ตอนใต้เม็กซิโกไปจนถึงบราซิล ต่อมาเมื่อชาวยุโรปได้ค้นพบทวีปอเมริกาจึงได้นำมันสำปะหลังมาปลูกและได้แพร่ไปยังหลายทวีปทั้งในทวีปเอเชียและทวีปแอฟริกา สันนิษฐานว่ามันสำปะหลังได้เข้ามาในประเทศไทย ประมาณปี พ.ศ.2329 เป็นระยะเดียวกันกับที่มันสำปะหลังเข้าสู่ประเทศศรีลังกา และประเทศฟิลิปปินส์ โดยมันสำปะหลังที่เข้ามาในประเทศไทยมีการเริ่มนำเข้าปลูกมาทางภาคใต้ของประเทศไทยก่อนเป็นระยะเวลาพร้อมร้อยกว่าปีที่ผ่านมาแล้ว โดยมี 2 พันธุ์ คือ พันธุ์

²⁵⁹ อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ.2477 – 2539. หน้า 100.

²⁶⁰ สุมาลี พันธุ์ธรา. (2543). พัฒนาการของอำนาจท้องถิ่นในบริเวณลุ่มแม่น้ำบางปะกงและชายฝั่งทะเลตะวันออก พ.ศ.2440 – 2516. หน้า 122 - 126.

ชนิดหวานและพันธุ์ชนิดขม ซึ่งพันธุ์มันสำปะหลังชนิดแรกที่เข้ามาเชื่อว่าเป็นพันธุ์หวานที่เรียกว่า “มันห่านาทิ” ส่วนพันธุ์ชนิดขมที่ปลูกเป็นการค้า เชื่อว่านำมาจากประเทศมาเลเซีย²⁶¹

การปลูกมันสำปะหลังในอดีตนั้นเริ่มต้นจากการปลูกร่วมกับยางพารา ในช่วงก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 การปลูกมันสำปะหลังมีจุดประสงค์เพื่อนำมาทำเป็นแป้งมันและสาเกเพื่อส่งออกไปขายยังประเทศมาเลเซีย โดยส่วนใหญ่เป็นการเพาะปลูกและตั้งโรงงานบริเวณจังหวัดสงขลา แต่เป็นกิจการขนาดเล็ก ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ตลาดแป้งมันสำปะหลังในประเทศไทยเติบโตอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้เนื่องจากอินโดนีเซียและมาเลเซียซึ่งเป็นผู้ผลิตดั้งเดิมไม่สามารถผลิตแป้งมันได้ตามความต้องการของตลาด ประกอบกับภาวะการณ์ต้นตัวในการปลูกยางพาราทำให้มันสำปะหลังที่เคยปลูกในระหว่างแถวของต้นยางพาราเสื่อมความนิยมลง ทำให้ประเทศไทยเริ่มเพาะปลูกมันสำปะหลังเพื่อส่งออกอย่างจริงจัง²⁶²

สำหรับจุดเริ่มต้นของการปลูกมันสำปะหลังในพื้นที่ภาคตะวันออก จากคำบอกเล่าของเจริญศักดิ์ โรจนฤทธิ์พิเชษฐ์ มีใจความว่า

...การปลูกมันสำปะหลังเป็นการค้าขนาดใหญ่ในปัจจุบัน (พ.ศ.2530) เริ่มมาจากแถวภาคตะวันออก คือจังหวัดชลบุรีและระยอง จากการสอบถามเจ้าของโรงงานมันสำปะหลังในจังหวัดชลบุรีกล่าวว่า ก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 ได้มีเจ้าของโรงงานแป้งมันสำปะหลังจากภาคใต้บางคนได้ย้ายมาตั้งโรงงานที่จังหวัดชลบุรี...²⁶³

²⁶¹ ศรีรัตน์ ฐิตาภิวัฒนกุล. (2527). การศึกษาการดำเนินงานของบริษัทค้าแป้งมันสำปะหลังที่มีโรงงานและไม่มีโรงงานในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์พาณิชยศาสตร์มหาบัณฑิต ภาควิชาพาณิชยศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 4.

²⁶² สมบูรณ์ ศิริประชัย. (2530). “การค้ามันสำปะหลังไทย : พัฒนาการการส่งออกมันสำปะหลังของไทย ตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 (พ.ศ.2489 – 2525)” ใน วารสารเศรษฐศาสตร์ธรรมศาสตร์. 5(3) กันยายน 2530. หน้า 8 – 9.

²⁶³ สมบูรณ์ ศิริประชัย. (2530). รายงานวิจัยเรื่องมันสำปะหลังในเศรษฐกิจไทย: จากความรู้สู่ความมั่งคั่ง. พิมพ์เผยแพร่ (เล่ม 1). กรุงเทพฯ : สถาบันไทยคดีศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 2-11.

จะเห็นว่าจากหลักฐานข้างต้น ไม่มีการกล่าวถึงกิจการพืชไร่ประเภทนี้โดยตรงในแง่ของช่วงเวลา แต่สันนิษฐานได้ว่า น่าจะมีการปลูกมันสำปะหลังในภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 แต่คงไม่มีผลผลิตต่อปริมาณผลผลิตและพื้นที่เพาะปลูกมากนัก ทั้งนี้สาเหตุของการเพาะปลูกมันสำปะหลังในพื้นที่ชลบุรี และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เกิดจากภาวะราคาแป้งมันที่นำเข้าจากสิงคโปร์ในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 มีราคาสูงมาก ทำให้พ่อค้าคนไทยหันมาลงทุนปลูกมันสำปะหลังเพื่อทดแทนการนำเข้า โดยผู้ผลิตแป้งมันชาวจีนได้อพยพจากพื้นที่ภาคใต้มายังชลบุรี ในจำนวนนี้มี ร.ต.ท.สุริย นรา เป็นผู้นำบุกเบิกคนหนึ่ง ได้ลงทุนจัดตั้งโรงงานมันสำปะหลังขึ้นโดยใช้ชื่อบริษัท เอส.อาร์-บราเดอร์ จำกัด ตั้งอยู่ที่ตำบลบางพระ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี²⁶⁴

ปัจจัยที่ทำให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีการเพาะปลูกมันสำปะหลังเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากเมื่อเทียบกับการปลูกพืชชนิดอื่น มีเหตุปัจจัยอยู่หลากหลายประการ ดังสรุปได้ดังนี้

1. ลักษณะทางภูมิศาสตร์กับความเหมาะสมในการเพาะปลูกมันสำปะหลัง

มันสำปะหลังเป็นพืชที่ทนต่อความแห้งแล้งได้ดี เป็นพืชที่ค่อนข้างชอบอากาศร้อน มันสำปะหลังเป็นพืชไร่ที่ไม่ต้องการการดูแลมากนัก ไม่ค่อยมีโรคหรือศัตรูพืชรบกวน เป็นพืชที่มีสมบัติในการปรับตัวเข้ากับสภาพแวดล้อม พื้นที่ดอน หรือที่ลุ่มไม่มีน้ำท่วมขัง อีกทั้งมันสำปะหลังสามารถทำการเพาะปลูกได้ง่ายในดินปนทราย หรือดินทราย²⁶⁵ เนื่องจากสะดวกต่อการลงหัวของมันสำปะหลัง ทั้งยังสามารถถอนหัวมันในยามเก็บเกี่ยวได้ง่าย ซึ่งลักษณะทางภูมิศาสตร์ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีแม่น้ำขนาดใหญ่ไหลผ่าน มีเพียงแต่ลำคลองสายสั้น ๆ ปริมาณน้ำมีไม่มากนัก ประกอบกับพื้นที่ทางตอนในของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นเขตฝนตกน้อย ลักษณะดินมีความอุดมสมบูรณ์ปานกลาง เป็นดินที่เกิดจากการกักตัวของหิน ฐานรากที่เป็นหินแกรนิต หินควอตไซต์ ซึ่งมักเป็นดินทราย พบตั้งแต่อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี จนถึงอำเภอบ้านค่าย จังหวัดระยอง และ

²⁶⁴ ศุภกิจ นิมมานนรเทพ. (2522). *มันสำปะหลัง : อดีต ปัจจุบัน และอนาคตยังสดใส?*. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มิตรสยาม, หน้า 4.

²⁶⁵ สมชาย โชคตระการ และสุทธสิณี หักกะยานนท์. (2547). *พืชไร่*. กรุงเทพฯ : ก.พล (1996) จำกัด. หน้า 94 – 95.

ทางทิศตะวันออกของอำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา²⁶⁶ ส่วนดินในพื้นที่จังหวัดปราจีนบุรี และจังหวัดสระแก้ว เป็นดินที่เกิดบนพื้นที่ภูเขา เป็นดินต้นสลับกับหิน ชนิดของดินเปลี่ยนแปลงไปตามชนิดของหิน เช่น บริเวณที่เป็นหินแกรนิตก็มักจะเป็นดินทรายปนทรายแป้งและปนดินเหนียว บริเวณหินปูนก็มักจะเป็นดินเหนียวออกสีแดง เป็นต้น พื้นที่ภูเขานี้พบเป็นบริเวณกว้างทางตอนกลางและทิศตะวันออก ส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่จังหวัดสระแก้ว²⁶⁷ ด้วยเหตุนี้มันสำปะหลังจึงเป็นพืชไร่ที่มีความเหมาะสมในการเพาะปลูกในพื้นที่ภาคตะวันออก

2. ความสะดวกในการขนส่งและการขยายตัวของกิจการมันสำปะหลัง

ภายหลังการสร้างถนนสุขุมวิทและดำเนินการลาดยางแล้วเสร็จไปจนถึงพื้นที่จังหวัดตราด การเดินทางของผู้คนสะดวกสบายยิ่งขึ้น ก่อให้เกิดการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ทั้งนี้ เพราะเมื่อถนนอยู่ในสภาพที่ดีย่อมเอื้อต่อการคมนาคมขนส่งสินค้าและวัตถุดิบทางการเกษตรให้ได้รับความสะดวกในการคมนาคมขนส่งมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะในพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลจากถนนสุขุมวิทเข้าไปยังพื้นที่ตอนใน ซึ่งมีถนนสายย่อยแยกออกจากถนนสุขุมวิทเข้าไปยังพื้นที่ตอนในได้ครอบคลุมเป็นโครงข่าย²⁶⁸

ระบบการขนส่งนับว่าเป็นหัวใจของการดำเนินกิจการพืชไร่ เช่น มันสำปะหลัง และมันสำปะหลังแปรรูป ตั้งแต่การเพาะปลูกจนกระทั่งแปรรูปมันสำปะหลังนั้น ความพร้อมทางด้านการคมนาคมเป็นสิ่งจำเป็น เพราะถ้าต้องการให้มันสำปะหลังมีคุณภาพดีต้องจัดการแปรรูปภายใน 24 ชั่วโมง ความสำคัญของถนนยิ่งปรากฏชัดในขั้นตอนขนส่งผลผลิตจากไร่ไปยังโรงงานแปรรูป และจากโรงงานแปรรูปไปยังตลาดทั้งในและต่างประเทศ อีกทั้งการขนส่งผลผลิตทางการเกษตรเหล่านี้เป็นการขนส่งทางถนนจากท้องถิ่นเข้าสู่เมืองโดยอาศัยถนนเป็นหลัก การคมนาคมขนส่งต้อง

²⁶⁶ สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13 (ชลบุรี). (2556). รายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อมภาคตะวันออก ปี พ.ศ.2555. หน้า 2-1. (ออนไลน์) แหล่งที่มา <http://www.reo13.go.th/DataService/report/EES55.pdf>, (วันที่ค้นข้อมูล 6 เมษายน พ.ศ.2562).

²⁶⁷ สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13 (ชลบุรี). (2556). รายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อมภาคตะวันออก ปี พ.ศ.2555. หน้า 2-1. (ออนไลน์) แหล่งที่มา <http://www.reo13.go.th/DataService/report/EES55.pdf>, (วันที่ค้นข้อมูล 6 เมษายน พ.ศ.2562).

²⁶⁸ อัมพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539. หน้า 74.

มีประสิทธิภาพเนื่องจากธรรมชาติของมันสำปะหลังเป็นสินค้าเกษตรที่มีลักษณะเป็นผลกินเนื้อที่มีขนาดใหญ่และมีน้ำหนักมาก อีกทั้งมีมูลค่าต่ำและเป็นสินค้าที่เน่าเสียง่าย การขนส่งก็เป็นการขนส่งโดยใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่ และหากเส้นทางไม่อำนวยความสะดวก เกิดความล่าช้าในการเข้ามารับสินค้าและนำสินค้ากลับออกไปสู่โรงงานจะเกิดปัญหาน่าเสียของมันสำปะหลังได้ ดังนั้นถนนต้องสะดวกสบาย จึงจะทำให้กิจการมันสำปะหลังเติบโตได้

3. แรงงานกับการเคลื่อนย้ายแรงงานสู่กระบวนการผลิตมันสำปะหลัง

ระบบการผลิตของกิจการมันสำปะหลังเดิมถึงแม้จะมีการส่งออกไปยังต่างประเทศ แต่ก็ยังไม่มีมีการเปลี่ยนแปลงด้านแรงงานมากนัก กล่าวคือ ในการผลิตมันสำปะหลังมีความจำเป็นต้องใช้แรงงานเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะในช่วงของการเก็บเกี่ยวผลผลิต ซึ่งในอดีตกิจการมันสำปะหลังมิได้มีการผลิตในปริมาณมากนัก การผลิตมันสำปะหลังยังคงเป็นการผลิตภายในครัวเรือน ต่อมาตลาดโลกมีความต้องการสินค้ามันสำปะหลังจำนวนมาก รวมถึงการขยายตัวของพื้นที่เพาะปลูก ทำให้มีปริมาณมันสำปะหลังเพิ่มมากขึ้น ฉะนั้นระบบการผลิตไม่สามารถดำรงอยู่ได้ด้วยการใช้แรงงานในครัวเรือน หรือการลงแรงช่วยเหลือกันได้ดังในอดีต

สำหรับกิจการมันสำปะหลังที่มีขนาดเล็กในลักษณะครอบครัวก็มักจะช่วยเหลือกันด้วยการเอาแรง หรือลงแขก แต่หากกิจการมันสำปะหลังที่มีขนาดใหญ่ก็ต้องจ้างแรงงานซึ่งเป็นแรงงานในท้องถิ่น หรืออาจเป็นแรงงานนอกพื้นที่ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นแรงงานจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่เข้ามารับจ้างซึ่งมีจำนวนไม่มากนัก แต่เมื่อนโยบายการส่งเสริมให้มีสินค้าส่งออกมันสำปะหลังในภาคการเกษตรและอุตสาหกรรม ทำให้เกิดการขยายตัวของกิจการมันสำปะหลังเพื่อตอบรับกับตลาดโลก มีการบุกเบิกพื้นที่ทำพืชไร่มันสำปะหลังมากขึ้น จึงจำเป็นต้องจ้างแรงงานเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะต้องรับแรงงานจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมาจากจังหวัดสุรินทร์ อุบลราชธานี มหาสารคาม และจังหวัดศรีสะเกษ เพื่อมาทำงานในการปลูกและเก็บเกี่ยวมันสำปะหลัง จากสถิติที่เคยเก็บรวบรวมในจังหวัดชลบุรี ในปีหนึ่งจะมีจำนวนแรงงานที่มาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือเข้ามาเป็นแรงงานถึง 25,000 – 30,000 คน²⁶⁹

²⁶⁹ นงคราญ ทองอยู่. (2540). เอกสารประกอบการสอนวิชา ส 071 ท้องถิ่นของเรา 1. ชลบุรี: โรงเรียนโพธิสัมพันธ์พิทยาคาร. หน้า 116 – 117.

การเข้ามาของแรงงานจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นการอพยพเข้ามาทำงานในช่วงว่างเว้นจากฤดูกาลทำนา บางครั้งก็เข้ามาเอง แต่ส่วนใหญ่นายจ้างก็จะมีการไปรับ เช่น รถสิบล้อ หรือรถปิกอัพไปรับคนงาน แล้วแต่จำนวนที่นายจ้างต้องการแรงงาน ซึ่งแรงงานนี้จะเข้ามาทำงานที่คนในท้องถิ่นไม่ต้องการทำ โดยเฉพาะการเก็บเกี่ยวมันสำปะหลัง เพราะเป็นงานหนัก นอกจากนี้คนท้องถิ่นอาจจะมีความอื่นที่ดีและมั่นคงกว่า²⁷⁰

การเริ่มการผลิตมันสำปะหลังและการแปรรูปมันสำปะหลังในภาคตะวันออก มีการเริ่มต้นที่จังหวัดชลบุรีและตามมาด้วยจังหวัดระยอง ผลผลิตจากมันสำปะหลังส่วนใหญ่ถูกนำมาแปรรูปเป็นแป้ง และมีส่วนน้อยที่ใช้บริโภคในประเทศ ประมาณสามในสี่ส่วนจำหน่ายต่างประเทศในรูปแป้งมัน หรือในรูปของกากมันเพื่อใช้เป็นอาหารสุกร ตลาดสำคัญในขณะนั้น คือ สิงคโปร์ มาเลเซีย และฮ่องกง ระยะต่อมาการผลิตมันสำปะหลังได้กลายเป็นการตอบสนองต่อตลาดต่างประเทศในยุโรป คือ เยอรมันตะวันตก เนเธอร์แลนด์ สหราชอาณาจักร และสหรัฐอเมริกา ปริมาณการส่งออกในช่วงปี พ.ศ.2499 – พ.ศ. 2501 ถึง พ.ศ.2504 – พ.ศ.2506 การส่งออกจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 22 ต่อปี ส่วนการผลิตภายในประเทศช่วงนี้ เพิ่มขึ้นร้อยละ 30.2 ซึ่งทั้งหมดเป็นผลมาจากการขยายพื้นที่เพาะปลูก และผลผลิตมันสำปะหลังในพื้นที่ภาคตะวันออก โดยเฉพาะ 2 จังหวัด คือ จังหวัดชลบุรี และระยอง โดยเฉพาะในจังหวัดชลบุรี ระหว่างปี พ.ศ. 2499 – พ.ศ. 2506 มีพื้นที่ปลูกมันสำปะหลังร้อยละ 65 ของพื้นที่เพาะปลูกมันสำปะหลังทั่วประเทศ ส่วนจังหวัดระยองมีพื้นที่เพาะปลูกมันสำปะหลังร้อยละ 16 ของพื้นที่ปลูกมันสำปะหลังทั่วประเทศ ในขณะที่ผลผลิตมันสำปะหลังของทั้งสองจังหวัดมีผลผลิตเป็นร้อยละ 69 และ 18 ของผลผลิตทั่วประเทศตามลำดับ โดยในปี พ.ศ. 2508 ในภาคตะวันออกผลิตมันสำปะหลังได้ถึง 1,057,360 ตัน คิดเป็นร้อยละ 71.7 % ของผลผลิตมันสำปะหลังทั้งประเทศ นับได้ว่าเป็นผลผลิตส่วนใหญ่ของประเทศ²⁷¹

²⁷⁰ นงคราญ ทองอยู่. (2540). เอกสารประกอบการสอนวิชา ส 071 ท้องถิ่นของเรา 1. หน้า 116 – 117.

²⁷¹ อัมพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 104.

ตารางที่ 6 พื้นที่เพาะปลูกและผลผลิตต่อไร่ของมันสำปะหลังในจังหวัดชลบุรี และระยอง

พ.ศ.2492 – 2506

ปี (พ.ศ.)	จังหวัดชลบุรี		จังหวัดระยอง	
	พื้นที่เพาะปลูก (พันไร่)	ผลผลิตต่อไร่ (กิโลกรัม/ไร่)	พื้นที่เพาะปลูก (พันไร่)	ผลผลิตต่อไร่ (กิโลกรัม/ไร่)
2492	102.23	3002	ไม่มีข้อมูลเพียงพอ	ไม่มีข้อมูลเพียงพอ
2493	82.57	3001	ไม่มีข้อมูลเพียงพอ	ไม่มีข้อมูลเพียงพอ
2494	85.47	2994	ไม่มีข้อมูลเพียงพอ	ไม่มีข้อมูลเพียงพอ
2495	85.57	3003	ไม่มีข้อมูลเพียงพอ	ไม่มีข้อมูลเพียงพอ
2496	94.12	2996	ไม่มีข้อมูลเพียงพอ	ไม่มีข้อมูลเพียงพอ
2497	86.00	3000	7.89	3000
2498	55.00	4091	49.78	3000
2499	149.45	1161	53.53	2988
2500	161.13	1715	56.82	1999
2501	176.28	1800	71.29	1979
2502	254.68	3000	77.10	2980
2503	227.71	2963	133.20	2988
2504	423.89	3000	97.29	2897
2505	528.11	2999	72.86	3000
2506	597.86	2493	48.15	3000

ที่มา : กองเศรษฐกิจการเกษตร สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงเกษตร. อ้างถึงใน สมบูรณ์ ศิริ
 ประชัย. (2530). รายงานวิจัยเรื่องมันสำปะหลังในเศรษฐกิจไทย: จากความรู้สู่ความ
 มีดমন พรมแดนแห่งความรู้ (เล่ม 1). กรุงเทพฯ : สถาบันไทยคดีศึกษา
 มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 3-18.

4.4.2 สับปะรด

สับปะรดเป็นพืชพื้นเมืองแถบอเมริกาใต้ ไม่ปรากฏหลักฐานว่าเข้ามาในประเทศไทยครั้งแรกในสมัยใด แต่จากข้อมูลสันนิษฐานได้ว่านักเดินเรือชาวสเปนและโปรตุเกสเป็นกลุ่มคนที่น่าสนใจเข้ามายังพื้นที่ต่าง ๆ ในเอเชีย ซึ่งในปี ค.ศ.1600 ได้มีการเพาะปลูกสับปะรดในเขตเกาะมาดากัสกา อินเดียตอนใต้ ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย รวมถึงไทย แต่เนื่องจากสับปะรดเป็นพืชที่เจริญเติบโตได้ดีในเขตร้อน ทำให้นักพฤกษศาสตร์บางคนเข้าใจผิดคิดว่าสับปะรดเป็นพืชที่มีถิ่นกำเนิดในเขตร้อนแถบคาบสมุทรมาลา²⁷²

การปลูกสับปะรดในประเทศไทยสันนิษฐานว่ามีการเพาะปลูกมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา เนื่องจากเป็นช่วงเวลาที่มีการติดต่อค้าขายกับชาติตะวันตก จึงน่าจะเป็นช่วงที่สับปะรดพันธุ์ต่าง ๆ เข้ามายังพื้นที่ประเทศไทย โดยพันธุ์สับปะรดที่คนไทยรู้จักและคุ้นเคยในอดีต คือ พันธุ์อินทรีชนิดสามารถแบ่งแยกย่อยได้เป็นสองชนิด คือ อินทรีชนิดแดง กับ อินทรีชนิดเขียว ซึ่งนิยมนำมาประกอบอาหารประเภทแกง หรือแกงคั่ว และอาหารที่มีรสเปรี้ยว

สำหรับการเพาะปลูกสับปะรดในพื้นที่ภาคตะวันออกนั้น พื้นที่ที่มีชื่อเสียงในด้านการปลูกสับปะรดมากที่สุดคือ พื้นที่อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี จุดเริ่มต้นของสับปะรดในพื้นที่ศรีราชาเริ่มจากการที่บาทหลวงซึ่งมาประจำอยู่ที่อัสสัมชัญ ศรีราชา ได้นำพันธุ์สับปะรดพันธุ์หนึ่งเข้ามาปลูกในพื้นที่ศรีราชา คือ สับปะรดพันธุ์ปัตตาเวีย ซึ่งเป็นพันธุ์ที่มีรสชาติค่อนข้างหวานและผลใหญ่ แตกต่างจากพันธุ์พื้นเมือง หรือพันธุ์อินทรีชนิดที่มีรสชาติค่อนข้างเปรี้ยว จนต่อมาสับปะรดพันธุ์ปัตตาเวียได้ถูกเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า สับปะรดศรีราชา

สับปะรดศรีราชาเป็นที่นิยมของคนไทยเป็นอย่างมาก เนื่องจากเดิมคนไทยคุ้นเคยกับสับปะรดที่มีรสชาติเปรี้ยว แต่สับปะรดศรีราชานั้นมีรสชาติดหวาน ทำให้อาชีพการเพาะปลูกสับปะรดเริ่มแพร่หลายมากขึ้นในเวลาต่อมาตั้งแต่ช่วงปี พ.ศ.2506 – 2510 นอกจากนี้บริษัทสับปะรดกระป๋องไทย จำกัด ได้รับการส่งเสริมการลงทุนและเริ่มเปิดดำเนินการในเดือนเมษายน พ.ศ.2510 ประกอบกับที่เกาะฮาวาย สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นแหล่งปลูกสับปะรดที่สำคัญของโลกประสบปัญหาเรื่องที่ดินและค่าแรงของแรงงานที่สูง การปลูกสับปะรดบนเกาะฮาวายจึงอยู่ใน

²⁷² เรื่องวิทย์ ลิมปนาท. (2545). ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตะวันออกก่อน พ.ศ.2525. หน้า 61.

สถานะไม่คุ้มทุน นักลงทุนจึงหาพื้นที่สำหรับลงทุนในการเพาะปลูกสับปะรดใหม่โดยมุ่งมายังพื้นที่ประเทศเขตร้อน ซึ่งที่ดินไม่แพงและมีค่าแรงถูก นักลงทุนจึงเข้ามาตั้งโรงงานผลิตสับปะรดแปรรูปพร้อมส่งเสริมให้ประเทศไทยปลูกสับปะรดเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะในจังหวัดชลบุรี เพื่อนำผลสับปะรดมาผลิตแปรรูปเป็นสับปะรดกระป๋องเพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศ

4.4.3 ยางพารา

ยางพาราเป็นพืชที่มีถิ่นกำเนิดอยู่บริเวณทวีปอเมริกาใต้ เป็นพืชเศรษฐกิจสำคัญที่อังกฤษนำเข้ามาเผยแพร่ยังดินแดนอาณานิคมในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้เกิดการทาสวนยางพาราเป็นธุรกิจขึ้นเป็นครั้งแรกบริเวณรัฐเปรัก ตั้งแต่ พ.ศ. 2411 เป็นต้นมา หลังจากนั้นธุรกิจการทำสวนยางพาราก็เฟื่องฟูในดินแดนอาณานิคมของอังกฤษบนแหลมมลายู ในขณะที่เดียวกันสภาพเศรษฐกิจของพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทยขึ้นอยู่กับสินค้าทางการเกษตร คือ พริกไทย ซึ่งในขณะนั้นราคาพริกไทยลดต่ำลง ทำให้รายได้จากการขายพริกไทยลดน้อยลง

พระยารัษฎานุประดิษฐ์ (คอซิมบี๊ ณ ระนอง) เจ้าเมืองตรังในขณะนั้นเห็นว่าการปลูกยางพาราในประเทศน่าจะสร้างรายได้ดี จึงได้กู้เงินจากพระคลังข้างที่มาใช้ในการลงทุนทำสวนยางพารา โดยการนำเข้าเมล็ดยางพารามาปลูกที่แปลงเพาะชำของตนเอง ณ อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง ในพ.ศ. 2442 และในปีต่อมาได้มีการทำรายงานมายังกรุงเทพฯ เพื่อให้รัฐบาลพยายามเจรจาทางการทูตเพื่อนำเข้าเมล็ดยางพารามาปลูกในประเทศไทย เพราะในขณะนั้นยางพาราจัดเป็นพืชสงวนหายาก ไม่สามารถนำมาปลูกเองได้หากไม่ได้รับความอนุเคราะห์จากอังกฤษ ทำยี่สิบสามสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอฯ กรมหมื่นเทวะวงศ์วโรปการ เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศของไทยได้เจรจาสั่งซื้อเมล็ดยางพาราโดยตรงจากรอยัล โบทานิคการ์เด้น ที่ซีลอน ศรีลังกา ซึ่งเป็นสถานที่เพาะพันธุ์และวิจัยยางพาราเพียงแห่งเดียวในทวีปเอเชีย โดยรัฐบาลอังกฤษเป็นเจ้าของสถานีวิจัย การสั่งซื้อเมล็ดยางพาราจำนวน 3,000 เมล็ด มีมูลค่า 55 รูปี และได้มีการนำเอาเมล็ดมาใช้ทดลองปลูกในแปลงเพาะชำของพระยารัษฎานุประดิษฐ์ เจ้าเมืองตรัง และได้แจกจ่ายพันธุ์ยางให้ประชาชนนำไปปลูกในท้องที่อื่น ๆ การทำสวนยางพาราในพื้นที่ภาคใต้จึงเริ่มต้นตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา²⁷³ จะเห็นได้

²⁷³ ภูวดล ทรงประเสริฐ. (2535). *ทุนสิงคโปร์ : การผูกขาดตลาดยางพาราและดีบุกไทย*. กรุงเทพฯ : สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 68 – 70.

ว่าในช่วงเริ่มต้นของกิจการสวนยางพาราในประเทศไทยนั้น รัฐบาลได้มีนโยบายในการสนับสนุนการทดลองปลูกยางพาราเป็นอย่างมากจนทำให้กิจการยางพาราเริ่มต้นขึ้นในพื้นที่ภาคใต้

กิจการสวนยางพาราในพื้นที่ภาคตะวันออกเริ่มต้นจากการที่หลวงราชไมตรี (ปุม ปุณศรี) คหบดีชาวจันทบุรีได้ริเริ่มการปลูกยางพาราในสวนเนื้อที่ 100 ไร่ ในพื้นที่หมู่ที่ 6 ตำบลคมบาง อำเภอเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี โดยมีการซื้อพันธุ์ยางพาราจากมลายูราคา 80 บาท ในพ.ศ. 2454 ทั้งยังมีการแจกจ่ายเมล็ดพันธุ์ให้กับชาวบ้าน จนทำให้ยางพาราเป็นที่รู้จักแพร่หลายในจังหวัดจันทบุรี ต่อมาเจ้าอาวาสวัดคมบาง คือ พระครูเพิ่ม พิตยากร ได้นำเมล็ดยางพาราจากสวนของหลวงราชไมตรี ไปปลูกที่วัดปากรำ อำเภอแกลง จังหวัดระยอง ทำให้ยางพาราแพร่ขยายไปสู่พื้นที่ต่าง ๆ ของภาคตะวันออก²⁷⁴

การทำสวนยางพาราในจังหวัดจันทบุรีระยะเริ่มแรกเป็นการดำเนินการของผู้ที่มีฐานะดี เนื่องจากต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมาก อีกทั้งยางพารายังเป็นพืชที่ให้ผลผลิตช้าต้องอาศัยระยะเวลาเป็นเวลานานกว่าจะกรีดยางได้²⁷⁵ การทำสวนยางพาราในภาคตะวันออกในระยะเริ่มแรกมีการทำสวนยางพาราในพื้นที่ภาคตะวันออกไม่เป็นที่แพร่หลายมากนักเพียง 3 จังหวัด คือ จันทบุรี ระยอง และตราด แต่หลังจากปี พ.ศ.2469 ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่โลกตกอยู่ในสภาวะสงครามโลกครั้งที่ 1 ความต้องการยางพาราเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากยางพาราเป็นยุทธปัจจัยสำคัญในสงคราม ทำให้ยางพาราเริ่มเป็นสินค้าส่งออกของประเทศ ทำให้มีการขยายพื้นที่เพาะปลูกยางพารามากขึ้น ในปัจจุบันการปลูกยางพาราได้มีการขยายพื้นที่การเพาะปลูกครอบคลุมจังหวัดอื่น ๆ ในภาคตะวันออกทั้งชลบุรี ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี นครนายก และสระแก้ว โดยในช่วงปี พ.ศ. 2465 – 2471 ประเทศไทยมีพื้นที่ปลูกยางพาราประมาณ 778,000 ไร่ ต่อมาช่วงปี พ.ศ. 2484 พื้นที่การเพาะปลูกเพิ่มขึ้นเป็น 1,840,000 ไร่²⁷⁶ เมื่อการปลูกยางพาราเริ่มแพร่หลายมากขึ้น ส่งผลทำให้เกิดอุตสาหกรรมที่มีความเกี่ยวข้องกับยางพารา ประกอบกับการส่งเสริมอุตสาหกรรมจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ทำให้

²⁷⁴ สมลักษณ์ หอมสินธุ์. (2551). การผลิต และการส่งออกยางพาราในประเทศไทย. สารนิพนธ์ เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง. หน้า 18 – 19.

²⁷⁵ เรืองวิทย์ ลิ้มปนาท. (2545). ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตะวันออกก่อน พ.ศ.2525. หน้า 56.

²⁷⁶ เพชรรุ่ง เทียนปัวโรจน์. (2560). พัฒนาการทางเศรษฐกิจของภูมิภาคตะวันออกของไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ.2398 – 2519. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย. หน้า 127.

การเพาะปลูกยางพาราขยายตัวเพิ่มขึ้น โดยในช่วงปี พ.ศ.2501 ประเทศไทยมีพื้นที่ปลูกยางพารา 2,501,000 ไร่²⁷⁷

ทั้งนี้การขยายตัวของการปลูกยางพาราในประเทศไทย โดยเฉพาะในพื้นที่ภาคตะวันออก เกิดจากปัจจัยสนับสนุนหลายปัจจัย กล่าวคือ การตัดถนนสุขุมวิทและการวางรากฐานระบบการคมนาคมทางถนนในพื้นที่ภาคตะวันออกในช่วงทศวรรษ 2500 มีส่วนสำคัญต่อการบุกเบิกพื้นที่เพื่อการเกษตรกรรมโดยเฉพาะพื้นที่ทางตอนในของภาคตะวันออก นอกจากนี้การที่รัฐบาลส่งเสริมการปลูกยางพาราผ่านการดำเนินนโยบายต่าง ๆ อาทิ การออกพระราชบัญญัติกองทุนสงเคราะห์การทำสวนยาง พ.ศ.2503 โดยหลักการของพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวคือ การให้มีการเก็บเงินสงเคราะห์จากยางพาราส่งออกเพื่อนำเงินเหล่านั้นมาจ่ายให้กับเกษตรกรเพื่อนำไปเป็นค่าใช้จ่ายในการปลูกยางที่มีสายพันธุ์ดีเพื่อเพิ่มปริมาณผลผลิตให้มากขึ้น การดำเนินการเก็บเงินสงเคราะห์และการจัดสรรเงินสงเคราะห์เพื่อการปลูกแทน ทำให้ผลผลิตยางพารารวมมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น ทำให้ต่อมาประเทศไทยกลายเป็นผู้ผลิตยางพาราที่มีผลผลิตและปริมาณการส่งออกมากเป็นอันดับต้น ๆ ของโลก²⁷⁸

นอกจากนี้การเก็บอากรขาออกจากการส่งออกยางพารายังส่งผลต่อเกษตรกรผู้ปลูกยางพาราด้วย ซึ่งเป็นการเก็บอากรขาออกจากการส่งออกยางพารามีการริเริ่มเก็บครั้งแรกในปี พ.ศ. 2478 ซึ่งเป็นการเก็บภาษีตามสภาพ โดยการกำหนดอัตราอากรขาออกต่อน้ำหนักยางที่ส่งออก ต่อมาในปี พ.ศ.2481 ได้มีการเปลี่ยนรูปแบบการเก็บเป็นการเก็บภาษีตามราคา โดยกำหนดอัตราอากรขาออกเป็นอัตราคงที่ และเปลี่ยนมาเป็นการเก็บในอัตราก้าวหน้าในปี พ.ศ.2498 และพ.ศ. 2510 ได้มีการแบ่งแยกประเภทของยางที่ต้องเสียอากรแตกต่างกันไปตามชนิดในอัตราก้าวหน้า การดำเนินการดังกล่าวส่งผลกระทบต่อเกษตรกรโดยตรงเนื่องจากพ่อค้าส่งออกยางพาราของไทยจะตั้งราคารับซื้อจากราคาส่งออกหักด้วยค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการส่งออกรวมถึงอากรขาออกจากการส่งออกยางพารา เพื่อให้ได้ราคาในการรับซื้อยางพาราจากพ่อค้าคนกลาง จากนั้นพ่อค้าคนกลางก็จะตั้งราคารับซื้อจากชาวสวนโดยผ่านการหักค่าใช้จ่ายในการดำเนินกิจการ ดังนั้นเกษตรกรชาวสวน

²⁷⁷ บุญชู คิชฌะนิช. (2507). การพัฒนาการทำสวนยางในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 19.

²⁷⁸ เกรียงชัย ปิงประวดี. (2547). ความสัมพันธ์เชิงอำนาจระหว่างรัฐกับภาคเกษตรกรรม และภาคอุตสาหกรรมในกระบวนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ.2504 – 2544. วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการปกครอง คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 85 - 86.

ยางจึงกลายมาเป็นผู้รับภาระอากรขาออกในรูปของราคาขายที่ตกต่ำลง²⁷⁹ ซึ่งปัญหาดังกล่าวทำให้เกษตรกรหลายคนเลือกที่จะหันไปปลูกพืชชนิดอื่นในเวลาต่อมา

4.4.4 สวนผลไม้

การปลูกผลไม้ของชาวบ้านในพื้นที่ภาคตะวันออกมีการทำมาเป็นระยะเวลายาวนาน มีทั้งการปลูกไว้เพื่อบริโภคและเพื่อค้าขาย พื้นที่การเพาะปลูกผลไม้ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่บริเวณตอนล่างของภาคตะวันออกในจังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด โดยผลไม้ที่มีการเพาะปลูกในพื้นที่มีทุเรียน มังคุด เงาะ มะพร้าว กระท้อน มะขามหวาน ระกำ ลำไย ขนุน ลองกอง กล้วย สละ นอกจากนี้ในเขตพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงยังเป็นแหล่งปลูกมะม่วงที่สำคัญ

การขยายตัวของการปลูกผลไม้ในพื้นที่ภาคตะวันออกส่วนหนึ่งเกิดขึ้นจากการสร้างถนนสุขุมวิท รวมถึงการสร้างถนนสายต่าง ๆ ในพื้นที่ภาคตะวันออกตอนล่าง ทำให้การขนส่งผลไม้ในเชิงพาณิชย์ โดยเฉพาะผลไม้หลายชนิดที่เน่าเสียง่าย สามารถขนส่งได้สะดวกรวดเร็วขึ้น การคมนาคมที่สะดวกขึ้นจากการสร้างถนนสุขุมวิทและถนนสายอื่น ๆ ยังเป็นการเปิดพื้นที่เพื่อการเกษตร ทำให้มีการใช้ประโยชน์จากที่ดินโดยการเพาะปลูกสวนผลไม้ขึ้น โดยเฉพาะในเขตพื้นที่จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด

การริเริ่มการทำสวนผลไม้เพื่อการพาณิชย์ในพื้นที่ภาคตะวันออก มีจุดเริ่มต้นจากความเปลี่ยนแปลงของสวนผลไม้ในเขตพื้นที่โดยรอบกรุงเทพฯ ที่ประสบกับภาวะน้ำท่วมใหญ่ในปี พ.ศ. 2485 - 2486 ทำให้สวนผลไม้จำนวนมากล่มลง โดยเฉพาะสวนผลไม้ในเขตพื้นที่จังหวัดนนทบุรี ประกอบกับภาวะสงครามโลกครั้งที่ 2 ทำให้ประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ อพยพโยกย้ายมาตั้งถิ่นฐานบริเวณพื้นที่รอบนอกของกรุงเทพฯ มากขึ้น ทำให้พื้นที่รอบนอกของกรุงเทพฯ อาทิ จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี เริ่มเกิดความเปลี่ยนแปลงเชิงพื้นที่จากเดิมที่เป็นพื้นที่สวนผลไม้เป็นพื้นที่มีลักษณะกลายเป็นเมืองมากขึ้น²⁸⁰ ความเปลี่ยนแปลงของพื้นที่สวนผลไม้เดิมรอบกรุงเทพฯ

²⁷⁹ เกรียงชัย ปิงประวดี. (2547). ความสัมพันธ์เชิงอำนาจระหว่างรัฐกับภาคเกษตรกรรม และภาคอุตสาหกรรมในกระบวนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ.2504 – 2544. หน้า 79 – 80.

²⁸⁰ ภาณุ เอี่ยมต่อม. (2552). การเปลี่ยนแปลงของภูมิทัศน์ของบางใหญ่ช่วงปี พ.ศ.2495 ถึงปัจจุบัน. วิทยานิพนธ์ภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 69.

ประกอบกับภาวะยากแค้นทางเศรษฐกิจหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ทำให้การฟื้นฟูประเทศในช่วงทศวรรษ 2490 เริ่มเกิดกระแสการทำสวนผลไม้ในพื้นที่ต่างจังหวัด โดยเป็นการริเริ่มการทำสวนสมัยใหม่ โดยมีการนำเอาเทคนิคทางการเกษตรแบบใหม่ ๆ อาทิ การขยายพันธุ์ด้วยการติดตา ทาบกิ่งมาใช้ ประกอบกับในช่วงเวลาดังกล่าวรัฐบาลได้ริเริ่มพัฒนาระบบการคมนาคมทางถนนเพื่อเชื่อมต่อพื้นที่กรุงเทพฯ กับต่างจังหวัด จนทำให้การคมนาคมสะดวกสบายยิ่งขึ้น ทำให้มีข้าราชการและชาวบ้านจำนวนหนึ่งในพื้นที่กรุงเทพฯ สนใจออกไปทำสวนผลไม้ในพื้นที่นอกเมืองหลวงมากขึ้น การเริ่มนิยมการทำสวนผลไม้ในส่วนมากจะเริ่มจากภาคตะวันออกก่อน ตามมาด้วยพื้นที่ภาคใต้²⁸¹

ช่วงแรกความนิยมทำสวนผลไม้ในพื้นที่ภาคตะวันออกแพร่หลายในพื้นที่จังหวัดจันทบุรี โดยมักทำตามท้องที่เนินและเชิงเขา เช่นที่เขาสระบาปโดยรอบเป็นสวน ต่อจากสวนถึงที่ลุ่มจึงเป็นที่นา ผลไม้ที่ปลูกบริเวณรอบเขาสระบาปมีทุเรียนและเงาะเป็นหลัก ส่วนที่บางกะจะจะมีสวนหมากมาก การปลูกต้นไม้ที่ปลูกติดกันเป็นป่าไปหมด ไม่มีแบบแผนตามวิธีการเพาะปลูกเลย ทั้งนี้เพราะขาดการแนะนำ²⁸² อย่างไรก็ตามการทำสวนผลไม้ทั้งเงาะและทุเรียนนั้นยังมีปัญหาราคาขายที่ไม่สู้ดี เพราะปัญหาการขนส่งที่ไม่สามารถไปขายไกลได้ ซึ่งในเวลาต่อมาทางรัฐบาลได้มีแผนที่จะสร้างทางหลวงให้สามารถติดต่อไปได้หลายจังหวัด ก็จะช่วยให้ชาวสวนสามารถที่จะขายเงาะและทุเรียนได้ดีขึ้น²⁸³

ผลไม้ที่นิยมปลูกในท้องถิ่นแถบนี้ก่อนทุเรียนและเงาะ คือ ส้ม โดยเฉพาะที่บ้านอ่าง อำเภอมะขาม จังหวัดจันทบุรี ส่วนทุเรียนในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเป็นพืชพันธุ์พื้นเมือง แต่ภายหลังได้มีการนำเอาพันธุ์ทุเรียนต่างถิ่นเข้ามาปลูกในภาคตะวันออก กลับพบว่าสามารถให้ผลผลิตที่มีคุณภาพมากกว่าเดิม และสามารถขายได้ราคาสูงกว่าการขายส้มที่เคยเป็นพืชที่นิยมปลูก จึงทำให้ชาวบ้านเริ่มเปลี่ยนจากการทำสวนส้มมาทำสวนทุเรียน แต่การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวมีลักษณะแบบค่อยเป็นค่อยไป ทำให้ในช่วงของการเริ่มปลูกทุเรียนนั้นชาวสวนยังมีรายได้จากการขายส้มที่ยังมีได้ค่อนข้างในสวน

²⁸¹ เรื่องวิทย์ ถิ่นปนาท. (2545). ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตะวันออก พ.ศ.2525. หน้า 64.

²⁸² หจข. ร.7 ม.26.5 กล่อง 5/77 อินเตอร์วิวพระยาอินทราธิบดีฯ สมุหเทศาภิบาลมณฑลจันทบุรี 12 ตุลาคม 2471.

²⁸³ หจข. มท.5.10 ปีที่ 145 รายงานตรวจราชการของปลัดจังหวัดจันทบุรี.

ได้ จนท้ายที่สุดชาวสวนก็เปลี่ยนพื้นที่แปลงปลูกส้มเป็นการปลูกทุเรียนทั้งหมด ทำให้ทุเรียนกลายเป็นพืชเศรษฐกิจสำคัญของจังหวัดจันทบุรีและภาคตะวันออก²⁸⁴

การปลูกทุเรียนและผลไม้ชนิดต่าง ๆ ในพื้นที่ภาคตะวันออกจะใช้วิธีการถางพื้นที่ป่าแล้วลงมือขุดหลุมปลูกผลไม้เป็นแปลง แตกต่างจากการปลูกทุเรียนและการทำสวนผลไม้ในเขตพื้นที่โดยรอบกรุงเทพฯ ที่เป็นการทำสวนในลักษณะการขุดร่องน้ำในสวน ทั้งนี้เนื่องจากพื้นที่ภาคตะวันออกมีปัญหาขาดแคลนน้ำ²⁸⁵ เนื่องจากไม่มีแม่น้ำขนาดใหญ่ในพื้นที่ อีกทั้งแหล่งน้ำจัดตามธรรมชาติมีน้อย นอกจากนี้การทำสวนผลไม้ในพื้นที่ภาคตะวันออกมักเป็นกระทำในพื้นที่ทางตอนในของแผ่นดิน ซึ่งเป็นพื้นที่ติดภูเขา เนินเขา การทำสวนผลไม้จึงเป็นการเพาะปลูกในพื้นที่เชิงเขา ประกอบกับลักษณะดินของพื้นที่ภาคตะวันออกเป็นดินร่วนซุยอุ้มน้ำได้ดี ทำให้ไม่เหมาะสมกับการทำสวนในลักษณะการขุดร่องแบบพื้นที่ภาคกลาง²⁸⁶

4.5 การขยายตัวของอุตสาหกรรมในภาคตะวันออก

อุตสาหกรรมในพื้นที่ภาคตะวันออกเกิดขึ้นเนื่องด้วยปัจจัยสนับสนุนหลากหลายปัจจัย โดยการเกิดขึ้นของอุตสาหกรรมในพื้นที่ต่าง ๆ นั้น เกิดขึ้นจากความพร้อมของพื้นที่ในหลาย ๆ ด้าน อาทิ ระบบสาธารณูปโภคและระบบการขนส่ง ทรัพยากรและวัตถุดิบสำหรับโรงงานอุตสาหกรรม รวมถึงนโยบายของภาครัฐ ทั้งสามส่วนนี้ถือเป็นปัจจัยขึ้นพื้นฐานของการเกิดขึ้นของโรงงานอุตสาหกรรม

ปัจจัยแรกเรื่องระบบสาธารณูปโภคและระบบการขนส่ง เป็นที่ทราบกันดีว่าพื้นที่ภาคตะวันออกเริ่มมีการสร้างถนนเพื่อสร้างระบบการคมนาคมทางบกในช่วงทศวรรษ 2480 ผ่านการสร้างถนนสุขุมวิทเชื่อมต่อพื้นที่กรุงเทพฯ กับภาคตะวันออก รวมถึงถนนสายอื่น ๆ ที่เป็นโครงข่ายการคมนาคมทางบกที่เชื่อมต่อถนนสุขุมวิทกับพื้นที่ภาคตะวันออกตอนใน ที่มีการเริ่มต้นโครงการในช่วงทศวรรษ 2490 แต่บทบาทของถนนสุขุมวิทและถนนสายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาดังกล่าวมิได้เป็นเพียงถนนที่เชื่อมต่อพื้นที่ภาคตะวันออกกับกรุงเทพฯ เท่านั้น บทบาทที่มี

²⁸⁴ เรื่องวิทย์ ลืมปนาท. (2545). ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตะวันออกก่อน พ.ศ.2525. หน้า 63.

²⁸⁵ วิทยา คุณะเกษม. (2500). การปลูกทุเรียนในจังหวัดจันทบุรี. ปรินูญานิพนธ์กสิกรรมและสัตวบาลบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. หน้า 8.

²⁸⁶ วิทยา คุณะเกษม. (2500). การปลูกทุเรียนในจังหวัดจันทบุรี. หน้า 8.

ความสำคัญที่สุดของถนนในช่วงระยะเวลาดังกล่าวคือ การเปิดพื้นที่เกษตรกรรม ทำให้เกิดการขยายตัวของเกษตรแบบพืชไร่ในพื้นที่ภาคตะวันออก อีกทั้งถนนยังมีบทบาทสำคัญในการขนส่งลำเลียงผลผลิตทางการเกษตรเหล่านั้นมาสู่พื้นที่เมืองและโรงงานอุตสาหกรรม เท่ากับว่าถนนมีบทบาทสำคัญต่อการขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่ภาคตะวันออกในสองมิติ มิติแรกคือการขยายแหล่งวัตถุดิบสำหรับโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งในระยะเริ่มแรกโรงงานอุตสาหกรรมของภาคตะวันออกเป็นโรงงานอุตสาหกรรมการเกษตร ถนนมีบทบาทสำคัญในการขนส่งวัตถุดิบจากแหล่งเพาะปลูกสู่โรงงานอุตสาหกรรม ในขณะที่มิติที่สองนั้นยังทำหน้าที่ในการขนส่งสินค้าจากโรงงานไปสู่ตลาด กล่าวคือ การคมนาคมที่สะดวกสบายผ่านระบบถนนที่มีการลาดยางมะตอยและมีมาตรฐาน ทำให้การขนส่งสินค้าสะดวกสบายมากขึ้น และช่วยลดข้อจำกัดของวัตถุดิบและสินค้าบางประเภทที่นำเลียงผ่านการขนส่งที่สะดวกรวดเร็วมากขึ้น นอกจากนี้ถนนสุขุมวิทที่ทำหน้าที่เชื่อมกรุงเทพฯ กับภาคตะวันออก โดยบทบาทสำคัญคือการขนส่ง และลำเลียงสินค้าจากระบบอุตสาหกรรมป้อนไปยังท่าเรือ โดยเฉพาะท่าเรือกรุงเทพฯ เนื่องจากในขณะนั้นท่าเรือสินค้าที่มีความสำคัญมีเพียงแห่งเดียว ซึ่งท่าเรือกรุงเทพฯ ก็ได้ตั้งอยู่ห่างไกลจากภาคตะวันออกมากนัก การเดินทางขนส่งจึงสะดวกสบายด้วยถนนที่มีมาตรฐาน

นอกจากการก่อสร้างถนนสายต่าง ๆ ในพื้นที่ภาคตะวันออกตั้งแต่ช่วงทศวรรษ 2480 รัฐบาลยังได้มีการทุ่มงบประมาณในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ เพื่อรองรับการพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 1 ที่มีจุดเน้นคือ การปูพื้นฐานเพื่อการเร่งรัดพัฒนาประเทศด้านเศรษฐกิจ โดยเน้นลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Facilities) อันได้แก่ การเร่งรัดสร้างระบบชลประทาน พลังงาน ถนน ทางรถไฟและการคมนาคมอื่น ๆ ประกอบกับการที่รัฐบาลได้จัดตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนในปี พ.ศ.2505 และ 2508 เพื่อจูงใจนักลงทุนจากภาคเอกชน โดยเฉพาะการลงทุนจากต่างประเทศ การกระทำดังกล่าวเป็นการให้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีกับนักลงทุนเอกชนทั้งในประเทศและต่างประเทศเพื่อให้เกิดการลงทุนทางด้านอุตสาหกรรม ส่งผลให้หลังจากทศวรรษที่ 2500 ภาคอุตสาหกรรมของประเทศขยายตัวอย่างต่อเนื่อง เกิดการจ้างงาน นักลงทุนหันมาลงทุนในประเทศไทยมากขึ้น เนื่องจากรัฐบาลให้การสนับสนุน เงินทุนจากต่างประเทศไหลเข้ามาผ่านการลงทุนโดยตรงของบริษัทและนักลงทุนต่าง ๆ

การขยายตัวของภาคการเกษตรในภาคตะวันออก เกิดจากการเพิ่มขึ้นของพื้นที่การเพาะปลูกพืชไร่ ภายหลังจากการตัดถนนสายต่าง ๆ เชื่อมพื้นที่ทางตอนในภาคตะวันออกกับถนนสุขุมวิท ทำให้เกิดการบุกเบิกพื้นที่เพื่อการเกษตรกรรม มีการทำกิจการพืชไร่หลากหลายชนิด อาทิ อ้อย มันสำปะหลัง สับปะรด ขางพารา ซึ่งพืชผลทางการเกษตรเหล่านี้ส่วนใหญ่ไม่ค่อยเป็นที่นิยมบริโภคสด ทำให้ความต้องการในการบริโภคสดมีไม่สูงนัก ทำให้ต้องมีกระบวนการแปรรูปผลผลิตเหล่านี้ด้วยระบบอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมในภาคตะวันออกกระยะเริ่มแรกเป็นอุตสาหกรรมการเกษตร กล่าวคือ เป็นระบบอุตสาหกรรมที่มีความเกี่ยวเนื่องกับสินค้าทางการเกษตร และมีความสัมพันธ์กับกิจการพืชไร่ที่กำลังขยายตัวอย่างรวดเร็วในภาคตะวันออก จากสถิติโรงงานอุตสาหกรรมแยกตามประเภทในภูมิภาคตะวันออก พ.ศ.2504 (ตารางที่ 8) แสดงให้เห็นว่าอุตสาหกรรมภายในภาคตะวันออกส่วนใหญ่เป็นงานหัตถอุตสาหกรรม และมีการขยายตัวมาโดยตลอด อุตสาหกรรมที่มีอัตราการขยายตัวสูงสุด 4 อันดับแรกล้วนเป็นอุตสาหกรรมที่มีความเกี่ยวเนื่องกับภาคเกษตรกรรมที่มีความสำคัญของภาคตะวันออกแทบทั้งสิ้น อาทิ โรงสี ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับการปลูกข้าว, โรงทำแป้ง มีความเกี่ยวข้องกับกิจการมันสำปะหลัง, โรงน้ำตาล มีความเกี่ยวข้องกับการไร่อ้อย และโรงเลื่อยตามลำดับ โดยจำนวนโรงทำแป้งตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ภาคตะวันออกตอนล่างเป็นจำนวนมาก เนื่องจากเป็นศูนย์กลางของกิจการไร่มันสำปะหลัง โดยเฉพาะในพื้นที่จังหวัดชลบุรีและระยอง มีจำนวนโรงทำแป้งมากถึง 431 โรง จาก 447 โรงในภาคตะวันออก หรือคิดเป็นร้อยละ 96.42 ของจำนวนโรงทำแป้งทั้งหมดในภาคตะวันออก ส่วนโรงงานน้ำตาลนั้นก็มีลักษณะเช่นเดียวกัน คือมักตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ศูนย์กลางของกิจการไร่อ้อย คือ จังหวัดชลบุรี ซึ่งมีโรงงานน้ำตาลมากถึง 275 โรง จากทั้งหมด 298 โรง คิดเป็นร้อยละ 92.28²⁸⁷

²⁸⁷ อัมพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539. หน้า 130.

ตารางที่ 7 แสดงจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่ภาคตะวันออก พ.ศ.2504

ประเภทโรงงาน	จันทบุรี	ฉะเชิงเทรา	ชลบุรี	ตราด	นครนายก	ปราจีนบุรี	ระยอง	รวม
โรงสี	83	116	317	19	44	122	92	613
โรงเลื่อย	7	10	13	5	1	14	18	68
โรงน้ำแข็ง	4	3	2	1	1	5	4	20
โรงพิมพ์	-	4	2	1	1	4	4	16
โรงทำน้ำอัดลม	-	2	-	-	-	1	1	4
โรงสกัดน้ำมันพืช	-	-	2	-	-	-	-	2
โรงซ่อมผ้า	-	3	-	-	-	-	-	3
โรงทอผ้าด้วยมือ	-	-	1	-	-	-	-	1
โรงช่างกลและช่างเหล็ก	3	16	6	1	1	-	-	27
โรงซ่อมเรือ	-	4	-	-	-	-	4	8
โรงสร้างตัวถังรถยนต์	-	-	1	-	-	-	3	4
โรงซ่อมเครื่องจักร	-	17	3	-	2	-	10	32
โรงน้ำตาล	6	-	275	1	-	-	16	298
โรงทำแป้ง	2	9	166	3	2	-	265	447
โรงทำน้ำผลไม้	1	-	-	-	-	-	-	1
โรงกลึง	-	1	1	-	-	-	6	8
โรงทำไม้	2	-	6	-	1	-	3	12
โรงหล่อยาง	-	-	1	2	-	-	1	4
โรงทำภาชนะกระเบื้อง และอิฐ	4	2	5	-	-	3	3	17
โรงทำภาชนะสังกะสี	-	3	-	-	-	-	2	5
โรงซ่อมวิทยุ	-	8	-	1	-	-	2	11
โรงซ่อมเครื่องยนต์	6	1	-	2	2	7	9	27
โรงเชื่อมและทำแผ่น โลหะ	-	-	-	-	-	3	3	6
ห้องเย็น	-	-	-	-	1	-	2	3

ประเภทโรงงาน	จันทบุรี	ฉะเชิงเทรา	ชลบุรี	ตราด	นครนายก	ปราจีนบุรี	ระยอง	รวม
โรงกลั่นสุรา	-	-	1	-	-	-	-	1
โรงตากหนังแห้ง	-	-	-	-	-	-	4	4
โรงซ่อมแบตเตอรี่	-	-	-	-	-	-	4	4
โรงเจียรไนเพชรพลอย	4	-	-	-	-	-	-	4
โรงทำสี	-	-	-	-	-	-	2	2
โรงทำไม้จืด	-	-	5	-	-	-	-	5
โรงผลิตยาง	-	-	-	-	-	-	2	2
รวม	122	199	627	36	56	159	460	1,659

ที่มา : กรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม อ้างถึงใน แผนพัฒนาภาคตะวันออก พ.ศ.

2507 - 2509

นอกจากโรงงานอุตสาหกรรมที่มีความเกี่ยวเนื่องกับการผลิตในภาคเกษตรกรรมแล้ว ภาคตะวันออกยังมีโรงงานอุตสาหกรรมที่มีความเกี่ยวข้องกับเครื่องจักรกับเครื่องยนต์ด้วย กล่าวคือ ในภาคตะวันออกมีโรงงานสร้างตัวถังรถยนต์จำนวน 4 โรง และโรงซ่อมเครื่องยนต์ 27 โรง ซึ่งรวมกันมีจำนวนทั้งสิ้น 31 โรง จัดเป็นอุตสาหกรรมที่มีจำนวนมากเป็นอันดับ 6 ของประเภทอุตสาหกรรมในภาคตะวันออก ซึ่งยังไม่รวมถึงโรงซ่อมเครื่องจักรจำนวน 32 โรง โรงช่างกลและช่างเหล็กอีก 27 โรง การที่อุตสาหกรรมด้านการบริการเกี่ยวกับการซ่อมแซมเครื่องจักรเครื่องยนต์มีจำนวนมากในพื้นที่ภาคตะวันออกนั้น เพื่อตอบสนองความต้องการแก่โรงงานอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรที่ต้องอาศัยเครื่องจักร และรถบรรทุกในการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบ ทำให้กิจการซ่อมเครื่องยนต์เครื่องจักร โรงกลึง และอู่ซ่อมรถ พบได้เป็นจำนวนมากในพื้นที่จังหวัดชลบุรีและระยอง²⁸⁸

²⁸⁸ อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477 – 2539. หน้า 134.

จากความพร้อมและปัจจัยสนับสนุนในด้านต่าง ๆ ของภาคตะวันออก อาทิ การคมนาคม และการขนส่ง แหล่งวัตถุดิบและตลาด รวมถึงนโยบายของภาครัฐที่คอยสนับสนุน ทำให้เกิดการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมในพื้นที่ภาคตะวันออก โดยในงานศึกษานี้จะจำแนกประเภทของอุตสาหกรรมในพื้นที่ดังนี้ อุตสาหกรรมการผลิตน้ำตาล, อุตสาหกรรมแปรรูปมันสำปะหลัง, อุตสาหกรรมสับปะรดกระป๋อง, อุตสาหกรรมปาล์ม อุตสาหกรรมยางพารา และอุตสาหกรรมกะปิ น้ำปลา ทั้งนี้เพื่อให้ได้เห็นภาพของความสัมพันธ์ระหว่างอุตสาหกรรม เกษตรกรรม นโยบายของรัฐ และพื้นที่ภาคตะวันออกที่มีความชัดเจนมากขึ้น

4.5.1 อุตสาหกรรมการผลิตน้ำตาล

อ้อยเป็นพืชไร่ที่มีการเพาะปลูกมาเป็นระยะเวลายาวนาน อ้อยสามารถนำมาแปรรูปเป็นน้ำตาลทรายได้โดยปรากฏหลักฐานการผลิตน้ำตาลทรายมาตั้งแต่ครั้งสมัยสุโขทัยเพียงแต่เป็นการผลิตแบบง่าย ๆ ไม่ได้มีการใช้เครื่องจักรในการผลิตแต่ประการใด จนกระทั่งได้มีชาวจีนอพยพมาตั้งรกรากในประเทศไทย และได้นำเอาความรู้ในการผลิตน้ำตาลทรายจากอ้อยติดตัวมา ทำให้กิจการการผลิตน้ำตาลทรายจากอ้อยเฟื่องฟูขึ้น โดยในพื้นที่ภาคตะวันออกได้มีการเปิดพื้นที่เพื่อทำไร่อ้อยในเขตเมืองฉะเชิงเทราและชลบุรีมาตั้งแต่ในช่วงรัชกาลที่ 3 ต่อเนื่องถึงสมัยรัชกาลที่ 4 อุตสาหกรรมน้ำตาลทรายได้มีอัตราการเจริญเติบโตสูงมากขึ้น มีการขยายพื้นที่เพาะปลูกอ้อยและก่อตั้งโรงงานหีบอ้อยตามเมืองต่าง ๆ เนื่องจากปริมาณการส่งออกน้ำตาลทรายมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น จนกระทั่งรัฐบาลในสมัยรัชกาลที่ 4 แบ่งพื้นที่การตั้งเจ้าภาษีน้ำตาลออกไปถึง 3 เขต รวม 36 หัวเมือง โดยเมืองฝ่ายตะวันออกได้แก่ เมืองฉะเชิงเทรา นครนายก ปราจีนบุรี พนัสนิคม ชลบุรี บางละมุง ระยอง ตราด และจันทบุรี ทั้ง 9 หัวเมืองรวมอยู่ในเขตที่ 2²⁸⁹ ในช่วงเวลาดังกล่าวอุตสาหกรรมน้ำตาลทรายมีความก้าวหน้าอย่างมากและมีปริมาณการส่งออกเพิ่มขึ้นตามลำดับ ด้วยเหตุนี้อ้อยจึงเป็นพืชไร่ที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจภาควตะวันออกนับตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา

²⁸⁹ อัมพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539. หน้า 60.

ต่อมาช่วงหลังจากปี พ.ศ. 2402 การส่งออกน้ำตาลทรายของประเทศไทยประสบปัญหา เนื่องจากต้นทุนการผลิตน้ำตาลทรายของไทยสูงกว่าของประเทศเพื่อนบ้าน ประกอบกับในพ.ศ. 2413 กลุ่มประเทศยุโรปซึ่งเคยเป็นคู่ค้าน้ำตาลทรายจากไทยนั้นสามารถผลิตน้ำตาลทรายจากหัวผักกาดสำหรับการบริโภคเองได้ จนกระทั่ง พ.ศ. 2432 สยามส่งออกน้ำตาลบ้างเป็นบางครั้ง อุตสาหกรรมน้ำตาลทรายจึงอยู่ในภาวะซบเซา การผลิตส่วนใหญ่เป็นการผลิตเพื่อการบริโภคภายในประเทศเท่านั้น

อย่างไรก็ตามแม้ในช่วงที่สถานการณ์การส่งออกน้ำตาลทรายซบเซา แต่บริเวณพื้นที่จังหวัดชลบุรียังคงมีการผลิตน้ำตาลทรายอยู่เพื่อใช้ในการบริโภคภายในประเทศ เนื่องจากสภาพภูมิศาสตร์เหมาะแก่การทำไร่มากกว่าทำนา อีกทั้งการผลิตน้ำตาลในชลบุรีมีความแตกต่างจากการผลิตในภูมิภาคอื่น ๆ ที่ส่วนใหญ่เจ้าของโรงหีบอ้อยจะเป็นผู้ปลูกอ้อยหรือเจ้าของไร่อ้อยเอง ไม่เหมือนกับพื้นที่อื่น ๆ ที่ผู้ปลูกอ้อยส่วนใหญ่ต้องกู้เงินจากเจ้าของโรงหีบ และการทำน้ำตาลทรายของชลบุรีจะทำเป็นน้ำตาลทรายแดงมากกว่าน้ำตาลทรายขาว เนื่องจากต้นทุนการผลิตต่ำกว่ามาก และใช้เวลาในการผลิตไม่มากเท่าน้ำตาลทรายขาว²⁹⁰ ดังนั้นเมื่อเทียบปริมาณและการผลิตแล้วจะได้กำไรมากกว่าน้ำตาลทรายขาว จึงทำให้กลุ่มผู้ประกอบการในพื้นที่ชลบุรีรวมถึงในภาคตะวันออกนิยมผลิตน้ำตาลทรายแดง ไม่ผลิตน้ำตาลทรายขาวเหมือนกลุ่มผู้ผลิตแถบกลุ่มแม่น้ำท่าจีน (นครไชยศรี)²⁹¹

ในสมัยรัชกาลที่ 6 ได้มีความพยายามในการฟื้นฟูอุตสาหกรรมน้ำตาลอีกครั้ง มีการส่งเสริมการผลิตน้ำตาลภายในประเทศเพื่อทดแทนการนำเข้าจากต่างประเทศ โดยเฉพาะในแถบพื้นที่จังหวัดชลบุรี มีการขยายพื้นที่การปลูกอ้อยและตั้งโรงหีบอ้อยเพิ่มมากขึ้น กล่าวคือ ปี พ.ศ. 2458 มีโรงหีบอ้อยเพื่อผลิตน้ำตาลประมาณ 107 โรง ต่อมาในปี พ.ศ. 2459 มีการตั้งโรงหีบอ้อย

²⁹⁰ หจข. ร.5. ม.2 14/39 เล่ม 3 จดหมายเหตุรายวันเสนาบดีกระทรวงมหาดไทยไปตรวจราชการเมืองชลบุรี จะเชิงเตรา, (มกราคม ร.ศ. 119). อ้างถึงในสุดใจ พงศ์กล้า. (2528). **มณฑลปราจีนบุรีสมัยเริ่มแรกถึงสมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมขุนมรุพงษ์ศิริพัฒน์ (พ.ศ. 2436 – 2458)**. หน้า 282.

²⁹¹ การดี มหาพันธ์. (2555). **การตั้งถิ่นฐานและพัฒนาการของภาคตะวันออกยุคปรับปรุงประเทศตามแบบสมัยใหม่ถึงปัจจุบัน**. ชลบุรี : คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 155.

เพิ่มขึ้นอีก 16 โรง²⁹² แต่ทั้งนี้การดำเนินการดังกล่าวก็ไม่บรรลุวัตถุประสงค์ เนื่องจากสถานการณ์ของราคาน้ำตาลในตลาดโลกต่ำกว่าราคาน้ำตาลในประเทศ

ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 7 แม้ว่าจะไม่มีนโยบายในการสนับสนุนกิจการเกี่ยวกับการผลิตน้ำตาลจากอ้อย แต่ก็มีความพยายามของเอกชนในการขอจัดตั้งโรงงานน้ำตาลทรายขาวแบบสมัยใหม่ขึ้นในภาคตะวันออกต่อรัฐบาล ซึ่งผู้สนใจยื่นขอจัดตั้งเป็นทั้งนักลงทุนในประเทศและชาวต่างประเทศ อาทิ ความพยายามจัดตั้งโรงงานน้ำตาลของเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี (เจิม แสงชูโต) ใน พ.ศ.2470²⁹³ ความพยายามจัดตั้งโรงงานน้ำตาลของนายมังกร สามเสน ในปี พ.ศ.2475²⁹⁴ ความพยายามจัดตั้งโรงงานน้ำตาลของหม่อมหลวงยวง อิศรเสนา ในปี พ.ศ.2476²⁹⁵ แต่การจัดตั้งโรงงานผลิตน้ำตาลทั้งสามแห่งก็ไม่สามารถเปิดดำเนินการได้เนื่องจากปัญหาหลากหลายอย่าง ขณะเดียวกันก็มีความพยายามในการจัดตั้งโรงงานน้ำตาลร่วมทุนระหว่างรัฐบาลกับเอกชนของบริษัทน้ำตาลศรีราชา จำกัด ของพระยามโหสวรรค์ ในปีพ.ศ. 2476 แต่โดยสรุปแล้วโครงการของพระยามโหสวรรค์นั้นแม้ว่าจะสอดคล้องกับความคิดและความต้องการของรัฐบาลที่มีนโยบายส่งเสริมให้มีอุตสาหกรรมน้ำตาลขึ้น แต่ปัญหาสำคัญของโครงการนี้เกิดจากการขายหุ้นของบริษัทน้ำตาลสยาม จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่ถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อดำเนินกิจการโรงงานน้ำตาลนั้นขายไม่ได้ ส่งผลให้การดำเนินการจากเดิมที่เป็นการร่วมทุนระหว่างภาครัฐกับเอกชน การขายหุ้นไม่ได้ทำให้โรงงานน้ำตาลต้องโอนเป็นกิจการของรัฐ โดยกระทรวงเศรษฐกิจเป็นผู้ดูแลและย้ายที่ตั้งโรงงานน้ำตาลจากจังหวัดชลบุรีไปตั้งที่จังหวัดลำปาง²⁹⁶

²⁹² หจข. ร.6. กส. 13/1309 ที่ปรึกษากระทรวงเกษตร ต้องการทราบเรื่องปลูกอ้อยทำน้ำตาลมณฑลปราจีน, อ้างถึงใน ภารดี มหาขันธ์ และนันทชัย มหาขันธ์, (2553). *ตระกูลแซ่ในจังหวัดชลบุรี : วิถีและพลัง*. หน้า 280.

²⁹³ หจข. ร.7 รล.20.3/5 เรื่องพระยาสุรศักดิ์ขอตั้งทำน้ำตาลเมืองชลบุรี. (15 เมษายน พ.ศ.2470 – 17 เมษายน พ.ศ.2471).

²⁹⁴ หจข. สร.0201.22.2.7/2 เรื่องนายมังกร สามเสน ขอตั้งบริษัททำน้ำตาลที่จังหวัดชลบุรี, (18 พฤศจิกายน – 4 มกราคม พ.ศ.2475).

²⁹⁵ หจข. สร.0201.22.2.7/3 เรื่อง ม.ล.ยวง อิศรเสนา ขอความช่วยเหลือในการจัดตั้งโรงงานน้ำตาล. (28 สิงหาคม – 31 ตุลาคม พ.ศ.2476).

²⁹⁶ เรื่องวิทย์ ลิ้มปนาท. (2537). *บทบาทของรัฐในระบบทุนนิยมของไทย (พ.ศ.2475 – 2500)*. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 280.

แม้จะมีความล้มเหลวในการพยายามก่อตั้งโรงงานผลิตน้ำตาลทรายขาวสมัยใหม่ในช่วง สมัยรัชกาลที่ 7 ดังกล่าวไปในข้างต้น สะท้อนให้เห็นชัดถึงนโยบายในการส่งเสริมการจัดตั้ง โรงงานน้ำตาลทรายแบบสมัยใหม่ของรัฐบาลได้อย่างชัดเจน ทั้งนี้ความพยายามในการจัดตั้ง โรงงานน้ำตาลทรายก็มิได้สิ้นสุดลง ในพ.ศ.2480 รัฐบาลเร่งการผลิตอ้อยและน้ำตาลเพื่อทดแทน การนำเข้า โดยจัดตั้งโรงงานผลิตน้ำตาลทรายขาวขึ้นในประเทศเป็นแห่งแรกที่จังหวัดลำปาง ใน ระยะแรกของการจัดตั้งโรงงานน้ำตาลต้องเผชิญกับปัญหามากมาย เช่น การผลิตไม่พอกับความ ต้องการ พันธุ์อ้อยที่ใช้ปลูกมีคุณภาพต่ำ²⁹⁷ ทั้งนี้รัฐบาลได้เพิ่มปริมาณการผลิตน้ำตาลในประเทศให้ มากขึ้นโดยมีการจัดตั้งโรงงานน้ำตาลทรายขาว แห่งที่ 2 ขึ้นที่จังหวัดอุดรดิตถ์ใน พ.ศ.2485 และ ความกังวลเรื่องน้ำตาลทรายขาดแคลนรัฐบาลจึงจัดตั้งบริษัทส่งเสริมอุตสาหกรรมไทย จำกัด โดยมี กระทรวงอุตสาหกรรมและกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้น รัฐบาลโอนโรงงานน้ำตาลที่จังหวัด ลำปางและอุดรดิตถ์เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของบริษัท เพื่อส่งเสริมให้มีไร่อ้อยมากขึ้นและให้ ประชาชนในท้องถิ่นได้มีอาชีพ

บริษัทอุตสาหกรรมไทย จำกัด ได้ก่อตั้งโรงงานน้ำตาลทรายแดงขึ้นอีก 11 โรง ในจังหวัด อุดรธานี ลำปาง อุบลราชธานี นครราชสีมา และ ชลบุรี²⁹⁸ ต่อมาใน พ.ศ.2489 บริษัทส่งเสริม อุตสาหกรรมไทย จำกัด เลิกกิจการและโอนโรงงานน้ำตาลทั้งหมดให้กับองค์การน้ำตาลเพื่อให้ บรรลุเป้าหมายลดการขาดแคลนน้ำตาลในประเทศ รัฐบาลนำมาตรการจำกัดปริมาณการส่งออก น้ำตาลมาใช้ใน พ.ศ.2485 ควบคู่ไปกับการตั้งกำแพงภาษี เมื่อเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 ราคาน้ำตาล ทั้งในประเทศและต่างประเทศปรับตัวสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว จนรัฐบาลต้องประกาศควบคุมราคาขาย ส่งและขายปลีกน้ำตาล แต่มาตรการดังกล่าวกลับไม่ประสบผลสำเร็จ เนื่องจากราคาน้ำตาล ภายในประเทศสูงถึง 13 เท่าของราคาควบคุม²⁹⁹

²⁹⁷ สมภพ มานะรังสรรค์ และกนกศักดิ์ แก้วเทพ. (2530). รายงานผลการวิจัยอุตสาหกรรมน้ำตาลใน ประเทศไทย. กรุงเทพฯ : สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 2.

²⁹⁸ เกรียงชัย ปิงประวดี. (2547). ความสัมพันธ์เชิงอำนาจระหว่างรัฐกับภาคเกษตรกรรม และ ภาคอุตสาหกรรมในกระบวนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ.2504 – 2544. วิทยานิพนธ์ รัฐศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาการปกครอง คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 104.

²⁹⁹ การดี มหาพันธ์ และนันทัญญา มหาพันธ์. (2553). ตระกูลแซ่ในจังหวัดชลบุรี : วิถีและพลัง. หน้า 281

จากราคาน้ำตาลที่มีการปรับตัวสูงขึ้นช่วยกระตุ้นให้ภาคเอกชนหันมาลงทุนก่อตั้งโรงงานน้ำตาลขึ้นมามากหลายแห่งในระหว่าง พ.ศ.2487 – 2490 ต่อมาในระหว่าง พ.ศ.2490 – 2495 ผลผลิตน้ำตาลของโลกขยายตัวสูงขึ้นจนเกินระดับความต้องการซื้อของโลก ราคาน้ำตาลในตลาดโลกจึงลดต่ำลงอย่างรวดเร็ว ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมน้ำตาลในประเทศไทย ทำให้โรงงานน้ำตาลชาวไร่อ้อย และโรงงานน้ำตาลทรายแดง ที่ผลิตน้ำตาลทรายให้กับโรงงานน้ำตาลทรายขาวได้รับผลกระทบจนหลายโรงงานต้องปิดกิจการ เนื่องจากโรงงานน้ำตาลทรายพยายามผลกระทบการขาดทุนกลับมาให้ชาวไร่อ้อยและเจ้าของโรงงานน้ำตาลทรายแดง โดยการกดราคารับซื้ออ้อยและน้ำตาลแดง ถึงแม้มีการพยายามผลกระทบเช่นนี้ แต่โรงงานน้ำตาลทรายก็ยังเผชิญกับภาวะการขาดทุนและต้องปิดโรงงาน ในขณะเดียวกันชาวไร่อ้อยบางคนต้องหันไปปลูกพืชชนิดอื่น คือมันสำปะหลัง

สถานการณ์เช่นนี้ทำให้รัฐบาลต้องออกนโยบายเพื่อพยุงราคาน้ำตาลในประเทศมิให้ลดต่ำลง ผ่านการออกพระราชกฤษฎีกาควบคุมการนำเข้าในราชอาณาจักรซึ่งสินค้าบางอย่าง (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2495 โดยห้ามมิให้มีการนำเข้าน้ำตาลทรายทุกชนิด เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจ³⁰⁰ เพื่อควบคุมมิให้มีการนำเข้าน้ำตาลทรายจากต่างประเทศที่มีราคาถูกกว่าน้ำตาลทรายในประเทศเข้ามาขายจนอาจจะนำไปสู่ภาวะราคาน้ำตาลในประเทศตกต่ำ

นอกจากนี้ในปี พ.ศ.2496 รัฐบาลได้จัดตั้งบริษัทอุตสาหกรรมน้ำตาลแห่งประเทศไทย จำกัด โดยให้โรงงานน้ำตาลของเอกชนและชาวไร่อ้อยเข้าร่วมทุน บริษัทนี้มีหน้าที่รับผิดชอบในการแสวงหาน้ำตาลให้เพียงพอความต้องการบริโภคภายในประเทศ โดยทำหน้าที่ในด้านจำหน่าย การนำเข้าน้ำตาล หรือส่งออกนอกประเทศแต่เพียงผู้เดียว ส่วนด้านการผลิตองค์การน้ำตาลไทยและโรงงานของเอกชนเป็นผู้รับผิดชอบ อุตสาหกรรมอ้อยและน้ำตาลจึงกลายเป็นธุรกิจผูกขาดการค้า ทั้งนี้เพื่อช่วยเหลืออุตสาหกรรมน้ำตาลในประเทศไทยให้พ้นจากการขาดทุน โดยมีเป้าหมายหลักเพื่อพยุงราคาน้ำตาลภายในประเทศ เพื่อป้องกันอุตสาหกรรมน้ำตาลในประเทศให้

³⁰⁰ พระราชกฤษฎีกาควบคุมการนำเข้าในราชอาณาจักรซึ่งสินค้าบางอย่าง (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2495. ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 69 ตอนที่ 26 (22 เมษายน พ.ศ.2495) อ้างถึงใน เกรียงชัย ปิงประวดี. (2547). ความสัมพันธ์เชิงอำนาจระหว่างรัฐกับภาคเกษตรกรรม และภาคอุตสาหกรรมในกระบวนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ.2504 – 2544. วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการปกครอง คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 104.

พ้นจากการแข่งขันจากต่างประเทศ เพื่อส่งเสริมการผลิตในประเทศ และเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในการผลิตน้ำตาล จากการผูกขาดในการค้ำน้ำตาลของบริษัทอุตสาหกรรมน้ำตาลแห่งประเทศไทย จำกัด ทำให้บริษัทมีกำไรเป็นจำนวนมาก บริษัทจัดสรรเงินกำไรจำนวนหนึ่งมาใช้ในการปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิต เช่น การศึกษา คิดค้นหาอ้อยพันธุ์ใหม่ที่มีคุณภาพสูง การให้เงินอุดหนุนเพื่อให้ราคาปุ๋ยถูกลง การให้เงินกู้ระยะสั้น เพื่อใช้ปรับปรุงโรงงานที่ไม่มีประสิทธิภาพ³⁰¹ นอกจากนี้รัฐบาลได้มอบอำนาจให้บริษัทอุตสาหกรรมน้ำตาลแห่งประเทศไทย จำกัด ทำหน้าที่ผูกขาดการค้ำน้ำตาลทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ³⁰²

เหตุการณ์ต่าง ๆ ดำเนินไปอย่างรวดเร็ว โรงงานน้ำตาลต่างขยายการผลิตเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ โดยปรากฏว่าผลผลิตน้ำตาลเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยปี พ.ศ. 2500 เพิ่มจากปีละ 56,000 ตัน เป็น 70,923 ตัน ซึ่งปริมาณผลผลิตขนาดนี้ บริษัทอุตสาหกรรมน้ำตาลแห่งประเทศไทย จำกัด ไม่มีเงินทุนเพียงพอที่จะรับซื้อในราคาประกันทั้งหมด บริษัทจึงขอเงินทุนเพิ่มเติมจากรัฐบาลแต่ได้รับการปฏิเสธ ดังนั้นบริษัทจึงยกเลิกการรับซื้อน้ำตาลทรายจากโรงงานในราคาประกัน ทำให้ราคาน้ำตาลทรายในประเทศเริ่มตกต่ำลงอีกครั้งหนึ่ง³⁰³

ปัญหาการตกต่ำของราคาน้ำตาลในประเทศ พ.ศ.2499 ส่งผลให้ปริมาณผลผลิตน้ำตาลทรายในปีต่อมลดลง และนำมาซึ่งการเกิดปัญหาการขาดแคลนน้ำตาลทรายในประเทศ รัฐบาลต้องเข้ามาแทรกแซงเพื่อแก้ไขปัญหาอีกครั้ง โดยปรับอัตราการนำเข้าน้ำตาลให้สูงขึ้น ซึ่งเป็นการกระตุ้นให้โรงงานน้ำตาลทรายที่มีอยู่ในประเทศขยายกำลังผลิตเพิ่มขึ้น ในขณะเดียวกันกระทรวงเกษตรและสหกรณ์การเกษตรส่งเสริมให้ชาวไร่อ้อยขยายพื้นที่เพาะปลูกอ้อย ส่งผลให้ความต้องการขายน้ำตาลทรายเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ตั้งแต่ พ.ศ.2502 ซึ่งนับว่าเป็นจุดเริ่มต้นของปัญหาการมีผลผลิตส่วนเกิน อีกทั้งรัฐบาลได้จัดตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม ส่งผลให้โรงงานน้ำตาลที่เคยมีเพียง 21 โรง ในปี พ.ศ.2491 เพิ่มขึ้นเป็น 48 โรง ในปี พ.ศ.2503³⁰⁴

³⁰¹ การดี มหาจันทร์ และนันท์ชญา มหาจันทร์. (2553). *ตระกูลแซ่ในจังหวัดชลบุรี : วิถีและพลัง*. หน้า 282.

³⁰² เกรียงชัย ปิงประวดี. (2547). *ความสัมพันธ์เชิงอำนาจระหว่างรัฐกับภาคเกษตรกรรม และภาคอุตสาหกรรมในกระบวนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ.2504 – 2544*. หน้า 105.

³⁰³ การดี มหาจันทร์ และนันท์ชญา มหาจันทร์. (2553). *ตระกูลแซ่ในจังหวัดชลบุรี : วิถีและพลัง*. หน้า 283.

³⁰⁴ สมพงษ์ สัญญาวิรัตน์. (2530). *อุตสาหกรรมน้ำตาลในประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ.2453 – 2506*. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. หน้า 48

โดยในพื้นที่ภาคตะวันออก ก็เกิดปรากฏการณ์การขายตัวของกรมการเพาะปลูกอ้อย และการก่อตั้งโรงงานน้ำตาล โดยจอมพลผิน ชุณหะวัณ มีนโยบายจะส่งเสริมการผลิตน้ำตาลทรายในประเทศไทยให้มีปริมาณและคุณภาพมากขึ้น โดยสนับสนุนการทำไร่อ้อย จึงมีการจัดตั้งโรงงานผลิตน้ำตาลขนาดใหญ่ขึ้นที่ตำบลหนองซาก อำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี ในพ.ศ.2497 ก่อสร้างแล้วเสร็จในพ.ศ.2499 เป็นโรงงานผลิตน้ำตาลขนาดใหญ่ใช้เครื่องจักร อุปกรณ์การผลิตแบบทันสมัย อยู่ภายใต้การควบคุมของบริษัทอุตสาหกรรมน้ำตาลแห่งประเทศไทย จำกัด ทั้งยังเปิดโอกาสให้ชาวไร่อ้อยเข้าถือหุ้นร่วมกับบริษัทได้³⁰⁵ ต่อมาในปี พ.ศ.2497 จอมพลผิน ชุณหะวัณ และพลตำรวจเอกเผ่า ศรียานนท์ ยังร่วมกันจัดตั้งบริษัทเอกชนชื่อ บริษัทส่งเสริมเศรษฐกิจแห่งชาติ โดยนำเงินทุนของบริษัทมาจัดสร้างโรงงานน้ำตาลชลบุรี ต่อมากลุ่มดังกล่าวก็ยังจัดตั้งโรงงานอุตสาหกรรมน้ำตาลทรายขึ้นอีกใน พ.ศ.2498 คือ บริษัทอุตสาหกรรมน้ำตาลชลบุรี จำกัด มีจอมพลผิน ชุณหะวัณ เป็นกรรมการและบริษัทน้ำตาลชลบุรี จำกัด มีพลตำรวจเอกเผ่า ศรียานนท์ เป็นกรรมการ³⁰⁶ การเข้ามาจัดตั้งโรงงานน้ำตาลขนาดใหญ่ของรัฐบาลและการเข้ามาแสวงหาผลประโยชน์ของกลุ่มจอมพลผิน ชุณหะวัณ และพลตำรวจเอกเผ่า ศรียานนท์ ในรูปแบบการจัดสร้างโรงงานผลิตน้ำตาลของเอกชน ส่งผลให้เกิดการขายตัวของอุตสาหกรรมน้ำตาลในจังหวัดชลบุรี ทำให้อุตสาหกรรมน้ำตาลทรายในท้องถิ่นเจริญรุ่งเรืองขึ้นอย่างมาก และกระตุ้นให้กลุ่มอำนาจท้องถิ่นต่าง ๆ และคนจีนเข้ามาลงทุนทำไร่อ้อยและตั้งโรงงานน้ำตาลเป็นจำนวนมาก เพื่อป้อนวัตถุดิบส่งขายแก่โรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ของรัฐบาลจนเติบโตเป็นแหล่ง³⁰⁷ ในส่วนกิจการพืชไร่ของคนในท้องถิ่นนั้นจะพบว่า โรงหีบอ้อยหรือโรงงานน้ำตาลที่เคยหีบด้วยแรงสัตว์พาหนะและใช้แรงงานคนเป็นจำนวนมากนั้น หลายโรงงานหันมาใช้เครื่องจักรมากขึ้น เนื่องจากได้ผลผลิตค่อนข้างดี ทั้งยังประหยัดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสัตว์พาหนะและแรงงาน

³⁰⁵ ภารดี มหาขันธ์ และนันท์ชญา มหาขันธ์. (2553). **ตระกูลแซ่ในจังหวัดชลบุรี : วิถีและพลัง**. หน้า 283.

³⁰⁶ ชุมสาย ไชยวัต. (2538). **บทบาททางการเมืองของพลตำรวจเอกเผ่า ศรียานนท์ พ.ศ.2490 – 2500**. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 75 – 78.

³⁰⁷ สุมาลี พันธุ์ชูรา. (2543). **พัฒนาการของอำนาจท้องถิ่นในบริเวณลุ่มแม่น้ำบางปะกงและชายฝั่งทะเลตะวันออก พ.ศ.2440 – 2516**. หน้า 112.

การที่ภาครัฐหันมาส่งเสริมกิจการโรงงานน้ำตาลทรายแบบสมัยใหม่ รวมถึงกิจการที่มีความเกี่ยวข้องกับการผลิตน้ำตาล ทำให้ปริมาณการปลูกอ้อยและการผลิตน้ำตาลในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพิ่มขึ้น ทั้งในด้านของพื้นที่เพาะปลูกอ้อย ปริมาณอ้อย รวมถึงปริมาณน้ำตาลทราย ดังข้อมูลในตารางที่ 8

**ตารางที่ 8 แสดงการเพิ่มขึ้นของเนื้อที่การเพาะปลูกอ้อย ปริมาณอ้อย และปริมาณการผลิตน้ำตาล
ในบริเวณภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ระหว่างปี พ.ศ.2504 – 2516**

ปีการผลิต	เนื้อที่เพาะปลูกอ้อย หน่วย/ไร่	ปริมาณอ้อย หน่วย/เมตริกตัน	ปริมาณการผลิตน้ำตาล หน่วย/ตัน
2504 – 2505	166,712	872,286.766	62,439
2505 – 2506	128,914	693,750.828	46,060
2506 – 2507	171,800	923,092.819	56,735

ที่มา : ชุมใจ อรรถจินดา. (2521). ความตกลงว่าด้วยน้ำตาลระหว่างประเทศ พ.ศ.2520. กรุงเทพฯ : งานนโยบายและเศรษฐกิจน้ำตาล สำนักงานอ้อยและน้ำตาลทราย. หน้า 17 – 18. สุพรรณ รัชต์ ศรีหงษ์. (2520). รายงานข้อศึกษาเรื่องน้ำตาล. กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. หน้า 51. อ้างถึงใน สุมาลี พันธุ์ธรา. (2543). พัฒนาการของอำนาจท้องถิ่นในบริเวณลุ่มแม่น้ำบางปะกงและชายฝั่งทะเลตะวันออก พ.ศ.2440 – 2516. หน้า 159.

ในช่วงปี พ.ศ.2504 – 2505 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือจัดเป็นพื้นที่ปลูกอ้อยที่สำคัญของประเทศไทย การขยายตัวของพื้นที่การเพาะปลูกมีลักษณะเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกับการเพาะปลูกมันสำปะหลัง โดยการเพิ่มขึ้นของพื้นที่การเพาะปลูกอ้อยนั้นสัมพันธ์อยู่กับราคาน้ำตาลในตลาด กล่าวคือ ในช่วงปี พ.ศ.2504 – 2505 จำนวนพื้นที่การเพาะปลูกอ้อยมีแนวโน้มลดลง เนื่องจากประเทศไทยประสบกับปัญหาผลผลิตน้ำตาลล้นตลาด ซึ่งรัฐบาลได้เข้ามาแก้ไขปัญหาดังกล่าวผ่านการประกาศกำหนดมาตรการดังนี้ คือ ห้ามมีการตั้งและขยายโรงงานน้ำตาลทรายขาวอีกต่อไป ห้ามมีการตั้งและขยายโรงงานทำน้ำตาลทรายแดง หรือโรงงานทำน้ำเชื่อม เพราะโรงงานประเภทนี้ขาดประสิทธิภาพ กำหนดระยะเวลาเปิดหีบอ้อยในแหล่งต่าง ๆ เพื่อให้อ้อยที่ป้อนโรงงานมีความแก่ได้ที่ และมีความหวานสูง ทั้งยังมีการส่งเสริมให้ประชาชนบริโภคน้ำตาลมากขึ้น นอกจากมาตรการดังกล่าวแล้ว รัฐบาลยังได้มีการตราพระราชบัญญัติอุตสาหกรรมน้ำตาลทราย พ.ศ.2504 เพื่ออุดหนุนการส่งออก

น้ำตาลทรายโดยการชดเชยการขาดทุนจากการส่งออกน้ำตาลทราย ซึ่งในขณะนั้นราคาน้ำตาลทรายมีราคาต่ำกว่าต้นทุน ผ่านการเก็บเงินสงเคราะห์จากผู้ผลิตน้ำตาลทราย การดำเนินการดังกล่าวทำให้อุตสาหกรรมอ้อยและน้ำตาลทรายขยายกำลังผลิตเพิ่มขึ้นกว่า 2 เท่าตัว³⁰⁸

การปลูกอ้อยนั้นมีความสัมพันธ์อย่างแนบแน่นกับโรงงานน้ำตาล เนื่องจากผลผลิตอ้อยนั้นจะต้องถูกนำมาแปรรูปเป็นน้ำตาล อีกทั้งข้อจำกัดในเรื่องของระยะเวลาหลังจากการเก็บเกี่ยวจะต้องรีบป้อนให้กับโรงงานน้ำตาลภายใน 48 ชั่วโมงเพื่อรักษาความหวาน ทำให้การขนส่งเป็นขั้นตอนสำคัญในระบบการผลิต ทำให้เป็นปัจจัยสำคัญในการตั้งโรงงานน้ำตาลในพื้นที่ใกล้แหล่งเพาะปลูก กล่าวคือ ถ้าโรงงานน้ำตาลตั้งอยู่ใกล้ไร่อ้อยจะสามารถประหยัดค่าขนส่งลงได้เป็นจำนวนมาก นอกจากนี้โรงงานน้ำตาลยังต้องตั้งอยู่ใกล้ถนนเพื่อให้การขนส่งโดยรถบรรทุกขนาดใหญ่ทำได้โดยสะดวก³⁰⁹ สถานที่ตั้งโรงงานน้ำตาลจึงมักตั้งอยู่ในเขตพื้นที่อำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี ซึ่งเป็นแหล่งปลูกอ้อยที่สำคัญ

4.5.2 อุตสาหกรรมแปรรูปมันสำปะหลัง

มันสำปะหลังเป็นพืชที่มีถิ่นกำเนิดในแถบร้อนของอเมริกาใต้ ต่อมาชาวโปรตุเกสได้นำไปปลูกที่ทวีปอาฟริกา และแพร่เข้ามาสู่เอเชียตั้งแต่คริสต์ศตวรรษที่ 17 โดยปลูกในอินเดียและศรีลังกา จากนั้นแพร่เข้ามาในประเทศไทยมาเลเซีย และเริ่มมีการปลูกครั้งแรกในประเทศไทยเมื่อ พ.ศ.2393 ทางภาคใต้ ในระยะแรกปลูกไว้เพื่อการบริโภคภายในครัวเรือนเท่านั้น ต่อมาจึงขยายเป็นการค้า

³⁰⁸ อำนาจ ปะติเส. (2516). *เศรษฐกิจการค้าน้ำตาลทราย*. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 174.

³⁰⁹ อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). *ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539*. หน้า 113.

การนำพันธุ์มันสำปะหลังมาปลูกครั้งแรกเป็นพันธุ์ชนิดหวาน ที่เรียกว่า มันพันธุ์ห่านา³¹⁰ ในระยะแรกใช้ปลูกร่วมกับยางพารา เมื่อต้นยางพารายังเล็กอยู่ตามสวนยางในภาคใต้ และตอนหลังได้กระจายไปยังบริเวณอื่น ๆ ทั่วประเทศไทย ในขณะนั้นประเทศไทยยังต้องมีการนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังจากอินโดนีเซียในรูปของแป้งมันผ่านพ่อค้าคนกลางชาวสิงคโปร์ ซึ่งเป็นผู้จัดจำหน่ายบรรดาสินค้าต่าง ๆ ที่ผลิตในแหลมอินโดจีนและเอเชียใต้ ดังนั้นคนไทยจึงเรียกแป้งชนิดนี้ว่า แป้งสิงคโปร์ เพื่อให้ต่างจากแป้งข้าวเหนียว แป้งข้าวเจ้า และแป้งสาลี ใช้ในการปรุงอาหารคาวหวานบ้าง ใช้ในอุตสาหกรรมกระดาษ และอุตสาหกรรมผ้า นอกจากนี้ยังมีการแปรรูปเป็นของหวานชนิดหนึ่งมีเส้นยาว ๆ ใสใส มีลักษณะคล้ายลอดช่อง จึงเรียกกันว่า ลอดช่องสิงคโปร์ เพื่อให้ต่างจากลอดช่องไทยที่เป็นขนมไทยแต่โบราณ และนำไปผลิตเป็นเม็ดสาเกและวุ้นเส้น

หลังสงครามโลกครั้งที่สอง ความต้องการใช้แป้งมันสำปะหลังในประเทศเพิ่มมากขึ้น จนทำให้มีความพยายามทดลองผลิตแป้งมันสำปะหลังขึ้นภายในประเทศ ผู้ริเริ่มคนหนึ่งในช่วงเวลานั้นในภาคตะวันออก คือ ร.ต.ท.สุรียน ไรวา³¹¹ ซึ่งได้ตั้งโรงงานมันสำปะหลังขึ้นโดยใช้ชื่อ บริษัท เอส.อาร์-บราเดอร์ จำกัด ตั้งอยู่ที่ตำบลบางพระ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี การผลิตมันสำปะหลังในประเทศไทยได้ผลดีเกินคาด เพียง 2-3 ปีก็สามารถครองตลาดในประเทศได้โดยมิต้องนำเข้า และต่อมาอีกเพียง 2-3 ปีก็สามารถส่งออกไปขายยังต่างประเทศทั้งได้หวัน ญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา

การที่ประเทศไทยสามารถผลิตแป้งมันสำปะหลังออกมาใช้ทั้งในประเทศและส่งออกในบางประเทศ แต่ก็ยังคงมีตลาดที่จำกัด มันสำปะหลังมีความสำคัญขึ้นมาเป็นพืชเศรษฐกิจได้นั้น เกิดจากการค้นพบความสำคัญของกากมันสำปะหลัง กากมันสำปะหลัง คือ ส่วนของมันสำปะหลังที่เหลือเป็นกากจากการทำแป้งมันสำปะหลัง กากนี้มีจำนวนมาก ไม่มีราคา และยังเป็นภาระของโรงงานที่จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการดักขึ้นและขนไปทิ้ง ซึ่งหากใครอยากได้กากมันสำปะหลังนี้ทางโรงงานก็จะให้เปล่าแต่ต้องมาขนเอาไปเอง

³¹⁰ ศุภกิจ นัมมานนรเทพ. (2522). มันสำปะหลังไทย อดีต ปัจจุบัน และอนาคตยังสดใส. โรงพิมพ์มิตรสยาม. หน้า 2.

³¹¹ ศุภกิจ นัมมานนรเทพ. (2522). มันสำปะหลังไทย อดีต ปัจจุบัน และอนาคตยังสดใส. หน้า 4.

ต่อมาประมาณ พ.ศ.2497-2498 เกิดการแข่งขันกันระหว่างบริษัทเดินเรือที่บรรทุกสินค้าไปยังทวีปยุโรป (ขณะนั้นยังไม่มีองค์การตลาดร่วมยุโรป) มีการตัดราคาค่าระวางเรือลงต่ำมาก เช่น ค่าระวางเรือจากกรุงเทพฯ ไปยังประเทศเยอรมันเพียงตันละ 112 บาท จึงมีพ่อค้าไทยร่วมมือกับบริษัทเดินเรือยุโรปทดลองนำกากมันสำปะหลังบรรทุกเรือไปขายให้แก่โรงงานผลิตอาหารสัตว์สำเร็จรูปในประเทศเยอรมัน ปรากฏว่าโรงงานทดลองใช้วัตถุดิบใหม่จากประเทศไทยแล้วได้ผลผลิตดีจึงมีความสนใจมาก เพราะมีราคาถูกอย่างมากเมื่อเทียบกับราคาธัญพืชอื่น ๆ ที่ผลิตขึ้นหรือนำเข้าจากประเทศในทวีปยุโรปด้วยกันในขณะนั้น จึงเสนอราคารับซื้อกากมันสำปะหลัง แต่เนื่องจากกากมันสำปะหลังมีจำกัด และเสียเวลารอคอยตักขึ้นมาจากบ่อมาตากแดดกองทิ้งไว้ ซึ่งจะทำให้สะดวกก็เฉพาะในฤดูร้อน จึงไม่ทันกับความต้องการของผู้ซื้อในทวีปยุโรปที่เสนอซื้อกันเข้ามามากขึ้น ดังนั้นใน พ.ศ.2500 ศาสตราจารย์ อาร์ ชัตเตอร์ นักวิทยาศาสตร์ชาวเยอรมัน ซึ่งเข้ามาตั้งสำนักงานตรวจสอบสินค้าอยู่ในประเทศไทย จึงได้เสนอให้พ่อค้าชาวไทยใช้เครื่องมือช่วยในการผลิตโดยนำเครื่องแสมเมอร์-มิกค์ ซึ่งเป็นเครื่องมือเข้ามาจากเยอรมัน โดยให้พ่อค้าหรือชาวไร่นำเอามันสำปะหลังสดไปหั่นเป็นชิ้นเล็ก ๆ นำไปตากในลานให้แห้ง แล้วจึงนำมาเข้าเครื่องโม่ปั่นเป็นมันสำปะหลังปั่น โดยส่งออกแทนแป้งหรือเศษแป้งหรือผสมกันส่งออกไปให้ทันความต้องการของตลาดยุโรป ซึ่งได้มีผู้ซื้อขึ้นอีกในประเทศเนเธอร์แลนด์ และเบลเยียม การส่งออกในขณะนั้นใช้บรรจุกระสอบลงเรือบรรทุกไปถึงยุโรป โดยผู้ซื้อต้องซื้อกระสอบบรรจุด้วยจะไม่มี การส่งคืนกระสอบเปล่า

เมื่อตลาดรับซื้อในยุโรปขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว ผู้ผลิตในประเทศไทยก็ตื่นตัวลงทุนเพิ่มขึ้น แต่การส่งเครื่องโม่จากต่างประเทศมีราคาแพง โรงงานจักรกลที่จังหวัดชลบุรีได้มีการทำเครื่องโม่มันสำปะหลังเลียนแบบขึ้นมาได้ในราคาที่ถูกลงกว่ากันหลายเท่าตัว ดังนั้นโรงงานผลิตมันป่นและกากมันเส้นจึงเกิดขึ้นในจังหวัดชลบุรีจำนวนมากในระยะนั้นและเพิ่มขยายจำนวนเพิ่มขึ้นเรื่อยมา

การส่งออกกากมันสำปะหลังหรือมันสำปะหลังป่นไปยังต่างประเทศเป็นไปด้วยดี เริ่มมีพ่อค้าที่ถือโอกาสโกงโดยผสมวัสดุอื่นที่มีราคาถูกลงไป เช่น ชังข้าวโพด เปลือกถั่วลิสง ดินเหนียว บดละเอียดและทรายละเอียดลงไปในส่วนที่ส่งออกไปให้มีการปลอมปน

เช่นนี้จะสร้างความเสียหายแก่ส่วนรวม ดังนั้นพ่อค้าที่สุจริตกับผู้รับซื้อในยุโรปจึงหาวิธีที่จะแก้ไขการปลอมปนดังกล่าว จึงได้แนวทางที่จะผลิตมันสำปะหลังซึ่งมีลักษณะเป็นมันชื้นหรือมันหั่นตากแห้ง ซึ่งจะสามารถตรวจสอบการปลอมปนได้ง่าย แต่ก็มีปัญหาตรงที่สินค้ามันชื้นหรือมันหั่นตากแห้งนี้ จะมีระวางเรือมากกว่ามันสำปะหลังปน

ต่อมาได้เกิดปัญหาค่าระวางเรือสูงขึ้น เนื่องจากประเทศต่าง ๆ ในยุโรปได้รวมตัวกันเป็นกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจยุโรป หรือตลาดร่วมยุโรป ค่าระวางเรือที่เคยแย่งกันตัดราคาก็มีการแก้ไข มีการกำหนดอัตราค่าระวางให้สูงขึ้น ดังนั้นการส่งออกที่ทำอยู่จึงต้องเสียค่าระวางมากขึ้น บริษัทผู้นำเข้ารายใหญ่ 2 แห่ง คือ บริษัท ปีเตอร์ เครเมอร์ (เยอรมัน) กับบริษัท โครหัน (ฮอลแลนด์) จึงร่วมมือกับบริษัทผู้ผลิตส่งออกไทย คือ บริษัท ไทยวา จำกัด นำเครื่องจักรจากประเทศเยอรมันเข้ามาทดลองผลิตมันสำปะหลังอัดเม็ดขึ้นที่อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา เมื่อ พ.ศ.2509 -2510 ปรากฏว่าได้ผลเป็นที่น่าพอใจ สามารถอัดมันเส้นให้มีขนาดเล็กลงเกือบครึ่งหนึ่ง โดยสูญเสียน้ำหนักระหว่างการผลิตเพียง 5-6 เปอร์เซ็นต์ แต่สามารถลดต้นทุนค่าระวางเรือไปได้ไม่ต่ำกว่าตันละ 100 บาท ในปัจจุบันการส่งออกส่วนใหญ่เป็นมันสำปะหลังอัดเม็ดที่ผลิตจากเครื่องจักรที่ทำในประเทศไทย

สำหรับเกษตรกรแล้ว การปลูกมันสำปะหลังเพื่อป้อนให้กับโรงงานแปรรูปแป้งมันและอาหารสัตว์ เป็นที่แพร่หลายอย่างรวดเร็วในช่วง 2 ทศวรรษ 2490-2510 โดยช่วงระยะแรกของการทำไร่มันสำปะหลัง ชาวบ้านส่วนใหญ่มีรายได้มากขึ้น เนื่องจากผลผลิตได้ราคาดีและดินยังมีความอุดมสมบูรณ์ ต่อมาเกิดการขยายพื้นที่เพาะปลูกไปทั่วภาคตะวันออกเฉียงเหนืออย่างรวดเร็ว ทำให้ราคามันตกต่ำ ประกอบกับดินเริ่มจืด ทำให้ต้องซื้อปุ๋ยและยาฆ่าหญ้ามาใช้ รายได้จึงไม่เพียงพอกับเงินที่กู้ยืมมาเพาะปลูกมัน ชาวบ้านบางส่วนเริ่มมีหนี้สินมากขึ้น หลายรายต้องมีหนี้สินและขายที่ดินไป

ผลผลิตมันสำปะหลังที่ได้จากการทำไร่มันสำปะหลังในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือต้องนำมาแปรรูปใหม่เกือบทั้งหมด เนื่องจากมันสำปะหลังเป็นพืชที่ไม่สามารถรับประทานแบบดิบได้ ทั้งยังไม่เป็นที่นิยมในการรับประทานของคนทั่วไป ผลผลิตจากมันสำปะหลังจึงถูกนำมาแปรรูปโดยที่ผลผลิตประมาณร้อยละ 70 ถูกแปรรูปไปเป็นมันเส้น มันอัดเม็ด เพื่อนำไปใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตอาหารสัตว์ และส่วนที่เหลือประมาณร้อยละ 30 จะถูกแปรรูปเป็นแป้งมัน ในส่วนของ

พัฒนาการในการแปรรูปมันสำปะหลังของประเทศไทยนั้น มีความก้าวหน้านับตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เรื่อยมา โดยเฉพาะที่ชลบุรีและระยองซึ่งเป็นทั้งแหล่งผลิต และแปรรูปมันสำปะหลังที่สำคัญ

ในบรรดาผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังแปรรูปนั้น แป้งมันสำปะหลังและแป้งสาคุเป็นรูปแบบของการแปรรูปมันสำปะหลังในเชิงอุตสาหกรรมในระยะเริ่มแรกของไทย มีจุดเริ่มต้นในภาคตะวันออก โดยมีเทคนิคการผลิตง่าย ๆ และเป็นอุตสาหกรรมในครัวเรือน ผลิตภัณฑ์ที่ได้ถูกนำมาจำหน่ายในประเทศแทบทั้งหมด ต่อมาหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ได้มีการตั้งโรงงานผลิตแป้งมันสำปะหลังที่ทันสมัยขึ้นที่ชลบุรี เพื่อส่งไปจำหน่ายยังสหรัฐอเมริกา การตั้งโรงงานดังกล่าวมีผลทำให้การปลูกมันสำปะหลังได้เปลี่ยนจากการปลูกเพื่อบริโภคเองมาปลูกเพื่อการค้า ในขั้นตอนของการทำแป้งนั้น หลังจากการสกัดเอาน้ำแป้งออก ซึ่งทำได้โดยนำท่อนมันที่ขูดเปลือกออกแล้วเข้าสู่เครื่องบด บดเสร็จแล้วก็นำเข้าเครื่องแยกเอากากและน้ำแป้งออกจากกัน ซึ่งกากมันจะถูกนำไปตากแดดให้แห้ง เพื่อใช้เป็นส่วนประกอบอาหารสัตว์ หรือนำไปผสมกับมัน เพื่อทำมันอัดเม็ดต่อไป

โรงงานแป้งมันแห่งแรกในประเทศไทย สันนิษฐานว่า คือ โรงงานเลียงเซ่ง ตั้งอยู่ริมแม่น้ำบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทราผลิตแป้งได้เดือนละ 4,000 – 5,000 ตัน ผลิตได้เฉพาะแป้งชั้นสอง นอกจากนั้นยังรับซื้อแป้งเปียกและแป้งแห้งจากโรงงานเล็ก ๆ ละแวกนั้นมาปรับปรุงใหม่ กล่าวกันว่า บริษัทเลียงเซ่งจำกัดนี้ เป็นบริษัทแรกที่สามารถส่งแป้งไปขายตลาดยุโรปและเอเชีย ส่วนโรงงานที่ทันสมัยในจังหวัดชลบุรี ในเวลาต่อมา พ.ศ.2510 มีโรงงานแป้งขนาดใหญ่ (แต่ยังคงใช้วิธีการผลิตแบบเก่าอยู่เพราะข้อจำกัดด้านเทคโนโลยี) จำนวน 4 บริษัท มีกำลังการผลิตรวมประมาณ 110,000 ตันต่อปีคือ บริษัท เอส อาร์ บาร์เตอร์ จำกัด, บริษัท ไทยวา จำกัด, บริษัท ตรีภูมิตำ จำกัด, และบริษัทเกรียงฤทธิ์ จำกัด³¹²

การแปรรูปแป้งมันสำปะหลังในจังหวัดชลบุรี ซึ่งเป็นแหล่งผลิตดั้งเดิมนั้น มีลักษณะเด่นที่น่าสนใจประการหนึ่ง ในแง่ความพร้อมและความสามารถในการปรับตัวของผู้ประกอบการในการผลิตแป้งมัน กล่าวคือ การลงทุนในโรงงานที่อาศัยเครื่องจักรทันสมัยในการผลิตแป้งมันนั้นต้องใช้เงินลงทุนสูง อย่างต่ำประมาณ 30 – 35 ล้านบาท ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จึงนิยมผลิตโดยใช้เครื่องจักรผสมกับการใช้แรงงานคน เพราะสามารถแก้ปัญหาเรื่องหัวมันขาดตลาดได้ ทั้งนี้เพราะ

³¹² สมบูรณ์ ศิริประชัย. (2530). รายงานวิจัยเรื่องมันสำปะหลังในเศรษฐกิจไทย: จากความรู้สู่ความรู้ ความมั่งคั่ง พรมแดนแห่งความรู้ (เล่ม 1). หน้า 4-165.

โรงงานจะต้องรับซื้อมันสำปะหลังจากชาวไร่ และในสมัยนั้นโรงงานไม่ได้ทำอะไรเป็นของตนเอง การระดมซื้อมันสำปะหลังป้อนเครื่องจักรครั้งละมาก ๆ มักทำไม่ได้เต็มที่ เมื่อเป็นเช่นนี้ก็ต้องรอให้ชาวไร่ชุดหัวมัน 2 – 3 วัน การรอนานทำให้คุณภาพมันสำปะหลังเสื่อมและแป้งมีคุณภาพต่ำ ดังนั้นโรงงานขนาดใหญ่จึงแก้ปัญหาด้วยการซื้อแป้งหยาบจากโรงงานทั่วไปนำมาบดให้ละเอียดแล้วบรรจุถุง นอกจากนี้ยังซื้อแป้งเปียกมาอบให้แห้งแล้วบรรจุถุงเพื่อจำหน่ายต่างประเทศต่อไป³¹³ ซึ่งแรงงานคนจะเข้ามาทำหน้าที่ในการส่วนของการนำเอาแป้งหยาบมาบด รวมถึงการอบแป้งเปียก

แป้งมันสำปะหลังที่ผลิตได้จากโรงงานผลิตแป้งมันสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการผลิตภาคอุตสาหกรรมได้หลายอย่าง อาทิ แป้งมันสำหรับประกอบอาหารการผลิตน้ำเชื่อม หัวเชื่อน้ำตาล ผงชูรส แป้งแปรรูป อุตสาหกรรมสิ่งทอ กระดาษ และกาว³¹⁴ ซึ่งแต่เดิมการผลิตและการแปรรูปมันสำปะหลังของไทยมีเฉพาะแป้งมันและสาธู ต่อมาในปี พ.ศ. 2499 ได้มีชาวเยอรมันทดลองเอาจีแป้งซึ่งเป็นสิ่งที่เหลือเป็นกากมันสำปะหลังจากกระบวนการผลิตแป้งมัน ซึ่งกากมันสำปะหลังนี้ไม่มีราคาและมีเหลือทิ้งเป็นจำนวนมาก โดยโรงงานส่วนใหญ่มักจะให้คนงานในโรงงานขนไปทิ้ง ซึ่งชาวเยอรมันได้นำกากมันสำปะหลังส่งกลับไปประเทศเพื่อใช้ทดลองเลี้ยงสัตว์ ปรากฏว่าได้ผลดีและราคานำเข้าก็ไม่แพงนัก ทั้งนี้เพราะค่าระวางเรือจากกรุงเทพฯ ไปยังยุโรปตะวันตกมีการแข่งขันระหว่างสายการเดินเรือของยุโรปด้วยกันเอง ทำให้ค่าระวางสินค้าไม่แพงมากนัก แต่เนื่องจากกากมันสำปะหลังมีจำนวนจำกัด มีการนำมาตากเฉพาะฤดูแล้งเท่านั้น เนื่องจากถ้าไม่นำกากมันสำปะหลังมาตากจะทำให้เกิดการเน่าเสียส่งกลิ่นเหม็น ประกอบกับจำนวนปริมาณกากมันสำปะหลังก็ไม่เพียงพอต่อความต้องการ จึงได้มีผู้นำเอาหัวมันสดมาหั่นเป็นชิ้น ๆ แล้วบดด้วยหินบดข้าว ปรากฏว่าเป็นมันป่นที่ได้รับความนิยมจากโรงงานอาหารสัตว์ในยุโรป จึงได้มีผู้นำเครื่องบดแบบแฮมเมอร์มิลล์มาผลิตมันป่น เพื่อส่งไปจำหน่ายยังประเทศเยอรมันตะวันตกสำหรับใช้เลี้ยงสัตว์ ต่อมาในปี พ.ศ.2500 ได้มีผู้นำเอากากมันสำปะหลังที่ทิ้งจากโรงงานผลิตแป้งมันมาผสมรวมกันเรียกว่ากากมันป่น (waste meal) ในพ.ศ.2503 – 2504 เนื่องจากผลิตภัณฑ์ชนิดนี้ขายดีมาก

³¹³ สมบูรณ์ ศิริประชัย. (2530). รายงานวิจัยเรื่องมันสำปะหลังในเศรษฐกิจไทย: จากความรุ่งโรจน์สู่ความมืดมน พรมแดนแห่งความรู้ (เล่ม 1). หน้า 4-167.

³¹⁴ เพชรรุ่ง เทียนปิวโรจน์. (2560). พัฒนาการทางเศรษฐกิจของภูมิภาคตะวันออกของไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ.2398 – 2519. หน้า 121.

จึงมีการปลอมปนมาปนกันมากโดยใช้ทราย แกลบ จี้เลื่อยผสมลงไป ผู้ซื้อยุโรปจึงหันไปซื้อมันเส้นแทน³¹⁵

ภายหลังการนำเอากากมันสำปะหลังไปแปรรูปเป็นอาหารสัตว์ได้สำเร็จ ทำให้การส่งซื้อ มันปนของประเศยุโรป โดยเฉพาะเยอรมันตะวันตกเริ่มสั่งซื้อมากขึ้น จากคราวละพันตันในระยะ เริ่มแรกเพิ่มเป็นคราวละหมื่นตันในช่วงระยะเวลาเพียง 4 – 5 ปี อีกทั้งราคาหัวมันสดก็มีราคาเพิ่ม มากขึ้น ส่งผลทำให้ตลาดการค้ำมันสำปะหลังในประเทศไทยก็ตื่นตัวอย่างมาก โดยเฉพาะที่จังหวัด ชลบุรี ลาดตากมันและโรงงานมันสำปะหลังปนเกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว สาเหตุหนึ่งน่าจะมาจาก ความสามารถของผู้ผลิตในจังหวัดชลบุรี ที่สามารถสร้างเลียนแบบเครื่องบดมันปนแฮมเมอร์มิลล์ ได้ในเวลาอันรวดเร็ว³¹⁶ แต่การส่งออกมันปนไปยังประเศยุโรปก็ประสบปัญหาในช่วง พ.ศ.2503 – 2504 เนื่องจากมีการปลอมปนทราย และจี้เลื่อยลงไป ซึ่งทำให้ผู้ซื้อชาวต่างประเทศประสบกับ ภาวะเดือดร้อนจากการที่ได้รับสินค้าที่ไม่มีมาตรฐาน ทำให้รัฐบาลไทยเริ่มเข้ามาแทรกแซงกิจการ มันสำปะหลังแปรรูป โดยการแทรกแซงเริ่มมีขึ้นอย่างจริงจังในเดือนมีนาคม ปี พ.ศ.2505 ผ่านการ ประกาศกฎกระทรวงเศรษฐกิจเรื่องมาตรฐานมันสำปะหลังปน³¹⁷ แต่อย่างไรก็ตามทำให้ผู้ซื้อ มันสำปะหลังปนชาวต่างประเทศก็เริ่มหันมาหากิจการมันเส้น หรือมันหั่นชิ้นตากแห้งแทน จนทำ ให้การส่งออกมันสำปะหลังปนลดลงจนไม่มีความสำคัญต่ออุตสาหกรรมมันสำปะหลังแปรรูป ตั้งแต่นั้น พ.ศ.2506 ทั้งนี้สาเหตุที่ทำให้มันสำปะหลังปนหมดความสำคัญลงมิได้มีเพียงปัญหาการ ปลอมปนวัตถุอื่นเท่านั้น แต่ยังมีสาเหตุต่าง ๆ ประกอบด้วยตั้งแต่มันสำปะหลังปนของไทยนั้นค่อย ๆ คุณภาพกว่าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังแปรรูปชนิดอื่น ๆ ค่าการจัดการในการบรรจุผลิตภัณฑ์ค่อนข้าง

³¹⁵ พิศาล มโนลิหกุล. (2522). *มันสำปะหลัง*. กรุงเทพฯ : เอเชียเพลส. หน้า 29. อ้างถึงใน อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). *ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 109.

³¹⁶ สมบูรณ์ ศิริประชัย. (2530). *รายงานวิจัยเรื่องมันสำปะหลังในเศรษฐกิจไทย: จากความรุ่งโรจน์สู่ ความมืดมน พรหมแดนแห่งความรู้ (เล่ม 1)*. หน้า 4-160.

³¹⁷ สมบูรณ์ ศิริประชัย. (2530). “การค้ำมันสำปะหลังไทย : พัฒนาการการส่งออกมันสำปะหลังของไทย ตั้งแต่นั้นสงครามโลกครั้งที่ 2 (พ.ศ.2489 – 2525)” ใน *วารสารเศรษฐศาสตร์ธรรมศาสตร์*. 5(3) (กันยายน 2530). หน้า 26.

แพง เนื่องจากมันป่นต้องบรรจุลงกระสอบ ในขณะที่มันสำปะหลังแปรรูปชนิดอื่น ๆ สามารถขนส่งในรูปของการเทกองรวมกันได้³¹⁸

การที่ผู้ซื้อมันสำปะหลังแปรรูปชาวตะวันตกหันมาสนใจมันสำปะหลังหั่นชิ้นตากแห้งหรือมันเส้นนั้นเนื่องจากมันสำปะหลังแปรรูปประเภทนี้ปลอมปนวัตถุอื่นได้ยากกว่ามันสำปะหลังป่น อีกทั้งในพื้นที่จังหวัดชลบุรีได้มีผู้คิดค้นทำเครื่องหั่นชิ้นมันขึ้น เรียกว่า โรงงานมันเส้น โดยในพื้นที่ภาคตะวันออกมีโรงงานมันเส้น 161 โรง มีกำลังผลิต 2,504 ตันต่อวัน³¹⁹ แต่ปัญหาที่สำคัญของมันเส้นคือข้อจำกัดเรื่องค่าขนส่งเนื่องจากมันเส้นกินพื้นที่ระวางบรรทุกมากกว่ามันป่น จึงมีการคิดค้นวิธีการแปรรูปมันสำปะหลังให้กลายมาเป็นมันอัดเม็ด³²⁰ และมันอัดเม็ดนี้เองได้ทำให้มันสำปะหลังกลายมาเป็นพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของภาคตะวันออกในเวลาต่อมา

นับตั้งแต่ปี พ.ศ.2500 ปริมาณการผลิตมันสำปะหลังในพื้นที่ภาคตะวันออกเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก สืบเนื่องจากความต้องการของตลาดต่างประเทศ การส่งออกมันสำปะหลังของประเทศไทย มีการส่งออกในหลายลักษณะ คือ มันสำปะหลังหั่นชิ้น หรือ มันเส้น, แป้งมัน, กากมันสำปะหลัง หรือ จีแป้ง, สาคุ และแป้งสาคุ โดยในปี พ.ศ.2505 มูลค่าการส่งออกมันสำปะหลังแปรรูปของประเทศไทยมีมูลค่า 422 ล้านบาท ต่อมาในปี พ.ศ.2510 มีมูลค่าเพิ่มขึ้นกว่า 303 ล้านบาท เป็น 725 ล้านบาท และในปี พ.ศ.2519 เพิ่มขึ้นเป็น 7,476 ล้านบาท ซึ่งมูลค่าดังกล่าวทำให้มัน

³¹⁸ สมบูรณ์ ศิริประชัย. (2530). “การค้ามันสำปะหลังไทย : พัฒนาการการส่งออกมันสำปะหลังของไทย ตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 (พ.ศ.2489 – 2525)” ใน วารสารเศรษฐศาสตร์ธรรมศาสตร์. 5(3) (กันยายน 2530). หน้า 27 - 28.

³¹⁹ เพชรรุ่ง เทียนปิวโรจน์. (2560). พัฒนาการทางเศรษฐกิจของภูมิภาคตะวันออกของไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ.2398 – 2519. หน้า 141.

³²⁰ จุดกำเนิดของมันสำปะหลังอัดเม็ดในประเทศไทยเกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2508 โดยบริษัท ปีเตอร์เคมเมอร์ จำกัด และบริษัท ไคร์แห่งเยอรมนี ร่วมกับบริษัท ไทยวา จำกัด ได้ส่งเครื่องอัดเม็ดเข้ามาโดยเปิดโรงงานมันอัดเม็ดขึ้นครั้งแรกในประเทศไทยที่อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งการผลิตมันอัดเม็ดสามารถแก้ปัญหาในการขนส่งมันเส้นได้ เนื่องจากมันเส้นมีน้ำหนักเบาทำให้กินเนื้อที่ในระวางบรรทุกของเรือมากทำให้ค่าขนส่งสูง อีกทั้งการขนถ่ายมันเส้นยังทำได้ลำบาก แต่การผลิตมันอัดเม็ดสามารถทำให้มันเส้นมีปริมาณลดลงเกือบครึ่งหนึ่ง โดยสูญเสียน้ำหนักระหว่างการอัดเพียงร้อยละ 5 – 6 เท่านั้น ดูสมบูรณ์ ศิริประชัย, “การค้ามันสำปะหลังไทย : พัฒนาการการส่งออกมันสำปะหลังของไทยตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 (พ.ศ.2489 – 2525)” ใน วารสารเศรษฐศาสตร์ธรรมศาสตร์. 5(3) (กันยายน 2530). หน้า 32.

ลำปะหลังแปรรูปกลายเป็นสินค้าส่งออกที่มีมูลค่ามากเป็นอันดับ 2 รองจากข้าวที่มีมูลค่าส่งออกเท่ากับ 8,550 ล้านบาท³²¹

4.5.3 อุตสาหกรรมสับปะรดกระป๋อง

สับปะรดเป็นพืชพันธุ์พื้นเมืองของประเทศแถบอเมริกาใต้ เข้าใจว่าชาวอินเดียนพื้นเมืองบราซิลปลูกสับปะรดกันตามบริเวณชายฝั่งทะเลฝั่งตะวันออกและตอนเหนือของทวีปอเมริกาใต้นอกจากนี้ยังปลูกกันตามริมฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติกและแปซิฟิกของอเมริกากลาง ตลอดจนหมู่เกาะต่าง ๆ ในแถบเวสต์อินดีส์ ก่อนหน้าชาวยุโรปจะเดินเรือไปยังซีกโลกตะวันตกเสียอีก นักเดินเรือชาวสเปนคือ คริสโตเฟอร์ โคลัมบัส นับเป็นชาวยุโรปที่เดินเรือไปพบสับปะรดเป็นครั้งแรกเมื่อ ค.ศ.1493 ที่หมู่บ้านชาวอินเดียนพื้นเมือง และหลังจากทดลองรับประทานแล้ว เขาก็ตั้งชื่อเกาะนั้นว่า กัวเดอลูป (Guadalupe) แปลว่า การแพร่กระจาย ซึ่งต่อมานักเดินเรือชาวสเปนและโปรตุเกสเป็นผู้เผยแพร่พันธุ์สับปะรดไปยังประเทศต่าง ๆ ในตะวันออกไกล ในปี ค.ศ. 1600 ก็มีการปลูกสับปะรดกันแล้วในมาดากัสการ์ (มาลากาซี) อินเดียตอนใต้ ฟิลิปปินส์ ชวา (อินโดนีเซีย) และประเทศอื่น ๆ รวมทั้งประเทศไทยใน พ.ศ.2213-2243 ซึ่งจากการที่สับปะรดสามารถเจริญเติบโตได้ดีในเขตร้อนนี้ ทำให้นักพฤกษศาสตร์บางคนเข้าใจผิด โดยคิดว่าสับปะรดเป็นพืชที่มีถิ่นกำเนิดในเขตร้อนแถบคาบสมุทรมาลายูนี้เอง³²²

การปลูกสับปะรดในประเทศไทย สันนิษฐานว่ามีมาตั้งแต่สมัยอยุธยา เพราะสมัยนี้มีการติดต่อค้าขายกับต่างประเทศมาก ซึ่งก็มีพืชพรรณต่าง ๆ ติดเข้ามาด้วย ในเวลาต่อมาสับปะรดก็เป็นผลไม้ที่คนไทยคุ้นเคย พันธุ์ที่คุ้นเคยในอดีต คือพันธุ์อินทรชิต แบ่งออกเป็น 2 ชนิด คือ อินทรชิตแดง กับอินทรชิตเขียว แต่คนไทยจะเรียกพันธุ์ทั้งสองชนิดนี้ว่า พันธุ์พื้นเมือง ซึ่งนิยมนำมาประกอบอาหารประเภทแกง หรือแกงคั่ว และอาหารที่มีรสเปรี้ยว³²³

³²¹ เพชรรุ่ง เทียนปัวโรจน์. (2560). พัฒนาการทางเศรษฐกิจของภูมิภาคตะวันออกของไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ.2398 – 2519. หน้า 142.

³²² ม.ล.จารุพันธ์ ทองแถม. (2526). อุตสาหกรรมสับปะรดกระป๋องในประเทศไทย แพร่พิทยา. หน้า 2.

³²³ สมาน ศิริภัทร. (2534). เมืองเกษตร. มปท. หน้า 15

สำหรับการปลูกสับปะรดในจังหวัดชลบุรีที่ในเวลาต่อมามีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักกันดีของคนไทย เริ่มจากการที่มีบาทหลวงซึ่งมาประจำอยู่ที่อัสสัมชัญ ศรีราชา ได้นำพันธุ์สับปะรดเข้ามาอีกพันธุ์หนึ่ง(พันธุ์ปัตตาเวีย) ซึ่งเป็นพันธุ์ที่มีรสชาติค่อนข้างหวานและผลโตมาปลูกที่ศรีราชา แล้วได้เปลี่ยนชื่อเป็น สับปะรดศรีราชา ซึ่งเป็นที่นิยมของคนไทยเป็นอย่างมาก เพราะคนไทยเคยแต่รับประทานสับปะรดเปรี้ยว เมื่อมาเจอสับปะรดหวานจึงเกิดความนิยมกันมาก ทำให้อาชีพการเพาะปลูกสับปะรดเริ่มแพร่หลายมากขึ้นราวประมาณ พ.ศ.2510 ประกอบกับที่สาวาย ซึ่งเป็นแหล่งปลูกสับปะรดแหล่งใหญ่แห่งหนึ่ง ประสบปัญหาเรื่องที่ดินและแรงงานแพง การปลูกสับปะรดเริ่มไม่คุ้มกับทุนที่ลงไป นักลงทุนจึงหาที่สำหรับการลงทุนจึงมุ่งมาที่ประเทศในเขตร้อน ซึ่งที่ดินไม่แพงและค่าแรงถูก ประเทศไทยก็เป็นประเทศหนึ่งในหลายประเทศที่มีความเหมาะสม นักลงทุนจึงเข้ามาสร้างโรงงานพร้อมส่งเสริมให้ประเทศไทยปลูกสับปะรดกันมากขึ้น โดยเฉพาะที่จังหวัดชลบุรี เพื่อทำสับปะรดกระป๋องส่งออกนอกประเทศ

พื้นที่จังหวัดชลบุรีเป็นพื้นที่ที่มีการเพาะปลูกสับปะรดมากที่สุดในภาคตะวันออก เนื่องจากมีโรงงานสับปะรดกระป๋องตั้งอยู่หลายโรงงาน ทั้งนี้การที่โรงงานสับปะรดกระป๋องเข้ามาตั้งอยู่ในเขตพื้นที่จังหวัดชลบุรี ส่งผลโดยตรงต่อการขยายตัวของพื้นที่การเพาะปลูก เนื่องจากในช่วงของการก่อสร้างโรงงาน ทางโรงงานมีการส่งเสริมให้มีการเพาะปลูกสับปะรดเพื่อนำผลผลิตป้อนเข้าสู่โรงงาน พร้อมทั้งยังมีการนำเอาพันธุ์สับปะรดที่โรงงานต้องการ คือ พันธุ์ปัตตาเวีย มาแจกจ่ายให้ชาวบ้านนำไปเพาะปลูก³²⁴ อีกทั้งพื้นที่จังหวัดชลบุรีเป็นพื้นที่ที่มีภูมิอากาศและสภาพพื้นดินเหมาะสมแก่การเพาะปลูกสับปะรดเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในพื้นที่อำเภอศรีราชา

4.5.4 อุตสาหกรรมยางพารา

เมื่อยางพาราเป็นที่นิยมในการเพาะปลูกของชาวไร่ ทำให้ธุรกิจที่มีความเกี่ยวข้องกับยางพาราทั้งการรับซื้อยางตามสวนยางเพื่อนำไปขายแก่โรงงานแปรรูปยางพารา นอกจากนี้แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 1 ได้กระตุ้นความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ โดยการส่งเสริมการลงทุนจากภาคเอกชนทั้งนักลงทุนภายในประเทศและต่างประเทศ ทำให้เกิดกิจการ

³²⁴ เรื่องวิทย์ ลิมปนาท. (2545). ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตะวันออกก่อน พ.ศ.2525. หน้า 62.

อุตสาหกรรมใหม่ ๆ หลากหลายชนิดด้วยกัน โดยอุตสาหกรรมที่ใช้วัตถุดิบจากยางพารา หรือมียางพาราเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องกับกระบวนการผลิต แบ่งได้ 3 ประเภท คือ

1. อุตสาหกรรมยางดิบ ได้แก่ การผลิตยางชนิดต่าง ๆ ก่อนจะนำไปผลิตเป็นผลิตภัณฑ์ยางชนิดต่าง ๆ เช่น ยางแผ่นรมควัน ยางแท่ง น้ำยางข้น เป็นต้น
2. อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยาง ได้แก่ การผลิตผลิตภัณฑ์ยางในรูปแบบต่าง ๆ เช่น ถุงมือยาง ยางล้อ ชิ้นส่วนรถยนต์ เป็นต้น
3. อุตสาหกรรมไม้ยางพารา

อุตสาหกรรมยางพาราในระยะเริ่มแรก เริ่มต้นจากอุตสาหกรรมยางดิบที่เกิดขึ้นพร้อม ๆ กับการริเริ่มทำสวนยางพารา ในระยะแรกเริ่มเป็นการผลิตเฉพาะยางแผ่นรมควัน โดยในปี พ.ศ. 2493 จังหวัดระยองมีจำนวนโรงยางรมควัน 6 โรง³²⁵ เมื่อผ่านการรมควันแล้ว ผลิตภัณฑ์ยางรมควันที่ได้ทั้งหมดจะถูกส่งไปยังโรงงานในพื้นที่กรุงเทพฯ เนื่องจากในพื้นที่ภาคตะวันออกไม่มีโรงงานที่จะนำยางแผ่นรมควันไปแปรรูป อุตสาหกรรมการผลิตยางแท่งของไทยเกิดขึ้นในพ.ศ. 2511 โดยโรงงานผลิตยางแท่งเริ่มเข้ามาตั้งโรงงานในภาคตะวันออกครั้งแรกในปี พ.ศ. 2512 ภายใต้การริเริ่มของบริษัทอุตสาหกรรมยางตะวันออก จังหวัดจันทบุรี³²⁶ ซึ่งสามารถรับซื้อยางแผ่นรมควันจากในพื้นที่จังหวัดจันทบุรี และจังหวัดใกล้เคียงได้โดยตรง

4.5.5 อุตสาหกรรมป่าไม้

อุตสาหกรรมป่าไม้ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกมีจุดเริ่มต้นมาตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี (เจิม แสง-ชูโต) ได้ขอพระบรมราชานุญาตทำป่าไม้กระยาเลย* ในพื้นที่ศรีราชา ซึ่งแรกเริ่มสัมปทานนั้นพื้นที่การทำป่าไม้กระยาเลยอยู่ในเขตพื้นที่อำเภอศรีราชา แต่ต่อมาเขตสัมปทานได้ขยายออกไปยังพื้นที่จังหวัดอื่น ๆ ในภาคตะวันออกด้วย โดยแรกเริ่มดำเนินการได้มีการจัดตั้งบริษัทชื่อว่าบริษัทป่าไม้กระยาเลยศรีราชา ในปี พ.ศ. 2441

³²⁵ เรืองวิทย์ ลิมปนาท. (2545). ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตะวันออกก่อน พ.ศ. 2525. หน้า 58.

³²⁶ ชูลิทธิ์ โอภาสวงศ์ และเวท ไทยนุกูล. “100 ปียางพาราไทย” ใน วารสารยางพารา. (เมษายน - มิถุนายน 2542). หน้า 19.

* ไม้กระยาเลย คือ ไม้ทั่วไปที่มีไซ้ไม้สัก หรือ ไม้ยาง.

แต่ต่อมาในปี พ.ศ. 2451 ได้เปลี่ยนชื่อเป็นบริษัทศรีราชาทุน จำกัด และเปลี่ยนเป็นบริษัท ศรีมหาราชา จำกัด ในปี พ.ศ. 2474³²⁷

เมื่อเริ่มดำเนินกิจการบริษัทป่าไม้กระยาเลยศรีราชาเป็นธุรกิจส่วนบุคคลของเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี ในรูปแบบของการเป็นเจ้าของและผู้จัดการ แม้ว่าจะมีการว่าจ้างชาวต่างชาติเข้ามาทำหน้าที่ในฐานะผู้ช่วยและที่ปรึกษาของบริษัท แต่อำนาจการตัดสินใจและการบริหารงานยังอยู่ในอำนาจของเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี ทั้งนี้การดำเนินธุรกิจป่าไม้เป็นกิจการที่ต้องใช้เงินทุนเป็นจำนวนมาก เนื่องจากต้องใช้เครื่องจักร เครื่องทุ่นแรงที่มีความทันสมัย อีกทั้งไม้กระยาเลยมีความหนักทำให้การขนส่งไม้เป็นไปด้วยความยากลำบากและต้องเสียค่าใช้จ่ายในการขนส่งเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ยังต้องมีการตั้งโรงเลื่อยและขนส่งไม้แปรรูปไปยังตลาดไม้ จากค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูงทำให้เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีประสบกับปัญหาทั้งทางด้านเงินทุน แรงงาน เทคโนโลยี และการจัดการ ทำให้การดำเนินการของบริษัทต้องหยุดการดำเนินการเป็นบางครั้ง รวมถึงมีการขายหุ้นและกู้ยืมเงินจากพระคลังข้างที่เป็นจำนวนมากเพื่อพุงกิจการ เมื่อท่านเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีถึงแก่อสัญกรรมในปี พ.ศ. 2474 บริษัทศรีราชาทุน จำกัด จึงถูกพระคลังข้างที่เข้ามาดำเนินการแทน เปลี่ยนชื่อเป็นบริษัทศรีมหาราชา จำกัด และเป็นทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์³²⁸

ภายหลังการเปลี่ยนชื่อเป็นบริษัทศรีมหาราชา จำกัด ได้มีการปรับปรุงและขยายกิจการในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2490 – 2495 โรงเลื่อยของบริษัทศรีมหาราชา จำกัด ได้ผลิตไม้แปรรูปได้เดือนละ 600 – 700 ตัน บริษัทได้ส่งไม้เหล่านี้ไปจำหน่ายกรุงเทพฯ และจังหวัดต่าง ๆ เมื่อกิจการป่าไม้ในท้องถิ่นขยายตัวขึ้น มีการตัดไม้ในเขตสัมปทานอยู่ลึกเข้าไปตอนในของพื้นที่มากขึ้น บริษัทศรีมหาราชาจึงจำเป็นต้องสร้างทางรถไฟเพื่อใช้ในการขนส่งไม้กระยาเลยออกจากพื้นที่เขตสัมปทานมายังโรงเลื่อยและท่าเรือที่เกาะลอยเพื่อส่งไปจำหน่าย ทางรถไฟสายดังกล่าวสร้างขึ้นในเขตพื้นที่ศรีราชาไปตามแนวถนนสุขุมวิททางด้านทิศตะวันออกไปจนถึงเขตอำเภอแกลง จังหวัดระยอง รวมมีระยะทางยาวทั้งหมด 51.775 กิโลเมตร มีสถานีรถไฟของบริษัทศรีมหาราชา จำกัด

³²⁷ ภารดี มหาขันธ์. (2552). พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ชลบุรี. ชลบุรี : สาขาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 91.

³²⁸ ภารดี มหาขันธ์. (2552). พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ชลบุรี. หน้า 91.

ทั้งสิ้น 7 สถานี คือ สถานีศรีราชา สถานีเจม สถานีเจมจอมพล สถานีเจ้าพระยา สถานีสุรศักดิ์ สถานีมนตรี และสถานีเฉลิมลาภ³²⁹

นอกจากการสร้างทางรถไฟแล้วบริษัทศรีมหาธา จำกัด ยังได้มีการปรับปรุงการผลิตไม้โดยใช้เครื่องจักรที่มีความทันสมัยมากขึ้น ทำให้เพิ่มขีดความสามารถในการผลิตไม้แปรรูป มีการขยายกิจการผ่านการก่อตั้งบริษัทไม้อัดศรีราชา ในปี พ.ศ.2500³³⁰ เพื่อผลิตไม้อัดจากเศษไม้ที่เหลือทิ้งจากการตัดไม้และเศษไม้จากโรงเลื่อยไม้ (ภายหลังบริษัทนี้ได้ถูกผนวกรวมเข้าเป็นส่วนหนึ่งของบริษัทศรีมหาธา จำกัด ในช่วงปี พ.ศ.2507) และในปี พ.ศ.2504 มีการตั้งโรงงานฟิสิกส์ไลท์ขึ้นเพื่อผลิตทีโกบอร์ด โดยเอาเซฟวิ่งบอร์ดมาเคลือบสี และพิมพ์เป็นลวดลายต่าง ๆ การดำเนินการขยายกิจการนี้ได้สิ้นสุดแต่เพียงเท่านั้นในปี พ.ศ.2506 ได้มีการก่อตั้งโรงงานผลิตบล็อกและที่นอนขึ้นโดยใช้ใยมะพร้าวเป็นวัตถุดิบ มีชื่อเรียกว่า “ที่นอนสายรุ้ง” ต่อมาในพ.ศ.2509 ได้มีการขยายธุรกิจการผลิตไม้อัดโดยก่อตั้งโรงงานแผ่นใยไม้อัด หรือ ไฟเบอร์บอร์ด รวมถึงมีการจัดตั้งโรงงานผลิตประตูและผนังศรีราชาขึ้นโดยใช้แผ่นฮาร์ดบอร์ดกับโครงสร้างไม้ ซึ่งเป็นการนำเอาทรัพยากรที่มีอยู่มาสร้างเป็นผลิตภัณฑ์ใหม่ โดยมีการเปิดดำเนินการในปี พ.ศ.2514 นอกจากนี้บริษัทศรีมหาธา จำกัด ยังได้รับสัมปทานป่าไม้ในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรี และปราจีนบุรี ในปี พ.ศ.2514 และ พ.ศ.2517 ตามลำดับ³³¹

จะเห็นได้ว่าธุรกิจภายใต้การดำเนินการของบริษัทศรีมหาธา จำกัด มีการขยายกิจการเพื่อให้ครอบคลุมธุรกิจที่มีความเกี่ยวข้องกับไม้ ทั้งในด้านการขยายเขตพื้นที่สัมปทาน การก่อตั้งโรงเลื่อยไม้ พัฒนารูปแบบการขนส่ง และเพิ่มรูปแบบการแปรรูปไม้ แต่การขยายตัวดังกล่าวได้ส่งผลกระทบในแง่ลบต่อบริษัทเช่นกัน กล่าวคือ การขยายตัวของธุรกิจผ่านการเพิ่มกิจการต่าง ๆ ขึ้นมานั้นส่งผลกระทบโดยตรงต่อโครงสร้างงบประมาณ ทั้งนี้เพราะการขยายกิจการในมุมมองหนึ่งคือการเพิ่มรายจ่ายให้เพิ่มมากขึ้น ในขณะที่เดียวกันกิจการที่เพิ่มขึ้นมานั้นก็มิได้สร้างรายได้ในจุดที่คุ้มทุนให้กับบริษัท ทำให้บริษัทศรีมหาธา จำกัด ตกอยู่ในสถานะขาดทุนจากการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง ในปี พ.ศ.2527 ซึ่งเป็นปีที่บริษัทศรีมหาธา จำกัด ได้ดำเนินการขอปิดกิจการ

³²⁹ สมพงษ์ สมวงษ์. (บรรณาธิการ). (ม.ป.ป.). 100 ปี ศรีราชา. ม.ป.ท. : ม.ป.พ.. หน้า 67 - 69.

³³⁰ เพชรรุ้ง เทียนปัวโรจน์. (2560). พัฒนาการทางเศรษฐกิจของภูมิภาคตะวันออกของไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ.2398 – 2519 หน้า 144.

³³¹ เพชรรุ้ง เทียนปัวโรจน์. (2560). พัฒนาการทางเศรษฐกิจของภูมิภาคตะวันออกของไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ.2398 – 2519. หน้า 144 - 145.

นั้น ปรากฏว่าบริษัทประสบปัญหาขาดทุนสะสมถึง 250 ล้านบาท และเพื่อแก้ปัญหาดังกล่าวบริษัท จึงได้ประกาศขายกิจการแต่ไม่มีผู้ใดสนใจซื้อ แต่ท้ายที่สุดบริษัทปูนซีเมนต์ไทยซึ่งเป็นบริษัทหนึ่งในเครือทรพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ได้ขอโอนกิจการของบริษัทศรีมหาธาตุ จำกัด ไปดำเนินกิจการต่อโดยร่วมทุนกับบริษัทได้หวันและฮ่องกง โดยเป็นการเปิดบริษัทใหม่ยกเลิกกิจการเดิมทั้งหมดของบริษัทศรีมหาธาตุ จำกัด แต่ยังสงวนสิทธิ์ในการทำโรงงานผลิตที่นอนสายรุ้ง และสิทธิในสัมปทานป่าไม้ไว้ ส่วนโรงงานฮาร์ดบอร์ดได้มีการปรับปรุงเป็นโรงงานไม้อัดส่งออกต่างประเทศ³³²

4.5.6 อุตสาหกรรมกะปิและน้ำปลา

กะปิและน้ำปลาเป็นเครื่องปรุงรสที่มีความสำคัญในการประกอบอาหารของชาวไทย โดยการทำกะปิและน้ำปลานั้นเป็นสิ่งที่ทำเป็นอาชีพที่ทำกันมาเป็นระยะเวลายาวนานเนื่องจากเป็นความรู้พื้นบ้าน เพียงแต่ในช่วงทศวรรษ 2460 เป็นช่วงเวลาที่การทำกะปิและน้ำปลาเริ่มเปลี่ยนแปลงวิธีการผลิตเป็นการผลิตเชิงอุตสาหกรรม

การผลิตกะปิและน้ำปลาเป็นกระบวนการผลิตที่มีความเกี่ยวข้องกับการทำการประมง เนื่องจากวัตถุดิบหลักสำหรับการผลิตคือ ปลาและกุ้งเคย ดังนั้นพื้นที่ภาคตะวันออกจึงเป็นพื้นที่ที่ผลิตกะปิและน้ำปลาแหล่งหนึ่งที่มีความสำคัญ เนื่องจากความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติ ทำให้ปริมาณของสัตว์น้ำที่จับได้มีปริมาณมาก จนนำมาสู่การนำสัตว์น้ำจำนวนหนึ่งมาแปรรูปเพื่อป้องกันการเน่าเสียของสัตว์น้ำ กะปิและน้ำปลาจึงเป็นวิธีการผลิตของชาวบ้านที่อยู่อาศัยริมชายฝั่งทะเลมาตั้งแต่สมัยอดีต

การผลิตน้ำปลาในรูปแบบโรงงานผลิตน้ำปลาในพื้นที่ภาคตะวันออกมีจุดเริ่มต้นในช่วงทศวรรษ 2450 โดยในพื้นที่จังหวัดชลบุรี โรงงานน้ำปลาที่มีความเก่าแก่ที่สุดเริ่มผลิตน้ำปลาเพื่อการค้าคือ โรงงานน้ำปลาไพโรจน์ หรือ โรงงานน้ำปลาทั้งซังฮะ ที่เริ่มเปิดดำเนินการเมื่อพ.ศ. 2456³³³ เช่นเดียวกับในพื้นที่จังหวัดระยองที่โรงงานน้ำปลาเริ่มเปิดกิจการในช่วงเวลาเดียวกัน โดย

³³² เพชรรุ่ง เทียนปัวโรจน์. (2560). พัฒนาการทางเศรษฐกิจของภูมิภาคตะวันออกของไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ.2398 – 2519. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย. หน้า 145.

³³³ เส้นทางน้ำปลาไทย จากใต้ทะเลลึกสู่ผู้นำปรุงรสหยดใสในครัวเรือน, (ออนไลน์)
<https://mgronline.com/science/detail/9510000004398>, (วันที่ค้นข้อมูล 8 มิถุนายน พ.ศ.2562).

การดำเนินการผลิตน้ำปลามีจุดเริ่มต้นมาจากชาวจีน ในช่วงทศวรรษ 2450 ประเทศไทยยังไม่รู้จักผลิตภัณฑ์น้ำปลา เนื่องจากคนไทยยังใช้น้ำเค็ม ซึ่งมีวิธีการผลิตเช่นเดียวกับกะปิ รวมถึงยังมีการใช้เกลือ ส่วนน้ำปลานั้นถือว่าเป็นนวัตกรรมการผลิตของชาวจีนทางตอนใต้ จุดเริ่มต้นของน้ำปลาในประเทศไทยเกิดจากนายไต้เจี๊ยะ แซ่ทัง และนางเซ่งหมวย แซ่จิ้ว ชาวจีนอพยพที่เข้ามาตั้งถิ่นฐานและทำงานรับจ้างในพื้นที่จังหวัดชลบุรี โดยแรกเริ่มนายไต้เจี๊ยะ แซ่ทังได้ทำงานในโรงสีข้าว แต่ต่อมาได้หันมาขายปลาเค็ม และปลาสด บริเวณปลายสะพานทำน้ำอึกเกียน จังหวัดชลบุรี (ซอยท่าเรือพลี) ประกอบกับนายไต้เจี๊ยะเคยทำงานในโรงงานน้ำปลาที่จีนมาก่อน จึงได้ลองนำปลาสด ที่ตนเองซื้อมาจำหน่าย นำมาทดลองผลิตน้ำปลาออกขายในตลาดเป็นเจ้าแรกในปี 2456³³⁴

การผลิตน้ำปลาในช่วงเริ่มแรกของนายไต้เจี๊ยะประสบปัญหาอย่างมาก เนื่องจากคนไทยไม่รู้จักการใช้น้ำปลาปรุงอาหาร ทำให้ในระยะเริ่มแรกนายไต้เจี๊ยะต้องใช้น้ำเค็ม ที่นำมาผลิตกะปิ เป็นส่วนผสม และแจกน้ำปลาให้ชาวบ้านในพื้นที่ใกล้เคียงโรงงานได้ทดลองชิมน้ำปลา เมื่อชาวบ้านในจังหวัดชลบุรี และจังหวัดใกล้เคียงเริ่มรู้จักน้ำปลาของเขามากขึ้น นายไต้เจี๊ยะจึงตัดสินใจผลิตออกจำหน่าย อย่างเป็นเรื่องเป็นราว และน้ำปลายี่ห้อแรก ที่ถูกเปิดตัวให้เป็นที่รู้จักในจังหวัดชลบุรี และพื้นที่ใกล้เคียงก็คือ น้ำปลาตราดอกไม้ และตราโบแดง³³⁵

จากความสำเร็จของโรงงานน้ำปลาของนายไต้เจี๊ยะ แซ่ทัง และความนิยมในการใช้น้ำปลาเพื่อการประกอบอาหารที่เป็นที่แพร่หลายมากขึ้น ทำให้ธุรกิจโรงงานน้ำปลาก้าวเข้าสู่กระบวนการผลิตเชิงอุตสาหกรรม ทำให้มีการเปิดดำเนินการโรงงานน้ำปลาในพื้นที่ต่าง ๆ มากขึ้น ในพ.ศ. 2504 เฉพาะพื้นที่อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี เพียงแห่งเดียวมีโรงงานน้ำปลารวม 11 แห่ง³³⁶ ขณะที่จำนวนโรงงานน้ำปลาในพื้นที่จังหวัดระยองมีจำนวนถึง 25 แห่ง³³⁷ โดยพื้นที่ตั้งของโรงงาน

³³⁴ “ทั้งซังสะ”เจ้าของตราและตำรับ “ทิพรส”, (ออนไลน์)

<http://info.gotomanager.com/news/details.aspx?id=587>, (วันที่ค้นข้อมูล 8 มิถุนายน พ.ศ.2562).

³³⁵ “ทั้งซังสะ”เจ้าของตราและตำรับ “ทิพรส”, (ออนไลน์)

<http://info.gotomanager.com/news/details.aspx?id=587>, (วันที่ค้นข้อมูล 8 มิถุนายน พ.ศ.2562).

³³⁶ มยุรี พงษ์สมุทร. (2507). อุตสาหกรรมน้ำปลาในเขตท้องที่ อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี พ.ศ.2505 – 2506. ปริญญาานิพนธ์เศรษฐศาสตร์และสหกรณ์บัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์และสหกรณ์บัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. หน้า 7.

³³⁷ ทรงธรรม์ สานิชะ. (2508). อุตสาหกรรมน้ำปลาในจังหวัดระยอง พ.ศ.2506. ปริญญาานิพนธ์เศรษฐศาสตร์และสหกรณ์บัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์และสหกรณ์บัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. หน้า 8.

น้ำปลาส่วนใหญ่มักตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ดินชายเลน หรือพื้นที่ชายฝั่งทะเล เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมแก่การขนส่งทางน้ำ กล่าวคือ สะดวกต่อการที่ชาวประมงจะนำเรือมาเทียบท่าเพื่อจำหน่ายปลาแก่โรงงานน้ำปลา นอกจากนี้ยังสะดวกต่อการขนส่งน้ำปลาไปยังพื้นที่ต่าง ๆ โดยเฉพาะกรุงเทพฯ ซึ่งการขนส่งน้ำปลาในอดีตนั้นนิยมใช้การขนส่งทางเรือ เนื่องจากการเดินทางทางบกมิได้มีความสะดวกมากนัก แต่มิใช่ว่าจะไม่มี การขนส่งน้ำปลาไปขายทางบก เส้นทางคมนาคมทางบกนั้นมีความสำคัญสำหรับการขนส่งน้ำปลาไปขายยังพื้นที่ต่าง ๆ ทางตอนในของประเทศ โดยเฉพาะพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และเมื่อมีการตัดถนนสุขุมวิทและถนนสายอื่น ๆ ในพื้นที่ภาคตะวันออก ในช่วงทศวรรษ 2500 – 2510 การขนส่งน้ำปลาก็มีความสะดวกสบายมากขึ้น โดยเฉพาะการค้าปลาน้ำปลาในรูปแบบของตัวแทนจำหน่ายที่จะมีการขนส่งน้ำปลาไปขายในรูปแบบของรถบรรทุก³³⁸

4.5.7 อุตสาหกรรมพลอย

พลอยเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่ทำรายได้และสร้างชื่อเสียงให้กับจังหวัดจันทบุรีเป็นอย่างมาก พลอยเป็นสินค้าที่สามารถส่งออกไปจำหน่ายทั้งในประเทศและต่างประเทศ การขุดพลอยที่เฟื่องฟูจนทำให้พลอยจันทบุรีเป็นที่รู้จักเฟื่องทำขึ้นไม่นานนัก ในที่นี้จะพยายามลำดับภาพให้เห็นถึงการเติบโตของสินค้าพลอยที่เป็นหนึ่งในอัญมณี ที่ทำให้ปัจจุบันเป็นภาคเศรษฐกิจหนึ่งที่สำคัญของชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยเฉพาะจังหวัดจันทบุรี

การขุดพบพลอยในจังหวัดจันทบุรีเชื่อว่าการขุดพบกันมาแต่โบราณกาลแล้ว หลักฐานที่ปรากฏเป็นลายลักษณ์อักษรที่ชัดเจนคือ การเสด็จประพาสจันทบุรีในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อ พ.ศ.2419 ทรงมีพระราชนิพนธ์เกี่ยวกับการเข้าเฝ้าของราษฎรแถบจันทบุรี และได้ถวายพลอยและกากกรุ่นเป็นจำนวนมาก แสดงให้เห็นว่าชาวจันทบุรีได้ขุดค้นพบพลอยมาก่อนหน้านี้แล้ว การขุดพบพลอยในสมัยนั้นคาดว่าเป็นการพบโดยบังเอิญเนื่องจากการประกอบอาชีพและการดำรงชีวิตของประชาชน

³³⁸ดูรายละเอียดเพิ่มเติม มยุรี ฟองสมุทร. (2507). อุตสาหกรรมน้ำปลาในเขตท้องที่ อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี พ.ศ.2505 – 2506. ปรินิพนธ์เศรษฐศาสตร์และสหกรณ์บัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์และสหกรณ์บัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. หน้า 30 – 32.

แหล่งพลอยในจังหวัดจันทบุรี สามารถแบ่งออกได้กว้าง ๆ เป็นสองแหล่ง คือแหล่งพลอยในพื้นที่บริเวณตะวันตกของจังหวัดจันทบุรี และแหล่งพลอยในพื้นที่บริเวณตะวันออกของจังหวัดจันทบุรี

1. แหล่งพลอยในพื้นที่บริเวณตะวันตกของจังหวัดจันทบุรี อยู่บริเวณอำเภอท่าใหม่และอำเภอเมืองจันทบุรีบางส่วน ซึ่งครอบคลุมพื้นที่บริเวณเขาหัว เขาพลอยแหวน เขาสระแก้ว และบ้านบางกะจะ จากการศึกษาสภาพทางธรณีวิทยาของเทย์เลอร์ และสมาน บุราวาส (2496) พบว่าบริเวณเขาพลอยแหวนเคยเป็นปล่องภูเขาไฟ ซึ่งหินที่ล้อมรอบสุ่งไปหมดแล้ว มีบางบริเวณที่พบร่องรอยการระเบิดของภูเขาไฟ คือ มีหินบะซอลต์ หรือที่ชาวบ้านเรียกกันว่าหินโบก โผล่ให้เห็น แต่ส่วนใหญ่่มักจะผุเป็นสีแดงแทบทั้งสิ้น และจากรายงานของปราศรัย เสนิงวงศ์ ณ อยุธยา (2510) พบว่าลักษณะทางธรณีวิทยาบริเวณเขาหัว เขาสระแก้วและบ้านบางกะจะก็มีร่องรอยการระเบิดของภูเขาไฟเช่นเดียวกัน กล่าวคือลักษณะของหินแร่เกิดจากลาวาที่พุ่งออกมาจากภูเขาไฟ โดยเฉพาะหินบะซอลต์และเถ้าถ่านภูเขาไฟมักจะปะปนอยู่กับชั้นพลอย ซึ่งนักขุดพลอยใช้เป็นข้อสังเกตในการตามพลอย³³⁹ จะเห็นได้ว่าแหล่งพลอยในพื้นที่บริเวณตะวันตกของจังหวัดจันทบุรีนั้นเคยมีภูเขาไฟระเบิดมาก่อน จึงเป็นแหล่งกำเนิดของพลอยที่เกิดจากลาวาที่เย็นตัวลงเป็นหินบะซอลต์ อีกทั้งยังมีแร่ธาตุอื่น ๆ ปะปนอยู่ในชั้นดินบริเวณนี้ด้วย

พลอยที่ขุดพบบริเวณนี้จะเป็นพวกตระกูลแร่กากรุน ซึ่งได้แก่ พลอยสาแหรก พลอยสีน้ำเงิน หรือที่เรียกกันว่าไพลอนหรือเขียวส่อง พลอยสีเหลืองหรือที่เรียกกันว่าพลอยบุษย์ (บุษราคัม) และยังมีเพทาย โกเมน สวอดซ์ รวมทั้งไขพลอยหรือนิล (Spinel) ที่ถูกชะล้างจากผิวดินระดับต้น ๆ การขุดพลอยบริเวณนี้จะทำการขุดกันไม่กว้างขวางมากนัก เนื่องจากการขุดในสวนผลไม้และสวนยางพารา จึงจำเป็นต้องขุดระหว่างคันไม้ นอกจากนี้บริเวณที่ไม่ใช่สวนก็มีการขุดพบเช่นกัน ไม่ว่าจะเป็นบริเวณเชิงเขา ที่ราบลุ่มตามหุบเขาและยังมีการขุดบริเวณหนองน้ำอีกด้วย แหล่งพลอยในพื้นที่บริเวณตะวันตกของจังหวัดจันทบุรีนี้ถือได้ว่าเป็นแหล่งพลอยที่สำคัญของจังหวัดจันทบุรี

³³⁹ ประมวล ศิริพันธ์แก้ว. (2523). การศึกษาและรวบรวมเทคโนโลยีเกี่ยวกับการทำพลอยในจ.จันทบุรีและตราด. หน้า 9.

เนื่องจากการขุดพบพลอยที่นี้จำนวนมาก และเป็นพลอยที่มีชื่อเสียง มีความสวยงาม และมีลักษณะเฉพาะจนมีชื่อเรียกตามแหล่งกำเนิด เช่น เขียวบางกะจะ ถือได้ว่าเป็นการสร้างชื่อเสียงให้แก่แหล่งพลอยแห่งนี้เป็นอย่างมาก แม้ว่าในปัจจุบันพลอยจากแหล่งนี้จะหมดไปแล้วก็ตาม

2. แหล่งพลอยในพื้นที่บริเวณตะวันออกของจังหวัดจันทบุรี เป็นบริเวณติดต่อระหว่างด้านตะวันออกของจังหวัดจันทบุรีกับด้านตะวันตกของจังหวัดตราด บริเวณที่พบพลอยในเขตจังหวัดจันทบุรี คือ บริเวณเขาน้อย เขาชะอม บ้านสวนส้ม สะพานหิน เขาทอง บ้านเวฬุกลาง บ้านเวฬุล่าง บ้านสี่เสียด บ้านชากลาว บ้านตกรม และบ้านอ่างเอ็ด ส่วนบริเวณที่พบในจังหวัดตราดคือ บริเวณบ้านบ่ออิริ้ม บ้านตามี และบ้านบ่อนาว

พลอยที่พบในบริเวณเหล่านี้มีทั้งไขไพไลน เขียวส่อง นุชราคม ทับทิม และเพทาย แต่ยังไม่พบทับทิมสยาม เหมือนกับพบที่แหล่งพลอยในพื้นที่บริเวณตะวันตกของจังหวัดจันทบุรี จากรายงานของชุ่มเจษฎ์ จรัสชนะเพท (2496) กล่าวว่า พลอยที่ขุดได้บริเวณบ้านตกรม บ้านสี่เสียด และบ้านอ่างเอ็ดปะปนอยู่ในดินตะกอนที่ถูกน้ำพัดพาไป และบริเวณตามลำห้วย ส่วนบริเวณบ้านนาวพบพลอยในชั้นศิลาแลง พลอยที่พบบริเวณบ้านนาวนี้มีทั้งสีน้ำเงิน สีแดง และสีม่วง ส่วนแหล่งพลอยบริเวณนี้มีการขุดกันเมื่อประมาณ 70 ปีล่วงมาแล้ว(ประมาณราว พ.ศ. 2420) ส่วนบริเวณอื่น ๆ เพิ่งขุดพบกันเมื่อประมาณ 10 ปีที่ผ่านมา และจากการศึกษาสภาพทางธรณีวิทยาของแหล่งพลอยในพื้นที่บริเวณตะวันออกของจังหวัดจันทบุรีโดยฮิวส์ และบาเตอร์สัน (2510) พบว่า แหล่งพลอยเหล่านี้มีกำเนิดมาจากหินบะซอลต์ซึ่งปกคลุมเป็นบริเวณแนวยาวจากเหนือลงใต้ประมาณ 25 กิโลเมตร และกว้างประมาณ 3-4 กิโลเมตร และคาดว่าหินบะซอลต์นี้แข็งตัวจากลาวาซึ่งไหลมาจากตอนเหนือ³⁴⁰ ดังนั้นแหล่งพลอยในพื้นที่บริเวณตะวันออกของจังหวัดจันทบุรีนั้นจึงน่าจะมีลักษณะการกำเนิดเช่นเดียวกับทางตะวันตกของจังหวัดจันทบุรี โดยเกิดจากลาวาจากภูเขาไฟแข็งตัวเป็นหินบะซอลต์ และยังพบพลอยปะปนอยู่กับหินบะซอลต์ที่ผุเช่นเดียวกับทางตะวันตกของจังหวัดจันทบุรี

³⁴⁰ ประมวล ศิริพันธ์แก้ว. (2523). การศึกษาและรวบรวมเทคโนโลยีเกี่ยวกับการทำพลอยใน จ.จันทบุรี และตราด. หน้า 12.

การขุดพบพลอยบริเวณนี้ ส่วนใหญ่จะพบตามหุบเขา ห้วย และท้องนา เชื่อกันว่าพลอยที่พบบริเวณนี้ถูกน้ำพัดพามาติดกับดินตะกอนต่าง ๆ ในบริเวณที่ลุ่มและพื้นที่ทำนา การขุดพบพลอยนี้เกิดขึ้นโดยความบังเอิญเช่นเดียวกับทางตะวันตกของจังหวัดจันทบุรี แหล่งที่พบพลอยแหล่งแรก ๆ ในบริเวณนี้คือบริเวณบ้านเขาวง ขุดพบพลอยโดยการไถพรวนดินของชาวนา และเกิดจากน้ำฝนชะล้างดินและตะกอนต่าง ๆ จนพบพลอย เมื่อพบพลอยบริเวณนี้มากจึงเกิดการขุดพลอยกันอย่างจริงจังและเกิดการทำเหมืองพลอยในบริเวณนี้กันอย่างกว้างขวาง

กล่าวโดยสรุป การขุดพบพลอยในพื้นที่บริเวณจังหวัดจันทบุรีและตราด ส่งผลให้พื้นที่บริเวณนั้น ๆ เปลี่ยนแปลงเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณที่ขุดพบพลอยเป็นครั้งแรก ๆ ในจังหวัดจันทบุรี คือ ที่บ้านบางกะจะ แต่เดิมนั้นบริเวณนี้เต็มไปด้วยสวนผลไม้ สวนยางพารา ต่อมาเมื่อเกิดการขุดพบพลอย และข่าวแพร่กระจายออกไปจนเกิดการตื่นพลอยขึ้น ทำให้มีประชาชนหลั่งไหลอพยพเข้ามาอยู่อาศัยที่บ้านบางกะจะเป็นจำนวนมาก คนเหล่านี้บ้างก็อพยพเข้ามาเพื่อแสวงโชคจากการขุดพลอย บ้างก็เข้ามาทำการค้า เพราะเห็นว่ามีผู้คนเข้ามาอยู่ในบริเวณนี้จำนวนมาก ซึ่งการขุดและร่อนพลอยนี้ในช่วงนั้นเป็นอาชีพที่ตื่นตัวกันมากทีเดียวเห็นได้จากความต่อไปนี้

การขุดและร่อนหาพลอยที่บางกะจะ หาได้ทั่วไป และเป็นเรื่องของดวงจริง ๆ บางคนขุดอยู่เป็นเดือน ไม่เคยได้พลอยราคาสูงเลย บางคนขุดไม่กี่วันได้พลอยราคาเป็นหมื่น, เป็นแสน แต่ที่แน่นอนก็คือ ทุกคนที่ขุดพลอย ถ้ามีความพยายามแล้ว ไม่อดตายแน่ ถึงจะไม่รวย ก็พอมีกินมีใช้³⁴¹

การเข้ามาแสวงโชคของคนต่างถิ่น ทำให้บ้านบางกะจะเกิดเป็นชุมชนใหญ่ขึ้นมาจนถึงปัจจุบัน ต่อมาเมื่อพลอยบริเวณนี้มีปริมาณที่ลดลง จึงมีการแสวงหาพื้นที่ในการขุดพลอยแห่งใหม่ โดยบุกเข้าไปขุดหาตามป่าลึกในแถบรอยต่อของจังหวัดจันทบุรีและตราดจนกระทั่งพบพลอยในบริเวณนั้น โดยเฉพาะที่บ้านหนองบอน ทำให้พื้นที่จากที่เคยเป็นป่า เมื่อมีการขุดพบพลอยจึงมี

³⁴¹ เลียบฝั่งทะเลตะวันออกกับตำรวจทางหลวง. โรงพิมพ์อักษรสมัย 2516. หน้า 126.

ประชาชนพากันอพยพเข้ามาอยู่อาศัยกันเป็นจำนวนมาก จนกลายเป็นชุมชนใหญ่เช่นเดียวกับบ้านบางกะจะ ดังนั้นจะเห็นได้ว่า การขุดพลอยนอกจากจะเป็นการสร้างรายได้ให้แก่ผู้ขุดพลอยแล้ว ยังส่งผลให้พื้นที่บริเวณนั้นมีการพัฒนาเกิดเป็นชุมชนขนาดใหญ่ได้ แต่ต่อมาเมื่อบริเวณนี้มีปริมาณพลอยลดน้อยลงและหมดไปในที่สุด ชุมชนเหล่านี้ที่เคยคึกคักก็จะซบเซาลง แต่ก็ยังคงสภาพของความเป็นชุมชนให้เห็นอยู่ในปัจจุบัน แม้จะไม่คึกคักเช่นเมื่อครั้งยังขุดพบพลอยอยู่รวมทั้งยังเป็นแหล่งซื้อขายพลอยดิบกันในบริเวณนี้

การค้าพลอยนี้ ทำให้หลายคนสามารถที่จะสร้างฐานะจนมีฐานะร่ำรวย เช่นนายสมชาย นิยมกิจ³⁴² เกิดมาในครอบครัวของชาวสวน พ่อและแม่ทำสวนทุเรียนและปลูกผักขายอยู่ในตำบลหนองบัว เมื่อยังเป็นเด็กมีฐานะยากจน ทำให้นายสมชายได้รับการศึกษาเพียงแค่ชั้นประถมปีที่ 4 จากโรงเรียนภายในเขตใกล้บ้านแล้วก็ต้องออกมาช่วยครอบครัวทำงานหาเงิน

เมื่อออกจากโรงเรียนนายสมชายมาช่วยที่บ้านปลูกผักเอาไปขายในราคาถูกที่ตลาด รวมทั้งการทำสวนทุเรียนก็ถูกพ่อค้ากดราคามากเช่นกัน ทำให้ความเป็นอยู่ไม่ได้ดีขึ้นกว่าเดิม นายสมชายเห็นว่าถ้าอยู่ต่อไปอย่างนี้จะลำบากแน่ จึงเริ่มมองหาอาชีพใหม่และเห็นว่าการค้าพลอยน่าจะดี เพราะโอกาสที่จะทำกำไรได้มีมาก จึงเริ่มสนใจวิธีการขุดพลอยและวิธีการค้าขายพลอยทั้งที่มีอายุเพียง 10 กว่าขวบเท่านั้น

นายสมชายเริ่มอาชีพพ่อค้าพลอยเมื่ออายุ 15 ปี โดยออกตระเวนตามเหมืองเริ่มหัดซื้อพลอยจากชาวบ้านที่ขุดได้ ซื้อจากรายย่อยทีละเล็กทีละน้อย แล้วเอามาขายให้พ่อค้ารายใหญ่และโรงงานเจียรไนพลอย ต่อมาก็เริ่มขยายกิจการใหญ่โตขึ้นเรื่อย ๆ จากรับซื้อพลอยรายย่อยทีละเล็กทีละน้อยก็ซื้อมากขึ้น ทำกำไรเป็นกอบเป็นกำ หลังจากนั้นก็ตั้งโรงงานเจียรไนพลอยขึ้น เพื่อให้กิจการต่อเนื่องมีกำไรมากขึ้น เป็นการเพิ่มมูลค่าให้กับพลอย เพียงไม่นานฐานะความเป็นอยู่ของตนเองและครอบครัวก็เริ่มดีขึ้นเป็นอย่างมาก พออายุได้ 28 ปี เขาเริ่มออกไปสู่การค้าขายกับต่างประเทศ โดยซื้อพลอยจากประเทศศรีลังกามาเจียรไนที่จันทบุรีแล้วส่งออกไปขายต่างประเทศอีกครั้ง ซึ่ง

³⁴² ไม่ปรากฏผู้เขียน. (2535). 200 เศรษฐีเมืองไทย. บอนไซกรุ๊ป. หน้า 88-89.

สร้างกำไรได้อย่างมาก ปัจจุบันนายสมชาย นิยมกิจเป็นหนึ่งในนักธุรกิจที่มีชื่อเสียงของจังหวัด จันทบุรีและมีธุรกิจอื่น ๆ อีกหลายอย่าง

ในระยะแรกที่มีการขุดพบพลอยนั้น การค้าพลอยหรือตลาดพลอยจะอยู่บริเวณใกล้ ๆ กับ แหล่งที่ขุดพบพลอย เช่น ที่บริเวณทางขึ้นเขาพลอยแหวน ซึ่งที่นี่จะมีตลาดรับซื้อพลอยดิบ ถือเป็น พลอยที่ยังไม่ผ่านการเจียรไนเสริมแต่งให้มีความสวยงาม ตลาดพลอยแห่งนี้จะคึกคักมาก เพราะ ยังมีการขุดพลอยจากแหล่งนี้อยู่เสมอและพบเป็นจำนวนมาก ผู้ที่นิยมพลอยและมองเห็นช่องทาง การค้าจึงมักนิยมที่จะมาซื้อพลอยจากแหล่งที่ขุดพบ แต่ปัจจุบันตลาดพลอยแห่งนี้ซบเซาลงไปมาก แล้ว เนื่องจากพลอยจากแหล่งขุดพลอยนี้ได้หมดไปแล้ว ประกอบกับมีตลาดพลอยแห่งใหม่เกิดขึ้น ในเมืองจันทบุรี ซึ่งตลาดพลอยในเมืองจันทบุรีนี้เป็นตลาดพลอยขนาดใหญ่ ที่มีการซื้อขายพลอย กันทั้งพลอยดิบและพลอยที่ผ่านการเจียรไนแล้ว ซึ่งตลาดพลอยนี้เป็นการขยายตัวของชุมชนเมือง จันทบุรีจากอดีตและกลายเป็นสัญลักษณ์ของจันทบุรีในปัจจุบัน เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจของตลาด พลอยขยายตัวขึ้น จากการขุดพลอย การเจียรไนพลอย และการค้าพลอย ทำให้ธุรกิจพลอยเป็นภาค เศรษฐกิจที่สำคัญของจันทบุรี ส่งผลให้ย่านการค้าเดิมบนถนนท่าหลวงและตลาดล่าง เริ่มขยายตัว มาทางถนนสายท่าแฉลบและทุ่งนาเซย ซึ่งแต่เดิมเคยเป็นที่รกร้างว่างเปล่า ก็เริ่มมีการพัฒนาจนเกิด เป็นร้านค้าและตึกขึ้นมากมาย แหล่งการค้าก็มีการขยายตัวมายังถนนศรีจันทร์ (ในปัจจุบันมีการ เปลี่ยนชื่อเป็นถนนอัญมณีใน พ.ศ.2531 เพื่อเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวตลาดพลอย) ซึ่งเป็นถนน ที่อยู่ติดกับถนนท่าหลวง ทำให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาซื้อขายพลอยจำนวนมาก ผู้ที่เดินทางเข้า มาซื้อขายพลอยนี้จะมีทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ นอกจากนี้ยังมีนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเที่ยวชม และแวะซื้อเครื่องประดับที่ทำจากพลอย ประกอบกับถนนหนทางและบ้านเรือนอาคารแถบนี้มีความสวยงาม เนื่องจากฐานะทางเศรษฐกิจที่ค่อนข้างดี ปัจจัยเหล่านี้เป็นสิ่งที่ดึงดูดให้นักท่องเที่ยว นิยมเข้ามาเที่ยวที่ตลาดพลอยแห่งนี้ จึงถือได้ว่าตลาดพลอยแห่งนี้เป็นย่านเศรษฐกิจที่สำคัญแห่ง หนึ่งของจังหวัดจันทบุรีตั้งแต่แรกเริ่มมีตลาดพลอยจวบจนถึงปัจจุบัน

บทที่ 5

บทสรุป

สภาพเศรษฐกิจของประเทศไทยก่อนทำสนธิสัญญาเบาว์ริงเป็นเศรษฐกิจแบบพอยังชีพเป็นส่วนใหญ่ แม้ว่าจะมีการติดต่อค้าขายกับต่างประเทศแล้วก็ตาม การเกษตรแบบพอยังชีพในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นนี้ จะมีการปลูกข้าวเป็นพืชหลัก เนื่องจากทุกครัวเรือนต้องใช้บริโภค เมื่อเหลือจึงจะนำออกขาย โดยแหล่งปลูกข้าวที่สำคัญจะอยู่บริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยานอกจากนั้นยังมีการปลูกพืชชนิดอื่น เพื่อใช้ในการอุปโภค-บริโภคในชีวิตประจำวันอีกหลายชนิด แต่ที่น่าสนใจในสมัยนี้พบว่า ในบางพื้นที่การทำการเกษตรเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงเข้าสู่วิถีการผลิตเพื่อการค้าอย่างเห็นได้ชัด เช่น การปลูกอ้อย ฝ้าย พริกไทย ยาสูบ เป็นต้น

ส่วนพื้นที่ภาคตะวันออกสภาพเศรษฐกิจเริ่มมีการปรับตัวตามการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นมาตั้งแต่สมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น แม้ว่าสินค้าหลักของประเทศในขณะนั้นจะเป็นสินค้าของป่าที่ได้จากส่วย โดยรัฐได้มีการดำเนินนโยบายแรงงานให้มีการเข้ามาของชาวจีน ทำให้ชาวจีนเข้ามาในพื้นที่ภาคตะวันออก ชาวจีนเหล่านี้เข้ามาในฐานะพ่อค้าและแรงงาน ได้เพาะปลูกสินค้าซึ่งเป็นที่ต้องการของตลาดเพิ่มมากขึ้น เช่น ข้าว พริกไทย อ้อย รวมทั้งการแปรรูปผลผลิตอ้อยให้เป็นน้ำตาล ซึ่งเป็นสินค้าส่งออกของไทยในขณะนั้น

ต่อมาภายหลังการทำสนธิสัญญาเบาว์ริงกับนานาชาติ รัฐมีการดำเนินการทางเศรษฐกิจหลายด้าน ตั้งแต่การขุดคลองเพื่อเพิ่มพื้นที่การเพาะปลูก เพราะต้องการเพิ่มปริมาณสินค้าที่ได้จากการเกษตร ซึ่งมีความต้องการจากต่างประเทศ โดยการค้าระหว่างประเทศเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงความต้องการสินค้ามาเป็นสินค้าทางการเกษตรที่ผ่านการเพาะปลูก เช่น ข้าว อ้อยเพื่อผลิตน้ำตาล การค้าสินค้ากับต่างประเทศที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้ระบบเศรษฐกิจไทยเกิดการขยายตัวจากการส่งออก การดำเนินนโยบายการขุดคลองนอกจากเพิ่มพื้นที่การเพาะปลูกแล้ว ยังช่วยอำนวยความสะดวกในการคมนาคมขนส่งอีกด้วย การพัฒนาการคมนาคมทางรถไฟ ทั้งนี้เพื่อสินค้าทางการเกษตรที่ต่างประเทศต้องการสามารถขนส่งเข้าสู่ตลาดได้อย่างสะดวก อีกทั้งยังมีการอำนวยความสะดวกให้กับการพัฒนาการคมนาคมทางทะเล ซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งหลักของภาคตะวันออกอีกด้วย การดำเนินการเหล่านี้มีผลต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกด้วย

การดำเนินนโยบายด้านเศรษฐกิจต่าง ๆ ดังกล่าวมาแล้ว มีผลให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออก ทั้งการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเล และพื้นที่ตอนในของภูมิภาค กล่าวคือ การขุดคลองซึ่งมีการขุดคลองเชื่อมต่อเพื่อเปิดพื้นที่ตอนในของภูมิภาค ประกอบกับการเข้ามาของแรงงานชาวจีน มีผลให้ผู้คนเข้ามาในพื้นที่ภาคตะวันออกจำนวนมาก ทำให้เกิดชุมชนการค้าในพื้นที่ต่าง ๆ ของภาคตะวันออกหลายแห่ง ที่อยู่ในเส้นทางคมนาคมทางน้ำ ทั้งบริเวณชายฝั่งทะเลและดินแดนตอนในของภาคตะวันออก ชุมชนการค้าเหล่านี้มีพัฒนาการกลายเป็นเมืองศูนย์กลางของพื้นที่ในเวลาต่อมา ทำให้สภาพเศรษฐกิจของภาคตะวันออกมีความสำคัญมากขึ้น การเข้ามาของแรงงานที่เข้ามาเพื่อเปิดพื้นที่การเพาะปลูกภายในภาคตะวันออก ทำให้ชุมชนต่าง ๆ เติบโตและเชื่อมต่อกับสังคมภายนอกจากเศรษฐกิจการค้าสินค้าเกษตรและการแปรรูปในพื้นที่เมืองท่าต่าง ๆ

ภายหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง 2475 คณะราษฎรมีนโยบายที่จะสร้างถนนเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพฯ กับต่างจังหวัด ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ทั้งทางด้านการปกครอง (ยุทธศาสตร์) และเศรษฐกิจ รัฐบาลในสมัยนั้นจึงมีนโยบายการสร้างถนนขึ้นในภาคตะวันออก มีการสร้างถนนสุขุมวิท ถนนสุวรรณศร ถนนสายยุทธศาสตร์ และถนนสายรองเพื่อเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดภายในภูมิภาค การพัฒนาการคมนาคมด้วยการสร้างถนนดังกล่าวมีผลกระทบต่อภาคตะวันออกในหลายด้าน ตั้งแต่การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางสัญจรจากทางน้ำมาใช้ถนน มีการเคลื่อนย้ายศูนย์กลางและย่านการค้าของเมืองจากบริเวณริมน้ำมาสู่ถนน ชุมชนมีการขยายตัวจากบริเวณชายฝั่งทะเลและริมแม่น้ำเข้าสู่ดินแดนตอนในที่ติดถนน ทำให้เกิดย่านการค้าที่มีการขยายขยายจากบริเวณริมน้ำเข้าสู่ถนนมากขึ้น รวมทั้งการทำให้เกิดการบุกเบิกพื้นที่การเกษตรใหม่เพิ่มขึ้นจำนวนมาก เกิดการเพาะปลูกพืชผลใหม่ ๆ เช่น มันสำปะหลัง ยางพารา สับปะรด และสวนผลไม้ เป็นการเริ่มสร้างลักษณะเฉพาะทางการเกษตรขึ้นในพื้นที่ภาคตะวันออก สินค้าทางการเกษตรเหล่านี้มีความจำเป็นต้องใช้ถนนในการขนส่งเข้าสู่ตลาด เช่น โรงงานอุตสาหกรรม หรือผู้บริโภค และในเวลาต่อมาพืชผลทางการเกษตรเช่น มันสำปะหลัง ยางพารา อ้อย สับปะรด ได้เป็นวัตถุดิบที่สำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมการเกษตรขึ้นในภาคตะวันออก นอกจากนี้การพัฒนาการคมนาคมดังกล่าวยังช่วยให้รัฐบาลดำเนินนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเกิดขึ้นในภาคตะวันออก

การตัดถนนสายต่าง ๆ ในภาคตะวันออกมีผลต่อการเพาะปลูกสินค้าการเกษตรหลายชนิด ซึ่งมีผลต่อการขยายตัวของอุตสาหกรรมในภาคตะวันออก ทั้งในอุตสาหกรรมดั้งเดิมเช่น อุตสาหกรรมน้ำตาล และอุตสาหกรรมป่าไม้ อุตสาหกรรมแปรรูปมันสำปะหลังและอุตสาหกรรมยางพาราที่มีความนิยมในการปลูกมันสำปะหลังและยางพาราจำนวนมากในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 รวมทั้งอุตสาหกรรมที่มีฐานจากทรัพยากร ภูมิปัญญาและวัฒนธรรมอย่างอุตสาหกรรมการผลิตกะปิและน้ำปลา และอุตสาหกรรมพลอย ซึ่งอุตสาหกรรมเหล่านี้ถือเป็นอุตสาหกรรมยุคแรกของภาคตะวันออก และในเวลาต่อมาเมื่อรัฐบาลมีการวางแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้มีการทำแผนพัฒนาภาคตะวันออกขึ้น ทำให้ภาคตะวันออกซึ่งมีโรงงานแปรรูปสินค้าเกษตรเหล่านี้จำนวนมาก ภาคตะวันออกจึงเป็นภูมิภาคที่มีการระบุถึงการพัฒนาอุตสาหกรรมตั้งแต่เริ่มต้น โดยในระยะแรกจะเน้นการเป็นผู้ผลิตสินค้าอุตสาหกรรมการเกษตรเป็นสำคัญ

บรรณานุกรม

เอกสารชั้นต้น

หอสมุดแห่งชาติ. จดหมายเหตุนครราชบุรีที่ 3 เลขที่ 79 จ.ศ.1204.

หอสมุดแห่งชาติ. จดหมายเหตุนครราชบุรีที่ 3 เลขที่ 21 จ.ศ.1210.

หอสมุดแห่งชาติ. จดหมายเหตุนครราชบุรีที่ 4. เลขที่ 46. จ.ศ.1214.

หจข. กส.1.2/581 เรื่องรายงานตรวจการทำงานทำนบในท้องที่จังหวัดต่าง ๆ ในมณฑลปราจีน.

หจข. กส.1/2626 เรื่องมณฑลปราจีนบอกเรื่องพ้อค้ำน้ำตาลทรายแดง จ.ชลบุรี ร้องขอให้ผู้คุ้มกัน
สุรารับซื้อน้ำตาลทรายแดง.

หจข. กส.13/1309 เรื่อง ที่ปรึกษากระทรวงเกษตรต้องการทราบเรื่องปลูกอ้อยทำน้ำตาลของมณฑล
ปราจีนบุรี.

หจข. กส.13/1653 มณฑลจันทบุรีส่งรายงานการสอบสวนทำไร่พริกไทยอันเป็นหลักฐานของชาว
จันทบุรี

หจข. ม.2.14/38 เรื่องกรมหมื่นดำรงตรวจราชการมณฑลปราจีนบุรี.(6 มกราคม ร.ศ.115-6 มกราคม
ร.ศ.119)

หจข. มท.0201.2.1.43 กล่อง 20/406 (ปีที่ 1 ในจำนวน 2 ปี) ความต้องการของจังหวัดต่าง ๆ
พ.ศ.2506.

หจข. มท.0201.2.1.43 กล่อง 20/406 (ปีที่ 2 ในจำนวน 2 ปี) ความต้องการของจังหวัดต่าง ๆ พ.ศ.
2506

หจข. มท.5.10 ปีที่ 145 รายงานตรวจราชการของปลัดจังหวัดจันทบุรี.

หจข. มท.5.10 ปีที่ 145 รายงานตรวจราชการของปลัดจังหวัดจันทบุรี.

หจข. ร.5 กษ.6.7/1 มีสเตอร์เวเบอลี ขออนุญาตทำเหมืองแร่พลอย คำแปลที่ 11193 วันที่ 15 ตุลาคม
ร.ศ.110.

หจข. ร.5 กส.11/791 ประวัติคลองต่าง ๆ.

หจข. ร.5 ค.12.2/5 สุขาภิบาลตลาดเมืองจันทบุรี (25 มกราคม ร.ศ.127-20 พฤศจิกายน ร.ศ.128.

หจข. ร.5 ค.14.1 ข/19 ภาษีอากรสุราเมืองจันทบุรี (14-24 มกราคม ร.ศ.117)

หจข. ร.5 น.3.7 ข. / 4 มีบอกมาว่าได้ออกเรือไปตรวจราชการตามท้องแขวง 10 มิถุนายน ร.ศ.125.

หจข. ร.5 น.3.7 ข. /1 มีสารตราถึงผู้ว่าราชการเมืองให้ตรวจท้องแขวงประจำเดือน ศก 121.

- หจช. ร.5 น.3.7 ข. /10 รายงานย่อกรรมการอำเภอตรวจการเมืองสมุทรปราการประจำปีสก 128 (10 เมษายน 128-มกราคม 129.
- หจช. ร.5 น.3.7 ข. /4 มีบอกมาว่าได้ออกเรือไปตรวจราชการตามท้องแขวง 10 มิถุนายน 125.
- หจช. ร.5 บ.1.1/2 ระยะทางเสด็จประพาสจันทบุรี ร.ศ.95.
- หจช. ร.5 ม.2.12 ก/1 เรื่องไปบอกเมืองนครนายก.
- หจช. ร.5 ม.2.19/4 กรมหลวงดำรงทูตเกล้าถวายบัญชีสำโนครวัพลเมือง ซึ่งได้สำรวจเมื่อ สก 123
สำมะโนครวัพลเรือน (22 พฤศจิกายน ร.ศ.124-15 กันยายน ร.ศ.128.
- หจช. ร.5 ม.50/1 พลตรีพระยาฤทธิรงค์ธรรมาทร กราบทูลกรมหมื่นดำรงราชานุภาพ ลงวันที่ 30
มกราคม ร.ศ.114.
- หจช. ร.5 ม.50/4 กรมหลวงดำรงราชานุภาพ กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า
เจ้าอยู่หัว ลงวันที่ 20 มิถุนายน ร.ศ.121.
- หจช. ร.5 ขธ. 1/25 สำเนารายงานการประชุมเทศบาล ร.ศ.121 เรื่องจัดการโยธาหัวเมือง.
- หจช. ร.5 ขธ. 5.4/7 รถไฟบางปะกง หรือที่เรียกว่าสายตะวันออก. (16 เมษายน พ.ศ. 2448 – 26
กันยายน พ.ศ. 2453).
- หจช. ร.6 ก 20.1/47 พระราชหัตถเลขาพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึงนายพลเรือเอก
กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ 16 กันยายน 2465.
- หจช. ร.6 คค. 5.1/2 เรื่องสร้างทางรถไฟสายตะวันออกถึงอรัญประเทศ (14 สิงหาคม พ.ศ. 2462 – 3
มกราคม พ.ศ. 2464)
- หจช. ร.6 น.10.6 ก. กล่อง 1/6 ขุบอำเภอเกาะสีชังลงเปนกิ่งอำเภอเมืองสมุทรปราการ พฤษภาคม
2453-10 กันยายน 2475.
- หจช. ร.6 น.10.6 ก. กล่อง 3/39 เรือแตกเรือล่มเรือจมเพราะเหตุภัยอันตรายต่าง ๆ 12 พ.ย. 2458-15
มี.ค.2469.
- หจช. ร.7 ม.26.4 ปีที่ 55 เทียวจังหวัดระยอง 24 พฤศจิกายน –21 มกราคม 2471.
- หจช. ร.7 ม.26.5 กล่อง 5/77 อินเอร์วิวพระยาอินทราธิบดีฯ สมุหเทศาภิบาลมณฑลจันทบุรี 12
ตุลาคม 2471.
- หจช. ร.7 รล.20.3/5 เรื่องพระยาสุรศักดิ์ขัติยวงษาทำน้าตาลเมืองชลบุรี. (15 เมษายน พ.ศ.2470 – 17
เมษายน พ.ศ.2471).
- หจช. สร.0201.22.2.7/2 เรื่องนายมังกร สามเสน ขอดั้งบริษัททำน้าตาลที่จังหวัดชลบุรี, (18
พฤศจิกายน – 4 มกราคม พ.ศ.2475).

หจข. สร.0201.22.2.7/3 เรื่อง ม.ล.ยวง อิศรเสนา ขอความช่วยเหลือในการจัดตั้งโรงงานน้ำตาล, (28 สิงหาคม – 31 ตุลาคม พ.ศ.2476).

หจข.(1) กค 1.3.3.2/5 โครงการบูรณะก่อสร้างทางหลวง (กู้จากธนาคารโลก). (10 กุมภาพันธ์ – 31 สิงหาคม พ.ศ.2504).

หจข.(2) สร 0201.66.5.2 ก่อ 2/28 เรื่องสร้างทางสายสมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา. (3 กรกฎาคม พ.ศ.2484 – 24 พฤศจิกายน พ.ศ.2493).

หจข.(2) สร 0201.66.5/9. เรื่องเงินทุนและการเบิกจ่ายเงินทุนสร้างทาง. (30 พฤษภาคม พ.ศ.2478 – 19 พฤศจิกายน พ.ศ.2492).

หจข.มท.0201.2.1.43 ก่อ 20/406 (ปีที่ 2 ในจำนวน 2 ปี) ความต้องการของจังหวัดต่าง ๆ พ.ศ.2506.

หนังสือ

กนกวลี ชูชัยยะ. (2544). **พจนานุกรมวิสามานามไทย : วัด วัง ถนน สะพาน ป้อม**. กรุงเทพฯ : ราชบัณฑิตยสถาน.

กรมศิลปากร. (2514). **ชุมนุมเรื่องจันทบุรี**. พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ นางวรรณ จันทวิมล ณ สุสานหลวงวัดเทพศิรินทราวาส วันที่ 29 พฤศจิกายน พุทธศักราช 2514.

กระทรวงการต่างประเทศ. (2511). **ประมวลหนังสือชุดสนธิสัญญาของประเทศไทยพ.ศ.2160-2412**. พระนคร : พระจันทร์.

กฤษณา สินไชย. (2553). **ถนนน้ำในกรุงเทพฯ**. กรุงเทพฯ : สถาพรบุ๊คส์.

กวี วรกวิน. (2547). **แผนที่ความรู้ท้องถิ่นไทย ภาคตะวันออก**. กรุงเทพฯ : พัฒนาคุณภาพวิชาการ.

เกรียงศักดิ์ เชษฐพัฒน์นิช และปาริชาติ เรืองวิเศษ. (2538). **จันทบุรี**. สำนักพิมพ์สารคดี.

คณะกรรมการอำนวยการจัดงานเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว, คณะกรรมการฝ่ายประมวลเอกสารและจดหมายเหตุ กรมศิลปากร. (2542). **วัฒนธรรม พัฒนาการทาง**

ประวัติศาสตร์ เอกลักษณ์และภูมิปัญญา จังหวัดสระแก้ว. กรุงเทพฯ : กรมศิลปากร.

คณะกรรมการอำนวยการจัดงานเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว, คณะกรรมการฝ่ายประมวลเอกสารและจดหมายเหตุ กรมศิลปากร. (2542). **วัฒนธรรม พัฒนาการทาง**

ประวัติศาสตร์ เอกลักษณ์และภูมิปัญญาจังหวัดตราด. กรุงเทพฯ : กรมศิลปากร.

- คาร์ล ซี. ชิมเมอร์แมน. (2525). การสำรวจเศรษฐกิจในชนบทแห่งสยาม. แปลและเรียบเรียงโดย
นายชิม วีระไวทยะ มุลินีโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์.
- จอห์น ครอว์ฟอร์ด. (2515) เอกสารของครอว์ฟอร์ด แปลโดย ไพโรจน์ เกษแม่นกิจ
กรุงเทพมหานคร กรมศิลปากร.
- เจ้าพระยาทิพากรวงศ์. พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 1. ม.ป.ท. : ม.ป.พ.
- โจนาธาน. (2546). ตามรอยตำนานเมืองพัทธกัณฑ์ปริญา ขวลิธำรง ผู้พลิกแผ่นดินเมืองพัทธ.
กรุงเทพฯ : อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง.
- เจลิยว ราชบุรี. (2544). ตำรวจเส้นทางเดินทัพพระเจ้าตากและตามรอยสุนทรภู่ ระยอง : กลุ่มการ
พัฒนาการศึกษา ศาสนาและวัฒนธรรม สำนักงานศึกษาธิการอำเภอแกลง.
- เจลิยว ราชบุรี. (2549). ประวัติศาสตร์เมืองระยอง. ม.ป.ท. : ม.ป.พ..
- ชัย เรื่องศิลป์. (2522). ประวัติศาสตร์ไทยสมัย พ.ศ.2325-2453 ด้านเศรษฐกิจ. กรุงเทพฯ : มุลินี
โครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์.
- ชุ่มใจ อรรถจินดา. (2521). ความตกลงว่าด้วยน้ำตาละระหว่างประเทศ พ.ศ.2520. กรุงเทพฯ : งาน
นโยบายและเศรษฐกิจน้ำตาละ สำนักงานอ้อยและน้ำตาละทราย.
- เดอ ชัวชัย. (2506). จดหมายเหตุรายวันการเดินทางไปสู่ประเทศสยาม. แปลโดย สันต์ ท.โกมล
บุตร. กรุงเทพฯ ก้าวหน้า.
- ตรี อมาตยกุล. (2502). นำเที่ยวจังหวัดชลบุรี. พระนคร : โรงพิมพ์อำพลพินิต.
- ถ้วน ลิ เชิง. (2540). "เส้นทางเดินเรือของคนจีนสมัยโบราณ" ใน ประวัติศาสตร์ไทยในสายตาชาว
จีน กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ฟ้า.
- แถมสุข นุ่มนนท์. (2528). การทูตไทยสมัยรัตนโกสินทร์. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช.
- โทมัส แฟรงค์ บาร์ตัน และสวาท เสนาณรงค์. (2501). ภูมิศาสตร์เศรษฐกิจของประเทศไทยเพื่อใช้
เป็นแนวทางสอน. ชนบุรี : โรงเรียนการช่างวุฒิการศึกษา.
- นงคราญ ทองอยู่. (2540). เอกสารประกอบการสอนวิชา ส 071 ท้องถิ่นของเรา 1. ชลบุรี: โรงเรียน
โพธิ์สัมพันธ์พิทยาคาร.
- นิธิ เอียวศรีวงศ์. (2527). ปากไก่และใบเรือ รวมความเรียงว่าด้วยวรรณกรรมและประวัติศาสตร์ต้น
รัตนโกสินทร์. กรุงเทพฯ : อมรินทร์การพิมพ์.
- ปาลแก้วซ์. (2552). เล่าเรื่องกรุงสยาม. กรุงเทพฯ : ศรีปัญญา.
- พิศาล มโนลีหกุล. (2522). มั่นสาปะหลัง. กรุงเทพฯ : เอเชียเพลส.

- เพชรรุ่ง เทียนปิวโรจน์. (2560). พัฒนาการทางเศรษฐกิจของภูมิภาคตะวันออกของไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ.2398 – 2519. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- เพ็ญศรี คุ้ม. (2527). การต่างประเทศกับเอกราชและอธิปไตยของไทย (ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 ถึงสิ้น สมัยจอมพล ป. พิบูลสงคราม). กรุงเทพฯ : เจ้าพระยาการพิมพ์.
- เพ็ญศรี คุ้ม. (2539). ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทย(สยาม) กับประเทศฝรั่งเศสใน คริสต์ศตวรรษที่ 19 ตามเอกสารของกระทรวงการต่างประเทศ. กรุงเทพฯ : ราชบัณฑิตยสถาน.
- ไพฑูรย์ บริบูรณ์ลาภ. (2545). สารคดีเพื่อความเข้าใจในแผ่นดิน(จันทบุรี). กรุงเทพฯ : สารคดี.
- ภารดี มหาขันธ์ และนันท์ชญา มหาขันธ์. (2554). ตระกูลแซ่ในจังหวัดชลบุรี : วิถีและพลัง. ชลบุรี : คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ภารดี มหาขันธ์ และนันท์ชญา มหาขันธ์. (2560). ความหลากหลายทางนิเวศวัฒนธรรมบางปลา สร้อย : ฐานรากและภูมิพลังจังหวัดชลบุรี. ชลบุรี : คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ภารดี มหาขันธ์. (2552). พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ชลบุรี. ชลบุรี : สาขาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ภารดี มหาขันธ์. (2552). พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ชลบุรี. นนทบุรี : อองศาบายดี.
- ภารดี มหาขันธ์. (2554). การตั้งถิ่นฐานและพัฒนาการของภาคตะวันออกยุคต้น (ยุคก่อนประวัติศาสตร์-รัตนโกสินทร์ตอนต้น). นนทบุรี : อองศาบายดี.
- ภารดี มหาขันธ์. (2555). การตั้งถิ่นฐานและพัฒนาการของภาคตะวันออกยุคปรับปรุงประเทศตาม แบบสมัยใหม่ถึงปัจจุบัน. ชลบุรี : คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ภูวดล ทรงประเสริฐ. (2535). ทุนสิงคโปร์ : การผูกขาดตลาดยางพาราและดีบุกไทย สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ภูวดล ทรงประเสริฐ. (2535). ทุนสิงคโปร์ : การผูกขาดตลาดยางพาราและดีบุกไทย. กรุงเทพฯ : สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ภูวดล ทรงประเสริฐ. (2542). “แรงงานจีนในสังคมไทย” ใน ประวัติศาสตร์แรงงานไทย (ฉบับผู้ศักดิ์ศรีกรรมกร) กุสสิน-14 ตุลาคม-วีรบุรุษกรรมกร. เอดิสัน เพรส โปรดักส์.
- ม.ล.จารุพันธ์ ทองแถม. (2526). อุศนากรรมลับประดกระป๋องในประเทศไทย กรุงเทพฯ : แพร่พิทยา.

มงเซญอร์ ปาลเลกัวซ์. (2547). **เล่าเรื่องกรุงสยาม**. แปลโดยสันต์ ท. โกมลบุตร พิมพ์ครั้งที่ 3
นนทบุรี : สำนักพิมพ์ศรีปัญญา.

มนตรี กล้าขาย. (2529). **การปลุกสับประคนในภาคตะวันออก**. ชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย จำกัด.

มหาอำมาตย์โท พระยามหาอำมาตยาธิบดี. (2496). **เรื่องเมืองจันทบุรี**. พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงาน
พระราชทานเพลิงศพมหาเสวกโท พระยาสุรธรรมาสกราช (ปั่ว บุนนาค) ณ เมรุวัดมกุฏ
กษัตริยาราม วันที่ 22 ธันวาคม 2496.

มัสแคต, โรเบิร์ต เจ. (2536). **สหรัฐอเมริกากับการพัฒนาเศรษฐกิจและความมั่นคงในประเทศไทย**.
กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ไม่ปรากฏผู้เขียน. (2516). **เลียบฝั่งทะเลตะวันออกกับตำรวจทางหลวง**. โรงพิมพ์อักษรสมัย

ไม่ปรากฏผู้เขียน. (2535). **200 เศรษฐีเมืองไทย**. กรุงเทพฯ : บอนไซกรุ๊ป.

เยมส์ เอ็ม แอนดรูส์. (2480). **รายงานสำรวจโลกกิจตามชนบทสยามครั้งที่ 2**. พระนคร : โรงพิมพ์
กรมแผนที่.

รังสรรค์ ธนะพรพันธุ์. (2523). **กระบวนการกำหนดนโยบายเศรษฐกิจในประเทศไทย : บท
วิเคราะห์เชิงประวัติศาสตร์และเศรษฐกิจการเมือง พ.ศ.2475 – 2530**. กรุงเทพฯ : สมาคม
สังคมศาสตร์.

รังสรรค์ ธนะพรพันธุ์. (2528). **ภาวการณ์ในประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย : คลังข้อมูลและบทสำรวจ
สถานะทางวิชาการ**. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

เรื่องวิทย์ ลิมปนาท (บรรณาธิการ). (2543). “รายงานการตรวจพันธุ์รุกขชาติที่เกาะช้าง (มณฑล
จันทบุรี)” ใน **ท้องถิ่น-อินเดีย**. ชลบุรี : คณะศิษย์ประวัติศาสตร์บางแสน.

วราภรณ์ จิวชัยศักดิ์. (2547). **นโยบายทางด้านเศรษฐกิจของรัฐในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่ง
เกล้าเจ้าอยู่หัว**. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

วิลเลียม จี สกินเนอร์. (2529). **สังคมจีนในประเทศไทยประวัติศาสตร์เชิงวิเคราะห์**. แปลโดย พรรณี
ฉัตรพลรักษ์ และคณะ กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช.

ศุภกิจ นิมมานนรเทพ. (2522). **มันล่าปะหลัง : อดีต ปัจจุบัน และอนาคตยังสดใส?**. กรุงเทพฯ :
โรงพิมพ์มิตรสยาม.

สุรรัตน์ เลิศพานิชย์กุล. (2533). “หน่วยที่ 2 เศรษฐกิจไทยสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น (พ.ศ.2325-
2398)” ใน **เอกสารการสอนชุดวิชาเศรษฐกิจไทย**. มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

ศูนย์วัฒนธรรมจังหวัดชลบุรี โรงเรียนชลกันยานุกูล. (2541). **อ่างศิลาวันวาน...ถึงวันนี้**. ชลบุรี :

ศูนย์วัฒนธรรมจังหวัดชลบุรี.

สมชาย โชคตระการ และสุทธสินี หักกะยานนท์. (2547). **พีชไร่**. กรุงเทพฯ : ก.พล (1996) จำกัด.

สมเด็จพระยาลำดั่งราชานุภาพ. **ประชุมพงศาวดารภาค 25 ตำนานวัตถุสถานต่าง ๆ ซึ่ง**

พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงสร้าง. จัดพิมพ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ

พันเอก (พิเศษ) ชลิต ศิริพงษ์ ณ เมรุวัดธาตุทอง วันที่ 29 ตุลาคม 2544.

สมพงษ์ สมวงษ์.(บรรณาธิการ). (ม.ป.ป.). **100 ปี ศรีราชา**. ม.ป.ท. : ม.ป.พ.

สมาน ศิริภัทร. (2534). **เมืองเกษตร**. มปท.

สุวรรณ สุวรรณโชติ. (2520). **ประเทศไทยกับปัญหาเมืองจันทบุรีและตราดที่ฝรั่งเศสยึดครอง พ.ศ.**

2436-2449.

สารสิน วีระผล. (2548). **จัมก้องและกำไร : การค้าไทย-จีน 2195-2396**. ชาญวิทย์ เกษตรศิริ

และกัญฐิกา ศรีอุดม (บรรณาธิการ) แปลโดย พรรณงาม เก้าธรรมสาร รังษิ์อันโสภา สมาพร
แลคโซ. กรุงเทพฯ : มูลนิธิโตโยต้าประเทศไทย และมูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และ
มนุษยศาสตร์.

สำนักงานเลขานุการกรม สำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย (บรรณาธิการ). (2550).

9 บทบันทึกแห่งอ้อยและน้ำตาลทรายไทย. กรุงเทพฯ : บริษัท สันติภาพ แพลคพรีนท์ จำกัด.

สำนักงานเสริมสร้างเอกลักษณ์ของชาติ. คณะกรรมการเอกลักษณ์ของชาติ. (2539). **ภูมิทัศน์ไทย**.

กรุงเทพฯ : สำนักงานเสริมสร้างเอกลักษณ์ของชาติ.

สำนักศิลปวัฒนธรรมและพัฒนาชุมชน มหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี. **ถอดรหัส “ลัทธิจักรวรรดิ**

นิยมกับความสำคัญของเมืองจันทบุรี”

ลินชัย กระบวนแสง “นครศรีธรรมราชกับเส้นทางการค้าทางทะเล” **รายงานการสัมมนาทาง**

ประวัติศาสตร์นครศรีธรรมราช ครั้งที่ 2 วิทยาลัยครุศรีธรรมราช.

ศิริลักษณ์ ศักดิ์เกรียงไกร. (2523). **ต้นกำเนิดชนชั้นนายทุนในประเทศไทย (2398-2453)**. กรุงเทพฯ :

สร้างสรรค์.

สุดใจ ตระกูลสุขชัย. (2543). **ประวัติศาสตร์เมืองฉะเชิงเทรา**. ม.ป.ท. : ม.ป.พ.

สุบิน สืบสงวน. (2530). **อนุสรณ์ในการสถาปนากิจศพคุณพ่อสุบิน สืบสงวน ณ เมรุวัดนอก อำเภอ**

เมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2530. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

- สุพรรณศรี ศิริหงษ์. (2520). รายงานข้อศึกษาเรื่องน้ำตาล. กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- เสถียร ลายลักษณ์ และคนอื่น ๆ (รวบรวม). (2478). “ประกาศเรื่องอนุญาตบุคคลอง” ประชุมกฎหมายประจำศก รัชกาลที่ 5 เล่ม 9. โรงพิมพ์เคลิเมนต์.
- หลวงบุรุษประชาภิรมย์ (ก๊ บุนยัยจิตติ). (2528). “นิราศจันทบุรี-กรุงเทพฯ” ใน รวมนิราศเบ็ดเตล็ด. องค์การค้ำของคุรุสภา.
- องค์การบริหารส่วนจังหวัดฉะเชิงเทรา. (2528). ประวัติมหาดไทยส่วนภูมิภาคจังหวัดฉะเชิงเทรา. ม.ป.ท. : ม.ป.พ.
- อภิสิทธิ์ เกษมผลกุล. (2553). ตามรอยเสด็จฯ เกาะช้าง จังหวัดตราด.
- อรสม สุทธิสาคร.(2548). จันทบุรี. กรุงเทพฯ : สารคดี.
- อัญชลี อิศสารักษ์. การพัฒนาหลักสูตรท้องถิ่นเรื่องวัฒนธรรมลุ่มน้ำประแสร์สำหรับนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 ในโรงเรียนสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาระยอง เขต 2.
- อิจิโร คากิซากิ. (2560). จากทางรถไฟสู่ทางหลวง ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคมและการหมุนเวียนสินค้าของประเทศไทย พ.ศ.2478 – 2518. นนทบุรี : ต้นฉบับ.
- อุดม เขียววงศ์. (2552). ตลาดเก่า 50-200 ปี. กรุงเทพฯ : ภูมิปัญญาสร้างสรรค์.

วิทยานิพนธ์และงานวิจัย

- กิตติ ต้นไทย. (2520). คลองกับระบบเศรษฐกิจไทย พ.ศ. 2367 – 2453. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- เกรียงชัย ปิงประวัตติ. (2547). ความสัมพันธ์เชิงอำนาจระหว่างรัฐกับภาคเกษตรกรรม และภาคอุตสาหกรรมในกระบวนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ.2504 – 2544. วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการปกครอง คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- เกื้อกุล ยืนยอนันต์. (2519). การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร.
- ขวัญศิริ เจริญทรัพย์. (2541). ผลกระทบของโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกต่อคุณภาพชีวิตชุมชนหนองแฟบ เทศบาลตำบลมาบตาพุด. วิทยานิพนธ์มานุษยวิทยา มหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

- ชุมสาย ไชยวัด. (2538). **บทบาททางการเมืองของพลตำรวจเอกเผ่า ศรียานนท์ พ.ศ.2490 – 2500.** วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ศรีรัตน์ ฐิตาภวัฒนกุล. (2527). **การศึกษาการดำเนินงานของบริษัทค้าแป้งมันสำปะหลังที่มีโรงงาน และไม่มีโรงงานในประเทศไทย.** วิทยานิพนธ์พาณิชยศาสตร์มหาบัณฑิต ภาควิชาพาณิชยศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ทรงธรรม์ สานิชะ. (2508). **อุตสาหกรรมน้ำตาลในจังหวัดระยอง พ.ศ.2506.** ปริญญาานิพนธ์เศรษฐศาสตร์และสหกรณ์บัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์และสหกรณ์บัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- บุญชู ดิษยวิช. (2507). **การพัฒนาการทำสวนยางในประเทศไทย.** วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- บุญรอด แก้วกัณหา. (2518). **การเก็บส่วยในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น (พ.ศ.2325-2411).** วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ประมวล ศิริพันธ์แก้ว. (2523). **การศึกษาและรวบรวมเทคโนโลยีเกี่ยวกับการทำพลอยในจ.จันทบุรี และตราด.** ชลบุรี : โครงการศูนย์ส่งเสริมวัฒนธรรมภาคตะวันออก มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ บางแสน.
- ผาณิต รวมศิลป์. (2511). **นโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจสมัยจอมพล ป. พิบูลสงคราม ตั้งแต่ พ.ศ. 2481 – 2487.** วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พงษ์ศักดิ์ ศรีจุม. (2551). **การเปลี่ยนแปลงเชิงสัณฐานของพื้นที่ศูนย์กลางจังหวัดชลบุรี.** วิทยานิพนธ์ปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาการวางแผนผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พัชร ทองอำไพ. (2553). **พัฒนาการของชุมชนสะพานเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดชลบุรี.** วิทยานิพนธ์ปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาการวางแผนผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พัลวิสิริ เปรมกุลนันท์. (2558). **ศิลปกรรมในพระราชประสงค์พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว.** วิทยานิพนธ์ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ศิลปะไทย มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- พิมพ์อุมา โตสินธพ. (2548). **คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 – 2500.** วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มหาวิทยาลัยศิลปากร.

- ไพโรจน์ เสงี่ยมศรี. (2546). การศึกษาการจ่ายเงินส่งเสริมเพาะปลูกอ้อยบริษัทน้ำตาลตะวันออก จำกัด จังหวัดสระแก้ว. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานโยบายสาธารณะ วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ภาณุ เอี่ยมต่อม. (2552). การเปลี่ยนแปลงของภูมิทัศน์ของบางใหญ่ช่วงปี พ.ศ.2495 ถึงปัจจุบัน. วิทยานิพนธ์ภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ภาสกร คำภูแสน. แนวทางการจัดการภูมิทัศน์วัฒนธรรม : กรณีศึกษา ชุมชนริมน้ำจันทบูร จังหวัดจันทบุรี. สาขาวิชาภูมิสถาปัตยกรรม ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- มยุรี ฟองสมุทร. (2507). อุตสาหกรรมน้ำปลาในเขตท้องที่ อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี พ.ศ.2505 – 2506. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์และสหกรณ์บัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์และสหกรณ์บัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- เรวดี มนูญชัย. (2518). อุตสาหกรรมลับประดกระป๋องของประเทศไทย. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต แผนกวิชาเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- เรืองวิทย์ ลืมปนาท. (2537). บทบาทของรัฐในระบบทุนนิยมของไทย (พ.ศ.2475 – 2500). วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- เรืองวิทย์ ลืมปนาท. (2545). ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตะวันออกก่อน พ.ศ.2525. ชลบุรี : คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ลภัสรดา สัตยธรรม. (2555). ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการบริหารจัดการตลาดบ้านใหม่ อำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา. ปัญหาพิเศษรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา.
- วรพจน์ มีสุข. (2550). การศึกษาพัฒนาการชุมชนตลาดริมน้ำ : กรณีศึกษาชุมชนริมน้ำตลาดบ้านสด จังหวัดสุพรรณบุรี. วิทยานิพนธ์การวางผังเมืองและสภาพแวดล้อมมหาบัณฑิต สาขาการวางผังเมืองและสภาพแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- วรรณิ แพลุกอินทร์. (2538). ความสำคัญของการผลิตเพื่อการค้าของเมืองฉะเชิงเทราในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนสนธิสัญญาเบาริง. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร.

- วราภรณ์ ทินานนท์. (2522). การค้าสำเภาของไทยสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วัลย์วิภา บุรุษรัตนพันธุ์ ม.ล.. (2526). การเพาะปลูกอ้อยและอุตสาหกรรมน้ำตาลไทยในคริสต์ศตวรรษที่ 19. สถาบันไทยคดีศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- วิทยา คุณะเกษม. (2500). การปลูกทุเรียนในจังหวัดจันทบุรี. ปรินญาณิพนธ์กสิกรรมและสัตวบาลบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ศรัญญา คันธาชิพ. (2540). พัฒนาการทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำบางปะกง (พ.ศ.2419-2475). วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- ศศิธร โตวินัส. (2554). การศึกษาเพื่อจัดทำแผนที่ทางมรดกทางสถาปัตยกรรมชุมชนรักษ์คลองบางพระ จังหวัดตราด. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการทรัพยากรวัฒนธรรม มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- สมบุรณ์ ศิริประชัย. (2530). รายงานวิจัยเรื่องมันสำปะหลังในเศรษฐกิจไทย: จากความรุ่งโรจน์สู่ความมืดมน พรหมแดนแห่งความรู้ (เล่ม 1). กรุงเทพฯ : สถาบันไทยคดีศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สมพงษ์ สัญญาวีรัตน์. (2530). อุตสาหกรรมน้ำตาลในประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ.2453 – 2506. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- สมภพ มานะรังสรรค์ และกนกศักดิ์ แก้วเทพ. (2530). รายงานผลการวิจัยอุตสาหกรรมน้ำตาลในประเทศไทย. กรุงเทพฯ : สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สมลักษณ์ หอมสินธุ์. (2551). การผลิต และการส่งออกยางพาราในประเทศไทย. สารนิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- สุจิรา กาลจักร. (2557). พัทยา : จากวิถีชีวิตชุมชนชาวประมงสู่เมืองท่องเที่ยวระดับโลก. ดุษฎีนิพนธ์ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- สุดใจ พงศ์กล้า. (2528). มณฑลปราจีนบุรี สมัยเริ่มแรกถึงสมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมขุนมรุพงศ์ศิริพัฒน์ (พ.ศ.2438-2450). วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทร วิโรฒประสานมิตร.

- สุนทรี อาสะไวย์. (2521). การพัฒนาระบบการชลประทานในประเทศไทยตั้งแต่ พ.ศ. 2431 – 2493. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สุมาลี พันธุ์ยุรา. (2543). พัฒนาการของอำนาจท้องถิ่นในบริเวณลุ่มแม่น้ำบางปะกงและชายฝั่งทะเลตะวันออก พ.ศ.2440 – 2516. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย.
- อดิสร หมวกพิมาย. (2531). กรมทำกับระบบเศรษฐกิจไทย : วิเคราะห์โครงสร้างการเปลี่ยนแปลงตั้งแต่สมัยธนบุรีถึงการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง พ.ศ.2310-2398. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- อังคณา แสงสว่าง. (2550). บทบาททางเศรษฐกิจของชาวจีนในละแวกเมืองระหว่าง พ.ศ. 2398 – 2475. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร.
- อำนวย ปะติเส. (2516). เศรษฐกิจการค้าน้ำตาลทราย. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ.2477 -2539. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

วารสารและหนังสือพิมพ์

- "เกาะช้าง ตราด เกาะสวรรค์แห่งท้องทะเลตราด" ทริป แมกอะซีน (Trip magazine). ปีที่ 9 ฉบับที่ 105 (2548)
- "ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง ตั้งชื่อทางหลวงแผ่นดินและสะพานขนาดใหญ่" ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 67 ตอน 67 ง. (12 ธันวาคม พ.ศ.2493).
- จดหมายเหตของสภาเผยแผ่พาณิชย์ ฉบับที่ 3 มกราคม พุทธศักราช 2464.
- จดหมายเหตของสภาเผยแผ่พาณิชย์. ฉบับที่ 7 มกราคม พุทธศักราช 2465.
- จริยา ชูช่วย. (2553). "ตลาดโบราณนครเนื่องเขต-บ้านใหม่-คลองสวน-บางพลี เพราะอดีตหอมหวานจึงชวนโหยหา" อสท ปีที่ 50 ฉบับที่ 10, (พฤษภาคม 2553).
- สุทธิธิ์ โอภาสวงศ์ และเวท ไทหนูกุล. "100 ปียางพาราไทย" ใน วารสารยางพารา. (เมษายน - มิถุนายน 2542).

ชนิด โตดิแพทช์. (2557). "วิวัฒนาการเศรษฐกิจชุมชนชาวประมงปากน้ำประแส จังหวัดระยอง"
วารสารวิชาการมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ปีที่ 22 ฉบับที่ 39 (พฤษภาคม-สิงหาคม
2557).

บางกอกการเมือง. วันที่ 12 ตุลาคม 2471.

พรรณศิริ แจ่มอรุณ วุฒิพงษ์ ทองก้อน และกษพร ขวัญทอง.. (2558). "การศึกษาเชิงคดีชนวิทยา :
การตั้งชื่อคลองและชื่อบ้านในเขตอำเภอ บางพลี จังหวัดสมุทรปราการ" วารสารศิลป
ศาสตร์ปริทัศน์. 10 (19) มกราคม-มิถุนายน 2558.

วารสารสถานสุข. เอื้อนชุมชนท่าหลวง วิถีดั้งเดิมริมน้ำจันทบูร.

ศุภรัตน์ เลิศพาณิชย์กุล และวิพุธ โสภวงส์. (2537). “ภาพชีวิตเศรษฐกิจไทยจากนิราศสมัย
รัตนโกสินทร์ตอนต้น” วารสารสุโขทัยธรรมาธิราช 7(2) พฤษภาคม-สิงหาคม 2537.

ศุภรัตน์ เลิศพาณิชย์กุล. (2543). “รายได้รายจ่ายของรัฐสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น”. วารสารสุโขทัย
ธรรมาธิราช. ปีที่ 13 ฉบับที่ 3 กันยายน-ธันวาคม 2543.

สมบุญ ศรีประชัย. (2530). “การค้ามันสำปะหลังไทย : พัฒนาการการส่งออกมันสำปะหลังของ
ไทยตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 (พ.ศ.2489 – 2525)” ใน วารสารเศรษฐศาสตร์
ธรรมศาสตร์. 5(3) (กันยายน 2530).

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร “แผนการผลิตสินค้าเกษตรปี 2541/42 สินค้าเร่งรัดการส่งออก
(ยางพารา)” เมืองเกษตร. มกราคม 2542.

อชยา โกมลกาญจน์. (2541). “เศรษฐกิจกับการใช้จ่ายพระราชทรัพย์ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระ
นั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว” วารสารรามคำแหง ปีที่ 18 ฉบับที่ 1-4 ธันวาคม 2541.

ข้อมูลออนไลน์

“ทั้งซังซะ”เจ้าของตราและตำรับ “ทิพรส”, (ออนไลน์)

<http://info.gotomanager.com/news/details.aspx?id=587>, (วันที่ค้นข้อมูล 8 มิถุนายน พ.ศ.
2562).

เส้นทางน้ำปลาไทย จากใต้ทะเลลึกสู่ผู้นำปรุงรสหยดใสในครัวเรือน, (ออนไลน์)

<https://mgronline.com/science/detail/9510000004398>, (วันที่ค้นข้อมูล 8 มิถุนายน พ.ศ.
2562).

ชุมชนบางปลาสร้อย, (ออนไลน์)

<https://media.komchadluek.net/img/size1/2009/08/06bjbjage98fe6hh7acik9k.jpg>, (วันที่
ค้นข้อมูล 2 เมษายน พ.ศ.2562)

วัชรพล สีนรัมย์. ประวัติชุมชน "บ้านเป็ดโน" จ.ตราด. (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก

<http://www.bangkapi.ac.th/>(วันที่ค้นข้อมูล : 27 มกราคม 2558).

สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน, "ภาพเก่าเล่าขานถนนยมจินดา สะท้อนตัวตน คนระยอง" (ออนไลน์)

<http://www.codi.or.th/index.php/component/flexicontent/> สืบค้นเมื่อ 17 ตุลาคม 2558.

สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน, "ภาพเก่าเล่าขานถนนยมจินดา สะท้อนตัวตน คนระยอง" (ออนไลน์)

<http://www.codi.or.th/index.php/component/flexicontent/> สืบค้นเมื่อ 17 ตุลาคม 2558.

สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13 (ชลบุรี). (2556). รายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อมภาค

ตะวันออก ปี พ.ศ.2555. หน้า 2-1. (ออนไลน์)

<http://www.reo13.go.th/DataService/report/EES55.pdf>, (วันที่ค้นข้อมูล 6 เมษายน พ.ศ.
2562).

8 กันยายน 2479 เปิดใช้ “ถนนสุขุมวิท” ครั้งแรก, (ออนไลน์)

<https://www.tnnthailand.com/content/6425>, (วันที่ค้นข้อมูล 31 มกราคม พ.ศ.2562).