

ถนนพหลโยธินกับประวัติศาสตร์เศรษฐกิจของเมืองนครสวรรค์  
Pahonyothin Road and the economic history  
of Nakhon Sawan

ณัฐจิรา กาญจนศิลป์<sup>1</sup>และพิมพ์อุมา ธัญธนกุล<sup>2</sup>  
Natthira Karnjanasin and Pim-u-ma Thanthanakul

(วันที่ส่งบทความ:7 สิงหาคม 2566,วันที่แก้ไขบทความ:6 กันยายน 2566,วันที่ตอบรับบทความ:6 กันยายน 2566)

บทคัดย่อ

บทความวิชาการนี้ อธิบายประวัติศาสตร์เศรษฐกิจของเมืองนครสวรรค์ โดยใช้วิธีวิทยาเชิงคุณภาพตามวิธีการทางประวัติศาสตร์ จากการศึกษาเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้องพบว่านครสวรรค์มียุทธศาสตร์สำคัญในการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของภาคเหนือตอนล่างและภาคกลางตอนบน ทำให้นครสวรรค์มีความเจริญทางเศรษฐกิจค่อนข้างสูงในฐานะเมือง “ประตูสู่ภาคเหนือ” ในอดีตการคมนาคมของนครสวรรค์ใช้เส้นทางสัญจรทางน้ำเป็นหลัก เนื่องจากมีสภาพภูมิศาสตร์เป็นแหล่งรวมของแม่น้ำปิงและแม่น้ำน่านบริเวณปากน้ำพูนครสวรรค์จึงเป็นทั้งแหล่งผลิตสินค้าเกษตรกรรมอันอุดมสมบูรณ์ และเป็นแหล่งรวมสินค้าโดยเฉพาะข้าว และไม้สัก จากภาคเหนือ เพื่อส่งต่อไปยังกรุงเทพฯ ต่อมาการสร้างทางรถไฟช่วยเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจของนครสวรรค์ ทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้าและผู้คนสะดวกและรวดเร็วขึ้น จนกระทั่งมีการสร้างถนนพหลโยธินผ่าน เกิดการขยายตัวของเศรษฐกิจนครสวรรค์ไปยังภาคการผลิตอื่น ๆ ทำให้เศรษฐกิจของเมืองนครสวรรค์ได้เปลี่ยนจากการผลิตหลักในภาคเกษตรกรรม ไปสู่เศรษฐกิจที่หลากหลายมากขึ้น โดยผสมผสานระหว่างเกษตรกรรมอุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว ถนนพหลโยธินจึงมีความสำคัญต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการระหว่างภูมิภาค และมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของเมืองนครสวรรค์

คำสำคัญ: ถนนพหลโยธิน เศรษฐกิจ นครสวรรค์

<sup>1</sup> ผู้ช่วยศาสตราจารย์ หลักสูตรประวัติศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครสวรรค์ อีเมลล์ natthira@nsru.ac.th

Assistant Professor of History, Faculty of Humanities and Social Sciences Nakhon Sawan Rajabhat University

<sup>2</sup> ผู้ช่วยศาสตราจารย์ หลักสูตรประวัติศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครสวรรค์ อีเมลล์ pim-u-ma.t@nsru.ac.th

Assistant Professor of History, Faculty of Humanities and Social Sciences Nakhon Sawan Rajabhat University

### Abstract

This academic article describes the economic history of Nakhon Sawan. Using a qualitative methodology based on historical methods. It was found that Nakhon Sawan has an important strategy to be the transportation hub in the lower northern and upper central regions. This makes Nakhon Sawan have relatively high economic prosperity as the "Gateway to the North." Historically, transportation in Nakhon Sawan relied mainly on waterways due to its geographical location as the source of the Ping and Nan rivers at Pak Nam Pho. This made Nakhon Sawan a significant supplier of agricultural products, particularly rice, and teak, from the northern region to Bangkok. The construction of the railway further enhanced Nakhon Sawan's economic opportunities, facilitating more convenient and faster movement of goods and people. The subsequent construction of Pahonyothin Road played a vital role as well. These developments led to the expansion of Nakhon Sawan's economy into other manufacturing sectors, shifting it from primarily relying on agricultural production to a more diversified economy that encompasses agriculture, industry, and tourism. The strategic location, well-developed transportation infrastructure, fertile land, and historical significance of Nakhon Sawan all contribute to its economic development.

**Keywords:** Pahonyothin Road, Economy, Nakhon Sawan

### บทนำ

นครสวรรค์เป็นเมืองที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจในฐานะศูนย์กลางการค้าที่สำคัญในแถบภาคเหนือตอนล่างและภาคกลางตอนบน เนื่องจากมีทำเลที่ตั้งเป็นยุทธศาสตร์ของการคมนาคม เพราะเป็นจุดบรรจบของแม่น้ำปิง และแม่น้ำน่าน นครสวรรค์จึงเป็นเมืองศูนย์กลางการคมนาคมทางน้ำมาตั้งแต่อดีต ปัจจุบันดังกล่าวมีส่วนสำคัญต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของนครสวรรค์โดยเฉพาะในช่วงหลังสนธิสัญญาเบาว์ริง แม่น้ำช่วยอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้า เช่น ข้าว ไม้ซุง และผลิตผลทางการเกษตรอื่น ๆ ไปยังจังหวัดใกล้เคียงและเมืองหลวงคือกรุงเทพมหานคร ต่อมาเมื่อมีการสร้างทางรถไฟสายเหนือแล้วเสร็จใน พ.ศ. 2459 เชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ รถไฟช่วยเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจของนครสวรรค์ ทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้าและผู้คนสะดวกและรวดเร็วขึ้น นอกจากนี้ยังกระตุ้นการค้าและดึงดูดการลงทุนในพื้นที่ เกิดการเคลื่อนย้ายคนกลุ่มใหม่ ๆ เข้ามาในพื้นที่ เช่น พ่อค้าชาวจีน แรงงาน

ในภาคเกษตร และภาคบริการต่าง ๆ เป็นต้น อีกทั้งยังเกิดขยายตัวของภาคเกษตรกรรม ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจของเมืองนครสวรรค์ เพราะนครสวรรค์มีพื้นที่เกษตรกรรมที่อุดมสมบูรณ์ เหมาะแก่การปลูกข้าวและพืชผลอื่น ๆ ทำให้นครสวรรค์เป็นพื้นที่ผลิตข้าวที่สำคัญของประเทศไทย ต่อมาเมื่อมีการสร้างถนนพหลโยธิน ทำให้เศรษฐกิจของนครสวรรค์ขยายตัวออกไปสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจที่หลากหลาย ดึงดูดการลงทุนในภาคการผลิตอื่น ๆ ส่งเสริมให้เกิดการเติบโตของภาคอุตสาหกรรม และโอกาสการจ้างงาน ทำให้นครสวรรค์ได้เปลี่ยนจากพื้นที่เกษตรกรรมดั้งเดิมไปสู่เศรษฐกิจที่หลากหลายมากขึ้น โดยผสมผสานระหว่างเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว ที่ตั้งทางยุทธศาสตร์ โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม ผืนดินที่อุดมสมบูรณ์ และความสำคัญทางประวัติศาสตร์ มีบทบาทสำคัญในการสร้างประวัติศาสตร์ทางเศรษฐกิจของจังหวัดนครสวรรค์

### ภูมิหลังทางเศรษฐกิจของเมืองนครสวรรค์

นครสวรรค์เป็นจังหวัดหนึ่งในเขตภาคเหนือตอนล่าง หรือภาคกลางตอนบน โดยอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ โดยรถยนต์ประมาณ 237 กิโลเมตร ทางรถไฟ 250 กิโลเมตร มีพื้นที่ 9,597.7 ตารางกิโลเมตร หรือ 5,998,548 ไร่ มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ ทางทิศเหนือติดต่อกับจังหวัดพิจิตร กำแพงเพชร ทิศใต้ติดต่อกับจังหวัดลพบุรี อุทัยธานี ชัยนาท และสิงห์บุรี ทิศตะวันออกติดต่อกับจังหวัดเพชรบูรณ์ และทิศตะวันตกติดต่อกับจังหวัดตาก (สำนักงานจังหวัดนครสวรรค์, 2562)

นครสวรรค์มีทำเลที่ตั้งเป็นศูนย์กลางการคมนาคมเชื่อมต่อหลายภูมิภาค ทั้งภาคกลาง บางส่วนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือได้ กลายเป็นชุมทางการคมนาคมที่หลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นทางน้ำ ทางรถไฟ และถนน

การคมนาคมทางน้ำ ทำให้เกิดตลาดขนาดใหญ่บริเวณปากน้ำโพ ซึ่งเป็นจุดบรรจบกันของแม่น้ำสองสาย ได้แก่ แม่น้ำปิง และแม่น้ำน่าน แม่น้ำปิงมีต้นกำเนิดจากเชียงใหม่ ไหลลงมาทางใต้บรรจบกับแม่น้ำวังที่มีต้นกำเนิดจากเชียงราย ที่บริเวณอำเภอบ้านตาก ส่วนแม่น้ำยม ซึ่งมีต้นกำเนิดจากเทือกเขาในจังหวัดแพร่ ไหลมารวมกับแม่น้ำน่านที่ตำบลเกยไชย อำเภอลำลูกกา จากนั้นแม่น้ำปิงกับแม่น้ำน่านมารวมกันเป็นแม่น้ำเจ้าพระยาที่ปากน้ำโพ ทำให้นครสวรรค์เป็นชุมทางการคมนาคมและการค้า ในอดีตการคมนาคมใช้เส้นทางน้ำเป็นหลัก ปากน้ำโพจึงเป็นจุดแลกเปลี่ยนสินค้าจากเมืองทางเหนือกับเมืองทางใต้ โดยมีพ่อค้าคอยรับซื้อสินค้าจากกรุงเทพฯ ไปจำหน่ายตามหัวเมืองทางเหนือ และซื้อสินค้าจากหัวเมืองเหนือไปจำหน่ายที่กรุงเทพฯ ปากน้ำโพจึงมีร้านค้าและเรือนแพอยู่เป็นจำนวนมาก โดยเรือนแพจะจอดทางแม่น้ำปิง ส่วนเรือประทุนกับเรือมอซึ่งมาจากอุดรดิตถ์ สวรรคโลก สุโขทัย พิษณุโลก และพิจิตร จะจอดทางแม่น้ำน่าน สินค้าที่มีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจของนครสวรรค์ในช่วงเวลาที่ใช้เส้นทางน้ำเป็นหลัก ได้แก่ ไม้สัก ข้าว ของป่าที่มาจากทางเหนือ และของใช้จำเป็น เช่น ไม้ขีดไฟ น้ำมัน ฯลฯ ที่มาจากกรุงเทพฯ

ไม้สักเป็นสินค้าส่งออกสำคัญของไทย เนื่องจากไม้สักเป็นเนื้อไม้แข็งที่มีความสวยงามตามธรรมชาติ ทนต่อการเน่า การทำลายของแมลง และสภาพดินฟ้าอากาศ จึงเหมาะสำหรับการใช้งานต่าง ๆ เช่น การผลิตเฟอร์นิเจอร์กลางแจ้ง การต่อเรือ การสร้างบ้าน และอื่น ๆ อีกทั้งยังมีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ในอุตสาหกรรมการเดินเรือ เนื่องจากมีคุณสมบัติที่ทนทานต่อความเสียหายจากน้ำและการผุพัง ทำให้เป็นตัวเลือกที่เหมาะสมสำหรับการสร้างเรือ พื้นเรือ การตกแต่งภายใน และอุปกรณ์ต่าง ๆ

ในอดีตประเทศอินเดียและพม่าเคยเป็นประเทศที่ส่งออกไม้สักรายใหญ่ แต่หลังจากอินเดียตกอยู่ภายใต้การปกครองของอังกฤษ อินเดียจึงหยุดส่งออกไม้สักและกลายเป็นประเทศที่นำเข้าไม้สักรายใหญ่จากพม่าและไทยแทน ต่อมาใน พ.ศ. 2428 พม่าประกาศปิดป่าและยกเลิกสัมปทานป่าไม้ ทำให้ไม้สักขาดแคลน ในทางกลับกันใน พ.ศ. 2426 ประเทศไทยเริ่มเปิดให้สัมปทานป่าไม้สักแก่เอกชน ทำให้บริษัทต่างชาติเข้ามาขอรับสัมปทานทำไม้สักในไทยมากขึ้น นอกจากนี้ไม้สักของไทยยังเป็นที่รู้จักว่ามีคุณภาพดี สามารถใช้แทนไม้โอ๊กในอุตสาหกรรมการต่อเรือของอังกฤษได้

การค้าไม้สักและไม้ยืนต้นที่เป็นพืชเศรษฐกิจอื่น ๆ เช่น ไม้พะยุง ไม้เต็ง ไม้รัง ไม้แดง ตะแบก ประดู่ ฯลฯ เริ่มต้นมาจากการตัดฟันและชักลากไม้สักในพื้นที่ป่าทางภาคเหนือของไทย ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 3 มีบรรดาชาวจีน พม่า และเงี้ยว ได้ขออนุญาตเจ้าผู้ครองนครต่าง ๆ ในหัวเมืองทางเหนือ ได้แก่ เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง แพร่ และน่าน เพื่อเข้าไปตัดฟันไม้สักออกจากป่า แล้วจ่ายเงินค่าต่อไม้ตอบแทนให้แก่เจ้าผู้ครองนครที่เป็นเจ้าของพื้นที่ป่านั้น ๆ ภายหลังการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง มีชาวต่างชาติทยอยเดินทางเข้ามาเปิดกิจการป่าไม้ในประเทศไทยหลายบริษัทด้วยกัน เช่น บริษัทบริติชบอร์เนียว (British Boneo Company, Ltd.) บริษัทเดนนี, มอตต์แอนด์ดิกสัน (Deny, Mott & Dickson Ltd.) บริษัทสยามฟอรัเรส (Siam Forest Company, Ltd.) บริษัทบอมเบย์เบอร์มา (The Bombay Burma Trading Corporation Ltd.) บริษัทอีสต์ เอเชียติก (East Asiatic Company) บริษัทหลุยส์ ที. เลียโนเวนส์ (Louis T. Leonowen Ltd.) และบริษัททวง งัน ฟง (Kwong Ngan Fong) เป็นต้น (กรมศิลปากร, 2560)

นับตั้งแต่มีการลงนามในสนธิสัญญาเบาว์ริง พ.ศ. 2398 และการให้สัมปทานไม้ พ.ศ. 2426 ปรากฏว่าพื้นที่ภาคเหนือของไทยกลายเป็นห้างไม้จำนวนมาก โดยไม้ที่ตัดจะมีการตีตราไม้เพื่อแสดงความเป็นเจ้าของ แล้วลำเลียงลงมาตามเส้นทางน้ำสายต่าง ๆ ใช้วิธีผูกเป็นแพ มีคนคอยถือหางเสือ แพขุ่นไม้ล่องน้ำมาจนถึงบริเวณปากน้ำโพ ปรากฏบริษัทไม้ทั้งของชาวไทยและชาวต่างชาติในพื้นที่นครสวรรค์ เช่น บริษัทบริติชบอร์เนียว ตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำปิง อยู่ทางใต้วัดไทรทองใต้ ห่างจากตลาดปากน้ำโพไปทางเหนือประมาณ 2 กิโลเมตร บริษัทบอมเบย์เบอร์มา ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของแม่น้ำปิง ตอนใต้ของวัดคลองคาง ห่างจากตลาดปากน้ำโพไปทางเหนือประมาณ 1 กิโลเมตร บริษัทอีสต์ เอเชียติก และบริษัทแองโกล มิสหลุยส์ อยู่ทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำน่าน ใต้สถานีรถไฟปากน้ำโพ ใกล้กับวัดปากน้ำโพใต้ (สุภรณ์ โอเจริญ, 2528) พื้นที่ตั้งของบริษัทไม้ต่าง ๆ ขวานนครสวรรค์เรียกว่า เกษะยม การมีบริษัทรับซื้อไม้ตั้งอยู่

ที่นี้หลายแห่งจึงเป็นที่ชุมนุมของเหล่าพ่อค้าไม้ ทั้งจากกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียง เช่น อยุธยา ลพบุรี และอ่างทอง เป็นต้น เกษะยมจึงเป็นตลาดค้าไม้ที่จำหน่ายไม้ราคาดี และส่งผลให้ เป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของนครสวรรค์ (ขวัญฤทัย บุตรดา, 2558)

ปัจจุบันปรากฏหลักฐานยืนยันถึงความรุ่งเรืองด้านการค้าไม้สักในนครสวรรค์ผ่านบ้าน 120 ปี วิถีไม้สักไทย A.W.Cooper ซึ่งตั้งอยู่บริเวณเชิงสะพานเดชาติวงศ์ ผังเขาเข้าตัวเมือง นครสวรรค์ สร้างใน พ.ศ. 2441 เพื่อใช้เป็นที่เก็บเงินค่าภาคหลวงการทำไม้ โดยรัฐบาลได้นำเงิน ที่เก็บได้ไปสร้างสนามบินดอนเมือง เส้นทางรถไฟ และสาธารณูปโภคพื้นฐานอื่น ๆ (สำนัก บริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 12, 2564)

ข้าวเป็นสินค้าที่สำคัญอีกชนิดหนึ่งที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของนครสวรรค์ เนื่องจากมีสภาพพื้นที่อุดมสมบูรณ์ เหมาะแก่การเพาะปลูก นอกจากสามารถผลิตข้าวในพื้นที่ นครสวรรค์ได้แล้ว ในอดีตข้าวส่งล่องเรือมาทางแม่น้ำน่านเป็นจำนวนมาก โดยอาศัยการขนส่ง ทางเรือยนต์เป็นหลักและตามมาด้วยทางรถไฟ การขยายตัวของการค้าดังกล่าว ทำให้มีชาวจีน หลังไหลเข้ามาขายแรงงานและประกอบการค้าต่าง ๆ ในนครสวรรค์มากขึ้น ในช่วงนี้การค้า ของเมืองนครสวรรค์ได้ย้ายศูนย์กลางจากฝั่งตะวันออกมาฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา เกิด ตลาดสำคัญ ๆ ได้แก่ ตลาดลาว ตลาดสะพานดำ และตลาดท่าซุด

ตลาดลาว (ตลาดบ่อนไก่) อยู่บริเวณฝั่งตะวันตกของแม่น้ำปิง เป็นศูนย์กลางการค้า ระหว่างนครสวรรค์กับเมืองสำคัญทางเหนือ เช่น กำแพงเพชร เชียงใหม่ ตาก ฯลฯ สินค้า ได้แก่ ไม้สัก โดยล่องแพขงมา และสินค้าพื้นเมือง เช่น หวาย ชัน น้ำมันยาง สีเสียด เปลือกไม้ น้ำผึ้ง สีส้ม ขากลับบรรทุกข้าวเกลือ กลับไป

ตลาดสะพานดำ อยู่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นศูนย์กลางการค้าระหว่าง อำเภอต่าง ๆ ของนครสวรรค์ เช่น โกรกพระ พยุหะคีรี บรรพตพิสัย ขายสินค้าประเภท ข้าว สัตว์ป่า และของป่า เช่น หวาย เปลือกสีเสียด เป็นต้น

ตลาดท่าซุด อยู่ริมคลองบางประมง เป็นศูนย์กลางการค้าข้าวของนครสวรรค์กับ จังหวัดรอบ ๆ เช่น พิจิตร ตาก กำแพงเพชร พ่อค้าชาวจีนจะมารับซื้อข้าวที่นี่และล่องสินค้าลงสู่ กรุงเทพฯ โดยใช้เรือกระแซงใหญ่ ขากลับจะบรรทุกเกลือ มะพร้าว และน้ำตาลปีบมาขายใน นครสวรรค์

ข้าวและไม้สักกลายเป็นสินค้าสำคัญที่ตลาดโลกต้องการมาก การค้าในปากน้ำโพจึง คึกคักเป็นอย่างมาก จากการเป็นชุมทางการค้าข้าว และไม้สัก เมื่อมีการเปิดสถานีรถไฟปากน้ำ โพใน พ.ศ. 2442 การค้าที่ปากน้ำโพยิ่งคึกคัก มีนายทุนชาวจีนทำหน้าที่เป็นพ่อค้าคนกลาง นำ สินค้าอุปโภคบริโภคจากกรุงเทพฯ มาซื้อขายแลกเปลี่ยนกับผลผลิตทางการเกษตรกับ นครสวรรค์ (สิทธิเทพ เอกสิทธิพงษ์, 6 กุมภาพันธ์ 2551)

สมเด็จพระราชยาตำราจราชานุภาพ ได้บันทึกสภาพการค้าบริเวณปากน้ำโพเอาไว้ ดังนี้  
“...พวกพ่อค้าที่ปากน้ำโพรับสินค้ากรุงเทพฯ ขึ้นไปไว้จำหน่ายแก่พวกที่ล่องเรือสินค้า ลงมาจากเมืองเชียงใหม่และเมืองอุตรดิตถ์ พิษณุโลก แล้วรับซื้อสินค้าฝ่ายเหนือส่งลงมาจำหน่าย

ทางข้างใต้ การซื้อขายรับส่งสินค้ากันที่ปากน้ำโพมีมากขึ้นโดยลำดับ ยังอีกอย่างหนึ่ง เมื่อสินค้าไม้ขอนสักเจริญขึ้น ที่ปากน้ำโพเป็นที่รวบรวมไม้ซุง ซึ่งปล่อยลอยลงมาจากข้างเหนือ ก็เกิดเป็นที่ประชุมของพวกพ่อค้าไม้อีกพวกหนึ่ง ด้วยเหตุทั้งปวงนี้จึงมีเรือแพขึ้นไปจอดค้าขายในลำน้ำทั้งสองแควมากมายเหมือนเป็นเมืองอันหนึ่งในลำน้ำ ที่บนบกทางตอนข้างหน้าเมืองเดิมก็เกิดตลาดห่างหอนที่ปากน้ำโพ จึงกลายเป็นท่าเลการค้าขายอันสำคัญขึ้นทางฝ่ายเหนือแห่งหนึ่ง...” (ดำรงราชานุภาพ, สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยา, 2557)

สภาพความเจริญของเมืองนครสวรรค์แต่เดิมจะอยู่ทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่แนวใหญ่ หรือแม่น้ำน่าน สถานีรถไฟปากน้ำโพ ลงมาถึงท่าน้ำปากน้ำโพ เพราะต้องอาศัยการขนส่งทางน้ำและรถไฟเป็นหลักนั่นเอง

### กำเนิดถนนพหลโยธิน

ถนนพหลโยธินหรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 เป็นทางหลวงแผ่นดินสายแรกที่รัฐบาลได้มีกำหนดโครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินขึ้นเป็นครั้งแรกใน พ.ศ. 2479 โดยกำหนดโครงการก่อสร้างระยะเวลา 18 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2479-2495 โดยเริ่มก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 หรือถนนพหลโยธินใน พ.ศ. 2479 มีจุดเริ่มต้นที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ถึงตอนเมือง สร้างขยายต่อมาจนถึงจังหวัดลพบุรีใน พ.ศ. 2483 และก่อสร้างสะพานเดชาติวงศ์ใน พ.ศ. 2485-2493 ทำให้ถนนพหลโยธินกลายเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ในการเชื่อมพื้นที่ภาคกลางกับภาคเหนือ มีระยะทาง 1,005 กิโลเมตร โดยถนนพหลโยธินมีจุดมุ่งหมายขยายพื้นที่ไปทางฝั่งตะวันตกของภาคเหนือ ตั้งแต่ นครสวรรค์ขึ้นไปยัง กำแพงเพชร ตาก ลำปาง พะเยา เชียงราย ซึ่งไม่มีทางรถไฟผ่าน การสร้างถนนพหลโยธินแบ่งออกเป็น 2 ระยะ แรกเริ่มสร้างใน พ.ศ. 2479 จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ถึงลพบุรี และระยะที่สองใน พ.ศ. 2483 ขยายต่อมายังชัยนาท นครสวรรค์ กำแพงเพชร ตาก ลำปาง สิ้นสุดที่เชียงราย พ.ศ. 2493 แต่ด้วยความเร่งรีบและขาดแคลนงบประมาณในการก่อสร้างจึงใช้การพูนดินและถมหินหรือโรยกรวด ส่งผลให้ถนนทรุดโทรมอย่างรวดเร็ว และใช้งานได้ไม่ตลอดสาย (พิมพ์อุมา ธีธัญกุล, 2560) ใน พ.ศ. 2499 สหรัฐอเมริกาให้การสนับสนุนรัฐบาลไทยให้เปลี่ยนมาใช้ปูนซีเมนต์ น้ำมันยางราดถนนหิน เหล็กเส้นแทนการพูนดินโรยหินและลูกรังที่ใช้สร้างถนนมาก่อนหน้า ถนนแบบใหม่รองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ และการบรรทุกสินค้าจำนวนมาก โดยใช้ความเร็วไม่น้อยกว่า 70-90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (อำพิกา สวัสดิ์วงศ์, 2545) การใช้ถนนปูนซีเมนต์ทำให้เกิดธุรกิจอุตสาหกรรมในแม่น้ำปิงเพื่อใช้ในการก่อสร้าง

การสร้างถนนพหลโยธินแต่เดิมรัฐบาลมีจุดมุ่งหมายเพื่อส่งเสริมการผลิตและการค้าระหว่างกรุงเทพฯ กับภาคเหนือ กระจายความเจริญออกไปยังพื้นที่ที่รกร้างว่างเปลามีผู้คนอยู่อาศัยน้อย และใช้เงินลงทุนน้อยเพราะเป็นทางดินและลูกรัง แต่ครอบคลุมพื้นที่ได้กว้างขวาง (พิมพ์อุมา ธีธัญกุล, 2562) แต่เมื่อประเทศไทยต้องเข้าร่วมในสงครามมหาเอเซียบูรพา จุดมุ่งหมายในการสร้างถนนพหลโยธินจึงเปลี่ยนมาเป็นถนนยุทธศาสตร์ทางการทหาร

โดยถนนเบี่ยงจากแนวเดิมที่สำรวจไว้จากจังหวัดพระนครศรีอยุธยามายังจังหวัดสระบุรี จังหวัดลพบุรี และอำเภอตาคลี จังหวัดนครสวรรค์ แล้วมาเชื่อมกับเส้นทางเดิมที่วางแผนไว้ที่จังหวัดชัยนาทเข้าสู่จังหวัดนครสวรรค์ โดยถนนสายนี้ผ่านที่ตั้งของกองกำลังทางทหาร ได้แก่ สนามเป้า ดอนเมือง สระบุรี ลพบุรี และตาคลี ด้วยเหตุนี้ทำให้การเปิดใช้ถนนพหลโยธินระยะแรกไม่ได้รับความนิยมในการเดินทางและขนส่งสินค้ามากนักเพราะเป็นการเดินทางอ้อม กระทั่ง พ.ศ. 2508 รัฐบาลสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 หรือทางสายเอเชีย โดยเป็นถนนลาดยางตลอดสายและมีด่านเก็บค่าผ่านทางเป็นระยะ มีจุดเริ่มต้นที่อำเภอบางปะอิน ตัดผ่านพื้นที่อำเภอพระนครศรีอยุธยา เข้าสู่อำเภอเมืองอ่างทอง อำเภอเมืองสิงห์บุรี บรรจบกับถนนพหลโยธินที่อำเภอเมืองชัยนาท ภายหลังการเปิดเดินรถตลอดสายและมีด่านเก็บเงินค่าผ่านทาง 4 แห่ง ใน พ.ศ. 2513-2536 ยิ่งส่งผลให้สินค้าเกษตรของจังหวัดนครสวรรค์ขยายตัวเพิ่มมากขึ้น เพราะย่นระยะทางจากกรุงเทพฯ ถึงนครสวรรค์ จากเส้นทางถนนพหลโยธินเดิม 358 กิโลเมตร ให้เหลือเพียง 237 กิโลเมตร เท่านั้น

ภายหลังการสร้างถนนพหลโยธินเพื่อเชื่อมกรุงเทพฯ กับภาคเหนือ ในต่างจังหวัดก็เร่งสร้างทางหลวงแผ่นดินเพื่อเชื่อมการคมนาคมระหว่างจังหวัด เช่น ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 225 (นครสวรรค์-ชัยภูมิ) เป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างนครสวรรค์ ไปยังจังหวัดต่าง ๆ ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยผ่านอำเภอชุมแสง มาตัดผ่านเส้นทางหลวงหมายเลข 11 ซึ่งเป็นเส้นทางแยกจากอำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี ผ่านพื้นที่อำเภอตากฟ้า อำเภอท่าตะโก อำเภอไพศาลี และมาตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 225 ที่อำเภอหนองบัว จังหวัดนครสวรรค์ เพื่อเดินทางสู่จังหวัดชัยภูมิ (พิมพ์อุมา ธีธัญกุล, 2561)

นอกจากนี้รัฐบาลยังเร่งสร้างถนนสายรองโดยมีเป้าหมายเชื่อมพื้นที่ทุกจังหวัดให้ติดต่อถึงกันได้ ทำให้ถนนพหลโยธินกลายเป็นถนนสายประธานที่มีโครงข่ายเชื่อมกับถนนสายรอง เช่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3005 นครสวรรค์-โกรกพระ และ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3220 โกรกพระ-อุทัยธานี ถนนสายนครสวรรค์-ลาดยาว โดยแยกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 โดยแยกจากบ้านหนองเบน นครสวรรค์ ไปยังทางหลวงหมายเลข 1072 เข้าสู่อำเภอลาดยาว เชื่อมต่อไปถึงอำเภอคลองลาน จังหวัดกำแพงเพชร นครสวรรค์-เก้าเลี้ยว ทางหลวงหมายเลข 117 สร้างใน พ.ศ. 2527 เพื่อเชื่อมระหว่างนครสวรรค์กับพิษณุโลก (พิมพ์อุมา ธีธัญกุล, 2562)

ถนนพหลโยธินทำให้นักธุรกิจมีบทบาทในการเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง ดึงดูดให้ผู้คนจากจังหวัดรอบข้าง ได้แก่ ชัยนาท อุทัยธานี พิษณุโลก กำแพงเพชร เข้ามายังนครสวรรค์ได้อย่างสะดวกมากขึ้น เข้ามาเพื่อการศึกษา การค้า การลงทุน และต่อรถโดยสารไปยังจังหวัดอื่น ๆ

### ถนนพหลโยธินกับการพัฒนาทางเศรษฐกิจของจังหวัดนครสวรรค์

ถนนพหลโยธินมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อประวัติศาสตร์เศรษฐกิจของจังหวัดนครสวรรค์ จากเดิมที่นครสวรรค์เคยเป็นจุดยุทธศาสตร์การขนส่งทางน้ำ เมื่อมีการสร้างและปรับปรุง

เครือข่ายถนนเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและการคมนาคมระหว่างภูมิภาค การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านถนนที่ทันสมัยช่วยเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจของนครสวรรค์ นอกจากนี้จะช่วยทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้าและผู้คนเป็นไปได้อย่างสะดวก ยังมีส่วนช่วยส่งเสริมการขยายตัวของภาคเกษตรกรรม การลงทุนในภาคอุตสาหกรรม และการท่องเที่ยวอีกด้วย เพราะการคมนาคมที่สะดวกสบาย สนับสนุนให้ผู้คนเดินทางเพื่อเปิดประสบการณ์ท่องเที่ยวใหม่ ๆ มากขึ้น

ความสะดวกของการคมนาคมดึงดูดนักลงทุนจากภายนอกและกลุ่มนายทุนในจังหวัดนครสวรรค์ให้ลงทุนในธุรกิจต่าง ๆ โดยยังคงเกี่ยวข้องกับภาคเกษตรกรรมซึ่งถือเป็นภาคการผลิตหลัก พืชเศรษฐกิจที่สำคัญของนครสวรรค์ ได้แก่ ข้าว ข้าวโพด อ้อย มันสำปะหลัง เป็นต้น เกิดนักลงทุนในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเกษตร อาทิ การตั้งโรงงานน้ำตาลรวมผลใน พ.ศ. 2495 ที่อำเภอเก้าเลี้ยว กำลังผลิต 100 ตันต่อวัน (พิมพ์อูมา ัฎฐณกุล, 2560) โรงงานเกษตรไทย อินเตอร์เนชั่นแนล ซูการ์ คอร์ปอเรชั่น (รวมผล) ที่อำเภอเมืองนครสวรรค์ รับซื้ออ้อยจากเกษตรกรในอำเภอลาดยาว อำเภอบรรพตพิสัย และอำเภอเก้าเลี้ยว โรงงานเกษตรไทย อินเตอร์เนชั่นแนล ซูการ์ คอร์ปอเรชั่น ที่อำเภอตากาลี รับซื้ออ้อยจากอำเภอตากาลี อำเภอตากฟ้า อำเภอไพศาลี (สำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาล, 2559)

การคมนาคมที่สะดวกทำให้เกิดการบุกเบิกพื้นที่เกษตรกรรมไปยังพื้นที่รอบนอกนครสวรรค์ โดยเฉพาะนิคมสร้างตนเองตากาลี พ.ศ. 2498 ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็นนิคมสร้างตนเองตากฟ้า ส่งผลให้มีการขยายธุรกิจรถโดยสารจากตัวเมืองนครสวรรค์ไปยังพื้นที่รอบนอกขึ้น ส่งผลให้ผู้คนจากต่างอำเภอ และจังหวัดรอบข้าง เช่น ชัยนาท อุทัยธานี พิจิตร กำแพงเพชร เดินทางมายังนครสวรรค์ได้อย่างสะดวกมากขึ้น ความสะดวกสบายในการเดินทางนี้มีผลให้มีผู้ที่เข้ามาในเมืองเพื่อเพิ่มศักยภาพในด้านการศึกษา การค้า และการลงทุน รวมถึงการเดินทางต่อรถโดยสารไปยังจังหวัดอื่น ๆ อีกด้วย

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม ทำให้นครสวรรค์เป็นศูนย์กลางของการคมนาคมของภาคเหนือ ส่งผลให้กลายเป็นเมืองที่มีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว เป็นศูนย์รวมของเส้นทางเดินรถเพราะการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่ใช้เวลาถึง 18 ชั่วโมง และกระทรวงคมนาคมให้สัมปทานเฉพาะเส้นทางกรุงเทพฯ ถึงนครสวรรค์ ทำให้ต้องมาพักค้างคืนหรือมาต่อรถเที่ยวกลางคืนที่นครสวรรค์ นายทุนนครสวรรค์จึงลงทุนในการเดินรถ 2 บริษัท คือ บริษัทยานยนต์นครสวรรค์ (ทันจิตต์ทัวร์) และถาวรฟาร์ม การขยายตัวของการสร้างถนนในทศวรรษ 2510 ถาวรฟาร์มหันมาลงทุนสัมปทานเดินรถถึง 22 สาย มีท่ารถที่นครสวรรค์ในการเดินทางสายกรุงเทพฯ-นครสวรรค์ และสายนครสวรรค์-เชียงใหม่ (พิมพ์อูมา ัฎฐณกุล, 2562) นอกจากนี้ยังมีรถสองแถววิ่งระหว่างชุมชนรอบนอกกับตัวเมือง เช่น พ.ศ.2524 มีรถโดยสารวิ่งจากตลาดใต้ผ่านบ้านสันคู บ้านท่าทองไปยังตลาดบ่อนไก่ รถโดยสารเหล่านี้มักมีท่ารถของตนเองในตัวเมือง ทำให้เมืองพลุกพล่านด้วยผู้คนจากที่ต่าง ๆ เข้ามาจับจ่ายใช้สอยและพักผ่อน

ท่าข้าวเป็นอีกธุรกิจหนึ่งที่ทำให้นครสวรรค์มีชื่อเสียง เป็นตลาดกลางค้าข้าวเปลือกที่ใหญ่และมีชื่อเสียงที่สุดในประเทศไทย โดยท่าข้าวที่โด่งดังที่สุด คือ ท่าข้าวกำนันทรง ของนายทรง องค์ชัยวัฒน์ กำนันทรงเป็นเจ้าของที่ดินริมตลิ่งที่พยุหะคีรี ต่อมาได้พัฒนาเป็นตลาดกลางข้าวเปลือกแห่งแรกและดีที่สุดในประเทศไทย ท่าข้าวส่วนใหญ่จะอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อความสะดวกในการขนถ่ายข้าวลงเรือลงใต้ ในอดีตโรงสีขนาดใหญ่ที่สีข้าวเพื่อการส่งออกจะตั้งอยู่ริมแม่น้ำใกล้กรุงเทพฯ เพราะสะดวกต่อการขนส่งข้าวเพื่อการส่งออกเรือบรรทุกข้าวหรือเรือเอี่ยมจิ้น เดินทางจากกรุงเทพฯ ตามแม่น้ำเจ้าพระยา ขึ้นมาทางเหนือได้สูงสุดที่พยุหะคีรีเท่านั้น เพราะเหนือปากน้ำโพขึ้นไปแม่น้ำจะมีเกาะแก่งมาก ไม่สะดวกต่อการเดินเรือขนาดใหญ่ ข้าวจึงถูกขนส่งทางรถบรรทุกมาตามถนนพหลโยธิน แล้วมาเปลี่ยนถ่ายลงเรือที่พยุหะคีรี เพราะการขนส่งทางเรือมีราคาถูกกว่า เป็นการประหยัดค่าขนส่ง จึงเกิดการซื้อขายแลกเปลี่ยนระหว่างพ่อค้าข้าวที่ขนข้าวมาทางรถจากภาคเหนือ มาถึงท่าข้าวช่วงหัวค่ำ ทำให้การค้าข้าวดำเนินไปในเวลากลางคืน ผู้ซื้อข้าวจะมารอที่ลานของท่าข้าว เพื่อตรวจสอบคุณภาพของข้าวก่อนการซื้อขาย จากนั้นรถบรรทุกข้าวจะไปซังน้ำหนักข้าว แล้วขนข้าวเปลือกลง ผู้ขายจะไปรับเงินสดจากท่าข้าวที่จ่ายให้ในนามของผู้ซื้อ จากนั้นผู้ขายก็จะเดินทางกลับไป ท่าข้าวอำนวยความสะดวกในเรื่องการซื้อขาย เพราะการทำธุรกรรมในขณะนั้นยังไม่สะดวกเหมือนกับปัจจุบัน การค้าข้าวที่ท่าข้าวกำนันทรงเป็นไปอย่างคึกคัก และเป็นที่ยึดจกกันอย่างแพร่หลาย จนทำให้ท่าข้าวกำนันทรงเป็นตลาดกลางข้าวเปลือกที่ใช้ในการกำหนดราคาซื้อขาย และเป็นแหล่งประกอบอาชีพของผู้คนจำนวนมาก ทั้งคนในและต่างพื้นที่ เช่น อาชีพรับจ้างหาบข้าวเปลือกลงเรือ ค้าขายอาหาร และบริการต่าง ๆ เป็นต้น (เจิมศักดิ์ ปิ่นทอง, 2563)

การเปิดสะพานเดชาติวงศ์ ใน พ.ศ. 2493 ทำให้การคมนาคมทางรถยนต์สะดวกขึ้นอย่างมาก การสัญจรทางน้ำลดความสำคัญลง นครสวรรค์มีฐานะเป็นประตูสู่ภาคเหนือ อีกทั้งยังทำให้สถานีรถไฟหนองปลิงเดินทางและขนถ่ายสินค้าได้สะดวกมากกว่าสถานีปากน้ำโพ ความเจริญก็ย้ายตามมาด้วย

ภายหลังการสร้างถนนพหลโยธินเพื่อเชื่อมกรุงเทพฯ กับภาคเหนือ ในต่างจังหวัดก็เร่งสร้างทางหลวงแผ่นดินเพื่อเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด เช่น หมายเลข 225 จากแยกบึงบอระเพ็ด ผ่านอำเภอชุมแสง อำเภอหนองบัว ผ่านพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์ไปสู่จังหวัดชัยภูมิในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 แยกจากอำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี ผ่านพื้นที่อำเภอตากฟ้า และอำเภอท่าตะโก อำเภอไพศาลี และอำเภอหนองบัวของจังหวัดนครสวรรค์ เข้าสู่เขตจังหวัดพิจิตร และระหว่างจังหวัดกับอำเภอ มีผู้สนใจประกอบอาชีพเดินรถโดยสารเพื่อรับส่งผู้คนและสินค้า เช่น ในปี พ.ศ. 2493 นายถาวร นิโรจน์ วิ่งรถโดยสารระหว่างนครสวรรค์กับอำเภอบรรพตพิสัย ต่อมาได้เดินรถเพิ่มอีก 2 เส้นทาง คือ นครสวรรค์กับอำเภอลาดยาว และนครสวรรค์กับอำเภอคลองขลุง จังหวัดกำแพงเพชร สินค้าที่บรรทุกจากต่างอำเภอส่วนใหญ่เป็นข้าวเปลือกเข้ามาขายในตัวเมือง

การสร้างถนนพหลโยธิน ส่งผลให้นครสวรรค์เป็นศูนย์กลางของท่ารถ เกิดธุรกิจเดินรถโดยสารบริษัทถาวรฟาร์มจำกัด เริ่มเดินรถโดยสารใน พ.ศ. 2493 วิ่งระหว่างนครสวรรค์-บรรพตพิสัย นครสวรรค์-ลาดยาว นครสวรรค์-คลองขลุง ขนส่งคนและสินค้าที่ส่งมากับรถโดยสาร เช่น ข้าวสาร ขณะที่การเดินทางจากกรุงเทพ-นครสวรรค์ ดำเนินการโดยบริษัทขนส่ง (บขส.) ใน พ.ศ. 2502 และ พ.ศ. 2506 มีการขอสัมปทานเดินรถสายกรุงเทพฯ-นครสวรรค์ และบริษัทยานยนต์นครสวรรค์ (บริษัทพันจิตต์ทัวร์) พ.ศ. 2510 มีการเดินรถระหว่างกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ บริษัทถาวรฟาร์มทัวร์ คือ เส้นทางนครสวรรค์ - กำแพงเพชร, เส้นทางนครสวรรค์ - แม่สอด เส้นทางนครสวรรค์ - เชียงใหม่ เส้นทางนครสวรรค์ - ลำปาง เส้นทางนครสวรรค์ - คลองขลุง เส้นทางนครสวรรค์ - ขอนแก่น เส้นทางพิษณุโลก - นครสวรรค์ เส้นทางนครสวรรค์ - สุโขทัย เส้นทางนครสวรรค์ - ลานกระบือ และเส้นทางนครสวรรค์ - น่าน เส้นทางพิษณุโลก - นครราชสีมา ส่วนการเดินทางระหว่างตัวเมืองนครสวรรค์กับต่างอำเภอก็มีผู้ลงทุนหลายราย เช่น นายเกียรติ เกียรติเรืองชัย หรือน้ำเกียก แซ่ลิ้ม และหุ้นส่วนมีรถ 30 คัน นายสวัสดิ์ คำประกอบ มีรถโดยสารถึง 17 คัน ในการเดินรถระหว่างอำเภอตากสิน - นครสวรรค์ อำเภอพยุหะคีรี - นครสวรรค์ นายจรัส เฉลิมพงษ์ เจ้าของรถร่วมสาย 212 และสาย 214 รับ-ส่งคนโดยสารระหว่างปากน้ำโพ-อุทัยธานี-ชัยนาท สาย 4101 นครสวรรค์-นครราชสีมา (พิมพ์อุมา ัญญณกุล, 2562) และระหว่างจังหวัดกับอำเภอ มีผู้สนใจประกอบอาชีพเดินรถโดยสารเพื่อรับส่งผู้คนและสินค้า เช่น ใน พ.ศ. 2493 นายถาวร นิโรจน์ วิ่งรถโดยสารระหว่างนครสวรรค์กับอำเภอบรรพตพิสัย ต่อมาได้เดินรถเพิ่มอีก 2 เส้นทาง คือ นครสวรรค์กับอำเภอลาดยาว และนครสวรรค์กับอำเภอกองขลุง จังหวัดกำแพงเพชร สินค้าที่บรรทุกจากต่างอำเภอส่วนใหญ่เป็นข้าวเปลือกเข้ามาขายในตัวเมือง (พิมพ์อุมา ัญญณกุล, 2560)

การเติบโตของเศรษฐกิจเมืองนครสวรรค์ในฐานะศูนย์กลางการคมนาคมและการค้าระหว่างภูมิภาค ทำให้นครสวรรค์มีโอกาสทางธุรกิจอย่างหลากหลาย เกิดการลงทุนในธุรกิจภาคบริการ เช่น ใน พ.ศ. 2498 นครสวรรค์มีธนาคารพาณิชย์ 3 แห่ง จากทั่วประเทศที่มี 108 แห่ง ได้แก่ ธนาคารนครหลวงไทย ธนาคารมณฑลและธนาคารการเกษตรต่อมาธนาคารมณฑลรวมกับธนาคารการเกษตรเป็นธนาคารกรุงไทย จำกัด (สุภรณ์ โอเจริญ, 2528)

ความสะดวกสบายของการคมนาคมภายหลังมีการสร้างถนนพหลโยธิน ทำให้ผู้คนเดินทางจากต่างอำเภอ และจังหวัดรอบนอกเข้ามายังนครสวรรค์มากขึ้น เกิดธุรกิจภาคบริการเพื่อรองรับความต้องการของผู้คนที่เดินทางมายังนครสวรรค์ เช่น ธุรกิจโรงพยาบาลนทร์ ได้แก่ โรงพยาบาลนทร์สุขาวัฒนา ต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็นโรงพยาบาลนทร์เฉลิมสวรรค์ ตั้งอยู่บนถนนโกสีย์ บริเวณตลาดบ่อนไก่ สร้างด้วยไม้ หลังคาและผนังเป็นสังกะสี มีพัดลมบนเพดาน ไม่มีฝ้า มีม้านั่งเป็นแถวยาว ไม่มีพนักพิง ต่อมาเกิดไฟไหม้ในวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2521 จึงได้เลิกกิจการแล้วสร้างเป็นตึกแถว โรงพยาบาลนทร์ไกรลาศ เปิดให้บริการตั้งแต่ พ.ศ. 2494 (ภิญโญ นิโรจน์, 2558) โรงพยาบาลนทร์เฉลิมชาติ (ต่อมาเปลี่ยนเป็นโรงพยาบาลนทร์รุ่งนการามาและโรงพยาบาลนทร์นิวนครสวรรค์ที่ตลาดบ่อนไก่ ถูกไฟไหม้ พ.ศ. 2513) โรงพยาบาลนทร์ประชาบดี (ต่อมาเปลี่ยนเป็น

โรงหนังธนารุงโรจน์) โรงภาพยนตร์นครสวรรค์รามมา โรงภาพยนตร์ปากน้ำโพรามมา (ตลาดดอกไม้ที่ตลาดชุมหงส์) โรงภาพยนตร์โอนาดตา (ปัจจุบันคือโรงพยาบาลร่มฉัตร) โรงภาพยนตร์รุ่งนภา (เจ้าพระยาเอเชียเตอร์) โรงภาพยนตร์แฟรี่แลนด์ นอกจากการฉายภาพยนตร์แล้วยังเป็นที่จัดมหกรรมต่าง ๆ ในทศวรรษ 2520-2530 เช่น การแสดงดนตรีของวงดอยเต่า, สายัญ สัญญา, สุรชัย สมบัติเจริญ, พรีตตี้, ศิริบุญ, บรันดี, พอร์เอเวอร์ ย่านโรงภาพยนตร์เป็นแหล่งรวมตัวของวัยรุ่นเพราะมีสินค้าหลากหลาย เช่น ร้านหนังสือบุ๊คเซ็นเตอร์ ร้านข้าวแกง ร้านเทพเพลง ร้านขายของเล่น ร้านอินเตอร์เน็ต

ห้างสรรพสินค้าเป็นอีกธุรกิจหนึ่งที่เกิดขึ้นเพื่อรองรับการบริโภคของชาวเมืองมักตั้งอยู่ในบริเวณที่ผู้คนสามารถเข้าถึงได้ง่าย ซึ่งเกิดขึ้นในช่วงหลังทศวรรษ 2520 ห้างสรรพสินค้าที่มีชื่อเสียงของนครสวรรค์ ได้แก่ ห้างสรรพสินค้าวิทีเพ และแฟรี่แลนด์

ห้างสรรพสินค้าวิทีเพ เปิดให้บริการเป็นแห่งแรกของนครสวรรค์ใน พ.ศ. 2523 เริ่มจากการเป็นแหล่งรวมผลิตภัณฑ์ยีนส์ แล้วเติบโตเป็นห้างสรรพสินค้าที่มีหลากหลายแผนกรวมถึงซูเปอร์มาร์เก็ตขายของอุปโภคบริโภคในครัวเรือนต่าง ๆ และห้างสรรพสินค้าแฟรี่แลนด์ เปิดให้บริการ พ.ศ. 2530 เดิมเป็นบริษัทเสริมแสง ขายเครื่องใช้ไฟฟ้าและเครื่องสำอางทั้งแบบปลีกและส่ง ต่อมาจึงขยายกิจการเป็นห้างสรรพสินค้า บนพื้นที่ 30,000 ตารางเมตร มีที่จอดรถสำหรับผู้มาใช้บริการถึง 400 คัน ทั้งสองแห่งเป็นห้างสรรพสินค้าท้องถิ่นที่ตั้งอยู่ใจกลางเมืองได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก แหล่งรวมตัวของวัยรุ่น และชาวเมืองนครสวรรค์

ธุรกิจโรงภาพยนตร์และห้างสรรพสินค้าท้องถิ่นเริ่มซบเซาลงจากการเข้ามาของทุนขนาดใหญ่ ในทศวรรษ 2540 เช่น บิ๊กซี เทสโก้ โลตัส เป็นต้น ทำให้ห้างสรรพสินค้าท้องถิ่นต้องมีการปรับตัวเพื่อให้สามารถแข่งขันกับห้างค้าปลีกขนาดใหญ่ โดยห้างสรรพสินค้าวิทีเพได้ร่วมมือกับบิ๊กซี เปิดห้างสรรพสินค้าวิ-สแควร์พลาซ่า ใน พ.ศ. 2546 และมีกิจการค้าปลีกของบิ๊กซีร่วมด้วย ตั้งอยู่บริเวณสี่แยกสะพานเดชาติวงศ์ ซึ่งรองรับผู้คนที่เดินทางมาจากที่ต่าง ๆ ได้อย่างสะดวก กลายเป็นจุดแวะพักที่ได้รับความนิยมอย่างมาก จนกระทั่งห้างต้องสร้างอาคารจอดรถยนต์ 7 ชั้น เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าที่เพิ่มมากขึ้น ส่วนห้างสรรพสินค้าแฟรี่แลนด์ ได้ปรับพื้นที่ชั้นบนของห้างทำเป็นพิพิธภัณฑ์ เพื่อเป็นแหล่งเรียนรู้ บอกเล่าเรื่องราวของเมืองนครสวรรค์ และเปิดบริการศูนย์อาหารที่รวมร้านอาหารของเมืองนครสวรรค์ ทั้งร้านอาหารเก่าแก่ขึ้นชื่อประจำจังหวัด ร้านริมทาง ร้านของคนรุ่นใหม่ ๆ ให้มาตั้งร้านอยู่ในห้าง และเปิดสวนสนุกสำหรับเด็กขนาด 2,000 ตารางเมตร

## บทสรุป

นครสวรรค์เป็นเมืองที่มียุทธศาสตร์สำคัญในการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมระหว่างภาคกลางกับภาคเหนือ จากเดิมใช้เส้นทางน้ำเป็นเส้นทางคมนาคมหลัก ต่อมาเปลี่ยนเป็นเส้นทางคมนาคมทางบกเมื่อการสร้างเส้นทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปยังเชียงใหม่ แล้วเสร็จใน พ.ศ. 2459 และเมื่อการสร้างถนนพหลโยธินแล้วเสร็จ ใน พ.ศ. 2495 ทำให้การเดินทาง

สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น ถึงแม้ในช่วงแรกถนนพหลโยธินจะเป็นการถนนลูกรัง แต่เมื่อมีการปรับปรุงเป็นถนนซีเมนต์และยางมะตอย การเดินทางก็ยิ่งสะดวกสบาย สามารถรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่บรรทุกสินค้าจำนวนมากได้ ดังนั้นการเกิดขึ้นของถนนพหลโยธินจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เศรษฐกิจของนครสวรรค์เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว ดึงดูดนักลงทุนทั้งจากภายในและภายนอก นครสวรรค์ให้ขยายการลงทุนไปยังภาคการผลิตอื่น ๆ เช่น อุตสาหกรรมน้ำตาล อุตสาหกรรมข้าว ตลอดจนอุตสาหกรรมภาคบริการอื่น ๆ

### เอกสารอ้างอิง

- กรมศิลปากร. (2560). นานาสาระประวัติศาสตร์จากเอกสารต่างประเทศ เล่ม 3. กรุงเทพฯ : กรมศิลปากร.
- ขวัญฤทัย บุตรดา. (2558). งานวิจัยเรื่องบทบาทของเมืองนครสวรรค์กับกิจการค้าไม้ (พ.ศ. 2439-2503). [เอกสารไม่ได้ตีพิมพ์]. คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครสวรรค์.
- เจิมศักดิ์ ปิ่นทอง. (2563, 15 มิถุนายน). ทำข้าวก๋านันทรงดกลางข้าวเปลือกแห่งแรกที่ดีที่สุดของไทย. แนวหน้า. 1-3.
- ดำรงราชานุภาพ, สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยา. (2557). เที่ยวตามทางรถไฟ. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพฯ : กรมศิลปากร.
- บริษัทเกษตรกรไทย อินเตอร์เนชั่นแนล ซูการ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด มหาชน. (2666,20 กรกฎาคม). ประวัติความเป็นมา. <https://www.ktisgroup.com/about/history>
- พิมพ์อุมา ธัญธนกุล. (2560). ระบบคมนาคมทางบกกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคเหนือของไทย พ.ศ. 2475-2559. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- พิมพ์อุมา ธัญธนกุล. (2561). ระบบคมนาคมทางบกกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคเหนือของไทย พ.ศ. 2475-2559. *วารสารวิชาการคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครสวรรค์*. 5(2), 249 – 268.
- พิมพ์อุมา ธัญธนกุล. (2562). อูรกิจจรดโดยสารในภาคเหนือและภาคอีสานของประเทศไทย ตั้งแต่ พ.ศ. 2500-2560. กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม.
- ภิญโญ นิโรจน์. (2558). ภาพเก่าเล่าอดีต เมืองปากน้ำโพ. นครสวรรค์ : ริมปิงการพิมพ์.
- สำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาล. (2559). ข้อมูลสถานการณ์ด้านอ้อยและน้ำตาล. <https://www.ocsb.go.th/info-status-sugar/>
- สำนักงานจังหวัดนครสวรรค์. (2562). แผนพัฒนาจังหวัดนครสวรรค์ 4 ปี. นครสวรรค์ : สำนักงานจังหวัดนครสวรรค์.

- สำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 12 (นครสวรรค์). (2564). ชมความงาม ความน่ารักของกระรอกน้อย หน้าบ้าน 120 ปี วิถีไม้สักไทย A.W.Cooper จังหวัดนครสวรรค์. สำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 12 (นครสวรรค์)<http://paro12.dnp.go.th/paro12/index.php/14-2564/94-120-a-w-cooper.html>
- สิทธิเทพ เอกสิทธิพงษ์. (2551, 6 กุมภาพันธ์). ตรุษจีน “ปากน้ำโพ” เล่าตำนาน “เจ๊กสยาม”. ผู้จัดการออนไลน์, <https://mgronline.com/china/detail/9510000014329>
- สุภรณ์ โอเจริญ, บรรณาธิการ. (2528). นครสวรรค์: รัฐกิจกลาง. กรุงเทพฯ : วิทยาลัยครูนครสวรรค์.
- อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539, วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.