



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

ทางรถไฟกับการพัฒนาภาคตะวันออก พ.ศ. 2435 – 2564

Railways and the Development of the Eastern Region, 1892–2021

เรืองวิทย์ ลิ้มปนาท

โครงการวิจัยประเภทงบประมาณเงินรายได้มหาวิทยาลัย เงินรายได้ส่วนงาน มหาวิทยาลัยบูรพา

ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565

คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

มหาวิทยาลัยบูรพา

2568

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

ทางรถไฟกับการพัฒนาภาคตะวันออก พ.ศ. 2435 – 2564

Railways and the Development of the Eastern Region, 1892–2021

เรืองวิทย์ ลิมปนาท

คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

บทคัดย่อ

รายงานวิจัยเรื่อง ทางรถไฟกับการพัฒนาภาคตะวันออก พ.ศ. 2435 – 2564 เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยใช้วิธีการทางประวัติศาสตร์ ด้วยการรวบรวมข้อมูลเอกสาร จากหลักฐานชั้นต้น และหลักฐานชั้นรองที่เกี่ยวกับ เรื่องทางรถไฟสายตะวันออก ศึกษาพัฒนาการของพื้นที่ภาคตะวันออก โดยมองว่าการขยายตัวของระบบการคมนาคมทางรถไฟมีความสัมพันธ์กับการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและการเมือง ในระยะแรกการสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเกิดจากเงื่อนไขทางการเมืองการปกครอง และมีผลทำให้เกิดการขยายพื้นที่เพาะปลูก การย้ายถิ่นฐานของคนในพื้นที่อื่นเข้ามายังภาคตะวันออก ต่อมาการพัฒนาการคมนาคมทางถนนมีผลทำให้บทบาทในการเดินทางด้วยรถไฟในภาคตะวันออกลดความสำคัญลง และเมื่อรัฐบาลดำเนินโครงการการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก การพัฒนาท่าเรือพาณิชย์ การเติบโตของอุตสาหกรรมในภาคตะวันออก และการเติบโตของการค้าชายแดนจากการดำเนินนโยบายเปลี่ยนสนามรบเป็นสนามการค้า มีผลทำให้การขนส่งทางรถไฟของภาคตะวันออกมีความสำคัญต่อภาคอุตสาหกรรมในการขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและพลังงาน และเมื่อเกิดโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกในพื้นที่ 3 จังหวัด (ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา) โดยมุ่งพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกให้เป็นรากฐานด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศ จึงมีการดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค ซึ่งรวมถึงการพัฒนากระบวนการขนส่งระบบราง ทำให้เกิดแผนการพัฒนาทางรถไฟภายในภาคตะวันออกขึ้น

คำสำคัญ ทางรถไฟ ภาคตะวันออก อุตสาหกรรม

Abstract

The research report titled "Railways and the Development of the Eastern Region, 1892–2021" is a qualitative study that employs a historical research method by collecting documentary evidence from both primary and secondary sources related to the Eastern railway line. The study examines the development of the Eastern region, emphasizing the correlation between the expansion of railway transportation and economic and political development.

In the early stages, the construction of the Eastern railway line was driven by political and administrative conditions, which led to the expansion of agricultural areas and migration from other regions to the East. Later, the development of road transportation reduced the significance of railway travel in the Eastern region. However, when the government implemented the Eastern Seaboard Development Project, developed commercial ports, expanded industries, and promoted cross-border trade through the policy of "turning battlefields into marketplaces," railway transportation in the East became crucial for industrial logistics, particularly in transporting petroleum and energy products.

With the launch of the Eastern Economic Corridor (EEC) development project in three provinces—Chonburi, Rayong, and Chachoengsao—aimed at enhancing and promoting coastal industrial development as a foundation for national industrial growth, infrastructure and public utilities have been significantly developed. This includes the advancement of rail transportation systems, leading to a strategic plan for railway development within the Eastern region.

Keywords : Railway, Eastern Region, Industry

กิตติกรรมประกาศ

รายงานวิจัยเรื่อง ทางรถไฟกับการพัฒนาภาคตะวันออก พ.ศ. 2435 – 2564 นี้ได้รับการสนับสนุน
โครงการวิจัยประเภทงบประมาณเงินรายได้มหาวิทยาลัย เงินรายได้ส่วนงาน มหาวิทยาลัยบูรพา ประจำปี
งบประมาณ พ.ศ. 2565 เลขที่สัญญา HUSO08/2565 ผู้เขียนขอขอบคุณสถานที่ทำงานภาควิชาประวัติศาสตร์
คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ที่ส่งเสริมให้ผู้เขียนได้มีโอกาสดำเนินการงานวิจัยเรื่องนี้ รวมถึงเพื่อนร่วมงานใน
ภาควิชาทุกท่านที่ร่วมสนับสนุนในการพิจารณาตั้งแต่เริ่มเขียนโครงการวิจัย

การที่ผู้เขียนทำงานที่ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา มีโอกาสเรียนรู้เรื่องราวมากมายเกี่ยวกับภาคตะวันออก ตลอดเวลา 30 ปีที่ผ่านมาพบว่า ภาคตะวันออกมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว สิ่งที่เคยคิดเคยเห็นในพื้นที่ เมื่อเวลาผ่านไป 5 ปี 10 ปี ก็พบว่ามีเปลี่ยนแปลงไปเสียแล้ว ภาคตะวันออกจึงเป็นภูมิภาคที่มีพลวัตของผู้คน สังคมและวัฒนธรรมที่มีเสน่ห์อยู่ตลอดเวลา ทำให้ผู้เขียนรู้สึกสนุกที่จะเรียนรู้และมีพลังในการทำงานในภาคตะวันออกตลอดมา แม้ว่าในช่วงหลังของการทำงานประจำจะรู้สึกเบื่อหน่ายกับระบบของอุดมศึกษาไทยที่ทำให้รู้สึกบั่นทอนความเชื่อเกี่ยวกับการศึกษาของผู้เขียนก็ตาม

การทำงานวิชาการในฐานะครูผู้สอนในปัจจุบัน ผู้เขียนมีความคิดว่าเพื่อนร่วมงานทางวิชาการมีความสำคัญอย่างมาก การทำงานวิชาการที่ขาดเพื่อนในการพูดคุย แลกเปลี่ยนเรียนรู้คงทำให้นักวิชาการเหงา และหมดพลังในการทำงาน ผู้เขียนโชคดีที่มีเพื่อนรุ่นน้องในภาควิชาที่คอยกระตุ้นให้เขียนอะไรบ้างอยู่เสมอ ผู้ช่วยศาสตราจารย์อำพิกา สวัสดิ์วงศ์ ที่พูดเสมอว่า อย่างน้อยก็เขียนเอาไว้ให้คนอื่นอ่าน ทำให้ผู้เขียนยังคงรู้สึกว่ามันยังอยากทำงานวิชาการอยู่

ขอขอบคุณผู้นำท้องถิ่นและอาสาสมัครในชุมชนที่ให้ความอนุเคราะห์บอกเล่าเกี่ยวกับบทบาทของทางรถไฟในการเก็บข้อมูลสัมภาษณ์ในชุมชนต่าง ๆ ที่มีแผนการพัฒนาทางรถไฟผ่าน คุณประจำ เสมสฤณี คุณสะอาด ปทุมวัน คุณฉลาด มณีมา คุณวริศรา วงศ์ภักดี คุณฐิติพงษ์ หาญพล คุณปัญญา อัมมอไร คุณจุไรรัตน์ ชำปฏี คุณประสิทธิ์ เกตุแก้ว คุณวิริยะ จงไพศาล คุณคมสันต์ น้อยน้ำคำ คุณธนภติ อัมสิน คุณนัทธมน บัวแดง คุณสุรัชย์ เล็กกำพูช คุณรุ่งทิพย์ ภาษี คุณชูฉัตร สิทธิวงศ์ คุณธัญญารัตน์ ฉายแสง คุณปัทมพร พุฒิพระ และอีกหลายท่านที่ไม่สามารถเอ่ยนามไว้ในนี้ทั้งหมด

ขอขอบคุณ คุณศิริลักษณ์ ไชยภิตติ เจ้าหน้าที่วิจัยของคณะฯ ที่คอยติดตามและประสานงานโครงการวิจัยอย่างสม่ำเสมอและอดทนในขั้นตอนต่าง ๆ จนโครงการวิจัยสำเร็จจุล่ง และที่ขาดไม่ได้ในการให้ความช่วยเหลือจาก คุณวรี สกุนิรันดร แห่งภาควิชาประวัติศาสตร์ ที่ช่วยให้ผู้เขียนไม่ยุ่งยากลำบากในการทำตามขั้นตอนต่าง ๆ ของเอกสาร

สุดท้าย การศึกษาเรื่องนี้จะสำเร็จขึ้นไม่ได้หากไม่มีผู้ช่วยวิจัยที่มีคุณภาพอย่างมาก ขอขอบคุณผู้ที่ร้อยตรี
สุทธิพร ชัยกุล ผู้ที่ช่วยเหลือผู้วิจัยในการทำงานและรวบรวมข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพมาตั้งแต่ตอนเป็นนิสิต ซึ่ง
หากปราศจากความช่วยเหลือของเขา รายงานวิจัยเรื่องนี้คงไม่สามารถสร้างสรรค์ออกมาได้เช่นนี้ ผู้เขียนหวังว่าเขา
จะเติบโตทางวิชาการและสร้างองค์ความรู้เกี่ยวกับสังคมและวัฒนธรรมของภาคตะวันออก โดยอาศัยอาชีพครูที่เขา
รักและทุ่มเทเป็นพื้นฐานของการทำงานด้านการศึกษาต่อไป

เรื่องวิทย์ ลิมปนาท

คำค้นวันบวบาน 68

สารบัญ

บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	6
1.3 สมมติฐานของการศึกษา.....	6
1.4 วิธีการดำเนินการศึกษา.....	6
1.5 ขอบเขตการศึกษา.....	7
1.6 ข้อมูลและแหล่งข้อมูล.....	7
บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	9
2.1 ทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	9
2.2 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	19
2.3 กรอบแนวคิดการวิจัย.....	19
2.4 นิยามศัพท์เฉพาะ.....	21
บทที่ 3 ภูมิหลังภาคตะวันออกเฉียงเหนือก่อนการสร้างทางรถไฟ.....	23
3.1 สภาพภูมิศาสตร์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ.....	23
3.1.1 ลักษณะทางภูมิศาสตร์.....	26
3.1.2 ทรัพยากรธรรมชาติ.....	37
3.2 ภูมิหลังทางประวัติศาสตร์.....	39
3.2.1 พัฒนาการทางประวัติศาสตร์.....	39
3.2.2 ประชากรกับการตั้งถิ่นฐาน.....	43
3.2.3 สภาพทั่วไปทางเศรษฐกิจ.....	51
3.3 การเดินทางและการคมนาคมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือก่อนการสร้างทางรถไฟ.....	62
3.3.1 การเดินทางและการคมนาคมทางบก.....	63
3.3.2 การเดินทางและการคมนาคมทางน้ำ.....	76

สารบัญ (ต่อ)

3.3.3 การเดินทางและการคมนาคมทางทะเล.....	82
3.4 สรุปและวิเคราะห์ท้ายบท.....	87
บทที่ 4 การสร้างทางรถไฟสายตะวันออก.....	90
4.1 การเคลื่อนไหวของกิจการรถไฟในประเทศไทย.....	90
4.1.1 จุดเริ่มต้นของกิจการรถไฟในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้.....	91
4.1.2 จุดเริ่มต้นของกิจการรถไฟในประเทศไทย.....	95
4.2 นโยบายการพัฒนาทางรถไฟ.....	103
4.2.1 นโยบายการพัฒนาทางรถไฟระหว่างปี พ.ศ. 2430 – 2441.....	103
4.2.2 นโยบายการพัฒนาทางรถไฟระหว่างปี พ.ศ. 2442 – 2453.....	111
4.3 สาเหตุการสร้างทางรถไฟสายตะวันออก.....	115
4.3.1 สาเหตุด้านการเมืองการปกครอง.....	115
4.3.2 สาเหตุด้านการคมนาคม.....	117
4.3.3 สาเหตุด้านเศรษฐกิจ.....	118
4.4 การก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออก.....	119
4.4.1 การขอสัมปทานการสร้างทางรถไฟสายตะวันออก.....	120
4.4.2 การก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออก.....	130
4.4.3 เส้นทางรถไฟสายตะวันออก (ช่วงก่อนปี พ.ศ. 2475).....	137
4.5 โครงการรถไฟเอกชน หรือรถไฟหัตถกรรม ในภาคตะวันออก.....	139
4.5.1 รถไฟของบริษัทเอื้อวิทยา จำกัด.....	140
4.5.2 รถไฟบริษัทป่าไม้กระยาเลยศรีราชา จำกัด(บริษัทศรีมหาราชาจำกัด).....	143
4.5.3 เส้นทางรถรางเหมืองทองคำ เมืองกบินทร์บุรี.....	160
4.6 สรุปและวิเคราะห์ท้ายบท.....	162
บทที่ 5 ทางรถไฟสายตะวันออกกับการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองและเศรษฐกิจ	
ก่อนแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ พ.ศ. 2504.....	165
5.1 การเปลี่ยนแปลงหลังการสร้างทางรถไฟสายตะวันออก.....	165

สารบัญ (ต่อ)

5.1.1 การเปลี่ยนแปลงทางการคมนาคมในพื้นที่.....	166
5.1.2 การเปลี่ยนแปลงทางด้านการเมือง.....	171
5.1.3 การเปลี่ยนแปลงการตั้งถิ่นฐานและชุมชน.....	173
5.1.4 การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ.....	177
5.2 ความสำคัญของรถไฟสายตะวันออกหลังการปฏิวัติสยาม พ.ศ. 2475.....	188
5.2.1 ทางรถไฟสายตะวันออกกับบทบาททางด้านการทหารและความมั่นคง ช่วงหลังการปฏิวัติสยาม พ.ศ. 2475.....	188
5.2.2 ทางรถไฟสายตะวันออกกับเหตุการณ์ช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2.....	195
5.3 สรุปและวิเคราะห์ท้ายบท.....	201

บทที่ 6 ทางรถไฟสายตะวันออกกับการเปลี่ยนแปลงทางการเมือง

และเศรษฐกิจ พ.ศ. 2504-2564.....	203
6.1 ทางรถไฟกับการเปลี่ยนแปลงภายในภาคตะวันออก.....	204
6.1.1 พัฒนาการของถนนกับการลดความสำคัญของการสัญจรทางรถไฟ.....	205
6.1.2 บทบาทของทางรถไฟสายตะวันออกหลังการประกาศใช้ แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ.....	216
6.2 การพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกกับบทบาทของทางรถไฟเพื่ออุตสาหกรรม.....	227
6.2.1 โครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกกับการพัฒนาอุตสาหกรรม.....	227
6.2.2 การพัฒนาการคมนาคมทางรถไฟและโครงข่ายเพื่อการอุตสาหกรรม.....	236
6.3 นโยบายเปลี่ยนสนามรบเป็นสนามการค้ากับการเปลี่ยนแปลงการค้าชายแดน.....	241
6.3.1 นโยบายเปลี่ยนสนามรบเป็นสนามการค้ากับการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ ของภาคตะวันออกตอนบน.....	242
6.3.2 ทางรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ – อยุธยา) กับการค้า ชายแดนไทย – กัมพูชา.....	250
6.4 โครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก กับการพัฒนาการขนส่งระบบราง.....	253
6.4.1 แนวทางและแผนพัฒนาโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก.....	255
6.4.2 แผนการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมาย.....	256

สารบัญ (ต่อ)

6.4.3 แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค.....	262
6.5 การให้บริการรถไฟในภาคตะวันออกเฉียงใต้.....	276
6.6 สรุปและวิเคราะห์ท้ายบท.....	283
บทที่ 7 บทสรุป.....	287
7.1 ผลการวิจัย.....	287
7.2 อภิปรายผล.....	295
7.3 ข้อเสนอแนะการวิจัย.....	295
บรรณานุกรม.....	297
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก.....	311
ภาคผนวก ข.....	317
ภาคผนวก ค.....	322
ภาคผนวก ง.....	325
ประวัติย่อผู้วิจัย.....	330

สารบัญตาราง

ตารางที่ 1 จำนวนชาวจีนในบัญชีสำมะโนครัว พ.ศ. 2446.....	48
ตารางที่ 2 พื้นที่เพาะปลูกกรมฝึงคลองชุดสมัยรัชกาลที่ 5 ในเขตลุ่มแม่น้ำบางปะกง (จังหวัดฉะเชิงเทรา และสมุทรปราการ).....	179
ตารางที่ 3 การขยายตัวของที่นาในมณฑลปราจีนบุรี พ.ศ. 2438 – 2474.....	180
ตารางที่ 4 สถิติโรงสีข้าวใน 7 มณฑลของที่ราบภาคกลาง สํารวจ พ.ศ. 2462 และ พ.ศ.2472.....	182
ตารางที่ 5 โครงการก่อสร้างเส้นทางยุทธศาสตร์ของสหรัฐอเมริกาในไทย(เฉพาะการก่อสร้างถนน).....	209
ตารางที่ 6 งบประมาณรายจ่ายของรัฐบาลในภาคเศรษฐกิจต่างๆ (ล้านบาท).....	213
ตารางที่ 7 รายจ่ายพัฒนาการเศรษฐกิจของรัฐจากงบประมาณแผ่นดิน เฉพาะงบพัฒนาการคมนาคม พ.ศ. 2504 – 2509.....	214
ตารางที่ 8 การจัดสรรงบประมาณแผ่นดินให้การรถไฟและกรมทางหลวง พ.ศ.2501 – 2516.....	220
ตารางที่ 9 ระยะทางรถไฟและทางหลวง พ.ศ.2502 – 2516.....	221
ตารางที่ 10 สถิติการนำเข้า - ส่งออก ด้านศุลกากรอรัญประเทศ ปีงบประมาณ 2566.....	249
ตารางที่ 11 สรุปภาพรวมแผนงาน/ โครงการ ตามแผนปฏิบัติการ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค.....	264
ตารางที่ 12 สถิติจำแนกรายได้การโดยสารเชิงพาณิชย์รายภาค พ.ศ.2565.....	277
ตารางที่ 13 สถิติจำแนกรายได้การโดยสารเชิงพาณิชย์จากรถนำเที่ยวรายภาค พ.ศ.2565.....	278
ตารางที่ 14 จำนวนเที่ยวรถไฟรวมการให้บริการเชิงสังคม พ.ศ.2565.....	279
ตารางที่ 15 สถิติรายได้การโดยสารเชิงสังคมจากรถธรรมดาจำแนกรายภาค พ.ศ.2565.....	279
ตารางที่ 16 สถิติรายได้การโดยสารเชิงสังคมจากรถขานเมืองจำแนกรายภาค พ.ศ.2565.....	280
ตารางที่ 17 สถิติรายได้การโดยสารเชิงสังคมจากรถท้องถิ่นจำแนกรายภาค พ.ศ.2565.....	280
ตารางที่ 18 สถิติรายได้การโดยสารเชิงสังคมจากรถท้องถิ่นจำแนกรายภาค พ.ศ.2565.....	281

สารบัญภาพ

ภาพที่ 1 แผนที่แสดงเขตรัฐกิจภาคตะวันออก.....	24
ภาพที่ 2 แผนที่แสดงลักษณะภูมิประเทศภาคตะวันออก.....	31
ภาพที่ 3 แผนที่แสดงลุ่มแม่น้ำภาคตะวันออก.....	32
ภาพที่ 4 แผนที่แสดงลักษณะภูมิประเทศพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกง.....	33
ภาพที่ 5 แผนที่แสดงลักษณะภูมิประเทศพื้นที่ลุ่มแม่น้ำปราจีนบุรี.....	34
ภาพที่ 6 แผนที่แสดงลักษณะภูมิประเทศพื้นที่ลุ่มน้ำโดนเลสาบ.....	35
ภาพที่ 7 แผนที่แสดงลักษณะภูมิประเทศพื้นที่ชายฝั่งทะเลของภาคตะวันออก.....	36
ภาพที่ 8 แผนที่แสดงเส้นทางเดินทัพของสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช.....	65
ภาพที่ 9 การคมนาคมภายในประเทศก่อนสมัยรัชกาลที่ 5.....	73
ภาพที่ 10 การคมนาคมก่อนสมัยรัชกาลที่ 5 บริเวณภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคตะวันออก.....	74
ภาพที่ 11 ช่องเขาเส้นทางการค้าระหว่างภาคตะวันออก กับ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	75
ภาพที่ 12 แผนที่แสดงเส้นทางเดินเรือชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตามสายการค้า.....	85
ภาพที่ 13 แผนที่แสดงเส้นทางเดินเรือตัดข้ามอ่าวไทย.....	86
ภาพที่ 14 แผนที่โครงข่ายรถไฟในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (พ.ศ. 2443).....	94
ภาพที่ 15 แผนที่โครงการทางรถไฟของอังกฤษและฝรั่งเศสกับเส้นทางสำรวจของปันชาร์ด.....	102
ภาพที่ 16 แผนที่โครงการทางรถไฟของเอกชนที่เสนอของสัมปทาน.....	113
ภาพที่ 17 แผนที่โครงการสร้างทางรถไฟในพระราชอาณาเขต(พ.ศ. 2449).....	114
ภาพที่ 18 แผนที่โครงการทางรถไฟระหว่างประเทศ (พ.ศ. 2468).....	138
ภาพที่ 19 แผนที่แนบท้ายพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตหวงห้ามที่ดินในพื้นที่ตำบลหนองแหน และตำบลสำโรง อำเภอนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา พ.ศ. 2485.....	141
ภาพที่ 20 แผนที่แนบท้ายประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการจัดตั้งสุขาภิบาลเกาะขนุน อำเภอนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา พ.ศ. 2506.....	142
ภาพที่ 21 แผนที่อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี.....	148
ภาพที่ 22 แผนที่อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี.....	149
ภาพที่ 23 แผนที่อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี.....	150
ภาพที่ 24 แผนที่ อำเภอบ้านบึง - อำเภอหนองใหญ่ จังหวัดชลบุรี.....	151
ภาพที่ 25 แผนที่เส้นทางรถไฟเล็กลากไม้สายตะวันออก.....	152
ภาพที่ 26 แผนที่เส้นทางรถไฟของบริษัทศรีมหาราชา.....	153

ภาพที่ 27 แผนที่แนบท้ายพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตหวงห้ามที่ดินในพื้นที่ตำบลบางพระ อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2497.....	154
ภาพที่ 28 แผนที่แสดงแนวเขตป่าสงวนท้ายกฎกระทรวงฉบับที่ 70 (พ.ศ. 2503) ออกตามความใน พระราชบัญญัติคุ้มครองและสงวนป่า พ.ศ. 2481 (กำหนดให้ป่าคลองระเวียง - เขาสมเฝ้า ในท้องที่ตำบลละหาร อำเภอบ้านค่าย จังหวัดระยอง เป็นป่าสงวน).....	155
ภาพที่ 29 แผนที่ท้ายประกาศกฎกระทรวงมหาดไทย เรื่อง เปลี่ยนแปลงเขตสุขาภิบาลอ่าวอุดม อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี.....	156
ภาพที่ 30 แผนที่ท้ายกฎกระทรวง ฉบับที่ 1,156 (พ.ศ. 2529) ออกนามความในพระราชบัญญัติ ป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507 (ให้ยกเลิกกฎกระทรวง ฉบับที่ 70 (พ.ศ. 2503)ฯ และกำหนดให้ป่าคลองระเวียง และป่าเขาสมเฝ้า ในท้องที่ตำบลตาสีห์ ตำบลปลวกแดง ตำบลละหาร อำเภอปลวกแดง และตำบลหนองบัว อำเภอบ้านค่าย จังหวัดระยอง เป็นป่าสงวนแห่งชาติ).....	157
ภาพที่ 31 แผนที่ท้ายประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง จัดตั้งสุขาภิบาลหัวกุญแจ อำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี.....	158
ภาพที่ 32 แผนที่ท้ายประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดบริเวณที่ดินป่าเขาเขียวและเขาชมพู ในท้องที่ตำบลหนองรี และตำบลหนองช้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี ตำบลบางพระ และตำบลหนองขาม อำเภอสรีราชา และตำบลหนองข้าซาก ตำบลบ้านบึง และตำบลคลองกิว อำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี ให้เป็นเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า พ.ศ. 2517.....	159
ภาพที่ 33 แผนที่เส้นทางรกรางของเหมืองทองคำบิรินทร์บุรี.....	161
ภาพที่ 34 สถานีหัวตะเข้.....	175
ภาพที่ 35 สถานีคลองหลวงแพ่ง.....	176
ภาพที่ 36 แผนที่แสดงแนบท้ายพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน พ.ศ. 2485.....	199
ภาพที่ 37 แผนที่แสดงแนบท้ายพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน พ.ศ. 2487.....	200
ภาพที่ 38 แผนที่แสดงแนบท้ายพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนในท้องที่ จังหวัดฉะเชิงเทรา และชลบุรี พ.ศ. 2512	226
ภาพที่ 39 แผนที่โครงสร้างพื้นฐานในบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก.....	234
ภาพที่ 40 แผนที่โครงการพัฒนาด้านบริการพื้นฐานทางเศรษฐกิจภาคตะวันออก.....	235
ภาพที่ 41 แผนที่แสดงจุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่อนปรน จังหวัดสระแก้ว.....	247
ภาพที่ 42 เทียววังขบวนรถไฟขานเมือง ขบวนรถธรรมดาสายตะวันออก.....	282

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

การคมนาคมถือว่ามีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาประเทศ เนื่องจากเป็นระบบที่รองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคม การพัฒนาและการวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะระบบการคมนาคมที่ดีจะช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ดึงดูดการลงทุนทั้งจากภายในและภายนอกประเทศ อีกทั้งในปัจจุบันการวัดระดับการพัฒนาของประเทศ หรือระดับความเจริญทางด้านเศรษฐกิจมักให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบการคมนาคม โดยเฉพาะการคมนาคมทางบก ทั้งระบบถนนและระบบราง เนื่องจากการมีระบบการคมนาคมที่ดี จะช่วยเชื่อมต่อให้ผู้คนในต่างพื้นที่สามารถเดินทางติดต่อขนส่งสินค้าและบริการได้อย่างสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

การคมนาคมและการสัญจรของสังคมไทยในอดีต มีสองรูปแบบตามลักษณะภูมิศาสตร์และข้อจำกัดตามธรรมชาติ คือ รูปแบบแรก การสัญจรทางน้ำโดยอาศัยแม่น้ำลำคลองเป็นหลักในการเดินทางและการขนส่งสินค้า ส่งผลให้การตั้งถิ่นฐาน การก่อร่างสร้างเมืองในอดีตนั้นมักเลือกทำเลที่ตั้งที่ติดริมฝั่งแม่น้ำ เนื่องจากความสะดวกสบายในการเดินทางและการขนส่งสินค้า แต่ข้อจำกัดของลักษณะภูมิประเทศทำให้การสัญจรทางน้ำในบางพื้นที่ไม่อาจสัญจรได้ตลอดทั้งปี เนื่องจากปัญหาน้ำแห้งขอด คลองและลำน้ำมีสภาพตื้นเขินในช่วงฤดูแล้ง รวมถึงการสัญจรทางน้ำนั้นการเดินทางจะถูกบังคับให้เดินทางตามลำน้ำเป็นหลัก ทำให้การเดินทางไปยังเมืองที่ตั้งอยู่ห่างไกลแม่น้ำมีความยากลำบาก ส่วนรูปแบบที่สอง คือการเดินทางสัญจรทางบกด้วยการเดินเท้า หรือทางเกวียน การเดินทางในรูปแบบนี้ส่วนใหญ่จะใช้ได้เฉพาะหน้าแล้ง เนื่องจากในช่วงฤดูฝนสภาพของดินจะชุ่มชื้น มีน้ำท่วมขัง การเดินทางสัญจรทางบกนี้เป็นรูปแบบของการเดินทางที่ใช้เพื่อเป็นการเสริมหรือใช้ทดแทนในเวลาที่การเดินทางสัญจรทางน้ำไม่สะดวก¹ การเดินทางสัญจรทางบกนั้นไม่เป็นที่นิยมนักเนื่องจากความยากลำบากของการเดินทาง ที่ต้องเดินลัดเลาะไปตามคันนา ตัดผ่านป่าเขา เส้นทางบางช่วงเป็นพื้นดินขรุขระ เป็นหลุมเป็นบ่อ ทั้งยังต้องตัดข้ามแม่น้ำลำคลองในบางช่วง อีกทั้งขนาด

¹ เกื้อกุล ยินยอนันต์. (2519). การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 20 – 38.

เส้นทางการสัญจรทางบกยังมีขนาดเล็กมีความกว้างเพียงแคให้คน สัตว์ หรือเกวียนผ่านได้เท่านั้น นอกจากนี้ระหว่างการเดินทางยังอาจต้องเผชิญกับโจรผู้ร้าย ไข้ป่า และสัตว์นานาชนิด ด้วยเหตุข้างต้นทำให้การเดินทางสัญจรในอดีตจึงนิยมใช้การสัญจรทางน้ำ เพราะมีความสะดวกและเอื้อประโยชน์มากกว่า

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางบก ทั้งการรถไฟ และการสร้างถนนหนทาง อย่างเป็นรูปธรรมเกิดขึ้นในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งนับเป็นจุดเริ่มต้นของการปรับเปลี่ยนลักษณะการคมนาคมและการขนส่งในสังคมไทย การสร้างทางรถไฟแม้ว่าระยะแรกวัตถุประสงค์หลักในการก่อสร้างเกิดจากปัจจัยทางด้านการเมือง คือ เพื่อความสะดวกในการเชื่อมต่อ การปกครองระหว่างศูนย์อำนาจส่วนกลางกับส่วนภูมิภาค รวมถึงการต่อต้านอิทธิพลของมหาอำนาจตะวันตกในการเข้าแทรกแซงประเทศก็ตาม แต่ไม่สามารถปฏิเสธได้ว่าเมื่อรถไฟแต่ละเส้นทางเปิดให้บริการ ส่งผลให้การเดินทางและการขนส่งมีความรวดเร็วและสะดวกกว่าการเดินทางในรูปแบบเดิม อีกทั้งสามารถใช้ได้ตลอดทั้งปีทุกฤดูกาล ทำให้สภาพเศรษฐกิจของสยามขยายตัวทั้งภาคการผลิตและการค้า เช่น การสร้างทางรถไฟในภาคเหนือก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของเส้นทางการค้าจากภาคเหนือสู่ทะเลหม่ง ยูนนาน มาเป็นภาคเหนือกับกรุงเทพฯ² การสร้างทางรถไฟในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทำให้เกิดการขยายตัวของพื้นที่ในการเพาะปลูกข้าว หรือการสร้างทางรถไฟในภาคใต้ส่งผลให้การขนส่งสินค้าทางด้านการเกษตรซึ่งปกติเป็นสินค้าที่ไม่เพียงพอต่อการบริโภค รวมถึงสินค้าอุตสาหกรรมสามารถเข้าถึงคนในพื้นที่ภาคใต้³

กิจการรถไฟไทยถือกำเนิดขึ้นในช่วงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยเส้นทางรถไฟสายแรกของประเทศคือเส้นทางรถไฟสายกรุงเทพ – สมุทรปราการ หรืออีกชื่อหนึ่งคือทางรถไฟสายปากน้ำ แต่ความสนใจในกิจการรถไฟของสยามเกิดขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2398 รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อคราวคณะราชทูตจากสมเด็จพระราชินีนาถวิกตอเรีย สมเด็จพระราชินีแห่งประเทศอังกฤษ ได้นำเครื่องราชบรรณาการ และพระราชสาส์นมาถวาย พร้อมทั้งนำสนธิสัญญาฉบับแก้ไขใหม่มาแลกเปลี่ยนกับรัฐบาลสยาม ส่วนหนึ่งของเครื่องราชบรรณาการที่

² ฉัตรทิพย์ นาถสุภา. (2537). เศรษฐกิจหมู่บ้านไทยในอดีต. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์สร้างสรรค์ จำกัด.

³ ปก แก้วกาญจน์. (2534). รายงานวิจัยเรื่อง การสร้างทางรถไฟสายใต้กับผลกระทบทางเศรษฐกิจและการเมือง ตั้งแต่ พ.ศ. 2452 ถึงปัจจุบัน : ศึกษากรณีอำเภอเทพา จังหวัดสงขลา. สงขลา. สถาบันทักษิณศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ วิทยาเขตสงขลา. หน้า 100.

นำมาถวายในครั้งนั้น เป็นรถไฟจำลองซึ่งย่อส่วนจากของจริง ประกอบด้วยรถจักรไอน้ำ และรถพ่วงครบขบวน สามารถแล่นบนรางด้วยแรงไอน้ำทำนองเดียวกับรถไฟใหญ่ที่ใช้อยู่ในเกาะอังกฤษ ปรากฏว่าเป็นที่สนพระราชหฤทัยของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าฯ และได้ทรงมีพระราชดำริที่จะสถาปนากิจการรถไฟขึ้นในประเทศไทย

การเริ่มต้นกิจการรถไฟในประเทศไทยเต็มไปด้วยอุปสรรค เนื่องจากรัฐบาลสยามในขณะนั้นมีข้อจำกัดเรื่องงบประมาณในการก่อสร้าง รวมถึงการขาดองค์ความรู้ทางด้านวิศวกรรม ทำให้การก่อสร้างทางรถไฟในระยะแรกนั้นไม่ได้รับความสนใจนัก เนื่องจากรัฐบาลมองไม่เห็นถึงความจำเป็นในการดำเนินการก่อสร้าง ทั้งยังมองว่าการดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟนั้นมีความไม่คุ้มค่า แต่เนื่องจากปัญหาการเข้ามาแทรกแซงของชาติมหาอำนาจตะวันตก ทำให้รัชกาลที่ 5 ตัดสินพระทัยเริ่มโครงการสร้างทางรถไฟขึ้น โดยคำนึงถึงสำคัญของภูมิรัฐศาสตร์และความมั่นคงของประเทศ ส่งผลให้การก่อสร้างรถไฟในช่วงระยะเวลาแรกมีจุดประสงค์ในการก่อสร้างเพื่อการคมนาคมที่สะดวกรวดเร็วในการติดต่อระหว่างศูนย์กลางอำนาจส่วนกลางกับส่วนภูมิภาค รวมถึงการป้องกันการรุกรานจากชาติมหาอำนาจตะวันตก ทำให้พื้นที่สำคัญที่รัฐบาลสยามขณะนั้นมองเห็นว่ามีค่าและความสำคัญและควรที่จะสร้างทางรถไฟ คือ พื้นที่ภาคเหนือและพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

จากปัญหาทางด้านงบประมาณทำให้พ่อค้าและนักลงทุนชาวต่างประเทศเสนอตัวเข้ามาขอสัมปทานในการก่อสร้างทางรถไฟ แต่เนื่องด้วยความเกรงกลัวต่อการแทรกแซงของชาติมหาอำนาจตะวันตก ทำให้รัฐบาลสยามในขณะนั้นไม่อนุญาตในการก่อสร้างทางรถไฟที่ชาวต่างประเทศเข้ามาขอสัมปทาน โดยเฉพาะเส้นทางรถไฟสายตะวันออก เนื่องจากพื้นที่ภาคตะวันออก ซึ่งเป็นพื้นที่ในการศึกษาครั้งนี้ เป็นพื้นที่ซึ่งมีความสำคัญต่อสังคมไทยมาโดยตลอดในแต่ละช่วงเวลา โดยเฉพาะทางด้านเศรษฐกิจและการเมือง เพราะเป็นพื้นที่ที่ราบลุ่มแม่น้ำเหมาะแก่การเพาะปลูก อีกทั้งยังมีเส้นทางคมนาคมทางน้ำเชื่อมต่อไปยังกรุงเทพฯ และเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ เนื่องจากเป็นเขตติดต่อกับดินแดนของเขมร ซึ่งเป็นดินแดนภายใต้การปกครองของฝรั่งเศส การดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออกจึงเป็นเส้นทางรถไฟที่รัฐไทยประกาศอย่างชัดเจนว่าต้องการสร้างทางรถไฟสายตะวันออกให้เป็นทางรถไฟหลวงมิให้เป็นทางรถไฟของเอกชน ดังพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ที่มีต่อการให้สัมปทานทางรถไฟ ความว่า “ตั้งแต่กรุงเทพไปมณฑลตะวันออก ถ้าจะมีผู้ขออนุญาตทำไปทางนี้แล้วเป็นไม่รับพิจารณา เพราะ

รัฐบาลไม่คิดจะอนุญาตให้ผู้ใดสร้างทางไปในทางนี้...”⁴ โดยจะสงวนไว้ให้รัฐเป็นผู้ลงทุนก่อสร้าง แต่การดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟในประเทศไทยต้องเผชิญกับข้อจำกัดด้านงบประมาณ ทำให้การก่อสร้างทางรถไฟเป็นไปอย่างล่าช้า ประกอบกับการถูกจัดลำดับตามความสำคัญของสถานการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศในขณะนั้น ส่งผลให้การดำเนินการก่อสร้างเส้นทางรถไฟมีถูกแบ่งเป็นช่วง ๆ ตามแต่ความสำคัญของพื้นที่ งบประมาณ และประโยชน์ใช้สอย ผลกระทบจากการสร้างทางรถไฟนั้น นอกจากทำให้การเดินทางและการขนส่งสินค้าสะดวกเร็วขึ้น สามารถสัญจรได้ทั้งปีทุกฤดูกาล รวมถึงการติดต่อระหว่างรัฐบาลส่วนกลางกับส่วนภูมิภาคแล้ว ยังทำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจจากการเข้าจับจองและบุกเบิกพื้นที่เพื่อทำการเกษตรกรรมมากขึ้นด้วย

จะเห็นได้ว่าในยุคเริ่มแรกนโยบายเรื่องกิจการรถไฟของสยามนั้นสะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญของรถไฟในการคมนาคมระหว่างเมืองศูนย์กลางกับท้องถิ่นที่สะดวกขึ้น ซึ่งเป็นบริบททางด้านการเมืองและด้านการต่างประเทศเป็นสำคัญ ทั้งนี้ในช่วงก่อนสงครามโลกครั้งที่ 1 ประเทศไทยให้ความสำคัญกับการสร้างทางรถไฟเพื่อเชื่อมต่อกรุงเทพฯ กับหัวเมืองต่าง ๆ แต่หลังจากสงครามโลกครั้งที่ 1 ประเทศไทยตระหนักว่าการพัฒนารailโดยไม่ปรับปรุงถนน ทำให้ประสิทธิภาพของการรับส่งสินค้าทางรถไฟมีน้อยลง ประเทศไทยจึงเริ่มพัฒนาถนนเพื่อเชื่อมโยงชุมชนเข้ากับสถานีรถไฟ แต่การสร้างถนนในช่วงนี้จะยังไม่มีมีการก่อสร้างถนนในพื้นที่ที่การสัญจรทางน้ำสะดวก จนต่อมาเกิดการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475 รัฐบาลได้มีนโยบายหลัก 6 ประการ โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบการคมนาคมโดยเฉพาะระบบถนน เพื่อประโยชน์ในการรักษาความสงบภายในประเทศและการพัฒนาเศรษฐกิจ การพัฒนาระบบถนนได้เริ่มต้นอย่างจริงจังในช่วงปี พ.ศ. 2477 จากการที่รัฐไทยได้แยกกองทางออกจากกรมรถไฟหลวงมาสังกัดกรมโยธาเทศบาล กระทรวงมหาดไทย และอนุมัติโครงการสร้างทางหลวงแผ่นดินเพื่อสร้างความเชื่อมโยงถึงกันทุกจังหวัด ประกอบกับต้นทุนของการก่อสร้างถนนและค่าบำรุงรักษาถนนมีต้นทุนที่ถูกกว่าการก่อสร้างและการบำรุงรักษาทางรถไฟ การสร้างถนนจึงเติบโตขึ้น

การก่อสร้างถนนเริ่มมีแนวทางที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้นเมื่อสหรัฐอเมริกาได้ให้ความช่วยเหลือในเทคโนโลยี ความรู้ และเงินช่วยเหลือ ในการดำเนินการก่อสร้างถนน นับเป็นจุดเริ่มต้นของถนนตามหลักวิศวกรรมและมาตรฐานสากล ประกอบกับการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ (พ.ศ.

⁴ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ, ร.5, ยธ. 5.2/19 สำเนาการประชุมเสนาบดี ที่ 8/2170 (ลงวันที่ 29 มิถุนายน ร.ศ. 118).

2504 – 2509) ในสมัยจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ทำให้ระบบเศรษฐกิจของประเทศรวมถึงภาคตะวันออกเปลี่ยนแปลงไปจากระบบเศรษฐกิจแบบยังชีพ เปลี่ยนมาเป็นระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยม ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของพื้นที่ทางการเกษตรเพื่อผลิตสินค้าส่งออก อีกทั้งการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ (พ.ศ. 2504 – 2509) ได้มีการกำหนดแผนพัฒนาทางหลวงไว้ทุก 5 ปี จึงถือได้ว่าถนนได้เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในการพัฒนาประเทศ ขณะเดียวกันการคมนาคมในระบบรางถูกลดบทบาทลงอย่างเห็นได้ชัด และไม่ได้รับความสนใจในการพัฒนาจนกระทั่งแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525 – 2528) อันเป็นจุดเริ่มต้นของโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก (Eastern Seaboard Development Program: ESB) ทำให้เริ่มมีการพัฒนาระบบรางและกิจการรถไฟอีกครั้งเพื่อตอบสนองต่อการขนส่งสินค้า

การพัฒนาระบบรางได้รับความสนใจเป็นอย่างมากตั้งแต่ช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 – 2559) เป็นต้นมา เนื่องจากรัฐบาลไทยให้ความสำคัญต่อการพัฒนาเพื่อใช้ในการยกระดับการขนส่งสินค้า ทั้งนี้เพราะการขนส่งทางถนนได้รับความนิยมถึงร้อยละ 85 การขนส่งทางรถไฟมีเพียงร้อยละ 6 เท่านั้น ประกอบกับสถานการณ์ราคาน้ำมันในตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้น ส่งผลให้การขนส่งด้วยรถยนต์ผ่านระบบถนนใช้พลังงานและต้นทุนสูงกว่าการขนส่งในระบบอื่น เพื่อลดปัญหาด้านพลังงานและลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า รัฐบาลจึงมีนโยบายให้ความสนใจและส่งเสริมการพัฒนาระบบรางมากขึ้น ดังปรากฏแนวคิดและการศึกษาระบบทางรถไฟรางคู่ และรถไฟความเร็วสูงเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าเข้าสู่กรุงเทพฯ และเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor (EEC)) ซึ่งเป็นโครงการที่พัฒนาต่อยอดจากโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ทำให้พื้นที่ภาคตะวันออกกลายเป็นพื้นที่สำคัญที่ได้รับความสนใจในการพัฒนาระบบรางมากกว่าภูมิภาคอื่น เช่น โครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ – ระยอง (เชื่อม 3 สนามบิน), โครงการรถไฟทางคู่ช่วงศรีราชา – ระยอง, โครงการทางรถไฟสายใหม่ ระยอง - จันทบุรี - ตราด - คลองใหญ่ จากที่กล่าวมาข้างต้น เห็นได้ว่ารัฐให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบรางเพื่อส่งเสริมการพัฒนาทางเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคตะวันออก และส่งเสริมการพัฒนาและการลงทุนในโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อที่จะทำให้ภาคตะวันออกกลายมาเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของประเทศ

การศึกษาการพัฒนาบทบาทของรถไฟต่อการพัฒนาภาคตะวันออกจึงเป็นประโยชน์ในการสะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญของการคมนาคมขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจ การขยายตัวของชุมชนเมือง และช่วยอธิบายการเปลี่ยนแปลงในมิติต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในภาคตะวันออกได้เป็นอย่างดี ซึ่งเป็นหนึ่งในการสร้างองค์ความรู้ด้านประวัติศาสตร์เศรษฐกิจและนำมาประยุกต์ใช้กับการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกได้อีกทางหนึ่ง

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. ศึกษาสภาพการคมนาคมและพัฒนารองทางรถไฟในภาคตะวันออก
2. ศึกษาปัจจัยที่มีความเกี่ยวข้องกับการพัฒนารองทางรถไฟสายตะวันออก
3. ศึกษาบทบาทและผลกระทบของทางรถไฟในการพัฒนาภาคตะวันออกในด้านเศรษฐกิจและสังคม ตั้งแต่ พ.ศ. 2435 – 2564

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

ทางรถไฟสายตะวันออกเกิดขึ้นภายใต้ความต้องการระบบการคมนาคมที่ตอบสนองความต้องการในการเดินทางและการขนส่งสินค้าได้ในทุกฤดูกาล รวมถึงเพื่อเป็นเครื่องมือทางการเมืองในการกระชับอำนาจการปกครองเข้าสู่ศูนย์อำนาจส่วนกลาง ส่งผลให้ทางรถไฟสายตะวันออกมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงทางด้านการเมือง เศรษฐกิจ กล่าวคือ เกิดการขยายตัวทางด้านเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเนื่องจากการขนส่งสินค้าสามารถทำได้สะดวกรวดเร็วขึ้น และจากนโยบายเปลี่ยนสนามรบเป็นสนามการค้า ประกอบกับโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกทำให้ทางรถไฟมีบทบาทในฐานะกลไกสำคัญในการขนส่งสินค้าทั้งจากโรงงานสู่ท่าเรือและการค้าชายแดน

1.4 วิธีการดำเนินการศึกษา

การศึกษานี้ผู้วิจัยใช้ “ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ” (Qualitative Research) ตามระเบียบวิธีการทางประวัติศาสตร์ (Historical Approach) ด้วยการรวบรวมข้อมูลเอกสาร (Documentary Search) ทั้งหลักฐานชั้นต้น (Primary Sources) ที่เป็นหลักฐานประวัติศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องทางรถไฟสายตะวันออก ทั้งนโยบายและตัวเลขสถิติต่าง ๆ จากหอจดหมายเหตุแห่งชาติ และหอสมุดแห่งชาติ อาทิ หนังสือตอบโต้ราชการ, รายงานการปฏิบัติการราชการ, รายงานประชุมเสนาบดี, รายงานประจำปี, เอกสารจากกระทรวงต่าง ๆ เช่น กระทรวงพาณิชย์, กระทรวงคมนาคม

และกระทรวงมหาดไทย เอกสารสำนักนายกรัฐมนตรี เอกสารสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง รายงานประจำปีของการรถไฟแห่งประเทศไทยและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกจากนั้นยังใช้หลักฐานชั้นรอง (Secondary Sources) ประเภทสิ่งพิมพ์ หนังสือ งานวิจัย วิทยานิพนธ์ บทความต่าง ๆ จากห้องสมุดประจำมหาวิทยาลัยต่าง ๆ นอกจากการเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร งานวิจัยนี้จะใช้การเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์ (Oral History) โดยเป็นการสัมภาษณ์เชิงลึก (Indepth Interview) นำข้อมูลทั้งจากเอกสารและการสัมภาษณ์ที่ได้มาตรวจสอบและประเมินความน่าเชื่อถือตามระเบียบวิธีการทางประวัติศาสตร์ (Historical Methodology) และวิเคราะห์สรุปเป็นรายงานผลการวิจัย นำเสนอรายงานด้วยวิธีพรรณนาเชิงวิเคราะห์ (Descriptive Analysis)

1.5 ขอบเขตการศึกษา

การศึกษาบทบาทรถไฟต่อการพัฒนาภาคตะวันออก พ.ศ. 2435 – 2564 นั้นแบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน ในส่วนแรก ศึกษาเรื่องสาเหตุของการสร้างทางรถไฟสายตะวันออก และพัฒนาการของการก่อสร้าง ส่วนที่สองศึกษาถึงผลกระทบจากการสร้างทางรถไฟ รวมถึงบทบาทของรถไฟต่อการพัฒนาภาคตะวันออก

ขอบเขตในด้านพื้นที่ของการศึกษาในครั้งนี้ครอบคลุมพื้นที่ทั้งภาคตะวันออก ทั้งพื้นที่ภายในของภาคตะวันออกซึ่งทางรถไฟสายตะวันออกตัดผ่าน ได้แก่ ทางรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ - ด้านพรมแดนบ้านคลองลึก) ตัดผ่านในเขตจังหวัดฉะเชิงเทรา, นครนายก, ปราจีนบุรี และสระแก้ว รวมถึงทางรถไฟสายตะวันออกเลียบชายฝั่งทะเล (กรุงเทพฯ - มาบตาพุด) ที่ตัดผ่าน จังหวัดชลบุรี, ระยอง และโครงการพัฒนาระบบของการขนส่งทางรถไฟทั้งรถไฟความเร็วสูง และการศึกษาความเหมาะสมของการก่อสร้างรถไฟทางคู่ในพื้นที่ภาคตะวันออก (ช่วงชุมทางศรีราชา – ชุมทางเขาชีจรรย์ – มาบตาพุด – ระยอง – จันทบุรี - ตราด)

1.6 ข้อมูลและแหล่งข้อมูล

การศึกษาเรื่องนี้ ผู้เขียนได้ค้นคว้าข้อมูลเอกสารและสารสนเทศต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

1. หอจดหมายเหตุแห่งชาติ
2. หอสมุดแห่งชาติ
3. สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4. ศูนย์เอกสารประเทศไทย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
5. ศูนย์สารนิเทศมนุษยศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
6. สำนักหอสมุดกลาง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
7. สำนักหอสมุดกลาง มหาวิทยาลัยบูรพา
8. สำนักหอสมุดกลาง มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์
9. สำนักหอสมุดกลาง มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร
10. หอสมุดศูนย์มานุษยวิทยาสิรินธร (องค์การมหาชน)
11. ห้องสมุดประชาชน จังหวัดชลบุรี ระยอง จันทบุรี
12. ห้องคลังประวัติศาสตร์ ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์
มหาวิทยาลัยบูรพา
13. ข้อมูลออนไลน์ในโครงการเครือข่ายห้องสมุดในประเทศไทย ThaiLIS is Thailand
Library Integrated System สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา
14. หน่วยงานราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 ทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาพัฒนาการของภาคตะวันออก โดยเฉพาะการศึกษาและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการคมนาคมทางบก โดยเฉพาะทางรถไฟในมิติประวัติศาสตร์เท่าที่ผ่านมาได้รับความสนใจไม่มากนัก งานศึกษาดังกล่าวมีอยู่ค่อนข้างจำกัด สามารถแบ่งได้ ดังนี้

งานวิจัยกลุ่มแรกเป็นการศึกษาทางรถไฟที่รวมอยู่ในภาพของการคมนาคมทั่วไป เป็นการศึกษาทางรถไฟในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของการคมนาคมทางบกที่ได้รับการพัฒนาในระยะเริ่มแรก ช่วงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เช่น

งานวิจัยของปิยนถ บุนนาค (2518) การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว¹ เป็นงานวิจัยเรื่องการคมนาคมชิ้นแรก ๆ ที่เลือกประเด็นการศึกษาเรื่องการคมนาคมในเชิงประวัติศาสตร์ ผู้วิจัยได้ศึกษาพัฒนาการทางการคมนาคมตั้งแต่ช่วงต้นรัตนโกสินทร์มาจนถึงในสมัยรัชกาลที่ 5 ในด้านต่าง ๆ ทั้งการคมนาคมทางน้ำ การคมนาคมทางบก ทั้งระบบถนนและทางรถไฟ รวมถึงกิจการไปรษณีย์โทรเลข โทรศัพท์ โดยพิจารณาถึงสาเหตุและวัตถุประสงค์ที่ทำให้เกิดการเริ่มต้นโครงการและการดำเนินงานทั้งของรัฐบาลและเอกชน โดยชี้ให้เห็นถึงบทบาทของรัฐบาลสมัยนั้นที่เห็นความสำคัญของการจัดการงานด้านการคมนาคม

งานของเกื้อกูล ยืนยงอนันต์ (2519) การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว² เน้นศึกษาเฉพาะการคมนาคมทางบกโดยศึกษาตั้งแต่รูปแบบและสภาพของการคมนาคมตั้งแต่ก่อนและหลังการพัฒนาการคมนาคมสมัยรัชกาลที่ 5

¹ ดูรายละเอียดใน ปิยนถ บุนนาค. (2518). รายงานการวิจัยเรื่อง การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

² ดูรายละเอียดใน เกื้อกูล ยืนยงอนันต์. (2519). การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร.

ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการจัดการเรื่องนโยบาย การดำเนินงาน อุปสรรค การแก้ไขปัญหาและผลของการพัฒนาการคมนาคมทางบก จากการศึกษาของเกื้อกูลชี้ให้เห็นว่าการคมนาคมทางบก โดยเฉพาะการพัฒนาจราจรรถไฟนั้นเกิดขึ้นด้วยสาเหตุทางการเมืองเป็นสำคัญ โดยเป็นเครื่องมือของรัฐในการกระชับอำนาจส่วนภูมิภาคกับศูนย์อำนาจส่วนกลางให้ใกล้ชิดกัน เพื่อการปกครองที่มีประสิทธิภาพและป้องกันการรุกรานจากมหาอำนาจชาติตะวันตก

งานสารนิพนธ์หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง ของคณางค์ ศรีรัตนกุล (2552) **การพัฒนาเส้นทางสัญจรทางบกในส่วนท้องถิ่นและส่วนกลาง ช่วงปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว³** เป็นสารนิพนธ์ที่เน้นศึกษาเกี่ยวกับการคมนาคมทางบก โดยเน้นศึกษาในช่วงระยะเวลาปลายรัชกาลที่ 5 เนื่องจากผู้เขียนชี้ให้เห็นถึงปัญหาการเมืองระหว่างประเทศ ในการศึกษาที่ศึกษาตั้งแต่ก่อนและหลังการพัฒนาการคมนาคม ศึกษาปัจจัยและสาเหตุของการพัฒนาการคมนาคม การดำเนินงาน อุปสรรค การแก้ไขปัญหาและผลกระทบ ในงานศึกษาชิ้นนี้ยังชี้ให้เห็นถึงข้อจำกัดบางประการของการคมนาคมทางรถไฟ เนื่องมาจากงานชิ้นนี้เน้นการศึกษาที่การพัฒนาเส้นทางสัญจรทางบกคือ ถนนและทางเท้ามากกว่าการสัญจรรูปแบบอื่น

งานวิจัยดังกล่าวข้างต้น เป็นการตั้งคำถามและการหาคำตอบเกี่ยวกับการคมนาคมและการเดินทางสัญจรในรัชกาลที่ 5 ว่านโยบายในการพัฒนาการคมนาคมทางบกในระยะเริ่มแรก โดยเฉพาะกิจการรถไฟนั้น พบว่าเกิดขึ้นด้วยเหตุปัจจัยทางการเมืองเป็นสำคัญ กิจการรถไฟเกิดขึ้นเพื่อเชื่อมโยงอำนาจตามหัวเมืองต่าง ๆ ซึ่งเป็นการปกครองส่วนภูมิภาคเข้าสู่ศูนย์รวมอำนาจส่วนกลาง การคมนาคมขนส่งทางบกทั้งระบบทางถนนและทางรถไฟที่พัฒนาขึ้นในรัชกาลที่ 5 จึงเป็นเทคโนโลยีและนวัตกรรมทางด้านการคมนาคมรูปแบบใหม่ของสยาม อีกทั้งเป็นจุดเริ่มต้นของการคมนาคมขนส่งสมัยใหม่

งานวิจัยกลุ่มที่สอง เป็นกลุ่มการศึกษาที่ขยายมุมมองทางการศึกษาเรื่องการคมนาคมมากขึ้น โดยวิเคราะห์ถึงผลกระทบของการสร้างทางรถไฟที่มีต่อการเมือง เศรษฐกิจ และสังคม นอกเหนือจากการศึกษาทางด้านนโยบาย ดังกลุ่มงานศึกษากลุ่มแรกที่ได้กล่าวไป เช่น

³ ดูรายละเอียดใน คณางค์ ศรีรัตนกุล. (2552). **การพัฒนาเส้นทางสัญจรทางบกในส่วนท้องถิ่นและส่วนกลาง ช่วงปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

งานวิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ของสมใจ ไพโรจน์ธีระรัชต์ (2517) เรื่อง **บทบาทของประเทมหากอำนาจตะวันตกในการสร้างทางรถไฟของประเทศไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว**⁴ เป็นงานศึกษาที่อธิบายสภาพการเมืองทั้งภายในประเทศและการแข่งขันระหว่างมหาอำนาจในขณะนั้น วิธีการที่ชาวตะวันตกใช้ในการผลักดันให้เกิดการสร้างทางรถไฟ นโยบายในการการสร้างทางรถไฟ รวมถึงปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายต่าง ๆ งานศึกษานี้ได้ชี้ให้เห็นถึงบทบาทของประเทมหากอำนาจตะวันตกในการสร้างทางรถไฟของประเทศไทยตั้งแต่จุดเริ่มต้น จนถึงการสิ้นสุดบทบาทของชาติตะวันตกในกิจการรถไฟ

งานชิ้นสำคัญเกี่ยวกับรถไฟทางด้านเศรษฐกิจอีกชิ้นหนึ่งของ อิจิโร คากิซากิ (พ.ศ. 2560) คือ **จากทางรถไฟสู่ทางหลวง ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคมและการหมุนเวียนสินค้าของประเทศไทย พ.ศ. 2478 – 2518 และอิจิโร คากิซากิ. (2562). ย้อนรอยรถไฟไทย:สืบสานและต่อยอด**⁵ เป็นงานศึกษาเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงของนโยบายการขนส่งที่สำคัญของประเทศจากนโยบายการขนส่งทางรถไฟมาสู่ทางหลวง งานศึกษานี้ได้ให้ภาพอย่างดีเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าต่าง ๆ ทางรถไฟในช่วงแรกตั้งแต่ข้าว สุก ร่ม ไม้ และต่อมาเมื่อมีการตัดถนนมิตรภาพ สินค้าที่มีการขนส่งทางรถไฟได้ปรับไปสู่ปูนซีเมนต์ และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ประเด็นสำคัญที่งานศึกษาชิ้นนี้นำเสนอคือการหมุนเวียนของสินค้านี้ระหว่างภูมิภาค ทั้งภาคเหนือ อีสาน และภาคใต้ที่มีส่วนส่งเสริมให้กรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางการขยายตัวของ การหมุนเวียนของสินค้าไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ซึ่งมีข้อสังเกตว่า งานศึกษานี้มีการจำแนกพื้นที่เป็นภาคเหนือ กลาง และภาคใต้ โดยไม่ได้พิจารณาภาคตะวันออกเฉียงใต้เป็นส่วนหนึ่งในพื้นที่การศึกษา

⁴ ดูรายละเอียดใน สมใจ ไพโรจน์ธีระรัชต์. (2517). **บทบาทของประเทมหากอำนาจตะวันตกในการสร้างทางรถไฟของประเทศไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทอักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

⁵ ดูรายละเอียดใน อิจิโร คากิซากิ. (2560). **จากทางรถไฟสู่ทางหลวง ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคมและการหมุนเวียนสินค้าของประเทศไทย พ.ศ. 2478 - 2518**. นนทบุรี: สำนักพิมพ์ต้นฉบับ. และ อิจิโร คากิซากิ. (2562). **ย้อนรอยรถไฟไทย:สืบสานและต่อยอด**. แปลโดย มุทิตา พานิช. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

งานศึกษาวิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ของพูนพร พูลทจักร (พ.ศ. 2530) เรื่อง การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในมณฑลพายัพหลังการตัดเส้นทางรถไฟสายเหนือ พ.ศ. 2464 – 2484⁶ และงานวิจัยของพิมพ์อุมา ธัญธนกุล (2560) ผลกระทบของระบบการคมนาคมทางบกกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคเหนือของไทย พ.ศ. 2475 - 2559⁷, งานปริญญานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ของ วิลาศ โพธิสาร (พ.ศ. 2536) เรื่อง รถไฟกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนล่างระหว่างปี พ.ศ. 2469 – 2484⁸, งานศึกษาของ สุวิทย์ ธีรศาศวัต (2551) เรื่อง เศรษฐกิจอีสานหลังมีทางรถไฟ⁹, งานวิจัยของปก แก้วกาญจน์ (พ.ศ. 2534) เรื่อง การสร้างทางรถไฟสายใต้กับผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและการเมือง¹⁰ งานศึกษาที่กล่าวมาข้างต้นนี้เป็นงานศึกษาผลกระทบของการสร้างทางรถไฟในพื้นที่ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ตามลำดับ โดยเน้นศึกษาในเรื่องของผลกระทบทางเศรษฐกิจเป็นสำคัญ เนื่องจากปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้สังคมชนบทเปลี่ยนแปลงไป โดยให้การอธิบายความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจหลังการสร้างทางรถไฟ กล่าวคือ การสร้างทางรถไฟทำให้การขนส่งสินค้าสะดวกรวดเร็วขึ้น เกิดชุมชนเมืองตามรายทางรถไฟ เกิดการเปลี่ยนแปลงของระบบเงินตรา เป็นต้น นอกจากนี้ในงานศึกษาข้างต้นยังมีการศึกษาถึงรูปแบบการคมนาคมทั้งก่อนการก่อสร้างและหลังการก่อสร้าง นโยบายในการดำเนินการก่อสร้าง ปัจจัยในการก่อสร้างทางรถไฟ และการดำเนินการด้วยเช่นกัน

⁶ ดูรายละเอียดใน พูนพร พูลทจักร. (2530). การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในมณฑลพายัพหลังการตัดเส้นทางรถไฟสายเหนือ พ.ศ. 2464 – 2484. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร.

⁷ ดูรายละเอียดใน พิมพ์อุมา ธัญธนกุล. (2560). ผลกระทบของระบบการคมนาคมทางบกกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคเหนือของไทย พ.ศ. 2475 - 2559. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).

⁸ ดูรายละเอียดใน วิลาศ โพธิสาร. (2536). รถไฟกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนล่างระหว่างปี พ.ศ. 2469 – 2484. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ มหาสารคาม.

⁹ ดูรายละเอียดใน สุวิทย์ ธีรศาศวัต. (2551). เศรษฐกิจอีสานหลังมีทางรถไฟ. ขอนแก่น: คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

¹⁰ ดูรายละเอียดใน ปก แก้วกาญจน์. (2534). รายงานการวิจัยเรื่อง การสร้างทางรถไฟสายใต้กับผลกระทบทางเศรษฐกิจและการเมือง ตั้งแต่ พ.ศ. 2452 ถึงปัจจุบัน : ศึกษากรณีอำเภอเทพา จังหวัดสงขลา. สงขลา. สถาบันทักษิณศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ วิทยาเขตสงขลา.

ในส่วนของการศึกษาที่เน้นศึกษาผลกระทบทางด้านการเมืองการปกครองหลังการสร้างทางรถไฟเป็นสำคัญเช่น เรื่องกำเนิดรถไฟกับการขยายอำนาจรัฐสยาม¹¹ ของสุเทพ โพธิ์ย้อย (พ.ศ. 2543) และบทบาทของกรมรถไฟหลวงในด้านความมั่นคงของรัฐสยาม¹² ของจิรพร สวาทพันธ์ (พ.ศ. 2547) งานทั้งสองชิ้นนี้ศึกษา ปัจจัยและสาเหตุของการสร้างทางรถไฟ รวมถึงผลกระทบของการสร้างทางรถไฟโดยเน้นศึกษาทางด้านการเมืองการปกครอง โดยให้คำอธิบายว่าการสร้างทางรถไฟเพื่อเป็นกลไกในการป้องกันรักษาอำนาจความมั่นคงของรัฐ และการขยายอำนาจของรัฐสยามไปสู่พื้นที่ต่าง ๆ และให้คำอธิบายเรื่องการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการบุกเบิกพื้นที่เป็นเพียงผลพลอยได้เท่านั้น โดยการศึกษาทั้งสองชิ้นนี้เป็นงานศึกษาทางด้านรัฐศาสตร์ ทำให้สามารถอธิบายถึงความต้องการในการขยายอำนาจของรัฐสยามซึ่งเป็นรัฐส่วนกลางได้เป็นอย่างดี

สำหรับการศึกษาเกี่ยวกับการคมนาคมในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงใต้เพียงงานศึกษาของอำพิกา สวัสดิ์วงศ์ (พ.ศ. 2545) ที่ศึกษาเรื่อง ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกเฉียงใต้ของประเทศไทย พ.ศ. 2477 - 2539¹³ และงานศึกษาของพิมพ์อุมา โตสินธพ (2548) เรื่อง คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 - 2500¹⁴ เท่านั้นที่ได้ทำการศึกษาเรื่องการคมนาคมภายในภาคตะวันออกเฉียงใต้ โดยการศึกษาของอำพิกา สวัสดิ์วงศ์เป็นการศึกษาที่ให้ความสำคัญกับการคมนาคมทางบกผ่านระบบถนน เน้นที่พัฒนาการของถนนสุขุมวิทที่มีผลต่อความสัมพันธ์ต่อลักษณะเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงใต้ โดยเริ่มศึกษาปัจจัยที่ก่อให้เกิดการพัฒนาระบบถนนในประเทศไทย และเชื่อมโยงมายังถนนสุขุมวิท วิเคราะห์ปัญหาและปัจจัยต่าง ๆ รวมถึงการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงใต้ ทั้งภาคเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม ส่วนงานของพิมพ์อุมา โตสินธพเป็นการศึกษาที่ให้ความสำคัญของคลองเชื่อม ที่เชื่อมระหว่างแม่น้ำบางปะกงและแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นหลัก พื้นที่ที่ทำการศึกษามาก่อนจึงเป็นพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงทั้งในส่วนของกรุงเทพฯ, ฉะเชิงเทรา, ปราจีนบุรี และนครนายก และการศึกษาของ

¹¹ ดูรายละเอียดใน สุเทพ โพธิ์ย้อย. (2543). *กำเนิดรถไฟกับการขยายอำนาจรัฐสยาม*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

¹² ดูรายละเอียดใน จิรพร สวาทพันธ์. (2547). *บทบาทของกรมรถไฟหลวงในด้านความมั่นคงของรัฐสยาม*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

¹³ ดูรายละเอียดใน อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). *ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกเฉียงใต้ของประเทศไทย พ.ศ. 2477 - 2539*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

¹⁴ ดูรายละเอียดใน พิมพ์อุมา โตสินธพ. (2548). *คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 - 2500*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร.

พิมพ์อูมานั้นเน้นการศึกษาที่การคมนาคมทางน้ำเป็นหลัก ทำให้ขาดภาพการคมนาคมทางบก แต่ทั้งนี้ในงานศึกษาทั้งสองชิ้นนี้ได้ให้ภาพของการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของภาคตะวันออก ทั้งในส่วนของการเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรม รวมถึงการตั้งชุมชนภายใต้กรอบของการสร้างระบบคมนาคมในแต่ละช่วงเวลา นอกจากงานศึกษาทั้งสองชิ้นนี้ยังไม่มียานศึกษาเรื่องการคมนาคมในภาคตะวันออกโดยตรง

ส่วนงานวิจัยกลุ่มที่ 3 เป็นการศึกษาและวิจัยเกี่ยวกับพัฒนาการของพื้นที่ภาคตะวันออกทั้งในระดับภูมิภาค และการศึกษาในพื้นที่บางส่วนบางช่วงเวลา เป็นการพยายามอธิบายพัฒนาการของภาคตะวันออกทั้งในแง่ของการเมือง เศรษฐกิจ และสังคม งานศึกษาเหล่านี้ทำให้ภาพของพัฒนาการทางประวัติศาสตร์ของภาคตะวันออกมีความเด่นชัดมากยิ่งขึ้น ตัวอย่างงานศึกษาพัฒนาการของภาคตะวันออกในระดับภูมิภาค เช่น

งานวิจัยของภารดี มหาขันธ์ (2554) การตั้งถิ่นฐานและพัฒนาการของภาคตะวันออกยุคต้น (ยุคก่อนประวัติศาสตร์ - รัตนโกสินทร์ตอนต้น)¹⁵ และงานวิจัยเรื่อง การตั้งถิ่นฐานและพัฒนาการของภาคตะวันออกยุคปรับปรุงประเทศตามแบบสมัยใหม่จนถึงปัจจุบัน¹⁶ โดยภารดี มหาขันธ์ (2555) งานวิจัยสองเล่มนี้เป็นงานวิจัยที่มีความต่อเนื่องกันในเชิงของเนื้อหาที่เรียงตามลำดับเวลาทางประวัติศาสตร์ กล่าวคือ อธิบายพัฒนาการของภาคตะวันออกทั้งทางด้านการเมือง เศรษฐกิจ และสังคมอย่างรอบด้าน ผ่านการวิเคราะห์เหตุการณ์สำคัญและผลกระทบของเหตุการณ์นั้น ๆ ทำให้การอธิบายพัฒนาการของภาคตะวันออกเป็นไปอย่างครอบคลุมรอบด้าน

งานวิจัยของเรืองวิทย์ ลิมปนาท (2545) เรื่อง ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตะวันออกก่อนพ.ศ. 2525¹⁷ เป็นการศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจของชุมชนชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด ตั้งแต่ยุคก่อนประวัติศาสตร์ จนถึงช่วงปี พ.ศ. 2525 ซึ่งเป็นช่วงก่อนเริ่มโครงการพัฒนาเศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยงานวิจัยชิ้นนี้

¹⁵ ดูรายละเอียดใน ภารดี มหาขันธ์. (2554). การตั้งถิ่นฐานและพัฒนาการของภาคตะวันออกยุคต้น (ยุคก่อนประวัติศาสตร์ - ยุครัตนโกสินทร์ตอนต้น). ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.

¹⁶ ดูรายละเอียดใน ภารดี มหาขันธ์. (2555). การตั้งถิ่นฐานและพัฒนาการของภาคตะวันออกยุคปรับปรุงประเทศตามแบบสมัยใหม่จนถึงปัจจุบัน. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.

¹⁷ เรืองวิทย์ ลิมปนาท. (2545). ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตะวันออกก่อนพ.ศ. 2525. ชลบุรี: คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.

เน้นศึกษาการผลิตและการแลกเปลี่ยนสินค้าที่มีการขยายตัวและเกิดการเปลี่ยนแปลงประเภทของสินค้าในแต่ละช่วงเวลา

งานวิจัยของเรืองวิทย์ ลิมปนาท (2563) เรื่อง **นโยบายรัฐทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้ พ.ศ. 2398 - 2506**¹⁸ ได้อธิบายพัฒนาการของภาคตะวันออกเฉียงใต้โดยเน้นการศึกษาไปที่นโยบายของรัฐทางเศรษฐกิจที่มีผลกระทบต่อภาคตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีจุดเริ่มต้นของการศึกษาในช่วงหลังการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง จนถึงช่วงก่อนการมีแผนพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงใต้ พ.ศ. 2507 - 2509 ที่จัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ

งานวิจัยของ เพชรรุ่ง เทียนปัวโรจน์ (2560) เรื่อง **พัฒนาการทางเศรษฐกิจของภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้ พ.ศ. 2398 - 2519**¹⁹ ได้แสดงให้เห็นถึงความสำคัญและพัฒนาการของภาคตะวันออกเฉียงใต้ในมิติของประวัติศาสตร์เศรษฐกิจ มีการหยิบยกประเด็นต่าง ๆ ที่สำคัญมาอธิบาย โดยเฉพาะเรื่องที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ทรัพยากรทางธรรมชาติ และนโยบายรัฐในการส่งเสริมการพัฒนาคะแนน

งานศึกษาของอำพิกา สวัสดิ์วงศ์ (2545) **ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกเฉียงใต้ของประเทศไทย พ.ศ. 2477 - 2539** และพิมพ์อุมา โตสินธพ (2548) คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 - 2500²⁰ งานทั้งสองชิ้นนี้เท่านั้นที่ได้ศึกษาเรื่องการคมนาคมภายในภาคตะวันออกเฉียงใต้ โดยงานศึกษาของอำพิกา สวัสดิ์วงศ์ เป็นการศึกษาที่ให้ความสำคัญกับถนนสุขุมวิทเป็นหลัก ทำให้พื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ชายฝั่งทะเลเสียเป็นส่วนใหญ่ ส่วนงานของพิมพ์อุมา โตสินธพเป็นการศึกษาที่ให้ความสำคัญของคลองเชื่อม ที่เชื่อมระหว่างแม่น้ำบางปะกงและแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นหลัก พื้นที่ที่ทำการศึกษามากจึงเป็นพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงทั้งในส่วนของกรุงเทพฯ ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี และนครนายก และการศึกษาของพิมพ์อุมานั้นเน้นการศึกษาที่การคมนาคมทางน้ำเป็นหลัก ทำให้ขาดภาพการคมนาคมทางบก แต่ทั้งนี้ในงานศึกษาทั้งสองชิ้นนี้ได้ให้ภาพของการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของ

¹⁸ ดูรายละเอียดใน เรืองวิทย์ ลิมปนาท. (2563). **นโยบายรัฐทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้ พ.ศ. 2398 - 2506**. ชลบุรี: คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.

¹⁹ ดูรายละเอียดใน เพชรรุ่ง เทียนปัวโรจน์. (2560). **พัฒนาการทางเศรษฐกิจของภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้ พ.ศ. 2398 - 2519**. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).

²⁰ ดูรายละเอียดใน เรืองวิทย์ ลิมปนาท. (2563). **นโยบายรัฐทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้ พ.ศ. 2398 - 2506**. ชลบุรี: คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.

ภาคตะวันออก ทั้งในส่วนของภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรม รวมถึงการตั้งชุมชนภายใต้เงื่อนไขของการสร้างระบบคมนาคมในแต่ละช่วงเวลา

นอกจากงานวิจัยทั้ง 6 เรื่องที่เป็นการศึกษาพัฒนาการของภาคตะวันออกในระดับภูมิภาคแล้ว ยังมีงานศึกษาและงานวิจัยอีกจำนวนหนึ่งที่พยายามอธิบายพัฒนาการของภาคตะวันออกเพียงแต่เป็นการศึกษาประเด็นย่อยในบริบทประวัติศาสตร์ของพื้นที่บางส่วนและบางช่วงเวลาเท่านั้น เช่น

งานของภารดี มหาขันธ์ เรื่อง **บริษัทศรีมหาราชา จำกัด: ประวัติศาสตร์ท้องถิ่นของบริษัททางธุรกิจแห่งแรกในภาคตะวันออก**²¹ เป็นงานวิจัยที่มุ่งศึกษาความเป็นมาและวิวัฒนาการของบริษัทศรีมหาราชา จำกัด ในฐานะบริษัทที่มีบทบาทสำคัญต่อธุรกิจป่าไม้และอุตสาหกรรมแปรรูปไม้ที่นำการเปลี่ยนแปลงมาสู่พื้นที่จังหวัดชลบุรี โดยเฉพาะพื้นที่อำเภอศรีราชาในปัจจุบัน

ภารดี มหาขันธ์ (2531) เรื่อง **ชลบุรีในประวัติศาสตร์**²² เป็นการศึกษาความสำคัญของจังหวัดชลบุรีตั้งแต่สมัยก่อนประวัติศาสตร์ จนถึง พ.ศ. 2465 โดยมุ่งศึกษาเหตุการณ์สำคัญที่เกิดขึ้นในจังหวัดชลบุรี โดยงานวิจัยชิ้นนี้ได้รับการต่อยอดผ่านการรวบรวมหลักฐานและพัฒนาจากงานวิจัยอื่นจนกลายเป็นงานวิจัย เรื่อง **พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ชลบุรี**²³ ภารดี มหาขันธ์ (2552) ที่ได้ขยายขอบเขตการอธิบายพัฒนาการของจังหวัดชลบุรีได้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น ทั้งในแง่ของการใช้หลักฐาน และขอบเขตของเวลา ส่งผลให้ความรู้เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงของจังหวัดชลบุรีในด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคม มีความชัดเจนมากขึ้น

วิทยานิพนธ์ เรื่อง **ความสำคัญทางเศรษฐกิจของจันทบุรีก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2**²⁴ โดยปรารธนา ศรีวิศาลสวัสดิ์ (2543) มุ่งอธิบายให้เห็นถึงบทบาทและความสำคัญของเมืองจันทบุรีในแง่ของความสัมพันธ์ทางการค้า การผลิต และกลุ่มคนของท้องถิ่น ต่อสถานะเมืองท่าของจันทบุรี

²¹ ดูรายละเอียดใน ภารดี มหาขันธ์. (2553). **บริษัทศรีมหาราชา จำกัด. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์ และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.**

²² ดูรายละเอียดใน ภารดี มหาขันธ์. (2531). **ชลบุรีในประวัติศาสตร์. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์เนติกุลการพิมพ์.**

²³ ดูรายละเอียดใน ภารดี มหาขันธ์. (2552). **พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ชลบุรี. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.**

²⁴ ดูรายละเอียดใน ปรารธนา ศรีวิศาลสวัสดิ์. (2542). **ความสำคัญทางเศรษฐกิจของจันทบุรีก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.**

งานศึกษาชิ้นนี้ได้วิเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงภายในเมืองจันทบุรี ทำให้การศึกษาพัฒนาการของภาคตะวันออกในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกมีความชัดเจนขึ้น

วิทยานิพนธ์ของ สุธใจ พงศ์กล้า (พ.ศ. 2528) เรื่อง **มณฑลปราจีนบุรีสมัยเริ่มแรกถึงสมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมขุนมรุพงษ์ศิริพัฒน์ (พ.ศ. 2436 – 2458)**²⁵ ซึ่งทำการศึกษาสภาพทั่วไปของมณฑลปราจีนบุรี โดยให้ความสำคัญกับแม่น้ำบางปะกงเป็นเส้นทางในการกระจายอำนาจจากส่วนกลางเข้าสู่ส่วนท้องถิ่นภายใต้ระบบมณฑลเทศาภิบาล

วิทยานิพนธ์ของ ศรัญญา คันธาชิต (พ.ศ. 2540) เรื่อง **พัฒนาการทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ. 2419 – 2475**²⁶ เป็นงานศึกษาในเชิงประวัติศาสตร์เศรษฐกิจ โดยให้ความสำคัญของการคมนาคมทางน้ำในฐานะเป็นเส้นทางการคมนาคม และได้ให้คำอธิบายการขยายตัวของเศรษฐกิจในพื้นที่ชุมชนลุ่มแม่น้ำบางปะกงว่าเกิดจากนโยบายการขยายพื้นที่เพาะปลูกข้าวผ่านการขุดคลองสายต่าง ๆ

วิทยานิพนธ์ของ สุพัฒศรี วรสายัณห์ (2520) **ปัญหามณฑลบูรพาระหว่างปี พ.ศ. 2435 – 2449 (ค.ศ. 1892 – 1907)**²⁷ ได้ทำการศึกษาปัญหาในมณฑลบูรพา (เสียมราฐ พระตะบอง พนมสก ศรีโสภณ) แม้ว่าในปัจจุบันจะได้เป็นดินแดนส่วนหนึ่งของประเทศไทย แต่ในช่วงขอบเขตระยะเวลาของงานศึกษาชิ้นนี้ พื้นที่แถบนี้ยังเป็นส่วนหนึ่งในการปกครองของสยาม ทั้งยังเป็นพื้นที่ต่อเนื่องกับภูมิภาคตะวันออกของประเทศไทยในปัจจุบัน ทำให้ปัญหาในพื้นที่ของมณฑลบูรพาส่งผลกระทบโดยตรงต่อภาคตะวันออก

²⁵ ดูรายละเอียดใน สุธใจ พงศ์กล้า. (2528). **มณฑลปราจีนบุรีสมัยเริ่มแรกถึงสมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมขุนมรุพงษ์ศิริพัฒน์ (พ.ศ. 2436 – 2458)**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร.

²⁶ ดูรายละเอียดใน ศรัญญา คันธาชิต. (2540). **พัฒนาการทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ. 2419 – 2475**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร.

²⁷ ดูรายละเอียดใน สุพัฒศรี วรสายัณห์. (2520). **ปัญหามณฑลบูรพาระหว่างปี พ.ศ. 2435 – 2449 (ค.ศ. 1892 – 1907)**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร.

วิทยานิพนธ์ของ วรณี แพร่ลูกอินทร์ (2538) **ความสำคัญของการผลิตเพื่อการค้าของเมืองฉะเชิงเทราในสมัยต้นรัตนโกสินทร์ก่อนสนธิสัญญาเบาว์ริง**²⁸ งานศึกษาชิ้นนี้ได้แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของการผลิตเพื่อการค้าของเมืองฉะเชิงเทรา โดยได้เสนอความเห็นว่าการผลิตเพื่อการค้าได้เกิดขึ้นในภูมิภาคบางแห่งของประเทศไทยตั้งแต่ก่อนการทำสนธิสัญญาเบาว์ริงใน พ.ศ. 2398 แล้ว

วิทยานิพนธ์ของ สุมาลี พันธุ์ยุรา (2543) **พัฒนาการของอำนาจท้องถิ่นในบริเวณลุ่มแม่น้ำบางปะกงและชายฝั่งทะเลตะวันออก พ.ศ. 2440 - 2516**²⁹ ได้อธิบายพัฒนาการของอำนาจท้องถิ่นในบริเวณลุ่มแม่น้ำบางปะกง และชายฝั่งทะเลตะวันออกว่ามีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองและเศรษฐกิจ รวมถึงการดำเนินนโยบายของรัฐ กล่าวคือ โครงสร้างอำนาจของท้องถิ่นเกิดจากการปรับตัวเข้าหาระบบราชการ และผลประโยชน์

จะเห็นได้ว่างานศึกษาที่ได้กล่าวมาทั้งหมดข้างต้นที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคม รวมถึงพัฒนาการในพื้นที่ภาคตะวันออกล้วนให้ความสำคัญกับเส้นทางการคมนาคมทางน้ำและทางถนนเป็นหลัก ซึ่งเส้นทางรถไฟถือเป็นเส้นทางคมนาคมที่มีความสำคัญอย่างหนึ่ง สำหรับการศึกษาพัฒนาการของภาคตะวันออกกลับถูกละเลย หรือถูกมองว่าไม่สำคัญมากนัก นอกจากนี้การคมนาคมโดยรถไฟยังเป็นประเด็นสำคัญในเรื่องพัฒนาการของระบบการคมนาคมระหว่างส่วนกลางกับส่วนภูมิภาคต่อการคมนาคมทางน้ำและก่อนการคมนาคมทางถนน ดังนั้นเส้นทางรถไฟสายตะวันออกจึงมีความสำคัญในการอธิบายนโยบายทางด้านการเมืองการปกครอง เศรษฐกิจ และการต่างประเทศของประเทศ รวมถึงอธิบายเรื่องพัฒนาการของท้องถิ่นคือพื้นที่ภาคตะวันออกได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ทางรถไฟสายตะวันออกยังเป็นจุดเริ่มต้นของการเชื่อมโยงพื้นที่ภาคตะวันออกกับกรุงเทพฯ อย่างเป็นรูปธรรม

สำหรับการศึกษาเรื่องบทบาทรถไฟต่อการพัฒนาภาคตะวันออก พ.ศ. 2448 – 2564 ครั้งนี้เป็นความพยายามของผู้วิจัยที่จะศึกษาพัฒนาการของสภาพการคมนาคมในพื้นที่ภาคตะวันออก

²⁸ ดูรายละเอียดใน วรณี แพร่ลูกอินทร์. (2538). **ความสำคัญของการผลิตเพื่อการค้าของเมืองฉะเชิงเทราในสมัยต้นรัตนโกสินทร์ก่อนสนธิสัญญาเบาว์ริง**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร.

²⁹ ดูรายละเอียดใน สุมาลี พันธุ์ยุรา. (2543). **พัฒนาการของอำนาจท้องถิ่นในบริเวณลุ่มแม่น้ำบางปะกงและชายฝั่งทะเลตะวันออก พ.ศ. 2440 – 2516**. วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ว่ามีพัฒนาการของการคมนาคมอย่างไร โดยเฉพาะการคมนาคมทางรถไฟ โดยพิจารณาว่าการขยายตัวของระบบการคมนาคมทางรถไฟมีความสัมพันธ์กับการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและการเมืองภายในภูมิภาคนี้ ทำให้เกิดการขยายพื้นที่เพาะปลูก การโยกย้ายถิ่นฐานของคนในพื้นที่อื่นๆ เข้ามายังภาคตะวันออก การเติบโตของการค้าขายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

2.2 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

การศึกษาวิจัยเรื่องนี้จะทำให้สามารถพัฒนาความรู้เกี่ยวกับภาคตะวันออก และการคมนาคมที่มีผลต่อภูมิภาคตะวันออก ดังนี้

1. ได้องค์ความรู้สภาพการคมนาคมและพัฒนาการของระบบการคมนาคมทางรถไฟในภาคตะวันออกของประเทศไทย
2. ได้องค์ความรู้ความสัมพันธ์และผลกระทบที่เชื่อมโยงกับการพัฒนาระบบการคมนาคมทางรถไฟในภาคตะวันออก ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2448 – 2564
3. ได้องค์ความรู้อิทธิพลของการคมนาคมทางรถไฟที่มีผลต่อการเกิดและเติบโตของชุมชนในภาคตะวันออกของไทย

2.3 กรอบแนวคิดการวิจัย

กรอบแนวคิดการวิจัยในการศึกษาที่กำหนดครั้งนี้ มีการกำหนดขอบเขตของระยะเวลาและเนื้อหาเริ่มตั้งแต่การสร้างทางรถไฟสายตะวันออกในพ.ศ. 2435 ซึ่งเป็นปีที่มีชาวต่างชาติได้แก่นายแอนเดอร์สัน, นายแกร์ซีและ นายคลาก ยื่นเรื่องขอสัมปทานในการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ - พระตะบอง³⁰ จนถึง พ.ศ. 2564 โดยกำหนดช่วงเวลาในการศึกษาออกเป็น 3 ช่วงระยะเวลา

ช่วงระยะที่ 1 ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2435 ถึงช่วงการยกเลิกการปกครองแบบมณฑลเทศาภิบาลในมณฑลปราจีน (พ.ศ. 2476) โดยจะศึกษาความสัมพันธ์ของทางรถไฟกับระบบเศรษฐกิจและการเมืองในพื้นที่ภาคตะวันออก ระยะเวลาเริ่มตั้งแต่การเริ่มเสนอขอสัมปทานในการสร้างทางรถไฟและเกิดการก่อสร้างทางรถไฟ ประกอบกับเส้นทางเดิมในการคมนาคมและการสัญจรจากพื้นที่

³⁰ พิมพู่มา โตสินธพ. (2548). คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในกลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 – 2500. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 141.

กรุงเทพฯ ไปสู่พื้นที่ภาคตะวันออก โดยเฉพาะฉะเชิงเทราและปราจีนบุรี การเดินทางมักจะสัญจรทางน้ำผ่านคลองที่เชื่อมต่อระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกง เช่น คลองแสนแสบ, คลองประเวศบุรีรมย์, คลองนครเนื่องเขตต์ และคลองสำโรง เป็นต้น ซึ่งคลองเชื่อมเหล่านี้ไม่เพียงพอต่อความต้องการในการลำเลียงสินค้าจากแหล่งผลิตออกสู่ตลาดเนื่องจากการขยายพื้นที่การเพาะปลูกอันเนื่องมาจากการขุดคลอง จุดเปลี่ยนที่สำคัญในช่วงระยะเวลานี้ คือ ตั้งแต่ช่วงเหตุการณ์ ร.ศ.112 เป็นต้นมา ฝรั่งเศสได้เข้าแทรกแซงประเทศสยาม พ.ศ. 2446 ฝรั่งเศสแสดงอำนาจในการเข้ายึดครองดินแดนของสยามประเทศโดยยึดดินแดนเมืองจันทบุรี ทำให้การสร้างทางรถไฟสายตะวันออกมีความสำคัญอย่างมากในเชิงยุทธศาสตร์และการปฏิรูประบบการปกครองของรัชกาลที่ 5 ในการรวมอำนาจเข้าสู่ศูนย์กลางและจัดตั้งระบบมณฑลเทศาภิบาล

พื้นที่ภาคตะวันออกตอนบนนั้นมีความสำคัญอย่างมากในทางยุทธศาสตร์การเมืองในช่วงรัชกาลที่ 5 เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่สามารถใช้เดินทางต่อไปยังดินแดนในเขตที่ราบลุ่มทะเลสาบเขมร ซึ่งเส้นทางในการสัญจรเส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่มีมาตั้งแต่ในสมัยโบราณจนถึงในสมัยรัชกาลที่ 3 ได้มีการขุดคลองแสนแสบเพื่อความสะดวกสบายในการเดินทางจากกรุงเทพฯ สู่ดินแดนภาคตะวันออกตอนใน ทั้งนี้การเดินทางหากพ้นคลองแสนแสบ หรือคลองเชื่อมต่าง ๆ ที่ขุดขึ้นมาในสมัยหลังแล้ว การเดินทางจะเป็นการเดินทางเท้าเป็นส่วนมาก ซึ่งมีความล่าช้าและไม่สะดวกในการติดต่อราชการระหว่างมณฑลปราจีนบุรีรวมถึงมณฑลบูรพากับส่วนกลางที่กรุงเทพฯ จนเป็นเหตุให้มีการสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเพื่อความสะดวกรวดเร็วในการติดต่อและการเดินทาง ซึ่งเป็นประโยชน์แก่ทางราชการและการเดินทางของผู้คนเป็นอย่างมาก

ช่วงระยะเวลาที่ 2 ตั้งแต่การยกเลิกการปกครองแบบมณฑลเทศาภิบาลในมณฑลปราจีนบุรี (พ.ศ. 2476) ถึงก่อนการเริ่มต้นโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก (Eastern Seaboard Development Program: ESB) ในช่วงระยะเวลานี้มีจุดเปลี่ยนที่สำคัญอยู่ 2 เหตุการณ์ คือ การยกเลิกระบบมณฑลเทศาภิบาล เมื่อมีการตราพระราชบัญญัติการบริหารราชการส่วนภูมิภาคในปี พ.ศ. 2476 ส่งผลให้จังหวัดกลายเป็นเขตการปกครองส่วนท้องถิ่นที่ใหญ่ที่สุดของไทย และยังทำให้การพัฒนาในส่วนภูมิภาคเกิดการเปลี่ยนแปลงไปทั้งในด้านการเมือง เศรษฐกิจ และอีกหนึ่งจุดเปลี่ยนคือการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ (พ.ศ. 2504) ในสมัยรัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ เพื่อใช้เป็นหลักในการพัฒนาประเทศ โดยเป็นการกำหนดแนวทาง เป้าหมาย เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ส่งผลให้เศรษฐกิจของ

ประเทศเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมที่เป็นเศรษฐกิจแบบยังชีพไปสู่เศรษฐกิจแบบอุตสาหกรรม สภาพเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคตะวันออกก็เช่นเดียวกันที่เริ่มปรับเปลี่ยนเข้าสู่อุตสาหกรรม

ช่วงระยะเวลาที่ 3 ตั้งแต่การเริ่มโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก (Eastern Seaboard Development Program: ESB) ถึง พ.ศ. 2564 โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก (Eastern Seaboard Development Program: ESB) เป็นโครงการที่เปลี่ยนโฉมหน้าของภาคตะวันออก จากพื้นที่เกษตรกรรมสู่แหล่งอุตสาหกรรมสำคัญของประเทศไทย โดยในช่วงเวลานี้ยังมีการประกาศใช้นโยบายเปลี่ยนนามรบเป็นสนามการค้าในช่วงรัฐบาลพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ พ.ศ. 2530 ซึ่งถือเป็นจุดเปลี่ยนของความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ โดยเฉพาะระหว่างประเทศไทยกับประเทศกัมพูชา ส่งผลให้การค้าชายแดนระหว่างทั้งสองประเทศได้รับการฟื้นฟูและกลับมามีชีวิตชีวาอีกครั้งหลังจากที่สถานการณ์ภายในของกัมพูชา การค้าชายแดนไทย – กัมพูชาที่เคยซบเซา แต่เนื่องจากส่วนหนึ่งของนโยบายนี้คือ การส่งเสริมให้เกิดการค้าระหว่างประเทศโดยเฉพาะตามแนวตะเข็บชายแดน ซึ่งการขยายตัวของการค้าชายแดนในครั้งนี้สามารถเจริญเติบโตได้เพราะส่วนหนึ่งเนื่องมาจากการที่มีระบบการขนส่งสินค้าที่สามารถรองรับความต้องการทางการค้าได้ อีกทั้งยังทำให้เกิดการพัฒนาในพื้นที่ตามแนวชายแดน เช่น จังหวัดสระแก้ว รวมถึงการพัฒนาตามเมืองที่เป็นเส้นทางคมนาคมและการขนส่ง เช่น จังหวัดฉะเชิงเทรา และปราจีนบุรี

กรอบเวลาการศึกษาจบลงที่ พ.ศ. 2564 ก่อนการเริ่มต้นโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง กรุงเทพฯ – ระยอง (รถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน) ซึ่งเป็นโครงการพัฒนาระบบรางครั้งใหญ่ของภาคตะวันออก ทั้งรถไฟฟ้าความเร็วสูง และการศึกษาความเหมาะสมของรถไฟทางคู่ในพื้นที่ภาคตะวันออก (ช่วงชุมทางศรีราชา – ชุมทางเขาชีจรรย์ – มาบตาพุด – ระยอง – จันทบุรี – ตราด)

2.4 นิยามศัพท์เฉพาะ

ภาคตะวันออกตอนบน หมายถึง พื้นที่ จังหวัดปราจีนบุรี, จังหวัดฉะเชิงเทรา, จังหวัดสระแก้ว

ภาคตะวันออกตอนล่าง หมายถึง พื้นที่ภาคตะวันออกส่วนเลียบชายฝั่งทะเล ประกอบด้วย จังหวัดชลบุรี, จังหวัดระยอง, จังหวัดจันทบุรี, จังหวัดตราด

เส้นทางสายตะวันออก หมายถึง เส้นทางการเดินทางของรถไฟแห่งประเทศไทยในทางสายกรุงเทพฯ - อยุธยาประเทศ ซึ่งมีเส้นทางเดินทางดังนี้ กรุงเทพฯ มักกะสัน คลองตัน หัวหมาก บ้านทับช้าง หัวตะเข้ คลองหลวงแพ่ง เป้าพิ่ง คลองบางพระ ฉะเชิงเทรา บางน้ำเปรี้ยว

คลองสิบเก้า โยทะกา บ้านสร้าง บ้านปากพลี ปราจีนบุรี โคกมะกอก ประจันตคาม กบินทร์บุรี บ้านแก่ง สระแก้ว วัฒนานคร อรัญประเทศ ด้านพรหมแดนบ้านคลองลึก

เส้นทางรถไฟสายตะวันออกชายฝั่งทะเล หมายถึง เส้นทางการเดินทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในทางสายกรุงเทพฯ - พลุตาหลวง ซึ่งมีเส้นทางเดินทางดังนี้ แยกจากเส้นทางสายตะวันออก ณ ชุมทางฉะเชิงเทรา พานทอง ชลบุรี บางพระ ศรีราชา บางละมุง พัทยา ญาณสังวราราม พลุตาหลวง ยังมีเส้นทางรถไฟสำหรับขนส่งสินค้าต่อจากสถานีพลุตาหลวง ไปสิ้นสุดยังท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ และเส้นทางแยกจากชุมทางเขาชีจรรย์ สิ้นสุดที่มาบตาพุด จังหวัดระยอง

บทที่ 3

ภูมิหลังภาคตะวันออกเฉียงเหนือก่อนการสร้างทางรถไฟ

การศึกษาเกี่ยวกับประวัติศาสตร์เศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่สัมพันธ์กับทางรถไฟ สิ่งที่ไม่สามารถละเลยและจำเป็นต้องศึกษาและอธิบายเป็นอันดับแรกเพื่อให้สามารถเปรียบเทียบถึงความเปลี่ยนแปลงหรือพัฒนาการของภาคตะวันออกเฉียงเหนือทางด้านเศรษฐกิจหลังเกิดการสร้างทางรถไฟได้อย่างชัดเจน ก็คือ ลักษณะทางภูมิศาสตร์เนื่องจากเป็นปัจจัยสำคัญทางธรรมชาติที่มีอิทธิพลต่อการดำรงชีวิตของมนุษย์ ตลอดจนประชากรและการตั้งถิ่นฐาน สภาพทั่วไปทางเศรษฐกิจ และสภาพการคมนาคมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือก่อนการสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อเป็นพื้นฐานในการศึกษาและนำไปสู่การอธิบายและการศึกษาในบทต่อ ๆ ไป

ในบทนี้เป็นการปูพื้นฐานเพื่ออธิบายถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดและการเติบโตทางเศรษฐกิจสังคม ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย โดยแบ่งประเด็นการศึกษาดังนี้

ประเด็นแรก ข้อมูลทั่วไปของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทั้งทางด้านภูมิศาสตร์ ประชากร พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ สภาพทั่วไปทางเศรษฐกิจและสภาพทั่วไปทางสังคม ประเด็นที่สอง คือ สภาพการคมนาคมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือช่วงก่อนการสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

3.1 สภาพภูมิศาสตร์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นภูมิภาคย่อยทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยและกรุงเทพฯ เป็นพื้นที่ซึ่งมีความสำคัญทางเศรษฐกิจของประเทศไทย เนื่องจากปัจจุบันเป็นพื้นที่ตั้งของแหล่งอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตั้งอยู่ระหว่างเส้นละติจูดที่ 11 องศา 35 ลิปดาเหนือ ถึง 14 องศา 27 ลิปดาเหนือและเส้นลองจิจูดที่ 100 องศา 49 ลิปดาตะวันออก ถึง 102 องศา 56 ลิปดาตะวันออก ปัจจุบันพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นดินแดนที่ตั้งของจังหวัด 7 จังหวัด คือ จังหวัดชลบุรี ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี สระแก้ว ระยอง จันทบุรี และตราด มีเนื้อที่รวมกันทั้งสิ้น 34,380.50 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 6.7 ของพื้นที่ประเทศไทยทั้งหมด¹

¹กวี วรรณ. (2547). แผนที่ความรู้ท้องถิ่นไทย ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ. กรุงเทพฯ: พัฒนาคุณภาพวิชาการ. หน้า 16.



ภาพที่ 1 แผนที่แสดงเขตรัฐกิจภาคตะวันออก

ที่มา: กวี วรรกวิณ. (2547). แผนที่ความรู้ท้องถิ่นไทย ภาคตะวันออก. กรุงเทพฯ: พัฒนาคุณภาพวิชาการ. หน้า 17.

ภาคตะวันออกสามารถแบ่งตามลักษณะของที่ตั้งได้ 2 ส่วนคือ ภาคตะวันออกตอนบน และภาคตะวันออกตอนล่าง

ภาคตะวันออกตอนบน เป็นที่ตั้งของจังหวัดสระแก้ว ปราจีนบุรี ฉะเชิงเทรา และพื้นที่บางส่วนของจังหวัดชลบุรี คือ เขตอำเภอนนทบุรี พานทอง บ้านบึง และหนองใหญ่ โดยพื้นที่นี้เป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำบางปะกง จึงอาจเรียกได้ว่าเป็นเขตลุ่มแม่น้ำบางปะกง ส่วนภาคตะวันออกตอนล่าง เป็นพื้นที่ติดชายฝั่งทะเลทอดตัวยาว ตั้งแต่จังหวัดชลบุรี ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองชลบุรี ศรีราชา เกาะสีชัง บางละมุง และสัตหีบ ไล่เรียงไปจนถึงจังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด

อาณาเขตของภาคตะวันออกทางทิศเหนือ มีทิวเขาสันกำแพงและบางส่วนของทิวเขาพนมดงรัก กั้นระหว่างภาคตะวันออกกับพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ บริเวณพื้นที่จังหวัดนครราชสีมาและนครนายก กับจังหวัดปราจีนบุรี จังหวัดบุรีรัมย์กับจังหวัดสระแก้ว โดยมีช่องทางติดต่อกันเป็นที่ราบทางใต้ของจังหวัดนครราชสีมาและทางช่องตะโก ทำให้สามารถติดต่อกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือทางอำเภอนาดี กบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี และอำเภอวัฒนานคร อำเภอตาพระยา จังหวัดสระแก้ว ทิศตะวันออกของภูมิภาคเป็นพื้นที่ติดต่อกับประเทศกัมพูชา มีทิวเขาบรรทัดเป็นพรมแดน นอกจากนี้ยังมีพื้นที่ราบเชื่อมติดต่อกันระหว่างที่ราบของไทยกับที่ราบต่ำประเทศกัมพูชา บริเวณพื้นที่จังหวัดปราจีนบุรีและสระแก้ว บริเวณนี้เรียกว่า “ฉนวนไทย” (Thai Corridor) ส่วนทางทิศตะวันตกติดต่อกับพื้นที่ภาคกลางของประเทศ มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดสระบุรี ปทุมธานี กรุงเทพฯ สมุทรปราการ และพื้นที่ทะเลอ่าวไทย ส่วนทางด้านทิศใต้ติดกับชายทะเลอ่าวไทย

จากขนาดและที่ตั้งของภาคตะวันออก ที่แม้ว่าจะเป็นภูมิภาคที่มีพื้นที่ค่อนข้างเล็ก แต่มีลักษณะเป็นภูมิภาคเปิด กล่าวคือ สามารถติดต่อได้ทั่วถึงทั้งภายในและภายนอกประเทศ ประกอบกับภูมิภาคนี้ตั้งอยู่ไม่ไกลจากกรุงเทพฯ ซึ่งถือเป็นศูนย์กลางอำนาจทางการเมืองการปกครองและเศรษฐกิจของไทย ทำให้พื้นที่ภาคตะวันออกเป็นประตูการค้า และเป็นฐานทางเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ นอกจากนี้ภาคตะวันออกยังเป็นจุดยุทธศาสตร์ทางการเมืองการปกครองของประเทศ ไทยกับประเทศกัมพูชา และเป็นประตูการค้าชายฝั่งทะเลจากอ่าวไทยสู่พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ดังปรากฏหลักฐานทางโบราณคดีที่ค้นพบตามเมืองโบราณในพื้นที่ภาคตะวันออก

3.1.1 ลักษณะทางภูมิศาสตร์

ที่ตั้งของจังหวัดต่าง ๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือสามารถแบ่งตามลักษณะที่ตั้งเป็น 2 ส่วน คือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ซึ่งพื้นที่จะมีลักษณะของภูมิประเทศประกอบด้วย 3 ส่วนใหญ่ ๆ คือ

1) เขตทิวเขา ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือสามารถแบ่งออกเป็น 2 บริเวณ คือ

บริเวณแรกเป็นพื้นที่ทางตอนเหนือของภูมิภาค มีทิวเขาสันกำแพง และทิวเขาพนมดงรัก เป็นเขตติดต่อระหว่างพื้นที่ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคตะวันออก โดยมีแนวทิวเขาเริ่มในเขตแดนอำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี ทอดไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้จนถึงเขตแดนไทย - กัมพูชา อำเภอตาพระยา จังหวัดสระแก้ว เป็นระยะทางยาวกว่า 185 กิโลเมตร มียอดเขาสูงอยู่หลายยอด เช่น เขาเขี้ยว เขาละมั่ง เขาบรรทัด ฯลฯ² โดยแนวทิวเขาสันกำแพงจะเป็นทิวเขาที่แยกภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับภาคตะวันออกแล้ว ยังมีความสำคัญในฐานะเป็นต้นกำเนิดของแม่น้ำสายสำคัญหลายสาย อาทิ แม่น้ำมูล แม่น้ำนครนายก เป็นต้น เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่ได้รับความชื้นจากเมฆที่ลอยมาปะทะกับหน้าเขา นอกจากนี้ในเขตทิวเขาเหล่านี้ยังมีช่องเขาที่เชื่อมพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงกับพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนืออีกหลายเส้นทาง ดังนี้

- ช่องตะโก เป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญในการติดต่อกับประเทศกัมพูชาและหัวเมืองในอีสาน ดังปรากฏในเส้นทางการเดินทัพมักจะใช้เส้นทางนี้จากกรุงเทพฯ ผ่านเมืองฉะเชิงเทรา เมืองปราจีนบุรี เมืองกบินทร์บุรี เมืองสระแก้ว เมืองวัฒนานคร เมืองอรัญประเทศ ผ่านช่องตะโกเข้าไปในเขมร หรือจากปราจีนบุรีผ่านช่องตะโกไปเมืองนครราชสีมา ทางสายนี้มีความสำคัญในการติดต่อระหว่างภูมิภาคทางบกมากกว่าเส้นทางสายอื่น เอกสารทางราชการระบุถึงการเป็นเส้นทางค้าขายที่สำคัญระหว่างภูมิภาคจนถึงกับมีข้อเสนอให้ซ่อมบำรุงใน พ.ศ. 2451 เพราะมีช่องเขาที่กว้างพอให้เชิญเกวียนขึ้นลงและสะดวกในการขนย้ายจากทางบกมาลงเรือเพื่อล่องลงมาอ่าวไทย หรือส่งเข้ากรุงเทพฯ ตามคลองต่าง ๆ

- ช่องบ้านกรวด หรือช่องข่าระแน อยู่ระหว่างเมืองบุรีรัมย์ กับเมืองสวายจิกของเขมร แล้วเดินทางต่อมายังเมืองอรัญประเทศ

² กวี วรรณ. (2547). แผนที่ความรู้ท้องถิ่นไทย ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ. กรุงเทพฯ: พัฒนาคุณภาพวิชาการ. หน้า 12.

- ช่องกุ่ม ช่องสะแกราด ช่องซบสือค หรือช่องบุขุน เป็นช่องไปมาระหว่างเมืองปราจีนบุรีกับเมืองปทุมธานี

- ช่องเรือแตก ปรากฏชื่อในพระราชพงศาวดารครั้งแรกเมื่อคราวปราบกบฏเจ้าอนุวงศ์แห่งเวียงจันทน์ ท้าวของพระยาราชสุภาวดี (เจ้าพระยาบดินทร์เดชา) ได้ยกทัพมาทางเมืองฉะเชิงเทรา เมืองปราจีนบุรี เมืองประจันตคาม ผ่านช่องเรือแตกไปยังเมืองนครราชสีมา ออกไปยังหัวเมืองเขมร หัวเมืองลาวและหัวเมืองอีสาน เส้นทางนี้จึงเป็นชุมทางทางการคมนาคมและการค้า ในภูมิภาคมาตั้งแต่สมัยโบราณ ด้วยที่ตั้งอยู่ใกล้เขตป่าเขาสภาพพื้นที่จึงมีความลาดชันส่งผลให้ การเดินทางในพื้นที่ประสบความยากลำบาก เพราะเส้นทางเป็นภูเขา และพื้นดินมีความขรุขระจากกองหินและดินที่เกิดจากการรวมตัวของดินตะกอนกับดินเหนียว

บริเวณที่สองเป็นพื้นที่ทิวเขาบริเวณตอนกลางของภูมิภาค มีลักษณะเป็นแนวทิวเขา ซึ่งเป็นที่สูงอยู่ทางตอนกลางของภูมิภาค ทิวเขาที่สำคัญในเขตนี้คือ

- ทิวเขาเขียว เป็นทิวเขาเตี้ย ๆ เริ่มจากทางทิศตะวันออกของจังหวัดชลบุรี ทอดยาวลงใต้ขนานไปกับชายฝั่งทะเล จนถึงอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี

- ทิวเขาจันทบุรี เป็นกลุ่มภูเขาที่อยู่ในเขตจังหวัดจันทบุรี มีหอย่อมเขาที่อยู่ในเขตติดต่อระหว่างจังหวัดระยอง ปราจีนบุรี ฉะเชิงเทรา และสระแก้ว การวางตัวของแนวเขาในเขตนี้นั้น ขวางทิศทางลมประจำ ส่งผลให้เกิดฝนปะทะภูเขาบริเวณด้านหน้าเขาและเป็นแหล่งต้นน้ำสำคัญ³ ทิวเขาจันทบุรีเป็นภูเขาหินแกรนิต และยังมีหินบะซอลต์แทรกตัวในบางพื้นที่ จึงเป็นแหล่งแร่รัตนชาติที่สำคัญของภาคตะวันออก โดยเฉพาะในเขตจันทบุรี ยอดเขาที่สูงที่สุดคือ ยอดเขาสอยดาว จังหวัดจันทบุรี นอกจากนี้ทิวเขาแห่งนี้ตั้งอยู่บริเวณตอนกลางของภูมิภาค ทำให้สามารถแบ่งน้ำให้ไหลเป็น 2 ทางคือ ทางเหนือเป็นทางน้ำไหลลงลุ่มแม่น้ำปราจีนบุรี – บางปะกง ส่วนทางทิศใต้เป็นแม่น้ำสายสั้น ๆ ไหลลงอ่าวไทยได้แก่ แม่น้ำระยอง แม่น้ำประแส แม่น้ำพังราด แม่น้ำวังโดนด แม่น้ำจันทบุรี เป็นต้น⁴

³ กวี วรกวิน. (2547). แผนที่ความรู้ท้องถิ่นไทย ภาคตะวันออก. กรุงเทพฯ: พัฒนาคุณภาพวิชาการ. หน้า 12.

⁴ การดี มหาพันธ์. (2554). การตั้งถิ่นฐานและการพัฒนาการของภาคตะวันออกยุคต้น. ชลบุรี: คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 36.

- ทิวเขาบรรทัด เป็นทิวเขาอยู่ถัดจากทิวเขาจันทบุรีไปทางตะวันออก มีทิศทางการวางตัวเป็นแนวเหนือ - ใต้ กั้นพรมแดนประเทศไทยกับกัมพูชา แนวเทือกเขาเริ่มตั้งแต่อำเภอบ่อไร่ ไปจนถึงปลายแหลมสารพัดพิษ ในเขตจังหวัดตราด ทิวเขาบรรทัดมีลักษณะเป็นเขาหินทราย⁵

- ทิวเขาสระบาป เป็นทิวเขาที่อยู่ระหว่างแม่น้ำจันทบุรีและแม่น้ำเวฬุ แนวทิวเขานี้วางตัวอยู่ในแนวเหนือ - ใต้ ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองจันทบุรี อำเภอแหลมสิงห์ อำเภอขลุง และอำเภอมะขาม จังหวัดจันทบุรี ทิวเขาสระบาปนี้เป็นต้นกำเนิดของลำธารในพื้นที่จังหวัดจันทบุรี เช่น คลองโป่งแรด คลองนารายณ์ คลองสระบาป และคลองขลุง

- ทิวเขาชะเมา เป็นทิวเขาวางตัวอยู่ในแนวเหนือ - ใต้ แบ่งเขตติดต่อของจังหวัดระยอง จันทบุรี ชลบุรี และฉะเชิงเทรา

2) ที่ราบ โดยในพื้นที่ภาคตะวันออกสามารถตัดแบ่งที่ราบออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ ที่ราบลุ่มแม่น้ำ ที่ราบลอนลาด และที่ราบชายฝั่งทะเล

ที่ราบลุ่มแม่น้ำขนาดใหญ่ในภาคตะวันออกคือ ที่ราบลุ่มแม่น้ำปราจีนบุรี - บางปะกง ซึ่งแม่น้ำปราจีนบุรีเกิดจากแม่น้ำสองสายไหลมาบรรจบกันที่อำเภอบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี คือแม่น้ำพระปรง และแม่น้ำหนุมาน จากนั้นไหลไปทางทิศตะวันตกจนถึงบริเวณอำเภอบางน้ำเปรี้ยว จังหวัดฉะเชิงเทรา จึงไหลไปบรรจบกับแม่น้ำนครนายก เป็นแม่น้ำบางปะกง และไหลลงทางตะวันตกเฉียงใต้สู่อ่าวไทยในพื้นที่อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา พื้นที่ลุ่มแม่น้ำปราจีนบุรี - บางปะกงนี้มีลักษณะเป็นที่ลาดเอียงจากทิศตะวันออกไปทิศตะวันตก

แม่น้ำบางปะกงเป็นแม่น้ำสายหลักที่เชื่อมหัวเมืองต่าง ๆ ในพื้นที่ภาคตะวันออก ได้แก่ นครนายก ปราจีนบุรี ฉะเชิงเทรา รวมถึงชลบุรี นอกจากนี้แม่น้ำสายนี้ยังมีคลองธรรมชาติ และคลองขุดที่เป็นสาขาของแม่น้ำสายนี้อีกหลายสาย เช่น คลองสียัด คลองระบม ในพื้นที่อำเภอสนามชัย เขต จังหวัดฉะเชิงเทรา แม่น้ำหนุมาน แม่น้ำพระปรง ที่เป็นต้นน้ำของแม่น้ำปราจีนบุรี ก่อนไหลมาลงแม่น้ำบางปะกง นอกจากนี้ ยังมีคลองพานทอง คลองหลวง คลองวังน้ำเย็น คลองบ้านโพธิ์ คลองบางขนาก คลองท่าไข่ คลองท่าถั่ว คลองสำโรง คลองทับนาง และคลองด่าน ด้วยเหตุนี้แม่น้ำบางปะกง

⁵ กวี วรรณ. (2547). แผนที่ความรู้ท้องถิ่นไทย ภาคตะวันออก. กรุงเทพฯ: พัฒนาคุณภาพวิชาการ. หน้า 12.

เป็นพื้นที่ลุ่มแม่น้ำที่มีลำน้ำสาขามาก ลักษณะของลำน้ำสาขานี้มีลักษณะดังรากไม้ พื้นที่ลุ่มแม่น้ำพระปรงซึ่งเป็นสาขาของแม่น้ำปราจีนบุรีนั้นมีลักษณะเป็นที่เนินเกือบทั้งหมด เว้นแต่บริเวณสองฝั่งของลำน้ำที่มีลักษณะเป็นที่ราบแคบ ๆ สามารถทำนาได้⁶ ส่วนพื้นที่ของลุ่มแม่น้ำหนุมนั้นมีลักษณะเป็นที่ราบเนินเตี้ย ๆ เหมาะแก่การเพาะปลูกพืชไร่เป็นหลัก ถัดจากบริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำปราจีนบุรี – บางปะกงไปทางตะวันออกเป็นพื้นที่ราบขนาดใหญ่ คือ เขตที่ราบฉนวนไทย เป็นเขตติดต่อระหว่างประเทศไทยและกัมพูชา ซึ่งพื้นที่ราบส่วนนี้มีลักษณะเป็นที่ราบเชิงดอนและที่เชิงเนิน ซึ่งอยู่ระหว่างเขตภูเขาสูงตอนเหนือกับภูเขาสูงตอนกลางของภูมิภาค มีผลทำให้เป็นพื้นที่อับฝนมีช่วงแล้งยาวนาน จึงเหมาะแก่การทำการปศุสัตว์ เช่น การเลี้ยงโคกระบือ เป็นต้น⁷

ที่ราบลูกฟูกตอนเหนือของลุ่มแม่น้ำบางปะกงอยู่ในเขตติดต่อตอนล่างของทิวเขาสันกำแพง ตั้งแต่ตอนเหนือของอำเภอเมืองปราจีนบุรี จังหวัดปราจีนบุรี ผ่านเขาอีโต้ในเขตอำเภอกบินทร์บุรีตอนบน ตั้งแต่ทางตะวันออกของแม่น้ำหนุมน ตอนเหนือของห้วยโสมง แม่น้ำพระปรง และแม่น้ำสะทิง ในเขตนี้มีความสูงเฉลี่ย 30 -50 เมตร เป็นเขตเพาะปลูกพืชไร่ อาทิ ข้าวโพด มันสำปะหลัง ส่วนในบริเวณแอ่งลุ่มเป็นพื้นที่ราบ ชาวบ้านใช้ที่ดินในการปลูกข้าวตั้งแต่เขตอำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี อำเภอวัฒนานคร และอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ส่วนที่ราบลูกฟูกในตอนล่างลุ่มแม่น้ำบางปะกง เริ่มตั้งแต่ อำเภอบางคล้า พนมสารคาม สนาบชัยเขต จังหวัดฉะเชิงเทรา แล้วจะมีพื้นที่ราบเชิงเขาต่อมายังเขตทิวเขาจันทบุรีทางด้านเหนือ มาทางอำเภอคลองหาด วังน้ำเย็น จังหวัดสระแก้ว ลักษณะพื้นที่แถบนี้จะไม่เป็นที่ราบเลย เป็นพื้นที่เขตหินปูน ดินที่สลายตัวจากหินปูนจะมีความอุดมสมบูรณ์ ส่วนใหญ่พบว่าในพื้นที่นี้เพาะปลูกข้าวโพด ฝ้ายและพืชผักเป็นหลัก⁸

ส่วนพื้นที่ที่อยู่ห่างจากที่ราบลุ่มแม่น้ำไปทางด้านทิศเหนือสู่ทิวเขาสันกำแพง และด้านทิศใต้สู่ทิวเขาจันทบุรี มีลักษณะเป็นที่ราบลอนลาด คือมีระดับสูง ๆ ต่ำ ๆ เกิดจากการผุพังสลายตัวของหินตามบริเวณลาดเขา

⁶ บรรจบ วงษ์พิพัฒน์พงษ์. (2534). ภูมิศาสตร์ภาคตะวันออกเฉียงใต้ของไทย. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์การศาสนา. หน้า 38.

⁷ กวี วรรณ. (2547). แผนที่ความรู้ท้องถิ่นไทย ภาคตะวันออก. กรุงเทพฯ: พัฒนาคุณภาพวิชาการ. หน้า 14.

⁸ บรรจบ วงษ์พิพัฒน์พงษ์. (2534). ภูมิศาสตร์ภาคตะวันออกเฉียงใต้ของไทย. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์การศาสนา. หน้า 33.

ที่ราบชายฝั่งทะเลเป็นที่ราบแคบ ๆ ชายฝั่งทะเล ตั้งแต่บริเวณปากแม่น้ำบางปะกง ในจังหวัดฉะเชิงเทรา ไปจนถึงแหลมสารพัดพิษในจังหวัดตราด เป็นที่ราบที่เกิดจากการกัดเซาะและการทับถมของแม่น้ำสายสั้น ๆ ที่ไหลจากทิวเขาจันทบุรีลงสู่อ่าวไทย ลักษณะภูมิประเทศในเขตนี้จะต่อเนื่องจากเขตทิวเขาดอนกลางของภาค มีลักษณะเป็นเนินและเนินเขาดำ เป็นที่ราบลอนลาดถึงที่ราบชัน ส่วนชายฝั่งทะเลเล็กจะเป็นที่ราบชายฝั่ง และมีพื้นที่ราบลุ่มน้ำในบริเวณที่มีลำน้ำไหลผ่าน

3) เขตชายฝั่งทะเลและเกาะต่าง ๆ ชายฝั่งทะเลของภาคตะวันออกถือว่าเป็นเขตที่มีความสำคัญ สามารถจำแนกได้ดังนี้

เขตชายฝั่งหาดทราย แหลมและอ่าว เป็นแนวชายฝั่งตั้งแต่อำเภอเมืองชลบุรีจนถึงอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี มีความยาวทั้งสิ้น 140 กิโลเมตร เป็นภูมิประเทศแหลมสลับอ่าว ซึ่งแหลมคือมุมที่ยื่นลงทะเล เช่น แหลมแท่น แหลมฉบัง แหลมเขาพระ (พัทยา) แหลมเทียน (สัตหีบ) มีชายหาดทรายที่ขาวสะอาดและสวยงาม อาจเรียกบริเวณนี้ว่า ชายฝั่งจตุรมุข ส่วนต่อมาเป็นที่ราบชายฝั่งลาดชัน เป็นแนวชายฝั่งทะเล ยาวจากอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ถึงแหลมแม่พิมพ์ อำเภอแกลง จังหวัดระยอง มีระยะทางประมาณ 120 กิโลเมตร ลักษณะเป็นชายฝั่งค่อนข้างลาดชัน มีช่วงน้ำลึกสลับหาดทราย เหมาะแก่การสร้างท่าเรือจึงเป็นพื้นที่เขตอุตสาหกรรม เขตชายฝั่งทะเลเขตสุดท้ายคือ ชายฝั่งเว้า ๆ แหว่ง ๆ เป็นแนวชายฝั่งตั้งแต่เขตอำเภอแกลง จังหวัดระยอง ไปจนถึงตลอดจังหวัดจันทบุรีและตราด พื้นที่ชายฝั่งมีลักษณะเว้า ๆ แหว่ง ๆ สะสมด้วยตะกอนโคลนตม ชายฝั่งบริเวณนี้อุดมไปด้วยพื้นป่าชายเลนจึงเป็นแหล่งอนุบาลสัตว์น้ำ เหมาะแก่การเป็นพื้นที่ทำประมง⁹ ส่วนพื้นที่เขตกลุ่มเกาะนั้น กลุ่มเกาะในพื้นที่ภาคตะวันออกสามารถจำแนกได้ 2 กลุ่ม คือ กลุ่มเกาะช้าง กับกลุ่มเกาะชายฝั่งจตุรมุข ทั้งสองกลุ่มรวมมีเกาะทั้งหมด 144 เกาะ

⁹ กวี วรรณ. (2547). แผนที่ความรู้อัตนไทย ภาคตะวันออก. กรุงเทพฯ: พัฒนาคุณภาพวิชาการ. หน้า 15.



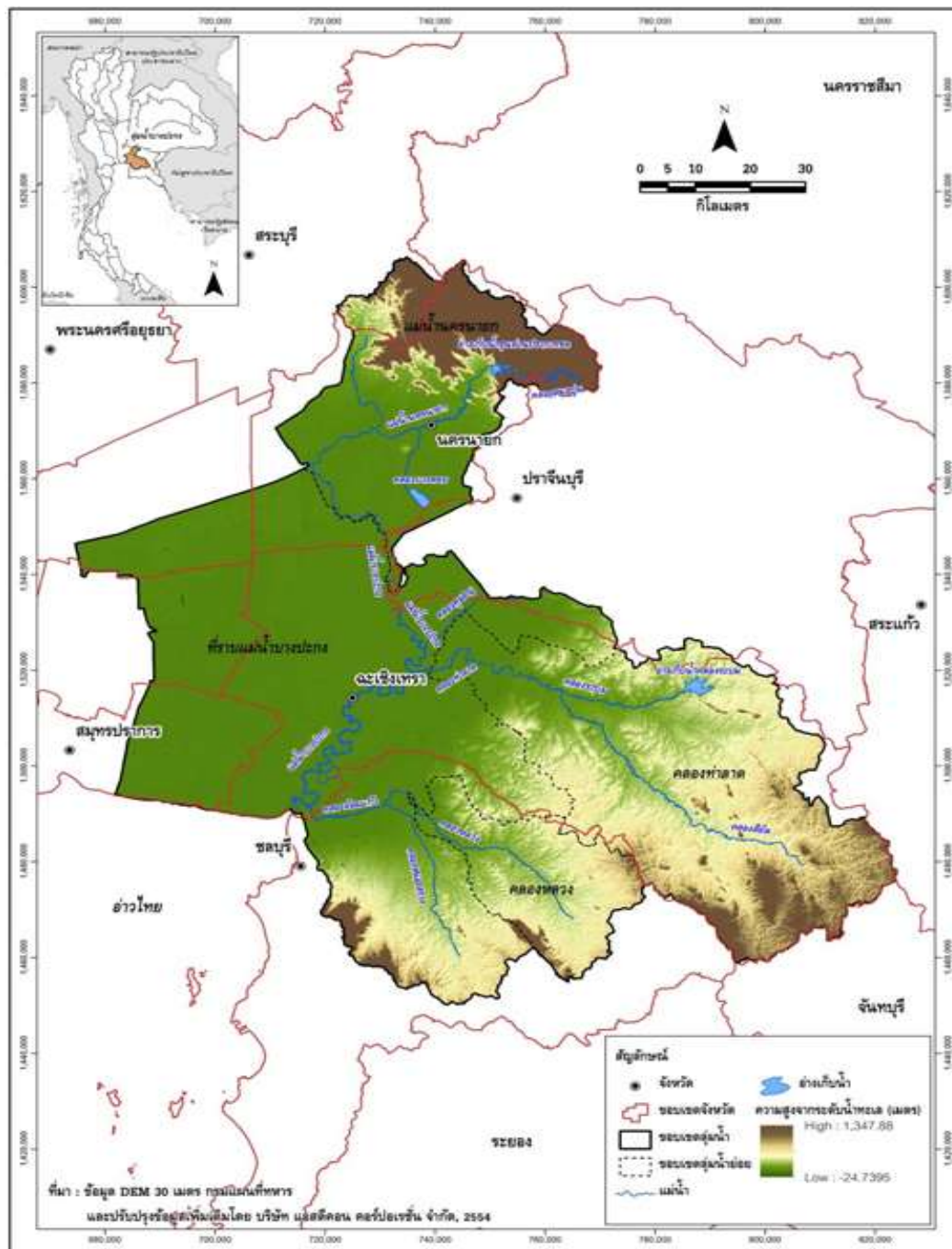
ภาพที่ 2 แผนที่แสดงลักษณะภูมิประเทศภาคตะวันออก

ที่มา: กวี วรกวิน. (2547). แผนที่ความรู้ท้องถิ่นไทย ภาคตะวันออก. กรุงเทพฯ: พัฒนาคุณภาพวิชาการ. หน้า 13.



ภาพที่ 3 แผนที่แสดงลุ่มน้ำภาคตะวันออก

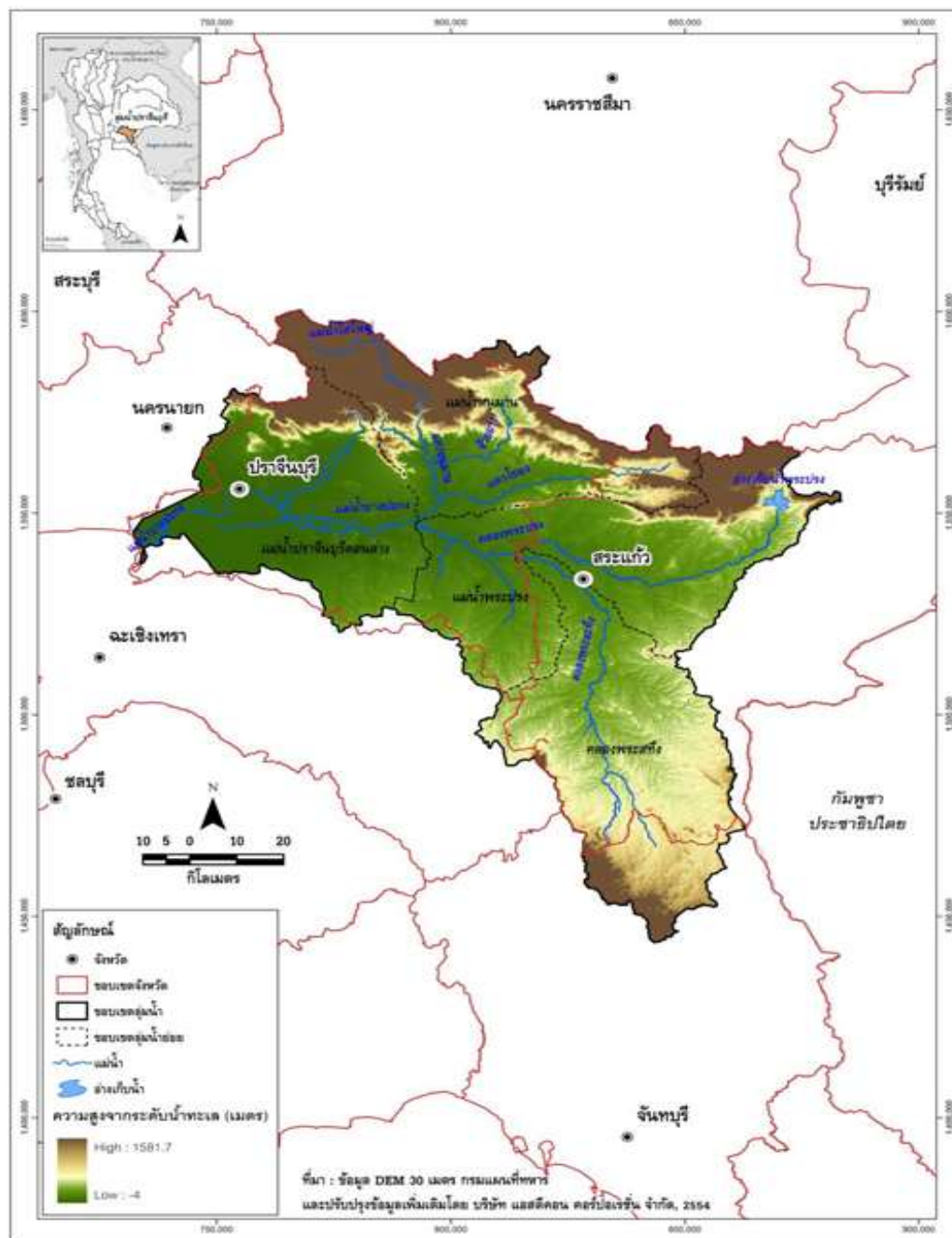
ที่มา: กวี วรรกวิณ. (2547). แผนที่ความรู้ท้องถิ่นไทย ภาคตะวันออก. กรุงเทพฯ: พัฒนาคุณภาพวิชาการ. หน้า 25.



ภาพที่ 4 แผนที่แสดงลักษณะภูมิประเทศพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกง

ที่มา: ลุ่มแม่น้ำบางปะกง (ออนไลน์) basin_16.jpg (500×748) (royalrain.go.th) (วันที่ค้นข้อมูล 6

กันยายน พ.ศ. 2565)



ภาพที่ 5 แผนที่แสดงลักษณะภูมิประเทศพื้นที่ลุ่มแม่น้ำปราชินบุรี

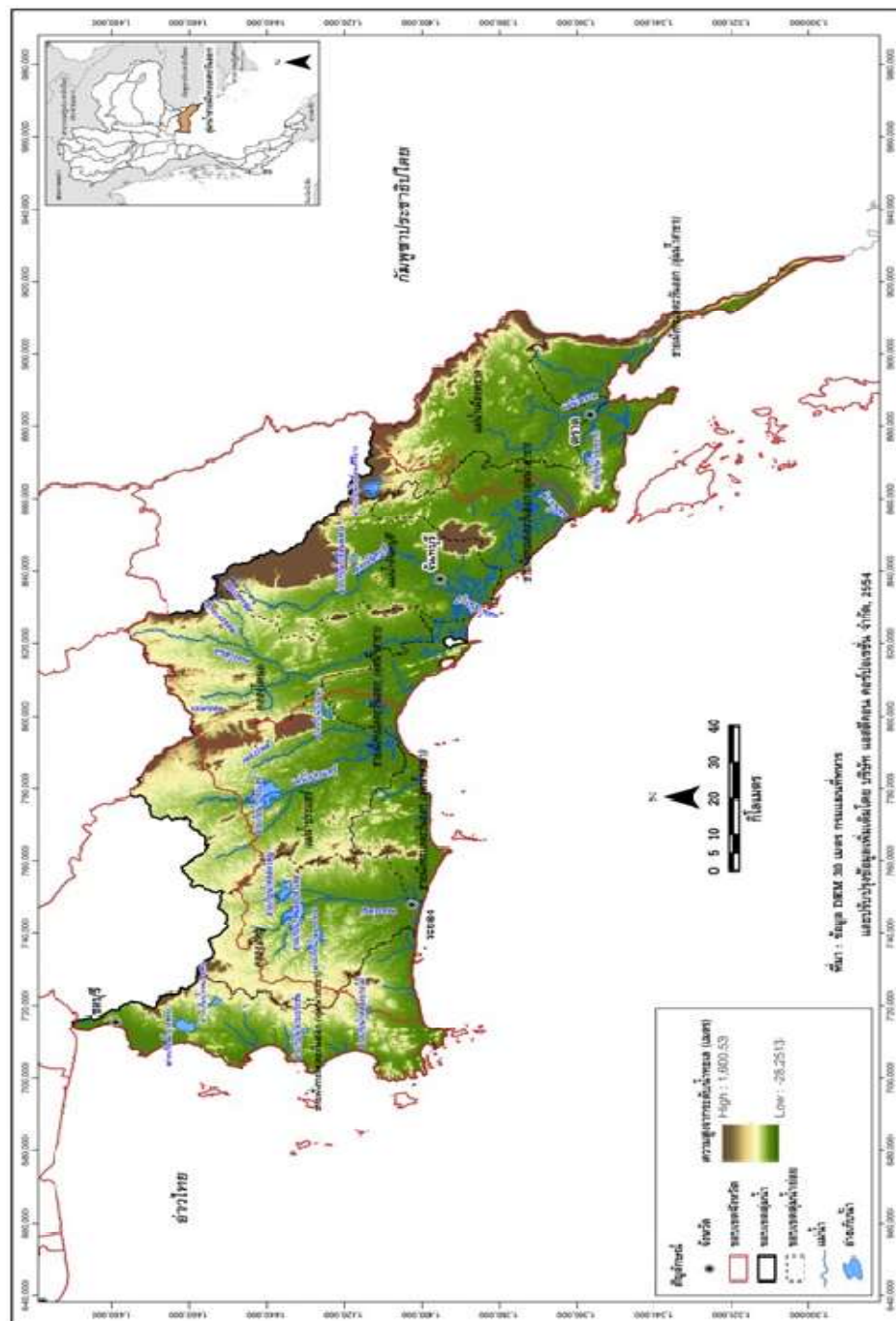
ที่มา: ลุ่มแม่น้ำปราจีนบุรี (ออนไลน์) basin_15.jpg (500×752) (royalrain.go.th) (วันที่ค้นข้อมูล 6 กันยายน พ.ศ. 2565)



ภาพที่ 6 แผนที่แสดงลักษณะภูมิประเทศพื้นที่ลุ่มน้ำำโตนเลสาบ

ที่มา: ลุ่มน้ำโตนเลสาบ (ออนไลน์) basin_17.jpg (500x756) (royalrain.go.th)

(วันที่ค้นข้อมูล 6 กันยายน พ.ศ. 2565)



ภาพที่ 7 แผนที่แสดงลักษณะภูมิประเทศพื้นที่ชายฝั่งทะเลของภาคตะวันออก

ที่มา: ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก (ออนไลน์) basin_18.jpg (508x800) (royalrain.go.th) (วันที่ค้นข้อมูล 6 กันยายน พ.ศ. 2565)

3.1.2 ทรัพยากรธรรมชาติ

1) **ทรัพยากรป่าไม้** ภาคตะวันออกในอดีตเคยเป็นภูมิภาคที่มีพื้นที่ป่าไม้อุดมสมบูรณ์ แต่มีการตัดไม้เพื่อขยายพื้นที่เกษตรกรรม จึงส่งผลให้พื้นที่ป่าไม้ในภาคตะวันออกลดลงเป็นอย่างมาก ป่าไม้ที่พบในพื้นที่ภาคตะวันออกปัจจุบันแบ่งออกได้ดังนี้¹⁰

- ป่าดงดิบ หรือ ป่าดิบ เป็นป่าที่มีสภาพแน่นทึบและเขียวตลอดทั้งปี อยู่ในเขตที่มีปริมาณน้ำฝนและความชื้นสูง พืชพันธุ์ที่พบประกอบด้วยพันธุ์ไม้ขนาดใหญ่ ไม้เศรษฐกิจที่สำคัญได้แก่ ไม้ตระกูลยาง ตะเคียน กระบาก เคี่ยม มะหาด มะม่วงป่า ตาเสือ นอกจากนี้ยังมีพื้นที่ไม้พื้นล่าง ได้แก่ ไม้เบงกอล หวาย ป่าในลักษณะนี้พบได้ในทุกจังหวัดของภาคตะวันออก สภาพป่าไม้มีความสมบูรณ์ยกเว้นบริเวณที่ลาดเชิงเขา หรือพื้นที่ค่อนข้างราบ ที่มักจะถูกบุกรุกเพื่อพัฒนาเป็นพื้นที่เกษตรกรรม

- ป่าเบญจพรรณ เป็นป่าในบริเวณที่มีปริมาณน้ำฝนน้อย พันธุ์ไม้ที่พบมีทั้งไม้ขนาดเล็ก และขนาดใหญ่ บางพื้นที่เป็นป่าไผ่ขึ้นปะปน ลักษณะดินเป็นดินทราย ไม้ส่วนใหญ่เป็นไม้ผลัดใบ ในฤดูแล้ง ป่าเบญจพรรณในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ไม่มีไม้สักขึ้นอยู่ พันธุ์ไม้สำคัญได้แก่ ประดู่ แดง มะค่าโมง ตะแบก เกตุคำ นอกจากนี้ยังมีไม้จำพวกไผ่ ได้แก่ ไผ่ป่า ไผ่บง ไผ่ซาง ไผ่รวก และไผ่ไร่

- ป่าเต็งรัง เป็นป่าโปร่งที่แสงแดดส่องถึง ประกอบด้วยพันธุ์ไม้ 3 ชั้น ไม้ชั้นล่าง ได้แก่ ไม้จืด และหญ้าเพ็ก ซึ่งมีลักษณะเป็นไม้ขนาดเล็ก ไม้ส่วนใหญ่เป็นไม้ผลัดใบ ดินโดยปกติเป็นดินแห้ง มีอินทรีย์วัตถุต่ำ ป่าชนิดนี้มีไม่มากในภาคตะวันออก พันธุ์ไม้ที่สำคัญได้แก่ เต็ง รัง เหียง พลวง กราด ตั้ว แด้ว มะค่าแต้ และสมอไทย

- ป่าละเมาะ เป็นป่าที่เกิดขึ้นจากการเกิดใหม่ของพันธุ์ไม้ชนิดรอง อันเป็นผลมาจากการถางป่าเตียน โดยการทำไม้หรือไร่เลื่อนลอย ประกอบด้วยพันธุ์ไม้พุ่มเตี้ย บางแห่งจะมีไม้ใหญ่ขึ้นประปราย แต่ไม้เหล่านี้ไม่มีคุณสมบัติที่จะแปรรูปได้นอกจากนำมาใช้ทำฟืน

- ป่าชายเลน เป็นป่าประเภทไม้ผลัดใบ มีเรือนยอดหนาทึบ พบตามดินเลนชายฝั่งทะเลที่น้ำท่วมถึง บริเวณปากแม่น้ำที่มีน้ำทะเลท่วมถึง หรือน้ำกร่อย พันธุ์ไม้หลายชนิดมีรากหายใจที่โผล่พ้นดิน ป่าชนิดนี้พบในทุกจังหวัดชายฝั่งทะเล โดยเฉพาะปากแม่น้ำเวฬุ อำเภอลำลูกเกด จังหวัด

¹⁰ ภารดี มหาขันธ์. (2555). การตั้งถิ่นฐานและพัฒนาการของภาคตะวันออกยุคปรับปรุงประเทศตามแบบสมัยใหม่จนถึงปัจจุบัน. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 35 – 36.

จันทบุรี ป่าชายเลนส่วนใหญ่มีขนาดเล็ก พันธุ์ไม้ที่สำคัญได้แก่ โกงกาง ประสัก ถั่วขาว ถั่วดำ โปรง ตะบูน แสมทะเล ลำพู ลำแพน

- ป่าพรุ หรือ ป่าบึงน้ำจืด อยู่ถัดจากชายฝั่งทะเลเข้ามาเป็นบริเวณที่น้ำท่วม หรือ ขึ้นและ ดินมักเป็นทราย หรือโคลน พันธุ์ไม้ที่สำคัญ ได้แก่ อินทนิลน้ำ จิก กระทุ่มน้ำ โสภณ ก้นกระรา นอกจากนี้ยังมีไม้พื้นล่างได้แก่ หวาย ตะค้าทอง

2) ทรัพยากรแร่ธาตุ แร่ธาตุสำคัญที่สำรวจพบในพื้นที่ภาคตะวันออก ได้แก่

- รัตนชาติที่พบในภาคตะวันออก ได้แก่ พลอย โกเมน เพทาย ทับทิม พบในเขต อำเภอกำแพงแสน อำเภอลำลูกขัน จังหวัดจันทบุรี และตำบลหนองบอน ตำบลช้างฆวน ตำบลบ่อพลอย อำเภอ บ่อไร่ และบ้านนาวง อำเภอเขาสมิง จังหวัดตราด

- เหล็ก บริเวณที่พบมาก ได้แก่ อำเภอบางคล้า อำเภอสนามชัยเขต จังหวัด ฉะเชิงเทรา อำเภอแกลง จังหวัดระยอง อำเภอสัตหีบ และอำเภอนนทบุรี จังหวัดชลบุรี อำเภอนาดี จังหวัดปราจีนบุรี แร่เหล็กที่พบในภาคตะวันออกเป็นพวกแร่เหล็กดำสามารถนำไปใช้ประโยชน์ใน อุตสาหกรรมภายในประเทศเกือบทั้งหมด

- พลวง เป็นแร่โลหะสีชาวดำ มีความแวววับโลหะ แหล่งที่พบ ได้แก่ อำเภอบ่อทอง จังหวัดชลบุรี อำเภอแกลง จังหวัดระยอง อำเภอกำแพงแสน จังหวัดจันทบุรี และอำเภอสนามชัยเขต จังหวัดฉะเชิงเทรา แร่พลวงที่ขุดได้นำไปใช้ประโยชน์หลายอย่าง เช่น ใช้เป็นโลหะผสมหล่อตัวพิมพ์ทำ สีทาบ้าน ผสมสารเคมีทำขี้ผึ้งไม้ขีด ทำตะกั่วบัดกรี

- แร่ฟลูออไรท์ เป็นแร่โลหะที่สำคัญในอุตสาหกรรมเครื่องเคลือบดินเผา เครื่อง แก้ว และอุตสาหกรรมถลุงเหล็ก แหล่งที่พบคือ อำเภอเมืองสระแก้ว จังหวัดสระแก้ว

- ทรายแก้ว เป็นทรายบริสุทธิ์ ถูกนำไปใช้ในอุตสาหกรรมแก้วและกระจก แหล่งที่ พบ ได้แก่ อำเภอแกลง จังหวัดระยอง อำเภอกำแพงแสน และอำเภอลำลูกขัน จังหวัดจันทบุรี และอำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด

- ทองคำ พบบ้างเล็กน้อยที่อำเภอสนามชัยเขต จังหวัดฉะเชิงเทรา อำเภอบ่อทอง จังหวัดชลบุรี และอำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี

- ดินขาว ใช้ประโยชน์ในการทำเครื่องปั้นดินเผา และใช้ผสมทำอิฐทนไฟ

นอกจากนี้ยังมีแร่ที่พบในปริมาณน้อย ได้แก่ ดิบบุก โมนาไซต์ อิลเมไนต์ และรูไทล์ พบที่อำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยอง นอกจากนี้ยังพบแร่แมกนีไซต์ แมงกานีส โครไมต์ หินอ่อน และแคลไซต์ ที่จังหวัดสระแก้วในปริมาณไม่มากนัก

3.2 ภูมิหลังทางประวัติศาสตร์

3.2.1 พัฒนาการทางประวัติศาสตร์

สมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานีเริ่มปรากฏชื่อของหัวเมืองตะวันออกทั้งตอนบนและส่วนเลียบชายทะเล สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอฯ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ ทรงสันนิษฐานว่า เมืองปราจีนบุรี เมืองพระรถ (พนัสนิคม) มีฐานะเป็นหัวเมืองชั้นใน มาตั้งแต่สมัยสมเด็จพระรามาธิบดีที่ 1 (พระเจ้าอู่ทอง) ต่อมาในสมัยสมเด็จพระบรมไตรโลกนาถ ได้มีการปฏิรูปการปกครองโดยขยายอำนาจของราชธานีออกไปยังหัวเมืองชั้นในด้วยการลดฐานะของเมืองลูกหลวงและเมืองหลานหลวง ในสมัยกรุงศรีอยุธยาตอนต้น เป็นเมืองจัตวา เมืองปราจีนบุรีจึงมีฐานะเป็นเมืองจัตวา และมีการส่งขุนนางจากราชธานีมาปกครองในฐานะ “ผู้รั้ง”¹¹ รวมถึงเมืองอื่นทั้งเมืองฉะเชิงเทรา นครนายก ชลบุรี และจันทบุรี เป็นต้น

หัวเมืองภาคตะวันออกมีบทบาทสำคัญในหน้าประวัติศาสตร์ไทยเมื่อการเสียกรุงศรีอยุธยาครั้งที่ 2 เมื่อพระยาตากสิน (สมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรี) ออกเดินทางตีฝ่าวงล้อมกองทัพพม่ามาทางภาคตะวันออกเพื่อรวบรวมกำลังพลไปกู้กรุงศรีอยุธยา ผ่านทางบ้านพรานนก เมืองนครนายก บ้านนาเร่ เมืองปราจีนบุรี ด่านกบแจะ (ประจันตคาม) ปากน้ำโจ้ไ้ เมืองฉะเชิงเทรา บ้านพานทอง บ้านดอนหัวฬ่อ บ้านอู่ตะเภา หนองไม้แดง เขาพระบาท บางปลาสร้อย (เมืองชลบุรี) พัทธยา สัตหีบ ระยอง จนกระทั่งไปตีเมืองจันทบุรี และใช้เมืองจันทบุรีเป็นแหล่งรวบรวมผู้คนก่อนจะยกกองเรือไปตีค่ายโพธิ์สามต้นในที่สุด สาเหตุที่พระองค์เลือกเสด็จมุ่งหน้ามาทางชายฝั่งทะเลตะวันออกนั้น เพราะบริเวณหัวเมืองชายฝั่งทะเลตะวันออกไม่บอบช้ำจากภัยสงคราม ทั้งยังเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของพ่อค้าชาวจีน ซึ่งหากพ่อค้าเหล่านี้ยอมรับพระองค์ พระองค์ก็จะได้รับการสนับสนุนทั้งทางการเงิน และการ

¹¹ การตี มหาชนธ์. (2555). การตั้งถิ่นฐานและการพัฒนาของภาคตะวันออกยุคปรับปรุงประเทศตามแบบสมัยใหม่จนถึงปัจจุบัน. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 90.

ติดต่อซื้ออาวุธ และเสบียงอาหาร นอกจากนี้หลังจากพระองค์เสด็จขึ้นครองราชย์ได้ทรงตั้งเจ้าเมืองขึ้นเพื่ออำนวยการปกครองด้วย ซึ่งสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอฯ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ ทรงอธิบายว่ามีการตั้ง 11 หัวเมือง ได้แก่ ราชธานีกรุงเก่า ลพบุรี อ่างทอง ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด นครชัยศรี สมุทรสงคราม และเพชรบุรี¹²

สมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น เมืองนครนายก ปราจีนบุรี ฉะเชิงเทรา รวมถึงหัวเมืองในกลุ่มแม่น้ำบางปะกงเป็นเมืองในสังกัดของกรมมหาดไทยภายใต้การดูแลของสมุหนายก ส่วนเมืองส่วนชายฝั่งทะเลตะวันออก ได้แก่ เมืองชลบุรี ระยอง บางละมุง จันทบุรี ตราด เป็นหัวเมืองภายใต้การดูแลรับผิดชอบของพระยาพระคลัง (กรมท่า)¹³ เนื่องจากเป็นเมืองในพื้นที่การผลิตสินค้าเพื่อการส่งออกของราชอาณาจักรในขณะนั้น ต่อมาเมื่อความสัมพันธ์ระหว่างราชสำนักสยามกับเขมรเริ่มไม่ราบรื่น พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเพิ่มความเข้มแข็งให้แก่ชุมชนในภาคตะวันออกผ่านการยกฐานะบ้านที่มีประชากรอยู่หนาแน่น และอยู่บนเส้นทางเดินทัพให้มีฐานะเป็นเมือง อาทิ ยกบ้านด่านกบจะขึ้นเป็นเมืองประจันตคาม ยกบ้านด่านหนุมานขึ้นเป็นเมืองกบินทร์บุรี ยกบ้านหินแร่ขึ้นเป็นเมืองอรัญประเทศ ยกบ้านทุ่งแขวงเป็นเมืองวัฒนานคร และยกบ้านสวายขึ้นเป็นเมืองศรีโสภณ นอกจากนี้ยังมีการสร้างป้อมปราการในหัวเมืองชายทะเลหลายแห่ง โดยเฉพาะเมืองฉะเชิงเทรา ที่ทรงโปรดเกล้าฯ ให้กรมหลวงรักษัณเรศเป็นแม่กองมาสร้างป้อมปราการ และวัดเมือง (วัดปิตุลาธิราชรังสฤษฎิ์ในปัจจุบัน)¹⁴

หัวเมืองในพื้นที่กลุ่มแม่น้ำบางปะกงและชายฝั่งทะเลมีความสำคัญต่อรัฐไทยในขณะนั้นมากทั้งด้านการเมืองและเศรษฐกิจ เนื่องจากทำเลที่ตั้งอยู่ในจุดเชื่อมต่อระหว่างหัวเมืองชายขอบกับกรุงเทพฯ ดังนั้นการติดต่อราชการ ไม่ว่าจะเป็นใบบอก ตราสาร คำสั่ง ที่ส่งไปมาระหว่างหัวเมืองทางภาคอีสานและหัวเมืองเขมร รวมถึงการส่งส่วยซึ่งเป็นสินค้าส่งออกสำคัญในสมัยนั้น อาทิ กระจวาน พริกไทย จากเมืองต่าง ๆ มายังกรุงเทพฯ จึงจำเป็นต้องใช้เส้นทางตามแม่น้ำบางปะกงและขึ้นบกที่

¹² ภารดี มหาขันธ์. (2555). การตั้งถิ่นฐานและการพัฒนาการของภาคตะวันออกยุคปรับปรุงประเทศตามแบบสมัยใหม่จนถึงปัจจุบัน. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 105.

¹³ ภารดี มหาขันธ์. (2554). การตั้งถิ่นฐานและการพัฒนาการของภาคตะวันออกยุคต้น (ยุคก่อนประวัติศาสตร์ – ยุครัตนโกสินทร์ตอนต้น). ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 285.

¹⁴ ภารดี มหาขันธ์. (2554). การตั้งถิ่นฐานและการพัฒนาการของภาคตะวันออกยุคต้น (ยุคก่อนประวัติศาสตร์ – ยุครัตนโกสินทร์ตอนต้น). ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 286 - 287.

เมืองปราจีนบุรี เดินทางผ่านป่าไปยังเมืองกบินทร์บุรี วัฒนานคร อรัญประเทศ มงคลบุรี สู่มืองพระตะบอง ขณะที่หัวเมืองแถบชายฝั่งทะเลโดยเฉพาะเมืองจันทบุรี มีบทบาทสำคัญในฐานะเมืองท่าชายฝั่งทะเลใช้ติดต่อกับเพื่อนบ้านทางตะวันออก ซึ่งหัวเมืองชายฝั่งทะเลตะวันออกนี้ขึ้นตรงอยู่กับกรมท่า

ความสำคัญทางเศรษฐกิจของหัวเมืองภาคตะวันออก นอกจากเป็นเมืองท่าการค้าทางทะเลแล้ว พื้นที่ภาคตะวันออกโดยเฉพาะพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงและแนวชายฝั่งทะเลเป็นแหล่งปลูกอ้อยนำมาผลิตน้ำตาลทรายแดงเพื่อการค้า การผลิตน้ำตาลเพื่อการส่งออกของไทยเริ่มขึ้นอย่างมีนัยยะสำคัญทางเศรษฐกิจในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว กิจการการผลิตน้ำตาลทรายอยู่ภายใต้การจัดการของคนจีนทั้งหมด ตั้งแต่ระดับแรงงาน เครื่องมือการผลิต การขนส่ง และการค้า ทั้งนี้อ้อยเป็นพืชที่ไม่ค่อยมีศัตรูพืช ดูแลง่าย ต้องการน้ำปานกลาง ไม่ชอบน้ำขัง อ้อยจึงเป็นพืชที่มีความเหมาะสมสำหรับภาคตะวันออก ทั้งนี้ภายหลังปี พ.ศ. 2402 การส่งออกน้ำตาลไทยเริ่มมีปัญหาด้านการแข่งขัน จากภาระต้นทุนการผลิตที่สูงกว่าประเทศอื่น คุณภาพไม่สม่ำเสมอ ธุรกิจการส่งออกน้ำตาลจึงลดลง

หลังการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง พ.ศ. 2398 ข้าวได้กลายมาเป็นสินค้าส่งออกที่ทวีความสำคัญมากขึ้น เพราะความต้องการของตลาดต่างประเทศ รัฐไทยจึงมีนโยบายการค้าข้าว และกระตุ้นให้เกิดการขยายพื้นที่การเพาะปลูกข้าว ส่งผลให้แหล่งปลูกอ้อยในพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงเปลี่ยนมาปลูกข้าวแทน เพราะได้ราคาดีกว่าการปลูกอ้อย ความต้องการข้าวของตลาดโลกทำให้เกิดความจำเป็นในการขยายพื้นที่การทำนาเพื่อเพิ่มผลผลิต พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 4) และพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) ทรงส่งเสริมให้ขุดคลองเพื่อการคมนาคม และเพื่อเปิดพื้นที่กว้างขวางเปล่าให้เป็นพื้นที่นาสำหรับการปลูกข้าว การขุดคลองในพื้นที่ภาคตะวันออกในช่วง พ.ศ. 2419 – 2430 มีการขุดคลองดังต่อไปนี้ คลองนครเนื่องเขตต์ คลองประเวศบุรีรมย์ คลองแสนแสบ และคลองเปรมฯ สามารถเปิดพื้นที่ทำนาได้ไม่ต่ำกว่า 1 แสน ถึง 1 แสน 5 หมื่นไร่¹⁵ นอกจากนี้รัฐบาลไทยยังเปิดโอกาสและสนับสนุนให้เอกชนเข้ามาดำเนินการขุดคลองในพื้นที่เขตเมืองนครนายก รวมถึงพื้นที่ภาคตะวันออก ทำให้พื้นที่ทำนาเพิ่มขึ้นอย่างมาก ดังปรากฏใน

¹⁵ ภารดี มหาขันธ์. (2555). การตั้งถิ่นฐานและพัฒนาการของภาคตะวันออกยุคปรับปรุงประเทศตามแบบสมัยใหม่จนถึงปัจจุบัน. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 142.

หนังสือแบบเรียนภูมิศาสตร์ประเทศสยาม ของกรมตำรา กระทรวงศึกษาธิการ ที่ตีพิมพ์ในปี พ.ศ. 2468 ว่าพื้นที่นาของมณฑลปราจีนบุรี ในหนึ่งปีทำนาได้ 1,000,000 ไร่เศษ¹⁶

หัวเมืองแถบชายฝั่งทะเลของภาคตะวันออกโดยเฉพาะเมืองจันทบุรีในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวกลายเป็นพื้นที่ซึ่งมีความสำคัญทางยุทธศาสตร์การเมืองการปกครองและการทหาร รวมถึงด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากปัญหาต้องเผชิญหน้ากับจักรวรรดินิยมฝรั่งเศส จุดเริ่มต้นของการคุกคามมาจากกัมพูชาภายใต้การนำของพระเจ้านโรดมได้ทำสนธิสัญญารับรองความคุ้มครองจากฝรั่งเศส ซึ่งนำมาสู่การที่ไทยต้องยอมยกเลิกสิทธิเหนือดินแดนกัมพูชา และเสียพื้นที่ดินแดนกัมพูชาส่วนใหญ่ แลกเปลี่ยนกับการที่ไทยได้รับสิทธิเหนือดินแดนเสียมราฐ และพระตะบอง อย่างไรก็ตามการคุกคามจากจักรวรรดินิยมฝรั่งเศสกลับทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะในช่วงรัชกาลที่ 5 หลังจากฝรั่งเศสได้เวียดนามและกัมพูชาเป็นอาณานิคมแล้ว ได้พยายามขยายอิทธิพลของตนเองมายังพื้นที่ดินแดนลาวเพิ่มมากขึ้น ประเทศไทยพยายามอย่างระมัดระวังให้การปะทะกันอยู่ในขอบเขตของการต่อสู้ป้องกันตัว และเน้นการเจรจาทางการทูต แต่ท้ายที่สุดความพยายามดังกล่าวไม่ประสบความสำเร็จ เกิดการปะทะกันในบริเวณอ่าวไทยในเหตุการณ์ ร.ศ.112 ส่งผลให้รัฐบาลไทยต้องยินยอมให้ฝรั่งเศสส่งกองทหารเข้ามาตั้งอยู่ในจันทบุรีระหว่างพ.ศ. 2436 – 2449

หลังจากพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงดำเนินการปฏิรูประเบียบการบริหารราชการส่วนกลาง ในปี พ.ศ. 2437 ทรงโปรดเกล้าฯ ให้มีการจัดระเบียบการปกครองท้องที่ในหัวเมืองต่าง ๆ ใหม่ โดยประกาศจัดป็นหน้าที่การบังคับบัญชาหัวเมืองจาก กรมกลาโหม กรมมหาดไทย และกรมท่า ให้รวมอยู่ภายใต้การควบคุมของกระทรวงมหาดไทย โดยจัดแบ่งการปกครองส่วนท้องถิ่นออกเป็นอำเภอ ตำบลและหมู่บ้านอย่างในปัจจุบัน มีการแบ่งเขตการปกครองใหม่ภายใต้ระบบมณฑลเทศาภิบาล กล่าวคือ มีการรวบรวมเมืองต่าง ๆ จัดตั้งเป็นมณฑลตามความสมควรแก่ภูมิลำเนาให้สะดวกแก่การปกครอง และให้มีการแต่งตั้งสมุหเทศาภิบาลทำหน้าที่บังคับบัญชา การ

¹⁶ สุดใจ พงศ์กล้า. (2528). มณฑลปราจีนบุรีสมัยเริ่มแรกถึงสมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมขุนมรุพงษ์ศิริพัฒน์ (พ.ศ. 2436 – 2458). วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 47 – 48.

เปลี่ยนแปลงนี้เป็นการรวมอำนาจเข้าสู่ศูนย์กลาง โดยหัวเมืองในพื้นที่ภาคตะวันออกได้รับการจัดตั้งเป็นมณฑลดังนี้¹⁷

1. มณฑลบูรพา (มณฑลเขมร) ตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2434 โดยการรวมหัวเมืองทั้ง 4 ในเขตเขมรส่วนใน คือ พระตะบอง เสียมราฐ ศรีโสภณ และพนมสก มีพระยามหาอำมาตยา- อิบดี (หรุ่น ศรีเพ็ญ) เป็นข้าหลวงใหญ่ มีที่ว่าการมณฑลอยู่ที่เมืองพระตะบอง

2. มณฑลปราจีนบุรี ตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2436 โดยการรวบรวมหัวเมืองแถบลุ่มแม่น้ำบางปะกง คือ ปราจีนบุรี นครนายก พนมสารคาม ฉะเชิงเทรา ต่อมาในปี พ.ศ. 2437 จึงมีการโอนเมืองชลบุรี พนัสนิคม บางละมุง มาเป็นส่วนหนึ่งของมณฑลนี้ด้วย โดยมีที่ว่าการมณฑลอยู่ที่เมืองปราจีนบุรี แต่ต่อมาย้ายมายังเมืองฉะเชิงเทรา

3. มณฑลจันทบุรีเมื่อฝรั่งเศสถอนทหารออกจากจันทบุรีและตราด จึงได้รวมเมืองจันทบุรี แกลง ระยอง ชลบุรี และตราดขึ้นเป็นมณฑลจันทบุรีในพ.ศ. 2449 โดยมีพระยาวิเชียรดิ (แบน บุณนาค) เป็นข้าหลวงมณฑลเทศาภิบาลคนแรก มีจันทบุรีเป็นศูนย์กลางการปกครองมณฑล

หลังจากการเปลี่ยนแปลงการปกครองใน พ.ศ. 2475 จึงมีการยกเลิกการปกครองแบบมณฑลหัวเมืองทั้งในมณฑลจันทบุรีและมณฑลปราจีนบุรี ยกฐานะเป็นจังหวัดและอำเภอต่าง ๆ ในภาคตะวันออก

3.2.2 ประชากรกับการตั้งถิ่นฐาน

ภาคตะวันออกเป็นพื้นที่ที่อยู่บนเส้นทางการคมนาคมทั้งทางบกและทางทะเลของชุมชนเมืองในอดีต ประกอบกับภาคตะวันออกมีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติ หลักฐานทางประวัติศาสตร์ชี้ให้เห็นว่า พื้นที่ภาคตะวันออกมีการเคลื่อนย้ายเข้าและออกของกลุ่มคนหลายครั้งทั้งจากการกวาดต้อนของรัฐ การเคลื่อนย้ายตามความเจริญทางเศรษฐกิจ เหตุเหล่านี้จึงทำให้พื้นที่นี้เป็นที่รวมของกลุ่มประชากรหลากหลายเชื้อชาติเข้ามาตั้งถิ่นฐาน ทั้งกลุ่มคนไทย และชนชาติอื่น ๆ อพยพเข้ามาอยู่อาศัยร่วมกัน ด้วยเหตุผลต่าง ๆ เช่น ชนชาตลาว เขมร จีน แขก มลายู ญวน เป็นต้น

¹⁷ ดูรายละเอียดใน ภารดี มหาชัย. (2555). การตั้งถิ่นฐานและพัฒนารูปแบบของภาคตะวันออกยุคปรับปรุงประเทศตามแบบสมัยใหม่จนถึงปัจจุบัน. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 150 - 156.

การตั้งถิ่นฐานของคนบริเวณพื้นที่ภาคตะวันออกจะคำนึงถึงความสะดวกสบายในการปกครองโดยอยู่อาศัยตามพื้นที่ที่รัฐกำหนด เนื่องจากสมัยอยุธยาและต้นรัตนโกสินทร์นั้นรัฐมีอำนาจปกครองต่อพื้นที่เหล่านี้ไม่มากนัก ส่วนมากปกครองผ่านระบบมูลนาย กลุ่มคนที่อพยพหรือถูกกวาดต้อนให้เข้ามาตั้งถิ่นฐานบริเวณพื้นที่ภาคตะวันออกนี้มีทั้ง ชาวลาว เขมร จีน แขก มลายู ญวน วัตถุประสงค์ของการกวาดต้อนครัวเรือนให้มาตั้งถิ่นฐานนี้ นอกจากเป็นกำลังในการป้องกันประเทศ และเพิ่มแรงงานภาคเกษตรกรรมแล้ว รัฐยังใช้ประโยชน์จากกลุ่มคนเหล่านี้ในการกระชับอำนาจรัฐต่อหัวเมืองให้มั่นคงยิ่งขึ้น ด้วยการลดทอนอำนาจของผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ทั้งนี้โดยพิจารณาถึงกลุ่มคนเชื้อชาติต่าง ๆ ที่เข้ามาในพื้นที่ภาคตะวันออก ดังนี้

ชาวลาว ขนชาวลาวที่อพยพเข้ามาอยู่อาศัยในพื้นที่ภาคตะวันออกส่วนใหญ่เป็นพวกลาวพุงขาว ซึ่งเป็นคนลาวที่ไม่นิยมสักตามร่างกาย บางทีเรียกชาวลาวกลุ่มนี้ว่า ลาวพวน หรือ ลาวเวียงจันทน์ ซึ่งแตกต่างจากลาวพุงดำที่นิยมสักตามร่างกาย คนลาวเหล่านี้ถูกกวาดต้อนและอพยพเข้ามาหลายครั้ง โดยชาวลาวพวนกลุ่มแรกที่ถูกกวาดต้อนเข้ามาในฐานะเชลยศึกในสมัยธนบุรี ซึ่งได้มีการส่งชาวลาวเหล่านี้มาตั้งถิ่นฐานที่เมืองลพบุรี นครนายก สระบุรี ฉะเชิงเทรา เหตุผลที่ให้มาตั้งถิ่นฐานบริเวณนี้เนื่องจากเมืองเหล่านี้อยู่ห่างไกลจากแหล่งที่อยู่อาศัยเดิม เป็นการป้องกันการเดินทางกลับไปยังเมืองลาว และเมืองขึ้นในเหล่านี้ยังมีสถานะเป็นเมืองหน้าด่านเป็นการเพิ่มประชากรให้เมืองเหล่านี้ในอีกทางหนึ่งด้วย

ในช่วงปี พ.ศ. 2352 รัชกาลพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย (รัชกาลที่ 2) ครัวชาวลาวจากเมืองนครพนมได้อพยพเข้ามาพึ่งพาพระบรมโพธิสมภาร จึงทรงโปรดเกล้าฯ ให้มาตั้งบ้านเรือนที่คลองมหาหงส์ เมืองสมุทรปราการ และทรงโปรดฯ ตั้งให้เป็นลาวอาสาปากน้ำ ต่อมาในปี พ.ศ. 2371 ช่วงรัชกาลพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 3) พวกลาวอาสาปากน้ำ อ้างว่าอยู่ที่เดิมไม่สบายจึงขอไปอยู่ที่เมืองพระรถ จึงทรงโปรดเกล้าฯ ให้อยู่ที่เมืองพระรถ เป็นเมืองพนัสนิคม

สงครามระหว่างไทยกับลาวในคราวสงครามเจ้าอนุวงศ์ และสงครามระหว่างไทยกับเขมรและญวนในสงครามอานามสยามยุทธ ทำให้มีการกวาดต้อนครัวลาวจากเมืองเวียงจันทน์ เมืองพวน เมืองนครพนม และหัวเมืองลาวฝั่งตะวันออกของแม่น้ำโขงให้อพยพเข้ามาอาศัยที่นครนายก ปราจีนบุรี และฉะเชิงเทราเป็นจำนวนมาก เกิดเป็นชุมชนใหม่ ๆ ตั้งแต่ระดับหมู่บ้านไปจนถึงระดับ

เมือง บรรดาเมืองเกิดใหม่ในสมัยนั้นปัจจุบันแปรสภาพเป็นอำเภอไปหลายแห่ง เช่น เมืองพนัสนิคม เมืองกบินทร์บุรี เมืองพนมสารคาม เมืองอรัญประเทศ เมืองวัฒนานคร เป็นต้น

ชาวลาวที่ถูกกวาดต้อนและอพยพมาสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ที่เข้ามาตั้งถิ่นฐานบริเวณลุ่มแม่น้ำบางปะกงนั้นประกอบอาชีพทำนา ทำสวน ทำไร่ นอกจากนี้ชาวลาวในชลบุรียังมีบทบาทสำคัญในการผลิตน้ำตาลทรายกับการเป็นแรงงานตัดฟันส่งโรงหีบอ้อย¹⁸ ภายใต้การดูแลของชาวจีน เนื่องจากระบบมูล – นายไม่ตอบสนองกับการให้แรงงานไทยเข้ามามีส่วนร่วมในอุตสาหกรรมน้ำตาล ในส่วนของจันทบุรีการกวาดต้อนชาวลาวในปี พ.ศ. 2322 กองทัพไทยในรัชสมัยสมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรีได้กวาดต้อนชาวลาวเวียงและลาวหัวเมืองปากตะวันออกของแม่น้ำโขงให้มาตั้งบ้านเรือนที่สระบุรี ราชบุรี และจันทบุรี ซึ่งเป็นที่มาของชาวลาวในจันทบุรี¹⁹

ชาวลาวที่เข้ามาตั้งถิ่นฐานในหัวเมืองต่าง ๆ ของภาคตะวันออกเฉียงนั้น ในสมัยรัชกาลที่ 5 เมื่อได้รวมเป็นมณฑลปราจีนบุรี มีรายงานถึงครัวราษฎรในมณฑลปราจีนบุรีเมื่อ ร.ศ. 114 – 115 ว่าที่เมืองปราจีนบุรี มีบ้านเรือนราษฎร 5,497 หลัง ประชากร 26,000 คนเศษ มีชาวลาวมากกว่าชนชาติอื่น ๆ เช่นเดียวกัน เมืองนครนายก รายงานว่ามีบ้านเรือนราษฎร 7,035 หลัง มีชาวลาวเป็นส่วนมาก จีน ไทย ญวนเป็นส่วนน้อย เมืองฉะเชิงเทรา มีราษฎร 31,531 คนในนี้มีลาวบ้าง คนจีนครึ่งหนึ่ง ขณะที่เมืองพนัสนิคม ราษฎร 12,781 คน เป็นชาวลาวเกือบทั้งหมด²⁰

ชาวเขมร ในพื้นที่ภาคตะวันออกเป็นถิ่นที่ชาวเขมรอาศัยอยู่มาเป็นเวลานานแล้ว ดังที่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงอธิบายในประชุมพระราชนิพนธ์ ภาคปักษ์กะ ภาค 1 ว่าเขมรที่อยู่ในเขตประเทศไทยระยะนี้เรียก ขอมแปรพัตร์ หรือที่เรียกว่า เขมรไทย คือเขตตั้งแต่ฝั่งแม่น้ำบางปะกงด้านตะวันออกไปจรดฝั่งตะวันตกของทะเลสาบเขมร เมื่อเขมรมีกำลังอำนาจก็จะเข้าครอบครองจนถึงนครนายก เมืองปราจีนบุรี เมืองฉะเชิงเทรา ทำให้คนไทยและคนเขมรปะปนกันเรื่อยมาหรือไม่ก็เป็นเขมรที่ถูกกวาดต้อนเข้ามาในคราวที่ไทยทำสงครามกับลาว เขมร และญวนบางส่วนก็อพยพเข้ามาพึ่งพระบรมโพธิสมภาร ชาวเขมรมีวิถีชีวิตความเป็นอยู่คล้ายคลึงกับคนไทย

¹⁸ อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 52.

¹⁹ อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 52.

²⁰ บังอร ปิยะพันธุ์. (2541). ลาวในกรุงรัตนโกสินทร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 106.

ประกอบอาชีพเพาะปลูก เลี้ยงสัตว์เช่นเดียวกับคนไทย ลักษณะของวัฒนธรรมก็คล้ายคลึงกัน เนื่องจากการผสมผสานทางวัฒนธรรมและทางสายเลือด

อนึ่ง เมื่อประเทศกัมพูชาเกิดภาวะสงครามภายในจากการที่เขมรแดงเข้าปกครองประเทศ ทำให้ชาวเขมรจำนวนมากอพยพลี้ภัยทางการเมืองเข้ามาอาศัยอยู่บริเวณชายแดนระหว่างไทย – กัมพูชา โดยผู้อพยพที่เข้ามาก่อนวันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2520 ปัจจุบันได้รับสัญชาติไทย แต่ผู้ที่อพยพเข้ามาหลังจากนั้นยังคงสถานะเป็นผู้อพยพที่สามารถแปลงสัญชาติได้หากรัฐบาลมีนโยบาย²¹ ซึ่งผู้อพยพส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในพื้นที่อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด และอำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว เป็นต้น

ชาวมอญ ในสมัยต้นรัตนโกสินทร์รัฐมีความจำเป็นต้องใช้แรงงานสัตว์ในการเดินทาง และการทำสงคราม โดยเลือกใช้แรงงานจากโค กระบือ ม้า และช้าง ซึ่งช้างเป็นสัตว์ที่พบได้ง่าย โดยเฉพาะในพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกง รัฐจึงมอบหมายให้ชาวมอญมีหน้าที่จับช้างป่ามาถวาย ดังพระราชพงศาวดารระบุว่าในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย มีพระบรมราชโองการให้ขุนอินทรมานายกองมอญเป็นผู้ดำเนินการจับช้างที่ดงศรีมหาโพธิ์เพื่อส่งเข้ามาที่กรุงเทพฯ ขุนอินทร์จึงได้เข้ามาตั้งหลักแหล่งเป็นกองจับช้างที่ดงนี้ ต่อมาชาวบ้านเรียกชุมชนนี้ว่า โคกมอญ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็นบ้านโคกไทย)²² ชาวมอญบางส่วนก็ได้ขยายออกมาจากพระประแดง ซึ่งเป็นย่านชุมชนมอญขนาดใหญ่เข้ามาตั้งถิ่นฐานตามคลองสำโรงและคลองประเวศบุรีรมย์

ชาวมุสลิม ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก พ.ศ. 2329 หัวเมืองมลายู ซึ่งเคยเป็นเมืองขึ้นของไทยมาตั้งแต่สมัยอยุธยาตั้งตนเป็นอิสระ พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจึงโปรดเกล้าให้ยกกองทัพไปตีเมืองปัตตานี และได้มีการกวาดต้อนเชลยศึกชาวปัตตานีเข้ามายังกรุงเทพฯ และโปรดให้แยกย้ายอาศัยอยู่ตามหัวเมืองทั้งเมืองนครนายก และเมืองฉะเชิงเทรา²³ บางส่วนอาศัยบริเวณริมคลองมหานาค คลองบางกะปิ จากเอกสารที่ระบุถึงว่าภายหลังการขูดคลอง

²¹ ศุภาวี มนต์เนรมิต. “เลียดินเฮย เขมรกรอฮอม (ลาก่อนเขมรแดง): เรื่องเล่าถึงความทรงจำและชีวิตบนเส้นพรมแดนในยุคโลกาภิวัตน์ของคนเขมรพลัดถิ่น.” วารสารสังคมลุ่มน้ำโขง 5,3 (กันยายน – ธันวาคม 2552). หน้า 68 – 69.

²² สุจิตต์ วงษ์เทศ. (ม.ป.ป.). ดงศรีมหาโพธิ์. (ม.ป.ท.). หน้า 30 - 31.

²³ พิมพ์อุมา ไตรสินธพ. (2548). คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 – 2500. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 52.

พระโขนง พ.ศ. 2380 – 2383 ได้มีชาวมลายูจากปัตตานีเข้ามาอาศัยอยู่ทางฝั่งของคลองพระโขนง รวมถึงเอกสารร่างตราสารน้อยถึงเมืองฉะเชิงเทราในสมัยรัชกาลที่ 4 กล่าวถึงการโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งองค์พระนโรดมพรหมบริรักษ์ ซึ่งเข้ามาอยู่กรุงเทพฯ ออกไปรับราชการ ณ เมืองอุดงมีชัย ได้ทูลขอพระราชทานญาติพี่น้องและพรรคพวกชาวเขมรจามจากฉะเชิงเทราออกไปด้วย 85 คน²⁴ หลักฐานเหล่านี้แสดงให้เห็นถึงการตั้งถิ่นฐานของชาวมุสลิมจากมลายูและจามในพื้นที่นี้อย่างต่อเนื่อง

ชาวจีน เป็นกลุ่มคนกลุ่มใหญ่ที่เข้ามาตั้งหลักแหล่งในพื้นที่ภาคตะวันออก (ดูตารางที่ 1) และมีบทบาททางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากพื้นที่ภาคตะวันออกเป็นชุมทางการค้าระหว่างภูมิภาคและมีทำเลที่ตั้งที่อุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากร อันสามารถสร้างรายได้ให้กับราษฎรแถบนี้มาตั้งแต่ปลายสมัยอยุธยาเป็นต้นมา กระทั่งสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นทิศทางการค้าเริ่มหันมาให้ความสนใจกับสินค้าเกษตรกรรมที่ผ่านกระบวนการผลิต ทำให้ชาวจีนซึ่งเป็นกลุ่มที่ได้รับสิทธิพิเศษจากการเกณฑ์แรงงานไพร่มีเสรีภาพและมีทุนเข้ามาจับจองพื้นที่ที่รกร้างเพื่อพัฒนาให้เป็นไร่นาขนาดใหญ่ นอกจากนี้ยังมีการนำเข้าแรงงานชาวจีนเพื่อมารับจ้างในกิจการต่าง ๆ ที่เติบโตในช่วงเวลานั้น เช่น การทำไร่พริกไทย ไร่ยาสูบ กิจการน้ำตาล การต่อเรือและการเป็นกุลีจีนรับจ้างตามท่าเรือ การก่อสร้างและงานโยธาธิการ

²⁴ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ.(2401) เลขที่ 4 จดหมายเหตุรัชกาลที่ 4, (จ.ศ.1220). อ้างถึงใน วรณี แพร่ลูกอินทร์. (2538). ความสำคัญของการผลิตเพื่อการค้าของเมืองฉะเชิงเทราในสมัยต้นรัตนโกสินทร์ก่อนสนธิสัญญาเบาว์ริง. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 106 – 107.

ตารางที่ 1 จำนวนชาวจีนในบัญชีสำมะโนครัว พ.ศ. 2446

ลำดับที่	มณฑล	จำนวนชาวจีน	ร้อยละ	หมายเหตุ
1	ราชบุรี	38,796	19.85	ไม่รวมชาวจีนในมณฑล กรุงเทพฯ ซึ่งเป็นแหล่งชาว จีนที่สำคัญที่สุดของประเทศ
2	ปราจีนบุรี	35,912	18.38	
3	นครชัยศรี	33,992	17.40	
4	ภูเก็ต	32,408	16.59	
5	กรุงเก่า	18,619	9.53	
6	จันทบุรี	10,080	5.16	
7	นครศรีธรรมราช	9,303	4.76	
8	นครสวรรค์	6,283	3.22	
9	พิษณุโลก	4,442	2.27	
10	ชุมพร	3,129	1.60	
11	นครราชสีมา	2,431	1.24	
รวม	11 มณฑล	195,395	100.00	

ที่มา: สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2441). ร.5 ม.2.14/9, กรมหมื่นดำรงฯตรวจราชการมณฑล
นครชัยศรี. อ้างถึงใน มณฑล คงแถมทอง. (2527). เศรษฐกิจข้าวและน้ำตาลทรายในกลุ่ม
แม่น้ำท่าจีน พ.ศ. 2398 – 2453. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาประวัติศาสตร์เอเชีย
ตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 21

กลางพุทธศตวรรษที่ 25 ประชากรชาวจีนในสยามส่วนใหญ่มักตั้งถิ่นฐานแถบชายฝั่ง
ทะเลและบริเวณลุ่มแม่น้ำสายใหญ่ ๆ มีการตั้งหลักแหล่งของชาวจีนทุก ๆ เมืองตลอดแนวชายฝั่ง
ทะเลตั้งแต่ตราดมาจนถึงที่ไทรบุรี พื้นที่ตอนในของภาคตะวันออกมีการตั้งหลักแหล่งของชาวจีนใน
บริเวณแม่น้ำบางปะกงเรื่อยมาจนถึงปราจีนบุรี โดยแพร่เบงกได้ตั้งข้อสันนิษฐานว่าการที่ชาวจีน
โดยเฉพาะชาวจีนแต้จิ๋วเข้ามาตั้งถิ่นฐานบริเวณเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะบริเวณประเทศ
ไทยเกิดจากความต้องการในการแสวงหาโอกาสทางเศรษฐกิจเนื่องจากมณฑลฝูเจี้ยนประสบปัญหา
ภัยธรรมชาติ โดยได้อพยพเข้ามาในช่วงพุทธศตวรรษที่ 25 และตั้งบ้านเรือนกระจายอยู่ตามบริเวณ

บางปลาสร้อย จันทบุรี บางปะกง แม่น้ำเจ้าพระยาตอนล่าง แม่น้ำท่าจีน และแม่น้ำแม่กลอง ตั้งแต่ พ.ศ. 2270 เป็นต้นไป²⁵ ประกอบกับข้อสันนิษฐานของสกินเนอร์ที่อธิบายว่าช่วงปี พ.ศ. 2343 – 2353 เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจครั้งใหญ่ มีการขยายพื้นที่ทางการเกษตร ทำให้ประชากรชาวจีนแต่จิวในชนบทเพิ่มมากขึ้น และเมื่อแบรดลีย์ได้เดินทางไปภาคตะวันออกในปี พ.ศ. 2379 ได้กล่าวถึงกลุ่มคนจีนที่เมืองจันทบุรีว่า ในเมืองมีชาวจีนแต่จิว และจีนฮกเกี้ยนเป็นจำนวนมาก และบริเวณตอนบนแม่น้ำในชนบทจะเต็มไปด้วยชาวจีนแต่จิวซึ่งประกอบอาชีพ ปลุกอ้อย พริกไทยและยาสูบ²⁶

นโยบายของรัฐไทยที่มีต่อชาวจีนอพยพค่อนข้างจะมีลักษณะพิเศษมากกว่าชนกลุ่มอื่น ในส่วนของการปกครองชาวจีนนั้นเสมือนเป็นชาวไทย แต่มีสิทธิพิเศษคือไม่ต้องถูกเกณฑ์แรงงานตามระบบไพร่ โดยต้องเสียเงินในอัตราตามที่รัฐกำหนด ทำให้สถานะทางสังคมของชาวจีนไม่แตกต่างจากคนไทย และสามารถเดินทางไปค้าขาย หรือประกอบอาชีพของตนได้อย่างสะดวก นอกจากนี้รัฐบาลไทยได้เปิดโอกาสให้พ่อค้าชาวจีนทำการผูกขาดการค้ามาขึ้นเรื่อย ๆ โดยที่พ่อค้าชาวจีนได้เข้าแข่งขันประมูลการผูกขาดทางการค้า การผลิตสุรา และการเก็บภาษีอากร โดยจ่ายเงินจำนวนหนึ่งให้แก่รัฐบาล เพื่อซื้อสิทธิในการออกไปซื้อสินค้าที่ผูกขาดตามชนบท เพื่อส่งเป็นสินค้าออกแต่เพียงผู้เดียว และการออกไปสำรวจผลผลิตนี้เป็นเหตุให้พ่อค้าชาวจีนได้อภิสิทธิ์ คือสามารถเดินทางค้าขายได้ทั่วพระราชอาณาจักร²⁷ ทำให้ชาวจีนกลายเป็นพ่อค้าคนกลาง นำผลผลิตทางเกษตรที่คนไทยประกอบอาชีพอยู่ในชนบท หรือสินค้าจากพ่อค้าชาวต่างประเทศ มาบริการให้แก่ผู้อุปโภคบริโภคที่อยู่ในชนบท และจากความเป็นอิสระของชาวจีนโดยไม่ต้องเป็นไพร่และทาส จึงเปิดโอกาสให้ชาวจีนสามารถใช้เวลาประกอบอาชีพได้อย่างเต็มที่ทำให้การค้าตกอยู่ในมือของชาวจีนดังกล่าว²⁸

²⁵ ภารดี มหาขันธ์ และนันทขญา มหาขันธ์. (2553). *ตระกูลแซ่ในจังหวัดชลบุรี: วิถีและพลัง*. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 37.

²⁶ สกินเนอร์, เจ. วิลเลียม. (2548). *สังคมจีนในประเทศไทย: ประวัติศาสตร์เชิงวิเคราะห์*. กรุงเทพฯ: มูลนิธิโครงการตำรา มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์. หน้า 83.

²⁷ สกินเนอร์, เจ. วิลเลียม. (2548). *สังคมจีนในประเทศไทย: ประวัติศาสตร์เชิงวิเคราะห์*. กรุงเทพฯ: มูลนิธิโครงการตำรา มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์. หน้า 27.

²⁸ สุดใจ พงศ์กล้า. (2528). *มณฑลปราจีนบุรีสมัยเริ่มแรกถึงสมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมขุนมรุพงษ์ศิริพัฒน์ (พ.ศ. 2436 – 2458)*. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 33.

นอกจากนี้ ในสมัยรัชกาลที่ 2 ถึงต้นรัชกาลที่ 5 พื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกง เป็นแหล่งผลิตน้ำตาลทรายซึ่งเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญแหล่งหนึ่งในขณะนั้น จึงทำให้ชาวจีนจำนวนมาก อพยพเข้ามาตั้งหลักแหล่งอยู่ในบริเวณนี้ โดยเฉพาะที่เมืองฉะเชิงเทราและชลบุรี ซึ่งการรวมกลุ่มเป็นจำนวนมากเช่นนี้บางครั้งก็ได้ก่อให้เกิดปัญหาขึ้น เช่น กรณีการเกิดจันทูเหี้ย หรือที่เรียกว่า อั้งยี่ เป็นการรวมกลุ่มของคนจีนบางกลุ่มกระทำผิดกฎหมาย ทั้งการลักลอบค้าข้าวและฝิ่นหนีภาษี รวมถึงการโจรกรรมและยกพวกทำร้ายร่างกาย ปัญหาเหล่านี้ลุกลามบานปลายจนเกิดเหตุการณ์อั้งยี่ที่ฉะเชิงเทราในปี พ.ศ. 2391²⁹ หรือการทะเลาะวิวาทสู้รบกันเอง ระหว่างกลุ่มอั้งยี่กลุ่มต่าง ๆ ที่ชลบุรี ในปี พ.ศ. 2458 เพื่อแย่งชิงผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ³⁰ แต่รัฐบาลได้พยายามแก้ไขปัญหาและปราบปรามได้สำเร็จ อย่างไรก็ตามชาวจีนที่ลี้ภัยไหล เข้ามาตั้งถิ่นฐานในพื้นที่ภาคตะวันออก ได้ผสมผสานกันทางสายเลือดกับคนไทย จนกลายเป็นคนไทยในที่สุด เนื่องจากชาวจีนมีขนบธรรมเนียมประเพณีตลอดจนการนับถือศาสนาคล้ายคลึงกับชาวไทย ตลอดจนชาวจีนเหล่านี้รู้จักการปรับตัวเองให้เข้ากับคนในหัวเมืองได้ดี จึงไม่เป็นที่รังเกียจในการอยู่ร่วมกันหรือการแต่งงานกับคนไทย และท้ายที่สุด ชาวจีนกลุ่มนี้นับเป็นกลุ่มที่มีบทบาทสำคัญในการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ภาคตะวันออก

กลุ่มอื่น ๆ ทางตะวันตกของภาคตะวันออกมีกลุ่มชาวมุสลิมปากีสถานได้ตั้งถิ่นฐานประกอบอาชีพอยู่ในบริเวณพื้นที่บางส่วนของจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี นครนายก ต่อมาได้แพร่กระจายไปยังจังหวัดระยอง และตราด³¹ ส่วนทางด้านทิศตะวันออกของภาคตะวันออกมีกลุ่มประชากรเชื้อสายญวนและคนกลุ่มน้อยได้แก่ ของ และกะเหรี่ยง อาศัยอยู่³²

นอกจากกลุ่มชาติพันธุ์ดังกล่าวแล้ว ในระยะหลังมีการอพยพเข้ามาตั้งหลักแหล่งและเข้ามาทำงานของคนจากพื้นที่อื่น เช่น คนจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือและคนกัมพูชา โดยอพยพมาจาก

²⁹ ภารดี มหาขันธ์ และนันท์ชญา มหาขันธ์. (2553). *ตระกูลแซ่ในจังหวัดชลบุรี: วิถีและพลัง*. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 42.

³⁰ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2458). ร.6 ม.8/3. *เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี กราบทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว*.

³¹ ภารดี มหาขันธ์. (2554). *การตั้งถิ่นฐานและพัฒนาการของภาคตะวันออกยุคต้น (ยุคก่อนประวัติศาสตร์ – ยุครัตนโกสินทร์ตอนต้น)*. (ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา). หน้า 25.

³² อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). *ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539*. (วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์). หน้า 54.

จังหวัดต่าง ๆ ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น จังหวัดสุรินทร์และศรีสะเกษ ซึ่งการเข้ามาทำงานหรือตั้งถิ่นฐานของคนจากภูมิภาคอื่นนี้ บางส่วนอพยพมาทั้งครอบครัวเป็นการเข้ามาตั้งถิ่นฐานถาวร บางพวกก็อพยพมาตามฤดูกาล โดยเฉพาะฤดูที่ว่างเว้นจากการผลิตในภาคการเกษตร

การตั้งถิ่นฐานของกลุ่มคนหลากหลายเชื้อชาติในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้นำมาซึ่งความเชื่อ ภาษา ขนบธรรมเนียมประเพณี ภูมิปัญญาและเทคโนโลยีในการประกอบอาชีพติดตัวเข้ามาในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น กลุ่มคนเชื้อสายจีน เข้ามาพร้อมเทคนิคและความรู้ในการต่อเรือสำเภา เรือประมง การทำประมง การเลี้ยงสัตว์ปีก การทำไร่อ้อย ไร่มันสำปะหลัง โรงสีข้าว อุตสาหกรรมน้ำตาล อุตสาหกรรมน้ำตาล การทำเส้นบะหมี่ ฯลฯ กลุ่มคนเชื้อสายลาวเข้ามาพร้อมเทคนิควิธีในการทำเครื่องจักสาน กลุ่มคนมุสลิมเข้ามาพร้อมกับเทคโนโลยีในการเลี้ยงสัตว์และการทำอาหาร กลุ่มคนญวนเข้ามาทำประมง การทำพลอย ช่างทอง และการทอเสื่อกก ฯลฯ แม้กระทั่งกลุ่มแรงงานอพยพจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่อพยพเข้ามา ทำให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นพื้นที่เหมาะแก่การพัฒนาทางเศรษฐกิจเนื่องจากมีความพร้อมทางด้านทรัพยากรมนุษย์

3.2.3 สภาพทั่วไปทางเศรษฐกิจ

การศึกษาสภาพทั่วไปทางด้านเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือในที่นี้จะกล่าวถึงสภาพทั่วไปของกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจ โดยจัดแบ่งเนื้อหาตามรูปแบบการผลิต คือ ด้านเกษตรกรรม และด้านหัตถอุตสาหกรรม

1) การผลิตด้านเกษตรกรรม

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการเพาะปลูกพืชพันธุ์ชนิดต่าง ๆ ทั้งพืชไร่และนาข้าว โดยบริเวณลุ่มแม่น้ำบางปะกง และลำน้ำสาขา สามารถส่งน้ำหล่อเลี้ยงพื้นที่ได้อย่างทั่วถึง ทำให้เหมาะสมสำหรับการทำนา ทำสวน ส่วนพื้นที่ดอนนั้นเหมาะสำหรับการทำไร่ ตลอดจนพื้นที่ทางตอนล่างของภาคติดชายฝั่งทะเลมีการทำประมงชายฝั่ง ก่อให้เกิดประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจต่อภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งผลผลิตที่สำคัญด้านเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีดังต่อไปนี้

การเพาะปลูกข้าว ที่ราบลุ่มตอนบนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีแม่น้ำบางปะกงและลำน้ำสาขาไหลผ่าน ประกอบกับสภาพภูมิศาสตร์ที่เอื้ออำนวยต่อการเพาะปลูกคือมีโคลนตมมาทับถมอยู่ตลอดเวลา ทำให้สภาพของดินบริเวณนี้มีความอุดมสมบูรณ์ด้วยแร่ธาตุ ทั้งยังทำให้ดินตะกอนสูงหนา

และเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว พื้นดินของพื้นที่บริเวณนี้ประกอบด้วยดินเหนียวปนทรายเล็กน้อยทำให้สามารถกักเก็บน้ำได้ดี จึงเหมาะสมกับการเพาะปลูกข้าวแบบนาขุ่มได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะบริเวณเมืองฉะเชิงเทรา นครนายก และปราจีนบุรี

ลุ่มแม่น้ำบางปะกงเป็นแหล่งผลิตข้าวที่สำคัญมาตั้งแต่สมัยอยุธยา จนกระทั่งรัฐไทยทำสนธิสัญญาเบาว์ริงกับอังกฤษในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น (พ.ศ. 2398) ส่งผลให้ระบบเศรษฐกิจของประเทศเปลี่ยนแปลงไปจากระบบเศรษฐกิจแบบยังชีพมาเป็นระบบเศรษฐกิจแบบการผลิตเพื่อการขาย ข้าวกลายเป็นสินค้าส่งออกสำคัญของไทยและได้เพิ่มความสำคัญมากขึ้นเรื่อย ๆ ตามความต้องการของตลาดโลก ดังนั้นความจำเป็นในการขยายพื้นที่ในการทำการเพาะปลูกข้าวเพื่อเพิ่มผลผลิตข้าวให้มากขึ้น และพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงเป็นเขตที่เหมาะสมในการปลูกข้าว ดังจะเห็นได้จากในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) ทรงส่งเสริมการขุดคลองทางด้านตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา อันมีทั้งคลองที่ดำเนินการขุดโดยรัฐและการให้สัมปทานแก่เอกชน ทั้งนี้เพื่อกระตุ้นให้เกิดการขยายตัวของพื้นที่เพาะปลูกข้าว

การขยายพื้นที่เพาะปลูกข้าวกระทำโดยการขุดคลองเข้าไปในพื้นที่รกร้างว่างเปล่า โดยคลองที่ขุดจะเป็นเส้นทางที่ช่วยเหลือในเรื่องการชลประทานและการคมนาคมขนส่งข้าว เพื่อเป็นแรงจูงใจให้ราษฎรเข้าไปตั้งรกรากและบุกเบิกพื้นที่เพื่อการทำนา การขุดคลองเพื่อการขยายพื้นที่เพาะปลูกในเขตภาคตะวันออกบริเวณลุ่มแม่น้ำบางปะกงนี้ ในสมัยรัชกาลที่ 5 มีทั้งคลองที่ดำเนินการขุดโดยรัฐ เช่น คลองนครเนื่องเขตต์ คลองประเวศบุรีรมย์ คลองที่เอกชนขุดเพื่อจับจองที่นา ได้แก่ คลองเปรมคลองหลวงแพ่ง คลองอุดมชลจร เป็นต้น³³ การขุดคลองในหัวเมืองของมณฑลปราจีนบุรี ในช่วงปีพ.ศ. 2419 – 2430 สามารถเปิดที่นา ได้ไม่ต่ำกว่า 1 แสน ถึง 1 แสน 5 หมื่นไร่³⁴ และสามารถช่วยเพิ่มผลผลิตข้าวได้เป็นอันมาก ส่วนเมืองนครนายกมีโครงการคลองรังสิตและโครงการทุ่งดงละคร

³³ ภารดี มหาขันธ์. (2555). การตั้งถิ่นฐานและพัฒนาการของภาคตะวันออกยุคปรับปรุงประเทศตามแบบสมัยใหม่จนถึงปัจจุบัน. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 166.

³⁴ สุดใจ พงศ์กล้า. (2528). มณฑลปราจีนบุรีสมัยเริ่มแรกถึงสมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมขุนมรุพงษ์ศิริพัฒน์ (พ.ศ. 2436 – 2458). วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 47.

ซึ่งโครงการดังกล่าวได้ส่งผลให้เกิดการขยายพื้นที่เพาะปลูกและการจับจองที่ดินบริเวณลุ่มแม่น้ำนครนายก³⁵

การประมง ลักษณะของการทำประมงในภูมิภาคนี้สามารถจำแนกได้ 2 ประเภท คือ การประมงน้ำจืด และประมงน้ำเค็ม

การประมงน้ำจืด ส่วนใหญ่เกิดขึ้นบริเวณเขตที่ติดกับแม่น้ำบางปะกงและลำน้ำสาขาลอดจนลำคลอง และหนองบึง ได้แก่ ในเขตเมืองฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี นครนายก การประมงในเขตนี้เป็นการผลิตอาหารเพื่อยังชีพภายในเมืองเท่านั้น ยกเว้นเมืองฉะเชิงเทราที่เป็นแหล่งประมงน้ำจืดขนาดใหญ่และสำคัญแหล่งหนึ่งของประเทศที่มีการเลี้ยงปลากันเป็นอาชีพ เช่น ปลาช่อน ปลาสลิด ปลาดุก ปลาหมอ ปลาหมอเทศ และชนิดอื่น ๆ ซึ่งฉะเชิงเทราเป็นเมืองที่มีชื่อเสียงมาตั้งแต่ครั้งโบราณว่าเป็นเมืองทำปลาแห้งขาย และที่คนทั่วไปเรียกเมืองฉะเชิงเทราว่า “แปดริ้ว” น่าจะสืบเนื่องมาจากปลาแห้งที่ได้จากเมืองนี้เป็นปลาขนาดใหญ่ที่แลเป็นริ้วได้แปดริ้ว ส่วนอุปกรณ์ที่ใช้เป็นอุปกรณ์ง่าย เช่น เบ็ด แห อวน เป็นต้น³⁶

การประมงน้ำเค็ม แต่เดิมเป็นการประมงขนาดเล็ก จับปลาเพื่อเป็นอาหารและถ้าเหลือก็ทำปลาตากแห้ง ปลาเค็มกันให้พอมีกินภายในครัวเรือน มีการส่งออกขายบ้างเล็กน้อย สมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น มีการจับสัตว์น้ำเค็มแถบเมืองชลบุรี ได้แก่พวกปลาทะเลชนิดต่าง ๆ ปู หอย กุ้ง เป็นต้น โดยวิธีการจับปลาได้วิวัฒนาการจากแบบง่าย ๆ จากการใช้เครื่องมือประเภทเบ็ด ยอ แห มาเป็นการใช้โป๊ะ เรือตักเก ดั้งที่ปาลเลกัวซ์ได้บรรยายไว้ว่า

... ข้าพเจ้าได้แวะขึ้นที่บางปลาสร้อย เมืองนี้ตั้งอยู่ชายแดนใต้อำเภอนมโหฬาร ปลาชุมชุม ฉะนั้นการจับปลาจึงทำได้มากอย่างไม่น่าเชื่อที่เดียว เมื่อผ่านเข้าไปในตลาดจะเห็นปลาชนิดต่าง ๆ กองใหญ่ ๆ และด้วยเงินเพียงเฟื้อง (7ซูล์)

³⁵ สุดใจ พงศ์กล้า. (2528). มณฑลปราจีนบุรีสมัยเริ่มแรกถึงสมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมขุนมรุพงษ์ศิริพัฒน์ (พ.ศ. 2436 – 2458). วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 249.

³⁶ ศรีอยุธยา คันธาสี. (2540). พัฒนาการทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ. 2419 – 2475. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 52.

เดียว ข้าพเจ้าอาจซื้อปลาเลี้ยงคนที่ไปด้วยกันได้ตั้ง 15 คน พลเมืองทั้งไทยจีน
ร่วมกัน 6,000 คน เป็นพ่อค้าและชาวประมง...³⁷

ในช่วงสมัยรัชกาลที่ 5 สินค้าประมงน้ำเค็มจากบริเวณบ้านอ่างศิลา ชลบุรี เช่น ปลาทุ
เค็ม เป็นสินค้าส่งออกไปยังกรุงเทพฯ และต่างประเทศในปริมาณประมาณหมื่นตัวเศษ และ
หอยแมลงภู่ส่งออกได้ปีละ 1,300 ทาบเศษ³⁸ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าคนเมืองชลบุรีประกอบอาชีพประมง
เป็นส่วนใหญ่ ต่อมาภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 รูปแบบการทำประมงของชาวบ้านได้เปลี่ยนจาก
การใช้เรือตักเกเป็นการใช้อวนลาก เนื่องจากความต้องการสินค้ามีมากขึ้น ซึ่งการใช้อวนลากต้อง
ลงทุนจำนวนมากและออกทะเลคราวละประมาณ 7 - 14 วัน การใช้อวนลากทำให้ปริมาณปลามี
จำนวนเพิ่มมากขึ้นและมีผลทำให้อุตสาหกรรมประมงขยายตัวใหญ่ขึ้น ทั้งนี้ในพื้นที่จังหวัดชลบุรีนั้นไม่
นิยมใช้เรื่อน้ำลึกขนาดใหญ่ เนื่องด้วยข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์ทำให้ทะเลแถบชลบุรีมีความตื้นเขิน จาก
การที่ตะกอนดินของแม่น้ำบางปะกงพัดพามาทับถมกันเป็นดินเลน

การประมงส่วนใหญ่ในพื้นที่จังหวัดจันทบุรีเป็นการดำเนินการโดยกลุ่มคนญวน โดยนิยม
ทำการประมงในเดือนกรกฎาคม - สิงหาคม ซึ่งเป็นฤดูที่มีคลื่นลมแรงจัด สำหรับเครื่องมือที่ใช้ในการ
จับปลานิยมใช้อวนลากเป็นหลัก นอกนั้นบางครั้งใช้ลากเบ็ด ยกยอ โพงพาง ปลาที่ชุกชุมในพื้นที่อ่าว
ไทย ได้แก่ ปลาอินทรี ปลาดาบขาว ปลาเกะ และปลาจาระเม็ด เป็นต้น³⁹

การทำไร่และการทำสวน พื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงเป็นพื้นที่ที่เอื้ออำนวยต่อการ
เพาะปลูกทั้งการทำนาเพาะปลูกข้าว และการทำไร่ทำสวน เนื่องจากมีแม่น้ำบางปะกงเป็นเสมือนเส้น
เลือดใหญ่ ทำให้สองฟากฝั่งแม่น้ำบางปะกงเป็นพื้นที่ที่มีการทำสวนจาก มะพร้าว หนาก และผลไม้
เช่น มะม่วง สับปะรด โดยเฉพาะบริเวณตอนใต้ของกลุ่มแม่น้ำบางปะกงในเขตเมืองฉะเชิงเทรา และ
ชลบุรี

³⁷ มงเซญอร์ ปาลเลกัวซ์. (2552). เล่าเรื่องกรุงสยาม. นนทบุรี: ศรีปัญญา. หน้า 72.

³⁸ ภารดี มหาขันธ์. (2552). พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ชลบุรี. ชลบุรี: สาขาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และ
สังคมศาสตร์มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 73 - 74.

³⁹ ศรีญา คันธาสีพ. (2540). พัฒนาการทางเศรษฐกิจกลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ. 2419 - 2475. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตร
มหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 104.

อ้อย เป็นพืชที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจชนิดหนึ่งมาตั้งแต่รัชกาลที่ 2 โดยเฉพาะอุตสาหกรรมน้ำตาล อุตสาหกรรมน้ำตาลทรายของไทยก่อตัวขึ้นตั้งแต่สมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น โดยกลุ่มชาวจีนอพยพเป็นกลุ่มที่มีบทบาทสำคัญในการทำน้ำตาลทรายในช่วงสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย (รัชกาลที่ 2) โดยเริ่มทำอย่างจริงจังภายใต้การสนับสนุนของรัฐบาลสยามเมื่อประมาณ พ.ศ. 2353 น้ำตาลทรายที่ผลิตได้นั้นมีคุณภาพดี และหลังจากเริ่มผลิตดังกล่าวอุตสาหกรรมน้ำตาลทรายได้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว จนสามารถเป็นสินค้าส่งออกได้ในปริมาณสูงในเวลาต่อมา

การเพาะปลูกอ้อยและการผลิตน้ำตาลทรายมีอยู่มากในเมืองสาครบุรี นครไชยศรี ฉะเชิงเทรา บางปาสร้อย (ชลบุรี) และพนัสนิคม ภาพของการผลิตน้ำตาลทรายในภาคตะวันออกได้ปรากฏอย่างเด่นชัดในการบันทึกของปาลเลกซ์ ซึ่งได้กล่าวว่า

“...ที่บางปาสร้อย...มีการเพาะปลูกอันอุดมสมบูรณ์มาก มีข้าว
น้ำตาล ยาสูบชนิดดี ผลไม้เอนกอนันต์...ถึงเมืองแปดริ้ว...ทั้งจังหวัดเป็นที่ราบ
ใหญ่อุดมสมบูรณ์ไปด้วยนาข้าว สวนผลไม้ และไร่อ้อย มีโรงสีอ้อยไม่ต่ำกว่า
20 โรง ซึ่งเจ้าของเป็นคนจีน...”⁴⁰

ในช่วงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 3) ต่อเนื่องถึงสมัยรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 4) อุตสาหกรรมน้ำตาลทรายได้มีอัตราการเจริญเติบโตสูงมากขึ้น มีการขยายพื้นที่เพาะปลูกอ้อยและก่อตั้งโรงงานสีอ้อยตามเมืองต่าง ๆ เนื่องจากปริมาณการส่งออกน้ำตาลทรายมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น จนกระทั่งรัฐบาลในสมัยรัชกาลที่ 4 แบ่งพื้นที่การตั้งเจ้าภาษีน้ำตาลออกไปถึง 3 เขต รวม 36 หัวเมือง โดยเมืองฝ่ายตะวันออกทั้ง 9 หัวเมืองรวมอยู่ในเขตที่ 2 ได้แก่ เมืองฉะเชิงเทรา นครนายก ปราจีนบุรี พนัสนิคม ชลบุรี บางละมุง ระยอง ตราก และจันทบุรี⁴¹ ในช่วงเวลาดังกล่าวอุตสาหกรรมน้ำตาลทรายมีความก้าวหน้าอย่างมาก และมีปริมาณการส่งออกเพิ่มขึ้นตามลำดับ จนกระทั่งปี พ.ศ. 2402 ไทยสามารถส่งออกน้ำตาลทรายได้ถึง 203,596 หาบ⁴² แต่ทั้งนี้ปริมาณน้ำตาลทราย แรงงานในอุตสาหกรรมน้ำตาลทราย เครื่องมือใน

⁴⁰ มงเซญอร์ ปาลเลกซ์. (2552), เล่าเรื่องกรุงสยาม. นนทบุรี: ศรีปัญญา. หน้า 72 – 73.

⁴¹ อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477 - 2539. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 60.

⁴² ศุภรัตน์ เลิศพาณิชย์กุล. (2534). อุตสาหกรรมน้ำตาลทรายในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น. วารสารสุโขทัยธรรมาราช. 4(3) (กันยายน – ธันวาคม 2534). หน้า 54.

การผลิต การขนส่งและการค้า เป็นเรื่องภายใต้การควบคุมของคนจีนทั้งหมด เนื่องจากแรงงานไทยติดพันระตามระบบมูลนาย – ไพร⁴³

ผลกำไรจากการค่าน้ำตาลได้เป็นเครื่องชักจูงใจให้ผู้ที่มีทุนทรัพย์ทั้งชาวไทยและชาวจีนเข้ามาตั้งโรงหีบอ้อยในพื้นที่นี้เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากพื้นที่นี้เป็นแหล่งเพาะปลูกอ้อยขนาดใหญ่มีแรงงานรับจ้างชาวจีนเพียงพอสำหรับการขยายธุรกิจนี้ ด้วยผลตอบแทนที่คุ้มค่า และสามารถทำอะไรได้เร็ว ทำให้นายทุนชาวไทยให้ความสนใจเข้าร่วมลงทุนธุรกิจนี้เพื่อทดแทนรายได้จากการค้าของป่าซึ่งเป็นแหล่งรายได้สำคัญเริ่มลดบทบาทลง นายทุนไทยทั้งพระมหากษัตริย์ พระบรมวงศานุวงศ์และขุนนางหันมาให้ความสนใจลงทุนในกิจการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมน้ำตาล ทั้งการให้กู้ยืมเงินลงทุน เช่น กรณีจีนโตและหลงจู๊ยืมเงินไปให้หลงจู๊เอนาน บ้านสัมปทวนทำโรงงานน้ำตาล และการเข้ามาลงทุนเอง เช่น โรงน้ำตาลทรายของหลวงในเมืองฉะเชิงเทรา โรงหีบอ้อยของพระเจ้าน้อยยาเธอกรมหมื่นวงศาธิราชสนิท ที่บ้านใหม่ แขวงเมืองฉะเชิงเทรา และการร่วมทุนระหว่างขุนนางไทยและชาวจีน เช่น กรณี หลวงพิทักษ์ทศกร (นายอากรชาวจีน) ร่วมออกทุนให้จีนยี่ตั้งโรงหีบอ้อยที่เมืองฉะเชิงเทราเป็นเงิน 77 ชั่ง โดยมีขุนนางตระกูลบุญนาคนเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์อย่างแท้จริงอยู่เบื้องหลัง⁴⁴

ความต้องการน้ำตาลในตลาดโลกทำให้น้ำตาลสูงขึ้น เจ้าของโรงหีบต้องแย่งกันซื้ออ้อยจากเกษตรกรเพื่อกักตุนวัตถุดิบในการผลิตให้เพียงพอต่อการผลิตน้ำตาลตลอดทั้งปี ทำให้อ้อยมีราคาสูง เกิดความขาดแคลน รัฐบาลจึงส่งเสริมให้มีการขยายพื้นที่ปลูกอ้อย โดยทางกรุงเทพฯ ส่งเงินเข้ามาให้เจ้าเมืองฉะเชิงเทราจัดซื้ออ้อยจากราษฎรเมืองฉะเชิงเทราที่ปลูกอ้อยเพื่อการค้าในราคาที่ราษฎรซื้อขายแก่กัน และให้พระยาวิเสทภูไชย เจ้าเมืองฉะเชิงเทราและกรมการจัดแจงหาที่ให้ราษฎร ไทย จีนในแขวงเมืองฉะเชิงเทราทำสวนอ้อย และโรงหีบอ้อยขึ้นให้เหมือนเมืองนครไชยศรี ซึ่งมีการขยายการผลิตน้ำตาลมาก่อนบางปะกง⁴⁵

⁴³ ภารดี มหาขันธ์. (2555). การตั้งถิ่นฐานและการพัฒนาการของภาคตะวันออกยุคปรับปรุงประเทศตามแบบสมัยใหม่จนถึงปัจจุบัน. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 154.

⁴⁴ พิมพ์อุมา โตสินธพ. (2548). คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 – 2500. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 63.

⁴⁵ พิมพ์อุมา โตสินธพ. (2548). คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 – 2500. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 64 - 65.

ต่อมาช่วงหลังจากปี พ.ศ. 2402 การส่งออกน้ำตาลทรายของไทยประสบปัญหา เนื่องจากต้นทุนการผลิตน้ำตาลทรายสูงกว่าของประเทศเพื่อนบ้าน ประกอบกับในปี พ.ศ. 2413 กลุ่มประเทศยุโรปซึ่งเคยเป็นคู่ค้าในการซื้อน้ำตาลทรายนั้นสามารถผลิตน้ำตาลทรายจากหัวผักกาด สำหรับการบริโภคเองได้ ขณะเดียวกันวิธีการผลิตน้ำตาลของไทยมีวิธีล้าหลัง ทำให้ต้นทุนการผลิตสูง ราคาน้ำตาลจึงมีราคาแพง ไม่สามารถแข่งขันกับน้ำตาลที่ผลิตในฟิลิปปินส์ คิวบา และชวาได้ ทำให้อุตสาหกรรมน้ำตาลไทยเริ่มเสื่อมลงเรื่อย ๆ การส่งออกเริ่มลดลงเป็นเพียงการส่งออกเป็นครั้งคราว และยุติการส่งออกอย่างสิ้นเชิงเมื่อ พ.ศ. 2432 อุตสาหกรรมน้ำตาลทรายจึงอยู่ในภาวะซบเซา การผลิตส่วนใหญ่เป็นการผลิตเพื่อการบริโภคภายในประเทศเท่านั้น รวมทั้งต้องเริ่มส่งน้ำตาลเป็นสินค้า นำเข้า เพราะโรงงานน้ำตาลภายในประเทศประสบปัญหาขาดทุนจนต้องปิดกิจการ ในขณะที่ อุตสาหกรรมน้ำตาลทรายกำลังตกต่ำ ธุรกิจการค้าข้าวเริ่มก่อตัวขึ้นหลังการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง และกำลังเติบโตขยายตัวออกไปตามความต้องการของตลาดโลก สิ่งที่มาตามคือการลดลงของจำนวน เนื้อที่ในการปลูกอ้อยและเปลี่ยนมาปลูกข้าว

อย่างไรก็ตามในช่วงที่เกิดสถานการณ์การส่งออกน้ำตาลทรายซบเซา แต่บริเวณพื้นที่ จังหวัดชลบุรียังคงมีการผลิตน้ำตาลทรายอยู่เพื่อใช้ในการบริโภคภายในประเทศ เนื่องจากสภาพ ภูมิศาสตร์เหมาะแก่การทำไร่มากกว่าทำนา อีกทั้งการผลิตน้ำตาลในชลบุรีมีความแตกต่างจากการ ผลิตในภูมิภาคอื่น ๆ ที่ส่วนใหญ่เจ้าของโรงหีบอ้อยจะเป็นผู้ปลูกอ้อยหรือเจ้าของไร่อ้อยเอง ไม่ เหมือนกับพื้นที่อื่น ๆ ที่ผู้ปลูกอ้อยส่วนใหญ่ต้องกู้เงินจากเจ้าของโรงหีบ และการทำน้ำตาลทรายของ ชลบุรีจะทำเป็นน้ำตาลทรายแดงมากกว่าน้ำตาลทรายขาว เนื่องจากต้นทุนการผลิตต่ำกว่ามากและใช้ เวลาในการผลิตไม่มากเท่าน้ำตาลทรายขาว⁴⁶ ดังนั้นเมื่อเทียบปริมาณและการผลิตแล้วจะได้กำไร มากกว่าน้ำตาลทรายขาว จึงทำให้กลุ่มผู้ประกอบการในพื้นที่ชลบุรีรวมถึงในภาคตะวันออกเฉียงผลิต น้ำตาลทรายแดง ไม่ผลิตน้ำตาลทรายขาวเหมือนกลุ่มผู้ผลิตแถบลุ่มแม่น้ำท่าจีน (นครไชยศรี)⁴⁷

⁴⁶ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2443). ร.5, ม.2 14/39 เล่ม 3 จดหมายเหตุรายวันเสนาบดีกระทรวงมหาดไทยไปตรวจ ราชการเมืองชลบุรี ฉะเชิงเทรา. อ้างถึงใน สุดใจ พงศ์กล้า. (2528). มณฑลปราจีนบุรีสมัยเริ่มแรกถึงสมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรม ขุนมรุพงศ์ศิริพัฒน์ (พ.ศ. 2436 – 2458). วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนคริน ทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 282.

⁴⁷ ภารดี มหาขันธ์. (2555). การตั้งถิ่นฐานและพัฒนากิจการของภาคตะวันออกเฉียงใต้ยุคปรับปรุงประเทศตามแบบสมัยใหม่จนถึง ปัจจุบัน. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 155.

สับประด เป็นพืชชนิดหนึ่งที่นิยมปลูกในพื้นที่ภาคตะวันออก นิยมปลูกกันมากในมณฑลปราจีนบุรี โดยเฉพาะที่เมืองปราจีนบุรีและฉะเชิงเทรา ในเขตอำเภอพนมสารคาม และสนามไชยเขต ส่วนในพื้นที่ชลบุรีนั้น สับประदनิยมปลูกกันมากในช่วงหลังจากที่มีการนำเอาสับประดพันธุ์ชวามาทดลองปลูกที่ศรีราชา การปลูกสับประดในช่วงเริ่มแรกนั้นผู้ที่เป็นเจ้าของไร่ส่วนใหญ่จะเป็นคนจีน ส่วนการค้าขายสับประदनั้นจะมีพ่อค้าไปรับซื้อแบบเหมาไหมดและนำไปขายต่อยังพื้นที่อื่น ๆ ซึ่งส่วนใหญ่ก็จะส่งเข้ามาขายยังกรุงเทพฯ เพราะสับประดเป็นผลไม้ที่สามารถเก็บและบรรทุกได้ง่ายกว่าผลไม้ชนิดอื่น ๆ จึงสะดวกต่อการขนส่งสินค้า⁴⁸ การปลูกสับประดในพื้นที่ภาคตะวันออกปรากฏในพระราชหัตถเลขารัชกาลที่ 5 คราวเสด็จประพาสมณฑลปราจีนบุรีใน พ.ศ. 2442 ทรงบรรยายถึงสภาพภูมิศาสตร์ของเมืองบางคล้าไว้ว่า

...แวะเข้าปากน้ำเจ้าโล้ ซึ่งเป็นลำน้ำไปเมืองพนมสารคามและเมืองสนามไชยเขต ตอนข้างนอกราวกับแม่น้ำนครนายก ต่อเข้าไปจึงแคบลง เป็นที่สวนไร่บริบูรณ์ดีมาก ไร่สับประดแลดูสุดตาทั้ง 2 ฝาก...⁴⁹

ในปี พ.ศ. 2454 มีชาวจีนสิงคโปร์ชื่อ จินตันกะก็และจินโกนจาย เป็นชาวจีนฮกเกี้ยนมีกิจการทำสับประดกระป๋องอยู่ 7 โรงงานที่สิงคโปร์ ได้เดินทางเข้ามาในประเทศไทยและทำการสำรวจตลาดและปริมาณสับประดที่เมืองฉะเชิงเทรา และเห็นว่ามีความเหมาะสมที่จะตั้งโรงงานสับประดกระป๋อง จึงทำหนังสือขออนุญาตผูกขาดการทำสับประดกระป๋องเป็นเวลา 20 ปี โดยขอตั้งโรงงานที่ตำบลเตาสุรา แขวงเมืองฉะเชิงเทรา และขอใช้สินค้าว่า “เคี่ยมโล้” แม้ว่าคำขอนั้นจะไม่ปรากฏการอนุญาตเนื่องจากการเป็นการขอผูกขาด จนต่อมาในปีพ.ศ. 2455 ปรากฏว่าได้มีการตั้งโรงงานสับประดกระป๋องขึ้นที่เมืองฉะเชิงเทราแห่งหนึ่ง ตั้งอยู่ใกล้ปากน้ำเจ้าโล้ เมื่อพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จทอดพระเนตรโรงงานสับประดกระป๋อง แม้ว่าจะไม่สามารถระบุได้ว่าใครเป็นเจ้าของแสดงให้เห็นได้ว่า อุตสาหกรรมสับประดกระป๋องในประเทศไทยเกิดขึ้นครั้งแรกที่เมืองฉะเชิงเทราและ

⁴⁸ สุดใจ พงศ์กล้า. (2528). **มณฑลปราจีนบุรีสมัยเริ่มแรกถึงสมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมขุนมรุพงษ์ศิริพัฒน์** (พ.ศ. 2436 – 2458). วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 284.

⁴⁹ จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระบาทสมเด็จพระ. (2503). **พระราชหัตถเลขา เอกสารรัชกาลที่ 5 เสด็จประพาสมณฑลปราจีนบุรี**. พระนคร: คณะการพิมพ์. พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานฉานกิจศพนางแม่น บุปผาพันธ์ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2502. หน้า 12 - 13. อ้างถึงใน ศรีญา คันธสิข. (2540). **พัฒนาการทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ. 2419 – 2475**. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 63.

กิจการเจริญก้าวหน้าจนสามารถส่งออกสับปะรดกระป๋องไปจำหน่ายยังต่างประเทศได้ ดังรายงานของ หม่อมเจ้าพร้อมพงศ์อิทธิราช อธิบดีกรมศุลกากร ว่าในปี พ.ศ. 2454 มีสินค้าส่งออกชนิดใหม่คือ ผล สับปะรดแช่อิ่มบรรจุกระป๋อง ในอีก 3 ปีต่อมาปริมาณรายได้จากการส่งออกสับปะรดกระป๋องเป็น เงิน 12,000 บาท⁵⁰ สำหรับการเกิดโรงงานสับปะรดกระป๋องดังกล่าว ทำให้เศรษฐกิจขยายตัวมากขึ้น เพราะช่วยให้การค้าขายสับปะรดได้ราคาดี สภาพชีวิตของราษฎรบางส่วนเปลี่ยนแปลงไปจากการทำ ไร่สวนมาเป็นแรงงานในโรงงานอุตสาหกรรมขนาดเล็กแทน เพราะโรงงานหนึ่งจะใช้แรงงานถึง 400 คน

นอกจากการปลูกสับปะรดแล้วพื้นที่ภาคตะวันออกยังมีการเพาะปลูกผลไม้ชนิดอื่น ๆ ดังเช่นที่ ชัย เรืองศิลป์ ได้ตั้งข้อสังเกตไว้ว่า ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดเกล้าฯ ให้ตั้งข้าหลวงเดินสวนสำรวจต้นไม้ที่จะต้องเรียกเก็บอากรส่วนใหญ่ไปตามหัวเมืองต่าง ๆ เช่น สมุทรปราการ กรุงเทพฯ สมุทรสาคร สมุทรสงคราม นครไชยศรี ราชบุรี เพชรบุรี และฉะเชิงเทรา ต้นไม้ที่มีการสำรวจดังกล่าวมี 7 ชนิดได้แก่ หมาก มะพร้าว พลู มะม่วง ทุเรียน มังคุด และยางสาด ซึ่งจะเห็นได้ว่าเมืองฉะเชิงเทรามีการเพาะปลูกผลไม้เป็นที่ขึ้นชื่อ จนส่วนกลางต้องส่งคนมาสำรวจเพื่อ เก็บอากร⁵¹

ยาสูบ เป็นสินค้าที่ไทยเคยนำเข้าจากจีนเพื่อใช้บริโภคในหมู่ชนชั้นสูง ส่วนราษฎร ก็มีการผลิตเพื่อใช้บริโภคในครัวเรือนเท่านั้น ต่อมาเมื่อชาวจีนอพยพเข้ามาอาศัยมากขึ้นก็ได้นำพันธุ์ยาสูบ เข้ามาปลูกในไทยและส่งออกขายยังจีนและเวียดนาม โดยมีการระบุถึงแหล่งผลิตที่เมืองบางปลาสร้อย และเมืองจันทบุรี

กิจการป่าไม้ สภาพภูมิศาสตร์ของพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกง มีบริเวณที่เป็นป่าไม้อยู่ทาง ตอนเหนือและตอนกลางของพื้นที่ ได้แก่บริเวณทางตอนเหนือของนครนายก สนามไชยเขต ปราจีนบุรี และบางส่วนของชลบุรีที่ติดกับระยองและจันทบุรี ป่าไม้แถบนี้เป็นป่าเบญจพรรณ ได้แก่

⁵⁰ สุดใจ พงศ์กล้า. (2528). *มณฑลปราจีนบุรีสมัยเริ่มแรกถึงสมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมขุนมรุพงษ์ศิริพัฒน์* (พ.ศ. 2436 – 2458). วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 285-287.

⁵¹ ภารดี มหาขันธ์. (2555). *การตั้งถิ่นฐานและพัฒนาการของภาคตะวันออกยุคปรับปรุงประเทศตามแบบสมัยใหม่จนถึง ปัจจุบัน*. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 142.

ไม้ยาง เต็ง รัง ไม้ประดู่ ไม้แก่น ไม้แดงและไม้อื่น ๆ⁵² โดยเฉพาะป่าไม้ในพื้นที่ชลบุรีที่มีความอุดมสมบูรณ์อย่างมาก สืบเนื่องจากการที่ชลบุรีเป็นมีสถานะเป็นเมืองส่วยไม้แดงในสมัยอยุธยา จนเป็นที่มาของชื่อตำบลหนึ่งในชลบุรีคือ ตำบลหนองไม้แดง⁵³

จากความอุดมสมบูรณ์ของป่าไม้ในพื้นที่ภาคตะวันออกทำให้มีผู้สนใจที่จะทำเป็นอุตสาหกรรมป่าไม้ ดังปรากฏในบัญชีอนุญาตทำป่าไม้ของกรมป่าไม้ที่ทำการสำรวจเมื่อปี พ.ศ. 2445 ว่ามีผู้ขออนุญาตทำป่าไม้ในภาคตะวันออกอยู่ 2 รายคือ

1. กรมหมื่นอดิศรอุดมเดชขอทำป่าไม้กระยาเลยที่ ตำบลหนองเคี่ยม เมืองนครนายก ต่อกับสระบุรี

2. บริษัทศรีมหาราชา ของเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี ขอทำป่าไม้กระยาเลยที่ตำบลศรีราชา แขวงเมืองบางละมุง พื้นที่ขอสัมปทานนั้นอยู่ระหว่างหนองค้อทางทิศตะวันออกไปจรดทิศตะวันตกที่ตำบลโรงโ๊ะ ทิศเหนือตั้งแต่เขาหุบบอนไปจนถึงทิศใต้ที่เขาหลัง⁵⁴ แต่การดำเนินงานประสบปัญหาขาดทุน จนกระทั่งบริษัทต้องกู้เงินจากพระคลังข้างที่ โดยให้บริษัท-ปูนซีเมนต์ไทย ซึ่งเป็นบริษัทในเครือทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ขอโอนกิจการไปทำต่อ โดยร่วมทุนกับบริษัทไต้หวัน และฮ่องกงเปิดเป็นบริษัทใหม่ และยกเลิกกิจการเดิมทั้งหมด แต่ขอสงวนสิทธิในการทำป่าไม้

กิจการป่าไม้ที่เปิดดำเนินการโดยเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีนี้นับว่าเป็นกิจการป่าไม้แห่งแรกของไทยในพื้นที่ภาคตะวันออก ที่มีการลงทุนจำนวนมาก มีการติดตั้งเครื่องจักรทำทางรถไฟตลอดจนมีรถไฟบรรทุกซุงลากไม้ แต่เนื่องจากการบริหารจัดการไม่ดี และการลงทุนที่บ้านปลายในเรื่องของรถไฟ ทำให้เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีต้องกู้เงินจากพระคลังข้างที่ อย่างไรก็ตามการดำเนินงาน

⁵² ภารดี มหาขันธ์. (2555). การตั้งถิ่นฐานและพัฒนาการของภาคตะวันออกยุคปรับปรุงประเทศตามแบบสมัยใหม่จนถึงปัจจุบัน. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 35 – 36.

⁵³ ภารดี มหาขันธ์. (2553). บริษัทศรีมหาราชา จำกัด. ชลบุรี: สาขาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 19.

⁵⁴ ภารดี มหาขันธ์. (2553). บริษัทศรีมหาราชา จำกัด. ชลบุรี: สาขาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 30.

กิจการของบริษัทช่วยส่งเสริมให้ราษฎรมีอาชีพ โดยบริษัทรับเข้าเป็นลูกจ้างบริษัท ตลอดจนได้ช่วยขยายตลาดในการค้าขายผลประโยชน์จากป่า เช่น ไม้ น้ำมันยาง ได้ ชน ให้กว้างขวางมากยิ่งขึ้น⁵⁵

การหัตถกรรม ผลผลิตทางด้านงานหัตถกรรมส่วนใหญ่เป็นงานหัตถกรรมภายในครัวเรือนและทำการค้าขายแลกเปลี่ยนกันภายในท้องถิ่นเป็นหลัก แต่เมื่อผลิตได้ในปริมาณมากเกินความต้องการก็จะส่งออกไปขายตามหัวเมืองอื่น ๆ เช่น สานกระบุง ตะกร้า การทำไม้พาย ไม้แจว ทอผ้า ทอเสื่อ และอื่น ๆ การทำงานหัตถกรรมดังกล่าวจะนิยมทำในยามว่างจากการทำนา ทำไร่ และการประมง ดังนั้นผลผลิตที่ได้จึงมีไม่มากนัก หัตถกรรมที่พอจะมีชื่อเสียงในเขตนี้ ได้แก่ การทอผ้า การทำไม้ ครกหิน ของราษฎรในพื้นที่อ่างศิลา เมืองชลบุรี นอกจากนี้ยังมีหัตถกรรมอื่น ๆ อีกที่ทำกันในพื้นบ้าน เช่น การทอเสื่อ จักสาน ต่อเรือ ถักแห อวน

กิจการเหมือง ทรัพยากรธรรมชาติในภาคตะวันออกเฉียงใต้มีแร่ธาตุ ได้แก่ ทองคำ พลวง ดีบุก อัญมณี โดยแร่ธาตุที่ได้รับความสนใจที่จะค้นหาเพื่อนำมาเพิ่มมูลค่าก่อนชนิดอื่น ๆ คือ ทองคำ ดังที่คาร์ล บอร์ค ได้บันทึกไว้ว่า “...ในราชอาณาจักรนี้ (สยาม) มีทองคำอยู่หลายแห่งซึ่งที่เมืองกบินทร์บุรีอยู่ทางตะวันออกของกรุงเทพฯ...”⁵⁶ ซึ่งเชื่อกันว่าการขุดทองที่กบินทร์บุรีนั้นมีมาก่อน พ.ศ. 2416 โดยกลุ่มคนจีนเป็นผู้เริ่มขุดค้นหาด้วยวิธีการง่าย ๆ คือการนำเอาก้อนศิลาที่มีแร่ทองผสมอยู่มาเผาไฟและทุบให้ละเอียดจะได้เนื้อทองคำปนออกมา การทำทองในเวลานั้นจะได้ทองจำนวนมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับความสามารถของผู้ค้นหาทอง⁵⁷

ต่อมารัฐบาลไทยได้มอบหมายให้ขุนนางชั้นผู้ใหญ่ออกไปดำเนินการตั้งเครื่องจักรขุดแร่ทองคำโดยใช้ทุนของพระคลังข้างที่ แต่การขุดแร่ทองคำดังกล่าวประสบกับภาวะขาดทุน รัฐบาลจึงได้เปลี่ยนนโยบายให้เอกชนหรือบริษัทต่างชาติเข้ามาดำเนินการแทน โดยเฉพาะในช่วงปี พ.ศ. 2429 เป็นต้นมา ได้มีชาวต่างชาติเข้ามาขออนุญาตทำเหมืองแร่ทองคำหลายรายด้วยกัน เช่น บริษัทปราจิณ ไม้ลั่นิง ชินดิเคต บริษัทบ่อแร่ทองคำเมืองวัดนา (Monsieur Henri Jacob) บริษัทกระบิ่นทร์ ชินดิ

⁵⁵ การดี มหาชนธ์. (2553). **บริษัทศรีมหาธาตุ จำกัด**. ชลบุรี: สาขาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 106 .

⁵⁶ การดี มหาชนธ์. (2555). **การตั้งถิ่นฐานและการพัฒนาการของภาคตะวันออกเฉียงใต้ยุคปรับปรุงประเทศตามแบบสมัยใหม่จนถึงปัจจุบัน**. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 143.

⁵⁷ การดี มหาชนธ์. (2555). **การตั้งถิ่นฐานและการพัฒนาการของภาคตะวันออกเฉียงใต้ยุคปรับปรุงประเทศตามแบบสมัยใหม่จนถึงปัจจุบัน**. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 143.

เคต (The Kabin Syndicate of Siam) บริษัทเหมืองแร่ (Messrs. Clarke & Co.,) นอกจากบริษัทดังกล่าวแล้ว ต่อมาก็มีอีกหลายบริษัทที่ขอเข้ามาทำเหมืองแร่ที่เมืองปราจีนบุรี เช่น บริษัท โซซิเอเต้ เดส ไมนีส เดอ คาแบง (Societe Des Mines De Kabin) และบริษัทเบอร์ลี ยูคเกอร์⁵⁸

จากการทำเหมืองแร่ของบริษัทต่าง ๆ นั้น โดยเฉพาะบริษัทคลาร์ก มีการลงทุนสูงมาก แต่ก็ต้องยุติกิจการไป เนื่องจากมีทุนไม่เพียงพอ ถึงแม้จะเป็นเพียงบริษัทเดียวที่สามารถส่งทองคำออกมาจำหน่ายได้ แต่ในที่สุดก็ต้องหยุดกิจการไป ดังนั้นการหยุดกิจการของบริษัทเหล่านี้ก็คงจะมาจากปัญหาการขาดเงินลงทุนอย่างเพียงพอ และผลประโยชน์ไม่คุ้มทุน นอกจากนี้ยังอาจมาจากอุปสรรคเกี่ยวกับสภาพพื้นที่ การคมนาคมที่ไม่สะดวก ตลอดจนปัญหาโรคภัยไข้เจ็บต่าง ๆ จนทำให้ต้องเลิกกิจการในที่สุด⁵⁹

3.3 การเดินทางและการคมนาคมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือก่อนการสร้างทางรถไฟ

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นภูมิภาคที่ตั้งอยู่บนเส้นทางการคมนาคมทั้งทางบก ทางน้ำ และทางทะเลของชุมชนเมืองในอดีต ประกอบกับลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำทางตอนบนของภาค และที่ราบชายฝั่งทะเลทางตอนล่าง ทำให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์สำคัญทางการเมืองการปกครอง เนื่องจากเป็นเขตติดต่อระหว่างดินแดนประเทศไทยและกัมพูชา อนึ่งภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นภูมิภาคที่มีการตั้งถิ่นฐานสืบเนื่องยาวนานตั้งแต่ยุคก่อนประวัติศาสตร์เรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน อีกทั้งตั้งอยู่บนเส้นทางการค้าและการเดินทางมาแต่ครั้งสมัยเขมรพระนครเรืองอำนาจ ส่งผลให้การศึกษาเส้นทางการเดินทางและการคมนาคมในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือช่วงก่อนการสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ จำเป็นต้องแยกการศึกษาออกเป็น 3 ส่วน เพื่อให้เห็นภาพที่ครอบคลุมและสามารถอธิบายให้เห็นถึงสภาพของการเดินทางและคมนาคมในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้อย่างชัดเจน คือ การเดินทางและการคมนาคมทางบก การเดินทางและการคมนาคมทางน้ำ และการเดินทางและการคมนาคมทางทะเล

⁵⁸ ศรีบุญ คันทวี (2540). พัฒนาการทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ. 2419 – 2475. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 54.

⁵⁹ ศรีบุญ คันทวี (2540). พัฒนาการทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ. 2419 – 2475. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 54.

3.3.1 การเดินทางและการคมนาคมทางบก

ภาคตะวันออกเป็นภูมิภาคที่มีความสัมพันธ์ติดต่อกับดินแดนในเขตประเทศกัมพูชามาตั้งแต่สมัยโบราณ โดยเฉพาะเส้นทางการสัญจรทางบก ซึ่งปรากฏหลักฐานและร่องรอยให้เห็นว่ามีการติดต่อสัมพันธ์กันมาตั้งแต่สมัยก่อนประวัติศาสตร์ จนถึงสมัยที่ดินแดนบริเวณนี้มีการพัฒนาเป็นบ้านเมือง

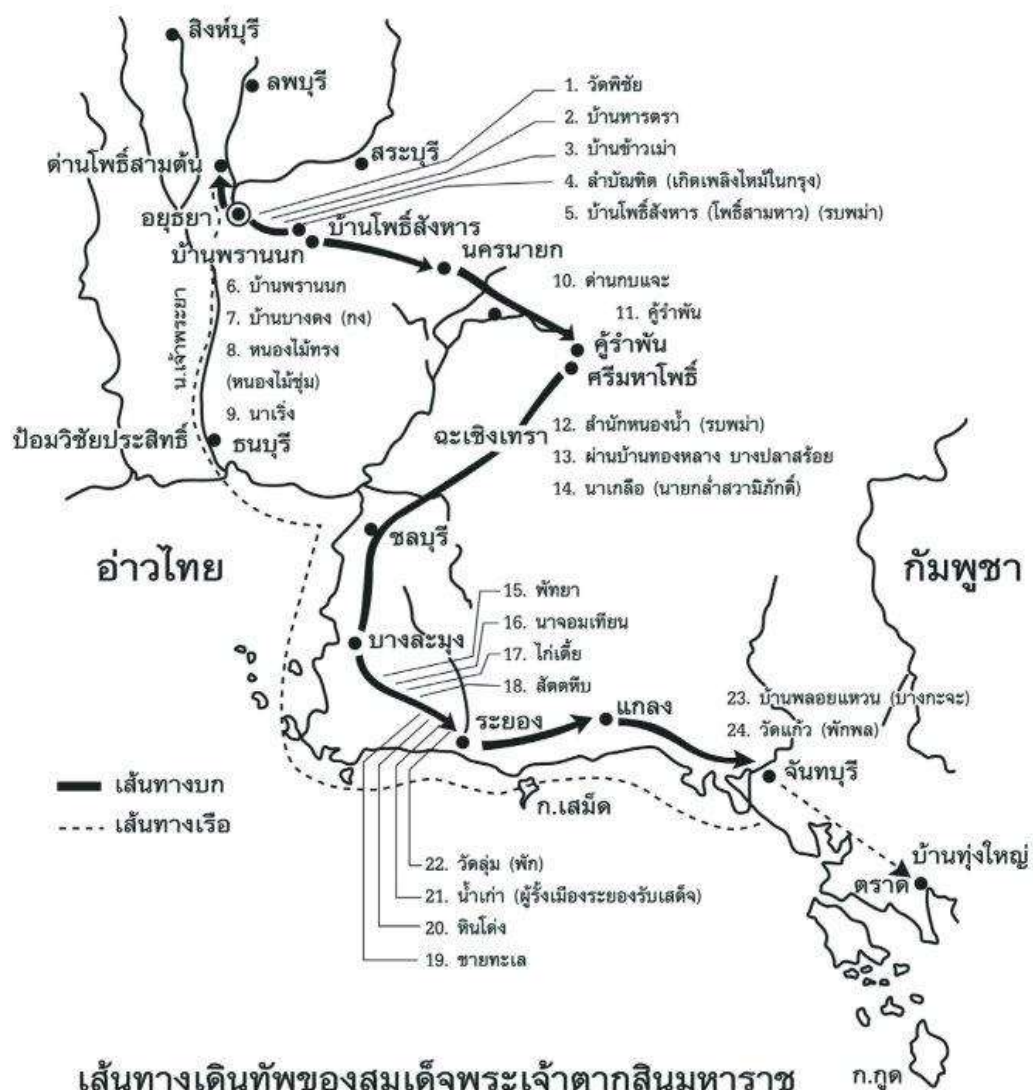
เส้นทางการเดินทางและการคมนาคมโบราณแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ เส้นทางการคมนาคมภายใน และเส้นทางการคมนาคมระหว่างดินแดน หรือ เส้นทางการคมนาคมระหว่างดินแดนไทยและเขมร ตั้งแต่สมัยพระนครของกัมพูชา จนถึงสมัยรัตนโกสินทร์สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 เส้นทาง คือ เส้นทางพิมาย – พระนครศรียโสธรปุระ เส้นทางจันทบุรี – พระตะบอง และเส้นทางปราจีนบุรี – พระตะบอง ซึ่งการคมนาคมและการสัญจรระหว่างที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา (ไทย) กับที่ราบต่ำเขมร (กัมพูชา) ต้องเดินทางผ่านภาคตะวันออกเป็นสำคัญ นอกจากนี้ภาคตะวันออกยังมีบทบาทสำคัญในฐานะเป็นเส้นทางการคมนาคมและการติดต่อระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างผ่านเส้นทางด่านช่องตะโก และเส้นทางอรัญประเทศ – ช่องเสม็ด เส้นทางการค้าทางบกเกือบทั้งหมดในพื้นที่ภาคตะวันออก เป็นเครือข่ายการค้าของป่าจากพื้นที่หัวเมืองสู่เมืองท่า และเมืองศูนย์กลาง

เส้นทางคมนาคมภายในภาคตะวันออก

การคมนาคมภายใน คือ การไปมาติดต่อภายในหัวเมือง ระหว่างเมืองต่อเมือง ในพื้นที่ภาคตะวันออก มีการใช้เส้นทางการคมนาคมทางบกเชื่อมต่อระหว่างหัวเมืองมาตั้งแต่สมัยก่อนประวัติศาสตร์ คือ เส้นทางแหล่งโบราณคดีโคกพนมดี-โคกพุทธา-โคกหนองโน กับพื้นที่ภาคตะวันออกตอนบน ซึ่งเส้นทางเหล่านี้ต่อมากลายเป็นเส้นทางเชื่อมเมืองโบราณสมัยทวารวดี จากเมืองพระรถ ซึ่งตั้งอยู่ในที่ราบลุ่มอันมีลำน้ำหลายสายไหลมาบรรจบกัน สู่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงไปยังเมืองศรีมโหสถ เรื่อยไปจนถึงอรัญประเทศ สู่บ้านเมืองรอบทะเลสาบเขมร หรืออีกเส้นทางหนึ่งจากเมืองพญาเร่ สู่บ้านเมืองในพื้นที่ระยอง-จันทบุรี เส้นทางการสัญจรทางบกในระหว่างเมืองต่าง ๆ เหล่านี้ มีทั้งเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างเมืองโดยตรง และเส้นทางเชื่อมเมืองกับแม่น้ำ

ร่องรอยของเส้นทางการคมนาคมภายในระหว่างหัวเมืองในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
 ในหลักฐานที่สำคัญที่สุด คือ เส้นทางการเดินทัพจากกรุงศรีอยุธยาสู่เมืองจันทบุรี ของสมเด็จพระเจ้า
 ตากสินมหาราช โดยเส้นทางคร่าว ๆ เมื่อออกจากกรุงศรีอยุธยาดังนี้ ไปบ้านหารตรา บ้านโพธิ์สังหาร
 (อำเภออุทัย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา) ผ่านบ้านพรานนก บ้านบางดง หนองไม้ทรง เข้าเมือง
 นครนายก ผ่านด่านกบเจะ (อำเภอประจันตคาม จังหวัดปราจีนบุรี) และศรีมหาโพธิ์ (จังหวัด
 ปราจีนบุรี) แล้วเดินทางมาปากน้ำโจ้โล้ (อำเภอบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา) จากนั้นเดินทางต่อมาที่
 พานทอง พนสนิม บางปลาสร้อย (จังหวัดชลบุรี) หนองมน บางพระ ศรีราชา บางละมุง นาเกลือ
 พัทยา นาจอมเทียน ไก่เตี้ย สัตหีบ เข้ามาที่เมืองระยอง แกลง จนถึงจันทบุรี จนมาถึงบ้านทุ่งใหญ่
 (จังหวัดตราด) ดังแผนที่ 8

ร่องรอยเส้นทางเกวียนติดต่อระหว่างเมืองพระยาเริ่กับชุมชนต่าง ๆ ซึ่งเส้นทางสัญจร
 ดังกล่าวเป็นคันดินรูปสี่เหลี่ยมสองชั้น ทางเกวียนนี้ผ่านบ้านทับร้าง บ้านบ่อทอง เขาอ่างกระเด็น บ้าน
 ชักราย บ้านคลองพลู บ้านป่ายุบ ลงสู่ลำน้ำประแสร์ ส่วนเส้นทางสัญจรจากเมืองพระยาเริ่เลียบเขา
 พนมศาสตร์-เขาขุนอินทางเหนือ ผ่านบ้านเก่า บ้านท่าจาม สู่คลองใหญ่ลำน้ำระยอง ซึ่งเส้นทางนี้อยู่
 ในเส้นทางเดินทางบกที่ตัดผ่านไปยังเมืองระยองเก่าที่บ้านค่ายและที่ปากน้ำจนถึงเมืองแกลง เมือง
 จันทบุรี



ที่มา: จารึก วิไลแก้ว (2553). เส้นทางกู้บ้านกู้เมืองของสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช: จากสรุป
เส้นทางเดินทัพสมัยกรุงศรีอยุธยา: กรุงศรีอยุธยาและกัมพูชา. กรุงเทพฯ: สมาคมจดหมายเหตุสยาม. หน้า 2

เส้นทางคมนาคมจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

1) เส้นทางจันทบุรี - พระตะบอง เส้นทางนี้ถือเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญเส้นทางหนึ่งในการเชื่อมระหว่างดินแดนไทยและดินแดนเขมร เนื่องจากเป็นเส้นทางที่เชื่อมระหว่างเมืองจันทบุรี (จันทบุรี) กับเมืองพระตะบองเมืองสำคัญของอาณาจักรเขมร

เมืองจันทบุรี เป็นเมืองทำการค้าที่สำคัญในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นศูนย์กลางการค้าเครื่องเทศและของป่า มีสินค้าสำคัญคือ พริกไทย งาช้าง ครั่ง ยาสูบ การบูร และของป่าต่าง ๆ นอกจากนี้เมืองจันทบุรียังมีบทบาทสำคัญในการรวบรวมสินค้าและของป่าจากพื้นที่ดินแดนเขมร ผ่านเส้นทางทางบกผ่านช่องเขาด่านมะขามอันเป็นเขตติดต่อเมืองพระตะบอง และเส้นทางผ่านด่านโป่งและด่านช่องแคบในเขตอำเภอลำลูกเกด เส้นทางนี้ทั้งสองเส้นทางนี้น่าจะเป็นเส้นทางที่มีการใช้สัญจรไปมาตั้งแต่ช่วงสมัยที่อาณาจักรเขมรสมัยก่อนพระนคร ดังปรากฏหลักฐานที่แสดงให้เห็นถึงร่องรอยอิทธิพลทางวัฒนธรรมของอาณาจักรเขมรสมัยก่อนพระนคร ถึงสมัยพระนคร ปรากฏที่เมืองเพนียดและที่วัดทองทั่ว จังหวัดจันทบุรี⁶⁰

เส้นทางจันทบุรี - พระตะบองนี้มีใช้สืบมาจนถึงสมัยอยุธยา ดังปรากฏหลักฐานในพระราชพงศาวดารละแวก ฉบับพระองค์เอง ที่แปลในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก กล่าวถึงพระรามาธิบดีคำซัด ยกทัพมาตีกรุงศรีอยุธยาโดยเดินทางมาทางจันทบุรีว่า

“...พระเจ้าคำซัดมีเดชาานุภาพ แลพระนครนั้นเคยขึ้นพระนครศรีอยุธยา
ก็มีได้ไปอ่อนน้อม พระเจ้าคำซัดก็ยกกองทัพเข้ามาจะตีเอาพระนครศรีอยุธยา
ครั้นมาถึงคลองสะมัดไซ แล้วยกลงเข้าไปถึงด่านสำโรงแขวงเมืองจันทบุรี
บางคาง กวาดได้ครัวอพยพเป็นอันมาก...”⁶¹

เส้นทางระหว่างเมืองจันทบุรี - เมืองพระตะบอง ต้องเดินทางตัดข้ามช่องเขาของทิวเขาจันทบุรี ผ่านด่านมะขามเพื่อข้ามไปยังเมืองพระตะบองของกัมพูชา ส่วนเส้นทางที่ผ่านเมืองชลุ้งกี

⁶⁰ ศานติ ภักดีคำ. (2557). ยุทธมรรคา เส้นทางเดินทัพไทย - เขมร. กรุงเทพฯ: มติชน. หน้า 83.

⁶¹ ศิลปากร, กรม. (2549). ประชุมพระราชพงศาวดารฉบับกาญจนาภิเษก เล่ม 12. กรุงเทพฯ: สำนักวรรณกรรมและประวัติศาสตร์ กรมศิลปากร. หน้า 51. อ้างถึงในศานติ ภักดีคำ, (2557), ยุทธมรรคา เส้นทางเดินทัพไทย - เขมร. กรุงเทพฯ: มติชน. หน้า 83 - 84.

สามารถเดินทางต่อไปยังเมืองพระตะบองได้เช่นกัน โดยผ่านด่านโป่ง ด่านช่องแคบ และด่านทับนคร นอกจากนี้การเดินทางสู่เมืองพระตะบองยังสามารถเดินทางได้จากเมืองตราดด้วยเช่นกัน ผ่านทางด่านชุมพล ด่านท่าบาท ด่านเสมา ด่านเสม็ด และด่านคลองพัง⁶² เส้นทางระหว่างเมืองจันทบุรี สู่เมืองพระตะบอง นอกจากจะเชื่อมเมืองสำคัญอย่างพระตะบองซึ่งเป็นเมืองชุมทางการค้าทางบกในเขตดินแดนเขมรกับเมืองท่าอย่างจันทบุรีแล้ว เส้นทางนี้ยังสามารถเดินทางไปสู่เมืองศูนย์กลางของกัมพูชาได้ด้วยผ่านทางเมืองโพธิสัตว์ลงใต้จนถึงเมืองบริบูรณ์ (จังหวัดกำปงฉนง) จากเมืองบริบูรณ์ก็จะถึงเมืองละแวก อุดงมีชัย และพนมเปญได้ แต่เนื่องจากเส้นทางนี้ห่างไกลจากศูนย์กลางอำนาจทั้งกรุงศรีอยุธยาและกรุงรัตนโกสินทร์ค่อนข้างมาก อีกทั้งการเดินทางมีความยากลำบาก เพราะต้องเดินทางอ้อมลงมาทางเมืองจันทบุรีก่อนแล้วจึงข้ามช่องเขาผ่านป่ากระวานบริเวณเชิงเขาบรรทัด เส้นทางนี้จึงมิได้ใช้เป็นเส้นทางหลักในการเดินทางติดต่อหรือการเดินทางทัพในยามสงครามมากนัก แต่จะเลือกใช้อีกเส้นทางหนึ่งคือ เส้นทางปราจีนบุรี – พระตะบอง ซึ่งเป็นเส้นทางที่ผ่านที่ราบลุ่มโดยตลอด

สภาพการเดินทางในเส้นทางจันทบุรี – พระตะบอง มีความอันตราย เนื่องจากต้องเดินทางผ่านพื้นที่ป่าและทิวเขา แม้ว่าจะมีด่านภาษีตั้งอยู่ตลอดเส้นทางการค้า แต่กลับมีปัญหาโจรผู้ร้ายชุกชุม ปัญหานี้ยังคงมีต่อเนื่องแม้กระทั่งช่วงที่ทหารฝรั่งเศสเข้ามาประจำการในเมืองจันทบุรีก็ตาม กองคาราวานการค้าที่เดินทางผ่านเส้นทางนี้จึงต้องพกพาอาวุธติดตัวไปด้วยเสมอ สถานการณ์โจรผู้ร้ายในเส้นทางนี้ยังปรากฏในรายงานของพระยาชลยุทธโยธิน ในปี พ.ศ. 2438 ที่กล่าวถึงตำบลโป่งน้ำร้อนว่ามีผู้ร้ายคอยดักปล้น ทั้งยังได้บรรยายสภาพการตั้งบ้านเรือนบนเส้นทางการค้านี้ว่าราษฎรมักตั้งบ้านเรือนอยู่ห่าง ๆ กัน ต้องใช้เวลาในการเดินทาง 4 – 5 ชั่วโมงจึงจะพบหมู่บ้าน⁶³

2) เส้นทางปราจีนบุรี – พระตะบอง เส้นทางนี้เป็นอีกเส้นทางหนึ่งที่ใช้มาตั้งแต่สมัยโบราณ เนื่องจากปรากฏหลักฐานและร่องรอยการใช้เส้นทางนี้ตั้งแต่สมัยอาณาจักรเขมรโบราณ เช่น พบร่องรอยวัฒนธรรมเขมรโบราณที่ปราสาทเขาน้อยสีชมพู ปราสาทเขาโล้น จังหวัดสระแก้วในช่วงพุทธศตวรรษที่ 11 - 12 และแนวคันดินที่สร้างเป็นเส้นทางเชื่อมต่อจากเมืองพระนครศรีโยธิน (จังหวัดเสียมเรียบ) มายังปราสาทสด๊กก๊อกธม จังหวัดสระแก้ว อายุราวพุทธศตวรรษที่ 16 และ

⁶² สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2438). ร.5 ก.14/23 รายงานพระยาชลยุทธตรวจการหัวเมืองชายทะเลตะวันออก. (29 กันยายน ร.ศ.114).

⁶³ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2438). ร.5 ก.14/23 รายงานพระยาชลยุทธตรวจการหัวเมืองชายทะเลตะวันออก. (29 กันยายน ร.ศ.114).

เส้นทางนี้ยังคงใช้ต่อเนื่องมาจนถึงสมัยพุทธศตวรรษที่ 18 ดังปรากฏหลักฐานคือปราสาทห้วย-พะไย ซึ่งเป็นโอโรคยาศาลสร้างโดยพระเจ้าชัยวรมันที่ 7 ที่อำเภอวัฒนานคร จังหวัดสระแก้ว เป็นต้น⁶⁴ ดังนั้นเส้นทางนี้จึงเป็นเส้นทางการคมนาคมโบราณที่เชื่อมระหว่างที่ลุ่มทะเลสาบเขมรกับลุ่มแม่น้ำบางปะกงของไทยตั้งแต่ช่วงพุทธศตวรรษที่ 11 -18

ต่อมาเส้นทางนี้มีความสำคัญอย่างมากโดยเป็นเส้นทางในการเดินทางทำสงครามสมัยอาณาจักรอยุธยา เนื่องด้วยเป็นเส้นทางที่สะดวกแก่การเดินทางเข้าไปยังเมืองหลวงของกัมพูชาที่อยู่ทางตอนใต้โดยไม่ต้องอ้อมทะเลสาบเขมร เพราะนอกจากเส้นทางนี้ยังมีอีกหนึ่งเส้นทางที่มีบทบาทสำคัญในช่วงก่อนหน้านี้นี้ คือ เส้นทางเมืองพิมาย – เมืองศรียโสธรปุระ (เสียมเรียบ) แต่เมื่อกัมพูชาย้ายเมืองศูนย์กลางไปทางตอนใต้ ณ เมืองบาสาณ ศรีสันธร พนมเปญ ละแวก อุดงมีชัย เส้นทางเดินทางจากเมืองเสียมเรียบกลายเป็นเส้นทางอ้อม เส้นทางเดินทางและการคมนาคมที่สำคัญจึงย้ายมายังเส้นทางปราจีนบุรี – พระตะบอง

เส้นทางนี้ยิ่งทวีความสำคัญมากขึ้นโดยเฉพาะตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกเป็นต้นมา เนื่องจากพระองค์ทรงโปรดฯ ให้เมืองพระตะบอง เสียมเรียบจากกัมพูชาให้เจ้าพระยาอภัยภูเบศร์ (แบน) ปกครองโดยตรงกับกรุงเทพฯ ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 3 -4 มีการตั้งบ้านเรือนทำให้เมืองในแถบเขมรขยายตัว เช่น เมืองศรีโสภณ (บันทายมีชัย) มงคลบุรี เป็นต้น ทำให้เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญทั้งทางด้านยุทธศาสตร์และการค้าเป็นอย่างมาก โดยมีเส้นทางหลักในสมัยรัตนโกสินทร์คือ กรุงเทพฯ – ฉะเชิงเทรา – กบินทร์บุรี – ปราจีนบุรี – ด่านหมาน – ด้านพระปรัง – ยางเก่าตัน – หนองสะโม่ง – ด้านพระจารึก - ศรีโสภณ – พระตะบอง⁶⁵ จากนั้นยังสามารถเดินทางลงไปถึงโพธิสัตว์ – ตะกร้อ – กรอง – ชลุม – บริบูรณ์ – ละแวก – อุดงมีชัยได้ แต่ทั้งนี้ความแตกต่างของเส้นทางช่วงสมัยรัตนโกสินทร์กับสมัยอยุธยาแตกต่างกันตรงที่จากปราจีนบุรีจะตัดขึ้นเหนือไปทางนครนายก – บ้านนา – พินารแดง – พระแก้ว – บ่อโพง – อยุธยา⁶⁶

การที่เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญทางด้านยุทธศาสตร์และการค้าทำให้เป็นที่ตั้งของชุมชนเมืองและด้านการค้าและการทหาร เกิดจากการที่เส้นทางเหล่านี้เป็นเส้นทางเชื่อมต่อ

⁶⁴ ศานติ ภักดีคำ. (2557). ยุทธมรรคา เส้นทางเดินทัพไทย – เขมร. กรุงเทพฯ: มติชน. หน้า 85 - 86.

⁶⁵ ศานติ ภักดีคำ. (2557). ยุทธมรรคา เส้นทางเดินทัพไทย – เขมร. กรุงเทพฯ: มติชน. หน้า 88 - 89.

⁶⁶ ศานติ ภักดีคำ. (2557). ยุทธมรรคา เส้นทางเดินทัพไทย – เขมร. กรุงเทพฯ: มติชน. หน้า 86.

ของชุมชนโบราณ ซึ่งต่อมาได้พัฒนาเป็นชุมชนเมืองในที่สุด และอาณาจักรอยุธยาพยายามเข้าควบคุมหัวเมืองในพื้นที่นี้เนื่องจากมีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติและทรัพยากรมนุษย์ อีกทั้งเพื่อใช้เป็นด่านป้องกันข้าศึกและแหล่งชุมนุมพลในยามสงคราม ดังที่ สุจิตต์ วงษ์เทศ ได้เสนอสาเหตุของการยกบ้านเป็นเมืองไว้ว่า

“...น่าจะมาจากความขัดแย้งระหว่างรัฐไทยกับรัฐใกล้เคียงจึงต้องเตรียมพร้อมบ้านเมืองหากเกิดสงคราม เช่น การยกบ้านขึ้นเป็นเมืองมิใช่การยกสถานะเท่านั้น แต่หมายถึง การรวบรวมไพร่พลเมืองจากชุมชนรายรอบให้มาสังกัดกับชุมชนใหญ่เพื่อให้สามารถควบคุมชุมชนย่อย ๆ ผ่านเมืองเหล่านี้ได้ง่ายขึ้นและมีกำลังพลที่แน่นอน รัฐได้รับผลพลอยได้ คือ การเก็บส่วยจากบรรดาเมืองขึ้นเหล่านี้...”⁶⁷

เมืองในแถบพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงใต้ได้รับการยกฐานะเป็นด่านเป็นเมืองในช่วงสงครามอานามสยามยุทธ เช่น ด่านกบเจะ ยกสถานะเป็นเมืองประจันตคาม, ด่านหนุมาน ยกสถานะเป็นเมืองกบินทร์บุรี, บ้านทุ่งแขก เป็นเมืองวัฒนานคร, บ้านหินแร่ เป็นเมืองอรัญประเทศ, บ้านท่าสวาย เป็นเมืองศรีโสภณ ซึ่งเมืองที่ได้รับการยกสถานะเหล่านี้มีบทบาทสำคัญทางด้านยุทธศาสตร์การป้องกันข้าศึกในการป้องกันข้าศึก และพื้นที่ในการตั้งทัพในการสงคราม นอกจากนั้นเมืองเหล่านี้ยังมีบทบาททางด้านเศรษฐกิจการค้าระหว่างอาณาจักรในการส่งส่วยและผลิตสินค้าให้ราชธานีในยามที่ไม่มีการศึกสงคราม เช่น เร่งรัดจัดส่วยจากเมืองขึ้นของตน, จัดอาหารให้แก่ไพร่ผู้คนที่คุมส่วยมาส่ง, จัดวัสดุสำหรับบรรจุส่วย เช่น กระสอบ, จัดหาเรือสำหรับบรรทุกส่วยไปส่งเมืองศูนย์กลาง และจัดหาโค กระบือ ช้าง ขึ้นไปปรับส่วยจากเมืองต่าง ๆ ที่ยังตกค้างอยู่⁶⁸ สินค้ามีการแลกเปลี่ยนค้าขายผ่านเส้นทางปราจีนบุรี - พระตะบอง ส่วนใหญ่เป็นสินค้าประเภทของป่าและสัตว์พาหนะ ได้แก่ โค กระบือ หนังสัตว์ เขาสัตว์ เร่ว ครั่ง ไหม ปลาเค็ม ปลาอย่าง เป็นต้น ข้อจำกัดของเส้นทางการค้าสายนี้ พวงทอง รุ่งสวัสดิทรัพย์ ได้อธิบายว่า เส้นทางการค้าระหว่างพระตะบอง เสียมราฐกับฝ่งสยามเป็นเส้นทางการค้าที่ไม่เสียภาษี ในขณะที่สินค้าที่ส่งออกจากเมืองพระตะบองไปยังเมืองอื่น ๆ ในเขมรต้องเสียภาษีร้อยละ

⁶⁷ สุจิตต์ วงษ์เทศ. (2555). กรุงเทพฯ มาจากไหน?. กรุงเทพฯ: มติชน. หน้า 41.

⁶⁸ สุนทร อัสสะโว้ย. (2521) การพัฒนาระบบการชลประทานในประเทศไทยตั้งแต่ พ.ศ. 2431 – 2493. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 81.

ละ 10 ที่ด้านเปี่ยมเสมา และพนมเปญ ซึ่งภาษีเหล่านี้เป็นข้อจำกัดทางการค้าของเส้นทางการค้าทางบกสายนี้⁶⁹ แต่จากข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์ของเส้นทางการค้าระหว่างเขมรกับสยามทางทะเล ซึ่งเป็นการค้าโดยเรือกลไฟจากทะเลสาบเขมร ผ่านปากแม่น้ำโขง สู่อ่าวไทย สามารถใช้เดินทางสัญจรได้อย่างสะดวกเพียงช่วงฤดูน้ำหลากเท่านั้น การค้าขายนอกฤดูน้ำหลากจำเป็นต้องใช้เส้นทางการค้าทางบก ส่งผลให้เส้นทางปราจีนบุรี - พระตะบอง กลายเป็นเส้นทางการค้าสำคัญควบคู่กับเส้นทางการค้าทางทะเล ทำให้เมืองบริเวณเส้นทางปราจีนบุรี - พระตะบองได้รับการปกครองดูแลอย่างใกล้ชิด ในฐานะเป็นแหล่งชุมนุมพลไพร่ยามศึกสงคราม เป็นปราการป้องกันภัยสงครามทางด้านตะวันออก รวมถึงเป็นชุมทางการส่งส่วยและการค้าทางด้านตะวันออก

3) เส้นทางระหว่างภาคตะวันออกกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

เส้นทางการสัญจรและการคมนาคมระหว่างภาคตะวันออกกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นผลมาจากกระบวนการการค้าโค กระบือระหว่างพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างกับพื้นที่ราบลุ่มแม่น้ำบางปะกง โดยกลุ่มพ่อค้ากองคาราวานเหล่านี้เรียกกันว่า “นายฮ้อย” หรือ “พ่อค้าโคต่าง” คอยต้อนโค กระบือจากพื้นที่ภาคอีสานตอนล่างมาจำหน่ายให้กับชาวนาในพื้นที่ภาคกลาง และภาคตะวันออกที่มีความต้องการโค กระบือ เป็นแรงงานสำหรับทำนาข้าว สิ่งที่มาพร้อม ๆ กับกระบวนการการค้าโค กระบือ ได้แก่ การอพยพของแรงงานอีสานมารับจ้างทำนา ซึ่งตลาดในการค้าขายโค กระบือที่สำคัญและถือเป็นศูนย์กลางของการซื้อขาย คือ เมืองฉะเชิงเทรา

เส้นทางการเดินทางของกองคาราวานจากพื้นที่ลุ่มแม่น้ำมูลสู่ภาคตะวันออกมีสองเส้นทาง คือ เส้นทางผ่านปากช่องเข้าดงพญาไฟผ่านมาทางเมืองสระบุรี ก่อนตัดลงมาทางเมืองนครนายก ปราจีนบุรี และฉะเชิงเทรา ในขณะที่อีกเส้นทางหนึ่งเป็นเส้นทางผ่านช่องทางต่าง ๆ ของบุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ แล้วลงมาทางเมืองศรีสะเกษ ปราจีนบุรี และฉะเชิงเทรา⁷⁰ นอกจากเส้นทางสัญจรทั้งสองเส้นทางแล้ว เส้นทางการสัญจรระหว่างพื้นที่ลุ่มแม่น้ำมูลสู่ภาคตะวันออกยังมีอีกหลายช่องทาง อาทิ ช่องบกขุน ช่องสระแกราด ช่องเรือแตก ช่องตะโก และช่องเสม็ด

⁶⁹ ปราบณา ศรีวิศาลศักดิ์. (2542). ความสำคัญทางเศรษฐกิจของเมืองจันทบุรีก่อนสงครามโลก ครั้งที่ 2. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 142 – 143.

⁷⁰ ขอบ ดีสวนโคก และคณะ. (2532). การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในชุมชนลุ่มแม่น้ำมูล ตั้งแต่ พ.ศ. 2475 ถึงปัจจุบัน. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการการวิจัยแห่งชาติ. หน้า 39 – 40.

เส้นทางช่องเสม็ด เป็นเส้นทางการติดต่อระหว่างกรุงเทพฯ กับพื้นที่แถบอีสานใต้ เช่น สุรินทร์ ศรีสะเกษ อุบลราชธานี รวมถึงบุรีรัมย์ เป็นเส้นทางในการส่งส่วยจากบรรดาเมืองเหล่านี้มายัง กรุงเทพฯ

เส้นทางช่องตะโก เป็นเส้นทางการเดินทางที่มีระยะทางไกลกว่าเส้นทางช่องเสม็ด แต่ก็ยังถือว่าเป็นเส้นทางอ้อมกว่าเส้นทางช่องดงพญาไฟ ช่องตะโกเป็นช่องเขาขนาดใหญ่มีลักษณะเป็นที่ราบขนาดใหญ่ เป็นทางลาดลงไปยังพื้นที่ต่ำกว่าคือพื้นที่ภาคตะวันออก พื้นที่ทางของเส้นทางนี้มีก้อนหินขนาดใหญ่กีดขวางเส้นทางอยู่เสมอ การเดินทางในเส้นทางนี้มีความสะดวกสบายมากกว่าการเดินทางผ่านช่องเขาดงพญาไฟ ในพื้นที่สระบุรี – นครราชสีมา ที่มีลักษณะทางภูมิศาสตร์เป็นภูเขาและพื้นที่เป็นป่า เนื่องจากเป็นการเดินทางที่สามารถใช้เกวียนในการสัญจรได้และไม่มีไข้ป่าชุกชุมดังเช่นเส้นทางช่องดงพญาไฟ ทำให้เส้นทางนี้ได้รับความนิยมในการเดินทางสัญจรค้าขายระหว่างภาคตะวันออกกับลุ่มแม่น้ำมูล ความคึกคักของการค้าโคกระบือบนเส้นทางช่องตะโกปรากฏตามบันทึกความว่า

“...ทางช่องตะโกนี้ได้เดินกันมากในจำนวนเจ้าของโคกระบือ มณฑลเหนือ ๆ และมณฑลตะวันออก ต้อนลงมาเป็นฝูง ๆ ไปขายตามแขวงมณฑลปราจีน จนถึงมณฑลจันทบุรี และทางมณฑลกรุงเก่าก็มี แลได้ทราบจากปลัดเมืองกระบินว่ามีโคกระบือตกลูกมาจากเหนือในปีหนึ่งอยู่ในชนิดละ 15,000 ตัว – 20,000 ตัว โคกระบือเหล่านี้บางพวกก็มาทางช่องตะโก บางพวกก็มาทางช่องเสม็ด...”⁷¹

เส้นทางช่องตะโกนี้เป็นเส้นทางที่นิยมใช้ในการสัญจรระหว่างภาคตะวันออกกับพื้นที่ลุ่มแม่น้ำมูล ซึ่งเส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงพิชิตปรีชากร ใช้เดินทางเมื่อคราวไปว่าราชการหัวเมืองลาวกาว แม้ว่าการเดินทางในเส้นทางนี้จะสะดวกแต่ใช้เวลานานเป็นระยะเวลากว่า 2 เดือน (77 วัน) จากกรุงเทพฯ ถึง อุบลราชธานีทั้งที่เดินทางในฤดูหนาวและปราศจากฝน⁷² เส้นทางช่องตะโกนี้มีจุดเริ่มต้นตั้งแต่เมืองนครราชสีมา ผ่านทางนางรอง ละหานทราย

⁷¹ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2443). ร.5 ยธ.5.6/1. เรื่องรถไฟนครราชสีมา.

⁷² เกื้อกุล ยืนยอนันต์. (2519). การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 32.

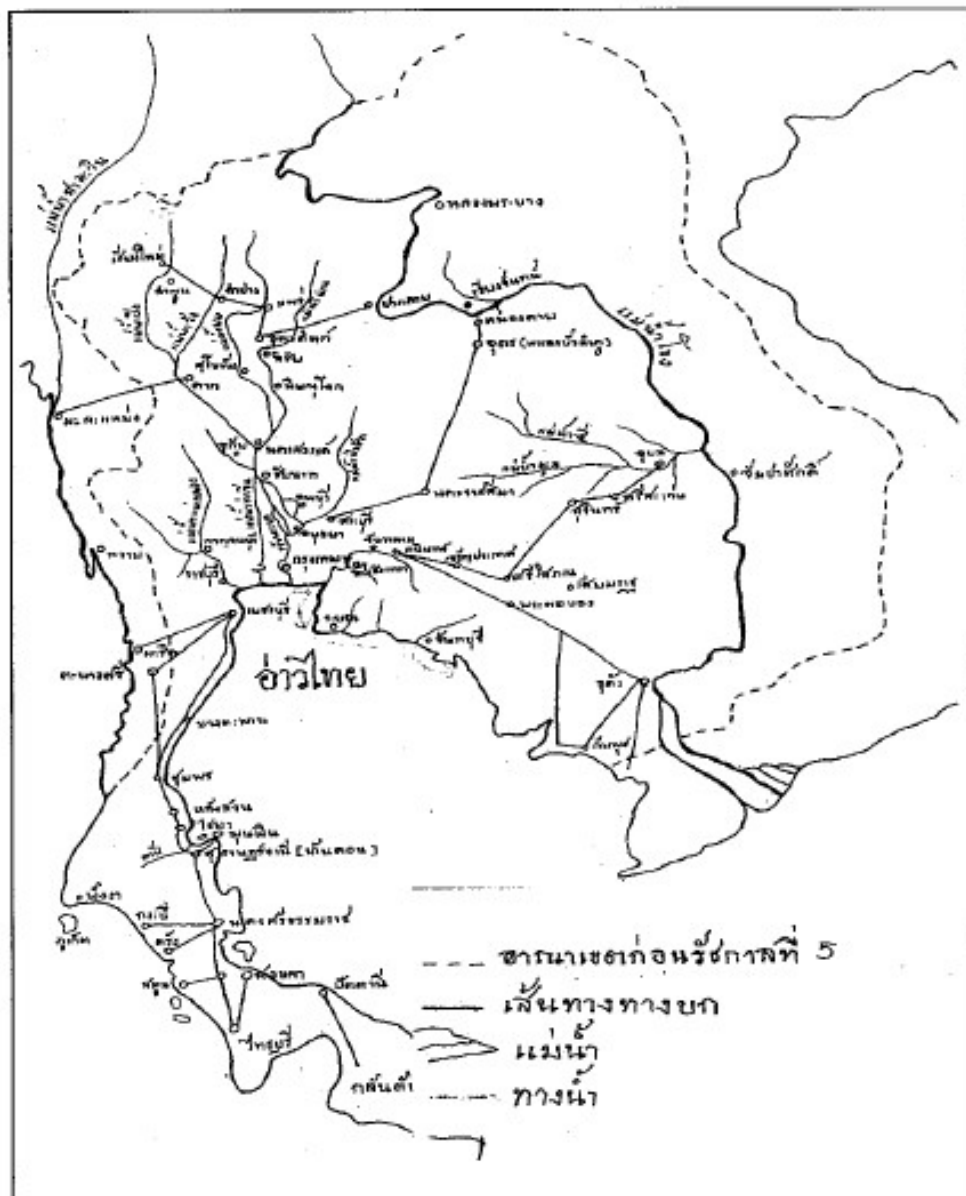
อรัญประเทศ วัฒนานคร สระแก้ว กบินทร์บุรี ประจันตคาม ปราจีนบุรี ซึ่งเป็นเส้นทางที่พ่อค้าต่อนโค กระบือและมีเกวียนสินค้าบรรทุกสินค้าพวกปลาอย่างปลาเค็มมาค้าขาย⁷³

การเผชิญหน้ากับจักรวรรดินิยมตะวันตกในพื้นที่แถบภาคตะวันออกในสมัยรัชกาลที่ 5 ทั้ง การที่ฝรั่งเศสส่งทหารยึดเมืองจันทบุรีและตราด รวมทั้งการเสียดินแดนมณฑลบูรพา (พระตะบอง, เสียมราฐ (เสียมเรียบ), ศรีโสภณ) ในปีพ.ศ. 2449 ได้ส่งผลกระทบต่อนโยบายของรัฐในการปกครอง พื้นที่ภาคตะวันออกรวมถึงนโยบายด้านการคมนาคม รัฐบาลไทยได้เข้ามาปรับปรุงเส้นทาง อรัญประเทศ – ช้องตะโก ในปี พ.ศ. 2445 เพื่อเป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างนครราชสีมาและ ปราจีนบุรี ต่อไปถึงศรีโสภณ โดยรัฐบาลกำหนดเป็นโครงการเพื่อปรับปรุงใหม่ให้เป็นทางหลวงเพื่อ บำรุงการค้า เพราะเส้นทางจากเมืองวัฒนานครมายังปราจีนบุรีเป็นแหล่งรวมสินค้าจากมณฑลอีสาน มณฑลนครราชสีมา และดินแดนเขมร⁷⁴ ซึ่งการพัฒนาเส้นทางคมนาคมระหว่างภาคตะวันออกกับ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้สามารถติดต่อกันได้สะดวกยิ่งขึ้น เพื่อแข่งขันกับฝรั่งเศสที่ ณ ขณะนั้น พยายามพัฒนาเส้นทางการค้าภายในดินแดนอาณานิคมของตน ด้วยการสร้างทางรถไฟจาก พระตะบองมายังสวายจิก ซึ่งเป็นปากทางของช่องเสม็ด ซึ่งเส้นทางรถไฟสายนี้สามารถเดินทางต่อไป ถึงเมืองไซ่ง่อนที่เป็นเมืองท่าเศรษฐกิจหลักของฝรั่งเศสในอินโดจีนได้⁷⁵ อีกทั้งการพัฒนาเส้นทางช่อง ตะโกนี้ยังเป็นการสกัดกั้นมิให้พ่อค้าเหล่านี้ใช้เส้นทางช่องเสม็ด เนื่องจากเส้นทางนี้ตัดผ่านดินแดนที่ อยู่ภายใต้การครอบครองของฝรั่งเศสในคราวเสียมณฑลบูรพา ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2449

⁷³ สุวิทย์ ธีรศาศวัต. (2557). ประวัติศาสตร์อีสาน 2322 – 2488 เล่มที่ 2. ขอนแก่น: คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น. หน้า 91 - 92.

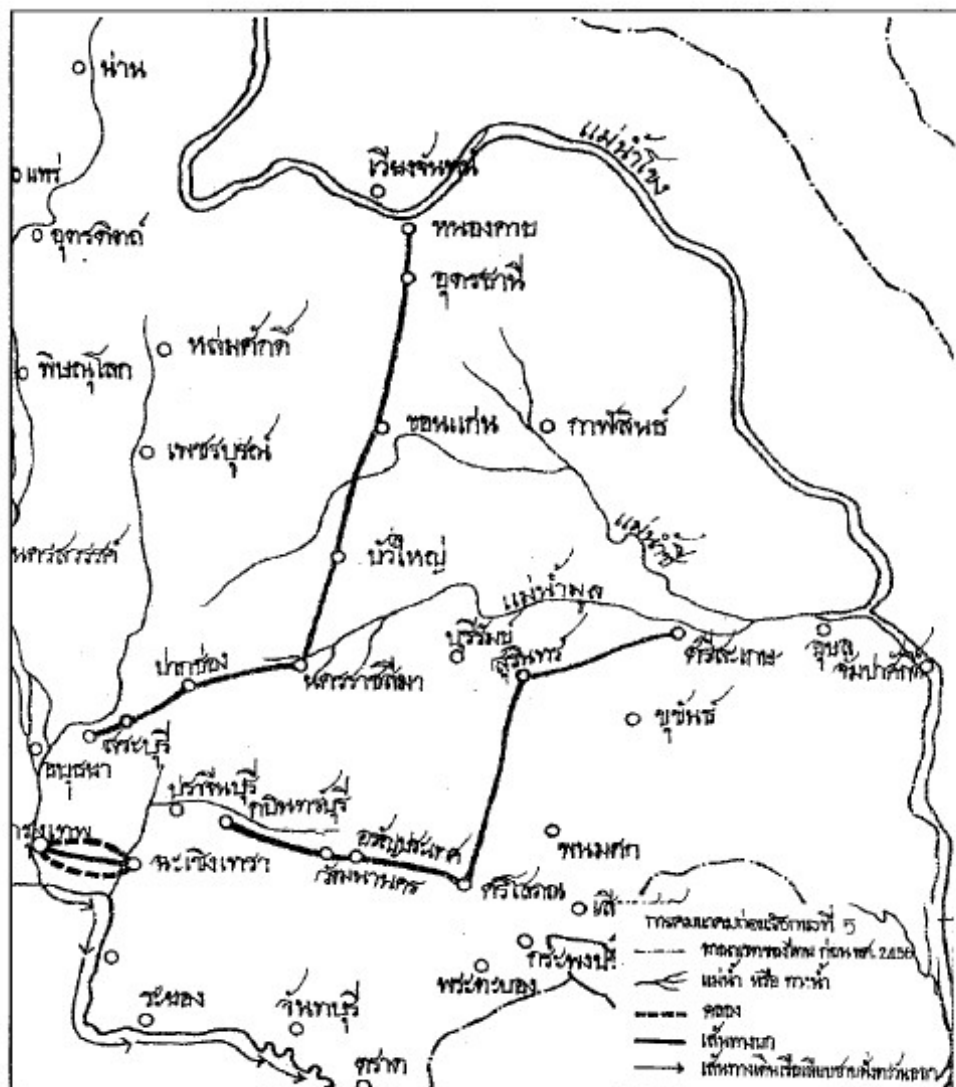
⁷⁴ อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับการพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477- 2539. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 66.

⁷⁵ ปราบณา ศรีวิศาลศักดิ์. (2542). ความสำคัญทางเศรษฐกิจของเมืองจันทบุรีก่อนสงครามโลก ครั้งที่ 2. วิทยานิพนธ์ ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 146.



ภาพที่ 9 การคมนาคมภายในประเทศก่อนสมัยรัชกาลที่ 5

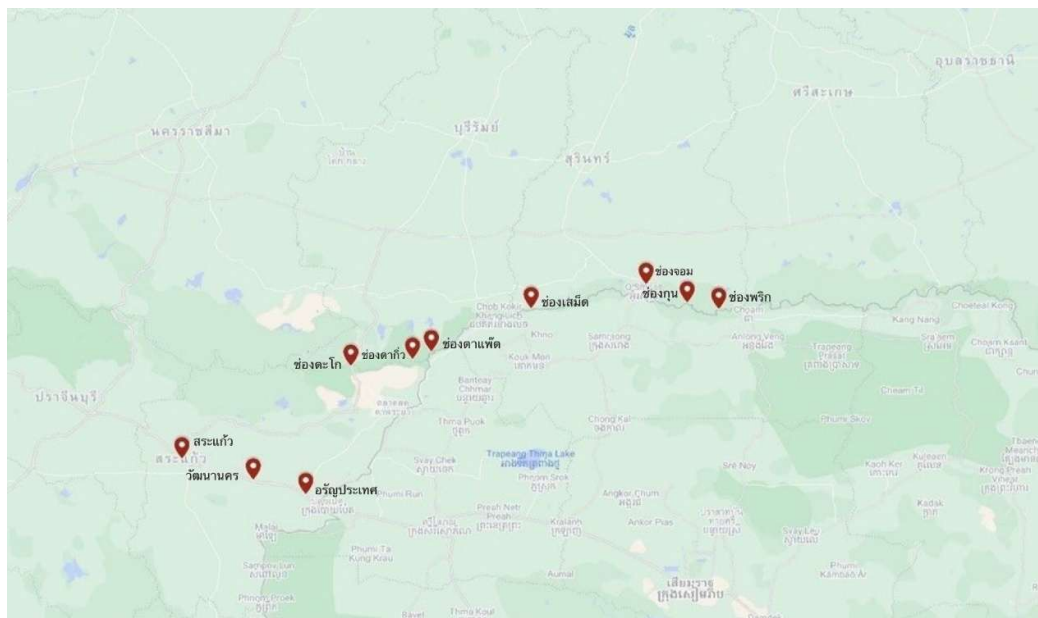
ที่มา: เกื้อกุล ยินยงอนันต์. (2519). การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 28



ภาพที่ 10 การคมนาคมก่อนสมัยรัชกาลที่ 5 บริเวณภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคตะวันออก

ที่มา: สุพัฒศรี วรสายัณห์. “ปัญหาฉนวนพม่าระหว่างปี พ.ศ. 2435 - 2449”. ปรินิพนธ์

การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2520. หน้า 148.



ภาพที่ 11 ช่องเขาเส้นทางการค้าระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

สภาพการคมนาคมทางบก

การเดินทางและการคมนาคมทางบกแต่เดิมนั้นนิยมเดินเท้า หรือใช้สัตว์เป็นพาหนะเช่น ช้าง ม้า โค กระบือ เป็นต้น นอกจากนี้การเดินทางยังนิยมใช้เกวียน เนื่องจากสะดวกสบายต่อการเดินทางและการขนสินค้า สำหรับการเดินทางเพื่อทำการค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้านั้นนิยมเดินทางเป็น กองคาราวานสินค้า มีการต้อนโค กระบือเพื่อเทียมเกวียนไปค้าระหว่างเมือง โดยมีพ่อค้าคือนายฮ้อย เป็นผู้นำขบวนสินค้าและโค กระบือมาค้าระหว่างเมือง⁷⁶

สภาพการเดินทางและคมนาคมทางบกในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงนั้นเป็นไปด้วยความ ยากลำบาก ดังปรากฏในหนังสือเทศาภิบาล ซึ่งได้บรรยายสภาพความลำบากของเส้นทางเกวียนไปยัง เมืองพระตะบองไว้ดังนี้

⁷⁶ สุวิทย์ อิศราสวัสดิ์. (2557). ประวัติศาสตร์อีสาน 2322 – 2488 เล่มที่ 2. ขอนแก่น: คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น. หน้า 92.

“...มณฑลชายแดน มีเพียงมณฑลบุรพาเท่านั้นที่เป็นทางราบตลอดระยะทางราว 400 กิโลเมตร แต่ก็สะดวกเฉพาะฤดูแล้ง ส่วนฤดูน้ำ ตามทางจะมีห้วยธาร น้ำท่วมเป็นตอนๆ เป็นหล่มเป็นโคลนเกวียนจมติดและมีไข้มาลาเลียชุกชุมมาก...อนึ่งทางจากศรีโสภณไปทางพระตะบองอีกหลายสิบกิโลเมตร น้ำท่วมทุ่งอันกว้างใหญ่สุดตาดังทะเล ต้องใช้เรือชะล่าของชาวบ้านไม่กล้า...”⁷⁷

ซึ่งจากข้อความแสดงให้เห็นถึงสภาพการสัญจรทางบกนั้นจะมีความสะดวกต้องเดินทางในฤดูร้อนเท่านั้น เพราะถ้าเป็นฤดูฝนจะทำให้เกวียนนั้นติดหล่ม เป็นอุปสรรคต่อการเดินทางอย่างมาก รวมทั้งใช้เวลาในการเดินทางเป็นระยะเวลานาน และอาจทำให้เป็นไข้มาลาเลียและเสียชีวิตได้

3.3.2 การเดินทางและการคมนาคมทางน้ำ

การคมนาคมภายในพื้นที่ภาคตะวันออกนั้นนิยมใช้การสัญจรทางน้ำตามเส้นทางธรรมชาติเป็นหลัก โดยเส้นทางสำคัญคือ แม่น้ำบางปะกง ซึ่งจะไหลจากเมืองนครนายก ปราจีนบุรี ฉะเชิงเทรา และไหลสู่ทะเลอ่าวไทยบริเวณอำเภอบางปะกง บางตอนของแม่น้ำสายนี้ตั้งแต่เมืองปราจีนบุรีลงมาจนออกทะเลที่บางปะกงนั้นสามารถเดินเรือได้ตลอดฤดูน้ำ แต่บริเวณปากแม่น้ำนั้นมีส่วนตอนจากการทับถมของตะกอนแม่น้ำ เวล่าน้ำลงเรือขนาดใหญ่ที่กินน้ำลึก 2 เมตร จะแล่นเข้ามาในแม่น้ำไม่ได้ต้องรอจนถึงเวลาน้ำขึ้น⁷⁸ ส่วนแม่น้ำตามแนวชายฝั่งทะเลนั้นจะเป็นแม่น้ำสายสั้น ๆ เช่น แม่น้ำจันทบุรี แม่น้ำระยอง แม่น้ำตราด ใช้ในการขนส่งสินค้าและผู้คนจากบริเวณตอนในของแผ่นดินออกมาสู่เมืองท่าตามชายฝั่งทะเล แต่แม่น้ำเหล่านี้สามารถใช้ได้ในบางฤดูกาลเท่านั้น⁷⁹

แม่น้ำบางปะกงนอกจากจะถูกใช้เป็นเส้นทางคมนาคมภายในภูมิภาคแล้วยังเป็นเส้นทางสำคัญที่ใช้ติดต่อกับกรุงเทพฯ โดยเดินทางตามแม่น้ำบางปะกงออกสู่อ่าวไทยและแล่นเรือเลียบชายฝั่งเข้าปากแม่น้ำเจ้าพระยาสู่กรุงเทพฯ แต่เส้นทางดังกล่าวนี้ต้องใช้เวลาในการเดินทางเป็นระยะ

⁷⁷ สมเด็จพระบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพและพระยาราชเสนา. *เทศาภิบาล*. หน้า 47. อ้างถึงใน สุพัฒศรี วรสาธน์. (2520). *ปัญหาชลประทานระหว่างปี พ.ศ. 2435 – 2449 (ค.ศ. 1892 – 1907)*. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 147.

⁷⁸ อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). *ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 64.

⁷⁹ เกื้อกุล ยืนยอนันต์. (2519). *การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว*. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 32.

เวลานาน การที่จะช่วยย่นระยะทางและเวลาในการเดินทางก็คือการขุดคลองเชื่อมแม่น้ำหรือขุดคลองแยก คลองขอยจากแม่น้ำหนึ่งสู่อีกแม่น้ำหนึ่งเพื่อความสะดวกหรือเพื่อเชื่อมเส้นทางจากชุมชนหนึ่งไปสู่อีกชุมชนหนึ่งที่อยู่ลึกเข้าไปจากแม่น้ำ รวมถึงเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ทางการปกครองหัวเมืองทางภาคตะวันออกซึ่งจะใช้เส้นทางนี้ในการควบคุมสถานการณ์ภายในเขมรและชายแดนเขมรได้⁸⁰ ด้วยเหตุนี้ในสมัยอยุธยาถึงรัตนโกสินทร์จึงมีการขุดคลองขึ้นหลายสาย เป็นการเชื่อมแม่น้ำกับแม่น้ำเพื่อใช้ในการคมนาคมและเป็นการขุดคลองเพื่อการเกษตรซึ่งคลองขุดเหล่านี้มีทั้งคลองที่ขุดโดยรัฐและการดำเนินการโดยเอกชน ซึ่งคลองที่สำคัญได้แก่

คลองที่ดำเนินการขุดโดยรัฐ

คลองสำโรง เป็นคลองสายแรกที่เชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณอำเภอมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการกับพื้นที่ปากแม่น้ำบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ไม่ปรากฏหลักฐานแน่ชัดว่าขุดขึ้นในสมัยใด สันนิษฐานว่าน่าจะถูกขุดขึ้นในสมัยอยุธยา และขุดซ่อมขึ้นในช่วงที่เศรษฐกิจการค้าระหว่างไทยกับจีนขยายตัวดังพระราชพงศาวดารกรุงศรี อยุธยากล่าวถึงการขุดซ่อมคลองสำโรงและคลองทับนางว่า

...ในศักราช 860 (พ.ศ. 2041) ปีมะเมียสัมฤทธิ์ศก คลองสำโรง ที่จะไป
คลองศิริชะจะระเข้ คลองทับนางจะไปปากน้ำเจ้าพระยาขึ้น เรือใหญ่จะเดินไป
มาขัดสน จึงให้ชำระ...⁸¹

โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นเส้นทางลำเลียงสินค้าจากบางปลาสร้อย เมืองชลบุรีเข้ามายังอยุธยา หลักฐานทางโบราณคดีที่ค้นพบได้พบเทวรูปโบราณตรงที่คลองสำโรงต่อคลองทับนางจึงสันนิษฐานได้ว่าบริเวณปากคลองสำโรงอาจเคยเป็นชุมชนก่อนการขุดซ่อมคลองสำโรงและคลองทับนางในสมัยสมเด็จพระรามาธิบดีที่ 2 ในสมัยอยุธยา⁸²

⁸⁰ สุดใจ พงศ์กล้า. (2528). มณฑลปราจีนบุรีสมัยเริ่มแรกถึงสมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมขุนมรุพงษ์ศิริพัฒน์ (พ.ศ. 2436 – 2458). วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 16.

⁸¹พระราชพงศาวดารกรุงศรีอยุธยา ฉบับพันจันทนุมาศ(เจิม) และเอกสารอื่น ๆ. (2553). นนทบุรี: ศรีปัญญา. หน้า 58.

⁸² ศานติ ภักดีคำ. (2557). ยุทธมรรคา เส้นทางเดินทัพไทย – เขมร. หน้า 97.

ในคลองสำโรงมีบ้านเรือนผู้คนอยู่อาศัยมาตั้งแต่สมัยอยุธยาแต่ไม่ปรากฏหลักฐานแน่ชัด จนกระทั่งสุนทรภู่เดินทางเข้ามาใน พ.ศ. 2352 เพราะได้พบเห็นชุมชนเป็นช่วง ๆ ตลอดคลองสำโรง⁸³ เช่น ทับนางเป็นชุมชนเกษตรกรรมปลูกข้าว บางพลีเป็นชุมชนที่มีการค้าคึกคักเต็มไปด้วยเรือและแพ ส่วนบางปะกงเป็นชุมชนจีน ด้วยเหตุนี้คลองสำโรงจึงมีบทบาทในฐานะเป็นเส้นทางในการลำเลียงสินค้าจากบางปลาสร้อยสู่เมืองศูนย์กลางและทำให้การเดินทางจากสมุทรปราการมายังฉะเชิงเทรา สะดวกรวดเร็วไม่ต้องอ้อมออกทะเลเพื่อเข้าปากแม่น้ำเจ้าพระยา

คลองแสนแสบหรือคลองบางขนาก เป็นคลองที่ขุดขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 3 เมื่อปี พ.ศ. 2380 เพื่อใช้เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ในการทำสงครามระหว่างไทย เขมร และญวน คราวสงครามอานามสยามยุทธ เนื่องจากการขนส่งเสบียงอาหารและการไปมาระหว่างกรุงเทพฯ เขมร และญวนนั้น ลำบากและเสียเวลาเป็นอันมาก ดังนั้นพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงโปรดเกล้าฯ ให้สมเด็จเจ้าพระยาบรมมหาพิชัยญาติ (ทัต บุนนาค) ซึ่งในขณะนั้นดำรงตำแหน่งพระยาศรีพิพัฒนรัตนโกษา ในกรมโกษาธิบดีเป็นแม่กองจ้างกุลิจีนขุดคลองตั้งแต่หัวหมากไปถึงบางขนาก และมีเจ้าพระยาบดินทร์เดชา (สิงห์ สิงหเสนี) มีหน้าที่ในการตรวจตราการขุดคลอง ต่อมาเมื่อเกิดเหตุการณ์ขบถเมืองไทรบุรีสมเด็จเจ้าพระยาบรมมหาพิชัยญาติ (ทัต บุนนาค) ได้เป็นแม่กองยกทัพไปปราบขบถ ทำให้เจ้าพระยาบดินทร์เดชา (สิงห์ สิงหเสนี) รับผิดชอบในการขุดคลองแทน⁸⁴

การขุดคลองแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2383 ตอนต้นคลองเรียกว่าคลองแสนแสบ ตอนปลายเรียกว่า คลองบางขนาก⁸⁵ คลองแสนแสบนี้ นับว่ามีความสำคัญอย่างมากเนื่องจากเป็นคลองที่เชื่อมระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกง ซึ่งช่วยย่นระยะทางการเดินทางไปมาระหว่างเมืองปราจีนบุรี และฉะเชิงเทรา กับกรุงเทพฯ แม้ว่าในระยะแรกนั้นการขุดคลองแสนแสบนี้มีเป้าหมายเพื่อเป็นเส้นทางในการสงคราม แต่เมื่อสงครามสงบลงคลองเส้นนี้ได้กลายเป็นเส้นทางเดินเรือค้าขายสินค้าที่สำคัญของราษฎร จึงมีการให้ซ่อมแซมและขยายแนวของปากคลองให้กว้างขึ้นเพื่อสนับสนุนการคมนาคมและการค้าให้สะดวกยิ่งขึ้น

⁸³ ประยูร พิศนาคะ. (2515). นิราศสุนทรภู่. กรุงเทพฯ: เกษมบรรณกิจ. หน้า 85 – 92.

⁸⁴ ศานติ ภักดีคำ. (2557). ยุทธมรรคา เส้นทางเดินทัพไทย – เขมร. หน้า 106 - 108.

⁸⁵ กิตติ ดันไทย. (2520) คลองกับระบบเศรษฐกิจไทย พ.ศ. 2367 – 2453. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 52 - 53.

คลองนครเนื่องเขตต์ เป็นคลองสายที่มีจุดประสงค์ในการขุดเพื่อให้เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งสินค้าระหว่างเมืองฉะเชิงเทรากับกรุงเทพฯ เนื่องจากการเดินทางจากกรุงเทพฯ มายังฉะเชิงเทรานั้นต้องเดินทางทวนน้ำไปคลองแสนแสบหรือล่องเรือมายังปากแม่น้ำเพื่อเข้าคลองสำโรง ทำให้การเดินทางยากลำบาก ประกอบกับพื้นที่การเพาะปลูกข้าวเกิดการขยายตัวจากการที่ข้าวกลายเป็นสินค้าส่งออก แต่การแปรรูปข้าวเปลือกให้เป็นข้าวสารผ่านโรงสีนั้นยังมิได้ขยายตัวออกจากพื้นที่กรุงเทพฯ ทำให้กรุงเทพฯ มีสถานะเป็นตลาดซื้อขายข้าว⁸⁶ ด้วยเหตุนี้คลองนครเนื่องเขตต์จึงมีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและการค้า

รัชกาลที่ 5 ทรงโปรดเกล้าฯ ให้สมเด็จพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์ (ช่วง บุนนาค) และพระยาชลธารวิจิตร เป็นแม่กองในการขุดคลองนครเนื่องเขตต์ โดยเชื่อมปลายคลองท่าไข่เข้ากับคลองแสนแสบที่ศาลาแดง เริ่มดำเนินการขุดในปี พ.ศ. 2419 แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2420⁸⁷ ประโยชน์จากการขุดคลองสายนี้มีหลากหลายประการ คือ ช่วยย่นระยะทางจากฉะเชิงเทรามายังกรุงเทพฯ และเป็นประโยชน์แก่ทางราชการและการค้า เกิดการขยายพื้นที่การเพาะปลูกเนื่องด้วยช่วงระยะเวลาของการขุดคลองนั้นเป็นช่วงที่ราคาข้าวในตลาดโลกราคาสูงขึ้น ความต้องการที่ดินเพื่อทำการเพาะปลูกข้าวจึงเพิ่มสูงขึ้น การขุดคลองสายนี้จึงช่วยเพิ่มพื้นที่การเพาะปลูกข้าวถึง 32,400 ไร่⁸⁸ แต่ปรากฏว่าภายหลังการขุดคลองนครเนื่องเขตต์ที่ดินไม่เพียงพอจำหน่ายให้กับราษฎรที่ต้องการทำกินจึงมีการเสนอให้รัฐขุดคลองขยายพื้นที่ทำกินเข้ามายังพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงอีกหนึ่งสายคือ คลองประเวศบุรีรมย์

คลองประเวศบุรีรมย์ เกิดจากความต้องการที่ดินในการเพาะปลูกที่เพิ่มสูงขึ้นประกอบกับปริมาณสินค้าและการคมนาคมภายในคลองแสนแสบ คลองสำโรง และคลองนครเนื่องเขตต์มีความหนาแน่น รัชกาลที่ 5 จึงทรงโปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพระยาสุรวงศ์ไวยวัฒน์ (คอน บุนนาค) เป็นแม่

⁸⁶ พิมพ์อุมา โตสินธพ. (2548). *คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 – 2500*. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 77.

⁸⁷ พิมพ์อุมา โตสินธพ. (2548). *คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 – 2500*. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 77

⁸⁸ กิตติ ดันไทย. (2520). *คลองกับระบบเศรษฐกิจไทย พ.ศ. 2367 – 2453*. หน้า 77.

กองร่วมกับพระยาดำรงราชพลขันธ์ (วร บุนนาค) ขุดคลองประเวศบุรีรมย์ขึ้นในปี พ.ศ. 2421⁸⁹ ตั้งแต่ปลายคลองพระโขนง บริเวณเมืองนครเขื่อนขันธ์ ไปออกแม่น้ำบางปะกง บริเวณแขวงเมืองฉะเชิงเทรา

คลองที่ดำเนินการขุดโดยเอกชน

คลองเปรี้ง ซึ่งขุดขึ้นในปี พ.ศ. 2430 โดยขุดเชื่อมคลองประเวศบุรีรมย์ผ่านคลองนครเนื่องเขตต์ถึงคลองแสนแสบ เพื่อบุกเบิกพื้นที่รกร้างระหว่างเมืองฉะเชิงเทรากับเมืองนครเขื่อนขันธ์ ทั้งยังช่วยระบายน้ำจืดจากคลองแสนแสบมาไล่น้ำเค็มออกจากคลองประเวศบุรีรมย์ในฤดูแล้งด้วย⁹⁰

คลองหลวงแพ่ง เป็นคลองขุด ตั้งแต่คลองประเวศบุรีรมย์ฝั่งเหนือขึ้นไปถึงคลองแสนแสบต่อกับคลองนครเนื่องเขตต์ถึงบางน้ำเปรี้ยว ดำเนินการขุดโดยหลวงแพ่งกรมการเมืองนครเขื่อนขันธ์ เริ่มขุดระหว่างเดือนธันวาคม พ.ศ. 2431 ถึงเดือนมกราคม พ.ศ. 2433⁹¹ วัตถุประสงค์ของการขุดคลองนี้เพื่อขยายพื้นที่การเพาะปลูก

คลองอุดมชลจร เป็นคลองที่ดำเนินการขุดโดยพระยาสีหราชเดโช (โต บุนนาค) เพื่อขยายพื้นที่การเพาะปลูกโดยอ้างว่าราษฎรในกรุงเทพฯ และแขวงนครเขื่อนขันธ์จนถึงฉะเชิงเทราต้องการพื้นที่การเพาะปลูก จึงขอพระราชทานขุดคลองเชื่อมระหว่างคลองประเวศบุรีรมย์กับคลองนครเนื่องเขตต์ในพื้นที่ตำบลทุ่งกาหลง เมืองฉะเชิงเทรา โดยขุดเป็น 2 คลอง ในปี พ.ศ. 2431 และ พ.ศ. 2433 ตามลำดับ⁹²

⁸⁹ พิมพ์อุมา โตสินธพ. (2548). *คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 – 2500*. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 79.

⁹⁰ กิตติ ดันไทย. (2520). *คลองกับระบบเศรษฐกิจไทย พ.ศ. 2367 – 2453*. หน้า 77.

⁹¹ พิมพ์อุมา โตสินธพ. (2548). *คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 – 2500*. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 87.

⁹² พิมพ์อุมา โตสินธพ. (2548). *คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 – 2500*. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 88 - 89.

สภาพการคมนาคมทางน้ำ

เส้นทางคลองต่าง ๆ ที่ถูกขุดเพื่อเชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกงนั้น เป็นเส้นทางการคมนาคมที่สำคัญในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น เนื่องจากทำเลที่ตั้งและสภาพทางภูมิศาสตร์ของภาคตะวันออกตั้งอยู่ระหว่างเมืองศูนย์กลางกับหัวเมืองทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือและเขมรรวมถึงข้อจำกัดของแม่น้ำบางปะกงที่มีสันดอนทรายกลางลำน้ำ ทำให้การคมนาคมติดต่อกันระหว่างเมืองศูนย์กลางกับเมืองในพื้นที่ดังกล่าวใช้เส้นทางแถบนี้เป็นหลัก โดยออกจากกรุงเทพฯ ผ่านมาตามคลองเชื่อมสู่น้ำบางปะกงและไปขึ้นบกที่ปราจีนบุรี และจากปราจีนบุรีนี้สามารถแยกไปได้ทั้งเมืองพระตะบองและหัวเมืองแถบพื้นที่อีสานใต้ได้ ทำให้เส้นทางการคมนาคมทางน้ำนี้มีความสำคัญในฐานะเป็นเส้นทางในการขนส่งส่วยสินค้า จากหัวเมืองอีสานใต้และเขมร ผ่านเมืองปราจีนบุรี มาตามแม่น้ำบางปะกง ทำให้หัวเมืองในพื้นที่ภาคตะวันออกที่ตั้งอยู่บนเส้นทางกลายเป็นเมืองศูนย์กลางและจุดแวะพักสินค้าในเส้นทางลำเลียงส่วยมายังกรุงเทพฯ การขุดคลองเชื่อมต่าง ๆ จึงกลายเป็นการสร้างเส้นทางในการขนส่งส่วยให้มีความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง

การเดินทางและการคมนาคมทางน้ำผ่านเส้นทางแม่น้ำบางปะกงรวมถึงคลองเชื่อมต่าง ๆ ได้รับความนิยมในการสัญจรทั้งการขนส่งสินค้าและการเดินทาง ทำให้สภาพการคมนาคมภายในคลองเชื่อมที่ขุดขึ้นเพื่อสนองความต้องการในการคมนาคมและการขนส่งสินค้าเต็มไปด้วยความคับคั่งของเรือขนส่งสินค้า จนต้องมีการขุดขยายปากคลองและแนวคลองให้ขยายกว้างขึ้น รวมถึงการขุดคลองเชื่อมสายอื่นเพื่อสนองความต้องการในการคมนาคมและเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น แต่ทั้งนี้การสัญจรทางน้ำก็ไม่สามารถใช้เดินทางได้ตลอดทั้งปี เนื่องจากในช่วงฤดูแล้ง น้ำในลำคลองจะแห้งขอด ลำคลองมีสภาพเป็นโคลนเลน โดยเฉพาะคลองเชื่อมต่าง ๆ ที่เชื่อมระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกง เช่น คลองแสนแสบ คลองประเวศบุรีรมย์ เป็นต้น⁹³

⁹³ พิมพู่มา โตสินธพ. (2548). คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 – 2500. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 125.

3.3.3 การเดินทางและการคมนาคมทางทะเล

การเดินทางและการคมนาคมทางทะเลถือว่ามีความสำคัญเส้นทางหนึ่งเนื่องจากพื้นที่ภาคตะวันออกมีหัวเมืองชายฝั่งทะเลจำนวนมาก อาทิ บางปาสร้อย บางพระ บางละมุง ระยอง จันทบุรี ตราด ซึ่งแต่ละเมืองต่างมีสถานะเป็นเมืองท่าและจุดแวะพักสินค้าที่มีความสำคัญในระบบการค้าทางทะเลของอ่าวไทยและทะเลจีนใต้มาตั้งแต่สมัยอยุธยา จนถึงสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น โดยตำแหน่งของเมืองเหล่านี้ตั้งอยู่ในเส้นทางการค้าและการเดินเรือด้านตะวันออกที่จะมุ่งไปสู่เมืองท่าชายฝั่งทะเลของเขมร พม่าและจีน อีกทั้งยังเป็นจุดที่สามารถเดินเรือตัดข้ามอ่าวไทยไปยังเมืองท่าทางภาคใต้ได้ โดยเมืองจันทบุรีและบางปาสร้อย มีบทบาทเป็นศูนย์กลางในการรวบรวมเครื่องเทศและของป่าจากพื้นที่ภาคตะวันออก จึงมีเรือเดินทางเข้ามาสมำเสมอและด้วยเทคโนโลยีการเดินทางที่ยังไม่พัฒนา ทำให้ต้องอาศัยแล่นเรือเลียบชายฝั่งและความรู้ในทิศทางลมมรสุมในการเดินเรือ ทำให้การเดินทางต้องใช้เวลาเพราะต้องรอลมมรสุมซึ่งจะพัดมาเพียงปีละครั้ง จึงต้องหาเมืองท่าที่เหมาะสมทางภูมิศาสตร์สำหรับเป็นที่พักรอลมมรสุม สามารถจัดเตรียมเสบียงอาหารและน้ำดื่มสำหรับใช้ในการเดินทางต่อไป เมื่อนานเข้าสถานที่จอดพักเรือได้เกิดเป็นจุดพบปะของบรรดาพ่อค้าที่เดินทางมาจากที่ต่าง ๆ เข้ามาแลกเปลี่ยนสินค้ากัน พื้นที่นี้ได้กลายเป็นเมืองท่าและศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนสินค้าบริเวณชายฝั่งทะเล

เส้นทางการค้าทางทะเลในพื้นที่ภาคตะวันออกปรากฏในหลักฐานเอกสารของเวียดนามที่พูดจากเวียดนามได้เดินทางมาสยามในปี ค.ศ. 1810 (พ.ศ. 2353) เพื่อมาร่วมงานพระบรมศพของกษัตริย์แห่งสยาม ระหว่างเดินทางได้รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับสภาพภูมิศาสตร์และวาดแผนที่ของสยามไว้ถึง 6 เส้นทางด้วยกัน คือ⁹⁴

1. จากพนมเปญในเขมร ข้ามไปที่พระตะบอง และเข้ากรุงเทพฯ อยุธยา นครไชยศรี ไชยา (สุราษฎร์ธานี) และถลาง (ภูเก็ต) เส้นทางนี้ช่วงตัดผ่านภาคตะวันออกเป็นเส้นทางคมนาคมทางบก

⁹⁴ Ch'en Ching-ho. (1978). *Oo the Xiem-La-Quoc Lo-Trinh Tap-Luc (Collected Records of Itineraries to Siam. In Historical Matherial Series No.2.* (Hong Konh: Southeast Asia Studies Section New Asia Research Institute Chinese). อ้างถึงใน ศรีญา คันทิพ. (2540). *พัฒนาการทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ. 2419 – 2475.* วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 38 - 39.

2. ตอนใต้สุดของเวียดนาม เกาะช้าง จันทบุรี บางปลาสร้อย Paetriu
3. เลียบไปตามชายฝั่งแม่น้ำ เริ่มจากปากแม่น้ำ Cua Tranh-De (จันเต้) ตรงปากน้ำ Hau-giang (โฮ่วซาง) ซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของเวียดนาม จากนั้นเดินเรือเลียบริมทะเลไปที่ Rach-gia (สักซัว) และ Ha-tien (ท่าเตียน) ผ่านเมืองท่า Ream, Riern (เรียม) Kas Kong จันทบุรี เกาะคราม ปากแม่น้ำเจ้าพระยา ชุมพร ไซยา นครศรีธรรมราช สงขลา ปัตตานี กลันตัน และสิงคโปร์
4. เลียบไปตามชายฝั่งเริ่มจากแหลมกาเมา (Ca Mau) ที่เวียดนามไปที่ Phu-guoc (พูกัวก) เกาะเสม็ด เกาะสีซัง สามร้อยยอด หลังสวน จนมาถึงนครศรีธรรมราช ปัตตานี นอกจากนี้ยังสามารถใช้เส้นทางผ่านภูเขามุ่งหน้าสู่อ่าวไทยเพื่อไปทางทะเลต่อ
5. เส้นทางทางทะเลโดยจากเมืองท่าหนึ่งไปสู่อีกเมืองท่าหนึ่ง เริ่มจากเวียดนามทางตอนใต้ไปตามเส้นทางแม่น้ำโขงตอนใต้ของเวียดนามลงที่ท่าเตียน ไปกัมพูชา (เขมร) Sa Ngao Huc Kha Ba, Kompong Som (กำปงโสม), Sa Ngao Ba Su Lau Mon Dong Lan Hon Vien Ban Nam Khen No Phat Se (ปากเซ) Ba Si, คลองใหญ่ บางปะกง ปากน้ำท่าจีน บ้านแหลม เมืองตรัง บางสะพาน จนมาถึงชุมพร คลองสะหวี ออกสู่แม่น้ำคีรีราช เดินทางต่อไปยังปากพนัง และอ่าวมะนาว ซึ่งเส้นทางนี้มาจากเมืองท่าต่าง ๆ ในเวียดนามได้ และเมืองท่าต่าง ๆ ในไทยแล้วมาตามแม่น้ำ
6. เริ่มจากตอนใต้ของเวียดนามและเข้าไปทางตอนเหนือของกัมพูชาและประเทศไทย ในส่วนที่เป็นคาบสมุทรมาเลย์ของไทยและเขตชายฝั่งที่มีเกาะตรงอ่าวไทยและชายฝั่งทะเลตะวันตกของมาเลย์ ซึ่งก็คือ ปีนังและภูเก็ต

การเดินทางทางทะเลจากกรุงเทพฯ ไป ระยอง จันทบุรี ตรัง หรือออกไปสู่หัวเมืองเขมร สามารถลำเลียงสินค้าได้เกือบตลอดทั้งปี เนื่องจากฝั่งทะเลทางด้านนี้มีเกาะเล็กเกาะน้อยเป็นที่กำบังฝนและคลื่นลมช่วยให้การเดินทางเรือปลอดภัย ดังปรากฏในเอกสารของจอห์น ครอว์ฟอร์ดได้กล่าวไว้ว่า

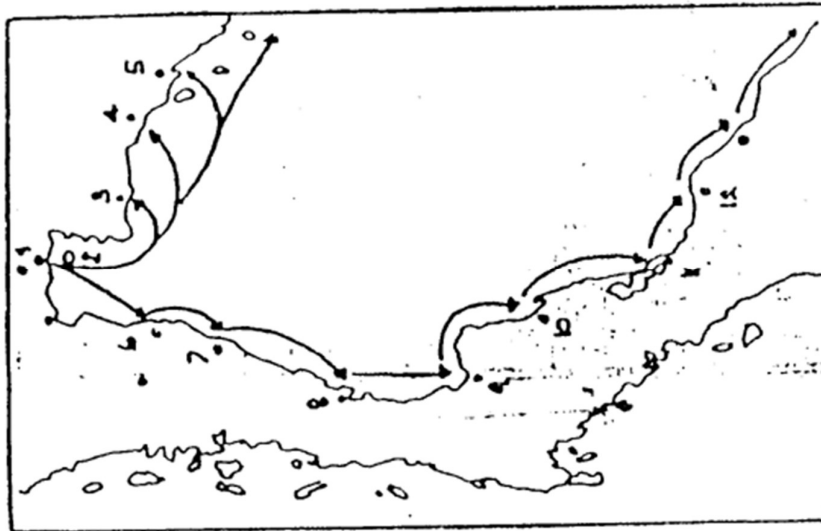
“... การลำเลียงสินค้าจากชายทะเลด้านตะวันออกของอ่าวไทยมายัง กรุงเทพฯ สามารถดำเนินการได้เกือบตลอดทั้งปี เนื่องจากฝั่งทะเลด้านนี้มีเกาะ เล็กเกาะน้อยเป็นที่กำบังคลื่นและลม ช่วยให้การเดินเรือปลอดภัย ดีกว่าฝั่ง ทะเลตะวันตก...”⁹⁵

แม้ว่าการเดินเรือในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกจะสามารถดำเนินการได้เกือบตลอดทั้ง ปี แต่ก็มิอาจปฏิเสธได้ว่าลมมรสุมเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการเดินทางในเส้นทางนี้ ในส่วนของการ เดินเรือข้ามอ่าวไทยนั้นเป็นไปตามฤดูกาลมรสุม โดยมีเส้นทางดังแผนที่ 3 ทั้งนี้สภาพภูมิศาสตร์ชายฝั่ง ทะเลในเขตเมืองชลบุรีนั้น เหมาะสมที่จะสร้างท่าเรือสำหรับให้เรือขนาดใหญ่ หรือ เรือเล็กจอด ทอดสมอ เพื่อเป็นที่ขนถ่ายสินค้าได้ดังที่ จอห์น ครอว์ฟอร์ด ได้เขียนบันทึกบรรยายไว้ว่า

“ทางฝั่งตะวันออกของอ่าว (อ่าวไทย) เราเห็นว่าถ้าจะพิจารณาจากผล สำนวน อาจจัดสร้างท่าเรือได้อีก 1 ท่า คือ ที่เกาะสีชัง จากจุดนี้เรือลงไปที่เส้น รุ่งที่ 11° มีเกาะใหญ่น้อยเรียงรายอยู่ทั่วไปตามชายฝั่ง มีร่องทางเดินเรือและที่ ทอดสมอเป็นอย่างดีอยู่ระหว่างเกาะ ฉะนั้นจึงนับเป็นชัยภูมิที่เหมาะสมจะสร้าง ท่าเรือขนาดใหญ่...”⁹⁶

⁹⁵ จอห์น ครอว์ฟอร์ด. (2515). *Journal of an Embassy to the Court of Siam and Cochin China*. ไพโรจน์ เกษแม่นกิจ (แปล). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์การศาสนา. หน้า 267

⁹⁶ จอห์น ครอว์ฟอร์ด. (2515). *Journal of an Embassy to the Court of Siam and Cochin China*. ไพโรจน์ เกษแม่นกิจ (แปล). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์การศาสนา. หน้า 97.



ภาพที่ 12 แผนที่แสดงเส้นทางเดินเรือชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตามสายการค้า

หมายเหตุ: หมายเลข 1 คือ สมุทรปราการ

หมายเลข 2 คือ เกาะสีชัง

หมายเลข 3 คือ ระยอง

หมายเลข 4 คือ จันทบุรี

หมายเลข 5 คือ ตรวด

หมายเลข 6 คือ เพชรบุรี

หมายเลข 7 คือ ปราณบุรี

หมายเลข 8 คือ ชุมพร

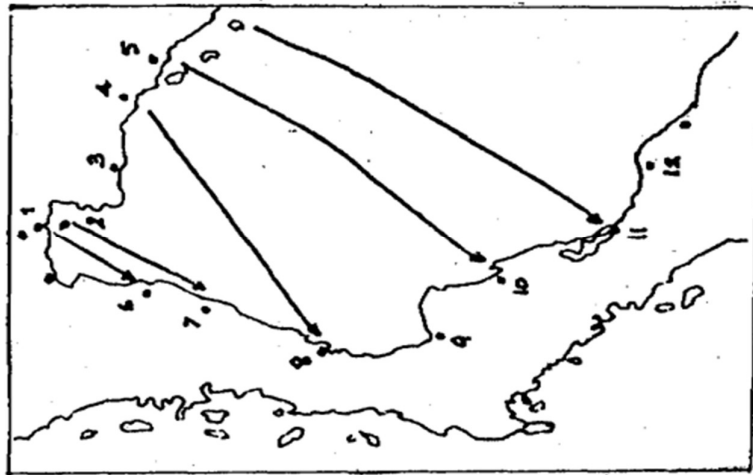
หมายเลข 9 คือ บ้านดอน

หมายเลข 10 คือ นครศรีธรรมราช

หมายเลข 11 คือ สงขลา

หมายเลข 12 คือ ปัตตานี

ที่มา: สินชัย กระบวนแสง. (2525). นครศรีธรรมราชกับเส้นทางการค้าทางทะเล. รายงานการสัมมนาประวัติศาสตร์ นครศรีธรรมราช ครั้งที่ 2 ณ วิทยาลัยครูนครศรีธรรมราช. หน้า 219. อ้างถึงใน อติศร หมวกพิมาย. (2531). กรมท่ากับระบบเศรษฐกิจไทย: วิเคราะห์โครงสร้างและการเปลี่ยนแปลง ตั้งแต่สมัยธนบุรี ถึงการทำ สนธิสัญญาเบาว์ริง พ.ศ. 2310 – 2398. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 139.



ภาพที่ 13 แผนที่แสดงเส้นทางเดินเรือตัดข้ามอ่าวไทย

หมายเหตุ: หมายเลข 1 คือ สมุทรปราการ

หมายเลข 3 คือ ระยอง

หมายเลข 5 คือ ตราด

หมายเลข 7 คือ ปราณบุรี

หมายเลข 9 คือ บ้านดอน

หมายเลข 11 คือ สงขลา

หมายเลข 2 คือ เกาะสีชัง

หมายเลข 4 คือ จันทบุรี

หมายเลข 6 คือ เพชรบุรี

หมายเลข 8 คือ ชุมพร

หมายเลข 10 คือ นครศรีธรรมราช

หมายเลข 12 คือ ปัตตานี

ที่มา: สินชัย กระบวนแสง. (2525). นครศรีธรรมราชกับเส้นทางการค้าทางทะเล. รายงานการสัมมนาประวัติศาสตร์ นครศรีธรรมราช ครั้งที่ 2 ณ วิทยาลัยครูนครศรีธรรมราช. หน้า 219. อ้างถึงใน อติศร หมวกพิมาย. (2531). กรมท่ากับระบบเศรษฐกิจไทย: วิเคราะห์โครงสร้างและการเปลี่ยนแปลง ตั้งแต่สมัยธนบุรี ถึง การทำสนธิสัญญาเบาว์ริง พ.ศ. 2310 - 2398. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 140.

การเดินทางตามชายฝั่งตะวันออกของอ่าวไทยจากกรุงเทพฯ ไปถึงจันทบุรี นักเดินเรือมักแวะหยุดพักเติมน้ำหรือเสบียงอาหารอยู่เสมอ ทำให้จอห์น ครอว์ฟอร์ดสนใจเขตนี้นับเป็นอย่างมาก จนถึงกับได้พูดถึงความสำคัญของชายฝั่งทะเลนี้ในเอกสารฉบับเดียวกันอีกว่า

“ ถ้าโอกาสอำนวย ก็ใครจะก่อตั้งศูนย์การค้าขึ้น ในเกาะใดเกาะหนึ่ง ในอ่าวสยาม... หมู่เกาะช็อสซัง ซึ่งเป็นที่เหมาะสมจะใช้เป็นท่าเรือ ที่อยู่ในเส้นทางเดินเรือของพวกสยามที่ต้องการเดินผ่าน จัดว่าเป็นทำเลที่อำนวยประโยชน์มากที่สุด ในการก่อตั้งศูนย์กลางการค้า หากที่แห่งนี้หรือสถานที่ใด มีลักษณะดังกล่าวนี้ อยู่ใต้การปกครองของรัฐบาลของชาติใดในยุโรป ข้าพเจ้าก็อาจทำนายได้ว่า ที่นั่นต้องกลายเป็นแหล่งรวมการค้าให้แก่ประเทศ โดยรอบ อารัสมาย ที่จะดำเนินกิจการกับญวน และประเทศในภาคพื้นเอเชีย เมือง อัสดนคต และทักษิณประเทศ ในขณะเดียวกัน กับการที่จะช่วยขยายธุรกิจการค้ากับต่างประเทศเหล่านั้นได้อย่างกว้างขวางยิ่งขึ้น ซึ่งขณะนี้ยังไม่มีผู้ใดกระทำเช่นนั้นเลย...”⁹⁷

ความสำคัญของเกาะช็อสซังที่ จอห์น ครอว์ฟอร์ด กล่าวไว้นั้น เป็นการมองเห็นความสำคัญในสมัยรัชกาลพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย ต่อมาในสมัยรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 4) ก็ได้กลายเป็นความจริงขึ้นมา เนื่องจากไทยได้ทำสนธิสัญญาเบาว์ริง และได้มีเรือสินค้าเดินสมุทรขนาดใหญ่ เข้ามาค้าขายมากขึ้น แต่เรือสินค้าเหล่านั้นมีขนาดใหญ่เกินน้ำลึก ไม่สามารถจอดเทียบท่าขนถ่ายสินค้าตามแม่น้ำเจ้าพระยาในกรุงเทพฯ ได้ จำเป็นต้องแวะถ่ายสินค้าลงเรือขนาดเล็กเข้ามาอย่างกรุงเทพฯ อีกที่หนึ่ง โดยแวะที่เกาะช็อสซัง จึงทำให้เกาะช็อสซังมีความสำคัญในฐานะเป็นท่าเทียบเรือตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา

3.4 สรุปและวิเคราะห์ท้ายบท

ภาคตะวันออกเป็นภูมิภาคที่มีอุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติทั้งป่าไม้ แร่ธาตุ สินค้าของป่า และยังมีความอุดมสมบูรณ์เหมาะสำหรับการเพาะปลูกข้าวและพืชสวนพืชไร่ อีกทั้งภาคตะวันออกมีความสำคัญเนื่องด้วยเป็นพื้นที่เขตเชื่อมต่อระหว่างเมืองศูนย์กลาง (กรุงเทพฯ) กับดินแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างและประเทศกัมพูชา ทำให้ภาคตะวันออกมีความสำคัญทางด้านยุทธศาสตร์ การเมืองการปกครอง การทหารและการค้ามาทุกยุคทุกสมัย เนื่องจากภาค

⁹⁷ จอห์น ครอว์ฟอร์ด. (2515). *Journal of an Embassy to the Court of Siam and Cochin China*.

ไพโรจน์ เกษมนันกิจ (แปล). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์การศาสนา. หน้า 97.

ตะวันออกเป็นเสมือนศูนย์กลางของการคมนาคมระหว่างเมืองศูนย์กลางกับหัวเมืองอีสานใต้และดินแดนเขมร

เส้นทางการเดินทางและการคมนาคมในพื้นที่ภาคตะวันออก มักจะเดินทางตามลักษณะภูมิประเทศ กล่าวคือ ภาคตะวันออกมีลักษณะภูมิประเทศเป็นทั้งที่ราบลุ่มแม่น้ำ โดยเฉพาะทางตอนบนของภูมิภาคที่เป็นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกง ทางตอนใต้เป็นที่ราบชายฝั่งทะเล ขณะที่ดินแดนบางส่วนทางด้านตะวันออกที่ติดต่อกับประเทศกัมพูชาเป็นที่ราบขนาดใหญ่ คือ ที่ราบฉนวนไทย ในขณะที่ตอนกลางและตอนบนของภูมิภาคมีลักษณะเป็นทิวเขาสูงเป็นอุปสรรคต่อการเดินทางและการสัญจร ทำให้ในพื้นที่ภาคตะวันออกสามารถพบรูปแบบการเดินทางและการคมนาคมได้หลากหลายรูปแบบ ทั้งการคมนาคมทางบกผ่านการเดินเท้าและการใช้เกวียนบรรทุก การคมนาคมทางน้ำผ่านการใช้แม่น้ำบางปะกงและลำคลองเชื่อม รวมถึงการคมนาคมทางทะเล

เส้นทางการเดินทางและการคมนาคมในพื้นที่ภาคตะวันออกเกิดขึ้นจากการสร้างเส้นทางเชื่อมต่อชุมชนโบราณตั้งแต่ยุคสมัยเขมรก่อนพระนคร โดยเป็นเส้นทางการคมนาคมทางบกเชื่อมต่อดินแดนลุ่มแม่น้ำบางปะกงเข้ากับที่ราบทะเลสาบเขมร ต่อมาเส้นทางเหล่านี้มีความสำคัญทางการค้าและทางยุทธศาสตร์การทหารในสมัยอยุธยา เนื่องด้วยมีการทำสงครามระหว่างอาณาจักรอยุธยากับอาณาจักรเขมรบ่อยครั้ง ทำให้เส้นทางการคมนาคมในพื้นที่ภาคตะวันออกโดยเฉพาะเส้นทางที่ผ่านปราจีนบุรีมุ่งสู่พระตะบองมีความสำคัญอย่างมาก ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมือง เนื่องจากเมืองที่อยู่ตามเส้นทางนั้นกลายสถานะเป็นเมืองหน้าด่านทางตะวันออกที่สำคัญ อีกทั้งเมืองเหล่านี้ยังมีบทบาทในฐานะจุดแวะพักของขบวนขนส่งส่วยและสินค้าทั้งจากพื้นที่อีสานใต้และดินแดนเขมรเข้าสู่เมืองศูนย์กลางทั้งอยุธยาและกรุงเทพฯ

เมื่อศูนย์กลางอำนาจในดินแดนประเทศไทยย้ายจากอยุธยามาสู่กรุงเทพฯ ทำให้เส้นทางการคมนาคมในพื้นที่ภาคตะวันออกเกิดการเปลี่ยนแปลง จากเดิมที่เส้นทางเมืองปราจีนบุรีจะตัดขึ้นตามแม่น้ำนครนายกไปยังเมืองนครนายกและอยุธยา ต้องปรับเปลี่ยนเส้นทางลงมาตามแม่น้ำบางปะกงออกอ่าวไทยเพื่อเดินทางมายังกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นการเดินทางที่ใช้เวลานานจึงมีการขุดคลองเชื่อมระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำบางปะกงเพื่อลดเวลาและเพิ่มความสะดวกในการเดินทางและการขนส่งสินค้า อีกทั้งยังเป็นการเปิดพื้นที่กว้างว่างเปล่าให้เป็นพื้นที่ในการเพาะปลูกข้าวอันเป็นการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจของประเทศอีกด้วย

สภาพการคมนาคมทั้งทางบก ทางน้ำและทางทะเลในพื้นที่ภาคตะวันออกนั้นมีข้อจำกัดหลากหลายประการ อาทิ ข้อจำกัดของปากแม่น้ำบางปะกงที่มีลักษณะเป็นสันดอนกลางลำน้ำ ทำให้เรือขนาดใหญ่แล่นเข้ามาในลำน้ำตื้นน้ำลงไม่ได้ หรือการสัญจรทางบกที่ไม่สะดวกสบายนักไม่สามารถเดินทางได้ตลอดทั้งปี อันเนื่องจากสภาวะน้ำท่วมและเส้นทางเป็นโคลนเลนในฤดูฝน อีกทั้งการสัญจรทางบกนี้ยังใช้ระยะเวลานาน การขนส่งสินค้าและการเดินทางจึงล่าช้าไม่สะดวก ส่งผลให้รัฐมีความจำเป็นที่ต้องพัฒนาระบบการคมนาคมและการสัญจรในพื้นที่ภาคตะวันออกเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนในการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่สะดวกรวดเร็ว อีกทั้งเพื่อป้องกันภัยคุกคามจากจักรวรรดินิยมตะวันตก โดยเฉพาะฝรั่งเศสที่เข้ายึดครองดินแดนเขมร ณ ขณะนั้น

บทที่ 4

การสร้างทางรถไฟสายตะวันออก

การก่อสร้างทางรถไฟเป็นการพัฒนาด้านการคมนาคมที่ทันสมัยและมีความก้าวหน้าประเภทหนึ่งในช่วงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งตลอดช่วงรัชกาลของพระองค์นั้นมีการพัฒนาระบบการคมนาคมและสร้างระบบสาธารณูปโภคอยู่ตลอดเวลา เช่น การขุดคลอง การทำถนน ซึ่งการพัฒนาระบบการคมนาคมเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการเปิดพื้นที่ที่รกร้างปรับเป็นพื้นที่เพาะปลูก ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ภาคเกษตรกรรมของประเทศเกิดการขยายตัว รวมถึงเพิ่มความสะดวกสบายในการขนส่งสินค้าทั้งสินค้าทางการเกษตรและสินค้าหัตถอุตสาหกรรม อันเป็นการเพิ่มการขยายตัวของการค้าระหว่างหัวเมือง จนเศรษฐกิจในส่วนภูมิภาคเกิดการขยายตัว อนึ่งการสร้างทางรถไฟยังเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายทางด้านการเมืองการปกครอง ที่จะกระชับอำนาจรัฐส่วนกลางในการปกครองส่วนภูมิภาค เนื่องจากในช่วงเวลานั้นภัยคุกคามจากลัทธิจักรวรรดินิยมตะวันตกได้เข้าแทรกแซงการเมืองภายในของไทย รวมถึงเข้ายึดดินแดนในอาณัติปกครองของไทย เช่น มณฑลบูรพา ที่เป็นมณฑลสำคัญทางด้านตะวันออก การสร้างทางรถไฟสายตะวันออก จึงมีบทบาทในการปกครองของไทยต่อมณฑลและหัวเมืองทางฝั่งตะวันออกอย่างมาก โดยเฉพาะด้านการติดต่อสื่อสารและการปกครองส่วนภูมิภาค

ในบทนี้แบ่งการศึกษาออกเป็น 3 ส่วนใหญ่ ๆ คือ ส่วนแรกจะกล่าวถึงความเคลื่อนไหวของกิจการรถไฟในประเทศไทย ตั้งแต่การเข้ามาของแนวคิดการสร้างทางรถไฟ ส่วนที่สองจะศึกษาถึงนโยบายและสาเหตุของการสร้างทางรถไฟสายตะวันออก และส่วนสุดท้ายจะกล่าวถึงการดำเนินงานในการก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออกทั้งในส่วนของการเสนอขอสัมปทานและการดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟของเอกชน

4.1 ความเคลื่อนไหวของกิจการรถไฟในประเทศไทย

“รถไฟ” คือ การขนส่งที่นำรถหลายคันมาพ่วงต่อกันแล้ววิ่งไปด้วยกันเป็นขบวนบนทางที่ปูลาดด้วยวัสดุต่าง ๆ การขับเคลื่อนรถไฟมีองค์ประกอบที่สำคัญคือ “รถจักร” หรือส่วนหัวที่ใช้ในการชักลาก และ “ขบวนรถ” หรือส่วนที่เป็นรถหลายคันที่นำมาพ่วงกัน ซึ่งจะวิ่งไปบนทางที่ทำด้วย

“ราง” โดยก่อนที่จะมีการสร้างหัวรถจักรไอน้ำมาชักลากขบวนรถนั้น การขนส่งทางรางมีมาอยู่ก่อนหน้านั้นแล้ว โดยอาศัยแรงม้าชักลากไปบนรางที่เรียกว่า วากองเวย์ (Wagon Way) ดังนั้นการเรียกพาหนะในการคมนาคมบนรางว่า “รถไฟ” สมควรเรียกหลังจากมีการนำ “รถจักรไอน้ำ” (Steam Locomotive) มาชักลากขบวนแทนที่ม้า¹ การพัฒนารถไฟเริ่มต้นอย่างจริงจังในช่วงทศวรรษ 1810 หรือพ.ศ. 2344 – 2353 ที่ได้มีการพัฒนารถไฟที่ใช้เครื่องจักรไอน้ำโดยมีต้นกำเนิดที่ประเทศอังกฤษ เพื่อตอบสนองความต้องการในการขนส่งสินค้า จากนั้นในช่วงทศวรรษ 1820 (พ.ศ. 2363) จึงมีการพัฒนาเครื่องยนต์ไอน้ำจนสามารถสร้างรถจักรไอน้ำมาใช้ในเชิงพาณิชย์ได้สำเร็จ เพียงแต่ความสำเร็จในระยะแรกนี้เป็นเพียงรถจักรไอน้ำเพื่อใช้ในการกิจการอุตสาหกรรมและการขนส่งแร่และถ่านหินเท่านั้น กิจการรถไฟเพื่อการโดยสารเริ่มต้นอย่างจริงจังหลังจากนั้นในช่วงทศวรรษ 1830 (พ.ศ. 2373) การนำรถไฟมาใช้ในการโดยสารขนส่งผู้คนระหว่างเมืองแมนเชสเตอร์กับเมืองลิเวอร์พูล² หลังจากนั้นกิจการรถไฟจึงค่อย ๆ แพร่หลายไปทั่วโลก เริ่มจากยุโรป สหรัฐอเมริกา โดยมีบทบาททดแทนรูปแบบการคมนาคมทางบก จากการใช้รถม้า หรือสัตว์พาหนะอื่น ๆ ที่เคยใช้มาก่อน การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวได้แผ่ขยายเข้าสู่ดินแดนเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในช่วงครึ่งของศตวรรษที่ 19 (พ.ศ. 2343 – 2442) เมื่ออังกฤษขยายแสนยานุภาพเข้ายึดครองดินแดนในเอเชียจนได้ อินเดีย พม่า มลายู เป็นอาณานิคมแล้ว อังกฤษได้ก่อสร้างทางรถไฟขึ้นในประเทศเหล่านี้ เพื่อประโยชน์ในการลำเลียงขนส่งวัตถุดิบและสินค้าตลอดจนยุทธปัจจัยต่าง ๆ ส่วนประเทศฝรั่งเศสซึ่งถือเป็นคู่แข่งในการล่าอาณานิคมกับอังกฤษนั้น ได้เข้ายึด ญวน ลาว เขมรเป็นอาณานิคม และได้ก่อสร้างทางรถไฟขึ้นในดินแดนเหล่านี้ เรียกว่า กรมรถไฟอินโดจีนฝรั่งเศส³ โดยมีวัตถุประสงค์เช่นเดียวกับอังกฤษ

4.1.1 จุดเริ่มต้นของกิจการรถไฟในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

รถไฟสายแรกในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เกิดขึ้นที่เกาะชวา ซึ่งเป็นดินแดนอาณานิคมอินเดียตะวันออกของเนเธอร์แลนด์ โดยบริษัทรถไฟอินเดียนตะวันออกของเนเธอร์แลนด์ ได้สร้างทางรถไฟสายแรกจากเมืองท่าเซมารังทางตอนกลางของเกาะชวาไปยังเมืองยอร์กยาการ์ตา ซึ่งเป็นเมือง

¹ วิภัส เลิศรัตนรังษี. (2558). การปฏิวัติคมนาคมกับการรวมศูนย์อำนาจของรัฐในสยาม พ.ศ. 2435 – 2475. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. หน้า 43.

² วิภัส เลิศรัตนรังษี. (2558). การปฏิวัติคมนาคมกับการรวมศูนย์อำนาจของรัฐในสยาม พ.ศ. 2435 – 2475. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. หน้า 43.

³ แสง จุลละจาริตต์. (2536). กรมรถไฟกับกรณีพิพาทอินโดจีนฝรั่งเศสและสงครามมหาเอเชียบูรพา. กรุงเทพฯ: ด้านยุทธการพิมพ์. หน้า 39.

หลวงกล่าวทางตอนใต้ของเกาะ ทางรถไฟสายนี้เปิดเดินรถในช่วงแรกเมื่อปี พ.ศ. 2410 และเมื่อถึงปี พ.ศ. 2415 ก็เดินรถได้ถึงเมืองยอร์กยาคาตาร์ ในด้านตะวันตกของเกาะชวาก็มีรถไฟสายปัตตาเวีย (จาการ์ตา) – โบโกร์ เปิดเดินรถในปี พ.ศ. 2414 จากนั้นโครงข่ายรถไฟในเกาะชวาได้แผ่ขยายออกไปอย่างรวดเร็ว ในปี พ.ศ. 2436 รถไฟสายที่พาดผ่านเกาะชวาจากเมืองปัตตาเวียถึงสุราบายา ซึ่งเป็นเมืองใหญ่อันดับที่ 2 ของเกาะก็สร้างเสร็จสมบูรณ์ นอกจากนี้ยังมีความคืบหน้าในการสร้างทางรถไฟสายรองในลักษณะของการวางรางริมถนน หรือรถราง (Tramway) อีกทั้งยังมีการก่อสร้างทางรถไฟในเกาะมาตุราอีกด้วย เมื่อถึง พ.ศ. 2443 เส้นทางรถไฟในเกาะชวา มีระยะทางกว่า 3,000 กิโลเมตร ถือเป็นโครงข่ายเส้นทางรถไฟที่ทั่วถึงที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ขณะที่ในเกาะสุมาตรา ยังมีการก่อสร้างรถไฟสายอาเจะห์เพื่อการทหารโดยเป็นรถไฟรางเบา และในปี พ.ศ. 2429 บริษัทรถไฟเดลี (Deli Railways Company) เปิดสำนักงานอยู่ที่เมืองเมดาน ทางตอนเหนือของเกาะสุมาตรา ก็ได้ก่อสร้างทางรถไฟสายสุมาตราตะวันตกเพื่อใช้ในกิจการเหมืองถ่านหิน นอกจากนี้บนเกาะสุลาเวสีมีการเปิดเดินรถไฟหลังเข้าสู่ศตวรรษที่ 20 แต่เปิดใช้ได้ไม่นานก็ยกเลิกไป⁴

ประเทศที่มีการริเริ่มการพัฒนากิจการรถไฟถัดจากอินโดนีเซียในยุคของอาณานิคม คือ พม่า โดยพม่าเริ่มตกเป็นอาณานิคมของอังกฤษตั้งแต่ปี พ.ศ. 2369 เมื่อถึงทศวรรษ 1850 (พ.ศ. 2393 – 2402) พม่าตอนล่างทั้งหมดตกเป็นของอังกฤษ และตั้งแต่ทศวรรษที่ 1860 (พ.ศ. 2403 – 2412) ได้มีการวางแผนการสร้างทางรถไฟสายพม่า – ยูนนาน เพื่อเป็นเส้นทางรุกไปยังประเทศจีน ทางรถไฟสายแรกในพม่า คือเส้นทางสายย่างกุ้ง – แปร ที่มีการเปิดเดินรถในปี พ.ศ. 2420 จากนั้นมีการวางแผนสร้างเส้นทางรถไฟสู่พื้นที่ลุ่มแม่น้ำสะโตง เส้นทางจากย่างกุ้ง – ตองอู ซึ่งเสร็จสมบูรณ์ในปี พ.ศ. 2428 และในปีถัดไปราชวงศ์คองบองที่ปกครองพื้นที่พม่าตอนเหนือได้สิ้นสุดลง อังกฤษในฐานะเจ้าอาณานิคมจึงขยายเส้นทางรถไฟไปยังเมืองมณฑลเสเลย์ เมืองหลวงเก่าของราชวงศ์คองบองทันที เส้นทางรถไฟสายย่างกุ้ง – มณฑลเสเลย์ เปิดเดินรถในปี พ.ศ. 2432 หลังจากนั้นจึงมีการก่อสร้างทางรถไฟไปยังเมืองล่าเสี้ยว ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการเส้นทางรถไฟเชื่อมไปยังยูนนานของจีน และเมืองมิตจีนา ทางตอนเหนือของพม่า โครงข่ายทางรถไฟของพม่าเมื่อปี พ.ศ. 2433 มีความยาวกว่า 1,800 กิโลเมตร เป็นอันดับ 2 ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นรองเพียงโครงข่ายรถไฟบนเกาะชวาเท่านั้น⁵

⁴ อจิโร คาซึกิ. (2562). *ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด*. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 4.

⁵ อจิโร คาซึกิ. (2562). *ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด*. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 6.

กิจการรถไฟในมลายูของอังกฤษ คือ เส้นทางไทปิง - พอร์ตเวลด์ เปิดเดินรถในปี พ.ศ. 2428 เส้นทางกัวลาลัมเปอร์ - กลัง เปิดเดินรถได้ในปีต่อมา และในพ.ศ. 2443 เมืองใหญ่ 4 เมือง คือ ไทปิง อีโปห์ กัวลาลัมเปอร์ และเซเรมบัน ก็เชื่อมต่อกับเมืองท่าของแต่ละเมืองได้ โดยเส้นทางรถไฟทั้งหมดเป็นเพียงเส้นทางสายสั้น ๆ เชื่อมระหว่างเมืองท่ากับเมืองหลักด้านในแผ่นดินเท่านั้น แต่ในปี พ.ศ. 2439 ได้มีการกำหนดการก่อสร้างทางรถไฟสายเหนือ - ใต้ จากไพร - เซเรมบัน เมื่อถึง พ.ศ. 2443 แม้เส้นทางรถไฟในมลายูจะยังไม่เชื่อมต่อกันทั้งหมด แต่ก็มียะทางรถไฟรวมทั้งหมดประมาณ 400 กิโลเมตร นอกจากนี้บนพื้นที่เกาะบอร์เนียวเหนือในเขตการปกครองของอังกฤษได้มีการเปิดเดินรถไฟสายแรกในปี พ.ศ. 2439⁶

กิจการรถไฟในดินแดนอินโดจีนซึ่งเป็นอาณานิคมของฝรั่งเศสเริ่มต้นจากปี พ.ศ. 2428 มีการเปิดเดินรถไฟสายไซ่ง่อน (โฮจิมินห์) - หมืทอ ในดินแดนโคชินไชนาซึ่งเป็นดินแดนส่วนแรกที่ฝรั่งเศสเข้าครอบครอง จากนั้นเส้นทางรถไฟสายเหนือจากกรุงฮานอย ถึงเมืองหลันเซินใกล้ชายแดนจีน - เวียดนาม เปิดเดินรถในปี พ.ศ. 2437 ต่อมา พ.ศ. 2440 พอล ดูแมร์ ผู้ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นผู้สำเร็จราชการของอาณานิคม ได้วางแผนการสร้างทางรถไฟหลัก 2 สาย คือ สายฮานอย - ไซ่ง่อน - พนมเปญ จากเหนือจรดใต้ของดินแดนอินโดจีน กับเส้นทางรถไฟสายยูนนาน - เวียดนาม ระหว่างเมืองไฮฟอง - कुนหมิง และได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟทั้ง 2 สาย แต่เมื่อถึงปี พ.ศ. 2443 ทางรถไฟทั้งหมดในดินแดนอินโดจีนยังคงมีระยะทางประมาณ 200 กิโลเมตรเท่านั้น⁷

ประเทศที่ริเริ่มการพัฒนากิจการรถไฟช้ากว่าประเทศอื่นในภูมิภาคนี้คือฟิลิปปินส์ภายใต้การปกครองของสเปน การก่อสร้างทางรถไฟในฟิลิปปินส์เริ่มจากเส้นทางมะนิลา - ดากุพาน ซึ่งสามารถเปิดเดินรถตลอดเส้นทางได้ในปี พ.ศ. 2435 ต่อมาเมื่อฟิลิปปินส์อยู่ภายใต้การปกครองของสหรัฐอเมริกาการก่อสร้างทางรถไฟได้หยุดชะงักลง ทำให้ในปี พ.ศ. 2443 เส้นทางรถไฟทั้งหมดในฟิลิปปินส์มีระยะทางเพียง 192 กิโลเมตรเท่านั้น⁸

⁶ อจิโร คาซึกิ. (2562). *ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด*. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 6.

⁷ อจิโร คาซึกิ. (2562). *ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด*. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 6.

⁸ อจิโร คาซึกิ. (2562). *ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด*. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 6 - 7.



ภาพที่ 14 แผนที่โครงข่ายรถไฟในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (พ.ศ. 2443)

ที่มา: อธิโร คากิซากิ. (2562). ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 5.

4.1.2 จุดเริ่มต้นของกิจการรถไฟในประเทศไทย

ในประเทศไทยรถไฟเป็นที่รู้จักครั้งแรกในปี พ.ศ. 2399 โดยคณะราชทูตจากอังกฤษ ภายใต้การนำของเซอร์ จอห์น เบาว์ริง ได้นำเครื่องราชบรรณาการของสมเด็จพระนางเจ้าวิคตอเรีย แห่งสหราชอาณาจักรอังกฤษ มาถวายแด่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 4) ภายหลังจากการทำสนธิสัญญาเบาว์ริงในปีก่อนหน้านั้น โดยในจำนวนเครื่องราชบรรณาการมีรถไฟเล็กจำลองย่อส่วนจากของจริง ประกอบด้วย รถจักรไอน้ำ และรถพ่วงครบขบวนเดินบนรางด้วยแรงไอน้ำ⁹ การถวายเครื่องราชบรรณาการจากสมเด็จพระนางเจ้าวิคตอเรีย ของอังกฤษในครั้งนั้นเป็นการ ดลพระทัยรัชกาลที่ 4 ให้ทรงฝักใฝ่ในการสถาปนากิจการรถไฟขึ้นในไทย¹⁰ แต่ทั้งนี้สถานการณ์ภายในประเทศสมัยรัชกาลที่ 4 ยังไม่มีความจำเป็นใด ๆ ที่รัฐบาลจะต้องปรับปรุงการคมนาคมให้ สะดวกรวดเร็วด้วยการลงทุนมากมายอย่างเช่นการสร้างทางรถไฟ ดังนั้นรัฐบาลในสมัยนั้นจึงยังไม่คิด สร้างทางรถไฟ¹¹

ปีถัดมาคือ พ.ศ. 2400 รัชกาลที่ 4 ได้โปรดเกล้าฯ ให้คณะราชทูตไทยเดินทางไปเยือน อังกฤษ คือ คณะราชทูตภายใต้การนำของหม่อมราโชทัย (ม.ร.ว. กระจ่าง อิศรางกูร) ซึ่งคณะราชทูต กลุ่มนี้เป็นคนไทยกลุ่มแรกที่ได้โดยสารรถไฟ โดยเดินทางด้วยรถไฟจากเมืองลอนดอนถึงเมืองเบอร์มิงแฮม ประสบการณ์การเดินทางในครั้งนี้ หม่อมราโชทัยได้บันทึกและบรรยายไว้โดยละเอียดในนิราศลอนดอนเพื่อให้ผู้อ่านในสมัยรัชกาลที่ 4 ซึ่งไม่เคยเห็นได้นึกภาพตามได้

หนทางที่รถเดินดำเนินนั้น	ทำด้วยเหล็กหล่อมันไม่หวั่นไหว
ดูตรงลี้แลกลับตลึงไป	ถึงเขาใหญ่เจาะลอดตลอดตรง
ถ้าเนินต่ำตัดปราบให้ราบสิ้น	เสมอพื้นดินล่างเหมือนทางหลวง
ถึงแม่น้ำลำธารธารทั้งปวง	จะข้ามห้วงนทีมีสะพาน
ลั่นก่อด้วยศิลาดูหนาแน่น	ให้รถแล่นล่องพันชลสถาน
ถ้าที่หลุมลุ่มไถไม่ได้การ	ก็คิดอ่านถมถมพอสมควร

⁹ การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2540). 100 ปี รถไฟไทย. กรุงเทพฯ: เวิร์ดวิชั่น. หน้า 47.

¹⁰ การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2540). 100 ปี รถไฟไทย. กรุงเทพฯ: เวิร์ดวิชั่น. หน้า 47.

¹¹ เกื้อกุล ยืนยอนันต์. (2519). การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว.

วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 69.

การถวายเครื่องราชบรรณาการจากสมเด็จพระนางเจ้าวิคตอเรียของอังกฤษ กับนิราศลอนดอนของหม่อมราโชทัย ทำให้ชนชั้นนำของไทยขณะนั้นทั้งพระมหากษัตริย์ พระบรมวงศานุวงศ์ รวมถึงข้าราชการชั้นสูงได้รู้จักกิจการรถไฟและมีประสบการณ์การเดินทางด้วยรถไฟในต่างประเทศ แต่ประเทศไทยในขณะนั้นยังไม่มี ความจำเป็นอย่างเร่งด่วนในการสร้างทางรถไฟรวมถึงสถาปนากิจการรถไฟขึ้นภายในประเทศ แม้ในตอนแรกได้มีบริษัทต่างประเทศเข้ามาขอสัมปทานในการก่อสร้างทางรถไฟ แต่รัฐบาลไทยมิได้อนุมัติสัมปทานให้กับกลุ่มบริษัทเหล่านั้น เนื่องจากรัฐบาลไทยยังไม่ได้กำหนดนโยบายในการดำเนินการเรื่องรถไฟว่า รัฐควรดำเนินการเอง หรือให้สัมปทานแก่เอกชน ประกอบกับรัฐบาลยังไม่ได้สำรวจเส้นทางที่จะสร้างทางรถไฟในขณะนั้น¹²

ในสมัยรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ความเคลื่อนไหวของชาวต่างประเทศในการขอสัมปทานอนุญาตการสร้างทางรถไฟได้เริ่มต้นอีกครั้ง เนื่องจากชาวต่างประเทศเห็นว่ารัชกาลที่ 5 ทรงสนพระทัยวิทยาการแบบตะวันตก ประกอบกับเคยทอดพระเนตรและเสด็จพระราชดำเนินโดยทางรถไฟมาแล้ว เมื่อคราวเสด็จประพาสสิงคโปร์และชวาครั้งแรกในปี พ.ศ. 2413 พระองค์ได้ทรงทอดพระเนตรการก่อสร้างทางรถไฟในชวา¹³ และการเสด็จประพาสอินเดียเมื่อปี พ.ศ. 2414 พระองค์ได้ทรงเสด็จพระราชดำเนินโดยรถไฟ จากเมืองกัลกัตตา ไปยังเดลี และจากเดลีไปยังบอมเบย์¹⁴ อย่างไรก็ตามแม้รัชกาลที่ 5 จะทรงมีประสบการณ์กับรถไฟตั้งแต่ยุคเริ่มแรก แต่การก่อสร้างทางรถไฟในประเทศไทยมิได้เกิดขึ้นง่าย ๆ แผนดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟที่มีขึ้นครั้งแรกในประเทศไทย คือ แผนการก่อสร้างทางรถไฟข้ามคอคอดกระที่มีการทูลเสนอต่อรัชกาลที่ 4 ในปี พ.ศ. 2402 โดยแผนการดำเนินการก่อสร้างครั้งนี้ถูกนำเสนอโดยชาวอังกฤษที่หวังจะก่อตั้งบริษัทรถไฟในไทย การสร้างทางรถไฟบริเวณคอคอดกระซึ่งเป็นส่วนแคบที่สุดในคาบสมุทรมาเลย์ แล้วเข้าที่ดินบริเวณข้างทางรถไฟเพื่อทำเหมืองแร่ ซึ่งรัชกาลที่ 4 ทรงตอบรับ แต่ในความเป็นจริงกลับไม่มีการ

¹² ปก แก้วกาญจน์. (2534). รายงานการวิจัยเรื่อง การสร้างทางรถไฟสายใต้กับผลกระทบทางเศรษฐกิจและการเมือง ตั้งแต่ พ.ศ. 2452 ถึงปัจจุบัน : ศึกษากรณีอำเภอเทพา จังหวัดสงขลา. สงขลา. สถาบันทักษิณคดีศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ วิทยาเขตสงขลา. หน้า 55.

¹³ การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2540). 100 ปี รถไฟไทย. กรุงเทพฯ: เวสต์วิชั่น. หน้า 48.

¹⁴ การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2540). 100 ปี รถไฟไทย. กรุงเทพฯ: เวสต์วิชั่น. หน้า 48.

ดำเนินการมากไปกว่านี้¹⁵ หลังจากนั้นในปี พ.ศ. 2420 จึงมีชาวยุโรปที่ลอนดอนได้มีหนังสือทูลเกล้าฯ ขอรับเหมาทำทางรถไฟ¹⁶ แต่เรื่องนี้รัชกาลที่ 5 ทรงมีพระราชหัตถเลขาตอบกงสุลอเมริกันว่า

“...ขอบพระทัย ที่นำผู้ที่รับทำรถไฟในเมืองไทยมาถวาย ขอแจ้งให้ทราบ ว่า ทางที่จะไปโคราช คอเวอนเมนต์ของเรา ยังไม่ได้คิดจะทำเป็นทางรถไฟแน่ทีเดียว เพราะยังไม่ทราบชัดว่าการจะมีประโยชน์อย่างไรบ้าง ทุนรอนซึ่งจะทำทางรถไฟก็กลัวว่าจะไม่มีพอ จึงได้ให้ขึ้นไปตรวจการดูควรจะตัดเป็นทางเกวียนหรือตรัมเวประการใด จึงปรึกษากันดู เมื่อต่อไปมีประโยชน์อย่างไร จึงจะเป็นทางรถไฟตามกำลังที่จะทำได้ แต่เวลานี้ยังไม่ต้องการที่จะคิดในเรื่องรถไฟก่อน...”¹⁷

อย่างไรก็ตาม ชาวตะวันตกโดยเฉพาะอังกฤษก็ได้ลดความพยายามในการขอสัมปทานอนุญาตสร้างทางรถไฟในประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งพ่อค้าอังกฤษที่เข้ามาทำการค้าขายในอินเดีย และพม่า ได้เริ่มสนใจแสวงหาเส้นทางเพื่อเดินทางไปค้าขายกับมณฑลยูนนานซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของประเทศจีน ประกอบกับภายหลังจากที่อังกฤษได้ดินแดนพม่าตอนล่าง จากการทำสงครามอังกฤษ – พม่าครั้งที่ 2 แล้ว รัฐบาลอังกฤษพยายามพัฒนาเมืองอย่างกุ่ม และมะละแหม่ง (เกาะลัมเลิง) ให้มีความเจริญขึ้นเพื่อระบายสินค้าที่ผลิตได้ในประเทศอังกฤษมายังภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ พ่อค้าและวิศวกรอังกฤษ ตลอดจนสมาคมภูมิศาสตร์ สมาคมพาณิชย์ต่าง ๆ ในอังกฤษ ก็มีช่วยรัฐบาลในการหาเส้นทางเพื่อไปค้าขายกับทางตอนใต้ของจีน และมีเส้นทางหนึ่งที่ผ่านมาประเทศไทย ดังนั้นในปี พ.ศ. 2426 (ค.ศ. 1883) นายอาร์ชบิล อาร์ โคลฮูน (Archibald Ross Colquhoun) วิศวกรอังกฤษประจำอินเดีย ได้มีหนังสือถึงกรมท่าเพื่อขออนุญาตให้วิศวกรภายใต้การนำของนายโฮลต์ ฮาเลตต์ (Holt Hallett) เข้ามาสำรวจพื้นที่ทำทางรถไฟ โดยจะเข้ามาทางเมืองเชียงใหม่ หรือ

¹⁵ อธิโร คากิซากิ. (2562). **ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด**. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 7.

¹⁶ จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระบาทสมเด็จพระ. (2514). **จดหมายเหตุพระราชกิจรายวัน ภาค 5 และ 6**. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์สำนักทำเนียบนายกรัฐมนตรี. พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ พันตำรวจเอก เพลิน ศรีสาคร และ นางกัณหา ศรีสาคร ณ เมรุวัดมกุฏกษัตริยาราม วันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2514. หน้า 76.

¹⁷ จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระบาทสมเด็จพระ. (2514). **จดหมายเหตุพระราชกิจรายวัน ภาค 5 และ 6**. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์สำนักทำเนียบนายกรัฐมนตรี. พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ พันตำรวจเอก เพลิน ศรีสาคร และ นางกัณหา ศรีสาคร ณ เมรุวัดมกุฏกษัตริยาราม วันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2514. หน้า 77 – 78.

เมืองตาก แล้วเดินทางขึ้นไปเมืองเชียงแสน และสำรวจกลับลงมาจนถึงกรุงเทพฯ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเห็นว่าเพื่อประโยชน์ทางการค้าขายจึงทรงอนุญาต และมีพระบรมราชโองการให้สมเด็จพระบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้ามหามาลา กรมพระบำราบปรปักษ์ มีตราถึงพระยาราชสัการา และพระยาสุจริตรักษา เจ้าเมืองกรมการตามระยะทางถึงกรุงเทพฯ ให้อำนวยความสะดวกแก่คณะผู้สำรวจ ในการซื้อเสบียงอาหาร และทรงให้ข้าราชการฝ่ายไทยสังเกตการสำรวจของวิศวกรอังกฤษ แล้วส่งรายงานอย่างละเอียดมายังรัฐบาล¹⁸ ผลของการสำรวจในครั้งนั้นทำให้ทราบอย่างแน่ชัดว่าสามารถดำเนินการก่อสร้างได้

ต่อมาในปี พ.ศ. 2427 นายอาร์ชบอล อาร์ โคลฮูน (Archibald R. Colquhoun) และนายโฮลต์ ฮาเลตต์ (Holt Hallett) ได้ขออนุญาตรัฐบาลไทยสร้างทางรถไฟระหว่างอินเดียนกับจีน โดยจากเมืองมะละแหม่ง (เมะลาลัง) ในดินแดนพม่าภายใต้การปกครองของอังกฤษ ผ่านภาคเหนือของไทยทางเมืองตาก ถึงเมืองยูนนาน ประเทศจีน ต่อรัฐบาลสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอฯ กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการ เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศในขณะนั้นได้ทรงสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการรถไฟของอังกฤษในครั้งนี้อยู่ต่อพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระนเรศวรฤทธิ์ ซึ่งเป็นเอกอัครราชทูตไทยประจำกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษในขณะนั้น กรมพระนเรศฯ จึงนำเรื่องไปปรึกษานายเมสัน (D.K. Masson) กงสุลกิตติมศักดิ์ชาวอังกฤษ โดยนายเมสันแนะนำว่าควรทำการสำรวจเส้นทางรถไฟกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ เพื่อพิจารณาเปรียบเทียบว่าแผนงานรถไฟที่มีการเสนอนั้นนั้นเหมาะสมหรือไม่¹⁹ และในปลายปีนั้นกรมพระนเรศฯ ทรงหยั่งความคิดเห็นกรมพระยาเทวะวงศ์ฯ ว่าสมควรส่งวิศวกรเพื่อทำการสำรวจหรือไม่ ผลปรากฏว่ากรมพระยาเทวะวงศ์ฯ เสนอว่า ไทยต้องการแสดงให้เห็นโลกรับรู้ว่ากำลังดำเนินการอย่างจริงจังเพื่อแสดงถึงความเจริญรุ่งเรือง จึงควรก่อสร้างทางรถไฟโดยด่วน และควรเริ่มจากเส้นทางสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ซึ่งเป็นเส้นทางสายที่สั้นกว่าเส้นทางสายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ จากความคิดเห็นนี้นายเมสันจึงส่งวิศวกร 2 คนมายังประเทศไทย เพื่อทำการสำรวจเส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ พร้อมทั้งรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการให้

¹⁸ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (มปป.). , ร.5 , บ. 1.1 ก เลขที่ 8 เล่ม 2 ร.ที่ 485/45, พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถึงสมเด็จพระบรมวงศ์เธอเจ้าฟ้ามหามาลา กรมพระบำราบปรปักษ์. อ้างถึงใน เกื้อกูล ยินยงอนันต์. (2519). การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 70 - 71.

¹⁹ อธิโร คากิซากิ. (2562). ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 7.

สัมปทานประกอบกิจการรถไฟในต่างประเทศ ส่งมายังประเทศไทยเพื่อเป็นตัวอย่างสำหรับการให้สัมปทานเอกชนในการดำเนินการก่อสร้าง²⁰

อย่างไรก็ตาม เส้นทางรถไฟจากมะละแหม่ง (มะละลาลิง) - ตาก - เชียงใหม่ - ยunnan ที่อังกฤษได้เสนอนั้น รัฐบาลได้พิจารณาและลงความเห็นว่าเป็นอันตรายต่อเอกราชของไทยเพราะเมื่อพิจารณาในแง่ยุทธศาสตร์ ถ้าเส้นทางนี้สร้างเสร็จอังกฤษสามารถส่งกำลังทหารเข้ายึดดินแดนภาคเหนือได้สะดวกเร็วกว่ากำลังทหารจากกรุงเทพฯ ทั้งยังเป็นการตัดแบ่งประเทศออกเป็นสองส่วน และในที่สุดภาคเหนือของประเทศก็จะถูกอังกฤษยึดไป ขณะที่ในแง่เศรษฐกิจทางรถไฟสายนั้นให้ผลประโยชน์ต่ออาณานิคมอังกฤษมากกว่าไทย เพราะทางรถไฟสายนี้จะเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าจากจีนและไทยไปสู่พม่า นอกจากนั้นรัฐบาลยังต้องค้ำประกันร้อยละ 5 ซึ่งเป็นจำนวนเงินมากกว่า 4 ล้านปอนด์ ประกอบกับนายโยเซฟ เชมเบอร์เลียน (Joseph Chamberlian) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอาณานิคม ได้กล่าวถึงนายโคลฮูน ขณะสนทนากับกรมหมื่นนครสวรรค์ว่า คนแบบนายโคลฮูนและฮาเล็คต์ ผู้มาขอสัมปทานได้ทำเช่นนั้นเพียงเพื่อโกยเงินจำนวนมหาศาลเข้ากระเป๋าของเขาเท่านั้น ดังนั้นรัฐบาลไทยจึงตอบปฏิเสธที่จะอนุมัติสัมปทานทางรถไฟสายนี้ แต่รัฐบาลยอมรับและสัญญาว่าจะสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปยังเมืองเชียงใหม่ - เชียงราย - เชียงแสน และเมื่ออังกฤษสร้างทางรถไฟจากมะละแหม่งมาถึงชายแดนไทย ไทยจะสร้างทางแยกมาเชื่อมที่เมืองตาก²¹

อย่างไรก็ตามความกระตือรือร้นของอังกฤษและฝรั่งเศสในขณะนั้น ทำให้ข้าราชการชั้นผู้ใหญ่ของไทยตระหนักถึงความจำเป็นที่จะต้องสร้าง หรือยอมให้สัมปทานในการสร้างทางรถไฟ โดยในเรื่องของการสร้างทางรถไฟนั้น แม้ว่าพระองค์เจ้าปฤษฎางค์ได้เสนอแนะให้รัฐบาลตอบปฏิเสธการขอสัมปทานของนายโคลฮูน แต่ได้ให้ข้อคิดไว้ว่า

²⁰ อิจิโร คาอิซากิ. (2562). *ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด*. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 7 - 8.

²¹ เกื้อกุล ยืนยอนันต์. (2519). *การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว*. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 71.

“...ข้าพระพุทธเจ้าจึงเห็นด้วยเกล้าฯ ว่าควรต้องคิดอ่านให้มีทางรถไฟขึ้นด้วยความอดทนุญ และอุตสาหะของไทยด้วย ถ้าหาไม่จะช้าร้ายไปทีจะเป็นที่คนยุโรปพูดได้ว่าการนั้น ๆ ไทยหาได้อุดหนุนไม่ หากว่าคนยุโรปจัดแจงขึ้น จึงมีทางรถไฟเกิดการค้าขายเจริญขึ้น ไทยไม่ควรจะมีอำนาจจัดแจงและได้ผลประโยชน์...”²²

ส่วนพระเจ้าบรมวงศ์เธอฯ กรมพระนเรศรวรฤทธิ์ ก็ได้แสดงความคิดเห็นคัดค้านข้อเสนอโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้เช่นกัน ทรงให้ความเห็นโดยทรงนำตัวอย่างของญี่ปุ่นมาเปรียบเทียบให้เห็น และยืนยันว่าควรหลีกเลี่ยงการให้สัมปทานรถไฟแก่ชาวต่างชาติ และเรียกร้องว่าภาพในอุดมคติของไทยคือ การไม่อนุญาตให้ทุนต่างชาติทำการก่อสร้างทางรถไฟเลยเช่นเดียวกับญี่ปุ่น²³ อย่างไรก็ตามกรมพระนเรศฯ ยังทรงได้แสดงความคิดเห็นเรื่องรถไฟไว้ว่า

“เรื่องการทำรถไฟนี้ ฉันทริตรองดูเห็นว่า ฝ่ายเราควรต้องทำโดยเร็วจริง จึงจะเป็นความเจริญแก่บ้านเมืองให้เป็นประโยชน์โดยเร็วขึ้น ทั้งจะปรากฏแก่คนทั่วโลกให้เห็นได้ว่า เรามีความอุตสาหะที่สุดที่จัดการบ้านเมืองโดยจริงจังจะทำให้เขากรูณาป้องกันความเบียดเบียนข่มเหง...”²⁴

นอกจากโครงการก่อสร้างทางรถไฟที่ถูกเสนอโดยอังกฤษ ฝรั่งเศสเจ้าอาณานิคมในอินโดจีนก็ได้วางโครงการก่อสร้างทางรถไฟจากดินแดนอินโดจีนไปยังยูนนานของจีน และวางเส้นทางผ่านดินแดนประเทศไทยเช่นเดียวกันกับอังกฤษ โครงการก่อสร้างทางรถไฟนี้เริ่มต้นจาก เมืองโขงอ่อน (โฮจิมินห์ในปัจจุบัน) - พนมเปญ และมีโครงการก่อสร้างจากเมืองกระแจะ เลียบแม่น้ำโขงขึ้นไปทางเหนือผ่านไทยไปจนถึงยูนนาน โดยโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ไม่ได้ถูกเสนออย่างเป็นทางการต่อรัฐบาลไทยอย่างโครงการของอังกฤษ แต่ข่าวลือที่ว่าฝรั่งเศสกำลังวางแผนก่อสร้างทางรถไฟมาจนถึง

²² กองบรรณาสาร กระทรวงการต่างประเทศ, เอกสารที่ 61/1884, พระองค์เจ้าปฤษฎางค์ ทูลกรมหมื่นเทวะวงศ์วโรปการ, (1 กันยายน พ.ศ. 2427). อ้างถึงใน เกื้อกูล ยินยงอนันต์. (2519). การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 72.

²³ อจิโร คากิซากิ. (2562). ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 8.

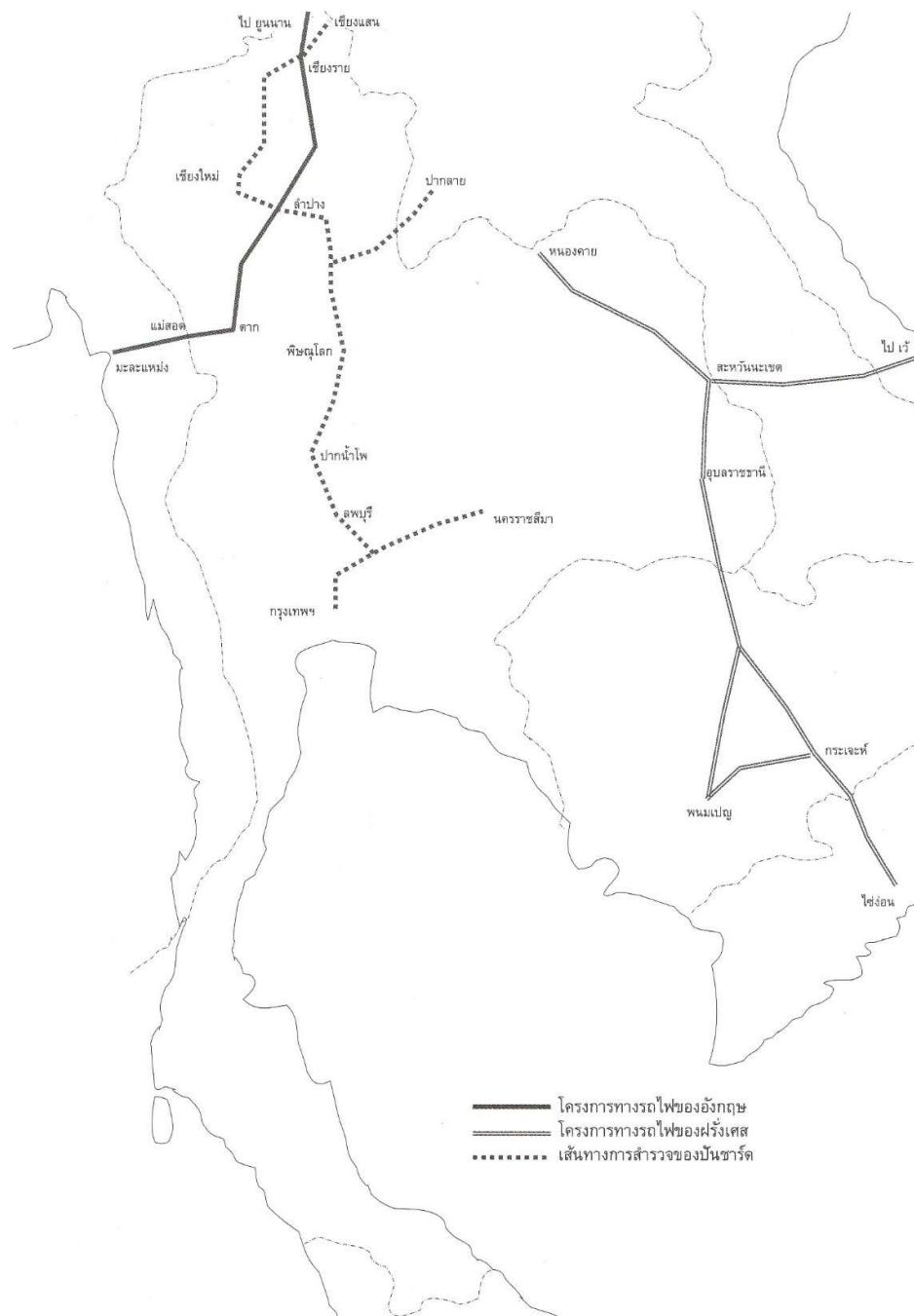
²⁴ กองบรรณาสาร กระทรวงการต่างประเทศ, เอกสารที่ 135, กรมหมื่นนเรศรวรฤทธิ์ ทูลกรมหมื่นเทวะวงศ์วโรปการ, (21 พฤศจิกายน พ.ศ. 2427). อ้างถึงใน เกื้อกูล ยินยงอนันต์. (2519). การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 72.

ไทยได้สะสมมาถึงฝ่ายไทย รัชกาลที่ 5 ทรงกังวลว่าหากยอมรับโครงการของฝรั่งเศสก็ต้องยอมรับโครงการของอังกฤษด้วย และหากยอมรับโครงการของอังกฤษและฝรั่งเศสจะทำให้อำนาจการต่อรองของทั้งสองประเทศมากยิ่งขึ้น²⁵ ทั้งยังทำให้สถานะของกรุงเทพฯ และประเทศไทยอยู่ในสภาวะสุมเสี่ยงต่อการถูกยึดครองเป็นดินแดนอาณานิคมโดยชาติผู้แข็งแกร่งกว่าในที่สุด

แม้ว่ารัฐบาลไทยในขณะนั้นจะเห็นความสำคัญของการสร้างทางรถไฟ แต่รัฐบาลก็ได้มีนโยบายที่แน่นอนว่าจะดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟเอง หรือให้สัมปทานแก่เอกชน รัฐบาลจะเลือกสร้างเส้นทางสายใดเป็นเส้นทางแรก และรัฐบาลยังไม่แน่ใจในผลประโยชน์ที่จะได้รับว่าคุ้มกับเงินลงทุนหรือไม่ ดังนั้นสิ่งที่รัฐบาลไทยทำในขั้นแรกคือ การสำรวจเส้นทางรถไฟโดยใช้วิศวกรชาวเดนมาร์ก ทำการสำรวจเมื่อ พ.ศ. 2430 เป็นครั้งแรก²⁶

²⁵ อจิโร คาชิกากิ. (2562). *ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด*. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 8.

²⁶ ปก แก้วกาญจน์. (2534). รายงานการวิจัยเรื่อง การสร้างทางรถไฟสายใต้กับผลกระทบทางเศรษฐกิจและการเมือง ตั้งแต่ พ.ศ. 2452 ถึงปัจจุบัน : ศึกษากรณีอำเภอเทพา จังหวัดสงขลา. สงขลา. สถาบันทักษิณศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ วิทยาเขตสงขลา. หน้า 58 – 59.



ภาพที่ 15 แผนที่โครงการทางรถไฟของอังกฤษและฝรั่งเศสกับเส้นทางการสำรวจของบินชาร์ต

ที่มา: อิจิโร คาซึกิ. (2562). ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด.

กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 9.

4.2 นโยบายการพัฒนาทางรถไฟ

การพัฒนาเส้นทางรถไฟของประเทศไทยขึ้นอยู่กับนโยบายของรัฐในการกำหนดแนวทางการพัฒนา ซึ่งนโยบายของรัฐต่อการพัฒนาทางรถไฟนี้มีความแตกต่างกันไปในแต่ละช่วงเวลา เนื่องจากปัจจัยต่าง ๆ ที่ส่งผลต่อการกำหนดนโยบายแตกต่างกัน อาทิ ภัยคุกคามจากลัทธิจักรวรรดินิยมตะวันตก การปฏิรูปการปกครอง เป็นต้น ซึ่งปัจจัยต่าง ๆ ที่ได้กล่าวมาได้ส่งผลต่อการกำหนดนโยบายการพัฒนารailwayของไทยในแต่ละยุคสมัย ดังนั้นการศึกษาการสร้างเส้นทางรถไฟสายตะวันออกจึงจำเป็นต้องมีความเข้าใจเรื่องนโยบายการพัฒนารailwayของรัฐบาลไทยในแต่ละยุคสมัยเสียก่อน เนื่องจากจะทำให้เห็นภาพการอธิบายเรื่องการสร้างทางรถไฟสายตะวันออกได้ชัดเจนขึ้น

4.2.1 นโยบายการพัฒนาทางรถไฟระหว่างปี พ.ศ. 2430 - 2441

เมื่อรัฐบาลได้ตัดสินใจที่จะสร้างทางรถไฟ อันเนื่องมาจากปัจจัยเรื่องมหาอำนาจตะวันตกทั้งอังกฤษและฝรั่งเศสที่เข้ามาคุกคามไทยอย่างรุนแรงในด้านการเมืองการปกครอง ตลอดจนพ่อค้าของทั้งสองประเทศที่ได้พยายามใช้อิทธิพลทางการค้าและการเมืองบีบบังคับให้รัฐบาลไทยอนุมัติสัมปทานการสร้างทางรถไฟ อันอาจจะนำไปสู่การแทรกแซงทางการเมืองจากมหาอำนาจตะวันตก รัฐบาลไทยจึงวางนโยบายในการสร้างทางรถไฟไว้ 2 ประการ คือ หนึ่ง รัฐบาลจะดำเนินการสร้างทางรถไฟเอง และสอง การอนุมัติสัมปทานให้เอกชนในการลงทุนก่อสร้าง

1. รัฐบาลดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟด้วยตนเอง

ในขณะที่รัฐบาลไทยยังคงมีความไม่แน่ใจว่าควรดำเนินการสร้างทางรถไฟด้วยตนเอง หรือควรให้สัมปทานแก่บริษัทเอกชน ประกอบกับฐานะทางการเงินของรัฐบาลมีความไม่มั่นคง ทั้งยังเกรงว่าผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการสร้างทางรถไฟจะไม่คุ้มค่างบเงินที่ลงทุนในการก่อสร้างจำนวนมากนัก มีข้าราชการชั้นผู้ใหญ่เสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับเรื่องนี้ทูลเกล้าฯ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ดังเช่น พระองค์เจ้าปฤษฎางค์มีหนังสือกราบทูลพระเจ้าน้องยาเธอ กรมหมื่นเทววงศ์วโรปการ เพื่อทูลเกล้าฯ ถวายต่อไป ความว่า

“ข้าพระพุทธเจ้าเห็นด้วยเกล้าว่า ถ้าตกลงกันว่าจะทำทางรถไฟเป็นแน่ แล้ว ควรจะเป็นของเคาเวนเมนต์ เพราะจะได้มีอำนาจในการจัดแจงเพิ่มเติมทางให้ติดต่อกัน แลห้ามปรามสินค้าต้องห้าม แลบังคับบัญชาการรักษาบ้านเมืองได้นั้น ทั้งจะทำทางให้ลดเลี้ยวไปติดต่อบ้านใด เมืองใด ให้เป็นที่ป้องกันรักษาง่าย แลทั้งเป็นการเจริญในการค้าขายก็ได้ง่าย อีกประการหนึ่ง ถ้าไทยทำแล้ว เสียแต่ค่าจ้างอินเียนี แลผู้ที่รักษาเป็นหัวหน้าของทางการ ไม่ต้องเสียกำไร แลผู้ร้ายหลายชั้น ทั้งสิ่งของที่มิดแล้วในเมืองไทยก็ได้เกื้อหนุนให้เสียเงินน้อยลงด้วย...”²⁷

นอกจากนี้พระเจ้าน้องยาเธอ กรมหลวงนครสวรรค์ ก็ทรงแสดงความคิดเห็นเช่นเดียวกันว่า รัฐบาลควรจะสร้างทางรถไฟด้วยตนเอง ด้วยเหตุผลที่ว่า

“...การทำรถไฟเมืองไทยเรา นี้ เป็นเมืองที่ติดต่อกับชาติที่มีอำนาจใหญ่กว่าเรา ถ้าจะให้การให้เขาทำรถไฟในที่แผ่นดินเราแล้ว ไม่ต้องมีความประสงค์เลยว่าเราจะมีอำนาจปกครองเขาได้นั้น เป็นอันไม่ได้เป็นแน่แล้ว เวลาซึ่งจะมีเหตุผลเป็นต้นว่า การรบกู้กันขึ้นแล้ว เราจะต้องเสียท่งทีในทันทีทันใดทีเดียว...”²⁸

ดังนั้นในเดือนตุลาคม ปี พ.ศ. 2433 รัฐบาลไทยจึงได้จัดตั้งกรมรถไฟ ภายใต้การกำกับของกระทรวงโยธาธิการ โดยมีพระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้ากรมขุนนริศนาควัตติวงศ์ เป็นเสนาบดีกระทรวง และนายเค. เบ็ทเก ชาวเยอรมันเป็นเจ้ากรมรถไฟ²⁹ การจัดตั้งกรมรถไฟขึ้นนั้นเพื่อรับผิดชอบในการดำเนินงานเกี่ยวกับรถไฟ และกำหนดนโยบายในระยะแรกที่จะสร้างทางรถไฟเป็นของรัฐ

²⁷ กองบรรณาสาร กระทรวงการต่างประเทศ, เอกสารที่ 61/1884, พระองค์เจ้าปฤษฎางค์ ทูลกรมหมื่นเทววงศ์วโรปการ, (1 กันยายน พ.ศ. 2427). อ้างถึงใน เกื้อกุล ยินยงอนันต์. (2519). การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 73.

²⁸ กองบรรณาสาร กระทรวงการต่างประเทศ, เอกสารที่ 177, กรมหมื่นนครสวรรค์ ทูลกรมหมื่นเทววงศ์วโรปการ, (13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2428). อ้างถึงใน เกื้อกุล ยินยงอนันต์. (2519). การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 72.

²⁹ การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2540). 100 ปี รถไฟไทย. กรุงเทพฯ: เวิร์ดวิชั่น. หน้า 49.

ส่วนการดำเนินการสร้างทางรถไฟของรัฐบาลไทยในขณะนั้น เดือนมีนาคม พ.ศ. 2430 รัฐบาลไทยได้ว่าจ้างเซอร์ แอนดรู คลาก (Sir Andrew Clark) และบริษัทปันชาร์ด แมกทักการ์ท โลเซอร์ (Messrs Punchard, Mactaggart, Lawther & Co) ซึ่งเป็นบริษัทอังกฤษ ในการสำรวจเส้นทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ และเส้นทางรองจากสระบุรีถึงนครราชสีมา จากอุตรดิตถ์ถึงปากลาย และจากเชียงใหม่ถึงเชียงใหม่ โดยแบ่งออกเป็น 8 ช่วง ดำเนินการสำรวจตามลำดับโดยให้สำรวจเสร็จสิ้นภายใน 4 ปี โดยมีลำดับดังนี้

ตอนที่ 1	ตั้งแต่	กรุงเทพฯ	ถึง	กรุงเก่า (อยุธยา)
ตอนที่ 2	ตั้งแต่	กรุงเก่า (อยุธยา)	ถึง	ลพบุรี
ตอนที่ 3	ตั้งแต่	ลพบุรี	ถึง	นครสวรรค์
ตอนที่ 4	ตั้งแต่	นครสวรรค์	ถึง	แพร่
ตอนที่ 5	ตั้งแต่	แพร่	ถึง	ลำปาง ลำพูน เชียงใหม่
ตอนที่ 6	ตั้งแต่	เชียงใหม่	ถึง	เชียงใหม่ เชียงแสน
ตอนที่ 7	ตั้งแต่	อุตรดิตถ์	ถึง	ปากลาย
ตอนที่ 8	ตั้งแต่	สระบุรี	ถึง	นครราชสีมา

โดยมีเงื่อนไขว่า บริษัทปันชาร์ด ต้องรายงานผลการสำรวจอย่างละเอียด มีแผนที่ประกอบ พร้อมทั้งประเมินราคาก่อสร้างทุกตอน ทั้งทางรถไฟขนาดกว้าง 1 เมตร ขนาดกว้าง 1.435 เมตร และขนาดกว้าง 60 เซนติเมตร³⁰ เป็นค่าใช้จ่ายเป็นเงินทั้งสิ้น 630,000 บาท³¹ ในบรรดาเส้นทางที่มีการสำรวจเหล่านี้ เส้นทางขึ้นเหนือไปตามลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาถูกจัดให้เป็นเส้นทางหลัก แต่เส้นทางนี้ไม่ได้ลัดเลาะไปตามแม่น้ำปิงแต่ใช้เส้นทางไปตามแม่น้ำน่าน ผ่านแพร่ ลำปาง ซึ่งเป็นเมืองสำคัญในลุ่มแม่น้ำยม และแม่น้ำวัง จนไปสิ้นสุดที่เชียงใหม่ ทั้งนี้เพื่อให้ยากต่อการเชื่อมต่อกับทางรถไฟสายมะละแหม่ง – ยูนนาน ตามที่อังกฤษต้องการ ส่วนอีก 3 สายเป็นเส้นทางรองล้วนเป็น

³⁰ กองบรรณาสาร กระทรวงการต่างประเทศ, เอกสารหมวดรถไฟ แฟ้ม 2 ส่วนวันที่ 3, สัญญาทำการขอเว. อ้างถึงใน เกื้อกุล ยืนยงอนันต์. (2519). การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 107.

³¹ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2439) ,ร.5, ยธ.5.6/16, เรื่องเปิดทางรถไฟสายนครราชสีมา คำกราบบังคมทูลของนายเบทเก เจ้ากรมรถไฟในพิธีเปิดทางรถไฟหลวงสายแรก.

เส้นทางในการเชื่อมพื้นที่ลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาเข้ากับพื้นที่ลุ่มแม่น้ำโขง³² ทั้งนี้การทำสัญญากับบริษัท ปันชาร์ดนี้เป็นสัญญาการสำรวจ แยกเด็ดขาดจากการก่อสร้างที่จะมีขึ้นภายหลัง

ภายหลังจากการทำสัญญาการสำรวจกับบริษัทปันชาร์ดได้ไม่นาน รัฐบาลไทยได้ ดำเนินการสำรวจอีกหนึ่งเส้นทาง โดยในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2431 นายเบ็ทเก (Karl Bethge) วิศวกรกระทรวงการก่อสร้างของประเทศเยอรมนี และวิศวกรที่ปรึกษาพื้นที่เอเชียของบริษัทครุ๊ป (Krupp) ได้เดินทางมายังประเทศไทยระหว่างเดินทางกลับจากประเทศจีน และได้เข้าพบกรมพระยา เทเววงศ์วโรปการ โดยกรมพระยาเทเววงศ์ฯ ได้เสนอโครงการสำรวจเส้นทางรถไฟกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการสำรวจของบริษัทปันชาร์ดต่อนายเบ็ทเก ให้เบ็ทเกดำเนินการ สำรวจตลอดเส้นทางกรุงเทพฯ - นครราชสีมาทันที และได้ส่งรายงานการสำรวจอย่างละเอียดใน เดือนมกราคม พ.ศ. 2432³³ กรมพระยาเทเววงศ์ฯ กล่าวไว้ว่า เส้นทางนี้เป็นเส้นทางสำคัญที่ควร ก่อสร้างเป็นเส้นทางแรก จึงขอให้เขาทำการสำรวจ ดังนั้นอาจสรุปได้ว่า รัฐบาลไทยในเวลานั้นเห็นว่า เส้นทางสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา มีลำดับความสำคัญสูงสุดมากกว่าสายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ที่ บริษัทปันชาร์ดทำการสำรวจ³⁴

ผลการสำรวจของเบ็ทเกนั้นมีความละเอียดและเป็นรูปธรรมอย่างยิ่ง สามารถสร้างความ เชื่อใจให้กับกรมพระยาเทเววงศ์วโรปการ การสำรวจเส้นทางสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ของ เบ็ทเกใช้เวลาในการสำรวจเพียง 2 เดือน แต่กลับสามารถระบุปริมาณการเดินทางผู้คน และการขนส่ง สินค้าในระหว่างเส้นทาง และทำการคาดการณ์อุปสงค์การขนส่งหลังการเปิดเดินรถไฟ ทั้งยังประมาณ ผลประกอบการและคาดการณ์การคุ้มทุนได้ด้วย³⁵ ประกอบกับการเรียกร้องของข้าราชการชั้นสูงบาง ท่านให้สร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปยังนครราชสีมา แทนสายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ซึ่งการ ก่อสร้างเส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงใหม่นั้นใช้งบประมาณในการลงทุนมาก ประกอบกับสถานการณ์

³² อธิโร คากิซากิ. (2562). *ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด*. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย. หน้า 11.

³³ อธิโร คากิซากิ. (2562). *ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด*. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย. หน้า 11.

³⁴ อธิโร คากิซากิ. (2562). *ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด*. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย. หน้า 11.

³⁵ อธิโร คากิซากิ. (2562). *ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด*. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย. หน้า 11 - 12.

ทางการเมืองระหว่างประเทศในขณะนั้นที่ฝรั่งเศสเข้ามาแทรกแซงการเมืองภายในประเทศของไทย โดยการเข้ามาสร้างอาคารกงสุลแห่งใหม่ที่นครราชสีมา และชักชวนคนจีนให้โอนสัญชาติไปอยู่ในบังคับของฝรั่งเศส รวมถึงกล่าวโจมตีว่ารัฐบาลไทยไม่สนใจทำนุบำรุงบ้านเมืองนครราชสีมา ทำให้สภาพเมืองนครราชสีมาทรุดโทรม โดยการกล่าวโจมตีและชักชวนในครั้งนี้นั้นเน้นไปที่กลุ่มคนที่พูดภาษาลาว และเขมร ทำให้เกิดความวุ่นวายในเมืองนครราชสีมา³⁶ ด้วยเหตุนี้รัชกาลที่ 5 ทรงเห็นว่าจุดแรกที่สมควรสร้างทางรถไฟขึ้นในประเทศนั้นต้องติดต่อกับมณฑลชายแดน เพื่อความสะดวกในการปกครอง ตรวจตราป้องกันการรุกราน ดังนั้นรัฐบาลไทยจึงได้ว่าจ้างวิศวกรชาวเยอรมันเข้ามาสำรวจเส้นทางรถไฟกรุงเทพฯ – นครราชสีมาเพิ่มเติม โดยผ่านเมืองกบินทร์บุรี เมืองนางรอง จนถึงนครราชสีมา³⁷ ซึ่งเป็นเส้นทางการค้าขายจากกรุงเทพฯ ไปยังนครราชสีมาอีกเส้นทางหนึ่ง

ในการตัดสินใจเลือกเส้นทางเพื่อสร้างทางรถไฟหลวงนั้น รัฐบาลมีแนวโน้มที่จะสร้างทางรถไฟสายสั้น ๆ ก่อน เนื่องจากการสร้างทางรถไฟที่มีระยะทางยาวจำเป็นต้องใช้เงินงบประมาณในการลงทุนก่อสร้างจำนวนมาก ดังจะเห็นได้จากตอนหนึ่งของบทสนทนาระหว่างราชทูตไทยประจำอังกฤษ กับนายโยเซฟ เชมเบอเลี่ยน รัฐมนตรีกระทรวงอาณานิคมของอังกฤษ เมื่อวันที่ 8 มีนาคม พ.ศ. 2429 ความว่า

“...การที่รัฐบาลคิดอยู่เดี๋ยวนี้ ก็คิดแต่ทางสั้น ๆ เพียง 112 ไมล์ คือทางไปนครราชสีมา เพราะเมืองนั้นเป็นเมืองรวมสินค้าเมืองลาวฝ่ายตะวันออก กับทั้งตะวันออกเฉียงเหนือทั้งปวงมาตั้งอยู่ที่เมืองนั้นทั้งหมดไม่มีทางลงมากรุงเทพฯ จึงคิดว่าถ้าทำทางนี้แล้วคงจะไม่มีขาดทุน...”³⁸

ด้วยเหตุผลต่าง ๆ ที่ได้กล่าวมาทำให้รัฐบาลไทยมีเพียงทางเลือกเดียวในการสร้างทางรถไฟหลวงสายแรก คือ ทางรถไฟเส้นทางกรุงเทพฯ – นครราชสีมา โดยมีพระบรมราชโองการ

³⁶ สุเทพ โพธิ์น้อย. (2543). กำเนิดรถไฟกับการขยายอำนาจรัฐสยาม. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง. หน้า 52.

³⁷ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2439). ร.5, ยธ.5.6/16, เรื่องเปิดทางรถไฟสายนครราชสีมา คำกราบบังคมทูลของนายเบทเก เจ้ากรมรถไฟในพิธีเปิดทางรถไฟหลวงสายแรก.

³⁸ กองบรรณาสาร กระทรวงการต่างประเทศ, เอกสารหมวดรถไฟ แฟ้ม 2 ส่วนวันที่ 1, เมมโมเร็นดาราษฎรทูตสยามสนทนากับ นายโยเซฟ เชมเบอเลี่ยน, (8 มีนาคม พ.ศ. 2428). อ้างถึงใน เกื้อกูล ยืนยงนันต์. (2519). การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 107.

โปรดเกล้าฯ ให้ดำเนินการก่อสร้างเมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2433³⁹ โดยมีนายเบ็ทเกผู้สำรวจเส้นทางรถไฟสายนี้ และต่อมาได้รับการแต่งตั้งเป็นเจ้ากรมรถไฟกำกับดูแลการก่อสร้าง

2. รัฐบาลอนุมัติสัมปทานให้กับเอกชน

ในช่วงก่อนปี พ.ศ. 2430 การสร้างทางรถไฟเป็นสิ่งใหม่ของรัฐบาลไทย และรัฐบาลไม่สามารถหาทุน กำลังแรงงาน มาสร้างทางรถไฟด้วยตนเองได้ทุกเส้นทาง อีกทั้งยังมีความไม่มั่นใจเรื่องผลประโยชน์ตอบแทนจากการสร้างทางรถไฟนั้นว่าคุ้มค่าสำหรับการลงทุนหรือไม่ รัฐบาลจึงส่งเสริมการลงทุนจากชาวต่างประเทศ แต่การลงทุนนั้นต้องเป็นการลงทุนในการสร้างทางรถไฟสายสั้น ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการค้าขายและรัฐบาลสามารถควบคุมได้ เช่น สายกรุงเทพฯ – สมุทรปราการ สายกรุงเทพฯ – เพชรบุรี และสายสงขลา – ไทรบุรี เป็นต้น ส่วนเส้นทางที่มีผลกระทบกระเทือนต่อความมั่นคงของประเทศ รัฐบาลจะไม่อนุมัติสัมปทาน

ทางรถไฟสายกรุงเทพฯ – ปากน้ำ/ฉะเชิงเทรา เป็นเส้นทางรถไฟสายแรกของประเทศ และเป็นเส้นทางรถไฟสายแรกที่รัฐบาลอนุมัติสัมปทานแก่ชาวต่างประเทศ เป็นการอนุมัติในขณะที่ยังไม่ได้กำหนดนโยบายที่จะสร้างทางรถไฟด้วยตนเอง และยังไม่ได้มีการสำรวจเส้นทางสายเหนือ แต่ด้วยเหตุที่รัฐบาลถูกกระตุ้นจากชาวตะวันตก ให้สร้างทางรถไฟขึ้นเพื่อความสะดวกทางการค้า ดังนั้นรัฐบาลจึงแสดงเจตจำนงให้ชาวตะวันตกรู้ว่า รัฐบาลมีความต้องการที่จะสนับสนุนและส่งเสริมการสร้างทางรถไฟเช่นกัน ดังนั้น รัฐบาลจึงได้อนุมัติสัมปทานทางรถไฟระหว่างกรุงเทพฯ – ปากน้ำ/ฉะเชิงเทรา แก่นายอัลเฟรด จอน ลอฟตัส (Alfred John Loftus) หรือ พระนิเทศชลธิ์ วิศวกรชาวอังกฤษ และนายองเดร เปสซี เดอ ริชเชอลิว (Andre du Plessie de Richrlieu) หรือ พระชลยุทธโยธินทร์ ชาวเดนมาร์ก ผู้ดำรงตำแหน่งรองผู้บัญชาการกรมทหารเรือ เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2429

โครงการรถไฟสายนี้แบ่งออกเป็น 2 เส้นทาง คือ เชื่อมต่อกรุงเทพฯ กับเมืองฉะเชิงเทรา ที่อยู่ทางทิศตะวันออกห่างออกไปประมาณ 60 กิโลเมตร และเมืองปากน้ำ ซึ่งอยู่ห่างออกไปจากกรุงเทพฯ 20 กิโลเมตรทางทิศใต้ ในช่วงของการดำเนินการนั้นผู้ได้รับสัมปทานได้ชักชวนเชื้อพระวงศ์

³⁹ สุเทพ โพธิ์น้อย. (2543). *กำเนิดรถไฟกับการขยายอำนาจรัฐสยาม*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง. หน้า 52.

ก่อตั้งบริษัทรถไฟบูรพา โดยกำหนดเริ่มก่อสร้างจากเส้นทางสายกรุงเทพฯ – ฉะเชิงเทรา ก่อนโดยวางแผนก่อสร้างรางรถไฟแบบสแตนดาร์ดเกจ (รางรถไฟขนาดมาตรฐานยุโรป หรือรางขนาดความกว้าง 1.435 เมตร) เพื่อรองรับความต้องการที่จะขยายตัวในอนาคต แต่จากปัญหาเรื่องเงินทุนทำให้โครงการต้องหยุดชะงัก⁴⁰ ผู้ได้รับสัมปทานจึงจัดตั้งบริษัทรถไฟปากน้ำเพื่อดำเนินการก่อสร้างเส้นทางกรุงเทพฯ - ปากน้ำ โดยการดำเนินการครั้งนี้ได้เลือกรูปแบบมีเตอร์เกจ (รางรถไฟที่มีขนาดความกว้าง 1 เมตร) ซึ่งมีค่าใช้จ่ายถูกกว่าโดยใช้วิธีการก่อสร้างแบบเดียวกับราง คือ สร้างทางรถไฟบนถนนที่มีอยู่แล้วให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ทำให้ลดค่าใช้จ่ายลงได้เป็นจำนวนมาก อย่างไรก็ตามการจัดหาเงินทุนยังคงเป็นไปด้วยความยากลำบาก ท้ายที่สุดพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงลงพระราชบัญญัติให้ประมาณครึ่งหนึ่งของค่าใช้จ่ายทั้งหมด โครงการจึงสามารถดำเนินการก่อสร้างได้⁴¹ และพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จพระราชดำเนินฯเป็นปฐมฤกษ์ เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม พ.ศ. 2434 และเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ พระองค์ได้เสด็จพระราชดำเนินทรงเปิดเส้นทางรถไฟสายนี้ ณ สถานีรถไฟสมุทรปราการ เมื่อวันที่ 11 เมษายน พ.ศ. 2436⁴²

เส้นทางที่มอบสัมปทานให้แก่เอกชนอีกเส้นทาง คือ เส้นทางรถไฟสายสงขลา – ไทรบุรี รัฐบาลได้มอบสัมปทานแก่นายชาลส์ ดันลอป (Charles Dunlop) ชาวอังกฤษที่อาศัยอยู่ในเกาะสิงคโปร์ผู้เสนอโครงการนี้ในปี พ.ศ. 2432 ช่วงก่อนการอนุมัติสัมปทานนั้นรัฐบาลไทยมองว่าเส้นทางรถไฟสายนี้จะเป็นประโยชน์เฉพาะเมืองป็นังจึงไม่ได้อนุมัติ ต่อมาในปี พ.ศ. 2433 เมื่อรัชกาลที่ 5 เสด็จประพาสป็นัง ได้มีการเสนอก่อสร้างเส้นทางรถไฟจากไทรบุรีถึงป็นังผ่านกุหลิมไปจนถึงเซลามะไกลัฟรมแดนของรัฐเปรัก รัฐบาลไทยจึงให้สัมปทานการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายสงขลา – ไทรบุรี (กุหลิม) แก่นายดันลอปเพื่อประวิงเวลาในการดำเนินการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายป็นัง - เซลามะไกลัฟรมของอังกฤษ⁴³ โดยในข้อตกลงสัมปทานรถไฟนั้นรัฐบาลไทยมีสิทธิในการยกเลิกสัมปทานและซื้อกิจการรถไฟคืนได้ แต่การดำเนินการก่อสร้างนายชาลส์ ดันลอปไม่สามารถหาเงินลงทุนในการ

⁴⁰ อจิโร คากิซากิ. (2562). *ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด*. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 20.

⁴¹ อจิโร คากิซากิ. (2562). *ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด*. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 20.

⁴² การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2540). *100 ปี รถไฟไทย*. กรุงเทพฯ: เวสต์วิชั่น. หน้า 120.

⁴³ อจิโร คากิซากิ. (2562). *ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด*. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 20.

ก่อสร้างได้ และเมื่อใกล้ครบกำหนดในการก่อสร้างตามสัญญาสัมปทาน รัฐบาลปฏิเสธการต่อสัญญาสัมปทานเนื่องจากนายชาลส์ ดันลอปไม่สามารถสร้างทางรถไฟให้เสร็จได้ภายในกำหนดระยะเวลา 8 ปีตามสัญญา ส่งผลให้สัมปทานรถไฟสายนี้ถูกยกเลิกในที่สุดเมื่อปี พ.ศ. 2447⁴⁴

นอกจากนี้ยังมีเส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ – เพชรบุรีนั้น โดยนายเวสเดนโฮลซ์ (Aage Westenholz) ชาวเดนมาร์กได้เสนอก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ โดยเขาเป็นประธานบริษัทที่ได้รับสัมปทานรถรางบางกอก (Bangkok Tramway Company) ในปี พ.ศ. 2430 และกำลังวางแผนเปลี่ยนแปลงการขนส่งโดยสารจากการใช้รถม้าลากมาเป็นการใช้พลังงานไฟฟ้า โดยเขายืนยันว่าไม่เรียกร้องการรับประกันอัตราส่วนแบ่งจากรัฐบาล เขาจึงได้รับสัมปทานการเดินรถไฟสายกรุงเทพฯ – เพชรบุรี แต่ก็ต้องประสบกับปัญหาการจัดการเรื่องเงินทุนเช่นเดียวกับกรณีบริษัทผู้ได้รับสัมปทานรายอื่น ๆ ในปี พ.ศ. 2438 เขาได้เรียกร้องให้รัฐรับประกันอัตราส่วนแบ่งพื้นที่ร้อยละ 5 แต่รัฐบาลไม่ตกลง⁴⁵ สัมปทานรถไฟสายนี้จึงถูกขายทอดไปอีกหลายครั้ง จนในที่สุดรัฐบาลต้องรับซื้อกรรมสิทธิ์สัมปทานคืน ทำให้การก่อสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ – เพชรบุรีสิ้นสุดลง⁴⁶

โดยสรุปแล้วโครงการก่อสร้างทางรถไฟของเอกชนที่ได้รับสัมปทานจากรัฐให้ดำเนินการก่อสร้าง 3 โครงการในยุคแรกนั้น เกิดขึ้นจริงเพียงสายเดียว คือ สายกรุงเทพฯ – ปากน้ำ แต่ทั้งนี้ก็เป็นเพียงระยะทางสั้น ๆ จากเดิมที่มีโครงการไปถึงเมืองฉะเชิงเทรา โดยปัญหาหลักของการดำเนินการก่อสร้างของเอกชนคือ ปัญหาเงินทุน และปัญหาการรับประกันอัตราส่วนแบ่ง ซึ่งปัญหาในข้อหลังนั้นรัฐบาลไทยมองว่าโครงการรถไฟของเอกชนไม่มีความจำเป็นถึงขนาดต้องรับประกันอัตราส่วนแบ่ง หรือผลกำไรให้แก่ลงทุน

นอกจากจะไม่รับประกันอัตราส่วนแบ่ง รัฐบาลไทยยังมีความกังวลถึงผลกระทบทางลบจากการดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟต่อสถานการณ์ทางการเมืองและความมั่นคงของประเทศ ทำให้รัฐบาลมีความโน้มเอียงไปในทางจำกัดโครงการรถไฟของเอกชนมากขึ้นเรื่อย ๆ โดยเฉพาะเส้นทางที่

⁴⁴ การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2540). 100 ปี รถไฟไทย. กรุงเทพฯ: เวิร์ดวิชั่น. หน้า 120.

⁴⁵ อิจิโร คากิซากิ. (2562). ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 20.

⁴⁶ เกื้อกุล ยืนยอนันต์. (2519). การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 80.

ตระหนักว่าเมื่อเปิดเดินรถแล้วจะรักษาดินแดนไว้ได้ยาก เช่น เส้นทางสายมะละแหม่ง - เชียงใหม่ - ยunnan รวมถึงเส้นทางสายจันทบุรี - พระตะบอง

4.2.2 นโยบายการพัฒนาทางรถไฟระหว่างปี พ.ศ. 2442 -2453

นโยบายการสร้างทางรถไฟในช่วงเวลานี้มีความเด่นชัดมากขึ้น เนื่องจากรัฐบาลได้กำหนดเส้นทางรถไฟที่รัฐบาลจะดำเนินการก่อสร้างเอง ขณะเดียวกันรัฐบาลได้เริ่มจำกัดเส้นทางที่จะอนุญาต และได้เข้มงวดในการอนุมัติสัมปทาน โดยพิจารณาถึงเหตุผลความมั่นคงของประเทศ ความสามารถและฐานะทางการเงินของผู้ขอสัมปทาน ทั้งนี้เพื่อป้องกันความล้มเหลวอันอาจเกิดขึ้น ดังเช่นอดีตที่ผ่านมาในช่วงแรก⁴⁷ โดยในปี พ.ศ. 2442 ได้มีการกำหนดแนวทางของรัฐบาลไทยต่อการดำเนินกิจการรถไฟ ซึ่งมีการประกาศในการประชุมเสนาบดีสภาเพื่อพิจารณาโครงการรถไฟของเอกชนที่มีการเสนอขอสัมปทานเข้ามาจำนวนมาก เนื้อหาของประกาศสรุปได้ดังนี้⁴⁸

1. เส้นทางรถไฟสายหลักจากกรุงเทพฯ ไปทางเหนือ และได้ รัฐบาลจะเป็นผู้ดำเนินการเอง โดยเป็นรถไฟของรัฐ
2. เส้นทางรถไฟที่รัฐบาลคาดการณ์ว่าจะมีผลกระทบต่อความมั่นคง เช่น เส้นทางสายกรุงเทพฯ ไปทางตะวันออก รัฐบาลจะไม่ให้สัมปทาน
3. เส้นทางอื่น ๆ ให้พิจารณาแยกโครงการในการประชุมเสนาบดีสภา

การประกาศในครั้งนี้ทำให้เส้นทางรถไฟสายเหนือ จากกรุงเทพฯ - ไปถึงลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา และสายใต้ - คาบสมุทรมลายู ใช้ตามกฎหมายในประกาศข้อที่ 1 คือ ไม่ให้สัมปทานแก่เอกชน และเส้นทางสายกรุงเทพฯ - พื้นที่อินโดจีน คือ สายตะวันออก และสายตะวันออกเฉียงเหนือ เข้ากฎข้อที่ 2 ในประกาศข้างต้น ส่งผลให้การพิจารณาการขอสัมปทานโครงการรถไฟใน ปี พ.ศ. 2442 ที่มีการเสนอขอสัมปทานโครงการรถไฟ 13 โครงการ มีถึง 7 โครงการเข้าตามกฎหมายจึงไม่ได้รับสัมปทาน อีก 6 โครงการที่เหลือให้พักการพิจารณาไว้ก่อน โดยเรียกร้องให้รายงานสภาพการจัดหาทุน ทั้งนี้ 3 ใน 6 โครงการนี้เป็นโครงการรถไฟรางเบาในท้องถิ่น ส่วนอีก 3 โครงการนั้นเป็นรถไฟระหว่างเมืองระยะทางสั้นเชื่อมกรุงเทพฯ กับหัวเมืองโดยรอบ 2 ใน 3 โครงการนี้เป็นโครงการก่อสร้างทางรถไฟ

⁴⁷ เกื้อกุล ยืนยอนันต์. (2519). การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 82.

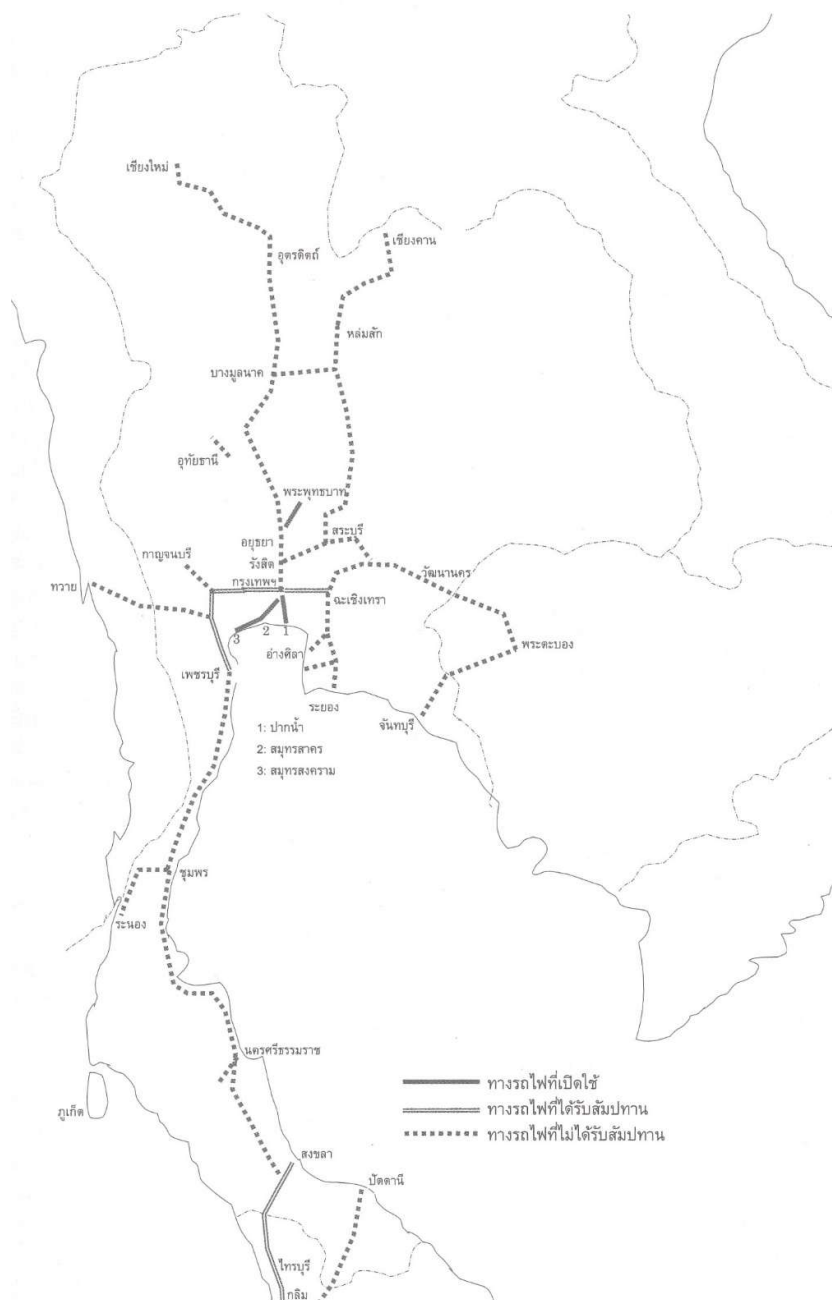
⁴⁸ อธิโร คากิซากิ. (2562). ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 21.

ระหว่างกรุงเทพฯ - ฉะเชิงเทรา ซึ่งหลังจากนั้นเส้นทางรถไฟสายนี้มีการกำหนดให้ก่อสร้างเป็นรถไฟรัฐ จึงไม่ได้รับสัมปทาน⁴⁹

จากการวางรากฐานของระบบรถไฟรัฐ ทำให้โครงข่ายเส้นทางรถไฟในประเทศไทยถูกสร้างโดยรัฐบาลทั้งหมด แต่ก็มีคามจำเป็นที่ต้องสร้างความชัดเจนว่าต่อจากนี้รัฐบาลจำเป็นต้องก่อสร้างเส้นทางใดบ้าง ในปี พ.ศ. 2449 รัฐบาลจึงสั่งให้กรมรถไฟกำหนดโครงการสร้างทางรถไฟในพระราชอาณาเขต ก่อนหน้านั้นแม้ว่ารัฐบาลจะมีแนวทางในการก่อสร้างเส้นทางหลัก แต่ในทางปฏิบัติจะสร้างอย่างไร เส้นทางใดควรสร้างก่อน - หลังจากนั้นไม่ได้มีการกำหนดไว้ แผนการก่อสร้างเส้นทางรถไฟที่กรมรถไฟได้จัดทำขึ้นเป็นแผนก่อสร้างทางตามในภาพที่ 17 ในระยะเวลา 20 ปี นับว่าเป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ที่รัฐบาลไทยจะดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งหลังจากโครงการทั้งหมดแล้วเสร็จ ประเทศไทยจะมีเส้นทางรถไฟสแตนดาร์ดเกจ เป็นระยะทาง 2,820 กิโลเมตร และเส้นทางมีเตอร์เกจ ความยาว 2,088 กิโลเมตร ทำให้ประเทศไทยมีโครงข่ายทางรถไฟความยาวทั้งสิ้นประมาณ 5,000 กิโลเมตร⁵⁰

⁴⁹ อธิโร คากิซากิ. (2562). *ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด*. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 21.

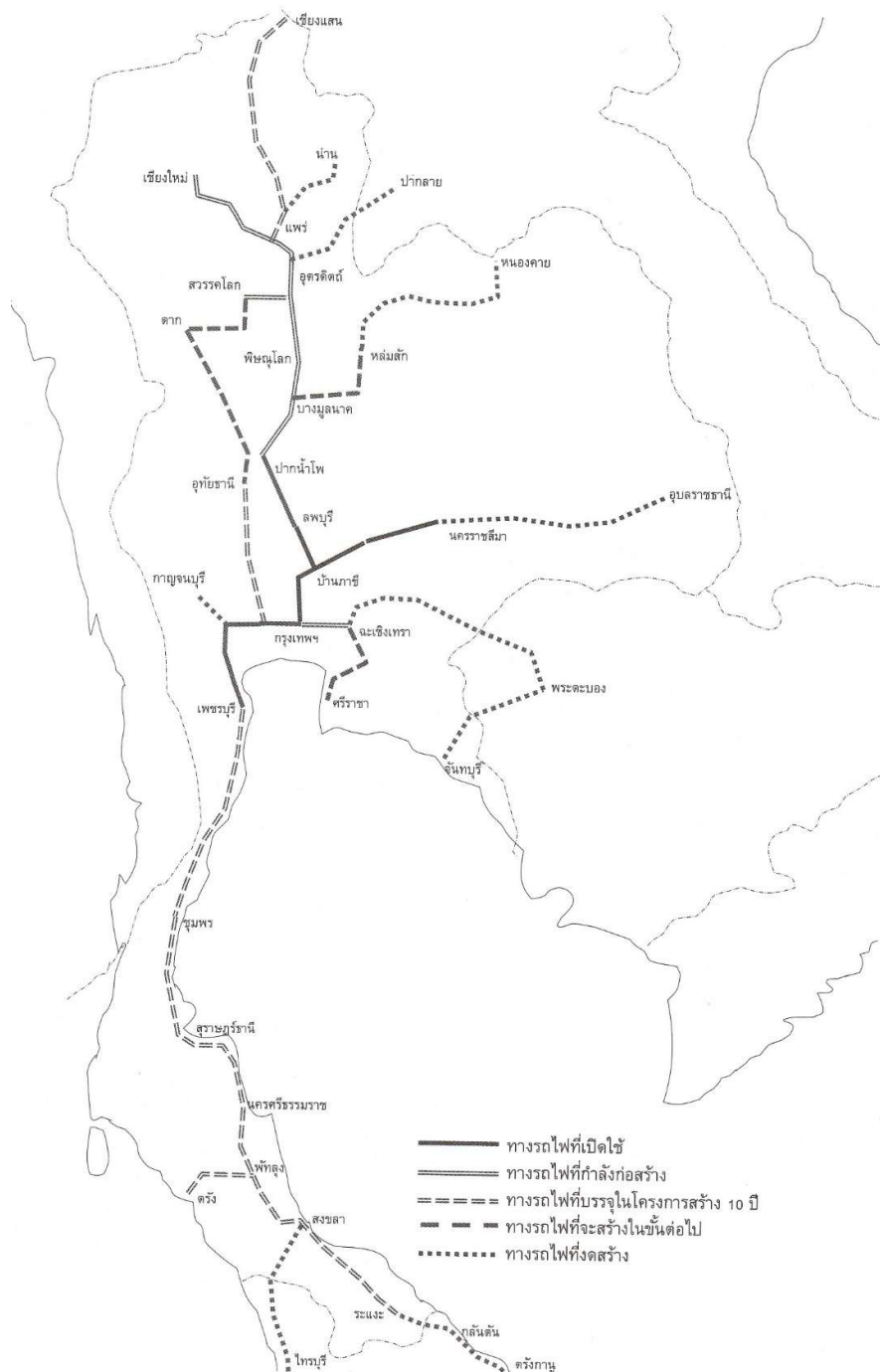
⁵⁰ อธิโร คากิซากิ. (2562). *ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด*. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 23.



ภาพที่ 16 แผนที่โครงการทางรถไฟของเอกชนที่เสนอของสัมปทาน

ที่มา: อจิโร คากิซากิ. (2562). ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด.

กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 19.



ภาพที่ 17 แผนที่โครงการสร้างทางรถไฟในพระราชอาณาเขต (พ.ศ. 2449)

ที่มา: อจิโร คากิซากิ. (2562). ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด.

กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 24.

4.3 สาเหตุของการสร้างทางรถไฟสายตะวันออก

การพัฒนาการคมนาคมทางบกนั้น รัฐบาลไทยให้ความสำคัญในการสร้างทางรถไฟมาเป็นอันดับหนึ่ง แม้ว่าในระยะแรก รัฐบาลจะอนุมัติสัมปทานให้เอกชนดำเนินงาน แต่ในช่วงหลังรัฐบาลเห็นว่าการให้สัมปทานแก่เอกชนดำเนินการ รัฐบาลอาจเสียประโยชน์ทั้งทางด้านการดำเนินกิจการเดินรถไฟและทางด้านเศรษฐกิจ

การที่รัฐบาลให้ความสนใจต่อกิจการรถไฟมากกว่าการคมนาคมทางบกวิธีอื่น ๆ ด้วยเหตุผลที่ว่าในขณะนั้นรถไฟเป็นพาหนะที่ใช้ระยะเวลาในการเดินทางขนส่งเร็วที่สุด แม้ว่าจะมีข้อจำกัดเรื่องเส้นทางรถไฟที่สามารถวิ่งได้เฉพาะบนรางรถไฟเท่านั้น แต่รัฐบาลสามารถเลือกวางรางรถไฟเพื่อเชื่อมระหว่างเมืองสำคัญ ๆ ได้ ซึ่งจะช่วยประหยัดระยะเวลาในการเดินทางได้พอสมควร นอกจากเรื่องความรวดเร็วในการเดินทางแล้ว รถไฟยังสามารถตอบโจทย์การเดินทางที่สามารถเดินทางได้ทุกฤดูกาล และมีพื้นที่บรรทุกสำหรับขนส่งสินค้าได้มากกว่าการเดินทางในรูปแบบอื่น ๆ

การสร้างทางรถไฟของรัฐบาลไทยนั้นเกิดขึ้นจากหลายเหตุปัจจัยเป็นตัวสนับสนุนให้เกิดการดำเนินงาน ซึ่งการสร้างทางรถไฟในแต่ละเส้นทางนั้นก็จะมีเหตุปัจจัยในการก่อสร้างแตกต่างกัน ในที่นี้จะนำเสนอสาเหตุและปัจจัยในการสร้างทางรถไฟสายตะวันออก โดยจะแบ่งสาเหตุและปัจจัยในการก่อสร้างเส้นทางดังต่อไปนี้

4.3.1 สาเหตุด้านการเมืองการปกครอง

ในช่วงตั้งแต่ทศวรรษที่ 2390 ไทยต้องเผชิญกับภัยคุกคามใหม่ที่มีใช้การรุกรานจากรัฐเพื่อนบ้านเช่นในอดีต แต่เป็นการคุกคามจากชาติมหาอำนาจตะวันตกโดยเฉพาะอย่างยิ่งอังกฤษ และฝรั่งเศส ภัยคุกคามในครั้งนี้เป็นภัยจากลัทธิจักรวรรดินิยม ซึ่งคุกคามโดยการขยายอิทธิพลทั้งทางการค้า การเมือง รวมถึงการยึดดินแดนเพื่อให้เป็นอาณานิคมของตน จากสถานการณ์ทางการเมืองดังกล่าว ทำให้รัฐบาลไทยเห็นความสำคัญของการสร้างทางรถไฟจากเมืองศูนย์กลางคือ กรุงเทพฯ ไปยังหัวเมืองต่าง ๆ แม้ว่าการดำเนินการดังกล่าวจะสุ่มเสี่ยงต่อการเข้าแทรกแซงจากชาติมหาอำนาจตะวันตกก็ตาม ทั้งนี้รัฐบาลไทยต้องการกระชับอำนาจในการปกครองหัวเมืองส่วนภูมิภาคให้มีความใกล้ชิดกับรัฐบาลส่วนกลางมากขึ้น เนื่องจากภายหลังการปฏิรูปการปกครองส่วนกลางและส่วนภูมิภาค พ.ศ. 2437 โครงสร้างทางการเมืองของไทยเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมที่เป็นระบบกินเมืองเปลี่ยนมาเป็นระบบมณฑลเทศาภิบาล ระบบอำนาจท้องถิ่นเดิมถูกแทนที่ด้วยข้าราชการที่ได้รับการ

แต่งตั้งจากส่วนกลางรับเงินเดือนจากรัฐ ส่งผลให้กลุ่มอำนาจเดิมและผู้เสียผลประโยชน์ในท้องถิ่นก่อการกบฏขึ้นบ่อยครั้งทั้งในพื้นที่ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้⁵¹

นอกจากนี้การสร้างทางรถไฟสกัดกั้นอิทธิพลของชาติตะวันตกในการเข้ามาแทรกแซงบรรดาหัวเมืองส่วนภูมิภาค เนื่องจากการสร้างทางรถไฟจะเป็นการแสดงออกของรัฐทางด้านจิตวิทยาให้เห็นว่ารัฐบาลไทยมิได้ทอดทิ้งพลเมืองที่อยู่ห่างไกลจากส่วนกลาง และยังคงให้การดูแลทำนุบำรุงท้องถิ่นต่าง ๆ การสร้างทางรถไฟจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งต่อสถานการณ์บ้านเมืองในขณะนั้น⁵²

การต่อต้านการปฏิรูปการปกครองส่วนท้องถิ่นในภาคตะวันออกเฉียงนั้น ก็เช่นเดียวกับที่เกิดขึ้นในพื้นที่อื่น ๆ กล่าวคือ เจ้าเมือง และขุนนางหัวเมืองเกิดความไม่พอใจที่ถูกตัดทอนอำนาจในการปกครองและการจัดเก็บภาษี แต่พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงมีความสำคัญอย่างมากเนื่องด้วยเป็นดินแดนที่มีส่วนสัมพันธ์กับดินแดนเขมร ทำให้รัฐบาลจำเป็นต้องกระชับอำนาจในการปกครองผ่านการควบคุมโดยการแต่งตั้งข้าราชการในตำแหน่งข้าหลวงมาตั้งแต่ก่อนการปฏิรูปการปกครอง โดยมีการแต่งตั้งข้าหลวงจากกรุงเทพฯ ไปประจำยังเมืองต่าง ๆ อาทิ เมืองพระตะบอง ในปี พ.ศ. 2419 และเมื่อสถานการณ์ทางการเมืองในภาคตะวันออกเฉียงประสบกับภาวะไม่มั่นคงจากการแทรกแซงทางการเมืองจากฝรั่งเศส ทำให้รัฐบาลไทยจำเป็นต้องกระชับอำนาจในการเมืองการปกครองมากยิ่งขึ้น โดยการลดอำนาจเจ้าเมืองและขุนนางในหัวเมืองภาคตะวันออกเฉียง และพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงโปรดเกล้าฯ ให้ พระเจ้าน้องยาเธอ กรมหลวงพิชิตปรีชากร เป็นข้าหลวงใหญ่ หัวเมืองลาวกาว (มณฑลอีสาน) ซึ่งเป็นดินแดนที่มีความสำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และเป็นเขตติดต่อกับภาคตะวันออกเฉียงและดินแดนเขมร รวมถึงการแต่งตั้งข้าหลวงจากส่วนกลางไปปกครองยังมณฑลปราจีนบุรี มณฑลบูรพา และมณฑลจันทบุรี เป็นต้น⁵³

ในขณะที่ภัยคุกคามจากชาติตะวันตกโดยเฉพาะฝรั่งเศส จากกรณี เหตุการณ์ปากน้ำ หรืออีกหนึ่งชื่อที่รู้จักกันทั่วไปคือ กรณี ร.ศ. 112 ในปี พ.ศ. 2436 ทำให้ดินแดนฝั่งตะวันออกของแม่น้ำโขงถูกผนวกอยู่ภายใต้การปกครองของฝรั่งเศส อีกทั้งยังเร่งให้ชนชั้นนำและรัฐบาลไทยเกรงกลัว

⁵¹ คริส เบเกอร์ และ ผาสุก พงษ์ไพจิตร. (2557). *ประวัติศาสตร์ไทยร่วมสมัย*. กรุงเทพฯ: มติชน. หน้า 100 - 101.

⁵² ปิยนาด บุณนา. (2518). รายงานการวิจัยเรื่อง การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 123.

⁵³ ภารดี มหาชีวัน. (2527). *รัตนโกสินทร์ยุคปรับปรุงประเทศ (พ.ศ. 2394 - 2475)*. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช. หน้า

การถูกยึดเป็นอาณานิคมมากยิ่งขึ้น⁵⁴ ทำให้พื้นที่ภาคตะวันออกได้รับความสนใจและให้ความสำคัญจากรัฐบาลไทยเป็นอย่างมาก เนื่องด้วยเป็นดินแดนที่เป็นเขตติดต่อระหว่างรัฐไทยกับดินแดนในอาณานิคมฝรั่งเศส ส่งผลให้รัฐบาลไทยตัดสินใจสร้างทางรถไฟเพื่อความสะดวกในการติดต่อสื่อสารทางด้านการเมืองการปกครอง รวมถึงเป็นการกระชับอำนาจทางการเมืองการปกครองในหัวเมืองแถบนี้ด้วย

4.3.2 สาเหตุด้านการคมนาคม

การเดินทางในพื้นที่ภาคตะวันออกแต่เดิมนิยมเดินทางด้วยเกวียนและสัตว์พาหนะในการสัญจรทางบก ส่วนการสัญจรทางน้ำนั้นนิยมใช้เรือในการเดินทาง โดยเส้นทางสัญจรทางน้ำในพื้นที่ภาคตะวันออก มักอาศัยเส้นทางน้ำตามธรรมชาติในการเดินทาง แต่ทั้งนี้การเดินทางทั้งทางบกและทางน้ำนั้นมีข้อจำกัด เนื่องจากไม่สามารถเดินทางได้ทุกฤดูกาล เส้นทางสัญจรทางน้ำนั้นจะประสบปัญหาการเดินทางในช่วงฤดูแล้ง เนื่องจากน้ำในแม่น้ำลำคลองจะลดลง เกิดสันดอนโคลนตมกลางลำน้ำไม่สามารถเดินทางได้ ในขณะที่การสัญจรทางบกนั้นไม่สามารถเดินทางได้ในช่วงฤดูฝน เนื่องจากฝนที่ตกลงมานั้นจะทำให้พื้นดินกลายเป็นโคลน ไม่สะดวกสบายสำหรับการใช้ในการเดินทาง โดยเฉพาะการเดินทางด้วยเกวียน⁵⁵

นอกจากนี้พื้นที่ภาคตะวันออกยังเป็นเขตเชื่อมต่อระหว่างเมืองศูนย์กลางกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และดินแดนเขมร ทำให้ภาคตะวันออกเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญในการคมนาคมติดต่อสื่อสารและการขนส่งสินค้ามาตั้งแต่สมัยอดีต โดยมีเส้นทางจากเมืองศูนย์กลางเชื่อมต่อไปยังดินแดนต่าง ๆ เช่นเส้นทางไปยังดินแดนเขมร ผ่านเส้นทางปราจีนบุรี – พระตะบอง และเส้นทางจันทบุรี – พระตะบอง นอกจากนี้ภาคตะวันออกยังสามารถเดินทางไปยังพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างได้ ผ่านเส้นทางช่องเสม็ด ช่องตะโก

ด้วยความที่ภาคตะวันออกเป็นศูนย์รวมเส้นทางสัญจรทั้งจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือและดินแดนเขมร ที่มุ่งสู่เมืองศูนย์กลางเช่นกรุงเทพฯ ทำให้ดินแดนแถบนี้มีการสัญจรที่คับคั่ง ประกอบกับการขยายตัวทางเกษตรกรรมยิ่งทำให้ความต้องการความสะดวกสบายในการเดินทางและการขนส่ง ซึ่งการสัญจรในรูปแบบเดิมนั้นไม่สามารถตอบสนองความต้องการได้

⁵⁴ คริส เบเกอร์ และ ผาสุก พงษ์ไพจิตร. (2557). *ประวัติศาสตร์ไทยร่วมสมัย*. กรุงเทพฯ: มติชน. หน้า 130.

⁵⁵ ดำรงราชานุภาพ, สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยา. (2509). *เทศาภิบาล*. ในอนุสรณ์งานศพพระยาจินดารักษ์.

หน้า 47. อ้างถึงใน สุพัฒน์ วีระชัยวัฒน์. (2520). *ปัญหาฉนวนไทยระหว่างปี พ.ศ. 2435 – 2449 (ค.ศ. 1892 – 1907)*.

วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 147.

เนื่องจากสภาพเส้นทางที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินทาง รวมทั้งไม่สามารถเดินทางได้ตลอดทั้งปี ส่งผลทำให้รัฐบาลดำเนินการสร้างทางรถไฟเพื่อตอบสนองความต้องการในเรื่องการเดินทาง รวมถึงลดระยะเวลาในการเดินทางลง เนื่องด้วยรถไฟถือว่าเป็นพาหนะที่มีความเร็วในการเดินทางมากที่สุดในช่วงนั้น

4.3.3 สาเหตุด้านเศรษฐกิจ

การขยายพื้นที่การเพาะปลูกข้าวในสมัยรัชกาลที่ 5 ผ่านการขุดคลองเชื่อมระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกงนั้น ทำให้เกิดการเปิดพื้นที่ที่รกร้างเพื่อทำการเกษตรกรรม แต่เส้นทางในการขนส่งสินค้าเกษตรกรรมและสินค้าอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็นทางน้ำหรือทางบกนั้นไม่สามารถใช้เดินทางได้ตลอดทั้งปี ทำให้การเดินทางขนส่งสินค้ามีอุปสรรคและไม่สะดวกสบาย อีกทั้งการค้าขายระหว่างเมืองเป็นไปด้วยความยากลำบาก

การสร้างทางรถไฟนั้นจะเป็นการสร้างเส้นทางขนส่งสินค้าที่สามารถรองรับการขนส่งสินค้าจากแหล่งต่าง ๆ ทั่วประเทศเข้าสู่กรุงเทพฯ หรือขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ ไปยังผู้บริโภคตามสถานที่ต่าง ๆ ที่เส้นทางรถไฟสามารถไปถึง ทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนสินค้าและการขยายตลาดการค้าออกไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ของประเทศ อีกทั้งการสร้างทางรถไฟยังเป็นการเปิดภูมิประเทศตามแนวทางรถไฟให้ประชาชนสามารถเข้าไปบุกเบิกพื้นที่ที่รกร้างว่างเปล่าให้เป็นพื้นที่เกษตรกรรมหรือประกอบอาชีพต่าง ๆ รวมถึงสร้างที่อยู่อาศัย⁵⁶ ทางรถไฟจึงเป็นการกระตุ้นให้ผู้คนขยายพื้นที่การเพาะปลูกและเลี้ยงสัตว์มากยิ่งขึ้น รวมถึงเป็นการกระตุ้นให้เกิดการตั้งชุมชนเมืองแห่งใหม่ เพราะทางรถไฟเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าที่ประหยัด สะดวกรวดเร็ว และมีตลาดการค้า จึงทำให้ประชาชนรู้จักการใช้ทรัพยากรของชาติให้เกิดประโยชน์มากขึ้น และส่งผลต่อการพัฒนาและการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศต่อไป⁵⁷

⁵⁶ ปิยนารถ บุนนาค. (2518). รายงานการวิจัยเรื่อง การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 123.

⁵⁷ ปก แก้วกาญจน์. (2534). รายงานการวิจัยเรื่อง การสร้างทางรถไฟสายใต้กับผลกระทบทางเศรษฐกิจและการเมือง ตั้งแต่ พ.ศ. 2452 ถึงปัจจุบัน : ศึกษากรณีอำเภอเทพา จังหวัดสงขลา. สงขลา. สถาบันทักษิณศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ วิทยาเขตสงขลา. หน้า 61.

4.4 การก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออก

การก่อสร้างทางรถไฟนั้นก่อนที่จะดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟสายต่าง ๆ รัฐบาลจำเป็นต้องมีข้อมูลทางด้านงบประมาณการก่อสร้าง และมีเส้นทางที่มีลักษณะภูมิประเทศไม่เป็นอุปสรรคต่อการก่อสร้างทางด้านเทคโนโลยีในการวางรางและอื่น ๆ ด้วยเหตุนี้กรมรถไฟต้องทำการสำรวจเส้นทางที่จะสร้างทางรถไฟโดยคร่าว ๆ ก่อนหนึ่งครั้งแล้วทำการสำรวจเส้นทางโดยละเอียดอีกครั้งหนึ่ง⁵⁸ ซึ่งกรมรถไฟอาจจะว่าจ้างบริษัทเอกชนให้ทำการสำรวจเส้นทางก็ได้ เมื่อพิจารณาเห็นว่าเส้นทางใดมีความเหมาะสมต่อการก่อสร้างโดยใช้เกณฑ์ในการพิจารณาเรื่องความจำเป็นทางการเมืองการปกครอง เศรษฐกิจ สังคม และเงินทุนในการก่อสร้างของรัฐ กรมรถไฟจะประมาณการการก่อสร้างเสนอต่อกระทรวงโยธาธิการเจ้าสังกัด เพื่อเสนอต่อที่ประชุมคณะเสนาบดีอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประธานในการประชุม แล้วเมื่อเส้นทางรถไฟที่กรมรถไฟและกระทรวงโยธาธิการเสนอนั้นได้รับความเห็นชอบและได้รับการอนุมัติจากคณะเสนาบดีสภาแล้ว กระทรวงโยธาธิการจะออกประกาศห้ามประชาชนจับจองซื้อขายแลกเปลี่ยนที่ดินฉบับหนึ่ง และออกเป็นพระราชกฤษฎีกาอีกหนึ่งฉบับเพื่อมิให้เกิดข้อขัดข้องในการจัดการที่ดินสำหรับการสร้างทางรถไฟ และสถานีรถไฟ⁵⁹

การสร้างทางรถไฟ กรมรถไฟจะเรียกประมูลผู้รับเหมาก่อสร้างทาง หลังจากนั้นจึงมีการประมูลซื้อเครื่องเหล็กทำรถไฟและเครื่องล้อเลื่อนรถไฟจากบริษัทในทวีปยุโรปและอเมริกา ซึ่งแต่เดิมกรมรถไฟจะเลือกบริษัทผู้รับผิดชอบเรื่องนี้จากกรุงเทพฯ ให้ไปสำรวจวัสดุอุปกรณ์ดังกล่าวมาว่าควรซื้อสิ่งใดจากบริษัทใด เมื่อมีการประมูลเกิดขึ้นกรมรถไฟมักซื้อตามคำแนะนำของผู้รับผิดชอบนั้นต่อมาในปี พ.ศ. 2449 พระยาสุหมณีนยวินิต เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ ได้มีความเห็นว่าควรให้ราชทูตไทยประจำประเทศต่าง ๆ ที่มีเครื่องเหล็กและเครื่องล้อเลื่อนรถไฟเลือกผู้ตรวจรับผิดชอบขึ้นมาอีกชั้นหนึ่งด้วย⁶⁰ ข้อเสนอดังกล่าวของพระยาสุหมณีนยวินิต ได้รับพระบรมราชานุญาตจากรัชกาลที่ 5 ให้เป็นธรรมเนียมในการปฏิบัติการเลือกซื้อวัสดุอุปกรณ์ในการสร้างทางรถไฟและดำเนินการกิจการ

⁵⁸ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2450) ,ร.5, ยธ. 5.4/7, รถไฟบางปะกง ร่างพระราชดำรัสตอบของรัชกาลที่ 5 เปิดทางรถไฟสายตะวันออกและทางรถไฟสายนครราชสีมา วันที่ 24 มกราคม รศ. 126.

⁵⁹ ปก แก้วกาญจน์. (2534). รายงานการวิจัยเรื่อง การสร้างทางรถไฟสายใต้กับผลกระทบทางเศรษฐกิจและการเมือง ตั้งแต่ พ.ศ. 2452 ถึงปัจจุบัน : ศึกษากรณีอำเภอเทพา จังหวัดสงขลา. สงขลา. สถาบันทักษิณคดีศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ วิทยาเขตสงขลา. หน้า 61.

⁶⁰ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2450). ร.5, ยธ. 5.9/12, เครื่องล้อเลื่อนรถไฟ หนังสือพระยาสุหมณีนยวินิตเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ กราบบังคับบัญชาที่ 5.

รถไฟ การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวอาจเกิดขึ้นจากในช่วงเวลานั้น เจ้ากรมรถไฟและวิศวกรรถไฟส่วนใหญ่เป็นชาวต่างประเทศ โดยเฉพาะชาวเยอรมันและอังกฤษ ดังนั้นเมื่อมีการประมูลจัดซื้อเครื่องรถไฟบุคคลดังกล่าวมักเอื้อประโยชน์เข้าข้างประเทศของตน โดยมีได้คำนึงถึงคุณภาพและราคาของเครื่องรถไฟ ซึ่งผิดวัตถุประสงค์ของรัฐบาลในการสั่งซื้อของเพื่อใช้ในกิจการรถไฟที่รัฐบาลมักคำนึงถึงการใช้จ่ายงบประมาณเป็นหลัก คือ เสียเงินน้อย แต่ได้ของดีเป็นสำคัญ⁶¹ นอกจากนี้การกระทำดังกล่าวของข้าราชการต่างประเทศ ทำให้รัฐบาลไทยถูกรัฐบาลของต่างประเทศว่ากล่าวโจมตีถึงความไม่เป็นธรรมในการประมูลจัดซื้อสิ่งของในกิจการรถไฟด้วย

การสร้างทางรถไฟสายตะวันออกประกอบด้วยขั้นตอนในการก่อสร้างหลายขั้นตอน ตั้งแต่การยื่นขอสัมปทานในการดำเนินการก่อสร้างของชาวต่างประเทศ และการดำเนินการก่อสร้างโดยภาครัฐ รวมถึงขั้นตอนการดำเนินการก่อสร้าง

4.4.1 การขอสัมปทานการสร้างทางรถไฟสายตะวันออก

ภายหลังการขยายตัวของพื้นที่การเกษตรจากการขุดคลองเชื่อมระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกง มีผลให้ปริมาณผลผลิตสินค้าเกษตรเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้เส้นทางคมนาคมทางน้ำที่มีแต่เดิมไม่เพียงพอต่อความต้องการในการเดินทางและการขนส่งสินค้า แม้ว่ารัฐจะมีการเพิ่มเส้นทางในการขนส่งสินค้าผ่านการขุดคลองเชื่อมเพิ่ม รวมถึงการปรับปรุงขนาดของคลองเหล่านั้นอยู่ตลอดเวลาทั้ง คลองแสนแสบ คลองนครเนื่องเขตต์ คลองประเวศบุรีรมย์ ก็ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของพ่อค้าในการลำเลียงและขนส่งสินค้าจากแหล่งการผลิตออกสู่ตลาด และสินค้าจากตลาดสู่ชุมชน เพราะพื้นที่การเพาะปลูกและชุมชนเมืองได้ขยายตัวออกไปอย่างกว้างขวางไม่เพียงแต่ในพื้นที่ลุ่มเท่านั้น แต่ยังขยายไปสู่พื้นที่ตอนทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำบางปะกงด้วย ซึ่งการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำบางปะกงต้องอาศัยการเดินทางผ่านเส้นทางคมนาคมทางบก อีกทั้งการปรับปรุงการคมนาคมทางน้ำทั้งการขุดลอกแม่น้ำ รวมถึงการสร้างประตูระบายน้ำก็ไม่สามารถช่วยบรรเทาปัญหาความยากลำบากในการเดินทางขนส่งสินค้าในฤดูแล้งได้ ทำให้การเดินทางขนส่งสินค้าในภาคตะวันออกช่วงฤดูแล้งต้องใช้เส้นทางคมนาคมทางบก หรือใช้

⁶¹ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2447) ร.5, ยธ. 5.7/14, พระราชหัตเลขารัชกาลที่ 5 ถึงเจ้าฟ้ากรมขุนนริศรา เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ.

เส้นทางเลียบชายฝั่งทะเลจากกรุงเทพฯ มายังภาคตะวันออก ทำให้นายทุนชาวต่างประเทศเห็นถึงความจำเป็นที่ต้องมีการสร้างทางรถไฟขึ้นเพื่อความสะดวกสบายในการขนส่งและลำเลียงสินค้า

นอกจากนี้ บริเวณลุ่มแม่น้ำบางปะกงยังเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ทางการทหารและการค้ามาตั้งแต่สมัยโบราณ เพราะเป็นบริเวณที่ติดต่อหัวเมืองอีสานและดินแดนเขมรในอินโดจีนของฝรั่งเศส จึงเป็นเส้นทางลำเลียงสินค้ามาตั้งแต่สมัยโบราณ ประกอบกับพื้นที่ทางตอนบนของพื้นที่นี้เป็นเขตติดต่อกับภูเขาซึ่งอุดมไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติ โดยเฉพาะแร่ทองคำซึ่งเป็นสินค้าที่ชาวต่างประเทศเข้ามาลงทุนในพื้นที่ตอนบนของลุ่มแม่น้ำบางปะกงมากที่สุดในสมัยรัชกาลที่ 5⁶² ดังปรากฏหลักฐานการขอสัมปทานจากบริษัทต่างชาติหลายราย แต่ด้วยข้อจำกัดของการคมนาคมทางน้ำที่ไม่สะดวก ทำให้การเคลื่อนย้ายและขนส่งผลผลิตเป็นไปด้วยความยากลำบาก เนื่องจากพื้นที่แถบนี้มีคลองเชื่อมระหว่างลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยากับลุ่มแม่น้ำบางปะกงได้ไม่มาก เช่น ใช้เส้นทางตามแม่น้ำนครนายกผ่านคลองรังสิตเข้าสู่แม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งแม้ว่าจะเป็นเส้นทางที่มีระยะทางค่อนข้างสั้นแต่ตลอดเส้นทางนั้นเป็นพื้นที่ป่า ทำให้มีอันตรายจากการปล้นผลผลิตจากโจรผู้ร้าย⁶³ ในขณะเดียวกันหากเลือกเส้นทางการเดินทางและการขนส่งที่ได้รับความนิยม เช่น คลองแสนแสบ หรือคลองประเวศบุรีรมย์ ก็ไม่สามารถใช้เดินทางได้ตลอดทั้งปี เนื่องจากในช่วงฤดูแล้ง น้ำในลำคลองจะแห้งขอด ลำคลองมีสภาพเป็นโคลนเลน⁶⁴ ทำให้การขนส่งผลผลิตและสินค้าจำเป็นต้องใช้เส้นทางอ้อม คือการใช้เส้นทางเลียบชายฝั่งทะเล

นอกจากพื้นที่บริเวณลุ่มแม่น้ำบางปะกงแล้ว พื้นที่ชายฝั่งทะเลของภาคตะวันออกเป็นพื้นที่ที่มีผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจมากที่สุด เนื่องจากเป็นที่ตั้งของเมืองท่าและที่จอดพักเรือขนส่งสินค้าจากต่างประเทศ ซึ่งจะเข้ามาจอดแวะพักและขนถ่ายสินค้าที่ อ่างศิลา เกาะสีชัง รวมทั้งยังเป็นเส้นทางลำเลียงสินค้าจากเมืองพนัสนิคม ซึ่งเป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมน้ำตาล

⁶² ศรัญญา คันธชาติพ.(2540). พัฒนาการทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ. 2419 – 2475. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 54.

⁶³ พิมพ์อุมา โตสินธพ. (2548). คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 – 2500. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 141.

⁶⁴ พิมพ์อุมา โตสินธพ. (2548). คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 – 2500. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 125.

ขนาดใหญ่มาออกยังปากน้ำ ดังปรากฏในรายงานตรวจราชการมณฑลปราจีนบุรี ของพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ ว่า

“...บ้านท่าตะกุดเป็นท่าเรือของเมืองพนัสนิคม มีเรือเสา เรือใบใหญ่น้อย บรรทุกสินค้ามาขายแลมารับเพื่อบรรทุกเข้าเมืองพนัสนิคมเป็นอันมาก การซื้อขายมากจึงเกิดตลาดตั้งเป็นปึกแผ่น เป็นโรงงาน เครื่องไม้ไผ่บ้าง ไม้จริงก็มากครีกครื้นเสมอตลาดเมืองพนัสนิคม...”⁶⁵

นอกจากความเจริญทางการค้าในฐานะเมืองท่าแล้ว ในพื้นที่ภาคตะวันออกส่วนชายฝั่งทะเลนั้นยังมียกการป่าไม้ของบริษัทศรีมหาธาตุ ซึ่งเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี (เจิม แสงชูโต) เข้ามาลงทุนที่ตำบลบางละมุง เมืองชลบุรี โดยขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตทำสัมปทานป่าไม้กระยาเลยเป็นเวลา 5 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2441 - 2446⁶⁶ แต่เนื่องจากไม้กระยาเลยเป็นไม้หนัก เพราะเป็นไม้เนื้อแข็งมีน้ำหนักมาก จึงไม่สามารถล่องมาตามแม่น้ำลำคลองได้เหมือนไม้สัก จากปัญหาการชักลากและลำเลียงไม้ออกจากป่านี้เอง ทำให้ไม่มีนายทุนใดสนใจเข้ามาลงทุนทำป่าไม้ในพื้นที่นี้⁶⁷ ทำให้เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีต้องแสวงหาวิธีการลำเลียงไม้กระยาเลย โดยการสร้างทางรถไฟเชื่อมจากป่าออกมายังโรงเลื่อยที่ศรีราชา⁶⁸

จากปัญหาดังกล่าวทำให้มีผู้ยื่นขอสัมปทานในการก่อสร้างรถไฟจากกรุงเทพฯ สู่มพื้นที่ภาคตะวันออกหลากหลายเส้นทาง เนื่องจากคิดว่าถ้ามีการลงทุนสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ เข้ามายังพื้นที่นี้ นอกจากจะเอื้ออำนวยต่อกิจการของชาวต่างประเทศที่มีอยู่ในพื้นที่นี้แล้วยังได้ประโยชน์จากการรับส่งสินค้าและการเดินทางของผู้คนที่มีความถี่ขึ้น การสร้างเส้นทางรถไฟสายตะวันออกจะไม่ขาดทุนแน่นอน จึงมีผู้สนใจเข้ามาลงทุนหลายรายเสนอสร้างทางรถไฟเส้นทางต่าง ๆ เข้ามาให้รัฐพิจารณา เช่น

⁶⁵ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2444) ร.5, ม. 2.14/38, กรมหมื่นดำรงตรวจราชการมณฑลปราจีนบุรี. (6 มกราคม ร.ศ. 115 - 6 มกราคม ร.ศ. 120)

⁶⁶ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2439). ร.5, ม. 16.2/83, ป่าไม้กระยาเลยศรีราชา. (4 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 115).

⁶⁷ ภารดี มหาขันธ์. (2553). บริษัทศรีมหาธาตุ จำกัด. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 33 - 34.

⁶⁸ ภารดี มหาขันธ์. (2553). บริษัทศรีมหาธาตุ จำกัด. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 34.

พระวิภาควฑูต หรือ เจมส์ ฟิตซ์รอย แมคคาร์ที (James Fitzroy McCarthy) เจ้ากรมแผนที่ ได้ยื่นขอสัมปทานจากรัฐบาลไทยสร้าง**ทางรถไฟสายกรุงเทพฯ – อ่างศิลา** ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2437 (ร.ศ.113)⁶⁹ เนื่องจากสถานะของอ่างศิลา ณ ขณะนั้นเป็นท่าเทียบเรือที่มีความสำคัญ

พระชลยุทธโยธินทร์ หรือ อ็องเดร เปสซี เดอ ริชเชอลิว (Andre du Plessie de Richlieu) ชาวเดนมาร์ก ผู้ดำรงตำแหน่งรองผู้บัญชาการกรมทหารเรือ ได้ยื่นขอสัมปทานในการก่อสร้าง**เส้นทางรถไฟ**ในเส้นทางเดียวกันกับพระวิภาควฑูต คือ **เส้นทางกรุงเทพฯ – อ่างศิลา** พร้อมกันนี้ยังยื่นขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตสร้างสะพานหินต่อท่าเรือให้ยาวออกไปในทะเลจนพ้นเขตหินใต้น้ำ โดยยื่นขอพระบรมราชานุญาตเมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2437 (พ.ศ. 2438 ปัจจุบัน) โดยเสนอว่าหากรัฐบาลไม่อนุมัติให้นายทุนชาวตะวันตกเข้ามาดำเนินการในการก่อสร้าง เพราะเห็นว่าหากเป็นเช่นนั้นผลประโยชน์จะตกอยู่แก่นายทุนตะวันตก ก็ควรจะเป็นการร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับนายทุน เพราะเส้นทางนี้จะเป็ประโยชน์ต่อการค้าของประเทศ⁷⁰

ทางรถไฟสายกรุงเทพฯ ถึงอ่างศิลานี้จะเชื่อมกับเส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ – ฉะเชิงเทราที่รัฐบาลเคยสำรวจและให้สัมปทานแก่พระนิเทศชลธี และพระชลยุทธโยธิน เมื่อคราวเสนอโครงการ**รถไฟสายกรุงเทพฯ – ฉะเชิงเทรา และกรุงเทพฯ – ปากน้ำ** แต่โครงการในสายกรุงเทพฯ – ฉะเชิงเทรา ยังไม่ได้มีการดำเนินการ โดยโครงการสร้าง**ทางรถไฟมายังอ่างศิลา**จะแยกออกจากเส้นทางที่บ้านใหม่ ข้ามแม่น้ำบางปะกงผ่านพนัสนิคม บางปลาสร้อย และอ่างศิลา เส้นทางนี้จะเป็เส้นทางที่สำคัญในการขนถ่ายสินค้าที่มาจากต่างประเทศเข้าสู่กรุงเทพฯ ทำให้**เส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ – อ่างศิลา** มีผู้สนใจลงทุนในการก่อสร้างถึง 2 ราย และรัฐบาลพยายามไกล่เกลี่ยให้เกิดการร่วมทุนเป็นโครงการเดียวกัน ผ่านการไกล่เกลี่ยของพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหมื่นพิทยาลาภฤทธิธาดา เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการในขณะนั้น⁷¹ แต่หลังจากนั้นปรากฏว่าไม่ได้มีการเริ่มโครงการ เนื่องจากการขอสัมปทานในการสร้าง**ทางรถไฟสายนี้**ไม่ได้มีการแนบแผนที่เส้นทางในการ

⁶⁹ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2437). ร.5, ยธ. 5.2/1, **พระชลยุทธและพระวิภาควฑูตขอสร้างทางรถไฟแต่กรุงเทพฯ ถึงอ่างศิลา**.

⁷⁰ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2437). ร.5, ยธ. 5.2/1, **พระชลยุทธและพระวิภาควฑูตขอสร้างทางรถไฟแต่กรุงเทพฯ ถึงอ่างศิลา**.

⁷¹ ภารดี มหาขันธ์. (2552). **พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ชลบุรี**. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 64.

ก่อสร้าง ทำให้ไม่ได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาล เพราะจะเป็นการเปิดโอกาสให้ศัตรูชาวตะวันตก เข้าถึงกรุงเทพฯ ได้สะดวก ตามพระดำริของพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงเทวะวงศ์วโรปการ เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศในขณะนั้น⁷² อีกทั้งข้อจำกัดทางธรรมชาติของอ่างศิลาที่ไม่สามารถ พัฒนาเป็นท่าเรือน้ำลึกที่จะรองรับการขยายตัวทางการค้าและเศรษฐกิจได้ดีเท่ากับบริเวณเกาะสีชัง และบางละมุง⁷³

ต่อมาในเดือนกันยายน พ.ศ. 2439 (ร.ศ.115) พระชลยุทธโยธินทร์ ได้ยื่นแผนที่และขอ สัมปทานการก่อสร้างทางรถไฟไปยังภาคตะวันออกอีกครั้ง โดยคราวนี้ขออนุญาตสร้างทางรถไฟจาก กรุงเทพฯ – แหยมแท่น อีกครั้งหนึ่ง

พระมหาโยธา และ พระนิเทศชลธี หรืออัลเฟรด จอน ลอฟตัส (Alfred John Loftus) ชาวอังกฤษ ได้ขอสัมปทานในการก่อสร้าง โดยรถไฟจะวิ่งเลียบคลองพระโขนงถึงเมืองฉะเชิงเทรา จากนั้นแบ่งออกเป็น 2 เส้นทางคือ ฉะเชิงเทรา - สนามชัยเขต และฉะเชิงเทรา - พนัสนิคม - ชลบุรี - บางพระ⁷⁴

ผู้ขอสัมปทานทั้งพระมหาโยธาและพระนิเทศชลธีเป็นกลุ่มเดียวกับผู้ที่ได้รับสัมปทาน เส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ – ปากน้ำ โดยเส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ – บางพระนี้จะเชื่อมกับ เส้นทางสายกรุงเทพฯ – ปากน้ำที่ปลายคลองพระโขนง แขวงเมืองนครเขื่อนขันธ์ แยกเลียบคลอง ประเวศบุรีรมย์เข้ามาจนถึงเมืองฉะเชิงเทรา ในหนังสือขอพระราชทานพระบรมราชานุญาต บริษัทได้ ชี้ให้รัฐบาลเห็นถึงผลประโยชน์จากการสร้างทางรถไฟสายนี้ รวมถึงการลงทุนอื่น ๆ ของบริษัทที่จะ ส่งเสริมการเติบโตทางการค้า เช่น การสร้างท่าเทียบเรือทะเลในพื้นที่ใกล้ทางรถไฟ พร้อมทั้งการ เดินเรือข้ามฟากแม่น้ำบางปะกง รวมถึงการสร้างทางรถไฟต่อเข้าไปยังพนมสารคาม และสนามชัยเขต เป็นระยะทางกว่า 41 ไมล์ครึ่ง เพื่อรับสินค้าจากฝั่งตะวันออกของแม่น้ำบางปะกง และเห็นควร จะ สร้างทางขยายจากสถานีฉะเชิงเทราขึ้นไปทางตอนบนบริเวณปากคลองบางขนากระยะทาง 12 ไมล์

⁷² ภารดี มหาขันธ์. (2552). พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ชลบุรี. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และ สังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 65.

⁷³ ภารดี มหาขันธ์. (2552). พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ชลบุรี. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และ สังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 65.

⁷⁴ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2439). ร.5, ยธ. 5.2/5, พระมหาโยธากับพระนิเทศชลธี ขอสร้างทางรถไฟแต่พระโขนง ถึงฉะเชิงเทราและต่อไปถึงเมืองพนัสนิคมกับตั้งแต่ชลถึงบางพระ.

เนื่องจากบริเวณปากคลองบางขนากเป็นศูนย์รวมสินค้าจากตอนบนของภาคตะวันออก โดยบริษัทหวังจะรวบรวมสินค้าจากเมืองนครนายก ปราจีนบุรี กบินทร์บุรี ประจันตคาม ด้วยการจัดเรือกลไฟของบริษัทเข้าไปเป็นเรือจูงเรือสินค้าและเรือบรรทุกผู้โดยสารจากเมืองเหล่านี้มายังปากคลองบางขนาก ต่อมาได้ขอขยายเส้นทางรถไฟเข้ามาจนถึงพนัสนิคม ชลบุรี บางพระ เป็นระยะทางอีก 40 ไมล์⁷⁵

โครงการสร้างทางรถไฟของบริษัทนี้นับเป็นโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ ครอบคลุมพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงทุกด้าน ตลอดจนเส้นทางที่บริษัทนี้จะดำเนินการก่อสร้างทางนั้นได้ชี้ให้เห็นถึงผลประโยชน์ที่มีในพื้นที่นี้ เช่น เมืองพนมสารคาม สนาบชัยเขต ผ่านพื้นที่นา ที่สวนและป่าไม้ โดยปลายทางบริษัทขออนุญาตตัดไม้ ส่วนทางบางขนากเป็นแหล่งรวบรวมสินค้าจากเขมร ทางบางพระหวังจะเข้ามารับสินค้าจากเรือต่างประเทศที่เข้ามาขนถ่ายสินค้าบริเวณเกาะสีชัง⁷⁶ แสดงให้เห็นถึงประโยชน์ที่จะได้จากการสร้างทางรถไฟครอบคลุมในทุกพื้นที่

พระยาจำเมือง หลวงจางันดิฐการ และนายแบนเนต ขอสัมปทานในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - ปราจีนบุรี⁷⁷

นายเฟอร์นันโด ขอสัมปทานสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - วัฒนานคร โดยแยกจากเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือบริเวณคลองรังสิตไปเมืองปราจีนบุรี สุดทางที่เมืองวัฒนานคร รวมระยะทางประมาณ 200 กิโลเมตร⁷⁸ โดยผลประโยชน์จากเส้นทางรถไฟสายนี้ คือ การเชื่อมเส้นทางการค้าไทยกับฝรั่งเศส

⁷⁵ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2439). ร.5, ยธ. 5.2/5, พระมหาโยธากับพระนิเทศชลธี ขอสร้างทางรถไฟแต่พระโขนงถึงฉะเชิงเทราและต่อไปถึงเมืองพนัสนิคมกับตั้งแต่ชลถึงบางพระ.

⁷⁶ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2439). ร.5, ยธ. 5.2/5, พระมหาโยธากับพระนิเทศชลธี ขอสร้างทางรถไฟแต่พระโขนงถึงฉะเชิงเทราและต่อไปถึงเมืองพนัสนิคมกับตั้งแต่ชลถึงบางพระ.

⁷⁷ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2443). ร.5, ยธ. 5.2/19, ผู้มีชื่อหลายรายขออนุญาตสร้างทางรถไฟไป ณ ตำบลต่าง ๆ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว.

⁷⁸ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2449). ร.5, ยธ. 5.2/15, มิสเตอร์เฟอร์นันโดขออนุญาตสร้างทางรถไฟคลองรังสิตกับเมืองวัฒนานคร แลขออนุญาตสร้างรถแถมเวที่มณฑลเพชรบูรณ์.

“...ความคิดของข้าพเจ้า...ข้าพเจ้าฝรั่งเศสได้คิดสร้างทางรถไฟตั้งแต่เมืองพนมเปญถึงเขตแดนฝ่ายสยามเข้าไปเมืองพระตะบอง มีความมุ่งหมายที่จะชักการค้าขายไปไซ่ง่อนซึ่งบังเกิดขึ้นเป็นต้น จากการเผยแพร่ผลอื่น ๆ ของเมืองวัฒนานคร แลหัวเมืองใกล้เคียง...ทางสายนี้เป็นเส้นทางที่สั้นที่สุด ที่จะชักการค้าขายของเมืองเหล่านั้นเข้ามากรุงเทพฯ...”⁷⁹

ซึ่งการก่อสร้างรถไฟสายนี้อาจใช้ต้นทุนสูงมาก แต่ในอนาคตจะได้ผลกำไรที่คุ้มค่าจากการเชื่อมเส้นทางการค้า เนื่องจากชุมชนที่เส้นทางรถไฟสายนี้ตัดผ่านส่วนใหญ่เป็นทุ่งนาและแหล่งที่มีการลงทุนกิจการการขุดแร่ของชาวตะวันตก เช่น เมืองกบินทร์บุรี สระแก้ว วัฒนานคร

นายแกรซี ได้ยื่นขอสร้างทางรถไฟในเส้นทางกรุงเทพฯ - พระตะบอง เนื่องจากนายแกรซีเป็นผู้หนึ่งที่เข้ามาลงทุนในกิจการเหมืองแร่ในพื้นที่ตอนบนลุ่มแม่น้ำบางปะกง โดยประกอบกิจการเหมืองแร่ด้วยการร่วมทุนกับชาวอังกฤษเข้าทำเหมืองแร่ที่ตำบลประจันตคาม เมืองปราจีนบุรี ในปีพ.ศ. 2434 - 2436⁸⁰ โดยเส้นทางที่นายแกรซีเสนอต่อรัฐบาลไทยในขณะนั้นเป็นเส้นทางที่เชื่อมกับกรุงเทพฯ มาตามคลองแสนแสบ ถึงบางขุนาก (38 ไมล์) - เมืองปราจีนบุรี (18 ไมล์) - เมืองกบินทร์บุรี (19 ไมล์) - พระทอง (15 ไมล์) - สระแก้ว (14 ไมล์) - วัฒนานคร (17 ไมล์) - สเตชั่นรถไฟ (15 ไมล์) - แม่น้ำ (24 ไมล์) สิ้นสุดทางที่เมืองพระตะบอง (15 ไมล์) รวมระยะทางทั้งหมด 175 ไมล์⁸¹ แต่ก็ไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง เนื่องจากรัฐบาลเกรงว่าหากสร้างทางรถไฟใกล้เขตแดนเขมรจะเป็นช่องทางให้ฝรั่งเศสแผ่อำนาจเข้ามา รัฐบาลไทยจึงไม่ได้อนุมัติการขอสัมปทานของนายแกรซี แต่

⁷⁹ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2440). ร.5, ยธ. 5.2/16, มิสเตอร์เฟอร์ดินานโดขออนุญาตสร้างทางรถไฟตั้งแต่โรงพักคลองรังสิตถึงวัฒนา.

⁸⁰ ทิมพูมา โดสินธพ. (2548). คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 - 2500. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 141.

⁸¹ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2440). ร.5, ยธ. 5.4/4, เรื่องกรมรถไฟไปตรวจทางเหล็กระหว่างปราจีนบุรีกับกบินทร์บุรี (28 สิงหาคม ร.ศ. 111 - 21 มีนาคม ร.ศ. 116).

เมื่อนายแกรซีได้ทำการสำรวจพื้นที่สำหรับการก่อสร้างทางรถไฟไว้แล้ว รัฐบาลไทยจึงขอซื้อแบบการก่อสร้างเก็บไว้เพื่อใช้ประโยชน์ในภายหน้า⁸²

นายคลาก ต้องการสร้างเส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - พระตะบอง เพราะนายคลากมีกิจการเหมืองทองคำอยู่ในพื้นที่เมืองกบินทร์บุรี คือ บริษัทคลาก (Messrs Clake & Co) ซึ่งบริษัทของนายคลากนี้ถือเป็นกิจการเหมืองทองคำขนาดใหญ่ในพื้นที่ปราจีนบุรี มีการลงทุนจำนวนมาก⁸³ ทำให้มีความต้องการในการขนส่งผลผลิตทองคำที่มีความสะดวกและรวดเร็ว

นายแอนเดอร์สัน ชาวอังกฤษ ได้ยื่นขอสัมปทานในการก่อสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ - พระตะบอง โดยนายแอนเดอร์สันเห็นว่า เส้นทางรถไฟสายนี้จะนำสินค้าจากเมืองเขมรและอินโดจีนของฝรั่งเศสเข้ามายังกรุงเทพฯ ทั้งยังเป็นเครื่องมือให้แก่วัฒนธรรมในการกระชับอำนาจการปกครองหัวเมืองต่าง ๆ⁸⁴ เส้นทางที่นายแอนเดอร์สันจะสร้างทางรถไฟนั้นผ่านบริเวณคลองขุดใหม่ในโครงการรังสิต คือ เชื่อมกับทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ที่เหนือคลองบางโคนาค ไปทะลุออกเมืองนครนายก ปราจีนบุรี กบินทร์บุรี สระแก้ว วัฒนานคร ศรีโสภณ จนถึงเมืองพระตะบอง เป็นระยะทางกว่า 180 ไมล์⁸⁵

เส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - พระตะบอง ที่นายแกรซีและนายคลาก ได้ยื่นขอพระบรมราชานุญาตในการก่อสร้างไว้ตั้งแต่ พ.ศ. 2435 แต่ยังไม่ได้รับการอนุมัติ เมื่อนายแอนเดอร์สันยื่นเรื่องเข้ามาขอสัมปทาน รัฐบาลจึงนำมาพิจารณา เพื่อหานายทุนที่เหมาะสมที่สุด สุดท้ายนายแอนเดอร์สันได้รับสัมปทานในการดำเนินการก่อสร้าง แต่ก็มิได้ลงมือการก่อสร้างขึ้น

เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี (เจิม แสงชูโต) ได้ยื่นขอสัมปทานในการก่อสร้าง **เส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - ศรีราชา** ในปี พ.ศ. 2447 โดยเป็นการขยายเส้นทางรถไฟจากเมืองฉะเชิงเทราเข้ามายังชลบุรี และศรีราชา ซึ่งศรีราชานี้เป็นที่ตั้งของบริษัทศรีมหาราชา จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่ได้รับ

⁸² สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2437). ร.5, ยธ. 5.4/3, เรื่องรถไฟบ้านใหม่ ปากน้ำ เมืองฉะเชิงเทรา และเมืองจันทบุรี. (5 กันยายน ร.ศ. 110 - 20 เมษายน ร.ศ. 113).

⁸³ ศรีัญญา คันธาสีพ.(2540). พัฒนาการทางเศรษฐกิจกลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ. 2419 - 2475. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 54.

⁸⁴ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2439) ร.5, ยธ. 5.2/3, มิสเตอร์แอนเดอร์สันขอสร้างทางรถไฟแต่กรุงเทพฯถึงพระตะบอง.

⁸⁵ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2439). ร.5, ยธ. 5.2/3, มิสเตอร์แอนเดอร์สันขอสร้างทางรถไฟแต่กรุงเทพฯถึงพระตะบอง.

สัมปทานในการทำป่าไม้กระยาเลย ซึ่งการทำป่าไม้กระยาเลยนั้นมีความยากลำบากและมีต้นทุนสูงกว่าการทำไม้สัก เพราะการลำเลียงไม้กระยาเลยออกจากป่าต้องใช้การชักลาก ไม่สามารถล่องมาตามลำน้ำได้เหมือนไม้สัก เนื่องจากไม้กระยาเลยเป็นไม้ที่มีเนื้อแข็ง จึงมีน้ำหนักมาก⁸⁶ หากรัฐบาลสร้างทางรถไฟเข้ามาในพื้นที่ศรีราชาแล้วก็จะเป็นการช่วยลดค่าใช้จ่ายของบริษัทศรีมหาราชาได้ โดยเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีได้แจ้งกับรัฐบาลว่า หากรัฐบาลไม่ต้องการสร้างทางรถไฟสายนี้แล้ว ท่านจะเป็นผู้ขอรับสัมปทานทำทางรถไฟเอง⁸⁷ ในที่สุดรัฐก็ตัดสินใจที่จะสร้างเองเพียงแต่มีจุดหมายปลายทางอยู่เพียงบางพระเท่านั้นไม่ถึงศรีราชาตามที่เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีต้องการ

หากพิจารณาเส้นทางรถไฟสายตะวันออกที่มีผู้ยื่นขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตหลายราย แต่เส้นทางในการยื่นขอสัมปทานนั้น แบ่งออกเป็น 2 แนวทาง คือ เส้นทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงท่าเรือ (อ่างศิลา, แหลมแท่น, บางพระ, ศรีราชา) เพื่อใช้สำหรับการขนส่งสินค้าเป็นหลัก ส่วนอีกเส้นทางนั้นเป็นเส้นทางสายกรุงเทพฯ – ลุ่มแม่น้ำบางปะกง - ชายแดนอินโดจีน เส้นทางรถไฟในสายนี้สร้างขึ้นมาเพื่อขนส่งทรัพยากร อาทิ ไม้ แร่ จากพื้นที่ตอนในของลุ่มแม่น้ำบางปะกงสู่กรุงเทพฯ นอกจากนี้เส้นทางนี้ยังมีความพยายามในการเชื่อมเส้นทางการค้าระหว่างกรุงเทพฯ – อินโดจีนของฝรั่งเศส เพื่อผลประโยชน์ทางการค้า แม้ว่าจะมีผู้ยื่นขอสัมปทานหลายราย แต่ไม่ปรากฏหลักฐานว่ามีเส้นทางใดได้ลงมือก่อสร้าง เพราะบางรายนั้นไม่สามารถก่อสร้างได้ทันตามกรอบเวลาในสัญญาสัมปทาน เช่น กรณีนายแอนเดอร์สัน ส่วนเส้นทางอื่น ๆ แม้ว่าจะสามารถสร้างประโยชน์ทางการค้าอันมหาศาลแต่ก็มิได้รับพระราชทานอนุญาตให้ผู้ใดเลย เหตุเพราะความเกรงกลัวในเรื่องความปลอดภัยจากการคุกคามของชาติตะวันตก ดังพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวถึงการให้สัมปทานทางรถไฟ ความว่า

“ตั้งแต่กรุงเทพไปมณฑลตะวันออก ถ้าจะมีผู้ขออนุญาตทำไปทางนี้
แล้วเป็นไม่รับพิจารณา เพราะรัฐบาลไม่คิดจะอนุญาตให้ผู้ใดสร้างทางไปในทาง
นี้...”⁸⁸

⁸⁶ ภารดี มหาขันธ์. (2553). **บริษัทศรีมหาราชา จำกัด**. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 34.

⁸⁷ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2444). ร.5, ยธ. 5.2/24, **รถไฟศรีราชา รายงานการประชุมเสนาบดี**.

⁸⁸ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2442). ร.5, ยธ. 5.2/19 **ผู้มีชื่อหลายรายขออนุญาตสร้างทางรถไฟไป ณ ตำบลต่าง ๆ** **สำเนาการประชุมเสนาบดีที่ 8/2170 ลงวันที่ 29 มิถุนายน ร.ศ. 118.**

การที่รัชกาลที่ 5 รวมถึงรัฐบาลไทยตัดสินใจเช่นนี้ อาจเนื่องมาจากสถานการณ์ทางภาค ตะวันออกในขณะนั้นมีกรณีความขัดแย้งกับฝรั่งเศสอยู่ ประกอบกับพื้นที่ภาคตะวันออกเป็นจุด ยุทธศาสตร์สำคัญ ถ้าให้เอกชนที่เป็นชาวต่างประเทศเข้ามาลงทุนอาจเกิดความขัดแย้งได้ นอกจากนี้ รัฐบาลไม่อนุญาตให้ขุนนางเข้ามาดำเนินกิจการ หากผู้ใดต้องการลงทุนต้องมาในนามเอกชน ดังการ พิจารณาคณะผู้ขออนุญาต ที่กรมพระยาดำรงราชานุภาพทรงเสนอความเห็นในที่ประชุม เสนาบดี เพื่อพิจารณาการอนุมัติสัมปทานสร้างทางรถไฟสายต่าง ๆ ว่า

“...บรรดาผู้ที่ขอพระบรมราชานุญาตแล้วนี้ เกี้ยวเป็นข้าราชการทั้งนั้น ควร บอกเลิกเสียให้หมดไปครั้งหนึ่ง เพราะไม่เต็มใจที่จะให้ข้าราชการรับคอนเซชัน ไปทำการอย่างนี้ แล้วบอกให้เขาทราบเสียว่า ถ้าจะขอพระบรมราชานุญาตใหม่ ต่อไป ถ้าเป็นข้าราชการก็ต้องให้มีผู้ที่ไม่ได้เป็นข้าราชการ เข้ามาเป็นผู้รับ อนุญาต”⁸⁹

การเข้ามาขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตสร้างทางรถไฟนั้น ต้องเข้ามายื่นเรื่อง พร้อมทั้งเอกสารเกี่ยวกับเส้นทางที่ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้กระทรวงโยธาธิการ พิจารณาถึงผลดีและผลกระทบต่อรัฐก่อน⁹⁰

ผู้ขอสัมปทานต่างเสนอถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการสร้างทางรถไฟ ทำให้รัฐบาล คิดว่า “เมื่อมีผู้ขอทำต้องคิดแล้วว่าได้กำไร จึงขอทำเพื่อหากำไร ถ้าไม่ได้กำไรไม่ทำ ดังนั้นรัฐบาลจึง ควรทำเสียเอง”⁹¹ ดังนั้นเส้นทางรถไฟทุกสายในราชอาณาจักร รัฐบาลจะเป็นผู้ลงทุนและลงมือ ก่อสร้างเอง เพราะนอกจากผลประโยชน์ทางการค้าและกำไรจากการสร้างทางรถไฟแล้ว รัฐบาลยัง คำนึงถึงประโยชน์ด้านการเมือง การปกครองและการป้องกันประเทศ เช่น ทางรถไฟสายเหนือ (กรุงเทพฯ – เชียงใหม่) ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ (กรุงเทพฯ – นครราชสีมา) และทางรถไฟ

⁸⁹ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2442). ร.5, ยธ. 5.2/19 ผู้มีชื่อหลายรายขออนุญาตสร้างทางรถไฟไป ณ ตำบลต่าง ๆ สำเนาการประชุมเสนาบดี. ลงวันที่ 28 มิถุนายน ร.ศ. 118.

⁹⁰ เกื้อกุล ยืนยอนันต์. (2519). การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 86 - 87.

⁹¹ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2457). ร.5, ยธ. 5.1/24, ความเห็นเรื่องสร้างทางรถไฟในพระราชอาณาเขต. (29 มิถุนายน ร.ศ. 118 – 24 กรกฎาคม ร.ศ. 133).

สายใต้ (กรุงเทพฯ – แห่มมลาญ) ส่วนทางรถไฟที่รัฐบาลอนุมัติสัมปทานให้เอกชนดำเนินการก่อสร้าง คือ ทางรถไฟสาขาซึ่งมีปลายทางเชื่อมกับทางรถไฟหลวง

4.4.2 การก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออก

ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ การเมืองการปกครอง และการคมนาคมที่สะดวกรวดเร็ว ตอบสนองความต้องการในการเดินทางและการขนส่งสินค้าทุกฤดูกาลของเส้นทางรถไฟ ทำให้รัฐบาล มีอภิปฏิสระความจำเป็นของการพัฒนาการคมนาคมด้วยระบบรถไฟ ดังปรากฏความคิดเห็นของผู้ขอ สัมปทานสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ – ฉะเชิงเทรา ที่ได้เสนอถึงความจำเป็นที่ต้องสร้างทางรถไฟ เข้ามายังเมืองฉะเชิงเทรดังนี้

“ประการหนึ่งในฤดูแล้งลูกค้าวนิชทั้งปวงจะเข้ามากรุงเทพฯ นี่จำเป็น จะต้องอ้อมมาทางทะเล มิฉะนั้นก็ต้องใช้คนหรือกระบือลากมาตามแม่น้ำลำ คลองแห่งจวนขอ ถ้ามีทางใดที่พามาให้ถึงกรุงเทพฯ ได้ภายใน 2 ชั่วโมงคงจะ มาทางนี้เป็นแน่

บัดนี้เรือสินค้าที่ไปมาในระหว่างกรุงเทพฯ แลแม่น้ำบางปะกงนั้นเดิน อยู่ 3 คลอง คือ คลองแสนแสบหนึ่ง คลองประเวศบุรีรมย์หนึ่ง คลองสำโรงหนึ่ง แลยังมีคลองอื่น ๆ อีกหลายรายที่แยกจากคลองเหล่านี้ ซึ่งเป็นที่ที่จะให้สร้าง ทางรถไฟได้โดยเร็วโดยสะดวก อนึ่งทางรถไฟนี้ไปตามคลองประเวศบุรีรมย์ เป็นคลองอยู่ระหว่างกลางคลองแสนแสบ คลองสำโรง คงจะชักสินค้าแลคนไป มาลงสู่คลองนี้ทั้งสิ้น

ก็ย่อมทราบอยู่ด้วยกันทุกคนว่าในคลองทั้ง 3 คลองนี้มีเรือบรรทุก สินค้าไปมาค้าขายแน่นตลอดปี คลองหนึ่งคะเนดู 200 ลำมีคนไปมาอย่างน้อย 600 คน ค่าบรรทุกโดยสารทุกวันนี้แม้จะเป็นฤดูน้ำมาก ค่าบรรทุก ค่าโดยสารก็ แพงแล้วยังซ้ำด้วย...

...ทางที่มีรถไฟนี้คงจะชักจูงสินค้าที่ทุกวันนี้ส่งไปขายทางอื่นหรือ ค้าขายอยู่กับที่ให้มาทางนี้ อนึ่งบัดนี้ยังไม่มีใครคิดว่าที่จะส่งสินค้าเข้ามาขายยัง ตลาดที่ได้กำไรมากได้สะดวกเข้าสินค้าก็คงจะบริบูรณ์ขึ้นถึงคนโดยสารไปมาก็

จะทวีมากขึ้น โดยตำบลที่อันดิงามอันนี้มีคนมาอยู่มากขึ้นแลอยู่ใกล้กรุงเทพฯ
เข้ามาทันที...”⁹²

ท้ายที่สุดรัฐบาลไทยได้เริ่มพิจารณาการก่อสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ มายังเมือง
ฉะเชิงเทรา โดยคาดว่าจะการสร้างทางรถไฟสายนี้จะทำให้ประชาชนร่ำรวยขึ้นได้ เพราะที่ผ่านมา
ประชาชนในพื้นที่นี้อ้างว่าการขนส่งสินค้าไม่สะดวกสบาย ทำให้ชี้แจงประกอบอาชีพ⁹³ รัฐบาลเริ่ม
ดำเนินการสำรวจเส้นทางและเก็บข้อมูลเพื่อนำมาพิจารณาสร้างทางรถไฟระหว่างกรุงเทพฯ ถึง
หัวเมืองชายฝั่งทะเล (กรุงเทพฯ – ฉะเชิงเทรา – พนัสนิคม – ชลบุรี – บางพระ รวมระยะทาง 137
กิโลเมตร) เส้นทางรถไฟสายต่าง ๆ ที่มีผู้ยื่นขอสัมปทานมักจะกำหนดเส้นทางให้ผ่านเมืองฉะเชิงเทรา
เพราะฉะเชิงเทราเป็นเมืองศูนย์กลางทางการค้าของพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกง เป็นศูนย์กลางของ
กิจการต่าง ๆ ที่ต้องอาศัยการขนส่งจากท้องถิ่นเข้าสู่ตลาดกรุงเทพฯ ดังนั้นหากมีการตัดทางรถไฟผ่าน
เมืองฉะเชิงเทราแล้วทางรถไฟสายนี้ก็จะช่วยลดความเสี่ยงสินค้าเข้าสู่ตลาดได้มากยิ่งขึ้น

ถึงแม้ว่าทางรถไฟสายตะวันออกจะสร้างผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจได้อย่าง
มหาศาล จากการที่มีผู้ยื่นขอสัมปทานในการก่อสร้างทางรถไฟจำนวนมาก แต่รัฐบาลยังไม่เห็นถึง
ความจำเป็นในการพัฒนาเส้นทางรถไฟสายนี้ โดยให้เหตุผลว่ารัฐยังต้องพะวงกับการสร้างทาง
รถไฟสายอื่น โดยเฉพาะสายนครราชสีมา ประกอบกับการคมนาคมและการสัญจรในพื้นที่ภาค
ตะวันออกนั้นก็มิคล่องเชื่อมระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกงจำนวนมาก ซึ่งคลองเหล่านี้
สามารถใช้เป็นเส้นทางในการคมนาคมได้ รวมถึงการที่รัฐได้ดำเนินการปรับปรุงระบบชลประทานใน
คลองเชื่อมเหล่านั้นให้สามารถเดินทางได้สะดวกยิ่งขึ้น

ความเจริญทางการค้าของพื้นที่ภาคตะวันออกและปัญหาทางการเมืองบริเวณชายแดน
มณฑลปราจีนบุรีที่เป็นเขตดินแดนติดต่อกับดินแดนเขมรในอินโดจีนของฝรั่งเศส ทำให้รัฐบาลไทย

⁹² สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2458). ร.5, ยช. 5.4/2, รถไฟปากน้ำและแปดริ้ว. (16 กันยายน ร.ศ. 119 – 24
กรกฎาคม ร.ศ. 134).

⁹³ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2448). ร.5, ค. 5.2/15, ขออนุญาตเปลี่ยนแปลงงบประมาณกระทรวงมหาดไทยที่
24/767 หนังสือของกรมหมื่นมหิศรราชหฤทัย กราบบังคับทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. (17 พฤษภาคม ร.ศ.
124). อ้างถึงในพิมพ์อุมา โตสินธพ. (2548). คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 –
2500. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 147.

ตัดสินใจสำรวจพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงเพื่อเป็นเส้นทางในการก่อสร้างทางรถไฟในปี พ.ศ. 2444⁹⁴ โดยแบ่งสำรวจออกเป็น 4 ระยะ คือ ช่วงที่ 1 กรุงเทพฯ – ฉะเชิงเทรา, ช่วงที่ 2 ฉะเชิงเทรา – พนัสนิคม, ช่วงที่ 3 พนัสนิคม – ชลบุรี, ช่วงที่ 4 ชลบุรี – บางพระ เป็นระยะทางทั้งสิ้น 137 กิโลเมตร ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างประเมินไว้ประมาณ 8,000,000 บาท แต่รัฐบาลเห็นว่าไม่ควรสร้างต่อมาจนถึงศรีราชาตามที่เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีเสนอ ทั้งที่ศรีราชาอยู่ห่างจากบางพระเพียง 5 กิโลเมตร เพราะเป็นเส้นทางลำบากต้องตัดผ่านภูเขาไม่คุ้มกับการลงทุนขยายไป⁹⁵ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงมีพระบรมราชโองการให้สร้างทางรถไฟไปเพียงบางพระเท่านั้น⁹⁶ แต่แล้วทางรถไฟสายตะวันออก กรุงเทพฯ – บางพระที่กำหนดจะสร้างในปี พ.ศ. 2445 ก็ต้องระงับโครงการก่อสร้างไว้ก่อน เพราะรัฐบาลมีความจำเป็นเร่งด่วนในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือเนื่องจากเกิดเหตุกบฏเงี้ยวเมืองแพร่ขึ้นมาต่อต้านอำนาจรัฐบาลไทย⁹⁷

ทางรถไฟสายตะวันออก รัฐบาลได้ดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2445⁹⁸ แต่การดำเนินการก่อสร้างต้องหยุดลงกลางคัน เพราะรัฐบาลมีความจำเป็นเร่งด่วนในการสร้างทางรถไฟสายเหนือ ทำให้รัฐบาลขาดงบประมาณในการสร้างทางรถไฟสายนี้ จนกระทั่งปี พ.ศ. 2447 รัฐบาลกลับมาสร้างทางรถไฟสายตะวันออกอีกครั้ง ผ่านการกระตุ้นของเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีที่ได้มีหนังสือทูลเกล้าฯ ขอให้รัฐบาลสร้างทางรถไฟสายตะวันออกมาถึงศรีราชา รัฐบาลจึงได้นำเรื่องนี้เข้าประชุมสนาบดีสภา และตัดสินใจเริ่มโครงการรถไฟสายตะวันออกอีกครั้ง โดยวางงบประมาณการก่อสร้างถึงเมืองฉะเชิงเทราไว้ทั้งสิ้น 3,500,000 บาท เป็นการแบ่งจ่ายเงินเป็นเวลา 3 ปี และให้ผู้ดำเนินการก่อสร้างยืมรางเหล็กจากทางรถไฟสายเหนือซึ่งพักการก่อสร้างมาใช้ก่อน เพราะทางรถไฟสายเหนือหยุดพักการก่อสร้างเป็นเวลา 8 ปี จึงดำเนินการก่อสร้างต่อ ทำให้รัฐบาลสามารถ

⁹⁴ เกื้อกุล ยืนยงนันต์. (2519). การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 134.

⁹⁵ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2444). ร.5, ยธ. 5.2/24, รถไฟศรีราชา รายงานการประชุมสนาบดี เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม ร.ศ. 120.

⁹⁶ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2444). ร.5, ยธ. 5.2/24, รถไฟศรีราชา รายงานการประชุมสนาบดี เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม ร.ศ. 120.

⁹⁷ เกื้อกุล ยืนยงนันต์. (2519). การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 135.

⁹⁸ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2447). ร.5, ยธ. 5.2/24, รถไฟศรีราชา รายงานการประชุมสนาบดี เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม ร.ศ. 123.

ลดต้นทุนในการก่อสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ – ฉะเชิงเทราลงถึง 800,000 บาท เหลือการใช้งบประมาณในการก่อสร้างเพียง 2,700,000 บาท แบ่งชำระเพียงปีละ 900,000 บาท⁹⁹

การก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออก กรุงเทพฯ – ฉะเชิงเทราได้เริ่มขึ้นในเดือน พฤศจิกายน พ.ศ. 2448 เริ่มก่อสร้างตั้งแต่กรุงเทพฯ โดยแยกจากทางรถไฟสายกรุงเทพฯ – นครราชสีมา ที่สะพานยมราช มาตามคลองบางกะปิ คลองประเวศบุรีรมย์ และแม่น้ำบางปะกง จนถึงเมืองฉะเชิงเทรา ระยะทางยาว 63.4 กิโลเมตร¹⁰⁰ การก่อสร้างเป็นทางรถไฟขนาดราง 1.435 เมตร¹⁰¹ เมื่อดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีได้ขอให้รัฐบาลขยายเส้นทางเข้ามาถึงศรีราชา เพื่ออาศัยเส้นทางรถไฟสายนี้ในการขนส่งสินค้าของบริษัทศรีมหาราชา จำกัด ซึ่งพระยาสุรียนวัตรเห็นด้วยกับการสร้างทางรถไฟจากฉะเชิงเทราต่อไปชลบุรี เพราะจะเสร็จทันกับทางรถไฟสายกรุงเทพฯ – ฉะเชิงเทรา และจะช่วยขยายผลประโยชน์กับพื้นที่ทางตะวันออกซึ่งมีข้าวเปลือกเป็นสินค้าสำคัญ¹⁰² รัฐบาลจึงเห็นด้วยกับการสร้างทางเชื่อมต่อไปยังบางพระเป็นระยะทางยาว 133 กิโลเมตรแต่ไม่ได้ดำเนินการก่อสร้างขึ้น การสร้างทางรถไฟสายตะวันออกในครั้งนั้นต้องยุติเพียงแค่เมืองฉะเชิงเทรา เนื่องจากรัฐบาลไทยต้องป้องกันการเกิดความขัดแย้งกับฝรั่งเศสและรัฐบาลขาดเงินทุนในการสร้างทางรถไฟข้ามแม่น้ำบางปะกง ซึ่งต้องใช้เงินถึง 500,000 บาท¹⁰³ ประกอบกับในขณะนั้นรัฐบาลมีภาระเรื่องค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือ โดยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เปิดใช้งานเมื่อ วันที่ 24 มกราคม พ.ศ. 2450¹⁰⁴ พร้อมทั้งทรงมีพระราชดำริเกี่ยวกับการคมนาคมในเส้นทางสายนี้ว่า

“ไม่มีสิ่งไรที่จะภูมิใจฉันยิ่งขึ้นไปกว่าที่ได้เห็นความที่ได้มีขึ้นในการขยายทางรถไฟของเมืองเรา ทางรถไฟย่อมเป็นพยานแห่งความเจริญรุ่งเรืองของบ้านเมืองกับทั้งที่เป็นหนทางที่จะช่วยให้เกิดความเจริญเช่นนี้ได้อย่างยิ่ง

⁹⁹ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2452). ร.5, ยธ. 5.4/7, รถไฟบางปะกง หรือที่เรียกว่าสายตะวันออก. (16 เมษายน ร.ศ. 123 – 26 กันยายน ร.ศ. 128).

¹⁰⁰ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2452). ร.5, ยธ. 5.4/7, รถไฟบางปะกง หรือที่เรียกว่าสายตะวันออก. (16 เมษายน ร.ศ. 123 – 26 กันยายน ร.ศ. 128).

¹⁰¹ การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2540). 100 ปี รถไฟไทย. (กรุงเทพฯ: เวสต์วิชั่น). หน้า 78.

¹⁰² สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2452). ร.5, ยธ. 5.4/7, รถไฟบางปะกง หรือที่เรียกว่าสายตะวันออก.

¹⁰³ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2452). ร.5, ยธ. 5.4/7, รถไฟบางปะกง หรือที่เรียกว่าสายตะวันออก.

¹⁰⁴ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2452). ร.5, ยธ. 5.4/7, รถไฟบางปะกง หรือที่เรียกว่าสายตะวันออก.

รถไฟทำให้เกิดเป็นยานพาหนะอย่างสะดวกแลอย่างเร็วด้วย แลชักนำทำให้
ตำบลต่าง ๆ ที่อยู่ห่างไกลเข้าใกล้ชิดติดถึงกัน ฉะนั้นจึงทำให้เกิดความสุขแล
ความเจริญของประชาชนพลเมืองยิ่งขึ้น รถไฟทำให้รัฐบาลสามารถที่จะจัดการ
เอาใจใส่ดูแลให้ยิ่งขึ้นได้อย่างหนึ่งซึ่งเป็นการจำเป็นของการรักษาบ้านเมืองที่จะ
มีผลดีได้...”¹⁰⁵

ต่อมาเกิดการเปลี่ยนแปลงของกิจการรถไฟของประเทศไทยในช่วงรัชกาล
พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เนื่องจากการเปลี่ยนเจ้ากรมรถไฟให้เป็นคนไทย ประกอบ
กับบุคลากรของกรมรถไฟในขณะนั้นส่วนใหญ่เป็นชาวเยอรมนี ซึ่งเยอรมนีเป็นชาติคู่ขัดแย้งใน
สงครามโลกครั้งที่ 1 รัฐบาลไทยต้องการแก้ไขสนธิสัญญาไม่เป็นธรรมจึงต้องการเข้าร่วมสงครามโลก
ครั้งที่ 1 กับฝ่ายชนะสงคราม รัฐบาลจึงประกาศเข้าร่วมกับฝ่ายสัมพันธมิตร บุคลากรชาวต่างชาติ
โดยเฉพาะชาวเยอรมนีจึงไม่สามารถปฏิบัติงานต่อได้ รัฐบาลจึงแต่งตั้งสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ
กรมพระยาคำแพงเพชรอัครโยธิน เป็นเจ้ากรมรถไฟ และเลือกแนวทางปฏิรูปของพระองค์ โดยการ
รวมกรมรถไฟสายเหนือ และกรมรถไฟสายใต้ เข้าด้วยกันเป็นกรมรถไฟหลวง พร้อมทั้งนำระบบ
ทุนการศึกษารถไฟมาใช้ในการสร้างวิศวกรและบุคลากรของกรมรถไฟ¹⁰⁶ การปฏิบัติเช่นนี้ของกรม
รถไฟทำให้กิจการรถไฟสยามหลุดพ้นจาก “รถไฟการเมือง” มาสู่การเป็น “รถไฟเศรษฐกิจ” โดยมี
การพัฒนาโครงข่ายกิจการรถไฟ และยังมีการเชื่อมโยงต่อกับถนนและการพัฒนาเมืองมากขึ้น¹⁰⁷

โครงข่ายรถไฟไทยในช่วงที่กรมพระยาคำแพงเพชรฯ ดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรม
รถไฟหลวง ทางรถไฟสายเหนือ และสายใต้ที่มีจุดเริ่มต้นจากกรุงเทพฯ ไกล่เปิดเดินรถไฟได้ตลอดสาย
แต่ทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปทางสายตะวันออกกลับไปถึงเพียงเมืองฉะเชิงเทราเท่านั้น สาเหตุที่ไม่มี
การก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเนื่องจากสนธิสัญญาที่ทำไว้กับฝรั่งเศส ที่กำหนดให้ต้องใช้วิศวกร
และทุนของฝรั่งเศส ด้วยเหตุนี้แผนการก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออกและสายตะวันออกเฉียงเหนือ

¹⁰⁵ พิมพ์อุมา โตสินธพ. (2548). คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 – 2500. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 150.

¹⁰⁶ อธิโร คากิซากิ. (2562). ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 35.

¹⁰⁷ อธิโร คากิซากิ. (2562). ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 35 – 36.

จึงเลื่อนออกไป โดยไม่มีการก่อสร้างไปอีกอย่างน้อย 10 ปี (ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2450)¹⁰⁸ แต่จากการที่ประเทศไทยเข้าร่วมสงครามโลกครั้งที่ 1 และมีฐานะเป็นชาติผู้ชนะสงคราม ทำให้มีการคาดคะเนกันในวงกว้างว่าหากใช้วิศวกรไทยในการก่อสร้างรถไฟ ฝรั่งเศสก็อาจไม่เคร่งครัดกับเงื่อนไขในสนธิสัญญา และฝรั่งเศสก็ต้องการให้มีการสร้างทางรถไฟระหว่างประเทศเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าและการเดินทางระหว่างไทยกับอินโดจีน โดยต้องการให้เกิดเส้นทางรถไฟเชื่อมไซ่ง่อน – กรุงเทพฯ มากที่สุด เพราะถ้าหากฝรั่งเศสสามารถดำเนินสร้างทางรถไฟตามแผนเหนือจรดใต้อินโดจีน ก็จะสามารถเดินรถไฟเชื่อมต่อจากฮานอย – ไซ่ง่อน – พนมเปญ – กรุงเทพฯ ได้ และจากกรุงเทพฯ ยังสามารถเดินทางต่อไปตามเส้นทางสายใต้ของประเทศไทยไปยังป็นัง ก็จะสามารถเชื่อมต่อกับเส้นทางเดินเรือข้ามมหาสมุทรอินเดียได้ ทำให้การเดินทางจากฝรั่งเศสมายังดินแดนอินโดจีนสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น¹⁰⁹

รัฐบาลไทยจึงได้สร้างทางรถไฟขยายจากเมืองฉะเชิงเทราขึ้นไปถึงเมืองปราจีนบุรี – กบินทร์บุรี และไปสิ้นสุดที่ชายแดนระหว่างไทย – อินโดจีน ที่เมืองอรัญประเทศ โดยลงมือก่อสร้างวันที่ 7 พฤษภาคม พ.ศ. 2462 ปัจจัยที่ทำให้รัฐเร่งสร้างทางรถไฟส่วนต่อขยายสายนี้ เพราะต้องการรักษาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศกับฝรั่งเศส และบำรุงประโยชน์ทางด้านการค้าและการป้องกันบ้านเมือง¹¹⁰ ทั้งที่รัฐบาลไทยเห็นว่าการสร้างทางรถไฟต่อขยายจากฉะเชิงเทราเข้ามายังชายแดนอาณาเขตของฝรั่งเศสนั้น ไม่คุ้มค่าต่อการลงทุนก่อสร้าง เนื่องจากจะเป็นการแย่งชิงสินค้าระหว่างไทยกับฝรั่งเศส สินค้าที่มาจากเมืองพระตะบองจะลดน้อยลง ซึ่งแต่เดิมฝรั่งเศสพยายามขัดขวางการสร้างทางรถไฟส่วนต่อขยายนี้ และรัฐบาลไทยก็มีท่าทีเกรงกลัวต่ออิทธิพลของฝรั่งเศสจึงมิได้ดำเนินการก่อสร้างแต่ด้วยความจำเป็นทางด้านยุทธศาสตร์ในการป้องกันประเทศ รัฐบาลไทยจึงต้องเร่งสร้างทางรถไฟสายนี้ขึ้น เส้นทางรถไฟจากฉะเชิงเทราถึงอรัญประเทศนั้นเป็นระยะทางยาวถึง 189 กิโลเมตร แต่เดิมรัฐบาลตั้งใจดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายใน 2 ปี แต่สร้างมิได้สำเร็จตลอดทั้งสาย

¹⁰⁸ อธิโร คากิซากิ. (2562). ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 36.

¹⁰⁹ อธิโร คากิซากิ. (2562). ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 35 – 36.

¹¹⁰ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2461). ร.6, คค. 5.1/2, คมนามคมติดต่อกับอินโดจีน. (4 – 19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2461).

จนกระทั่งแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2464¹¹¹ และเปิดเดินรถไฟจากสถานีฉะเชิงเทราต่อไปยังอรัญประเทศ เมื่อปีพ.ศ. 2467¹¹² รวมระยะ 255 กิโลเมตร ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานคือ 17,269,768 บาท¹¹³

นอกจากการก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออกส่วนต่อขยายไปยังเมืองอรัญประเทศแล้ว การดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟในช่วงนี้ยังคงประสบปัญหาสำคัญคือเรื่องของขนาดรางรถไฟ กล่าวคือ ทางรถไฟในกรมรถไฟสายเหนือและสายใต้นั้นมีขนาดแตกต่างกัน เส้นทางรถไฟสายเหนือและสายตะวันออก เลือกใช้รางรถไฟแบบสแตนดาร์ดเกจ (รางรถไฟขนาดมาตรฐานยุโรป หรือรางขนาดความกว้าง 1.435 เมตร) ในขณะที่ทางรถไฟสายใต้เลือกใช้ขนาดรางรูปแบบมีเตอร์เกจ (รางรถไฟที่มีขนาดความกว้าง 1 เมตร) การรวมกรมรถไฟสายเหนือและสายใต้ เป็นกรมรถไฟหลวง เป็นการรวมโครงข่ายกิจการรถไฟทั้งประเทศให้เป็นระบบเดียวกัน ทำให้ต้องมีการปรับเปลี่ยนขนาดความกว้างของรางรถไฟ โดยมีทางเลือกคือ ขนาดรางแบบสแตนดาร์ดเกจ (ขนาด 1.435 เมตร) รางขนาด 1.067 เมตร (Broad Gauge) ที่ใช้ทั่วไปในญี่ปุ่น เช่นเดียวกับอินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ และรางขนาดมีเตอร์เกจ (ขนาด 1.000 เมตร) ในการพิจารณารวมระบบรางให้เป็นระบบเดียวกันนั้น เจ้าพระยาวงษาอนุประพัทธ์ (เสนาบดีกระทรวงคมนาคม) เสนอให้เลือกใช้รางแบบสแตนดาร์ดเกจ จากการพิจารณาในแง่ของความปลอดภัย แต่กรมพระยาคำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงไม่เห็นด้วย เพราะรางรถไฟแบบสแตนดาร์ดเกจของไทยนั้นมีพิกัดน้ำหนักกดเพลลา (น้ำหนักที่ล้อรถไฟจะรับได้) เพียง 10 ตัน ต่ำกว่าของมลายูที่รองรับได้ 12 ตัน จึงเสนอให้รวมเป็นระบบมีเตอร์เกจ เพราะน้ำหนักกดเพลลาต่ำทำให้รถไฟจากประเทศเพื่อนบ้านแล่นเข้ามาไม่ได้ และเป็นอุปสรรคขวางกั้นได้ในเรื่องของความมั่นคง¹¹⁴ ท้ายที่สุดข้อเสนอของกรมพระยาคำแพงเพชรอัครโยธินได้รับการอนุมัติ และเริ่มดำเนินการเปลี่ยนแปลงขนาดรางเป็นขนาดมีเตอร์เกจ โดยการสร้างรางสามลงไปในทางรถไฟสแตนดาร์ดเกจ ก่อนถอดรื้อรางสแตนดาร์ดเกจ 1 เส้นทาง¹¹⁵ เส้นทางรถไฟสายตะวันออกจากกรุงเทพฯ – เมือง

¹¹¹ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2464). ร.6, คค. 5.1/2, เรื่องสร้างทางรถไฟสายตะวันออกถึงอรัญประเทศ. (14 สิงหาคม พ.ศ. 2462 – 3 มกราคม พ.ศ. 2464).

¹¹² สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2467) ร.6, คค. 5.1/6, เปิดการเดินรถไฟสายอรัญประเทศต่อจากฉะเชิงเทรา. (28 พฤศจิกายน – 5 ธันวาคม พ.ศ. 2467).

¹¹³ การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2540). 100 ปี รถไฟไทย. กรุงเทพฯ: เวิลด์วิชั่น. หน้า 78.

¹¹⁴ อธิโร คากิซากิ. (2562). ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 37.

¹¹⁵ อธิโร คากิซากิ. (2562). ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 38.

ฉะเชิงเทราก็ดำเนินการเปลี่ยนแปลงขนาดรางด้วยวิธีการนี้ ในขณะที่ช่วงต่อขยายจาก ฉะเชิงเทรา – อรัญประเทศนั้นเริ่มดำเนินการก่อสร้างด้วยรางขนาดมีเตอร์เกจ (ขนาด 1.000 เมตร) ตลอดเส้นทาง

เส้นทางรถไฟสายตะวันออกจากกรุงเทพฯ ถึงชายแดนไทยที่อรัญประเทศ เปิดดำเนินการขนส่งสินค้าและรับผู้โดยสารจากพื้นที่ทางตอนบนของกลุ่มแม่น้ำบางปะกง ซึ่งแต่เดิมเป็นพื้นที่ห่างไกลจากอำนาจรัฐและศูนย์กลางทางการค้า ทำให้ผู้คนจากพื้นที่นี้สามารถเดินทางติดต่อกับพื้นที่อื่นในภูมิภาคตะวันออกได้อย่างสะดวกสบายด้วยระยะเวลาที่รวดเร็วมากขึ้น

4.4.3 เส้นทางรถไฟสายตะวันออก (ช่วงก่อนปี พ.ศ. 2475)

เส้นทางรถไฟสายตะวันออก เป็นเส้นทางรถไฟที่มีจุดเริ่มต้นที่กรุงเทพฯ สิ้นสุดที่สถานีอรัญประเทศ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว โดยเส้นทางรถไฟสายนี้สามารถแบ่งออกเป็น 2 ช่วง¹¹⁶ คือ

1. ช่วงกรุงเทพฯ ถึง ฉะเชิงเทรา

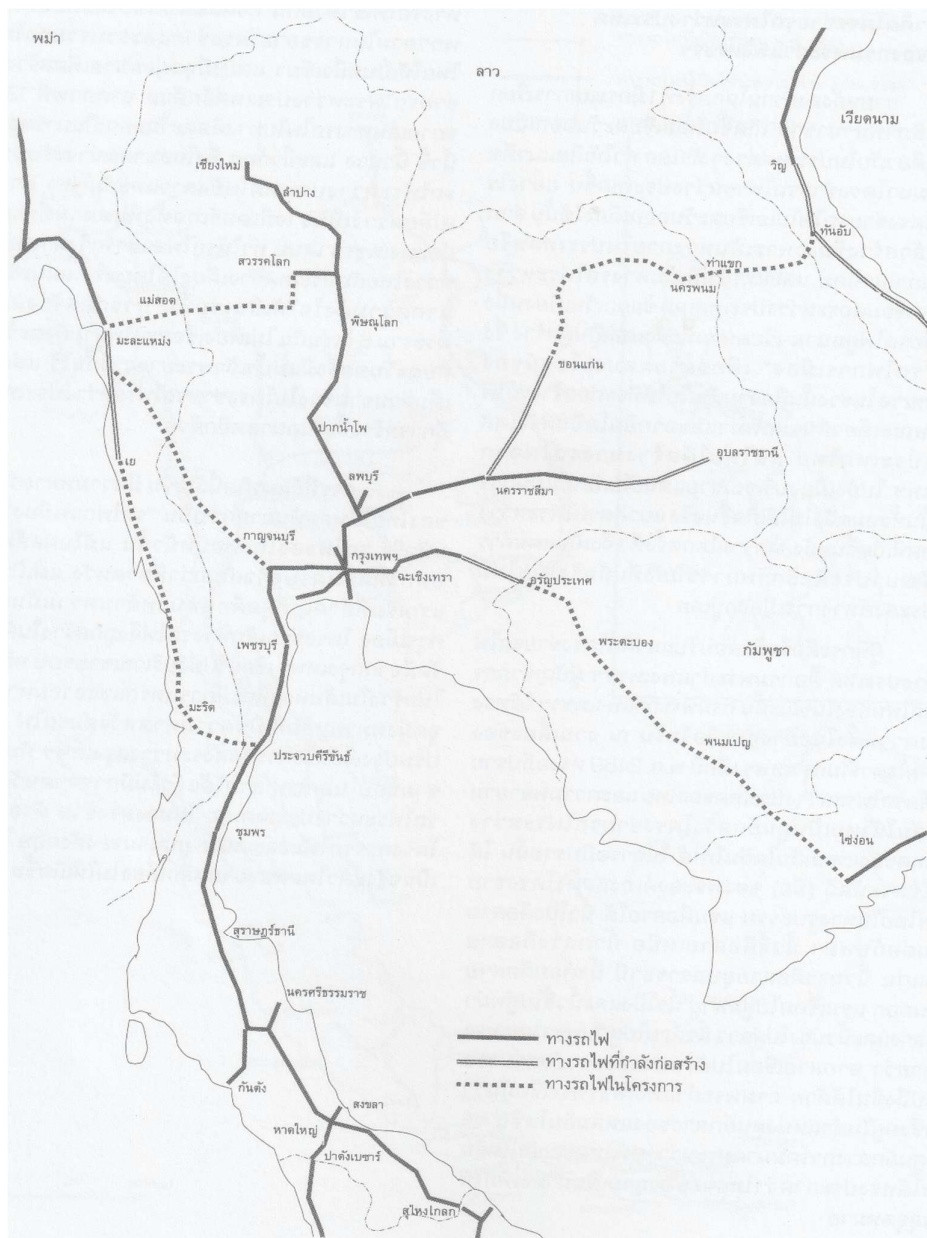
จุดเริ่มต้นของเส้นทางรถไฟสายนี้เริ่มต้นที่ สถานีรถไฟกรุงเทพฯ (หัวลำโพง) แยกกับเส้นทางรถไฟ กรุงเทพ – นครราชสีมาที่สะพานยมราช มาทางตะวันออกผ่านย่านอรุณพงษ์ – พญาไท – ราชปรารภ – มักกะสัน – อโศก – คลองตัน – สุขุมวิท – หัวหมาก – บ้านทับช้าง – บ้านลานบุญ – ตลาดกระบี่ – หัวตะเข้ – คลองหลวงแพ่ง – คลองอุดมชลจร – คลองเปรี้ง – คลองแขวงกลัน – บางเตย – ฉะเชิงเทรา รวมระยะทาง 65 กิโลเมตร การสร้างทางในแรกเริ่มนั้นรัฐบาลกำหนดสถานีปลายทางไว้ที่บ้านท่าไข่ ริมฝั่งแม่น้ำบางปะกงเพื่อเชื่อมกับเส้นทางที่รัฐจะขยายออกไปยังฝั่งตะวันออกถึงบางพระ

2. ช่วงฉะเชิงเทรา ถึง อรัญประเทศ

จากสถานีรถไฟฉะเชิงเทรานั้นเลี้ยวขึ้นไปทางเหนือตามแม่น้ำบางปะกง – บางน้ำเปรี้ยว – คลองสิบเก้า – โยธะกา – บ้านสร้าง – บ้านปากพลี – ปราจีนบุรี – โคกมะกอก – ประจันตคาม – บ้านดงบัง – บ้านพรมแสง – กบินทร์บุรี – หนองสัง – พระปรัง – บ้านแก้ง – ศาลา

¹¹⁶ ดูรายละเอียดเพิ่มเติมในภาคผนวกที่ ก รายชื่อสถานีบนทางรถไฟสายตะวันออก

ลำดวน – สระแก้ว – ท่าเกษม – ห้วยโจด – วัฒนานคร – ห้วยเตี๋ย – อรัญประเทศ รวมระยะทางทั้งสิ้น 189 กิโลเมตร



ภาพที่ 18 แผนที่โครงการทางรถไฟระหว่างประเทศ (พ.ศ. 2468)

ที่มา: อิจิโร คากิซากิ. (2562). ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด.

กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 44.

4.5 โครงการรถไฟเอกชน หรือรถไฟหัตถกรรมในภาคตะวันออก

กิจการรถไฟในพื้นที่ภาคตะวันออกของประเทศไทยมิได้มีเพียงกิจการรถไฟหลวงภายใต้การดำเนินการก่อสร้างของกรมรถไฟเท่านั้น ในพื้นที่ภาคตะวันออกยังมีการดำเนินกิจการรถไฟเอกชน เพื่อผลประโยชน์ทางธุรกิจและกิจการต่าง ๆ ในพื้นที่ กล่าวคือ กิจการรถไฟเอกชน หรือรถไฟหัตถกรรมในพื้นที่ภาคตะวันออกนี้ภาคเอกชนได้ดำเนินการขอสัมปทานในการดำเนินการก่อสร้าง เพื่อให้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ของแต่ละบริษัท

พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 ได้จัดแบ่งรถไฟไว้ 3 ประเภท คือ รถไฟแผ่นดิน, รถไฟผู้ได้รับอนุญาต และรถไฟหัตถกรรม โดยรถไฟหัตถกรรม คือ รถไฟที่ห้างหรือบริษัทซึ่งประกอบหัตถกรรม หรือพาณิชย์กรรมได้สร้างขึ้นไว้ใช้เฉพาะแต่รับส่งคนงานและบรรทุกสิ่งของที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติ หรือสิ่งที่ประดิษฐ์ขึ้น รวมทั้งสิ่งอื่น ๆ ที่จำเป็นจะต้องใช้สำหรับกิจการนั้น ๆ และห้ามมิให้เรียกหรือรับค่าโดยสารหรือค่าระวางบรรทุกสินค้าแต่อย่างหนึ่งอย่างใดเป็นอันขาด¹¹⁷ โดยรถไฟหัตถกรรมนั้น แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ รถไฟหัตถกรรมที่เดินเฉพาะแต่ภายในบริเวณที่ดินอันเป็นที่ประกอบการของห้างหรือบริษัทเท่านั้นอย่างหนึ่ง และรถไฟที่เดินอยู่ทั้งภายในและภายนอกบริเวณที่ดินอันเป็นที่ประกอบการของห้างหรือบริษัท¹¹⁸ ในอดีตรถไฟหัตถกรรมนั้นมักถูกใช้ในกิจการของบริษัทที่ไม่ใช่การรับส่งผู้โดยสาร โดยเฉพาะเพื่อการชักลากไม้ (สำหรับบริษัทที่ได้รับสัมปทานป่าไม้) และการขนสินแร่ (สำหรับบริษัทที่ได้รับสัมปทานทำเหมืองแร่) ความกว้างของขนาดรางรถไฟหัตถกรรมนั้นส่วนใหญ่จะมีความกว้างไม่เกิน 1 เมตร โดยขนาดรางที่ได้รับความนิยมมากที่สุดคือขนาด 0.75 เมตร เมื่อสิ้นสุดการทำป่าไม้หรือเหมืองแร่ เมื่อบริษัทเหล่านั้นสิ้นสุดสัมปทานทางรถไฟเหล่านี้ก็มักจะถูกรื้อถอนออกไป หรือไม่ก็นำไปใช้ในกิจการอื่น

กิจการรถไฟหัตถกรรมที่ดำเนินการโดยบริษัทต่าง ๆ เพื่อใช้ในกิจการของบริษัทในภาคตะวันออกมีดังต่อไปนี้

¹¹⁷ พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 ใน *ราชกิจจานุเบกษา*, เล่มที่ 38. (27 สิงหาคม พ.ศ. 2464). หน้า 189.

¹¹⁸ พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 ใน *ราชกิจจานุเบกษา*, เล่มที่ 38. (27 สิงหาคม พ.ศ. 2464). หน้า 189.

4.5.1. รถไฟของบริษัทเออีวิทยา จำกัด

นายใช้ เออีวิทยา ได้เริ่มต้นทำธุรกิจเมื่อปี พ.ศ. 2450 กิจกรรมที่มีความสำคัญคือ การตัดไม้ โรงเลื่อยไม้ และเหมืองหิน ในพื้นที่อำเภอนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา ต่อมาในปี พ.ศ. 2474 ได้มีการขอสัมปทานสร้างและจัดเดินรถไฟหักถกรรมเพื่อใช้ในการชักลากไม้จากเขตป่าสัมปทานที่ได้รับอนุญาตมายังโรงเลื่อยในพื้นที่ ตำบลเกาะขนุน อำเภอนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นระยะทางกว่า 36 กิโลเมตร แต่ไม่ได้ให้รายละเอียดว่าปลายทางรถไฟอีกด้านหนึ่งนั้นอยู่ที่ใด โดยนายใช้ เออีวิทยาได้รับอนุญาตจากรัฐบาลให้ดำเนินการได้ในวันที่ 26 มิถุนายน พ.ศ. 2474 หมดยุคสัมปทานในวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2478¹¹⁹ ต่อมาได้มีการต่ออายุสัมปทานการเดินรถไฟหักถกรรมอีกครั้งโดยได้รับหนังสืออนุญาตเมื่อวันที่ 20 มิถุนายน พ.ศ. 2478 มีอายุสัมปทานถึงวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2493 แต่ระยะทางของเส้นทางรถไฟกลับเหลือเพียง 17 กิโลเมตรครึ่งเท่านั้น¹²⁰ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบแผนที่แนบท้ายพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตหวงห้ามที่ดินในพื้นที่ตำบลหนองแห่น และตำบลสำโรง อำเภอนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่มีการจัดทำขึ้นในปี พ.ศ. 2485 พบว่าเส้นทางรถไฟของบริษัทเออีวิทยานั้นมีจุดเริ่มต้นที่ตำบลเกาะขนุน และคาดว่าสิ้นสุดปลายทางที่บ้านลาดกระทิง อำเภอสนามชัยเขต (ดูเพิ่มเติมในแผนที่) อย่างไรก็ตามเส้นทางรถไฟหักถกรรมของบริษัทเออีวิทยาถูกรื้อถอนไปเมื่อใดนั้นไม่เป็นที่ทราบแน่ชัด คาดว่าเส้นทางดังกล่าวยังคงมีอยู่จนถึง พ.ศ. 2506 เนื่องจากปรากฏในแผนที่แนบท้ายประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการจัดตั้งสุขาภิบาลเกาะขนุน

¹¹⁹ แจ้งความกรมรถไฟ เรื่องสร้างและเดินรถไฟหักถกรรม ใน *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่มที่ 48. (19 กรกฎาคม พ.ศ. 2474). หน้า 1381.

¹²⁰ แจ้งความคณะกรรมการรถไฟ เรื่องสร้างและเดินรถไฟหักถกรรม ใน *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่มที่ 52 ง. (14 กรกฎาคม พ.ศ. 2478). หน้า 1174.

4.5.2. รถไฟบริษัทป่าไม้กระยาเลย ศรีราชา จำกัด (บริษัทศรีมหาราชา จำกัด)

บริษัทป่าไม้กระยาเลย ศรีราชา จำกัด หรือบริษัทศรีมหาราชา จำกัด เป็นบริษัทที่ถูกก่อตั้งโดยจอมพลเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี (เจิม แสงชูโต) ได้ขอสัมปทานทำป่าไม้กระยาเลยที่ศรีราชา ชลบุรี¹²¹ และได้รับสัมปทานเป็นระยะเวลา 5 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 22 มกราคม พ.ศ. 2441 - พ.ศ. 2446¹²² โดยพื้นที่สัมปทานของบริษัทอยู่ระหว่างหนองค้อทางทิศตะวันออกไปจรดทิศตะวันตกของตำบลโรงโม่ ทิศเหนือตั้งแต่เขาหุบบอนไปถึงทิศใต้ที่เขาหลิง¹²³

ในระยะแรกของการลงทุนป่าไม้ที่ศรีราชา เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี เป็นผู้ลงทุนแต่เพียงผู้เดียว และยังทำหน้าที่เป็นผู้จัดการด้วย ในการดำเนินการครั้งนี้ได้มีการว่าจ้างชาวต่างประเทศเข้ามาเป็นที่ปรึกษา ในการลงทุนกิจการสัมปทานป่าไม้กระยาเลยต้องประสบปัญหาสำคัญ คือ วิธีการลำเลียงไม้ออกจากป่าสัมปทาน เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีได้เลือกใช้ระบบรถไฟเป็นวิธีการในการลำเลียงขนส่งไม้เหล่านี้มายังโรงเลื่อย และท่าเรือ เนื่องจากการลำเลียงไม้กระยาเลยออกจากป่าต้องใช้การชักลาก ไม่สามารถล่องมาตามลำน้ำได้เหมือนไม้สัก เนื่องจากไม้กระยาเลยเป็นไม้ที่มีเนื้อแข็ง จึงมีน้ำหนักมาก¹²⁴ จึงมีการนำเข้รถจักร และตู้บรรทุกสินค้ามาจากประเทศอังกฤษ ในขณะที่รางรถไฟมีการนำเข้ามาจากบริษัทเดคาวิลล์ จำกัด (Decauville company) จากประเทศฝรั่งเศส โดยเลือกขนาดราง 0.8 เมตร หัวรถจักร รถบรรทุกสินค้า และระบบรางเดินทางขนส่งมาถึงประเทศไทย ช่วงกลางปี พ.ศ. 2445 ทุกสิ่งทุกอย่างที่มีการลงทุนไปกับเครื่องจักร ทั้งโรงเลื่อยและระบบรถไฟ หัตถกรรมนั้นเป็นทุนส่วนตัวของเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี รวมถึงเงินกู้จากพระคลังข้างที่ ที่เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีได้ใช้ที่ดินเป็นหลักประกันในการค้ำประกัน¹²⁵ แต่ก็ยังไม่เพียงพอต่อการลงทุน ทำให้ต้อง

¹²¹ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2440). ร.5, ม.16.2/83. เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. (4 กุมภาพันธ์ ร.ศ.116).

¹²² สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2440). ร.5, ม.16.2/83. เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. (4 กุมภาพันธ์ ร.ศ.116).

¹²³ ภารดี มหาขันธ์. (2553). บริษัทศรีมหาราชา จำกัด. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 30.

¹²⁴ ภารดี มหาขันธ์. (2553). บริษัทศรีมหาราชา จำกัด. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 34.

¹²⁵ ภารดี มหาขันธ์. (2553). บริษัทศรีมหาราชา จำกัด. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 31.

มีการหาผู้ร่วมลงทุน แต่ปัญหาสำคัญอีกประการคือ สัมปทานป่าไม้มีระยะเวลาเพียง 5 ปี ผู้สนใจร่วมลงทุนในขณะนั้นอย่างชาเตอร์แบงค์มองว่าระยะเวลาไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีจึงมีการยื่นขอขยายเวลาสัมปทานออกไปเป็น 30 ปี แต่รัฐบาลปฏิเสธต่อสัมปทานระยะเวลาเพียงอนุญาตให้ขยายสัมปทานได้ถ้าครบกำหนด 5 ปี ในสัญญาสัมปทานฉบับแรกแล้วเท่านั้น¹²⁶ เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีจึงได้ชักชวนหลวงอุดรภักดิ์พาณิชย์ (อากร เต็ง เจ้าของห้างกิมเซ่งหลี) เข้ามาร่วมลงทุนด้วยโดยอัตราส่วนการลงทุนที่เท่ากันคือ ฝ่ายละ 50 เปอร์เซ็นต์ แต่ก็ยังไม่เพียงพอ ทำให้ต้องมีการกู้เงินจากธนาคารฝรั่งเศสเพิ่มเติม¹²⁷ เมื่อเงินทุนพร้อมจึงเริ่มดำเนินการนำเข้าและเริ่มก่อสร้างทันที มีการเปิดโรงเลื่อย และเส้นทางรถไฟหัตถกรรมขนส่งสินค้าระยะทางกว่า 8 กิโลเมตร ในวันที่ 20 มิถุนายน พ.ศ. 2448¹²⁸ มีสถานีศรีราชาเป็นสถานีต้นทาง โดยสถานีนี้ตั้งอยู่หลังโรงเลื่อยของบริษัท สำหรับเงินทุนที่ใช้ในการสร้างทางรถไฟกว่า 125,000 บาท

นอกจากการสร้างระบบรถไฟหัตถกรรมของตนเองเพื่อใช้ขนส่งไม้จากพื้นที่ป่าสัมปทานมายังโรงเลื่อย บริษัทศรีมหาราชา จำกัด และเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรียังได้มีการยื่นขอสัมปทานก่อสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - ศรีราชา ในปี พ.ศ. 2447 โดยเป็นการขยายเส้นทางรถไฟจากเมืองฉะเชิงเทราเข้ามายังชลบุรี และศรีราชา โดยให้เหตุผลว่าการทำป่าไม้กระยาเลยนั้นมีความยากลำบากและมีต้นทุนสูงกว่าการทำไม้สัก หากรัฐบาลสร้างทางรถไฟเข้ามาในพื้นที่ศรีราชาแล้วก็จะเป็นการช่วยลดค่าใช้จ่ายของบริษัทศรีมหาราชาได้ โดยเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีได้แจ้งกับรัฐบาลว่า หากรัฐบาลไม่ต้องการสร้างทางรถไฟสายนี้แล้ว ท่านจะเป็นผู้ขอรับสัมปทานทำทางรถไฟเอง¹²⁹ อย่างไรก็ตามคำขอสัมปทานในการก่อสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - ศรีราชานั้นถูกรัฐบาลปฏิเสธ เนื่องจากรัฐบาลต้องการสงวนเส้นทางรถไฟสายนี้ให้เป็นเส้นทางรถไฟหลวงเท่านั้น

¹²⁶ ภารดี มหาขันธ์. (2553). *บริษัทศรีมหาราชา จำกัด*. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 32 - 33.

¹²⁷ ภารดี มหาขันธ์. (2553). *บริษัทศรีมหาราชา จำกัด*. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 33 - 34.

¹²⁸ Whyte B.R.. (2010). *The Railway atlas of Thailand, Laos and Cambodia*. Bangkok: White Lotus Press. หน้า 111.

¹²⁹ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2444). ร.5, ยธ. 5.2/24, *รถไฟศรีราชา รายงานการประชุมเสนาบดี (9 ธันวาคม ร.ศ. 120)*

ปี พ.ศ. 2449 ได้มีการขยายไปยังพื้นที่หุบบอน เนื่องจากหุบบอนเป็นแหล่งไม้ตะเคียนขนาดใหญ่ มีขนาดทั้งใหญ่และยาวกว่า ทนแดดทนฝนมากกว่าไม้สัก บริษัทศรัทธาราชากำหนดคาดหวังให้ไม้ชนิดนี้เป็นแหล่งรายได้สำคัญของบริษัท โครงการรถไฟหัตถกรรมของบริษัทศรัทธาราชากำหนด นอกจากจะขยายเข้าสู่พื้นที่ป่าตอนในของศรีราชามากขึ้นแล้ว ยังมีการก่อสร้างสะพานเชื่อมต่อระหว่างเมืองศรีราชอันเป็นที่ตั้งโรงเลื่อยของบริษัท กับพื้นที่เกาะลอย เพื่อให้เกาะลอยกลายเป็นท่าเรือสินค้าสำหรับการขนส่งไม้กระยาเลยออกสู่ต่างประเทศ โดยสะพานนี้มีความยาวทั้งสิ้น 910 เมตร¹³⁰ และถือเป็นสะพานรถไฟข้ามทะเลแห่งแรกของไทย

ช่วงปี พ.ศ. 2451 – 2465 บริษัทศรัทธาราชากำหนด ได้ถูกบริษัทบอร์เนียว จำกัด เข้ามาดูแลกิจการแทนที่เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี ในช่วงนี้ได้มีการต่อสะพานไม้จากเกาะลอยออกสู่ทะเล เพื่อให้เรือที่มีขนาดใหญ่จอดเทียบท่าได้ และยังได้ตั้งโรงเลื่อยเพิ่มอีก 2 โรง เพื่อเพิ่มกำลังการผลิตให้สามารถเลื่อยไม้ได้วันละ 2,000 คิวบิกฟุต นอกจากนี้ยังได้มีการขยายเส้นทางรถไฟหัตถกรรมออกทางทิศตะวันออกเฉียงใต้จนมีความยาวถึง 30 กิโลเมตร สิ้นสุดเส้นทางที่สถานีเจ้าพระยา การเข้ามาบริหารงานของบริษัทบอร์เนียว จำกัด ทำให้มีการจัดการบริหารเส้นทางรถไฟใหม่ เส้นทางศรีราชา - หอนงค้อ มีรถไฟ 3 ขบวน กับรถบรรทุกไม้วิ่งขนส่งเข้าสู่โรงเลื่อยทุกวัน, เส้นทางศรีราชา - หุบบอน ใช้รถไฟใหม่ขนาด 30 แรงม้าจากบริษัทบริชอีเล็กทริกัล เอนยีเนียร์ริง กัมปนี และรถไฟขนาด 11 – 12 แรงม้าจากบริษัทเฮวาดอิสเทิร์น สำหรับขนไม้เข้มน และลำเลียงไม้ลงเรือ¹³¹

บริษัทบอร์เนียวได้เข้ามาบริหารกิจการป่าไม้ศรีราชาได้ประมาณ 4 ปีครึ่ง มีการลงทุนไปจำนวนมากแต่ผลประโยชน์ไม่ได้เป็นไปตามที่คาดหวัง ประกอบกับระยะเวลาตามสัญญาทำป่าไม้สัมปทานเหลือเพียง 5 ปีครึ่งเท่านั้น เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีจึงได้ยื่นหนังสือถึงกระทรวงมหาดไทย ในปี พ.ศ. 2456 เพื่อขอขยายพื้นที่ป่าสัมปทานไปทางทิศตะวันออกจากในเขตสัญญาอีก 400 เส้น และขอขยายเวลาในการทำป่าไม้สัมปทานอีก 20 ปี เจ้ากรมป่าไม้เห็นว่ากิจการของบริษัทดำเนินการอย่างเรียบร้อย จึงเห็นสมควรตามที่ขออนุญาตและได้มีการทำสัญญาใหม่ในปี พ.ศ. 2458¹³² แต่อีก 6

¹³⁰ Whyte. B.R. (2010). *The Railway atlas of Thailand, Laos and Cambodia*. Bangkok: White Lotus Press. หน้า 111.

¹³¹ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2452). 5.5, ม.16.2/83. *เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว*.

¹³² สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2458). 5.6 กษ.5.1/1. *พระยามหาอำมาตยาธิบดี กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ที่ 49/5-344 (17 กันยายน พ.ศ. 2458)*.

ปีต่อมา ในปี พ.ศ. 2465 บริษัทบอร์เนียว จำกัด ได้แจ้งแก่เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีว่า บริษัทฯ ขาดทุน และแจ้งให้มีการชดใช้เงินคืนแก่บริษัทบอร์เนียว จำกัด ทำให้มีการฟ้องร้องกันขึ้น ศาลฎีกาตัดสินให้ บริษัทศรีมหาราชาเป็นผู้ชนะคดี สุดท้ายบริษัทบอร์เนียวยอมคืนสัมปทานให้แก่บริษัทศรีมหาราชา จำกัด ในวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2465 และได้ถอนตัวออกจากการบริหารงาน ทำให้เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีกลับมาบริหารงานบริษัทศรีมหาราชาอีกครั้ง¹³³

การกลับมาบริหารงานบริษัทศรีมหาราชา จำกัด ของเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี พบกับภาวะขาดทุนสะสมต่อเนื่อง เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีพยายามหาผู้ร่วมลงทุนและพยายามแก้ไขปัญหาของบริษัท จนกระทั่งปี พ.ศ. 2474 เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีถึงแก่อสัญกรรม นายหลุย ศิริวัตได้เข้ามาบริหารงานและปรับปรุงบริษัทตามคำสั่งของสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระสวัสดิวัตน์วิศิษฐ์ ผู้ร่วมทุนรายใหญ่ในนามของพระคลังข้างที่ เพราะพระคลังข้างที่เป็นเจ้าน้ำของ บริษัทศรีมหาราชา จำกัดเป็นจำนวนมาก

พ.ศ. 2485 ได้มีการรื้อถนนรางรถไฟเพื่อลดความซับซ้อนของเส้นทางรถไฟลง ในเส้นทางทับโคบุตร – พันเสด็จ นอกจากนี้ยังมีการก่อสร้างทางรถไฟจากทับโคบุตร ไปยังพื้นที่อำเภอบ้านบึง เป็นระยะทางกว่า 26 กิโลเมตร และต่อขยายจากบ้านบึงไปยังป่าตาลดำอีก 5 กิโลเมตร

ปี พ.ศ. 2489 บริษัทก็ตกอยู่ในสถานะลำบากและมีการขายขาดกิจการทั้งหมดให้สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ทั้งนี้ได้มีการสำรวจเส้นทางรถไฟของบริษัทพบว่าเส้นทางรถไฟมีระยะทางรวมกว่า 50 กิโลเมตร แต่อยู่ในสภาพทรุดโทรม หมอนไม้ผุชำรุดกว่าร้อยละ 80 ถ้าจะเปลี่ยนครั้งเดียวให้เสร็จจะต้องใช้หมอนรองรถไฟกว่า 50,000 ตัว และต้องสร้างทางรถไฟใหม่อีก 20 กิโลเมตร รถจักรของบริษัทมี 6 คัน สภาพพอใช้งานได้ แต่มี 2 คันที่ใช้งานได้ไม่ดีนัก สะพานรถไฟอยู่ในสภาพชำรุด ต้องซ่อมหนักถึงร้อยละ 80 บริษัทศรีมหาราชา จำกัดได้มีการลงทุนซ่อมแซมเพื่อให้สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้¹³⁴

¹³³ ภารดี มหาขันธ์. (2553). *บริษัทศรีมหาราชา จำกัด*. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 62.

¹³⁴ ภารดี มหาขันธ์. (2553). *บริษัทศรีมหาราชา จำกัด*. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 88 – 89.

ในปี พ.ศ. 2490 บริษัทศรีมหาราชา จำกัด ได้ตรวจดูป่าที่จะทำไม้ได้ พบว่า ได้มีการทำไม้ทางด้านคลองใหญ่ อำเภอบ้านบึงไปแล้วเป็นระยะทางห่างจากโรงงานไป 48 กิโลเมตร และทางด้านพันเสด็จ เป็นระยะทางอีก 42 กิโลเมตร ถ้าจะขยายพื้นที่ป่าไม้ออกไปอีกบริษัทไม่มีเงินทุนเพียงพอ จึงตรวจพื้นที่ป่าไม้ที่ได้ทำผ่านไปแล้ว พบว่ามีไม้จำพวกไม้กระบาก ไม้ซุมแพรก และไม้ชิงชัน ที่บริษัทไม่ได้ตัดโค่นอยู่เป็นจำนวนมาก จึงได้มีการทำป่าไม้ในไม้จำพวกนี้ที่ตำบลห้วยเจตมูล และที่ตำบลหุบบอน¹³⁵ หลังจากปี พ.ศ. 2490 บริษัทศรีมหาราชา จำกัดได้มีการขยายการดำเนินกิจการของบริษัทให้มีความหลากหลายมากขึ้น แต่กิจการเหล่านั้นไม่ได้มีความเกี่ยวข้องกับกิจการรถไฟของบริษัท

เส้นทางรถไฟหัตถกรรมของบริษัทศรีมหาราชาจำกัด นอกจากขนส่งบรรทุกไม้จากพื้นที่ป่าสัมปทานแล้ว ยังมีบทบาทในการลำเลียงขนส่งคนในพื้นที่และแรงงานทำไม้เพื่อเข้าไปทำงานยังสถานีต่าง ๆ ตั้งแต่สถานีต้นทางคือ สถานีศรีราชา ไปทางด้านทิศตะวันออกผ่านไกรแก้ว หนองค้อ หุบบอน เขาคันทรัง ระเวียง ไปจนถึงบึงตาต้า เขตอำเภอลวกแดง จังหวัดระยอง รวมระยะทางเส้นทางหลักสายนี้เป็นระยะทางกว่า 51 กิโลเมตร มีการสร้างสถานีรถไฟระหว่างทางรวมกับสถานีต้นทางทั้งสิ้น 7 สถานี คือ สถานีศรีราชา (สถานีต้นทาง) – สถานีเจิม (ชาวบ้านเรียก สถานีหนองยายบุ) – สถานีจอมพล (สถานีทับโคบุตร) – สถานีเจ้าพระยา (สถานี กม.31) – สถานีสุรศักดิ์ (สถานีเจ็ควัก) – สถานีมนตรี (สถานีระเวียง) และสถานีเฉลิมลาภ (สถานีชุมชุมกลาง)¹³⁶ นอกจากเส้นทางสายหลักตามที่ได้

¹³⁵ ภารดี มหาขันธ์. (2553). **บริษัทศรีมหาราชา จำกัด**. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 89.

¹³⁶ ภารดี มหาขันธ์. (2553). **บริษัทศรีมหาราชา จำกัด**. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 85.

กล่าวมาแล้วนั้น บริษัทศรียหารายังมีการสร้างเส้นทางแยกไปอีกหลายพื้นที่ คือ เส้นทางศรีราชา – บางพระ, เส้นทางทับโคบุตร – บ้านบึง – หัวกุญแจ

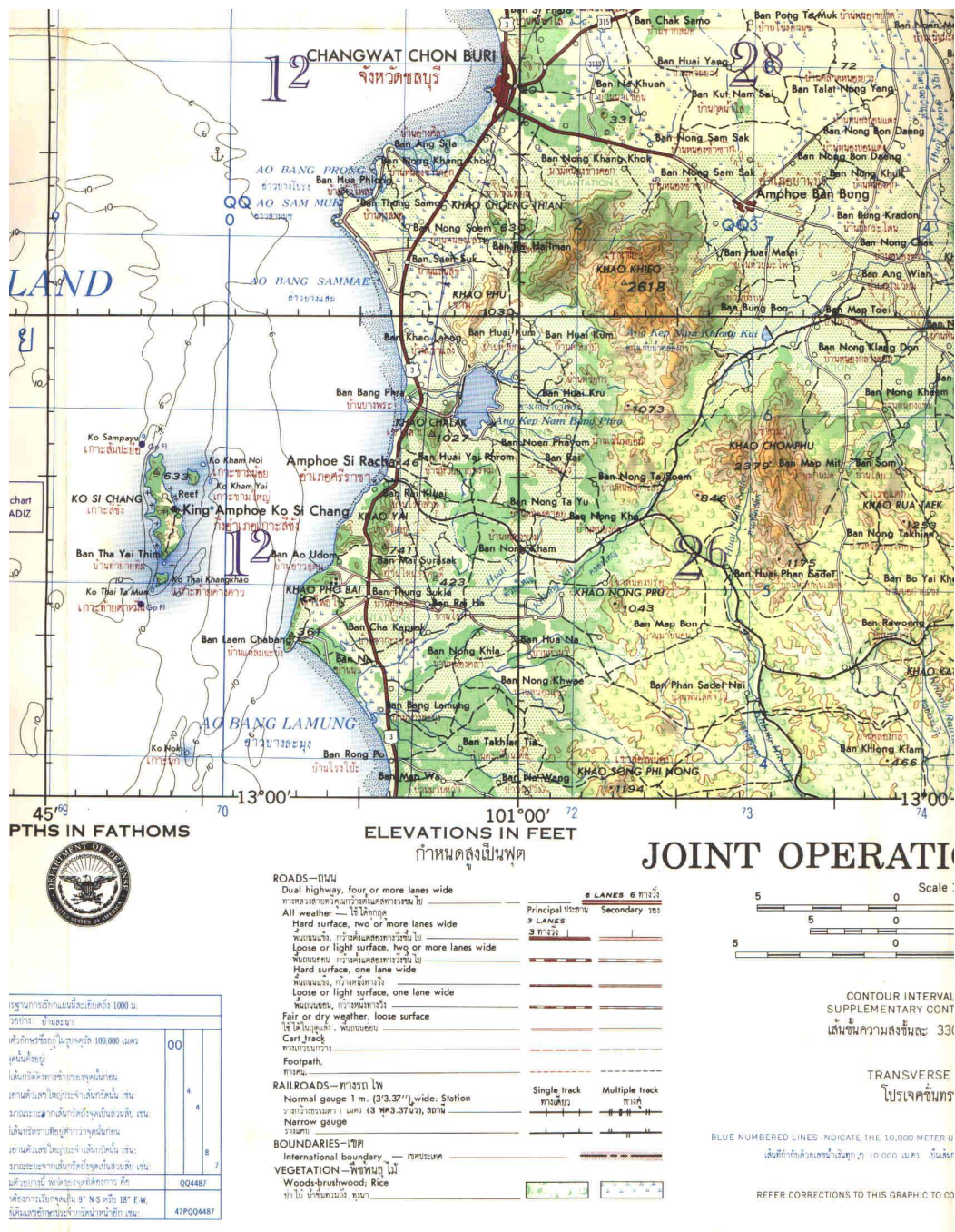


ภาพที่ 21 แผนที่อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี

ที่มา: United States. Army Map Service. (1954). Krung Thep (Bangkok: Thailand), ND 47-

12. Indochina and Thailand. Series L509. 1:250,000.

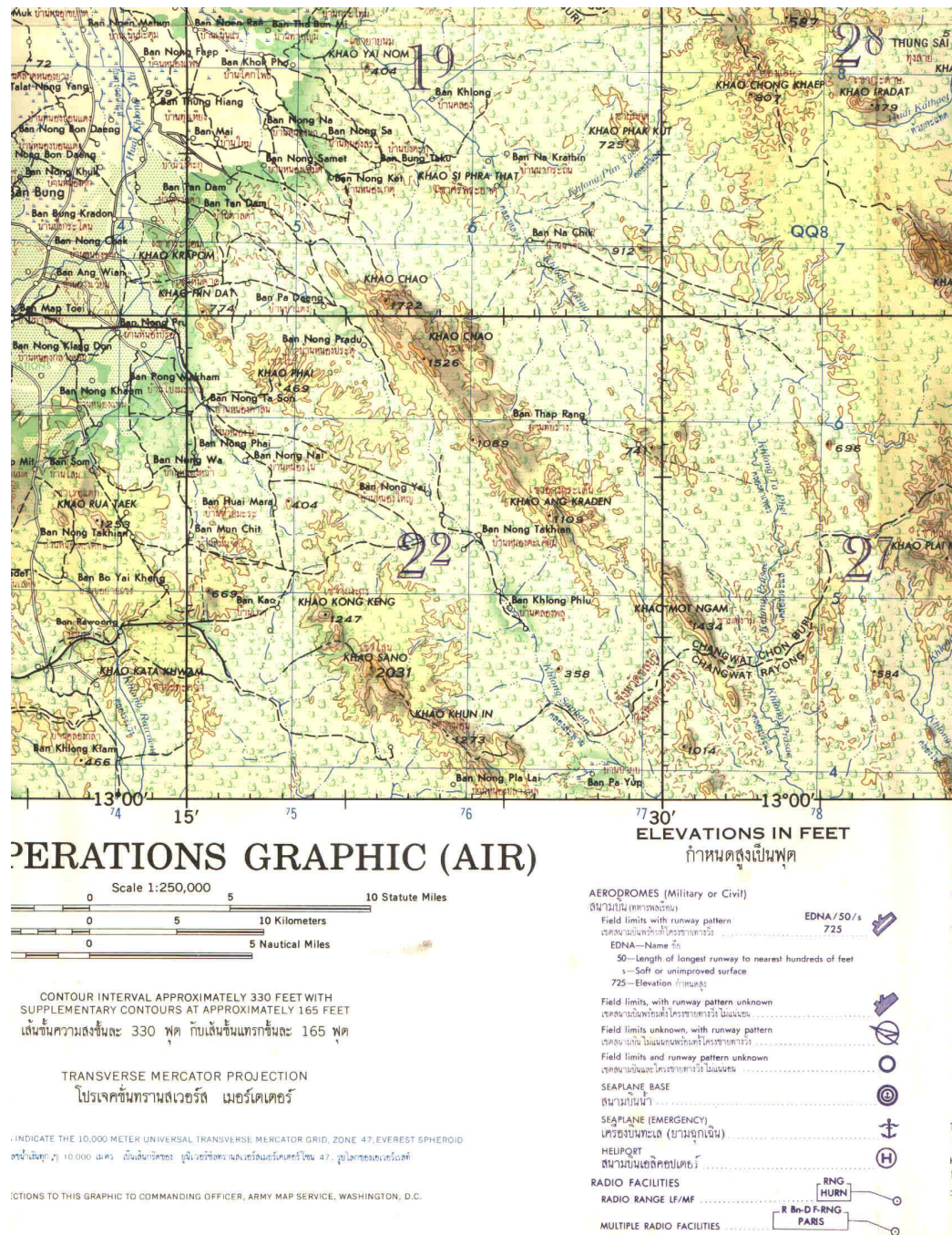
เข้าถึงได้จาก txu-oclc-6535632-nd47-12.jpg (5000x3801) (utexas.edu)



ภาพที่ 23 แผนที่ อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี

ที่มา: United States. Army Map Service. (1967). Changwat Phra Nakhon. Series 1501AIR,
Sheet ND 47-12, Edition 1. Scale 1: 250,000.

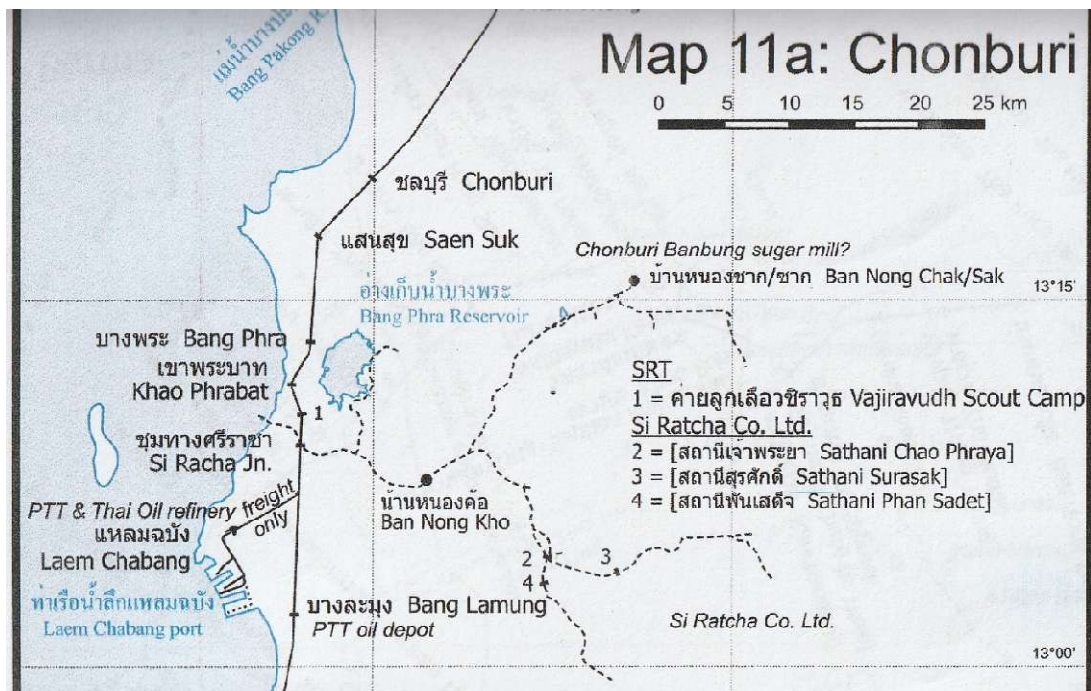
เข้าถึงได้จาก https://911gfx.nexus.net/vietnam/maps/nd47-12/nd47_12f.html



ภาพที่ 24 แผนที่ อำเภอบ้านบึง - อำเภอหนองใหญ่ จังหวัดชลบุรี

ที่มา: United States. Army Map Service. (1967). Changwat Phra Nakhon. Series 1501AIR, Sheet ND 47-12, Edition 1. Scale 1: 250,000.

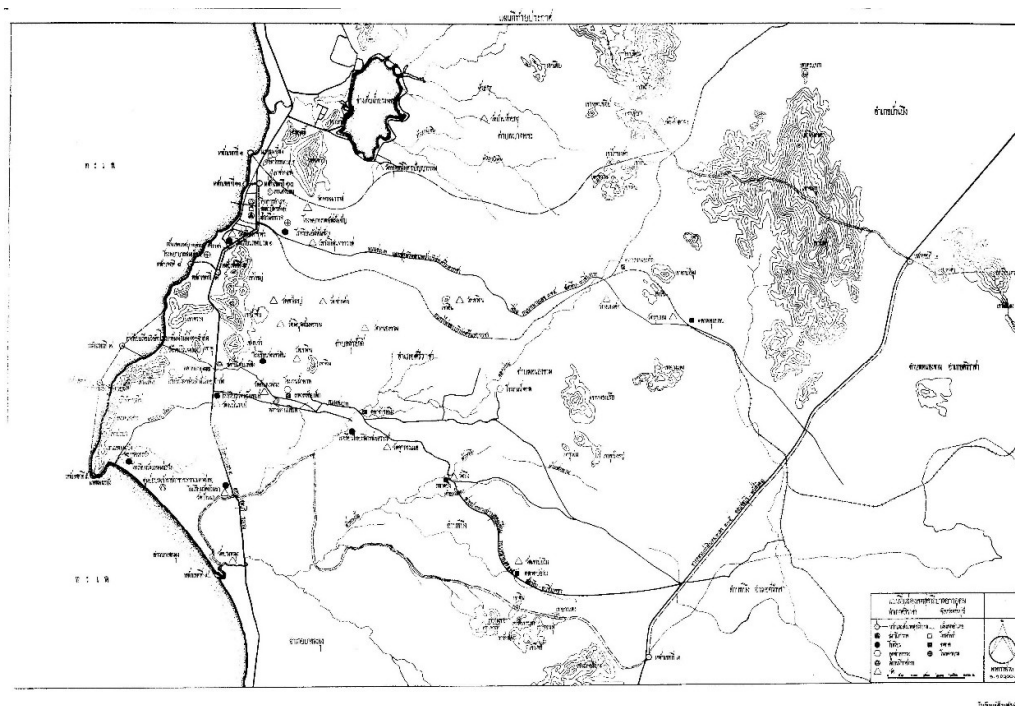
เข้าถึงได้จาก https://911gfx.nexus.net/vietnam/maps/nd47-12/nd47_12g.html



ภาพที่ 26 แผนที่เส้นทางรถไฟของบริษัทศรียหาราชา

ที่มา: Whyte. B.R. (2010). The Railway atlas of Thailand, Laos and Cambodia.

Bangkok: White Lotus Press.

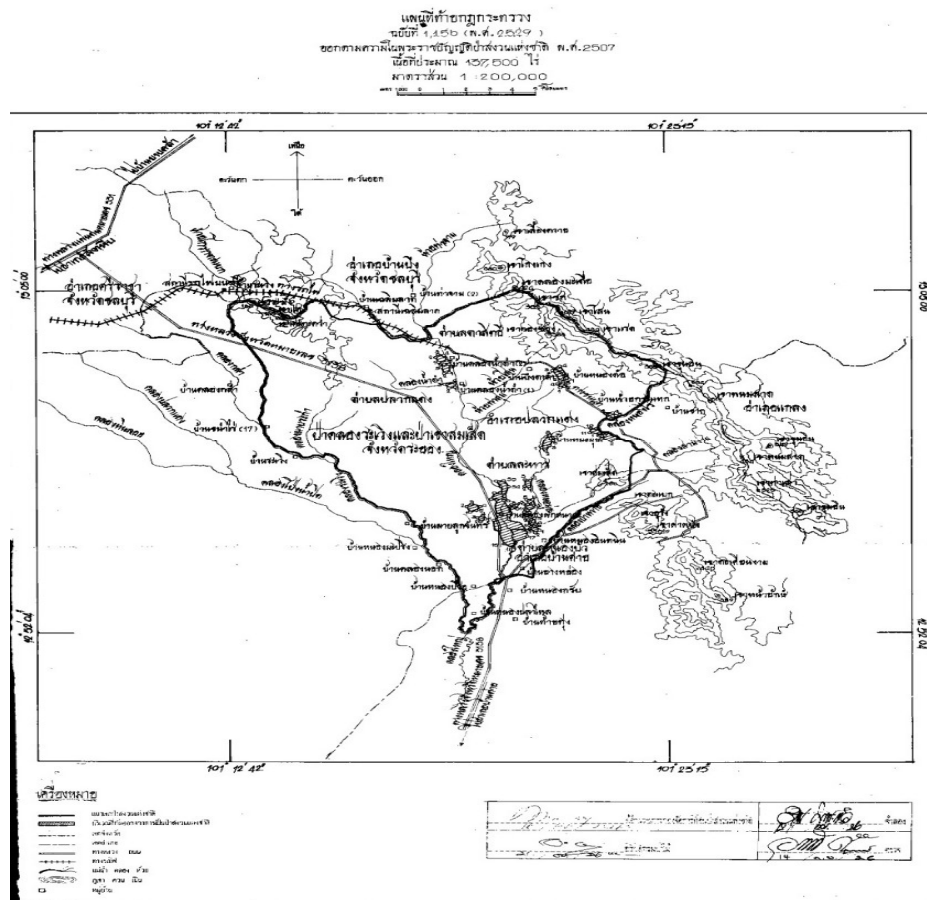


ภาพที่ 29 แผนที่ทำายประกาศกฎกระทรวงมหาดไทย เรื่อง เปลี่ยนแปลงเขตสุขาภิบาลอ่าวอุดม
อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี

ที่มา: ประกาศกฎกระทรวงมหาดไทย เรื่อง เปลี่ยนแปลงเขตสุขาภิบาลอ่าวอุดม

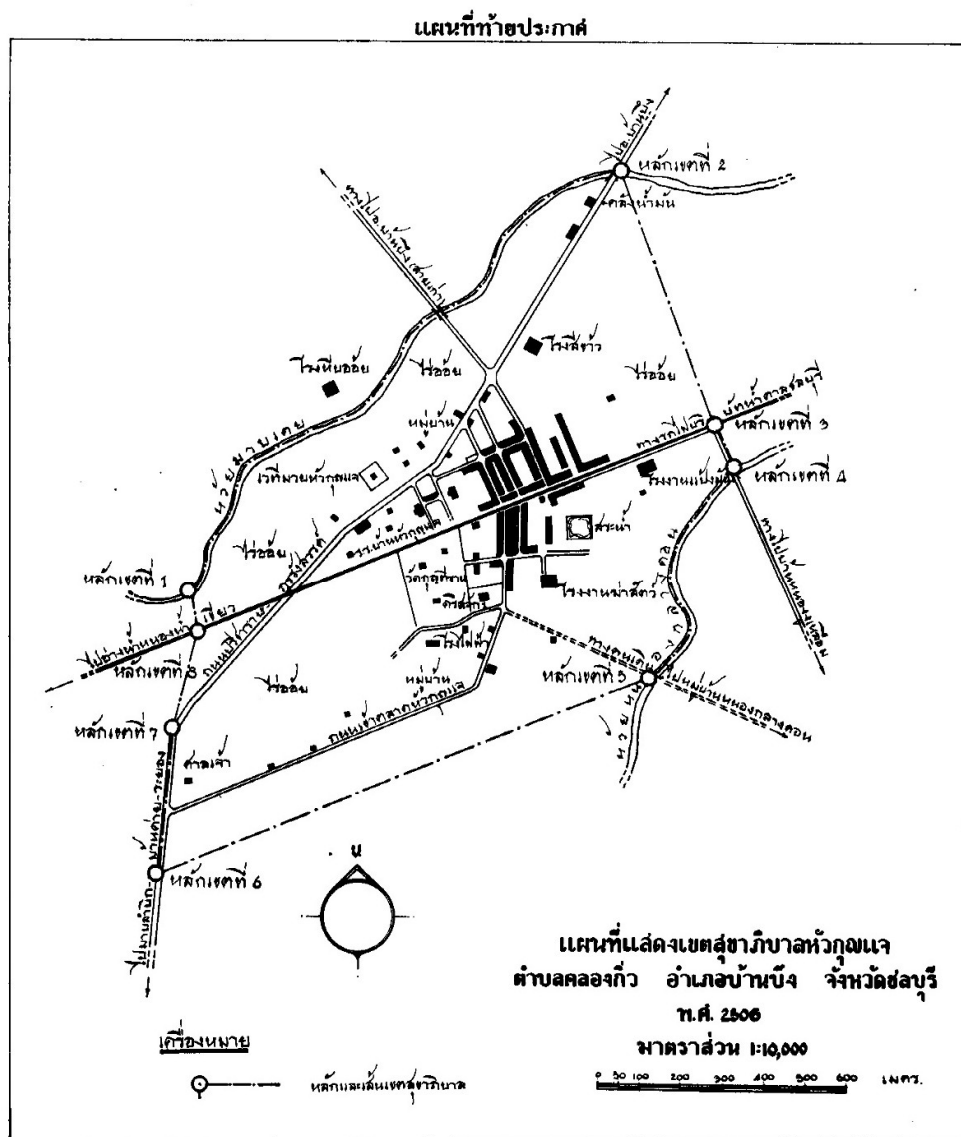
อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี ใน ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 87. ตอนที่ 100.

(27 ตุลาคม พ.ศ. 2513). หน้า 3122.



ภาพที่ 30 แผนที่ท้ายกฎกระทรวง ฉบับที่ 1,156 (พ.ศ. 2529) ออกนามความในพระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507 (ให้ยกเลิกกฎกระทรวง ฉบับที่ 70 (พ.ศ. 2503)ฯ และกำหนดให้ป่าคลองระเวียง และป่าเขาสมเส็ด ในท้องที่ตำบลตาสีห์ ตำบลปลวกแดง ตำบลละหาร อำเภอลวกแดง และตำบลหนองบัว อำเภอบ้านค่าย จังหวัดระยอง เป็นป่าสงวนแห่งชาติ)

ที่มา: กฎกระทรวงฉบับที่ 1,156 (พ.ศ. 2529) ออกนามความในพระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507 (ให้ยกเลิกกฎกระทรวง ฉบับที่ 70 (พ.ศ. 2503)ฯ และกำหนดให้ป่าคลองระเวียง และป่าเขาสมเส็ด ในท้องที่ตำบลตาสีห์ ตำบลปลวกแดง ตำบลละหาร อำเภอลวกแดง และตำบลหนองบัว อำเภอบ้านค่าย จังหวัดระยอง เป็นป่าสงวนแห่งชาติ)ใน ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 103. ตอนที่ 61. (16 เมษายน พ.ศ. 2529). หน้า 17.



ภาพที่ 31 แผนที่ท้ายประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง จัดตั้งสุขาภิบาลหัวกุญแจ
อำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี

ที่มา: ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง จัดตั้งสุขาภิบาลหัวกุญแจ อำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี

ใน ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 80. ตอนที่ 26. (19 มีนาคม พ.ศ. 2506). หน้า 697.

ที่มา: ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 91. ตอนที่ 114. (2 กรกฎาคม พ.ศ. 2517). หน้า 297.

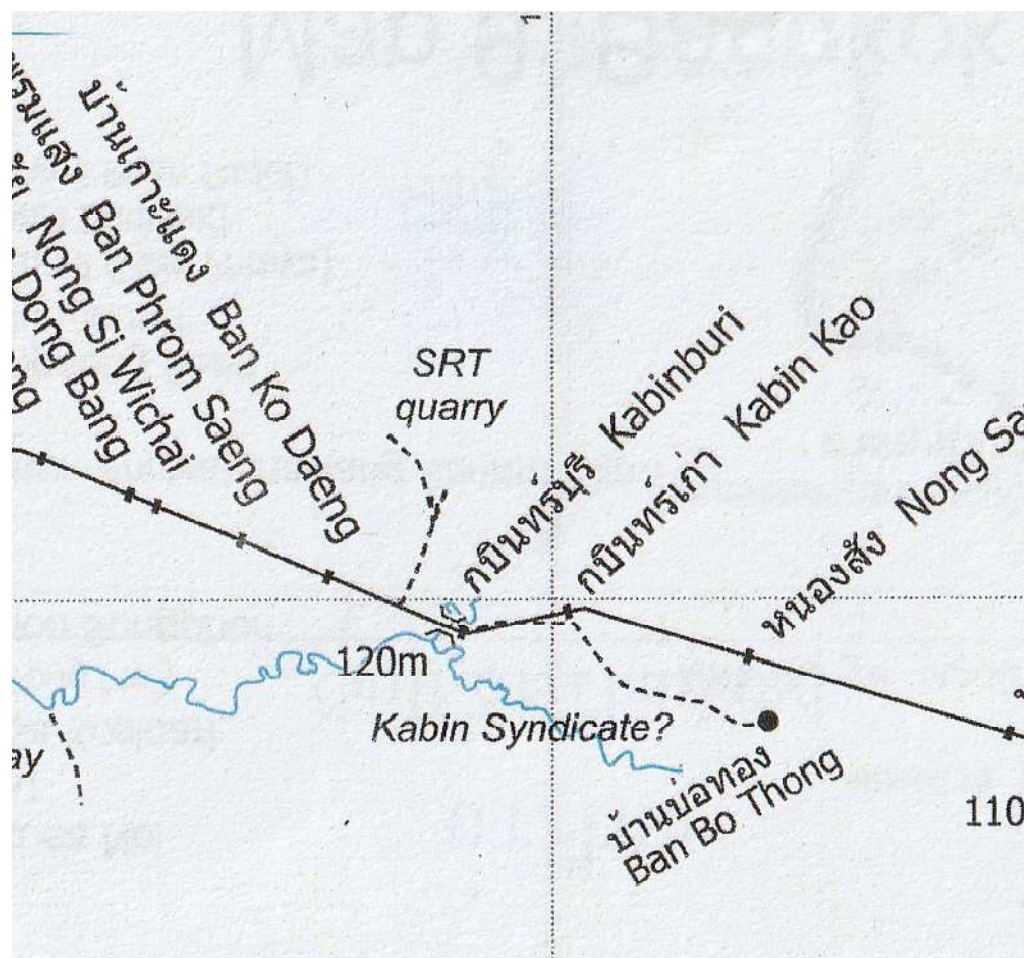
4.5.3. เส้นทางรรางเหมืองทองคำ เมืองบิ่นทร์บุรี

ปี พ.ศ. 2414 มีการค้นพบแร่ทองคำในเขตพื้นที่ตำบลบ่อทอง อำเภอบิ่นทร์บุรี พระปรีชาภการ (สำอว อมาตยกุล) เจ้าเมืองปราจีนบุรีในขณะนั้นได้มอบหมายให้มีการทำเหมืองแร่ทองคำด้วยวิธีการขุดเจาะอุโมงค์ใต้ดิน และมีการเปิดดำเนินการในปี พ.ศ. 2416 แต่มีปัญหาทางด้านกฎหมายบางประการ และพระปรีชาภการประสบปัญหาถูกดำเนินคดีและถูกตัดสินประหารชีวิตในปี พ.ศ. 2421 ทำให้การดำเนินการของเหมืองแร่ทองคำต้องหยุดลง

ช่วงพ.ศ. 2430 William Charles Barne ชาวอังกฤษได้รับสัมปทานในการดำเนินการเหมืองเป็นระยะเวลา 1 ปี ต่อมาขายสัมปทานต่อให้กับ Gustavus Baron de Overbeck ชาวออสเตรียในปี พ.ศ. 2432 และในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2434 Mr.MacLachlan ได้ประเมินราคาซากรรางของเหมืองทองคำระยะทางยาวประมาณ 13 กิโลเมตร ทั้งนี้เส้นทางรรางในกิจการเหมืองทองคำนี้ไม่ปรากฏว่าเริ่มดำเนินการก่อสร้างเมื่อใด ใช้วิธีขับเคลื่อนโดยเครื่องจักร หรือแรงงานสัตว์จากรายงานของ MacLachlan บันทึกไว้ว่า เส้นทางรรางสายนี้เริ่มต้นจากแม่น้ำปราจีนบุรีบริเวณปากน้ำบิ่นทร์บุรีอันเป็นพื้นที่บรรจบกันของแควหนุมานและแควพระปรง ผ่านบ่อหมาก บ่อคำ บ่อใหญ่ เสาแดง สิ้นสุดที่สัมปทาน¹³⁷

การทำเหมืองแร่ทองคำกลับมาดำเนินการอีกครั้งเมื่อ พ.ศ. 2449 โดยบริษัท The Kabin Syndicate of Siam ซึ่งเป็นบริษัทของคนไทย และบริษัท Societe des Mines de Kabin ซึ่งเป็นบริษัทของชาวยุโรปได้ร่วมกันดำเนินการพัฒนาเหมืองแร่ทองคำที่บิ่นทร์บุรีอีกครั้ง โดยใช้เทคโนโลยีการทำเหมืองแร่และการแยกแร่ที่ทันสมัยและเป็นระบบมากขึ้น การทำเหมืองของบริษัทได้หยุดดำเนินการในช่วง พ.ศ. 2459 เนื่องจากแหล่งแร่หมดไป และขาดเครื่องมืออุปกรณ์ในการทำเหมืองจากสภาวะสงครามโลกครั้งที่ 1

¹³⁷ Whyte. .B.R. (2010). *The Railway atlas of Thailand, Laos and Cambodia*. Bangkok: White Lotus Press. หน้า 128 – 129.



ภาพที่ 33 แผนที่เส้นทางรรางของเหมืองทองคำกบินทร์บุรี

ที่มา: Whyte. B.R. (2010). The Railway atlas of Thailand, Laos and Cambodia.

Bangkok: White Lotus Press.

4.6 สรุปและวิเคราะห์ท้ายบท

รถไฟเป็นที่รู้จักของชนชั้นนำไทยมาตั้งแต่สมัยรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เนื่องจากสมเด็จพระราชินีวิกตอเรียได้ส่งเครื่องราชบรรณาการเป็นรถไฟยี่ห้อส่วนมาถวาย อีกทั้งราชทูตไทยที่ไปเจริญสัมพันธไมตรีที่ประเทศอังกฤษนั้นเคยโดยสารรถไฟในอังกฤษมาแล้ว แต่การที่ในสมัยรัชกาลที่ 4 จวบถึงรัชกาลที่ 5 ในช่วงต้นรัชกาลยังมิได้สถาปนากิจการรถไฟขึ้นในประเทศไทย เนื่องจากชนชั้นนำไทยในขณะนั้นมิได้เห็นความจำเป็นเร่งด่วนของกิจการรถไฟ เพราะการลงทุนก่อสร้างทางรถไฟจำเป็นต้องใช้งบประมาณในการลงทุนจำนวนมาก อีกทั้งความกังวลในเรื่องความมั่นคงของรัฐที่ชนชั้นนำไทยเกรงกลัวหากลงทุนก่อสร้างทางรถไฟขึ้นอาจถูกชาติตะวันตกเข้าแทรกแซงกิจการภายในได้

ความกดดันจากพ่อค้าและนายทุนชาวต่างประเทศทั้งอังกฤษและฝรั่งเศส ที่พยายามใช้อำนาจทางการเมืองและเศรษฐกิจเข้ามากดดันรัฐบาลไทยในการขอสัมปทานเพื่อก่อสร้างทางรถไฟ ทำให้รัฐบาลไทยจำเป็นต้องแสดงจุดยืนเรื่องการก่อสร้างทางรถไฟ โดยการแสดงเจตจำนงว่าจะสถาปนากิจการรถไฟขึ้นในไทยอย่างแนบนอน การก่อสร้างทางรถไฟในช่วงแรก รัฐบาลมิได้กำหนดนโยบายในเรื่องกิจการรถไฟที่แน่นอนว่าจะดำเนินการก่อสร้างเอง หรือมอบสัมปทานให้กับเอกชน โดยมีกลุ่มทุนชาวตะวันตกเข้ามายื่นขอสัมปทานในการก่อสร้างทางรถไฟสายต่าง ๆ หลายราย ซึ่งรัฐบาลไทยก็ได้อนุมัติสัมปทานในการก่อสร้างทางรถไฟในไทย เพียงเส้นทางสายสั้น ๆ เนื่องจากรัฐบาลยังคงมีความเกรงกลัวเรื่องการแทรกแซงจากชาติตะวันตก โดยทางรถไฟสายแรกที่เกิดขึ้นในไทยคือ ทางรถไฟสายกรุงเทพฯ – ปากน้ำ

ในขณะเดียวกันจากปัญหายุคคุกคามจากชาติตะวันตก รวมถึงความต้องการในการกระชับอำนาจการปกครองในส่วนของหัวเมือง ภายหลังการปฏิรูประบบการปกครอง ทำให้รัฐบาลไทยสนใจสร้างทางรถไฟเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการกระชับอำนาจ รวมถึงสร้างเส้นทางการค้าระหว่างเมือง โดยเส้นทางรถไฟหลวงสายแรกคือ เส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ – นครราชสีมา

ขณะที่เส้นทางรถไฟสายตะวันออกนั้นถูกสร้างขึ้นด้วยปัจจัยหลากหลายประการ กล่าวคือจากเหตุการณ์ ร.ศ. 112 ทำให้รัฐบาลไทยเกรงกลัวการคุกคามจากฝรั่งเศส โดยเฉพาะพื้นที่ภาคตะวันออก เนื่องจากพื้นที่ส่วนนี้ถือเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญในการป้องกันประเทศ เพราะเป็นเขตเชื่อมต่อระหว่างดินแดนลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยากับดินแดนเขมรของอินโดจีนฝรั่งเศส ประกอบกับเหตุผล

ทางเศรษฐกิจที่มีความต้องการเส้นทางในการขนส่งสินค้าที่มีความสะดวกรวดเร็ว และสามารถเดินทางได้ตลอดทุกฤดูกาล ซึ่งเส้นทางคมนาคมและเส้นทางการค้าในพื้นที่ภาคตะวันออกเดิมไม่สามารถตอบสนองความต้องการนี้ได้ เช่น เส้นทางสัญจรทางบกนั้น ไม่สามารถใช้เดินทางได้ในช่วงฤดูฝน เพราะพื้นที่กลายสภาพเป็นโคลนเลน บางช่วงมีน้ำท่วม ขณะที่เส้นทางสัญจรทางน้ำไม่สามารถใช้เดินทางได้ในช่วงฤดูแล้ง เพราะน้ำในลำคลองแห้งขอดไม่สามารถสัญจรได้ การสร้างทางรถไฟสายตะวันออกจึงได้รับความสนใจจากชาวต่างประเทศรวมถึงนายทุนภายในประเทศ ในการขอสัมปทานจากรัฐบาลเพื่อสร้างทางรถไฟ

เส้นทางรถไฟสายตะวันออกได้รับความสนใจในการลงทุนก่อสร้างจากนายทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยเส้นทางที่มีการเสนอในการก่อสร้าง อาทิ เส้นทางกรุงเทพฯ – พระตะบอง, กรุงเทพฯ – อ่างศิลา, กรุงเทพฯ – บางพระ, กรุงเทพฯ – ปราจีนบุรี เป็นต้น ซึ่งเส้นทางรถไฟสายตะวันออกที่ได้รับการเสนอให้มีการดำเนินการก่อสร้างนั้น เส้นทางรถไฟสามารถจำแนกได้ 2 เส้นทางหลัก คือ เส้นทางรถไฟที่ผ่านพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกง กับเส้นทางเลียบชายทะเล โดยจุดประสงค์ของการก่อสร้างทางรถไฟเส้นทางลุ่มแม่น้ำบางปะกง มีจุดประสงค์เพื่อเชื่อมเส้นทางการค้ากับอินโดจีน ฝรั่งเศสที่อัญประเทศ หรือใช้ขนส่งแร่ทองคำจากเมืองทองคำในปราจีนบุรี ขณะที่เส้นทางสายเลียบชายทะเล มีจุดประสงค์ในการก่อสร้างเพื่อใช้เป็นเส้นทางในการลำเลียงสินค้าจากท่าเรือ รวมถึงเพื่อใช้ในการขนส่งไม้จากสัมปทานป่าไม้ของบริษัทศรีมหาราชา จำกัด

การดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออกถูกดำเนินการก่อสร้างโดยรัฐ เนื่องจากรัฐบาลเกรงกลัวการแทรกแซงจากชาวต่างประเทศในกรณีที่มอบสัมปทานให้กับเอกชน โดยการดำเนินการก่อสร้างนั้นในช่วงระยะเวลาแรกรัฐบาลจะก่อสร้างเส้นทางรถไฟจากกรุงเทพฯ มายังบางพระเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้า แต่ทั้งนี้รัฐบาลยังคงมีภาระในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือทำให้รัฐบาลไม่มีงบประมาณในการก่อสร้างมาจนสุดเส้นทางที่บางพระ ทำให้รัฐบาลสร้างทางรถไฟสายตะวันออกมาสิ้นสุดที่ฉะเชิงเทรา เนื่องจากรัฐบาลมองว่าฉะเชิงเทราเป็นชุมทางการค้าของพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกง เป็นแหล่งรวบรวมสินค้าทั้งจากดินแดนเขมรและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง รวมถึงสินค้าในภาคตะวันออกเอง ประกอบกับเส้นทางคมนาคมทางน้ำที่เชื่อมระหว่างพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงกับแม่น้ำเจ้าพระยาไม่สามารถตอบสนองความต้องการในการขนส่งสินค้าได้ การสร้างเส้นทางรถไฟสายตะวันออก กรุงเทพฯ – ฉะเชิงเทราจึงสามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้

การขนส่งสินค้าได้ ต่อมารัฐบาลได้ดำเนินการก่อสร้างส่วนต่อขยายจากฉะเชิงเทรา ไปยังอุทัยธานี เพราะรัฐบาลต้องการเปิดเส้นทางการค้าชายแดนเพื่อเชื่อมกับดินแดนเขมรของอินโดจีนฝรั่งเศส อีกทั้งภัยคุกคามจากลัทธิล่าอาณานิคมของตะวันตกในช่วงเวลานั้นลดความรุนแรงลง

จะเห็นได้ว่าการสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเป็นไปเพื่อสนองความต้องการทางด้านเศรษฐกิจ เรื่องความต้องการความสะดวกสบายในการขนส่งสินค้าที่สะดวกรวดเร็ว รวมถึงสามารถใช้เส้นทางขนส่งได้ตลอดทั้งปีไม่ว่าจะฤดูกาลใด ซึ่งจะเห็นได้ว่าจุดประสงค์ของการสร้างทางรถไฟสายตะวันออก มีความแตกต่างจากการสร้างทางรถไฟสายอื่น เนื่องจากจุดประสงค์หลักเป็นไปเพื่อความขนส่งสินค้า คือการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ ในขณะที่ทางรถไฟสายอื่นถูกสร้างขึ้นเพื่อจุดประสงค์ทางด้านการเมืองการปกครองเป็นหลัก คือ การกระชับอำนาจการปกครองหัวเมืองของรัฐบาล เช่น เส้นทางรถไฟสายเหนือ และเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นต้น

บทที่ 5

ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือกับการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองและเศรษฐกิจ : ช่วงก่อนแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ พ.ศ. 2504

การก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ตั้งแต่ช่วงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และสร้างขยายต่อเนื่องกันมาเรื่อยๆ ในเวลาต่อมา แม้ว่าเส้นทางรถไฟสายนี้จะ เป็นเพียงเส้นทางรถไฟสายสั้น ๆ แต่ได้ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญหลายประการในพื้นที่ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทั้งด้านการตั้งถิ่นฐาน การขยายพื้นที่การเพาะปลูก การขนส่งสินค้า รวมถึงการค้า ระหว่างหัวเมืองให้เกิดการขยายตัวมากขึ้น ทำให้เส้นทางรถไฟสายนี้มีความสำคัญอย่างมากใน การศึกษาความเปลี่ยนแปลงของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทั้งทางด้านการเมือง เศรษฐกิจ และสังคม ซึ่ง การศึกษาถึงผลกระทบและการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภายหลังจากการก่อสร้าง เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ จำเป็นจะต้องศึกษาถึงความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในหลาย ๆ ด้าน รวมถึงศึกษาบริบทและปัจจัยแวดล้อมต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่อง อันมีผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ภาค ตะวันออก

การศึกษาในบทนี้ จะเป็นการนำเสนอในส่วนของผลกระทบและความเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือภายหลังจากการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ จนถึงช่วงก่อนการประกาศใช้ แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ พ.ศ. 2504 การศึกษาในบทนี้จะแบ่งการศึกษออกเป็นสองส่วน ตาม การกำหนดช่วงระยะเวลาเป็นสำคัญ โดยแบ่งการศึกษาเป็นการเปลี่ยนแปลงของภาคตะวันออกเฉียง เหนือภายหลังจากการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือแล้วเสร็จจนถึงการปฏิวัติสยามในปี พ.ศ. 2475 กับ บทบาทของการรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ หลังการปฏิวัติ พ.ศ. 2475 ถึงก่อนการประกาศใช้แผนพัฒนา เศรษฐกิจแห่งชาติ พ.ศ. 2504

5.1 การเปลี่ยนแปลงหลังการสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

การสถาปนากิจการรถไฟขึ้นในประเทศไทยช่วงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า-เจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) ส่งผลให้เกิดความเปลี่ยนแปลงอย่างมากขึ้นภายในประเทศ ทั้งทางด้านการ

คมนาคมขนส่งที่รวดเร็ว เกิดการขยายพื้นที่ในการเพาะปลูกรวมถึงการขยายตัวของชุมชนเมือง และเกิดการก่อตั้งชุมชนขึ้นใหม่ตามแนวเส้นทางรถไฟ การเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ลักษณะนี้ได้เกิดขึ้นกับพื้นที่ที่มีการสร้างเส้นทางรถไฟสายตะวันออกผ่าน เช่นเดียวการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่อื่น ๆ ที่มีการสร้างเส้นทางรถไฟผ่าน โดยทางรถไฟสายตะวันออกที่ดำเนินการก่อสร้างขึ้นในปี พ.ศ. 2445 ในระยะแรกดำเนินการก่อสร้างถึงบริเวณสถานีเมืองฉะเชิงเทราแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2450 และเปิดเดินรถอย่างเป็นทางการในปี พ.ศ. 2451¹ ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 6) ได้มีการสร้างทางรถไฟสายนี้ขยายต่อไปยังสถานีอรัญประเทศ จังหวัดปราจีนบุรี (จังหวัดสระแก้วในปัจจุบัน) โดยก่อสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2464² และเปิดเดินรถได้เมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2464³ แต่ต่อมามีความจำเป็นที่จะต้องทำการปรับขนาดรางรถไฟให้เป็นขนาดราง 1 เมตร จากเดิมที่ก่อสร้างเป็นขนาดราง 1.435 เมตร⁴ และสามารถเปิดเดินรถได้อีกครั้งในปี พ.ศ. 2467⁵ ทำให้โครงการเส้นทางรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ – อรัญประเทศ) ก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์ ส่งผลให้เส้นทางรถไฟสายนี้เป็นเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมกรุงเทพฯ กับจังหวัดต่าง ๆ ในภาคตะวันออก รวมถึงดินแดนเขมรในอินโดจีนของฝรั่งเศสที่บริเวณตำบลคลองลึก อำเภออรัญประเทศ ส่งผลให้เกิดการขยายตัวทั้งทางการค้า การคมนาคม การตั้งถิ่นฐาน รวมถึงความสะดวกรวดเร็วในการติดต่อสื่อสารทั้งการขนส่งไปรษณีย์ และเอกสารราชการของรัฐบาลในพื้นที่

5.1.1 การเปลี่ยนแปลงทางการคมนาคมในพื้นที่

การเดินทางและการคมนาคมภายในพื้นที่ภาคตะวันออกแต่เดิมเป็นไปด้วยความยากลำบาก การเดินทางสัญจรสามารถจำแนกได้ 2 ลักษณะ คือการเดินทางสัญจรทางบกที่นิยมเดินเท้าและใช้

¹ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2450). ร.5, ยธ. 5.4/7, รถไฟบางปะกง หรือที่เรียกว่าสายตะวันออก รายงานวันเปิดรถไฟสายตะวันออก ลงวันที่ 24 มกราคม ร.ศ. 126.

² สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2464). ร.6, คค. 5.1/2, เรื่องสร้างทางรถไฟสายตะวันออกถึงอรัญประเทศ, (14 สิงหาคม พ.ศ. 2462 – 3 มกราคม พ.ศ.2464).

³ อังคณา แสงสว่าง. (2550). บทบาททางเศรษฐกิจของชาวจีนในฉะเชิงเทรา ระหว่าง พ.ศ. 2398 – 2475. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 42.

⁴ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ (2467). ร.6, คค. 5.1/6, เปิดการเดินรถไฟสายอรัญประเทศต่อจากฉะเชิงเทรา. (28 พฤศจิกายน – 5 ธันวาคม พ.ศ. 2467).

⁵ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2467). ร.6, คค. 5.1/6, เปิดการเดินรถไฟสายอรัญประเทศต่อจากฉะเชิงเทรา. (28 พฤศจิกายน – 5 ธันวาคม พ.ศ. 2467).

สัตว์เป็นพาหนะโดยใช้ทางเกวียนในการเดินทางสัญจร และการเดินทางสัญจรทางน้ำ ที่เดินทางสัญจรโดยอาศัยเรือล่องตามแม่น้ำลำคลองสายต่าง ๆ ซึ่งการเดินทางทั้ง 2 ลักษณะนั้นล้วนแล้วแต่มีข้อจำกัดบางประการในการเดินทาง อาทิ การเดินทางสัญจรทางบกนั้นจะมีความสะดวกต้องเดินทางในฤดูร้อนเท่านั้น เพราะถ้าเป็นฤดูฝนจะทำให้เกวียนนั้นติดหล่ม ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการเดินทางอย่างมาก ดังปรากฏในหนังสือเทศาภิบาล ความว่า

“...มณฑลชายแดน มีเพียงมณฑลบูรพาเท่านั้นที่เป็นทางราบตลอดระยะทางราว 400 กิโลเมตร แต่ก็สะดวกเฉพาะฤดูแล้ง ส่วนฤดูน้ำตามทางจะมีห้วยธาร น้ำท่วมเป็นตอน ๆ เป็นหล่มเป็นโคลน เกวียนจมติดและมีไข้มาลาเลียชุกชุมมาก...อนึ่งทางจากศรีโสภณไปทางพระตะบองอีกหลายสิบกิโลเมตร น้ำท่วมทุ่งอันกว้างใหญ่สุดตาตงทะเล ต้องใช้เรือชะล่าของชาวบ้านไม่กล้า...”⁶

ในส่วนของการเดินทางสัญจรทางน้ำนั้น แน่นนอนว่าข้อจำกัดสำคัญของการเดินทางในลักษณะนี้คือ การเดินทางสัญจรจะถูกจำกัดด้วยลักษณะทางภูมิศาสตร์ กล่าวคือ การเดินทางจะต้องเดินทางตามแนวลำน้ำเท่านั้น แม้ว่าจะมีความพยายามในการแก้ไขปัญหาการเดินทางสัญจรทางน้ำที่ต้องเดินทางอ้อม โดยการขุดคลองเชื่อมระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำบางปะกงขึ้นหลากหลายคลอง อาทิ คลองแสนแสบ คลองประเวศบุรีรมย์ เป็นต้น แต่เนื่องจากการเดินทางสัญจรทางน้ำนั้นแต่เดิมเป็นการสัญจรหลักของคนในสังคม ทำให้เส้นทางการสัญจรผ่านคลองขุดรวมถึงลำคลองธรรมชาติประสบกับปัญหาการจราจรคับคั่ง ไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้เดินทางสัญจร อีกทั้งการสัญจรทางน้ำก็ไม่สามารถใช้สัญจรได้ตลอดทั้งปี เนื่องจากการเดินทางสัญจรทางน้ำผ่านแม่น้ำ ลำคลองนั้นปริมาณน้ำในลำคลองมีความสำคัญอย่างมาก ถ้าน้ำในลำคลองมีน้อยหรืออยู่ในช่วงฤดูแล้งลำคลองมีสภาพเป็นโคลนเลน ไม่สะดวกต่อการเดินทาง⁷ ซึ่งลำคลองที่ขุดเชื่อมระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับ

⁶ สมเด็จพระบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพและพระยาราชเสนา, *เทศาภิบาล*, หน้า 47. อ้างถึงใน สุพัฒน์ศรีวรสาย์ณห์. (2520). *ปัญหาชลประทานระหว่างปี พ.ศ.2435 – 2449 (ค.ศ.1892 – 1907)*. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 147.

⁷ พิมพ์อุมา โตสินธพ. (2548). *คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 – 2500*. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 125.

แม่น้ำบางปะกงก็ประสบกับปัญหาน้ำในคลองแห้งขอด จนเกิดภาวะลำคลองเป็นโคลนเลน เช่นเดียวกัน

การก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออกในช่วงระยะแรกก็เพื่อใช้รองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองฉะเชิงเทราเท่านั้น เพราะในขณะนั้นเมืองฉะเชิงเทรามีสถานะเป็นศูนย์กลางทางการค้า จากการที่เมืองฉะเชิงเทรามีการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจทั้งการขยายพื้นที่เพาะปลูกข้าว การตั้งโรงงานน้ำตาลทรายและการเป็นชุมทางการขนส่งสินค้าระหว่างเมืองต่าง ๆ ภายในมณฑลปราจีนบุรีกับกรุงเทพฯ มาตั้งแต่ครั้งสมัยรัชกาลที่ 3 ต่อมาในปี พ.ศ. 2445⁸ เมืองฉะเชิงเทรายังมีสถานะเป็นศูนย์กลางทางการปกครองของมณฑลปราจีนบุรีด้วย เนื่องจากได้มีการย้ายที่ทำการมณฑลปราจีนบุรีจากเมืองปราจีนบุรีมาตั้งที่เมืองฉะเชิงเทรา

เส้นทางรถไฟสายตะวันออกระหว่างกรุงเทพฯ ถึงเมืองฉะเชิงเทรา จึงเป็นเส้นทางคมนาคมและการสัญจรทางเลือกใหม่ของคนในพื้นที่ เนื่องจากการคมนาคมในรูปแบบเดิมทั้งการเดินทางสัญจรทางเรือ และการเดินทางสัญจรทางบกนั้นค่อนข้างมีความลำบากและใช้เวลาในการเดินทางนาน ขณะที่การเดินทางโดยรถไฟนั้นใช้ระยะเวลาที่รวดเร็วกว่า เช่นการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังเมืองปราจีนบุรี แต่เดิมต้องใช้เวลา 3 วัน แต่เมื่อมีทางรถไฟแล้วใช้เวลาเพียง 1 วัน กล่าวคือเดินทางโดยทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงฉะเชิงเทราใช้เวลา 2 ชั่วโมง และลงเรือกลไฟไปถึงเมืองปราจีนบุรีในตอนบ่ายวันนั้น⁹ ดังรายงานการเปิดทางรถไฟสายกรุงเทพฯ – ฉะเชิงเทราที่ได้รับอนุญาตการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังเมืองปราจีนบุรีไว้ว่า

⁸ ภารดี มหาขันธ์. (2555). การตั้งถิ่นฐานและพัฒนาการของภาคตะวันออกยุคปรับปรุงประเทศตามแบบสมัยใหม่จนถึงปัจจุบัน. ชลบุรี : สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.. หน้า 175 .

⁹ สุดใจ พงศ์กล้า. (2528). มณฑลปราจีนบุรีสมัยเริ่มแรกถึงสมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมขุนมรุพงศ์ศิริพัฒน์(พ.ศ. 2436 – 2458). วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 335 - 336.

“การเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังเมืองฉะเชิงเทราแต่เดิมหากใช้เส้นทางการสัญจรทางน้ำต้องใช้เวลาในการเดินทางถึง 2 วัน ในขณะที่การเดินทางโดยรถไฟนั้นสามารถย่นระยะเวลาในการเดินทางเหลือเพียง 2 ชั่วโมงเท่านั้น เมื่อต่อไปเมืองปราจีนบุรีต้องใช้เวลาเพิ่มอีก 1 วันจากการเดินทางโดยทางเรือ หากเดินทางต่อจากเมืองฉะเชิงเทราเข้ามายังเมืองปราจีนบุรีจะเสียเวลารวมเพียง 1 วันเท่านั้น”¹⁰

ดังนั้นในระยะแรกเส้นทางรถไฟสายตะวันออกจึงเป็นเส้นทางสำหรับการเดินทางสัญจรและการขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองฉะเชิงเทรา เพื่อบรรเทาการเดินทางสัญจรและการขนส่งสินค้าผ่านรูปแบบเดิมคือการขนส่งทางน้ำโดยอาศัยเรือ ผ่านคลองเชื่อมระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกงที่มีข้อจำกัดต่าง ๆ ที่ทำให้การเดินทางไม่สะดวก ทั้งยังประสบกับปัญหาการจราจรภายในลำคลองมีสภาพแออัด นอกจากเส้นทางรถไฟสายนี้จะรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าจากเมืองฉะเชิงเทราแล้วยังเป็นการกระตุ้นความเจริญทางเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคตะวันออกในส่วนอื่นด้วย เพราะเมืองฉะเชิงเทรานั้นมีสถานะเป็นเมืองศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจและการคมนาคมในพื้นที่ภาคตะวันออกในขณะนั้น สินค้าในพื้นที่ภาคตะวันออกจึงต้องถูกขนส่งมายังเมืองฉะเชิงเทรา ก่อนที่จะถูกส่งต่อไปยังพื้นที่อื่นไม่ว่าจะเป็นกรุงเทพฯ หรือเมืองท่าต่าง ๆ รวมถึงเมืองทางด้านตอนในของแผ่นดิน ดังจะเห็นได้ว่ามีเส้นทางการคมนาคมและการสัญจรจากเมืองต่าง ๆ เชื่อมต่อมายังเมืองฉะเชิงเทรา

การพัฒนาการขนส่งสินค้าผ่านระบบรางรถไฟในระยะแรกนี้ แม้ว่าจะมีการสร้างทางรถไฟและสถานีรถไฟที่เมืองฉะเชิงเทรา แต่ยังคงมีความจำเป็นที่จะต้องการสร้างเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟกับเส้นทางการคมนาคมและเส้นทางการค้าหรือชุมชนการค้าริมน้ำ โดยรัฐมุ่งหวังประโยชน์ในการลำเลียงสินค้าจากชุมชนให้มาใช้ทางรถไฟ แต่ทั้งนี้รัฐก็ได้จัดสรรเงินทุนลงมาพัฒนาแต่มอบหมายให้กระทรวงมหาดไทยดูแล ซึ่งกระทรวงมหาดไทยก็มอบหมายให้เทศบาลเป็นผู้ดำเนินการโดยให้ข้าราชการและราษฎรช่วยกันลงแรงและลงเงินช่วยกันในเส้นทางที่มีความสำคัญ ๆ

¹⁰ ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 24 ตอนที่ 1181. (2 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 126). หน้า 8 -9 .

หรืออาจจะเกณฑ์แรงงานนักโทษมาใช้เป็นครั้งคราว¹¹ โดยเส้นทางเชื่อมระหว่างชุมชนการค้ากับสถานีรถไฟเมืองฉะเชิงเทรา ที่มีการก่อสร้างในช่วงเวลานั้น พระเจ้าบรมวงศ์เธอฯ กรมขุนมรุพงศ์ศิริพัฒน์ ได้เสนอโครงการสร้างถนนจากหน้าว่าการเมืองมาถึงสถานีรถไฟเมืองฉะเชิงเทรา¹² และพระวิเศษฤๅชัย (ช้าง) เจ้าเมืองฉะเชิงเทรา ได้เสนอสร้างถนนจากเมืองฉะเชิงเทรมาถึงวัดโสธร¹³ ซึ่งเส้นทางทั้งสองนี้ได้ตัดผ่านชุมชนการค้าริมฝั่งแม่น้ำบางปะกงและเชื่อมเมืองฉะเชิงเทราเข้ากับสถานีรถไฟเมืองฉะเชิงเทรา ซึ่งเส้นทางถนนดังกล่าวเป็นประโยชน์สำคัญโดยตรงต่อกิจการรถไฟในเมืองฉะเชิงเทรา กล่าวคือ เส้นทางนี้ช่วยเอื้อประโยชน์ทำให้การเดินทางจากชุมชนเมืองสู่สถานีรถไฟเมืองฉะเชิงเทราสะดวกสบายมากขึ้น ทำให้การบรรทุกสินค้าทางรถไฟเพื่อนำไปขายยังพื้นที่ต่าง ๆ ขยายตัวมากขึ้น

แม้ว่าการคมนาคมทางบกทั้งทางรถไฟและถนนจะเริ่มมีความสำคัญขึ้นในสังคม แต่ประชาชนส่วนใหญ่ก็ยังนิยมใช้เส้นทางคมนาคมทางน้ำตามเดิม การคมนาคมทางบกในช่วงก่อนปี พ.ศ. 2500 เป็นเพียงเส้นทางรองรับการขนส่งสินค้าให้กับเมืองที่ห่างไกลเท่านั้น ส่วนชุมชนที่ตั้งอยู่ริมคลองยังคงมีวิถีชีวิตผูกพันกับแม่น้ำลำคลอง การค้าผ่านลำคลองมิได้ลดน้อยลงกลับทวีความสำคัญมากขึ้น โดยเฉพาะชุมชนที่เป็นจุดเชื่อมต่อของการคมนาคมทางน้ำกับสถานีรถไฟ และชุมชนที่เป็นศูนย์กลางของคลองสายต่าง ๆ ยิ่งขยายตัวเป็นชุมชนที่ใหญ่ขึ้น

ส่วนเส้นทางรถไฟส่วนต่อขยายจากเมืองฉะเชิงเทราไปยังเมืองอรัญประเทศนั้น เช่นเดียวกับการสร้างทางรถไฟสายตะวันออกในช่วงระยะแรก (กรุงเทพฯ – ฉะเชิงเทรา) กล่าวคือ เส้นทางส่วนต่อขยายฉะเชิงเทรา – อรัญประเทศนี้ถูกสร้างขึ้นมาเพื่อเป็นทางเลือกสำหรับการเดินทางสัญจรใน

¹¹ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2445). ร.5, ยธ. 1/25 สำเนารายงานการประชุมเทศาภิบาล ร.ศ.121 เรื่องจัดการโยธาหัวเมือง.

¹² พิมพ์มา โตสินธพ. (2548). คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 – 2500. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 155.

¹³ จารึกแผ่นเงินให้เจดีย์ของวัดพศอินทราราม ของพระวิเศษฤๅชัย (ช้าง) เจ้าเมืองฉะเชิงเทรากับพระเกรียงไกรกระบวนยุทธ (เสือ) ปลัดเมืองฉะเชิงเทรา ระบุถึงการสร้างถนนมรุพงษ์ไว้ว่า “...ข้าพระวิเศษฤๅชัยสร้างพระอุโบสถที่วัดโสธรพุนดินเป็นถนนตั้งแต่เมืองฉะเชิงเทรา 26 เส้น ถึงอุโบสถวัดโสธร...”.อ้างถึงใน พิมพ์มา โตสินธพ. (2548). คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 – 2500. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 155.

รูปแบบใหม่ที่มีความสะดวกและรวดเร็วมากกว่าการเดินทางสัญจรในรูปแบบเดิม เนื่องจากการเดินทางจากอรัญประเทศ หรือจากเมืองกบินทร์บุรี และปราจีนบุรี มายังฉะเชิงเทรานั้นเป็นไปด้วยความยากลำบาก อาทิ เส้นทางการเดินทางสัญจรทางบกส่วนใหญ่เป็นหลุมเป็นบ่อ ฤดูฝนมีน้ำขังเป็นโคลนบางช่วงลาดชัน ทำให้การคมนาคมทางบกใช้ได้เฉพาะพื้นที่ดอน และช่วงฤดูแล้งก็มีปัญหาฝุ่นสร้างความเสียหายให้สินค้าและความลำบากแก่ผู้เดินทาง ดังที่มานพ ถนอมศรี ให้ความเห็นว่าการเดินทางด้วยเกวียนในพื้นที่ภาคตะวันออกเป็นการเดินทางที่ลำบากทรมานมาก เกวียนอาจพลิกคว่ำเมื่อต้องเคลื่อนไปในทางที่ขรุขระ อีกทั้งเกวียนในภาคตะวันออกจะมีลักษณะของล้อที่ใหญ่กว่าเกวียนของภูมิภาคอื่น เพื่อที่จะได้ไม่ตกหลุมที่มีทั่วไป เพราะพื้นที่มีความแตกต่างทั้งพื้นที่ลาดชันทางตอนบนพื้นที่ลุ่มทางตอนกลางและล่างของกลุ่มแม่น้ำบางปะกง¹⁴

ภายหลังการสร้างทางรถไฟส่วนต่อขยายจากเมืองฉะเชิงเทรามาถึงเมืองกบินทร์บุรี และอรัญประเทศตามลำดับนั้น ทำให้การเดินทางจากกรุงเทพฯ สู่อรัญประเทศใช้เวลาลดลง จากเดิมที่ใช้ระยะเวลารวมกว่า 10 วัน และต้องใช้การเดินทางหลากหลายรูปแบบ ทั้งการเดินทางด้วยเส้นทางบก, เรือแจว และเรือกลไฟ เปลี่ยนมาเป็นใช้เวลาเพียง 8 วัน ในช่วงก่อนปี พ.ศ.2469¹⁵ ซึ่งเป็นปีก่อนการเปิดเส้นทางฉะเชิงเทรา - กบินทร์บุรี - อรัญประเทศ และลดลงเหลือเพียง 1 วัน ภายหลังการเปิดใช้เส้นทางดังกล่าว¹⁶

5.1.2 การเปลี่ยนแปลงทางด้านการเมือง

การสร้างทางรถไฟรวมถึงการปรับปรุงการคมนาคมทางบกให้มีความสะดวก รวดเร็ว และสามารถใช้เดินทางได้ตลอดทุกฤดูกาล เป็นความจำเป็นจากสภาวะการณ์ทางการเมืองและการต่างประเทศในสมัยรัชกาลที่ 5 เพราะในช่วงตอนต้นของรัชกาลที่ 5 รัฐบาลสยามยังไม่สามารถควบคุม

¹⁴ มานพ ถนอมศรี. (2542). *คนไทยสมัยก่อน*. กรุงเทพฯ : ดันอ้อ. หน้า 109.

¹⁵ Kakizaki Ichiro. (2005). *Laying the Traks : the Thai Economy and Its Railways, 1885 – 1935*. (Kyoto : Kyoto University Press). หน้า 156 – 157. อ้างถึงใน ภิญาพันธุ์ พจนะลาวัลย์. (2563). *ประวัติศาสตร์แห่งการเดินทางและภูมิศาสตร์การเมืองในรอบศตวรรษ : ว่าด้วยการท่องเที่ยวในฐานะมรดกแห่งการสร้างชาติของประเทศไทย จากรัฐจารีต สงครามเวียดนาม สู่เศรษฐกิจ 2549*. กรุงเทพฯ : สมมติ.

¹⁶ Kakizaki Ichiro. (2005). *Laying the Traks : the Thai Economy and Its Railways, 1885 – 1935*. (Kyoto : Kyoto University Press). หน้า 156 – 157. อ้างถึงใน ภิญาพันธุ์ พจนะลาวัลย์. (2563). *ประวัติศาสตร์แห่งการเดินทางและภูมิศาสตร์การเมืองในรอบศตวรรษ : ว่าด้วยการท่องเที่ยวในฐานะมรดกแห่งการสร้างชาติของประเทศไทย จากรัฐจารีต สงครามเวียดนาม สู่เศรษฐกิจ 2549*. กรุงเทพฯ : สมมติ.

อำนาจทางการปกครองในส่วนหัวเมืองที่อยู่ห่างไกลได้เต็มที่ และในพื้นที่ภาคตะวันออกของประเทศ ยังประสบปัญหาภัยคุกคามจากการล่าอาณานิคมโดยจักรวรรดิฝรั่งเศส ดังนั้นการที่รัฐบาลสยามสร้าง ทางรถไฟสายตะวันออก ซึ่งเป็นการคมนาคมที่สะดวก รวดเร็ว และสามารถเดินทางได้ตลอดทุก ฤดูกาล ทำให้รัฐบาลสามารถกระชับอำนาจในการปกครองส่วนหัวเมือง และยังเป็นผลให้ชาวบ้านใน หัวเมืองส่วนภูมิภาคและตามแนวชายแดนสามารถเดินทางได้อย่างสะดวก และยังเอื้อให้ชาวบ้านกลุ่ม นั้นเกิดความรู้สึกผูกพันกับรัฐบาลส่วนกลาง และเข้าใจว่าตนเองและท้องถิ่นของตนนั้นเป็นส่วนหนึ่ง ของรัฐสยาม

ความสะดวกในการคมนาคมทางบกโดยเฉพาะทางรถไฟ เป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่ง ที่อำนวยความสะดวกในการกระชับอำนาจการปกครองหัวเมืองต่าง ๆ เพราะกระทรวงมหาดไทย สามารถจัดส่งข้าราชการจากส่วนกลางเข้าไปปกครองหัวเมืองได้สะดวกรวดเร็วขึ้น ขณะเดียวกัน รัฐบาลสยามยังสามารถจัดส่งหนังสือราชการและคำสั่งต่าง ๆ เพื่อให้ข้าราชการส่วนภูมิภาคปฏิบัติ ตามได้อย่างรวดเร็วขึ้นกว่าเดิมที่ต้องส่งเอกสารและคำสั่งต่าง ๆ โดยอาศัยทางเกวียน และสิ่งที่สำคัญ ที่สุดคือ กระทรวงมหาดไทยสามารถติดตามผลการปฏิบัติงานของข้าราชการในส่วนภูมิภาคได้มาก ยิ่งขึ้น เพราะแต่เดิมนั้นการเดินทางจากกรุงเทพฯ มายังหัวเมืองตะวันออกนั้นเต็มไปด้วยความ ยากลำบากและใช้เวลาในการเดินทางนานเกินไปเมื่อเทียบกับระยะทาง ซ้ำยังต้องคอยดูฤดูกาลที่ เหมาะสมสำหรับการเดินทาง ดังนั้นโอกาสที่รัฐบาลจะส่งข้าหลวงออกไปตรวจราชการจึงเป็นเรื่องยาก มาก แต่เมื่อรัฐบาลสร้างทางรถไฟและปรับปรุงทางเกวียนให้สามารถเดินทางสัญจรได้ตลอดทุก ฤดูกาลแล้วเป็นผลให้กรมพระยาดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย สามารถออกเดินทาง ไปตรวจราชการหรือจัดส่งข้าหลวงตรวจการเดินทางไปตรวจปฏิบัติงานของข้าราชการส่วนภูมิภาค อีกทั้งยังสามารถตรวจตราสภาพความเป็นอยู่ การประกอบอาชีพของประชาชนในส่วนภูมิภาคได้มาก ยิ่งขึ้น ถึงแม้ว่าการเดินทางตรวจราชการในพื้นที่ภาคตะวันออกนี้จะต้องขึ้นรถไฟ ลงเรือ และเดินทาง โดยทางเกวียนก็ตาม แต่ก็ยังมีความสะดวกรวดเร็วกว่าการเดินทางในรูปแบบเดิม นอกจากนี้ความ สะดวกสบายในการคมนาคมทางบกของประเทศสยามในขณะนั้น หลังจากมีการปฏิรูปและการ ปรับปรุงระบบการคมนาคมของรัฐสยาม ยังเอื้อให้กระทรวงมหาดไทยสามารถจัดให้มีการประชุม

เทศบาลประจำทุกปี เพื่อให้ข้าหลวงเทศาภิบาลมณฑลสามารถรับนโยบายของรัฐบาล รายงานผลการปฏิบัติราชการในส่วนภูมิภาค และมีโอกาสแลกเปลี่ยนความคิดเห็นซึ่งกันและกัน¹⁷

การสร้างทางรถไฟสายตะวันออกจากกรุงเทพฯ มายังเมืองฉะเชิงเทรา จึงถือเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีความสำคัญต่อการย้ายที่ว่าการมณฑลปราจีนบุรี จากเมืองปราจีนบุรีมายังเมืองฉะเชิงเทราในปี พ.ศ. 2455¹⁸ เนื่องจากเมืองฉะเชิงเทรามีสถานะเป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจของมณฑลปราจีนบุรี เป็นชุมทางการขนส่งสินค้าระหว่างเมืองต่าง ๆ ภายในมณฑลปราจีนบุรีกับกรุงเทพฯ ทั้งยังเดินทางสะดวกมากกว่าเมืองปราจีนบุรี ประกอบกับปัญหาเรื่องภัยคุกคามจากลัทธิธำมัญญาคมนจากฝรั่งเศสทางด้านตะวันออกได้ลดความรุนแรงลง ทำให้เมืองปราจีนบุรีซึ่งเป็นเมืองหน้าด่านสำคัญและมีสถานะเป็นเมืองศูนย์กลางทางการปกครองของมณฑลปราจีนบุรีตั้งแต่มีการก่อตั้งมณฑลปราจีนบุรีในปี พ.ศ. 2436¹⁹ ถูกลดความสำคัญลง ทำให้เกิดการย้ายศูนย์กลางของมณฑลปราจีนบุรีมายังเมืองฉะเชิงเทราที่สามารถเดินทางติดต่อสื่อสารกับกรุงเทพฯ ได้อย่างสะดวกมากกว่าเมืองปราจีนบุรี และยังเป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจและการคมนาคมของมณฑลปราจีนบุรี

5.1.3 การเปลี่ยนแปลงการตั้งถิ่นฐานและชุมชน

การก่อสร้างทางรถไฟเป็นการสร้างเส้นทางการเดินทางสัญจรใหม่คือ เส้นทางคมนาคมทางบก ซึ่งเดิมวิถีชีวิตของคนไทยนั้นจะนิยมสร้างบ้านและก่อตั้งชุมชนริมฝั่งน้ำลำคลอง เนื่องจากการเดินทางสัญจรแต่เดิมนั้นคนไทยมักจะนิยมเดินทางสัญจรทางน้ำเป็นหลัก การสร้างทางรถไฟจึงทำให้ประชากรเริ่มมาตั้งบ้านเรือนบนแผ่นดินมากขึ้น ที่ดินในบางพื้นที่มีราคาสูงขึ้น พื้นที่ป่าและที่รกร้างว่างเปล่าได้รับการหักล้างถางพงให้กลายเป็นที่นาและที่สวน นอกจากนี้ทางรถไฟยังทำให้ชาวบ้านมีความสัมพันธ์กับโลกภายนอกและได้เรียนรู้วิถีการผลิตและการบริโภคใหม่ ๆ ยังผลทำให้ความเจริญจากส่วนกลางเข้าไปในเขตหมู่บ้านชนบทมากขึ้น ดังจะเห็นได้จากรายงานของนายกิตติดินส์ ถึงกรม

¹⁷ เกื้อกูล ยืนยอนันต์. (2519). การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 226.

¹⁸ ภารดี มหาขันธ์. (2555). การตั้งถิ่นฐานและพัฒนาการของภาคตะวันออกยุคปรับปรุงประเทศตามแบบสมัยใหม่จนถึงปัจจุบัน. ชลบุรี : สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 175 .

¹⁹ ภารดี มหาขันธ์. (2555). การตั้งถิ่นฐานและพัฒนาการของภาคตะวันออกยุคปรับปรุงประเทศตามแบบสมัยใหม่จนถึงปัจจุบัน. ชลบุรี : สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 175 .

หลวงนเรศวรฤทธิ์ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ เมื่อคราวตรวจราชการที่เมืองนครราชสีมาถึงเมือง
ปราจีนบุรี ลงวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ. 2450 ความว่า

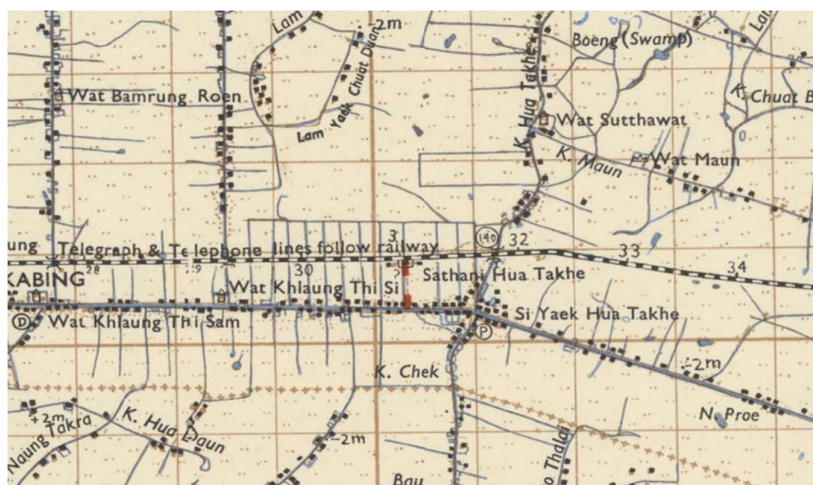
“ในกาลครั้งโน้น เมื่อได้ไปจากมณฑลกรุงเทพฯ ตำบลบ้าน
ตามรายทางมากตำบลเป็นบ้านเล็กน้อย แลไม่สู้จะมีราษฎรอาศัย
ตำบลคลองรังสิตก็ยังมีพวงว้างมีหมู่บ้านบ้างก็น้อยราย มีบ้านเป็น
หมู่ใหญ่เพียงแต่ตามลำคลองบางปะอินเท่านั้น ครั้นมาบัดนี้ราษฎร
ชอบไปตั้งบ้านเรือนอยู่ทำเรือกสวนไร่นา อาศัยเหตุที่มีทางรถไฟแล
บริษัทขุดคลองขึ้น เป็นต้น แลก็ได้รุดเกล้ามีความเจริญมากขึ้น ที่บ้าน
โพได้ตั้งบ้านแลตลาดใหม่ขึ้น ตั้งแต่กรุงเก่าถึงตำบลแก่งคอยพื้นที่
ทำเลเปลี่ยนแปลงเป็นอันมาก มีไร่นา ต่อออกไปตลอดถึงเชิงเขา มี
ตลาดตั้งขึ้นใหม่กับทั้งตำบลที่บันทึกตั้งขึ้นหลายตำบล...”²⁰

ถึงแม้ว่ารายงานดังกล่าวจะมีได้กล่าวถึงสภาพของการตั้งชุมชนหลังจากการสร้างทางรถไฟ
สายตะวันออก (กรุงเทพฯ – อรัญประเทศ) ซึ่งเป็นพื้นที่ในการศึกษาแต่ก็สามารถใช้ในการ
เปรียบเทียบและอธิบายถึงลักษณะของการตั้งถิ่นฐานและชุมชนของชาวบ้านภายหลังจากมีการสร้าง
ทางรถไฟได้ เนื่องจากรายงานดังกล่าวนี้แสดงให้เห็นว่า ทางรถไฟได้ช่วยขยายพื้นที่ทำการเพาะปลูก
ออกไป จากพื้นที่ที่เคยเป็นพวงว้าง ป่าละเมาะต่าง ๆ เมื่อมีรถไฟผ่าน เกษตรกรและชาวบ้านสามารถ
นำผลผลิตของตนออกสู่ตลาดได้ ก็ย่อมมีชาวบ้านเข้าไปตั้งบ้านเรือนและหักร้างถางพงเพื่อทำ
การเกษตรซึ่งเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญของรัฐสยามในขณะนั้น นอกจากนี้บริเวณสถานีรถไฟมักเกิด
เป็นตลาดการค้า มีบ้านเรือนปลูกติด ๆ กันหลาย ๆ หลังในลักษณะตึกแถว เพื่อซื้อขายสินค้าจาก
เมืองอื่น ๆ ลักษณะตลาดเช่นนี้ได้เจริญขึ้นมากมายตามชุมชนรายทางสถานีรถไฟ อาทิ ตลาดหัวตะเข้
ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี กบินทร์บุรี เป็นต้น

ทางรถไฟสายตะวันออก(กรุงเทพฯ – ฉะเชิงเทรา) ถูกก่อสร้างขึ้นมาเพื่อระบายการขนส่ง
สินค้าและการเดินทางสัญจรทางน้ำผ่านคลองเชื่อมต่าง ๆ แนวเส้นทางรถไฟที่ถูกก่อสร้างจึงถูกสร้าง

²⁰ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2450). ร.5, ยธ. 9/106, สำเนาคำแปล นายกิตติณัฐกุล กรมหลวงนเรศวรฤทธิ์ ลงวันที่
16 มีนาคม ร.ศ. 126. อ้างถึงใน เกื้อกุล ยินยอนันต์. (2519). การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระ
จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 232.

ขนานกับแนวคลองซึ่งเป็นเส้นทางการเดินทางสัญจรเดิม รวมถึงการเลือกสถานที่ตั้งของสถานีรถไฟที่ก่อสร้างขึ้นบริเวณจุดตัดของคลองต่าง ๆ ซึ่งบริเวณพื้นที่เหล่านั้นเป็นที่ตั้งของชุมชนดั้งเดิมที่มีการตั้งบ้านเรือนมาแต่ครั้งการขุดคลองเชื่อม ดังนั้นการก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออกช่วงกรุงเทพฯ – ฉะเชิงเทราจึงมิได้ทำให้เกิดชุมชนการค้ารวมถึงการตั้งหมู่บ้านแห่งใหม่มากนัก เพราะชาวบ้านยังคงนิยมสัญจรทางน้ำเป็นหลักเช่นเดิม เพราะการขนส่งสินค้าโดยอาศัยทางรถไฟจะต้องมีการส่งต่อหลายทอดกว่าจะถึงตลาดการค้า²¹ แต่ทั้งนี้ชุมชนการค้าริมน้ำเหล่านั้นก็ได้มีการปรับปรุงการคมนาคมทางบกคือทางเกวียนเพื่อเชื่อมสถานีรถไฟกับชุมชนของตนเช่นกัน เพื่ออาศัยการขนส่งสินค้าระยะทางไกลจากเมืองอื่น ๆ ที่เดินทางโดยเรือลำบาก ดังปรากฏในสถานีต่าง ๆ เช่น



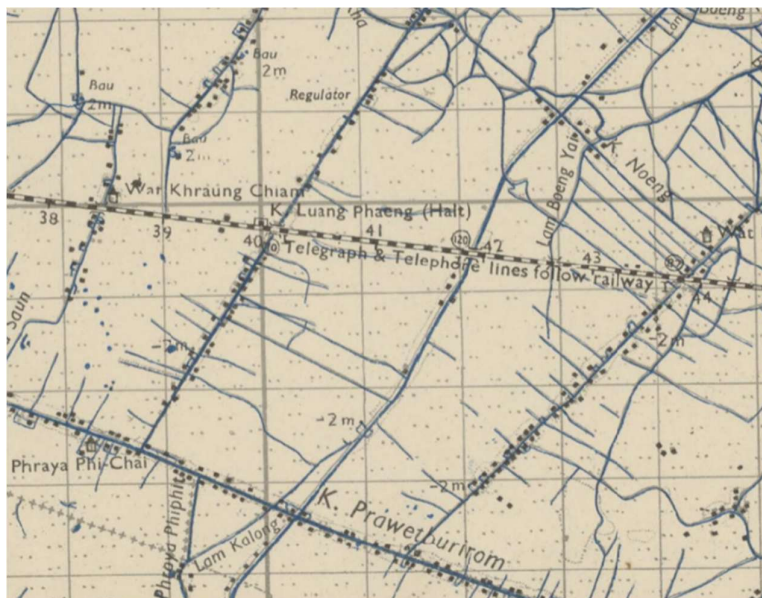
ภาพที่ 34 สถานีหัวตะเข้

ที่มา Great Britain. Army. Indian Field Survey Company. (1945). B.Si RaCha, D47Q – Sheet 812. Siam 1 inch to 1 mile. HIND611/ GSGS4671/ L702. 1: 63,360. เข้าถึงได้จาก Siam 1 inch to 1 mile [cartographic material] (nla.gov.au)

สถานีหัวตะเข้ สร้างอยู่บริเวณจุดตัดของคลองประเวศบุรีรมย์กับคลองหัวตะเข้ บริเวณนี้เป็นที่ตั้งของชุมชนหัวตะเข้ เป็นย่านที่อยู่อาศัยของชาวมุสลิม และชาวจีน เป็นพื้นที่พักเรือสินค้านานา

²¹ พิมพ์อุมา โตสินธพ. (2548). คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 – 2500. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 172.

ชนิดที่เดินทางค้าขายระหว่างกรุงเทพฯ – ฉะเชิงเทรา ทำให้มีตลาดการค้าขนาดใหญ่ ภายหลังการก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออก และสถานีหัวตะเข้ ในปี พ.ศ.2448 ชุมชนหัวตะเข้ได้ขยายตัวเพิ่มมากขึ้น เพราะชุมชนนี้อยู่ใกล้สถานีรถไฟเป็นอย่างมาก การเดินทางภายในชุมชนผู้คนยังคงนิยมเดินทางทางน้ำ และมาต่อรถไฟที่สถานีนี้เพื่อเดินทางเข้ากรุงเทพฯ หรือไปยังฉะเชิงเทรา



ภาพที่ 35 สถานีคลองหลวงแพ่ง

ที่มา Great Britain. Army. Indian Field Survey Company. (1945). B.Si RaCha, D47Q – Sheet 812. Siam 1 inch to 1 mile. HIND611/ GSGS4671/ L702. 1: 63,360. เข้าถึงได้จาก Siam 1 inch to 1 mile [cartographic material] (nla.gov.au)

สถานีคลองหลวงแพ่ง ตั้งอยู่ย่านตลาดปากคลองหลวงแพ่ง บริเวณคลองประเวศบุรีรมย์ติดกับคลองหลวงแพ่ง ซึ่งสถานีคลองหลวงแพ่งตั้งอยู่ห่างจากตลาดคลองหลวงแพ่งประมาณ 3 – 4 กิโลเมตร ตลาดคลองหลวงแพ่งเกิดขึ้นในช่วงเวลาเดียวกับตลาดหัวตะเข้ แม้ว่าจะระยะทางระหว่าง

ตลาดกับสถานีรถไฟจะอยู่ห่างกัน แต่ที่นี่มีท่าเรือเมล์ของนายเลิศ คอยบริการรับ - ส่ง ผู้คนจากตลาดไปยังสถานีรถไฟ หรือไปตลาดคลองสวนตลอดทั้งวัน²²

ทางรถไฟสายตะวันออกจากสถานีฉะเชิงเทรา ถึงสถานีอรัญประเทศนั้นได้ก่อให้เกิดการก่อตั้งหมู่บ้านและชุมชนในพื้นที่ที่เป็นที่รกร้างและพื้นที่ป่ามากขึ้น เนื่องจากพื้นที่เมืองปราจีนบุรีเป็นพื้นที่ดอน ประกอบกับระบบการชลประทานยังไม่ดีมากนัก ส่งผลให้พื้นที่ไม่เหมาะกับการเพาะปลูกข้าวมากนัก²³ และการขนส่งสินค้ายังคงเป็นไปด้วยความยากลำบากเนื่องจากต้องอาศัยทางเกวียนจากอรัญประเทศเพื่อนำผลผลิตมาลงเรือที่กบินทร์บุรีหรือปราจีนบุรีเพื่อนำไปขายที่เมืองฉะเชิงเทรา²⁴ ทำให้การสร้างทางรถไฟสายตะวันออกไปถึงอรัญประเทศเป็นการเปิดพื้นที่ให้ราษฎรได้เข้าไปตั้งบ้านและเปลี่ยนสภาพพื้นที่ให้เป็นพื้นที่ทางการเกษตร นอกจากนี้การที่ราษฎรส่วนใหญ่ที่เข้ามาจับจองพื้นที่ในแถบนี้ส่วนใหญ่เป็นราษฎรรายย่อย²⁵ ต่างจากการเปิดพื้นที่เพื่อทำการเกษตรในพื้นที่โครงการทุ่งรังสิตที่เจ้าของที่ดินส่วนใหญ่เป็นของนายทุนและพระบรมวงศานุวงศ์²⁶ ทำให้การตั้งถิ่นฐานของราษฎรในพื้นที่ปราจีนบุรีเป็นการตั้งถิ่นฐานถาวร

5.1.4 การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ

ทางรถไฟเป็นทางเลือกใหม่ในการขนส่งสินค้าและการเดินทางสัญจร ทั้งยังทำให้เกิดการขยายตัวของชุมชน การก่อตั้งบ้านเรือนของราษฎรและการบุกเบิกพื้นที่ที่เคยเป็นที่รกร้างว่างเปล่าให้เป็นพื้นที่เกษตรกรรม เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจจากปริมาณผลผลิตที่มีมากขึ้น อีกทั้งทาง

²² พิมพ์อุมา โตสินธพ. (2548). คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 - 2500. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 169.

²³ พิมพ์อุมา โตสินธพ. (2548). คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 - 2500. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 172.

²⁴ อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 65.

²⁵ พิมพ์อุมา โตสินธพ. (2548). คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 - 2500. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 158.

²⁶ สุนทรী อาสະไวย. (2521). การพัฒนาระบบการชลประทานในประเทศไทยตั้งแต่ พ.ศ. 2431 - 2493. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 126.

รถไฟยังผลให้เกิดการขนส่งสินค้าที่มีความสะดวกรวดเร็วกว่าการขนส่งในรูปแบบเดิม นำไปสู่รายได้ของชนบทที่มีมากขึ้นจากการค้าขายสินค้า ซึ่งจะแบ่งเนื้อหาการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจออกเป็น 2 หัวข้อ คือ การขยายตัวของพื้นที่เกษตรกรรม การขยายตัวทางด้านการค้า

1) การขยายตัวของพื้นที่เกษตรกรรม

การสร้างเส้นทางรถไฟนั้นถือเป็นการเปิดพื้นที่กว้างเปล่าและพื้นที่ป่าให้กลายมาเป็นพื้นที่เกษตรกรรม โดยเส้นทางรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ – อยุธยาประเทศ) ในการก่อสร้างระยะแรก (กรุงเทพฯ – ฉะเชิงเทรา) ช่วงปี พ.ศ. 2450 เส้นทางรถไฟสายนี้ถูกสร้างขึ้นมาเพื่อระบายความแออัดของการขนส่งสินค้าภายในคลองเชื่อมของแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกง ที่ประสบปัญหาการจราจรแออัดและข้อจำกัดในการเดินทางจากสภาพภูมิศาสตร์ จากการที่พื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงมีการขุดคลองเพื่อเปิดพื้นที่สำหรับทำการเพาะปลูกข้าวในช่วงปี พ.ศ. 2419 – 2433 ดังปรากฏในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 พื้นที่เพาะปลูกริมฝั่งคลองขุดสมัยรัชกาลที่ 5 ในเขตลุ่มแม่น้ำบางปะกง
(จังหวัดฉะเชิงเทรา และสมุทรปราการ)

ลำดับที่	ชื่อคลอง	ปีที่ขุด	พื้นที่ เพาะปลูก	ผู้ขุด
1	คลองนครเนื่องเขตต์	พ.ศ. 2419 - 2420	32,400 ไร่	รัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯ
2	คลองประเวศบุรีรมย์ และคลองแขก	พ.ศ. 2421 - 2423	37,005 ไร่	รัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯ
3	คลองเปรี้ง	พ.ศ. 2429 - 2430	19,357 ไร่ 3 งาน 20 ตารางวา	รัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯ
4	คลองอุดมชลจร และคลองแขก	พ.ศ. 2431 - 2433	30,525 ไร่	พระยาสิทธิราชเดโช
5	คลองหลวงแพ่ง	พ.ศ. 2431 - 2433	33,750 ไร่	พระยาดำรงครุฑราชพลชั้นี และหลวงแพ่ง
รวมพื้นที่เพาะปลูกข้าว			153,037 ไร่ 3 งาน 20 ตารางวา	

ที่มา : สุทธาดา เลขไวยุทธ์. (2536). ฉะเชิงเทรากับนโยบายชลประทาน ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระ

จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว(พ.ศ. 2411 – 2453). ฉะเชิงเทรา : สถาบันราชภัฏฉะเชิงเทรา. หน้า 23. อ้างถึงใน
ศรัณญา คันทาชีพ. (2540). พัฒนาการทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ. 2419 – 2475. วิทยานิพนธ์
อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิต
วิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 89.

จากตารางที่ 2 จะเห็นได้ว่าพื้นที่การเพาะปลูกข้าวบริเวณเมืองฉะเชิงเทรานั้นเป็นพื้นที่ที่การ
ขยายการเพาะปลูกนั้นขึ้นอยู่กับการขุดคลองในช่วงปี พ.ศ. 2419 – 2433 ซึ่งเป็นช่วงระยะเวลาก่อน
การสร้างทางรถไฟ แต่การสร้างทางรถไฟช่วงฉะเชิงเทรา – อรัญประเทศในปี พ.ศ. 2462 – 2467 มี
ผลโดยตรงต่อการขยายพื้นที่การเพาะปลูกข้าวในมณฑลปราจีนบุรี ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 การขยายตัวของพื้นที่นาในมณฑลปราจีนบุรี พ.ศ. 2438 - 2474

พุทธศักราช	เนื้อที่นา (ไร่)
2438	393,502
2447	1,022,279
2448	1,141,607
2449	1,058,845
2450	1,178,476
2451	1,306,901
2452	1,325,594
2453	1,170,000
2460	1,472,314
2461	1,512,547
2462	1,529,893
2463	1,527,647
2464	1,529,893
2465	1,572,360
2467	1,633,340
2468	1,696,920
2469	1,748,140
2572	1,875,890
2473	1,841,550
2474	1,841,501

ที่มา : ศรัญญา คันธาสีพ. (2540). พัฒนาการทางเศรษฐกิจกลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ. 2419 – 2475. วิทยานิพนธ์
อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิต
วิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 96.

จากตารางที่ 3 จะเห็นได้ว่าพื้นที่นาในมณฑลปราจีนบุรี ช่วงปี พ.ศ. 2451 กับ พ.ศ. 2465 มีความแตกต่างกันค่อนข้างมาก กล่าวคือ ช่วงก่อนมีการเปิดใช้งานทางรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ

– ฉะเชิงเทรา) ในปี พ.ศ.2451 พื้นที่นาในมณฑลปราจีนบุรีมีอยู่ 1,306,901 ไร่ ซึ่งเป็นผลมาจากการขยายพื้นที่เพาะปลูกจากการขุดคลองเชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยา - บางปะกง และในปี พ.ศ. 2464 ซึ่งเป็นปีเปิดใช้งานทางรถไฟสายตะวันออกส่วนต่อขยาย ฉะเชิงเทรา - กบินทร์บุรี²⁷ พื้นที่นาในมณฑลปราจีนบุรีมีพื้นที่ 1,529,893 ไร่ และภายหลังการเปิดเดินรถไฟในเส้นทางรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ – กบินทร์บุรี) อย่างเป็นทางการหลังจากการปรับเปลี่ยนขนาดรางรถไฟในปี พ.ศ. 2467²⁸ และเปิดเดินรถถึงอรัญประเทศในปี พ.ศ. 2469²⁹ พื้นที่นาข้าวในมณฑลปราจีนบุรีมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยยะสำคัญ กล่าวคือ พื้นที่เพาะปลูกข้าวตั้งแต่ปี พ.ศ. 2467 ถึง พ.ศ. 2472 มีการเพิ่มขึ้นของพื้นที่เพาะปลูกข้าวเป็นจำนวนถึง 242,550 ไร่ ภายในระยะเวลาเพียง 5 ปี ซึ่งการเพิ่มของพื้นที่การเพาะปลูกข้าวในช่วงนี้มีความสัมพันธ์กับการสร้างทางรถไฟสายตะวันออกไปสิ้นสุดที่อรัญประเทศ รวมถึงการสร้างถนนในพื้นที่มณฑลปราจีนบุรีเป็นสำคัญ เนื่องจากพื้นที่เพาะปลูกข้าวบริเวณเมืองฉะเชิงเทราซึ่งเป็นพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงตอนล่างนั้นถูกเปิดพื้นที่ส่วนใหญ่เพื่อการเพาะปลูกตั้งแต่ช่วงการขุดคลองในสมัยรัชกาลที่ 5

การขยายตัวของพื้นที่เพาะปลูกข้าวในมณฑลปราจีนบุรีเพื่อสนองความต้องการค้าขายที่ขยายตัว จึงเป็นแรงสนับสนุนให้กิจการโรงสีขยายตัวด้วย ซึ่งระยะแรกกิจการโรงสีข้าวขยายตัวในกรุงเทพฯ จนกระทั่งเมื่อประมาณปี พ.ศ. 2420 จึงมีการขยายตัวออกไปต่างจังหวัด ซึ่งโรงสีที่เริ่มขยายตัวในชนบทตามหลักฐานที่พบโรงแรก ๆ ตั้งอยู่ในลุ่มแม่น้ำบางปะกงที่ฉะเชิงเทรา โดยเป็นโรงสีขนาดเล็ก คือ สีข้าวได้ 8 – 50 ตันต่อวัน³⁰

²⁷ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2464). ร.6, คค. 5.1/2, เรื่องสร้างทางรถไฟสายตะวันออกถึงอรัญประเทศ. (14

สิงหาคม พ.ศ. 2462 – 3 มกราคม พ.ศ. 2464).

²⁸ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2467). ร.6, คค. 5.1/6, เปิดการเดินรถไฟสายอรัญประเทศต่อจากฉะเชิงเทรา. (28

พฤศจิกายน – 5 ธันวาคม พ.ศ. 2467).

²⁹ “ตำนานแห่งรถไฟไทย”, *ทวีปแถม* 7,73 (พฤศจิกายน 2545), หน้า 37.

³⁰ ฉัตรทิพย์ นาถสุภา และสมภพ มานะรังสรรค์(บรรณาธิการ). (2527). *ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทยจนถึง พ.ศ. 2484*.

กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 293.

การขยายตัวของกิจการโรงสีข้าวในกลุ่มแม่น้ำบางปะกงเริ่มขยายตัวมากขึ้นตั้งแต่ พ.ศ. 2463 – 2472 กล่าวคือ ก่อนหน้า พ.ศ. 2463 ในพื้นที่กลุ่มแม่น้ำบางปะกงมีโรงสีข้าวเพียง 9 โรง ต่อมาขยายตัวถึง 74 โรงในปี พ.ศ. 2463 – 2472³¹ ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 สถิติโรงสีข้าวใน 7 มณฑลของที่ราบภาคกลาง สํารวจ พ.ศ. 2462 และ พ.ศ. 2472

มณฑล	จังหวัด	ก่อนปี พ.ศ. 2451 (โรง)	ตั้งปี 2451 – 2462 (โรง)	ตั้งปี 2463 – 2472 (โรง)	ยอดรวม ในจังหวัด	รวม ทั้งสิ้นใน มณฑล
กรุงเทพฯ	กรุงเทพฯ	-	57	9	66	128
	สมุทรปราการ	-	3	12	15	
	นนทบุรี	-	5	16	21	
	มีนบุรี	-	1	14	15	
	พระประแดง	-	-	11	11	
อยุธยา	อยุธยา	-	26	36	62	156
	สระบุรี	-	-	25	25	
	ลพบุรี	-	2	21	23	
	อ่างทอง	-	4	15	19	
	ปทุมธานี	-	4	7	11	
	สิงห์บุรี	-	-	8	8	
	ชัยนาท	-	1	7	8	
ปราจีนบุรี	ฉะเชิงเทรา	-	8	25	33	82
	ชลบุรี	-	1	26	27	
	ปราจีนบุรี	-	-	12	12	
	นครนายก	-	-	10	10	
นครชัยศรี	นครปฐม	-	5	42	47	96
	สุพรรณบุรี	-	16	17	33	
	สมุทรสาคร	-	3	13	16	

³¹ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2472). สบ.2.41/2 “บัญชีโรงสีข้าวในพระราชอาณาจักรสยาม พ.ศ. 2472” กอง
 สอบสวนความรู้เอกชนมิก กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม รวบรวมใน พ.ศ. 2472. หน้า 3 – 34. อ้างถึงใน ศรัณยู คันธะพิพ.
 (2540). พัฒนาการทางเศรษฐกิจกลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ. 2419 – 2475. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์
 เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 114 - 115.

ราชบุรี	ราชบุรี	-	1	43	44	82
	เพชรบุรี	1	2	15	18	
	สมุทรสงคราม	-	1	17	18	
	กาญจนบุรี	-	-	2	2	
นครสวรรค์	นครสวรรค์	-	3	16	19	46
	อุทัยธานี	-	-	12	12	
	ชัยนาท	-	-	9	9	
	กำแพงเพชร	-	-	3	3	
	ตาก	-	-	3	3	
พิษณุโลก	พิษณุโลก	-	1	7	8	33
	พิจิตร	-	-	16	16	
	อุตรดิตถ์	-	5	6	6	
	สุโขทัย	-	-	2	2	
	สวรรคโลก	-	1	-	1	

ที่มา : สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2472). สบ.2.41/2 บัญชีโรงสีข้าวในพระราชอาณาจักรสยาม พ.ศ. 2472.

กองสอบสวนความรู้เื้อคอนอมิก กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม รวบรวมใน พ.ศ. 2472. หน้า 3 – 34.

อ้างอิงใน ศรีัญญา คันธะซีพ. (2540). พัฒนาการทางเศรษฐกิจกลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ. 2419 – 2475.

วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 114 - 115.

การขยายตัวของโรงสีในพื้นที่มณฑลปราจีนบุรีนี้มีความสัมพันธ์กับการสร้างทางรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ – อรัญประเทศ) เนื่องจากการสร้างทางรถไฟเป็นการเปิดพื้นที่การเพาะปลูกข้าวโดยเฉพาะบริเวณเมืองปราจีนบุรี และทางรถไฟนี้ยังทำให้การขนส่งสินค้าและอุปกรณ์ต่าง ๆ เป็นไปด้วยความสะดวกมากขึ้นกว่าการขนส่งสินค้าในรูปแบบเดิม ด้วยเหตุผลดังกล่าวทำให้จำนวนโรงสีข้าวในเมืองปราจีนบุรีมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นหลังจากที่มีการเปิดใช้ทางรถไฟสายตะวันออกในปี พ.ศ. 2467 ทั้งนี้เนื่องด้วยเครื่องมือและอุปกรณ์ในการประกอบเป็นเครื่องสีข้าวนั้นมีขนาดใหญ่ตามรูปแบบของโรงสีข้าว ที่มีทั้งโรงสีกลไฟ โรงสีไอน้ำ โรงสีเครื่องยนต์ และโรงสีพลังไฟฟ้า³² โดย

³² ดูรายละเอียดใน อังคณา แสงสว่าง. (2550). บทบาททางเศรษฐกิจของชาวจีนในฉะเชิงเทรา ระหว่าง พ.ศ. 2398 – 2475. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 104 - 106.

เครื่องมือและอุปกรณ์ในการสร้างโรงสีข้าวนี้นี้จะถูกขนส่งโดยรถไฟเป็นหลักและทำให้โรงสีข้าวในเมืองปราจีนบุรีมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น

โรงสีข้าวในมณฑลปราจีนบุรี จากข้อมูลบัญชีโรงสีข้าว ในพระราชอาณาจักรสยาม พ.ศ. 2472 พบว่า จากจำนวนโรงสีข้าวทั้งหมด 82 โรง มีโรงสีข้าวในพื้นที่ที่ทางรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ – อยุธยาประเทศ) ตัดผ่าน และเปิดดำเนินการหลังจากมีการเปิดเดินรถไฟถึงกบินทร์บุรีในปี พ.ศ. 2467 จำนวน 12 โรง³³ โดยโรงสีข้าวเหล่านี้ตั้งอยู่ในพื้นที่ ตำบลศาลาแดง โพรงอากาศ ในอำเภอบางน้ำเปรี้ยว จังหวัดฉะเชิงเทรา จำนวน 5 โรง อยู่ในพื้นที่อำเภอมืองปราจีนบุรี อำเภอบางขันตคาม อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี จำนวน 7 โรง จากข้อมูลในตารางที่ 4.3 พบว่าตั้งแต่พ.ศ.2463 – 2472 จำนวนโรงสีข้าวในพื้นที่ฉะเชิงเทรา และปราจีนบุรี มีการเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยยะสำคัญจากเดิมในพื้นที่ฉะเชิงเทราที่มีจำนวนโรงสีข้าว 8 โรง ในช่วงปีดังกล่าวมีจำนวนโรงสีข้าวเพิ่มขึ้น 25 โรง ทำให้ในปี พ.ศ.2472 จำนวนโรงสีข้าวในฉะเชิงเทราที่มีจำนวนอยู่ที่ 33 โรง ในขณะที่ปราจีนบุรีช่วงก่อนปี พ.ศ. 2463 ปรากฏว่ายังไม่มีโรงสีข้าวแม้แต่เพียงโรงเดียว แต่ภายหลังปี พ.ศ.2472 จำนวนโรงสีข้าวในปราจีนบุรี เพิ่มขึ้นเป็น 12 โรง นอกจากนี้หลังจากการเปิดเดินรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ – อยุธยาประเทศ) ถึงกบินทร์บุรีส่งผลให้เกิดโรงสีข้าวขึ้นเป็นครั้งแรกในเมืองปราจีนบุรีอีกด้วย นอกจากการขยายพื้นที่สำหรับการเพาะปลูกข้าวแล้ว การตัดทางรถไฟยังเพิ่มการขยายพื้นที่ในการเพาะปลูกพืชชนิดอื่น ๆ อีกจำนวนมากโดยเฉพาะพืชไร่ เพราะพื้นที่เมืองปราจีนบุรีนี้แม้ว่าจะมีที่นามากแต่ครั้งหนึ่งก็เป็นพืชไร่ เพราะในพื้นที่เมืองปราจีนบุรีมีอัตราส่วนเป็นเขตป่าเขา และที่ลาดพอ ๆ กับพื้นที่ส่วนที่ราบ³⁴

2) การขยายตัวทางการค้า

การค้าในพื้นที่ภาคตะวันออกตอนบน หรือพื้นที่มณฑลปราจีนบุรีในช่วงก่อนการสร้างทางรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ – อยุธยาประเทศ) นั้น การค้าขายจะนิยมเดินทางค้าขายผ่านเส้นทางการคมนาคมทางบกโบราณ โดยเส้นทางการค่านั้นจะล่องตามแม่น้ำบางปะกงจากปากแม่น้ำขึ้นไปยังฉะเชิงเทรา และขึ้นบกที่ปราจีนบุรี กบินทร์บุรี ก่อนจะอาศัยเส้นทางการสัญจรทางบกเพื่อเดินทางขนส่งสินค้าไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ทั้งพื้นที่ดินแดนเขมรผ่านทางกบินทร์บุรี วัฒนานคร อยุธยาประเทศ หรือเดินทางไปยังดินแดนอีสานใต้ผ่านช่องตะโก ซึ่งจะเป็นการค้าในระบบส่งผ่านที่มีพ่อค้าคนกลางนำ

³³ ดูเพิ่มเติมในตารางที่ 4.3

³⁴ ศรีบุญ คันธาชิต(2540). พัฒนาการทางเศรษฐกิจกลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ. 2419 – 2475. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 98.

สินค้าจากภูมิภาคต่าง ๆ เข้ามาค้าขายในพื้นที่ภาคตะวันออก³⁵ โดยการต้อนโค กระบือและเกวียนสินค้าบรรทุก หนังสัตว์ต่าง ๆ ของป่า เขาสัตว์ ผลแร่ ไหม ปลาเค็ม ปลาอย่าง³⁶ ดังที่พระยาอำมาตยาธิบติ (เส่ง วิริยะ) บันทึกไว้เมื่อครั้งดำรงตำแหน่งเป็นหลวงเทศาจิตรพิจารณาช่วงปลายสมัยรัชกาลที่ 5 ความว่า

“ที่ปากน้ำหนุมาน (จังหวัดปราจีนบุรี) นี่เป็นบ้านใหญ่ ลูกค้าในหัวเมืองทางตะวันออกและตะวันออกเฉียงเหนือ เหนือเมืองกบินทร์ คุมสินค้าลงมาจำหน่ายยังท่าบ้าน (ตลาด) นี้ทั้งสิ้น สินค้ามีข้าวเปลือกเป็นพื้น กับมีไม้ยาง ไม้แดง โต๊ะ ชัน น้ำมันยาง เรือชะล่า หนังสัตว์ต่าง ๆ โค กระบือ เร่ว กระวานต่าง ๆ สินค้าเหล่านี้เป็นสินค้าบรรทุกเกวียนมาจากเมืองสุรินทร์ เมืองสังขะ(เมืองนางรอง) และหัวเมืองอื่น ๆ เป็นอันมาก”³⁷

โดยชุมทางการค้าที่สำคัญของเส้นทางการค้าทางด้านตอนบนของพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงคือเมืองกบินทร์บุรี เนื่องจากเมืองกบินทร์บุรีเป็นเมืองที่ตั้งอยู่บนเส้นทางการเดินทัพที่สำคัญระหว่างรัฐบนลุ่มน้ำเจ้าพระยาและรัฐบริเวณทะเลสาบเขมร³⁸ จึงมีการตั้งชุมชนการค้ามาอย่างยาวนานและที่สำคัญเมืองกบินทร์บุรี เป็นแหล่งรวมสินค้าจากมณฑลอีสาน มณฑลนครราชสีมาและดินแดนเขมร³⁹

³⁵ ศรีญา คันธาชิต.(2540). พัฒนาการทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ. 2419 – 2475. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 78.

³⁶ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2442). ร.5, ม. 54/1 รายงานประจำรัตนโกสินทร์ศก 117 มณฑลปราจีนบุรี, (18 ตุลาคม ร.ศ.118). อ้างถึงใน ศรีญา คันธาชิต. (2540). พัฒนาการทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ. 2419 – 2475. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 146.

³⁷ หลวงเทศาจิตรพิจารณา. (2457). ว่าด้วยแม่น้ำที่มีในประเทศสยาม พิมพ์เนื่องในงานปลงศพ นางสาวโสภารรณวิริยะศิริ. พระนคร : โรงพิมพ์โสภณพิพรรณากร. หน้า 26. อ้างถึงใน ศรีญา คันธาชิต. (2540). พัฒนาการทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ. 2419 – 2475. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 146.

³⁸ ศานติ ภักดีคำ. (2557). ยุทธมรรคา เส้นทางเดินทัพไทย – เขมร. กรุงเทพฯ: มติชน. หน้า 89.

³⁹ อาพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 66.

การสร้างทางรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ – อยุธยาประเทศ) และเปิดเดินรถไฟถึงกบินทร์บุรีในปี พ.ศ. 2467 ทำให้การค้าแถบพื้นที่เมืองกบินทร์บุรีมีความเจริญขึ้น เนื่องจากสามารถขนส่งสินค้าที่ได้รับจากพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อส่งออกไปยังกรุงเทพฯ หรือเมืองฉะเชิงเทราได้สะดวกมากขึ้น มีการขนส่งโค กระบือ รวมถึงสินค้าต่าง ๆ ผ่านรถไฟมายังตลาดการค้าโดยอาศัยรถไฟมากขึ้น⁴⁰ โดยโค กระบือต่าง ๆ ที่เคยถูกต้อนมาขายโดยนายฮ้อย จากพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง อาทิ สุรินทร์ บุรีรัมย์ นครราชสีมา จะเดินทางผ่านเส้นทางการค้าเดิมและถูกนำมาขึ้นรถไฟเพื่อเดินทางไปยังตลาดค้าโคกระบือ⁴¹ ดังปรากฏในการเก็บค่าระวางสินค้าที่ได้รับการขนส่งผ่านรถไฟที่สามารถเก็บค่าระวางจากการบรรทุกสัตว์ที่มีชีวิตได้มากที่สุดในการบรรดาสินค้าต่าง ๆ⁴²

บทบาทของทางรถไฟทางด้านการค้านั้น มิได้เพียงทำให้เมืองที่ตั้งอยู่ริมทางสถานีรถไฟมีความเจริญ แต่ยังส่งผลให้สินค้าสำเร็จรูป อาทิ เสื้อผ้า อาหาร ของใช้ จากเมืองสามารถกระจายเข้าสู่ท้องที่ชนบท โดยมีพ่อค้าชาวจีนจากเมืองฉะเชิงเทรานำสินค้าเหล่านี้มาแลกเปลี่ยนสินค้าจำพวก ข้าว และของป่าจากชาวบ้านในชนบท⁴³ ซึ่งต่อมาบทบาทของรถไฟเช่นนี้ได้ส่งผลให้ผลกระทบท้องถิ่นต้องล่มสลายลงจากการที่ชาวบ้านนิยมใช้สินค้าสำเร็จรูปมากขึ้น

ทางรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ – อยุธยาประเทศ) ไม่เพียงทำให้พื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงตอนบนคือ เมืองปราจีนบุรี เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจจากการขยายพื้นที่เพาะปลูกและการขยายตัวทางด้านการค้าเท่านั้น ยังส่งผลให้พื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงตอนล่าง (เมืองฉะเชิงเทรา) เกิดการเปลี่ยนแปลงทางการค้าด้วยเช่นกัน กล่าวคือ ทางรถไฟสายตะวันออกถูกสร้างขึ้นมาเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าเป็นหลัก เนื่องจากการขนส่งสินค้าในรูปแบบเดิมผ่านการคมนาคมทางน้ำนั้นมีข้อจำกัดหลายประการ ทำให้ชุมชนการค้าริมน้ำต้องมีการปรับตัวโดยการสร้างถนนเพื่อเชื่อมชุมชนและตลาดการค้าเข้ากับสถานีรถไฟ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงของชุมชนการค้าในพื้นที่ฉะเชิงเทรานั้นปรากฏให้เห็น

⁴⁰ เดิม วิภาคย์พจนกิจ. (2542). **ประวัติศาสตร์อีสาน**. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 150.

⁴¹ เดิม วิภาคย์พจนกิจ. (2542). **ประวัติศาสตร์อีสาน**. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 150.

⁴² ดุริยละเอียดใน เกื้อกูล ยืนยงนันต์. (2519). **การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 228 - 231.

⁴³ ดุริยละเอียดใน อังคณา แสงสว่าง. (2550). **บทบาททางเศรษฐกิจของชาวจีนในฉะเชิงเทรา ระหว่าง พ.ศ. 2398 – 2475**. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 45 - 46.

เรื่องการเปลี่ยนแปลงที่ได้รับจากการสร้างทางรถไฟได้ชัดเจนที่สุดคือ การขยายตัวทางการค้าที่บ้านท่าไข่

ศูนย์กลางทางการค้าในพื้นที่เมืองฉะเชิงเทรานั้นแต่เดิมตั้งอยู่บนบริเวณบ้านท่าใหม่ โดยตลาดบ้านท่าใหม่เป็นศูนย์กลางของชุมชนอื่น ๆ ที่ตั้งอยู่ใกล้เคียง อาทิ บ้านท่าไข่ บ้านสัมปทวน บ้านคลองบ้านใหม่ บ้านจุกเมอ ตลาดบ้านท่าใหม่เกิดขึ้นในปีพ.ศ. 2441 โดยขุนยนตกิจ เริ่มแรกสร้างเป็นตลาดไม้ ตัวตลาดแบ่งออกเป็น 2 ฝั่งขนานกับคลองบ้านใหม่⁴⁴ และจากจำนวนเรือเดินทางเข้า – ออกในแม่น้ำบางปะกง พบว่าท่าเรือแห่งนี้มีผู้เดินทางมากที่สุด เพราะเป็นทั้งตลาดบกและตลาดน้ำ⁴⁵ แต่ภายหลังการสร้างเส้นทางรถไฟความเจริญทางการค้าได้ย้ายลงมาที่บ้านท่าไข่ ซึ่งอยู่ต่ำกว่าประมาณ 500 เมตร เนื่องจากบ้านท่าไข่ตั้งอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฉะเชิงเทรามากกว่าบ้านใหม่ ทำให้ชุมชนตลาดบ้านใหม่ค่อย ๆ เสื่อมความนิยม ผู้คนเข้ามาหาซื้อสินค้าจากกรุงเทพฯ ที่ตลาดแห่งใหม่ซึ่งมีสินค้าทั้งเสื้อผ้า ของใช้ เครื่องประดับ อาหาร ฯลฯ ให้เลือกอย่างหลากหลาย⁴⁶

ส่วนการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่อื่น ๆ นั้นเช่นที่บ้านบางขนาก เป็นพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการสร้างทางรถไฟมากที่สุด เพราะแต่เดิมการเดินทางเข้ากรุงเทพฯ ตามคลองยากลำบากต้องผ่านประตูน้ำหลายแห่ง และบางฤดูน้ำในคลองก็น้อยจนไม่พอแก่การเดินทางเรือ เมื่อมีทางรถไฟเปิดโอกาสให้พื้นที่ทำนาขยายออกไปจากเดิม มีการอพยพเข้ามาของแรงงานจากอีสานเพื่อรับจ้างทำนามากขึ้น⁴⁷ บริเวณตลาดหัวตะเข้มีความเจริญเติบโตยิ่งขึ้นหลังการสร้างทางรถไฟ เพราะตลาดตั้งอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟบ้านหัวตะเข้จึงเป็นชุมชนขนาดใหญ่ที่ผู้คนนิยมเดินทางน้ำเข้ามาต่อรถไฟที่สถานีนี้เข้า

⁴⁴ พจน์ ดิชยทัต อายุ 93 ปี อาชีพรับราชการทหารและร้านอาหาร บ้านเลขที่ 64 ถนนศุภกิจ ตลาดบ้านใหม่ ตำบลหน้าเมือง อำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ. 2546. อ้างถึงในพิมพ์อุมา โตสินธพ. (2548). **คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 – 2500**. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 17.

⁴⁵ อังคณา แสงสว่าง. (2550). **บทบาททางเศรษฐกิจของชาวจีนในฉะเชิงเทรา ระหว่าง พ.ศ. 2398 – 2475**. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 49.

⁴⁶ พิมพ์อุมา โตสินธพ. (2548). **คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 – 2500**. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 175.

⁴⁷ พิมพ์อุมา โตสินธพ. (2548). **คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 – 2500**. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 175 – 176.

กรุงเทพฯ⁴⁸ ส่วนตลาดปากคลองหลวงแพ่ง กลายเป็นท่าเรือเมล์ เรือยนต์ของชาวบ้านที่เข้ามาบริการรับส่งผู้คนจากตลาดไปยังสถานีรถไฟหรือไปตลาดคลองสวนตลอดวัน⁴⁹

จะเห็นได้ว่าการสร้างทางรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ – อรัญประเทศ) ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคตะวันออกตอนบนเป็นอย่างมาก ทั้งการขยายตัวของพื้นที่ในการเกษตร การขยายตัวทางการค้าระหว่างเมือง เกิดการขยายตัวของชุมชนการค้าและการขยายตัวของเมืองที่เป็นชุมทางการค้าสำคัญ นอกจากนี้ยังส่งผลให้เกิดการเคลื่อนย้ายตลาดการค้าและเกิดการปรับตัวของชุมชนในพื้นที่ฉะเชิงเทรา ทั้งการย้ายตลาด การปรับเปลี่ยนวิถีชีวิต เป็นต้น

5.2 ความสำคัญของรถไฟสายตะวันออกหลังการปฏิวัติสยาม พ.ศ. 2475

ภายหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครองโดยกลุ่มคณะราษฎรในปี พ.ศ. 2475 ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงหลายประการขึ้นในประเทศ และเกิดความวุ่นวายและการต่อสู้แย่งชิงอำนาจในการบริหารประเทศระหว่างกลุ่มคณะราษฎรและกลุ่มอนุรักษนิยม อีกทั้งในช่วงเวลาดังกล่าวสถานการณ์โลกในขณะนั้นเกิดสภาวะสงครามโลกครั้งที่ 2 ขึ้น ซึ่งเกิดการทำสงครามและแบ่งกลุ่มทางการเมืองระหว่างประเทศขึ้น ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ก็เช่นเดียวกันได้เกิดภาวะสงครามสู้รบด้วยทางรถไฟจึงเข้ามามีบทบาทในฐานะกลไกของการสร้างความมั่นคงและการขนส่งทหารและยุทธโธปกรณ์ โดยในหัวข้อนี้จะแบ่งการศึกษาเรื่องความสำคัญของทางรถไฟสายตะวันออก ออกเป็น 3 ช่วงเวลา คือ ช่วงหลังการปฏิวัติสยาม 2475 กับช่วงสงครามอินโดจีน และสงครามโลกครั้งที่ 2

5.2.1 ทางรถไฟสายตะวันออกกับบทบาททางด้านการทหารและความมั่นคง

ช่วงหลังการปฏิวัติสยาม พ.ศ. 2475

บทบาททางด้านการทหารและความมั่นคงของทางรถไฟสายตะวันออก(กรุงเทพฯ – อรัญประเทศ) สามารถแบ่งได้ตามลำดับเวลาและเหตุการณ์สำคัญ 2 เหตุการณ์คือ เหตุการณ์กบฏบวรเดชในปี พ.ศ. 2476 ซึ่งเป็นเหตุการณ์การนำกำลังทหารเข้ารัฐประหารยึดอำนาจรัฐบาลของ

⁴⁸ พิมพ์อุมา โตสินธพ. (2548). คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 – 2500. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 168

⁴⁹ พิมพ์อุมา โตสินธพ. (2548). คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 – 2500. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 169.

คณะราษฎรโดยอาศัยเส้นทางรถไฟ กับเหตุการณ์สงครามอินโดจีนระหว่างสยามกับฝรั่งเศส ซึ่งทางรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ – อยุธยาประเทศ) นั้นถูกสร้างไปสิ้นสุดยังสถานีอยุธยาประเทศ ซึ่งตั้งอยู่บริเวณชายแดนระหว่างสยามกับดินแดนเขมรในอินโดจีนของฝรั่งเศส ทำให้ทางรถไฟสายตะวันออกมีบทบาทสำคัญอย่างมากในช่วงนี้

1) บทบาทของทางรถไฟสายตะวันออกกับเหตุการณ์กบฏบวรเดช

การปฏิวัติสยาม เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ. 2475 โดยข้าราชการทหารและข้าราชการพลเรือนซึ่งเรียกว่า คณะราษฎร ล้มล้างระบบการปกครองแบบสมบูรณาญาสิทธิราชย์ และได้มีการสร้างระบบการปกครองแบบกษัตริย์อยู่ภายใต้รัฐธรรมนูญขึ้น โดยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 7) ทรงพระราชทานรัฐธรรมนูญให้เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม พ.ศ. 2475⁵⁰

ภายหลังที่มีการเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์เป็นระบอบประชาธิปไตยนั้น มีคณะนายทหารบางฝ่ายไม่เห็นด้วยกับการเปลี่ยนแปลงนี้ เพราะกลุ่มคณะราษฎรได้ทำการเพิกถอนอำนาจของรัฐบาลของพระยามโนปกรณนิติธาดาโดยการทำรัฐประหารเมื่อวันที่ 20 มิถุนายน พ.ศ. 2476 และถอดถอนกลุ่มนายทหารที่ฝักใฝ่ในกลุ่มกษัตริย์นิยมออกจากกองทัพหลายคน⁵¹ ส่งผลให้ความขัดแย้งระหว่างคณะราษฎร และกลุ่มกษัตริย์นิยมทวีความรุนแรงมากขึ้นตามลำดับ จนนำมาสู่เหตุการณ์ในวันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ. 2476 คณะนายทหารกลุ่มกษัตริย์นิยมนำโดยพระองค์เจ้าบวรเดช ซึ่งอดีตเคยดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงกลาโหมในช่วงก่อนการปฏิวัติสยาม ได้นำกำลังทหารกลุ่มกษัตริย์นิยมยกพลทหารจากหัวเมืองที่มีกองทหารตั้งอยู่จากอยุธยา สระบุรี นครราชสีมา เพชรบุรี อุตรธานี นครสวรรค์ ราชบุรีและปราจีนบุรี⁵² นำกำลังพลมุ่งเข้าสู่พระนครพร้อมกัน เพื่อที่จะบีบบังคับให้รัฐบาลของพันเอกพระยาพหลพลพยุหเสนากราบถวายบังคมลาออก ขณะนั้นทางฝ่ายรัฐบาลทราบเรื่องจึงได้ส่งกำลังตำรวจภายใต้การควบคุมของนายพันตำรวจโทพระกล้ากลางสมรเดินทางโดยขบวนรถไฟจากกรุงเทพฯ มุ่งหน้าสู่ นครราชสีมา ขบวนรถไฟบรรทุกกองกำลังของฝ่ายรัฐบาลพบกับขบวนรถไฟบรรทุกกองกำลังของฝ่ายพระองค์เจ้าบวรเดชและได้ปะทะกัน

⁵⁰ คริส เบเกอร์ และ ผาสุก พงษ์ไพจิตร. (2557). ประวัติศาสตร์ไทยร่วมสมัย. กรุงเทพฯ: มติชน. หน้า 189.

⁵¹ คริส เบเกอร์ และ ผาสุก พงษ์ไพจิตร. (2557). ประวัติศาสตร์ไทยร่วมสมัย. กรุงเทพฯ: มติชน. หน้า 190.

⁵² สุเทพ โพธิ์น้อย. (2543). กำเนิดรถไฟกับการขยายอำนาจรัฐสยาม. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง. หน้า 76.

ที่ปากช่องด้วยอาวุธนานาชนิด ในที่สุดกำลังฝ่ายรัฐบาลยอมแพ้และตกอยู่ภายใต้การควบคุมของฝ่ายกบฏ ฝ่ายกบฏของพระองค์เจ้าบวรเดชได้อาศัยขบวนรถไฟที่ลำเลียงกำลังทหารเข้าสู่พระนครจนกระทั่งถึงดอนเมืองและเข้ายึดดอนเมืองได้เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม พ.ศ. 2476 พร้อมกันนั้นก็ส่งตัวแทนทำหนังสือไปยื่นคำขาดต่อฝ่ายรัฐบาลโดยให้ลาออกภายใน 1 ชั่วโมง หากไม่ปฏิบัติตามฝ่ายกบฏจะนำกำลังเข้าบีบบังคับ แต่ฝ่ายรัฐบาลมิได้ปฏิบัติตามและได้เตรียมกองทัพเพื่อปราบฝ่ายกบฏ พร้อมประกาศกฎอัยการศึกความว่า

“...บัดนี้ได้เกิดการจลาจลขึ้นในท้องที่มณฑลกรุงเทพฯ กับมณฑลอยุธยา ซึ่งฝ่ายทหารมีความจำเป็นต้องใช้อำนาจ และกำลังทหารเข้าระงับปราบปราม เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อย เพราะฉะนั้นจึงให้ใช้กฎอัยการศึกในท้องที่มณฑลกรุงเทพฯ กับมณฑลอยุธยา แต่วันที่ 12 ตุลาคม พ.ศ. 2476 เป็นต้นไป”⁵³

เมื่อเป็นเช่นนี้ฝ่ายกบฏก็เคลื่อนกำลังเข้าสู่พระนครทันที โดยยึดพื้นที่เรื่อยมาคือหลักสี่จนถึงบางเขน ในตอนบ่ายวันที่ 12 ตุลาคม พ.ศ. 2476 โดยฝ่ายรัฐบาลได้นำกำลังเข้าปะทะจนฝ่ายกบฏเสียเปรียบและถอยเข้ามาตั้งอยู่ที่สถานีรถไฟหลักสี่ ส่วนกองกำลังของฝ่ายกบฏจากนครสวรรค์ ขณะเดินทางถึงสถานีรถไฟโคกกระเทียม จังหวัดลพบุรี ก็ถูกกองทหารของฝ่ายรัฐบาลโจมตีจนถอยร่นกลับไป กองกำลังฝ่ายเพชรบุรีก็เช่นเดียวกันถูกฝ่ายรัฐบาลสกัดไว้ที่ราชบุรี ส่วนกองกำลังจากปราจีนบุรีก็ได้โดยสารบรรทุกำลังโดยรถไฟก็กลับไปเข้ากับฝ่ายรัฐบาลเพราะไม่มั่นใจในฝ่ายกบฏ⁵⁴ ทำให้กองกำลังฝ่ายกบฏที่ตั้งใจนำ 9 กองทหารจากต่างจังหวัดเข้ายึดพระนคร มีเพียงกองกำลังเพียง 3 กองเท่านั้นที่ยกมาถึงซานเมือง⁵⁵

⁵³ วิชัย สุวรรณรัตน์. (2514). การปฏิวัติรัฐประหารและกบฏภายหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475(สัตรีการเมือง). บรรณาธิการโดย ชัยอนันต์ สมุทรวณิช เศรษฐพร คูศิริพิทักษ์ และแสวง รัตนมงคลมาศ. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช. หน้า 93. อ้างถึงในสุเทพ โพธิ์น้อย. (2543). กำเนิดรถไฟกับการขยายอำนาจรัฐสยาม. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง. หน้า 78.

⁵⁴ สุเทพ โพธิ์น้อย. (2543). กำเนิดรถไฟกับการขยายอำนาจรัฐสยาม. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง. หน้า 78.

⁵⁵ คริส เบเกอร์ และ ผาสุก พงษ์ไพจิตร. (2557). ประวัติศาสตร์ไทยร่วมสมัย. กรุงเทพฯ: มติชน. หน้า 190.

การสู้รบในครั้งนี้ฝ่ายรัฐบาลได้นำกำลังอาวุธหนักบรรทุกโดยรถไฟเข้าปราบปรามกลุ่มกบฏ เป็นเหตุให้ฝ่ายกบฏถอยร่นและได้ใช้รถจักรไอน้ำพุ่งเข้าชนขบวนรถของรัฐบาลส่งผลให้กลุ่มกบฏสามารถถอยร่นไปตั้งอยู่ในสถานีนินลัป จังหวัดสระบุรี และในการถอยครั้งนั้นได้มีการทำลายสะพาน และทางรถไฟเสียหายหลายแห่ง⁵⁶ จนท้ายที่สุดฝ่ายกบฏได้ยอมแพ้ต่อฝ่ายรัฐบาลในที่สุด

บทบาทของทางรถไฟสายตะวันออกในคราวกบฏบวรเดชนั้นคือ เป็นเส้นทางในการลำเลียง กำลังพลและอาวุธยุทโธปกรณ์จากค่ายทหารที่จังหวัดปราจีนบุรีเข้าสู่กรุงเทพฯ เพื่อใช้ในการก่อกบฏ และภายหลังได้กลับเข้าไปร่วมกับฝ่ายรัฐบาลเพื่อช่วยเหลือในการปราบกบฏ นอกจากบทบาทในการปราบกบฏบวรเดชแล้วทางรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ – อยุธยาประเทศ) ยังมีบทบาทสำคัญ ทางด้านการทหารอีกครั้งในเหตุการณ์สงครามอินโดจีนระหว่างไทยกับฝรั่งเศส

2) บทบาทของทางรถไฟสายตะวันออกกับเหตุการณ์สงครามอินโดจีน

การก่อสร้างทางรถไฟของสยามนั้นจุดมุ่งหมายถึงคือเพื่อใช้ในการลำเลียงยุทโธปกรณ์และ ลำเลียงทหารเพื่อใช้ในการปราบปรามกบฏผู้มิอยู่ในท้องที่ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในช่วงการปฏิรูปประเทศ ในสมัยรัชกาลที่ 5⁵⁷ เนื่องจากสถานการณ์ของสยามในขณะนั้นต้องใช้รถไฟเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ เพราะสยามยังไม่มีทางหลวงเชื่อมหัวเมืองในส่วนภูมิภาค⁵⁸

กรณีการกระทบกระทั่งระหว่างสยามกับฝรั่งเศสในดินแดนอินโดจีนของฝรั่งเศสนั้นยังคง ปรากฏอยู่เป็นครั้งคราว หลังจากเหตุการณ์ ร.ศ. 112 (พ.ศ. 2436) ตามแนวชายแดนระหว่างสยาม กับอินโดจีนที่ยังไม่มีการปักปันเขตแดนที่แน่นอน จนกระทั่งเกิดเหตุการณ์สงครามโลกครั้งที่ 2 ทำให้ ประเทศไทยภายใต้การนำของพลตรีแปลก พิบูลสงคราม (จอมพล ป. พิบูลสงคราม) ในขณะนั้นดำรง ตำแหน่งนายกรัฐมนตรีได้เรียกร้องให้ฝรั่งเศสคืนดินแดนที่ยึดไปจากประเทศไทยในอดีต ขณะที่ สถานการณ์ของฝรั่งเศสขณะนั้นต้องพ่ายแพ้สงครามให้กับเยอรมนีภายใต้การนำของอดอล์ฟ ฮิตเลอร์

⁵⁶ สุเทพ โพธิ์น้อย. (2543). *กำเนิดรถไฟกับการขยายอำนาจรัฐสยาม*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง. หน้า 79.

⁵⁷ เกื้อกุล ยืนยอนันต์. (2519). *การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 135.

⁵⁸ แสง จุลละจาริตต์. (2536). *กรมรถไฟกับกรณีพิพาทอินโดจีนฝรั่งเศสและสงครามมหาเอเชียบูรพา*. กรุงเทพฯ : ด้านยุทธการพิมพ์. หน้า 169.

ความตึงเครียดระหว่างไทยและฝรั่งเศสนี้เกิดขึ้นจากการที่ฝรั่งเศสไม่มีท่าที่ตอบสนองข้อเสนอของไทย จนนำไปสู่การปะทะและล่งล้ำดินแดนกัน โดยเฉพาะฝรั่งเศสได้ล่งละเมิดอธิปไตยของประเทศไทย โดยล่งล้ำดินแดนทั้งทางบก และทางอากาศ ได้กระทำการยั่วยุ ช่มชู้ดูหมิ่นชาวไทยจนได้แสดงออกเป็นครั้งแรกโดยการเดินขบวนของนิสิตจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม พ.ศ. 2483⁵⁹ โดยสนับสนุนให้รัฐบาลเรียกร้องดินแดนคืนและปฏิบัติการอย่างเฉียบขาดในการตอบโต้ฝรั่งเศส

ในที่สุดรัฐบาลภายใต้การนำของพลตรีแปลก พิบูลสงคราม ได้ประกาศสถานะสงครามกับอินโดจีนฝรั่งเศสเมื่อวันที่ 7 มกราคม พ.ศ. 2484 และส่งกองทัพไทยเข้าสู่ดินแดนอินโดจีนของฝรั่งเศส⁶⁰ ซึ่งในการทำสงครามครั้งนี้ทางรถไฟมีบทบาทอย่างมากในการเคลื่อนกำลังพลตลอดจนอาวุธยุทโธปกรณ์ และยุทธปัจจัยเข้าสู่สมรภูมิการรบ โดยเฉพาะในดินแดนเขมรที่ทางรถไฟสายตะวันออกมีบทบาทอย่างมาก จะเห็นได้จากบันทึกของพันเอกแสง จุละจาริตต์ในหนังสือกรมรถไฟกับกรณีพิพาทอินโดจีนฝรั่งเศสและสงครามมหาเอเชียบูรพา ที่ได้บันทึกบทบาทของรถไฟในการจัดขบวนรถไฟพิเศษแก่ทหารในการเคลื่อนย้ายกองทัพอากาศสถานที่ตั้งปกติไปเข้ากองพลในสนามได้แก่ กองทัพบูรพา กองทัพอีสาน และกองทัพพายัพ ซึ่งแต่ละกองทัพล้วนจะสามารถแยกย่อยออกเป็นกองพลต่าง ๆ โดยกองทัพบูรพาซึ่งทำสงครามทางด้านดินแดนเขมรของอินโดจีนฝรั่งเศสนั้นประกอบด้วย กองพลผสมปราจีนบุรี (กองพลวัฒนา กับกองพลลพบุรี) กับกองพลผสมอรัญ (กองพลพระนคร กับกองพลจันทบุรี)⁶¹ โดยในแต่ละกองพลจะประกอบด้วยหน่วยย่อยที่กองทัพบกบรรจุกองพันต่าง ๆ ลงไปในกองพล อาทิ กองพลลพบุรี ประกอบไปด้วย กองพันทหารราบที่ 4 (ลพบุรี) กองพันทหารราบที่ 6 (ลพบุรี) กองพันทหารราบที่ 8 (สระบุรี) กองพันทหารปืนใหญ่ที่ 4 (ปราจีนบุรี) และ 1 กองร้อยสื่อสาร (พระนคร) ซึ่งกองพันเหล่านี้ออกเดินทางในวันที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2483 โดยขบวนรถไฟพิเศษทหารเดินทางสู่รัฐประเทศโดยอาศัยทางรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ – อัญประเทศ) จำนวน 3 ขบวน⁶²

⁵⁹ แสง จุละจาริตต์. (2536). *กรมรถไฟกับกรณีพิพาทอินโดจีนฝรั่งเศสและสงครามมหาเอเชียบูรพา*. กรุงเทพฯ : ด้านยุทธการพิมพ์. หน้า 118.

⁶⁰ คริส เบเกอร์ และ ผาสุก พงษ์ไพจิตร. (2557). *ประวัติศาสตร์ไทยร่วมสมัย*. กรุงเทพฯ: มติชน. หน้า 212.

⁶¹ *กองพลบูรพา* (ออนไลน์) <http://2id.rta.mi.th/2id/history.html>, (วันที่ค้นข้อมูล 12 ตุลาคม พ.ศ. 2566).

⁶² แสง จุละจาริตต์. (2536). *กรมรถไฟกับกรณีพิพาทอินโดจีนฝรั่งเศสและสงครามมหาเอเชียบูรพา*. กรุงเทพฯ : ด้านยุทธการพิมพ์. หน้า 168.

เมื่อพิจารณาถึงจำนวนขบวนรถไฟพิเศษทางทหารที่กรมรถไฟได้จัดเพื่อการเคลื่อนพลเข้าสู่สมรภูมินี้ต้องมีจำนวนมากขบวน เพราะเพียง 1 กองพลคือกองพลลพบุรีใช้ขบวนรถถึง 3 เที้ยว นอกจากนี้แล้วยังจะต้องมีการส่งกำลังบำรุง สับเปลี่ยนกำลังรบ และเมื่อเสร็จภารกิจก็ต้องลำเลียงกำลังพลกลับที่ตั้ง นอกจากนี้ยังมีการจัดตั้งขบวนรถไฟพยาบาลขึ้น โดยกรมรถไฟดัดแปลงรถโดยสารเป็นโรงพยาบาลเคลื่อนที่ ส่วนโรงพยาบาลเสนารักษ์พญาไทเป็นผู้จัดเครื่องยาเครื่องพยาบาลทั้งขบวนรถ ซึ่งขบวนรถไฟพยาบาลนี้มีการกิจหลักในการรับทหารที่ได้รับบาดเจ็บจากสมรภูมิรบส่วนหน้า คือโรงพยาบาลสนามวัดนานคร โดยทำการระหว่างสถานีรถไฟวัดนานคร กับสถานีรถไฟมักกะสัน ซึ่งเมื่อลำเลียงทหารที่บาดเจ็บถึงสถานีรถไฟมักกะสัน ก็จะมีรถพยาบาลมารับทหารเพื่อส่งตัวเข้าสู่โรงพยาบาลเสนารักษ์พญาไท⁶³ ซึ่งขบวนรถไฟพยาบาลนี้ได้ใช้ในราชการสงครามครั้งนั้นจนเสร็จสิ้นสงคราม

ในช่วงสงครามอินโดจีนระหว่างไทย กับฝรั่งเศส รัฐบาลไทยได้มีการปรับปรุงเส้นทางรถไฟสายตะวันออกในส่วนพื้นที่กรุงเทพฯ ใหม่ กล่าวคือ เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเดิมจะเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟสายอื่นเฉพาะที่สถานีกรุงเทพฯ (หัวลำโพง) การเดินทางเชื่อมต่อระหว่างเส้นทางรถไฟสายอื่นมายังสายตะวันออกเป็นไปได้ยาก เนื่องจากต้องมากลับขบวนรถไฟ ณ สถานีกรุงเทพฯ รัฐบาลขณะนั้นจึงมีการออกพระราชบัญญัติเวนคืนที่ดินทางด้านทิศตะวันออกของย่านสถานีชุมทางบางซื่อ ไปจนถึงถนนพหลโยธิน จำนวนกว่า 2567 ไร่⁶⁴ และให้เวนคืนที่ดินที่จะใช้เป็นแนวทางในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายสามเหลี่ยมจากสถานีมักกะสัน ไปยังสถานีรถไฟจิตรลดาในสายเหนือ และทำให้ขบวนรถไฟที่มาจากทางรถไฟสายเหนือ และสายใต้สามารถวิ่งต่อไปยังสายตะวันออกได้โดยสะดวก⁶⁵ และสามารถใช้ในการเคลื่อนย้ายกำลังพล และอาวุธยุทโธปกรณ์ และยุทธปัจจัยระหว่างภูมิภาคได้รวดเร็วมากยิ่งขึ้น หลังจากสงครามอินโดจีนสิ้นสุดลงยังได้มีการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายบางซื่อ - คลองตัน เป็นเส้นทางรถไฟใหม่โดยก่อสร้างสถานีคลองตันบนเส้นทางรถไฟสายตะวันออก จากนั้น

⁶³ แสง จุลจาริตต์. (2536). กรมรถไฟกับกรณีพิพาทอินโดจีนฝรั่งเศสและสงครามมหาเอเชียบูรพา. กรุงเทพฯ : ด้านยุทธการพิมพ์. หน้า 182.

⁶⁴ สุเทพ โพธิ์น้อย. (2543). กำเนิดรถไฟกับการขยายอำนาจรัฐสยาม. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง. หน้า 78.

⁶⁵ อัจจิโร คากิซากิ. (2562). ย้อนรอยรถไฟไทย : สืบสานและต่อยอด. กรุงเทพฯ : สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 73.

ทางรถไฟจะวิ่งขึ้นเหนือไปสู่สถานีชุมทางบางซื่อ เป็นระยะทาง 6 กิโลเมตร ผลของเส้นทางสายนี้ทำให้ขบวนรถไฟสายตะวันออกสามารถวิ่งเข้าไปสับเปลี่ยนขบวนรถไฟที่บางซื่อได้โดยไม่ต้องผ่านพื้นที่เมืองของกรุงเทพฯ⁶⁶

นอกจากบทบาทของทางรถไฟสายตะวันออกในการเป็นเส้นทางในการลำเลียงกำลังพลอาวุธยุทโธปกรณ์ ยุทโธปกรณ์และกำลังพลที่ได้รับบาดเจ็บแล้ว ทางรถไฟสายตะวันออกยังมีบทบาทในฐานะยามอากาศในการป้องกันภัยทางอากาศ ซึ่งในส่วนของทางรถไฟสายตะวันออกนั้นจากสถานีอรัญประเทศ ถึงสถานีกรุงเทพฯ นั้นระหว่างสถานีใหญ่ คือ สถานีอรัญประเทศ บ้านแก่ง กบินทร์บุรี ปราจีนบุรี ฉะเชิงเทรา หัวตะเข้ กรุงเทพฯ นั้นจะมีสถานีย่อย ๆ อยู่อีกจำนวนมากตั้งอยู่ห่างกัน 5 – 10 กิโลเมตร ด้วยเหตุนี้จึงเหมาะสมที่จะทำหน้าที่ยามอากาศ เนื่องจากการทำงานของกรมรถไฟในการเดินรถนั้นจะทำงานกันตลอด 24 ชั่วโมง และต้องมีเจ้าหน้าที่เฝ้ากิจการสถานีตลอดทั้งรับส่งข่าวสารโทรเลข⁶⁷ ดังที่พันเอกแสง จุลละจาริตต์ได้บันทึกไว้ว่า

“ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออก มักจะสัน ก.ม. 5.10 ถึงอรัญประเทศ ก.ม. 254.50 มีสถานีปลายทางรวมกันอยู่ 28 สถานี แต่ละสถานีติดต่อกันได้ด้วยโทรเลขสายตอน เมื่อมีข่าวส่งก็เรียกสถานีข้างเคียงให้รับโทรเลขขงจรนี้ เรียกว่าโทรเลขสายตอน

ถ้ามีเรื่องจะส่งระยะยาวไกลก็มีโทรเลขอีกรวงจร เรียกว่าโทรเลขสายตรง มีอยู่ที่สถานีกรุงเทพฯ (กท.) รถไฟ (รฟ.) มักจะสัน (มส.) หัวตะเข้ (กม.30) ฉะเชิงเทรา (กม.60.98) โยธะกา (กม. 93.74) ปราจีนบุรี(กม. 121.78) กบินทร์บุรี (กม.161.25) บ้านแก่ง (กม. 190.00) อรัญประเทศ (กม. 254.50)

การปฏิบัติยามอากาศเป็นหน้าที่หลักในสมัยนั้น (พ.ศ. 2483 – 2484) นอกจากของทางราชการทหารแล้วก็ได้กับ ผู้อำนวยการ

⁶⁶ อธิโร คากิซากิ. (2562). ย้อนรอยรถไฟไทย : สืบสานและต่อยอด. กรุงเทพฯ : สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 73.

⁶⁷ จิตร สวาทพันธ์. (2547). บทบาทของกรมรถไฟหลวงในด้านความมั่นคงของรัฐสยาม. วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง. หน้า 86 -87.

ป้องกันภัยทางอากาศภาคของทหารผสมกับของกรมรถไฟ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางรถไฟสายตะวันออก กรุงเทพฯ – อยุธยาประเทศนี้ทางราชการทหารส่งทหารมาเป็นยามอากาศร่วมกับนายสถานีรถไฟ เมื่อได้ข่าวทางยามอากาศจะให้ข่าวกับนายสถานี และนายสถานีจะเคาะโทรเลขสายตอนไปยังศูนย์รับข่าวทันที...”⁶⁸

กล่าวโดยสรุป บทบาทของทางรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ – อยุธยาประเทศ) ในช่วงสงครามอินโดจีนนั้น ทางรถไฟสายตะวันออกได้มีบทบาทสำคัญในฐานะเส้นทางในการลำเลียงขนส่งยุทโธปกรณ์และยุทปัจจัย รวมถึงกำลังพลทหารจากสถานที่ตั้งสู่สนามรบ นอกจากนี้ทางรถไฟสายตะวันออกยังมีบทบาทในฐานะยามอากาศในการสอดส่องและป้องกันภัยจากเครื่องบินรบของฝ่ายตรงข้าม ซึ่งถือเป็นบทบาทสำคัญในช่วงสภาวะการณ์ช่วงสงคราม

5.2.2 ทางรถไฟสายตะวันออกกับเหตุการณ์ช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2

หลังจากที่รัฐบาลพลตรีแปลก พิบูลสงครามประกาศทำสงครามกับอินโดจีนของฝรั่งเศสและเกิดสงครามอินโดจีนขึ้น เมื่อสิ้นสุดสงครามอินโดจีนในปี พ.ศ. 2484 รัฐบาลไทยได้ดินแดนส่วนที่เรียกว่า เขมรส่วนใน และลาวฝั่งขวาของแม่น้ำโขงคืนจากฝรั่งเศสจากการที่ญี่ปุ่นเป็นตัวกลางในการเจรจา⁶⁹ จึงได้ประกาศจัดตั้งจังหวัดขึ้นใหม่ในดินแดนเหล่านี้ 4 จังหวัดคือ จังหวัดพระตะบอง, จังหวัดพิบูลสงคราม, จังหวัดนครจำปาศักดิ์ และจังหวัดล้านช้าง ด้วยเหตุนี้ทำให้ชายแดนของประเทศไทยทางด้านทิศตะวันออกขยายตัวจากเดิมที่สิ้นสุดที่อยุธยาประเทศไปสิ้นสุดที่พระตะบอง

การที่ไทยได้รับดินแดนคืนจากฝรั่งเศสและจัดตั้งเป็นจังหวัดตามที่ได้กล่าวไปนี้ ส่งผลให้เศรษฐกิจการค้าชายแดนของไทยที่แต่เดิมสินค้าชายแดนที่มาจากดินแดนพระตะบองนั้นต้องข้ามแดนและมาขนส่งสินค้าโดยรถไฟที่สถานีอยุธยาประเทศ ทำให้การค้าเป็นไปด้วยความยากลำบากหากมีการรวมดินแดนพระตะบองเป็นส่วนหนึ่งของประเทศ ประกอบกับการที่รัฐบาลจำเป็นต้องสร้างเส้นทางในการลำเลียงสินค้า รวมถึงยุทโธปกรณ์และกำลังทหารเพื่อจะได้เข้าปกครองดินแดนดังกล่าวส่งผลให้รัฐบาลอนุมัติโครงการการสร้างทางรถไฟส่วนต่อขยายจากบริเวณคลองลึก บริเวณอยุธยาประเทศข้าม

⁶⁸ แสง จุลละจาริตต์. (2536). *กรมรถไฟกับกรณีพิพาทอินโดจีนฝรั่งเศสและสงครามมหาเอเชียบูรพา*. กรุงเทพฯ : ด้านสหราชอาณาจักร. หน้า 176 - 178.

⁶⁹ คริส เบเกอร์ และ ผาสุก พงษ์ไพจิตร. (2557). *ประวัติศาสตร์ไทยร่วมสมัย*. กรุงเทพฯ : มติชน. หน้า 212.

เข้าไปเชื่อมกับทางรถไฟเดิมของกัมพูชาคือทางรถไฟสายพนมเปญ – มงคลบุรีที่ได้เปิดบริการในปี พ.ศ.2475 และกำลังมีการก่อสร้างทางรถไฟช่วงมงคลบุรี – อยุธยาประเทศ⁷⁰ รวมทั้งทำการซ่อมแซม ทางรถไฟเดิมของกัมพูชาเพื่อให้สามารถเดินทางสัญจรได้อย่างสะดวกมากยิ่งขึ้น⁷¹ โดยเส้นทางรถไฟ เดิมในดินแดนเขมรที่ไทยเข้าครอบครองนั้นมีจุดเริ่มต้นจากบริเวณชายแดนเดิมตรงข้ามกับบริเวณ คลองลึก ไปสิ้นสุดริมฝั่งแม่น้ำสวายดอนแก้ว จังหวัดพระตะบอง รวมเป็นระยะทาง 117 กิโลเมตร⁷² มีรายชื่อสถานีดังต่อไปนี้ภาคผนวก ค

เมื่อเข้าสู่สงครามโลกครั้งที่ 2 กองทัพญี่ปุ่นได้ยกกองทัพบุกเข้ามาประเทศไทย และได้ใช้ เส้นทางรถไฟสายตะวันออกที่อยู่ระหว่างการขยายเส้นทางช่วงอยุธยาประเทศ - สวายดอนแก้ว ในการ ขนส่งกองกำลังทหารจากพนมเปญในดินแดนอินโดจีน สู่กรุงเทพฯ ไปยังเส้นทางรถไฟสายเหนือ และ สายใต้ของไทย⁷³ ทั้งยังเข้ามามีบทบาทในการก่อสร้างทางรถไฟจากสวายดอนแก้วสู่พนมเปญ ทำให้ เส้นทางรถไฟสายนี้สามารถเปิดเดินรถไฟตลอดสายได้ในวันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ.2484⁷⁴ ประกอบกับ การที่กองทัพญี่ปุ่นรวบรวมกำลังพลไว้ทางตอนใต้ของอินโดจีนเพื่อความพร้อมในการทำสงคราม ทำให้มีการจัดขบวนรถไฟพิเศษสำหรับขนส่งทหารของกองทัพญี่ปุ่น เส้นทางจากกรุงเทพฯ - ปาดังเบซาร์ 3 เทียวไปกลับต่อวัน เส้นทางกรุงเทพฯ - พนมเปญ และ กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ 1 เทียวไปกลับต่อวัน โดยกองทัพญี่ปุ่นได้ใช้รถจากมลายู อินโดจีน ญี่ปุ่น และไทยสำหรับขบวนรถไฟพิเศษเหล่านี้⁷⁵ ทำให้ ความต้องการในการขนส่งด้วยรถไฟมีมากมหาศาล ดังปรากฏหลักฐานในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2486 กองทัพญี่ปุ่นเกณฑ์รถสินค้าตู้ขนาดใหญ่ 257 คัน และมีความต้องการใช้รถจักรขนาดใหญ่ถึง 30 คัน

⁷⁰ อจิโร คากิซากิ. (2560). จากทางรถไฟสู่ทางหลวง ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคม และการหมุนเวียนสินค้า ของประเทศไทย พ.ศ.2478 – 2518 . กรุงเทพฯ : ต้นฉบับ. หน้า 77.

⁷¹ การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2540). 100 ปี รถไฟไทย. กรุงเทพฯ : เวิลด์วิชั่น. หน้า 78.

⁷² “ตำนานแห่งรถไฟไทย”, ทริพแอดไวเซอร์ 7,73 (พฤศจิกายน 2545), หน้า 38.

⁷³ อจิโร คากิซากิ. (2562). ย้อนรอยรถไฟไทย : สืบสานและต่อยอด. กรุงเทพฯ : สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย. หน้า 74.

⁷⁴ อจิโร คากิซากิ. (2562). ย้อนรอยรถไฟไทย : สืบสานและต่อยอด. กรุงเทพฯ : สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย. หน้า 74.

⁷⁵ อจิโร คากิซากิ. (2560). จากทางรถไฟสู่ทางหลวง ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคม และการหมุนเวียนสินค้า ของประเทศไทย พ.ศ.2478 – 2518 . กรุงเทพฯ : ต้นฉบับ. หน้า 85.

เพื่อลากจูงสำหรับการขนส่งของกองทัพ⁷⁶ ทำให้เกิดสภาวะการณ์ขาดแคลนรถจักรขนาดใหญ่ส่งผลให้การขนส่งสินค้าประสบปัญหา จากที่กล่าวมาข้างต้น เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเป็นเส้นทางสำคัญทางยุทธศาสตร์ของกองทัพญี่ปุ่น ที่มีความต้องการในการขนส่งยุทธปัจจัยของกองทัพ แต่ศักยภาพของรถไฟสายตะวันออกเป็นเพียงรถไฟท้องถิ่นที่มีความสามารถในการขนส่งน้อย ทำให้ไม่เพียงพอต่อความต้องการในหลายครั้ง ส่งผลให้มีการตัดถนนคู่ขนานไปกับเส้นทางรถไฟเพื่อเพิ่มศักยภาพในการขนส่ง⁷⁷ แต่รัฐบาลยังคงตระหนักได้ว่าการขนส่งทางรถยนต์อย่างเดียวยังมีข้อจำกัดในกรณีที่ต้องขนส่งกองกำลังและยุทธปัจจัยจำนวนมากในเวลาฉุกเฉิน เมื่อเทียบกับความสามารถของรถไฟจากกรณีการพิพาทอินโดจีนฝรั่งเศสในปี พ.ศ.2483 นอกจากการขนส่งทางการทหารแล้ว เส้นทางรถไฟสายตะวันออกยังมีบทบาทสำคัญทางเศรษฐกิจในช่วงระยะเวลาดังกล่าวด้วย กล่าวคือ เส้นทางรถไฟสายนี้มีบทบาทในการขนส่งข้าวจากพื้นที่เมืองพระตะบองที่มีผลผลิตข้าวดี⁷⁸

เส้นทางรถไฟสายตะวันออกช่วงอรัญประเทศ – สวายดอนแก้ว – พนมเปญ ไทยได้ใช้ประโยชน์จากเส้นทางรถไฟสายนี้จนถึง ปี พ.ศ. 2489 เมื่อไทยต้องคืนดินแดนที่ได้มาคราวสงครามอินโดจีนแก่ฝรั่งเศส ทำให้ไทยต้องมอบทางรถไฟจากส่วนนี้ให้กับฝรั่งเศสด้วย โดยทางรถไฟจากคลองลึกถึงชายแดนต้องทำการรื้อถอน⁷⁹ ทำให้ทางรถไฟสายตะวันออกจึงสิ้นสุดปลายทางเพียงที่คลองลึก

เส้นทางรถไฟสายตะวันออกส่วนคลองลึก – พระตะบองนี้มีบทบาทสำคัญในการค้าขายและขนส่งสินค้าจากจังหวัดพระตะบองและดินแดนเขมรในอินโดจีนของฝรั่งเศสเข้ามาค้าขายกับดินแดนในประเทศไทย และต่อมาในปี พ.ศ. 2496 ประเทศกัมพูชาได้เจรจาทำข้อตกลงขอเชื่อมเส้นทางรถไฟกับประเทศไทยที่อรัญประเทศตามแนวทางรถไฟเดิมที่ประเทศไทยได้รื้อถอนไป ทำให้กรมรถไฟหลวงได้ก่อสร้างทางรถไฟจากอรัญประเทศไปเชื่อมตามแนวทางเดิม เป็นระยะทาง 6 กิโลเมตร และเปิดเดินรถเมื่อวันที่ 22 เมษายน พ.ศ. 2498 ต่อมาเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2504 ซึ่งเป็นวันที่กัมพูชา

⁷⁶ อธิโร คากิซากิ. (2560). จากทางรถไฟสู่ทางหลวง ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคม และการหมุนเวียนสินค้าของประเทศไทย พ.ศ.2478 – 2518 . กรุงเทพฯ : ต้นฉบับ. หน้า 85 - 86.

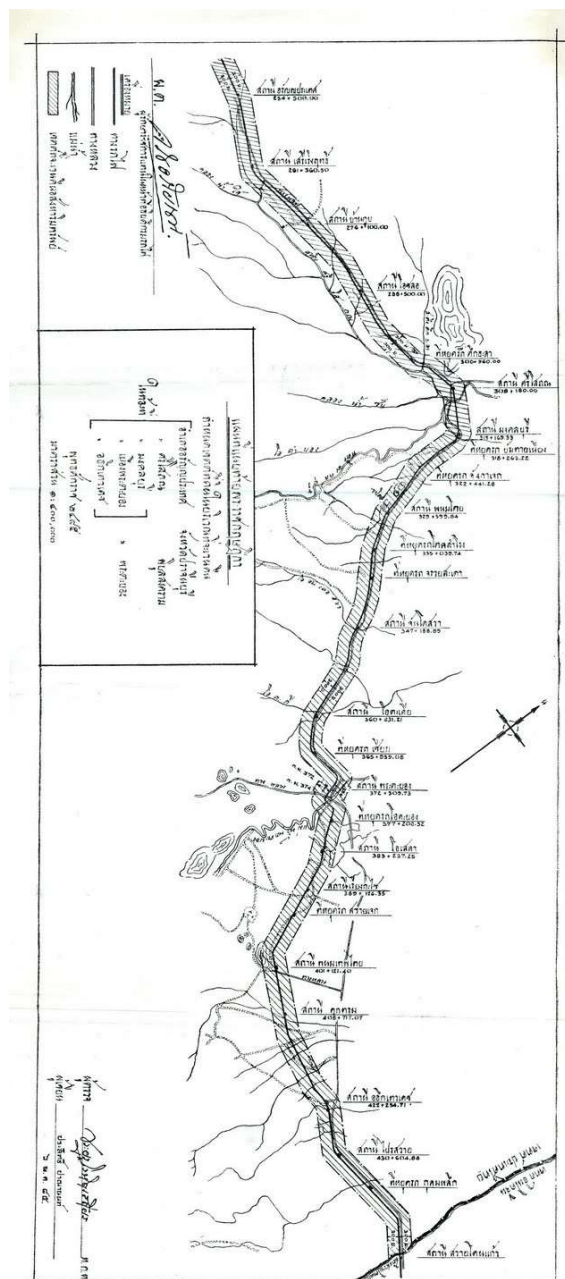
⁷⁷ อธิโร คากิซากิ. (2562). ย้อนรอยรถไฟไทย : สืบสานและต่อยอด. กรุงเทพฯ : สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 74.

⁷⁸ อธิโร คากิซากิ. (2562). ย้อนรอยรถไฟไทย : สืบสานและต่อยอด. กรุงเทพฯ : สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 75.

⁷⁹ การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2540). 100 ปี รถไฟไทย. กรุงเทพฯ : เวิร์ดวิชั่น. หน้า 78.

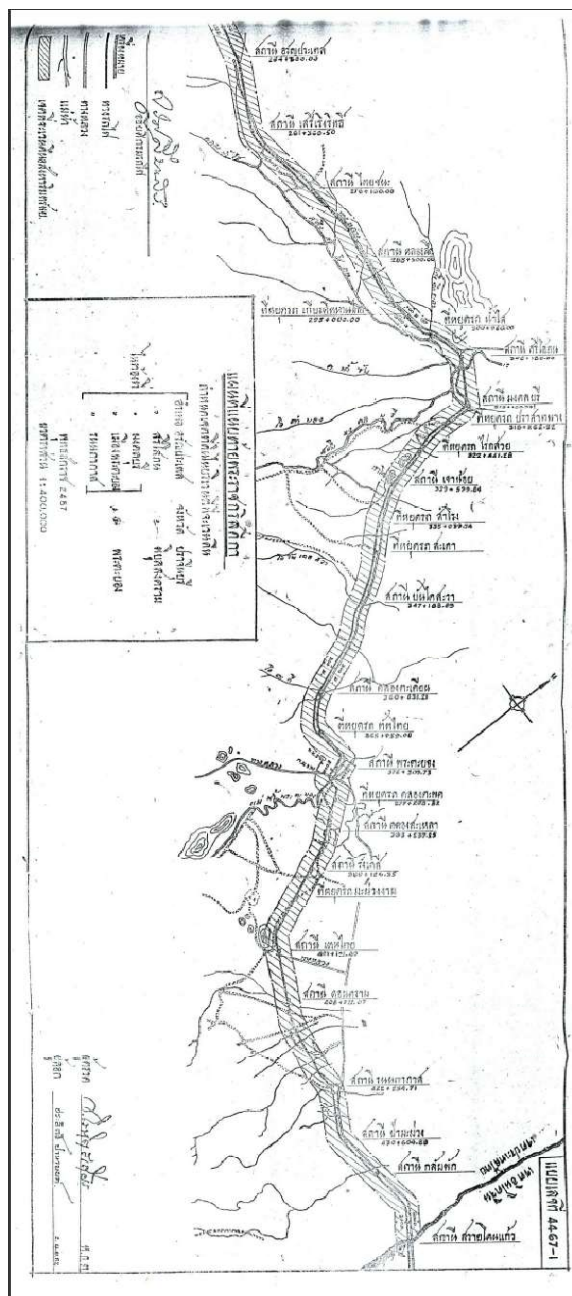
ประกาศตัดความสัมพันธ์ไมตรีกับไทย การเดินรถไฟเชื่อมไทยกับกัมพูชาจึงยุติลงและได้มีการรื้อถอนเส้นทางรถไฟเชื่อมอีกครั้ง⁸⁰

⁸⁰ การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2540). 100 ปี รถไฟไทย. กรุงเทพฯ : เวิร์ดวิชั่น. หน้า 78.



ภาพที่ 36 แผนที่แสดงแนวท่ายพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน พ.ศ. 2485

ที่มา : ทางรถไฟพระตะบอง (ออนไลน์), <http://portal.rotfaithai.com/modules.php?name=Forums&file=viewtopic&t=1348&start=30>, (วันที่ค้นข้อมูล 13 ตุลาคม พ.ศ. 2566)



ภาพที่ 37 แผนที่แสดงแนวท่ายพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน พ.ศ. 2487

ที่มา : ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 61 ตอนที่ 72. (24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2487). หน้า 1149 .

5.3 สรุปและวิเคราะห์ท้ายบท

ทางรถไฟสายตะวันออกทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ภาคตะวันออกเป็นอย่างมาก ในช่วงระยะเวลาเริ่มแรกของการเปิดเดินรถไฟ ทั้งการเปลี่ยนแปลงทางด้านการคมนาคม การเปลี่ยนแปลงทางด้านการเมือง การเปลี่ยนแปลงด้านการตั้งถิ่นฐานและชุมชน และการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ

การเปิดเดินรถไฟสายตะวันออกทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านการคมนาคม เนื่องจากทางรถไฟถือเป็นทางเลือกใหม่ในการเดินทางสัญจรและขนส่งสินค้า และสามารถแก้ไขปัญหาเรื่องข้อจำกัดสำหรับการเดินทางสัญจรและขนส่งสินค้าที่การสัญจรในรูปแบบเดิมมีข้อจำกัด อีกทั้งยังทำให้การเดินทางและขนส่งสินค้ามีความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น สามารถลดระยะเวลาในการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองฉะเชิงเทราลงจากเดิม 2 วัน เหลือเพียง 2 ชั่วโมง นอกจากนี้ภายหลังการสร้างทางรถไฟถึงกบินทร์บุรี และอรัญประเทศในเวลาต่อมา ทำให้การเดินทางขนส่งสินค้าเป็นไปด้วยความสะดวกมากยิ่งขึ้น สามารถเดินทางจากกรุงเทพฯ ถึงอรัญประเทศได้ภายในระยะเวลา 1 วัน รวมถึงการสร้างทางรถไฟถึงเมืองอรัญประเทศ ทำให้การขนส่งสินค้าจากชายแดนและเมืองชุมทางการค้าสู่พื้นที่ฉะเชิงเทราและกรุงเทพฯ เป็นไปด้วยความสะดวกมากขึ้น ทำให้เกิดชุมชนการค้าขนาดใหญ่ขึ้นในพื้นที่เมืองที่เป็นชุมทางการค้าโดยเฉพาะการค้าทางเกวียน ในเมืองปราจีนบุรี กบินทร์บุรี และวัฒนานคร ทั้งยังทำให้สินค้าสำเร็จรูปจากกรุงเทพฯ และฉะเชิงเทราสามารถเข้าสู่พื้นที่ชนบทได้ในขณะเดียวกันการสร้างทางรถไฟยังเป็นการเปิดพื้นที่ที่รกร้างให้เกิดการตั้งถิ่นฐาน และการบุกเบิกพื้นที่เพาะปลูกโดยเฉพาะในพื้นที่ทางตอนบนของมณฑลปราจีนบุรี ทางด้านเมืองปราจีนบุรี และกบินทร์บุรี

การเปิดพื้นที่การเพาะปลูกจากการตัดทางรถไฟนี้ ทำให้ปริมาณพื้นที่เพาะปลูกข้าวและปริมาณผลผลิตข้าวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และยังทำให้เกิดการสร้างโรงสีข้าวขึ้นในพื้นที่เมืองปราจีนบุรี และพื้นที่ที่ติดกับทางรถไฟเนื่องจากสามารถลำเลียงขนส่งอุปกรณ์ในการสร้างโรงสีข้าวได้อย่างสะดวกมากขึ้น การขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจนอกจากจะเกิดการเปิดพื้นที่การเพาะปลูกแล้วยังก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของชุมชนการค้า โดยการตัดถนนหรือทางเกวียนเชื่อมระหว่างชุมชนการค้าริมน้ำเข้ากับสถานีรถไฟ หรือย้ายชุมชนการค้ามาตั้งอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟ อาทิ ตลาดหัวตะเข้ ตลาดบ้านท่าไข่ เป็นต้น

การสร้างทางรถไฟสายตะวันออกทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของศูนย์กลางทางด้านการปกครองของมณฑลปราจีนบุรี โดยการย้ายที่ว่าการมณฑลจากเมืองปราจีนบุรีมาสู่เมืองฉะเชิงเทรา เนื่องจากในการปกครองและบริหารประเทศนั้นจำเป็นต้องมีการติดต่อสื่อสารระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองส่วนภูมิภาค การสร้างทางรถไฟสายตะวันออกในระยะเริ่มแรกที่สร้างมาถึงเมืองฉะเชิงเทราก็เพื่อให้ง่ายต่อการเดินทางของประชาชนและการขนส่งสินค้า ประกอบกับเมืองฉะเชิงเทราก็เป็นเมืองศูนย์กลางทางการค้า ทำให้การสร้างทางรถไฟสายตะวันออกถือเป็นปัจจัยหนึ่งที่ก่อให้เกิดการตัดสินใจย้ายที่ว่าการมณฑลปราจีนบุรีมาตั้งที่เมืองฉะเชิงเทรา

บทบาทของทางรถไฟสายตะวันออกยังมีบทบาทในฐานะการเป็นเส้นทางในการลำเลียงกำลังพลทหาร และขนส่งอาวุธยุทโธปกรณ์ ยุทธปัจจัย ในการทำสงครามโดยเฉพาะในช่วงสงครามอินโดจีนระหว่างไทยกับฝรั่งเศส ในการทำสงครามในดินแดนเขมร และยังทำหน้าที่ในการตรวจตราการบินผ่านของเครื่องบินรบของฝ่ายศัตรู ซึ่งคือหน้าที่ในฐานะยามอากาศ เนื่องจากตลอดเส้นทางรถไฟนั้นจะมีสถานีรถไฟขนาดใหญ่และขนาดเล็ก ๆ ตลอดเส้นทาง อีกทั้งยังมีการวางสายโทรเลขเพื่อให้ง่ายต่อการติดต่อสื่อสารระหว่างสถานี ทำให้สะดวกต่อการตรวจตราและรายงานยามสงคราม

จะเห็นได้ว่าบทบาทของทางรถไฟสายตะวันออกส่วนใหญ่จะเป็นบทบาทในฐานะการเป็นเส้นทางของการขนส่งสินค้าเสียเป็นส่วนใหญ่ เพราะว่าแต่เดิมเส้นทางคมนาคมทางบกระหว่างเมืองนั้นยังไม่ได้มีการตัดถนนหลวง อีกทั้งทางเกวียนซึ่งเป็นเส้นทางการค้าเดิมนั้นเดินทางลำบาก ทำให้ทางรถไฟได้รับความสนใจในการขนส่งสินค้ามากขึ้น และเมื่อการขนส่งสินค้าสะดวกสบายขึ้นราษฎรก็สามารถเข้าไปตั้งถิ่นฐานตามเส้นทางที่รถไฟตัดผ่านได้ แต่ทั้งนี้บทบาทในฐานะการเป็นเส้นทางของการเดินทางและการขนส่งสินค้าของรถไฟนั้น กลับลดความนิยมลงภายหลังการตัดถนนในช่วงเวลาต่อมา และทางรถไฟกลับมามีบทบาทสำคัญอีกครั้งในฐานะเส้นทางของการขนส่งสินค้าหลังจากดำเนินการโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกและการประกาศนโยบายเปลี่ยนนามรบเป็นสนามการค้า ซึ่งจะกล่าวถึงในบทต่อไป

บทที่ 6

ทางรถไฟสายตะวันออก กับการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองและเศรษฐกิจ

พ.ศ. 2504-2564

ตั้งแต่ทางรถไฟสายตะวันออกเปิดเดินรถในปี พ.ศ. 2467 ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งทางการขยายพื้นที่การเพาะปลูก การขยายตัวของชุมชนและหมู่บ้านในชนบท รวมถึงทำให้การคมนาคมและการขนส่งสินค้าสะดวกสบายมากขึ้น ต่อมาไม่นานความสำคัญของรถไฟกลับถูกลดบทบาทลงเนื่องด้วยรัฐบาลสนใจการลงทุนในการสร้างระบบการคมนาคมอีกรูปแบบหนึ่ง คือ ระบบถนน เพราะข้อจำกัดของรถไฟทำให้ไม่สามารถเดินทางไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ได้สะดวกเท่ากับระบบถนน อีกทั้งการเดินทางด้วยรถไฟนั้นจะจอดรถไฟเฉพาะที่สถานีรถไฟและป้ายหยุดรถเท่านั้น ในขณะที่การเดินทางด้วยระบบถนนนั้นผู้ขับขี่รถยนต์สามารถจอดรถได้ตามที่ผู้ขับขี่ต้องการ ขณะเดียวกันช่วงเวลานั้นสถานการณ์โลกขณะนั้นกำลังเผชิญกับสภาวะสงครามเย็น สหรัฐอเมริกาได้เข้ามาตั้งฐานทัพที่ประเทศไทย ทั้งยังให้การสนับสนุนการก่อสร้างถนนสายต่างๆ ที่เชื่อมระหว่างพื้นที่ภาคตะวันออกกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทำให้ผู้คนในพื้นที่ภาคตะวันออกตอนบนมีทางเลือกใหม่ในการเดินทางสัญจร การเข้ามาของสหรัฐอเมริกาในครั้งนี้ไม่เพียงแต่เกิดการก่อสร้างถนนเท่านั้น ยังได้มีการนำเอาวัฒนธรรมการขับรถยนต์เข้ามา ทำให้รถยนต์ที่จากเดิมเป็นสิ่งที่ชาวบ้านธรรมดาไม่สามารถจับต้องหรือมีทุนทรัพย์เพียงพอในการซื้อสามารถมีรถยนต์ไว้ในการครอบครองได้ ส่งผลให้รูปแบบวิถีชีวิตของชาวบ้านในภาคตะวันออกตอนบนเริ่มเปลี่ยนแปลงไป

ในพ.ศ.2504 รัฐบาลได้ประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 1 โดยมีมุ่งหมายเพื่อพัฒนาประเทศให้สามารถสร้างระบบอุตสาหกรรมเพื่อทดแทนการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ ส่งผลให้ระบบเศรษฐกิจของประเทศและวิถีชีวิตของชาวบ้านเปลี่ยนแปลงไป จนกระทั่งเกิดการปรับเปลี่ยนนโยบายด้านอุตสาหกรรมมาเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก และการเกิดโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก ทำให้เกิดการกระจายแหล่งอุตสาหกรรมจากกรุงเทพฯ มายังพื้นที่ภาคตะวันออกมากขึ้น ซึ่งการเริ่มต้นของโครงการดังกล่าวถือเป็นจุดเริ่มต้นของระยะเปลี่ยนผ่านในพื้นที่ภาคตะวันออก

การเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ภาคตะวันออกนี้มิได้มีเพียงการเริ่มต้นของโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกเท่านั้น ในช่วงปี พ.ศ. 2531 รัฐบาลของพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณได้เริ่มนโยบายเปลี่ยนนามรบเป็นสนามการค้า ส่งผลให้การค้าชายแดนเกิดการขยายตัว สินค้าจากประเทศไทยสามารถส่งออกไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้มากขึ้น

จากบริบทของการเปลี่ยนแปลงที่ได้กล่าวในเบื้องต้นนั้นทางรถไฟสายตะวันออก ต้องเผชิญกับสถานะของความเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ บทบาทของทางรถไฟสายนี้จึงมีการปรับเปลี่ยนไปตามการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ซึ่งในบทนี้จะนำเสนอภาพของการเปลี่ยนแปลงของทางรถไฟสายตะวันออก รวมถึงบทบาทที่เปลี่ยนแปลงไปตามบริบทของเวลาที่เปลี่ยนแปลงไป โดยแบ่งหัวข้อหลัก ดังนี้หัวข้อแรก การพัฒนาถนนกับบทบาททางรถไฟในภาคตะวันออก หัวข้อที่สอง คือ การพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกกับบทบาทของทางรถไฟเพื่ออุตสาหกรรม หัวข้อที่สาม คือ นโยบายเปลี่ยนนามรบเป็นสนามการค้ากับการเปลี่ยนแปลงการค้าชายแดน หัวข้อที่สี่ คือ โครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก กับการพัฒนาการขนส่งระบบราง และหัวข้อสุดท้ายคือ การให้บริการรถไฟในภาคตะวันออกปัจจุบัน

6.1 การพัฒนาถนนกับบทบาททางรถไฟในภาคตะวันออก

การคมนาคมในสังคมดั้งเดิมก่อนที่จะมีการตัดถนนเชื่อมต่อระหว่างเมืองนั้นคนไทยจะนิยมเดินทางสัญจรทางน้ำโดยอาศัยเรือ ในขณะที่การเดินทางสัญจรทางบกจะนิยมใช้เกวียนเป็นหลัก แต่ถ้าหากเดินทางสัญจรในระยะไกล และพื้นที่เหล่านั้นมีทางรถไฟเปิดให้บริการ ประชาชนก็จะนิยมเดินทางสัญจรโดยรถไฟ ในช่วงที่กิจการรถไฟได้รับการสถาปนาขึ้นนั้น การคมนาคมระบบถนนก็ได้ได้รับความสนใจเช่นเดียวกับกิจการรถไฟ มีการก่อสร้างถนนหนทางขึ้นโดยเป็นถนนแบบตะวันตกมิใช่ทางเกวียนที่สามารถพบได้ในสมัยนั้น แต่คนก็ยังมิได้นิยมเดินทางโดยอาศัยรถยนต์ เพราะราษฎรทั่วไปมิได้มีกำลังซื้อเพียงพอสำหรับการครอบครองรถยนต์ ทำให้การคมนาคมทางน้ำโดยอาศัยเรือ และการคมนาคมทางบกผ่านเกวียนและรถไฟยังคงมีความสำคัญต่อวิถีชีวิตและระบบเศรษฐกิจในขณะนั้น

การพัฒนาของระบบเศรษฐกิจไทยรวมถึงการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตความเป็นอยู่ครั้งใหญ่เกิดขึ้นเมื่อมีการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับแรก ในปี พ.ศ. 2504 ส่งผลให้เกิดการลงทุนในการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค ระบบการผลิตของสังคมไทยมีการเติบโตมากขึ้น พื้นที่ภาคตะวันออกก็ได้มีการเปลี่ยนแปลงเช่นเดียวกัน การตัดถนนและการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

แห่งชาตินี้ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งวิถีชีวิต ระบบเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคตะวันออก เกิดการขยายตัวของพื้นที่การเพาะปลูกทั้งการเพาะปลูกข้าว และการทำพืชไร่ เศรษฐกิจเกิดการขยายตัว ถนนมีบทบาทมากขึ้นในฐานะเส้นทางการขนส่งสินค้าและการเดินทางที่มีความสะดวกสบาย กลับกันบทบาทของทางรถไฟกลับเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งการศึกษาในส่วนนี้ขอแยกประเด็นการศึกษาออกเป็น 2 ประเด็น คือ ประเด็นแรก ถนนกับการลดความสำคัญของการสัญจรโดยรถไฟ ประเด็นที่สองคือ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกับความเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ภาคตะวันออก

6.1.1 พัฒนาการของถนนกับการลดความสำคัญของการสัญจรทางรถไฟ

ถนนเกิดขึ้นครั้งแรกในสมัยรัชกาลที่ 4 ที่มีการสร้างถนนเจริญกรุง ถนนผดุงเมือง ถนนเฟื่องนครขึ้น ในขณะที่ถนนในส่วนภูมิภาคนั้นเริ่มมีการก่อสร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 เพียงแต่ถนนที่ถูกสร้างขึ้นในส่วนภูมิภาคจะเป็นเพียงทางเกวียนที่กว้างประมาณ 3 ศอก (2.50 เมตร) เป็นการสร้างขึ้นโดยกลุ่มชาวบ้านเพื่อใช้เดินทางภายในหมู่บ้านหรือระหว่างหมู่บ้าน ทางที่เชื่อมกับจังหวัดนี้พบไม่มากนัก¹ ซึ่งถนนหรือทางเกวียนที่ถูกสร้างขึ้นในสมัยนั้นเป็นเพียงคันดินเท่านั้น

ทางเกวียนในพื้นที่ภาคตะวันออกนั้นเป็นเพียงทางเชื่อมเพื่อขนส่งสินค้ามายังสถานีรถไฟ หรือ ย่านท่าการค้าริมฝั่งแม่น้ำเท่านั้น อาทิ ทางเกวียนจากวัฒนานครมายังกบินทร์บุรี² และทางเกวียนจากชลบุรีกับพนัสนิคมมายังท่าตะกวด³ ซึ่งการก่อสร้างถนนหรือทางเกวียนในยุคนั้นถูกก่อสร้างเพียงเพื่อเสริมการคมนาคมของเส้นทางรถไฟในพื้นที่ที่เส้นทางรถไฟตัดไปไม่ถึง⁴

การก่อสร้างถนนของประเทศไทยเริ่มเกิดขึ้นอย่างจริงจังหลังการปฏิวัติสยามของคณะราษฎร เนื่องจากตั้งแต่กลางทศวรรษที่ 2460 รัฐบาลไทยกำลังเผชิญกับปัญหาวิกฤตการณ์ทางด้านเศรษฐกิจ หลังภาวะสงครามโลกครั้งที่ 1 เกิดปัญหาทั้งเงินงบประมาณของประเทศลดลง การส่งออกประสบ

¹ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2445). ร.5, ยธ. 1/25 สำเนารายงานการประชุมเทศบาล ร.ศ.121 เรื่องจัดการโยธาหัวเมือง.

² เกื้อกุล ยืนยอนันต์. (2519). การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. หน้า 156.

³ ภารดี มหาขันธ์. (2552). พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ชลบุรี. ชลบุรี : สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 106.

⁴ อำไพกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 24.

ปัญหา จนต้องมีการปรับลดงบประมาณในการดำเนินการก่อสร้างถนนและทางรถไฟลงเพราะเป็น ส่วนงานที่ต้องใช้งบประมาณในการดำเนินการสูง การก่อสร้างถนนได้รับความสนใจอีกครั้งในปีพ.ศ. 2477 ได้มีการแยกกองทางออกมาเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการสร้างถนนเป็นการเฉพาะ แต่ถึง กระนั้นก็เกิดความกังวลว่าเมื่อมีการสร้างถนนแล้วเสร็จและเปิดการจราจรจะไม่ได้ผลตอบแทน โดยตรงอย่างรถไฟ ทำให้การสร้างหรือตัดถนนเป็นไปอย่างล่าช้า แต่รัฐบาลยังคงให้ความสำคัญกับ นโยบายการสร้างทางหลวงโดยมีหลักการสำคัญดังนี้

“ประเทศไทยจะต้องมีทางหลวงแผ่นดินชนิดที่มีความแข็งแรง มากพอที่จะรับการจราจรของรถยนต์ต่าง ๆ ได้อย่างเพียงพอทุก ฤดูกาลตลอดปี โดยมีต้องคำนึงถึงว่าจะกระทบกระเทือนกับทางรถไฟ เพราะการรถไฟนั้นเจริญมากพอแล้ว และการค้าบางอย่างซึ่งจำเป็น อย่างยิ่งต่อเศรษฐกิจของชาตินั้นไม่สามารถจะทำการขนส่งโดยทาง รถไฟได้ เพราะเมื่อทั้งการรถไฟและทางหลวงแผ่นดินล้วนเป็นของ รัฐบาล จึงไม่เป็นการแปลกประหลาดมากนัก ถ้ารัฐบาลจะได้รายได้ จากการขนส่งโดยตรงจากการรถไฟหรือโดยทางอ้อมจากทางหลวง แผ่นดิน”⁵

การสร้างและพัฒนาทางหลวงได้ปรากฏเป็นรูปธรรมมากขึ้นหลังจากที่สภาผู้แทนราษฎรได้ อนุมัติแผนการทางหลวงแผ่นดินฉบับแรกของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2479 เพื่อสร้างทางหลวงทั่ว ราชอาณาจักร เป็นระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 14,900 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมจังหวัดต่างๆ และช่วยให้การ ใช้รถไฟและท่าเรือมีประสิทธิภาพ ใช้เวลาในการก่อสร้างทั้งสิ้น 18 ปี มีงบประมาณทั้งหมดในวงเงิน 153 ล้านบาท⁶ แต่ทั้งนี้การดำเนินการก่อสร้างก็ได้ก่อสร้างอย่างจริงจังมากนัก เนื่องจากหลังจากเริ่ม การก่อสร้างทางได้ไม่นานก็เกิดกรณีพิพาทอินโดจีน – ฝรั่งเศส และหลังจากนั้นประเทศไทยก็ตกอยู่ใน

⁵ โทมัส แฟรงค์ บาร์ตัน และสวาท เสนาณรงค์. (2501). *ภูมิศาสตร์เศรษฐกิจของประเทศไทยเพื่อใช้เป็นแนวทางสอน*, ธนบุรี : โรงเรียนการช่างวุฒิการศึกษา. หน้า 11. อ้างถึงใน ภาณีต รวมศิลป์.(2521). *นโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจสมัยจอมพล ป. พิบูลสงคราม ตั้งแต่ พ.ศ. 2481 – 2487*. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 235.

⁶ ภาณีต รวมศิลป์.(2521). *นโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจสมัยจอมพล ป. พิบูลสงคราม ตั้งแต่ พ.ศ. 2481 – 2487*. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 236.

ภาวะสงครามโลกครั้งที่ 2 เจ้าหน้าที่กรมทางหลวงตลอดจนเครื่องมือเครื่องใช้ต้องส่งไปแรงงานสร้างทางจำลองให้ราชการทหาร พอสงครามโลกครั้งที่ 2 จบลงก็ต้องเสียเวลาซ่อมแซมและบูรณะทางที่ชำรุดทรุดโทรมอันเนื่องมาจากสงคราม⁷ แต่ทั้งนี้การขยายตัวของการก่อสร้างถนนในช่วงหลัง พ.ศ. 2479 เป็นต้นมาแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของระบบถนนในการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งแทนที่การขนส่งโดยระบบรางรถไฟ หรือการขนส่งทางน้ำ แผนการก่อสร้างถนนทำให้การก่อสร้างถนนเป็นยุทธศาสตร์ของการคมนาคมขนส่งของประเทศ และเมื่อสหรัฐอเมริกาเข้ามามีบทบาทต่อการเมือง เศรษฐกิจและสังคมไทย หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 สหรัฐอเมริกาได้ให้ความช่วยเหลือด้านเทคโนโลยีการก่อสร้างถนน จนกระทั่งระบบการก่อสร้างถนนอยู่ภายใต้มาตรฐานของสหรัฐอเมริกา⁸

จุดเริ่มต้นของการพัฒนาระบบการคมนาคมทางถนนในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเกิดขึ้นจากโครงการตัดถนนเลียบชายฝั่งทะเลตะวันออก ตามแผนการทางหลวงแผ่นดินที่พระราชอาณาจักร พ.ศ. 2479 โดยแผนการดังกล่าวมีเป้าหมายในการสร้างเส้นทางออกไปเชื่อมพื้นที่ใกล้เคียงให้ติดต่อกันและเชื่อมต่อกับกรุงเทพฯ ได้โดยทางรถไฟ⁹ ทำให้เกิดการสร้างทางเลียบชายฝั่งในระยะแรกยังต้องเชื่อมโยงกับทางรถไฟสายตะวันออก เนื่องจากสภาพการคมนาคมทางบกในภาคตะวันออกเฉียงเหนือในขณะนั้นมีเพียงทางรถไฟสายกรุงเทพฯ – อยุธยาเท่านั้น ส่วนบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกยังคงใช้การเดินทางเรือเลียบชายฝั่งเป็นหลักเหมือนเดิม¹⁰

ในการก่อสร้างถนนสุขุมวิทได้มีการแบ่งออกเป็นช่วงต่าง ๆ ตามสายทางต่าง ๆ ได้แก่ สายทางกรุงเทพฯ – สมุทรปราการ และสายทางชลบุรี – สัตหีบ ซึ่งสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2480 และ พ.ศ. 2482 ตามลำดับ ส่วนสายทางสัตหีบ – ระยองสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2484 พร้อม ๆ กับสาย

⁷ อำพิกา สวัสดิ์วงค์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับการพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 25.

⁸ อำพิกา สวัสดิ์วงค์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับการพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 27.

⁹ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2492). (2) สร 0201.66.5/9. เรื่องเงินทุนและการเบิกจ่ายเงินทุนสร้างทาง. (30 พฤษภาคม พ.ศ. 2478 – 19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2492). อ้างถึงใน อำพิกา สวัสดิ์วงค์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับการพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 70.

¹⁰ อำพิกา สวัสดิ์วงค์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับการพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 70.

ทางบางปะกง – ชลบุรี และก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์จนถึงจังหวัดตราด และมีมติให้ทางหลวงสาย กรุงเทพฯ – ตราดมีชื่อว่าถนนสุขุมวิท โดยเป็นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม พ.ศ. 2493¹¹ และมีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง ยาว 417 เมตร¹²เพื่อเชื่อมถนนสุขุมวิท จากฝั่งฉะเชิงเทราให้เชื่อมต่อกับชลบุรีโดยตรง ทำให้การเดินทางโดยใช้ถนนสะดวกสบายขึ้น

ในช่วงทศวรรษ 2480 – 2490 การคมนาคมในระบบถนนนั้น นอกจากถนนสุขุมวิทแล้ว ยังมีการก่อสร้างถนนแยกจากถนนสุขุมวิทไปยังพื้นที่ต่างๆ ของภาคตะวันออก เช่น แยกเข้าอำเภอสรีราชา อำเภอบางละมุง อำเภอบ้านบึง อำเภอพานทอง จังหวัดชลบุรี เป็นต้น ส่วนถนนที่แยกจากถนนสุขุมวิทเข้ามายังพื้นที่ภาคตะวันออกตอนบนนั้น ตัวอย่างเช่นการตัดถนนแนวเหนือ – ใต้ อาทิ ถนนสายจันทบุรี – สระแก้ว, สายฉะเชิงเทรา – ปราจีนบุรี เพื่อเชื่อมต่อโครงการสร้างทางหลวงแผ่นดินสายปราจีนบุรี – อรัญประเทศ – ชายแดน¹³ นอกจากนี้แล้วในปี พ.ศ. 2493 ยังได้มีการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 33 แยกจากถนนพหลโยธิน ที่แยกหินกอง อำเภอนองแคว จังหวัดสระบุรี ผ่านนครนายก ปราจีนบุรี กบินทร์บุรี สระแก้ว สิ้นสุดที่ชายแดนอรัญประเทศ ซึ่งถนนสายนี้เป็นถนนที่ขนานไปกับทางรถไฟสายตะวันออก ถึงแม้ว่าถนนเส้นนี้จะเป็นทางลูกรัง แต่ก็มีความเหมาะสมเป็นเส้นทางคมนาคมทางเลือกใหม่นอกจากทางรถไฟ¹⁴

ในช่วงสงครามเวียดนามนั้นบทบาทของสหรัฐอเมริกามีบทบาทอย่างมากเกี่ยวกับการเกิดถนนในพื้นที่ภาคตะวันออก โดยเฉพาะภาคตะวันออกตอนบน เพราะว่าประเทศไทยเปรียบเสมือนประเทศหน้าด่านในดินแดนที่สหรัฐอเมริกาเชื่อว่าถูกคุกคามจากนโยบายการขยายอำนาจของเวียดนามและจีนคอมมิวนิสต์และภัยจากการแทรกซึมภายในประเทศจากแนวร่วมคอมมิวนิสต์ โดยพื้นที่ภาคตะวันออกนั้นได้รับผลกระทบโดยตรง เนื่องจากถูกกำหนดให้เป็นฐานทัพเรือของสหรัฐฯ ที่

¹¹ กนกวลี ชูชัยยะ. (2544). พจนานุกรมวิสามานยนามไทย : วัด วัง ถนน สะพาน ป้อม. กรุงเทพฯ : ราชบัณฑิตยสถาน. หน้า 356.

¹² อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 82.

¹³ อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 83.

¹⁴ อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 82.

สัตหีบ และสนามบินที่อุตะเภา การให้ความช่วยเหลือในการก่อสร้างถนนสายต่าง ๆ ภายใต้โครงการทางหลวงเพื่อความมั่นคงในปี พ.ศ. 2506 ซึ่งในขณะนั้นเรียกว่า ทางยุทธศาสตร์ ซึ่งในพื้นที่ภาคตะวันออกมีการสร้างทางยุทธศาสตร์ 2 สายคือ ทางหลวงหมายเลข 304 (ฉะเชิงเทรา – นครราชสีมา) และทางหลวงหมายเลข 331 (สัตหีบ – ฉะเชิงเทรา) ซึ่งเป็นหนึ่งในโครงการก่อสร้างถนนโครงการก่อสร้างทางทหารของสหรัฐอเมริกาในประเทศไทย (ดูตารางที่ 5) สำหรับทางหลวงหมายเลข 304 และ 331 นั้นเป็นทางหลวงที่สร้างจากเหนือลงใต้ ทำให้เกิดการติดต่อสื่อสารและสามารถเดินทางสัญจรได้โดยตรงระหว่างฐานทัพอากาศสัตหีบ – อุตะเภา กับระบบทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อการขนส่งทางทหารซึ่งเป็นจุดหมายหลักในการเข้าประเทศและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จะได้ไม่ต้องผ่านกรุงเทพฯ¹⁵

ตารางที่ 5 โครงการก่อสร้างเส้นทางยุทธศาสตร์ของสหรัฐอเมริกาในไทย(เฉพาะการก่อสร้างถนน)

โครงการตัดถนน	ความยาว	ระยะเวลา(พ.ศ.)
1. ถนนอ้อมกรุงเทพฯ ทางหลวงหมายเลข 304, 311 ฉะเชิงเทรา – กบินทร์บุรี กบินทร์บุรี – นครราชสีมา	96 กิโลเมตร 168 กิโลเมตร	สร้างปี 2505 – 2509 สร้างปี 2505 – 2511
2. ทางหลวงหมายเลข 331 ฐานทัพเรือสัตหีบ – ฉะเชิงเทรา	127 กิโลเมตร	สร้างเสร็จปี 2511
3. ทางหลวงหมายเลข 22 สกลนคร – นครพนม	54 กิโลเมตร	สร้างปี 2511 – 2513
4. ทางหลวงหมายเลข 223 สกลนคร – ธาตุพนม	70 กิโลเมตร	สร้างปี 2511 - 2513
5. ทางหลวงสาย 1009 จอมทอง – ดอยอินทนนท์	48 กิโลเมตร	สร้างเสร็จปี 2519
รวม	563 กิโลเมตร	

ที่มา : มัสแคต, โรเบิร์ต เจ. (2536). สหรัฐอเมริกากับการพัฒนาเศรษฐกิจและความมั่นคงในประเทศไทย. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 411.

¹⁵ มัสแคต, โรเบิร์ต เจ. (2536). สหรัฐอเมริกากับการพัฒนาเศรษฐกิจและความมั่นคงในประเทศไทย. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 29.

นอกจากความช่วยเหลือของสหรัฐอเมริกาในการสร้างถนนแล้ว กรมทางหลวงยังได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้วางแผนก่อสร้างทางหลวง ในบริเวณพื้นที่ที่มีผู้ก่อการร้ายคุกคามตามแผนงานของกองอำนวยการรักษาความมั่นคงภายใน (กอ.รมน.) ในภาคตะวันออกเฉียงนั้นงานทางหลวงเพื่อความมั่นคงเริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2512 ภายใต้การก่อสร้างทางหลวงของศูนย์พัฒนาการที่ จังหวัดปราจีนบุรีและตราด ถนนส่วนใหญ่เป็นถนนตามแนวชายแดน โดยในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงนั้นงานทางหลวงศูนย์พัฒนาการปราจีนบุรีได้ทำการก่อสร้างทางลาล่องลูกรังบางๆ ในสายทางชันนบกแก้ว – แชร้ออร์ สายทางห้วยโลด – บ่อชิงนาง (ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3197) สายสระแก้ว – เขาคกรรจ์ และสายทางวัฒนานคร – ชันนบกแก้ว¹⁶

หลังจากการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงสายหลักของประเทศสายต่าง ๆ รวมทั้งถนนสุขุมวิทได้ดำเนินไปได้ตามเป้าหมายแล้ว ในช่วงปลายทศวรรษ 2510 งานสร้างทางหลวงจะเน้นไปที่การก่อสร้างทางสายย่อย คือ ทางหลวงจังหวัด และทางชนบทให้เสริมกับทางหลวงสายประธานที่มีอยู่ เพื่อให้ผลผลิตจากพื้นที่แหล่งผลิตสามารถขนส่งเข้าสู่ตลาดได้โดยสะดวก โดยมีนโยบายหลักในการพัฒนางานทางหลวงในชนบทเพื่อให้ทุกอำเภอมีทางหลวงเชื่อมโยงกับทางหลวงสายหลัก ทำการลาดยางเข้าสู่อำเภอทุกแห่ง ส่วนทางหลวงสายหลักหรือทางหลวงแผ่นดินก็จะทำการปรับปรุงขยายทาง หรือไม่กี่ก่อสร้างทางเลียบเมือง¹⁷ (ดูรายละเอียดข้อมูลทางหลวงตามโครงการ 5 ปี (พ.ศ.2510-2514) ในภาคผนวก ง.)

หลังจากการตัดถนนไม่ว่าจะเป็นถนนสุขุมวิทหรือถนนสายอื่น ๆ ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงนั้น ทำให้ระยะทางในการเดินทางและการขนส่งสินค้าสามารถเชื่อมโยงเมืองและชุมชนได้สะดวกรวดเร็วขึ้น การขนส่งสินค้าเป็นไปด้วยความสะดวก ทำให้ถนนทวีความสำคัญและเกิดการขยายขยายของชุมชนมาสัมพันธ์กับถนนมากยิ่งขึ้น

¹⁶ กรมทางหลวง.กระทรวงคมนาคม. รายงานประจำปี พ.ศ. 2512, และรายงานประจำปี พ.ศ. 2514. อ้างถึงใน อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกเฉียงนของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539. วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 86.

¹⁷ อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกเฉียงนของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539. วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 86.

นอกจากความเจริญของการตัดถนนแล้ว คงไม่สามารถปฏิเสธได้ว่าการที่ระบบการคมนาคมทางถนนมีความเจริญมากขึ้นนั้นเกิดขึ้นจากการที่ประชาชนสามารถเข้าถึงระบบการคมนาคมรูปแบบใหม่ได้ง่ายมากยิ่งขึ้น โดยประชาชนสามารถเป็นเจ้าของรถยนต์และรถบรรทุกได้ง่ายยิ่งขึ้น ทรัพยากรน้ำมันซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการขับเคลื่อนระบบของรถยนต์สามารถเข้าถึงได้สะดวกมากยิ่งขึ้น แม้ว่าจะต้องมีการนำเข้าและอาศัยการลงทุนจากต่างประเทศ ในกรณีน้ำมันของสหรัฐอเมริกา ซึ่งถือเป็นนักลงทุนรายใหญ่ ในปี พ.ศ. 2529 มูลค่าการลงทุนรวมกันของเอกชนอเมริกันในประเทศไทยมีกว่า 4 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และเกือบครึ่งหนึ่งเป็นการลงทุนด้านการผลิตและจำหน่ายน้ำมันและก๊าซ¹⁸ เท่ากับว่ายังมีการใช้ยานพาหนะบนถนนมากขึ้นเท่าไร การใช้น้ำมันยิ่งเพิ่มมากขึ้นเท่านั้น มีบริษัทน้ำมันของสหรัฐฯ เข้ามาลงทุนในประเทศไทยมากยิ่งขึ้น อาทิ Esso, Caltex เป็นต้น

นับตั้งแต่พระยาสุรศักดิ์มนตรีเป็นผู้ส่งรถยนต์คันแรกเข้ามาในสยามช่วงสมัยรัชกาลที่ 5 ต่อมากรมหลวงราชบุรีดิเรกฤทธิ์เป็นผู้ส่งนำเขารถยนต์คันที่ 2 เป็นรถเก๋งยี่ห้อเมอร์ซิเดส – เดมเลอร์ โดยนำเข้ามาใน พ.ศ. 2447 ถวายรัชกาลที่ 5 ซึ่งต่อมาพระองค์ทรงโปรดและให้ส่งรถรุ่นนี้อีก 10 คัน และรุ่นอื่น ๆ อีกหลายสิบคัน พระราชทานแก่พระบรมวงศานุวงศ์และเสนาบดี เจ้าของรถยนต์รุ่นแรกๆ ส่วนใหญ่เป็นเสด็จในกรมกับพวกเสนาบดี ต่อมาคนในกรุงเทพฯ ก็พากันซื้อมาขับ เพราะว่ารถยนต์เป็นของโก้มากในยุคนั้น¹⁹

จนกระทั่งในพ.ศ. 2465 ประเทศไทยมียานยนต์ทุกชนิด (รวมรถจักรยานยนต์) รวมกันเพียง 1,800 คันเท่านั้น แต่อีก 15 ปีต่อมาเพิ่มเป็น 17,045 คัน หรือเพิ่มขึ้นเกือบ 10 เท่าใน พ.ศ. 2480 ต่อมาในปี พ.ศ. 2503 มีจำนวนยานยนต์ทุกชนิด 127,589 คัน พอถึงปี พ.ศ. 2536 หรือ 33 ปีต่อมาเพิ่มเป็น 11,101,458 คัน เฉลี่ยแล้วเพิ่มขึ้นถึง 332,551 คัน หรือร้อยละ 260.6 ต่อปี²⁰ การเพิ่มขึ้นของยานยนต์ที่จำเป็นต้องพึ่งพาถนนในการคมนาคมขนส่งหรือการสัญจรไปมาเหล่านี้ยังนำไปสู่คำอธิบายว่าด้วยอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในเมืองไทยใน 2 ส่วนด้วยกัน คือ รถยนต์ส่วนบุคคล

¹⁸ มัสแตต, โรเบิร์ต เจ. (2536). สหรัฐอเมริกากับการพัฒนาเศรษฐกิจและความมั่นคงในประเทศไทย. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 22.

¹⁹ สุวิทย์ อิศาศวัต และช่อ วายุกักษ์. (2538). บทบาทยานยนต์ญี่ปุ่นในการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจสังคมอีสาน. ขอนแก่น : มหาวิทยาลัยขอนแก่น. หน้า 11 – 12.

²⁰ สุวิทย์ อิศาศวัต และช่อ วายุกักษ์. (2538). บทบาทยานยนต์ญี่ปุ่นในการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจสังคมอีสาน. ขอนแก่น : มหาวิทยาลัยขอนแก่น. หน้า 29.

และรถยนต์สำหรับบรรทุกที่มีการจำหน่ายในประเทศไทยอยู่ 2 ประเภทใหญ่ คือ รถบรรทุก 10 ล้อ มีบริษัทที่ครองส่วนแบ่งทางการตลาดถึงร้อยละ 94 ในปี พ.ศ. 2523 ประกอบด้วย บริษัท อีซูซุ (ประเทศไทย) จำกัด ที่ก่อตั้งขึ้นใน พ.ศ. 2509 บริษัทไทยอีโนอุตสาหกรรมจำกัด ก่อตั้งในปีเดียวกัน และบริษัท United Development Motor Industry ผู้ผลิตรถยนต์บรรทุกมิตซูบิชิ ก่อตั้งในพ.ศ. 2507 และรถยนต์บรรทุก 6 ล้อ มีรถยนต์ 3 ยี่ห้อครองส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 96 ได้แก่ อีซูซุ, อีโน และนิสสันของบริษัทสยามมอเตอร์นิสสันจำกัดที่ก่อตั้งใน พ.ศ. 2505²¹ การเติบโตของอุตสาหกรรมรถบรรทุกนั้นเกิดขึ้นภายหลังการตัดถนนสายต่าง ๆ ขึ้นในประเทศไทย โดยเติบโตขึ้นพร้อมกับการขยายตัวของภาคเกษตรกรรมประเภทพืชไร่เพื่อการค้า อาทิ อ้อย มันสำปะหลัง ข้าวโพด สับปะรด ที่กำลังขยายตัวในประเทศไทยและมีมูลค่าสูงขึ้นในทางเศรษฐกิจในภาคการผลิตและการแปรรูปเพื่อการส่งออก อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในส่วนของบริษัทจึงมีความเกี่ยวข้องโดยตรงต่อการใช้ถนนเพื่อประโยชน์ทางการขนส่งสินค้า และถือเป็นส่วนหนึ่งในการลดบทบาทและความสำคัญของการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟ

การที่รัฐลดความสำคัญของการคมนาคมและการขนส่งผ่านระบบรถไฟและมาให้ความสำคัญกับการคมนาคมในระบบถนนนั้น ดังที่รัฐบาลได้ทุ่มงบประมาณที่ใช้ในการพัฒนาประเทศไปในการสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 1 และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 2 งบประมาณของรัฐบาลทางการคมนาคมสูงที่สุดทั้งสองแผนคือ 31.4 % ในแผนที่ 1 และ 26.0 % ในแผนที่ 2 และงบประมาณด้านนี้เริ่มลดลงในแผนที่ 3 คือ 19.4 % ของงบประมาณทั้งหมด ดูตารางที่ 6

²¹ อาภิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). *ถนนสุขุมวิทกับการพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 43 - 44.

ตารางที่ 6 งบประมาณรายจ่ายของรัฐบาลในภาคเศรษฐกิจต่างๆ (ล้านบาท)

	แผนที่ 1 จำนวน(%)	แผนที่ 2 จำนวน(%)	แผนที่ 3 จำนวน(%)
ภาคเศรษฐกิจ			
เกษตร	4.6(14.1%)	10.5(15.9%)	13.7(13.6%)
อุตสาหกรรม,เหมืองแร่	2.6(7.9%)	1.1(1.7%)	2.4(2.4%)
คมนาคม	10.2(31.4%)	17.1(26.0%)	19.5(19.4%)
พลังงาน	4.3(13.3%)	5.0(7.6%)	7.9(7.9%)
รวม	21.7(66.7%)	33.8(51.2%)	43.4(43.3%)
ภาคสังคม			
พัฒนาสังคม	5.5(16.7%)	1.9(2.9%)	2.7(2.7%)
เมืองและชนบท	-	8.4(12.8%)	14.9(14.9%)
สาธารณสุข	1.4(4.2%)	3.6(5.5%)	6.3(6.3%)
การศึกษา	2.5(7.6%)	14.1(21.4%)	32.9(32.8%)
รวม	9.4(28.5%)	28.0(42.6%)	56.9(56.7%)
ไม่ได้ระบุ	1.5(4.8%)	4.1(6.2%)	-
รวมทั้งสิ้น	32.5(100%)	65.8(100%)	100.3(100%)

ที่มา : อัมพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย

พ.ศ. 2477-2539. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า

33.

เมื่อพิจารณาจากพัฒนาการคมนาคมโดยเฉพาะ จะเห็นได้ถึงการทุ่มเทเงินทุนในการสร้างถนนหรือทางหลวงเป็นจำนวนที่มากกว่าการคมนาคมในส่วนอื่น ๆ ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2504 – 2509) รัฐบาลทุ่มเทเงินงบประมาณให้กับกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ที่รับผิดชอบในการสร้างและบำรุงทางหลวงแผ่นดิน และกรมโยธาธิการ กระทรวงมหาดไทย ซึ่งรับผิดชอบการก่อสร้างและบำรุงทางหลวงจังหวัด รวมกันแล้วไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 ของงบประมาณคมนาคมทั้งหมด ส่วนงบประมาณการรถไฟแห่งประเทศไทยนั้นคิดเป็นไม่เกินร้อยละ 16 เท่านั้น ดูตารางที่ 7

ตารางที่ 7 รายจ่ายพัฒนาการเศรษฐกิจของรัฐจากงบประมาณแผ่นดิน เฉพาะงบพัฒนาการคมนาคม พ.ศ. 2504 - 2509

หน่วยราชการ	2504		2505		2506		2507		2508		2509	
	ด้านบาท	ร้อยละ	ด้านบาท	ร้อยละ	ด้านบาท	ร้อยละ	ด้านบาท	ร้อยละ	ด้านบาท	ร้อยละ	ด้านบาท	ร้อยละ
งบพัฒนาการคมนาคม	318.70	100.00	617.62	100.00	750.23	100.00	812.19	100.00	908.53	100.00	1031.65	100.00
กระทรวงคมนาคม	181.51	56.95	472	76.42	570	75.98	550	67.72	670	73.75	800	77.55
1. สำนักงานปลัดกระทรวง	5.10	1.60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. กรมการขนส่ง	13.30	4.17	78.20	12.66	55.44	7.39	45.56	5.61	40.67	4.48	39.43	3.82
3. กรมทางหลวงแผ่นดิน	151.00	47.38	218.60	35.39	240.30	32.03	227.6	28.02	216.6	23.84	213.6	20.70
4. กรมไปรษณีย์โทรเลข	12.10	3.80	13.30	2.15	14.10	1.88	8.50	1.05	9.10	1.00	9.80	0.95
5. งบสำรอง	-	-	161.90	26.21	260.16	34.68	268.34	33.04	403.63	44.43	537.17	52.07
กระทรวงมหาดไทย	40.00	12.55	61.22	9.91	62.73	8.36	82.46	10.15	96.03	10.57	104.05	10.09
1. กรมโยธาเทศบาล	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
บูรณะและก่อสร้างทางหลวงจังหวัดและชนบท	40.00	12.55	61.22	9.91	62.73	8.36	82.46	10.15	96.03	10.57	104.05	10.09
รัฐวิสาหกิจ	97.20	30.50	84.40	13.67	117.50	15.66	179.73	22.13	142.50	15.68	127.60	12.37
1. การไฟฟ้าแห่งประเทศไทย	85.70	26.89	31.70	5.13	26.70	3.56	55.73	6.86	33.20	3.65	24.70	2.39
2. การรถไฟแห่งประเทศไทย	11.50	3.61	52.70	8.53	90.80	12.10	124.00	15.27	109.30	12.03	102.90	9.97

ที่มา : ประกาศพระบรมราชโองการ เรื่องแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ 2503, หน้า 21. อ้างถึงในอำพิกา

สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ.

2477-2539. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า

ภายหลังจากที่มีการประกาศใช้แผนการทางหลวงแผ่นดินฉบับแรกในปี พ.ศ. 2479 เพื่อสร้างทางหลวงที่วราอาณาจักรแล้ว รัฐบาลได้ลดความสำคัญของทางรถไฟลง โดยสังเกตได้จากการจัดแบ่งงบประมาณในการพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมถึงการดำเนินโครงการก่อสร้างต่าง ๆ ที่รัฐเน้นความสำคัญไปที่การคมนาคมในระบบถนน เนื่องจากรัฐมองเห็นถึงข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าผ่านระบบรางรถไฟ ประกอบกับการขยายตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์ รวมถึงกระแสนิยมในหมู่คนไทยที่เริ่มมองว่า รถยนต์เป็นเครื่องมือในการบ่งบอกฐานะทางสังคมรูปแบบหนึ่ง ทำให้การคมนาคมในระบบถนนได้รับความสนใจจากคนไทยเป็นอย่างมาก รูปแบบวิถีชีวิตและการสัญจรในรูปแบบเดิมเริ่มเลือนหายไป ภาพของการตั้งชุมชนริมน้ำและการคมนาคมทางน้ำเปลี่ยนมาเป็นการตั้งบ้านริมถนน ใช้ถนนในการสัญจรมากยิ่งขึ้น บทบาทของการขนส่งสินค้าของรถไฟถูกแทนที่ด้วยรถบรรทุกที่สามารถตอบโจทย์ข้อจำกัดในการเข้าถึงพื้นที่ของรถไฟได้มากขึ้น บทบาทของการเดินทางโดยรถไฟเหลือเพียงเพื่อใช้ในการเดินทางระยะไกลที่การเดินทางโดยรถยนต์นั้นเดินทางลำบาก การเข้ามาของการคมนาคมระบบถนนจึงทำให้บทบาทของรถไฟทั้งในด้านการเดินทางและการขนส่งสินค้าถูกลดบทบาทลง

แม้ว่าถนนจะขึ้นมามีบทบาทสำคัญในการเดินทางสัญจรแทนที่รถไฟ แต่กิจการรถไฟยังคงมีความสำคัญในการขนส่งสินค้า เนื่องจากข้อจำกัดของรถยนต์ในสมัยนั้นที่ไม่สามารถทดแทนหน้าที่ของรถไฟได้อย่างสมบูรณ์ อันมีสาเหตุมาจากความล่าช้าของการพัฒนาทางหลวง มาตรฐานของทางหลวงที่ในบางพื้นที่ยังไม่ได้มีการลาดยางตลอดทั้งสาย ทำให้การสัญจรและการขนส่งสินค้าประสบปัญหาความล่าช้าโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน ทำให้รถไฟยังมีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้า รัฐบาลในช่วงเวลานั้นจึงมีการดำเนินการเปลี่ยนรางรถไฟ จากเดิมที่การรถไฟไทยใช้รางที่มีน้ำหนัก 50 ปอนด์ที่จำกัดน้ำหนักเพลาไม่เกิน 10.5 ตัน และความเร็วไม่เกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เปลี่ยนมาเป็นรางขนาด 70 ปอนด์ตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญธนาคารโลก เนื่องจากรางขนาด 50 ปอนด์หาซื้อได้ยาก ทั้งนี้การจัดเปลี่ยนรางรถไฟเริ่มต้นจากสายอีสานก่อนที่จะขยายไปสู่เส้นทางสายอื่นๆ²²

นอกจากการเปลี่ยนขนาดรางรถไฟแล้ว รัฐบาลไทยในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ได้มีการนำโครงการก่อสร้างทางรถไฟที่หยุดชั่วคราวกลับมาพิจารณาอีกครั้งเช่นเดียวกับการก่อสร้างทางหลวง

²² ดูรายละเอียดใน อจิโร คากิซากิ. (2560). จากทางรถไฟสู่ทางหลวง ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคม และการหมุนเวียนสินค้าของประเทศไทย พ.ศ.2478 – 2518 . กรุงเทพฯ : ต้นฉบับ. หน้า 119 - 121.

มติของคณะกรรมการรถไฟในปี พ.ศ.2492 ได้ตกลงที่จะสร้างทางรถไฟ 5 สายทาง คือ สายแก่งคอย – บัวใหญ่, สายสุราษฎร์ธานี – ท่าปูน, สายอุดรธานี – หนองคาย และสายกุ่มกาวปี – นครพนม และในปี พ.ศ.2495 ได้มีการเพิ่มทางรถไฟสายตะวันออก สายฉะเชิงเทรา - ตราด เป็นระยะทาง 255 กิโลเมตร เข้าไปในโครงการก่อสร้างรถไฟซึ่งในขณะนั้นมีการแบ่งโครงการสร้างทางรถไฟออกเป็น 2 ระยะ ระยะละ 5 ปี โดยโครงการสายตะวันออก ฉะเชิงเทรา - ตราด ถูกจัดอยู่ในโครงการระยะที่ 2²³ แต่ในความเป็นจริงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ไม่ได้ดำเนินการตามโครงการ เพราะมีการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ที่ไม่ได้รวมอยู่ในโครงการด้วย และการดำเนินการก่อสร้างประสบปัญหาขาดแคลนงบประมาณ กล่าวคือ รัฐบาลได้รับคำแนะนำจากธนาคารโลกว่าการสร้างทางรถไฟสายใหม่ควรใช้งบประมาณแผ่นดินมากกว่าการใช้การกู้เงินจากต่างประเทศ²⁴ ทำให้ทางรถไฟสายตะวันออก สายฉะเชิงเทรา - ตราด จึงยังไม่ได้มีการดำเนินการก่อสร้าง

6.1.2 บทบาทของทางรถไฟสายตะวันออกหลังการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจ

แห่งชาติ

นับตั้งแต่มีการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2504 – 2509) ถือได้ว่าเป็นการเริ่มต้นของการพัฒนาเศรษฐกิจสมัยใหม่ของประเทศไทยที่มุ่งเน้นไปที่ความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ โดยในแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 1 รัฐบาลเน้นการลงทุนในกิจการโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของภาคเอกชน โดยรัฐบาลได้ลงทุนในการพัฒนาระบบไฟฟ้า น้ำประปา รวมถึงถนนหนทางที่ได้มีการขยายตัวเพิ่มมากขึ้นภายหลังจากที่มีการใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 1 ได้ส่งผลให้ภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรมเกิดการขยายตัวตามมาอย่างไม่เคยเป็นมาก่อน

การขยายตัวของพื้นที่การเพาะปลูกในภาคตะวันออกเกิดขึ้นใน 2 ช่วงระยะเวลา คือ ช่วงทศวรรษที่ 2420 – 2440 เป็นการขยายตัวของพื้นที่การเพาะปลูกข้าวและการคมนาคมในพื้นที่

²³ อธิโร คากิซากิ. (2560). จากทางรถไฟสู่ทางหลวง ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคม และการหมุนเวียนสินค้าของประเทศไทย พ.ศ.2478 – 2518 . กรุงเทพฯ : ต้นฉบับ. หน้า 137 - 138.

²⁴ อธิโร คากิซากิ. (2560). จากทางรถไฟสู่ทางหลวง ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคม และการหมุนเวียนสินค้าของประเทศไทย พ.ศ.2478 – 2518 . กรุงเทพฯ : ต้นฉบับ. หน้า 146.

ตอนล่างของกลุ่มแม่น้ำบางปะกง²⁵ สำหรับช่วงระยะเวลาที่สองคือภายหลังจากการตัดถนนขึ้นในพื้นที่ภาคตะวันออก ซึ่งแม้ว่าการตัดถนนนี้จุดประสงค์หลักจะไม่ใช่เพื่อการขยายพื้นที่การเพาะปลูกก็ตาม แต่ปฏิเสธไม่ได้ว่าถนนเป็นปัจจัยกระตุ้นให้เกิดการบุกเบิกจับจองพื้นที่เพื่อทำไร่หรือปลูกพืชเศรษฐกิจใหม่ ๆ ขยายเข้าสู่พื้นที่ดินแดนตอนใน นอกจากนี้ในช่วงเวลาดังกล่าวรัฐบาลยังได้มีนโยบายในการสนับสนุนการเพาะปลูกพืชไร่เพื่อตอบสนองความต้องการของตลาดโลก ส่งผลให้พืชไร่เป็นพืชที่ได้รับความสนใจและมีการขยายตัวในการเพาะปลูกอย่างรวดเร็ว อาทิ ข้าวโพด อ้อย สับปะรด และมันสำปะหลัง²⁶ แต่ทั้งนี้การขยายตัวของพื้นที่การเพาะปลูกและการคมนาคมทางถนนกลับเป็นการลดบทบาทการขนส่งสินค้าทางรถไฟลง เนื่องจากการขนส่งสินค้าผ่านกิจการรถไฟนั้นมีข้อจำกัด อาทิ การขนส่งสินค้าจะได้เพียงเฉพาะบริเวณสถานีรถไฟเท่านั้น หรือการขนส่งโดยรถไฟเป็นการยุ่งยากเนื่องจากต้องขนส่งสินค้าหลายต่อ เนื่องจากทางรถไฟไม่ได้ตัดเข้าถึงพื้นที่ชุมชนที่มีการเพาะปลูกและตลาดสินค้า ประกอบกับการขนส่งสินค้าผ่านระบบถนนเป็นการขนส่งที่สะดวกสบายกว่า สามารถเข้าถึงได้ทุกพื้นที่ที่มีเส้นทางถนนตัดผ่าน ทำให้ความนิยมในการขนส่งสินค้าผ่านระบบถนนโดยอาศัยรถบรรทุกได้รับความนิยม แต่ทั้งนี้รถไฟยังมีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมโดยเฉพาะสินค้าปิโตรเลียมในระยะต่อมา

แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 1 ได้กระตุ้นความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ โดยการส่งเสริมการลงทุนจากภาคเอกชนทั้งนักลงทุนภายในประเทศและต่างประเทศ ส่งผลให้หลังจากการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 1 อุตสาหกรรมได้เติบโตอย่างต่อเนื่อง เพราะตลาดภายในประเทศขยายตัวอย่างรวดเร็ว โดยในปีพ.ศ. 2518 ประเทศไทยมีผลผลิตของอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นประมาณ 4 เท่าจากปี พ.ศ. 2506²⁷

ในช่วงระยะแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 1 อุตสาหกรรมได้มีอัตราการขยายตัวโดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 11.2 ต่อปี สัดส่วนของสินค้าอุตสาหกรรมส่งออกเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 2.5 ของสินค้า

²⁵ ศรัณยู คันธาชิต.(2540). พัฒนาการทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ. 2419 – 2475. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 89.

²⁶ ดุรยละเอียดใน อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศ ไทย พ.ศ. 2477-2539. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 97 - 103.

²⁷ ผาสุก พงษ์ไพจิตร และคริส เบเกอร์. (2542). เศรษฐกิจการเมืองไทยสมัยกรุงเทพฯ. กรุงเทพฯ : ตรัสวิน. หน้า 227 – 228.

ส่งออกทั้งหมดในปี พ.ศ. 2503 เป็นประมาณร้อยละ 3.8 เมื่อสิ้นแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 1 ประเภทอุตสาหกรรมที่มีสัดส่วนสูงขึ้นในผลิตภัณฑ์มวลรวมของสาขาอุตสาหกรรม ได้แก่ อุตสาหกรรมประเภทสิ่งทอ ผลิตภัณฑ์ไม้ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ผลิตภัณฑ์โลหะและโลหะต่าง ๆ เครื่องจักรและอะไหล่ ตลอดจนอุปกรณ์ไฟฟ้าและบริการขนส่ง²⁸ ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 1 นี้เกิดกิจการอุตสาหกรรมใหม่ ๆ หลากหลายชนิดด้วยกัน เช่น การกลั่นน้ำมัน การผลิตยางรถยนต์ การประกอบรถยนต์ การถลุงแร่ดีบุก การผลิตกระดาษ การผลิตแก้วและกระจก การปั่นด้าย และทอผ้า การผลิตยาสูบ และการผลิตอุปกรณ์การก่อสร้าง ซึ่งอุตสาหกรรมปิโตรเลียม โดยเฉพาะการกลั่นน้ำมันนั้นรถไฟมีบทบาทอย่างมากในการขนส่งผลผลิตจากกระบวนการผลิตไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ

การประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 1 ทำให้ภาคอุตสาหกรรมเกิดการขยายตัว การขนส่งสินค้าจากการผลิตภาคอุตสาหกรรมจึงมีความสำคัญ แม้ว่ารัฐบาลจะให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าผ่านระบบถนน ดังที่ปรากฏในหนังสือพิมพ์ Siam Rath Weekly Review ประจำวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ.2504 ที่มีการล้อเลียนจอมพลสฤษดิ์ด้วยภาพ จอมพลสฤษดิ์ปล่อยบังเหียนของรถไฟ แล้วลากจูงรถยนต์แทน เพื่อสื่อถึงนโยบายที่เน้นแต่การพัฒนาทางหลวงโดยปราศจากการพัฒนารถไฟ²⁹ แต่รัฐบาลยังได้ประกาศโครงการพัฒนาเศรษฐกิจของการรถไฟ เพื่อเสริมสร้างโครงข่ายในการขนส่งสินค้าให้สอดคล้องกับการพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 1 โดยโครงการพัฒนาเศรษฐกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 1 ได้มีโครงการในการขยายย่านสถานี ทางแยกรถไฟ รวมถึงเปลี่ยนขนาดของรางรถไฟจากเดิมที่เป็นขนาดราง 50 ปอนด์ เป็นขนาด 70 ปอนด์ เปลี่ยนสะพานรถไฟจากสะพานไม้เป็นสะพานเหล็กและสะพานคอนกรีตให้สามารถรองรับน้ำหนักได้ถึง 15 ตัน³⁰ เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมผ่านระบบรถไฟที่จะขยายตัวตามการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจ

²⁸ อัมพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 129.

²⁹ อธิโร คากิซากิ. (2560). จากทางรถไฟสู่ทางหลวง ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคม และการหมุนเวียนสินค้าของประเทศไทย พ.ศ.2478 – 2518. กรุงเทพฯ : ต้นฉบับ. หน้า 162.

³⁰ สุวรรณ ทิพย์กุล.(2511). การขนส่งทางรถไฟกับการพัฒนาอุตสาหกรรมและเหมืองแร่ในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. หน้า 109.

นโยบายเน้นทางหลวงของจอมพลสฤษดิ์ส่งผลกระทบอย่างชัดเจนจากงบประมาณและการขยายตัวของเครือข่ายการคมนาคม ดังตารางที่ 7 ที่แสดงให้เห็นถึงการจัดสรรงบประมาณให้กับกรมทางหลวงและทางรถไฟ ซึ่งการจัดสรรงบประมาณสำหรับการรถไฟมีเฉพาะรายจ่ายลงทุน เช่น การสั่งซื้อล้อเลื่อนใหม่ และการสร้างทางสายใหม่ ส่วนรายจ่ายประจำเพื่อการดำเนินกิจการต้องนำมาจากรายได้ของการรถไฟเอง³¹ จากตารางที่ 8 จะเห็นได้ว่าการลงทุนต่อปีของการรถไฟมีน้อยมากเมื่อเทียบกับการลงทุนในระบบทางหลวง ซึ่งข้อแตกต่างที่สำคัญคือการลงทุนในการพัฒนาทางของทางหลวงยังคงมีอย่างต่อเนื่องจนถึงปี พ.ศ.2514 ในขณะที่การลงทุนในการพัฒนาการรถไฟกลับไม่ได้มีการลงทุนเพิ่มทั้งยังถูกจำกัดงบประมาณ จากนโยบายเน้นทางหลวงของรัฐบาลทำให้โครงข่ายทางหลวงเกิดการขยายตัวมากกว่าทางรถไฟ ดังปรากฏในตารางที่ 9 ที่แสดงระยะทางรถไฟและทางหลวง จากตารางนี้แสดงให้เห็นว่าระยะทางรถไฟได้เพิ่มขึ้นในระหว่างปี พ.ศ.2502 – 2516 เพียง 271 กิโลเมตรเท่านั้น ในขณะที่ระยะทางของทางหลวงเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด โดยเฉพาะระยะทางของทางหลวงลาดยาง

³¹ อจิโร คากิซากิ. (2560). จากทางรถไฟสู่ทางหลวง ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคม และการหมุนเวียนสินค้าของประเทศไทย พ.ศ.2478 – 2518 . กรุงเทพฯ : ต้นฉบับ. หน้า 192.

ตารางที่ 8 การจัดสรรงบประมาณแผ่นดินให้กับการรถไฟและกรมทางหลวง พ.ศ.2501 – 2516
(หน่วย : ล้านบาท)

ปี	การรถไฟ		กรมทางหลวง	
	งบประมาณแผ่นดิน	ค่าก่อสร้างทางสายใหม่	งบประมาณแผ่นดิน	ค่าก่อสร้าง
2501	143	12	N.A.	N.A.
2502	98	13	311	N.A.
2503	29	7	318	N.A.
2504	14	14	364	N.A.
2505	34	34	520	N.A.
2506	2	2	795	N.A.
2507	58	58	793	N.A.
2508	48	48	1,025	599
2509	51	51	1,579	996
2510	77	68	2,255	1,614
2511	64	12	2,412	1,639
2512	109	36	2,611	1,714
2513	58	18	2,934	1,982
2514	90	18	3,052	2,050
2515	44	18	2,597	1,585
2516	88	18	2,846	1,780

ที่มา : อจิโร คากิซากิ. (2560). จากทางรถไฟสู่ทางหลวง ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคม และการ
หมุนเวียนสินค้าของประเทศไทย พ.ศ.2478 – 2518 . กรุงเทพฯ : ต้นฉบับ. หน้า 198.

ตารางที่ 9 ระยะทางรถไฟและทางหลวง พ.ศ.2502 – 2516 (หน่วย : กิโลเมตร)

ปี	ทางรถไฟ	ทางหลวง		
		ลาดยาง	ไม่ได้ลาดยาง	รวม
2502	3,494	2,931	7,309	10,240
2503	3,494	3,123	7,442	10,595
2504	3,519	3,433	7,268	10,701
2505	3,519	4,043	7,032	11,075
2506	3,598	4,446	6,842	11,288
2507	3,598	4,959	6,659	11,618
2508	3,598	5,452	6,824	12,276
2509	3,598	5,338	6,971	12,309
2510	3,765	6,087	7,323	13,410
2511	3,765	7,745	7,208	14,953
2512	3,765	9,103	6,594	15,697
2513	3,765	10,100	6,193	16,293
2514	3,765	11,462	5,643	17,105
2515	3,765	12,731	4,905	17,636
2516	3,765	13,625	5,047	18,672

หมายเหตุ 1 ทางรถไฟไม่รวมทางรถไฟสายปากน้ำ และสายแม่กลอง

หมายเหตุ 2 ระยะทางหลวงเป็นระยะทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงจังหวัด

ที่มา : อจิโร คากิซากิ. (2560). จากทางรถไฟสู่ทางหลวง ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคม และการ
หมุนเวียนสินค้าของประเทศไทย พ.ศ.2478 – 2518 . กรุงเทพฯ : ต้นฉบับ. หน้า 199.

จากงบประมาณการสร้างทางจะเห็นว่ารัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์จะไม่ส่งเสริมสนับสนุนกิจการรถไฟนัก เนื่องจากราคาค่าก่อสร้างทางรถไฟมีราคาสูงกว่าเมื่อเทียบกับการก่อสร้างทางหลวง กล่าวคือ ราคาค่าก่อสร้างทางหลวงมิตรภาพ ซึ่งเป็นถนนที่มีมาตรฐานสูงแต่กลับมีค่าก่อสร้างอยู่ที่ราว 2 ล้านบาทต่อ 1 กิโลเมตร ในขณะที่ค่าก่อสร้างทางรถไฟตามโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออก (ฉะเชิงเทรา - แหลมฉบัง) มีค่าก่อสร้างอยู่ที่ 2.33 ล้านบาทต่อ 1 กิโลเมตร

แม้ว่าค่าก่อสร้างจะไม่ได้แตกต่างกันมากนัก แต่สำหรับรถไฟยังต้องมีการสั่งซื้อล้อเลื่อน และเมื่อรวมค่าก่อสร้างกับค่าล้อเลื่อนแล้วจะรวมเป็น 5.04 ล้านบาทต่อ 1 กิโลเมตร ทำให้รัฐบาลสนใจลงทุนในส่วนของการขนส่งมากกว่า อีกทั้งค่าขนส่งและระยะเวลาในการเดินทางของทางหลวงมาตรฐานสูงก็ยังสามารถเปรียบเทียบกับรถไฟอีกด้วย³² อย่างไรก็ตามรถไฟยังคงได้เปรียบทางหลวงในกรณีการขนส่งระยะทางไกล ที่มีระยะทางเกินกว่า 500 กิโลเมตร และการขนส่งสินค้าที่มีปริมาณมากเท่านั้น

อย่างไรก็ตามในโครงการพัฒนาเศรษฐกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทยฉบับที่ 2 ถือว่าเป็นการขยายโครงข่ายการขนส่งสินค้าของทางรถไฟผ่านโครงการในการสำรวจก่อสร้างทางรถไฟส่วนต่อขยายเพื่อรองรับการขนส่งสินค้า โดยมีการสำรวจก่อสร้างและปรับปรุงเส้นทางทางรถไฟ 4 โครงการย่อย คือ สร้างทางรถไฟสายบางซื่อ – คลองตัน ปรับปรุงทางรถไฟสายหนองปลาตุก – สุพรรณบุรี สร้างทางรถไฟสายเด่นชัย – เชียงราย และสำรวจทางรถไฟสายบางพระ³³ หรือสายฉะเชิงเทรา – ตราด อันเป็นโครงการต่อเนื่องมาจากสมัยรัฐบาลจอมพลป. พิบูลสงครามที่ยังคงมีการดำเนินการต่อไป เพียงแต่มีการปรับเปลี่ยนรายละเอียดบางประการเท่านั้น

โครงการสร้างทางรถไฟสายตะวันออกส่วนชายฝั่งทะเลหรือโครงการทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกนี้ เป็นการสร้างทางรถไฟส่วนต่อขยายจากสถานีฉะเชิงเทรา มายังท่าเรือแหลมฉบัง เดิมเส้นทางรถไฟสายนี้มีโครงการก่อสร้างไปถึงจังหวัดตราดมาก่อน แต่จากปัญหางบประมาณ ประกอบกับการสร้างท่าเรือน้ำลึกแห่งใหม่ที่ศรีราชา นอกจากนี้โครงการนี้ยังได้รับความสนใจจากสหรัฐอเมริกา เนื่องจากเส้นทางนี้จะมีบทบาทสำคัญในการขนส่งทางทหารจากสัทธิ์ถึงฐานทัพในภาคตะวันออกเฉียงเหนือในสงครามเวียดนาม³⁴ การรถไฟจึงขยายโครงการเส้นทางจากบางพระ ศรีราชามาสิ้นสุดที่สัทธิ์แล้วเสนอค่าสำรวจเส้นทางสายนี้กับโครงการช่วยเหลือจากสหรัฐฯ³⁵

³² อธิโร คากิซากิ. (2560). จากทางรถไฟสู่ทางหลวง ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคม และการหมุนเวียนสินค้าของประเทศไทย พ.ศ.2478 – 2518 . กรุงเทพฯ : ต้นฉบับ. หน้า 201.

³³ สุวรรณ ทิพย์กุล.(2511). การขนส่งทางรถไฟกับการพัฒนาอุตสาหกรรมและเหมืองแร่ในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. หน้า 109.

³⁴ อธิโร คากิซากิ. (2560). จากทางรถไฟสู่ทางหลวง ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคม และการหมุนเวียนสินค้าของประเทศไทย พ.ศ.2478 – 2518 . กรุงเทพฯ : ต้นฉบับ. หน้า 221.

³⁵ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2508). คค. 0202.9.5.7/271 บันทึกรายงานการประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยครั้งที่ 26/2508. (6 ตุลาคม 2508).

ทางรถไฟสายตะวันออก (ฉะเชิงเทรา – ศรีราชา – สัตหีบ) จึงถูกสร้างขึ้นมาเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าจากอุตสาหกรรมน้ำมัน และการผลิตยางมะตอย โดยการนำเข้าสินค้าปิโตรเลียมในช่วงก่อนการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 1 นั้น ประเทศไทยนำเข้าสินค้าปิโตรเลียมจากต่างประเทศ โดยเฉพาะสินค้าน้ำมันที่ได้รับการกลั่นเรียบร้อยแล้ว³⁶ เพื่อนำมาใช้ในการตลาดรถยนต์ภายในประเทศ แต่ภายหลังการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 1 ได้มีการตั้งโรงกลั่นน้ำมันขึ้นในประเทศไทย และจัดตั้งบริษัทโรงกลั่นน้ำมันไทย จำกัด (บริษัทไทยออยล์ในปัจจุบัน) โดยที่ตั้งโรงกลั่นน้ำมันตั้งอยู่ที่โครงการท่าเรือน้ำลึก ณ อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี โดยมีการอนุมัติโครงการในวันที่ 8 กันยายน พ.ศ. 2504 และได้เปิดดำเนินการในวันที่ 18 สิงหาคม พ.ศ. 2507³⁷ ทำให้มีการเปลี่ยนแปลงการนำเข้าผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมจากเดิมที่นำเข้าน้ำมันที่กลั่นแล้วมาเป็นการนำเข้าน้ำมันดิบมากขึ้น³⁸ โดยกำลังผลิตของบริษัทโรงกลั่นน้ำมันไทย จำกัด ที่อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี มีกำลังผลิตน้ำมันเบนซิน 4,101,000 บาเรล น้ำมันก๊าด 804,000 บาเรล น้ำมันไอพ่น 805,000 บาเรล แก๊สเหลว 14,000 บาเรล และต่อมาได้มีการขยายกำลังการผลิตโดยขยายพื้นที่ของโรงกลั่นแล้วเสร็จใน ปี พ.ศ. 2513 ส่งผลให้กำลังการผลิตน้ำมันสำเร็จรูปชนิดต่าง ๆ เพิ่มขึ้น 35,000 บาเรล/วัน รวมกำลังผลิตเป็น 65,000 บาเรล/วัน และขยายโครงการเพื่อเพิ่มกำลังผลิตอีกครั้งในปี พ.ศ. 2524 ทำให้กำลังการผลิตเพิ่มขึ้นเป็น แก๊สหุงต้ม 1.32 ล้านบาเรล น้ำมันเบนซินและแนฟทา 6.94 ล้านบาเรล น้ำมันก๊าดและน้ำมันเครื่องบิน 3.62 ล้านบาเรล น้ำมันดีเซล 13.66 ล้านบาเรล น้ำมันเตาและยางมะตอย 6.53 ล้านบาเรล³⁹ นอกจากบริษัทโรงกลั่นน้ำมันไทย จำกัด ที่เปิดโรงกลั่นน้ำมันในพื้นที่อำเภอสัตหีบแล้ว บริษัทเอสโซ่ จำกัดได้รับซื้อกิจการของบริษัทยางมะตอยไทย จำกัด ที่มีโรงกลั่นขนาดเล็กตั้งอยู่ในพื้นที่อำเภอสัตหีบ และมีกำลังการกลั่นอยู่ที่ 7,000 บาเรล/วัน ในปี พ.ศ.

³⁶ เจมส์ ซี อินแกรม. (2552). การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในประเทศไทย 1850 – 1970. ชุศรี มณีพฤกษ์ และเฉลิม พจน์ เอี่ยมกมลลา แปล. กรุงเทพฯ : มูลนิธิโตโยต้าประเทศไทย. หน้า 417.

³⁷ อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 138.

³⁸ เจมส์ ซี อินแกรม. (2552). การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในประเทศไทย 1850 – 1970. ชุศรี มณีพฤกษ์ และเฉลิม พจน์ เอี่ยมกมลลา แปล. กรุงเทพฯ : มูลนิธิโตโยต้าประเทศไทย. หน้า 417.

³⁹ อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 138.

2510 และโรงกลั่นแห่งนี้ได้มีการขยายกำลังการผลิตเป็น 35,000 บาเรล/ วัน และ 46,000 บาเรล/ วัน ในปี พ.ศ.2514 และ พ.ศ.2519 ตามลำดับ⁴⁰

การผลิตสินค้าผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมนี้จึงกลายมาเป็นสินค้าสำคัญที่ใช้การขนส่งของรถไฟ เมื่อการติดตั้งอุปกรณ์รับผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมทั้งน้ำมันดิบ และยางมะตอยเพิ่มขึ้น ทำให้การขนส่งโดยใช้รถไฟได้เปรียบการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ กล่าวคือ รถไฟเป็นวิธีการขนส่งที่เหมาะสมกับการขนส่งสินค้าปริมาณมากและประหยัดมากกว่าการขนส่งโดยใช้รถบรรทุกทุกน้ำมัน⁴¹ รถไฟจึงสามารถรักษาความได้เปรียบในการขนส่งระหว่างโรงกลั่นน้ำมันกับภูมิภาคต่าง ๆ ได้ ด้วยเหตุนี้การขนส่งปิโตรเลียมโดยใช้รถไฟจึงมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น เมื่อประกอบกับการตั้งโรงกลั่นน้ำมันในพื้นที่ศรีราชา ชลบุรี ทำให้เส้นทางรถไฟสายตะวันออก (ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - สัตหีบ) มีความจำเป็นและมีความสำคัญอย่างมากต่อเศรษฐกิจของประเทศ

โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออกส่วนต่อขยายฉะเชิงเทรา - สัตหีบ เป็นโครงการที่ก่อสร้างขึ้นมาเพื่อใช้ในการขนส่งน้ำมันและผลิตภัณฑ์จากอุตสาหกรรมปิโตรเลียม จากพื้นที่อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรีไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ในประเทศไทย จากเดิมที่การขนส่งน้ำมันจากพื้นที่โรงกลั่นที่จะขนส่งไปยังพื้นที่อื่น ๆ นั้น จะขนส่งโดยอาศัยเรือบรรทุกน้ำมันขนาดเล็กไปยังพื้นที่ต่าง ๆ โดยเฉพาะพื้นที่ภาคใต้ ในขณะที่การขนส่งไปยังพื้นที่ภาคกลางและพื้นที่อื่น ๆ นั้นก็อาศัยเรือบรรทุกน้ำมันขนาดเล็กเช่นเดียวกัน โดยจะขนส่งจากโรงกลั่นที่ศรีราชาไปยังโรงกลั่นของบริษัทน้ำมันต่าง ๆ ในกรุงเทพฯ อาทิ บริษัทเชลล์ฯ เอสโซ่ และคาลเท็กซ์ เป็นต้น ในขณะที่การขนส่งในพื้นที่ภาคตะวันออกจะใช้รถบรรทุกในการขนส่งเป็นหลัก⁴² เพราะระบบการคมนาคมทางถนนมีความเจริญขึ้นมากแล้ว ทำให้การขนส่งคล่องตัวขึ้น โดยช่วงทศวรรษ 2510 การขนส่งน้ำมันและผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมี

⁴⁰ อธิโร คากิซากิ. (2560). จากทางรถไฟสู่ทางหลวง ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคม และการหมุนเวียนสินค้าของประเทศไทย พ.ศ.2478 – 2518 . กรุงเทพฯ : ต้นฉบับ. หน้า 431.

⁴¹ อธิโร คากิซากิ. (2560). จากทางรถไฟสู่ทางหลวง ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคม และการหมุนเวียนสินค้าของประเทศไทย พ.ศ.2478 – 2518 . กรุงเทพฯ : ต้นฉบับ. หน้า 424.

⁴² สุวรรณ ทิพยกุล.(2511). การขนส่งทางรถไฟกับการพัฒนาอุตสาหกรรมและเมืองในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. หน้า 115 - 116.

จากโรงกลั่นน้ำมันของรถไฟนั้นคิดเป็นเปอร์เซ็นต์ประมาณไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของการขนส่งน้ำมัน และผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีทั้งหมดในช่วงเวลานั้น⁴³

โครงการก่อสร้างทางรถไฟจากฉะเชิงเทรา – สัตหีบ ได้เริ่มการเวนคืนที่ดินเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2512⁴⁴ และเริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี พ.ศ. 2524 ก่อสร้างแล้วเสร็จปี พ.ศ. 2528⁴⁵ ส่งผลให้เส้นทางรถไฟสายนี้เป็นเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งน้ำมันและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมจากโรงกลั่นน้ำมันที่อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ทั้งโรงกลั่นน้ำมันของบริษัทต่าง ๆ ผ่านทางแยกรถไฟมักกะสัน – แม่ฟ้าหลวง และขนส่งไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ทั้งภาคเหนือ ภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

นอกจากนี้ เส้นทางรถไฟสายตะวันออก (ฉะเชิงเทรา – ศรีราชา – สัตหีบ) ในสมัยรัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ยังมีโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายคลองสิบเก้า – บ้านภาชี โดยมีจุดประสงค์เดียวกันกับสายฉะเชิงเทรา – ศรีราชา – สัตหีบ คือเป็นเส้นทางที่จะเชื่อมระหว่างท่าเรือน้ำลึกศรีราชากับภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือในระยะทางที่สั้นกว่าเดิม และเป็นเส้นทางหลักในการจราจรในพื้นที่กรุงเทพฯ เดิมบริษัทที่ปรึกษาสำรวจโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกศรีราชาได้เสนอแนวเส้นทางในการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ 4 แนวทาง ซึ่งการรถไฟได้แสดงความคิดเห็นในปี พ.ศ. 2506 ว่าแนวเส้นทางโยธะกา - แก่งคอย เป็นเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด⁴⁶ ต่อมาเมื่อการรถไฟได้สำรวจแนวเส้นทางอีกครั้งจึงได้เปลี่ยนเป็นแนวเส้นทางสายคลองสิบเก้า – บ้านภาชีแทน หลังการสำรวจทางสายนี้ได้มีการกำหนดให้มีการดำเนินการก่อสร้างในปี พ.ศ.2516 แต่การก่อสร้างไม่ประสบความสำเร็จด้วยเหตุผลเรื่องงบประมาณการก่อสร้าง⁴⁷

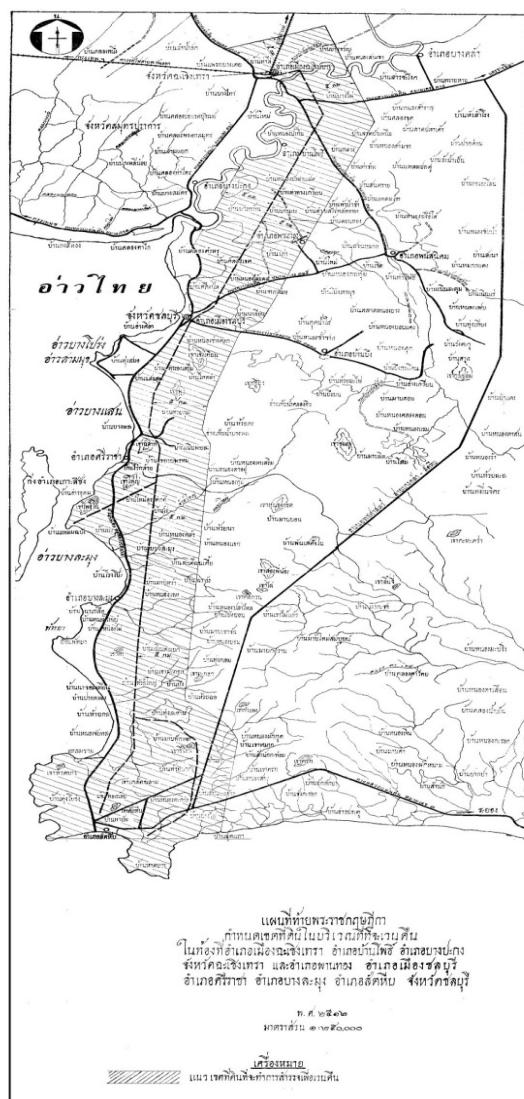
⁴³ สุวรรณ ทิพย์กุล.(2511). การขนส่งทางรถไฟกับการพัฒนาอุตสาหกรรมและเหมืองแร่ในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. หน้า 111.

⁴⁴ ราชกิจจานุเบกษา, เล่มที่ 86 ตอนที่ 114, (23 ธันวาคม พ.ศ. 2512), หน้า 1050 - 1053 .

⁴⁵ การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2540). 100 ปี รถไฟไทย. กรุงเทพฯ : เวิลด์วิชั่น. หน้า 159.

⁴⁶ สำนักจัดหมายเหตุแห่งชาติ. (2506). คค. 0202.9.5.3/182 บันทึกถายงานการประชุมด้านการเดินรถและขนส่งครั้งที่ 12/2506. (25 มีนาคม 2506).

⁴⁷ อจิโร คาชิกากิ. (2560). จากทางรถไฟสู่ทางหลวง ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคม และการหมุนเวียนสินค้าของประเทศไทย พ.ศ.2478 – 2518 . กรุงเทพฯ : ต้นฉบับ. หน้า 222-223.



ภาพที่ 38 แผนที่แสดงแนวทำนบพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนในท้องที่
จังหวัดฉะเชิงเทรา และชลบุรี พ.ศ. 2512

ที่มา : ราชกิจจานุเบกษา, เล่มที่ 86 ตอนที่ 114, (23 ธันวาคม พ.ศ. 2512).

6.2 การพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกกับบทบาทของทางรถไฟเพื่ออุตสาหกรรม

กลางทศวรรษ 2520 นโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมเพื่อทดแทนการนำเข้ามาถึงทางตัน รัฐบาลไทยได้นำนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกซึ่งเป็นแนวคิดที่สนับสนุนและผลักดันโดยธนาคารโลกมาเป็นนโยบาย และในช่วง พ.ศ. 2526 – 2528 เมื่อราคาน้ำมันในตลาดโลกมีราคาสูงขึ้นส่งผลให้เศรษฐกิจทรุดตัวลง ภายใต้สภาวะการณ์เศรษฐกิจตกต่ำนี้ ทำให้รัฐบาลหันมาใช้นโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมอย่างจริงจังเพื่อเป็นยุทธวิธีหลักที่จะใช้แก้ปัญหาทางเศรษฐกิจ⁴⁸

การปรับเปลี่ยนยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมดังกล่าวของรัฐบาลจากอุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้าเป็นอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก นับตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 โดยมีเป้าหมายให้การส่งออกเป็นตัวกระตุ้นเศรษฐกิจ ส่งผลให้ภาคอุตสาหกรรมเข้ามามีบทบาทในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ กล่าวคือ นอกจากสัดส่วนของภาคอุตสาหกรรมจะค่อย ๆ ขยายจากประมาณร้อยละ 16 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 1 ไปเป็นเกือบร้อยละ 25 ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 6 แล้วการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมก็มีสัดส่วนสูงขึ้นเรื่อย ๆ จนกลายเป็นร้อยละ 44.2 ของมูลค่าการส่งออกรวมในปี พ.ศ. 2527 ขณะที่ในปีเดียวกันมูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตรลดลงเหลือประมาณครึ่งหนึ่งของการส่งออกทั้งหมด มาถึงปี พ.ศ. 2528 ยอดการส่งออกของสินค้าอุตสาหกรรมมีมูลค่านำหน้าสินค้าเกษตรเป็นปีแรก นับเป็นการเริ่ม “ศักราชใหม่” ของการพัฒนาเศรษฐกิจไทย⁴⁹

6.2.1 โครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกกับการพัฒนาอุตสาหกรรม

โครงการที่เป็นรูปธรรมของการพัฒนาประเทศให้เป็นไปตามนโยบายการปรับโครงสร้างการผลิตโดยเน้นอุตสาหกรรมเป็นหลัก หรือการนำประเทศไปสู่ความเป็นประเทศพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ที่สำคัญโครงการหนึ่ง คือ โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard)

⁴⁸ ผาสุก พงษ์ไพจิตร และคริส เบเกอร์. (2542). เศรษฐกิจการเมืองไทยสมัยกรุงเทพฯ. กรุงเทพฯ : ตรัสวิน. หน้า 245.

⁴⁹ สมภพ มานะรังสรรค์. (2539). ความจำเป็นและวิธีการสร้างกลไกในการกระจายความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจ ในเอกสารประกอบการสัมมนาเรื่อง ยกเครื่องเมืองไทยจินตนาการสู่ปี 2000. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย. หน้า 243. อ้างถึงใน อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 143 - 144.

จุดเริ่มต้นของโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกมีความสอดคล้องไปกับนโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรม โครงการนี้เกิดขึ้นอย่างเป็นทางการในเดือนเมษายน พ.ศ. 2524 เมื่อที่ประชุมคณะรัฐมนตรีมีมติบรรจุโครงการนี้ลงในแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525 –2529) โดยโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกมีความสำคัญต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ของประเทศ 2 ประการคือ การพัฒนาอุตสาหกรรมและการกระจายแหล่งที่ตั้งของอุตสาหกรรมมาจากพื้นที่กรุงเทพฯ เพื่อให้ประเทศไทยก้าวเข้าสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมยุคใหม่ โดยการปรับโครงสร้างการผลิตสินค้าและระบบอุตสาหกรรม จากเดิมที่โครงสร้างการผลิตของประเทศเป็นการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศมาเป็นการผลิตสินค้าเพื่อส่งออก⁵⁰ จุดเริ่มต้นของโครงการดังกล่าวจึงนับเป็นจุดเริ่มต้นของการเปลี่ยนผ่านที่สำคัญอีกช่วงหนึ่งของภาคตะวันออก

โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกมีพื้นที่การพัฒนาส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในพื้นที่สามจังหวัด ได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง โดยจะได้รับการพัฒนาให้เป็นพื้นที่แหล่งอุตสาหกรรมหลัก ซึ่งรัฐบาลมุ่งหวังให้การพัฒนาในพื้นที่นี้มีส่วนช่วยกระจายอุตสาหกรรมไม่ให้กระจุกตัวอยู่เพียงเฉพาะพื้นที่กรุงเทพฯ และจะเป็นการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกให้เชื่อมโยงกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้ผลดียิ่งขึ้น โดยพื้นที่สามจังหวัดชายฝั่งทะเลตะวันออกดังกล่าวมีปัจจัยเกื้อหนุนที่ช่วยให้การพัฒนาอุตสาหกรรมเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ 3 ประการ ดังนี้⁵¹

ประการแรก คือ ภาคตะวันออกมีข้อได้เปรียบในด้านแหล่งที่ตั้งคือ ไม่อยู่ห่างไกลจากกรุงเทพฯ มากนัก และมีพื้นที่เชื่อมโยงกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งเป็นแหล่งที่มาของปัจจัยการผลิตคือ แรงงานวัตถุดิบหลายอย่าง อีกทั้งยังมีพื้นที่ติดต่อกับอ่าวไทยซึ่งเป็นช่องทางเข้า – ออกในการขนส่งสินค้า นอกจากนี้พื้นที่ภาคตะวันออกมีปัจจัยพื้นฐานค่อนข้างสมบูรณ์มีโครงข่ายด้านคมนาคมและสื่อสารเชื่อมโยงที่ดีที่มีท่าเรือน้ำลึก และเป็นประตูที่นำก๊าซธรรมชาติขึ้นบก เป็นต้น สภาพ

⁵⁰ สุริชัย หวันแก้ว และคณะ. (2540). ผลกระทบทางสังคมจากการพัฒนาอุตสาหกรรมชายฝั่งทะเลตะวันออกต่อชุมชนท้องถิ่น. กรุงเทพฯ : ทุนวิจัยรัชดาภิเษกสมโภช จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 7.

⁵¹ กฤษณ์ เพิ่มทันจิตต์ และสุธี ประศาสน์เศรษฐ. (2530). พื้นที่สามจังหวัดชายฝั่งทะเลตะวันออกกับพัฒนาการที่ไม่เท่าเทียมกันระหว่างภูมิภาคและการพัฒนาแบบพึ่งพาของระบบเศรษฐกิจไทย. เอกสารการศึกษารัฐประศาสนศาสตร์ อันดับปีที่ 58, คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์. หน้า 71. อ้างถึงใน อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 144 - 145.

ภูมิศาสตร์และเศรษฐกิจที่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาดังกล่าว จะเป็นแรงจูงใจให้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุนในระบบอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่องทั้งอุตสาหกรรมขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่

ประการที่สอง คือ การค้นพบก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทยและพัฒนานำมาขึ้นฝั่งที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ทำให้มีโอกาที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมหลักที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นวัตถุดิบที่สำคัญได้ เช่น อุตสาหกรรมปิโตรเคมี ปุ๋ย อุตสาหกรรมเหล่านี้นี้เป็นตัวเร่งให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่อง รวมทั้งการพาณิชย์กรรมและการบริการอื่น ๆ สร้างโอกาสให้เกิดการจ้างงาน ซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาชุมชนใหม่ และเป็นศูนย์กลางความเติบโตในที่สุด

ประการที่สาม คือ ปัจจัยสำคัญอีกประการที่ทำให้การจัดตั้งอุตสาหกรรมในบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกได้เปรียบกว่าที่อื่น เมื่อเปรียบเทียบกับการลงทุนในกรุงเทพฯ และปริมณฑลใกล้เคียง หรือเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอุตสาหกรรมใหม่ เช่น ฮองกง สิงคโปร์ และประเทศด้อยพัฒนาอื่น ๆ เช่น มาเลเซีย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ ก็คือ มีแรงงานที่ชำนาญแต่ราคาถูกเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่ใช้วัตถุดิบในประเทศและอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก

โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกมีพื้นที่เป้าหมายที่จะเป็นศูนย์กลางทางด้านอุตสาหกรรม 2 แห่ง คือ แหลมฉบัง จังหวัดชลบุรีมีพื้นที่ประมาณ 10,000 ไร่ และมาบตาพุด จังหวัดระยอง เนื้อที่ประมาณ 20,000 ไร่⁵² โครงการการพัฒนาในพื้นที่ทั้งสองแห่งนั้นมีลักษณะคล้ายกัน คือ การเป็นท่าเรือน้ำลึก และโครงการอุตสาหกรรม แตกต่างกันที่ขนาดและประเภทของอุตสาหกรรม

โครงการอุตสาหกรรมในพื้นที่แหลมฉบังและบริเวณใกล้เคียงเป็นอุตสาหกรรมทั่วไปและส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกขนาดกลาง เช่น ผลิตภัณฑ์ยาง หลอดภาพโทรทัศน์ เฟอร์นิเจอร์ เครื่องใช้ไฟฟ้า นาฬิกา อาหารเสริม ชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ เป็นต้น ส่วนในพื้นที่โครงการอุตสาหกรรมที่มาบตาพุดเป็นเขตอุตสาหกรรมหนักมีขนาดใหญ่เป็นส่วนใหญ่ ต้องการวัตถุดิบนำเข้า และต้องใช้ก๊าซธรรมชาติจากอ่าวไทยเป็นวัตถุดิบหลัก เช่น โรงงานแยกก๊าซธรรมชาติ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี⁵³ นอกจากโครงการอุตสาหกรรมทั้ง 2 โครงการแล้ว ในพื้นที่สามจังหวัด ได้แก่ ชลบุรี

⁵² อัมพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 173.

⁵³ อัมพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 173.

ระยอง ฉะเชิงเทราในโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกยังได้มีการกำหนดให้เป็นศูนย์กลางของการเร่งรัดพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศ

นโยบายและการพัฒนาที่ผ่านมาได้ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงและผลกระทบในพื้นที่ 3 จังหวัดบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ที่เห็นได้ชัดเจนนั่นคือ การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจากการเกษตรกรรม เป็นชุมชนและโรงงานอุตสาหกรรมเพิ่มมากขึ้น พื้นที่การถือครองที่ดินทางการเกษตรลดลงอย่างต่อเนื่องในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา โดยสูญเสียพื้นที่ถือครองทางการเกษตรเพียง 420,000 ไร่ 350,000 ไร่ และ 210,000 ไร่ ตามลำดับ คงเหลือพื้นที่ถือครองทางการเกษตรในแต่ละจังหวัดเป็นสัดส่วนร้อยละ 51, 65 และ 55 มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นร้อยละ 10, 43 และ 91 ในจังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทราตามลำดับ ในช่วงระยะเวลา 20 ปี หลังการประกาศแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 5 และโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก⁵⁴

สำหรับแนวคิดในการตั้งนิคมอุตสาหกรรมได้เข้ามาในประเทศไทยอย่างเป็นทางการหลังจากการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในปี พ.ศ. 2515 ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงอุตสาหกรรมมีหน้าที่หลักในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม อันได้แก่ การจัดเตรียมที่ดิน พร้อมโครงสร้างพื้นฐานของระบบสาธารณูปโภค เช่น ถนน ท่อระบายน้ำ โรงบำบัดน้ำเสีย ไฟฟ้า น้ำประปา เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีหน้าที่สนับสนุนอื่น ๆ ได้แก่ การให้สิทธิประโยชน์ การให้สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการต่าง ๆ แก่นักลงทุน⁵⁵ การเกิดขึ้นของนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ภาคตะวันออกเป็นเครื่องชี้ให้เห็นถึงการเข้ามาของภาคอุตสาหกรรม โดยในพื้นที่อุตสาหกรรมบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกตามโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก มีกลุ่มโรงงานอุตสาหกรรมในรูปแบบของนิคมอุตสาหกรรมที่ดำเนินการ

⁵⁴ กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย. (2544). **โครงการจัดทำผังภาคและกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก**. กรุงเทพฯ : โมดัส คอนซัลแตนท์. หน้า 1-1, 1-2. อ้างถึงในอำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). **ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 173.

⁵⁵ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. (2537). **แนวทางการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม**. (มปท). หน้า 1 . อ้างถึงในอำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). **ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 173 - 174.

โดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยและโดยภาคเอกชนในปัจจุบัน รวมทั้งสิ้น 44 นิคมอุตสาหกรรม อยู่ในเขตจังหวัดชลบุรี 19 นิคม จังหวัดระยอง 18 นิคม จังหวัดฉะเชิงเทรา 7 นิคม⁵⁶

ชลบุรี

1. นิคมอุตสาหกรรมเหมราชชลบุรี
2. นิคมอุตสาหกรรมดับบลิวเอชเอ ชลบุรี
3. นิคมอุตสาหกรรมดับบลิวเอชเอ ชลบุรี 2
4. นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ชลบุรี
5. นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ชลบุรี (โครงการ 2)
6. นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง
7. นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง
8. นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง (โครงการ 3)
9. นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง (โครงการ 4)
10. นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง (โครงการ 5)
11. นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง (แหลมฉบัง)
12. นิคมอุตสาหกรรมบ้านบึง
13. นิคมอุตสาหกรรมดับบลิวเอชเอ อีสเทิร์นซีบอร์ด 2
14. นิคมอุตสาหกรรมดับบลิวเอชเอ อีสเทิร์นซีบอร์ด 3
15. นิคมอุตสาหกรรมยามาโตะ อินดัสทรีส์
16. นิคมอุตสาหกรรมโรจนะแหลมฉบัง
17. นิคมอุตสาหกรรมโรจนะชลบุรี 2 (เขาคันทรง)
18. นิคมอุตสาหกรรมเอเชียคลีน ชลบุรี
19. นิคมอุตสาหกรรมโรจนะ หนองใหญ่

⁵⁶ นิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก (ออนไลน์) <http://www.ieat.go.th/main/default>, (วันที่ค้นข้อมูล 11 ธันวาคม พ.ศ. 2566).

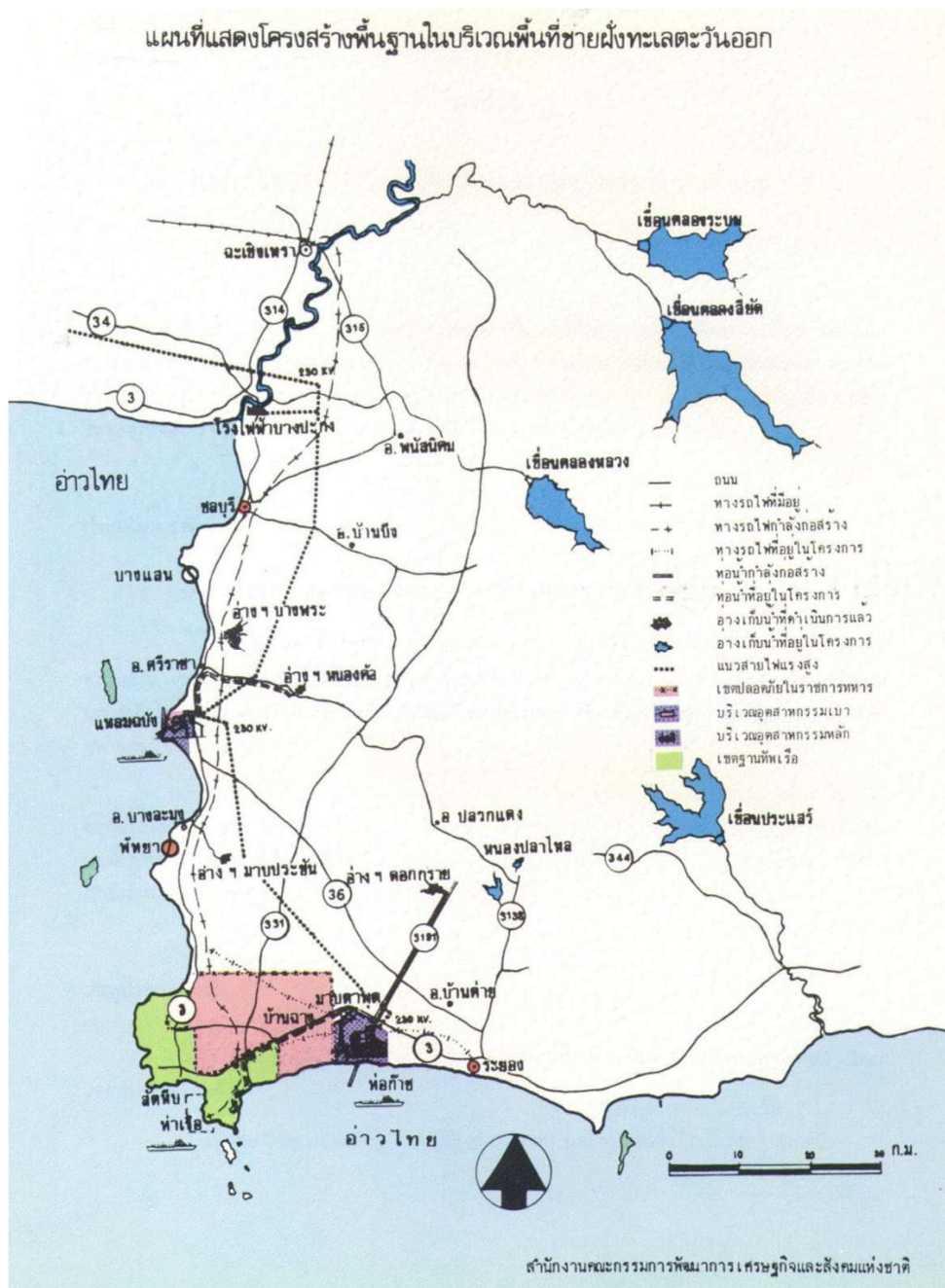
ระยอง

1. นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด
2. นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด
3. นิคมอุตสาหกรรมดับบลิวเอชเอ ตะวันออก (มาบตาพุด)
4. นิคมอุตสาหกรรมผาแดง
5. นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด (ระยอง)
6. นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ระยอง
7. นิคมอุตสาหกรรมดับบลิวเอชเอ อีสเทิร์นซีบอร์ด 1
8. นิคมอุตสาหกรรมดับบลิวเอชเอ อีสเทิร์นซีบอร์ด 4
9. นิคมอุตสาหกรรมดับบลิวเอชเอ ระยอง 36
10. นิคมอุตสาหกรรมเอเซีย
11. นิคมอุตสาหกรรมอาร์ไอแอล
12. นิคมอุตสาหกรรมดับบลิวเอชเอ อินดัสเตรียล เอสเตท ระยอง
13. นิคมอุตสาหกรรมหลักชัยเมืองยาง
14. ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด
15. นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง (โครงการ 6)
16. นิคมอุตสาหกรรมซีพีจีซี
17. นิคมอุตสาหกรรม Smart Park
18. นิคมอุตสาหกรรมเอ็กโก ระยอง

ฉะเชิงเทรา

1. นิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์
2. นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ ซิตี้
3. นิคมอุตสาหกรรมที เอฟ ดี
4. นิคมอุตสาหกรรมที เอฟ ดี 2
5. นิคมอุตสาหกรรม 304 ฉะเชิงเทรา
6. นิคมอุตสาหกรรมเอเพ็กซ์กรีน ฉะเชิงเทรา
7. นิคมอุตสาหกรรมฉะเชิงเทรา บลูเทค ซิตี้

โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ก่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจในอุตสาหกรรมใหม่ ๆ ขึ้นหลายชนิด และได้ส่งผลกระทบต่อบทบาทของการขนส่งทางรถไฟโดยตรง เนื่องจากอุตสาหกรรมที่ได้รับการพัฒนาเหล่านั้น เป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ รูปแบบของสินค้าและวัตถุดิบที่ใช้ในโรงงานนั้นเป็นชิ้นส่วนนำเข้ามาประกอบในโรงงาน และเป็นสินค้าที่ส่งออกมากกว่าการจำหน่ายในตลาดภายในประเทศ ด้วยเหตุนี้การขนส่งทั้งวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์จึงใช้การขนส่งทางเรือโดยอาศัยท่าเรือเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้า ในขณะที่เดียวกันการขนส่งสินค้าจากท่าเรือไปยังพื้นที่ทางตอนในของประเทศ รวมถึงการขนส่งสินค้าเพื่อจำหน่ายภายในประเทศทางรถไฟกลับมีบทบาทสำคัญในการขนส่งในด้านนี้ และเป็นการกลับมามีบทบาทของรถไฟอีกครั้งภายหลังจากที่อุตสาหกรรมในช่วงระยะแรก ๆ ของประเทศนั้นอาศัยถนนในการขนส่งสินค้ามากกว่าอาศัยทางรถไฟ



ภาพที่ -39 แผนที่โครงสร้างพื้นฐานในบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

6.2.2 การพัฒนาการคมนาคมทางรถไฟและโครงข่ายเพื่อการอุตสาหกรรม

โครงการพัฒนาพื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกนับว่ามีส่วนสำคัญในการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมภายในภูมิภาคและการเชื่อมโยงภายในประเทศ กล่าวคือ ในส่วนของโครงข่ายการคมนาคมในภูมิภาคนั้น ส่วนที่เกี่ยวกับทางรถไฟ ก็คือ เกิดการก่อสร้างและบูรณะเส้นทางรถไฟเพื่อให้เอื้อต่อโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก สำหรับการเชื่อมโยงการขนส่งภายในประเทศ ก็ได้มีการก่อสร้างและบูรณะทั้งในส่วนที่เชื่อมโยงเส้นทางกับกรุงเทพฯ และส่วนที่เชื่อมโยงกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่เพื่อรองรับการพัฒนาที่คาดว่าจะเกิดขึ้นและเพื่ออำนวยความสะดวกแก่โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก

โครงการก่อสร้างและบูรณะเส้นทางรถไฟในพื้นที่ภาคตะวันออกเพื่อสนับสนุนการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก เป็นโครงการก่อสร้างและบูรณะเพื่อสนับสนุนการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก เกิดขึ้นเนื่องจากรัฐบาลมีโครงการที่จะพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกให้เป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ มีท่าเรือพาณิชย์ขนส่งสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้จัดทำโครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟโดยแบ่งออกเป็น 3 ลักษณะ คือ โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายใหม่ โครงการก่อสร้างเพื่อเพิ่มมาตรฐานทางรถไฟ และโครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง

1. โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายใหม่ มีอยู่ 4 สาย คือ

โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา – สัตหีบ โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้เป็นโครงการก่อสร้างเดิมที่มีการทำการสำรวจและเริ่มการเวนคืนที่ดินเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2512⁵⁷ แต่เริ่มมีการก่อสร้างในปี พ.ศ. 2524 ก่อสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2528⁵⁸ ซึ่งเป็นช่วงระยะเวลาภายหลังจากการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 5 และประกาศเริ่มโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกแล้ว โดยเส้นทางรถไฟสายนี้ถือเป็นโครงข่ายการคมนาคมที่มีจุดประสงค์ในการขยายการขนส่งพื้นฐานสู่พื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก เพื่อสนับสนุนการใช้ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังและท่าเรือน้ำลึกมาบตาพุด อันเป็นการส่งเสริมแหล่งอุตสาหกรรมโดยให้ทาง

⁵⁷ ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 86 ตอนที่ 114. (23 ธันวาคม พ.ศ. 2512). หน้า 1050 - 1053.

⁵⁸ การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2540). 100 ปี รถไฟไทย. กรุงเทพฯ : เวิลด์วิชั่น. หน้า 159.

รถไฟเป็นเส้นทางลำเลียงขนส่งสินค้า วัตถุประสงค์ ผลผลิตทางการเกษตรและอุตสาหกรรมระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศกับพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก แม้ว่าในช่วงแรกของการดำเนินการสำรวจจุดมุ่งหมายหลักเพียงเพื่อรองรับการขนส่งน้ำมันและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมจากโรงกลั่นในพื้นที่อำเภอศรีราชาก็ตาม โดยโครงการในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายนี้มีขอบข่ายการก่อสร้างดังนี้⁵⁹

- 1) การก่อสร้างทางรถไฟโดยแยกจากทางรถไฟสายตะวันออกโดยแยกจากสถานีรถไฟเมืองฉะเชิงเทรา มาทางสถานีรถไฟแปดริ้ว ถึงท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ รวมระยะทาง 134 กิโลเมตร
- 2) ก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำบางปะกงและส่วนต่อเนื่องความยาว 1.743 กิโลเมตร
- 3) ก่อสร้างสถานีรถไฟรวม 10 สถานี ได้แก่ สถานีดอนสนนธ์ พานทอง ชลบุรี บางพระ ศรีราชา บางละมุง พัทยา บ้านห้วยขวาง พลูตาหลวง ย่านท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ
- 4) ก่อสร้างที่หยุดรถรวม 5 แห่ง ได้แก่ ที่หยุดรถแปดริ้ว แสนสุข เขาพระบาท พัทยาใต้ และสวนนนุช
- 5) ปรับขนาดรางรถไฟจากขนาด 70 ปอนด์/ หลา เป็น 80 ปอนด์/ หลา

เมื่อทางรถไฟสายนี้เปิดใช้งานเส้นทางรถไฟสายนี้เป็นเส้นทางในการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะน้ำมัน ก๊าซ และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม จากสถานีบางละมุงไปยังสถานีลำปาง สถานีนครสวรรค์ สถานีสำราญ (จังหวัดขอนแก่น) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2528 จนถึงปัจจุบัน⁶⁰ นอกจากนี้ยังได้เปิดเดินขบวนรถบรรทุกตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ของบริษัท APL จากท่าเรือพาณิชย์สัตหีบถึงบางซื่อตั้งแต่ปี พ.ศ. 2531 และเปลี่ยนจุดต้น/จุดปลายทางใหม่เป็นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ในปี พ.ศ. 2535 หลังจากการสร้างทางรถไฟจากศรีราชาแยกเข้าแหลมฉบังแล้วเสร็จ⁶¹

โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายศรีราชา – แหลมฉบัง เป็นโครงการก่อสร้างทางรถไฟที่ต่อเนื่องและมีความเกี่ยวข้องกับโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา – สัตหีบ กล่าวคือเป็นโครงการที่เริ่มต้นพร้อมกัน โดยมีการเวนคืนที่ดินในคราวเดียวกัน เพียงแต่เป็นโครงการเริ่มต้นก่อสร้างช้ากว่าโครงการสายฉะเชิงเทรา – สัตหีบ โดยการก่อสร้างทางรถไฟสายศรีราชา – แหลมฉบัง

⁵⁹ การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2540). 100 ปี รถไฟไทย. กรุงเทพฯ : เวิร์ดวิชั่น. หน้า 159.

⁶⁰ การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2540). 100 ปี รถไฟไทย. กรุงเทพฯ : เวิร์ดวิชั่น. หน้า 159.

⁶¹ การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2540). 100 ปี รถไฟไทย. กรุงเทพฯ : เวิร์ดวิชั่น. หน้า 159.

เริ่มดำเนินการก่อสร้างเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน พ.ศ. 2534⁶² เพื่อตอบสนองการขนส่งสินค้าจากระบบรางรถไฟเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบังที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จและมีการเปิดใช้ท่าเรือ B1 เป็นส่วนแรก เมื่อวันที่ 21 มกราคม พ.ศ. 2534⁶³ ภายหลังเมื่อมีการเปิดใช้งาน เส้นทางรถไฟสายนี้จึงเป็นเส้นทางสำคัญในการลำเลียงสินค้าจากท่าเรือสู่พื้นที่ทางตอนใน มีขบวนรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ของบริษัท APL และ SSA เดินทางจากท่าเรือไปยังบางซื่อเป็นประจำ⁶⁴

โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายสัตหีบ – มาบตาพุด โครงการรถไฟสายนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อก่อสร้างทางรถไฟต่อเนื่องกับทางรถไฟภายในประเทศ สำหรับใช้เป็นเส้นทางขนส่งวัตถุดิบป้อนโรงงานอุตสาหกรรมในบริเวณนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด โดยโครงการนี้เป็นโครงการก่อสร้างต่อขยายทางรถไฟจากสัตหีบมายังนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด เริ่มดำเนินการก่อสร้างเมื่อวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2535 โดยก่อสร้างแล้วเสร็จในวันที่ 30 เมษายน พ.ศ. 2538⁶⁵

โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายคลองสลิบแก้ว – แก่งคอย การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เริ่มโครงการสร้างทางรถไฟสายนี้เพื่อให้เป็นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับบริเวณพื้นที่ภาคตะวันออก โดยเฉพาะพื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก เพื่อรองรับการขนส่งวัตถุดิบและสินค้าทั้งจากภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับนิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือน้ำลึกในโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยทางรถไฟสายนี้จะช่วยลดระยะทางการขนส่งสินค้าจากภาคเหนือได้ประมาณ 10 และ 70 กิโลเมตรตามลำดับ⁶⁶ แต่ที่สำคัญที่สุดคือเส้นทางรถไฟสายนี้จะถูกใช้เป็นเส้นทางสายเลี่ยงเมือง โดยไม่ต้องผ่านพื้นที่กรุงเทพฯ อันจะทำให้ลดปัญหาการจราจรติดขัด ณ บริเวณทางผ่านในเขตกรุงเทพฯ อีกด้วย

⁶² การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2540). 100 ปี รถไฟไทย. กรุงเทพฯ : เวิร์ดวิชั่น. หน้า 161.

⁶³ ท่าเรือแหลมฉบัง(ออนไลน์) <http://www.tri.chula.ac.th/triresearch/learnchabang/learnchabang.html>, (วันที่ค้นข้อมูล 11 ธันวาคม พ.ศ. 2566).

⁶⁴ การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2540). 100 ปี รถไฟไทย. กรุงเทพฯ : เวิร์ดวิชั่น. หน้า 161.

⁶⁵ การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2540). 100 ปี รถไฟไทย. กรุงเทพฯ : เวิร์ดวิชั่น. หน้า 163 - 164.

⁶⁶ การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2540). 100 ปี รถไฟไทย. กรุงเทพฯ : เวิร์ดวิชั่น. หน้า 165.

การก่อสร้างทางรถไฟสายคลองสิบเก้า – แก่งคอยเสร็จสมบูรณ์เมื่อ วันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2538⁶⁷ และได้มีการเปิดขบวนรถบรรทุกก๊าซและน้ำมันจากโรงกลั่นน้ำมันของ ปตท. อำเภอบางละมุง ผ่านเส้นทางนี้ไปยังนครสวรรค์ ลำปาง ขอนแก่น ตั้งแต่วันที่ 8 ธันวาคม พ.ศ. 2538⁶⁸ โดยรถไฟจะแล่นตามเส้นทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา – สัตหีบ ก่อนจะเลี้ยวตามเส้นทางฉะเชิงเทรา – อรัญประเทศและแยกมาทางรถไฟสายนี้ที่ชุมทางรถไฟคลองสิบเก้า

2. โครงการก่อสร้างเพื่อเพิ่มมาตรฐานทางรถไฟ

ในช่วงระยะแรกทางรถไฟที่ดำเนินการก่อสร้างเป็นทางรถไฟทางเดียว แต่เมื่อทางรถไฟได้รับความสำคัญในการขนส่งสินค้ามากขึ้น ทางรถไฟทางเดียวจึงไม่เพียงพอต่อปริมาณการจราจร การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟชานเมืองโดยรอบกรุงเทพฯ เพื่อรองรับและเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางและการขนส่งสินค้า โดยการดำเนินการก่อสร้างประกอบด้วย การก่อสร้างคันทาง สะพาน ช่อหิน อาคารและวางรางรวม 5 เส้นทาง⁶⁹

- 1) เส้นทางสายเหนือ ช่วงคลองรังสิต – ลพบุรี ระยะทาง 104 กิโลเมตร
- 2) สายตะวันออก ช่วงสถานีหัวหมาก – ฉะเชิงเทรา ระยะทาง 45 กิโลเมตร
- 3) สายใต้ ช่วงสถานีชุมทางบางซื่อ – นครปฐม ระยะทาง 41 กิโลเมตร
- 4) สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงสถานีชุมทางบ้านภาชี – มาบกระเบา ระยะทาง 44 กิโลเมตร

โดยรัฐบาลได้อนุมัติโครงการในการก่อสร้างรถไฟทางคู่ เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ. 2536 แต่โครงการก่อสร้างนั้นประสบกับปัญหาความล่าช้าจากการจัดสรรงบประมาณ ทำให้การดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จสมบูรณ์เมื่อ พ.ศ. 2546⁷⁰

⁶⁷ การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2540). 100 ปี รถไฟไทย. กรุงเทพฯ : เวิร์ดวิชั่น. หน้า 166.

⁶⁸ การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2540). 100 ปี รถไฟไทย. กรุงเทพฯ : เวิร์ดวิชั่น. หน้า 166.

⁶⁹ การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2540). 100 ปี รถไฟไทย. กรุงเทพฯ : เวิร์ดวิชั่น. หน้า 177 - 178

⁷⁰ ทางรถไฟทางคู่ หัวหมาก ฉะเชิงเทรา (ออนไลน์) <http://www.geocities.ws/railsthai/article11.htm>, (วันที่ค้นข้อมูล 11 ธันวาคม พ.ศ. 2566).

3. โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง

โครงการนี้มีวัตถุประสงค์ของการก่อสร้างคือ สร้างสถานีบรรจุและแยกกล่องสินค้า (Inland Container Depot หรือ ICD) เพื่อให้บริการด้านสินค้านำเข้าและส่งออกในระบบสินค้ากล่องเชื่อมต่อกับท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง⁷¹ โดยโครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกกล่องสินค้านี้ได้รับอนุมัติโครงการก่อสร้างโดยอาศัยงบประมาณแผ่นดินตั้งแต่ปี พ.ศ. 2534 -2538 ก่อสร้างขึ้นในพื้นที่เขตลาดกระบัง โดยก่อสร้างแล้วเสร็จ 4 สถานีย่อย คือ สถานี A,B,C และ F เมื่อวันที่ 10 เมษายน พ.ศ. 2539 ต่อมาได้มีการก่อสร้างขยายเพิ่มอีกสองสถานี คือ สถานี D และ E⁷² โดยภายหลังก่อสร้างแล้วเสร็จได้มีการเปิดให้เอกชนประมูลสัมปทานเพื่อบริหารสถานีย่อยในการบรรจุและแยกกล่องสินค้า

นอกจากการพัฒนาโครงข่ายรถไฟดังที่ได้กล่าวไปแล้ว การพัฒนาโครงการ Eastern Sea Board ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2539 – 2548) ได้มียุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายบริการพื้นฐาน โดยแบ่งออกเป็น โครงข่ายถนน โครงข่ายรถไฟ และโครงข่ายการเดินเรือชายฝั่ง รายละเอียดดังนี้⁷³

1. โครงข่ายถนน ประกอบด้วย การก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก(บางปะอิน – บางพลี), ทางหลวงกรุงเทพฯ – ชลบุรี (สายใหม่) ซึ่งทั้งสองสายทางกำหนดให้แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2540 เร่งรัดการขยายถนนสายบางพลี - บางวัว, บางวัว - ชลบุรี, และถนนชลบุรี – พัทยา (สายใหม่) เร่งรัดพัฒนาโครงข่ายถนนสายใหม่เชื่อมโยงพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

2. โครงข่ายรถไฟ ประกอบด้วยเร่งการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง (กรุงเทพฯ - ระยอง) ระยะทาง 200 กิโลเมตร ประมาณการลงทุน 33,000 ล้านบาท, เร่งรัดการพัฒนาระบบรถไฟรางคู่สายกรุงเทพฯ - มาบตาพุด และสายฉะเชิงเทรา – คลองสิบเก้า - แก่งคอย, เร่งรัดการจัดหาเอกชนมาบริหารงานสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ที่ลาดกระบัง

⁷¹ การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2540). 100 ปี รถไฟไทย. กรุงเทพฯ : เวิลด์วิชั่น. หน้า 168.

⁷² การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2540). 100 ปี รถไฟไทย. กรุงเทพฯ : เวิลด์วิชั่น. หน้า 168.

⁷³ ดูรายละเอียดใน อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2565). นโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจหลังแผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกสู่พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2525-2560). ชลบุรี : คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 70 - 71.

3. โครงการเดินเรือชายฝั่ง – ส่งเสริมการลงทุนโครงการเดินเรือชายฝั่งทะเล และพัฒนาท่าเรือชายฝั่งภาคใต้

การพัฒนาโครงการคมนาคมภายในโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกได้มีการปรับปรุงตลอดจนขยายและบูรณะเส้นทางคมนาคมระบบถนน เพื่อให้เอื้อต่อโครงการดังกล่าว สำหรับโครงการถนนนั้นได้มีการก่อสร้างถนนสายใหม่คือ ทางหลวงวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออกของกรุงเทพฯ เพื่อกระจายการจราจรสู่พื้นที่ต่าง ๆ ของกรุงเทพฯ ช่วยให้ผู้เดินทางซึ่งไม่ประสงค์เดินทางผ่านเข้าใจกลางกรุงเทพฯ สามารถเลี่ยงมาใช้เส้นทางนี้ได้ และได้มีการก่อสร้างทางหลวงสาย กรุงเทพฯ – ชลบุรี – พัทยา เพื่อให้เป็นทางหลวงพิเศษที่ผู้ขับขี่สามารถใช้ความเร็วสูงในการเดินทางตลอดเส้นทางได้ นอกจากนี้ยังมีโครงการก่อสร้างบูรณะและขยายมาตรฐานของถนนเพื่อให้การคมนาคมทางบกมีความคล่องตัวมากขึ้น อาทิ การขยายถนนสุขุมวิท การขยายทางหลวงหมายเลข 34 (บางนา – บางปะกง) การขยายทางหลวงหมายเลข 304 (مينบุรี – ฉะเชิงเทรา – พนมสารคาม) เป็นต้น⁷⁴

6.3 นโยบายเปลี่ยนสนามรบเป็นสนามการค้ากับการเปลี่ยนแปลงการค้าชายแดน

ในยุคหลังสงครามเย็นที่การต่อสู้ทางการเมืองสิ้นสุดลง ประเทศต่าง ๆ ในโลกต่างเปิดประเทศและสร้างความสัมพันธ์ระหว่างกันให้มากที่สุด วิธีการที่ดีที่สุดในการเปิดความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ คือ การค้า ประเทศไทยก็ตระหนักถึงการอยู่ร่วมกันอย่างสันติกับประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค จึงได้มีการเปิดสัมพันธ์ทางการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อการพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน การค้าชายแดนจึงเป็นส่วนหนึ่งของการเปิดความสัมพันธ์ทางการค้า และเป็นวิธีการเบื้องต้นในการเปิดประเทศระหว่างไทยกับกัมพูชา ในการสร้างความสัมพันธ์ทางด้านเศรษฐกิจ

การปรับเปลี่ยนนโยบายในการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศกับประเทศกัมพูชาและกลุ่มประเทศอินโดจีนนั้นเกิดขึ้นภายหลังการขึ้นมำดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรีของ พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ โดยได้มีการดำเนินนโยบายเปลี่ยนสนามรบเป็นสนามการค้า จากเดิมที่ชายแดนด้านติดกับกลุ่มประเทศอินโดจีนเป็นพื้นที่อันตรายจากภัยคุกคามของลัทธิคอมมิวนิสต์ ให้กลายมาเป็นตลาด

⁷⁴ อภิภา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 163.

การค้าเพื่อสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศและสร้างความเจริญทางด้านเศรษฐกิจ นโยบายเปลี่ยน
 สนามรบเป็นสนามการค้าได้ส่งผลโดยตรงต่อพื้นที่ภาคตะวันออกโดยเฉพาะพื้นที่ภาคตะวันออก
 ตอนบนที่ได้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมาก จากการขยายตัวของการค้าชายแดน และทางรถไฟสาย
 ตะวันออก (กรุงเทพฯ – อัญประเทศ) ก็ได้มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาการค้าชายแดนโดยเฉพาะ
 การขนส่งสินค้า ในหัวข้อนี้ได้มีการแบ่งเนื้อหาของการศึกษาออกเป็น 2 ประเด็น คือ นโยบายเปลี่ยน
 สนามรบเป็นสนามการค้ากับการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจของภาคตะวันออกตอนบน และหัวข้อ
 ทางรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ – อัญประเทศ) กับการค้าชายแดนไทย – กัมพูชา

6.3.1 นโยบายเปลี่ยนสนามรบเป็นสนามการค้ากับการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจของภาค ตะวันออกตอนบน

นโยบายเปลี่ยนสนามรบเป็นสนามการค้าของรัฐบาลพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ เป็นการเปิด
 โอกาสในการขยายตลาดการค้า การลงทุน และแหล่งทรัพยากรของภาคเอกชน เพื่อให้เศรษฐกิจของ
 ประเทศเกิดการขยายตัว⁷⁵ โดยนโยบายเปลี่ยนสนามรบเป็นสนามการค้าเป็นจุดเริ่มต้นของการเปิด
 การค้าชายแดนระหว่างไทย – กัมพูชาอีกครั้ง

โดยสภาพการค้าชายแดนระหว่างไทย – กัมพูชาในช่วงก่อนการประกาศนโยบายเปลี่ยน
 สนามรบเป็นสนามการค้าสมัยรัฐบาลของพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณนั้น การค้าของไทย – กัมพูชา
 ภายหลังจากการที่กัมพูชาได้ประกาศตัดความสัมพันธ์ไมตรีกับไทย เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2504⁷⁶
 สภาพการค้าในช่วงระยะเวลานี้เป็นการลักลอบค้าขายกันในตลาดมืดตามแนวชายแดน เนื่องจากการ
 ประกาศตัดความสัมพันธ์ไมตรีทางการทูตนั้น ทำให้ความสัมพันธ์ทางการค้าถูกสั่งห้ามด้วยเช่นกัน
 ต่อมาในช่วงที่สมเด็จพระนโรดม สีหนุขึ้นดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรีของกัมพูชา สหรัฐอเมริกาได้เข้า
 มาสนับสนุนทั้งทางการเงินและอาวุธกับกัมพูชา ส่งผลให้ไทยและกัมพูชาได้ลงนามในการรื้อฟื้น
 ความสัมพันธ์ซึ่งกันและกันอีกครั้ง มีการจัดตั้งระบบพิธีการศุลกากรและการค้าชายแดน โดยการค้า
 ชายแดนระหว่างไทย – กัมพูชาในช่วงเวลาดังกล่าว ไทยมีอัญประเทศเป็นตลาดการค้าใหญ่ในการ
 ติดต่อกับกัมพูชา มีการจัดตั้งด้านศุลกากรที่อัญประเทศ แต่การค้าระหว่างไทย – กัมพูชาที่

⁷⁵ คริส เบเกอร์ และ ผาสุก พงษ์ไพจิตร. (2557), ประวัติศาสตร์ไทยร่วมสมัย. กรุงเทพฯ : มติชน. หน้า 366.

⁷⁶ การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2540). 100 ปี รถไฟไทย. กรุงเทพฯ : เวิลด์วิชั่น. หน้า 78.

มิได้มีการขยายการค้าขายมากนัก เนื่องด้วยสถานการณ์ทางการเมืองภายในกัมพูชาที่เกิดการต่อสู้ทางอำนาจระหว่างฝ่ายนายพลลอนนอล กับฝ่ายสมเด็จพระนโรดม สีหนุ เป็นอุปสรรคทางการค้า⁷⁷

ในช่วงที่กัมพูชาประสบกับปัญหาสงครามกลางเมืองระหว่างฝ่ายการเมืองต่าง ๆ รัฐบาลไทยภายใต้การนำของ ม.ร.ว.เสนีย์ ปราโมช ได้ดำเนินนโยบายพยายามแก้ไขปัญหาความสัมพันธ์ทางการทูตกับกัมพูชา แต่ภายหลังเหตุการณ์ 6 ตุลาคม พ.ศ. 2519 รัฐบาลไทยได้กลับมาตัดความสัมพันธ์ทางการค้ากับกลุ่มประเทศอินโดจีนอีกครั้ง เนื่องจากไทยได้ดำเนินนโยบายทางการเมืองระหว่างประเทศต่อต้านลัทธิคอมมิวนิสต์อย่างแข็งกร้าว ดังนั้นการค้าขายแดนระหว่างไทยและกัมพูชาจึงมีคำสั่งปิดชายแดนห้ามค้าขายระหว่างกัน มีมาตรการในการปราบปรามการลักลอบการค้าตามชายแดน อีกทั้งจับกุมพ่อค้า ข้าราชการที่ฝักใฝ่ลักลอบทำการค้าขายแดนในตลาดมืด และมีบทลงโทษสูงสุดถึงขั้นจำคุกและประหารชีวิต⁷⁸ นอกจากนี้ในช่วงรัฐบาลของพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ ยังได้ออกพระราชกำหนดควบคุมสินค้าตามชายแดน พ.ศ. 2524 เพื่อควบคุมสินค้า ได้แก่ อาหาร เวชภัณฑ์ ยารักษาโรค เชื้อเพลิง รถยนต์ และสินค้ายุทธปัจจัยไม่ให้ออกไปสู่ดินแดนกัมพูชา⁷⁹ อันจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อฝ่ายเอง สัมรินและเวียตนาม รวมถึงมีการควบคุมการลักลอบค้าขายสินค้าในตลาดมืด โดยให้ทหารเป็นผู้รับผิดชอบ ในส่วนของพื้นที่ภาคตะวันออกตอนบนนั้นกองกำลังบูรพาภิบาลที่ใน การควบคุมการลักลอบการค้าและให้เกิดผลปฏิบัติตามพระราชกำหนด⁸⁰ แต่ทั้งนี้ก็ยังมีการลักลอบขนสินค้าเข้าไปในกัมพูชา เนื่องจากความต้องการสินค้าอุปโภคบริโภคในกัมพูชามีมาก สินค้าจึงราคาแพง

การดำเนินนโยบายเปลี่ยนสนามรบเป็นสนามการค้า ทำให้เกิดมาตรการผ่อนปรนการค้าเพื่ออำนวยความสะดวก รวมถึงการเปิดจุดผ่อนปรนการค้าในพื้นที่ชายแดนจังหวัดต่าง ๆ โดยในพื้นที่ภาคตะวันออกตอนบน ได้มีการเปิดจุดผ่อนปรนการค้าที่บ้านโคกสะแบง และบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ บ้านโนนหมากมุ่น อำเภอตาพระยา จังหวัดปราจีนบุรี (จังหวัดสระแก้วในปัจจุบัน)

⁷⁷ วัชรินทร์ ยงศิริ. (2547). การค้าชายแดนไทยกับกัมพูชา : ปัญหาที่ประสบในปัจจุบัน และแนวทางแก้ไขในอนาคต. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย. หน้า 49.

⁷⁸ วัชรินทร์ ยงศิริ. (2547). การค้าชายแดนไทยกับกัมพูชา : ปัญหาที่ประสบในปัจจุบัน และแนวทางแก้ไขในอนาคต. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย. หน้า 50.

⁷⁹ ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 98 ตอนที่ 174 ฉบับพิเศษ, (20 ตุลาคม พ.ศ. 2524), หน้า 1.

⁸⁰ วัชรินทร์ ยงศิริ. (2547). การค้าชายแดนไทยกับกัมพูชา : ปัญหาที่ประสบในปัจจุบัน และแนวทางแก้ไขในอนาคต. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย. หน้า 51.

ตลอดจนการอนุมัติจุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อความสะดวกในการนำเข้าสินค้าและทรัพยากรจาก กัมพูชา⁸¹

การเปิดตลาดค้าขายแดนกับกัมพูชา ไทยให้ความสำคัญแก่การค้าสินค้าประเภทต่างๆ ดังนี้⁸²

- 1) สินค้าประเภทที่ไทยส่งเสริมการส่งออกตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 5
- 2) สินค้าที่ไทยสามารถเจาะและยึดครองตลาดกัมพูชาได้
- 3) สินค้าที่ไทยต้องการสำหรับตลาดภายในประเทศ โดยไม่รวมสินค้ายุทธปัจจัยและ สินค้าผ่านแดน

การค้าขายแดนระหว่างไทยกับกัมพูชาในระยะเริ่มแรกหลังการดำเนินนโยบายเปลี่ยนสนา มรบเป็นสนาการค้านั้นยังไม่มีระเบียบการการค้าสินค้าอุปโภคและบริโภค แต่มีการจำกัดจำนวนเงิน ในการค้าได้ไม่เกินวันละ 500,000 บาทต่อราย และยังคงใช้พระราชกำหนดควบคุมสินค้าตาม ขายแดน พ.ศ. 2524⁸³ เพื่อควบคุมการค้าไม่ให้สินค้าล้นไหลออกไปยังกัมพูชามากเกินไป

ในการค้าขายแดนต้องมีจุดผ่านแดนบริเวณชายแดนประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อ การติดต่อค้าขายและเดินทางสัญจร ซึ่งมีการแบ่งระดับความสำคัญได้เป็น 3 ประเภท คือ⁸⁴

จุดผ่านแดนถาวร มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนทั้งสองประเทศ นักท่องเที่ยว ยานพาหนะ สามารถสัญจรไป – มา เพื่อการค้า การท่องเที่ยวและอื่นๆ โดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาลทั้งสอง ประเทศ ในส่วนของประเทศไทยนั้น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้ลงนามในประกาศ

⁸¹ วัชรินทร์ ยงศิริ. (2547). การค้าขายแดนไทยกับกัมพูชา : ปัญหาที่ประสบในปัจจุบัน และแนวทางแก้ไขในอนาคต. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย. หน้า 52.

⁸² วัชรินทร์ ยงศิริ. (2547). การค้าขายแดนไทยกับกัมพูชา : ปัญหาที่ประสบในปัจจุบัน และแนวทางแก้ไขในอนาคต. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย. หน้า 54 - 55.

⁸³ วัชรินทร์ ยงศิริ. (2547). การค้าขายแดนไทยกับกัมพูชา : ปัญหาที่ประสบในปัจจุบัน และแนวทางแก้ไขในอนาคต. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย. หน้า 55.

⁸⁴ กองการต่างประเทศ สำนักปลัดกระทรวงมหาดไทย. เอกสารแนวทางปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการสัญจรข้ามแดน ระหว่างประเทศไทยกับราชอาณาจักรกัมพูชา. (พฤศจิกายน พ.ศ. 2543). อ้างถึงใน วัชรินทร์ ยงศิริ. (2547). การค้าขายแดนไทยกับกัมพูชา : ปัญหาที่ประสบในปัจจุบันและแนวทางแก้ไขในอนาคต. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย. หน้า 89 - 90.

กระทรวงมหาดไทยตามที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบ และจะมีผลบังคับใช้เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษา

จุดผ่อนปรน มีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านด้านมนุษยธรรมและส่งเสริมความสัมพันธ์ของประชาชนในระดับท้องถิ่น เพื่อการผ่อนปรนให้มีการค้าขายสินค้าอุปโภคบริโภคและยารักษาโรคที่จำเป็น ซึ่งระดับท้องถิ่นเห็นร่วมกัน ทั้งนี้การประกาศเปิดจุดผ่อนปรนเป็นอำนาจของผู้ว่าราชการจังหวัด และต้องได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงมหาดไทยก่อน

จุดผ่านแดนชั่วคราว เป็นการเปิดเพื่อผ่อนผันให้มีการผ่านแดนได้ เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะภายในเวลาที่กำหนดไว้แน่นอนเฉพาะกิจ ไม่มีผลกระทบด้านความมั่นคงปลอดภัยเมื่อครบกำหนดเวลาหรือบรรลุวัตถุประสงค์แล้วสามารถปิดได้ทันที โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้ลงนามในประกาศกระทรวงมหาดไทย ประกาศเปิดจุดผ่านแดนชั่วคราวตามความเห็นชอบของคณะกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดนของสำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ

อนึ่งการค้าชายแดนระหว่างไทยกับกัมพูชาสามารถจำแนกลักษณะการค้าออกเป็น 2 ประเภท คือ การค้าในระบบหรือการค้าที่ผ่านขั้นตอนกระบวนการพิธีศุลกากร ส่วนใหญ่เป็นการค้าในปริมาณมากบรรทุกผ่านรถยนต์บรรทุก 10 ล้อหรือรถพ่วง อีกหนึ่งประเภทคือ การค้านอกกระบวน โดยจำแนกแยกย่อยได้อีก 2 ประเภท คือ การค้าแบบรายย่อย และการค้าแบบหลบหนีภาษีหรือการค้าเถื่อน

ในพื้นที่ภาคตะวันออกตอนบนนั้นจังหวัดสระแก้วถือเป็นพื้นที่สำคัญเนื่องจากมีพรมแดนติดต่อกับประเทศกัมพูชา โดยพื้นที่พรมแดนระหว่างจังหวัดสระแก้วกับประเทศกัมพูชามีช่องทางผ่านพรมแดน 73 ช่องทาง ปัจจุบันเปิดเป็นจุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง และจุดผ่อนปรนอีก 2 แห่ง คือ⁸⁵

- 1) **จุดผ่านถาวรบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ** กับ ปอยเปต อำเภอโอโฉรว จังหวัดบันเตียเมียนเจย ประเทศกัมพูชา เปิดใช้เมื่อ 20 กันยายน พ.ศ. 2540
- 2) **จุดผ่านถาวรบ้านเขาดิน อำเภอคลองหาด** กับ บ้านพนมไธ (บ้านกิโล 13) จังหวัดพระตะบอง ประเทศกัมพูชา เปิดใช้เมื่อ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561

⁸⁵ **จุดผ่านแดนไทย - กัมพูชา** (ออนไลน์) <http://www.fad.moi.go.th/images/Document/PointofEntry/1.Point-of-Entry-Cambodia.pdf> (วันที่ค้นข้อมูล 14 มกราคม พ.ศ. 2567).

- 3) จุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา อำเภอตาพระยา กับ บ้านบึงตะกวน จังหวัดบันเตียเมียนเจย ประเทศกัมพูชา เปิดใช้เมื่อ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2541
- 4) จุดผ่อนปรนบ้านหนองปรือ อำเภอรัญประเทศ กับ บ้านมาลัย จังหวัดบันเตียเมียนเจย ประเทศกัมพูชา เปิดใช้เมื่อ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2541

การค้าบริเวณจุดผ่อนปรนนี้ ส่วนใหญ่เป็นการค้าสินค้าอุปโภคบริโภค โดยสินค้านำเข้าคือ ข้าวเปลือก ถั่วเหลือง ปอ ไม้แปรรูป โคกระบือ เป็นหลัก ส่วนสินค้าส่งออกเป็น น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำตาลทราย เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องอุปโภคบริโภค เป็นต้น ลักษณะการค้าส่วนใหญ่เป็นผู้ค้ารายย่อยขนส่งสินค้าด้วยล้อเลื่อนและรถจักรยานยนต์เป็นหลัก⁸⁶

⁸⁶ ดูรายละเอียดใน วัชรินทร์ ยงศิริ. (2547). การค้าชายแดนไทยกับกัมพูชา : ปัญหาที่ประสบในปัจจุบัน และแนวทางแก้ไขในอนาคต. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย. หน้า 69 - 73.



ภาพที่ 41 แผนที่แสดงจุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่อนปรน จังหวัดสระแก้ว

ที่มา : วชิรินทร์ ยงศิริ. (2547). การค้าชายแดนไทยกับกัมพูชา : ปัญหาที่ประสบในปัจจุบัน และแนวทางแก้ไขในอนาคต. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย. หน้า 24.

ส่วนการค้าบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศนั้นถือว่าเป็นจุดการค้าที่มีความสำคัญอย่างมาก เนื่องด้วยเป็นจุดการค้าที่อยู่บนเส้นทางการค้าที่สามารถเดินทางต่อไปได้ทั้งจังหวัดพระตะบอง พนมเปญ รวมถึงเสียมเรียบ พื้นที่จุดนี้จึงเป็นศูนย์รวมสินค้าและเป็นตลาดการค้าขนาดใหญ่ที่สุดระหว่างไทย – กัมพูชา มีตลาดการค้าอาทิ ตลาดโรงเกลือ ตลาดมิตรภาพชายแดนไทย – กัมพูชา ซึ่งเป็นร้านค้าปลอดภาษี นอกจากนี้บริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกยังมีด่านตรวจคนเข้าเมือง⁸⁷ เพื่อให้การข้ามไปมาระหว่างไทย – กัมพูชาสะดวกขึ้น โดยตลาดการค้าทั้งที่ตลาดโรงเกลือ และตลาดมิตรภาพชายแดนไทย – กัมพูชา มีการนำเข้าสินค้าจากกัมพูชาเข้ามาจำหน่าย ส่วนใหญ่เป็นเสื้อผ้ามือสอง รองเท้ามือสอง รวมถึงสินค้าละเมิดลิขสิทธิ์ อาทิ รองเท้ากีฬา เสื้อผ้า เป็นต้น ซึ่งการค้าเหล่านี้สร้างรายได้ให้กับพ่อค้ากัมพูชาและพ่อค้าชาวไทยอย่างมาก โดยจะมีพ่อค้าชาวไทยจากภูมิภาคต่าง ๆ เข้ามารับซื้อสินค้าเหล่านี้ไปขายต่อยังพื้นที่ต่าง ๆ

ส่วนสินค้าของไทยที่จำหน่ายนั้นเป็นสินค้าจากโรงงานอุตสาหกรรม อาทิ เครื่องใช้ไฟฟ้า อุปกรณ์ไฟฟ้า เครื่องมือเครื่องใช้ในครัวเรือน เป็นต้น ทำให้ตลาดการค้าชายแดนทั้งสองกลายเป็นตลาดกลาง หรือศูนย์รวมสินค้าจากกรุงเทพฯ โรงงาน และกัมพูชาที่พ่อค้าจากจังหวัดต่าง ๆ มาหาซื้อสินค้าไปจำหน่ายต่ออีกทอดหนึ่ง เนื่องจากสินค้าที่นี้เป็นสินค้าที่มีราคาถูก จากข้อมูลสถิติด้านศุลกากรอรัญประเทศในปี พ.ศ. 2566 อันดับสินค้าส่งออกและนำเข้าที่มีการค้าชายระหว่างไทย – กัมพูชาบริเวณด่านศุลกากรอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว โดยคิดจากมูลค่าของสินค้านำเข้าและส่งออกเป็นดังตารางที่ 10⁸⁸

⁸⁷ วุชรินทร์ ยงศิริ. (2547). การค้าชายแดนไทยกับกัมพูชา : ปัญหาที่ประสบในปัจจุบัน และแนวทางแก้ไขในอนาคต. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย. หน้า 75.

⁸⁸ สถิติการนำเข้า - ส่งออก ด้านศุลกากรอรัญประเทศ ปีงบประมาณ 2566 (ออนไลน์)
aranyaprathet.customs.go.th/cont_strc_download.php?lang=th&top_menu=menu_homepage¤t_id=14232c32414a505f4b (วันที่ค้นข้อมูล 14 มกราคม พ.ศ. 2567).

ตารางที่ 10 สถิติการนำเข้า - ส่งออก ด้านศุลกากรอรัญประเทศ ปีงบประมาณ 2566 (1 ตุลาคม 2565 – 30 กันยายน 2566)

ลำดับ	สินค้านำเข้า			สินค้าส่งออก		
	ชื่อสินค้า	น้ำหนัก(กิโลกรัม)	มูลค่า(บาท)	ชื่อสินค้า	น้ำหนัก(กิโลกรัม)	มูลค่า(บาท)
1	มันสำปะหลัง	885,536,500	3,945,073,714	รถยนต์	25,367,177	12,890,978,877
2	เศษอะลูมิเนียม	70,031,206	3,850,331,107	เครื่องดื่ม	207,932,673	5,162,619,094
3	เลนส์แว่นตา	1,024,789	1,740,536,391	รถใช้ในการเกษตร	13,542,927	2,935,989,036
4	เศษทองแดง	6,778,834	1,695,225,930	อะไหล่รถยนต์	7,456,866	2,616,383,987
5	ส่วนประกอบมอเตอร์ทำด้วยอะลูมิเนียม	5,221,853	1,346,635,016	เครื่องยนต์รถจักรยานยนต์	2,963,246	1,713,067,191
6	ท่อเหล็ก	22,366,371	1,186,619,169	อาหารสัตว์	73,573,973	1,674,576,415
7	อะไหล่รถยนต์	1,650,605	1,099,019,128	สายไฟฟ้า	4,872,312	1,668,978,356
8	เศษเหล็ก	76,405,671	969,780,708	เครื่องนวดเกี่ยวข้าว	5,099,250	1,499,004,073
9	ชุดสายไฟ	786,730	837,129,909	ผ้าถักแบบนิต	4,805,628	1,454,815,550
10	เสื้อผ้าบุรุษ	1,421,075	758,817,406	ปุ๋ยเคมี	64,486,760	1,354,938,736
	อื่นๆ	136,652,495	8,488,527,864	อื่นๆ	1,493,450,488	53,437,340,162
	รวม	1,203,876,133	25,917,696,347	รวม	1,903,551,304	86,408,691,481

ที่มา : สถิติการนำเข้า - ส่งออก ด้านศุลกากรอรัญประเทศ ปีงบประมาณ 2566 (ออนไลน์)

aranyaprathet.customs.go.th/cont_strc_download.php?lang=th&top_menu=menu_homepage¤t_id=14232c32414a505f4b ,(วันที่ค้นข้อมูล 14 มกราคม พ.ศ. 2567).

สินค้าที่มีการส่งออกมูลค่ามากในรอบปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 คือ รถยนต์ เครื่องดื่ม รถใช้ในการเกษตร อะไหล่รถยนต์ เครื่องยนต์รถจักรยานยนต์ ส่วนสินค้าที่มูลค่าการนำเข้าสูงสุดคือ มันสำปะหลัง เศษอะลูมิเนียม เลนส์แว่นตา เศษทองแดง และส่วนประกอบมอเตอร์ทำด้วย

อะลูมิเนียม⁸⁹ โดยมูลค่าการนำเข้าสินค้าของประเทศไทยจากประเทศกัมพูชาช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 คือ 25,917,696,347บาท ส่วนมูลค่าการส่งออกสินค้าคือ 86,408,691,481บาท⁹⁰

ผลของการดำเนินนโยบายเปลี่ยนสนาทรบเป็นสนาทรการค้ำตั้งแต่มัยรัฐบาลพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ ทำให้การค้ำขายแดนระหว่างไทย – กัมพูชาเกิดการขยายตัวขึ้นอย่างเห็นได้ชัด เศรษฐกิจ การค้ำของประเทศเกิดการขยายตัว ส่งผลทำให้รัฐบาลสามารถจัดสรรงบประมาณประจำปี ในการ พัฒนาระบบสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ได้มากขึ้น⁹¹ อาทิ การสร้างถนน ท่าเรือ โทรคมนาคม รวมถึง การพัฒนาทางรถไฟในภาคตะวันออก อาทิการก่อสร้างทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา – สัตหีบ, สายสัตหีบ – มาบตาพุด, สายชุมทางคลองสิบเก้า – แก่งคอย เป็นต้น การเปิดการค้ากับประเทศกัมพูชาทำให้ พื้นที่ภาคตะวันออกตอนบนเกิดความเปลี่ยนแปลงอย่างมาก โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงทางด้าน เศรษฐกิจในพื้นที่จังหวัดสระแก้ว จากเดิมที่พื้นที่จังหวัดสระแก้วเป็นจังหวัดชายแดนสู่เสี่ยงต่อภัย สงครามในช่วงภาวการณ์สงครามเย็น กลายมาเป็นจังหวัดที่เป็นศูนย์กลางทางการค้าระหว่างไทยกับ กัมพูชา ภายหลังการประกาศใช้นโยบายเปลี่ยนสนาทรบเป็นสนาทรการค้ำ เกิดตลาดการค้า อาทิ ตลาดโรงเกลือ ตลาดมิตรภาพชายแดนไทย – กัมพูชา เกิดการโยกย้ายของแรงงานทั้งแรงงานไทย และแรงงานชาวกัมพูชาเข้ามาทำงานในพื้นที่มากขึ้น แม้ว่าบางช่วงเวลาสถานการณ์การค้าระหว่าง ไทย – กัมพูชาจะมีความเปลี่ยนแปลงและไม่ค่อยราบรื่นบ้างจากสถานการณ์ทางการเมืองก็ตาม

6.3.2 ทางรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ – อยุธยาประเทศ) กับการค้าชายแดนไทย – กัมพูชา

การขยายตัวของระบบถนนทำให้บทบาทของทางรถไฟสายตะวันออกเปลี่ยนแปลงไป บทบาทของทางรถไฟลดลงเหลือเพียงเป็นเส้นทางในการสัญจรระยะทางไกลของชาวบ้าน รวมถึงเป็น เส้นทางในการขนส่งสินค้าจำพวกปิโตรเลียม บทบาทในการขนส่งสินค้าเช่นในช่วงแรกของการสร้าง

⁸⁹ สถิติการนำเข้า - ส่งออก ด้านศุลกากรอยุธยาประเทศ ปีงบประมาณ 2566 (ออนไลน์) aranyaprathet.customs.go.th/cont_strc_download.php?lang=th&top_menu=menu_homepage¤t_id=14232c32414a505f4b ,(วันที่ค้นข้อมูล 14 มกราคม พ.ศ. 2567).

⁹⁰ สถิติการนำเข้า - ส่งออก ด้านศุลกากรอยุธยาประเทศ ปีงบประมาณ 2566 (ออนไลน์) aranyaprathet.customs.go.th/cont_strc_download.php?lang=th&top_menu=menu_homepage¤t_id=14232c32414a505f4b ,(วันที่ค้นข้อมูล 14 มกราคม พ.ศ. 2567).

⁹¹ คริส เบเกอร์ และ ผาสุก พงษ์ไพจิตร. (2557). ประวัติศาสตร์ไทยร่วมสมัย. กรุงเทพฯ : มติชน. หน้า 367.

ทางรถไฟสายตะวันออก อาทิ การขนส่งสินค้าทางการเกษตร โคกระบือ ได้เปลี่ยนไปใช้การขนส่งผ่านรถบรรทุกแทน เนื่องจากมีความสะดวกสบายมากกว่าการขนส่งทางรถไฟ บทบาทของทางรถไฟจึงกลายเป็นเพียงเส้นทางการคมนาคมในการเคลื่อนย้ายถิ่นฐาน การโยกย้ายของคนและแรงงานภายหลังจากที่มีการประกาศโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกและการดำเนินนโยบายเปลี่ยนสนามรบเป็นสนามการค้า รวมถึงเป็นระบบขนส่งมวลชนทางเลือกสำหรับการเดินทางไปมาระหว่างอำเภอ อาทิ การเดินทางระหว่างอำเภอเมืองปราจีนบุรี จากสถานีปราจีนบุรีกับสถานีกันทรบุรี อำเภอกันทรบุรี จะมีรถไฟวิ่งจากสถานีปราจีนบุรีไปสถานีกันทรบุรี วันละ 4 เที่ยว ขณะที่จากสถานีกันทรบุรีไปยังสถานีปราจีนบุรี ก็เดินทางวันละ 4 เที่ยวด้วยกัน⁹² บทบาทในการเป็นระบบขนส่งมวลชนของผู้คนเช่นนี้ จึงทำให้ทางรถไฟเป็นทางเลือกสำหรับชาวบ้านในการเข้ามาทำงานในเมืองและระบบอุตสาหกรรม

อย่างไรก็ตามต่อมาทางรถไฟสายตะวันออกได้ถูกส่งเสริมให้มีบทบาทมากขึ้น ในการเป็นเส้นทางการขนส่งสินค้าหลังจากที่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 – 2559) ได้มีการกำหนดทิศทางการพัฒนาพื้นที่ชายแดนให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อเป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงไทยกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้⁹³ และคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) ได้เห็นชอบกำหนดพื้นที่ที่มีศักยภาพเหมาะสมในการจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษรวมทั้งสิ้น 10 พื้นที่ โดยแบ่งออกเป็น 2 ระยะ ระยะแรกดำเนินการในปี 2558 จำนวน 6 พื้นที่ ได้แก่ เขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด จังหวัดตาก เขตเศรษฐกิจพิเศษสะเดา จังหวัดสงขลา เขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร เขตเศรษฐกิจพิเศษอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว เขตเศรษฐกิจพิเศษคลองใหญ่ จังหวัดตราด เขตเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย จังหวัดหนองคาย และระยะที่สองดำเนินการในปี 2559 จำนวน 4 พื้นที่ ได้แก่ เขตเศรษฐกิจพิเศษสุโขทัย จังหวัดสุโขทัย เขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สาย จังหวัดเชียงราย เขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนม จังหวัดนครพนม เขตเศรษฐกิจ

⁹² ตารางเดินรถไฟสายตะวันออก(ออนไลน์) https://ttsview.railway.co.th/SRT_Schedule2022.php?ln=th&line=3&trip=1. (วันที่ค้นข้อมูล 14 มกราคม พ.ศ. 2567).

⁹³ อาคม เดิมพิทยาไพสิฐ. (2557). วิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศสู่ความยั่งยืน. กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. หน้า 162.

พิเศษกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี⁹⁴ ซึ่งเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งสองระยะนี้มีพื้นที่ในภาคตะวันออก คือ เขตเศรษฐกิจพิเศษอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว เขตเศรษฐกิจพิเศษคลองใหญ่ จังหวัดตราด

ในการพัฒนาเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษนั้นจะมีการจัดตั้งเขตนิคมอุตสาหกรรมเพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาทางด้านอุตสาหกรรมในพื้นที่ รวมถึงมีการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค อาทิ ระบบ ประปา ไฟฟ้า ถนน ทางรถไฟ เป็นต้น เนื่องจากในการพัฒนาทางด้านอุตสาหกรรมจำเป็นต้องมีระบบ สาธารณูปโภคที่ตอบสนองต่อการพัฒนาและเพื่อเป็นปัจจัยพื้นฐานให้ภาคเอกชนได้เข้ามาลงทุนใน การตั้งโรงงานอุตสาหกรรม ดังนั้นการที่อำเภออรัญประเทศ อำเภอวัฒนานคร จังหวัดสระแก้ว และ อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด เป็นพื้นที่การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษก็จะได้รับการส่งเสริมในการ พัฒนาระบบสาธารณูปโภคดังกล่าว

การพัฒนาระบบอุตสาหกรรมและการค้าระหว่างประเทศจำเป็นต้องมีระบบการขนส่งสินค้า ที่ดี เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า โดยรัฐบาลไทยได้ดำเนินการปรับปรุงเส้นทางรถไฟ สายตะวันออกตั้งแต่สถานีรถไฟชุมทางคลองสิบเก้า ถึงบริเวณสะพานคลองลึก รวมระยะทางกว่า 176 กิโลเมตร การดำเนินการก่อสร้างเริ่มขึ้นเมื่อวันที่ 3 กันยายน 2556 ภายใต้การดูแลการก่อสร้าง ของบริษัทอิตาเลียนไทย⁹⁵ ต่อมาในปี พ.ศ. 2557 พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ได้ เจริญจากรัฐบาลนายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ แห่งกัมพูชา เมื่อเดือน ตุลาคม พ.ศ. 2557 เรื่องการเชื่อมต่อรถไฟจาก ชายแดนอำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว เข้าสู่ปอยเปต จังหวัดบันเตียเมียนเจย⁹⁶ ซึ่งแนวทาง รถไฟสายนี้เป็นเส้นทางเดียวกับเส้นทางรถไฟสายอรัญประเทศ – พระตะบองของไทยในช่วงสงคราม อินโดจีน ซึ่งการเจรจาได้สำเร็จลุล่วงและได้มีการวางศิลาฤกษ์ในการก่อสร้างสะพานรถไฟคลองลึก ใหม่ เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม พ.ศ. 2557⁹⁷ เพื่อเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟระหว่างกัน

⁹⁴ เขตเศรษฐกิจพิเศษ. (ออนไลน์) <https://www.prd.go.th/th/content/category/detail/id/31/iid/250491>, (วันที่ ค้นข้อมูล 18 มกราคม พ.ศ. 2567).

⁹⁵ รถไฟอรัญประเทศ – คลองลึก (ออนไลน์) <http://portal.rotfaithai.com/modules.php?name=Forums&file=viewtopic&t=5279&start=140>, (วันที่ค้นข้อมูล 18 มกราคม พ.ศ. 2567).

⁹⁶ เชื่อมรถไฟอรัญประเทศ – ปอยเปต เส้นทางการค้าระยะวันออก (ออนไลน์) <http://www.posttoday.com/biz/aec/news/440148>, (วันที่ค้นข้อมูล 18 มกราคม พ.ศ. 2567).

⁹⁷ รับ AEC ไทย – กัมพูชา ก่อสร้างทางรถไฟคลองลึก – ปอยเปต (ออนไลน์) <http://www.thairath.co.th/content/438867>, (วันที่ค้นข้อมูล 18 มกราคม พ.ศ. 2567).

ภายหลังการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างคลองลึก – ปอยเปตแล้วเสร็จ จะทำให้ในการขนส่งสินค้าทางรถไฟจะประหยัดค่าใช้จ่ายมาก และเป็นการเตรียมพร้อมเข้าสู่ประชาคมอาเซียนอีกด้วย และที่สำคัญ คือ จังหวัดสระแก้วซึ่งเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ การขนส่งสินค้าทางรถไฟจะมีความสำคัญและมีความจำเป็นมากในการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเฉพาะการเชื่อมต่อจากอรัญประเทศถึงกรุงพนมเปญ ประเทศกัมพูชาผ่านเส้นทางรถไฟปอยเปต – กัมพูชาได้อีกด้วย อีกทั้งการเดินทางไฟสายอรัญประเทศ - กรุงเทพฯ ประชาชนยังนิยมใช้กันมาก ทั้งคนไทยและกัมพูชา ที่เดินทางเข้าไปทำงานที่กรุงเทพฯ และจังหวัดที่เส้นทางรถไฟผ่าน ทำให้เกิดการโยกย้ายของแรงงานจากพื้นที่ต่าง ๆ เข้ามาทำงาน ทั้งจากพื้นที่ภาคตะวันออกตอนบนสู่กรุงเทพฯ หรือนิคมอุตสาหกรรมในโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก หรือจากพื้นที่อื่น ๆ สู่เขตเศรษฐกิจพิเศษ อรัญประเทศ จังหวัดสระแก้วในอนาคต

6.4 โครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกกับการพัฒนาการขนส่งระบบราง

การเร่งรัดพัฒนาภายใต้กรอบแนวคิดการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในปี พ.ศ. 2559 เป็นช่วงที่ภาคตะวันออกมีการปรับตัวจากแรงกระตุ้นที่ได้รับการผลักดันอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรมของรัฐบาลอีกครั้ง โดยเฉพาะการริเริ่มการพัฒนาเศรษฐกิจเชิงพื้นที่ภายใต้ “โครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก” (Eastern Economic Corridor: EEC) หรือ “ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” โครงการนี้ถูกกำหนดให้เป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจเชิงพื้นที่ที่สำคัญของประเทศไทย ทั้งยังเป็นความมุ่งหวังและเป็นทางออกที่จะนำไปสู่การแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจของรัฐบาล ตลอดจนพลิกฟื้นเศรษฐกิจไทยสู่การเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน โดยอาศัยความร่วมมือและศักยภาพของภาคตะวันออกที่มีพื้นฐานการพัฒนาอุตสาหกรรมจากโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (ESB)

การพัฒนาพื้นที่บริเวณภาคตะวันออกของไทย เริ่มมีการดำเนินการมาราว 40 ปีที่แล้ว ภายใต้นโยบายโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก (Eastern Sea Board Development: ESB) ที่เริ่มขึ้นในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525-2529) ภายใต้รัฐบาลของนายกรัฐมนตรี พลเอกเปรม ติณสูลานนท์ โดยเน้นการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมพื้นฐานของประเทศ ได้แก่ อุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี อุตสาหกรรมเหล็กและอุตสาหกรรมปุ๋ย ถึงแม้ว่าภาครัฐมีการออกนโยบายส่งเสริมการลงทุนอย่างต่อเนื่อง แต่ก็มิได้มีการประกาศนโยบายที่มีความเกี่ยวข้องกับการยกระดับการพัฒนาระบบ

อุตสาหกรรมของประเทศอีกเลย ประกอบกับสภาวะเศรษฐกิจที่อยู่ในช่วงการชะลอตัว แนวโน้มการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment: FDI) ของไทยยังมีแนวโน้มลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ปัญหาการชะลอการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศนั้น เกี่ยวเนื่องมาจากปัญหาโครงสร้างภาคการผลิตของประเทศ ที่เน้นผลิตสินค้าที่ใช้เทคโนโลยีระดับปานกลาง หรือใช้แรงงานอย่างเข้มข้น ทำให้สินค้าที่ไทยผลิตเริ่มล้าสมัย และไม่สามารถตอบโจทย์การเปลี่ยนแปลงของความต้องการในตลาดโลก ดังนั้นไทยจึงจำเป็นต้องปรับโครงสร้างภาคการผลิตของประเทศ โดยเน้นการพัฒนาด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อรักษาอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจในระยะยาว รัฐบาลไทยจึงมีนโยบายเปลี่ยนแปลงภาคการผลิตของประเทศผ่านการส่งเสริมการลงทุน โดยการริเริ่มนโยบายโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) เป็นโครงการสำคัญที่ได้รับการเสนอในช่วงแรกของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา โดยถือเป็นหนึ่งยุทธศาสตร์ในการแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจตามแนวทางการพัฒนาของรัฐบาลขณะนั้น ภายใต้นโยบายประเทศไทย 4.0 และยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เป็นการต่อยอดความสำเร็จมาจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ Eastern Sea Board โดยโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเป็นหนึ่งในนโยบายสำคัญของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาได้ให้ความเห็นชอบในหลักการโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development หรือ EEC) ในพื้นที่ 3 จังหวัด ประกอบไปด้วย ชลบุรี-ระยอง-ฉะเชิงเทรา เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน พ.ศ. 2559 พร้อมๆกับมอบหมายให้ นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาจัดทำรายละเอียดโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก อีกทั้งมีการจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก และคณะกรรมการบริหารการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (กรศ.) ขึ้นเมื่อวันที่ 17 มกราคม พ.ศ. 2560⁹⁸ เพื่อทำหน้าที่ในการจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก และดำเนินการจัดทำร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยร่างพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวผ่าน

⁹⁸ คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 2/2560 เรื่องการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ในราชกิจจานุเบกษา, เล่มที่ 134 ตอนพิเศษ 19 ง, (17 มกราคม พ.ศ. 2560), หน้า 31 – 35.

ความเห็นชอบจากที่ประชุมสมานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) และประกาศบังคับใช้อย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม พ.ศ. 2561⁹⁹

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) จึงเป็นความพยายามในการแก้ไขปัญหาการชะลอตัวทางเศรษฐกิจและนำพาประเทศก้าวข้ามกับดักประเทศรายได้ปานกลาง ผ่านการสนับสนุนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและการลงทุนสนับสนุน 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายสอดคล้องกับนโยบายไทยแลนด์ 4.0 โดยมีเป้าหมายในการยกระดับพื้นที่เขตเศรษฐกิจภาคตะวันออกให้กลายเป็น “World-Class Economic Zone” รองรับการลงทุนอุตสาหกรรม Super Cluster และอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ เพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจในอีก 20 ปีข้างหน้า แทนที่ Eastern Seaboard เดิม¹⁰⁰ ซึ่งโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกย่อมจะมีผลต่อการพัฒนาระบบการขนส่งเช่นรถไฟด้วย

6.4.1 แนวทางและแผนพัฒนาโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) เป็นโครงการที่มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจเพื่อพัฒนาประเทศให้หลุดพ้นกับดักประเทศรายได้ปานกลาง ทั้งยังเป็นการต่อยอดโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก และเป็นกลไกในการกำหนดอนาคตทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ โครงการนี้มีวัตถุประสงค์ตามที่ระบุในพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 คือ¹⁰¹

- 1) พัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ทันสมัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

⁹⁹ พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 ใน ราชกิจจานุเบกษา, เล่มที่ 135 ตอนที่ 34 ก, (14 พฤษภาคม พ.ศ. 2561), หน้า 1.

¹⁰⁰ EEC : EASTERN ECONOMIC CORRIDOR โครงการระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก.(ออนไลน์)
แหล่งที่มา http://www.thaiauto.or.th/2012/th/news/news-detail.asp?news_id=3754, (วันที่ค้นข้อมูล 24 มกราคม พ.ศ.2567).

¹⁰¹ พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 ใน ราชกิจจานุเบกษา, เล่มที่ 135 ตอนที่ 34 ก, (14 พฤษภาคม พ.ศ. 2561). หน้า 3.

- 2) จัดให้มีการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจรเพื่อลดอุปสรรคและต้นทุนในการประกอบกิจการ
- 3) จัดทำโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคที่มีประสิทธิภาพ มีความต่อเนื่อง ประชาชนสามารถเข้าถึงได้โดยสะดวกและเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบโดยสมบูรณ์
- 4) กำหนดการใช้ประโยชน์ในที่ดินอย่างเหมาะสมกับสภาพและศักยภาพของพื้นที่โดยสอดคล้องกับหลักการพัฒนายั่งยืน
- 5) พัฒนาเมืองให้มีความทันสมัยระดับนานาชาติที่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยอย่างสะดวกปลอดภัย เข้าถึงได้โดยถ้วนหน้าและการประกอบกิจการอย่างมีคุณภาพ

จากวัตถุประสงค์ของโครงการ การพัฒนาตามโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน ผ่านการดำเนินการลงทุนและกำหนดแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ใน 3 จังหวัดภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา แบ่งเป็นเขตอุตสาหกรรม เขตพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และเขตพัฒนาเมือง โดยมีการกำหนดแนวทางและจัดทำแผนในการพัฒนาพื้นที่ในหลากหลายมิติ เพื่อให้ตอบโจทย์ของการพัฒนาอุตสาหกรรมแห่งอนาคต และแก้ไขปัญหาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและจัดทำแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก แผนการใช้ประโยชน์ของที่ดินในภาพรวม แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค แผนการดำเนินงาน และแผนการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจรที่สะดวกและรวดเร็ว เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับประโยชน์สูงสุดและให้การใช้พื้นที่มีประสิทธิภาพ¹⁰²

6.4.2 แผนการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมาย

การขับเคลื่อนประเทศตามนโยบายไทยแลนด์ 4.0 มีเป้าหมายสำคัญ คือ การกำหนดทิศทางของภาคเศรษฐกิจใหม่ ที่สามารถเป็นแกนนำในการลงทุนและการพัฒนาเทคโนโลยีของประเทศให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันโดยไม่สับสน รวมทั้งยังมีการกำหนดแนวทางในการดำเนินนโยบายการผลิต

¹⁰² พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 ใน ราชกิจจานุเบกษา, เล่มที่ 135 ตอนที่ 34 ก, (14 พฤษภาคม พ.ศ. 2561). หน้า 14.

ของภาครัฐ การดำเนินธุรกิจของภาคเอกชน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบริการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ การศึกษา การวิจัยและพัฒนา รวมทั้งการปรับเปลี่ยนกฎระเบียบให้ดำเนินไปในทิศทางเดียวกัน สอดคล้องกัน และมีเป้าหมายเดียวกัน ในการนี้รัฐบาลเลือกที่จะกำหนด 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย ให้เป็นอุตสาหกรรมนำภายใต้การขับเคลื่อนไทยแลนด์ 4.0 โดยสามารถแบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม¹⁰³

กลุ่มแรก เป็นการต่อยอดอุตสาหกรรมที่มีอยู่เดิม และเป็นอุตสาหกรรมที่ประเทศไทยมีฐานการผลิตที่ดีมากอยู่แล้ว แต่เพียงต้องยกระดับอุตสาหกรรมเดิมโดยนำเอาเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการยกระดับการผลิตไปสู่ผลิตภัณฑ์ใหม่ที่เป็นความต้องการในอนาคต และเข้าสู่การขยายตัวของอุตสาหกรรมต่อไปได้ดีภายใต้การเปลี่ยนแปลงของกระแสโลกในอนาคต อย่างไรก็ตามหากไม่เปลี่ยนแปลงก็อาจประสบปัญหาและขาดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งจะเป็นผลกระทบทั้งอุตสาหกรรม ผู้ประกอบการ คนทำงาน และเศรษฐกิจของประเทศได้ การต่อยอด 5 อุตสาหกรรมเดิม ประกอบด้วยอุตสาหกรรมต่าง ๆ ดังนี้¹⁰⁴

1. อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ (Next-Generation Automotive) อุตสาหกรรมนี้เป็นรากฐานสำคัญในการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศไทยกว่า 40 ปีที่ผ่านมา เพื่อสนับสนุนการเติบโตในอนาคต ควรมีการมุ่งเน้นสาขาต่าง ๆ ของอุตสาหกรรมยานยนต์ เช่น พัฒนาเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า (EV), ขยายธุรกิจในช่วงโซ่คุณค่าของอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยเฉพาะในด้านการออกแบบและจัดทำต้นแบบ และพัฒนาธุรกิจอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และชิ้นส่วนรถยนต์ เป็นต้น

2. อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ (Smart Electronics) เป็นการยกระดับอุตสาหกรรมการผลิตวงจรรวมที่มีความซับซ้อนมากขึ้น, ผลิตระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ในยานยนต์ และอุปกรณ์ที่ใช้กับผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ โดยเฉพาะผลิตภัณฑ์ที่ต้องใช้เทคโนโลยีสูง เช่น

¹⁰³ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2561). แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560 – 2565). หน้า 3-5. เข้าถึงได้จาก <https://eeco.or.th/th/filedownloads/1478/cf4092afd2456bb1f03995574db27a75.pdf>

¹⁰⁴ ตูรยละเอียดใน อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2565). นโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจหลังแผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกสู่พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2525-2560). ชลบุรี : คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 167 - 170.

อุปกรณ์โทรคมนาคม รวมถึงออกแบบและผลิตระบบที่อยู่อาศัยอัจฉริยะและเครื่องใช้ไฟฟ้าอัจฉริยะที่สามารถเชื่อมต่อกับเครือข่ายอินเทอร์เน็ตได้ เป็นต้น

3. อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเชิงคุณภาพและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Affluent, Medical and Wellness Tourism) ยกกระดับประสบการณ์และคุณค่าจากการท่องเที่ยว, จัดระเบียบและส่งเสริมให้มีกิจกรรมที่หลากหลายตามสถานที่ท่องเที่ยว เพื่อเพิ่มคุณค่าและประสบการณ์, สนับสนุนธุรกิจทางการแพทย์ และศูนย์ฟื้นฟูสุขภาพ เพื่อต่อยอดอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ และส่งเสริมประเทศไทยในการเป็นศูนย์รวมของการแสดงสินค้าและนิทรรศการระดับนานาชาติ เป็นต้น

4. อุตสาหกรรมการเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ (Agriculture and Biotechnology) อุตสาหกรรมเกษตรของไทยจำเป็นต้องมีการยกระดับเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน โดยการนำเอาเทคโนโลยีทางการเกษตรใหม่ ๆ มาใช้ เกิดเป็นกลุ่มอุตสาหกรรมย่อยที่เป็นเป้าหมายคือ ธุรกิจเทคโนโลยีการเกษตรขั้นสูง เช่น การใช้ระบบเครื่องรับรู้ (Sensors) การใช้เทคนิคการวิเคราะห์ข้อมูลระดับสูง (Advance Data Analytics) และระบบอัตโนมัติ รวมถึงการลงทุนและการวิจัยทางเทคโนโลยีชีวภาพ (Biotechnology) เช่น การปรับปรุงพันธุ์พืชและสัตว์ เป็นต้น

5. อุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร (Food for the Future) อุตสาหกรรมการแปรรูปอาหารเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญระดับสูงต่อประเทศไทยในปัจจุบัน แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในตลาดอาหารทั่วโลกอยู่ 3 แนว ซึ่งมีโอกาสส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร แนวโน้มดังกล่าว ได้แก่ 1) ความต้องการมาตรฐาน ความปลอดภัยและความสามารถในการตรวจสอบย้อนกลับที่สูงขึ้นจากผู้บริโภคอาหาร 2) การเพิ่มขึ้นของความต้องการบริโภคอาหารเพื่อสุขภาพและผลิตภัณฑ์อาหารเสริม และ 3) การพัฒนาผลิตภัณฑ์จากแหล่งโปรตีนทางเลือก ซึ่งใช้พลังงานทรัพยากร และต้นทุนในการผลิตน้อยกว่าแหล่งโปรตีนจากสัตว์ ในปัจจุบันประเทศไทยสามารถใช้การเปลี่ยนแปลงเหล่านี้เป็นโอกาสในการยกระดับอุตสาหกรรมอาหารแปรรูป โดยการส่งเสริมอุตสาหกรรมย่อยดังนี้ อุตสาหกรรมเกี่ยวกับการเพิ่มมาตรฐานด้านการตรวจสอบย้อนกลับในกฎระเบียบความปลอดภัยด้านอาหาร กลุ่มอุตสาหกรรมวิจัยและผลิตโภชนาการเพื่อสุขภาพ เช่น ผลิตอาหารไทยไขมันต่ำ พลังงานต่ำ และน้ำตาลต่ำ อาหารทางการแพทย์ อาหารเสริม และอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์อาหารแปรรูปที่ใช้โปรตีนจากแหล่งทางเลือก เช่น โปรตีนเกษตร เป็นต้น

กลุ่มที่สอง เป็นอุตสาหกรรมที่มีโอกาสเกิดขึ้นในประเทศไทยได้ง่าย เพราะมีพื้นฐานที่ดีสนับสนุน โดยในอนาคตสามารถขยายตัวได้ดีไปพร้อมกับการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีใหม่ของโลก และจะเป็นหลักของอุตสาหกรรมไทยในอนาคต ซึ่งประกอบด้วย 5 อุตสาหกรรมใหม่ที่ประเทศไทยมีศักยภาพในการแข่งขัน และมีผู้สนใจลงทุน คือ¹⁰⁵

1. อุตสาหกรรมหุ่นยนต์เพื่อการอุตสาหกรรม (Robotics) ในปัจจุบันประเทศไทยมีอุตสาหกรรมที่มีฐานการผลิตขนาดใหญ่ ที่มีแนวโน้มว่าจะมีการใช้วิทยาการหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติตามสายการผลิตมากขึ้น เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น ซึ่งการนำเอาเทคโนโลยีหุ่นยนต์มาใช้จะช่วยเพิ่มศักยภาพของประเทศไทยในการสร้างอุตสาหกรรม การผลิตหุ่นยนต์ให้มาเป็นอุตสาหกรรมใหม่ เนื่องจากความต้องการใช้หุ่นยนต์ในการผลิตภาคอุตสาหกรรมของประเทศเพิ่มขึ้นตามลำดับ นอกจากนี้ประเทศไทยยังมีวิทยาการ องค์ความรู้ และบุคลากรที่สามารถได้รับการต่อยอดอีกด้วย โดยอุตสาหกรรมหุ่นยนต์เพื่อการอุตสาหกรรมที่สอดคล้องกับการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศนั้น เช่น หุ่นยนต์ที่ใช้ในอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ โดยเฉพาะหุ่นยนต์ที่ใช้ในการเชื่อมโลหะ, หุ่นยนต์ที่ใช้ในกระบวนการผลิตอัดฉีดพลาสติก และหุ่นยนต์ที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน เช่น หุ่นยนต์ดำน้ำ และหุ่นยนต์ที่ใช้ในการปฏิบัติการทางการแพทย์

2. อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics) อุตสาหกรรมการขนส่งเป็นอุตสาหกรรมที่ประเทศไทยมีข้อได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ เพราะนอกจากจะเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แล้ว ประเทศไทยเป็นจุดเชื่อมต่อกับประเทศอินเดียและจีนด้วย นอกจากนี้อุตสาหกรรมการขนส่งยังถือเป็นอุตสาหกรรมสำคัญที่มีบทบาทในการอำนวยความสะดวกแก่อุตสาหกรรมอื่น ๆ ส่วนอุตสาหกรรมการบินเป็นอุตสาหกรรมที่คาดว่าจะมีอัตราการเติบโตเร็วที่สุดในกลุ่มอุตสาหกรรมใหม่ที่มีขนาดใหญ่ในประเทศที่มีรายได้สูงแต่ยังไม่มีในประเทศไทย ทั้งนี้ประเทศไทยมีศักยภาพสูงในการพัฒนาอุตสาหกรรมดังกล่าว เนื่องจากภูมิศาสตร์ของไทยและการเติบโตทางเศรษฐกิจของจีน ประเทศไทยควรพัฒนาอุตสาหกรรมการขนส่งและการบินแบบครบวงจร ซึ่ง

¹⁰⁵ ดูรายละเอียดใน อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2565). นโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจหลังแผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่ ระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2525-2560). ชลบุรี : คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 170 - 174.

ครอบคลุมถึง 5 ชนิดธุรกิจ คือ กิจการสาธารณูปโภคและบริการเพื่อการขนส่ง, ศูนย์รวมกิจการโลจิสติกส์ทันสมัย เช่น การขนส่งทางอากาศ และศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย การบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน, การพัฒนาพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานให้เป็นเขตอุตสาหกรรมสำหรับธุรกิจที่มีมูลค่าสูง อาทิ อิเล็กทรอนิกส์ระดับสูงและเวชภัณฑ์ และธุรกิจที่ต้องการความเร็วจากการขนส่งทางอากาศ รวมถึงการให้บริการฝึกอบรมนักบินและลูกเรือ และบุคลากรด้านเทคนิค ด้านซ่อมบำรุงและพนักงานภาคพื้น

3. อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ (Biofuels and Biochemicals) เป็นกลุ่มอุตสาหกรรมที่ได้รับการคาดการณ์ว่าจะมีอัตราการเติบโตสูงในอนาคต ทั้งนี้เนื่องจากปัญหาเรื่องพลังงานเชื้อเพลิงกับภาวะโลกร้อน การแสวงหาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือกจึงกลายมาเป็นอุตสาหกรรมสำคัญที่จะตอบสนองความต้องการทางด้านพลังงานในอนาคต อีกทั้งประเทศไทยยังมีศักยภาพและมีความพร้อมในด้านวัตถุดิบ เนื่องจากประเทศไทยเป็นประเทศผู้ส่งออกมันสำปะหลังรายใหญ่ที่สุดของโลก อีกทั้งยังมีอุตสาหกรรมเคมีและเชื้อเพลิงเอทานอลที่พัฒนาแล้ว ซึ่งทั้งหมดเป็นรากฐานที่สำคัญของอุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพ และเคมีชีวภาพ ประเทศไทยจึงควรที่จะสร้างอุตสาหกรรมชีวภาพเพื่อเป็นการต่อยอดจากอุตสาหกรรมผลิต เอทานอลและเคมีในปัจจุบัน ด้วยการสร้างอุตสาหกรรมเคมีชีวภาพแบบครบวงจร โดยมุ่งเน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมกลางน้ำ เช่น การผลิตกรดแลคติกและกรดซัคซินิกจากเอทานอล เป็นสะพานเชื่อมระหว่างอุตสาหกรรมต้นน้ำ คือการผลิตเอทานอล กับอุตสาหกรรมปลายน้ำ คือ อุตสาหกรรมเคมี รวมถึงการผลิตผลิตภัณฑ์เคมีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและผลิตภัณฑ์พอลิเมอร์ชนิดพิเศษ นอกจากนี้ภาครัฐยังต้องสนับสนุนการยกระดับอุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพที่มีอยู่แล้วในปัจจุบัน โดยขยายการใช้เทคโนโลยีผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพรุ่นที่สอง และรุ่นที่สาม แทนการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิล ซึ่งก็คือน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ ทั้งนี้เชื้อเพลิงชีวภาพรุ่นที่สองหมายถึงเชื้อเพลิงชีวภาพที่ผลิตจากวัตถุดิบที่ไม่เป็นอาหาร เช่น ชังข้าวโพดและชานอ้อย ส่วนเชื้อเพลิงชีวภาพรุ่นที่สาม หมายถึงการผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพที่ผลิตได้จากสาหร่ายที่สามารถเพาะเลี้ยงได้ ทั้งนี้การนำเทคโนโลยีการผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพรุ่นที่ 2 และ 3 มาใช้เป็นกระบวนการผลิตในภาคอุตสาหกรรมนั้น รัฐบาลจำเป็นต้องส่งเสริมและสนับสนุนการวิจัยและการพัฒนาเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง เพื่อต่อยอดทางความรู้และการพัฒนาเทคโนโลยีที่สามารถรองรับการพัฒนาและการยกระดับอุตสาหกรรมในอนาคต

4. อุตสาหกรรมดิจิทัล (Digital) เทคโนโลยีระบบดิจิทัลถือเป็นส่วนสำคัญของอุตสาหกรรมภาคการผลิตและมีความเกี่ยวข้องกับผู้บริโภคในสังคมยุคปัจจุบันอย่างมาก ทั้งนี้อุตสาหกรรมด้านเทคโนโลยีดิจิทัลในประเทศไทยมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นอุตสาหกรรมหลักของประเทศไทยโดยการแบ่งย่อยออกเป็น 5 ประเภทธุรกิจ โดยทั้งหมดตั้งอยู่บนฐานความต้องการด้านดิจิทัลของภาคธุรกิจ และผู้บริโภค คือ ธุรกิจพัฒนาและให้บริการซอฟต์แวร์, ธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ทั้งในและต่างประเทศ, จัดตั้งศูนย์รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลผู้บริโภค, บริการเกี่ยวกับหน่วยจัดเก็บข้อมูลและการประมวลผลออนไลน์ (Cloud Computing) และการป้องกันอันตรายในโลกออนไลน์ นอกจากนี้กลุ่มธุรกิจด้านดิจิทัลที่กล่าวมาแล้ว ยังมีกลุ่มอุตสาหกรรมดิจิทัลจากทรัพยากรและจุดแข็งของประเทศไทย ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นอุตสาหกรรมใหม่ได้ คือ อุตสาหกรรมสื่อสร้างสรรค์และแอนิเมชัน รวมถึงการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการออกแบบ วิจัย และพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งอนาคต ทั้งนี้อุตสาหกรรมแอนิเมชันของประเทศไทยกำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว ทั้งยังได้รับการยอมรับจากต่างประเทศในเรื่องของการทำสื่อแอนิเมชันโดยเฉพาะบนสื่อภาพยนตร์และเกม และมีแนวโน้มเติบโตมากขึ้นตามลำดับ

5. อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร (Medical Hub) เป็นการสร้างอุตสาหกรรมใหม่ต่อยอดจาก ธุรกิจการรักษายาบาล และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพที่ประเทศไทยมีฐานเดิมที่แข็งแกร่งและเป็นธุรกิจที่ค่อนข้างโดดเด่นและสามารถแข่งขันในระดับภูมิภาคได้ เพราะค่ารักษายาบาลในประเทศไทยอยู่ในอัตราที่ไม่สูงมากนักเมื่อเทียบกับคุณภาพและบริการที่ได้รับ และประเทศไทยยังมีจุดแข็งด้านการท่องเที่ยว และเป็นศูนย์กลางหนึ่งของธุรกิจการบิน จึงทำให้เกิดธุรกิจการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพของไทยเติบโตอย่างรวดเร็ว การเติบโตสูงนำมาซึ่งการแข่งขันที่รุนแรงของธุรกิจให้บริการด้านสุขภาพในปัจจุบัน ส่งผลให้สถานพยาบาลหลายแห่งจำเป็นต้องปรับปรุงรูปแบบการให้บริการ ซึ่งแนวทางหนึ่งคือ การพัฒนานวัตกรรมการให้บริการด้านการแพทย์และสุขภาพที่ทันสมัย นอกเหนือจากการนำเข้าเทคโนโลยีจากต่างประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการและเพิ่มโอกาสในการดึงดูดลูกค้ามากขึ้น

การพัฒนาและยกระดับภาคอุตสาหกรรมของประเทศไทยภายใต้นโยบายไทยแลนด์ 4.0 ของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นำมาซึ่งการกำหนด 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายเพื่อให้เป็นอุตสาหกรรมหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งนี้เพื่อให้การพัฒนามีความชัดเจนและ

เป็นแบบแผนจึงได้มีการจัดทำแผนการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายบรรจุไว้ในแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก รวมทั้งแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในภาพรวม แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค และแผนอื่น ๆ ซึ่งโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกจะเป็นการเปลี่ยนโฉมหน้าภาคการผลิตในระบบอุตสาหกรรมของประเทศ อีกทั้งยังจะพลิกโฉมภาคตะวันออกโดยเฉพาะในเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ คือ ชลบุรี ฉะเชิงเทรา ระยอง ให้กลายมาเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมของประเทศที่มีความพร้อมทั้งในเชิงโครงสร้างระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน และการลงทุนทางด้านอุตสาหกรรม

6.4.3 แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค

การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกในพื้นที่ 3 จังหวัด (ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา) ให้เป็นรากฐานด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศ ซึ่งรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาได้มีนโยบายให้เป็นพื้นที่นำร่อง Thailand 4.0 และเป็นฐานสะสมเทคโนโลยี โดยระบบโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางถนน รถไฟ ท่าเรือ นิคมอุตสาหกรรม ระบบสาธารณูปโภค ระบบประปา และไฟฟ้า ได้ถูกวางแผนการพัฒนาไว้อย่างเป็นระบบ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต โดยเป้าหมายของการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกตามโครงการนั้นได้มีการแบ่งพื้นที่ตามจุดเน้นในการพัฒนาตามโครงการดังนี้¹⁰⁶

- 1) **จังหวัดฉะเชิงเทรา** เป็นเมืองที่รองรับการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร โดยมุ่งเน้นการพัฒนาเป็นเมืองอยู่อาศัย ที่ตอบสนองความต้องการของผู้มีรายได้ระดับกลาง และรองรับการขยายหรือเคลื่อนย้ายหน่วยงานรัฐจากในพื้นที่กรุงเทพมหานคร รวมไปถึงการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ เชื่อมโยงภาคตะวันออกกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น กัมพูชา ลาว และจีน เนื่องจากสามารถเชื่อมต่อกับจังหวัดชายแดน เช่น สระแก้ว ได้อย่างรวดเร็ว โดยเส้นทางบก
- 2) **จังหวัดชลบุรี** มีศักยภาพพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางการศึกษาและพัฒนาทักษะนานาชาติ เนื่องจากปัจจุบันมี 3 มหาวิทยาลัยและ 6 วิทยาลัยอาชีวศึกษา เพื่อ

¹⁰⁶ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2561). แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก(พ.ศ. 2560 – 2565). หน้า 4-5. เข้าถึงได้จาก <https://eeco.or.th/th/filedownloads/1478/cf4092afd2456bb1f03995574db27a> 75.pdf

รองรับความต้องการด้านแรงงานมีฝีมือสำหรับกลุ่มอุตสาหกรรมต่าง ๆ อีกทั้งยังพัฒนาเป็นเมืองพักตากอากาศสำหรับการอยู่อาศัย เพื่อบุคลากรชาวต่างประเทศที่ทำงานในเขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษ โดยมีสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น โรงเรียนนานาชาติ ศูนย์การค้านานาชาติ เป็นต้น

- 3) **ศรีราชาและแหลมฉบัง** เป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมสมัยใหม่ของอาเซียน โดยมุ่งเน้นการลงทุนในอุตสาหกรรมผลิตขั้นสูง เช่น อุตสาหกรรมเทคโนโลยีด้านหุ่นยนต์ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์ขั้นสูง อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ นอกจากนี้ ยังมีการลงทุนระบบโลจิสติกส์ยุคดิจิทัล เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งทางบก ทางทะเล และทางอากาศ เพื่อยกระดับเป็นประตูสู่กลุ่มเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ที่มีการเชื่อมต่อกับประเทศจีน เวียดนาม ลาว กัมพูชา เมียนมาร์ อันจะก่อให้เกิดกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้องมากมาย เช่น ธุรกิจการจัดเก็บและกระจายสินค้าสมัยใหม่ ธุรกิจเรือขนส่งสินค้าและบริหารท่าเรือ
- 4) **พทยา สัตหีบ** เป็นกลุ่มพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาไปสู่อุตสาหกรรมที่หลากหลาย เช่น เขตพื้นที่พทยาสามารถยกระดับเป็นผู้นำด้านการท่องเที่ยวระดับภูมิภาค ที่สามารถตอบสนองความต้องการที่กว้างขวาง ทั้งในด้านอุตสาหกรรม การแพทย์เชิงท่องเที่ยว (Medical tourism) อุตสาหกรรมการจัดอบรมสัมมนาและการจัดประชุมต่าง ๆ และการสร้างอุตสาหกรรมท่องเที่ยวสำหรับผู้มีรายได้สูง
- 5) **อุตะเภ** ที่ตั้งของศูนย์ให้บริการด้านอากาศยานและพาณิชย์นาวีของภูมิภาคในอนาคต ศูนย์ธุรกิจการบินและโลจิสติกส์ Headquarter Center Research Center Recreative Center กลไกเชื่อมโยงการท่องเที่ยวพยากับนานาชาติ จุดเชื่อมต่อบรรณขงสงทงรวงและถนนสายหลักในอนาคต
- 6) **จังหวัดระยอง** เป็นจังหวัดที่มีพื้นฐานด้านอุตสาหกรรมที่แข็งแกร่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมี ซึ่งสามารถพัฒนาต่อยอดทั้งในด้านการผลิตและการวิจัย ให้สอดคล้องกับกระแสอุตสาหกรรมเทคโนโลยีชีวภาพต่าง ๆ ในทศวรรษหน้า เช่น อุตสาหกรรมผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพ (Biofuel) อุตสาหกรรมพลาสติกชีวภาพ (Bioplastic) รวมไปถึงการพัฒนาอุตสาหกรรมเทคโนโลยีการเกษตรและอาหารระดับสูงที่เป็นมาตรฐานสากล

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ได้มีการจัดทำแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคโดยแบ่งออกเป็น 6 แผนงาน (ดูตารางที่ 11) แบ่งเป็นวงเงินลงทุนตามระยะความเร่งด่วน ในการดำเนินงาน ดังนี้

- แผนงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2560 – 2564) จำนวน 102 โครงการ วงเงินลงทุน 321,809.00 ล้านบาท
- แผนงานระยะกลาง (พ.ศ. 2562 – 2564) จำนวน 107 โครงการ (นับรวมโครงการต่อเนื่องจากระยะเร่งด่วน 48 โครงการ) วงเงินลงทุน 414,359.60 ล้านบาท
- แผนงานระยะต่อไป (พ.ศ. 2565 เป็นต้นไป) จำนวน 34 โครงการ (นับรวมโครงการต่อเนื่องจากระยะเร่งด่วนและระยะกลาง 3 โครงการ และนับรวมโครงการต่อเนื่องจากระยะกลาง 24 โครงการ) วงเงินลงทุน 252,779.50 ล้านบาท

ตารางที่ 11 สรุปภาพรวมแผนงาน/โครงการ ตามแผนปฏิบัติการ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค

แผนงาน	จำนวนโครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)
แผนงาน 1.1 การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน	90	214,636.830
แผนงาน 1.2 การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง	9	398,592.000
แผนงาน 1.3 การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ	19	160,609.170
แผนงาน 1.4 การพัฒนาสนามบินและระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง	20	173,844.000
แผนงาน 1.5 การพัฒนาระบบไฟฟ้า	12	40,459.730
แผนงาน 1.6 การพัฒนาระบบประปา	18	806.370
รวมทั้งหมด	168	988,948.100

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, (2561), แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขต

พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก(พ.ศ. 2560 – 2565), หน้า 6-3. เข้าถึงได้จาก

<https://eeco.or.th/th/filedownloads/1478/cf4092afd2456bb1f03995574db27a75.pdf>

จุดมุ่งหมายหลักของการพัฒนาตามแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค คือ การแก้ไขปัญหาระบบการคมนาคมขนส่งสินค้าจากภูมิภาคต่าง ๆ สู่พื้นที่การพัฒนา เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับสินค้าส่งออกและนำเข้า เพื่อทำหน้าที่เป็นประตูเศรษฐกิจของประเทศ และมุ่งลดต้นทุนโลจิสติกส์ในภาพรวม โดยส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำ นอกจากนี้ยังต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งระบบการคมนาคม และระบบสาธารณูปโภค เพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้ชีวิต และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน นักลงทุน และนักท่องเที่ยวภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งมีดังนี้

1. การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

เส้นทางการคมนาคมทางถนนในพื้นที่ภาคตะวันออกโดยเฉพาะในเขตพื้นที่ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา ถือได้ว่ามีสภาพถนนที่ค่อนข้างสมบูรณ์ทั่วถึง โครงข่ายถนนสามารถเชื่อมโยงไปยังภูมิภาคอื่นของประเทศ โดยทางหลวงสายหลักที่ก่อสร้างแล้วเสร็จมาก่อนหน้าการริเริ่มโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก มีถนนสายสำคัญได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท), 34 (ถนนเทพรัตน์ หรือ ถนนบางนา – ตราด), 36 (ถนนสายบายพาสพัทยา – ระยอง), 304, 331 (ถนนสายยุทธศาสตร์), 344 (ถนนสายชลบุรี – แกลง), 361 (ถนนเลียบเมืองชลบุรี) รวม 7 สาย และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) หมายเลข 7 กรุงเทพฯ - ชลบุรี อีกหนึ่งเส้นทาง

ปัญหาสำคัญของการคมนาคมทางถนนของพื้นที่ภาคตะวันออกโดยเฉพาะในเขตพื้นที่โครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก คือ ปัญหาการจราจรที่ติดขัดจากปริมาณรถยนต์และรถบรรทุกจำนวนมากที่ใช้เส้นทางในการคมนาคม ด้วยเหตุนี้การพัฒนาพื้นที่นี้จำเป็นต้องมีการพัฒนาโครงสร้างการคมนาคมในระบบถนนเพื่อตอบสนองความต้องการใช้เส้นทางในการขนส่งสินค้าและการเดินทางที่มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด อู่ตะเภา และแหลมฉบัง ซึ่งเป็นพื้นที่หัวใจในการพัฒนาเขตอุตสาหกรรม ด้วยเหตุนี้ในพ.ศ. 2559 จึงมีการก่อสร้างส่วนต่อขยายมอเตอร์เวย์ จากพัทยา- มาบตาพุด เพื่อจะช่วยให้การเดินทางเชื่อมโยงสู่ภาคตะวันออกได้ง่ายสะดวกและรวดเร็วขึ้น อีกทั้งยังช่วยประหยัดทั้งเวลาค่าใช้จ่าย โดยจะเป็นการเพิ่มทางเลือกในการเดินทาง และเป็นการส่งเสริมสนับสนุนนโยบายการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ให้เป็น

ศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์เชื่อมกับสนามบินสุวรรณภูมิ และท่าเรือแหลมฉบัง นิคมอุตสาหกรรม มาบตาพุด ซึ่งเป็นการช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวอีกด้วย¹⁰⁷

แผนพัฒนาโครงการระยะเร่งด่วน ได้มีการดำเนินการก่อสร้างเพื่อเพิ่มช่องจราจรและบูรณะทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออก รวมทั้งมีแผนพัฒนาโครงข่ายถนนสำรองเพื่อเชื่อมโยงระบบให้สมบูรณ์ และเพื่อแก้ไขปัญหาความแออัดของการจราจร และการเดินทางไปสู่ภาคตะวันออก โดยอาศัยสองเส้นทางหลักคือทางหลวงหมายเลข 3 และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ซึ่งเป็นเส้นทางที่จำนวนยานพาหนะมีปริมาณมาก การจราจรค่อนข้างหนาแน่นในบางช่วงของเส้นทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงเทศกาลสำคัญ

นอกจากนี้ยังมีการริเริ่มโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 61 หรือมอเตอร์เวย์ สายชลบุรี-หนองคาย ซึ่งเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในแนวเหนือ-ใต้ จุดเริ่มต้นของโครงการคือ จังหวัดชลบุรี บริเวณแหลมฉบัง ผ่านปราจีนบุรี นครราชสีมา ขอนแก่น หนองคาย แต่ทั้งนี้โครงการที่เริ่มดำเนินการนั้น เป็นโครงการเฉพาะในส่วนแรกของโครงการ โดยเริ่มโครงการในช่วงชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) – ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359)¹⁰⁸ ก่อนเท่านั้น ทั้งนี้เนื่องจากมีความสำคัญและมีความเกี่ยวข้องกับโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกมากที่สุด เนื่องจากเป็นเส้นทางที่สามารถช่วยลดภาระในการเดินทางจากภาคตะวันออกไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งปริมาณการขนส่งสินค้า ทั้งสินค้าจากโรงงานอุตสาหกรรมในช่วงชลบุรี-ปราจีนบุรี ทำให้สามารถส่งสินค้าเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบังได้สะดวกมากขึ้นและสามารถกระจายสินค้าไปยังจังหวัดต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็ว

โดยสรุปแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค ในส่วนของการพัฒนาระบบคมนาคมทางถนน จะมีการการตัดถนนทางหลวงแผ่นดินสายใหม่เกิดขึ้นจำนวนทั้งสิ้น 43 กิโลเมตร และมีทางหลวงแผ่นดินที่ได้รับการปรับปรุงขยายผิวจราจรเป็นระยะทางทั้งสิ้น 530 กิโลเมตร และการตัดทางหลวงชนบทสายใหม่เกิดขึ้นรวมเป็นระยะทางจำนวนทั้งสิ้น 52 กิโลเมตร และการปรับปรุงขยายผิวจราจรทางหลวงชนบทอีกเป็นระยะทาง 92 กิโลเมตร¹⁰⁹

¹⁰⁷ เริ่มสร้าง มอเตอร์เวย์ ‘พญา-มาบตาพุด’ ม.ค. 59,(ออนไลน์) แหล่งที่มา <https://news.mthai.com/economy-news/470316.html>. (วันที่ค้นข้อมูล 28 มกราคม พ.ศ. 2567).

¹⁰⁸ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2561). แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560 – 2565). หน้า 6-10. เข้าถึงได้จาก <https://eeco.or.th/th/filedownloads/1478/cf4092afd2456bb1f03995574db27a75.pdf> (วันที่ค้นข้อมูล 27 มกราคม พ.ศ. 2567).

¹⁰⁹ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2561). แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560 – 2565). หน้า 6-11. เข้าถึงได้จาก <https://eeco.or.th/th/filedownloads/1478/cf4092afd2456bb1f03995574db27a75.pdf> (วันที่ค้นข้อมูล 27 มกราคม พ.ศ. 2567).

2. การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

ท่าเรือหลักในเขตพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ประกอบด้วยท่าเรือหลัก 2 ท่าเรือ ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยอง ท่าเรือแหลมฉบังถือว่าเป็นท่าเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่และสำคัญที่สุดของประเทศไทย เป็นท่าเรือที่ดำเนินการครั้งแรกเมื่อปี พ.ศ. 2534 อันเป็นผลจากการผลักดันให้เป็นโครงการก่อสร้างหลักส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกในช่วงของรัฐบาลพลเอกเปรม ติณสูลานนท์

ตลอดระยะเวลาตั้งแต่เปิดใช้งานจนกระทั่งถึงการริเริ่มของโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ท่าเรือแหลมฉบังได้มีการพัฒนาศักยภาพอยู่ตลอดเวลา โดยสามารถแบ่งการพัฒนาออกเป็น 2 ระยะ ในระยะแรกช่วงปีก่อน พ.ศ. 2541 เป็นช่วงเวลาของการพัฒนาแอ่งจอดเรือ 1 ประกอบด้วยท่าเทียบเรือจำนวน 11 แห่ง เป็นท่าเทียบเรือชุด A และ B ต่อมาในปีพ.ศ. 2541 จึงได้มีพัฒนาในระยะที่ 2 เป็นการก่อสร้างแอ่งจอดเรือ 2 ประกอบด้วยท่าเรือชุด C และ D จำนวน 7 ท่า¹¹⁰ ส่งผลให้สามารถยกระดับขีดความสามารถของท่าเรือแหลมฉบังให้มีท่าเทียบเรือบรรทุกตู้สินค้าทั้งหมด 11 ท่า โดยเป็นท่าเทียบเรือในแอ่งจอดเรือที่ 1 จำนวน 5 ท่า สามารถรองรับสินค้าได้ 3.2 ล้าน TEUs (ตู้สินค้าที่มีขนาด 20 ฟุต โดยภายในมีความยาว 20 ฟุต กว้าง 8 ฟุต สูง 8 ฟุต โดยประมาณ) ต่อปี และเป็นท่าเทียบเรือในแอ่งจอดที่ 2 จำนวน 6 ท่า สามารถรองรับสินค้าได้ 6.8 ล้าน TEUs ต่อปี ทำให้ท่าเรือแหลมฉบังมีขีดความสามารถในการรับตู้สินค้านำเข้ารวม 10 ล้าน TEUs ต่อปี¹¹¹ นอกจากนี้ท่าเรือแหลมฉบังยังสามารถให้บริการเรือสินค้าทั่วไป สินค้าเทกอง และเทียบเรือโดยสารอีกจำนวน 7 ท่า¹¹² ซึ่งสามารถรองรับการขนส่งรถยนต์ สินค้าทางการเกษตร และสินค้าอื่น ๆ รวมถึงสามารถรองรับการขนส่งตู้สินค้าได้อีกเช่นกัน

อย่างไรก็ตามจากข้อมูลปี พ.ศ. 2558 การนำเข้า - ส่งออกสินค้าและวัตถุดิบในรูปแบบของตู้คอนเทนเนอร์และการส่งออกรถยนต์ มีการนำเข้าและส่งออกตู้สินค้า 7.7 ล้าน TEUs ต่อปี และรองรับการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ ได้ 1.95 ล้านคันต่อปี คิดเป็นร้อยละ 70 ของขีดความสามารถ

¹¹⁰ ท่าเรือแหลมฉบัง. (ออนไลน์). แหล่งที่มา <https://th.wikipedia.org/wiki/ท่าเรือแหลมฉบัง>, (วันที่ค้นข้อมูล 29 มกราคม พ.ศ. 2567).

¹¹¹ สุมาลี สุขตานนท์. (2554). ท่าเรือแหลมฉบัง.(ออนไลน์) แหล่งที่มา <http://www.cut.chula.ac.th/triresearch/learnchabang/learnchabang.html>, (วันที่ค้นข้อมูล 29 มกราคม พ.ศ. 2567).

¹¹² สุมาลี สุขตานนท์. (2554). ท่าเรือแหลมฉบัง.(ออนไลน์) แหล่งที่มา <http://www.cut.chula.ac.th/triresearch/learnchabang/learnchabang.html>, (วันที่ค้นข้อมูล 29 มกราคม พ.ศ. 2567).

ของท่าเรือที่รองรับตู้สินค้าได้สูงสุดที่ประมาณ 11 ล้านตู้ต่อปี และรถยนต์ประมาณ 2 ล้านคันต่อปี¹¹³ โดยคาดว่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี ส่งผลให้ในปี พ.ศ. 2565 จะมีปริมาณสินค้าตู้คอนเทนเนอร์สูงถึง 9 ล้าน TEUs และยังคงเพิ่มขึ้นทุกปี ซึ่งใกล้เคียงกับขีดความสามารถสูงสุดของท่าเรือแหลมฉบัง

ความสำคัญของท่าเรือแหลมฉบังและปริมาณสินค้าที่เพิ่มปริมาณขึ้นทุกปี การท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงมีโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อยกระดับการขนส่งสินค้า อย่างไรก็ตามช่วง พ.ศ. 2552 แผนการพัฒนาดังกล่าวต้องชะลอไว้เนื่องจากปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาและยุโรป อีกทั้งในปี พ.ศ. 2554 ยังเกิดสภาวะน้ำท่วมใหญ่ ทำให้โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังถูกชะลอออกไป

โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเป็นโครงการที่มุ่งพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกให้ก้าวไปสู่อุตสาหกรรมใหม่ กระตุ้นการลงทุนทางด้านอุตสาหกรรม โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีความจำเป็นต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมจึงเป็นสิ่งจำเป็นที่รัฐบาลต้องเร่งลงมือก่อสร้าง โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ก็เช่นเดียวกันซึ่งหากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยรอบท่าเรือแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2564 ท่าเรือแหลมฉบังก็จะสามารถรองรับการขยายตัวดังกล่าวได้ ที่สำคัญท่าเรือแหลมฉบังจะพัฒนาเป็นศูนย์กลางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และเป็นศูนย์กลางของระบบโลจิสติกส์ระดับภูมิภาคอาเซียน

จากการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 จะทำให้ประสิทธิภาพของท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มมากขึ้นกล่าวคือ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 เป็นการก่อสร้างท่าเรือตู้สินค้า 4 ท่า (ท่าเรือ E1 E2 F1 F2) ความจุ 7 ล้านตู้ต่อปี, ท่าเรือขนส่งรถยนต์ (RO-RO) ความจุ 1 ล้านคันต่อปี, ท่าเรือชายฝั่ง ความจุ 1 ล้านตู้ต่อปี และก่อสร้างสถานีขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟระยะที่ 2 (SRTO2) รวมถึงปรับปรุงระบบในการรองรับปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าทางรถไฟให้ได้ 4 ล้านตู้ต่อปี โดยใช้ระบบอัตโนมัติ (Automation) จากพัฒนานี้จะทำให้ท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มความสามารถในการขนส่งตู้สินค้าจาก 7.7 ล้านตู้ต่อปี เป็น 18.1 ล้านตู้ต่อปี และเพิ่มความสามารถในการขนส่งรถยนต์จาก 2 ล้านคันต่อปี เป็น 3 ล้านคันต่อปี นอกจากนี้สัดส่วนการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าโดยรถไฟทั้งหมดของท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มจากร้อยละ 7 เป็นร้อยละ 30¹¹⁴

¹¹³ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 (ออนไลน์) แหล่งที่มา <https://www.eeco.or.th/th/laem-chabang-port-phase-3>, (วันที่ค้นข้อมูล 29 มกราคม พ.ศ. 2567).

¹¹⁴ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 (ออนไลน์) แหล่งที่มา <https://www.eeco.or.th/th/laem-chabang-port-phase-3>, (วันที่ค้นข้อมูล 29 มกราคม พ.ศ. 2567).

นอกจากท่าเรือแหลมฉบังในพื้นที่ภาคตะวันออกยังมีท่าเรือที่สำคัญอีกหนึ่งท่า คือ ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ซึ่งเป็นโครงการที่จัดตั้งขึ้นตามนโยบายภายใต้โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ให้เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรม และโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมปิโตรเคมี อุตสาหกรรมเหล็กและโลหะแบบครบวงจร โดยท่าเรือมาบตาพุดเปิดดำเนินการครั้งแรกเมื่อปี พ.ศ. 2535¹¹⁵

ท่าเรือมาบตาพุดเป็นท่าเรือที่สร้างขึ้นเพื่อรองรับการขยายตัวของธุรกิจปิโตรเคมีขั้นสูง และการนำเข้าก๊าซ LNG เพื่อเป็นแหล่งพลังงานที่สำคัญในการขับเคลื่อนพื้นที่ภาคตะวันออก ในปี พ.ศ. 2559 มีปริมาณการขนถ่ายสินค้าผ่านท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดประมาณ 43 ล้านตันต่อปี โดยมีสัดส่วนสินค้าประเภทน้ำมันและก๊าซประมาณร้อยละ 57 ถ่านหินประมาณร้อยละ 18 เคมีภัณฑ์ประมาณร้อยละ 16 และอื่น ๆ ประมาณร้อยละ 9 มูลค่าสินค้าที่ขนถ่ายผ่านท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดทั้งสิ้นประมาณ 430 ล้านบาท¹¹⁶ ทั้งนี้จากโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกจะทำให้เกิดการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมในพื้นที่ภาคตะวันออก การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนาจึงมีความสำคัญ การพัฒนาท่าเรือมาบตาพุดจึงเป็นหนึ่งในโครงการสำคัญ กล่าวคือมีการดำเนินการพัฒนาโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 โดยให้เอกชนเข้าร่วมทุน ประกอบด้วยงานถมทะเลพื้นที่ 1,000 ไร่ เพื่อรองรับการก่อสร้างท่าเทียบเรือสินค้าเหลว ก๊าซธรรมชาติ และพื้นที่พัฒนาอุตสาหกรรมด้านพลังงาน มีการดำเนินการขุดลอกร่องน้ำและแอ่งกลับเรือความลึก 16 เมตร รวมถึงงานอุปกรณ์ควบคุมการเดินเรือบริเวณท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ 3¹¹⁷ โดยโครงการพัฒนาท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3 คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2567 จากการพัฒนานี้ทำให้ท่าเรือมาบตาพุดสามารถรองรับสินค้าเหลว/ก๊าซได้เพิ่มขึ้นเป็น 60

¹¹⁵ สุมาลี สุขदानนท์. (2554). ท่าเรือมาบตาพุด. (ออนไลน์) แหล่งที่มา <http://www.cutl.chula.ac.th/triresearch/mabtaput/mabtaput.html>, (วันที่ค้นข้อมูล 30 มกราคม พ.ศ. 2567).

¹¹⁶ โครงการพัฒนาท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3. (ออนไลน์) แหล่งที่มา <https://www.eeco.or.th/th/map-ta-phut-industrial-port-phase-3>, (วันที่ค้นข้อมูล 30 มกราคม พ.ศ. 2567).

¹¹⁷ โครงการพัฒนาท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3. (ออนไลน์) แหล่งที่มา <https://www.eeco.or.th/th/map-ta-phut-industrial-port-phase-3>, (วันที่ค้นข้อมูล 30 มกราคม พ.ศ. 2567).

ล้านคนต่อปี¹¹⁸ รองรับการต้องการขนส่งสินค้าที่ขยายตัวเพิ่มขึ้นจากการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย กิจกรรมทางเศรษฐกิจในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

นอกจากการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์ทั้งสองแห่งแล้ว ยังมีโครงการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์สัตหีบให้เป็นท่าเรือสำหรับจอดเรือสำราญที่ทันสมัย สามารถรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมต่อเรือและการประกอบแท่นขุดเจาะน้ำมัน ผ่านการดำเนินการพัฒนาในโครงการต่าง ๆ อาทิ โครงการก่อสร้างเชื่อมกันคลื่นบริเวณเกาะจรเข้, โครงการปรับปรุงร่องน้ำและบริเวณพื้นที่จอดเรือ เพื่อรองรับท่าเรือขนาดใหญ่, โครงการปรับปรุงท่าเทียบเรือน้ำมัน (ท่า POL), โครงการก่อสร้างท่าเรือเฟอร์รี่, โครงการ Ferry Terminal เป็นต้น จากการพัฒนานี้จะทำให้ท่าเรือสัตหีบกลายเป็นท่าเรือที่รองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ เป็นท่าเรือที่สามารถรองรับเรือท่องเที่ยวขนาดใหญ่ที่สามารถขนได้ทั้งคนและรถยนต์ เชื่อมการเดินทางเส้นทางในประเทศและต่างประเทศ เป็นทางเลือกใหม่ของนักท่องเที่ยวในการเดินทางด้วยเรือสำราญ

3. การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา

อุตสาหกรรมการบินเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่เป็นเป้าหมายในโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก การพัฒนาอุตสาหกรรมการบินโดยเฉพาะการพัฒนาท่าอากาศยานจึงเป็นส่วนหนึ่งในนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนาทางด้านอุตสาหกรรม ซึ่งปัจจุบันบริเวณพื้นที่กรุงเทพฯ และภาคตะวันออกมีท่าอากาศยานนานาชาติทั้งสิ้น 3 ท่าอากาศยาน คือ ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ซึ่งท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ระยอง-พัทยา เป็นท่าอากาศยานแห่งเดียวในพื้นที่ 3 จังหวัด โดยปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา มีทางวิ่ง 1 ทางวิ่ง ขนาดมาตรฐานยาว 3,500 เมตร กว้าง 60 เมตร และมี 52 หลุมจอด ซึ่งหากใช้ทางวิ่งนี้เต็มศักยภาพ จะสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ 20 ล้านคนต่อปี อาคารผู้โดยสารหลังที่ 1 รองรับผู้โดยสารทั้งในและระหว่างประเทศประมาณ 700,000 คนต่อปี และหลังจากอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 เปิดให้บริการจะมีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 3 ล้านคนต่อปี¹¹⁹

¹¹⁸ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2561). แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560 – 2565). หน้า 6-15. เข้าถึงได้จาก <https://eeco.or.th/th/filedownloads/1478/cf4092afd2456bb1f03995574db27a> 75.pdf (วันที่ค้นข้อมูล 30 มกราคม พ.ศ. 2567).

¹¹⁹ โครงการพัฒนาศูนย์การบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก, (ออนไลน์) แหล่งที่มา <https://www.eeco.or.th/th/utapao-airport-and-the-eastern-aviation-city>, (วันที่ค้นข้อมูล 7 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2567).

การพัฒนาอุตสาหกรรมการบินในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกจำเป็นต้องมีท่าอากาศยานนานาชาติและศูนย์การบินขนาดใหญ่เพื่อรองรับเครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่ที่จะเข้ามาใช้บริการ นำมาซึ่งการดำเนินการพัฒนาให้เป็นท่าอากาศยานอู่ตะเภายกระดับเป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3 ซึ่งจะทำให้พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมและการขนส่งของอาเซียน โดยดำเนินการร่วมกันระหว่างกองทัพเรือ และสำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งประกอบด้วยโครงการดังนี้

- 1) **การเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ดำเนินการระหว่างปี พ.ศ. 2560 – พ.ศ. 2562)** เป็นโครงการลงทุนก่อสร้างเพิ่มเติม ทางวิ่งที่ 2 (Runway 2) รวมถึงก่อสร้างศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรการบิน ระบบสาธารณูปโภคเพื่อรองรับการขยายตัวของสนามบิน และเปิดพื้นที่ให้บริการใหม่ (Greenfield) ซึ่งภาครัฐจะมีการลงทุนก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา (MRO) ระยะที่ 1 และศูนย์ขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Cargo) ระยะที่ 1 ร่วมกับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และ ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรการบิน ระยะที่ 1 ร่วมกับสถาบันการบินพลเรือน¹²⁰
- 2) **การยกระดับสนามบินอู่ตะเภาให้เป็นศูนย์กลางการบิน และอุตสาหกรรมอากาศยาน (ดำเนินการ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 – พ.ศ. 2576)** เป็นโครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 (Terminal 3) และศูนย์ธุรกิจการค้า (Commercial Gateway), อาคารคลังสินค้าและโลจิสติกส์ (Air Cargo) ระยะที่ 2, ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul, MRO) ระยะที่ 2, ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรการบิน ระยะที่ 2, เขตการค้าเสรีเพื่ออุตสาหกรรมการบิน (Free Trade Zone) รวมทั้งการพัฒนาพื้นที่โดยรอบให้เป็นมหานครการบินระดับโลก และเป็นฐานอุตสาหกรรมที่ช่วยขับเคลื่อนอุตสาหกรรมของประเทศไปสู่ผู้ผลิตชิ้นส่วนอากาศยานรายสำคัญของโลก¹²¹

การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาตามโครงการพัฒนาระยะที่ 3 นี้จะทำให้ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาเป็นสนามบินหลักของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและเป็นสนามบินหลักแห่งที่ 3 ของกรุงเทพฯ ผ่านการเชื่อมต่อท่าอากาศยานนานาชาติทั้ง 3 แห่งด้วยรถไฟความเร็ว

¹²⁰ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก,(ออนไลน์) แหล่งที่มา

<https://www.eeco.or.th/utapao-airport-and-the-eastern-aviation-city>, (วันที่ค้นข้อมูล 7 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567).

¹²¹ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, (2561), แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ

ภาคตะวันออก(พ.ศ. 2560 – 2565), หน้า 6-16. เข้าถึงได้จาก <https://eeco.or.th/th/filedownloads/1478/cf4092afd2456bb1f03995574db27a> 75.pdf (วันที่ค้นข้อมูล 30 มกราคม พ.ศ. 2567).

สูง อีกทั้งท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภายังสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นเป็น 60 ล้านคนต่อปี จากเดิมที่สามารถรองรับได้เพียง 3 ล้านคนต่อไป นอกจากนี้ยังเป็นการยกระดับความพร้อมของท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาให้กลายเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาคและเป็นฐานอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน จากการพัฒนาและก่อสร้างศูนย์อุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานและศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบิน อันเป็นการสร้างอุตสาหกรรมใหม่ตามเป้าหมายของโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

4. การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางรางเพื่อเชื่อมต่อบริเวณโลจิสติกส์

ทางรถไฟสายตะวันออกแบ่งเป็น 2 สายหลัก คือ สายภาคตะวันออกตอนบน หรือสายกรุงเทพฯ – อรัญประเทศ (สระแก้ว) ก่อสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2464 ระยะทางรถไฟสายนี้ในปัจจุบันคือ 256.10 กิโลเมตร และทางรถไฟสายเลียบชายฝั่งทะเล หรือ สายกรุงเทพฯ – ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ (ชลบุรี) ระยะทาง 195.50 กิโลเมตร ทั้งนี้ทางรถไฟสายกรุงเทพฯ – ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบจะแยกจากสายกรุงเทพฯ – อรัญประเทศ บริเวณสถานีฉะเชิงเทรา นอกจากนี้ทางรถไฟสายนี้ยังสามารถต่อไปถึงจังหวัดระยองได้โดยออกจากสถานีชุมทางเขาชีจรรย์ไปสู่ปลายทางที่สถานีมาบตาพุด (ระยอง)

สภาพทางรถไฟสายตะวันออกเส้นทางกรุงเทพฯ – ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ และชุมทางเขาชีจรรย์ – มาบตาพุด ในปัจจุบัน มีทางรถไฟทางสามราง (Triple track) ระยะทาง 35 กิโลเมตร จากสถานีลาดกระบังถึงสถานีฉะเชิงเทรา โดยสองรางอยู่ในสภาพดี และอีกรางมีสภาพเก่า ทางรถไฟทางคู่ (Double track) ระยะทาง 70 กิโลเมตร จากสถานีฉะเชิงเทราถึงสถานีศรีราชา และทางรถไฟทางเดี่ยว (Single track) ระยะทาง 71 กิโลเมตร จากสถานีศรีราชาถึงสถานีมาบตาพุด

การพัฒนาระบบการขนส่งทางรางตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค จะมีการดำเนินโครงการก่อสร้างต่าง ๆ ตามระยะเวลาและความเร่งด่วนของโครงการดังนี้¹²²

1) โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 ท่าอากาศยาน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ระยะทาง 220 กิโลเมตร โดยเป็นการลงทุนระหว่างเอกชนร่วมลงทุนกับรัฐ (PPP)

¹²² สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2561). แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก(พ.ศ. 2560 – 2565). หน้า 6-12. เข้าถึงได้จาก https://eeco.or.th/th/filedownloads/1478/cf4092afd2456bb1f03995574db27a_75.pdf (วันที่ค้นข้อมูล 29 มกราคม พ.ศ. 2567).

วงเงินรวม 306,673.86 ล้านบาท โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินเป็นโครงการที่ใช้โครงสร้างและแนวเส้นทางเดิมของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแอร์พอร์ตลิงก์ (Airport Rail Link) ที่เปิดให้บริการอยู่ในปัจจุบัน โดยจะก่อสร้างทางรถไฟขนาด 1.435 เมตร (Standard Gauge) ส่วนต่อขยาย 2 ช่วงจากสถานีพญาไท ไปยังสนามบินดอนเมือง และจากสถานีลาดกระบังไปยังสนามบินอู่ตะเภา พร้อมเชื่อมการเข้าออกสนามบิน โดยใช้เขตทางเดิมของการรถไฟฯ เป็นส่วนใหญ่ รวมระยะทาง 220 กม. มีผู้เดินรถรายเดียวกัน ซึ่งรถไฟความเร็วสูงมีความเร็วสูงสุด 250 กิโลเมตร/ชั่วโมง เชื่อมกรุงเทพฯ กับพื้นที่ อีอีซี ภายในระยะเวลาไม่เกิน 60 นาที¹²³

รถไฟความเร็วสูงสามารถเดินทางเชื่อมต่อ 3 สนามบิน ทั้งสนามบินดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา โดยประกอบไปด้วยสถานีรถไฟความเร็วสูง จำนวน 9 สถานี ได้แก่ สถานีดอนเมือง สถานีกลางบางซื่อหรือกรุงเทพมหานครอภิวัฒน์ สถานีมีนกะสัน สถานีสุวรรณภูมิ สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา สถานีพัทยา และสถานีอู่ตะเภา โครงการนี้จะทำให้ประชาชนสามารถเดินทางจากเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเข้าสู่กรุงเทพฯ ได้ภายใน 1 ชั่วโมง ทำให้การเดินทางไปติดต่อทางธุรกิจและการทำงานของประชาชน นักลงทุน รวมถึงนักท่องเที่ยวสะดวกสบายยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังสามารถช่วยลดปริมาณการจราจรทางถนนสายต่าง ๆ ที่เชื่อมเข้าสู่กรุงเทพฯ

นอกจากนี้ ยังทำให้สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาถูกยกสถานะเป็นเสมือนสนามบินนานาชาติแห่งที่ 3 เป็นทางเลือกการใช้บริการสนามบินในการเดินทางระหว่างประเทศได้ และช่วยลดปัญหาความแออัดของจำนวนลูกโดยสารในสนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิได้ โดยสนามบินอู่ตะเภามีโครงการเปิดอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 อย่างเต็มรูปแบบ ในปี พ.ศ. 2566 เท่ากับว่ารถไฟความเร็วสูงจะทำให้เกิดการรองรับที่มีผลสัมฤทธิ์สูงสุดต่อการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา

¹²³ <https://www.eeco.or.th/th/high-speed-rail-connecting-3-airports> (วันที่ค้นข้อมูล 12 สิงหาคม พ.ศ. 2567).

2) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพรถไฟและเพิ่มความจุทางรถไฟ ช่วงหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา ระยะทาง 125 กิโลเมตร และ โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงศรีราชา-มาบตาพุด ระยะทาง 70 กิโลเมตร คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2565

3) โครงการก่อสร้างรถไฟทางเดี่ยวและรถไฟทางคู่ในระยะที่ 2 จะเป็นการรองรับนิคมอุตสาหกรรม โดยจะมีโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงศรีราชา-ระยอง ระยะทาง 79 กิโลเมตร และช่วงระยอง-มาบตาพุด ระยะทาง 22 กิโลเมตร โครงการรถไฟทางเดี่ยว ช่วงระยอง-จันทบุรี-ตราด ระยะทาง 150 กิโลเมตร

4) โครงการก่อสร้างรถไฟทางเดี่ยวและรถไฟทางคู่ในระยะที่ 3 เป็นการก่อสร้างเชื่อมโยงกับภูมิภาค จะเป็นโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงระยอง-จันทบุรี-ตราด ระยะทาง 188 กิโลเมตร โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงคลองสิบเก้า-อรัญประเทศ ระยะทาง 174 กิโลเมตร โครงการรถไฟทางคู่ช่วงท่าแฉลบ-พานทอง ระยะทาง 120 กิโลเมตร

5) โครงการรถไฟรางเบา (Tram) พัทยา บางละมุง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวและยกระดับชีวิตความอยู่ของประชาชนในเมืองพัทยา

การพัฒนาระบบการขนส่งทางรางตามโครงการต่าง ๆ เหล่านี้ ในปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินงาน ซึ่งมีบางส่วนได้ดำเนินการและมีการใช้ประโยชน์บ้างแล้ว ซึ่งจะได้กล่าวถึงในการให้บริการรถไฟในภาคตะวันออก ซึ่งจะกล่าวถึงต่อไปข้างหน้า

ส่วนการขยายทางรถไฟโครงการก่อสร้างรถไฟทางเดี่ยวและรถไฟทางคู่ในระยะที่ 3 เป็นการก่อสร้างเชื่อมโยงกับภูมิภาค จะเป็นโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงระยอง-จันทบุรี-ตราด ระยะทาง 188 กิโลเมตร มีข้อสังเกตว่า การรับรู้เรื่องโครงการรถไฟทางคู่ของบรรดาผู้นำชุมชนนั้นมีการรับรู้โครงการเนื่องจากถูกเชิญไปร่วมรับฟังการทำประชาพิจารณ์โครงการ¹²⁴ โดยทางโครงการมีการเชิญผู้นำชุมชนไปรับทราบข้อมูลโครงการรถไฟทางคู่สองครั้ง¹²⁵ เพื่อสร้างความเข้าใจกับชุมชนที่ทางรถไฟจะสร้างผ่านพื้นที่ อย่างไรก็ตามจากการพูดคุยกับผู้นำชุมชนได้ให้ข้อมูลกับผู้วิจัยว่า ยังไม่ทราบข้อมูลที่ชัดเจนว่าทางรถไฟจะสร้างผ่านบริเวณไหนแน่ โดยเฉพาะเรื่องเส้นทาง ผู้เข้าร่วมประชุมรู้สึกสับสน เพราะใน

¹²⁴ สัมภาษณ์ก้านันฐิตพงษ์ หาญพล. วันที่ 26 ธันวาคม 2565.

¹²⁵ สัมภาษณ์ผู้ใหญ่วิริยะ จงไพศาล. วันที่ 26 ธันวาคม 2565.

การประชุมครั้งที่ 2 มีการเปลี่ยนเส้นทางจากข้อมูลครั้งแรก¹²⁶ ดังนั้นท้ายสุดในปัจจุบัน (พ.ศ.2566) ในกลุ่มผู้นำชุมชน โดยเฉพาะในพื้นที่จังหวัดตราด ซึ่งเป็นปลายทางของโครงการขยายทางรถไฟ จึงไม่มีความชัดเจนว่า เส้นทางที่ถูกต้องคือเส้นทางไหน

การเข้ามาของรถไฟในพื้นที่ชุมชนที่บ้านเนินทราย จังหวัดตราด เคยมีการหารือกันและเป็นการกังวลกับการเข้ามาของรถไฟว่าจะนำความไม่สงบมาสู่ชุมชน เนื่องจากการพัฒนาทางรถไฟที่จะมีผลต่อการพัฒนาพื้นที่ ซึ่งจะทำให้มีการเข้ามาของคนภายนอก หรือนายทุนที่เข้ามาในชุมชน¹²⁷ การเข้ามาของคนภายนอกที่เข้ามาลงทุนพัฒนาพื้นที่ตามทางรถไฟมีผลต่อราคาที่ดินนั้น มีการตื่นตัวพอสมควร เห็นได้ว่าการเข้ามาซื้อที่ดินจากบุคคลทั้งภายในและภายนอกพื้นที่ เพื่อหวังผลประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการพัฒนาทางรถไฟ เนื่องจากการเก็งกำไรที่ดิน โดยมีการเตรียมการที่ดินของเจ้าของที่ดินให้พร้อมกับการเวนคืนด้วยการปลูกพืชลงไปในพื้นที่ เพื่อให้ได้มูลค่ามากขึ้นในการประเมินราคาเวนคืนเพิ่มจากราคาที่ดิน¹²⁸ ส่วนที่ดินสปก. จะได้แค่ราคาพืชที่ลงไว้ จึงไม่มีการพัฒนาพื้นที่¹²⁹ การเวนคืนที่ดินเพื่อสร้างทางรถไฟนี้สร้างความกังวลให้กับชาวบ้านที่ทางรถไฟจะผ่านว่าจะมีผลทำให้การเดินทางสัญจรในชุมชนบริเวณพื้นที่เวนคืนนั้นจะมีผลต่อการเดินทางที่ต้องอ้อมตามแนวเส้นทางที่ทางการกำหนด ซึ่งอาจทำให้มีระยะทางที่ไกลขึ้นและไม่สะดวกสบายเหมือนที่เป็นอยู่¹³⁰

การเข้ามาของโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงระยอง-จันทบุรี-ตราด ระยะทาง 188 กิโลเมตร ผู้นำชุมชนมีความเห็นว่า ส่วนใหญ่ชาวบ้านจะเฉย ๆ กับเรื่องนี้ เนื่องจากมองว่า เมื่อมีก็ยังไม่คิดว่าจะได้ใช้ประโยชน์จากการเดินทางขนส่ง เนื่องจากมองว่าการใช้บริการรถไฟผู้โดยสารรถไปด้วยตนเองไม่ได้ ส่วนการขนส่งสินค้าก็เช่นกัน ในปัจจุบันการขนส่งสินค้าน้อยมากที่เชื่อมโยงมาถึงตราด บริษัทขนส่งของตราด (บริษัทแสงทอง) ก็ยังขาดทุนจนเลิกกิจการไป¹³¹ และมีความคิดเห็นว่า ผู้ที่จะได้ประโยชน์จากทางรถไฟน่าจะเป็นนายทุน โดยเฉพาะนายทุนชาวต่างชาติ เช่น ลังผลไม้ ซึ่งทุกวันนี้เป็นของชาว

¹²⁶ สัมภาษณ์ผู้ใหญ่วัยโรจน์ ขำปฏี. วันที่ 26 ธันวาคม 2565.

¹²⁷ สัมภาษณ์ผู้ใหญ่วัยโรจน์ ขำปฏี. วันที่ 26 ธันวาคม 2565.

¹²⁸ สัมภาษณ์ผู้ใหญ่วัยระ จงไพศาล. วันที่ 26 ธันวาคม 2565.

¹²⁹ สัมภาษณ์สอาด ปทุมวัน. วันที่ 26 ธันวาคม 2565.

¹³⁰ สัมภาษณ์ผู้ใหญ่วัยระ จงไพศาล. วันที่ 26 ธันวาคม 2565.

¹³¹ สัมภาษณ์สุรชัย เล็กกำพู. วันที่ 26 ธันวาคม 2565.

จีนเกือบทั้งหมดทั้งในจังหวัดจันทบุรีและตราด นายทุนเหล่านี้น่าจะได้ประโยชน์จากการขนส่งสินค้าทางรถไฟมากกว่าคนไทย¹³²

ส่วนความคิดเห็นเมื่อมีการสร้างทางรถไฟและสถานีรถไฟแล้วเสร็จ จากการชี้แจงในการประชุมให้ข้อมูลกับคนในพื้นที่พบว่า การค้าขายสินค้าในพื้นที่สถานีรถไฟต่าง ๆ นั้นจะต้องขออนุญาตและเปิดประมูลจากทางสถานีและการรถไฟฯ ทำให้คิดว่าคนในพื้นที่ไม่น่าจะได้ประโยชน์ด้านการค้าขายมากนัก เนื่องจากการเข้าไปค้าขายต้องมาจากการประมูลการใช้พื้นที่ ซึ่งเป็นอุปสรรคกับคนในท้องถิ่นทำให้ไม่สามารถเข้าไปค้าขายได้อย่างเสรี¹³³

6.5 การให้บริการรถไฟในภาคตะวันออกปัจจุบัน

ในปัจจุบันการเปิดให้บริการรถไฟในภาคตะวันออกมีการเปิดให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า โดยมีรูปแบบประเภทของการให้บริการเดินรถ 2 ประเภท คือ การให้บริการเชิงพาณิชย์และการให้บริการเชิงสังคม ซึ่งมีลักษณะของการให้บริการที่แตกต่างกัน ดังนี้

การให้บริการเชิงพาณิชย์ คือ ขบวนรถที่ให้บริการโดยมีการชำระค่าธรรมเนียม ด้วยเป็นประเภทรถที่ให้บริการโดยมีตัวเลือกเสริม เช่น รถปรับอากาศ รถนอน รถที่มีอาหารบริการ หรือเป็นขบวนที่มีการจัดรับส่งผู้โดยสารไม่ทุกสถานี ลูกค้าส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่ใช้รถไฟสำหรับการเดินทางการท่องเที่ยว และไม่ได้เป็นการใช้ในชีวิตประจำวัน เช่น รถด่วนพิเศษ / รถด่วน / รถเร็ว

การให้บริการเชิงพาณิชย์แก่การเดินทางสัญจรของคนในภาคตะวันออกดูไม่ค่อยได้รับความนิยม เห็นได้จากจำนวนขบวนรถที่ให้บริการรวมทั้งเส้นทางที่เป็นเส้นทางระยะสั้นเมื่อเปรียบเทียบกับภาคอื่น ๆ จึงมีความแตกต่างอย่างมากกับเส้นทางในภาคอื่น ๆ ดังตารางรายได้การโดยสารเชิงพาณิชย์ที่มีรายได้เพียง 2,322,016.5 บาท (ดูตาราง 12) ขณะที่เส้นทางในสายเหนือ อีสานและใต้มีระยะทางที่ไกลจะมีการให้บริการเสริมในขบวนรถ ทั้งการปรับอากาศ และรถนอนเพื่อความสะดวกสบายของผู้โดยสาร ระยะทางที่ไม่ไกลสามารถใช้เวลาในการเดินทางไม่นาน ทำให้ชาวบ้านไม่

¹³² สัมภาษณ์สุรชัย เล็กกำพูช และผู้ใหญ่วรรัตน์ ชำปฏี. วันที่ 26 ธันวาคม 2565.

¹³³ สัมภาษณ์สุรชัย เล็กกำพูช และผู้ใหญ่วรรัตน์ ชำปฏี. วันที่ 26 ธันวาคม 2565.

คิดว่าตนเองได้ประโยชน์จากการเดินทาง เนื่องจากมองว่าการใช้บริการรถไฟสู่การขับรถไฟด้วยตนเองไม่ได้¹³⁴

ตารางที่ 12 สถิติจำแนกรายได้การโดยสารเชิงพาณิชย์รายภาค พ.ศ.2565

ประเภทรายได้	ประเภทรถ	สายการเดินทาง	รายได้ (บาท)
รายได้การโดยสารเชิงพาณิชย์	รถเร็ว	สายเหนือ	115263796.2
รายได้การโดยสารเชิงพาณิชย์	รถเร็ว	สายอีสาน	164721901.4
รายได้การโดยสารเชิงพาณิชย์	รถเร็ว	สายตะวันออก	2322016.5
รายได้การโดยสารเชิงพาณิชย์	รถเร็ว	สายใต้	239887016.5

ที่มา [รายได้ค่าโดยสาร - ชุดข้อมูล - MOT Data Catalog](https://gdc.railway.co.th/dataset/27c1b162-b58c-4e0b-9196-4cc5b7364085/resource/471b541c-4962-4cc2-98c6-f616b4f5bdeb/download/after13.xlsx) จาก <https://gdc.railway.co.th/dataset/27c1b162-b58c-4e0b-9196-4cc5b7364085/resource/471b541c-4962-4cc2-98c6-f616b4f5bdeb/download/after13.xlsx> (วันที่ค้นข้อมูล 28 ธันวาคม 2567).

จะเห็นว่าการโดยสารรถไฟที่มีรายได้จากการโดยสารเชิงพาณิชย์ของสายตะวันออกเป็นจำนวนที่น้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับสายอื่น ๆ ทั้งนี้เนื่องจากการเดินรถสายตะวันออกมีข้อจำกัดที่มีขบวนรถเดินเพียงการเดินรถเร็วที่มีจำนวนเที่ยววิ่งที่จำกัดมาก ในพ.ศ.2565 มีขบวนรถเร็ววิ่งให้บริการเพียง 187 เที่ยว¹³⁵ ซึ่งจะแตกต่างจากจำนวนรถธรรมดา และรถชานเมืองที่เป็นการให้บริการเชิงสังคมซึ่งมีขบวนรถให้บริการจำนวนมากดังจะกล่าวถึงต่อไปข้างหน้า

นอกจากนั้น ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการให้บริการเชิงพาณิชย์เป็นการเดินรถไฟเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวของภาคตะวันออก โดยมีการเปิดให้บริการรถไฟนำเที่ยว 2 เส้นทาง คือขึ้นรถไฟจากกรุงเทพฯ มาเที่ยวศรีราชา โดยขึ้นลงได้ 3 สถานี ได้แก่ สถานีบางพระ, สถานีเขาพระบาท, สถานีชุมทางศรีราชา โดยมีรถสองแถวสีส้ม (หนองมน-ศรีราชา) และรถสามล้อเครื่อง มารอรับผู้โดยสารไปเกาะลอยเพื่อต่อเรือไปเกาะสีชัง, เขาพระครู, วัดเขาตะแบก, วัดหุบบอน, วัดเขาช่องลม การเดินรถมีทั้งรถไฟขบวนรถธรรมดามีเดินรถทุกวัน และขบวนรถไฟปรับอากาศมีเดินรถเฉพาะวัน

¹³⁴ สัมภาษณ์สุรชัย เล็กกำพูช. วันที่ 26 ธันวาคม 2565.

¹³⁵ <https://datagov.mot.go.th/dataset/after15> (วันที่ค้นข้อมูล 28 ธันวาคม 2567).

เสาร์-อาทิตย์ ส่วนอีกเส้นทางท่องเที่ยวคือ ขึ้นรถไฟจากกรุงเทพฯ มาเที่ยวฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี และสระแก้ว โดยมีการจัดโปรแกรมการท่องเที่ยวทั้งใน 1 วันหรือ 2 วัน 1 คืน อย่างไรก็ตามจะเห็นได้ว่า การรถไฟฯ มีรายได้จากการจัดรถนำเที่ยวภาคตะวันออกน้อยที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับขบวนรถนำเที่ยวในสายอื่น ๆ (ดังตารางที่ 13) ทั้งนี้เพราะในพ.ศ.2565 มีการจัดขบวนรถท่องเที่ยวเพียง 2 เที่ยวเท่านั้น¹³⁶

ตารางที่ 13 สถิติจำแนกรายได้การโดยสารเชิงพาณิชย์จากรถนำเที่ยวรายภาค พ.ศ.2565

ประเภทรายได้	ประเภทรถ	สายการเดินรถ	รายได้ (บาท)
รายได้การโดยสารเชิงพาณิชย์	รถนำเที่ยว	สายเหนือ	645865.1
รายได้การโดยสารเชิงพาณิชย์	รถนำเที่ยว	สายอีสาน	5692536.3
รายได้การโดยสารเชิงพาณิชย์	รถนำเที่ยว	สายตะวันออก	291655.0
รายได้การโดยสารเชิงพาณิชย์	รถนำเที่ยว	สายใต้	6024632.1

ที่มา [รายได้ค่าโดยสาร - ชุดข้อมูล - MOT Data Catalog](https://gdc.railway.co.th/dataset/27c1b162-b58c-4e0b-9196-4cc5b7364085/resource/471b541c-4962-4cc2-98c6-f616b4f5bdeb/download/after13.xlsx) จาก <https://gdc.railway.co.th/dataset/27c1b162-b58c-4e0b-9196-4cc5b7364085/resource/471b541c-4962-4cc2-98c6-f616b4f5bdeb/download/after13.xlsx> (วันที่ค้นข้อมูล 28 ธันวาคม 2567).

การที่การรถไฟฯ มีรายได้จากรถนำเที่ยวภาคตะวันออกน้อยนี้ สันนิษฐานว่าเป็นเพราะการเดินทางไปยังภาคตะวันออกนั้นนิยมเดินทางโดยรถยนต์ เนื่องจากมีระยะทางที่ไม่ไกลสามารถเดินทางได้ภายในวันเดียวและสะดวกกว่าในการท่องเที่ยว ขณะที่คนที่อยู่ในภาคตะวันออกก็มองว่าการเดินทางไปท่องเที่ยวนั้นสามารถที่จะขับรถยนต์ไปสะดวกกว่าการใช้รถไฟจึงไม่คิดว่าจะใช้รถไฟเพื่อเดินทางท่องเที่ยว¹³⁷ ดังนั้นจะพบว่าการให้บริการเชิงพาณิชย์ในส่วนของรถโดยสารนั้น รถไฟมีบทบาทต่อการเดินทางในภาคตะวันออกไม่มากนัก

¹³⁶ <https://datagov.mot.go.th/dataset/after15> (วันที่ค้นข้อมูล 28 ธันวาคม 2567).

¹³⁷ สัมภาษณ์ผู้ใหญ่วัยรุ่น 3 ปี. วันที่ 26 ธันวาคม 2565.

การให้บริการเชิงสังคม คือ ขบวนรถที่ให้บริการในลักษณะของการให้บริการสังคม โดยเป็นประเภทชั้น 3 และหยุดรับส่งทุกสถานีเพื่อให้บริการสังคมอย่างแท้จริง ผู้โดยสารส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่ใช้รถไฟในชีวิตประจำวัน (Daily Life) เช่น รถธรรมดา รถชานเมือง รถท้องถิ่น และรถรวม

การรถไฟฯ ได้เปิดให้บริการรถโดยสารเชิงสังคม ในส่วนของภาคตะวันออกมีการเดินรถประเภทรถโดยสาร ได้แก่ รถธรรมดา และรถชานเมือง โดยพ.ศ.2565 จัดเดินรถธรรมดา 2978 ขบวน ส่วนรถชานเมืองจัดเดินรถ 2828 ขบวน รวมการให้บริการเชิงสังคม 5806 ขบวน และมีรายงานรายได้ของการรถไฟฯ ดังตารางที่ 14 , 15 และ 16

ตารางที่ 14 จำนวนเที่ยวรถไฟรวมการให้บริการเชิงสังคม พ.ศ.2565

สาย	จำนวนเที่ยววิ่ง
สายเหนือ	5760.0
สายอีสาน	7578.0
สายตะวันออก	5806.0
สายใต้	8434.0
สายแม่กลอง	10754.0

ที่มา <https://datagov.mot.go.th/dataset/after15> (วันที่ค้นข้อมูล 28 ธันวาคม 2567).

ตารางที่ 15 สถิติรายได้การโดยสารเชิงสังคมจากรถธรรมดาจำแนกรายภาค พ.ศ.2565

ประเภทรถ	สาย	รายได้ (บาท)
รถธรรมดา	สายเหนือ	14901681.0
รถธรรมดา	สายอีสาน	3160503.0
รถธรรมดา	สายตะวันออก	16451535.0
รถธรรมดา	สายใต้	17662632.0

ที่มา [รายได้ค่าโดยสาร - ชุดข้อมูล - MOT Data Catalog](#) จาก

[https://gdc.railway.co.th/dataset/27c1b162-b58c-4e0b-9196-](https://gdc.railway.co.th/dataset/27c1b162-b58c-4e0b-9196-4cc5b7364085/resource/471b541c-4962-4cc2-98c6-f616b4f5bdeb/download/after13.xlsx)

[4cc5b7364085/resource/471b541c-4962-4cc2-98c6-](https://gdc.railway.co.th/dataset/27c1b162-b58c-4e0b-9196-4cc5b7364085/resource/471b541c-4962-4cc2-98c6-f616b4f5bdeb/download/after13.xlsx)

[f616b4f5bdeb/download/after13.xlsx](https://gdc.railway.co.th/dataset/27c1b162-b58c-4e0b-9196-4cc5b7364085/resource/471b541c-4962-4cc2-98c6-f616b4f5bdeb/download/after13.xlsx) (วันที่ค้นข้อมูล 28 ธันวาคม 2567).

ตารางที่ 16 สถิติรายได้การโดยสารเชิงสังคมจากรถขานเมืองจำแนกรายภาค พ.ศ.2565

ประเภทรถ	สาย	รายได้ (บาท)
รถขานเมือง	สายเหนือ	7130973.0
รถขานเมือง	สายอีสาน	2356118.0
รถขานเมือง	สายตะวันออก	8442760.0
รถขานเมือง	สายใต้	2602768.0
รถขานเมือง	สายแม่กลอง	9111113.0

ที่มา [รายได้ค่าโดยสาร - ชุดข้อมูล - MOT Data Catalog](https://gdc.railway.co.th/dataset/27c1b162-b58c-4e0b-9196-4cc5b7364085/resource/471b541c-4962-4cc2-98c6-f616b4f5bdeb/download/after13.xlsx) จาก
<https://gdc.railway.co.th/dataset/27c1b162-b58c-4e0b-9196-4cc5b7364085/resource/471b541c-4962-4cc2-98c6-f616b4f5bdeb/download/after13.xlsx> (วันที่ค้นข้อมูล 28 ธันวาคม 2567).

ข้อสังเกตที่น่าสนใจสำหรับการโดยสารเชิงสังคมในประเภทรถโดยสารท้องถิ่น เห็นได้ว่าการจัดเดินรถท้องถิ่นในภาคตะวันออกนั้น พบว่าไม่ปรากฏการจัดเดินรถในประเภทดังกล่าว จึงไม่ปรากฏรายได้ ดังตารางที่ 17

ตารางที่ 17 สถิติรายได้การโดยสารเชิงสังคมจากรถท้องถิ่นจำแนกรายภาค พ.ศ.2565

ประเภทรถ	สาย	รายได้ (บาท)
รถท้องถิ่น	สายเหนือ	6918851.0
รถท้องถิ่น	สายอีสาน	22982352.0
รถท้องถิ่น	สายตะวันออก	.0
รถท้องถิ่น	สายใต้	30307306.0
รถท้องถิ่น	สายแม่กลอง	663124.0

ที่มา [รายได้ค่าโดยสาร - ชุดข้อมูล - MOT Data Catalog](https://gdc.railway.co.th/dataset/27c1b162-b58c-4e0b-9196-4cc5b7364085/resource/471b541c-4962-4cc2-98c6-f616b4f5bdeb/download/after13.xlsx) จาก
<https://gdc.railway.co.th/dataset/27c1b162-b58c-4e0b-9196-4cc5b7364085/resource/471b541c-4962-4cc2-98c6-f616b4f5bdeb/download/after13.xlsx> (วันที่ค้นข้อมูล 28 ธันวาคม 2567).

ขณะที่มีจำนวนผู้โดยสารที่โดยสารรถไฟสายตะวันออกที่การรถไฟฯ เปิดให้บริการรถโดยสารเชิง
สังคมโดยขบวนรถธรรมดา และรถขานเมืองนั้น เห็นได้ว่ามีผู้โดยสารรถธรรมดา และรถขานเมือง
ค่อนข้างมาก ดังตารางที่ 18

ตารางที่ 18 แสดงจำนวนผู้โดยสารรถไฟประเภทรถโดยสารเชิงสังคม พ.ศ.2565

ประเภทรถ	สาย	จำนวนผู้โดยสาร (คน)
รถธรรมดา	สายเหนือ	1108421
รถธรรมดา	สายตะวันออก	1260325
รถธรรมดา	สายใต้	733853
รถธรรมดา	สายแม่กลอง	0
รถธรรมดา	สายอีสาน	217564
รถขานเมือง	สายเหนือ	871146
รถขานเมือง	สายตะวันออก	1454670
รถขานเมือง	สายใต้	415797
รถขานเมือง	สายแม่กลอง	1635417
รถขานเมือง	สายอีสาน	304344
รถท้องถิ่น	สายเหนือ	575476
รถท้องถิ่น	สายตะวันออก	0
รถท้องถิ่น	สายใต้	1768154
รถท้องถิ่น	สายแม่กลอง	101761
รถท้องถิ่น	สายอีสาน	1878520
รถรวม	สายเหนือ	0
รถรวม	สายตะวันออก	0
รถรวม	สายใต้	47222
รถรวม	สายแม่กลอง	0
รถรวม	สายอีสาน	0

ที่มา <https://datagov.mot.go.th/dataset/after18/resource/88146053-2414-452b-bb09-d89fd39b353a> (วันที่ค้นข้อมูล 28 ธันวาคม 2567).

ทั้งนี้เส้นทางที่การรถไฟฟ้าให้บริการโดยสารเชิงคมนั้นพบว่า เส้นทางส่วนใหญ่เป็นขบวนรถที่เดินทางไปในเส้นทางกรุงเทพฯ - ชุมทางฉะเชิงเทรา - ปราจีนบุรี - กบินทร์บุรี - ด้านพรมแดนบ้านคลองลึก ถึงวันละ 20 ขบวน ดังภาพที่ 42



ภาพที่ 42 เทียบวิ่งขบวนรถไฟชานเมือง ขบวนรถธรรมดาสายตะวันออก

ที่มา การรถไฟแห่งประเทศไทย

ขณะที่เส้นทางกรุงเทพฯ - บ้านพลูตาหลวงมีเพียง 2 ขบวน (ไป-กลับ) เท่านั้น ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การให้บริการเชิงสังคมของการรถไฟฟ้า ในสายตะวันออกนั้นได้รับความนิยมนเฉพาะในเส้นทาง กรุงเทพฯ - ชุมทางฉะเชิงเทรา - ปราจีนบุรี - กบินทร์บุรี - ด้านพรมแดนบ้านคลองลึกเท่านั้น ซึ่งมีจำนวนผู้โดยสารจำนวนมากดังกล่าวมาแล้ว

6.6 สรุปและวิเคราะห์ท้ายบท

การพัฒนาการคมนาคมทางถนนที่เกิดขึ้นหลังเปลี่ยนแปลงการปกครองเรื่อยมามีส่วนในการพัฒนาประเทศเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะการสร้างถนนสุขุมวิท และต่อมาเมื่อรัฐบาลประกาศใช้ แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 1 ในพ.ศ.2504 ได้ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของภาคตะวันออก การที่รัฐให้ความสำคัญกับการคมนาคมในระบบถนน และลดความสำคัญของการคมนาคมและการขนส่งผ่านระบบรถไฟ และทำให้การพัฒนาถนนที่มีลักษณะเป็นเครือข่ายเชื่อมโยงกันประกอบกับการเติบโตของการใช้รถยนต์ในการเดินทาง ทำให้การเดินทางสัญจรในภาคตะวันออกสามารถเดินทางได้สะดวกมากขึ้น และใช้เวลาไม่นานนัก การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวล้วนมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงบทบาทของรถไฟในภาคตะวันออก การเข้ามาของการคมนาคมระบบถนนทำให้บทบาทของรถไฟทั้งในด้าน การเดินทางและการขนส่งสินค้าถูกลดบทบาทลง

การพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 1 มีการจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งให้กับกรมทางหลวงและทางรถไฟ ซึ่งการจัดสรรงบประมาณ สำหรับการรถไฟมีการจัดงบประมาณเฉพาะรายจ่ายลงทุน ซึ่งบ่งบอปีของการรถไฟมีน้อยมากเมื่อ เทียบกับการลงทุนในระบบทางหลวง ซึ่งข้อแตกต่างที่สำคัญคือการลงทุนในการพัฒนาทางของทาง หลวงยังคงมีอย่างต่อเนื่องจนถึงปี พ.ศ.2514 ในขณะที่การลงทุนในการพัฒนาการรถไฟกลับไม่ได้มี การลงทุนเพิ่มทั้งยังถูกจำกัดงบประมาณ จากนโยบายเน้นทางหลวงของรัฐบาลทำให้โครงข่ายทาง หลวงเกิดการขยายตัวมากกว่าทางรถไฟ

การพัฒนาการคมนาคมทางถนน ซึ่งเป็นปัจจัยกระตุ้นให้เกิดการบุกเบิกจับจองพื้นที่เพื่อทำไร่ หรือปลูกพืชเศรษฐกิจใหม่ ๆ ขยายเข้าสู่พื้นที่ดินแดนตอนในของภาคตะวันออก นอกจากนี้รัฐบาลยังมีนโยบายในการสนับสนุนการเพาะปลูกพืชไร่เพื่อตอบสนองความต้องการของตลาดโลก ส่งผลให้พืช

ไรเป็นพืชที่ได้รับความนิยมและมีการขยายตัวในการเพาะปลูกอย่างรวดเร็ว เช่น อ้อย สับปะรด และ มันสำปะหลัง รวมถึงมีการพัฒนาอุตสาหกรรมการเกษตรจากพืชไร่ดังกล่าว

ต่อมาเมื่อมีการพัฒนาโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard Development Program) มีพื้นที่การพัฒนาส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในพื้นที่สามจังหวัด ได้แก่ จังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง โดยพื้นที่สามจังหวัดชายฝั่งทะเลตะวันออกดังกล่าวมีปัจจัยเกื้อหนุนที่ช่วยให้การพัฒนาอุตสาหกรรมเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ 3 ประการ ประการแรก คือ ภาคตะวันออกมีข้อได้เปรียบในด้านแหล่งที่ตั้งคือ ไม่อยู่ห่างไกลจากกรุงเทพฯ มากนัก และมีพื้นที่เชื่อมโยงกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประการที่สอง คือ การค้นพบก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทยและพัฒนานำมาขึ้นฝั่งที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ทำให้มีโอกาที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมหลักที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นวัตถุดิบที่สำคัญได้ ประการที่สาม คือ ปัจจัยสำคัญอีกประการที่ทำให้การจัดตั้งอุตสาหกรรมในบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกได้เปรียบกว่าที่อื่น เมื่อเปรียบเทียบกับการลงทุนใน กรุงเทพฯ และปริมณฑลใกล้เคียงทำให้เกิดการกระจายแหล่งอุตสาหกรรมจากกรุงเทพฯ มายังพื้นที่ภาคตะวันออกมากขึ้น

การพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกมีผลต่อบทบาทของทางรถไฟที่เป็นรถไฟเพื่ออุตสาหกรรมชัดเจนขึ้น แม้ว่าการขนส่งสินค้าผ่านระบบถนนเป็นการขนส่งที่สะดวกสบายกว่า สามารถเข้าถึงได้ทุกพื้นที่ที่มีเส้นทางถนนตัดผ่าน ทำให้ความนิยมในการขนส่งสินค้าผ่านระบบถนนโดยอาศัยรถบรรทุกได้รับความนิยม แต่ทั้งนี้รถไฟกลับมีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรม โดยเฉพาะสินค้าน้ำมันปิโตรเลียมในระยะต่อมา เห็นได้จากโครงการก่อสร้างและบูรณะเส้นทางรถไฟในพื้นที่ภาคตะวันออกเพื่อสนับสนุนการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก เป็นโครงการก่อสร้างและบูรณะเพื่อสนับสนุนการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก เกิดขึ้นเนื่องจากรัฐบาลมีโครงการที่จะพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกให้เป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ มีท่าเรือพาณิชย์ขนส่งสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้จัดทำโครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟโดยแบ่งออกเป็น 3 ลักษณะ คือ โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายใหม่ โครงการก่อสร้างเพื่อเพิ่มมาตรฐานทางรถไฟ และโครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง

เมื่อภาคอุตสาหกรรมเกิดการขยายตัว การขนส่งสินค้าจากการผลิตภาคอุตสาหกรรมมีความสำคัญมากขึ้น แม้รัฐบาลจะให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าผ่านระบบถนน การพัฒนาทาง

รถไฟสายตะวันออก (ฉะเชิงเทรา – ศรีราชา – สัตหีบ) จึงถูกสร้างขึ้นมาเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าจากอุตสาหกรรมน้ำมัน และการผลิตยางมะตอย การผลิตสินค้าผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมนี้จึงกลายมาเป็นสินค้าสำคัญที่ใช้การขนส่งของรถไฟ เมื่อการติดตั้งอุปกรณ์รับผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมทั้งน้ำมันดิบ และยางมะตอยเพิ่มขึ้น ทำให้การขนส่งโดยใช้รถไฟได้เปรียบการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ กล่าวคือ รถไฟเป็นวิธีการขนส่งที่เหมาะสมกับการขนส่งสินค้าปริมาณมากและประหยัดมากกว่าการขนส่งโดยใช้รถบรรทุกน้ำมัน โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออกส่วนต่อขยายฉะเชิงเทรา – สัตหีบ เป็นโครงการที่ก่อสร้างขึ้นมาเพื่อใช้ในการขนส่งน้ำมันและผลิตภัณฑ์จากอุตสาหกรรมปิโตรเลียม จากพื้นที่อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรีไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ในประเทศไทย

นโยบายเปลี่ยนสนามรบเป็นสนามการค้ากับการเปลี่ยนแปลงการค้าชายแดน ในช่วงปี พ.ศ. 2531 รัฐบาลของพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ ผลของการดำเนินนโยบายเปลี่ยนสนามรบเป็นสนามการค้าตั้งแต่สมัยรัฐบาลพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ ทำให้การค้าชายแดนระหว่างไทย – กัมพูชาเกิดการขยายตัวขึ้นอย่างเห็นได้ชัด เศรษฐกิจการค้าของประเทศเกิดการขยายตัว ส่งผลทำให้รัฐบาลสามารถจัดสรรงบประมาณประจำปี ในการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ได้มากขึ้น อาทิ การสร้างถนน ท่าเรือ โทรคมนาคม รวมถึงการพัฒนาทางรถไฟในภาคตะวันออก อาทิ การก่อสร้างทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา – สัตหีบ, สายสัตหีบ – มาบตาพุด, สายชุมทางคลองสีกะ – แก่งคอย เป็นต้น การเปิดการค้ากับประเทศกัมพูชาทำให้พื้นที่ภาคตะวันออกตอนบนเกิดความเปลี่ยนแปลงอย่างมาก โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจในพื้นที่อำเภอรัฐประเทศ อำเภอวัฒนานคร จังหวัดสระแก้ว และอำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด ที่มีการเปิดตลาดและการค้าชายแดนเพิ่มมากขึ้น

สำหรับบทบาทของทางรถไฟจึงกลายเป็นเพียงเส้นทางการคมนาคมในการเคลื่อนย้ายถิ่นฐาน การโยกย้ายของคนและแรงงานภายหลังจากที่มีการประกาศโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกและการดำเนินนโยบายเปลี่ยนสนามรบเป็นสนามการค้า รวมถึงเป็นระบบขนส่งมวลชนทางเลือกสำหรับการเดินทางไปมาระหว่างอำเภอ

การเกิดขึ้นของนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ภาคตะวันออกเป็นเครื่องชี้ให้เห็นถึงการเข้ามาของภาคอุตสาหกรรม โดยในพื้นที่อุตสาหกรรมบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกตามโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก มีกลุ่มโรงงานอุตสาหกรรมในรูปแบบของนิคมอุตสาหกรรมที่ดำเนินการโดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยและโดยภาคเอกชนในปัจจุบัน รวมทั้งสิ้น 44 นิคม

อุตสาหกรรม อยู่ในเขตจังหวัดชลบุรี 19 นิคม จังหวัดระยอง 18 นิคม จังหวัดฉะเชิงเทรา 7 นิคม นิคมอุตสาหกรรมเหล่านี้เปิดพื้นที่ให้บริการแก่โรงงานอุตสาหกรรมจำนวนมาก

ต่อมาเมื่อรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา เริ่มโครงการระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก การพัฒนาเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษนั้นจะมีการจัดตั้งและขยายเขตนิคมอุตสาหกรรม เพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาทางด้านอุตสาหกรรมในพื้นที่ รวมถึงมีการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค อาทิ ระบบประปา ไฟฟ้า ถนน ทางรถไฟ เป็นต้น เนื่องจากการพัฒนาทางด้านอุตสาหกรรม จำเป็นต้องมีระบบสาธารณูปโภคที่ตอบสนองต่อการพัฒนาและเพื่อเป็นปัจจัยพื้นฐานให้ภาคเอกชน ได้เข้ามาลงทุนในการตั้งโรงงานอุตสาหกรรม การพัฒนาการขนส่งเพื่อเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์จึงเป็นสิ่งจำเป็น เห็นได้จากรัฐบาลมีแผนการพัฒนาการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และอากาศ รวมทั้งทางรถไฟซึ่งเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำด้วย โดยมีจุดมุ่งหมายหลักของการพัฒนาตามแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค คือ การแก้ไขปัญหาระบบการคมนาคมขนส่งสินค้าจากภูมิภาคต่าง ๆ สู่พื้นที่การพัฒนา เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับสินค้าส่งออกและนำเข้า เพื่อทำหน้าที่เป็นประตูเศรษฐกิจของประเทศ และมุ่งลดต้นทุนโลจิสติกส์ในภาพรวม โดยส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

การให้บริการรถไฟในภาคตะวันออกปัจจุบัน มีการเดินขบวนรถโดยสาร ซึ่งเป็นการให้การให้บริการเชิงพาณิชย์ และการให้บริการเชิงสังคม โดยในสายตะวันออกการให้บริการเชิงพาณิชย์เป็นการให้บริการด้วยขบวนรถเร็วมีการให้บริการและผู้ใช้บริการน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับสายอื่น ๆ ขณะที่การให้บริการเชิงสังคมมีขบวนไฟขานเมือง รถธรรมดา ให้บริการจำนวนมาก และมีผู้โดยสารให้ความนิยมน้อยมาก ทั้งนี้พบว่าสายตะวันออกที่ให้บริการโดยสารที่ได้รับความนิยมนั้นเป็นสายตะวันออกเฉพาะในเส้นทางกรุงเทพฯ - ชุมทางฉะเชิงเทรา - ปราจีนบุรี - กบินทร์บุรี - ด่านพรมแดนบ้านคลองลึกเท่านั้น ขณะที่สายตะวันออกเลียบชายฝั่งเส้นทางกรุงเทพฯ - ชลบุรี - ศรีราชา - สัตหีบ - มาบตาพุด มีเพียงวันละ 2 เที่ยว (ไป-กลับ) เท่านั้น

บทที่ 7

บทสรุป

7.1 ผลการวิจัย

ภาคตะวันออกมีลักษณะภูมิประเทศเป็นทั้งที่ราบลุ่มแม่น้ำ โดยเฉพาะทางตอนบนของภูมิภาคที่เป็นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกง ทางตอนใต้เป็นที่ราบชายฝั่งทะเล ขณะที่ดินแดนบางส่วนทางด้านตะวันออกที่ติดต่อกับประเทศกัมพูชาเป็นที่ราบขนาดใหญ่ คือ ที่ราบฉนวนไทย สภาพภูมิศาสตร์ของภาคตะวันออกเป็นภูมิภาคที่มีอุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติทั้งป่าไม้ แร่ธาตุ ของป่า และยังมีความอุดมสมบูรณ์เหมาะสำหรับการเพาะปลูกข้าวและพืชสวนพืชไร่ อีกทั้งที่ตั้งของภาคตะวันออกมีความสำคัญเนื่องด้วยเป็นพื้นที่เขตเชื่อมต่อระหว่างเมืองศูนย์กลาง (กรุงเทพฯ) กับดินแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างและประเทศกัมพูชา ทำให้ภาคตะวันออกมีความสำคัญทางด้านยุทธศาสตร์ การเมืองการปกครอง การทหาร และการค้ามาทุกยุคทุกสมัย เนื่องจากภาคตะวันออกเป็นเสมือนศูนย์กลางของการคมนาคมระหว่างเมืองศูนย์กลางกับหัวเมืองอีสานใต้และดินแดนเขมร

เส้นทางการเดินทางและการคมนาคมในพื้นที่ภาคตะวันออก มักจะเดินทางตามสภาพภูมิศาสตร์คือการคมนาคมทางน้ำ การเดินทางทางทะเลจะใช้เส้นทางเลียบชายฝั่งทะเล ส่วนดินแดนตอนในของภูมิภาคซึ่งเป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำจะใช้การเดินทางทั้งทางบกและทางน้ำ ในขณะที่ตอนกลางและตอนบนของภูมิภาคมีลักษณะเป็นทิวเขาสูงเป็นอุปสรรคต่อการเดินทางและการสัญจร ทำให้ในพื้นที่ภาคตะวันออกสามารถพบรูปแบบการเดินทางและการคมนาคมได้หลากหลายรูปแบบ ทั้งการคมนาคมทางบกผ่านการเดินเท้าและการใช้เกวียนบรรทุก การคมนาคมทางน้ำผ่านการใช้แม่น้ำบางปะกงและลำคลองเชื่อม รวมถึงการคมนาคมทางทะเล

เส้นทางการเดินทางและการคมนาคมในพื้นที่ภาคตะวันออกเกิดขึ้นจากการสร้างเส้นทางเชื่อมต่อชุมชนโบราณตั้งแต่ยุคสมัยเขมรก่อนพระนคร โดยเป็นเส้นทางการคมนาคมทางบกเชื่อมต่อดินแดนลุ่มแม่น้ำบางปะกงเข้ากับที่ราบทะเลสาบเขมร ต่อมาเส้นทางเหล่านี้มีความสำคัญทางการค้าและทางยุทธศาสตร์การทหารในสมัยอยุธยา เนื่องด้วยมีการทำสงครามระหว่างอาณาจักรอยุธยากับอาณาจักรเขมรบ่อยครั้ง ทำให้เส้นทางการคมนาคมในพื้นที่ภาคตะวันออกโดยเฉพาะเส้นทางที่ผ่านปราจีนบุรีมุ่งสู่พระตะบองมีความสำคัญอย่างมาก ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมือง เนื่องจากเมืองที่อยู่ตามเส้นทางนี้มีสถานะเป็น

เมืองหน้าด่านทางตะวันออกที่สำคัญ อีกทั้งเมืองเหล่านี้ยังมีบทบาทในฐานะจุดแวะพักของขบวนขนส่งส่วยและสินค้าทั้งจากพื้นที่อีสานใต้และดินแดนเขมรเข้าสู่เมืองศูนย์กลางทั้งอยุธยาและกรุงเทพฯ

เมื่อศูนย์กลางอำนาจในดินแดนประเทศไทยย้ายจากอยุธยามาสู่กรุงเทพฯ ทำให้เส้นทางการคมนาคมในพื้นที่ภาคตะวันออกเกิดการเปลี่ยนแปลง จากเดิมที่เส้นทางเมืองปราจีนบุรีจะตัดขึ้นตามแม่น้ำนครนายกไปยังเมืองนครนายกและอยุธยา ต้องปรับเปลี่ยนเส้นทางลงมาตามแม่น้ำบางปะกงออกอ่าวไทยเพื่อเดินทางมายังกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นการเดินทางที่ใช้เวลานานจึงมีการขุดคลองเชื่อมระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำบางปะกงเพื่อลดเวลาและเพิ่มความสะดวกในการเดินทางและการขนส่งสินค้า อีกทั้งยังเป็นการเปิดพื้นที่รกร้างว่างเปล่าให้เป็นพื้นที่ในการเพาะปลูกข้าวอันเป็นการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจของประเทศอีกด้วย

สภาพการคมนาคมทั้งทางบก ทางน้ำและทางทะเลในพื้นที่ภาคตะวันออกนั้นมีข้อจำกัดหลายประการ อาทิ ข้อจำกัดของปากแม่น้ำบางปะกงที่มีลักษณะเป็นสันดอนกลางลำน้ำ ทำให้เรือขนาดใหญ่แล่นเข้ามาในลำน้ำตื้นน้ำลงไม่ได้ หรือการสัญจรทางบกที่ไม่สะดวกสายนักไม่สามารถเดินทางได้ตลอดทั้งปี อันเนื่องจากสภาวะน้ำท่วมและเส้นทางเป็นโคลนเลนในฤดูฝน อีกทั้งการสัญจรทางบกนี้ยังใช้ระยะเวลานาน การขนส่งสินค้าและการเดินทางจึงล่าช้าไม่สะดวก ส่งผลให้รัฐมีความจำเป็นต้องพัฒนาระบบการคมนาคมและการสัญจรในพื้นที่ภาคตะวันออกเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนในการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่สะดวกรวดเร็ว อีกทั้งเพื่อป้องกันภัยคุกคามจากจักรวรรดินิยมตะวันตก โดยเฉพาะฝรั่งเศสที่เข้ายึดครองดินแดนเขมร ณ ขณะนั้น

การพัฒนาทางรถไฟคือความจำเป็นที่เลี่ยงไม่ได้

การพัฒนาระบบการคมนาคมของไทยทำทั้งทางน้ำและทางบก มีการขุดคลองหลายสายเพื่ออำนวยความสะดวกในการคมนาคม ส่วนการทางบกนั้นเกิดการใช้เทคโนโลยีใหม่ในการเดินทางคือรถไฟ ซึ่งเป็นที่รู้จักของชนชั้นนำไทยมาตั้งแต่สมัยรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เนื่องจากสมเด็จพระราชินีวิคตอเรียได้ส่งเครื่องราชบรรณาการเป็นรถไฟยี่ห้อส่วนมาควาย อีกทั้งราชทูตไทยที่ไปเจริญสัมพันธไมตรีที่ประเทศอังกฤษนั้นเคยโดยสารรถไฟในอังกฤษมาแล้ว แต่การที่ในสมัยรัชกาลที่ 4 จวบถึงรัชกาลที่ 5 ในช่วงต้นรัชกาลยังมิได้สถาปนากิจการรถไฟขึ้นในประเทศไทย เนื่องจากชนชั้นนำไทยในขณะนั้นมิได้เห็นความจำเป็นเร่งด่วนของกิจการรถไฟ เพราะการลงทุนก่อสร้างทางรถไฟจำเป็นต้องใช้งบประมาณในการลงทุนจำนวนมหาศาล อีกทั้งความกังวลในเรื่องความมั่นคงของรัฐที่ชนชั้นนำไทยเกรงกลัวหากลงทุนก่อสร้างทางรถไฟขึ้นอาจถูกชาติตะวันตกเข้าแทรกแซงกิจการภายในได้

ความกดดันจากพ่อค้าและนายทุนชาวต่างประเทศทั้งอังกฤษและฝรั่งเศส ที่พยายามใช้อำนาจทางการเมืองและเศรษฐกิจเข้ามากดดันรัฐบาลไทยในการขอสัมปทานเพื่อก่อสร้างทางรถไฟ ทำให้รัฐบาลไทยจำเป็นต้องแสดงจุดยืนเรื่องการก่อสร้างทางรถไฟ โดยการแสดงเจตจำนงว่าจะสถาปนากิจการรถไฟขึ้นในไทยอย่างแน่นอน การก่อสร้างทางรถไฟในช่วงแรก รัฐบาลมิได้กำหนดนโยบายในเรื่องกิจการรถไฟที่แน่นอนว่าจะดำเนินการก่อสร้างเอง หรือมอบสัมปทานให้กับเอกชน โดยมีกลุ่มทุนชาวตะวันตกเข้ามามีข้อเสนอในการก่อสร้างทางรถไฟสายต่าง ๆ หลายราย ซึ่งรัฐบาลไทยก็ได้อนุมัติสัมปทานในการก่อสร้างทางรถไฟในไทย เพียงเส้นทางสายสั้น ๆ เนื่องจากรัฐบาลยังคงมีความเกรงกลัวเรื่องการแทรกแซงจากชาติตะวันตก โดยทางรถไฟสายแรกที่เกิดขึ้นในไทยคือ ทางรถไฟสายกรุงเทพฯ – ปากน้ำ

ในขณะเดียวกันจากปัญหาภัยคุกคามจากชาติตะวันตก รวมถึงความต้องการในการกระชับอำนาจการปกครองในส่วนของหัวเมือง ภายหลังการปฏิรูประบบการปกครอง ทำให้รัฐบาลไทยสนใจสร้างทางรถไฟเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการกระชับอำนาจ รวมถึงสร้างเส้นทางการค้าระหว่างเมือง โดยเส้นทางรถไฟหลวงสายแรกคือ เส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ – นครราชสีมา

ขณะที่เส้นทางรถไฟสายตะวันออกนั้นถูกสร้างขึ้นด้วยปัจจัยหลากหลายประการ กล่าวคือ จากเหตุการณ์ ร.ศ. 112 ทำให้รัฐบาลไทยเกรงกลัวการคุกคามจากฝรั่งเศส โดยเฉพาะพื้นที่ภาคตะวันออก เนื่องจากพื้นที่ส่วนนี้ถือเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญในการป้องกันประเทศ เพราะเป็นเขตเชื่อมต่อระหว่างดินแดนลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยากับดินแดนเขมรของอินโดจีนฝรั่งเศส ประกอบกับเหตุผลทางเศรษฐกิจที่มีความต้องการเส้นทางในการขนส่งสินค้าที่มีความสะดวกรวดเร็ว และสามารถเดินทางได้ตลอดทุกฤดูกาล ซึ่งเส้นทางคมนาคมและเส้นทางการค้าในพื้นที่ภาคตะวันออกเดิมไม่สามารถตอบสนองความต้องการนี้ได้ เช่น เส้นทางสัญจรทางบกนั้น ไม่สามารถใช้เดินทางได้ในช่วงฤดูฝน เพราะพื้นที่กลายเป็นโคลนเลน บางช่วงมีน้ำท่วม ขณะที่เส้นทางสัญจรทางน้ำไม่สามารถใช้เดินทางได้ในช่วงฤดูแล้ง เพราะน้ำในลำคลองแห้งขอดไม่สามารถสัญจรได้ การสร้างทางรถไฟสายตะวันออกจึงได้รับความสนใจจากชาวต่างประเทศ รวมถึงนายทุนภายในประเทศ ในการขอสัมปทานจากรัฐบาลเพื่อสร้างทางรถไฟ

เส้นทางรถไฟสายตะวันออกได้รับความสนใจในการลงทุนก่อสร้างจากนายทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยเส้นทางที่มีการเสนอในการก่อสร้าง อาทิ เส้นทางกรุงเทพฯ – พระตะบอง, กรุงเทพฯ – อ่างศิลา, กรุงเทพฯ – บางพระ, กรุงเทพฯ – ปราจีนบุรี เป็นต้น ซึ่งเส้นทางรถไฟสายตะวันออกที่ได้รับการเสนอให้มีการดำเนินการก่อสร้างนั้น เส้นทางรถไฟสามารถจำแนกได้ 2 เส้นทางหลัก คือ เส้นทางรถไฟที่ผ่านพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกง กับเส้นทางเลียบริมชายทะเล โดยจุดประสงค์ของการก่อสร้างทางรถไฟเส้นทาง

ลุ่มแม่น้ำบางปะกง มีจุดประสงค์เพื่อเชื่อมเส้นทางการค้ากับอินโดจีนฝรั่งเศสที่อรัญประเทศ หรือใช้ขนส่งแร่ทองคำจากเหมืองทองคำในปราจีนบุรี ขณะที่เส้นทางสายเลียบชายทะเล มีจุดประสงค์ในการก่อสร้างเพื่อใช้เป็นเส้นทางในการลำเลียงสินค้าจากท่าเรือ รวมถึงเพื่อใช้ในการขนส่งไม้จากสัมปทานป่าไม้ของบริษัท ศรีมหาราชา จำกัด

การดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออกถูกดำเนินการก่อสร้างโดยรัฐ เนื่องจากรัฐบาลเกรงกลัวการแทรกแซงจากชาวต่างประเทศในกรณีที่มอบสัมปทานให้กับเอกชน โดยการดำเนินการก่อสร้างนั้น ในช่วงระยะเวลาแรกรัฐบาลจะก่อสร้างเส้นทางรถไฟจากกรุงเทพฯ มายังบางพระเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้า แต่ทั้งนี้รัฐบาลยังคงมีภาระในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือ ทำให้รัฐบาลไม่มีงบประมาณในการก่อสร้างมาจนสุดเส้นทางที่บางพระ ทำให้รัฐบาลสร้างทางรถไฟสายตะวันออกมาสิ้นสุดที่ฉะเชิงเทรา เนื่องจากรัฐบาลมองว่าฉะเชิงเทราเป็นชุมทางการค้าของพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกง เป็นแหล่งรวบรวมสินค้าทั้งจากดินแดนเขมรและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง รวมถึงสินค้าในภาคตะวันออกเอง ประกอบกับเส้นทางคมนาคมทางน้ำที่เชื่อมระหว่างพื้นที่ลุ่มแม่น้ำบางปะกงกับแม่น้ำเจ้าพระยาไม่สามารถตอบสนองความต้องการในการขนส่งสินค้าได้ การสร้างเส้นทางรถไฟสายตะวันออก กรุงเทพฯ – ฉะเชิงเทราจึงสามารถแก้ไขปัญหาความต้องการในการขนส่งสินค้าได้ ต่อมารัฐบาลได้ดำเนินการก่อสร้างส่วนต่อขยายจากฉะเชิงเทรา ไปยังอรัญประเทศ เพราะรัฐบาลต้องการเปิดเส้นทางการค้าชายแดนเพื่อเชื่อมกับดินแดนเขมรของอินโดจีนฝรั่งเศส อีกทั้งยังคุกคามจากลัทธิล่าอาณานิคมของตะวันตกในช่วงเวลานั้นลดความรุนแรงลง

ทางรถไฟเพื่อผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจเป็นหลัก

จากที่กล่าวมาเห็นได้ว่าการสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเป็นไปเพื่อสนองความต้องการทางด้านเศรษฐกิจ เรื่องความต้องการความสะดวกสบายในการขนส่งสินค้าที่สะดวกรวดเร็ว รวมถึงสามารถใช้เดินทางขนส่งได้ตลอดทั้งปีไม่ว่าจะฤดูกาลใด จะเห็นได้ว่าจุดประสงค์ของการสร้างทางรถไฟสายตะวันออกมีความแตกต่างจากการสร้างทางรถไฟสายอื่น เนื่องจากจุดประสงค์หลักเป็นไปเพื่อความขนส่งสินค้า คือการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ ในขณะที่ทางรถไฟสายอื่นถูกสร้างขึ้นเพื่อจุดประสงค์ทางการเมืองการปกครองเป็นหลัก คือ การกระชับอำนาจการปกครองหัวเมืองของรัฐบาล เช่น เส้นทางรถไฟสายเหนือ และเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นต้น

การเปิดเดินรถไฟสายตะวันออกทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านการคมนาคม เนื่องจากทางรถไฟถือเป็นทางเลือกใหม่ในการเดินทางสัญจรและขนส่งสินค้า และสามารถแก้ไขปัญหาสำหรับการเดินทางสัญจรและขนส่งสินค้าในรูปแบบเดิมที่มีข้อจำกัด อีกทั้งยังทำให้การเดินทางและขนส่งสินค้ามีความ

สะดวกสบายมากยิ่งขึ้น สามารถลดระยะเวลาในการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองฉะเชิงเทราลงจากเดิม 2 วัน เหลือเพียง 2 ชั่วโมง นอกจากนี้ภายหลังจากการสร้างทางรถไฟไปถึงกบินทร์บุรี และอรัญประเทศในเวลาต่อมา ทำให้การเดินทางขนส่งสินค้าเป็นไปด้วยความสะดวกมากยิ่งขึ้น สามารถเดินทางจากกรุงเทพฯ ถึงอรัญประเทศได้ภายในระยะเวลา 1 วัน รวมถึงการสร้างทางรถไฟถึงเมืองอรัญประเทศ ทำให้การขนส่งสินค้าจากชายแดนและเมืองชุมทางการค้าสู่พื้นที่ฉะเชิงเทราและกรุงเทพฯ เป็นไปด้วยความสะดวกมากขึ้น ทำให้เกิดชุมชนการค้าขนาดใหญ่ขึ้นในพื้นที่ซึ่งเป็นชุมทางการค้าโดยเฉพาะการค้าทางเกวียน ในเมืองปราจีนบุรี กบินทร์บุรี และวัฒนานคร ทั้งยังทำให้สินค้าสำเร็จรูปจากกรุงเทพฯ และฉะเชิงเทราสามารถเข้าสู่พื้นที่ดังกล่าวได้ ในขณะเดียวกันการสร้างทางรถไฟยังเป็นการเปิดพื้นที่รกร้างให้เกิดการตั้งถิ่นฐาน และการบุกเบิกพื้นที่เพาะปลูกโดยเฉพาะในพื้นที่ทางตอนบนของมณฑลปราจีนบุรี ทางด้านเมืองปราจีนบุรี และกบินทร์บุรี

การเปิดพื้นที่การเพาะปลูกจากการตัดทางรถไฟนี้ ทำให้ปริมาณพื้นที่เพาะปลูกข้าวและปริมาณผลผลิตข้าวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และยังทำให้เกิดการสร้างโรงสีข้าวขึ้นในพื้นที่เมืองปราจีนบุรีและพื้นที่ที่ติดกับทางรถไฟ เนื่องจากสามารถลำเลียงขนส่งอุปกรณ์ในการสร้างโรงสีข้าวได้อย่างสะดวกมากขึ้น การขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจนอกจากจะเกิดการเปิดพื้นที่การเพาะปลูกแล้วยังก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของชุมชนการค้า โดยการตัดถนนหรือทางเกวียนเชื่อมระหว่างชุมชนการค้าริมน้ำเข้ากับสถานีรถไฟ หรือย้ายชุมชนการค้ามาตั้งอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟ อาทิ ตลาดหัวตะเข้ ตลาดบ้านท่าไข่ เป็นต้น

ทางรถไฟกับผลที่มีต่อการปกครองของรัฐ

การสร้างทางรถไฟสายตะวันออกทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของศูนย์กลางทางการปกครองของมณฑลปราจีนบุรี โดยการย้ายที่ว่าการมณฑลจากเมืองปราจีนบุรีมาสู่เมืองฉะเชิงเทรา เนื่องจากในการปกครองและบริหารประเทศนั้นจำเป็นต้องมีการติดต่อสื่อสารระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองส่วนภูมิภาค การสร้างทางรถไฟสายตะวันออกในระยะเริ่มแรกที่สร้างมาถึงเมืองฉะเชิงเทราก็เพื่อให้่ายต่อการเดินทางของประชาชนและการขนส่งสินค้า ประกอบกับเมืองฉะเชิงเทราถือว่าเป็นเมืองศูนย์กลางทางการค้า ทำให้การสร้างทางรถไฟสายตะวันออกถือเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดการตัดสินใจย้ายที่ว่าการมณฑลปราจีนบุรีมาตั้งที่เมืองฉะเชิงเทรา

บทบาทของทางรถไฟสายตะวันออกยังมีบทบาทในฐานะการเป็นเส้นทางในการลำเลียงกำลังพลทหาร และขนส่งอาวุธยุทโธปกรณ์ ยุทธปัจจัยในการทำสงคราม โดยเฉพาะในช่วงสงครามอินโดจีนระหว่างไทยกับฝรั่งเศส ในการทำสงครามในดินแดนเขมร และยังทำหน้าที่ในการตรวจตราการบินผ่านของเครื่องบิน

รบของฝ่ายศัตรู ซึ่งคือหน้าที่ในฐานะยามอากาศ เนื่องจากตลอดเส้นทางรถไฟนั้นจะมีสถานีรถไฟขนาดใหญ่ และขนาดเล็ก ๆ ตลอดเส้นทาง อีกทั้งยังมีการวางสายโทรเลขเพื่อให้่ายต่อการติดต่อสื่อสารระหว่างสถานี ทำให้สะดวกต่อการตรวจตราและรายงานยามสงคราม

การพัฒนาและขยายตัวของถนนทำให้รถไฟหยุดการพัฒนา

การพัฒนาการคมนาคมทางถนนที่เกิดขึ้นหลังเปลี่ยนแปลงการปกครองมี โดยเฉพาะการสร้างถนน สุขุมวิท ทำให้การคมนาคมทางถนนเริ่มมีการพัฒนาเกิดขึ้น และต่อมาเมื่อรัฐบาลประกาศใช้แผนพัฒนา เศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 1 ในพ.ศ.2504 ได้ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของภาคตะวันออก การที่รัฐให้ความสำคัญกับการคมนาคมในระบบถนน และทำให้การพัฒนาถนนที่มีลักษณะเป็นเครือข่ายเชื่อมโยงกัน ประกอบกับการเติบโตของการใช้รถยนต์ในการเดินทาง ทำให้การเดินทางสัญจรในภาคตะวันออกสามารถ เดินทางได้สะดวกมากขึ้น และใช้เวลาไม่นานนัก การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวล้วนมีผลต่อการเปลี่ยนแปลง บทบาทของรถไฟในภาคตะวันออก

การพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 1 มีการจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งให้กับกรมทางหลวงและทางรถไฟ ซึ่งข้อแตกต่างที่สำคัญคือการ ลงทุนในการพัฒนาทางของทางหลวงยังคงมีอย่างต่อเนื่องจนถึงปี พ.ศ.2514 ในขณะที่การลงทุนในการ พัฒนาการรถไฟกลับไม่ได้มีการลงทุนเพิ่มทั้งยังถูกจำกัดงบประมาณ จากนโยบายเน้นทางหลวงของรัฐบาล ทำให้โครงข่ายทางหลวงเกิดการขยายตัวมากกว่าทางรถไฟ การพัฒนาการคมนาคมทางถนน ซึ่งเป็นปัจจัย กระตุ้นให้เกิดการบุกเบิกจับจองพื้นที่เพื่อทำไร่หรือปลูกพืชเศรษฐกิจใหม่ ๆ ขยายเข้าสู่พื้นที่ดินแดนตอนใน ของภาคตะวันออก นอกจากนี้รัฐบาลยังมีนโยบายในการสนับสนุนการเพาะปลูกพืชไร่เพื่อตอบสนองความ ต้องการของตลาดโลก ส่งผลให้พืชไร่ได้รับความสนใจและมีการเพาะปลูกขยายตัวอย่างรวดเร็ว เช่น อ้อย สับปะรด และมันสำปะหลัง รวมถึงมีการพัฒนาอุตสาหกรรมการเกษตรจากพืชไร่ดังกล่าว

อุตสาหกรรมพลิกฟื้นบทบาทรถไฟภาคตะวันออก

เมื่อมีการพัฒนาโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard Development Program) มีพื้นที่การพัฒนาส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในพื้นที่สามจังหวัด ได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง การพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกมีผลต่อบทบาทของทางรถไฟที่เป็นรถไฟเพื่ออุตสาหกรรมชัดเจนขึ้น แม้ว่า การขนส่งสินค้าผ่านระบบถนนเป็นการขนส่งที่สะดวกสบายกว่า สามารถเข้าถึงได้ทุกพื้นที่ที่มีเส้นทางถนน ตัดผ่าน ทำให้ความนิยมในการขนส่งสินค้าผ่านระบบถนนโดยอาศัยรถบรรทุกได้รับความนิยม แต่ทั้งนี้รถไฟ

กลับมีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรม โดยเฉพาะสินค้าน้ำมันปิโตรเลียมในระยะต่อมา เห็นได้จากโครงการก่อสร้างและบูรณะเส้นทางรถไฟในพื้นที่ภาคตะวันออกเพื่อสนับสนุนการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก เป็นโครงการก่อสร้างและบูรณะเพื่อสนับสนุนการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก เกิดขึ้นเนื่องจากรัฐบาลมีโครงการที่จะพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกให้เป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ มีท่าเรือพาณิชย์ขนส่งสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้จัดทำโครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟโดยแบ่งออกเป็น 3 ลักษณะ คือ โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายใหม่ โครงการก่อสร้างเพื่อเพิ่มมาตรฐานทางรถไฟ และโครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง

เมื่อภาคอุตสาหกรรมเกิดการขยายตัว การขนส่งสินค้าจากการผลิตภาคอุตสาหกรรมมีความสำคัญมากขึ้น แม้ว่ารัฐบาลจะให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าผ่านระบบถนน การพัฒนาทางรถไฟสายตะวันออก (ฉะเชิงเทรา – ศรีราชา – สัตหีบ) จึงถูกสร้างขึ้นมาเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าจากอุตสาหกรรมน้ำมัน และการผลิตยางมะตอย การผลิตสินค้าผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมนี้จึงกลายมาเป็นสินค้าสำคัญที่ใช้การขนส่งของรถไฟ เมื่อการติดตั้งอุปกรณ์รับผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมทั้งน้ำมันดิบ และยางมะตอยเพิ่มขึ้น ทำให้การขนส่งโดยใช้รถไฟได้เปรียบการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ กล่าวคือ รถไฟเป็นวิธีการขนส่งที่เหมาะสมกับการขนส่งสินค้าปริมาณมากและประหยัดมากกว่าการขนส่งโดยใช้รถบรรทุกน้ำมัน โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออกส่วนต่อขยายฉะเชิงเทรา – สัตหีบ เป็นโครงการที่ก่อสร้างขึ้นมาเพื่อใช้ในการขนส่งน้ำมันและผลิตภัณฑ์จากอุตสาหกรรมปิโตรเลียม จากพื้นที่อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรีไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ในประเทศไทย ทำให้รถไฟมีบทบาทต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมมากขึ้น

นโยบายเปลี่ยนสนามรบเป็นสนามการค้ากับการเปลี่ยนแปลงการค้าชายแดน ในช่วงปี พ.ศ. 2531 รัฐบาลของพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ ผลของการดำเนินนโยบายเปลี่ยนสนามรบเป็นสนามการค้าตั้งแต่สมัยรัฐบาลพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ ทำให้การค้าชายแดนระหว่างไทย – กัมพูชาเกิดการขยายตัวขึ้นอย่างเห็นได้ชัด เศรษฐกิจการค้าของประเทศเกิดการขยายตัว ส่งผลทำให้รัฐบาลสามารถจัดสรรงบประมาณประจำปีในการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ได้มากขึ้น อาทิ การสร้างถนน ท่าเรือ โทรคมนาคม รวมถึงการพัฒนาทางรถไฟในภาคตะวันออก อาทิ การก่อสร้างทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา – สัตหีบ, สายสัตหีบ – มาบตาพุด, สายชุมทางคลองสิบเก้า – แก่งคอย เป็นต้น การเปิดการค้ากับประเทศกัมพูชาทำให้พื้นที่ภาคตะวันออกตอนบนเกิดความเปลี่ยนแปลงอย่างมาก โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจในพื้นที่อำเภออรัญประเทศ อำเภอวัฒนานคร จังหวัดสระแก้ว และอำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด ที่มีการเปิดตลาดและการค้าชายแดนเพิ่มมากขึ้น

สำหรับบทบาทของทางรถไฟในการคมนาคมเคลื่อนย้ายถิ่นฐานของผู้คน การเดินทางของประชาชนในพื้นที่และแรงงานจากต่างถิ่นภายหลังจากที่มีการประกาศโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกและการดำเนินนโยบายเปลี่ยนนามรบเป็นสนามการค้า นั้น จะเห็นได้ว่าไม่ได้รับความนิยมมากนัก การเดินทางทางรถไฟเป็นระบบขนส่งมวลชนทางเลือกสำหรับการเดินทางไปมาระหว่างอำเภอเป็นส่วนใหญ่ และมีผู้ใช้บริการไม่มากนัก

อนาคตรถไฟภาคตะวันออก

รัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา เริ่มโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก การพัฒนาเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษนั้นจะมีการจัดตั้งและขยายเขตนิคมอุตสาหกรรมเพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาทางด้านอุตสาหกรรมในพื้นที่ จำเป็นต้องมีระบบสาธารณูปโภคที่ตอบสนองต่อการพัฒนาและเพื่อเป็นปัจจัยพื้นฐานให้ภาคเอกชนได้เข้ามาลงทุนในการตั้งโรงงานอุตสาหกรรม การพัฒนาการขนส่งเพื่อเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์จึงเป็นสิ่งจำเป็น เห็นได้จากรัฐบาลมีแผนการพัฒนาการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และอากาศ รวมทั้งทางรถไฟซึ่งเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำด้วย โดยมีจุดมุ่งหมายหลักของการพัฒนาตามแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค คือ การแก้ไขปัญหาระบบการคมนาคมขนส่งสินค้าจากภูมิภาคต่าง ๆ สู่พื้นที่การพัฒนา เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับสินค้าส่งออกและนำเข้า เพื่อทำหน้าที่เป็นประตูเศรษฐกิจของประเทศ และมุ่งลดต้นทุนโลจิสติกส์ในภาพรวม โดยส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้จัดทำโครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟโดยแบ่งออกเป็น 3 ลักษณะ คือ โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายใหม่ โครงการก่อสร้างเพื่อเพิ่มมาตรฐานทางรถไฟ และโครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ซึ่งนำมาสู่โครงการรถไฟความเร็วสูงที่สามารถเดินทางเชื่อมต่อ 3 สนามบิน ทั้งสนามบินดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา โดยประกอบไปด้วยสถานีรถไฟความเร็วสูง จำนวน 9 สถานี โครงการเพิ่มประสิทธิภาพรถไฟและเพิ่มความจุทางรถไฟ ช่วงหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา และ โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงศรีราชา-มาบตาพุด โครงการรถไฟทางเดี่ยว ช่วงระยอง-จันทบุรี-ตราด เป็นต้น ซึ่งปัจจุบันโครงการเหล่านี้อยู่ระหว่างดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ ที่อาจมีการปรับรายละเอียดของโครงการในอนาคต

สำหรับการให้บริการรถไฟในภาคตะวันออกปัจจุบัน มีการเดินขบวนรถโดยสาร ซึ่งเป็นการให้บริการให้บริการเชิงพาณิชย์ และการให้บริการเชิงสังคม โดยในสายตะวันออกการให้บริการเชิงพาณิชย์เป็นการให้บริการด้วยขบวนรถเร็วมีการให้บริการและผู้ใช้บริการน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับสายอื่น ๆ ขณะที่การ

ให้บริการเชิงสังคมมีขบวนไฟซามเมือง รถมรรคมา ให้บริการจำนวนมาก และมีผู้โดยสารให้ความนิยมค่อนข้างมาก ทั้งนี้พบว่าสายตะวันออกที่ให้บริการโดยสารที่ได้รับความนิยมนั้นเป็นสายตะวันออกเฉพาะในเส้นทางกรุงเทพฯ - ชุมทางฉะเชิงเทรา - ปราจีนบุรี - กบินทร์บุรี - ด่านพรมแดนบ้านคลองลึกเท่านั้น ขณะที่สายตะวันออกเลียบชายฝั่งเส้นทางกรุงเทพฯ - ชลบุรี - ศรีราชา - สัตหีบ - มาบตาพุด มีเพียงวันละ 2 เที่ยว (ไป-กลับ) เท่านั้น

7.2 อภิปรายผล

ผลการวิจัยทำให้เห็นว่า บทบาทของทางรถไฟสายตะวันออกส่วนใหญ่จะเป็นบทบาทในฐานะการเป็นเส้นทางการขนส่งสินค้าเสียเป็นส่วนใหญ่ เพราะว่าในอดีตในช่วงที่ยังไม่มีการพัฒนาถนนหลวง เส้นทางคมนาคมทางบกระหว่างเมืองนั้นประชาชนนิยมใช้ทางเกวียนซึ่งเป็นเส้นทางการค้า ซึ่งมีความยากลำบากในการเดินทาง การสร้างทางรถไฟทำให้ได้รับความนิยมในการขนส่งสินค้ามากขึ้น และเมื่อการขนส่งสินค้าสะดวกสบายขึ้นราษฎรก็สามารถเข้าไปตั้งถิ่นฐานตามเส้นทางที่รถไฟตัดผ่านได้ แต่ทั้งนี้บทบาทในฐานะการเป็นเส้นทางการเดินทางและการขนส่งสินค้าของรถไฟนั้น กลับลดความนิยมลงภายหลังการพัฒนาการคมนาคมทางถนนในช่วงเวลาต่อมา ต่อมาทางรถไฟกลับมามีบทบาทสำคัญอีกครั้งในฐานะเส้นทางการขนส่งสินค้าหลังจากดำเนินการโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกและการประกาศนโยบายเปลี่ยนสนามรบเป็นสนามการค้า รวมถึงโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ทำให้ทางรถไฟในภาคตะวันออกกลับมามีบทบาทความสำคัญทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าเพื่ออุตสาหกรรมของประเทศ ขณะที่บทบาทต่อการเดินทางของผู้คนในภาคตะวันออกนั้นกลับพบว่า ทางรถไฟไม่ได้มีบทบาทมากนัก เส้นทางส่วนใหญ่เป็นขบวนรถที่เดินทางไปในเส้นทางกรุงเทพฯ - ชุมทางฉะเชิงเทรา - ปราจีนบุรี - กบินทร์บุรี - ด่านพรมแดนบ้านคลองลึกถึงวันละ 20 ขบวน ขณะที่เส้นทางกรุงเทพฯ - บ้านพลูตาหลวงมีเพียงวันละ 2 ขบวน (ไป-กลับ) เท่านั้น ซึ่งแสดงให้เห็นว่าบทบาทในปัจจุบันของทางรถไฟใน 2 เส้นทางที่แตกต่างกันอย่างมาก บทบาทของทางรถไฟภาคตะวันออกในปัจจุบันจึงเป็นทางรถไฟเพื่อการอุตสาหกรรม

7.3 ข้อเสนอแนะการวิจัย

จากผลการวิจัยทำให้เห็นว่า ทางรถไฟในภาคตะวันออกมีพัฒนาการและมีบทบาทที่ต่างกันในแต่ละช่วงเวลา อีกทั้งเห็นถึงบทบาททางรถไฟสายตะวันออกที่มีส่วนต่อการขนส่งสินค้าในเชิงพาณิชย์เป็นหลัก และมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของท้องถิ่น ทั้งการขยายตัวของเมืองและเศรษฐกิจท้องถิ่น การศึกษาจึงควรพิจารณาพลวัตภายในของแต่ละพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็นแถบชายฝั่งทะเล หรือดินแดนตอนในของภูมิภาค จะ

ช่วยให้สามารถเข้าใจถึงพลวัตที่เกิดขึ้นภายในท้องถิ่นว่ามีส่วนต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจทั้งในระดับท้องถิ่นและประเทศได้ลึกซึ้งขึ้น

ประวัติศาสตร์ของภาคตะวันออกยังมีปรากฏการณ์ที่นำมาซึ่งการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่อีกหลายประการที่ควรมีการส่งเสริมให้มีการวิจัยขึ้น เช่น การเปลี่ยนแปลงการคมนาคมสัญจรภายในภูมิภาคทั้งทางน้ำและทางบกที่เกิดขึ้น ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงภายในพื้นที่แต่ละย่านของภาคตะวันออกทั้งในด้านการขยายตัวของเมืองและการใช้พื้นที่ รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของประเทศที่มีผลต่อการเติบโตของการผลิตสินค้าเกษตรโดยเฉพาะพืชไร่ เช่น อ้อย มันสำปะหลัง ยางพารา หรือพืชสวนจำพวกผลไม้ชนิดต่าง ๆ เพื่อป้อนเข้าสู่ตลาดและโรงงานอุตสาหกรรม หัวข้อการวิจัยประวัติศาสตร์ของปรากฏการณ์เหล่านี้ในภาคตะวันออกว่ามีผลอย่างไรในระดับท้องถิ่นยังมีไม่มากนัก จึงควรมีการศึกษาประเด็นลักษณะนี้ให้กว้างขวางขึ้นในประเด็นย่อย ๆ ของแต่ละพื้นที่

บรรณานุกรม

เอกสารชั้นต้น

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2438). ร.5 ก.14/23 รายงานพระยาชลยุทธตรวจการหัวเมืองชายทะเล
ตะวันออก.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2443). ร.5, ม.2 14/39 เล่ม 3 จดหมายเหตุรายวันเสนาบดีกระทรวงมหาดไทยไป
ตรวจราชการเมืองชลบุรี ฉะเชิงเทรา.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2450). ร.5, ยธ. 9/106, สำเนาคำแปล นายกิตตินสัทกุล กรมหลวงนเรศวรฤทธิ์.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2492). (2) สร 0201.66.5/9. เรื่องเงินทุนและการเบิกจ่ายเงินทุนสร้างทาง.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2472). สบ.2.41/2 บัญชีโรงสีข้าวในพระราชอาณาจักรสยาม พ.ศ. 2472.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2442). ร.5, ม. 54/1 รายงานประจำรัตนโกสินทร์ศก 117 มณฑลปราจีนบุรี.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2439). ร.5, ม. 16.2/83, ป่าไม้กระยาเลยศรีราชา.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2440). ร.5, ม.16.2/83. เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระ
จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2506). คค. 0202.9.5.3/182 บันทึกรายงานการประชุมด้านการเดินรถและขนส่ง
ครั้งที่ 12/2506.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2508). คค. 0202.9.5.7/271 บันทึกรายงานการประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่ง
ประเทศไทยครั้งที่ 26/2508.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2458). ร.6 กษ.5.1/1. พระยามหาอำมาตยาธิบดี กราบบังคมทูล พระบาทสมเด็จพระ
มงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ที่ 49/5-344.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2464). ร.6, คค. 5.1/2, เรื่องสร้างทางรถไฟสายตะวันออกถึงอรัญประเทศ.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2464). ร.6, คค. 5.1/2, เรื่องสร้างทางรถไฟสายตะวันออกถึงอรัญประเทศ.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2467). ร.6, คค. 5.1/6, เปิดการเดินรถไฟสายอรัญประเทศต่อจากฉะเชิงเทรา.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2442). ร.5, ยธ. 5.1/24, ความเห็นเรื่องสร้างทางรถไฟในพระราชอาณาเขต.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2445). ร.5, ยธ. 1/25 สำเนารายงานการประชุมเทศาภิบาล ร.ศ.121 เรื่องจัดการ
โยธาหัวเมือง.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2437). ร.5, ยธ. 5.2/1, พระชลยุทธและพระวิภาควดลขอสร้างทางรถไฟแต่
กรุงเทพฯถึงอ่างศิลา.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2438). ร.5, ยธ. 5.2/3, มิสเตอร์แอนเดอร์สันขอสร้างทางรถไฟแต่กรุงเทพฯถึงพระ
ตะบอง.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2439). ร.5, ยธ. 5.2/5, พระมหาโยธากับพระนิเทศชลธี ขอสร้างทางรถไฟแต่พระ
โขงถึงฉะเชิงเทราและต่อไปถึงเมืองพนัสนิคมกับตั้งแต่ชลถึงบางพระ.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2448). ร.5, ค. 5.2/15, ขออนุญาตเปลี่ยนแปลงงบประมาณกระทรวงมหาดไทยที่
24/767 หนังสือของกรมหมื่นมหิศรราชหฤทัย กราบบังคับทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า
เจ้าอยู่หัว.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2449). ร.5, ยธ. 5.2/15, มิสเตอร์เฟอร์นันโดขออนุญาตสร้างทางรถไฟคลองรังสิต
กับเมืองวัฒนานคร แลขออนุญาตสร้างรถแถมเวที่มณฑลเพชรบูรณ์.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2440). ร.5, ยธ. 5.2/16, มิสเตอร์เฟอร์นันโดขออนุญาตสร้างทางรถไฟตั้งแต่โรงพัก
คลองรังสิตถึงวัฒนา.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2442). ร.5, ยธ. 5.2/19 ผู้มีชื่อหลายรายขออนุญาตสร้างทางรถไฟไป ณ ตำบล
ต่าง ๆ สำเนาการประชุมเสนาบดีที่ 8/2170.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2443). ร.5, ยธ. 5.2/19, ผู้มีชื่อหลายรายขออนุญาตสร้างทางรถไฟไป ณ ตำบล
ต่าง ๆ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ กราบบังคับทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ที่
34/1297.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2444). ร.5, ยธ. 5.2/24, รถไฟศรีราชา รายงานการประชุมเสนาบดี 9 ธันวาคม
ร.ศ. 120.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (มปป.). ร.5 , บ. 1.1 ก เลขที่ 8 เล่ม 2 ร.ที่ 485/45, พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว
ถึงสมเด็จพระบรมวงศ์เธอเจ้าฟ้ามหาหมาลา กรมพระบำราบปรปักษ์

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2444). ร.5, ม. 2.14/38, กรมหมื่นดำรงตราจระราชมณฑลปราจีนบุรี.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2443). ร.5, ยธ. 5.4/2, รถไฟปากน้ำและแปดริ้ว.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2437). ร.5, ยธ. 5.4/3, เรื่องรถไฟบ้านใหม่ ปากน้ำ เมืองฉะเชิงเทรา และเมือง
จันทบุรี.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2440). ร.5, ยธ. 5.4/4, เรื่องกรมรถไฟไปตรวจทางเหล็กระหว่างปราจีนบุรีกับ
กบินทร์บุรี.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2452). ร.5, ยธ. 5.4/7, รถไฟบางปะกง หรือที่เรียกว่าสายตะวันออก.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2461). ร.6, คค. 5.1/2, คมนาคมติดต่ออินโดจีน.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2443). ร.5 ยธ.5.6/1. เรื่องรถไฟนครราชสีมา.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2439). ร.5, ยธ.5.6/16, เรื่องเปิดทางรถไฟสายนครราชสีมา คำกราบบังคมทูล
ของนายเบทเท เจ้ากรมรถไฟในพิธีเปิดทางรถไฟหลวงสายแรก

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2447). ร.5, ยธ. 5.7/14, พระราชหัตเลขารัชกาลที่ 5 ถึงเจ้าฟ้ากรมขุนนริศรา
เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2458). ร.6 ม.8/3. เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี กราบทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎ
เกล้าเจ้าอยู่หัว.

สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2441). ร.5 ม.2.14/9. กรมหมื่นดำรงฯตรวจราชการมณฑลนครชัยศรี.

หนังสือ

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

กฤษ เพิ่มทันจิตต์ และสุธี ประศาสนเศรษฐ์. (2530). พื้นที่สามจังหวัดชายฝั่งทะเลตะวันออกกับพัฒนาการที่ไม่
เท่าเทียมกันระหว่างภูมิภาคและการพัฒนาแบบพึ่งพาของระบบเศรษฐกิจไทย. เอกสารการศึกษารัฐ
ประศาสนศาสตร์ อันดับที่ 58, คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

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

การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2540). 100 ปี รถไฟไทย. กรุงเทพฯ: เวสต์วิชั่น.

คริส เบเกอร์ และ ผาสุก พงษ์ไพจิตร. (2557). ประวัติศาสตร์ไทยร่วมสมัย. กรุงเทพฯ: มติชน.

จอห์น ครอว์ฟอร์ด. (2515). Journal of an Embassy to the Court of Siam and Cochin China.
ไฟโรจน์ เกษแม่นกิจ (แปล). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์การศาสนา.

จารึก วิลเลียม (2553). เส้นทางกู่บ้านกู่เมืองของสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช: จากสรุปเส้นทางเดินทัพสมัย
กรุงศรีอยุธยา: กรุงศรีอยุธยาและกัมพูชา. กรุงเทพฯ: สมาคมจดหมายเหตุสยาม.

จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระบาทสมเด็จพระ. (2514). จดหมายเหตุพระราชกิจรายวัน ภาค 5 และ 6. กรุงเทพฯ:
โรงพิมพ์สำนักทำเนียบนายกรัฐมนตรี. พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ พันตำรวจเอก เพลิน
ศรีสาคร และ นางกัณหา ศรีสาคร ณ เมรุวัดมกุฏกษัตริยาราม วันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2514

เจมส์ ซี อินแกรม. (2552). การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในประเทศไทย 1850 – 1970. ชูศรี มณีพุกษ์ และ
เฉลิมพจน์ เอี่ยมกมลลา แปล. กรุงเทพฯ : มูลนิธิโตโยต้าประเทศไทย.

ฉัตรทิพย์ นาถสุภา และสมภาพ มานะรังสรรค์(บรรณาธิการ). (2527). ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทยจนถึง พ.ศ.
2484. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

- ฉัตรทิพย์ นาถสุภา. (2537). **เศรษฐกิจหมู่บ้านไทยในอดีต**. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์สร้างสรรค์ จำกัด.
- ดำรงราชานุภาพ, สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยา. (2509). **เทศาภิบาล**. อนุสรณ์งานศพพระยาจินดารักษ์.
- เดิม วิภาควิจญ์. (2542). **ประวัติศาสตร์อีสาน**. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- บรรจบ วงษ์พิพัฒน์พงษ์. (2534). **ภูมิศาสตร์ภาคตะวันออกเฉียงใต้ของไทย**. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์การศาสนา.
- บังอร ปิยะพันธุ์. (2541). **ลาวในกรุงรัตนโกสินทร์**. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ประยูร พิษนาคะ. (2515). **นิราศสุนทรภู่**. กรุงเทพฯ: เกษมบรรณกิจ.
- ผาสุก พงษ์ไพจิตร และคริส เบเกอร์. (2542). **เศรษฐกิจการเมืองไทยสมัยกรุงเทพฯ**. กรุงเทพฯ : ตรัสวิน.
- พระราชพงศาวดารกรุงศรีอยุธยา ฉบับพันจันทนุมาศ(เจิม) และเอกสารอื่น ๆ**. (2553). นนทบุรี: ศรีปัญญา.
- ภารดี มหาขันธ์ และนันท์ชญา มหาขันธ์. (2553). **ตระกูลแซ่ในจังหวัดชลบุรี: วิถีและพลัง**. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ภารดี มหาขันธ์. (2527). **รัตนโกสินทร์ยุคปรับปรุงประเทศ (พ.ศ. 2394 – 2475)**. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช.
- ภารดี มหาขันธ์. (2531). **ชลบุรีในประวัติศาสตร์**. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์เนติกุลการพิมพ์.
- ภารดี มหาขันธ์. (2552). **พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ชลบุรี**. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ภารดี มหาขันธ์. (2553). **บริษัทศรีมหาราชา จำกัด**. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ภารดี มหาขันธ์. (2554). **การตั้งถิ่นฐานและพัฒนาการของภาคตะวันออกเฉียงใต้ (ยุคก่อนประวัติศาสตร์ – ยุครัตนโกสินทร์ตอนต้น)**. ชลบุรี: สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ภารดี มหาขันธ์. (2555). **การตั้งถิ่นฐานและพัฒนาการของภาคตะวันออกเฉียงใต้ยุคปรับปรุงประเทศตามแบบสมัยใหม่จนถึงปัจจุบัน**. ชลบุรี : สาขาวิชาไทยศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ภิญญาพันธุ์ พจนะลาวัณย์. (2563). **ประวัติศาสตร์แห่งการเดินทางและภูมิศาสตร์การเมืองในรอบศตวรรษ : ว่าด้วยการท่องเที่ยวในฐานะมรดกแห่งการสร้างชาติของประเทศไทย จากรัฐจารีต สงครามเวียดนาม สู่ยุครัฐประหาร 2549**. กรุงเทพฯ : สมมติ.
- มงเซญอร์ ปาลเลกัวซ์. (2552). **เล่าเรื่องกรุงสยาม**. นนทบุรี: ศรีปัญญา.
- มัสแคต, โรเบิร์ต เจ. (2536). **สหรัฐอเมริกากับการพัฒนาเศรษฐกิจและความมั่นคงในประเทศไทย**. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

มานพ ถนอมศรี. (2542). **คนไทยสมัยก่อน**. กรุงเทพฯ : ต้นอ้อ.

วิชัย สุวรรณรัตน์. (2514). **การปฏิวัติรัฐประหารและกบฏภายหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475(สัตว์การเมือง)**. บรรณาธิการโดย ชัยอนันต์ สมุทรวณิช เศรษฐพร คูศรีพิทักษ์ และแสง รัตนมงคลมาศ. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช.

ศานติ ภัคดีคำ. (2557). **ยุทธมรรคา เส้นทางเดินทัพไทย – เขมร**. กรุงเทพฯ: มติชน.

ศิลปากร,กรม. (2549). **ประชุมพระราชพงศาวดารฉบับกาญจนาภิเษก เล่ม 12**. กรุงเทพฯ: สำนักวรรณกรรม และประวัติศาสตร์ กรมศิลปากร,

สกินเนอร์, เจ. วิลเลียม. (2548). **สังคมจีนในประเทศไทย: ประวัติศาสตร์เชิงวิเคราะห์**. กรุงเทพฯ: มูลนิธิ โครงการตำรามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์.

สมภพ มานะรังสรรค์. (2539). **ความจำเป็นและวิธีการสร้างกลไกในการกระจายความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจ ใน เอกสารประกอบการสัมมนาเรื่อง ยกเครื่องเมืองไทยจินตนาการสู่ปี 2000**. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุน สนับสนุนการวิจัย.

สุจิตต์ วงษ์เทศ. (2555). **กรุงเทพฯ มาจากไหน?**. กรุงเทพฯ: มติชน

สุจิตต์ วงษ์เทศ. (ม.ป.ป.). **ดงศรีมหาโพธิ์**. (ม.ป.ท.).

สุวิทย์ ธีรศาศวัต. (2557). **ประวัติศาสตร์อีสาน 2322 – 2488 เล่มที่ 2**. ขอนแก่น: คณะมนุษยศาสตร์และ สังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

แสง จุลจาริตต์. (2536). **กรรมรถไฟกับกรณีพิพาทอินโดจีนฝรั่งเศสและสงครามมหาเอเชียบูรพา**. กรุงเทพฯ: ด้านสุทธาการพิมพ์.

อาคม เติมพิทยาไพสิฐ. (2557). **วิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศสู่ความยั่งยืน**. กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

อิจิโร คากิซากิ. (2560). **จากทางรถไฟสู่ทางหลวง ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคม และการหมุนเวียน สินค้าของประเทศไทย พ.ศ.2478 – 2518** . กรุงเทพฯ : ต้นฉบับ.

อิจิโร คากิซากิ.(2562). **ย้อนรอยรถไฟไทย:สี่สานและต่อยอด**. แปลโดย มุทิตา พานิช. กรุงเทพฯ: สถาบันการ ขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

Whyte, B.R.. (2010). **The Railway atlas of Thailand, Laos and Cambodia**. Bangkok: White Lotus Press.

วิทยานิพนธ์และงานวิจัย

- กิตติ ตันไทย. (2520). **คลองกับระบบเศรษฐกิจไทย พ.ศ. 2367 – 2453**. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- เกื้อกุล ยืนยงอนันต์. (2519). **การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว**. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร.
- คณางค์ ศรีรัตนกุล. (2552). **การพัฒนาเส้นทางสัญจรทางบกในส่วนท้องถิ่นและส่วนกลาง ช่วงปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว**. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- จิรพร สวาทพันธ์. (2547). **บทบาทของกรมรถไฟหลวงในด้านความมั่นคงของรัฐสยาม**. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ชอบ ดีสวนโคก และคณะ. (2532). **การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในชุมชนลุ่มแม่น้ำมูล ตั้งแต่ พ.ศ. 2475 ถึงปัจจุบัน**. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการการวิจัยแห่งชาติ.
- ปก แก้วกาญจน์. (2534). **รายงานการวิจัยเรื่อง การสร้างทางรถไฟสายใต้กับผลกระทบทางเศรษฐกิจและการเมือง ตั้งแต่ พ.ศ. 2452 ถึงปัจจุบัน : ศึกษากรณีอำเภอเทพา จังหวัดสงขลา**. สงขลา. สถาบันทักษิณศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ วิทยาเขตสงขลา.
- ปิยนถ บุนนาค (2518) **รายงานการวิจัยเรื่อง การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว**. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ปรารธนา ศรีวิศาลศักดิ์. (2542). **ความสำคัญทางเศรษฐกิจของเมืองจันทบุรีก่อนสงครามโลก ครั้งที่ 2**. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ผาณิต รวมศิลป์.(2521). **นโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจสมัยจอมพล ป. พิบูลสงคราม ตั้งแต่ พ.ศ. 2481 – 2487**. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พิมพ์อุมา โตสินธพ. (2548). **คลองเชื่อมกับพัฒนาการของชุมชนในลุ่มแม่น้ำบางปะกงระหว่างปี พ.ศ. 2420 – 2500**. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- พิมพ์อุมา ธีธธนกุล. (2560). **ผลกระทบของระบบการคมนาคมทางบกกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคเหนือของไทย พ.ศ. 2475 - 2559**. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).

- พูนพร พูลทาจกร. (2530). การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในมณฑลพายัพหลังการตัดเส้นทางรถไฟสายเหนือ พ.ศ. 2464 – 2484. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- เพชรรุ่ง เทียนปิวโรจน์. (2560). พัฒนาการทางเศรษฐกิจของภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้ พ.ศ. 2398 – 2519. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).
- มณฑล คงแถวทอง. (2527). เศรษฐกิจข้าวและน้ำตาลทรายในลุ่มแม่น้ำท่าจีน พ.ศ. 2398 – 2453. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- เรืองวิทย์ ลิ้มปนาท. (2545). ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตะวันออกก่อนพ.ศ. 2525. ชลบุรี: คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- เรืองวิทย์ ลิ้มปนาท. (2563). นโยบายรัฐทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้ พ.ศ. 2398 - 2506. ชลบุรี: คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- วรรณิ แพร่ลูกอินทร์. (2538). ความสำคัญของการผลิตเพื่อการค้าของเมืองฉะเชิงเทราในสมัยต้นรัตนโกสินทร์ ก่อนสนธิสัญญาเบาว์ริง. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร.
- วัชรินทร์ ยงศิริ. (2547). การค้าชายแดนไทยกับกัมพูชา : ปัญหาที่ประสบในปัจจุบัน และแนวทางแก้ไขในอนาคต. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- วิภัส เลิศรัตนรังษี. (2558). การปฏิวัติคมนาคมกับการรวมศูนย์อำนาจของรัฐในสยาม พ.ศ. 2435 – 2475. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- วิลาศ โพธิสาร. (2536). รถไฟกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจบริเวณลุ่มน้ำมูลตอนล่างระหว่างปี พ.ศ. 2469 – 2484. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ มหาสารคาม.
- ศรัญญา คันธาชีพ. (2540). พัฒนาการทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ. 2419 – 2475. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร.

- สมใจ ไพโรจน์ธีระรัชต์. (2517). **บทบาทของประเทสมหาอำนาจตะวันตกในการสร้างทางรถไฟของประเทศไทย ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว.** วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สุดใจ พงศ์กล้า. (2528). **มณฑลปราจีนบุรีสมัยเริ่มแรกถึงสมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมขุนมรุพงศ์ศิริพัฒน์ (พ.ศ. 2436 – 2458).** วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร.
- สุทธาดา เลขไวยุทธ์. (2536). **ฉะเชิงเทรากับนโยบายชลประทาน ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว(พ.ศ. 2411 – 2453).** ฉะเชิงเทรา : สถาบันราชภัฏฉะเชิงเทรา.
- สุเทพ โพธิ์ย้อย. (2543). **กำเนิดรถไฟกับการขยายอำนาจรัฐสยาม.** วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขา รัฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- สุนทรี อาสะไวย์. (2521). **การพัฒนาระบบการชลประทานในประเทศไทยตั้งแต่ พ.ศ. 2431 – 2493.** วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สุพัฒศรี วรสายัณห์. (2520). **ปัญหาหนชลบูรพาระหว่างปี พ.ศ. 2435 – 2449 (ค.ศ. 1892 – 1907).** วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร.
- สมาลี พันธุ์ยุรา. (2543). **พัฒนาการของอำนาจท้องถิ่นในบริเวณลุ่มแม่น้ำบางปะกงและชายฝั่งทะเลตะวันออก พ.ศ. 2440 – 2516.** วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สุริชัย หวันแก้ว และคณะ. (2540). **ผลกระทบทางสังคมจากการพัฒนาอุตสาหกรรมชายฝั่งทะเลตะวันออกต่อชุมชนท้องถิ่น.** กรุงเทพฯ : ศูนย์วิจัยรัชดาภิเษกสมโภช จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สุวรรณ ทิพยกุล.(2511). **การขนส่งทางรถไฟกับการพัฒนาอุตสาหกรรมและเหมืองแร่ในประเทศไทย.** วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- สุวิทย์ ธีรศาตวัด และช่อ วายุภักษ์. (2538). **บทบาทยานยนต์ญี่ปุ่นในการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจสังคมอีสาน,** ขอนแก่น : มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- สุวิทย์ ธีรศาตวัด. (2551). **เศรษฐกิจอีสานหลังมีทางรถไฟ.** ขอนแก่น: คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

อดิศร หมวกพิมาย. (2531). **กรมท่ากับระบบเศรษฐกิจไทย: วิเคราะห์โครงสร้างและการเปลี่ยนแปลง ตั้งแต่ สมัยธนบุรี ถึงการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง พ.ศ. 2310 – 2398.** วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

อังคณา แสงสว่าง. (2550). **บทบาททางเศรษฐกิจของชาวจีนในฉะเชิงเทรา ระหว่าง พ.ศ. 2398 – 2475.** วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร.

อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). **ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477 - 2539.** วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2565). **นโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจหลังแผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกสู่พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2525-2560).** ชลบุรี : คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.

วารสารและหนังสือพิมพ์

“ตำนานแห่งรถไฟไทย”, **ทริพแมกซีน** 7,73 (พฤศจิกายน 2545),

ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 98 ตอนที่ 174 ฉบับพิเศษ, (20 ตุลาคม พ.ศ. 2524),

ราชกิจจานุเบกษา, เล่มที่ 134 ตอนพิเศษ 19 ง, (17 มกราคม พ.ศ. 2560)

ราชกิจจานุเบกษา, เล่มที่ 135 ตอนที่ 34 ก, (14 พฤษภาคม พ.ศ. 2561)

ราชกิจจานุเบกษา, เล่มที่ 86 ตอนที่ 114, (23 ธันวาคม พ.ศ. 2512),

ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 103. ตอนที่ 61. (16 เมษายน พ.ศ. 2529).

ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 24 ตอนที่ 1181. (2 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 126).

ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 38. (27 สิงหาคม พ.ศ. 2464).

ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 48. (19 กรกฎาคม พ.ศ. 2474).

ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 52 ง. (14 กรกฎาคม พ.ศ. 2478).

ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 59. ตอนที่ 81 ก.(29 ธันวาคม พ.ศ. 2485).

ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 61 ตอนที่ 72. (24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2487).

ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 71. ตอนที่ 71 ก. (2 พฤศจิกายน พ.ศ. 2497).

ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 77. ตอนที่ 104. (20 ธันวาคม พ.ศ. 2503).

ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 80. ตอนที่ 26 ง. (19 มีนาคม พ.ศ. 2506).

ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 80. ตอนที่ 26. (19 มีนาคม พ.ศ. 2506)

ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 87. ตอนที่ 100. (27 ตุลาคม พ.ศ. 2513).

ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 91. ตอนที่ 114. (2 กรกฎาคม พ.ศ. 2517).

ศุภรัตน์ เลิศพาณิชย์กุล. (2534). อุตสาหกรรมน้ำตาลทรายในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น. วารสารสุขโขทัยธรรมาธิราช. 4(3) (กันยายน – ธันวาคม 2534).

ศุภวดี มนต์เนรมิต. “เลียเซียนเฮย ขแมร์กรอฮอม (ลาก่อนเขมรแดง): เรื่องเล่าถึงความทรงจำและชีวิตบนเส้น
พรมแดนในยุคโลกาภิวัตน์ของคนเขมรพลัดถิ่น.” วารสารสังคมลุ่มน้ำโขง 5,3 (กันยายน – ธันวาคม
2552).

ข้อมูลออนไลน์

EEC : EASTERN ECONOMIC CORRIDOR โครงการระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก,(ออนไลน์) แหล่งที่มา http://www.thaiauto.or.th/2012/th/news/news-detail.asp?news_id=3754, (วันที่ค้นข้อมูล 24 มกราคมพ.ศ.2567).

Great Britain. Army. Indian Field Survey Company. (1945). B.Si RaCha, D47Q – Sheet 812. Siam 1 inch to 1 mile. HIND611/ GSGS4671/ L702. 1: 63,360. เข้าถึงได้จาก [Siam 1 inch to 1 mile \[cartographic material\] \(nla.gov.au\)](#)

<https://datagov.mot.go.th/dataset/after15> (วันที่ค้นข้อมูล 12/28/2024)

<https://datagov.mot.go.th/dataset/after18/resource/88146053-2414-452b-bb09-d89fd39b353a>
(วันที่ค้นข้อมูล 12/28/2024)

<https://www.eeco.or.th/th/high-speed-rail-connecting-3-airports> (วันที่ค้นข้อมูล 12 สิงหาคม พ.ศ. 2567).

United States. Army Map Service. (1954). Krung Thep (Bangkok: Thailand), ND 47-12. Indochina and Thailand. Series L509. 1:250,000. เข้าถึงได้จาก [txu-oclc-6535632-nd47-12.jpg](https://texu-oclc-6535632-nd47-12.jpg) (5000x3801) (utexas.edu)

United States. Army Map Service. (1967). Changwat Phra Nakhon. Series 1501AIR, Sheet ND 47-12, Edition 1. Scale 1: 250,000. เข้าถึงได้จาก https://911gfx.nexus.net/vietnam/maps/nd47-12/nd47_12f.html

United States. Army Map Service. (1967). Changwat Phra Nakhon. Series 1501AIR, Sheet ND 47-12, Edition 1. Scale 1: 250,000. เข้าถึงได้จาก https://911gfx.nexus.net/vietnam/maps/nd47-12/nd47_12g.html

กองพลบูรพา (ออนไลน์) <http://2id.rta.mi.th/2id/history.html>, (วันที่ค้นข้อมูล 12 ตุลาคม พ.ศ.)

เขตเศรษฐกิจพิเศษ. (ออนไลน์) <https://www.prd.go.th/th/content/category/detail/id/31/iid/250491>, (วันที่ค้นข้อมูล 18 มกราคม พ.ศ. 2567).

โครงการพัฒนาท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3 ,(ออนไลน์) แหล่งที่มา <https://www.eeco.or.th/th/map-ta-phut-industrial-port-phase-3>, (วันที่ค้นข้อมูล 30 มกราคม พ.ศ. 2567).

โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ,(ออนไลน์) แหล่งที่มา <https://www.eeco.or.th/th/laem-chabang-port-phase-3>, (วันที่ค้นข้อมูล 29 มกราคม พ.ศ. 2567).

โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก,(ออนไลน์) แหล่งที่มา <https://www.eeco.or.th/th/utapao-airport-and-the-eastern-aviation-city>, (วันที่ค้นข้อมูล 7 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567).

จุดผ่านแดนไทย – กัมพูชา (ออนไลน์)

<http://www.fad.moi.go.th/images/Document/PointofEntry/1.Point-of-Entry-Cambodia.pdf>, (วันที่ค้นข้อมูล 14 มกราคม พ.ศ. 2567).

เชื่อมรถไฟอัญประเทศ – ปอยเปต เส้นทางการค้าระเบียงตะวันออก (ออนไลน์)

<http://www.posttoday.com/biz/aec/news/440148>, (วันที่ค้นข้อมูล 18 มกราคม พ.ศ. 2567).

ตารางเดินรถไฟสายตะวันออก(ออนไลน์) https://ttsview.railway.co.th/SRT_Schedule2022.php?ln=th&line=3&trip=1. (วันที่ค้นข้อมูล 14 มกราคม พ.ศ. 2567).

ทางรถไฟทางคู่ หัวหมาก ฉะเชิงเทรา (ออนไลน์) <http://www.geocities.ws/railsthai/article11.htm>, (วันที่ค้นข้อมูล 11 ธันวาคม พ.ศ. 2566).

ทางรถไฟพระตะบอง (ออนไลน์),<http://portal.rotfaithai.com/modules.php?name=Forums&file=viewtopic&t=1348&start=30>, (วันที่ค้นข้อมูล 13 ตุลาคม พ.ศ. 2566)

ท่าเรือแหลมฉบัง (ออนไลน์) <http://www.tri.chula.ac.th/triresearch/learnchabang/learnchabang.html>, (วันที่ค้นข้อมูล 11 ธันวาคม พ.ศ. 2566).

ท่าเรือแหลมฉบัง. (ออนไลน์). แหล่งที่มา <https://th.wikipedia.org/wiki/ท่าเรือแหลมฉบัง>, (วันที่ค้นข้อมูล 29 มกราคม พ.ศ. 2567).

นิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก (ออนไลน์) <http://www.ieat.go.th/main/default>, (วันที่ค้นข้อมูล 11 ธันวาคม พ.ศ. 2566).

รถไฟรัฐประเทศ – คลองลึก (ออนไลน์)

<http://portal.rotfaithai.com/modules.php?name=Forums&file=viewtopic&t=5279&start=140>, (วันที่ค้นข้อมูล 18 มกราคม พ.ศ. 2567).

รับ AEC ไทย – กัมพูชา ลุยสร้างทางรถไฟคลองลึก – ปอยเปต (ออนไลน์)

<http://www.thairath.co.th/content/438867>, (วันที่ค้นข้อมูล 18 มกราคม พ.ศ. 2567).

รายได้ค่าโดยสาร - ชุดข้อมูล - MOT Data Catalog จาก <https://gdc.railway.co.th/dataset/27c1b162-b58c-4e0b-9196-4cc5b7364085/resource/471b541c-4962-4cc2-98c6-f616b4f5bdeb/download/after13.xlsx> สืบค้นเมื่อ 28 ธันวาคม 2567

เริ่มสร้างมอเตอร์เวย์ ‘พญา-มาบตาพุด’ ม.ค. 59, (ออนไลน์) แหล่งที่มา <https://news.mthai.com/economy-news/470316.html>. (วันที่ค้นข้อมูล 28 มกราคม พ.ศ. 2567).

ลุ่มน้ำโดนเลสาบ (ออนไลน์) [basin_17.jpg \(500x756\) \(royalrain.go.th\)](#) (วันที่ค้นข้อมูล 6 กันยายน พ.ศ. 2565) ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก (ออนไลน์) [basin_18.jpg \(508x800\) \(royalrain.go.th\)](#) (วันที่ค้นข้อมูล 6 กันยายน พ.ศ. 2565)

ลุ่มแม่น้ำบางปะกง (ออนไลน์) [basin_16.jpg \(500x748\) \(royalrain.go.th\)](#) (วันที่ค้นข้อมูล 6 กันยายน พ.ศ. 2565)

ลุ่มแม่น้ำปราจีนบุรี (ออนไลน์) [basin_15.jpg \(500x752\) \(royalrain.go.th\)](#) (วันที่ค้นข้อมูล 6 กันยายน พ.ศ. 2565)

สถิติการนำเข้า - ส่งออก ด้านศุลกากรรัฐประเทศ ปีงบประมาณ 2566 (ออนไลน์) aranyaprathet.customs.go.th/cont_strc_download.php?lang=th&top_menu=menu_homepage¤t_id=14232c32414a505f4b, (วันที่ค้นข้อมูล 14 มกราคม พ.ศ. 2567).

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, (2561), แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560 - 2565), หน้า 6-16. เข้าถึงได้จาก <https://eeco.or.th/th/filedownloads/1478/cf4092afd2456bb1f03995574db27a75.pdf>

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, (2561), แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560 - 2565), หน้า 6-3. เข้าถึงได้จาก <https://eeco.or.th/th/filedownloads/1478/cf4092afd2456bb1f03995574db27a75.pdf>

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2561). แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนา
พิเศษภาคตะวันออก(พ.ศ. 2560 - 2565). หน้า 6-15. เข้าถึงได้จาก
[https://eeco.or.th/th/filedownloads/1478/cf4092afd2456
bb1f03995574db27a75.pdf](https://eeco.or.th/th/filedownloads/1478/cf4092afd2456bb1f03995574db27a75.pdf)

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2561). แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนา
พิเศษภาคตะวันออก(พ.ศ. 2560 - 2565). หน้า 6-12. เข้าถึงได้จาก
[https://eeco.or.th/th/filedownloads/1478/cf4092afd2456
bb1f03995574db27a75.pdf](https://eeco.or.th/th/filedownloads/1478/cf4092afd2456bb1f03995574db27a75.pdf)

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2561). แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนา
พิเศษภาคตะวันออก(พ.ศ. 2560 - 2565). หน้า 6-11. เข้าถึงได้จาก
[https://eeco.or.th/th/filedownloads/1478/cf4092afd2456
bb1f03995574db27a75.pdf](https://eeco.or.th/th/filedownloads/1478/cf4092afd2456bb1f03995574db27a75.pdf)

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2561). แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนา
พิเศษภาคตะวันออก(พ.ศ. 2560 - 2565). หน้า 6-10. เข้าถึงได้จาก
[https://eeco.or.th/th/filedownloads/1478/cf4092afd2456
bb1f03995574db27a75.pdf](https://eeco.or.th/th/filedownloads/1478/cf4092afd2456bb1f03995574db27a75.pdf)

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2561). แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนา
พิเศษภาคตะวันออก(พ.ศ. 2560 - 2565). หน้า 3-5. เข้าถึงได้จาก
[https://eeco.or.th/th/filedownloads/1478/cf4092afd2456
bb1f03995574db27a75.pdf](https://eeco.or.th/th/filedownloads/1478/cf4092afd2456bb1f03995574db27a75.pdf)

สุมาลี สุขตานนท์. (2554). **ทำเรือแหลมฉบัง**, (ออนไลน์) แหล่งที่มา [http://www.cutl.chula.ac.th/triresearch/
learnchabang/learnchabang.html](http://www.cutl.chula.ac.th/triresearch/learnchabang/learnchabang.html), (วันที่ค้นข้อมูล 29 มกราคม พ.ศ. 2567).

ข้อมูลสัมภาษณ์

คมสันต์ น้อยน้ำคำ (2566, มกราคม 26) 69 หมู่ 2 ตำบลเขาแก้ว อำเภอบ้านใหม่ จังหวัดฉะเชิงเทรา. สัมภาษณ์
จุฬารัตน์ สอดส่อง (2566, มกราคม 26) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 ตำบลห้วยทับมอญ อำเภอบ้านใหม่ จังหวัดฉะเชิงเทรา. สัมภาษณ์

จุฬารัตน์ ขำปฏี (2565, ธันวาคม 26) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 ตำบลเนินทราย อำเภอเมือง จังหวัดตราด. สัมภาษณ์

ฉัตรพร วัฒนมา (2565, ธันวาคม 26) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 ตำบลช้างตน อำเภอบ่อไร่ จังหวัดตราด. สัมภาษณ์

ฐิติพงษ์ หาญพล (2565, ธันวาคม 26) กำนันตำบลหนองเสม็ด อำเภอเมือง จังหวัดตราด. สัมภาษณ์

ทัศนีย์ เบ้าทอง (2566, มกราคม 26) ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 ตำบลเขาน้อย อำเภอเขาชะเมา จังหวัดระยอง
สัมภาษณ์

ธนฤติ อัมสิน (2566, มกราคม 26) 20 หมู่ 7 ตำบลวังโตนด อำเภอนายายอาม จังหวัดจันทบุรี. สัมภาษณ์

นัทธมน บัวแดง (2566, มกราคม 26) 99 หมู่ 4 ตำบลวังโตนด อำเภอนายายอาม จังหวัดจันทบุรี. สัมภาษณ์

น้ำฝน เตสระน้อย (2566, มกราคม 26) ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 ตำบลเขาน้อย อำเภอเขาชะเมา จังหวัดระยอง
สัมภาษณ์

ประจำ เสมสฤชดี (2566, มกราคม 26) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลวังโตนด อำเภอนายายอาม จังหวัด
จันทบุรี. สัมภาษณ์

ประสิทธิ์ เกตุแก้ว (2565, ธันวาคม 26) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 ตำบลหนองเสม็ด อำเภอเมือง จังหวัดตราด. สัมภาษณ์

ปัญญา นิมอุไร (2565, ธันวาคม 26) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 ตำบลท่ากุ่ม อำเภอเมือง จังหวัดตราด. สัมภาษณ์

รุ่งทิพย์ ภาชี (2566, มกราคม 26) 25 หมู่ 10 ตำบลวังโตนด อำเภอนายายอาม จังหวัดจันทบุรี. สัมภาษณ์

วิศยา วงศ์ภักดี (2565, ธันวาคม 26) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 ตำบลหนองเสม็ด อำเภอเมือง จังหวัดตราด. สัมภาษณ์

วิริยะ จงไพศาล (2565, ธันวาคม 26) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 ตำบลห้วยแร้ง อำเภอเมือง จังหวัดตราด. สัมภาษณ์

สอาด ปทุมวัน (2565, ธันวาคม 26) ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านหมู่ 10 ตำบลห้วยแร้ง อำเภอเมือง จังหวัดตราด. สัมภาษณ์

สุปราณี โมรานอก (2566, มกราคม 26) ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 ตำบลเขาน้อย อำเภอเขาชะเมา จังหวัดระยอง
สัมภาษณ์

สุรัชย์ เล็กกำพูช (2565, ธันวาคม 26) ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 ตำบลหนองคันทรอ อำเภอเมือง จังหวัดตราด.
สัมภาษณ์

ภาคผนวก ก

บัญชีโรงสีข้าวในพระราชอาณาจักรสยาม

ภาคผนวก ก บัญชีโรงสีข้าวในพระราชอาณาจักรสยาม

เลขที่	ชื่อโรงสี	เปิดเมื่อ พ.ศ.	ตั้งอยู่ที่		ชื่อเจ้าของ	ชนิดเครื่อง	กำลังเครื่อง (แรงม้า)	จำนวนข้าวที่สีได้ต่อ 1 ชั่วโมง (หาบ)
			ตำบล	อำเภอ				
	มณฑลปราจีนบุรี		จังหวัดฉะเชิงเทรา					
1	จินซ่งสุณ	2463	เมืองเขตต์	เมืองฉะเชิงเทรา	นายเป๊ะแซ	กลไฟ	20	9
2	ยู่ฮวด	2464	เมืองเขตต์	เมืองฉะเชิงเทรา	นายฮิด	กลไฟ	12	7
3	เม่งซ่งฮวด	2466	เป่ริง	เมืองฉะเชิงเทรา	นายนิค	กลไฟ	30	12
4	ยู่ฟง	2460	บ้านใหม่	เมืองฉะเชิงเทรา	นายเสียว	กลไฟ	20	8
5	ง่วนฮ่งเล้ง	2460	บ้านใหม่	เมืองฉะเชิงเทรา	นายฟู	กลไฟ	35	30
6	กวงเม่งเล้ง	2462	บ้านใหม่	เมืองฉะเชิงเทรา	นายเม่งก้อ	กลไฟ	30	12
7	ฮะง่วนฮง	2470	บ้านใหม่	เมืองฉะเชิงเทรา	นายใช้	กลไฟ	36	18
8	ไชฮวด	2462	บ้านใหม่	เมืองฉะเชิงเทรา	นายณอม	กลไฟ	20	8
9	กิมเซ่งเล้ง	2462	บ้านกรุด	บ้านโพธิ์	นายเป้า	กลไฟ	30	12
10	หยองเฮงหลี	2462	เทพราช	บ้านโพธิ์	พระยารวรเดชศักดิ์กาวิธ	กลไฟ	20	9
11	ง่วนเฮกหลี	2471	เทพราช	บ้านโพธิ์	นายฮกถี้	กลไฟ	12	4
12	ย่งเฮงเล้ง	2471	ท่าพลับ	บ้านโพธิ์	นายหม้อ	กลไฟ	30	12
13	กวงฮะเฮง	2469	บ้านโพธิ์	บ้านโพธิ์	นายซู่หงวน	กลไฟ	20	9
14	ไชโย	2469	คลองบ้านโพธิ์	บ้านโพธิ์	พระยารัษฎานุรักษ์	กลไฟ	20	4
15	จินฮัวเซียง	2471	คลองบ้านโพธิ์	บ้านโพธิ์	นายเอ็ง	กลไฟ	28	25
16	กิมเซ่งเฮง	2466	เกาะไร่	บ้านโพธิ์	นายเฮง	กลไฟ	30	12
17	เจียเฮงเล้ง	2470	ศาลาแดง	บางน้ำเปรี้ยว	ม.ร.ว.จวง	กลไฟ	20	7
18	ง่วนฮะหลี	2466	ศาลาแดง	บางน้ำเปรี้ยว	นายทั้	กลไฟ	30	8

ภาคผนวก ก (ต่อ)

เลขที่	ชื่อโรงสี	เปิดเมื่อ พ.ศ.	ตั้งอยู่ที่		ชื่อเจ้าของ	ชนิดเครื่อง	กำลังเครื่อง (แรงม้า)	จำนวนข้าว ที่สีได้ต่อ 1 ชั่วโมง (หาบ)
			ตำบล	อำเภอ				
	มณฑลปราจีนบุรี(ต่อ)		จังหวัดฉะเชิงเทรา(ต่อ)					
19	ชินเฮงหลี	2468	ศาลาแดง	บางน้ำเปรี้ยว	นายบู	กลไฟ	30	10
20	เซ่งเฮงหลง	2467	โพรงอากาศ	บางน้ำเปรี้ยว	นายคีติ์	กลไฟ	25	10
21	ฮั่วเซียง	2467	บางขนาก	บางน้ำเปรี้ยว	นายแสง	กลไฟ	20	10
22	จันแสง	2464	บางค้ำ	บางค้ำ	นายผา	กลไฟ	20	14
23	กวางน้ำฮอง	2462	บางค้ำ	บางค้ำ	นายฟูเพนหยอน	กลไฟ	30	14
24	บัวนแสง	2471	บางค้ำ	บางค้ำ	นายกิม	กลไฟ	12	14
25	เว้งเซียง	2472	บางค้ำ	บางค้ำ	นายเทียนฮุ้น	กลไฟ	35	14
26	กวงฮั่วฮะ	2471	เสม็ดใต้	บางค้ำ	นายเสียง	ยนต์	18	14
27	ฮงเฮงเฮง	2432	แปลงยาว	บางค้ำ	นายศักดิ์ทิวาส	ยนต์	25	14
28	เซ็งกี	2462	บางปะกง	บางปะกง	นายเซ็งกี	ยนต์	16	1
29	ไเฮฮงเล้ง	2465	บางวัว	บางปะกง	นายไเฮ	กลไฟ	25	8
30	กิมเซ่งฮุน	2471	บางวัว	บางปะกง	นายลัก กิมเซ่งฮุน	กลไฟ	40	18
31	กวงฮกเล้ง	2471	ท่าสะพาน	บางปะกง	นายฮกเล้ง	ยนต์	17	2
32	แจนไฉเซียง	2465	เมืองเก่า	พนมสารคาม	นางหลี	กลไฟ	60	5
33	ไทรยสรรรณ	2470	พนม	พนมสารคาม	นายมา	กลไฟ	50	4

ภาคผนวก ก (ต่อ)

เลขที่	ชื่อโรงสี	เปิด เมื่อ พ.ศ.	ตั้งอยู่ที่		ชื่อเจ้าของ	ชนิดเครื่อง	กำลัง เครื่อง (แรงม้า)	จำนวนข้าว ที่สีได้ต่อ 1 ชั่วโมง (หาบ)
			ตำบล	อำเภอ				
	มณฑลปราจีนบุรี(ต่อ)		จังหวัดปราจีนบุรี					
34	อีหลีหลง	2467	หน้าเมือง	เมืองปราจีนบุรี	คุณหญิงอุไทยศิริพิทักษ์	กลไฟ	45	7.2
35	โรสสีขุนจำนงค์	2468	บางบริบูรณ์	เมืองปราจีนบุรี	ขุนจำนงค์	ยนต์	30	12
36	บุญยะสมิต	2469	บางเตย	บ้านสร้าง	คุณหญิงอุไทยศิริพิทักษ์	กลไฟ	25	7.5
37	ทวนชะหลี	2470	ศรีมหาโพธิ์	ศรีมหาโพธิ์	ขุนราชการภักดี	กลไฟ	25	9
38	ธัญญะผลบ้านเซ่งหลี	2470	โคกปึก	ศรีมหาโพธิ์	นายชัน ชัยนิตย์	ยนต์	15	4
39	กิมเว่งจ้อยอ้วน	2466	หาดยาง	ศรีมหาโพธิ์	นายกิมเงิน	กลไฟ	42	7.5
40	สนามพลี	2470	ไผ่ชะเลียด	ศรีมหาโพธิ์	นายเกียง	ยนต์	20	4.3
41	กิมเซ่งถ้าย	2470	กบินทร์บุรี	กบินทร์บุรี	นายลิ้มกวงและหุ้นส่วน	กลไฟ	25	14
42	บ้านนัยพงษ์	2471	วังดาล	กบินทร์บุรี	นายตู้	กลไฟ	18	16
43	เตี้ยบันนี้	2472	สถานีกบินทร์	กบินทร์บุรี	นายวร	ยนต์	36	32
44	อะจวนฮวด	2468	ประจันตคาม	ประจันตคาม	ขุนจันทร์ภักดี	กลไฟ	12	6
45	จวนฮะฮวด	2471	ประจันตคาม	ประจันตคาม	ขุนจันทร์ภักดี	ยนต์	25	8
จังหวัดชลบุรี								
46	อี้นเล้ง	2463	บางปลาสร้อย	บางปลาสร้อย	หลวงบำรุงราชนิยม	ยนต์	14	2.8
47	ฮวดหลี	2470	บางปลาสร้อย	บางปลาสร้อย	หลวงบำรุงราชนิยม	ยนต์	20	6
48	จ่วนสุน	2463	บางปลาสร้อย	บางปลาสร้อย	นายกิมไข่ อนุกุล	ยนต์	16.5	4
49	ฮงยูไ่	2470	บ้านบึง	บางปลาสร้อย	นายหอย แซ่โอ้ว	ยนต์	25	8
50	เตี้ยมกี	2459	บางปลาสร้อย	บางปลาสร้อย	นายพัน	ยนต์	5 - 7	1

ภาคผนวก ก (ต่อ)

เลขที่	ชื่อโรงสี	เปิดเมื่อ พ.ศ.	ตั้งอยู่ที่		ชื่อเจ้าของ	ชนิดเครื่อง	กำลังเครื่อง (แรงม้า)	จำนวนข้าว ที่สีได้ต่อ 1 ชั่วโมง (หาบ)
			ตำบล	อำเภอ				
	มณฑลปราจีนบุรี(ต่อ)		จังหวัดชลบุรี(ต่อ)					
51	ขุนเส้ง	2463	บ้านบึง	บางปลาสร้อย	นายเป้าและหุ้นส่วน	ยนต์	8	1.2
52	อึ้งจือเซ้ง	2471	ดอนหัวฬ่อ	บางปลาสร้อย	นายเป้า อึ้งเจริญ	ยนต์	20	5
53	ลิ้มยะสุน	2471	วัดโสมสาลี	พนัสนิคม	หลวงบุรีบริบาล	ยนต์	20	4
54	อ้าวเจียง	2467	วัดหลวง	พนัสนิคม	นางพอง นนทาวนิช	ยนต์	20	4
55	เฮียบง่วนเซียง	2468	พนัสนิคม	พนัสนิคม	นายจิ่งปุ่น	ยนต์	20	10
56	ฮงเส้ง	2469	พนัสนิคม	พนัสนิคม	นายเตียวล้ง	กลไฟ	4	1.4
57	โรสสินายฮับ	2465	พนัสนิคม	พนัสนิคม	นายฮับ บริบูรณ์	ยนต์	7	1.5
58	โรสสินายฮับ	2468	พนัสนิคม	พนัสนิคม	นายฮับ บริบูรณ์	ยนต์	8	4.4
59	ทงเซ้ง	2468	พนัสนิคม	พนัสนิคม	นายโง่ กิมฮวน	ยนต์	7	1.6
60	ทงอะหลี่	2469	พนัสนิคม	พนัสนิคม	นายคล้าย จันทรีโต	ยนต์	20 - 25	7.2
61	ขุนอะหลี่	2471	พนัสนิคม	พนัสนิคม	นายเกียและหุ้นส่วน	ยนต์	25	7.5
62	เต็กก้วน	2467	ทุ่งขวาง	พนัสนิคม	นายสวน	ยนต์	7.5	2
63	อ้าวไทเฮง	2471	บ้านเจ็ด	พนัสนิคม	นายฮิวและหุ้นส่วน	ยนต์	15	4
64	อะฮวดเส้ง	2472	ไร่หลักทอง	บางปลาสร้อย	นายเกีย แซ่เซียว	ยนต์	15	4
65	กิมฮัวฮง	2468	พานทอง	พานทอง	หลวงวนเขตต์ชลพิณิต	กลไฟ		11.2
66	เอียะเส้ง	2471	พานทอง	พานทอง	นายเอียะเส้ง	กลไฟ	30	20
67	ฮวดเฮง	2471	บางนาง	พานทอง	นายสำน	ยนต์	8	3
68	ฮัวซุ่นเส้ง	2468	พานทอง	พานทอง	นายทองและหุ้นส่วน	ยนต์	25	7

ภาคผนวก ก (ต่อ)

เลข ที่	ชื่อโรงสี	เปิด เมื่อ พ.ศ.	ตั้งอยู่ที่		ชื่อเจ้าของ	ชนิดเครื่อง	กำลัง เครื่อง (แรงม้า)	จำนวนข้าว ที่สีได้ต่อ 1 ชั่วโมง (หาบ)
			ตำบล	อำเภอ				
	มณฑลปราจีนบุรี(ต่อ)		จังหวัดชลบุรี(ต่อ)					
69	หยงเชียงแสง	2470	หนองกะขะ	พานทอง	นายเป้าและหุ้นส่วน	ยนต์	8	1.2
70	เขียยะ	2471	หนองกะขะ	พานทอง	ขุนจำนงค์	ยนต์	20	5
71	จิตรอรุณ	2470	มาบโป่ง	พานทอง	คุณหญิงอุไทยทิพย์ทิพย์	ยนต์	20	4
72	จวนชุ่มหลี่	2471	หนองมน	ศรีราชา	ขุนราชการกำกั	ยนต์	20	4
จังหวัดนครนายก								
73	ล่งชะ		วังกระโจม	วังกระโจม	นางเอียง วาริราชบุตร	กลไฟ	30	8
74	บ้านหนอง		หนองโพ	วังกระโจม	นายแสงและหุ้นส่วน	กลไฟ	30	8
75	จวนเฮง		ท่าช้าง	วังกระโจม	นายปึกและหุ้นส่วน	กลไฟ	35	10
76	ชินฮั่วโย		องค์กรักษ์	องค์กรักษ์	หลวงราชภานุรักษ์และ หุ้นส่วน	กลไฟ	32	10
77	จ้อยด		บางอ้อ	บ้านนา	นายกิมแห่ง	กลไฟ	30	8
78	ซึ่งสงหลี่		บ้านนา	บ้านนา	ขุนลาพิบูลย์และ หุ้นส่วน	กลไฟ	25	3
79	กิมหวาเล้ง				นายเต็งเซียง			
80	ย่งสงหล่ง				นายเก้ง			
81	เค้งพงเล้ง				นายจู			
82	โรงสีนายกริม				นายกริม			

ที่มา : กรมศิลปากร, เอกสารส่วนพระองค์ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้ากรมพระยาตำราสารานภาพ สบ.241/27 “บัญชีโรงสีข้าวใน

พระราชอาณาจักรสยาม พ.ศ. 2472”, อ้างถึงใน ศรีธัญญา คันธาชัยพ. (2540). พัฒนาการทางเศรษฐกิจ

ลุ่มแม่น้ำบางปะกง พ.ศ. 2419 – 2475. (วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์เอเชีย

ตะวันออกเฉียงใต้ ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร). หน้า 198 - 202.

ภาคผนวก ข

รายชื่อสถานีรถไฟเส้นทางรถไฟสายตะวันออก

ภาคผนวก ข รายชื่อสถานีรถไฟเส้นทางรถไฟสายตะวันออก

ชื่อสถานี		ระยะทาง จากสถานี กรุงเทพฯ (กม.)	ชั้นสถานี	ที่ตั้ง		
ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ			ตำบล	อำเภอ	จังหวัด
กรุงเทพ (หัวลำโพง) – ด้านพรมแดนบ้านคลองลึก						
กรุงเทพ (หัวลำโพง)	Bangkok, Hua Lamphong	0.00	พิเศษ	รองเมือง	ปทุมวัน	กรุงเทพฯ
อรุพงษ์	Urupong	2.64	ป้ายหยุดรถ	ทุ่งพญาไท	ราชเทวี	
พญาไท	Phayathai	3.67	ป้ายหยุดรถ	ถนนพญาไท		
มักกะสัน	Makkasan	5.17	1	มักกะสัน		
อโศก	Asoke	6.98	ป้ายหยุดรถ			
คลองตัน	Khlong Tan	9.85	2	บางกะปิ	ห้วยขวาง	
สุขุมวิท 71	Sukhumvit 71	11.14	ป้ายหยุดรถ	สวนหลวง	สวนหลวง	
หัวหมาก	Hua Mak	15.18	1			
บ้านทับช้าง	Ban Thap Chang	20.87	2	ประเวศ	ประเวศ	
ซอยวัดลานบุญ	Soi Wat Lan Boon	23.94	ป้ายหยุดรถ	ลาดกระบัง	ลาด กระบัง	
ลาดกระบัง	Lat Krabang	26.75	2			
บรรจุและแยกสินค้า กล่องลาดกระบัง	Inland Container Depot	33.86	พิเศษ	คลองสาม ประเวศ		
พระจอมเกล้า	Pra Chom Klao	30.33	ป้ายหยุดรถ	ลาดกระบัง		
หัวตะเข้	Hua Takhe	30.91	1			
คลองหัวแพ่ง	Khlong Luang Phaeng	39.50	3	ชุมทอง		
คลองอุดมชลจร	Khlong Udom Chonlajorn	43.43	ป้ายหยุดรถ	คลองอุดมชล จร	เมือง ฉะเชิง เทรา	ฉะเชิงเทรา
เปร่ง	Preng	46.49	3	คลองเปร่ง		
คลองแขวงกลั่น	hlong Kwaeng Klan	51.02	ป้ายหยุดรถ	บางเตย		
คลองบางพระ	Khlong Bang Phra	53.99	3			
บางเตย	Bang Toey	57.10	ป้ายหยุดรถ			
ชุมทางฉะเชิงเทรา	Chachoengsao Junction	60.99	1	หน้าเมือง		
โพรงอากาศ	Phrong Akat	74.53	ที่หยุดรถ	โพรงอากาศ		

บางน้ำเปรี้ยว	Bang Nam Prieo	79.04	3	บางชนาก	บางน้ำเปรี้ยว	
ชุมทางคลองสิบเก้า	Khlong Sip Kao Junction	85.60	3	โยธะกา		
คลองยี่สิบเอ็ด	Khlong Yi Sip Et	89.42	ที่หยุดรถ			
โยธะกา	Yothaka	93.73	3	บางเตย	บ้านสร้าง	
บ้านสร้าง	Ban Sang	101.53	2	บ้านสร้าง		
หนองน้ำขาว	Nong Nam Khao	109.49	ที่หยุดรถ	บางพลวง		
บ้านปากพลี	Ban Pak Phli	115.28	3	ปากพลี	ปากพลี	นครนายก
ปราจีนบุรี	Prachin Buri	121.78	1	หน้าเมือง	เมืองปราจีนบุรี	ปราจีนบุรี
หนองกระจับ	Nong Krachap	126.25	ป้ายหยุดรถ	ดงพระราม		
โคกมะกอก	Khok Makok	131.00	3	โนนห้อม		
ประจันตคาม	Prachan takham	137.65	2	ประจันตคาม	ประจันตคาม	
หนองแสง	Nong Saeng	143.41	ป้ายหยุดรถ	หนองแสง		
บ้านดงบัง	Ban Dong Bang	146.73	3	ดงบัง		
หนองศรีวิชัย	Nong Sri Vichai	148.91	ป้ายหยุดรถ	ดงบัง		
บ้านพรหมแสง	Ban Phrom Saeng	151.85	ที่หยุดรถ	วังดาล	กบินทร์บุรี	
บ้านเกาะแดง	Ban Ko Daeng	156.15	ป้ายหยุดรถ			
กบินทร์บุรี	Kabin Buri	161.26	1	กบินทร์		
กบินทร์เก่า	Kabin Kao	165.50	ที่หยุดรถ	เมืองเก่า		
หนองสัง	Nong Sang	172.71	3	บ้านนา		
พระปรัง	Phra Prong	183.76	ที่หยุดรถ			
บ้านแก้ง	Ban Kaeng	190.06	3	บ้านแก้ง	เมืองสระแก้ว	สระแก้ว
ศาลาลำดวน	Sala Lamduan	195.87	ที่หยุดรถ	ศาลาลำดวน		
สระแก้ว	Sa Kaeo	205.25	2	สระแก้ว		
ศูนย์ราชการจังหวัดสระแก้ว		212.938	ที่หยุดรถ	ท่าเกษม		
ท่าเกษม	Tha Kasem	216.28	ที่หยุดรถ			
ห้วยโจด	Huai Chot	223.40	ที่หยุดรถ	ห้วยโจด	วัฒนานคร	
วัฒนานคร	Wattana Nakhon	233.86	2	วัฒนานคร		
บ้านโป่งคอม	Ban Pong Kom	240.32	ที่หยุดรถ	ผักชะ		
ห้วยเดื่อ	Huai Dua	245.03	ที่หยุดรถ			
อรัญประเทศ	Aranyaprathet	254.50	1	อรัญประเทศ	อรัญประเทศ	
ด่านพรมแดนบ้านคลองลึก	Ban Klong Luk Border	260.23	3			

ชุมทางฉะเชิงเทรา – บ้านพลูตาหลวง						
ชุมทางฉะเชิงเทรา	Chachoengsao Junction	60.99	1	หน้าเมือง	เมืองฉะเชิงเทรา	ฉะเชิงเทรา
แปดริ้ว	Paet Riu	62.87	ที่หยุดรถ			
ดอนสินนธ์	Don Si Non	75.97	3	หนองตีนนก	บ้านโพธิ์	ชลบุรี
พานทอง	Phan Thong	91.53	3	พานทอง	พานทอง	
ชลบุรี	Chon Buri	107.79	1	บ้านสวน	เมืองชลบุรี	ชลบุรี
แสนสุข	Sean Suk	114.46	ที่หยุดรถ	แสนสุข	เมืองชลบุรี	
บางพระ	Bang Phra	121.31	3	บางพระ	ศรีราชา	
เขาพระบาท	Khao Phrabat	125.35	ที่หยุดรถ			
ค่ายลูกเสือวชิราวุธ	Vajiravudh Boy Scout Camp	127.84	ที่หยุดรถ			
ชุมทางศรีราชา	Si Racha Junction	130.60	1	สุรศักดิ์	บางละมุง	
บางละมุง	Bang Lamung	144.08	1	บางละมุง		
พัทยา	Pattaya	155.14	2	นาเกลือ		
พัทยาใต้	Pattaya Tai	158.82	ที่หยุดรถ			
ตลาดน้ำ 4 ภาค	Pattaya Floating Market	163.00	ที่หยุดรถ			
บ้านห้วยขวาง	Ban Huai Kwang	168.34	3	ห้วยใหญ่	สัตหีบ	
ญาณสังวราราม	Yanasangwararam	171.10	ที่หยุดรถ	นาจอมเทียน		
สวนนงนุช	Suan Nong Nuch	174.09	ที่หยุดรถ			
ชุมทางเขาชีจรรย์	Kao Chi Chan Junction	180.00	3	บางเสร่		
บ้านพลูตาหลวง	Ban Plu Ta Luang	184.03	3	พลูตาหลวง		
อุตะเถา	U - Thapao	189.00				
จุกเสม็ด	Chuk Samet	195.00		สัตหีบ		
ชุมทางศรีราชา – แหลมฉบัง						
ชุมทางศรีราชา	Si Racha Junction	130.60	1	สุรศักดิ์	ศรีราชา	ชลบุรี
แหลมฉบัง	Laem Chabang	139.85	1	ทุ่งสุขลา		
ชุมทางเขาชีจรรย์ – มาบตาพุด						
ชุมทางเขาชีจรรย์	Kao Chi Chan Junction	180.00	3	บางเสร่	สัตหีบ	ชลบุรี
บ้านฉาง	Ban Chang	192.25	3	บ้านฉาง	บ้านฉาง	ระยอง
มาบตาพุด	Map Ta Phut	200.48	2	มาบตาพุด	เมืองระยอง	

ชุมทางคลองสิบเก้า – ชุมทางแก่งคอย						
ชุมทางคลองสิบเก้า	Khlong Sip Kao Junction	85.60	3	โยธะกา	บางน้ำเปรี้ยว	ฉะเชิงเทรา
องครักษ์	Ongkharak	115.00	3	คลองใหญ่	องครักษ์	นครนายก
วิหารแดง	Wihan Daeng	138.40	3	หนองสรวง	วิหารแดง	สระบุรี
บุใหญ่	Bu Yai	149.00	3	ห้วยแห้ง	แก่งคอย	
ชุมทางบ้านไผ่นาบุญ	Ban Phai Na Bun Junction	162.81	3	ตลิ่งชัน	เมืองสระบุรี	สระบุรี
ชุมทางหนองบัว	Nong Bua Junction	119.24	3			
ชุมทางแก่งคอย	Kaeng Khoi Junction	125.51	1	แก่งคอย	แก่งคอย	
มักกะสัน – แม่น้ำ						
มักกะสัน	Makkasan	5.17	1	มักกะสัน	ราชเทวี	กรุงเทพฯ
แม่น้ำ	Mae Nam	9.87	1	ช่องนนทรี	ยานนาวา	
ท่าเรือใหม่	Tha Rua Mai	14.00	พิเศษ	คลองเตย	คลองเตย	
โรงกลั่นน้ำมันบางจาก		22.00	พิเศษ	พระโขนงใต้	พระโขนง	

ภาคผนวก ค

รายชื่อสถานีรถไฟบนเส้นทางรถไฟสายตะวันออก(รัฐประเทศ – สวายดอนแก้ว)

ภาคผนวก ค รายชื่อสถานีรถไฟสายตะวันออก(รัฐประเทศ - สวายดอนแก้ว)

ระยะทางจาก สถานีกรุงเทพฯ	ชื่อสถานี			ชั้นของสถานี
	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ภาษากัมพูชา	
254.50	อรัญประเทศ	Aranya Prathet	-	1
260.45	คลองลึก	Khlong Luek	-	ป้ายหยุดรถ
261.36	เสรีเริงฤทธิ์	Seri Roengrit	Poipet Paoy Paet	1
276.10	บ้านกูป ไทยชนะ	Ban Kup	Koup	1
288.50	โอชะลอ คลองลึก	O Chalo Khlong Luek	Souphi	1
295.00	เกียรติทหารไทย	Kiat Thahan Thai	Sala Samraong	ป้ายหยุดรถ
300.96	ตึกธะลา น้ำใส	Tuek Thala Nam Sai	Tuek Thala	ป้ายหยุดรถ
308.18	ศรีโสภณ	Sri Sophon	Serei Saophoan	1
315.17	มงคลบุรี	Mongkhoburi	Mongkol Borei	1
318.26	บันทายเนียง ปราสาทนาง	Banthai Niang Prasat Nang	Banteay Neang	ป้ายหยุดรถ
322.44	จังกาเจก ไร่กล้วย	Changka Chek Rai Kluai	Chamkar Chek	ป้ายหยุดรถ
329.60	พนมโดย เขาน้อย	Phanom Doi Khao Noi	Phnum Touch	1
335.04	โตลสำโรง สำโรง	Tol Samrong Samrong	Tuol Samraong	ป้ายหยุดรถ
339.40	จรวยสะเดา สะเดา	Chuai Sadao Sadao	Chrouy Sdau	ป้ายหยุดรถ
347.19	จันโดสวา บันโดสวา	Chando Sawa Bandai Sawa	Chondeur Sva	1
360.83	โอตะเคีย คลองตะเคียน	O Takhia Khlong Takhian	Ou Ta Ki	ป้ายหยุดรถ
365.96	เซียม ทัพไทย	Siam Thap Thai	Syem	ป้ายหยุดรถ

ภาคผนวก ค รายชื่อสถานีรถไฟสายตะวันออก(รัฐประเทศ - สวายดอนแก้ว) (ต่อ)

ระยะทางจาก สถานีกรุงเทพฯ	ชื่อสถานี			ชั้นของสถานี
	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ภาษากัมพูชา	
372.31	พระตะบอง	Phratabong	Battambang	1
377.21	โอดะบัง คลองตะพด	O Dabang Khlont Taphot	Ou Dambang	ป้ายหยุดรถ
383.24	โอสเลา คลองสะเหลา	O Salao Khlont Salao	Ou Sralau	1
389.13	เรียงกะไซ รังเกสี	Riang Kasai Rang Kesi	Reang Kerei	1
393.55	สวายเจก มะม่วงงาม	Sawai Chek Mamuang Ngam	Svay Cheat	ป้ายหยุดรถ
401.12	พนมเทพไทย เทพไทย	Phanom Thephthai Thephthai	Phnum Thipakdei	1
408.72	กุกทรม ดอนคราม	Kuk Throm Don Khram	Kouk Trom	1
422.26	มุงฤชี อธีกเทวเดช รณนภาภาส	Mung Ruesi Athuek Thewadet Ron Napha Kat	Moung Ruessei	1
430.61	ไพรสวาย ปามะม่วง	Prai Sawai Pa Mamuang	Prey Svay	1
435.90	กุลมพลีก กลัมพัก	Kulompluek Kalamphak	Kalaom Phluk	ป้ายหยุดรถ
447.81	สวายดอนแก้ว	Sawai Don Kaeo	Svay Doun Kaeu	1

ที่มา : B.R. Whyte. (2010). *The Railway atlas of Thailand, Laos and Cambodia*. (Bangkok : White Lotus Press). หน้า 166 – 167.

ภาคผนวก ง

รายละเอียดข้อมูลทางหลวง
ตามโครงการ 5 ปี (พ.ศ.2510-2514)

ภาคผนวก ง รายละเอียดข้อมูลทางหลวงตามโครงการ 5 ปี

หมายเลข ทางหลวง	ชื่อสายทาง	ประเภท โครงการ	ปีที่ เข้า โครงการ	ปีที่ แล้ว เสร็จ	หมายเหตุ
	<u>โครงการที่ต่อมาจาก 5 ปีก่อน</u>				
3	จันทบุรี - ตราด (โครงการลาด ยางปี 2508-2509)	บูรณะ		2510	
33	ประจันตคาม - กบินทร์บุรี - อรัญประเทศ	ก่อสร้าง			
3138	ระยอง - บ้านค่าย	ก่อสร้าง		2511	
	<u>พ.ศ. 2510</u>				
3	กรุงเทพฯ - ศรีราชา ตอน พระโขนง - บางนา	เงินกู้	2508		
34	บางนา - บางปะกง	เงินกู้	2510	2512	
3	กรุงเทพฯ - ศรีราชา ตอน บางปะกง - ศรีราชา	เงินกู้	2510	2512	
317	จันทบุรี - สระแก้ว	สำรวจ		2521	
3	กรุงเทพฯ - ชลบุรี	สำรวจ			
3148	ตราด - แหลมงอบ	สำรวจ			
3197	บ้านห้วยโจด - บ้านบ่อนางชิง	สำรวจ			
33	กบินทร์บุรี - สระแก้ว	ก่อสร้าง		2514	
3133	ชลบุรี - บ้านบึง - หนองซาก	ก่อสร้าง			
3069	ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์	ก่อสร้าง	2510	2513	
3070	แยกทางหลวงหมายเลข 34 (สุวินทรวงศ์)				
-	ซับนกแก้ว - แชร้ออ	กรป.กลาง			ทำทางล้าลอง ลูกรังบางๆ

ภาคผนวก ข (ต่อ)

หมายเลข ทางหลวง	ชื่อสายทาง	ประเภท โครงการ	ปีที่ เข้า โครงการ	ปีที่ แล้ว เสร็จ	หมายเหตุ
-	ห้วยโจด – บ่อนางซิง	กรป.กลาง			สร้างสะพาน ชั่วคราว
-	สระแก้ว – เขาฉกรรจ์	กรป.กลาง			
	<u>พ.ศ.2511</u>				
319	ฉะเชิงเทรา – ปราจีนบุรี	สำรวจ			
3154	แยกทางหลวงหมายเลข 3 – ตรีรัตน์	สำรวจ			
3162	แยกไปปากน้ำประแสร์	สำรวจ			
-	วัฒนานคร – ชับนงแก้ว	กรป.กลาง			ผิวจราจร ชั่วคราว ลูกรัง 20 ซม.
	<u>พ.ศ. 2512</u>				
3074	แยกทางหลวงหมายเลข 33 (สุวรรณศร) – กบินทร์บุรี	ก่อสร้าง		2512	
3154	แยกทางหลวงหมายเลข 3 – ปากน้ำประแสร์ ตอน แกลง – จันทบุรี – ปากน้ำประแสร์	ก่อสร้าง	2512	2513	
3149 -	แยกทางหลวงหมายเลข 3	ก่อสร้าง	2512		
3151	ตอน จันทบุรี – ชลบุรี – แหลมสิงห์ – เกาะเปริด				
-	เขาสมิง – บ้านนนทรี	กรป.กลาง			สำรวจ ออกแบบตลอด สาย
-	บ้านเนินสูง – บ้านด่านชุมพล	กรป.กลาง			-
-	อ. คลองใหญ่ – บ้านหาดเล็ก	กรป.กลาง			-
-	บ้านโนนยาง – บ้านด่านชุมพล	กรป.กลาง			-

ภาคผนวก ข (ต่อ)

หมายเลข ทางหลวง	ชื่อสายทาง	ประเภท โครงการ	ปีที่ เข้า โครงการ	ปีที่ แล้ว เสร็จ	หมายเหตุ
	<u>พ.ศ. 2513</u>				
304	หลักสี่ – มีนบุรี – ฉะเชิงเทรา	ก่อสร้าง		2515	
33	กบินทร์บุรี – สระแก้ว	บูรณะ			
318	ตราด – ไม้รูด – คลองใหญ่	บูรณะ			
317	จันทบุรี – สระแก้ว	บูรณะ			
3246	พนัสนิคม – ทางหลวงหมายเลข 331 (สายพนมสารคาม – สัตหีบ)	นอก โครงการ		2515	
-	เขาสมิง – บ้านนนทรี	กรป.กลาง			สร้างทาง ลำนองทั้งสาย
-	บ้านเนินสูง – บ้านด่านชุมพล	กรป.กลาง			-
-	อ. คลองใหญ่ – บ้านหาดเล็ก	กรป.กลาง			-
3157	ท่าจอด – แหลมซ้อ – ห้วยแร้ง	สำรวจ			
3073	วัฒนานคร – ชับนบกแก้ว	ก่อสร้าง			
3155	ตราด – แหลมศอก	ก่อสร้าง			
3163	เนินดินแดง	ก่อสร้าง			
3164	สุนทรโวหาร – สุนทรภู์	ก่อสร้าง			
3146	จันทบุรี – ท่าแฉลบ	ก่อสร้าง			
3197	ห้วยโจด – บ่อนางชิง	ก่อสร้าง			
	<u>พ.ศ. 2514</u>				
3161	แยกทางหลวงหมายเลข 3 – สุนทรภู์ – แหลมแม่พิมพ์	ก่อสร้าง	2514	2515	
3159	เขาสมิง – บ้านนนทรี	กรป.กลาง			ลงหินให้ใช้ได้ ทุกฤดูกาล
-	บ้านเนินสูง – บ้านด่านชุมพล	กรป.กลาง			-
-	อ.คลองใหญ่ – บ้านหาดเล็ก	กรป.กลาง			-

ภาคผนวก ข (ต่อ)

หมายเลข ทางหลวง	ชื่อสายทาง	ประเภท โครงการ	ปีที่ เข้า โครงการ	ปีที่ แล้ว เสร็จ	หมายเหตุ
3157	บ้านโนนยาง – บ้านด่านชุมพล	กรป.กลาง			-
3	ศรีราชา – ระยอง	สำรวจ- ออกแบบ		2514	
3	บางนา – สมุทรปราการ	สำรวจ- ออกแบบ			
3145	เพ – แกลง – กร่ำ	สำรวจ- ออกแบบ			
3192	แกลง – อ่าวมะขามป้อม	สำรวจ- ออกแบบ			
315	ชลบุรี – พนัสนิคม – ฉะเชิงเทรา	สำรวจ			
3134	เสม็ด – อ่างศิลา – เขาสามมุข	สำรวจ			
3144	แสนสุข – บางพระ	สำรวจ			
3156	แหลมงอบ – บางปัด – บางกระดาน – ท่าจอด	สำรวจ			
3143	บ้านค่าย – หนองละลอก	สำรวจ			
3153	จันทบุรี – ท่าใหม่ (พระยาตรัง)	สำรวจ			

ที่มา : กรมทางหลวง กระทรวงพัฒนาการแห่งชาติ, รายงานประจำปี 2510.

กรมทางหลวง กระทรวงพัฒนาการแห่งชาติ, รายงานประจำปี 2511.

กรมทางหลวง กระทรวงพัฒนาการแห่งชาติ, รายงานประจำปี 2512.

กรมทางหลวง กระทรวงพัฒนาการแห่งชาติ, รายงานประจำปี 2513.

กรมทางหลวง กระทรวงพัฒนาการแห่งชาติ, รายงานประจำปี 2514.

ประวัติย่อของผู้วิจัย

นายเรืองวิทย์ ลิมปนาท สำเร็จการศึกษาศิลปศาสตรบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ จากมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ บางแสน ปีการศึกษา 2531 และเข้าศึกษาต่อระดับปริญญาโทที่บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปีการศึกษา 2532 สำเร็จการศึกษามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ในปีการศึกษา 2536 หลังจากนั้น เข้าทำงานประจำตำแหน่งนักวิจัย สถาบันไทยศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และเข้าทำงานในตำแหน่งอาจารย์ที่ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพาตั้งแต่ธันวาคม 2538 - ปัจจุบัน