

การพัฒนาการพาณิชย์นาวีของไทย*

สุนันทา เจริญปัญญาภัย^๒

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอประวัติการพาณิชย์นาวีไทยซึ่งเป็นกิจกรรมการค้าระหว่างประเทศทางเรือรูปแบบหนึ่ง ที่มีพัฒนาการมาอย่างยาวนาน และเจริญรุ่งเรืองอย่างมากในสมัยอยุธยา ธนบุรี และรัตนโกสินทร์ตอนต้น ความได้เปรียบในทำเลที่ตั้ง ทำให้เมืองราชธานีในลุ่มน้ำเจ้าพระยาตอนล่าง โดยเฉพาะอยุธยาดำรงฐานะเมืองท่าสำคัญของการค้าระหว่างประเทศ เป็นศูนย์กลางการต่อเรือที่สำคัญ การพาณิชย์นาวีในยุคที่กษัตริย์ทรงเป็นผู้นำทางการค้าควบคู่กับระบบการค้าแบบผูกขาดสินค้าในระบบพระคลังสินค้า และบทบาทของชาวจีนในการดำเนินการค้าทางทะเลได้นำความมั่งคั่งมาสู่บ้านเมืองอย่างมากมาย เมื่อรูปแบบการค้าที่ต้อง लेकरบบการค้าผูกขาดการค้าทำให้การพาณิชย์นาวีไทย มีการเปลี่ยนจารีตการค้าเป็นรูปแบบเอกชนมากขึ้น ทำให้การพัฒนาการพาณิชย์นาวีของไทยต้องปรับเปลี่ยนระบบการค้าเพื่อให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้

* บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของความสนใจของผู้เขียน ที่ได้ทำการศึกษาวิจัยการพาณิชย์นาวีไทยในปัจจุบันพบว่า มีการพัฒนาค่อนข้างช้า ทำให้เกิดประเด็นว่า การพาณิชย์นาวีของไทยในอดีตมีการพัฒนารูปแบบใด และมีผลโดยตรงหรือไม่ต่อการพัฒนาพาณิชย์นาวีไทยในปัจจุบัน

^๒ นักวิจัยประจำสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Developing of Thai Merchant Marine^๑

Sunanta Charoenpanyaying^๔

Abstract

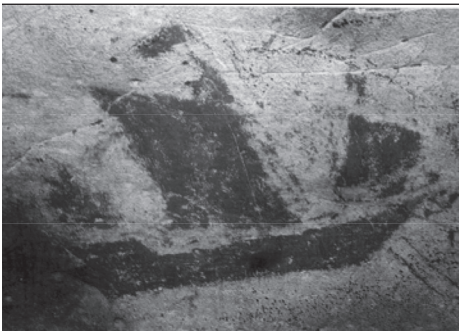
This article aims to study the history of the Thai Merchant Marines, which is a form activity of international trade that developed since ancient times and which prospered in the Ayutthaya, Thonburi and early Rattanakosin eras. With the advantage of the location of the capital city in the lower Chao Phraya River, Ayutthaya became a major port of trade and shipbuilding center. The “Monopoly System” of the royal warehouse was an important trade policy, as well as the role of the merchant marines of the Chinese people, which brought prosperity to the country. When the trading system of the monopoly for commercial products broke up, the Thai Merchant Marines was transformed from the government sector to the private sector. As a result, the development of Thai Merchant Marines adjusted to be competitive with foreign trade.

^๑ This article is one part of the research focus of the study of Thai Merchant Marines. Today, it has been found that their development has slowed. Thus, the question is how did the Thai Merchant Marine develop and what was the direct impact on the Thai Merchant Marines today.

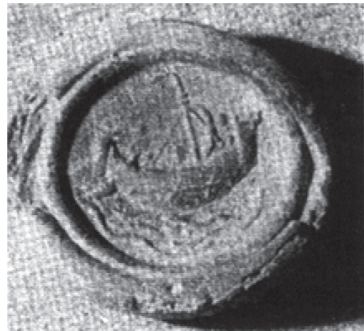
^๔ Researcher, Institute of Transportation, Chulalongkorn University.

บทนำ

การพาณิชย์นาวี หรือการประกอบธุรกรรมการค้าทางทะเล เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับเรือ การเดินเรือ ท่าเรือ อยู่เรือ และยังหมายรวมถึงกิจการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง^๕ ประเทศไทยมีการค้าทางทะเลมาอย่างยาวนาน เห็นได้จากหลักฐานทางประวัติศาสตร์ที่ได้ค้นพบ เช่น ภาพเขียนสีที่ถ้ำพญานาค จังหวัดกระบี่ แสดงถึงภูมิปัญญาด้านการเดินทางทางเรือเลียบชายฝั่งทะเล หรือตราประทับดินเผารูปเรือของพุทธศตวรรษที่ ๑๐-๑๒ ซึ่งพบที่นครปฐม เป็นต้น การพาณิชย์นาวีเริ่มจากการค้าสำเภา ซึ่งมีมาช้านาน และเจริญรุ่งเรืองอย่างมากในสมัยอยุธยา และในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ดังเห็นได้จากการกำหนดกฎเกณฑ์ และนำไปสู่ระบบการผูกขาดการค้าโดยพระคลังสินค้า ตราบจนการเปลี่ยนรูปแบบการค้าเข้าสู่ยุคการแข่งขันอย่างเสรีดังเช่นในปัจจุบัน



รูปที่ ๑ ภาพเขียนสีศิลปะ ถ้ำพญานาค จังหวัดกระบี่^๖



รูปที่ ๒ ตราประทับดินเผารูปเรือ ของพุทธศตวรรษที่ ๑๐-๑๒ พบที่นครปฐม ลักษณะเรือในภาพเป็นเรือเดินทะเลเสาดียว^๗

^๕ มาตรา ๔ พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑

^๖ เอิบเปรม รัชราชกุล. ประวัติศาสตร์การพาณิชย์นาวีไทย. (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์สมาพันธ์จำกัด, ๒๕๔๕), หน้า ๔๑

^๗ เอิบเปรม รัชราชกุล. ประวัติศาสตร์การพาณิชย์นาวีไทย, หน้า ๔๙.

การพัฒนาพาณิชย์นาวีแบ่งออกตามสมัยการปกครองเป็นสมัยอยุธยา สมัยธนบุรี และสมัยรัตนโกสินทร์

การพาณิชย์นาวีในสมัยอยุธยา (พ.ศ. ๑๘๙๓ – พ.ศ. ๒๓๑๐)^๔

ความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้ง

อยุธยามีความได้เปรียบทางสภาพภูมิศาสตร์คือตั้งอยู่บริเวณแม่น้ำ ๓ สายมาบรรจบกัน คือแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก และแม่น้ำลพบุรี ทำให้อยุธยามีสภาพเป็นเกาะมีแม่น้ำล้อมรอบป้องกันศัตรู พื้นที่ราบลุ่มเหมาะแก่การปลูกข้าว อยุธยาตั้งอยู่ห่างจากทะเลประมาณ ๙๐ กิโลเมตร ทางตอนบนของอ่าวไทย อยู่ไกลจากเส้นทางเดินเรือทะเลของนานาชาติ อยุธยามีลักษณะผสมผสานของการเป็นอาณาจักรในแผ่นดิน (ควบคุมการเกษตร) และอาณาจักรทางทะเล (ควบคุมการค้าทางทะเล) เพราะอยู่ในเส้นทางของลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ กับลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือพัดผ่าน ทำให้ย่นระยะเวลาการเดินทางได้มาก เหมาะสมกับการค้าขายในลักษณะพาณิชย์นาวี ด้วยเหตุนี้อยุธยาจึงทำการติดต่อค้าขายทางเรือได้อย่างรุ่งเรืองกับนานาชาติ^๕ จนได้รับขนานนามว่า “ชาρινาว” ซึ่งหมายถึงเมืองที่เต็มไปด้วยเรือ

^๔ กรุงศรีอยุธยาสถาปนาขึ้นโดยพระรามาธิบดีที่ ๑ (พระเจ้าอู่ทอง) ในปี พ.ศ. ๑๘๙๓ และถูกทำลายโดยกองทัพพม่าในสมัยพระเจ้าเอกทัศ ในเดือนเมษายน พ.ศ. ๒๓๑๐ อยุธยาเป็นเมืองหลวงนานถึง ๔๑๗ ปี มีกษัตริย์ปกครองทั้งหมด ๓๔ พระองค์ มาจาก ๕ ราชวงศ์ คือ อู่ทอง สุพรรณบุรี สุโขทัยปราสาททอง และบ้านพลูหลวง อยุธยามีพุทธศาสนาแบบหินยาน เป็นศาสนาประจำอาณาจักร และยังมีศาสนาเชนด้านวิญญานนิยม และพุทธศาสนาแบบมหายานอยู่ด้วย ในสถาบันกษัตริย์ของอยุธยานั้นใช้พิธีกรรมที่เป็นฮินดูและพราหมณ์ เพื่อเป็นการสร้างอำนาจ ความศักดิ์สิทธิ์ ซึ่งเป็นการผสมระหว่างหลักของความเชื่อเรื่อง “ธรรมราชา” ตามแนวของพุทธศาสนาและหลักของ “เทวราชา” ตามแนวของฮินดูและพราหมณ์ ในเรื่องของการปกครองนั้น อาณาจักรอยุธยาใช้ระบบ “ศักดินา” เพื่อกำหนดความสัมพันธ์ของผู้คนในสังคม มีการแบ่งชั้นเจ้า – ขุนนาง – พระสงฆ์ – ราษฎร ออกเป็นหมวดหมู่และชนชั้นอย่างชัดเจนว่าเป็น “ผู้ปกครอง” และ “ผู้อยู่ใต้การปกครอง”

^๕ ในเอกสารของโยฮันส์เคาเติน ผู้แทนคนแรกของบริษัทอินเดียตะวันออกของฮอลันดาในประเทศไทย ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๒๖๗ ซึ่งอ้างในบันทึกของพาน ฟลิต หรือ วัน วลิต และมีบทพรรณนาเพิ่มเติมในบันทึกของวัน วลิตอีกด้วย มหาวิทยาลัยราชภัฏนครศรีอยุธยา. **ความสำคัญของเอกสารของชาวต่างประเทศต่อการศึกษาวรรณคดีอยุธยา เมืองมรดกโลก** [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.ayutthayastudies.aru.ac.th>[๓ เมษายน ๒๕๕๕]

หรือนานนคร^{๙๐}

อยุธยาเป็นเมืองทำการค้าสินค้า ส่งผ่านคือ สินค้าจีน - ญี่ปุ่น และเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ที่นำเข้ามายังตลาดอยุธยานั้น ได้รับการซื้อไปค้าต่อยังตลาดในอ่าว เบงกอลและอ่าวเปอร์เซีย และมีการนำสินค้าไปค้าต่อยังตลาดในยุโรป ในทำนอง เดียวกัน อยุธยาก็เป็นตลาดของสินค้าโลกตะวันตกที่ถูกลำไปค้าต่อยังตลาดโลก ตะวันออกที่ไกลถึงจีนและญี่ปุ่นด้วย ดังนั้นอยุธยาจึงเป็นเมืองท่าของพ่อค้าทั้งจาก ตะวันออกและตะวันตกที่นำเรือมาซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้ากัน

แม่น้ำเจ้าพระยาไม่ได้เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือที่ทำการค้าทางทะเลกับ ต่างประเทศทั้งการต่อเรือสำเภา จีน ญี่ปุ่นและประเทศอื่นๆ ในย่านเอเชียและการต่อ เรือกำปั่นของชาติยุโรป เพราะขนาดของเรือที่สร้างด้วยไม้มีระวางบรรทุกน้ำหนัก เพียง ๖๐๐-๑,๒๐๐ ตัน เรือสินค้าของชาติต่างๆ จึงสามารถเดินทางมาถึงอยุธยาได้ อย่างสะดวก^{๙๑} นอกจากนี้ อยุธยามีเครือข่ายเมืองท่ากระจายไปอย่างกว้างขวาง เครือข่ายเมืองท่า มีดังนี้ ๑) ฟังตะวันออกมีเมืองท่าปะหัง กลันตัน ตรังกานุ สายบุรี ปัตตานี นครศรีธรรมราช อ่าวบ้านดอน บางสะพาน เพชรบุรี บางปลาสร้อย เมือง ท่าเหล่านีทำการค้ากับกัมพูชา เวียดนาม หมู่เกาะต่างๆ ของอินโดนีเซีย และ จีน ๒) ฟังตะวันตก มีเมืองท่าตะนาวศรี ตรัง ไทรบุรี ไว้ทำการค้ากับอินเดีย^{๙๒}

กรมพระคลังสินค้า

กรมพระคลังสินค้านับมีบทบาทสำคัญที่สุดในการค้าขายระหว่างประเทศ กรมนี้จะทำหน้าที่จัดเก็บส่วยและอากรซึ่งเป็นผลประโยชน์ของแผ่นดิน เมื่อมีการ เก็บส่วยมากขึ้นหรือถึงฤดูสำเภาก็จะจัดส่งสินค้าไปขายยังต่างประเทศพร้อมกับสินค้า

^{๙๐} ดิเรก กุลสิริสวัสดิ์. **สำเภาภษัตริย์สุลัยมาน : ฉบับย่อ = The ship of Sulaiman.** (กรุงเทพฯ : มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, ๒๕๒๗), หน้า ๒๗.

^{๙๑} อารงค์ดี เพชรเลิศอนันต์. **อยุธยาเมืองท่านานาชาติ** [สายตรง] แหล่งที่มา: [http://ayutthayastudies.aru.ac.th/content/view/๔๒๖/๓๒/\[๖ เมษายน ๒๕๕๕\]](http://ayutthayastudies.aru.ac.th/content/view/๔๒๖/๓๒/[๖ เมษายน ๒๕๕๕])

^{๙๒} กลุ่ม สยามของเรา. **การค้าต่างประเทศ: การปกครอง เศรษฐกิจ และสังคม สมัยกรุงศรีอยุธยา** [สายตรง] แหล่งที่มา:<http://www.oursiam.in.th/content/view.php?code=๐๑๐๑๑-๑๑๖๑๕๑๘๗๒๒-๐๑๒๖> [๘ สิงหาคม ๒๕๕๕]

อื่นๆ อยุธยาใช้ระบบคลังสินค้าซึ่งเป็นการค้าแบบผูกขาดการค้า โดยบังคับให้พ่อค้าขายสินค้าให้แก่รัฐบาลเพียงผู้เดียว สินค้าสำคัญที่ทางการบังคับซื้อ ได้แก่ ปืน อาวุธต่างๆ สินค้าที่ต้องการใช้ในราชการ เมื่อทางการซื้อสินค้าไว้เกินความต้องการแล้วจึงขายเป็นรายย่อยแก่ประชาชน ในส่วนของสินค้าออกบางอย่างที่เป็นของหายาก กรมพระคลังสินค้าจะกำหนดเป็นสินค้าต้องห้าม ผู้ใดต้องขายให้แก่ทางราชการผู้เดียว สินค้าพื้นเมือง^{๑๑} ที่พระคลังสินค้านำรวบรวมไว้จะบรรทุกลงเรือสำเภาหลวงไปขายยังประเทศต่างๆ การดำเนินการค้าแบบนี้ทำให้รัฐสามารถควบคุมกิจการค้าต่างประเทศได้อย่างใกล้ชิดผูกขาดการค้าทั้งหมด โดยพระคลังสินค้าทำหน้าที่เป็นทั้งพ่อค้าคนกลางขายสินค้าในราชอาณาจักร เป็นพ่อค้าคนกลางนำสินค้าเงินและญี่ปุ่นมาขายให้ฝรั่ง ผูกขาดการค้าสำเภา เป็นผู้เก็บค่าธรรมเนียมเรือ การออกกฎหมายสินค้าต้องห้าม เช่น อาวุธ ฤๅษณา ผาง ดิบูก งาช้าง หน่อกล้วย และสินค้าหายาก

ภาษีอากร

จกอบ จำกอบ หรือจกอบหมายความถึงภาษีชนิดหนึ่งที่เรียกเก็บจากสินค้าออก ซึ่งการเก็บภาษีสินค้านี้ น่าจะมีมาตั้งแต่ในสมัยสุโขทัย ทั้งนี้เพราะข้อความในศิลาจารึกที่ได้มีการกล่าวว่า ใครจะมาค้าขายก็ได้ เจ้าเมืองไม่เก็บจกอบแก่ราษฎรนั้น ในสมัยกรุงศรีอยุธยาได้มีคำว่าจกอบอยู่หลายแห่ง เช่น ในกฎหมายเกาลักษณะพระธรรมนูญมาตรา ๓ มีว่า “อนึ่งพระราชทานจกอบขนอนแก่ผู้ใดๆ ใช้” และในลักษณะอาญาหลวงมาตรา ๑ ว่า “และเก็บจกอบในสำเภานาวาเรือใหญ่น้อยก็ดี” ในหนังสือค้าขายซึ่งทำกับฝรั่งเศส ในสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราชมีว่า

^{๑๑} สินค้าพื้นเมืองบางชนิดเป็นที่ต้องการของชาวต่างประเทศมากหากปล่อยให้ซื้อขายกันโดยเสรี ของเหล่านั้นจะหมดสิ้นไปไม่มีใช้ในราชการบ้านเมือง จึงกำหนดให้เป็นสินค้าต้องห้ามต้องซื้อขายผ่านพระคลังสินค้า เช่น ไม้ฤๅษณา นอแรด ดิบูก งาช้าง ไม้จันทน์ไม้หอม และไม้ผาง เป็นต้น สินค้าต้องห้ามนี้เพิ่มประเภทขึ้นโดยลำดับ เช่น ในสมัยพระเจ้าปราสาททอง สินค้าต้องห้าม เช่น ดินประสิว ตะกั่ว ผาง หนังสัตว์ เนื้อไม้ งาช้าง ดิบูก ไม้หอม เป็นต้น สินค้าที่ชาวต่างประเทศต้องการมากอีกอย่างหนึ่งคือ ข้าว ตอนปลายสมัยกรุงศรีอยุธยา ข้าวกลายเป็นสินค้าออกที่สำคัญโดยส่งไปประเทศจีนไม่น้อยกว่าปีละ ๖๕,๐๐๐ หาบ บางปีส่งไปหลายแสนหาบ และบางปีถึง ๑ ล้าน ๕ แสนหาบ

บริษัท สำนักพิมพ์แม็ค. การค้าระหว่างประเทศสมัยอยุธยา [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.maceducation.com/e-knowledge/๒๔๒๓๑๑๒๑๑๐/๐๔. htm> [๕ เมษายน ๒๕๕๕]

“พระราชทานจำกอบขนอนและริชชาทั้งปวงแก่กุ่มบันเหนืฝรั่งเศส ให้เข้าออกจงสะดวกอย่าให้ผู้ใดลงตรวจ และให้แต่ย่นทางว่าวสินค้าซึ่งบรรทุกมานั้น แก่เจ้าพนักงานในเมืองบาดบุรี และเมื่อบรรทุกสินค้าจะออกไปนั้นก็ให้ย่นทางว่าวสินค้าซึ่งบรรทุกนั้น แก่เจ้าพนักงาน ณ กรุงเทพมหานคร และเอาตราเบิกด่านสำหรับเข้าออกทุกครั้ง”^{๑๔}

ในยุคสมัยนั้น การจัดเก็บจังกอบรัฐบาลจะตั้งเป็นสถานที่คอยดักเก็บในสถานที่ที่สะดวก เช่น ถ้าเป็นทางบกก็จะไปตั้งที่ปากทางหรือทางที่จะเข้าเมือง ถ้าเป็นทางน้ำก็จะตั้งใกล้ท่าแม่น้ำหรือเป็นทางร่วมสาयน้ำ โดยสถานที่เก็บจังกอบ เรียกว่า **ขนอน** ทั้งนี้ขนอนจะเป็นที่คอยเก็บจังกอบสินค้าทั่วไปไม่เฉพาะเพียงการนำเข้าและขนออกนอกราชอาณาจักรเท่านั้นเพราะมีทั้งขนอนบก ขนอนน้ำ ขนอนขึ้นนอก ขนอนขึ้นใน และขนอนตลาด^{๑๕} วิธีเก็บจังกอบในสมัยนั้นจะเก็บในอัตรา ๑๐ ชัก ๑ และการเก็บนั้นมิได้เก็บเป็นตัวเงินเสมอไปคือเก็บเป็นสิ่งของแทนตัวเงินก็ได้แล้วแต่จะเก็บอย่างใดได้สะดวกเพราะในสมัยนั้นวัตถุที่ใช้แทนเงินตราคงจะมีน้อย การจัดเก็บภาษีอากรในสมัยกรุงศรีอยุธยา หรือที่เรียกกันในสมัยนั้นว่า “ส่วยสาอากร” ได้มีการแบ่งการจัดเก็บออกเป็น ๔ ประเภท คือ จังกอบ อากร^{๑๖} ส่วย^{๑๗} และฤชา^{๑๘}

^{๑๔} พระยาอนูมานราชชน. **ตำนานศุลกากร**. (พระนคร: กรมศิลปากร, ๒๕๐๖), หน้า ๒.

^{๑๕} พระยาอนูมานราชชน. **ตำนานศุลกากร**, หน้า ๔.

^{๑๖} อากร หมายถึงการเก็บชักส่วนผลประโยชน์ที่ราษฎรทำมาหากินได้ เช่น ทำนา ทำไร่ ทำสวน หรือโดยให้สิทธิของรัฐบาล เช่น อนุญาตให้เก็บของในป่า จับปลาในน้ำ และต้มกลั่นสุรา ให้เก็บในอัตรา ๑๐ หยิบ ๑ การเก็บอากรนี้คงไม่ได้เก็บเป็นตัวเงินเสมอไป คงเก็บเป็นของแทนตัวเงินอย่างเดียวกับจังกอบ

^{๑๗} ส่วย คือผลผลิตอันเกิดจากการที่ทางการยอมให้บุคคลบางจำพวกส่งสิ่งของซึ่งรัฐบาลต้องการให้แทนที่แรงงานที่คนเหล่านั้นต้องมาประจำทำราชการ ซึ่งเป็นเกณฑ์บังคับสำหรับชายฉกรรจ์ที่ต้องเข้ารับราชการทหารปีละ ๖ เดือน เช่น ยอมอนุญาตให้ราษฎรที่ตั้งภูมิลำเนาอยู่ชายดงพญาดินมูลค่างควา (เอามาทำดินปืน) หรือยอมให้ราษฎรชาวเมืองกลางหาดีบุกอันมีมากเพื่อส่งหลวง ถือว่าเป็นส่วยสิ่งของที่เกณฑ์ให้ราษฎรส่ง นอกจากนี้ยังมีส่วยเครื่องราชบรรณาการส่วยทรัพย์มรดก

^{๑๘} ฤชา คือค่าธรรมเนียมที่ทางการเรียกเก็บจากราษฎรซึ่งได้รับประโยชน์จากรัฐเป็นการเฉพาะตัว เช่น ผู้ใดจะขอโฉนดตราสาร เพื่อมิให้ผู้อื่นบุกรุกแย่งชิงที่เรือกสวนไร่นาจึงต้องเสียฤชาแก่รัฐ เป็นต้น ฤชาที่สำคัญได้แก่ ค่าธรรมเนียม และค่าปรับทางการศาล

กรมสรรพากร. **ประวัติการจัดเก็บภาษี:การจัดเก็บภาษีอากรในสมัยกรุงศรีอยุธยา (พ.ศ. ๑๘๙๓ - พ.ศ. ๒๓๑๐)** [สายตรง]: แหล่งที่มา: <http://www.rd.go.th/> [ตรกฏาคม ๒๕๕๕]

การค้าต่างประเทศในสมัยกรุงศรีอยุธยา มักเปลี่ยนแปลงไปตามเหตุการณ์บ้านเมือง การค้ากับต่างประเทศในสมัยอยุธยาตอนต้น (พ.ศ. ๑๘๙๓-พ.ศ. ๒๐๓๔) เป็นการค้ากับประเทศในเอเชีย ที่สำคัญได้แก่ จีน มลายู ชาว อินเดีย ลังกา เปอร์เซีย และอาหรับ เป็นการค้าโดยเรือสำเภา ทั้งแต่งสำเภาไปขายและเรือต่างชาติเข้ามาค้าขาย

สินค้าออกได้แก่ อำพัน ไม้หอม ไม้ กฤษณา กระวาน กานพลู พริกไทย ทองคำ เงิน พลวยต่างๆ ตะกั่ว งาช้าง นอระมด หนังเสือ ชะมด เครื่องเคลือบ เครื่องปั้นดินเผา ผ้า ผ้ายันต์ น้ำตาล ข้าว ช้าง ม้า นกยูง นกกแก้ว ๕ สี สินค้าเข้าได้แก่ แพร่ม้วน แพร่ดอก แพร่โล่ ผ้าผืน ผ้าลายทอง เครื่องถ้วย ทองแดง กำมะถัน พัด ฉากญี่ปุ่น เครื่องรัก สารส้ม เป็นต้น



รูปภาพ ๓ เครื่องสังคโลกเป็นสินค้าออกทางทะเลถึงแม้จะพบแหล่งเตาผลิตที่เมืองศรีสขันธ์ และเมืองสุโขทัย แต่การส่งออกได้มีในสมัยอยุธยาตอนต้น โดยรัฐสุโขทัยโบราณไม่ได้มีบทบาทเลย

ในสมัยสมเด็จพระนเรศวรมหาราช (พ.ศ. ๑๙๕๒-พ.ศ. ๑๙๖๗) ได้สร้างความมั่งคั่งโดยการขยายการค้าสำเภากับจีนและได้มีการแต่งสำเภาไปเมืองจีนมากขึ้น^๙ ในสมัยกรุงศรีอยุธยามีหน่วยงานที่ทำหน้าที่ติดต่อค้าขายต่างประเทศคือกรมท่า โดยกรมท่าซ้าย ทำหน้าที่ติดต่อค้าขายกับจีน และการค้าขายของคนจีนในเมืองไทย

^๙ สมเด็จพระนเรศวรมหาราช เคยเสด็จไปประทับอยู่ที่พระราชวังจันทน์เมื่อครั้งเป็นเจ้าหนครอินทร์อยู่เมืองสุพรรณบุรี และดูเหมือนจะเป็นองค์เดียวเท่านั้นที่เคยไปเมืองจีนจริงๆ และได้นำช่างจีนมาทำเครื่องเคลือบสังคโลกจริงๆ

สุจิตต์ วงษ์เทศ. **กรุงสุโขทัย มาจากไหน**. (กรุงเทพฯ : มติชน, ๒๕๔๘), หน้า ๑๓๕.

มีหลวงไขฎีกราชเศรษฐีเป็นเจ้าของ ถือศักดินา ๑,๔๐๐ กรมท่าชาวญแลติดต่อดำขายกับเมืองแขก มีพระจุฬาราชมนตรี ศักดินา ๑,๔๐๐ เป็นเจ้ากรม และกรมท่ากลางสำหรับชาวต่างประเทศโดยทั่วไป^{๒๐}

ในสมัยอยุธยา ประชาชนโดยทั่วไปไม่มีสิทธิจะทำมาค้าขายกับชาวต่างประเทศ การค้าขายกับต่างประเทศเป็นระบบผูกขาด ที่เรียกว่า ระบบพระคลังสินค้า รัฐบาลได้สร้างพระคลังสินค้าขึ้นเก็บสินค้าภายในประเทศที่ได้จากการซื้อขายกับประชาชนและการเก็บส่วย มาขายให้กับพ่อค้าชาวต่างประเทศ ในขณะเดียวกันก็ซื้อสินค้าจากพ่อค้าต่างประเทศมาขายให้กับประชาชนอีกทีหนึ่ง นอกจากนี้ ยังจัดสำเภาไปขายกับเมืองท่าและบ้านเมืองภายนอก แล้วซื้อสินค้ากลับเข้ามาในประเทศ สินค้าภายในประเทศบางอย่างโดยเฉพาะของป่าที่หายาก จะต้องนำมาขายให้กับพระคลังสินค้าแต่เพียงแห่งเดียว ในทำนองเดียวกัน สินค้าเข้าบางชนิดก็ถือว่าเป็นของสำคัญ ไม่ต้องการให้ประชาชนโดยทั่วไปมีครอบครองก็จะไม่ขายให้ แต่จะเก็บไว้เป็นของสำหรับพระมหากษัตริย์และขุนนางเท่านั้น^{๒๑} พระเจ้าแผ่นดินได้กำไรมาจากการค้าและได้กลายมาเป็นรายได้ที่สำคัญของรัฐ^{๒๒} เหตุที่การค้าของรัฐได้กำไรมาก เพราะปัจจัย ๒ ประการคือ หนึ่งเป็นการค้าผูกขาด และสองสินค้าที่ส่งไปขายเป็นสินค้าที่ได้เปล่า โดยเกณฑ์มาจากหัวเมืองไกล ที่เรียกว่าสงส่วยนั่นเอง^{๒๓} ดังเช่นในสมัยพระเจ้าปราสาททองทรงมีรายได้หลายล้านบาทจากข้าว ไม้ฝาง ดินประสิว

^{๒๐} กลุ่ม สยามของเรา. **การค้าต่างประเทศ: การปกครอง เศรษฐกิจ และสังคม สมัยกรุงศรีอยุธยา** [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.oursiam.in.th/content/view.php?code=๐๑๐๑๐-๑๑๖๑๕๑๘๗๒๒-๐๑๒๖> [๘ สิงหาคม ๒๕๕๕]

^{๒๑} ศรีภัทร วลิลโกดม บรรยายไว้ในหนังสือ เรื่อง กรุงศรีอยุธยาของเรา ในพิมพ์ประไพ พิศาลบุตร. **สำเภาสยาม ตำนานเจ๊กบางกอก**. พิมพ์ครั้งที่ ๒. (กรุงเทพฯ: นานมีบุ๊คส์, ๒๕๕๔), หน้า ๔๘

^{๒๒} นอกจากนี้รายได้ของรัฐยังประกอบด้วย ภาษี จังกอบ คือภาษีที่เก็บตามด่านขนอน โดยชักส่วนจากสินค้าหรือเก็บเป็นเงินตามขนาดของพาหนะที่บรรทุกสินค้า เช่น ความกว้างของปากเรือ วาละ ๑๐ บาทถึง ๒๐ บาท เรียกว่า ค่าปากเรือ ในสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราชได้เปลี่ยนแปลงภาษีปากเรือ โดยกำหนดว่า ถ้าเรือกว้างกว่า ๖ คอก เก็บลาละ ๖ บาท และให้ตั้งด่านเก็บภาษีตั้งแต่เมืองชัยนาทลงมา

^{๒๓} พิมพ์ประไพ พิศาลบุตร. **สำเภาสยาม ตำนานเจ๊กบางกอก**. หน้า ๔๘-๔๙

ตีนุกและตะกั่ว นอกจากนั้นยังทรงมีเรือที่ค้าขายกับชายฝั่งโคโรแมนเดล (Coromandel Coast) ในอินเดียและจีน ทำให้การของชาวกรุงเก่าพบว่า การค้าทางทะเลของราชสำนักอยุธยา นั้นทำรายได้ปีละ ๔๐๐,๐๐๐ บาท หรือเทียบเท่ากับ ๒๕ เปอร์เซ็นต์ของจำนวนเงินรายได้ทั้งหมด คือ ๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท ชิมอง เดอลาลูแบร์ ราชทูตฝรั่งเศสที่มาถึงสยามในสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช (พ.ศ. ๒๒๓๐) ได้กล่าวไว้ว่า พระเจ้าแผ่นดินสยามทรงเป็น “พ่อค้าใหญ่” ด้วยพระองค์เอง^{๒๔} ส่วนเจ้านายเชื้อพระวงศ์ขุนนางจะทำการค้าส่วนตัว โดยมีสำเนาของตัวเองไปค้าขายต่างประเทศ

ประเทศคู่ค้าที่สำคัญในสมัยอยุธยา ได้แก่

จีน เป็นตลาดการค้าที่สำคัญของอยุธยา มีหลักฐานว่าได้ติดต่อทำการค้ากันมาตั้งแต่ก่อนสร้างอาณาจักร และทำการค้าระหว่างกันเรื่อยมา จีนเป็นตลาดที่มีปริมาณความต้องการสินค้าสูงและเป็นตลาดที่สินค้าได้ราคาดี การค้ากับจีนมี ๒ รูปแบบคือ

๑) การค้าในระบบบรรณาการ หรือจิ้มก้อง หมายถึงระบบการค้าที่ต้องไปพร้อมกับการทูตกล่าวคือ เรือสินค้าของชาติต่างๆ ที่ไปพร้อมกับคณะทูตเพื่อเคารพจักรพรรดิจีนนั้นจะได้รับอนุญาตให้ค้าโดยได้รับสิทธิพิเศษทั้งด้านตลาดที่เปิดให้ค้ามากขึ้นกับเมืองต่างๆ และการงดเว้นจัดเก็บภาษีด้านต่างๆ การค้าในรูปแบบนี้สินค้าจะถูกแบ่งออกเป็น ๒ ส่วน คือส่วนหนึ่งเป็นเครื่องราชบรรณาการ อีกส่วนหนึ่งคือสินค้าที่จะส่งไปขายยังกวางตุ้ง ในสมัยจักรพรรดิคังซี ในปี พ.ศ. ๒๒๐๗ ได้กำหนดจำนวนเรือในคณะบรรณาการของสยามอย่างแน่นอนเป็นการถาวรจำนวน ๓ ลำ ระบุชื่อว่า เรือ เจิ้ง (cheng) ผู้ (fu) และฮู (hu) อีกสามปีต่อมา ได้กำหนดช่วงเวลาส่งบรรณาการเป็นพิธีการทุกสามปีด้วย โดยเรือบรรณาการแต่ละลำจะมีลูกเรือได้ไม่เกินหนึ่งร้อยคน รวมสมาชิกของผู้ติดตามอย่างเป็นทางการ ๒๒ คน ผู้เชิญเครื่องบรรณาการจากกวางตุ้งไปยังกรุงปักกิ่งเพื่อทำพิธีถวายต่อจักรพรรดิแมนจู

^{๒๔} สารสิน วีระผล. **จิ้มก้องและกำไร: การค้าไทย-จีน**. (กรุงเทพฯ: มูลนิธิโตโยต้าประเทศไทย, ๒๕๔๘), หน้า ๒๐.

^{๒๕} ชาญวิทย์ เกษตรศิริ. **สยามพาณิชย์**. พิมพ์ครั้งที่ ๒. (สมุทรปราการ: มูลนิธิโตโยต้าแห่งประเทศไทย, ๒๕๔๕), หน้า ๒๗

และเรือทั้งสามลำจะต้องได้รับอนุญาตก่อน จึงจะเริ่มทำการค้าได้ในสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช ได้ทรงเพิ่มประสิทธิภาพสูงสุดของการค้าระบบบรรณาการคือนอกเหนือจากเรือบรรณาการตามระเบียบปกติจำนวน ๓ ลำแล้ว ยังมีเรืออื่นๆ อีกกลุ่มใหญ่ผูกติดมาด้วย ได้แก่ เรือบรรณาการเสริม (ปู่กังฉนวน)^{๒๖} เรือรับบรรณาการ (เจี้ยกังฉนวน) และเรือบรรณาการตรวจ (ถ่านกังฉนวน)^{๒๗} การค้าในระบบบรรณาการนี้ ทำกำไรให้กับประเทศผู้ค้าตัวอย่างมาก

๒) การค้าที่พ่อค้าเอกชนชาวจีนนำสินค้าบรรทุกเรือเข้ามาค้าขายในไทย ด้วยสินค้าจากอยุธยาสามารถทำอะไรได้อย่างมหาศาล จึงเป็นแรงดึงดูดสำคัญที่ทำให้มีพ่อค้าชาวจีนบรรทุกสินค้าจากจีน เช่น สินค้าผ้าปัก ใบชา เครื่องถ้วยโลหะ และสินค้าผ้าฝ้ายมาขายและได้นำเอาพริกไทย เครื่องยา งามช้าง และอื่น ๆ กลับยังประเทศจีน^{๒๘} ญีปุ่น มีหลักฐานว่า ริวกิว (ปัจจุบันคือโอกินาวา) ซึ่งขณะนั้นยังเป็นอาณานิคมของสเปน ได้ทำการค้าในฐานะพ่อค้าคนกลางระหว่างจีน - ญีปุ่น - อยุธยา โดยการนำเอาสินค้าจากญีปุ่นและจีนมาขายยังตลาดอยุธยา และเอาสินค้าจากอยุธยาไปค้าที่ตลาดจีน และญีปุ่น มีการแลกเปลี่ยนการทูตกับญีปุ่นในช่วง ๑๕๕ ปี ระหว่าง พ.ศ. ๑๙๖๘-๒๑๑๓ มีเรือริวกิวมาค้ายังอยุธยาถึง ๕๘ ลำ จากจำนวนที่มากค้าในภูมิภาคนี้ทั้งสิ้น ๑๕๐ ลำ^{๒๙} หรือเฉลี่ยมาอยุธยา ๑ ลำในทุกๆ ๒ ปีครั้ง จากนั้นจึงเป็นการค้าโดยตรง

^{๒๖} เรือบรรณาการเสริม (ปู่กังฉนวน) บรรทุกเครื่องบรรณาการเสริมเพื่อทดแทนส่วนที่อาจจะสูญหายหรือเสียหายไปในการกิจครั้งก่อน เรือรับบรรณาการ (เจี้ยกังฉนวน) ได้รับมอบหมายหน้าที่รับคณะผู้เชิญเครื่องบรรณาการอย่างเป็นทางการกลับมาจากปักกิ่งหรือพระราชสาส์นของจักรพรรดิ หรือของขงวัญของจักรพรรดิและเรือบรรณาการตรวจ (ถ่านกังฉนวน) จะตรวจสอบอย่างเปิดเผยถึงกำหนดการที่ผิดปกติในการเดินเรือของเรือบรรณาการปกติ

^{๒๗} สารสิน วีระผล. **จัมก้องและกำไร: การค้าไทย-จีน**. หน้า ๓๒-๓๓.

^{๒๘} ด้วยเหตุที่ต้นทุนค่าต่อเรือและเงินลงทุนเป็นจำนวนมหาศาล หลายหมื่นเหรียญทอง ทำให้เรือสำเภาลำหนึ่งซึ่งมีขนาดไม่ถึงหนึ่งพันตัน จะมีการร่วมทุนของพ่อค้ารายย่อยจำนวนถึงหนึ่งร้อยคน ทีมคนทลกวางตุ้ง พวกช่างแกะสลักงาช้าง ช่างเขียนภาพ พ่อค้าเครื่องเหล็ก พ่อค้าเครื่องทองและเงินต่างมีพื้นที่ในการบรรทุกสินค้าในเรือเพื่อการส่งออกไปขาย เรียกว่า เป็นสินค้าที่มาจากเงินทุนกู้ยืม

สารสิน วีระผล. **จัมก้องและกำไร: การค้าไทย-จีน**. หน้า ๑๒๓.

^{๒๙} โยเนะโอะอิชิอิ และโยชิกาว่า. **ความสัมพันธ์ไทย-ญี่ปุ่น ๖๐๐ ปี**. พิมพ์ครั้งที่ ๒ (กรุงเทพฯ: มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, ๒๕๔๒). หน้า ๙

กับญี่ปุ่น

ญี่ปุ่น ได้เข้ามาในกรุงศรีอยุธยาตั้งแต่ พ.ศ. ๒๐๘๓ ปลายรัชกาลของ สมเด็จพระไชยราชาธิราช ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับญี่ปุ่นเริ่มอย่างเป็นทางการใน สมัยสมเด็จพระเอกาทศรถกับโชกุนโตกูงาวะ อิเอยาสุ ใน พ.ศ. ๒๑๔๙ ญี่ปุ่นได้ ส่งสาส์นมาเจริญสัมพันธไมตรีพร้อมด้วยดาบ เลื่อยเกราะเป็นเครื่องราชบรรณาการ และในขณะเดียวกันได้ทูลขอปืนใหญ่และไม้หอมจากไทย นับได้ว่าเป็นจุดเริ่มต้นของ ความสัมพันธ์ที่ตึงเครียดระหว่างไทยกับญี่ปุ่น^{๙๐} ญี่ปุ่นต้องการสินค้าจากไทยมากที่สุด ได้แก่ ไม้ฝาง หนังงาช้าง และหนังปลาฉลาม รองลงมาได้แก่ ตะกั่วและดีบุก^{๙๑} ส่วนสินค้า ที่ไทยต้องการจากญี่ปุ่น คือทองแดง เงินเหรียญของญี่ปุ่น จากลับแล เป็นต้น ในช่วง ๓๒ ปีระหว่างปี พ.ศ. ๒๑๔๗ - ๒๑๗๙ มีเรือญี่ปุ่นได้รับอนุญาตจากรัฐบาลโชกุน^{๙๒} ให้มาทำการค้ายังอยุธยาถึง ๕๖ ลำหรือเฉลี่ยปีละ ๒ ลำ

ชาวญี่ปุ่นที่เข้ามาอยู่ในกรุงศรีอยุธยานอกจากเป็นทหารอาสาซึ่งมีชาวญี่ปุ่น บางคนได้รับราชการในตำแหน่งที่สูงคือ ยามาตา นางามาดา ซึ่งต่อมาได้รับ พระราชทานบรรดาศักดิ์เป็นออกญาเสนาภิมุข ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับญี่ปุ่นหลังจากสิ้นสมัยพระเจ้าทรงธรรมแล้วเริ่มเสื่อมลง เมื่อเข้าสู่สมัยสมเด็จพระเจ้าปราสาททอง ในปี พ.ศ. ๒๑๗๖ การค้าขายกับญี่ปุ่นก็หยุดลง ทั้งนี้เป็นเพราะออกญาเสนาภิมุข ถึงแก่กรรมลงโดยถูกยาพิษ ทำให้ญี่ปุ่นต้องออกจากกรุงศรีอยุธยาทั้งหมด แม้สมเด็จพระ

^{๙๐} ความสัมพันธ์ทางการทูตระหว่างไทยกับญี่ปุ่นเจริญสูงสุดในสมัยสมเด็จพระเจ้าทรงธรรม มีการส่งคณะทูตไปเจริญสัมพันธไมตรีกับญี่ปุ่นถึง ๔ ครั้งคือ พ.ศ. ๒๑๕๙, พ.ศ. ๒๑๖๔, พ.ศ. ๒๑๖๖, พ.ศ. ๒๑๖๘

^{๙๑} ไม้ฝางนั้นเป็นสินค้าที่นิยมใช้ย้อมผ้า หนังปลาฉลามใช้หุ้มดาบเพื่อกันสนิม ส่วนหนังงาช้างใช้ตัดเสื้อซึ่งเป็นที่นิยมของชาวญี่ปุ่น

โยเนะโอะอิชิอิ และโยชิกาว่าะ. **ความสัมพันธ์ไทย-ญี่ปุ่น ๖๐๐ ปี**, หน้า ๔๙

^{๙๒} เรือสำเภาที่เข้ามาค้าขายกับจีนและประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะต้องได้รับ “ใบเบิกร่อนประทับตราแดง” จากโชกุน เพื่อเป็นหลักฐานแสดงอนุญาตให้เรือสำเภาเหล่านั้นสามารถเดินทางออกนอกประเทศได้ ซึ่งในใบเบิกร่อนนี้ ใช้เป็นหลักฐานการเดินทางเรือและทะเบียนเรือได้เป็นอย่างดี เพราะในเอกสารดังกล่าวได้ระบุจำนวนคนที่มาบนเรือสำเภา ระบุดำแหน่งหน้าที่สำคัญ เช่น ทูต อุปทูต ลำม และนายสำเภาผู้ซึ่งเป็นผู้จัดการดูแลธุรกิจภายในเรือสำเภา

พระเจ้าปราสาททองจะส่งคณะทูตไปญี่ปุ่น ๕ ครั้ง แต่ไม่ได้รับการต้อนรับจากญี่ปุ่น เพราะญี่ปุ่นมีนโยบายที่จะอยู่อย่างโดดเดี่ยว และปิดประเทศตั้งแต่ พ.ศ. ๒๑๘๒ ทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับญี่ปุ่นสิ้นสุดลง^{๓๓} อย่างไรก็ดี ญี่ปุ่นยังเปิดเมืองท่านางาซากิ ให้เป็นช่องทางการค้าและการรับข่าวสารจากภายนอก ญี่ปุ่นอนุญาตให้เฉพาะพ่อค้า ชาวดัตช์และชาวจีนทำการค้าต่อไปได้ด้วยเหตุนี้สินค้าของอยุธยาและของญี่ปุ่นจึงยังคงมีอยู่ในตลาดของทั้งสองฝ่ายเรื่อยมาโดยผ่านเรือของพ่อค้าทั้งสองชาตินี้ อย่างไรก็ตาม กิตติไทยกับญี่ปุ่นก็ยังคงค้าขายติดต่อกัน โดยมีการแต่งเรือสำเภาไปค้าขายที่ญี่ปุ่นทุกปี ดังปรากฏในสมัยพระเจ้าอยู่หัวบรมโกศ (พ.ศ. ๒๒๗๕-๒๓๐๑) ได้มีการขายข้าวให้แก่ ญี่ปุ่น โดยบรรทุกลงเรือหลวงไปขายยังเมืองท่านางาซากิ

อิหร่าน หรือชาวอาหรับได้เข้ามาติดต่อค้าขายกับอยุธยาและเข้ารับราชการ ในราชสำนักไทยตั้งแต่สมัยสมเด็จพระเจ้าทรงธรรม (พ.ศ. ๒๑๕๔-๒๑๗๑) ได้ทรง ฟันฟุท่าเรือการค้าในเมืองมะริดและตะนาวศรี ซึ่งเป็นเมืองท่าสำคัญบริเวณชายฝั่ง ตะวันออกของอ่าวเบงกอลเพื่อค้าขายโดยตรงกับพ่อค้าชาวอิหร่าน อาหรับและอินเดีย จากหลักฐานในเอกสารสยาม ชำราชการสำนักกระต๊อบสูงของชาวอิหร่าน ซึ่งเดินทาง มายังสยามในช่วงต้นรัชสมัยพระเจ้าทรงธรรม คือเจกอะหมัด^{๓๔} ซึ่งเป็นหัวหน้าพ่อค้า ชาวอิหร่านที่เรียกว่า ชูตากา ราชา อันมีความหมายว่า “พ่อค้าของกำขี้ตริย์”^{๓๕} เจกอะหมัดได้รับราชการในราชสำนัก ซึ่งตำแหน่งสุดท้ายที่ได้รับคือตำแหน่งออกญา บวรราชนายกกว่าที่สมุหนายก^{๓๖} ในสมัยพระเจ้าปราสาททอง (พ.ศ. ๒๑๗๒-๒๑๙๙)

^{๓๓} ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศในสมัยอยุธยา [สายตรง] แหล่งที่มา: เมษายน ๒๕๕๕]

^{๓๔} เจกอะหมัด ต่อมาเป็นต้นตระกูลขุนนาคน

^{๓๕} ชูตากา ราชาเป็นตำแหน่งของหัวหน้าพ่อค้า หัวหน้ากองคาราวาน สินค้าและยัง หมายถึงขุนนางด้วย

^{๓๖} มิตรภาพไทย-อิหร่าน : ความสัมพันธ์อันดีที่ใกล้ชิดกว่า ๔๐๐ ปี (กรุงเทพฯ : สถาบัน เอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงเตหะราน, ๒๕๔๘), หน้า ๔๐.

มีการแต่งตั้งให้ชาวอิหร่านเป็นออกพระจุลา ซึ่งเป็นตำแหน่งเจ้ากรมท่าชาว^{๓๓}และหัวหน้าประชาคมมุสลิมในกรุงศรีอยุธยา ขุนนางอิหร่านจึงได้มีบทบาทสำคัญในการจัดการด้านการค้าระหว่างประเทศ ในสมัยพระนารายณ์มหาราช มีความสัมพันธ์กับอิหร่านอย่างมาก ได้มีการแต่งตั้งอากูฮัมหมัดซึ่งเป็นหลานของเจกอะหมัดซึ่งเป็นพ่อค้าที่มีชื่อเสียงอย่างมากในสยาม ให้ดำรงตำแหน่งออกพระศรีเนาวรัตน์ ซึ่งหมายถึงพ่อค้าหรือนักเดินเรือผู้ยิ่งใหญ่ เป็นผู้มีความรู้ทางการปกครอง ศาสนาและกิจการในราชสำนัก จนได้รับการแต่งตั้งให้เป็นที่ปรึกษาของกษัตริย์ ในปี พ.ศ. ๒๒๒๕ อังยีซาลิม ได้รับแต่งตั้งเป็นหัวหน้าคณะทูตสยามไปยังราชสำนักซาฟาร์ ณ นครอิสฟาฮาน นับจากปี พ.ศ. ๒๒๒๘ เมื่อสมเด็จพระนารายณ์มหาราชได้ทรงแต่งตั้งคอนแสตนติน เยรากี ฟอนคอนหรือออกญาวิไชยเอนทร์ พ่อค้าเอกชนชาวกรีกให้ดำรงตำแหน่งที่ปรึกษาคนใหม่แทนที่ หลังจากออกพระศรีเนาวรัตน์ถึงอสัญกรรม ทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างชาวอิหร่านและสยามต้องเสื่อมลง เพราะถูกออกญาวิไชยเอนทร์ ลิดรอนอำนาจของขุนนางชาวอิหร่าน และสนับสนุนให้มีความสัมพันธ์ระหว่างสยามกับฝรั่งเศสแทน^{๓๔}

ชาวยุโรปหลายชาติที่เข้ามาค้าขายในสมัยอยุธยาได้แก่

โปรตุเกส ได้เข้ามากรุงศรีอยุธยาในสมัยสมเด็จพระรามาธิบดีที่ ๒ (พ.ศ. ๒๐๕๔) เป็นชาวตะวันตกชาติแรกที่เดินทางเข้ามาติดต่อกับกรุงศรีอยุธยา ด้วยการส่งทูตชื่อดูอาร์เต้เฟอร์นันเดสมาเจริญสัมพันธไมตรี ส่วนกรุงศรีอยุธยาได้ส่งทูตไป

^{๓๓} กรมท่าชาวมีหน้าที่หลัก ๒ ประการคือ ๑) การค้าต่างประเทศ แบ่งออกเป็นการเดินเรือค้าขายต่างประเทศ โดยเป็นการเดินเรือค้ากับรัฐในฝั่งมหาสมุทรอินเดีย คือ อิหร่าน อารเบีย เอเชียกลาง รวมทั้งรัฐมุสลิมในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีหน้าที่จัดหาสินค้าให้กับพ่อค้าต่างชาติที่เข้ามาค้าขายกับสยามทั้งในฐานะที่เป็นพ่อค้าเอกชนและในฐานะเจ้าพนักงานของราชสำนัก ๒) การควบคุมเรือสินค้าและพ่อค้าที่เข้ามาค้าขายในราชอาณาจักรให้ปฏิบัติตามกฎหมายและแบบธรรมเนียมต่างๆ

จุฬิศพงศ์ จุฬารัตน์. **ขุนนางกรมท่าชาว : การศึกษาบทบาทและหน้าที่ในสมัยอยุธยาถึงสมัยรัตนโกสินทร์ พ.ศ. ๒๑๕๓-๒๔๓๕** (กรุงเทพฯ : โครงการเผยแพร่ผลงานวิชาการ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาฯ, ๒๕๕๖), หน้า ๑๐๘-๑๐๙

^{๓๔} **มิตรภาพไทย-อิหร่าน : ความสัมพันธ์อันดีที่ใกล้ชิดกว่า ๔๐๐ ปี**, หน้า ๓๗-๔๐.

มะละกาและพระราชสาส์นไปถวายกษัตริย์ของโปรตุเกส ต่อมาใน พ.ศ. ๒๐๕๙ ไทยกับโปรตุเกสได้ทำสนธิสัญญาสัมพันธไมตรีและการค้าต่อกัน โดยให้ชาวโปรตุเกสเข้ามาทำการค้าและเผยแผ่ศาสนาคริสต์ในกรุงศรีอยุธยาและหัวเมืองต่างๆ ของไทย เช่น มะริด ตะนาวศรี ปัตตานี และนครศรีธรรมราช เป็นต้น สินค้าโปรตุเกสที่อยุธยามีความสนใจมากเป็นพิเศษคือปืนไฟ กระสุนปืน และดินปืน ชาวโปรตุเกสมีบทบาทเป็นทหารรักษาพระองค์ ได้รับการไว้วางพระหฤทัยจากสมเด็จพระไชยราชาธิราชมากกว่าทหารหน่วยอื่น^{๙๙} ในสมัยของพระองค์ได้โปรดฯ ให้ชาวโปรตุเกสตั้งบ้านเรือนอาศัยอยู่ในอยุธยา เรียกว่า “หมู่บ้านโปรตุเกส” ให้สร้างโบสถ์ในคริสต์ศาสนา ความสัมพันธ์ที่ตึงเครียดระหว่างอยุธยากับโปรตุเกสเริ่มเสื่อมลงเมื่อตะวันตกชาติอื่นได้เข้ามายังดินแดนแถบนี้ เช่น ฮอลันดา ซึ่งเป็นคู่แข่งทางการค้าที่สำคัญของโปรตุเกสและอยุธยาก็ยินดีติดต่อการค้าด้วยจนกระทั่งสิ้นสมัยสมเด็จพระเจ้าทรงธรรมอำนาจของโปรตุเกสลดบทบาทสำคัญลงไป

สเปน เข้ามาในสมัยสมเด็จพระนเรศวรมหาราช พ.ศ. ๒๑๔๑ และในปี พ.ศ. ๒๒๖๒ สมเด็จพระเจ้าท้ายสระ ได้มีทูตสเปนเข้ามาเจริญพระราชไมตรีและขออำนาจความสะดวกทางการค้า

ฮอลันดา หรือเนเธอร์แลนด์ เข้ามาในสมัยตอนปลายของสมเด็จพระนเรศวรมหาราช ในปี พ.ศ. ๒๑๔๗ ฮอลันดาสนใจเฉพาะด้านการค้าและสำรวจตลาดการค้า โดยเฉพาะความเป็นไปได้ของการที่จะอาศัยเรือสำเภาหลวงของไทยไปค้าขายที่เมืองจีน^{๑๐๐} ฮอลันดาได้ตั้งบริษัทอินเดียตะวันออก (Dutch East India Company) และสถานการค้าขึ้นในกรุงศรีอยุธยา ในสมัยสมเด็จพระเจ้าทรงธรรม (พ.ศ. ๒๑๕๔-๒๑๗๑) พระองค์ได้ส่งเครื่องบรรณาการไปถวายเจ้าชายมอริส ประเทศฮอลันดา ส่วนชาวฮอลันดาในไทยก็ได้รับการสนับสนุนการค้าอย่างดี จนได้ตกลงทำสัญญา

^{๙๙} สุเนตร ชุตินธรานนท์. **พม่ารบไทย ว่าด้วยการสงครามไทยระหว่างไทยกับพม่า**. พิมพ์ครั้งที่ ๑๐. (กรุงเทพฯ : มติชน, ๒๕๕๕), หน้า ๒๒๕.

^{๑๐๐} อีรวัต ฌ ป้อมเพชร. บริษัทอินเดียตะวันออกของฮอลันดา (V.O.C) ในราชอาณาจักรสยาม ใน **สายสัมพันธ์ ๕๐๐ ปีไทย-เนเธอร์แลนด์** (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๕๗) หน้า ๑๔๐.

การค้าฉบับแรก ให้ชาวฮอลันดามีสิทธิพิเศษในการซื้อหนังสัตว์จากไทย ในสมัยพระเจ้าปราสาททอง (พ.ศ. ๒๑๓๒-๒๑๙๙) ชาวฮอลันดาให้ความช่วยเหลือด้านการรบทางเรือแก่ไทยในการปราบกบฏที่ปัตตานี ทำให้ฐานะของฮอลันดามั่นคงมากขึ้น ในปี พ.ศ. ๒๑๓๖ ชาวฮอลันดาได้เข้ามาตั้งสถานการค้าได้อย่างมั่นคง ในสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช (พ.ศ. ๒๑๙๙-๒๒๓๑) ระหว่างเดือนเมษายน-สิงหาคม พ.ศ. ๒๒๐๗ ได้เกิดเหตุการณ์ชาวจีนล่อลวงสถานีการค้าของฮอลันดาที่กรุงศรีอยุธยา จนทำให้ฮอลันดาประกาศสงครามกับไทยและส่งเรือรบมาปิดอ่าวไทย เหตุการณ์ยุติลงโดยไทยและฮอลันดาตกลงทำสัญญาร่วมกันใหม่ เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม พ.ศ. ๒๒๐๗ โดยสาระสำคัญของสัญญาระบุขึ้นทำให้ฮอลันดาได้รับสิทธิในการดำเนินการค้าโดยไม่จำกัดเขตทั่วกรุงศรีอยุธยา นครศรีธรรมราช พัทลุง และกลางสามารถติดต่อค้าขายได้โดยเสรี และในกรณีที่คนในบังคับของบริษัทฮอลันดากระทำความผิดก็ให้ส่งตัวมาลงโทษตามกฎหมายของฮอลันดา นอกจากนี้ผลของสัญญายังทำให้ไทยต้องสูญเสียการค้ากับญี่ปุ่นไปด้วย จากข้อสัญญาที่บังคับไม่ให้ไทยใช้ลูกเรือจีนด้วยเหตุที่รู้ตัวคนไทยไม่ชำนาญในการเดินเรือและใช้แต่ลูกเรือจีนในการเดินเรือไปค้าขายที่ญี่ปุ่น จึงทำให้การค้ากับญี่ปุ่นตกเป็นของฮอลันดาฝ่ายเดียว ทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างไทยและฮอลันดาเริ่มเสื่อมลง และฮอลันดาตัดสินใจยกเลิกสถานีการค้าในกรุงศรีอยุธยาในปี พ.ศ. ๒๒๒๙ ในสมัยพระเพทราชา (พ.ศ. ๒๒๓๑-๒๒๔๖) ความสัมพันธ์ทางการค้าของทั้งสองประเทศกลับมาฟื้นฟูใหม่ โดยมีการทำสัญญาฉบับใหม่ อย่างไรก็ตาม การค้าของทั้งสองประเทศก็เสื่อมลงตามลำดับหลังจากในสมัยสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมร^{๑๑} เป็นต้นมา

อังกฤษ เข้ามาติดต่อค้าขายกับกรุงศรีอยุธยาในสมัยสมเด็จพระเจ้าทรงธรรม ในปี พ.ศ. ๒๑๕๕ โดยมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญคือการค้า และสินค้าที่อังกฤษนำเข้ามาขายในอยุธยาและหัวเมือง คือผ้าชนิดต่างๆ อังกฤษได้ส่งทูตและอยุธยาได้ให้การต้อนรับอย่างดีพร้อมกับให้ตั้งสถานการค้าและบ้านเรือนในกรุงศรีอยุธยาได้ แต่การค้าของอังกฤษตลอดระยะเวลานั้นไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควรจึงถอนตัวออกจากกรุงศรีอยุธยา และได้ปิดคลังสินค้าในปี พ.ศ. ๒๑๖๗ และได้กลับมาตั้งคลังสินค้าใหม่ในปี พ.ศ. ๒๒๐๔ ในสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช ในระยะหลังๆ มีความขัดแย้ง

^{๑๑} รวมบันทึกประวัติศาสตร์อยุธยาของพาน ฟลิต (วัน วลีต) (กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร, ๒๕๔๘) หน้า ๖-๘.

กันอย่างรุนแรงถึงกับมีการสู้รบกันที่เมืองมะริดทำให้ความสัมพันธ์ไมตรีที่ดีกับอังกฤษต้องสิ้นสุดลงในปี พ.ศ. ๒๒๓๐

เดนมาร์ก เข้ามาในสมัยตอนปลายสมเด็จพระเจ้าทรงธรรม พ.ศ. ๒๑๖๔ แต่มาค้าขายที่เมืองมะริด

ฝรั่งเศส เข้ามาในสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช ในปี พ.ศ. ๒๒๐๕ ชาวฝรั่งเศสที่เดินทางมายังกรุงศรีอยุธยาชุดแรกคือกลุ่มของสังฆราชเบรติ ชื่อ เดอลามอตต์ลังแบร์ต เพื่อให้กรุงศรีอยุธยาเป็นศูนย์กลางในการเผยแผ่คริสต์ศาสนา จนกระทั่งใน พ.ศ. ๒๒๒๓ ฝรั่งเศสได้เข้ามาตั้งสถานการค้าในกรุงศรีอยุธยา สมเด็จพระนารายณ์มหาราชได้ทรงส่งทูตไปมาติดต่อกับพระเจ้าหลุยส์ที่ ๑๔ ณ กรุงฝรั่งเศส ในปี พ.ศ. ๒๒๒๔ ได้ทำหนังสือสัญญาและแก้ไขเพิ่มเติมในปี พ.ศ. ๒๒๓๐ กับบริษัทอีสต์อินเดียฝรั่งเศส ให้ซื้อขายสินค้าได้ทั่วไป เว้นแต่สินค้าต้องห้ามบางอย่าง ได้แก่ ดินประสิวขาว ดินประสิวดำ กำมะถัน งาช้าง ช้าง หมาก ผาง ปืนเครื่องศาตราวุธ โดยกำหนดให้ขายกับพระคลังสินค้าแห่งเดียวกับอนุญาตให้ผูกขาดตีบุกที่เมืองถลาง และสิทธิในการผูกขาดพริกไทย ความสัมพันธ์ไมตรีระหว่างไทยกับฝรั่งเศสในระยะหลังไม่ค่อยราบรื่น มีการสู้รบกันขึ้นระหว่างคนไทยกับทหารฝรั่งเศสและเป็นระยะเวลาที่สมเด็จพระนารายณ์มหาราชสวรรคตในปี พ.ศ. ๒๒๓๑ เมื่อสมเด็จพระเพทราชาขึ้นครองราชย์ และขับไล่ทหารฝรั่งเศสได้สำเร็จทำให้ความสัมพันธ์ไมตรีของทั้งสองประเทศเสื่อมลงตามลำดับ

นโยบายของรัฐในการให้สิทธิชาวต่างประเทศผูกขาดสินค้า บางอย่างเพื่อการบรรเทาสินค้าลงเรือได้เพียงผู้เดียว เช่น ให้ฮอลันดา หรือเนเธอร์แลนด์ พ.ศ. ๒๑๓๖ ผูกขาดการค้าหนังสัตว์หนังกวาง ไม้ฟาง ไม้จันทน์หอม ไม้แดง ฝรั่งเศส ผูกขาดตีบุก ถือได้ว่าเป็นการค้าทางทะเลโดยวิธีผูกขาด ซึ่งวิธีการค้าในรูปแบบนี้ได้เป็นประเพณีสืบต่อจนถึงสมัยรัตนโกสินทร์ ได้ปรากฏว่ามีการผูกขาดสินค้าขึ้นใหม่เรียกว่า ภาษี ซึ่งรัฐบาลอนุญาตให้มีผู้ประมูลไปจัดเก็บเงินค่าภาษีแก่สินค้าที่นำผ่านด่านหรือนำเข้ามาและออกไปต่างประเทศตามที่กำหนดอัตราที่วางไว้^{๔๒}

^{๔๒} พระยาอนุนามราชธน. *ตำนานศุลกากร*, หน้า ๑๔.

การค้ากับต่างประเทศกับชาวยุโรปตกต่ำลงตามลำดับในช่วงสมัยอยุธยาตอนปลาย (พ.ศ. ๒๒๓๑-๒๓๑๐) ด้วยสมเด็จพระเพทราชาไม่มีพระประสงค์ที่จะเกี่ยวข้องกับฝรั่ง แต่การค้ากับประเทศในเอเชียด้วยกันกลับขยายตัวมากขึ้นโดยเฉพาะกับจีน

วัฒนธรรมและชุมชนการค้า

อยุธยา นั้น มีสภาพภูมิประเทศที่เป็นเกาะมีแม่น้ำล้อมรอบ อีกทั้งมีแม่น้ำเจ้าพระยาไหลลงใต้ออกสู่อ่าวไทย ซึ่งเป็นเส้นทางที่เรือสินค้าจากต่างประเทศสามารถเข้ามาจอดถึงหน้าเมืองบริเวณหน้าป้อมเพชรได้สะดวก ทำให้อยุธยาเป็นเมืองท่าสำคัญ และเป็นตลาดสินค้าของนานาชาติ สภาพการค้าขายกับต่างประเทศจึงมีความเจริญอย่างมาก ดังที่ปรากฏในคำให้การขุนหลวงวัดประดู่ทรงธรรม ดังนี้

ครั้นถึงระตูมสาเภาพัดเข้ามาในกรุง เปนมรสุมเทศกาล
พวกลูกค้าพานิชสำเภาจีน แลลูกค้าแขกสลุป ลูกค้าฝรั่งกำปั่น
ลูกค้าแขกกุศราข และพวกลูกค้าแขกสุรัด แขกขวามลาญ แขกเทศ
ฝรั่งเศส ฝรั่งโลสง โปรตุเกศวินดา อิศปันยอน อังกฤษ และฝรั่งดำ
ฝรั่งเมืองลังกูนี แขกเกาะ เปนพ่อค้าพานิชคุมสำเภาสลุป
กำปั่นแล่นเข้ามาทอดสมออยู่ท้ายคู ขนสินค้าขึ้นมาไว้บนตึก
ห้างในกำแพงพระนครกรุงศรีอยุธยา ตามที่ของตนซื้อแลเช่า
ต่าง ๆ กัน เปิดร้านห้างตึกขายของตามเทศตามภาษา^{๔๓}

^{๔๓} คำให้การขุนหลวงวัดประดู่ทรงธรรม เอกสารจากหอหลวง. (กรุงเทพฯ : คณะกรรมการชำระประวัติศาสตร์ไทยฯ สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี, ๒๕๓๔) หน้า ๕-๖.



รูปที่ ๔ แผนผังกรุงศรีอยุธยาจากจดหมายเหตุของลาลูแบร์^{๔๔}

ในอยุธยามีตลาดเรือที่แม่น้ำรอบกรุง ๔ ตลาดดังนี้ “มีตลาดเรือที่แม่น้ำรอบกรุง เปนตลาดใหญ่ท้องน้ำมี ๔ ตลาด คือ ตลาดน้ำวนบางกะจะ นำวัดพระนางเชิง ๑ ตลาดปากคลองคูมาท่ายสุรเภา ๑ ตลาดปากคลองคูไม้ร้อง ๑ ตลาดปากคลองวัดเดิมใต้ศาลเจ้าปูนเท่างัง ๑ เปนตลาดเอกในท้องน้ำ ๔ ตลาดเท่า^{๔๕} โดยเฉพาะตลาดน้ำวนบางกะจะ เป็นที่ตั้งของป้อมเพชรอยู่เรือสำเภา และสถานการค้าของชาวต่างชาติ ทั้งยังเป็นจุดจอดเรือสินค้าขนาดใหญ่จากทางใต้ และเรือสำเภาของชาวต่างชาติที่จะเข้ามาขนถ่ายสินค้า^{๔๖} หน้าวัดเจ้าพระนางเชิง โรงเรือต่างๆ อยู่นอกกำแพงจำนวนมาก ซึ่งมีทั้งโรงเรือรบน้ำจืด โรงเรือรบน้ำทะเล อยู่ต่อเรือกำปั่นและสำเภาหลวง ซึ่งมีอยู่ถึง ๒๒ อยู่^{๔๗} แสดงให้เห็นว่า ในสมัยอยุธยาการค้าเรือมีความเจริญอย่างมาก ในช่วงศตวรรษสุดท้ายของอยุธยานั้นประมาณว่าอยุธยามีประชากรที่อาศัยอยู่ในและนอกกำแพงเมืองราว ๑๕๐,๐๐๐ คน

^{๔๔} เอิบเปรม. ประวัติศาสตร์การพาณิชย์นาวีไทย, หน้า ๕๕.

^{๔๕} คำให้การขุนหลวงวัดประดู่ทรงธรรม เอกสารจากหอหลวง, หน้า ๓๒.

^{๔๖} สุวัฒน์ แซ่คั่น. ตลาดเรือในท้องน้ำ: ร่องรอยในแผนที่อยุธยาโบราณ [สายตรง] แหล่งที่มา: http://haab.catholic.or.th/article/muang%๒๐boran/muang_boran๑/muang_boran๑.html [๖ เมษายน ๒๕๕๕]

^{๔๗} สุเนตร ชุตินธรานนท์. ประวัติการคมนาคมไทย. (เอกสารส่วนบุคคล), หน้า ๗.

โดยนับรวมชาวจีน มอญ ลาว เขมร จาม พม่าที่ถือว่าเป็นประชากรส่วนหนึ่งของอยุธยา ส่วนกลุ่มที่ถือว่าเป็นคนต่างชาตินั้นอยุธยากำหนดให้พื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาด้านใต้ของเมืองหลวงเป็นที่ตั้งของชุมชนคนเหล่านี้โดยมีหมู่บ้านโปรตุเกสเป็นชุมชนขนาดใหญ่ด้านฝั่งตะวันตกของแม่น้ำถัดไปนั้นก็เป็นชุมชนมุสลิมชาวมลายูและชาวมังกะสัน (เกาะมากัสซาร์) และมีชุมชนชาวเวียตนามที่เป็นคริสเตียนโดยมิสซังของฝรั่งเศสเป็นศูนย์รวมส่วนด้านฝั่งตะวันออกมีหมู่บ้านญี่ปุ่นในสมัยที่การค้ากับญี่ปุ่นเฟื่องฟูประมาณว่ามีชาวญี่ปุ่นในหมู่บ้านนี้ ๑,๐๐๐ - ๑,๕๐๐ คน ถัดขึ้นไปนั้นเป็นหมู่บ้านอังกฤษและหมู่บ้านดัตช์หรือเนเธอร์แลนด์^{๔๔} การที่อยุธยาเป็นเมืองท่าและชุมชนนานาชาติได้ตลอดมานั้นแสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์กับชนชาวต่างชาติทั้งด้านเศรษฐกิจการค้าและวัฒนธรรมตลอดถึงการอยู่ร่วมกันอย่างสันติในความหลากหลายทางเชื้อชาติและลัทธิความเชื่อศาสนาได้เป็นอย่างดี

การพาณิชย์นวิสมัยกรุงธนบุรี (พ.ศ. ๒๓๑๐-พ.ศ. ๒๓๒๕)

สมัยกรุงธนบุรีเป็นสมัยก่อสร้างบ้านเมืองใหม่นับแต่เสียกรุงศรีอยุธยา ในปี พ.ศ. ๒๓๑๐ การค้าทางเรือสามารถทำได้สะดวกมากขึ้น ทั้งนี้เพราะกรุงธนบุรีตั้งอยู่ในทำเลที่เหมาะสม อยู่ห่างจากปากแม่น้ำเจ้าพระยาระยะทาง ๖๐ กิโลเมตร การค้ากับต่างประเทศยังคงรูปแบบเดียวกับกรุงศรีอยุธยา ในปี พ.ศ. ๒๓๒๕ สมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรีได้มีพระราชสาส์นเจริญพระราชไมตรีกับพระเจ้ากรุงต้าฉิง เมืองปักกิ่ง โดยมีพระคลังสินค้าแต่งเรือสำเภาไปค้าขาย สินค้าที่ไทยส่งออกไปขาย ได้แก่ ข้าว และไม้ฝาง ซึ่งรัฐบาลจีนได้อนุญาตให้ยกค่าจังกอบ ปากสำเภาและไม่ให้เรียกเอาค่าธรรมเนียมกับสำเภาไทย สินค้าที่ไทยต้องการจากจีนมากที่สุด คือ ทองแดง^{๔๕} เหล็กและปืนใหญ่ เพื่อใช้ในการทำสงครามกับพม่า อิฐและหินแผ่นเพื่อใช้

^{๔๔} อารังศักดิ์ เพชรเลิศอนันต์. อยุธยาเมืองท่านานาชาติ [สายตรง] แหล่งที่มา: [http://ayutthayastudies.aru.ac.th/content/view/๔๒๖/๓๒/\[๖ เมษายน ๒๕๕๕\]](http://ayutthayastudies.aru.ac.th/content/view/๔๒๖/๓๒/[๖ เมษายน ๒๕๕๕])

^{๔๕} ในสมัยพระเจ้ากรุงธนบุรีได้ทรงมีพระราชสาส์น เมื่อวันอาทิตย์ เดือน ๗ แรม ๑๑ ค่ำ จุลศักราช ๑๑๔๓ ปีมุขรศก ไปขอซื้ออิฐจากจีน และทองแดงจากญี่ปุ่นเข้ามาสร้างพระนคร เป็นหลักฐานที่พบเมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าได้ทรงพบเมื่อค้นดูห้องอาลักษณ์

พิมพ์ประไพ พิศาลบุตร. สำเภาสยาม ตำนานเจ๊กบางกอก. พิมพ์ครั้งที่ ๒. (กรุงเทพฯ: นานมีบุ๊คส์, ๒๕๔๔), หน้า ๒๐๑.

ในการสร้างเมือง นอกจากนี้ในสมัยกรุงธนบุรียังมีการค้าขายกับญี่ปุ่นและหัวเมืองชายทะเลในแหลมมลายูด้วยการค้าเงินและสยามเพิ่มขึ้นทำให้การต่อเรือในสยามที่เมืองจันทบูรณ^{๔๐} กลับมาเริ่มขึ้นใหม่ในยุคสมัยนี้ เรือเกือบทั้งหมดใช้ในการค้ากับจีน

การพาณิชย์นาวีในสมัยรัตนโกสินทร์ (รัชกาลที่ ๑-๓)

การพาณิชย์นาวีในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นคงรูปแบบเช่นเดียวกับกรุงศรีอยุธยา และกรุงธนบุรี การค้าผูกขาดอยู่กับพระคลังสินค้า การค้ากับต่างประเทศเป็นแหล่งรายได้สำคัญ ทำให้รัฐบาลต้องเอาใจใส่การค้าทางเรือสูงกว่าในสมัยอยุธยา ทั้งนี้เพราะรัฐจำเป็นต้องหารายได้เพื่อใช้ในการทำนุบำรุงประเทศ บำรุงพุทธศาสนา และใช้ในการซ่อมสร้างเรือเพื่อใช้ในการศึกสงคราม พระมหากษัตริย์ และชาวจีนเป็นกลไก

หลักในการค้าสำเภา มีพระคลังสินค้าเป็นผู้รับผิดชอบการค้าสำเภา มีเรือสำเภาไทยในสมัยรัชกาลที่ ๑ และรัชกาลที่ ๒ เดินทางไปค้าขายยังประเทศจีนในปีหนึ่งๆ จำนวนมากขึ้นกว่าสมัยอยุธยาตอนปลายและกรุงธนบุรี สำเภาที่ออกไปค่านั้นมีทั้งที่เป็นเรือสำเภาหลวง และเรือเอกชน สินค้าที่พ่อค้าไทยนำไปขายยังจีนประมาณ ๓๒,๕๐๐ ตัน จากจำนวนสินค้าที่ไทยนำไปขายยังต่างประเทศ ๓๙,๐๐๐ ตัน ได้แก่ ฝาง รง ครั่ง น้ำตาล และไม้เนื้อแข็ง มีเรือใหญ่จากไหหลำเข้าเทียบท่ากรุงเทพฯ ปีหนึ่งตั้งแต่ ๒๐-๔๕ ลำ และมีอีกตั้งแต่ ๓๖-๕๐ ลำ จากเมืองกึ่งตั้งและเมืองทำอื่นๆ ทางด้านตะวันออกของจีน การค้าระหว่างจีนและไทยให้กำไรสูง ถึง

^{๔๐} เมืองจันทบูรณ เป็นเมืองท่าและอยู่ต่อเรือที่สำคัญ สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชได้ใช้เมืองจันทบูรณเป็นฐานที่มั่นเมื่อครั้งกรุงศรีอยุธยาแตกในปี พ.ศ. ๒๓๑๐ เพื่อรวบรวมเสบียงและเป็นฐานกองเรือในการกู้ชาติ ครั้นบ้านเมืองสงบ เมืองจันทบูรณก็ยังคงความสำคัญเช่นเดิม มีการต่อเรือสำเภาหลวงลำใหญ่ที่สุดในสมัยรัชกาลที่ ๑ ชื่อ “ตัวเก๋า”

พิมพ์ประไพ พิศาลบุตร. สำเภาสยามตำนานเจ๊กบางกอก, หน้า ๑๐๓.



รูปที่ ๕ พระเจดีย์รูปเรือสำเภา วัดยานนาวา รัชกาลที่ ๓ โปรดเกล้าฯให้สร้างขึ้นเพื่อเป็นบันทึกถึงยุคทองของการค้าสำเภา ระหว่างไทยกับจีน^{๕๐}

ร้อยละ ๓๐๐^{๕๑} นอกจากนี้ไทยยังทำการค้ากับเขมร ได้แก่ กำปงโสม อาเตียน เต็กเซียง และญวน ได้แก่ ไซ่ง่อน ไฟไฟ และเว้ และการค้ากับหมู่เกาะอินเดีย ตะวันออกและเมืองท่าบริเวณช่องแคบมะละกา ได้แก่ กลันตัน ตรังกานุ ปะหัง สิงคโปร์ มะละกา เป็นต้น ในปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย ได้โปรดเกล้าฯแต่งตั้งให้กรมหมื่นเจษฎาบดินทร์กำกับราชการกรมท่า เมื่อปี พ.ศ. ๒๓๕๖ เพราะเคยทรงกำกับกรมพระคลังมหาสมบัติอยู่แล้ว ซึ่งเป็นหน่วยงานที่สำคัญ ยิ่งเพราะควบคุมดูแลรายได้รายจ่ายของรัฐได้ทรงแต่งตั้งสำเภาหลวงไปค้าขาย ทำให้การค้าทางเรือมีความเจริญอย่างมาก ไทยได้ส่งเรือไปค้าขายกับจีนอย่างสม่ำเสมอ โดยค้าขายในรูปบรรณาการ เมืองท่าต่างๆ ของจีน ได้แก่ กวางตุ้ง เกียงมุย และ

^{๕๐} ความนิยมในการต่อเรือกำปั่นแบบฝรั่งมีมากขึ้น ทำให้เรือสำเภาจีนค่อยๆ หมดความสำคัญลงไป เพราะนอกจากอยู่ย่ำ แล่นได้ช้า ยังเปลืองเชื้อเพลิงและเสียเวลาในการเดินทางด้วย อย่างไรก็ตาม รัชกาลที่ ๓ ทรงเห็นว่า เรือสำเภาจีนคงจะสูญหายไปนที่สุด พระองค์จึงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างเรือสำเภาเป็นฐานของพระเจดีย์ขึ้นที่คอกกระบือ มีขนาดเท่าสำเภาจริง เมื่อสร้างเสร็จแล้วให้ขนานนามวัดเสียใหม่ว่า วัดยานนาวา ๖๐ ปีแห่งการสถาปนา สาธารณรัฐประชาชนจีน ประชาชนชาวไทย-จีนร่วมเฉลิมฉลองด้วยโมหรี [สายตรง] แหล่งที่มา:<http://www.oknation.net/blog/mindhand/๒๐๐๙/๐๘/๓๐/entry-๑> [๑๐ เมษายน ๒๕๕๕]

^{๕๑} นิธิ เอียวศรีวงศ์. ปากไก่และใบเรือว่าด้วยการศึกษาประวัติศาสตร์-วรรณกรรม ตันรัตนโกสินทร์. พิมพ์ครั้งที่ ๒ (กรุงเทพฯ: อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด, ๒๕๓๘), หน้า ๑๐๙.

ขางลิมในมณฑลทวายตั้ง แห่หมิงในมณฑลพุกเกี้ยน Ningbo ในมณฑลซีเกียง โดยเฉพาะที่เชียงไฮ้ ชูเจา และ Ningbo เป็นเมืองท่าที่มีเรือสินค้าจากไทยไปค้าขายมาก ในปี พ.ศ. ๒๓๖๓-๒๓๗๓ มีเรือสินค้าจากไทยไปค้าขายที่เมืองท่าทั้ง ๓ แห่ง รวม ๘๙ ลำ นับจากปี พ.ศ. ๒๓๕๖-๒๓๖๒ การค้าขายระหว่างไทยกับสิงคโปร์เจริญรุ่งเรืองมาก ในปี พ.ศ. ๒๓๖๖ มีเรือสำเภาไทยไปค้าขายที่สิงคโปร์ถึง ๒๗ ลำ และในปี พ.ศ. ๒๓๖๗ จำนวนเรือได้เพิ่มขึ้นเป็น ๔๔ ลำ ในปี พ.ศ. ๒๓๖๐ ภายหลังที่กรมหมื่นเจษฎาบดินทร์กำกับกรมท่าได้ ๔ ปี การค้าระหว่างไทยกับเกาะหมาก (ปินัง) เริ่มขึ้น พ.ศ. ๒๓๖๓-๒๓๖๔ มูลค่าการค้าระหว่างรัฐทั้ง ๒ อยู่ในวงเงิน ๒๐๗,๗๕๐ เหรียญ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๓๙ ในช่วงเวลา ๓ ปี^{๔๓} นอกจากนี้กรมหมื่นเจษฎาบดินทร์ ได้ทรงแต่งสำเภาไปค้าขายส่วนพระองค์อีกส่วนหนึ่งต่างหาก ผลประโยชน์ที่ได้จากการค้าส่วนหนึ่งได้นำทูลเกล้าถวายพระราชบิดาในการใช้จ่ายทางราชการอย่างเพียงพอเป็นเหตุให้พระบรมชนกนาถ (พระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย) ตรัสประกาศออกนามพระองค์ท่านว่า “เจ้าสัว” เสมอมา^{๔๔} การค้าระหว่างไทยและจีนกับประเทศข้างเคียงมีปริมาณสูงมาก โดยอาศัยเรือสำเภาจำนวนมาก ทำให้การต่อเรือก็เจริญรวดเร็ว

การค้ากับชาวตะวันตก ก่อนข้างมีปัญหาทั้งนี้เพราะชาวตะวันตกไม่พอใจกับระบบผูกขาดสินค้าของไทย จึงได้พยายามทำสนธิสัญญาไมตรีและการค้า ในสมัยรัชกาลที่ ๓ ปี พ.ศ. ๒๓๖๙ ไทยยอมทำสัญญาทางไมตรีและการค้ากับอังกฤษเป็นสัญญา ๖ ข้อ โดยมีใจความสำคัญว่า อังกฤษยอมให้ไทยเก็บค่าปากกระวางเรือที่บรรทุกสินค้าเข้ามาขายตามขนาดเรือคิดเป็นวาละ ๑,๓๐๐ บาท ถ้าเป็นเรือเปล่าบรรทุกแต่อับเฉาเข้ามาซื้อสินค้าเก็บวาละ ๑,๕๐๐ บาท เมื่อเก็บค่าปากเรือแล้ว ไม่เก็บภาษีอากรอย่างอื่นอีก^{๔๕} ส่งผลให้ไทยต้องยกเลิกระบบผูกขาดการค้า แต่กลับ

^{๔๓} วราภรณ์ จิวชัยศักดิ์. นโยบายทางด้านเศรษฐกิจของรัฐในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว. (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๔๗) หน้า ๑๒-๑๔.

^{๔๔} พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. ประชุมพงศาวดาร ภาคที่ ๓๓ บุรพภาคพระธรรมเทศนาเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว. (พระนคร : โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนากร, ๒๔๖๙). หน้า ๓๗-๓๘.

^{๔๕} ขุนวิจิตรมาตรา. ประวัติการค้าไทย, หน้า ๓๒๙.

มีผลดีต่อไทยคือทำให้การค้าสำเภาของไทยขยายตัวมากขึ้น รัฐบาลไทยพยายามหลีกเลี่ยงปฏิบัติตามข้อสัญญา โดยให้เจ้าภาษีเป็นผู้ผูกขาดการเก็บภาษีสินค้า ที่ต้องการมากในท้องตลาด เพื่อให้สินค้าดังกล่าวมีราคาสูงขึ้น เช่น น้ำตาล ซึ่งเป็นที่ต้องการของยุโรปและเอเชีย ทำให้พ่อค้าตะวันตกไม่ยากมาค้าขายกับไทย

การพาณิชย์ของไทยในสมัยรัตนโกสินทร์ยุคใหม่

นับแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ลงนามสัญญาทางไมตรี และการค้ากับอังกฤษ เมื่อวันที่ ๖ เมษายน พ.ศ. ๒๓๙๘ หรือสนธิสัญญาบาวริงและการยกเลิกสิทธิพิเศษเก่าแก่ที่การค้าสำเภาระหว่างจีนกับสยามเคยมี ข้อสัญญาที่สำคัญคือ ๑) เก็บภาษีอัตราเดียวคือร้อยละ ๓ สำหรับสินค้าที่ไม่ได้ขนถ่าย และอนุญาตให้ส่งออกซ้ำและรับเงินคืนเต็มจำนวนของภาษีที่จ่ายไปแล้วสำหรับสินค้าที่ขายไม่ได้ ๒) เก็บภาษีเพียงอย่างเดียวเท่านั้นต่อสินค้าส่งออก ๑ ชนิด ๓) ยกเลิกค่าธรรมเนียมที่เก็บตามขนาดของเรือ ๔) ให้สิทธิพิเศษที่เท่าเทียมกันสำหรับเรือสำเภาและเรือของอังกฤษ และ ๕) ให้สิทธิสภาพนอกอาณาเขตสำหรับคนอังกฤษ^{๔๖} ทำให้ไทยเปิดการค้าขายแก่นานาชาติ โดยไม่มีการผูกขาดสินค้าใดๆ เป็นของหลวง หรือสินค้าต้องห้ามเหมือนแต่ก่อน เป็นการเปิดประตูการค้าอย่างแท้จริง ทำให้การค้าของประเทศเจริญขึ้นอย่างรวดเร็ว เห็นได้จากภายในเวลา ๑๙ เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญามีเรือสินค้าเข้ามาถึง ๑๐๓ ลำ และพ่อค้าในกรุงแต่งเรือไปค้าต่างประเทศถึง ๒๗ ลำ^{๔๗} หลังจากนั้นไม่นาน ไทยได้ทำสัญญาการค้าเช่นเดียวกันนี้กับอเมริกา ฝรั่งเศส และชาติอื่นๆ ตามมา ความเจริญรุ่งเรืองของการพาณิชย์ ทำให้มีการปรับปรุงหน่วยงานดูแลด้านการค้าระหว่างประเทศ การท่าเรือ การนำร่อง การทำเครื่องหมายการเดินทาง และการออกกฎหมายเพื่อการควบคุมการเดินทาง เช่น กฎหมายกับ

^{๔๖} สารสิน วีระผล. **จัมก้องและกำไร: การค้าไทย-จีน**, หน้า ๒๓๖.

^{๔๗} ขุนวิจิตรมาตรา. **ประวัติการค้าไทย**, หน้า ๓๓๔.

เรือและการเดินเรือ^{๔๔} ของไทยได้แก่ “กฎหมายท้องน้ำ” ได้มีการตราพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยามพระพุทธศักราช ๒๔๕๖ ขึ้นใหม่ ซึ่งใช้บังคับอยู่จนถึงปัจจุบัน^{๔๕} และได้มีการออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวีอีกหลายฉบับตามมา

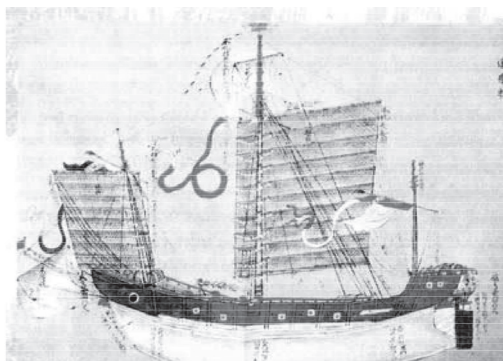
เรือที่ใช้ในการค้าขาย

เรือสำเภาไทยส่วนใหญ่มีรูปร่างคล้ายกับเรือสำเภาจีน และบางกอกในฐานะที่เป็นศูนย์กลางการต่อเรือสำเภาแบบจีน มีการขายเรือให้แก่พ่อค้าจีนที่บางกอกหรือที่ประเทศจีน เรือที่ต่อในสยามมีหลายแบบ ล้วนแต่ต่อตามแบบหนึ่งแบบใดของเรือสำเภาจีนทั้งสิ้น เรือสำเภาที่ต่อในสยามถือกันว่าเป็นเรือที่มีราคาถูกที่สุดและคงทนที่สุด โดยช่วงบนของเรือและเสาเอก หางเสือและสมอเรือล้วนทำด้วยไม้สักไทยทั้งสิ้น อาจมีการโตะได้ตั้งแต่สองถึงสี่เสา แต่โดยทั่วไปจะมีเพียงสองเสา อย่างไรก็ตามชาวสยามยังใช้เรือใบแบบตะวันตก (เรือกำปั่น) ในการค้าขายโพ้นทะเลเป็นครั้งคราว และยังใช้ในวัตถุประสงค์ทางด้านการทหารด้วย ในกลางศตวรรษที่ ๑๙ ได้มีการจ้างช่างต่อเรือชาวต่างชาติและอังกฤษมาช่วยต่อเรือแบบตะวันตก ได้มีการนำเรือแบบตะวันตกไปใช้ในการค้าขายโพ้นทะเล ซึ่งเริ่มในรัชกาลที่ ๒ เรือกลุ่มนี้ใช้ใบเดินทางไปยังประเทศต่างๆ เช่น อินเดีย มาเก๊า ปินัง และสิงคโปร์ ยกเว้นประเทศจีน ซึ่งยังคงใช้เรือสำเภาทั้งนี้เพราะเป็นสิ่งจำเป็นในการที่จะได้รับสิทธิประโยชน์ต่างๆ ข้อได้เปรียบของเรือกำปั่นจึงอยู่ที่เรือกำปั่นสามารถใช้ใบแล่นไปมาระหว่างจีนกับประเทศ

^{๔๔} กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรือและการเดินเรือของไทยในสมัยรัชกาลที่ ๔ โปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติ เรียกว่า “กฎหมายท้องน้ำ” มีจำนวน ๒๔ มาตรา ประกอบด้วยเรือใหญ่ ๑๐ มาตรา เรือเล็ก ๗ มาตรา แพโพงพางและของลอยน้ำ ๓ มาตรา ทางบก ๔ มาตรา โดยเจตนารมณ์ของกฎหมายนี้เพื่อวางระเบียบวิธีการสำหรับการเดินเรือ การจอดเรือและวางมาตรการต่างๆ เพื่อความสงบเรียบร้อยของบ้านเมือง ในปี พ.ศ. ๒๔๔๘ ในสมัยรัชกาลที่ ๕ ได้มีการตราพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม ร.ศ.๑๒๘ โดยยกเลิกกฎหมายที่มีอยู่เดิม ต่อมาในรัชกาลที่ ๖ ทรงเห็นว่าพระราชบัญญัติฉบับนี้มีข้อบกพร่องอยู่หลายประการ จึงได้โปรดเกล้าฯ ให้ยกเลิกพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม พระพุทธศักราช ๒๔๔๘ และให้ตราพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ ขึ้นใหม่

^{๔๕} ไผทชิต เอกจริยกร. **กฎหมายพาณิชย์นาวี**. พิมพ์ครั้งที่ ๖. (กรุงเทพฯ: วิทยุชน, ๒๕๕๓), หน้า ๔๑-๔๒

ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้ถึง ๓ เทียบต่อหนึ่งฤดูกาล ขณะที่เรือสำเภาแบบจีนเดินได้เพียงเที่ยวเดียว สามารถระวางบรรทุกสินค้าได้มากกว่า และมีการประกันภัยสินค้าที่เรือกำปั่นบรรทุกมาด้วย ในระหว่างปี พ.ศ. ๒๓๗๓-๒๓๘๒ ชาวสยามเริ่มต่อเรือสินค้าแบบเรือชาวตะวันตก เมื่อพบว่า การใช้เรือสำเภาในการค้าขายของรัฐไม่ได้ให้ผลกำไรที่ ๓ ได้มีพระบรมราชโองการให้ยุติการต่อเรือสำเภา และให้เรือสินค้าของรัฐจะต้องต่อแบบเรือกำปั่นของชาวตะวันตกเท่านั้น เรือรบและเรือกำปั่นพาณิชย์ได้มีการต่อกันที่เมืองจันทบูรณ์ (จันทบุรี) และที่บางกอก ในราวปี พ.ศ. ๒๓๘๑ ไทยได้เพิ่มจำนวนเรือใบแบบตะวันตกมากขึ้นในการค้ากับสิงคโปร์ อย่างไรก็ตามการค้าสำเภากับเมืองจีนก็ยังคงมีอยู่ トラバจนกระทั่งเมื่อมีสนธิสัญญานานกิง ซึ่งให้สิทธิแก่เรือชาวตะวันตกในการเข้าเทียบท่าเรือของจีนและการเรียกเก็บภาษีอย่างเท่าเทียมกัน ทำให้การใช้เรือสำเภาซึ่งได้เปรียบกว่าเรือของชาวตะวันตกหมดลง เรือสำเภาซึ่งเป็นพาหนะในการขนส่งสินค้าเริ่มลดลง ประกอบกับการเกิดสนธิสัญญาบาวริงระหว่างสยามและอังกฤษในปี พ.ศ. ๒๓๙๘ ซึ่งยินยอมให้อังกฤษมีสิทธิในการเดินเรือมาสยามเท่าเทียมกับจีนและคนไทย ค่าธรรมเนียมระวางถูกยกเลิก และพ่อค้าจะเสียเพียงภาษีสินค้าเข้าและออก จึงเป็นอีกเหตุผลหนึ่งที่ได้มีการเปลี่ยนการใช้เรือสำเภามาใช้เรือกำปั่นแทน^{๖๐}



รูปที่ ๖ ภาพลายเส้นเรือสำเภาสยาม จากเอกสารบันทึกจดหมายเหตุการค้าของญี่ปุ่นในราวกลางพุทธศตวรรษที่ ๒๒

^{๖๐} เจนิเฟอร์ เวย์น คุซแมน. การค้าทางเรือสำเภาจีน-สยาม ยุคต้นรัตนโกสินทร์ (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๒๘). หน้า ๔๘-๕๐.

ลูกเรือและคนประจำเรือ

เรือสำเภาของไทยนั้นได้ดัดแปลงมาจากเรือสำเภาของจีน เพื่อสะดวกในการเดินทางไปค้าขายกับจีน เพราะการใช้เรือสำเภาแบบจีนตลอดจนพ่อค้าและลูกเรือที่เป็นคนจีน นอกจากจะได้รับความสะดวกในการติดต่อสื่อสารแล้ว ยังได้รับการผ่อนปรนในการปฏิบัติตามข้อปฏิบัติต่างๆ ลูกเรือและคนประจำเรือในเรือสำเภาไทย ส่วนใหญ่จึงเป็นคนจีน เพราะคนจีนมีความชำนาญในการเดินเรือ รายชื่อตำแหน่งของคนประจำเรือสำเภาในทำเนียบศักดินาข้าราชการครั้งสมัยสมเด็จพระบรมไตรโลกนาถ เมื่อ พ.ศ. ๑๙๙๘ เช่น จันจู้ มีหน้าที่เป็นนายเรือ แต่มีหน้าที่ต่างจากกัปตัน เพราะมีอำนาจสิทธิขาดในสินค้าทั้งหมด แต่ไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการทั่วไปในเรือ ซึ่งตกเป็นหน้าที่ของฮอจ่างหรือต้นหน ส่วนการควบคุมบัญชีสินค้าเป็นหน้าที่ของลำด้า คนถือท้ายเรียกว่า ไต้ก๋ง นอกจากนี้ยังมีพนักงานช่างไม้ คนครัวและอื่นๆ อีกหลายคน พวกคนเรือชั้นเลว แบ่งออกเป็นสองพวก พวกหนึ่งในชั้นหัวหน้าเรียกว่า เท้ามัก มีอยู่ ๒-๓ คน มีหน้าที่ดูแลสมอ ใบเรือและอื่นๆ อีกพวกหนึ่งเป็นคนเรือชั้นเลว เกี่ยวกับถอนสมอ ชักใบลดใบและงานกลต่างๆ^{๖๐}

การพาณิชย์นาวีไทยเกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมากในช่วงรัชกาลที่ ๔ และรัชกาลที่ ๕ อาทิผลอันตามมาจากสนธิสัญญาบาวริง ทำเรือและศุลกากร ฯลฯ รวมถึงการต่อเรือแบบตะวันตก

การพาณิชย์นาวีไทยในยุคปัจจุบัน

รัฐบาลไทยตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี โดยในปี พ.ศ. ๒๔๖๑-๒๔๖๗ หลังสงครามโลกครั้งที่ ๑ ยุติลง โดยยึดเรือสินค้าเยอรมันที่จอดอยู่ในน่านน้ำไทย จำนวน ๑๑ ลำ ก่อตั้งบริษัทพาณิชย์นาวีสยาม จำกัด จุดนี้ถือว่าเป็นจุดเริ่มธุรกิจพาณิชย์นาวีไทยรุ่นใหม่แต่กิจการของบริษัทอยู่ได้ไม่นานก็ต้องเลิกไป เพราะขาดทุนและล้มเลิกกิจการในปี พ.ศ. ๒๔๖๗ ต่อมาเมื่อวันที่ ๒๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๘๓ รัฐบาลได้ฟื้นฟูกิจการเดินเรือพาณิชย์ระหว่างประเทศอีกครั้ง โดยการจัดตั้งบริษัทไทยเดินเรือทะเลจำกัด เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงเศรษฐกิจใน

^{๖๐} พระยาอนุนานราชธน. *ตำนานศุลกากร*, หน้า ๒๕.

ขณะนั้น (ต่อมาได้โอนมาสังกัดกระทรวงคมนาคม) มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ มีวัตถุประสงค์หลักในการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศบริการด้านคลังสินค้าและท่าเรือ สนับสนุนการขนส่งให้กับกองทัพเรือ เพื่อความมั่นคงของชาติและป้องกันทำการเดินเรือ แบบจรดโดยใช้นายเรือชาวต่างประเทศส่วนลูกเรือเป็นคนไทย เมื่อเกิดสงครามบรูพาขึ้นใน พ.ศ. ๒๔๘๔ เรือส่วนใหญ่ของบริษัทได้ถูกยึดไป ทำให้บริษัทฯ ต้องหยุดกิจการเพราะไม่มีเรือ^{๖๒} รัฐบาลไทยได้สนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวีอย่างจริงจังมากขึ้น โดยใช้เงินงบประมาณเพื่อจัดซื้อเรือให้บริการ แต่การดำเนินการขาดทุนอย่างต่อเนื่อง จนในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ การดำเนินงานของบริษัทอยู่ในระหว่างการพิจารณา ยุบเลิกกิจการปัจจุบันกองเรือไทยมีขนาดเล็ก และมีสัดส่วนในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยเฉลี่ยเพียงร้อยละ ๒.๘ ในขณะที่กองเรือต่างประเทศมีสัดส่วนในการขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยถึงร้อยละ ๙๗.๒^{๖๓}



รูปที่ ๗ แสดงลักษณะทั่วไปของท่าเรือกรุงเทพในอดีต

^{๖๒} บรรพต สุดแสงว. *กิจการพาณิชย์นาวีของไทย*. (กรุงเทพฯ: บริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด, ๒๕๑๘), หน้า ๕.

^{๖๓} สุมาลี สุขตานนท์. *พาณิชย์นาวีไทย : ความสำเร็จหรือความล้มเหลว* [สายตรง] แหล่งที่มา: http://rescom.trf.or.th/display/keydefault.aspx?id_colum=๒๗๑๒๓ เมษายน ๒๕๕๕]

การพัฒนาท่าเรือไทย^{๖๔} ท่าเรือกรุงเทพมีความสำคัญนับตั้งแต่การค้าเรือสำเภา ท่าเรือกรุงเทพมีลักษณะเป็นท่าเรือแม่น้ำ ตั้งอยู่ฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยาที่คดเคี้ยว ระหว่างหลักกิโลเมตรที่ +๒๖.๕ ถึง ๒๘.๕ ปากคลองพระโขนง เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร ห่างจากปากแม่น้ำ ๒๖ กิโลเมตร ท่าเรือกรุงเทพมีขีดจำกัดในการรับเรือสินค้ามีขนาดไม่เกิน ๑๒,๐๐๐ ตันกรอสส์กินน้ำลึกไม่เกิน ๘.๒ เมตร และความยาวของเรือไม่เกิน ๑๗๒ เมตร ดังนั้นเรือสินค้าที่แวะจอดที่ท่าเรือจึงเป็นเรือ feeder เท่านั้น^{๖๕} ปี พ.ศ. ๒๕๓๐ เป็นต้นมา ประเทศไทยมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจโดยเฉพาะการค้าระหว่างประเทศ ปริมาณการขนส่งด้วยตู้สินค้าของประเทศไทยได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก ส่งผลให้ท่าเรือกรุงเทพซึ่งเป็นท่าเรือหลักเพียงแห่งเดียวที่ให้บริการขนส่งด้วยตู้สินค้าในเวลานั้น ประสบกับปัญหาความแออัดขึ้นในท่าเรือ จนมีแนวคิดในการสร้างท่าเรือแหลมฉบัง^{๖๖} และกำหนดให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือระหว่างประเทศแทนท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบังได้เปิดให้บริการตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๓๔ เป็นต้นมา

การต่อเรือไทย ประเทศไทยเป็นประเทศที่อุดมสมบูรณ์ด้วยไม้หลายชนิดที่เหมาะสมแก่การต่อเรือ เรือรบและเรือค้าขายของไทยโบราณส่วนใหญ่ เป็นเรือที่ต่อในเมืองไทย ทั้งที่เป็นเรือสำเภาแบบจีน และเรือกำปั่นแบบฝรั่ง เพราะเรือสำเภาแบบจีนคงมีต่อได้อยู่แล้วโดยช่างต่อเรือชาวจีน ในสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช (พ.ศ. ๒๑๙๙-๒๒๓๑) ซึ่งมีการค้าทางทะเลเจริญก้าวหน้ามาก ก็ได้มีการต่อเรือกำปั่นแบบฝรั่งที่กรุงศรีอยุธยาและที่เมืองมะริดในสมัยสมเด็จพระสรรเพชญ์ที่ ๙ (พ.ศ. ๒๒๕๑-๒๒๗๕) ก็ได้มีการต่อเรือกำปั่นขนาดใหญ่เพื่อบรรทุกช้างได้ ๓๐ เชือกให้ไปขายยัง

^{๖๔} ในปัจจุบัน ประเทศไทยมีท่าเรือระหว่างประเทศ จำนวน ๑๖๐ ท่า ตั้งอยู่บนชายฝั่ง ดังนี้ อ่าวไทยตอนในมีท่าเรือ ๑๐๗ ท่า อ่าวไทยฝั่งตะวันออกมีท่าเรือ ๓๓ ท่าอ่าวไทยฝั่งตะวันตกมีท่าเรือ ๑๓ ท่า และทะเลอันดามัน มีท่าเรือทั้งสิ้น ๗ ท่า

สุมาลี สุขदानนท์และคณะ. **การศึกษาประเมินสถานการณ์การใช้ท่าเรือไทย.** (กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, ๒๕๕๒), หน้า ๓๖.

^{๖๕} ๑๐ ปี ท่าเรือแหลมฉบัง. **การทำเรือ** (มกราคม - กุมภาพันธ์ ๒๕๔๔) หน้า ๗๓.

^{๖๖} ระยะเวลาในการก่อสร้างท่า ตั้งแต่เริ่มต้นความคิดการก่อสร้างตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๑ จนกระทั่งการก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์ดำเนินการท่าเทียบเรือเอนกประสงค์เป็นท่าแรกเมื่อวันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๓๔



รูปที่ ๘ การทำงานในเรือ

ต่างประเทศ ซึ่งเรือดังกล่าวมีขนาดยาวประมาณ ๓๗ เมตร ความกว้างประมาณ ๗ เมตร ใช้เวลาในการต่อ ๕ เดือน แสดงให้เห็นศักยภาพในการต่อเรือของไทยในครั้งอดีตได้อย่างชัดเจน^{๖๗} นอกจากการต่อเรือเพื่อใช้เป็นเรือหลวง และใช้ในการค้าทางทะเล ยังมีพ่อค้าประชาชนจัดตั้งโรงต่อเรือสินค้า บางลำต่อเสร็จแล้วก็นำเรือนั้นไปขายยังต่างประเทศ ทั้งนี้เพราะไม้มีมากและมีราคาถูกกว่าที่อื่น จนถึงสมัยรัชกาลที่ ๑ ได้มีการออกพระราชกำหนดเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมต่อเรือขึ้นไว้ตามแบบอย่างสมัยกรุงศรีอยุธยาใช้ในปี พ.ศ. ๒๓๒๘ ทั้งนี้เพราะหากปล่อยให้มีการต่อเรือกันมากจนเกินไป ไม้ดี ๆ ในเมืองไทยอาจหมดลงไป ดังนั้นการที่จะขอต่อเรือได้ต้องทูลขอต่อพระมหากษัตริย์ และต้องมีการจ่ายค่าธรรมเนียมตามที่กำหนด ได้แก่ ทองคำแห่งหมึก ค่ารับสั่ง ค่าทูลฉลอง ค่าหมาย และค่าธรรมเนียมเบ็ดเสร็จ^{๖๘} หากลักลอบต่อเรือแล้วจะต้องได้รับโทษโดยการเขียนและต้องเสียค่าธรรมเนียมในการต่อเรือให้ครบ จึงจะพ้นโทษและนำสำเนาไปใช้ต่อไปได้ ในกรณีที่เรือสำเภาชำรุด จะตกแต่งเพื่อดัดแปลงใหม่จะต้องแจ้งต่อเจ้าพนักงาน เพื่อให้วัดปากเรือของเรือสำเภาตามกฎหมายไว้เป็นพยาน ขนาดของปากเรือเท่าใด ก็ให้ซ่อมแปลงให้อยู่เท่าเดิม ห้ามแก้ไขให้มีขนาดกว้างมากกว่า ๑ คืบขึ้นไป หากผู้ใดฝ่าฝืนให้ปรับตามค่าธรรมเนียมเช่นเดียวกับการต่อเรือ

^{๖๗} ไพฑูรย์ ขาวมาลา. **เรือไทย** (อยุธยา: วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือ พระนครศรีอยุธยา, ๒๕๓๓), หน้า ๑๒๗ - ๑๒๘.

^{๖๘} การเก็บค่าธรรมเนียมที่สูงนี้ เป็นเสมือนการแบ่งผลประโยชน์ในราชการให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่ ซึ่งไม่มีเงินเดือนประจำ เพราะถือว่าการต่อเรือนั้นประสงค์เพื่อทำการค้าขายกำไร ดังนั้น พวกพ่อค้าก็ควรจะยอมเสียสละจ่ายเงินค่าธรรมเนียมซึ่งค่อนข้างสูง ถวายในหลวงอัตราเป็นทองคำ

ลำเภาใหม่ขนาดปากกว้างสิบเอ็ดศอก นอกจากนี้ เจ้าของเรือจะต้องได้รับโทษตามกฎหมายด้วย

ระหว่างปี พ.ศ. ๒๓๕๓-๒๓๖๒ จอห์น ครอเฟิร์ตได้เป็นพยานว่า “ลำเภา” แทบทุกลำที่ใช้ในการพาณิชย์ระหว่างหมู่เกาะอินเดียกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ต่อขึ้น ณ ริมแม่น้ำเจ้าพระยาของสยามที่กรุงเทพฯ เพราะมีความสะดวกสามารถซื้อหาไม้ที่ราคาถูกเป็นพิเศษ และมีอย่างอุดมสมบูรณ์ โดยเฉพาะไม้สัก ส่วนของเรือที่อยู่ใต้น้ำสร้างจากไม้ธรรมดา แต่ส่วนบนนั้นทำจากไม้สัก ครอเฟิร์ตกล่าวว่า ในกรุงเทพฯ ทุกปีจะมีการต่อเรือลำเภาหกในแปดลำ “ที่กล่าวว่าใหญ่ที่สุด” ในราคาคันละ ๖.๒๕ ตำลึงสยาม หรือมีราคา ๔๒ เหรียญสเตอร์ลิงหากต่อที่เอ้หมิง และ ๓๒ เหรียญสเตอร์ลิงหากต่อที่จ่างหลิน ลำเภาที่มีขนาดความจุ ๘,๐๐๐ หาบ หรือ ๔๗๖ ตัน มีราคา ๗,๕๐๐ เหรียญสเตอร์ลิงหากต่อในสยาม ราคา ๑๖,๐๐๐ เหรียญถ้าต่อที่จ่างหลิน และ ๒๑,๐๐๐ เหรียญถ้าต่อที่เอ้หมิง เหตุที่มีราคาต่างกันมาก เป็นเพราะในช่วงเวลานั้นชายฝั่งจีนทางตะวันออกเฉียงใต้ขาดแคลนไม้ นอกจากนี้ เรือที่ค้าขายกับสยามซึ่งต่อขึ้นในจีนนั้น โดยทั่วไปแล้วมักใช้ไม้สนที่มีคุณภาพด้อยกว่า เรือที่ต่อในสยามจะมีระวางขับน้ำโดยเฉลี่ยประมาณสองร้อยตัน และรู้จักกันนาม “พ่อค้าแต่จิว” เนื่องจากเรือที่ใหญ่ขนาด ๑,๒๐๐ ตันมีจำนวนไม่มากนัก เรือที่ต่อในสยามจึงแคล่วคล่องกว่าเรือที่ต่อในจีนและใช้ลูกเรือน้อยกว่า คือประมาณ ๑๖ คนต่อทุก ๑๐๐ ตัน^{๖๔}

ปัจจุบันผู้ประกอบการต่อเรือซ่อมเรือและกิจการอยู่เรือส่วนใหญ่ยังคงเป็นอยู่ขนาดเล็ก ซึ่งมีความถนัดในการสร้างและซ่อมเรือไม้ เรือไฟเบอร์กลาสและอื่นๆ อยู่เรือเหล่านี้มีอยู่กระจายตามแนวชายฝั่งทะเลของประเทศ เช่น ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ภาคตะวันออก และตั้งอยู่ตามริมฝั่งแม่น้ำที่สำคัญของประเทศทั้งสิ้น เรือที่ต่อส่วนใหญ่เป็นเรือประมง มีขนาดความยาวของเรือประมาณ ๑๒-๒๕ เมตร (๖-๑๒ วา) หรือรับน้ำหนักบรรทุกทุกได้ประมาณ ๘-๘๐ กรอสตันเนจ อยู่เรือที่มีขีดความสามารถในการต่อเรือตั้งแต่ขนาด ๑๐๐ กรอสตันเนจขึ้นไปมีอยู่ประมาณ ๓๘๐ แห่ง ในจำนวนนี้มีอยู่เรือประมาณ ๑๕ แห่งเท่านั้นที่มีขีดความสามารถในการต่อเรือ/ซ่อมเรือตั้งแต่ขนาด ๕๐๐-๔,๐๐๐ กรอสตันเนจซึ่งส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครและสมุทรปราการ และมีอยู่เรือประมาณ ๘ แห่งที่สามารถต่อเรือและซ่อมเรือตั้งแต่

^{๖๔} สารสิน วีระผล. **จัมก้องและกะไร: การค้าไทย-จีน**, หน้า ๑๗๙.

ขนาด ๔,๐๐๐ กรอสตันเนจขึ้นไป^{๗๐}

การพัฒนารูปแบบของเรือที่ปรับเปลี่ยนไปจากเรือสำเภามาสู่เรือกำปั่น และการพัฒนาเรือสินค้าในปัจจุบัน

บทส่งท้าย

มุมมองการค้าพาณิชย์นาวีในสมัยโบราณที่ส่งผลต่อการพาณิชย์นาวีไทย ในปัจจุบันมีดังนี้

๑) ประเทศไทยผูกพันกับระบบการค้าที่อยู่ภายใต้การควบคุมของพระมหากษัตริย์ หรือที่เรียกว่า การค้าแบบผูกขาดมาตลอด มีวิธีการควบคุมการค้ากับต่างประเทศ การซื้อขายและกำหนดราคาสินค้าอยู่ในการควบคุมของพระคลังสินค้า กำหนดสินค้าต้องห้ามบางชนิด หรือกำหนดสินค้าที่ชาวต่างประเทศไม่สามารถซื้อขายสินค้าได้โดยตรง กิจกรรมการพาณิชย์นาวีของไทยถูกผูกขาดและดำเนินการโดยชาวจีนมาโดยตลอด ซึ่งเป็นระบบการค้าที่ควบคุมโดยส่วนกลางทั้งหมด ทำให้กิจการพาณิชย์นาวีเจริญรุ่งเรืองอย่างมากในอดีต เมื่อการพาณิชย์นาวีจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนรูปแบบการค้ามาสู่ในมือของเอกชน การแข่งขันการค้าทางทะเลเกิดขึ้นอย่างเสรี



รูปที่ ๙ รูปเรือสินค้าในปัจจุบัน

^{๗๐} สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. โครงการผลักดันการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือแบบครบวงจร. (กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง, ๒๕๕๐), หน้า ๑๑๗.

แต่ความคุ้นเคยกับระบบเดิมจึงทำให้การประกอบธุรกิจพาณิชย์ของไทยขาดประสิทธิภาพ ไม่สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้

๒) นโยบายของภาครัฐบาลในสมัยอยุธยา และรัตนโกสินทร์ตอนต้น เห็นความสำคัญและส่งเสริมการพาณิชย์อย่างจริงจัง ในขณะที่นโยบายของภาครัฐบาลในยุคปัจจุบันก็ยังคงตระหนักถึงความสำคัญของการพาณิชย์เช่นเดียวกัน แต่การส่งเสริมและสนับสนุนตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจ ระดับประเทศไม่ต่อเนื่องและไม่ชัดเจน

๓) กองเรือพาณิชย์ไทยมีขนาดเล็ก^{๗๑} ในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๔๓-๒๕๕๐ การค้าระหว่างประเทศของไทยเพิ่มขึ้นในอัตราเฉลี่ยร้อยละ ๑๑ ต่อปี การค้าทางทะเลของไทยเพิ่มขึ้นในอัตราเฉลี่ยเพียงร้อยละ ๙ ต่อปีกองเรือไทยมีสัดส่วนในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยเฉลี่ยเพียงร้อยละ ๒.๘ ในขณะที่กองเรือต่างประเทศมีสัดส่วนในการขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยถึงร้อยละ ๙๗.๒ จากฐานข้อมูลเรือไทยของสมาคมเจ้าของเรือไทย พบว่าในรอบ ๒๐ ปีที่ผ่านมากองเรือไทยไม่ได้มีขนาดและจำนวนเพิ่มขึ้น ดังนั้นจึงสรุปได้ว่ายังปริมาณการค้าทางทะเลของไทยเพิ่มสูงขึ้น สัดส่วนการขนส่งสินค้าของกองเรือไทยก็ยิ่งลดลง^{๗๒} ทำให้ประเทศชาติต้องสูญเสียรายได้ที่น่าเสียดาย

๔) การเดินเรือไทยในอดีต ชาวจีนมีบทบาทต่อการเดินเรือของไทยในฐานะเจ้าของเรือ คนประจำเรือ ความเชี่ยวชาญในการเดินเรือ จึงถูกผูกขาดโดยชาวจีนมาตลอด การใช้ชีวิตของคนประจำเรือ ต้องเสี่ยงกับภัยธรรมชาติ ประกอบกับลักษณะนิสัยของคนไทยซึ่งเป็นคนขี้เกียจคนเรือ ทำให้ขาดแรงจูงใจที่จะเข้ามาทำงานในกลุ่มอาชีพนี้ ทำให้คนประจำเรือของไทยยังต้องพึ่งพิงคนประจำเรือต่างชาติเช่นเดิม

๕) ความได้เปรียบเรื่องทำเลที่ตั้งในสมัยอยุธยา กรุงธนบุรีและรัตนโกสินทร์ตอนต้นที่ส่งผลโดยตรงต่อการเติบโตทางพาณิชย์เปลี่ยนไป ทั้งนี้เพราะท่าเรือไทย

^{๗๑} UNCTAD ได้จัดให้กองเรือพาณิชย์ไทย อยู่ในอันดับที่ ๓๕ ซึ่งมีขนาดกองเรือเล็กกว่าประเทศสมาชิกในอาเซียนหลายประเทศ เช่น สิงคโปร์ (อันดับที่ ๑๐) มาเลเซีย (อันดับที่ ๒๒) อินโดนีเซีย (อันดับที่ ๒๔) และเวียดนาม (อันดับที่ ๓๐)

^{๗๒} สุมาลี สุขदानนท์. **พาณิชย์นาวีไทย : ความสำเร็จหรือความล้มเหลว** [สายตรง] แหล่งที่มา: http://rescom.trf.or.th/display/keydefault.aspx?id_colum=๒๗๑๒๖ เมษายน ๒๕๕๕]

มิได้อยู่ในเส้นทางเดินเรือโลก ประกอบกับขนาดของเรือสินค้าที่มีขนาดใหญ่มากขึ้น กินน้ำลึกมากขึ้น ทำให้ท่าเรือหลักของประเทศ เช่น ท่าเรือกรุงเทพซึ่งเป็นท่าเรือแม่น้ำ มีระดับความลึกเพียง ๘.๕ เมตรไม่อาจรองรับได้ หรือท่าเรือแหลมฉบังซึ่งมีระดับความลึกหน้าท่า ๑๔-๑๖ เมตรก็ยังไม่สามารถรับเรือแม่ได้ ทำให้ความได้เปรียบเรื่องทำเลที่ตั้งครึ่งสมัยอยุธยา กรุงธนบุรีและรัตนโกสินทร์หมดไป

๖) การพัฒนาต่อเรือไทย แต่เดิมไทยเป็นศูนย์กลางการต่อเรือสำเภา ซึ่งเป็นเรือที่ทำด้วยไม้ เมื่อเรือสินค้าเป็นเรือเหล็ก ซึ่งต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ประสบการณ์ในการต่อเรือยังมีจำกัด ทำให้อุตสาหกรรมการต่อเรือของไทยพัฒนาช้า ไปด้วย

๗) การพัฒนากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์นาวีไทย ได้มีความพยายาม ในการตรากฎหมายใหม่ที่ครอบคลุมการพัฒนาและส่งเสริมการพาณิชย์นาวี รวมทั้ง ปรับแก้กฎหมายเก่าที่มีมา แต่ด้วยข้อจำกัดเรื่องกระบวนการออกกฎหมาย และ นโยบายของรัฐที่มีต่อการส่งเสริมพาณิชย์นาวี ทำให้กฎหมายที่เกี่ยวข้องมีน้อย และการแก้ไขกฎหมายเก่าทำได้ยาก

การพาณิชย์นาวีหรือการขนส่งสินค้าทางทะเล มีความสำคัญควบคู่กับชาติ ไทยตั้งแต่สมัยโบราณ อยุธยา กรุงธนบุรี และรัตนโกสินทร์ รูปแบบการพาณิชย์นาวี มีการปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมกับการขนส่งในแต่ละยุคสมัย จากการพัฒนาเรือสำเภา สู่เรือกำปั่น จนมาสู่เรือสินค้าในยุคปัจจุบัน กิจการพาณิชย์นาวีได้นำความมั่งคั่งมาสู่ บ้านเมือง อย่างไรก็ตาม กิจการพาณิชย์นาวีที่เคยเจริญรุ่งเรืองอย่างมากในอดีต ที่ถูก ผูกขาดโดยระบบกษัตริย์และพระคลังสินค้า ตลอดจนวัฒนธรรมพาณิชย์นาวีของไทย ถูกผูกขาดและดำเนินการโดยชาวจีนมาโดยตลอด อาจเหมาะสมกับการพาณิชย์นาวี ในยุคนั้นๆ หากในยุคปัจจุบันเมื่อไทยต้องพัฒนาการพาณิชย์นาวีในรูปของเอกชน ต้องมีการแข่งขันการค้าทางทะเลอย่างเสรีแล้ว กลับปรากฏผลตรงกันข้ามที่ทำให้ การพัฒนาพาณิชย์นาวีของไทยไม่ก้าวหน้าเท่าที่ควร การเรียนรู้ความเจริญรุ่งเรือง ของพาณิชย์นาวีในอดีต อาจใช้เป็นมุมมองหนึ่งเพื่อหาวิธีการที่เหมาะสมที่จะพัฒนาการ พาณิชย์นาวีของไทยในปัจจุบันให้สามารถแข่งขันกับประเทศอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ และยิ่งใหญ่ได้เช่นเดียวกับการพาณิชย์นาวีในอดีต

บรรณานุกรม

กลุ่ม สยามของเรา. การค้าต่างประเทศ: การปกครอง เศรษฐกิจ และสังคม สมัย
กรุงศรีอยุธยา [สายตรง] แหล่งที่มา:[http://www.oursiam.in.th/content/
view.php?code=๐๑๐๑๑-๐๑๖๑๕๑๘๗๒๒-๐๑๒๖](http://www.oursiam.in.th/content/view.php?code=๐๑๐๑๑-๐๑๖๑๕๑๘๗๒๒-๐๑๒๖) [๘ สิงหาคม ๒๕๕๕]
การขนส่ง, สถาบัน. โครงการผลักดันการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องและซ่อมเรือ
แบบครบวงจร. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,
๒๕๕๐.

กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๖๘.

ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศสมัยสุโขทัย [สายตรง] แหล่งที่มา:[http://social-history.exteen.com/๒๐๑๐๑๑๗/entry\[๓ เมษายน ๒๕๕๕\]](http://social-history.exteen.com/๒๐๑๐๑๑๗/entry[๓ เมษายน ๒๕๕๕])

ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศสมัยอยุธยา [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.thaigoodview.com/node/๓๘๖๑๖> [๔ เมษายน ๒๕๕๕]

คำให้การขุนหลวงวัดประดู่ทรงธรรม เอกสารจากหอหลวง. กรุงเทพฯ : คณะกรรมการชำระประวัติศาสตร์ไทยฯ สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี, ๒๕๓๙.

จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระบาทสมเด็จพระ. **ประชุมพงศาวดาร ภาคที่ ๓๓ บุรพภาค พระธรรมเทศนาเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว.** พระนคร : โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนากร, ๒๔๖๙.

จุฬิศพงศ์ จุฬารัตน์. **ขุนนางกรมท่าขวา : การศึกษาบทบาทและหน้าที่ในสมัยอยุธยาถึงสมัยรัตนโกสินทร์ พ.ศ. ๒๑๕๓-๒๔๓๕**. กรุงเทพฯ : โครงการเผยแพร่ผลงานวิชาการ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาฯ, ๒๕๔๖.

ชาวนิวทรี เกษตรศิริ. **สยามพาณิชย์**. พิมพ์ครั้งที่ ๒. สมุทรปราการ: มูลนิธิโตโยต้า
แห่งประเทศไทย, ๒๕๔๕.

แชน ปัจจุบันสนนท. **ประวัติการทหารเรือไทย**. ธนบุรี : โรงพิมพ์กรมสารบรรณทหารเรือ,
 ๒๕๐๙.

ดิเรก กุลสิริสวัสดิ์. **สำเนาภษัตริย์สุลัยมาน : ฉบับย่อ** = The ship of Sulaiman.
กรุงเทพฯ : มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, ๒๕๒๗.

อํารงค์ดี เพชรเลิศอนันต์. **อยุธยาเมืองท่านานาชาติ** [สายตรง] แหล่งที่มา: [http://ayutthayastudies.aru.ac.th/content/view/๔๒๖/๓๒/\[๖ เมษายน ๒๕๕๕\]](http://ayutthayastudies.aru.ac.th/content/view/๔๒๖/๓๒/[๖ เมษายน ๒๕๕๕])

นิติ เอียวศรีวงศ์. **ปากโกและใบเรือว่าด้วยการศึกษาประวัติศาสตร์-วรรณกรรม**
ตันรัตนโกสินทร์. พิมพ์ครั้งที่ ๒. กรุงเทพฯ: อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง
 จำกัด, ๒๕๓๘.

บรรพต สุตแสง. **กิจการพาณิชย์นาวีของไทย**. กรุงเทพฯ: บริษัทไทยเดินเรือทะเล
 จำกัด, ๒๕๑๘.

บั้งอร ปิยะพันธุ์. **ประวัติศาสตร์ไทย : การปกครอง สังคม เศรษฐกิจ และ**
ความสัมพันธ์กับต่างประเทศก่อนสมัยสุโขทัย จนถึง พ.ศ. ๒๔๗๕.
 กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์, ๒๕๓๘.

ไพฑูริย์ เอกจริยกร. **กฎหมายพาณิชย์นาวี**. พิมพ์ครั้งที่ ๖. กรุงเทพฯ: วิญญูชน, ๒๕๕๓.

พิพิธภัณฑเรือจิ๋ว (เรือจิ๋ว) มินิบูรี [สายตรง] แหล่งที่มา: http://mini-ship.blogspot.com/๒๐๑๒/๐๓/blog-post_๓๓๕๕.html [๓ เมษายน ๒๕๕๕]

พิมพ์ประไพ พิศาลบุตร. **สำเภาสยาม ตำนานเจ๊กบางกอก**. พิมพ์ครั้งที่ ๒. กรุงเทพฯ:
 นานมีบุ๊คส์, ๒๕๔๔.

ไพฑูริย์ ขาวมาลา. **เรือไทย**. อยุธยา: วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือ
 พระนครศรีอยุธยา, ๒๕๓๗.

มิตรภาพไทย-อิหร่าน : ความสัมพันธ์อันดีที่ใกล้ชิดกว่า ๔๐๐ ปี. กรุงเทพฯ : สถาบัน
 เอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงเตหะราน, ๒๕๔๘.

รวมบันทึกประวัติศาสตร์อยุธยาของฟานฟลิต (วัน วลีต). กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร,
 ๒๕๔๖.

ราชภัฏนครศรีอยุธยา, มหาวิทยาลัย. **ความสำคัญของเอกสารของชาวต่างประเทศ**
ต่อการศึกษาประวัติศาสตร์อยุธยาเมืองมรดกโลก [สายตรง] แหล่งที่มา:
<http://www.ayutthayastudies.aru.ac.th> [๓เมษายน ๒๕๕๕]

วารสารณ จิวชัยศักดิ์. **นโยบายทางด้านเศรษฐกิจของรัฐในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระ**
พระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,
 ๒๕๔๗.

วราภรณ์ ทินานนท์ “การค้าสำเภาของไทยสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น” วิทยานิพนธ์
ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย, ๒๕๒๒.

วิจิตรมาตรา, ขุน. **ประวัติการค้าไทย**. พระนคร: โรงพิมพ์บรรณาคม, ๒๕๑๔.

วิจิตรมาตรา, ขุน. **ประวัติการค้าไทย**. พิมพ์ครั้งที่ ๔. พระนคร: รวมสาส์น, ๒๕๑๖
เวย์น คุชแมน, เจนิเฟอร์. **การค้าทางเรือสำเภาจีน-สยาม ยุคต้นรัตนโกสินทร์**.
กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๒๘.

สรรพากร, กรม. **ประวัติการจัดเก็บภาษี: การจัดเก็บภาษีอากรในสมัยกรุงศรีอยุธยา**
(พ.ศ. ๑๘๔๓ - พ.ศ. ๒๓๑๐) [สายตรง]: แหล่งที่มา: [http://www.rd.go.th/\[๓ กรกฎาคม ๒๕๕๕\]](http://www.rd.go.th/[๓ กรกฎาคม ๒๕๕๕])

สายสัมพันธ์ ๕๐๐ ปีไทย-เนเธอร์แลนด์. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,
๒๕๔๗.

สารสิน วีระพล. **จิมก้องและกำไร: การค้าไทย-จีน**. กรุงเทพฯ: มูลนิธิโตโยต้า
ประเทศไทย, ๒๕๔๘.

สุจิตต์ วงษ์เทศ. **กรุงสุโขทัยมาจากไหน**. กรุงเทพฯ : มติชน, ๒๕๔๘.

สุนทร ชุตินทรานนท์. **ประวัติการคมนาคมไทย**. (เอกสารส่วนบุคคล)

สุนทร ชุตินทรานนท์. **พม่ารบไทย ว่าด้วยการสงครามไทยระหว่างไทยกับพม่า**.
พิมพ์ครั้งที่ ๑๐. กรุงเทพฯ : มติชน, ๒๕๕๔.

สุมาลี สุขตานนท์และคณะ. **การศึกษาประเมินสถานการณ์การใช้ท่าเรือไทย**.
กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, ๒๕๕๒.

สุมาลี สุขตานนท์. **พาณิชยนาวิไทย : ความสำเร็จหรือความล้มเหลว** [สายตรง]
แหล่งที่มา: [http://rescom.trf.or.th/\[๓ เมษายน ๒๕๕๕\]](http://rescom.trf.or.th/[๓ เมษายน ๒๕๕๕])

สุวัฒน์ แซ่คั่น. **ตลาดเรือในท้องถิ่น: ร่องรอยในแผนที่อยุธยาโบราณ** [สายตรง]
แหล่งที่มา: [http://haab.catholic.or.th/article/muang%๒๐boran/
muang_boran๑/muang_boran๑.html](http://haab.catholic.or.th/article/muang%๒๐boran/muang_boran๑/muang_boran๑.html) [๖ เมษายน ๒๕๕๕]

๑๐ ปีท่าเรือแหลมฉบัง. **การทำเรือ** (มกราคม - กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔) หน้า ๗๓

สำนักพิมพ์แม็ค, บริษัท. **การค้าระหว่างประเทศสมัยอยุธยา** [สายตรง] แหล่งที่มา:
<http://www.maceducation.com/e-knowledge/2423112110/04.htm>
[๕ เมษายน ๒๕๕๕]

๖๐ ปีแห่งการสถาปนา สาธารณรัฐประชาชนจีน ประชาชนชาวไทย-จีนร่วม
เฉลิมฉลองด้วยไมตรี [สายตรง] แหล่งที่มา[http://www.oknation.net/
blog/mindhand/๒๐๐๙/๐๘/๓๐/entry-๑](http://www.oknation.net/blog/mindhand/๒๐๐๙/๐๘/๓๐/entry-๑) [๓ เมษายน ๒๕๕๕]
อนุমানราชธน, พระยา. **ตำนานศุลกากร**. พระนคร: กรมศิลปากร, ๒๕๐๖.
เอิบเปรม วัชรางกูล. **ประวัติศาสตร์การพาณิชย์นาวีไทย**. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์
สมาพันธ์จำกัด, ๒๕๔๔,
โอ๊ะอิซึอิ, โนเนะ และโยชิการะ. **ความสัมพันธ์ไทย-ญี่ปุ่น ๖๐๐ ปี**. พิมพ์ครั้งที่ ๒
กรุงเทพฯ: มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, ๒๕๔๒.