

วารสาร
ประวัติศาสตร์
ธรรมศาสตร์

THE THAMMASAT

**JOURNAL
OF
HISTORY**

ถนนสุขุมวิทกับการขยายตัวของกิจกรรม
ทางเศรษฐกิจในภูมิภาคตะวันออกของประเทศไทย
ช่วงทศวรรษ 2480-2520*

Sukhumvit Road and Economic Activities of
Thai Economy in Eastern Thailand:
1940s to 1980s

อำพิกา สวัสดิ์วงศ์

Umpika Sawatwong

อาจารย์ประจำภาควิชาประวัติศาสตร์

คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

E-mail: ampi_ka@hotmail.com

*บทความนี้ปรับปรุงจากส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์ เรื่อง ถนนสุขุมวิทกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539. เสนอต่อภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

บทคัดย่อ

บทความนี้ศึกษาและอธิบายพัฒนาการของถนนสุขุมวิทที่มีความสัมพันธ์ต่อลักษณะเศรษฐกิจภาคตะวันออก โดยเริ่มศึกษาปัจจัยที่ก่อให้เกิดการพัฒนาระบบถนนในประเทศไทยและเชื่อมโยงมายังถนนสุขุมวิท และวิเคราะห์ปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยมีถนนสุขุมวิทเป็นตัวกระตุ้นที่สำคัญ จากการศึกษาคพบว่า ถนนสุขุมวิทเกิดขึ้นภายใต้บริบทการพัฒนาการคมนาคมของประเทศไทย มีแรงผลักดันจากปัจจัยที่สำคัญทั้งภายในและภายนอก ได้แก่ ความช่วยเหลือทางเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาในช่วงทศวรรษที่ 2490 และนโยบายภาครัฐภายหลังแผนพัฒนาเศรษฐกิจในทศวรรษที่ 2500 ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของระบบถนนเชื่อมโยงครอบคลุมทั่วประเทศ ถนนสุขุมวิทตั้งตั้งช่วงทศวรรษ 2480-2520 ถือเป็นปัจจัยในการกระตุ้นระบบเศรษฐกิจของภูมิภาคให้ขยายตัวจากพื้นที่เลียบชายฝั่งเข้าสู่พื้นที่ตอนในของภูมิภาคตะวันออก และยังเป็นเส้นทางเชื่อมโยงภาคตะวันออกกับกรุงเทพฯ ส่งเสริมเมืองท่องเที่ยวให้เติบโต เกิดการขยายตัวของชุมชนตามแนวถนน และความสะดวกในการขนส่งลำเลียงสินค้าทำให้เกิดการผลิตสินค้าใหม่ๆ เพื่อตอบสนององการส่งออก เช่น ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง การผลิตอ้อยเพื่อทำน้ำตาล และการปลูกผลไม้เชิงพาณิชย์

คำสำคัญ: ถนนสุขุมวิท, กิจกรรมทางเศรษฐกิจ, การพัฒนาเศรษฐกิจ, ภาคตะวันออกของประเทศไทย

Abstract

This article explains the development of Sukhumvit Road relating to economic characteristics of the eastern provinces. The study begins with circumstances which caused the expansion of transportation system in Thailand, especially Sukhumvit Road. The article analyzes the conditions that brought about economic changes motivated mainly by Sukhumvit Road, which has affected the whole production lines of both agriculture and industry in the eastern region.

The study shows that Sukhumvit Road was built in the context of the development of Thai transportation system influenced by many internal and external causes. The most important reason was the economic support from the U.S. and the announcement of the National Economic and Social Plan during 1940s. And this brought about an expansion of routes blanketed the whole country. The construction of Sukhumvit Road stimulated the economic growth from the coast to the hinterland. The convenience of goods transfer also caused the production of new products for exportation such as cassava products, sugar cane and fruit gardening.

Keywords: Sukhumvit Road, Economic Activities, Economic Development, Eastern of Thailand

1. บทนำ

“ถนนสุขุมวิท”¹ หรือ “ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 3”² มีความยาวทั้งสิ้น 399.90 กิโลเมตร เป็นเส้นทางสายตะวันออกเลียบชายฝั่งทะเล พาดผ่านจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงตอนล่างของประเทศไทยเริ่มจากกรุงเทพฯ ผ่านบางนา สมุทรปราการ บางปู คลองด่าน บางปะกง ชลบุรี บางละมุง สัตหีบ ระยอง จันทบุรี และสิ้นสุดที่ตราด³

ภายหลังการตัดถนนสุขุมวิททางกายภาพทำให้เกิดการเชื่อมโยงพื้นที่ที่ภูมิภาคตะวันออกกับกรุงเทพฯ เป็นเส้นทางสายแรกที่เชื่อมโยงภูมิภาคนี้เข้าสู่เมืองหลวง นับเป็นจุดเริ่มต้นของการผนวกเศรษฐกิจของภาคตะวันออกกับกรุงเทพฯ และส่งผลต่อพัฒนาการของภาคตะวันออกของประเทศไทย และยังเป็นถนนสายหลักของภูมิภาคที่มีส่วนในการกระตุ้นความเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคตะวันออกนับตั้งแต่เปิดให้มีการใช้งานจนกระทั่งปัจจุบัน ตลอดจนได้ปรับเปลี่ยนวิธีการสัญจรการคมนาคมขนส่งและการเดินทางท่องเที่ยวของผู้คน

¹ ถนนสุขุมวิท ตั้งตามราชทินนามของ “พระพิศาลสุขุมวิท (ประสพ สุขุม)” บุตรของเจ้าพระยามรราช (ปั้น สุขุม) และท่านผู้หญิงตลับ เคยดำรงตำแหน่งอธิบดีกรมทางหลวง (คนที่ 5) เป็นคนไทยคนแรกที่สามารถศึกษาด้านวิศวกรรมศาสตร์จาก The Massachusetts Institute of Technology (MIT) และเมื่อวันที่ 10 ธันวาคม พ.ศ. 2493 คณะรัฐบาลสมัยจอมพล ป. พิบูลสงครามมีมติให้ตั้งเป็นชื่อทางหลวงสายกรุงเทพฯ-ตราด เพื่อเป็นเกียรติแก่พระพิศาลสุขุมวิท ซึ่งเป็นผู้ทุ่มเทในการก่อสร้างทางหลวงของประเทศ ใน กนกวลี ชูชัยยะ, *พจนานุกรมวิสามานยนามไทย: วัด วัง ถนน สะพาน บ่อ* (กรุงเทพฯ: ราชบัณฑิตยสถาน, 2544), 356.

² ระบบหมายเลขทางหลวงแผ่นดิน (พ.ศ. 2506).

³ ถนนสุขุมวิทออกจากกรุงเทพฯ โดยคั่นกันน้ำเค็มของกรมชลประทาน ตั้งแต่สมุทรปราการ บางปู คลองด่าน

แน่นอนว่า การตัดถนนรวมทั้งระบบโครงข่ายของถนนไม่ได้เกิดขึ้นอย่างโดดๆ จากนโยบายของภาครัฐ แต่ปฏิเสธไม่ได้ถึงความน่าสนใจในเรื่องของตำแหน่งของเส้นทาง ซึ่งเป็นตัวกำหนดทางกายภาพที่มีผลต่อลักษณะการพัฒนาเศรษฐกิจ การกระจายตัวของกิจกรรมเศรษฐกิจ ตลอดจนที่ตั้งของชุมชน บทบาทและความสำคัญของกลุ่มคนในท้องถิ่นที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาการคมนาคม บทความนี้ศึกษาและอธิบายพัฒนาการทางเศรษฐกิจของพื้นที่ภาคตะวันออก โดยมุ่งเน้นไปที่ความสัมพันธ์ระหว่างโครงข่ายของการคมนาคมขนส่งทางบกที่เติบโตขึ้นกับการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และมีมุมมองว่าการตัดถนนสุขุมวิทเป็นปัจจัยสำคัญที่กระตุ้นและกำหนดลักษณะเศรษฐกิจของภูมิภาค ในช่วงทศวรรษที่ 2480-2520⁴

2. ภูมิหลัง: การคมนาคมขนส่ง ในภาคตะวันออกก่อนการตัดถนนสุขุมวิท

การคมนาคมในภาคตะวันออกก่อนการตัดถนนสุขุมวิทเป็นไปตามสภาพภูมิศาสตร์ใช้เส้นทางสัญจรทางน้ำ โดยอาศัยแม่น้ำลำคลองเป็นหลักในการเดินทางไปมาหาสู่และขนส่งสินค้าในการซื้อขายแลกเปลี่ยนกัน ซึ่งมีข้อจำกัดตามธรรมชาติของแต่ละพื้นที่ เช่น บริเวณที่มีแม่น้ำลำคลองไหลผ่านก็จะใช้การเดินทางเรือ แต่ในบางพื้นที่ทำได้เฉพาะ

⁴ โครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก (เริ่มใน พ.ศ. 2524) เป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญอีกช่วงเวลาที่ส่งผลต่อพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกทั้งในส่วน of พื้นที่โครงการ (ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา) และพื้นที่ใกล้เคียง (จันทบุรีและตราด) นำมาซึ่งการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง ทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกมีการปรับตัวอีกครั้ง ดังนั้น บทความนี้จะจำกัดขอบเขตด้านเวลาจนถึงช่วงก่อนโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก

ฤดูน้ำหลาก สำหรับพื้นที่ที่ไม่สะดวกในการเดินทางทางน้ำจะใช้ทางเดินหรือทางเกวียนที่ส่วนใหญ่จะใช้ได้เฉพาะหน้าแล้ง การเดินทางทางบกในช่วงนั้นมีลักษณะที่เป็นทางเสริมหรือใช้แทนในพื้นที่ที่ทางน้ำใช้ไม่ได้สะดวก

เส้นทางคมนาคมทางน้ำที่สำคัญในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ คือ แม่น้ำบางปะกง ซึ่งไหลผ่านมาจากเมืองนครนายก ปราจีนบุรี ฉะเชิงเทรา และลงมาสู่อ่าวไทยที่บางปะกง บางตอนของแม่น้ำสายนี้ตั้งแต่เมืองปราจีนบุรีลงมาจนออกทะเลที่บางปะกงนั้น เรือเดินได้ตลอดฤดูน้ำ แต่บริเวณปากน้ำมีสันดอน เวล่าน้ำลงเรือใหญ่ที่กินน้ำลึกแค่ 2 เมตร ก็แล่นเข้าออกไม่ได้ต้องรอให้น้ำขึ้น ส่วนตามแนวชายฝั่งทะเลมีแม่น้ำสายสั้นๆ เช่น แม่น้ำจันทบุรี แม่น้ำระยอง แม่น้ำตราด ใช้ในการขนส่งสินค้าและผู้คนจากแผ่นดินภายในออกมาสู่เมืองท่าตามชายฝั่งทะเล แต่แม่น้ำเหล่านั้นใช้ได้บางฤดูกาล⁵

แม่น้ำบางปะกง นอกจากจะใช้คมนาคมภายในภูมิภาคแล้วยังเป็นเส้นทางสำคัญที่ใช้ติดต่อกับเมืองหลวง โดยเดินทางตามลำน้ำบางปะกงออกสู่อ่าวไทย และแล่นเรือเลียบชายฝั่งเข้าปากแม่น้ำเจ้าพระยาเข้าสู่กรุงเทพฯ แต่เส้นทางดังกล่าวต้องใช้เวลาเดินทางนาน การที่จะช่วยย่นระยะทางและเวลา คือ การขุดคลองเชื่อมแม่น้ำหรือขุดคลองแยกคลองซอยจากแม่น้ำหนึ่งสู่อีกแม่น้ำหนึ่งเพื่อความสะดวก จึงมีการขุดคลองเพื่อใช้ในการคมนาคมและเพื่อการเกษตร เช่น คลองแสนแสบหรือคลองบางขนาก (พ.ศ. 2380) คลองนครเนื่องเขต (พ.ศ.

⁵ดูรายละเอียดใน เกื้อกุล ยืนยงอนันต์, *การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว* (กรุงเทพฯ: เจริญวิทย์การพิมพ์, 2521), 18-36.

2419-20) คลองประเวศบุรีรมย์ (พ.ศ.2421) คลองเปิ้ง (พ.ศ. 2429)⁶ เส้นทางดังกล่าวใช้เป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญตั้งแต่ในสมัยรัตนโกสินทร์ ตอนต้นในการติดต่อระหว่างเมืองหลวงกับหัวเมืองทางภาคตะวันออก และทางตะวันออกเฉียงเหนือ โดยออกจากเมืองหลวงผ่านขึ้นไปตามลำน้ำบางปะกงแล้วไปต่อทางบก เช่น ไปพระตะบองจะผ่านแม่น้ำบางปะกงแล้วขึ้นบกที่ปราจีนบุรี และเดินทางผ่านป่าเขาไปยังกบินทร์บุรี วัฒนานคร มงคลบุรี อรัญประเทศจนถึงพระตะบอง ถือเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ เนื่องจากการส่งส่วยจำพวก เร่ว กระวาน พริกไทย งาช้าง จากหัวเมืองทางภาคตะวันออกและหัวเมืองขึ้นต้องใช้เส้นทางแถบนี้ ส่วยของหัวเมืองทางตะวันออกเฉียงเหนือจะแวะพักที่กบินทร์บุรีมากกว่าการเดินทางบกที่ต้องผ่านป่าเขาและมาทางสระบุรี อีกทั้งทางตะวันออกเฉียงเหนือไม่มีแม่น้ำติดต่อกับเมืองหลวงโดยตรง⁷ ทำให้หัวเมืองแถบปราจีนบุรี กบินทร์บุรี วัฒนานคร มงคลบุรี อรัญประเทศ เป็นเมืองศูนย์กลางและจุดแวะพักในการลำเลียงส่วยเข้ามายังกรุงเทพฯ

การคมนาคมทางชายฝั่งทะเลนั้นมีความสำคัญอย่างมากโดยเฉพาะบริเวณเมืองท่าชายฝั่งทะเลรอบอ่าวไทย เช่น บางปลาสร้อย บางพระ บางละมุง ระยอง จันทบุรี ทุ่งใหญ่ (ตราด) ที่ต่างมีบทบาทในฐานะที่เป็นจุดแวะพักของเรือสินค้าแล้วจึงพัฒนาต่อมาเป็นเมืองท่าการค้าที่มีความสำคัญในระบบการค้าทางทะเลในอ่าวไทยและทะเลจีนใต้ โดยตำแหน่งที่ตั้งของเมืองเหล่านี้ตั้งอยู่ในเส้นทางการค้าและการเดิน

⁶ กิตติ ตันไทย, “คลองกับระบบเศรษฐกิจไทย พ.ศ.2367-2453,” (วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต, แผนกประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2520), 52-53, 77.

⁷ แหล่งเดิม, 13-14.

เรือด้านตะวันออกที่จะมุ่งไปสู่เมืองท่าชายฝั่งทะเลของเขมร ญวน และจีน อีกทั้งยังเป็นจุดที่สามารถเดินเรือตัดข้ามอ่าวไทยไปยังเมืองท่าในภาคใต้ได้ โดยเมืองจันทบุรีมีบทบาทเป็นศูนย์กลางในการรวบรวมเครื่องเทศและของป่าจากภายในจันทบุรี และยังคงอาศัยการรวบรวมจากดินแดนตอนในของเขมร โดยมีสินค้าบางส่วนมาจากปราจีนบุรีจะถูกส่งมาลงเรือที่จันทบุรี ทำให้มีเส้นทางคมนาคมภายในภูมิภาคระหว่างปราจีนบุรีซึ่งเป็นศูนย์กลางของเส้นทางการค้าทางบกมายังจันทบุรีศูนย์กลางขนส่งทางทะเล^๘

การคมนาคมทางบกมีทางรถไฟสายตะวันออกเริ่มต้นจากกรุงเทพฯ ถึงแปดริ้ว (ฉะเชิงเทรา) เส้นทางดังกล่าวดำเนินการสร้างใน พ.ศ. 2448 แล้วเสร็จและเปิดการเดินรถครั้งแรกใน พ.ศ. 2450 ต่อมาได้มีการก่อสร้างต่อจากฉะเชิงเทราไปจนถึงอรัญประเทศใน พ.ศ. 2462 แล้วเสร็จและเปิดเดินรถใน พ.ศ. 2464

ถึงแม้ว่าบริเวณภาคตะวันออกตอนบนได้รับความสนใจจากรัฐบาลในการพัฒนาการคมนาคมในระบบราง ทำให้การเดินทางไปยังพื้นที่ดังกล่าวสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้นกว่าแต่เดิมที่ใช้ทางน้ำเป็นหลัก (และบางพื้นที่ต้องใช้เส้นทางทางบกในบางช่วง) เช่น การเดินทางไปเมืองปราจีนบุรี แต่เดิมต้องใช้เวลา 3 วัน แต่เมื่อมีทางรถไฟ ใช้เวลาเพียง 1 วัน คือเดินทางทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงฉะเชิงเทราใช้เวลา 2 ชั่วโมง และลงเรือกลไฟไปถึงเมืองปราจีนบุรีในตอนบ่ายวันนั้น นอกจากนี้จะมีเรือกลไฟที่แล่นตามลำน้ำบางปะกงแล้ว ยังมีเรือกลไฟเล็กแล่นจาก

^๘ ปราบธนา ศรีวิศาลศักดิ์, “ความสำคัญทางเศรษฐกิจของจันทบุรีก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2,” (วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาประวัติศาสตร์ คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2542), 176-177.

เมืองฉะเชิงเทราไปถึงเมืองชลบุรีที่ตำบลบางปลาสร้อยอีกด้วย⁹ ซึ่งแตกต่างจากบริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก

เมื่อสยามสูญเสียพระตะบอง เสียมราฐ และศรีโสภณให้ฝรั่งเศส ทำให้เส้นทางบกระหว่างจันทบุรีกับดินแดนในเขมรไม่สะดวกเหมือนแต่ก่อน ถึงแม้ว่าได้จันทบุรีและตราดคืนมา แต่ความกระตือรือร้นของรัฐบาลที่มีต่อพื้นที่บริเวณนี้ รวมไปถึงความเอาใจใส่ในเรื่องการปรับปรุงคมนาคม โดยเฉพาะการสร้างทางรถไฟลดน้อยลง ไม่ปรากฏว่ามีการสร้างทางรถไฟมายังพื้นที่ชายฝั่งทะเลในช่วงเวลาดังกล่าว จนกระทั่งในทศวรรษที่ 2470 เริ่มมีการเรียกร้องผ่านทางหนังสือพิมพ์ เช่น เมื่อ พ.ศ. 2472 บทความในหนังสือพิมพ์พิมพ์ไทย เสนอให้มีการสร้างทางรถไฟไปทางจังหวัดจันทบุรี เพื่อจะได้เชื่อมกับจังหวัดปราจีนบุรี ชลบุรี และระยอง เช่นเดียวกับที่มีทางรถไฟสายเหนือเชื่อมพื้นที่บริเวณภาคเหนือ รวมทั้งเรียกร้องให้มีการตัดถนนหนทางในพื้นที่เกษตรเพื่อขนถ่ายสินค้า¹⁰

หนังสือพิมพ์ไทยหนุ่ม พ.ศ. 2472 ชาวตราดได้ส่งบทความร้องเรียนขอให้มีการซ่อมแซมถนนในตราดที่ใช้สัญจรไปมากันอยู่เป็นประจำ 2 สาย คือ สายไปอำเภอเกาะช้าง และสายไปท่าเรือจ้ง¹¹ แต่ข้อเรียกร้องให้มีการปรับปรุงไม่ได้รับความสนใจจากรัฐบาลเท่าไรนัก เพราะไม่ปรากฏการปรับปรุงทางแต่อย่างใด ใน พ.ศ. 2477 จากปาฐกถา

⁹ สุดใจ พงศ์กล้า, “มณฑลปราจีนสมัยแรกเริ่มถึงสมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมขุนมรุพงษ์ศิริพัฒน์ พ.ศ. 2436-2458,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต, สาขาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2528), 335-336, 343.

¹⁰ หจช., ร.7ม.26/5/197 เรื่อง เมืองจันทบุรีควรมีทางรถไฟแทนทางรถยนต์ (2472).

¹¹ หจช., ร.7ม.26.5 ก/24 เรื่อง จังหวัดตราด (29 พ.ค. 2471-ส.ค.2472).

ของผู้แทนราษฎรในจังหวัดต่างๆ ยังคงแสดงให้เห็นข้อจำกัดในการใช้ การคมนาคมทางถนน เช่น ผู้แทนฯ จังหวัดตราด นายกิมทะ นิรันต์พานิช กล่าวถึง สภาพการคมนาคมในตราดว่า การที่จะติดต่อกับจังหวัดอื่น สะดวกแต่ทางน้ำ ถนนที่พอใช้ได้คือ สายแหลมงอบยาวประมาณ 17 กิโลเมตร และสายท่าเรือยาวประมาณ 2 กิโลเมตร เป็นถนนที่ยังไม่ได้ ถมหิน ซึ่งถ้าได้ทำการทำนุบำรุงให้ทางบกติดต่อกับจันทบุรีได้สะดวก และดีขึ้นแล้วคงจะเจริญขึ้น เช่นเดียวกัน หลวงประสานนฤชิต ผู้แทนฯ จังหวัดระยอง ได้กล่าวว่า ภายในจังหวัดระยองนี้มีทางไปมาอยู่ 3 สาย สายแรก ตั้งแต่มิฝั่งทะเลถึงศาลากลางจังหวัด สายที่ 2 จากศาลากลาง จังหวัดถึงอำเภอบ้านค่าย สายที่ 3 จากศาลากลางถึงอำเภอกกเลง โดย สายจากปากน้ำกำลังขยายให้กว้าง ส่วนสายอำเภอบ้านค่ายและ กกเลงกำลังสำรวจเพื่อซ่อมแซม ส่วนทางที่จะติดต่อกับจังหวัดอื่นทาง บกใช้การเดินเท้า ม้า และเกวียน ส่วนทางน้ำไปทางทะเลโดยมีท่าเรือ ที่ออกทะเลอยู่ 3 แห่ง คือ ปากน้ำระยอง (แต่ถ้าคลื่นลมแรงก็ใช้ไม่ได้) เกาะเสม็ด และปากน้ำประแสที่ใช้ได้สะดวกกว่า และยังมีคลองที่ออก ทะเลได้ 4 คลองสามารถใช้เรือบรรทุกสินค้าเข้าออกได้¹²

จนกระทั่งปลายทศวรรษที่ 2470 รัฐบาลจึงเริ่มนโยบายสร้าง ทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างหัวเมืองชายฝั่งทะเลตะวันออกเข้าด้วยกัน เป็นจุดเริ่มต้นที่ทำให้ถนนกลายเป็นการคมนาคมที่สำคัญของภูมิภาค นี้ และส่งผลทำให้การคมนาคมขนส่งทางน้ำค่อยๆ ลดและหมดบทบาท ในที่สุด

¹² ปาฐกถาของผู้แทนราษฎรเรื่องสภาพของจังหวัดต่างๆ (กรุงเทพฯ: อมรินทร์, 2539), 73.

3. ถนนสุขุมวิทภายใต้การพัฒนาระบบถนน ในประเทศไทย

นโยบายการพัฒนาการคมนาคมทางถนนปรากฏเป็นรูปธรรมเมื่อมีการอนุมัติ “แผนการทางหลวงแผ่นดินทั่วราชอาณาจักร พ.ศ. 2479” หรือ “โครงการ 18 ปี”¹³ เป็นแผนการสร้างทางหลวงแผ่นดินฉบับแรกของไทยมีเป้าหมายในการสร้างทางหลวงทั่วประเทศ และทำให้การก่อสร้างถนนเป็นยุทธศาสตร์การคมนาคมขนส่งของประเทศ แสดงให้เห็นความสำคัญของถนนหรือทางหลวงในการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งแทนที่การรถไฟหรือการปรับปรุงการคมนาคมทางน้ำ ในขณะเดียวกัน ภายใต้บริบทของการเมืองระหว่างประเทศช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 สหรัฐอเมริกาเข้ามามีบทบาทต่อการเมืองเศรษฐกิจในสังคมไทย รวมทั้งบทบาทในการพัฒนาการคมนาคมทางถนน จะเห็นได้จากสหรัฐฯ ให้ความช่วยเหลือทั้งด้านงบประมาณและด้านเทคโนโลยีการก่อสร้างถนน (ถนนมิตรภาพ พ.ศ. 2496-97 ถือเป็นจุด

¹³ พ.ศ. 2477 กองทางได้แยกจากกรมรถไฟหลวง นับเป็นการปรับเปลี่ยนแนวคิดในการทางถนนจากเดิมที่สร้างเพื่อเสริมทางรถไฟ และหลังจากนั้น ได้อนุมัติ “แผนการทางหลวงแผ่นดินทั่วราชอาณาจักร พ.ศ. 2479” เป็นแผนการสร้างทางหลวงแผ่นดินฉบับแรกของไทยมีเป้าหมายในการสร้างทางหลวงเป็นระยะทางทั้งสิ้น 14,900 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมโยงจังหวัดต่างๆ และช่วยให้การใช้รถไฟและท่าเรือมีประสิทธิภาพใช้เวลาก่อสร้างทั้งสิ้น 18 ปี (ใน พ.ศ. 2484 กองทางยกฐานะเป็นกรมทางหลวง) อย่างไรก็ตาม สิ้นสุดโครงการ 18 ปี เปิดการจราจรได้ระยะทางรวม 6,155.10 กิโลเมตร ใน *กระทรวงคมนาคม, “อนุสรณ์กระทรวงคมนาคม 2497,”* (พระนคร: โรงพิมพ์องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์, 2497), 113. อ้างใน สมภพ มานะรังสรรค์, *แนวโน้มพัฒนาการเศรษฐกิจไทยในช่วงก่อนและหลังปฏิรูปการปกครองในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว* (กรุงเทพฯ : โครงการเผยแพร่ผลงานวิจัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536), 127.

เริ่มต้นของทางหลวงแบบสมัยใหม่) จนกระทั่งระบบการก่อสร้างถนนของไทยเป็นไปตามมาตรฐานอเมริกัน¹⁴ อย่างไรก็ตาม ช่วงก่อนแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ การสร้างทางหลวงไม่มีความคืบหน้ามากนัก

นโยบายของรัฐในการพัฒนาและสร้างถนนอย่างเป็นทางการเป็นระบบเด่นชัดตั้งแต่ช่วงแรกของการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจมีบทบาทสำคัญในการกำหนดการลงทุนและพัฒนา โดยกำหนดแผนการพัฒนาทางหลวงไว้ทุก 5 ปีตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ถนนหรือทางหลวงในยุคนี้เป็นหนึ่งในกิจกรรมด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ที่สำคัญและจำเป็นสำหรับการพัฒนาเศรษฐกิจเพื่อเข้าสู่สังคมอุตสาหกรรม

ถนนหรือทางหลวงเติบโตอย่างรวดเร็วนับตั้งแต่ พ.ศ. 2504 ซึ่งเป็นปีแรกของการใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ โดยรัฐทุ่มทุนเพื่อส่งเสริมการแข่งขันในระบบเศรษฐกิจและรักษาความมั่นคงทางการเมือง การพัฒนาการคมนาคมและการขนส่งเป็นส่วนสำคัญในบรรดากิจการขั้นพื้นฐานทั้งหลายที่รัฐให้ความสนใจ เห็นได้จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2504-2509) และฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2510-2514) ที่เสริมสร้างและบูรณะระบบที่ยังบกพร่องให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ต่อมาในแผนฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2515-2519) และฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2520-2524) รัฐได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาการคมนาคมขนส่งมากกว่าเดิม โดยได้จัดสรรงบประมาณพัฒนาการคมนาคมและขนส่งถึงร้อยละ 15 ของงบประมาณทั้งหมดของ

¹⁴ ดูรายละเอียดใน โรเบิร์ต เจ. มัสแคต, สหรัฐอเมริกากับการพัฒนาเศรษฐกิจและความมั่นคงในประเทศไทย (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2536), 119. และ รังสรรค์ ธนะพรพันธุ์, กระบวนการกำหนดนโยบายเศรษฐกิจในประเทศไทย: บทวิเคราะห์เชิงประวัติศาสตร์และเศรษฐกิจการเมือง พ.ศ. 2475-2530 (กรุงเทพฯ: สมาคมสังคมศาสตร์, 2532), 25.

ประเทศ และส่วนใหญ่เป็นงบประมาณที่จัดสรรเพื่อพัฒนากิจการขนส่งทางบกถึงร้อยละ 86.6 ขณะที่งบประมาณเพื่อพัฒนาการขนส่งทางน้ำและทางอากาศมีเพียงร้อยละ 3.4 และ 8.3 ตามลำดับ

ที่น่าสนใจคือ ร้อยละ 75 ของวงเงินในงบประมาณพัฒนากิจการขนส่งทางบกถูกนำไปใช้ในการก่อสร้างและบูรณะทางหลวง โดยแนวคิดที่ว่า “ระบบถนน” เป็นบริการขนส่งพื้นฐานที่ให้ความสะดวกรวดเร็ว และเป็นภาระขนส่งให้ถึงจุดหมายปลายทางโดยตรง เป็นการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดสำหรับการขนส่งในช่วงสั้นๆ นอกจากนี้ระบบถนนยังมีข้อได้เปรียบทางภูมิศาสตร์มากกว่าการขนส่งด้านอื่นๆ โดยเฉพาะการขนส่งทางน้ำซึ่งมีข้อจำกัดทางธรรมชาติ¹⁵

จะเห็นได้ว่า แรงผลักดันจากนโยบายของรัฐและการทุ่มเทงบประมาณอย่างมหาศาลที่แม้จะเกิดขึ้นจากปัจจัยภายนอกมากกว่าความต้องการภายในประเทศ ทำให้เกิดการสร้างถนนจำนวนมาก ส่งผลให้ “ระบบถนนหรือระบบทางหลวง” ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศ การเกิดขึ้นของระบบถนนดังกล่าวนับได้ว่าเป็นการยุติการคมนาคมทางน้ำแบบดั้งเดิมที่ดำเนินมานานนับศตวรรษในสังคมไทย

การตัดถนนและการพัฒนาการก่อสร้างถนนสุขุมวิทเกิดขึ้นภายใต้บริบทการพัฒนาาระบบถนนในประเทศไทยเช่นเดียวกัน และแบ่งออกเป็น 2 ช่วงใหญ่ๆ กล่าวคือ ระยะเวลาภายใต้โครงการ 18 ปี จนถึงก่อน พ.ศ. 2504 และระยะที่สองหลังจากการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ

¹⁵ ประจักษ์ ศกุนตะลักษณ์, *เศรษฐศาสตร์การขนส่ง* (กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2529), 303.

3.1. การเกิดและการพัฒนาการก่อสร้างถนนสุขุมวิทช่วง ก่อน พ.ศ. 2504

ยุคแรกของการก่อสร้างถนนสุขุมวิท เริ่มต้นจาก “โครงการตัดถนนเลียบริบชายฝั่งทะเลตะวันออก” ตาม “โครงการ 18 ปี” จากแผนการทางฯ ซึ่งในบริเวณภาคตะวันออก มี 2 สายทาง คือ สายกรุงเทพฯ-สมุทรปราการ-แปดริ้ว-สัตหีบ-ระยอง และสายทางจันทบุรี-ท่าแหลม¹⁶ ในการสร้างทางมีการแบ่งออกเป็นช่วงๆ ตามสายทาง ได้แก่ สายทางกรุงเทพฯ-สมุทรปราการ และสายทางชลบุรี-สัตหีบ ซึ่งสร้างแล้วเสร็จใน พ.ศ. 2480 และ 2482 ตามลำดับ ส่วนสายทางสัตหีบ-ระยอง สร้างเสร็จใน พ.ศ. 2484 พร้อมๆ กับสายทางบางปะกง-ชลบุรี ที่เริ่มสร้างใน พ.ศ. 2483¹⁷ จนกระทั่ง พ.ศ. 2484-2491 สายทางกรุงเทพฯ-สมุทรปราการ จนถึงแค่ช่วงชลบุรี-สัตหีบจะเป็นทางลาดยาง นอกนั้นส่วนใหญ่จะเป็นทางลูกรัง¹⁸ ในการก่อสร้างทางช่วงเวลาดังกล่าวเทคโนโลยีการทำผิวถนนยังคงเป็นการก่อสร้างทางแบบเก่า

ช่วงกลางทศวรรษที่ 2490 การเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังชลบุรี และสัตหีบได้รับความสะดวกมากขึ้นอันเป็นผลมาจากการเปิดใช้สะพานเทพหัสดิน (พ.ศ. 2494) แต่ถนนสุขุมวิทในช่วงระยอง-จันทบุรี-ตราดที่รวมอยู่ในทางสายสัตหีบ-ระยอง-จันทบุรี-ตราด จนถึง พ.ศ. 2495 ลึ้นสุดโครงการ 18 ปี ก็ยังไม่แล้วเสร็จ

¹⁶ หจข., (2) สร 0201.66.5/9 เรื่องเงินทุนและการเบิกจ่ายเงินทุนสร้างทาง (30 พ.ค. 2478-19 พ.ย. 2492).

¹⁷ กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม, รายงานประจำปีตั้งแต่ พ.ศ. 2477-2493.

¹⁸ กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม, รายงานประจำปีตั้งแต่ พ.ศ. 2484-2491.

จากรายงานการตรวจราชการภาคตะวันออกเฉียงของบรรดาผู้ว่าราชการจังหวัดและนายอำเภอในท้องที่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียง ที่ได้ออกสำรวจพื้นที่ เมื่อ พ.ศ. 2497 และส่งรายงานข้อราชการมายังกระทรวงมหาดไทย ทำให้ทราบถึงความก้าวหน้าของการดำเนินการก่อสร้างถนนสุขุมวิท ดังนี้ จากกรุงเทพฯ ถึงบางละมุง ถนนลาดยางเรียบร้อยละ ในช่วงจากบางละมุงถึงสัตหีบอีกประมาณ 35 กิโลเมตรถึงระยอง แม้ว่าจะมีการลาดยางแล้วแต่ยังอยู่ในระหว่างการก่อสร้าง ยังไม่เปิดการจราจรอย่างเป็นทางการ ถนนมีสภาพขรุขระลึกแต่ได้กำหนดจะสร้างแล้วเสร็จใน พ.ศ. 2498 โดยมีผิวจราจรเป็นลูกรัง¹⁹ อีก 4 ปีต่อมา กระทรวงคมนาคมได้ “รายงานการตรวจสภาพทางหลวงแผ่นดินสายกรุงเทพฯ-ตราด” เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2501 กล่าวถึง สภาพทางไว้ดังนี้

“ตอนที่ 1 กรุงเทพฯ-ศรีราชา กม. 0-120 สภาพ
เรียบร้อยละ

ตอนที่ 2 ศรีราชา-สัตหีบ กม. 120-175 ส่วน
ใหญ่มีสภาพเรียบร้อยละ มีบางช่วงที่ชำรุด

ตอนที่ 3 สัตหีบ-ระยอง กม. 175-222 มีสภาพ
เรียบร้อยละ เว้นในช่วง กม. 196-208 ที่ชำรุด

ตอนที่ 4 ระยอง-แกลง กม. 222-255 มีสภาพ
ชำรุดมาก เนื่องจากเป็นทางลูกรังและฝนตกหนัก
รถยนต์ตรวจการวิ่งได้อัตราความเร็ว ไม่เกิน 10
กิโลเมตรต่อชั่วโมง ควรจัดการซ่อมโดยด่วน

¹⁹ หจข., มท 0201.2.1.36/33 รายงานการตรวจราชการจังหวัดชลบุรี ระยอง
จันทบุรี และตราด (พ.ศ. 2497).

ตอนที่ 5 เขตแกลง-อำเภอกแกลง กม. 255-270
มีสภาพเรียบร้อย

ตอนที่ 6 อำเภอกแกลง-จันทบุรี กม. 270-324 เป็น
ระยะทาง 56 กิโลเมตร มีสภาพเรียบร้อย บางตอนที่
ลาดยางแล้วประมาณ 10 กิโลเมตร นอกนั้นอีก
ประมาณ 46 กิโลเมตร มีสภาพชำรุดมากกว่าตอนที่ 3
แต่น้อยกว่าตอนที่ 4

ตอนที่ 7 จันทบุรี-ตราด กม. 324-399 ส่วนมาก
เรียบร้อย ชำรุดเล็กน้อยบางช่วง²⁰

จะเห็นได้ว่า ถนนสุขุมวิท (สายทางกรุงเทพฯ-ตราด) ใช้เวลาใน
ก่อสร้างกว่าสองทศวรรษยังลาดยางไม่แล้วเสร็จตลอดทั้งเส้นทาง สภาพ
ทางยังใช้ในการสัญจรเดินทางไม่สะดวกและในบางช่วงของเส้นทางไม่
สามารถใช้เดินทางได้ตลอดทั้งปี โดยเฉพาะเส้นทางตั้งแต่สัตหีบไป
จนถึงจังหวัดตราดทางส่วนใหญ่เป็นลูกรังชำรุดทรุดโทรม แต่ด้วย
งบประมาณจำกัดจึงไม่สามารถบำรุงรักษาได้

3.2 ถนนสุขุมวิทและโครงข่ายระบบถนนภายหลังการใช้ แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ

นับตั้งแต่มีการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ พ.ศ. 2504
เป็นต้นมา แผนการก่อสร้างและการบูรณะทางหลวงได้รับการบรรจุเป็น
ส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ใน “การพัฒนาการ

²⁰ หจช., คค. 0202.8.7/344 เรื่องการตรวจสอบสายทาง กรุงเทพฯ-ตราด
(พ.ศ. 2501).

ก่อสร้างถนนสุขุมวิทในระยะที่สอง” มีโครงการก่อสร้างชัดเจนคือ “โครงการสายกรุงเทพฯ-ตราด” เป็นการออกแบบและก่อสร้างถนนสุขุมวิทที่มีต้นทุนดำเนินการสูงจากเดิมมากโดยพึ่งพาภายนอกทั้งเงินทุนและเทคโนโลยีในการสร้างทาง

เมื่อรัฐบาลตัดสินใจกู้เงินจากธนาคารโลก จึงได้ประกวดราคาผู้รับเหมาในการสร้าง “ทางสายกรุงเทพฯ-ศรีราชา” โดยแบ่งออกเป็นตอนที่ 1 สะพานพระโขนง-บางนา (เริ่มก่อสร้างธันวาคม 2508 แล้วเสร็จมกราคม 2511) ตอนที่ 2 บางนา-บางปะกง (เริ่มก่อสร้างมกราคม 2510) และตอนที่ 3 บางปะกง-ศรีราชา (เริ่มก่อสร้างกุมภาพันธ์ 2510) โครงการทางสายกรุงเทพฯ-ศรีราชา แล้วเสร็จตลอดทั้งสายในปี 2512 กล่าวได้ว่า การปรับปรุงเส้นทางใหม่ครั้งนี้ ช่วยลดเวลาในการเดินทางบนถนนสุขุมวิทจากกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดทางภาคตะวันออกได้อย่างมาก โดยย่นระยะทางให้สั้นลงประมาณ 12 กิโลเมตร และแนวทางใหม่ยังตัดตรงไม่คดเคี้ยว ระยะทางจากบางปะกงถึงศรีราชาปรับปรุงทางเก่าให้สามารถใช้เป็นเส้นทางแบบ 4 ช่องจราจร (ไม่ต้องวิ่งสวนกัน) นอกจากนี้ยัง ทางสายบางปะกง-ศรีราชา ยังสร้างสะพานใหญ่ 2 สะพาน คือ สะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง ยาว 417 เมตร ตรงกลางสะพานหมุนเปิดปิดสำหรับเรือใหญ่แล่นผ่านได้ และสะพานลอยข้ามถนนสายบางปะกง-ฉะเชิงเทรา²¹ ขณะที่ถนนสุขุมวิทตอนระยอง-จันทบุรี-ตราด อยู่ในโครงการลาดยางปี พ.ศ. 2508-09 และทำการลาดยางแล้วเสร็จในปี 2510 จะเห็นได้ว่า การพัฒนาการก่อสร้างทางในระยะที่สองของถนนสุขุมวิท ตามโครงการสายทางกรุงเทพฯ-ตราดเอื้อประโยชน์ต่อการคมนาคมขนส่งทั้งช่วยย่นระยะทาง และการขยายช่องทางจราจร การ

²¹ พิธีเปิดทางหลวงแผ่นดิน กรุงเทพฯ-ศรีราชา 25 ส.ค. 2512 (พระนคร: หจก. เอส.ที.เชอริวิต เซ็นเตอร์, 2512).

ลาดยางตลอดเส้นทางไปจนถึงตราด ทำให้การเดินทางรวดเร็วยิ่งขึ้น และสามารถใช้ได้ตลอดทั้งปี

เมื่อสำรวจเส้นทางในช่วงทศวรรษที่ 2510 ภาคตะวันออกตอนล่างเลียบชายฝั่งทะเล ถนนสุขุมวิทมีสภาพเป็นทางลาดยางตลอดเส้นทางจนถึงจังหวัดตราด โดยถนนสุขุมวิทถูกกำหนดให้เป็นเส้นทางสายประธานของภูมิภาคและเป็นเส้นทางหลักในการเชื่อมต่อกับกรุงเทพฯ สำหรับเส้นทางสายย่อยในระยะแรกส่วนใหญ่เป็นเส้นทางเชื่อมถนนสุขุมวิทกับชายฝั่งทะเลและเส้นทางที่แยกจากถนนสุขุมวิทเข้าไปยังพื้นที่ตอนใน และสายทางส่วนใหญ่จะต้องมาบรรจบกับถนนสุขุมวิท การสร้างทางหลวงจังหวัดแยกจากถนนสุขุมวิทเข้าไปยังพื้นที่ตอนในต่างๆ เช่น ชลบุรีมีสายทางแยกเข้าอำเภอศรีราชา บางละมุง บ้านบึง พานทอง แยกเข้าบ่อน้ำร้อน ส่วนระยะของกำหนดสายทางสายระยะของบ้านค่าย ระยะของปากน้ำ สามแยกไปท่าเรือเพ แยกจากสายระยะของจันทบุรี (สุขุมวิท) ไปปากน้ำประแส ส่วนจันทบุรีและตราดมีสายทางจันทบุรี-ท่าฉลอม จันทบุรี-มะขาม จันทบุรี-มะขาม-ไพลิน มะขาม-วัฒนานคร ตราด-แหลมงอบ ตราด-คลองใหญ่ เป็นต้น²² ขณะที่ทางตอนบนของภาคตะวันออกมีเส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-อรัญประเทศ โดยมีทางหลวงหมายเลข 33 เริ่มจากหินกองผ่านนครนายก ปราจีนบุรี กบินทร์บุรี สระแก้ว สิ้นสุดที่ชายแดนอรัญประเทศ ขนานไปกับเส้นทางรถไฟดังกล่าว สภาพทางในช่วงทศวรรษที่ 2510 ส่วนใหญ่เป็นลูกรัง แม้ว่าจะไม่ใช้พื้นที่ถนนสุขุมวิทผ่านโดยตรงแต่มีการตัดถนนแนวเหนือ-

²² ดูรายละเอียดใน กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม, รายงานประจำปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2510-2514. และ นันทยา สีวะปรีชา, วิเคราะห์ผลการดำเนินงานก่อสร้างและบูรณะทางหลวง ตามโครงการ 5 ปี (2520-2524) (กรุงเทพฯ: ฝ่ายประเมินผลโครงการ กองวางแผน กรมทางหลวง), 2525.

ได้เชื่อมมายังถนนสุขุมวิท เช่น สายทางจันทบุรี-สระแก้ว ฉะเชิงเทรา-ปราจีนบุรี เป็นต้น²³

ปลายทศวรรษที่ 2510 ถึงต้นทศวรรษ 2520 งานสร้างทางหลวงในลำดับถัดไปจะเน้นไปที่การก่อสร้างทางสายย่อย คือ ทางหลวงจังหวัดและทางหลวงชนบทให้เสริมกับทางหลวงสายประธาน เพื่อให้ผลผลิตจากแหล่งผลิตสามารถเข้าสู่ตลาดได้โดยสะดวก โดยมีนโยบายหลักในการพัฒนางานทางหลวงในชนบทเพื่อให้ทุกอำเภอมีทางหลวงเชื่อมโยงกับทางสายหลักและทำการลาดยางเข้าสู่อำเภอทุกแห่ง ส่วนทางหลวงสายหลักหรือทางหลวงแผ่นดินจะทำการปรับปรุงขยายสายทาง หรือก่อสร้างทางเลี้ยวเมือง (By pass) เช่น ถนนสุขุมวิทตอนเข้าเมืองชลบุรี ได้สร้างทางเลี้ยวเมืองแล้วเสร็จและเปิดใช้ใน พ.ศ. 2522 ส่วนเมืองระยองกำหนดการก่อสร้าง พ.ศ. 2522 แล้วเสร็จใน พ.ศ. 2524²⁴

จากที่กล่าวข้างต้น ถนนมีความสำคัญอย่างยิ่งในการขนส่งทางเศรษฐกิจ ระบบโครงข่ายของถนนในภาคตะวันออกเชื่อมโยงพื้นที่ภายในภูมิภาคตะวันออกกับตัวถนนสายประธานคือ ถนนสุขุมวิท และยังเป็นเส้นทางสำคัญในการเชื่อมโยงภูมิภาคตะวันออกกับกรุงเทพฯ นับเป็นปัจจัยสำคัญในการกระตุ้นให้เกิดการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจในภูมิภาคนี้

²³ แหล่งเดิม.

²⁴ แหล่งเดิม.

4. การขยายตัวของกิจกรรมเศรษฐกิจ ในภาคตะวันออกภายหลังการตัดถนนสุขุมวิท

4.1 ถนนสุขุมวิทเพื่อการสัญจรและการเติบโตของการท่องเที่ยว

ในระยะแรกการเดินทางสัญจรทางถนนตามเส้นทางสาย กรุงเทพฯ-สมุทรปราการ-แปดริ้ว-สัตหีบ-ระยอง ยังไม่สะดวกตลอดเส้นทาง และยังต้องเชื่อมโยงกับทางรถไฟ ผู้เดินทางจะต้องขึ้นไปยังแปดริ้วก่อนแล้วจึงวิ่งลงมาทางพนัสนิคมเข้าสู่ชลบุรีแล้วจึงต่อไปยังสัตหีบ ส่วนบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกยังคงใช้การเดินทางเรือเลียบชายฝั่งเป็นหลัก และแม่น้ำบางปะกงยังเป็นเส้นทางสัญจรที่ใช้เชื่อมโยงกรุงเทพฯ กับเมืองทางภาคตะวันออก ดังนั้นที่ความทรงจำของขุนวิจิตรมาตรา บรรยายถึงการสัญจรเดินทางจากกรุงเทพฯ มายังเมืองทางชายทะเลตะวันออก ว่า

“...ในปัจจุบันเมืองชลบุรีไปได้โดยรถยนต์สบาย เมื่อราว 20 ปีกว่ามาแล้วผู้เรียบเรียงเคยลงเรือเมลล์ผ่านเมืองชลไปถึงจันทบุรี 2-3 ครั้ง เมื่อราว 15 ปีมานี้ เคยลงเรือยนต์ไปเมืองชลทางแม่น้ำบางปะกง คือล่องจากนครนายกลงมาถึงอำเภอบางปะกง แล้วลงเรือยนต์เล็กจากท่าบางปะกง เข้าคลองพานทอง เรือออก 3 ทุ่ม เพราะต้องรอน้ำขึ้น คลองพานทองคดเคี้ยววนเวียนไปมากกว่าจะถึงท่าตะกุดก็เป็นเวลาตี 4 คลองนี้ตอนหนึ่ง อ้อมวนจนทำให้แผ่นดินตรงนั้นเกือบเป็นวงกลม ชาว

พานทองเรียกที่ตรงนั้นว่า กระจะพะหมู...”²⁵ (บันทึกช่วงปลายทศวรรษ 2490-ผู้เขียน)

ในการเดินทางทางน้ำยังคงใช้เรือเดินทะเลทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่เป็นพาหนะสำหรับการติดต่อเดินทางระหว่างพื้นที่ใกล้เคียง เช่น อ่างศิลา บางพระ ศรีราชา บางละมุง นาเกลือ สัตหีบ และบางปะกง รวมทั้งการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังชลบุรีในช่วงที่เส้นทางจากสมุทรปราการมาชลบุรียังไม่สะดวก

“...สมัยที่ยังไม่มีการสร้างถนนสุขุมวิทต่อจากจังหวัดสมุทรปราการมาชลบุรีนั้น ได้มีเรือกลไฟรับส่งสินค้าและรับคนโดยสารระหว่างชลบุรีกับกรุงเทพฯ อยู่ถึง 5 ลำ มีกำหนดออกจากชลบุรีมากรุงเทพฯ และออกจากกรุงเทพฯ ไปชลบุรี สอนทางกันทุกวัน และมีเรือฉลอมทะเลขนาดใหญ่ สำหรับบรรทุกสินค้าน้ำตาลทรายแดง ข้าว ปลา และอื่นๆ ไปยังกรุงเทพฯ และจังหวัดอื่นๆ อีกมากมาย และมีเรือโดยสารรับส่งคนต่างตำบลก็มาก...”²⁶

²⁵ ชุนวิจิตรมาตรา, เรื่องของเมืองชล (พิมพ์แจกเนื่องในการทอดกฐิน ณ วัดพานทอง อำเภอพานทอง จังหวัดชลบุรี วันที่ 17 ตุลาคม พ.ศ. 2497).

²⁶ สุบิน สืบสงวน, “เมืองบางปลาสร้อยหรือเมืองชลบุรี,” ใน อนุสรณ์ในการสถาปนากิจศกคุณพ่อสุบิน สืบสงวน (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2530) อ้างใน ภารดี มหาขันธ์, การตั้งถิ่นฐานและพัฒนาการของภาคตะวันออกยุคปรับปรุงประเทศตามแบบสมัยใหม่ถึงปัจจุบัน (ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา, 2555), 278.

เมื่อการสร้างถนนเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพฯ กับเมือง (จังหวัด) ทางชายทะเลภาคตะวันออก จากการสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเลเป็นถนนสายหลัก โดยเริ่มต้นตัดจากถนนสุขุมวิท (พระนคร) ออกไปถึงปากน้ำ (สมุทรปราการ) และค่อยๆ ขยายออกไปสู่เมืองชลบุรี สัตหีบ และสร้างทางจากสัตหีบต่อไปยังจังหวัดระยอง จันทบุรี และสิ้นสุดที่จังหวัดตราด ทำให้เส้นทางทางบกกลายเป็นเส้นทางหลักที่มีบทบาทสำคัญต่อการขนส่งสินค้าระหว่างหัวเมืองชายทะเลตะวันออกกับกรุงเทพฯ และส่งผลให้บรรดาหัวเมืองชายทะเลดังกล่าว ทั้งชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด ที่เคยมีบทบาทในฐานะที่เป็นจุดแวะพักของเรือสินค้าที่แล่นไปมาค้าขายลดลง เห็นได้ชัดเจนกรณีของเมืองจันทบุรีที่มีความสำคัญในฐานะเมืองท่าการค้าที่สำคัญของบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกต้องหมดบทบาทไป²⁷

เมื่อพิจารณาความก้าวหน้าในการก่อสร้างและสภาพเส้นทางของถนนสุขุมวิทในช่วงแรกๆ ที่เริ่มโครงการสร้างถนนจนถึงทศวรรษที่ 2490 จะเห็นได้ว่าถนนสุขุมวิทเริ่มมีบทบาทสำคัญในฐานะเส้นทางสัญจรทางบกซึ่งเป็นวิถีชีวิตแบบใหม่แทนที่การสัญจรทางน้ำแบบเดิม เช่น ในจังหวัดชลบุรีราว พ.ศ. 2485 เมื่อเปิดเส้นทางช่วงบางปะกงถึงชลบุรี (กระทรวงคมนาคมจัดเรือบรรทุกยานพาหนะและคนโดยสารข้ามแม่น้ำบางปะกง) อาชีพเดินเรือกลไฟและเรือฉลอมทะเลรับส่งผู้โดยสารและสินค้าค่อยๆ ลดความสำคัญและหมดลงในทศวรรษต่อมา ขณะเดียวกันก็เกิดรถโดยสารรับส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้า ความนิยมในการสร้างบ้านเรือนยื่นลงไปในทะเลของชาวชลบุรีเริ่มเปลี่ยนแปลง หันมานิยมสร้างบ้านเรือนตามแนวถนน²⁸

²⁷ ดูรายละเอียดใน ปราบธนา ศรีวิศาลศักดิ์, *แหล่งเดิม*.

²⁸ ภารดี มหาขันธ์, *แหล่งเดิม*, 280.

เช่นเดียวกัน จากบันทึกความทรงจำของวิชัย รัชตะนาวิน ได้บรรยายสภาพของถนนสุขุมวิทในช่วงทศวรรษที่ 2480 ที่มีสภาพถนนแบบเก่าโดยถนนนี้ทำหน้าที่เป็นทางสัญจรระยะสั้นๆ มากกว่าเพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจในด้านการคมนาคมขนส่ง โดยมีช่วงถนนสุขุมวิทในเขตพระนครกับสมุทรปราการ อยู่ 3 ช่วง ได้แก่ (1) จากแยกพระราม 1 ถึงซอยวัฒนา ที่มีรถเมล์ขาววิ่ง (2) จากซอยวัฒนาถึงพระโขนง และ (3) จากพระโขนงถึงบางปู

ในช่วงที่ 1 มีรถวิ่งอยู่บ้างแต่น้อยมาก และมีรถเมล์ขาวรับส่งผู้โดยสารเนื่องจากซอยวังหลังเป็นที่ตั้งของโรงเรียนวัฒนาวิทยาลัย มีรายละเอียด ดังนี้

“ราวปี 2480 ตอนนั้นถนนสุขุมวิทตัดออกไปถึงปากน้ำ สมุทรปราการแล้ว แต่ยังอยู่ในสภาพที่แะเต็มที ในฤดูฝนเต็มไปดด้วยหลุมบ่อขนาดใหญ่ๆ จนรถแทบจะผ่านไปไม่ได้ แต่สภาพเช่นนี้ในสมัยนั้นไม่มีใครเดือดร้อน เพราะบ้านเรือนยังไม่ค่อยมี คือ ยังไม่มีใครใช้ถนนนี้นั่นเอง... สมัยนั้นมีรถสองแถวของชาวบ้านออกมาวิ่งกันบ้างแล้วโดยไม่มีสัมปทานอะไร ส่วนรถขาวซึ่งมีสัมปทานนั้นก็วิ่งมาสุดที่ปากซอยวัฒนาเท่านั้น ซอยวัฒนาที่เป็นปลายทางของรถเมล์ขาว นายเลิศนี้แม้ถนนสุขุมวิทจะตัดเลยออกไปแล้วแต่ก็ยังไม่ได้ขยายปลายทางออกไป... เมื่อตอนสงครามเลิกใหม่ๆ ในปี 2488 ...ได้ไปนั่งรถเที่ยวปากน้ำกับเพื่อนๆ ตอนขากลับใกล้พลบค่ำแล้ว เจอทางมหาวิบากหลุมใหญ่ๆ แกวบางนา... แตรรถก็ค่อยๆ วิ่งไต่มาช้าๆ เมื่อ

ถึงพระโขนงซึ่งสมัยนั้นเรียกว่าครึ่งทางก็ค่อยใจขึ้น เพราะถนนตอนที่ต่อจากนั้นเข้ามากรุงเทพฯ แม้จะยังไม่ได้ลาดยางแต่ผิวลูกรังก็เรียบพอสมควร”²⁹

ถนนช่วงที่ 2 และช่วงที่ 3 เริ่มจากถนนสุขุมวิทจากซอยวัฒนา ถึงบางปู เริ่มเป็นที่รู้จักและถูกใช้สอยมากยิ่งขึ้น และต่อมาได้สร้างทางต่อไปยังชลบุรี บางแสน เปิดให้บริการตั้งแต่ช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 การขยายเส้นทางถนนเหล่านี้ทำให้พื้นที่บางปูและบางแสนกลายเป็นสถานที่ท่องเที่ยวของคนในพระนครที่สามารถเดินทางได้ดีขึ้นแม้ว่าจะไม่สะดวกนัก เพราะต้องขับรถผ่านคลองโดยข้ามสะพานสูง และสภาพผิวถนนยังคงเป็นปัญหาในช่วงฤดูฝน และการเดินทางไปเที่ยวทะเลบางปู ยังต้องใช้เวลาเดินทางไปกลับทั้งวันกว่าจะกลับเข้าพระนครก็เป็นเวลาสองยาม ดังที่ วิชัย รัชตะนาวิน เล่าไว้ว่า

“...เมื่อทางการตัดถนนสุขุมวิทออกไปถึงบางปู คนกรุงเทพฯ ต่างก็มีโอกาสการไปเที่ยวชายทะเลกันมากขึ้น ก่อนหน้านั้นคนร่ำรวยคนชั้นสูงเท่านั้นที่จะมีโอกาสไปเที่ยวชายทะเลไกลถึงหัวหิน การเดินทางไปหัวเมืองชายทะเลใกล้ๆ อย่างเมืองชลบุรี ในสมัยนั้น ต้องโดยสารเรือเดินทะเลจึงจะไปได้ เพราะยังไม่มียานยนต์ไปถึง หรือถ้าหากจะไปด้วยทางบกจริงๆ ก็ต้องอ้อมขึ้นรถไฟสายตะวันออกไปฉะเชิงเทรา ก่อน แล้วจึงต่อรถสองแถวท้องถิ่นผ่านพนัสนิคมเข้าสู่เมืองชลบุรี

²⁹ วิชัย รัชตะนาวิน, กรุงเทพฯ ในช่วงชีวิตของข้าพเจ้า (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ บจก. กรุงเทพฯ (1984), ม.ป.ป.), 43.

ดังนั้น ในสมัยก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 บางปูเป็นสถานที่ตากอากาศที่นิยมไปกันมาก โดยเฉพาะวันเสาร์-อาทิตย์ คนจะลั่นหลามเป็นพิเศษ ซึ่งการไปเที่ยวบางปูของคนกรุงเทพฯ สมัยนั้นซึ่งยังไม่มีรถยนต์ส่วนตัวกัน จะอาศัยรถเมล์ของบริษัทขนส่ง ขากลับในตอนเย็นต้องแย่งกันขึ้นรถเมล์นี้จนแน่นขนาดห้อยโหนกันทีเดียว...

...และเมื่อถนนสุขุมวิทตัดไปถึงบางแสนแล้ว คนกรุงเทพฯ ก็เฮโลไปทางบางแสนกันมาก บางปูจึงได้เงียบสงบ... หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เลิกใหม่ๆ ได้พาลานๆ ไปเที่ยว ปรากฏว่าระยะทางเพียง 100 กว่ากิโลเมตร ต้องใช้เวลาตั้งแต่ออกไปเข้าตู่ และกว่าจะกลับถึงกรุงเทพฯ ก็ราวสองยาม ทั้งนี้เพราะว่าในสมัยนั้นยังไม่มีสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง เมื่อรถทั้งหลายไปถึงท่าข้ามก็จะต้องจอดรถเข้าแถวกันเพื่อลงแพขนานยนต์...³⁰

ยุคแรกของถนนสุขุมวิทมีการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญเมื่อก่อสร้าง “สะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง” ในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา เพราะก่อนหน้านี้การเดินทางโดยถนนมายังชายฝั่งทะเลตะวันออกยังไม่สะดวก ส่วนใหญ่ยังคงต้องผ่านแปดริ้วก่อนหรือไม่ก็ต้องใช้แพขนานยนต์ (Ferry) ข้ามปากแม่น้ำบางปะกงเพื่อจะข้ามไปยังชลบุรี จนกระทั่งเมื่อการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกงแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการใน พ.ศ. 2494 และมีชื่อเรียกอย่างเป็นทางการว่า “สะพานเทพหัสดิน”³¹ ส่งผลให้การ

³⁰ แหล่งเดิม, 43-44.

³¹ สะพานเทพหัสดินหรือสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกงบนทางหลวงสุขุมวิท

เดินทางสัญจรไปมาได้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น เป็นการย่นระยะทาง สามารถเดินทางมายังจังหวัดชลบุรีได้โดยตรง

นอกจากนี้ ความสะดวกและรวดเร็วของการเดินทางทำให้เกิด วิถีชีวิตแบบใหม่ คือ การเดินทางเที่ยวทะเลของคนพระนครที่เดินทาง มายังชายทะเลฝั่งตะวันออกที่อยู่ใกล้เคียง ได้แก่ บางปู บางแสน และ พัทยา โดยสามารถเดินทางไปเข้าเย็นกลับได้ การเดินทางเที่ยวโดยใช้ ถนนสุขุมวิทเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งเสริมให้เมืองท่องเที่ยวดังกล่าวเติบโต และสัมพันธ์ตามแนวถนนสุขุมวิท

4.2 การผนวกเศรษฐกิจภาคตะวันออกกับกรุงเทพฯ และการเกิดชุมชนตามแนวถนน

ถนนสุขุมวิท ถือเป็นส่วนหนึ่งของการขยายตัวของเมืองกรุงเทพฯ ไปทางตะวันออก เริ่มจากการสร้างถนนพระรามที่ 1 ต่อจากเขตพระนคร บริเวณถนนบำรุงเมืองและเฟื่องนครไปยังอโศกซึ่งนับเป็นเขตสุด เทศบาลในขณะนั้น³² ต่อมาได้ขยายเส้นทางออกไปจนถึงสมุทรปราการ (แล้วเสร็จประมาณ พ.ศ. 2480) ในระยะแรกเมื่อสร้างถนนบริเวณอโศก ถึงสมุทรปราการ พื้นที่สองข้างทางยังคงเป็นทุ่งนาโล่งกว้าง และกลาย

ช่วงกิโลเมตรที่ 3.760 (อยู่ในช่วงบางปะกง-ชลบุรี) เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก มีความแข็งแรงสามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกทุกขนาด 22 ตัน ได้ 4 คัน รถบด ขนาด 18 ตัน ได้ 1 คัน สะพานแห่งนี้ได้รับการออกแบบและก่อสร้างเพื่อสามารถ รองรับน้ำหนักบรรทุกทุกขนาดใหญ่ภายใต้มาตรฐานของสหรัฐฯ, ใน กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม, รายงานประจำปี พ.ศ. 2494.

³² ย.ส. (พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ ท่านผู้หญิงเยี่ยม จรัญสนิทวงศ์ ณ เมรุหลวงหน้าพลับพลาอิศริยาภรณ์ วัดเทพศิรินทราวาส วันที่ 14 พฤศจิกายน 2540), 38.

เป็นที่จับจองของบรรดาเชื้อพระวงศ์หรือขุนนาง ผู้ค้าที่ดินหรือจัดสรรที่ดินที่มีชื่อเสียงที่สุดในแถบถนนสุขุมวิท คือ นายห้าง เอ.อี. นานา (ดังปรากฏนามชอยนานาอยู่ในปัจจุบัน)³³ สถาปนถนนสุขุมวิทในช่วงก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 คุณหญิงเยี่ยม จรัญสนิทวงศ์ ได้บรรยายไว้อย่างน่าสนใจถึงการเข้ามาจับจองกว้านซื้อที่ดินสองข้างทางถนนสุขุมวิทในช่วงแรกๆ ว่า

“...เมื่อรัฐบาลสร้างถนนลาดยางต่อจากถนนเพลินจิตไปจนถึงปากน้ำที่จังหวัดสมุทรปราการในราวปี พ.ศ. 2482-2483 ...สองข้างทางมีแต่ทุ่งนา จึงมีนักลงทุนไปกว้านซื้อที่เป็นผืนใหญ่ๆ แล้วตัดถนนซอยเข้าไปแบ่งที่ขายเป็นแปลงๆ ราคายังไม่แพงนัก และอากาศดีเพราะอยู่กลางทุ่งโล่งมองไปเห็นภูเขาบางปลาสร้อยที่จังหวัดชลบุรี คนจึงนิยมไปซื้อกัน ทุ่งนาคือเป็นผืนใหญ่ติดต่อกันตั้งแต่คลองเตย คลองพระโขนง คลองแสนแสบ ไปจนถึงคลองบางกะปิ เลยเรียกที่ดินสองข้างถนนตัดใหม่นี้ว่าบางกะปิไปด้วย...”³⁴

หลังจากการตัดถนนสุขุมวิทในระยะแรก จะเห็นได้ว่า ในช่วงต้นของถนนมีแนวโน้มว่ากำลังเติบโตเพื่อรองรับการขยายตัวจากกรุงเทพฯ เช่น มีการกว้านซื้อที่ดินเพื่อเก็งกำไร ขณะที่เส้นทางที่ออกจากกรุงเทพฯ

³³ วิชัย รัชตะนาวิน, แหล่งเดิม, 42.

³⁴ ย.ส. (พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ ท่านผู้หญิงเยี่ยม จรัญสนิทวงศ์ ณ เมรุหลวงหน้าพลับพลาอิศริยาภรณ์ วัดเทพศิรินทราวาส วันที่ 14 พฤศจิกายน 2540), 38.

จากเดิมเป็นทางสัญจรสำหรับเดินทางท่องเที่ยวบริเวณชายฝั่งทะเล เช่น บางปู บางแสน พัทยา

นอกจากนี้ การเพิ่มประสิทธิภาพทั้งในเรื่องจำนวนระยะทาง/สายทางที่สามารถเชื่อมโยงถึงกันได้รวดเร็วยิ่งขึ้น ตลอดจนเทคโนโลยีในการสร้างทางซึ่งทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น ทำให้ถนนทวีความสำคัญและเกิดการขยายขยายของชุมชนที่สัมพันธ์กับถนนมากยิ่งขึ้น เช่น กรณีของเมืองชลบุรี

แต่เดิมเมืองชลบุรีทำหน้าที่เป็นจุดเปลี่ยนระบบการขนส่งจากทางบกมาเป็นทางน้ำ โดยจะขนส่งผลิตผลทางเกษตร เช่น ของป่า น้ำตาลทรายแดง และผัก จากชุมชนหรือเมืองที่อยู่ตอนใน เช่น พันธ์สนิม (ห่างจากชลบุรีประมาณ 24 กิโลเมตร) โดยใช้ทางเกวียนหรือหัวคันนาเข้ามายังชลบุรีมีพ่อค้ารับซื้อ และจะขายต่อโดยมีพ่อค้าที่มีเรือฉลอมหรือเรือกลไฟส่งผลิตผลโดยการขนส่งทางน้ำไปยังกรุงเทพฯ หรือจังหวัดอื่นๆ เมื่อมีการตัดถนนสุขุมวิทและเปิดใช้สะพานเทพหัสดินข้ามแม่น้ำบางปะกง เชื่อมระหว่างถนนสุขุมวิทตอนกรุงเทพฯ-สมุทรปราการ กับตอนชลบุรี-สัตหีบ ทำให้การเดินทางจากชลบุรีเข้าสู่กรุงเทพฯ สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น ประกอบกับการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีการเดินทางทำให้การเดินทางเข้ากรุงเทพฯ โดยเรือเลียบชายฝั่งทะเลค่อยๆ ลดลงชุมชนเมืองเริ่มขยายตัวมาตั้งตามแนวถนน³⁵ และส่งผลให้เมืองชลบุรีเริ่มมีความสำคัญในฐานะเมืองหน้าด่านระหว่างภูมิภาคตะวันออกกับกรุงเทพฯ

การตัดถนนสุขุมวิทในระยะแรก นอกจากเกิดการเติบโตบริเวณหัวถนนสุขุมวิทในเขตกรุงเทพฯ แล้ว ยังเป็นจุดเริ่มที่ทำให้เกิดการขยาย

³⁵ บุญเดิม พันธอบ, *ขบวนการกลายเป็นเมืองของเทศบาลเมืองชลบุรี* (กรุงเทพฯ: สภาวิจัยแห่งชาติ, 2528), 80-81.

ตัวเป็นแหล่งท่องเที่ยวบริเวณแนวถนนสุขุมวิทที่แต่เดิมเป็นชุมชนประมง เล็กๆ หรือบริเวณที่เป็นชุมชนในเขตแต่ละจังหวัด อย่างเช่น ชลบุรีและ ระยอง ที่ขยายและสัมพันธ์ไปกับถนน การเติบโตของชุมชนเมืองที่ตั้ง ตามแนวถนนส่งผลให้เศรษฐกิจกระจุกตัวตามแนวชายฝั่งซึ่งก็คือ ตาม แนวถนนสุขุมวิทนั่นเอง

4.3 ถนนสุขุมวิทเพื่อการคมนาคมขนส่งกับการขยายตัว ของการผลิตภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรมในภาคตะวันออก

4.3.1 การขยายตัวของการผลิตพืชไร่

นับตั้งแต่ทศวรรษ 2500 ภาครัฐมีนโยบายในการส่งเสริมการปลูก พืชไร่หลายชนิด การเพิ่มผลผลิตและการขยายตัวของพืชไร่สอดคล้อง กับความต้องการของตลาดภายนอกประเทศ โดยเฉพาะพืชไร่สำคัญ 4 ชนิด ได้แก่ ข้าวโพด อ้อย ปอแก้ว และมันสำปะหลัง ซึ่งการขยายตัว ของพื้นที่ทำไร่ในประเทศไทยในช่วงเวลาดังกล่าวเกิดจากการบุกเบิก พื้นที่เพาะปลูกใหม่

ในภูมิภาคตะวันออก การเริ่มตัดถนนจากถนนสุขุมวิทและสาย ทางแยกย่อยเข้าสู่พื้นที่ตอนใน ทำให้เกิดการขยายตัวของเนื้อที่ เพาะปลูกใหม่ และเนื้อที่ที่เกิดใหม่ในช่วงเวลาดังกล่าวคือ เนื้อที่ทำไร่ จะเห็นได้ จากสถิติการใช้ที่ดินเพื่อการเกษตรในภาคตะวันออก ใน พ.ศ. 2493-2520 (ดูตารางที่ 1 ประกอบ) จากเนื้อที่ทำการเกษตรทั้งหมดของ ภาคตะวันออกใน พ.ศ. 2493 มีเนื้อที่ 3,589,859 ไร่ หลังจากนั้น 10 ปี มีเนื้อที่ 5,115,264 ไร่ เพิ่มขึ้นจากเดิม 1,525,405 ไร่ ในจำนวนเนื้อที่ที่ เพิ่มขึ้นนี้ เป็นที่นาถึง 814,528 ไร่ (จาก 2,498,804 ไร่ ใน พ.ศ. 2493 เป็น

3,313,332 ไร่ ใน พ.ศ. 2503) ขณะที่ พื้นที่ทำไร่ สวนผัก ไม้ดอก เพิ่มขึ้น 710,416 ไร่ (จาก 222,799 ไร่ ใน พ.ศ. 2493 เป็น 933,215 ไร่ ใน พ.ศ. 2503) แม้ว่าการเนื้อที่การทำนาไม่ได้ลดน้อยลง แต่สัดส่วนการเพิ่มขึ้นน้อยกว่าเนื้อที่ทำไร่

ใน พ.ศ. 2513 เนื้อที่ถือครองทำการเกษตรทั้งหมดในภาค ตะวันออกเพิ่มขึ้นจำนวน 1,967,553 ไร่ โดยส่วนที่เป็นที่นาและพื้นที่ทำไร่ มีจำนวน 474,076 และ 486,476 ไร่ตามลำดับ หลังจากนั้น พ.ศ. 2520 เนื้อที่ถือครองทำการเกษตรทั้งหมด 9,775,132 ไร่ เพิ่มขึ้นจากเดิม พ.ศ. 2513 จำนวน 2,692,315 ไร่ และจากจำนวนที่เพิ่มขึ้นนี้ เป็นการเพิ่มขึ้นของพื้นที่ทำไร่ถึง 1,436,555 ไร่ ขณะที่เป็นที่นาเพิ่มขึ้นจำนวน 1,132,056 ไร่ จะเห็นได้ว่า การที่เนื้อที่ทำนาซึ่งเป็นฐานเศรษฐกิจเดิมมิได้ลดน้อยลงแสดงว่าไม่ได้เกิดการปรับเปลี่ยนการทำนาสู่การทำไร่ แต่เนื้อที่ทำไร่เกิดจากการบุกเบิกใหม่ อาจกล่าวได้ว่า ในช่วงทศวรรษที่ 2500 พื้นที่บุกเบิกใหม่ในภาคตะวันออกโดยเฉพาะที่ขยายตัวตามแนวถนน ส่วนใหญ่ที่เป็นเนื้อที่ซึ่งใช้ในการเกษตรกรรมในกลุ่มของพืชไร่

ดังที่กล่าวข้างต้น แม้ว่าเนื้อที่นามีการขายพื้นที่เพิ่มขึ้น อีกทั้งในภาพรวมมีเนื้อที่ในการทำนามากกว่าเนื้อที่พืชไร่หลายเท่าตัวในระยะแรก แต่เมื่อพิจารณาเป็นการเติบโตของพื้นที่เป็นร้อยละของเนื้อที่ถือครองทำการเกษตรทั้งหมด ในช่วงทศวรรษที่ 2500 เป็นต้นมา (ดู ตารางที่ 1) จะเห็นได้ว่า สัดส่วนของการเพิ่มขึ้นของเนื้อที่ทำนาลดลงเรื่อยๆ กล่าวคือ ตั้งแต่ พ.ศ. 2493-2520 เนื้อที่นามีสัดส่วนลดลงจากร้อยละ 70 ลดลงเหลือร้อยละ 50 ของเนื้อที่ถือครองทำการเกษตรทั้งหมด

ตารางที่ 1 การใช้ที่ดินในที่ดินที่ถือครองทำการเกษตรภาคตะวันออก
พ.ศ. 2493-2520

	พ.ศ. 2493	พ.ศ. 2503	พ.ศ. 2513	พ.ศ. 2520
เนื้อที่ถือครองทำการเกษตร (ไร่)	3,589,859	5,115,264	7,082,817	9,775,132
การใช้ที่ดินในที่ดินที่ถือครองทำการเกษตร				
ที่อยู่อาศัย	-	-	-	172,497 (2%)
ที่นา	2,498,804 (70%)	3,313,332 (65%)	3,378,408 (53%)	4,919,464 (50%)
พืชไร่ สวนผัก ไม้ดอก	222,799 (6%)	933,215 (18%)	1,419,691 (20%)	2,856,246 (29%)
ไม้ยืนต้น	437,233 (12%)	413,952 (8%)	1,106,007 (16%)	987,860 (10%)
เนื้อที่ในป่าที่ถือครอง	142,352 (4%)	139,314 (3%)	157,598 (2%)	87,568 (1%)
ที่รกร้าง	202,735 (6%)	201,602 (4%)	189,469 (3%)	209,281 (2%)
อื่นๆ	85,972 (2%)	126,319 (2%)	412,650 (6%)	580,915 (6%)

ที่มา: กองนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจ
กระทรวงเกษตรและสหกรณ์, การใช้ที่ดินของประเทศไทย พ.ศ. 2494-
2520/1.

ระยะเวลาดังกล่าว พ.ศ. 2593-2520 เนื้อที่นาเพิ่มขึ้นจากเดิม 1.96 เท่า ขณะที่เนื้อที่พืชไร่เพิ่มขึ้นถึง 12.82 เท่า และเมื่อพิจารณาจากสัดส่วนร้อยละของเนื้อที่การถือครองทำการเกษตรทั้งหมด พื้นที่พืชไร่สวนผัก ไม้ดอกเพิ่มขึ้นโดยตลอดจาก พ.ศ. 2493 มีสัดส่วนร้อยละ 6 ของเนื้อที่ถือครองทางเกษตร ใน พ.ศ. 2504 มีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด คือ มีเนื้อที่เพิ่มขึ้น 4 เท่า คิดเป็น ร้อยละ 18 ของเนื้อที่ถือครองทำการเกษตรทั้งหมด ขณะที่ใน พ.ศ. 2513 และ พ.ศ. 2520 เนื้อที่เพาะปลูกพืชไร่เพิ่มขึ้น 1.5 เท่า และอีก 2 เท่าตามลำดับ โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 20 และร้อยละ 29 จากเนื้อที่ถือครองทำการเกษตรทั้งหมด การเพิ่มขึ้นของพื้นที่ทำไร่ดังกล่าวแสดงนัยสำคัญของการผลิตเพื่อขาย เนื่องจากชนิดของพืชไร่ที่ปลูกเป็นพืชเพื่อการส่งออกทั้งสิ้น

ปัจจัยสำคัญประการหนึ่งของการขยายตัวแบบก้าวกระโดดของเนื้อที่เพาะปลูกพืชไร่ ใน พ.ศ. 2503 ที่เพิ่มขึ้นถึง 4 เท่าตัว (จาก พ.ศ. 2493) เพิ่มอีก 1.5 เท่า และ 2 เท่า (ใน พ.ศ. 2513 และ 2520) คือ ถนนสุขุมวิทและโครงข่ายถนน กล่าวคือ ระหว่าง พ.ศ. 2493-2503 ตัวถนนสุขุมวิทได้ตัดไปถึงตราด ส่วนสภาพผิวถนนทำการลาดยางถึงแค่สี่หีบ (จากสี่หีบไปตราดเป็นทางลูกรัง) แต่เริ่มมีการตัดทางสายย่อยแยกจากสุขุมวิทเข้าไปยังพื้นที่ตอนใน เช่น ทางแยกจากถนนสุขุมวิทเข้าไปอำเภอ บางละมุง สายชลบุรี-บ้านบึง และสายชลบุรี-พานทอง ที่ลงลูกรังแล้วเสร็จตั้งแต่ พ.ศ. 2491 ทางจันทบุรี-มะขาม-ไพลิน และสายทางมะขาม-วัฒนานคร เริ่มการสำรวจและถมดิน โดยเฉพาะช่วงทศวรรษที่ 2510-2520 ยุคแห่งการพัฒนาาระบบถนนให้ครอบคลุมเป็นโครงข่ายทั่วภูมิภาค มีสายหลักคือถนนสุขุมวิทลาดยางแล้วเสร็จตลอดทั้งสายตั้งแต่ พ.ศ. 2510 และบริเวณชายฝั่งทะเลจากถนนสุขุมวิทเข้าไปยังพื้นที่ตอนใน มีถนนสายย่อยแยกจากสุขุมวิทครอบคลุมพื้นที่ตอนในของเขตจังหวัด

ชลบุรีและระยอง ซึ่งเป็นเขตเพาะปลูกพืชไร่ที่สำคัญ เช่น ทางหลวงหมายเลข 334 (ชลบุรี-แก่ง) ทางหลวงหมายเลข 311 (สัตหีบ-พนมสารคาม) ทางหลวงหมายเลข 36 (บางละมุง-ระยอง) เป็นต้น รวมไปถึงสายทางฉะเชิงเทรา-กบินทร์บุรี ที่เกิดขึ้นด้วยเหตุผลทางยุทธศาสตร์³⁶ แต่แนวของถนนเชื่อมโยงพื้นที่บริเวณตอนในภูมิภาคออกมายังถนนสุขุมวิท และได้กลายเป็นถนนที่สำคัญทำให้การพื้นที่การทำไร่ขยายตัวเพิ่มขึ้น ประมาณ 625,000 ไร่³⁷

การขยายตัวของระบบถนนส่งผลต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญคือ การขยายตัวของพื้นที่เพาะปลูก โดยเฉพาะพืชไร่ในภาคตะวันออกเฉียงใต้ พื้นที่บุกเบิกใหม่จำนวนมากถูกแปรเป็นพื้นที่ทำไร่ซึ่งมีการพัฒนาเทคโนโลยีในการเพาะปลูกและขยายเนื้อที่ที่อยู่ตลอดเวลา เป็นการเกษตรที่เน้นการสร้างผลกำไรจากการค้าโดยมีถนนเป็นตัวกระตุ้นสำคัญที่เอื้อให้การเปิดพื้นที่ทำได้สะดวก นอกจากนี้ พืชไร่นิยมปลูกกันมากในภาคตะวันออกเฉียงใต้ เช่น มันสำปะหลัง อ้อย สับปะรด และข้าวโพด ล้วนแล้วแต่ต้องอาศัยระบบการขนส่งทางถนน และความสำคัญของถนนยิ่งปรากฏชัดเจนในขั้นตอนของการขนส่งผลผลิตจากไร่ไปยังโรงงานแปรรูป³⁸ และจากโรงงานไปยังตลาด (ทั้งในและนอก

³⁶ การก่อสร้างทางทหารของสหรัฐอเมริกาในประเทศไทย “โครงการทางหลวงเพื่อความมั่นคง (2506)” ที่เรียกกันว่า “ทางยุทธศาสตร์” ในภาคตะวันออกเฉียงใต้ 2 สายทาง คือ ทางหลวงหมายเลข 304 (ฉะเชิงเทรา-โคราช) และทางหลวงหมายเลข 331 (สัตหีบ-ฉะเชิงเทรา) ซึ่งจะทำให้การขนส่งระหว่างฐานทัพอากาศสัตหีบ-สู่ตะเภาที่ระบบทางหลวงในภาคตะวันออกเฉียงเหนือไม่ต้องผ่านเข้ากรุงเทพฯ

³⁷ หจช., กป/7/2509/พค.7.2 การจัดสร้างและบูรณะทางหลวงแผ่นดิน.

³⁸ การแปรรูปมันสำปะหลังถ้าจะให้มีความปลอดภัยต้องจัดการแปรรูปภายใน 24 ชั่วโมง และในการเก็บเกี่ยวอ้อยเพื่อป้อนโรงงานน้ำตาลต้องส่งโรงงานภายใน

ประเทศ) ดังจะเห็นได้จากการขยายตัวของการผลิตพืชไร่ที่สำคัญของภาคตะวันออก เช่น มันสำปะหลัง และอ้อย

มันสำปะหลัง: จากปริมาณการส่งออกของประเทศไทยในช่วง พ.ศ. 2499-2501 ถึง พ.ศ. 2504-2506 การส่งออกเพิ่มขึ้นร้อยละ 22 ต่อปี ส่วนการผลิตภายในประเทศช่วงนี้ เพิ่มขึ้นร้อยละ 30.2 ซึ่งทั้งหมดเป็นผลมาจากการขยายพื้นที่เพาะปลูกและผลผลิตมันสำปะหลังในพื้นที่สองจังหวัด คือ ชลบุรีและระยอง เฉพาะในจังหวัดชลบุรีระหว่าง พ.ศ. 2499-2506 มีพื้นที่ปลูกมันสำปะหลังร้อยละ 65 ของพื้นที่เพาะปลูกมันสำปะหลังทั่วประเทศ ขณะที่จังหวัดระยองมีพื้นที่ร้อยละ 16 ของพื้นที่เพาะปลูกมันสำปะหลังทั่วประเทศ และมีผลผลิตร้อยละ 69 และ 18 ตามลำดับของผลผลิตทั่วประเทศ³⁹ เมื่อพิจารณาผลผลิตรวมทั้งประเทศ ในปี 2508 ภาคตะวันออกผลิตมันสำปะหลังได้ถึง 1,507,360 ตัน (ร้อยละ 71.7 ของผลผลิตทั้งประเทศ) นับเป็นผลผลิตส่วนใหญ่ของประเทศ ต่อมาช่วงปี พ.ศ. 2519/20 ผลิตได้ 4,420,000 ล้านตัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.2) ซึ่งภาคตะวันออกมีปริมาณการผลิตร้อยละ 43.9 ของผลผลิตมันสำปะหลังของประเทศ⁴⁰ การขยายตัวของเนื้อที่เพาะปลูกมันสำปะหลังดังกล่าวเป็นไปตามตลาดโลก โดยมีถนนสุขุมวิทเป็นปัจจัยหนุนที่สำคัญในการเปิดพื้นที่เพื่อทำการผลิต

48 ชั่วโมงเพื่อรักษาความหวาน.

³⁹ สมบูรณ์ ศิริประชัย, รายงานการวิจัยเรื่องมันสำปะหลังในเศรษฐกิจไทย: จากความรู้โรจน์สู่ความมีคตินพรมแดนแห่งความรู้ (เล่ม 1) (กรุงเทพฯ: สถาบันไทยคดีศึกษา, 2530), 3/6-3/7.

⁴⁰ เกียรติ จิระกุล, รายงานการศึกษาภาคตะวันออกเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมด้านกายภาพ เศรษฐกิจ-สังคม (ม.ป.ท., ม.ป.ป.), 49-50.

ทศวรรษที่ 2510-20 ความต้องการของตลาดโลกได้เปลี่ยนจาก มันป่นมาเป็นมันอัดเม็ดมากขึ้น ดังนั้น การขยายตัวของเนื้อที่เพาะปลูก มันสำปะหลังยังคงเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ตามการสร้างถนนเชื่อมโยงพื้นที่จาก ชายฝั่งไปยังภายในภูมิภาคและขยายจากชลบุรีข้ามไปยังซีกตะวันตก ของระยอง และเข้าไปในพื้นที่ด้านตะวันออกของปราจีนบุรี จากพื้นที่ รวมในการปลูกมันสำปะหลังของภาคตะวันออก ใน พ.ศ. 2508 มีพื้นที่ ประมาณ 415,448 ไร่ อีก 8 ปีต่อมาใน พ.ศ. 2516 มีพื้นที่เพิ่มขึ้นเป็น 1,676,426 ไร่ โดยเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 36.7 ต่อปี⁴¹ โดยการส่งออกมัน สำปะหลังต้องนำมาแปรรูปเกือบทั้งหมด ผลผลิตประมาณร้อยละ 70 ถูกแปรรูปเป็น มันเส้น มันอัดเม็ด เพื่อนำไปใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิต อาหารสัตว์ และส่วนที่เหลือประมาณร้อยละ 30 จะถูกแปรรูปเป็น แป้งมัน⁴² ในส่วนของพัฒนาการการแปรรูปมันสำปะหลังของ ประเทศไทยนั้น มีความก้าวหน้าตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 โดยเฉพาะที่ชลบุรีและระยองซึ่งเป็นทั้งแหล่งผลิตและแปรรูปมันสำปะหลัง ที่สำคัญ

อ้อย: ช่วงปีการผลิต 2504/05 ภาคตะวันออกเป็นเขตการปลูก อ้อยที่สำคัญเขตหนึ่ง มีเนื้อที่ปลูกอ้อยรวม 166,712 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 34.8 ของเนื้อที่ปลูกอ้อยทั้งประเทศ และมีการขยายเนื้อที่การเพาะปลูก เพิ่มขึ้นเช่นเดียวกับการปลูกมันสำปะหลัง โดยสัมพันธ์อยู่กับราคาของ น้ำตาลในตลาด ในช่วงราคาน้ำตาลขึ้นสูงประมาณ พ.ศ. 2514/15 นั้น พื้นที่ปลูกอ้อยในภาคตะวันออกได้ขยายตัวตามไปด้วย กล่าวคือ ปีการ

⁴¹ แหล่งเดิม.

⁴² พัททังษ์ บุญพจนสุนทร, “การพัฒนาแป้งมันสำปะหลังในรอบ 30 ปี,” ใน 30 สมาคมการค้ามันสำปะหลัง (ม.ป.ท., 2536) 37.

ผลิต 2514/15 และปีการผลิต 2515/16 มีเนื้อที่ 208,377 ไร่ และ 290,609 ไร่ ตามลำดับ และหลังจากนั้นก็มีความโน้มสูงชันเรื่อยๆ จนปีการผลิต 2525/26 มีเนื้อที่ถึง 656,010 ไร่⁴³ แหล่งปลูกอ้อยที่สำคัญของภาคตะวันออกเฉียงใต้แก่ เขตติดต่อระหว่างจังหวัดชลบุรีและระยองทางด้านตะวันตกของภาคโดยเฉพาะในเขตอำเภอบ้านบึง

การปลูกอ้อยนั้นสัมพันธ์อย่างแนบแน่นกับโรงงานน้ำตาล เพราะเป็นผลผลิตที่ต้องนำมาแปรรูป และมีข้อจำกัดเรื่องระยะเวลาหลังจากการเก็บเกี่ยวที่ต้องรีบป้อนโรงงานน้ำตาลภายใน 48 ชั่วโมง ดังนั้น การขนส่งเป็นขั้นตอนสำคัญในระบบการผลิต ในขณะเดียวกันการขนส่งอ้อยต้องใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่อย่าง รถสิบล้อ รถหกล้อ ทำให้โรงงานน้ำตาลต้องตั้งอยู่ในบริเวณที่ถนนสามารถรับน้ำหนักรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้ ซึ่งเส้นทางสายหลักในการขนส่งอ้อยในภาคตะวันออกเฉียงใต้สำคัญได้แก่ ถนนสตัดท์บี-นครราชสีมา (ทางหลวงหมายเลข 331) ซึ่งจะตัดผ่านอำเภอบ้านบึง พนัสนิคม และถนนสุขุมวิท⁴⁴

ในการดำเนินกิจการพืชไร่นั้น พาหนะที่สำคัญคือรถบรรทุก การใช้รถบรรทุกมีความสำคัญในการขนส่งพืชไร่ เนื่องจากลักษณะเฉพาะของพืชไร่ที่มีความจำเป็นในการเคลื่อนย้ายผลผลิตไปยังตลาดระดับต่างๆ ตั้งแต่จากพื้นที่เพาะปลูกไปยังโรงงานแปรรูป และจากโรงงานแปรรูปไปยังผู้ส่งออก ตั้งแต่ทศวรรษที่ 2490 หลังจากเปิดสะพาน

⁴³ สมภพ มานะรังสรรค์ และ กนกศักดิ์ แก้วเทพ, *อุตสาหกรรมน้ำตาลในประเทศไทย* (กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2530), ฉ.

⁴⁴ นิตยา สุรินทร์, “การขนส่งอ้อยจากแหล่งเพาะปลูกไปยังโรงงานน้ำตาลในภาคตะวันออกเฉียงใต้และตะวันตกของประเทศไทย,” (วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต, คณะเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2522), 24.

เทพหัสดินข้ามแม่น้ำบางปะกง ทำให้เดินทางทางถนนได้ตลอดเส้นทาง ตั้งแต่กรุงเทพฯ ถึงชลบุรี โดยไม่ต้องอ้อมฉะเชิงเทรา หรือต้องใช้แพขนานยนต์ข้ามแม่น้ำ สะพานดังกล่าวนอกจากทำให้การเดินทางไปมาสะดวกรวดเร็วมากขึ้น ยังช่วยในการขนส่งผลผลิตที่ส่วนใหญ่จะบรรทุกด้วยรถบรรทุก ดังที่ ตรี อมาตยกุล กล่าวไว้ว่า

“...น้ำตาลทรายและแป้งมันสำปะหลังนั้น ดูเหมือนจะไม่มีจังหวัดใดในประเทศไทยผู้ได้เลย ชลบุรีมีทั้งน้ำตาลทรายแดงและน้ำตาลทรายขาว ถ้าท่านไปนั่งอยู่ในบริเวณตลาดจังหวัดชลบุรีสักครู่หนึ่ง จะพบรถยนต์บรรทุกน้ำตาลทรายและแป้งมันสำปะหลังวิ่งออกจากชลบุรีตามกันไป บางครั้ง 4-5 คันติดๆ กัน บางคันบรรทุกแต่แป้งมันสำปะหลังและน้ำตาลทรายล้วนๆ ไม่มีสินค้าอื่นปะปนเลย...”⁴⁵

เมื่อพิจารณาภาพรวมของสถิติรถยนต์ที่จดทะเบียนในต่างจังหวัด (ยกเว้นกรุงเทพฯ) ระบุว่า พ.ศ. 2505 รถบรรทุกในต่างจังหวัดมีจำนวน 29,772 คัน และอัตราการจดทะเบียนที่สูงขึ้นตลอด กล่าวคือใน พ.ศ. 2506 และ พ.ศ. 2511 เพิ่มขึ้นเป็น 39,289 คัน และ 84,382 คัน ตามลำดับ⁴⁶ และจากการเพิ่มจำนวนแสดงให้เห็นแนวโน้มการใช้

⁴⁵ ตรี อมาตยกุล, *น้ำเที่ยวจังหวัดชลบุรี* (พระนคร: โรงพิมพ์อัมพลพิทยา, 2502), 3.

⁴⁶ กาญจณี พลจันทร์, “ผลิตภาพของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย,” (วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต, คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2517), 114.

รถบรรทุกในภาพรวมที่เพิ่มมากขึ้นเพราะตอบสนองต่อการขนส่งพืชไร่ นอกจากนี้ ในช่วงทศวรรษ 2500 เมื่อพิจารณาจำนวนโรงงานหรืออุตสาหกรรมตั้งรถยนต์โดยสาร กระบะรถบรรทุก ตัวถังรถบรรทุกอื่นๆ ในจังหวัดต่างๆ ซึ่งมีมากกว่า 150 ราย ซึ่งจังหวัดที่มีสถานประกอบการประเภทอันดับต้นๆ ได้แก่ ราชบุรี (44 แห่ง) กรุงเทพฯ (27 แห่ง) นครปฐม (16 แห่ง) ชลบุรี (10 แห่ง) และระยอง (4 แห่ง) ซึ่งยังไม่นับรวมถึงโรงงานประเภทรับซ่อมตัวถังหรือกระบะรถบรรทุกที่มีอยู่เป็นจำนวนมาก⁴⁷ จะเห็นได้ว่า จังหวัดที่มีจำนวนอุตสาหกรรมหรือโรงงานต่อรถจำนวนมาก (ยกเว้น กรุงเทพฯ) ล้วนเป็นเขตที่มีการปลูกพืชไร่รวมทั้งชลบุรีและระยอง นอกจากนี้ จำนวนรถบรรทุกที่สัมพันธ์กับการเติบโตของขนส่งผลผลิตแล้ว ยังสะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญของถนนในฐานะเป็นเส้นทางที่ใช้ในคมนาคมขนส่งที่จำเป็นในกิจการพืชไร่

4.3.2 การขยายตัวของการผลิตผลไม้เชิงพาณิชย์

ในภาคตะวันออกพื้นที่ปลูกผลไม้ส่วนใหญ่อยู่บริเวณจังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด ผลไม้ที่นิยมได้แก่ ทุเรียน มังคุด และเงาะ นอกจากนี้ยังมีผลไม้ชนิดอื่นๆ เช่น มะขามหวาน ขนุน ลองกอง ลางสาด ลำไย ระกำ เป็นต้น การที่ผลไม้เป็นผลผลิตที่เน่าเสียง่ายทำให้การเพาะปลูกในเชิงพาณิชย์จำเป็นต้องมีระบบขนส่งไปสู่ตลาดได้อย่างทัน่วงที่ ดังนั้น การคมนาคมที่สะดวกและรวดเร็วจึงมีความจำเป็น และส่งผลการขยายตัวของการผลิตผลไม้ของภาคตะวันออกที่ส่งออกไปสู่ตลาดภายในภูมิภาคและภายในประเทศ และส่งออกไปยังต่างประเทศ

⁴⁷ สมหมาย ปัญญาธร และ พิเศษฐ์ สมานิต, รายงานการสำรวจอุตสาหกรรมต่อตัวถังรถยนต์โดยสารและกระบะรถบรรทุก (กรุงเทพฯ: ฝ่ายวิชาการหน่วยการอุตสาหกรรม, ม.ป.ป.), 5-9.

ตั้งจะเห็นได้จาก การปลูกผลไม้ในจังหวัดจันทบุรีและตราด เริ่มขยายตัวอย่างชัดเจนตามความพร้อมและความสมบูรณ์ของสภาพถนน เพื่อให้เป็นเส้นทางขนส่ง โดยเฉพาะถนนสุขุมวิทที่เป็นถนนสายหลักที่มีความสำคัญในการขนส่งผลไม้เข้าสู่ตลาดในกรุงเทพฯ แต่เดิมจันทบุรีใช้ที่ดินในการปลูกพริกไทยและยางพารา ระยะเวลาเมื่อถนนสุขุมวิทตัดสายทางจากกรุงเทพฯ-ชลบุรี-ระยอง และเริ่มเข้าสู่เส้นทางช่วงจันทบุรีและตราด ทำให้การใช้ที่ดินในจังหวัดจันทบุรีบางส่วนค่อยๆ เปลี่ยนแปลงมาเป็นการปลูกผลไม้เชิงพาณิชย์⁴⁸ ดังปรากฏในรายงานการตรวจราชการของปลัดจังหวัดจันทบุรีและตราด ในช่วง พ.ศ. 2481-82 ที่กล่าวถึงสร้างทางหลวงเชื่อมจังหวัดชายทะเลตะวันออกเข้าด้วยกัน ความเป็นทางหลวงจังหวัดจันทบุรี-ตราด (เดิมถนนสุขุมวิท ตอนจันทบุรี-ตราด เป็นสายทางหลวงจังหวัด จนกระทั่ง พ.ศ. 2484 เป็นทางหลวงแผ่นดิน) ส่วนในท้องที่ อำเภอท่าใหม่ กำลังก่อสร้างทางหลวงจังหวัดเชื่อมระหว่างระยองกับจันทบุรี และจะดำเนินการสร้างทางแยกทางหลวงจังหวัดไปตลาดท่าใหม่ และตัดทางจากท่าใหม่ไปปากน้ำแฉมหนูในท้องที่อำเภอเมืองสำหรับอำเภอเมืองกำลังก่อสร้างทางหลวงสายจันทบุรี-ตราดแยกไปตลาดบัว ซึ่งเป็นที่ชุมชนหนาแน่นมีสินค้าให้ซื้อหลายอย่าง⁴⁹

เมื่อย้อนกลับไปดูสถิติของเนื้อที่ปลูกไม้ยืนต้น ซึ่งรวมถึงผลไม้ด้วยนั้น พบว่าหลังจาก พ.ศ. 2510 สภาพผิวทางจราจรของถนนสุขุมวิทได้ลาดยางไปถึงจังหวัดตราดเรียบร้อยแล้ว น่าจะเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้เนื้อที่ปลูกไม้ยืนต้นได้ขยายเพิ่มขึ้นถึง 3 เท่าตัว จาก 413,952 เป็น

⁴⁸ ปราบธนา ศรีวิศาลศักดิ์, *แหล่งเดิม*, 131-132.

⁴⁹ หจข., มท.5.10/145 เรื่องรายงานตรวจราชการของปลัดจังหวัดจันทบุรี (พ.ศ. 2482-2483).

1,106,007 ใน พ.ศ. 2503 และ 2513 ตามลำดับ (ดูตารางที่ 1) การเพิ่มขึ้นของเนื้อที่เพาะปลูกไม่ยืนต้นเกือบ 2 เท่าตัว แสดงให้เห็นความสัมพันธ์ระหว่างความสมบูรณ์ของถนนสุขุมวิทกับการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะการผลิตผลไม้ในเชิงพาณิชย์ในภาคตะวันออกที่ผลผลิตส่วนใหญ่จะต้องขนส่งเข้าสู่ตลาดในกรุงเทพฯ เพราะเมื่อถนนอยู่ในสภาพดีย่อมเอื้อต่อการคมนาคมขนส่งสินค้าและผลผลิตทางการเกษตร อีกทั้งยังสร้างแรงจูงใจในการผลิต

การขยายตัวของการปลูกผลไม้สดคล้องกับรายงานสรุปข้อราชการจังหวัดตราด พ.ศ. 2512 ได้รายงานถึงความก้าวหน้าในการทำสวนผลไม้ว่าได้รับความสนใจจากรัฐบาลมากขึ้น ผลไม้ดังกล่าวได้แก่เงาะ ทุเรียน และส้ม ซึ่งผลผลิตเหล่านี้เป็นสินค้าออกของจังหวัด โดยจังหวัดมีรายได้จากผลไม้ 11 ล้านบาทต่อปี รองจากสวนยางและมะพร้าวที่มีรายได้ 31 และ 13 ล้านบาทต่อปี ตามลำดับ⁵⁰ สภาพการคมนาคมโดยทั่วไปของจังหวัดตราดในขณะนั้น สามารถเดินทางโดยถนนสุขุมวิทที่ลาดยางแล้วผ่านมาทางจังหวัดจันทบุรี ระยอง และเข้าสู่กรุงเทพฯ ได้โดยทางรถยนต์ ซึ่งจะใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 7 ชั่วโมง นับว่าเป็นการเดินทางที่สะดวกและรวดเร็วในขณะนั้น เพราะการคมนาคมทางน้ำโดยการเดินเรือเลียบชายฝั่งทะเลติดต่อกับจังหวัดชายทะเลอื่นๆ มีความล่าช้ากว่ามาก การเดินทางโดยเรือยนต์ถึงกรุงเทพฯ จะใช้ต้องเวลาถึง 30 ชั่วโมง⁵¹ ดังนั้น การขนส่งโดยใช้ถนนสุขุมวิทจึงสะดวกและเอื้อต่อการนำผลไม้เข้าสู่ตลาดที่ส่วนใหญ่จะนำเข้าสู่กรุงเทพฯ

⁵⁰ รายงานสรุปข้อราชการจังหวัดตราด พ.ศ. 2512 (ม.ป.ท., 2512), 4-5.

⁵¹ แหล่งเดิม.

4.3.3 การผลิตภาคอุตสาหกรรม

ปัจจัยที่ทำให้การผลิตภาคอุตสาหกรรมขยายตัว คือ การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ของภาครัฐนับตั้งแต่ภายหลังการใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจ อาทิ พลังงานไฟฟ้า การประปา สาธารณูปโภคต่างๆ รวมทั้ง ระบบการคมนาคมขนส่ง อันเป็นปัจจัยสำคัญของการพัฒนาอุตสาหกรรม นอกจากนี้รัฐบาลจัดตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนพร้อมกับปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนใน พ.ศ. 2505 และ 2508 เพื่อจูงใจการลงทุนจากภาคเอกชนโดยเฉพาะการลงทุนจากต่างประเทศ ตลอดจนภาคตะวันออกมีความได้เปรียบในด้านที่ตั้งเพราะใกล้กรุงเทพฯ

อุตสาหกรรมในภาคตะวันออก ส่วนหนึ่งเป็นผลสืบเนื่องมาจากความสะดวกและความพร้อมของระบบขนส่งทางถนน ทั้งนี้เนื่องจากผลผลิตทางการเกษตรโดยเฉพาะพืชไร่ส่วนใหญ่จะต้องได้รับการแปรรูปก่อนนำออกสู่ตลาด เช่น การแปรรูปอ้อยในอุตสาหกรรมน้ำตาล การแปรรูปมันสำปะหลังเป็นมันเส้น มันอัดเม็ด เพื่อเป็นอาหารสัตว์สำหรับการส่งออก ความสะดวกในการคมนาคมมีความจำเป็นในการขนส่งผลผลิตระหว่างพื้นที่เพาะปลูกไปยังโรงงานแปรรูป ล้วนเป็นแรงผลักดันให้เกิดการขยายตัวของอุตสาหกรรมที่สัมพันธ์กับธุรกิจการเกษตรลักษณะของสินค้าเกษตร และการทำธุรกิจการเกษตรที่มีความเกี่ยวข้องกับการผลิตและการค้าพืชไร่เพื่อการส่งออกในช่วงทศวรรษที่ 2510 เช่น การค้ามันสำปะหลังและธุรกิจคัลลิ่งสินค้า ไซโลเก็บสินค้าและคัลลิ่งสินค้า การปลูกอ้อยและธุรกิจน้ำตาล

ในช่วงแรกของการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจ สติติโรงงานอุตสาหกรรมแยกตามประเภทในภาคตะวันออก พ.ศ. 2504 พบว่าอุตสาหกรรมภายในภูมิภาคส่วนใหญ่เป็นหัตถอุตสาหกรรมและมีการ

ขยายตัวมาโดยตลอด อุตสาหกรรมที่มีอัตราขยายตัวสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ โรงสี จำนวน 613 โรง โรงทำแป้ง มีจำนวน 447 โรง และโรงงานน้ำตาล 298 โรง เป็นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับภาคเกษตรกรรมทั้งสิ้น โดยเฉพาะจังหวัดชลบุรีและระยองที่เป็นแหล่งผลิตพืชไร่ที่สำคัญ มีจำนวนโรงทำแป้งรวมกันถึง 431 โรง หรือคิดเป็นร้อยละ 96.42 ของโรงทำแป้ง ขณะที่โรงงานน้ำตาล (รวมน้ำตาลทรายแดง) อยู่ในจังหวัดชลบุรีถึง 275 โรง (ร้อยละ 92.28)⁵² จากสถิติในปี 2522 จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญต่างๆ ของภาคตะวันออก มีรายละเอียดดังนี้ โรงสีข้าวจำนวน 1,640 โรง โรงงานมันสำปะหลังอัดเม็ด 153 โรง โรงงานมันเส้นจำนวน 664 โรง โรงงานแป้งมัน 142 โรง โรงงานน้ำตาล จำนวน 19 โรง โรงงานผลิตภัณฑ์ไม้ จำนวน 297 โรง และโรงงานอุตสาหกรรมอื่นๆ 1,619 โรง⁵³ จะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องจากภาคเกษตรภาพรวมยังเป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญในภาคตะวันออกในช่วงเวลาดังกล่าว

⁵² กรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม อังโน สำนักนายกรัฐมนตรี สำนักงานสภาพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ คณะกรรมการพัฒนาภาคตะวันออก, *แผนพัฒนาภาคตะวันออก พ.ศ. 2507-2509* (พระนคร: บริษัทประชาช่างจำกัด, 2508), 6.

⁵³ กองควบคุมโรงงาน กระทรวงอุตสาหกรรม อังโน รวงทอง ฉายะพงษ์ และคณะ, *รายงานผลการวิจัย ผลกระทบของการพัฒนาการขนส่งในภาคตะวันออก* (กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2526), 23.

5. บทสรุป

การสร้างถนนสุขุมวิทเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองชายฝั่งทะเลตะวันออกในทศวรรษที่ 2480 โดยเริ่มตัดถนนสุขุมวิทออกไปยังสมุทรปราการ แล้วขยายไปทางเมืองชลบุรีถึงสัตหีบ แล้วจึงสร้างทางจากสัตหีบไปยังระยอง จันทบุรี และตราด ทำให้เส้นทางบกกลายเป็นเส้นทางหลักที่มีบทบาทต่อการขนส่งสินค้าระหว่างหัวเมืองชายฝั่งทะเลตะวันออกกับกรุงเทพฯ แทนที่การคมนาคมขนส่งทางน้ำและการสัญจรแบบเดิมที่ค่อยๆ ลดลงและหมดบทบาท จะเห็นได้ว่าตั้งแต่ช่วงทศวรรษที่ 2480-2520 ถนนสุขุมวิทมีความสำคัญและสัมพันธ์กับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและส่งผลต่อพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภูมิภาคตะวันออกทั้งด้านการคมนาคมขนส่ง การเติบโตของเมืองท่องเที่ยว การขยายตัวของภาคเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม อีกทั้งยังส่งผลต่อการเกิดและการขยายตัวของเมืองและชุมชนที่เกิดขึ้นตามแนวถนนสุขุมวิท

ระยะแรก การตัดถนนเส้นทางเดิมของถนนสุขุมวิทตอนกรุงเทพฯ-สมุทรปราการบางปะกง ทำให้ถนนสุขุมวิทเป็นเส้นทางเดียวในการขนส่งสินค้าจากพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกเข้าสู่กรุงเทพฯ นอกจากนี้จะเชื่อมโยงพื้นที่ทางกายภาพและผนวกเศรษฐกิจของภูมิภาคตะวันออกกับกรุงเทพฯ แล้ว ยังส่งผลต่อการปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตในการเดินทางการสัญจรไปมาของทั้งผู้คนและการขนส่งสินค้า และเมื่อเริ่มสร้างถนนสุขุมวิทเข้าสู่พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ทำให้เกิดการขยายตัวของระบบถนนจากแนวชายฝั่ง (ถนนสุขุมวิท) เข้าไปพื้นที่ภายในทำให้ถนนสุขุมวิทกลายเป็นเส้นทางสายหลักภายในภูมิภาคตะวันออกกระตุ้นให้เกิดการขยายตัวของพื้นที่ทางการเกษตรทั้งการปลูกพืชไร่ เช่น มันสำปะหลังและอ้อย ในเขตจังหวัดชลบุรีและระยองในช่วงทศวรรษที่

2500 การขยายตัวของ การปลูกผลไม้ในจังหวัดจันทบุรีและตราดในช่วง ทศวรรษที่ 2510 และการเกิดอุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องจากภาคการเกษตร เช่น โรงงานแปรรูปมันสำปะหลัง โรงงานน้ำตาล จะเห็นได้ว่า ถนน สุขุมวิทและโครงข่ายทำน้ำที่เป็นเส้นทางการคมนาคมขนส่งสายหลัก และเอื้อประโยชน์ต่อระบบเศรษฐกิจของภูมิภาคทั้งการผลิตทางด้าน เกษตรกรรมและอุตสาหกรรม นับได้ว่าเป็นการปิดฉากการคมนาคม ขนส่งทางน้ำและการสัญจรทางบกแบบเดิม

นอกจากนี้ นโยบายในการพัฒนาถนนและโครงข่ายของภาครัฐ ทำให้โครงข่ายของระบบถนนเข้าสู่พื้นที่ภายในเพื่อทำหน้าที่เป็นเส้น ทางการคมนาคมขนส่งเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจตั้งแต่ช่วงทศวรรษที่ 2510- 2520 โดยกำหนดให้ถนนสุขุมวิทเป็นถนนสายประธานของภูมิภาคและ มีการสร้างทางหลวงจังหวัด ทางหลวงชนบท หรือถนนสายย่อยเชื่อมโยง ครอบคลุมพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ทำให้การติดต่อระหว่างเมือง หรือชุมชนภายในทำได้สะดวกยิ่งขึ้น สามารถเข้าถึงแหล่งชุมชน แรงงาน และทรัพยากรในพื้นที่ภายในได้อย่างสะดวกรวดเร็ว เกิดโครงข่ายถนน เชื่อมโยงทั้งพื้นที่เมืองและชนบท และเกิดการขยายตัวของเมืองและ ชุมชนตามแนวถนนโดยเฉพาะในบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก

บรรณานุกรม

เอกสารหอจดหมายเหตุแห่งชาติ

หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงคมนาคม คค.202.8.7/344

เรื่อง การตรวจสอบสายทาง กรุงเทพฯ-ตราด (พ.ศ. 2501).

หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงมหาดไทย มท.0201.2.1.36/33

รายงานการตรวจราชการจังหวัดชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด (พ.ศ. 2497).

หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกระทรวงมหาดไทย มท.5.10/145 เรื่อง

รายงานตรวจราชการของปลัดจังหวัดจันทบุรี (พ.ศ. 2482-2483).

หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารบันทึกเหตุการณ์ ก/ป7/2509/พค.7.2

การจัดสร้างและบูรณะทางหลวงแผ่นดิน.

หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารบันทึกเหตุการณ์ ข.1/สร 1.4 เรื่อง

กรม. มีมติให้เปลี่ยนแปลงการก่อสร้างทางสายกรุงเทพฯ-บางนา-ศรีราชา โดยให้สร้างทางยาวออกไปจนถึงตราด ตามโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงแผ่นดินที่วางไว้และให้ลดชั้นเกรด 1 Desirable มาเป็นเกรด 1 Minimum ตามมติ กรม.แต่เดิม (9 ม.ค. 2502)

หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวง

การคลัง (1)กค.1.3.3.2/5 โครงการบูรณะก่อสร้างทางหลวง (กู้จากธนาคารโลก) (10 ก.พ.-31 ส.ค. 2504).

หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวง

การคลัง (2)กค.1.3.5.1/2 โครงการก่อสร้างทางสายกรุงเทพฯ-ตราด (2506).

หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง (2)กค.1.3.5.1/3 การยกเลิกสัญญาเงินกู้ EXIM BANK ตามโครงการก่อสร้างทางสายกรุงเทพฯ-ศรีราชา.

หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารสำนักนายกรัฐมนตรี(2)สร 0201.66.5/9 เรื่องเงินทุนและการเบิกจ่ายเงินทุนสร้างทาง (30 พ.ค. 2478-19 พ.ย. 2492).

เอกสารกรมทางหลวง

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม. รายงานประจำปี พ.ศ. 2494.

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม. รายงานประจำปีตั้งแต่ พ.ศ. 2477-2483.

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม. รายงานประจำปีตั้งแต่ พ.ศ. 2477-2493.

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม. รายงานประจำปีตั้งแต่ พ.ศ. 2484-2491.

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม. รายงานประจำปีตั้งแต่ พ.ศ. 2510-2514.

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม. 84 ปี กรมทางหลวง. กรุงเทพฯ : กรมทางหลวง, 2539.

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม. ทางหลวงในประเทศไทย 2530 (1987). กรุงเทพฯ: งานประชาสัมพันธ์, 2530.

หนังสือภาษาไทย

กนกวลี ชูชัยยะ. พจนานุกรมวิสามานยามไทย: วัด วัง ถนน สะพาน
ป้อม. กรุงเทพฯ: ราชบัณฑิตยสถาน, 2544.

กฤษ เพิ่มทันจิตต์ และ สุธี ประศาสนเศรษฐ์. พื้นที่สามจังหวัดชายฝั่ง
ทะเลตะวันออกกับการพัฒนาที่ไม่เท่าเทียมกันระหว่างภูมิภาค
และการพัฒนาแบบพึ่งพา. กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยสังคม
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2527.

เกียรติ จิระกุล. รายงานการศึกษาภาคตะวันออกเฉียงเหนือเกี่ยวกับสภาพ
แวดล้อมด้านกายภาพ เศรษฐกิจ-สังคม. ม.ป.ท., ม.ป.ป.

เกื้อกุล ยืนยงอนันต์. การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาท
สมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. กรุงเทพฯ: เจริญวิทย์การ
พิมพ์, 2521.

ขุนวิจิตรมาตรา. เรื่องของเมืองชล. พิมพ์แจกเนื่องในการทอดกฐิน ณ
วัดพานทอง อำเภอพานทอง จังหวัดชลบุรี วันที่ 17 ตุลาคม พ.ศ.
2497.

ตรี อมาตยกุล. นำเที่ยวจังหวัดชลบุรี. พระนคร: โรงพิมพ์อำพลพิทยา,
2502.

นันทยา ชีวะปรีชา. วิเคราะห์ผลการดำเนินงาน ก่อสร้างและบูรณะ
ทางหลวง ตามโครงการ 5 ปี (2520-2524). กรุงเทพฯ: ฝ่าย
ประเมินผลโครงการ กองวางแผน กรมทางหลวง, 2525.

บุญเดิม พันรอบ. ขบวนการกลายเป็นเมืองของเทศบาลเมืองชลบุรี.
กรุงเทพฯ: สภาวิจัยแห่งชาติ, 2528.

ประจักษ์ ศกุนตะลักษณะ. เศรษฐศาสตร์การขนส่ง. กรุงเทพฯ:
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2529.

- ผาสุก พงษ์ไพจิตร และ คริส เบเคอร์. *เศรษฐกิจการเมืองไทยสมัย
กรุงเทพฯ. กรุงเทพฯ: โอ.เอส พรีนติ้งเฮ้าส์, 2542.*
- พิทักษ์ บุญพจนสุนทร. “การพัฒนาแบ่งมันสำปะหลังในรอบ 30 ปี.”
ใน *30 สมาคมการค้ามันสำปะหลัง. ม.ป.ท., 2536.*
- วิธีเปิดทางหลวงแผ่นดินกรุงเทพฯ-ศรีราชา 25 ส.ค. 2512. พระนคร:
เอส.ที.เซอร์วิส เซ็นเตอร์, 2512.*
- ภารดี มหาขันธ์. *การตั้งถิ่นฐานและพัฒนาการของภาคตะวันออกเฉียง
ยุคปรับปรุงประเทศตามแบบสมัยใหม่ถึงปัจจุบัน. ชลบุรี:
มหาวิทยาลัยบูรพา, 2555.*
- ภารดี มหาขันธ์. *ลักษณะสภาพสังคมและวัฒนธรรมภาคตะวันออกเฉียง.
ชลบุรี: กมลศิลป์การพิมพ์, 2524.*
- มัดแคต, โรเบิร์ต เจ. *สหรัฐอเมริกากับการพัฒนาเศรษฐกิจและความ
มั่นคงในประเทศไทย. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,
2536.*
- ย.ส. พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ ท่านผู้หญิงเยี่ยม
เจริญสุนทวงศ์ ณ เมรุหลวงหน้าพลับพลาอิศริยาภรณ์ วัดเทพ
ศิรินทราวาส วันที่ 14 พฤศจิกายน 2540.
- รวงทอง ฉายะพงษ์ และคณะ. *รายงานผลการวิจัย ผลกระทบของการ
พัฒนาการขนส่งในภาคตะวันออกเฉียง. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย, 2526.*
- รังสรรค์ ณะพรพันธุ์. *กระบวนการกำหนดนโยบายเศรษฐกิจในประเทศไทย
ไทย: บทวิเคราะห์เชิงประวัติศาสตร์และเศรษฐกิจการเมือง พ.ศ.
2475-2530. กรุงเทพฯ: สมาคมสังคมศาสตร์, 2532.*
- รายงานสรุปข้อราชการจังหวัดตราด พ.ศ. 2512. ม.ป.ท, 2512.*

- วิชัย รัชตะนาวิณ. กรุงเทพฯ ในช่วงชีวิตของข้าพเจ้า. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ บจก.กรุงเทพฯ (1984), ม.ป.ป.
- สมบุญรณ์ ศิริประชัย. รายงานการวิจัยเรื่องมันสำปะหลังในเศรษฐกิจไทย: จากความรู้เรื่องมันสำปะหลังที่มีความมั่งคั่งมณฑลแห่งความรู้ (เล่ม 1). กรุงเทพฯ: สถาบันไทยคดีศึกษา, 2530.
- สมภาพ มานะรังสรรค์. แนวโน้มพัฒนาการเศรษฐกิจไทยในช่วงก่อนและ หลังปฏิรูปการปกครองในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. กรุงเทพฯ: โครงการเผยแพร่ผลงานวิจัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536.
- สมภาพ มานะรังสรรค์ และ กนกศักดิ์ แก้วเทพ. อุตสาหกรรมน้ำตาลในประเทศไทย. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2530.
- สมหมาย ปัญญาธร และ พิเศษฐ์ สมาหิต. รายงานการสำรวจ อุตสาหกรรมต่อตัวถังรถยนต์โดยสารและกระบะประตบบรรทุก. กรุงเทพฯ: ฝ่ายวิชาการ หน่วยการอุตสาหกรรม, ม.ป.ป.
- สำนักงานเศรษฐกิจ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์. การใช้ที่ดินของ ประเทศไทย พ.ศ. 2493/94-2520/1. ม.ป.ท., ม.ป.ป.
- สำนักนายกรัฐมนตรี สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ คณะกรรมการพัฒนาภาคตะวันออก. แผนพัฒนาภาคตะวันออก พ.ศ. 2507-2509. พระนคร: บริษัทประชาช่าง จำกัด, 2508.
- อินแกรม, เจมส์ ซี. การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในประเทศไทย 1850-1970. บรรณาธิการแปลโดย สุภาภรณ์ จรัสพัฒน์ ชิเกโตมิ. กรุงเทพฯ: มูลนิธิโตโยต้าประเทศไทย, 2552.

วิทยานิพนธ์

กาญจณี พลจันทร์. “ผลิตภาพของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย.” วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต, คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2517.

กิตติ ต้นไทย. “คลองกับระบบเศรษฐกิจไทย พ.ศ.2367-2453.” วิทยานิพนธ์อักษรศาสตร์มหาบัณฑิต, แผนกประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2520.

นิตยา สุรินทร์. “การขนส่งออกจากแหล่งเพาะปลูกไปยังโรงงานน้ำตาลในภาคตะวันออกเฉียงและตะวันตกของประเทศไทย.” วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต, คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2522.

ปรารธนา ศรีวิศาลศักดิ์. “ความสำคัญทางเศรษฐกิจของจันทบุรีก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2.” วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขาวิชาประวัติศาสตร์ คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2542.

ปิ่นเพชร จำปา. “วัฒนธรรมการท่องเที่ยวของคนไทย พ.ศ.2394-2544.” วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขาวิชาประวัติศาสตร์ คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2545.

วิทยา ปานะบุตร. “พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินกับงานด้านการสื่อสารคมนาคม (2460-2475).” วิทยานิพนธ์อักษรศาสตร์มหาบัณฑิต, ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2527.

ศรัญญา คันธชาติพิ. “พัฒนาการทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำบางปะกง (พ.ศ. 2419-2475).” วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2540.

สุดใจ พงศ์กล้า. “มณฑลปราจีนสมัยแรกเริ่มถึงสมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมขุนมรุพงศ์ศิริพัฒน์ พ.ศ. 2436-2458.” วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต, สาขาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2528.

สุมาลี พันธุ์ยุวรา. “พัฒนาการของอำนาจท้องถิ่นในบริเวณลุ่มแม่น้ำบางปะกงและชายฝั่งทะเลตะวันออก พ.ศ.2440-2516.” วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต, ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.

หนังสือภาษาอังกฤษ

Donner, Wolf. *The Five Faces of Thailand: An Economic Geography*. University of Queensland Press, 1982.

Kakizaki, Ichiro. *Rails of Kingdom The History of Thai Railways*. Thailand: White Lotus, 2012.

Suehiro, Akira. *Capital Accumulation in Thailand, 1855-1985*. Chiangmai: Silkorn Books, 1996.