

เรื่อง: ฎุมิปัญญากับวิถีชีวิตพื้นบ้านและบทบาทในสังคมไทยภาคกลาง

ณัฐกานต์ เกาศล

ดุขฎุมิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปรัชญาดุขฎุมิบัณฑิต

สาขาวิชาไทยศึกษา

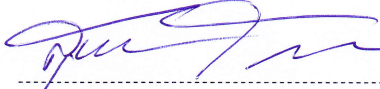
คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

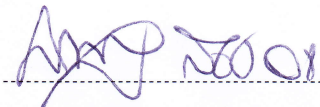
พฤษภาคม 2560

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา


คณะกรรมการควบคุมดุขงฎนินพนธ์และคณะกรรมการสอบดุขงฎนินพนธ์ ได้พิจารณา
ดุขงฎนินพนธ์ของ ณัฐกานต์ เกาศล ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาดุขงฎนินพนธ์ สาขาวิชาไทยศึกษา ของมหาวิทยาลัยบูรพาได้

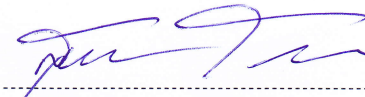
คณะกรรมการควบคุมดุขงฎนินพนธ์

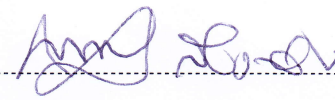

..... อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก
(รองศาสตราจารย์ ดร.สุวิชัย ใกล้เคียงวัฒน์)

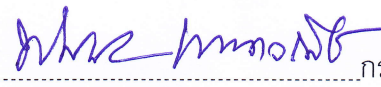

..... อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม
(รองศาสตราจารย์ ดร.บุญเลิศ สองสว่าง)

คณะกรรมการสอบดุขงฎนินพนธ์



..... ประธาน
(รองศาสตราจารย์ ดร.อารมณี เพชรชื่น)


..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.สุวิชัย ใกล้เคียงวัฒน์)


..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.บุญเลิศ สองสว่าง)


..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ทศนีย์ ทานตวนิช)

คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ อนุมัติให้รับดุขงฎนินพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของ
การศึกษาตามหลักสูตรปริญญาดุขงฎนินพนธ์ สาขาวิชาไทยศึกษา ของมหาวิทยาลัยบูรพา


..... คณบดีคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.บุญรอด บุญเกิด)

วันที่ 24 เดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2560

ดุชนีพนธ์นี้ได้รับทุนอุดหนุนดุชนีพนธ์จากมหาวิทยาลัยบูรพา
ปีงบประมาณ 2558

กิตติกรรมประกาศ

ดุชฎินิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยความสามารถจาก รองศาสตราจารย์ ดร.สุวิชัย โภคัยยะวัฒน์ อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก รองศาสตราจารย์ ดร.บุญเลิศ สองสว่าง อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม และคณะกรรมการสอบดุชฎินิพนธ์ ซึ่งประกอบด้วย รองศาสตราจารย์ภาวดี มหาชนันท์ ประธานหลักสูตรไทยศึกษา กรรมการสอบเค้าโครงดุชฎินิพนธ์ รองศาสตราจารย์ ดร.อารมณีย์ เพชรชื่น ประธานกรรมการสอบปากเปล่า และรองศาสตราจารย์ทัศนีย์ ทานตวณิช กรรมการสอบปากเปล่า ที่กรุณาให้ความรู้ ให้คำปรึกษาแนะนำแนวทางที่ถูกต้อง ตรวจสอบแก้ไข และวิจารณ์ผลงานตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความละเอียดถี่ถ้วนและเอาใจใส่ด้วยดี ทำให้งานวิจัยมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งเป็นอย่างยิ่ง จึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านการสร้างเรือ อาจารย์ไพฑูริย์ ขาวมาลา อาจารย์บัวเลิศ เฉลิมฤทธิ์ และอาจารย์ณรงค์ สมประสงค์ ผู้วิจัยขอขอบคุณ นาวาเอก สุรินทร์ เกษงาม นาวาเอกหญิงนิภาวรรณ เนตรโรจน์ ที่อำนวยความสะดวกในการเก็บข้อมูลที่กรมอุทกหารเรือและแผนกเรือพระราชพิธี ขอขอบคุณนาวาโทณัฐวิทย์ อ่วมเกลื้อ หัวหน้าแผนกเรือราชพิธี กองเรือเล็ก กรมการขนส่งทหารเรือและคุณสรพงษ์ สุ่มอ่ำ ผู้เอื้อเฟื้อให้ถ่ายภาพการต่อเรือ และให้ข้อมูลการสร้างเรือ และขอบคุณผู้ให้ข้อมูลทุกท่านที่ให้ความร่วมมือ ทำให้ดุชฎินิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยดี

เนื่องจากดุชฎินิพนธ์นี้ส่วนหนึ่งได้รับทุนอุดหนุนจากมหาวิทยาลัยบูรพา ผู้วิจัยจึงขอขอบพระคุณ มา ณ ที่นี้ด้วย

ขอกราบขอบพระคุณ คุณตาเชิด-คุณยายทองสุข เนตรโรจน์ พันตำรวจโทอิทธิพล เพชรพันธ์ และคุณแม่บุญนาถ เนตรโรจน์ ผู้เป็นแรงบันดาลใจที่สำคัญ ขอขอบคุณครอบครัวเกาศล ครอบครัวเนตรโรจน์ และครอบครัวเพชรพันธ์ ขอขอบคุณความช่วยเหลือและกำลังใจจากเพื่อน ล.พ. รุ่น 20 อาจารย์คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต รุ่นพี่และเพื่อนชาวไทยศึกษา

ผู้วิจัยขอกราบน้อมรำลึกถึงพระคุณคำสอนของศาสตราจารย์ธวัช ปุณโณทก ผู้นำอุดมการณ์ทางความคิดด้านไทยศึกษาคนสำคัญของผู้วิจัย

คุณค่าและประโยชน์ของดุชฎินิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขอมอบเป็นกตัญญูกตเวทีตา แต่ บุพการี ครูบาอาจารย์ และผู้มีพระคุณทุกท่านที่ทำให้ข้าพเจ้าประสบความสำเร็จทางการศึกษามาจนทุกวันนี้

ณัฐกานต์ เกาศล

54810260: สาขาวิชา: ไทยศึกษา; ปร.ด. (ไทยศึกษา)

คำสำคัญ: เรือ/ ภูมิปัญญาพื้นบ้าน/ วิถีชีวิตพื้นบ้าน/ บทบาท/ สังคมไทย

ณัฐกานต์ เกาศล: เรือ: ภูมิปัญญาเกี่ยวกับวิถีชีวิตพื้นบ้านและบทบาทในสังคมไทย

ภาคกลาง (BOATS: LOCAL WISDOM RELATIONS WITH FOLK LIFE AND SOCIAL ROLE

IN CENTRAL REGION OF THAILAND) คณะกรรมการควบคุมคุชฎีนิพนธ์: สุวิชัย

โกศยยะวัฒน์, ปร.ด., บุญเลิศ สองสว่าง, ศษ.ด., 253 หน้า. ปี พ.ศ. 2559.

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาภูมิปัญญาชาวบ้านด้านการสร้างเรือ ศึกษาความสัมพันธ์ของเรือกับวิถีชีวิตพื้นบ้านภาคกลางและบทบาทของเรือที่เปลี่ยนแปลงไปตามบริบทของสังคมไทยภาคกลางในเขตลุ่มน้ำเจ้าพระยา 10 จังหวัด กลุ่มผู้ให้ข้อมูลแบ่งเป็นกลุ่มผู้ให้ข้อมูลด้านการสร้างเรือ กลุ่มผู้ให้ข้อมูลด้านการใช้เรือในชีวิตประจำวันและกลุ่มผู้ให้ข้อมูลบทบาทของเรือในปัจจุบัน เก็บข้อมูลโดยใช้การสัมภาษณ์และการสังเกตแบบมีส่วนร่วม วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้มาด้วยวิธีการพรรณนาเชิงวิเคราะห์

ผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้

ภูมิปัญญาชาวบ้านในการสร้างเรือจากเดิมเป็นการถ่ายทอดภูมิปัญญาจากรุ่นสู่รุ่น บรรพบุรุษถ่ายทอดให้กับลูกหลาน และจากการเรียนรู้ด้วยประสบการณ์ตรง เมื่อสังคมเปลี่ยนแปลงไป ภูมิปัญญาได้รับการถ่ายทอดอย่างเป็นระบบในสถาบันการศึกษา ผู้มีความรู้ในการต่อเรือไม้และประกอบอาชีพต่อเรือไม่มีจำนวนน้อย เรือถูกพัฒนาให้ตรงตามวัตถุประสงค์การใช้งานมากขึ้น และมีการเปลี่ยนแปลงด้านวัสดุ และเทคโนโลยีที่นำมาใช้กับเรือ ความสัมพันธ์ของเรือกับวิถีชีวิตพื้นบ้านในอดีต เรือมีความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจเป็นพาหนะในการคมนาคมขนส่งสินค้าไปค้าขายกับต่างประเทศ เรือมีความสัมพันธ์ด้านการเมือง การปกครอง เรือมีความสัมพันธ์ด้านคติความเชื่อและศาสนา เนื่องจากชาวบ้านมีความเชื่อในเรื่องแม่ย่านางเรือ เรือมีความสัมพันธ์ด้านวัฒนธรรมประเพณีทั้งประเพณีราษฎร์และประเพณีหลวง

บทบาทของเรือที่เปลี่ยนแปลงไปตามบริบทของสังคม ปัจจุบันเรือมีบทบาทด้านสังคมและวิถีชีวิตเนื่องจากชาวบ้านยังคงใช้เรือเป็นพาหนะในการเดินทางในชีวิตประจำวัน เรือมีบทบาทด้านเศรษฐกิจเป็นเครื่องมือประกอบอาชีพทำการประมงพื้นบ้านขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมาก และมีส่วนช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจระดับชุมชน เรือมีบทบาทด้านวัฒนธรรมประเพณี คือ ประเพณีการแข่งขันเรือยาวและประเพณีการเสด็จพระราชดำเนินทอดผ้าพระกฐินทางชลมารค เรือมีบทบาทด้านการท่องเที่ยวคือ ตลาดน้ำ การท่องเที่ยวทางเรือ การล่องเรือทานอาหาร

54810260: MAJOR: THAI STUDIES; Ph.D. (THAI STUDIES)

KEYWORDS: BOAT/ LOCAL WISDOM/ FOLK LIFE/ SOCIAL ROLE

NATAKAN KAOSOL: BOATS: LOCAL WISDOM RELATIONS WITH FOLK LIFE AND SOCIAL ROLE IN CENTRAL REGION OF THAILAND., SUWICHAI KOSAIYAWAT Ph.D., BUNLERT SONGSAWANG, Ed.D. 253 P. 2019.

The research aimed firstly to study local wisdom of boat building, secondly to find out the relation of boats and way of life of people in the central part of Thailand, and lastly to describe the changing role of boats in the diverting social context of the central part of Thailand which included 10 provinces of the Chao Phraya Basin. The data were collected from 3 groups of people regarding the fields of information: 1) boat building, 2) boat usage, and 3) role of boat in the present. Interviewing and participant observation were used to collect the data, and descriptive analysis was used to analyzed the data.

The findings were as follow.

In terms of boat building, in the past the knowledge of boat building was passed from generation to generation through the process of learning by doing. Then, this kind of knowledge was taught in schools. Because of few numbers of wooden boat builders and specialists, boats were then transformed to serve specific purposes. Materials and technology in boat building were changed.

For the relation of boats and folk life, it was found that boats were strongly related to economy. They were used for import and export goods. Boats were also related to politics and governance. Boats were also related to belief and religion. People believed in holy spirit of boat guardian. Boats were related to folk custom and royal custom.

For the role of boats, it could be stated that boats were still important to society and people's way of life because people used boats in their daily life. People used boats for transportation. They also used boats in their occupations which was local fishery and weighty goods transportation. This meant that boats played an important role in strengthening community economy. In terms of tradition, boats were used in long-tailed boat racing and royal robe offering ceremony. In terms of tourism, boats were used in tourism-related businesses such as floating market, traveling cruise and dinner cruise.

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	จ
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญภาพ.....	ฅ
บทที่	
1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	5
กรอบแนวคิดในการวิจัย	6
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	7
วิธีดำเนินการวิจัย.....	7
นิยามศัพท์	13
2 แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	16
แนวคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของเรือกักบัววิถีชีวิตพื้นบ้าน.....	17
แนวคิดเกี่ยวกับภูมิปัญญา.....	19
แนวคิดเกี่ยวกับการศึกษาวัฒนธรรมวัตถุ	22
แนวคิดทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรม	23
แนวคิดทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ	25
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1-12	26
ข้อมูลพื้นที่ศึกษา	49
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	96
3 ภูมิปัญญาชาวบ้านในการสร้างเรือ	99
ประเภทและชนิดของเรือ	101
พัฒนาการในการสร้างเรือ.....	103
ข้อมูลจากกลุ่มผู้ให้ข้อมูลภูมิปัญญาในการสร้างเรือ	111

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
4	เรื่องในวิถีชีวิตคนลุ่มน้ำเจ้าพระยา 115
	เรื่องกับความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจ..... 116
	เรื่องกับความสัมพันธ์ด้านการเมือง การปกครอง..... 149
	เรื่องกับความสัมพันธ์ด้านคติความเชื่อและศาสนา..... 155
	เรื่องกับความสัมพันธ์ด้านวัฒนธรรมประเพณี 158
5	การดำรงไว้ซึ่งมรดกภูมิปัญญาท่ามกลางกระแสการเปลี่ยนแปลง..... 164
	ด้านเศรษฐกิจ..... 165
	ด้านวัฒนธรรมประเพณี..... 168
	ด้านสังคมและวิถีชีวิต..... 174
	ด้านการท่องเที่ยว 179
6	บทสรุป อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ..... 187
	ภูมิปัญญาชาวบ้านในการสร้างเรือ 187
	ความสัมพันธ์ของเรือกับวิถีชีวิตพื้นบ้าน 189
	บทบาทของเรือกับสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลง 190
	ข้อเสนอแนะ 194
	บรรณานุกรม 195
	ภาคผนวก 209
	ภาคผนวก ก..... 210
	ภาคผนวก ข..... 221
	ภาคผนวก ค..... 248
	ประวัติย่อของผู้วิจัย 253

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1 กรอบแนวคิดในการวิจัย	6
2 แม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำสาขา.....	49
3 แม่น้ำเจ้าพระยาที่จังหวัดนครสวรรค์.....	53
4 ชุมชนริมแม่น้ำเจ้าพระยา อำเภอเมืองชัยนาท.....	57
5 สภาพชุมชนของอำเภอเมืองสิงห์บุรี ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา.....	62
6 ชุมชนตัวเมืองลพบุรี.....	65
7 พิพิธภัณฑสถานเรือพื้นบ้าน วัดยาง ณ รังสี.....	68
8 วัดทองคู้.....	69
9 เชื้อนปาส์กชลสิทธิ์.....	70
10 ชุมชนอำเภอเมืองอ่างทอง ตามลำน้ำเจ้าพระยา	70
11 พิพิธภัณฑสถานเรือ วัดช้อย	74
12 การตั้งถิ่นฐานของชุมชนอำเภอพระนครศรีอยุธยา.....	75
13 พิพิธภัณฑสถานเรือไทย	78
14 ตลาดน้ำอโยธยา.....	79
15 วิทยาลัยเทคโนโลยีอุตสาหกรรม การต่อเรือพระนครศรีอยุธยา	80
16 การตั้งถิ่นฐานของชุมชนอำเภอเมืองปทุมธานี ริมแม่น้ำเจ้าพระยา.....	81
17 ชุมชนเทศบาลเมืองนครนนทบุรี ริมแม่น้ำเจ้าพระยา.....	84
18 ตลาดน้ำวังตะเคียน.....	87
19 สภาพชุมชนในเกาะรัตนโกสินทร์	88
20 ตลาดน้ำขวัญเรียม.....	91
21 ตลาดน้ำคลองลัดมะยม.....	91
22 ตลาดน้ำคลองผดุงกรุงเกษม	92
23 สภาพชุมชนอำเภอเมืองสมุทรปราการ	93

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

พื้นที่ภาคกลางเป็นที่ราบลุ่มมีพื้นที่สูงกว่าระดับน้ำทะเลปานกลางประมาณสองเมตร ส่วนหนึ่งเป็นพื้นดินออกไปในทะเล อีกส่วนหนึ่งเป็นพื้นดินที่เต็มไปด้วยแม่น้ำลำคลอง มีแม่น้ำใหญ่ไหลผ่านหลายสาย ทุกปีมีฤดูมรสุม ตั้งแต่ปลายเดือนพฤษภาคมจนถึงเดือนพฤศจิกายน มักมีน้ำท่วม เนื่องจากฝนที่ตกในภาคเหนือจะรวมตัวกันแล้วไหลลงมายังภาคกลาง เมื่อน้ำเหนือไหลบ่ามาถึงภาคกลางนั้นเป็นเวลาที่มีน้ำทะเลหนุน จึงทำให้ภาคกลางถูกน้ำท่วม กลายเป็นทะเลสาบน้ำจืดตื้น ๆ ประชาชนจะมีชีวิตอยู่ในสภาพแวดล้อมที่เป็นน้ำหลายเดือน (สุเมธ ชุมสาย ณ อยุธยา, 2529, หน้า 175) ช่วงเวลาที่น้ำท่วมซึ่งในภาคกลางเป็นระยะเวลาหลายเดือนนั้น ส่งผลให้คนภาคกลางได้รับผลกระทบต่อวิถีชีวิตหลายด้าน ด้านที่อยู่อาศัย ด้านการประกอบอาชีพ และด้านการคมนาคมขนส่ง การอาศัยอยู่ในฤดูน้ำหลากนี้ ทำให้คนในภาคกลางเรียนรู้และปรับตัวในเรื่องความเป็นอยู่ การดำเนินชีวิต การประกอบอาชีพ การคมนาคม โดยอาศัยภูมิปัญญาในการแก้ปัญหาเรื่องต่าง ๆ รวมทั้งภูมิปัญญาที่จะกล่าวถึงคือ การสร้างเรือ

สาเหตุสำคัญที่คนโบราณต้องสร้างเรือ เกิดจากความจำเป็นของคนสมัยก่อนที่จะต้องเดินทางไปมาหาสู่กัน การเดินทางค้าขายรวมไปถึงการยกกำลังพลเป็นกองทัพไปทำสงคราม เนื่องจากในสมัยก่อนการเดินทางทางบกไม่สะดวก เดินทางลำบาก กันดาร และด้วยบ้านเรือนในสมัยก่อนนิยมปลูกสร้างตามแนวแม่น้ำ ผู้คนสมัยนั้นจึงนิยมใช้แม่น้ำลำคลองเป็นเส้นทางคมนาคมที่สะดวก รวดเร็วที่สุด โดยใช้เรือเป็นพาหนะสัญจร

ด้วยลักษณะภูมิประเทศของภาคกลาง ส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่ม กว้างใหญ่ เกิดจากตะกอนดิน ทราบ กรวดที่ถูกแม่น้ำพัดพามาทับถมกันจนกลายเป็นที่ราบที่มีพื้นที่มากที่สุดในประเทศไทย ได้แก่ ที่ราบดินดอนสามเหลี่ยมแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณที่ราบลุ่มตอนบน บางแห่งเป็นที่ราบขั้นบันไดและที่ราบลุ่มน้ำท่วมถึง บริเวณขอบเป็นที่ราบแคบ ๆ หรือเนินเขา ด้วยลักษณะของพื้นที่ภาคกลางเป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำ ดังนั้นคนส่วนใหญ่ในพื้นที่ภาคกลางจึงประกอบอาชีพทางการเกษตร ส่วนใหญ่นิยมทำการเพาะปลูก การทำนา การทำไร่ข้าวโพด ข้าวฟ่าง การทำสวนผัก สวนผลไม้ เช่น สวนส้ม ส้มโอ มะขามหวาน มะม่วง การเลี้ยงสัตว์ เลี้ยงปลา เลี้ยงกุ้ง เลี้ยงสุกร วัวเนื้อ วัวนม ไก่เนื้อ ไก่ไข่ ฯลฯ และการทำประมง อีกทั้งอาชีพค้าขาย เป็นอีกอาชีพหนึ่งที่นิยมกันมาก เพราะว่าภาคกลางมีการคมนาคมทางน้ำที่สะดวก ทำให้

เหมาะแก่การเดินทางทำการค้า นอกจากนี้ยังมีการทำอุตสาหกรรม โรงสีข้าว โรงงานน้ำตาล เป็นต้น และด้วยลักษณะภูมิประเทศที่เป็นเหมือนแอ่งน้ำขนาดใหญ่นี้เอง ผู้คนจึงมักตั้งถิ่นฐานและทำการกรสิกรรมเพาะปลูกอย่างหนาแน่น โดยมีแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแม่น้ำสายหลัก ผู้คนที่อาศัยอยู่บริเวณนี้ นิยมขุดคูคลองเข้าไปในพื้นที่ตนเพื่อนำน้ำไปทำการเกษตร จึงเกิดมีคูคลองเชื่อมต่อกันมากมาย เป็นผลให้เรือมีบทบาทต่อวิถีชีวิตของคนในภาคกลางเป็นอันมาก

เรือมีความสำคัญต่อประชาชนที่พักอาศัยริมน้ำ และประกอบอาชีพโดยพึ่งพาอาศัยน้ำเป็นแหล่งสำคัญในการทำมาหากิน ประชาชนจึงนิยมใช้เรือในทุกภาคของประเทศไทย เรือเป็นที่มาของวัฒนธรรมท้องถิ่นในด้านภูมิปัญญา ไม่ว่าจะอยู่ในภาคใดก็ตามเนื่องจากมีความสำคัญเกี่ยวข้องกับวิถีชีวิตในหลายประเด็น เรือใช้เป็นพาหนะในการเดินทาง เรือเป็นที่อยู่อาศัย เรือเป็นแหล่งรวมวัฒนธรรม เช่น การเล่นเพลงเรือ การแข่งเรือ เรือใช้เป็นอุปกรณ์ในการทำมาหากิน เช่น การจับปลา การค้าขาย เรือใช้บรรทุกสินค้า เช่น ข้าวสาร เกลือ ไม้ ฯลฯ นอกจากนี้เรือยังเป็นที่มาของภาษาและวัฒนธรรม สำนวน สุภาษิต และคำพังเพยซึ่งมีที่มาจากเรือเปรียบเทียบกับ การดำเนินชีวิตเป็นคติสอนใจ ข้อคิดต่าง ๆ เช่น ทือเป็นเรือเกลือ มือไม่พายอย่าเอาเท้าราน้ำ เรือขาดหางเสือ เรือล่มเมื่อจอด ตาบอดเมื่อแก่ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีความเชื่อและพิธีกรรมที่เกี่ยวกับเรือ เช่น พิธีไหว้แม่ย่านางเรือ ความเชื่อเรื่องตาเรือ ความเชื่อในการต่อเรือ ซ้อชายเรือ เป็นต้น

จากสภาพแวดล้อมดังกล่าวส่งผลให้ชาวบ้านต่อเรือเพื่อใช้งาน เรือในสมัยแรก ๆ นั้นสร้างจากต้นไม้มาก่อนด้วยต้นเดียวนำมาขุด ถาก ด้วยเครื่องมือเพียงไม่กี่ชนิด เพื่อให้สามารถลอยน้ำได้ จึงเห็นได้ว่าภูมิปัญญาของชาวบ้านในการสร้างเรือ ดั้งเดิมเป็นการเรียนรู้ที่จะปรับตัวให้เข้ากับสภาพแวดล้อมเพื่อความอยู่รอด เนื่องจากมนุษย์ทุกคนต้องการอยู่รอดจึงต้องหาทางดำรงชีวิตด้วยการเรียนรู้และอาศัยธรรมชาติรอบ ๆ ตัว จึงเกิดกระบวนการเรียนรู้ที่จะหยิบเอาธรรมชาติมาดัดแปลง หรือประยุกต์ใช้ในการสร้างเรือเพื่อตอบสนองความต้องการของตนซึ่งเป็นสิ่งที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิต กระบวนการเรียนรู้ในการคิดค้นนั้น มีทั้งการลองผิดลองถูก การทดลองใช้ และการปรับเปลี่ยนแก้ไข จนสามารถนำมาใช้ได้อย่างสมบูรณ์ เรือจึงได้รับการพัฒนาจากการผลิตจากต้นไม้มาก่อนได้เรือขนาดเล็กจากนั้นพัฒนามาเป็นการใช้ไม้กระดานหลาย ๆ แผ่นมาต่อเรือให้มีขนาดใหญ่ขึ้นและแตกต่างกันไปตามวัตถุประสงค์ในการใช้ เช่น เรือเพื่อการขนส่งเพื่อการอยู่อาศัย และมีการพัฒนาเรือให้ดีขึ้นไปตามลำดับ

การศึกษาภูมิปัญญาชาวบ้านจากเครื่องมือเครื่องใช้และอุปกรณ์ที่คนเหล่านั้นใช้อยู่ ทำให้ทราบถึงวิถีชีวิตของชาวบ้าน การดำเนินชีวิตของคนในชุมชน วัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมและ

ประเพณีนิยม ที่เกิดขึ้นกับชุมชนนั้น ๆ ซึ่งเปลี่ยนแปลงไปตามยุคสมัย ภูมิปัญญาชาวบ้านด้าน วัฒนธรรมวัตถุที่สำคัญอย่างหนึ่งคือ ภูมิปัญญาชาวบ้านในการสร้างเรือ ซึ่งเกิดจากภูมิปัญญา ชาวบ้าน ที่ใช้ความรู้ที่เกิดจากประสบการณ์ชีวิตโดยผ่านกระบวนการศึกษา การสังเกต การคิด วิเคราะห์จนเกิดเป็นองค์ความรู้ที่ประกอบกันขึ้นมาจากความรู้อะเอียดหลาย ๆ เรื่อง ซึ่งวิถีชีวิตของ ชาวบ้านในชุมชนนั้น อยู่ร่วมกับธรรมชาติและสภาวะแวดล้อมอย่างกลมกลืนและสมดุล นอกจากนั้นชาวบ้านยังสามารถสร้างเครื่องมือเครื่องใช้ขึ้นมาเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับตนเอง ในการดำรงชีวิต การสร้างเครื่องมือเครื่องใช้นี้ มาจากความสามารถในการคิดประดิษฐ์สิ่งต่าง ๆ รอบตัว เมื่อสร้างเครื่องมือเครื่องใช้แล้วก็จะสามารถสร้างที่พักอาศัย สร้างยานพาหนะและ เสื้อผ้า ฯลฯ ซึ่งเป็นกิจกรรมทางวัฒนธรรมที่ทำให้ชาวบ้านสามารถรับมือกับความเปลี่ยนแปลง ของสภาพแวดล้อมได้ นอกจากนี้ภูมิปัญญาของคนในชุมชนยังเป็นสิ่งที่สามารถถ่ายทอดให้กับ ลูกหลานหรือคนในชุมชนด้วยกันเอง เพื่อนำมาใช้เป็นพื้นฐานการประกอบอาชีพและเป็นรากฐาน การพัฒนาที่เริ่มจากการพัฒนาเพื่อการพึ่งพาตนเอง การพัฒนาเพื่อการพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน และการพัฒนาที่เกิดจากการผสมผสานองค์ความรู้สมัยใหม่เข้ากับภูมิปัญญาเดิม เพื่อเกิดเป็น ภูมิปัญญาใหม่ที่เหมาะสมกับยุคสมัย ภูมิปัญญาจึงมีคุณค่าไม่เพียงแก่ท้องถิ่นและผู้คนเท่านั้น แต่ยังเป็นประโยชน์อย่างใหญ่หลวงต่อการวางแผนพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนและมั่นคงต่อไป จึงจัดว่าเป็นพื้นฐานขององค์ความรู้สมัยใหม่ที่จะช่วยในการเรียนรู้ การแก้ปัญหา และการปรับตัว ในการดำเนินชีวิตของคนเรา

จากลักษณะภูมิประเทศและสภาพแวดล้อมของภาคกลางดังที่กล่าวมาแล้วนั้น ช่วงเดือนตุลาคมไปจนถึงเดือนธันวาคมเกือบทุกปี บริเวณภาคกลางจะประสบปัญหาอุทกภัย โดยสร้างความเดือดร้อนเสียหายให้กับประชาชนคนไทยอย่างมากมายนับครั้งไม่ถ้วน เช่น ใน พ.ศ. 2328 น้ำท่วมกรุงเทพฯ ครั้งแรกในประวัติศาสตร์ หลังจากที่สมเด็จพระพุทธยอดฟ้า จุฬาโลกมหาราช ทรงสถาปนากรุงเทพฯ เป็นนครหลวงแห่งใหม่เพียง 3 ปี น้ำเหนือก็ไหลหลากลง มาเป็นจำนวนมากจนลงมาถึงกรุงเทพฯ ช่วงเดือนตุลาคมและพฤศจิกายน น้ำท่วมเข้าไปใน พระบรมหาราชวังและพระที่นั่งต่าง ๆ จนถึงพระที่นั่งจักรพรรดิพิมาน ซึ่งเป็นสถานที่ออกว่า ราชการ พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช ต้องเสด็จออกท้องพระโรงที่ หน้าพระที่นั่งดุสิตมหาปราสาท ข้าราชการบริวารต้องพายเรือมาสนองพระราชโองการ ซึ่งเหตุการณ์ น้ำท่วมกรุงเทพฯ ได้เกิดอีกครั้งในสมัยรัชกาลที่ 2 เมื่อ พ.ศ. 2362 และรัชกาลที่ 3 พ.ศ. 2375 ด้วย ผลกระทบที่เกิดจากภาวะน้ำท่วมนั้น นอกจากภาวะข้าวยากมากแพงแล้ว ยังมีโรคระบาด เกิดขึ้นด้วย หลังจากนั้นในสมัยรัชกาลที่ 4 และรัชกาลที่ 5 ก็เกิดน้ำท่วมแต่ไม่รุนแรงมากนัก ต่อมา

เกิดน้ำท่วมครั้งใหญ่รุนแรงขึ้นอีกครั้งในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 เมื่อ พ.ศ. 2460 จากนั้นเหตุการณ์น้ำท่วมก็ยังคงเกิดขึ้นแต่ไม่รุนแรงและสร้างความเสียหายมากนัก (เรื่องเล่าชาวเมืองสยาม)

สาเหตุที่เกิดน้ำท่วมในระยะ 3-5 ปีนี้ ส่วนใหญ่เกิดจากการมีพายุลูกใหญ่หลายลูก พัดเข้ามาในประเทศไทย ประมาณช่วงเดือนตุลาคมถึงพฤศจิกายนทำให้ฝนตกหนักอย่างต่อเนื่อง ระดับน้ำในแม่น้ำหลายสายมีระดับสูง น้ำในแม่น้ำไหลล้นคันกันน้ำทั้งสองฝั่งแม่น้ำตลอดแนว เชื่อนขนาดใหญ่ที่สร้างเพื่อกักเก็บน้ำไม่สามารถเก็บน้ำไว้ได้ ต้องระบายน้ำลงมา น้ำเหนือจึงไหลเข้าสู่ปากน้ำโพ อันเป็นต้นแม่น้ำเจ้าพระยา และไหลมายังจังหวัดชัยนาทจนเชื่อนเจ้าพระยาไม่สามารถรับน้ำได้ทั้งหมด ต้องผันน้ำไปตามคูและคลองชลประทานต่าง ๆ จึงทำให้น้ำท่วมหลายจังหวัดในภาคกลางเป็นเวลาหลายเดือนและได้เอ่อล้นมายังกรุงเทพฯ ประกอบกับเป็นช่วงที่กรุงเทพฯ ได้รับอิทธิพลจากน้ำทะเลหนุนขึ้นสูงสุด จึงระบายน้ำไม่ทัน เป็นผลให้น้ำท่วมกรุงเทพฯ ชาวบ้านที่ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์น้ำท่วม นำเรือของตนออกมาใช้งานเพื่อเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ ในช่วงเวลานี้เรือจึงกลับมามีบทบาทสำคัญต่อการดำเนินชีวิตประจำวันอีกครั้งหนึ่ง

ในปัจจุบันชาวบ้านในเขตลุ่มน้ำเจ้าพระยามีการบูรณาการการใช้งานเรือให้เข้ากับวิถีชีวิตประจำวัน สามารถใช้ประโยชน์จากเรือได้หลายด้าน เช่น ชาวบ้านใช้เรือขนาดใหญ่เป็นที่อยู่อาศัย โดยมีเรือขนาดเล็กพ่วงเก็บไว้ เวลาเดินทางไปสถานที่ใกล้ ๆ จึงใช้เรือขนาดเล็กพายไปเกษตรกรใช้เรือในการขนส่งสินค้าทางการเกษตรจากเรือกสวนไร่นาของตนพายขายสินค้าตามแม่น้ำหรือขนส่งสินค้าทางการเกษตรออกมาส่งยังตลาดกลางของชุมชน ใช้เรือในการเดินทางไปทำบุญที่วัดหรือไปมาหาสู่กับญาติพี่น้อง บางครั้งนำเรือออกมารับจ้างพานักท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตริมฝั่งแม่น้ำ หรือพาท่องเที่ยวตามสถานที่ท่องเที่ยวทางน้ำภายในจังหวัด ใช้เรือประกอบอาชีพรับส่งคนข้ามฟากในช่วงเวลาเร่งด่วนที่คนต้องการหลบหนีการจราจรที่ติดขัดบนท้องถนน ใช้เรือในการหาปลาจับสัตว์น้ำ เก็บพืชผักในน้ำไปขายเพื่อเลี้ยงชีพหรือนำมาประกอบอาหารรับประทานในครัวเรือนของตน เรือยังมีความสำคัญทางด้านวัฒนธรรมประเพณีของชาวบ้านด้วย ประเพณีการแข่งขันเรือยาวที่จัดขึ้นในลุ่มน้ำเจ้าพระยา ถือเป็นประเพณีประจำปี การทอดกฐินโดยใช้เรือขนาดใหญ่แห่องค์กฐินไปตามเส้นทางแม่น้ำไปยังวัด เรือมีความสำคัญในแง่เศรษฐกิจชุมชน เรือกับตลาดน้ำ เรือรับจ้างพานักท่องเที่ยวล่องแม่น้ำลำคลองชมวิถีชีวิตชาวบ้านสองฝั่งคลอง ชาวบ้านร่วมมือกันในการจัดชุมชนของตนให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยว มีการผลิตสินค้าเพื่อขายให้กับนักท่องเที่ยว รวมทั้งการผลิตเรือจำลองเพื่อจำหน่าย เป็นการส่งเสริมให้ชาวบ้านมีรายได้ เรือจึงเป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยพัฒนาเศรษฐกิจระดับชุมชนด้วย

รูปแบบของการสร้างเรือยังมีบทบาทสำคัญและเป็นแรงบันดาลใจให้กับนักออกแบบเชิงวิศวกรรมพัฒนานวัตกรรมใหม่ ๆ เช่น เรือบริการแท่นขุดเจาะน้ำมันในทะเล หรือการพัฒนาชุมชนกลางน้ำโดยอาศัยหลักการเดียวกันกับเรือในการออกแบบและพัฒนา มีการพัฒนาทางเทคโนโลยีที่นำมาใช้ในอุตสาหกรรมการต่อเรือขนส่งสินค้าทางทะเล โดยมีหน่วยงานที่พัฒนาบุคลากรออกสู่ตลาดแรงงาน คือ วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือพระนครศรีอยุธยา ได้บรรจุหลักสูตรงานต่อเรือโลหะ เรือไฟเบอร์กลาส งานเทคนิคเครื่องกลเรือ ที่เป็นวิชาเฉพาะสำหรับช่างต่อเรือเพิ่มเติมจากวิชาช่างทั่วไป และศูนย์ฝึกพาณิชยน์าวีของกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ที่รับผิดชอบในการผลิตคนประจำเรือทุกระดับชั้น เพื่อสนับสนุนกิจการพาณิชยน์าวีของประเทศ ด้วยเหตุแห่งความสำคัญดังกล่าวนี้ ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาภูมิปัญญาท้องถิ่นที่เป็นองค์ความรู้ที่มีอยู่ในตัวผู้รู้และบันทึกไว้เป็นลายลักษณ์อักษรอย่างมีแบบแผนและเป็นระบบเรือจึงเป็นภูมิปัญญาสำคัญอีกเรื่องหนึ่งสมควรรวบรวมไว้เพื่อเป็นหนึ่งในเอกลักษณ์ของชาติไทย ด้วยเรือยังคงมีบทบาทต่อวิถีชีวิตของคนและชุมชนทั้งในอดีตและในปัจจุบัน เรือจึงเป็นสิ่งแสดงให้เห็นถึงภูมิปัญญาของคนไทยที่คงประโยชน์ตลอดเวลา

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาภูมิปัญญาชาวบ้านด้านการสร้างเรือ
2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของเรือกับวิถีชีวิตพื้นบ้านภาคกลาง
3. เพื่อศึกษาบทบาทของเรือที่เปลี่ยนแปลงไปตามบริบทของสังคมไทยภาคกลาง

เรือ มีการพัฒนาเปลี่ยนแปลงไปตามยุคสมัย นอกจากนี้ช่วงเวลาของการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคมยังส่งผลต่อวิถีชีวิตของชาวบ้าน ด้านสภาพเศรษฐกิจชุมชน เนื่องจากเรือเป็นพาหนะหลักในการประกอบอาชีพทั้งการค้าขาย การขนส่งสินค้า การขนส่งผู้โดยสาร และการทำการประมง ในอดีตเรือมีบทบาทในเรื่องของการเมืองการปกครอง เรือมีบทบาทกับศรัทธา ความเชื่อและศาสนา พระใช้เรือรับการบิณฑบาตรไปตามแม่น้ำลำคลอง วัฒนธรรมประเพณีของคนไทยใช้เรือในงานทอดผ้าป่า ทอดกฐิน และงานประเพณีของไทยอื่น ๆ วิถีชีวิตของชาวบ้านริมน้ำ ชาวบ้านมีความเชื่อและค่านิยมในการสร้างเรือและใช้เรือ สิ่งเหล่านี้มีการปรับเปลี่ยนไปตามช่วงเวลาของสังคม แม้ในสภาพสังคมปัจจุบัน เรือยังคงอยู่ในฐานะของวัฒนธรรมวัตถุที่มีความสำคัญกับวิถีชีวิตของคนไทยทั้งด้านเศรษฐกิจ ด้านวัฒนธรรมประเพณี ด้านวิถีชีวิตและสังคม และด้านการท่องเที่ยว ดังนั้นเราควรอนุรักษ์ภูมิปัญญาไว้ให้เป็นมรดกทางภูมิปัญญาของชาติไทยก่อนที่กระแสการเปลี่ยนแปลงของสังคมจะนำพาความเป็นเอกลักษณ์ของชาติไทยนี้สูญหายไป

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ได้องค์ความรู้เรื่องเรือใน 2 ประเด็น
 - 1.1 ด้านพัฒนาการของเรือในภาคกลาง
 - 1.2 ด้านความสัมพันธ์ของเรือที่มีต่อวิถีชีวิตคนไทยภาคกลาง
2. ได้เสนอแนวทางการเปลี่ยนแปลงบทบาทของเรือเพื่อการดำรงอยู่ในอนาคตในฐานะมรดกทางวัฒนธรรมภูมิปัญญาของสังคมไทย
3. ได้ข้อมูลสำหรับนำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งเสริมการใช้เรือในกิจกรรมการขนส่ง การท่องเที่ยวทางธรรมชาติและทางวัฒนธรรม

วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยเรื่อง เรือ: ภูมิปัญญากับวิถีชีวิตพื้นบ้านและบทบาทในสังคมไทยภาคกลาง ใช้ระเบียบวิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากเอกสารและเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม โดยกำหนดกรอบและขั้นตอนของระเบียบวิธีวิจัยดังนี้

1. ขอบเขตการวิจัย

1.1 ขอบเขตด้านพื้นที่

ภาคกลาง พิจารณาเลือกพื้นที่ศึกษาจากจังหวัดที่ชาวบ้านมีวิถีชีวิตริมน้ำ และยังคงใช้เรือในการเดินทาง การประกอบอาชีพ โดยทำการศึกษา 10 จังหวัดตามลุ่มน้ำเจ้าพระยา เส้นทางเริ่มต้นจาก จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดชัยนาท จังหวัดสิงห์บุรี จังหวัดลพบุรี จังหวัดอ่างทอง พระนครศรีอยุธยา จังหวัดปทุมธานี จังหวัดนนทบุรี จังหวัดกรุงเทพมหานคร และจังหวัดสมุทรปราการ

1.2 ขอบเขตด้านเวลา

การศึกษาบทบาทของเรือตามบริบทของการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม ผู้วิจัยกำหนดขอบเขตโดยพิจารณาจากปัจจัยทางสังคมที่มีผลต่อบทบาทของเรือ ช่วงที่สำคัญ คือ 1. ก่อนยุคปรับปรุงประเทศ ในช่วงเวลาของ สมัยสุโขทัย สมัยอยุธยา สมัยรัตนโกสินทร์ เป็นช่วงก่อนการมีสนธิสัญญาเบาว์ริง สังคมไทยยังคงเป็นสังคมเกษตรกรรม มีระบบเศรษฐกิจแบบพึ่งพาตนเอง 2. ยุคปรับปรุงประเทศ ในช่วงเวลาของสนธิสัญญาเบาว์ริง มีผลบังคับใช้ สังคมไทยต้องเปลี่ยนแปลงทางด้านการเมือง เศรษฐกิจและสังคม เพื่อนำประเทศเข้าสู่ความทันสมัย เส้นทางรถไฟถูกพัฒนาขึ้นในรัชกาลที่ 5 จากนั้นเมื่อมีการปฏิรูปการปกครองมีการสร้างถนนหลายสาย เพื่อติดต่อระหว่างภาคต่าง ๆ ทำให้รถยนต์มีบทบาทมากขึ้น รวมไปถึงการสร้างเขื่อนเจ้าพระยา (พ.ศ. 2500) เพื่อพัฒนาพื้นที่ทุ่งราบภาคกลางสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำสาขาตั้งแต่จังหวัดชัยนาทลงมาจนถึงพื้นที่แถบชายทะเล ให้ได้รับน้ำไปเป็นประโยชน์ต่อการทำนาอย่างทั่วถึงซึ่งมีผลต่อการคมนาคมทางน้ำ 3. หลังยุคปรับปรุงประเทศ ในช่วงเวลาของการดำเนินการของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1-11 (พ.ศ. 2504-พ.ศ. 2559) ที่ผ่านมาและช่วงเริ่มแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) นับเป็นช่วงเวลาที่มีความสำคัญ ซึ่งผู้วิจัยนำมาใช้ในการพิจารณาการเปลี่ยนแปลงบทบาทของเรือตามบริบททางสังคมของภาคกลาง

1.3 ขอบเขตด้านเนื้อหา

การแบ่งการวิเคราะห์เนื้อหาในแต่ละบท ดังนี้

บทที่ 3 จะกล่าวถึงภูมิปัญญาในการสร้างเรือ โดยใช้กรอบแนวคิดในเรื่อง ภูมิปัญญาของ นิธิ เอียวศรีวงศ์ (2536, หน้า 3) กล่าวว่าภูมิปัญญาไทย หมายถึง องค์ความรู้ ความสามารถ และทักษะของคนไทยอันเกิดจากการสังสมประสบการณ์ที่ผ่านกระบวนการเรียนรู้ทำการคัดเลือกปรับปรุงและพัฒนา ตลอดจนมีการถ่ายทอดต่อ ๆ กันมา โดยใช้ในการแก้ปัญหาในชีวิตประจำวัน

และพัฒนาวิถีชีวิตของคนไทยให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมและกาลสมัย โดยมีลักษณะเป็นองค์รวม มีคุณค่าทางวัฒนธรรม บางครั้งภูมิปัญญาท้องถิ่นอาจเป็นที่มาขององค์ความรู้ที่พัฒนาให้เจริญงอกงามขึ้นใหม่เพื่อช่วยให้เรียนรู้ที่จะแก้ปัญหา นำมาใช้ในการจัดการและการปรับตัวในการดำเนินชีวิต และใช้แนวคิดของพระยาอนุมานราชชน (2515, หน้า 46-47) ได้อธิบายถึงวัฒนธรรมวัตถุ (Material culture) ว่าเป็น การที่มนุษย์รู้จักนำเอาสิ่งที่มีอยู่ตามธรรมชาติ มาดัดทอเป็นเสื้อผ้า เครื่องนุ่งห่ม รู้จักสร้างเครื่องมือ เครื่องใช้ อุปกรณ์ต่าง ๆ ในการช่วยเหลือตนเอง รู้จักการสร้างเรือแพ ถนนหนทาง ยานพาหนะ เพื่อความสะดวกสบายแก่ชีวิตโดยเริ่มจากสิ่งง่าย ๆ จากนั้นจึงมีการพัฒนาให้มีลักษณะซับซ้อน และมีวิวัฒนาการมากขึ้นตามลำดับ ดังนั้นสิ่งที่สังคมสร้างขึ้นมาเป็นวัฒนธรรมก็เพื่อตอบสนองความต้องการทางชีวิตและร่างกาย และขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติเป็นตัวกำหนดให้สร้างสิ่งต่าง ๆ ด้วยความจำเป็นตามความต้องการของชีวิตและร่างกาย สอดคล้องกับกรอบแนวคิดของ Branner (1986) นักวิชาการจาก Indiana University และเสาวลักษณ์ อนันตศานต์ (2552, หน้า 75-78) ที่กล่าวถึงวิธีการศึกษาวัฒนธรรมวัตถุ โดยเน้นพื้นฐานความรู้ ความเข้าใจ ศึกษารูปแบบ รูปร่างตลอดจนสภาพและลักษณะวัตถุต่าง ๆ ที่เป็นวัฒนธรรมของคนพื้นบ้าน มุ่งศึกษาตัววัตถุโดยตรง และศึกษารูปแบบ เช่น เส้นกรอบนอก ขนาด และโครงสร้าง วัสดุที่ใช้ การออกแบบและการนำมาใช้ การศึกษารูปแบบใช้วิธีการวัดขนาดของวัตถุเพื่อหามาตรฐานของรูปแบบ สิ่งที่สำคัญ คือ แบบรูป (Pattern) และสัดส่วนที่รับกัน (Symmetry) รูปแบบของวัตถุอาจเปลี่ยนไปที่ละเล็กละน้อย ตามกาลเวลาและตามพื้นที่ ผู้วิจัยได้นำแนวความคิดนี้มาประยุกต์ใช้โดยมุ่งศึกษารูปแบบการสร้างเรือ วัสดุและพัฒนาการของวัสดุที่ใช้ในการสร้างเรือ

บทที่ 4 วิเคราะห์เรือกับวิถีชีวิตคนลุ่มน้ำเจ้าพระยา วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของเรือต่อวิถีชีวิตคนไทยในภาคกลางตามมิติของเวลา โดยยึดแนวทางการเปลี่ยนแปลงประเทศด้านการพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจเป็นหลักและวิเคราะห์บทบาทของเรือที่ถูกปรับเปลี่ยนไปตามกาลเวลา โดยใช้กรอบแนวคิดผจญจิตต์ อธิคมันทะ (2549) ได้กล่าวถึงแนวคิดด้านการเปลี่ยนแปลงสถาบันเศรษฐกิจ (Economic institution) ว่าสถาบันเศรษฐกิจเป็นส่วนที่อยู่ในระบบสังคมและวัฒนธรรม การที่สังคมจะมีระบบเศรษฐกิจอย่างไรขึ้นอยู่กับพฤติกรรมดำเนินการของสังคมนั้น ทั้งนี้รวมไปถึงการปกครอง หรือการเมืองเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องด้วย ในแง่เศรษฐกิจแต่เดิมเป็นสังคมเกษตรกรรม เมื่อมีวิวัฒนาการในด้านต่าง ๆ เช่น เครื่องจักร เครื่องมือ ด้านความรู้ ความคิด จึงเกิดการเปลี่ยนแปลงจากระบบเกษตรกรรมมาเป็นอุตสาหกรรม สอดคล้องกับแนวคิดทฤษฎีความทันสมัย Modernization theory จากหนังสือ The sociology of

economic life ของ Smelser (2012) เป็นทฤษฎีที่อธิบายถึงการเปลี่ยนแปลงทางสังคมของประเทศที่กำลังพัฒนา และมีกระบวนการที่มีความสัมพันธ์กันที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงนั้น 4 กระบวนการ คือ 1. การเปลี่ยนจากการใช้เทคโนโลยีที่เรียบง่ายมาเป็นการใช้เทคโนโลยีที่มีพื้นฐานอยู่บนความรู้ทางวิทยาศาสตร์ 2. การเปลี่ยนจากการทำการเกษตรจากการผลิตเพื่อยังชีพมาเป็นการผลิตเพื่อการค้า และเกษตรกรไม่ผลิตสินค้าขึ้นมาใช้ด้วยตนเองซื้อสินค้าจากตลาด และมีการจ้างแรงงานในการผลิต และรวมทั้งปลูกพืชเศรษฐกิจเพื่อการขาย 3. การเปลี่ยนจากการใช้แรงงานคนและสัตว์มาเป็นการใช้เครื่องจักรกลเพื่อทำการผลิตสินค้า (อุตสาหกรรม) ออกสู่ตลาดมากกว่าชุมชนของตน 4. การเปลี่ยนแปลงสภาพสังคมจากชุมชนชนบทมาเป็นชุมชนเมืองที่มีประชากรหนาแน่นขึ้น การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจจึงมีผลต่อวิถีชีวิตและการใช้เรือของชาวบ้านด้วย

บทที่ 5 การดำรงไว้ซึ่งมรดกภูมิปัญญาท่ามกลางกระแสการเปลี่ยนแปลง อ้างอิงจากงานวิจัยของ กัลยาณี โกมาสถิตย์ (2522, บทคัดย่อ) ได้นำทฤษฎีความทันสมัย Modernization theory มาเป็นกรอบแนวคิดในการศึกษาเรื่อง วิถีกล้วยในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง: บริบท คุณค่า และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยกำหนดแนวทางการวิเคราะห์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงและวิเคราะห์คุณค่าและความสำคัญของกล้วยที่มีความเกี่ยวข้องในมิติ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ ประเพณี และเชิงสุขภาพ และผู้วิจัยได้นำแนวความคิดและงานวิจัยดังกล่าวมาประยุกต์ใช้ในการวิเคราะห์เรื่องเรือ โดยสะท้อนภาพความสำคัญของเรือที่มีต่อวิถีชีวิตของคนในชุมชน และบทบาทของคนในชุมชนที่มีต่อเรือจากสถานที่ต่าง ๆ ที่เก็บข้อมูล โดยเน้นความสำคัญว่าเรือยังคงมีประโยชน์ และมีความสำคัญต่อคนไทยมาจนถึงปัจจุบันซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงไปตามบริบทของสังคมไทย 4 ด้าน คือ ด้านเศรษฐกิจ ด้านวัฒนธรรมประเพณี ด้านวิถีชีวิตและสังคม และด้านการท่องเที่ยว

1.4 ขอบเขตด้านผู้ให้ข้อมูล

- 1.4.1 ข้าราชการกรมอุทกหารเรือ กองทัพเรือ
- 1.4.2 ผู้คนในชุมชนที่ยังคงมีการใช้เรืออยู่ในชีวิตประจำวัน
- 1.4.3 กลุ่มเจ้าของเรือที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและเรือใช้ขนส่งสินค้า
- 1.4.4 ผู้เชี่ยวชาญการสร้างเรือ ผู้ทรงคุณวุฒิเกี่ยวกับเรือ ผู้มีความรู้ในการสร้างเรือ ช่างซ่อมเรือ

1.4.5 กลุ่มเจ้าของและผู้ให้บริการท่องเที่ยวทางเรือ ตลาดน้ำ ร้านอาหารที่มีบริการล่องเรือ

1.5 ระยะเวลาในการดำเนินการวิจัย

1.5.1 ช่วงเวลาในการทำวิจัยเริ่มเดือน มิถุนายน พ.ศ. 2556

1.5.2 ช่วงเวลาในการเก็บข้อมูลภาคสนามระหว่างเดือนธันวาคม พ.ศ. 2557-เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560

2. ขั้นตอนดำเนินการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยได้แบ่งขั้นตอนวิจัย ดังนี้

2.1 เนื้อหา

งานวิจัยเรื่อง เรือ: ภูมิปัญญากับวิถีชีวิตพื้นบ้านและบทบาทในสังคมไทย กลางกำหนดเนื้อหา ดังนี้

2.1.1 สภาพทางภูมิศาสตร์ของกลุ่มน้ำเจ้าพระยา และจังหวัด 10 จังหวัดในกลุ่มน้ำเจ้าพระยา

2.1.2 เรือภาคกลางในฐานะวัฒนธรรมวัตถุจากภูมิปัญญาของชาวบ้าน

2.1.3 ความสัมพันธ์ของเรือกับวิถีชีวิตในด้านต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงตามมิติของเวลา

2.1.3.1 เรือไทยก่อนยุคปรับปรุงประเทศ (ช่วงก่อนสนธิสัญญาเบาว์ริง)

2.1.3.2 เรือไทยยุคปรับปรุงประเทศ (ช่วงหลังสนธิสัญญาเบาว์ริง)

2.1.3.3 เรือไทยหลังยุคปรับปรุงประเทศ (ช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1-12 พ.ศ. 2504-2564)

2.1.4 การเปลี่ยนแปลงบทบาทและการดำรงอยู่ของเรือในสังคมไทย

2.1.4.1 ด้านเศรษฐกิจ

2.1.4.2 ด้านวัฒนธรรมประเพณี

2.1.4.3 ด้านวิถีชีวิตและสังคม

2.1.4.4 ด้านการท่องเที่ยว

2.2 วิธีวิจัย

การวิจัยฉบับนี้ ได้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) โดยเก็บรวบรวมข้อมูลด้านเอกสาร (Document) และเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม (Field study) ด้วยการสังเกตแบบมีส่วนร่วม และการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง โดยนำข้อมูลที่ได้มาทำการสรุปผล

ให้ตรงตามวัตถุประสงค์ โดยมีขั้นตอนดังนี้

2.2.1 การรวบรวมหลักฐานขั้นต้นและชั้นรองจากเอกสารทางวิชาการ เช่น จดหมายเหตุ เอกสารจากหอสมุดแห่งชาติ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ ข้อมูลจากกองทัพเรือ วิทยานิพนธ์ งานวิจัย และการสืบค้นข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต เป็นต้น

2.2.2 การเก็บข้อมูลภาคสนาม ผู้วิจัยได้ออกแบบข้อคำถามในแบบสัมภาษณ์ให้ตรงกับวัตถุประสงค์ของงานวิจัยโดยมีผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 2 ท่านเป็นผู้ตรวจสอบ แบบสัมภาษณ์แบ่งออกเป็น 4 ชุด คือ

ชุดที่ 1 แบบสัมภาษณ์ผู้สร้างเรือ เก็บข้อมูลจากผู้เชี่ยวชาญการสร้างเรือ ผู้ทรงคุณวุฒิเกี่ยวกับเรือ ผู้มีความรู้ในการสร้างเรือ ช่างซ่อมเรือ

ชุดที่ 2 แบบสัมภาษณ์ความสัมพันธ์ของเรือกับเศรษฐกิจ เก็บข้อมูลจากกลุ่มเจ้าของเรือที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ขนส่งสินค้า หรือกลุ่มเจ้าของตลาดน้ำ หรือเจ้าของร้านอาหารที่มีบริการล่องเรือ

ชุดที่ 3 แบบสัมภาษณ์ความสัมพันธ์ของเรือกับวิถีชีวิต เก็บข้อมูลจากกลุ่มคนที่ยังคงใช้เรืออยู่ในชีวิตประจำวัน

ชุดที่ 4 แบบสัมภาษณ์ความสัมพันธ์ของเรือกับการท่องเที่ยว เก็บข้อมูลจากผู้ใช้บริการการท่องเที่ยวทางเรือ ตลาดน้ำ ร้านอาหารที่มีบริการล่องเรือ

2.2.2.1 การเก็บข้อมูลในการสร้างเรือ โดยการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างจากผู้ให้ข้อมูลที่เป็นผู้เชี่ยวชาญการสร้างเรือ ผู้ทรงคุณวุฒิเกี่ยวกับเรือ ผู้มีความรู้ในการสร้างเรือ ช่างซ่อมเรือ อาจารย์วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือพระนครศรีอยุธยา อดีตอาจารย์วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือพระนครศรีอยุธยา และข้าราชการกรมอุทกหารเรือ จำนวน 11 คน โดยใช้ในการสุ่มตัวอย่างแบบไม่อาศัยความน่าจะเป็น (Non-probability sampling) ด้วยวิธีเลือกตัวอย่างที่เจาะจง (Purposive selection)

2.2.2.2 การเก็บข้อมูลในการใช้เรือเพื่อการขนส่ง โดยใช้แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างจากผู้ให้ข้อมูลที่เป็นเจ้าของเรือที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารหรือขนส่งสินค้า และกลุ่มเจ้าของกิจการ จำนวน 22 คน โดยใช้ในการสุ่มตัวอย่างแบบไม่อาศัยความน่าจะเป็น ด้วยวิธีเลือกตัวอย่างที่เจาะจง

2.2.2.3 การเก็บข้อมูลในการใช้เรือโดยการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างจากกลุ่มผู้ให้ข้อมูลที่ยังคงใช้เรืออยู่ในชีวิตประจำวัน จำนวน 30 คน โดยใช้ในการสุ่มตัวอย่างแบบไม่อาศัยความน่าจะเป็น ด้วยวิธีเลือกตัวอย่างในลักษณะการบังเอิญพบ (Accidental selection)

หลังจากการสังเกตของผู้วิจัยแล้วพบว่าบุคคลที่เป็นกลุ่มตัวอย่างดังกล่าวใช้บริการทางเรืออยู่เป็นประจำในแต่ละวัน

2.2.2.4 การเก็บข้อมูลในการใช้เรือโดยการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างและการสังเกตแบบมีส่วนร่วมจากผู้ให้บริการการท่องเที่ยวทางเรือ ตลาดน้ำ ร้านอาหารที่มีบริการล่องเรือ จำนวน 30 คน โดยใช้ในการสุ่มตัวอย่างแบบไม่อาศัยความน่าจะเป็น ด้วยวิธีเลือกตัวอย่างในลักษณะการบังเอิญพบ

2.3 การวิเคราะห์ข้อมูล

2.3.1 นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาและรวบรวมมาพรรณนาเชิงวิเคราะห์ (Descriptive analysis) เกี่ยวกับพัฒนาการของเรือในกลุ่มน้ำเจ้าพระยา ด้านวัสดุและพัฒนาการทางด้านเทคโนโลยีที่นำมาใช้กับเรือ

2.3.2 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหา (Content analysis) ใช้การวิเคราะห์เชิงเหตุผล โดยรวบรวมข้อมูลในการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกจากผู้สร้างเรือ แล้วนำมาวิเคราะห์ให้เห็นถึงลำดับขั้นและพัฒนาการของเรือในด้านวัสดุและบทบาทของเรือตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน และแนวโน้มต่อการเปลี่ยนแปลงบทบาทของเรือในอนาคต ส่วนการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของเรือกับวิถีชีวิต จะอ้างอิงจากเอกสารในการวิเคราะห์ช่วงสมัยอดีต สำหรับการวิเคราะห์สมัยปัจจุบัน ใช้แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างและการสังเกตแบบมีส่วนร่วมเพื่อเก็บข้อมูลความสำคัญของเรือแล้วจึงนำมาวิเคราะห์ โดยแสดงให้เห็นแนวโน้มในอนาคตที่บทบาทของเรือจะเปลี่ยนแปลงไป โดยแยกวิเคราะห์ใน 4 ประเด็น คือ ด้านเศรษฐกิจ ด้านวัฒนธรรมประเพณี ด้านวิถีชีวิตและสังคม และด้านการท่องเที่ยว

นิยามศัพท์

เรือ หมายถึง พาหนะเดินทางทางน้ำที่ชาวบ้านสร้างขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการของตนเอง แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ เรือขุดและเรือต่อ ชาวบ้านสร้างเรือเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในชีวิตประจำวันและแสดงให้เห็นถึงวิถีชีวิตของชาวบ้าน เรือเกิดจากภูมิปัญญา เป็นงานศิลปะที่ใช้ฝีมือและประสบการณ์ของช่างต่อเรือ โดยสร้างจากวัสดุดิบที่มีในแต่ละท้องถิ่น ต่อมาเมื่อสภาพสังคมมีการเปลี่ยนแปลง เรือก็ย่อมเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย ทั้งด้านวัสดุที่นำมาใช้ รูปแบบวัตถุประสงค์ในการใช้เรือ ฯลฯ เรือจึงมีพัฒนาการไปตามการเปลี่ยนแปลงของสังคม

ภาคกลาง หมายถึง จังหวัดที่ตั้งอยู่ตามแนวลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา 10 จังหวัดเริ่มต้นจากนครสวรรค์ ชัยนาท สิงห์บุรี ลพบุรี อ่างทอง พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี นนทบุรี

กรุงเทพมหานคร และสิ้นสุดที่สมุทรปราการ

ภูมิปัญญาชาวบ้าน หมายถึง ความรู้ ความคิด ความชำนาญ สติปัญญาและทักษะของชาวบ้านที่นำธรรมชาติที่มีอยู่ในท้องถิ่นมาดัดแปลงให้เป็นเรือ และปรับปรุงประยุกต์ใช้กับการดำเนินชีวิตประจำวัน ภูมิปัญญาเป็นสิ่งที่สามารถสืบทอดไปยังลูกหลานได้ และมีความเป็นพลวัตสามารถเปลี่ยนแปลงไปตามบริบทของสังคมในท้องถิ่นนั้น ๆ ได้

ภูมิสังคมและวัฒนธรรม หมายถึง ภูมิหลังทางสังคมและประวัติศาสตร์ สภาพธรรมชาติแวดล้อม ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่แต่ละจังหวัดในกลุ่มน้ำเจ้าพระยาทั้ง 10 จังหวัด ที่แสดงให้เห็นถึงวิถีชีวิต ค่านิยม คติความเชื่อ ศาสนา ประเพณีวัฒนธรรม เศรษฐกิจ สภาพแวดล้อมทางสังคมในอดีต ภูมิสังคมและวัฒนธรรมที่เกิดขึ้นในแต่ละจังหวัดนั้นอาจเหมือนหรือแตกต่างกันก็ได้

วิถีชีวิตชาวบ้าน หมายถึง รูปแบบและแนวทางการดำเนินชีวิตของคนหรือกลุ่มคนในสังคมที่ใช้เรือในการดำเนินชีวิตประจำวัน โดยรูปแบบการดำเนินชีวิตนี้เป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นตั้งแต่เกิดไปจนตาย วิถีชีวิตอาจเปลี่ยนแปลงได้ หากสภาพแวดล้อมทางสังคมเปลี่ยนแปลงไป คนหรือกลุ่มคนจะปรับรูปแบบของการดำเนินชีวิตเพื่อให้สามารถอยู่ร่วมกันในสังคมได้

บทบาทของเรือ หมายถึง หน้าที่และความสำคัญของเรือที่มีต่อคนหรือชุมชน เช่น เป็นพาหนะ เป็นที่อยู่อาศัย เป็นเครื่องมือทำมาหากิน เป็นที่มาของวัฒนธรรมท้องถิ่น ซึ่งรวมถึงวัฒนธรรมประเพณี และวิถีชีวิตของกลุ่มคนในท้องถิ่นที่ยึดถือปฏิบัติต่อ ๆ กันมา มีความเป็นเอกลักษณ์ควรค่าแก่การอนุรักษ์ ให้เป็นแบบอย่างที่ดีงามให้คงอยู่ต่อไปในท้องถิ่น

บริบททางสังคม หมายถึง ช่วงเวลาของสังคมไทยมีการเปลี่ยนแปลงและส่งผลต่อวิถีชีวิตของชาวบ้านและบทบาทของเรือโดยยึดการเปลี่ยนแปลงที่มีพื้นฐานมาจากระบบเศรษฐกิจเป็นสำคัญ คือ 1. ก่อนยุคปรับปรุงประเทศ (ก่อนสนธิสัญญาเบาว์ริง) 2. ยุคปรับปรุงประเทศ (การมีสนธิสัญญาเบาว์ริง) 3. หลังยุคปรับปรุงประเทศ (ช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1-12)

การเปลี่ยนแปลง หมายถึง บทบาทของเรือที่เปลี่ยนแปลงไปจากอดีตโดยเรือยังคงมีความสำคัญอยู่ในสังคมปัจจุบันและอาจเกิดการเปลี่ยนแปลงในอนาคตซึ่งอาจเพิ่มบทบาทมากขึ้นหรือลดบทบาทลง ในด้านเศรษฐกิจ ด้านวัฒนธรรมประเพณี ด้านวิถีชีวิตและสังคม และด้านการท่องเที่ยว

ด้านเศรษฐกิจ หมายถึง บทบาทของเรือที่มีต่อคนในสังคม ในเรื่องของการค้าขายหรือการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่และน้ำหนักมากทางเรือ เช่น ทราาย ปูน ข้าว น้ำอัดลมและเครื่องจักรที่มีขนาดใหญ่ รวมไปถึงบทบาทของเรือต่อเศรษฐกิจชุมชนที่สร้างงาน สร้างรายได้ให้คนในชุมชน

ด้านวัฒนธรรมประเพณี หมายถึง บทบาทของเรือที่มีต่อคนในสังคม ในเรื่องของ ประเพณีการแข่งขันเรือ การทำบุญทอดกฐิน ผ้าป่า ประเพณีเสด็จทอดผ้าพระกฐินทางชลมารค เป็นต้น

ด้านวิถีชีวิตและสังคม หมายถึง บทบาทของเรือที่มีต่อคนและสังคมในการดำเนิน ชีวิตประจำวัน การใช้งานเรือข้ามฟาก เรือโดยสารสาธารณะ การใช้เรือทำการประมงพื้นบ้าน และใช้เรือเดินทางในระยะใกล้ ๆ รวมถึงความผูกพันของคนที่มีต่อเรือทั้งในอดีตและปัจจุบัน

ด้านการท่องเที่ยว หมายถึง บทบาทของเรือที่มีต่อคนในสังคม ในเรื่องของการท่องเที่ยว การพักผ่อนหย่อนใจเพื่อให้เกิดความเพลิดเพลินและผ่อนคลายความตึงเครียดในชีวิตประจำวัน เช่น ตลาคาน้ำ การล่องเรือท่องเที่ยว ล่องเรือทานอาหาร เป็นต้น

ความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจ เรือมีความสัมพันธ์กับคนไทยทางด้านเศรษฐกิจ การซื้อขายสินค้าและขนส่งสินค้าทางเรือ รวมถึงการติดต่อค้าขายทางเรือกับต่างประเทศ

ความสัมพันธ์ด้านคติความเชื่อและศาสนา เรือมีความสัมพันธ์กับคนไทยในด้าน ความเชื่อและค่านิยมที่เกี่ยวข้องกับการสร้างเรือและการใช้เรือ เช่น ความเชื่อเรื่องแม่ย่านางเรือ พิธีกรรมในการตัดไม้เพื่อมาทำเรือยาว เป็นต้น

ความสัมพันธ์ด้านวัฒนธรรมประเพณี เรือมีความสัมพันธ์กับคนไทยด้านประเพณี เช่น ประเพณีการแข่งขันเรือ ประเพณีการเสด็จประพาสต้นทางเรือ ประเพณีเสด็จทอดผ้าพระกฐินทางชลมารค เป็นต้น

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยเรื่อง เรือ: ภูมิปัญญากับวิถีชีวิตพื้นบ้านและบทบาทในสังคมไทยภาคกลาง มีแนวคิดทฤษฎีและเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเป็นกรอบในการวิเคราะห์ พร้อมกับการใช้ข้อมูลทางด้านภูมิสังคมและวัฒนธรรมของพื้นที่ทั้ง 10 จังหวัดในภาคกลางประกอบการวิจัย โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของเรือกับวิถีชีวิตพื้นบ้าน
2. แนวคิดเกี่ยวกับภูมิปัญญา
 - 2.1 ความหมายและความสำคัญของภูมิปัญญา
 - 2.2 ลักษณะสำคัญของภูมิปัญญา
3. แนวคิดเกี่ยวกับการศึกษาวัฒนธรรมวัตถุ
4. แนวคิดทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรม
5. แนวคิดทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ
6. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1-12 ที่มีผลกระทบต่อเรือ บทบาทของเรือ และการคมนาคมขนส่งทางน้ำ
7. ข้อมูลพื้นที่ศึกษา
 - 7.1 กำเนิดลุ่มน้ำเจ้าพระยา
 - 7.2 ภูมิสังคมและวัฒนธรรมจังหวัดนครสวรรค์
 - 7.3 ภูมิสังคมและวัฒนธรรมจังหวัดชัยนาท
 - 7.4 ภูมิสังคมและวัฒนธรรมจังหวัดลพบุรี
 - 7.5 ภูมิสังคมและวัฒนธรรมจังหวัดสิงห์บุรี
 - 7.6 ภูมิสังคมและวัฒนธรรมจังหวัดอ่างทอง
 - 7.7 ภูมิสังคมและวัฒนธรรมจังหวัดพระนครศรีอยุธยา
 - 7.8 ภูมิสังคมและวัฒนธรรมจังหวัดปทุมธานี
 - 7.9 ภูมิสังคมและวัฒนธรรมจังหวัดนนทบุรี
 - 7.10 ภูมิสังคมและวัฒนธรรมจังหวัดกรุงเทพมหานคร
 - 7.11 ภูมิสังคมและวัฒนธรรมจังหวัดสมุทรปราการ
8. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของเรือกับวิถีชีวิตพื้นบ้าน

เมื่อกล่าวถึงความสัมพันธ์ของเรือกับวิถีชีวิตของคนไทย วิบูลย์ ลี้สุวรรณ (2521, หน้า 200) กล่าวถึง การแข่งเรือประเพณีหน้าน้ำ เป็นการละเล่นในยามน้ำหลากที่สืบทอดกันมาแต่โบราณ การแข่งเรือจะเป็นงานที่มีขึ้นพร้อมกับงานวัดหรืองานปิดทองพระ งานกุฐิน การแข่งเรือเป็นงานสนุกสนานรื่นเริง ช่วยให้งานวัดครึกครื้น ประเพณีการแข่งเรือเป็นการละเล่นที่สอดคล้องกับวิถีชีวิตของชาวชนบท เพราะเดือนสิบเอ็ดเดือนสิบสองเป็นเวลาที่ชาวบ้านว่างจากงานในไร่นา ปัจจุบันยังพบเห็นการแข่งเรือจัดขึ้นทุกปี ตามวัดในจังหวัดริมแม่น้ำเจ้าพระยาภาคกลาง เช่น อยุธยา อ่างทอง สิงห์บุรี เป็นต้น ซึ่ง ส.พลายน้อย (2532, หน้า 46) ได้กล่าวไว้ในหนังสือ ชีวิตตามคลอง ว่าชาวบ้านนิยมปลูกบ้านเรือนอยู่ตามฝั่งคลอง และมีเรือแพจอดอยู่เป็นประจำ จนมีตลาดเรือ ตลาดน้ำ คำว่า "ตลาดเรือ" หมายถึง ตลาดที่ใช้เรือเป็นที่ขายสินค้าต่าง ๆ คำว่าตลาดเรือมีใช้มาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา คนที่อยู่ริมแม่น้ำรอบกรุงจึงต้องอาศัยเรือเป็นที่ซื้อขายสินค้า ตลาดเรือในสมัยโบราณประกอบด้วยเรือหลายชนิดตามความนิยมแต่ละท้องถิ่น ถ้าเป็นเรือมาจากต่างจังหวัด จะเป็นเรือประทุน คือใช้ไม้ไผ่โค้งเป็นโครงครอบลำเรือไว้แล้วมุงด้วยจาก เป็นต้น เรือเหล่านี้ส่วนมากเป็นเรือสำปั้น บรรทุก พืชผัก และผลไม้มาขาย

นอกจากนี้จาก บทความเรื่อง ร-เรือ ภูมิปัญญาแห่งลำน้ำ (2540, หน้า 96) กล่าวถึง ภูมิปัญญาชาวบ้านที่สะท้อนจากประเภทของเรือ เช่น เรือบด เรือเขม เป็นเรือที่ต้องการเคลื่อนที่อย่างรวดเร็ว น้ำหนักของเรือต้องไม่มาก จึงออกแบบให้เรือมีปากเรือที่แคบลง เสริมความยาวเพรียวแหลมของหัวเรือกับท้ายเรือ ท้องเรือก็กินน้ำน้อยลง เรือจึงพุ่งไปข้างหน้ารวดเร็วเหมือนเขมและจุลทรรศน์ พยาชวานนท์ (2542) ได้กล่าวถึง การสร้างเรือในสมัยโบราณเริ่มแรกนั้นเรือที่ใช้ในลำน้ำเป็นเรือขุด ซึ่งมีการทดลองหลายครั้ง บางครั้งเรือก็ไม่สามารถลอยในน้ำได้ เพราะมีน้ำหนักมากเกินไป หรือการขุดเรือไม่ได้สมดุล เอียงไปข้างใดข้างหนึ่งทำให้เรือจมน้ำได้ จนกระทั่งพัฒนาขึ้นมาเรื่อย ๆ เป็นเรือขุด ซึ่งขุดจากท่อนซุง วิธีการขุดเรือคือ เอาไม้เผาไฟแดง ๆ วางไว้บนผิวเรือตามตำแหน่งที่จะขุด แล้วให้ไม้ไหม้ไฟเพื่อจะได้ขุดลงในตัวไม้ให้เกิดร่องเกิดหลุมกว้างเป็นรูปเรือ หลังจากขุดแล้วนำไปทดลองลอยน้ำและปรับปรุงช่องว่างให้มีความสมดุลไม่พลิกคว่ำ เรือขุดสมัยก่อนทำมาจากท่อนซุง ต่อมาพัฒนามาเป็นเรือต่อ สมัยกรุงรัตนโกสินทร์ประมาณ สมัยรัชกาลที่ 2 มีการส่งเรือพายเรียกว่า เรือสำปั้นจากประเทศจีนเข้ามาใช้ในประเทศไทย สมัยรัชกาลที่ 5 มีการต่อเรือสำปั้นแปลงขึ้นใช้เองในประเทศ หลังจากนั้นก็มีเรือต่อเรือโดยเลียนแบบเรือโป๊ต คนไทยเรียกว่า "เรือบด" เรือกรรเชียงและเรือเขมจะมีลักษณะเป็นเรือลำเล็ก ๆ

นั่งได้คนเดียว พลิกคว่ำง่ายเป็นเรือที่พระสงฆ์ใช้พายบิณฑบาตร เนื่องจากเรือต้องอาศัยการทรงตัวนิ่ง ๆ ไม่เช่นนั้นเรือจะคว่ำได้ง่าย เหมาะกับอาการสำรวมของพระสงฆ์ขณะออกบิณฑบาตร

จากเรือขุดพัฒนามาเป็นเรือต่อใช้ไม้กระดานมาต่อกันอย่างน้อย 3 แผ่น ในอดีตมีการต่อเรือเดินทะเลตั้งแต่สมัยอยุธยาแล้ว สืบเนื่องจากเรือสำเภาจีน เรือของประเทศฝรั่งเศส และประเทศฮอลันดาที่ได้ติดต่อดำขายกับประเทศไทยนั้นใช้ไม้จากเมืองไทยซึ่งมีราคาถูกมาต่อเรือโดยชาวต่างประเทศและคนไทยร่วมมือกันต่อเรือ จึงทำให้คนไทยได้เรียนรู้วิธีการต่อเรือจากชาวต่างประเทศ เรือที่พบเห็นในภาคกลาง แบ่งตามประเภทได้ 3 ประเภท คือ 1. แบ่งตามฐานะ เช่น เรือหลวง เป็นเรือที่ราษฎรไม่มีสิทธินำมาใช้ถือเป็นของสูง ใช้สำหรับพระมหากษัตริย์เท่านั้น 2. แบ่งตามชนิด คือ เรือขุดและเรือต่อที่ชาวบ้านนิยมใช้กัน มีทั้งเรือแม่น้ำ และเรือทะเล 3. แบ่งตามกำลังที่แล่น คือ เรือพาย เรือกรรเชียง เรือแจว เป็นต้น นอกจากนี้ ส.พลาญน้อย (2516, หน้า 246) ได้ศึกษาพบว่า มีหลักฐานยืนยันการสร้างเรือโดยประยุกต์ใช้วัสดุที่มีในท้องถิ่น คือ มีการกล่าวถึงเรือในยุคศึกดาบรพ มีเรื่องเล่าถึงพระเจ้าสุริยวงศา กษัตริย์ของอินเดียนได้เสด็จหนีเข้าศึกโดยใช้หญิงควายแห่งอัครมโหฬารให้ปองลอยน้ำข้ามแม่น้ำคงคา การใช้หญิงสัตว์ทั้งตัวทำเป็นพาหนะข้ามน้ำนิยมใช้ในหลายท้องที่ บางท้องที่ก็ใช้พืชบางชนิดทำเป็นเรือ ต่อมามนุษย์มีความคิดทำเรือจากต้นไม้โดยการขุดก่อนเป็นอันดับแรก

ประวัติความเป็นมาของเรือในภาคกลางของประเทศไทยนั้นได้พบหลักฐานว่ามี การใช้เรือมานานนับพันปี และที่ปรากฏหลักฐานว่ามีการใช้เรือมากคือ ในสมัยกรุงศรีอยุธยา และกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีทำเลที่ตั้งอยู่ในที่ราบลุ่ม มีแม่น้ำลำคลองมากมายพาหนะชนิดเดียวเท่านั้นที่ใช้ได้สะดวกก็คือเรือ และมานพ ถนอมศรี (2534, หน้า 102) กล่าวว่าเรือสามารถบ่งบอกถึงฐานะและบรรดาศักดิ์ของผู้เป็นเจ้าของ สามารถดูจากจำนวนฝีพายและขนาดของเรือตลอดจนการตกแต่ง ถ้าเป็นเรือของขุนนางทั่วไปหรือเรือคหบดี ตรงกลางเรือจะมีห้องเล็ก ๆ ห้องหนึ่ง หลังคามุงด้วยใบไม้ที่แลดูมีศิลปะ มีความสวยงาม ตั้งด้วยเสา 4 เสา มัดไว้กับขอบเรือทั้งสองข้าง มีเสื่อบังไม่ให้ถูกแดดถูกฝน แต่จะมีม่านกันไม่ได้ ส่วนเรือของพระเจ้าแผ่นดิน พระบรมศานุวงศ์ และชาวยุโรป มีลักษณะการตกแต่งเหมือนเรือของคหบดีและขุนนางทั่วไป แต่ต้องมีม่านกัน แสดงให้เห็นว่าเรือกับวิถีชีวิตของคนในสังคมนั้นมีความสัมพันธ์กันมาตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน

แนวคิดเกี่ยวกับภูมิปัญญา

สำหรับแนวคิดและความหมายของภูมิปัญญาในการสร้างเรือของชาวบ้าน เป็นการเรียนรู้การดัดแปลงธรรมชาติที่มีอยู่รอบตัวนำมาใช้ประโยชน์ในชีวิตประจำวันให้กับตนเอง มีความหมาย ดังนี้

ภูมิปัญญา หรือ Wisdom หมายถึง ความรู้ ความสามารถและความเชื่อ ที่นำมาไปสู่การปฏิบัติเพื่อใช้ในการแก้ไขปัญหาของมนุษย์ ภูมิปัญญา คือความรู้ดั้งเดิมของคนในสังคม นั้น ๆ และคนในสังคมยอมรับรู้ และเข้าใจร่วมกัน

ภูมิปัญญาไทย หมายถึง องค์ความรู้ ความสามารถและทักษะของคนไทยอันเกิดจากการสั่งสมประสบการณ์ที่ผ่านกระบวนการเรียนรู้ทำการคัดเลือก ปรับปรุงและพัฒนา ตลอดจนมีการถ่ายทอดต่อ ๆ กันมา เป็นการแก้ปัญหาในชีวิตประจำวัน และสามารถพัฒนาวิถีชีวิตของคนไทยให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมและกาลสมัย โดยมีลักษณะเป็นองค์รวม มีคุณค่าทางวัฒนธรรม บางครั้งภูมิปัญญาท้องถิ่นอาจเป็นที่มาขององค์ความรู้ที่พัฒนาให้เจริญงอกงามขึ้นใหม่เพื่อช่วยให้เรียนรู้ที่จะแก้ปัญหา นำมาใช้ในการจัดการและการปรับตัวในการดำเนินชีวิต

เมื่อกล่าวถึงภูมิปัญญาชาวบ้านหรือภูมิปัญญาท้องถิ่น (Folk wisdom) สามารถ จันทรสุรีย์ (2536, หน้า 146-147) ซึ่งให้เห็นว่า ภูมิปัญญาคือ รากฐานความรู้ของชาวบ้านที่เรียนรู้ และสืบทอดต่อกันมาโดยตรง คือ เรียนรู้จากประสบการณ์ของตนเองและเรียนรู้จากผู้ใหญ่ที่สืบทอดต่อกันมา กล่าวอีกนัยหนึ่งว่า ภูมิปัญญาชาวบ้าน หมายถึง ทุกสิ่งทุกอย่างที่ชาวบ้านสามารถคิดขึ้น และนำมาใช้ในการแก้ปัญหาในชีวิตประจำวันนั้นแสดงให้เห็นถึงสติปัญญาของชาวบ้านที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการดำเนินชีวิตในท้องถิ่นได้อย่างเหมาะสม และจากรุวรรณ ธรรมวัตร (2543, หน้า 1) อธิบายว่า ภูมิปัญญาคือแบบแผนในการดำเนินชีวิตของชาวบ้านที่มีคุณค่า และยังแสดงถึงความเฉลียวฉลาดของบุคคลและสังคมซึ่งได้สั่งสม สืบทอดและปฏิบัติต่อกันมา นอกจากนี้ภูมิปัญญาหมายถึงทรัพยากรบุคคล และทรัพยากรความรู้ก็ได้ โดยประเวศ วะสี (2536, หน้า 17-33) เสนอแนวความคิดว่า ภูมิปัญญาท้องถิ่นเกิดขึ้นจากการสั่งสมของประสบการณ์ชีวิตของชาวบ้านและสังคมในสภาพแวดล้อมที่ต่างกันซึ่งมีการสืบทอดต่อกันมายาวนานถือเป็นวัฒนธรรมในแต่ละท้องถิ่นมีเอกลักษณ์เฉพาะ และมีการบูรณาการโดยเน้นความสำคัญทางจริยธรรมมากกว่าวัฒนธรรม การพัฒนาภูมิปัญญาท้องถิ่น ในแต่ละท้องถิ่น โรงเรียนควรเป็นศูนย์ข้อมูลข่าวสารในเรื่องภูมิปัญญา และรัฐบาลควรให้การสนับสนุนในหลายด้าน ๆ เพื่อการศึกษาค้นคว้าทำนุบำรุงภูมิปัญญาท้องถิ่นด้วย ซึ่งเอกวิทย์ ณ ถลาง (2544, หน้า 21) ให้ความหมายว่าภูมิปัญญาท้องถิ่น หมายถึง พัฒนาการของชาวบ้านในการปรับการ

ดำเนินชีวิตให้อยู่ร่วมกับธรรมชาติ โดยสร้างสรรค์ สังคมและสืบสานประสพการณ์เหล่านั้นมา เป็นระยะเวลายาวนาน ปรีชา บัควีร์ตันเลิส (2539, หน้า 9) อธิบายเพิ่มเติมว่าภูมิปัญญาท้องถิ่น หมายถึง สิ่งที่สั่งสมมาตั้งแต่ในยุคก่อน เป็นเรื่องของการจัดความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นระหว่างมนุษย์ และธรรมชาติ มนุษย์กับมนุษย์ และมนุษย์กับสิ่งเหนือธรรมชาติ โดยผ่านทางจารีตประเพณี วิธีการดำเนินชีวิตและพิธีกรรมเพื่อให้เกิดความสมดุลซึ่งกันและกัน และอเนก นาคะบุตร (2536, หน้า 82-83) กล่าวถึงความสำคัญของภูมิปัญญาท้องถิ่นในอีกมุมหนึ่งว่ามีความสำคัญ ต่อการพัฒนาท้องถิ่น เป็นความรู้ที่มีคุณค่าและสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในชีวิตประจำวันได้อย่าง ต่อเนื่อง การเรียนรู้ภูมิปัญญาชาวบ้านนี้สามารถกระทำได้หลายรูปแบบ เช่น งานประเพณี การประกอบพิธีกรรม เป็นต้น

สำหรับความสำคัญของภูมิปัญญา นิธิ เอียวศรีวงศ์ (2536, หน้า 3) ได้แบ่ง ความสำคัญของภูมิปัญญาท้องถิ่นไว้ 4 ประการ คือ

1. ความรู้และระบบความรู้ ภูมิปัญญาเป็นระบบความรู้ที่ชาวบ้านมองเห็น ความสัมพันธ์ของสิ่งต่าง ๆ อย่างมีระบบแบบแผน เป็นระบบความรู้ที่ต่างจากความรู้ทาง วิทยาศาสตร์ ควรกำหนดแนวทางในการศึกษาว่าชาวบ้านมองเห็นความสัมพันธ์ของสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ได้อย่างไร
 2. การสั่งสมและการกระจายความรู้ ภูมิปัญญาเกิดจากการสั่งสมและกระจายความรู้ ควรศึกษาว่ากระบวนการสะสมความรู้นี้เป็นมาอย่างไร และกระจายไปยังคนอื่นได้อย่างไร
 3. การถ่ายทอดความรู้ภูมิปัญญาชาวบ้าน มีกระบวนการถ่ายทอดที่ซับซ้อน ความเข้าใจภูมิปัญญาท้องถิ่นได้นั้นต้องเข้าใจกระบวนการถ่ายทอดความรู้จากคนรุ่นหนึ่งไปสู่คน อีกรุ่นหนึ่งด้วย
 4. การสร้างสรรค์และปรับปรุง ระบบความรู้ของชาวบ้านมีการปรับเปลี่ยนตลอดตาม สถานการณ์รอบ ๆ ตัว เป็นประสพการณ์ของชาวบ้าน สิ่งที่ควรศึกษา คือ ชาวบ้านสามารถ ปรับเปลี่ยนความรู้ และระบบความรู้เพื่อรับกับความเปลี่ยนแปลงได้อย่างไร
- ลักษณะสำคัญของภูมิปัญญาท้องถิ่น สามารถแบ่งได้ดังนี้
1. การประยุกต์ใช้ความรู้ ทักษะความเชี่ยวชาญ ความเชื่อและพฤติกรรม
 2. การแสดงออกถึงความสัมพันธ์ระหว่าง คนกับคน คนกับธรรมชาติ และคนกับ สิ่งเหนือธรรมชาติ
 3. การเป็นองค์รวม หรือกิจกรรมทุกอย่างในวิถีชีวิต

4. การแก้ไขปัญหา การจัดการ การปรับตัว การเรียนรู้เพื่อความอยู่รอดของบุคคล ชุมชนและสังคม

5. การเป็นปัจจัยสำคัญของชีวิต และเป็นพื้นฐานความรู้ในเรื่องต่าง ๆ
6. การมีลักษณะเฉพาะตน มีเอกลักษณ์
7. การเปลี่ยนแปลงเพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาการทางสังคมตลอดเวลา
8. การมีวัฒนธรรมเป็นพื้นฐาน
9. การบูรณาการในระดับสูง
10. การเชื่อมโยงไปสู่นามธรรม
11. การเน้นความสำคัญของจริยธรรมมากกว่าวัตถุธรรม

ดังนั้นเรื่องจึงเป็นภูมิปัญญาพื้นบ้านที่มีความสำคัญต่อวิถีชีวิตของคนไทยตั้งแต่อดีต มาจนถึงปัจจุบัน ชาวบ้านเรียนรู้การสร้างเรือด้วยการสังเกตจากธรรมชาติ จากขอนไม้ที่สามารถ ลอยน้ำได้ ในครั้งแรกชาวบ้านอาจใช้วิธีการเกาะขอนไม้เพื่อลอยไปตามที่ต่าง ๆ ต่อมาจึงเกิดคิด นำขอนไม้มาขุด ถากเปิกเป็นร่องให้มีขนาดที่คนสามารถนั่งได้ และด้วยการสังเกตจากธรรมชาติ รอบตัวนี้เองจึงมีความคิดสร้างสรรค์ตัดแต่งขอนไม้ให้มีลักษณะเรียวยาว ตามลักษณะของ ปลาที่ว่ายน้ำ ลอยตัวในน้ำ และนำมาตัดแต่งไม้ให้เริ่มมีรูปทรงลักษณะคล้ายปลา และชาวบ้าน ก็พยายามลองผิดลองถูกในการทำไม้ให้สามารถลอยน้ำได้ โดยไม่ได้ใช้วิธีการคำนวณทาง วิทยาศาสตร์แต่อย่างใด ใช้เพียงการเรียนรู้ ทดลอง ทำซ้ำ ๆ จนได้เรือที่มีรูปทรงมาตรฐานและ สามารถลอยน้ำได้ ใช้ในการเดินทาง การจับสัตว์น้ำ การพักผ่อนหย่อนใจ และเป็นเครื่องมือ ในการเล่นเพลงเรือ

ด้วยภูมิปัญญาของชาวบ้านนี้เอง เรือจึงถูกพัฒนาจากเรือไม้ที่ขุดโดยใช้ต้นไม้ต้นเดียว มีขนาดเล็ก ชาวบ้านจึงพัฒนาเป็นเรือต่อโดยใช้ไม้หลาย ๆ ท่อนมาต่อกันเป็นเรือ และลองผิด ลองถูก จนสามารถต่อเรือให้มีขนาดใหญ่ขึ้นกว่าเรือขุด ด้วยเหตุนี้ภูมิปัญญาชาวบ้าน ซึ่งเป็นองค์ ความรู้ที่สามารถถ่ายทอดให้กับผู้อื่นได้ จึงสมควรได้รับการรวบรวมและอนุรักษ์ไว้เพื่อมิให้ สูญหายไปกับตัวผู้รู้

แนวคิดเกี่ยวกับการศึกษาวัฒนธรรมวัตถุ

เมื่อกล่าวถึงแนวความคิดด้านการศึกษาวัฒนธรรมวัตถุ ซึ่งใช้เป็นแนวคิดหนึ่งในการวิเคราะห์ภูมิปัญญาชาวบ้านในการสร้างเรือ ใช้แนวความคิดวิเคราะห์ในการศึกษาข้อมูลทางคติชนวิทยาด้านวัฒนธรรมวัตถุมาประกอบในการวิเคราะห์ เรือ เปรียบเสมือนวัตถุพื้นบ้าน (Folk object) ซึ่งหมายถึงผลผลิตที่เป็นวัตถุที่ไปเป็นไปตามประเพณีนิยมของชาวบ้าน สะท้อนถึงประสบการณ์ร่วม ความคิดของชุมชน และค่านิยมที่เชื่อมโยงวิถีชีวิตของคนในชุมชน ตามที่ อมรา พงศาพิชญ์ (2541) อธิบายว่าวัฒนธรรมวัตถุ มีทั้งประติมากรรม สถาปัตยกรรม รวมไปถึงเครื่องมือ เครื่องใช้ต่าง ๆ ที่คนในท้องถิ่นสร้างขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการขั้นพื้นฐานของตนเอง เช่น การสร้างบ้าน จะใช้วัสดุที่มีมากในท้องถิ่น ภาคเหนือมีไม้สักจำนวนมาก บ้านเรือนส่วนใหญ่ของภาคเหนือจึงปลูกสร้างด้วยไม้สัก การออกแบบบ้านของแต่ละท้องถิ่นก็จะแตกต่างกันไปตามสภาพภูมิอากาศ สภาพพื้นที่ รวมไปถึงวัฒนธรรมของแต่ละกลุ่มชนก็มีส่วนสำคัญด้วย สอดคล้องกับการจัดกลุ่มข้อมูลทางคติชนวิทยาที่นักคติชนวิทยา Dorson (1982) ได้แบ่งกลุ่มข้อมูลทางคติชนวิทยาในหนังสือ Folklore and Folklife โดยจัดกลุ่มข้อมูลทางคติชนวิทยาประเภท วัฒนธรรมวัตถุ (Material culture) แบ่งออกเป็น หัตถกรรมพื้นบ้าน (Folk crafts) สถาปัตยกรรมพื้นบ้าน (Folk architecture) เสื้อผ้า-เครื่องแต่งกายพื้นบ้าน (Folk costume) อาหารพื้นบ้าน (Folk cookery) และประเพณี เรื่องณรงค์ (2542) ได้จัดแบ่งวัฒนธรรมวัตถุที่สอดคล้องกัน โดยอธิบายว่าวัฒนธรรมวัตถุคือคติชนที่ไม่ใช้ภาษา ไม่เกี่ยวข้องกับภาษา (Non-verbal folklore) สามารถแบ่งได้เป็น 7 ประเภท

- | | |
|---------------------------|---------------------------------------|
| 1. Folk architecture | สถาปัตยกรรม |
| 2. Folk art | ศิลปะพื้นบ้าน ชาวบ้าน |
| 3. Folk craf | งานฝีมือและหัตถกรรมพื้นบ้านของชาวบ้าน |
| 4. Folk costumes | เครื่องแต่งกาย |
| 5. Folk food, Folk habits | อาหารพื้นบ้านและนิสัยการกินอาหาร |
| 6. Folk gesture | อากัปกิริยาของชาวบ้านที่แสดงออก |
| 7. Folk music | ดนตรีพื้นบ้าน |

เสาวลักษณ์ อนันตศานต์ (2552, หน้า 71-72) กล่าวสนับสนุนเรื่องวัฒนธรรมวัตถุว่า หมายถึง ผลผลิตที่เป็นวัตถุซึ่งสร้างขึ้นเพื่อประโยชน์ในการดำรงชีวิตของมนุษย์ และมีความสำคัญต่อวิถีชีวิตมนุษย์ในแง่ที่ว่าผลผลิตบางอย่างเป็นสิ่งสร้างขึ้นตามความต้องการทั้งทางร่างกายและจิตใจ ซึ่งวัฒนธรรมวัตถุจะรวมถึงการประดิษฐ์ทางเทคโนโลยี และสิ่งประดิษฐ์ด้วยมือคน

หรือวัตถุที่คนประดิษฐ์ขึ้น และเผยแพร่ในกลุ่มสังคม ซึ่งเป็นส่วนประกอบหรือสิ่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมกลุ่ม ตลอดจนสิ่งที่ประดิษฐ์ขึ้นมาเพื่อเป็นเครื่องประดับ เป็นผลงานทางศิลปะหรือใช้ในพิธีกรรม การศึกษาวิถีชีวิตพื้นบ้านกับวัฒนธรรมวัตถุ ต้องศึกษามนุษย์ในฐานะสิ่งมีชีวิต มีวัฒนธรรม การดิ้นรนของมนุษย์ที่จะดำรงชีวิตอย่างมีประสิทธิภาพ วัตถุเหล่านี้เป็นผลผลิตของความพยายามและความปรารถนาของมนุษย์ เกิดมีขึ้นแล้วขยายตัว ปรับตัวเข้ากับสภาพแวดล้อมเฉพาะอย่าง ปรากฏการณ์ทางวัฒนธรรม คือสิ่งที่เห็นได้จากการสร้างของมนุษย์ เช่น วัตถุเครื่องปั้นดินเผา เรือ เป็นต้น นอกจากนี้ Branner (1986) นักวิชาการจาก Indiana University ซึ่งได้กล่าวถึงเรื่องของการศึกษาวัตถุพื้นบ้านว่าหมายถึงการศึกษารูปแบบ รูปร่าง ตลอดจนสภาพและลักษณะวัตถุต่าง ๆ ที่เป็นวัฒนธรรมของคนพื้นบ้าน มุ่งศึกษาตัววัตถุโดยตรง และศึกษารูปแบบของมัน เช่น เส้นกรอบนอก ขนาด และโครงสร้าง วัสดุที่ใช้ทำ การทำ การออกแบบและการนำมาใช้การศึกษารูปแบบใช้วิธีการวัดขนาดของวัตถุเพื่อหามาตรฐานของรูปแบบ สิ่งที่สำคัญคือ แบบรูป (Pattern) และสัดส่วนที่รับกัน (Symmetry) รูปแบบของวัตถุ อาจเปลี่ยนไปที่ละเล็กละน้อย ตามกาลเวลาและตามพื้นที่ รูปแบบจะแสดงให้เห็นถึงประวัติศาสตร์ทางวัฒนธรรมของแต่ละท้องถิ่นด้วย

เรือจึงจัดว่าเป็นวัฒนธรรมวัตถุอย่างหนึ่งของมนุษย์ ที่สร้างขึ้นจากภูมิปัญญา เพื่อนำมาใช้ในการดำเนินชีวิตประจำวัน วัฒนธรรมวัตถุนี้ยังแสดงให้เห็นถึงวัฒนธรรมของท้องถิ่นด้วย

แนวคิดทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรม

เมื่อกล่าวถึงแนวคิดทฤษฎีที่ใช้เป็นกรอบในการมองการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรม มีด้วยกันหลายทฤษฎี ทฤษฎีที่มีความเกี่ยวข้องอย่างน่าสนใจคือ ทฤษฎีนิเวศวิทยาวัฒนธรรม (Cultural ecology theory) ตามแนวคิดของจูเลียน เอช สจิวต์ Steward (1972) นักมานุษยวิทยาที่สนใจศึกษาการเปลี่ยนแปลงทางสังคม วัฒนธรรม โดยมุ่งความสนใจไปที่อิทธิพลของสิ่งแวดล้อมว่าเป็นตัวกำหนดกระบวนการวิวัฒนาการทางสังคมวัฒนธรรม โดยศึกษากระบวนการปรับตัวของสังคมภายใต้อิทธิพลของสิ่งแวดล้อม ศึกษาวิวัฒนาการหรือการเปลี่ยนแปลงอันเกิดจากการปรับตัว (Adaptation) ของสังคม โดยมองสังคมในลักษณะเป็นพลวัตหรือเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา การเปลี่ยนแปลงเป็นผลมาจากการปรับตัวให้เข้ากับสภาพแวดล้อม โดยมีพื้นฐานสำคัญคือ เทคโนโลยีการผลิต โครงสร้างสังคม และลักษณะของสภาพแวดล้อมธรรมชาติ แนวความคิดนี้เน้นความสัมพันธ์ระหว่างวัฒนธรรมกับสภาพแวดล้อม

ว่ามีความใกล้ชิดและส่งผลกระทบต่อกัน มุ่งเน้นให้ความสนใจในการนำวัฒนธรรมวัตถุ คือ ระบบเทคนิควิทยาหรือเทคโนโลยีต่าง ๆ ของสังคมนั้น ๆ นำมาปรับใช้ มีผลให้สังคมเกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างไร ภายใต้สภาพแวดล้อมของแต่ละสังคม ดังเช่น ในสมัยก่อนที่ยังไม่มีเทคโนโลยีมากมายนั้น มนุษย์จำต้องปรับตัวเข้ากับสภาพแวดล้อม และทำให้สภาพแวดล้อมมีศักยภาพด้วยการเปลี่ยนหรือดัดแปลงสภาพแวดล้อมนั้น ในบางสังคมสภาพแวดล้อมไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนักทำให้ไม่มีผลต่อวัฒนธรรมของสังคมนั้น ๆ สภาพแวดล้อมจึงมีบทบาทต่อมนุษย์น้อยลง รูปแบบและลักษณะทางวัฒนธรรม ตลอดจนวิถีชีวิตและขนบธรรมเนียมประเพณีบางอย่างจะยังคงอยู่ และได้รับการสืบทอดจากคนรุ่นหนึ่งไปสู่อีกรุ่นหนึ่ง

สำหรับกระบวนการเปลี่ยนแปลงทางสังคม เรือได้มีการเปลี่ยนแปลงด้านวัสดุและบทบาทหน้าที่ ที่มีต่อชุมชนย่อมสะท้อนภาพของกระบวนการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรมด้วย ดังที่ผจญจิตต์ อธิคมนันท์ (2549, หน้า 22-24) ระบุว่า กระบวนการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรม (Process of social and cultural change) เกิดขึ้นและกระจายภายในสังคม รวมถึงการกระจายไปสู่สังคมอื่น ๆ ด้วยกระบวนการดังต่อไปนี้

1. การค้นพบ (Discovery) หมายถึง การที่สมาชิกในสังคมรับรู้ข้อเท็จจริงร่วมกัน ดังนั้นการค้นพบจึงเป็นการสะสมความรู้ของมนุษย์โดยการค้นพบจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงได้เมื่อมนุษย์ได้นำสิ่งที่ค้นพบนั้นไปปฏิบัติจริง

2. การประดิษฐ์ (Invention) เป็นการประมวลผลจากสิ่งที่ค้นพบและสิ่งที่สังคมเคยนำไปใช้ประโยชน์มาสร้างเป็นสิ่งใหม่ ดังนั้น การประดิษฐ์จึงมิได้เกิดจากคนหนึ่งคนใด แต่เป็นผลจากการสะสมทางวัฒนธรรมของสังคม

การประดิษฐ์สามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ สิ่งประดิษฐ์ที่เป็นวัตถุ (Material inventions) หมายถึง วัสดุที่สัมผัสได้และเกิดจากสมาชิกในสังคมเป็นผู้สร้างและสมาชิกรับรู้ร่วมกัน กับสิ่งประดิษฐ์ที่ไม่ใช่วัตถุ (Nonmaterial inventions หรือ Social inventions) ได้แก่ ระบบความคิด การสื่อความหมายด้วยระบบสัญลักษณ์ เช่น ภาษา ตัวอย่างของการประดิษฐ์ที่ไม่ใช่วัตถุ ได้แก่ ระบบการปกครอง ระบบเศรษฐกิจ และค่านิยมทางสังคม

การประดิษฐ์ย่อมประกอบไปด้วยองค์ประกอบ 4 ประการ คือ รูปทรง (Form) ส่วนประกอบของสิ่งประดิษฐ์ (Function) ประโยชน์ที่นำไปใช้ (Meaning) และหลักของสิ่งประดิษฐ์นั้น (Principle) องค์ประกอบของการประดิษฐ์นั้นมักมีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอเป็นผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรม เช่น เครื่องใช้ในบ้านบางประเภทซึ่งเดิมเป็นไม้และโลหะถูกเปลี่ยนเป็นพลาสติก หรือการเพาะปลูกเพื่อการบริโภคในครัวเรือน ได้เปลี่ยน

เป้าหมายเป็นเพื่อการอุตสาหกรรมและส่งออก เป็นต้น ในสมัยปัจจุบัน มีผู้นำนวัตกรรมมาใช้ (Innovation) ซึ่งหมายถึง ผลรวมของการค้นพบและการประดิษฐ์สิ่งใหม่ นั่นคือ เป็นการนำความรู้และสิ่งประดิษฐ์มาทำให้เกิดประโยชน์แก่สังคม

3. การแพร่กระจาย (Diffusion) เป็นกระบวนการสุดท้ายของการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรม ซึ่งหมายถึงการกระจายทางวัฒนธรรมอันได้แก่ สิ่งที่ค้นพบและสิ่งประดิษฐ์จากคนกลุ่มหนึ่งไปสู่คนอีกกลุ่มหนึ่ง หรือจากสังคมหนึ่งไปสู่อีกสังคมหนึ่ง

นอกจากนี้เสาวลักษณ์ อนันตสานต์ (2552) ได้กล่าวถึง ทฤษฎีการหน้าที่นิยม (Functionalism) ว่าเป็นการแสดงให้เห็นถึงความจำเป็นของคนในสังคมที่สร้างเรือ(วัตถุทางวัฒนธรรม) ขึ้นมาเพื่อตอบสนองความต้องการขั้นพื้นฐานของตนเอง โดยยกตัวอย่างของ Malinowski (1992) นักมานุษยวิทยาชาวโปแลนด์ ที่ให้ความหมายว่าสิ่งใด ๆ ที่อยู่ในสังคมและเกี่ยวข้องกับมนุษย์ ประเพณีทั้งหลาย ความสัมพันธ์ทั้งหลายทางสังคม คงอยู่ได้เพราะทำหน้าที่สนองความต้องการของมนุษย์ หรือส่วนต่าง ๆ ของวัฒนธรรมมีหน้าที่เพื่อตอบสนองความต้องการของปัจเจกบุคคลในสังคม ความต้องการที่จำเป็นแบ่งได้ 2 ประการ คือ ประการแรกคือ ความต้องการขั้นพื้นฐาน คือ ความต้องการทางร่างกายและจิตใจ ประการที่สอง คือความต้องการจำเป็นทางสังคม ต้องมีความร่วมมือกันทางสังคมเพื่อแก้ไขปัญหาพื้นฐาน และทำให้ร่างกายได้รับการตอบสนอง ความต้องการเหล่านี้ นำไปสู่เป้าหมายและความมั่นคงทางจิตใจ

แนวคิดทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ

เมื่อกล่าวถึงแนวคิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม เป็นแนวคิดหลักที่ใช้ในการวิเคราะห์เรื่องกับวิถีชีวิตพื้นฐานตามสภาพการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรมที่เปลี่ยนแปลงจากอดีตมาจนถึงปัจจุบัน เรือได้ถูกปรับเปลี่ยนบทบาทและหน้าที่ไปตามบริบททางสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป นักวิชาการได้ให้คำจำกัดความทางด้านแนวคิดทางเศรษฐกิจที่มีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทางสังคมดังนี้ ผ่องพันธุ์ มณีรัตน์ (2521, หน้า 86) กล่าวถึงแนวคิดเกี่ยวกับเรื่องตัวกำหนดทางเศรษฐกิจเป็นการใช้แนวคิดของมาร์ก (Marx) โดยอธิบายว่ารูปแบบของการผลิตหรือวิถีชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการผลิตเป็นตัวกำหนดวิถีชีวิตมนุษย์ เพราะโครงสร้างทางเศรษฐกิจเป็นพื้นฐานของโครงสร้างด้านสังคม และการเมือง สติปัญญาและความนึกคิดโดยทั่วไปไม่ใช่สามัญสำนึกของมนุษย์ที่เป็นตัวกำหนดลักษณะการดำเนินชีวิต ดังนั้นเมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงในพื้นฐานทางเศรษฐกิจแล้ว การดำเนินชีวิตของคนในสังคมก็ย่อมเปลี่ยนแปลงไปด้วย และผ่องพันธุ์ มณีรัตน์ (2549) ได้กล่าวถึงแนวคิดด้านการเปลี่ยนแปลง

สถาบันเศรษฐกิจ (Economic institution) ว่าสถาบันเศรษฐกิจเป็นส่วนที่อยู่ในระบบสังคมและวัฒนธรรม การที่สังคมจะมีระบบเศรษฐกิจอย่างไรขึ้นอยู่กับพฤติกรรมการดำเนินการของสังคมนั้น ทั้งนี้รวมไปถึงการปกครอง หรือการเมืองเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องด้วย ในแง่เศรษฐกิจแต่เดิมเป็นสังคมเกษตรกรรม เมื่อมีวิวัฒนาการในด้านต่าง ๆ เช่น เครื่องจักร เครื่องมือ ด้านความรู้ ความคิด และด้านเศรษฐกิจ จึงเกิดการเปลี่ยนแปลงจากระบบเกษตรกรรมมาเป็นอุตสาหกรรม ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดทฤษฎีความทันสมัย Modernization theory จากหนังสือ The sociology of economic life ของ Smelser (2012) เป็นทฤษฎีที่อธิบายถึงการเปลี่ยนแปลงทางสังคมของประเทศที่กำลังพัฒนา และมีกระบวนการที่มีความสัมพันธ์กันที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงนั้น 4 กระบวนการ คือ 1. การเปลี่ยนจากการใช้เทคโนโลยีที่เรียบง่ายมาเป็นการใช้เทคโนโลยีที่มีพื้นฐานอยู่บนความรู้ทางวิทยาศาสตร์ 2. การเปลี่ยนจากการทำการเกษตร จากการผลิตเพื่อยังชีพมาเป็นการผลิตเพื่อการค้า เกษตรกรไม่ใช้สินค้าที่ตนผลิต แต่ซื้อสินค้ามาจากตลาด และมีการจ้างแรงงานในการผลิต และรวมทั้งปลูกพืชเศรษฐกิจเพื่อการค้า 3. การเปลี่ยนจากการใช้แรงงานคนและสัตว์มาเป็นการใช้เครื่องจักรกลเพื่อทำการผลิตสินค้า (อุตสาหกรรม) ออกสู่ตลาดมากกว่าชุมชนของตน 4. การเปลี่ยนแปลงสภาพสังคมจากชุมชนชนบทมาเป็นชุมชนเมืองที่มีประชากรหนาแน่นขึ้น

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1-12

สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี จัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ งานวิจัยฉบับนี้คัดเลือกเนื้อหาที่ปรากฏในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในส่วนที่มีสาระสำคัญที่แสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงของสังคมและเศรษฐกิจที่มีผลต่อชุมชน แผนการปรับปรุงเส้นทางและพัฒนาคมนาคมขนส่งทางน้ำ แผนการพัฒนาเชื่อมโยงระบบการขนส่งมวลชน แผนพัฒนาทางด้านวัฒนธรรมและประเพณี และแผนพัฒนาด้านการท่องเที่ยว ซึ่งส่งผลต่อวิถีชีวิตและบทบาทของเรือในสังคมไทย สามารถสรุปใจความสำคัญได้ดังนี้

แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2504-2509)

ก่อน พ.ศ. 2504 ประเทศไทยประสบปัญหาด้านความยากจนและด้านการขาดแคลนบริการขั้นพื้นฐาน ดังนั้นแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับแรก มุ่งเน้นพัฒนาเศรษฐกิจ อุตสาหกรรมและการส่งเสริมการลงทุนของภาคเอกชน โดยให้ความสำคัญต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การคมนาคมขนส่ง การพลังงาน และการชลประทาน ฯลฯ อีกทั้งยัง

สนับสนุนการลงทุนด้านอุตสาหกรรม และส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น

ด้านการพัฒนาการคมนาคมทางน้ำ มีการบูรณะแม่น้ำลำคลอง ให้อยู่ในสภาพที่สามารถใช้เป็นเส้นทางขนส่งได้สะดวกรวดเร็ว มีการวางแผนการดำเนินการดังนี้

1. โครงการสำรวจและพัฒนาการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ มีจุดมุ่งหมายเพื่อสำรวจสถิติสินค้า ผู้โดยสาร เส้นทาง และอุปสรรคของการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ หลังจากทำการสำรวจแล้ว จะใช้รายงานผลการสำรวจนี้เป็นข้อมูลประกอบการร่างโครงการพัฒนาการขนส่งทางน้ำต่อไป ซึ่งโครงการจะเริ่มตั้งแต่ พ.ศ. 2506-2508

2. โครงการสำรวจการตกตะกอนที่ปากแม่น้ำเจ้าพระยา เริ่มใน พ.ศ. 2503-2508 เพื่อหาทางลดการตกตะกอนที่ปากแม่น้ำและบำรุงรักษา ปรับปรุงร่องน้ำให้เดินเรือได้สะดวก

3. โครงการขยายท่าเรือกรุงเทพฯ คือ การสร้างท่าเทียบเรือเพิ่มเติมและการสร้างหลักผูกเรือกลางน้ำ ตอนใกล้ท่าเรือกรุงเทพฯ เพื่อให้เรือสินค้าขนาดใหญ่สามารถจอดกลางน้ำได้โดยไม่ต้องจอดเทียบท่า ให้เรือกินน้ำลึก 28 ฟุต หรือขนาด 10,000 ตัน เข้ามาจอดเทียบท่าได้ตลอดเวลา

และมีการลงทุนสร้างเขื่อนเพื่อผลิตไฟฟ้า และขุดคลองส่งน้ำให้กับเกษตรกรในภาคกลาง สำหรับการขนส่งทางน้ำ มีการขุดลอกแม่น้ำลำคลอง และมีนโยบายในการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ และพัฒนาท่าเรือเพื่อการขนส่งสินค้ากับต่างประเทศ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. [สศช.], ม.ป.ป ก)

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 แสดงให้เห็นว่ารัฐบาลมีการกำหนดนโยบายพัฒนาการคมนาคมทางน้ำ มีการบูรณะลำคลองให้เป็นเส้นทางเพื่อให้การขนส่งสินค้าทางน้ำเป็นไปด้วยความสะดวกและรวดเร็ว รวมถึงขยายท่าเรือกรุงเทพฯ และวางนโยบายในการสร้างเขื่อนเพื่อผลิตไฟฟ้า

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2510-2514)

ขยายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มขึ้น และจำเป็นต้องมีการพัฒนาทางด้านสังคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการศึกษาและการสาธารณสุข เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และเพื่อพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ให้เป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศ ควบคู่ กับการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ เพื่อลดปัญหาความยากจนและการกระจายรายได้

โครงการพัฒนาเศรษฐกิจด้านการคมนาคมขนส่ง มีดังนี้

1. โครงการสำรวจ วิจัย และศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับการบริการและค่าใช้จ่ายในการขนส่งทั่วประเทศ ทำการสำรวจพร้อมกับศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคในการขนส่ง ทำการ

สำรวจหาต้นทุน และแสวงหาวิธีการแก้ไขที่เหมาะสม โครงการนี้ได้เริ่มต้นตั้งแต่ปีพ.ศ. 2509 ด้วยการออกสำรวจจุดที่มีการขนส่งสำคัญ ๆ ในต่างจังหวัด และสำรวจปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับการขนส่งต่าง ๆ ในปี พ.ศ. 2510 และดำเนินการต่อเนื่องให้บรรลุผลสำเร็จ

2. โครงการประสานงานการขนส่งและการคมนาคมของประเทศ ทำการสำรวจและวางแนวทางประสานงานด้านการขนส่งและการคมนาคมของประเทศ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยขอความช่วยเหลือจากผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ

3. โครงการสำรวจและปรับปรุงเส้นทางเดินเรือภายในประเทศ เส้นทางขนส่งทางน้ำภายในประเทศที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจและทำการขุดลอกร่องน้ำตามแนวการสำรวจให้มีความลึก 2 เมตร เพื่อให้เรือรับส่งสินค้าและผู้โดยสารแล่นผ่านได้สะดวก

4. การสำรวจทางเทคนิคและทำแผนที่เดินเรือได้เริ่มขึ้นในระยะที่สองของแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับแรก ทำการสำรวจและหาข้อมูลทางเทคนิคพร้อมกับทำแผนที่เดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่สะพานพระราม 6 ถึงนครสวรรค์ในแม่น้ำน้อย แม่น้ำป่าสัก และแม่น้ำลพบุรี และขุดลอกร่องน้ำให้ยาว 60 กิโลเมตร หากสำเร็จการขนส่งทางน้ำจะมีบทบาทสำคัญยิ่งในบริเวณภาคกลาง และควรสนับสนุนให้ผู้ประกอบการขนาดใหญ่ใช้การขนส่งทางน้ำด้วย (สศช., ม.ป.ป. ข.)

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 2 รัฐบาลมีการกำหนดนโยบายในการสำรวจและปรับปรุงเส้นทางเดินเรือภายในประเทศ และสนับสนุนให้ผู้ประกอบการใช้การขนส่งทางน้ำด้วย

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2515-2519)

มุ่งเน้นรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ และปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจ โดยการพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกแทนการนำเข้า และยกระดับรายได้ของประชาชน รวมทั้งสนับสนุนการมีงานทำ และแก้ไขปัญหาการเพิ่มขึ้นของประชากร และขยายการศึกษาและการสาธารณสุขให้กว้างขวางยิ่งขึ้น โดยแผนนี้มีการบรรจุนโยบายประชากรเข้าไว้ในแผนด้วย ช่วงระยะเวลาของแผนนี้ประเทศไทยประสบปัญหาทางด้านเศรษฐกิจที่สำคัญ เช่น พ.ศ. 2515 เงินดอลลาร์ลดค่าลงเป็นผลให้ไทยต้องลดค่าเงินบาท และ พ.ศ. 2516 เกิดวิกฤตการณ์ราคาน้ำมันในตลาดโลกเพิ่มขึ้นอย่างมาก เศรษฐกิจไทยเกิดปัญหาการชะลอตัว ปัญหาเงินเฟ้อ และการว่างงาน รวมทั้งความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ด้านการพัฒนาการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ มีการจัดหาผู้เชี่ยวชาญมาทำการสำรวจเส้นทางเดินเรือและแม่น้ำลำคลองสายต่าง ๆ ในภาคกลางที่มีความสำคัญทางด้าน

เศรษฐกิจ เริ่มจากโครงการขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือภายในประเทศ และยังสนับสนุนให้การขนส่งสินค้าทางน้ำมีบทบาทต่อประเทศมากขึ้น มุ่งอำนวยความสะดวกแก่การขนส่งแร่และพืชผลที่เป็นสินค้าออกที่สำคัญ เพื่อลดต้นทุนการส่งสินค้าออก

การประสานงานด้านการขนส่ง โดยรวบรวมข้อมูลการขนส่ง และชี้ให้เห็นปัญหาข้อขัดข้องในด้านการประสานการขนส่งประเภทต่าง ๆ จากนั้นจึงทำการสำรวจเพื่อเสนอแนะให้ดำเนินการโครงการด้านการขนส่งสำคัญ ๆ การประเมินค่าทางเศรษฐกิจและจัดลำดับความสำคัญของโครงการ โครงการปรับปรุงการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ดำเนินการสำรวจเบื้องต้นทางเศรษฐกิจและวิศวกรรม เพื่อปรับปรุงแม่น้ำลำคลองที่เป็นเส้นทางขนส่งทางน้ำที่สำคัญ ๆ ในลุ่มแม่น้ำภาคกลาง คือ แม่น้ำแม่กลอง แม่น้ำท่าจีน แม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำบางปะกง และในบางส่วนของแม่น้ำในภาคเหนือ ให้สามารถใช้ในการขนส่งได้โดยสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยในทุกฤดูกาล เมื่อทำการสำรวจแล้วเสร็จก็จะได้มีการวางแผนปรับปรุงแนวร่องน้ำและทำการขุดลอกร่องน้ำที่สำคัญ ๆ (สศช., ม.ป.ป. ค.)

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 3 รัฐบาลกำหนดนโยบายขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือภายในประเทศ ปรับปรุงแม่น้ำลำคลองที่เป็นเส้นทางทางเดินเรือ และยังสนับสนุนให้การขนส่งสินค้าทางน้ำมีบทบาทต่อประเทศมากขึ้น

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2520-2524)

รูปแบบการวางแผนพัฒนาเป็นแผนแบบชี้ทิศทางหรือชี้แนะ (Indicative plan) โดยมุ่งเน้น 2 เรื่อง คือ การเร่งฟื้นฟูเศรษฐกิจและรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจให้มั่นคงเพื่อแก้ปัญหาการชะลอตัวทางเศรษฐกิจ รวมทั้งชะลออัตราเพิ่มของประชากร และเร่งทำการฟื้นฟูบูรณะทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ป่าไม้ ที่ดิน แหล่งน้ำ และแร่ธาตุ เพื่อให้เป็นรากฐานการพัฒนาประเทศในระยะยาว

ด้านการใช้แหล่งน้ำเพื่อการคมนาคมและขนส่ง เนื่องจากวิกฤตการณ์และราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประชาชนให้ความสนใจใช้การคมนาคมทางน้ำเพื่อการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น ปัจจุบันปริมาณน้ำที่มีอยู่ในฤดูแล้งในแม่น้ำที่มีความสำคัญด้านการคมนาคม เช่น แม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสักมีน้อย และมีร่องน้ำตื้นเขินเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ ไม่สามารถใช้ได้ดีตลอดฤดูกาล จึงให้ความสำคัญต่อโครงการขุดลอกร่องน้ำเพื่อปรับปรุงลำน้ำในแม่น้ำลำคลองต่าง ๆ ให้สามารถใช้ประโยชน์เป็นเส้นทางคมนาคมและมีความสะดวกต่อการเดินเรือขนส่งสินค้าได้ตลอดปี

การประสานงานการขนส่งระบบต่างๆ ที่ผ่านมารัฐได้ทุ่มเทเงินลงทุนเพื่อการพัฒนา
กิจการด้านการคมนาคมและขนส่งไปแล้วเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบการขนส่ง
ทางถนนประเภทต่าง ๆ แต่ยังมีได้ประสานเชื่อมโยงกับระบบขนส่งทางรถไฟ และระบบการขนส่ง
ทางน้ำ ซึ่งเสียค่าใช้จ่ายต่ำสุดเมื่อเทียบกับการขนส่งประเภทอื่น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเวลาที่
น้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาเพิ่มสูงขึ้น การพัฒนาและปรับปรุงเส้นทางขนส่งภายในประเทศ
เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางน้ำซึ่งมีค่าใช้จ่ายให้ได้รับความสะดวกและรวดเร็ว เพื่อประโยชน์ใน
การขนส่งผลผลิตทางการเกษตรกรรม จากแหล่งผลิตมาสู่ตลาดให้สามารถลดค่าใช้จ่ายใน
การขนส่งลงได้ซึ่งเป็นผลดีต่อเกษตรกรผู้ผลิต โดยปรับปรุงร่องน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาและน่าน
แม่น้ำน้อย แม่น้ำท่าจีน แม่น้ำบางปะกง และแม่น้ำแม่กลอง ก่อสร้างสถานีขนส่งทางน้ำ
และปรับปรุงคลองเชื่อมต่าง ๆ (สศช., ม.ป.ป. ง)

ตั้งแต่ช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 4 เป็นต้นมา รัฐบาลมีการ
กำหนดหัวข้อนโยบายที่ประเทศต้องได้รับการพัฒนา ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับประเพณีและวัฒนธรรม
ที่ดั้งเดิม เป็นเรื่องสำคัญในการพัฒนาประเทศที่ต้องดำเนินงานควบคู่ไปกับการพัฒนาทางด้าน
เศรษฐกิจ

แผนการดำเนินงานบำรุงทางด้านประเพณีและวัฒนธรรม

แผนการพัฒนาสังคม มีการระบุถึงปัญหาทางด้านศิลปวัฒนธรรม ที่มีผลมาจาก
ความเจริญทางด้านเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว วัฒนธรรมที่ดั้งเดิมของไทยบางอย่าง
ถูกวัฒนธรรมต่างชาติเข้ามาแทนที่ โบราณวัตถุสถานได้ถูกทำลายไปเป็นอันมาก การตื่นตัวทาง
การเมืองของคนรุ่นใหม่ และวรรณกรรมที่ชื่นชมวิถีชีวิตของคนรุ่นใหม่ เป็นเหตุให้คนรุ่นใหม่ละทิ้ง
ศิลปวัฒนธรรมที่เคยดั้งเดิมของชาติ การเผยแพร่ การให้ความรู้ด้านศิลปวัฒนธรรมไม่สามารถทำ
ได้อย่างกว้างขวางและทั่วถึงเยาวชนจึงขาดความรู้ความเข้าใจในศิลปวัฒนธรรมของชาติที่มีอยู่
จึงไปรับวัฒนธรรมต่างชาติโดยมิได้คัดแปลงให้เข้ากับสภาพของสังคมไทย ฯลฯ (สศช., ม.ป.ป. ง)

ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 4 นี้รัฐบาลวางแนวทางการพัฒนา
ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว เนื่องจากส่งผลโดยตรงกับระบบเศรษฐกิจของประเทศ

แผนการส่งเสริมการท่องเที่ยว เนื่องจากการท่องเที่ยวเป็นแหล่งที่มาของรายได้เข้า
ประเทศ ปีละ 4 พันล้านบาท ซึ่งสูงเป็นลำดับ 4 เมื่อเทียบกับรายได้การส่งออกอื่น ๆ จึงเริ่มให้
ความสำคัญในการพัฒนาให้ดีขึ้น มีการลงทุนในกิจการโรงแรมในส่วนภูมิภาค ส่งเสริมสิ่งอำนวยความสะดวก
ความสะดวกขั้นพื้นฐานในแหล่งท่องเที่ยว(สศช., ม.ป.ป. ง.)

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 4 เป็นช่วงที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

มีราคาสูงขึ้น รัฐบาลจึงกำหนดนโยบายปรับปรุงเส้นทางคมนาคมให้มีความสะดวกต่อการเดินเรือขนส่งสินค้าได้ตลอดปี นอกจากนี้ยังมีการกำหนดนโยบายในการทำนุบำรุงด้านประเพณีและวัฒนธรรมเนื่องจากคนรุ่นใหม่มีวัฒนธรรมต่างชาติมาแทนที่วัฒนธรรมไทย สำหรับการกำหนดนโยบายทางด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว เนื่องจากพิจารณาแล้วเห็นว่าการท่องเที่ยวเป็นรายได้ที่สำคัญของประเทศไทยด้วย

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525-2529)

มีการเปลี่ยนแปลงแนวทางการพัฒนา เช่น แผนนโยบายยึดพื้นที่เป็นหลักในการพัฒนา และมีลักษณะทั้งในเชิงรับและเชิงรุก เน้นการรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจการเงินการคลังของประเทศเป็นพิเศษพร้อมกับการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจแต่ละด้าน และพยายามให้เศรษฐกิจขยายตัวไม่สูง และอยู่ในระดับที่จะไม่ก่อให้เกิดปัญหาการว่างงาน เน้นความสมดุลในการพัฒนา โดยมุ่งเน้นการกระจายรายได้และการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค การกระจายการถือครองทรัพย์สิน และการสร้างความเป็นธรรมในสังคม เน้นการแก้ไขปัญหาความยากจนในชนบทล่างหลัง เพื่อให้คนในชนบทอยู่ในฐานะพออยู่ พอกิน มีสุขภาพพลานามัยสมบูรณ์ สามารถช่วยเหลือตนเองได้

การปรับโครงสร้างระบบการขนส่ง มีจุดประสงค์ที่จะลดการใช้พลังงานน้ำมันลง แก้ไขการขาดดุลการค้า ชะลอการก่อสร้างถนน ยกเว้นทางหลวงชนบทจะเน้นการบำรุงรักษาเป็นหลัก นอกจากนี้ จะปรับการลงทุนการสร้างและบูรณะทางให้สามารถเลี้ยงตัวเองได้จากการเรียกเก็บจากผู้ใช้นั้น คือ จากภาษีน้ำมัน (ที่ใช้ในการขนส่ง) ค่าผ่านทาง และภาษีล้อเลื่อน ในระยะ 4 ปีข้างหน้า จะขยายการใช้บริการรถไฟและขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้น เพื่อลดการใช้ถนนลง เพื่อเป็นการประหยัดพลังงานและสนับสนุนการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ

แผนการปรับโครงสร้างระบบการขนส่ง โดยเฉพาะการขนส่งทางน้ำ ซึ่งเคยเป็นระบบขนส่งหลักของประเทศตั้งแต่สมัยโบราณ ก็ได้ลดความสำคัญลงไปในช่วง 20 ปีที่ผ่านมา เนื่องจาก รัฐบาลไม่ได้มีการลงทุนบูรณะระบบขนส่งทางน้ำเท่าที่ควรดังจะเห็นได้ว่า ปัจจุบันนี้มีแม่น้ำลำคลองภายในประเทศราว 5,900 กิโลเมตร แต่สามารถใช้ประโยชน์ได้ทุกฤดูกาลเพียง 1,000 กิโลเมตรเท่านั้น โดยกำหนดเป้าหมายการขนส่งทางน้ำให้ขยายตัวเพิ่มมากขึ้น

การวางแผนพัฒนาการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ มีดังนี้

1. เพิ่มปริมาณการขนส่งทางน้ำจาก 1,549,000 ตันในปี พ.ศ. 2521 เป็น 2,200,000 ตันในปี พ.ศ. 2529 (ไม่รวมสินค้าประเภทวัสดุก่อสร้าง) หรือเท่ากับร้อยละ 17.5 ของปริมาณขนส่งทุกประเภทของประเทศรวมกัน

2. พัฒนาเส้นทางเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาจากกรุงเทพฯ ถึงจังหวัดนครสวรรค์และในแม่น้ำน่านจากจังหวัดนครสวรรค์ถึงอำเภอตะพานหิน จังหวัดพิจิตรให้เสร็จใน 3 ปี

3. สร้างสถานีขนส่งสินค้าทางน้ำที่จังหวัดนครสวรรค์และที่อำเภอตะพานหิน จังหวัดพิจิตร เพื่อเปิดเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางน้ำ

4. สร้างเรือลำเลียงเหล็กท้องแบนและเรือตัน เพื่อเป็นตัวอย่างและสาธิตแก่ประชาชนในการใช้ร่องน้ำทางเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำน่าน

มาตรการด้านการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ

1. เร่งปรับปรุงเส้นทางขนส่งภายในประเทศให้สามารถใช้ได้ทุกฤดูกาล คือ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำน่าน แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำท่าจีน(สุพรรณ) แม่น้ำแม่กลอง แม่น้ำน้อย คลองอนุศาสนพัฒนา และคลองสรรพสามิต และปรับปรุงให้สนับสนุนและประสานกับการขนส่งทางถนนและทางรถไฟด้วย

2. จัดหาอุปกรณ์สำหรับบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือให้เพียงพอ เพื่อรักษาร่องน้ำให้ขนส่งทางน้ำได้ตลอดปี และให้เอกชนมีส่วนร่วมลงทุนในการขุดคลองรักษาร่องน้ำทางเดินเรือ เพื่อให้การขุดลอกรวดเร็วและประหยัดเงินของรัฐ

3. สนับสนุนและส่งเสริมให้เอกชนใช้เรือลำเลียงแบบใหม่ที่กินน้ำตื้นและบรรทุกสินค้าได้จำนวนมาก

การพัฒนากรุงเทพมหานครและปริมณฑล ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งทางน้ำให้เกิดประสิทธิภาพ การขนส่งทางน้ำควรส่งเสริมที่สมุทรปราการ สมุทรสาครและบริเวณแม่น้ำบางปะกง ที่ติดต่อกับเขตปริมณฑลระดับภาค (สศช., ม.ป.ป. ๑)

แผนการทำงานบูรณาการศิลปและวัฒนธรรม รัฐบาลกำหนดการส่งเสริมและพัฒนากิจกรรมวัฒนธรรม และแนวนโยบายเพื่อแก้ปัญหาทางวัฒนธรรม โดยเป็นช่วงที่รัฐบาลต้องเร่งทำบูรณาการส่งเสริมศาสนาให้เป็นที่ยึดมั่นทางจิตใจ และพัฒนาจริยธรรม คุณธรรมของประชาชน และปลูกฝังให้คนในชาติเกิดความรัก มีความคิดสร้างสรรค์ ความมีระเบียบ อนุรักษ์สืบทอดมรดกทางศิลปวัฒนธรรมที่ดีให้เป็นเอกลักษณ์ของชาติ และเกิดความนิยมในการผลิตและใช้ผลผลิตทางศิลปวัฒนธรรมพื้นบ้านของไทย อีกทั้งยังต้องส่งเสริมการศึกษาของเยาวชน โดยให้มีการเรียนธรรมศึกษาทุกระดับ และส่งเสริมให้เยาวชนประกอบกิจกรรมทางศาสนาตามจารีตประเพณี และจัดให้มีองค์กรกลางทางวัฒนธรรมหรือปรับปรุงองค์กรของรัฐที่มีอยู่แล้วให้มีหน้าที่และอำนาจอย่างเพียงพอในการบริหารวัฒนธรรมของชาติโดยส่วนรวม ในระยะเวลาอันสมควร ฯลฯ (สศช., ม.ป.ป. ๑, หน้า 209-210)

แผนการส่งเสริมการท่องเที่ยว ระบุถึงการท่องเที่ยวไว้ในแผนโดยรัฐกำหนดมาตรการพัฒนาการท่องเที่ยว การบำรุงรักษาพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเพื่อดึงดูดให้มีนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น พัฒนาศูนย์บริการการท่องเที่ยวเพื่อให้การแข่งขันอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของไทยดีขึ้น ส่งเสริมการท่องเที่ยวให้ชาวไทยและชาวต่างประเทศเที่ยวในเมืองไทยมากขึ้น (สศช., ม.ป.ป. จ)

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 กำหนดนโยบายปรับโครงสร้างระบบการขนส่ง ขยายการใช้บริการรถไฟและขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้น พัฒนาเส้นทางเดินเรือบูรณะระบบขนส่งทางน้ำ และพัฒนากรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้ใช้การขนส่งทางน้ำให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น กำหนดแผนทำนุบำรุงศิลปวัฒนธรรม ด้วยการส่งเสริมพัฒนากิจกรรมทางวัฒนธรรมและจัดการเรียนการสอนธรรมศึกษาในทุกกระดับ กำหนดแผนส่งเสริมการท่องเที่ยวให้พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและบริการการท่องเที่ยว

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530-2534)

มุ่งเน้นการรักษาระดับอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจให้ขยายตัวอย่างต่ำร้อยละ 5 ต่อปี เพื่อรองรับกำลังแรงงานที่เพิ่มขึ้น และการรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจควบคู่กับการเร่งพัฒนาสังคม โดยเร่งพัฒนาคุณภาพของทรัพยากรมนุษย์ และคุณภาพชีวิตของประชาชน รวมทั้งการเสริมสร้างวัฒนธรรมและค่านิยมที่ดีงาม คือ ใช้ธรรมะเป็นเครื่องมือในการพัฒนาจิตใจ โดยการเน้นเรื่องคุณธรรม 4 ประการ ตามพระบรมราโชวาทของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 9 และค่านิยมพื้นฐานเป็นหลัก ได้มีการกำหนดแนวทางที่สำคัญ 3 แนวทางคือ

1. การเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาประเทศ 2. การปรับปรุงระบบการผลิต การตลาด และคุณภาพปัจจัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจ และ 3. การกระจายรายได้และความเจริญไปสู่ภูมิภาคและชนบท โดยเน้นกลุ่มผู้มีรายได้น้อยเพื่อยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของคนส่วนใหญ่

การปรับปรุงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 มีวัตถุประสงค์ที่สำคัญ 2 ประการคือ เร่งรักษาอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจให้อยู่ในระดับสูง ควบคู่กับการรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ มุ่งให้การขยายตัวทางเศรษฐกิจกระจายออกไปในภูมิภาคต่าง ๆ อย่างต่อเนื่องและแก้ไขปัญหาการกระจายรายได้และความยากจนของประชาชน ผลการพัฒนาในช่วงแผนนี้ประสบผลสำเร็จเป็นที่น่าพอใจในหลายด้านทั้งมีการลงทุนเพิ่มขึ้น และเศรษฐกิจขยายตัวโดยเฉพาะการส่งออกขยายตัวเฉลี่ยถึงร้อยละ 25.7 ต่อปี ซึ่งสูงเป็นประวัติการณ์ทั้งนี้เพราะมีปัจจัยที่เอื้ออำนวยทั้งภายในและภายนอกประเทศ รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นมาก สืบเนื่องมาจากการกำหนดให้ปี พ.ศ. 2530 และ พ.ศ. 2531 เป็นปีท่องเที่ยวไทยและปีศิลปหัตถกรรมไทยตามลำดับ (สศช., ม.ป.ป. ฉ)

แผนงานพัฒนาจิตใจและวัฒนธรรม โดยกำหนดเป้าหมายให้ใช้ศาสนาธรรมเป็นหลัก ในการพัฒนาจิตใจ โดยเน้นคุณธรรม 4 ประการตามพระบรมราชาโชวาทฯ ค่านิยมพื้นฐาน 5 ประการ และการลดละอบายมุขเพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินชีวิต และการปฏิบัติหน้าที่การทำงาน อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น โดยให้ทั้งประเทศมีหมู่บ้านที่ปลอดจากอบายมุข มีความสงบสุข เจริญ รุ่งเรืองก้าวหน้าทั้งทางโลกและทางธรรม ให้ทุกคนในชาติช่วยกันดำรงรักษา ฟื้นฟู และพัฒนาซึ่งโบราณสถานที่สำคัญ ขนบธรรมเนียมประเพณี ศิลปวัฒนธรรมอันดีงาม ตลอดจนเอกลักษณ์ที่แสดงถึงความเป็นไทยทั้งในระดับชาติ และระดับท้องถิ่น ฯลฯ (สศช., ม.ป.ป. ฉ, หน้า 90)

แผนการส่งเสริมการท่องเที่ยว ระบุถึงพัฒนาบริการด้านการท่องเที่ยว รัฐบาลส่งเสริม การท่องเที่ยวต่างประเทศและในประเทศ โดยเน้นความสำคัญในเรื่องการขยายเวลาพำนักของ นักท่องเที่ยวต่างประเทศ ส่งเสริมตลาดนักท่องเที่ยวประเภทที่มีคุณภาพ คือ นำเงินมาใช้จ่ายใน ประเทศไทยสูง ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นสำหรับการท่องเที่ยวของแหล่งท่องเที่ยว ในภูมิภาค การอนุรักษ์พัฒนาทรัพยากรการท่องเที่ยว การสนับสนุนการจัดให้มีแผนพัฒนาและ ส่งเสริมการท่องเที่ยวในภูมิภาค การปรับปรุงรูปแบบและคุณภาพของสินค้าหัตถกรรมพื้นบ้าน และของที่ระลึกในแหล่งท่องเที่ยวนั้นจะสร้างงานเพิ่มขึ้นได้ไม่ต่ำกว่า 150,000 คน ในช่วงของ แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 ซึ่งจะมีผลต่อการสร้างงานและเพิ่มรายได้ในสาขาการผลิตที่เชื่อมโยงกับ อุตสาหกรรมท่องเที่ยว ซึ่งจะมีส่วนช่วยบรรเทาปัญหาการว่างงานและการทำงานต่างระดับ ได้ด้วย (สศช., ม.ป.ป., ฉ)

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 มีการกำหนดนโยบาย รักษาระดับอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการพัฒนาสังคม มีการกำหนดแผนพัฒนาจิตใจ และวัฒนธรรม เสริมสร้างวัฒนธรรมและค่านิยมที่ดีงาม นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยกำหนดให้ปี พ.ศ. 2530 เป็นปีท่องเที่ยวไทยและ พ.ศ. 2531 ปีศิลปหัตถกรรมไทย

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535-2539)

มุ่งเน้นที่จะเสริมสร้าง ความสมดุลระหว่างการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคมคุณภาพชีวิต และทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยมีแนวทาง 4 ประการ คือ 1. การรักษาอัตรา เจริญเติบโตทางเศรษฐกิจให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและมีเสถียรภาพอย่างต่อเนื่อง 2. การกระจายรายได้และกระจายการพัฒนาไปสู่ภูมิภาคและชนบท 3. การพัฒนาทรัพยากร มนุษย์ คุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมและ 4. การพัฒนากฎหมายและระบบราชการให้เอื้อต่อ พัฒนา

การพัฒนาบริการพื้นฐาน สนับสนุนให้มีการขนส่งผู้โดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาและลำคลอง ต่อเนื่องในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลอย่างเป็นระบบ โดยให้รัฐหรือเอกชน ร่วมก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารทางน้ำที่ทันสมัยและปลอดภัย พร้อมทั้งจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ เช่น ถนน ทางเข้า-ออก ที่จอดรถยนต์ จุดจอดรถโดยสารประจำทาง เป็นต้น

การพัฒนาการคมนาคม แนวทางการพัฒนาโครงข่ายบริการพื้นฐาน ส่งเสริมระบบการขนส่งมวลชนสาธารณะ เพื่อลดความแออัดของการจราจร และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ชุมชนหนาแน่น เร่งก่อสร้างระบบไฟฟ้าขนส่งมวลชน ปรับปรุงบริการรถโดยสารประจำทาง และจัดให้มีระบบวิ่งแยกเฉพาะสำหรับรถโดยสารประจำทาง ตลอดจนส่งเสริมการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำให้เชื่อมโยงกับระบบรถโดยสารประจำทาง และรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สศช., ม.ป.ป. ช)

แผนส่งเสริมการท่องเที่ยว กำหนดแนวทางปฏิบัติที่ต้องดำเนินการให้ไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยร่วมมือกับประเทศในอาเซียน เพื่อพัฒนางจรท่องเที่ยวในภูมิภาคอาเซียนมากขึ้น โดยเน้นการร่วมมือทางการตลาดแทนการแข่งขันระหว่างประเทศในภูมิภาคนี้ และกำหนดแนวทางสนับสนุนให้ไทยเป็นประตูทางออกสู่การพัฒนา วงจรท่องเที่ยวในกลุ่มประเทศอินโดจีนและประเทศเพื่อนบ้าน อีกทั้งสนับสนุนการลงทุนของภาคเอกชนในการพัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยวประเภทใหม่ ๆ เพื่อเพิ่มจุดดึงดูดความสนใจนอกจากอาศัยแหล่งธรรมชาติและแหล่งศิลปวัฒนธรรม เช่น การท่องเที่ยว ทางทะเล และแม่น้ำ การท่องเที่ยวเพื่อการกีฬาและสุขภาพ การประชุมและการแสดงสินค้านานาชาติ และต้องอนุรักษ์และพัฒนาทรัพยากรและปัจจัยที่เกี่ยวข้องในแหล่งท่องเที่ยว พัฒนาและยกระดับคุณภาพกำลังคนด้านการท่องเที่ยว ขยายการผลิตกำลังคนทั้งในระดับอุดมศึกษาและวิชาชีพ ให้ได้ปริมาณ และมีคุณภาพที่สอดคล้องกับความต้องการของตลาดของธุรกิจท่องเที่ยวทั้งในส่วนกลางและในส่วนภูมิภาค

การดำเนินการบริการ การท่องเที่ยว ดำเนินการให้ไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

1. ร่วมมือกับประเทศอาเซียนเพื่อพัฒนางจรท่องเที่ยวในภูมิภาคอาเซียนมากขึ้น โดยเน้นการร่วมมือทางการตลาดแทนการแข่งขันระหว่างประเทศในภูมิภาคนี้
2. กำหนดแนวทางสนับสนุนให้ไทยเป็นประตูทางออกสู่การพัฒนางจรท่องเที่ยวในกลุ่มประเทศอินโดจีนและประเทศเพื่อนบ้าน
3. สนับสนุนการลงทุนของภาคเอกชนในการพัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยวประเภท

ใหม่ ๆ เพื่อเพิ่มจุดดึงดูดความสนใจนอกจากอาศัยแหล่งธรรมชาติและแหล่งศิลปวัฒนธรรม เช่น การท่องเที่ยวทางทะเลและแม่น้ำ การท่องเที่ยวเพื่อการกีฬาและสุขภาพ การประชุมและการแสดงสินค้านานาชาติ (สศช., ม.ป.ป. ช)

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 มีการกำหนดนโยบายสนับสนุนให้มีการขนส่งผู้โดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาและลำคลอง ต่อเนื่องในกรุงเทพมหานคร และบริเวณทลอย่างเป็นระบบ และส่งเสริมการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำให้เชื่อมโยงกับระบบรถโดยสารประจำทาง และรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน มีการกำหนดแผนการส่งเสริมการท่องเที่ยว สนับสนุนการลงทุนของภาคเอกชนในการพัฒนากิจกรรมการ ท่องเที่ยวประเภทใหม่ ๆ เพื่อเพิ่มจุดดึงดูดความสนใจและส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540-2544)

เน้นให้คนเป็นศูนย์กลางหรือเป้าหมายสุดท้ายของการพัฒนาเพราะคนเท่านั้นที่เป็นปัจจัยชี้ขาดถึงความสำเร็จของการพัฒนาในทุกเรื่อง โดยการพัฒนาเศรษฐกิจเป็นเพียงเครื่องมืออย่างหนึ่งที่จะช่วยทำให้คนมีความสุขและมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นเท่านั้น ไม่ใช่เป้าหมายสุดท้ายของการพัฒนาอีกต่อไป รวมทั้งปรับเปลี่ยนวิธีการวางแผน จากการวางแผนแบบแยกส่วนรายสาขาเศรษฐกิจ หรือสังคมที่ขาดความเชื่อมโยงเกื้อกูลต่อกัน มาเป็นการพัฒนาแบบรวมส่วนหรือบูรณาการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งมุ่งเน้นที่จะให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง มีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศทุกชั้นตอนตั้งแต่ต้นจนจบ คือ ร่วมคิด ร่วมทำ ร่วมติดตามผล ร่วมปรับปรุงวิธีการดำเนินงาน และร่วมได้รับประโยชน์จากการพัฒนา การพัฒนาที่เน้นให้คนเป็นศูนย์กลางหรือเป้าหมายสุดท้ายของการพัฒนา เรียกอีกนัยหนึ่งก็คือ เป็นการพัฒนาของคน โดยคน และเพื่อคนซึ่งจะทำให้การพัฒนาประเทศไทยก้าวเข้าสู่การพัฒนาที่พึงปรารถนาในระยะยาว

มีแผนการพัฒนาศักยภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่ พัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศให้ประสานเป็นโครงข่ายที่สนับสนุนการพัฒนาชุมชนเมือง และชนบทอย่างเป็นระบบ (สศช., ม.ป.ป. ช)

แผนการทำนุบำรุงศิลปและวัฒนธรรม การเสริมสร้างวัฒนธรรมเพื่อการพัฒนา กำหนดแนวทางปฏิบัติในเรื่องการเสริมสร้างสมรรถภาพของชุมชนหรือสังคมให้เข้มแข็งสามารถพึ่งตนเองโดยตระหนักถึงสิทธิและหน้าที่ทั้งต่อตัวเองและสังคม เพื่อให้เป็นฐานของการพัฒนาชุมชนต่าง ๆ ทั้งในเมืองและชนบท ทั้งนี้รัฐบาลจะสนับสนุนเวทีวัฒนธรรม เช่น กิจกรรมทางวัฒนธรรมที่ริเริ่มโดยชุมชนท้องถิ่น การสร้างเวทีเสนอผลงานและเผยแพร่งานด้านศิลปวัฒนธรรม

การพัฒนาระบบหัวใจและกระบวนการสร้างสรรค์ด้านศิลปวัฒนธรรมแก่การสร้างผลงานที่มีคุณค่าต่อสังคม และมีมาตรการที่จะส่งเสริมการใช้สื่อที่มีคุณภาพในการเผยแพร่ถ่ายทอดและปลูกฝังคุณค่าที่ดีงามของวัฒนธรรม และค่านิยมที่เสริมสร้างความเสมอภาคระหว่างหญิงชายให้เกิดความเข้าใจซาบซึ้งและนำไปปฏิบัติร่วมกันได้

มีการสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับวัฒนธรรมและนำมิติทางวัฒนธรรมมาใช้ในการพัฒนา โดยปรับหลักสูตรการศึกษาทุกระดับให้เชื่อมโยงกับวัฒนธรรม ปรับกระบวนการเรียนรู้ที่ใช้ความจริงเป็นหลักและมีการเรียนรู้จากรากฐานทางวัฒนธรรม และส่งเสริมการวิจัยการรวบรวมข้อมูลข่าวสารความรู้ รวมทั้งการสังเคราะห์ข้อมูลข่าวสารและผลการวิจัยเพื่อเสริมสร้างภูมิปัญญาให้สูงขึ้น ให้เสริมสร้างความภาคภูมิใจในความเป็นไทยและการเป็นส่วนหนึ่งของสังคมโลก รวมทั้งการขยายโลกทัศน์ทางวัฒนธรรม โดยส่งเสริมความรู้ความเข้าใจถึงรากฐานวัฒนธรรมระดับชาติ ระดับท้องถิ่น และประโยชน์ของวัฒนธรรมที่มีต่อชุมชน และการยอมรับวิถีชีวิตที่แตกต่างหลากหลายภายในสังคม

พร้อมทั้งสนับสนุนการแลกเปลี่ยน เรียนรู้ สร้างความสัมพันธ์และความเข้าใจอันดีเกี่ยวกับวัฒนธรรมไทยกับนานาชาติ และให้สามารถรับวัฒนธรรมต่างชาติมาประยุกต์ใช้อย่างรู้เท่าทัน ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการสัญจรทางวัฒนธรรมเพื่อสร้างจิตสำนึกความรู้ ความเข้าใจ เกิดการเรียนรู้ประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่เป็นรากเหง้าของวิถีชีวิตภูมิปัญญา ดั้งเดิมของตนเอง และผู้อื่น รวมทั้งดูแลป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรม และมีการพัฒนาการบริหารจัดการด้านวัฒนธรรม ฯลฯ

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 มีการกำหนดนโยบายพัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศให้ประสานกัน และมีการกำหนดแผนการดำเนินงานศิลปและวัฒนธรรมโดยปรับหลักสูตรการศึกษาทุกระดับให้เชื่อมโยงกับวัฒนธรรม ปรับกระบวนการเรียนรู้จากรากฐานทางวัฒนธรรม และส่งเสริมการวิจัย การรวบรวมข้อมูลข่าวสารความรู้ รวมทั้งการสังเคราะห์ข้อมูลข่าวสารและผลการวิจัยเพื่อเสริมสร้างภูมิปัญญาให้สูงขึ้น

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545-2549)

เป็นแผนที่ได้ัญเชิญแนวปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง ตามพระราชดำรัสของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 9 มาเป็นปรัชญานำทางในการพัฒนาและบริหารประเทศ ควบคู่ไปกับกระบวนการพัฒนาแบบบูรณาการเป็นองค์รวมที่มีคนเป็นศูนย์กลางการพัฒนา ต่อเนื่องจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 โดยยึดหลักทางสายกลาง เพื่อให้ประเทศสามารถดำรงอยู่ได้

อย่างมั่นคง และนำไปสู่การพัฒนาที่สมดุล มีคุณภาพและยั่งยืน ภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์และสถานการณ์เปลี่ยนแปลงต่าง ๆ โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาที่สมดุลทั้งด้านตัวคน สังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อมเพื่อนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืนและความอยู่ดีมีสุขของคนไทย

เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงและสร้างคุณค่าที่ดีในสังคมไทยบนพื้นฐานของการอนุรักษ์วัฒนธรรมและเอกลักษณ์ของความเป็นไทย จึงได้กำหนดสภาพสังคมไทยที่พึงประสงค์ โดยมุ่งพัฒนาสู่สังคมที่เข้มแข็งและมีคุณภาพ ใน 3 ด้าน คือ

สังคมคุณภาพ ที่ยึดหลักความสมดุลพอดี สามารถสร้างคนทุกคนให้เป็นคนดี คนเก่ง พร้อมด้วยคุณธรรม จริยธรรม มีวินัย มีความรับผิดชอบ มีจิตสำนึกสาธารณะพึ่งตนเองได้ ฯลฯ

สังคมแห่งภูมิปัญญาและการเรียนรู้ ที่เปิดโอกาสให้คนไทยทุกคนสามารถคิดเป็น ทำเป็น มีเหตุผล มีความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ สามารถเรียนรู้ได้ตลอดชีวิต พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงของโลก และสังคมทุนทางปัญญา รักษาและต่อยอดภูมิปัญญาท้องถิ่นได้อย่างเหมาะสม

สังคมสมานฉันท์และเอื้ออาทรต่อกัน ที่ดำรงไว้ซึ่งคุณธรรมและเอกลักษณ์ของสังคมไทยที่พึงพาเกื้อกูลกัน ฯลฯ

เงื่อนไขและสถานการณ์เศรษฐกิจส่วนรวมของประเทศ

1. การขยายตัวทางเศรษฐกิจเริ่มประสบปัญหา ประเทศต่าง ๆ มุ่งเน้นการพัฒนาและใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีสมัยใหม่เพื่อเพิ่มคุณภาพและประสิทธิภาพการผลิตในระบบเศรษฐกิจมากขึ้น ประเทศไทยจึงต้องปรับตัว โดยมุ่งเน้นการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างมีคุณภาพมากขึ้น ในเรื่องการพัฒนาคน พัฒนาศาสตร์และเทคโนโลยี่ เพื่อเป็นฐานในการพัฒนาเศรษฐกิจส่วนรวมให้สมดุล มีความเข้มแข็งและยั่งยืน

2. ภาวะเศรษฐกิจของประเทศไทยยังอยู่ในระยะฟื้นตัว เนื่องจากปัญหานี้ที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ยังเป็นอุปสรรคแก่ภาคธุรกิจและภาคการเงิน ภาวะเศรษฐกิจโลกที่เปลี่ยนแปลงจึงส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย

3. ทรัพยากรของรัฐมีข้อจำกัดมากยิ่งขึ้น จำเป็นต้องอาศัยทุนทางเศรษฐกิจและสังคมที่มีอยู่มาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด เช่น การสร้างงานและพัฒนารายได้จากแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ และเชิงศิลปวัฒนธรรม การผลิตสินค้าชุมชนจากทรัพยากรและภูมิปัญญาที่มีอยู่ในท้องถิ่น โดยการพัฒนาเครือข่ายองค์กรชุมชนที่เข้มแข็งให้มีศักยภาพในการพัฒนาทุนทางสังคมดังกล่าวให้เกิดอาชีพและรายได้แก่คนในชุมชน

4. เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในเวทีค้าโลก โดยบริหารจัดการระบบเศรษฐกิจโดยรวมให้มีคุณภาพและเสถียรภาพ ทั้งทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

ลดการพึ่งพาต่างประเทศในเรื่องวัตถุดิบ แหล่งเงินทุน เทคโนโลยีและตลาด ยกเว้นการศึกษาให้กับแรงงานไทยและพัฒนาฝีมือแรงงานให้ตอบสนองต่อโครงสร้างการผลิตที่เปลี่ยนแปลงไป

5. สร้างศักยภาพการพัฒนา คือ มีฐานการผลิตด้านการเกษตรที่หลากหลายเพื่อเป็นแหล่งรายได้และรองรับการจ้างงานของแรงงาน พัฒนาทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยวที่สวยงามเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว ยกเว้นธุรกิจบริการที่มีความเชี่ยวชาญและเป็นเอกลักษณ์ความเป็นไทยที่โดดเด่น เชื้อต่อการลงทุนต่างประเทศ (สศช., ม.ป.ป. ฉ)

แผนทำนุบำรุงศิลปและวัฒนธรรม กำหนดแนวทางในการพัฒนาเมืองน่าอยู่และชุมชนน่าอยู่ตามศักยภาพ ความพร้อมอย่างสอดคล้องกับวัฒนธรรม ค่านิยม และความต้องการของคนในสังคม พัฒนาภูมิปัญญาท้องถิ่นซึ่งเป็นองค์ความรู้ของชุมชนที่สั่งสมมานาน มีการปรับใช้ประโยชน์อย่างเหมาะสม สามารถเชื่อมโยงกับการผลิตในสาขาต่าง ๆ และวิถีชีวิตความเป็นอยู่ โดยส่งเสริมให้มีการจัดทำระบบฐานข้อมูลภูมิปัญญาท้องถิ่นที่เชื่อมโยงทั่วถึง รวมทั้งสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาต่อยอดภูมิปัญญาท้องถิ่นให้เกิดเทคโนโลยีที่เหมาะสมและถ่ายทอดเชื่อมโยงสู่ชุมชนให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างกว้างขวาง (สศช., ม.ป.ป. ฉ, หน้า 53)

ให้หน่วยงานส่วนท้องถิ่นและสถาบันการศึกษาสนับสนุนการรวมกลุ่มของชุมชนและสร้างเครือข่ายการเรียนรู้ในการมีส่วนร่วมเฝ้าระวัง ฟื้นฟู รักษาสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ รวมทั้งอนุรักษ์มรดกทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม เพื่อคงไว้ซึ่งเอกลักษณ์เฉพาะที่ดึงดูดวิถีชีวิตและจิตวิญญาณของเมืองและชุมชน อนุรักษ์ฟื้นฟูและรักษาสภาพแวดล้อมชุมชน ศิลปวัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยว ให้เกื้อหนุนต่อคุณภาพชีวิตและเป็นฐานการพัฒนาเศรษฐกิจของชุมชน โดยฟื้นฟูและรักษาสภาพแวดล้อมของแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ศิลปกรรมและโบราณคดี เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน โดยให้ความสำคัญกับการพิจารณาสมรรถนะของระบบนิเวศของแหล่งท่องเที่ยวที่จะรองรับให้หน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องร่วมกันพิจารณากำหนดแนวทางการบริหารจัดการที่เหมาะสมกับศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยว

สำหรับแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และศิลปกรรมให้มีการแยกออกเป็นเขตอนุรักษ์และเขตพัฒนาให้ชัดเจน ให้องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการกำหนดและควบคุมการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกที่ให้บริการแก่นักท่องเที่ยวอย่างเหมาะสม และสามารถจัดเก็บรายได้เพื่อใช้ในการฟื้นฟูอนุรักษ์มรดกวัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวในท้องถิ่น อนุรักษ์ ฟื้นฟู และสืบสานมรดกทางวัฒนธรรม เพื่อดำรงไว้ซึ่งวิถีชีวิตที่เป็นเอกลักษณ์ของสังคมไทย โดยสร้างค่านิยมให้ชุมชนเกิดความภาคภูมิใจในศิลปวัฒนธรรมของท้องถิ่นและมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์พัฒนาและสืบทอดอย่างต่อเนื่องในวิถีชีวิตของชุมชน ฯลฯ

(สศช., ม.ป.ป. ฉ, หน้า 70)

แผนส่งเสริมการท่องเที่ยว ได้ัญเชิญปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง เป็นปรัชญานำทางในการพัฒนาและบริหารประเทศ ควบคู่ไปกับกระบวนการพัฒนาแบบบูรณาการเป็นองค์รวมที่มีคนเป็นศูนย์กลางการพัฒนาในด้านบริการ แม้ว่าการท่องเที่ยวจะเป็นแหล่งทำรายได้และการจ้างงานที่สำคัญ แต่ก็ได้ส่งผลกระทบต่อในเชิงลบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมหลายประการ เช่น ความเสื่อมโทรมของแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ รวมทั้งวิถีชีวิตและความเป็นอยู่ของชุมชนท้องถิ่นที่เปลี่ยนแปลงไป อย่างไรก็ตาม ธุรกิจบริการที่ต่อเนื่องกับการท่องเที่ยว ยังไม่ได้รับการพัฒนาให้เต็มศักยภาพ นอกจากนี้ยังต้องเผชิญกับข้อจำกัดด้านบริการการท่องเที่ยวที่ไม่เพียงพอและขาดคุณภาพ การเอาัดเอาเปรียบนักท่องเที่ยว ความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน จึงมีการวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนเพิ่มเพื่อการจ้างงาน และกระจายรายได้สู่ชุมชน (สศช., ม.ป.ป. ฉ)

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 มีการกำหนดนโยบายพัฒนาคน พัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี เพื่อเป็นฐานในการพัฒนาเศรษฐกิจส่วนร่วมให้สมดุล มีความเข้มแข็งและยั่งยืน มีการกำหนดแผนทำนุบำรุงศิลปะและวัฒนธรรม ด้วยการกำหนดแนวทางในการพัฒนาเมืองน่าอยู่และชุมชนน่าอยู่ตามศักยภาพ พัฒนาภูมิปัญญาท้องถิ่นซึ่งเป็นองค์ความรู้ของชุมชนที่สั่งสมมานาน มีการปรับใช้ประโยชน์อย่างเหมาะสม การกำหนดแผนส่งเสริมการท่องเที่ยว ด้วยการสร้างงานและพัฒนารายได้จากแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศและเชิงศิลปวัฒนธรรม การผลิตสินค้าชุมชนจากทรัพยากรและภูมิปัญญาที่มีอยู่ในท้องถิ่น

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554)

ประเทศไทยยังคงต้องเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ ทั้งที่เป็นโอกาสและข้อจำกัดต่อการพัฒนาประเทศ จึงต้องมีการเตรียมความพร้อมของคนและระบบให้มีภูมิคุ้มกัน พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น โดยยังคงัญเชิญ ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง มาเป็นแนวปฏิบัติในการพัฒนาแบบบูรณาการเป็นองค์รวมที่มีคนเป็นศูนย์กลางการพัฒนา ต่อเนื่องจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 และแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 และให้ความสำคัญต่อการรวมพลังสังคมจากทุกภาคส่วนให้มีส่วนร่วมดำเนินการในทุกขั้นตอนของแผนฯ พร้อมทั้งสร้างเครือข่ายการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาสู่การปฏิบัติ รวมทั้งการติดตามตรวจสอบผลการดำเนินงานตามแผนอย่างต่อเนื่อง

วิสัยทัศน์และพันธกิจของประเทศไทย

มุ่งพัฒนาสู่สังคมอยู่เย็นเป็นสุขร่วมกัน (Green and happiness society) คนไทย

มีคุณธรรมนำความรอบรู้ ู้เท่าทันโลก ครอบครัวยุบอุ่น ชุมชนเข้มแข็ง สังคมสันติสุข เศรษฐกิจมีคุณภาพ เสถียรภาพ และเป็นธรรม สิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติยั่งยืนอยู่ภายใต้ระบบบริหารจัดการประเทศที่มีธรรมาภิบาล ดำรงไว้ซึ่งระบบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข และอยู่ในประชาคมโลกได้อย่างมีศักดิ์ศรี

พันธกิจของประเทศถูกกำหนดภายใต้แนวคิด ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ดังนี้

1. พัฒนาคณะให้มีคุณภาพ คุณธรรม นำความรอบรู้อย่างเท่าทัน พัฒนาจิตใจควบคู่ไปกับการพัฒนาการเรียนรู้ของคนทุกกลุ่มทุกวัยตลอดชีวิต พัฒนาคณะให้เป็นเลิศโดยเฉพาะในการสร้างสรรค์นวัตกรรมและองค์ความรู้ มีการจัดการองค์ความรู้ทั้งภูมิปัญญาท้องถิ่นและองค์ความรู้สมัยใหม่ให้สามารถนำไปใช้ในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม นอกจากนี้ยังเสริมสร้างและพัฒนาาระบบสุขภาพทางกาย และมุ่งเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดีของคนในสังคมบนพื้นฐานของความมีเหตุมีผล

2. เสริมสร้างเศรษฐกิจให้มีคุณภาพ เสถียรภาพ และเป็นธรรม มีการบริหารจัดการกระบวนการชุมชนให้เข้มแข็ง ด้วยการส่งเสริมการรวมตัว ร่วมคิด ร่วมทำในรูปแบบที่หลากหลาย และส่งเสริมศักยภาพชุมชนและองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นให้สามารถพัฒนาต่อยอดให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชนในการนำไปสู่การพึ่งพาตนเอง โดยปรับโครงสร้างการผลิตเพื่อเพิ่มคุณค่าของสินค้าและบริการบนฐานความรู้และความเป็นไทย มีการสร้างภูมิคุ้มกันของระบบเศรษฐกิจโดยระดมทุนไปสู่ภาคการผลิตที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้การใช้ทรัพยากรเกิดประสิทธิภาพสูงสุดแก่ประเทศ อีกทั้งยังสนับสนุนให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรมและการกระจายผลประโยชน์จากการพัฒนาอย่างเป็นธรรม โดยการส่งเสริมการแข่งขันการประกอบธุรกิจในระบบอย่างเสรี เป็นธรรมและป้องกันการผูกขาด

3. ดำรงความหลากหลายทางชีวภาพ และสร้างความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติ โดยการรักษาฐานทรัพยากรและความสมดุลของระบบนิเวศ เพื่อรักษาสมดุลระหว่างการอนุรักษ์และการใช้ประโยชน์ โดยพัฒนาระบบฐานข้อมูลและการสร้างองค์ความรู้ ส่งเสริมสิทธิชุมชนและการมีส่วนร่วมในการจัดการทรัพยากร มีการสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีเพื่อยกระดับการพัฒนาคุณภาพชีวิตและการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยการปรับแบบแผนการผลิตและพฤติกรรมบริโภคไปสู่การผลิตและการบริโภคที่ยั่งยืน เพื่อลดผลกระทบต่อฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

4. พัฒนาระบบบริหารจัดการประเทศให้เกิดธรรมาภิบาลภายใต้ระบบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข เพื่อเสริมสร้างธรรมาภิบาลในการบริหารจัดการประเทศ

สู่ภาครัฐ ภาคธุรกิจเอกชนและภาคประชาชน ควบคู่กับการเสริมสร้างกลไกและกระบวนการมีส่วนร่วมในการพัฒนาประชาธิปไตยให้อยู่ร่วมกันโดยสันติสุข (สศช., ม.ป.ป. ๒๕๖๒)

แผนการทำงานบำรุงศิลปและวัฒนธรรม มีการจัดการพัฒนาต่อยอด การใช้ประโยชน์ วัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่นเพื่อรักษาองค์ความรู้ดั้งเดิมที่สืบทอดกันมาไว้ให้คงอยู่และเผยแพร่สู่สากล โดยจัดการความรู้ด้านวัฒนธรรม ภูมิปัญญา และความหลากหลายทางชีวภาพ โดยการสืบค้น ถอดความรู้ ภูมิปัญญาที่อยู่ในตัวคนออกเป็นความรู้ที่ผู้อื่นสามารถเรียนรู้รวบรวมจัดเป็นคลังข้อมูลในชุมชน และนำไปใช้ประโยชน์ในการพัฒนาชุมชน อาทิ การจัดทำแผนชุมชน และคุ้มครองความรู้เหล่านี้ ทั้งทางนิตินัยและพฤตินัย ป้องกันมิให้ตกไปอยู่กับกลุ่มผลประโยชน์ สนับสนุนให้คนรุ่นใหม่ ได้แลกเปลี่ยนเรียนรู้ภูมิปัญญาท้องถิ่นจากการปฏิบัติจริงร่วมกับปราชญ์ ผู้รู้และผู้สูงอายุที่มีประสบการณ์ผ่านศูนย์การเรียนรู้ในชุมชน และผลักดันให้เป็นวิชาในการเรียน การสอนของสถาบันการศึกษา นำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาพัฒนาต่อยอดภูมิปัญญาท้องถิ่นที่สามารถนำไปใช้ในชีวิตประจำวัน จัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่อย่างเป็นระบบ และนำไปผลิตสินค้าและบริการ สร้างรายได้ให้ ชุมชน ควบคู่กับการทำวิจัยพื้นฐานที่ นักวิจัยในชุมชนร่วมกับสถาบันการศึกษาและภาครัฐ รวมทั้งจัดระบบการวิจัยเพื่อสร้างองค์ความรู้เชิงลึก ฯลฯ (สศช., ม.ป.ป. ๒๕๖๒, หน้า 56-57)

แผนส่งเสริมการท่องเที่ยว ยังคงน้อมนำปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาเป็นแนวทางปฏิบัติการพัฒนาที่ผ่านมาส่งผลต่อประเทศไทย คือ สังคมไทยได้ปรับตัวเข้าสู่ยุคของการเปลี่ยนแปลงจากชนบทสู่เมืองอย่างต่อเนื่อง ขณะที่การพัฒนาชนบทกับเมืองมีลักษณะแยกส่วน ส่งผลให้ เกิดความไม่สมดุลของการพัฒนา ด้านบริการด้านการท่องเที่ยวในประเทศไทยมีรายได้ จากการท่องเที่ยวประมาณร้อยละ 6 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ และเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของโลก รองรับส่วนแบ่งตลาดนักท่องเที่ยวประมาณร้อยละ 1.4 ของนักท่องเที่ยวรวมของโลก แต่การขยายตัวการท่องเที่ยวของไทยยังคงอาศัยฐานทรัพยากรเป็นสำคัญ มีการใช้ทรัพยากรอย่างสิ้นเปลืองทำให้เกิดปัญหาสภาพแวดล้อมและผลกระทบในด้านสังคมจากการเลื่อนไหลของวัฒนธรรมโดยไม่ได้มีการสร้างภูมิคุ้มกันอย่างเหมาะสม นอกจากนี้ยังขาดการพัฒนาคุณภาพและความหลากหลายของผลิตภัณฑ์ด้านการท่องเที่ยวและการเชื่อมโยงภาคการท่องเที่ยวเข้ากับภาคบริการอื่น ๆ ให้เป็นนวัตกรรมและความหลากหลายของผลิตภัณฑ์ยังมีน้อย

รัฐบาลจึงพัฒนาการท่องเที่ยวไทย ให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรมของภูมิภาค บนฐานความโดดเด่นและความหลากหลายของทรัพยากรธรรมชาติ

วัฒนธรรมและความเป็นไทย และพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจบริการที่มีศักยภาพ เพื่อขยายฐานการผลิตและการตลาดธุรกิจบริการครอบคลุมระดับภูมิภาค บนฐานการสร้าง ความแตกต่างและความชำนาญเฉพาะด้านของบริการที่สำคัญ ได้แก่ ธุรกิจบริการด้านการศึกษา บริการสุขภาพและสปา ธุรกิจค้าส่งและค้าปลีก ธุรกิจบริการทางการเงิน ธุรกิจบริการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ธุรกิจการก่อสร้างและธุรกิจภาพยนตร์ไทย เป็นต้น

ฟื้นฟูพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ โบราณสถานในเชิงกลุ่มพื้นที่ และเสริมสร้างเอกลักษณ์ความเป็นไทย ทั้งการอนุรักษ์วัฒนธรรมท้องถิ่น วิถีชีวิตชุมชนและภูมิปัญญาชาวบ้าน เพื่อสร้างสินค้าท่องเที่ยวใหม่ ๆ แก่ธุรกิจการท่องเที่ยวไทยและเป็นแหล่งท่องเที่ยวของตลาดท่องเที่ยวโลก ส่งเสริมการลงทุน พัฒนาธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเพื่อรองรับตลาดกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีความสนใจเฉพาะด้าน และสร้างมูลค่าเพิ่มแก่ธุรกิจ ได้แก่ ธุรกิจบริการสุขภาพ ธุรกิจศูนย์ประชุมและแสดงสินค้า การพำนักระยะยาว การจับจ่ายซื้อสินค้า สินค้าโอท็อป และแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น เป็นต้น (สศช., ม.ป.ป. ณ)

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 มีการกำหนดนโยบายเสริมสร้างเศรษฐกิจให้มีคุณภาพ เสถียรภาพ และเป็นธรรม มีการบริหารจัดการกระบวนการชุมชนให้เข้มแข็ง มีการกำหนดแผนทำนุบำรุงศิลปะและวัฒนธรรมด้วยการสนับสนุนให้คนรุ่นใหม่ได้แลกเปลี่ยนเรียนรู้ภูมิปัญญาท้องถิ่นจากการปฏิบัติจริงร่วมกับปราชญ์ ผู้รู้และผู้สูงอายุที่มีประสบการณ์ผ่านศูนย์การเรียนรู้ในชุมชน และผลักดันให้เป็นวิชาในการเรียนการสอนของสถาบันการศึกษา นำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาพัฒนาต่อยอดภูมิปัญญาท้องถิ่นที่สามารถนำไปใช้ในชีวิตรประจำวัน และแผนการส่งเสริมการท่องเที่ยว ด้วยการสร้างสินค้าท่องเที่ยวใหม่ ๆ แก่ธุรกิจการท่องเที่ยวไทย และเป็นแหล่งท่องเที่ยวของตลาดท่องเที่ยวโลก ส่งเสริมการลงทุน พัฒนาธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเพื่อรองรับตลาดกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีความสนใจเฉพาะด้าน

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559)

วิสัยทัศน์และพันธกิจ ในแผนฉบับนี้ คือ การสร้างสังคมให้อยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข ด้วยความเสมอภาค ความเป็นธรรม และมีภูมิคุ้มกันต่อความเปลี่ยนแปลง

กำหนดแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคคมนาคมขนส่ง เพื่อลดปริมาณก๊าซเรือนกระจกโดย ส่งเสริมให้ประชาชนเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้าด้วยระบบคมนาคมและขนส่งที่ใช้พลังงานต่อหน่วยต่ำกว่าถนนที่เป็นรูปแบบการเดินทางและการขนส่งสินค้าหลักในปัจจุบัน และพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงระบบขนส่ง

สาธารณะเพื่อลดสัดส่วนการใช้พลังงานในภาคคมนาคมและขนส่ง ซึ่งจะนำไปสู่การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานภาพรวมของประเทศ

จัดการรณรงค์และปรับเปลี่ยนทัศนคติและสร้างค่านิยมการบริโภคที่ยั่งยืน โดยการใช้หลักศาสนา วัฒนธรรม ประเพณีและการดำรงชีวิตตามวิถีไทยเป็นเครื่องมือ เพื่อปลูกฝังค่านิยมการบริโภคอย่างเพียงพอ โดยคำนึงถึงความพอดี พอประมาณ ยกย่องและให้เกียรติบุคคล และชุมชนที่เป็นแบบอย่างที่ดีของการบริโภคที่ยั่งยืนบนฐานภูมิปัญญาดั้งเดิม ผ่านกระบวนการศึกษาทั้งในระบบและนอกระบบโรงเรียน

กำหนดบทบาทการสร้างภูมิคุ้มกันให้คนและสังคมไทย คือ

1. ส่งเสริมให้มีการเรียนรู้ตลอดชีวิตทั้งในเรื่องการศึกษา การทำงานและการดำเนินชีวิต โดยการพัฒนาและเปิดโอกาสให้ประชาชนและชุมชนได้ใช้ประโยชน์จากแหล่งเรียนรู้ทั่วไป เช่น สถานศึกษา ห้องสมุด พิพิธภัณฑ์ ศูนย์การเรียนรู้ ศูนย์กีฬาและนันทนาการ เป็นต้น โดยกระตุ้นให้เกิดการเรียนรู้ร่วมกันตั้งแต่เด็ก เยาวชนและประชาชน ให้เข้าถึงอย่างสะดวกและใช้บริการได้เต็มศักยภาพมีการผสมผสานภูมิปัญญาท้องถิ่นและความรู้สมัยใหม่ที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ได้

2. ส่งเสริมให้ตระหนักถึงคุณค่าและวัฒนธรรมและภูมิปัญญาไทย สร้างจิตสำนึกที่ดีอยู่ร่วมกันด้วยความรัก บนพื้นฐานความหลากหลายทางวัฒนธรรม เพื่อนำไปสู่การสร้างและพัฒนานวัตกรรมและผลิตภัณฑ์ทางวัฒนธรรมที่เชื่อมต่อกับเศรษฐกิจสร้างสรรค์ของประเทศในอนาคต

3. สร้างสถาบันทางสังคมที่เข้มแข็ง คือ สถาบันครอบครัว สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา และชุมชน เพื่อทำหน้าที่ของตนเองให้เหมาะสมกับการเปลี่ยนแปลงของโลก และสถาบันยังต้องเป็นหลักในการพัฒนาความรู้ ปลูกฝังค่านิยม คุณธรรม และจริยธรรม (สศช., 2555)

แผนการดำเนินงานบูรณาการศิลปะและวัฒนธรรม พัฒนาชุมชนท้องถิ่นให้เข้มแข็งและสามารถสร้างภูมิคุ้มกันให้คนในชุมชน สนับสนุนการค้นหาอัตลักษณ์อันโดดเด่นของชุมชน การสร้างกระบวนการเรียนรู้ และปลูกฝังความเป็นอัตลักษณ์ของชุมชน โดยอนุรักษ์และฟื้นฟูภูมิปัญญาท้องถิ่น รวมทั้งส่งเสริมกลไกเชิงสถาบันในชุมชนท้องถิ่นให้มีส่วนร่วมสร้างความเข้าใจในพหุวัฒนธรรม สามารถอยู่ร่วมกันอย่างสันติสุข มีความมั่นคงทางวัฒนธรรมและดำรงไว้ซึ่งอัตลักษณ์ของชุมชน

สนับสนุนให้คนในชุมชนมีส่วนร่วมคิดและร่วมกำหนดแนวทางการพัฒนาชุมชนท้องถิ่น บนหลักการพึ่งพาตนเองที่คำนึงถึงศักยภาพ ทรัพยากร ภูมิปัญญา วิถีชีวิต วัฒนธรรม

และสิ่งแวดลอมในชุมชนเป็นหลัก โดยให้ความสำคัญกับการจัดการการเรียนรู้ในชุมชน การศึกษา ถอดองค์ความรู้ของชุมชนและชุมชนต้นแบบ การจัดการตนเองได้ตามบริบทของพื้นที่ และการถ่ายทอดภูมิปัญญาที่ช่วยพัฒนาทักษะในการประกอบอาชีพฯ (สศช., 2555, หน้า 50)

แผนการส่งเสริมการค้าการท่องเที่ยว โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม คำนึงถึงความสมดุลและความสามารถในการรองรับของแหล่งท่องเที่ยว พัฒนาระดับมาตรฐานสินค้าและบริการ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้มีคุณภาพและเพียงพอ และบูรณาการการท่องเที่ยวให้เชื่อมโยงกับวิถีชีวิต วัฒนธรรม ทรัพยากรธรรมชาติ รวมทั้งสาขาการผลิตและบริการอื่น ๆ

แผนส่งเสริมการท่องเที่ยว มีแนวคิดที่มีความต่อเนื่องจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8-10 โดยยังคงยึดหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง และคนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา รวมทั้งสร้างสมดุลการพัฒนาในทุกมิติ และขับเคลื่อนให้บังเกิดผลในทางปฏิบัติที่ชัดเจนยิ่งขึ้นในทุกระดับ เพื่อให้การพัฒนาและบริหารประเทศเป็นไปบนทางสายกลาง เชื่อมโยงทุกมิติของการพัฒนาอย่างบูรณาการ ทั้งคน สังคม เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมและการเมือง พื้นฟูและพัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดโดยการฟื้นฟูพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวหลักที่เสื่อมโทรม พัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจของธุรกิจท่องเที่ยวในกลุ่มพื้นที่ที่มีศักยภาพสูง ส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวที่สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่และกระแสดังกล่าวของโลก เช่น การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ การท่องเที่ยวเชิงศึกษาเรียนรู้ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และสัมผัสวิถีชีวิตชุมชน รวมทั้งส่งเสริมการดำเนินกลยุทธ์ทางการตลาดรูปแบบใหม่ที่สามารถเข้าถึงกลุ่มลูกค้าและขยายไปยังตลาดใหม่ ๆ ที่มีศักยภาพ

มีการบริหารจัดการการท่องเที่ยวให้เกิดความสมดุลและยั่งยืน โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม คำนึงถึงความสมดุลและความสามารถในการรองรับของแหล่งท่องเที่ยว พัฒนาระดับมาตรฐานสินค้าและบริการ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้มีคุณภาพและเพียงพอ และบูรณาการการท่องเที่ยวให้เชื่อมโยงกับวิถีชีวิต วัฒนธรรม ทรัพยากรธรรมชาติ รวมทั้งสาขาการผลิตและบริการอื่น ๆ (สศช., 2555)

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 มีการกำหนดนโยบายส่งเสริมให้ประชาชนเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้าด้วยระบบคมนาคมและขนส่งที่ใช้พลังงานต่อหน่วยต่ำกว่าถนนที่เป็นรูปแบบการเดินทางและการขนส่งสินค้าหลักในปัจจุบัน และพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดสัดส่วนการใช้พลังงานในภาคคมนาคม และขนส่ง กำหนดแผนการทำนุบำรุงศิลปะและวัฒนธรรม ด้วยการสนับสนุนให้คนในชุมชนมีส่วน

ร่วมในการพัฒนาชุมชนด้วยการพึ่งพาตนเองและคำนึงถึงศักยภาพ ทรัพยากร ภูมิปัญญา วิถีชีวิต วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อมในชุมชนเป็นหลัก และการกำหนดแผนการส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และบูรณาการการท่องเที่ยวให้เชื่อมโยงกับวิถีชีวิตและวัฒนธรรมของชุมชน

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564)

ประเทศไทยจำเป็นต้องปฏิรูปประเทศเพื่อแก้ปัญหาพื้นฐานที่สั่งสมมานาน เนื่องจากสถานการณ์โลกที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและเชื่อมโยงกันใกล้ชิดมากขึ้น การแข่งขันทางด้านเศรษฐกิจจะเข้มข้นมากขึ้น สังคมโลกจะเชื่อมโยงใกล้ชิดกันมากขึ้นเป็นสภาพไร้พรมแดน การพัฒนาเทคโนโลยีจะเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและกระทบชีวิตความเป็นอยู่ในสังคมและการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก ประเทศไทยจะต้องเร่งพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา รวมถึงนวัตกรรมต่าง ๆ ให้เป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนการพัฒนาในทุก ๆ ด้าน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ นอกจากนี้ประเทศไทยยังต้องผลักดันให้การค้าการลงทุนระหว่างประเทศขยายตัวอย่างต่อเนื่องและเป็นแรงขับเคลื่อนการพัฒนาที่สำคัญควบคู่ไปกับการส่งเสริมการลงทุนและเศรษฐกิจภายในประเทศ รวมทั้งการดำเนินยุทธศาสตร์เชิงรุกในการส่งเสริมการลงทุนของไทยในภูมิภาค กรอบแนวทางความร่วมมือระหว่างประเทศในทุกระดับจะเป็นโอกาสให้ไทยพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการค้าที่สำคัญแห่งหนึ่งของภูมิภาค

นอกจากนี้ยังให้ความสำคัญต่อการต่อยอดจากความเชื่อมโยงเชิงกายภาพสู่การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและการกระจายความเจริญในการพัฒนาชุมชนจังหวัดและเมืองตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้ทันต่อแนวโน้มการพัฒนาเศรษฐกิจโลกในทุก ๆ ด้าน เช่น การลงทุนเพื่อการวิจัยและพัฒนา การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ให้เป็นระบบโครงข่ายที่สมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ

ดังนั้นการพัฒนาในช่วง 5 ปีต่อจากนี้ไป จะมุ่งเน้นการพัฒนามาบนฐานภูมิปัญญาที่เกิดจากการใช้ความรู้และทักษะ การใช้วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีการวิจัยและพัฒนา และการพัฒนานวัตกรรมที่สามารถนำมาใช้ในทุกด้านของการพัฒนา การพัฒนามีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับกรอบเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ขยายและสร้างฐานรายได้ใหม่ที่ครอบคลุมทั่วถึงมากขึ้นไปควบคู่ไปกับการต่อยอดฐานรายได้เดิม สังคมไทยมีคุณภาพและมีความเป็นธรรม

โดยมีที่ยืนสำหรับทุกคนในสังคมและไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง และเป็นการพัฒนาที่เกิดจากการผนึกกำลังในการผลักดันขับเคลื่อนร่วมกันของทุกภาคส่วน (Thailand 4.0) และการพัฒนาภาคการค้าและการลงทุน โดยพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้ได้มาตรฐานสากล ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ รวมถึงพัฒนาระบบประกันความเสี่ยงภัยของสินค้าและบริการเพื่อสร้างความเชื่อมั่นและลดความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจ (สศช., 2560, ฏ)

แผนทำนุบำรุงศิลปและวัฒนธรรม รัฐบาลมีการวางแผนในการกระจายรายได้ให้ทั่วถึงไปยังแต่ละจังหวัด โดยกำหนดให้มีการปรับปรุงมาตรฐานสินค้าและธุรกิจบริการด้านการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพและภาพลักษณ์ได้มาตรฐานสากล เพื่อเพิ่มศักยภาพของภาคกลางให้เป็นศูนย์กลางของการท่องเที่ยวของเอเชียที่มีชื่อเสียงและเป็นที่ยุ้จักในระดับนานาชาติ โดยระบุถึงการสนับสนุนและส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา อ่างทอง สิงห์บุรี ลพบุรี ชัยนาทและกาญจนบุรี ให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวด้านประวัติศาสตร์วัฒนธรรมและเกษตร (สศช., 2560, หน้า 176)

แผนส่งเสริมการท่องเที่ยว การพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเชิงบูรณาการ มีแนวทางพัฒนา คือ ส่งเสริมการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว มีการดำเนินการ 6 ข้อ ข้อที่สำคัญกับงานวิจัยนี้คือข้อที่ 1. ส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยว โดยใช้ประโยชน์จากอัตลักษณ์และเอกลักษณ์แห่งความเป็นไทยที่สะท้อนวัฒนธรรมท้องถิ่นและวิถีชีวิตชุมชน และข้อที่ 6 พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้เกิดความเชื่อมโยงกันเป็นโครงข่ายทั้งทางบก ทางน้ำและทางอากาศ (สศช., 2560, หน้า 94)

แผนงานและโครงการสำคัญของภาคบริการและการท่องเที่ยว

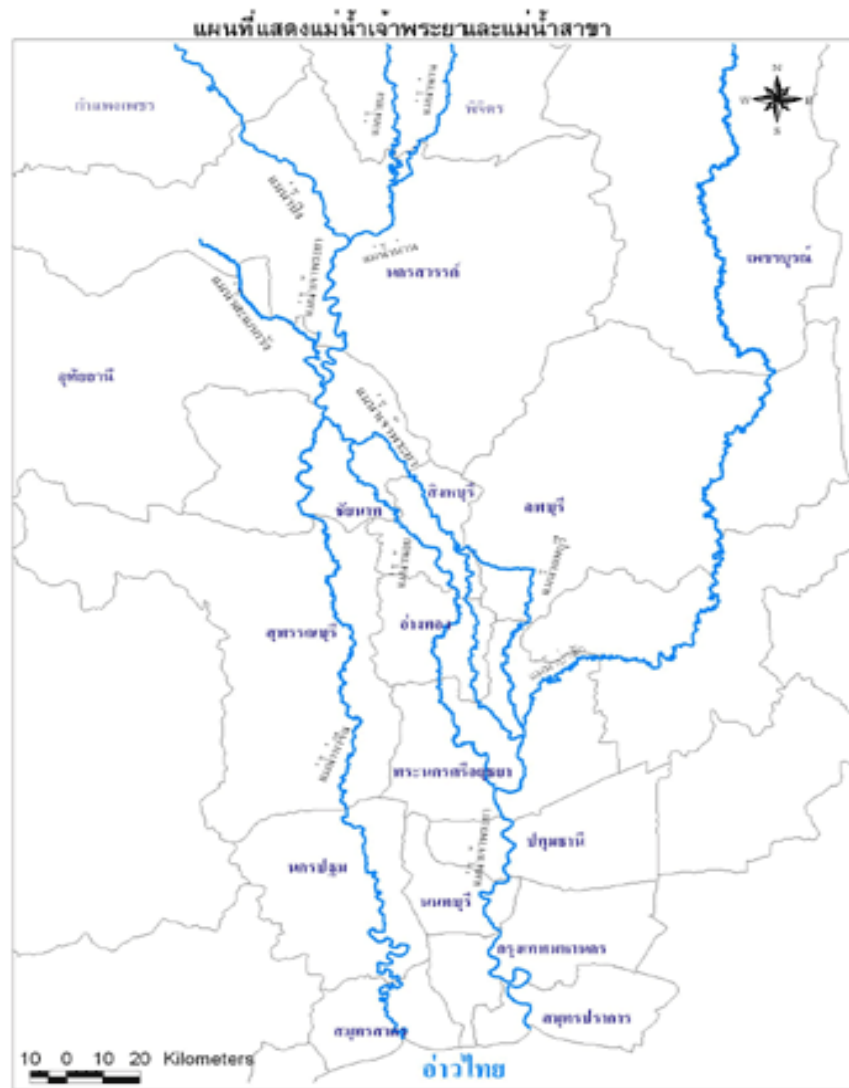
แผนส่งเสริมการท่องเที่ยวรายสาขา โดยมีสาระสำคัญ คือ พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวและกระแสความนิยมเชิงสังคม เป็นผลให้เกิดการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ เช่น การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพที่นำการนวดแผนไทยและสปาเป็นจุดเด่น การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมทั้งในส่วนของกิจกรรมประเพณี ตลอดจนวัฒนธรรมท้องถิ่นที่มีอัตลักษณ์ การท่องเที่ยวทางน้ำและทางรถไฟ กำหนดกรอบระยะเวลา 5 ปี พ.ศ. 2560-2564 (สศช., 2560, หน้า 103)

แผนงานส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาการท่องเที่ยว รัฐบาลกำหนดเขตพัฒนาการท่องเที่ยว 5 เขต คือ เขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันตก เขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันออก เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา

และเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้ และอยู่ระหว่างการจัดทำแผนปฏิบัติการท่องเที่ยวในอีก 3 เขต ประกอบด้วย เขตวิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนกลาง เขตมรดกโลก ด้านวัฒนธรรมและเขตวิถีชีวิตลุ่มน้ำโขง

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 มีการกำหนดนโยบายพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ มุ่งเน้นพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา รวมถึงนวัตกรรมต่าง ๆ ให้เป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนการพัฒนาในทุกๆ ด้านเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ นอกจากนี้ประเทศไทยยังต้องผลักดันให้การค้าการลงทุนระหว่างประเทศขยายตัวอย่างต่อเนื่องและเป็นแรงขับเคลื่อนการพัฒนาที่สำคัญควบคู่ไปกับการส่งเสริมการลงทุนและเศรษฐกิจภายในประเทศ พัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้ได้มาตรฐานสากล ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ มีการกำหนดแผนการทำนุบำรุง ศิลปและวัฒนธรรมและแผนส่งเสริมการท่องเที่ยวให้สอดคล้องกัน ด้วยการปรับปรุงมาตรฐานสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพและภาพลักษณ์ได้มาตรฐานสากล และกำหนดการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเชิงบูรณาการ สอดคล้องกับช่วงเวลานี้มีชาวบ้านนำเรือมาบริการนักท่องเที่ยว ตามจังหวัดต่าง ๆ ในภาคกลาง พานักท่องเที่ยวไปเที่ยวตามริมแม่น้ำ ไปไหว้พระ เป็นการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และส่งเสริมให้คนในชุมชนมีงานทำ

ข้อมูลพื้นที่ศึกษา



ภาพที่ 2 แม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำสาขา

กำเนิดลุ่มน้ำเจ้าพระยา

บริเวณที่ราบภาคกลางมีพื้นที่ราบลุ่มขนาดกว้าง นับเป็นบริเวณซึ่งอุดมสมบูรณ์ที่สุดของประเทศ ด้วยเป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำ มีแม่น้ำลำคลองไหลผ่านไปตามที่นาและบ้านเรือนของประชาชน น้ำจะไหลบ่าหลากท้องทุ่งทุก ๆ ปี นำพาความสมบูรณ์มาสู่ดินแดนแห่งนี้ ทางด้านใต้สุดของภาคกลางยังเป็นดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำเจ้าพระยาที่อุดมสมบูรณ์ วิถีชีวิตของผู้คน

จึงผูกพันกับธรรมชาติที่มีสายน้ำเป็นตัวกำหนด การศึกษาภูมิปัญญาในการสร้างเรือในครั้งนี้ จึงขอกล่าวถึงความรู้เบื้องต้นของแม่น้ำเจ้าพระยา และจังหวัดต่าง ๆ ในเขตภาคกลางที่มีแม่น้ำเจ้าพระยาไหลผ่านเริ่มจาก นครสวรรค์ ชัยนาท สิงห์บุรี ลพบุรี อ่างทอง อยุธยา ปทุมธานี นนทบุรี กรุงเทพมหานคร และออกสู่อ่าวไทยที่จังหวัดสมุทรปราการ

กำเนิดแม่น้ำเจ้าพระยา มีนักวิชาการได้อธิบายถึงเรื่องนี้ไว้หลายท่าน ในที่นี้ขอนำความรู้เรื่องกำเนิดแม่น้ำเจ้าพระยามาจาก พลาดิศัย สิทธิธัญกิจ (2555, หน้า 113-115) อธิบายว่าแม่น้ำเจ้าพระยามีจุดกำเนิดอยู่ที่ปากน้ำโพ จังหวัดนครสวรรค์ แม่น้ำเจ้าพระยาไหลจากทิศเหนือลงสู่อ่าวไทยโดยผ่านที่ราบภาคกลาง สภาพลุ่มน้ำทางฝั่งตะวันออกในช่วงจังหวัดนครสวรรค์และลพบุรีของกลุ่มน้ำเจ้าพระยาเป็นที่ราบสูง มีเนินเขาเป็นสันกั้นน้ำระหว่างลุ่มน้ำเจ้าพระยาและลุ่มน้ำป่าสัก ส่วนทางตอนล่างลงมาในเขตจังหวัดสระบุรีและฉะเชิงเทราจะเป็นที่ราบลาดเขาลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา และเป็นที่ราบชายฝั่งทะเลในเขตจังหวัดสมุทรปราการ สภาพลุ่มน้ำทางฝั่งตะวันตกของกลุ่มน้ำเจ้าพระยา ตอนบนเป็นที่ราบ ตอนล่างเป็นที่ราบลุ่ม ซึ่งมีเขตติดต่อกับลุ่มน้ำท่าจีนลาดลงไปจรดชายฝั่งทะเล ลุ่มน้ำเจ้าพระยามีแม่น้ำสายหลัก คือแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีแม่น้ำสะแกกรังไหลมาบรรจบเหนือเขื่อนเจ้าพระยา ลำน้ำสาขาที่สำคัญของแม่น้ำเจ้าพระยา ได้แก่ แม่น้ำน้อย แยกออกจากแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณจังหวัดชัยนาท แล้วไหลกลับเข้าแม่น้ำเจ้าพระยาอีกครั้งที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา แม่น้ำสุพรรณบุรี แยกออกจากแม่น้ำเจ้าพระยาและไหลขนานคู่กันไปจนออกสู่อ่าวไทย มีชื่อเรียกต่าง ๆ กันไป ตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปากแม่น้ำ คือ คลองมะขามเฒ่า แม่น้ำสุพรรณบุรี แม่น้ำนครชัยศรี และแม่น้ำท่าจีน คลองบางแก้ว เป็นคลองสายสั้น ๆ แยกออกจากแม่น้ำเจ้าพระยาที่จังหวัดอ่างทอง แล้วไหลไปบรรจบกับแม่น้ำลพบุรี ซึ่งแยกออกมาจากแม่น้ำเจ้าพระยาที่จังหวัดสิงห์บุรีเช่นกัน โดยจุดบรรจบอยู่ในเขตอำเภอเมืองราช จังหวัดอ่างทอง

ส.พลายน้อย (2555) อธิบายถึงลุ่มน้ำเจ้าพระยาว่าลุ่มน้ำเจ้าพระยาตั้งอยู่ทางตอนกลางของประเทศไทย มีพื้นที่ลุ่มน้ำรวมทั้งสิ้น 20,125 ตารางกิโลเมตร พื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ในเขต 10 จังหวัด ได้แก่ นครสวรรค์ ชัยนาท สิงห์บุรี ลพบุรี อ่างทอง พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี นนทบุรี กรุงเทพมหานคร และสมุทรปราการ ที่มาของชื่อ แม่น้ำเจ้าพระยา สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาเดโชธาดา ทรงมีพระมติว่าครั้งเมื่อ พ.ศ. 2102 เรียก ปากน้ำพระประแดง ครั้นในสมัยแผ่นดินพระเจ้าบรมโกศเรียก ปากน้ำบางเจ้าพระยา (พ.ศ. 2295) เหตุที่เรียกปากน้ำเดียวกันเป็น 2 ชื่อในระยะเวลา 193 ปี เช่นนี้ เนื่องจากในสมัยสมเด็จพระบรมราชานั้นพระประแดงเป็นเมืองรักษาปากน้ำ ต่อมาตลิ่งงอกออกไปในทะเลทำให้เมืองพระประแดงอยู่ห่างปากน้ำ จึงสร้าง

เมืองสมุทรปราการขึ้นใหม่ให้ใกล้ทะเล และทำหน้าที่รักษาปากน้ำแทนพระประแดง ด้วยเมืองสมุทรปราการนั้นใกล้คลองที่ชื่อว่า บางเจ้าพระยา จึงเรียกกันว่า ปากน้ำบางเจ้าพระยา ต่อมาจึงได้เรียกแม่น้ำที่มาจากปากน้ำโพมาออกเจ้าพระยาว่า แม่น้ำเจ้าพระยา

ในยุคศึกดาบรพเมื่อราว 12,000 ปีนั้น บริเวณอ่าวไทยที่เป็นประตูสู่ท้องทะเลใหญ่นั้น น่าจะเป็นพื้นที่ของแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำท่าจีน (มะขามแต่ม่า) แม่น้ำบางปะกง แต่เดิมจมอยู่ในอ่าวไทยมาก่อน คือ น้ำทะเลได้เข้าท่วมบริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา ลุ่มแม่น้ำท่าจีน และลุ่มแม่น้ำบางปะกงทั้งหมด โดยทางทิศเหนือน้ำทะเลจะสูงไปถึงเมืองละโว้ (จังหวัดลพบุรี) หรือเหนือขึ้นไปทางปากน้ำโพ ส่วนด้านทิศตะวันตก น้ำทะเลไปถึง เมืองสุพรรณภูมิและเมืองอ่างทอง ส่วนแผ่นดินที่อยู่ติดน้ำทะเลถดลงได้เป็นพื้นที่อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และถดจากใต้ลงมาบริเวณบ้านคูบัว จังหวัดราชบุรี ไปจนถึง อำเภอมือง จังหวัดเพชรบุรี ด้านทิศตะวันตก น้ำทะเลเข้าไปถึงพื้นที่จังหวัดสระบุรี จังหวัดนครนายก จังหวัดปราจีนบุรี ถึงอำเภอนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี แม่น้ำที่เกิดขึ้นในสมัยโบราณนั้น ปากแม่น้ำเจ้าพระยาจะอยู่บริเวณ จังหวัดสิงห์บุรี จังหวัดลพบุรี หรืออยู่ถึงจังหวัดนครสวรรค์ บริเวณปากแม่น้ำแม่กลอง อยู่ทางอำเภอนครชัยศรี ปากแม่น้ำท่าจีน ซึ่งเข้าใจได้ว่าปากแม่น้ำท่าจีนในอดีตน่าจะเป็นขอบทะเลของอ่าวไทยโบราณ ปากน้ำป่าสักอยู่ทางจังหวัดลพบุรี และปากน้ำบางปะกงอยู่ทางจังหวัดนครนายก จังหวัดปราจีนบุรี แม่น้ำที่เวลานี้ยังจมอยู่ในทะเลและรอให้น้ำแห้งจึงจะเกิดร่องน้ำ กลายเป็นแม่น้ำใหม่ อ่าวไทยในสมัยโบราณน่าจะมีบริเวณที่กว้างขวางและมีการเปลี่ยนแปลง ขอบทะเลอยู่เสมอ จึงทำให้แม่น้ำนั้นได้พาเอาดินโคลนมาตกตะกอนและทับถมกันที่ปากน้ำจนเกิดเป็นพื้นดินจากตะกอนทะเลเป็นโคลนตม เมื่อทับถมกันนานนับล้านปี ดินตะกอนนั้นได้ขยายไปตามปากอ่าวไทยโดยธรรมชาติ จึงเป็นดินดอนและป่าชายเลนอยู่ทั่วไป จนเวลาผ่านไปกลายเป็นดินดอนที่อัดแน่นเป็นแผ่นดินใหม่ปากอ่าวไทยมาจนถึงปัจจุบัน อ่าวไทยจึงแคบลง และเกิดบริเวณที่ราบลุ่มต่าง ๆ ขึ้น ได้แก่ ลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาอยู่ตอนกลาง ลุ่มแม่น้ำบางปะกงอยู่ทางตะวันออก กับลุ่มน้ำท่าจีนอยู่ทางตะวันตก อันเป็นที่ราบลุ่มกว้างใหญ่ในภาคกลาง (ส. พลายน้อย, 2555, หน้า 13, 26-29)

อเนก นาวิกมูล (2553) อธิบายลักษณะของแม่น้ำเจ้าพระยาว่าช่วงล่างคดเคี้ยวมากกว่าตอนบน ด้วยแผ่นดินค่อย ๆ ลาดลง สายน้ำไหลช้าจนบางแห่งวกวนกลายเป็นรูปคล้ายเกือกม้า แผนที่จากนักสำรวจชาวยุโรปแสดงให้เห็นว่า แม่น้ำเจ้าพระยาตั้งแต่อยุธยาลงมาจนถึงบางกอกนั้นปากแม่น้ำคดเคี้ยวมาก น้ำเซาะแผ่นดินจนกลายเป็นเกาะเล็ก ๆ หลายแห่ง ปัจจุบันมีเกาะในแม่น้ำเจ้าพระยามาก เช่น เกาะบางปรอก จังหวัดนครสวรรค์ เกาะบางปะอิน

จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เกาะเกร็ด จังหวัดนนทบุรี เป็นต้น ลำคลองบางกอกน้อย บางกอกใหญ่ เดิมเป็นแม่น้ำเจ้าพระยาที่ไหลคดเคี้ยวไปมา ต่อมามีการขุดคลองเพื่อย่นระยะทางลงและให้สร้าง กอรุณบุรีขึ้นเพื่อรักษาจุดสำคัญแห่งใหม่ เมื่อขุดคลองในลักษณะตรง ๆ กระแสน้ำที่ไหลมาจากทางตรงแรงกว่า ในที่สุดคลองลัดก็ขยายใหญ่ขึ้นกลายเป็นแม่น้ำ (คือ บริเวณจากหน้า มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ไปจนถึงท่าเตียน) ส่วนเส้นทางแม่น้ำเดิมกลับตื้นเขินและแคบลง กลายเป็นลำคลองบางกอกน้อย บางกอกใหญ่ ส่วนคลองอ้อมในบริเวณใกล้เคียงก็เป็นแม่น้ำ

แม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นทางขึ้นล่องของเรือทั้งในประเทศและต่างประเทศ เรือกำปั่น หรือเรือกลไฟที่ไม่สามารถผ่านสันดอนปากน้ำได้ก็มาจอดบริเวณปากน้ำและใช้เรือเล็กแล่น ทวนน้ำขึ้นมา ในอดีตเจ้าประเทศราชทางเหนือจะลงมาเข้าเฝ้าพระมหากษัตริย์ไทยก็ใช้ขบวนเรือ ผ่านแม่น้ำสายนี้ มาจากเชียงใหม่และเกาะแก่งแม่ปิง มาทางปากน้ำโพเข้ามาทางแม่น้ำ เจ้าพระยาและเข้าสู่เมืองหลวง แพไม้สักไม้ซุง และบรรดาเรือโยงบรรทุกลำและทรายก็ใช้เส้นทาง แม่น้ำเจ้าพระยานี้ แม่น้ำเจ้าพระยาพาเอาโคลนตมมาอยู่ที่ราบลุ่มของภาคกลาง ทำให้บริเวณนี้ เป็นแหล่งผลิตพืชพันธุ์ธัญญาหารที่อุดมสมบูรณ์ เนื่องจากปริมาณน้ำที่มีมากในแม่น้ำเจ้าพระยา ทำให้เกิดโครงการชลประทาน ซึ่งเป็นโครงการปิดลำน้ำเจ้าพระยาบางตอนที่ชลประทาน เพื่อนำน้ำมาใช้ ในการเกษตร โดยสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดให้วิศวกรชาวต่างชาติ ผู้ชำนาญในเรื่องชลประทาน มาเป็นเจ้ากรมคลองคนแรก และเป็นผู้จัดทำโครงการหรือสกีม ชลประทาน โดยนำน้ำตามลำคลองใหญ่ที่จะขุดขึ้นสองฝั่งแม่น้ำจ่ายให้ท้องที่ต่าง ๆ ไปตลอดจน ถึงเขตทะเล แต่ต้องใช้เงินมากจึงไม่สามารถดำเนินการได้ทันที ในอีกหลายสิบปีต่อมาจึงมี การสร้างเขื่อนเจ้าพระยา โดยเริ่มในสมัยจอมพล ป.พิบูลสงคราม เป็นนายกรัฐมนตรีและเสร็จสิ้น ในปี พ.ศ. 2496 เขื่อนนี้ช่วยส่งน้ำให้แก่ในภาคกลางไม่ต่ำกว่า 5,700,000 ไร่ (อเนก นาวิกมูล, 2553, หน้า 26-43)

ด้วยเหตุนี้แม่น้ำเจ้าพระยาจึงมีความสำคัญกับจังหวัดในเขตภาคกลางเป็นแม่น้ำ สายหลักที่หล่อเลี้ยงประชาชนคนไทยโดยเฉพาะภาคกลาง อีกทั้งยังเป็นที่มาของขนบธรรมเนียม ประเพณีและวัฒนธรรม แม่น้ำเจ้าพระยายังมีความสัมพันธ์กับเรือและวิถีชีวิตชาวบ้านในแต่ละ จังหวัดตามเส้นทางที่แม่น้ำเจ้าพระยาไหลผ่านตามลำดับ เริ่มต้นจากจังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดชัยนาท จังหวัดสิงห์บุรี จังหวัดลพบุรี จังหวัดอ่างทอง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดปทุมธานี จังหวัดนนทบุรี จังหวัดกรุงเทพมหานคร และจังหวัดสมุทรปราการ มีรายละเอียด ดังนี้

ภูมิสังคมและวัฒนธรรมจังหวัดนครสวรรค์



ภาพที่ 3 แม่น้ำเจ้าพระยาที่จังหวัดนครสวรรค์ (สำนักงานเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ, 2553)

หนังสือประวัติศาสตร์ไทย ส่วนภูมิภาคจังหวัดนครสวรรค์ กล่าวถึงภูมิหลังของจังหวัดนครสวรรค์ว่า แต่เดิมเป็นชุมชนโบราณสันนิษฐานว่าเกิดในสมัยกรุงสุโขทัยเป็นราชธานี มีหลักฐานปรากฏในศิลาจารึกเรียกว่า เมืองพระบาง เป็นเมืองหน้าด่านสำคัญในการทำศึกสงครามมาทุกสมัย ตั้งแต่สมัยกรุงสุโขทัย กรุงธนบุรี จนถึงกรุงรัตนโกสินทร์ ตัวเมืองดั้งเดิมตั้งอยู่บริเวณเชิงเขาขาด (เขาฤๅษี) จรดวัดหัวเมือง (วัดนครสวรรค์) ยังมีเชิงเนินดินเป็นแนวปรากฏอยู่ เมืองพระบางต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็น เมืองซอนตะวัน เพราะตัวเมืองตั้งอยู่บนฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาและหันหน้าเมืองไปทางแม่น้ำซึ่งอยู่ทางทิศตะวันออกทำให้แสงอาทิตย์ส่องเข้าหน้า

เมืองตลอดเวลา ซึ่งภายหลังได้เปลี่ยนเป็น เมืองนครสวรรค์

นครสวรรค์ มีชื่อเรียกเป็นที่รู้จักแพร่หลายในสมัยกรุงศรีอยุธยาแต่เดิมว่า ปากน้ำโพ ตามประวัติศาสตร์ในคราวที่พระเจ้าหงสาวดีบุเรงนองยกทัพมาตีกรุงศรีอยุธยาครั้งสมัยสมเด็จพระมหาจักรพรรดิ กองทัพเรือจากกรุงศรีอยุธยาได้ยกไปรบทัพข้าศึกที่ ปากน้ำโพ แต่ด้านทัพข้าศึกไม่ไหว จึงล่าถอยกลับไป ที่มาของคำว่า ปากน้ำโพ สันนิษฐานได้ 2 ประการ คือ อาจมาจากคำว่า ปากน้ำไหล เพราะเป็นที่ปากน้ำปึง ยม และน่าน มาไหลรวมกันเป็น ต้นแม่น้ำเจ้าพระยา หรืออีกประการหนึ่ง คือ มีต้นโพธิ์ขนาดใหญ่อยู่ตรงปากน้ำในบริเวณวัดโพธิ์ ซึ่งเป็นที่ตั้งศาลเจ้าพ่อท้าวทนต์ในปัจจุบัน จึงเรียกกันว่า ปากน้ำโพธิ์ ก็อาจเป็นไปได้

ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของจังหวัดส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่มเหมาะแก่การเกษตร มีแม่น้ำสายสำคัญ ไหลมารวมกันเป็น แม่น้ำเจ้าพระยา ไหลผ่านช่วงกลางของจังหวัด แม่น้ำดังกล่าวได้แบ่งพื้นที่ของจังหวัดออกเป็น 2 ด้าน คือ ด้านตะวันออกและตะวันตก สภาพภูมิประเทศทางด้านทิศตะวันตกของจังหวัดมีภูเขาสลับซับซ้อนและเป็นป่าทึบ ในเขตอำเภอลาดยาว อำเภอแม่เมาะ อำเภอแม่เปิน และอำเภอชุมตาบง พื้นที่ป่าของจังหวัดเป็นสภาพป่าที่เชื่อมโยงติดต่อกับป่าห้วยขาแข้งของจังหวัดอุทัยธานี ในส่วนทางใต้ของอำเภอแม่เมาะ ส่วนบนของอำเภอแม่เมาะ และอำเภอลาดยาวเป็นส่วนติดต่อกับป่าทึบของจังหวัดตาก ที่เชื่อมโยงไปถึงป่าทุ่งใหญ่นเรศวรของจังหวัดกาญจนบุรี (ประวัติมหาดไทยส่วนภูมิภาคจังหวัดนครสวรรค์, 2529)

สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัด เป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำโดยเฉพาะตอนกลางของจังหวัด ซึ่งอยู่ในเขตอำเภอเมืองนครสวรรค์ อำเภอบรรพตพิสัย อำเภอชุมแสง อำเภอท่าตะโก อำเภอโกรกพระ และอำเภอพยุหะคีรี สภาพพื้นที่ทางทิศตะวันตก (เขตอำเภอลาดยาว อำเภอแม่เมาะ อำเภอแม่เปิน และอำเภอชุมตาบง) และทิศตะวันออก (เขตอำเภอหนองบัว อำเภอไพศาลี อำเภอตากฟ้า และอำเภอตาคลี) มีลักษณะเป็นแบบลอนลูกคลื่น ยกตัวขึ้นจากตอนกลางของจังหวัด สูงจากระดับน้ำทะเลปานกลาง 50-150 เมตร ถึงแม้ว่าพื้นที่ส่วนใหญ่จะเป็นที่ราบลุ่มและมีแหล่งน้ำธรรมชาติอยู่หลายแห่ง ซึ่งไม่เอื้ออำนวยต่อการเพาะปลูกมากนัก ด้วยความที่เป็นจังหวัดที่เป็นที่ราบลุ่มและมีแหล่งน้ำมาก ก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมสร้างความเสียหายแก่การเพาะปลูกอยู่เป็นประจำ โดยเฉพาะในบริเวณที่เป็นพื้นที่กั้นกระทะ คือ อำเภอเมือง อำเภอโกรกพระ อำเภอชุมแสง ฯลฯ และยังมีพื้นที่ที่ประสบปัญหาแห้งแล้งและขาดแคลนน้ำคือ อำเภอลาดยาว อำเภอบรรพตพิสัย อำเภอหนองบัว อำเภอไพศาลีและอำเภอตากฟ้า (ปิติชัย พงษ์วานิชอนันต์, 2543 ข, หน้า 36)

กรมศิลปากร (2544 ข) อธิบายลักษณะทางภูมิศาสตร์ของจังหวัดนครสวรรค์ไว้ ดังนี้
แม่น้ำสำคัญที่ไหลผ่านจังหวัดนครสวรรค์ มีด้วยกัน 3 สาย คือ 1. แม่น้ำเจ้าพระยา เกิดจากแม่น้ำ
ปิงกับแม่น้ำน่าน(แควใหญ่) ไหลมารวมกันที่ปากน้ำโพ เป็นต้นสายของแม่น้ำเจ้าพระยา ไหลจาก
นครสวรรค์ผ่านจังหวัดต่าง ๆ ในภาคกลาง ไหลออกไปยังอ่าวไทย ยาวประมาณ 360 กิโลเมตร
2. แม่น้ำปิง เป็นแม่น้ำที่ไหลผ่านจังหวัดนครสวรรค์ที่ยาวที่สุด บริเวณสองฝั่งเป็นแหล่ง
เกษตรกรรมแห่งใหญ่ของอำเภอ แม่น้ำปิงและแม่น้ำวัง ซึ่งไหลมาบรรจบกันที่จังหวัดตาก แล้วไหล
ผ่านจังหวัดกำแพงเพชรเข้าเขตจังหวัดนครสวรรค์ ผ่านอำเภอบรรพตพิสัย อำเภอเมืองนครสวรรค์
มาร่วมกับแม่น้ำน่านที่ตำบลปากน้ำโพ 3. แม่น้ำน่าน เป็นที่รวมของแม่น้ำยมกับแม่น้ำน่าน
ซึ่งไหลผ่านจังหวัดแพร่ น่าน อุตรดิตถ์และพิจิตร มาบรรจบกันที่ตำบลเกยไชย อำเภอชุมแสง
แล้วไหลมาบรรจบกับแม่น้ำปิง ที่ปากน้ำโพ ฝั่งที่สองฝั่งเป็นที่ราบต้ำน้ำมักท่วมคันฝั้ง ซึ่งเป็น
แหล่งที่เหมาะสมกับการเพาะปลูกและเลี้ยงสัตว์น้ำ นอกจากนี้ยังมีคลองที่มีความสำคัญอยู่
หลายสาย เช่น คลองท่าขนมจีน คลองบางพระหลวง และบึงบอระเพ็ด

ลักษณะภูมิอากาศของจังหวัดเป็นแบบร้อนชื้น มีฤดูแล้งชัดเจน อุณหภูมิเฉลี่ยตลอดปี
28 องศาเซลเซียส อุณหภูมิสูงสุดเฉลี่ย 34 องศาเซลเซียส และอุณหภูมิต่ำสุดเฉลี่ย 23 องศา
เซลเซียส ปริมาณน้ำฝนเฉลี่ย 1,000-1,100 มิลลิเมตร สภาพภูมิอากาศมีความสัมพันธ์กับ
ปริมาณน้ำฝนในแต่ละปี หากปีใดมีปริมาณน้ำฝนมากกว่า 1,200 มิลลิเมตร จะเกิดปัญหาน้ำท่วม
หากปริมาณน้ำฝนต่ำกว่า 1,000 มิลลิเมตร จะเกิดปัญหาฝนแล้ง

ด้วยสภาพทางภูมิศาสตร์ดังกล่าวชาวบ้านส่วนใหญ่จึงประกอบอาชีพ เกษตรกรรม
ส่วนใหญ่ทำนา โดยปลูกข้าวนาปี ซึ่งฤดูการเพาะปลูกเริ่มในเดือนพฤษภาคม พื้นที่การเพาะปลูก
ส่วนใหญ่เป็นน่าน้ำฝน ดังนั้นผลผลิตจึงขึ้นอยู่กับสภาวะแวดล้อมทางธรรมชาติเป็นส่วนใหญ่
เช่น ฝนแล้ง ฝนทิ้งช่วง หรือภาวะน้ำท่วม เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัด
คือ ข้าวโพด อ้อย มันสำปะหลัง ข้าวฟ่าง ฝ้าย ชาวบ้านนิยมทำการเลี้ยงสัตว์ ได้แก่ โค กระบือ
เป็ด สุกร ไก่ แพะ และแกะ การประมงนั้น เนื่องจากบึงบอระเพ็ดเป็นแหล่งประมงน้ำจืดที่มีขนาด
ใหญ่ และมีแหล่งน้ำต่าง ๆ เช่น ลำคลอง หนอง บึง อีกมาก ปริมาณการจับสัตว์น้ำที่จับได้จาก
แหล่งธรรมชาติจึงมีมากขึ้น ในปัจจุบันประชากรนิยมเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำทั้งในบ่อและในกระชัง
(กรมศิลปากร, 2544 ข, หน้า 8-10)

เนื่องจากจังหวัดนครสวรรค์อยู่ในเขตลุ่มน้ำเจ้าพระยา ชาวบ้านมีวิถีชีวิตที่สัมพันธ์กับ
แม่น้ำเจ้าพระยา จึงมีวัฒนธรรมประเพณีทางน้ำที่ปฏิบัติสืบทอดต่อกันมา คือ ประเพณี
การแข่งขันเรือ ในช่วงเทศกาลออกพรรษา จะมีงานปิดทองไหว้พระ วัดที่มีแม่น้ำไหลผ่านหรือ

วัดไถ่แม่ น้ำ จะมีประเพณีการแข่งขันเรือยาว เป็นการแสดงออกถึงความสามัคคี และความสามารถของฝีพาย ที่นำเรือยาวของตนเข้าแข่งขัน งานวัดที่สำคัญ คือ งานเปิดทองไหว้พระของวัดจอมศรีนาคพรต ซึ่งเป็นงานวัดงานสุดท้ายประจำปี การแข่งเรือมีศูนย์กลางอยู่ที่วัดเกาะหงส์ ตำบลตะเคียน อำเภอเมือง จังหวัดนครสวรรค์มีช่างฝีมือดีในงานขุดเรือยาว คือ นายเสริม เขตวัน นายบุญมา นครและนายจันทร์ ชมภูพู่ เป็นช่างจากบ้านเกาะหงส์ ตำบลตะเคียนเลื่อน อำเภอเมืองนครสวรรค์ เป็นช่างที่ขุดเรือหงษ์ทอง ได้รับรางวัลชนะเลิศของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2514 (กรมศิลปากร, 2544 ข, หน้า 209-210)

ด้วยทำเลที่ตั้งของจังหวัดตั้งอยู่ระหว่างภาคเหนือตอนล่างและภาคกลางตอนบน จึงเป็นศูนย์กลางการคมนาคมติดต่อระหว่างภาคเหนือและภาคกลางรวมทั้งภาคอื่น ๆ สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่มริมฝั่งแม่น้ำ และเป็นจุดเริ่มต้นของแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นแม่น้ำสายสำคัญของภาคกลาง ดังนั้นกรมเจ้าท่า ได้ลงทุนสร้างท่าเรือที่บริเวณเกาะบางปรอง อำเภอเมือง จังหวัดนครสวรรค์ ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2528 ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่รัฐมีนโยบายด้านการพัฒนาการขนส่งทางน้ำเพื่อให้เป็นไปตามนโยบายประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง กรมเจ้าท่าในฐานะหน่วยงานที่รับผิดชอบ ได้ทำการขุดลอกร่องน้ำจากกรุงเทพฯ ถึงนครสวรรค์ และจากนครสวรรค์ถึงอำเภอตะพานหิน จังหวัดพิจิตร และจัดสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางน้ำขึ้นทั้งสองแห่ง (ที่อำเภอเมือง จังหวัดนครสวรรค์ และอำเภอตะพานหินจังหวัดพิจิตร) ใช้งบประมาณ 253 ล้านบาท การสร้างได้แล้วเสร็จตั้งแต่ปี พ.ศ. 2531 แต่มีปัญหาด้านการประมง เนื่องจากการกำหนดราคาค่าเช่าแพง ไม่มีผู้ประมงเข้าดำเนินการ ทิ้งให้ร้างไว้ถึง 2 ปี เมื่อปรับค่าเช่าใหม่ ผู้ที่ได้รับการประมง คือ บริษัทเจ้าพระยาสากล เริ่มดำเนินธุรกิจตั้งแต่ 7 ตุลาคม พ.ศ. 2534 โดยมีนายทรง องค์ชัยวัฒน์ (ท่าข้าวกำนันทรง) เป็นผู้บริหาร ตลาดกลางสินค้าทางการเกษตร (ข้าวและพืชไร่) (กรมศิลปากร, 2544 ข, หน้า 29) และมีตลาดข้าวเปลือกที่สำคัญ นอกจากท่าข้าวกำนันทรง คือ ตลาดท่าข้าวการเกษตรและบริษัทท่าข้าวธนพล ท่าข้าวพิเศษสุ ศรีโสภณ และท่าข้าวนายสันต์ ศรีโสภณ ท่าข้าวนายจรัส และท่าข้าวยายจวน (วิมล ไทรนิมณฑล, 2528, หน้า 115) นอกจากตลาดข้าวเปลือกแล้ว ในเขตจังหวัดนครสวรรค์ ยังประกอบไปด้วยโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่หลายแห่ง เป็นอุตสาหกรรมผลิตมันเส้น อุตสาหกรรมน้ำตาลทราย อุตสาหกรรมผลิตน้ำตาลอัดลม อุตสาหกรรมผลิตปูนซีเมนต์ และอุตสาหกรรมเหมืองแร่ ซึ่งส่วนใหญ่ใช้การขนส่งสินค้าทางน้ำ (วิมล ไทรนิมณฑล, 2528, หน้า 131)

วิถีชีวิตของชาวบ้านในจังหวัดนครสวรรค์ มีทั้งชาวบ้านที่อยู่อาศัยตามบ้านเรือนริมน้ำ และปลูกแพเป็นที่อยู่อาศัย วิถีชีวิตของชาวบ้านในการประกอบอาชีพค้าขายจะรับสินค้าที่ผ่านมา

จากภาคเหนือในบริเวณแควใหญ่ และเกาะยมก่อนนำมาขายยังตลาดปากน้ำโพ การขนส่งสินค้า จะใช้เรือที่มีขนาดใหญ่ในการขนส่ง นอกจากนี้จังหวัดนครสวรรค์ยังมีเรือนายสุทธิ ส่งตระกูล เจ้าของเรือแม่ลิ้มเขียว ที่รับ-ส่งผู้โดยสารในแม่น้ำน่านระหว่างปากน้ำโพ-ตะพานหิน เมื่อ 30 ปีก่อน และเรือแดงของบริษัท สยามสตรีมแพคเกจจิง (อุดม จิตราทร, 2528, หน้า 173)

ภูมิสังคมและวัฒนธรรมจังหวัดชัยนาท



ภาพที่ 4 ชุมชนริมแม่น้ำเจ้าพระยา อำเภอเมืองชัยนาท (สำนักงานเทคโนโลยีอวกาศ และภูมิสารสนเทศ, 2553)

หนังสือประวัติศาสตร์ไทย ส่วนภูมิภาคจังหวัดชัยนาทกล่าวถึงภูมิหลังของจังหวัดชัยนาท ว่าเดิมเป็นเมืองโบราณ ตัวเมืองเดิมตั้งอยู่ตรงแยกฝั่งขวาของแม่น้ำเจ้าพระยา ตรงที่ปากน้ำ

เมืองสวรรค ปากคลองแพกศรีราชา ปัจจุบันบริเวณดังกล่าวอยู่ใต้ปากลำน้ำเก่า สมัยเมื่อลำน้ำเจ้าพระยาไหลแยกเดินลงมาทางอำเภอสรรพยาและอินทร์บุรี (ในปัจจุบันเป็นลำน้ำใหม่แล้ว) บางตำนานได้กล่าวว่า "เมืองชัยนาท" น่าจะปรากฏนามในราว ๆ ปี พ.ศ. 1702 ว่าขุนเสือฟ้าหรือ เจ้าคำฟ้า กษัตริย์เมืองเมาะ ได้ยกทัพมาทำสงครามกับเจ้าเมืองพังค้ำแห่งอาณาจักรโยนก (ปัจจุบันเป็นอำเภอเชียงค้ำ จังหวัดพะเยา) และได้ชัยชนะหลังจากเมืองแตกแล้ว เจ้าเมืองพังค้ำได้อพยพผู้คนลงมาอยู่ที่เมืองแปเป (กำแพงเพชรเดิม) แล้วมาสร้างเมืองไตรตรึงค์ ที่ตำบลแพกศรีราชา และหลังจากนั้นคงจะสร้างเมืองชัยนาทขึ้น เนื่องจากได้รบชัยชนะชนชาติท้องถิ่นเดิม โดยมีการกล่าวถึงที่มาของจังหวัดชัยนาทไว้อีกหลายกรณี เช่น บางท่านได้สันนิษฐานว่าน่าจะสร้างในสมัยพญาเลอไทแห่งกรุงสุโขทัย ระหว่าง พ.ศ. 1860-1897 ซึ่งในหลักศิลาจารึกของพ่อขุนรามคำแหงปรากฏแต่ชื่อ "เมืองแพก" ในหนังสือจามเทวีวงศ์ได้กล่าวถึงเมืองทิวสาขานคร ซึ่งสมเด็จพระยาดำรงราชานุภาพทรงสันนิษฐานไว้ว่าน่าจะเป็น "เมืองแพก" หรือ "เมืองสวรรคบุรี" อันเป็นเมืองที่อยู่ใกล้ "เมืองชัยนาท" จนถึงกับจะเรียกว่าเป็นเมืองเดียวกัน

ส่วนในตำนานพระพุทธรูทสิงห์ ได้กล่าวถึง เมืองชัยนาทภายใต้การปกครองของกรุงสุโขทัย รัชสมัยพระมหาธรรมราชาที่ 1 (ลิไท) นั้น ครั้งหนึ่งเกิดภาวะข้าวขาดแคลน พระรามธิบดีที่ 1 (พระเจ้าอู่ทอง) ทรงออกอุบายนำข้าวมาขายที่เมืองชัยนาทแล้วทำการยึดเมืองได้ จึงโปรดให้อำมาตย์ชื่อ วัดติเดช (ขุนหลวงพะงั่ว) ปกครองเมืองชัยนาท ซึ่งตรงกันกับพงศาวดารกรุงศรีอยุธยาได้กล่าวถึง "เมืองชัยนาทบุรี" (ประวัติศาสตร์ไทยส่วนภูมิภาคจังหวัดชัยนาท, 2529)

กรมศิลปากร (2544 ค) ได้อธิบายลักษณะทางภูมิศาสตร์ของจังหวัดชัยนาทไว้ว่า จังหวัดชัยนาทตั้งอยู่บนที่ราบลุ่มภาคกลางตอนบน เป็นที่ราบลุ่มมีแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำท่าจีน และแม่น้ำน้อยไหลผ่าน นอกจากเป็นที่ราบแล้วยังมีเนินเขาเล็ก ๆ ทั่วไปทั้งจังหวัด เนินเขาที่สำคัญได้แก่ เขาธรรมมามูล ซึ่งถือว่าเป็นสัญลักษณ์สำคัญของจังหวัด มีหนองน้ำตามธรรมชาติอยู่ทั่วพื้นที่ แต่มีสภาพตื้นเขินไม่สามารถเก็บกักน้ำไว้ใช้ได้ตลอดปี ลักษณะภูมิประเทศโดยทั่วไปเป็นพื้นที่ราบลุ่ม มีลักษณะเป็นที่ราบ จนถึงพื้นที่ลูกคลื่นลอนลาด มีแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำท่าจีน แม่น้ำน้อยไหลผ่านพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วทุกอำเภอ เช่น แม่น้ำเจ้าพระยา ไหลผ่านอำเภอมโนรมย์ วัดสิงห์ เมืองชัยนาทและสรรพยา แม่น้ำท่าจีนไหลผ่านอำเภอวัดสิงห์ และหันคา แม่น้ำน้อยไหลผ่านอำเภอเมืองชัยนาทและอำเภอสรรคบุรี และคลองชลประทาน ซึ่งมีหลายสายไหลผ่านพื้นที่ต่าง ๆ เช่น คลองอนุศาสนนันท์ คลองมหาราช คลองพลเทพ ล้วนเป็นแหล่งน้ำสำคัญสำหรับเกษตรกรรม

ลักษณะภูมิอากาศจังหวัดชัยนาท อยู่ภายใต้อิทธิพลของลมมรสุมที่พัดผ่านประจำฤดู ทำให้สามารถแบ่งฤดูกาลออกได้ 3 ฤดู คือ ฤดูหนาว เริ่มตั้งแต่กลางเดือนตุลาคมถึงกลางเดือนกุมภาพันธ์ ซึ่งเป็นฤดูมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือบริเวณความกดอากาศสูงหรือมวลอากาศเย็นจากประเทศจีน ที่มีคุณสมบัติเย็นและแห้งจะแผ่ลงมาปกคลุมประเทศไทยในช่วงนี้ แต่เนื่องจากจังหวัดชัยนาทอยู่ในภาคกลางอิทธิพลของบริเวณความกดอากาศสูงจากประเทศจีนที่แผ่ลงมาปกคลุมในช่วงฤดูหนาวจะช้ากว่าภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทำให้มีอากาศหนาวเย็นช้ากว่าสองภาคดังกล่าว และฤดูฝน เริ่มตั้งแต่กลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม เป็นช่วงที่มรสุมตะวันตกเฉียงใต้พัดปกคลุมประเทศไทย ร่องความกดอากาศต่ำหรือร่องฝนที่พาดผ่านบริเวณภาคใต้ของประเทศไทยจะเลื่อนขึ้นมาพาดผ่านบริเวณภาคกลางและภาคเหนือเป็นลำดับ ในระยะนี้ทำให้มีฝนตกชุกขึ้นตั้งแต่กลางเดือนพฤษภาคมเป็นต้นไป เดือนกันยายน เป็นเดือนที่มีฝนตกชุกมากที่สุดในรอบปีและเป็นช่วงที่มีความชื้นสูง

จังหวัดชัยนาทมีแม่น้ำสำคัญไหลผ่าน 3 สาย คือแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำท่าจีน และแม่น้ำน้อย จึงเหมาะสมกับการประกอบอาชีพเกษตรกรรม การทำนาปลูกข้าวที่มีชื่อเสียงของจังหวัดคือ ข้าวเจ้าพันธุ์ชัยนาท 1 ข้าวสายพันธุ์นี้ให้ผลผลิตสูงและมีคุณภาพเมล็ดดี มีความต้านทานเพลี้ยกระโดดสีน้ำตาล และเพลี้ยชนิดอื่น ๆ นอกจากนี้ยังมีการปลูกส้มโอ พันธุ์ขาวแตงกวา ซึ่งเป็นผลไม้ที่เป็นของดีประจำจังหวัดชัยนาท ส่วนเส้นทางคมนาคมของจังหวัดสามารถเดินทางติดต่อกับจังหวัดอุทัยธานี จังหวัดสุพรรณบุรี จังหวัดสิงห์บุรี และจังหวัดนครสวรรค์ ได้ทั้งทางบกและทางน้ำ (กรมศิลปากร, 2544 ค)

การคมนาคมทางน้ำ การขนส่งสินค้าทางน้ำและการเดินทางโดยเรือของชาวบ้านในจังหวัดชัยนาทยังคงมีให้พบเห็นอยู่ ซึ่งการขนส่งสินค้าที่มีปริมาณมาก ๆ เช่น ข้าว ทราบ ดิน น้ำมัน สุรา และน้ำอัดลม เป็นต้น แม่น้ำที่นิยมใช้ในการขนส่งสินค้า คือ แม่น้ำน้อย แม่น้ำท่าจีน และแม่น้ำเจ้าพระยา และมีการเดินทางด้วยเรือข้ามฟากของประชาชนด้วย

วิถีชีวิตชาวบ้านที่สัมพันธ์กับเรือและแม่น้ำเจ้าพระยา จึงเกิดวัฒนธรรม เทศกาลงานประเพณีทางน้ำที่ปฏิบัติสืบทอดต่อกันมา คือ งานแข่งเรือยาวประเพณี เพื่อเป็นการอนุรักษ์และสืบสานวัฒนธรรมประเพณีการแข่งขันเรือยาวลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา ฟันฟูประเพณีแห่ผ้าห่มพระธาตุ ถัดพระบรมธาตุ การละเล่นกีฬาโบราณทางน้ำ การแข่งขันพายเรือตลิ่ง หัวใบบ่ทำยบอด แข่งขันพายเรือบด และเปิดเส้นทางไหว้พระออมบุญทางน้ำจังหวัดชัยนาท นอกจากนี้ที่วัดทรงเสวย ยังมีประเพณีที่สำคัญคือ เมื่อครั้งที่รัชกาลที่ 5 เสด็จพระราชดำเนินทางชลมารคตามลำนํ้าท่าจีน

เพื่อสำรวจลำน้ำเก่า ทรงแวงสวยพระกระยาหารบริเวณหน้าวัดหนองแค จึงพระราชทานนามวัดใหม่ว่า "วัดทรงสวย" ตั้งอยู่ที่ตำบลหนองน้อย ริมแม่น้ำท่าจีน พร้อมทั้งพระราชทานข้าวของเครื่องใช้ต่าง ๆ รวมทั้งเรือสำปั้น ซึ่งทางวัดได้เก็บรักษาไว้เป็นอย่างดี

การละเล่นดั้งเดิม คือ เพลงเรือบัก ของชาวบ้านวัดสกุณาราม (วัดนก) ตำบลบางซุด อำเภอสรรคบุรี การเล่นเพลงเรือบักนี้ในช่วงแรก ๆ มีเพียง 2 หมู่บ้าน คือ หมู่ 1 และหมู่ 2 จะมีผู้เล่นเพลงเรือหมู่บ้านละ 1 ลำ เดิมเป็นชายล้วน นัดแข่งขันกันในเทศกาลงานประเพณี เช่น งานตรุษสงกรานต์ งานมงคลสมรส และงานสนุกสนานรื่นเริงอื่น ๆ และเล่นเพลงกันในแง่ตลกขบขัน ต่อมาจึงมีการประยุกต์โดยให้มีเรือของหญิงสาว ร่วมร้องเพลงโต้ตอบกับเรือของผู้ชายด้วย จึงมีการร้องเล่นสนุกสนานในงานกฐินด้วย

ปิตุชัย พงษ์วานิชอนันต์ (2543 ก) ได้กล่าวถึง สถานที่สำคัญที่มีความสัมพันธ์ต่อวิถีชีวิตของคนในจังหวัด คือ เขื่อนเจ้าพระยา เป็นเขื่อนขนาดใหญ่แห่งแรกของประเทศไทย สร้างกันแม่น้ำเจ้าพระยาโดยมีประตูปล่อยเรือเพื่อให้เรือขนาดใหญ่สามารถผ่านเข้าออกได้ ตั้งอยู่ที่บริเวณคุ้งบางกระเบียน หมู่ที่ 3 ตำบลบางหลวง อำเภอสรรพยา จังหวัดชัยนาท พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 9 และสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ได้เสด็จพระราชดำเนินเป็นองค์ประธานเปิดเขื่อนเจ้าพระยาเมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2500

เขื่อนเจ้าพระยามีลักษณะเป็นเขื่อนคอนกรีตเสริมเหล็ก ยาว 237.50 เมตร สูง 16.5 เมตร ติดตั้งบานประตูเหล็กรูปโค้งสูง 7.50 เมตร มีช่องระบายให้น้ำไหลผ่านขนาดกว้าง 12.50 เมตร จำนวน 16 ช่อง ประตูน้ำสำหรับเรือสัญจรติดกับเขื่อนด้านขวากว้าง 14 เมตร ยาว 170.50 เมตร เรือขนาดใหญ่สามารถผ่านเข้าออกได้ บนสันเขื่อนมีสะพานกว้าง 7 เมตร ระบายน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 20 ตัน และมีทางระบายน้ำล้นฉุกเฉินสร้างบนคันกันน้ำซ้ายมือเหนือเขื่อนเจ้าพระยา กว้าง 10 เมตร ยาว 1,000 เมตร เพื่อช่วยระบายน้ำเมื่อเกิดอุทกภัย อัตราการระบายน้ำผ่านเขื่อนสูงสุดประมาณ 3,300 ลูกบาศก์เมตรต่อวินาที แต่การปล่อยน้ำจะควบคุมให้อยู่ในระดับไม่เกิน 2,500 ลูกบาศก์เมตรต่อวินาที เพื่อมิให้กระทบต่อพื้นที่ลุ่มต่ำริมแม่น้ำเจ้าพระยา ทศนิยมภาพรอบเขื่อนสวยงาม ช่วงเดือนมกราคมในบริเวณแม่น้ำเหนือเขื่อนจะมีฝูงนกเป็ดน้ำนับหมื่นมาอาศัยหากิน เขื่อนนี้ใช้ประโยชน์ด้านการชลประทาน การทดน้ำเพื่อการเกษตร โดยระบายน้ำจากแม่น้ำในภาคเหนือสู่ภาคกลางและอ่าวไทย ส่งน้ำไปในพื้นที่เพาะปลูกภาคกลางเข้าคลองส่งน้ำสายใหญ่รวม 5 สาย คือ แม่น้ำน้อย แม่น้ำสุพรรณบุรี (ท่าจีน) คลองมะขามเฒ่า-อุทอง คลองชัยนาท-ป่าสัก และคลองชัยนาท-อยุธยา และยังใช้ผลิตไฟฟ้าสำหรับจ่ายในจังหวัด

โครงการชลประทานเจ้าพระยาใหญ่ เป็นโครงการพัฒนาลุ่มน้ำเจ้าพระยาเพื่อ
การเพาะปลูกสำหรับพื้นที่ราบภาคกลางสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา เรื่อยลงมาตั้งแต่ชัยนาทถึง
อ่าวไทย เดิมการเพาะปลูกในเขตพื้นที่ต้องอาศัยน้ำฝนเป็นหลัก ปีที่ฝนแล้งเกษตรกรในอดีตจึง
ได้รับความเดือดร้อนอยู่เสมอ พ.ศ. 2445 รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว
นายเย โยมัน วันเดอร์ไฮเด ผู้เชี่ยวชาญการชลประทานชาวฮอลันดาเสนอให้สร้างโครงการ
เจ้าพระยาใหญ่ ที่อำเภอสรรพยา จังหวัดชัยนาท แต่ประเทศไทยต้องใช้งบประมาณบำรุงประเทศ
ในทางอื่นก่อน แผนการก่อสร้างโครงการเจ้าพระยาใหญ่จึงต้องระงับไว้ก่อน ต่อมาในรัชสมัย
ของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เกิดภาวะฝนแล้ง 2-3 ปี ติดต่อกัน ครั้นถึงปี
พ.ศ. 2456 เซอร์ ทอมมัส เวิร์ด ผู้เชี่ยวชาญชาวอังกฤษ ได้เสนอให้ก่อสร้างโครงการ
เจ้าพระยาใหญ่ขึ้น แต่เวลานั้นอยู่ระหว่างสงครามโลกครั้งที่หนึ่ง การก่อสร้างโครงการ
เจ้าพระยาใหญ่จึงต้องระงับอีกเป็นครั้งที่สอง

ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 9 ปี พ.ศ. 2491 ขณะที่หลาย
ประเทศประสบภาวะขาดแคลนอาหาร องค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ (FAO)
จึงได้พิจารณาถึงความจำเป็นของโครงการเจ้าพระยาใหญ่อีกครั้งหนึ่ง เดือนตุลาคมปีนั้นกรม
ชลประทานจึงได้เสนอโครงการต่อกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ รัฐบาลพิจารณาเห็นชอบตาม
ที่เสนอ ประกอบกับในปี พ.ศ. 2492 รัฐบาลได้เข้าเป็นสมาชิกธนาคารโลก จึงขอกู้เงินเพื่อสร้าง
โครงการเจ้าพระยาใหญ่ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2493 เป็นเงินจำนวน 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

กรมชลประทานได้เริ่มเตรียมงานเบื้องต้นเมื่อปี พ.ศ. 2494 และเริ่มงานก่อสร้างเขื่อน
เจ้าพระยา พร้อมกับระบบส่งน้ำในปี พ.ศ. 2495 จนแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2500 ช่วงระหว่าง
การก่อสร้าง พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 9 และสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์
พระบรมราชินีนาถ ได้เสด็จพระราชดำเนินทรงเยี่ยมเมื่อวันที่ 27 กันยายน พ.ศ. 2498 และได้
เสด็จพระราชดำเนินทรงเปิดเขื่อนเจ้าพระยา เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2500
(ปิติชัย พงษ์วานิชอนันต์, 2543 ก)

ภูมิสังคมและวัฒนธรรมจังหวัดสิงห์บุรี



ภาพที่ 5 สภาพชุมชนของอำเภอเมืองสิงห์บุรี ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา (สำนักงานเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ, 2553)

หนังสือประวัติศาสตร์ไทย ส่วนภูมิภาคจังหวัดสิงห์บุรี กล่าวถึง ภูมิหลังของจังหวัดสิงห์บุรีว่า เดิมเป็นเมืองเก่าก่อนสมัยสุโขทัย ตัวเมืองเดิมตั้งอยู่ทางลำน้ำแม่น้ำจักรสิทธิ์ ในท้องที่ตำบลจักรสิทธิ์ อำเภอเมืองสิงห์บุรี ในปัจจุบันบริเวณใกล้วัดหน้าพระธาตุมีเมืองเก่าเรียกว่า “บ้านหน้าพระลาน” ปรากฏอยู่ สันนิษฐานว่า พระเจ้าไกรสรราช โอรสพระเจ้าพรหม (พระเจ้าศรีธรรมไตรปิฎก) ครองเมืองชัยปราการ (ฝาง) โปรดให้สร้างขึ้นราว พ.ศ.1650 ครั้งเสด็จพาไพร่พลมาครองเมืองลพบุรีตามรับสั่งพระราชบิดา ซึ่งเข้าใจว่า คงจะมาพักขึ้นบก ณ ที่ซึ่งเป็นที่ตั้งเมืองสิงห์เดิมนี่ เพื่อเดินทางไปลงเรือที่วัดปากน้ำ แม่น้ำลพบุรี เพราะสมัยนั้นลำแม่น้ำเจ้าพระยา หน้าอำเภอเมืองสิงห์บุรี และคลองบางพุทราฯ ยังไม่มี เมื่อเกิดแม่น้ำเจ้าพระยาขึ้นใหม่ทางหน้าจังหวัดสิงห์บุรี จึงได้ย้ายเมืองไปตั้งทางแม่น้ำน้อย ตำบลโพสังโฆ ได้วัดสิงห์ (ปัจจุบันอยู่ในท้องที่อำเภอค่ายบางระจัน) เมื่อพ.ศ. 2310 เมื่อเสียกรุงศรีอยุธยาแก่พม่า เห็นกันว่าแม่น้ำใหม่เป็นทางคมนาคมสำคัญ จึงย้ายเมืองสิงห์บุรีมาตั้งทางแม่น้ำเจ้าพระยา ริมปากคลอง

นกกะทุ้ง ผึ่งไต้ที่ปากบางต้นโพธิ์ ตำบลบางมอญ (ปัจจุบันคือ ตำบลต้นโพธิ์ อำเภอเมืองสิงห์บุรี) การย้ายครั้งนี้ น่าจะเป็นสมัยเดียวกับตั้งเมืองอ่างทองในสมัยกรุงธนบุรี ภายหลังจากย้ายไปตั้งที่ ตำบลบางพุทรา อำเภอเมืองสิงห์บุรีปัจจุบัน ประมาณ พ.ศ. 2439-2440 (ประวัติมหาดไทย ส่วนภูมิภาคจังหวัดสิงห์บุรี, 2537)

กรมศิลปากร ได้อธิบายลักษณะทางภูมิศาสตร์ของจังหวัดสิงห์บุรี ดังนี้ จังหวัดสิงห์บุรีมี ลักษณะภูมิประเทศ เป็นที่ราบลุ่มเกิดจากการทับถมของตะกอนจากแม่น้ำเจ้าพระยา พื้นที่มีความลาดเอียงและมีหนองน้ำขนาดเล็กจำนวนมาก ในช่วงน้ำหลากจะเกิดภาวะน้ำท่วมขังเป็นระยะเวลานาน ซึ่งบริเวณที่ราบลุ่มน้ำท่วมถึงอยู่ใกล้ลำน้ำเจ้าพระยา มีคันดินตามธรรมชาติกันเป็นแนวขนานตามลำน้ำเป็นที่ตั้งบ้านเรือนที่อยู่อาศัย ทางด้านตะวันตกของจังหวัดใน อำเภอค่ายบางระจัน สภาพพื้นที่มีลักษณะเป็นคลื่น เกิดจากการทับถมของตะกอนริมแม่น้ำ เป็นพื้นที่ทำการเกษตร เช่น อ้อย ข้าวโพด มีแม่น้ำสำคัญไหลผ่าน 3 สาย คือ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำน้อยและแม่น้ำลพบุรี ทำให้เป็นแหล่งผลิตทรายบกและทรายแม่น้ำ สำหรับใช้ในการก่อสร้าง และเป็นแหล่งผลิตอิฐมอญที่ดีของประเทศไทย นอกจากนี้ยังมีลำน้ำสายอื่น ๆ คือ ลำแม่ลา ลำกำร้อง ลำเชียงราก และลำโพธิ์ชัยไหลผ่านด้วย

แม่น้ำสำคัญที่ไหลผ่านในจังหวัดนี้มี 3 สาย ได้แก่ 1. แม่น้ำเจ้าพระยา รับน้ำจากใต้เขื่อนเจ้าพระยา ไหลผ่านพื้นที่ตอนกลางของอำเภอนิทรบุรีไปยัง อำเภอเมืองและ อำเภอพรหมบุรี การใช้ประโยชน์ด้านการเกษตรโดยตรงมีน้อย เนื่องจากฤดูฝนมีน้ำมากเกินไป และฤดูแล้ง ปริมาณน้ำลดลง 2. แม่น้ำน้อย รับน้ำจากเหนือเขื่อนเจ้าพระยา ไหลผ่านพื้นที่ตอนกลางของ อำเภอบางระจันไปยังอำเภอค่ายบางระจันและอำเภอบางบาล โดยมีประตูระบายน้ำที่โครงการชลประทาน ตั้งอยู่ทางตอนเหนือของ อำเภอบางระจัน และมีประตูระบายน้ำโครงการ ยางมณีตั้งอยู่ตอนใต้ของอำเภอบางบาล แม่น้ำน้อยเป็นแหล่งน้ำที่นำมาใช้ประโยชน์ในการเกษตรมากที่สุดเนื่องจากสามารถควบคุมระดับน้ำได้ และ 3. แม่น้ำลพบุรี แยกจากฝั่งซ้ายของ แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณด้านเหนือไปยังด้านตะวันออกของอำเภอเมืองสิงห์บุรี ในฤดูฝนปริมาณน้ำมากล้นฝั่ง เกษตรกรที่อาศัยอยู่ริมฝั่งแม่น้ำนี้จะใช้น้ำทำการเกษตรในช่วงฤดูแล้ง โดยการปลูกพืชผัก และพืชไร่อายุสั้น

ลักษณะภูมิอากาศของจังหวัดแบ่งเป็น 3 ฤดู ฤดูร้อน ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์-เมษายน อุณหภูมิเฉลี่ยประมาณ 36.30 องศาเซลเซียส อากาศอบอ้าวฝนตกน้อยมาก ถือเป็นจังหวัดที่แล้ง ฝนจังหวัดหนึ่งในภาคกลาง เพราะปราศจาก ภูเขา ป่าไม้ ประชาชนต้องพึ่งน้ำจากแม่น้ำลำคลอง ในการเพาะปลูก ฤดูฝน ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม-ตุลาคม ปริมาณน้ำฝนเฉลี่ย 1,047.27 มิลลิเมตร

ต่อปี ฝนที่ตกส่วนใหญ่จะมาจากผลกระทบของลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ลักษณะความมากน้อยของฝนจะมีจำนวนวัดไล่เลี่ยกับน้ำฝนที่ตกในกรุงเทพมหานคร และฤดูหนาว ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน-มกราคม อุณหภูมิเฉลี่ย ประมาณ 27 องศาเซลเซียส ปีใดที่มีฝนตกปริมาณมากกว่าปรกติ ในปีนั้นจะมีอากาศหนาวจัด

ด้วยสภาพภูมิศาสตร์ดังกล่าวทำให้ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรมพืชเศรษฐกิจหลักของจังหวัด คือ ข้าว กข.37 กข.41 ชาวปทุม มีทั้งการเพาะปลูกข้าวนาปีและข้าวนาปรัง อ้อยโรงงาน เป็นพืชเศรษฐกิจที่สำคัญรองลงมาจากรubber ส่วนใหญ่ปลูกที่อำเภอบางระจัน ไม้ผลที่นิยมปลูกกันมากคือ มะม่วง กล้วยน้ำว้า มะพร้าว กระท้อน มะนาว ขนุนหนังกมพู ส้มโอและมะปราง ปัจจุบันจังหวัดสิงห์บุรี มีแหล่งผลิตทรายบกและทรายแม่น้ำอยู่ในเขตอำเภอค่ายบางระจัน อำเภอบางระจัน อำเภออินทร์บุรี อำเภอเมืองสิงห์บุรี และอำเภอพรหมบุรี ทรายที่ได้มีทั้งทรายที่ใช้ถมพื้นที่และทรายที่ใช้เป็นส่วนผสมของซีเมนต์ เครื่องมือที่ใช้ส่วนมากจะใช้เรือขุด และเรือดูด เพื่อลำเลียงทรายเข้าเครื่องคัดแยกขนาดเป็นกรวดทรายหยาบ ทรายละเอียด

การคมนาคมของจังหวัดนิยมใช้เส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นทางเดินเรือได้ตลอดปี ในระยะทางจากกรุงเทพฯ ถึงจังหวัดนครสวรรค์ ผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดอ่างทอง จังหวัดสิงห์บุรี จังหวัดชัยนาท และจังหวัดนครสวรรค์ ส่วนแม่น้ำน้อยใช้เป็นเส้นทางคมนาคมเดินเรือได้ในระยะสั้น ๆ จากกรุงเทพฯ ถึงจังหวัดชัยนาท ผ่านอำเภอในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา อ่างทอง สิงห์บุรี ชัยนาท แต่ในปัจจุบันการใช้เส้นทางคมนาคมทางเรือไม่ค่อยเป็นที่นิยมแพร่หลายนัก เพราะเสียเวลาในการเดินทางมาก แต่ยังคงมีใช้ในส่วนของการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม (กรมศิลปากร, 2544 ง)

ชาวบ้านมีวิถีชีวิตที่สัมพันธ์กับแม่น้ำเจ้าพระยา จึงมีวัฒนธรรมประเพณีทางน้ำที่สืบทอดต่อกันมา คือ งานบุญไหว้พระนอน ณ วัดพระนอนจักรสีห์วรวิหาร เป็นโบราณสถานที่สำคัญของสิงห์บุรี วัดนี้ประดิษฐานพระพุทธรูปไสยาสน์องค์ใหญ่ พระเศียรหันไปทางทิศตะวันออก พระพักตร์หันไปทางเหนือ แต่เดิมนั้นวัดพระนอนจักรสีห์ตั้งอยู่ในที่ลุ่ม น้ำมักจะท่วมรอบ ๆ ในหน้าน้ำชาวบ้านเรียกแถวนี้ว่า บึงจักรสีห์ มีแม่น้ำเล็ก ๆ ที่แยกจากแม่น้ำใหญ่ไหลผ่าน ชาวบ้านจะพายเรือไปวัดเพื่อทำบุญหนุ่มสาวก็จะพายเรือและนัดกันเล่นเพลงเรือในงานไหว้พระงานลอยกระทง หรืองานแห่ข้าวบิณฑิ์ไปวัด ซึ่งในปัจจุบันนี้บึงจักรสีห์ได้กลายเป็นถนนไปแล้ว แต่งานไหว้พระนอนก็ยังคงมีเป็นประจำทุกปี

ประเพณีการแข่งขันเรือยาวสิงห์บุรี การแข่งขันเรือยาวจัดขึ้นเป็นประจำในช่วงเดือนกันยายนของทุกปี ที่บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา ริมเขื่อนหน้าศาลากลางจังหวัดหลังเก่า ซึ่งมีเรือที่มี

ชื่อเสียงของจังหวัดต่าง ๆ ส่งเข้าร่วมการแข่งขัน เพื่อชิงถ้วยพระราชทานสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี นับเป็นงานประเพณีที่ตื่นตื่นสนุกสนานและเร้าใจ ตลอดจนได้เพลิดเพลินกับความสวยงามของเรือแต่ละลำที่ตกแต่งลวดลายและประชันฝีพายกันอย่างเต็มที่

ภูมิสังคมและวัฒนธรรมจังหวัดลพบุรี



ภาพที่ 6 ชุมชนตัวเมืองลพบุรี (สำนักงานเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ, 2553)

หนังสือประวัติศาสตร์มหาดไทย ส่วนภูมิภาคจังหวัดลพบุรี กล่าวถึงภูมิหลังของจังหวัดลพบุรีว่า เดิมเป็นที่ตั้งของชุมชนมาตั้งแต่สมัยก่อนประวัติศาสตร์ ในส่วนของการ สร้างเมืองลพบุรีนั้น ตามประวัติศาสตร์ในพงศาวดารโยนก กล่าวว่า ผู้สร้างเมืองลพบุรีหรือที่เรียกว่า "ละโว้" ในสมัยโบราณ คือ "พระเจ้ากาพิวรรัตนดิษ" ราชโอรสแห่งพระเจ้ากรุงขอม ซึ่งสร้างขึ้นในปี พ.ศ. 1002 และเป็นเมืองที่มีความสำคัญมาตั้งแต่ สมัยทวารวดีเคยอยู่ใต้อำนาจของมอญและขอม จนกระทั่ง สมัยพระเจ้าอู่ทอง คนไทยเริ่มมีอำนาจในดินแดนแถบนี้ ลพบุรีเป็นเมืองลูกหลวง กล่าวคือ พระเจ้าอู่ทองได้โปรดให้พระรามเสวย ราชโอรสองค์ใหญ่เสด็จมาครองเมืองลพบุรี ซึ่งพระรามเสวยโปรดให้สร้างป้อม คูเมืองและสร้างกำแพงเมืองอย่างมั่นคง เมื่อพระเจ้าอู่ทองสวรรคตในปี พ.ศ. 1912 พระรามเสวยได้ถวายราชบัลลังก์ให้แก่พระปิตุลาของพระองค์ ซึ่งได้ครองราชย์ พระนามว่า

พระบรมราชาธิราชที่ 1 ส่วนพระราเมศวรยังคงครองเมืองลพบุรีต่อไปจนถึง พ.ศ. 1931

สมเด็จพระบรมราชาธิราชที่ 1 สวรรคต พระราเมศวรจึงขึ้นครองราชย์ ณ กรุงศรีอยุธยา

หลังจากนั้น เมืองลพบุรีได้ลดความสำคัญลง จนกระทั่งถึงสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช เมืองลพบุรีได้รับการทำนุบำรุงขึ้นมาอีกครั้ง ทั้งนี้สืบเนื่องจากการคุกคามของชนชาติฮอลันดาที่ติดต่อกับค้าขายกับกรุงศรีอยุธยา สมเด็จพระนารายณ์มหาราชทรงเห็นว่ากรุงศรีอยุธยาไม่ปลอดภัยจากการปิดล้อมและระดมยิงของข้าศึกยามเกิดศึกสงคราม จึงได้สร้างเมืองลพบุรีเป็นราชธานีแห่งที่ 2 ขึ้น เพราะเมืองลพบุรีมีที่ตั้งทางยุทธศาสตร์เหมาะสมซึ่งในการสร้างเมืองลพบุรีนั้น สมเด็จพระนารายณ์มหาราชได้รับความช่วยเหลือจากช่างชาวฝรั่งเศสและอิตาลีจนได้สร้างพระราชวังที่มีป้อมปราการเป็นแนวป้องกันมั่นคง ซึ่งสมเด็จพระนารายณ์มหาราชทรงโปรดประทับที่เมืองลพบุรี และโปรดให้ทูตและชาวต่างประเทศเข้าเฝ้าที่เมืองลพบุรีหลายครั้ง เมื่อสมเด็จพระนารายณ์มหาราชสวรรคต ในปี พ.ศ. 2231 ณ พระที่นั่งสุทไธสวรรย์ ภายในพระนารายณ์ราชนิเวศน์ เมืองลพบุรีก็หมดความสำคัญลง สมเด็จพระเพทราชาได้ทรงย้ายหน่วยราชการทั้งหมดกลับกรุงศรีอยุธยา และในสมัยต่อมาก็ไม่มีกษัตริย์พระองค์ใดเสด็จมาประทับที่เมืองลพบุรีอีก จนกระทั่งถึงสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระองค์โปรดให้บูรณะเมืองลพบุรีขึ้นมาอีกครั้งในปี พ.ศ. 2406 มีการซ่อมกำแพงเมืองป้อมและประตู รวมทั้งมีการสร้างพระที่นั่งพิมานมงกุฎในพระราชวัง พร้อมทั้งพระราชทานนามพระราชวังว่า "พระนารายณ์ราชนิเวศน์" ซึ่งปัจจุบันเป็นที่ตั้งของพิพิธภัณฑสถานสมเด็จพระนารายณ์มหาราช (ประวัติมหาดไทยส่วนภูมิภาคจังหวัดลพบุรี, 2527)

กรมศิลปากร ได้อธิบายลักษณะทางภูมิศาสตร์ของจังหวัดลพบุรีว่า แบ่งออกเป็น 2 ส่วนใหญ่ ๆ คือ พื้นที่ราบลุ่มเป็นพื้นที่ของอำเภอรอบๆ ทั้งหมด ตอนกลางและตะวันตกของอำเภอเมืองลพบุรี ตอนกลางและตะวันตกเฉียงใต้ของอำเภอโคกสำโรง และส่วนใหญ่ของอำเภอบ้านหมี่ พื้นที่ราบตอนกลางของอำเภอเมืองลพบุรี บริเวณหมู่บ้านสะพานอิฐ และหมู่บ้านหินสองก้อนจะมีดินสีขาวยที่สามารถนำมาทำดินสอพองได้ และดินสอพองของจังหวัดลพบุรีได้ชื่อว่าเป็นดินสอพองที่ดีที่สุดของเมืองไทย และที่ราบสลับเนินเขาและภูเขา มีเนื้อที่ 4,816.67 ตารางกิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ด้านตะวันออกของอำเภอเมืองลพบุรี ทิศตะวันตกเฉียงเหนือของอำเภอบ้านหมี่บางส่วน ทิศตะวันตกเฉียงเหนือและตะวันออกของอำเภอโคกสำโรงและอำเภอลำลูกกา

แม่น้ำสำคัญไหลผ่าน นั่นคือ แม่น้ำป่าสัก เป็นแม่น้ำสำคัญทางด้านตะวันออกของจังหวัดโดยมีการสร้างเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์เพื่อกักเก็บน้ำ และเป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจสำหรับ

ชาวจังหวัดลพบุรี และจังหวัดใกล้เคียง แม่น้ำที่สำคัญของจังหวัดได้แก่ แม่น้ำลพบุรีเป็นลำน้ำธรรมชาติที่แยกสาขามาจากแม่น้ำเจ้าพระยา ใช้ประโยชน์ในการทำนาและการคมนาคม

ลักษณะภูมิอากาศ เป็นแบบร้อนชื้น อยู่ภายใต้อิทธิพลของลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ และลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือและยังได้รับอิทธิพลจากพายุโดยเฉพาะในช่วงเดือนสิงหาคม ถึงเดือนกันยายน มีอุณหภูมิเฉลี่ย 28.3 องศาเซลเซียส มีปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยปีละประมาณ 1,147.6 มิลลิเมตร สำหรับมีฤดูกาลต่าง ๆ มี 3 ฤดู คือ ฤดูร้อน ระหว่างเดือนมีนาคม-พฤษภาคม อากาศจะร้อนและแห้งแล้ง ฤดูฝน ระหว่างเดือนมิถุนายน-ตุลาคม อากาศจะชุ่มชื้นในเดือนกันยายน ฤดูหนาว ระหว่างเดือนพฤศจิกายน-กุมภาพันธ์ อากาศจะหนาวเย็นสลับกับอากาศร้อน

ด้วยสภาพทางภูมิศาสตร์ดังกล่าว ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรมโดยมีพืชเศรษฐกิจที่สำคัญ คือ ข้าวนาปี อ้อย ข้าวนาปรัง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง และทานตะวัน อาชีพรองลงมาคือ การเลี้ยงสัตว์ ไร่ สุกกร โคเนื้อและโคนม สำหรับการประมงจากการที่จังหวัดลพบุรีมีแม่น้ำสายสำคัญไหลผ่าน ได้แก่ แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำลพบุรี แม่น้ำบางขาม และยังมีแหล่งน้ำขนาดใหญ่คือ เขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ ทำให้มีการทำการประมงกระจายไปทั่วจังหวัด นอกจากนี้ เกษตรกรยังขุดบ่อเลี้ยงปลาควบคู่ไปกับการทำนา ทำไร่ อีกด้วย

ในอดีตการคมนาคมทางน้ำเป็นเส้นทางที่สำคัญใช้ในการเดินทางระหว่างจังหวัดลพบุรี-อยุธยาและลพบุรี-กรุงเทพฯ โดยมีท่าเทียบเรือที่สำคัญ เช่น ท่าขุนนาง และท่าเรือเมล์ (เรือเขียวและเรือแดง) ในฤดูน้ำหลากราวเดือนสิงหาคมถึงเดือนมกราคม จะมีเรือโดยสารเรียกว่าเรือแดงและเรือเขียว แล่นรับส่งสินค้าและผู้โดยสารจากกรุงเทพฯ มายังลพบุรี โดยใช้เส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยา จากตลาดท่าเตียน ถึงพระนครศรีอยุธยา แวะที่ตลาดหัวรอ จากนั้นจะแยกเข้าแม่น้ำลพบุรี ผ่านอำเภอมหาราช อำเภอบ้านแพรก และสุตะระยะที่เมืองลพบุรี มาจอดที่ท่าเรือเขียว หากเป็นสีแดงจะจอดที่ท่าเรือแดง และหยุดแล่นในช่วงฤดูแล้ง ซึ่งภายหลังจากการมีถนนมากขึ้น การเดินทางทางบกได้รับความนิยม เรือเมล์จึงหยุดแล่นถาวรเมื่อปี พ.ศ.2508

ชาวบ้านมีวิถีชีวิตที่สัมพันธ์กับแม่น้ำเจ้าพระยา จึงมีวัฒนธรรมประเพณีทางน้ำที่ปฏิบัติสืบทอดต่อกันมา คือประเพณีชักพระศรีอารีย์ วัดไผ่ หรือประเพณีแห่พระศรีอารีย์ ถือปฏิบัติกันมาช้านานในวันขึ้น 14 ค่ำ เดือน 6 ของทุกปี ทางวัดจะจัดในฤดูน้ำตรงกับวันแรม 5 ค่ำเดือน 11 เป็นประเพณีแห่พระทางชลมารค เพราะในช่วงเวลานั้น จะเกิดน้ำท่วมทุ่ง ชาวบ้านสัญจรไปมาทางเรือ พิธีนี้อัญเชิญรูปพระศรีอารีย์ลงเรือ เรียกว่า เรือทรง มีเรือพายของคณะกรรมการจัดงานใช้เชือกลากจูงนำหน้า โดยมีชาวบ้านพายเรือของตนเองนับเป็นร้อย ๆ ลำร่วมขบวนแห่ ซึ่งบางกลุ่มก็แข่งเรือยาว บางกลุ่มก็ร้องเพลงข่อยและเพลงเรือ เป็นที่สนุกสนาน ทำยขบวนมีเรือเอี่ยมจุ่นของ

ทางวัดบรรพตทิวาภิรมย์ ที่บรรเลงไปตลอดทาง โดยเรือทุกลำจะตกแต่งอย่างสวยงาม เพื่อโยงเรือ ผลัดเปลี่ยนกันไปตามลำน้ำบางขามจนถึงวัดมหาสอน ตลอดทางจะตั้งโรงทานเลี้ยงอาหาร เลี้ยงเครื่องดื่มเป็นระยะ ๆ เมื่อถึงวัดก็ให้ประชาชนได้นมัสการ สรงน้ำและปิดทองพระ ชวง กลางคืน ชาวบ้านจะนำเรือพายมาลอยอยู่หน้าวัด เพื่อฟังพ่อเพลงแม่เพลงเล่นเพลงพื้นบ้าน ได้ต่อบันกัน และเรือทุกลำจะจุดตะเกียงดูสว่างไสว บนศาลาวัดไผ่ก็มีการเทศนาเรื่องตำนาน พระศรีอาริย์ให้อุบาสก อุบาสิกาฟัง ต่อมาได้มีการสร้างเขื่อนเจ้าพระยา ที่จังหวัดชัยนาท เพื่อกักเก็บน้ำไว้ใช้ในการเกษตร จึงทำให้น้ำเหนือซึ่งเคยไหลท่วมทุ่งแห่งแล้งลง ประเพณี แห่งรูปพระศรีอาริย์ได้เปลี่ยนมาจัดในฤดูแล้งแทน และเป็นประเพณีการแห่งทางสถลมารค ให้มีการอัญเชิญพระศรีอาริย์มาประดิษฐานบนแท่นตะเฒ่า แล้วให้ประชาชนร่วมกันชักพระไป ทางทิศเหนือ เริ่มจากวัดไผ่ไปสุดทางที่วัดทองคู้ง แล้วชักกลับมายังวัดไผ่ ระหว่างทางจะมี ผู้เข้าร่วมขบวนเป็นจำนวนมาก มีการหยุดขบวนในแต่ละจุด เพื่อให้ผู้ศรัทธาได้สรงน้ำและ นมัสการตลอดระยะเวลาทางจะมีผู้ตั้งโรงทานสำหรับเลี้ยงอาหารฟรีแก่ผู้เข้าร่วมขบวนแห่ง (กรมศิลปากร, 2544 จ)

จังหวัดลพบุรี มีแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดที่แสดงถึงความสำคัญของเรือกับวิถีชีวิต ของชาวบ้าน คือ พิพิธภัณฑสถานเรือพื้นบ้าน ตั้งอยู่ที่ศาลาการเปรียญหลังเก่าภายในวัดยาง ณ รังสี เป็นศาลาการเปรียญไม้ สร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2470 จำลองแบบมาจากภาพศาลาที่อยู่ด้านหลัง ธนบัตรใบละ 1 บาท ที่พิมพ์ในสมัยรัชกาลที่ 8 ต่อมาได้มีการบูรณะซ่อมแซมแล้วเสร็จใน พ.ศ. 2531 โครงการพิพิธภัณฑสถานเรือพื้นบ้านจึงได้เกิดขึ้นและนับเป็นพิพิธภัณฑสถานเรือพื้นบ้าน แห่งแรกของประเทศไทย



ภาพที่ 7 พิพิธภัณฑสถานเรือพื้นบ้านวัดยาง ณ รังสี

จังหวัดลพบุรี มีสถานที่สำคัญทางศาสนา ที่แสดงให้เห็นถึงคติ ความเชื่อ และค่านิยม ของชาวบ้านที่ผูกพันกับเรือและแม่น้ำเจ้าพระยา ลักษณะอุโบสถสร้างบนเรือสำเภาลอยน้ำอยู่ในแม่น้ำบางขาม ที่มีลักษณะที่โดดเด่นสวยงาม ปัจจุบันวัดทองคั้ง เป็นวัดที่สำคัญแห่งหนึ่งของอำเภอบ้านหมี่และเป็นสถานที่ท่องเที่ยวของอำเภอบ้านหมี่อีกด้วย



ภาพที่ 8 วัดทองคั้ง

เขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ เป็นสถานที่ที่มีผลต่อวิถีชีวิตของชาวบ้านในจังหวัด สาเหตุในการสร้างเขื่อนนี้มาจาก แม่น้ำป่าสักเป็นแม่น้ำสำคัญสายหนึ่งของชาวลพบุรีและสระบุรี ในสมัยก่อนแม่น้ำป่าสักมีความกว้างและมีปริมาณน้ำมาก เคยใช้เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งสินค้าเกษตรกรรมระหว่างจังหวัดลพบุรีไปยังสระบุรี ปัจจุบันแม่น้ำนี้ตื้นเขินไม่สามารถใช้งานได้ดังก่อน และในช่วงหน้าฝนจะมีน้ำหลากมาจากทางเพชรบูรณ์ ซึ่งจะทำให้เกิดน้ำท่วมฉับพลันในหลายพื้นที่ของจังหวัดลพบุรี ส่วนฤดูแล้ง แม่น้ำป่าสักน้ำจะแห้งขอดจนบางแห่งสามารถเดินข้ามได้ ชาวบ้านเดือดร้อนเนื่องจากไม่มีน้ำในการประกอบอาชีพด้านเกษตรกรรม พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 9 จึงดำริให้สร้างเขื่อนลุ่มน้ำป่าสักแห่งนี้ เริ่มสร้างตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538 และเสร็จสิ้นในปี พ.ศ. 2542



ภาพที่ 9 เขื่อนป่าสักชลสิทธิ์

ภูมิสังคมและวัฒนธรรมจังหวัดอ่างทอง



ภาพที่ 10 ชุมชนอำเภอเมืองอ่างทอง ตามลำน้ำเจ้าพระยา (สำนักงานเทคโนโลยี
อวกาศและภูมิสารสนเทศ, 2553)

ทิวาวรรณ อิมสมัย (2543, หน้า 21-42) กล่าวถึง ภูมิหลังของจังหวัดอ่างทองว่า ในอดีตนั้นมีผู้คนอาศัยอยู่มากมายหลายร้อยปี เพราะท้องที่ของอ่างทองเป็นที่ราบลุ่มลักษณะคล้ายอ่าง ไม่มีภูเขา ป่า หรือแร่ธาตุ ได้รับการหล่อเลี้ยงจากแม่น้ำ 2 สาย คือ แม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำน้อย ซึ่งประชาชนส่วนใหญ่ได้อาศัยทำการเพาะปลูก ปลูกโคกระบือ และคมนาคมตลอดมา มีการสันนิษฐานชื่อจังหวัดอ่างทอง หลายความเชื่อ เช่น "อ่างทอง" น่าจะมาจากลักษณะทางกายภาพของพื้นที่นี้ คือเป็นที่ราบลุ่มเป็นแอ่งคล้ายอ่าง ซึ่งเต็มไปด้วยทุ่งนาที่ออกรวงเหลืองอร่ามเหมือนทอง จึงเป็นที่มาของชื่อจังหวัดอ่างทอง และดวงตราของจังหวัด เป็นรูปรวงข้าวสีทอง อยู่ในอ่างน้ำซึ่งมีความหมายถึงความอุดมสมบูรณ์ด้วยพืชพันธุ์ธัญญาหารและเป็นผู้ข้าวอู่น้ำ อีกความเชื่อที่ว่า "อ่างทอง" น่าจะมาจากชื่อของหมู่บ้านเดิมที่เรียกว่า "บางคำทอง" ตามคำสันนิษฐานของพระยาโบราณราชธานินทร์ (พร เดชะคุปต์) สมุหเทศาภิบาล มณฑลอยุธยา เมื่อครั้งที่กราบทูลพระบาท สมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ในคราวเสด็จประพาสลำแม่น้ำน้อย และลำแม่น้ำใหญ่ใน พ.ศ. 2459 ว่า ชื่อของเมืองอ่างทองก็จะมาจากชื่อ บางคำทอง ซึ่งแต่งตั้งครั้งกรุงเก่า ว่าด้วยตามเสด็จพระราชดำเนินเมืองนครสวรรค์ของสมเด็จพระนารายณ์มหาราช จากกรุงเก่า "ลูถึงบางน้ำชื่อ คำทอง น้ำป่วนเป็นฟอง คว้างคว้าง" และบางกระแสก็ว่า อาจเพี้ยนมาจากชื่อของแม่น้ำลำคลองในย่านนั้น ที่เคยมีชื่อว่า "ปากน้ำประจำทอง" ซึ่งเป็นทางแยกแม่น้ำหลังศาลากลางจังหวัด และส่วนในเข้าไปเรียกว่า "แม่น้ำสายทอง" ซึ่งปัจจุบันตื่นเงินใช้ไม่ได้แล้ว และความเชื่อสุดท้ายคือ เชื่อว่า ชื่ออ่างทองน่าจะมาจากชื่อ บ้านอ่างทอง ซึ่งสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ ทรงกล่าวไว้ในหนังสือชุมนุมพระนิพนธ์เรื่องสร้างเมืองไว้ตอนหนึ่งว่า "เมืองอ่างทองดูเหมือนจะตั้งเมื่อครั้งสมเด็จพระนเรศวร เดิมชื่อเมืองว่า วิเศษชัยชาญ ตั้งอยู่ริมแม่น้ำน้อย ที่ลงมาจากนครสวรรค์ อยู่มาแม่น้ำน้อยตื่นเงิน ฤดูแล้งใช้เรือไม่สะดวก จึงย้ายเมืองออกมาตั้งริมแม่น้ำเจ้าพระยาที่บ้านอ่างทองจึงเปลี่ยนชื่อเป็นเมือง "อ่างทอง"

ประวัติมหาดไทย ส่วนภูมิภาคจังหวัดอ่างทอง อธิบายลักษณะทางภูมิศาสตร์ของจังหวัดอ่างทองว่ามีแม่น้ำสำคัญที่ไหลผ่าน 2 สาย คือ แม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำน้อย ทำให้เมืองอ่างทองมีความอุดมสมบูรณ์ สะดวกต่อการพัฒนาระบบชลประทานเพื่อใช้ในการเกษตรได้อย่างทั่วถึง และมีบึงที่เป็นแหล่งน้ำตามธรรมชาติที่ใช้ประโยชน์ได้ตลอดทั้งปี คือ แม่น้ำเจ้าพระยาไหลผ่านจังหวัดอ่างทองจากทิศเหนือลงไปทางทิศใต้ ผ่านอำเภอไชโย อำเภอเมืองอ่างทอง และอำเภอป่าโมก เข้าสู่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และแม่น้ำน้อย เป็นแม่น้ำสองที่แยกออกเป็นสองสาย สายแรกแยกจากแม่น้ำเจ้าพระยาที่อำเภอเมืองชัยนาท ไหลผ่านจังหวัดชัยนาท

จังหวัดสิงห์บุรี และผ่านอำเภอโพธิ์ทอง อำเภอวิเศษชัยชาญ จังหวัดอ่างทอง ไปบรรจบกับแม่น้ำเจ้าพระยาอีกครั้งหนึ่งที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ลักษณะภูมิอากาศจัดอยู่ในเขตร้อนและชุ่มชื้น เป็นแบบฝนเมืองร้อนเฉพาะฤดู โดยได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ในช่วงเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนกุมภาพันธ์ ทำให้อากาศหนาวเย็น และแห้งแล้งในช่วงนี้ และได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ในช่วงเดือนพฤษภาคมถึงเดือนกันยายน ทำให้มีเมฆมากและฝนตกชุกในช่วงนี้ (ประวัติมหาดไทย ส่วนภูมิภาคจังหวัดอ่างทอง, 2527)

ด้วยสภาพทางภูมิศาสตร์ดังกล่าวชาวบ้านส่วนใหญ่ประกอบอาชีพทางเกษตรกรรม อาชีพหลักคือการทำนา ซึ่งมีทั้งนาปีและนาปรัง และการทำสวนผลไม้ ผลผลิตที่สำคัญทางการเกษตรของจังหวัดอ่างทอง คือ มะม่วง กัลยณ้ำบัว คะน้า และมะพร้าวแก่ ประชากรบางส่วนนิยมทำการเลี้ยงปลา เช่น ปลาช่อน ปลาดุก ปลาตะเพียน ปลานิล ฯลฯ ตะพานน้ำ และกบ ซึ่งสัตว์น้ำที่นิยมเลี้ยงกันมากและเป็นสัตว์น้ำเศรษฐกิจของจังหวัด คือ ปลาดุกบิ๊กอุย อาชีพที่สำคัญในจังหวัดนี้อีกอาชีพหนึ่ง คือ ธุรกิจบ่อทราย เนื่องจากกระแสน้ำเจ้าพระยาที่ไหลผ่านจังหวัดได้พัดพาตะกอนจากต้นน้ำ ซึ่งนับเป็นทรายที่ผ่านการขัดล้างมาอย่างดี แล้วมาตกตะกอนทับถมกันจนทำให้ร่องน้ำตื้นเขิน ไม่สะดวกในการสัญจรไปมาจึงมีการประมูลดูดลอกทรายในแม่น้ำเจ้าพระยาโดยใช้เครื่องดูดทรายขนาดใหญ่ ซึ่งในสมัยก่อนต้องใช้แรงงานคนดำลงไปตักทรายขึ้นมาใช้เอง ส่งผลให้เกิดการพังทลายของตลิ่งริมแม่น้ำเจ้าพระยา และปัจจุบันในแม่น้ำแทบไม่มีทรายเหลืออีกแล้ว ปัจจุบันมีการขุดทรายจากพื้นที่ถ่วงนาถล่มลงไปประมาณ 1-3 เมตร จะพบทรายที่ทับถมอยู่ใต้ผืนนาที่เคยปลูกข้าวในอดีต เหตุที่จังหวัดอ่างทองมีทรายกระจายอยู่ทั่วไปนั้น สันนิษฐานว่าเกิดจากกระแสน้ำบนพื้นผิวเปลือกโลกเปลี่ยนแปลงการไหลเมื่อครั้งอดีต (กรมศิลปากร, 2544 ญ)

ในอดีตจังหวัดอ่างทองมีลำคลองเล็ก ๆ มากมาย การคมนาคมในสมัยก่อน จึงใช้เรือเป็นส่วนใหญ่ ในระหว่างเดือนตุลาคมถึงเดือนธันวาคมของทุกปีเป็นฤดูน้ำหลาก ชาวบ้านต้องมีเรือเป็นพาหนะทุกบ้าน เพราะใช้เดินทางไปยังจังหวัดใกล้เคียง การเดินทางไปกรุงเทพฯทางแม่น้ำเจ้าพระยาต้องโดยสารเรือเมล์ (เรือ 2 ชั้น) โดยมีบริษัทเรือเมล์รับส่งผู้โดยสารระหว่างกรุงเทพฯถึงปากน้ำโพ จังหวัดนครสวรรค์ ส่วนในแม่น้ำน้อยมีเรือโดยสารผ่านอำเภอโพธิ์ทอง อำเภอวิเศษชัยชาญ ผ่านอำเภอดักไถ่ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา การเดินทางไปจังหวัดลพบุรีก็มีเรือโดยสารจากอ่างทองไปตามคลองบางแก้ว ผ่านบ้านเจ้าปลุก บ้านตะลุง ไปตามแม่น้ำลพบุรี และสามารถเดินทางไปยังจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ได้โดยสารเรือจากอ่างทองแล่นเข้าคลอง

บางแก้ว ผ่านอำเภอมหาราช อำเภอบางปะหันเข้าสู่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ปัจจุบัน
การคมนาคมทางเรือมีความสำคัญน้อยมากเนื่องจากการสร้างถนนมากขึ้น

ชาวบ้านมีวิถีชีวิตที่สัมพันธ์กับแม่น้ำเจ้าพระยา จึงมีวัฒนธรรมประเพณีทางน้ำที่ปฏิบัติ
สืบทอดต่อกันมา คือ งานประเพณีแข่งเรือยาว จัดขึ้นหลายแห่ง ดังนี้

งานไหว้พระนอนวัดป่าโมก จัดขึ้นบริเวณวัดป่าโมกวรวิหาร อำเภอป่าโมก โดยแบ่ง
ออกเป็น 2 ช่วงคือ ช่วงเดือนมีนาคม เป็นงานนมัสการและสมโภชพระพุทธไสยาสน์และ
พระพุทธบาท 4 รอย และช่วงเดือนตุลาคมจะเป็นงานแข่งเรือยาวประเพณีและการประชัน
เรือยาวที่มีชื่อเสียงระดับประเทศ

ประเพณีแข่งเรือยาว ณ ลำน้ำน้อย บริเวณหน้าวัดโพธิ์เกรียบ ตำบลสามง่าม
อำเภโพธิ์ทอง มีการแข่งขันเรือยาวที่สืบทอดเป็นประเพณีท้องถิ่นบริเวณหน้าวัดแห่งนี้มี
ความยาวถึง 600 เมตร และมีเขื่อนตลอดแนว อีกทั้งริมตลิ่งด้านทิศเหนือของวัดมีดงยาง
และดงตะเคียน ทำให้บรรยากาศร่มรื่น

งานนมัสการหลวงพ่อดำไชโย มีการนมัสการและสมโภชสมเด็จพระพุฒาจารย์
(โต พรหมรังสี) และพระมหาพุทธพิมพ์ โดยจัดขึ้นราวเดือนห้าและเดือนสิบเอ็ดของทุกปี
มีการจัดแข่งขันเรือยาวภายในงานเป็นประจำทุกปี

ประเพณีลอยเรือสารทเดือนสิบ ชาวบ้านตำบลหลักแก้ว ตำบลห้วยคั่นแหลม และตำบล
ไผ่ม่วง อำเภอวิเศษชัยชาญ มีประเพณีที่เคยกระทำร่วมกัน การลอยเรือที่ท้องน้ำหน้าวัดหลักแก้ว
ในวันแรม 15 ค่ำเดือนสิบ หลังจากไปทำบุญที่วัดประจำท้องถิ่นของตนแล้ว หนุ่มสาวจะกลับบ้าน
เพื่อเปลี่ยนเครื่องแต่งกาย และนัดหมายให้ พ่อเพลง แม่เพลง ให้ลงเรือพายไปชุมนุมที่หน้า
วัดหลักแก้ว เรือของฝ่ายชายและหญิงลำใดที่พึงพอใจกันก็จะเทียบเรือเคียงกัน แล้วพูดก๊วย
พาราสิกัน บางคู่ก็จับคู่เล่นเพลงพื้นบ้านโต้ตอบกัน บางลำก็พายไปซื้ออาหารมารับประทาน
ร่วมกัน นิยมทานก๋วยเตี๋ยวผัดไทยและข้าวเม่าทอด ประเพณีนี้ได้สูญหายไปแล้ว

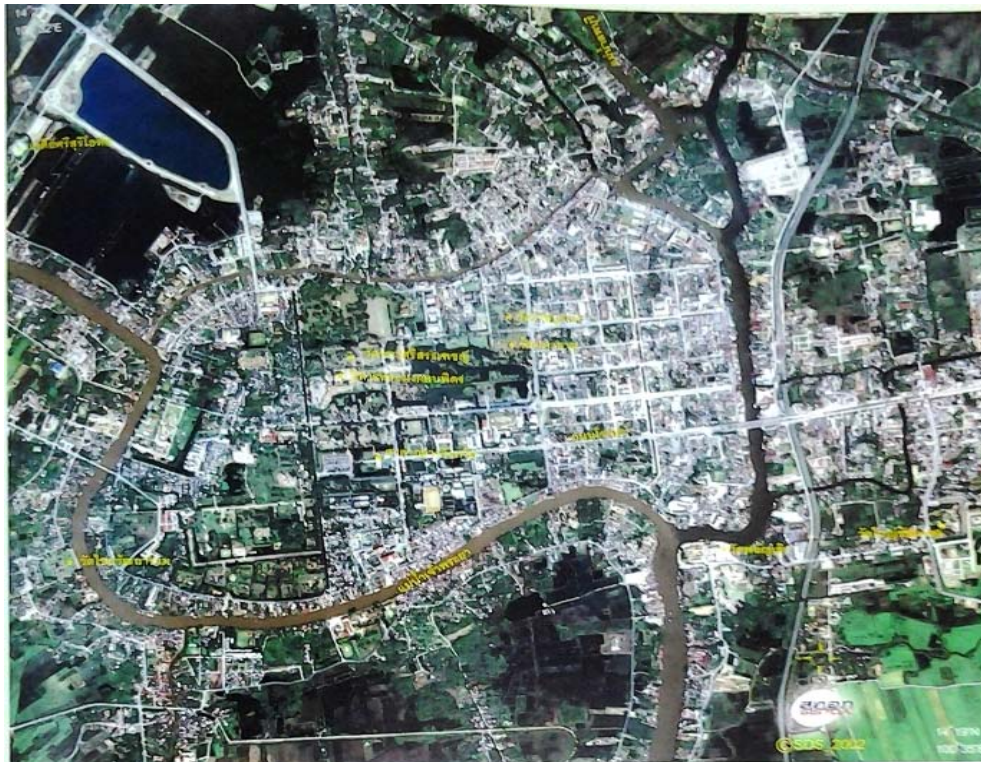
จังหวัดอ่างทอง แหล่งท่องเที่ยวที่แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของเรือกับวิถีชีวิตชาวบ้าน
คือ พิพิธภัณฑ์เรือวัดช้อย วัดช้อย มีสิ่งที่น่าสนใจหลายอย่างรวมทั้งของเก่าที่เก็บรักษาไว้ เช่น
ตะเกียงโบราณจากกรุงวอชิงตัน นาฬิกาโบราณจากปารีสและตู้พระไตรปิฎกไม้สักสมัยรัชกาลที่ 5
จากจีน เสา 8 เหลี่ยมไม้ไผ่ฐานศาลาการเปรียญเป็นที่เก็บของเก่าประเภทต่าง ๆ จากจีน มีเรือประเภท
ต่าง ๆ เช่น เรือบด เรือแจว เรือสำปั้นและเรือประทุน มีเครื่องมือเครื่องใช้รวมทั้งอุปกรณ์ใน
การทำงาน ชาวบ้านได้จัดตั้งศูนย์ผลิตข้าวซ้อมมือ มีพิพิธภัณฑ์พื้นบ้าน จัดแสดง เรือโบราณ
ประเภทต่าง ๆ และยังมีอุปกรณ์ในการประกอบอาชีพของชาวนา เช่น ครก โม่ข้าว กระดิ่ง ฯลฯ

แสดงให้เห็นวิถีชีวิตชาวไทยภาคกลางเป็นอย่างดี พิพิธภัณฑ์เรือ วัดช้อย ตั้งอยู่ที่ หมู่ 1 ตำบลโพธิ์รังนก ห่างจากจังหวัดอ่างทอง ประมาณ 12 กิโลเมตร ปัจจุบันไม่ได้รับการทำนุบำรุง จึงมีสภาพเสื่อมโทรม



ภาพที่ 11 พิพิธภัณฑ์เรือ วัดช้อย

ภูมิสังคมและวัฒนธรรมจังหวัดพระนครศรีอยุธยา



ภาพที่ 12 การตั้งถิ่นฐานของชุมชนอำเภอพระนครศรีอยุธยา (สำนักงานเทคโนโลยีอวกาศ และภูมิสารสนเทศ, 2553)

ภูมิหลังของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เดิมกรุงศรีอยุธยาตั้งอยู่ที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา ตอนล่างบริเวณที่แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำลพบุรี และแม่น้ำป่าสัก มาบรรจบกันเป็นทำเลที่เหมาะสมสามารถคุมเส้นทาง การค้าขายทั้งภายในและภายนอก ดังนั้นในอดีตกรุงศรีอยุธยา จึงเป็นศูนย์กลาง ทางเศรษฐกิจการปกครอง และวัฒนธรรมที่สำคัญยิ่ง

กรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานีของไทยนานถึง 417 ปี เป็นเมืองหลวงที่มีอายุยาวนาน ทั้งนี้เป็นเพราะกรุงศรีอยุธยาตั้งอยู่ในชัยภูมิที่ดีทั้งทางด้านยุทธศาสตร์ ด้านเศรษฐกิจ และการเมือง ทางด้านยุทธศาสตร์ กรุงศรีอยุธยามีลักษณะเป็นเกาะมีแม่น้ำล้อมรอบ ทางด้านเหนือคือ แม่น้ำลพบุรีเก่า ทางด้านตะวันตกและด้านใต้คือแม่น้ำเจ้าพระยาและทางด้านตะวันออกคือ แม่น้ำป่าสัก ลักษณะเช่นนี้เป็นเกราะป้องกันศัตรูได้ดี ส่วนรอบนอกเกาะเมืองมีลักษณะเป็นที่ราบลุ่มน้ำท่วมในฤดูน้ำหลากซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการตั้งทัพของศัตรู ทางด้านเศรษฐกิจ กรุงศรีอยุธยา

ตั้งอยู่บริเวณดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำ อันเกิดจากการทับถมของตะกอน ทำให้บริเวณนี้เหมาะแก่การเพาะปลูก นอกจากนี้ที่ตั้งของกรุงศรีอยุธยายังเป็นที่ยอมรับของแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก และแม่น้ำลพบุรี ซึ่งเป็นผลให้ชาวอยุธยาสามารถติดต่อค้าขายกับหัวเมืองในภาคกลาง และภาคเหนือได้สะดวก อีกทั้งยังอยู่ใกล้อ่าวไทย จึงทำให้กรุงศรีอยุธยากลายเป็นเมืองที่ควบคุมการค้าต่างประเทศ เพราะกรุงศรีอยุธยาเป็นที่ยอมรับของสินค้าจากเมืองต่าง ๆ จากการที่อยู่ใกล้อ่าวไทยยังทำให้กรุงศรีอยุธยาสามารถควบคุมการค้าติดต่อระหว่างหัวเมืองภายในทวีปกับต่างประเทศด้วย ลักษณะทางภูมิศาสตร์เป็นที่ราบลุ่มและทุ่งนา ไม่มีภูเขาสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลาง 3.5 -5 เมตร นักธรณีวิทยาบอกว่า เมื่อประมาณ 1,000 ถึง 3,000 ปีมาแล้ว พบหลักฐานที่แสดงว่า จังหวัดพระนครศรีอยุธยาเคยถูกน้ำทะเลท่วมถึงมาก่อน ต่อมาการทับถมของตะกอนจากทะเลและแม่น้ำจนตื้นเขิน กลายเป็นแผ่นดินหรือที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาขึ้น พอถึงหน้าน้ำ ก็จะมีน้ำหลากพัดพาตะกอนจากต้นน้ำมาท่วมตามที่ลุ่ม เป็นที่ราบลุ่มอันอุดมสมบูรณ์ กลายเป็นอู่ข้าวอู่น้ำที่สำคัญของประเทศ ตั้งแต่อดีตมาจนทุกวันนี้ นอกจากนี้ยังพบทรายตามบริเวณลุ่มแม่น้ำลำคลองซึ่งถูกกระแสน้ำไหลมาทับถม ได้แก่ เขตอำเภอบางบาล อำเภอบางปะหัน อำเภอบางปะอิน เป็นต้น (กรมศิลปากร, 2544 ฉ)

ประวัติมหาดไทย ส่วนภูมิภาคจังหวัดพระนครศรีอยุธยา อธิบายถึงจังหวัดพระนครศรีอยุธยาว่า มีแม่น้ำสำคัญไหลผ่าน 4 สาย ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำลพบุรี และแม่น้ำน้อย นอกจากนี้ยังมีลำคลองธรรมชาติและคลองขุดอีกมากมาย เช่น คลองบางบาล คลองบางหลวง คลองเจ้าเจ็ด คลองอุทัย คลองบางแก้ว คลองบางพระครู คลองลากค้อน คลองลาดชะโด คลองระพีพัฒน์ คลองลาดชิด คลองพระยาบันลือ ฯลฯ และมีเขื่อนพระรามหก เขื่อนทดน้ำแห่งแรกของประเทศ สร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2459 ในรัชกาลที่ 6 กั้นลำน้ำป่าสักที่ตำบลท่าหลวง อำเภอท่าเรือ ตัวเขื่อนยาว 90.25 เมตร สูง 20 เมตร มีช่องระบายน้ำทำด้วยบานเหล็ก 6 ช่อง ทางด้านขวาของตัวเขื่อนมีประตูเปิดให้เรือผ่านขึ้นล่องได้ ชื่อประตูน้ำพระนเรศ ส่วนทางด้านซ้าย เป็นประตูทดน้ำสู่คลองระพีพัฒน์ มีชื่อว่า ประตูระบายน้ำพระนารายณ์

เส้นทางรถไฟของแม่น้ำทั้ง 4 สาย แม่น้ำเจ้าพระยา เริ่มจากปากน้ำโพจังหวัดนครสวรรค์ผ่านเขื่อนเจ้าพระยาที่จังหวัดชัยนาท ไหลผ่านจังหวัดสิงห์บุรี จังหวัดอ่างทอง เข้าเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยาทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ผ่านอำเภอบางบาล อำเภอพระนครศรีอยุธยา อำเภอบางปะอิน และอำเภอบางไทร

แม่น้ำป่าสัก ต้นกำเนิดที่จังหวัดเพชรบูรณ์ไหลผ่านอำเภอชัยบาดาล จังหวัดลพบุรี
อำเภอแก่งคอยและอำเภอเสนาให้จังหวัดสระบุรีไหลเข้าเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยา
ที่อำเภอท่าเรือ อำเภอนครหลวงแล้วไหลไปรวมกับแม่น้ำเจ้าพระยาที่อำเภอพระนครศรีอยุธยา
หน้าวัดพนัญเชิงวรวิหาร

แม่น้ำลพบุรี เป็นลำน้ำธรรมชาติเริ่มต้นที่ตำบลม่วงหมุ อำเภอเมือง จังหวัดสิงห์บุรี
ไหลผ่านจังหวัดลพบุรี เข้าเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยาที่อำเภอบ้านแพรก อำเภอมหาราช
อำเภอบางปะหัน และอำเภอพระนครศรีอยุธยา แล้วไหลไปบรรจบกับแม่น้ำป่าสักที่หน้า
วัดตอขุในเขตอำเภอพระนครศรีอยุธยา

แม่น้ำน้อย เป็นลำน้ำธรรมชาติรับน้ำจากแม่น้ำเจ้าพระยาเหนือเขื่อนเจ้าพระยาที่ประทุ
ระบายน้ำบรมธาตุ ไหลผ่านจังหวัดชัยนาท จังหวัดสิงห์บุรี จังหวัดอ่างทอง เข้าเขตจังหวัด
พระนครศรีอยุธยาพื้นที่อำเภอผักไห่ อำเภอเสนา และอำเภอบางไทร ไปบรรจบกับแม่น้ำ
เจ้าพระยาที่ตำบลบางไทร

ลักษณะภูมิอากาศ เนื่องจากทำเลที่ตั้งจังหวัดพระนครศรีอยุธยาอยู่ในเขตเงาฝน
หรือเขตกึ่งมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ทำให้อากาศค่อนข้างร้อนและแห้งแล้งอุณหภูมิเฉลี่ย
24-31 องศาเซลเซียส ฤดูร้อนประมาณเดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนเมษายน อากาศร้อนอบอ้าว
ฤดูฝน เริ่มประมาณเดือนพฤษภาคมถึงตุลาคม ปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยทั้งจังหวัดประมาณ 1,342.7
มิลลิเมตรต่อปี น้ำที่หลากมาตามแม่น้ำลำคลองจะท่วมทันตามทุ่งลุ่มต่าง ๆ ให้กลายเป็นทะเลสาบ
ย่อย ๆ ดังนั้น บ้านเรือนของชุมชนริมน้ำในอยุธยาจึงมักจะทำเป็นเรือนไม้ใต้ถุนสูง
มาแต่โบราณ ฤดูหนาวเริ่มประมาณเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนมกราคม อากาศไม่หนาวมากนัก

ด้วยสภาพทางภูมิศาสตร์ดังกล่าว ด้วยจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นเมืองที่บริบูรณ์
ไปด้วยข้าวปลาอาหาร สภาพพื้นที่เหมาะแก่การกสิกรรม และยังเป็นเมืองอยู่ในทำเลที่เหมาะสม
กับการเป็นเมืองท่าที่จะทำการค้าได้ทั้งภายในและภายนอกประเทศ เพราะเป็นเมืองที่ตั้งอยู่ริม
แม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งเป็นเส้นทางสู่ออกทะเล หรือจะเดินทางจากทะเลเข้ามาตามแม่น้ำ
จนถึงตัวเมืองได้ การทำนาและการทำประมงน้ำจืดจึงเป็นอาชีพหลัก สินค้าขาออกของจังหวัด
ที่สำคัญ ได้แก่ สินค้าเกษตร เช่น ข้าว ใก่เนื้อไก่ไข่ มะม่วง สัตว์น้ำจืด ไม้แปรรูป อิฐมอญ และ
สินค้าหัตถกรรมพื้นเมือง ส่วนสินค้านำเข้าของจังหวัด ได้แก่ สินค้าอุปโภคบริโภค วัสดุก่อสร้าง
น้ำมันเชื้อเพลิง เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องมือเครื่องจักรกลที่ใช้ในอุตสาหกรรมการเกษตร และไม้ซุง
การคมนาคมในอดีตอาศัยการเดินทางตามลำน้ำ ซึ่งใช้เรือเป็นพาหนะหลัก มีทั้งเรือ
ขนาดเล็ก สำหรับพายสัญจรไปมา และเรือขนาดใหญ่สำหรับบรรทุกสิ่งของสินค้าไปยังต่างเมือง

นอกจากนี้ ยังมีเรือแม่ล ที่ชาวบ้านเรียกว่า เรือแม่ลเขียว เรือแม่ลแดง ของบริษัทเดินเรือ ชาวต่างประเทศและชาวไทย รับส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้าเครื่องอุปโภคบริโภคระหว่าง กรุงเทพฯ กับอยุธยา และไปไกลถึง พิษณุโลก และอุตรดิตถ์ การคมนาคมทางน้ำเริ่มหมด ความสำคัญลงไปหลังจากมีการตัดถนนจากกรุงเทพฯถึงอยุธยา ประกอบกับ ร่องน้ำมักจะตื้นเขิน ทำให้ไม่สามารถสัญจรไปมาได้บางช่วง และที่สำคัญตามลำน้ำต่าง ๆ มีเขื่อนกั้นน้ำ ประตุน้ำระบาย น้ำ ทำให้การคมนาคมทางน้ำไม่สะดวก เช่นแม่น้ำป่าสัก จากอำเภอท่าเรือไม่สามารถเดินทางไป สระบุรีได้เนื่องจากติดเขื่อนพระรามหก และจากแม่น้ำเจ้าพระยาจังหวัดชัยนาท ไม่สามารถ เดินทางต่อไปยังภาคเหนือได้ เพราะติดเขื่อนเจ้าพระยา เป็นต้น เส้นทางทางเรือที่นิยมในปัจจุบันนี้ คือเส้นทางสำหรับนักท่องเที่ยวที่นิยมนั่งเรือจากกรุงเทพฯ มายังจังหวัดพระนครศรีอยุธยา (ประวัติมหาดไทยส่วนภูมิภาคจังหวัดพระนครศรีอยุธยา, 2526)

ชาวบ้านมีวิถีชีวิตที่สัมพันธ์กับแม่น้ำเจ้าพระยา จึงมีวัฒนธรรมประเพณีทางน้ำที่ปฏิบัติ สืบทอดต่อกันมา คือ การแข่งเรือยาวประเพณีศูนย์ศิลปาชีพบางไทร จัดเป็นประจำทุกปี ประมาณ ปลายเดือนพฤศจิกายน ภายในบริเวณศูนย์ศิลปาชีพบางไทร อำเภอบางไทร มีการประกวด นางนพมาศ ประกวดขบวนแห่ ประกวดกระทง ประกวดโคมแขวน การแสดงการละเล่นพื้นบ้าน การแข่งเรือยาวประเพณี เรือยาวนานาชาติ การจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์ศิลปาชีพ

จังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีแหล่งท่องเที่ยวที่แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของเรือ กับวิถีชีวิตชาวบ้าน คือ พิพิธภัณฑ์เรือไทย ตั้งอยู่บริเวณฝั่งตรงข้ามกับวัดมหาธาตุ ถนนบางเหี้ยน ภายในบริเวณบ้านพักของอาจารย์ไพฑูรย์ ขาวมาลา ผู้มีความรักและผูกพันกับเรือและน้ำ มาตั้งแต่เด็ก ท่านมีความคิดที่จะอนุรักษ์เพื่อให้เยาวชนได้เห็นถึงภูมิปัญญาชาวบ้าน



ภาพที่ 13 พิพิธภัณฑ์เรือไทย

พิพิธภัณฑ์แห่งนี้เป็นบ้านทรงไทยขนาดใหญ่ไม้สักฝาเดิม ชั้นล่างจัดแสดงเรือจำลองต่าง ๆ เรือพระราชพิธี โดยต่อขึ้นตามแบบเรือจริงทุกประการ ปัจจุบันมีผลงานนับร้อยลำ ตั้งแต่เรือเดินสมุทรไปจนถึงเรือแจวลำเล็ก ๆ และมีส่วนที่จัดแสดงเรือไทยพื้นบ้านนานาชนิด หลากรูปแบบที่ปัจจุบันหาดูได้ยากตามแม่น้ำลำคลอง

พิพิธภัณฑ์เรือพื้นบ้าน (อุทยานประวัติศาสตร์ลุ่มแม่น้ำภาคกลางตอนบน) ตำบลลำพะเนียง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา พิพิธภัณฑ์พื้นบ้านแห่งนี้ก่อตั้งขึ้นเพื่อประโยชน์ทางการศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับภูมิปัญญาท้องถิ่นก่อตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2526 โดยการริเริ่มของอาจารย์ประสาน เสถียรพันธุ์ หัวหน้าฝ่ายสัมพันธ์ชุมชนโรงเรียนบ้านแพรงประชาสรรค์ อำเภอบ้านแพรง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา การจัดแสดงในพิพิธภัณฑ์ ประกอบไปด้วยการจัดตั้งถิ่นฐานของชุมชนโบราณของชาวบ้านแพรง บนเส้นทางแนวแม่น้ำลพบุรีสายเก่า เครื่องปั้นดินเผา ที่ขุดพบในเขตชุมชนโบราณของชาวบ้านแพรง รวบรวมสมุดข่อยโบราณ (สมุดไทย) กฎหมายสมัยอยุธยา เรื่องทาส เรื่องเรือ เป็นต้น วัฒนธรรมของชาวอำเภอบ้านแพรง เช่น เพลงพื้นบ้าน เพลงเรือ (สำนักงานเกษตรอำเภอบ้านแพรง, 2560)

ตลาดน้ำอโยธยา มีจุดเด่นคือการนำชื่ออำเภอทั้งหมดของ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ทั้งหมด มาตั้งเป็นชื่ออาคาร สถานที่ เพื่อให้ผู้ที่มาเยือนได้รู้จักสินค้าของแต่ละอำเภอ และสามารถจดจำชื่ออำเภอต่าง ๆ ของจังหวัดพระนครศรีอยุธยาได้เป็นอย่างดี และให้นักท่องเที่ยวได้นั่งเรือชมตลาดน้ำได้อย่างทั่วถึงด้วย



ภาพที่ 14 ตลาดน้ำอโยธยา

นอกจากนี้จังหวัดอยุธยา ยังมีสถานศึกษาที่เก่าแก่และมีความสำคัญแสดงให้เห็นถึงความผูกพันของคนในจังหวัดที่มีต่อเรือและแม่น้ำเจ้าพระยา คือ วิทยาลัยเทคโนโลยีอุตสาหกรรม การต่อเรือพระนครศรีอยุธยา จัดตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2482 โดยกระทรวงศึกษาธิการ ณ บริเวณ พระตำหนักเพ็ญดคล้องช้าง ตำบลสวนพริก อำเภอกรุงเก่า จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ใช้ชื่อว่า โรงเรียนหัตถกรรมพระนครศรีอยุธยา

ในปี พ.ศ. 2489 โรงเรียนนี้ได้ ถูกแยกเป็นโรงเรียนช่างปั้นและโรงเรียนช่างต่อเรือ ในส่วนของโรงเรียนช่างปั้น ได้ย้ายขึ้นมาอยู่ในเกาะเมืองและพัฒนาเป็นวิทยาลัยเทคนิคพระนครศรีอยุธยา ในปัจจุบันส่วนที่เป็นโรงเรียนช่างต่อเรือได้ย้ายไปอยู่บนเกาะลอยบริเวณ พระตำหนักสะพานเกลือ ตำบลหัวรอ และใช้ชื่อว่าโรงเรียนช่างต่อเรือพระนครศรีอยุธยา เปิดสอนการต่อเรือพื้นเมืองเป็นหลัก ในปี พ.ศ. 2519 มีประกาศของกระทรวงศึกษาธิการ ให้รวมกับโรงเรียนการช่างสตรีและโรงเรียนการช่างพระนครศรีอยุธยา แล้วใช้ชื่อเดียวกัน คือ วิทยาลัยอาชีวศึกษาพระนครศรีอยุธยา ต่อมาในปี พ.ศ. 2521 กระทรวงศึกษาธิการมีประกาศ แยกวิทยาลัยอาชีวศึกษาออกเป็นสองวิทยาลัย คือ วิทยาลัยเทคนิคพระนครศรีอยุธยา และ วิทยาลัยอาชีวศึกษาพระนครศรีอยุธยา โดยให้ส่วนที่เป็นช่างต่อเรือรวมอยู่กับวิทยาลัยเทคนิค

ปี พ.ศ. 2523 ได้แยกตัวออกมาเป็นวิทยาลัยการต่อเรือพระนครศรีอยุธยาและ ในปี พ.ศ. 2536 ได้เปลี่ยนชื่อเป็นวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือพระนครศรีอยุธยา พร้อมกับการเปิดสอนสาขาวิชาอื่น ๆ เพิ่มเติมจากเดิมที่มีเพียงสาขาช่างต่อเรือเพียงอย่างเดียว (วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือพระนครศรีอยุธยา, 2560)



ภาพที่ 15 วิทยาลัยเทคโนโลยีอุตสาหกรรม การต่อเรือพระนครศรีอยุธยา

ภูมิสังคมและวัฒนธรรมจังหวัดปทุมธานี



ภาพที่ 16 การตั้งถิ่นฐานของชุมชนอำเภอเมืองปทุมธานี ริมน้ำเจ้าพระยา (สำนักงานเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ, 2553)

ภูมิหลังของจังหวัด เดิมจังหวัดปทุมธานีเป็นถิ่นฐานบ้านเมืองแล้วไม่น้อยกว่า 300 ปี นับตั้งแต่รัชสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราชแห่งกรุงศรีอยุธยา คือ เมื่อ พ.ศ. 2202 มังนันทมิตร ได้กวาดต้อนครอบครัวมอญ เมืองเมาะตะมะอพยพหนีภัยจากศึกพม่า เข้ามาพึ่งพระบรมโพธิสมภารสมเด็จพระนารายณ์มหาราช ทรงพระกรุณา โปรดเกล้าฯ ให้ครอบครัวมอญเหล่านั้น ไปตั้งบ้านเรือนอยู่ที่บ้านสามโคก จากนั้นมาชุมชนสามโคกได้พัฒนามากขึ้นเป็นลำดับ ต่อมา ในแผ่นดินสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชแห่งกรุงธนบุรี ชาวมอญได้อพยพหนีพม่าเข้ามา พึ่งพระบรมโพธิสมภารอีก เป็นครั้งที่ 2 สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชทรง พระกรุณา โปรดเกล้าฯ อนุญาตให้ตั้งบ้านเรือนที่บ้านสามโคก และครั้งสุดท้ายในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้า

นภลัย ได้มีการอพยพชาวมอญครั้งใหญ่จากเมืองเมาะตะมะ เข้าสู่ประเทศไทยเรียกว่า "มอญใหญ่" พระองค์ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ชาวมอญบางส่วนตั้งบ้านเรือนอยู่ที่บ้านสามโคก อีกเช่นเดียวกัน ฉะนั้นจาก ชุมชนขนาดเล็ก "บ้านสามโคก" จึงกลายเป็น "เมืองสามโคก" ในเวลาต่อมา

พระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย ทรงเอาพระทัยใส่ดูแล ทำนุบำรุงชาวมอญ เมืองสามโคกและเมื่อได้เสด็จประพาสออกเยี่ยมพสกนิกรที่เมืองสามโคก และประทับที่พลับพลาริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งซ้ายเยื้องเมืองสามโคก ยังความปลาบปลื้มใจให้แก่ชาวมอญเป็นล้นพ้น จึงได้พากันหลังไหลนำดอกบัวขึ้นทูลเกล้าฯ ถวายเป็นราชสักการะ ยังความซาบซึ้งในพระราชหฤทัยเป็นที่ยิ่ง จึงพระราชทานนามเมืองสามโคก เสียใหม่ว่า "เมืองประทุมธานี" เมื่อ พ.ศ. 2358 ด้วยพระมหากษัตริย์คุณดังกล่าวชื่อเมือง ปทุมธานี จึงได้กำเนิดนับตั้งแต่บัดนั้น เป็นต้นมา (กรมศิลปากร, 2544 ซ)

ประวัติมหาดไทยส่วนภูมิภาคจังหวัดปทุมธานี อธิบายสภาพทางภูมิศาสตร์ ของจังหวัด ดังนี้ พื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัดเป็นที่ราบลุ่มริมสองฝั่งแม่น้ำโดยมีแม่น้ำเจ้าพระยาไหลผ่าน ไวกกลางจังหวัดในเขตอำเภอเมืองปทุมธานีและอำเภอสสามโคก ทำให้พื้นที่ของจังหวัดปทุมธานี ถูกแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ฝั่งตะวันตกของจังหวัดหรือบนฝั่งขวาของแม่น้ำเจ้าพระยา ได้แก่ พื้นที่ในเขตอำเภอลาดหลุมแก้วกับพื้นที่บางส่วนของอำเภอเมืองและอำเภอสสามโคก กับฝั่งตะวันออกของจังหวัด หรือบนฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยา ได้แก่ พื้นที่อำเภอเมืองบางส่วนของอำเภอธัญบุรี อำเภอคลองหลวง อำเภอหนองเสือ อำเภอลำลูกกา และบางส่วนของอำเภอสสามโคก

แม่น้ำเจ้าพระยาในฤดูฝนจะเพิ่มสูงขึ้นเฉลี่ยประมาณ 50 เซนติเมตร ซึ่งทำให้เกิดภาวะน้ำท่วมในบริเวณพื้นที่ราบริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นบริเวณกว้างและก่อให้เกิดปัญหาอุทกภัยในพื้นที่ฝั่งขวาของ แม่น้ำเจ้าพระยา สำหรับพื้นที่ทางฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยานั้นเนื่องจากประกอบด้วยคลองขนาดเล็กเป็นคลองชลประทานจำนวนมากสามารถควบคุมจำนวนปริมาณน้ำได้ทำให้ปัญหาเกี่ยวกับอุทกภัยมีน้อยกว่า

จังหวัดปทุมธานี มีพื้นที่ราบลุ่มริมสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นแหล่งน้ำสำคัญของจังหวัดผ่านอำเภอเมืองและอำเภอสสามโคก นอกจากนั้นยังมีคลองชลประทานและคลองธรรมชาติอีกจำนวนมากที่จะใช้อุปโภคบริโภค และทำการเกษตรกรรมอย่างอุดมสมบูรณ์ ซึ่งรับน้ำจากเขื่อนเจ้าพระยา จังหวัดชัยนาท ส่งมาตามคลองอนุศาสนนันท์ เชื่อมต่อกับคลองระพีพัฒน์และ

รับน้ำจากแม่น้ำป่าสัก ส่วนหนึ่งของเขื่อนพระรามหก จังหวัดสระบุรี ที่ส่งมาในพื้นที่เพาะปลูกใน
จังหวัดปทุมธานี

ลักษณะภูมิอากาศ จังหวัดปทุมธานีมีสภาพภูมิอากาศเหมือนภาคกลางโดยทั่วไป
ประกอบด้วย 3 ฤดู ฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์-เมษายน ฤดูฝนเริ่มตั้งแต่เดือนพฤษภาคม-
กันยายน และฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่เดือนตุลาคม-มกราคม

ด้วยสภาพทางภูมิศาสตร์ดังกล่าว ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกร
ปลูกข้าวนาปีและข้าวนาปรังทุกอำเภอ พืชเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดคือ ส้มเขียวหวาน
ปลูกมากในอำเภอหนองเสือ ัญบุรี คลองหลวง และลำลูกกา รองลงมาคือการปลูกพืชผัก
ปลูกมากในอำเภอเมืองปทุมธานี สามโคก และลาดหลุมแก้ว (ประวัติมหาดไทยส่วนภูมิภาค
จังหวัดปทุมธานี, 2527)

การคมนาคมทางน้ำ ในอดีตใช้เส้นทางตามลำแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งผ่านอำเภอเมือง
ปทุมธานี อำเภอสามโคก คลองธรรมชาติและคลองชลประทานต่าง ๆ ที่มีอยู่มากในพื้นที่จังหวัด
ปทุมธานี แต่เนื่องจากในปัจจุบัน เส้นทางคมนาคมทางบก ค่อนข้างสะดวก ประกอบกับ
การเดินทางทางน้ำใช้เวลานานทำให้ไม่ได้รับความนิยม ในปัจจุบัน คงมีแต่การขนส่งสินค้า
บางประเภทที่ไม่เน่าเสีย และต้องขนส่งครั้งละมาก ๆ เช่น อิฐ หินและทราย เป็นต้น

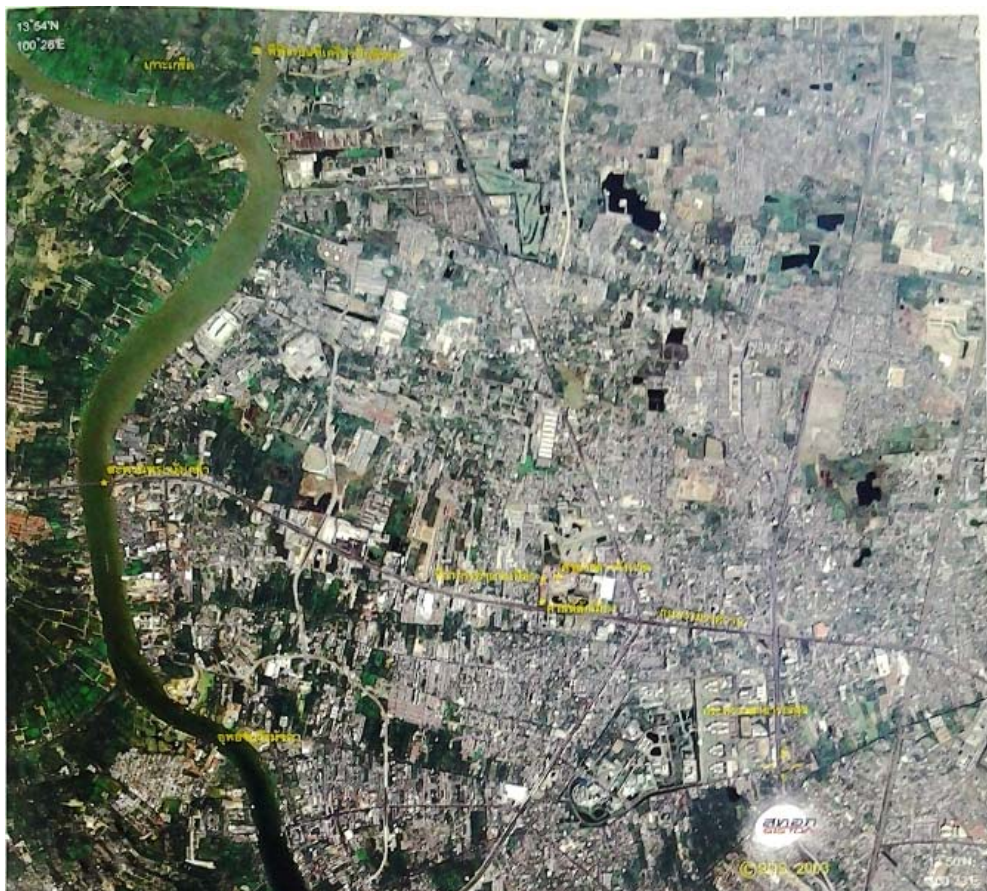
วิถีชีวิตของชาวบ้านมีความผูกพันกับแม่น้ำเจ้าพระยาและเรือ ในอดีตมีวัฒนธรรม
และประเพณีที่สำคัญ คือ การตักบาตรพระร้อย เป็นประเพณีของชาวมอญที่ทำในเทศกาล
ออกพรรษา ตั้งแต่แรม 1 ค่ำเดือน 11 เป็นต้นไป ซึ่งการตักบาตรพระร้อยนี้ ทางวัดที่อยู่ตามริมน้ำ
เจ้าพระยาทั้ง 2 ฝั่ง จะตกลงกันเป็นเจ้าภาพ เพื่อให้ตรงกัน เพราะถ้าตรงกันจำนวนพระที่
มารับบาตรจะไม่ครบ 100 รูป และต้องการให้พุทธศาสนิกชนทั้งหลาย รู้กำหนดเวลา จะได้เตรียม
อาหารคาวหวาน ไว้ทำบุญตักบาตรได้ถูกต้องด้วยโดยวัดที่เป็นเจ้าภาพจะเตรียมการนำเชือกลงไป
ซึ่งริมแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งสองฝั่ง ไปทางทิศเหนือและทิศใต้ของวัดผู้ที่เข้าร่วมทำบุญ นั่งรอที่บันได
หน้าบ้านตน หรือนั่งบนเรือหน้าบ้านที่อยู่กับเชือกที่ซึ่งไว้รอพระที่จะมารับบาตรเท่านั้น

และประเพณีรำพาข้าวสาร จะเริ่มกระทำเมื่อออกพรรษาแล้ว เพราะในระหว่างออก
พรรษา ชาวพุทธโดยทั่วไป จะนิยมทำการทอดกฐินและทอดผ้าป่าตามวัดต่าง ๆ ซึ่งกฐินสามัคคีนี้
ต้องใช้การออกเรือหรือบอกลงไปยังชาวบ้าน โดยไม่เจาะจง พอตกข้าวบ้านประมาณ
20-30 คน จะลงเรือขนาดใหญ่ และช่วยกันพายเรือไปตามบ้านต่าง ๆ ในเรือจะมีกระบุง กระสอบ
ใส่ข้าวสาร และร้องเพลงทำนองเชิญชวนให้ทำบุญ ไปตามลำน้ำ เมื่อชาวบ้านได้ยินก็จะเอา

ชนตักข้าวสารมาร่วมทำบุญด้วย ประเพณีได้ล้มเลิกมาหลายสิบปีแล้ว เนื่องจากพวกมิชชันนารีพลอมตัวมาปล้นชาวบ้าน

ประเพณีการแข่งเรือ เป็นกีฬาพื้นบ้านที่นิยมจัดขึ้นในช่วงเทศกาลออกพรรษา งานทอดกฐิน การแข่งเรือจึงเป็นเสมือนสิ่งจูงใจให้คนมาร่วมงานทำบุญออกพรรษา เป็นประเพณีที่ได้รับการสืบทอดมาจนถึงปัจจุบัน

ภูมิสังคมและวัฒนธรรมจังหวัดนนทบุรี



ภาพที่ 17 ชุมชนเทศบาลเมืองนครนนทบุรี ริมน้ำเจ้าพระยา (สำนักงานเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ, 2553)

ภูมิหลังของจังหวัดนนทบุรี นนทบุรีได้รับการยกฐานะขึ้นเป็นเมืองนนทบุรี ตั้งแต่ครั้งสมัยกรุงศรีอยุธยา เนื่องจากเมืองนนทบุรีมีแม่น้ำเจ้าพระยาไหลผ่านอ้อมวกไปมา จึงมีการขุดคลองลัดขึ้นหลายแห่ง ในสมัยพระนารายณ์มหาราช แม่น้ำเจ้าพระยาเปลี่ยนทางเดิน

ทำให้ข้าศึกเข้ามาประชิดพระนครได้ จึงโปรดให้สร้างป้อมปราการตรงปากคลองแม่น้ำอ้อม และย้ายเมืองนนทบุรีมาอยู่ปากคลองแม่น้ำอ้อมด้วย

ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของจังหวัดนนทบุรี ตั้งอยู่ในภาคกลางเป็นจังหวัดหนึ่งใน 5 จังหวัดปริมณฑล คือ นนทบุรี สมุทรปราการ นครปฐม สมุทรสาครและปทุมธานี มีเนื้อที่ประมาณ 622,303 ตารางกิโลเมตร มีแม่น้ำเจ้าพระยาไหลผ่านและแบ่งพื้นที่ของจังหวัดออกเป็น 2 ส่วนฝั่งตะวันตก มีพื้นที่ 3 ใน 4 ของจังหวัด พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่มมีน้ำท่วมถึง มีคูคลองขนาดต่าง ๆ เชื่อมโยงกันหลายสายเหมือนใยแมงมุม มีการทำเรือกสวนไร่ นา และฝั่งตะวันออกมีพื้นที่ 1 ใน 3 ของจังหวัด ได้แก่ พื้นที่ในเขตเทศบาลนครนนทบุรีและเทศบาลนครปากเกร็ด เป็นเขตเมืองมีประชากรอยู่อย่างหนาแน่น มีเกาะเกร็ดเป็นเกาะขนาดใหญ่ อยู่กลางแม่น้ำเจ้าพระยา เขตอำเภอปากเกร็ด เกิดขึ้นจากการขุดคลองลัดแม่น้ำเจ้าพระยาตรงส่วนโค้งของแม่น้ำ อาจถือได้ว่าส่วนนี้เป็นส่วนหนึ่งของเมืองหลวง เพราะเขตแดนระหว่างนนทบุรีกับกรุงเทพมหานครนั้นแทบจะไม่ใช่ที่ เขตการปกครองแบ่งออกเป็น 6 อำเภอ คือ อำเภอเมืองนนทบุรี อำเภอปากเกร็ด อำเภอบางกรวย อำเภอบางใหญ่ อำเภอบางบัวทองและอำเภอไทรน้อย (หวน พินธุพันธ์, 2547)

ประวัติมหาดไทยส่วนภูมิภาค จังหวัดนนทบุรี อธิบายลักษณะทางภูมิศาสตร์ของจังหวัดว่า เนื่องจากจังหวัดนนทบุรีตั้งอยู่สองฟากฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในบริเวณดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำเจ้าพระยา และอยู่ใกล้กับทะเล จึงมีแหล่งน้ำเป็นจำนวนมาก มีปริมาณน้ำมากทำให้มีน้ำใช้ตลอดทั้งปี แม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแม่น้ำสายสำคัญไหลผ่านจังหวัดนนทบุรีในพื้นที่อำเภอปากเกร็ด อำเภอเมืองนนทบุรี และอำเภอบางกรวย เป็นระยะทาง 5 กิโลเมตร

ลักษณะภูมิอากาศของจังหวัดนนทบุรีเป็นแบบร้อนชื้น เช่นเดียวกับพื้นที่ในจังหวัดภาคกลางของประเทศ ภาวะอากาศมีอุณหภูมิสูงสุดเฉลี่ย 33.2 องศาเซลเซียส อุณหภูมิต่ำสุดเฉลี่ย 25.0 องศาเซลเซียส และปริมาณน้ำฝนโดยเฉลี่ยประมาณ 1,130.9 มิลลิเมตร ในช่วงฤดูฝนนี้ จังหวัดนนทบุรีมักประสบปัญหาน้ำท่วมขัง เริ่มตั้งแต่เดือนกันยายน-พฤศจิกายน ซึ่งปริมาณน้ำท่วมสูงมากน้อยเพียงใดนั้น ขึ้นอยู่กับปริมาณน้ำฝนที่ตกในทางภาคเหนือและการหนุนของน้ำทะเล

ด้วยสภาพทางภูมิศาสตร์ดังกล่าว ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรมจะนิยมทำนาปรังมากกว่านาปี ในฤดูทำนาปี เกษตรกรทำนาไม่ครอบคลุมตลอดพื้นที่ แต่การทำนาปรัง เกษตรกรจะทำเต็มที่ เพราะได้ผลผลิตสูงกว่าและไม่มีปัญหาน้ำท่วม พื้นที่ในจังหวัดนนทบุรีเหมาะสมกับการทำสวนผลไม้มานานนับร้อยปี ผลไม้ที่มีชื่อเสียงที่สุด คือ ทุเรียน

ชาวนนทบุรี ถือว่าทุเรียนเป็นสัญลักษณ์ของจังหวัดตน แต่เนื่องจากประสพภาวะน้ำท่วมหลายครั้ง จำนวนการเพาะปลูกทุเรียนจึงลดน้อยลง และยังมีการทำสวนพืชผักและสวนไม้ดอกไม้ประดับ ในอำเภอบางกรวย บางใหญ่ ไทรน้อย และบางบัวทอง

การคมนาคมในปัจจุบันจังหวัดนนทบุรีได้ทำการก่อสร้างท่าเรือโดยสารสาธารณะตาม แม่น้ำเจ้าพระยาเป็นจำนวนมาก ได้แก่ เทศบาลเมืองนนทบุรี ท่าองค์การบริหารส่วนจังหวัด ท่าวัดเขมา ท่าปากเกร็ด ฯลฯ มีเรือโดยสารประจำทาง 2 บริษัท คือ เรือด่วนเจ้าพระยาและ แหลมทอง รับส่งผู้โดยสารระหว่างนนทบุรี-วัดพระยาไกร กรุงเทพมหานครตลอดทั้งวัน นับว่า ช่วยแบ่งเบาการจราจรบนถนนสายหลักได้ในชั่วโมงเร่งด่วน (ประวัตินหาดไทยส่วนภูมิภาค จังหวัดนนทบุรี, 2526)

วิถีชีวิตของชาวบ้านมีความผูกพันกับแม่น้ำเจ้าพระยาและเรือ จึงมีวัฒนธรรมประเพณี ปฏิบัติสืบต่อกันมา คือ งานทำบุญออกพรรษาของชาวมอญ จะเริ่มตั้งแต่วันขึ้น 15 ค่ำเดือน 11 เป็นต้นไปจนถึงวันแรม 1 ค่ำเดือน 11 จากนั้นจะมีการทำบุญพิเศษตามวัดที่สำคัญในท้องถิ่น ในวันขึ้น 14 ค่ำ 15 ค่ำ และแรม 1 ค่ำเดือน 11 ซึ่งชาวบ้านจะนำอาหารไปถวายพระสำหรับใหญ่ ในวันขึ้น 15 ค่ำเดือน 11 มีการทำบุญใหญ่ ชาวไทยเรียกว่า ตักบาตรเทโว ชาวมอญมีการตักบาตร ในตอนเช้าเมื่อพระฉันแล้วพระสงฆ์ทุกรูปจะร่วมในพิธีทำบุญออกพรรษา ณ วัดปรมย์ยิกาวาส จากนั้นอีก 7 วัน วัดต่าง ๆ จะจัดงานตักบาตรพระทางน้ำและเปิดทองไห้วพระของแต่ละวัด มีการทำบุญพิเศษอย่างหนึ่ง คือ การตักบาตรข้าวเม่าทอด ซึ่งจะตักบาตรในตอนเช้าพร้อม การตักบาตรเลี้ยงพระ

ประเพณีการทำบุญตักบาตรพระร้อยแปด เป็นประเพณีที่ปฏิบัติสืบต่อกันมาช้านาน แล้วใน อำเภอ บางกรวย โดยจัดขึ้นตามลำน้ำในคลองบางกอกน้อยหลายวัด ด้วยกันคือ วัดไทยเจริญ วัดบางไทรนอก วัดอุทยาน และวัดบางไทรใน ในวันแรม 8 ค่ำ เดือน 12 เป็นประจำ ทุกปี การทำบุญนี้จะเริ่มขึ้นตั้งแต่แรม 7 ค่ำ เดือน 12 โดยเริ่มพิธีตอนบ่ายทุกวัดที่กล่าวมาแล้ว จะมีการแห่พระพุทธรูปที่มีชื่อเสียงของวัดนั้น เช่น หลวงพ่ออาคม จากวัดไทยเจริญ หลวงพ่อโตวัด อุทยาน แห่ไปตามลำน้ำ โดยจัดขบวนอย่างสวยงาม มีการรำประกอบด้วย การแห่ขบวนในครั้งนี้ เพื่อประกาศให้ประชาชนทราบว่าจะมีพิธีตักบาตรพระ 108 ขึ้นอีกครั้งหนึ่งแล้ว ให้สาธุชนทั้งหลาย มาร่วมทำบุญกันในวันรุ่งขึ้น พอถึงวันรุ่งขึ้นแรม 8 ค่ำ เดือน 12 ซึ่งถือเป็นวันทำบุญใหญ่ จะเริ่มพิธี ตั้งแต่เวลา 15.00 น. ประชาชนจะพายเรือหรือนั่งเรือเครื่องมาร่วมทำบุญตามลำน้ำอย่างแน่นขนัด ทางด้านพระสงฆ์ ชาวบ้านจะนิมนต์ลงเรือจ้างบ้าง เรืออู่เปะบ้าง ลำละประมาณ 1-3 องค์

และมีคนพายเรืออีก 3-4 คน เพื่อรับอาหารคาว-หวานจากประชาชน การทำบุญนี้จะเริ่มพร้อมกันทุกวัด พระภิกษุบาตรไปทางเดียวกัน ต่อแถวกันไป ส่วนทางวัดแต่ละวัดจะมีการแห่พระพุทธรูปสำคัญซึ่งประดับอย่างสวยงามไปรับบิณฑบาตรด้วย พร้อมเปิดโอกาสให้ประชาชนปิดทองและบริจาคทรัพย์ตามศรัทธา ในระหว่างการทำบุญนี้ เพื่อความสนุกสนาน จะมีชาวบ้านแต่งตัวเป็นฤาษีหรือนำผ้าเหลืองมาห่ม และใช้ขันครอบศีรษะ สมมติเป็นพระมาร่วมบิณฑบาตด้วย (กรมศิลปากร, 2544 ช)

วิถีชีวิตชาวบ้านที่ผูกพันกับแม่น้ำและเรือนั้น กลายมาเป็นแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดคือ ตลาดน้ำวัดตะเคียน เปิดเมื่อปี พ.ศ. 2552 โดยหลวงปู่แย้ม ได้มาทำพิธีเปิดพร้อมได้พรมน้ำมนต์ให้กับเหล่าบรรดาพ่อค้า แม่ค้า ที่เตรียมตัวมาพายเรือค้าขายอยู่บริเวณตลาดน้ำวัดตะเคียนแห่งนี้ โดยกิจกรรมท่องเที่ยวที่น่าสนใจภายในตลาดน้ำคือ การล่องเรือชมทัศนียภาพสองฝั่งคลองบางคูเวียง และ คลองบางรวนก ชมวิถีชีวิตของชาวบ้านริมคลองและบ้านเรือนไทยโบราณ



ภาพที่ 18 ตลาดน้ำวัดตะเคียน

ภูมิสังคมและวัฒนธรรมจังหวัดกรุงเทพมหานคร



ภาพที่ 19 สภาพชุมชนในเกาะรัตนโกสินทร์ (สำนักงานเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ, 2553)

กรมศิลปากร อธิบายถึงภูมิหลังของกรุงเทพมหานครว่า เดิมเรียกกันว่า "เมืองบางกอก" เมื่อพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราชทรงปราบดาภิเษก เป็นปฐมกษัตริย์แห่งราชวงศ์จักรี ทรงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างเมืองบางกอกขึ้นเป็นเมืองหลวงใหม่แทนกรุงธนบุรี โดยสืบทอดศิลปวัฒนธรรม จากกรุงศรีอยุธยา ทรงทำพิธียกเสาหลักเมืองในปี พ.ศ. 2325 เมื่อทรงเสด็จขึ้นเสวยราชสมบัติ ทรงพระราชทานนามพระนครนี้ว่า "กรุงเทพมหานคร บวรรัตนโกสินทร์ มหินทรายุธยามหาดิลกภพ นพรัตนราชธานีบุรีรมย์ อุดมราชนิเวศน์ มหาสถาน อมรพิมาน อวตารสถิต สักกะทัตติยะวิษณุกรรมประสิทธิ์" เมื่อถึงสมัยรัชกาลที่ 4 ทรงเปลี่ยนคำจาก "บวรรัตนโกสินทร์" เป็น "อมรรัตนโกสินทร์"

กรุงเทพมหานครในปัจจุบันเป็นศูนย์กลางการปกครอง การสื่อสาร การพาณิชย์ การเงิน การธนาคาร การคมนาคมขนส่ง การศึกษา ฯลฯ แบ่งการปกครองเป็น 50 เขต อาณาเขตของ

กรุงเทพฯ ในชั้นแรกถือเอาแนวคูเมืองเดิมฝั่งตะวันออกของกรุงธนบุรี คือ แนวคลองหลอด ตั้งแต่ปากคลองตลาดจนออกสู่แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระปิ่นเกล้า เป็นบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ บริเวณที่สร้างพระราชวังนั้นเดิมเป็นที่อยู่อาศัยของพระยาราชนครินทร์และชาวจีน ซึ่งได้โปรดเกล้าฯ ให้ย้ายไปอยู่ที่สำเพ็ง ในการก่อสร้างพระราชวังโปรดเกล้าฯ ให้พระยารธรรมมาธิบดี กับพระยาวิจิตรนาวิเป็นแม่กองคุมการก่อสร้าง ได้ตั้งพิชัยเสนาหลักเมืองพระราชวังแล้วเสร็จ เมื่อ พ.ศ. 2328 จึงได้จัดให้มีพิธีบรมราชาภิเษกตามแบบแผน รวมทั้งงานฉลองพระนคร แต่โดยทั่วไปแล้วเรียกขานกันในนามว่า “กรุงรัตนโกสินทร์” ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว กรุงรัตนโกสินทร์ ถูกยกฐานะขึ้นเป็นมณฑล (พ.ศ. 2449) เรียกว่า “มณฑลกรุงเทพมหานคร” พ.ศ. 2458 รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว มีการปรับปรุงมณฑลและหัวเมืองได้ยกเลิกมณฑลกรุงเทพพระมหานคร แบ่งออกเป็น 2 จังหวัด คือ จังหวัดพระนคร และจังหวัดธนบุรี ตามลักษณะสถานที่ตั้ง บนฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกและตะวันตกตามลำดับ ในปีพุทธศักราช 2514 สมัยรัชกาลที่ 9 ได้ทำการรวม 2 จังหวัดนี้เข้าเป็น “นครหลวงกรุงเทพธนบุรีและในปีถัดมาจึงเปลี่ยนเป็น “กรุงเทพมหานคร” สืบเนื่องมาทุกวันนี้

ลักษณะทางภูมิศาสตร์ กรุงเทพมหานครมีพื้นที่ประมาณ 1,568 ตารางกิโลเมตร เป็นจังหวัดที่ใหญ่เป็นอันดับที่ 68 ของไทย เป็นเมืองที่กว้างที่สุดของโลกและเป็นเมืองที่ใหญ่เป็นอันดับที่ 73 ของโลกด้วยมีแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งทอดตัวยาวพาดผ่านจังหวัด ทำให้กรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงเป็นส่วนหนึ่งของที่ราบลุ่มภาคกลางตอนล่างของประเทศไทย ซึ่งเป็นพื้นที่อุดมสมบูรณ์เหมาะแก่การเพาะปลูก พื้นที่ส่วนมากในกรุงเทพมหานครเป็นที่ราบลุ่ม ตั้งอยู่บนพื้นที่บริเวณดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำ ซึ่งเกิดจากตะกอนน้ำพา มีระดับความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางประมาณ 1.50-2 เมตร โดยมีความลาดเอียงจากทิศเหนือสู่อ่าวไทยทางทิศใต้ และเฉพาะลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนล่างจะอยู่สูงกว่าระดับน้ำทะเลไม่เกิน 1.50 เมตร ทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วมบ่อยครั้งในช่วงฤดูมรสุม

ลักษณะภูมิอากาศ กรุงเทพมหานครตั้งอยู่ในเขตร้อน มีภูมิอากาศร้อน อากาศของกรุงเทพมหานครได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ (กลางเดือนพฤษภาคม-ตุลาคม) และลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ (พฤศจิกายน-กลางเดือนกุมภาพันธ์) โดยมรสุมตะวันตกเฉียงใต้จะพัดเอาไอน้ำและความชื้นจากมหาสมุทรอินเดียมาด้วย ทำให้มีฝนตกในช่วงบ่ายถึงค่ำอย่างสม่ำเสมอ และยังก่อให้เกิดร่องมรสุมพาดผ่านในเดือนพฤษภาคมกับเดือนกันยายน ซึ่งทำให้มีฝนตกหนักกว่าปกติ หนักร้อน อากาศในตอนกลางวันจะร้อนขึ้นมาก ทำให้บนบกร้อนกว่าพื้นน้ำ

มาก ลมจากอ่าวไทยจะพัดเข้าสู่บกเป็นระยะ ๆ เรียกลมนี้ว่าลมตะเภา ซึ่งจะนำฝนมาตกหลังจากอากาศร้อนหลาย ๆ วัน และในช่วงวันที่ 25-30 เมษายนของทุกปี ดวงอาทิตย์จะส่องตั้งฉากกับกรุงเทพมหานครพอดี เป็นช่วงที่อากาศร้อนที่สุด (กรมศิลปากร, 2544 ก)

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองเศรษฐกิจหลักของประเทศไทย ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศร้อยละ 25 มาจากกรุงเทพมหานครซึ่งมาจากการค้าปลีกและค้าส่งมากที่สุด ร้อยละ 24.31 รองลงมา ได้แก่ อุตสาหกรรมโรงงาน ร้อยละ 21.23 อุตสาหกรรมขนส่งและอุตสาหกรรมสื่อสาร ร้อยละ 13.89 โรงแรมและภัตตาคาร ร้อยละ 9.04 และเป็นเมืองที่กลุ่มทุนข้ามชาติต้องการเข้ามาทำธุรกิจในประเทศไทยอย่างต่อเนื่อง โดยใน พ.ศ. 2529 บริษัทญี่ปุ่นต่าง ๆ ได้ดำเนินการอย่างจริงจังในการเคลื่อนไหวที่จะย้ายฐานการผลิตออกสู่ต่างประเทศ เป้าหมายหนึ่งคือที่กรุงเทพมหานคร จากการขยายธุรกิจของต่างชาติส่งผลให้มีการจ้างแรงงานต่างด้าวเข้ามาทำงานในกรุงเทพมหานครจำนวนมากส่วนใหญ่มาจากประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งเป็นตัวเร่งให้เกิดปัญหาความแออัดในกรุงเทพมหานครมากขึ้น แรงงานต่างด้าวเหล่านี้ถูกยกเป็นข้อสนับสนุนและเป็นหลักฐานว่า กรุงเทพมหานครกำลังเผชิญกับภาวะการขาดแคลนแรงงานเพราะโครงสร้างประชากรในวัยทำงานลดน้อยลง

การคมนาคมเข้าสู่กรุงเทพมหานครมีมากกว่าจังหวัดอื่น เช่นท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง รวมถึงถนนในกรุงเทพมหานครที่มีหลายร้อยสาย กรุงเทพมหานครเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรม 4 แห่ง ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง นิคมอุตสาหกรรมบางชัน นิคมอุตสาหกรรมอัญธานี และนิคมอุตสาหกรรมอัญธานีโครงการ 2

การคมนาคมทางน้ำของกรุงเทพมหานครนั้น มีเรือโดยสารทั้งทางแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองต่าง ๆ วิถีชีวิตชาวบ้านที่อยู่ตามลำคลองในแหล่งชุมชนสำคัญ ยังคงมีวิถีชีวิตที่ผูกพันกับเรือ พบได้จากแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดหลายแห่ง เช่น

ตลาดน้ำขวัญเรียม ตั้งอยู่ระหว่างซอยเสรีไทย 60 และ ซอยรามคำแหง 187 หรือที่รู้จักกันดีว่า วัดบำเพ็ญเหนือ และ วัดบางพิงใต้ ตลาดน้ำแห่งนี้มีความสงบในวิถีชีวิตแบบดั้งเดิม มีกิจกรรมต่าง ๆ จุดเด่นของตลาดน้ำขวัญเรียม ก็คือ สะพานเรือที่เชื่อมระหว่างวัดบำเพ็ญเหนือและวัดบางพิงใต้ ซึ่งเป็นตลาดน้ำแห่งแรกที่มีสะพานเรือเชื่อมต่อกันให้อยู่ร่วมกัน และมีการตักบาตรพระทางน้ำ ในวันเสาร์-อาทิตย์ และมีการสวดมนต์เพื่อเป็นสิริมงคลด้วย



ภาพที่ 20 ตลาดน้ำขวัญเรียม

ตลาดน้ำคลองลัดมะยม ตั้งอยู่ในเขตตลิ่งชัน เป็นตลาดน้ำที่เกิดจากรวมตัวของชาวบ้านชุมชนริมคลองลัดมะยม แต่เดิมเป็นตลาดริมน้ำให้ชาวบ้านได้ซื้อสินค้าหรือแลกเปลี่ยนข้าวของกัน เมื่อการคมนาคมทางถนนสะดวกขึ้น ทำให้การค้าที่ตลาดริมน้ำแห่งนี้หมดความสำคัญลงจนเลิกราไป ต่อมาชาวบ้านจึงรวมตัวเพื่อให้ชุมชนได้มีแหล่งจำหน่ายสินค้าที่ผลิตในชุมชนทั้งผัก ผลไม้ และขนมหวาน จึงช่วยกันเปิดตลาดน้ำคลองลัดมะยมขึ้นอีกครั้งหนึ่ง



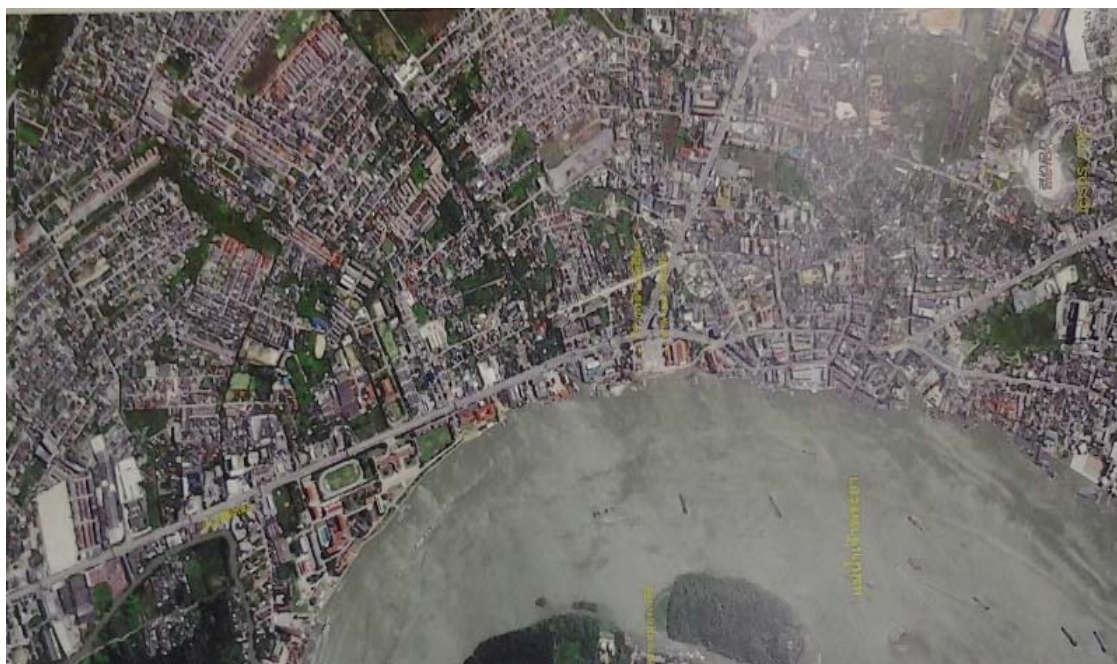
ภาพที่ 21 ตลาดน้ำคลองลัดมะยม

ตลาดน้ำวิถีไทยคลองผดุงกรุงเกษม เป็นตลาดน้ำใจกลางเมืองที่เดินทางสะดวก สร้างขึ้นภายใต้แนวคิดการพัฒนาย่านคลองผดุงกรุงเกษมให้กลับมาเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชีวิตชีวาอีกครั้ง ภายในตลาดมีกิจกรรมท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ ทั้งการจำหน่ายสินค้าแบบวิถีไทยในคลอง กิจกรรมการแสดงสันตนาการเกี่ยวกับศิลปวัฒนธรรมไทย ทำบุญตักบาตร และการโดยสารเรือบริการ



ภาพที่ 22 ตลาดน้ำคลองผดุงกรุงเกษม

ภูมิสังคมและวัฒนธรรมจังหวัดสมุทรปราการ



ภาพที่ 23 สภาพชุมชนอำเภอเมืองสมุทรปราการ (สำนักงานเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ, 2553)

ภูมิหลังของจังหวัดสมุทรปราการ หรือเรียกโดยทั่วไปว่า "เมืองปากน้ำ" เนื่องจากตั้งอยู่บริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นเมืองหน้าด่านทางทะเล ที่สำคัญในอดีต มีกำแพงชายทะเลหรือกำแพงริมทะเล สำหรับป้องกันข้าศึกสร้างขึ้นสมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานี ในสมัยของพระเจ้าทรงธรรม โปรดให้สร้าง เมืองสมุทรปราการ ในบริเวณแผ่นดินที่เกิดใหม่ อยู่ทางฝั่งใต้ของคลองปลาดุกทางฝั่งขวาของแม่น้ำเจ้าพระยา และยกขึ้นมาเป็นเมืองหน้าด่านแทนเมืองพระประแดง ต่อมาในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้น พระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย ทรงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างเมืองสมุทรปราการเป็นเมืองใหม่ที่บริเวณบางเจ้าพระยา คือ ตำบลปากน้ำในปัจจุบัน อยู่ระหว่างคลองปากน้ำกับคลองมหาวงศ์ อันเนื่องจากทรงเล็งเห็นว่าที่ตั้งเมืองสมุทรปราการ ยังไม่มั่นคงพอที่จะตั้งรับต่อสู้กับข้าศึกได้ และได้ทำพิธีฝังหลักเมือง เมื่อวันอาทิตย์ เดือน 4 ขึ้น 7 ค่ำ พ.ศ. 2365 บริเวณที่ฝังหลักเมืองชาวบ้านเรียกว่า "ศาลเจ้าพ่อหลักเมือง" เป็นสถานที่ศักดิ์สิทธิ์แห่งหนึ่ง ของชาวสมุทรปราการมาจนถึงปัจจุบันนี้

ต่อมาในปี พ.ศ. 2475 ประเทศไทยต้องเข้าสู่สงครามด้วยความจำเป็น ส่งผลกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจและการเมือง รัฐบาลจึงมีพระราชกฤษฎีกายุบจังหวัดบางจังหวัดรวมกัน เพื่อเป็นการประหยัดงบประมาณ จังหวัดพระประแดงถูกยุบ และให้มารวมขึ้นอยู่กับจังหวัดสมุทรปราการ ดังนั้นจังหวัดพระประแดง จึงคงสภาพเป็นเพียงอำเภอพระประแดง ที่ตั้งอยู่ใกล้ปากแม่น้ำเจ้าพระยา ต่อมาในปี พ.ศ. 2485 จังหวัดสมุทรปราการ ถูกยุบไปรวมกับจังหวัดพระนคร จนถึงปี พ.ศ. 2489 รัฐบาลได้มีพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งจังหวัดสมุทรปราการขึ้นมาใหม่อีกครั้ง และดำรงฐานะเป็นจังหวัดสมุทรปราการมาจนถึงทุกวันนี้ จังหวัดสมุทรปราการ เป็นจังหวัดที่มีป้อมปราการมากมาย ที่สร้างขึ้นเพื่อป้องกันการรุกรานของข้าศึกตั้งอยู่ทั้งสองฟากฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาดังต่อไปนี้ คือ 1. ป้อมประโคนชัย 2. ป้อมนารายณ์ปราบศึก 3. ป้อมปราการ 4. ป้อมกายสิทธิ์ 5. ป้อมผีเสื้อสมุทร 6. ป้อมตรีเพชร 7. ป้อมคงกระพัน 8. ป้อมเสือซ่อนเล็บ 9. ป้อมพระจุลจอมเกล้า ปัจจุบันนี้ป้อมปราการในจังหวัดสมุทรปราการเหลืออยู่เพียง 2 ป้อมเท่านั้น คือ ป้อมผีเสื้อสมุทร และป้อมพระจุลจอมเกล้า (วิมล ไทรนันทน์, 2543, หน้า 21-28)

กรมศิลปากร (2544 ฉ) อธิบายลักษณะทางภูมิศาสตร์ว่า เป็นพื้นที่ราบลุ่มปากแม่น้ำเจ้าพระยา หรือดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำเจ้าพระยา มีแม่น้ำสำคัญที่ไหลผ่าน คือ แม่น้ำเจ้าพระยา ไม่มีภูเขา มีลำคลองมากมาย ใช้ประโยชน์ทางคมนาคมและการขนส่งทางน้ำ รวมทั้งการประมงและการเกษตรกรรมจังหวัดสมุทรปราการ ไม่มีพื้นที่ป่าไม้ (ป่าบก) มีแต่ป่าชายเลน ลักษณะภูมิประเทศของจังหวัดแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

1. บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณทั้งสองฝั่งเป็นที่ราบลุ่ม เหมาะแก่การทำงานทำสวน และเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำแต่ ปัจจุบันได้เปลี่ยนไปตามสภาพสภาวะเศรษฐกิจ ด้านอุตสาหกรรมและชุมชนเมืองที่เกิดขึ้นใหม่
 2. บริเวณตอนใต้ติดทะเล เป็นบริเวณที่ได้รับอิทธิพลของน้ำทะเลท่วมถึง ส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่ม เป็นดินเหนียวลุ่ม ลึกเหมาะแก่การทำป่าจากป่าชายเลน และการเพาะเลี้ยงสัตว์ชายฝั่ง
 3. บริเวณที่ราบตอนเหนือและตะวันออก บริเวณนี้เป็นที่ราบกว้างใหญ่ สำหรับระบายน้ำและเก็บกักน้ำ อำนวยประโยชน์ในด้านการชลประทาน การทำนา การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ
- ลักษณะภูมิอากาศของจังหวัดสมุทรปราการ เป็นจังหวัดชายทะเล ได้รับอิทธิพลของลมบกและลมทะเลจึงทำให้อากาศไม่ร้อนจัดและหนาวจัด ในช่วงฤดูร้อนมีความชื้นใน อากาศสูง เนื่องจากได้รับอิทธิพลของลมทะเลของอ่าวไทย และลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ แต่ยังพบลักษณะของปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยตลอดปีเท่ากับ 1,175.72 มิลลิเมตร เฉลี่ย 37 วัน เดือนตุลาคมเป็นเดือนที่

มีน้ำฝนมากที่สุด และเดือนธันวาคมเป็นเดือนที่ฝนตกน้อยที่สุด อากาศไม่ค่อยหนาวนัก

ด้วยสภาพภูมิศาสตร์ดังกล่าว ชาวบ้านจึงประกอบอาชีพเกษตรกรรมปลูกข้าวเพียง 2 อำเภอ คือ อำเภอบางพลีและอำเภอบางบ่อ ข้าวนาปีเริ่มเพาะปลูกตั้งแต่เดือนพฤษภาคม-สิงหาคม แล้วเริ่มเก็บเกี่ยวในเดือนสิงหาคม-ธันวาคม ในปัจจุบันชาวนาส่วนใหญ่ทำนาหว่านน้ำตม นอกนั้นเป็นการทำนาดำ ข้าวนาปรัง จะเริ่มเพาะปลูกตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน-มกราคม แล้วเริ่มเก็บเกี่ยวในเดือนกุมภาพันธ์-พฤษภาคม ส่วนใหญ่จะทำนาหว่าน สำหรับอำเภออื่นนิยมทำการประมงแบ่งได้เป็น 3 ประเภท คือ การประมงน้ำจืด เช่น การเลี้ยงปลาตะเพียน ปลานิล ปลาจีน เป็นต้น การประมงน้ำกร่อย เช่น กุ้งแชบ๊วย กุ้งกุลาดำ หอยแครง ปูทะเล หอยแมลงภู่ และหอยหลอด การเพาะเลี้ยงสัตว์ชายฝั่งและการประมงทะเล เช่น ปลาทุ ปลาลัง ปลาเบ็ด กุ้งเคย ปู หอย นอกจากนี้จังหวัดสมุทรปราการยังมีโรงงานอุตสาหกรรมเนื่องจากการประมง อีกหลายแห่ง เช่น โรงงานปลากระป๋อง โรงงานน้ำปลา เป็นต้น

เนื่องจากจังหวัดสมุทรปราการตั้งอยู่สองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา และมีลำคลองหลายสาย การคมนาคมทางน้ำจึงยังคงเป็นสิ่งจำเป็น ทั้งการเดินทางและการติดต่อธุรกิจ ขนถ่ายสินค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศที่มีกองบริการฝ่ายการนำร่องการทำเรือแห่งประเทศไทย มีประกาศการที่ทำหน้าที่บริการด้านการนำร่องที่ปากอ่าว และมีกองกำกับการตำรวจน้ำช่วยดูแลความปลอดภัยในการคมนาคมขนส่งทางน้ำ และเป็นที่ตั้งของศาลากลาง จังหวัดสมุทรปราการยังมีท่าเทียบเรือที่สำคัญอีกหลายท่า เช่น ท่าเรือวิบูลย์ศรี ตั้งอยู่ที่ตำบลปากน้ำ อำเภอเมืองสมุทรปราการ เป็นท่าเรือข้ามฟากจากตลาดปากน้ำไปฝั่งอำเภอพระสมุทรเจดีย์ ท่าเรือคลองด่าน ตั้งอยู่ที่ตำบลคลองด่าน อำเภอบางบ่อ เป็นท่าเรือประมง เป็นต้น (กรมศิลปากร, 2544 ฉ)

ชาวบ้านมีวิถีชีวิตที่ผูกพันกับเรือและแม่น้ำเจ้าพระยา จึงมีวัฒนธรรมประเพณีที่ปฏิบัติสืบต่อกันมา คือ งานนมัสการองค์พระสมุทรเจดีย์ เป็นงานประเพณีที่ยิ่งใหญ่ที่มีประชาชนทั่วประเทศมานมัสการ มีงานฉลองใหญ่ประจำปี 9 วัน 9 คืน (เริ่มตั้งแต่วันแรม 5 ค่ำ เดือน 11 ของทุกปี) ในงานมีการประกวดขบวนแห่ ผ้าห่มองค์พระสมุทรเจดีย์ โดยทางรถยนต์รอบตลาดปากน้ำแล้วลงเรือแห่ไปตามลำน้ำเจ้าพระยาจนถึงที่ว่าการอำเภอพระประแดง แล้ววกกลับมาที่องค์พระสมุทรเจดีย์ มีพิธีเวียนเทียนรอบองค์พระสมุทรเจดีย์ มีการแข่งเรือในลำน้ำเจ้าพระยา รวมทั้งมีมหรสพสมโภช และการแสดงสินค้าต่าง ๆ การเดินทาง จากตัวเมืองไปฝั่งพระสมุทรเจดีย์ จะมีเรือโดยสารบริการรับ-ส่ง หน้าตลาดวิบูลย์ศรีทุกวัน ตลอด 24 ชั่วโมง

ประเพณีรับบัวหรือโยนบัว เป็นประเพณีที่สืบทอดกันมายาวนานของชาวบางพลี จัดขึ้นเป็นประจำทุกปีในวันขึ้น 13 ค่ำ เดือน 11 และช่วงเช้าตรู่ของวันขึ้น 14 ค่ำ เดือน 11

การจัดงานประกอบด้วยการเล่นมัสการและขบวนแห่หลวงพ่โต ทั้งทางบกและทางน้ำ การแข่งขันกิจกรรมพื้นบ้าน อาทิ การจัดพานดอกบัว การประกวดเรือประเภทต่าง ๆ และการแสดงการละเล่นพื้นบ้าน เช่น เพลงเรือ ในช่วงเช้าตรู่ของวันขึ้น 14 ค่ำ เดือน 11 จะเป็นงานประเพณีการรับบัวหรือโยนบัว โดยประชาชนจะโยนดอกบัวลงในเรือขบวนแห่พระพุทธรูปจำลองของหลวงพ่โต ในขณะที่เดียวกันชาวบ้านพลีก็จะโยนบัวให้กับคนต่างบ้านที่พายเรือมาเที่ยวด้วย เพื่อเป็นการทำบุญร่วมกัน

ชาวบ้านในลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา ทั้ง 10 จังหวัด ได้แก่จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดชัยนาท จังหวัดสิงห์บุรี จังหวัดอ่างทอง จังหวัดลพบุรี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดกรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี และจังหวัดสมุทรปราการ ยังคงมีการใช้เรืออยู่ โดยเฉพาะชาวบ้านชุมชนที่อยู่ริมน้ำ ชาวบ้านใช้เรือในการเดินทางใกล้ ๆ ไปทำบุญที่วัด การเดินทางด้วยเรือข้ามฟาก และยังคงประกอบอาชีพชาวประมงพื้นบ้าน ทุกจังหวัดมีสถานที่ท่องเที่ยวอยู่ติดริมแม่น้ำ และในช่วงวันหยุดจะมีนักท่องเที่ยวที่นิยมท่องเที่ยวทางน้ำด้วยการล่องเรือ สำหรับกิจการตลาดน้ำ ในปัจจุบันจะพบตลาดน้ำที่พ่อค้า แม่ค้า พายเรือขายของน้อยลง ตลาดน้ำส่วนใหญ่จะเป็นการขายของอยู่บนบก แต่ยังคงใช้คำว่าตลาดน้ำ เพื่อสะท้อนบรรยากาศที่ผ่อนคลายเหมาะกับการพักผ่อน นอกจากนี้ตลาดน้ำทำให้เศรษฐกิจระดับชุมชนมีการขยายตัวเพิ่มมากขึ้น ชาวบ้านมีรายได้จากการขายสินค้าและบริการทางเรือให้กับนักท่องเที่ยว ประเพณีการแข่งขันเรือยังเป็นประเพณีที่ได้รับการสืบทอดมาจนถึงปัจจุบัน

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สำหรับเรื่องเรือที่มีความสัมพันธ์กับวิถีชีวิตนั้น อิงตะวัน แพลกอินทร์ และนิรันดร์ เรือนอินทร์ (2547, บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง เรือ: ภาพสะท้อนวิถีชีวิตของชาวบ้านในลุ่มน้ำบางปะกง พบว่า เรือเป็นพาหนะสำคัญต่อวิถีชีวิตของชาวบ้าน มาแต่ครั้งอดีตจนถึงปัจจุบัน แต่ปัจจุบันเรือในลุ่มน้ำบางปะกงลดจำนวนลง ชาวบ้านที่ใช้เรือลดลงเช่นกัน การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น เนื่องมาจากการสร้างถนนเข้าสู่ชุมชน หมู่บ้าน และบ้านเรือนของชาวบ้าน ทำให้ชาวบ้านพากันทิ้งเรือหันไปใช้รถแทน เพราะสะดวกและรวดเร็วกว่า คลองดินขึ้นเต็มไปด้วยวัชพืชน้ำ จำพวกผักตบชวา พงอ้อ พอถึงหน้าแล้งน้ำในคลองแห้ง เป็นอุปสรรคต่อการสัญจรไปมาของเรือ แม้กระทั่งการปลูกสร้างบ้านเรือนที่ปัจจุบันจะหันหลังให้คลอง หันหน้าบ้านไปทางถนนแทน หรือแม้กระทั่งการพัฒนาของรัฐก็เป็นปัจจัยอย่างหนึ่งที่ทำให้ชาวบ้านต้องทิ้งเรือ เลิกใช้เรือ เห็นได้ชัดคือ การสร้างสะพานข้ามคลองที่มีระดับเสมอผิวถนน ทำให้เรือไม่

สามารถลอดผ่านไปได้ การสร้างเขื่อนทดน้ำบางปะกง ทำให้ระบบนิเวศของสายน้ำบางปะกง เปลี่ยนไป เกิดผลกระทบต่อวิถีชีวิตของชาวบ้าน ทั้งการหาอยู่หากิน และการสัญจรไปมา เมื่อประตูระบายน้ำถูกปิดลง สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ ล้วนมีผลต่อการใช้เรือของชาวบ้าน ในวันนี้ ชาวบ้านในลุ่มน้ำบางปะกง จึงเกิดสำนึกในการอนุรักษ์เรือ ด้วยการนำเรือมาดัดแปลงทำเป็นบ้าน การพยายามอนุรักษ์ธรรมชาติของสายน้ำและวิถีชีวิตชุมชน ด้วยการฟื้นฟูตลาดบ้านใหม่ริมแม่น้ำ บางปะกง ตลาดคลองสวนริมคลองประเวศบุรีรมย์ และการล่องเรือรอบเกาะลัดที่อำเภอบางคล้า โดยใช้เรือเป็นพาหนะนำเที่ยวเชิงอนุรักษ์ แต่จะยั่งยืนหรือไม่ คงต้องขึ้นอยู่กับ การสนับสนุนทั้ง จากหน่วยงานของรัฐ องค์กรท้องถิ่น และที่สำคัญที่สุดคือ ชาวบ้านในชุมชนนั่นเอง

เมื่อกล่าวถึงการใช้เรือในภาคกลาง จิรัฏฐ์ เหมือนนิหาร (2552, บทคัดย่อ)

ทำการศึกษาเรื่อง การจัดการความรู้เพื่อการสืบทอดวัฒนธรรมการใช้เรือพื้นบ้านในภาคกลาง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดขั้นตอนในการพัฒนารูปแบบองค์การแห่งการเรียนรู้ และศึกษา สภาพการสืบทอดความรู้การใช้เรือพื้นบ้านภาคกลาง ศึกษาวัฒนธรรมและศิลปะการทำเรือพื้นบ้าน ศึกษาสภาพการสืบทอดความรู้การทำเรือต่อพื้นบ้าน ศึกษาและเสนอแนวทางการจัดการความรู้เพื่อสืบทอดการใช้เรือ และเสนอแนวทางการเผยแพร่ความรู้การจัดการความรู้เพื่อสืบทอดวัฒนธรรมการใช้เรือ พบว่า การสร้างองค์การแห่งการเรียนรู้ที่การสร้างวินัย 5 ประการ ขั้นตอนของการพัฒนารูปแบบองค์การแห่งการเรียนรู้ มีกลยุทธ์ 3 ด้านและแนวทางการจัดการความรู้เพื่อสืบทอดการใช้เรือมีกระบวนการและขั้นตอน 6 ขั้นตอน คือ แสวงหาความรู้ สร้างความรู้ จัดเก็บความรู้ วิเคราะห์และทำเหมืองความรู้ การถ่ายโอนและเผยแพร่ความรู้ การประยุกต์ใช้ และทำให้ข้อมูลถูกต้องเที่ยงตรง

ในเรื่องของการพัฒนาการของเรือนั้น ประยูร วรรณาม (2543, บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษา วิวัฒนาการเรือลำซี้ โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาโครงสร้างของเรือในบริเวณลำซี้ และความสัมพันธ์ระหว่างเรือและวิถีชีวิตชาวบ้านบริเวณลำซี้ กิ่งอำเภอทุ่งเขาหลวง จังหวัดร้อยเอ็ด พบว่า วิวัฒนาการของเรือลำซี้ มี 3 ลักษณะ คือ เรือขุด เรือติดและเรือเหล็ก ชาวบ้านยังคงมีวิถีชีวิตที่พึ่งพาอาศัยการขนส่งสินค้า การเดินทางไปมาโดยใช้เรือพายจนเมื่อมีการสร้างสะพานข้ามลำซี้ ในปี พ.ศ. 2497 พ่อค้าและชาวบ้านหันมาใช้บริการคมนาคมทางบกแทน แต่เรือพายลำเล็ก ๆ ก็ยังคงมีความผูกพันกับชาวบ้านเกี่ยวกับความเชื่อ ประเพณี และการประกอบอาชีพ

กัลยาณี โกมาสถิตย์ (2552, บทคัดย่อ) ศึกษาวิจัยเรื่อง วิถีกล้วยในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง: บริบท คุณค่าและแนวโน้ม การเปลี่ยนแปลงในประเทศไทยและสาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยศึกษาบริบทของกล้วยและการใช้ประโยชน์จากกล้วย

วิเคราะห์คุณค่าและการดำรงอยู่และศึกษาแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของกลยุทธ์ใช้วิธี เก็บข้อมูล
ด้วยการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก การสนทนากลุ่มและการประชุมระดมความคิดเห็นและวิเคราะห์
ข้อมูลตามมิติทั้ง 4 คือ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม วัฒนธรรมประเพณี
และสุขภาพ

บทที่ 3

ภูมิปัญญาชาวบ้านในการสร้างเรือ

ภูมิปัญญา หมายถึง องค์ความรู้ ความสามารถและทักษะของคนไทยอันเกิดจากการสั่งสมประสบการณ์ที่ผ่านกระบวนการเรียนรู้ทำการคัดเลือก ปรับปรุงและพัฒนา ตลอดจนมีการถ่ายทอดต่อกันมา โดยใช้ในการแก้ปัญหาในชีวิตประจำวัน และพัฒนาวิถีชีวิตของคนไทยให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมและกาลสมัย โดยมีลักษณะเป็นองค์รวม มีคุณค่าทางวัฒนธรรม บางครั้งภูมิปัญญาท้องถิ่นอาจเป็นที่มาขององค์ความรู้ที่พัฒนาให้เจริญงอกงามขึ้นใหม่เพื่อช่วยให้เรียนรู้ที่จะแก้ปัญหา นำมาใช้ในการจัดการและการปรับตัวในการดำเนินชีวิต

เมื่อกล่าวถึงภูมิปัญญาชาวบ้านหรือภูมิปัญญาท้องถิ่น (Folk wisdom) นักวิชาการหลายท่านได้ให้ความหมายไว้ เช่น ประเวศ วะสี (2536, หน้า 17-33) เสนอแนวความคิดว่า ภูมิปัญญาท้องถิ่นเกิดขึ้นจากการสั่งสมของประสบการณ์ชีวิตของชาวบ้านและสังคมในสภาพแวดล้อมที่ต่างกันซึ่งมีการสืบทอดต่อกันมาเป็นยาวนานถือเป็นวัฒนธรรม ในแต่ละท้องถิ่นมีเอกลักษณ์เฉพาะ และมีการบูรณาการโดยเน้นความสำคัญทางจริยธรรมมากกว่าวัตถุธรรม การพัฒนาภูมิปัญญาท้องถิ่น ในแต่ละท้องถิ่นโรงเรียนควรเป็นศูนย์ข้อมูลข่าวสารในเรื่องภูมิปัญญา และรัฐบาลควรให้การสนับสนุนในหลายด้าน ๆ เพื่อการศึกษาค้นคว้าทำนุบำรุงภูมิปัญญาท้องถิ่นด้วย เอกวิทย์ ณ ถลาง (2544, หน้า 21) ให้ความหมายว่าภูมิปัญญาท้องถิ่น หมายถึง พัฒนาการของชาวบ้านในการปรับการดำเนินชีวิตให้อยู่ร่วมกับธรรมชาติ โดยสร้างสรรค์สั่งสมและสืบสานประสบการณ์เหล่านั้นมาเป็นระยะเวลายาวนาน

ปรีชา บัววิรัตน์เลิศ (2539, หน้า 9) อธิบายว่าภูมิปัญญาท้องถิ่น หมายถึง สิ่งที่สั่งสมมาตั้งแต่ในยุคก่อน เป็นเรื่องของการจัดความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นระหว่างมนุษย์และธรรมชาติ มนุษย์กับมนุษย์ และมนุษย์กับสิ่งเหนือธรรมชาติ โดยผ่านทางจารีตประเพณี วิธีการดำเนินชีวิต และพิธีกรรม เพื่อให้เกิดความสมดุลซึ่งกันและกัน และอเนก นาคะบุตร (2536, หน้า 82-83) เห็นความสำคัญของภูมิปัญญาท้องถิ่นว่ามีความสำคัญต่อการพัฒนาท้องถิ่น เป็นความรู้ที่มีคุณค่าและสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในชีวิตประจำวันได้อย่างต่อเนื่อง การเรียนรู้ภูมิปัญญาชาวบ้านนี้สามารถกระทำได้หลายรูปแบบ เช่น งานประเพณี การประกอบพิธีกรรม เป็นต้น

ภูมิปัญญาชาวบ้านในการสร้างเรือ เป็นภูมิปัญญาดั้งเดิม ส.พลายน้อย (2516, หน้า 246-247) ได้อธิบายถึง กำเนิดของเรือไว้ดังนี้ เดิมเรือถือกำเนิดมานานตั้งแต่ในสมัยโบราณ เรือในยุคดึกดำบรรพ์ประยุกต์ใช้ของที่มีอยู่ตามธรรมชาติมาดัดแปลงให้สามารถลอยน้ำได้

โดยอาศัยวัสดุที่มีในท้องถิ่น มีเรื่องเล่าในสมัยโบราณที่กล่าวถึง พระเจ้าหุมาเยน กษัตริย์ของอินเดียได้เสด็จหนีข้าศึกโดยใช้หนังควายแห้งอัดลมให้พองและใช้เกาะเพื่อลอยน้ำข้ามแม่น้ำคงคา การใช้หนังสัตว์ทั้งตัวทำเป็นพาหนะข้ามน้ำนิยมใช้ในหลายท้องที่ ส่วนในอียิปต์โบราณก็ใช้พืชบางชนิดทำเป็นเรือ เช่น ต้นปะปรัสมาสานทำเป็นเรือ ต่อมามนุษย์มีความคิดทำเรือจากต้นไม้ โดยการขุดต้นไม้ออกให้เป็นร่องเพื่อให้คนลงไปนั่งได้ก่อนเป็นอันดับแรก

หลักฐานที่แสดงให้เห็นว่าเรือมีบทบาทและความสำคัญมาตั้งแต่ครั้งประวัติศาสตร์ คือ มีการกล่าวถึงเรือศักดิ์สิทธิ์ ที่พบเป็นรูปลายเส้นสลักเป็นลวดลายอยู่บนกลองทองหรือมโหระทึก เมื่อไม่น้อยกว่า 3,000 ปีมาแล้วในสุวรรณภูมิบริเวณอุษาคเนย์ สันนิษฐานได้ว่าผู้คนในชุมชนต้องมีการใช้เรืออยู่ จึงสามารถสลักลายเส้นเป็นรูปเรือได้ ชุมชนในภูมิภาคนี้มีความเชื่อเรื่องเรือศักดิ์สิทธิ์ และพัฒนาต่อมาเป็นเรือที่ใช้ในพระราชพิธีสำหรับพระมหากษัตริย์ โดยมีแนวคิดว่าเรือมีรูปร่างคล้ายงู จึงทำหัวเรือและหางเรือให้มีลักษณะคล้ายงูหรือนาค (สุจิตต์ วงษ์เทศ, 2551, หน้า 11-12)

เรือมีบทบาทสำคัญกับวิถีชีวิตของคนไทยในระดับราชสำนัก เช่น พระราชพิธี 12 เดือน กล่าวถึงพิธีกรรมที่สำคัญ ที่พระเจ้าแผ่นดินทำหน้าที่เหมือนพระวิษณุ หรือพระอินทร์ปราบพญานาค ในปีไหนน้ำมากสร้างความเสียหาย ต้องประกอบพิธีไล่เรือ โดยพระเจ้าแผ่นดินและพระมเหสี พระเจ้าลูกเธอและพระสนมแต่งเต็มยศลงเรือพระที่นั่ง แล้วเสด็จออกประทับยืนทรงพัชนีบังคับให้น้ำลด (สุเมธ ชุมสาย ณ อยุธยา, 2529, หน้า 50) สำหรับเรือหลวงมีความเกี่ยวข้องกับกษัตริย์ในพระราชพิธีกระบวนพยุหยาตราทางชลมารค และเรือพระที่นั่ง จดหมายเหตุลาถูแบร์กล่าวถึงเรือยาวพระที่นั่งต้นว่ามีฝีพายตั้ง 100 ถึง 120 คน นั่งขัดสมาธิเรียงคู่กันไปบนแผ่นกระดาน แต่ขุนนางชั้นผู้น้อยก็มีเรือขนาดเล็กกว่าและฝีพายน้อย สิ่งที่น่าสังเกตคือ ที่หัวเรือและท้ายเรือสูงมาก รูปร่างเหมือนคอและหางของนาคราชหรือปลาขนาดใหญ่มาชนิดใดชนิดหนึ่งและใบพายทั้งสองกราบคล้ายปีกหรือครีบ (มงเซญูเออร์ ปาลเลกัวซ์, 2548, หน้า 135)

บัวเลิศ เฉลิมฤกษ์ (สัมภาษณ์, 9 กุมภาพันธ์ 2558) อดีตอาจารย์วิทยาลัยเทคโนโลยีอุตสาหกรรมการต่อเรือพระนครศรีอยุธยา ให้ความเห็นของการกำเนิดเรือว่า มนุษย์ในยุคดึกดำบรรพ์ เดินทางท่องเที่ยวด้วยการเดินข้ามน้ำ ลำธารที่ตื้น ๆ ถ้าพบน้ำที่ลึกก็จะว่ายน้ำข้ามไป ต่อมาจึงสังเกตเห็นท่อนไม้หรือต้นไม้อัดที่โคนลอยน้ำมา จึงใช้ท่อนไม้หรือต้นไม้นั้นเกาะพุงตัวข้ามแม่น้ำ จากนั้นมนุษย์จึงพยายามตกแต่งท่อนไม้ให้เรียบร้อย โดยใช้ขวานตัดกิ่งก้าน รากที่ยื่นรกออกมากด้วยการฉีกให้เรียบและขุด เจาะ ท่อนไม้นั้นให้เป็นร่องตกแต่งให้กว้างขึ้นทั้งส่วนหัวและท้ายโดยทำให้งอนขึ้นเล็กน้อยเพื่อไม่ให้ด้านน้ำเวลาพาย เรือขุดลำแรกใน

ทวีปอเมริกา คือ เรือคะนู หรือแคนู (Canoe) ในประเทศไทยเรียกว่า เรือขุด ชาวบ้านในสมัยก่อนนิยมใช้เรือเป็นพาหนะ เนื่องจากบ้านเมืองส่วนใหญ่ตั้งอยู่ริมน้ำ อาศัยการคมนาคมทางน้ำ เรือจึงเป็นที่นิยมและใช้ไม่ในการสร้าง เพราะไม้สามารถหาจากป่าได้ง่าย เริ่มแรกชาวบ้านจึงขุดเรือจากต้นไม้ทั้งต้น ซึ่งสามารถขุดได้ทั้งต้นไม้ที่มีขนาดเล็กและขนาดใหญ่

ประเภทและชนิดของเรือ

นักวิชาการนิยมแบ่งเรือออกเป็น 2 ลักษณะ 1. แบ่งเรือตามประเภท คือ แบ่งตามลักษณะของการนำเรือไปใช้งาน 2. แบ่งเรือตามชนิด คือ แบ่งตามลักษณะการสร้างและรูปร่างของเรือ จุลทัศน์ พยาฆรานนท์ (2516) กล่าวว่า เรือที่พบในภาคกลาง สามารถแบ่งตามประเภทได้ 3 ประเภท คือ

ประเภทที่ 1 แบ่งตามฐานะเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มเรือหลวง เป็นเรือที่ราษฎรไม่มีสิทธินำมาใช้ ถือเป็นของสูง เช่น เรือพระที่นั่งในขบวน พยุหยาตราทางชลมารค เรือพระที่นั่งกิ่ง เรือพระที่นั่งศรี เป็นต้น และกลุ่มเรือราษฎรได้แก่เรือทั่ว ๆ ไปที่ใช้ตามแม่น้ำลำคลอง

ประเภทที่ 2 แบ่งตามชนิด ได้แก่ เรือขุดและเรือต่อ ทั้งเรือขุดและเรือต่อยังอาจแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มเรือแม่น้ำ และกลุ่มเรือทะเล เรือแม่น้ำ คือ เรือที่ใช้ไปมาในแม่น้ำลำคลอง มีทั้งเรือขุดและเรือต่อ ได้แก่ เรือมาด เรือหมู เรือลำปั่น เรืออีแปะ เรืออีโปง เรือป้าบ เรือชะล่า เรือเข้ม เรือผีหลอก เรือเอี่ยมจิ้น เรือข้างกระดาน เรือกระแซง กลุ่มเรือทะเลคือเรือที่ใช้ไปมาในทะเลและเลียบชายฝั่ง เป็นเรือชนิดเรือต่อได้แก่ เรือฉลอม เรือฉลอมท้ายญวน เรือเปิดทะเล เรือกุแหละ หรือเรือกุไหล เรือไล่ เรือสำเภา เรือปู เป็นต้น

ประเภทที่ 3 แบ่งตามกำลังที่ใช้แล่น เช่น กลุ่มเรือพาย เรือกรรเชียง เรือแจว เรือไล่ กลุ่ม เรือถ่อ ใช้ไม้ใบพายยาว เช่น เรือแม่ปะเรือหาง แมลงปอ เรือหางแกว่ง กลุ่มเรือใบเรือ เป็นเรือที่ใช้ใบเรือ ลักษณะใบเรือทำจากเสื่อลำแพนหรือเสื่อกกนำมาสาน แทรกด้วยไม้ไผ่เพื่อให้เกิด ความแข็งแรง และเรือที่น่าสนใจคือเรือของตำรวจเรียกว่าเรือม่วง เป็นเรือขุดยาวประมาณ 4 เมตร แล่นเร็ว ใช้กวัดจับขโมยหรือโจร

พระยาอนุমানราชธน (2547, หน้า 220) แบ่งเรือออกอย่างกว้าง ๆ 3 ชนิด คือ เรือขุด เรือมาดเสริมกราบ และเรือต่อ

1. เรือขุด แต่เดิมมาจากขอนไม้ที่ลอยน้ำแต่ขุดให้เป็นร่องลึกแล้วเอาไฟสุ่มลนเรือให้ร้อนเพื่อให้เรือแบนกว้างออก เรียกว่าการเบิกเรือ ไม้ขอนที่ขุดเป็นร่องแล้ว แต่ยังไม่ได้เบิก เรียกว่ามาดเรือโพลน หรือลูกมาด ถ้าเบิกแล้วเรียกว่าเรือมาด

2. เรือมาดเสริมกราบ คือเรือขุดเสริมแผ่นกระดานตอนบนให้สูงขึ้น

3. เรือต่อ คือการนำแผ่นไม้กระดานมาต่อให้เป็นรูปเรือโดยมีงยึดไว้แล้วตอกหมันและชันยา เพื่อไม่ให้หน้าแทรกซึมเข้ามาได้ตามแนวต่อของกระดาน เดิมมาจากแพไม้

ส. พลายน้อย (2538) อธิบายเพิ่มเติมว่า เรือที่ใช้ตามแม่น้ำลำคลองของไทยมีมากมายหลายชนิดหลายขนาดแต่พอสรุปได้ว่า เป็นเรือขุดกับเรือต่อ

เรือขุด เป็นเรือดั้งเดิมมีมาแต่โบราณ ไม่เฉพาะแต่ประเทศไทยเท่านั้น ต่างชาติก็นิยมเอาไม้มาขุดทำเป็นเรือ สำหรับประเทศไทยนิยมใช้เรือขุดกันแพร่หลาย ตามแม่น้ำลำคลองทั่วไป ในพื้นที่ที่มีแก่งหรือมีโขดหิน ท้องเรือจะครูดไปตามพื้นดินพื้นหินก็ไม่แตกหัก เพราะท้องเรือหนา โดยเฉพาะภาคเหนือและภาคอีสานมีแก่งและบางแห่งมีน้ำน้อย ก็นิยมใช้เรือขุดกันมาก

เรือต่อ เป็นเรือที่นำแผ่นไม้กระดานมาต่อประกอบเป็นรูปเรือขึ้น เรือต่อประกอบด้วยกระดานกระดุกง ซึ่งใช้ไม้กระดานแผ่นหนากว่าที่มาประกอบเป็นตัวเรือ และมีความยาวตลอดไปจนถึงทวนหัวและทวนท้าย ทวนหัวและทวนท้ายเรือต่อ จะเป็นแผ่นกระดานดัดให้อ่อนงอนขึ้นด้วยวิธีฉนไฟ ปลายทวนที่จะเป็นหัวเรือจะปาดให้มีรูปทรงสามเหลี่ยม ซึ่งจะขีดขึ้นตามลักษณะของเรือแต่ละชนิด เรือจะมีขนาดกว้างใหญ่เท่าไร ก็อยู่ที่กึ่งเรือที่วางบนกระดุกง จะกางออกมากหรือน้อยเมื่อวางกงเป็นโครงแล้ว ก็เสริมกระดานต่อจากกระดุกงเรียงขึ้นไปตามลำดับ กระดานเหล่านี้จะยึดอยู่กับกง การยึดแผ่นกระดานให้ติดกับกงนั้น ใช้ลูกประสักซึ่งทำด้วยไม้แสมสาร เนื้อไม้เป็นสีดำเนื้อแข็งมาก

ชาญวิทย์ เกษตรศิริ (2546, หน้า 294) แบ่งเรือเป็น 2 ประเภท คือ เรือขุดและเรือต่อ

เรือขุด เป็นเรือที่ใช้ในแม่น้ำลำคลอง โดยทั่วไป ทำจากซุงทั้งต้นแล้วขุดถากให้เป็นเรือ เช่น เรือพายมา เรือมาด เรือชะล่า เรือบด เรือเข็ม ซึ่งเป็นเรือที่ชาวบ้านมีใช้กันทั่วไป ส่วนเรือขุดขนาดใหญ่ คือ เรือแข่ง เรือไชยและเรือรูปสัตว์ ซึ่งเป็นเรือลำเลียงพลของหลวง มีขนาดฝีพายตั้งแต่ 30 คนขึ้นไปถึง 120 คน ไม้ที่ใช้ทำเรือขุด เป็นไม้เนื้อแข็ง ที่นิยมมากคือ ไม้ตะเคียน เพราะแตกและผุกร่อนยาก ทั้งพุ่งลอยน้ำได้ดี

เรือต่อ เป็นเรือที่ใช้ไม้แผ่นมาตอกปะติดกันตามโครงเรือ แล้วใช้ยาชัน เป็นเรือขนาดใหญ่ที่ใช้เป็นเรือขนส่งสินค้าและอยู่อาศัยได้ด้วย เช่น เรือสำเภา เรือกำปั่น เรือกระแซง เรือเอี่ยมจูน ไม้ที่ใช้ต่อเรือเป็นไม้เนื้อแข็ง เช่น ไม้ตะเคียน ไม้เคี่ยม ไม้อินทนิล ไม้ประดู่ ส่วนไม้สักนั้นนิยมใช้ทำเรือสำเภา เพราะไม้ไม่หดหรือแตกง่าย ทั้งยังมีลวดลายสวยงามด้วย

บัวเลิศ เฉลิมฤกษ์ (ม.ป.ป., หน้า 3-5) แบ่งประเภทเรือพื้นเมืองของไทยไว้ 3 ประเภท คือ เรือพาย เป็นเรือที่มีขนาดเล็ก เช่น เรือบด เรือตะแตะ เรือป้าบ เรือหมู เรือโปงตาล เป็นต้น

เรือแจว เป็นเรือที่มีขนาดใหญ่กว่าเรือพาย เช่น เรือสำปั้นจ้าง เรือช่างกระดาน เรือฉลอง เรือกระแซง เรือชะล่า เป็นต้น และเรือยนต์ เป็นเรือที่มีการวางเครื่องกลางลำ คือ เรือยนต์รูปแม่เหล็ก เรือแท็กซี่ เรือหม้อ เป็นต้น

ดังนั้นจึงสามารถสรุปได้ว่า การแบ่งประเภทของเรือส่วนใหญ่แบ่งตามลักษณะการสร้างเรือ คือ ประเภทเรือขุด และประเภทเรือต่อนั่นเอง

จากการแบ่งประเภทและชนิดของเรือของนักวิชาการที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น ผู้วิจัยสรุปได้ว่าชาวบ้านจะสร้างเรือขึ้นเพื่อใช้ตอบสนองของความต้องการของตนเองในการดำเนินชีวิตประจำวัน ดังนั้นผู้วิจัยจึงแบ่งประเภทของเรือโดยแบ่งตามประโยชน์ใช้สอยได้ ดังนี้

1. เรือขนาดเล็กใช้สำหรับการเดินทางในระยะใกล้ ๆ จำกัดจำนวนผู้นั่ง และใช้เป็นส่วนหนึ่งในการดำเนินชีวิตประจำวัน เช่น เรือบด เรือเข้ม เรือโปงตาล เรือหมู เป็นต้น
2. เรือขนาดกลางใช้สำหรับการเดินทางและการค้าขาย ขนส่งสินค้าจำนวนน้อยในระยะทางใกล้ ๆ เช่น เรือสำปั้น เรือพายม้า เรือชะล่า เรือมาด เรือสามก้าว เรือตะตะ เรือป๊าบ เป็นต้น
3. เรือขนาดใหญ่ใช้สำหรับการเดินทาง และการค้าขาย ขนส่งสินค้าในระยะทางไกล ๆ รวมถึงเป็นที่พักอาศัยด้วย คือ เรือกระแซง เรือเคี่ยมจุ่น เรือช่างกระดาน เป็นต้น
4. เรือที่มีวัตถุประสงค์ในการใช้โดยเฉพาะ เช่น เรือยาว (สร้างขึ้นเพื่อการแข่งขัน) เรือม่วง (เรือตำรวจ) เรือออมสิน (ธนาคารเคลื่อนที่) เรือเวชพาหน์ (โรงพยาบาลลอยน้ำพระราชทาน) เป็นต้น

พัฒนาการในการสร้างเรือ

เรือมีการพัฒนาด้านรูปแบบของเรือไปตามความจำเป็นในการใช้สอย จึงทำให้เกิดมีเรือชนิดต่าง ๆ ขึ้น และปรับปรุง เปลี่ยนแปลงพัฒนาไปเพื่อสามารถใช้งานตามความต้องการของมนุษย์ได้มากขึ้น ตามแนวคิดดังที่เสาวลักษณ์ อนันตศานต์ (2552, หน้า 71-72) กล่าวถึงวัฒนธรรมวัตถุ ที่ครอบคลุมถึงผลผลิตที่เป็นวัตถุซึ่งสร้างขึ้นเพื่อประโยชน์ในการดำรงชีวิตของมนุษย์ และมีความสำคัญต่อวิถีชีวิตมนุษย์ในแง่ที่ว่าผลผลิตบางอย่างเป็นสิ่งสร้างขึ้นตามความต้องการทั้งทางร่างกายและจิตใจ ซึ่งวัฒนธรรมวัตถุจะรวมถึงการประดิษฐ์ทางเทคโนโลยี และสิ่งประดิษฐ์ด้วยมือคน หรือวัตถุที่คนประดิษฐ์ขึ้น และเผยแพร่ในกลุ่มสังคม ซึ่งเป็นส่วนประกอบหรือสิ่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมกลุ่ม ตลอดจนสิ่งประดิษฐ์ขึ้นมาเพื่อเป็นเครื่องประดับ เป็นผลงานทางศิลปะหรือใช้ในพิธีกรรม การศึกษาวิถีชีวิตพื้นบ้านกับวัฒนธรรมวัตถุ

ต้องศึกษามนุษย์ในฐานะสิ่งมีชีวิต มีวัฒนธรรม จิตใจที่ดิ้นรนเข้าไปหาวัฒนธรรม การดิ้นรนของมนุษย์ที่จะดำรงชีวิตอย่างมีประสิทธิภาพ วัตถุประสงค์นี้เป็นผลผลิตของความพยายามและความปรารถนาของมนุษย์ เกิดมีขึ้นแล้วขยายตัว ปรับตัวเข้ากับสภาพแวดล้อมเฉพาะอย่างปรากฏการณ์ทางวัฒนธรรม คือ สิ่ง que เห็นได้จากการสร้างของมนุษย์ เช่น วัด เครื่องปั้นดินเผา เรือ เป็นต้น ดังนั้นเรือจึงมีพัฒนาการและเปลี่ยนแปลงตามมีวัตถุประสงค์การใช้งานของมนุษย์ ผู้วิจัยจึงแบ่งพัฒนาการของเรือ ดังนี้

พัฒนาการด้านวัสดุที่ใช้ในการสร้างเรือ

1. วัสดุที่ใช้ คือ ต้นไม้ 1 ต้น

เรือซุด ทำจากต้นไม้เพียงต้นเดียว มีรูปแบบและวิธีการในการสร้าง ไพทอริย์ ชาวมาลา (สัมภาษณ์, 15 ธันวาคม 2558) อดีตอาจารย์วิทยาลัยเทคโนโลยีอุตสาหกรรมการต่อเรือพระนครศรีอยุธยาได้ให้สัมภาษณ์เกี่ยวกับขั้นตอนในการซุดเรือไว้ ดังนี้

ขั้นที่หนึ่ง เริ่มต้นจากการเลือกไม้สำหรับซุดเรือต้องเป็นไม้เสี้ยนตรง เนื้อแข็งและเหนียว ไม้ที่ใช้โดยทั่วไป ได้แก่ ไม้สัก หรือไม้ตะเคียน เรือที่ใช้กันอยู่ทั่วไปจะมีขนาดกว้างประมาณ 2 ศอก ยาวประมาณ 3 วา

ขั้นที่สอง ใช้ขวานตัดต้นไม้ให้เป็นท่อนตามขนาดที่ต้องการ โดยลอกเอาเปลือกไม้ทั้งหมด เว้นหัวท้ายไว้ข้างละ 2 ศอก จากนั้นวางท่อนซุงบนฝ้ายัดให้แน่น เลื่อยปิดปีกไม้ด้านบนออก วาดความโค้งของปากเรือด้วยวิธีการใช้เลื่อยกรางบรรทัดซึ่งตลอดความยาวของต้นซุงปล่อยให้เชือกหย่อนลงเล็กน้อยตามธรรมชาติเพื่อหาแนวปากเรือเมื่อได้ตามความต้องการแล้ว

ขั้นที่สาม กัดเส้นเชือกให้ชิดกับตัวไม้ แล้วจึงใช้ขวานซุดและตั้งตั้งแต่หัวไปหากกลาง และจากท้ายไปหากกลาง และให้ลึกลงตามลำดับลงไปจนถึงกลางลำราว 10-15 นิ้ว เมื่อเป็นร่องลึกตามต้องการแล้ว จึงเอาขวานที่ใช้ถากนั้นมาเปลี่ยนเป็นด้ามใช้ต่างสีใหญ่ เสาะเนื้อไม้ตรงกลางลำเรือให้กว้างแล้วตะแคงข้างลง ใช้ขวานเกลาตกแต่งให้เป็นรูปเรือโกลน โดยเหลือความหนาของไม้ไว้

ขั้นที่สี่ เมื่อโกลนเป็นรูปเรือเสร็จเรียบร้อยแล้ว ก็วางเรือให้ตรงก่อกองไฟสุมในบริเวณที่เสาเขาเนื้อไม้ลอกตลอดหัวท้าย พอไม้ร้อนจัดก็ดับไฟ นำไม้ขนาดยาว 10 นิ้ว เบิกทั้งทางหัวและท้าย แล้วจะเพิ่มความยาวของไม้ขึ้นตามลำดับ เพื่อเบิกกลางลำเรือให้กว้างออก

เมื่อกล่าวถึงขนาดของเรือจากเดิมที่เป็นเรือซุดที่มีขนาดเล็ก สามารถบรรทุกคนได้ 1-2 คน เมื่อมีความต้องการที่จะบรรทุกคนให้มากขึ้น ก็ขยายขนาดของเรือให้มีขนาดใหญ่ขึ้น โดยใช้ต้นไม้ที่มีขนาดใหญ่ขึ้น และซุดให้ตรงกลางลำเรือกว้างมากขึ้น มีการใส่กงเรือเพื่อยึดท้องเรือเป็น

ช่วง ๆ ให้เรือมีความแข็งแรง มีการเสริมกราบเรือทั้งสองข้างเพื่อให้บรรทุกได้มากขึ้น หากต้องการทำให้สวยงาม ก็มีการใส่แกงหรือประทุนเพิ่มเข้าไป ให้สามารถเดินทางได้ในระยะไกลมากขึ้น หากต้องการให้เรือแล่นได้เร็วขึ้น ก็ปาดหัวเรือและท้ายเรือเพื่อไม่ให้ต้านน้ำมาก

ณัฐวดี สุทธิสงคราม (2541) อธิบายลักษณะและการใช้งานของเรือชนิดต่าง ๆ ดังนี้

1. เรือพายม้า เรือแผ่นม้า เรือแพม้า และเรือพะม้า มีทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ นิยมใช้ในการเดินทาง หรือเล่นเพลงเรือและแข่งเรือ
2. เรือมาด มีทั้งขนาดใหญ่ (ใส่แกงหรือประทุนเรือ เพื่อใช้เป็นที่อยู่อาศัย) ใช้แจวสองแจวหรือใช้ถ่อ และขนาดเล็กใช้พาย นิยมใช้ในงานทอดกฐิน ฝ่าป่า
3. เรือชะล่า เป็นเรือต้นแบบของเรือชนิดอื่น ๆ มีขนาดเล็กนิยมใช้บรรทุกข้าวเปลือก และในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงใช้เรือชะล่าในการเสด็จประพาสต้น
4. เรือมอ มีขนาดใหญ่ใช้บรรทุกเกลือหรือฟืนและเป็นที่อยู่อาศัย
5. เรือเปิด ใช้บรรทุกสินค้า มีทั้งเรือเปิดน้ำจืดและเรือเปิดทะเล
6. เรือหมู นิยมใช้เป็นเรือโดยสาร ท่องเที่ยวในระยะทางใกล้ ๆ หรือใช้หาปลาตามทุ่ง
7. เรือม่วง ใช้พายที่มีทั้งชายและขวา นิยมใช้พายแข่งในงานเทศกาล
8. เรือโปง เรือโปงตาล เรืออีโปง นิยมใช้เป็นเรือโดยสารข้ามฟากในแม่น้ำลำคลองที่ไม่ลึกนัก
9. เรือสามเกตุ คล้ายเรือมาด เป็นเรือที่ในอดีต เจ้านายนิยมใช้โดยสาร
10. เรือยาว ในอดีตใช้เป็นเรือฝึกซ้อมฝีพายของทหาร ปัจจุบันใช้สำหรับพายแข่งในงานประเพณี

เมื่อสภาพทางเศรษฐกิจของไทยเปลี่ยนไป และมีกฎหมายในการห้ามขนย้ายไม้สักจากทางภาคเหนือ จึงทำให้มีผลกระทบกับขนาดของเรือในภาคกลางด้วย เดิมการสร้างเรือใช้ไม้มาทำเรือชุดทั้งต้น แต่เนื่องจากป่าไม้ในประเทศไทยมีจำนวนลดน้อยลง และมีกฎหมายห้ามการขนย้ายไม้สักแต่ชาวบ้านยังคงต้องใช้เรือในชีวิตประจำวัน ชาวบ้านจึงต้องใช้ไม้ขนาดเล็กเป็นแผ่น ๆ ในการสร้างเรือ

2. วัสดุที่ใช้ คือแผ่นไม้ขนาดเล็กมาต่อกันเป็นเรือ

เรือต่อ ชาวบ้านจำเป็นต้องหาไม้มาสร้างเรือ โดยใช้แผ่นไม้ขนาดเล็กมาต่อกันเป็นเรือ โดยมีขั้นตอนและวิธีการสร้างเรือที่เป็นแบบแผน ทำให้เรือมีขนาดใหญ่ได้ตามความต้องการของผู้ใช้ และมีความแข็งแรง ทนทานมากขึ้น โดยเรือต่อขนาดเล็กจะใช้ไม้กระดาน สามแผ่น เมื่อต้องการขนส่งหรือเดินทาง บรรทุกให้มากขึ้น ก็เพิ่มจำนวนไม้กระดานเป็น ห้าแผ่น ซึ่งเรือหลาย

ชนิดเลียนแบบลักษณะเรือมาจากเรือของต่างประเทศ

จุลทรรศน์ พัทธมรานนท์ (2559) ได้กล่าวถึง การต่อเรือในภาคกลางมีเทคนิค การต่อเรือ ดังนี้

ขั้นที่หนึ่ง ใช้ไม้ทำโครงเรือ โดยเรียกไม้ชิ้นนั้นว่ากระดูกงู แล้วใช้ไม้ขวางตลอด โครงกระดูกงูเรียกว่า กง ตั้งกงขวางลำเรือไปเรื่อย ๆ

ขั้นที่สอง นำกระดานแผ่นเรียบมา ประกอบด้านล่างและด้านข้างประมาณ 5 แผ่น ซึ่ง เรียกว่า "เปลือกเรือ" ปกติกระดานแผ่นกว้างใช้ไม้แผ่นยาวชิ้นเดียวไม่มีการต่อ คือ ท้องเรือ 1 แผ่น ที่เรียกว่ากระดูกงู ข้างเสริม 2 แผ่น แต่ละแผ่นกงรอยต่อใช้ด้ายดิบ ลักษณะของด้ายดิบ ก็ให้เห็นได้จากไส้ของเทียนไขหรือ ด้ายสายลินญด้ายดิบคือด้ายที่ยังไม่พอกนำมาชุบน้ำมันยาง แล้วผึ่งให้แห้งหมาดแล้วใส่ลงตามร่องให้แน่นไม่ให้มีช่องว่าง

ขั้นที่สาม ตอกด้ายดิบลงในแนวยาเรือเรียกว่า "วิธีการตอกหมัน" จากนั้นนำชันมายา ตามแนว ซึ่งชันก็คือยางจากต้นยางมีลักษณะเป็นผง ผสมน้ำมันยางเอาปูนแดง ใส่คลุกให้เหนียว ยาตามแนวตอกหมันยาภายในตามแนวเรือ

ขั้นที่สี่ พอยาแห้งแล้วขั้นตอนต่อไปเป็น "วิธีการพอนเรือ" คือการเอาน้ำมันยางผสม ชันผสมให้เหลวแล้วทาให้ทั่วเรือเป็นลักษณะเคลือบทิ้งไว้ให้แห้งก็สามารถนำเรือลงน้ำได้ และเมื่อใช้เรือไปนาน ๆ เรือเกิดชำรุดน้ำซึมเข้า ไปในเรือจึงมี "วิธีการซ่อมเรือ" คือให้ขัดผิวภายนอก เรือแล้วทำ "วิธีการพอนเรือ" ซ้ำอีกครั้งก็สามารถนำเรือออกมาใช้ได้ดังเดิม

สุนทร ชูตินทรานนท์ และคนอื่น ๆ (2545, หน้า 134-141) ได้อธิบายลักษณะของเรือ ต่อและการใช้งานไว้ ดังนี้

1. เรือบ้ำบหรือเรือเตะ ลักษณะทุกอย่างเหมือนกัน แตกต่างกันที่เรือเตะท้อง เป็นเหลี่ยม เรือบ้ำบท้องเรือกลมกว้างไม่มีกราบ เมื่อถึงเปลี่ยนเป็นกง นิยมใช้บรรทุกผลผลิตออกมา จากสวนหรือบรรทุกคนจำนวนไม่มาก
2. เรือบด มีขนาดเล็ก นิยมใช้เดินทางไปมาใกล้ ๆ ระหว่างหมู่บ้าน
3. เรือเข็มหรือเรือโอ้ นิยมใช้สำหรับพระที่ต้องออกไปรับบาตรและพายติดต่อรหว่าง หมู่บ้าน
4. เรือผีหลอก เป็นเรือสำหรับทำการประมงโดยเฉพาะ
5. เรือกระแซง มีขนาดใหญ่ นิยมบรรทุกข้าว ลากจูงด้วยเรือยนต์ แต่สามารถ ใช้พายและถ่อได้
6. เรือเอี่ยมจุ่น มีขนาดใหญ่ ใช้ลำเลียงสินค้าไปมาระหว่างเรือใหญ่กับโกดังเก็บสินค้า

7. เรือสำปั้น มีหลายขนาด ขนาดใหญ่นิยมใช้เป็นที่พักอาศัยและขายสินค้า ขนาดกลางนิยมใช้รับส่งผู้โดยสาร ขนาดเล็กนิยมบรรทุกของที่มีน้ำหนักไม่มาก หรือไว้ทำการค้า หรือพระใช้สำหรับออกบิณฑบาต
8. เรือข้างกระดาน มี 3 ตอน เหมาะสำหรับการเดินทางไกล หรือเป็นที่พักอาศัย ประมาณ 5-6 คน
9. เรือฉลอม มีขนาดใหญ่ใช้สำหรับบรรทุกสินค้าในระยะทางไกล ๆ หรือทำการประมงทางทะเล
10. เรือสำเภา เป็นเรือต่อชนิดหนึ่งที่เหมาะกับการเดินทางในทะเล มักแล่นค้าขายอยู่ในน่านน้ำอ่าวไทย
11. เรือแก่งพั้ง เป็นเรือที่ดัดแปลงมาจากเรือสำปั้นจีน ขนาดใหญ่ ใช้เป็นเรือพระที่นั่ง และเรือของเจ้านายข้าราชการชั้นผู้ใหญ่
12. เรือแหวด 6 แหว ใช้สำหรับขุนนางออกตรวจราชการ
13. เรือโป๊ะจ่าย ใช้สำหรับบรรทุกสินค้าไปส่งขึ้นเรือใหญ่
14. เรือจู้ด ใช้สำหรับพายติดต่อกับค้าขายผลไม้

การเปลี่ยนแปลงวัสดุจากไม้มาเป็นเหล็ก สันนิษฐานว่าเริ่มต้นในช่วง สนธิสัญญาเบาว์ริงที่ประเทศไทยนิยมทำการค้ากับต่างประเทศ จึงมีการต่อเรือเพื่อบรรทุกสินค้าไปค้าขายกับต่างประเทศ เรือมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบและขนาดของเรือ รวมถึงวัสดุในการสร้างเรือก็เปลี่ยนไปพัฒนาโดยคำนึงถึงประโยชน์ใช้สอยเป็นหลัก เดิมที่ใช้ไม้ในการสร้างเรือจึงเปลี่ยนมาเป็นเรือเหล็กแทน

3. วัสดุที่ใช้ คือ เหล็ก

เรือที่สร้างด้วยเหล็ก เป็นเรือที่มีขนาดใหญ่ใช้บรรทุกสินค้าที่มีขนาดหนักและมีปริมาณมาก เดิมเพื่อการขนส่งสินค้าไปยังต่างประเทศในระยะทางที่ไกล ต้องฝ่าคลื่นลมและพายุการใช้เรือเหล็กจึงมีความแข็งแรงมากกว่าเรือไม้ ในลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา เรือเหล็กที่พบมากจะเป็นเรือที่ต้องใช้เรือโยงในการลากจูง และใช้ชนทราย ขนหิน ขนดิน มาส่งตามท่าเรือเพื่อนำไปขายต่อไป

4. วัสดุที่ใช้ คือ ไฟเบอร์กลาส (ใยแก้ว)

กรมอุทกหารเรือได้พัฒนาการต่อเรือไฟเบอร์กลาสขึ้นเป็นหน่วยงานแรก เมื่อ พ.ศ. 2505 โดยทหารกลุ่มหนึ่งซึ่งเป็นคณะกรรมการตรวจการจ้างการสร้างเรือหลวงจันทร ที่สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ได้ไปชมการสร้างเรือด้วยไฟเบอร์กลาส และกลับมาทดลองสร้างที่กรมอุทกหารเรือ โดยสั่งซื้อวัสดุจากสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีทั้งหมด เรือลำแรกเป็นเรือยนต์

ขนาดเล็ก ความยาวประมาณ 5 เมตร (กรมอุทกหารเรือ, ม.ป.ป.) เรือไฟเบอร์กลาส มีคุณสมบัติเด่นที่ความแข็งแรง เบากว่าเรือเหล็กแต่หนักกว่าเรือไม้ และทนทานต่อแสงแดด ทนฝน ไม้ดูดซึมน้ำ ทนต่อทุกสภาวะอากาศร้อนหนาว ทนการกัดกร่อนของน้ำทะเล และสารเคมี อายุการใช้งานนาน นับสิบปี ตัวเรือรับน้ำหนักได้ดี การขับหรือบังคับทิศทางทำได้ง่าย สามารถติดเครื่องเรือหางยาวได้

5. วัสดุที่ใช้ คือ สแตนเลส

ส่วนใหญ่เกษตรกรนิยมใช้ ถือเป็นอุปกรณ์ทางการเกษตรในร่องสวน ใช้เป็นเรือรดน้ำ เรือฉีดพ่นยา ด้วยคุณสมบัติของสแตนเลสทำให้ยากต่อการขึ้นสนิมเมื่อเทียบกับโลหะหรือวัสดุชนิดอื่น ๆ ค่าบำรุงรักษาต่ำ ง่ายต่อการเชื่อมและการขึ้นรูป ระยะเวลาการใช้งานคุ้มค่างบ ราคา และสามารถนำกลับมาใช้ได้ใหม่

6. วัสดุที่ใช้ คือ อลูมิเนียม

มีคุณสมบัติ คือมีอายุการใช้งานนาน 10-15 ปี ตัวเรือใช้ได้ทั้งน้ำจืดและน้ำทะเล ตัวเรือแข็งแรงทนทานไม่มีรอยร้าวซึม ด้านข้างเรือและท้องเรือมีโครงกันกระแทก นิยมใช้เป็นเรือโดยสาร และเรือขนของโดยเฉพาะในแม่น้ำเจ้าพระยา เพราะรองรับการกระแทกของคลื่นจากเรือลำใหญ่ได้ดี

7. วัสดุที่ใช้ คือ พลาสติก

เป็นเรือที่ผลิตจากวัสดุสังเคราะห์เพื่อใช้แทนวัสดุธรรมชาติ โครงสร้างผลิตจาก โพลีเอทิลีนชนิดโพลีเอทิลีน (Low density polyethylene) มีกระบวนการผลิตอันทันสมัยด้วย เทคโนโลยีการผลิต Rotomolding ทำให้ได้ผลิตภัณฑ์ที่มีความแข็งแรง ทนทาน อายุการใช้งานยาวนาน ด้วยรูปลักษณะที่สวยงาม คุ้มค่าทุกการใช้งานและมีหลายสีให้เลือก

พัฒนาการด้านเทคโนโลยีและพัฒนาการด้านรูปแบบของเรือที่เปลี่ยนแปลงไปตามสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม

เมื่อสภาพทางสังคมเปลี่ยนแปลงไป มีการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจมากขึ้น เรือจึงปรับเปลี่ยนลักษณะตามวัตถุประสงค์ในการใช้งานตามความจำเป็นของชาวบ้าน ประกอบกับการติดต่อค้าขายกับชาวต่างประเทศ ทำให้มีการนำเทคโนโลยีทางด้านเครื่องยนต์มาประยุกต์ใช้ เพื่อการขนส่งสินค้าและช่วยให้การเดินทางมีความรวดเร็วมากขึ้น ซึ่งเทคโนโลยีที่นำมาใช้กับเรือนี้ เป็นไปตามสภาพเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ดังนี้

1. เครื่องยนต์ ในระยะเริ่มแรกเป็นเรือต่อแล้วนำมาติดเครื่องยนต์ที่ข้างท้าย เพื่อความรวดเร็วในการเดินทาง เทคโนโลยีที่นำมาใช้กับเรือมีการใช้เครื่องยนต์เพื่อเพิ่มสมรรถนะของเรือ ซึ่งเริ่มมีมาตั้งแต่ช่วงใดไม่ปรากฏแน่ชัด แต่ครั้งเมื่อเริ่มมีสนธิสัญญาเบาว์ริง ไทยทำการค้ากับ

ต่างประเทศ จึงมีการต่อเรือเพื่อบรรทุกสินค้าไปค้าขายกับต่างประเทศ เรือมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบและขนาดของเรือ รวมถึงวัสดุในการสร้างเรือก็เปลี่ยนไป พัฒนาโดยคำนึงถึงประโยชน์ใช้สอยเป็นหลัก

2. เรือกำปั่น ต่อขึ้นเป็นครั้งแรกในสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 3 เป็นเรือเดินทะเลแบบฝรั่งหัวเรือเรียวยาวแหลม มีเสากระโดง 3 เสาและมีใบเรือที่ทำด้วยเสื่ออกผืนใหญ่ สามารถคุ้มลมได้ดีในระยะกระชั้นชิด หากลมเปลี่ยนทิศทางพัดมาทางด้านหน้าก็สามารถแล่นต่อไปโดยไม่ต้องกลับใบเรือเพื่อเปลี่ยนทิศทางตามกระแสลม เรือกำปั่นเป็นทั้งเรือที่ใช้สำหรับทำการค้าและเป็นเรือที่สามารถมีอาวูฐปืนใหญ่ติดตั้งเป็นจำนวนมากได้ โดยทั่วไปจะมีขนาดใหญ่กว่าเรือสำเภา มีลูกเรือประมาณ 40-140 คน (สุเนตร ชุตินทรานนท์ และคนอื่น ๆ, 2545, หน้า 18)

3. เรือกลไฟ ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ได้มีการสร้างเรือกลไฟขึ้นแต่แรกเดิมต่อขึ้นเพื่อใช้เป็นเรือรบ ในระยะแรก ๆ เป็นเรือกลไฟจักรข้าง ต่อมาเปลี่ยนเป็นเรือจักรท้าย ตัวเรือต่อด้วยไม้ ส่วนเรือที่เป็นเหล็กนำมาจากต่างประเทศ ใช้เป็นเรือรบและใช้บรรทุกสินค้าจากต่างแดนเข้ามาในประเทศไทย นิยมใช้ในการลากจูงเรืออื่น ๆ มักใช้เครื่องยนต์ประเภท เครื่องเผาหัว ต้องใช้คนที่มีแขนที่แข็งแรงจึงจะหมุนมู่เล่ให้เรือติดได้ ลักษณะของเรือจะเป็นห้องเครื่อง มีปล่องไฟโผล่เหนือหลังคาเรือ ด้านท้ายมีห้องน้ำและบันไดขึ้นดาดฟ้าเรือ

4. เรือสำเภาจีน เป็นเรือขนส่งสินค้าทางทะเลแบบจีน มีเสากระโดง 3 ต้น ใบเรือทำเป็นชั้น ๆ โดยทั่วไปใช้ไม้ไผ่สาน ด้านหัวเรือจะเขียนภาพนัยน์ตาจ้องมองไปข้างหน้า โดยเชื่อว่าจะช่วยให้เรือแล่นไปถูกทิศถูกทาง ตอนท้ายเรือจัดเป็นที่อยู่ของลูกเรือ ใต้ท้องเรือเป็นที่จัดวางระวางสินค้า เรือสำเภามีขนาดบรรทุกตั้งแต่ 600 ถึง 1,200 ตัน มีลูกเรือในแต่ละลำระหว่าง 50-100 คน ซึ่งลูกเรือสำเภาหลวงของอยุธยาเป็นชาวจีนทั้งสิ้น (ชาญวิทย์ เกษตรศิริ, 2546, หน้า 296)

5. เรือสำเภาไทย เป็นเรือสำเภาที่ดัดแปลงมาจากเรือสำเภาจีน มีลักษณะแตกต่างจากเรือสำเภาจีน ที่การประกอบกระดูกงูและกง การแกะสลักและทาสีเรือเป็นรูปต่าง ๆ ที่หัวเรือท้ายเรือ และนิยมทาสีจุดขาดสติลบนตัวเรือ

6. เรือแท๊กซี่ หรือเรือยนต์ลากจูง ต่อจากไม้สัก ความยาวตลอดลำเรือ 10-12 เมตร มีลักษณะหัวแบนกว้าง และเซ็ดขึ้นเล็กน้อย ท้ายเรือลาดและมีลักษณะมนโค้ง ท้องเรือมีลักษณะกลมและเรียวยาวแคบลงคล้ายตัววี มีแก่งคลุมกลางลำเว้นไว้ในส่วนของดาดฟ้า ในปัจจุบัน

พัฒนาวัสดุจากไม้มาเป็นเรือเหล็ก นิยมใช้ลากจูงเรือบรรทุกสินค้าล่องตามแม่น้ำเจ้าพระยา เรียกว่า เรือโยง

7. เรือแมล์ นิยมต่อด้วยไม้สัก หรือไม้ตะเคียนทอง มีความยาวตลอดลำเรือประมาณ 12-16 เมตร ลักษณะท้องเรือกลม ใช้เครื่องยนต์วางกลางลำเรือ มีแบบชั้นเดียวและสองชั้น ใช้เป็นพาหนะสำหรับรับผู้โดยสารจำนวนมาก ในอดีตแล่นรับผู้โดยสารจากท่าเตียนไปชียนาท สิงห์บุรี อ่างทอง

8. เรือหางยาว เป็นเรือที่นำเครื่องยนต์มาติดท้ายเรือที่เรียกว่าเครื่องหางยาวมีหลายรุ่น ตั้งแต่ รุ่นโทลเลอร์ โทลเลอร์โลแท็ค โทลเลอร์แรม ถ้าเครื่องใหญ่ขึ้นมา เรียกว่า พวกบีก ก็มีเครื่อง วิเอ็นซิน ใช้น้ำมันเบนซิน ต่อมาพัฒนาเป็นเครื่องจีไว่ 900 13 แรงม้า ถึงจีไว่ 20 ต่อมา มีโลแท็ค 7 แรงม้า, 18 แรงม้า, 20 แรงม้า, 25 แรงม้า รุ่นที่มีประสิทธิภาพที่สุดคือ โลแท็ค33 (สุรเชษฐ เวชชพิทักษ์, 2533, หน้า 148-150) การติดเครื่องยนต์นี้เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการเดินทาง

พ.ศ. 2476 นายสนอง จิตตะปุระ ชาวจังหวัดอ่างทอง เป็นคนนำเครื่องยนต์นี้มาใช้เป็นคนแรก ท่านเป็นข้าราชการกระทรวงมหาดไทย ตำแหน่งนายท้ายเรือยนต์หลวง ต่อมานายสุชีพ รัตนสาร นายชาญชัย ไพรัชกุล นายสุขุม จิรวาณิช และนายสมัย กิตติกุล เป็นผู้ประดิษฐ์และพัฒนาเรือหางยาวเพื่อให้เรือมีประสิทธิภาพตรงตามความต้องการในการใช้งาน เรือหางยาวรุ่นแรกเป็นเรือพายหรือเรือแจวที่ใช้เครื่องยนต์จาก เครื่องสูบน้ำ เครื่องจุดระเบิด มากถึงต่อกับเพลายาวที่มีปลายเป็นใบพัดแล้วนำไปติดตั้งช่วงกลางลำเรือให้ใบพัดจุ่มลงไปใต้น้ำพอควร อาศัยกำลังของเครื่องยนต์ที่ส่งตรงจากเครื่องถึงใบพัด ทำให้ไม่ต้องกังวลเรื่องเกียร์ ที่มีราคาแพง และหาได้ยาก นอกจากนี้การติดตั้งเครื่องยนต์ยังสามารถใช้เพลาใบจักรยาวประมาณ 2 เมตร เพียงท่อนเดียวต่อตรงกับเพลาดันกำลังของเครื่องยนต์ ซึ่งเมื่อต้องการนำเครื่องยนต์ไปใช้งานอย่างอื่น เช่น เครื่องสูบน้ำ เครื่องจุดระเบิด ก็สามารถถอดเพลาออกและนำมาประกอบกลับได้สะดวก

จากนั้นเรือหางยาวยังมีการพัฒนารูปแบบเรือให้มีรูปร่างสั้นลง เป็นสองตอน คือท่อนหลังเรียบเป็นแผ่นกระดานยกหักฉากกับท่อนแรก ซึ่งเป็นส่วนที่เรียวอนขึ้นเวลาวิ่งท่อนหัวตรงส่วนที่ยกหักจากท่อนหางจะตื้นกว่า ส่วนท่อนหางจะสัมผัสน้ำเพียงเล็กน้อย และมีการพัฒนารูปร่างมาเรื่อย ๆ ปัจจุบันนิยมใช้เครื่องยนต์จากรถยนต์มาติดตั้ง เพราะมีกำลังสูงและแล่นได้เร็วมาก ทำให้สามารถแล่นไปได้ในแม่น้ำลำคลอง หนองบึง ในน้ำตื้น หรือในที่ที่มีขยะหรือสวะมากได้ โดยยกใบพัดให้พ้นที่ตื้นเขินหรือสวะ ประกอบกับบังคับเรือได้ง่าย และในปี พ.ศ. 2527 คณะกรรมการวิจัยแห่งชาติมอบรางวัลจากนวัตกรรมของคนไทยในการคิดค้นเรือหางยาวนี้

ให้ นายสนอง นายสุชีพ นายสมชัย นายสุขุม และ นายชาญชัย ในฐานะกลุ่มผู้ประดิษฐ์เครื่องเรือหางยาว (เรือหางยาว, 2556)

9. เรือสำราญเพื่อการท่องเที่ยว

วัสดุที่ใช้ยังคงเป็นหลัก ไฟเบอร์กลาส และอลูมิเนียม บางครั้งเป็นไม้อัดหุ้มไฟเบอร์กลาส เนื่องด้วยสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป มุ่งเน้นการขยายตัวทางเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว เรือจึงมีการปรับเปลี่ยนและพัฒนาให้มีความสวยงาม มีเครื่องยนต์เรือที่มาจากต่างประเทศ และมีสิ่งอำนวยความสะดวกทุกอย่างภายในเรือ เรือสำราญจึงเข้ามามีบทบาทให้บริการการท่องเที่ยวในกลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาสำหรับนักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างชาติ เนื่องด้วยนักท่องเที่ยวต่างชาตินิยมพักโรงแรมบริเวณเส้นทางริมแม่น้ำเจ้าพระยา โรงแรมจึงจัดให้มีบริการล่องเรือสำราญขนาดใหญ่เพื่อรับประทานอาหารเช้าและบริการล่องเรือท่องเที่ยวไปตามเส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยา

ข้อมูลจากกลุ่มผู้ให้ข้อมูลในเรื่องภูมิปัญญาในการสร้างเรือ

ผู้วิจัยการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสัมภาษณ์จากผู้เชี่ยวชาญในการสร้างเรือช่างซ่อมเรือ และผู้ทรงคุณวุฒิในการสร้างเรือ และผู้มีความรู้ในการสร้างเรือ จำนวน 11 คน มีรายชื่อ ดังต่อไปนี้

1. นาย สุพจน์ ทองหา (ผู้เชี่ยวชาญในการสร้างเรือ) 2. อาจารย์บัวเลิศ เฉลิมฤกษ์ (ผู้ทรงคุณวุฒิและอดีตอาจารย์วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือพระนครศรีอยุธยา)
3. นายถิระพัฒน์ วรรณสิทธิ์ (ช่างซ่อมเรือประมง) 4. อาจารย์ไพฑูรย์ ขาวมาลา (ผู้ทรงคุณวุฒิและอดีตอาจารย์วิทยาลัยเทคโนโลยีอุตสาหกรรมการต่อเรือพระนครศรีอยุธยา) 5. อาจารย์ณรงค์สมประสงค์ (อาจารย์วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือพระนครศรีอยุธยา)
6. นายนิพนธ์ คุ่มสุข (ช่างซ่อมเรือ) 7. นายปรีดา เทพารักษ์ (ช่างซ่อมเรือ) 8. นายสรพงษ์ สุ่มอ่ำ (ผู้มีความรู้ในการสร้างเรือ) 9. นายสมชาย ทรัพย์ศรี (ผู้เชี่ยวชาญในการสร้างเรือ)
10. นท.ณัฐวิภา ออรัมเกลื้อ (ผู้มีความรู้ในการสร้างเรือ) 11. นายสมบัติ เขียวกะแล (ผู้เชี่ยวชาญในการสร้างเรือ) สามารถสรุปข้อมูลที่สำคัญดังนี้

กลุ่มผู้ให้ข้อมูลในการสร้างเรือส่วนใหญ่ เป็นผู้มีอายุ 40 ปีขึ้นไป มีวิธีการเรียนรู้และการถ่ายทอดภูมิปัญญาในการสร้างเรือสามารถแบ่งได้เป็น 2 ระดับ

1. ระดับผู้เชี่ยวชาญ ถ่ายทอดความรู้ในการสร้างเรืออย่างเป็นระบบ ประกอบอาชีพเป็นครูถ่ายทอดวิชาชีพการต่อเรืออยู่ในสถาบันการศึกษา และประกอบอาชีพช่างต่อเรือ

ทำงานกับกรรมคู่มือทอเรือ

2. ระดับปฏิบัติการเป็นผู้เรียนรู้การสร้างเรือด้วยตนเอง หรือได้รับการถ่ายทอด ภูมิปัญญาจากบรรพบุรุษ หรือมีประสบการณ์ตรงจากการทำงานที่คานเรือ

กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสร้างเรือ/ ซ่อมเรือ มีวิธีการในการสร้างเรือ ดังนี้

1. ระดับผู้เชี่ยวชาญ สร้างเรือชุดและเรือต่อ มีความชำนาญในการสร้างเรือแทบทุกประเภท และเผยแพร่ความรู้ในการสร้างเรือให้กับลูกศิษย์ นอกจากนี้ยังเป็นวิทยากรไปบรรยาย การต่อเรือเพื่อเป็นวิทยาทานตามสถานศึกษา ถือเป็นปราชญ์ที่ทรงคุณค่า ท่านเหล่านี้สามารถนำความรู้ในการสร้างเรือมาประยุกต์ใช้ให้เป็นประโยชน์ต่อสังคมในปัจจุบัน นอกจากนี้ท่านยังเป็นทีปรึกษาในการสร้างเรือให้กับหน่วยงานของรัฐ สำหรับช่างในกรรมคู่มือทอเรือชิ้น ส่วนใหญ่จะต่อเรือเหล็ก เรือที่ใช้วัสดุสมัยใหม่ เรือไม้จะถูกนำมาเพื่อซ่อมแซมเท่านั้น การสร้างเรือไม้ส่วนใหญ่จะเป็นเรือในพระราชพิธี และใช้ช่างต่อเรือ ช่างไม้เฟอร์นิเจอร์จากบริษัทมาเป็นผู้สร้าง

2. ระดับปฏิบัติการ ส่วนใหญ่สร้างเรือที่มีขนาดเล็ก และสร้างขึ้นใช้เองในชีวิตประจำวัน โดยเป็นลูกมือให้กับครอบครัวก่อน จากนั้นจึงสร้างเรือไว้ใช้งานด้วยตนเอง

กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสร้างเรือ/ ซ่อมเรือ มักจะกำหนดรูปแบบของเรือก่อนการสร้าง ตามเอกลักษณ์หรือลักษณะเฉพาะของเรือ

1. ระดับผู้เชี่ยวชาญ มีการกำหนดรูปแบบก่อนการสร้างเรือโดยการร่างแบบ ทำพิมพ์เขียว ขยายแบบให้เท่าขนาดเรือจริงตามแบบกระดาษ มีการคำนวณระวางชั้นน้ำ หรือใช้การทำเรือจำลองขนาดเล็กขึ้นมาก่อน จากนั้นเทียบอัตราส่วนแล้วจึงทำเป็นเรือขนาดใหญ่ใช้งานจริง บางครั้งสร้างด้วยการลอกแบบจากเรือเดิมที่ละชิ้นส่วน ใช้ไม้อัดไปวางทำแบบจากเรือเดิมแล้วจึงปรับขนาดใหญ่เล็ก ตามต้องการ

2. ระดับปฏิบัติการ สร้างเรือโดยใช้ฐานเรือลำเก่าในการต่อเรือ หรือมีประสบการณ์จากการช่วยงานการสร้างเรือของครอบครัว นำไม้เก่าจากโรงขายไม้มาต่อเรือ หรือเอามาซ่อมแซมเรือที่มีอยู่เดิม

รูปแบบของเรือมีการเปลี่ยนแปลงทั้งวัสดุที่ใช้ในการสร้างเรือ เครื่องมือที่ใช้ในการสร้างเรือ

กล่าวคือ ไม้สำหรับทำเรือในเมืองไทยเริ่มน้อยลง ไม้สำหรับต่อเรือส่วนใหญ่นำเข้ามาจากลาว พม่า วัสดุที่ใช้พัฒนามาใช้เหล็ก หรือไฟเบอร์ การดูแลบำรุงรักษาเรือไม้ด้วยหมันและยาชัน ซึ่งเป็นผลผลิตจากธรรมชาติปัจจุบันหายากจึงเปลี่ยนมาใช้ซิลิโคนในการอุดรอยรั่วแทน เครื่องมือในการสร้างเรือเดิม มีเพียง ฝั้ง ตอนนี้นำเครื่องมือไฟฟ้าในการสร้าง เช่น เลื่อยไฟฟ้า

เครื่องขัดไฟฟ้า สว่านไฟฟ้า กบไฟฟ้า เป็นต้น การเปลี่ยนแปลงของเรือพัฒนาไปตามสภาพสังคม ตามเทคโนโลยีใหม่ ๆ เดิมใช้ลูกประสักเป็นตัวยึดไม้กระดาน ปัจจุบันเรือที่นำข้อมแซมช่างจะใช้เนื้อตสแตนเลส สกรูสแตนเลส เนื้อเกลียวพล้อย เกลียวทองเหลือง ที่ใช้ในการสร้างเรือเหล็ก มาใช้กับเรือไม้ด้วย เดิมเรือใช้หมันและยาชันเรือ ปัจจุบันนี้ก็ยังคงใช้อยู่ แต่นำชันฝรั่ง (ใช้ทาในส่วนที่ไม่ต้องแช่น้ำ) มาใช้ควบคู่กับชันไทย (ทาบริเวณท้องเรือ) เพื่อลดต้นทุน ช่างบางคนใช้สีเคลือบเงา และสีกันเปรียงแทนการใช้หมันและยาชัน และมีการสร้างเรือตามวัตถุประสงค์ของการใช้งานมากขึ้นตามเทคโนโลยีจากต่างประเทศ สำหรับการสร้างเรือยอร์ช นิยมใช้ไม้ชนิดเดียวกับการสร้างเฟอร์นิเจอร์ แต่ทำลักษณะนำไม้มาเชื่อมให้บางแล้วประกบด้านหน้าวัสดุอื่นที่ใช้สร้างเรือเท่านั้น ให้ดูสวยงามและเบา เพื่อลดต้นทุน สำหรับการสร้างเรือเหล็กในปัจจุบันใช้โปรแกรมการวิเคราะห์ศูนย์ถ่วงน้ำหนักและการทรงตัวของเรือเพื่อความปลอดภัย ฯลฯ

ในอนาคตพัฒนาการของเรือจะเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร

พัฒนาการของเรือต้องเปลี่ยนแปลงไปทั้งด้านรูปแบบ และวัสดุที่ใช้ เรือที่เกิดขึ้นจะถูกสร้างแบบมีวัตถุประสงค์ในการใช้งาน และเรือยังคงอยู่คู่กับวิถีคนไทยและสายน้ำไปตลอด

จากการศึกษาวิจัยภูมิปัญญาชาวบ้านในการสร้างเรือครั้งนี้ พบว่า เดิมเป็นการถ่ายทอดภูมิปัญญาจากรุ่นสู่รุ่น จากบรรพบุรุษถ่ายทอดให้กับลูกหลาน และมีการเรียนรู้ด้วยตนเองจากประสบการณ์ เมื่อสังคมเปลี่ยนแปลงไป การถ่ายทอดภูมิปัญญาได้รับการพัฒนาการถ่ายทอดอย่างเป็นระบบ และถูกกำหนดเข้ามาเป็นหลักสูตรการศึกษา และถ่ายทอดให้กับคนรุ่นใหม่ ซึ่งทราบได้จากข้อมูลที่ผู้ทรงคุณวุฒิในการสร้างเรือ ในงานวิจัยนี้คือ ระดับผู้เชี่ยวชาญ ได้ให้สัมภาษณ์ไว้มีความสำคัญว่า ภูมิปัญญาในการสร้างเรือได้รับการพัฒนาหล่อหลอมจากการเปลี่ยนแปลงของสังคม ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรมของไทย ซึ่งเดิมหลักสูตรการเรียนต่อเรือไม้ เคยรุ่งเรืองและเป็นที่ต้องการของสังคม ต่อมาหลักสูตรการต่อเรือเหล็กเรือไฟเบอร์กลาส ได้รับความนิยมแทน ผู้ที่มีความรู้ทางด้านนี้ จะทำงานในกรมต่อเรือ และบริษัทเอกชนที่ต่อเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ ระดับชาวบ้านจึงมีผู้มีความรู้ในการต่อเรือไม้ และรับต่อเรือไม้น้อยลงประกอบกับไม่มีราคาแพง หายาก และค่าบำรุงรักษาสูงกว่าเรือเหล็ก ช่างต่อเรือส่วนใหญ่ต้องรับงานอย่างอื่นทำเพื่อเลี้ยงชีพด้วย เช่น งานไม้ งานเฟอร์นิเจอร์ และเป็นช่างซ่อมเรือทำงานตามคานเรือ

พัฒนาการของการสร้างเรือ คือเดิมเรือทำจากไม้ต้นเดียว โดยการขุด เพื่อนำมาใช้ในการเดินทางจากบ้านไปยังวัดหรือสถานที่อื่น ๆ ภายในจังหวัด การทำอาชีพประมงหรือค้าขาย จากนั้นเรือจึงพัฒนามาเป็นเรือต่อ เมื่อมีการขนส่งสินค้า เพื่อให้เรือมีความคงทนแข็งแรงและ

มีขนาดเพียงพอต่อการบรรทุกสินค้า บรรทุกคน เรือพัฒนาให้มีขนาดใหญ่เพื่อการขนส่งสินค้าจำนวนมาก และเดินทางไกล บรรทุกคนได้จำนวนมาก พัฒนาทางด้านวัสดุในการสร้างเรือ จากเดิมเป็นต้นไม้ต้นเดียวนำมาซุด เป็นแผ่นไม้นำมาต่อประกอบกัน เป็นเหล็ก เป็นโลหะ เป็นไฟเบอร์กลาส เป็นต้น

ในปัจจุบันเรือจะถูกสร้างขึ้นตามวัตถุประสงค์ของการใช้งานเป็นสำคัญ เรือที่ต่อขึ้นในอู่ต่อเรือไทยที่เป็นเรือเหล็กหรือเรือไฟเบอร์นั้น สามารถแบ่งได้เป็น 3 กลุ่ม คือ กลุ่มเรือสินค้าหรือเรือพาณิชย์ กลุ่มเรือประมง กลุ่มเรือเฉพาะทาง ได้แก่ เรือสำราญและกีฬา เช่น เรือยอร์ช เรือที่ใช้ในกิจการสนับสนุนต่าง เช่น เรือส่งเสบียง เรือซุด เรือที่ใช้ในราชการพลเรือนและทหาร เช่น เรือตรวจการณ์ เรือรบ เรือโดยสารและเรือเฟอร์รี่

บทที่ 4

เรือในวิถีชีวิตของคนลุ่มน้ำเจ้าพระยา

แม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแม่น้ำสายหลักของไทย เป็นแม่น้ำสายใหญ่ที่เกิดจากแม่น้ำสำคัญที่อยู่ทางตอนเหนือ 4 สายเรียกว่า แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม แม่น้ำน่าน ทั้งหมดมารวมตัวกัน โดยไหลลงมาจากเทือกเขาทางภาคเหนือ มารวมกัน ณ ปากน้ำโพ จังหวัดนครสวรรค์ ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของแม่น้ำเจ้าพระยาที่เป็นแม่น้ำสายหลักของภาคกลาง โดยไหลลงมาผ่านจังหวัดต่าง ๆ ของภาคกลาง ไปออกที่ปากน้ำ จังหวัดสมุทรปราการ ก่อนออกสู่อ่าวไทย ด้วยเหตุนี้ชาวบ้านในภาคกลางจึงมีวิถีชีวิตที่ต้องพึ่งพาแม่น้ำเจ้าพระยาโดยใช้เรือในการเดินทางทั้งใกล้และไกล ใช้เรือออกไปหาปลา เก็บผัก ใช้เรือในงานประเพณีทอดกฐิน ทอดผ้าป่า นอกจากนี้เรือยังเป็นที่อยู่อาศัยได้อีกด้วย ดังนั้นเรือจึงมีบทบาทสำคัญต่อวิถีชีวิตพื้นบ้านของคนในลุ่มน้ำเจ้าพระยา

เรือในวิถีชีวิตของคนในลุ่มน้ำเจ้าพระยานั้นมีความผูกพันกันมาตั้งแต่สมัยโบราณเรือมีความสำคัญเป็นพาหนะในการติดต่อค้าขายของชาวบ้านและการติดต่อค้าขายกับชาวต่างชาติ งานวิจัยในบทนี้ มุ่งเน้นวิเคราะห์บทบาทของเรือในด้านการค้าขายและใช้เส้นทางการค้าไปตามลำน้ำเจ้าพระยา ดังนั้นผู้วิจัยจึงวิเคราะห์บทบาทของเรือในด้านเศรษฐกิจเป็นสิ่งสำคัญซึ่งจะเห็นได้จากในแต่ละช่วงสมัยนั้นจะเร่งพัฒนาแม่น้ำ คู คลอง สายสำคัญ ๆ เพื่อใช้เป็นเส้นทางการเดินเรือ รองรับระบบการค้าที่เปลี่ยนแปลงจากแบบพึ่งพาตนเองเป็นการค้าแบบผูกขาดและการค้าแบบเสรี ซึ่งการเปลี่ยนแปลงนี้สัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของเรือในวิถีชีวิตของคนลุ่มน้ำเจ้าพระยา ตามแนวคิดทฤษฎีของผจญจิตต์ อธิคมนันท์ (2549) ได้กล่าวถึงแนวคิดด้านการเปลี่ยนแปลงสถาบันเศรษฐกิจ (Economic institution) ว่าสถาบันเศรษฐกิจเป็นส่วนที่อยู่ในระบบสังคมและวัฒนธรรม การที่สังคมจะมีระบบเศรษฐกิจอย่างไรขึ้นอยู่กับพฤติกรรม การดำเนินการของสังคมนั้น ทั้งนี้รวมไปถึงการปกครองหรือการเมืองเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องด้วยในแง่เศรษฐกิจแต่เดิมเป็นสังคมเกษตรกรรม เมื่อมีวิวัฒนาการในด้านต่าง ๆ เช่น เครื่องจักร เครื่องมือ ด้านความรู้ ความคิด ซึ่งมีผลต่อเศรษฐกิจด้วย จึงเกิดการเปลี่ยนแปลงจากระบบเกษตรกรรมมาเป็นอุตสาหกรรม และแนวคิดทฤษฎีความทันสมัย Modernization theory จากหนังสือ The sociology of economic life ของ Smelser (2012) เป็นทฤษฎีที่อธิบายถึงการเปลี่ยนแปลงทางสังคมของประเทศที่กำลังพัฒนา และมีกระบวนการที่มีความสัมพันธ์กันที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงนั้น 4 กระบวนการ คือ 1. การเปลี่ยนจากการใช้เทคโนโลยีที่เรียบง่าย

มาเป็นการใช้เทคโนโลยีที่มีพื้นฐานอยู่บนความรู้ทางวิทยาศาสตร์ 2. การเปลี่ยนจากการทำการเกษตรจากการผลิตเพื่อยังชีพมาเป็นการผลิตเพื่อการค้า และเกษตรกรไม่ผลิตสินค้าขึ้นมาใช้ด้วยตนเองซื้อสินค้าจากตลาด และมีการจ้างแรงงานในการผลิต และรวมทั้งปลูกพืชเศรษฐกิจเพื่อการขาย 3. การเปลี่ยนจากการใช้แรงงานคนและสัตว์มาเป็นการใช้เครื่องจักรกลเพื่อทำการผลิตสินค้า (อุตสาหกรรม) ออกสู่ตลาดมากกว่าชุมชนของตน 4. การเปลี่ยนแปลงสภาพสังคมจากชุมชนชนบทมาเป็นชุมชนเมืองที่มีประชากรหนาแน่นขึ้น

เรื่อกับความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจ

เศรษฐกิจแบบดั้งเดิมของไทยเป็นแบบพึ่งพาตนเอง และเป็นการค้าแบบการแลกเปลี่ยนสิ่งของ ระบบเงินตราไม่ค่อยมีความสำคัญ ด้วยความที่ประเทศไทยมีความอุดมสมบูรณ์ทางด้านทรัพยากร และมีสภาพภูมิศาสตร์ที่เหมาะสม ซึ่งเดิมคนไทยก็ใช้เส้นทางค้าขายมาตามแม่น้ำเจ้าพระยา จากทางภาคเหนือลงมาถึงปากอ่าวไทย ในสมัยอยุธยาเป็นเมืองหลวงนั้น อยุธยามีชัยภูมิอยู่ท่ามกลางตลาดการค้าของประเทศจีนและประเทศอินเดีย เนื่องจากเป็นทั้งแหล่งสินค้าพื้นเมืองและเป็นศูนย์รวมสินค้าจากต่างแดน ดังนั้นการค้าต่างประเทศจึงเจริญรุ่งเรือง และทำให้อยุธยาเป็นศูนย์กลางการค้านานาชาติในภูมิภาค ประกอบวิธีการค้าแบบผูกขาดโดยพระมหากษัตริย์ จึงทำให้อยุธยามั่งคั่งร่ำรวย

เมื่อมีการสถาปนากรุงเทพฯ เป็นราชธานี การค้าแบบผูกขาดได้ดำเนินต่อมาอีกช่วงเวลาหนึ่งและสิ้นสุดลงหลังการทำสนธิสัญญาเบาว์ริงกับประเทศอังกฤษในปลายพุทธศตวรรษที่ 24 โดยเปลี่ยนเป็นระบบการค้าแบบเสรี ดังนั้นเศรษฐกิจและการค้าแบบดั้งเดิมจึงเปลี่ยนไปเป็นระบบเศรษฐกิจที่ใช้เงินในการแลกเปลี่ยน และมีการทำการค้ามากขึ้น เกิดระบบนายทุน เศรษฐกิจและการค้าของไทยจึงเกี่ยวข้องและผูกพันกับการค้านานาชาติ ทำให้ต้องใช้ความสามารถในการปรับตัวเองอยู่ตลอดเวลา แต่เมื่อเกิดวิกฤตทางเศรษฐกิจและการเงิน ในช่วง พ.ศ. 2540 (ต้มยำกุ้ง) เป็นต้นมา พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 9 ได้พระราชทานแนวความคิดเรื่องเศรษฐกิจพอเพียงและเกษตรทฤษฎีใหม่เพื่อให้ประชาชนพึ่งตนเองมากขึ้น ซึ่งทำให้ประชาชนบรรเทาความยากลำบากได้ดี (กระทรวงศึกษาธิการ, 2546, หน้า 82) ผู้วิจัยจึงขอแบ่งช่วงเวลาให้เห็นการเปลี่ยนแปลงของเรือในวิถีชีวิตของคนลุ่มน้ำเจ้าพระยา ดังนี้

1. ก่อนยุคปรับปรุงประเทศ (ช่วงก่อนสนธิสัญญาเบาว์ริง)

จากประวัติศาสตร์พบว่าสุโขทัยได้ติดต่อค้าขายกับจีนมาตั้งแต่ครั้งสมัยสุโขทัย เอกสารของจีนได้แสดงให้เห็นว่าแคว้นเสียนและแคว้นหลอหู่ได้ส่งทูตไปทางเรือเพื่อเจริญสัมพันธ์ไมตรีกับ

ราชสำนักมองโกลแห่งราชวงศ์หยวนของจีน โดยสันนิษฐานว่า เสียน คือสุพรรณภูมิ เป็นแคว้นที่รวมสุโขทัยและนครศรีธรรมราชด้วย และหลอหู่ สันนิษฐานว่า คือละโว้ พุทธจากสยามจะนำบรรณาการไปถวายกษัตริย์จีนและกษัตริย์จีนจะพระราชทานของกลับมา โดยพงศาวดารยังได้กล่าวถึงพ่อขุนรามคำแหงเดินทางไปเยือนจีน 2 ครั้ง (กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี, 2552, หน้า 9-10)

วรารคณา นิพัทธ์สุขกิจ (2554) อธิบายว่าเมืองละโว้ เป็นเมืองการค้าก่อนกรุงศรีอยุธยาที่ส่งผลความเจริญมาสู่กรุงศรีอยุธยา โดยเป็นเมืองทำการค้าสำคัญทั้งทางบกและทางทะเลเพราะอยู่ในเส้นทางการค้าสำคัญมาตั้งแต่โบราณ

เมืองละโว้เป็นเมืองที่อยู่ในลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาสมัยทวารวดี มีแม่น้ำลพบุรีไหลผ่านเป็นเส้นทางคมนาคมสู่ภายนอก ละโว้เจริญจากการค้ารอบอ่าวไทย โดยพุกาม ขอม และลังกา เป็นคู่ค้าสำคัญ เมื่อพุทธศตวรรษที่ 16 ความเจริญทางเศรษฐกิจของละโว้ถือเป็นจุดเริ่มต้นของเศรษฐกิจรอบอ่าวไทยที่แต่เดิมเคยเจริญอยู่ทางภาคตะวันตกของลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาแถบแม่น้ำท่าจีน ย้ายมาอยู่ทางตะวันออกโดยมีละโว้เป็นศูนย์กลาง ก่อให้เกิดเมืองสำคัญด้านตะวันตก เช่น เมืองสุพรรณบุรี ราชบุรี เพชรบุรี และเจดีย์พิรุ ที่เติบโตและมีความสำคัญกว่าเมืองคูทองและนครชัยศรีในแถบลุ่มแม่น้ำท่าจีน และเป็นจุดเริ่มต้นของราชอาณาจักรสำคัญที่จะเกิดขึ้นจากการรวมตัวของเมืองละโว้-อโยธยา ความสำคัญของละโว้ในด้านเศรษฐกิจมีผลต่อเนื่องมาสู่เมืองหลวงกรุงศรีอยุธยา

การรวมตัวกันของเมืองละโว้-อโยธยานั้น ทำให้เห็นความสำคัญว่ามีลักษณะเป็นเมืองศูนย์กลางควบคุมเส้นทางรับ-ส่งสินค้าจากภายในภาคพื้นทวีปและควบคุมเส้นทางออกสู่ทะเล มีพื้นฐานทางเศรษฐกิจ ขึ้นอยู่กับการค้าและการควบคุมเส้นทางการค้า โดยมีการขยายฐานทางเศรษฐกิจให้กว้างขวางขึ้นเพื่อสร้างฐานอำนาจทางการเมืองแบบรวมศูนย์ แล้วก้าวเข้าสู่ความเป็นราชอาณาจักรที่อำนาจทางการเมืองแต่เพียงแห่งเดียวในเขตลุ่มน้ำเจ้าพระยา เพื่อรวมกับเมืองสุโขทัย และกลุ่มเมืองในลุ่มแม่น้ำป่าสัก กลายเป็นราชอาณาจักรอยุธยาในที่สุด (วรารคณา นิพัทธ์สุขกิจ, 2554)

อัสสัมภินพงศ์ ฉัตราคม (2553) กล่าวถึงสมัยสุโขทัย พ.ศ. 1800-1920 มีลักษณะโครงสร้างทางเศรษฐกิจเป็นแบบพึ่งตนเอง ผลผลิตที่เกิดขึ้นจึงเป็นผลผลิตทางการเกษตรที่ผลิตขึ้นให้เพียงพอกับครอบครัวของตนเอง หากมีผลผลิตที่เกินความต้องการก็จะมีแลกเปลี่ยนผลผลิตกับเมืองอื่น พื้นฐานทางเศรษฐกิจที่สำคัญของไทยสมัยโบราณคือ การเกษตรและการค้า การค้าภายในของระบบเศรษฐกิจแบบพึ่งตนเองค่อนข้างจำกัดเนื่องจากชุมชนหมู่บ้านสามารถ

พึ่งตนเองได้ เพราะหมู่บ้านต่าง ๆ ผลิตสิ่งของที่จำเป็นในการดำรงชีวิตเกือบทุกอย่างได้ภายในชุมชน ดังนั้นการซื้อขายสินค้าระหว่างชุมชนหมู่บ้านจึงมีน้อย ส่วนใหญ่มักเป็นการแลกเปลี่ยนสิ่งของระหว่างหมู่บ้าน (Barter system) ทำให้การใช้เงินตราไม่แพร่หลาย

ในส่วนของ การขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ รัฐบาลจะมีรายได้จากการเก็บภาษีค่าผ่านทางเมื่อขนส่งสินค้าผ่านเมืองหนึ่ง ๆ ไปจนถึงเมืองเป้าหมาย เรียกว่า “จกอบ” ในช่วงสมัยพ่อขุนรามคำแหง บ้านเมืองเริ่มเป็นปึกแผ่น ปราศจากสงคราม การติดต่อค้าขายจะมีความเจริญมากขึ้น ไม่มีการเก็บ “จกอบ” เพื่อให้การเดินทางไปทำการค้ายังหัวเมืองต่าง ๆ สามารถทำได้สะดวกมากขึ้น และในสมัยสุโขทัยนี้เอง มีการค้าระหว่างประเทศโดยใช้เส้นทางในการเดินเรือเห็นได้จากการมีเมืองท่า เกิดขึ้น เช่น เมืองท่าปัตตานี มะริด และตะนาวศรี ซึ่งเป็นเมืองท่าที่ไว้ขนส่งสินค้ากับประเทศ เปอร์เซีย อาราเบีย จีน อินเดีย ชวา สุมาตราและลังกา สินค้าที่ทำ การส่งออกในสมัยนั้น มีหลายประเภท เช่น ไม้ฝาง ไม้กฤษณา กระจวาน กานพลู อีกทั้งยังมีสินค้าประเภทอุตสาหกรรมส่งออกด้วย เช่น เครื่องเคลือบดินเผา ซึ่งอาจจะมีสินค้าประเภทสัตว์พาหนะส่งออกไปขายด้วย เพื่อแลกกับสินค้าจากต่างประเทศ คือ ผ้า ที่นำเข้ามาจากประเทศจีน และอินเดีย การค้ากับต่างประเทศเป็นรายได้ที่สำคัญของรัฐ โดยสินค้าที่ค้าขายกับต่างประเทศนั้นได้มาจากสินค้าที่เหลือจากการอุปโภคและบริโภคในอาณาจักร เช่น ข้าว หมาก มะพร้าว สินค้าที่ได้มาจากการเรียกเกณฑ์ส่งส่วย เช่น ของป่า (อสังกนิพนธ์ ฉัตราคม, 2553, หน้า 5-13)

พิศาล บุญผูก (2550, หน้า 9-10) อธิบายว่า เรือที่ปรากฏในสมัยสุโขทัย เนื่องด้วยการศึกษาทางโบราณคดีพบว่า สุโขทัยมีอุตสาหกรรมทำเครื่องถ้วยชาม สามารถสันนิษฐานได้ว่าสุโขทัยได้ช่างมาจากเมืองจีน เนื่องจากเครื่องสังคโลกมีรูปแบบคล้ายจีนและมีคุณภาพดีสามารถผลิตเป็นสินค้าเพื่อส่งออกได้ ภูมิศาสตร์และที่ตั้งของเมืองสุโขทัยตั้งอยู่บนที่ดอน แต่มีแม่น้ำยม แม่น้ำปิง แม่น้ำน่าน และลำน้ำแม่รำพัน ซึ่งไหลผ่านทางเหนือของเมือง ชาวสุโขทัยจึงใช้เรือเป็นพาหนะที่ใช้ในการคมนาคม และขนส่งสินค้าจำพวกเครื่องปั้นดินเผาเพื่อส่งไปยังเมืองท่าด่านได้ และจะส่งขายยังเมืองต่าง ๆ

สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ (2460, หน้า 5) กล่าวถึงจดหมายเหตุพระราชไมตรีระหว่างกรุงสยามกับจีน ในช่วงสมัยอยุธยา ที่ขุนเจ๋งเงินอักษร (สุดใจ) แปลจาก หนังสือหวงเฉียวบุ๋นเหียนทงเค้า แสดงถึงความสัมพันธ์ทางการค้าที่มีมานาน และเรียกกรุงศรีอยุธยาว่า เสียมหลอก๊ก มีใจความที่น่าสนใจ ดังนี้

“เสียมหลอก๊กอยู่ฝ่ายทิศตะวันออกเมืองกัวงหล่า เชียงหวนอน (เจียงใต้) เมืองกั๋งพู้จ้าย (กำพูชา) ครั่งโบราณมีสองก๊ก เสียม (สยาม คือ สุโขทัย) ก๊กหนึ่ง หลอก๊ก (ลโว) ก๊กหนึ่ง ...”

ข้อความอื่นในจดหมายเหตุนี้ใจความส่วนหนึ่งบรรยายเรื่องการทำการค้าขายทางเรือระหว่างจีนกับกรุงศรีอยุธยา ตั้งแต่สมัยพระร่วงรามคำแหงครองสุโขทัย ตรงกับแผ่นดินจีนพระเจ้าหงวนสีจิวฮ่องเต้ แผ่นดินจีนหงวนปีที่ 19 หยิมโหวงลักห่งวย จนถึงแผ่นดินกรุงธนบุรี ตรงกับแผ่นดินจีน แผ่นดินเขียนหลงปีที่ 46 ซินทิวเจียง่วย

กระทรวงศึกษาธิการ (2546) ได้กล่าวถึง เหตุการณ์ในสมัยอยุธยา ไว้ในหนังสือ ประวัติศาสตร์ไทยเชิงวิเคราะห์ มีรายละเอียดดังนี้ สมัยอยุธยา พ.ศ. 1893-2310 สถาปนามีศาสตร์เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญไม่น้อยต่อการก่อตั้งและการดำรงอยู่ของอาณาจักรอยุธยา และผลผลิตทางการเกษตรเป็นสิ่งสำคัญที่เลี้ยงดูประชากรของอาณาจักร อยุธยาเป็นอาณาจักรที่ได้เปรียบสุโขทัยและล้านนาในด้านภูมิศาสตร์เนื่องจากมีแม่น้ำล้อมรอบทั้ง 3 ด้าน ทำให้แผ่นดินมีความอุดมสมบูรณ์เหมาะสมกับการปลูกข้าวเลี้ยงประชากรในอาณาจักร และยังเหลือพอส่งขายเป็นรายได้เข้ารัฐอีกด้วย ด้วยสภาพภูมิศาสตร์ที่ตั้งอยู่ปลายทางของลำน้ำสายสำคัญ คือ แม่น้ำเจ้าพระยาและสาขาที่ไหลมาจากทางเหนือ อยุธยาจึงเป็นศูนย์กลางการค้า โดยรวบรวมสินค้าจากดินแดนตอนในออกสู่ตลาดภายนอกและสินค้าจากตลาดภายนอกกระจายสู่ดินแดนตอนในด้วยอยุธยาตั้งอยู่ไม่ไกลจากทะเลมากนักทำให้การขนส่งสินค้าไปขายต่างประเทศก็สามารถทำได้สะดวก จากสภาพภูมิศาสตร์ที่เอื้ออำนวยเช่นนี้ ประกอบกับการรวมกำลังทหารที่เข้มแข็งจึงทำให้อยุธยาสามารถผนวกสุโขทัยและล้านนาได้ เนื่องจากที่ดินแดนเหล่านั้นมีทรัพยากรธรรมชาติประเภทของป่าที่เป็นที่ต้องการของตลาดด้วย

ภายใต้โครงสร้างเศรษฐกิจแบบพึ่งตนเอง การค้าถือเป็นรายได้หลักของรัฐโดยเฉพาะการค้ากับต่างประเทศ หรือการค้าสำเภา ผู้ค้ารายใหญ่ที่สุดก็คือ กษัตริย์ รองลงมาคือเจ้านายขุนนางที่ใช้อำนาจทางการเมืองในระบบศักดินาดึงผลผลิตส่วนเกินจากราษฎรในรูปแบบของส่วยลักษณะของส่วยมักเป็นสิ่งของ เช่น ของป่า แร่ธาตุต่าง ๆ เป็นสินค้าที่นำไปขายกับต่างประเทศ ดังนั้นจึงเป็นการค้าที่ไม่ต้องลงทุน กลุ่มชนชั้นสูงเหล่านี้เป็นเพียงผู้ลงทุนและผู้ควบคุมกิจการเท่านั้น ส่วนวิธีการและขั้นตอนต่าง ๆ เริ่มตั้งแต่การตีราคาสินค้า การคำนวณต้นทุนของสินค้า การจัดการซื้อหาสินค้าเพิ่มเติม การจัดระวางบรรทุก การทำบัญชีกำไร-ขาดทุน รวมทั้งการเดินเรือล้วนเป็นแรงงานของชาวจีนอพยพ ดังนั้นชาวจีนอพยพจึงเข้ามาเกี่ยวข้องกับการค้าต่างประเทศและมีความสำคัญต่อการดำเนินงาน นอกจากนี้ชาวจีนอพยพมีโอกาสแต่งเรือสำเภาของตนไปค้าขายตามเมืองท่าต่าง ๆ ได้ด้วย ในขณะที่ไพร่หรือราษฎรทั่วไปเป็นได้เพียงผู้หาสินค้าและผู้ขนส่งสินค้ามาให้เท่านั้น

วิธีดำเนินการค้าจะเป็นการค้าผูกขาดภายใต้ระบบพระคลังสินค้า โดยทางรัฐบาลจะกำหนดชนิดของสินค้าที่ผูกขาด เช่น ไม้กฤษณา เครื่องศาสตราวุธ และสินค้าต้องห้าม เช่น นอแรด ระมาด งาช้าง ไม้จันทน์ ดินประสิว กำมะถัน สินค้าเหล่านี้รัฐจะเป็นผู้ส่งออกหรือจำหน่ายแต่เพียงผู้เดียว ในกรณีสินค้าเข้าพระคลังสินค้าจะถูกซื้อสินค้าที่ดีที่สุดตามราคาที่กษัตริย์กำหนด ส่วนสินค้าที่เหลือก็จะจำหน่ายแก่ราษฎรทั่วไป ดังนั้นการผูกขาดการค้าโดยพระคลังสินค้าจึงเป็นการควบคุมผลผลิต ควบคุมปริมาณราคาสินค้าตามความต้องการซื้อและขายในท้องตลาดผูกขาดการค้าส่งออกและสินค้าเข้าโดยใช้กลไกของรัฐเป็นเครื่องมือในการผูกขาด

เมื่อความต้องการสินค้าในตลาดโลกเปลี่ยนไปจากสินค้าที่เป็นของป่ามาเป็นสินค้าที่ต้องผ่านกระบวนการผลิต เช่น น้ำตาล ยาสูบ ไทยยังคงเป็นแหล่งผลิตที่ดีสามารถเป็นเมืองท่าสำคัญในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยทำหน้าที่เป็นแหล่งรวมสินค้าส่งผ่าน สินค้าประเภทของป่า สินค้าที่ต้องอาศัยแรงงานในกระบวนการผลิตกลายเป็นสินค้าออกที่มีความสำคัญมากขึ้น ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่าการมีทรัพยากรธรรมชาติและทำเลที่ตั้งอันเหมาะสมเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้เศรษฐกิจและการค้าของไทยช่วงก่อนทำสนธิสัญญาเบาว์ริงมีความเจริญรุ่งเรือง (กระทรวงศึกษาธิการ, 2546, หน้า 85)

เนื่องจากการค้าเป็นรายได้ของประเทศ ในช่วงสมัยอยุธยาจึงมีการเร่งขุดคลองและฟื้นฟูคลองที่มีอยู่เดิมให้สามารถขนส่งสินค้าจากภายในออกมาจำหน่ายยังภายนอกได้ การขุดคลอง เชื่อมต่อระบบขนส่งทางน้ำ จึงเริ่มขึ้นอย่างจริงจังในยุคนี้ สำหรับจุดมุ่งหมายสำคัญของการขุดคลองในสมัยกรุงศรีอยุธยานั้นเพียงเพื่อใช้สายน้ำเป็นเส้นทางคมนาคมและเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ในการทำศึกสงคราม ตลอดจนเป็นคูเมืองป้องกันประเทศ กระทั่งถึงช่วงปลายอยุธยาได้มีการสร้างระบบควบคุมน้ำมาใช้ในสถานที่ต่าง ๆ เช่น สมเด็จพระเจ้าปราสาททองทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สร้างอ่างเก็บน้ำธารทองแดง ที่จังหวัดสระบุรีโดยใช้ระบบเหมืองฝายเหมือนล้านนา และในสมัยสมเด็จพระนารายณ์ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สร้างอ่างเก็บน้ำขึ้นที่ทะเลชุบศร และอ่างเก็บน้ำห้วยซับเหล็กที่นอกเมืองลพบุรี และวางระบบท่อส่งน้ำเพื่อนำน้ำไปใช้ในพระราชวัง (กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี, 2552)

วรางคณา นิพัทธ์สุขกิจ (2554) กล่าวถึง การพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางน้ำไว้ในหนังสือจากอยุธยาถึงรัตนโกสินทร์ ว่าเส้นทางคมนาคมทางน้ำถูกพัฒนาโดยคำนึงถึงสภาพทางภูมิศาสตร์ของที่ตั้งกรุงศรีอยุธยาซึ่งตั้งอยู่บนที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาเหมาะสำหรับการคมนาคมทางน้ำ สภาพของเมืองที่เป็นเกาะนั้นมีแม่น้ำล้อมรอบ คือ แม่น้ำเจ้าพระยา น้ำป่าสัก แม่น้ำลพบุรี และแม่น้ำน้อย ทำให้สะดวกต่อการคมนาคมเข้าสู่ดินแดนด้านในหรือการคมนาคม

สู่ปากอ่าวไทย นอกจากนี้ กรุงเทพฯ ยังมีคลองแยกออกไปจากแม่น้ำ ทั้งคลองตามธรรมชาติและคลองที่ขุดขึ้นเพื่อความสะดวกในการเดินทาง ทำให้กรุงเทพฯ เป็นเมืองท่าที่สามารถนำสินค้าจากภายนอกเข้าไปสู่ชุมชนภายใน และสามารถลำเลียงสินค้าจากดินแดนด้านในออกมายังคลังสินค้าเพื่อรองรับความต้องการของพ่อค้าที่นำสินค้าออกไปจำหน่าย

นอกจากนี้ กรุงเทพฯ ยังเป็นเส้นทางนำล่องขึ้นเหนือไปสู่ดินแดนตอนในได้ไม่ลำบาก ส่วนด้านทิศตะวันออกและตะวันตกมีคลองเชื่อมจากแม่น้ำเจ้าพระยาไปจนถึงหัวเมืองอื่น หรืออาจจะไปออกทะเลที่แม่น้ำบางปะกง แม่น้ำท่าจีน และแม่น้ำแม่กลองได้ จึงมีการขยายเส้นทางน้ำโดยการขุดลอกคลองและขุดเชื่อมทางน้ำอยู่เป็นระยะ ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่พ่อค้าและนักเดินเรือที่ต้องการเดินทางเข้าสู่กรุงเทพฯ และกรุงเทพฯ เองก็สามารถขนส่งสินค้าไปสู่เมืองท่าได้สะดวก

โดยมีหลักฐานที่แสดงให้เห็นถึงการพัฒนาระบบเส้นทางน้ำ คือ เส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อให้เรือและสินค้าจากปากอ่าวไทยเข้ามาถึงกรุงเทพฯ ได้โดยสะดวกและรวดเร็ว ดังนั้นประโยชน์ของการจัดคมนาคมทางน้ำก็เพื่อสร้างเส้นทางลัดอำนวยความสะดวกในการคมนาคมสร้างชุมทางตลาดใหม่ ขยายชุมชนการค้า และขยายอำนาจลงสู่อ่าวไทย เป็นประโยชน์กับชาวบ้านที่ใช้เรือขนส่งสินค้าทางการเกษตรออกมาจากเรือสวนไร่นาของตนเพื่อมาจำหน่ายยังตลาดน้ำ เรือจึงมีบทบาททางด้านเศรษฐกิจในระดับชุมชนมากยิ่งขึ้น

จากนั้นในช่วงรัชสมัยต่อมา มีการขุดคลองอีกหลายครั้ง เช่น ในสมัยสมเด็จพระไชยราชาธิราช โปรดให้มีการขุดคลองลัดที่หน้าวัดมะกอกน้อย เป็นระยะทาง 3 กิโลเมตร ช่วยย่นระยะทางจากปากน้ำเจ้าพระยาขึ้นไปกรุงเทพฯ เพื่อไม่ต้องเดินเรืออ้อมไปตามสายน้ำเดิม และเนื่องจากกระแสน้ำไหลแรงฝั่งคลองจึงถูกน้ำกัดเซาะจนกว้างขึ้นกลายเป็นทางหลักของแม่น้ำในที่สุด ส่วนเส้นทางน้ำเดิมกลายเป็นคลอง นอกจากนี้ยังโปรดให้ขุดคลองลัดที่หน้าวัดชะลอมมาทะเลวัดสุวรรณคีรี เพื่อให้สามารถเดินทางมายังตลาดแก้วได้โดยไม่ต้องอ้อมไกล เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้เข้ามาค้าขายไม่ต้องเดินอ้อมตามสายน้ำที่โค้งคดลำบากต่อการเดินเรือ

สมัยสมเด็จพระมหาจักรพรรดิ โปรดให้ขุดคลองลัดที่บางกรวยริมวัดชะลอมมาออกวัดมุลเหล็ก หลังจากนั้นไม่นานในสมัยสมเด็จพระเจ้าทรงธรรม โปรดให้มีการขุดคลองลัดเกร็ดใหญ่ที่สามโคก โดยโปรดให้ขุดคลองลัดริมวัดไ้เตี้ยทำบ้านสามโคก ซึ่งกลายเป็นชุมชนมอญสำคัญมาจนถึงปัจจุบัน

สมัยสมเด็จพระเจ้าปราสาททอง โปรดให้ขุดคลองลัดจากเมืองนนทบุรีมาออกตลาดแก้ว เป็นระยะทาง 5 กิโลเมตร เพื่อร่นระยะทางเดินเรือ การขุดคลองนี้ส่งผลให้บ้าน

ตลาดแก้วเจริญเป็นชุมชน เกิดเป็นเกาะ ส่งผลดีต่อการเพาะปลูกและการทำสวนผลไม้ของราษฎร ต่อมาในสมัยสมเด็จพระเจ้าท้ายสระ โปรดให้ขุดคลองลัดเกร็ดน้อย ยาว 2 กิโลเมตร ทำให้เรือไม่ต้องอ้อมเป็นวง และโปรดให้ขุดคลองลัดโพธิ์ยาว 1 กิโลเมตร ที่พระประแดง เมื่อขุดแล้วเสร็จ ช่วยย่นระยะทางจากปากน้ำขึ้นไปกรุงศรีอยุธยาได้ถึง 17 กิโลเมตร

การเดินทางจากปากแม่น้ำเจ้าพระยาขึ้นมาจนถึงกรุงศรีอยุธยานั้นใช้เวลานานหลายวัน เรือต้องหยุดพักเป็นช่วง ๆ ด้วยเหตุนี้จึงเกิดชุมชนขึ้นตามสองฝั่งแม่น้ำได้แก่บางกอก ธนบุรี บ้านตลาดแก้ว บ้านตลาดขวัญ บ้านสามโคก ตลอดทางขึ้นไปยังกรุงศรีอยุธยา เส้นทางคมนาคมที่เชื่อมระหว่างกรุงศรีอยุธยากับชายฝั่งทะเลตะวันตก เป็นเส้นทางที่อาศัยทั้งเส้นทางน้ำและทางบกต่อกัน เป็นเส้นทางเชื่อมกรุงศรีอยุธยากับแม่น้ำท่าจีน แม่น้ำแม่กลอง แม่น้ำเพชรบุรี และข้ามช่องเขาบนเทือกเขาตะนาวศรีไปยังเมืองมะริดได้ เส้นทางนี้มีความสำคัญมากในสมัยก่อน โดยสามารถแยกไปสู่หัวเมืองภายในอื่น ๆ ที่เป็นแหล่งสินค้าและทรัพยากรของเมืองการค้าอยุธยาได้ ซึ่งใช้เป็นทั้งเส้นทางการค้าและเส้นทางเดินทัพไปรับศึกพม่าที่ชายแดนสุพรรณบุรีและกาญจนบุรี

เส้นทางน้ำช่วงแรกเชื่อมระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับปากน้ำท่าจีนเรียกว่าเส้นทางคลองด่าน แยกออกจากแม่น้ำเจ้าพระยาช่วงแม่น้ำเจ้าพระยาสายเก่าหรือคลองบางกอกใหญ่ หรือคลองบางหลวงที่เมืองธนบุรี เพื่อไปออกทะเลที่แม่น้ำท่าจีน ซึ่งเป็นเส้นทางไปสู่หัวเมืองชายทะเลคือเพชรบุรีและเมืองกุย และยังคงใช้เส้นทางคลองด่านเชื่อมแม่น้ำท่าจีนตลอดมา

พระมหากษัตริย์หลายพระองค์โปรดเสด็จประพาสหัวเมืองชายทะเล ทรงใช้เส้นทางเชื่อมระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำท่าจีนไปออกปากอ่าวไทย การเสด็จตามเส้นทางดังกล่าวทำให้สมเด็จพระเจ้าเสือและสมเด็จพระเจ้าท้ายสระโปรดให้ขุดคลองโคกขามที่คดเคี้ยวให้ตรง โดยเริ่มขุดเมื่อ พ.ศ. 2248 และมาเสร็จสิ้นใน พ.ศ. 2264 สมเด็จพระเจ้าท้ายสระ โปรดให้พระราชสงครามเป็นแม่กองอำนวยการขุดคลองโคกขามต่อ การขุดคลองแห่งนี้ทำให้เมืองสำคัญทางด้านตะวันตกเฉียงใต้ที่อยู่บริเวณคลองผ่านล้วนได้ประโยชน์จากการขุดคลองนี้ ซึ่ง ได้แก่ เมืองนนทบุรี ธนบุรี นครชัยศรี สาครบุรี สมุทรสงคราม เพชรบุรี ราชบุรี และสมุทรปราการ ซึ่งล้วนเป็นหัวเมืองสำคัญรอบปากอ่าวไทย ที่เรียกว่าเมืองปากใต้

เส้นทางน้ำภายในด้านตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยามีเส้นทางเชื่อมระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกง เป็นเส้นทางคมนาคมทางน้ำภายในออกสู่ชายฝั่งทะเลตะวันออก เส้นทางสำคัญคือคลองสำโรง-คลองทับนาง ซึ่งคงจะเป็นคลองธรรมชาติที่มีมาแต่เดิมแล้วเกิดขึ้นใน พ.ศ. 2041 สมเด็จพระรามาธิบดีที่ 2 โปรดให้ขุดลอกคลองสำโรงที่จะไปออกคลองศิระชะจะเข้และคลองทับนางที่จะปากน้ำเจ้าพระยาเพื่อให้เรือใหญ่แล่นได้สะดวก

คลองสำโรงเป็นคลองด้านทิศตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาอยู่ใต้บางกอกลงไปเชื่อมกับแม่น้ำบางปะกง ส่วนคลองทับนางแยกจากคลองสำโรงลงไปทางใต้ ออกอ่าวไทย คลองสำโรงยังเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อป้องกันด้านทิศตะวันออกของกรุงศรีอยุธยา เส้นทางนี้เป็นเส้นทางเดินเรือสำคัญจากด้านหัวเมืองชายทะเลตะวันออกเข้ามาสู่มแม่น้ำเจ้าพระยาโดยไม่ต้องออกทะเล และเป็นเส้นทางออกไปสู่เมืองท่าสำคัญด้านทะเลจีน ลัดเลาะไปจนถึงเวียดนามและทะเลจีนใต้ การมีเส้นทางคมนาคมที่สะดวกทั้งภายในและภายนอกทำให้กรุงศรีอยุธยาสร้างเครือข่ายทางการค้า ได้รับประโยชน์จากการระบายสินค้าจากกรุงศรีอยุธยาออกไปและรับสินค้ามาจัดจำหน่ายที่กรุงศรีอยุธยาและหัวเมืองภายใน (วรางคณา นิพัทธ์สุขกิจ, 2554)

ระบบการปกครองในสมัยอยุธยา เป็นการปกครองในระบบศักดินา เริ่มต้นในสมัยสมเด็จพระบรมไตรโลกนาถ (พ.ศ. 1997) คือ การกำหนดยศ โดยถือตามการครอบครองที่นา เช่น เจ้าพระยา มีนาได้ตั้งแต่คนละ 10,000 ไร่ ส่วนพลเมืองมีนาได้คนละ 25 ไร่ ซึ่งจะมีเกินกว่าที่รัฐบาลอนุญาตไม่ได้ ซึ่งระบบศักดินานี้ยังกำหนดสิทธิและหน้าที่ของประชาชนในสังคม คือ ผู้ที่มีศักดินามากจะมีสิทธิเหนือผู้ที่มีศักดินาน้อยกว่า ในยุคสมัยนี้ มีการเกณฑ์แรงงานของพวกไพร่มาทำงาน รูปแบบของการเกณฑ์แรงงานนี้มีลักษณะเหมือนกับการเสี้ยภาษี เพียงแต่เปลี่ยนจากเงินมาเป็นแรงงานแทน สำหรับการค้าขายในสมัยอยุธยา มีการตั้งด่านเก็บภาษีในการขนส่งสินค้าทั้งทางบกและทางน้ำ และเก็บภาษีจากการวางสินค้าเพื่อจำหน่ายตามตลาดด้วย (อสัมภินพงศ์ ฉัตราคม, 2553, หน้า 15-32)

ชาญวิทย์ เกษตรศิริ (2546, หน้า 296-297) กล่าวถึง การตั้งด่านในสมัยอยุธยาไว้ในหนังสือ อยุธยา: Discovering Ayutthaya ว่ามีการจัดตั้งด่านขนอนเป็นจุดตรวจตราสิ่งของต้องห้าม และศาสตราวุธตามกฎหมายและเป็นจุดส่งข่าวด่วนไปยังพระนคร ทั้งยังเป็นจุดเก็บภาษีจากเรือสินค้าที่นำสินค้าเข้า-ออกของพระนครศรีอยุธยาด้วย ด่านขนอนตั้งอยู่ 4 ทิศ โดยคุมเส้นทางคมนาคมที่สำคัญของแม่น้ำลำคลองรอบอยุธยา ทิศตะวันออกบริเวณคลองบ้านบาตร ตั้งด่านที่ตำบลข้าวเม่า ทิศใต้บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งด่านที่ขนอนบางตะนาวศรี ใกล้วัดโปรดสัตว์ ทิศตะวันตกบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยามีขนอนปากคู ไม่ห่างจากเจดีย์ภูเขาทอง ทิศเหนือบริเวณคลองบางขวด คลองคู่ขนานกับแม่น้ำลพบุรี มีขนอนบ้านบางหลวงไม่ไกลจากวัดดาวคะนอง แต่ละด่านขนอนมีทหารประจำด่าน คือ ขุนด่านหมื่นขนอน เป็นนายผู้ควบคุมด่าน และมีไพร่หลวงอยู่อีก 20 คน อยู่ประจำผลัดละ 15 วัน

ขุนด่านหมื่นขนอน ผู้ควบคุมด่านมีหน้าที่เก็บค่าอากรเรือที่แล่นผ่านด่านขนอน โดยคิดตามความกว้างของเรือ หรือเรียกว่า “ค่าปากเรือ” ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับว่าเป็นเรือของพ่อค้าชาติใด

หากเป็นชาติที่อยู่ยามมีไมตรีด้วยอย่างดี เก็บค่าปากเรือวาละ 12 บาท แต่ถ้าเป็นชาติที่ไม่มีไมตรี ด้วยเก็บวาละ 20 บาท นอกจากนี้ยังต้องเสียภาษีค่าสินค้าอีกด้วย ชาติที่ไม่มีไมตรี เช่น จีน เสียในอัตรา 12 ซัก 2 ส่วนพ่อค้าชาติอื่น ๆ เสียอัตรา 9 ซัก 2 ในสมัยอยุธยาตอนปลาย หลวงเก็บภาษีด่านขนอนได้ปีละ 800 ซั่ง และเก็บจากภาษีสำเภาก็ได้ 3,000 ซั่ง ส่วนพ่อค้าแม่ค้า ชาวสยามที่นำสินค้าเข้ามาขายยังพระนครมักถูกนายด่านหยิบสินค้าบนเรือไปเป็นของตนบ้าง

นอกจากนี้ในสมัยอยุธยาจะมีการตั้งโรงเรือหลวง เพื่อเป็นที่จอดพักเรือไว้โดยรอบ พระนคร มีโรงเรือหลวง คือ โรงเรือรบน้ำจืด มีพระยามหาอำมาตย์ เป็นแม่กองดูแล ตั้งอยู่ที่บ้าน วัดท่าการ้อง มีโรงเรือ 30 หลัง มีเรือประมาณ 200 ลำ โรงเรือรบทะเล มีพระยาราชวังสัน เป็นแม่กองดูแล ตั้งอยู่ใกล้ปากคลองตะเคียน มีเรือรบทะเล 30 ลำ และเรือรบทะเลขนาดเล็ก 100 ลำ คู่ต่อเรือสำเภาและกำปั่นหลวง ตั้งอยู่ที่ท้ายบ้านท่าเรือข้าม ริมแม่น้ำเจ้าพระยา มี 18 คู่ ส่วนริมกำแพงพระนคร มี 4 คู่ อยู่ใกล้ประตูชัยและใกล้ป่าตอง โรงเรือพระที่นั่ง ตั้งอยู่เรียงรายกัน ถึง 20 โรง ตั้งแต่ปากคลองคู่มือเรือถึงวัดตีนท่า ด้านเหนือพระนคร

อัครมนตรี จัตุรคัม (2553) อธิบายไว้ว่าในช่วงสมัยอยุธยานี้เองการติดต่อค้าขาย กับต่างประเทศเจริญรุ่งเรือง เรือเริ่มมีบทบาทมากขึ้น ชาวตะวันตกเริ่มมาค้าขายมากขึ้นใน สมัยสมเด็จพระรามาธิบดีที่ 2 แต่ยุคที่การค้าต่างประเทศเจริญรุ่งเรืองสูงสุดคือ ตั้งแต่สมัย พระเอกาทศรถจนถึงสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช โดยรัฐบาลจะเป็นผู้ผูกขาดการซื้อสินค้า เก็บไว้ในท้องพระคลังสินค้า (นโยบายการผูกขาดสินค้า) สินค้าที่ผูกขาด เป็นสินค้าที่ทางราชการ จำเป็นต้องใช้ เช่น ปืน อาวุธทางการทหาร ส่วนสินค้าที่ผูกขาดอีกประเภทหนึ่ง คือ สินค้าที่ราชการ เห็นว่าจะสามารถนำมาขายเพื่อเอากำไรได้ ก็ซื้อเก็บไว้เอง นอกจากนี้ยังกำหนดสินค้าที่ต้องซื้อ ขายผ่านพระคลังสินค้า คือ เนื้อไม้ ฝาง หมากสง ตะกั่ว ดีบุก ดินประสิว ช้าง และงาช้าง หลวงจึงทำหน้าที่การค้าขายออกโดย สร้างเรือกำปั่นหลวงสำหรับการค้าขาย โดยเจ้านายและ ขุนนางที่มีศักดิ์นาสูง ๆ นิยมต่อเรือกำปั่นไปค้าขายกับต่างประเทศด้วย ชาวต่างประเทศหลาย ชนชาตินิยมเข้ามาค้าขายกับประเทศไทยที่สำคัญคือ ชาติตะวันตก คือ ฮอลันดา และฝรั่งเศส ในสมัยสมเด็จพระนารายณ์และสมเด็จพระเพทราชา นั้น ฮอลันดาได้รับสิทธิในการค้าขายได้ ทั่วราชอาณาจักร และได้ผูกขาดการซื้อหนังโค หนังควาย กระจก ดีบุก งาช้าง หมากและไม้หอมด้วย ซึ่งฮอลันดาข่มขู่ให้ไทยให้สิทธิพิเศษหลายอย่างกับตนเอง เป็นเหตุให้ไทยต้องเปิดสัมพันธไมตรี กับประเทศตะวันตกอื่น ๆ เพื่อถ่วงดุลอำนาจ คือ ประเทศอังกฤษซึ่งเข้ามาก่อตั้งบริษัทอินเดีย ตะวันออกในไทยโดยไม่ต้องเสียภาษีขาเข้าออก แต่ต้องสั่งซื้อสินค้าผ่านพระคลังสินค้าเพียงที่เดียว และประเทศฝรั่งเศสเข้ามาตั้งพระคลังสินค้าในไทย เมื่อ พ.ศ. 2205

ในสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช การค้ากับต่างประเทศเจริญรุ่งเรืองมาก โดยมี เจ้าพระยาโกษาธิบดี (ปาน) เป็นราชทูตเดินทางไปฝรั่งเศส เมื่อเดินทางกลับมายังประเทศไทยนั้น ได้จ้างช่างเทคนิคที่มีความสามารถในการเดินเรือและต่อเรือ จำนวน 300 คน เดินทางกลับมาด้วย เพื่อถ่ายทอดวิชาเดินเรือและต่อเรือสมัยใหม่ ซึ่งสมเด็จพระนารายณ์ทรงให้สร้างท่าเรือและคูเรือ ขึ้นที่เมืองมะริด เพื่อให้การค้าขายทางเรือไปยังมหาสมุทรอินเดียสะดวกมากขึ้น แต่แผนการสร้างท่าเรือนี้ก็ไม่สามารถดำเนินต่อไปได้ เมื่อสมเด็จพระนารายณ์เสด็จสวรรคต ประกอบกับมีความเกรงกลัวอิทธิพลของชาติตะวันตกที่จะเข้ามายึดไทยเป็นเมืองขึ้น และยังมีความหวั่นเกรงว่า จะนำไปใช้ในการต่อเรือเดินทะเลมากเกินไป จนขาดแคลนไม้ จึงมีข้อกำหนดไม่ให้ต่อสำเภานขนาดใหญ่ และเรียกเก็บค่าธรรมเนียมสูงในการต่อเรือ การค้ากับต่างประเทศจึงชะลอตัวลง อีกทั้งยังมีสาเหตุมาจากสงครามที่ทางตะวันตกและไทยต้องเผชิญอยู่ในขณะนั้นด้วย การค้ากับต่างประเทศจึงยุติลง

ด้วยเหตุที่การค้าขายกับต่างประเทศเจริญรุ่งเรืองมากขึ้นนี้เอง เรือที่เกิดขึ้นในสมัยอยุธยาจึงเป็นเรือที่มีขนาดใหญ่ สำหรับขนส่งสินค้าไปทางทะเล และมีเทคโนโลยีการต่อเรือจากต่างประเทศเข้ามาแล้ว รัฐบาลมีการเรียกเก็บค่าเบิกร่อง เป็นค่าอนุญาตให้เรือเข้ามาค้าขาย เรียกเก็บตามขนาดของเรือ หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า ภาษีปากเรือ โดยเก็บภาษีสำหรับเรือที่ปากกว้างตั้งแต่ 4 วาขึ้นไป สำหรับเรือที่ราษฎรใช้ขนส่งสินค้าตามลำน้ำ ก็มีการเรียกเก็บภาษีจกอบ ตามขนาดของเรือ คือวัดความยาวของเรือ แล้วเก็บวาละ 1 บาท โดยมีการตั้งด่านตามเส้นทางที่ราษฎรใช้เดินทางขนส่งสินค้าอยู่เสมอ (อัสสัมภินพงศ์ ฉัตราคม, 2553, หน้า 15-32)

พิศาล บุญผูก (2550) อธิบายว่าในสมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานี ปรากฏหลักฐานทางประวัติศาสตร์ว่าประเทศไทยมีการติดต่อค้าขายทางเรือกับชาวตะวันตกออกด้วยกัน เช่น จีน และแขก ส่วนชาวตะวันตกเริ่มมีการติดต่อค้าขายกันในรัชกาลสมเด็จพระรามาธิบดีที่ 2 โดยชนชาติโปรตุเกสเป็นชาติแรกที่เข้ามาติดต่อค้าขายกับไทยใน พ.ศ. 2054 ต่อมาในรัชกาลสมเด็จพระนเรศวรมหาราชไทยได้มีการติดต่อกับสเปนใน พ.ศ. 2141 ฮอลันดาและญี่ปุ่นใน พ.ศ. 2147 รัชกาลสมเด็จพระเอกาทศรถ และได้มีการติดต่อกับอังกฤษใน พ.ศ. 2155 รัชกาลพระเจ้าทรงธรรม ส่วนเดนมาร์กเข้ามาติดต่อเจริญสัมพันธไมตรีและทำการค้าขายด้วยใน พ.ศ. 2164 สำหรับประเทศฝรั่งเศสเข้ามาติดต่อใน พ.ศ. 2205 ซึ่งตรงกับรัชกาลสมเด็จพระนารายณ์มหาราช การค้าขายทางเรือกับต่างชาติเจริญสูงสุดในสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช เพราะพระปรีชาสามารถของพระองค์ และด้วยความสามารถของเจ้าพระยาวิชาเยนทร์ เสนาบดีว่าการพระคลัง มีกรุงศรีอยุธยาเป็นศูนย์กลางการค้าที่สำคัญ ระหว่างภาคตะวันออกกับภาคตะวันตก

ในการติดต่อค้าขายกับต่างชาติในบริเวณอ่าวเบงกอล ได้แก่ อินเดีย เปอร์เซียและอาหรับ ในขณะนั้นบริษัทอินเดียตะวันออก (The east India company) กำลังมีอิทธิพลมากที่สุด ในอาณาบริเวณแถบนั้น ทำเรือที่มีความสำคัญรองลงมาคือนครศรีธรรมราช และปัตตานี ใช้ติดต่อค้าขายกับชาติที่อยู่ทางใต้ของประเทศไทย ได้แก่ ชาว มลายู จีนและญี่ปุ่น ที่เมืองไทยเป็นศูนย์กลางในการค้าขายทางตะวันออก

การต่อเรือกำปั่นไปค้าขายเริ่มในแผ่นดินสมเด็จพระนารายณ์มหาราช เพราะในสมัยนี้มีการติดต่อค้าขายกับต่างประเทศมากกว่ายุคใด ๆ เรือกำปั่นที่ไทยต่อขึ้นได้เดินทางไปค้าขายถึงเมืองจีนและญี่ปุ่น ตลอดระยะเวลาที่กรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานี นายอากรหรือนายด่านหรือนายขนอมตลาด มีหน้าที่บังคับการจอดทอดสมอเรือ เก็บค่าธรรมเนียมแก่เรือค้าขายที่เข้าออกน่านน้ำราชอาณาจักร ซึ่งอยู่ในความปกครองและบังคับบัญชาของกรมพระคลังตลอดมา จนกระทั่งถึงแผ่นดินสมเด็จพระบรมราชาที่ 3 (กรมขุนอนุรักษ์มนตรี) ซึ่งเป็นกษัตริย์องค์สุดท้ายในสมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานี บ้านเมืองเกิดจลาจลไม่มีพระมหากษัตริย์ปกครองแผ่นดินต่อการค้าขายติดต่อกับต่างชาติก็จบสิ้นสุดลง (พิศาล บุญผูก, 2550, หน้า 10-14)

นันทนัช ชีวรัตธรรม (2540) กล่าวว่าสมัยรัตนโกสินทร์ พ.ศ. 2325 ในสมัยรัชกาลที่ 1 และ 2 ไทยทำการค้ากับชาติตะวันตกน้อยมาก ในช่วงสมัยรัชกาลที่ 2 มีการแต่งเรือเพื่อไปค้าขาย จนถึงมาเก๊า จากนั้นโปรตุเกสจึงเข้ามาติดต่อทำการค้ากับไทย และมีเรือจากชาติตะวันตกคือ อเมริกัน และอังกฤษ เข้ามาติดต่อค้าขายกับไทยเพิ่มอีก จากการชนะสงครามของอังกฤษทำให้ในขณะนั้นมีอำนาจมากที่สุดใต้อังกฤษ บริษัทของอังกฤษมาตั้งอยู่ในไทยตั้งแต่สมัยสมเด็จพระนารายณ์แล้ว คือ บริษัทอีสต์อินเดีย โดยอังกฤษและไทยเคยมีเรื่องบาดหมางกันในช่วงสมัยรัชกาลที่ 2 ในช่วงต้นรัชกาลที่ 3 อังกฤษมาช่วยไทยรบกับพม่า ซึ่งครั้งนั้นไทยเป็นฝ่ายชนะ ไทยจึงยอมทำสนธิสัญญาเบอร์นี (Burney Treaty) กับอังกฤษ เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน พ.ศ. 2369 ส่งผลต่อระบบการผูกขาดการค้าโดยพระคลังสินค้า ซึ่งระบบนี้เป็นระบบที่ใช้มาตั้งแต่สมัยอยุธยา ในช่วงต้นสมัยรัตนโกสินทร์พ่อค้าชาวอังกฤษไม่เห็นชอบด้วยกับระบบนี้ จึงพยายามที่จะให้รัฐบาลไทยยกเลิกและหันมาใช้ระบบการค้าเสรีแทน ดังนั้นอังกฤษจึงได้ส่งคณะทูตเข้ามาเจรจากับรัฐบาลไทยหลายครั้ง ได้แก่ คณะของจอห์น ครอว์เฟิร์ดที่เข้ามาสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย แต่การเจรจาไม่ประสบความสำเร็จ คณะของเฮนรี เบอร์นี ที่เข้ามาในสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว การเจรจาดังกล่าวสำเร็จและมีการทำสนธิสัญญาทางพระราชไมตรีและการพาณิชย์ระหว่างอังกฤษและไทยใน พ.ศ. 2369 คือ สนธิสัญญาเบอร์นี เป็นสนธิสัญญาทางพระราชไมตรีและการพาณิชย์ฉบับแรกที่ไทยทำกับประเทศตะวันตก

ในสมัยรัชกาลที่ 3 ซึ่งมีสาระสำคัญทางการค้าคือ การอนุญาตให้พ่อค้าไทยและอังกฤษซื้อขายสินค้ากันได้โดยเสรี ยกเว้นข้าวและอาวุธยุทโธปกรณ์ที่รัฐบาลห้าม โดยรัฐบาลสยามจะเก็บภาษีจากความกว้างของปากเรือ เจ้าพนักงานสยามมีสิทธิลงไปตรวจสอบสินค้าในเรือของพ่อค้าอังกฤษได้ และพ่อค้าอังกฤษต้องปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศสยามทุกประการ ซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์กับเศรษฐกิจของประเทศไทย คือมีรายได้จากการเก็บภาษีจกอบตามขนาดปากเรือ แทนการเสียภาษีสินค้าเข้า และก่อให้เกิดกระบวนการผลิตเพื่อการส่งออกมากขึ้น และนอกจากนี้ ไทยยังทำสัญญาค้าขายกับชาติอเมริกันอีกชาติหนึ่งด้วย (นันทนัฐ ชีวรัตติธรรม, 2540, บทคัดย่อ)

กระทรวงศึกษาธิการ (2546) อธิบายว่าในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการค้านั้น

ได้ลดการผูกขาดการค้าของกรมพระคลังสินค้าลง ยกเว้นการค้าน้ำตาลที่ให้ผลกำไรสูง และให้ความสะดวกแก่การค้าของอังกฤษขึ้นเพื่อลดความขัดแย้ง ทำให้การค้า โดยเฉพาะการค้าของเอกชนขยายตัว โดยมีเรือสินค้าเอกชนเข้ามาค้าขายเพิ่มขึ้น เป็นเหตุให้อังกฤษไม่พอใจกับข้อตกลงในสนธิสัญญาฉบับนี้ โดยระบุว่าไทยยังเก็บภาษีจกอบตามขนาดปากเรื่อนั้นมีอัตราที่สูง คือ เก็บภาษีปากเรือสำหรับเรือที่บรรทุกสินค้ามาขายวาละ 1,700 บาท และเรือเปล่า วาละ 1,500 บาท ต่อมาในปลายรัชกาลสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว รัฐบาลต้องการหารายได้เพิ่ม เนื่องจากได้ใช้เงินจำนวนมากในการทำสงครามกับญวนและการปราบปรามความไม่สงบทางใต้ ทำให้ไทยกลับไปใช้ระบบหน้าผูกขาดการค้าเพื่อหารายได้เข้ารัฐอีกครั้ง ประกอบกับการค้าส่วนใหญ่ในไทยอยู่ภายใต้การควบคุมของพ่อค้าชาวจีน ซึ่งประสบความสำเร็จทางการค้ามากกว่าพ่อค้าชาวตะวันตก เพราะชาวจีนอพยพที่อาศัยอยู่ตามริมแม่น้ำลำคลองสายต่าง ๆ ได้สร้างเครือข่ายทางการค้าขึ้น และเป็นตัวแทนส่งสินค้าให้กับร้านค้าส่งออกของพ่อค้าจีนในกรุงเทพฯ ทำให้อังกฤษได้ผลประโยชน์น้อย ในปลายรัชกาลที่ 3 ไทยละเมิดข้อตกลงในสนธิสัญญาเบาว์นี้ ก่อให้เกิดปัญหาทางการค้ากับประเทศอังกฤษ อังกฤษจึงต้องการแก้ไขสัญญา จึงส่งคณะทูตเข้ามาเจรจาแก้ไขสนธิสัญญาใหม่ อังกฤษได้ส่ง เซอร์ เจมส์ บรู๊ค (Sir James Brooke) เป็นราชทูตเข้ามาขอแก้ไขสนธิสัญญา โดยขอสิทธิในการอาศัยและการซื้อที่ดิน และให้ยกเลิกระบบเจ้าภาษี นายอากร ส่วนสหรัฐอเมริกาส่ง โจเซฟ บัลเลสตีเยร์ (Joseph Balestier) เข้ามาขอแก้ไขสนธิสัญญาเช่นกัน แต่ไม่เป็นผล ทำให้อังกฤษคิดจะใช้กำลังเข้าบังคับไทย (กระทรวงศึกษาธิการ, 2546)

หนังสือเล่าเรื่องกรุงสยาม เขียนโดย มงเซญูร์ ปาลเลกัวซ์ แปลโดย สันต์ ท.

โกมลบุตร กล่าวถึง สนธิสัญญาที่ไทยทำกับชาติตะวันตกคือ สหรัฐอเมริกาที่ส่งทูตอเมริกันมาเจรจาทำสนธิสัญญาไมตรีและพาณิชย์ในช่วงเวลา ค.ศ. 1833 (พ.ศ. 2376) หรือเรียกว่า

สนธิสัญญาโรเบิร์ต เป็นสนธิสัญญาฉบับแรกที่กรุงรัตนโกสินทร์ลงนามกับสหรัฐอเมริกา มีรายละเอียดที่ปรากฏในสัญญาเกี่ยวกับข้อตกลงการค้าขายทางเรือ ดังนี้

“คูฉบับหนังสือสัญญานี้ ฉบับหนึ่งเก็บไว้ ณ ประเทศสยาม อีกฉบับหนึ่งเอ็ดมันด์ โรเบิร์ตส์ เป็นผู้นำไปเสนอต่อสหรัฐ ถ้ารัฐบาลแห่งสหรัฐให้สัตยาบันสัญญานี้ และประทับตราของรัฐบาลมาเป็นสำคัญแล้วไซ้ ประเทศสยามก็จะให้สัตยาบันและประทับตราของรัฐบาลให้ไปเช่นกัน

“...มาตรา 2 คนสังกัดชาติสหรัฐจักมีเสรีภาพอันเต็มเปี่ยมในอันที่จะเข้ามายังท่าเรือทุกแห่งในราชอาณาจักรสยาม พร้อมด้วยสินค้าในระวางบรรทุกเรือ ไม่เล็กลงกว่าสินค้าในระวางบรรทุกนั้นจะเป็นสรรพสิ่งใด และจักได้เสวยเสรีภาพในอันที่จะจำหน่ายขายสินค้าเหล่านั้นให้แก่ไพร่ฟ้าข้าแผ่นดินของสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว หรือแลกเปลี่ยนผลผลิต และกับผลิตภัณฑ์ในราชอาณาจักร หรือพาณิชยภัณฑ์อื่น ๆ ที่จะได้ เจ้าพนักงานของสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวจะไม่กำหนดราคาขายของสินค้าที่พ่อค้าสหรัฐจะขาย หรือสินค้าที่เขาประสงค์จะซื้อ การค้าจะเป็นไปโดยเสรีทั้งสองฝ่าย ทั้งในด้านขาย ซื้อ หรือแลกเปลี่ยน ตามข้อกำหนด และราคาที่ผู้เป็นเจ้าของสินค้าจะพิจารณาเห็นว่าเหมาะสม ขณะใดที่คนในสังกัดชาติสหรัฐเหล่านั้นประสงค์จะกลับไปจักมีเสรีภาพไปได้ทุกเมื่อ เจ้าพนักงาน ผู้เกี่ยวข้องจะออกหนังสือเดินทางให้ เว้นไว้เสียแต่ว่าจักมีข้อยับยั้งอันชอบด้วยกฎหมายจะได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น อย่างไรก็ตาม ข้อความทั้งสิ้นอันระบุไว้ในมาตรานี้ มิพึงตีความว่าเป็นข้อประกันการรับอนุญาตให้นำเข้ามาหรือจำหน่ายขายให้แก่ผู้อื่นซึ่งอาวุธยุทโธปกรณ์ นอกจากแต่องค์สมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ซึ่งถ้าพระองค์มิได้ทรงรับสั่งให้นำเข้ามาแล้วไซ้ ก็ไม่ทรงปรารถนามีภาระผูกพันให้ต้องรับซื้อไว้ ทั้งนี้ย่อมกินความหมายไปถึงการอนุญาตให้นำเข้ามาซึ่งฝิ่นอันถือว่าเป็นของเถื่อนผิดกฎหมาย หรือการนำออกไปซึ่งข้าวซึ่งจะนำลงบรรทุกเรือไปในฐานะสินค้ามิได้นั้นด้วย

มาตรา 3 เรือเดินทะเลของสหรัฐที่จะเข้าสู่ท่าใดท่าหนึ่งแห่งรัฐของสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเพื่อขายหรือซื้อสินค้าจะต้องชำระเงินแทนภาษีสินค้าขาเข้า และสินค้าขาออก นำหนักระวางบรรทุก สิทธิบัตรการค้าหรือเรียกว่าภาษีอย่างอื่น ๆ เป็นค่าธรรมเนียมระวางปากเรือ โดยมีกำหนดดังนี้ : การวัดจะกระทำโดยวัดจากหัวเรือไปจรดท้ายเรือเพื่อหาจุดกลางลำ แต่ถ้าเป็นเรือที่มีดาดฟ้าชั้นเดียว ก็วัดตรงดาดฟ้านั้น ถ้าในกรณีตรงกันข้าม ก็วัดตรงดาดฟ้าชั้นล่าง เรือเดินทะเลแต่ละลำจะต้องเสียค่าธรรมเนียมหลวงละ 1,700 บาท จากระยะความกว้างของปากเรือดังกล่าวข้างต้น หนึ่งวาลของของไทยเท่ากับเจ็ดสิบแปดปู้ซ (นิ้ว) อังกฤษหรืออเมริกัน เท่ากับเก้าสิบหกนิ้วไทย ถ้าเรือเดินทะเลที่กล่าวนั้นมีได้บรรทุกสินค้าเข้ามา เพียงแต่เข้ามาหาซื้อสินค้า

ขึ้นระวางด้วยเงินสด ก็จะได้เสียค่าธรรมเนียมปากเรือเพียงวาหลวงละ 1,500 บาท เท่านั้น อนึ่ง ค่าธรรมเนียมวัดจากความจริงว่านี่ หรือภาษีอย่างอื่นใดจะมีพึงเรียกเก็บ เอาเรือของสหรัฐทุกลำ ที่เข้ามาสู่ท่าเรือสยามเพื่อดำเนินการซ่อมแซม เพื่อหาเสบียงอาหารหรือเพื่อสืบสถานการณ์ค้า

มาตรา 4 หากว่าในกาลต่อไปภายหน้า จักได้มีการคิดลดเป็นพิเศษให้แก่ประชาชาติใด ซึ่งค่าธรรมเนียมปากเรือต่างประเทศจะพึงเสียแล้วไซ้ร้ก็จักได้คิดลดเป็นพิเศษให้แก่เรือของสหรัฐ ด้วยดุจกัน

มาตรา 5 ถ้าเรือเดินทะเลของสหรัฐอับปางลง ณ ที่ใดที่หนึ่งในน่านน้ำแห่งรัฐของ สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวผู้ประเสริฐ บุคคลที่รอดพ้นจากการอับปางจะได้รับพระราชทานการรักษาพยาบาล การเลี้ยงดูเป็นอันดีในงบประมาณค่าใช้จ่ายของสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว จนกว่าบุคคล เหล่านั้นจะมีโอกาสเดินทางกลับไปยังประเทศของตนได้ ทรัพย์สินใด ๆ อันกู้ไว้ได้จากการอับปาง นั้น จะได้รับการเก็บรักษาไว้ด้วยดี และส่งคืนให้แก่ผู้เป็นเจ้าของโดยชอบ สหรัฐจักถวายค่าใช้จ่าย ในการกู้คืนนั้นแก่สมเด็จพระเจ้าอยู่หัว...” (มงเซญัวร์ ปาลเลกัวซ์, 2529, หน้า 221-223)

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (2552) อธิบายการเปลี่ยนแปลงทางด้านการขายสินค้า หรือขนส่งสินค้าทางเรือภายในประเทศว่าในช่วงสมัย พ.ศ. 2390 การค้าขาย ส่วนใหญ่มักขนส่งทางน้ำ เรือจึงเข้ามามีบทบาทในการขนส่งสินค้าตามริมแม่น้ำใหญ่ ชาวจีนจะเข้ามาควบคุมการค้าระหว่างเขต เป็นการค้าขายย่อยที่จะต้องเข้าไปยังชนบทไกล ๆ และต่อรองซื้อขายสินค้า โดยพ่อค้าชาวจีนมักนำสินค้าไปแลกเปลี่ยนเป็นสินค้าอื่น ผลผลิตพื้นบ้าน จะถูกนำมาขายยังเขตกรุงเทพฯ เพื่อขายต่อหรือส่งออกไปกับสำเภาจีนที่เดินเรือระหว่างจีน และเอเชียอาคเนย์ ซึ่งรัฐบาลไทยอนุญาตให้ชาวจีนทำการค้าได้อย่างเสรีในประเทศไทย

จากการที่มีระบบการค้าแบบเสรีนี้จึงมีการปรับปรุงเส้นทางคมนาคมภายในกรุงเทพฯ และก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงมาสู่ระบบเศรษฐกิจเพื่อการตลาด เป็นรากฐานสำคัญให้รัฐบาลสามารถขยายระบบเจ้าภาษีนายอากรไปได้อย่างมากในช่วงรัชกาลที่ 3 เพราะภาษีและอากรนั้นเก็บเฉพาะผลผลิตที่ “มีอาณาประโยชน์” หมายถึงผลผลิตที่เป็นสินค้าในตลาดเท่านั้น ไม่ใช่ผลผลิตเพื่อการบริโภคในเศรษฐกิจเพื่อการยังชีพ

ต่อมาเมื่อมีการขยายตัวของการค้า พระมหากษัตริย์จึงเก็บภาษีภายใน ระบบเจ้าภาษีนายอากรนั้นมีผลต่อการลดการเกณฑ์แรงงานไพร่ลง และสนับสนุนให้เพาะปลูกพืชพาณิชย์ ด้วยเหตุนี้ก่อให้เกิดปัจจัยสำคัญที่ผลักดันให้ยกเลิกระบบไพร่ในเวลาต่อมา

ในช่วงต้นรัชกาลสมัยรัตนโกสินทร์ การชลประทานยังคงเป็นเพียงการขุดคลองเพื่อการคมนาคมทางน้ำ และการใช้น้ำเพื่อการทำกสิกรรม อุปโภคบริโภค และเพื่อประโยชน์ทางด้าน

ยุทธศาสตร์เท่านั้น ครั้นมาถึงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ประเทศไทยได้เริ่มติดต่อกับต่างประเทศมากขึ้น มีการส่งผลิตผลทางการเกษตรไปขายต่างประเทศ จึงมีพระราชดำริให้เพิ่มการขุดคลอง เพื่อเพิ่มพื้นที่การเพาะปลูกข้าวให้มากขึ้น และเป็นเส้นทางคมนาคม ขนส่งสินค้า เช่น คลองผดุงกรุงเกษม คลองหัวลำโพง คลองมหาสวัสดิ์ เป็นต้น จนประเทศไทยได้รับสมญาว่า “เวนิสตะวันออก” การเดินทางด้วยเรือยังเป็นหลักของการคมนาคมภายใน และการรั่วไหลของส่วยและภาษีก็ต้องอาศัยเส้นทางคมนาคมทางน้ำเป็นหลัก (กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี, 2552)

กระทรวงศึกษาธิการ (2546) อธิบายว่าก่อนการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง ในพ.ศ. 2398 หลวงมื่นโอบายในการทำนุบำรุงบ้านเมืองด้วยการขุดคลองโดยมีวัตถุประสงค์ในด้านการคมนาคมและยุทธศาสตร์เป็นสำคัญ ยิ่งภายหลังการทำสนธิสัญญาเบาว์ริงในสมัยรัชกาลที่ 4 ก็ยิ่งมีส่วนกระตุ้นให้เกิดความเคลื่อนไหวทางด้านเศรษฐกิจมีมากขึ้น อันเป็นเหตุให้มีการขุดคลองเพิ่มขึ้นอีก โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายหลังการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง

การขุดคลองในสมัยรัตนโกสินทร์ นอกจากมีวัตถุประสงค์กั้นเขื่อนเพื่อกันน้ำเค็ม เพื่อช่วยการเพาะปลูกแล้ว การขุดคลองเพื่อการคมนาคมอาจมีจุดมุ่งหมายเพื่อการเก็บภาษีหรือการทหาร เช่น คลองแสนแสบมุ่งไปทางตะวันออกเพื่อส่งกำลังบำรุงแก่กองทัพที่ไปทำสงครามในกัมพูชา เพราะฉะนั้นการขุดหรือปฏิสังขรณ์คลองจึงมีจุดมุ่งหมายเพื่อเพิ่มรายได้ของรัฐบาล ปรับปรุงระบบภาษีอากรให้เข้าสู่เมืองหลวง

การขุดและการปฏิสังขรณ์คลองในภาคกลางนี้ทำกันมากในสมัยรัชกาลที่ 3 เมื่อฐานะการคลังของหลวงดีขึ้น ได้ใช้การจ้างแรงงานจีนในการขุดคลองทั้งสิ้น เมื่อ พ.ศ. 2374 โปรดให้พระยาโชฎีกำจางชาวจีนขุดคลองบางขุนเทียนมาบรรจบคลองด่านวัดปากน้ำและแยกบางบอนเป็น 2 สาย และได้ทรงขุดหรือปฏิสังขรณ์คลองเป็นโครงการใหญ่ ๆ ถึง 4 โครงการที่นับเป็นงานใหญ่ที่สุดได้แก่การที่โปรดให้เจ้าพระยาศรีพิพัฒน์เป็นแม่กอง จ้างชาวจีนขุดคลองบางขุนากมาบรรจบคลองพระโขนง นอกจากนี้โปรดให้จ้างชาวจีนขุดคลองสุนัขหอนให้ขุดแยกที่น้ำชนเข้าไปในทุ่งรมบ้านโพหักเพื่อจะให้คลองนั้นตื่นซ้ำ เสร็จประมาณ พ.ศ. 2380

(กระทรวงศึกษาธิการ, 2546)

การต่อเรือสำเภา เริ่มเติบโตขึ้นในช่วงต้นรัตนโกสินทร์ ซึ่งเป็นของคนจีนและใช้ช่างจีนแต่ไม้ที่ใช้เป็นไม้เนื้อแข็งของไทยที่มีราคาถูก การต่อเรือสำเภาจึงแพร่หลายไปอย่างรวดเร็ว มีผลต่ออุตสาหกรรมป่าไม้ เนื่องจากเรือสำเภาเป็นเรือขนาดใหญ่ ต้องใช้ลูกเรือเป็นจำนวนมาก หากเปรียบเทียบกับเรือกำปั่นฝรั่ง จึงถือเป็นปัญหาสำคัญของการค้าสำเภาหลวง ด้วยเหตุนี้ช่วง

ปลายรัตนโกสินทร์พวกชนชั้นเจ้านายจึงนิยมต่อเรือกำปั่นแบบฝรั่งขึ้น รวมทั้งพยายามสร้างเรือกำปั่นไฟขึ้นใช้เอง (ณัฐวุฒิ สุทธิสงคราม, 2541, หน้า 76-81)

จากหลักฐานดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างเรือกับวิถีชีวิตของคนในสังคมไทยก่อนยุครับปรุงประเทศ ซึ่งเรือมีบทบาทกับวิถีชีวิตทั้งยามปรกติและยามศึกสงคราม รวมทั้งการดำเนินชีวิต การประกอบอาชีพและความเป็นอยู่และกฎเกณฑ์การปฏิบัติต่าง ๆ โดยตรง

2. ยุครับปรุงประเทศ (ช่วงสนธิสัญญาเบาว์ริง)

เมื่อพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ขึ้นครองราชย์สมบัติ พระองค์ทรงตระหนักถึงความเข้มแข็งทางการทหาร และความต้องการที่จะขยายอำนาจทางการค้าและการเมืองตะวันตก ดังนั้นเมื่ออังกฤษส่ง เซอร์ จอห์น เบาว์ริง เป็นราชทูตเข้ามาขอแก้ไขสนธิสัญญากับไทยใน พ.ศ. 2398 (ค.ศ. 1855) จึงทำให้มีการทำสนธิสัญญาที่เรียกว่า “สนธิสัญญาเบาว์ริง” กับอังกฤษ และทำสนธิสัญญากับชาติตะวันตกอื่นๆ อีกในเวลาต่อมา ส่งผลให้ระบบเศรษฐกิจของไทยมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมาก การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจที่สำคัญในสมัยรัชกาลที่ 4 เริ่มมีการทำการค้ากับอังกฤษ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2398 และทำสัญญากับประเทศตะวันตกประเทศอื่น ๆ ตามมา ต้องยกเลิกการผูกขาดและเสียผลประโยชน์ในการเก็บภาษีอากร แต่ในระยะต่อมารัฐบาลก็มีรายได้เพิ่มมากขึ้นจากการเก็บภาษีอากรสินค้าเข้าและสินค้าออก ในสมัยนั้นรัฐบาลจึงหารายได้โดยการสนับสนุนการทำเกษตรกรรม โดยการขยายพื้นที่เพาะปลูก จึงเริ่มมีแนวคิดในการทำกิจการชลประทานโดยเริ่มจากการขุดคลองเพื่อขยายที่นา แต่ประสบปัญหาเนื่องจากผู้ที่มีกำลังในการจับจองกรรมสิทธิ์ที่ดิน แต่ไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่จากที่ดินที่ตนจับจอง (กระทรวงศึกษาธิการ, 2546, หน้า 90)

สุจิตต์ วงษ์เทศ (2551) ได้กล่าวอธิบายไว้ในหนังสือ แม่น้ำลำคลองสายประวัติศาสตร์ว่า ในสมัยรัชกาลที่ 4 การขุดคลองเพื่อส่งเสริมการปลูกอ้อยและน้ำตาล โดยขุดคลองเชื่อมกรุงเทพฯ กับดินแดนแถบแม่น้ำนครชัยศรี ซึ่งเป็นแหล่งปลูกอ้อยและเป็นแหล่งผลิตน้ำตาลที่สำคัญ เพื่อเป็นเส้นทางที่ลำเลียงน้ำตาลจากแหล่งผลิตมาสู่ตลาดได้อย่างสะดวก มีการขุดคลองเจดีย์บูชา จากตำบลท่าน้ำไปถึงพระราชวังที่สร้างใหม่แล้วเลี้ยวแยกไปสิ้นสุดที่เขตวัดพระงาม คลองเจดีย์บูชาเป็นเส้นทางที่ช่วยให้การขนส่งอ้อยจากแหล่งปลูกอ้อยในแถบที่คลองนี้ผ่านมายังโรงงานน้ำตาลริมแม่น้ำนครชัยศรีได้สะดวกขึ้น

ต่อมาใน พ.ศ. 2403 ได้โปรดให้ขุดคลองมหาสวัสดิ์เชื่อมฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยากับฝั่งตะวันออกของแม่น้ำนครชัยศรี (แม่น้ำท่าจีน) แล้วไปเชื่อมต่อกับคลองเจดีย์บูชา

เมื่อชุดเสร็จแล้ว ท่านได้โปรดให้แบ่งที่นาสองฝั่งคลองในแขวงเมืองนนทบุรี และแขวงเมืองนครชัยศรีแล้วยกที่นาดังกล่าวแบ่งพระราชทานแก่พระราชโอรสและพระราชธิดา การขุดคลองมหาสวัสดิ์แสดงให้เห็นความพยายามของหลวงที่จะปรับปรุงที่ดินรกร้างว่างเปล่าให้เป็นไร่นา และเป็น การกระตุ้นความสนใจในการยึดครองกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นครั้งแรก แม้ว่าจะเป็นการกระทำที่อยู่ใน หมู่เจ้านายชั้นสูงก็ตาม มีการใช้คลองมหาสวัสดิ์เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งอ้อยและน้ำตาล จากแถบลุ่มน้ำนครชัยศรีและคลองเจดีย์บูชามายังฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อการส่งออก ต่อไปด้วย

ในปี พ.ศ. 2409 พระภาชีสมบัติบริบูรณ์ (ยิ้ม) เจ้าภาชีฝั้น ได้กราบบังคมทูลขอพระราชทานขุดคลองจากบ้านดอนไก่อี (ดอนกะฎี) แขวงเมืองสมุทรสาคร มายังคลองบางกอกใหญ่ริมวัดปากน้ำเพื่อประโยชน์ในการค้าขาย โดยใช้วิธีเรียกกัน คือ เรียกเก็บเงินจากเรือแพที่เดินเข้าออกคลองนี้ และตั้งโรงหอยที่เมืองนครชัยศรีและเมืองสมุทรสาคร 3 ปี เพื่อเอาเงินที่ได้มาเป็นค่าจ้างขุดคลอง ถ้าไม่พอจึงขอให้หลวงช่วย รัชกาลที่ 4 โปรดให้พระภาชีสมบัติบริบูรณ์ เป็นแม่กองขุดคลองนี้โดยใช้วิธีหักเงินภาชีฝั้น ซึ่งเป็นส่วนที่พระภาชีสมบัติบริบูรณ์จะต้องส่งแก่หลวง พระราชทานให้เป็นค่าจ้างขุดคลอง ซึ่งได้รับพระราชทานชื่อต่อมาว่า คลองภาชีเจริญ ซึ่งคลองแห่งนี้เป็นคลองสำคัญในการคมนาคมขนส่งและค้าขายระหว่างหัวเมืองในแม่น้ำนครชัยศรีกับกรุงเทพฯ

ปลาย พ.ศ. 2409 เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ สมุหพระกลาโหม (ช่วง บุนนาค) เป็นแม่กองขุดคลองดำเนินสะดวก เชื่อมระหว่างแม่น้ำท่าจีนที่ตำบลบางยางกับน้ำแม่กลองที่ตำบลบางนกแขวก

ด้วยเหตุที่เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ออกเงินค่าขุดคลองเป็นจำนวนมากนี้เอง ท่านจึงถือสิทธิ์เป็นเจ้าของที่ดินสองฝั่งคลองที่ขุดใหม่นี้ แล้วได้แจกจ่ายที่ดินให้แก่ภรรยา พี่น้อง บุตรหลาน และคนซึ่งมาฝากตัว ส่วนผู้อื่นที่จะมาจับจองที่ดินนี้ก็ต้องจ่ายเงินให้แก่ท่านเป็นค่าที่ดินตามความมากน้อยของที่ดินที่จับจอง ความสำคัญของคลองดำเนินสะดวกคือ นอกจากเป็นคลองเชื่อมระหว่างแม่น้ำสำคัญ 2 สาย คือ แม่น้ำนครชัยศรีและแม่น้ำแม่กลองแล้ว ยังไปเชื่อมต่อกับคลองภาชีเจริญทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำนครชัยศรีซึ่งมีด้านหนึ่งไปออกแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตก

ด้วยลักษณะที่ตั้งที่ติดต่อกันของคลองดำเนินสะดวกและคลองภาชีเจริญเช่นนี้ ทำให้การเดินทางติดต่อกันของชุมชนระหว่างบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำนครชัยศรี และแม่น้ำแม่กลอง เป็นไปอย่างสะดวกและทั่วถึงกันโดยตลอด เป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่หัวเมือง

ดังกล่าว ทั้งทางด้านการปกครอง การคมนาคมขนส่ง และการค้าขายมาจนถึงปัจจุบัน

นอกจากนี้ในปีเดียวกัน (พ.ศ. 2411) ผู้มีฐานะซึ่งมีศรัทธาที่จะบำรุงการคลองให้เป็นสาธารณประโยชน์ได้รวมทุนกันขออนุญาตรัฐบาลขุดคลองบางลี่ แขวงเมืองสมุทรสาคร ไปตกคลองยี่สานคลองหนึ่ง พร้อมกันนั้นได้มีการขุดแก้คลองลัดออกยี่สานอีกคลองหนึ่งด้วย ต่อมาในปลายปี พ.ศ. 2411 รัฐบาลได้ขุดคลองลัดขุนเมืองสมุทรสาครนับเป็นคลองขุดคลองสุดท้ายในสมัยรัชกาลที่ 4

โดยสรุปแล้ว จะเห็นได้ว่าสนธิสัญญาเบาว์ริงมีส่วนที่ทำให้มีการขุดคลองขึ้นหลายสายในสมัยรัชกาลที่ 4 ทั้งนี้มาจากสนธิสัญญาเบาว์ริง เป็นเครื่องจูงใจให้ชาวต่างประเทศ โดยเฉพาะชาวตะวันตกเข้ามาติดต่อค้าขายและตั้งถิ่นฐานในเมืองไทย โดยเฉพาะที่กรุงเทพฯ และอาณาบริเวณใกล้เคียงที่กำหนดอยู่ในสนธิสัญญา ชาวตะวันตกเหล่านั้นผลักดันให้ไทยต้องดำเนินการทำนุบำรุงการคมนาคมทางบกและทางน้ำให้เพียงพอต่อการใช้ประโยชน์ของพวกเขา ดังนั้นจึงได้มีการสร้างสะพานเพื่อประสานการประโยชน์ของพวกเขา ดังนั้นจึงได้มีการสร้างสะพานเพื่อประสานการใช้ประโยชน์ของทางน้ำและทางบกหลายสะพานอย่างไม่เคยปรากฏให้เห็นเด่นชัดมาก่อน พระราชกรณียกิจการทำนุบำรุงบ้านเมืองในด้านนี้ของรัชกาลที่ 4 ได้รับความยืนยันจากชาวตะวันตก พระองค์ (รัชกาลที่ 4) ทรงส่งเสริมการขุดคลอง การสร้างถนน การต่อเรือและโดยเฉพาะการสอนภาษาต่างประเทศ

คลองขุดที่เกิดขึ้นภายหลังจากการทำสนธิสัญญาเบาว์ริงจนถึงปีสุดท้ายแห่งรัชกาลที่ 4 ใน พ.ศ. 2411 มี 8 คลอง คือคลองถนนตรง คลองสีลม คลองเจดีย์บูชา คลองมหาสวัสดิ์ คลองภาษีเจริญ คลองดำเนินสะดวก คลองบางลี่ และคลองลัดเมืองสมุทรสาคร การขุดคลองในรัชกาลนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อการคมนาคมขนส่งและค้าขายเป็นสำคัญ

สำหรับคลองในกรุงเทพฯ นั้น ได้แก่คลองถนนตรง และคลองสีลม ซึ่งเกิดจากการขุดดินมาทำเป็นถนน คลองทั้งสองมีส่วนช่วยในการขายความเจริญและขยายชุมชนไปทางตะวันออกเฉียงใต้ฝั่งพระนคร

ส่วนคลองที่ขุดเชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองใกล้เคียง จะเห็นได้ว่าอยู่ทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นคลองที่เชื่อมระหว่างแม่น้ำและมักเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงถึงกันได้ คลองขุดดังกล่าวมีความสำคัญที่ทำให้การเดินทางขนส่งติดต่อระหว่างหัวเมืองในอาณาบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำนครชัยศรี และแม่น้ำแม่กลอง เป็นไปโดยสะดวกและทั่วถึงกัน โดยเฉพาะเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าสำคัญคือ อ้อยและน้ำตาลมาสู่โรงงานและตลาดเพื่อการขนส่งออกไป ผลของการขุดคลอง คือนอกจากจะเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่ใช้เป็นเส้นทางคมนาคม

ขนส่งค้าขายแล้ว ยังเป็นการเริ่มพัฒนาที่ดินที่รกร้างว่างเปล่าให้เป็นไร่นา ทำให้มีการถือครองที่ดิน ซึ่งเป็นผลให้ที่ดินกลายเป็นสิ่งมีราคาขึ้น แม้ในขณะนั้นจะเป็นกิจกรรมที่อยู่ในชุมชนชั้นผู้ปกครอง แต่ก็นับว่าเป็นการริเริ่มบุกเบิกที่ดินที่เป็นป่าให้เป็นไร่นา เป็นการขยายพื้นที่เพาะปลูกข้าวซึ่งเป็น พื้นฐานไปสู่การเปิดศักราชใหม่ของการส่งออกข้าวเป็นสินค้าออกที่สำคัญของไทยจนกลายเป็นสินค้า หลักของประเทศแทนน้ำตาลในที่สุด ทั้งนี้โดยเริ่มตั้งแต่ พ.ศ. 2410 ก่อนสิ้นรัชกาลที่ 4 เพียง 1 ปี

สำหรับพาหนะทางน้ำส่วนใหญ่ก็ยังใช้เรือแจว เรือพายและเรือกรรเชียงตามแบบสมัย รัตนโกสินทร์ตอนต้น นอกจากนี้ในสมัยรัชกาลที่ 4 ทางราชการก็ได้ใช้เรือกลไฟทั้งขนาดใหญ่ และขนาดเล็กตามแบบตะวันตก ซึ่งมีมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 3 เพิ่มมากขึ้นด้วย ส่วนเรือนี้ก็ยัง คงมีอยู่เป็นจำนวนมากทั้งในกรุงเทพฯ และบริเวณใกล้เคียง (สุจิตต์ วงษ์เทศ, 2551)

ซิลวี มาดตาลีนา ฮอลลิงกา (2524) ได้กล่าวอธิบายไว้ในหนังสือการจัดการชลประทาน ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวว่าในช่วงสมัยรัชกาลที่ 5 ท่านทรงขยายพื้นที่ การเพาะปลูก ด้วยการขุดคลองให้เพิ่มมากขึ้นอีกแต่ในครั้งนี้ได้อนุญาตให้ราษฎร และภาคเอกชน ได้มีส่วนร่วมในการขุดคลองผ่านทางพระราชอาณาเขตได้ เช่น การใช้แรงงาน การลงทุนทางการเงิน โดยจะได้ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินสองฟากคลองที่ขุดผ่านโดยมีสิทธิ์ที่จะจำหน่ายที่ดิน ดังกล่าวให้กับผู้ที่ต้องการซื้อได้ โดยรัฐบาลก็ได้ผลประโยชน์จากการเก็บภาษีเรือบรรทุกสินค้า ที่เดินทางขึ้นล่องในคลอง ได้ค่านาเพิ่มขึ้นและผลผลิตเกษตรกรรมที่เป็นสินค้าออกเพิ่มขึ้นด้วย ซึ่งคลองในลักษณะนี้มีประโยชน์ในด้านการคมนาคมและขยายพื้นที่ในการเพาะปลูกเท่านั้น ซึ่งรัชกาลที่ 5 ทางคิดริเริ่มที่จะทำระบบชลประทานอย่างชาติตะวันตก ที่สามารถกักเก็บน้ำไว้ในคราวที่ต้องการใช้น้ำในการเพาะปลูก คือ การสร้างเขื่อนปิดกั้นน้ำในแม่น้ำ ซึ่งขณะนั้นรัฐบาล ประสบปัญหาในหลายด้าน เช่น ขาดแคลนผู้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ ทางด้านวิศวกรรม ชลประทาน งบประมาณสำหรับการชลประทาน เนื่องจากในสมัยนั้นประเทศต้องทำการปรับปรุง ในหลายด้าน จึงต้องใช้จ่ายเงินเป็นจำนวนมากไปในกิจการที่เป็นความปลอดภัยของประเทศ ในด้านการเมือง ซึ่งมีความสำคัญต่อการรักษาเอกราชของประเทศ รัฐบาลในสมัยนั้น จึงตัดสินใจ ดำเนินการพัฒนาโครงการตามเงินทุนที่มีอยู่ ซึ่งรัฐบาลจะไม่กู้ยืมเงินมาจากต่างประเทศ เนื่องจากเกรงว่าชาวตะวันตกจะเข้ามามีอิทธิพลเพิ่มมากขึ้น

โครงการขุดคลองที่สำคัญในสมัยนั้น คือ โครงการคลองรังสิต (Rangsit scheme) และโครงการทุ่งดงละคร โดยบริษัทขุดคลองและคูนาสยาม (Saim Canals, Lands, and Irrigation Company) ตั้งขึ้นใน พ.ศ. 2431 ซึ่งโครงการคลองรังสิตได้รับสัมปทานนานถึง 25 ปี โดยขุดคลอง ในบริเวณฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา เชื่อมระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำนครนายก

ยาวประมาณ 51 กิโลเมตร สร้างระบบคลองส่งน้ำให้ติดต่อกันเพื่อส่งน้ำเข้าที่นา มีประตูน้ำสำหรับควบคุม กักเก็บ และระบายน้ำ ซึ่งการขุดคลองในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดระบบน้ำเพื่อการเกษตร ควบคุมระดับน้ำให้สามารถใช้น้ำนาได้ตลอดปี และมีน้ำใช้ในการอุปโภคและบริโภค ซึ่งขุดคลองไปประมาณ 50 สาย ทำให้การคมนาคมสะดวกขึ้น มีพื้นที่ทำนามากขึ้น และกลายเป็นแหล่งปลูกข้าวที่สำคัญของประเทศ โครงการนี้เสร็จสิ้นใน พ.ศ. 2439 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระราชทานนามคลองนี้ว่า คลองรังสิตประยูรศักดิ์ แต่ไม่ประสบความสำเร็จในการจัดระบบชลประทาน ไม่สามารถกักเก็บน้ำและส่งน้ำได้ตามต้องการ ชาวบ้านยังร้องเรียนกับทางรัฐบาลอยู่เสมอถึงปัญหาน้ำที่ใช้ในการเพาะปลูก บางครั้งมีปริมาณมากเกินไป บางครั้งมีปริมาณน้อยเกินไป

ในช่วงสมัยรัชกาลที่ 5 รัฐบาลได้ว่าจ้างวิศวกรชาวฮอลันดา จากเกาะชวาที่มีเชี่ยวชาญทางด้านกิจการชลประทานคือ นายเยโฮมาน วันเดอร์ ไฮเด ซึ่งเป็นบุคคลสำคัญที่เริ่มเข้ามามีบทบาททางด้านกิจการชลประทานในสมัยนั้น โดยได้เสนอความเห็นเกี่ยวกับการขุดคลองที่มีมาตั้งแต่ในสมัยรัชกาลที่ 4 ว่า คลองส่วนใหญ่เป็นคลองที่ขุดตามแนวขวางระหว่างแม่น้ำสองสาย เพื่อให้น้ำไหลติดต่อกันได้ ซึ่งช่วยให้น้ำไหลเข้าสู่ที่นาในเขตเล็ก ๆ ที่น้ำท่วมไม่ถึง ทำให้น้ำไหลทั่วถึงกันตลอด ซึ่งยังไม่ถือเป็นระบบชลประทานที่ดี เนื่องจากยังไม่สามารถทดน้ำ กักเก็บน้ำ ส่งน้ำ และระบายน้ำได้ นายเยโฮมาน วันเดอร์ ไฮเด ได้เสนอโครงการชลประทานขึ้นคือโครงการชยันนาท (สกีมชยันนาท) โดยเสนอให้สร้างเขื่อนกันแม่น้ำเจ้าพระยาที่เมืองชยันนาท และให้ตั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการชลประทานด้วยรัฐบาลจึงตั้งกรมคลอง และให้นายเยโฮมาน วันเดอร์ ไฮเด เป็นเจ้ากรมคลอง ในปี พ.ศ. 2446 ซึ่งโครงการนี้ได้จัดระบบชลประทานในเขตที่ราบภาคกลางตั้งแต่ชยันนาทถึงอ่าวไทย โดยแม่น้ำเจ้าพระยาจะทำหน้าที่จ่ายน้ำให้กับบริเวณที่ต้องการน้ำ เช่น แม่น้ำแม่กลอง แม่น้ำบางปะกง และเขตแม่น้ำเจ้าพระยาตอนใต้ โดยการปล่อยน้ำจากที่สูงไปสู่ที่ต่ำ โดยสร้างเขื่อนกันแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อยกระดับน้ำในแม่น้ำให้สูงตามที่ต้องการ และขุดคลองส่งน้ำจากแม่น้ำไปยังภูมิภาคที่ลาดลงไป สร้างประตูระบายน้ำ และขุดคูส่งน้ำไปยังที่นา โดยวางแผนในการปรับปรุงคลองเดิมที่มีอยู่ให้ดีขึ้นโดยการสร้างประตูน้ำเพื่อไม่ให้น้ำไหลออก และน้ำเค็มเข้าไม่ถึง และสร้างเขื่อนที่ชยันนาท ขุดคลองใหญ่ 3 สายทำหน้าที่รับน้ำจากที่ราบสูงมายังที่ราบภาคกลาง ซึ่งใช้งบประมาณในการดำเนินการเป็นจำนวนมากซึ่งรัฐบาลก็เห็นด้วย แต่ไม่มีงบประมาณดำเนินการ ปลายปี พ.ศ. 2466 โครงการดังกล่าวได้ถูกระงับลงเนื่องจากสาเหตุหลายประการ เช่น บุคคลจากรัฐบาลคัดค้านไม่เห็นด้วย โดยให้เหตุผลว่าเป็นโครงการที่ใหญ่เกินไป โดยเปิดพื้นที่ทำนาให้กว้างใหญ่มากขึ้นแต่ไม่สมดุล

กับจำนวนประชากรที่มีในขณะนั้น จะทำให้เกิดปัญหาขาดแคลนแรงงานขึ้นได้ ปัญหาด้านการเงินที่รัฐบาลไม่สามารถนำมาลงทุนในกิจการชลประทานได้ แต่อย่างไรก็ตาม โครงการชลประทานที่เกิดขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 นั้น ก่อให้เกิดผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ ทั้งการขยายพื้นที่เพาะปลูก การขยายเส้นทางคมนาคม ขยายความเจริญของบ้านเมือง ซึ่งเกิดเมืองใหม่ขึ้น 2 เมือง คือ เมืองธัญบุรี และเมืองมีนบุรี (ชิตวี มาตตาลีนา ฮอลดิ้งกา, 2524)

ในตอนต้นสมัยรัชกาลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เกิดฝนแล้ง ประชาชนเดือนร้อนมาก พระเจ้าพี่ยาเธอ กรมหลวงราชบุรีดิเรกฤทธิ์ เสนาบดีกระทรวงเกษตราธิการ ได้ถวายความเห็นถึงการแก้ปัญหา ด้วยการทำโครงการท่อน้ำ รัฐบาลไทยจึงได้ติดต่อ เซอร์ โทมัส วอร์ด (Sir Thomas Ward) ผู้เชี่ยวชาญการท่อน้ำจากประเทศอังกฤษมาเป็นผู้ร่างโครงการ โดยทำโครงการท่อน้ำสำหรับพื้นที่ราบตลอดเขตแม่น้ำเจ้าพระยา โดยแบ่งเป็นตอน ๆ ตามลำดับ เมื่อทุกโครงการในที่ราบภาคกลางเสร็จ ต้องสร้างเขื่อนระบายน้ำขนาดใหญ่กั้นแม่น้ำเจ้าพระยาที่ชัยนาทเพื่อให้โครงการย่อย ๆ เชื่อมต่อกับเขื่อนระบายน้ำชัยนาท สามารถท่อน้ำในปริมาณที่เพียงพอไปใช้กับทุ่งนาทั้งสองฝั่งแต่โครงการนี้ก็ไม่สำเร็จตามแผนที่วางไว้ เนื่องจากขาดแคลนงบประมาณ ทำได้เพียงขุดคลองและกั้นน้ำในบริเวณป่าสักตอนใต้เพียงแห่งเดียวใน พ.ศ. 2465 และในปี พ.ศ. 2470 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว มีพระราชดำริให้เปลี่ยนชื่อกรมท่อน้ำให้ตรงกับงานที่ทำอยู่จริง ๆ จึงได้เปลี่ยนชื่อจากกรมท่อน้ำ เป็นกรมชลประทาน (วิถียุทธกับสายน้ำ, 2552, หน้า 78)

กระทรวงศึกษาธิการ (2546) อธิบายถึงยุคปรับปรุงประเทศว่า หลักฐานที่แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ของเรื่อกับระบบการเมืองการปกครองและเศรษฐกิจ คือ สนธิสัญญาเบาว์ริง

สนธิสัญญาเบาว์ริงเป็นสนธิสัญญาที่ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจไทยอย่างมาก เพราะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจจากระบบพึ่งตนเอง เป็นระบบเศรษฐกิจการตลาด ซึ่งจำเป็นต้องพึ่งพาและผูกพันกับเศรษฐกิจภายนอก และเป็นผลต่อเนื่องมาจนปัจจุบัน ข้อตกลงทางการค้าในสนธิสัญญาเบาว์ริงทำให้ไทยต้องยกเลิกระบบผูกขาดการค้าที่ดำเนินมาตั้งแต่สมัยอยุธยา ยกเลิกการเก็บภาษีแบบเก่าที่เก็บตามความกว้างของปากเรือ เป็นเก็บภาษีขาเข้าในอัตราร้อยละ 3 สินค้าที่ขายไม่ได้ต้องคืนภาษีให้ และอนุญาตให้ขายข้าวออกไปยังต่างประเทศได้

หลังจากทำสนธิสัญญาเบาว์ริงกับอังกฤษแล้ว ไทยได้ทำสนธิสัญญาในลักษณะเดียวกันนี้กับชาติตะวันตกชาติอื่น ๆ ทำให้ระบบเศรษฐกิจของไทยเปลี่ยนแปลงไป คือ เปลี่ยนจากการค้าผูกขาดมาเป็นการค้าเสรี ซึ่งเป็นปัจจัยที่ทำให้การค้าทั้งภายในและภายนอกประเทศเจริญขึ้น หลังการทำสนธิสัญญาเพียง 1 ปี เรือสินค้าต่างชาติที่เข้ามาค้าขายในไทยได้เพิ่มสูงขึ้น

เรือสินค้าไทยที่ออกค้าขายก็เพิ่มขึ้น เช่นกัน การอนุญาตให้ส่งข้าวเป็นสินค้าออกได้ ทำให้ข้าวกลายเป็นสินค้าออกอันดับหนึ่งของไทย และการติดต่อกับต่างชาติทำให้ไทยต้องดำเนินการปรับปรุงประเทศให้ทันสมัยทุก ๆ ด้าน และมีการเปลี่ยนแปลงประเภทสินค้าหลักของประเทศ เดิมสินค้าหลักไทยส่งขายต่างประเทศคือ เครื่องเทศ พริกไทย และของป่านานาชนิด แต่หลังจากทำสนธิสัญญาเบาว์ริง มีการส่งข้าวออกไปขายต่างประเทศจำนวนมาก จนกลายเป็นสินค้าออกอันดับหนึ่งของไทย ก่อนหน้าที่ไทยจะทำสนธิสัญญาเบาว์ริง ไทยส่งข้าวเป็นสินค้าออกน้อยกว่า 1 ล้านหาบต่อปี (1 หาบ เท่ากับ 60.59 กิโลกรัม) เพราะต้องสำรองข้าวไว้ยามสงครามหรือยามขาดแคลน ตลาดข้าวของไทย คือ จีน หลังทำสนธิสัญญาเบาว์ริง การส่งออกข้าวแต่ละปีเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จนถึง 8 ล้านหาบ ภายในเวลา 50 ปี ราษฎรร้อยละ 80-90 มีอาชีพทำนา และข้าวเป็นสินค้าสำคัญประมาณร้อยละ 60-70 ของสินค้าออกทั้งหมดตลาดข้าวของไทยส่วนใหญ่ คือ จีนและดินแดนอาณานิคมของตะวันตก เช่น ฮอลันดา อินเดีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์

การที่ข้าวไทยขายดีทำให้มีการปลูกข้าวเพิ่มมากขึ้น ประชาชนมีฐานะดีขึ้น ดังมีคำกล่าวที่ว่า “ราษฎรก็มั่งมีเงินทองขึ้นทุกแห่งทุกตำบล....ทุกวันนี้มีเงินซื้อกินไม่เหมือนแต่ก่อน” ผลที่ตามมาคือ มีการบุกเบิกที่ดินใหม่ ๆ เพื่อใช้ปลูกข้าว มีการปรับปรุงระบบชลประทาน การขุดคูคลอง การตั้งโรงสีข้าวเพิ่มขึ้น

นอกจากข้าวแล้ว สินค้าออกที่มีความสำคัญอีก 3 ประเภท คือ ดีบุก ไม้สัก และยางพาราซึ่งเป็นสินค้าสำคัญในภายหลัง แหล่งผลิตดีบุกอยู่ในภาคใต้ของไทย โดยเฉพาะที่เมืองภูเก็ต ในระยะแรกธุรกิจดีบุกส่วนใหญ่อยู่ในความควบคุมของชาวจีน ซึ่งมีทุนและแรงงานชาวจีนราคาถูกที่มีความชำนาญ การเติบโตของการส่งออกดีบุกทำให้ชาวจีนอพยพเข้ามาเป็นแรงงานและอาศัยอยู่ทางภาคใต้ของไทยมากขึ้น ต่อมาบริษัทนายทุนชาวอังกฤษที่ตั้งขึ้นใหม่ได้นำเทคโนโลยีสมัยใหม่ คือ เครื่องสูบน้ำและเรือขุดแร่ทางทะเลเข้ามาใช้ในการทำเหมืองแร่ดีบุก ทำให้มีการผลิตเหนือกว่าบริษัทชาวจีน และบริษัทเหมืองแร่ของอังกฤษได้เข้าไปซื้อกิจการใหญ่ ๆ ของชาวจีนบางราย

สินค้าออกที่สำคัญอีกประเภท คือ ไม้สักซึ่งมีมากทางภาคเหนือของไทย ธุรกิจการทำไม้สัก ส่วนใหญ่ถูกผูกขาดโดยบริษัทของอังกฤษ คือ บริษัทบอร์เนียว บริษัทบอมเบย์เบอร์มา และบริษัทสยามฟอเรสต์ แต่นายทุนชาวจีนก็มีส่วนในกิจการโรงเลื่อยไม้ด้วย ในระยะแรกรัฐบาลไทยสนับสนุนกิจการป่าไม้ของอังกฤษ เพื่อเพิ่มอิทธิพลของกรุงเทพฯ ในหัวเมืองล้านนา แต่ต่อมาทางกรุงเทพฯ กังวลถึงความไม่สงบของภาคเหนือ เพราะเป็นดินแดนกันชนระหว่างพม่าของอังกฤษกับลาวของฝรั่งเศส รัฐบาลไทยจึงเข้าค้ำอำนาจและออกกฎหมายให้สัมปทาน

ป่าไม้ให้เพื่อควบคุมการขยายอำนาจของอังกฤษ

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจที่สำคัญภายหลังจากการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง คือ การพัฒนาอุตสาหกรรมและการขยายตัวของการค้าภายในประเทศ

หลังทำสนธิสัญญาเบาว์ริง ชาตินะวันตักและนายทุนชาวจีนได้ลงทุนตั้งโรงงาน อุตสาหกรรมหนักประเภทต่าง ๆ เช่น โรงสีข้าว โรงเลื่อย โรงหล่อ โรงงานน้ำตาล คู่ต่อเรือแบบใหม่ ต่อมานายทุนชาวยุโรป สหรัฐอเมริกา ชาวจีน และเชื้อพระวงศ์ชั้นสูงของไทย ได้ลงทุนในกิจการ อุตสาหกรรมที่ใช้ในชีวิตประจำวัน เช่น ไม้ขีดไฟ เครื่องอุปโภค บริโภค ทำให้ภาคอุตสาหกรรม ของไทยได้รับการพัฒนามากขึ้น

อย่างไรก็ตาม การค้าของตะวันตกไม่ได้มีบทบาทมากไปกว่าพ่อค้าชาวจีน แม้ว่า บางช่วงพ่อค้าชาวตะวันตกจะมีอิทธิพลและขยายการค้าได้มากกว่าแต่ก็ไม่สามารถรักษา ความสำเร็จไว้ได้ตลอดเพราะปัจจัยหลายประการทั้งจากการที่พ่อค้าชาวจีนมีเครือข่ายการค้า มากกว่า และรัฐบาลไทยใช้วิธีควบคุมไม่ให้พ่อค้าชาวตะวันตกขยายอิทธิพลมากเกินไป เพราะเกรงจะส่งผลกระทบต่อด้านการเมืองด้วย เช่น รัฐบาลกำหนดเขตการค้าให้สัมปทานไม้สัก ไม่อนุญาตให้ทำสวนยางพาราขนาดใหญ่ ไม่ยอมสร้างโครงสร้างพื้นฐานให้กับอุตสาหกรรมดีบุก เป็นต้น พ่อค้าชาวตะวันตกถูกจำกัดให้ทำธุรกิจในเขตกรุงเทพฯ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่ง การประกันภัย ธนาคาร และห้างสรรพสินค้า

สนธิสัญญาเบาว์ริงมีข้อความระบุถึงข้อจำกัดทางการค้า เช่น สัญญาข้อ 8 มีใจความสำคัญว่า

ไทยยอมให้พ่อค้านำสินค้ามาขายได้ทุกชนิดและขายได้อย่างเสรี ยกเว้นอาวุธยุทโธปกรณ์ ต้องขายให้แก่หลวง และฝิ่นต้องขายให้แก่เจ้าภาษีฝิ่นเท่านั้น ในขณะที่เดียวกันพ่อค้า ชาวต่างประเทศก็สามารถซื้อสินค้าจากไทยได้ทุกชนิด ยกเว้น ข้าว เกลือ และปลา ซึ่งหลวงสงวนสิทธิที่จะประกาศห้ามไม่ให้ส่งออกได้เมื่อเกิดเหตุพิภพภัย ในด้านการเก็บภาษี หลวงจะเก็บภาษีสินค้าขาเข้าได้แต่เพียงในอัตราร้อยละสาม ส่วนภาษีสินค้าขาออกเก็บ ตามพิกัดที่กำหนดไว้ในหนังสือทำสัญญา

ถึงอย่างไรก็ตามในช่วงเวลานี้เองชาวตะวันตกนิยมเข้ามาค้าขายและตั้งถิ่นฐานในเมืองไทยมากยิ่งขึ้น การค้าขายทั้งภายในและนอกประเทศขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว เรือสินค้า ของไทยก็เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากชาวต่างประเทศเข้ามาอยู่ในกรุงเทพฯ อย่างมากมาย จึงทำให้ การคมนาคมทางน้ำที่มีอยู่แต่เดิมไม่เพียงพอในระยะแรก ภายหลังจากทำสนธิสัญญาเบาว์ริงแล้ว การส่งข้าวออกจำหน่ายยังไม่สูงนักเพราะการขยายพื้นที่เพาะปลูกยังไม่เพิ่มมากนัก และน้ำตาล

ซึ่งเป็นสินค้าออกสำคัญมาตั้งแต่ภายหลังการทำสนธิสัญญาเบอร์นีกับอังกฤษในสมัยรัชกาลที่ 3 ก็ยังคงเป็นสินค้าสำคัญอยู่ในขณะนั้น ซึ่งเป็นที่ต้องการของตลาดต่างประเทศมากยิ่งขึ้น เพราะเป็นสินค้าที่ชาวตะวันตกต้องการมากและเป็นสินค้าที่ทำกำไรมากด้วย (กระทรวงศึกษาธิการ, 2546) ระบบการขนส่งทางน้ำ ก่อน ปี พ.ศ. 2485 การติดต่อคมนาคม ตลอดจนการขนส่งสินค้าของประเทศไทย ได้อาศัยเส้นทางจราจรทางน้ำเป็นหลัก โดยเรือเมล์เขียว เรือเมล์แดง ตลอดจนขบวนเรือโยงที่แล่นผ่านไปมาตามแม่น้ำสายต่าง ๆ ของประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งแม่น้ำเจ้าพระยา เรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาที่ทำเรือปากเกร็ดมีเรือโดยสารหลายสายบริการรับ-ส่งผู้โดยสาร และขนส่งสินค้า ระหว่างกรุงเทพฯ และจังหวัดปทุมธานี พระนครศรีอยุธยาและสุพรรณบุรี ส่วนใหญ่เป็นเรือสองชั้นขนาดใหญ่ นอกจากนี้ยังมีการนำจดหมายหรือพัสดุไปรษณีย์ฝากมากับเรือด้วย คือ

1. เรือสุพรรณ สีของเรือเป็นสีเลือดหมู เป็นเรือโดยสารระหว่างสุพรรณบุรี-ท่าเตียน เป็นเรือของบริษัทสุพรรณ เช่น เรือลาวทอง เรือทองประศรี ซึ่งชื่อเรือของบริษัทนี้จะตั้งชื่อตามตัวละครใน เสน่ห์ขุนช้างขุนแผน

2. เรือขุนพิทักษ์ สีของเรือเป็นสีแดง เป็นเรือโดยสารระหว่างอำเภอผักไห่-ท่าเตียน เป็นเรือของขุนพิทักษ์

3. เรือเขียว สีของเรือเป็นสีเขียว เป็นเรือโดยสารระหว่างพระนครศรีอยุธยา-ท่าเตียน บริษัทนี้มีเรือที่มีลักษณะ 3 ชั้น หลังคาเรือสามารถใช้นั่งโดยสารได้ ซึ่งได้รับความนิยมมาก เป็นเรือของขุนโยธาสมุทร

4. เรือมอเตอร์โบท สีของเรือเป็นสีเหล็ก เป็นเรือโดยสารระหว่างสามโคก-ท่าเตียน และรังสิต-ปากเกร็ด-ท่าเตียน

5. เรือมหาราช สีของเรือเป็นสีส้ม เป็นเรือโดยสารระหว่างพระนครศรีอยุธยา-ท่าเตียน เป็นเรือโดยสารที่มีขนาดใหญ่ (พิศาล บุญผูก, 2552, หน้า 149)

3. หลังยุคปรับปรุงประเทศ (ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 1-12 (พ.ศ. 2504-2564)

ในปี พ.ศ. 2493 ประเทศไทยจัดตั้งหน่วยงานที่เรียกว่า สภาเศรษฐกิจแห่งชาติ เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจอันเป็นผลกระทบมาจากสงครามโลกครั้งที่ 2 และในปี พ.ศ. 2496 มีการตั้งคณะกรรมการดำเนินการวางแผนเศรษฐกิจของประเทศขึ้น เพื่อทำโครงการต่าง ๆ เสนอขอรับความช่วยเหลือจากประเทศสหรัฐอเมริกาและขอกู้เงินจากธนาคารโลกมาพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ในปี พ.ศ. 2502 จึงจัดตั้งสภาพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติและจัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจ

แห่งชาติฉบับที่ 1 ประกาศใช้ครั้งแรกในปี พ.ศ. 2504 โดยจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ รัฐบาลขณะนั้น อ้างว่า การพัฒนาประเทศที่ผ่านมาเป็นการพัฒนาที่ขาดกรอบและทิศทางที่ชัดเจนทำให้ ไม่สามารถพัฒนาคุณภาพชีวิต สังคม และความเป็นอยู่ของประชาชนได้ทั่วถึง จึงกำหนด แผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติขึ้นเพื่อเป็นกรอบและแนวทางในการพัฒนาประเทศ ดังนี้

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2504-2509)

วิถีชีวิตและวัฒนธรรมของผู้คนเปลี่ยนแปลงอย่างเห็นได้ชัด เนื่องจากแผนพัฒนาฯ ฉบับนี้จัดให้จังหวัด ที่เป็นศูนย์กลางความเจริญและพัฒนาอุตสาหกรรมเพราะทำเลที่ตั้งอยู่ใกล้ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร นครปฐม) ด้วยนโยบายที่ต้องทำให้ประเทศพัฒนา (ในยุคนั้นเชื่อว่าอุตสาหกรรมเป็นเครื่องมือชี้วัดระดับ ของการพัฒนา ขณะที่เกษตรกรรมเป็นตัวชี้วัดของความด้อยพัฒนา) ทำให้รัฐให้ความสำคัญกับ ภาคอุตสาหกรรมมากกว่าภาคเกษตรกรรม

การพัฒนาระบบชลประทาน เช่น เขื่อน ประตูนํ้า และคลองส่งนํ้าก็เป็นส่วนของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้วย ความจริงแล้ววัตถุประสงค์หลักประการหนึ่งของการสร้างเขื่อนขนาดใหญ่ที่รัฐไม่ได้เน้นให้ประชาชนทราบมากนัก คือการนำพลังนํ้ามาผลิตกระแสไฟฟ้า เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรม

ความพยายามในการพัฒนาระบบชลประทานให้ทันสมัยในพื้นที่ราบภาคกลางได้ มีมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 (ซึ่งในยุคนั้นเป็นการพัฒนาเพื่อการเกษตรกรรมอย่างเดียว) เนื่องจาก ในยุคนั้นประเทศไทยอยู่ในฐานะที่ต้องแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านซึ่งมีการผลิตข้าวเป็นพืชหลัก เช่นเดียวกัน ได้แก่ พม่า เวียดนาม ลาวและเขมร ประเทศไทยจำเป็นต้องรักษาผลผลิตให้ สม่าเสมอ และเพิ่มผลผลิตให้มากขึ้น ดังนั้นในสมัยรัชกาลที่ 5 จึงมีการว่าจ้างที่ปรึกษา ชาวฮอลันดา มาศึกษาการพัฒนาระบบชลประทานในเขตพื้นที่ราบภาคกลาง ซึ่งที่ปรึกษาได้เสนอ ให้จัดทำโครงการชลประทานในเขตพื้นที่ราบภาคกลางตอนล่าง ตั้งแต่จังหวัดชัยนาทไปจนถึง อ่าวไทย ซึ่งประกอบด้วยที่นาในมณฑลกรุงเทพฯ กรุงเก่า นครชัยศรี ชัยนาท ฉะเชิงเทรา สมุทรสงคราม โดยใช้วิธีการทอนํ้าให้ไหลไปตามแรงดึงดูดของโลก จากที่สูงไปที่ต่ำ โดยการสร้าง เขื่อนทอนํ้า เพื่อยกระดับนํ้าให้สูงขึ้นและขุดคลองส่งนํ้ากลับไปตามคลองซอย โครงการพัฒนา ระบบชลประทานเริ่มเป็นรูปร่างจริงจังในสมัยรัฐบาลนายปรีดี พนมยงค์ ภายใต้ชื่อ “โครงการเจ้าพระยา” (พ.ศ. 2493-2512) (เสาวภา พรศิริพงษ์ และคนอื่น ๆ, 2548)

ปี พ.ศ. 2504 ซึ่งเป็นปีแรกของการประกาศใช้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 1 การคมนาคม และขนส่งทางนํ้าก็เริ่มถูกละเลย เมื่อแนวทางการพัฒนาของชาติ หันมามุ่งเน้นการพัฒนาระบบ

ถนนหนทางเป็นหลัก ประเทศไทยเริ่มมีถนนดี ๆ มากมายหลายสาย รถยนต์เริ่มหลังไหลเข้ามา แทนที่ และในที่สุดเรือเมล์แดง เรือเมล์เขียวตลอดจนขบวนเรือข้ามก็เริ่มหายไป แม้จะมีหลงเหลืออยู่บ้างก็ขาดความเอาใจใส่เหลียวแล ทั้งจากรัฐและเอกชน

รัฐบาลมีแนวทางการดำเนินการในการเร่งสร้างรากฐานเพื่อพัฒนาการเกษตร โดยการพัฒนาระบบการชลประทาน ได้แก่ การสร้างเขื่อนเก็บน้ำขนาดใหญ่ขึ้นที่ภาคเหนือ คือ เขื่อนภูมิพล จังหวัดตาก เขื่อนท่าปลาที่จังหวัดอุตรดิตถ์ เขื่อนระบายน้ำที่แม่น้ำแม่กลองจังหวัดกาญจนบุรี ตลอดจนถึงเขื่อนอื่น ๆ เพื่อใช้ผลิตกระแสไฟฟ้า ช่วยในการเพาะปลูกและบรรเทาอุทกภัย และสร้างอ่างเก็บน้ำขนาดกลางและขนาดใหญ่หลายโครงการ

สำหรับการคมนาคมที่ปรากฏในแผนนี้กำหนดแนวทางในการพัฒนาด้านคมนาคมในระยะแรก โดยเน้นไปที่การบูรณะกิจการขนส่งที่มีอยู่แล้วให้มีมาตรฐานดีขึ้น และในระยะที่สองมีการก่อสร้างบริการขนส่งเพิ่มเติมขึ้น โดยการทำเรือแห่งประเทศไทยจัดทำโครงการบำรุงรักษา ร่องน้ำสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา โครงการซื้อเรือชุดสันดอน โครงการสำรวจการตกตะกอนในแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีวัตถุประสงค์ให้เรือเดินสมุทรขนาด 10,000 ตันเข้ามาเทียบเรือกรุงเทพ เพื่อขนส่งสินค้าได้ แต่พบปัญหาคือ การตกตะกอนของแม่น้ำเจ้าพระยามีอัตราสูง จำเป็นต้องขุดลอกสันดอนอยู่เป็นประจำ ซึ่งรัฐบาลได้ขอความช่วยเหลือจากสหประชาชาติดำเนินการสำรวจการตกตะกอนในแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อหาวิธีแก้ไขการตกตะกอนและเพื่อลดค่าใช้จ่ายในการขุดลอก โครงการการขุดลอกสันดอนนี้จึงยังคงต้องทำอยู่ถึงแม้จะใช้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการสูง แต่ก็คุ้มค่าเพราะเรือเดินสมุทรสามารถเข้ามาถึงกรุงเทพฯ จึงเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า (ส.ศ.ช., ม.ป.ป. ก, หน้า 54-55)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2510-2514)

ระบุถึงแผนการพัฒนาการขนส่งทางน้ำในบทที่ 11 การคมนาคมขนส่ง มีการระบุถึงการขนส่งทางน้ำในด้านของการปรับปรุงบริการท่าเรือกรุงเทพที่กำลังคับคั่งมีขยายการสร้างท่าเทียบเรือและสร้างหลักผูกเรือกลางน้ำเพิ่มมากขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่เน้นไปในด้านการรองรับระบบการขนส่งทางสินค้าทางน้ำเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า มีการระบุถึงการปรับปรุงสภาพแม่น้ำเจ้าพระยาดังนี้ กำหนดการขนส่งสินค้าทางน้ำ มีโครงการสำรวจและปรับปรุงเส้นทางเดินเรือภายในประเทศ โดยสำรวจเส้นทางขนส่งทางน้ำภายในประเทศที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ และขุดลอกร่องน้ำตามแนวการสำรวจให้มีความลึก 2 เมตร เพื่อให้เรือรับส่งสินค้าและผู้โดยสารผ่านได้โดยสะดวก การสำรวจทางเทคนิคและทำแผนที่เดินเรือได้เริ่มขึ้นในระหว่างระยะที่สองของแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับแรก สำหรับแผนนี้จะเป็นการดำเนินงานต่อเนื่องจากที่ได้ดำเนิน

ไปแล้ว คือ การสำรวจและหาข้อมูลทางเทคนิคพร้อมกับทำแผนที่เดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่สะพานพระราม 6 ถึงนครสวรรค์ในแม่น้ำน้อย แม่น้ำป่าสัก และแม่น้ำลพบุรี เมื่อปรากฏผลของการสำรวจแน่ชัดแล้ว จะได้ทำการขุดลอกร่องน้ำตามแนวของการสำรวจข้างต้นทั้งนี้ ประมาณว่าจะทำการขุดลอกได้ยาว 60 กิโลเมตร (ส.ศ.ช., ม.ป.ป. ข, หน้า 176)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2515-2519)

มีการกล่าวถึงการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ เรื่องการจัดการจัดหาเรือขุด เรือสำรวจ การสร้างเขื่อนกันคลื่นที่สงขลา และปรับปรุงขุดลอกร่องน้ำทางเข้าท่าเรือที่สงขลา ส่วนท่าเรือกรุงเทพฯ ปรับปรุงก่อสร้างโรงพักสินค้า คลังเก็บสินค้า พื้นวางสินค้า อุปกรณ์ยกขนสินค้า การก่อสร้างเขื่อนเทียบเรือด้านตะวันออก หลักรุกเรือสินค้ากลางน้ำ และการสร้างท่าเรือน้ำลึกแห่งที่สอง ในขณะนั้น ช่วงปี พ.ศ. 2515 มีคณะเจ้าหน้าที่จากธนาคารโลก ได้เข้ามาสำรวจสภาพการขนส่งของประเทศไทย และได้เสนอรายงานว่า เป็นความเข้าใจผิดของคนไทยเป็นอย่างมาก ที่พากันเข้าใจว่าการขนส่งทางน้ำเป็นการขนส่งที่ล้าสมัย ซึ่งก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจอย่างใหญ่หลวง จากการทอดทิ้งการขนส่งทางน้ำ เพราะสินค้าหลายอย่าง เช่น สินค้าแร่ พืชไร่ทางการเกษตร น้ำมัน วัสดุก่อสร้าง ไม้ซุง ควรจะใช้วิธีขนส่งทางน้ำเพราะราคาถูก สะดวกปลอดภัยกว่า แต่กลับมาใช้ในการขนส่งทางบก ทำให้ถนนต้องแบกภาระหนัก เสียค่าบำรุงรักษาจำนวนมาก และเกิดความคับคั่งมากกว่าที่ควรจะเป็น นอกจากนี้โดยข้อเท็จจริงแล้ว การขนส่งทางน้ำสามารถขนส่งได้คราวละมาก ๆ ค่าขนส่งโดยเฉลี่ยต่อหน่วยถูกกว่าการขนส่งโดยวิธีอื่น ๆ และการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงก็น้อยกว่ามาก เมื่อเทียบกับสินค้าที่ต้องการขนส่งจำนวนเท่ากัน (ส.ศ.ช., ม.ป.ป. ค, หน้า 281-282)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2520-2524)

มีการกำหนดนโยบายการใช้น้ำเพื่อการคมนาคมและขนส่ง ในขณะนั้นเกิดวิกฤตการณ์ราคาน้ำมันมีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อย ๆ จึงมีความสนใจที่จะหันมาใช้ในการคมนาคมทางน้ำเพื่อขนส่งสินค้า เนื่องจากปริมาณน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสักในหน้าแล้ง มีปริมาณน้อย เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าทางน้ำ จึงได้ให้ความสำคัญต่อโครงการขุดลอกร่องน้ำเพื่อปรับปรุงแม่น้ำลำคลองต่าง ๆ ให้สามารถใช้เป็นเส้นทางคมนาคมได้ตลอดทั้งปี (ส.ศ.ช., ม.ป.ป. ง, หน้า 166) มีการระบุถึงปัญหาโครงสร้างบริการขั้นพื้นฐานของรัฐ ด้านการผลิตและการตลาด ในการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในแม่น้ำป่าสักและแม่น้ำลุ่มเจ้าพระยาตอนล่าง ตั้งแต่จังหวัดนครสวรรค์ลงมา เป็นเส้นทางลำเลียงผลิตผลทางการเกษตรที่สำคัญ ประสบปัญหาการตีเงินของร่องน้ำ อันเนื่องมาจากการระบายน้ำจากเขื่อน ตลอดจน

ปัญหาความไม่สะดวกในการปล่อยเรือผ่านระบบเขื่อน ด้านการประสานงานการขนส่งระบบต่าง ๆ รัฐได้ทุ่มเทเงินลงทุน เพื่อเชื่อมต่อระบบการขนส่งทางถนนประเภทต่าง และต้องการเชื่อมต่อระบบการขนส่งทางรถไฟ และระบบการขนส่งทางน้ำซึ่งเสียค่าใช้จ่ายต่ำกว่าการขนส่งประเภทอื่น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาที่น้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาเพิ่มสูงขึ้น จึงจำเป็นต้องทำให้เกิดการประสานเชื่อมต่อกันเพื่อประโยชน์สูงสุดในระยะยาว และวางแผนในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นโดยขยายเวลาเปิด-ปิดประตูน้ำของระบบเชื่อมต่าง ๆ แก่เรือลำเลียงในฤดูกาลที่มีการขนส่งผลผลิตเกษตร ศึกษาปัญหาในการระบายน้ำจากเขื่อนเพิ่มขึ้นเพื่อการเดินเรือในฤดูแล้ง ในช่วงแผนนี้มีผลจากการวิจัย เรื่องผลกระทบของการขึ้นราคาน้ำมัน ต่อการขนส่งทางน้ำและทางบก ซึ่งเป็นโครงการวิจัยตามความช่วยเหลือทางการเงิน จากโครงการพัฒนาของสหประชาชาติ เมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2524 พบว่า การขนส่งทางน้ำโดยขบวนเรือลากจูงขนาด 320 ตัน เปรียบเทียบกับการขนส่งทางบกโดยใช้รถบรรทุก 10 ล้อ ขนาด 13 ตัน ความเร็ว 70 กม./ ชม. ต้นทุนการขนส่งทางน้ำต่อหน่วยจะเป็น 0.0899 บาท/ ตัน/ กม. เทียบกับทางบกซึ่งเท่ากับ 0.3391 บาท/ ตัน/ กม. ซึ่งจะเห็นได้ชัดเจนว่าถ้าหากใช้การขนส่งทางน้ำจะประหยัดได้ถึง 0.2492 บาท/ ตัน/ กม. หรือประหยัดลงเกือบ 4 เท่าตัว ดังนั้นสำหรับสินค้าที่ไม่ต้องการความจำเป็นเร่งด่วน ก็น่าจะหันมาใช้การขนส่งทางน้ำซึ่งถูกกว่าและประหยัดกว่า

ขณะเดียวกันแม่น้ำหลายสายในประเทศไทย ยังใช้การได้อยู่เพียงแต่มีการปรับปรุงให้เหมาะสมขึ้น รวมไปถึงการที่เรามีเรือบรรทุกในรูปแบบต่าง ๆ ที่พร้อมจะใช้เพื่อการขนส่ง (ส.ศ.ช., ม.ป.ป. ง, หน้า 255-260)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525-2529)

ระบบการขนส่งทางน้ำที่เคยเป็นการขนส่งหลักของประเทศถูกลดความสำคัญลงไปในช่วง พ.ศ. 2520 เนื่องจากรัฐบาลไม่ได้ให้ความสำคัญเท่าที่ควร เห็นได้จากปัจจุบันมีแม่น้ำลำคลองภายในประเทศรวมความยาว 5,900 กิโลเมตร แต่ใช้ประโยชน์ได้ทุกฤดูกาลเพียง 1,000 กิโลเมตรเท่านั้น ช่วงแผนพัฒนาที่ 5 เป็น ยุคน้ำมันแพง จึงจำเป็นต้องปรับโครงสร้างการพัฒนาด้านการขนส่งให้มีความสมดุลมากขึ้น โดยเฉพาะระบบถนน รถไฟและทางน้ำ รัฐบาลจึงมีนโยบายปรับโครงสร้างการขนส่ง เข้าสู่ระบบการขนส่งที่ใช้พลังงานน้อย คือขนส่งทางน้ำและทางรถไฟให้มากขึ้น โดยมีมาตรการปรับปรุงระบบขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางน้ำ ซึ่งเป็นระบบที่ใช้พลังงานน้อยที่สุดให้ดียิ่งขึ้น โดยเฉพาะเส้นทางคมนาคม แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำบางปะกง แม่น้ำท่าจีนและบริเวณชายฝั่งทะเล โดยลงทุนขุดลอกร่องน้ำ และขุดสันดอนที่ตื้นเขิน สร้างท่าเรือสำหรับรับส่งผู้โดยสารและรับส่งสินค้า โกดังเก็บสินค้า

ตามริมฝั่งแม่น้ำให้มากขึ้น นอกจากนี้ยังกำหนดแผนการปรับโครงสร้างระบบการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ คือ พัฒนาเส้นทางการเดินทางเรือจากกรุงเทพฯ ถึงนครสวรรค์ และในแม่น้ำน่านจากนครสวรรค์ถึงอำเภอตะพานหิน จังหวัดพิจิตร สร้างสถานีขนส่งสินค้าทางน้ำที่นครสวรรค์และอำเภอตะพานหิน เพื่อเปิดเป็นศูนย์กลางส่งสินค้าทางน้ำ สร้างเรือลำเลียงเหล็กและเรือตันเพื่อเป็นตัวอย่างและเปิดสาธิตแก่ประชาชนในการใช้ร่องน้ำทางเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำน่าน ปรับปรุงเส้นทางขนส่งทางน้ำให้ใช้ได้ทุกฤดูกาลและให้ประสานเชื่อมโยงกับการขนส่งทางถนนและทางรถไฟด้วย จัดหาอุปกรณ์สำหรับการบำรุงรักษาร่องน้ำการเดินทางเรือให้เพียงพอและสนับสนุนให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนด้วย สนับสนุนให้ภาคเอกชนให้เรือที่ลำเลียงแบบใหม่ที่กินน้ำลึกเพียง 1.5 เมตร แต่บรรทุกสินค้าได้มาก (ส.ศ.ช., ม.ป.ป. ๑, หน้า 99-109) ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 ซึ่งเป็นจุดที่โลกก้าวเข้าสู่ภาวะน้ำมันราคาแพง แนวความคิดที่จะประหยัดค่าใช้จ่าย สำหรับพลังงานเพื่อใช้ในการขนส่ง ได้กลายเป็นเงื่อนไขสำคัญของ การวางแผนพัฒนาประเทศ และแนวความคิดนี้เองเป็นผลให้การขนส่งทางน้ำที่ถูกละเลย ได้รับความสนใจอีกครั้งหนึ่ง ดังนั้นตั้งแต่แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 จึงได้กำหนดนโยบายให้การขนส่งทางน้ำเป็นแผนงานสำคัญอีกแผนหนึ่ง และได้ตั้งเป้าหมายที่จะเพิ่มปริมาณการขนส่งทางน้ำจาก 1,549,000 ตันในปี พ.ศ. 2521 เป็น 2,200,000 ตันในปี พ.ศ. 2529 (ไม่รวมสินค้าประเภทวัสดุ ก่อสร้าง) หรือเท่ากับร้อยละ 17.5 ของปริมาณการขนส่งทุกประเภทของประเทศรวมกัน ขณะเดียวกันก็ได้กำหนดแผนงานพัฒนาที่เป็นรูปธรรมขึ้น โดยจะมุ่งเน้นในเขตแม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำน่าน

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530-2534)

แนวทางการพัฒนาการขนส่ง กำหนดแนวทางการพัฒนาการขนส่งในระยะของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 โดยกำหนดนโยบายการปรับโครงสร้างการขนส่ง โดยเน้นการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟและโครงการสำคัญ ๆ ที่เริ่มดำเนินการไปแล้วในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 ให้แล้วเสร็จ ได้แก่ โครงการพัฒนาการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาและภูเก็ต โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก และโครงการพัฒนาท่าอากาศยานกรุงเทพ เป็นต้น นอกจากนี้ต้องใช้งบประมาณความสะดวกรวดเร็ว ๆ ที่มีอยู่ให้ได้ประโยชน์เต็มที่โดยเน้นการบำรุงรักษา การเพิ่มมาตรฐานและการเชื่อมโยงโครงข่ายที่ขาดตอน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการบริการด้านขนส่ง ให้เกิดความคล่องตัวสะดวกรวดเร็ว เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านอื่น ๆ โดยเฉพาะการส่งออก การท่องเที่ยว และการพัฒนา พื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก และส่งเสริมภาคเอกชนให้มีบทบาทในการลงทุน ดำเนินงานและ

ปรับปรุงคุณภาพบริการในกิจการพื้นฐานด้านการขนส่งให้มากขึ้น เพื่อให้ตอบสนองความต้องการที่เพิ่มขึ้น ลดภาระภาครัฐบาลและผนึกกำลังร่วมกันพัฒนา (ส.ศ.ช., ม.ป.ป. ฉ, หน้า 271-272)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535-2539)

การบริการขนส่งสินค้าทางเรือและทางอากาศ กำหนดแนวทางปฏิบัติปรับปรุงระบบบริหารและเครื่องมืออุปกรณ์การบริหารในท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อให้มีต้นทุนต่ำลง และมีความสะดวกรวดเร็วในการขนถ่ายสินค้ามากขึ้น รวมทั้งปรับปรุงขั้นตอน การดำเนินงานของส่วนราชการที่เกี่ยวข้องให้มีความคล่องตัวมากขึ้น และสนับสนุนและส่งเสริมให้มีการร่วมทุนเดินเรือและพัฒนากองเรือไทยทั้งระหว่างธุรกิจของไทยด้วยกัน และกับธุรกิจเดินเรือจากต่างประเทศเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการลงทุน การบริหาร และการแข่งขันมากขึ้น โดยปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้เอื้ออำนวยต่อการดำเนินการตามแนวทางดังกล่าว

แนวทางการพัฒนาบริการขั้นพื้นฐาน ด้านการขนส่งทางน้ำ สนับสนุนให้มีบริการขนส่งผู้โดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาและลำคลอง ต่อเนื่องในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลอย่างเป็นระบบ โดยให้รัฐหรือเอกชนร่วมก่อสร้างสถานีขนส่ง ผู้โดยสารทางน้ำที่ทันสมัยและปลอดภัย พร้อมทั้งจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ เช่น ถนนทางเข้า-ออก ที่จอดรถยนต์ จุดจอดรถโดยสารประจำทาง (ส.ศ.ช., ม.ป.ป. ช, หน้า 81)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540-2544)

เป็นจุดเปลี่ยนสำคัญของการวางแผนพัฒนาประเทศที่ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในสังคม และมุ่งให้คนเป็นศูนย์กลางการพัฒนาพร้อมทั้งปรับเปลี่ยนวิธีการพัฒนาเป็นบูรณาการแบบองค์รวมเพื่อให้เกิดการพัฒนาที่สมดุล ดังนั้นแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 จึงได้ปรับแนวคิดการพัฒนาจากเดิมที่เน้นการพัฒนาเศรษฐกิจเป็นจุดมุ่งเน้นหลักของการพัฒนาแต่เพียงอย่างเดียวมาเป็นการเน้นคนเป็นศูนย์กลาง ของการพัฒนา เพราะคนเป็นปัจจัยชี้ขาดความสำเร็จของการพัฒนาในทุกเรื่อง โดยการพัฒนาเศรษฐกิจเป็นเพียงเครื่องมืออย่างหนึ่งที่จะช่วยให้คนมีความสุขและมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นเท่านั้น ไม่ใช่เป็นเป้าหมายสุดท้ายของการพัฒนาอีกต่อไป

รวมทั้งปรับเปลี่ยนวิธีการวางแผนจาก การแยกส่วนรายสาขาเศรษฐกิจหรือสังคมที่ขาดความเชื่อมโยงเกื้อกูลต่อกัน มาเป็นการพัฒนาแบบรวมส่วนหรือบูรณาการเพื่อให้เป็นแผนพัฒนาที่จะเอื้ออำนวยประโยชน์ให้คนไทยส่วนใหญ่ของประเทศอย่างแท้จริง

พัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำภายในและระหว่างประเทศให้เต็มศักยภาพ

โดยการประสานความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยพัฒนาท่าเรือชายฝั่งในพื้นที่ที่มีศักยภาพเพิ่มขึ้นเพื่อสร้างโครงข่ายการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างทางน้ำ ทางบก และทางอากาศ

โดยเฉพาะเครือข่ายการขนส่งสินค้าทางน้ำกับท่าเรือหลักของประเทศบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก พัฒนากิจการพาณิชย์นาวี โดยเพิ่มสมรรถนะการขนส่งทางทะเลให้มีขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น โดยส่งเสริมให้เอกชนเข้ามามีบทบาทในการลงทุนและดำเนินงานกิจการท่าเรือ ตลอดจนพัฒนาระบบโครงข่ายการขนส่งทางถนนและรถไฟเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือกับพื้นที่หลังท่าให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ รวมทั้งเชื่อมโยงโครงข่ายกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อผลประโยชน์ร่วมกัน พัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย ทั้งในด้านปริมาณและคุณภาพให้มีประสิทธิภาพและทันสมัย รวมทั้งให้มีปริมาณมากขึ้น เพื่อเพิ่มบทบาทในการขนส่งสินค้าเข้า-ออกให้มากขึ้น และลดการพึ่งพาเรือต่างชาติ โดยสนับสนุนการร่วมทุนระหว่างเอกชนไทยกับต่างประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางด้านการตลาดให้กว้างขวางขึ้น ส่งเสริมภาคเอกชนให้ มีการพัฒนาธุรกิจพาณิชย์นาวีในด้านธุรกิจบริการบนฝั่ง การประกันภัยทางทะเล อุตุสหกรรมต่อและซ่อมเรือ และอุตุสหกรรมต่อเนื่อง โดยปรับปรุงกลไกทั้งด้านกฎหมาย และการสนับสนุนทางการเงินการคลัง เพื่อลดต้นทุนอันจะช่วยให้สามารถแข่งขันกับนานาประเทศได้ พัฒนาศูนย์กลางการค้าพาณิชย์นาวีทั้งด้านปริมาณและคุณภาพให้มีทักษะความรู้ความสามารถได้มาตรฐานสากลเพียงพอต่อความต้องการและสอดคล้องกับการพัฒนา (ส.ศ.ช., ม.ป.ป. ช, หน้า 95)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545-2549)

ได้ัญญะปฏิญญาเศรษฐกิจพอเพียง เป็นปรัชญานำทางในการพัฒนาและบริหารประเทศ ควบคู่ไปกับการระบวงษ์ทัศน์การพัฒนาแบบบูรณาการเป็นองค์รวมที่มี คนเป็นศูนย์กลางการพัฒนา ต่อเนื่องจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เชิญผู้ทรงคุณวุฒิในทางเศรษฐกิจและสาขาอื่นมาร่วมกันประมวลและกลั่นกรองจากพระราชดำรัสของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 9 เรื่อง เศรษฐกิจพอเพียง และขอพระราชทานพระบรมราชานุญาต นำไปเผยแพร่ ซึ่งทรงพระกรุณาปรับปรุงแก้ไขพระราชทาน และทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานพระบรมราชานุญาตตามที่ขอพระมหากรุณา (ส.ศ.ช., ม.ป.ป. ฉ, หน้า ก)

มีการกำหนดวิสัยทัศน์ในการพัฒนาประเทศ คือ ในการพัฒนาประเทศจะยึดหลัก “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” เป็นปรัชญานำทางให้การพัฒนาอยู่ดีทางสายกลาง อยู่บนพื้นฐานของความสมดุลพอดีและความพอประมาณอย่างมีเหตุผล นำไปสู่สังคมที่มีคุณภาพทั้งทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง สามารถพึ่งตนเอง มีภูมิคุ้มกันและรู้เท่าทันโลก คนไทยส่วนใหญ่มีการศึกษาและรู้จักเรียนรู้ต่อเนื่องตลอดชีวิต เป็นคนดี มีคุณธรรมและซื่อสัตย์สุจริตอยู่ในสังคม

แห่งภูมิปัญญาและการเรียนรู้ สามารถรักษาภูมิปัญญาท้องถิ่นควบคู่ไปกับการสืบสานวัฒนธรรม ประเพณีที่ดีงาม ดำรงไว้ซึ่งคุณธรรมและคุณค่าทางสังคมไทยที่มีความสมานฉันท์และเอื้ออาทร ต่อกัน อันจะเป็นรากฐานของการพัฒนาประเทศอย่างสมดุล มีคุณธรรมและยั่งยืน (ส.ศ.ช., ม.ป.ป. ฅ, หน้า ๙) กำหนดนโยบายเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบ การขนส่งใช้ประโยชน์จากระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ได้พัฒนาขึ้นแล้วให้คุ้มค่า โดยให้ความสำคัญ กับการจัดการดูแลบำรุงรักษาที่มีประสิทธิภาพและการเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัย มีราคา ที่เหมาะสม เพื่อสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตของระบบเศรษฐกิจโดยรวม พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ท่าเรือหลักและพาณิชย์นาวี ให้มีคุณภาพอยู่ในระดับมาตรฐาน สะดวก รวดเร็ว (ส.ศ.ช., ม.ป.ป. ฅ, หน้า 90)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554)

ยังคงน้อมนำปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาเป็นแนวทางปฏิบัติการพัฒนาที่ผ่านมาส่งผล ต่อประเทศไทย คือ สังคมไทยได้ปรับตัวเข้าสู่ยุคของการเปลี่ยนแปลงจากชนบทสู่เมืองอย่าง ต่อเนื่อง ขณะที่การพัฒนาชนบทกับเมืองมีลักษณะแยกส่วน ส่งผลให้เกิดความไม่สมดุลของ การพัฒนา มีกำหนดนโยบายพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมโยงไปสู่ต่างประเทศ สนับสนุนการใช้รูปแบบวิธีการจัดการบริหารการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน โดยเฉพาะ ระบบขนส่งทางราง ทางน้ำ ทางท่อให้มากขึ้น รวมทั้งปรับเปลี่ยนการใช้พลังงานในภาคขนส่งไป สู่รูปแบบที่มีต้นทุนต่ำ การประยุกต์ใช้วิธีการจัดการขนส่งที่ทันสมัยและใช้เทคโนโลยีการขนส่ง เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งทั้งในภาคธุรกิจและระดับประเทศ พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่ง มวลชนให้เขตกรุงเทพและปริมณฑลให้มีความสมบูรณ์ เพื่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว ประหยัดเวลา ปลอดภัย และลดการใช้พลังงาน (ส.ศ.ช., ม.ป.ป. ฅ, หน้า 85-86)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559)

มีแนวคิดที่มีความต่อเนื่องจากแนวคิดของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8-10 โดยยังคงยึดหลัก “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” และ “คนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา” รวมทั้ง “สร้างสมดุล การพัฒนา” ในทุกมิติ และขับเคลื่อนให้บังเกิดผลในทางปฏิบัติที่ชัดเจนยิ่งขึ้นในทุกระดับ เพื่อให้การพัฒนาและบริหารประเทศเป็นไปบนทางสายกลาง เชื่อมโยงทุกมิติของการพัฒนา อย่างบูรณาการ ทั้งคน สังคม เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมและการเมือง โดยมีการวิเคราะห์อย่าง “มีเหตุผล” และใช้หลัก “ความพอประมาณ” ให้เกิดความสมดุลระหว่างมิติทางวัตถุกับจิตใจของ คนในชาติ ความสมดุลระหว่างความสามารถในการพึ่งตนเองกับการแข่งขันในเวทีโลก ความ

สมดุลระหว่างสังคมชนบทกับเมืองเตรียม “ระบบภูมิคุ้มกัน” ด้วยการบริหารจัดการความเสี่ยงให้เพียงพอพร้อมรับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงทั้งภายนอกและภายในประเทศ ทั้งนี้ การขับเคลื่อนกระบวนการพัฒนาทุกขั้นตอนต้องใช้ “ความรอบรู้” ในการพัฒนาต่าง ๆ ด้วยความรอบคอบ เป็นไปตามลำดับขั้นตอน และสอดคล้องกับวิถีชีวิตของสังคมไทย รวมทั้งเสริมสร้างศีลธรรมและสำนึกใน “คุณธรรม” จริยธรรมในการปฏิบัติหน้าที่และดำเนินชีวิตด้วย “ความเพียร” จะเป็นภูมิคุ้มกันที่ดีให้พร้อมเผชิญการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นทั้งในระดับปัจเจก ครอบครัวชุมชน สังคม และประเทศชาติ (ส.ศ.ช., 2555, หน้า ๑)

มีการกำหนดนโยบายพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ผลักดันการพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ ที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำและมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารจัดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เชื่อมโยงการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศในลักษณะบูรณาการทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ พัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ ปรับปรุงพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีความทันสมัยและครอบคลุมในทุกพื้นที่ (ส.ศ.ช., 2555, หน้า 79-80) เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคคมนาคมและขนส่ง เพื่อลดปริมาณก๊าซเรือนกระจก โดยส่งเสริมให้ประชาชนเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้าด้วยระบบคมนาคมและขนส่งที่ใช้พลังงานต่อหน่วยต่ำกว่าทางถนนที่เป็นรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้าหลักในปัจจุบัน และพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดสัดส่วนการใช้พลังงานในภาคคมนาคมและขนส่ง ซึ่งจะนำไปสู่การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาพรวมของประเทศ (ส.ศ.ช., 2555, หน้า 111)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564)

แผนนี้มีการกำหนดแผนพัฒนาระบบเศรษฐกิจ พัฒนาระบบการคมนาคมขนส่ง มุ่งเน้นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีศักยภาพตามมาตรฐานสากล สามารถแข่งขันได้กับนานาประเทศ มียุทธศาสตร์การดำเนินการ และการวางแผนโครงการดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

การพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำ โดยปรับปรุงการใช้ประโยชน์ท่าเรือภูมิภาคที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อหาแนวทางการบริหารจัดการ การส่งเสริมการตลาด การพัฒนาอุปสงค์ของท่าเรือชายฝั่งและเรือแม่น้ำที่มีอยู่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานที่ได้ลงทุนไปให้สามารถสนับสนุนการเดินทางและขนส่งเชื่อมโยงทางน้ำภายในประเทศ รวมทั้งโครงข่ายเชื่อมโยงการขนส่งทางน้ำระหว่างท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือหลักภายในประเทศและต่างประเทศ

การสนับสนุนการพัฒนาาระบบขนส่ง

สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกิดจากการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดย มุ่งเน้นส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมและการพัฒนาบุคลากร เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการเข้าสู่มาตรฐานสากล ยกกระดับทักษะขีดความสามารถของบุคลากร ในระบบขนส่งให้มีความรู้ความสามารถในองค์ความรู้และเทคโนโลยีสมัยใหม่ รวมถึงพัฒนา การบริหารจัดการในสาขาขนส่ง โดยเร่งพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากร อุปกรณ์ ปรับปรุง และพัฒนากฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศและทางน้ำให้สอดคล้องกับรูปแบบ การให้บริการและเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป

การพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ โดยส่งเสริมให้มีการลงทุนภาคอุตสาหกรรมสนับสนุน การพัฒนาาระบบโลจิสติกส์และการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีใหม่ด้านโลจิสติกส์ พัฒนาและยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้สอดคล้องกับมาตรฐาน การค้าโลก รวมทั้งปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบและกลไกขับเคลื่อนที่เกี่ยวข้องในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและสนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์ โดยเฉพาะที่ประตูการค้าที่สำคัญ คือ ท่าเรือ ท่าอากาศยาน และด่านชายแดน

แผนงานและโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง หนึ่งในการพัฒนาาระบบ ขนส่งทางน้ำ คือ โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ หน่วยงานดำเนินงานหลัก ได้แก่ กรมเจ้าท่า ระยะเวลาดำเนินการ 5 ปี (พ.ศ. 2559-2564) อีก 3 โครงการ คือ โครงการพัฒนา ณ ท่าเรือแหลมฉบัง (ส.ศ.ช., 2560)

เรือกับความสัมพันธ์ด้านการเมือง การปกครอง

ความสัมพันธ์ของเรือกับการเมือง การปกครองของประเทศ เห็นได้ชัดในช่วงก่อน ยุคปรับปรุงประเทศพบหลักฐานที่แสดงให้เห็นถึงเรือกับความสัมพันธ์ทางด้านกฎหมาย จากการสืบค้นเอกสารด้านกฎหมาย พบว่า กฎหมายตราสามดวงมีการระบุข้อกำหนด การที่เกี่ยวข้องกับเรือ ดังนี้

1. กฎมณเฑียรบาล กำหนดโทษแก่ผู้ทำหน้าที่ถือธงหัวเรือพระที่นั่ง มีใจความปรากฏ ดังนี้

“อนึ่งหัวหมื่นเรือผู้ถือธงหัวเรือ แลทำให้คันหักขาดปลิวลงน้ำ แลเอาข้างบนลงเอา ข้างล่างขึ้น โทษพันคอริบเรื่อนทั้งบ่อโทน ถ้าการพระราชพิธีแหกเมืองถวายบังคม ฆ่าเสียทั้งโคต” (กฎหมายตราสามดวง เล่ม 1, 2548, หน้า 77)

2. พระราชกำหนดใหม่ ว่าด้วยการห้ามต่อเรือสำเภาโดยไม่ได้รับอนุญาตจากพระมหากษัตริย์ จากข้อกฎหมายดังกล่าวนี้ อาจเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เรือสำเภาเริ่มลดจำนวนลงโดยมีใจความปรากฏดังนี้

“ด้วยทรงพระกรุณาตรัสเหนือเกล้าฯ สั่งว่า แต่ก่อนครั้งสมเด็จพระพุทธเจ้าหลวงในพระบรมโกฏให้มีกฎหมายไว้ว่า ไม่ทรงสักขอนสักไม้ตะเคียนไม้ เคี่ยมไม้อินทนินแลไม้เบดเสจทั้งปวง ต้องการสำหรับจะได้บุญบัตินั่งขจรลี้้งวัดวาอารามแลใช้ราชการเบดเสจแต่ละปี ๆ เปนอันมาก แลฝ่ายผู้มีชื่อลูกค้าผู้มีเงินมากย่อมคิดอ่านซื้อหาต่อสำเภาขึ้นเปนอันมาก ไม่ทรงสักไม้ขอนสัก แลไม้เบดเสจซึ่งจะได้จ่ายราชการนั้นเปลืองไป หาเปนประโยชน์แก่กรุงเทพมหานครไม่ เปนประโยชน์แก่ลูกค้า ฝ่ายไม้ทั้งปวงซึ่งจะได้จ่ายราชการณกรุงเทพมหานครสด แต่หนีไปเมื่อหน้า ห้ามอย่าให้ผู้ใดต่อสำเภาแต่อาพอใจเปนอันขาดทีเดียว ถ้าแลผู้ใดจะต่อสำเภาจำเภาะให้กราบทูลพระกรุณา ก่อน ต่อทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ต่อ จึงต่อได้ ถ้าแลลูกค้าผู้ใดจะให้เข้าทูลของฯ ผู้ใดกราบทูลพระกรุณาขอต่อสำเภา ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ต่อ สั่งข้างใน ๆ มาสั่งเกล้าแก่ข้างใน ให้เรียกเข้ารับสั่งสามต่อ ๆ ละตำลึง เปนเงินสามตำลึง แล้วเกล้าแก่มาสั่งมหาดเล็ก ๆ เอากราบทูลพระกรุณาฉลอง เรียกเอาเข้าทูลฉลองสามต่อ ๆ ละสามตำลึง เปนเงินเก้าตำลึง แล้วผู้รับสั่งมาสั่งชาววังผู้อยู่เวร ๆ เรียกเอาเข้ารับสั่งสามต่อ ๆ ละตำลึง เปนเงินสามตำลึง แล้วมาสั่งมหาดไท้ผู้อยู่เวร ผู้อยู่เวรเรียกเอาเข้ารับสั่งสามต่อ ต่อละตำลึง เปนเงินสามตำลึง แล้วมหาดไท้หมายให้สัสดี ๆ เรียกเอาเข้าหมายสามต่อละบาท เปนเงินสามบาท แล้วสัสดีหมายบอกนักราบสมุภาณชียกรมท่า ๆ เรียกเอาเข้าหมายสามต่อ ๆ ละบาท เปนเงินสามบาท แล้วจึงหมายบอกมาถึงเสมียนเวรกรมท่าเอาว่าแก่โกษาธิบดี ๆ เอากราบทูลพระกรุณาฉลอง เรียกเอาเข้าทูลฉลองสามต่อ ๆ ละสามตำลึง เปนเงินเก้าตำลึง แล้วจึงสั่งเสมียนเวรให้หมายบอกโชติกแลเสมียนเวรเรียกเอาเข้าหมายสามต่อ ๆ ละสองบาทสองสลึง เปนเงินตำลึงสามบาทสองสลึงโชติกจึงจัดแจงเหยียบที่ให้ผู้มีชื่อต่อสำเภา เรียกเอาเข้าทำเนียมเหยียบที่หกบาท ถ้าสำเภาปากกว้างแต่สามวาขึ้นไป จนปากสามวาสอก ปากสามวาสองศอก ปากสามวาสามศอก ให้กรมท่าเรียกเอาทองแท่งมีกเปนของถวายเป็นหนึ่ง นักหกตำลึงบาทเนื้อหกน้ำเสดสอง ถ้าหาทองคำมิได้คิดเปนเงินราคาสิบสองหนัก ทองคำหนักหกตำลึงบาท เปนเงินสามชั่งสิบห้าตำลึง ถ้าสำเภาปากกว้างแต่สี่วาขึ้นไป จนสี่วาสอก จนสี่วาสองศอก จนสี่วาสามศอก ให้เรียกเอาทองแท่งมีกสองแท่ง ถ้าสำเภาปากกว้างแต่ห้าวาขึ้นไป จนห้าวาสอก จนห้าวาสองศอก จนห้าวาสามศอก ถึงหกวาขึ้นไป ให้เรียกเอาทองคำแท่งมีกสามแท่ง ถ้าไม่มีทองแท่งมีก ให้คิดเอาเงินตามราคาทอง

ดูจกัน แลคิดแต่ผู้จะต่อสำเภาลำหนึ่งต้องเสียเงินเข้ารับสั่งชำหูลฉลงชำหมายเบดเสจศิริยเปนเงิน
ซึ่งสิบสี่ตำลึงสามบาทสองสลึงถ้าต่อสำเภาหัวเมืองต้องเสียชำตราสามตำลึงบาท เข้ากันเปน
เงินซึ่งสิบแปดตำลึงสองสลึง จึงต่อได้ ถ้าผู้ใดลักลอบต่อสำเภาแต่อำเพอใจตน มิได้ให้กราบทูล
พระกรรณาก่อน ให้เอาตัวผู้ลักลอบต่อสำเภาเปนโทษ ลงพระราชอาษาเขียนยกหนึ่งสามสิบที่
แล้วให้เรียกเอาชำรับสั่งชำหูลฉลงชำหมายของแห่งหมึกชำทำเนียมให้ครบ แล้วให้พันโทษ
ต่อสำเภาสิบไป แลมีเปนกฎหมายหย่างทำเนียมสิบมาฉนี้

ครันอยู่มาครั้งแผ่นดินเก่า ให้เรียกชำทำเนียมต่อสำเภาสูง ๆ ต่ำ ๆ พันเพื่อน
จะเอาเปนกฎหมายหย่างทำเนียมมิได้ ซึ่งมีกฎหมายหย่างทำเนียมแต่ครั้งสมเด็จพระพุทธเจ้า
หลวงในพระบรมโกฏตรัสสั่งไว้ฉนั้น ก็เหนเปนขนบขนาดต้องโดยบุญรณราชปรพณีคืออยู่แล้ว
ให้เอาตามกฎหมายเก่าฉนั้น แลบัดนี้ต้องถาปะนาช่างพระนครแลบุญปติสังขรณวัดวาอารามขึ้น
ใหม่เปนอันมาก ต้องการไม้มากกว่าแต่ก่อน

แต่ฉนี้สิบไปเมื่อหน้า ถ้าผู้ใดจะต่อสำเภาปากกว้างแต่สิบเบดศอกขึ้นไปเท่าใด ก็ให้เรียก
เอาทองคำแห่งหมึกชำรับสั่งชำหูลฉลงชำหมายชำทำเนียมเบดเสจตามกฎหมายหย่างทำเนียม
ในพระบรมโกฏจงทุกประการ ถ้าลูกค้าผู้ใดจะต่อสำเภาณหัวเมืองใด ให้มาบอกแก่ผู้รักษาเมือง
กรมการ ครันจะให้ผู้รักษาเมืองกรมการบอกเข้าไปให้กราบทูลพระกรรณาก่อน กว่าจะมีตราตอบ
ออกไปให้ต่อระยะทำทางไกล ฝ่ายลูกค้าผู้ต่อสำเภาจะป่วยการชำไป แลให้ผู้รักษาเมือง
กรมการปลูกษาหาฤกกันเหยียบที่ให้ตามทำเนียมแล้ว ให้ต่อไปพลางก่อนเกิด แลให้ผู้รักษาเมือง
กรมการเรียกเอาทองคำแห่งหมึกชำรับสั่งชำหูลฉลงชำหมายเบดเสจตามทำเนียมให้ครบ
ตามปากสำเภาดูหนึ่งณกรุงเทพมหานคร แล้วให้บอกขอต่อสำเภาส่งทองคำแลเงินชำทำเนียมเข้า
ไปณกรุงเทพมหานครให้สิ้นแต่ชำทำเนียมเหยียบที่ตำลึงสองบาทฉนั้น ให้ผู้รักษาเมืองกรมการรับ
พระราชทานตามกฎหมายหย่างทำเนียมแต่ก่อน ครันกราบทูลพระกรรณแล้ว มีตราตอบออกไป

ให้ต่อ ฝ่ายเสมียรเวนเจ้าตราได้รับพระราชทานเงินชำ แต่ง } สามตำลึงบาท
เชียร }
ทำเนียม }

อนึ่งเงินไทลู้ค่าคนมีชื่อทุกวันนี้ว่าเรือแลสำเภาชำรุทจะตคแต่งซ่อมแปลงขึ้นใหม่ เรือ
สำเภาปากกว้างแต่แปดศอก แต่เก้าศอก แต่สิบศอก แต่สิบเบดศอก ให้คัดกะดานขึ้นกราบเสียจน
แทบสิ้น เอาไว้แต่ข้างละน้อยยกเปนเหด แล้วเดิมทวนหน้าทวนท้ายขึ้นกระดานใหม่ สอบปากให้

กว้างออกกว่าเก่าจนสามวาสามวาเสด ตั้งว่าเป็นเรือซ่อมแปลงใหม่ ให้ขาดทองแท่งหมึกแลเงินซ้ำ
ทำเนียบของหลวงของเจ้าพนักงานไปเป็นอันมาก

แต่นี้สืบไปเมื่อหน้า ถ้าผู้ใดว่าเรือแลสำเภารุทจะตักแต่งซ่อมแปลงใหม่ ให้มาบอกแก่
เจ้าพนักงานให้วัดปากเรือแลสำเภากดหมายไว้เป็นพยาน ปากเรือแลสำเภาเดิมเท่าใด ก็ให้ซ่อม
แปลงให้คงปากอยู่แต่เท่านั้น อย่าให้ซ่อมแปลงไขปากสำเภา } ออกให้กว้างยาวกว่าเก่าแต่คืบหนึ่ง
ขึ้นไปได้เป็นอันขาดทีเดียว ถ้าผู้ใดลักลอบซ่อมแปลงเรือแลสำเภาไขปากเรือแลสำเภาให้กว้างแล
ยาวออกไปกว่าเดิมแต่คืบหนึ่งขึ้นไป จะให้ปรับไหมเรียกเอาทองคำแท่งหมึกซ้ำรับสิ่งซ้ำทูลฉลอง
แลซ้ำทำเนียบเบตเสจดูหนึ่งสำเภาต่อใหม่ปากกว้างสิบเบตศอกขึ้นไป แล้วจะให้เอาตัวเป็นโทษ
ด้วย

แลให้กฎหมายบอกแก่โกษาธิบดีแลซึกตักทองสี่ แก่พระคลังในพระคลังพิมาณอากาศ
ล่ามพนักงานกรมท่าซ้าย แลให้มหาดไทกระลาโหมกรมท่ามีตราบอกออกไปหัวเมือง ให้ทำ
ตามกฎหมายจงทุกประการ...” (กฎหมายตราสามดวง เล่ม 3, 2548, หน้า 215-220)

3. พระราชกำหนดใหม่ ว่าด้วยระเบียบปฏิบัติในการซื้อขายข้าวลงเรือสำเภาหรือ
เรือใบ ในยามบ้านเมืองข้าวยากหามากแพง โดยมีใจความปรากฏดังนี้

“...ด้วยพระบาทสมเด็จพระบรมนาถบรมบพิตรพระพุทธเจ้าอยู่หัวเสด็จพระราชดำเนิน
ออกณพระที่นั่งดุสิตตามหาปราสาท พร้อมด้วยมุขมนตรีเฝ้าพระบาทเป็นอันดับ มีพระราชโองการ
มานพระบันทูลดำหรัสเหนือเกล้าฯ สั่งว่า

ทรงพระราชศรัทธาบำเพ็ญพระราชกุศลถวายจันหัน “นิจพัทแก่พระสงฆราชาคณะอันดับ
อนุจรมาทุกอารามเป็นนิจ แลพญาปรเทศราชซึ่งเข้ามาเข้าฝ้าถวายบังคมพระบาทแจ้งราชการ
ณ กรุงเทพมหานคร ทั้งพม่ากะแซลาวญวนเขม่นซึ่งเข้ามาสู่พระบรมโพธิสมภารก็รับพระราชทาน
เป็นอันมาก แลราษฎรทำนาได้เข้าน้อยไม่พอภูมคน แลเจ้าเมืองกรมการหัวเมืองลูกค้ำแต่งเรือเข้า
มาซื้อเข้าณกรุงเทพมหานคร ออกไปขายต่างประเทศ ฝ่ายลูกค้ำโรงสีทุกวันนี้อยู่ขายเข้าลงสำเภาเรือ
เสาะเรือใบเป็นอันมาก เข้ามาในพระนครน้อยลง ราคาเข้าจะแพงขึ้น สมณชีพราหมณ์ไพร่ฟ้าปราชกร
จะได้ความขัดสน ปรการหนึ่งเกลือกจะมีราชการศึกสงครามมา จะขัดสนด้วยเสบียงอาหารเข้าเป็น
กำลังราชการ

แต่นี้สืบไปเมื่อหน้า ห้ามอย่าให้ผู้ใดซื้อเข้าขายเข้าลงสำเภาแลเรือเสาะเรือใบเป็นอันขาด
ทีเดียว ถ้าแลผู้รักษาเมืองกรมการราษฎรเมืองใดขัดสนเข้า จะแต่งเรือเข้าซื้อเข้าออกไปเป็นกำลัง
ราชการ ก็ให้บอกเข้ามา เมืองขึ้นกระลาโหมกรมท่า ให้เอาเนื้อความกราบทูลพระกรุณา

ถ้าทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯพระราชทานให้ จะตวงเข้าลงเรือลำใด ให้บอกกล่าวพนักงานกรมท่า แลกรมท่ากำกับให้รู้จำนวนเข้า ถ้าผู้ใดลักลอบซื้อขายเข้าลงสำเภากลางเรือเสาะเรือใบ มีผู้มาร้องฟ้อง พิจารณาเป็นแน่ จะเอาตัวเป็นโทษ

กฎให้ไว้ณวันเสาเดือนหกแรมเก้าค่ำ จุฬศักราชพันร้อยหกสิบห้า ปีกุญนักษัตร เบญจศก” (กฎหมายตราสามดวง เล่ม 3, 2548, หน้า 311-312)

4. พระโอยการลักษณมรดก กล่าวถึงเรือ สันนิษฐานได้ว่าเป็นของมีค่าและมีราคาใน ยุคสมัยก่อน โดยมีใจความปรากฏดังนี้

“๓ มาตราหนึ่ง เสนาบดีมลตรีมุขลูกขุนเจ้าราชินิกุลขุนหมื่นพันทนายผู้มีบันดาศักดิ์ ทังปวง แลบิดามานดาแต่งให้มีเรือน แต่อายุสมควรจะมีเรือน แลคนทั้งนั้นมีทรัพย์สิ่งสินด้วย ผลราชการอันพระราชทานให้ก็ดี แลมีทรัพย์สิ่งสินขึ้นด้วยทำมาหากินด้วยกันก็ดี แลผู้นั้นถึงแก่ มรณภาพลง ให้เอาเครื่องสรรพาวุธข้างม้าเครื่องพทยาบ่าวไพร่แลเรือยาวแต่ ๗ วาขึ้นไปยกไว้เป นของหลวง...” (กฎหมายตราสามดวง เล่ม 2, 2548, หน้า 128)

5. พระโอยการกระบวนคดี มีการกำหนดโทษของทหารขณะทำสงครามทางเรือโดยมี ใจความปรากฏดังนี้

“...อนึ่งทับศึกกระบวนเรือยกเข้าไปต่ออยู่ด้วยราชสัตรูอยู่ ถ้าถอยเรือออกมาชั่วลำ เรือหนึ่ง ให้ลงโทษทะเลวน แล้วให้ตัดเท้า ^{สี่ตะ} } เสียบไว้

อนึ่งทับศึกกระบวนเรือยกเข้าไปต่ออยู่ด้วยราชสัตรูอยู่ ถ้าถอยออกมาชั่วลำหนึ่ง ให้ใส่ตรู

ไว้ ถ้าถอยสองชั่วลำเรือ ให้ถอดลงหน้าข้าง ถอยสามชั่วลำเรือ ให้ทะเลวน แล้วตัด ^{สี่ตะ} } เสียบไว้ หน้าทับ...” (กฎหมายตราสามดวง เล่ม 2, 2548, หน้า 430)

6. พระโอยการลักษณโจร กำหนดบทลงโทษของโจรขโมยเรือ โดยมีใจความปรากฏ ดังนี้

“...๙๘ มาตราหนึ่ง เรือท่านจอดผูกไว้ แลตนไปแก้เรือท่านเสียให้เหมเสมอใจ ๙๙ มาตราหนึ่ง ผู้ร้ายลักเรือท่านเจ้าของจับได้ พิจารณาเป็นแน่ให้ทวนโดยขนาก ให้เอา

เข้าเรือตั้งใหม่ทวิคุณ ให้ศักสิ่งอันลักไว้ระอก ถ้าสิ่งอันลักต่ำกว่า ๕๐๐๐ ลงมาให้ทวน ^{๓๐} } ที่

๑๐๐ มาตราหนึ่ง ^{เรือน} } แลนกขวยเอาทรัพย์สิ่งสินใดค่าประมาร ๑๐๐๐ เปี้ยให้

ตีด้วยไม้หวาย ^{๓๐} } ที่ แลให้ไหมโดยขนาด...” (กฎหมายตราสามดวง เล่ม 2, 2548, หน้า 303)

7. พระโอยการลักษณวิวาท ตี/ต่อกัน มีบทลงโทษที่ระบุการใช้เรือเป็นอุปกรณ์ในการลงโทษ โดยมีใจความปรากฏดังนี้

“...๓๒ มาตราหนึ่ง ผู้ใดวิวาทตีต่อกันแทงสณพราหมณพุทธมาจริยแลบิดามานดาปู่ย่าตายายแห่งตนมีบาทเจบด้วยเหล็กษาหัดใช้ ให้เชียน ๓ ยก ทเวนบก ๓ วัน ทเวนเรือ ๓ วัน ตัดนิ้วมือเสียให้สิ้นนิ้วทั้ง ๒ ข้าง ให้ทำแผลอมันเสียให้ปรากฏแก่ตาคนทั้งหลาย ถ้าตีเจบปวดด้วยไม้ษาหัดใช้ ให้เชียร ๓ ยก ทเวนบก ๓ วัน ทเวนเรือ ๓ วันให้ตัดนิ้วมือขวาเสียจงสิ้นนิ้ว แล้วให้ทำแผลอมันเสีย ถ้าตีเจบปวดด้วยมือษาหัดใช้ ให้ปกเลบมือเสียทั้งสิบนิ้ว จำไว้ ๖ เดือน แล้วเอาขึ้นขาหย่างประจาน ๓ วัน ให้ทวนด้วยลวดหนัก ๓๐ ที...” (กฎหมายตราสามดวง เล่ม 2, 2548, หน้า 253)

นอกจากนี้ยังพบหลักฐานที่กล่าวถึงความสัมพันธ์ของเรือกับการสงครามในสมัยอยุธยา จากหนังสือเล่าเรื่องกรุงสยาม เขียนโดย: มงเซญอร์ ปาลเลกัวซ์ แปลโดย: สันต์ ท.โกมลบุตร ได้กล่าวถึง สงครามกองทัพเรือ

“สงครามกองทัพเรือ...เมื่อพราหมณ์หรือโหรของพระเจ้าแผ่นดินคำนวณฤกษ์วันยาตราทัพแล้ว กองทหารก็ลงเรือพายออกไปลอยลำอยู่กลางน้ำ พระสงฆ์ประพรมน้ำพระพุทธมนต์ หลังจากนั้นก็สร้างหุ่นขึ้นตัวหนึ่งสมมติเป็นเจ้านครหรือคนกบฏที่จะยกทัพไปรบ เพชฆาตใช้ขวานตัดศีรษะหุ่น ถ้าขาดในทันทีก็ถือว่าเป็นนิมิตดี ถ้าไม่ขาดก็ถือว่าเป็นนิมิตร้ายมาก เมื่อเสร็จพิธีแม่ทัพก็จะชักดาบของตนออกจากฝัก มีการลั่นฆ้องชัย ไพร่พลทั้งนั้นให้ร้องแล้วก็ออกเดินทางโดยมีดุริยางค์นานาชาติชนิดประโคม ขณะนั้นถ้าเรือลำใดเผชิญพายผ่านตัดหน้าขบวนยาตรา เขาถือว่าเป็นลางร้าย คนที่อยู่ในเรือลำนั้นจะถูกจับฆ่าอย่างทารุณ เพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุดังนี้ขึ้น แม่ทัพจะส่งคนร้องป่าวประกาศไปข้างหน้า ให้เรือพายทั้งหลายที่อยู่ในแม่น้ำหลบเข้าฝั่งไปเสีย...” (มงเซญอร์ ปาลเลกัวซ์, 2529, หน้า 209)

“...กองทัพเรือไทยนั้น มีเรือพายรบประมาณห้าร้อยลำ เรือแบบยุโรปยี่สิบห้า เป็นเรือรบ (Frigate) เสียสี่ และเรือช่วยรบ (Corvette หรือ brick) เสียสิบหกห้า เรือพายรบนั้นมีสองชนิด ชนิดหนึ่งลำเล็ก มีฝีพายห้าสิบถึงหกสิบคน มีสองเสาใบและมีใบเรือสองใบ รูปร่างโฉบเฉี่ยว สดงดงาม มีปืนใหญ่ขนาดเล็กสองกระบอกตั้งอยู่บนฐานที่หัวเรือกระบอกหนึ่ง ทำเยื่อกระบอกหนึ่ง อีกชนิดหนึ่งขาดเท่ากำปั่นออกทะเล (Navire) ธรรมดา มีเสาใบสามเสา ปืนใหญ่สี่กระบอก และทหารหนึ่งร้อยถึงหนึ่งร้อยห้าสิบคน หัวและท้ายเรือประดิษฐ์เป็นรูปพญานาค เสือ สิงห์และสัตว์น่ากลัวต่าง ๆ ทาทองหรือทาสีฉูดฉาด ดูงามตาดีเหมือนกัน ส่วนเรือรบกับเรือช่วยรบนั่นก็

ไม่ผิดอะไรกับเรือรบแบบยุโรป มีปืนใหญ่ 16 ถึง 40 กระบอก และโดยปกติมีผู้บังคับการเรือ เป็นชาวอังกฤษฝรั่งเศสหรือปอร์ตุเกศ การรบทางเรือซึ่งกระทำกับโคแั่งซิ่น(โคชินไชน่า) เมื่อ ค.ศ. 1834 (พ.ศ. 2377) นั้น เป็นสิ่งที่น่าดูมากเหมือนกัน ในขณะที่เรือรบและเรือช่วยรบ...” (มงเซญอร์ ปาลเลกัวซี้, 2529, หน้า 213)

เรือมีความสัมพันธ์ทางด้านการเมืองและการปกครองของไทยในอดีต เช่น มีการกำหนด บทลงโทษแก่ผู้ทำหน้าที่ถือธงหัวเรือพระที่นั่ง กำหนดบทลงโทษสำหรับทหารที่ทำสงครามทางเรือ แล้วไม่ปฏิบัติตามระเบียบ และยังคงแสดงให้เห็นว่าเรือเป็นสิ่งของมีค่า มีการกำหนดบทลงโทษ สำหรับผู้ที่ขโมยเรือ นอกจากนี้ยังมีกฎหมาย การห้ามต่อเรือสำเภาและระเบียบปฏิบัติใน การซื้อขายข้าวลงเรือสำเภาด้วย

เรือกับความสัมพันธ์ด้านคติความเชื่อ และศาสนา

นอกจากชาวบ้านภาคกลางในกลุ่มน้ำเจ้าพระยานิยมใช้เรือในการดำเนินชีวิตประจำวัน แล้วชาวบ้านยังมีคติความเชื่อที่เกี่ยวกับเรือ ทั้งการสร้างเรือ และการใช้เรือ ดังนี้

1. ความเชื่อเรื่องแม่ย่านางเรือ

คนไทยในสมัยก่อนมีความเชื่อเกี่ยวกับเรื่อง แม่ย่านางเรือ เนื่องจากไม้ที่นำมาทำเรือ โดยเฉพาะเรือยาว จะใช้ไม้ตะเคียนในการทำ ซึ่งไม้ตะเคียนนี้ชาวบ้านมีความเชื่อว่ามีนางตะเคียนสิงสถิตอยู่ เมื่อนำไม้ตะเคียนมาทำเรือแล้ว จึงมีความเชื่อและนับถือ เจ้าแม่ตะเคียน ซึ่งชาวบ้านเรียกว่า แม่ย่านางเรือ ความเชื่อนี้แพร่ขยายไปกับเรือทุกประเภทว่า บริเวณหัวเรือมีแม่ย่านางเรือสิงสถิตอยู่ ดังนั้นเวลาขึ้นเรือจึงห้ามเหยียบหัวเรือ ซึ่งเป็นกุศโลบายที่ต้องการให้ผู้ที่ใช้เรือมีความรัก ทะนุถนอมใช้เรืออย่างระมัดระวัง เพราะเรือใน สมัยก่อนมีราคาแพง การนับถือแม่ย่านางเรือเป็น ความเชื่อที่มีมาแต่โบราณแล้ว โดยเชื่อว่าแม่ย่านางคือนางไม้ที่สิงอยู่กับต้นไม้ใหญ่ โดยเฉพาะต้น ตะเคียน เมื่อนำมาทำเป็นเรือ ต้องทำการบูชาก่อนก่อนตัดต้นไม้ โดยการตั้งศาลเพียงตา ทำพิธีจุดธูปเทียน นำพานดอกไม้ พวงมาลัย จากนั้นเตรียมขนมต้มขาวต้มแดง หัวหมู ไก่ต้ม ไข่ต้ม ทำพิธีเช่นไหว้ อัญเชิญแม่ย่านางขึ้นศาลเพียงตา เมื่อชุดเรือเรียบร้อยแล้วจึงอัญเชิญแม่ย่านาง ขึ้นประทับเรืออีกครั้ง ดังนั้นเวลาขึ้นเรือเล็กหรือเรือใหญ่ก็ตาม เขาจึงไม่เหยียบหัวเรือหรือข้ามหัว เรือ ในปัจจุบันจะเห็นเจ้าของเรือนำดอกไม้ธูปเทียนมาไหว้บริเวณหัวเรือ (ถั่วสุก ฤทธิ์สงคราม, 2541, หน้า 87-89)

2. ความเชื่อในเรื่องพิธีลอยเรือสะเดาะเคราะห์

เป็นพิธีเก่าแก่ที่มีความเชื่อว่า สามารถขจัดปัดเป่าโรคอหิวาต์ (โรคห่า) และเป็น การทำบุญอุทิศส่วนกุศลให้กับบรรดาดวงวิญญาณที่ตายด้วยโรคนี้ เพื่อช่วยให้คุ้มครองไม่ให้เกิด โรคนี้อีก ในสมัยก่อนเป็นโรคระบาดที่คร่าชีวิตผู้คนไปมากมาย จึงเกิดมีพิธีลอยเรือสะเดาะเคราะห์ ทำในทุกวันขึ้น 8 ค่ำ เดือน 6 ของทุกปี โดยให้นำอาหารคาวหวานมาเช่นไหว้บนฝั่ง แล้วเอาของ ใส่เรือกระดาษจำลองพร้อมตุ๊กตาเสียบบาล แล้วนำเรือลอยลงในแม่น้ำเจ้าพระยาโดยวางไ้วบนแพ หยวกกล้วยตานี ระหว่างที่ทำพิธีปล่อยเรือ จะมีการจุดประทัด ชัดข้าวสารกับเกลือเพื่อขับไล่สิ่งชั่วร้ายที่ทำให้ผู้คนล้มตาย เจ้าสัวต่าง ๆ ในลำเพ็งมักนิยมทำพิธีนี้ เนื่องจากช่วยให้การค้าดีขึ้นด้วย (ณัฐวุฒิ สุทธิสงคราม, 2541, หน้า 94-103)

3. ความเชื่อที่เกี่ยวกับการใช้เรือ

ส.พลายน้อย (2530) อธิบายถึงความเชื่อในเรื่องนี้ว่า ชาวบ้านยังมีความเชื่อ และข้อห้ามต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการใช้เรือ เช่น พายเรือยังไม่แก้ไข เพราะคนไทยจะเอาโช้ผูกเรือไว้ หากไม่แก้ไขก่อนพายเรือก็จะทำให้เรือล่ม กระชากเรือทำให้ชำรุดเกิด อุบัติเหตุทำคนพายตายได้ อย่าเหยียบเรือ 2 แคม ไม่ใช่ในความหมายปัจจุบันที่เจ้าชู้จะเอาทั้งพี่ทั้งน้องในเวลาเดียวกัน แต่มีความหมายที่ถูกต้องว่าอย่า เหยียบเรือ 2 แคม จะทำให้เรือล่ม หรือพลิกคว่ำเกิดอันตรายต่อชีวิต และทรัพย์สินได้ การเดินทางทางน้ำห้ามพูดถึงจะเข้ เนื่องจากมีผู้ร่วมไปในเรือหลายคน จึงต้อง ทำให้ผู้ร่วมเดินทางขวัญและกำลังใจที่ดี ไม่ควรจะตกใจเห็นอะไร ในน้ำก็คิดว่าเป็นจะเข้ จะทำให้ ผู้ร่วมเดินทางเกิดอันตรายเรือล่มได้ อย่าจอดเรือได้ต้นไม้ เนื่องจากสมัยอดีตจะมีต้นไม้ใหญ่ ๆ อยู่มากตามริมน้ำ ลำต้นและกิ่งไม้อาจผูกเรือ หากกิ่งไม้ใหญ่ตกลงมา ใส่ศีรษะก็จะทำให้เกิด อันตรายหรือเรือเกิดชำรุดเสียหายได้ ความเชื่อเหล่านี้มีผู้คนทั้งในสมัยก่อนและสมัยปัจจุบันให้ ความเชื่อถืออยู่เสมอนับว่าเป็นกุศโลบายที่ดีที่สามารถทำให้ผู้ใช้เรือเกิด ความปลอดภัยนั่นเอง

4. ความเชื่อเรื่องวันชื่อเรือ และฤกษ์ในการลงอยู่เรือ

ส.พลายน้อย (2530) ได้กล่าวถึง ความเชื่อเรื่องวันชื่อเรือ และฤกษ์ในการลงอยู่เรือ ดังนี้ เมื่อจะชื่อเรือให้พิจารณาดูวันที่มีคนมาบอกข่าว ว่าตรงกับวันอะไร แล้วจึงพิจารณาว่าควรจะชื่อ หรือไม่ ถ้ามีคนมาบอกตามวันต่อไปนี้ วันอาทิตย์ เรือนั้นมิดชิด ทั่วทุกประการ อย่านำชื่อไว้ จะมีภัยรำคาญเร้าร้อนโศกศัลย์

1. วันจันทร์ เรือนั้นโคมตรู เจ้าชู้เหลือหลาย ชี้อื้อชื้อขาย ไปแห่งใด ๆ มีลาภทุกประการ
2. วันอังคาร เรือนั้นจะผจญทรัพย์สิน หนีหายไปสิ้น มีข้าข้าหนี มีลูกถูกตาย

แม้ชีวิตจะพลัดปลง

3. วันพุธ เรือนั้นมุดคุดปลาย แร้งทำรังเป็นไส้สูงเหลี่ยม ไฟไหม้กลางต้น ดูให้ชอบกล
อย่าซื้อเอาไว้

4. วันพฤหัสบดี เรือนั้นสั้นทัด มีตาหุบหู ขี้ซื้อขี้ขาย กำไรฝรั่งพรู เจ้าชู้เสนาหา

5. วันศุกร์ ซื้อไว้หายทุกข์ มีสุขสำราญ ชั่วลูกชั่วหลาน ให้เร่งซื้อเอา

6. วันเสาร์ หัวกุดท้ายเน่าเป็นสาธารณ์ ชอบแต่ขุนนางซื้อตามเสด็จจะได้บำเหน็จ
ประทาน เสื้อผ้าแพรพรรณ อั่งงามโสภาค

ฤกษ์ลงอยู่เรือ เมื่อจะลงเรือที่ซื้อใหม่ ให้หาเดือนที่เป็นมงคลเป็นโชค ดังนี้

1. ลงอยู่เรือเดือนอ้าย ไม่ดีตัวจะตาย จะเสียทรัพย์สินของ

2. ลงอยู่เรือเดือนยี่ จะมีสมบัติมาก อายุจะยืน

3. ลงอยู่เรือเดือนสาม ไฟจะไหม้วุ่นวาย เกิดถ้อยเกิดความไม่ดีทุกประการ

4. ลงอยู่เรือเดือนสี่ ทุกข์ที่มีจะหาย เทียบซื้อเทียบขาย สวัสดิ์มีชัย

5. ลงอยู่เรือเดือนห้า จะร้อนกร้อนใจ โรคภัยเบียดเบียน ไม่มีความสบาย

6. ลงอยู่เรือเดือนหก ท่านว่าจะดีมีทรัพย์สินเงินทอง ข้าวของทั้งหลายมากมาย

เหลือเกิน

7. ลงอยู่เรือเดือนเจ็ด จะต้องตาย ทรัพย์สินฉิบหาย ไม่ดีทุกประการ

8. ลงอยู่เรือเดือนแปด จะเสียสิ่งของและสัตว์ 2 เท้า 4 เท้า

9. ลงอยู่เรือเดือนเก้า ยศศักดิ์จะย่นยง ทรัพย์สินอันจางย่นยาววัฒนา

10. ลงอยู่เรือเดือนสิบ จะไข้เจ็บไม่ดี ร่างกายกายี โขเซเต็มทน

11. ลงอยู่เรือเดือนสิบเอ็ด ทุกข์เท่าฟ้าจะมาถึงตน

12. ลงอยู่เรือเดือนสิบสอง ทรัพย์สินเงินทองไหลมาเทมา จงเร่งอยู่เกิดประเสริฐนักแล”

5. ความเชื่อในเรื่องพิธีกรรมทางศาสนา

ความเชื่อในเรื่องพิธีกรรมทางศาสนาเป็นการปลุกใจเพื่อสร้างขวัญและกำลังใจก่อน
ออกรบ การรบทางเรือก็เช่นกัน ดังที่ ส พลายน้อย กล่าวไว้ในหนังสือ กระบวนพยุหยาตรา
มีใจความ ดังนี้

“ในช่วงสมัยรัชกาลที่ 5 เจ้าพระยาภูธราภัยยกกองทัพไปปราบฮ่อเมื่อ พ.ศ. 2418
เจ้าพระยาภูธราภัยแม่ทัพก็ลงเรือกระบี่ปราบเมืองมาร (พื้นดำยาว 13 วา 2 ศอก 1 คืบกว้าง 4
ศอก ลึก 1 ศอก หัวเรือกว้างสำหรับติดตั้งปืนใหญ่ เนื้อช่องปืนแกะเป็นรูปขุนกระบี่สีขาว
ผีพาย 34 คน) ส่วนนายทัพนายกองอื่น ๆ ก็ลงเรือโขนมมีกัญญานายละลำ พร้อมคนพายนายไพร่
พลทหารซึ่งต้องเกณฑ์เข้ากองทัพ เมื่อได้ฤกษ์เรือแม่ทัพก็เข้าไปรับพระราชทานน้ำสังข์ทรงเจิมจาก

พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ต่อจากนั้นให้ให้สามลาถอยเรือพายออกพ้นหน้าพระที่นั่งไปเข้า โขลนทวาร แล้วยิงปืนในลำเรือกระบี่ 6 นัด พระสงฆ์สวดชยันโตพรมน้ำพระพุทธรูปมนต์ และพรหมณัชน้ำพิธี การทิ้งนายไพร่ เรือเป็นกระบวนกองทัพเรือขึ้นไปถึงวัดเฉลิมพระเกียรติ จึงได้เปลี่ยนกระบวนใหม่ นายทัพนายกองต่างเปลี่ยนเรือพายเป็นเรือแจวคือเรือแหวดเรือฉนวน ให้เรือกระบี่ตามไปภายหลังเพื่อจะให้เป็นที่เกียรติยศไว้ดังนี้” (ส.พลายน้อย, 2530, หน้า 17)

ความเชื่อที่สืบเนื่องและปฏิบัติต่อกันมาจนถึงปัจจุบัน คือ ความเชื่อในเรื่อง แม่นางเรือ เมื่อมีการสร้างเรือจะมีการทำพิธีไหว้แม่นางเรือ เพื่อเป็นการขอขมา พิธีไหว้แม่นางเรือจะทำ 2 ครั้ง คือตอนขึ้นกระดุกู เรียกว่าพิธีไหว้โขนเรือ และอีกครั้งก่อนนำเรือลงน้ำ พิธีไหว้แม่นางเรือนี้การสร้างเรือทุกประเภทของไทย ต้องประกอบพิธีนี้ทุกครั้ง

เรือกับความสัมพันธ์ด้านวัฒนธรรมประเพณี

เรือในกลุ่มน้ำเจ้าพระยานอกจากมีความสำคัญกับวิถีชีวิตของชาวบ้านแล้ว ยังมีเรือหลวงที่พระมหากษัตริย์ทรงใช้ ดังเห็นได้จากคำกล่าวอธิบายของสมเด็จพระ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ ใน ตำนานเรือรบไทย ว่าเดิมเรือรบไทยมี 2 ชนิด คือ เรือรบสำหรับใช้ทางแม่น้ำ และเรือรบสำหรับใช้ทางทะเล สำหรับเรือรบทางแม่น้ำ มีหลักฐานปรากฏจากพงศาวดารแผ่นดินสมเด็จพระมหาจักรพรรดิ เมื่อครั้งพระเจ้าหงสาวดีตะเบงชเวตี้ยกกองทัพมา มอญเข้ามาตีเมือง ดังความตอนหนึ่งที่ปรากฏใน พระราชพงศาวดารกรุงศรีอยุธยา ฉบับหมอบรัดเลย์

“ลุดักราช 895 ปีมะเส็ง เบญจศก ครั้นนั้นพระเจ้าอยู่หัวให้แปลงเรือแซเป็นเรือชัย และเรือศิระสัตว์ต่าง ๆ ” สมเด็จพระกรมพระยาดำรงราชานุภาพ (2496, หน้า 42) เขียนอธิบายถึง เหตุแห่งการแปลงเรือในครั้งนี้ว่า

เรือแซแต่เดิมใช้ทั้งบรรทุกคนและบรรทุกของ คนลงประจำลำได้น้อยและแล่นช้า สมเด็จพระมหาจักรพรรดิจึงทรงคิดแบบเรือรบขึ้นอีก 2 อย่าง เป็นเรือยาวทำด้วยไม้ ไม้ อย่างเดียวกับเรือแซ แต่เปลี่ยนใช้พายให้ทหารลงประจำลำได้มากตั้งลำละ 60-70 คน พายไปไ้ รวดเร็ว อย่างนี้เรียกว่าเรือไชย อีกอย่างหนึ่งทำรูปเรือเช่นเดียวกัน แต่ให้หัวเรือกว้างสำหรับ ตั้งปืนใหญ่ ซึ่งไทยเริ่มใช้ในการสงครามเป็นสำคัญแต่ครั้งนั้น อย่างนี้เรียกว่าเรือศิระสัตว์ เพราะเหนือช่องป็นขึ้นไปทำเป็นรูปสัตว์ต่าง ๆ มีครุฑและกระบี่เป็นต้น เป็นเครื่องหมายในกระบวน ทัพด้วย ส่วนเรือแซก็คงใช้ แต่ใช้สำหรับลำเลียงเสบียงอาหาร และเครื่องศตราวุธสำหรับกองทัพ ต่อมาจะเป็นในรัชกาลไหนไม่ปรากฏแน่ชัด คิดทำกราบเรือขึ้นอีกอย่างหนึ่งใช้เช่นเดียวกับเรือไชย

แต่แล่นรวดเร็วกว่าเรือไชย เรือทั้ง 4 อย่างที่กล่าวมา คือเรือแซ เรือไชย เรือศิระชะสัตว์ และเรือกราบ ใช้เป็นเรือรบสำหรับที่แม่น้ำตั้งแต่ครั้งกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานีตลอดมาจนในกรุงรัตนโกสินทร์นี้

ในยามบ้านเมืองสงบ ทหารใช้เรือรบฝึกซ้อมกระบวนทัพเรืออยู่เป็นประจำ ในช่วงฤดูน้ำหลากราษฎรไม่ได้ทำอะไรไถนา ราชสำนักเรียกระดมพลมาฝึกซ้อมกระบวนทัพเรือ ในช่วงฤดูกาลเดียวกับทอดกฐิน พระเจ้าแผ่นดินจึงเสด็จพระราชดำเนินไปทอดกฐินโดยกระบวนเรือรบ ให้ไพร่พลรื่นเริง เป็นต้นของประเพณีที่แท้เสด็จกฐินโดยกระบวนพยุหยาตราทางชลมารคหรือการไปเป็นกระบวนทัพตามแบบกระบวนเรือรบในสมัยต่อมา ในช่วงฤดูอื่น ๆ เสด็จไปทางเรือ มักใช้เรือรบลำที่เป็นเรือพระที่นั่ง และมีเรือรบพวกทหารรักษาพระองค์แท้เสด็จ แต่เป็นกระบวนไม่ใหญ่โตมากนัก เหมือนเสด็จซ้อมกระบวนการรบ เช่น เสด็จกฐิน และเสด็จขึ้นพระพุทธรูป

เรือรบแต่โบราณที่กล่าวมามีแก้ไขเพิ่มเติมในช่วงที่บ้านเมืองไม่มีศึกสงคราม เมื่อใช้เรือเป็นแต่กระบวนแห่ให้เป็นพระเกียรติยศงดงาม เช่น แต่งเรือไชยด้วยลวดลายสลักเสลาให้เป็นเรือกึ่ง ตั้งบุษบกและแต่งเป็นเรือศรี เป็นต้น (สมเด็จพระยามะยาดำรงราชานุภาพ, 2496)

นอกจากนี้เรือยังใช้ในการประกอบพระราชพิธี ตั้งแต่เมื่อครั้งสมเด็จพระไชยราชาธิราชเสด็จสวรรคต ในงานถวายพระเพลิงพระบรมศพ ประกอบพิธีตั้งกองฟืนใหญ่และนำพระบรมศพมาวางบนกองฟืนแล้วจึงจุดไฟเผา จากนั้นจึงเก็บพระอัฐิและพระอังคารใส่โกศเงินแห่ไปทางเรือ โดยมีขบวนเรือแจ้จำนวนมาก มีทั้งเรือที่บรรจุทุบปืนสัตว์ต่าง ๆ และเรือขนาดใหญ่ที่เชิญโกศเงินไปที่วัด (สุจิตต์ วงษ์เทศ, 2554, หน้า 44-51) พระราชพิธีเดือน 11 อาสยุขพิธี หรือ พิธีแข่งเรือเพื่อเสี่ยงทาย เป็นการแข่งเรือเพื่อเสี่ยงทายว่าในอนาคตเศรษฐกิจของประเทศจะเป็นเช่นไร ข้าวปลาอาหารจะอุดมสมบูรณ์หรือจะเป็นยุคที่ประชาชนจะยากจนแสนเข็ญ ประเพณีการแข่งเรือเสี่ยงทายนี้พระเจ้าแผ่นดิน พระอัครมเหสี เสด็จประทับเรือแข่งเพื่อเสี่ยงทายทั้งสองพระองค์และให้เหล่าเสนาบดีร่วมแข่งเรือด้วย ซึ่งต่อมาประเพณีนี้ค่อย ๆ คลายความเชื่อเรื่องการเสี่ยงทายลงและปรับเปลี่ยนเป็นประเพณีแห่กฐิน กับการแข่งเรือเพื่อความสนุกสนาน ต่อจากพระราชพิธีเดือน 11 นี้ คือพระราชพิธีเดือน 12 จองเปรี๊ยะ หรือประเพณีลอยกระทง ดังที่รัชกาลที่ 3 ทรงพระราชนิพนธ์ไว้ในตำรับทำวศรีจุฬาลักษณ์ มีใจความตอนหนึ่ง ดังนี้

“เสด็จทรงเรือพระที่นั่งไปถวายดอกไม้เพลิง บูชาพระรัตนตรัยทุกพระอารามหลวง บรรดาที่อยู่ริมฝั่งนทีรอบกรุง ทั้งทรงทอดบังสุกุลจุฬาร ทรงพระราชอุทิศถวายพระภิกษุสงฆ์ อันพึงปรารถนานั้นด้วย...และในราตรีขึ้น 14 ค่ำวันนั้น สมเด็จพระร่วงเจ้าทรงลอยโคมแล้ว ก็ลงเรือพระที่นั่งชื่อประพาสแสงจันทร์ เสด็จด้วยนางบำเรอ จึงมีพระราชบรรหารดำรัสเรียกให้ข้าน้อยลงเรือพระที่นั่งไปด้วย...” (สุจิตต์ วงษ์เทศ, 2554)

ในช่วงสมัยอยุธยาทุกปีพระมหากษัตริย์จะเสด็จฯ ทางชลมารคเพื่อถวายผ้าพระกฐินหลวง ซึ่งจะมีการจัดกระบวนเรือแห่อย่างเต็มรูปแบบ ในสมัยพระนารายณ์ บันทีกของบาทหลวงตาราร์ด ระบุว่า นับจำนวนเรือในขบวนได้ถึง 159 ลำโดยเรือต่าง ๆ มีฝีพายลำละ 30-80 คน สำหรับเรือพระที่นั่งนั้นมีฝีพายถึง 120 คน ทั้งนี้เมื่อรวมทั้งเรือชาวบ้านที่มาดูกระบวนแห่ก็มีเรือแน่นขนัดเต็มลำ แม่น้ำเจ้าพระยา ขณะเมื่อเรือของกษัตริย์ผ่านไปนั้น บ้านเรือทั้งหลายจะต้องปิดประตูหน้าต่างทั้งหมด ผู้คนจะต้องลงจากเรือมาหมอบกราบที่พื้นดิน แม้แต่ช่องระบายอากาศของเรือสินค้าก็ต้องปิดด้วย หลักฐานปลายสมัยอยุธยาระบุว่า ฝีพายเรือพระที่นั่งนี้เป็นชาวบ้านจากบ้านโพธิ์เรียงและบ้านพุทเลา ต้องฝึกหัดการพายอยู่ตลอดเวลา โดยเหล่าฝีพายจะได้รับตรากฎมิคุ้มห้าม ไม่ต้องเสียการด่านขนอน โดยรับราชการเป็นฝีพายปีละ 3 เดือน (ชาญวิทย์ เกษตรศิริ, 2546, หน้า 298)

ประเพณีการแข่งขันเรือยาว เริ่มมาตั้งแต่สมัยสมเด็จพระเอกาทศรถ ถือเป็นงานประเพณีที่ต้องจัดทุกปี ในช่วงเดือนที่มีน้ำมาก คือ เดือน 11 ดังความตอนหนึ่งที่ปรากฏในพระราชพิธีสิบสองเดือน พระราชนิพนธ์ในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ที่กล่าวถึงพระราชพิธีประจำเดือน 11

“...เดือน 11 การอาษาขุขพิธี มีโหม่งครุ่มซ้ายขวา ระบำมโหระทึกอินทเทวีรัตนศรี เข้าทรงพระมหามงกุฎราชาปโมค กลางวันทรงพระสุวรรณมาลา เย็นทรงพระมาลา สุกหรั้าสะพักชมพู่ สมเด็จพระอัครมเหสีพระภรรยาทรงพระสุวรรณมาลา นุ่งแพรลายทอง ทรงเสื่อพระอัครชายาทรงพระมาลาราย นุ่งแพรดารากร ทรงเสื่อ ลูกเรือหลานเรือทรงศรีภทมวอย ทรงเสื่อพระสนมใส่สนองเกล้าสะพักสองบ่า สมรรตไชย เรือต้นไกรสรมุขนั้นเป็นเรือเสียงท่าย ถ้าสมรรตไชยแพ้ไซร์ ข้าวเหลือเกลือกอิม สุขเกษมเปรมประชา ถ้าสมรรตไชยชนะไซร์จะมียุค..”

นอกจากการใช้เรือในงานประเพณีของหลวงแล้ว ชาวบ้านยังนำเรือมาใช้ในงานประเพณีของชาวบ้านด้วย คือ งานทอดกฐินของชาวบ้านนิยมใช้เรือขนาดใหญ่ คือ เรือมาดหรือเรือกระแซง เป็นเรื่อนำองค์กฐิน และมีเรือเล็ก เช่นเรือพายไม้ เรือหมู เรือยาว แห่น้ำหรือล้อมรอบเรือองค์กฐินนี้ โดยในเรือจะมีวงปี่ พิณพาทย์ ซ้องวงบรรเลงเพลงบุญกันสนุกสนาน ครั้นเครื่องเสียงดังไปทั่วค้ำน้ำ บางทีก็มีการเล่นเพลงเรือกันอย่างสนุกสนานจนถึงเป็นประเพณีนิยม (ณัฐวุฒิ สุทธิสงคราม, 2541, หน้า 89-90)

สำหรับเรื่องของค่านิยมนั้น ลักษณะของเรือสามารถบอกได้ว่า เรือนี้เป็นของชาวบ้านหรือเป็นของชนชั้นระดับใด ทั้งการสร้างเรือและการตกแต่งเรือสามารถบ่งบอกถึงฐานะ

และบรรดาศักดิ์ของผู้เป็นเจ้าของเรือ โดยดูจากฝีพายและขนาดของเรือ ตลอดจนการตกแต่งถ้าเป็นเรือคหบดีหรือขุนนางทั่วไป ตรงกลางเรือจะมีห้องเล็ก ๆ ห้องหนึ่ง หลังคามุงด้วยใบไม้ที่สอดสานกันอย่างมีศิลปะ ตั้งด้วยเสา 4 เสา มัดไว้กับขอบเรือ ทั้งสองข้างมีเสื่อบังไม่ให้ถูกแดดฝน แต่มีข้อห้ามอยู่ว่า เรือทุกลำจะมีม่านกันไม่ได้ นอกเสียจากเรือของพระเจ้าแผ่นดิน พระบรมวงศานุวงศ์และชาวยุโรป (มานพ ถนอมศรี, 2534, หน้า 102) นอกจากนี้การตกแต่งเรืออย่างสวยงามและทำด้วยฝีมือประณีตจะบ่งบอกสถานภาพของบุคคลที่เป็นเจ้าของได้ เช่น เรือขุนนางชั้นผู้ใหญ่มักจะมีฝีพาย 50-60 คน ยกพื้นที่กลางลำ มีซุ้มที่นั่งหรือกูปใช้เป็นที่นั่งของพวกขุนนาง ลักษณะของกูป คือ เปิดด้านหน้าและด้านหลังสานด้วยไม้ไผ่ และมีการลวดลายด้านในและด้านนอก สีของกูปสามารถบอกยศ ตำแหน่งของเจ้าของเรือ หากเป็นรักสีแดงนั้นสำหรับขุนนางทรงยศสูง รักสีดำนั้นสำหรับขุนนางยศรองลงมาตามชั้นยศบรรดาศักดิ์ สำหรับเครื่องตกแต่งเรือใช้ตัวไม้กับเสื่อลำแพน และประดิษฐ์ลวดลายให้สวยงาม หลังคาเรือก็อนุญาตของพวกออกญา नियมทำเป็นสามชั้น ของพวกออกพระกับออกหลวงซึ่งลำเล็กลงมาหน่อย नियมทำสองชั้น ส่วนของพวกขุนนางอื่น ๆ นั้นมีชั้นเดียว เรือของประชาชนมักไม่มีหลังคา หรือหากมีก็ไม่สามารถประดับตกแต่งสิ่งใดได้ หลังคายาวและต่ำ ประทุนเรือมีไว้เพื่อป้องกันแสงแดดและฝน สำหรับเรือของเสนาบดีนั้น नियมจะทาสีทอง และหลังคาคลุมด้วยผ้าทำเป็นรูปเปลือกหอยและมีลักษณะสูงกว่าเรือลำอื่น ๆ พระเจ้าแผ่นดินมักจะพระราชทานเรือทาทองล่องชาดให้เป็นบำเหน็จแก่พวกขุนนาง ซึ่งมีความสวยงามเท่าเทียมกับเรือของเสนาบดี แต่สามารถนำออกใช้ได้เฉพาะตามเสด็จพระราชดำเนินและในงานพระราชพิธีบางอย่างตามกำหนดการเท่านั้น (ส.พลายน้อย, 2530, หน้า 9)

ดังนั้นเรือในวิถีชีวิตของคนลุ่มน้ำเจ้าพระยาในช่วงก่อนยุคปรับปรุงประเทศ ในสมัยสุโขทัยนั้น ชาวสุโขทัยใช้เรือเป็นพาหนะในการคมนาคม และขนส่งสินค้าจำพวกเครื่องปั้นดินเผาเพื่อส่งไปยังเมืองท่าด่านได้ และส่งขายยังหัวเมืองต่าง ๆ

ก่อนยุคปรับปรุงประเทศ ในสมัยอยุธยา มีการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก มีการค้าขายกับชาวต่างชาติ และมีการต่อเรือกำปั่นเพื่อเดินทางไปค้าขายยังต่างประเทศ

ในสมัยรัตนโกสินทร์มีการติดต่อค้าขายกับชาติต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น มีสนธิสัญญาระหว่างไทยกับต่างประเทศเกิดขึ้นหลายฉบับ ระบบเศรษฐกิจการค้าแบบเสรีเริ่มเกิดขึ้นในช่วงสมัยนี้ เรือทำหน้าที่เป็นพาหนะในการเดินทาง ขนส่งสินค้า และช่วยให้ประเทศจัดเก็บภาษีจากขนาด

ของปากเรือ ถือเป็นรายได้ที่สำคัญของประเทศ นอกจากนี้ ยังมีการขุดคลองมากขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์กันขึ้นเพื่อกันน้ำเค็ม เพื่อช่วยการเพาะปลูก เพื่อการคมนาคม และเพื่อการเก็บภาษีหรือการทหาร ดังนั้นการขุดคลองหรือบำรุงรักษาคคลองจึงมีจุดประสงค์เพื่อเป็นการเพิ่มรายได้ของรัฐ โดยการปรับปรุงระบบภาษีอากรให้เข้าสู่เมืองหลวง และการค้าเรือสำเภาเริ่มเติบโตขึ้นในช่วงนี้ โดยไม้ที่ใช้ในการต่อเรือสำเภา เป็นไม้เนื้อแข็งของไทยที่มีราคาถูก ทำให้การต่อเรือสำเภาแพร่หลายไปอย่างรวดเร็ว ส่งผลต่ออุตสาหกรรมป่าไม้ เนื่องจากเรือสำเภาเป็นเรือขนาดใหญ่ ต้องใช้ลูกเรือเป็นจำนวนมาก หากเปรียบเทียบกับเรือกำปั่นฝรั่ง จึงถือเป็นปัญหาสำคัญของการค้าสำเภาหลวง ด้วยเหตุนี้ช่วงปลายรัตนโกสินทร์พวคนชั้นเจ้านายจึงนิยมต่อเรือกำปั่นและสร้างเรือกำปั่นไฟขึ้นใช้เอง

ยุคปรับปรุงประเทศ ช่วงการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง มีการขุดคลองและบำรุงรักษาคคลองต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มเส้นทางการเดินเรือ ขยายพื้นที่เพาะปลูกข้าว มีการสร้างเขื่อนเพื่อกักเก็บน้ำ และเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้า ระบบเศรษฐกิจเริ่มเป็นลักษณะของระบบอุตสาหกรรม ชาวตะวันตกและนายทุนชาวจีนลงทุนตั้งโรงงานอุตสาหกรรมหนักประเภทต่าง ๆ เช่น โรงสีข้าว โรงเลื่อย โรงหล่อ โรงงานน้ำตาล คู่ต่อเรือแบบใหม่ หลังจากนั้นนายทุนชาวยุโรป สหรัฐอเมริกา ชาวจีน และเชื้อพระวงศ์ชั้นสูงของไทย มักลงทุนกิจการอุตสาหกรรมที่ใช้ในชีวิตประจำวัน เช่น ไม้ขีดไฟ เครื่องอุปโภค บริโภค ทำให้ภาคอุตสาหกรรมของไทยได้รับการพัฒนามากขึ้น เรือยังคงเป็นพาหนะทางน้ำที่คนนิยมใช้ ทั้งเรือแจว เรือพายและเรือกรรเชียงตามแบบสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น นอกจากนี้ในสมัยรัชกาลที่ 4 ทางราชการได้ใช้เรือกลไฟทั้งขนาดใหญ่และขนาดเล็กตามแบบตะวันตกเพิ่มมากขึ้น ส่วนเรือนั้นก็ยังคงมีอยู่เป็นจำนวนมากทั้งในกรุงเทพฯ และบริเวณใกล้เคียง (สุจิตต์ วงษ์เทศ, 2551)

หลังยุคปรับปรุงประเทศ ช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1-8 (พ.ศ. 2504-2544) ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีการระบุถึงแผนพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางน้ำ ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1-6 ยังคงมีการกำหนดนโยบายวางแผนการปรับปรุงเส้นทางการเดินเรือ มีการขุดลอกสันดอนที่ปากแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อให้เรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่เข้ามารับสินค้าบริเวณใกล้ ๆ ท่าเรือ เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายในการส่งเรือเล็กลำเลียงสินค้าไปส่งที่เรือใหญ่ในทะเล

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7-8 มีการกำหนดนโยบายในการปรับปรุงเส้นทางการคมนาคมทางน้ำภายในประเทศให้มีการเชื่อมต่อบริเวณการเดินทางของประชาชน เพื่อให้การเดินทางโดยใช้เรือเป็นทางเลือกอีกทางหนึ่ง เป็นนโยบายช่วยให้ลด

การจราจรที่แออัดบนท้องถนน และมีการกำหนดนโยบายและพัฒนาระบบขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ พัฒนารัฐกิจพาณิชย์นาวี พัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย ความสำคัญของเรือ เปลี่ยนแปลงไปตามสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม จากการให้ความสำคัญพัฒนาการคมนาคมทางเรือภายในประเทศ เห็นได้จากการบำรุงรักษาลำคลอง แม่น้ำ เปลี่ยนมาเป็นให้ความสำคัญกับการพัฒนาเรือขนาดใหญ่ที่ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแทน เพราะประเทศไทยกำลังเข้าสู่ยุคอุตสาหกรรมใหม่ มีการกู้ยืมเงินจากต่างชาติมาพัฒนาประเทศในทุก ๆ ด้าน

จากช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9-12 มีการวางแผนการปรับปรุง เปลี่ยนแปลงระบบการขนส่งทางน้ำ การขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศและการเดินทางของประชาชน เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจเป็นยุคที่น้ำมันราคาแพง ปัญหาการจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพมหานครการเดินทางภายในประเทศจึงต้องพัฒนาระบบการเดินทางให้เชื่อมโยงกันทั้งทางบกและทางน้ำ การขนส่งสินค้าภายในประเทศต้องเลือกใช้เส้นทางที่ประหยัดพลังงานและใช้ต้นทุนต่อหน่วยต่ำ ส่วนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มุ่งเน้นไปที่การใช้เทคโนโลยีการขนส่งสินค้าที่ทันสมัย ปรับปรุงคุณภาพและประสิทธิภาพให้ดียิ่งขึ้น เน้นการประหยัดพลังงานและรักษาสิ่งแวดล้อม

ความสัมพันธ์ของเรือกับการเมือง การปกครอง เรือมีบทบาทในการทำสงครามทางเรือทหารต้องได้รับโทษโดยใช้เรือเป็นอุปกรณ์ในการลงโทษ การต่อเรือสำเภาและการค้าขายสินค้าทางเรือสำเภา มีระเบียบปฏิบัติกำหนดเป็นกฎหมายและบทลงโทษด้วย

ความสัมพันธ์ของเรือกับประเพณีและวัฒนธรรมนั้น เรือยังคงมีให้เห็นในประเพณีของหลวง ประเพณีของหลวงที่สำคัญและยังคงสืบทอดมาช้านาน คือ พระราชพิธีทอดผ้าพระกฐินทางชลมารค ซึ่งสืบทอดมาจนถึงรัชกาลที่ 9 เรือกับประเพณีของชาวบ้านที่ยังคงมีให้เห็นคือ เรือผ้าป่า เรือกฐิน หรือการแห่พระพุทธรูป ที่แห่โดยใช้เส้นทางทางน้ำ เรือกับประเพณีที่สืบทอดกันมาอย่างยาวนานจนถึงปัจจุบัน คือประเพณีแข่งเรือ ซึ่งมีการจัดทุกปี และเกือบทุกจังหวัดตามเส้นทางลุ่มน้ำเจ้าพระยา คติความเชื่อในการสร้างเรื่อนั้น ยังคงมีสืบทอดมาจนถึงปัจจุบันในเรื่องของแม่ย่านางเรือ มีการไหว้แม่ย่านางเรือทั้งก่อนการสร้างเรือ และก่อนการนำเรือลงสู่แม่น้ำ

บทที่ 5

การดำรงไว้ซึ่งมรดกภูมิปัญญาท่ามกลางกระแสการเปลี่ยนแปลง

การเปลี่ยนแปลงในสังคมไทยมีปัจจัยและผลกระทบมาจากหลายสาเหตุ อาทิ การเมือง วัฒนธรรม เศรษฐกิจ จากแนวคิดของฟองพันท์ มณีรัตน์ (2521, หน้า 86) กล่าวถึงแนวคิดเกี่ยวกับเรื่องตัวกำหนดทางเศรษฐกิจจากแนวคิดของมาร์ก (Marx) ได้ว่ารูปแบบของการผลิตหรือวิถีชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการผลิตนั้นเป็นตัวกำหนดวิถีชีวิตมนุษย์ เพราะโครงสร้างทางเศรษฐกิจเป็นพื้นฐานของโครงสร้างด้านสังคม และการเมือง สติปัญญาและความนึกคิด โดยทั่วไปไม่ใช่สามัญสำนึกของมนุษย์ที่เป็นตัวกำหนดลักษณะการดำเนินชีวิต ดังนั้นเมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงในพื้นฐานทางเศรษฐกิจแล้ว การดำเนินชีวิตของคนในสังคมก็ย่อมเปลี่ยนแปลงไปด้วย ซึ่งมีผลกับการเปลี่ยนแปลงบทบาทของเรือ สอดคล้องกับงานวิจัยของกัลยาณี โกมาสเถียร (2522) ได้ศึกษาเรื่อง วิถีกล้วยในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง: บริบท คุณค่าและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยกำหนดแนวทางการวิเคราะห์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงและวิเคราะห์คุณค่าและความสำคัญของกล้วยที่มีความเกี่ยวข้องในมิติ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจประเพณี และเชิงสุขภาพ มาปรับเปลี่ยนใช้ในการวิเคราะห์เรื่องเรือ โดยสะท้อนภาพความสำคัญของเรือที่มีต่อวิถีชีวิตของคนในชุมชน และบทบาทของคนในชุมชนที่มีต่อเรือจากสถานที่ต่าง ๆ ที่ใช้เก็บข้อมูล โดยเน้นความสำคัญว่าเรือยังคงมีประโยชน์ และมีความสำคัญต่อคนไทยตั้งแต่อดีตมาจนถึงปัจจุบันซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงไปตามบริบทของสังคมไทย 4 ด้าน คือ ด้านเศรษฐกิจ ด้านวัฒนธรรมประเพณี ด้านสังคมและวิถีชีวิต และด้านการท่องเที่ยว

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้นำแนวความคิดข้างต้น มาเป็นแนวทางในการวิเคราะห์เรื่อง เรือที่มีความสำคัญกับคนไทยตั้งแต่อดีตมาจนถึงปัจจุบัน โดยข้อมูลที่ได้รับจากการตอบแบบสัมภาษณ์ที่ผ่านการตรวจสอบจากผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งมีข้อคำถามที่ตรงกับวัตถุประสงค์ของงานวิจัย เก็บข้อมูลจากกลุ่มผู้ให้ข้อมูลความสัมพันธ์ของเรือกับเศรษฐกิจ ความสัมพันธ์ของเรือกับวิถีชีวิต และความสัมพันธ์ของเรือกับการท่องเที่ยว ดังนี้

แบบสัมภาษณ์ เก็บข้อมูลในการใช้เรือโดยใช้แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างจากผู้ให้ข้อมูลที่เป็นเจ้าของเรือที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารหรือขนส่งสินค้า จำนวน 22 คน

แบบสัมภาษณ์ เก็บข้อมูลในการใช้เรือโดยการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างและการสังเกตแบบมีส่วนร่วมจากผู้ให้ข้อมูลที่ยังคงใช้เรืออยู่ในชีวิตประจำวัน จำนวน 30 คน

แบบสัมภาษณ์ เก็บข้อมูลในการใช้เรือโดยการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างและ การสังเกตแบบมีส่วนร่วมผู้ใช้บริการการท่องเที่ยวทางเรือ ตลาดน้ำ ร้านอาหารที่มีบริการล่องเรือ จำนวน 30 คน

ด้านเศรษฐกิจ

เพื่อศึกษาบทบาทของเรือที่เปลี่ยนแปลงไปตามบริบทของสังคมไทยภาคกลาง ผู้วิจัยเก็บข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์ในเรื่อง เรือกับความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ โดยเก็บข้อมูล จากกลุ่มเจ้าของเรือที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร การขนส่งสินค้า เก็บข้อมูลได้จำนวน 22 คน สรุปข้อมูลที่สำคัญได้ ดังนี้

กิจการที่ยังคงมีอยู่ในปัจจุบันเป็นกิจการขนส่งผู้โดยสาร กิจการขนส่งสินค้าและ ขายเป็นสินค้า ร้านอาหารที่มีบริการล่องเรือ ตลาดน้ำ เรือที่ใช้ในกิจการได้รับการพัฒนารูปแบบ และใช้ชื่อเรียกต่างกันไปตามท้องถิ่น ได้แก่ เรือตอก เรืออีแปะ เรือตอกแตก เรือต่อ เรือมาดใหญ่ เรือเอี่ยมจุ่น ฯลฯ

เรือที่ใช้ในกิจการมีการเปลี่ยนแปลงไปจากอดีตอย่างไรและในอนาคตจะเปลี่ยนแปลงไป อีกหรือไม่ (รูปแบบ ขนาด วัสดุ) แบ่งเป็น 2 ประเด็น คือ

เรือที่ใช้ในกิจการมีการเปลี่ยนแปลง

ผู้ให้ข้อมูลให้ความเห็นสอดคล้องกันว่า เรือที่ใช้ในกิจการมีการเปลี่ยนแปลง เนื่องจาก ในสมัยก่อนเป็นเรือแจวสร้างจากไม้และมีขนาดเล็ก ใช้พายไปวัด หรือหาปลาบริเวณใกล้ ๆ จากนั้นเปลี่ยนมาติดเครื่องยนต์ เป็นเรือยนต์ นำออกมารับจ้างส่งคนข้ามฟาก มีการทาสี และตกแต่งเรือให้ดูสวยงาม และอนาคตคงไม่ปรับปรุงเพิ่มเติมเนื่องจาก มีผู้โดยสารจำนวนน้อย การปรับปรุงและซ่อมแซมเรือเสียค่าใช้จ่ายครั้งละประมาณ 10,000 บาท (ปฏิมาน เกิดพร้อม, สัมภาษณ์, 15 มิถุนายน 2558; กิมเหี้ยะ ขำพลอย, สัมภาษณ์, 15 มิถุนายน 2558; สุมาลี โคกทรัพย์, สัมภาษณ์, 15 มิถุนายน 2558)

ผู้ให้ข้อมูลให้ความเห็นสอดคล้องกันว่า เรือมีการเปลี่ยนแปลงขนาดของเรือกว้างขึ้น บรรทุกได้มากขึ้น วัสดุที่ใช้ทนทาน เรือต่อทำจากไม้เนื้อแข็งอย่างดี ทนทานกว่าเดิมขนาดใหญ่ขึ้น ติดตั้งเครื่องยนต์ มีคุณภาพดีกว่าลำเก่า (สง่า บุญเย็น, สัมภาษณ์, 26 มิถุนายน, 2559; ทองดี เกษเสลา, สัมภาษณ์, 26 มิถุนายน 2559; พัทธ์ชัย เอี่ยมสุข, สัมภาษณ์, 24 มิถุนายน 2559)

เรือที่ใช้ในกิจการไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ผู้ให้ข้อมูลให้ความเห็นสอดคล้องกันว่า เรือที่ใช้ในกิจการไม่มีการเปลี่ยนแปลง เรือที่ใช้ยังคงเป็นเรือไม้เนื่องจากเรือมีความคงทน แข็งแรง ไม่ต้องซ่อมแซมบ่อย แต่ขนาดใหญ่กว่าเดิมเล็กน้อย แต่ไม่ดีกว่าทนกว่า และเป็นเรือยนต์ เครื่องยนต์ใหม่และแรงขึ้น ต่างจากสมัยก่อนเป็นเรือแจว (เสถียร ปิ่นปัก, สัมภาษณ์, 12 มิถุนายน 2559; สำลี มีศรี, สัมภาษณ์, 5 มิถุนายน 2559; สมเกียรติ มาชื่น, สัมภาษณ์, 4 มิถุนายน 2559)

สภาพการดำเนินกิจการของท่านเปรียบเทียบกับระหว่างในอดีตกับปัจจุบัน สภาพะทางการเงิน และจำนวนผู้ใช้บริการ แบ่งเป็น 2 ประเด็น

1. สภาพการดำเนินกิจการระหว่างอดีตกับปัจจุบัน ในปัจจุบันสภาพทางการเงินน้อยลง

ผู้ให้ข้อมูลให้ความเห็นสอดคล้องกันว่าสภาพทางการเงินน้อยลงกว่าอดีตเนื่องจากจำนวนผู้ใช้บริการน้อยลง สาเหตุมาจากในอดีตมีทัวร์มามาก ในปัจจุบันทัวร์มาน้อยลง อาศัยรายได้จากคนจ้างพาไปลอยอังคาร ปัจจุบันเมื่อการเดินทางใช้ถนนแทนการใช้ทางน้ำรายได้จึงน้อยลงเนื่องมาจากน้ำมันมีราคาสูง ถึงแม้จำนวนผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้นแล้วก็ตาม (นพวรรณ แสงมณี, สัมภาษณ์, 6 สิงหาคม 2558; รุ่งจันทร์ อินทสังข์, สัมภาษณ์, 6 สิงหาคม 2558; ดาวเรือง วรรณสิทธิ์, สัมภาษณ์, 6 สิงหาคม 2558)

2. สภาพการดำเนินกิจการระหว่างอดีตกับปัจจุบัน ในปัจจุบันมีสภาพทางการเงินดีขึ้น

ผู้ให้ข้อมูลระบุว่าสภาพการดำเนินกิจการระหว่างในอดีตกับปัจจุบันสภาพทางการเงินดีขึ้นจากอดีตเล็กน้อยจำนวนผู้ใช้บริการเพิ่มส่วนใหญ่นักท่องเที่ยว มีรายได้ใกล้เคียงกันระหว่างอดีตและปัจจุบัน และในอนาคตจะขยายกิจการเพิ่มมากขึ้น (ศรชัย สายปรีชา, สัมภาษณ์, 6 สิงหาคม 2558; วาสนา วังหลับ, สัมภาษณ์, 15 มิถุนายน 2558)

ปัญหาหรืออุปสรรคที่เกิดขึ้นในการดำเนินกิจการของท่าน

ผู้ให้ข้อมูลให้ความเห็นสอดคล้องกันว่าผู้ใช้บริการน้อยลง เนื่องจากมีการสร้างสะพานหลายแห่ง การเดินทางทางถนนมาแทนที่ทางน้ำ ราคาน้ำมันแพง ทำเรือสูงทำให้ผู้โดยสารขึ้น-ลงลำบาก และช่วงเวลาที่เรือบรรทุกสินค้าแล่นผ่าน เกิดคลื่นแรง เวลาขับฝ่าคลื่นจะสิ้นเปลืองน้ำมันมาก นอกจากนี้ค่าภาษีเรือและค่าเช่าท่าเรือแพง ปัญหาจากเรือในหน้าฝนมักออกเรือไม่ได้เนื่องจากมีคลื่นลมแรง และเรือไม่มีร่มบังฝน เรือลำใหญ่ ช่วงกลางวันผู้ใช้บริการน้อย เดินทางไม่คุ้มค่าบริการที่ได้รับ (ถิระพัฒน์ วรรณสิทธิ์, สัมภาษณ์, 15 กรกฎาคม 2558; นันทศักดิ์ ปิติธรรม, สัมภาษณ์, 5 สิงหาคม 2558; อุบล ธีรงค์, สัมภาษณ์, 5 สิงหาคม 2558)

ท่านคิดว่าสภาพสังคมในปัจจุบันท่านจะยังสามารถดำเนินกิจการนี้ต่อไปได้อีกหรือไม่ และท่านวางแผนการพัฒนากิจการในอนาคตไว้อย่างไร จากความเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม แบ่งเป็น 2 ประเด็น

1. สภาพสังคมในปัจจุบันยังสามารถดำเนินกิจการต่อไปได้

ผู้ให้ข้อมูลให้ความเห็นสอดคล้องกันว่าวางแผนจะขยายกิจการเพิ่มจำนวนเรือและแจะ กลุ่มนักท่องเที่ยว ให้ถูกเป็นผู้สืบทอดกิจการ ต้องประกอบอาชีพอื่นด้วย ทำให้กับรายได้ที่น้อยลง เพราะเป็นมรดกมาตั้งแต่รุ่นพ่อ เพราะเป็นอาชีพหลัก ยังมีนักเรียนใช้บริการอยู่เป็นประจำ (นันทภัค ปิติธรรม, สัมภาษณ์, 5 สิงหาคม 2558; สง่า บุญเย็น, สัมภาษณ์, 26 มิถุนายน 2559)

2. สภาพสังคมในปัจจุบันมีผลกับกิจการ

ผู้ให้ข้อมูลให้ความเห็นสอดคล้องกันว่า เนื่องจากดำเนินกิจการต่อไปได้ยาก เพราะมีโครงการก่อสร้างสะพานเพิ่มมากขึ้น การเดินทางด้วยเรือลดความสำคัญลง ผู้คนโดยสารเรื่อน้อยลงและไม่มีผู้สืบทอดกิจการ (ปฏิมาน เกิดพร้อม, สัมภาษณ์, 15 มิถุนายน 2558; กิมเหี้ยะ ขำพลอย, สัมภาษณ์, 15 มิถุนายน 2558; ธิระพัฒน์ วรรณสิทธิ์, สัมภาษณ์, 15 กรกฎาคม 2558)

ท่านต้องการการสนับสนุนหรือช่วยเหลือจากภาครัฐหรือไม่ อย่างไร

ผู้ให้ข้อมูลต้องการการสนับสนุนหรือช่วยเหลือจากภาครัฐให้ช่วยเหลือสนับสนุนการสร้างท่าเรือเพื่ออำนวยความสะดวก รัฐบาลควรสนับสนุนการท่องเที่ยวทางเรือ สถานที่ท่องเที่ยวริมน้ำ ตลาดน้ำ ปรับปรุงท่าเรือให้สามารถขึ้นลงตามระดับน้ำทุก ๆ จุด เพราะบางจุดที่ไม่มีทำให้ผู้โดยสารขึ้นลงลำบาก ลดภาษีเรือ/ ลดค่าน้ำมัน มีนโยบายสนับสนุนอาชีพเรือจ้าง และต้องการให้รัฐบาลสนับสนุนในเรื่องการท่องเที่ยว เช่น งานประเพณี งานตรุษจีน เพื่อให้มีนักท่องเที่ยวมาเที่ยวมากขึ้น (เสงี่ยม ใจกล้า, สัมภาษณ์, 4 มิถุนายน 2559; ภาณี ชูสว่าง, สัมภาษณ์, 4 มิถุนายน 2559; อุไรวรรณ ศักดิ์พิพัฒน์, สัมภาษณ์, 15 มิถุนายน 2558)

เรือจะคงอยู่คู่สังคมไทยต่อไปหรือไม่ แบ่งเป็น 2 ประเด็น คือ

ผู้ให้ข้อมูลแสดงความคิดเห็นว่าเรือจะคงอยู่คู่สังคมไทยอีกไม่นาน เพราะคนนิยมใช้รถมากกว่าเรือและไม่มีการอนุรักษ์สนับสนุนให้ใช้เรือ หรืออาจจะอยู่แต่คงน้อยลง (สุมาลี โคกทรัพย์, สัมภาษณ์, 15 มิถุนายน 2558; ดาวเรือง วรรณสิทธิ์, สัมภาษณ์, 6 สิงหาคม 2558)

ผู้ให้ข้อมูลแสดงความคิดเห็นว่าเป็นเรื่องจะคงอยู่คู่สังคมไทยต่อไปอีกนานโดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยว และในท้องถิ่นที่ต้องใช้เรือ มีบ้านริมน้ำ ชุมชนริมน้ำ โรงเรียนที่อยู่ริมน้ำ และชาวบ้านที่ประกอบอาชีพทำการประมง (บัญชา เทียมน้อย, สัมภาษณ์, 13 มิถุนายน 2559; ไสว นวลจิตร, สัมภาษณ์, 12 มิถุนายน 2559)

เรือยังคงมีความสัมพันธ์ทางด้านเศรษฐกิจกับชาวบ้านในกลุ่มน้ำเจ้าพระยา ชาวบ้านยังคงใช้เรือในการประกอบอาชีพ มีเพียงเรือลำเดียว ชาวบ้านสามารถหารายได้ด้วยการประกอบอาชีพหลายอย่าง ในช่วงเช้าจะนำเรือรับจ้างส่งคนข้ามฟากเดินทางไปทำงาน ในช่วงวันหยุดหรืองานเทศกาลของจังหวัด หรืองานประจำปีของวัดที่เป็นสถานที่ท่องเที่ยว ชาวบ้านจะนำเรือรับจ้างแบบเหมาลำ เพื่อพานักท่องเที่ยวล่องไปตามแม่น้ำเจ้าพระยา ในบางครั้งชาวบ้านจะนำเรือมารับจ้างลอยอังคาร จึงเห็นได้ว่าเรือยังคงมีความสำคัญกับระบบเศรษฐกิจในระดับชุมชนอยู่

ด้านวัฒนธรรมประเพณี

ด้วยวิถีชีวิตของชาวบ้านในกลุ่มน้ำเจ้าพระยาที่ต้องอาศัยเรือในการดำเนินชีวิตประจำวัน จึงส่งผลให้เรือมีบทบาทกับวัฒนธรรมประเพณีของชาวบ้านด้วย ด้วยสภาพทางสังคมและเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไปนั้นเป็นกลไกสำคัญให้เกิดการเปลี่ยนแปลงบทบาทของเรือ เรือได้รับความสนใจในฐานะเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมไทยที่ควรได้รับการฟื้นฟู จะเห็นได้ว่าประโยชน์ของเรื่อนั้นมีมากมายทั้งใช้เป็นที่อยู่อาศัยถาวร รับจ้าง ใช้ในการแข่งขันใช้ในเทศกาลต่าง ๆ ตลอดจนใช้ในการละเล่นทางน้ำตามประเพณีนิยมในสมัยก่อน ประเพณีหรือวัฒนธรรมเกี่ยวกับเรือถูกฟื้นฟูขึ้นมาอีกครั้งในปัจจุบัน และเผยแพร่ให้กลุ่มนักท่องเที่ยวได้มาร่วมงานประเพณีของจังหวัด ซึ่งข้อมูลงานเทศกาล ประเพณีเป็นข้อมูลสารสนเทศเผยแพร่บนเว็บไซต์ของจังหวัดทั้ง 10 จังหวัด ตามกลุ่มน้ำเจ้าพระยา การจัดงานประเพณีแข่งขันเรือยาวในสมัยปัจจุบันมิได้มุ่งเน้นความสามัคคีและความสนุกสนานของคนในจังหวัดเพียงอย่างเดียว ชาวบ้านในจังหวัดร่วมกันจัดขึ้นเพื่อเป็นการส่งเสริม และอนุรักษ์วัฒนธรรมขนบธรรมเนียมประเพณีอันดีงาม และกีฬาพื้นบ้านที่มีมาในอดีตให้คงอยู่คู่ท้องถิ่น อีกทั้งเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัดและพัฒนาเศรษฐกิจท้องถิ่นด้วย

จังหวัดนครสวรรค์

จังหวัดนครสวรรค์ มีงานประเพณีและแหล่งท่องเที่ยวที่แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของเรือที่สืบทอดมาจนถึงปัจจุบัน แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ คือ บึงบอระเพ็ดเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่

สวยงามที่สุดแห่งหนึ่งในประเทศไทย และเป็นบึงทะเลสาบน้ำจืดขนาดใหญ่ที่สุดในประเทศไทย มีเนื้อที่ 132,737 ไร่ อยู่ในท้องที่สามอำเภอของจังหวัดนครสวรรค์ ได้แก่ อำเภอเมืองนครสวรรค์ อำเภอท่าตะโก และอำเภอชุมแสง เป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดนครสวรรค์ กลางบึงมีตึกหน้าแพที่สร้างขึ้นครั้งพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จพระราชดำเนินแปรพระราชฐาน มีการจัดงานประเพณีประจำจังหวัด ดังนี้

งานพักผ่อนบึงบอระเพ็ด จัดช่วงเดือนมีนาคม ภายในงานมีการแข่งขันกีฬาทางน้ำ มีการถ่อเรือแข่ง โดยใช้ไม้ที่มีลักษณะเป็นไม้กลมยาวสำหรับยันแล้วดันให้เรือเดิน และการแข่งพายเรือหมู อาจารย์บัวเลิศ เฉลิมฤทธิ์ อธิบายลักษณะของเรือหมูไว้ ดังนี้ เป็นเรือขุดมีลักษณะท้องกลม หัวและท้ายเรียวยาวเล็กน้อย ส่วนท้ายจะงอนมากกว่าส่วนหัว นิยมใช้เป็นเรือโดยสารท่องเที่ยวในระยะใกล้ ๆ ใช้บรรทุกสินค้า และหาปลา เป็นต้น

งานประเพณีทางน้ำ จัดขึ้นในช่วงเดือนตุลาคม ชมการจัดงานประเพณีวิถีชีวิตชาวปากน้ำโพที่อาศัยลุ่มน้ำเจ้าพระยาเป็นที่อาศัยเลี้ยงชีพอย่างต่อเนื่องกันมานับร้อย ๆ ปี ชมการแข่งขันเรือยาวจากทั่วประเทศและการแข่งขันกองเชียร์จากตำบลต่าง ๆ งานลอยกระทงสายพายเรือดูนกน้ำ จัดขึ้นในช่วงเดือนพฤศจิกายน ภายในงานมีการจัดให้นักท่องเที่ยวได้พายเรือชมดอกบัวที่หลากหลายสายพันธุ์ และฝึกภาคปฏิบัติวิธีการใช้กล้องดูนกที่บึงบอระเพ็ดนี้ด้วย

งานตามรอยพระยุคลบาทเสด็จประพาสต้น จัดขึ้นในช่วงเดือนสิงหาคม เป็นการท่องเที่ยวโดยลงเรือล่องแพตามเส้นทางเสด็จประพาสต้นของพระพุทธเจ้าหลวง ในรัชกาลที่ 5 ที่เสด็จประพาสต้นในพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ เมื่อ พ.ศ. 2449 จังหวัดได้กำหนดเส้นทาง การท่องเที่ยวภายใน 1 วัน กำหนดเส้นทางเริ่มต้นจากวัดพระพรหมคีเลียง ชมแพที่จอดเรือสมัยที่ รัชกาลที่ 5 เสด็จมาที่วัดนี้ และแก่งเรือที่รัชกาลที่ 5 ถวายให้กับวัด จากนั้นเดินทางไปวัดเกาะหงส์ ชมเรือยาวโบราณและเรือหงส์ทอง ล่องเรือชมต้นแม่น้ำเจ้าพระยาและบรรยากาศริมสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา จากนั้นสักการะศาลเจ้าพ่อเทพารักษ์ เจ้าแม่ทับทิม ล่องเรือไปนมัสการรอยพระพุทธบาทที่เขาดินใต้ ชมทัศนียภาพริมแม่น้ำปิง จบการเดินทางด้วยการสักการะพระบรมรูปรัชกาลที่ 5 ที่เขาหน่อ-เขาแก้ว (เทศกาล งานประเพณีประจำจังหวัดนครสวรรค์, 2560)

จังหวัดชัยนาท

มีการจัดงานแข่งเรือยาวประเพณีและงานมหกรรมสินค้าเกษตรของดีเมืองชัยนาท ซึ่งมีการจัดงานประมาณเดือน กรกฎาคม หรือช่วงวันเข้าพรรษา ร่วมกับการแข่งเรือยาวประเพณี กำหนดการแข่งขันเรือยาวของจังหวัดชัยนาท จัดขึ้นช่วงวันอาสาฬหบูชา เป็นรอบคัดเลือก จัดหน้าวัดพระยาตาก ตำบลบ้าน อำเภอเมืองชัยนาท รอบชิงชนะเลิศจัดช่วงวัน

เข้าพรรษา จัดบริเวณหน้าเขื่อนเรียงหิน ศาลากลางจังหวัดชัยนาท แบ่งการแข่งขันมีทั้งประเภท 55 ฝีพาย 40 ฝีพาย 30 ฝีพาย และ 12 ฝีพาย ตามลำดับ (เทศกาล งานประเพณีประจำจังหวัดชัยนาท, 2560)

จังหวัดสิงห์บุรี

มีการจัดการแข่งเรือยาวประเพณี (Traditional boat race) ในช่วงเดือนกันยายน บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา ริมน้ำเขื่อนหน้าศาลากลางจังหวัดหลังเก่า ซึ่งมีเรือที่มีชื่อเสียงของจังหวัดต่าง ๆ ส่งเข้าร่วมการแข่งขัน เพื่อชิงถ้วยพระราชทานสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ (เทศกาล งานประเพณีประจำจังหวัดสิงห์บุรี, 2560)

จังหวัดลพบุรี

มีการจัดงานประเพณีแข่งเรือยาว และเทศกาลของดีบ้านหมี่ ในช่วงเดือนกรกฎาคม ของทุกปีตั้งแต่ พ.ศ. 2556 ในอดีตอำเภอบ้านหมี่ เคยมีการจัดการแข่งขันเรือยาวประเพณี ในคลองบ้านหมี่สืบต่อกันมายาวนาน และว่างเว้นงดการแข่งขันไปเมื่อ 20 ปีที่ผ่านมา (และเริ่มมีการฟื้นฟู ส่งเสริม ทีมเรือยาวอำเภอบ้านหมี่ จังหวัดลพบุรี ในนามทีมเรือแม่เศรษฐกิจเรือทอง วัดพุน้อยตำบลชอนม่วง อำเภอบ้านหมี่ จังหวัดลพบุรี ไปร่วมการแข่งขันในสนามต่าง ๆ ทั่วประเทศ เพื่อสืบสานประเพณีอันดีงามเรื่อยมา (เทศกาล งานประเพณีประจำจังหวัดลพบุรี, 2560)

จังหวัดอ่างทอง

มีการจัดงานประเพณีแข่งเรือยาววัดป่าโมก จัดขึ้นบริเวณวัดป่าโมกวรวิหาร อำเภอบ้านโพธิ์ โดยแบ่งออกเป็น 2 ช่วงคือช่วงเดือนมีนาคม เป็นงานนมัสการและสมโภชพระพุทธไสยาสน์และพระพุทธบาท 4 รอย และช่วงเดือนตุลาคมจะเป็นงานแข่งเรือยาวประเพณี และการประชันเรือยาวที่มีชื่อเสียงระดับประเทศ (เทศกาล งานประเพณีประจำจังหวัดอ่างทอง, 2560)

จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

มีการจัดงานประเพณีแห่เทียนพรรษากรุงเก่า ก่อนวันเข้าพรรษา 1 วัน (ในช่วงเดือนกรกฎาคม) มีการจัดขบวนแห่เทียนพรรษาทั้งทางบกและทางน้ำ เพื่อนำเทียนไปถวายตามวัดต่าง ๆ (เทศกาล งานประเพณีประจำจังหวัดพระนครศรีอยุธยา, 2560)

งานลอยกระทงตามประเพณีและแข่งเรือยาวประเพณีศูนย์ศิลปาชีพบางไทร จัดเป็นประจำทุกปี ประมาณปลายเดือนพฤศจิกายน มีการแข่งเรือยาวประเพณี เรือยาวนานาชาติ

การแข่งขันเรือยาวประเพณีของชาวบ้านทั่วไป จัดขึ้นเพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการละเล่นในช่วงเทศกาลทอดกฐิน งานทอดผ้าป่า ซึ่งตรงกับฤดูน้ำหลากพอดี ชาวบ้านที่ตั้งบ้านเรือนอยู่ริมน้ำ ซึ่งใช้เรือเป็นพาหนะอยู่แล้ว เมื่อถึงหน้ากฐิน ผ้าป่าสามัคคีก็มักจะนิยมนำเรือมาร่วมขบวนแห่ผ้ากฐิน องค์ผ้าป่าไปยังวัดอยู่แล้ว หลังพิธีการทางศาสนาจบลง จะมีการแข่งเรือกันขึ้นเพื่อความสนุกสนาน ปัจจุบันการแข่งขันเรือยาวพัฒนาจากการละเล่น มาเป็นกีฬาเชื่อมความสัมพันธ์ของคนในชุมชนกลายเป็นกีฬาระดับประเทศ เป็นกีฬาทางน้ำที่ได้รับความนิยมแพร่หลายในหลาย ๆ จังหวัดที่อยู่ตามริมแม่น้ำ

จังหวัดปทุมธานี

มีการจัดงานประเพณีการตักบาตรพระร้อย วัดที่ยังคงอนุรักษ์ให้มีการตักบาตรพระร้อยทางน้ำ เขตอำเภอเมืองปทุมธานี ได้แก่ วัดมะขาม, วัดหงส์ปทุมवास และวัดสำแล เขตอำเภอสามโคก ได้แก่ วัดสามัคคิยาราม ซึ่งเริ่มกลับมาฟื้นฟูให้มีการตักบาตรพระร้อยทางน้ำอีกครั้ง ในปี พ.ศ. 2550 นี้ บางวัดจะมีการละเล่น จำปาข้าวสาร ควบคู่ไปกับการตักบาตรพระร้อย เพื่อเรียไรหรือบอกบุญ หรือเชิญชวนให้ผู้มาตักบาตรร่วมทำบุญ เช่นวัดสำแล วัดหงส์ปทุมवास บางวัดก็ตักบาตรพระร้อยพร้อมกับมีงานทอดกฐิน (เทศกาล งานประเพณีประจำจังหวัดปทุมธานี, 2560) และจัดงานประเพณีแข่งเรือพายของเทศบาลนครรังสิต ในอดีตเกษตรกรชาวสวนส้มจะนำเรือที่ใช้ขนส้มออกมาแข่งขันในช่วงฤดูน้ำหลากหรือในเทศกาลออกพรรษา จนเป็นที่แพร่หลายไปยังอำเภอใกล้เคียง จึงได้จัดแข่งขันเรือขึ้นทุกปี การแข่งขันเรือยาวแบ่งเป็นประเภทเรือยาว 30 ฝีพาย 40 ฝีพาย และ 50 ฝีพาย การแข่งเรือพายสแตนเลสหรือเรือขนส้ม การแข่งเรือพายพลาสติก การจัดงานประเพณีแข่งเรือของจังหวัดปทุมธานีนี้ถือเป็นการอนุรักษ์วัฒนธรรมขนบธรรมเนียมประเพณีไทย สืบสานความเป็นไทยให้คงอยู่คู่วิถีชีวิตชาวคลองรังสิต เป็นการฟื้นฟูอนุรักษ์และสืบสานมรดกวัฒนธรรมท้องถิ่น และสนับสนุนการท่องเที่ยวของจังหวัดปทุมธานีด้วย

จังหวัดนนทบุรี

มีการจัดงานประเพณีตักบาตรพระร้อยแปด ประเพณีการทำบุญตักบาตรพระ 108 เป็นประเพณีที่ ปฏิบัติกันมาช้านานแล้วในอำเภอบางกรวย วัดไทยเจริญ วัดบางไกรนอก วัดอุทยาน วัดโบสถ์ วัดบางไกรใน เพื่อให้ประชาชนได้ร่วมกิจกรรมทางพุทธศาสนาทำบุญตักบาตร เพื่อความเป็นสิริมงคลและเกิดความสามัคคี เป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกันในชุมชน

งานประเพณีแห่เทียนพรรษาทางน้ำ บางกรวย ขบวนเรือแห่เทียนพรรษาทางน้ำเริ่มพิธีโดยขบวนเรือจะเริ่มตั้งขบวนแห่ที่วัดชะลอ ริมคลองบางกอกน้อย หรือคลองอ้อม แล้วมุ่งหน้าสู่วัดโบสถ์บน ตำบลบางคูเวียง เมื่อขบวนเรือทั้งหมดถึงหน้าวัดโบสถ์บน เริ่มทำพิธีถวายต้นเทียน

แต่พระภิกษุสงฆ์ที่วัดโบสถ์บน และในงานจะมีการแสดงหลายอย่าง เช่น รำไทย รำกลองยาว ชกมวยทะเล พายเรืออ่าง บอดี้โบ้พายเรือ เป็นต้น การไปทำบุญของประชาชนในท้องถิ่นนี้จึง พายเรือไปวัด และการถวายเทียนพรรษา ก็เช่นเดียวกันที่ต้องแห่เทียนไปทางเรือ เพื่อนำต้นเทียน ไปถวายวัดต่าง ๆ และงานประเพณีการแข่งขันเรือยาว จัดขึ้นช่วงระหว่างเดือนพฤศจิกายนของ ทุกปี ณ บริเวณริมเขื่อนทำนํ้านนทบุรี มีการแข่งขันเรือพื้นบ้านประเภทต่าง ๆ ได้แก่ เรือบด เรือลำบ้าน และเรือแจว การแข่งขันเรือยนต์ประเภทต่าง ๆ ได้แก่ เรือเครื่องวางกลาง 4 สูบ และเรือพาดหาง (เรือหางยาว) 3 สูบ การแข่งขันประเภทเรือยาวใหญ่ 55 ฝีพาย และเรือยาวเล็ก 30 ฝีพาย (เทศกาล งานประเพณีประจำจังหวัดนนทบุรี, 2560)

จังหวัดกรุงเทพมหานคร

มีการจัดงานประเพณีงานพระราชพิธีเสด็จพระราชดำเนินถวายผ้าพระกฐิน ณ วัดอรุณราชวราราม สำหรับพระราชพิธีนี้มีการเสด็จพระราชดำเนินโดยขบวนพยุหยาตราทางชลมารค ตั้งแต่สมัยโบราณช่วงเวลาที่บ้านเมืองไม่มีภัยสงคราม ในช่วงฤดูน้ำหลากอันเป็นเวลา ที่ราษฎรว่างจากการทำนา จึงเรียกระดมพลมาฝึกซ้อมกระบวนทัพเรือ และเป็นช่วงของประเพณี การทอดกฐิน พระเจ้าแผ่นดินจึงเสด็จพระราชดำเนินไปถวายผ้าพระกฐินโดยกระบวนเรือรบ เพื่อให้ไพรพลได้รื่นเริงในการกุศล นอกจากนั้นขบวนพยุหยาตราทางชลมารคในอดีต ยังได้จัด ในคราวที่พระมหากษัตริย์เสด็จพระราชดำเนินไปในการต่าง ๆ ทั้งส่วนพระองค์และที่เป็น พระราชพิธีตลอดจนโอกาสสำคัญ เช่น พระราชพิธีบรมราชาภิเษกการเสด็จพระราชดำเนิน ไปนมัสการรอยพระพุทธรูป การอัญเชิญพระพุทธรูปที่สำคัญจากหัวเมืองเข้าประดิษฐานใน เมืองหลวง รวมถึงการต้อนรับทูตจากต่างประเทศ (1 เดียวในโลก ขบวนพยุหยาตราทางชลมารค สืบสานฟื้นฟูประเพณีโบราณ, 2559) การเสด็จพระราชดำเนินถวายผ้าพระกฐินของ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 9 ถือเป็นประเพณีงานพระราชพิธีที่สำคัญในลุ่มน้ำ เจ้าพระยา พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 9 ทรงโปรดเกล้าให้ฟื้นฟูพระราชพิธีนี้เมื่อ ปี พ.ศ. 2502 ภายหลังเสด็จพระราชดำเนินไปที่โรงเก็บเรือพระราชพิธีในคลองบางกอกน้อย และทอดพระเนตรเห็นเรืออยู่ในสภาพชำรุดทรุดโทรมจากนั้นทรงมีพระราชดำริว่า “ถ้าจะโปรด ให้มีการฟื้นฟูประเพณีการเสด็จพระราชดำเนินถวายผ้าพระกฐินโดยกระบวนพยุหยาตราทางชลมารค ขึ้น ก็จะต้องไม่เป็นการสิ้นเปลืองอะไรนักเพราะคนที่ใช้กำลังทหารเรือ เสื้อผ้าเครื่องแต่งกายทำขึ้น ครั้ง เดียวก็ใช้ได้นานปี ส่วนประโยชน์ที่จะพึงได้รับนั้นมีอยู่มากมาย และหลายทางด้วยกันเช่น เรือ พระราชพิธีต่าง ๆ อันสวยงามและทรงคุณค่าในทางศิลปะอย่างยิ่งนั้นก็จะได้รับการดูแลรักษาและ บูรณะซ่อมแซมให้ดีอยู่เสมอ เป็นการรักษาสมบัติอันมีค่าของชาติให้มีอายุยืนยาวต่อไปทั้งจะได้

เป็นการฟื้นฟูชนบทประเพณีอันดีที่บรรพชนของเราได้กระทำมาแล้วแต่ปางก่อนให้ดำรงคงอยู่เป็นที่
เชิดหน้าชูตาของชาติเป็นการบำรุงขวัญและก่อให้เกิดความภาคภูมิใจของคนไทย ตลอดจนเป็นการ
เผยแผ่วัฒนธรรมของชาติที่มีมาแต่โบราณกาลให้เป็นที่ประจักษ์ แก่สายตาของ
ชาวต่างประเทศอยู่ตลอดกาลด้วย" (เทศกาล งานประเพณีประจำจังหวัดกรุงเทพมหานคร, 2560)

นับตั้งแต่นั้น จึงมีการรักษาแบบแผนธรรมเนียมโบราณราชประเพณีกระบวนพยุหยา
ตราทางชลมารค และได้มีการสร้างเรือพระที่นั่งนารายณ์ทรงสุบรรณ รัชกาลที่ 9 ขึ้น ในวโรกาส
เฉลิมฉลองพระราชพิธีกาญจนาภิเษกแห่งพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 9 เมื่อวันที่ 9
มิถุนายน พ.ศ. 2539 โดยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 9 พร้อมด้วยสมเด็จพระ
พระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ ได้เสด็จพระราชดำเนินไปทรงวางกระดูกงูเรือ ณ กรมอู่ทหารเรือ
กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 5 กันยายน พ.ศ. 2537 และทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อม
ให้สมเด็จพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 10 เสด็จพระราชดำเนินแทนพระองค์ในพิธีปล่อย
เรือพระที่นั่งนารายณ์ทรงสุบรรณลงน้ำ เมื่อวันที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2539 และงานประเพณี
เรือชักพระ วัดนางชี เขตตลิ่งชัน กรุงเทพฯ จัดงานในวันแรม 2 ค่ำ เดือน 12 โดยอัญเชิญ
พระบรมสารีริกธาตุและพระธาตุสุาวทองเรือ แห่ไปตามลำคลองโดยรอบ ขบวนแห่จะมีเรือเข้าร่วม
หลากหลาย ตกแต่งเรืออย่างสวยงาม บางลำมีปี่พาทย์บรรเลง ชาวบ้านจะมารอนมัสการริมสอง
ฝั่งคลอง และมีชาวบ้านพายเรือเข้าร่วมขบวนชักพระด้วย (สุเนตร ชุตินทรานนท์ และคนอื่นๆ,
2545, หน้า 117)

จังหวัดสมุทรปราการ

มีการจัดงานประเพณีรับบัว เป็นประเพณีที่สืบทอดกันมายาวนานของชาวบางพลี
จัดขึ้นเป็นประจำทุกปี ในวันขึ้น 13 ค่ำ เดือน 11 และช่วงเช้าตรู่ของวันขึ้น 14 ค่ำ เดือน 11
การจัดงานประกอบด้วย การนมัสการและขบวนแห่หลวงพ่อโตองค์จำลอง ทั้งทางบกและทางน้ำ
การแข่งขันกิจกรรมพื้นบ้าน อาทิ การตักบาตรทางน้ำ การประกวดหนุ่มสาวรับบัว การประกวดเรือ
ประเภทต่างๆ และการแสดงการละเล่นพื้นบ้าน เช่น เพลงเรือ ในช่วง เช้าตรู่ของวันขึ้น 14 ค่ำ
เดือน 11 จะเป็นงานประเพณีการรับบัวหรือโยนบัว โดยประชาชนจะโยนดอกบัวลงในเรือขบวน
แห่พระพุทธรูปจำลองของหลวงพ่อโต ในขณะที่เดียวกันชาวบางพลีก็จะโยนบัวให้กับคนต่างบ้าน
ที่พายเรือมาเที่ยวด้วย เพื่อเป็นการทำบุญร่วมกัน (เทศกาล งานประเพณีประจำจังหวัด
สมุทรปราการ, 2560)

ประเพณีแข่งเรือหน้าเมืองพระประแดง เป็นประเพณีที่จัดสืบเนื่องมาแต่สมัยเมื่อพระ
ประแดงยังเป็นจังหวัด โดยประชาชนได้จัดให้มีการแข่งเรือติดต่อกันมาจนถึงปัจจุบัน

สืบเนื่องมาจากชาวพระประแดงที่แยกย้ายกันไปทำนาและประกอบอาชีพทำมาหากินอยู่ในท้องถิ่นอื่น ๆ ก็พากันกลับภูมิลำเนาบ้านเดิมของตนเอง เพื่อร่วมกันทำบุญในวันเทศกาลออกพรรษา เมื่อเสร็จจากการทำบุญจึงถือโอกาสพายเรือร่อนรำทำเพลงสนุกสนานไปตามลำน้ำ จึงเกิดความคิดที่จะแข่งเรือขึ้น สมัยก่อน อำเภอบางพลีมีการคมนาคมทางน้ำเพียงทางเดียว เรือพายจึงมีใช้ทุกครัวเรือน ดังนั้นการนัดหมายการแข่งขันเรือจึงมีขึ้นนับแต่นั้นเป็นต้นมา โดยจัดขึ้นในวันแรม 4 ค่ำ เดือน 11 ของทุกปี เป็นวันแข่งเรือซึ่งเป็นประเพณีต่อเนื่องมาจากอำเภอบางพลีที่จัดงานรับบัว อำเภอบางพลีจัดแข่งเรือ และปิดท้ายด้วยงานพระสมุทรวรเจียร ซึ่งมีการแข่งขันเรือยาวเช่นเดียวกัน

ประเพณีและวัฒนธรรมทางเรือของชาวลุ่มน้ำเจ้าพระยาทั้ง 10 ที่สำคัญและยังคงสืบทอดมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน คือ ประเพณีการแข่งขันเรือ นิยมจัดแข่งขันในช่วงเวลาออกพรรษา และช่วงปลายเดือน 10 ถึงเดือน 11 ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่แม่น้ำมากตรงกับวันลอยกระทง แต่ละจังหวัดจึงจัดงานประเพณีลอยกระทงและบรรจุการแข่งขันเรือไว้เป็นกิจกรรมที่สำคัญในวันนี้ด้วย

ด้านสังคมและวิถีชีวิต

เพื่อศึกษาบทบาทของเรือที่เปลี่ยนแปลงไปตามบริบทของสังคมไทยภาคกลาง ผู้วิจัยเก็บข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์ในเรื่อง เรือกับความสัมพันธ์ในวิถีชีวิต จากกลุ่มคนที่ยังใช้เรือในชีวิตประจำวัน จำนวน 30 คน ผู้วิจัยสรุปข้อมูลที่สำคัญได้ ดังนี้

เรือที่ผู้คนยังใช้อยู่ในชีวิตประจำวัน สามารถแบ่งตามลักษณะการใช้งานได้ ดังนี้

1. เรือใช้ขนส่งสินค้าและเรือโดยสาร เรือข้ามฟาก เรือหางยาว เรืออีแปะลำเล็ก เรือต่อลำใหญ่บรรจุ 35 คิว ใช้ขนส่งสินค้า หินใหญ่ ทวาย หินเล็ก ไม้ไผ่

2. เรือใช้ในชีวิตประจำวัน เรือท้องแบน ใช้หาปลา เก็บผัก เรือตอก เรือมาต

3. เรือท่องเที่ยว เรือหางยาวพาลูกค้าท่องเที่ยวตามลำคลอง

4. เรือใช้ในการค้าขาย เรือเบ็ด เรือป้าบ เรือเขม เรือสำปั้น

5. เรือประมง เรือตุลขนาดเล็ก ใช้สัญจรไปมาและหาปลาหากุ้ง เรือต่งเก

6. เรือข้ามฟาก เรือด่วนเจ้าพระยา เรือด่วนคลองแสนแสบ

(สมพงษ์ พุ่มน้ำเค็ม, 2558, 20 กรกฎาคม, สัมภาษณ์; กัญญาณัฐ ภูวรัช, 2558, 15 มิถุนายน, สัมภาษณ์; ประหยัด คำหล่อ, 2559, 13 กันยายน, สัมภาษณ์)

รูปแบบหรือการใช้งานของเรือที่ใช้อยู่มีการเปลี่ยนแปลงจากอดีตอย่างไรบ้าง และมีสาเหตุมาจากสิ่งใด สามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเด็น

1. ด้านรูปแบบของเรือที่มีการเปลี่ยนแปลงไปจากอดีต
 - 1.1 เป็นเรือยนต์ เพื่อการเดินทางที่รวดเร็ว วัสดุที่ใช้ทำเรือทนทานขึ้น มีขนาดใหญ่ และน้ำหนักเบาใช้งานง่ายขึ้น
 - 1.2 จากเรือไม้เปลี่ยนมาเป็นเรือพลาสติกและใช้งานอย่างแพร่หลาย
(ชลิต ชื่นสมบัติ, สัมภาษณ์, 19 มีนาคม 2559; สุนีย์ คงวัฒน์, สัมภาษณ์, 19 มีนาคม 2559; ศศิวิมล พูลศักดิ์, สัมภาษณ์, 14 มิถุนายน 2558)
 2. ด้านการใช้งานของเรือ ที่มีการเปลี่ยนแปลงไปจากอดีต
 - 2.1 สมัยก่อนเป็นเรือไม้ไว้ข้ามฟากค่อนข้างอันตราย ปัจจุบันจะมีชูชีพไว้ป้องกันอุบัติเหตุด้วย เพิ่มความปลอดภัยมากขึ้น
 - 2.2 การใช้งานยังคงเดิมแต่ใช้ซิลิโคนแทนชั้นยาเรือเพราะหาซื้อง่ายและทนทาน มีเครื่องยนต์และวัสดุบางอย่างทำจากพลาสติกไฟเบอร์แทนไม้, ใช้ LPG แทนน้ำมัน
 - 2.3 มีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น เนื่องจากยุคสมัยและเทคโนโลยี ใช้เรือข้ามฟาก สะดวกรวดเร็ว ถึงจุดหมายทันเวลาตามต้องการ, สามารถกำหนดระยะเวลาได้
 - 2.4 ในอดีตใช้เรือในการเดินทาง ปัจจุบันใช้ประกอบอาชีพเพิ่มรายได้
 - 2.5 เรือโดยสารข้ามฟาก มีการเปลี่ยนแปลงเรื่องอัตราค่าโดยสาร ในอัตราที่เพิ่มมากขึ้นจาก 2 บาท เป็น 3 บาท เป็น 5 บาท และปัจจุบัน 10 บาท
 - 2.6 การใช้งานในอดีตเป็นเรือแจว และใช้เวลาเดินทางนาน แต่บรรยากาศดี ในปัจจุบันเป็นเรือยนต์ สะดวกรวดเร็ว แต่ค่าใช้จ่ายแพงกว่า รวมถึงค่าโดยสารเมื่อก่อนใช้เรือแจว 50 สตางค์-1 สลึง เรือยนต์ปัจจุบันคนละ 10 บาท ถ้าคนเดียว 20 บาท ซึ่งแพงกว่าในอดีต เนื่องจากเรือยนต์มีการใช้น้ำมัน
 - 2.7 สมัยก่อนใช้เรือในการข้ามฟาก ปัจจุบันใช้เรือเป็นเสมือนร้านอาหาร พาล่องชม วิวกกลางคืน เป็นอีกธุรกิจที่น่าสนใจ
 - 2.8 การขนส่งสินค้าเมื่อมีถนนตัดผ่าน จึงใช้รถบรรทุกในการเข้ามารับสินค้า เพราะรวดเร็วและค่าใช้จ่ายถูกกว่า เรือต้องเดินทางไปรับสินค้าหลายวันและมีค่าใช้จ่ายสูง
(สมปอง ธรรมนิยม, สัมภาษณ์, 15 มิถุนายน 2558; ตี ประสงค์, สัมภาษณ์, 15 มิถุนายน, 2558; อุ๋น ศรีเมือง, สัมภาษณ์, 3 สิงหาคม 2558)
- ท่านประสบปัญหาจากการใช้เรือในชีวิตประจำวันหรือไม่ อย่างไร
ผู้โดยสารที่ใช้เรือในชีวิตประจำวัน ประสบปัญหาจากการใช้เรือ ดังนี้
1. ใช้เวลานานในการเดินทางเพื่อรอเที่ยวเรือในแต่ละครั้ง เรือมีจำนวนไม่เพียงพอ

ต่อผู้โดยสาร เนื่องจากปัจจุบันรถติดมาก คนจึงหันมาใช้บริการเรือแทนรถในช่วงเวลาเร่งด่วน ช่วงเช้าเวลาลงเรือพร้อมกัน นักเรียนลำบาก แออัด

2. ไม่มีตารางเวลาที่ชัดเจน การเดินทางไม่ครอบคลุมต่อเนื่อง เรือแล่นช้า รับ-ส่งไม่ตรงท่า
3. ค่าใช้จ่ายของเรือสูงกว่ารถ น้ำมันแพงกว่า เรือสิ้นเปลืองน้ำมันเทียบต่อกิโลเมตร มีอัตราสิ้นเปลืองมากกว่ารถยนต์
4. ช่วงเวลาน้ำลด การขึ้น-ลงเรือลำบาก เพราะเรือกับท่าเรืออยู่ระดับไม่เท่ากัน หน้าฝนอาจลื่นตกน้ำได้
5. สภาพของไม่ได้รับการดูแลทำความสะอาด เรือบางลำรั่ว และการดูแลความปลอดภัยกรณีฉุกเฉินยังไม่มี (เสื้อชูชีพ)
6. เรือเล็ก (เรือป๊อปปี้) ขึ้นลงลำบาก เพราะต่ำกว่าท่าเรือมาก
7. ค่าโดยสารแต่ละลำไม่เท่ากัน ถ้าคนน้อยเสียเงินแพง คนเยอะก็เสียน้อยลง
8. ค่าน้ำมันแพง อะไหล่เครื่องยนต์แพง ไม้หายากและแพงเวลาซ่อม ตลิ่งพังเพราะเรือวิ่งทั้งวันทำให้คลื่นเซาะจนพัง

(เกียรติศักดิ์ ใจสวย, สัมภาษณ์, 19 มีนาคม 2559; ร.อ.นักชิต วิเศษไมรา, สัมภาษณ์, 13 กันยายน 2559; ธิติวรรณ พันธุ์สง, สัมภาษณ์, 14 มิถุนายน 2558)

ท่านต้องการการสนับสนุนหรือช่วยเหลือจากภาครัฐเพื่อความสะดวกในการใช้เรือในชีวิตประจำวันอย่างไร

1. ภาครัฐควรเพิ่มจำนวนเที่ยวเรือ และจำนวนเรือในการเดินทางและขอให้มีเรือใหม่ ๆ มาวิ่งบริการ
2. ภาครัฐเข้ามาดูแลด้านกฎระเบียบความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารทางเรือ สร้างท่าเรือให้สะดวกและปลอดภัยสำหรับคนสูงอายุมากขึ้น เน้นความปลอดภัยให้ผู้โดยสารที่เป็นเด็กนักเรียนเพราะนักเรียนนิยมใช้เรือเดินทางไปโรงเรียนเนื่องจากเร็วกว่าไปทางรถ
3. รัฐควรมีมาตรการรักษาน้ำในคลองให้สะอาดมากยิ่งขึ้น น้ำในคลองสกปรกมากและส่งมลพิษที่แยะต่อผู้โดยสารในทุกวัน ให้กำจัดสิ่งกีดขวางทางน้ำ เช่น ผักตบ และขยะ น้ำเสียจากโรงงานทำให้น้ำเน่าเสียทำให้ปลาตายจำนวนมาก
4. ขอให้มียบริการเรือฟรี และควบคุมเรื่องค่าโดยสารที่ไม่ควรเพิ่มขึ้น
5. รัฐควรจัดตารางเวลาการเดินทางเรือที่แน่นอน และจัดระบบคมนาคมให้ต่อเนื่องและครอบคลุม

6. รัฐควรลดราคาน้ำมันดีเซลลง หรือหาพลังงานราคาถูกให้แก่ชาวเรือ ชาวประมงและ
สนับสนุนอาชีพร้านอาหารบนเรือ/ล่องเรือ

7. เพิ่มเส้นทางการเดินเรือให้มากขึ้น เช่น มีเรือล่องปทุม-นนทบุรี

8. รัฐควรปรับปรุงโป๊ะเรือให้มีมาตรฐานไม่อันตราย รับส่งให้ตรงท่า ทำท่าเรือให้สะดวก
สะอาดและปลอดภัย พร้อมทั้งปรับปรุงท่าเรือให้แข็งแรงขึ้น

9. รัฐควรส่งเสริมการท่องเที่ยวทางเรือให้นิยมมากกว่านี้

(ปราณี แก้วชума, สัมภาษณ์, 14 มิถุนายน 2558; ปณิชา รวมสิริกุล, สัมภาษณ์,
8 มกราคม 2558; นนทยา เขียมจำรัส, สัมภาษณ์, 20 กรกฎาคม 2558)

ท่านคิดว่าในอนาคตท่านจะยังคงใช้เรือในชีวิตประจำวันหรือไม่ อย่างไร แบ่งเป็น
2 ประเด็น คือ

ผู้ให้ข้อมูลที่ยังคงใช้เรือในชีวิตประจำวัน

ผู้ให้ข้อมูลใช้เรือขนส่งผู้โดยสารเพื่อเดินทางไปทำงาน และนักเรียนใช้เรือข้ามฟากไป
โรงเรียน แม้อายุยังคงใช้เรือขนส่งผู้โดยสารไปขายของเหมือนเดิม เพราะขึ้นรถต้องต่อรถหลายต่อ
และเสียค่าใช้จ่ายมากกว่า ชาวบ้านยังเดินทางข้ามไปยังฝั่งตลาด เพราะสะดวกกว่ารถโดยสาร

(ชวนากร บุญใส, สัมภาษณ์, 14 มิถุนายน 2558; วณิชยา ไม้ระบุนามสกุล, สัมภาษณ์,
14 มิถุนายน 2558; ณัชชา มีคำเพราะ, สัมภาษณ์, 14 มิถุนายน 2558; พ.จ.อ.สมชาย ภมรพล,
สัมภาษณ์, 13 กันยายน 2559)

ผู้ให้ข้อมูลใช้เรือในการขนส่งสินค้ายังจำเป็นเพราะการขนส่งทางเรือสามารถนำสินค้า
ลงเรือได้สะดวกแต่อาจจะช้าการขนส่งสินค้าในลำคลองเล็ก ๆ ที่รถเข้าไม่ถึง ยังต้องใช้เรือต่อไป
และจำเป็นมากในการใช้ชีวิตประจำวัน และเรือท่องเที่ยว การท่องเที่ยวศาลเจ้าพ่อเทพารักษ์-
เจ้าแม่ทับทิม ต้นแม่น้ำ

(สมปอง ธรรมนิยม, สัมภาษณ์, 15 มิถุนายน 2558; ตี ประสงค์, สัมภาษณ์,
15 มิถุนายน 2558; เสงี่ยม สวัสดิ์, สัมภาษณ์, 15 มิถุนายน 2558)

ผู้ให้ข้อมูลใช้เรือประกอบอาชีพค้าขาย เพราะเป็นอาชีพสำหรับคนพื้นที่นี้ ใช้เดินทาง
และทำมาหากินด้านประมงที่บ้าน

(อุ้น ศรีเมือง, สัมภาษณ์, 3 สิงหาคม 2558; ณัฐพล พุ่มน้ำเค็ม, สัมภาษณ์,
20 กรกฎาคม 2558; อรวรรณ เพชรพันธ์, สัมภาษณ์, 28 มิถุนายน 2558)

ผู้ให้ข้อมูลที่เลิกใช้เรือในชีวิตประจำวัน

ผู้ให้ข้อมูลเลิกใช้เรือในชีวิตประจำวัน เพราะใช้รถยนต์ส่วนตัวและเนื่องจากมี

สะพานข้ามแม่น้ำและมีถนนเข้าออกหลังบ้าน คุณลองเริ่มกลายเป็นหมู่บ้านไม่มีคลองให้เรือแล่นแล้ว

(สำราญ แก้วทึง, สัมภาษณ์, 15 มิถุนายน 2558; ธนภัทร จูประชากรณ์, สัมภาษณ์, 15 มิถุนายน 2558; ปัญญาพล กลิ่นวัน, สัมภาษณ์, 20 มกราคม 2558)

ท่านคิดว่าเรือจะคงอยู่คู่สังคมไทยต่อไปหรือไม่ อย่างไร

ผู้ให้ข้อมูลแสดงความคิดเห็นว่าเรือจะอยู่คู่กับสังคมไทยต่อไปอีกนาน เพราะเรือมีความสำคัญกับคนไทยมาช้านาน และประชาชนบางส่วนยังต้องเดินทางด้วยเรือในชีวิตประจำวันโดยเฉพาะชาวบ้านริมแม่น้ำเจ้าพระยา และชาวบ้านที่อยู่อาศัยติดลำคลอง ยังต้องใช้เรือในการสัญจร เนื่องจากการเดินทางทางเรือให้ความสะดวกรวดเร็วสำหรับผู้โดยสารในกรณีรถติด การขนส่งสินค้าและการค้าขายทางเรือยังคงมีอยู่ตรงเท่าที่ยังมีแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำลำคลองหลงเหลือให้เรือลงไปลอยได้ และชาวประมงต้องใช้เรือ เพราะชายทะเลไม่มีถนน ต้องใช้เรือตลอดไป พื้นที่ติดชายทะเลต้องอาศัยเรือไว้หาปลา ประกอบอาชีพประมงซึ่งเรือเป็นสิ่งสำคัญมาก สำหรับชีวิตชาวประมง เพราะอยู่ห่างไกลความเจริญ นอกจากนี้เรือจะยังคงอยู่ในบริบทของการท่องเที่ยวและงานประเพณี ในกรณีท่องเที่ยวการเดินทางทางเรือยังเป็นตัวสะท้อนวัฒนธรรมไทยในอดีต

(ปณิชา รวมสิริกุล, สัมภาษณ์, 8 มกราคม 2558; สมพงษ์ พุ่มน้ำเค็ม, สัมภาษณ์, 20 กรกฎาคม 2558)

ผู้ให้ข้อมูลแสดงความคิดเห็นว่า มีความผูกพันกับเรือเป็นอย่างมาก เพราะในอดีต เรือมีความสัมพันธ์กับคนไทยมาก เพราะประเทศไทยโดยเฉพาะภาคกลางเป็นที่ราบลุ่ม มีลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งเป็นแหล่งทรัพยากรที่มีค่าและอุดมสมบูรณ์ที่สุดของประเทศ สมัยก่อนชาวบ้านจะทำการซื้อขายของกันทางน้ำ โดยมีเรือเป็นพาหนะ แต่ปัจจุบันเทคโนโลยี ความเจริญก้าวหน้าเข้ามามากมาย ประเพณีวัฒนธรรมไทยค่อยๆกลืนหายไป ทำให้ไม่ค่อยได้เห็นวิถีชีวิตคนเรือ แต่ถ้ามีที่เหนี่ยวยังคงความเป็นเอกลักษณ์ไทย ใช้ชีวิตแบบเดิม จะเป็นที่สนใจของนักท่องเที่ยวมาก คนไทยรุ่นใหม่จะรู้สึกผูกพันกับเรื่อน้อยลง

(จ.อ.นักชิต วิเศษโมรา, สัมภาษณ์, 13 กันยายน 2559; ประหยัด คำหล่อ, สัมภาษณ์, 13 กันยายน 2559; พงษ์ยศ รุ่งโรจน์, สัมภาษณ์, 13 กันยายน 2559)

ผู้ให้ข้อมูลแสดงความคิดเห็นว่าความสัมพันธ์ยุคปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมากจากอดีต เรือใช้เพื่อเป็นพาหนะในการเดินทางและการค้าขาย ที่สำคัญ ความเจริญทางสาธารณูปโภคในรูปแบบใหม่ที่เข้ามาทำให้ความสำคัญทางเรื่อน้อยลงไป อย่างไรก็ตามควร

จะรักษารูปแบบการท่องเที่ยวไว้

(พ.จ.อ.สมชาย ภมรพล, สัมภาษณ์, 13 กันยายน 2559; จ.อ.อรรถพล กลิ่นเกษร, สัมภาษณ์, 13 กันยายน, 2559; สมาน หาญณรงค์, สัมภาษณ์, 15 มิถุนายน 2558)

ผู้ให้ข้อมูลแสดงความคิดเห็นว่าความสัมพันธ์ของคนกับเรือมีการเปลี่ยนแปลงไป จากเดิมมาก ความเป็นอยู่ของคนไทยก็มีการเปลี่ยนแปลงจากเดิมมากทำให้การใช้เรือของคนไทย น้อยลง แต่ในอนาคตบางพื้นที่เรือก็ยังคงมีความสำคัญอยู่

(บุญธรรม แสงทอง, สัมภาษณ์, 15 มิถุนายน 2558)

ผู้ให้ข้อมูลแสดงความคิดเห็นว่า ให้ความรู้สึกถึงความเป็นไทยดี ในอนาคตก็อยากให้ รักษาเอาไว้ให้คนรุ่นหลังได้เรียนรู้ อาจไม่มีใครจดจำมาก เพราะคนไทยมีค่านิยม มีความรู้สึก ว่าควรมีเรือต่อไป เพราะผูกพันมานาน อนาคตถ้ามีเรืออยู่ต่อไป ความผูกพันจะเพิ่มขึ้นสำหรับคนไทย

(คำพรณี บุญชีพ, สัมภาษณ์, 14 มิถุนายน 2558; ปณิชา รวมสิริกุล, สัมภาษณ์, 8 มกราคม 2558)

ชาวบ้านส่วนใหญ่ยังคงใช้เรือในการดำเนินชีวิตประจำวันทั้งการเดินทางด้วยเรือ ข้ามฟาก เรือด่วนเจ้าพระยา เรือคลองแสนแสบ เพื่อประหยัดเวลาในการเดินทาง หลีกเลียงปัญหา การจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพมหานคร ชาวบ้านที่อยู่ตามริมน้ำเจ้าพระยาก็ยังอาศัยการเดินทาง ด้วยเรือไปยังสถานที่ใกล้ ๆ ด้วยเรือข้ามฟากเพื่อไปตลาดและไปวัด

ด้านการท่องเที่ยว

เพื่อศึกษาบทบาทของเรือที่เปลี่ยนแปลงไปตามบริบทของสังคมไทยภาคกลาง ผู้วิจัย เก็บข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์เรื่อง เรือกับความสัมพันธ์ทางการท่องเที่ยว เก็บข้อมูลจาก ผู้ใช้บริการการท่องเที่ยวทางเรือ การท่องเที่ยวตลาดน้ำ ร้านอาหารที่มีบริการล่องเรือ จำนวน 30 คน สรุปข้อมูลที่สำคัญได้ ดังนี้

ลักษณะเด่นของสถานที่ ที่ทำให้เลือกมาท่องเที่ยว ผู้ให้ข้อมูลแสดงความคิดเห็น ดังนี้ ผู้ให้ข้อมูลชอบบรรยากาศ และธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ รมรื่นเย็นสบาย มีที่นั่งพักผ่อน เป็นตลาดที่สร้างในสถานที่ที่ให้ความรู้สึกแบบไทย ๆ อยู่ในพื้นที่ของเมืองเก่าแก่ แสดงให้เห็นถึง วัฒนธรรมวิถีชีวิตคนไทยแบบดั้งเดิม ได้สัมผัสบรรยากาศไทยเดิม

(ณัฐอร พูลศิริ, สัมภาษณ์, 6 มกราคม 2558; จาญะนัชรี กัณทิรากุล, สัมภาษณ์, 18 มกราคม 2558; อมรพันธุ์ สิทธิการ, สัมภาษณ์, 5 กรกฎาคม 2558)

ผู้ให้ข้อมูลแสดงความคิดเห็นว่า ประเทศไทยมีแหล่งวัฒนธรรมมากมาย วิธีชีวิตทางน้ำ โบราณมีความเป็นอยู่ที่น่าสนใจหลากหลาย อาหารอร่อยทานง่าย ราคาไม่แพง สองฝากฝั่งริมน้ำ รมรื่น เหมาะสำหรับการพักผ่อนอย่างยิ่ง ส่วนพิพิธภัณฑ์เรือทำให้ได้ความรู้ในอดีตเป็นอย่างดี

(นวลเพ็ญ แสงทอง, สัมภาษณ์, 5 กรกฎาคม 2558; รัตนศักดิ์ วงษ์ศรีแก้ว, สัมภาษณ์, 5 กรกฎาคม 2558; สุวรรณา เหลลาทอง, สัมภาษณ์, 5 กรกฎาคม 2558)

ผู้ให้ข้อมูลแสดงความคิดเห็นว่า วิธีชีวิตแม่ค้าในท้องถิ่นนั้น ๆ ได้สัมผัสบรรยากาศแบบ วิถีชาวบ้าน มีการทำบุญทางน้ำ นั่งเรือชมทิวทัศน์ สถานที่สะอาด มีการจัดที่นั่งพักผ่อนให้ มีระเบียบ เดินเล่นได้ง่ายไม่แออัดเกินไป มีบริการรถฟรี ทั้งฝั่งเหนือ-ใต้

(ว่าที่ร.ต.หญิงเพียงเพ็ญ ลายถวิล, สัมภาษณ์, 16 มิถุนายน 2558; นิชาภัสร์ เพชรเชิดศักดิ์, สัมภาษณ์, 16 มิถุนายน 2558; สุรเชษฐ บุตุกล้า, สัมภาษณ์, 16 มิถุนายน 2558)

ผู้ให้ข้อมูลแสดงความคิดเห็นว่า ชื่นชอบการแต่งกายของพ่อค้า แม่ค้าที่ตลาดน้ำ อโยธยาและเป็นสถานที่ท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ได้บรรยากาศแบบไทย ๆ

(ประภา สัตตะระโส, สัมภาษณ์, 27 มิถุนายน 2558)

ท่านคิดว่าสภาพสังคมในปัจจุบัน กิจกรรมในลักษณะนี้ยังคงอยู่ต่อไปหรือไม่ เพราะเหตุใด ผู้ให้ข้อมูลแสดงความคิดเห็น ดังนี้

ผู้ให้ข้อมูลแสดงความคิดเห็นว่า สภาพสังคมในปัจจุบัน กิจกรรมในลักษณะนี้ยังคงอยู่ต่อไป เพราะเป็นจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวและเป็นเอกลักษณ์ประจำชาติไทยที่ไม่สามารถหาดูได้ที่ประเทศอื่น ๆ เป็นสิ่งที่มีค่า มีความงดงามที่สุดของประเทศไทย เพื่อเป็นแหล่งดึงดูดนักท่องเที่ยว ทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ โดยเฉพาะชาวต่างชาติชอบเอกลักษณ์วัฒนธรรม ประเพณี แบบไทยแท้ดั้งเดิมมากกว่า

(นิตยา บุญกระโทก, สัมภาษณ์, 12 มิถุนายน 2558; วาสนา ศรีรอด, สัมภาษณ์, 22 มิถุนายน 2558)

ผู้ให้ข้อมูลแสดงความคิดเห็นว่า เพราะเป็นวิถีชีวิตชาวบ้าน และส่งเสริมเศรษฐกิจ ให้แก่พื้นที่นั้น ๆ ช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจพื้นบ้าน ทำให้ชาวบ้านมีรายได้ และคนไทยเริ่มหันกลับมา สนใจสิ่งแวดล้อมมากขึ้น เพราะเป็นการท่องเที่ยว นำรายได้เข้าประเทศ เพราะมีชาวต่างชาติ ชอบมาเที่ยว เพราะทำให้ชาวบ้านที่อยู่แถวนั้นมีรายได้และการครองชีพดีขึ้น เพราะคนมาเที่ยว เยอะ อยากให้เด็กรุ่นใหม่ได้มาเที่ยว เก็บประวัติและวัฒนธรรมไว้สืบไปสู่อุ่น เพราะเป็นกิจกรรม ที่ดีเป็นที่พักผ่อนและมาเที่ยวของครอบครัว

(อังคณา เศวตรัตน์, สัมภาษณ์, 5 กรกฎาคม 2558; พิรชา ตะโก, สัมภาษณ์, 5 กรกฎาคม 2558; เพลินพิศ วิลัยเกษม, สัมภาษณ์, 5 กรกฎาคม 2558)

ผู้ให้ข้อมูลแสดงความคิดเห็นว่า เพราะสภาพสังคมปัจจุบันของไทย ค่อนข้างแข่งขันแย่งชิง อาหารก็มีประเภทฟาสต์ฟู้ดเน้นแบบฝรั่งจึงทำให้คนส่วนมากอยากจะสัมผัสบรรยากาศแบบไทย ๆ อาหารไทยแบบดั้งเดิมเพราะเป็นสถานที่พักผ่อนของคนในเมือง และยังรู้ประเพณีและวิถีชีวิตของท้องถิ่น

(ณัฐกานต์ รอดรักวงษ์, สัมภาษณ์, 5 กรกฎาคม 2558; วิริสา แซ่มเดย, สัมภาษณ์, 5 กรกฎาคม 2558; ดาริกา ประสพพรพิบูลย์, สัมภาษณ์, 5 กรกฎาคม 2558)

ผู้ให้ข้อมูลแสดงความคิดเห็นว่า ในสภาพสังคมในปัจจุบัน กิจกรรมในลักษณะนี้ไม่น่าจะคงอยู่ต่อไปได้ เพราะประเทศมีการพัฒนามากขึ้น และความเจริญในปัจจุบันทำให้วิถีความเป็นไทยน้อยลง และสภาพแวดล้อมถูกทำลาย

(ประภาภรณ์ วงศ์งาม, สัมภาษณ์, 5 กรกฎาคม 2558; กิ่งกาญจน์ จับใจ, สัมภาษณ์, 5 กรกฎาคม 2558; ธนารี พุ่มน้ำเค็ม, สัมภาษณ์, 25 มีนาคม 2559)

ท่านมีข้อเสนอแนะ หรือความคิดเห็นให้กับกิจกรรมนี้

ผู้ให้ข้อมูลแสดงความคิดเห็นว่า นอกจากใช้เรือเพื่อประกอบอาชีพแล้ว ควรคำนึงถึงสภาพแวดล้อม เพราะปัจจุบันน้ำเสียจากคราบน้ำมันจากเรือเพิ่มมากขึ้น รักษาความสะอาดแม่น้ำ-ลำคลอง เนื่องจากการท่องเที่ยวแบบนี้ต้องอาศัยความงามของธรรมชาติด้วย

(สวาทิตรี สดใสญาติ, สัมภาษณ์, 25 มีนาคม 2559; พัชวัฒน์ เขียมมี, สัมภาษณ์, 25 มีนาคม 2559; สมทรง วิเชียร, สัมภาษณ์, 20 มีนาคม 2559)

ผู้ให้ข้อมูลแสดงความคิดเห็นว่า อยากให้มีการจัดการท่องเที่ยวตลาดน้ำหลาย ๆ แห่ง เพื่อรองรับและแสดงให้ผู้คนได้มีโอกาสสัมผัสวิถีชีวิตของคนไทยแท้ที่มีการใช้เรือเป็นพาหนะซื้อขายของโดยใช้เรือ มีการตกแต่งบรรยากาศให้ได้ความรู้สึกแบบไทย ๆ

(กนกวรรณ พักอุไร, สัมภาษณ์, 20 มีนาคม 2559; คำภา อ่างแก้ว, สัมภาษณ์, 20 มีนาคม 2559; ญาณี จันสิงโท, สัมภาษณ์, 20 มีนาคม 2559)

ผู้ให้ข้อมูลแสดงความคิดเห็นว่า ควรรักษาความสะอาดในเรื่องอาหาร, ราคาสินค้า ควรได้มาตรฐาน ดูแลความปลอดภัยให้นักท่องเที่ยว ประเทศไทยมีคลองมากมายแต่ไม่เห็นความสำคัญของคลองที่เป็นวิถีดั้งเดิมของคนไทย ควรรณรงค์ให้คนหันมาใช้เรือเป็นพาหนะให้มากขึ้น อยากให้มีของเยอะ ๆ มีกิจกรรมของเด็ก ผู้ใหญ่อยู่ด้วยกัน คนจะได้มาเป็นครอบครัว และเป็นการปลูกฝังให้เด็กรู้จักเข้าวัดมากขึ้น

(รัตนา ไหมสุข, สัมภาษณ์, 20 มีนาคม 2559; จิราพร ประทุมวัน, สัมภาษณ์, 20 มีนาคม 2559; นิวัฒน์ แนวฤทธิกุล, สัมภาษณ์, 20 มีนาคม 2559)

ประชาชนส่วนใหญ่นิยมการท่องเที่ยวทางน้ำ และตลาดน้ำในช่วงวันหยุด ถึงแม้ว่าในปัจจุบันตลาดน้ำจะเปลี่ยนสภาพมาเป็นตลาดบก แต่พ่อค้า แม่ค้าส่วนใหญ่ก็ยังคงเป็นคนในพื้นที่ ที่ประกอบอาชีพด้วยการค้าขายที่ตลาดน้ำ นักท่องเที่ยวมาเดินเล่นเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ ชื่นชมบรรยากาศริมน้ำ จะเห็นได้ว่าคนไทยยังคงมีความผูกพันกับเรือและสายน้ำ ถือเป็นการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ที่ครอบครัวนิยมมาท่องเที่ยวในช่วงวันหยุด รัฐบาลควรหันมาบำรุงรักษาคลองให้มีความสะอาด พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำให้มีคุณภาพมากขึ้น

จากสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป ภูมิปัญญาในการสร้างเรือไม้ จะค่อย ๆ สูญหายไป เนื่องจากในขณะนี้ผู้เชี่ยวชาญในการสร้างเรือ ส่วนใหญ่เป็นผู้สูงอายุ หากไม่มีผู้สืบทอดวิชา ความรู้นี้ ก็คงหมดไปพร้อมกับท่าน และด้วยรูปแบบของเรือในอนาคตอาจเปลี่ยนแปลงเป็นเรือ ที่ให้ความสำคัญกับการประกอบธุรกิจขนส่ง เนื่องจากบางบริษัทที่ขนส่งสินค้าจำนวนมาก ยังคงใช้การขนส่งสินค้าทางน้ำอยู่ซึ่งจะมีการผลิตเรือเหล็กโดยคำนึงถึงการบรรทุกสินค้าให้ได้มากขึ้น เพิ่มศักยภาพในการจัดเก็บสินค้าให้มีคุณภาพตรงกับความต้องการของผู้ใช้งานการขนส่งสินค้าทางเรือ ซึ่งอาจมีนวัตกรรมต่าง ๆ ที่นำมาใช้กับเรือขนส่งสินค้ามากขึ้น หรือดัดแปลงรูปแบบของเรือเพื่อให้ตรงกับการใช้งานมากขึ้น อาจจะไม่พบการสร้างเรือไม้เพื่อใช้งานในชีวิตประจำวัน อีกต่อไป เรือจะพบมากในยามน้ำท่วม ซึ่งจะเป็นเรือพลาสติก เพราะมีราคาถูกและคงทน ไม่ยากต่อการเก็บรักษา การสร้างเรือจะเป็นลักษณะของการประกอบธุรกิจ ผู้ประกอบอาชีพข้าง จะทำงานเป็นลูกจ้างของบริษัทรับสร้างหรือซ่อมแซมเรือให้กับหน่วยงานราชการ หรือตามที่มีผู้ว่าจ้าง ดังจะเห็นได้จากหลักสูตรการเรียนของโรงเรียนคู่ต่อเรือ ที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ผลิตผู้ประกอบวิชาชีพด้านสร้างเรือ ให้กับภาคราชการและภาคเอกชน ระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) จัดการเรียนการสอนประเภทวิชาช่างอุตสาหกรรม ดังนี้

- | | |
|---------------------------|---------------------------------|
| 1. แผนกวิชาเครื่องกล | สาขางานยานยนต์ |
| 2. แผนกวิชาเครื่องกลเรือ | สาขางานเครื่องกลเรือ |
| 3. แผนกวิชาเครื่องมือกล | สาขางานเครื่องมือกลและซ่อมบำรุง |
| 4. แผนกวิชาเชื่อมโลหะ | สาขางานเชื่อมโลหะ |
| 5. แผนกวิชาไฟฟ้ากำลัง | สาขางานไฟฟ้ากำลัง |
| 6. แผนกวิชาอิเล็กทรอนิกส์ | สาขางานอิเล็กทรอนิกส์ |
| 7. แผนกวิชาก่อสร้าง | สาขางานก่อสร้าง |

- | | |
|--------------------------|-----------------------------------|
| 8. แผนกวิชาเครื่องเรือนฯ | สาขางานเครื่องเรือนและตกแต่งภายใน |
| 9. แผนกวิชาต่อเรือโลหะ | สาขางานต่อเรือโลหะ |
| 10. แผนกวิชาต่อเรือไม้ฯ | สาขางานต่อเรือไม้และไฟเบอร์กลาส |
- ระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) ประเภทวิชาช่างอุตสาหกรรม
- | | |
|--------------------------|-----------------------------|
| 1. แผนกวิชาเครื่องกล | สาขางานเทคนิคยานยนต์ |
| 2. แผนกวิชาเครื่องกลเรือ | สาขางานเทคนิคเครื่องกลเรือ |
| 3. แผนกวิชาเครื่องมือกล | สาขางานเทคนิคการผลิต |
| 4. แผนกวิชาต่อเรือ | สาขางานอุตสาหกรรมการต่อเรือ |
| 5. แผนกวิชาไฟฟ้ากำลัง | สาขางานติดตั้งไฟฟ้า |
| 6. แผนกวิชาก่อสร้าง | สาขางานเทคนิคก่อสร้าง |

(วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือพระนครศรีอยุธยา, 2560)

เรือมีความสำคัญต่อการดำเนินชีวิตประจำวัน โดยเฉพาะเรือโดยสาร เรือขนส่งสินค้า และเรือท่องเที่ยว เรือในแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตจังหวัดปทุมธานี นนทบุรี กรุงเทพมหานคร และสมุทรปราการ เป็นเรือที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจในปัจจุบัน ดังรายละเอียดที่ปรากฏในรายงานประจำปีงบประมาณ ของกรมเจ้าท่า ดังนี้

1. เรือเพื่อการโดยสารภายในกรุงเทพมหานคร มีความสำคัญมากในการเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคม ทางบก และทางน้ำ ให้สัมพันธ์และเชื่อมโยงกัน เพื่อช่วยในเรื่องของการเดินทางของคนกรุงเทพมหานคร คือ

ท่าเรือของบริษัทเรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด เริ่มดำเนินการตั้งแต่ พ.ศ. 2514 เส้นทางเดินเรือท่าปากเกร็ดถึงท่าวัดราชสิงขร เส้นทางเดินเรือนี้ผ่านสถานที่ท่องเที่ยวที่ใกล้ริมแม่น้ำเจ้าพระยาและยังสามารถเดินทางไปต่อรถไฟฟ้าได้ที่ท่าเรือสาทร จึงมีนักท่องเที่ยวชาวไทย และชาวต่างชาตินิยมใช้เส้นทางนี้เดินทางท่องเที่ยวในวันเสาร์ อาทิตย์เป็นจำนวนมาก และคนกรุงเทพฯใช้เป็นเส้นทางเดินทางเข้าเมืองเพื่อไปต่อรถไฟฟ้าที่สาทรด้วย และโรงแรมที่นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่อาศัยอยู่เป็นโรงแรมริมแม่น้ำเจ้าพระยา การเดินทางโดยเรือจึงเป็นที่นิยมมาก เรือโดยสารที่ให้บริการ คือ เรือประจำทาง (นนทบุรี-วัดราชสิงขร) เรือด่วนพิเศษธงเขียว (ปากเกร็ด-สาทร) เรือด่วนพิเศษธงเหลือง (นนทบุรี-สาทร) เรือด่วนพิเศษธงส้ม (นนทบุรี-วัดราชสิงขร) เรือท่องเที่ยวเจ้าพระยา (สาทร-พระอาทิตย์) เป็นเรือที่ทางบริษัทจัดให้บริการแก่นักท่องเที่ยว เพื่อเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำภายใต้โครงการ “เรือท่องเที่ยว

เจ้าพระยา” จากการสำรวจความหนาแน่นของผู้โดยสารพบว่า ในปี พ.ศ. 2559 มีผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน 37,451 คน

ท่าเรือคลองแสนแสบ ของบริษัท ทรอปิคัลขนส่ง 2002 จำกัด เริ่มดำเนินการ พ.ศ. 2533 ท่าต้นทางคือท่าวัดศรีบุญเรือง ท่าปลายทางคือท่าผ่านฟ้าลีลาศ มีเรือโดยสารทั้งหมด 72 ลำ มีท่าเรือ 28 ท่า จากรายงานการสำรวจความหนาแน่นผู้โดยสาร เรือคลองแสนแสบ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 พบว่า จำนวนผู้โดยสาร ที่ใช้บริการเรือคลองแสนแสบเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2558 กับปี พ.ศ. 2559 ผู้โดยสารใช้บริการเฉลี่ยต่อวันภาพรวมในวันราชการเพิ่มจากปี พ.ศ. 2558 ร้อยละ 1.01 ส่วนจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการเฉลี่ยต่อวันในวันหยุดราชการปี พ.ศ. 2559 ภาพรวมลดลงประมาณร้อยละ 0.38

เรือข้ามฟาก จากรายงานการสำรวจความหนาแน่นของผู้โดยสารเรือยนต์ข้ามฟาก ประจำปีงบประมาณ 2559 พบว่า

“...ความหนาแน่นของผู้โดยสารที่ใช้บริการเรือยนต์ข้ามฟาก เฉลี่ยต่อวันประมาณ 104,414 คน/วัน เส้นทางเดินเรือที่มีผู้โดยสารใช้บริการมากที่สุด คือ เส้นทางท่าเทศบาลนนทบุรี-ท่าเทศบาลบางศรีเมือง มีผู้โดยสารใช้บริการประมาณ 16,036 คนต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 15.36 รองลงมา 3 อันดับ คือ ท่ามหาตรา-ท่าพระประแดง มีผู้โดยสารใช้บริการประมาณ 10,978 คนต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 10.51 ท่าวิบูลย์ศรี-ท่าพระสมุทรเจดีย์ มีผู้โดยสารใช้บริการประมาณ 10,199 คนต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 9.77 และท่าราชวงศ์-ท่าดินแดง มีผู้โดยสารใช้บริการประมาณ 9,495 คนต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 9.09...” (กรมเจ้าท่า 2559 ข, หน้า 4)

2. เรือกับการขนส่งสินค้าทางน้ำ จากรายงานการสำรวจข้อมูลทางเศรษฐกิจการขนส่งสินค้าทางน้ำเฉพาะแห่งบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสัก ปีงบประมาณ 2558 ปีงบประมาณ 2559 กล่าวถึง เส้นทางการขนส่งสินค้าเส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยาที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน คือ ตั้งแต่บริเวณอำเภอเมืองจังหวัดอ่างทอง ผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดปทุมธานี จังหวัดนนทบุรี จังหวัดกรุงเทพมหานครและจังหวัดสมุทรปราการ ผู้ประกอบการส่วนใหญ่นิยมขนส่งสินค้าทางน้ำ เนื่องจากประหยัดค่าใช้จ่ายและบรรทุกสินค้าได้เป็นจำนวนมาก และผู้ประกอบการใหญ่มักมีโรงงานตั้งอยู่บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา นอกจากนี้ยังมีสินค้าอีกหลายประเภทที่ทำการขนส่งโดยเรือออกไปยังต่างประเทศ จึงสะดวกต่อการขนถ่ายสินค้าทางเรือ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสำหรับเรือชาล่อง

“...เรือชาล่องมีปริมาณการขนส่งสินค้า ประมาณ 30.505 ล้านตัน ใช้เรือขนส่งสินค้าจำนวน 46,042 เที่ยวลำ จุดต้นทาง-ปลายทาง ของสินค้า มีจำนวน 93 เส้นทาง โดยมีต้นทาง

4 จังหวัด คือ จังหวัดอ่างทอง มีปริมาณการขนส่งสินค้า ประมาณ 12.954 ล้านตัน สินค้าที่มีการขนส่งมากที่สุด คือ สินค้าประเภทดิน หิน ทราย ประมาณ 10.099 ล้านตัน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีปริมาณการขนส่งสินค้า ประมาณ 17.389 ล้านตัน สินค้าที่มีการขนส่งมากที่สุด คือ สินค้าประเภทซีเมนต์ ประมาณ 8.563 ล้านตัน จังหวัดปทุมธานี มีปริมาณการขนส่งสินค้า ประมาณ 0.116 ล้านตัน สินค้าที่มีการขนส่งมากที่สุด คือ ข้าว ประมาณ 0.060 ล้านตัน และจังหวัดนนทบุรี มีปริมาณการขนส่งสินค้า ประมาณ 0.046 ล้านตัน ซึ่งมีการขนส่งเพียงประเภทเดียวคือ ข้าว

เมื่อพิจารณาตามเส้นทางแม่น้ำที่ใช้ในการขนส่งสินค้า มีจำนวน 28 เส้นทาง เส้นทางแม่น้ำที่มีการขนส่งสินค้ามากที่สุด คือ เส้นทาง แม่น้ำป่าสัก-แม่น้ำเจ้าพระยา-ทะเล มีการขนส่งสินค้าประมาณ 10.586 ล้านตัน สินค้าที่มีการขนส่งมากที่สุด คือ สินค้าประเภทซีเมนต์ ประมาณ 6.541 ล้านตัน...” (กรมเจ้าท่า, 2559 ค, หน้า ก)

1. เรือโดยสาร/ท่องเที่ยว จากการสำรวจข้อมูลของกรมเจ้าท่าแบ่งประเภทเป็นเรือขนาดเล็ก คือ เรือหางยาว เรือสปีดโบ๊ท บรรทุกนักท่องเที่ยวไม่เกิน 50 คน/ เที่ยว เรือขนาดใหญ่ คือ เรือที่บรรทุกนักท่องเที่ยวได้ตั้งแต่ 51 คน/ เที่ยว แพขนานยนต์ และแพจากการสำรวจในปีงบประมาณ 2559 มีเรือท่องเที่ยวบริเวณตามเส้นทางลุ่มน้ำเจ้าพระยาลำดับที่ 1 จังหวัดกรุงเทพมหานคร มีผู้โดยสารเรือท่องเที่ยว 3,980,750 คน/ ปี ลำดับที่ 12 จังหวัดนครสวรรค์ มีผู้โดยสารเรือท่องเที่ยว 574,936 คน/ ปี ลำดับที่ 13 จังหวัดนนทบุรี มีผู้โดยสารเรือท่องเที่ยว 252,000 คน/ ปี ลำดับที่ 14 จังหวัดปทุมธานี มีผู้โดยสารเรือท่องเที่ยว 228,000 คน/ ปี ลำดับที่ 15 จังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีผู้โดยสารเรือท่องเที่ยว 302,048 คน/ ปี (กรมเจ้าท่า, 2559 ง)

เรือยังคงมีบทบาทกับผู้คนในสังคมปัจจุบันทั้งทางด้านเศรษฐกิจ ด้านวัฒนธรรม ประเพณี ด้านสังคมและวิถีชีวิต และด้านการท่องเที่ยว เรือในกิจการร้านอาหารจะยังคงพบเห็นอยู่แต่อาจมีการเปลี่ยนแปลงลักษณะของเรือที่ใช้ในกิจการ เพราะเรือไม่มีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาสูง เรือท่องเที่ยวจะพบในลักษณะของเรือที่มีลักษณะเฉพาะตามการใช้งาน เช่น เรือยอร์ช นิยมในหมู่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ เรือที่จะพบได้มากอีกแห่งหนึ่ง คือ ตลาดน้ำที่ขายสินค้าภายในเรือหรือมีบริการเรือนำเที่ยว เป็นส่วนสำคัญในการรักษารูปแบบของเรือ และสะท้อนวิถีชีวิตพื้นบ้านให้กับคนรุ่นใหม่ ๆ ได้มากที่สุด จากการเก็บข้อมูลพบว่าชาวบ้านยังคงมีความต้องการให้เรือยังคงอยู่คู่กับสังคมไทย โดยเฉพาะชาวบ้านที่อยู่ริมน้ำยังคงอาศัยเรือในการเดินทาง มีผู้ประกอบการอาชีพเรือข้ามฟาก หลายคนผันตัวเองมาประกอบอาชีพเรือนำเที่ยวด้วย

แต่ยังขาดการสนับสนุนจากรัฐบาล และการบริหารจัดการจากทางจังหวัด สำหรับชาวบ้าน
จังหวัดที่อยู่ติดริมทะเลอย่างสมุทรปราการ เรือมีความสำคัญกับคนในจังหวัดมากเพราะชาวบ้าน
ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพทำการประมงและเรื่อนำเที่ยวให้กับนักท่องเที่ยว

บทที่ 6

บทสรุป อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

จากการวิจัยเรื่อง เรือ: ภูมิปัญญาเกี่ยวกับวิถีชีวิตพื้นบ้านและบทบาทในสังคมไทยภาคกลาง ผู้วิจัยขอสรุปผลของการวิจัยตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ ดังนี้

ภูมิปัญญาชาวบ้านในการสร้างเรือ

ผลการวิจัยพบว่าภูมิปัญญาชาวบ้านในการสร้างเรือ เดิมเป็นการถ่ายทอดภูมิปัญญา จากรุ่นสู่รุ่น จากบรรพบุรุษถ่ายทอดให้กับลูกหลาน และมีการเรียนรู้จากประสบการณ์ตรง เมื่อสังคมเปลี่ยนแปลงไป การถ่ายทอดภูมิปัญญาได้รับการพัฒนาการถ่ายทอดอย่างเป็นระบบ และถูกกำหนดเป็นหลักสูตรการศึกษาในวิทยาลัยเทคโนโลยีอุตสาหกรรมการต่อเรือ พระนครศรีอยุธยา และถ่ายทอดให้กับคนรุ่นใหม่ ผู้ทรงคุณวุฒิในการสร้างเรือได้ให้สัมภาษณ์ มีความสำคัญว่า ภูมิปัญญาในการสร้างเรือได้รับการพัฒนาหล่อหลอมจากการเปลี่ยนแปลงของสังคม ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ซึ่งเดิมหลักสูตรการเรียนต่อเรือไม่เคยรุ่งเรืองและเป็นที่ต้องการของสังคม ต่อมาหลักสูตรการต่อเรือเหล็ก เรือไฟเบอร์กลาสได้รับความนิยมนั้น ผู้ที่มีความรู้ทางด้านนี้ จะทำงานในกรมอุทกหารเรือ และบริษัทเอกชนที่รับจ้างต่อเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ ในระดับชาวบ้านจึงมีผู้มีความรู้ในการต่อเรือไม้ และรับต่อเรือไม้ น้อยลงเรื่อย ๆ ประกอบกับไม้มีราคาแพง หายาก และค่าบำรุงรักษาสูงกว่าเรือเหล็ก ดังนั้นในปัจจุบันอาชีพช่างต่อเรือจึงเปลี่ยนมาเป็นรับจ้างซ่อมเรืออยู่ตามคานเรือในเขตลุ่มน้ำเจ้าพระยา

ภูมิปัญญาชาวบ้านในการสร้างเรือมีพัฒนาการเริ่มจากการสร้างด้วยต้นไม้ต้นเดียว เป็นเรือขุด พัฒนามาเป็นไม้หลาย ๆ ท่อนมาต่อกันเป็นเรือให้มีขนาดใหญ่เป็นเรือต่อ การพัฒนาทางด้านภูมิปัญญาในการสร้างเรือนี้ เริ่มพัฒนาอย่างต่อเนื่องและเห็นได้ชัดกับเรือที่มีบทบาททางเศรษฐกิจกับประเทศ ทางด้านการค้าขายทางเรือ มีความรุ่งเรืองอย่างมากในสมัยอยุธยา ก่อนจะซบเซาลงเมื่อเสียกรุง และฟื้นฟูอีกครั้งในสมัยกรุงธนบุรี และกลับมารุ่งเรืองอีกครั้งตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 3 มีการปรับปรุงระบบการจัดเก็บภาษีและปรับเปลี่ยนระบบการค้าจากแลกเปลี่ยนมาเป็นการค้าแบบตราสาร และเงินตรา ช่วงสมัยรัชกาลที่ 4 และรัชกาลที่ 5 มีการขยายเส้นทางการค้ามากขึ้น มีการนำวิทยาการในการต่อเรือมาใช้มากขึ้น โดยมีพระมหากษัตริย์เป็นองค์อุปถัมภ์ จึงเริ่มมีการต่อเรือกลไฟและเรือกำปั่นไว้ใช้ในการขนส่งสินค้าได้อย่างรวดเร็วและมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 3 มีการก่อตั้งโรงเรียน

เดินเรือพาณิชย์ ในปี พ.ศ. 2515 และต่อมาจัดตั้งศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ในปี พ.ศ. 2521 เพื่อผลิตบุคลากรสำหรับธุรกิจนี้ ซึ่งการพาณิชย์นาวีนี้เป็นโครงสร้างสำคัญสำหรับการส่งออกและนำเข้าของไทย เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีต้นทุนต่ำ ดังนั้นเรือจึงถูกพัฒนาในลักษณะธุรกิจการเดินเรือ เป็นอุตสาหกรรมการต่อเรือและคู่อต่อเรือ ที่รัฐบาลให้ความสนใจและสนับสนุน ซึ่งขยายตัวมากขึ้นในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11-12 รัฐบาลมุ่งเน้นการเปิดตลาดการค้ากับต่างประเทศมากขึ้น และพัฒนาให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางการค้าของอาเซียน

สำหรับการต่อเรือในระดับชาวบ้าน เรือมีการพัฒนาทางด้านวัสดุที่นำมาใช้ในการสร้างเรือ จากไม้ท่อนเดียว สร้างเรือชุด มาเป็นการนำไม้หลายแผ่นมาต่อกันเป็นเรือต่อ เพื่อให้มีขนาดใหญ่ขึ้นสะดวกต่อการขนส่งสินค้าจำนวนมาก และการเดินทางไกล จากนั้นจึงมาเป็นเรือเหล็กเพื่อความแข็งแรงทนทานและขนส่งสินค้าได้จำนวนมากขึ้นมุ่งสู่การขนส่งสินค้าไปต่างประเทศ และพัฒนาการด้านเทคโนโลยีเครื่องยนต์ที่นำมาใช้กับเรือ เมื่อมาถึงยุคปัจจุบัน วัสดุที่ใช้เน้นความคงทนแข็งแรง เน้นความสวยงามวัสดุที่ใช้ คือ ไฟเบอร์กลาส นิยมใช้ในเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่และผู้มีฐานะร่ำรวยนิยมว่าจ้างต่อเรือยอร์ชไว้ในงานส่วนตัว สำหรับชาวบ้าน เรือจะมีลักษณะเฉพาะกับการใช้งานมากขึ้น เช่น เรืออลูมิเนียม เรือสแตนเลส ที่ชาวสวนใช้สำหรับรดน้ำจากห้องร่องสวน เรือพลาสติก มีน้ำหนักเบา ราคาถูกนิยมใช้พายเล่นในบึง ลำคลองเล็ก ๆ พบเห็นมากโดยเฉพาะในช่วงน้ำท่วม พัฒนาการของเรือสอดคล้องกับงานวิจัยของ ประยูร วรรณาม (2543, บทคัดย่อ) ที่ศึกษาวิวัฒนาการของเรือลำที่พบว่ามี 3 ลักษณะ คือ เรือชุด เรือติดและเรือเหล็ก ชาวบ้านหันมาใช้บริการคมนาคมทางบกตั้งแต่มีการสร้างสะพานข้ามลำน้ำ แต่เรือพายลำเล็ก ๆ ยังคงมีความผูกพันกับชาวบ้านในการประกอบอาชีพ เรื่องความเชื่อและประเพณี สำหรับข้อมูลในเรื่องระบบระบบเศรษฐกิจของไทยที่มีการเปลี่ยนแปลงและส่งผลต่อการสร้างเรือนี้สอดคล้องกับแนวคิดของผจญจิตต์ อธิคมนันท์ (2549) ได้กล่าวถึง แนวคิดด้านการเปลี่ยนแปลงสถาบันเศรษฐกิจ (Economic institution) ว่าสถาบันเศรษฐกิจเป็นส่วนที่อยู่ในระบบสังคมและวัฒนธรรม การที่สังคมจะมีระบบเศรษฐกิจอย่างไรขึ้นอยู่กับพฤติกรรมกรรมการดำเนินการของสังคมนั้น ทั้งนี้รวมไปถึงการปกครอง หรือการเมืองเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องด้วย ในแง่เศรษฐกิจแต่เดิมเป็นสังคมเกษตรกรรม เมื่อมีวิวัฒนาการในด้านต่าง ๆ เช่น เครื่องจักร เครื่องมือ ด้านความรู้ ความคิด ซึ่งมีผลต่อเศรษฐกิจด้วย จึงเกิดการเปลี่ยนแปลงจากระบบเกษตรกรรมมาเป็นอุตสาหกรรม

ความสัมพันธ์ของเรือกับวิถีชีวิตพื้นบ้าน

ผลของการวิจัยพบว่า การดำเนินชีวิตของชาวบ้านที่มีการเปลี่ยนแปลงปรับตัวตามสังคมและยุคสมัยที่เปลี่ยนแปลงไป รัฐบาลกำหนดแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตั้งแต่ฉบับที่ 4 ที่มีการวางแนวทางการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ ทางบก และทางรถไฟให้เชื่อมโยงกัน และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับต่อ ๆ มากียังคงมีการกำหนดการพัฒนาโครงข่ายของการขนส่งให้เชื่อมโยงกัน จากการทำหนดนี้ วิถีชีวิตของคนกรุงเทพฯ ที่ประสบปัญหาการจราจรที่ติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วน จึงหันมาใช้เรือในการเดินทางกันมากขึ้น ทั้งเรือด่วนเจ้าพระยา เรือคลองแสนแสบ เพื่อเดินทางไปที่รถไฟฟ้า หรือรถเมย์เพื่อไปให้ถึงยังจุดหมายโดยเร็ว สำหรับชาวบ้านในกลุ่มน้ำเจ้าพระยาช่วงจังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดสิงห์บุรี จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดอ่างทอง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดสมุทรปราการ ชาวบ้านยังคงใช้เรือในการประกอบอาชีพ มีเพียงเรือลำเดียว ชาวบ้านสามารถหารายได้ ด้วยการประกอบอาชีพหลายอย่าง ในช่วงเช้าจะนำเรือรับจ้างส่งคนข้ามฟากเดินทางไปทำงาน ในช่วงวันหยุดหรืองานเทศกาลของจังหวัดหรืองานประจำปีของวัดที่เป็นสถานที่ท่องเที่ยว ชาวบ้านจะนำเรือรับจ้างแบบเหมาลำ เพื่อพานักท่องเที่ยวล่องไปตามแม่น้ำเจ้าพระยา ในบางครั้งชาวบ้านจะนำเรือมารับจ้างลอยอังคาร จึงเห็นได้ว่าเรือยังคงมีความสำคัญกับระบบเศรษฐกิจในระดับชุมชนอยู่ ด้านประเพณีและวัฒนธรรมทางเรือของชาวลุ่มน้ำเจ้าพระยา คือ ประเพณีการแข่งขันเรือ นิยมจัดแข่งขันในช่วงเวลาออกพรรษา และช่วงปลายเดือน 10 ถึงเดือน 11 ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่มึ่น้ำมากตรงกับวันลอยกระทง แต่จะจังหวัดจึงจัดงานประเพณีลอยกระทงและบรรจุการแข่งขันเรือไว้เป็นกิจกรรมที่สำคัญในวันนี้ด้วย สอดคล้องกับงานวิจัยเรื่อง เรือ: ภาพสะท้อนวิถีชีวิตของชาวบ้านในกลุ่มน้ำบางปะกง ของอิงตะวัน แพลกอินทร์ และนิรันดร์ เรือนอินทร์ (2547, บทคัดย่อ) ผลการวิจัยพบว่าเรือเป็นพาหนะที่สำคัญต่อวิถีชีวิตพื้นบ้าน แต่เมื่อมีการสร้างถนนเข้าสู่ชุมชน ชาวบ้านใช้รถแทนเพราะสะดวกและรวดเร็วกว่า และแม่น้ำลำคลองตื้นเขิน มีการสร้างสะพานข้ามคลอง สร้างเขื่อนทดน้ำบางปะกง เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของชาวบ้าน ปัจจุบันชาวบ้านนำเรือมาดัดแปลงเป็นบ้าน มีการฟื้นฟูตลาดน้ำ และมีการนำเรือมาใช้ให้บริการกับนักท่องเที่ยว ด้วย โดยแนวคิดการเปลี่ยนแปลงของระบบเศรษฐกิจที่ส่งผลต่อวิถีชีวิตนี้ เป็นไปตามแนวคิดของฟองพันท์ มณีรัตน์ (2521, หน้า 86) ที่กล่าวถึง แนวคิดเกี่ยวกับตัวกำหนดทางเศรษฐกิจตามแนวคิดของมาร์ก (Marx) โดยอธิบายว่ารูปแบบของการผลิตหรือวิถีชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการผลิตเป็นตัวกำหนดวิถีชีวิตมนุษย์ เพราะโครงสร้างทางเศรษฐกิจเป็นพื้นฐานของโครงสร้างด้านสังคมและการเมือง สถิติปัญญาและความนึกคิดโดยทั่วไปไม่ใช่สามัญสำนึกของมนุษย์ที่เป็นตัวกำหนด

ลักษณะการดำเนินชีวิต ดังนั้นเมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงในพื้นฐานทางเศรษฐกิจแล้ว การดำเนินชีวิตของคนในสังคมก็ย่อมเปลี่ยนแปลงไปด้วย

บทบาทของเรือกับสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลง

ผลการวิจัยพบว่า บทบาทของเรือที่มีต่อสังคมปัจจุบันมี 4 ด้าน คือ ด้านเศรษฐกิจ ด้านวัฒนธรรมประเพณี ด้านสังคมและวิถีชีวิตและด้านการท่องเที่ยว เรือได้รับความสนใจมากขึ้น ประชาชนใช้เรือเป็นพาหนะในการเดินทางในชีวิตประจำวัน และเป็นเครื่องมือประกอบอาชีพของคนไทย ทั้งเรือประมง เรือข้ามฟาก เรือท่องเที่ยว และเรือขนส่งสินค้า เรือมีบทบาทที่สำคัญในฐานะภูมิปัญญาไทยที่ควรค่าแก่การอนุรักษ์ไว้ เรือยังมีความสำคัญในด้านประเพณีและวัฒนธรรม โดยเฉพาะประเพณีการแข่งขันเรือยาว ถือเป็นวัฒนธรรมทางสายน้ำที่สืบทอดมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน และเป็นที่แพร่หลายจัดขึ้นเป็นประจำทุกปี สำหรับภาคกลางจัดให้มีการแข่งเรืออย่างเป็นทางการที่ศูนย์ศิลปาชีพบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งเรือยาวแต่ละภาคจะลงมาแข่งขันเป็นประจำทุกปี โดยแบ่งขนาดของเรือเรือยาวใหญ่ ฝีพายตั้งแต่ 41 คน ไม่เกิน 45 คน เรือยาวกลาง ฝีพาย ตั้งแต่ 31 คน ไม่เกิน 40 คน เรือยาวเล็ก ฝีพายไม่เกิน 30 คน โดยมีระยะทางสนามยาวประมาณ 600-650 เมตร มีทุ่นบอกระยะทุก ๆ 100 เมตร เรือยาวแต่ละขนาดจะแข่งกันชนะ 2 ใน 3 แต่ถ้าผลัดกันแพ้ชนะจะมีการแข่งครั้งที่ 3 โดยเสี่ยงทายจับสลากสายน้ำว่าจะอยู่ทางทิศใด ซึ่งผู้ชนะในครั้งนี้อาจเป็นผู้ชนะทันที (ณัฐวุฒิ สุทธิสงคราม, 2541, หน้า 92-93) ปัจจุบันจังหวัดในกลุ่มน้ำเจ้าพระยาจังหวัดยังคงสืบสานประเพณีที่เกี่ยวข้องกับเรือไว้

ประเพณีของเรือในพระราชสำนัก ปัจจุบันเรือพระราชพิธีจัดเก็บอยู่ในพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ เรือราชพิธี มีทั้งสิ้น 8 ลำ เรือที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 9 คือ เรือพระที่นั่งนารายณ์ทรงสุบรรณ จัดสร้างขึ้นเพื่อเฝ้าถ้ำฤาษีฯ องค์พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 9 ในวโรกาสพระราชพิธีกาญจนาภิเษก พ.ศ. 2539 และประเพณีการเสด็จพระราชดำเนินถวายผ้าพระกฐินโดยกระบวนพยุหยาตราทางชลมารคครั้งแรกในปี พ.ศ. 2502 และสืบเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน

ข้อมูลการเก็บแบบสัมภาษณ์เรื่องเรือกับการท่องเที่ยว พบว่านักท่องเที่ยวนิยมท่องเที่ยวทางเรือ และตลาดน้ำ เพราะเป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ คลายความตึงเครียด โดยเฉพาะตลาดน้ำที่มีอยู่ในปัจจุบัน นักท่องเที่ยวนิยมไปในวันหยุด รูปแบบของการจัดตลาดน้ำ บางแห่งเป็นทั้งตลาดที่เรือพายค้าขายสินค้าทางน้ำ และบางแห่งเป็นตลาดที่อยู่ใกล้บริเวณริมน้ำ แต่ร้านค้าที่ขายสินค้าตั้งอยู่บนบก สำหรับการท่องเที่ยวในร้านอาหารที่มีบริการล่องเรือ นักท่องเที่ยวนิยมใช้

บริการกันมาก ส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มผู้มีรายได้ประจำ พนักงานราชการ พนักงานบริษัท ที่มักมีการจัดงานเลี้ยงสังสรรค์ หรือประชุมสัมมนาที่โรงแรมริมแม่น้ำเจ้าพระยา และมีการบริการการล่องเรือทานอาหารด้วย ในปัจจุบันเรือที่ใช้ส่วนใหญ่เป็นเรือสำราญที่มีขนาดใหญ่ แต่ยังคงมีกิจการบางแห่งยังคงใช้เรือไม้อยู่ แต่ปรับปรุงให้มีความสวยงาม แข็งแรงมากขึ้น

บทบาทของเรือที่เพิ่มขึ้นในสมัยปัจจุบัน เริ่มให้ได้ชัดเจนจากการกำหนดแผนการส่งเสริมการท่องเที่ยวในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 ที่กำหนดให้มีการส่งเสริมตลาดนักท่องเที่ยวประเภทที่มีคุณภาพ คือ นำเงินมาใช้จ่ายในประเทศไทยสูง ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นสำหรับการท่องเที่ยวของแหล่งท่องเที่ยวในภูมิภาค การอนุรักษ์พัฒนาทรัพยากรการท่องเที่ยว การสนับสนุนการจัดให้มีแผนพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในภูมิภาค การปรับปรุงรูปแบบและคุณภาพของสินค้าหัตถกรรมพื้นบ้านและของที่ระลึก ในแหล่งท่องเที่ยวเหล่านั้นจะสร้างงานเพิ่มขึ้นได้ไม่ต่ำกว่า 150,000 คน ในช่วงของแผนพัฒนาฉบับที่ 6 ซึ่งจะมีผลต่อการสร้างงานและเพิ่มรายได้ในสาขาการผลิตที่เชื่อมโยงกับอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว ประกอบกับในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 ที่ให้ความสำคัญกับเรื่องปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง รัฐบาลจึงมุ่งเน้นให้คนในระดับชุมชนพัฒนาตนเองสู่ความเป็นชุมชนที่เข้มแข็งพึ่งพาตนเองได้ พร้อมกับมุ่งเน้นให้ชาวบ้านในชุมชนร่วมมือกันพัฒนาเศรษฐกิจระดับชุมชน เช่น การเปลี่ยนแปลงบทบาทของเรือจากการเป็นพาหนะในการเดินทางทางน้ำ มาเป็นผลิตภัณฑ์ของท้องถิ่น มีการผลิตเรือจำลองจากเศษไม้ นำมาจำหน่ายให้กับนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ เช่น กลุ่มเยาวชนต่อเรือจำลอง ที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา กลุ่มเรือจำลองคลองรังสิต เป็นต้น และการผลิตเรือจำลองนี้เองเกิดการพัฒนามาเป็นแหล่งเรียนรู้ มีการเปิดสอนคอร์สการผลิตเรือจำลองให้กับผู้ที่สนใจใช้เวลาเรียนเพียง 4 สัปดาห์ต่อ 1 คอร์ส ราคาคอร์สละประมาณ 8,000-10,000 บาท ซึ่งเป็นพัฒนาการบทบาทของเรืออีกขั้นหนึ่งที่มีการสืบสานองค์ความรู้และภูมิปัญญาในเชิงธุรกิจตามสภาพของสังคมไทยที่เปลี่ยนแปลงไป สอดคล้องกับงานวิจัยของ กัลยาณี โกมาสติด (2552, บทคัดย่อ) ศึกษาเรื่อง วิถีกล้วยในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง: บริบท คุณค่า และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงบทบาทของกล้วยเป็น 4 ด้าน คือ เชิงเศรษฐกิจ เชิงสังคมและสิ่งแวดล้อม เชิงวัฒนธรรมประเพณีและเชิงสุขภาพ

เรื่อกับช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (2560-2564)

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกำหนด 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายกลไกขับเคลื่อนเพื่ออนาคตข้อมูลค่า GPP product (Gross Provincial Product) ค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดกลุ่มจังหวัดเป้าหมาย EEC (Eastern Economic Corridor Development) ในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก Eastern economic corridor development

สศช. เสนอให้ทำพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก 3 จังหวัดซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายระยอง ชลบุรี ฉะเชิงเทรา เป็นเขตของการพัฒนาให้เป็นเขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษ ที่เรียกว่าระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก เนื่องจากเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศ และมีศักยภาพสูงในการส่งเสริมให้เป็นฐานการผลิต 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย กลไก ขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New engine of growth) ทั้งที่เป็นการต่อยอด 5 อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-curve)

ฉะนั้นจึงนับได้ว่า เป็นพื้นที่ศักยภาพสูงที่จะพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษของประเทศ กลุ่มจังหวัด EEC ตามนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก จะเป็นพื้นที่ที่ดึงดูดนักลงทุนได้อย่างมาก หากรัฐบาลพิจารณาดำเนินการในหลาย ๆ ด้านตามแผนที่วางไว้ เช่น การให้สิทธิประโยชน์แก่นักลงทุนเพิ่มเติม การจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จการลงทุน การประกาศเป็นเขตปลอดภาษี ระยะเวลาพักนักและทำงานของนักลงทุนและผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศ เป็นต้น แต่ก็ยังมีประเด็นท้าทายที่สำคัญ เช่น ในแง่ของการพัฒนาสังคม ก็ควรจะให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาความเหลื่อมล้ำของรายได้ประชาชนอันเป็นผลมาจากการพัฒนา

หากพิจารณาการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย 10 อุตสาหกรรมนี้จะพบว่า พื้นที่ที่ผู้วิจัยทำการศึกษา คือ กลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยานั้น เรืออาจได้รับการพัฒนาด้านรูปแบบในการสร้างเรือเพื่อตอบสนองต่ออุตสาหกรรมเหล่านี้ และบทบาทของเรือย่อมต้องปรับเปลี่ยนไปตามสภาพสังคมและเศรษฐกิจของประเทศด้วย เรือที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ เรือขนส่งสินค้าและเรือท่องเที่ยว ดังนั้นกลุ่มน้ำเจ้าพระยาจะกลายเป็นเส้นทางลำน้ำที่ต้องได้รับการพัฒนาเพื่อรองรับต่อการขยายตัวทางอุตสาหกรรมเหล่านี้ด้วย

อุตสาหกรรม 5 อันดับแรก รัฐบาลเลือกนำอุตสาหกรรมเดิมที่ส่งเสริมเอาไว้แล้วนำมาต่อยอดให้คุ้มค่าการลงทุนนำไปต่อยอดด้วยการวิจัยหรือพัฒนาให้เป็นอุตสาหกรรมนานาชาติได้ คือ

1. อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่
2. อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ
3. อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ
4. การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ
5. อุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร

อุตสาหกรรมอีก 5 อันดับ คือ รัฐบาลเลือกอุตสาหกรรมตัวใหม่ขึ้นมาพัฒนา เพื่อให้ได้เปรียบการต่อสู้ เป็นอุตสาหกรรมแห่งอนาคต ทำให้ประเทศไทยมีศักยภาพในการแข่งขัน และมีผู้สนใจมาลงทุนมาก

1. อุตสาหกรรมหุ่นยนต์เพื่อการอุตสาหกรรม
2. อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ ผู้ซ่อมเครื่องบินหรือตรวจสอบการบิน
3. อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและชีวะเคมี สร้างองค์ความรู้ทางด้านเชื้อเพลิงที่

ไม่เป็นพิษกับธรรมชาติ

4. อุตสาหกรรมดิจิทัล (Digital)
5. อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร

จากแผนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจทางภาคตะวันออกนี้ เรือในอนาคตจะมีบทบาทมากขึ้นในเชิงเศรษฐกิจการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ หากรัฐบาลให้ความสนใจและสนับสนุนอุตสาหกรรมต่อเรือท่องเที่ยวในประเทศให้มีราคาที่ถูกลง พัฒนาเส้นทางคมนาคมทางน้ำให้เรือขนาดใหญ่สามารถแล่นผ่านไปตามสถานที่ท่องเที่ยวได้หลาย ๆ จังหวัด นอกจากนี้อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและชีวะเคมี สร้างองค์ความรู้ทางด้านเชื้อเพลิงที่ไม่เป็นพิษกับธรรมชาติ หากรัฐบาลนำมาใช้กับเครื่องยนต์เรือเพื่อลดมลภาวะทางอากาศ จะเพิ่มศักยภาพในการดึงดูดนักท่องเที่ยวรายได้ดีให้หันมานิยมใช้เรือในการเดินทางไปท่องเที่ยวทั่วประเทศ สำหรับข้อดีที่เศรษฐกิจระดับชุมชนพึงได้รับคือชาวบ้านสามารถนำเรือของตนเองมาบริการนักท่องเที่ยวเพื่อท่องเที่ยวในเขตจังหวัดของตน และสนับสนุนให้ทุกอำเภอผลิตสินค้าที่ส่งเสริมสุขภาพ จากทรัพยากรธรรมชาติที่มีประจำจังหวัดมาจำหน่ายให้กับนักท่องเที่ยว เป็นการยกระดับเศรษฐกิจของชุมชนได้อีกทางหนึ่งด้วย

ข้อเสนอแนะ

1. ควรวิจัยเรื่อง การต่อเรือในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งของภาคกลาง ภาคเหนือ ภาคใต้ และภาคอีสาน เพื่อให้เยาวชนรุ่นหลังมีโอกาสได้เรียนรู้และช่วยกันการอนุรักษ์ภูมิปัญญาไทยก่อนที่จะสูญหายไป
2. ควรมีการวิจัยที่กล่าวถึง ชาวเรือ วิถีชีวิตของผู้ที่อาศัยอยู่ในเรือเพื่อศึกษาภูมิปัญญาไทยหรือวัฒนธรรมวัตถุที่เกี่ยวข้องกับเรือ สายน้ำ และพิธีกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวกับเรือ
3. ควรศึกษาวิเคราะห์แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติหรือแผนพัฒนาประเทศพัฒนาองค์กรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงเส้นทางคมนาคม ให้ลึกซึ้ง ซึ่งเป็นพื้นเพองที่สำคัญในสังคมไทย ว่ามีสิ่งใดเกิดขึ้นหรือหายไปในช่วงเวลาที่ประกาศใช้แผนนั้น ๆ นับเป็นการวิเคราะห์ประสิทธิภาพของแผนต่าง ๆ ได้ดีอีกทางหนึ่ง

บรรณานุกรม

- กนกวรรณ พักอุไร. (2559, 20 มีนาคม). สัมภาษณ์.
- กฎหมายตราสามดวง เล่ม 1. (2548). (ฉบับพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และการเมือง แก้ไขปรับปรุงใหม่). กรุงเทพฯ: สุขภาพใจ.
- กฎหมายตราสามดวง เล่ม 2. (2548). (ฉบับพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และการเมือง แก้ไขปรับปรุงใหม่). กรุงเทพฯ: สุขภาพใจ.
- กฎหมายตราสามดวง เล่ม 3. (2548). (ฉบับพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และการเมือง แก้ไขปรับปรุงใหม่). กรุงเทพฯ: สุขภาพใจ.
- กรมขนส่งทางน้ำ. (2558). การขนส่งทางน้ำ. เข้าถึงได้จาก <http://www.sri.cmu.ac.th/~transportation/transit.php?id=2>
- กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี. (2552). 150 ปีแห่งการสถาปนา กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี. กรุงเทพฯ: กระทรวงคมนาคม.
- กรมเจ้าท่า. (2559 ก). รายงานประจำปีงบประมาณ 2559. กรุงเทพฯ: กรมเจ้าท่า.
- กรมเจ้าท่า. (2559 ข). รายงานการสำรวจความหนาแน่นผู้โดยสารเรือยนต์ข้ามฟากประจำปีงบประมาณ 2559. กรุงเทพฯ: กรมเจ้าท่า.
- กรมเจ้าท่า. (2559 ค). รายงานการสำรวจข้อมูลเศรษฐกิจการขนส่งสินค้าทางน้ำเฉพาะแห่งบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสักปี 2558 ปีงบประมาณ 2559. กรุงเทพฯ: กรมเจ้าท่า.
- กรมเจ้าท่า. (2559 ง). รายงานการสำรวจเรือโดยสาร/ท่องเที่ยวปีงบประมาณ 2559. กรุงเทพฯ: กรมเจ้าท่า.
- กระทรวงศึกษาธิการ. (2546). หนังสืออ่านเพิ่มเติม ระดับมัธยมศึกษา ประวัติศาสตร์ไทยเชิงวิเคราะห์. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์คุรุสภา.
- กรมวิชาการ ศูนย์เทคโนโลยีการศึกษา. (2518). พาหนะทางน้ำ พาหนะทางบก. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์คุรุสภา.
- กรมศิลปากร. (2544 ก). เสด็จพระเกียรติ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เรื่อง วัฒนธรรมพัฒนาการทางประวัติศาสตร์ เอกลักษณ์และภูมิปัญญา จังหวัดกรุงเทพมหานคร กรุงเทพฯ: กระทรวงศึกษาธิการ

- กรมศิลปากร. (2544 ข). *เฉลิมพระเกียรติ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เรื่อง วัฒนธรรม พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ เอกลักษณ์และภูมิปัญญา จังหวัดนครสวรรค์*.
กรุงเทพฯ: กระทรวงศึกษาธิการ.
- กรมศิลปากร. (2544 ค). *เฉลิมพระเกียรติ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เรื่อง วัฒนธรรม พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ เอกลักษณ์และภูมิปัญญา จังหวัดชัยนาท*.
กรุงเทพฯ: กระทรวงศึกษาธิการ.
- กรมศิลปากร. (2544 ง). *เฉลิมพระเกียรติ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เรื่อง วัฒนธรรม พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ เอกลักษณ์และภูมิปัญญา จังหวัดสิงห์บุรี*.
กรุงเทพฯ: กระทรวงศึกษาธิการ.
- กรมศิลปากร. (2544 จ). *เฉลิมพระเกียรติ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เรื่อง วัฒนธรรม พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ เอกลักษณ์และภูมิปัญญา จังหวัดลพบุรี*.
กรุงเทพฯ: กระทรวงศึกษาธิการ.
- กรมศิลปากร. (2544 ฉ). *เฉลิมพระเกียรติ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เรื่อง วัฒนธรรม พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ เอกลักษณ์และภูมิปัญญา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา*.
กรุงเทพฯ: กระทรวงศึกษาธิการ.
- กรมศิลปากร. (2544 ช). *เฉลิมพระเกียรติ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เรื่อง วัฒนธรรม พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ เอกลักษณ์และภูมิปัญญา จังหวัดนนทบุรี*.
กรุงเทพฯ: กระทรวงศึกษาธิการ.
- กรมศิลปากร. (2544 ซ). *เฉลิมพระเกียรติ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เรื่อง วัฒนธรรม พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ เอกลักษณ์และภูมิปัญญา จังหวัดปทุมธานี*.
กรุงเทพฯ: กระทรวงศึกษาธิการ.
- กรมศิลปากร. (2544 ฌ). *เฉลิมพระเกียรติ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เรื่อง วัฒนธรรม พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ เอกลักษณ์และภูมิปัญญา จังหวัดสมุทรปราการ*.
กรุงเทพฯ: กระทรวงศึกษาธิการ.
- กรมศิลปากร. (2544 ฉ). *เฉลิมพระเกียรติ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เรื่อง วัฒนธรรม พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ เอกลักษณ์และภูมิปัญญา จังหวัดอ่างทอง*.
กรุงเทพฯ: กระทรวงศึกษาธิการ.
- กรมอุทกหารเรือ. (ม.ป.ป.). *นิทรรศการในพิพิธภัณฑ์เรือหลวงเฉลิมพระเกียรติ 84 พรรษา*.
กรุงเทพฯ: กองทัพเรือ.

- กระทรวงมหาดไทย. (2542). *ประวัติศาสตร์ท้องถิ่น: ความเป็นมาของอำเภอสำคัญในประวัติศาสตร์*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์องค์การสงเคราะห์ทหารผ่านศึก.
- กัญญาณัฐ ภูวรัช. (2558, 15 มิถุนายน). สัมภาษณ์.
- กัลยาณี โกมาสถิตย์. (2552). *วิถีกล้วยในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง: บริบท คุณค่าและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว*. ดุษฎีนิพนธ์ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต, สาขาวิชายุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มภูมิภาค, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย.
- กิมเหี้ยะ ขำพลอย. (2558, 15 มิถุนายน). สัมภาษณ์.
- กิงกาญจน์ จับใจ. (2558, 5 กรกฎาคม). สัมภาษณ์.
- เกียรติศักดิ์ ใจสวย. (2559, 19 มีนาคม). สัมภาษณ์.
- ขจรเดช อภิชาติตรากุล. (2542) *หัตถกรรมพื้นบ้าน: ปลาตะเพียนโบราณ ชุมชนหัวแหลมตำบลท่าวาสูกรี อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาวัฒนธรรมศึกษา, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหิดล.
- คำพรณี บุญชีพ. (2558, 14 มิถุนายน). สัมภาษณ์.
- คำภา อ่างแก้ว. (2559, 20 มีนาคม). สัมภาษณ์.
- จาญะนัตรี กัณฐิรากุล. (2558, 18 มกราคม). สัมภาษณ์.
- จาวรณ ธรรมวัตร. (2543). *ภูมิปัญญาอีสาน (พิมพ์ครั้งที่ 3)*. อุบลราชธานี: ศิริธรรมออฟเซ็ท.
- จิรัฐ เหมื่อนนิหาร. (2552). *การจัดการความรู้เพื่อการสืบทอดวัฒนธรรมการใช้เรือพื้นบ้านไทยภาคกลาง*. ดุษฎีนิพนธ์ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการ, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยสยาม.
- จิราพร ประทุมวัน. (2559, 20 มีนาคม). สัมภาษณ์.
- จุลทรรศน์ พยาฆรานนท์. (2516). *เรือนไทยภาคกลาง*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์อักษรสัมพันธ์.
- จุลทรรศน์ พยาฆรานนท์. (2542). *สารานุกรมวัฒนธรรมไทย ภาคกลาง เล่ม 4*, กรุงเทพฯ: มูลนิธิสารานุกรมวัฒนธรรมไทย ธนาคารไทยพาณิชย์.
- จุลทรรศน์ พยาฆรานนท์. (2559). *เรือไทยในภาคกลาง*. เข้าถึงได้จาก <http://www.stou.ac.th/study/projects/training/culture/content/net2-55/page2-2-55.html>
- ชวนากร บุญใส. (2558, 14 มิถุนายน). สัมภาษณ์.
- ชลิต ชื่นสมบัติ. (2559, 19 มีนาคม). สัมภาษณ์.

ชาญวิทย์ เกษตรศิริ. (2546) *อยุธยา: Discovering Ayutthaya* (พิมพ์ครั้งที่ 3).

กรุงเทพฯ: มุลนิธิโตโยต้าประเทศไทย.

ชาวเมืองสยาม. (2556). เข้าถึงได้จาก http://storyofsiam.blogspot.com/p/blog-page_9517.html.

ชิลวี มาดตาลีนา ฮอลดิงกา. (2524). *การจัดการชลประทานในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว*. กรุงเทพฯ: มุลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์.

ณัฐอร พูลศิริ. (2558, 6 มกราคม). สัมภาษณ์.

ณรงค์ สมประสงค์. (2558, 12 มีนาคม). สัมภาษณ์.

ณัฐกานต์ รอดรักวง. (2558, 5 กรกฎาคม). สัมภาษณ์.

ณัชชา มีคำเพราะ. (2558, 14 มิถุนายน). สัมภาษณ์.

ณัฐพล พุ่มน้ำเค็ม. (2558, 20 กรกฎาคม). สัมภาษณ์.

ณัฐวิฏ อร่ามเกลื้อ. (2559, 20 ธันวาคม). สัมภาษณ์.

ณัฐวิฏ อร่ามเกลื้อ. (2560, 12 มกราคม). สัมภาษณ์.

ณัฐวุฒิ สุทธิสงคราม. (2541). *ความผูกพันของคนกับสายน้ำ เรือ*. กรุงเทพฯ: เอส ที พี เวสต์ มีเดีย.

ญาณี จันสิงโท. (2559, 20 มีนาคม). สัมภาษณ์.

ดารณี บุญมี. (2544). *ศึกษานวัตกรรมเชื้อกลัวยบ้านหัวควาย ตำบลคูเต่า อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาไทยคดีศึกษา, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยทักษิณ.

ดาริกา ประสพพรพิบูลย์. (2558, 5 กรกฎาคม). สัมภาษณ์.

ดาวเรือง วรรณสิทธิ์. (2558, 6 สิงหาคม). สัมภาษณ์.

ดำรงราชานุภาพ, สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยา. (2460). *ประชุมพงศาวดาร ภาคที่ 5*. กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร

ดำรงราชานุภาพ, สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยา. (2496). *ตำนานเรือรบไทย*.

กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร.

ตี ประสงค์. (2558, 15 มิถุนายน). สัมภาษณ์.

ดิระพัฒน์ วรรณสิทธิ์. (2558, 12 กรกฎาคม). สัมภาษณ์.

ดิระพัฒน์ วรรณสิทธิ์. (2558, 15 กรกฎาคม). สัมภาษณ์.

ทองดี เกษเสลา. (2559, 26 มิถุนายน). สัมภาษณ์.

ทิวาวรรณ อิมสมัย. (2543). *อ่างทอง*. กรุงเทพฯ: องค์การคำคุณุสภา.

เทศกาล งานประเพณีประจำจังหวัดกรุงเทพมหานคร. (2560). เข้าถึงได้จาก

http://specialcasestudy.blogspot.com/2016/10/blog-post_61.html.

เทศกาล งานประเพณีประจำจังหวัดชัยนาท. (2560). เข้าถึงได้จาก [https://siripanoooploy.](https://siripanoooploy.wordpress.com/)

[wordpress.com/](https://siripanoooploy.wordpress.com/).

เทศกาล งานประเพณีประจำจังหวัดนครสวรรค์. (2560). เข้าถึงได้จาก [www. ocities.org/](http://www.ocities.org/tatlobri/nakhonsawan/tamroi.html)

[tatlobri/nakhonsawan/tamroi.html](http://www.ocities.org/tatlobri/nakhonsawan/tamroi.html).

เทศกาล งานประเพณีประจำจังหวัดนนทบุรี. (2560). เข้าถึงได้จาก

<http://www.thewaynews.com>

เทศกาล งานประเพณีประจำจังหวัดปทุมธานี. (2560). เข้าถึงได้จาก

<http://www.stou.ac.th/Offices/rdec/nakornnayok/Main/OnlineExhibitions/Phatum/B.html>.

เทศกาล งานประเพณีประจำจังหวัดพระนครศรีอยุธยา. (2560). เข้าถึงได้จาก

www.amazingthaitour.com.

เทศกาล งานประเพณีประจำจังหวัดลพบุรี. (2560). เข้าถึงได้จาก [http://www.lopburitour.](http://www.lopburitour.com/page-95)

[com/page-95](http://www.lopburitour.com/page-95)

เทศกาล งานประเพณีประจำจังหวัดสมุทรปราการ. (2560). เข้าถึงได้จาก

<http://www.lib.ru.ac.th/journal2/?p=2033>

เทศกาล งานประเพณีประจำจังหวัดสิงห์บุรี. (2560). เข้าถึงได้จาก [https://festival.thai-](https://festival.thai-tour.com/singburi)

[tour.com/singburi](https://festival.thai-tour.com/singburi)

เทศกาล งานประเพณีประจำจังหวัดอ่างทอง. (2560). เข้าถึงได้จาก [http://www.angthong.](http://www.angthong.go.th/atg-tour/tradition.html)

[go.th/atg-tour/tradition.html](http://www.angthong.go.th/atg-tour/tradition.html)

ธนภัทร จูประชากรณ์. (2558, 15 มิถุนายน). สัมภาษณ์.

ธนารี พุ่มน้ำเค็ม. (2559, 25 มีนาคม). สัมภาษณ์.

ธิติวรรณ พันธุ์สง. (2558, 14 มิถุนายน). สัมภาษณ์.

นนทยา เอี่ยมจำรัส. (2558, 20 กรกฎาคม). สัมภาษณ์.

นนท์ภาค ปิติธรรม. (2558, 5 สิงหาคม). สัมภาษณ์.

นพวรรณ แสงมณี. (2558, 6 สิงหาคม). สัมภาษณ์.

- นวลเพ็ญ แสงทอง. (2558, 5 กรกฎาคม). สัมภาษณ์.
- นักษิต วิเศษโมรา, ร.อ. (2559, 13 กันยายน). สัมภาษณ์.
- นันทนัช ชีวรัตธรรม. (2540). *ผลกระทบของสนธิสัญญาเบอร์นี พ.ศ. 2369 ต่อเศรษฐกิจไทย สมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น* วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาวรรณคดีเปรียบเทียบ, บัณฑิตวิทยาลัย, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- นิชาภัสร์ เพชรเชิดศักดิ์. (2558, 16 มิถุนายน). สัมภาษณ์.
- นิตยา บุญกระโทก. (2558, 12 มิถุนายน). สัมภาษณ์.
- นิพนธ์ คุ่มสุข. (2558, 12 มีนาคม). สัมภาษณ์.
- นิจิ เอียวศรีวงศ์. (2536). *ภูมิปัญญาท้องถิ่นกับการจัดการทรัพยากร ทิศทางไทย 5*. กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.
- นียบพรรณ (ผลวัฒน์) วรรณศิริ. (2550). *มานุษยวิทยาสังคมและวัฒนธรรม*. กรุงเทพฯ: เอ็กซ์เปอร์เน็ท.
- นิวัฒน์ แนวฤทธิกุล. (2559, 20 มีนาคม). สัมภาษณ์.
- นิออน สนิทวงศ์ ณ อยุธยา และคนอื่น ๆ. (2551). *ลักษณะไทย วัฒนธรรมพื้นบ้าน* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง.
- บัญญัติ เทียมน้อย. (2559, 13 มิถุนายน). สัมภาษณ์.
- บัวเลิศ เฉลิมฤกษ์. (2558, 9 กุมภาพันธ์). สัมภาษณ์.
- บัวเลิศ เฉลิมฤกษ์. (ม.ป.ป.). *เรือพื้นเมืองของไทย. กระจาดขัดสำเนา. พระนครศรีอยุธยา*
- บุญธรรม แสงทอง. (2558, 15 มิถุนายน). สัมภาษณ์.
- ปณิชา รามสิริกุล. (2558, 8 มกราคม). สัมภาษณ์.
- ปฏิมาน เกิดพร้อม. (2558, 15 มิถุนายน). สัมภาษณ์.
- ปัญญาพล กลิ่นวัน. (2558, 20 มกราคม). สัมภาษณ์.
- ประพนธ์ เรืองณรงค์. (2542). *เอกสารประกอบการสอนวิชา TS 651 วิถีชีวิตพื้นบ้านไทยกับวัฒนธรรมวัตถุ*. กรุงเทพฯ: คณะมนุษยศาสตร์ สาขาไทยคดีศึกษา มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ประภา สัตระระไล. (2558, 27 มิถุนายน). สัมภาษณ์.
- ประภาภรณ์ วงศ์งาม. (2558, 5 กรกฎาคม). สัมภาษณ์.
- ประวัติมหาดไทยส่วนภูมิภาคจังหวัดชัยนาท*. (2529). ชัยนาท: อรุณการพิมพ์
- ประวัติมหาดไทยส่วนภูมิภาคจังหวัดพระนครศรีอยุธยา*. (2526). พระนครศรีอยุธยา: ม.ป.ท.

- ประวัติมหาดไทยส่วนภูมิภาคจังหวัดนครสวรรค์. (2529). นครสวรรค์: ไพศาลการพิมพ์.
- ประวัติมหาดไทยส่วนภูมิภาคจังหวัดนนทบุรี. (2526). นนทบุรี: โรงพิมพ์สถานสงเคราะห์หญิง.
- ประวัติมหาดไทยส่วนภูมิภาคจังหวัดปทุมธานี. (2527). ม.ป.ท.
- ประวัติมหาดไทยส่วนภูมิภาคจังหวัดลพบุรี. (2527). นนทบุรี: โรงพิมพ์สถานสงเคราะห์หญิง.
- ประวัติมหาดไทยส่วนภูมิภาคจังหวัดสิงห์บุรี. (2537). สิงห์บุรี: หัตถโกศลการพิมพ์.
- ประวัติมหาดไทยส่วนภูมิภาคจังหวัดอ่างทอง. (2527). กรุงเทพฯ: อมรินทร์การพิมพ์.
- ประเวศ วะสี. (2536). การศึกษาของชาติกับภูมิปัญญาท้องถิ่น ใน เสรี พงศ์พิศ (บรรณาธิการ).
ภูมิปัญญาชาวบ้านกับการพัฒนาชนบท (หน้า 17-19). กรุงเทพฯ: อมรินทร์พริ้นติ้งกรุ๊ป.
- ประหยัด คำหล่อ. (2559, 13 กันยายน). สัมภาษณ์.
- ประยูร วรรณาม. (2543). *วิวัฒนาการเรือลำซี้*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชา
ไทยคดีศึกษา (กลุ่มสังคมศาสตร์), บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.
- ปราณี แก้วชума. (2558, 14 มิถุนายน). สัมภาษณ์.
- ปรีชา บัววิรัตน์เลิศ. (2539). *ภูมิปัญญาท้องถิ่น*. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช
- ปรีดา เทพารักษ์. (2558, 12 มีนาคม). สัมภาษณ์.
- ปิติชัย พงษ์วานิชอนันต์. (2543 ก). *ชัยนาท*. กรุงเทพฯ: องค์การค้าคุรุสภา.
- ปิติชัย พงษ์วานิชอนันต์. (2543 ข). *นครสวรรค์*. กรุงเทพฯ: องค์การค้าคุรุสภา.
- ผจญจิตต์ อธิคมนันท์. (2549). *การเปลี่ยนแปลงสังคมและวัฒนธรรม*. กรุงเทพฯ:
มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ผ่องพันธ์ มณีรัตน์. (2521). *การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรม*. กรุงเทพฯ:
โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- พงษ์ยศ รุ่งโรจน์. (2559, 13 กันยายน). สัมภาษณ์.
- พระมหาเหรียญชัย ก่อบุญ. (2552). *ภูมิปัญญาการทำโองศพมอญ: การอนุรักษ์ การสืบสาน
และการพัฒนา*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวัฒนธรรมศาสตร์,
บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.
- พระราชพงศาวดารกรุงศรีอยุธยา ฉบับหมอบรัดเลย์. (2549). (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: โสมจิต.
- พลาดิษฐ์ สิทธิธัญกิจ. (2555). *เล่าขานตำนานแม่น้ำเจ้าพระยา*. กรุงเทพฯ: สยามความรู้.
- พัชวัฒน์ เอี่ยมมี. (2559, 25 มีนาคม). สัมภาษณ์.
- พิทักษ์ชัย เอี่ยมสุข. (2559, 24 มิถุนายน). สัมภาษณ์.

พิพิธภัณฑสถานเรือพื้นบ้าน. (2560). เข้าถึงได้จาก [http://www.banphraek.ayutthaya.doae.](http://www.banphraek.ayutthaya.doae.go.th/tour)

[go.th/tour](http://www.banphraek.ayutthaya.doae.go.th/tour)

พิชชา ตะโก. (2558, 5 กรกฎาคม). สัมภาษณ์.

พิศาล บุญผูก. (2550). ภูมินามอำเภอปากเกร็ด นนทบุรี: โครงการการจัดการสารสนเทศจาก ภูมิปัญญาท้องถิ่นด้านนันทบุรีศึกษาเพื่อส่งเสริมบริการห้องสมุดสู่ชุมชน. นนทบุรี: สำนักบรรณสารสนเทศ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

พิศาล บุญผูก. (2552). ภูมินามอำเภอไทรน้อย. นนทบุรี: สำนักบรรณสารสนเทศ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

เพลินพิศ วิลัยเกษม. (2558, 5 กรกฎาคม). สัมภาษณ์.

เพียงเพ็ญ ลายถวิล, ว่าที่ร.ต.หญิง. (2558, 16 มิถุนายน). สัมภาษณ์.

ไพฑูรย์ ขาวมาลา. (2558, 15 ธันวาคม). สัมภาษณ์.

ภาณี ชูสว่าง. (2559, 4 มิถุนายน). สัมภาษณ์.

มงเซญอร์ ปาลเลกัวซ์. (2529). *เล่าเรื่องกรุงสยาม* สันต์ ท.โกมลบุตร (แปล). (พิมพ์ครั้งที่ 3).

นนทบุรี: ศรีปัญญา.

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช. (2541). *เอกสารการสอนชุดวิชา ไทยศึกษา หน่วยที่ 8-15*.

(พิมพ์ครั้งที่ 6). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช. (2542). *วารสารสุโขทัยธรรมาธิราช ปีที่ 12 ฉบับที่ 3 กันยายน- ธันวาคม*

มานพ ถนอมศรี. (2534). *สารคดี ชุด ประเพณีวัฒนธรรมไทย คนไทยสมัยก่อน*. กรุงเทพฯ: ต้นอ้อ.

จ-เรื่อ ภูมิปัญญาแห่งลำน้ำ. (2540). *ศิลปวัฒนธรรม*, 18(11), 96-101.

รัตนศักดิ์ วงษ์ศรีแก้ว. (2558, 5 กรกฎาคม). สัมภาษณ์.

รัตนา ไหมสุข. (2559, 20 มีนาคม). สัมภาษณ์.

รุ่งจันทร์ อินทสังข์. (2558, 6 สิงหาคม). สัมภาษณ์.

เรือหางยาว. (2556). เข้าถึงได้จาก http://daily.khaosod.co.th/view_news.php?newsid

=TURONWizVXdNakEyTURZMU5nPT0=§ionid=Y25Wd1lXbHRiMIJs&day

=TWpBeE15MHdOaTB3Tmc9PQ==

เรือหางยาว..สิ่งที่คุณไทยควรรู้อใจ. (2531). *สารคดี*, 4(38), 112-115.

วณิชยา ไม่ระบุนามสกุล. (2558, 14 มิถุนายน). สัมภาษณ์.

- วรางคณา นิพัทธ์สุขภิกข. (2554). *จากอยุธยาถึงรัตนโกสินทร์*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- วิริสา แซ่มเจย. (2558, 5 กรกฎาคม). สัมภาษณ์.
- วาสนา วังหลับ. (2558, 15 มิถุนายน). สัมภาษณ์.
- วาสนา ศรีรอด. (2558, 22 มิถุนายน). สัมภาษณ์.
- วิถีไทยกับสายน้ำ. (2552). กรุงเทพฯ: กรมชลประทาน.
- วิทยาลัยครูฉะเชิงเทรา. (2523). *นิทรรศการวัฒนธรรมไทยตะวันออก*. ฉะเชิงเทรา:
วิทยาลัยครูฉะเชิงเทรา.
- วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือพระนครศรีอยุธยา. (2560). *เกี่ยวกับวิทยาลัยฯ*.
เข้าถึงได้จาก <http://www.ayship.ac.th/plate2.html>
- วิบูลย์ ลี้สุวรรณ. (2521). *มรดกไทย*. กรุงเทพฯ: ปาณยา.
- วิมล ไทรนันทนวล. (2528). *งู*. ปทุมธานี : สยามประเทศ.
- วิมล ไทรนันทนวล. (2543). *อมตะ*. ปทุมธานี : สยามประเทศ
- ศศิวิมล พูลศักดิ์. (2558, 14 มิถุนายน). สัมภาษณ์.
- ศักดิ์ศิริ นันตะสุข. (2554). *โครงการการศึกษาภูมิปัญญาชาวบ้านเพื่อการพัฒนาการจัด
การศึกษาระดับอุดมศึกษา: กรณีศึกษา จังหวัดชัยภูมิ มหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิ*
ศรัชัย สายปรีชา. (2558, 6 สิงหาคม). สัมภาษณ์.
- ศิริพร กิตติสุขเจริญ. (2543). *สมุทรปราการ*. กรุงเทพฯ: องค์การค้าคุรุสภา.
- ศูนย์มานุษยวิทยาสิรินธร. (2545). *เอกสารสัมมนาวิชาการเรื่อง ภูมิศาสตร์กับวิถีชีวิตไทย*.
กรุงเทพฯ: อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง.
- ส. พลายน้อย. (2516). *เกร็ดโบราณคดีประเพณีไทย ชุดที่ 2*. กรุงเทพฯ: บุรินทร์การพิมพ์.
- ส. พลายน้อย. (2530). *กระบวนพยุหยาตราทางชลมารค*. กรุงเทพฯ: เมืองโบราณ.
- ส. พลายน้อย. (2532). *ชีวิตตามคลอง*. กรุงเทพฯ: แสงศิลป์การพิมพ์.
- ส. พลายน้อย. (2537). *ขุนนางสยาม ศิลปวัฒนธรรมฉบับพิเศษ*. กรุงเทพฯ: มติชน.
- ส. พลายน้อย. (2538). *เกิดในเรือ*. (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: สารคดี.
- ส. พลายน้อย. (2555). *แม่น้ำลำคลอง*. กรุงเทพฯ: มติชน.
- สง่า บุญเย็น. (2559, 26 มิถุนายน). สัมภาษณ์.
- สมเกียรติ มาชื่น. (2559, 4 มิถุนายน). สัมภาษณ์.
- สมชาย ทรัพย์ศรี. (2560, 25 มกราคม). สัมภาษณ์.
- สมชาย ทรัพย์ศรี. (2560, 31 มกราคม). สัมภาษณ์.

- สมชาย ภมรพล, พ.จ.อ. (2559, 13 กันยายน). สัมภาษณ์.
- สมทรง วิเชียร. (2559, 20 มีนาคม). สัมภาษณ์.
- สมบัติ เขียวกะแล. (2560, 9 กุมภาพันธ์). สัมภาษณ์.
- สมบัติ เขียวกะแล. (2560, 22 กุมภาพันธ์). สัมภาษณ์.
- สมบัติ ชุตินันท์. (2542). แผนพัฒนาประเทศ ใน *สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน เล่มที่ 24* (หน้า 277-321). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์คุรุสภาลาดพร้าว.
- สมปอง ธรรมนิยม. (2558, 15 มิถุนายน). สัมภาษณ์.
- สมภพ ภิรมย์. (2534). *เรือพระราชพิธีพยุหยาตราขลมารค* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: อัมรินทร์.
- สมาน หาญณรงค์. (2558, 15 มิถุนายน). สัมภาษณ์.
- สมพงษ์ พุ่มน้ำเค็ม. (2558, 20 กรกฎาคม). สัมภาษณ์.
- สรพงษ์ สุ่มอ่ำ. (2560, 12 มกราคม). สัมภาษณ์.
- สรพงษ์ สุ่มอ่ำ. (2560, 18 มกราคม). สัมภาษณ์.
- สรพงษ์ สุ่มอ่ำ. (2560, 25 มกราคม). สัมภาษณ์.
- สามารถ จันทร์สุรย์. (2536). *ภูมิปัญญาชาวบ้านกับการพัฒนาชนบท เล่ม 1*. กรุงเทพฯ: อัมรินทร์ พรินตติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง.
- สมทรง วิเชียร. (2559, 20 มีนาคม). สัมภาษณ์.
- สาวิตรี สดใสญาติ. (2559, 25 มีนาคม). สัมภาษณ์.
- สำนักงานเกษตรอำเภอบ้านแพรง. (2560). *แหล่งท่องเที่ยว*. เข้าถึงได้จาก
<http://banphraek.ayutthaya.doae.go.th/tour.htm>
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (ม.ป.ป. ก). *แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่หนึ่ง พ.ศ. 2504-2509*. เข้าถึงได้จาก
<http://www.nesdb.go.th/Default.aspx?tabid=83>
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (ม.ป.ป. ข). *แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่สอง พ.ศ. 2510-2514*. เข้าถึงได้จาก
<http://www.nesdb.go.th/Default.aspx?tabid=84>
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (ม.ป.ป. ค). *แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่สาม พ.ศ. 2515-2519*. เข้าถึงได้จาก
<http://www.nesdb.go.th/Default.aspx?tabid=85>

- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (ม.ป.ป. ง). *แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่สี่ พ.ศ. 2520-2524*. เข้าถึงได้จาก <http://www.nesdb.go.th/Default.aspx?tabid=86>
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (ม.ป.ป. จ). *แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ห้า พ.ศ. 2525-2529*. เข้าถึงได้จาก <http://www.nesdb.go.th/Default.aspx?tabid=87>
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (ม.ป.ป. ฉ). *แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่หก พ.ศ. 2530-2534*. เข้าถึงได้จาก <http://www.nesdb.go.th/Default.aspx?tabid=88>
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (ม.ป.ป. ช). *แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่เจ็ด พ.ศ. 2535-2539*. เข้าถึงได้จาก <http://www.nesdb.go.th/Default.aspx?tabid=89>
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (ม.ป.ป. ซ). *แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่แปด พ.ศ. 2540-2544*. เข้าถึงได้จาก <http://www.nesdb.go.th/Default.aspx?tabid=90>
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (ม.ป.ป. ฅ). *แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่เก้า พ.ศ. 2545-2549*. เข้าถึงได้จาก <http://www.nesdb.go.th/Default.aspx?tabid=91>
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (ม.ป.ป. ฉ). *แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่สิบ พ.ศ. 2550-2554.*, เข้าถึงได้จาก <http://www.nesdb.go.th/Default.aspx?tabid=139>
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2555). *แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่สิบเอ็ด พ.ศ. 2555-2559*. กรุงเทพฯ: สหมิตรพรินติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2560). *แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่สิบสอง พ.ศ. 2560-2564*. เข้าถึงได้จาก http://www.nesdb.go.th/ewt_news.php?nid=6420&filename=develop_issue

- สำนักงานเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน). (2553). *สมุดภาพแผนที่ประเทศไทยจากดาวเทียม*. กรุงเทพฯ: อัมรินทร์พรินติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง.
- สำนักงานเสริมสร้างเอกลักษณ์ของชาติ. (2539) *ภูมิทัศน์คนไทยภูมิทัศน์วัฒนธรรมภาคกลาง*. กรุงเทพฯ: สำนักนายกรัฐมนตรี.
- สำราญ แก้วทิง. (2558, 15 มิถุนายน). สัมภาษณ์.
- สำลี มีศรี. (2559, 5 มิถุนายน). สัมภาษณ์.
- สุจิตต์ วงษ์เทศ. (2551). *แม่น้ำลำคลองสายประวัติศาสตร์* (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ: เรือนแก้วการพิมพ์.
- สุจิตต์ วงษ์เทศ. (2554). *เรือพระราชพิธีและแห่เรือมาจากไหน?*. กรุงเทพฯ: โพลีบุ๊กส์.
- สุนีย์ คงวัฒน์. (2559, 19 มีนาคม). สัมภาษณ์.
- สุนทร ชุตติรานนท์ และคนอื่น ๆ. (2545). *เรือ: วัฒนธรรมชาวน้ำลุ่มเจ้าพระยา*. กรุงเทพฯ: แปลน โมทีฟ.
- สุพจน์ ทองหา. (2558, 6 สิงหาคม). สัมภาษณ์.
- สุมาลี โคกทรัพย์. (2558, 15 มิถุนายน). สัมภาษณ์.
- สุเมธ ชุมสาย ณ อยุธยา. (2529). *น้ำ บ่อเกิดแห่งวัฒนธรรมไทย*. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช.
- สุรเชษฐ บุตกล้า. (2558, 16 มิถุนายน). สัมภาษณ์.
- สุรเชษฐ เวชชพิทักษ์. (2533). *รากฐานแห่งชีวิต วัฒนธรรมชนบทกับการพัฒนา*. กรุงเทพฯ: หมู่บ้าน.
- สุวรรณา เหลลาทอง. (2558, 5 กรกฎาคม). สัมภาษณ์.
- เสียม ใจกล้า. (2559, 4 มิถุนายน). สัมภาษณ์.
- เสียม สวัสดิ์. (2558, 15 มิถุนายน). สัมภาษณ์.
- เสถียร ปิ่นปัก. (2559, 12 มิถุนายน). สัมภาษณ์.
- เสาวภา พรศิริพงษ์, พรทิพย์ อุดมรัตน์, อภิญญา บัวสรวง, ดวงพร คำบุญวัฒน์, และขวัญจิต ศศิวงศาโรจน์. (2548). *วิถีชุมชนลุ่มน้ำนครชัยศรีสถาบันวิจัยภาษาและวัฒนธรรมเพื่อพัฒนาชนบท มหาวิทยาลัยมหิดล*. กรุงเทพฯ: เอกพิมพ์ไท.
- เสาวลักษณ์ อนันตศานต์. (2542). *เอกสารประกอบการสอนวิชา TS 651 วิถีชีวิตพื้นบ้านไทยกับวัฒนธรรมวัตถุ*. กรุงเทพฯ: คณะมนุษยศาสตร์ สาขาไทยคดีศึกษา มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

เสาวลักษณ์ อนันตศานต์. (2543). *ทฤษฎีจิตวิทยาและวิธีการศึกษา*. กรุงเทพฯ:

มหาวิทยาลัยรามคำแหง

เสาวลักษณ์ อนันตศานต์. (2552). *ทฤษฎีจิตวิทยาวิถยาร่วมสมัย*. กรุงเทพฯ:

มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ไสว นวลจิตร. (2559, 12 มิถุนายน). สัมภาษณ์.

1 เดียวในโลก ขบวนการพยุหยาตราทางชลมารค สืบสานฟื้นฟูประเพณีโบราณ. (2559). เข้าถึงได้

จาก http://specialcasestudy.blogspot.com/2016/10/blog-post_61.html

หวน พิณรุฬห์. (2547). *ประวัติศาสตร์เมืองนนทบุรี*. กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.

อภิญา สิริพันธ์. (2546). *เครื่องปั้นดินเผาจังหวัดสงขลา*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาไทยคดีศึกษา, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยทักษิณ.

อนุমানราชธน, พระยา. (2515). *วัฒนธรรม*. กรุงเทพฯ: สมาคมสถาปนิกสยาม.

อนุমানราชธน, พระยา. (2547). *พื้นความหลัง เล่ม 2 (พิมพ์ครั้งที่ 4)*. กรุงเทพฯ: สยาม.

อมรพันธุ์ สิทธิการ. (2558, 5 กรกฎาคม). สัมภาษณ์.

อมรา พงศาพิชญ์. (2541). *วัฒนธรรม ศาสนา และชาติพันธุ์: วิเคราะห์สังคมไทย*

แนวมานุษยวิทยา (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

อมรา พงศาพิชญ์. (2547). *ความหลากหลายทางวัฒนธรรม (กระบวนการค้นและบทบาทใน*

ประชาสังคม) (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

อรรถพล กลิ่นเกษร, จ.อ. (2559, 13 กันยายน). สัมภาษณ์.

อรวรรณ เพชรพันธ์. (2558, 28 มิถุนายน). สัมภาษณ์.

อสมิณพงศ์ ัฒตราคม. (2553). *ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย (พิมพ์ครั้งที่ 8)*. กรุงเทพฯ:

มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

อังคณา เสวตรัตน์. (2558, 5 กรกฎาคม). สัมภาษณ์.

อิงตะวัน แพลุกอินทร์ และนิรันดร์ เรือนอินทร์. (2547). *เรือ: ภาพสะท้อนวิถีชีวิตของชาวบ้านในลุ่ม*

น้ำบางปะกง. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการวัฒนธรรมแห่งชาติ

กระทรวงวัฒนธรรม.

อเนก นาคะบุตร. (2536). *ข่าวสารข้อมูลกับความยั่งยืนของการพัฒนา: ในคนกับดิน น้ำ ป่า*

จุดเปลี่ยนแห่งความคิด. กรุงเทพฯ: สถาบันชุมชนท้องถิ่นพัฒนา.

อเนก นาวิกมูล. (2553). *ถิ่นฐานบ้านช่อง (พิมพ์ครั้งที่ 2)*. กรุงเทพฯ: เยลโล่การ์พิมพ์ (1988).

อุดม จิตราทร. (2528). *เอกสารสัมมนาประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมท้องถิ่นจังหวัดนครสวรรค์*

10-13 กันยายน 2557. นครสวรรค์: วิทยาลัยครูนครสวรรค์.

อุ้น ศรีเมือง. (2558, 3 สิงหาคม). สัมภาษณ์.

อุบล ธีรงค์. (2558, 5 สิงหาคม). สัมภาษณ์.

อุไรวรรณ ศักดิ์พิพัฒน์. (2558, 15 มิถุนายน). สัมภาษณ์.

เอกวิทย์ ณ ถลาง. (2544). *หนังสือชุด ภูมิปัญญาชาวบ้านกับกระบวนการเรียนรู้และการปรับตัวของชาวบ้านไทย ภูมิปัญญาภาคกลาง*. กรุงเทพฯ: อมรินทร์.

Bronner, S. J. (1986). Folk objects In *Folk groups and folklore genres: An introduction*, Elliott Oring (Ed.) (pp.199-224). Logan: Utah State University Press.

Dorson, R. M. (1982). *Folklore and folk life: An introduction*. Retrieved form: <http://press.uchicago.edu/ucp/books/book/chicago/F/bo24897022.html>

Ferraro, G., & Andreatta, S. (2011). *Cultural anthropology: An applied perspective*. Australia: Thomson/Wadsworth.

Malinowski, B. (1992). Religions and myth in modern times. In I. Strenski (Ed.), *Malinowski and the work of myth*. (pp. 131-172). Princeton, NJ: Princeton University Press.

Ogburn, W. F. (1922). *Social change with respect to culture and original nature*. Retrieved from: <https://archive.org/stream/socialchangewith00ogburich#page/n11/mode/2up>

Smelser, J. N. (2012). *The sociology of economic life* (2nd ed.) London: Literary Licensing, LLC.

Sutton, M. Q., & Anderson, E. N.. (2010). *Introduction to cultural ecology* (2nd ed.) Lanham: AltaMira Press.

Steward, J. H. (1972). *Theory of culture change: The methodology of multilinear evolution*. Urbana: University of Illinois Press.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

แบบสอบถาม

เรือ: ภูมิปัญญาเกี่ยวกับวิถีชีวิตพื้นบ้านและบทบาทในสังคมไทยภาคกลาง

Boats: local Wisdom Relations with Folk Life and Social Role in Central Region of Thailand

แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง

หมายเลข.....

สัมภาษณ์ ผู้สร้างเรือ

 ผู้เชี่ยวชาญการสร้างเรือ ผู้ทรงคุณวุฒิการสร้างเรือ ผู้รู้วิธีการสร้างเรือ ช่างซ่อมเรือ

1. ชื่อวิทยากร.....อายุ.....

อาชีพ.....สถานที่ทำงาน.....

2. ท่านเรียนรู้อการสร้าง/ซ่อมเรือมาจาก

.....
.....

สร้าง/ ซ่อม เรือมานานเท่าไร.....ปี ท่านได้ถ่ายทอดความรู้เรื่องการสร้าง/ ซ่อมเรือให้กับ

.....
.....

ด้วยวิธีการ.....

โดยมีวัตถุประสงค์.....

3. ชนิดของเรือที่สร้าง/ ซ่อม.....

 เรือต่อ เรือขุด เรือสร้างโดยวิธีอื่น คือ

4. ขนาดของเรือที่สร้าง/ ซ่อม

 ขนาดเล็ก มีขนาด..........
.....

คือเรือ.....

 เรือขนาดกลาง มีขนาด..........
.....

คือเรือ.....

 เรือขนาดใหญ่ มีขนาด..........
.....

คือเรือ.....

4. ท่านสร้าง/ ซ่อมเรือ เพื่อสิ่งใด

 ขายให้กับ.....

จำนวน.....ราคา.....บาท

วัตถุประสงค์อื่น ๆ ระบุ

.....
.....

5. รูปแบบของเรือที่ท่านกำหนดก่อนการสร้างในอดีต มีเอกลักษณ์หรือลักษณะเฉพาะในการออกแบบการสร้างอย่างไร (มาตรฐานของรูปแบบและมาตรฐานในการกำหนดสัดส่วนของเรือ)

.....

รูปแบบของเรือมีการเปลี่ยนแปลงในสมัยใด

.....

รูปแบบของเรือในปัจจุบันมีพัฒนาการจากอดีตอย่างไร มีการใช้เทคโนโลยีช่วยในการกำหนดหรือไม่ อย่างไร

.....

6. วัสดุที่ท่านใช้สร้าง/ ซ่อมเรือในอดีต ได้มาจากที่ใด สาเหตุที่นำมาใช้

.....

วัสดุที่ใช้สร้างเรือ/ซ่อม ในปัจจุบัน คือ ได้มาจากที่ใด สาเหตุที่นำมาใช้

.....

7. แต่เดิมท่านมีขั้นตอนในการสร้าง/ซ่อมเรืออย่างไร

.....

ปัจจุบันท่านมีขั้นตอนในการสร้าง/ซ่อมเรืออย่างไร

.....

8. ท่านมีเทคนิคเฉพาะในการสร้างเรือหรือมีเทคโนโลยีที่ทันสมัยที่แตกต่างจากอดีตมาช่วยในการสร้างเรือหรือไม่ เช่น ร่างแบบก่อนสร้าง สร้างชิ้นส่วนของเรือไว้คราวละมากๆ และเมื่อสร้างจึงนำมาประกอบเป็นเรือ เป็นต้น

ขนาดเล็ก.....

ขนาดกลาง.....

ขนาดใหญ่.....

9. เครื่องมือที่ท่านใช้ในการสร้าง/ ซ่อมเรือมีการพัฒนาหรือเปลี่ยนแปลงมาจากอดีตหรือไม่ มีการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้หรือไม่ อย่างไร

.....

10. ท่านมีความเชื่อและค่านิยมในการสร้างเรือ/ ซ่อมแต่ละชนิดหรือไม่ทั้งก่อนการสร้าง และหลังการสร้าง
อย่างไร

.....

11. ท่านคิดว่าในอนาคตพัฒนาการของเรือจะเป็นอย่างไร

.....

12. ท่านคิดว่าบทบาทของเรือในสังคมไทย ในปัจจุบันเป็นอย่างไร และจะเปลี่ยนแปลงไปในอนาคตอย่างไร

.....

13. ท่านคิดว่าเรือจะคงอยู่ในสังคมไทยต่อไปหรือไม่ อย่างไร

.....

เริ่มเวลา.....

สถานที่สัมภาษณ์.....

สิ้นสุดเวลา.....

วัน/เดือน/ปี.....

ผู้สัมภาษณ์.....

เรือ: ภูมิปัญญาเกี่ยวกับวิถีชีวิตพื้นบ้านและบทบาทในสังคมไทยภาคกลาง

Boats: local Wisdom Relations with Folk Life and Social Role in Central Region of Thailand

แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง

หมายเลข.....

เพื่อศึกษาบทบาทของเรือที่เปลี่ยนแปลงไปตามบริบทของสังคมไทยภาคกลาง

ความสัมพันธ์ของเรือกับเศรษฐกิจ

สัมภาษณ์ กลุ่มเจ้าของเรือที่ใช้ในการ

 ขนส่งผู้โดยสาร ขนส่งสินค้า

1. ชื่อวิทยากร.....อายุ.....

อาชีพ.....ความสัมพันธ์กับกิจการ เจ้าของ ผู้ประกอบกิจการร่วม

ที่อยู่.....

ชื่อกิจการและวันเริ่มก่อตั้งกิจการ.....

2. เรือที่อยู่ในกิจการเป็นเรือชนิดใด.....ใช้สำหรับ

 เรือขนส่งสินค้าประเภท.....

มีไว้ในครอบครองจำนวน.....ลำ...เป็นของตนเอง.....ลำ..เช่า.....ลำ

 เรือขนส่งผู้โดยสารประเภท เรือข้ามฟากจาก.....ถึง..... เรือวิ่งตามเส้นทางจาก.....ถึง..... เรือท่องเที่ยวจาก.....ถึง..... เรือตัดแปลงเป็นห้องอาหารจาก.....ถึง.....

มีไว้ในครอบครองจำนวน.....ลำ...เป็นของตนเอง.....ลำ..เช่า.....ลำ

 เรือขายสินค้า ประเภท.....

มีไว้ในครอบครองจำนวน.....ลำ...เป็นของตนเอง.....ลำ..เช่า.....ลำ

เรือประเภทอื่นๆ

มีไว้ในครอบครองจำนวน.....ลำ...เป็นของตนเอง.....ลำ..เช่า.....ลำ

3. เรือที่ท่านใช้ในกิจการมีการเปลี่ยนแปลงไปจากอดีตอย่างไร และในอนาคตจะเปลี่ยนแปลงไปอีกหรือไม่
(รูปแบบ ขนาด วัสดุ)

.....

4. ท่านได้เรือมาใช้ในกิจการด้วยวิธีใด

ซื้บาท จาก.....

วิธีอื่น ระบุ.....

5. สภาพการดำเนินกิจการของท่านเปรียบเทียบระหว่างในอดีตกับปัจจุบัน

สภาวะทางการเงินของกิจการ อดีต.....

ปัจจุบัน.....

จำนวนผู้เข้าใช้บริการ อดีต.....

ปัจจุบัน.....

6. ปัญหาหรืออุปสรรคที่เกิดขึ้นในการดำเนินกิจการของท่าน

7. ท่านคิดว่าสภาพสังคมในปัจจุบันท่านจะยังสามารถดำเนินกิจการนี้ต่อไปได้อีกหรือไม่ และท่านวางแผนการ
พัฒนากิจการในอนาคตไว้อย่างไร

8. ท่านต้องการการสนับสนุนหรือช่วยเหลือจากภาครัฐหรือไม่ อย่างไร

9. ท่านคิดว่าเรือจะคงอยู่คู่สังคมไทยต่อไปหรือไม่ อย่างไร

เริ่มเวลา.....

สถานที่สัมภาษณ์.....

สิ้นสุดเวลา.....

วัน/เดือน/ปี.....

ผู้สัมภาษณ์.....

เรือ: ภูมิปัญญาเกี่ยวกับวิถีชีวิตพื้นบ้านและบทบาทในสังคมไทยภาคกลาง
Boats: local Wisdom Relations with Folk Life and Social Role in Central Region
of Thailand

แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง หมายเลข.....

แนวคำถามสำหรับกลุ่มผู้ให้ข้อมูลความสัมพันธ์ของเรือกับวิถีชีวิต

สัมภาษณ์ ผู้คนในชุมชนที่ยังคงมีการใช้เรือในชีวิตประจำวัน

1. ชื่อวิทยากร.....อายุ.....อาชีพ.....
 ท่านเริ่มใช้เรือเมื่อ.....ที่พักอาศัย.....

2. เรือที่ท่านใช้ในชีวิตประจำวัน

ประเภทของเรือที่ใช้.....

การขนส่งสินค้า.....

การขนส่งผู้โดยสาร.....

ท่องเที่ยว.....

ประเพณี วัฒนธรรม.....

ค้าขาย.....

กิจกรรมอื่นๆ.....

3. รูปแบบหรือการใช้งานของเรือที่ใช้เคยมีการเปลี่ยนแปลงจากอดีตอย่างไรบ้าง และสาเหตุมาจากสิ่งใด

4. ท่านประสบปัญหาจากการใช้เรือในชีวิตประจำวันหรือไม่ อย่างไร

5. ท่านต้องการการสนับสนุนหรือช่วยเหลือจากภาครัฐเพื่อความสะดวกในการใช้เรือในชีวิตประจำวันอย่างไร

.....

.....

.....

.....

6. ท่านคิดว่าในอนาคตท่านจะยังคงใช้เรือในชีวิตประจำวันหรือไม่ อย่างไร

- การขนส่งสินค้า.....
-
- การขนส่งผู้โดยสาร.....
-
- ท่องเที่ยว.....
-
- ประเพณี วัฒนธรรม.....
-
- ค้าขาย.....
-
- กิจกรรมอื่นๆ.....
-
- เลิกใช้เรือ เนื่องจาก.....
-

7. ท่านคิดว่าเรือจะคงอยู่คู่สังคมไทยต่อไปหรือไม่ อย่างไร

.....

.....

.....

เริ่มเวลา.....

สถานที่สัมภาษณ์.....

สิ้นสุดเวลา.....

วัน/เดือน/ปี.....

ผู้สัมภาษณ์.....

เรือ: ภูมิปัญญาเกี่ยวกับวิถีชีวิตพื้นบ้านและบทบาทในสังคมไทยภาคกลาง
Boats: local Wisdom Relations with Folk Life and Social Role in Central Region
of Thailand

แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง หมายเลข.....

แนวคำถามสำหรับกลุ่มผู้ให้ข้อมูลความสัมพันธ์ของเรือกับการท่องเที่ยว

สัมภาษณ์ การท่องเที่ยวทางเรือ การท่องเที่ยวตลาดน้ำ ร้านอาหารที่มีบริการล่องเรือ

1. ชื่อวิทยากร.....อายุ.....

อาชีพ.....ที่อยู่.....

ท่านเคยมาท่องเที่ยวสถานที่ลักษณะนี้มาก่อนหรือไม่ เคย.....ครั้ง ไม่เคย

ช่วงเวลาที่มาเที่ยว วัน.....เดือน.....เวลา.....

ท่านมาท่องเที่ยวในแบบใด ครอบครัว เพื่อน อื่น ๆ ระบุ.....

2. ท่านคิดว่าลักษณะเด่นของสถานที่นี้ ที่ทำให้ท่านเลือกมาท่องเที่ยวคืออะไร

.....

.....

.....

3. ท่านคิดว่าสภาพสังคมในปัจจุบัน กิจกรรมในลักษณะนี้ยังคงอยู่ต่อไปหรือไม่ เพราะ.....

.....

.....

.....

4. เมื่อท่านได้ท่องเที่ยวแล้ว ท่านมีความรู้สึกถึงความสัมพันธ์ของเรือที่มีกับคนไทยหรือไม่ และรู้สึกว่าการสัมพันธ์นั้นมีการเปลี่ยนแปลงไปหรือไม่ และอนาคตความสัมพันธ์ของเรือที่มีกับคนไทยจะเป็นอย่างไร

.....

.....

.....

5. ท่านมีข้อเสนอแนะ หรือความคิดเห็นให้กับกิจกรรมนี้อย่างไร

.....

.....

เริ่มเวลา.....

สถานที่สัมภาษณ์.....

สิ้นสุดเวลา.....

วัน/เดือน/ปี.....

ผู้สัมภาษณ์.....



ที่ ศธ ๖๖๑๑/ ๒๕๑๑

คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์
มหาวิทยาลัยบูรพา ๑๖๙ ถ. ลงหาดบางแสน
ต. แสนสุข อ. เมือง จ. ชลบุรี ๒๐๑๓๑

๒๖ ธันวาคม ๒๕๕๗

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัย

เรียน ผู้อำนวยการวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือพระนครศรีอยุธยา

สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือเพื่อการวิจัย จำนวน ชุด

ด้วย นางณัฐกานต์ เกาศล นิสิตระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชา
ไทยศึกษา ได้รับอนุมัติให้ทำดุษฎีนิพนธ์ เรื่อง เรือ : ภูมิปัญญาวิถีชีวิตพื้นบ้านและบทบาทในสังคมไทย
ภาคกลาง (BOATS : LOCAL WISDOM RELATIONS WITH FOLK LIFE AND FUNCTION IN SOCIAL
CENTRAL REGION OF THAILAND) โดยอยู่ในความควบคุมดูแลของ รองศาสตราจารย์ ดร.สุวิชัย
โกศกยยะวัฒน์ ประธานกรรมการควบคุมดุษฎีนิพนธ์ ผู้วิจัยมีความประสงค์จะขออนุญาตเก็บรวบรวมข้อมูล
เพื่อการวิจัยด้วยตนเองจากนักศึกษาและอาจารย์ผู้สอนในสังกัดของท่าน ในระหว่างวันที่ ๑๒ มกราคม -
๓๐ มีนาคม พ.ศ.๒๕๕๘

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา
หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(นายบุญรอด บุญเกิด)

คณบดีคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ปฏิบัติการแทน
อธิการบดีมหาวิทยาลัยบูรพา

สำนักงานจัดการศึกษา
โทรศัพท์ ๐-๓๘๑๐-๒๓๒๗
โทรสาร ๐-๓๘๓๙-๐๓๕๕
ผู้วิจัย โทรศัพท์ ๐๘๔-๗๕๓-๘๒๘๒



ที่ ศธ ๖๖๑๑/๗๒๕๑๒

คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์
มหาวิทยาลัยบูรพา ๑๖๙ ถ. ลาดยาวบางแสน
ต. แสนสุข อ. เมือง จ. ชลบุรี ๒๐๑๓๑

๒๑ ธันวาคม ๒๕๕๗

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัย

เรียน

สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือเพื่อการวิจัย จำนวน ชุด

ด้วย นางณัฐกานต์ เกาศล นิสิตระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชา
ไทยศึกษา ได้รับอนุมัติให้ทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง เรือ : ภูมิปัญญาวิถีชีวิตพื้นบ้านและบทบาทในสังคมไทย
ภาคกลาง (BOATS : LOCAL WISDOM RELATIONS WITH FOLK LIFE AND FUNCTION IN SOCIAL
CENTRAL REGION OF THAILAND) โดยอยู่ในความควบคุมดูแลของ รองศาสตราจารย์ ดร.สุวิชัย
โกศัยยะวัฒน์ ประธานกรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์ ผู้วิจัยมีความประสงค์จะขออนุญาตเก็บรวบรวมข้อมูล
เพื่อการวิจัยด้วยตนเองจากผู้ประกอบการและผู้ใช้บริการ ในระหว่างวันที่ ๒ - ๒๐ กุมภาพันธ์ พ.ศ.๒๕๕๘

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา
หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(นายบุญรอด บุญเกิด)

คณบดีคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ปฏิบัติการแทน
อธิการบดีมหาวิทยาลัยบูรพา

สำนักงานจัดการศึกษา

โทรศัพท์ ๐-๓๘๑๐-๒๓๒๗

โทรสาร ๐-๓๘๓๙-๐๓๕๕

ผู้วิจัย โทรศัพท์ ๐๘๔-๗๕๓-๘๒๘๒

ภาคผนวก ข

วิธีการต่อเรือ

การสร้างเรือต่อ

เครื่องมือในการสร้างเรือ

1. ปากกาจับชิ้นงาน (ซีแคลมป์) ใช้ยึดจับไม้ตอนประกอบชิ้นงาน





2. เลื่อยวงเดือน ใช้ตัดไม้ชิ้นงานที่มีลักษณะแนวตรง



3. ค้อนปอนด์ ใช้ตอกตะปู ตอกลิ้ม



4. วัดระดับน้ำ ใช้สำหรับวัดระดับน้ำในขณะที่ขึ้นโครงสร้างตัวเรือหรือขึ้นงาน เพื่อดูว่าโครงสร้างตัวเรือได้ระดับ คือรูปทรงของเรือไม่ผิดรูป ระดับตัวเรือขนานกับน้ำ



5. ว่านขันบล็อกรไฟฟ้า ใช้สำหรับไสเนื้อตหรือถอดเนื้อต



6. สว่านไฟฟ้า ใช้สำหรับเจาะไม้ (เมื่อก่อนใช้สว่านมือ สว่านข้อเสือ)



7. ฉากเหล็ก ใช้สำหรับวัดชิ้นงานที่จะนำมาประกอบให้ได้ฉากกับส่วนต่าง ๆ ของเรือ



8. เลื่อยลินดา



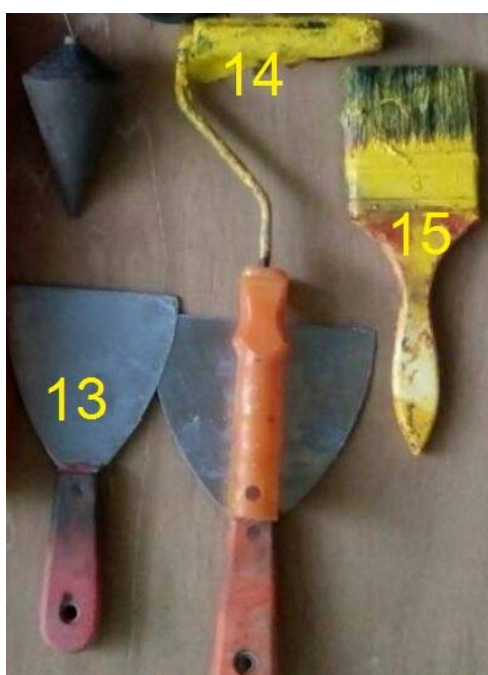
9. เลื่อยสายพาน ใช้สำหรับเลื่อยชิ้นงานที่ต้องการความละเอียด โค้ง มน



10. เต้าตีเส้น ใช้สำหรับตีเส้นแนวนอนและแนวตั้งก่อนทำการตัดชิ้นงาน (สมัยก่อนใช้เชือกทาบปูนแดง)
11. ค้อนหงอน ใช้สำหรับตอกตะปู และถอนตะปู
12. ตลับเมตร ใช้วัดระยะ



13. มีดโป้วหรือเกรียงโป้ว ใช้สำหรับเติมสีหรือฉันทันแล้วปรับมุม สัน รอยต่อ ผิวงานให้เรียบเสมอกัน
14. ลูกกลิ้งทาสี
15. แปรงทาสี



16. เครื่องรีดไม้ ใช้สำหรับเปิดผิวไม้ ปรังผิวไม้ และปรับขนาดความหนาของไม้



17. ลูกดึง ใช้สำหรับวัดหาระดับการตั้งทวนหัว และทวนท้ายเรือ



18. สายยางขนาดเล็กที่ใส่น้ำ ใช้สำหรับวัดระดับซ้าย ขวาของเรือในการทาสีให้ทั้งสองข้าง อยู่ในระดับเท่ากัน (พัฒนามาใช้เลเซอร์)

19. ประแจบล็อก ใช้สำหรับล็อกน็อต ชั้นน็อต



20. เครื่องเจียร ใช้สำหรับปรับแต่งรูปทรงของชิ้นงาน



21. โต๊ะเลื่อย ใช้สำหรับเลื่อยไม้ในงานที่ต้องการขนาดไม้ที่แน่นอน



22. ปากกาตัดไม้รูปตัวที (ปากการาง) ใช้สำหรับจับยึดไม้ที่มีความยาว



23. แม่แรง ใช้สำหรับดันหรือยกชิ้นงานให้เข้ารูปตามแบบที่ต้องการ



24. กบไสไม้ไฟฟ้า ใช้สำหรับเปิดผิวไม้ ปรับระดับผิวไม้



25. กบไสไม้ ใช้สำหรับเปิดผิวไม้ ปรับระดับผิวไม้



26. น็อตสำหรับยึดตัวเรือ และยึดเปลือกเรือ น็อตตัวเมียสำหรับยึดด้านในเรือ น็อตตัวผู้ใช้สำหรับเจาะฝังส่วนหัวเข้าไปแล้วใช้ขันทำปิดหัวน็อต



วัสดุในการสร้างเรือ

1. กระดาษทราย



2. กาวไฮโปท (ชั้นฝรั่ง)



3. กาวโป๊ว



4. น้ำมันยาง



5. ชัน



6. ปูนแดง



7. หมัน และด้ายดิบ (ปัจจุบันใช้เชือกไนลอน)



8. สีน้ำมัน



ขั้นตอนในการต่อเรือ

1. จัดเตรียมไม้แบบโครงสร้างตัวเรือ



2. จัดเตรียมเครื่องมือ และวัสดุอุปกรณ์



3. วาดแบบและโครงสร้างตัวเรือลงบนไม้ที่จะต่อเรือ และตัดไม้ตามแบบโครงสร้างตัวเรือ โดยเริ่มจากกระดูกงู ทวนหัว ทวนท้าย ไม้ทับทวนหัว ไม้ทับทวนท้าย ไม้ทับกระดูกงูและกง



4. วางไม้ทับกระดุกง



5. ขึ้นทวนหัวทวนท้ายโดยใช้ที่วัดระดับน้ำและลูกดิ่ง



6. ทำพิธีไหว้แม่ย่านางเรือ



7. ขึ้นกงเรือตามแบบของเรือที่จะต่อ



8. วางไม้อะเสเข้ากับกงเรือโดยใช้นอตเป็นตัวยึด



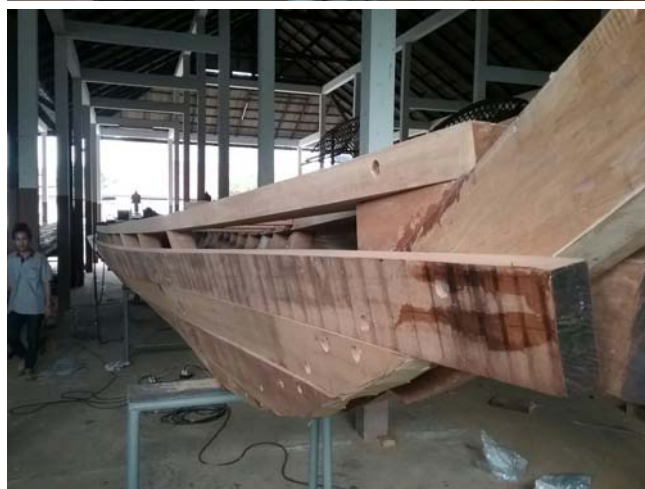
9. ชัดปรับแต่งกงก่อนที่จะเข้าไม้เปลือกเรือ



10. วางไม้ทับหัวกงโดยใช้นอตเป็นตัวยึด



11. เช้าไม้เปลือกเรือกับกงเรือโดยใช้นอตเป็นตัวยึด



12. วางไม้กระดานและพื้นรองนั่งภายในเรือโดยใช้ตะปูเกลียวเป็นตัวยึด



13. ชัดปรับแต่งผิวเปลือกเรือสองข้างให้เท่ากัน





14. ตอกหมันและยาชั้นพร้อมปรับแต่งผิวเรือ



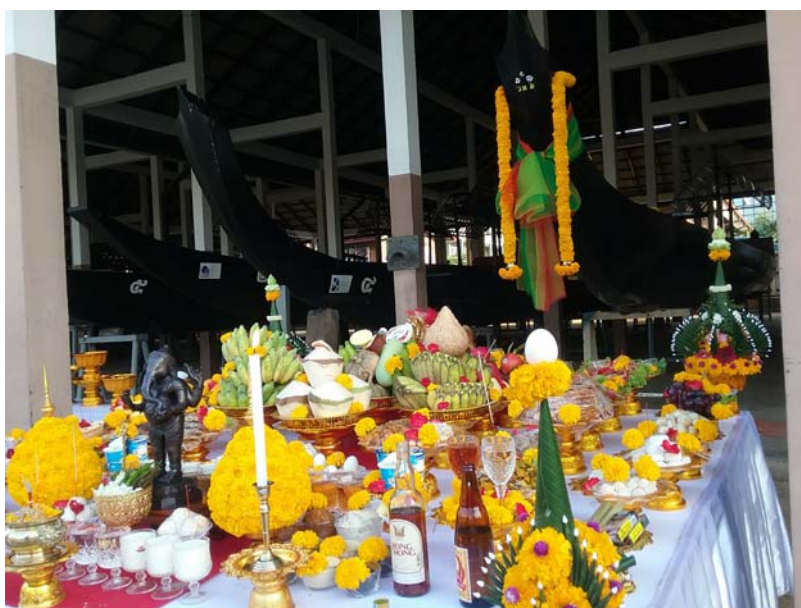
15. ทาสีเรือ



16. เรือที่ต่อเสร็จเรียบร้อยแล้ว



17. พิธีไหว้แม่ย่านางเรือ ก่อนนำเรือลงน้ำ



ภาคผนวก ค
รายนามผู้ให้ข้อมูล

รายนามผู้ให้สัมภาษณ์เรื่องการสร้างเรือ

นาย สุพจน์ ทองหา	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2558
อาจารย์บัวเลิศ เฉลิมฤกษ์	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2558
นายธีระพัฒน์ วรรณสิทธิ์	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2558
อาจารย์ไพฑูรย์ ขาวมาลา	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2558
อาจารย์ณรงค์ สมประสงค์	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2558
นายนิพนธ์ คุ่มสุข	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2558
นายปรีดา เทพารักษ์	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2558
นายสรพงษ์ สุ่มอ่ำ	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 12, 18 , 25, มกราคม 2560
นายสมชาย ทรัพย์ศิริ	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 25, 31 มกราคม 2560
นท.ณัฐวิทย์ อร่ามเกลื้อ	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2559 และ 12 มกราคม 2560
นายสมบัติ เขียวกะแล	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 9, 22 กุมภาพันธ์ 2560

รายนามผู้ให้สัมภาษณ์ความสัมพันธ์ของเรือกับเศรษฐกิจ

นายปฏิมาน เกิดพร้อม	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2558
นางกิมเหี่ยว ขำพลอย	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2558
นางสุมาลี โคกทรัพย์	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2558
นายสง่า บุญเย็น	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2559
นายทองดี เกษเสลา	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2559
นายพิทักษ์ชัย เขี่ยมสุข	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2559
นายเสถียร ปิ่นปัก	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2559
นายลำลี มีศรี	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2559
นายสมเกียรติ มาชื่น	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2559
นางนพวรรณ แสงมณี	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2558
นางรุ่งจันทร์ อินทสังข์	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2558
นางดาวเรือง วรรณสิทธิ์	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2558
นายศรชัย สายปรีชา	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2558

นางวาสนา วังหลับ	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2558
นายธีระพัฒน์ วรรณสิทธิ์	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2558
นางสาวนนท์ภาค ปิติธรรม	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2558
นางอุบล ธีรงค์	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2558
นายเสีี่ยม ใจกล้า	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2559
นางภาณี ชูสว่าง	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2559
นางอุไรวรรณ ศักดิ์พิพัฒน์	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2558
นายบัญชา เทียมน้อย	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2559
นายไสว นวลจิตร	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2559

รายนามผู้ให้สัมภาษณ์ความสัมพันธ์ของเรือกับวิถีชีวิต

นายสมพงษ์ พุ่มน้ำเค็ม	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2558
นางสาวกัญญาณัฐ ภูวัช	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2558
นายประหยัด คำหล่อ	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2559
นายชลิต ชื่นสมบัติ	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2559
นางสุนีย์ คงวัฒน์	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2559
นางสาวศศิวิมล พูลศักดิ์	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2558
นายสมปอง ธรรมนิยม	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2558
นางตี ประสงค์	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2558
นายอุ้น ศรีเมือง	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 3 สิงหาคม 2558
นายเกียรติศักดิ์ ใจสวย	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2559
ร.อ.นักษิต วิเศษโมรา	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2559
นางธิติวรรณ พันธุ์สง	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2558
นางปราณี แก้วชума	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2558
นางนันทยา เอี่ยมจรรย์ส	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2558
นายชวนากร บุญใส	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2558
นางสาววณิชชา ไม่ระบุนามสกุล	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2558
นางสาวณัชชา มีคำเพราะ	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2558
พ.จ.อ.สมชาย ภมรพล	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2559

นายเสีี่ยม สวัสดิ์	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2558
นายณัฐพล พุ่มน้ำเค็ม	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2558
นางอรวรรณ เพชรพันธ์	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2558
นายสำราญ แก้วทึง	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2558
นายธนภัทร จุประชาภรณ์	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2558
นางสาวปณิชา รวมสิริกุล	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2558
นายพงษ์ยศ รุ่งโรจน์	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2559
จ.อ.อรรถพล กลิ่นเกษร	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2559
นายสมาน หาญณรงค์	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2558
นายบุญธรรม แสงทอง	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2558
นางคำพรรณณี บุญชีพ	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2558
นายปัญญาพล กลิ่นวัน	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2558

รายนามผู้ให้สัมภาษณ์ความสัมพันธ์ของเรือกับการท่องเที่ยว

นางสาวณัฐอร พูลศิริ	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 6 มกราคม 2558
นางจาภาะนัชรี กัณฐิรากุล	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2558
นางอมรพันธุ์ สิทธิการ	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2558
นางนวลเพ็ญ แสงทอง	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2558
นายรัตนศักดิ์ วงษ์ศรีแก้ว	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2558
นางสาวสุวรรณา เหลาทอง	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2558
ว่าที่ร.ต.หญิงเพียงเพ็ญ ลายถวิล	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2558
นางนิชาภัทร์ เพชรเชิดศักดิ์	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2558
นายสุรเชษฐ บุตกกล้า	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2558
นางประภา สัตตะระโส	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2558
นางนิตยา บุญกระโทก	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2558
นางวาสนา ศรีรอด	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2558
นางอังคณา เสวตรัตน์	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2558
เด็กหญิงพิรชา ตะโก	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2558
นางเพลินพิศ วิลัยเกษม	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2558

นางณัฐกานต์ รอดรักวง	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2558
นางวิวิสา แซ่มฉาย	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2558
นางดาริกา ประสพพรพิบูลย์	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2558
นางสาวประภาภรณ์ วงศ์งาม	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2558
นางสาวกิ่งกาญจน์ จัปใจ	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2558
นางสาวธนาวี พุ่มน้ำเค็ม	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2559
นางสาวสาวิตรี สดใสญาติ	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2559
นายพัชวัฒน์ เขียมมี	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2559
นายสมทรง วิเชียร	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2559
นางกนกวรรณ พักอุไร	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2559
นายคำภา อ่างแก้ว	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2559
นางญาณิ์ จันสิงโท	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2559
นางรัตนา ไหมสุข	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2559
นางสาวจิราพร ประทุมวัน	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2559
นายนิวัฒน์ แนวฤทธิกุล	สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2559