

การค้ำเสาของไทยสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น



นางสาววราภรณ์ ทินานนท์

003011

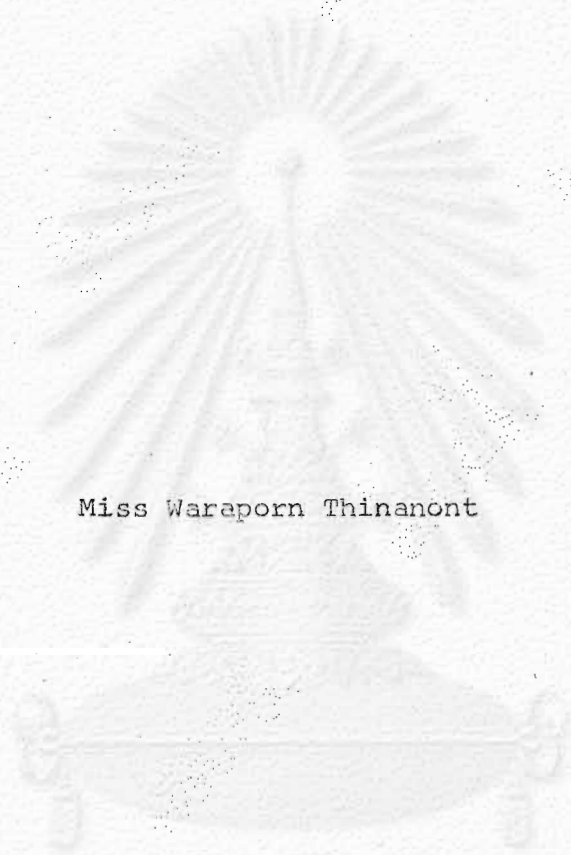
วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาค้นคว้าตามหลักสูตรปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต

ภาควิชาประวัติศาสตร์

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พ.ศ. ๒๕๒๒

JUNK TRADE OF THAILAND IN THE EARLY BANGKOK PERIOD



Miss Waraporn Thinanont

A Thesis Submitted in Partial Fulfilment of the Requirements
for the Degree of Master of Arts

Department of History

Graduate School

Chulalongkorn University

1979

หัวข้อวิทยานิพนธ์

การคำลำเนาของไทยสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น

โดย

นางสาววารภรณ์ ทิพนานนท์

สาขาวิชา

ประวัติศาสตร์

อาจารย์ที่ปรึกษา

ดร. เพ็ญศักดิ์ จักขุจินดา ไชวิทย์
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ปิยนาด บุณนาค

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้มหาวิทยาลัยพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาามหาบัณฑิต

ปิยนาด บุณนาค
..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
(รองศาสตราจารย์ ดร.สุประคิษฐ์ บุณนาค)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

ฉัตรภา พิทักษ์ไกรสร
..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ฉัตรภา พิทักษ์ไกรสร)

สารสิน วีระผล
..... กรรมการ
(ดร. สารสิน วีระผล)

เพ็ญศักดิ์ จักขุจินดา ไชวิทย์
..... กรรมการ
(ดร. เพ็ญศักดิ์ จักขุจินดา ไชวิทย์)

ปิยนาด บุณนาค
..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ปิยนาด บุณนาค)

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

หัวข้อวิทยานิพนธ์

การค้าสำเภาของไทยสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น

ชื่อนิสิต

นางสาววราภรณ์ ทินานนท์

อาจารย์ที่ปรึกษา

ดร. เพ็ญศักดิ์ จักขุจินดา ไชวิทย์
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ปิยนาด บุณนาค

ภาควิชา

ประวัติศาสตร์

ปีการศึกษา

๒๕๖๒

บทคัดย่อ



วิทยานิพนธ์เรื่องนี้มุ่งศึกษาวิจัยการค้าสำเภาของไทยในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ทั้งนี้เพื่อที่จะได้ทราบถึงบทบาทอันจะส่งผลต่อการค้าสำเภาที่มีต่อสังคม เศรษฐกิจ และการปกครองของไทยในช่วงเวลานั้น

สิ่งที่นำมาพิจารณาร่วมด้วยในการศึกษาวิเคราะห์เรื่องนี้ คือ ความเป็นมาของการค้าสำเภาก่อนสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ทั้งนี้เพื่อให้เห็นความต่อเนื่องกันของกิจการค้าประเภนี้ซึ่งดำเนินมาเป็นระยะเวลาอันยาวนานแล้ว พร้อมกันนั้นก็ได้พิจารณาว่าสภาพสังคม เศรษฐกิจ และการปกครองของไทยในช่วงระยะเวลาดังกล่าวมีความสำคัญอย่างไรหรือไม่ต่อความเจริญก้าวหน้าของการค้าสำเภาทั้งของหลวงและของเอกชน กับทั้งศึกษานโยบายและวิธีดำเนินงาน รวมทั้งบทบาทของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าสำเภาในระยะนี้ด้วย

ผลของการวิจัยพบว่า การค้าสำเภาโดยเฉพาะของหลวงให้ประโยชน์อย่างมากแก่ประเทศทั้งทางด้านการสังคม เศรษฐกิจ และการปกครองทั้งทางตรงและทางอ้อม แม้กระนั้นการค้าสำเภาของหลวงจำเป็นต้องเล็ดลอดไปหลังจากการทำสนธิสัญญาบาวริง ด้วยความจำเป็นทางสถานการณ์ทางการเมือง อย่างไรก็ตามก็ดีการค้าทางเรือของเอกชนยังคงดำเนินอยู่ต่อมา

ในทัศนะของผู้วิจัย การคมนาคมขนส่งทางเรือเป็นวิถีทางที่สะดวกและประหยัดทาง
หนึ่ง ซึ่งยังผลพลอยได้แก่ประเทศในยามสงครามด้วย กล่าวคือ รัฐบาลสามารถใช้ทั้งเรือและ
กำลังคนเป็นกำลังสนับสนุนในการปฏิบัติการทางทหารได้โดยไม่ยากนัก

ด้วยเหตุนี้การศึกษาวิจัยจึงน่าจะเป็นประโยชน์สำหรับเป็นแนวทางในการศึกษาค้นคว้า
วิจัยการพัฒนากว้าทางเรือของไทยในระยะเวลาต่อมา อย่างที่เรียกในปัจจุบันว่า "พาณิชย์นาวี"



สถาบันวิจัยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

The Title Junk Trade of Thailand in the Early
 Bangkok Period

Names Miss Waraporn Thinanont

Thesis Advisor Pensak Chaksuchinda Howitz Ph.D.
 Assistant Professor Piyanart Bunnag

Department History

Academic Year 1979

Abstract

This thesis is aimed at studying and analyzing junk trade of Thailand in the early Bangkok period in order to realize the roles of the trade which effected society, economics and politics of Thailand during the period.

The three factors which are considered in this analysis are : firstly, the history of Thai junk trade before the early Bangkok period which presents the sequence of junk trade which has been carried on for a long time; secondly, the conditions of society, economics and politics of Thailand during that period which indicate whether they have influences on the progress of both the royal and junk trade or not; thirdly, the policy and procedure including the roles of the people concerned in this trade.

The result of the analysis is that junk trade especially the royal one gave great benefits to society, economics and politics of Thailand, both directly and indirectly. Even so, due to the Bowring Treaty signed under the pressure of politic situations, the royal junk trade was abolished. However, the private maritime trade could survive.

According to the researcher, maritime transportation is convenient and economical. It is also potential in war time, i.e., the government can make use of ships and manpower in military activities without difficulty.

Hence, the thesis may be useful as a guideline for the study of the development of Thai maritime trade in the next period which at present is called "The Merchant Marine".

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์นี้สำเร็จลงได้ด้วยความช่วยเหลือจาก ดร. เพ็ญศรีศักดิ์ จักขุจินดา ไชวितซ์ ผู้ควบคุมการวิจัย ที่กรุณาใช้เวลาแก้ไขตรวจทานและให้ความอนุเคราะห์ในคำแนะนําเอกสารข้อมูลทางโบราณคดี ซึ่งเป็นประโยชน์แก่ผู้เขียน โดยเฉพาะผู้ช่วยศาสตราจารย์ปิยนัด บุนนาค ผู้ร่วมควบคุมการวิจัยอีกท่านหนึ่งที่กรุณาแนะนําและแก้ไขข้อบกพร่องในการเขียนด้วยความเต็มใจและเอาใจใส่ยิ่ง ตลอดจนให้ความเมตตาการุณาและกำลังใจแก่ผู้เขียนมาโดยตลอด ผู้เขียนซาบซึ้งในพระคุณของอาจารย์ทั้งสองท่านเป็นอย่างยิ่ง จึงขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงมา ณ ที่นี้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ชิตินา พิทักษ์ไพรวรรณ ดร. สารสิน วีระผล ที่กรุณาตรวจแก้วิทยานิพนธ์นี้ พร้อมทั้งให้คำแนะนําอันมีค่า ศาสตราจารย์ ดร. เพ็ญศรีศักดิ์ ได้ให้ความอนุเคราะห์แก่ผู้เขียนอย่างมากทั้งทางคำแนะนําเอกสารอ้างอิงและคำแนะนําต่าง ๆ อาจารย์ทิวรรณ วรณพฤษก์ แห่งแผนกวิชาภาษาอังกฤษ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้กรุณาให้คำแนะนําเกี่ยวกับภาษาอังกฤษ น.อ. สมหมาย ศุชะพันธ์ ร.น. เลขานุการกองทัพอากาศ ได้กรุณาให้เอกสารแก่ผู้เขียนในการอ้างอิง ตลอดจนความช่วยเหลือในการค้นหาข้อมูล

ขอขอบพระคุณมูลนิธิสมเด็จพระยาคำรงราชานุภาพ ซึ่งได้ส่งเสริมการวิจัยในระดับปริญญาโท และมอบทุนเพื่อช่วยเหลือในการวิจัยนี้เป็นจำนวนเงิน ๓,๐๐๐ บาท และผู้เขียนมีอาจวันที่จะขอบคุณในความช่วยเหลือและห่วงใยจาก คุณสุภาภรณ์ ตันศลารักษ์ คุณสุนทรี อาสะวีย์ คุณทิพย์รัตน์ วาณิชชา คุณทวีศิลป์ สืบวัฒนะ คุณสุภาภรณ์ จรัสพันธ์ คุณรุ่งเรือง สุขภิบาล คุณจงรักษ์ เหมนิธิ คุณเจริญลาภ สายงาม โดยเฉพาะคุณอัญชี่ สุธาสัยมณี คุณวารุณี โอสธารมย์ และคุณสิริลักษณ์ ตักดิ์เกรียงไกร เพื่อนผู้มีน้ำใจ และให้ความปรารถนาดีแก่ผู้เขียนเสมอมา

นอกจากนี้ผู้เขียนยังได้รับความสะดวกในการค้นคว้าเอกสารทางประวัติศาสตร์จากเจ้าหน้าที่ของหอสมุดกลาง หอจดหมายเหตุแห่งชาติ กองประวัติศาสตร์ทหารเรือ ศูนย์เอกสารแห่งประเทศไทย หอสมุดคณะอักษรศาสตร์ และหอสมุดกลางจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จึงขอขอบคุณไว้ในโอกาสนี้ด้วย

บุคคลที่ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงอีกสองท่าน คือ คุณสมักรและคุณสุธีร์
 ทินานนท์ บิคมารคา ผู้ส่งเสริมและสนับสนุนทั้งกำลังกาย กำลังใจ และกำลังทรัพย์ให้กับผู้เขียน
 ตลอดมา พร้อมทั้งขอขอบพระคุณ คุณสุนันทา เกรื่อนิด และ คุณสุรชาติ ทินานนท์ ผู้เป็นน้าและพี่
 ซึ่งให้ความช่วยเหลือและเข้าใจในความยากลำบากของการเขียนวิทยานิพนธ์นี้เป็นอย่างดี



สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ฉ
กิตติกรรมประกาศ	ช
รายการตารางประกอบ	ฅ
รายการภาพประกอบ	ฉ
บทที่	
บทนำ	๑
บทที่ ๑ การค้าสำเภาในสมัยสุโขทัย อโยธยา และธนบุรี	๕
บทที่ ๒ สภาพโดยทั่วไปทางด้านการปกครอง สังคม และเศรษฐกิจที่เอื้อต่อการค้าสำเภา	๒๕
บทที่ ๓ การค้าสำเภาระหว่างสมัยรัชกาลที่ ๑ - รัชกาลที่ ๓ (พ.ศ. ๒๓๒๕ - ๒๓๙๔)	๓๖
บทที่ ๔ การค้าสำเภาหลังจากการทำสนธิสัญญากับประเทศตะวันตก	๔๑
บทที่ ๕ ผลของการค้าสำเภาต่อเศรษฐกิจ สังคม และการปกครอง	๕๔
บทสรุป	๑๑๓
บรรณานุกรม	๑๒๒
ภาคผนวก	๑๓๕
ประวัติการศึกษา	๑๓๘

รายการตารางประกอบ

หน้า

ตารางที่ ๑	จำนวนเรือสำเภาของไทยที่ส่งไปค้าขายที่ญี่ปุ่นในสมัย สมเด็จพระนารายณ์มหาราช	๑๕
ตารางที่ ๒	จำนวนเรือสินค้าไทยที่ไปค้าขายยังสิงคโปร์ระหว่าง พ.ศ. ๒๓๗๒ - ๒๓๘๔	๕๑
ตารางที่ ๓	เปรียบเทียบจำนวนเรือของพ่อค้าต่างชาติ พ.ศ. ๒๓๘๑ - ๒๓๘๒	๘๕

สถาบันวิจัยประชากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายการภาพประกอบ

หน้า

ภาพที่ ๑	เรือสำเภามาเก๊า	๕๕
ภาพที่ ๒	เรือสำเภาฟงเจา	๕๕





บทนำ

ความสำคัญของปัญหา

การค้าทางเรือนี้มีความเป็นมาอันศตวรรษแล้ว เพราะในสมัยก่อนการคมนาคมขนส่งติดต่อใช้ทางน้ำเป็นเส้นทางสำคัญ โดยเฉพาะการค้าติดต่อระหว่างรัฐต่อรัฐ ซึ่งนำไปสู่การค้าทางเรือ ประเทศที่มีความเจริญรุ่งเรืองมาแล้วในอดีตย่อมจะทำนุบำรุงบ้านเมืองของตนในทางเศรษฐกิจจนมีความมั่งคั่งสมบูรณ์ และมีกำลังอำนาจพอที่จะขยายอิทธิพลออกไปยังดินแดนต่างถิ่น ทรัพยากรในประเทศอันได้แก่พืชผลจากการผลิตทางการเกษตรและผลผลิตทางค่านอุตสาหกรรมภายในประเทศเหล่านี้จะสามารถแจกจ่ายไปยังประเทศต่าง ๆ ได้ก็ด้วยการขนส่งทางเรือ นอกจากนี้การแสวงหาโลกทรัพยากรจากภายนอกประเทศมาเพิ่มพูนความอุดมสมบูรณ์ภายในประเทศให้มากขึ้น ก็ต้องอาศัยการขนส่งทางเรือเช่นเดียวกัน ด้วยเหตุนี้ทุกประเทศแต่โบราณจึงคิดบำรุงการค้าขายให้ใหญ่โตยิ่งขึ้น^๑

ประเทศไทยก็เป็นประเทศหนึ่งที่ได้ให้ความสำคัญต่อการค้าทางเรือมาตั้งแต่สมัยสุโขทัย ซึ่งเจริญรุ่งเรืองมากในรัชกาลพ่อขุนรามคำแหงมหาราช ในสมัยอยุธยาความก้าวหน้าของการค้าทางเรือมีมากขึ้นเป็นลำดับ จะเห็นได้จากในรัชกาลพระเจ้าปราสาททองที่มีการกำหนดกฎเกณฑ์ข้อบังคับต่าง ๆ ของกรมท่า ซึ่งนำไปสู่ระบบผูกขาดโดยพระคลังสินค้า อันเป็นหน่วยงานสำคัญในการควบคุมกิจการค้าต่างประเทศ การให้ความสำคัญต่อการค้าทางเรือของไทยปรากฏเห็นเด่นชัดในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น กล่าวคือ รัฐบาลได้ให้การส่งเสริมและสนับสนุนเรือสำเภาไทยไปค้าขายยังประเทศต่าง ๆ ในบริเวณใกล้เคียง^๒ และนอกเหนือจาก

^๑สง่า กาญจนาคพันธุ์, ประวัติศาสตร์การค้าไทย. (พระนคร : บริษัทการพิมพ์, ๒๕๑๒), หน้า ๓๐.

^๒สมเด็จพระยาคำวรวงราชานุภาพ, จดหมายเหตุเรือทูตอเมริกันเข้ามาในรัชกาลที่ ๓ เมื่อ ปีจอ พ.ศ. ๒๓๕๓. (พระนคร : โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนากร, ๒๕๖๖), หน้า ๑ - ๓.

พระมหากษัตริย์จะทรงเป็นเจ้าของกิจการค้าแล้ว บรรดาข้าราชการ ชุนนาง ก็มีเรือสินค้าของตนเองหลายลำ เพื่อบรรทุกสินค้าไปขายยังต่างประเทศเป็นการส่วนตัวด้วย^๑ อย่างไรก็ตามกิจการค้าทางเรือในระยะหลังจากนั้นก็เริ่มซบเซาลง เนื่องมาจากการยกเลิกระบบพระคลังสินค้า และการเข้ามาค้าขายแข่งขันของพ่อค้าตะวันตก ซึ่งมีเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากหลังจากที่รัฐบาลไทยได้ทำสนธิสัญญาบาวริงกับประเทศอังกฤษ ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

ในปัจจุบันรัฐบาลไทยได้ให้ความสนใจส่งเสริมสนับสนุนกิจการค้าทางเรืออย่างยิ่ง เพราะรัฐบาลเห็นความสำคัญและเล็งเห็นผลประโยชน์ที่จะตามมาจากการค้าเนมิกิจการนี้ กล่าวคือ การค้าทางเรือนอกจากจะส่งผลประโยชน์ในทางเศรษฐกิจให้แก่ประเทศแล้ว ยังส่งผลสะท้อนให้ประเทศได้รับความเจริญต่าง ๆ มีการถ่ายทอดวัฒนธรรม ตลอดจนวิทยาการอันทันสมัยต่อกัน ยิ่งกว่านั้นยังอำนวยความสะดวกทางการทหารอีกด้วย เพราะในยามปกติคนไทยจะได้มีโอกาสฝึกฝนการเดินเรือในทะเลลึกให้เกิดความชำนาญได้รู้จักภูมิประเทศและเมืองท่าในต่างประเทศ ซึ่งในยามสงครามทั้งคนและเรือเหล่านั้นจะอำนวยความสะดวกให้แก่กองทัพเรืออย่างมาก ด้วยเหตุนี้จึงควรที่จะทำการวิจัยถึงความจำเป็นมาของการค้าทางเรือของไทย ตลอดจนศึกษาถึงผลที่ได้ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และการปกครองของประเทศซึ่งยังไม่ปรากฏว่ามี การวิจัยอย่างจริงจัง โดยเฉพาะในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ซึ่งเป็นระยะเวลาที่การค้าทางเรือของไทยมีความเจริญก้าวหน้ามากสมัยหนึ่ง

^๑ George Finlayson, The Mission To Siam and Hué the Capital of Cochin China in the Years 1821 - 1822. (London : John Murray, 1826), p. 166.

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑. ดังได้กล่าวมาแล้วว่าการค้าทางเรือของไทยในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นมีความเจริญก้าวหน้าและมีความสำคัญมากแต่ยังไม่ได้รับการศึกษาริชาดอย่างจริงจัง ด้วยเหตุนี้ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาค้นคว้าวิจัยเรื่องนี้ และผู้วิจัยจะได้ทำการศึกษาค้าทางเรือในสมัยก่อนรัตนโกสินทร์พอเป็นสังเขป เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาค้นคว้าวิจัยเรื่องนี้ต่อไป
๒. เพื่อศึกษานโยบาย และวิธีดำเนินการส่งเรือไปค้าขายยังต่างประเทศของไทยในสมัยนั้น รวมทั้งพิจารณาบทบาทของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกิจการดังกล่าว และผู้ดำเนินการค้าทางเรือ ตลอดจนศึกษาสาเหตุและปัจจัยซึ่งมีผลต่อการค้าทางเรือในสมัยนั้น
๓. เพื่อศึกษาถึงผลจากการค้าทางเรือของไทย ทั้งทางด้านการธุรกิจ การเมือง และสังคม

ขอบเขตของการวิจัย

ผู้วิจัยได้มุ่งศึกษาเรื่องนี้เฉพาะในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น คือในช่วงรัชกาลที่ ๑ ถึงรัชกาลที่ ๓ ซึ่งเป็นระยะเวลาที่การค้าทางเรือของไทยมีความเจริญก้าวหน้า โดยเฉพาะการค้าทางเรือของหลวง และรัฐบาลได้ให้ความสนใจในกิจการค้าค่านี้นี้เป็นพิเศษสมัยหนึ่ง และเพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาเรื่องนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้าการค้าทางเรือในสมัยก่อนรัตนโกสินทร์พอเป็นสังเขป

การวิจัย

การวิจัยเรื่องนี้จะใช้วิธีการทางประวัติศาสตร์ (Historical Approach) เป็นสำคัญ โดยทำการวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านเอกสาร (Documentary Research) และจะใช้วิธีศึกษาวิเคราะห์ทางโบราณคดีประกอบด้วย เพื่อให้การศึกษาค้นคว้าสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ทั้งนี้โดยจะเสนอรายงานแบบพรรณนาวิเคราะห์ (Analytical Description)

ข้อมูลที่ใช้ในการวิจัยประกอบด้วยหลักฐานชั้นต้นและชั้นรอง ทั้งที่เป็นเอกสารภาษาไทยและของต่างประเทศมาเทียบเคียงกัน อนึ่ง ข้อมูลที่ใช้ในการวิจัยนี้มีอย่างจำกัด และกระจัดกระจาย ซึ่งนับเป็นอุปสรรคประการหนึ่ง ในการทำวิจัย ข้อมูลในการวิจัยนอกจากที่กล่าวข้างต้น ยังอาศัยข้อเท็จจริงจากรายงานวิจัยที่มีผู้ค้นคว้าไว้แล้วประกอบด้วย

หลักฐานที่ใช้ในการวิจัย

หลักฐานที่ใช้ประกอบด้วยเอกสารชั้นปฐมภูมิ (Primary Sources) จากหอสมุดวชิรญาณ ไก่แก้ว ราชสารตรา พระราชหัตถเลขา บัญชาและประกาศต่าง ๆ นอกจากนี้ยังใช้เอกสารทุติยภูมิ (Secondary Sources) ทั้งที่เป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ จากหอสมุดกลางจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย หอสมุดคณะอักษรศาสตร์ หอสมุดสยามสมาคม ศูนย์เอกสารแห่งประเทศไทย หอสมุดกลางมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ กองประวัติศาสตร์ทหารเรือ และจากรายงานการสำรวจทางโบราณคดี กรมศิลปากร

ความสำคัญหรือประโยชน์คาดว่าจะได้รับจากการวิจัยนี้

๑. การวิจัยเรื่องนี้จะก่อให้เกิดความรู้และความเข้าใจถึงเจตจำนงของรัฐในการส่งเรือไปค้าขายยังประเทศต่าง ๆ ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น
๒. ทำให้ทราบถึงสาเหตุและปัจจัยซึ่งก่อให้เกิดความสำเร็จและความล้มเหลวของการค้าทางเรือของไทยในช่วงเวลานั้น
๓. เป็นแนวทางในการศึกษาค้นคว้า และวิจัยประวัติศาสตร์และเรื่องราวเกี่ยวกับการค้าทางเรือของไทยทั้งในอดีต ปัจจุบัน และอนาคต
๔. คาดว่างานวิจัยนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการวางนโยบายส่งเสริมการค้าทางเรือหรือการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ ซึ่งเป็นเรื่องที่กำลังได้รับความสนใจทั้งจากรัฐบาลและประชาชนในขณะนี้



บทที่ ๑

การค้าเสรีในสมัยสุโขทัย ออยุธยา และ ธนบุรี

การค้าทางเรือในสมัยสุโขทัย

ในสมัยอาณาจักรสุโขทัย การค้าขายเจริญรุ่งเรืองมากในสมัยของพ่อขุนรามคำแหงมหาราช พระองค์ทรงมีนโยบายการค้าที่เรียกกันว่า "การค้าแบบเสรี" หรือ Free Trade ทั้งนี้เพราะพระองค์ทรงเล็งเห็นความสำคัญของการค้าเป็นอย่างมาก ทั้งการค้าภายใน และการค้ากับต่างประเทศ นอกจากนี้ยังทรงเปิดโอกาสให้พ่อค้าไทยและต่างประเทศ นำสินค้าเข้าและสินค้าออกจากอาณาจักรได้โดยไม่ต้องเสียภาษีอากรใดๆ ทั้งสิ้น การลคหยอนให้เขื่อนั้นแสดงให้เห็นถึงนโยบายการส่งเสริมการค้าภายในอาณาจักรสุโขทัย ให้ขยายตัวกว้างขวางขึ้น และเพื่อให้ตลาดการค้าของประเทศกว้างขวาง ก็จะได้เห็นได้จากจารึกของพ่อขุนรามคำแหงมหาราชตอนหนึ่งที่ว่า "เมื่อราวพ่อขุนรามคำแหงเมืองสุโขทัยนี้ดี ในน้ำมีปลา ในนามีข้าว เจ้าเมืองยเอาจากอบในไพรหลวง เพื่อนรูงวัวไปค้า ขี่ม้าไปขาย ไครจักไครค้าวาง คา ไครจักไครคามา คา ไครจักไครคการเงินคา ทองคา ไพรฟ้าหนาใส่"^๒

เส้นทางการค้าในสมัยสุโขทัยมี ๒ ทาง คือ ทางบกและทางน้ำ ทางบกคือเส้นทางตะวันตก จากสุโขทัยมาเมืองตาก ออกทางเมืองเบะตะมะในดินแดนของอาณาจักรมอญ และระหว่างสุโขทัยกับหัวเมืองต่าง ๆ ทางใต้ นอกจากนี้ก็เป็นเส้นทางกระหว่างสุโขทัยกับแควน

^๑สง่า กาญจนาคพันธ์, ประวัติศาสตร์การค้าไทย (พระนคร : บัณฑิตการพิมพ์, ๒๕๑๖), หน้า ๘๕.

^๒ประชุมจารึกภาคที่ ๑, (พระนคร : โรงพิมพ์พระจันทร์, ๒๕๑๓), หน้า ๘.

หลวงพระบาง^๑ ส่วนเส้นทางทางน้ำ คือ เส้นทางตามแม่น้ำต่าง ๆ ทางคอนโค

การค้าทางเรือในสมัยนี้เป็นการค้ากับต่างประเทศ มีประเทศจีน เขมร สุมাত্রา ชาวฟิลิปปินส์ เกาหลี ญี่ปุ่น ลังกา และอินเดีย^๒ โดยเฉพาะการค้ากับจีนซึ่งมีมานานแล้วและเจริญรุ่งเรืองมากในสมัยพอขุนรามคำแหงมหาราช^๓

อาณาจักรสุโขทัยส่งทูตไปจีนทั้งหมด ๑๐ คณะด้วยกัน^๔ คือส่งใน พ.ศ. ๑๘๓๕, ๑๘๓๗, ๑๘๓๘, ๑๘๔๐, ๑๘๔๑, ๑๘๔๒, ๑๘๔๓, ๑๘๕๓, ๑๘๖๑, ๒๖๕ ตามลำดับ คณะทูตทั้ง ๑๐ ชุดนี้ส่งในสมัยพอขุนรามคำแหงฯ ๔ ชุด ที่เหลือจากนั้นส่งในรัชกาลต่อ ๆ มา อย่างไรก็ตามก่อนที่ความสัมพันธ์ทางการทูตระหว่างสุโขทัยกับจีนจะเริ่มชัดเจน ความสัมพันธ์ทางการเศรษฐกิจอย่างไม่เป็นทางการคงจะมีอยู่บ้างแล้ว เนื่องจากพ่อค้าจีนมาค้าขายยังดินแดนแถบนี้เป็นประจำ

หลังจากที่มีการสถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูตกับจีนอย่างเป็นทางการแล้ว ลักษณะการค้าที่ไทยทำกับจีนเป็นไปในรูปแบบการค้า^๕ การที่ประเทศต่อประเทศส่งราชทูตพร้อมด้วยเครื่องราชบรรณาการไปมาหากันนี้ นอกจากจะเป็นการผูกไมตรีแล้ว ยังเป็นไปเพื่อจุดประสงค์ทางการค้า

^๑สง่า กาญจนาคพันธ์, ประวัติศาสตร์การค้าไทย, หน้า ๔๕.

^๒เรื่องเดียวกัน, หน้า ๓๐.

^๓เรื่องเดียวกัน

^๔Suebsaeng Promboon, "Sino-Siamese Tributary Relations 1282 - 1853 (Unpublished Ph.D Thesis, University of Wisconsin, 1971) pp. 124 - 138.

^๕ประชุมพงศาวดาร ภาคที่ ๕, "ทางพระราชไมตรีระหว่างไทยกับจีน" (พระนคร : โรงพิมพ์รุ่งเรืองรัตน์, ๒๕๐๗); หน้า ๕๓๘.

ระบบนี้ไทยได้รับผลประโยชน์ตอบแทนเช่นกันโดยคณะทูตได้รับอนุญาตให้มีสิทธิซื้อขายสินค้าและได้รับสิทธิพิเศษต่าง ๆ เช่น ไม่ต้องเสียภาษี นอกจากนี้พ่อค้าที่มาจากสุโขทัยจะได้รับความคุ้มครองและอำนวยความสะดวก " อย่างไรก็ตามสุโขทัยก็ไม่ได้ใช้สิทธิพิเศษทางเศรษฐกิจอย่างเต็มที่นัก เพราะรัฐบาลไม่ได้เกี่ยวข้องกับการค้าโดยตรง^๒ แต่สุโขทัยน่าจะได้ประโยชน์จากภาษีขาเข้าขาออก และจากการขายสินค้าพื้นเมือง เช่น หนังสัตว์ ไหมหอมต่าง ๆ พริกไทย งาช้าง

สินค้าที่ค้าขายกับจีนส่วนใหญ่เป็นจำพวกผ้าไหม เครื่องถ้วยชามจีน^๓ การค้าเหล่านี้ อยู่ในมือชาวจีนซึ่งเป็นพ่อค้าคนกลาง สินค้าทั้งจากไทยและจีนจะถูกนำมาซื้อขายแลกเปลี่ยนกัน สินค้าจากจีนที่เขามาสู่อณาจักรสุโขทัยนั้น ส่วนใหญ่จะส่งเป็นสินค้าออกอีกทีหนึ่ง ทั้งนี้อาณาจักรสุโขทัยจึงกลายเป็นแหล่งที่สินค้าจากจีนจะเข้ามาและออกไปสู่ประเทศอื่น ๆ

นอกจากประเทศจีนที่ไทยทำการค้าขายด้วยเป็นประจำแล้ว ญี่ปุ่นก็เป็นอีกประเทศหนึ่งที่เรือสินค้าไทยออกไปค้าขายด้วยเช่นกัน เพราะการแสวงงำเข้าไปค้าขายถึงประเทศจีนเป็นการกระทำที่คดอ้อยแล้วไม่ขาด บางคราวจึงอาจเลยไปค้าขายถึงเกาหลี และญี่ปุ่น^๔ สินค้าที่ไทยส่งไปขายญี่ปุ่นมีเครื่องถ้วยชาม หนังสัตว์ ไหมหอม น้ำตาล ช่าง ม้า นกยูง เป็นต้น^๕

^๑ สืบแสง พรหมบุญ, "ความสัมพันธ์ระหว่างสุโขทัยกับจีนในสมัยราชวงศ์มองโกล" จุลสารสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล ๒ (กันยายน - ธันวาคม ๒๕๒๑) : ๓๘.

^๒ เรื่องเดียวกัน.

^๓ สว่าง กาญจนาคพันธ์, ประวัติศาสตร์การค้าไทย, หน้า ๒๒ - ๒๓.

^๔ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๕๕.

^๕ สุรางค์ศรี คัมเสียงสม, "ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับญี่ปุ่น ตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวถึงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว" (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต แผนกประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๒๐), หน้า ๘.

การค้าทางเรือสมัยอยุธยา

นับตั้งแต่สร้างกรุงศรีอยุธยาเมื่อ พ.ศ. ๑๘๘๓ เป็นต้นมา การค้ากับต่างประเทศนับเป็นรายได้ที่สำคัญของบ้านเมือง พระมหากษัตริย์ทรงสนับสนุนพลเมืองให้ทำการค้าขาย ทรงเอาใจใส่เพื่อพ่อค้าชาวต่างประเทศที่เข้ามาค้าขายในเมืองไทยด้วยดี จึงจูงใจให้พ่อค้าชาวต่างประเทศเข้ามาค้าขายในกรุงศรีอยุธยามากขึ้น การค้าต่างประเทศโดยขายตัวกว้างขวาง เศรษฐกิจของบ้านเมืองจึงก้าวหน้าเป็นลำดับมา

การค้าสำเภาที่ทำการมาตั้งแต่สมัยสุโขทัยยังคงมีอยู่ ทั้งที่เรากล่าวไปค้าขายยังต่างประเทศและที่พ่อค้าต่างประเทศส่งเรือเข้ามาค้าขาย การขยายตัวของการค้าในระยะนี้เห็นได้จากกฎหมายเก่า ซึ่งแสดงให้เห็นภาวะความเป็นไปในการค้าสำเภาว่าเป็นเรื่องสำคัญ และเป็นสิ่งที่ทำกันเสมอมา และมีโดยทั่วไปในนานากรุงศรีอยุธยา เวนในกฎหมายลักษณะเบ็ดเสร็จ พ.ศ. ๑๕๐๓ ได้กล่าวถึงการค้าสำเภาสมัยพระเจ้าอู่ทองว่า "มาตราหนึ่ง ทวยราษฎรทั้งหลาย จะฝากสินค้าให้วานไปขายต่างประเทศก็ ฝากลงสำเภาก็ฝากให้ซื้อขายแตกกลางเมืองก็ดี ให้มีผู้เอาผู้แก่เพื่อนฝูง มาช่วยคิดราคาทุนทรัพย์ใหญ่เห็น..."

ในกฎหมายลักษณะพยานออกใน พ.ศ. ๑๘๕๔ ก็ได้วางบทบัญญัติเกี่ยวกับการค้าสำเภาไว้ตอนหนึ่งว่า "...ประการหนึ่งในคัมภีร์มหาสมุทร ชาวเรือ วิวาทกัน เพื่อน เรือ เป็นพยาน ประการหนึ่งชาวเรือ สำเภา } ลำเคี้ยวกันวิวาทกัน ผู้ไป เรือ สำเภา พยาน..."

สมัยมหาวิทยาลัยบูรพา

รอง ศยามานนท์, พลตรี คำเนิน เดชะกุล และ วิลาตวงศ์ นพรัตน์, ประวัติศาสตร์ไทยสมัยกรุงศรีอยุธยา (พระนคร : โรงพิมพ์สำนักทำเนียบนายกรัฐมนตรี, ๒๕๑๕), หน้า ๔๓.

๒. เรืออู่เดียวกัน.

๓. กฎหมายตราสามดวง เล่ม ๓. (พระนคร : องค์การค้าคุรุสภา, ๒๕๐๖), หน้า ๑๓๑.

๔. กฎหมายตราสามดวง เล่ม ๒. (พระนคร : องค์การค้าคุรุสภา, ๒๕๐๖), หน้า ๘๐.

จากกฎหมายลักษณะต่าง ๆ ที่กล่าวมาแล้ว แสดงให้เห็นว่าการค้าสำเภามีมากและขยายตัวเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ โดยเฉพาะในสมัยสมเด็จพระบรมไตรโลกนาถ รัฐบาลองจะให้ความสำคัญกับกิจการค้านี้ มีการวางระเบียบราชการในกฎหมายอัยการตำแหน่งนาพลเรือน ออกโหมาศึกกราช ๒๒๓๙^๑ ซึ่งเป็นหลักฐานที่แสดงให้เห็นว่ารัฐบาลให้ความสำคัญอย่างมากต่อการค้าต่างประเทศ ในกฎหมายฉบับนี้ ได้กำหนดศักดินาของข้าราชการที่เกี่ยวข้องกับการค้าต่างประเทศและพนักงานประจำเรือสำเภา มีตำแหน่งโกษาธิบดี (พระคลัง) วาราชการกรมท่า ถือศักดินา ๑๐,๐๐๐ และถือตราบัวแก้ว^๒ เป็นผู้ควบคุมการค้าและงานค้าสำเภา ตลอดจนจัดการดูแลปกครองชาวต่างประเทศที่พำนักอาศัยในไทย นอกจากนี้ยังได้แยกกรมท่าออกเป็นกรมท่าชาย และกรมท่าขวา โดยกำหนดให้กรมท่าชายขึ้นอยู่กับพระโสมภักดาราชเศรษฐี มีหน้าที่ดูแลปกครองพ่อค้าชาวจีน กรมท่าขวาขึ้นอยู่กับพระจุฬาราชมนตรี วาฝ่ายแขก ซึ่งรวมถึงชาวอินเดีย เปอร์เซีย อาหรับ และแขกมัวร์ที่เข้ามาค้าขาย ส่วนพ่อค้าชาติอื่น ๆ ที่เดินทางเข้ามาค้าขายในภายหลัง ก็จัดให้ขึ้นอยู่กับกรมท่าชายบางกรมท่าขวาบาง เช่น พวกฮอลันดาขึ้นอยู่กับกรมท่าชาย ฝรั่งเศส อังกฤษ ญี่ปุ่น ฮวา มลายู ขึ้นกับกรมท่าขวา^๓ สำหรับเจ้าพนักงานต่าง ๆ ที่ประจำอยู่ในเรือสำเภาที่มีศักดินากำหนดเอาไว้ต่างกัน การตั้งตำแหน่งยศศักดินาของเจ้าหน้าที่เรือสำเภาแสดงให้เห็นว่าการค้าชายกับต่างประเทศ ซึ่งเป็นการค้าสำเภาเป็นส่วนใหญ่ ได้ดำเนินอย่างกว้างขวางและมีความสำคัญถึงกับเข้าไปในตำแหน่งยศศักดินาด้วย

ในกฎหมายดังกล่าวได้กำหนดให้พระคลังวาราชการกรมท่า เหตุที่เป็นเช่นนั้นเข้าใจว่าพระคลังมีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการจำหน่ายและเก็บพระราชทรัพย์ จึงมีหน้าที่ดูแลการแต่งสำเภา

^๑กฎหมายตราสามดวง เล่ม ๑ (พระนคร : องค์การศาลฎีกา, ๒๕๐๕), หน้า ๒๓๓ - ๒๓๔

^๒เรื่องเดียวกัน, หน้า ๒๓๓.

^๓สง่า กาญจนาคพันธ์, ประวัติศาสตร์ไทย, หน้า ๑๐๔ - ๑๐๕.

หลวงออกไปค้าขาย ทำให้เป็นศูนย์กลางในหมู่ชาวต่างประเทศ ดังนั้นจึงได้รับมอบหมายให้เป็นผู้
 รับรองชาวต่างประเทศ และพนักงานสำหรับรับชาวต่างประเทศ ซึ่งหมายถึงข้าราชการที่ทำหน้าที่
 ควบคุมดูแลชาวต่างประเทศที่ขึ้นอยู่กับพระคลัง การค้าสำเภาของไทยในสมัยอยุธยาตอนต้นยังไม่
 เจริญรุ่งเรืองเหมือนในสมัยต่อมา และมีชาวต่างประเทศเดินทางเข้ามาค้าขายไม่มากนัก ส่วนมาก
 จะเป็นพ่อค้าชาวจีน และพ่อค้าอินเดีย รัฐบาลได้อาศัยพ่อค้าต่างชาติเหล่านี้เดินเรือค้าขาย จึง
 อนุญาตให้พ่อค้าเหล่านี้ค้าขายส่วนตัวเพื่อเป็นการชักชวนให้พ่อค้าเข้ามาค้าขายมากขึ้น หน้าที่ของ
 กรมท่าจึงยังไม่กว้างขวางเท่าใดนัก ต่อมาในสมัยอยุธยาตอนกลาง มีชาวตะวันตกเดินทางเข้ามา
 ค้าขายเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ หน้าที่การงานของกรมท่าจึงขยายตัวออกไป เช่น การดูแลบังคับบัญชาชาว
 ต่างประเทศ การดูแลการค้าสำเภาหลวง การค้าขายกับต่างประเทศ รวมทั้งกฎเกณฑ์ข้อบังคับ
 ต่าง ๆ ของกรมท่าก็เคร่งครัดมากขึ้นซึ่งนำไปสู่ระบบผูกขาดโดยพระคลังสินค้า ดังจะเห็นได้ว่ามี
 การกำหนดสินค้าต้องห้าม และวางระเบียบควบคุมการค้าด้วยวิธีเลือกซื้อของหลวงไว้ใช้ในราชการ
 ในสมัยสมเด็จพระเจ้าทรงธรรม^๓ และในสมัยสมเด็จพระเจ้าปราสาททองก็มีบัญญัติรายข้อสินค้าต้อง
 ห้ามเพิ่มเติมขึ้นอีกด้วย^๔

^๓พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระบรมราชธิบายแก้ไขการปกครอง
แผ่นดิน (พระนคร : โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒนากร, ๒๔๗๐), หน้า ๕ - ๖.

^๔มองพรมณ สุภัทรพันธุ์, "การศึกษาทางประวัติศาสตร์เกี่ยวกับเรื่องพระคลังสินค้า"
 (วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต แผนกวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,
 ๒๕๑๑), หน้า ๒๒.

^๕เอกสารของฮอลันดา สมัยกรุงศรีอยุธยา พ.ศ. ๒๑๕๑ - ๒๑๖๓ และ พ.ศ. ๒๑๖๗
 ๓๑๘๕ แปลโดย นันทา สุกกุล (พระนคร : ศิลปาการ, ๒๕๑๓), หน้า ๕๓ - ๕๔.

^๖สง่า กาญจนาคพันธ์, ประวัติการค้าไทย, หน้า ๒๕๑ - ๒๕๒.

พระคลังสินค้า

เมื่อฝรั่งชาวตะวันตกเดินทางเข้ามาค้าขายในประเทศไทยนั้น ภาวะเศรษฐกิจของประเทศก็คงจะอยู่ในระดับที่ต่ำ มี การหมุนเวียนแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างกันซึ่งมีผลต่อการส่งสำเนาไปค้าขายยังประเทศต่าง ๆ ด้วย เพราะเมื่อมีสินค้ามีค่านานาชนิด ก็สามารถบรรทุกลงสำเนาไปขายได้กำไร ในขณะที่เกี่ยวกับรัฐบาลก็เข้าควบคุมการค้าต่างประเทศอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้เพราะสินค้าจากต่างประเทศบางอย่าง เช่น ปืน อาวุธต่าง ๆ ที่ได้นำเข้ามาขายนั้น รัฐบาลไม่ต้องการให้ตกไปถึงมือศัตรู ทั้งนี้รัฐบาลจึงบังคับให้ขายแก่รัฐบาลเพียงผู้เดียว เมื่อรัฐบาลซื้อสินค้าไว้เกินความต้องการแล้วจึงขายเป็นรายย่อยแก่ประชาชนอื่นที่ วิชา นอกจากเพื่อความปลอดภัยแก่ประเทศแล้ว ยังเป็นทางนำรายได้ให้แก่ประเทศอีกทางหนึ่งด้วย นอกจากนี้ถ้าสินค้าที่พ่อค้านำมาขายนั้น มีสิ่งทีรัฐบาลต้องการใช้ในราชการ รัฐบาลก็มีสิทธิที่จะเลือกซื้อไปก่อน จึงเกิดเป็นธรรมเนียมว่า เมื่อมีเรือต่างประเทศเข้ามาเจ้าพนักงานต้องลงไปตรวจสินค้าที่รัฐบาลต้องการก่อน ส่วนสินค้าที่รัฐบาลไม่ต้องการก็จะอนุญาตให้พ่อค้าต่างชาติขายแก่ประชาชนได้ เท่ากับรัฐบาลเป็นผู้กำหนดสินค้าที่จะขายประเทศและในขณะเดียวกันก็จะทำหน้าที่เป็นกำหนดสินค้าออกด้วย กล่าวคือ สินค้าพื้นเมืองบางอย่าง เป็นของหายาก เช่น ดีบุก งาช้าง ธาราญจกรซื้อขายกันเอง สินค้าดังกล่าวอาจจะหมดไปไม่เหลือไว้ใช้ในราชการบ้านเมือง รัฐบาลจึงกำหนดให้เป็นสินค้าของห้าม ผู้ใดมีต้องขายให้แก่รัฐบาลแต่เพียงผู้เดียว สินค้าพื้นเมืองที่กล่าวนี้รวมทั้งของส่วยที่ไพร่ส่วยนำมาให้หลวงแทนการเป็นทหาร เช่น ดีบุก พริกไทย ครั่ง ขมิ้น ไม้หอม เป็นต้น สิ่งของส่วยเหล่านี้ รัฐบาลจะเก็บรวบรวมไว้ในพระคลังสินค้า เพื่อไว้ขายให้แก่พ่อค้าชาวต่างประเทศที่เข้ามาค้าขายในไทยส่วนหนึ่ง อีกส่วนหนึ่งจะร่วมกับสินค้าที่เจ้าพนักงานคลังสินค้าจัดซื้อหาไว้ เพื่อบรรทุกลงเรือสำเนาหลวงไปขายยังประเทศต่าง ๆ^๒

^๑บุญรอด แก้วกันหา, "การเก็บส่วนในสมัยรัตนโกสินทร์ (พ.ศ. ๒๓๖๕ - ๒๔๑๑)" (วิทยานิพนธ์ อักษรศาสตรมหาบัณฑิต แผนกประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๑๔), หน้า ๓๐.๖

^๒เรื่องเดียวกัน, หน้า ๒๑.

เช่น จีน และอินเดีย แล้วรับซื้อสินค้าจากประเทศนั้น ๆ เช่น ผ้า ถ้วยชาม เป็นต้น เข้ามาให้ พระคลังสินค้าจำหน่ายเป็นผลประโยชน์แก่หลวงต่อไป

จากลักษณะการควบคุมการค้ากับต่างประเทศ การแต่งเรือสำเภาเพื่อไปค้าขาย ตลอดจน การกำหนดสินค้าต้องห้ามนั้น กล่าวได้ว่าพระคลังสินค้าเปรียบเสมือนนอกราชการของรัฐบาลที่จัดตั้ง ขึ้น เพื่อควบคุมการค้าทั้งขาเข้าและขาออก โดยดำเนินการค้าขายเองด้วยวิธีผูกขาดการค้า และ เอากำไรเป็นของหลวง รายได้จากพระคลังสินค้านี้ถือว่าเป็นรายได้ที่สำคัญ เพราะผลประโยชน์ จากการเก็บภาษีอากรภายในประเทศได้จะไม่มากนัก ดังนั้นการค้าสำเภากับต่างประเทศและ การผูกขาดสินค้าบางอย่างเป็นของหลวงจึงเป็นการเพิ่มรายได้ให้แก่ประเทศทางหนึ่ง ในทำนอง เดียวกันก็เป็นการเพิ่มพูนรายได้ของพระมหากษัตริย์ด้วย

สำหรับผู้ที่ทำหน้าที่รับผิดชอบทางด้านนี้คือ พระยาโกษาธิบดี ซึ่งเป็นตำแหน่งที่มีความ สำคัญมาก^๒ เพราะนอกจากจะรับผิดชอบและควบคุมเศรษฐกิจของประเทศ หรืออีกนัยหนึ่ง เป็นผู้คิด การค้าขายของพระเจ้าแผ่นดินแล้ว ยังอาจจะได้ผลประโยชน์จากการค้าสำเภาทั้งทางด่านสำเภา หลวงและสำเภาที่แต่งไปค้าขายเอง ทั้งนี้เพราะการค้าสำเภาในส่วนนี้ส่วนใหญ่จะเป็นของหลวง คือ รัฐบาลเป็นผู้แต่งสำเภาไปค้าขายเอง นอกจากนี้ก็มีของเจ้านาย ขุนนาง และของข้าราชการที่ เกี่ยวข้องทำการค้าด้วย^๓

ลักษณะการผูกขาดการค้าตามระบบพระคลังสินค้า ทำให้บรรดาพ่อค้าชาวต่างชาติไม่ พอใจ เพราะเมื่อพ่อค้านำสินค้าเข้ามาขาย พระคลังสินค้าจะรับซื้อสินค้าที่ต้องการไว้และตั้งราคา

^๑W.A.R. Wood, A History of Siam (Bangkok : Chalermit, 1959), p. 163.

^๒พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระบรมราชาธิบายแก้ไขการปกครอง แขนงดิน, หน้า ๕ - ๖.

^๓Iwao Seiichi, Reopening of the Diplomatic and Commercial Relations Between Japan and Siam During Tokugawa Days. ACTA ASIATICA Bullentin of the Institute of Eastern Culture 4 (Tokyo : The Toho Gakkai, 1963), p. 30.



ตามความพอใจ เมื่อเวลาชำระเงิน บางครั้งก็เอาสินค้าอย่างอื่นมาแลกเปลี่ยนและมีก็จะตั้งราคา
 สินค้าที่นำมาแลกเปลี่ยนอย่างแพง วิธีการเช่นนี้ทำให้เรือที่เข้ามาค้าขายมีน้อยลง อย่างไรก็ตาม
 เมื่อพวกพ่อค้าต้องการความสะดวกในการค้าก็มักจะนำไปสู่การทุจริตในวงราชการอย่างช่วยไม่ได้
 กล่าวคือ พวกพ่อค้าจะนำสิ่งของมาให้พวกขุนนาง ข้าราชการที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ช่วยอำนวยความสะดวก
 ความสะดวกให้ ยิ่งกว่านั้นถ้ารู้ว่าสินค้าใดเป็นที่ต้องการของทางราชการ พวกพ่อค้าก็มักจะนำมาถวาย
 พระมหากษัตริย์เป็นเครื่องราชบรรณาการ เพราะมักจะได้รับการตอบแทนเกินราคาของของที่ถวาย
 และเป็นการศึกษาว่าจะถูกบังคับซื้อ นอกจากนี้ยังอาจได้รับสิทธิพิเศษทางด้านการค้าอีกด้วย^๑ วิธี
 การผูกขาดการค้าของหลวงหรือพระคลังสินค้าได้ยกเลิกไปในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้า
 อยู่หัว หลังจากที่ไทยทำสนธิสัญญาบาวริงกับอังกฤษ ในปี พ.ศ. ๒๓๙๘ เป็นการเปิดโอกาสให้
 พ่อค้ามีสิทธิซื้อขายกับราษฎรได้อย่างเสรี

กล่าวได้ว่าระบบการค้าโดยพระคลังสินค้าเป็นนโยบายการค้าที่สำคัญ เพราะเป็นวิธีที่
 รัฐบาลสามารถเข้าควบคุมกิจการค้าต่างประเทศได้อย่างใกล้ชิด เป็นการป้องกันไม่ให้พ่อค้าชาติโ
 ชาติหนึ่งเพิ่มพูนอิทธิพลทางการค้าของตนได้ด้วยการผูกขาดสินค้า ซึ่งเป็นอันตรายต่อเสถียรภาพทาง
 การเมืองและเศรษฐกิจของประเทศ ในขณะที่เดียวกันระบบผูกขาดยังทำกำไรและรายได้จากการ
 ค้าของหลวงตลอดจนผลประโยชน์อื่น ๆ เช่น อัตราภาษีต่าง ๆ และอำนาจในการเลือกซื้อของหลวง
 เป็นต้น

การค้าขายทางเรือในสมัยอยุธยา นั้น กล่าวได้ว่ามีความเจริญรุ่งเรืองมาช้านานแล้ว
 และมีไมตรีกับประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะประเทศใกล้เคียงในแถบภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
 ทั้งทางด้านไมตรีและการค้า ประเทศที่ไทยส่งราชทูตไปบ่อยครั้งนับตั้งแต่สมัยอยุธยาตอนต้นมาแล้ว
 คือ ประเทศจีน ในสมัยอยุธยาตอนต้นนั้น ไทยส่งราชทูตไปจีนถึง ๗ ครั้ง^๒ การส่งราชทูตพร้อม

^๑ วิชาสงฆ์ พงศะบุตร, "พระคลังสินค้า", เอกสารพิมพ์ไทย ๑ (สิงหาคม ๒๕๒๐)

๑. ๓๕ - ๓๖.

^๒ ชูวิฑูร สุขพานิช, "การติดต่อกับต่างประเทศสมัยอยุธยา", รวมปาฐกถางานอนุสรณ์
 อยุธยา ๒๐๐ ปี (พระนคร : โรงพิมพ์คุรุสภา, ๒๕๑๐), หน้า ๒๐๘.

เครื่องราชบรรณาการไปถวายพระจักรพรรดิจีนนี้ ไม่เพียงแต่จะเป็นการเชื่อมสัมพันธ์ไมตรีต่อกันแล้ว ยังนำผลประโยชน์ทางการค้าสำเภามาให้ไทยด้วย เพราะเมื่อส่งเครื่องราชบรรณาการไปครั้งใด ก็จะได้สิ่งของตอบแทนตลอดจนสิทธิพิเศษทางการค้าซึ่งเมื่อรวมค่าแล้ว มากกว่าบรรณาการของของที่ส่งไป^๑ จากผลประโยชน์ที่ได้รับทางเศรษฐกิจดังกล่าว ทำให้พ่อค้าเอกชนบางคนคิดปลอมเครื่องราชบรรณาการส่งไปถวายจักรพรรดิจีน แต่ในที่สุดเมื่อทางการจีนจับได้จึงกำหนดให้เรือราชทูตไทย นำเครื่องราชบรรณาการไปกรุงปักกิ่งได้เพียง ๓ ลำเท่านั้น นอกนั้นให้จอดอยู่ที่วางตุ้ง และให้ส่งเครื่องราชบรรณาการเพียง ๓ ปีต่อครั้ง ประเพณีนี้เรียกว่า "จิมก่อง" ซึ่งรัฐบาลไทยต้องถือปฏิบัติต่อจักรพรรดิจีนแต่นั้นมา^๒

ในสมัยอยุธยาตอนกลาง นับแต่ปลายสมัยพระเจ้าปราสาททองจนถึงปลายรัชสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช ไทยก็ยังคงให้ความสนใจทางการค้ากับจีนในรูปของระบบบรรณาการ และการค้าที่ไทยมีกับจีนก็ยังคงเป็นไปค้าขายและมีเสมอมาในช่วงเวลาดังกล่าว การค้าประเภทนี้มี ๒ รูปแบบ คือ การค้าจากไทยซึ่งเป็นไปในรูปของการเจริญพระราชไมตรี^๓ และการค้าจากจีน เป็นไปในรูปที่มีพ่อค้าเอกชนชาวจีน นำสินค้าบรรทุกเรือเข้ามาค้าขายในไทย^๔

^๑พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, "เรื่องแต่พระราชสาส์นครั้งทูตไทยไปเมืองจีนแต่โบราณ", ชุมนุมพระราชาธิบายในรัชกาลที่ ๔ (พิมพ์แจกในงานพระเมรุ พระเจ้าบรมวงศ์เธอ พระองค์เจ้าศรีนาคสวาคี พ.ศ. ๒๔๗๕), หน้า ๒๐๖.

^๒Sir John Bowring, The Kingdom and People of Siam Vol. I (Kuala Lumpur Singapore: Oxford University Press, 1969), p. 76.

^๓จอห์น ครอว์ฟอร์ด, เอกสารของครอว์ฟอร์ด แปลโดยไพโรจน์ เกษมณีกิจ (พระนคร : กรมศิลปากร, ๒๕๑๕), หน้า ๑๓๖.

^๔Sarasin Viraphol, Tribute and Profit Sino-Siamese Trade 1652 - 1853 (Council on East Asian Studies Harvard University, 1977), p. 42.

เมื่อเรือซึ่งนำบรรณาการจากไทยเดินทางไปถึงจีนนั้น สินค้าที่นำไปจะถูกแบ่งออกเป็น ๒ ส่วน ส่วนหนึ่งเป็นเครื่องราชบรรณาการ อีกส่วนหนึ่งคือสินค้าที่จะส่งไปขายที่กวางตุ้ง^๑ อย่างไรก็ตามก็มีการค้าขายระหว่างไทยกับจีน ไม่ได้จำกัดอยู่เฉพาะที่เมืองกวางตุ้งตามที่ทางการจีนได้กำหนดไว้แต่เพียงแห่งเดียวเท่านั้น แต่ยังมีการค้าขายที่เมืองฟูเกี้ยนและเกาะฟอร์โมซาอีกด้วย^๒ ซึ่งทั้งสองแห่งนี้ถือว่าเป็นการค้าที่ไม่เป็นทางการ จากหลักฐานที่ชาวต่างประเทศได้บันทึกไว้ในสมัยอยุธยานั้นก็กล่าวว่า ในสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราชไทยได้ส่งสำเภา ๒ ลำ บรรทุกสินค้าไปขายที่กวางตุ้งและที่ฟูเกี้ยนเป็นประจำทุกปี^๓ แสดงให้เห็นว่าการค้าของไทยนั้น ไม่ได้ถูกเข้มงวดจากรัฐบาลจีนแต่เพียงที่กวางตุ้ง ตามรูปแบบของระบบบรรณาการ แต่ยังคงขยายออกไปในรูปของการค้าแบบไม่เป็นทางการอีกด้วย

✓ สินค้าที่ไทยนำไปขายยังประเทศจีนในระบายนั้น ได้แก่ อำพันทอง ไม้หอมต่าง ๆ เนื้อไม้กฤษณา หลอดก (เครื่องยา) กระวาน กานพลู พริกไทย ไม้ต่าง ๆ เช่น ไม้แก่นคำ ไม้ฝาง ทองคำ เงิน พลอยต่าง ๆ ตะกั่ว งาช้าง นอระมาด หอระกาน หนังเสือดายต่าง ๆ ฆะมค เครื่องเคลือบ เครื่องปั้นดินเผา ผ้าบางชนิด ผ้า น้ำตาล ข้าว ช้าง นกยูง นกแก้ว (๕ สี)^๔ สินค้าเหล่านี้จะถูกคัดเลือกมาจากส่วยที่เหลือใช้ในราชการ ส่วยดังกล่าวถูกนำมาจากท้องถิ่นต่าง ๆ และจากเมืองใหญ่ ๆ ที่เป็นศูนย์กลาง เช่น ปัตตานี สงขลา และที่อื่น ๆ และนำมารวมไว้ที่พระคลังสินค้า

นอกจากประเทศจีนซึ่งเป็นประเทศที่ไทยมีการติดต่อทางการค้ามากที่สุดแล้ว ก็ยังมีประเทศอื่น ๆ อีกที่เราทำการค้าขายติดต่อด้วย เช่น ฟิลิปปินส์ ซึ่งไทยได้จัดส่งสำเภาหลวง บรรทุกสินค้าไปขายที่มะนิลาทุกปี มีละ ๑ ลำ^๕ สินค้าที่บรรทุกไปขายได้แก่ ผ้าลินินและ

^๑ Ibid., p. 48.

^๒ Ibid., p. 40.

^๓ Ibid., p. 58.

^๔ สง่า กาญจนาคพันธุ์, ประวัติการค้าไทย, หน้า ๑๑๕ - ๑๑๖.

^๕ ประชุมพงศาวดาร เล่มที่ ๑๒ (พระนคร : องค์การค้าคุรุสภา, ๒๕๐๗), หน้า ๓๑๘.

003011

เหล็ก^๑ เป็นต้น นอกจากนี้ก็มีประเทศอินเดีย ลังกา ชวา สุมาตรา เขมร ชูวัน เกาหลี มาเก๊า ญี่ปุ่น รวมทั้งหัวเมืองชายฝั่งโคโรมันเคลด้วย^๒ สินค้าที่ไทยส่งไปขายยังดินแดนดังกล่าวมี เนื้อไม้หมาก กล้วย ฝาง ช้าง เกลือสินเธาว์ ตะกั่ว งาช้าง สินค้าเหล่านี้เป็นสินค้าต้องห้าม^๓ ส่วนสินค้าที่ไม่ใช่ของต้องห้ามก็มี เหล็ก น้ำตาล ไม้ซุง เกลือ น้ำมัน มะพร้าว และเขาสัตว์^๔ นอกจากนี้ยังมีสินค้าที่ไทยซื้อเข้ามาเพื่อนำไปขายต่อยังแห่งอื่น ได้แก่ ไหมดิบ แพรชนิดต่าง ๆ ทองขาว ทองเหลือง ทองแดงแท่ง และเครื่องเหล็ก^๕ เรื่องสำเภาที่บรรทุกสินค้าเหล่านี้ไปจำหน่ายและซื้อสินค้าพื้นเมืองกลับมานั้น ส่วนใหญ่จะเป็นของรัฐบาล นอกนั้นเป็นเรือสำเภาของพ่อค้าอื่น เช่น ชุนนาง และพ่อค้าเอกชนชาวจีน^๖

สำหรับการค้าขายกับประเทศญี่ปุ่นในสมัยอยุธยา นั้น อาจกล่าวได้ว่าไทยได้ให้ความสำคัญไม่น้อยไปกว่าการค้ากับประเทศจีน มีหลักฐานปรากฏแน่ชัดว่า มีการติดต่อกันในสมัยพระเจ้าจักรพรรดิ และในเอกสารของญี่ปุ่นก็ได้กล่าวว่า ใน พ.ศ. ๒๑๐๖ มีเรือจากไทยหลายลำไปค้าขายที่ญี่ปุ่น^๗ ในสมัยสมเด็จพระเอกาทศรถก้มีการแลกเปลี่ยนพระราชสาส์นแสดงความไมตรีกับโชกุน

^๑ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๓๐๗. และสมเจีย อุนมานราชชน, การทูตไทยสมัยกรุงศรีอยุธยา (พระนคร : โรงพิมพ์พระจันทร์, ๒๕๐๘), หน้า ๓๖.

^๒ เรื่องเดียวกัน.

^๓ ประชุมพงศาวดาร เล่มที่ ๑๒, หน้า ๓๐๖.

^๔ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๓๐๗.

^๕ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๓๑๐ - ๓๑๑.

^๖ John Anderson, English Intercourse with Siam in the Seventeenth Century. (London : Kegan Paul, Trench, Trubner, Co. Ltd., 1890), p.p. 421 - 427.

^๗ สุรางค์ศรี ตันเสียงสม, "ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับญี่ปุ่น.....", หน้า ๑๐.

ชิโงกุน (Shogun Ieyasu) ซึ่งทางโชกุนได้แกมทูตพร้อมเครื่องบรรณาการมาถวาย และ
 อนุญาตให้เรือสำเภาไทยมาค้าขายที่ญี่ปุ่นได้โดยเสรี^๑ การค้าขายทางเรือกับญี่ปุ่นในระยะนั้น
 ส่วนมากจะเป็นการค้าแร่เงิน สินค้าประเภทหนังสือ เหล็กกล้า ผ้าบางชนิดจากฝั่งโคโรมันเดล
 สินค้าพื้นเมือง คือ พริกไทยและเครื่องเทศ เป็นต้น วิธีการค้าที่ทำกับญี่ปุ่นก็คง เช่นเดียวกับที่ทำ
 กับประเทศอื่น ๆ ที่เราทำการติดต่อค้าขายด้วย กล่าวคือ เมื่อสำเภาจะออกเดินทางไปยังประเทศ
 ญี่ปุ่น พระคลังสินค้าจะต้องตั้งข้าหลวงสินค้าขึ้นคณะหนึ่ง ใ้กำกับสำเภาไปจัดการจำหน่ายของหลวง
 ที่ญี่ปุ่น และจัดการซื้อสินค้ามาบรรทุกสำเภาในตอนที่กลับกรุงเทพฯหรืออยุธยา ข้าหลวงสินค้านี้เป็น
 เจ้าพนักงานในพระคลังสินค้า สินค้าที่นำออกไปหรือที่บรรทุกสำเภากลับมาจะเป็นของหลวงทั้งสิ้น^๒
 การค้าระหว่างไทยกับญี่ปุ่น นอกจากจะเป็นการค้าโดยตรงแล้ว ยังมีฮอลันดาเป็นพ่อค้าคนกลาง
 รับซื้อสินค้าจากประเทศไทยและญี่ปุ่นด้วย^๓

ความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างไทยกับญี่ปุ่นดำเนินมาด้วยดีเรื่อยมา และทำกำไรให้
 รัฐบาลไทยอย่างมาก และไทยอยู่ในฐานะที่ได้เปรียบดุลการค้าตลอดมา^๔ จนถึงสมัยของพระเจ้า
 ปราสาททอง ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับญี่ปุ่นทั้งทางไมตรีและการค้าก็เสื่อมลงไป เพราะมีการ
 กวาดต้อนและขับไล่ญี่ปุ่นครั้งใหญ่ ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๑๓๓ ถึง พ.ศ. ๒๑๓๕ ทั้งนี้เนื่องจากทรงเกรง

^๑สงวน อ้นคง, สัมพันธ์ไมตรีระหว่างไทยกับนานาประเทศ (พระนคร : โรงพิมพ์
 อักษรบริกาาร, ๒๕๐๔), หน้า ๒๓.

^๒เรื่องเดียวกัน, หน้า ๑๓๕.

^๓เอกสารของฮอลันดา สมัยกรุงเทพฯหรืออยุธยา พ.ศ. ๒๑๕๑ - ๒๑๖๓ และ พ.ศ. ๒๑๖๓ -
๒๑๘๕, หน้า ๒๐.

^๔บันทึกเรื่องสัมพันธ์ไมตรีระหว่างประเทศไทยกับนานาประเทศในศตวรรษที่ ๑๗ เล่ม ๑.
 แปลจาก Records of the Relations between Siam and Foreign Countries in
 the 17th Century โดยไฟโรจน์ เกษแม่ภิจ (พระนคร : โรงพิมพ์คุรุสภา, ๒๕๒๑),
 หน้า ๑๐๐ - ๑๐๑.

กล่าวอำนาจของญี่ปุ่น^๑ อย่างไรก็ดีในระยะต่อมาไทยได้พยายามติดต่อกับญี่ปุ่นอีก เพราะเห็นความสำคัญทางด้านการค้า มีการส่งทูตไปญี่ปุ่น แต่ญี่ปุ่นไม่ได้ตอบรับราชทูตแต่ประการใด รัฐบาลไทยในสมัยต่อ ๆ มาได้ส่งเรือไปค้าขายที่ญี่ปุ่นโดยใช้วิธีการส่งเรือที่มีชาวจีนเป็นลูกเรืออยู่ภายใต้การควบคุมของขุนนางไทย นอกจากการค้าโดยอาศัยชาวจีนเป็นลูกเรือแล้ว บางครั้งก็ส่งสินค้าไปกับเรือของพ่อค้าชาวฮอลันดา^๒ ด้วยวิธีการเหล่านี้ทำให้ไทยยังคงค้าขายกับญี่ปุ่นตลอดมาจนถึงสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช หลังจากนั้นแล้วไทยก็ไม่ได้ส่งเรือไปค้าขายกับญี่ปุ่นอีก ประกอบกับญี่ปุ่นดำเนินนโยบายปิดประเทศตั้งแต่ พ.ศ. ๒๒๓๕ ถึง พ.ศ. ๒๓๕๓ และปฏิเสธการค้าอย่างเป็นทางการกับไทย การติดต่อกับทางการค้าระหว่างไทยกับญี่ปุ่นจึงหยุดชะงักลง อย่างไรก็ดี รัฐบาลญี่ปุ่นในขณะนั้นได้อนุญาตให้เรือสินค้าของชาวจีนหรือเรือที่มีลักษณะเป็นเรือสำเภาจีน มีชาวจีนเป็นผู้ควบคุมเรือและเป็นลูกเรือ ไปค้าขายยังเมืองทานางาซากิได้^๓

ในรัชสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช การค้าทางเรือระหว่างไทยกับญี่ปุ่นกระชั้นขึ้นอีกครั้งหนึ่ง จะเห็นได้จากตารางที่ ๑ ที่แสดงให้เห็นถึงจำนวนเรือสำเภาของไทยที่ส่งไปค้าขายที่ญี่ปุ่นเป็นประจำเกือบทุกปี ดังนี้

^๑ Iwao Seiichi, "Reopening of the Diplomatic and Commercial Relations...", pp. 18 - 19.

^๒ Ibid., pp. 7 - 17.

^๓ Sarasin Viraphol, "Tribute and Profit Sino-Siamese Trade...", p. 17.

ตารางที่ ๑ จำนวนเรือสำเภาของไทยที่ส่งไปค้าขายที่ญี่ปุ่นในสมัยสมเด็จพระนารายณ์
มหาราช

ปี	จำนวนเรือที่ส่งออกไป	จำนวนเรือที่เป็นของพระมหากษัตริย์
๒๒๐๔	๒	๒
๒๒๐๗	๑	๑
๒๒๐๘	๒	๒
๒๒๑๔	๑	๑
๒๒๑๕	๓	๓
๒๒๑๗	๒	๑
๒๒๑๘	๑	๑
๒๒๒๐	๑	๑
๒๒๒๑	๓	๒
๒๒๒๒	๒	๑
๒๒๒๓	๑	?
๒๒๒๔	๑	?
๒๒๒๖	๕	๑
๒๒๒๗	๔	๒
๒๒๒๘	๔	๒
๒๒๒๙	๓	๒
๒๒๓๐	๒	๒
๒๒๓๑	๑	๑
	รวม ๔๓	๒๕

ที่มา : Iwao Seiichi, "Reopening of the Diplomatic and Commercial Relations...", p. 29.

จากตารางที่แสดงจะเห็นได้ว่าในช่วงระยะเวลาแม้จากปี พ.ศ. ๒๒๐๔ ถึง พ.ศ. ๒๒๓๑ ซึ่งอยู่ในรัชสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราชนั้น เรือสินค้าที่ออกจากท่าเรือไทยทั้งหมดมีจำนวน ๔๓ ลำ ในจำนวนนี้จมเสีย ๗ ลำ ไปได้เพียงครึ่งทาง ๒ ลำ ถูกปลิวเสาะไม่ให้เข้ามาค้าขาย ๔ ลำ^๑ คังนั้นเรือที่เดินทางไปค้าขายได้มีเพียง ๓๐ ลำเท่านั้น จำนวนเรือ ๒๕ ลำ ที่เป็นของพระมหากษัตริย์ เทียบเท่า ๒๐% ของจำนวนเรือทั้งหมด อีก ๔๐% เป็นเรือของขุนนางในราชวงศ์^๒ และพวกขุนนาง ที่มีกำลังพาหนะและกำลังทรัพย์เพียงพอ เช่น เจ้าพระยาโกษาธิบดี พระยาโชฎีกราชเศรษฐี และ พระจุฬาราชมนตรี เป็นต้น^๓ รวมทั้งพวกชาวจีนและพวกพ่อค้าต่างชาติที่มีอิทธิพลและบทบาทในทางการค้าในราชอาณาจักรไทยสมัยนั้น นอกจากนี้ในช่วงปี พ.ศ. ๒๒๓๒ ถึง พ.ศ. ๒๒๖๖ ไทยยังส่งเรือไปค้าขายที่ญี่ปุ่นไม่ต่ำกว่า ๔๑ ลำอีกด้วย^๔

สินค้าที่ไทยบรรทุกลงเรือสำเภาไปค้าขายที่ญี่ปุ่นมี เหยี่ยวเงิน หนังกัว เขาสัตว์ เครื่องถ้วยชาม เครื่องสังคโลก ข้าว หนมดิบ ยาไหม ไม้แดง ไม้สวาคิ ไม้สาป็น (Sapan wood) ไม้กฤษณา ไม้จันทน์หอม งาช้าง ช้าง พืนซาง ยาค่าน ย่าเปลือกไม้ หนังกัวคิม รัก ตะกั่ว คีมุก หวาย หนาก การบูน พริกไทย หนมเนมิก น้ำตาลคำ ครั่ง กายาน ไม้สัก น้ำมันมะพร้าว นอกจากนี้ยังมีสินค้าที่ไทยนำมาจากจีนแล้วเอาไปขายที่ญี่ปุ่นด้วย^๕ ส่วนสินค้าที่ไทยซื้อจากญี่ปุ่นก็มี ทองคำ

^๑Ibid., p. 30.

^๒Ibid.

^๓นางพรรณ สุภัทรมันท์, "การศึกษาทางประวัติศาสตร์เกี่ยวกับเรื่องพระคลังสินค้า...", หน้า ๑๓๑.

^๔Iwao Seiichi, "Reopening of the Diplomatic and Commercial Relations...", pp. 20 - 30.

^๕Sarasin Viraphol, "Tribute and Profit Sino-Siamese Trade...", p. 85.

^๖Ibid.

ทองแดง ทองรูปพรรณ ฉากญี่ปุ่น เหมืองญี่ปุ่น ตู้ลายรดน้ำ เครื่องกระเบื้อง ใบชา ภาชนะทำด้วยไม้ ภาชนะทำด้วยเงิน ภาชนะทำด้วยทองแดง เหล็กแท่ง เงินแท่ง น้ำมันชักเงา ผ้าแพรหนังโก่ ผ้าแพรควน ผ้าดัก ผ้าลูกไม้ เครื่องลายคราม และ น้ำ^๑

๕. ในสมัยอยุธยาตอนปลาย จีนและญี่ปุ่นยังคง เป็นประเทศที่ไทยติดต่อกำชายทางเรือด้วยมากที่สุด ในระยะเวลาดังกล่าวโดยเฉพาะรัชสมัยพระเจ้าท้ายสระ ประเทศจีนตกอยู่ในสภาพข้าวยากหมากแพง กังนั้้นข้าวจึงเป็นสินค้าออกที่สำคัญของไทยโดยมีจีนเป็นลูกค้าสำคัญ นับจาก พ.ศ. ๒๒๖๖ ถึง พ.ศ. ๒๒๘๔ ซึ่งอยู่ในรัชสมัยพระเจ้าบรมโกศ มีเรือสินค้าของหลวงจากไทยและเรือสินค้าของพ่อค้าเอกชนบรรทุกข้าวและสินค้าอื่น ๆ ไปขายที่กวางตุ้ง ไต้หวัน ญิงโป ฮกเกี้ยน เป็นจำนวนหลายลำ^๒ สินค้าประเภทข้าวที่ส่งไปขายที่ประเทศจีนนี้ ได้รับการยกเว้นภาษีจากรัฐบาลจีน เช่นเดียวกับสินค้าที่บรรทุกกลับมาเป็นสินค้าเข้าของประเทศ ยิ่งกว่านั้นรัฐบาลจีนยังอนุญาตให้ซื้อสินค้าที่ทางรัฐบาลไทยต้องการได้ รวมทั้งมาเป็นจำนวนร้อย ๆ ตันทั้ง ๆ ที่ตามธรรมเนียมแล้วมาเป็นสินค้าต้องห้าม เพราะถือว่าเป็นสัตว์ที่ใช้ในการสงคราม^๓ นอกจากประเทศจีนแล้ว เรายังขายข้าวให้แก่ญี่ปุ่นด้วย โดยบรรทุกลงเรือหลวงไปขายยังเมืองหนานซาเกอิ ต่อจากนั้นจึงเดินทางไปยังประเทศจีน ไทยได้ส่งเรือไปค้าขายกับประเทศญี่ปุ่นครั้งสุดท้ายใน พ.ศ. ๒๒๘๔ คือในรัชกาลสมเด็จพระเจ้า

^๑ประชุมพงศาวดาร ภาคที่ ๒๐. จดหมายเหตุเรื่องทางไมตรีระหว่างกรุงศรีอยุธยากับกรุงญี่ปุ่น หลวงจินคาสทกิจ (ฉมาย ชนะศิริ) แปลจากภาษาอังกฤษ ของ เซอร์ เออเนสต์ ซาเทอพิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ พนมเอกพระยาศักดิ์คามิเคซวรรฤทธิ (แปลก นิลกุล) วัดโสมนัสวิหาร ๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๐๖. หน้า ๘๖.

^๒มัลลิกา เนื่องระพี, "บทบาทชาวจีนในค่านเศรษฐกิจ สังคม และศิลปกรรมไทยสมัย รัชกาลที่ ๑ ถึงรัชกาลที่ ๔ แห่งกรุงรัตนโกสินทร์" วิทยานิพนธ์ อักษรศาสตรมหาบัณฑิต แผนกวิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๑๘, หน้า ๑๐.

^๓Sarasin Viraphol, "Tribute and Profit Sino-Siamese...", p. 153.

^๔สมชัย อมมานราชชนน, "การทูตไทยสมัยอยุธยา", หน้า ๖๘.

บรมโกศก่อนเสียดครั้งครั้งที่ ๒ พอกองแตกแล้ว ใน พ.ศ. ๒๓๑๐ ความสัมพันธ์ทั้งทางด้านการทูต และการค้าระหว่างประเทศทั้งสองในสมัยอยุธยา ก็ยุติลง

ทางด้านการเดินเรือ ในสมัยอยุธยาใช้ชาวต่างชาติ คือแขกเปอร์เซียและชาวจีนเป็น นายเรือ มีชาวไทแบงเป็นคนคอยควบคุม แต่ส่วนใหญ่แล้วจะเป็นชาวจีนซึ่งมีหน้าที่ทั้งการเดินเรือ และการค้าขาย ทั้งนี้เพราะคนไทยไม่ใส่ใจและมีความชำนาญในเรื่องการเดินเรือมาแต่เดิม ชาวจีนเหล่านี้เข้ามารับราชการในราชสำนักไทยโดยเฉพาะในหน่วยงานพระคลัง ซึ่งเกี่ยวข้องกับ ชาวต่างประเทศ ชาวจีนเหล่านี้นอกจากจะมีหน้าที่เดินเรือและค้าขายเพื่อรับใช้ในราชการแล้ว บางคนยังมีกิจการค้าของตัวเองด้วย พวกนี้มีเรือสำเภามาบรรทุกสินค้าไปขายที่ญวน จีน ญี่ปุ่น ชาว และในคาบสมุทรมลายู ภายใต้การอุปถัมภ์ของรัฐบาลไทยด้วย^๑

๑ การค้าทางเรือสมัยกรุงธนบุรี

ภายหลังจากการเสียดครั้งหรือยุคร้างครั้งที่ ๒ สภาพโดยทั่วไปยังไม่อยู่ในภาวะที่จะฟื้นฟู ได้อย่างแท้จริง โดยเฉพาะภาวะทางเศรษฐกิจ การค้าขายกับต่างประเทศต้องหยุดชะงักลงชั่วคราว แต่ได้รับการฟื้นฟูขึ้นอีกครั้งหนึ่งในสมัยกรุงธนบุรี และประเทศไทยติดต่อกับค้าขายควมมากที่สุดคือ ประเทศจีน ในขณะที่เดียวกันพวกพ่อค้าจีนก็เข้ามาค้าขายทางหัวเมืองชายฝั่งตะวันออก เช่นที่เมือง ตราด และจันทบุรี^๒

การค้าขายทางเรือของไทยในสมัยกรุงธนบุรีนี้ นับว่าทำได้สะดวก เนื่องจากกรุงธนบุรี ตั้งอยู่ในทำเลที่เหมาะสมทั้งทางด้านยุทธศาสตร์และการค้า โดยเฉพาะการติดต่อกับประเทศจีน ทั้งนี้ เพราะกรุงธนบุรีอยู่ห่างจากปากแม่น้ำเจ้าพระยาเพียง ๒๐ กิโลเมตร^๓ ทำให้การเดินทางไปค้าขาย

^๑Sarasin Viraphol, "Tribute and Prefit Sino-Siamese..." p. 58.

^๒สง่า กาญจนาคพันธ์, "ประวัติการค้าไทย", หน้า ๓๑๑.

^๓Sarasin Viraphol, "Sino-Siamese Trade 1652 - 1853" Vol. I (Unpublished Ph.D. Thesis, Haward University, 1974), p. 235.

สะดวกขึ้นกว่าเดิม

สมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรีทรงโปรดให้มีพระราชสาส์นออกไปเจริญทางพระราชไมตรีกับ พระเจ้ากรุงต้าฉิ่ง เมืองปักกิ่ง ใน พ.ศ. ๒๓๒๔^๑ และเป็นธรรมเนียมว่าจะต้องแต่งพระราชสาส์น ไปกรุงปักกิ่ง ๓ ปีต่อครั้ง โดยมีพระคลังสินค้าเป็นผู้จัดแต่งสำเนาไปค้าขาย สินค้าที่ไทยส่งออกไป ขายเป็น ข้าว และฝาง เป็นต้น ไปจำหน่ายที่กวางตุ้ง เลียงโผ และเอ๋หมิง ดังปรากฏในจดหมาย เหตุสมัยกรุงธนบุรี จ.ศ. ๑๑๔๓ (พ.ศ. ๒๓๒๔) ความว่า

...ข้อหนึ่งกรุงไทยจะสร้างพระนครขึ้นใหม่ ใกร่ขอทิวหนาคำทำเนียมจึงกอบปากสาเอากกรุงจีน ๓ คราว ๆ ละ ๓ ลำ ถ้าสมเด็จพระเจ้ากรุงจีนให้ พระนครศรีอยุธยาจะแต่งสำเนาบันทุก ขาวสาร ฝาง สิ่งของออกไปจำหน่ายแลอีก สิดา สิ่งของไม่ตองห้าม นะ เมืองกวางตุ้งลำ ๑ เลียงโผลำ ๑ เอ๋มุยลำหนึ่ง เขามาสร้างพระนครเมืองละลำ...

หลังจากที่พระเจ้ากรุงธนบุรีทรงส่งพระราชสาส์นออกไปครั้งนี้แล้ว ปรากฏว่าทาง รัฐบาลจีนได้อนุญาตให้ยกค่าจังกอบ ปากสำเนา และไม่ให้เรียกเอาค่าธรรมเนียมกับสำเนาไทย^๒ สินค้าที่ไทยต้องการจากจีนมากที่สุดขณะนั้นคือ ทองแดง เหล็ก และปืนใหญ่^๓ เพื่อใช้ในราชการ สงครามกับพม่า นอกจากนี้ก็มีอิฐและหินแผ่น เพื่อใช้ในการสร้างเมือง^๔ นอกจากจะทำการค้า ข่ายกับจีนแล้ว ยังมีการค้าขายกับญี่ปุ่น^๕ และหัวเมืองชายทะเลในแหลมมลายูด้วย^๖

^๑ หอสมุดวชิรญาณ, จดหมายเหตุกรุงธนบุรี จ.ศ. ๑๑๔๓ (พ.ศ. ๒๓๒๔) เลขที่ ๘/๔
"หมายรับสั่ง เรื่องทรงแต่งพระราชสาส์นออกไปจ้มก้องสมเด็จพระเจ้ากรุงต้าฉิ่ง เมืองปักกิ่ง".

^๒ หอสมุดวชิรญาณ, จดหมายเหตุรัชกาลที่ ๑ จ.ศ. ๑๑๔๔ (พ.ศ. ๒๓๒๕) เลขที่ ๓
"พระราชสาส์นเมืองจีน".

^๓ Sueb and Promboon, "Sino-Siamese Tributary Relations" p. 268.

^๔ หอสมุดวชิรญาณ, จดหมายเหตุกรุงธนบุรี จ.ศ. ๑๑๔๓ (พ.ศ. ๒๓๒๔) เลขที่ ๘/๔

^๕ เรื่องเดียวกัน.

^๖ สง่า กาญจนาคพันธ์, "ประวัติการค้าไทย", หน้า ๓๑๑.

สมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรีนอกจากจะทรงส่ง เสริมการค้าทางเรือแล้ว ยังทรงสนับสนุน และอุปการะชาวจีนให้เข้ามาบริวารอีกเป็นจำนวนมาก และให้เข้ามาทำหน้าที่เกี่ยวข้องกับ การค้าสำเภาก็มาก ชาวจีนที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการค้าขายกับต่างประเทศนี้จะรับหน้าที่เป็นผู้จัดการ และผู้นำเรือสำเภาไปค้าขายกับต่างประเทศ โดยทำในนามของพระมหากษัตริย์ พร้อมกันนั้นก็ได้รับพระบรมราชานุญาตให้นำเรือสำเภาของตัวเองบรรทุกสินค้าไปขายได้ด้วย^๑ เช่น จีนมั่วเสง ซึ่งได้รับแต่งตั้งให้เป็นหลวงอภัยพานิช ท่านผู้นี้มีหน้าที่จัดสินค้าบรรทุกลงสำเภาไปค้าขายที่เมืองจีน เสมอ ปีละ ๕ ลำ นอกจากนี้ยังนำสำเภารบรรทุกสินค้าไปค้าขายเป็นการส่วนตัวอีกปีละ ๒ ลำ ได้ผลกำไรปีละจำนวนมาก^๒

เนื่องจากสภาพบ้านเมืองในระยยะเวลานั้นทุกไตรมาสในทุกบ้าน และรายได้จากการเก็บภาษีอากรจากราษฎรก็ไม่เพียงพอต่อการฟื้นฟูบ้านเมือง ดังนั้นการแต่งเรือสำเภาไปค้าขายจึงเป็นทางนำรายได้เข้าสู่ประเทศ และในขณะเดียวกันก็เป็นรายได้ของบรรดาขุนนางและพ่อค้าเอกชนต่าง ๆ ด้วย

^๑ก.ศ.ร. กุหลาบ, มหามุขมาตยานุกุลวงศ์ เล่ม ๑ (พระนคร : โรงพิมพ์สยามประเภท, ร.ศ. ๑๒๔), หน้า ๒๔๔.

^๒เรื่องเดียวกัน.

สภาพโดยทั่วไปทางการปกครอง สังคม และเศรษฐกิจ
ที่เอื้อต่อการค้าเสรีเรา

สภาพการปกครอง

P การปกครองในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ยังคงยึดถือตามแบบฉบับที่สมเด็จพระบรมไตรโลกนาถทรงวางระเบียบไว้ กล่าวคือ พระมหากษัตริย์ทรงมีพระราชอำนาจเด็ดขาดในการปกครองบ้านเมือง พระองค์ทรงเป็นทั้งเจ้าแผ่นดินและเจ้าชีวิตในขณะเดียวกัน^๒

ในด้านการบริหารราชการ แบ่งออกเป็นฝ่ายทหารและฝ่ายพลเรือน สมุหกลาโหมเป็นหัวหน้าราชการฝ่ายทหารทั่วไป และผู้เสวยบังคับบัญชาหัวเมืองปักษ์ใต้ สมุหนายกเป็นหัวหน้าราชการฝ่ายพลเรือนทั่วไป และผู้เสวยบังคับบัญชาหัวเมืองฝ่ายเหนือ สองตำแหน่งนี้ถือเป็นอัครมหาเสนาบดีเสมอกัน ตำแหน่งรองจากอัครมหาเสนาบดี คือ จตุสดมภ์ได้แก่เสนาบดีกรมเมือง เสนาบดีกรมวัง เสนาบดีกรมคลัง และเสนาบดีกรมนา

เสนาบดีที่มีบทบาทและอำนาจในการปกครองประเทศอีกคนหนึ่ง คือ เสนาบดีกรมพระคลัง ซึ่งนอกจากจะมีหน้าที่ในการบริหารการคลังของประเทศแล้ว ยังมีหน้าที่ผู้เสวยบังคับบัญชาหัวเมืองชาย

๑ กู สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช, ลักษณะการปกครองประเทศสยามแต่โบราณ (พระนคร : โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนาการ, ๒๔๗๐).

๒ ผู้เขียนรองจากพระมหากษัตริย์ลงมาได้แก่มหาอุปราช นอกจากนี้ยังมีเจ้านายอีกหลายพระองค์ที่ได้รับพระราชทานเลื่อนยศให้เป็นเจ้าทรงกรม และได้รับพระราชทานกรมด้วย เจ้ากรมเหล่านี้จะได้รับมอบหมายหน้าที่ในการปกครองออกไปต่าง ๆ กัน กู ม.ร.ว. อภัย รัชนี, สังคมไทยในสมัยรัตนโกสินทร์ : พ.ศ. ๒๓๒๕ - ๒๔๑๖ แปลโดย ม.ร.ว. ประกายทอง สิริสุข และพรณี สรุจนุณี (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์พิมพ์แอนด์, ๒๕๑๔), หน้า ๕๗.

ทะเลฝั่งตะวันออก^๑ จะเห็นได้ว่าเสนาบดีทั้งสามตำแหน่งมีหน้าที่สำคัญหลายประการ โดยเฉพาะในด้านการปกครองดูแลหัวเมืองต่าง ๆ ในเขตความรับผิดชอบของตนเอง เสนาบดีมีอำนาจในการส่งคำสั่งและรับรายงานจากเมืองในสังกัดของตน ถ้ามีเรื่องร้ายเกิดขึ้น เสนาบดีเจ้าสังกัดจะเป็นแม่ทัพออกไปจัดการเรื่องต่าง ๆ ให้สงบเรียบร้อย ยิ่งกว่านั้น เสนาบดีทั้งสามยังมีศาลของตนเองและมีสิทธิเก็บภาษีอากรในดินแดนสังกัดของตน รวมทั้งดูแลการสักเลขาเป็นกำลังคนในสังกัดของตนด้วย^๒ จะเห็นได้ว่าเสนาบดีทั้งสามตำแหน่งมีอำนาจหน้าที่ที่มีขอบเขตกว้างขวาง และมีความสำคัญต่อการปกครองประเทศ โดยเฉพาะตำแหน่งเสนาบดีพระคลังนี้ว่ามีบทบาทมากต่อการค้าทางเรือของประเทศ เพราะนอกจากมีหน้าที่โดยตรงดังกล่าวแล้ว ยังมีหน้าที่ในการแต่งเรือสินค้าของหลวงไปขายยังต่างประเทศ ดังนั้นพระคลังจึงมีอำนาจบังคับบัญชากรมท่าและกรมพระคลังสินค้าด้วย ผู้ช่วยพระคลังมีสองตำแหน่ง คือ ตำแหน่งพระยาราชภักดี เป็นหัวหน้ากรมพระคลังมหาสมบัติ คอยดูแลชำระบัญชีทรัพย์สิน และตำแหน่งพระยาศรวิพิพัฒน์ เป็นหัวหน้ากรมพระคลังสินค้า^๓

ด้วยเหตุนี้จึงเห็นได้ว่าเสนาบดีกรมพระคลัง เป็นผู้ที่มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบโดยตรงต่อการค้าทางเรือของหลวง รวมทั้งการควบคุมท้องพระคลัง และดูแลพระคลังสินค้า/ ดังนั้นข้าราชการกรมคลังโดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่ดำรงตำแหน่งสูง ๆ จึงน่าจะได้รับผลประโยชน์มากกว่าข้าราชการกรมอื่น ๆ เพราะการค้าขายติดต่อกับต่างประเทศย่อมจะนำความร่ำรวยให้ข้าราชการ

^๑ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๑๘๐.

^๒ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระบรมราชาธิบายแก้ไขการปกครองแผ่นดิน, หน้า ๒ - ๓.

^๓ ปิยนาด นิโครธา, "บทบาทของเสนาบดีแห่งตระกูลขุนนางในการปกครองประเทศสยาม ตั้งแต่รัชกาลที่ ๑ ถึงต้นรัชกาลที่ ๕ แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ (พ.ศ. ๒๓๒๕ - ๒๔๑๖)" (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต แผนกประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๑๘), หน้า ๑๐.

เหล่านี้เป็นลำดับทั้งรายได้ที่ได้จากของกำนันดีที่พ่อค้าต่างประเทศนำมาให้ และรายได้จากการแต่งเรือสินค้าไปขายเป็นการส่วนตัว^๑ เป็นต้น บทบาทและหน้าที่ของเสนาบดีคลังในสมัยรัตนโกสินทร์มีมากขึ้นเป็นลำดับนับตั้งแต่ปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย เนื่องจากเป็นช่วงเวลาที่ยุทธศาสตร์ไทยมีการติดต่อกับต่างชาติโดยเฉพะประเทศทางตะวันออกมากยิ่งขึ้น^๒ และมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว ตำแหน่งเสนาบดีกรมพระคลังและสมุหกลาโหมได้ตกอยู่กับบุคคลเดียวกัน คือ คีต ซึ่งเป็นผู้นำแห่งตระกูลขุนนาคในขณะนั้น ทั้งนี้เจ้าพระยาพระคลัง (คีต ขุนนาค) จึงเป็นเสนาบดีผู้มีอำนาจสูงสุดในการบริหารประเทศในระยะเวลาดังกล่าว^๓

จะเห็นได้ว่าข้าราชการกรมคลัง เป็นผู้ที่ได้รับผลประโยชน์จากกิจการค้ากับต่างประเทศมากกว่าข้าราชการกรมนอื่น และเมื่อกิจการค้าทางเรือมีเพิ่มมากขึ้น ความร่ำรวยอำนาจวาสนาของข้าราชการเหล่านี้จึงเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน ซึ่งส่งผลทางด้านการปกครองตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ ๒ เป็นต้นมา ดังจะได้อธิบายในบทที่ ๕ ต่อไป

สภาพสังคม

สังคมไทยในสมัยรัตนโกสินทร์ ยังคงเป็นชนชั้นเกี่ยวกับสมัยอยุธยา คือ อยู่ในระบบเจ้าขุนมูลนาย มีระบบศักดินาเป็นเครื่องฐานะของบุคคลในสังคม^๔ ศักดินาทำให้ผู้เป็นเจ้าของมีความมั่งคั่ง ยังมีศักดินามากก็ยังมีโอกาสแสวงหาประโยชน์ได้มาก เช่น ได้ใช้สอยพวกไพร่ที่ตนบังคับอยู่

^๑สังฆราชบาลเสวกาวัว, เล่าเรื่องกรุงสยาม แปลโดยสันต์ ท. โภมลบุตร (พระนคร : สำนักพิมพ์ดาวหน้า, ๒๕๐๖), หน้า ๓๐๘.

^๒John Crawford, Journal of an Embassy to the Courts of Siam and Cochin China. (London : Oxford University Press, 1967), p. 410.

^๓ดู ปิยนาด นิโครธา, "บทบาทของเสนาบดีแห่งตระกูลขุนนาค...", หน้า ๒๐๓.

^๔ขจร สุธพานิช, "ฐานันดรไพร่" ข้อมูลจากอดีต (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์เกตุไทย, ๒๕๑๘).

ได้สิ่งของค่าธรรมเนียมน่าง ๆ จากบุคคลใดก็ตาม นอกจากนี้ทัศนียายังแสดงถึงกำลังอำนาจในการควบคุมไพร่พลในบังคับบัญชาอีกด้วย บรรดาไพร่พล หรือไพร่ คือพลเมืองส่วนใหญ่ของประเทศ ซึ่งแบ่งออกเป็น ไพร่สม ไพร่หลวง และไพร่ส่วย นอกจากไพร่ที่มีทาส^๑ เพราะฉะนั้นผู้คนในสังคมไทยจึงอาจแบ่งออกเป็นสองชั้นใหญ่ ๆ คือ ชั้นชนผู้ปกครอง ได้แก่เจ้านาย และขุนนางซึ่งเป็นนาย และชนชั้นผู้ถูกปกครอง ได้แก่ ไพร่ และทาส

พลเมืองที่สำคัญอีกกลุ่มหนึ่งของไทย คือ ชาวจีนซึ่งมีเป็นจำนวนมาก ประมาณว่าในตอนปลายรัชกาลที่ ๒ มีชาวจีนอพยพมาสู่เมืองไทยปีละ ๗,๐๐๐ คน และในตอนปลายรัชกาลที่ ๓ ได้เพิ่มปีละ ๑๕,๐๐๐ คน^๒ ชาวจีนเหล่านี้มีบทบาททางด้านการเศรษฐกิจของประเทศอย่างมาก ทั้งเป็นพ่อค้าคนกลาง เจ้าภาษีนายอากร ผู้ดำเนินการค้าทางเรือ ผู้เดินเรือค้าขาย ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่าชาวจีนเป็นตัวจักรกลสำคัญทางด้านการเศรษฐกิจของประเทศ

ลักษณะของสังคมไทยที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ ความเกี่ยวพันอย่างแน่นแฟ้นกับพุทธศาสนา สถาบันพระมหากษัตริย์ไทยก็มีลักษณะทางศาสนา เห็นได้จากความเชื่อที่ว่าความทุกข์สุขของบ้านเมืองขึ้นอยู่กับ การสร้างสมบุญของพระมหากษัตริย์ พระมหากษัตริย์จึงต้องทำบุญและสร้างสมบุญต่อเนื่องกันไป^๓ ดังนั้นนอกจากพระองค์จะทรงยึดหลักปฏิบัติธรรม หรือธรรมราชาในการปกครองบ้านเมืองแล้ว พระองค์ยังทรงเป็นองค์อุปถัมภ์ศาสนาด้วยวิธีการต่าง ๆ เช่น การสร้างและบูรณะวัดวาอาราม ตลอดจนการบริจาคทาน ด้วยเหตุนี้พระราชทรัพย์ส่วนใหญ่มุ่งใช้ไปในการบำรุง

^๑ ฎีกา กฎหมายตราสามดวง เล่ม ๒ (พระนคร : องค์การค้าคุรุสภา, ๒๕๐๕), หน้า ๒๘๕ - ๒๘๖.

^๒ John Crawford, "Journal of an Embassy...", p. 350.

^๓ ฎีกา ขานุกวิทย์ เกษตรศิริ, "พุทธศาสนาและการรวมทางการเมืองสมัยอยุธยาตอนต้น ๑๘๕๓ - ๒๐๑๓" โบราณคดีกับคำขวัญราชูปถัมภ์ ๔ (มิถุนายน ๒๕๑๖) : ๕๓๘ - ๕๓๙.

พุทธศาสนา^๑ และรายได้ส่วนใหญ่ของบ้านเมือง โดยเฉพาะในสมัยรัชกาลที่ ๑ ถึงต้นรัชกาลที่ ๓ ก็ มาจากการค้ากับต่างประเทศนั่นเอง^๒

สภาพเศรษฐกิจ

ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น สภาพบ้านเมืองยังไม่เป็นที่เรียบร้อย สภาพเศรษฐกิจของ ประเทศยังไม่เป็นที่น่าพอใจ เพราะอยู่ในระหว่างการสร้างเมือง รายจ่ายจึงมีมากและรายได้ของ แขนงอื่นก็ไม่พอใช้จ่าย โดยเฉพาะในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก ทรงสละราช ทรัพย์ส่วนพระองค์ที่เรียกว่า "เงินพระคลังข้างที่" มาใช้จ่ายในการนี้^๓

ในคำประชากร สังฆราชปาลเลอกัวซ์ ชาวฝรั่งเศส ซึ่งเดินทางมาเมืองไทยใน สมัยรัชกาลที่ ๔ ได้คาดคะเนไว้ว่ามีประมาณ ๕ - ๖ ล้านคน^๔ ประชากรเหล่านี้ส่วนมากเป็น ชาวนา และเมื่อเทียบกับพื้นที่ ซึ่งมีผู้คำนวณว่ามีประมาณ ๒๐๐,๐๐๐ ตารางไมล์^๕ จะเท่ากับประชา ชน ๒๕ - ๓๐ คนต่อพื้นที่ ๑ ตารางไมล์^๖ จะเห็นได้ว่าที่ดินมีอยู่มากในขณะที่แรงงานหรือประชาชน

^๑พรเพ็ญ สันตะกุล, "การใช้จ่ายเงินแผ่นดินในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้า เจ้าอยู่หัว (พ.ศ. ๒๔๕๓ - ๒๔๖๘) (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต แผนกประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๑๗), หน้า ๘.

^๒James C. Ingram, Economic Change in Thailand Since 1850 (California : Stanford University Press, 1955), p. 27.

^๓บิณฑ นีโครธา, "บทบาทของเสนาบดีแห่งตระกูลขุนนาง...", หน้า ๑๔๘.

^๔สังฆราชปาลเลอกัวซ์, เล่าเรื่องกรุงสยาม, หน้า ๓.

^๕วอลเตอร์ เอฟ เวลด้า, แผ่นดินพระนั่งเกล้า แปลโดย นิจ ทองโสภิต (พระนคร : สมาคมสังคมนศาสตร์, ๒๕๑๔), หน้า ๒๔.

^๖James C. Ingram, "Economic Change in Thailand...", p. 7.



มีอยู่น้อย” ผลผลิตจึงไม่เพียงพอเพราะแรงงานส่วนใหญ่ไม่มีเวลา และอิสระพอที่จะใช้แรงงานของตนดำเนินกิจการหรือผลิตสินค้าขึ้นมาอย่างเป็นลำเป็นสันได้ ผู้เป็นแรงงานเหล่านี้ไม่มีอำนาจในการตัดสินใจว่าจะใช้แรงงานไปทำอะไร เพื่ออะไร เพราะเวลาส่วนหนึ่งต้องใช้ไปในการทำงานให้แก่มูลนายที่ตนสังกัดอยู่ อีกส่วนหนึ่งทำงานให้แก่รัฐ เวลาที่เหลือจากนั้นก็คงใช้ในการเพาะปลูก เพื่อหาอาหารมาเลี้ยงตนเองและครอบครัวเท่านั้น

รายได้ของรัฐ

รายได้ของรัฐบาลในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นก็เช่นเดียวกับในสมัยอยุธยา คือ ได้มาจากการเก็บภาษีอากรชนิดต่าง ๆ และการค้ากับต่างประเทศ ภาษีอากรต่าง ๆ มีดังนี้

๑. ภาษีค่าหัว หรือเงินรัชูปการ คือเงินหรือผลิตผลที่ไพร่นำมาให้แก่รัฐบาลแทนการรับราชการด้วยตนเอง ในสมัยรัชกาลที่ ๓ พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงอนุญาตให้มีการชำระเงินแทนแรงงาน ในอัตรา ๖ บาทต่อ ๑ เดือน^๒ ส่วนทูกทาสได้รับการยกเว้นจากการเกณฑ์แรงงานเช่นกัน แต่ผู้เป็นนายต้องจ่ายเงินให้แก่รัฐบาลเป็นรายปี คนละ ๕ บาท^๓ นอกจากนี้ยังเก็บภาษีจากชาวจีนผู้มีอายุ ๒๐ ปีขึ้นไป ที่อาศัยอยู่ในประเทศไทยขณะนั้น โดยเรียกว่าเงินผูกปี เป็นจำนวน ๑ . ๕๐ บาท ทุก ๆ ๓ ปี ชาวจีนที่เสียค่าธรรมเนียมแล้วจะได้รับการผูกเชือกตราครั้ง

สาเหตุที่แรงงานมีน้อยอาจเนื่องมาจากการศึกสงครามกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งเกิดขึ้นบ่อยครั้ง การศึกแต่ละครั้งมักจะมีการกวาดต้อนเชลยศึกไปยังประเทศที่ชนะสงครามเป็นเหตุให้จำนวนประชาชนน้อยหรือลงไม่ นอกจากนี้ภัยจากธรรมชาติและโรคภัยไข้เจ็บ ยังทำให้อัตราการตายของประชาชนเป็นไปในทางสูง

^๒ วอลเตอร์ เอฟ เวลดา, แผ่นดินพระนั่งเกล้า, หน้า ๓๙ อ้างจาก สมเด็จพระเจ้าคำทรงราชานุกาพ, "คำนำให้ราชบัณฑิตยสภา" ตำนานภาษีอากร, หน้า ๗ - ๘.

^๓ James C. Ingram, "Economic Change in Thailand...", p. 59.

ที่ขอมือข้างซ้ายไว้เป็นหลักฐาน^๑

๒. ส่วย คือผลผลิตที่ไพร่เอามาเสียภาษีแทนแรงงาน ถ้าไม่ต้องการชำระเป็นเงิน เช่น ถ้าเมืองใดภาคใด มีผลผลิตที่เป็นที่ต้องการของรัฐบาล รัฐบาลก็จะอนุญาตให้ไพร่ที่อยู่ในเขตนั้นส่งผลผลิตที่ต้องการมาแทนแรงงาน เช่น คีบูก คินประสิ่ว เป็นต้น หรือว่า เก็บรัฐบาลเก็บภาษีที่ดินเป็นตัวแทน ต่อมารัฐบาลต้องการข้าวเป็นเสบียงอาหารยามสงคราม รัฐบาลก็อาจเรียกเก็บภาษีเป็นข้าวแทน นอกจากนี้รัฐบาลยังได้ช่วยสาอากรจากหัวเมืองต่าง ๆ และบรรดาประเทศราชด้วย อย่างไรก็ตามถ้าส่วยที่รัฐบาลกะเกณฑ์จากเมืองทั้งสองประเภทนั้นขาดหายไปไม่ครบจำนวน รัฐบาลก็อนุญาตให้ส่งเป็นเงินได้^๒

๓. อุษา คือการเสียค่าธรรมเนียม กำหนดเรียกจากการต่าง ๆ ซึ่งรัฐบาลทำให้เพื่อประโยชน์แก่ราษฎรบางคนเฉพาะตัว เช่น มีผู้ขอโฉนดตราสารเป็นสำคัญแก่กรมสิทธิธน รัฐบาลก็จะเก็บค่าอุษาจากเจ้าของกรรมสิทธิ์นั้น^๓

๔. อากร คือการเก็บผลประโยชน์ที่ราษฎรทำได้โดยการประกอบการต่าง ๆ เช่น ทำนา ทำไร่ ทำสวน การปลูกต้นไม้ยืนต้น การเก็บอากรค่านามี ๒ อย่าง คือ ส่งข้าวเปลือกเป็นส่วย และส่งเงินเป็นส่วย ในสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย ถ้าส่งเป็นข้าวเปลือกให้ส่งไร่ละ ๒ ถัง ถ้าส่งเป็นเงินให้ส่งไร่ละสลึง^๔ นอกจากนี้ยังเกิดจากการเก็บอากรโดยการให้สิทธิของรัฐบาล เช่น การเก็บของป่า จับปลา ต้มกลั่นสุรา และการตั้งบ่อนการพนัน เป็นต้น

^๑ชัย เรื่องศิลป์, ประวัติศาสตร์ไทย พ.ศ. ๒๓๕๒ - ๒๔๕๓ ตอนที่ ๒ บ้านเศรษฐกิจ (ม.ป.ท.; ม.ป.ป.), หน้า ๔๘.

^๒สมเด็จพระมหาพรหมคำวรวงราชานุกาฬ, ลัทธิธรรมเนียมต่าง ๆ ภาค ๑๕ (พระนคร : โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒนาการ, ๒๔๖๖), หน้า ๒.

^๓เรื่องเดียวกัน.

^๔ชัย เรื่องศิลป์, "ประวัติศาสตร์ไทย พ.ศ. ๒๓๕๒ - ๒๔๕๓...", หน้า ๔๘.

๕. ภาษีศุลกากรและจังกอบ ภาษีศุลกากรหมายถึงการเก็บภาษีสำหรับสินค้าที่ส่งออก และนำเข้ามาค้าขายในประเทศ ภาษีขาเข้ามีอัตราการเก็บที่ไม่แน่นอน หากแต่อนุญาตให้ยืดหยุ่น ได้ตามความเหมาะสม เช่น เรือของชาติใดมาค้าขายเป็นประจำก็จะได้รับสิทธิพิเศษ ในสมัย อยุรยานั้นมีพิกัดเป็นสองอย่าง สำหรับใช้กับเรือของประเทศที่มีสัมพันธไมตรีไปมาค้าขายกันเสมอ และใช้กับเรือของประเทศอื่น เรือพวกแรกเสียภาษีสินค้าเข้าร้อยละ ๓ ส่วนเรือพวกหลังเสีย ภาษีสินค้าเข้าร้อยละ ๕^๑ และถ้าสินค้าที่นำเข้ามาเป็นของต้องราชประสงค์ ก็ไม่เก็บภาษีสินค้า แต่จะเก็บเฉพาะค่าปากเรือ^๒ มาในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ในสมัยรัชกาลที่ ๒ อัตราที่ใช้เก็บ คือร้อยละ ๘ ตลอด แต่สำหรับชาวจีนคิดในอัตราร้อยละ ๕^๓ ส่วนภาษีสินค้าออกเก็บในอัตราที่ ต่างกันไปตามชนิดของสินค้า

จังกอบ หมายถึงภาษีที่เก็บจากส่วนสินค้า และผลผลิต โดยมีค่านเก็บจังกอบที่เรียก ว่าขนอน หรือค่านภาษี ถ้าราษฎรจะนำผลผลิตเข้าไปในเมืองก็ผ่านค่านภาษีซึ่งมักตั้งไว้ตามปาก ทางเข้าเมือง การเรียกเก็บนั้นตามกฎหมายลักษณะอาญาหลวงได้กำหนดไว้ว่า

...ทานให้มันสิ่งของจนถึงสิบ ถ้าถึงสิบไซ้รทานจึงให้เอาจังกอบหนึ่ง ถ้ามีถึงสิบไซ้รมิ ให้เอาจังกอบหนึ่งเลย...^๔ ถ้ามีการทุจริตหรือไม่ก็ทำตามกฎที่บังคับไว้ ...ทานให้ไหม เอาหนึ่ง เป็นสองและให้ตีควยไม้หวาย ๔^๕ ที่ ถ้าแลนไคลักลอบเอาส่วนสิ่งของอันจะเป็น จังกอบนั้นชนอนหนีไป นายขนอนจับได้ไซ้ให้เอาขนอนใส่ข้อไว้ แลให้ไหมเอาจังกอบอันหนึ่ง เป็นสี่ อันึงถ้าหนีขนอน นายขนอนไล่ แลตอตีนายขนอน นายขนอนตอตีปากเจ็บทั้งสองข้าง

คำให้การของชาวกรุงเก่า ทำให้การของขุนหลวงหาวัด และพระราชพงศาวดาร กรุงเก่า (พระนคร : กลังวิทยา, ๒๕๐๓), หน้า ๒๘๐.

^๒ เรื่องเดียวกัน. คำว่า"ปากเรือ" หมายถึงส่วนกว้างที่สุดของเรือ วัดจากแคมเรือ ข้างหนึ่งตอนกลางลำเรือไปยังแคมเรืออีกข้างหนึ่ง

^๓ สมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ ๒ เล่ม ๒ (พระนคร : องค์การศึกษาคูสภา, ๒๕๐๕), หน้า ๑๓๘.

กฎหมายตราสามดวง เล่ม ๔, หน้า ๘๕.

ให้ยกปากจับผู้หนีขนอนนั้นเสีย ให้ทวนควยลวทหนึ่งแก่ผู้หนีขนอน ขนอนละ ๑๕ ที่ แลให้
ใหม่ ๒ ลา...^๑

ส่วนผลผลิตที่ถูกเก็บไปนั้นจะส่งเข้ายุ้งฉางหลวง

นอกจากจังกอบจะเป็นการเก็บค่าผ่านค่านาขนอนทั้งทางบกและทางน้ำ เรียกเก็บจาก
สินค้าของราษฎร โดยชักสินค้านั้นเป็นส่วนลดแล้ว ยังเก็บเป็นเงินตามอัตราขนาดของยานพาหนะที่
ขนสินค้าผ่านค่านาควย ส่วนใหญ่จะวัดตามความกว้างของปากเรือ เรียกการเก็บนี้ว่า "ค่าปากเรือ"
ติดตามส่วนกว้างที่สุดของเรือซึ่งอยู่ในระหว่าง ๕๐ - ๒๐๐ บาท^๒ โดยคิดเก็บในอัตราต่างกันตาม
สัญชาติของเรือ เช่น เรือไทยลำ เสียวละ ๑๐ ตำลึง เรือกำนันฝรั่งเสียวละ ๑๑๘ บาท และ
ยังต้องเสียค่าทำอีกควย^๓ เป็นต้น ต่อมาเมื่อเฮนรี เบอริ่ง เข้ามาทำสัญญาทางไมตรีและการค้า
กับรัฐบาลไทยใน พ.ศ. ๒๓๖๘ ก็ได้มีการกำหนดภาษีปากเรือในอัตรา ๑,๓๐๐ บาทต่อหนึ่งฟาทอม^๔

ในเรื่องการเก็บภาษีอากรนี้ ในสมัยรัชกาลที่ ๒ ได้เริ่มให้เอกชนผูกขาดภาษีแทน
การเก็บภาษีอากรโดยตรง และแทนการผูกขาดสินค้าของหลวงบางอย่าง ระบบผูกขาดภาษีนี้ได้
ทำอย่างจริงจังในสมัยรัชกาลที่ ๓ มีการตั้งภาษีสินค้าใหม่รวม ๘ อย่าง^๕ สินค้าเหล่านี้ส่วนมาก
อยู่ในวงผลผลิตที่ส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศ รายได้จากการเก็บภาษีนี้เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้

^๑ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๕๐.

^๒ สังฆราชปาดเลอแก้ว, เจ้าเมืองกรุงสยาม, หน้า ๒๔๕.

^๓ John Crawford, "Journal of an Embassy...", p. 382.

^๔ วอลเตอร์ เอฟ เวลล่า, แผ่นดินพระที่นั่งเกล้า, หน้า ๒๕๗.

^๕ ทุกรายละเอียดในภาคผนวก

รายได้ของประเทศเพิ่มพูนมากขึ้น^๑ และยังเป็นรายได้ของพระบรมวงศ์านุวงศ์ และข้าราชการซึ่ง
เจ้าภานี้ขึ้นอยู่ด้วย

รายได้ที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งของประเทศ คือการส่งเรือไปค้าขายกับต่างประเทศ และ
การค้าเนืองการผูกขาดการค้าโดยรัฐบาล ซึ่งเป็นนโยบายในการค้าขายกับต่างประเทศมาช้านาน
รายได้ส่วนใหญ่ที่เข้าท้องพระคลังมาจากการค้าทางเรือ ทั้งนี้รัฐบาลในระยะนั้นจึงให้ความสนใจ
ในกิจการค้านี้เช่นเดียวกับรัฐบาลในสมัยก่อนมา โดยเฉพาะในตอนต้นรัชกาลที่ ๓ ซึ่งการค้าขาย
ระหว่างประเทศมีการขยายตัวออกไป

รายจ่าย

รายจ่ายของประเทศในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นมีมากมายหลายทาง เพราะอยู่ใน
ระหว่างการสร้างเมือง รายจ่ายดังกล่าวมีทั้งทางด้านกัณฑ์ประเทศ การศาสนา การบูรณะ
ซ่อมแซมบ้านเมือง ตลอดจนค่าใช้จ่ายในราชสำนักเป็นต้น เนื่องจากค่าใช้จ่ายมีมาก เงินที่เหลือ
ในพระคลังจึงมีน้อย เห็นได้จากบางปีในสมัยรัชกาลที่ ๒ รัฐบาลไม่มีเงินพอที่จะจ่ายเบี้ยหวัดข้าราชการ
การได้ ต้องลดเบี้ยหวัดจ่ายเพียงครึ่งหนึ่งบ้าง หรือจ่ายเพียงสองในสามบ้าง หรือมีระนั้นก็เอาสินค้า
ของหลวงที่มีในพระคลัง เช่น เอาผ้าลายออกแจกจ่ายเป็นเบี้ยหวัดแทนเงิน ในสมัยรัชกาลที่ ๓
ความจำเป็นในการใช้จ่ายมีมากขึ้นเป็นลำดับ ทั้งในด้านการปราบปรามพวกอั้งยี่ การทำสงครามกับ
ญวนและลาว นอกจากนี้พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวยังพระราชทานทรัพย์เป็นจำนวนมาก
เพื่อซ่อมแซมบูรณะปฏิสังขรณ์วัดวาอารามต่าง ๆ รวมทั้งการสร้างสิ่งใหม่ ๆ ขึ้นอีก ซึ่งบรรดาเจ้า
นายข้าราชการชั้นผู้ใหญ่มักทำความพระราชนิมิตโดยนำเงินมาฝากทุกคลังต่าง ๆ บริจาคทรัพย์ในการสร้าง
วัด^๒

^๑ ญาคา ประภาพันธ์, "เจ้าภานายอากรผู้ทำลายเศรษฐกิจไทย" เศรษฐศาสตร์ปริทัศน์ ๒
(พฤษภาคม ๒๕๑๕) : ๖๘. รายได้ของประเทศในสมัยรัชกาลที่ ๓ เพิ่มขึ้นกว่าในสมัยรัชกาลที่ ๒
ถึง ๑๑.๐๖ เท่า.

^๒ นิพนธ์ นิโคธรา, "บทบาทของเสนาบดีแห่งตระกูลขุนนาง...", หน้า ๒๐๕.

กล่าวโดยสรุปได้ว่า สภาพเศรษฐกิจโดยทั่วไปของไทยในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นจัดอยู่ในระบบเลี้ยงตัวเอง ประชาชน หรือแรงงาน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการผลิตมีอยู่น้อย เมื่อเทียบกับจำนวนที่ดิน ผลผลิตที่ไถ่ส่วนหนึ่งจึงแต่เพียงพอกับความต้องการของแต่ละครัวเรือน อีกส่วนหนึ่งส่งเป็นส่วยให้แก่ทางราชการ ภาษีที่รัฐบาลเรียกเก็บจากราษฎรจึงไม่ใช่ภาษีที่เก็บโดยตรง รายได้ของรัฐบาลในระยะเวลาดังกล่าวจึงไม่เพียงพอแก่การใช้จ่ายในราชการ ซึ่งอยู่ในระยะเวลาของการสร้างบ้านเมือง และการสงคราม นอกจากนี้การค้าขายในประเทศก็มีน้อย^๑ ดังนั้นวิธีการที่จะนำรายได้เข้าประเทศให้ไต่มากก็คือการค้ากับต่างประเทศด้วยการส่งสำเนาไปค้าขาย เพราะเป็นปัจจัยที่สำคัญที่นำรายได้และความมั่งคั่งมาสู่ท้องพระคลัง ผลกำไรที่ได้นั้นเกิดจากการขายสินค้าไทยให้กับต่างประเทศ และในขณะเดียวกันก็ไต่กำไรจากการขายสินค้าต่างประเทศที่ซื้อกลับเข้ามาขายในเมืองไทย หรือขายให้กับประเทศอื่น ๆ ที่ต้องการ นอกจากนี้รัฐบาลไทยยังอาศัยสำเนาหลวงเป็นช่องทางจำหน่ายสินค้าพื้นเมืองที่รัฐบาลเก็บรวบรวมจากบรรคาส่วย และอากรต่าง ๆ ไว้ในพระคลังสินค้าเป็นรายได้อีกทางหนึ่งด้วย

^๑James C. Ingram, "Economic Change in Thailand...", p. 19. การค้าขายภายในประเทศมีน้อย นอกจากจะเป็นเพราะไม่เห็นความจำเป็นเนื่องด้วยทรัพยากรสมบูรณ์แล้ว ยังเป็นเพราะการคมนาคมขนส่งไม่ทั่วถึง ทำให้การขนส่งสินค้าไปยังท้องถิ่นอื่น ๆ ทำกันน้อย ในสมัยรัชกาลที่ ๓ การค้าขายภายในประเทศ เริ่มขยายตัวและชาวจีนเข้ามามีบทบาทในการค้าขาย โดยเป็นพ่อค้าคนกลางนำสินค้าเข้าไปขายในท้องถิ่นที่เข้าถึงได้ แม้ว่าจะเป็นที่ท้องถิ่นที่มีอาณาเขตเล็กน้อย หรือในท้องถิ่นที่อยู่ห่างไกลก็จะมีการแลกเปลี่ยนสินค้า โดยอาจจะแลกเปลี่ยนเงินหรือผลิตผลอื่น ๆ จากประชาชน บรรคาส่วยบ้านโดยเฉพาะผู้หนึ่งจะนำผลิตผลไปที่ตลาด และต่อรองราคากับพ่อค้าชาวจีนที่เดินทางเข้ามา สินค้าพื้นเมืองที่หาได้จากการแลกเปลี่ยนจะถูกนำไปกรุงเทพฯ เพื่อขายหรือส่งออกนอก

การค้าสัมพันธ์ระหว่างสมัยรัชกาลที่ ๑ - รัชกาลที่ ๓

(พ.ศ. ๒๓๒๕ - ๒๓๕๔)

โครงสร้างทางการค้า

โครงสร้างทางการค้าในสมัยรัชกาลที่ ๑ ถึง รัชกาลที่ ๓ มีลักษณะเช่นเดียวกับในสมัยอยุธยา กล่าวคือ พระมหากษัตริย์ทรงเป็นผู้มีพระราชอำนาจสูงสุดแต่เพียงพระองค์เดียวในการดำเนินกิจการ โดยมีพระคลังเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรง พระคลังทำหน้าที่ว่าราชการกรมท่าและบังคับบัญชาการเงิน ทั้งที่เข้าไปพระคลังและทั้งที่จ่ายราชการ บังคับจัดการภาษีอากรขนอนตลาดทั่วไป และบังคับศาลซึ่งชำระความเกี่ยวข้องกับกษัตริย์พระราชทรัพย์หลวง^๑ เมื่อพระคลังต้องทำงานเกี่ยวข้องกับกรจ่ายและเก็บพระราชทรัพย์ ดังนั้นจึงมีหน้าที่ดูแลการแต่งสำเภาหลวงออกไปค้าขาย ทำให้พระคลังเป็นผู้กว้างขวางในหมู่ชาวต่างประเทศ จึงได้รับมอบหมายให้เป็นผู้รับรองชาวต่างประเทศ บรรดาข้าราชการที่ทำหน้าที่ควบคุมดูแลชาวต่างประเทศก็ขึ้นอยู่กับพระคลัง พระคลังจึงมีหน้าที่ ๒ อย่าง คือ เป็นเสนาบดีว่าการคลัง และเป็นเสนาบดีว่าการต่างประเทศควบคุมกรมท่าด้วย^๒

ในค่านกรมท่านั้น ได้มีการแยกเป็นกรมท่าซ้ายและกรมท่าขวา กรมท่าขวาเป็นกรมที่ดูแลกิจการทางฝ่ายแขก และกรมท่าซ้ายเป็นกรมที่ดูแลกิจการค้าทางฝ่ายจีน กรมท่าได้รับการปรับปรุงในสมัยต่อ ๆ มา เมื่อมีชาวตะวันตกเข้ามาทำการค้าขายในเมืองไทยมากขึ้น กิจการค้ากับประเทศตะวันตกนี้ในขั้นแรกได้จัดแยกเอาไปรวมกับฝ่ายแขกบ้าง ฝ่ายจีนบ้าง มาในสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย ได้มีการตั้งเจ้าท่าฝรั่งขึ้นสำหรับรับรับพวกพ่อค้าจากประเทศตะวันตก

^๑พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระบรมราชธิบายแก้ไขการปกครองแผ่นดิน, หน้า ๕ - ๖.

^๒เรื่องเดียวกัน.

โดยเฉพาะ^๑ สำหรับลักษณะทางการค้าก็เป็นไปในรูปแบบของการค้าผูกขาดของหลวง ซึ่งถือเป็นนโยบายการค้าที่สำคัญและดำเนินมาแต่สมัยอยุธยาเช่นกัน

นโยบายการค้าต่างประเทศ

การค้ากับต่างประเทศของไทยในสมัยรัตนโกสินทร์นั้น รัฐบาลยึดถือนโยบายการค้าแบบผูกขาดโดยระบบพระคลังสินค้า ซึ่งถือเป็นนโยบายการค้าที่มีความสำคัญต่อรัฐบาลไทย เพราะการผูกขาดการค้านอกจากจะเป็นวิธีที่ทำรายได้ให้กับรัฐ เช่น จากการเก็บภาษีและอำนาจในการเลือกซื้อก่อนแล้ว ยังเป็นวิธีที่ทำให้รัฐบาลสามารถควบคุมการค้ากับต่างประเทศได้ใกล้ชิด และน่าจะเป็นการป้องกันไม่ให้พ่อค้าชาติโคชาติหนึ่งมีอิทธิพลในทางการค้าและการเมือง ซึ่งจะเป็นอันตรายต่อความมั่นคงของประเทศ

การค้าขายกับประเทศตะวันตกนับตั้งแต่สมัยอยุธยาเป็นต้นมา เป็นไปในลักษณะที่บรรดาพ่อค้านำเรือบรรทุกสินค้าจากยุโรปเข้ามาค้าขายในเมืองไทย พ่อค้าต่างประเทศโดยเฉพาะพ่อค้าจากประเทศตะวันตกเหล่านี้ เคยชินและพอใจกับระบบการค้าแบบเสรีของตนมาก่อน ดังนั้น เมื่อมาพบกับระบบการค้าในลักษณะผูกขาดเช่นนี้ จึงก่อให้เกิดปัญหาและสร้างความเบื่อหน่ายให้แก่พ่อค้าเป็นอย่างมาก

กิจการทางการค้าอันเกี่ยวเนื่องกับระบบการค้าผูกขาด ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการค้าของพวกพ่อค้าตะวันตก คือ การเก็บภาษีศุลกากร ซึ่งมีอัตราการเก็บที่ไม่แน่นอน หากแต่อนุญาตให้ยึดหยุ่นได้ตามความเหมาะสม ในค่าการเก็บภาษีปากเรือก็เช่นกัน รัฐบาลไทยเรียกเก็บในอัตราที่แตกต่างกันตามสัญชาติของเรือ นอกจากนี้สิทธิในการเลือกซื้อก่อนซึ่งรัฐบาลถือว่าเป็นความจำเป็นที่จะต้องควบคุมอาวุธ ก็ทั้งยังต้องการเลือกซื้อสินค้าที่รัฐบาลต้องการหรือต้องพระราชประสงค์ของพระมหากษัตริย์ พวกพ่อค้าชาวต่างประเทศก็จำใจต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่รัฐบาลไทยวางไว้ และในทางปฏิบัติบรรดาพ่อค้าจากประเทศตะวันตกทั้งหลายก็รู้ดีว่าสินค้าประเภทใดที่เป็นที่ต้องการ และ

^๑ บ็องพรอง สุกัทรพันธ์, "การศึกษาทางประวัติศาสตร์เกี่ยวกับเรื่องพระคลังสินค้า...",

มักจะนำเข้ามาถวายหรือกำนัลให้ทั้งราชสำนักและข้าราชการ โดยเฉพาะสินค้าจำพวกอาวุธ
อย่างไรก็ตาม การให้ของกำนัลนี้ก็ได้รับการตอบแทนเกินราคาของของที่ถวายซึ่งดีกว่าถูกบังคับซื้อ
จะเห็นได้ว่านโยบายการค้าต่างประเทศของไทยเป็นปัญหาสำคัญที่ประเทศตะวันตก โดยเฉพาะ
อังกฤษพยายามขอเจรจาแก้ไขมาตั้งแต่รัชกาลพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย^๑

สำหรับการค้ากับประเทศตะวันออก ไทยได้ทำการค้ากับประเทศจีน ญี่ปุ่น ญวน อินเดีย
ลังกา ฟิลิปปินส์ ซวา มลายู และเปอร์เซีย เป็นต้น โดยการนำสินค้าบรรทุกลงสำเภามาไปค้าขาย
ตามเมืองท่าของประเทศต่าง ๆ ดังที่กล่าวมา โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าขายกับประเทศจีน ซึ่ง
ถือว่าเป็นการค้าใหญ่และสำคัญของรัฐบาลไทยมาเป็นเวลานาน และในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นนี้
การค้าระหว่างประเทศของไทยก็ผูกพันอยู่กับประเทศจีนมาก ปรากฏว่าการค้าขายกับบรรดา
ประเทศตะวันออกเหล่านี้ นำผลกำไรมาสู่ประเทศโดยตรงมากกว่าการค้ากับประเทศตะวันตก ซึ่ง
รัฐบาลจำต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ทั้งทางด้านการค้า และการเมืองไปพร้อม ๆ กัน

โดยทั่วไปแล้ว รัฐบาลไทยไม่เห็นความจำเป็นในการค้าขายกับพ่อค้าตะวันตกเท่าไร
นัก เห็นได้จากสินค้าต่าง ๆ ของยุโรปที่ไทยต้องการ รัฐบาลก็สามารถจัดซื้อหาได้จากเกาะหมาก
มะละกา สิงคโปร์ สุรัต และกวางตุ้ง^๒ สินค้าที่ไทยต้องการมากคือ อาวุธปืน ซึ่งทำให้รัฐบาล
ไทยต้องติดต่อกับพ่อค้ากับโปรตุเกสอีกในปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย
นโยบายการค้าขายกับต่างประเทศในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นจึงเป็นไปในลักษณะที่ให้ความสนใจ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

^๑เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดาร กรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ ๒
(พระนคร : องค์การค้าคุรุสภา, ๒๕๐๘); หน้า ๑๘๘ - ๑๘๙.

^๒วอลเตอร์ เอฟ เวลล่า, แชนดินพระนั่งเกล้าฯ หน้า ๒๓๖. อ้างจาก J.H. Moor,
Notice of the Indian Archipelago and Adjacent Countries. (Singapore,
1837), p. 236.

ต่อการค้าขายกับประเทศตะวันออกมากกว่าการค้าขายกับประเทศตะวันตก ทั้งนี้เนื่องมาจาก
 รัฐบาลไทยเกรงกลัวนโยบายการขยายดินแดนของชาวตะวันตก ซึ่งแฝงมาในรูปของการค้า อย่างไรก็ตาม
 รัฐบาลก็ให้การส่งเสริมการค้าต่างประเทศในระบบผูกขาด และส่งเสริมการค้าทางเรือทั้ง
 ของหลวงและของเอกชน ในขณะที่เดียวกันก็ยินดีค้าขายกับพ่อค้าทุกชาติ เพราะการค้าดังกล่าวนำ
 รายได้จำนวนมากมาให้แก่ประเทศ^๑

นโยบายการค้าทางเรือของไทย

การค้าทางเรือของไทยคงจะได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาลมาตลอดตั้งแต่สมัยโบราณ
 เพราะเป็นวิธีการทางการค้าที่นำรายได้มาสู่ประเทศตั้ง กำไรหรือรายได้จากการส่งเรือไปค้าขาย
 กับต่างประเทศมีถึง ๒ ทาง คือ

๑. จากการค้าขายสินค้าไทยให้กับต่างประเทศ
๒. จากการขายสินค้าต่างประเทศที่เรานำเข้ามาขายในเมืองไทย หรือนำสินค้านั้น ๆ
 ไปขายแก่ประเทศอื่น ๆ อีกทีหนึ่ง

สินค้าที่รัฐบาลนำไปค้าขายกับต่างประเทศนั้น มาจากส่วยและอากรต่าง ๆ ที่รัฐบาล
 เรียกเก็บจากประชาชน การค้าสำเภาของรัฐบาลไทยในระยะนั้นจึงเป็นการค้าที่ไม่ต้องผ่านพ่อค้า
 คนกลาง และในขณะเดียวกันยังได้ลดกำไรจากการแข่งขันสำเภาไปค้าขายด้วย ดังนั้นรัฐบาลไทย
 โดยเฉพาะในสมัยรัชกาลที่ ๓ จึงได้ให้การส่งเสริมและสนับสนุนเรือสำเภาไทยไปค้าขายยังประเทศ
 ต่าง ๆ ในบริเวณใกล้เคียง^๒

^๑ หอสมุดวชิรญาณ, จดหมายเหตุรัชกาลที่ ๒ จ.ศ. ๑๑๘๒ (พ.ศ. ๒๓๖๓) เล่มที่ ๕.
 หอจดหมายเหตุกรมพระยาดำรงราชานุภาพ, จดหมายเหตุเรื่องทูตอเมริกันเข้ามาในรัชกาลที่ ๓
 เมื่อปีจอ พ.ศ. ๒๓๘๓ (พระนคร : โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนากร, ๒๔๖๖), หน้า ๑ - ๓.

ผู้ดำเนินการค้าทางเรือที่สำคัญที่สุด คือพระมหากษัตริย์ พระองค์ทรงควบคุมการค้าขายกับต่างประเทศให้เป็นไปตามพระราชประสงค์ เช่น การส่งสินค้าออกและการรับสินค้าเข้า กังปรากฏในจดหมายเหตุมิชชันนารีอเมริกัน ลงวันที่ ๑๗ มิถุนายน พ.ศ. ๒๓๗๔ ว่า

...พระยาพิพัฒน์และพระยาโชฎีกาทรงรับพระราชอาญา พระเจ้าแผ่นดินได้ทรงทราบว่าเรือสินค้าจีนทั้งหมดเมื่อขายสินค้าหมดแล้ว บรรทุกข้าวสารกลับออกไปแทนไม้ฝาง ซึ่งเป็นไม้ที่โคกานี้ออกสูง ส่วนข้าวสารโคกานี้ออกต่ำ ปีนี้พระเจ้าแผ่นดินคงพระหฤทัยจะให้ไม้ฝางออกจากประเทศให้มาก จะได้รับภาษีงาม ๆ เมื่อมาทรงทราบว่าไม่เป็นไปตามพระราชดำริเช่นนั้น พระองค์จึงมีพระราชโองการให้จำพระยาทั้งสองซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่นั้นทันที โดยไม่มีพิพากษาหรือตุลาการตัดสินเลย...

นอกจากพระมหากษัตริย์จะทรงเป็นเจ้าของกิจการค้าแล้ว ข้าราชการ ชุนนางก็ทำการค้าขายด้วย บรรดาข้าราชการเหล่านี้มีเรือสินค้าหลายลำ และทำการค้าขายจนมั่งมีได้ชื่อว่าเป็นเศรษฐีค้าสำเภา เช่น พระยาพระคลัง (ทุน)^๒ ในสมัยรัชกาลที่ ๑ เป็นต้น จะเห็นได้ว่าผู้ที่มีกิจการค้าทางเรือเป็นของตนเอง ส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มบุคคลที่มีอิทธิพลทางการเมือง หรือเป็นผู้ที่มีทุนทรัพย์ ซึ่งประกอบด้วยพระมหากษัตริย์และข้าราชการบริพารของพระองค์^๓

ในการประกอบกิจการค้าของบุคคลเหล่านี้ มีชาวจีนเป็นผู้ช่วยดำเนินการให้ความนิยมใช้ชาวจีนเป็นลูกเรือและพ่อค้าช่วยเหลือในการค้าสำเภานี้มีมาตั้งแต่สมัยอยุธยาแล้ว^๔ ทั้งนี้

^๑ ประชุมพงศาวดารภาคที่ ๓๑ "จดหมายเหตุมิชชันนารีอเมริกัน" ประชุมพงศาวดารฉบับหอสมุดแห่งชาติ เล่ม ๗ (พระนคร : โรงพิมพ์อักษรสมัยพิมพ์, ๒๕๐๓), หน้า ๕๔๐.

^๒ สังกา กาญจนาคพันธ์, ประวัติการค้าไทย, หน้า ๓๑๔.

^๓ George Finlayson, The Mission to Siam and Hue the Capital of Cochin China in the Years 1821 - 2 (London : John Murray, 1826), p. 166.

^๔ William G. Skinner, Chinese Society in Thailand An Analytical History (New York : Cornell University Press, 1962), p. 11.

เพราะชาวจีนเป็นผู้มีประสบการณ์ทางการค้าทางทะเล และเรือสำเภาส่วนใหญ่ก็มักจะทำการค้าขายกับประเทศจีน ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นรัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนให้ชาวจีนเข้ามาช่วยทำการค้าเช่นเดียวกับสมัยอยุธยา เห็นได้จากพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกทรงสนับสนุนชาวจีนอพยพเข้าประเทศ เพราะทรงมีพระราชประสงค์จะใช้ชาวจีนเหล่านี้ในกิจการค้าของหลวง^๑ การสนับสนุนชาวจีนให้เข้ามาช่วยในกิจการค้าของประเทศเห็นได้ชัดในสมัยรัชกาลที่ ๒ กล่าวคือมีการรับชาวจีนโดยสารเข้ามาค้ากับเรือสินค้าหลวงในคอนเซกกลับ^๒ ปรากฏจากเอกสารว่า เรือสินค้าลำหนึ่ง ๆ บรรทุกชาวจีนเข้ามาลำละ ๑,๒๐๐ คน^๓ การบรรทุกชาวจีนลงเรือสำเภาในคอนเซกกลับนี้ เป็นการช่วยให้เรือสินค้าไทยได้บรรทุกเต็มระวาง และมีรายได้จากค่าโดยสาร^๔ ซึ่งนับเป็นรายได้อย่างหนึ่งของไทยจากการค้าขายทางเรือด้วย

^๑Ibid.

^๒John Crawford, "Journal of An Embassy...", p. 412.

ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นนี้ มีชาวจีนอพยพมาอยู่ในประเทศแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ออก เยียงไค้มาก เช่น ไทย ทั้งนี้เนื่องจากประเทศจีนมีกบฏเกิดขึ้นเสมอ เช่น ใน พ.ศ. ๒๓๓๘ เกิดกบฏของสมาคมดอกบัวขาว (The White Lotus Society) และกบฏไต้เผิง (Tai-Ping Rebellion) ซึ่งเกิดขึ้นระหว่างปี พ.ศ. ๒๓๖๗ ถึง ๒๔๓๗ สภาวะทางการเมืองจึงไม่สงบเรียบร้อย ประกอบกับปัญหาทางเศรษฐกิจภายในประเทศที่ทรุดโทรมด้วย ชาวจีนจึงพากันอพยพออกนอกประเทศเพื่อหาแหล่งที่ทำกินที่มั่นคงกว่าในดินแดนอื่น

^๓Ibid.

^๔Ibid.

ปัจจัยในการส่งเสริมการค้าทางเรือ

ในสมัยรัชกาลที่ ๑ ถึงรัชกาลที่ ๓ แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ รัฐบาลได้ดำเนินนโยบาย เศรษฐกิจ เช่นเดียวกับสมัยอยุธยาและสมัยกรุงธนบุรี รายได้ของแผ่นดินส่วนใหญ่ได้มาจากการเก็บ ภาษีอากรและผลกำไรจากการจัดส่งเรือสินค้าออกไปค้าขายต่างประเทศ ปัจจัยสำคัญที่ส่งเสริมให้ การค้าทางเรือขยายตัวมากขึ้นในระยะนี้สืบเนื่องมาจาก

ประการแรก สภาพโดยทั่วไปของประเทศไม่อยู่ในภาวะที่มั่นคง โดยเฉพาะทางด้าน เศรษฐกิจ รายได้ของแผ่นดินไม่เพียงพอแก่การใช้จ่าย^๑ ดังนั้นรัฐบาลจึงจำเป็นต้องหาทางเพิ่ม รายได้และเพิ่มจำนวนเงินตราให้มากขึ้น วิธีหนึ่งนั้นคือการส่งเรือไปค้าขายกับต่างประเทศใน สมัยรัชกาลที่ ๒ เมื่อครั้งพระเจ้าลูกเธอกรมหมื่นเจษฎาบดินทร์ ทรงดำรงตำแหน่งผู้ว่าการกรม พระคลัง มีอำนาจบังคับบัญชากรมท่า พระองค์ทรงจัดส่งเรือไปค้าขายยังประเทศจีนเสมอ และ ผลกำไรจากการค้านี้ได้นำไปใช้ในการทำนุบำรุงประเทศในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้า นภาลัยได้เป็นอย่างดี^๒

ประการที่สอง เนื่องจากรัฐบาลมุ่งส่งเสริมทำนุบำรุงทางด้านพระพุทธศาสนา โดย เฉพาะพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระราชศรัทธาแรงกล้าในเรื่องนี้ ทรงประกอบ พระราชกุศล บำรุงคณะสงฆ์ และได้ทรงอุทิศเงินทองมากมายเพื่อทำนุบำรุงพระบวรพุทธศาสนา^๓ ในสมัยรัชกาลที่ ๓ นี้จึงมีวัดวาอารามและภิกษุสงฆ์เป็นจำนวนมาก ผลกำไรจากการค้าขายกับ

^๑ สมเด็จพระมหาคณาจารย์ราชูปถัมภ์, ลัทธิธรรมนิยมต่าง ๆ ภาค ๑๕, หน้า ๘.

^๒ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระธรรมเทศนาเฉลิมพระเกียรติ พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว (พระนคร : โรงพิมพ์ไชนัซมัน, ๒๕๐๖), หน้า ๓๗.

^๓ เจ้าพระยาพิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ ๓ เล่ม ๒ (พระนคร : องค์การค้าคุรุสภา, ๒๕๐๘), หน้า ๑๖๓.

ต่างประเทศจึงน่าจะถูกนำมาใช้ทางด้านการศาสนา มาก คงจะได้กล่าวในบทที่ ๕ ต่อไป

ประการที่สาม สินค้าที่รัฐบาลบรรทุกลงเรือไปค้าขายกับต่างประเทศก็นับว่ามีส่วนส่งเสริมให้มีการค้าทางเรือเพิ่มมากขึ้น เพราะสินค้าดังกล่าวเป็นสิ่งที่รัฐบาลได้มาจากการเก็บส่วยจากราษฎร รัฐบาลเห็นว่าการนำส่วยสิ่งของมาเป็นสินค้าจะเป็นการเพิ่มรายได้ให้แก่รัฐบาลเป็นเงินมากขึ้น ดังนั้นรัฐบาลจึงนำส่วยสิ่งของที่เหลือใช้ออกขายแก่พ่อค้า เพราะสินค้าเหล่านี้พ่อค้าไม่สามารถซื้อจากราษฎรได้โดยตรง

ด้วยปัจจัยทั้งสามประการดังกล่าว การค้าทางเรือในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นจึงขยายตัวออกไปกว้างขวางมากขึ้น ทั้งทางค้าปริมาณสินค้าเข้าและสินค้าออก^๑ จำนวนเรือตลอดจนเมืองท่าตามประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ก็เปิดรับเรือสินค้าจากประเทศไทยที่เดินทางไปค้าขายที่นั่นเพิ่มมากขึ้น^๒

ประเทศไทยส่งเรือไปค้าขาย

ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ประเทศที่รัฐบาลไทยส่งเรือไปค้าขายมากที่สุดคือ จีน ทั้งนี้คงเป็นเพราะคนไทยกับคนจีนมีความคุ้นเคยและเกี่ยวข้องกันมาเป็นเวลานาน มีหลักฐานทางฝ่ายจีนกล่าวไว้ว่า คนจีนได้อพยพเข้ามาอยู่ในเมืองไทยเป็นเวลาหลายชั่วคนแล้ว และเกิดการผสมผสานกลมกลืนกันระหว่างคนทั้งสองเชื้อชาตินี้^๓ ผู้ที่มีส่วนช่วยเหลือรัฐบาลไทยในการค้าสำเภาสส่วนใหญ่จะเป็นชาวจีน เพราะชาวจีนมีความชำนาญทางการค้าขายมาเป็นเวลานาน นอกจากนี้ยังมีประสบการณ์ทางด้านการค้าทางทะเล และเรือสำเภาไทยส่วนใหญ่จะทำการค้าขายกับเมืองท่า

^๑ วอดเตอร์ เอฟ เวลลา, แผ่นดินพระนั่งเกล้าฯ, หน้า ๒๓๑ - ๒๓๒.

^๒ เรื่องเดียวกัน.

^๓ William G. Skinner, "Chinese Society in Thailand...",

ของจีนด้วย^๑ เพราะประเทศจีนเป็นตลาดใหญ่ของไทยในการรับซื้อสินค้าเกือบทุกประเภท โดยเฉพาะสินค้าประเภทผ้าและรง ซึ่งทำกำไรได้ถึงร้อยละ ๒๐ ของราคาของ^๒ กำไรจากการค้าขายกับประเทศจีนนั้น อาจกล่าวได้ว่ามีมากมายเกินกว่าราคาทุนที่ลงไป และปริมาณของสินค้าที่ซื้อขายแลกเปลี่ยนกันนั้นก็เป็นไปตามปริมาณการค้าของห้องพระคลังหลวง^๓ ยิ่งกว่านั้น ประเพณีการส่งเครื่องราชบรรณาการ ยังเป็นการเปิดโอกาสให้บรรดาขุนนาง ซึ่งเป็นพ่อค้าเอกชนแสวงหาผลประโยชน์จากการค้าอีกด้วย เพราะการส่งเครื่องราชบรรณาการไปประเทศจีน ทำให้เรือสินค้าของไทยได้รับการยกเว้นภาษีรวมทั้งค่าธรรมเนียมปากเรือ^๔ ดังนั้นการค้าขายระหว่างไทยกับจีนที่แฝงอยู่ในรูประบบของการทูตจึงนำผลประโยชน์มาให้ฝ่ายไทย

ในขณะที่รอคณะราชทูตเดินทางไปยังกรุงปักกิ่ง ซึ่งต้องใช้เวลาการเดินทางไปและกลับประมาณ ๖ - ๘ เดือน เรือสินค้าที่รออยู่ที่กวางตุ้งจะจำหน่ายสินค้าและเดินทางกลับเมืองไทย โดยอาศัยลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งพัดในราวเดือนพฤศจิกายน เพื่อซ่อมแซมและปรับปรุงเรือ โดยซื้อสินค้าจากจีนกลับมาด้วย^๕ จากนั้นเรือจะรอลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้พัดมาใหม่อีกครั้งหนึ่ง จึงเดินทางไปยังกวางตุ้งเพื่อไปรับคณะราชทูตพร้อมด้วยสินค้าไทยไปจำหน่ายอีก และในตอนเช้ากลับเที่ยวสุดท้ายนี้สินค้าจากจีนที่ตลาดทางเมืองไทยต้องการก็จะถูกนำมรรทุกลงเรือมา

^๑ Ibid., p. 11.

^๒ เฮนรี เบอร์นี เอกสารของเฮนรี เบอร์นี เล่ม ๑ แพลดโดยนางสาวสาวิตรี สุวรรณสถิตย์ (พระนคร : กรมศิลปากร, ๒๕๑๘), หน้า ๒๒๘.

^๓ William G. Skinner, "Chinese Society in Thailand...", p. 16.

^๔ John King Fairbank, Trade and Diplomacy on the China Coast The Opening of the Treaty Ports 1842 - 1854 (Cambridge : Harvard University Press, 1964), p. 33.

^๕ Sarasin Viraphol, "Tribute and Profit...", p. 37.

จำหน่ายยังกรุงเทพฯ อีกทีหนึ่ง จะเห็นได้ว่าเรือสินค้าไทยได้ผลประโยชน์อย่างมากมาจากการค้าในลักษณะนี้

เมืองท่าต่าง ๆ ในประเทศจีนที่เรือสินค้าจากประเทศไทยเดินทางไปค้าขายด้วย ได้แก่ กวางตุ้ง เกียงมุย และซางลิม ในมณฑลกวางตุ้ง เอหิงหรือเอมอยในมณฑลฟูเกี้ยน ลิมโปหรือ Ningbo ในมณฑลจี๋เจียง^๑ โดยเขตทะเลที่เชื่อมโยงใช้ ชูเจา และ Ningbo นับว่าเป็นเมืองท่าที่มีเรือสินค้าจากประเทศไทยเดินทางไปค้าขายด้วยมาก^๒ เห็นได้จากในรอบสิบปี นับจาก พ.ศ. ๒๓๖๓ ถึง พ.ศ. ๒๓๗๓^๓ ซึ่งอยู่ในช่วงระยะเวลาประมาณปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย ถึงกลางรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว มีเรือสินค้าจากประเทศไทยไปค้าขายที่เมืองท่าทั้งสามแห่งรวม ๘๕ ลำ^๔

อย่างไรก็ดีรัฐบาลจีนในสมัยนั้นยอมรับให้มีการค้าอย่างถูกต้องตามกฎหมายด้วยกัน ๒ วิธี คือ

๑. การค้าที่ฝากไปกับคณะราชทูตที่นำเครื่องราชบรรณาการไปถวายยังราชสำนักจีน พวกทูตเหล่านี้ได้รับอนุญาตให้นำสินค้าไปขายในจีนได้ หรือซื้อสินค้าจากจีนได้ การซื้อขายนั้นจะต้องกระทำกันที่ท่าเรือ หรือสถานที่ที่รัฐบาลจีนกำหนดไว้ในบันทึก สินค้าที่บรรทุกไปกับเรือราชทูตนี้ไม่ต้องเสียภาษีเข้าหรือออก และคาดว่าจำนวนเรือที่ไปแต่ละครั้งไม่เกิน ๓ ลำ^๕

๒. การค้าซึ่งดำเนินการโดยเอกชน จะต้องทำที่เมืองกวางตุ้งเท่านั้น^๖ นอกจากนี้

^๑ John Crawford, "Journal of An Embassy...", p. 403.

^๒ Sarasin Viraphol, "Tribute and Profit...", p. 199.

^๓ John Phipps, A Practical Treatise on the China and Eastern Trade Cited by Sarasin Viraphol, "Tribute and Profit...", p. 199.

^๔ Ibid.

^๕ John Bowring, The Kingdom and People of Siam, p. 76.

^๖ Ibid.

ยังมีข้อบังคับอีกหลายประการ เช่น ห้ามไม่ให้รับคนจีนเดินทางไปกับเรือสินค้า ไม่ว่าจะ เป็นในฐานะ ผู้โดยสารหรือทาสี^๑ อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัติไม่ได้เป็นเช่นนั้น เพราะโดยหน้าที่ชาวจีนเป็นผู้ควบคุมการค้าดังกล่าวนี้ แต่ตัวแทนที่ดำเนินการก็เป็นชาวจีนแทบทั้งสิ้น นอกจากนี้ทำเรือซึ่งกฎหมาย บังคับว่าให้เรือเข้าออกได้ที่กว้างค้งแห่งเดียว ในทางปฏิบัติเรือไทยก็ไปไกลกว่านั้นคือ เรือสินค้า ไทยไปค้าขายถึงเมืองท่าทางชายฝั่งทะเลจีนตะวันออก เช่นเมืองเซียงไฮ้ ชูเจา นิงโป คังกล่าว มาแล้วข้างต้น

เรือสำเภไทยในสมัยรัชกาลที่ ๑ และรัชกาลที่ ๒ ที่เดินทางไปค้าขายยังประเทศจีนใน มีหนึ่ง ๆ นั้นมีเป็นจำนวนมาก เห็นได้จากบันทึกของ จอห์น ครอว์ฟอร์ด ทูตชาวอังกฤษซึ่งเดินทางมา ยังประเทศไทยในสมัยรัชกาลที่ ๓ ว่าไว้ดังนี้

เรือที่เข้าท่าเมืองกวางตุ้ง เป็นสำเภขนาดใหญ่ ขนาด ๑๐,๐๐๐ - ๑๕,๐๐๐ ทอน *
มีจำนวน ๓ ลำ ขนาด ๒,๐๐๐ - ๕,๐๐๐ ทอน จำนวน ๕๐ ลำ

เรือที่เข้าท่าเมืองซางลิ้ม เป็นเรือขนาด ๗,๐๐๐ ทอน จำนวน ๒ ลำ

เรือที่เข้าท่าเมืองฟูเกี้ยน เป็นเรือขนาด ๖,๐๐๐ ทอน จำนวน ๒ ลำ

เรือที่เข้าท่าเมืองเสียงโย เป็นเรือขนาด ๕,๐๐๐ - ๘,๐๐๐ ทอน จำนวน ๘ ลำ

เรือที่เข้าท่าเมืองไซจิ๋ว เป็นเรือขนาด ๕,๐๐๐ ทอน จำนวน ๑ ลำ

เรือที่เข้าท่าเมืองเซียงไฮ้ เป็นเรือขนาด ๕,๐๐๐ - ๘,๐๐๐ ทอน จำนวน ๑๕ ลำ^๒

นอกจากนั้น ครอว์ฟอร์ดยังบันทึกจำนวนสินค้าของเรือไทยที่บรรทุกไปขายยังประเทศจีน ตามเมืองท่าต่าง ๆ ดังนี้

ไปค้าขายที่เมืองกิ่นตังปีหนึ่ง ๘ ลำ สินค้ารวมหนักประมาณ ๘๗,๐๐๐ ทอน

ไปค้าขายที่เมืองไหหลำเป็นเรือขนาดย่อม ๘๐ ลำ สินค้ารวมหนักประมาณ ๑๑๒,๐๐๐ ทอน

ไปค้าขายที่เมืองฮกเกี้ยน เมืองเสเกี้ยว เมืองกวางหน่า ๑๒ ลำ สินค้ารวมหนักประมาณ

๓๐๘,๐๐๐ ทอน

Ibid.

^๒ John Crawford, "Journal of An Embassy...", p. 410.

* ทอน คือหน่วยวัดน้ำหนัก มีลักษณะดังนี้ ๑๐ กิโลกรัม

เรือเมืองนครศรีธรรมราชไปค้าขายที่เมืองจีน ๒ ลำ สินค้ารวมหนักประมาณ ๑๓,๐๐๐

หาบ

เรือเมืองจันทบุรีไปค้าขายที่เมืองจีน ๑ ลำ สินค้ารวมหนักประมาณ ๔,๐๐๐ หาบ^๑

จากตัวเลขที่แสดงจำนวนเรือและจำนวนสินค้าดังกล่าว แสดงให้เห็นว่ารัฐบาลตลอดจนพ่อค้าเอกชนในไทยได้ให้ความสำคัญต่อการค้าทางเรือระหว่างไทยกับจีนเป็นอย่างมาก เรือสินค้าเหล่านี้มีทั้งที่เป็นของหลวงและของเอกชน เรือสำเภหลวงในสมัยรัชกาลที่ ๑ มี ๒ ลำ สำหรับไปค้าขายที่ประเทศจีนชื่อ เรือหูลง และเรือทรงพระราชสาส์น^๒ ในสมัยรัชกาลที่ ๒ มีเรือมาลาพระนครและเรือเหราข้ามสมุทร^๓ สำหรับเรือของเอกชนโดยมากจะมีชื่อเป็นภาษาจีน เช่น เรือกิมยกเส็ง กิมยงหลี กิมสุนหาค กิมฉันแรง^๔ เป็นต้น

สินค้าที่พ่อค้าไทยนำไปขายยังประเทศจีนในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นนี้ ครอว์ฟอร์ดคาด
ว่าสินค้าประมาณ ๓๒,๕๐๐ ตัน จากจำนวนสินค้าที่ไทยนำไปขายยังต่างประเทศ ๓๕,๐๐๐ ตัน
เป็นสินค้าที่ส่งไปขายยังประเทศจีนทุกปี^๕ ในจำนวนนี้มีฝาง รง ครั่ง น้ำตาล และไม้เนื้อแข็ง^๖

^๑ประชุมพงศาวดารภาคที่ ๕๕, หน้า ๑๓ - ๑๔.

^๒สง่า กาญจนาคพันธ์, ประวัติการค้าไทย, หน้า ๓๑๔.

^๓สมเด็จพระยาคำรงราชานุภาพ, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ ๒
เล่ม ๒ (พระนคร : องค์การคำคุณุสภา, ๒๕๐๕), หน้า ๑๔๐.

^๔หอสมุดชิริยาม, จดหมายเหตุรัชกาลที่ ๒ จ.ศ. ๑๑๓๕ (พ.ศ. ๒๓๕๖) เลขที่ ๑๕
หนังสือเรื่องจีนมายเรือคุมสำเภาสินค้าไปจำหน่ายเมืองจีน มาบอกข่าวและราคาสินค้า

^๕จอห์น ครอว์ฟอร์ด, เอกสารของครอว์ฟอร์ด, หน้า ๑๑๑.

^๖หอสมุดชิริยาม, จดหมายเหตุรัชกาลที่ ๓ จ.ศ. ๑๒๐๕ (พ.ศ. ๒๓๔๓) เลขที่ ๕๕.



เป็นต้น จากปริมาณสินค้าคงคลังว่ารัฐบาลไทยในสมัยนั้นได้ให้การสนับสนุนการค้ากับต่างประเทศเป็นอย่างดี โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้ากับประเทศจีนเป็นสำคัญ นอกจากจะทำการค้ากับจีนโดยตรงแล้ว ไทยยังทำการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียงด้วย โดยแบ่งตามเส้นทางการค้าได้ดังนี้ คือ

- ๑. การค้ากับเขมร และญวน
- ๒. การค้ากับหมู่เกาะอินเดียนตะวันออก รวมทั้งเมืองท่าบริเวณช่องแคบมะละกา
- ๓. การค้ากับเขมรและญวน การค้าชายทางเรือกับเขมรนั้น เมืองท่าที่เรือสินค้า

จากไทยไปจอดแวะค้าขายมีเมือง กว่างโสม เมืองฮาเตียน เมืองเต็กเซียง และเมืองเซมา^๑ สินค้าที่นำไปขายเป็นสินค้าจากจีน อินเดีย และสินค้าประเภทหัตถกรรมจากยุโรป ส่วนสินค้าที่ซื้อกลับมักมี รง กระวาน งาช้าง หนังและเขาสัตว์ เนื้อเค็ม ปลาเค็ม สินค้าเหล่านี้ส่วนใหญ่จะถูกส่งไปขายยังประเทศจีนอีกทีหนึ่ง^๒ ทางด้านการค้าชายกับญวนเมืองท่าที่เรือรับส่งสินค้ามีเมืองไซ่ง่อน เมืองไฟไฟ และเมืองเว้^๓ สินค้าจากไทยที่นำไปขายได้แก่ เหล็กกล้า กะทะเหล็ก ยาสูบ ฝิ่น สินค้าบางอย่างจากจีนและยุโรป ในตอนหลังเรือสินค้าคงคลังจะบรรทุกเพื่อสำหรับทำกระสอบและใบเรือ ผ้าแพร ไหมดิบ เครื่องปั้นดินเผา และหมาก เป็นสินค้าเข้ากลับมากด้วย เพื่อนำไปขายต่อยังประเทศจีนอีกทีหนึ่ง^๔

การค้าชายทางเรือระหว่างไทยกับเขมรและญวนในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น โดยทั่วไปแล้วไม่ค่อยเจริญรุ่งเรืองนักเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ประเทศไทยทำการติดต่อค้าขายทางเรือด้วย เห็นได้จากขนาดของเรือสำเภาก็ใช้เส้นทางค้าขายกับประเทศ

^๑ John Crawford, "Journal of An Embassy...", p. 414.

^๒ Ibid.

^๓ Ibid.

^๔ Ibid.

ทั้งสองนี้เป็นเรือสำเภานขนาดเล็ก และมีจำนวนน้อย ประมาณ ๒๐ - ๕๐ ลำ^๑ สาเหตุที่รัฐบาลไทยให้ความสนใจทางด้านการค้าขายกับสองประเทศนี้ไม่มากเท่าที่ควรโดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศญวน ทั้งนี้อาจเนื่องมาจาก ประการแรก ญวนได้ให้ความสนใจทางการค้าขายกับประเทศจีนโดยตรงมากกว่า ประการที่สอง เรือสินค้าจากไทยถูกเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในอัตราที่สูง^๒ และประการที่สาม อาจเนื่องมาจากความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับญวนไม่ได้เป็นไปด้วยความราบรื่น และอยู่ในสภาพที่เสื่อมทรามมากในสมัยรัชกาลที่ ๓^๓ แม้ว่าทั้งรัฐบาลไทยและญวนต่างก็มีความสัมพันธ์ทางการทูตต่อกันเป็นอย่างดีก็ตาม อย่างไรก็ตาม รัฐบาลไทยยังเห็นความสำคัญในการติดต่อกับญวน ซึ่งแม้จะไม่มื่อะไรมากนักแต่ก็ถือว่ามีความสำคัญ เพราะสินค้าที่มีค่าบางอย่างที่จีนต้องการ อาจซื้อได้จากญวนแทน เลื่อ ไหมคืบ เป็นต้น ดังนั้นจึงมีการส่งเรือสำเภาไปยังเมืองท่าต่าง ๆ ของญวนเป็นประจำทุกปี^๔ เพื่อค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้า และน่าจะเป็นไปได้ว่าเรือสำเภาเหล่านี้จะมีทั้งเรือที่เดินทางมาค้าขายโดยตรง ซึ่งเป็นเรือขนาดเล็ก และเรือสำเภานขนาดใหญ่ที่ใช้เดินทางไปค้าขายยังประเทศจีนและญี่ปุ่น ซึ่งต้องจอดตามเมืองท่าต่าง ๆ ที่ผ่านเพื่อ คิม ซื่อ เฟิง และซื้อสินค้าไปจำหน่ายอีกทีหนึ่ง

๒. การค้ากับหมู่เกาะอินเดียนตะวันออกและเมืองท่าบริเวณช่องแคบมะละกา การค้าทางเรือของไทยกับเมืองท่าบริเวณดังกล่าวมีความเจริญรุ่งเรืองมาก เห็นได้จากมีการส่งเรือไปค้าขายยังเมืองท่าต่าง ๆ มากขึ้น เมืองท่าเหล่านี้ได้แก่ กลันตัน ตรังกานู ปะหัง หมู่เกาะเรียด

^๑ John Crawford, "Journal of An Embassy...", p. 414.

^๒ Ibid.

^๓ ในสมัยรัชกาลที่ ๓ ญวนได้ขยายอำนาจเข้าครอบคลุมดินแดนเขมรและลาว ซึ่งเคยอยู่ใต้อาณัติของสยามมาก่อน ดังนั้นรัฐบาลไทยจึงพยายามกอบกู้อิทธิพลที่เคยมีอยู่ในเหนือลาวและเขมรคืนมาจากญวนอีกครั้งหนึ่ง

^๔ John Crawford, "Journal of An Embassy...", p. 414.

สิงคโปร์ มะละกา ปีนัง ปัตตาเวีย เซมารัง เซดิบอน ปาเล็มบังและบ่อนค็อก^๑ โดยเฉพาะที่ สิงคโปร์นั้น การค้าระหว่างไทยกับสิงคโปร์มีความเจริญขึ้นมากนับจาก พ.ศ. ๒๓๖๒ ซึ่งเป็นปีที่ อังกฤษสถาปนาสิงคโปร์เป็นสถานีการค้า ในเอกสารของครอว์ฟอร์ดที่มีถึง จอร์จ สวินตัน (George Swinton) รัฐมนตรีว่าการบ่อนค็อกเดียม ใน พ.ศ. ๒๓๖๔ ถึง พ.ศ. ๒๓๖๕^๒ ได้กล่าวถึงการ ค้าระหว่างไทยกับสิงคโปร์ในระยะเวลาที่ว่า การค้าได้แผ่ขยายมากขึ้นทั้งทางด้านคุณค่าและปริมาณ ภายในระยะเวลา ๖ เดือน มีเรือจากไทย ๒๑ ลำมาค้าขายที่สิงคโปร์ นอกจากนี้ยังมีเรือสำเภากลางซึ่งตามปกติจะแล่นตรงไปกัลกัตตาหรือบอมเบย์ ก็ได้แวะที่ท่าเรือสิงคโปร์เพื่อขายสินค้าประเภท ดีบุก พริกไทย และน้ำตาล^๓ ในปลายรัชกาลที่ ๒ เรือสินค้าไทยที่เดินทางไปค้าขายที่สิงคโปร์เพิ่ม จำนวนมากขึ้น เห็นได้จาก พ.ศ. ๒๓๖๖ มีเรือสำเภไทยไปค้าขายที่สิงคโปร์ ๒๗ ลำ ในปีต่อมา คือใน พ.ศ. ๒๓๖๗ จำนวนเรือได้เพิ่มเป็น ๔๔ ลำ^๔ ประมาณปี พ.ศ. ๒๓๖๘ สิงคโปร์ได้กลายเป็นศูนย์กลางการค้าของไทยในแถบหมู่เกาะอินเดียนตะวันออก^๕

เรือสินค้าที่ใช้ในการค้าขายกับสิงคโปร์เป็นเรือสำเภขนาดเล็กกว่าที่ใช้เดินทางไปค้าขายยังเมืองเอหมิงและกวางตุ้ง ขนาดน้ำหนักของเรือประมาณ ๑๐๐ ถึง ๓๕๐ ตัน และที่ใช้อยู่โดยทั่วไปเป็นเรือขนาด ๑๕๐ ถึง ๒๐๐ ตัน^๖ เรือแต่ละลำในแต่ละเที่ยวสามารถบรรทุกสินค้ามีมูลค่า

^๑ Ibid.

^๒ จอห์น ครอว์ฟอร์ด เอกสารของครอว์ฟอร์ด หน้า ๑๓๐.

^๓ เรื่องเดียวกัน.

^๔ Wong Lin Ken, "The Trade of Singapore, 1819 - 1869" Journal of the Malayan Branch, Royal Asiatic Society. 33.4 : 34, 138 (December 1960). Cited by Sarasin Viraphol, "Tribute and Profit...", p. 205.

^๕ Ibid.

^๖ Ibid., p. 206.

ถึง ๓,๐๐๐ ถึง ๕,๐๐๐ คอติลาห์^๑ สินค้าเหล่านี้มีคือบุก พริกไทย น้ำตาล ข้าวสาร ข้าวเปลือก ยาสุม ครั่ง ไม้ฟาง เกลือ น้ำมันมะพร้าว และอื่น ๆ^๒ ซึ่งเป็นสินค้าหลักที่ส่งออกไปจากไทย

มีหลักฐานที่แสดงจำนวนเรือสินค้าที่ไทยส่งไปค้าขายยังสิงคโปร์ในสมัยรัชกาลที่ ๓ ตามตารางที่ ๑ ที่แสดงดังต่อไปนี้

ตารางที่ ๒ จำนวนเรือสินค้าไทยที่ไปค้าขายยังสิงคโปร์ ระหว่าง พ.ศ. ๒๓๗๒ - ๒๓๙๔

ปี	จำนวนเรือ
พ.ศ. ๒๓๗๒ - ๒๓๗๓	๓๑
พ.ศ. ๒๓๗๕ - ๒๓๗๖	๓๗
พ.ศ. ๒๓๗๘ - ๒๓๗๙	๒๓
พ.ศ. ๒๓๘๑ - ๒๓๘๒	๒๓
พ.ศ. ๒๓๘๔ - ๒๓๘๕	๒๘
พ.ศ. ๒๓๘๗ - ๒๓๘๘	๒๒
พ.ศ. ๒๓๙๐ - ๒๓๙๑	๒๐
พ.ศ. ๒๓๙๓ - ๒๓๙๔	๒๓

ที่มา : Wong Lin Ken, "The Trade of Singapore...", p. 148.

Cited by Sarasin Viraphol, "Tribute and Profit...", p. 207.

^๑ Henry Burney, Burney Papers Vol. IV Part II (March 1841 to December 1846). (Bangkok : Vyaranayan National Library, 1913), p. 189.

^๒ Ibid. pp. 187 - 189.

จากตารางนี้แสดงให้เห็นว่าไทยได้ส่งเรือไปค้าขายยังสิงคโปร์เป็นจำนวนมากเป็นประจำเกือบจะทุกปี ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากการค้าระหว่างไทยกับสิงคโปร์ขยายตัวมากยิ่งขึ้นนับแต่ปลายรัชกาลที่ ๒ เป็นต้นมา และคงจะทำกำไรให้กับรัฐได้มากพอสมควร แม้ว่าในตอนปลายรัชกาลที่ ๓ การค้าระหว่างไทยกับสิงคโปร์จะมีการเปลี่ยนแปลงไปบ้าง^๒ แต่ก็ยังคงทำการค้าขายทางเรือต่อกันอยู่ โดยเฉพาะการค้าข้าวซึ่งยังคงเป็นสินค้าหลักที่สิงคโปร์และเมืองท่าทางแหลมมลายูต้องการ^๓

นอกจากไทยจะให้ความสำคัญต่อการค้าทางเรือกับสิงคโปร์เป็นพิเศษแล้ว ไทยยังทำการค้ากับเมืองท่าอื่น ๆ ทางคาบสมุทรมลายูด้วย เช่น มะละกา และปีนัง เรือสำเภาก็ใช้เดินทางค้าขายในบริเวณนี้ทั้งเรือสำเภาที่เป็นของหลวง และเรือสำเภาของพ่อค้าเอกชน โดยเฉพาะบรรดาพ่อค้าชาวจีนในกรุงเทพฯ มักจะทำการค้ากับเมืองท่าต่าง ๆ ของมลายู เกาะชวา และสุมาตราอยู่เสมอ โดยส่งเรือไปปีหนึ่ง ๆ ประมาณ ๓๐ ถึง ๔๐ ลำ^๔ ในสมัยรัชกาลที่ ๓ ปรากฏหลักฐานว่ามีเรือสำเภาหลวงเดินทางไปค้าขายที่เมืองมาหลี โดยพระยาสวัสดิการีรับพระบรมราชโองการให้แต่งสำเภา มีจีนก๊กเป็นนายลำ^๕ สินค้าที่เรือสำเภาบรรทุกไปขายในครั้งนั้นมี ฝรั่ง กระวาน น้ำตาลทราย งาช้าง นอระมด เร่ว ปักนก คีบุด ไม้ ครั่ง ย้าแพร และฝาง^๖ สินค้า

^๑ Henry Burney, Burney Papers, Vol. IV ..., p. 188.

^๒ ภูภาคผนวก.

^๓ นิติยา มาพึ่งพงศ์, "การค้าระหว่างประเทศและระบบเศรษฐกิจภายในประเทศ (๒๓๖๓ - ๒๓๘๔)" จุลสารโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ ๒ (เมษายน ๒๕๑๔) : ๖๖.

^๔ John Crawford, "Journal of An Embassy...", p. 414.

^๕ ประชุมพงศาวดารฉบับหอสมุดแห่งชาติ เล่ม ๔. (พระนคร : สำนักพิมพ์ก้าวหน้า, ๒๕๐๓), หน้า ๑.

^๖ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๔.

ที่ขอมบรรทุกลับมามี กาแฟ ยาสูบ เนื้อและหนังวัว^๑ นอกจากนี้ยังมีสินค้าจากอังกฤษและอินเดีย เช่น ผ้าขนสัตว์และเครื่องแก้ว ซึ่งสินค้าเหล่านี้เป็นที่ต้องการของตลาดในประเทศจีนมาก^๒

การค้าทางเรือระหว่างไทยกับเมืองท่าทางแหลมมลายู โดยเฉพาะในสมัยรัชกาลที่ ๒ อาจกล่าวได้ว่าไทยได้เปรียบดุลการค้า เมื่อพิจารณาจากปริมาณสินค้าเข้าและสินค้าออกตามที เฮนรี เบอร์นี (Henry Burney) ได้บันทึกไว้ในตอนปลายทศวรรษ ๒๓๖๓^๓ ไทยส่งสินค้าออกไปขายยังสิงคโปร์ มะละกา และปีนัง รวม ๑,๑๒๘,๓๘๕ รูปี ในขณะที่ไทยซื้อสินค้าเข้าเพียง ๒๕๕,๓๓๘ รูปี นับว่าไทยได้เปรียบดุลการค้าระหว่างประเทศถึง ๘๗๓,๐๔๖ รูปี^๔ ในสมัยรัชกาลที่ ๓ รัฐบาลลดการส่งสินค้าไปขายยังสิงคโปร์และมลายูลงไป^๕ ซึ่งอาจจะเป็นเพราะไทยให้ความสำคัญต่อการค้ากับจีนเป็นหลัก นอกจากนี้รัฐบาลไทยยังมุ่งเพิ่มรายได้ให้แก่รัฐ เช่นการตั้งภาษีอย่างใหม่อีก ๓๘ ชนิด เป็นต้น แม้วรัฐบาลไทยจะไม่เพิ่มการค้ากับสิงคโปร์และมลายู แต่การค้าทางเรือยังคงมีตอกันอยู่ เพราะสินค้าจำพวกข้าว ยาสูบ ยังคงเป็นสินค้าที่สิงคโปร์และเมืองท่าทางมลายูต้องการรวมทั้งงาช้าง ซึ่งคาดว่ามีการส่งออกเป็นประจำด้วย^๖

^๑ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๒๕.

^๒ John Crawford, "Journal of An Embassy...", p. 414.

^๓ Henry Burney, Burney Papers, Vol. III, pp. 187 - 189.

^๔ ภูรายละเอียดยุคในภาคผนวก

^๕ Henry Burney, Burney Papers, Vol. IV, pp. 91, 162.

^๖ นิตยา มาพึงทงศ์, "การค้าระหว่างประเทศและระบบเศรษฐกิจภายในประเทศ...",

เรือที่ใช้ในการค้า

ประเภทของเรือ เรือเคินทะเลที่ใช้เป็นพาหนะขนส่งสินค้าไปขายยังต่างประเทศในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นและในสมัยก่อนหน้านั้น เป็นเรือที่ต่อด้วยไม้ทั้งลำ เรือเคินทะเลที่ใช้กันอยู่แบ่งเป็น ๓ ประเภท ดังนี้

๑. เรือสำเภากจีน
๒. เรือสลุปแบบแขก
๓. เรือกำปั่น^๒

เนื่องจากไทยทำการค้ากับจีนเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นจึงนิยมสร้างเรือเคินทะเลเป็นแบบเรือสำเภากจีน ลักษณะของเรือเป็นรูปเรือตัวกึ่ง^๓ หนักรากู ศีรษะเขี้ยวบ้าง แคงบ้าง ปากกว้างประมาณ ๕ ถึง ๗ วา^๔ โดยทั่วไปแล้วเรือสำเภากจีนมีรูปร่างอู้อาย แล่นช้า แต่กินน้ำตื้น และบรรทุกสินค้าได้มาก ความแข็งแรงอยู่ในเกณฑ์ดี ในเรือเป็นรูปสี่เหลี่ยม มีขนาดใหญ่ทำให้การหันใบ ลกใบ กางใบแต่ละครั้งเปลืองแรงและเวลามาก^๕

ภาพประกอบ 54

Iwao Seiichi, "Reopening of the Diplomatic and Commercial ...", p. 4.

^๒เรือกำปั่นของฝรั่ง สมเด็จพระเจ้าปราสาททองทรงเริ่มสร้างขึ้นโดยใช้ช่างชาวฮอลันดาเป็นผู้ควบคุมงาน ช่างคนไทยเป็นลูกเรือ ๑๐๑ คน ส่วนเจ้าหน้าที่ ๑๑ คน เป็นชาวจีน เดินทางไปค้าขายที่ญี่ปุ่นที่เมืองนางาซากิ เมื่อวันที่ ๘ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๑๕๕ และนับแต่นั้นมาก็มีการต่อเรือหลวงทั้งแบบสำเภาและกำปั่นตลอดมาจนสมัยปลายอยุธยา

^๓เรือตัวกึ่ง หรือ Iwaoqo เป็นเรือที่เคยใช้ในน่านน้ำไทย และบริเวณอ่าวสิงคโปร์ เป็นเรือ ๒ เสา ท้องแบน ทาสีสวย

^๔เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ ๑, หน้า ๒๘.

^๕เรื่องเดียวกัน.

การต่อเรือ เรือสำเภาของไทยส่วนใหญ่คือที่กรุงเทพฯ บริเวณที่ใช้เป็นอู่ต่อเรือ คือริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา โดยเฉพาะปากคลองมดคุงกรุงเกษม จนถึงบางคอแหลม และบริเวณชายฝั่งทะเลทั้งทางตะวันออกและทางใต้ เช่น จันทบุรี นครศรีธรรมราช สงขลา ปัตตานี อู่ต่อเรือนี้มีทั้งของหลวงและของเอกชน อู่ต่อเรือของหลวงตั้งอยู่ระหว่างปากคลองมดคุงกับวัดบางหว้าใหญ่^๒ ไม่พบหลักฐานว่ามีจำนวนเท่าใด และคงสร้างเรือประเภทเรือสำเภาจีนเป็นส่วนใหญ่ ส่วนอู่ต่อเรือของเอกชนนั้นเข้าใจว่าคงมีเป็นจำนวนมากทั้งในกรุงเทพฯ และตามหัวเมืองชายทะเล เพราะการคมนาคมขนส่งในสมัยนั้นนิยมใช้ทางเรือเป็นสำคัญ^๓ นอกจากจะต่อเรือสำเภาและเรือธรรมคาแล้ว อู่ต่อเรือเหล่านี้ยังต่อเรือรบด้วยเพื่อใช้ในยามสงคราม เช่น เมื่อครั้งไทยยกทัพไปตีเมืองหัวพันทั้งห้าทั้งหกในสมัยรัชกาลที่ ๓ พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดฯ ให้เจ้าพระยาพระคลังเป็นแม่กองขอแรงข้าราชการ เจ้าสัว เจ้าภานายอกรต่อเรือป้อมอย่างฉุนขึ้น ๔๐ ลำ ที่อู่คลองสารหงส์ โดยพระราชทานเงินค่าต่อเรือลำละ ๒๐ ings^๔

ไม้ที่ใช้ต่อเรือนอกจากจะมีไม้ตะเคียนทอง ไม้สัก และไม้เคี่ยม ซึ่งมีคุณภาพดี เหมาะแก่การใช้ต่อเรือ และมีราคาถูกกว่าในประเทศอื่น ๆ แล้ว จากหลักฐานทางโบราณคดีที่ได้จากการพิสูจน์สภาพไม้ของเรือโบราณที่ค้นพบในอ่าวไทย พบว่า มีไม้ชนิดอื่น ๆ ที่ใช้ในการต่อเรือด้วย คือ ไม้พะว้า ไม้มะเกลือเตี๊อด และไม้ทามทราย^๕ ไม้เคี่ยม ไม้ตะเคียนทอง และไม้สัก ใช้ต่อเป็นตัวเรือ

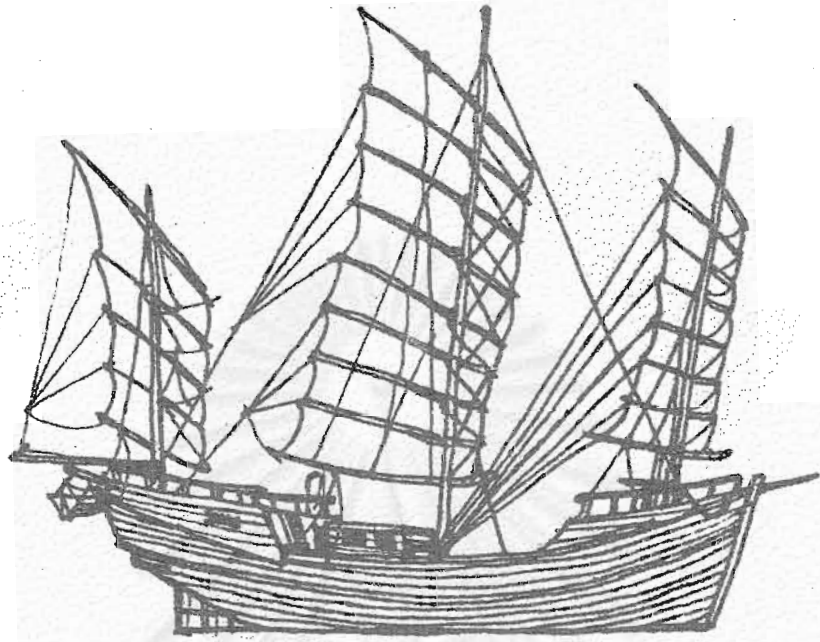
^๑ มัลลิกา เรื่องระพี, "บทบาทชาวจีนในค่านเศรษฐกิจ สังคม...", หน้า ๒๖.

^๒ ชัย เรื่องศิลป์, "ประวัติศาสตร์รัตนโกสินทร์...", หน้า ๕๗.

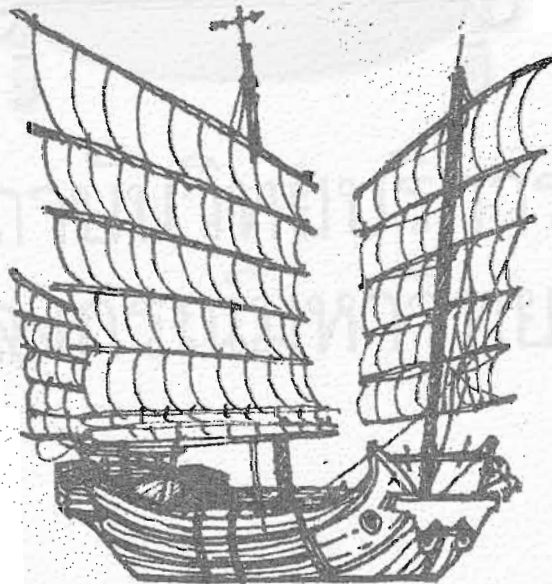
^๓ เรื่องเดียวกัน.

^๔ เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ ๓ เล่ม ๑, หน้า ๑๕๖.

^๕ พงศ์ โสโน, "บทบาทของที่ปรึกษาทางไม้ในโครงการศึกษาเรือโบราณ" วิเคราะห์เรือโบราณที่ค้นพบในอ่าวไทย วารสารโบราณคดี เล่มพิเศษ ปีที่ ๗ เล่มที่ ๓, ๒๕๒๑ : ๑๐๗.



เรือสำเภาสามเก้ว



เรือสำเภาคู่เจา

ในส่วนที่ถูกนำไม้พะวาและไม้ทามทรายใช้เป็นลูกสลัก ไม้มะเกลือเลือกใช้เป็นโครงสร้างเรือ^๑ เช่น สร่างงเรือ และกระดูกงู คากฟ้าเรือใช้ไม้สักเช่นกัน นอกจากนี้ยังใช้ไม้ไผ่ทำเป็นฝากระโปงกันสินค้าไม่ให้กระทบกระเทากับพื้นกระดานเรือ ซึ่งเป็นไม้เนื้อแข็งด้วย^๒

อุทกเรือในกรุงเทพฯ สามารถต่อเรือขนาดใหญ่ได้ปีละ ๒ ถึง ๘ ลำ^๓ การคิดค่าต่อเรือนั้น ถ้าเรือขนาดใหญ่ คิดเป็นเงินไทยตันละ ๒๕ บาท เรือขนาดเล็กคิดราคาตันละ ๑๕ บาท^๔ ราคาต่อเรือสำเภาในประเทศไทยนับว่าถูกกว่าในประเทศไทยประมาณ ๕๐ ถึง ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์^๕ เพราะเรือสำเภาที่ต่อในไทยใช้ไม้คุณภาพดีกว่า ใช้ไค้แทนทาน อุตสาหกรรมการต่อเรือของไทยในระยนั้นจึงขยายตัวกว้างขวาง ในระยแรกผู้ออกแบบและช่างผู้ควบคุมเป็นชาวจีนแต่ใช้แรงงานคนไทย^๖ ต่อมาเมื่อชาวจีนอพยพเข้ามาประกอบอาชีพในไทยมากขึ้น ทำให้อัตราค่าจ้างแรงงานกรรมกรชาวจีนอยู่ในระดับต่ำ ดังนั้นการต่อเรือในสมัยรัชกาลที่ ๓ จึงใช้แรงงานชาวจีนแทน^๗ การที่รูปแบบเรือสินค้าที่ต่อขึ้นในช่วงสามรัชกาลแรกของกรุงรัตนโกสินทร์มีลักษณะเป็นสำเภาจีน นอกจากจะเป็นเพราะไทยทำการค้ากับจีนเป็นสำคัญดังกล่าวมาแล้ว ยังอาจเป็นเพราะผู้ควบคุมการก่อสร้าง ช่างผู้ชำนาญ กรรมกรในคานแรงงานล้วนเป็นชาวจีนทั้งสิ้น ดังนั้นการต่อเรือสินค้าจึงอยู่ใต้อิทธิพลของจีน เห็นได้จากลักษณะของเรือซึ่งจะกล่าวต่อไป

^๑ เรื่องเดียวกัน.

^๒ ดร. เพ็ญศักดิ์ จักขุจินดา โสวิทย์, "เรือสำเภาสี่ศตวรรษ" วารสารโบราณคดี เล่มพิเศษ, หน้า ๒๑.

^๓ พลเรือตรี แชน บัจจุสานนท์, "ประวัติการทหารเรือไทย, หน้า ๘๘.

^๔ เรื่องเดียวกัน.

^๕ เรือสำเภาที่ต่อจากเมืองเฮ้หมิงในมณฑลยูนเกี้ยน คิดเป็นเงินราว ๘๒ เหรียญสเปนต่อตัน ถ้าต่อจากเมืองชางฉิมในมณฑลกวางตุ้ง คิดเป็นเงินราว ๓๒ เหรียญสเปนต่อตัน

^๖ Ibid.

^๗ วอลเตอร์ เอฟ เวลดา, แผนดินพระนั่งเกล้าฯ, หน้า ๓๖.

เรือสำเภาจีนตามปกติจะถูกซ่อมใหญ่ทุก ๆ ๔ ปี และใช้กันตลอดไปจนหมดอายุขัยของเรือไปเอง โดยไม่มีการรื้อหรือเลิกใช้เพื่อเห็นว่าค่อนข้างจะเก่าแล้วอย่างเรือของฝรั่ง^๑

เนื่องจากไม้ที่ใช้ในการต่อเรือสามารถซื้อได้ในราคาถูก และมีเป็นจำนวนมากประกอบกับค่าต่อเรือถูกเมื่อเทียบกับประเทศอื่น จึงทำให้มีการต่อเรือสำเภาขนาดใหญ่ในเมืองไทย ปีหนึ่ง ๆ เป็นจำนวนหลายลำ^๒ ยิ่งกว่านั้นในสมัยรัตนโกสินทร์บ้านเมืองกำลังอยู่ในระหว่างการสร้าง ขอมแซม รวมทั้งการบูรณะปฏิสังขรวัดวาอารามเป็นจำนวนมาก จึงมีความจำเป็นในการใช้ไม้เพื่อนำมาสร้างและซ่อมแซมสิ่งต่าง ๆ ดังกล่าว ดังนั้นทางราชการจึงเกรงว่าไม้ที่ดีมีราคาจะถูกนำไปสร้างเรือสำเภาเสียหมด จึงมีการออกกฎหมายว่าด้วยค่าธรรมเนียมต่อและซ่อมแซมแปลงสำเภาขึ้น^๓ เป็นการบังคับให้เจ้าของเรือต้องกราบทูลขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตก่อน เมื่อทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตอจึงต่อได้ ทั้งนี้โดยมีเหตุผล คือ

...ไม้ทรงสัก ขอนสัก ไม้ตะเคียน ไม้เกี่ยม ไม้อินทนิล และไม้เบคเสจรูทั้งปวง ต้องการสำหรับจะโคมนต์สังขรณ์ สร้างวัดวาอาราม และใช้ราชการเบคเสจรูแต่ละปี ๆ เป็นอันมาก ไม้ทรงสัก ไม้ขนสัก แลไม้เบคเสจรู ซึ่งจะได้จ่ายราชการนั้นเปลืองไป หากเป็นประโยชน์แก่กรุงเทพมหานครไม่ ไม้เป็นประโยชน์แก่ลูกคา ฝ่ายไม้ทั้งปวงซึ่งจะได้จ่ายราชการ ณ กรุงเทพมหานครขัดสน แลนี้สืบไปเมื่อหน้า ห้ามอย่าให้ผู้ใดต่อสำเภาต่อำเพื่อใจเป็นอันขาดทีเดียว...^๔

จากกฎหมายนี้แสดงว่ากิจการต่อเรือของไทยคงจะก้าวหน้าและเจริญรุ่งเรืองมากในระยเวลานั้น จนถึงกับออกกฎหมายเพื่อเป็นการห้ามไม่ให้มีการใช้ไม้ในการต่อเรือเกินความจำเป็น

^๑ John Crawford, "Journal of An Embassy...", p. 411.

^๒ จอห์น ครอว์ฟอร์ด, เอกสารของครอว์ฟอร์ด, หน้า ๑๐๘.

^๓ กฎหมายตราสามดวง เล่ม ๕. (พระนคร : องค์การคำครุสภา, ๒๕๐๖), หน้า ๒๒๘.

^๔ กฎหมายตราสามดวง เล่ม ๕, หน้า ๒๒๘.

อย่างไรก็ดี ถ้ามีผู้ประสงค์จะต่อเรือสำเภาก็อาจทำได้ แต่ค่อนข้างลำบากเพราะต้องเสียค่าธรรมเนียมหลายครั้ง^๑ ยิ่งต่อสำเภาปากกว้างมากก็เสียค่าธรรมเนียมมาก เห็นได้จากพระราชกำหนดกฎหมายใหม่ ซึ่งกำหนดให้สำเภาปากกว้างตั้งแต่ ๓ วาขึ้นไปถึง ๓ วา ๓ คอก ผู้ขออนุญาตต่อเรือต้องถวายทองแท่งหนัก ๑ แท่ง หนัก ๒ ตำลึง ๑ บาท หรือถวายเงินจำนวน ๓ ชั่ง ๑๕ ตำลึง นอกจากนี้ยังเสียค่ารับส่ง ค่าทุลฉลอง ค่าหมาย ค่าเหยียบที่ให้แก่เจ้าหน้าที่เป็นรายตัวอีก รวมทั้งหมกเป็นเงิน ๑ ชั่ง ๑๔ ตำลึง ๑ บาท ๒ สลึง ถ้าเป็นเรือขนาดปากกว้าง ๔ วาขึ้นไป ต้องถวายทองแท่งหนัก ๒ แท่ง ถ้าเป็นเรือขนาดปากกว้าง ๕ วาขึ้นไป ต้องถวายทองแท่งหนัก ๓ แท่ง ถ้าไม่มีทองแท่งหนักก็ให้คิดเป็นเงินตามราคาทอง^๒ การกำหนดค่าธรรมเนียมในการต่อเรือและซ่อมแซมเรือสำเภาในนี้ว่าเป็นประโยชน์ถึง ๒ ทาง คือ เป็นการสงวนไม้ที่มีค่าไว้เพื่อใช้ในกิจการงานอื่น ๆ และเป็นกาารเพิ่มรายได้ให้แก่รัฐบาลด้วย

^๑ ลักษณะของเรือ เรือสำเภาจีนที่ใช้เป็นพาหนะบรรทุกสินค้าไปขายยังต่างประเทศมาตั้งแต่สมัยอยุธยาจนถึงสมัยรัตนโกสินทร์เป็นเรือสำเภาขนาดใหญ่ ส่วนประกอบที่ถือเป็นตัวเรือไกวรับอิทธิพลจากจีน ดังนั้นจึงมีชื่อเรียกเป็นภาษาจีน เช่น กระดานคู่ยทลินที่ใช้แปะกับบางส่วนของเรือตามความเชื่อถือโศกลาง^๓ และเสกโต^๔ ซึ่งเป็นลูกประจำทำด้วยไม้สักใช้ร้อยเชือกที่รั้งหางเสือซึ่งสอดอยู่ใต้ท้องเรือเพื่อกันเพรียงกักเชือกขาด^๕ เป็นต้น ลักษณะของเรือสำเภาแบบนี้ พระยาอนุমানราชชนได้บรรยายไว้โดยละเอียดในหนังสือตำนานสกุลกากรตอนหนึ่งว่า

^๑ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๒๒๙.

^๒ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๒๒๙ - ๒๓๐ ค่าธรรมเนียมการต่อเรือในสมัยรัชกาลที่ ๑ การเสียค่ารับส่ง ค่าทุลฉลอง ค่าหมายเบ็ดเสร็จรวมเป็นเงิน ๑๓๙.๕๐ บาท สำหรับการต่อเรือในกรุงเทพฯ ถ้าต่อเรือสำเภาที่หัวเมืองต้องเสียค่าตราอีก ๑๓ บาท รวมเป็นเงิน ๑๕๒.๕๐ บาท

^๓ พระยาอนุমানราชชน, ตำนานสกุลกากร. อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพนายเหมงกิจและนางจันทร์ นิมิตรกุล ณ เมรุวัดจักรวรรดิราชาวาส พ.ศ. ๒๔๕๔, หน้า ๒๓.

^๔ เรื่องเดียวกัน.

... เรือสำเภานี้คือ ตอนหัวเรือตรงที่แหงะออก เรียกว่าปากปลาว มีลูกกรง เป็นลายประแจจีน สำหรับยึดปากปลาว สองข้างปักธงตะขาบข้างละอัน ถัดหัวเรือเข้ามาทั้งสองข้าง เขียนเป็นคาเรือสี่ขาวคำ... ตอนหัวเรือด้านตัดคปากปลาลงไปทาสีพื้นแดง ตอนกลางมีตะปั้งทำด้วยกระดูกงูรูปคล้ายปากสิงห์โตสำหรับพวกปากปลาว ใจกลางเขียนเป็นวงกลมทาสีขาว ข้างเรือทั้งสองข้างทำเป็นช่องสี่เหลี่ยมทาสีอิฐ มีช่องสี่เหลี่ยมเล็ก ๆ ทาสีขาวอยู่ตรงกลางช่องใหญ่ แล่นเป็นช่อง ๆ ตลอดไปตั้งแต่หัวถึงท้ายเรือ เว้นตอนกลางเรือแตกออกไปทางท้ายหน่อย ไรช่องหนึ่งแหงะเป็นช่องทะเลสำหรับขึ้นลง... ตอนท้ายเรือยกเป็นคาค้ำสูง กั้นข้างเป็นลายสี่เหลี่ยมอย่างข้างเรือเหนือขึ้นไปมีลูกกรงเป็นซี่ ๆ ท้ายเรือที่เคี้ยวมีก้นเบี้ยสี่ (มรูปร่างเหมือนกรวย) คันหนึ่งอยู่ตรงกลาง สองข้างปักธงปลายแหลมข้างละคู่ คานท้ายเรือตัดแบนทาสีแดง มีวงกลมสีขาวตรงวงกลมเป็นค้ำหนังสือจีนบอกชื่อเรือ ถัดลงมาตอนเหนือน้ำเขียนเป็นรูปนกอินทรี...

เรือสำเภานี้เป็นเรือที่ใช้ใบเพราะอาศัยแรงลม จึงมีเสาใบตอนหัวเรือและที่กลางเรือ เสาใบนี้ทำด้วยไม้สักมีปลอกเหล็กคาดเป็นเปลาะ ๆ และมีไม้ประคัมคามยาวรวม ๔ ชั้น เพื่อกันไม่ให้ใบตีปลอกเหล็กเมื่อชักใบขึ้น ตัวใบทำด้วยเสื่อกระจู่ม้วนโคทำด้วยไม้ไผ่สามลำพาดเรียงกันขึ้นไป

เนื่องจากเรือสำเภานี้เป็นเรือที่ใช้บรรทุกสินค้าไปขายยังต่างเมือง การเดินทางในแต่ละครั้งกินเวลายาวนาน จึงไม่แน่นอนว่าจะประสบภัยพิบัติในระหว่างเดินทางหรือไม่ นอกจากนี้พวกพ่อค้ายังหวังกำไรจากการค้าขายสินค้าของตนด้วย บรรดาพ่อค้าเหล่านี้จึงนิยมติดกระดาษคู่ยลตามที่ต่าง ๆ บนเรือเพื่อให้เกิดโชคดีมีกำไรในการค้า^๑ กระดาษคู่ยลนี้เป็นกระดาษที่เขียนด้วยภาษาจีนซึ่งมีความหมายไปในทางดี เช่น กระดาษคู่ยลที่ติดไว้บริเวณตอนหน้าของเรือคานหนึ่งเขียนว่า "เล่งเท้าแซกมิก" แปลว่า หัวมังกรออกเขาทอง อีกคานหนึ่งเขียนว่า "โห้ว

^๑ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๒๔ - ๒๖.

^๒ เรื่องเดียวกัน.

^๓ เรื่องเดียวกัน.

เค้าวางคั้งเง" แปลว่า ปากเสื่องอกเขียวเงิน^๑ และบริเวณตอนกลางเรือมีช่องเรียกว่า ป้อม
อยู่สองข้างเรือ ก็จะปิดกระดาดหลังไว้ของละคู่ ข้างหน้าเขียนว่า "ขุนนาง ขุนจัญ ขุนนังอิ"
แปลว่า ตามลม ตามน้ำ ตามใจคน อีกข้างหนึ่งเขียนว่า "ติดใจ ติดหลี่ ติดบ้านกิม" แปลว่าได้
ทรัพย์ ไค่กำไร ไค่ทองหมื่น^๒ เป็นต้น

เรือสำเภาที่ติดพระหว่างไค่ยกกับจีน^๓ จึงมีเรียกที่แปดทั้งจีนกับสยาม
เมื่อครั้ง^๔ ที่ต้องการสำเภาไว้ที่หัวเรือก็เพื่อให้รู้ว่าเป็น เรือมาจากมณฑลจีเจียง ส่วนเรือที่มาจาก
ที่อื่นก็ทำให้ต่างออกไป จะหาบริเวณไหนก็ได้แล้วแต่กำหนด เช่น เรือจากฮกเกี้ยน จะหาหัวเรือ
เป็นสีเขียว ส่วนเรือที่มาจากแต้จิ๋ว หัวเรือจะทาสีแดง^๕

¶ ความนิยมในการต่อเรือสำเภาแบบจีนได้ลดน้อยลงไปในสมัยรัชกาลที่ ๓ ซึ่งเป็นระยะ
เวลาที่มีการต่อเรือกำปั่นแบบฝรั่งขึ้นใช้ เนื่องจากเรือกำปั่นแบบฝรั่งนี้มีรูปร่างเพรียวและมีความ
เร็วสูงกว่าเรือสำเภาแบบจีนเกือบสองเท่า^๖ จึงทำให้เกิดความนิยมต่อเรือแบบกำปั่นขึ้นใช้แทน
สำเภาจีนมากกว่าแต่ก่อน พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงโปรดฯ ให้ต่อกำปั่นเพื่อใช้
ทั้งในการรบ ลาดตระเวนรักษาพระนคร และเพื่อการค้าขาย^๗ ได้แก่ เรือเทพโกลสินทร์ และเรือ
ระบิลบัวแก้ว ซึ่งต่อมาเรือลำนี้ได้แตกที่หน้าเกาะไหลล่า จึงมีการต่อขึ้นใช้ใหม่อีก ๑๑ ลำ ได้แก่

^๑ เรื่องเดียวกัน.

^๒ เรื่องเดียวกัน.

^๓ "Sassasin, Virophol," Tribute and Profit..., p. 34.

^๔ เรื่องเดียวกัน.

^๕ เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ ๓ เล่ม ๒,

หน้า ๑๓๕.

^๖ เรื่องเดียวกัน.

เรือกำปั่นจินคาตวงแก้ว แก้วกลางสมุทร พุทธอำนาจ ราชฤทธิ วิทยาคม อุดมเดช เวทชะงัด
วิฆนานาม สยามเทพ จบสมุทร และสุคตสาร

เมื่อความนิยมในการต่อเรือกำปั่นแบบฝรั่งมีมากขึ้นดังกล่าว เรือสำเภาจีนจึงค่อย ๆ
หมดความสำคัญลงไป เพราะนอกจากจะมีลักษณะด้อยอายุ แล่นได้ช้าแล้ว ยังเปลืองโส่หุ่ยและเสียเวลา
ในการเดินทางด้วย อย่างไรก็ตามก็พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเห็นว่าเรือสำเภาจีนคง
จะสูญหายไปเป็นที่สุด พระองค์จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สร้างเรือสำเภาเป็นฐานของพระ
เจดีย์ขึ้นที่วัดคอกกระบือ มีขนาดเท่าสำเภาจริง เมื่อสร้างเสร็จแล้วโปรดฯ ให้ขนานนามวัดคอก
กระบือเสียใหม่ว่า วัดยานนาวา^๒ / ก ๑๖๑๔

^๑เรื่องเดียวกัน. เรือแก้วกลางสมุทร เจ้าหมื่นไวยวรนาถเป็นผู้ต่อปากเรือกว้าง ๔ วา
และเรือวิทยาคม พระอนุรักษโยธา เป็นผู้ต่อที่เมืองจันทบุรี ปากเรือกว้าง ๔ วาเท่ากัน

^๒ในหนังสือเรื่อง The Ship โดย Bjorn Landstrom กล่าวถึงประวัติของ
เรือชาติต่าง ๆ แต่โบราณจนถึงปัจจุบัน ได้กล่าวถึงรูปลักษณะของเรือสำเภาจีนซึ่งมีหลายชนิดด้วย
กัน เรือสำเภาอย่างที่จำลองไว้ที่วัดยานนาวานั้น มีลักษณะคล้ายสำเภารบ (Fighting junk)
ของจีนในสมัยศตวรรษที่ ๑๕ เป็นเรือขนาดใหญ่มี ๓ เสา ต่ออย่างมั่นคงแข็งแรง รูปลักษณะคล้าย
เรือสำเภาของเมืองฟูเจาในมณฑลกี้เกี้ยน สำเภาของจีนขนาดใหญ่ ๆ ที่ใช้เดินในทะเลลึก ส่วน
ใหญ่เป็นเรืออวนห้องแบน มีห้องกั้นน้ำเป็นตอน ๆ ไปตลอดลำ คาค้ำของเรือปูแบนตลอดหัวจรดท้าย
แนวกลางลำเรือมีช่องลงห้องระวางสินค้าซึ่งเป็นห้องกั้นน้ำ ช่องลงนี้อยู่เรียงกันบนคาค้ำ ที่ตอนท้าย
เรือจัดเป็นที่อยู่ของนายเรือและลูกเรือ ตัวเรือหาสีฉูดฉาด โดยเฉพาะที่ตอนหัวเรือและท้ายเรือ
ซึ่งเป็นหน้าตัด เขียนเป็นรูปแปลก ๆ เช่นที่หน้าตัดของหัวเรือเขียนเป็นรูปปราชู (วาดภาพเป็นรูปหน้า
กากมีตา ปาก จมูก) ที่หน้าตัดท้ายเรือเขียนเป็นรูปนกฟีนิกซ์ (Phoenix) รูปมังกร และรูปไต้เขียน
อันเป็นเครื่องหมายแห่งความมีอำนาจ ความยิ่งใหญ่ และความร่ำรวย อ้างถึงใน พลเรือตรี
แกน ปัจจุบันนท์, ประวัติศาสตร์การทหารเรือไทย, หน้า ๕๗ - ๕๘.

อย่างไรก็ตามแม้ว่าการค้าทางทะเลจะเปลี่ยนมาใช้เรือกำปั่นเป็นพาหนะในการขนส่ง ลำเลียงสินค้าแทนเรือสำเภาในระยะหลัง แต่เรือที่จะเข้าไปในเมืองท่าของประเทศจีนต้องเป็น สำเภาจึงจะเข้าไปค้าขายได้โดยสะดวก ด้วยเหตุนี้พวกเจ้าสัวที่เป็นเจ้าของเรือกำปั่นไบจึงคิดหา ทางแก้ไขด้วยการเอาขยาบไม้ไผ่ทำเป็นแผงเขียนเป็นตาเรือ ปะหัวเรือ ทั้งสองข้างไว้ชั่วคราวให้ ดูเหมือนกับเรือสำเภา^๑ ต่อมาได้มีการต่อเรือให้ลักษณะหัวเรือเป็นสำเภาส่วนท้ายเรือเป็นกำปั่น เสาใบกลางเป็นเสาใบสำเภา แต่คงจะไม่สะดวกจึงเปลี่ยนเสากลางเป็นเสาใบกำปั่น เรือ ลักษณะเช่นนี้ เรียกว่า เรือกำปั่นหัว^๒

เรือสำเภาที่เหลือเป็นลำสุดท้าย คือ เรือสำเภาชื่อวันแสง เป็นของพระยาพิศาลผด พานิธ (จีนชื่อ พิศาลบุตร) และอับปางกลางทะเลเมื่อราวปีมะโรง จ.ศ. ๑๒๓๐ หรือ พ.ศ. ๒๔๑๓ ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว^๓

การเดินเรือและเจ้าหน้าที่ประจำเรือ การเดินเรือในสมัยโบราณอาศัยลมเป็นหลัก ในการพัดพาไปให้ถึงจุดหมาย นอกจากลมแล้วยังมีเข็มทิศเป็นเครื่องหมายช่วยบอกทิศทาง รวมทั้ง อาศัยการดูดาวประกบด้วย การเดินเรือในสมัยก่อนจึงนับว่าเป็นเรื่องที่เสี่ยงอันตรายมาก ใน เรือจึงมีเอียงกงหรือ เอียงกงทำหน้าที่บูชาพระประจำอยู่ในเรือ เพื่ออ้อนวอนขอความสวัสดิ์ในการ เดินทางแต่ละครั้งจากเทพยดาฟ้าดิน^๔ เข็มทิศซึ่งเป็นเครื่องมือช่วยในการเดินเรือจะได้รับการ เคารพสูงมากที่สุด เพราะเป็นสิ่งสำคัญในการนำเรือให้เข้าสู่จุดหมายปลายทางที่แน่นอน

^๑พระยาอนุমানราชธน, ตำนานศุภกากร, หน้า ๒๓.

^๒เรื่องเดียวกัน.

^๓เรื่องเดียวกัน, หน้า ๒๒.

^๔สง่า กาญจนากพันธ์, ประวัติการค้าไทย, หน้า ๓๒๑.

เนื่องจากเรือสำเภามีขนาดใหญ่ ส่วนประกอบของเรือ เช่น หางเสือ ใบเรือ สมอ และสายสมอ ล้วนแต่มีขนาดใหญ่และหนัก ทำให้ต้องใช้ลูกเรือเป็นจำนวนมาก^๑ มีผู้คำนวณจำนวนคนประจำเรือสินค้าในสมัยรัชกาลที่ ๒ ไว้ โดยใช้เกณฑ์ปริมาณของระวางสินค้าในเรือไทยทั้งหมด (Siamese Bottom)^๒ มาคิดเทียบเป็นจำนวนคนในเกณฑ์ปานกลาง ได้ดังนี้

๑. การค้ากับประเทศจีน เรือมีปริมาณระวางบรรทุก ๒๔,๕๐๐ ตัน ใช้คนประจำเรือ ๒๐ คน ต่อระวาง ๑๐๐ ตัน จะต้องใช้คนทั้งหมด ๔,๕๐๐ คน

๒. การค้ากับประเทศใกล้เคียง เช่น เขมร ญวน มาลาญ และหมู่เกาะอินโดนีเซีย เรือมีปริมาณบรรทุก ๒๔,๑๐๐ ตัน ใช้คนประจำเรือ ๑๖ คน ต่อระวาง ๑๐๐ ตัน จะต้องใช้คน ๔,๔๕๖ คน^๓

จะเห็นได้ว่า การใช้คนประจำเรือในการเดินทางแต่ละครั้งมีจำนวนมาก คนประจำเรือเหล่านี้มีหน้าที่และความรับผิดชอบกันคนละอย่าง หน้าที่สำคัญ ๆ มีดังนี้ คือ

จุนจู หรือนายเรือสำเภา เป็นผู้ถืออาวุโสสูงสุดในเรือสำเภา มีหน้าที่และอำนาจสิทธิขาดในสินค้าทั้งหมด กล่าวคือจะซื้อขายในราคาเท่าใดก็ได้ตามแต่จะเห็นสมควร แต่ไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับกิจการทั่วไปในเรือ^๔

ฮ้อจาง มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับกิจการในเรือโดยตรง เทียบเท่ากับตำแหน่งต้นหน

ล่าต่า มีหน้าที่ควบคุมบัญชีสินค้า

ไตงัก มีหน้าที่ถือท้ายเรือ

^๑พลเรือตรี แชน บัจจุสานนท์, ประวัติการทหารเรือไทย, หน้า ๕๒.

^๒เรือของไทยนี้หมายถึงเรือของคนไทยและของพ่อค้าต่างชาติ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นคนจีนที่ประกอบอาชีพอยู่ในเมืองไทย

^๓พลเรือตรี แชน บัจจุสานนท์, ประวัติการทหารเรือไทย, หน้า ๕๒.

^๔เรื่องเดียวกัน, หน้า ๒๑.

จีนเต็งเถา มีหน้าที่ทำบัญชีสินค้า

เต็งซ้อ มีหน้าที่จัดระวางบรรทุกสินค้า

จงกว่า คือสร้างเรือ สามารถกล่าวได้ว่าใช้คนได้ทั้งนั้น

เอี้ยวกง มีหน้าที่เกี่ยวกับพิธีการต่าง ๆ ในเรือ

ตัวเดียว มีหน้าที่เกี่ยวกับสายเดี่ยว^๑ และเสาท้าย

ซมกู่ มีหน้าที่ทำคั่ว

อิดเซี่ยรลด

ยี่เซี่ยรลด มีหน้าที่ลัดใบ ซักใบทั้งสามเสา

สามเซี่ยรลด

จับกะเปา คือหัวหน้าพวกกุฉี

จีนเต็ง คือพวกรับใช้ทั่ว ๆ ไป^๒

เจ้าหน้าที่ประจำเรือเหล่านี้นอกจากจะมีศักดิ์หน้าที่กำหนดไว้ในกฎหมายแล้ว^๓ ยังได้รับรางวัลหรือค่าจ้างในการเดินเรือในแต่ละเที่ยวอีกด้วย ตัวอย่างเช่น ค่าจ้างรางวัลคนประจำเรือสำเภามีระวางบรรทุก ๖,๐๐๐ หาบ หรือประมาณ ๓๖๐ ตัน มีกำหนดเป็นอัตราโดยประมาณดังนี้^๔

นายเรือ (จุนจู) ไม่ได้เงินค่าจ้าง แต่ได้ระวางสำหรับตนเอง ๑๐๐ หาบทั้งขาไปและขากลับ มีห้องคนโดยสารที่จุนจูเก็บเงินเอง คิดเป็นรายได้ราว ๑๕๐ - ๒๐๐ เหรียญ^๕ ก็ยังได้

^๑สายเดี่ยว คือสายดึงใบให้กินลม

^๒พลเรือตรี แชน ปัจจุบันานนท์, ประวัติศาสตร์ทหารเรือไทย, หน้า ๒๑.

^๓ดู กฎหมายตราสามดวง เล่ม ๑, หน้า ๒๓๓ - ๒๓๗.

^๔John Crawford, "Journal of An Embassy...", p. 411.

^๕หรือ คิดเป็นเงินประมาณ ๕-๖ ล้านบาท

^๖คิดเทียบประมาณ ๓ เหรียญเท่ากับ ๕ บาท



ส่วนแบ่งจากผลกำไรที่ไปค้าขายแต่ละเที่ยวอีก ๑๐ เปอร์เซ็นต์

คนหน (ฮ่อจ่าง) ใ้ค่าจ้างเที่ยวละ ๒๐๐ เหรียญ และใ้ระวาง ๕๐ ทาบ

สมุหนุ่ฐี (ล่าค้า) ใ้ค่าจ้างเที่ยวละ ๑๐๐ เหรียญ และใ้ระวาง ๕๐ ทาบ

คนถือห้าย (ใ้ถักง) ใ้ระวางคนละ ๑๕ ทาบ

คนทอคสมอ (เทาเค่ง) และคนจักระวาง (เค็กซ้อ) ใ้ระวางคนละ ๕ ทาบ

ลูกเรือธรรมดาใ้ระวางคนละ ๗ ทาบ โดยไม่ใ้รับค่าจ้าง^๑

อัตราค่าจ้างวางวัดนี้ย่อมจะเปลี่ยนแปลงไปตามขนาดของเรือคล้ายเหมือนกัน คือ ถ้าเป็นเรือขนาดใหญ่ ะวางบรรทุกสินค้าก็ย่อมมากขึ้น ผลประโยชน์ของลูกเรือเหล่านี้ก็มากขึ้นด้วยเช่นกัน

การเรียกค่าแห่งหน้าที่ต่าง ๆ ของเจ้าหน้าที่ประจำเรือเป็นภาษาจีน คงเนื่องมาจากคนประจำเรือแทบทั้งหมดเป็นชาวจีน โดยเฉพาะตำแหน่งนายเรือ ถ้าต้องเดินทางไปค้าขายยังประเทศโพ้นทะเล เช่น จีน ญี่ปุ่น ก็มักจะใ้คนประจำเรือเป็นชาวจีนเสีย เป็นส่วนใหญ่^๒ แต่ ถ้าเดินทางไปค้าขายยังประเทศใกล้เคียง ลูกเรือจะมีทั้งที่เป็นคนไทยและคนจีนปนกัน^๓ ที่เป็นเช่นนี้ เพราะคนจีนเป็นผู้มีประสบการณ์ทางค้าขายทางทะเล นอกจากนั้นยังมีสิทธินำสินค้าไปขายตามเมืองท่าในประเทศจีนใ้ทุกเมือง ในขณะที่คนไทยถูกจำกัดใ้ค้าขายใ้เฉพาะที่กว้างต้งแห่งเดียวเท่านั้น

^๑ John Crawford, "Journal of An Embassy...", p. 411.

^๒ Ibid., p. 415.

^๓ Ibid.

^๔ William G. Skinner, "Chinese Society in Thailand...", p. 11.

ผู้มีบทบาทในการค้าทางเรือ

ดังนี้

ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ผู้มีบทบาทในการค้าทางเรือ อาจแบ่งได้เป็น ๒ กลุ่มใหญ่

๑. พระมหากษัตริย์และขุนนาง ข้าราชการ
๒. พ่อค้าเอกชน

๑. พระมหากษัตริย์และขุนนาง ข้าราชการ

เป็นที่ทราบกันทั่วไปแล้วว่าพระมหากษัตริย์ทรงเป็นผู้มีพระราชอำนาจสิทธิ์ขาดในการปกครองประเทศ ดังนั้นกิจการต่าง ๆ ที่จะทำรายได้ให้แก่รัฐ เช่น การค้าขายกับต่างประเทศก็ย่อมอยู่ในพระราชอำนาจของพระองค์ด้วย พระองค์เปรียบเสมือนพ่อค้ารายแรกในราชอาณาจักรผู้มีสิทธิ์ในการผูกขาดสินค้าที่สำคัญ และทรงสามารถหาพระราชทรัพย์จากการค้าโดยเสี่ยงต่อการขาดทุนเพียงเล็กน้อย นอกจากพระมหากษัตริย์จะทรงมีบทบาทอย่างสำคัญในการค้ากับต่างประเทศแล้ว บรรดาพระราชวงศ์ ขุนนางต่าง ๆ ก็ทำการค้าขายด้วยเช่นกัน^๑ เพื่อแสวงหาผลประโยชน์ให้ตนเอง พร้อม ๆ กับทำหน้าที่ในตำแหน่งราชการ เช่น ขุนนางกรมท่า ซึ่งมีช่องทางค้าขายกับต่างประเทศมากกว่าคนอื่น โดยเฉพาะพระยาโชฎีกราชเศรษฐี และพระจุฬารามมนตรีซึ่งว่ากรมท่าขายและกรมท่าขวาตามลำดับ เพราะการจึกเรือหลวงออกไปค้าขายต่างประเทศจึกเป็นหน้าที่ราชการอย่างหนึ่ง บุคคลทั้งสองท่านจึงได้เปรียบพ่อค้าอื่น ๆ บาทหลวงปาลเลอกัวซ์ได้บันทึกเกี่ยวกับการ

^๑ George Finlayson, The Mission to Siam and Hue. (London : John Murrey, Albemarl-Street, MDCCCXXVI), p. 166.

^๒ Ibid.

^๓ สังฆราชปาลเลอกัวซ์, เล่าเรื่องกรุงสยาม, หน้า ๓๖๕.

^๔ ประชุมพงศาวดารภาคที่ ๖๒. "เรื่องทูตฝรั่งในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์" (พระนคร : โรงพิมพ์พระจันทร์, ๒๕๐๖), หน้า ๓๑ - ๓๒.

ค่าทางเรือของพระมหากษัตริย์และขุนนางไวว่า "...ทุก ๆ ปีพระเจ้าแผ่นดินจะส่งเรือสินค้า ๑๕ - ๒๐ ลำ ไปยังสิงคโปร์ ชวา และจีน ส่วนพวกข้าราชการผู้ใหญ่จะส่งไปบางคนละ ๒ - ๓ ลำสำเภ..." การส่งเรือไปค้าขายนี้อาจจะเป็นการแต่งเรือของตนเองไปซื้อสินค้ายังต่างประเทศ หรืออาจจะเช่าระวางเรือของผู้อื่น เช่น พ่อค้าชาวจีน แล้วฝากสินค้าไปขาย

การแต่งเรือออกไปค้าขายส่วนใหญ่จะอยู่ที่ความสามารถจะจัดได้ กล่าวคือ มีทุนทรัพย์ และมีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการค้า เช่น พระเจ้าลูกยาเธอ กรมหมื่นเจษฎาบดินทร์ เมื่อครั้งทรงดำรงตำแหน่งผู้ว่าการกรมพระคลัง มีอำนาจบังคับบัญชากรมท่า ทรงมีหน้าที่จัดส่งเรือสินค้าหลวงไปค้ากับต่างประเทศ "...ในเวลานั้นเจ้านายและข้าราชการที่มีทุนรอนพอจะแต่งสำเภไปค้าขายเมืองจีนได้ ก็แต่งสำเภไปค้าขายอยู่ด้วยกันโดยมาก พระองค์ก็ทรงแต่งสำเภไปค้าขายในส่วนพระองค์อีกส่วนหนึ่งต่างหาก..."^๒ ผลประโยชน์ที่ได้จากการค้าในส่วนหนึ่งก็ทรงนำขึ้นทูลเกล้าถวายพระราชูปถัมภ์ในการใช้จ่ายทางราชการอย่างเพียงพอ จนถึงกับพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย ทรงเรียกพระองค์ว่า "เจ้าสัว" ซึ่งหมายถึงเศรษฐีรวยจากการค้า^๓ นอกจากนี้ในตอนปลายรัชกาลที่ ๒ ยังมีพระยาสุริยวงษ์โกษา (ดิศ บุนนาค) เสนาบดีกรมคลังอีกคนหนึ่ง ที่ส่งเรือไปค้ายังต่างประเทศบ่อยครั้ง ผลกำไรจากการค้ากับต่างประเทศของทานทั้งสองส่วนหนึ่งได้นำมาสร้างวัดประจำตระกูล ซึ่งเป็นที่นิยมทำกันในสมัยนั้น คือ พระเจ้าลูกยาเธอ กรมหมื่นเจษฎาบดินทร์ สร้างวัดจอมทอง (วัดราชโอรส) และพระยาสุริยวงษ์โกษา สร้างวัดประยูรวงศ์

^๑สังฆราชปาลเลอกัวซ์, เล่าเรื่องกรุงสยาม, หน้า ๓๐๖.

^๒พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, "พระธรรมเทศนาเฉลิมพระเกียรติ...",

หน้า ๓๗.

^๓เรื่องเดียวกัน.

^๔John Bowring, "The Kingdom and People...", Vol. II, p. 277.

^๕ปิยนาค นีโครธา, "บทบาทของเสนาบดีแห่งตระกูลบุนนาค...", หน้า ๑๔๖.

หน้าที่จัดแต่งเรือออกไปค้าขายอยู่ที่ความสามารถจะจัดไต่เน่น จะเห็นได้จากในหนังสือ
กรมหมื่นศักดิ์พลเสพ ถึงพระยานครไทรจักษ์ลินคาบรรทุกเรือไปจำหน่ายยังประเทศจีน ใน พ.ศ. ๒๓๕๕
ว่า

...จึงมีพระบรมพรตรัสเหนือเกล้าว่า สิ้นค้าซึ่งจะเอาไปใส่สำเภामืองนครนั้น อยู่ว่าเอาไปใส่
เลย แต่สิ้นค้าซึ่งคาอยู่มืองนครนั้นให้ใส่ไปเถิด แล้วตรัสชมว่าพยานครทำการกว้างขวาง
ซึกเอากำปั่นเข้ามาบริษ้างโตถึงสองลำสามลำแล้ว เมืองแขกทั้งปวงก็ชอบพอนับถือกันเห็น
เป็นใหญ่โต... อนึ่งล่องทรวงพระคู่วิเห็นวาลนเกล้าหึ่งสองพระองค์เห็นจะไม่ได้เอาสิ้นคา
ออกไปใส่สำเภामืองนครแล้ว ก็ให้ทานพยานครคิควานชอบปรังและสิ้นคาที่เมืองนครใส่ถวายเป็น
องค์ละ ๕๐๐๐ } หาบ หึ่งน้สูกเตทานพยานครคิควาน...๑

และใน พ.ศ. ๒๓๖๖ พระยานครกส่งชางและคิบุกไปขายอีกเช่นเดียวกัน โดยมีขุนอักษรเป็นนาย
กำปั่น และนายศรีโหมเป็นล่าตา ขากลับได้ซื้อผาขาวเป็นสิ้นคาเขาควย๒

นอกจากนี้การแต่งเรือสิ้นคายังอยู่ที่ได้รับพระบรมราชโองการให้แต่งเรือออกไป เช่น
ใน พ.ศ. ๒๓๖๕ โปรดฯ ให้พระยาสุรวิงษมนตรี (คิศ บุนนาค) แต่งกำปั่นมาลาพระนคร บรรทุก
สิ้นคาไปขายที่เมืองมาเก๊า มีหลวงฤทธิสาแแดงเป็นนายเรือ๓ จะเห็นได้ว่ากาการแต่งเรือออกไปค้า
ขายต่างประเทศนั้น ชาราชการผู้ใหญ่มีหน้าที่แต่งเรือบรรทุกสิ้นคาออกไปค้าขาย และสิ้นคาที่
บรรทุกไปนั้นก็มีของหลวงบรรทุกไปควยเช่นกัน ดังปรากฏในท้องตราเกล้าถึงเรื่องพระยาสงขลา
แต่งเรือออกไปค้าขายที่เมืองเอหมิง เมื่อ พ.ศ. ๒๓๖๓ สิ้นคาที่นำไปจำหน่ายในครั้งนั้นมี คิบุก

๑ หองสมุดศิริฎาน, จดหมายเหตุรัชกาลที่ ๒ จ.ศ. ๑๑๗๔ (พ.ศ. ๒๓๕๕) เลขที่ ๑๐
หนังสือหมื่นศักดิ์พลเสพเจากรม ถึงพระยานคร.

๒ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ ๒,
หน้า ๓๓๖ - ๓๓๗.

๓ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๒๖๓ - ๒๖๕.

ฝาง ไม้แดง และเปลือกปรองซึ่งเป็นสินค้าของหลวง^๑

เรือหลวงที่พระคลังสินค้าจักแต่งไปค้าขายในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นมีเรือหูลง เรือทรงพระราชสาส์น เรือมาลาพระนคร และเรือเหราข้ามสมุทร นอกจากนี้เข้าใจว่ามีเรือหลวงที่นครศรีธรรมราชอีกหนึ่งหรือสองลำไปค้าขายที่เกาะหมาก สิงคโปร์ มาเก๊า และอินเดียด้วย^๒ นอกจากนี้เรือของหลวงแล้วยังมีเรือสำเภของเจ้านายและข้าราชการ ดังนี้

สำเภนางนาก	พระอินแดง
สำเภนากไม้	พระเสนแดง
สำเภดำโปเจียว	หลวงแก้วอายุัค
สำเภทับทิม	พญาศรีพิพัฒน์
สำเภามันลิ	พระโชคักแดง
สำเภากิมขุนเซง	หลวงอภัยพิพิงแดง
สำเภามพูนท	พระโชคักแดง
สำเภแก้วคั้นเมือง	พญาธรรมมาแดง
สำเภากิมทกลี	พญาศรีพิพัฒน์แดงชายเมืองจีน
สำเภาคาบฟ้า ๒ ชั้น	หลวงสุรชรรแดงชายเมืองจีน
สำเภแดงปากปลา	พระเสมแดง
สำเภแดงโยกะตรา	พระเสายาแดง
สำเภพระเสายาถวาย	พระอภัยพิพิงแดง (ปากโต)

^๑ห้องสมุดควาธิฎาณ, จดหมายเหตุรัชกาลที่ ๒ จ.ศ. ๑๑๔๒ (พ.ศ. ๒๓๖๓) เลขที่ ๕ ทองตราเจ้าพระยาอัครมหาเสนาฯ ถึงพระยาสงขลาด้วยบอกหนังสือแต่งให้หมื่นเสนถือเข้าไปว่า แต่งสำเภบรรทุกสินค้าไปจำหน่ายเมืองเอ้หมุข กัดับมาถึงสงขลา

^๒กรมพระยาคำรงราชานุภาพ, "ตำนานภาษีอากรบางอย่าง", ลัทธิธรรมเนียมต่าง ๆ เล่มจบ (พระนคร : ป. พิษนาคะการพิมพ์, ๒๕๐๔), หน้า ๑๕๗ - ๑๕๘.

สำเภาจากรมหลวงจักรเจษฎา	
สำเภายุ่ง	พญาโกษาแดง
สำเภารเงิน	พญาโกษาแดง
สำเภานาก	ขุนทองชีวแดง
สำเภามันแสง	พญาศรีพิพัฒน์แดง

นอกจากนี้ยังมีเรือสำเภาลวงอีก ๕ ลำ และอีก ๘ ลำ เป็นสำเภาท่างกรม เรือสำเภาเหล่านี้เดินทางไปค้าขายกับจีนเป็นส่วนใหญ่^๒

๒. พ่อค้าเอกชน

พ่อค้าเอกชนที่มีกิจการค้าทางเรือในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นนั้น ชาวจีนนับว่ามีบทบาทมากที่สุด^๓ เรือสินค้าไทยในระยะนี้ส่วนมากเป็นของชาวจีน^๔ การส่งเรือสินค้าไปต่างประเทศของรัฐบาลและเอกชนไทยก็ใช้ชาวจีนเป็นพ่อค้าเป็นผู้จัดการทั้งสิ้น บางครั้งชาวจีนผู้คุมการเดินเรือจะทำหน้าที่เป็นพ่อค้าด้วย^๕ สาเหตุที่ชาวจีนเข้ามามีบทบาทเป็นผู้ดำเนินการค้า เพราะชาวจีนเป็น

^๒ หอสมุดวชิรญาณ, จดหมายเหตุรัชกาลที่ ๓ จ.ศ. ๑๒๐๖ (พ.ศ. ๒๓๔๙) เลขที่ ๔๔.

^๓ เรื่องเดียวกัน.

^๔ พ่อค้าเอกชนไทยโดยมากมักเป็นขุนนาง และข้าราชการดั่งกล่าวมาแล้ว เช่น กรมหมื่นเจษฎาบดินทร์ ซึ่งทรงมีกิจการค้าทางเรือของพระองค์เอง และขณะเดียวกันก็ทรงจัดส่งเรือสินค้าไปขายตามหน้าที่ด้วย

^๕ W.A. Graham, Siam a Handbook of Practical Commercial and Political Information (London : Alexander Morning, 1912), p. 396.

^๕ หอสมุดวชิรญาณ, จดหมายเหตุรัชกาลที่ ๒ จ.ศ. ๑๑๙๕ (พ.ศ. ๒๓๕๖) เลขที่ ๑๕
หนังสือเรื่องนายเรือจีนคุมสำเภาสินค้าไปจำหน่าย ณ เมืองจีน ออกข่าวและราคาสินค้า

ผู้ชำนาญในด้านการค้า เคยเดินทางผ่านเมืองต่าง ๆ มาแล้ว และเป็นผูรรวราคาสินค้าได้ดีกว่าคนไทย ก็ยังจะเห็นได้จากจดหมายเหตุรัชกาลที่ ๒ ดังนี้

...อนึ่งเงินจันทงซึ่งพญาสงขลาแต่งให้เป็นนายเรือคุมทางออกไปจำหน่าย ณ เมืองเทศนั้น เห็นจะรู้จักราคาสินค้าชัดเจน เงินจันทงอยู่แขวงเมืองตรังได้มีตราออกมาให้พญาศรีสมบัติ จักคนเรงออกไปเอาตัวเงินจันทงส่งเข้าไปให้ถึงกรุงเทพพระมหานครแต่ ณ เกื่อนสืบเอ็ดข้างแรม จะได้ไถถามราคาและทาสั่งให้เป็นแน่นอน จึงจะได้ตีราคาทุนตามสมควร ถ้าขุนหมื่นมีชื่อซึ่งพญาศรีสมบัติ ให้ไปเอาตัวเงินจันทงกลับมาถึงเมืองนคร จะไปลงเรือเมืองสงขลาเห็นจะไม่ทันเทศกาลสม ก็ให้พญานครกรมการจักเรือแลคนให้เอาตัวเงินจันทงเขาไปส่งให้ถึงกรุงเทพพระมหานคร ตามกำหนดออกมาให้จงได้...

นอกจากนี้แล้วพ่อค้าชาวจีนยังทำหน้าที่เป็นพ่อค้าผู้จัดส่งสินค้าไปต่างประเทศอีกด้วย พ่อค้าเหล่านี้เป็นผู้รวบรวมสินค้าที่คนรับผูกขาดส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศ หรือขายกับพ่อค้าต่างชาติที่เข้ามาซื้อในประเทศ^๒ จะเห็นได้ว่าชาวจีนมีบทบาททางการค้าของไทยอย่างมาก เพราะคนไทยไม่มีความรู้ความสามารถและความชำนาญเพียงพอในด้านนี้

เรือสินค้าที่เป็นของพ่อค้าเอกชนชาวจีนมีเป็นจำนวนมาก ตามรายงานของครอว์ฟอร์ดกล่าวว่า ในจำนวนเรือ ๗๐ ลำในแม่น้ำเจ้าพระยาจะเป็นเรือของรัฐบาล ๒ ลำ ของขุนนาง ๒๐ ลำ และอีก ๔๘ ลำเป็นของพ่อค้าชาวจีน การค้าขายกับประเทศใกล้เคียงนั้นมีเรือสินค้าของพ่อค้าชาวจีนไปค้าขายประมาณ ๓๐ - ๔๐ ลำ^๓

^๑ หอสมุดวชิรญาณ, จดหมายเหตุรัชกาลที่ ๒ จ.ศ. ๑๑๗๕ (พ.ศ. ๒๓๕๖) เลขที่ ๑๒.
ห้องตราถึงพระยาศรัทธมโศกราช เรื่องให้ส่งตัวเงินจันทงเข้าไปตีราคาสินค้ากรุงเทพ.

^๒ มัลลิกา เรื่องระพี, "บทบาทชาวจีนทางกำนัเศรษฐกิจ สังคม...", หน้า ๓๗.

^๓ Henry Burney, "Burney Papers", Vol. II, p. 168.

เรือสำเภาและเรือกำปั่นของพ่อค้าเอกชนทั้งที่เป็นชาวไทยและชาวจีนในสมัยรัชกาลที่ ๓ มีหลักฐานปรากฏพร้อมทั้งสินค้าที่นำไปจำหน่ายยังประเทศจีนใน พ.ศ. ๒๓๗๗ - ๒๓๗๘ ดังนี้

<u>รายชื่อเรือสินค้า</u>	<u>ผู้แต่ง (เจ้าของ)</u>	<u>รายชื่อสินค้า</u>		
สำเภารุ่นทอง	จีนเกา (เงินแก้วเป็นลำค้า)	ฝาง พริกไทย ไม้แดง ปรง ครั่ง คีปี้		
สำเภารุ่นหะ	พระองค์เจ้าทินทร (เงินชั้นเป็นนายสำเภา)	ฝาง พริกไทย ไม้แดง ปรง ครั่ง คีปี้ น้ำตาล ทรายแดง หางเสื่อ ไม้ กระดาน		
สำเภาจีนหลิ	พระยาโชฎิก (เงินอุณเป็นนายสำเภา)	ฝาง พริกไทย ไม้แดง ปรง คีบูก นอระมาด		
กำปั่นเทพโกสินทร์	จมีนไวยวรรณ (นายแก้วเป็นนายกำปั่น)	คีปี้ คีบูก ปรง จังกูค สมอ		
* สำเภางกฉาย	พระสั ตวารี			
* สำเภาสีฉาย				
* สำเภาลิเพง				
* สำเภาทองฉาย				
* สำเภาสีหั้น				
* สำเภาสีซุน				
* สำเภาเอกดี	พระสมบิตวานิช	คีปี้		
* สำเภารุ่นดี				
* สำเภาเองพาย			หลวงไมตรีวานิช	คีปี้
* สำเภาเองซุน				
* สำเภาเองเฮย				

รายชื่อเรือสินค้า	ผู้แถม (เจ้าของ)	รายชื่อสินค้า
* ลำเภาทวดแสง	หลวงโกการาชเสษฐี	คิปลี
* ลำเภากิ่งวน	หลวงประเสริฐวานิช	คิปลี
* ลำเภอบันขุน	ขุนภักดีอากร	คิปลี
* ลำเภององดิ	ขุนวิวัฒนาพิรม	คิปลี ^๑

การส่งเรือสินค้าไปต่างประเทศ คงจะนำผลประโยชน์มาให้แก่พ่อค้าอย่างมากตลอดมา เห็นได้จากในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พ่อค้าจีนส่วนใหญ่จะส่งเรือไปค้าขายยังต่างประเทศคนละ ๕ - ๖ ลำ^๒ และทุกคนล้วนร่ำรวยจนสามารถมีหุ้นส่วนตามเมืองท่าต่าง ๆ ในประเทศจีนด้วย^๓

กล่าวโดยสรุปได้ว่าผู้มีบทบาทเกี่ยวข้องกับการค้าทางเรือกับต่างประเทศ คือ บรรดาชนชั้นสูงของประเทศเป็นส่วนใหญ่ ผลประโยชน์จากการค้านำมาซึ่งความมั่งคั่งอันเป็นปัจจัยทำให้มีพลังอำนาจและความมั่นคงขึ้นเป็นลำดับ ขุนนางผู้มีอำนาจทางการค้า และทำการค้าขายจนได้ชื่อว่าเป็นเศรษฐีค้าสำเภาก็เช่น เจ้าพระยาพระคลัง (ทุน)^๔ พระยาโชฎิกกราชเสษฐี พระยาพระคลัง (ทิศ บุนนาค)^๕ และเจ้าพระยาบดินทรเดชา (สิงห์ สิงหเสนี) ซึ่งเป็นขุนนางที่มีหุ้น

* ลำเภ ๕ ลำนี้ เป็นลำเภที่ถวายเป็นระวาง เข้าใจว่าพระมหากษัตริย์จะทรงเช่าเพื่อบรรทุกสินค้า คือ คิปลี ไปขายยังประเทศจีน

^๑ หอสมุดควิธิรญาณ, จดหมายเหตุรัชกาลที่ ๓ จ.ศ. ๑๒๐๖ (พ.ศ. ๒๓๔๙) เลขที่ ๔๘.

^๒ สังฆราชบาลเสวกาว์, เล่าเรื่องกรุงสยาม, หน้า ๓๐๖.

^๓ John Bowring, The Kingdom and People of Siam, Vol. I, p. 88.

^๔ ส่งา กาญจนาคพันธ์, ประวัติการค้าไทย, หน้า ๓๑๘.

^๕ John Bowring, The Kingdom and People of Siam, Vol II, p. 277.

ทรัพย์สินเพียงพอ^๑ นอกจากนั้นพ่อค้าชาวจีนยังเป็นผู้มีบทบาทสำคัญยิ่ง เพราะเป็นตัวจักรกลในการ
ดำเนินการค้าและการเดินเรือ แม้แต่การค้าของบรรดาเจ้านายและขุนนางไทยก็ได้รับความร่วม
มือจากชาวจีนทั้งสิ้น^๒ อาจกล่าวได้ว่าในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นนี้ ธุรกิจการค้าของเจ้านาย ขุน
นาง และพ่อค้าชาวจีนที่อาศัยอยู่ในเมืองไทยอยู่ในระยะที่เจริญรุ่งเรืองสมัยหนึ่ง

สินค้า

ที่มาของสินค้า

สินค้าที่บรรทุกลงเรือหลวงเพื่อไปจำหน่ายยังต่างประเทศ เป็นสินค้าที่ได้มาจากส่วย^๓
ซึ่งเรียกเก็บจากไพร่หลวงที่มีภูมิลำเนาทางไกล ไม่สามารถมารับราชการด้วยการเข้าเคียนได้
สะดวก^๔ ส่วยที่ไพร่หลวงประเภทนี้นำมาส่งทางเมืองหลวงได้แก่ คีบกุก ดินประสิว งาช้าง ช้าง
กฤษณา^๕ เป็นต้น สินค้าเหล่านี้เป็นของพื้นเมืองที่หายาก เป็นสิ่งของที่สำคัญ ๆ ของท้องถิ่นนั้น และ
ไพร่หลวงต้องนำมาให้แก่รัฐบาลแต่เพียงผู้เดียว รัฐบาลได้เห็นความสำคัญของส่วยในฐานะที่เป็น
สินค้าออกของประเทศในสมัยอยุธยา^๖ เมื่อการค้ากับต่างประเทศเจริญขึ้น คงนั้นสิ่งของที่ไพร่ส่วย

^๑ สมเด็จพระเอกาทรงราชานุภาพ, "ประวัติสังเขปเจ้าพระยามหินทรเทศฯ (สิงห์
สิงหเสนี)" ประวัติเจ้าพระยามหาเสนา (บุนนาค) ประวัติเจ้าพระยามหินทรเทศฯ (สิงห์ สิงหเสนี)
ประวัติเจ้าพระยาบวรราช (ปั้น สุขุม) (พระนคร : โรงพิมพ์คุรุสภา, ๒๕๐๘), หน้า ๒๕.

^๒ William G. Skinner, "Chinese Society in Thailand...", p. 40.

^๓ บุญรอด แก้วกันหา, "การเก็บส่วยในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น...", หน้า ๑๐.

^๔ เรื่องเดียวกัน.

^๕ เรื่องเดียวกัน.

^๖ เรื่องเดียวกัน.

ส่งเข้ามาจึงกลายเป็นสินค้าผูกขาดของรัฐบาล^๑ ส่วนที่ใช้เป็นสินค้าออกจะถูกนำมาเก็บไว้ที่พระคลังสินค้าโดยผ่านทางกรมมหาดไทยซึ่งเป็นกรมเจ้าสังกัดก่อน^๒ ส่วนสำคัญ ๆ ที่รัฐบาลเรียกเก็บจากหัวเมืองในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นมี เร่ว ทองคำผง เงิน ป่าน กระวาน ครั่ง ไม้ น้ำรัก ช้าง ทองแดง ดินประสิว ผาง ผ้าย ไม้แดง ไม้ยาง นอระมาด ไข่ขาว กระจับปี่ ดีบุก ยางรง พริกไทย กฤษณา หนูน^๓ อย่างไรก็ตามการกำหนดชนิดของส่วยก็ขึ้นอยู่กับว่าท้องถิ่นใดที่ไพร่ส่วยมีสิ่งของชนิดใดที่รัฐบาลจำเป็นต้องใช้ก็กำหนดให้ส่งสิ่งของชนิดนั้นเป็นส่วย^๔ เห็นได้จากในสมัยรัชกาลที่ ๒ สินค้าผูกขาดที่นอกจากที่กล่าวมาแล้ว ยังมีรังนก และพอง^๕ นอกเหนือจากสินค้าผูกขาดดังกล่าวแล้ว สินค้าอื่น ๆ รัฐบาลอนุญาตให้ซื้อขายกันได้ แต่ต้องเสียภาษีตามอัตราที่กำหนด เช่น เนื้อสัตว์ คากแห้ง กุ้งแห้ง เ็นกวาง หมาก^๖ เป็นต้น

^๑ เรื่อง เดียวกัน.

^๒ เรื่อง เดียวกัน, หน้า ๕๗.

^๓ เรื่อง เดียวกัน, หน้า ๕๑.

^๔ เรื่อง เดียวกัน, หน้า ๕๗.

^๕ สมเด็จพระราชดำรัสพระราชทานภาพ, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ ๒ เล่ม ๒, หน้า ๑๓๖.

^๖ บอภพรหม สุกัทรพัณ, "การศึกษาทางประวัติศาสตร์เกี่ยวกับเรื่องพระคลังสินค้า", หน้า ๑๕๔ อ้างจาก พรหมาน ป.ศ. ศาสตราจารย์ แปลจดหมายเหตุคัดลอกมาจาก รอยเขอล กอโลเนียด อินสตีติว กรุงลอนดอน ใน อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ มหาอำมาตย์ตรี พระยาวรวิไชยวุฒิกร (เลื่อม สนิธิวัฒน์) พ.ศ. ๒๔๗๖, หน้า ๑๓.

สินค้าออก

ในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนต้นสินค้าออกที่สำคัญได้แก่ สินค้าผูกขาดและสินค้าประเภทอื่น ๆ เช่น ปลาแห้ง กุ้งแห้ง เขาสัตว์ หนังสัตว์ เปลือกไม้ต่าง ๆ^๑ สินค้าออกของไทยที่เป็นที่ต้องการของประเทศต่าง ๆ พอจะจำแนกได้ ดังนี้

จีน -: ครั้ง คีบูก ตะกั่ว ผาง กฤษณา เปลือกโก่งกาง ไม้พะยูน ฝ้าย งาช้าง เขาวัว หนังวัว เขากระบือ หนังกระบือ นอแรด กวาง เสือดาว จันทน์ชะมด ข้าว หมาก ปลาเค็ม น้ำตาล เครื่องเทศเป็นต้นว่า พริกไทย กระวาน กานพลู เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีปีนกกกระแต หางนกยูง ริงนก^๒ คีปี้ ปรง ไม้แดง สมอ หางเสือ ไม้กระคานประคู้^๓ และเรือสำเภาก็อยู่ในเมืองไทยซึ่งเป็นสินค้าที่จีนต้องการมาก เพราะคุณภาพของไม้ที่ใช้ต่อเรือแข็งแรงทนทานและมีราคาถูก

เมืองท่าทางชายฝั่งมาลายู ชาว และสิงคโปร์ -: รง กานพลู น้ำตาล เกลือ ข้าว เปลือก ขาวสาร ยาสูบ ครั้ง ผาง คีบูก ริงนก น้ำมัน เครื่องปั้นดินเผา สินค้าอื่น ๆ จากจีนและอินเดีย^๔

^๑เรื่องเดียวกัน.

^๒John Crawford, "Journal of an Embassy...", p. 408.

^๓หอสมุดวชิรญาณ, จดหมายเหตุรัชกาลที่ ๓ จ.ศ. ๑๒๐๖ (พ.ศ. ๒๓๔๗) เลขที่ ๔๘.

^๔Henry Burney, Burney Papers, Vol. III, part I, pp. 187 -

เขมร และญวน :- เป็นสินค้าประเภทเดียวกับที่นำไปขายยังประเทศจีน เพราะเมืองท่าของเขมรและญวน อยู่ในเส้นทางเดินเรือที่เรือสินค้าจากไทยไปจีนต้องผ่าน นอกจากนี้มีสินค้าจำพวกเหล็ก ยาสูบ เป็นต้น สินค้าจากจีน อินเดีย และยุโรป^๑

อินเดีย :- ในสมัยรัชกาลที่ ๓ รัฐบาลไทยทำการค้ากับอินเดียมากขึ้น สินค้าที่อินเดียต้องการจากไทย ได้แก่ ดีบุก รง กฤษณา ไม้ฝาง น้ำตาล งาช้าง ครั่ง กายานและอื่น ๆ^๒

สินค้าเข้า

สินค้าเข้าจากประเทศต่าง ๆ มีดังนี้

จีน :- ผ้าลาย ผ้าแพรจีน ผ้าฝ้าย เครื่องแก้ว เครื่องกระเบื้อง เครื่องลายคราม เครื่องเหล็ก ปืนใหญ่ ปืนยาว ผ้าแดงและผ้าเขียว แท่งเหล็กกล้า ผ้าขนสัตว์ ไบชา แป้งสาลี สับ กระจก แวนตาคิน ปืน ตะปู สารส้ม การบูน หม้อทองคำ ทองและเงิน หมักจีน ยาเส้น นาฬิกาพก-แขวน เข็มประดับจากญี่ปุ่น รูปปั้น อมเชย ทองแดงแผ่นบุทองเรือ ความปลายปืน เหล็กวิลาศ ลูกตะกั่ว^๓

อนึ่ง จึงได้กล่าวมาแล้วว่าในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนให้ชาวจีนเดินทางเข้ามาอยู่ในประเทศไทย เพื่อทำการค้าเช่นในสมัยรัชกาลที่ ๑ พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกทรงสนับสนุนชาวจีนอพยพเข้าประเทศ เพราะทรงมีพระราชประสงค์จะใช้

^๑ John Crawford, "Journal of an Embassy...", p. 414.

^๒ นิตยา มาพึ่งพงศ์, "การค้าระหว่างประเทศ และระบบเศรษฐกิจภายในประเทศ...", หน้า ๖๕.

^๓ สังฆราชปลดเดอแกวซ์, เล่าเรื่องกรุงสยาม, หน้า ๓๑๐.

ชาวจีนเหล่านี้ในการค้าของหลวง^๑ ในสมัยรัชกาลที่ ๒ ก็เช่นเดียวกันเรือสินค้าหลวงที่เดินทางไป
ค้าขายยังประเทศจีนจะรับชาวจีนโดยสารมาด้วยตอนขากลับ^๒ แต่ไม่มีชาวจีนอพยพเข้ามาประมาณ
๗,๐๐๐ คน^๓ ในสมัยรัชกาลที่ ๓ ความต้องการแรงงานจากชาวจีนมีเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะทาง
ด้านการขุดคลองและการสร้างถนน เพราะค่าจ้างแรงงานถูกมาก^๔ ดังนั้นการอพยพของชาวจีน
จึงมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น^๕ การที่เรือสินค้าไทยบรรทุกชาวจีนมาในตอนขากลับทำให้เรือมีระวาง
บรรทุกเต็ม และในขณะเดียวกันก็ได้รายได้จากค่าโดยสารด้วย^๖

เมืองท่าทางชายฝั่งมาลายู ฮวา และสิงคโปร์ - เป็น ชี่ฝิง ลีนดาจากจีน อินเดีย
และยุโรป เครื่องแก้ว ไหมดิบ สิ่งทอต่าง ๆ^๗

^๑ William G. Skinner, "Chinese Society in Thailand...",
p. 11.

^๒ Ibid.

^๓ M.L. Manich Jumsai, King Mongkut and Sir John Bowring,
(Bangkok : Charlemnit, 1970), p. 38.

^๔ ชีเกฮาร์ ทานาเบ, "การขุดประพทานเพื่อการเกษตรในประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย"
วารสารธรรมศาสตร์ ๕ (กรกฎาคม ๒๕๑๘ - มกราคม ๒๕๑๙) : ๘๗.

^๕ M.L. Manich Jumsai, King Mongkut and Sir John Bowring, p. 38.

^๖ John Crawford, Journal of an Embassy..., p. 408.

^๗ Ibid, p. 414.

การค้าระหว่างไทยกับเมืองท่าทางแหลมมลายู ชาว และสิงคโปร์ในระยะ ๑๐ ปี นับจาก พ.ศ. ๒๓๖๓ - ๒๓๗๓ ไทยอยู่ในภาวะได้เปรียบดุลการค้า^๑ โดยดูจากราคาสินค้าที่ส่งออกและราคาของสินค้าเข้า ปริมาณสินค้าออกรวมแล้วทั้งหมด ๑,๑๒๘,๗๘๕ ฎีกา ในขณะที่สินค้าเข้ามีปริมาณเพียง ๘๘๒,๘๘๖ ฎีกา^๒ อย่างไรก็ตามก็ในช่วงระยะเวลา ๑๗ ปี นับจาก พ.ศ. ๒๓๖๕ - ๒๓๘๒ การค้าระหว่างไทยกับสิงคโปร์อยู่ในภาวะที่ไทยเสียเปรียบดุลการค้า คือ สิงคโปร์ซื้อสินค้าจากไทยเพียง ๑๐๐๓,๓๓๘ เทรียญ แต่ส่งสินค้าออกมาจำหน่ายยังประเทศไทย ๑๐๗๐,๘๕๐ เทรียญ^๓ การที่รัฐบาลในระยะนั้นไม่ได้มุ่งส่งเสริมการค้ากับสิงคโปร์อย่างจริงจัง อาจจะเนื่องมาจากการตั้งระบบประมุขภาาซึ่ง เป็นวิธีการที่จะได้เงินเข้ารัฐในอัตราที่แน่นอนกว่าการค้ากับสิงคโปร์

เขมรและญวน -: เสื้อไหมคิม หนึ่งกางเกง กระจวาน เขากวาง ปลาเค็ม รวงข้าวขาง สินค้าเหล่านี้จะถูกนำบรรทุกสำเภามาขายยังประเทศจีนอีกทีหนึ่ง^๔

อินเดีย -: ผ้าฝ้ายชนิดต่าง ๆ และผืนคิม นอกจากนั้นเป็นสินค้าประเภทเครื่องประดับต่าง ๆ^๕

^๑ Henry Burney, Burney Papers, Vol. III Part I, pp. 187 - 189.

^๒ Ibid.

^๓ Ibid., Vol. IV Part II, p. 91, 162.

^๔ John Crawford, "Journal of an Embassy...", p. 414.

^๕ นิตยา มาพึ่งพงศ์, "การค้าระหว่างประเทศและระบบเศรษฐกิจ...", หน้า ๖๕.

โดยสรุปในช่วงสมัยรัชกาลที่ ๑ ถึงรัชกาลที่ ๓ เป็นระยะเวลาที่การค้าทางเรือของไทย มีความเจริญก้าวหน้า ทั้งนี้เพราะโครงสร้างทางการค้าตลอดจนนโยบายการค้าทางเรือมีส่วนช่วย เอื้ออำนวยให้การค้าทางเรือกับต่างประเทศในสมัยนั้นเป็นไปได้โดยมั่นคง ประกอบกับปัจจัยต่าง ๆ โดยเฉพาะความจำเป็นทางค้าเสริมธุรกิจเนื่องจากอยู่ในระยะสร้างบ้านเมือง ได้มีส่วนผลักดันให้ กิจการค้าทางเรือขยายตัวมากขึ้นทั้งปริมาณสินค้าเข้า สินค้าออก และจำนวนเรือ ผู้ประกอบกิจการ มีทั้งรัฐบาลและเอกชน โดยอาศัยชาวจีนซึ่งมีความชำนาญทางด้านนี้มาเป็นผู้ปฏิบัติงานอีกที่หนึ่ง ประเทศต่าง ๆ ที่มีการติดต่อค้าขายด้วยเป็นประเทศเพื่อนบ้านในเอเชีย โดยรัฐบาลให้ความสำคัญ ต่อการค้ากับจีนเป็นหลัก

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การค้าสำเภาหลังจากการทำสนธิสัญญากับประเทศตะวันตก

การติดต่อทางการทูตกับประเทศตะวันตกในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น เป็นผลมาจากการขยายตัวของตลาดการค้าในเอเชีย หลังจากที่ยังคงผูกขาดการปฏิวัติอุตสาหกรรมในคริสต์ศตวรรษที่ ๑๘ สำหรับประเทศไทยนั้น ในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย อังกฤษได้ให้ความสนใจที่จะเข้ามาค้าขาย เพื่อหาทรัพยากรธรรมชาติ แหล่งลงทุนเพื่อเป็นการขยายตัวทางการค้า อย่างไรก็ตามนโยบายการค้าของรัฐบาลไทยในระยะนั้นยังอยู่ในระบบผูกขาดซึ่งขัดต่อนโยบายของอังกฤษในการส่งเสริมการค้าเสรี รัฐบาลอังกฤษที่อินเดียจึงได้แต่งตั้งให้นายจอห์น ครอว์ฟอร์ด (John Crawford) เป็นผู้เข้ามาเจริญทางพระราชไมตรีในราว พ.ศ. ๒๓๖๕

จุดประสงค์ของครอว์ฟอร์ด ในการเดินทางมาครั้งนี้ ก็เพื่อขอเจรจาแก้ไขการเก็บภาษีและการค้าขายสินค้าบางอย่างที่รัฐบาลไทยผูกขาดอยู่ อีกประการหนึ่งก็เพื่อจุดประสงค์ของฝ่ายรัฐบาลไทยและหาโอกาสตกลงในเรื่องดินแดนแหลมมาลายูซึ่งบางส่วนเคยเป็นของไทยมาก่อน ผลของการเจรจาปรากฏว่าล้มเหลว เนื่องจากทั้งสองฝ่ายไม่อาจตกลงเรื่องผลประโยชน์กันได้ รัฐบาลไทยจึงเพียงแต่ทำหน้าที่ส่งทูตไปพุดค้าอังกฤษมาค้าขายตามอย่างธรรมเนียมบ้านเมืองเท่านั้น

สาเหตุที่การเจรจาของครอว์ฟอร์ดคงประสบความล้มเหลว พอสรุปได้ดังนี้คือ

ดูรายละเอียดเกี่ยวกับเรื่องการค้าใน สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าพระยาบวรราชนายกฯ, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ ๒, หน้า ๑๖๘ - ๑๗๖.

ประการแรก นโยบายต่างประเทศของไทยต่อชาติตะวันตกนับตั้งแต่สมัยอยุธยาตอนปลายมานั้น ไทยยอมติดต่อกับชาติตะวันตกเฉพาะเรื่องการค้า คืออนุญาตให้เรือของพ่อค้าชาติตะวันตกเดินทางเข้ามาค้าขายในไทย เพราะไทยมีความจำเป็นต้องซื้อสินค้าบางอย่างจากพ่อค้าเหล่านั้นโดยตรง เช่น อาวุธปืน เป็นต้น ส่วนสินค้าอื่น ๆ รัฐบาลไทยก็ไม่เห็นความจำเป็นที่จะต้องซื้อจากพ่อค้าชาติตะวันตก เพราะรัฐบาลไทยสามารถจัดหาซื้อได้จากเกาะหมาก มะละกา สิงคโปร์ สุรัต และกวางตุ้ง นอกจากนี้การค้ากับต่างประเทศของไทยขณะนั้นเจริญรุ่งเรืองอยู่แล้ว เรือที่ไซเก็นทางค้าขายขณะนั้นมีจำนวนเพียงพอกับความต้องการของประเทศ ดังนั้นพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัยจึงไม่ทรงเห็นประโยชน์ที่ไทยจะได้รับจากอังกฤษ และทรงกระทำสัญญาทางพระราชไมตรีด้วยกษัตริย์แห่งกรุงอิทธิพลของชาติตะวันตกโดยเฉพาะอังกฤษ เพราะฉะนั้นนอกเหนือจากความสัมพันธ์ทางการค้าแล้ว ไทยไม่ปรารถนาที่จะสถาปนาความสัมพันธ์กับชาติตะวันตกใด ๆ เพราะเกรงว่าการลงนามในสนธิสัญญาจะทำให้รัฐบาลไทยถูกแทรกแซงทางการเมือง

ประการที่สอง วิธีการค้าแบบผูกขาดเป็นวิธีการค้าที่ไทยทำมานานแล้ว และพ่อค้าส่วนใหญ่ที่เข้ามาค้าขาย ชึ่งได้แก่พ่อค้าชาวจีน และแขก ก็ยอมรับนับถือวิธีการนี้ และไทยก็พอใจ

^๑ วอลเตอร์ เอฟ เวลดา, แมนกันพระนั่งเกล้าฯ, หน้า ๒๓๖.

^๒ เรื่องเดียวกัน.

^๓ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๒๓๕.

^๔ สมเด็จพระนเรศวรมหาราช, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ ๒, หน้า ๒๓๕. พ่อค้าที่เข้ามาค้าขายในกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่เป็นชาวจีน ซึ่งรัฐบาลได้ให้อภิสิทธิ์เหนือพ่อค้าต่างชาติ คือสามารถเดินทางไปหาพระราชอาณัติกรและเรือสินค้าของพ่อค้าจีนสามารถเข้ามาค้าขายไทยเสียภาษีปากเรือในอัตราสูงกว่าชาติอื่น อภิสิทธิ์ต่าง ๆ เหล่านี้ทำให้พ่อค้าชาวจีนประกอบอาชีพได้อย่างมั่นคง

ค้าขายกับพวกจีนและแขกมากกว่าฝรั่ง เพราะพ่อค้าชาวจีนและแขกก็มีคามอ่อนน้อมถ่อมตน จึง
เข้ากับคนไทยได้ดีกว่าฝรั่งซึ่งถือผลประโยชน์ในการค้าของตนเป็นสำคัญ และมักถอยศอกทำให้
คนไทยไม่พอใจ

นอกจากนี้การเจรจาซึ่งพบอุปสรรคทางด้านภาษา ของโซลามา ทำให้จุดประสงค์
ของการเจรจาลดค่าเคลื่อนจากความจริง

เมื่อการเจรจาของนายจอห์น กรอวาพอร์ด ไม่ได้รับความสำเร็จ อังกฤษจึงส่งคณะ
ทูตซึ่งมีร้อยเอก เฮนรี เบอเรน (Henry Burney) เป็นหัวหน้า เขามาขอเจรจีสัมพันธไมตรี
อีกครั้งหนึ่ง ใน พ.ศ. ๒๓๖๘ ในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว

การทำสนธิสัญญาเบอเรน พ.ศ. ๒๓๖๘

รัฐบาลอังกฤษท่อนเคย์โคลงร้อยเอก เฮนรี เบอเรน เป็นทูตอังกฤษคนที่ ๒ เดินทาง
เข้ามาเจรจาปัญหาทางการเมือง และปัญหาทางการค้า ใน พ.ศ. ๒๓๖๘ ในทางการค้านี้
อังกฤษต้องการขยายตลาดการค้าของตนในเมืองไทย และมีความประสงค์จะขอความสะดวกใน
การค้าขายได้โดยเสรี

เรื่องเดียวกัน, หน้า ๑๕๔ - ๑๕๕.

อังกฤษต้องการให้รัฐบาลไทยเข้าร่วมเป็นพันธมิตรกับตนในการทำสงครามกับพม่า
และปัญหาการเมืองในแหลมมาลายูที่อังกฤษต้องการขยายอำนาจ เนื่องจากแหลมมาลายูมี
ทรัพยากรที่มั่งคั่ง และจะช่วยส่งเสริมการค้าของอังกฤษในภูมิภาคนี้ อย่างไรก็ตามสงคราม
ระหว่างอังกฤษกับพม่าครั้งที่ ๑ โดยที่ลอร์ดเบอเรนจะเดินทางเข้ามาเจรจากับรัฐบาลไทย
ปัญหานี้จึงเลิกกันไป

การเจรจาบีรัฐบาลไทยในครั้งนี้นำเวลานานถึง ๕ เดือน ผลของการเจรจาเป็นที่ตกลงกัน และมีการทำสนธิสัญญาทางพระราชไมตรีและการพาณิชย์ต่อกันในวันที่ ๒๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๓๖๘^๑ ประกอบด้วยสนธิสัญญาทางพระราชไมตรีรวม ๒๔ ข้อ และสนธิสัญญาทางการพาณิชย์ที่แยกออกอีกฉบับหนึ่งรวม ๒ ข้อ นับเป็นสนธิสัญญาทางพระราชไมตรีและการพาณิชย์ฉบับแรกของไทยทำกับประเทศตะวันตกในสมัยรัตนโกสินทร์ สนธิสัญญาทางการพาณิชย์ซึ่งมีผลต่อการค้าทางเรือของไทย มีความสำคัญดังนี้

๑. พ้อค้าอังกฤษที่เข้ามาค้าขายในพระราชอาณาเขตของไทยจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายไทย รัฐบาลห้ามมิให้พ้อค้าซื้อข้าวเพื่อส่งออกนอกประเทศ ส่วนเป็น กระสุนปืนและดินปืนนั้น ให้นำเข้ามาต้องขายให้แก่รัฐบาลเท่านั้น ถ้ารัฐบาลไม่ต้องการก็ต้อนำกลับออกไปสินค้าอื่น ๆ นอกจากข้าวและอาวุธยุทโธปกรณ์แล้ว อนุญาตให้พ้อค้าไทยและพ้อค้าอังกฤษซื้อขายกันเองได้โดยเสรี และตามความสะดวก รัฐบาลจะเก็บภาษีจากพ้อค้าอังกฤษรวมเป็นอย่างเดียว ตามความกว้างของปากเรือ โดยกำหนดดังนี้ เรือสินค้าที่บรรทุกสินค้ามาขายจะเรียกเก็บวาระ ๑,๓๐๐ บาท เรือสินค้าที่ไม่บรรทุกสินค้าเข้ามาขายจะเรียกเก็บวาระ ๑,๕๐๐ บาท

^๑ใน พ.ศ. ๒๓๖๘ รัฐบาลไทยได้ทำสนธิสัญญาทางพระราชไมตรีและการพาณิชย์กับสหรัฐอเมริกา ซึ่งมี เอ็ดมันต์ ร็อบเบิร์ตส์ (Edmund Roberts) เป็นหัวหน้าคณะทูต ข้อความในสนธิสัญญาที่ทำกับสหรัฐอเมริกา คล้ายคลึงกับสนธิสัญญาที่ทำกับอังกฤษ เช่น การเก็บค่าปากเรือ พดเมืองและเรือของสหรัฐฯ มาทำการค้าในเมืองท่าของไทยได้โดยเสรี ติลตอค้าขายกับคนไทยได้โดยตรง แต่ไม่ใคร่ลดอำนาจศาลจึงต้องปฏิบัติตามกฎหมายบ้านเมืองไทยทุกประการ

^๒ Henry Burney, Burney Papers, Vol. III. (May to September 1826), pp. 398 - 400.

๒. เรือสินค้าของพ่อค้าอังกฤษที่เข้ามาค้าขายกับไทย จะทอดสมอคอยอยู่ที่นอก
 สันดอนปากน้ำก่อน ผู้บังคับการเรือจะต้องให้คนนำบัญชีรายชื่อสินค้าที่บรรทุกมา ตลอดจนอาวุธ
 ยุทธรณ์ต่าง ๆ ไปแจ้งแก่เจ้าเมืองปากน้ำ จากนั้นเจ้าเมืองจะให้คนนำร่องและลำนำกฎหมาย
 และข้อปฏิบัติของฝ่ายไทยมาให้แก่ผู้บังคับการเรือ แล้วคนนำร่องจะเป็นผู้นำเรือเข้ามาทอดสมอ
 ณ ท่าปากน้ำตามที่ลำนำผู้สั่ง

๓. เจ้าพนักงานฝ่ายไทยจะลงไปตรวจตราสินค้าของพ่อค้าก่อน และให้นำสินค้า
 ประเภทอาวุธยุทธรณ์ที่ไว้ ณ เมืองปากน้ำ แล้วเจ้าเมืองจึงจะอนุญาตให้เรือเข้ามาถึงกรุงเทพฯ

๔. เรือสินค้าของพ่อค้าอังกฤษ เมื่อมาทอดสมออยู่ที่กรุงเทพฯ แล้ว จะมีเจ้าหน้าที่
 ฝ่ายไทยลงไปตรวจสินค้า แล้ววัดปากเรือ จากนั้นจึงจะอนุญาตให้พ่อค้าฝ่ายไทยและอังกฤษถือ
 ชายกันเองตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑ ถ้าเรือของพ่อค้าอังกฤษบรรทุกสินค้าออกไปจนเต็มลำเรือ
 และข้ามสันดอนของปากน้ำไม่ได้ จะต้องเอาเรือลำเดียวสินค้าออกไปส่ง และเจ้าพนักงาน
 ความจะไม่เรียกเก็บภาษีค่าธรรมเนียมจากเรือลำเดียวอีก

๕. ถ้าเรือสินค้าและเรือลำเดียวบรรทุกสินค้าเสร็จแล้ว ให้ผู้บังคับการเรือขอ
 เบิกรองต่อเจ้าพระยาพระคลัง ถ้าไม่มีธุรกิจใด ๆ ที่เกี่ยวข้อง เจ้าพระยาพระคลังก็จะให้
 เบิกรองได้โดยเร็ว เมื่อสินค้ากองไปจนถึงเมืองปากน้ำ จะต้องทอดสมออยู่ที่สถานที่เคยทอด
 แล้วคอยให้เจ้าพนักงานฝ่ายไทยลงไปตรวจเรือสินค้ากองแจ้งจะขอรับอาวุธยุทธรณ์ที่กลับคืนไปได้

๖. พ่อค้าอังกฤษ จะเป็นชาวยุโรป หรือชาวเอเชียก็ กตอดทั้งผู้บังคับการเรือ
 และลูกเรือทั้งหลายซึ่งเข้ามาค้าขายยังเมืองไทย จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายไทยทุกประการ
 ถ้าพ่อค้าทำความผิดขึ้นแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องลงโทษ ถ้าความผิดนั้นเป็นความผิดฐานฆา
 ทนาโดยเจตนา ผู้กระทำผิดต้องถูกประหารชีวิต แต่เมื่อเป็นความผิดอย่างอื่น ผู้กระทำผิด
 ที่เป็นผู้บังคับการเรือ ต้นหนเรือ หรือพ่อค้าต้องถูกปรับไหม ถ้าผู้กระทำผิดมีฐานะต่ำกว่านี้แล้ว
 ต้องถูกโบยหรือจำขังตามกฎหมายไทย รัฐบาลอังกฤษจะต้องห้ามปรามคนในบังคับของตนที่เข้า
 มาในเมืองไทยมิให้พวจากหาหมาก และถ้าคนไทยกระทำการข่มเหงทารุณแก่พวกอังกฤษ จะต้อง

ถูกต้องโหมตามความวิตกเช่นกัน

การทำสนธิสัญญาฉบับนี้ ไทยไม่เสียผลประโยชน์มากนักแม้ว่าจะต้องยกเลิก
ระบบผูกขาดโดยพระคลังสินค้า และเก็บภาษีจากเรือของพ่อค้าอังกฤษรวมเป็นอย่างเดียว เรียก
ว่าภาษีปากเรือ ทั้งนี้เพราะสนธิสัญญาดังกล่าวฉบับนี้ เฉพาะพ่อค้าอังกฤษและคนในบังคับของ
อังกฤษเท่านั้น และเรือสินค้าของพ่อค้าอังกฤษในแต่ละปีก็เกิดทางมาค้าขายน้อยอยู่แล้ว การ
ทำสนธิสัญญาจึงน่าจะจะเป็นผลให้เรือของพ่อค้าอังกฤษเข้ามาค้าขายมากกว่าเดิม นอกจากการค้า
ทางเรือของรัฐบาลและของขุนนางข้าราชการ ก็ยังสามารถดำเนินต่อไปได้สบายเพราะไม่มีกำหนด
ห้ามในสัญญา ยิ่งกว่านั้นการทำสนธิสัญญายังเป็นผลให้รัฐบาลมีรายได้เพิ่มมากขึ้นจากการเก็บภาษี
เนื่องจากรัฐบาลได้กำหนดให้มีการผูกขาดการจับเก็บภาษีอากรจากสินค้าหลังจากที่ได้มีการทำสนธิ
สัญญา และตั้งภาษีสินค้าใหม่ ๓๘ อย่าง นอกจากนี้เจ้าพระยาพระคลังได้ขอรับให้เบอร์นี้
ตกลงยินยอมว่า แม้วพ่อค้าอังกฤษจะซื้อและขายได้ในที่ใด ๆ ตามต้องการ แต่จะทำการซื้อและ
ขายไม่ได้นอกจากจะแจ้งให้เจ้าพนักงานของพระคลังทราบเสียก่อน^๒ ซึ่งหมายความว่า การค้า
กลับตกอยู่ในมือพระคลังตามเดิม เพราะพระคลังจะเป็นผู้กำหนดราคาของสินค้า ทำให้รัฐบาล
สามารถขึ้นภาษีสินค้าที่พ่อค้าในประเทศขาย โดยการโอนภาษีที่เพิ่มขึ้นให้แก่พ่อค้าต่าง
ชาติ จะเห็นได้ว่าสนธิสัญญานี้จะทำให้สิทธิพลทางการค้าของพระคลังและข้าราชการลดลงไป
ในทางหนึ่ง แต่ในทางปฏิบัติก็ยังคงมีอยู่

จดหมายเหตุบริการ

คณะมิชชันนารีอเมริกัน ซึ่งเดินทางเข้ามาไทยในปี ๑๘๓๗ ได้รายงานว่ามีเรือ
ของคนในบังคับอังกฤษจากบอมเบย์ และพ่อค้าจากอังกฤษเดินทางมากรุงเทพฯ ปีละ ๓ - ๔ ลำ
ส่วนเรือจากสิงคโปร์และเมืองท่าอื่น ๆ ทางตะวันออกก็มีจำนวนไม่มากนัก ดู Bangkok
Calendar, 1870, p. 89.

^๒ Henry Burney, Burney Papers Vol. II pp. 206 - 207.



ผลของการทำสนธิสัญญาเบอร์นีต่อการค้าทางเรือ

คงได้กล่าวมาแล้วว่าสนธิสัญญาเบอร์นีไม่ได้ทำให้รัฐบาลไทยเสียผลประโยชน์มากนัก แม้รัฐบาลจำเป็นต้องยกเลิกระบบผูกขาดไป ในขณะที่เดียวกันรัฐบาลไทยก็พยายามหลีกเลี่ยงข้อปฏิบัติตามสนธิสัญญาด้วยการผูกขาดภาษีและสินค้า โดยให้เจ้าภาษีเป็นผู้ผูกขาด โดยในชั้นแรกรัฐบาลได้ให้เจ้าภาษีทำการผูกขาดการเก็บภาษีอากรจากผลิตภัณฑ์ภายในประเทศ ช่วยให้รัฐบาลสามารถผูกขาดการค้าต่างประเทศ และเรียกเก็บภาษีอากรจากผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ จากพ่อค้าต่างชาติทางอ้อม ยิ่งกว่านี้ยังเป็นการลดคู่แข่งการค้าทางเรือของไทยอีกด้วย เพราะการค้าทางเรือของหลวงและของข้าราชการอันยังคงดำเนินต่อไป การใช้วิธีผูกขาดภาษีสินค้าที่เป็นที่ต้องการของตลาด ทำให้ราคาของสินค้าดังกล่าวมีราคาสูงขึ้น เช่น น้ำตาล ซึ่งเป็นสินค้าที่ตลาดในยุโรปและเอเชียต้องการเป็นอย่างมาก^๒ ทั้งนี้บรรดาพ่อค้าตะวันตกจึงไม่ยอมมาค้าขายกับไทย เพราะได้รับผลประโยชน์น้อยกว่าที่ควรจะเป็น ยิ่งกว่านั้นในช่วง พ.ศ. ๒๓๘๓ ถึง พ.ศ. ๒๓๘๔ รัฐบาลได้วางกฎเกณฑ์จำกัดการค้ากับประเทศตะวันตกมาเรื่อย ๆ^๓ ในระยะแรกรัฐบาลได้ผูกขาดการค้าน้ำตาลบางส่วน โดยกีดกันซื้อน้ำตาลจากเรือของพ่อค้าเอกชนที่นำน้ำตาลเข้ามาขายในกรุงเทพฯ ทำให้รัฐบาลสามารถผูกขาดการค้าน้ำตาลได้ทั้งหมด^๔

^๑ เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ ๓, หน้า ๑๘๒.

^๒ Frankfurter, O. "The Mission of Sir James Brooke To Siam": J.S.S., VII, pt. 3 (1911), pp. 19 - 33.

^๓ Ibid.

^๔ นอกจากน้ำตาลแล้วรัฐบาลยังผูกขาดไม้สัก และพริกไทย ซึ่งเป็นสินค้าที่เขาค้าตะวันตกต้องการในขณะนั้น

และใน พ.ศ. ๒๓๙๕ รัฐบาลก็ประกาศให้พ่อค้าซื้อและขายน้ำตาลโดยผ่านทางรัฐบาลเท่านั้น เป็นผลให้ราคาน้ำตาลสูงขึ้นถึงร้อยละ ๕๐^๑ เมื่อราคาน้ำตาลสูงมากเช่นนี้ ทำให้เรือของพ่อค้าต่างชาติที่เดินทางเข้ามาค้าขายในกรุงเทพฯ ไม่สามารถซื้อน้ำตาลเพื่อบรรทุกไปขายยังเมืองท่าที่ต้องการได้ เป็นผลให้พ่อค้าเหล่านี้เสียเปรียบและได้รับผลประโยชน์อันน้อยลง จำนวนเรือสินค้าของพ่อค้าต่างชาติที่เข้ามาค้าขายในกรุงเทพฯ จึงลดลงไป ในระยะเวลาดังกล่าวนี้ไม่มีเรือสินค้าของสหรัฐฯ เข้ามาเลย เรือค้าสุกท้ายเข้ามาใน พ.ศ. ๒๓๗๕ และเมื่อพบว่าราคาน้ำตาลสูงเกินไปจึงเดินทางไปมะนิลา ซึ่งเป็นแหล่งค้าน้ำตาลของสหรัฐอเมริกาในตะวันออกแทน^๒

เมื่อคู่แข่งทางการค้าลดลง เนื่องจากรัฐบาลค่อย ๆ วางกฎเกณฑ์จำกัดการค้ากับพ่อค้าขายออกมาเรื่อย ๆ ถึงกล่าวมาแล้ว การค้าทางเรือของไทยจึงเจริญก้าวหน้ามากขึ้น^๓ เห็นได้จากพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงสนับสนุนการสร้างเรือกำปั่นเพิ่มเติม นับแต่ พ.ศ. ๒๓๗๕^๔ และใน พ.ศ. ๒๓๘๐ ทรงมีกองเรือพาณิชย์ประกอบด้วยเรือกำปั่นหลวงที่สร้างแบบยุโรป ๑๑ - ๑๓ ลำ^๕ ในจำนวนนี้เป็นเรือกำปั่นหลวงขนาดใหญ่ ๖ ลำ ระบายขับน้ำประมาณ ๘,๒๐๐ ตัน ๑๐ ลำ และเป็นเรือขนาดกลาง ๒ - ๓ ลำ^๖ จะเห็นได้ว่าการผูกขาดสินค้าเช่น

^๑ Frankfurter, O. "The Mission of Sir James Brooke...", p. 21.

^๒ วอลเตอร์ เอฟ เวลดา, แผ่นดินพระนั่งเกล้าฯ, หน้า ๒๒๓ - ๒๒๔.

^๓ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๒๒๓.

^๔ เรื่องเดียวกัน.

^๕ เรื่องเดียวกัน.

^๖ Singapore Free Press, 27 May 1847 อ้างจากวงเดือน นาราดีจ, การค้าเงินนโยบายต่างประเทศของไทยก่อนหาอำนาจในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ แผนกวิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๑๘), หน้า ๑๑๘.

นี้ทำให้รัฐบาลได้รับมูลค่าไว้ทั้งจากพ่อค้าเอกชนที่คงขายสินค้าให้เฉพาะรัฐบาลในราคาที่กำหนด และยังได้รับกำไรจากการคงเรือสินค้าไปค้าขายยังต่างประเทศอีกด้วย เพราะเรือสินค้าของไทยไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียม และสินค้าที่นำเข้ามาก็ไม่ต้องเสียภาษี ในขณะที่เรือของพ่อค้าตะวันตกต้องเสียภาษีอย่างหนัก ดังนั้นจำนวนเรือสินค้าของพ่อค้าต่างชาติจึงเข้ามาค้าขายน้อย ดังจะเห็นจากตารางที่ ๑ ที่แสดงเปรียบเทียบดังนี้

ตารางที่ ๑ เปรียบเทียบจำนวนเรือของพ่อค้าต่างชาติ พ.ศ. ๒๓๘๑ ถึง พ.ศ.

๒๓๘๒

ปี	จำนวนเรือที่เข้าเทียบท่าทั้งหมด	เรืออังกฤษ	เรือไทย
๒๓๘๑	๕	๖	๓
๒๓๘๕	๑๓	๕	๔
๒๓๘๒	๑๕	๕	๑๔

ที่มา : วอลเตอร์ เจฟ เวลลา, แผนที่พระนั่งเกล้า, หน้า ๒๖๔.

อย่างไรก็ดี เมื่อจำนวนพ่อค้าชาวต่างประเทศเข้ามาค้าขายลดน้อยลง ก็ย่อมมีผลกระทบกระเทือนต่อการค้าต่างประเทศของไทย ในกรณีที่พ่อค้าเข้ามาค้าขายน้อยและยังทำให้การผลิตน้ำตาลลดลงด้วยเพราะปริมาณของน้ำที่ลดน้อยลงไป เห็นได้จากปริมาณน้ำตาลที่เคยส่งออกปีละ ๒๕๐,๐๐๐ ตัน ลดลงเหลือเพียง ๕๐,๐๐๐ ตัน

๑ วอลเตอร์ เจฟ เวลลา, แผนที่พระนั่งเกล้า, หน้า ๒๖๓.

๒ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๒๖๑.

การที่พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงดำเนินวิธีการหลีกเลี่ยงข้อสัญญาดังกล่าว เป็นเพราะไปประสงค์จะเปลี่ยนแปลงระบบเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากรายรับส่วนใหญ่ของ รัฐบาลในขณะนั้นได้เป็นพืชผลมากกว่าตัวเงิน พืชผลที่ได้รับมาแล้วรัฐบาลเป็นผู้จำหน่าย ดังนั้น ระบบการเก็บภาษีอากรของชาติจึงขึ้นอยู่กับวิธีการผูกขาดทางการค้าของหลวง^๑ เพราะฉะนั้น ถ้าหากในสนธิสัญญาที่ทำขึ้นมีบทบัญญัติใด ๆ ที่จะทำให้รัฐบาลต้องยุติการเกี่ยวข้องกับการค้าขาย แล้ว จะทำให้รัฐบาลต้องรับภาระอย่างหนักเกี่ยวกับการคลัง ทางออกของรัฐบาลในการแก้ปัญหา ดังกล่าวก็คือการกำหนดให้มีการผูกขาดการจัดเก็บภาษีอากรและสินค้าขึ้น

อาจกล่าวได้ว่าการทำสนธิสัญญาเบอมิ่งไม่มีผลกระทบต่อการค้าต่างประเทศ ในด้านที่ รัฐบาลไทยต้องยกเลิกระบบผูกขาด แต่เป็นผลดีต่อการค้าทางเรือของไทย แม้เพียงระยะหนึ่งก็ ตาม โดยการค้าทางเรือของไทยขยายตัวมากขึ้น เพราะคู่แข่งทางการค้าลดลงหลังจากที่รัฐบาล ใ้ค่าเงินการหลีกเลี่ยงสนธิสัญญา แม้ว่าผลกระทบดีดังกล่าวจะไม่ทำให้รัฐบาลต้องสูญเสียผล ประโยชน์ทางการค้าลงไป เพราะระบบผูกขาดภาษีและสินค้ามีลักษณะคล้ายกับระบบผูกขาดการ ค้าของหลวงแต่เดิม เพียงแต่เปลี่ยนการผูกขาดโดยพระคลังสินค้าไปสู่กลุ่มของเอกชนที่รัฐบาล เป็นผู้เลือกขึ้นมา แต่ในทางตรงกันข้ามบรรดาพ่อค้าตะวันตกต่างได้รับความกระทบกระเทือน * เพราะการค้าตกต่ำลง ดังนั้นจึงมีการเรียกร้องให้แก้ไขสนธิสัญญาในเวลาต่อมา

การทำสนธิสัญญาบาวริง พ.ศ. ๒๓๙๔ และผลกระทบต่อการค้าทางเรือของหลวง

เมื่อพ่อค้าชาวตะวันตกได้รับความลำบากและความไม่สะดวกในการค้าขาย รวมทั้งการ ที่รัฐบาลผูกขาดสินค้าหลายอย่าง ดังนั้นใน พ.ศ. ๒๓๙๔ ในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้า เจ้าอยู่หัว รัฐบาลอังกฤษจึงแต่งตั้ง เซอร์จอห์น บาวริง (Sir John Bowring) เข้ามา

ขอทำสนธิสัญญาทางไมตรีและการค้าขาย^๑ การเจรจาเป็นผลสำเร็จโดยมีการลงนามในสนธิสัญญาเมื่อวันที่ ๑๔ เมษายน พ.ศ. ๒๓๔๔ สนธิสัญญานี้มีผลกระทบท่อการค้าทางเรือของไทยอย่างมากโดยเฉพาะเรือสินค้าของหลวง เนื่องจากสนธิสัญญากดังกล่าวทำให้รัฐบาลไทยต้องยกเลิกระบบพระคลังสินค้าอย่างเด็ดขาด เป็นการค้าโดยเสรีไม่มีผู้อื่นเข้ามาแทรกแซง ยกเว้นสินค้าบางชนิด^๒ และยกเลิกค่าธรรมเนียมปากก่ามันเปลี่ยนเป็นเรียกเก็บภาษีศุลกากรจากสินค้าในอัตราร้อยละสาม^๓ พระคลังสินค้าจึงหมดหน้าที่ตั้งเรือออกไปค้าขาย จึงเท่ากับเป็นการยุติการค้าสำเภาและก่ามันหลวงนับแต่นั้นมา อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสนธิสัญญากำหนดให้การค้าขายเป็นไปโดยเสรี ดังนั้นเรือสินค้าจากต่างประเทศจึงเข้ามาค้าขายในเมืองไทยมากขึ้น^๔ เห็นได้จากพระราชสาส์นที่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงมีถึงพระราชินีวิกตอเรียเมื่อ พ.ศ. ๒๔๐๐ ตอนหนึ่งว่า "...ลูกกวางนิชจากต่างประเทศเข้ามาค้าขายมากขึ้นไปกว่านี้หลังอีก จนบัดนี้มีเรือลูกกวางไปมาเนือง ๆ ทุกสัปดาห์วารมิได้ขาด..."^๕

ประชุมพงศาวดารภาคที่ ๒๓ "เรื่องทูตฝรั่งในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์"

(พระนคร : โรงพิมพ์พระจันทร์, ๒๕๐๖), หน้า ๒๒๕.

^๒ สินค้าจำพวกอาวุธ ถ่านนำเข้ามาต้องขายให้แก่รัฐบาล และเป็นต้องขายให้กับเจ้าภาษีในเท่านั้น

^๑ Sir John Bowring, The Kingdom and People of Siam, pp. 222 - 224.

ประชุมพงศาวดาร ภาคที่ ๑๒ จดหมายเหตุหมอบรัดเลย์ ฉบับหอสมุดแห่งชาติ, เล่ม ๕ (พระนคร : สำนักพิมพ์ดาวหน้า, ๒๕๐๗), หน้า ๕๕.

^๕ สงวน อินคง, สัมพันธไมตรีระหว่างไทยกับนานาประเทศ (พระนคร : โรงพิมพ์อักษรบริการ, ๒๕๐๔), หน้า ๑๒๕ - ๑๒๖.

ในขณะที่เดียวกัน เรือสินค้าของเอกชนไทยก็มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นด้วย เห็นได้จากใน พ.ศ. ๒๔๑๐ เรือสินค้าของไทยซึ่งขึ้นทะเบียนไว้ที่กรมเจ้าท่ามีถึง ๑๐๑ ลำ ต่อมาจำนวนเพิ่มขึ้นอีกเกือบ ๑๓๐ ลำ^๑ เอกชนที่เป็นเจ้าของเรือเหล่านี้ คงมีทั้งที่เป็นชาวจีนและชาวไทย ตามที่สังฆราชปาดเลอกัวซ์บันทึกไว้ กล่าวว่่า เมื่อค้าเงินในเมืองไทยส่วนใหญ่มีเรือสินค้าไปต่างประเทศ คนละ ๕ - ๖ ลำ^๒ การค้าขายทางเรือในระยะนี้คงจะมีความเจริญก้าวหน้าเพราะเรือสินค้าในระยะนี้เป็นเรือกลไฟที่ต่อด้วยเหล็ก และใช้พลังไอน้ำในการขับเคลื่อน ทำให้มีประสิทธิภาพในการเดินเรือและมีระวางในการบรรทุกสินค้ามากขึ้น^๓ แต่ เรือเจ้าพระยา ของพระภานีสสมัยศิริบุณย์ สามารถบรรทุกสินค้าได้ ๗,๕๐๐ หนัก^๔ เป็นต้น นอกจากการค้ขายทางเรือของเอกชนไทยจะเจริญขึ้นเพราะพาหนะในการขนส่งสินค้าได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้นแล้ว ยังเนื่องมาจากไทยได้เปรียบดุลการค้าอีกด้วย ดังนั้นแม้ว่าการค้าทางเรือของหลวงจะยุติลงหลังจากการทำสนธิสัญญาใน พ.ศ. ๒๓๘๘ แต่การค้าทางเรือของเอกชนยังคงดำเนินต่อไปอย่างกว้างขวาง และรายได้จากการค้าขายกับต่างประเทศก็น่าจะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นด้วย

^๑ วิมล บัณฑิตธรรม, ประเทศไทย เริ่มเปลี่ยนแปลงโฉมหน้าตามแบบอารยประเทศในสมัยใด วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พ.ศ. ๒๕๔๘ หน้า ๑๘๐.

^๒ สังฆราชปาดเลอกัวซ์, เล่าเรื่องกรุงสยาม, หน้า ๓๐๖.

^๓ เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ ๕ เล่ม ๒ (พระนคร : คุรุสภา, ๒๕๐๘), หน้า ๑๘๘.

^๔ เรื่องเดียวกัน.

^๕ เมื่ออุปปริมาณสินค้าเข้าและสินค้าออกจะพบว่า ไทยมีส่งออกมากกว่าซื้อสินค้าเข้า สินค้าเข้าส่วนมากเป็นเครื่องนุ่งห่ม แร่เงิน ทอง สินค้าสำเร็จรูป ผ้าไหมจากจีน และเครื่องพิมพ์ ส่วนสินค้าออกที่สำคัญได้แก่ ข้าว ไม้สัก ฝ้าย น้ำมันมะพร้าว น้ำตาล เก็ดือ พริกไทย เป็นต้น

* จะเห็นได้ว่า การทำสนธิสัญญากับประเทศตะวันตกในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น มีผลกระทบต่อการค้าทางเรือของไทย โดยเฉพาะการค้าทางเรือของหลวง แม้ว่าสนธิสัญญาฉบับแรก คือ สนธิสัญญาเบอร์นี มีผลให้การค้าทางเรือของไทยเจริญก้าวหน้าขึ้นกว่าเดิม เพราะเรือสินค้าของชาติอื่น ๆ ที่เข้ามาค้าขายลดน้อยลงไป เนื่องจากรัฐบาลไทยทำการผูกขาดการค้า น้ำตาลและอื่น ๆ ซึ่งเป็นสินค้าสำคัญของตลาดในเอเชียและยุโรปขณะนั้น ทั้งนี้เป็นผลมาจากการที่รัฐบาลไทยพยายามหลีกเลี่ยงข้อปฏิบัติตามสนธิสัญญาดังกล่าว การขยายตัวในด้านกิจการค้าทางเรือของรัฐบาลและเอกชนไทย คงอยู่ได้ไม่นานก็ได้รับผลกระทบจากการทำสนธิสัญญาบาวริงใน พ.ศ. ๒๓๘๘ ซึ่งเป็นผลให้การค้าทางเรือของหลวงต้องล้มเลิกไป เนื่องจากระบบพระคลังสินค้าถูกยกเลิกอย่างเด็ดขาด ประกอบกับในระยะนั้นเกิดวิวัฒนาการทางเรือ ก็เปลี่ยนแปลงจากเรือใบมาเป็นเรือกลไฟ ทำให้เรือสำเภาและกำปั่นไม่ได้รับความนิยม นอกจากนี้ทางรัฐบาลเชื่อว่ารายได้จากการเก็บภาษีอากรที่เพิ่มขึ้นเป็นรายได้ที่แน่นอนกว่า เนื่องจากการดำเนินการค้าของหลวงไม่เป็นระเบียบรัดกุม มีโอกาสให้ถูกฉ้อโกงได้ การค้าของหลวงจึงถึงกับขาดทุนในบางครั้ง ดังจะเห็นได้จากประกาศว่า "...จะหาเงินมาใช้ราชการแผ่นดินด้วยการค้าสำเภาของหลวงทั้งปวงก็รู้จักอุปนายักษ์นอกนอกขาดทุนหมด จนทำไรที่จะใช้ราชการก็ไม่มี..."^๑ ด้วยเหตุดังกล่าวมานี้จึงเป็นเหตุให้การค้าทางเรือของหลวงของไทยต้องยุติลงในตอนต้นรัชกาลที่ ๔ แต่อย่างไรก็ดีการค้าทางเรือของเอกชนยังคงดำเนินอยู่และมีเป็นจำนวนมาก

^๑ หอสมุดวชิรญาณ, จดหมายเหตุรัชกาลที่ ๔ จ.ศ. ๑๙๒๖ (พ.ศ. ๒๔๐๙)

ผลของการค้าเสรีระหว่างเศรษฐกิจ สังคม และการปกครอง

ดังได้กล่าวมาแล้วว่าการค้าทางเรือเป็นการค้ากับต่างประเทศที่รัฐบาลในสมัยรัชกาลที่ ๑ ถึงรัชกาลที่ ๓ ได้ให้ความสำคัญมาโดยตลอด เนื่องจากรายได้ส่วนใหญ่ของรัฐบาลได้มาจากการค้าประเภทนี้^๑ ในขณะที่เดิวกักเก็บราคาเอกชนผู้มีทุนทรัพย์เพียงผลในการลงทุนทำการค้าค้ากำไรก็ยอมได้รับผลประโยชน์มากเช่นเดียวกันด้วย การค้าทางเรือในระยะนั้นนอกจากจะมีผลต่อสภาพเศรษฐกิจของประเทศแล้ว ยังมีผลต่อสังคมและการปกครองของประเทศทั้งในทางตรงและทางอ้อม ต่อไปนี้

ผลต่อเศรษฐกิจ

ประการแรก รัฐบาลนำผลกำไรจากการค้ามาทำนุบำรุงประเทศ รวมทั้งใช้ในการป้องกันและรักษาความสงบภายในประเทศด้วย กล่าวคือ เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจของไทยในสมัยต้นรัตนโกสินทร์ไม่อยู่ในสภาวะที่มั่นคง เนื่องมาจากภายหลังจากการเสียกรุงครั้งที่ ๒ เศรษฐกิจของประเทศได้ทรุดลงไป และในสมัยกรุงธนบุรีก็ยังไม่อยู่ในภาวะที่จะฟื้นฟูเศรษฐกิจอย่างแท้จริง มาในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น การศึกสงครามลดน้อยลง จึงได้มีการฟื้นฟูสภาพเศรษฐกิจอีกครั้งหนึ่ง อย่างไรก็ตามในทิวาระยะเวลาของสองรัชกาลแรก รายได้ของรัฐบาลยังไม่มากพอเนื่องจากกำลังอยู่ในระหว่างการสร้างบ้านเมืองให้เป็นึกแผ่น เงินที่ใช้จ่ายในราชการแผ่นดินจึงต้องใช้เป็นจำนวนมาก ประกอบกับสภาพเศรษฐกิจโดยทั่วไปของไทยยังคงเป็นแบบเลี้ยงตัวเอง ผลผลิตที่ได้ส่วนหนึ่งจึงแต่เพียงพอกับความต้องการของแต่ละครัวเรือน อีกส่วนหนึ่งส่งเป็นส่วยให้แก่ทางราชการ^๒ ดังนั้น

^๑James C. Ingram, "Economic Change in Thailand...,"

รายได้ของรัฐจึงไม่เพียงพอกับการใช้จ่ายภายในประเทศ วิธีการแก้ไขอย่างหนึ่งของรัฐบาลก็คือ
 ดำเนินการค้าขายกับต่างประเทศ ซึ่งนับว่าเป็นวิธีการที่ทำรายได้ให้แก่ประเทศอย่างมาก จะเห็น
 ได้จากพระราชดำรัสของพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกว่า "เงินเก็บมาได้แต่ช่วยอากรก็
 พอไรทำนุบำรุงแผ่นดิน เหลือจึงเอามาแจกเบ็ดหัวถักก็ไม่ใครพอ ต้องเอาเงินกำไรตกแคงสำเนา
 บาเพิ่มเติมอีกจึงจะพอจ่ายไปไต่บ่หนึ่ง ๆ เงินคงคลังสะสมไว้ก็ยังมี"^๑

ผลประโยชน์ที่ได้จากการค้าทางเรือกับต่างประเทศนี้ทำประโยชน์ให้แก่รัฐบาลอย่างมาก
 โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลกำไรจากการผูกขาดการค้าโดยรัฐบาล การส่งเรือไปค้าขายแต่ละครั้งนำ
 รายได้จำนวนมากมาให้แก่รัฐ ดังจะเห็นได้จากท้องตราเจ้าพระยาพระคลังที่มีถึงพระยาเพชรบุรี
 ในสมัยรัชกาลที่ ๒ ได้กล่าวถึงรายได้จากการค้าทางเรือกับประเทศจีนใน พ.ศ. ๒๓๖๓ ว่า ได้
 ถึง ๕,๑๕๘ เหรียญ ๒ สลึง ๓๒๔ ไพ^๒ ซึ่งนับว่าเป็นจำนวนเงินที่มากสำหรับระยะเวลานั้น นอก
 จากนี้การต่อเรือเป็นสินค้าออกก็ทำรายได้ให้แก่ประเทศอย่างมากเช่นกัน ทั้งนี้เพราะไทยมีไม้ที่มี
 คุณภาพดี แข็งแรง ทนทานและราคาถูก เหมาะแก่การต่อเรือ เรือสินค้าที่ต่อจากเมืองไทยจึงเป็น
 สินค้าที่ต้องการของต่างประเทศ^๓ แม้แต่เรือที่ชำรุดก็ยังขายเป็นสินค้าได้ ดังจะเห็นได้จากข้อความ
 ว่า

^๑ เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ ๑, หน้า ๒๕๕.

^๒ ทอดสมุควชิรญาณ, จดหมายเหตุรัชกาลที่ ๒ จ.ศ. ๑๑๘๒ (พ.ศ. ๒๓๖๓) เล่มที่ ๕.

ท้องตราเจ้าพระยาอัครมหาเสนาถึงพระยาเพชรบุรี

^๓ เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ ๑, หน้า

...แต่สำเภานั้น นายสำเภาลาตาคนหนคนงานว่าสำเภาควรรอฉัน... ทรงพระกรุณาเหนือเกล้าฯ สั่งว่าให้พระยาสงขลา กรมการจักแจงแปลงขอมแต่พอพาลำสำเภาเขาไปโต แล้วให้แต่งกรมการคุมเอาแต่สำเภาเขาไปส่ง ณ กรุงเพทฯ จะได้จัดแจงมอบปรนชายให้แก่จีนลูกตาตามสมควร...

นอกจากรัฐบาลจะมีรายจ่ายมากทางด้านการศึกษาบำรุงประเทศแล้ว ทางด้านการสงครามและการป้องกันประเทศก็เป็นเรื่องที่ต้องใช้จ่ายมากเช่นกัน ในสมัยรัชกาลที่ ๒ และรัชกาลที่ ๓ รัฐบาลมีนโยบายที่จะเพิ่มทุนและขยายอำนาจไปควบคุมทั้งทางภาคใต้ คือ อาณาบริเวณแหลมมลายู และภาคตะวันออก คือ ลาว และเขมร ซึ่งในระยะนี้อยู่ภายใต้อิทธิพลของญวน ดังนั้นรัฐบาลจึงต้องทำสงครามกับญวนด้วย เพื่อแย่งชิงอำนาจและอิทธิพลที่เคยมีอยู่เหนือลาวและเขมรกลับมาจากญวนอีกครั้งหนึ่ง^๒ จากการทำศึกสงครามกับประเทศเพื่อนบ้านและกินเวลานาน โดยเฉพาะการรบกับญวนที่เรียกว่า "อันนัมสยามยุทธ"^๓ ซึ่งใช้เวลาทำสงครามยาวนานถึง ๑๔ ปี ค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปในกาปฏิบัติภารกิจทางทหาร และการป้องกันประเทศย่อมมีเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้รัฐบาลยังมีรายจ่ายทางด้านการศึกษาและราชการในระเทศด้วย เช่น การปราบปรามการกบฏ ซึ่งรัฐบาลในรัชกาลที่ ๑ ถึงรัชกาลที่ ๓ ได้ให้ความสนใจในเรื่องนี้อย่างมาก มีการ

^๑ หอสมุดวชิรญาณ, จดหมายเหตุรัชกาลที่ ๒ จ.ป. ๑๑๘๒ (พ.ศ. ๒๓๖๓) เลขที่ ๕. ท่องตราเจ้าพระยาอัครมหาเสนาถึงพระยาเพชรบุรี ๒ จดหมายเจ้าพระยาอัครมหาเสนาถึงพระยาสงขลา

^๒ รูดเคอร์ เอฟ เวลดา, แผนดินพระนั่งเกล้าฯ, หน้า ๒๒๗.

^๓ อานรายละเอียดยใน วโรกาส วารวิเศษณ์, ความสำคัญของอันนัมสยามยุทธต่อไทยกับญวน (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต แผนกประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๑๓.)

ออกกฎหมายห้ามการสูบบุหรี่ในสมัยรัชกาลที่ ๑ และรัชกาลที่ ๒^๑ และมีการปราบปรามอย่างรุนแรงในสมัยรัชกาลที่ ๓^๒ การปราบปรามเป็นไปอย่างลำบากเพราะมีการลักลอบซื้อขายและลักลอบสูบบุหรี่กันอย่างกว้างขวาง แม้แต่เจ้านายขุนนางไทยก็ทำการลักลอบนำฝิ่นเข้ามาขาย เรื่องนี้ค้างอยู่เสมอ ๆ^๓ นอกจากนี้รัฐบาลยังต้องปราบปรามสมาคมลับอันมีที่ตั้งขึ้นในกรุงเทพฯ สมัยรัชกาลที่ ๓. สมาคมลับอันนี้หรือตัวเหี้ยนี้ แบ่งเป็นหลายพวก ทั้งเป็นสมาคมกับคอยรับส่งเงินกัน บางพวกก็คบคิดกันเป็นโจรสลัด คอยตักปล้นเรือสินค้าที่แล่นผ่านหัวเมืองทางตะวันตกและตะวันออก^๔ ยิ่งกว่านี้ยังก่อความวุ่นวายใหญ่ ๆ หลายครั้ง เช่น กรณีเงินก่อกองจลาจลใน พ.ศ. ๒๓๕๑ ที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่รุนแรงที่สุด^๕ เป็นที่หวาดเกรงแก่ประชาชนโดยทั่วไป รัฐบาลต้องปราบปรามอย่างเด็ดขาด และในการต่อสู้ปราบปรามพวกจีนตัวเหี้ยนี้ ทางรัฐบาลไทยต้องเสียเงินแผ่นดินเป็นจำนวนมาก ซึ่งค่าใช้จ่ายส่วนหนึ่งก็น่าจะมาจากรายได้จากการค้าซึ่งมีเป็นจำนวนมากเช่นกัน

^๑เสด็จบร ดาบลักษณะ และผู้อื่น, ประชุมกฎหมายประจำศก เดิม ๔ (พระนคร : โรงพิมพ์เคลิเมนต์, ๒๔๙๕), หน้า ๗๒ และ ๕๖.

^๒สมเด็จพระยาคำรงราชานุภาพ, นิทานโบราณคดี (พระนคร : สำนักพิมพ์ศิลปบรรณาการ, ๒๕๑๓), หน้า ๓๓๐.

^๓หอสมุดวชิรญาณ, จดหมายเหตุรัชกาลที่ ๓ จ.ศ. ๑๒๐๑ (พ.ศ. ๒๓๕๒) เล่มที่ ๑๒๘. จดหมายเหตุหลวงแก้วอาทิตย์ เรื่องกรวยเรือเรื่องกระผีรายใหญ่ในกรุงเทพฯ.

^๔สมเด็จพระยาคำรงราชานุภาพ, นิทานโบราณคดี, หน้า ๒๕๒ - ๒๕๔.

^๕เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ ๓, หน้า ๓๑๑.

ประการที่สอง ผลจากการค้าทางเรือทำให้เกิดระบบเศรษฐกิจ เพื่อการส่งออกควบคู่ไปกับระบบเศรษฐกิจแบบเลี้ยงตัวเองที่มีมาแต่ดั้งเดิม^๑ ดังได้กล่าวมาแล้วในบทที่ ๒ ถึงสภาพเศรษฐกิจโดยทั่วไปของไทยในสมัยรัตนโกสินทร์ว่าเป็นระบบเศรษฐกิจแบบเลี้ยงตัวเอง การใช้เงินตราเพื่อเป็นสื่อกลางในการซื้อขายแลกเปลี่ยนยังไม่ค่อยมี เพราะชาวบ้านแต่ละครัวเรือนก็ผลิตข้าวและสิ่งจำเป็นอื่น ๆ พอเพียงกับความต้องการ ถ้ามีเหลือก็อาจจะนำไปแลกเปลี่ยนกับของอื่นที่ผลิตเองไม่ได้ หรือไม่ก็ผลิตขึ้นมาแต่ต้องการจะบริโภค ก็เป็นการเอาผลิตผลที่ผลิตได้ไปแลกเปลี่ยนกับผลิตผลที่ต้องการโดยไม่ต้องใช้เงินตราเป็นสื่อกลางในการแลกเปลี่ยน^๒ ระบบเศรษฐกิจเพื่อการส่งออกได้เกิดความคู่ไปกับระบบเศรษฐกิจแบบเดิมในสมัยรัชกาลที่ ๓ หลังจากที่รัฐบาลได้ทำการส่งเสริมการค้าทางเรือกับต่างประเทศมากขึ้น กล่าวคือ มีการนำเอาผลิตผลส่วนเกินมาเป็นสินค้าออกไปจำหน่ายต่างประเทศ ทั้งนี้รัฐบาลไม่ได้กำหนดให้มีการผลิตเพื่อการส่งออกโดยเฉพาะ^๓

^๑นิตยา มาพึ่งพงศ์, การค้าระหว่างประเทศ และระบบเศรษฐกิจภายในประเทศ (๒๓๖๓ - ๒๓๘๘) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (กรุงเทพมหานคร : สมาคมสังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย, ๒๕๑๕) : ๖๘.

^๒ระบบดังกล่าวได้เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงไปในสมัยรัชกาลที่ ๓ เนื่องจากมีการเรียกเก็บภาษีหลายประเภท การเรียกเก็บภาษีดังกล่าวนี้ จึงน่าจะทำให้มีการค้าขายเพิ่มมากขึ้น และมีการใช้เงินตราเป็นสื่อกลางในการแลกเปลี่ยนกันมากขึ้นด้วย

^๓ระบบเศรษฐกิจเพื่อการส่งออกได้ผสมผสานกับระบบเศรษฐกิจแบบเลี้ยงตัวเองในสมัยรัชกาลที่ ๔ หลังจากที่มีการทำสนธิสัญญาบาวริง ใน พ.ศ. ๒๓๘๘ ระบบเศรษฐกิจเช่นนี้เป็นไปในรูปที่ประชาชนจะทำการผลิตเพื่อการส่งออกโดยเฉพาะ เช่น การปลูกข้าว เพราะข้าวเป็นสินค้าออกที่สำคัญมากในระยะนั้น

นอกจากการค้าทางเรือจะมีส่วนช่วยทำให้รูปแบบเศรษฐกิจของประเทศไทยมีแนวเปลี่ยนไปดังกล่าวแล้ว การค้าประเภทนี้ยังมีข้อจำกัดที่การแลกเปลี่ยนสินค้าอีกคล้าย กล่าวคือ สินค้าที่นำเข้าเป็นสินค้าประเภทฟุ่มเฟือยเป็นส่วนใหญ่ ผู้บริโภคเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับการค้าค้านี้ และเป็นชนกลุ่มน้อยที่อยู่ในเมือง สินค้าเข้าดังกล่าวมักไม่ได้ออกไปถึงประชาชนโดยทั่วไป^๒ ดังนั้นการค้าทางเรือโดยลักษณะนี้จึงจำกัดอยู่เฉพาะในชนกลุ่มน้อย ซึ่งเป็นฝ่ายบริหารมากกว่าประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศ

ประการที่สาม การค้าทางเรือทำให้ระบบเงินตราหมุนเวียนไปสู่ราษฎรมากขึ้น และในขณะเดียวกันก็เป็นภาระกระตุ้นให้ราษฎรปรับปรุงผลผลิตให้เพิ่มมากขึ้นด้วย เนื่องจากในระยะเวลาที่การใช้จ่ายเงินตราเพื่อแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างราษฎรต่อราษฎรยังไม่ค่อยแพร่หลายดังได้กล่าวมาแล้ว แต่เมื่อการค้าทางเรือของหลวงได้ขยายตัวมากขึ้น ความต้องการสินค้าเพื่อนำไปจำหน่ายก็มีมากขึ้นตามไปด้วย บางครั้งสินค้าที่รัฐบาลผูกขาดไม่พอจำหน่าย รัฐบาลต้องจัดซื้อเพิ่มเติมจากราษฎร ดังจะเห็นได้จากในสมัยรัชกาลที่ ๒ ว่า มีการต่อเรือสำเภาหลวงขึ้นใหม่อีกหลายลำ แต่สินค้าบางอย่าง เช่น พริกไทย ที่จะบรรทุกลงสำเภานั้นมีไม่เพียงพอ

...ให้พระยาตรเอาเงินยอนเบี้ย เคาสุราษฎร์ซื้อพริกไทยตั้งราษฎรทำ...เป็นหลวงตามราคาพริกไทยจัดซื้อ ณ เมืองจันทบูรณ หาบละสองตำลึงไว้ให้สิ้นเชิง ส่งเขาไป ณ กรุงเพนหนานกร แต่ในเคื่อหน้า เคื่อนทก บีมะโรง โทศก ให้ตีมรสุมสำเภา

๑ คุบที่ ๓

^๒ Chatthio Nartsupha, Suthy Prasartset, The Evolution of the Political Economy of Siam, 1851 - 1941. (Unpublished, Southeast Asian Study Program), p. 1.

โดยเร็ว...^๑

เมื่อสินค้าบางอย่าง โดยเฉพาะผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร เช่น อ้อย ทุเรียนไทย ซึ่งเป็นที่ต้องการของรัฐ เพราะเป็นสินค้าออกที่สำคัญมีไม่เพียงพอ บางครั้งรัฐบาลจึงต้องจัดซื้อเพิ่มเติมเพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการของตลาด ทั้งนี้ราษฎรผู้มีอาชีพค้าขายนี้จึงเร่งเพิ่มผลผลิตของตนให้มากขึ้นด้วย ทั้งนี้เห็นได้จากกรณีที่มีการปลูกไร่อ้อยกันมากตามแนวพื้นที่จากนครชัยศรีทางทิศตะวันตกไปจนถึงฉะเชิงเทราทางทิศตะวันออก และตามแนวชายฝั่งทะเลโดยเฉพาะชลบุรีและจันทบุรี^๒ ส่วนทุเรียนก็ปลูกกันมากในแถบจังหวัดจันทบุรี และทางภาคใต้^๓ จะเห็นได้ว่าการค้าทางเรือนี้มีผลต่อประชาชนทางลุ่มโดยเฉพาะกับเกษตรกร คือ ทำให้เงินตราหมุนเวียนมาลุ่มมือมากขึ้น และยังทำให้เกษตรกรเพิ่มผลผลิตของตนให้มากขึ้นเพื่อขายให้แก่รัฐด้วย

ผลต่อสังคม

เนื่องจากสังคมไทยในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นอยู่ในระบบเจ้าขุนมูลนาย มีระบบศักดินาเป็นเครื่องชี้ฐานะของบุคคลในสังคม โดยพระมหากษัตริย์ทรงเป็นทั้งเจ้าแผ่นดินและเจ้าชีวิตของชนทั้งชาติ ดังนั้นความเป็นไปในสังคมตามระบบดังกล่าวจึงเกี่ยวพันอยู่กับชนชั้นขุนนางและความผูกพันอย่างแน่นแฟ้นกับความศรัทธาต่อพุทธศาสนา ผลประโยชน์จากการค้าทางเรือซึ่งเป็นการค้าที่ดำเนินโดยพระมหากษัตริย์ เจ้านาย และขุนนาง จึงมีผลต่อสังคมในระบบนี้เป็นอย่างมาก ทั้งนี้

^๑ หนังสุมหาภิวัตน์, จดหมายเหอรัชกาลที่ ๒ จ.ศ. ๑๑๔๑ (พ.ศ. ๒๓๖๒) เลขที่ ๑๐
 ทองตราถึงพระยาศรีธรรมมาโสกราช ให้เอาเงินอากรบ่อนเบี้ย และอากรสุราซื้อพรักไทยราษฎรบ้านคอนสัก บ้านกระแจะแขวงเมืองนคร ตามราคาตลาดเมืองจันทบุรีส่งเข้าไปกรุงเทพฯ ให้สิ้นเชิง

^๒ James C. Ingram, "Economic Change in Thailand...", p. 124.

^๓ Ibid., p. 11.

ประกาศแรก รัฐบาลนำผลประโยชน์ส่วนหนึ่งที่ได้จากการค้าทางเรือของหลวงมา
 ✓ บำรุงพุทธศาสนาและวัฒนธรรม เนื่องด้วยชาวไทยส่วนใหญ่มีถือพุทธศาสนา และองค์พระ
 มหากษัตริย์ทรงเป็นพุทธมามกะ ดังนั้นค่านิยมของสังคมไทยที่แสดงออกถึงความศรัทธาในศาสนา
 จึงได้แก่การทำบุญ สร้างวัด ปฏิสังขรณ์วัดที่ปรักหักพัง และถวายเป็นพุทธบูชา ในสมัยรัตนโกสินทร์
 ตอนต้น นับเป็นสมัยหนึ่งที่มีการทำนุบำรุงพุทธศาสนาาก หลังจากทีศาสนาต้องเสื่อมโทรมลงใน
 ระยะเวลากรุงครั้งที่ ๒ พระมหากษัตริย์แต่ละพระองค์ในระยะนี้จึงทรงใช้จ่ายพระราชทรัพย์
 เป็นจำนวนมากเพื่อการนี้^๑ รายได้อันเกิดจากการส่งเรือสินค้าหลวงไปค้าขายยังต่างประเทศ
 ก็น่าจะเป็นปัจจัยสำคัญอันหนึ่งในการส่งเสริม และบำรุงพุทธศาสนาทั้งทางด้านการสร้าง ปฏิสังขรณ์
 วัด และการประกอบพระราชกุศล โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสมัยรัชกาลที่ ๓ ซึ่งเป็นสมัยที่มีการส่ง
 เรือสินค้าของหลวงออกไปค้ายังต่างประเทศมาก^๒ ประกอบกับพระมหากษัตริย์เองก็ทรงเป็นผู้ที่
 สนพระทัยในการทำนุบำรุงพระพุทธรักษา^๓ พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้พระราช
 ทานพระราชทรัพย์เป็นจำนวนมากในการสร้าง และปฏิสังขรณ์วัดวาอารามทั้งในและนอกพระนคร
 รวมทั้งหมด ๓๕ วัด^๔ ในจำนวนนี้เป็นวัดที่โปรดฯ ให้สร้างใหม่ ๔ วัด เช่น วัดปากน้ำสมุทร
 ปรากฏ^๕ และปฏิสังขรณ์วัด ๓๑ วัด เช่น วัดพระเชตุพนฯ วัดอรุณราชวราราม^๖ เป็นต้น

^๑บุญรอด แก้วกัณฑ์, "การเก็บส่วยในสมัยรัตนโกสินทร์...", หน้า ๒๓๗.

^๒ John Crawford, "Journal of an Embassy...", p. 131.

^๓ เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ ๓, หน้า

^๔ เรื่องเดียวกัน.

^๕ มัตถิกา เวียงระพี, "บทบาทชาวจีนในกานเศรษฐกิจ สังคม...", หน้า ๒๐๘.

^๖ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๒๐๘.

การก่อสร้างและการประดับประดาวัดวาอารามให้สวยงาม ย่อมต้องใช้เงินเป็นจำนวนมาก เครื่องประดับตกแต่งบางอย่างทั้งภายในและภายนอก ต้องซื้อมาจากประเทศจีน เช่น กระจับปี่ เครื่องดนตรี ภาชนะทองคำ และโต๊ะหมู่บูชา เป็นต้น นอกจากนี้พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวยังโปรดให้หล่อพระพุทธรูปเพื่อประดิษฐานตามอุโบสถวัดต่าง ๆ เช่น ที่วัดสุทัศน์ วัดราชนันทน์ วัดเฉลิมพระเกียรติ วัดปิ่นนาถ วัดนางนอง^๒ เป็นต้น ทางด้านการประกอบพระราชกุศล พระองค์ได้โปรดเกล้าฯ ให้สร้างแก่งโรงงานขึ้นใหม่ที่ริมกำแพงพระราชวังด้านข้างแม่น้ำ เพื่อทรงแจกทานแก่ราษฎร^๓

จะเห็นได้ว่ารัฐบาลได้ให้การส่งเสริมและทำนุบำรุงศาสนาเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในสมัยรัชกาลที่ ๓ และในรัชกาลเดียวกันนี้ การค้าทางเรือก็ได้รับการส่งเสริมอย่างจริงจังด้วยดังที่กล่าวมาแล้ว เพราะฉะนั้นผลประโยชน์จากการค้าทางเรือ จึงน่าจะเป็นปัจจัยอันสำคัญในการช่วยเสริมสร้างความเจริญทางศาสนา และวัฒนธรรมควบคู่กันไปในระยะนั้น

/ค ๑๐๗

ประการที่สอง การค้าทางเรือน่าจะก่อให้เกิดการแข่งขันกันทำการค้าระหว่างขุนนางแต่ละตระกูลที่มีทุนทรัพย์เพียงพอในการประกอบการค้าค้านี้ ดังปรากฏหลักฐานว่ามีเรือสินค้าที่เป็นของขุนนางไทยเป็นจำนวนมาก เห็นได้จากในสมัยรัชกาลที่ ๒ เรือสินค้าที่กลับจากการค้าขายกับต่างประเทศ ๙๐ ลำ เป็นเรือสินค้าของขุนนางไทย ๒๐ ลำ^๔ จากจำนวนเรือสินค้าดังกล่าว แสดงให้เห็นถึงความเจริญรุ่งเรืองทางการค้าของเอกชนซึ่งเป็นขุนนางไทยได้

^๑ เรื่องเดียวกัน.

^๒ เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ ๓ เล่ม ๒, หน้า ๑๓๒.

^๓ เรื่องเดียวกัน.

^๔ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ ๒ เล่ม ๒, หน้า ๑๔๐.

เป็นอย่างก็ ผลประโยชน์ที่ได้รับจากการทำทางเรือ คงจะมีจำนวนไม่น้อย และผลประโยชน์ส่วนที่เฝ้าถึงจะนำมาบำรุงสังคมทางศาสนา ซึ่งเป็นรากฐานของสังคมไทย นอกจากนี้ยังเป็นการทำตามพระราชนิยมเนื่องมาจากความเชื่อในเรื่องการสร้างบุญสร้างกุศล และยังเป็น การหวังให้พระมหากษัตริย์ทรงพอดพระราชมหุทัย เพื่อจะได้เป็นทางไปสู่ความเมตตาและอิทธิพลทางกัณฑ์เมืองต่อไป

วัดต่าง ๆ ที่ขุนนางสร้างมีทั้งที่สร้างถวายเป็นพระราชากุศล และสร้างเป็นวัดประจำตระกูล เช่น วัดจอมทอง กรมหมื่นเจษฎาบดินทร์ ทรงสร้างในสมัยรัชกาลที่ ๒ วัดพระบูรวงศา วาส สมเด็จเจ้าพระยามมหาประยูรวงศ์ สร้างเมื่อครั้งเป็นเจ้าพระยาพระคลัง^๑ วัดกัลยาณมิตร เจ้าพระยามหินทรทินทร ต้นสกุล กัลยาณมิตร เป็นผู้สร้างในสมัยรัชกาลที่ ๓ นอกจากนี้ยังมีวัดที่เสนาบดีในตระกูลขุนนางได้สร้างไว้อีกหลายวัด^๒ วัดต่าง ๆ เหล่านี้นอกจากเป็นการจรรโลงพุทธศาสนาแล้ว ยังเป็นการแสดงถึงความมั่งคั่งทางกัณฑ์ทางกัณฑ์จิตรกรรมและปฏิมากรรม อันแสดงถึงวัฒนธรรมอันสูงส่งของชาติด้วย

ประการที่สาม การติดต่อค้าขายกับจีนอยู่เสมอ ทำให้มีการรับเอาศิลปกรรมแบบจีนเข้ามาผสมผสานกับศิลปกรรมไทย ทั้งทางกัณฑ์สถาปัตยกรรม จิตรกรรม ประณีตศิลป์ และ

^๑ นิพนธ์ นิโครธา, "บทบาทของเสนาบดีแห่งตระกูลขุนนาง...", หน้า ๒๒๑.

^๒ น. ณ ปากน้ำ (นามแฝง), ศิลปะในบางกอก (พระนคร : เกษมบรรณกิจ, ๒๕๑๓), หน้า ๒๐๖.

^๓ ุรายนละเอียดในนิพนธ์ นิโครธา, "บทบาทของเสนาบดีแห่งตระกูลขุนนาง...", หน้า ๒๒๑ - ๒๒๒.

มัณฑศิลป์^๑ ความนิยมในศิลปะแบบจีนคงเนื่องมาจากการที่พ่อค้าไทยได้ไปเห็นลักษณะอาคารบ้านเรือนของชาวจีน และเกิดความประทับใจจึงจกจำนวนสร้าง ประกอบกับพ่อค้าชาวจีนได้เล่าถึงสถาปัตยกรรมเมืองจีน ทำให้ชาวไทยเกิดจินตนาการและนิยมการก่อสร้างตามแบบจีน^๒ นอกจากนี้สินค้าที่เป็นผลิตภัณฑ์ของชาวจีน ประเภทเครื่องเงินก็เป็นที่ยอมรับของเจ้านายและขุนนางไทย จึงมีการออกเลียนแบบและสายของเครื่องประดับทองและเงินของไทยโดยช่างจีนที่อาศัยอยู่ในเมืองไทยเป็นผู้ทำ เช่น ทำลายมังกร หรือต้นไม้แทนลายนางไม้ และเพชฌิตาของไทย เป็นต้น

ความนิยมในศิลปะแบบประยุกต์นี้เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป โดยเฉพาะในสมัยรัชกาลที่ ๒ และรัชกาลที่ ๓ การก่อสร้างต่าง ๆ เช่น วัด ซึ่งนิยมสร้างกันมากในยุคนั้นจะเป็นสถาปัตยกรรมแบบจีน หรือจีนผสมไทยเป็นส่วนใหญ่^๓ เช่น วัดราชโอรส วัดจตุรมิตรประดิษฐานราม (วัดสามจีน)^๔ เป็นต้น

ภาพวาดตามฝาผนัง ประติมากรรมพระอุโบสถ พระวิหาร ก็จะมีอิทธิพลของศิลปะแบบจีนปรากฏอยู่ด้วย นอกจากนี้การตกแต่งภายนอกอาคาร เช่น การใช้กระเบื้องเคลือบ การปั้นถ้วยศิลา ตลอดจนการตกแต่งภายใน เช่น การใช้ไม้ไผ่ การใช้กระจกเงา ตุ๊กตาจีน ก็ล้วนแต่ได้

^๑ ภูมิธิดา เรื่องระพี, "บทบาทชาวจีนในค่านเศรษฐกิจ สังคม...", หน้า ๑๓๘ - ๒๐๑.

^๒ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๑๘๖.

^๓ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๑๘๘.

^๔ น. ณ ปากน้ำ (นามแฝง), ศิลปะในบางกอก, หน้า ๒๕๕.

^๕ ภูมิธิดา เรื่องระพี, "บทบาทชาวจีนในค่านเศรษฐกิจ สังคม...", หน้า ๑๘๙.

รับอิทธิพลจากเงินหนึ่งลี้^๑

ประการที่สี่ เนื่องจากในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น โดยเฉพาะในสมัยรัชกาลที่ ๒ และรัชกาลที่ ๓ เป็นระยะเวลาที่ชาวจีนอพยพเข้ามาประกอบอาชีพในประเทศไทยมากขึ้น ปีหนึ่ง ๆ ประมาณ ๑๕,๐๐๐ คน โดยอาศัยโดยสสารเข้ามากับเรือสินค้า^๒ ชาวจีนเหล่านี้แม้ว่าจะเป็นชนกลุ่มน้อยแต่ก็มีอิทธิพลต่อสังคมไทย กล่าวคือไม่เพียงแต่จะสร้างผลประโยชน์ให้แก่ตนเองทางด้านการเศรษฐกิจแล้ว ชาวจีนยังพยายามสร้างฐานะความมั่นคงของตนในสังคมอีกด้วย ด้วยการเข้ารับราชการหรือทำงานกับชนชั้นปกครองของไทย กิจกรรมทางเศรษฐกิจของไทยที่ชาวจีนส่วนใหญ่เข้ามามีส่วนร่วม คือ การเป็นเจ้าภาษี เป็นพ่อค้า เป็นช่าง และดำเนินการค้าทางเรือ ซึ่งอาชีพในประการหลังนี้ต้องอาศัยชาวจีนจำนวนมาก นับตั้งแต่การทำหน้าที่เป็นต้นหน ผู้นำร่อง นายเรือ ตลอดจนลูกเรือ^๓ เพราะชาวจีนเป็นผู้มีความชำนาญในด้านการค้า และการเดินเรือมากกว่าคนไทย

ชาวจีนเหล่านี้เมื่อเข้ารับราชการดำเนินการค้าทางเรือให้กับรัฐบาลหรือมีกิจการค้าที่มั่นคงก็มักจะได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งขุนนางไทยตามโบราณประเพณีด้วย เช่น หลวงโกการาชเสษฐี เจ้าของเรือสำเภาทวดคเสง ขุนภักดีอักษร เจ้าของสำเภามันขุน^๔ เป็นต้น ความมั่งคั่งและมั่นคงในการส่งเรือสินค้าไปค้าขายยังต่างประเทศของพ่อค้าชาวจีนจะเห็นได้จาก

^๑ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๒๐๘.

^๒ คุบพิที่ ๓

^๓ Sir John Bowring, "The Kingdom and People...", p. 418.

^๔ หอสมุดวชิรญาณ, จดหมายเหตุรัชกาลที่ ๓ จ.ศ. ๑๒๐๖ (พ.ศ. ๒๓๔๙) เลขที่

การที่มีเรือสินค้าของพ่อค้าจีนไปยังเมืองท่าใกล้เคียงประมาณ ๓๐ - ๔๐ ลำ^๑ และในจำนวนเรือสินค้า ๓๐ ลำ ที่จอดในแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นของชาวจีน ๔๔ ลำ^๒ จะเห็นได้ว่าเรือสินค้าของพ่อค้าชาวจีนมีจำนวนมากกว่ครั้งของทั้งหมด และยอมแสดงให้เห็นความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจของชาวจีนได้เป็นอย่างดี ชาวจีนบางคนที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดีเนื่องจากการค้าสำเภา ก็ทำประโยชน์ให้กับสังคมไทยด้วยการสร้างวัด เช่น วัดนาคปรก ซึ่งเจ้าสัวทุก พ่อค้าสำเภาเป็นผู้สร้าง^๓ เป็นต้น

นอกจากชาวจีนจะเข้ามามีบทบาททางด้านการค้าทางเรือของไทยแล้ว ชาวจีนบางคนยังมีความสามารถทางด้านต่อเรือ และมีความชำนาญทางด้านการต่อกราบเรือ และคาดฟ้าเรือ รวมทั้งการทำหมันเรือด้วย^๔ ชาวจีนจึงกล่าวมีทั้งเป็นผู้ควบคุมการก่อสร้าง และเป็นกรรมกรในคานแรงงาน การต่อเรือในสมัยนี้จึงได้รับอิทธิพลจากจีนมาก

อย่างไรก็ตาม การที่ชาวจีนเข้ามามีส่วนร่วมในการค้าทางเรือของไทยทั้งที่เป็นของหลวงและของเอกชน ก็เกิดผลดีแก่สังคม และเศรษฐกิจของประเทศด้วย กล่าวคือ เป็นการเปิดโอกาสให้ชาวจีนเหล่านี้เข้ามาควบคุมเศรษฐกิจของประเทศ เพราะรัฐบาลและเอกชนไทย

^๑ Henry Burney, Burney Paper, Vol. II., p. 168.

^๒ Ibid.

^๓ พูน เกษจำรัส, "วัดนาคปรก" สตรีสาร, ๓๖ (๑๖ ธ.ค. ๒๕๑๖), หน้า ๕๔ และ ๑๐๐.

^๔ การทำหมันเรือ คือ การใช้ค้ำยค้ำยผสมกับขี้หรือน้ำมันยางสำหรับอุดแนวไม้ในการต่อเรือ หอดสมุทวชิรญาณ, จดหมายเหตุรัชกาลที่ ๓ จ.ศ. ๑๒๐๘ (พ.ศ. ๒๓๕๐) เลขที่ ๑๗๖. บัญชีรายชื่อสิ่งของบันทุกกำนันไปจำหนาย นะ เมืองใหม่

เป็นเพียงนายทุนเท่านั้น ส่วนการดำเนินงานส่วนใหญ่อยู่ในมือชาวจีน ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่า ชาวจีนส่วนหนึ่งในสังคมไทยสามารถสร้างฐานะให้ตนเองได้อย่างมั่นคง โดยอาศัยการค้าทางเรือของไทยเป็นแนวทาง

ผลของการปกครอง

ประการแรก การประกอบการค้าทางเรือของพวกเขาเป็นผลให้ตำแหน่งหน้าที่ทางการเมืองของชนชั้นพร้อม ๆ กับผลประโยชน์ทางโคตรทรัพย์ที่ได้ ทั้งนี้เพราะผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจมีส่วนสำคัญในการผลักดันให้มีอำนาจมากขึ้นหรือลดลง เห็นได้จากขุนนาง ข้าราชการผู้มีหน้าที่ทางด้านเศรษฐกิจของประเทศโดยตรง เช่น ตำแหน่งเสนาบดีคลัง นอกจากจะมีหน้าที่เกี่ยวกับค่านปกรองแล้ว ยังทำหน้าที่เก็บเรือหลวงออกไปค้าขายยังต่างประเทศอีกด้วย ข้าราชการกรมคลังโดยเฉพาะผู้ที่ดำรงตำแหน่งสูง ๆ จะได้รับประโยชน์มากกว่าข้าราชการกรมอื่น ๆ ทั้งจากของกำนันที่พ่อค้าต่างประเทศนำมาให้ รวมทั้งได้รับจากธุรกิจที่ตนกระทำอีกด้วย หาก เช่น การแต่งเรือสินค้าไปขาย เป็นต้น

อนึ่ง เนื่องจากสังคมไทยมีระบบอุปถัมภ์ค้ำจุน^๒ ดังนั้น เจ้านายขุนนางที่มีความร่ำรวย จึงมักมีผู้เข้ามาอยู่ใต้อุปถัมภ์ในลักษณะที่นอกเหนือไปจากการจัดระเบียบอย่างเป็นทางการ

^๑ตำแหน่งเสนาบดีคลังและเจ้าหน้าที่สำคัญในกรมนี้ ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นนับแต่รัชกาลที่ ๒ เป็นต้นมา ตกอยู่กับบรรดาศาสนิกของตระกูลขุนนาง

^๒การจัดลำดับในความสัมพันธ์แบบอุปถัมภ์ออกเป็น ๒ ระดับใหญ่ ๆ คือ ใพรักกับนาย และขุนนางกับพระมหากษัตริย์ บรรดาไพร่เป็นผู้อยู่ใต้อุปถัมภ์ของนายผู้เป็นขุนนาง ส่วนขุนนางทั้งหมดเป็นผู้อยู่ใต้อุปถัมภ์ของพระมหากษัตริย์ ดู อากิน รัชพัฒน์, "สังคมไทยในสมัยรัตนโกสินทร์...", หน้า ๑๕๖.

มากขึ้น โดยผู้อยู่ใต้อุปถัมภ์หวัง ในผลประโยชน์ที่ผู้อยู่อุปถัมภ์จะหยิบยื่นให้^๑ ความมั่งคั่งจึงกลายเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มจำนวนผู้อยู่ใต้อุปถัมภ์^๒ และเมื่อผู้อยู่ใต้อุปถัมภ์เพิ่มมากขึ้น ก็ย่อมหมายถึงการเพิ่มอำนาจและฐานะของผู้อยู่อุปถัมภ์ให้สูงขึ้นด้วย ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ตำแหน่งเสนาบดีคลัง เป็นตำแหน่งที่มีความสำคัญ เพราะทำให้ผู้ดำรงตำแหน่งมีทั้งความร่ำรวยและอำนาจ ความสำคัญของตำแหน่งเสนาบดีคลัง เห็นได้จากเมื่อครั้งที่เจ้าพระยาพระคลัง (ดิศ บุนนาค) ได้รับเลือกให้ดำรงตำแหน่งสมุหกลาโหมใน พ.ศ. ๒๓๓๓ งานได้ปฏิเสธตำแหน่งนี้ โดยปรารถนาจะดำรงตำแหน่งเสนาบดีคลังตามเดิม ทั้งที่เป็นตำแหน่งที่มียศต่ำกว่า ทั้งนี้เพราะตำแหน่งเสนาบดีคลัง เป็นตำแหน่งที่สร้างความมั่งคั่งให้แก่ท่านมาก ทำให้ท่านสามารถแสวงหาผลประโยชน์ได้สะดวกโดยอาศัยตำแหน่งนี้^๓ และเป็นที่น่าสังเกตว่านับแต่สมัยรัชกาลที่ ๒ เป็นต้นมา เจ้านายที่ทรงได้รับเลือกให้เป็นพระมหากษัตริย์นั้นเป็นผู้ที่เสนาบดีคลังสนับสนุน ทั้งนี้แสดงให้เห็นถึงอำนาจและอิทธิพลของผู้ที่ดำรงตำแหน่งนี้ได้อย่างดี

นอกจากนี้การค้าทางเรือที่ดำเนินการโดยขุนนางที่รับราชการตามหัวเมืองต่าง ๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากราชธานี ก็ก่อให้เกิดการแข่งขันกันระหว่างขุนนางที่ปกครองเมืองต่าง ๆ เหล่านั้น เพื่อแสวงหาอำนาจตามฐานะทางเศรษฐกิจ กล่าวคือ ถ้าเจ้าเมืองใดใฝ่ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจแก่ราชธานีมาก พระมหากษัตริย์ก็มักโปรดปรานและให้อำนาจเป็นสิ่งตอบแทน เช่น เมืองนครศรีธรรมราชกับเมืองสงขลา ในสมัยรัชกาลที่ ๒ พระยานครศรีธรรมราช (น้อย)

^๑ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๒๕๘.

^๒ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๓๕๒.

^๓ บุนนาค นิโครธา, "บทบาทของเสนาบดีแห่งตระกูลบุนนาค...", หน้า ๒๓๕.

พยายามช่วยเหลือทำการค้าให้แก่ราชธานีมาก^๑ โดยเฉพาะการค้าช้างและคิมุก^๒ ในช่วงระหว่าง พ.ศ. ๒๓๕๕ ถึง พ.ศ. ๒๓๖๒ พระยานครศรีธรรมราช (น้อย) ได้จัดเรือนำช้างและคิมุกไปขายอินเดียนหลายครั้ง นอกจากนี้ยังค้าขายกับจีนและเกาะหมากด้วย ยิ่งกว่านั้นพระยานครฯ ยังได้รับมอบหมายจากราชธานีให้ขอเรือสำเภาและกำปั่น^๓ พร้อมทั้งจัดหาลูกเรือซึ่งโดยมากเป็นชาวจีนจากเกาะหมาก^๔ จัดสินค้าเช่น คิมุก ช้าง ไม้ และอื่น ๆ ส่งมายังราชธานี นอกจากนี้ยังจัดกำดังคุมครองให้ทุกครั้งที่มีการออกไปค้าขายด้วย ส่วนทางเมืองสงขลานั้นมีผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจให้กับราชธานีน้อยกว่าเมืองนครศรีธรรมราช เห็นได้จากหนังสือที่กรมพระราชวังบวรมหาเสนาณูรักษ์ ในสมัยรัชกาลที่ ๒ ได้ตรัสชมพระยานครฯ ในความก้าวหน้าทางกิจการค้าตอนหนึ่งว่า "...พระยานครทำการกว้างขวาง ชักเอากำปั่นเข้ามารับช้างได้ถึง ๒ - ๓ ลำ แล้วเมืองแขกทั้งปวงก็ชอบพอนับถือกันเป็นผู้นิยมใหญ่ได้ พระยาสงขลาทำราชการกับแขกหากร้างขวางเหมือนเมืองนครไม"^๕

การที่เมืองนครศรีธรรมราชมีส่วนช่วยราชธานีในการค้าของหลวงคังกล่าว ทำให้เจ้าเมืองคือ พระยานครศรีธรรมราช (น้อย) เป็นที่โปรดปรานของพระบาทสมเด็จพระพุทธ

^๑สุภาพรณ์ คณิศลารักษ์, บทบาทของเจ้าพระยานครศรีธรรมราช (น้อย) ที่มีต่อรัฐบาลกลางและหัวเมืองภาคใต้ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัยและพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต แผนกวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๒๐, หน้า ๑๘๖.

^๒หอสมุดควนิชญาณ, จดหมายเหตุรัชกาลที่ ๒ จ.ศ. ๑๑๓๕ (พ.ศ. ๒๓๕๖) เลขที่ ๖.

^๓หอสมุดควนิชญาณ, จดหมายเหตุรัชกาลที่ ๒ จ.ศ. ๑๑๓๕ (พ.ศ. ๒๓๕๕) เลขที่ ๑๘.

^๔หอสมุดควนิชญาณ, จดหมายเหตุรัชกาลที่ ๒ จ.ศ. ๑๑๓๕ (พ.ศ. ๒๓๖๐) เลขที่ ๑๒.

^๕หอสมุดควนิชญาณ, จดหมายเหตุรัชกาลที่ ๒ จ.ศ. ๑๑๓๕ (พ.ศ. ๒๓๕๕) เลขที่ ๑๐.

เลิศล้ำขนาดนี้ และสมเด็จพระราชวังมรวรฯ เป็นอย่างมาก ในขณะที่เกี่ยวกับความสามารถ ในการค้าขายของเจ้าเมืองก็มีส่วนช่วยส่งเสริมให้เมืองนครศรีธรรมราชมีบทบาทเหนือกว่าเมือง สงขลาทางด้านกรปกครองด้วย^๑ ทั้งนี้อาจกล่าวได้ว่าผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจก็มีส่วน สำคัญที่จะทำให้อำนาจและอิทธิพลมีมากขึ้นหรือน้อยลงได้ ทั้งนี้การค้าทางเรือกับต่างประเทศ จึงเป็นมันโคนำไปสู่ความมีฐานะ และอำนาจอันมั่นคงในทางการเมืองของขุนนางผู้ประกอบกิจ การได้เป็นอย่างดี / ๐๖ ๖๕

ประการที่สอง การส่งเรือออกไปค้าขายยังต่างประเทศในบางครั้ง พอที่จะเป็น ผู้รายงานความเป็นไปของเหตุการณ์สำคัญ ๆ ที่เกิดขึ้นในประเทศเหล่านั้นให้ทางรัฐบาลทราบ นับว่าเป็นประโยชน์แก่ทางรัฐบาลในการเตรียมพร้อมที่จะรับสถานการณ์ และเป็นการรับรู้ความ เป็นไปของประเทศใกล้เคียง เช่น กรณีถอดดินลายกทัพเรือไปตีเกาะมาหลี่ ตามคำให้การของ จินก๊กผู้ทำหน้าที่เป็นนายเรือ นำเรือสินค้าของพระสวัสดิวารีไปค้าขายที่ชวา เมื่อ พ.ศ. ๒๓๘๕^๒ คำให้การของจินก๊กในครั้งนี้ นอกจากจะทำให้รัฐบาลในสมัยรัชกาลที่ ๓ ได้ทราบ ความเป็นไปทางการเมืองของชวาแล้ว ยังทำให้ทราบสภาพภูมิประเทศตลอดจนระยะทางในการ เติ้นเรืออีกด้วย

ประการที่สาม เรือสินค้าที่ใช้เป็นพาหนะในการขนส่งสินค้านั้น ในยามที่เกิด สงครามทางทะเลเล็กสามารถเกณฑ์มาใช้เป็นเรือช่วยรบได้ แต่เดิมมานั้นกองทัพเรือของไทยมีแต่ เรือที่ใช้ในแม่น้ำ เวลาเกิดเหตุการณ์ที่ต้องออกทะเลเล็กต้องอาศัยเกณฑ์เรือพ่อค้าเป็นพาหนะชั่วคราว เช่น ในสมัยที่สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช จะยกกองทัพเรือมากู้ชาติ เมื่อ พ.ศ. ๒๓๑๐

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

^๑ดูรายละเอียดใน สุภภรณ์ คัมศลารักษ์, "บทบาทของเจ้าพระยานครศรีธรรมราช (น้อย)...", หน้า ๑๔๓ - ๑๖๕.

^๒ประชุมพงศาวดารฉบับหอสมุดแห่งชาติ เล่ม ๘ (พระนคร : สำนักพิมพ์ก้าวหน้า, ๒๕๐๓), หน้า ๘.

พระองค์ทรงเกณฑ์เรือเคียนทะเลประเภทเรือสำเภาจี่เมาเป็นจำนวนมาก^๑ ทั้งนี้ก็เพราะยังไม่มีกองทัพเรือของหลวงที่จะใช้ในทะเลได้ มาในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นความจำเป็นในการใช้เรือรบเรือไล่มีมากขึ้น เนื่องจากมีศึกสงครามกับพม่าทางหัวเมืองมณฑลได้ในสมัยรัชกาลที่ ๒^๒ และการรบกับญวนและเขมรในสมัยรัชกาลที่ ๓ ประกอบกับการค้าทางเรือมีความเจริญขึ้นด้วย ดังนั้นการต่อเรือจึงรุ่งเรืองขึ้นทั้งในกรุงเทพฯ และตามหัวเมือง เช่น นครศรีธรรมราช^๓ ซึ่งมีอาณาเขตคึกคะนองทั้งทางเหนือและทางตะวันออก และทำการต่อเรือมานานแล้วเพื่อใช้ในการคมนาคมภายใน และติดต่อกับต่างประเทศทั้งทางด้านการค้าและศาสนา^๔

ความจำเป็นในการต่อเรือรบมีมากขึ้น เมื่อการค้าทางเรือของไทยต้องประสบกับภัยจากโจรสลัดที่คอยปล้นแย่งชิงสินค้าจากเรือที่เดินทางไปมา โดยเฉพาะบริเวณช่องแคบมะละกา โจรสลัดดังกล่าวมีทั้งที่เป็นพ่อค้าด้วยกันเอง เป็นชาวมลายู ชาวจีน และชาวนูวีน^๕ พวกนี้ทำการปล้นสดมภ์ในระหว่างเดือน ๑๑ ถึงเดือน ๑๒ ซึ่งเป็นช่วงที่มีลมว่าวพัดผ่านเหมาะแก่การเดินเรือ นอกจากจะคอยปล้นเอาสินค้าจากเรือสินค้าแล้ว บางครั้งพวกโจรสลัดยังเข้า

^๑ ประชุมพงศาวดาร เล่ม ๔๐, พระราชพงศาวดารกรุงธนบุรี จดหมายเหตุรายวันทัพสมัยกรุงธนบุรี (พระนคร : องค์การศึกษาคูรุสภา, ๒๕๑๒), หน้า ๒๕ - ๒๖.

^๒ หอสมุดวชิรญาณ, จดหมายเหตุรัชกาลที่ ๒ จ.ศ. ๑๑๗๒ และ ๑๑๗๓ (พ.ศ. ๒๓๕๓ และ พ.ศ. ๒๓๕๔) เล่มที่ ๒.

^๓ ภูมิบทที่ ๓.

^๔ สุภาภรณ์ คัมภีร์ดารักษ์, "บทบาทของเจ้าพระยานครศรีธรรมราช (น้อย)...", หน้า ๕๑.

^๕ หอสมุดวชิรญาณ, จดหมายเหตุรัชกาลที่ ๒ จ.ศ. ๑๑๗๕ (พ.ศ. ๒๓๕๖) เล่มที่ ๒๑.

มาปล้นตามชายฝั่งตะวันออก และตะวันตกของไทยและทำการกวาดต้อนทรัพย์สินและผู้คนไป
 คราวละเป็นจำนวนมาก พฤติกรรมดังกล่าวมีผลกระทบต่อกระเทือนต่อการค้ากับต่างประเทศและ
 ต่อความมั่นคงของประเทศด้วย รัฐบาลไทยในระยะนี้จึงให้ความสนใจและกวาดขันในการปราบ
 ปราบโจรสลัดเหล่านี้เป็นอย่างมาก^๑ ด้วยเหตุนี้จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการก่อเรือเพื่อใช้เป็น
 เรือลาดตระเวน และในขณะเดียวกันก็ใช้เป็นเรือรบในกองทัพเรือได้^๒ อาจกล่าวได้ว่ากองทัพ
 เรือของไทยมีความเจริญก้าวหน้ามากทางค่านจำนวนเรือ ซึ่งมีส่วนสัมพันธ์กับความเจริญในด้าน
 การค้าทางทะเล และผลประโยชน์จากทะเลที่เกิดขึ้นในระยะนี้ด้วย

กล่าวโดยสรุปได้ว่า การค้าทางเรือของไทยในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นมีผลต่อ
 เศรษฐกิจ สังคม และการปกครองของประเทศ โดยเฉพาะทางด้านการเศรษฐกิจและสังคม ทั้งนี้
 โดยพิจารณาจากสภาพเศรษฐกิจของประเทศกำลังอยู่ในสภาพทรุดโทรม รายได้ของรัฐที่จะนำ
 มาทำมาค้าขายประเทศมีน้อย ผลประโยชน์จากการค้าทางเรือจึงน่าจะเป็นส่วนสำคัญในการฟื้นฟู
 บูรณะประเทศ ยิ่งกว่านั้นการค้าทางเรือยังทำให้เศรษฐกิจของประเทศดีขึ้นกว่าเดิมในด้านที่มี
 การหมุนเวียนแลกเปลี่ยนสินค้ามากขึ้น แม้ว่าจะเป็นการแลกเปลี่ยนสินค้าที่จำกัดอยู่เฉพาะ
 กลุ่มบุคคลซึ่งเป็นส่วนน้อยของประเทศก็ตาม นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายในการสร้างและการปฏิสังขรณ์
 วิศวกรรมซึ่งมีเป็นจำนวนมากก็คงจะนำมาจากผลกำไรส่วนหนึ่งที่ได้จากการค้าทางเรือ อย่าง
 ไรก็ดี การค้าทางเรือก็มีผลต่อการปกครองของประเทศเช่นกัน แม้ว่าจะมองไม่เห็นชัดเท่ากับ
 ผลทางด้านการเศรษฐกิจและสังคม เพราะเป็นผลทางอ้อมซึ่งออกมาในรูปของการเพิ่มพูนอำนาจของผู้
 ประกอบการค้าตามฐานะทางเศรษฐกิจ ได้แก่พระมหากษัตริย์ และบรรดาเจ้านาย ข้าราชการ
 ผู้มีทุนทรัพย์ และอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการค้า รวมทั้งผู้มีความสามารถทางการค้าด้วย เพราะ
 ฉะนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่าการค้าทางเรือในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจ สังคม
 และการปกครองของประเทศ ทั้งทางตรงและทางอ้อมซึ่งเป็นรากฐานของความเจริญในสมัยต่อมา

^๑หอสมุดวชิรญาณ, จดหมายเหตุรัชกาลที่ ๒ จ.ศ. ๑๑๕๐ (พ.ศ. ๒๓๖๑) เลขที่ ๑๐.

^๒หอสมุดวชิรญาณ, จดหมายเหตุรัชกาลที่ ๒ จ.ศ. ๑๑๕๒ (พ.ศ. ๒๓๖๓) เลขที่ ๒.

บทสรุป

การค้าทางเรือเป็นกิจกรรมที่รัฐบาลไทยได้ให้ความสำคัญมาโดยตลอด ในสมัยสุโขทัย เมื่อพ่อขุนรามคำแหงขึ้นครองราชย์ ได้มีการติดต่อค้าขายทางเรือกับจีนมากที่สุด โดยเป็น ลักษณะการค้าในรูปแบบการค้าขายซึ่งเป็นระบบที่รัฐบาลจีนได้กำหนดขึ้นเป็นแนวทางในการติดต่อค้าขายกับต่างประเทศ ผลดีจากระบบการค้าขายที่ไทยได้รับ คือ นอกจากจะเป็นการผูกไมตรีทางการทูตแล้ว รัฐบาลยังได้รับอนุญาตให้มีสิทธิซื้อขายสินค้า และได้รับสิทธิพิเศษต่าง ๆ เช่น ไม้คองเสียด่าน ภาษีที่ไปจากสุโขทัยยังได้รับความคุ้มครองและอำนวยความสะดวกจากจีนด้วย นอกจากนี้ไทยยังได้ทำการติดต่อค้าขายกับประเทศญี่ปุ่น เกาหลี และประเทศใกล้เคียง เช่น พม่า เกาะชวา สุมาตรา ฟิลิปปินส์ เป็นต้น สินค้าเข้าที่เป็นที่นิยมมากคือ เครื่องปั้นดินเผา และในระยะต่อมาเมื่อมีการนำช่างจีนเข้ามาในไทย เครื่องปั้นดินเผาจึงเป็นสินค้าออกที่สำคัญอย่างหนึ่งด้วย

เพราะสวยงามและมีคุณภาพดี ในสมัยอยุธยา การค้าทางเรือมีความสำคัญและเจริญรุ่งเรืองมากขึ้นโดยลำดับ ความสำคัญของการค้าทางเรือซึ่งใช้สำเภาก็เป็นพาหนะขนส่งสินค้าปรากฏอยู่ในกฎหมายลักษณะต่าง ๆ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการค้าสำเภามีมาก และเป็นสิ่งที่ทำกันเสมอมา โดยเฉพาะเมื่อรัฐบาลตั้งพระคลังสินค้ามีระบบผูกขาดสินค้าขึ้น การค้าทางเรือของหลวงจึงขยายตัวเพิ่มขึ้นด้วย เห็นได้จากสินค้าออกซึ่งบางอย่างรัฐบาลได้กำหนดให้เป็นสินค้าต้องห้ามที่ราษฎรต้องขายให้แก่รัฐบาลแต่เพียงผู้เดียว การต่อเรือ พนักงานเดินเรือก็เพิ่มมากขึ้น และมีความสำคัญถึงกับเข้าไปเป็นเยี่ยงศักดิ์ในสมัยสมเด็จพระบรมไตรโลกนาถ นอกจากรัฐบาลจะทำการค้าแล้ว ยังมีการค้าของเอกชนด้วย ประเทศที่ไทยทำการติดต่อค้าขายด้วยมากที่สุดยังคงเป็นประเทศจีน ตามระบบการค้าขายซึ่งเป็นการค้าขายแบบเป็นทางการ อย่างไรก็ตามในสมัยอยุธยาตอนกลาง การค้าขายระหว่างไทยกับจีนได้ขยายออกไปในรูปของการค้าแบบไม่เป็นทางการด้วย กล่าวคือ การรับส่งและซื้อขายสินค้าตามเมืองท่าอื่นที่นอกเหนือจากเมืองกวางตุ้ง ซึ่งเป็นเมืองที่รัฐบาลจีนกำหนดให้เป็นเมืองท่ารับส่งสินค้าแต่เพียงแห่งเดียว นอกจากนี้ยังมีประเทศจีนที่รัฐบาลได้ให้ความสำคัญในการติดต่อค้าขายด้วยเช่นกัน การค้าขายกับญี่ปุ่นมีทั้งที่รัฐบาลไทยส่งเรือสินค้าไปเอง และอาศัยพ่อค้าคนกลาง คือ ฮอลันดา ซึ่งซื้อสินค้าจากไทยไปขายที่ญี่ปุ่นด้วย

ความสัมพันธ์ทางการค้าและไมตรีระหว่างไทยกับญี่ปุ่นได้ดำเนินมาด้วยดี จนถึงรัชกาลพระเจ้า
 ปราสาททอง ความสัมพันธ์ดังกล่าวได้เสื่อมลงไม่ด้วยเหตุผลทางการเมือง อย่างไรก็ตามใน
 รัชกาลต่อ ๆ มาก็ก็น่าจะมีการส่งเรือไปค้าขายยังญี่ปุ่นอีก เนื่องจากรัฐบาลเห็นผลประโยชน์ทางการ
 ค้าที่จะได้เป็นสำคัญ อย่างไรก็ตามในระยะเวลาดังกล่าวรัฐบาลญี่ปุ่นได้ดำเนินนโยบายปิดประเทศ
 ดังนั้นจึงปฏิเสธที่จะค้าขายอย่างเป็นทางการกับรัฐบาลไทย แต่ในทางปฏิบัติรัฐบาลไทยก็ยังคง
 ส่งเรือหลวงไปค้าขายด้วยเป็นประจำ จนถึง พ.ศ. ๒๒๕๕ ในรัชกาลสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว
 บรมโกศ ไทยได้ส่งเรือไปค้าขายที่ญี่ปุ่นเป็นครั้งสุดท้าย และเมื่อกรุงศรีอยุธยาแตกใน พ.ศ.
 ๒๓๑๐ ความสัมพันธ์ทั้งทางการทูตและการค้าระหว่างประเทศทั้งสองจึงยุติลง ในสมัยกรุง
 ธนบุรีแม้ว่าจะเป็นช่วงเวลาของการสร้างเมืองให้เป็นปึกแผ่น และฟื้นฟูบูรณะประเทศ แต่รัฐบาล
 ยังคงส่งเรือสินค้าไปขายยังประเทศจีน สินค้าออกที่สำคัญในระยะนั้นมีข้าว และฝาง เป็นต้น
 ในขณะที่เดียวกันฝ่ายไทยก็ได้ซื้อสินค้าจากพวกฮินดู ทิน เพื่อนำมาก่อสร้างและบูรณะซ่อมแซมพระนคร
 นอกจากนี้ยังมีทองแดง เหล็ก ปืนใหญ่ เพื่อใช้ในราชการสงครามกับพม่า ส่วนประเทศอื่น ๆ
 ที่ไทยทำการติดต่อค้าขายทางเรือด้วยมี ญี่ปุ่น และหัวเมืองชายทะเลในแหลมมลายู ในสมัย
 กรุงธนบุรีนี้การค้าทางเรือของเอกชนโดยเฉพาะพ่อค้าชาวจีน เริ่มมีบทบาทมากขึ้น ชาวจีนบาง
 คนทำการค้าในนามของพระมหากษัตริย์ โดยได้รับพระบรมราชานุญาตให้นำเรือสำเภามาของตน
 บรรทุกสินค้าไปขายได้ด้วย

ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น การค้าทางเรือของไทยนับว่าอยู่ในระยะเวลาที่เจริญ
 กว้างขวางมาก การที่รัฐบาลได้ให้ความสำคัญต่อการค้าค้านี้ เพราะเป็นกิจการค้าที่รัฐบาลได้รับ
 ผลประโยชน์อย่างเต็มที่ ทั้งนี้โดยพิจารณาจากโครงสร้างทางการค้าและนโยบายการค้ากับต่าง
 ประเทศซึ่งดำเนินตามแบบอย่างในสมัยอยุธยา กล่าวคือ พระมหากษัตริย์ทรงเป็นผู้มีพระราช
 อำนาจสูงสุดแต่เพียงพระองค์เดียวในการดำเนินกิจการ โดยมีพระคลัง เป็นผู้รับผิดชอบโดยตรง
 การค้ากับต่างประเทศเป็นไปภายใต้ระบบพระคลังสินค้า การรับสินค้าเข้าและส่งออกถูก
 ควบคุมโดยรัฐบาลซึ่งดำเนินการค้าขายเองด้วยวิธีผูกขาดการค้า และเอากำไรเป็นของหลวง
 สินค้าหายากบางอย่างถูกกำหนดเป็นสินค้าต้องห้าม เช่น คีบูก งาช้าง ซึ่งถ้าราษฎรผู้ใดมีต้อง

ขายให้แก่รัฐบาลแต่เพียงผู้เดียว สินค้าพื้นเมืองเหล่านี้รวมทั้งของส่วยที่ไพร่ส่วยนำมาให้หลวง แทนการเป็นทหาร สิ่งของส่วยเหล่านี้รัฐบาลจะเก็บรวบรวมไว้ในพระคลังสินค้าส่วนหนึ่ง เพื่อขายแก่พ่อค้าชาวต่างประเทศที่มากำขายในไทย อีกส่วนหนึ่งจะรวมกับสินค้าที่เจ้าพนักงานคลังสินค้าจัดซื้อหาไว้เพื่อบรรทุกลงเรือสำเภาหลวงไปขายยังประเทศต่าง ๆ แล้วรับซื้อสินค้าจากประเทศนั้น ๆ เข้ามาให้พระคลังสินค้าจำหน่าย จะเห็นได้ว่าการค้าทางเรือของหลวงเป็นวิธีการค้าที่รัฐบาลไม่ต้องลงทุนมาก แต่ได้รับผลประโยชน์เต็มที่ได้เป็นผลจากการผูกขาดการค้าของรัฐบาล นอกจากนี้สภาพการปกครอง เศรษฐกิจ และสังคมในระบายนี้นั้นก็มีส่วนเอื้ออำนวยให้การค้าทางเรือเป็นไปได้ด้วยดี กล่าวคือ

ประการแรก สภาพสังคมซึ่งอยู่ในระบบศักดินา สนับสนุนการขยายตัวของนโยบายนี้ จากชนชั้นผู้ถูกปกครอง คือ ไพร่และทาสได้ เช่นการเรียกเก็บส่วย ซึ่งรัฐนำไปใช้ประโยชน์ได้ เช่น การส่งเป็นสินค้าออก นอกจากนี้ยังมีชาวจีนซึ่งเปรียบเหมือนตัวจักรกลสำคัญในการค้าทางเรือ ลักษณะของสังคมไทยอีกอย่างหนึ่ง คือ ความเกี่ยวพันอย่างแน่นแฟ้นกับพุทธศาสนา และการสร้างสมบุญ ดังนั้นรัฐบาลจึงให้ความสำคัญต่อการบำรุงส่งเสริมพุทธศาสนาอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว พระองค์ทรงจ่ายพระราชทรัพย์ไปในการนี้มาก เพราะฉะนั้นรัฐบาลจึงให้ความสำคัญต่อการค้าทางเรือยิ่งขึ้นด้วย เพราะเป็นหนทางหนึ่งที่จะนำรายได้จำนวนมากเข้าประเทศ ซึ่งน่าจะนำไปใช้ในการนำเงินอุดหนุนการค้าด้วย

ประการที่สอง รัฐนำเอาส่วยที่เรียกเก็บจากไพร่ ส่วนหนึ่งมาเป็นสินค้าออก วิธีการนี้ทำให้รัฐได้ผลประโยชน์เต็มที่โดยไม่ต้องลงทุน แม้จะมีการซื้อหาเพิ่ม ก็ไม่มากนักเป็นจำนวนน้อย นอกจากนี้สภาพเศรษฐกิจโดยทั่วไปในสมัยนั้นยังคงเป็นแบบเลี้ยงตัวเอง ผลผลิตที่ได้เพียงพอแก่ความต้องการของแต่ละครัวเรือน ภาษีที่เรียกเก็บจากราษฎรจึงไม่ใช่ภาษีที่เก็บโดยตรง รายได้ของรัฐบาลจึงไม่เพียงพอกับรายจ่ายซึ่งต้องใช้เป็นจำนวนมากทั้งการบูรณะซ่อมแซมบ้านเมืองและการสงคราม ดังนั้นรัฐบาลจึงดำเนินการค้ากับต่างประเทศด้วยการส่งสำเภาบรรทุกสินค้าไปจำหน่าย และรับซื้อสินค้าจากต่างประเทศเข้ามาขายเป็นประโยชน์แก่ของพระคลัง



ประการที่สาม เสนาบดีกรมพระคลังมีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบโดยตรงต่อการค้าทางเรือของหลวง รวมทั้งการควบคุมท้องพระคลังและดูแลพระคลังสินค้า ดังนั้นข้าราชการกรมคลัง โดยเฉพาะผู้ดำรงตำแหน่งสูง ๆ ย่อมมีโอกาสแสวงหาผลประโยชน์จากการติดต่อกับค้าขายกับต่างประเทศตลอดจนการแต่งเรือสินค้าส่วนตัวด้วย

ในการเดินเรือขนส่งสินค้าเพื่อไปจำหน่ายยังต่างประเทศ นอกจากรัฐบาลจะเป็นผู้ดำเนินการโดยเป็นเจ้าของกิจการแล้ว ยังมีเอกชนทั้งชาวไทยและชาวเงินจำนวนมากที่มีกิจการค้าทางเรือของตนเอง เอกชนเหล่านี้ส่วนใหญ่จะมีตำแหน่งหน้าที่ในทางราชการเกี่ยวข้องกับการค้าต่างประเทศ เช่น พระคลัง และขุนนางในกรมท่าเป็นต้น นอกจากนี้ยังมีเอกชนชาวเงินซึ่งเป็นพ่อค้าที่มีทุนทรัพย์เพียงพอที่จะลงทุนในการค้าค้านี้ด้วย อย่างไรก็ตามก็ขึ้นอยู่กับกิจการเดินเรือเจ้าหน้าที่ประจำเรือ หรือแม้แต่เป็นพ่อค้าติดต่อกับค้าขายโดยมากจะเป็นชาวเงิน คือ ถ้าเป็นเรือสินค้าที่ต้องเดินทางไปไกล เช่น ไปค้าขายยังประเทศจีน หรือญี่ปุ่น ก็มักใช้คนประจำเรือเป็นชาวเงินเป็นส่วนใหญ่ แต่ถ้าเดินทางไปค้าขายยังประเทศใกล้เคียง คนประจำเรือจะมีทั้งที่เป็นคนไทยและคนจีนปนกัน ที่เป็นเช่นนี้คงเป็นเพราะคนจีนเป็นผู้ที่มีความรู้ ความสามารถ และความชำนาญในการเดินเรือมากกว่าคนไทย

เนื่องจากรัฐบาลในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นได้ให้ความสำคัญต่อการค้าทางเรือมาโดยตลอด และรายได้ส่วนใหญ่ของรัฐบาลก็ได้มาจากการค้าประเภทนี้ ดังนั้นจึงมีผลต่อเศรษฐกิจ สังคม และการปกครอง ซึ่งอาจประมวลได้ดังนี้

ทางด้านเศรษฐกิจ รัฐบาลเอาผลกำไรจากการค้าไม้ทำนุบำรุงประเทศ รวมทั้งใช้ในการป้องกันและรักษาความสงบภายในประเทศ นอกจากนี้การค้าทางเรือยังก่อให้เกิดระบบเศรษฐกิจแบบเลี้ยงตัวเองคู่ไปกับระบบเศรษฐกิจเพื่อการส่งออก กล่าวคือ รัฐบาลผลิตสินค้าที่ได้ออกเป็นสินค้าออก แต่ในบางครั้งสินค้าที่รัฐบาลต้องการมีไม่พอเจ้าหน้าที่ต้องจัดซื้อเพิ่มเติมจากราษฎร ทำให้ระบบเงินตราหมุนเวียนสู่ราษฎรมากขึ้นกว่าเดิม

ทางคันดั่งคม รัฐบาลนำรายได้ส่วนหนึ่งจากการค้าทางเรือของหลวงมาบำรุงพุทธศาสนา ทั้งทางคันการบูรณะ ซ่อมแซม และสร้างวัดวาอาราม ตลอดจนการประกอบพระราชกุศล นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดการค้าทางเรือแข่งกันระหว่างเจ้านาย ขุนนาง รวมทั้งพ่อค้าชาวจีนที่อาศัยในเมืองไทยด้วย ผลกำไรที่ได้จากการค้านี้ก็นำมาทำนุบำรุงสังคัมเช่นกัน เห็นได้จากวัดต่าง ๆ ซึ่งเจ้านาย ขุนนาง และพ่อค้าชาวจีนเหล่านี้เป็นผู้สร้าง

การติดต่อค้าขายกับประเทศจีนเป็นส่วนใหญ่ ยังผลให้มีการนำเอาศิลปะแบบจีนเข้ามาผสมผสานกับศิลปะของไทย สิ่งก่อสร้างต่าง ๆ ตลอดจนภาพวาดและการตกแต่งสถานที่ โดยเฉพาะในสมัยรัชกาลที่ ๓ ซึ่งได้รับอิทธิพลจากศิลปะแบบจีนมาก การผสมผสานกลมกลืนระหว่างไทยกับจีนนี้ไม่เพียงแต่ทางคันศิลปะเท่านั้น ชาวจีนที่เข้ามาอาศัยในไทยยังเข้ามารับราชการในราชสำนัก และประกอบกิจการค้าโดยเฉพาะการค้าทางเรือซึ่งต้องอาศัยชาวจีนจำนวนมาก นับแต่เป็นพ่อค้าผู้ต่อเรือ ไปจนถึงเจ้าหน้าที่ประจำเรือ เป็นต้น

ทางคันปกครอง การประกอบการค้าทางเรือของขุนนางเป็นผลให้ตำแหน่งหน้าที่ทางการเมืองของตม้นคงขึ้นพร้อม ๆ กับผลประโยชน์ทางโภคทรัพย์ที่ได้ ในขณะที่เดียวกับขุนนางผู้ร่ำรวยก็จะมีผู้เข้ามาอยู่ภายใต้บุญอุปถัมภ์มากขึ้น ซึ่งหมายถึงการเพิ่มอำนาจและฐานะของผู้อุปถัมภ์ให้สูงขึ้นด้วย ยิ่งกว่านั้นยังก่อให้เกิดการแข่งขันระหว่างขุนนางที่ปกครองหัวเมืองต่าง ๆ ซึ่งสามารถให้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจแก่เมืองหลวง เป็นการแสวงหาอำนาจตามฐานะทางเศรษฐกิจ นอกจากนี้การส่งเรือไปค้าขายยังต่างประเทศ ยังมีประโยชน์ในการส่งข่าวความเคลื่อนไหวของสถานการณ์ในบ้านเมืองนั้น ๆ ให้ทางราชการทราบ และเมื่อเกิดสงครามทางทะเลขึ้น เรือสินค้าเหล่านี้ก็นำมาใช้เป็นเรือรบได้อีกด้วย

ผลประโยชน์ที่ได้รับจากการค้าทางเรือที่มีต่อเศรษฐกิจ สังคม และการปกครองในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น จะเห็นได้ว่าเป็นประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อม แม้ไม่สามารถจะบ่งบอกได้อย่างเด่นชัดลงไปว่าผลประโยชน์จากการค้าทางเรือที่รัฐได้รับในแต่ละปีจะถูกนำไปใช้จ่ายเป็นจำนวนเท่าใด แต่ก็อาจกล่าวได้ว่ารายได้จากการค้าทางเรือนี้เป็นส่วนสำคัญในการบำรุงประเทศโดยเฉพาะทางคันเศรษฐกิจและสังคัม

ในปลายสมัยรัชกาลที่ ๓ การแต่งเรือสำเภาทั้งที่เป็นสำเภาและกำปั่นได้เริ่มลดน้อยลง เนื่องจากมีการตั้งภาษีอากรขึ้นหลายอย่าง ซึ่งเป็นรายได้ที่แน่นอนกว่าการส่งเรือไปค้าขาย ซึ่งต้องเผชิญภัยธรรมชาติ และโจรสลัดเสมอ ประกอบกับพ่อค้าตะวันตกเข้ามาเดินเรือค้าขาย แข่งขันมาก อย่างไรก็ตาม ใ้ที่สุดการค้าทางเรือของหลวงกองมเล็กไปหลังจากที่รัฐบาลไทยได้ทำสนธิสัญญาบาวริงใน พ.ศ. ๒๓๘๘ ทั้งนี้เพราะสนธิสัญญากังสาวทำให้ไทยต้องยกเลิกระบบพระคลังสินค้าอย่างเด็ดขาด เลิกเก็บค่าธรรมเนียมสินค้าเข้า สินค้าออก และเลิกระบบสินค้าต้องห้าม การค้าทางเรือของหลวงจึงต้องยุติลงแต่นั้น คงเหลือแต่การค้าทางเรือของเอกชน ซึ่งยังคงดำเนินอยู่จนปัจจุบัน

ความคิดเห็น

การค้าทางเรือมีมาตั้งแต่สมัยโบราณ ทั้งนี้เพราะการลำเลียงขนส่งสินค้าทางทะเลนั้นเป็นวิธีการขนส่งที่สะดวกปลอดภัย และใช้อัตราค่าระวางน้อยกว่าการขนส่งด้วยวิธีอื่น ๆ ดังนั้น รัฐบาลของประเทศต่าง ๆ จึงพยายามสนับสนุนการค้าทางเรือมาแต่โบราณ เช่น จีน ญี่ปุ่น และบรรดาประเทศตะวันตก รัฐบาลไทยเองก็ไ้ตระหนักถึงความสำคัญของการค้าทางเรือ จึงได้มีความพยายามในการจัดตั้งกองเรือพาณิชย์ของรัฐบาลตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ ๓ อย่างไรก็ตาม ความพยายามของรัฐบาลดังกล่าวไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร เพราะต้องพบอุปสรรคต่าง ๆ คือ การเดินเรือค้าขายแข่งขันของพ่อค้าตะวันตกที่ใช้เรือกลไฟเป็นพาหนะซึ่งมีระวางบรรทุกสินค้าได้มากกว่า และมีพลังขับเคลื่อนที่เร็วกว่า ยิ่งกว่านั้น การแผ่ขยายอิทธิพลของมหาอำนาจตะวันตก ทั้งทางด้านการเมืองและเศรษฐกิจทำให้รัฐบาลในระยะนั้นจำต้องโอนอ่อนผ่อนปรน และไม่อาจถือตัวเป็นคู่แข่งทางการค้าทางทะเลได้ ความก้าวหน้าทางการค้าในค่านนี้ของรัฐบาลจึงต้องหยุดชะงักลง อย่างไรก็ตาม การจัดตั้งกองเรือพาณิชย์ของไทย ได้เริ่มอย่างจริงจังภายหลังจากสงครามโลก

พลเรือเอก ศิริ กระจ่างเนตร, "การพาณิชย์นาวีและกองทัพเรือ องค์ประกอบของสมุหทานุภาพที่สำคัญที่สุดทั้งสององค์ในยุคโบราณ, ยุทธศาสตร์ทางเรือ" นาวิกศาสตร์ ๕๒ (พฤศจิกายน ๒๕๑๒) : ๑๗๕.

ครั้งที่ ๑ โดยรัฐบาลไคยัคเรือรบและเรือพาณิชย์เยอรมันที่จอดในน่านน้ำไทย^๑ ตั้งเป็นบริษัทเดินเรือในรูปรัฐวิสาหกิจ คือ บริษัทพาณิชย์นาวีสยาม^๒ และคำว่า "พาณิชย์นาวี" ก็ถูกรัฐบาลบัญญัติขึ้นใช้ในกิจการค้าทางเรือตั้งแต่นั้นมา^๓ อย่างไรก็ตามบริษัทพาณิชย์นาวีสยามดำเนินการได้

^๑ กองประวัติศาสตร์ทหารเรือ, "ประวัติเรือรบเยอรมัน" นาวิกศาสตร์ ๑๘ (พฤษภาคม ๒๔๗๘) : ๑๐๑๒ - ๑๐๑๘.

^๒ กองทัพเรือ, พระประวัติและจริยวัตรของจอมพลเรือ สมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมพระนครสวรรค์วรพินิต และเอกสารที่ทรงปฏิบัติราชการ, ลายพระหัตถ์ที่ ๘ $\frac{๒๔๖๐}{๐๔๒๒๘}$ สมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมหลวงนครสวรรค์วรพินิต กราบบังคมทูล ร. ๖ ลงวันที่ ๒๗ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๖๐ (พิมพ์แจกในงานพระเมรุ จอมพลสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้าบริพัตรสุขุมพันธุ์ กรมพระนครสวรรค์วรพินิต วันที่ ๑๐ เมษายน ๒๔๘๓, หน้า ๕๒ - ๕๘.)

^๓ คำว่า พาณิชย์นาวี หรือ Merchant Marine มีผู้ให้คำจำกัดความไว้ดังนี้ Carl E. McDowell และ Helen M. Gibbs: พาณิชย์นาวีหมายถึงเรือพาณิชย์ของชาติซึ่งมีเอกชนหรือรัฐเป็นเจ้าของ ซึ่งแตกต่างกับเรือของราชนาวี (The term merchant marine is usually defined as "Commercial ships of a nation, privately or publicly owned, as distinct from the Navy." McDowell, Carl E., and Givvs, Helen M., Ocean Transportation. (McGraw-Hill, New York, 1954), p. 3.)

พลเรือตรี จิตต์ สังขกุลย์ -: การพาณิชย์นาวี คือ การขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ และการขนส่งทางทะเลภายในประเทศ (พลเรือตรี จิตต์ สังขกุลย์ "พาณิชย์นาวีของไทย" วิทยารักษะ ๒ (เมษายน ๒๕๐๖) : ๒๑๑)

อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาจากระบบการขนส่งทางน้ำซึ่งแบ่งออกเป็น ๒ ระบบคือการขนส่งทางลำนํ้าภายในประเทศและการขนส่งทางทะเล การพาณิชย์นาวีจึงน่าจะหมายถึงการขนส่งเฉพาะทางทะเลระหว่างประเทศที่เรียกว่าทะเลหลวง (High Sea) และการขนส่งทางทะเลชายฝั่ง และการพาณิชย์นาวี คือ กองเรือพาณิชย์ประเทศนั้น (Nation's merchant fleet) ที่เจ้าของเรือ (Shipowners) มีสัญชาติของประเทศนั้น

ไม่นาน ก็ล้มเลิกไป เนื่องจากขาดทุนเพราะเรือที่ใช้เป็นเรือขนาดเล็กและอยู่ในสภาพที่ทรุดโทรม ประกอบกับภายหลังสงครามบริษัทต่างประเทศได้เข้ามาดำเนินกิจการแข่งขันมาก นอกจากนี้ผู้บริหารบริษัทขาดความรู้ในกิจการเดินเรือพาณิชย์ ทำให้บริษัทขาดลูกค้ามากเพราะความไม่เชื่อถือในความสามารถของคนไทย^๒ ยิ่งกว่านั้น จุดประสงค์ของบริษัทไม่ใช่เป็นบริษัทการค้าอย่างแท้จริง แต่เป็นกึ่งราชการ มุ่งจะให้เงินกองทุนของราชนาวี และมุ่งช่วยส่งเสริมสินค้าไทยให้สามารถออกไปแข่งขันในตลาดต่างประเทศได้ บริษัทจึงมีนโยบายให้เก็บค่าระวางต่ำ ทำให้รายได้ไม่พอรายจ่าย^๓ ต่อมาใน พ.ศ. ๒๔๔๓ พาณิชยนาวีไทยได้เริ่มอีกครั้งหนึ่ง โดยรัฐบาลจัดตั้งบริษัทเดินเรือไทย จำกัด ทำการเดินเรือชายฝั่ง และต่อมาได้ตั้งบริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด ทำการเดินเรือค้าระหว่างประเทศ บริษัททั้งสองนี้ดำเนินการอยู่ในฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ^๔

^๑ กองจดหมายเหตุแห่งชาติ เลขที่ ก.๒๐.๑/๓๓ ฉายพระหัตถ์ที่ ๓๘/๒๕๖๐
 ๐๘๒๕๕
 สมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมหลวงนครสวรรค์วรพินิต กรมวังมหาดหลวง ร. ๒, ลงวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๐.

^๒ กองจดหมายเหตุแห่งชาติ แฟ้มที่ ร.๓ ๒๐/๒๒ หนังสือบริษัทพาณิชยนาวีสยาม กรมหลวง กรมพระจันทบุรีนฤนาถ นายกสภาเผยแผ่พาณิชย์ ลงวันที่ ๕ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๓

^๓ เรื่องเดียวกัน.

^๔ พลเรือตรี บรรพต สุขแสวง, "การพาณิชยนาวีของประเทศไทย" เอกสารประกอบคำบรรยาย เรื่องการพาณิชยนาวีไทย โรงเรียนเสนาธิการทหารเรือ พระราชวังเดิม กรุงเทพฯ ๒๕๑๗, หน้า ๑๐.

แม้ว่าจะมีการจัดตั้งบริษัทเดินเรือขึ้นโดยรัฐให้การสนับสนุนดังกล่าว แต่การพาณิชย์นาวีของไทยก็ยังไม่เจริญเท่าที่ควร ทั้งนี้อาจเป็นเพราะการสนับสนุนของรัฐบาลมีไม่เต็มที่ และยังไม่เป็นนโยบายที่จะสนับสนุนการพาณิชย์นาวีอย่างจริงจัง^๑ ประกอบกับการขาดแคลน "องค์บุคคล" คือกำลังคน และกำลังวัตถุดิบเป็นปัจจัยอันคับแค้นที่จะสามารถก่อให้เกิดเรือพาณิชย์^๒ นอกจากนี้ยังขาดความเอาใจจริงเอาใจของรัฐบาลในการลงทุนในเรื่องนี้ และยังมีปัญหาทางเทคนิคต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการเดินเรือ เป็นต้น ด้วยเหตุนี้รัฐบาลจึงน่าจะให้ความสนใจต่อการบำรุงการพาณิชย์นาวีมากกว่าที่เป็นอยู่และหาทางแก้ไข เพื่อให้กิจการค้าทางเรือของประเทศเจริญก้าวหน้า และเพื่อให้เป็นส่วนช่วยสนับสนุนให้เกิดกำลังอำนาจทางเศรษฐกิจในยามสงบ และอำนวยความสะดวกให้การปฏิบัติการทางทหารทั้งทางด้านกำลังบำรุง ตลอดจนการเคลื่อนย้ายกำลังทหารและอาวุธยุทโธปกรณ์ในยามสงคราม พร้อมกันนั้นยังเป็นวิธีหนึ่งในการนำเอาความเจริญทางด้านวิชาการและวัฒนธรรมอันดีงามมาสู่ประเทศด้วย

^๑ เรื่องเดียวกัน.

^๒ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๑๕.

บรรณานุกรม

เอกสารต้น

ก. เอกสารยังไม่ได้ตีพิมพ์

๑. เอกสารของหอวังมณฑล กรมศิลปากร

ก) จดหมายเหตุกรุงธนบุรี

จ.ศ. ๑๑๔๓ เลขที่ ๘/๔ หมายถึงสิ่งเรื่องทรงแต่งตั้งพระราชสาส์นออกไปจิมก่องสมเด็จพระเจ้ากรุงคำฉิ่ง เมืองปักกิ่ง

จ.ศ. ๑๑๔๓ เลขที่ ๑๓ พระราชสาส์นและศุภอักษร

ข) จดหมายเหตุรัชกาลที่ ๑

จ.ศ. ๑๑๔๔ เลขที่ ๓ พระราชสาส์นเมืองจีน

จ.ศ. ๑๑๔๖ เลขที่ ๓ พระราชสาส์นเมืองจีน

จ.ศ. ๑๑๔๘ เลขที่ ๔/ก. พระราชสาส์นคำหับไปเมืองจีน

จ.ศ. ๑๑๕๔ เลขที่ ๒ เลียงทวยพระธรรมทว่าสาฎาหงจะมาหรือไม

จ.ศ. ๑๑๕๔ เลขที่ ๒ พระราชสาส์นไปเมืองจีน

จ.ศ. ๑๑๖๗ เลขที่ ๑ สำนาคำแปลพระราชสาส์นกรุงปักกิ่ง

ค) จดหมายเหตุรัชกาลที่ ๒

จ.ศ. ๑๑๗๒ เลขที่ ๑ พระราชสาส์นมีไปมากับพระเจ้าเกี้ยเซ็งกรุงปักกิ่ง รวม ๓ ฉบับ เพื่อเจริญทางพระราชไมตรี และเรื่องพระราชพิธีปราบฎาภิเษก

จ.ศ. ๑๑๗๓ เลขที่ ๕ ท้องตราเจ้าเมืองกรมการเมืองนครศรีธรรมราช มอบเหล็กหมันเรือให้พระยานครฯ คุมออกไปทำเรือ

จ.ศ. ๑๑๗๔ เลขที่ ๑๐ หนังสือหมื่นศักดิ์พลเสพเจ้ากรมถึงพระยานครให้จัดสินค้าบรรทุกเรือออกไปจำหน่ายเมืองจีน

- จ.ศ. ๑๑๓๔ เลขที่ ๑๔ หนังสือหมื่นศักดิ์พลเสพเจ้ากรมถึงพระยานครให้ส่งเรือกำปั่น
ที่นี้ ร่องทรงกับเกลื่อนมายังพระมหานคร
- จ.ศ. ๑๑๓๕ เลขที่ ๖ ท้องตราเจ้าพระยาอัครมหาเสนา ถึงพระยาศรีธรรมโศกราช
เรื่องส่งเหล็กเพิ่มเติมออกมา คือเรือลำเดียว ๑๒ ลำ
- จ.ศ. ๑๑๓๕ เลขที่ ๑๒ ท้องตราออกญาภลาโหมถึงพระยาศรีธรรมโศกราชเรื่องให้ส่ง
ตัวจีนจันเชง เข้าไปที่ราคาสินค้าในกรุงเทพฯ
- จ.ศ. ๑๑๓๕ เลขที่ ๑๕ หนังสือจันนายเรือคุมสำเภาบรทุกสินค้าไปจำหน่ายเมืองจีน
บอกชาวสำเภาและสินค้า
- จ.ศ. ๑๑๓๕ เลขที่ ๑๖ ท้องตราถึงพระยานครศรีธรรมโศกราช เรื่องส่งนายกำปั่นออก
มาคุมเรือบรทุกข้าง คับุก ไปจำหน่ายเมืองเทศตามที่ขอเข้าไป
- จ.ศ. ๑๑๓๕ เลขที่ ๒๑ ท้องตราถึงพระยานครศรีธรรมโศกราช เรื่องแขกเมืองไทรบุรี
กลันตัน ตรังกานู ปลอดมเป็นลูกค้าเที่ยวที่ปล้นลูกค้าแขวงเมืองนครฯ สงขลา
พัทลุง ชุมพร ไชยา ให้แขกลูกค้าเมืองไทรบุรี กลันตัน ตรังกานู มีหนังสือเจ้าท่า
เบิกรองประจำเรือทุกลำ
- จ.ศ. ๑๑๓๖ เลขที่ ๘ หนังสือหมื่นศักดิ์พลเสพเจ้ากรม ถึงพระยานครให้ช่วยวากลาว
พระยากลันตันให้คืนเรือและสินค้าให้จีนอี
- จ.ศ. ๑๑๓๖ เลขที่ ๑๐ หนังสือหมื่นศักดิ์พลเสพเจ้ากรม ถึงพระยานครเรื่องจำหน่าย
ป้ายเรือสินค้า และให้ส่งไม้เข้าไปสำหรับทำเครื่องดนตรี
- จ.ศ. ๑๑๓๖ เลขที่ ๑๓ ท้องตราฝ่ายพระราชวังบวร ถึงหัวเมืองรายทางให้สืบข่าว
เรื่องสลูปลิงออกไปจำหน่ายสินค้าที่เมืองถลางที่นั่นรับบอกเข้าไปยังกรุงเทพฯ
- จ.ศ. ๑๑๓๗ เลขที่ ๒ ท้องตราถึงพระยาศรีธรรมโศกราช ทอมรับใบบอก ๖ ฉบับ
และให้ขุนโยธาราช คุมเรือพระที่นี้ ร่องทรงออกมาบรทุกสิ่งของซื้อจาก
ต่างประเทศทางเมืองสงขลากับให้บอกไปยังเจ้าพระยาโกรา ช่วยจัดจ้าง
บรทุกสิ่งของมาลงเรือที่เมืองสงขลา

- จ.ศ. ๑๑๗๔ เลขที่ ๕ ท้องตราถึงพระยาศรีธรรมโศกราช เรื่องให้แต่งกรมการออก
ลาคกระเวนสืบจับแขกสลักทางทะเลตะวันตกที่ปล้นเรือจีนหนุ่ จันทวง ที่เกาะ
ชุม เกาะเสม็ด
- จ.ศ. ๑๑๗๕ เลขที่ ๑๒ ท้องตรากรมพระราชวังบวรฯ ถึงพระยานครให้จัดสร้างกลาสีส่ง
เข้าไปกรุงเทพฯ เพื่อให้คุมเรือกำปั่นไปค้าขาย
- จ.ศ. ๑๑๘๐ เลขที่ ๑๓ ท้องตราถึงพระยาศรีธรรมโศกราช ให้เจ้าเมืองแต่งกรมการ
ออกลาคกระเวนอย่าให้โจรสลัดปล้นเรือลูกค้าได้
- จ.ศ. ๑๑๘๒ เลขที่ ๕ ท้องตราเจ้าพระยาอัครมหาเสนาฯ ถึงพระยาสงขลาคว้ยบอก
หนังสือแต่งตั้งให้หมื่นแสน ถือเข้าไปว่า แต่งสำเภาบรทุกสินค้าไปจำหน่ายเมือง
เมาะญ กลับมาถึงเมืองสงขลา

ง) จดหมายเหตุรัชกาลที่ ๓

- จ.ศ. ๑๑๘๗ เลขที่ ๑๓ สัญญาไทย อินเดียน อังกฤษ ครึ่งกับต้นพันตรี เรื่องการเมืองและ
ค้าขาย
- จ.ศ. ๑๑๘๘ เลขที่ ๒ หนังสือสัญญาทางพระราชไมตรีระหว่างไทยกับอังกฤษ ๑๔ ข้อ
และสัญญาเรื่องสลุกำปั่นอังกฤษจะเข้าออกเพื่อการค้าขายในกรุงเทพฯ ๒ ข้อ
- จ.ศ. ๑๑๘๘ เลขที่ ๕ สำเนาหนังสือสัญญาค้าขายและพระราชไมตรีระหว่างไทย อังกฤษ
- จ.ศ. ๑๑๘๓ เลขที่ ๒๘ จดหมายเหตุทูตที่ไปเจริญทางพระราชไมตรี ณ กรุงปักกิ่ง
- จ.ศ. ๑๑๘๖ เลขที่ ๓ ใบบอกพระยาสระบุรี เรื่องไค้ส่งไม้เครื่องเรือลงมากกรุงเทพฯ
- จ.ศ. ๑๑๘๖ เลขที่ ๒ ใบบอกเมืองฉะเชิงเทรา เรื่องไค้ส่งไม้เครื่องเรือลงมากกรุงเทพฯ
- จ.ศ. ๑๑๘๖ เลขที่ ๔ ใบบอกเมืองสุพรรณบุรี เรื่องไค้ส่งไม้เครื่องเรือลงมากกรุงเทพฯ
- จ.ศ. ๑๑๘๖ เลขที่ ๑๐ ระยะเวลาเรือใบไปเมืองญวน และบัญชีภาษีต่าง ๆ
- จ.ศ. ๑๒๐๑ เลขที่ ๑๒๘ จดหมายหลวงแก้วอายุต์ เรื่องกรามเรียนเรื่องชำระผืนรายใหญ่
ในกรุงเทพฯ
- จ.ศ. ๑๒๐๒ เลขที่ ๘๕ รายชื่อสำเภของเจ้านายและข้าราชการ
- จ.ศ. ๑๒๐๔ เลขที่ ๑๗๒ บัญชีรายชื่อสิ่งของบรรทุกำปั่นไปจำหน่าย ณ เมืองใหม่

๒. เอกสารของหอจดหมายเหตุแห่งชาติ กรมศิลปากร

ก) เอกสารรัชกาลที่ ๕

- ก. ๑๔. กรมทหารเรือ ร.ศ. ๙๔ - ๑๒๘.
- ข. (เบิกเตล็ด) ๑. ส่วนพระองค์
- ข. ๑.๓ ส่วนพระองค์ สมเด็จพระยาตากำรกราชานุภาพ

ข) เอกสารรัชกาลที่ ๖

- ก. ๒๐.๕ เรื่องราวเกี่ยวกับเรือต่าง ๆ (พ.ศ. ๒๔๕๓ - ๒๔๖๘)
- รล. ๒๐/๒๒ เรื่องบริษัทพาณิชย์นาวีสยาม (พ.ศ. ๒๔๖๑ - ๒๔๖๘)

๓. เอกสารของกองประวัติศาสตร์ทหารเรือ

- หมวด ๑ กองทัพเรือ และหน่วยต่าง ๆ
- หมวด ๒ สงคราม และประวัติศาสตร์
- หมวด ๓ เรือรบ

ข. เอกสารที่ตีพิมพ์แล้ว

กฎหมายตรา ๓ ดวง. เล่ม ๑, ๒, ๓, ๔, ๕. พระนคร : องค์การการค้าสุภา, ๒๕๐๖.

คำให้การของชาวกรุงเก่า คำให้การของชนหลวงหวัด และพระราชพงศาวดารกรุงเก่า.

พระนคร : คลังวิทยา, ๒๕๐๗.

ครอว์ฟอร์ด, จอห์น. เอกสารของครอว์ฟอร์ด. แปลโดย ไพโรจน์ เกษแมนกิจ

พระนคร : กรมศิลปากร, ๒๕๑๕.

จอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระบาทสมเด็จพระ. "เรื่องเห็นพระราชสาส์นครั้งทูตไทยไปเมืองจีนแต่โบราณ". ขุนนพระราชาธิบายในรัชกาลที่ ๕. ม.ป.ท. (พิมพ์แจกในงานพระเมรุ พระเจ้าบรมวงศ์เธอ พระองค์เจ้าศรีนาคสวาสดี, ๒๔๗๕)

จุดจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระบาทสมเด็จพระ. พระบรมราชาธิบายแก้ไขการปกครองแผ่นดิน.

พระนคร : โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนากร, ๒๔๗๐.

. พระธรรมเทศนาเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว.

พระนคร : การพิมพ์ไชยวัฒน์, ๒๕๐๖.

คำทรงราชานุกาพ, สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยา. พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์
รัชกาลที่ ๒. ๒ เล่ม พระนคร : โรงพิมพ์คุรุสภา, ๒๕๐๕.

. จกหมายเหตุเรื่องทูตอเมริกันเข้ามาในรัชกาลที่ ๓ เมื่อปีจอ พ.ศ. ๒๓๘๓.

พระนคร : โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนากร, ๒๕๖๖.

เบอร์นี, เฮนรี. เอกสารของเฮนรีเบอร์นี. แปลโดย สาวิตรี สุวรรณสถิตย์.

พระนคร : กรมศิลปากร, ๒๕๑๘.

บันทึกเรื่องสัมพันธ์ไมตรีระหว่างประเทศไทยกับนานาประเทศในศตวรรษที่ ๑๗ เล่ม ๑

แปลโดย ไพโรจน์ เกษเม้งกิจ. พระนคร : โรงพิมพ์คุรุสภา, ๒๕๑๒.

ประชุมจารึกภาคที่ ๑. พระนคร : โรงพิมพ์พระจันทร์, ๒๔๗๗.

ประชุมพงศาวดาร ภาคที่ ๕. "ทางพระราชไมตรีระหว่างไทยกับจีน" พระนคร : โรงพิมพ์
รุ่งเรืองรัตน์, ๒๕๐๗.

ประชุมพงศาวดาร เล่มที่ ๑๒. พระนคร : โรงพิมพ์คุรุสภา, ๒๕๐๗.

ประชุมพงศาวดาร ภาคที่ ๒๐. "จกหมายเหตุเรื่องทางไมตรีระหว่างกรุงศรีอยุธยากับกรุงญี่ปุ่น"
แปลโดยหลวงจินคาสหกิจ (ลุ่มาย ณะศิริ) บ.ผ.ท. (พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานพระราช
ทานเพลิงศพ พันเอก พระยาศัตกาลิเดชวรฤทธิ, ๒๕๐๖).

ประชุมพงศาวดาร ภาคที่ ๓๑. "จกหมายเหตุมิชชันนารีอเมริกัน" พระนคร : โรงพิมพ์อักษรสัมพันธ์,
๒๕๐๗.

ประชุมพงศาวดาร ภาคที่ ๕๕. พระนคร : โรงพิมพ์คุรุสภา, ๒๕๐๗.

ประชุมพงศาวดารภาคที่ ๒๒. "เรื่องทูตฝรั่งในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์". พระนคร : โรงพิมพ์
พระจันทร์, ๒๕๐๖.

ประชุมพงศาวดาร เล่ม ๔๐. "พระราชพงศาวดารกรุงธนบุรี จดหมายเหตุรายวันทัพสมัยกรุงธนบุรี"
พระนคร : โรงพิมพ์คุรุสภา, ๒๕๑๒.

เสถียร ลายลักษณ์ และผู้อื่น. ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม ๔. พระนคร : โรงพิมพ์เกลิเมต์,
๒๔๗๘.

เอกสารของฮอลันดา สมัยกรุงศรีอยุธยา พ.ศ. ๒๑๕๑ - ๒๑๖๓ และ พ.ศ. ๒๑๖๗ - ๒๑๗๘
แปลโดย นันทา สุตกุล. พระนคร : ศิลปากร, ๒๕๑๓.

เอกสารชั้นรอง

ก. ภาษาไทย

๑. หนังสือ

ก.ศ.ร. กุหลาบ. มหามุขมณฑลอยุธยา เล่ม ๑. พระนคร : โรงพิมพ์สยามประเวท, ๒๔๔๘.

ขจร สุขพานิช. "การติดต่อกับต่างประเทศสมัยอยุธยา". รวมปาฐกถางานอนุสรณ์อยุธยา ๒๐๐ ปี.
พระนคร : โรงพิมพ์คุรุสภา, ๒๕๑๐.

"ฐานันดรไพร". ข้อมูลจากอดีต. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์เคดีดีไทย,
๒๕๑๘.

ชัย เรืองศิลป์. ประวัติศาสตร์ไทย พ.ศ. ๒๓๕๒ - ๒๔๕๓ ตอนที่ ๒ ค่ายเสาชิงช้า
(ม.ป.ท., ม.ป.ป.)

แชน บัจจุสานนท์, พลเรือตรี. ประวัติทหารเรือไทย. พระนคร : กรมสารบรรณทหารเรือ,
๒๕๐๘.

คำทรงราชานภาพ, สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยา. นิทานโบราณคดี.
พระนคร : สำนักพิมพ์ศิลปวรรณการ, ๒๕๑๓.

..... "ประวัติสังเขปเจ้าพระยามหินทรเทศา (สิงห์ สิงหเสนี)"

ประวัติเจ้าพระยามหาเสนา (บนนาค) ประวัติเจ้าพระยามหินทรเทศา (สิงห์ สิงหเสนี)

ประวัติเจ้าพระยามรธา (บัน สุขุม). พระนคร : โรงพิมพ์คุรุสภา, ๒๕๐๔.

..... ลัทธิธรรมนิยมต่าง ๆ ภาค ๑๕. พระนคร : โรงพิมพ์โสภณ
พิพรรฒนากร, ๒๔๖๖.

..... ลักษณะการปกครองประเทศสยามแต่โบราณ. พระนคร : โรงพิมพ์
โสภณพิพรรฒนากร, ๒๔๗๐.

น. ณ ปากน้ำ (นามแฝง). ศิลป์ในบางกอก. พระนคร : เกษมบรรณกิจ, ๒๕๑๓.

ปาล เดอกัวซ์, สังฆราช. เค้าเรื่องกรุงสยาม. แปลโดย สันต์ ท. โกมลบุตร.

พระนคร : สำนักพิมพ์ก้าวหน้า, ๒๕๐๖.

รอง ศยามานนท์ และผู้อื่น. ประวัติศาสตร์ไทยสมัยกรุงศรีอยุธยา. พระนคร : โรงพิมพ์สำนัก
นายกรัฐมนตรี, ๒๕๑๕.

เวลดา, วอลเตอร์ เอฟ. แผ่นดินพระนั่งเกล้า แปลโดย นิจ ทองโสภิต.

พระนคร : สมาคมสังคมนศาสตร์แห่งประเทศไทย, ๒๕๑๔.

สง่า กาญจนาคพันธ์. ประวัติการกบฏไทย. พระนคร : บริษัทการพิมพ์, ๒๕๑๖.

สงวน อึ้งคง. สัมพันธไมตรีระหว่างไทยกับนานาประเทศ. พระนคร : โรงพิมพ์อักษรบริการ,
๒๕๐๔.

สมจัย อุนมานราชชน. การทูตไทยสมัยกรุงศรีอยุธยา. พระนคร : โรงพิมพ์พระจันทร์,
๒๕๐๕.

อุนมานราชชน, พระยา. ตำนานศาลการ. ม.ป.ท. (อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ
นายเหมงกิจ และนางจันทร์ ชิมตระกูล, ๒๔๕๔).

อकिन รพีพัทธ์, ม.ร.ว. สังคมไทยในสมัยต้นรัตนโกสินทร์ : พ.ศ. ๒๓๒๕ - ๒๔๑๖.

แปลโดย ม.ร.ว. ประกายทอง สิริสุข และ พรณี สรุงบุญมี.

กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์พิมพ์แม็ค, ๒๕๑๘.

๒. บทความ

ทองประวัติกวีสารทวารเรือ. "ประวัติเรือเขลยเขอมนัน". นาวิกศาสตร์. ๑๘ (พฤษภาคม ๒๔๓๘) : ๑๐๑๒ - ๑๐๑๕.

จิตต์ สังข์คลุ่ย, พลเรือตรี. "พณิชยนาวิกไทย". รัฐสารวิทย์ ๒ (เมษายน ๒๕๐๖) : ๒๑๐ - ๒๑๑.

เฉลิม สติธถาวร, พลเรือตรี. "พณิชยนาวิกของไทย". รัฐสารวิทย์ (มกราคม ๒๕๐๖) : ๓๓ - ๓๕.

ชาญวิทย์ เกษตรศิริ. "พุทธศาสนาและการรวมทางการเมืองสมัยอยุธยาตอนต้น ๑๘๕๓ - ๒๐๑๓". โบราณคดีฉบับคำขวัญราชานุกาฬ. ๔ (มิถุนายน ๒๕๑๖) : ๔๓๘ - ๔๓๙.

ญาคา ประภาพันธุ์. "เจ้าภานีนายอากรผู้ทำลายเศรษฐกิจไทย". เศรษฐกิจศาสตร์ปริทัศน์. ๒ (พฤษภาคม ๒๕๑๕) : ๖๔ - ๖๕.

ทานาเบ้ ชีเกซารุ. "การชลประทานเพื่อการเกษตรในประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย". วารสารศาสตร์ธรรมศาสตร์. ๕ (กรกฎาคม ๒๕๑๘ - มกราคม ๒๕๑๙) : ๓๐ - ๕๐.

นิตยา มาพิงพงศ์. "การค้ำระหว่างประเทศและระบบเศรษฐกิจภายในประเทศ (๒๓๒๓ - ๒๓๕๘)". จุดสารโครงการคำว้างสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์. ๒ (เมษายน ๒๕๑๘) : ๖๐ - ๗๐.

พงศ์ โสโณ. "บทบาทของที่ปรึกษาทางไม้ในโครงการศึกษาเรือโบราณ". วารสารโบราณคดี เล่มพิเศษ. ๗ (กรกฎาคม ๒๕๒๑) : ๑๐๖ - ๑๑๐.

เพ็ญศักดิ์ จักขุจินดา โอวาท. "เรือสำเภาสี่ทึบ". วารสารโบราณคดีเล่มพิเศษ.

๗ (กรกฎาคม ๒๕๒๑) : ๑๘ - ๓๐.

วิลาสวงศ์ พงศ์บุตร. "พระคลังสินค้า". เอกสารไทย. ๑ (สิงหาคม ๒๕๒๐) : ๓๕ - ๓๖.

ศิริ กระจ่างเนตร, พลเรือเอก. "การพาณิชย์นาวีและกองทัพเรือ องค์ประกอบของสมุทรภาพที่สำคัญที่สุดทั้งสององค์ในยุครพมาณ, ยุทธศาสตร์ทางเรือ". นาวิกศาสตร์.

๕๒ (พฤศจิกายน ๒๕๑๖) : ๑๗๐ - ๑๗๕.

สืบแสง พรหมบุญ. "ความสัมพันธ์ระหว่างสุโขทัยกับจีนในสมัยราชวงศ์มองโกล".

จุลสารสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล. ๒ (กันยายน - ธันวาคม ๒๕๒๑) : ๓๑ - ๔๓.

๓. วิทยานิพนธ์และเอกสารอื่น ๆ

บุญรอด แก้วกันหา. "การเก็บส่วยในสมัยรัตนโกสินทร์ (พ.ศ. ๒๓๒๕ - ๒๔๑๑)".

วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ แผนกวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๑๘.

ปิยนาด นิโคธธา. "บทบาทของเสนาบดีแห่งตระกูลมุนนาคในการปกครองประเทศสยามตั้งแต่รัชกาลที่ ๑ ถึงต้นรัชกาลที่ ๕ แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ (พ.ศ. ๒๓๒๕ - ๒๔๑๖).

วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ แผนกวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๑๘.

ผ่องพรรณ สุภัทรพันธุ์. "การศึกษาทางประวัติศาสตร์เกี่ยวกับเรื่องพระคลังสินค้า".

วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ แผนกวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๑๑.

พรเพ็ญ ฮั่นตระกูล. "การใช้จ่ายเงินแผ่นดินในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๖๔)". วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ แผนกวิชาประวัติศาสตร์

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๖๗.

มัลลิกา เรื่องระพี. "บทบาทชาวจีนในวัฒนธรรมธุรกิจ สังคม และศิลปกรรมไทย สมัยรัชกาลที่ ๑ ถึงรัชกาลที่ ๔ แห่งกรุงรัตนโกสินทร์." วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต แผนกวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๑๘.

วงเดือน นาราสัจจ์. "การดำเนินนโยบายต่างประเทศของไทยต่อมหาอำนาจในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว". วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต แผนกวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๑๘.

วิมล บัวสุวรรณ. "ประเทศไทยเริ่มเปลี่ยนโฉมหน้าตามแบบอารยประเทศในสมัยใด". วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต แผนกวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๕๘.

วีรพันธ์ วารวิษนนท์. "ความสำคัญของอันเน็มสยามยุคต่อไทย กับพม่าและญวน". วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต แผนกวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๑๓.

สุรางศรี ตันเสียงสม. "ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับญี่ปุ่น ตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว." วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต แผนกวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๒๐.

สุภาภรณ์ ตันศลารักษ์. "บทบาทของเจ้าพระยานครศรีธรรมราช (น้อย) ที่มีต่อรัฐบาลกลางและหัวเมืองภาคใต้ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย และพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว". วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต แผนกวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๒๐.

จิตติน เกษมศรี. "การพาณิชย์นาวีจำเป็นแก่เศรษฐกิจของชาติอย่างไร" บรรยายแก่ผู้เข้ารับการศึกษาอบรมการคำนวณที่ ๗ ณ ศูนย์ฝึกอบรมการพาณิชย์ กรมสนเทศ วันที่ ๓ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๐๖

บรรพต สุกแสง. "การพาณิชย์นาวีของประเทศไทย". เอกสารประกอบคำบรรยายเรื่องการพาณิชย์นาวีไทย โรงเรียนเสนาธิการทหารเรือ พระราชวังเดิม กรุงเทพฯ พ.ศ. ๒๕๑๗.

๓. ภาษาต่างประเทศ๑. Books

Anderson, John. English Intercourse with Siam in the Seventeenth Century. London : Kegan Paul, Trench, Trubner, Co. Ltd., 1890.

Bowring, John, Sir. The Kingdom and People of Siam. 2 Vols. Kuala Lumpur Singapore : Oxford University Press, 1969.

Burney, Henry. Burney Papers. 5 Vols. Bangkok : Vijaranayan National Library, 1913.

Crawford, John. Journal of An Embassy to the Courts of Siam and Cochin China. London : Oxford University Press, 1967.

Finlayson, George. The Mission to Siam and Hue the Capital of Cochin China in the Years 1821 - 1822. London : John Murray, 1826.

Frankfustur, O. "The Mission of Sir James Brooke to Siam". JSS., Vol. III, pt. 3 (1911).

Fairbank, John King. Trade and Diplomacy on the China Coast the Opening of the Treaty Ports 1842 - 1854. Cambridge : Harvard University Press, 1964.

Graham, W.A. Siam a Handbook of Practical Commercial and Political Information. London : Alexander Morning, 1912.

Ingram, James C. Economic Change in Thailand since 1850.

Standford : Standford University Press, 1955.

Manich Jumsai, M.L. King Mongkut and Sir John Bowring. Bangkok :

Charlemnit, 1970.

Malloch, D.E. Siam, General Remarks on its Productions.

Culcutta : Baptish Mission Press, 1852.

McDowell, Carl E. and Gibbs, Helen M. Ocean Transportation.

McGraw-Hill, New York, 1954.

Seiichi, Iwao. Reopening of the Diplomatic and Commercial

Relations Between Japan and Siam During Tokugawa Days.

ACTA Asiatica Bullectin of the Institute of Eastern
Culture 4 Tokyo : The Toho Cakkai, 1963.

Skinner, William G. Chinese Society in Thailand An Analytical

History. New York : Cornell University Press, 1962.

Viraphal, Sarasin. Tribute and Profit Sino-Siamese Trade 1652 --

1853. Council on East Asian Studies Harvard University,
1977.

Wood, W.A.R. A History of Siam. Bangkok : Charlemnit, 1959.

Wittfogel, Karl A. Oriental Despotism. New Haven : Yale University

Press, 1964.

2. Other

Nartsupa, Chatthip, Prasartset, Suthy. The Evolution of the Political Economy of Siam, 1851 - 1941.

(Unpublished, Southeast Asian Study Program).

Promboon, Suebsaeng. "Sino-Siamese Tributary Relations 1282 - 1853". A Thesis submitted in partial fulfillment of the requirement for the degree of Doctor of Philosophy (History) University of Wisconsin, 1971.

Viraphal, Sarasin. "Sino-Siamese Trade 1652 - 1853". A Thesis presented to the Committee on the Degree of Phd. in the Subject of History and East Asian Languages, Harvard University, 1974.

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก ก.

รายการรายชื่ออากร ๓๘ อย่างในสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว

- | | |
|--------------------------------|---|
| ๑. ภาษีหมอนเบี่ยง | ๒. ภาษีเบกเส็จรุ (เก็บจากของท่งลงสำเภา) |
| ๓. ภาษีหอย ก. ข. | ๔. ภาษีของคองทาม ๖ อย่าง |
| ๕. ภาษีพริกไทย (เก็บจากชาวโร) | ๖. ภาษีพริกไทย (เก็บจากผู้นั่งลงสำเภา) |
| ๗. ภาษีไมผาง | ๘. ภาษีไม้แดง (เก็บจากผู้ชาย) |
| ๙. ภาษีไม้แดง (เก็บจากผู้นั่ง) | ๑๐. ภาษีเกลือ |
| ๑๑. ภาษีน้ำมันมะพร้าว | ๑๒. ภาษีน้ำมันต่าง ๆ |
| ๑๓. ภาษีกะทะ | ๑๔. ภาษีคนยาง |
| ๑๕. ภาษีไต้จัน | ๑๖. ภาษีฟัน |
| ๑๗. ภาษีจาก | ๑๘. ภาษีกระแฉ่ง |
| ๑๙. ภาษีไม้ไผ่ป่า | ๒๐. ภาษีไม้รวก |
| ๒๑. ภาษีกอไม้สี่สอก | ๒๑. ภาษีไม้คางพลู |
| ๒๓. ภาษีไม้ทอเรือ | ๒๔. ภาษีไม้ชิง |
| ๒๕. ภาษีฝ้าย | ๒๖. ภาษียาสบ |
| ๒๗. ภาษีป่อ | ๒๘. ภาษีคราม |
| ๒๙. ภาษีเนื้อแห้ง ปลาแห้ง | ๓๐. ภาษีเยื่อเคียว |
| ๓๑. ภาษีน้ำตาลทราย | ๓๒. ภาษีน้ำตาลหม้อ |
| ๓๓. ภาษีน้ำตาลอ้อย | ๓๔. ภาษีสำรวจ |
| ๓๕. ภาษีเตาตาล | ๓๖. ภาษีจันอับและขมต่าง ๆ |
| ๓๗. ภาษีปูน | ๓๘. ภาษีแก้วียน โคตต่าง เรือจ้าง |

ที่มา : หลวงวิจิตรวาทการ, วิจิตรอนุสรณ์ (พระนคร : สำนักนายกรัฐมนตรี, ๒๕๐๕),

ภาคผนวก ข.

การค้าระหว่างไทยกับสิงคโปร์
(ค่าเงินเป็นดอลลาร์)

ปี	สินค้าเข้าจากไทย	สินค้าออกจากไทย
๒๓๖๙ - ๒๓๗๓	๒๐๗,๘๒๕	๒๕๐,๓๘๖
๒๓๗๔ - ๒๓๗๘	๑๙๒,๕๓๙	๒๐๖,๕๗๘
๒๓๗๙ - ๒๓๘๓	๓๐๓,๑๕๔	๓๑๕,๘๙๑
๒๓๘๔ - ๒๓๘๖	๒๙๙,๓๖๖	๒๙๓,๖๙๕

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่มา : Abstract Statement of Annual Imports and Exports from and to Siam. Burney Papers. Vol. III Part II, pp. 91, 162

ภาคผนวก ค.

การค้าระหว่างไทยกับจีน มะละกา และสิงคโปร์ในทศวรรษปลายทศวรรษ ๒๓๖๓

สินค้าส่งออก	ค่าเงินเป็นรูปี
น้ำตาล	๓๗๐, ๒๕๒
ข้าวสารและข้าวเปลือก	๑๖๖, ๑๘๕
ยาสูบ	๑๓๙, ๔๙๓
เครื่อง	๗๗, ๒๐๘
ไม้ฝาง	๗๒, ๖๓๓
เกลือ	๖๘, ๖๔๗
กิมุก	๕๗, ๕๗๓
อื่น ๆ	<u>๑๗๖, ๘๐๕</u>
รวม	<u>๑, ๑๒๘, ๗๘๕</u>
สินค้านำเข้า	๕๒๕, ๖๐๓
สิ่งทอต่าง ๆ	๑๔๑, ๑๕๑
ฝิ่น	๑๓๒, ๕๘๕
อื่น ๆ	<u>๒๕๒, ๘๖๗</u>
ไทยได้เปรียบดุลการค้า	๕๒๙, ๔๖๖

ที่มา : Report on the trade of the 3 Settlements, Prince of Wales, Singapore and Malacca. Burney Papers. Vol. III, Part I, pp. 187 - 189.



ประวัติการศึกษา

นางสาววราภรณ์ ทินานนท์ เกิดเมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน พ.ศ. ๒๕๔๖ ที่จังหวัดตาก สำเร็จการศึกษาปริญญาอักษรศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ จากคณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๘ และได้เข้าศึกษาต่อในระดับปริญญาโท สาขาวิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ ที่มหาวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยในปีเดียวกัน โดยได้รับทุนจากมูลนิธิสมเด็จพระยาคำรงราชานุภาพเป็นจำนวนเงิน ๓,๐๐๐ บาท ในการทำวิทยานิพนธ์



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย