

การเดินเรือพาณิชย์กับเศรษฐกิจไทย

พ.ศ. 2398-2468

พจนานุกรม
คณะโบราณคดี มหาวิทยาลัยศิลปากร

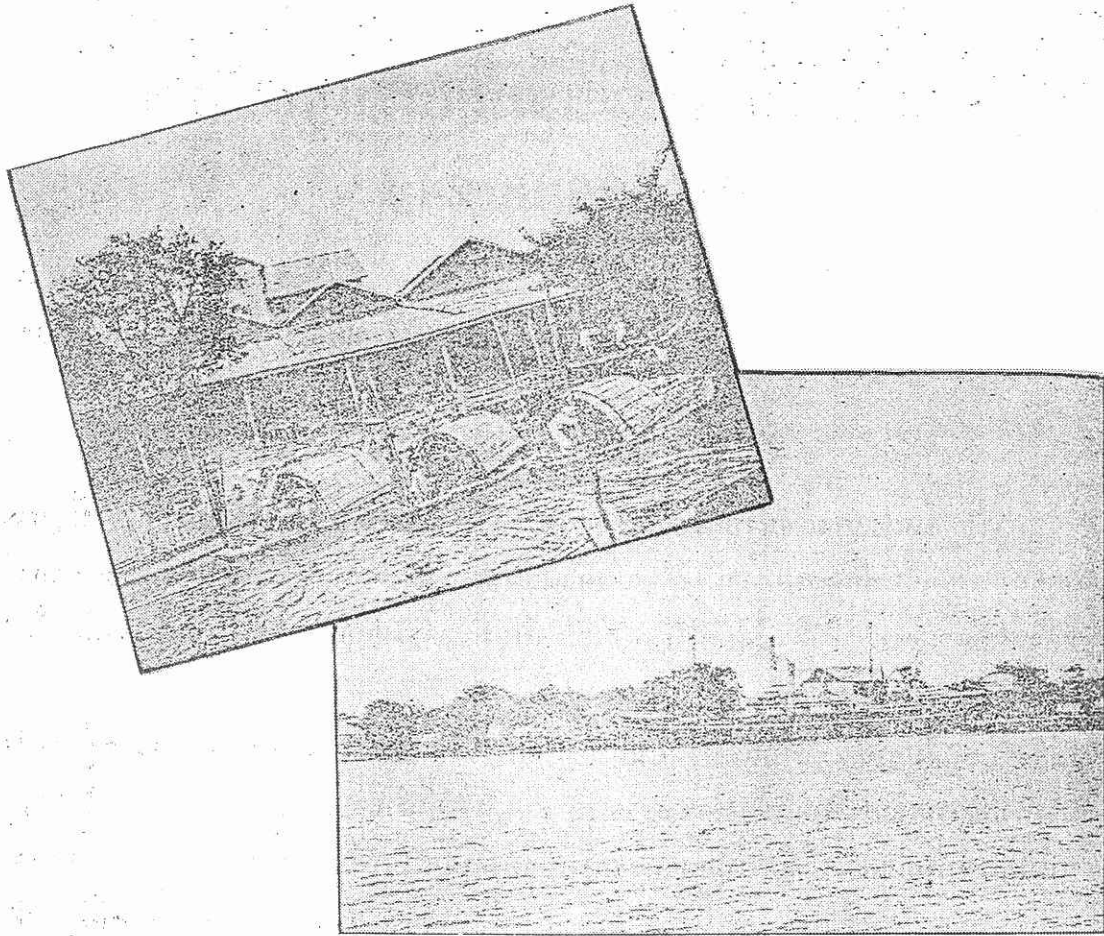
จุดประสงค์ของบทความนี้ เพื่อวิเคราะห์การเดินเรือพาณิชย์ไทย ปัญหาและอุปสรรคที่มีต่อความก้าวหน้า รวมทั้งผลที่มีต่อเศรษฐกิจของชาติในช่วงระยะเวลาหลังสนธิสัญญาบาวริง ซึ่งถือเป็นจุดเริ่มต้นแห่งการเปลี่ยนแปลงในกิจการเดินเรือพาณิชย์และเศรษฐกิจไทย

ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น กิจการเดินเรือค้าทางทะเลของไทย อยู่ในรูปการค้าสำเภาและระบบเครื่องราชบรรณาการ การค้ากับต่างประเทศถูกผูกขาดโดยรัฐ ผู้มีบทบาทในกิจการค้าคือผู้ปกครองและคนจีนกลุ่มหนึ่งเท่านั้น ตั้งแต่ปลายสมัยอยุธยาเป็นต้นมา ดูเหมือนว่าการค้ากับจีนมีมากเหนือชาติอื่น ๆ ภาวะนี้เริ่มเปลี่ยนแปลงไปภายหลังสนธิสัญญาบาวริง

สนธิสัญญาบาวริงและผลกระทบต่อกิจการเดินเรือค้าทางทะเลของไทย

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว อธิปไตยและอำนาจของอังกฤษที่มีเหนือพม่าและมลายูบางส่วน ตลอดจนชัยชนะในสงครามฝิ่นกับจีน ผลักดันให้รัฐบาลไทยมีนโยบายผ่อนปรนต่อความต้องการของอังกฤษอยู่มาก และยินยอมทำสนธิสัญญาทางพระราชไมตรีและการค้าฉบับใหม่

กับอังกฤษเมื่อ พ.ศ. 2398 คือ สนธิสัญญาบาวริง เป็นสนธิสัญญาที่มีผลบังคับไทยให้ปฏิบัติตามทั้งทางด้านการเมืองและเศรษฐกิจ ในแง่เศรษฐกิจ ข้อความสำคัญที่ระบุไว้ในสนธิสัญญาเกี่ยวกับการกำหนดอัตราการค้าเก็บภาษีอากรให้แน่นอนและการกำหนดนโยบายการค้าขายแบบเสรีนิยม ได้ก่อให้เกิด



โรงสีและการขนถ่ายข้าวลงเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา

เกิดการเปลี่ยนแปลงในนโยบายการค้ากับต่างประเทศและการเดินเรือค้าทางทะเลของไทยอย่างมาก ที่สำคัญก็คือ ยกเลิกการเดินเรือค้าของหลวง การเปิดโอกาสให้มีการค้าขายกันได้อย่างเสรีตามสนธิสัญญาบาวริง มีผลให้ระบบการค้าขายแบบผูกขาดโดยพระคลังสินค้าต้องสิ้นสุดลงอย่างสิ้นเชิง ในทางปฏิบัติ จึงเป็นการบังคับให้รัฐบาลต้องถอน

ตัวออกจากการค้าไปโดยปริยาย ซึ่งหมายถึงการยุติการส่งเรือหลวงออกไปค้าขายด้วย เพราะพระคลังสินค้าไม่อาจจะทำหน้าที่ควบคุมการค้ากับต่างประเทศไว้ได้อีก ตลอดจนไม่อาจทำหน้าที่เป็นตัวกลางรับซื้อขายสินค้าต่าง ๆ จากราชฎูร หรือกำหนดสินค้าต้องห้าม เพื่อประโยชน์แก่การส่งเรือบรรทุกสินค้าออกไปขายยังต่างประเทศ ดังที่เคยปฏิบัติ

มาแต่ครั้งสมัยกรุงศรีอยุธยา ประกอบด้วย
 สถานะการค้ากับต่างประเทศ โดยเฉพาะกับจีนซึ่งเป็นคู่ค้ารายใหญ่ของไทย ไม่
 อาจดำเนินไปโดยสะดวกและได้รับผลกำไร
 เท่าที่ควร เนื่องจากปัญหาทางการเมืองใน
 ประเทศจีน มีการเพิ่มขึ้นของประชากรและ
 ภัยธรรมชาติ ซึ่งก่อให้เกิดวิกฤตการณ์ทาง
 เศรษฐกิจตามมา จนไม่อาจสนองตอบสิน
 ค้าที่ไทยนำไปขายได้ เพราะเงินต้องใช้จ่าย
 เงินไปในการสงครามจำนวนมาก และสิน
 ค้าบางชนิดที่เคยขายได้กำไรดี ก็ไม่เป็นที่
 นิยมและต้องการ เช่น ไม้ฝาง¹ ขณะเดียว
 กัน รัฐบาลก็เริ่มให้ความสำคัญกับระบบการ
 เก็บภาษีว่าเป็นหนทางที่รัฐบาลจะหารายได้
 เข้าสู่พระคลังมากกว่าการหารายได้จาก
 การค้า ด้วยเหตุผลดังกล่าว การเดินเรือค้า
 ทางทะเลของหลวงจึงลดน้อยลง และยกเลิก
 ไปโดยเด็ดขาดในปลายรัชกาลที่ 4 ดังปรากฏ
 หลักฐานว่า ใน พ.ศ. 2405 ได้มีประกาศ
 ยกเลิกให้ราษฎรส่งไม้ป่าไผ่ที่ใช้สำหรับตก
 แ่งเรือสำเภาหลวงเสีย ด้วยเหตุผลว่า
 “ด้วยสำเภาจีนในหลวง ก็ไม่ได้แต่งไปขาย
 แล้ว จึงควรให้ยกเลิกการจ่ายค่าไม้ป่าไผ่

นั้นเสีย”² และนับแต่นั้นมาก็มีการเดินเรือ
 ค้าทางทะเลหรือการค้าเดินเรือพาณิชย์ตลอด
 จนกิจการค้าทั้งปวงก็ตกอยู่ในมือของเอกชน
 ที่จะกระทำได้อย่างเสรี

อย่างไรก็ดีรัฐบาลได้ให้โอกาสและสิทธิ
 ในการดำเนินการค้าและการเดินเรือพาณิชย์
 ทั้งปวงนี้แก่ชาวต่างชาติเท่าเทียมกันด้วย มี
 ผลให้ชาวต่างชาติเข้ามาแสวงหาประโยชน์
 ในการเดินเรือพาณิชย์ในไทยอย่างมากมาย
 นั่นคือ หลังสนธิสัญญาบาวริงเป็นต้นไป กิจ
 การเดินเรือพาณิชย์ของไทย ได้เปลี่ยนแปลง
 จากการดำเนินการของหลวง มาเป็นของเอก
 ชน โดยได้ตกอยู่ภายใต้การแข่งขันกันของ
 ชาวต่างชาติเป็นส่วนใหญ่ หรือเกือบทั้งหมด
*ชาวต่างชาติกับกิจการเดินเรือพาณิชย์
 ในประเทศไทย*

ภายหลังสนธิสัญญาบาวริง ระบบการค้า
 เสรีได้นำไปสู่การขยายตัวด้านการค้าระหว่าง
 ประเทศทั้งการส่งออกและการนำเข้า ขณะ
 เดียวกันก็นำไปสู่การครอบงำทางเศรษฐกิจ
 ของไทยโดยชาวต่างชาติมากขึ้นนั่นคือ ใน
 ภาวะแห่งความก้าวหน้าและการขยายตัวของ
 กิจการเหล่านี้ ได้มีชาวต่างชาติเข้ามามีบทบาท

1 John K. Fairbank, Trade and Diplomacy on the China Coast: The Opening of the Treaty Ports 1842-1854 (Cambridge: Harvard University Press, 1953), pp. 75-78.

2 พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, “ประกาศยกค่าไม้ป่าไผ่ ค่าน้ำมัน พ.ศ. 2405,”
 ขุมนุนพระบรมราชาธิบายในพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (กรุงเทพฯ: คุรุสภา, 2509), หน้า 232.

บาทในฐานะเป็นผู้ดำเนินการมากกว่าคนไทย โดยเฉพาะในกิจการเดินเรือพาณิชย์ที่ชาวต่างชาติให้ความสนใจอย่างมาก การยกเลิกการเดินเรือของหลวงเปิดโอกาสให้ชาวต่างชาติเข้ามาแสวงหาประโยชน์ในไทย ทั้งยังเป็นผู้นำวิทยาการสมัยใหม่เกี่ยวกับการเดินเรือพาณิชย์เข้ามาเผยแพร่ในไทยด้วย กล่าวคือ การเดินเรือได้พัฒนาการขึ้นจากการใช้เรือใบแบบสำเภาและกำปั่นใบมาเป็นเรือกลไฟ ซึ่งเป็นเรือขนาดใหญ่บรรทุกสินค้าได้มาก และเดินด้วยเครื่องจักรมีความเร็วสูง ซึ่งนับว่าให้ความสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น เรือกลไฟลำหนึ่งจะใช้เวลาเพียง 5 วันในการเดินทางจากสิงคโปร์มากรุงเทพฯ ในขณะที่เรือกำปั่นใบต้องใช้เวลา 13-17 วัน³ ที่สำคัญก็คือ การเดินเรือพาณิชย์ได้กลายเป็น ธุรกิจการค้าอย่างหนึ่ง ในรูปแบบการเสนอขายบริการขนส่งสินค้าระหว่างเมืองท่าต่าง ๆ โดยมีรายได้จากค่าวางเป็นการตอบแทน ซึ่งแต่เดิมการเดินเรือทางทะเลอยู่ในลักษณะที่บรรดาพ่อค้าบรรทุกสินค้าลงเรือไปขายและรับซื้อสินค้ากลับมาขายอีกที่

หนึ่ง ด้วยเหตุนี้ การเดินเรือจึงต้องดำเนินไปภายใต้หลักวิชาการมากขึ้น นายเรือจะต้องเป็นผู้ที่มีความรู้และความชำนาญเป็นพิเศษ ต้องรู้ระเบียบและวิธีการเดินเรือเป็นอย่างดีที่จะไม่นำเรือไปเกยตื้นหรือชนหินโสโครก ทั้งต้องรู้จักแก้ไขสถานการณ์เมื่อเรืออับปางหรือเผชิญพายุ⁴ จึงจะเป็นที่เชื่อถือของลูกค้า

เมื่อธุรกิจการเดินเรือพาณิชย์ ปรากฏในรูปแบบของการขายบริการ จึงได้มีพ่อค้าต่างชาตินำเรือเปล่าเข้ามายังท่ากรุงเทพฯ เพื่อรับบรรทุกสินค้าออกของไทยส่งไปยังเมืองท่าต่างประเทศกันมาก⁵ ในระยะแรกๆ จนในที่สุด ก็ได้เข้ามาแข่งขันกันลงทุนเปิดบริการเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองท่าส่งออก ที่สำคัญ คือ สิงคโปร์ ชองกง และชัวเตา เป็นต้น จนเป็นเหตุให้กิจการเดินเรือพาณิชย์ ในไทยตกอยู่ในมือของชาวต่างชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งชาวตะวันตก บัจจุบันที่ส่งเสริมให้ชาวต่างชาติเข้ามามีบทบาทในการเดินเรือพาณิชย์ในไทย นั้นมีด้วยกันหลายสาเหตุ

3 ชัย เรืองศิลป์, *ประวัติศาสตร์ไทย พ.ศ. 2352-2453 : ด้านเศรษฐกิจ* (กรุงเทพฯ: มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, 2522), หน้า 304.

4 ยิน สมานนท์, "หลักธรรมดาของการค้าทางทะเล," *ข่าวพาณิชย์ฉบับพิเศษ* (20 สิงหาคม 2507), 742.

5 หจข. ร. 5 ต. 2. 12/9 หนังสือหม่อมเจ้าพร้อม ทูลกรมหมื่นมหิศรราชหฤทัย เสนาบดีกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ, วันที่ 9 กันยายน ร.ศ. 121.

ประการแรก เป็นผลมาจากความสะดวกที่ชาวต่างชาติได้รับจากนโยบายการค้าเสรีที่ระบุไว้ในสนธิสัญญาาระหว่างประเทศว่าประเทศที่เป็นภาคีสถิตินี้จะให้คนในบังคับเข้าไปประกอบการค้าขาย และเดินเรือในท่าเรือ ของอีก ประเทศ หนึ่ง ซึ่งเป็น ภาคี แห่งสนธิสัญญาได้⁶ ประกอบกับสิทธิพิเศษในเรื่องสิทธิภาพนอกอาณาเขตที่ชาวต่างชาติได้รับความสนธิสัญญาบาวริง ทำให้พ่อค้าชาวตะวันตกมีสถานกงสุลของชาติตน คอยดูแลเอาใจใส่เป็นธุระ ในกิจการค้าให้เจริญก้าวหน้ายิ่งขึ้น และให้ความคุ้มครองในเรื่องความยุติธรรมต่าง ๆ เมื่อเกิดเรื่องวิวาทกันระหว่างพ่อค้า ความสะดวกต่าง ๆ เหล่านี้ทำให้พ่อค้าชาวตะวันตกสนใจ และกล้าที่จะเข้ามาลงทุนดำเนินการเดินเรือพาณิชย์ในไทยมากยิ่งขึ้น ขณะเดียวกันฝ่ายรัฐบาลไทยก็ได้ให้ความสำคัญและถือเป็นความจำเป็นที่จะต้องเกื้อกูลอนุเคราะห์แก่กิจการของพ่อค้าต่างชาติ ทั้งนี้เพราะนโยบายต่าง ๆ ของรัฐบาลขณะนั้น ถูกจำกัดอยู่ภายใต้อิทธิพลทางการเมืองระหว่างประเทศเป็นสำคัญ ทั้ง

จะเห็น ได้จากพระราชหัตถเลขาตอนหนึ่งที่ทรงมีไปถึงกรมหลวงนครสวรรค์ เมื่อทรงทราบว่าทูตเยอรมันร้องทุกข์ต่อกระทรวงต่างประเทศเรื่องเรือเยอรมันไม่ได้รับความสะดวกในการเดินเรือค้าขาย พระองค์มีกระแสรับสั่งให้รับจัดการเสียด้วยเหตุผลว่า “ถ้าเราจะเป็นไมตรีกับเยอรมันให้ดีควรจะแสดงความเอื้อเฟื้อ กระจ่หรือร้นช่วยให้เขาเดินเรือให้สะดวก...”⁷

ประการที่สอง พ่อค้าชาวตะวันตกหันมาเดินเรือพาณิชย์ด้วยเรือกลไฟ ทำให้ประสิทธิภาพในด้านความเร็วและความเที่ยงตรงที่สามารถกำหนดเวลาออกจากท่าต้นทางถึงปลายทางได้อย่างค่อนข้างแน่นอน ตลอดจนสามารถบรรทุกสินค้าได้จำนวนมาก เพราะเรือมีขนาดใหญ่ทำให้เป็นที่นิยมของพ่อค้าผู้ส่งออกที่จะบรรทุกสินค้าของตนไปกับเรือกลไฟมากกว่าเรือใบ ผลคือจึงตกอยู่แก่เรือพาณิชย์ของพ่อค้าชาวตะวันตก จนมีผู้เข้ามาดำเนินการในไทยมากมาย

ประการสุดท้าย ความไม่สันทัดในการเดินเรือค้าทางทะเลของคนไทยเปิดโอกาส

6 กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย, กระทรวงการต่างประเทศ, สนธิสัญญาและความตกลงทวิภาคีระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ และองค์ระหว่างประเทศ เล่ม 1 พ.ศ. 2160-2412 (พระนคร: โรงพิมพ์พระจันทร์, 2511), หน้า 56.

7 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, ประชุมพระราชหัตถเลขา พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงบริหารราชการแผ่นดิน ภาคที่ 3 ตอน 1 ระหว่าง พ.ศ. 2434-2453 (กรุงเทพฯ: สำนักนายกรัฐมนตรี, 2518), หน้า 5-4.

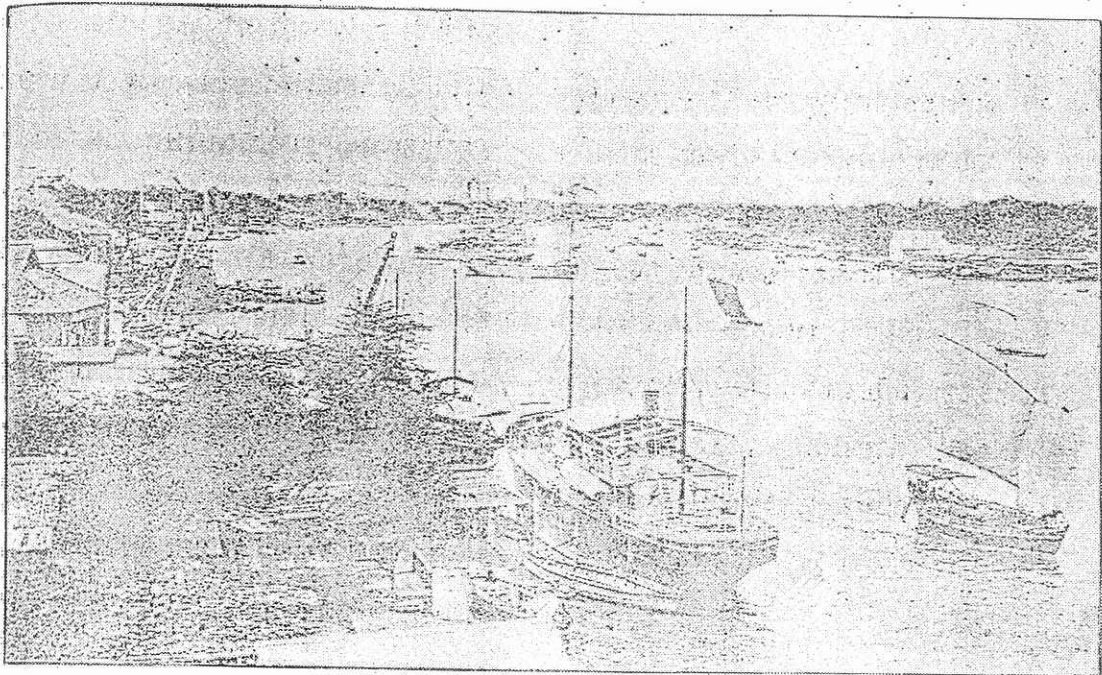
ให้ชาวต่างชาติเข้ามาดำเนินการในไทยได้โดยง่าย ความเจริญรุ่งเรืองในกิจการค้าทางทะเลในอดีตมิได้ทำให้คนไทยมีความรู้ความชำนาญ หรือประสบการณ์ในการเดินเรือเลย เพราะส่วนใหญ่มีชาวจีนเป็นผู้ดำเนินการให้ ฉะนั้น เมื่อรัฐบาลยกเลิกการเดินเรือค้าของหลวง และให้เอกชนดำเนินการได้อย่างเสรี จึงยากที่จะหาคนไทยเข้ามารับช่วงดำเนินการแทนได้อย่างทันการ ทำให้กิจการเดินเรือตกอยู่ในมือของชาวต่างชาติที่สนใจและมีความชำนาญมากกว่า และมีความพร้อมที่จะดำเนินการแทนได้โดยทันที

ด้วยเหตุผลดังกล่าว ภายหลังสนธิสัญญาบาวริงเป็นต้น ไปกิจการเดินเรือพาณิชย์ในประเทศไทยจึงอยู่ภายใต้การแข่งขันของชาวต่างชาติ โดยเฉพาะชาวตะวันตกจนสามารถผูกขาดการเดินเรือพาณิชย์ในไทยไว้ได้เป็นส่วนใหญ่ โดยมีพัฒนาการดังนี้

อังกฤษ เป็นชาติแรกที่เข้ามาแสวงหาผลประโยชน์ ในกิจการเดินเรือพาณิชย์ในไทยก่อนชาติอื่นๆ ในระยะแรกจึงปลอดจากการแข่งขัน มีผลให้กิจการเดินเรือพาณิชย์ของอังกฤษขยายตัวเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ จำ-

นวนเรือที่ท่ากรุงเทพฯ ทั้งหมดเป็นเรือภายใต้รัชมธอังกฤษ $\frac{1}{3}$ ในปี 2417 ได้เพิ่มขึ้นเป็น $\frac{1}{2}$ ใน พ.ศ. 2427 และได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเมื่อบริษัทเดินเรือของอังกฤษ 2 บริษัทได้มาตั้งสาขาขึ้นที่กรุงเทพฯ คือ บริษัทฮอลท์สไลน์ (Holt's Line) มาเปิดบริการเดินเรือขนส่งสินค้าในเส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ - สิงคโปร์ เมื่อ พ.ศ. 2431 และบริษัทสกอตติชออเรียนทอลสเตมชิพคอมปานี (The Scottish Oriental Steamship Company) ซึ่งเปิดบริการเดินเรือสินค้าในเส้นทางกรุงเทพฯ - ฮังกง - ชัวเถาใน พ.ศ. 2433 บริษัททั้งสองมีบทบาทอย่างมากในการบริการขนส่งสินค้าออก และสินค้าเข้าของไทย จนสามารถทำให้อังกฤษเป็นชาติเดียวที่ควบคุมการขนส่งสินค้าที่ท่ากรุงเทพฯ ไปได้มากที่สุด ถึง 70% ของการขนส่งทางเรือทั้งหมด⁸ แต่อัตราผลและผลประโยชน์ในการเดินเรือพาณิชย์ของอังกฤษกลับตกต่ำลงอย่างมาก เมื่อมีเยอรมนีและนอร์เวย์เข้ามาเป็นคู่แข่งนับแต่ พ.ศ. 2443 เป็นต้นไป จนกระทั่งสิ้นสุดสงครามโลกครั้งที่ 1 อัตราการเดินเรือของอังกฤษที่ท่ากรุงเทพฯ ลดลงเหลือไม่เกิน 20% ของการขนส่งทางเรือ

8 หจข. ร. 5 ต. 2. 12/8 Report for the Year 1894 on the Trade of Siam.



ความคิดถึงทางการค้าย่านท่าเรือแม่น้ำเจ้าพระยา

ทั้งหมด⁹ แม้อังกฤษจะพยายามเพิ่มบทบาทของตนในการเดินเรือที่กรุงเทพฯ ให้มากขึ้นด้วยการสนับสนุนกิจการเดินเรือของตนในบังคับที่เป็นชาวจีนแต่ก็ไม่สำเร็จ¹⁰

เยอรมนี ชาวเยอรมันเข้ามามีบทบาทในกิจการเดินเรือพาณิชย์ในไทยช้ากว่าอังกฤษ ดังนั้นในระยะแรกบริษัทเดินเรือของเยอรมันจึงไม่อาจแข่งขันกับบริษัทเดินเรือของอังกฤษที่มีบทบาทและอิทธิพลอยู่ก่อนข้างมั่นคงแล้วในประเทศไทยได้ ทั้งที่เยอรมนีมีบริษัทเดินเรือที่สำคัญหลายบริษัท

ได้แก่ บริษัทนอร์ทเยอรมันลloyd (North German Lloyd Steamship Company) บริษัทแมสเบนเมเยอร์แห่งสิงคโปร์ (Messrs Behn Meyer of Singapore) และบริษัทแมสวินเซอร์แห่งกรุงเทพฯ (Messrs Windsor and Co. of Bangkok) นอกจากนี้บริษัทยังได้ลดอัตราค่าระวางบรรทุกให้ต่ำกว่าอังกฤษอีกร้อยละ 25-30 เพื่อที่จะแข่งขันและลดอิทธิพลของอังกฤษลง แต่อังกฤษยังคงรักษาอิทธิพลและความยิ่งใหญ่ในกิจการเดินเรือพาณิชย์ของตนในไทยไว้ได้อย่าง

⁹ Virginia Thompson, Thailand : The new Siam (New York : The Mcmillan Company, 1941), p. 423.

¹⁰ หจช. B.P.P. 3/20 Siam : Diplomatic and Consular Report 1911-1912 on Trade of Bangkok, Annual Series, No. 5034.

มั่นคง

จนกระทั่งกลางพุทธศตวรรษที่ 25 เมื่อรัฐบาลเยอรมันประกาศให้การสนับสนุนกิจการเดินเรือพาณิชย์ของพ่อค้าเอกชนเยอรมันทั่วโลกอย่างจริงจังตามแผนการเทอร์บิตซ์¹¹ เพื่อประโยชน์และแสนยานุภาพแก่กองเรือของเยอรมันโดยมุ่งหวังให้กองเรือพาณิชย์เป็นกำลังสนับสนุนแก่กองทัพเรือด้วย มีผลให้กองเรือพาณิชย์ของเยอรมันขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว บริษัทนอร์ธเยอรมันลloydส์สามารถเพิ่มเรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้นได้อีก เพิ่มระวางบรรทุก ที่สำคัญคือสามารถซื้อกิจการและเรือของบริษัทซอลล์ทสไลน์และสก็อตติชอเรียลทอลสตีมชิพคอมปานีของอังกฤษไว้ได้ทั้งหมด¹² และนับแต่ พ.ศ. 2443 เป็นต้นไป อำนาจการควบคุมการขนส่งสินค้าในเส้นทางเดินเรือระหว่างกรุงเทพฯ - สิงคโปร์ - ชองกง ก็ตกเป็นของบริษัตนอร์ธเยอรมันลloydส์มากที่สุด¹³ ทั้งยังสามารถควบคุมการขนส่งสินค้าข้าวจาก

กรุงเทพฯ ไปยังยุโรปไว้ได้อีกด้วยกล่าวได้ว่าในระยะก่อนสงครามโลกครั้งที่ 1 บริษัตนอร์ธเยอรมันลloydส์เป็นบริษัทเดินเรือกลไฟที่มีขนาดใหญ่ที่สุดถึงประมาณ 50 ลำ¹⁴ โดยทุกวันจะมีเรือสินค้าภายใต้ธงเยอรมันปรากฏให้เห็นในลำน้ำเจ้าพระยาเสมอ¹⁵ จึงไม่ต้องสงสัยเลยว่าเยอรมันได้เข้ามามีบทบาทในการขนส่งสินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพฯ มากเพียงใด

บทบาทการเดินเรือของเยอรมันดำเนินเรื่อยมาจนกระทั่งสงครามโลกครั้งที่ 2 การเดินเรือพาณิชย์ของเยอรมันในไทยจึงต้องหยุดชะงักลง และการพ่ายแพ้ในสงครามทำให้เรือพาณิชย์ของเยอรมันที่จอดที่ท่ากรุงเทพฯ ถูกยึดไว้เป็นเชลยทั้งหมด จึงเป็นการสิ้นสุดบทบาทของเยอรมันกับกิจการเดินเรือพาณิชย์ในประเทศไทย

นอร์เวย์ เป็นอีกชาติหนึ่งที่เข้ามาแข่งขันและมีบทบาทกิจการเดินเรือพาณิชย์ในไทย แม้จะไม่มีขนาดใหญ่เท่าของอังกฤษ

11 ราตรี วานิชลักษณ์, "ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับเยอรมนี พ.ศ. 2405-2480" (วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2519), หน้า 54.

12 หจข. B.P.P. 3/3 Annual Series, No. 2853.

13 Norman Maxwell, "Imports Exports and Shipping," *Twentieth Century Impression of Siam* (London: Lloyd's Greater Britain Publishing Company, Ltd., 1908), p. 143.

14 ชูศรี สวัสดิสงคราม, "นายพลริเชอร์เออเลาเรื่องเกี่ยวกับพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว," *ศิลปากร*, 8 (กันยายน, 2512), 78-100.

15 Maxwell, op. cit., p. 143.

หรือเยอรมนี แต่ก็เป็นที่กิจการที่มั่นคงพอสมควรและอย่างเสมอต้นเสมอปลาย คือเป็นอันดับ 2 รองจากอังกฤษหรือเยอรมนีเท่านั้น

นอกจากนี้ ยังมีบริษัทเดินเรือพาณิชย์ของชาวตะวันตกอื่น ๆ อีกมาก แม้จะไม่มีบทบาทและอำนาจควบคุมการขนส่งที่ท่ากรุงเทพฯ ทำอังกฤษ เยอรมนี หรือนอร์เวย์ โดยส่วนใหญ่เป็นธุรกิจขนาดเล็ก ที่สำคัญ เช่น บริษัทเดนิชอีสต์เอเชียติก (Danish East Asiatic Company) ของเดนมาร์ก เป็นบริษัทแรกที่ทำกรขนส่งสินค้าไม้สักจากกรุงเทพฯ ไปยังยุโรปโดยตรง¹⁶ โดยไม่ต้องแวะถ่ายสินค้าที่สิงคโปร์หรือฮ่องกงเช่นบริษัทเดินเรืออื่น ๆ ส่วนฝรั่งเศสก็เข้ามามีบทบาทในการเดินเรือพาณิชย์ด้วย โดยเป็นผู้ผูกขาดแต่ผู้เดียวในเส้นทางเดินเรือระหว่างกรุงเทพฯ - ไชงฮอนซึ่งเป็นเขตอิทธิพลทางการเมืองและการค้าของฝรั่งเศสในอินโดจีน นอกจากนี้ฝรั่งเศสได้พยายามที่จะหาทางลดอำนาจของเยอรมันด้วยการเข้ามาเดินเรือในเส้นทางกรุงเทพฯ-สิงคโปร์

เป็นการแข่งขันชั้นบาง เพื่อไม่ให้เยอรมนีเข้ามามีอิทธิพลและผลประโยชน์การค้าในไทยมากเกินไป โดยบริษัทเสนอขอเงินอุดหนุนจากรัฐบาลไทยปีละ 10,000 ปอนด์ โดยสัญญาว่าจะให้มิคน ไทยไปฝึกหัดในเรือด้วยลำละ 6 คน แบ่งเป็นเรียนการเดินเรือ 3 คน เรียนเครื่องจักรกล 3 คนทุกลำ¹⁷ แต่รัฐบาลไทยมิได้ให้การสนับสนุน ด้วยไม่เชื่อว่าบริษัทฝรั่งเศสจะดำเนินการไปในทางที่เป็นประโยชน์ต่อการค้าของไทยมากกว่าการรักษาผลประโยชน์ของฝรั่งเศสเอง¹⁸ นั่นคือ การแข่งขันเข้ามามีอิทธิพลและผลประโยชน์ทางการค้าในไทย ซึ่งอาจนำไปสู่การขยายอิทธิพลทางการเมืองได้

นอกจากที่กล่าวมาแล้ว ยังมีชาติฮอลันดา ออสเตรเลีย ฮังการี รัสเซีย และสหรัฐอเมริกา เข้ามามีธุรกิจการเดินเรือพาณิชย์ในไทยด้วย ปรากฏว่ากว่า 90% ของเรือทั้งหมดที่ท่ากรุงเทพฯ ingsha และขาออก เป็นเรือภายใต้ร่มธงชาวตะวันตกทั้งสิ้น¹⁹

ชาวตะวันตกเหล่านี้มิได้เข้ามามีบทบาทเฉพาะในการขนส่งสินค้าในเส้นทางเรือระ-

16 Ibid., p. 142.

17 หจข. ร. 5 บ. 12/2 เรื่องกัมปนีเดินเรือระหว่างสิงคโปร์กับกรุงเทพฯ สำเนาที่ 12072 ที่ 118 หนังสือพระยาประสิทธิศัการกราบทูลกรมหลวงเทเวศวงศ์โรโปการ, วันที่ 10 กุมภาพันธ์ ร.ศ. 120.

18 หจข. ร. 6 บ. 12/2 อ้างแล้ว.

19 หจข. ร. 5 ต. 2. 12/33 Diplomatic and Consular Reports on Trade of Bangkok and District for the year 1901, Annual Series, No. 2898.

หว่างกรุงเทพฯ กับเมืองท่าต่างประเทศ
เท่านั้น แต่ยังสามารถให้เข้ามาเดิน
เรือในระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองท่าต่าง ๆ
ตามชายฝั่งทะเลของไทยด้วย แต่ส่วนใหญ่
แล้วคงมีบทบาทที่ท่ากรุงเทพฯ มากที่สุด
เพราะการค้าระหว่างประเทศไทยจะกระทำ
ที่กรุงเทพฯ เป็นส่วนใหญ่ถึง 85% ของการ
ค้าทางหมด²⁰

นับตั้งแต่หลังสนธิสัญญาบาวริงเป็นต้น
ไป กล่าวได้ว่าชาวตะวันตกสามารถขยาย
กิจการเดินเรือพาณิชย์ของตนเข้ามาในประ
เทศไทยได้เป็นผลสำเร็จ ควบคู่ไปกับการ
ขยายตลาดการค้าในไทย ชาวตะวันตกได้
เข้ามาเดินเรือพาณิชย์ในไทยเป็นจำนวนมาก
และเป็นกิจการขนาดใหญ่และมั่นคงเหนือ
กว่าการเดินเรือของชาวต่างชาติอื่น ๆ ใน
เวลานั้น ปรากฏว่ากิจการเดินเรือของชาว
จีนและมุสลิม ในไทย ไม่อาจแข่งขันกับการ
เดินเรือของชาวตะวันตกได้ กิจการเดินเรือ
ของชาวจีนและแขกเท่าที่มีอยู่ในขณะนั้น
เป็นเพียงกิจการขนาดเล็ก เช่นกิจการเดิน
เรือของห้างยูเล็งหงวน ห้างโลบันเซง ห้าง
บุนเซงหลง²¹ และห้างนะกุอาฮิสไมล์ของชาว

มุสลิมในไทย ล้วนเป็นบริษัทขนาดเล็ก มี
เรือในสังกัดเพียง 1-2 ลำ ระวางบรรทุกกล้า
ละไม่เกิน 700 ตัน สินค้าที่บรรทุกส่วนใหญ่
เป็นสินค้าปลักย่อย ส่วนสินค้าออกหลัก
จำพวก ข้าว ไม้สัก ตีบักต้องบรรทุกไป
โดยเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ของพ่อค้าตะวัน
ตก การที่เป็นเช่นนี้พิจารณาได้จากสาเหตุ
2 ประการคือ ประการแรก เนื่องจากชาว
จีนและแขกยังขาดความก้าวหน้าในการเดิน
เรืออย่างทัดเทียมกับชาวตะวันตก การเดิน
เรือด้วยเครื่องจักรเป็นวิทยาการสมัยใหม่ที่
ชาวเอเชียยังไม่คุ้นเคย อีกประการหนึ่ง
ชาวตะวันตกมีเงินทุนสูง สามารถจ้างชาว
จีนที่เป็นผู้กว้างขวางในการค้าขายในไทยมา
เป็นกัมปะโต ทำหน้าที่เป็นนายหน้าติดต่อ
หาสินค้ามาบรรทุกให้กับเรือของตนด้วยค่า
จ้างเงินเดือนสูง²² สิ่งเหล่านี้สนับสนุนให้ชาว
ตะวันตกประสบความสำเร็จในการเดินเรือ
พาณิชย์ในไทยเหนือกว่าคู่แข่งชาติอื่น ๆ จน
เป็นโอกาสให้สามารถเข้าผูกขาดการเดินเรือ
ขนส่งสินค้าของไทยไว้ได้มากที่สุด

คนไทยกับกิจการเดินเรือพาณิชย์ภาย
หลังสนธิสัญญาบาวริง

²⁰ Thompson, op. cit., p. 423.

²¹ Maxwell, op. cit., p. 143.

²² จรัส วิทยเสรี (บรรณาธิการ), *ฝรั่งมองไทย : เศรษฐกิจแห่งความขัดแย้ง* แปลเก็บความจาก
Thailand : Roots of Conflict (กรุงเทพฯ : มิตรนราการพิมพ์, 2523).

หลังจากการยกเลิกการเดินเรือค้าของ
หลวงแล้ว ยังคงมีแต่กิจการของเจ้านาย
บางพระองค์ และ ข้าราชการชั้นสูงที่มีทุน
ทรัพย์และเคยเดินเรือค้ามาก่อนแล้วเท่านั้น
อาทิ พระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมหลวงวงษา
ธิราชสนิท เจ้าพระยาสุรียวงศ์ไวยวัฒน์
พิพัฒนศักดิ์ และบรรดาเจ้าภานายอากร
บางคนเช่น พระภานายสมมติบริบูรณ์ พระ
พิศาลผลพานิช เป็นต้น ซึ่งต่างก็ได้พัฒนา
กิจการเดินเรือพาณิชย์ของตนด้วยการหันมา
ใช้เรือกลไฟเป็นเรือขนส่งสินค้าบ้างเช่น
เดียวกับเรือพาณิชย์ของพ่อค้าตะวันตก เช่น
เรือเจ้าพระยา เป็นเรือกลไฟลำแรกซึ่งพระ
ภานายสมมติบริบูรณ์ซื้อมาจากพ่อค้าอังกฤษ
ใน พ.ศ. 2401²³ เรือไวคอนเก ของพระ
พิศาลสุภผล เรือคอเรีย ของพระยาสุรียวงศ์
ไวยวัฒน์²⁴ เดินเรือในเส้นทางระหว่างกรุง-
เทพา - สิงคโปร์ แต่การเดินเรือของคน
ไทยไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร เมื่อต้อง
เผชิญการแข่งขันกับชาวตะวันตกที่มีมากขึ้น
นับแต่ต้นสมัยรัชกาลที่ 5 เป็นต้นไป และ
และนับเป็นจุดเริ่มต้นแห่งการเสื่อมถอยของ

กิจการเดินเรือพาณิชย์ไทย ดังเห็นได้จาก
จำนวนเรือพาณิชย์ไทยลดลงเป็นลำดับ บาง
รายต้องเลิกกิจการขายเรือไป²⁵ สาเหตุของ
ความล้มเหลวคงเนื่องมาจากวิวัฒนาการการ
เดินเรือเปลี่ยนแปลงไปอย่างหนึ่ง และเนื่อง
จากการเดินเรือพาณิชย์กระทำในรูปของ
บริษัทที่ต้อง ใช้ความรู้จากหลักวิชาการค้า
และความชำนาญอย่างมาก แต่ปรากฏว่า
การเดินเรือพาณิชย์ของคนไทยยังคงดำเนิน
อยู่ในลักษณะปัจเจกบุคคล ซึ่งเป็นเพียง
ธุรกิจขนาดเล็กและใช้ทุนน้อย ด้วยเหตุนี้
ชาวตะวันตกจึงเข้ามามีบทบาทต่อการเดิน
เรือพาณิชย์ ใน ไทยได้อย่างรวดเร็วมั่นคง
และดำเนินการแทนคนไทยในที่สุด ปรากฏ
ว่าใน พ.ศ. 2436 ซึ่งเป็นปีที่ที่สุดของการ
ค้าระหว่างประเทศในช่วง 40 ปีหลังจากที่
ไทยเปิดประตูค้ากับตะวันตก ไม่มีเรือกลไฟ
ภายใต้ร่มธงไทยบริการขนส่งสินค้าเข้า-ออก
ที่ท่ากรุงเทพฯ ในจำนวนเที่ยวเรือทั้งหมด
547 เที่ยว มีเรือไปเพียง 2 เที่ยวเท่านั้น²⁶

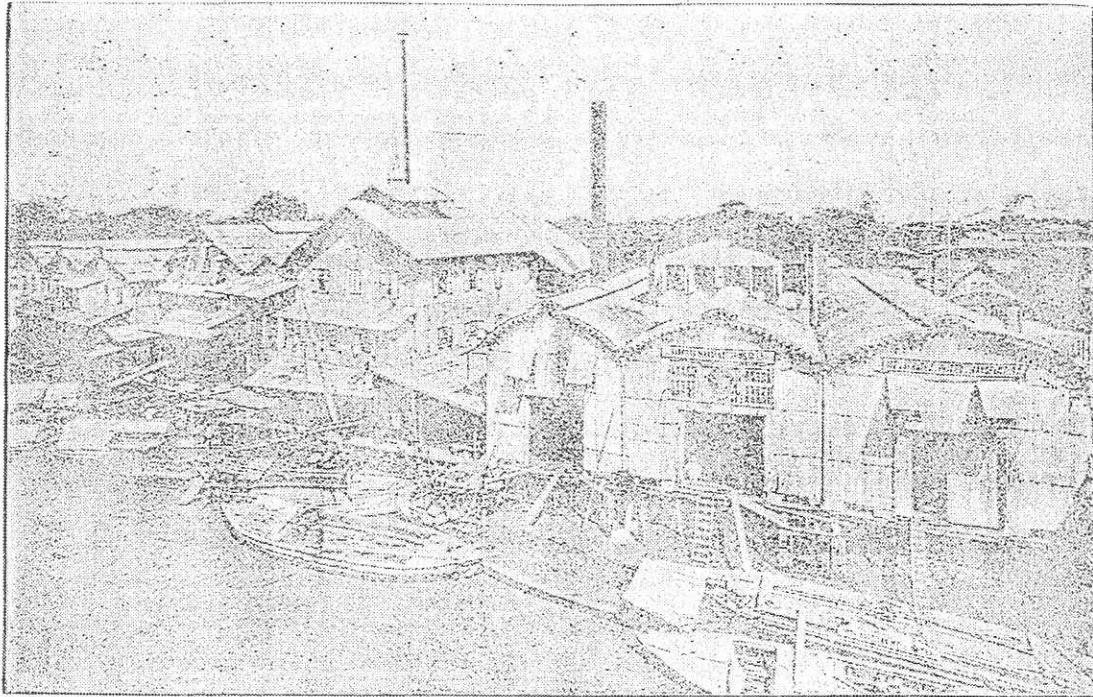
กิจการเดินเรือพาณิชย์ของไทยประสบ
ภาวะยากลำบาก นับแต่ได้มีการเปิดคลอง

23 เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารรัชกาลที่ 4 เล่ม 2 (กรุงเทพฯ : คุรุสภา, 2504), หน้า 148.

24 หจข. ร. 5 สารบัญญัตพิเศษ เล่มที่ 18 จ.ศ. 1240-1244 "เรื่องการเดินทางเรือทะเล," หน้า 199.

25 หจข. B.P.P. 2/3 Siam : Commercial Report on the year 1874.

26 หจข. ร. 5 ต. 2. 12/18 Report for the year 1893 on the Trade of Siam, Annual Series, No. 1520.



ย่านบริษัทและโรงงานสีข้าวริมแม่น้ำเจ้าพระยา

สุเอซ ในพ.ศ. 2412 มีเรือชาวตะวันตกเข้ามายังประเทศไทยมากขึ้นจนสามารถควบคุมการเดินเรือพาณิชย์ในไทยไว้ได้เป็นส่วนใหญ่ดังที่กล่าวมาแล้ว ในขณะที่กิจการเดินเรือพาณิชย์ของคนไทยเองเกือบไม่มีเลย จนกระทั่งในระยะ 10 ปีก่อนสงครามโลกครั้งที่ 1 ได้ปรากฏว่ามีเรือพาณิชย์ภายใต้ธงไทยเข้ามามีส่วนในการขนส่งสินค้าเส้นทางกรุงเทพฯ - สิงคโปร์ - ฮองกง เพิ่มมากขึ้น^{๕๕} เป็นผลมาจากการที่รัฐบาลส่งเสริมให้เอกชน ไทย หัน มา ลงทุน ในกิจการ ก้าว และอุตสาหกรรมต่าง ๆ เพื่อเศรษฐกิจของชาติมากขึ้นในทศวรรษ 2440 จึงได้มีคนไทยร่วม

กับชาวต่างชาติจัดตั้งบริษัทเดินเรือขึ้น โดยจดทะเบียนเป็นบริษัทเดินเรือภายใต้กฎหมายไทยและใช้ธงไทย ได้แก่ บริษัทเรือเมล์จีนสยามทุนจำกัด และบริษัทเรือไฟไทยทุนจำกัด (The Siam Steam Navigation Company Ltd.)

อาจกล่าวได้ว่าการเกิดขึ้นของบริษัททั้งสอง ก็เพื่อที่จะแข่งขันและลดบทบาทอิทธิพลของบริษัทนอร์ธเยอรมันลอยด์ ซึ่งกำลังเป็นบริษัทที่ใหญ่ที่สุดและมั่นคงที่สุดในขณะนั้น จนสามารถควบคุมและผูกขาดการเดินเรือไว้ได้แต่ผู้เดียว และมีอำนาจเต็มที่ในการกำหนดอัตราค่าระวางบรรทุกได้

ตามที่ต้องการ ซึ่งมักจะเรียกเก็บในอัตราที่เพิ่มขึ้นทุกปี ยิ่งกว่านั้นได้เกิดปัญหาขึ้น เช่นเมื่อ พ.ศ. 2445 ซึ่งเป็นปีที่มีการส่งออกข้าวเพิ่มขึ้นกว่าปีก่อนถึง 150,000 เกวียนเศษ แต่กลับปรากฏว่า ผู้ส่งออกซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวจีนกลับหาเรือบรรทุกข้าวไม่ได้ เพราะบริษัทนอร์ธเยอรมันลอยด์ ซึ่งเป็นบริษัทเดินเรือบริษัทเดียวที่มีกิจการเดินเรืออย่างกว้างขวางและผูกขาดการเดินเรือขนส่งไว้ได้มากที่สุด ต้องไปบรรทุกข้าวให้ทางวินเซอร์ที่เป็นบริษัทในเครือเดียวกันเสียก่อน²⁷ ปัญหาดังกล่าวทำให้พ่อค้าชาวจีนผู้ส่งออกต้องเสียประโยชน์ไปมาก ทั้งจากค่าระวางบรรทุกที่เพิ่มขึ้นและยังเสียเปรียบในด้านการค้าด้วย

ความเดือดร้อนที่ได้รับจากการที่ไม่มีเรือเดินทะเลเป็นของตนเอง ทำให้พ่อค้าชาวจีนในกรุงเทพฯ ชักชวนกันจัดตั้งบริษัทเดินเรือเพื่อบริการขนส่งสินค้าเป็นของตนเองขึ้นบ้างใน พ.ศ. 2451 ชื่อว่า บริษัทเรือเมล์จีนสยามทุนจำกัด (The Siam Siam Steam Navigation Ltd.) เป็นบริษัทที่จดทะเบียนอยู่ภายใต้กฎหมายไทย แต่

ปรากฏว่าบริษัทดำเนินการขาดทุน เนื่องจากบริษัทคิดอัตราค่าระวางบรรทุกในราคาต่ำกว่าบริษัทเดินเรืออื่น ๆ ทั้งยังขาดความรู้ความเข้าใจในการเดินเรือพาณิชย์ และแตกความสามัคคีกันในหมู่ผู้บริหาร ในที่สุดจึงขายกิจการให้แก่ทางการจีนที่กวางตุ้งไปในปี พ.ศ. 2455²⁸ ดังนั้น จึงคงเหลือแต่บริษัทเรือไฟไทยทุนจำกัดเท่านั้น ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างคนไทยกับชาวเดนมาร์ก โดยรับซื้อกิจการเดินเรือพาณิชย์ของบริษัทอีสต์เอเชียติกแห่งเดนมาร์กมาดำเนินการ แต่ยังคงให้อยู่ภายใต้การจัดการของบริษัทอีสต์เอเชียติกเดิมอยู่ก่อนในฐานะที่มีความรู้และประสบการณ์ ทั้งยังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทด้วยกิจการของบริษัทดำเนินไปด้วยดีก่อนข้างสม่ำเสมอและมีผลกำไร แต่ส่วนใหญ่กิจการของบริษัทเป็นการเดินเรือในเส้นทางกรุงเทพฯ - ชายฝั่งทะเลจตุคามสมุทรและสิงคโปร์²⁹

แม้บริษัทเดินเรือทั้งสองจะช่วยให้มีจำนวนเรือภายใต้ร่มธงไทยมากขึ้น แต่ก็ก็นับว่ายังเป็นปริมาณเล็กน้อยเมื่อเทียบกับกิจการของตะวันตก ประมาณว่าการขนส่ง

27 หจข. ร. 5 ต.2. 12/9 หนังสือหม่อมเจ้าพร้อมกราบทูลกรมหมื่นมหิศรราชหฤทัย, อ้างแล้ว.

28 หจข. ร. 6 กษ. 9/1 หนังสือที่ 13/18694 เจ้าพระยาวงษาขุนประพัทธ์ กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว, วันที่ 27 พฤษภาคม ร.ศ. 181.

29 หจข. ร. 5 บ. 12/4 เรื่องบริษัทเรือกลไฟใหม่เรือไทย.

สินค้าโดยเรือภายใต้ร่มธงไทยมีมากที่สุดไม่
เกินร้อยละ 10 ของปริมาณการขนส่งทั้ง
หมด³⁰ และหากพิจารณาอย่างลึกซึ้งแล้วก็ไม่
อาจกล่าวได้ว่าเป็นบทบาทของเรือพาณิชย์
ไทยอย่างแท้จริง เพราะบริษัทดังกล่าวเพียง
แต่ร่วมทุนกับคนไทย แต่การจัดการอยู่ใน
มือของชาวต่างชาติ การที่บริษัทยอมอยู่
ภายใต้กฎหมายไทยใช้ธงไทยตลอดจนร่วม
ทุนกับคนไทย อาจพิจารณาได้ว่าเพื่อหวัง
ประโยชน์บางอย่าง เป็นต้นว่าความสะดวก
และสิทธิบางอย่างเช่นเดียวกับคนไทยดังเช่น
การดำเนินการของบริษัทเรือเมล์จีนสยาม
ทุนจำกัด ซึ่งอยู่ในลักษณะที่ว่า “อยู่เมือง
ไทยก็เป็นไทยไปเมืองจีนก็เป็นจีน”³¹ ใน
เรื่องเจ้าพระยายมราช (บุน สุกุม) ปรารภ
ไว้ตอนหนึ่งว่า “ในจำนวนเรือทะเลในน่าน
น้ำไทยทั้งที่ที่ใช้ธงไทยและจดทะเบียนเป็น
เรือไทย แต่ทว่าช่างหาเรือที่เป็นของไทย
แท้ ๆ ยากเสียจริง ๆ ซึ่งนับว่าเสียตาย
มาก”³²

กล่าวได้ว่าภายหลังสนธิสัญญาบาวริง
เป็นต้นมา การเดินเรือพาณิชย์ของไทยเอง

มีน้อยมากในขณะที่ธุรกิจการเดินเรือพาณิชย์
ของชาวตะวันตกกลับเจริญก้าวหน้า สามารถ
ควบคุมและมีบทบาทต่อการขนส่งสินค้าของ
ไทยอย่างมาก จนกระทั่งสงครามโลกครั้งที่ 1
รัฐบาลไทยในฐานะฝ่ายสัมพันธมิตร ได้เข้า
ยึดเรือสินค้าของเยอรมนีที่จอดอยู่ท่ากรุง-
เทพฯ ไว้เป็นเชลยจำนวนมาก เรือเหล่านี้
ต่อมาได้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของไทยโดยถูก
ยึดตามกฎหมาย จึงทำให้เกิดความคิดที่
จะจัดตั้งพาณิชย์นาวีแห่งชาติขึ้น และนับ
เป็นความพยายามอย่างแท้จริงของไทยที่จะ
ให้มีกองเรือพาณิชย์เป็นของตนเอง นับแต่
ไทยได้เปิดประเทศค้าเสรีตามสนธิสัญญา
บาวริง

บริษัทพาณิชย์นาวีสยามทุนจำกัด (พ.ศ. 2461-2468)

ความคิดในการจัดตั้งกองเรือพาณิชย์
แห่งชาติขึ้น ในเวลานั้น อาจกล่าวได้ว่า
เป็นผลโดยตรงจากพระดำริของสมเด็จพระเจ้า
กรมหลวงนครสวรรค์วรพินิต เสนาบดีกระ
รวงทหารเรือขณะนั้น ทรงเห็นถึงความ

30 หจข. B.P.P. 3/9-3/25 Diplomatic and Consular Report on the Trade of Bangkok and District for the year 1904-1914.

31 หจข. ร. 5 บ. 12/5 พระราชกฤษฎีกาที่ 61/1151 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว
ทรงมีไปปลั่งกรมหลวงเทเวศร์วงศ์โรโปการ.

32 หจข. ร. 6 รล. 20/43 พระยาสุโขทัยวิจิตร กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว,
วันที่ 15 มิถุนายน พ.ศ. 2465.

ขัดข้องและความยากลำบากอันเนื่องมาจากการไม่มีเรือรับส่งสินค้าเป็นของตนเองในการค้าขายว่า การที่ต้องอาศัยเรือสินค้าต่างชาติในการขนส่งสินค้าของบ้านเมือง นอกจากทำให้ไทยสูญเสียผลประโยชน์ที่ควรได้ไปเป็นอันมากสำหรับเป็นค่าระวางซึ่งมักจะถูกเรียกเก็บในอัตราสูงและไม่แน่นอนแล้วยังทำให้สินค้าออกของไทยมีราคาสูงตามไปด้วย เช่น ในกรณีสินค้าข้าว ซึ่งปรากฏในเวลาหนึ่งว่า ข้าวไทยมีราคาแพงกว่าข้าวจากชาติอื่นมาก ทั้งนี้เพราะข้าวไทยมีคุณภาพดีอย่างหนึ่งแต่ก็อีกอย่างหนึ่งเป็นเพราะไทยต้องเสียค่าระวางในอัตราสูงนั่นเอง³³ ในอีกแง่หนึ่งมีผลให้พ่อค้าผู้ส่งออกมักจะหันไปกตริการรับซื้อข้าวจากชาวนาในราคาต่ำ³⁴ ชดเชยกับค่าระวางบรรทุกที่สูงขึ้นเพื่อลดต้นทุนการส่งออก และเพื่อให้แข่งขันกับราคาข้าวต่างชาติในตลาดต่างประเทศได้ ปัญหาดังกล่าวทำให้สมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมหลวงนครสวรรค์วรพินิต ในฐานะทรงมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงเกี่ยวกับการเรือเรือเชลย* ทรง

เห็นว่าถึงเวลาแล้วที่ไทยควรจะได้มีกองเรือพาณิชย์ (Merchant Navy) เป็นของตนเองขึ้นบ้าง การที่รัฐบาลมีเรือกลไฟขนาดใหญ่จำนวนถึง 9 ลำ ไว้ในครอบครองโดยชอบธรรมเช่นนี้ นับว่าเป็นโอกาสที่ไทยจะได้นำเรือเหล่านี้มาจัดตั้งเป็นบริษัทเดินเรือพาณิชย์ของไทยขึ้นเพื่อช่วยเหลือการบริการขนส่งสินค้าของไทย ทั้งในขณะนั้น บริษัทนอร์ธเยอรมันลloydก็ตั้งอยู่ติดการเดินเรือไปโดยปริยาย ส่วนบริษัทเดินเรือชาติอื่น ๆ ยังไม่มีโอกาสที่จะเข้ามาดำเนินการเดินเรือพาณิชย์ในไทยได้ตามปกติ เพราะเพียงยุติสงคราม เรือพาณิชย์ต่าง ๆ จำนวนมากถูกรัฐบาลของตนเรียกกลับไปใช้ประโยชน์ระหว่างสงคราม ยังไม่สามารถรวบรวมเรือกลับมาดำเนินการได้ในทันที สมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมหลวงนครสวรรค์วรพินิต จึงทรงเสนอความเห็นให้นำเรือดังกล่าวมาจัดเป็นเรือสินค้าจะเหมาะสมกว่าที่จะนำไปใช้เป็นเรือช่วยรบในกองทัพเรือ ซึ่งยังไม่มีควมจำเป็นพร้อมกันนี้ พระองค์ได้ทรงชี้แจงถึงเหตุ

33 หจช. ร. 6 รล. 20/22 เรื่องบริษัทพาณิชย์นาวีสยาม หนังสือที่ 8/2460 กรมหลวงนครสวรรค์
04228

วรพินิต กราบทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว, วันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2460.

34 หจช. ร. 6 กษ. 8/1 รายงานเรื่องข้าวแพง.

* ในจำนวนนี้เป็นเรือกลไฟขนาดระวางบรรทุก 1,000-4,000 ตัน ที่บริษัทนอร์ธเยอรมันลloyd ใช้เป็นเรือขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ-สิงคโปร์-ฮ่องกง เป็นจำนวน 9 ลำ ได้แก่ เรือ "เยี่ยมสมุทร" "แก้วสมุทร" "ศรีสมุทร" "ผ่านสมุทร" "ทองสมุทร" "เดินสมุทร" "แล่นสมุทร" "ปิ่นสมุทร" และ "เดินสมุทร"

ผลและประโยชน์ที่จะได้รับจากการมีบริษัท
เดินเรือพาณิชย์เป็นของไทยเองไว้ 2 ประ
การ คือ³⁵

ด้านการค้าขาย ถ้ารัฐบาลสามารถจัด
ตั้งบริษัทเดินเรือขึ้นเพื่อบริการและควบคุม
การขนส่งสินค้าเข้าและสินค้าออกได้แล้ว
สินค้าของไทยจะส่งออกสู่ตลาดโลกได้มาก
กว่าที่เคยเป็นมา และจะทำให้สินค้าไทยมี
ราคาถูกลง สามารถแข่งขันกับราคาสินค้า
ในตลาดต่างประเทศได้ เพราะจะเสียค่า
ระวางถูกลงและในอัตราที่แน่นอนมากขึ้น
การขนส่งโดยเรือพาณิชย์ของไทยเองย่อม
ไม่ถูกบีบบังคับด้วยอัตราค่าระวางเช่นแต่
ก่อน

ด้านการทหารเรือ กองเรือพาณิชย์
เหล่านี้จะช่วยสนับสนุนกิจการทหารเรือได้
ในด้านการลำเลียงเรือฉุกเฉินหรือในระหว่างสง-
คราม นอกจากนี้ยังจะเป็นโอกาสให้คนไทย
ได้ฝึกฝนการเดินเรือในทะเลลึกให้เกิดความ
ชำนาญด้วย

พระองค์เสนอให้จัดดำเนินการในรูป
ของบริษัทที่เป็นของไทยอย่างแท้จริง นั้น
คือ เงินทุน การบริหารดำเนินการ นายเรือ
ช่างกล ตลอดจนลูกเรือให้ใช้คนไทยดำเนิน

งานทั้งหมด แต่เนื่องจากกิจการเดินเรือ
พาณิชย์เป็นกิจการที่ต้องใช้ทุนสูง และเป็น
เรื่องที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจของบ้านเมือง
จึงควรดำเนินการไปในลักษณะพาณิชย์นาวี
แห่งชาติ โดยรัฐบาลต้องให้ความเห็นชอบ
และสนับสนุนในด้านเงินทุน และการ
ดำเนินการบริษัทก็จะอยู่ภายใต้การควบคุม
และการดูแลของรัฐบาล ในลักษณะกึ่งราช
การ³⁶ ทั้งนี้เพราะพาณิชย์นาวีเป็นเรื่องของ
การคมนาคมอย่างหนึ่งที่รัฐบาลต้องให้การ
อุดหนุน ไม่น้อยไปกว่าการพัฒนาคมนาคม
ทางบก³⁷

ความคิดเห็นของสมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมหลวง
นครสวรรค์วรพินิตในครั้งนั้นนับว่าเป็นความ
ปรารถนาดีต่อกิจการเดินเรือพาณิชย์ของ
ไทยแท้จริง อันที่จริงก่อนหน้านั้น พระยา
สุริยานุวัตร (เกิด บุญนาค) เสนาบดีกระ
ทรวงพระคลังมหาสมบัติ (พ.ศ. 2449-2450)
ได้เสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับกิจการเดินเรือ
พาณิชย์ของไทยไว้ในหนังสือ "ทรัพย์สิน-
ศาสตร์" เรียกร้องให้รัฐบาลสนใจปรับปรุง
พัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้เจริญขึ้นด้วย
ตนเอง ไม่ต้องพึ่งชาวต่างชาติโดยเฉพาะ
ในเรื่องการค้าขายและการเดินเรือ ซึ่งจะ

35 หจข. ร. 8 รล. 20/22 หนังสือที่ 8/2490, อ้างแล้ว.
04228

36 เพงอ้าง.

37 เพงอ้าง.

ทำให้ประเทศไทยได้รับผลประโยชน์เพิ่มขึ้น
อีกเป็นจำนวนมากในการค้าระหว่างประเทศ
ถ้าการค้าและการเดินเรืออยู่ในมือคนไทย
พระยาสุรียานุวัตร ได้กล่าวไว้ถึงสาเหตุประ
การหนึ่ง ของความยากจนของประเทศไทยที่
ไทยมีเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศเจริญ
ก้าวหน้าว่า เป็นเพราะการไม่มีกิจการเดิน
เรือเป็นของตนเอง พระยาสุรียานุวัตร ได้ยก
ตัวอย่างเปรียบเทียบไว้ดังนี้

“...ตามบัญชีสินค้าขาเข้า-ออก ซึ่ง
กรมศุลกากรทำขึ้นไว้เป็นรายงานทุกปี
นั้นได้ความว่า ในเวลานั้นกรุงเทพฯ ขาย
สินค้าออกนอกประเทศได้เกินที่ซื้อของ
ต่างประเทศเข้ามาใช้ คิดเฉลี่ยปาน
กลางเป็นราคาสินค้าราคา 25 ล้านบาท
ถ้าการพาณิชย์กรรมและการเดินเรือและ
ลงทุน ซึ่งใช้ซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า
เหล่านั้น อยู่ในมือของไทยทั้งสิ้น จำนวน
สินค้าราคาเงิน 25 ล้านบาทนั้นจะต้อง
ตกอยู่ในเมืองไทยทั้งสิ้น แต่ความจริง
หาเป็นเช่นนั้นไม่ เหตุที่การค้าขายและ
การเดินเรืออยู่ในมือคนต่างประเทศ
กำไรน้อยจะเป็นส่วนใหญ่อยู่ในมือคน
ต่างประเทศเป็นธรรมดา เมื่อได้คิด
ประมาณกำไรในการค้าขายและค่าแรง



กรมพระนครสวรรค์วรพินิต

ชาวต่างประเทศหักออกเสียจากจำนวน
เงิน 25 ล้านบาทนั้นแล้ว ก็คงไม่มีเหลือ
อยู่ในบ้านเมืองสักเท่าใด เมื่อเป็นคราว
เคราะห์ร้ายทำนาได้ผลน้อยต่อเนื่องกัน
สักสองปีสามปี เรากลับจะขาดทุนเข้า
เนื้อเสียอีก...³⁸

แต่ในเวลานั้น ความคิดเห็นของพระ
ยาสุรียานุวัตรยังมิได้รับการตอบสนองเช่น
ข้อเสนอของสมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมหลวงนคร
สวรรค์วรพินิต เพราะข้อเสนอของสมเด็จ

38 พระสุรียานุวัตร, ทรัพยากรศาสตร์ (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์พิศโฉม, 2518), หน้า 176.

เจ้าฟ้ากรมหลวงนครสวรรค์วรพินิต มีปัจจัยสำคัญหลายประการสนับสนุนให้ดำเนินการได้ในทันที คืออยู่ในระหว่างการขาดแคลนเรือสินค้าสำหรับการขนส่งสินค้าออกและสินค้าเข้าได้ตามปกติ ขณะเดียวกันไทยมีเรือที่สามารถนำมาจัดตั้งบริษัทเดินเรือขึ้นได้โดยไม่ต้องลงทุนต่อเรือหรือซื้อเรือใหม่ซึ่งจะประหยัดค่าใช้จ่ายในการลงทุนไปได้มากที่ยังอยู่ในระหว่างที่รัฐบาลกำลังส่งเสริมกิจการทหารเรืออย่างมากด้วย โดยเฉพาะในด้านการเสริมกำลังทางเรือ³⁹ และกองเรือพาณิชย์ของชาติก็ถือเป็นองค์ประกอบสำคัญประการหนึ่งที่แสดงถึงอำนาจภาพทางทะเลของประเทศ ดังนั้นความคิดเห็นและข้อเสนอของสมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมหลวงนครสวรรค์วรพินิตจึงได้รับการตอบสนองเป็นอย่างดีจากบรรดาเสนาบดีข้าราชการชั้นผู้ใหญ่

พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวก็ทรงเห็นชอบกับคำกราบบังคมทูลของสมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมหลวงนครสวรรค์วรพินิตในเรื่องนี้อย่างมาก จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้กรมพระจันทบุรีนฤนาถ เสนาบดีกระทรวงพระคลังมหาสมบัติและนายกสภาเผยแผ่พาณิชย์ ร่วมกับสมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมหลวงนครสวรรค์วรพินิตเป็นผู้ดำเนินการจัด

ตั้งบริษัทเดินเรือพาณิชย์ขึ้น พร้อมทั้งพระราชทานนามให้ว่า “บริษัทพาณิชย์นาวีสยามทุนจำกัด” (The Siamese Steamship Company Limited)

อนึ่งภายใต้การสนับสนุนการจัดตั้งบริษัทพาณิชย์นาวีสยามจากทุกฝ่ายนั้น คงมีแต่เพียงพลเรือเอกกรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ เสนาธิการทหารเรือ พระองค์เดียวเท่านั้น ที่แสดงความวิตกห่วงใยต่ออนาคตของบริษัทพาณิชย์นาวีสยาม แม้พระองค์จะทรงเห็นด้วยกับพระประสงค์ของสมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมหลวงนครสวรรค์วรพินิตที่จะให้ไทยมีกองเรือพาณิชย์เป็นของตนเองเพื่อประโยชน์ในทางเศรษฐกิจของชาติบ้านเมือง และเพื่อเป็นกองทุนแก่กองทัพเรือ ตลอดจนให้คนไทยได้มีโอกาสฝึกฝนหาความชำนาญในการเดินเรือและคุ้นเคยกับการค้ามากขึ้น แต่พระองค์ทรงทักท้วงด้วยเกรงว่าบริษัทพาณิชย์นาวีสยามจะไม่สามารถดำเนินการไปได้โดยตลอด ด้วยคนไทยไม่คุ้นเคยกับการเดินเรือพาณิชย์ ขาดทั้งประสบการณ์และความรู้อย่างเพียงพอ ทั้งยังขาดอำนาจทางการเมืองที่จะใช้เป็นเครื่องมือต่อรองหรือสนับสนุนกิจการของบริษัทพาณิชย์นาวีสยามด้วย เห็นได้จากเรือที่จะ

39 ดู มะลิวัลย์ แดงแก้วฟ้า, “บทบาทและกิจการทหารเรือไทยสมัยสมบูรณาญาสิทธิราช” (วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2517).



กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์

ใช้เป็นเรือสินค้าของบริษัทพาณิชย์นาวีสยาม
ที่ยึดได้จากเยอรมนี ได้ถูกชาติมหาอำนาจ
คัดค้านขอเข้าไปใช้งานก่อนหลายลำ⁴⁰ โดย
ที่รัฐบาลไม่อาจต้านทาน หรือขัดขวางได้เลย
ถึงปรากฏในความตอนหนึ่ง ของพระราช
หัตถเลขาตอบสมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมหลวงนคร
สวรรค์วรพินิตว่า

“...เมื่อเกล้าได้ตรวจดูแล้วรู้สึกมีความ
สยดสยองอย่างที่สุด ในส่วนธรรมชาติ

40 หจข. ร. 6 ก. 20. 2/87

เรื่องขอพระบรมราชานุญาตขายและให้เช่าเรือทะเลซึ่งรับไว้เป็น
ราชพัสดุ.

41 กองทัพเรือ, พระประวัติและจริยาวัตรของจอมพลเรือ สมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมพระนครสวรรค์วรพินิต และ
เอกสารที่ทรงปฏิบัติราชการ (พิมพ์แจกในงานพระเมรุจจอมพลสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอเจ้าฟ้าบริพัตรสุขุมพันธุ์ ๓
วันที่ 10 เมษายน 2493), หน้า 61.

ของคนไทย กับทั้งรู้สึกในทันใดนั้นว่า
การต่อไปข้างหน้า ใฝ่ฝ่าพระบาทจะต้อง
ทรงรับผลร้ายของการที่ทรงตั้งพระทัย
ดีต่อชาติจนเกินส่วนเกินเวลาที่ควรจะ
ต้องเป็นไป... ”⁴¹

การดำเนินงาน ของ บริษัทพาณิชย์นาวี
สยามทุนจำกัด

บริษัทพาณิชย์นาวีสยามก่อตั้งขึ้นจดทะเบียน
เป็นบริษัทเดินเรือไทยใน พ.ศ. 2461
ด้วยเงินทุน 1 ล้านบาท ซึ่งเป็นการเรียกหุ้น
จากพ่อค้าและข้าราชการไทยที่มีฐานะการเงิน
มั่นคงพอสมควรร่วมกับรัฐบาลโดยพระคลัง
มหาสมบัติ มีพระบริบูรณ์โกษากรเป็นผู้
อำนวยการและผู้จัดการ ส่วนนายเรือต้นหน
และช่างกล มีนายทหารเรือชั้นสัญญาบัตร
ซึ่งปลดเป็นทหารกองหนุนชั่วคราว เป็นผู้
ดำเนินการ ตลอดจนมีลูกเรือเป็นคนไทย
ทั้งหมด เพื่อให้เป็นบริษัทของคนไทยอย่าง
แท้จริงตามวัตถุประสงค์

บริษัทพาณิชย์นาวีสยามทุนจำกัดดำเนินการ
ครั้งแรกในเดือนเมษายน 2461 โดยมี
เรือเดินทะเลของบริษัท 2 ลำ คือ เรือเดิน
สมุทร กับเรือปืนสมุทร และเรือดำเสียงอีก

1 ลำ ทำการเดินเรือในเส้นทางกรุงเทพฯ—สิงคโปร์—ชัวเถา เพียงเริ่มดำเนินการก็ปรากฏว่า บริษัทได้เป็นที่ยินดีแก่คนไทย โดยทั่วไปที่เห็นประเทศไทยมีบริษัทเดินเรือเป็นของตนเองและดำเนินงานโดยคนไทยทั้งหมด หนังสือพิมพ์ต่างแสดงความยินดีและอวยพรให้บริษัทดำเนินการเป็นผลสำเร็จ⁴² และในปีแรกก็ปรากฏว่าบริษัทดำเนินการได้ผลก้าวหน้าตามที่ทุกคนปรารถนา⁴³ ทั้งนี้เพราะว่าบริษัทเข้าดำเนินการโดยไม่มีคู่แข่งและอยู่ในระหว่างการขาดแคลนเรือสินค้าเนื่องจากสงครามโลกครั้งที่ 1 เพิ่งสิ้นสุด ทำให้อัตราค่าระวางบรรทุกสูงกว่าปกติมากถึงสิบเท่า จึงเป็นโอกาสให้บริษัทพาณิชย์นาวีสยามซึ่งเดินเรืออยู่แต่บริษัทเดียวได้กำไรอย่างเต็มที่

แต่ นับจากปีที่สองเป็นต้นไป บริษัทกลับต้องประสบกับการขาดทุนอย่างหนักติดต่อกันทุกปี ใน พ.ศ. 2463 บริษัทได้แก้ไขด้วยการขอรับเรือ “ผ่านสมุทร” ที่มีขนาดใหญ่กว่ามาเดินเรือแทนเรือ “เดินสมุทร” ที่ส่งคืนให้รัฐบาลไป และเพิ่มเงินทุนอีก

500,000 บาท⁴⁴ แต่กิจการของบริษัทยังคงขาดทุนต่อไป เพียงระยะเวลา 3 ปี บริษัทต้องขาดทุนไปเกินกว่า 2 ใน 3 ของเงินทุน แต่เนื่องจากเป็นบริษัทในพระบรมราชูปถัมภ์ และเป็นบริษัทเดินเรือพาณิชย์แห่งชาติจึงไม่อาจเลิกกิจการไปได้ง่ายๆ เพราะจะทำให้เสื่อมเสียแก่บริษัทและประเทศชาติได้ บริษัทจึงเสนอต่อรัฐบาลให้แก้ไขนโยบายและรูปแบบของบริษัทเสียใหม่ ตลอดจนขอเปลี่ยนตัวผู้บริหารและข้อกำหนดที่ให้ใช้คนไทยดำเนินการทั้งหมด ซึ่งกลายเป็นอุปสรรคต่อความก้าวหน้าของบริษัทไปในขณะนั้น ในที่สุดบริษัทพาณิชย์นาวีสยามได้ตกลงให้บริษัทบอร์เนียวเป็นผู้จัดการเป็นเวลา 1 ปี ระหว่าง 16 มกราคม 2464—31 มีนาคม 2465 และอนุญาตให้เพิ่มทุนดำเนินการได้อีก 500,000 บาท⁴⁵ โดยพระคลังมหาสมบัติรับซื้อหุ้นไว้ทั้งหมด แต่ยังคงปรากฏว่า ภายใต้การบริหารและดำเนินการโดยบริษัทบอร์เนียวกิจการของบริษัทมิได้เจริญก้าวหน้าขึ้นกว่าแต่ก่อนอย่างใด เกี่ยวกับเรื่องนี้บริษัทบอร์เนียววิเคราะห์ไว้ว่า การขาดทุนของ

42 “เรื่องบริษัทเดินเรือไทย,” หนังสือพิมพ์สยามออบเซอร์เวอร์ (29 พฤศจิกายน 2461).

43 หจช. ร. 6 รด. 20/22 รายงานงบดุลของบริษัทพาณิชย์นาวีสยามถึงกระทรวงพาณิชย์, วันที่ 11 ธันวาคม พ.ศ. 2465.

44 หจช. ร. 6 รด. 20/22 รายงานบริษัทพาณิชย์นาวีสยาม.

45 เพิ่งอ้าง.

บริษัทพาณิชย์นาวีสยามดูเหมือนจะเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ ทั้งนี้เนื่องจาก⁴⁶

1. บริษัทเดินเรืออยู่ในสมัยค่าระวางต่ำทำให้มีรายได้ไม่พอค่าใช้จ่าย เนื่องจากมีเรือต่างชาติเข้ามาเดินในเส้นทางเดียวกันนั้นมากขึ้นจึงเกิดการแข่งขันกันลดค่าระวางเพื่อหลอกค้า

2. เรือของบริษัทไม่เหมาะแก่กิจการเดินเรือพาณิชย์เพราะเป็นเรือเก่าขนาดเล็กต้องเข้าอู่ซ่อมแซมอยู่เสมอ ทำให้บริษัทเสียเวลาและค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนมาก ทั้งยังเป็นเรือแบบเก่าที่ใช้ถ่านหินเป็นเชื้อเพลิง ในขณะที่เรือของบริษัทคู่แข่งเป็นเรือที่ทันสมัยกว่า ซึ่งใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงหรือเป็นแบบที่มีเตาเผาออกแบบพิเศษเพื่อช่วยประหยัดถ่านหิน บริษัทพาณิชย์นาวีสยามต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงขึ้นเป็นค่าซ่อมเรือและค่าเชื้อเพลิงเกินกว่ารายได้

อย่างไรก็ดี บริษัทยังคงดำเนินต่อไปโดยมิได้ขยับราคาค่าระวางบรรทุกแต่อย่างใด ทั้งนี้อาจเนื่องจากบริษัทไม่มีอำนาจต่อรองใด ๆ ที่จะขอขึ้นค่าระวางได้ เพราะบริษัทมีเรือที่อยู่ในสภาพไม่เหมาะสมแก่การค้านัก

ทั้งยังอยู่ระหว่างการแข่งขันกับบริษัทเดินเรือต่างชาติที่ส่งเรือมาเดินในเส้นทางเดียวกันมากขึ้น และส่วนใหญ่เป็นบริษัทที่เคยเดินเรือค้ำมาก่อน มีความชัดเจนทั้งในเชิงการค้าและความพร้อมในเรื่องเรือ บริษัทจึงเล็งมาเดินในเส้นทางกรุงเทพฯ - สิงคโปร์ ให้มากกว่าเดินเรือไปฮ่องกงและชัวเถาซึ่งมีระยะทางไกลกว่า ทำให้เปลืองค่าใช้จ่ายในการเดินเรือมากขึ้น แต่ปรากฏว่าในช่วงเวลาดังกล่าว สินค้าออกที่มุ่งไปเมืองท่าสิงคโปร์กลับมีจำนวนน้อยกว่าสินค้าที่ส่งไปฮ่องกงและจีนมาก โดยเฉพาะข้าวซึ่งใน พ.ศ. 2466 ตลาตข้าวไทยอยู่ที่ฮ่องกง 51% แต่อยู่ที่สิงคโปร์ 35%⁴⁷ เมื่อเป็นเช่นนี้บริษัทจึงไม่อาจหลีกเลี่ยงจากการขาดทุนได้เลย จนบริษัทไม่มีเงินพอแม้แต่จะนำเรือเข้ามาตรวจสอบตามกำหนดของกรมเจ้าท่า⁴⁸ เนื่องจากการขาดทุนของบริษัทซึ่งเกินกว่า 90% ของเงินทุนไปแล้ว และถ้าเป็นบริษัทอื่นก็จะต้องเลิกกิจการไปโดยทันทีตามข้อบังคับของบริษัททั่วไป แต่บริษัทพาณิชย์นาวีสยามเป็นบริษัทแรกของไทยที่เริ่มดำเนินการค้าขาย จึงไม่อาจจะล้มเลิกได้ง่าย ๆ เพราะจะ

46 หจช. ร. 6 รด. 20/22 รายงานบริษัทบอร์เนียวเสนอต่อบริษัทพาณิชย์นาวีสยาม.

47 หจช. ร. 6 ก. 16. 1/5 จดหมายเหตุผลสภาเผยแผ่พาณิชย์, หน้า 72.

48 หจช. ร. 6 รด. 20/22 บริษัทพาณิชย์นาวีสยามจำกัด.

เป็นการเสื่อมเสียอย่างยิ่ง⁴⁹ บริษัทจึง
ได้รับการ ประคับประคอง ให้ดำรงอยู่ต่อไป
แต่ให้พักกิจการ ไว้ชั่วคราวเพื่อรอการประ
มูลสร้างเรือใหม่ ให้เหมาะสมแก่การค้ามาก
ขึ้น คือเป็นเรือแบบใหม่ เครื่องดีเซลจํา
นวน 2 ลำ แทนเรือเก่าทั้งหมดที่ชำรุดทรุด
โทรมและรอการจำหน่ายอยู่

ขณะรอการประมูลนั้นเป็นเวลาเดียวกับ
ที่รัฐบาลต้องเผชิญปัญหาการขาดแคลนเงิน
อย่างหนักจนถึงกับเกิดการขาดดุลขั้นในงบ
ประมาณแผ่นดิน ทำให้รัฐบาลไม่อาจเปิด
ประมูลสร้างเรือใหม่ได้ ทั้งไม่อาจให้ความ
ช่วยเหลือเพิ่มทุนเพื่อพยุงฐานะของบริษัท
ให้ดำรงอยู่ต่อไปได้อีก บริษัทเองก็ไม่อาจ
ดำเนินการต่อไปได้โดยลำพัง ในที่สุดมีมติ
ให้เลิกบริษัทพาณิชย์นาวีสยามโดยพระบรม
ราชานุญาตในวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2468⁵⁰
เนื่องจากบริษัทไม่อาจดำเนินการ ได้เป็นผล
สำเร็จสมตามความมุ่งหมายและต้องประสบ

การขาดทุนมาตลอด (โปรดดูภาคผนวก)

*ปัญหาและอุปสรรคของ บริษัทพาณิชย์
นาวีสยาม*

บริษัทพยายามอย่างยิ่งที่จะดำเนินการให้
สำเร็จตามเป้าหมาย แต่กลับต้องประสบการ
ขาดทุนเรื่อยมา ทั้งที่การแข่งขันขณะนั้นยัง
ไม่เข้มข้นเพราะเพิ่งสิ้นสุดสงครามลงใหม่ ๆ
ย่อมจะไม่มีเรือเดินทะเลมากนัก ดังนั้นเหตุ
ผลของการขาดทุนจึงอาจพิจารณาได้ว่า

ประการแรก บริษัทมีเรือไม่เหมาะสม
ทั้งสภาพและขนาดของเรือ เรือที่บริษัทรับ
มาใช้เป็นเรือขนาดเล็กที่สุด มีระวางบรร
ทุก 1,000-2,000 ตัน ความเร็ว 9-10 นอต
ส่วนเรือขนาดใหญ่ที่สุด เช่นเรือเยี่ยมสมุทร
มีระวางบรรทุก 4,627 ตัน ความเร็ว 11-14
นอต อังกฤษได้ขอเช่าไปใช้งานและได้
อับปางเสียที่เกาะฮ่องกงก่อนที่บริษัทฯ จะ
นำมาใช้งาน⁵¹ ส่วนเรือที่เหลือขนาดกลาง
อื่นๆ ซาคิสัมพันธมิตรต่างขอเช่าไปใช้งาน⁵²

⁴⁹ หจช. ร. 6 รล. 20/22 หนังสือที่ ก. 798/65 กรมหมื่นพิทยาลงกรณ์ รองเสนาบดีกระทรวง
พาณิชย์ แจ้งความมายังพระยาจักรีปาล์มศรีสวัสดิ์ ราชเลขาธิการ เรื่องความตกลงในประชุมสภาเผยแผ่
พาณิชย์, วันที่ 8 พฤศจิกายน พ.ศ. 2465.

⁵⁰ หจช. ร. 6 รล. 20/22 ลายพระหัตถ์ที่ 3/161 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึงกรม
พระจันทบุรีนฤนาถ เรื่องยกเลิกกิจการบริษัทพาณิชย์นาวีสยาม, วันที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2468.

⁵¹ หจช. ร. 6 ก. 20. 6/16 หนังสือที่ 14/2460/12588 เรื่องคำสั่งเฉพาะตั้งกรรมการได้ส่วนเรือเรือ
เยี่ยมสมุทรอับปาง.

⁵² หจช. ร. 6. ก. 20. 1/37 หนังสือที่ 17/2462/08282 เรื่องขอพระบรมราชานุญาตขายและให้เช่าเรือ
ชะเลขซึ่งได้รับไว้เป็นราชพัสดุ.

และเมื่อส่งกลับคืนมาให้บริษัทก็อยู่ในสภาพที่ชำรุดทรุดโทรมมากเนื่องจากเรือดังกล่าวได้ถูกทอดทิ้งลอยน้ำไว้ระหว่างที่ยึดได้ตั้งแต่ พ.ศ. 2457-2460 โดยมีได้รับการทาสีหรือเติมเชื้อเพลิง ทั้งไม่อาจประกันได้ว่า ประเทศสัมพันธมิตรให้ความเอาใจใส่ดูแลเพียงใดขณะที่เช่าเรือไปใช้ ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่ทรุดโทรมและกลายเป็นภาระสร้างความลำบากแก่บริษัทเมื่อรับมาใช้งาน และต้องสูญเสียเงินไปในการซ่อมแซมเรือเป็นจำนวนมากและบ่อย ๆ ซึ่งนอกจากจะทำให้บริษัทต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นแล้ว ยังทำให้การเดินทางเรือของบริษัทกำหนดแน่นอน ไม่ได้ว่าจะเดินเรือเดือนละกี่เที่ยว มีกำหนดออกเรือแต่ละเที่ยวเมื่อใด ลักษณะเช่นนี้เป็นการสร้างความไม่มั่นใจให้ลูกค้ามากยิ่งขึ้น ทำให้ลูกค้าไม่นิยมใช้บริการ จึงขาดลูกค้าประจำ

นอกจากนี้เรือของบริษัทที่มีอยู่ทั้งหมดได้กลายเป็นเรือแบบเก่าที่ล้าสมัยและมีขนาดเล็กเกินไปในเวลานั้น การเดินเรือพาณิชย์โดยทั่วไปหันมาใช้เรือกลไฟขนาดใหญ่มากขึ้นและเป็นเรือชนิดเครื่องยนต์ใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิง ในขณะที่เรือของบริษัทยังคงใช้ถ่านหินเป็นเชื้อเพลิง ทำให้เสียค่าเชื้อเพลิงสูงกว่าเรือชนิดใหม่ถึง 2 เท่าในการเดินเรือ

ระยะทางเท่ากัน

การที่บริษัทต้องดำเนินการ โดยมีเรือที่ไม่เหมาะสมต่อธุรกิจการเดินเรือสมัยใหม่ เช่นนี้ นับว่าเป็นปัญหาเสียเปรียบแต่ต้นมือของบริษัท ยากที่จะพัฒนาการเดินเรือให้เป็นที่นิยมแก่ลูกค้าได้ ทำให้บริษัทต้องประสบกับการขาดทุนเป็นอันดับแรก

ประการที่สอง ข้อกำหนดของบริษัทที่ให้ใช้คนไทยดำเนินงานทั้งหมด ได้กลายเป็นปัญหาและอุปสรรคสำคัญ การที่บริษัทใช้คนไทยปฏิบัติงานโดยทั่วไปในเรือ ยังไม่เป็นที่นิยมและยอมรับในหมู่ลูกค้า เพราะคนไทยไม่เคยปฏิบัติงานในเรือค้ามาก่อน ขาดความรู้และประสบการณ์อย่างเพียงพอในเรื่องระเบียบการเดินเรือพาณิชย์ การสินค้า และการปฏิบัติต่อลูกค้า เจ้าหน้าที่ประจำเรือเกือบทั้งหมดมาจากข้าราชการในกระทรวงทหารเรือ ยังคงยึดมั่นอยู่ในเกียรติและศักดิ์ศรี มักรังเกียจการอ่อนน้อมถ่อมตนในการปฏิบัติต่อลูกค้า การขาดการบริการที่ดีทำให้ลูกค้าไม่ศรัทธาและนิยมใช้บริการของบริษัท

ส่วนการใช้นายเรือไทยทำหน้าที่เดินเรือของบริษัทก็ไม่เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปของบรรดาพ่อค้า เพราะถือกันว่านายเรือไทยยัง

ไม่มีความชำนาญในการเดินเรือพาณิชย์⁵³ และปรากฏว่าแม้แต่บริษัทประกันเรือที่ ๆ ก็ไม่รับประกันเรือไทย เพราะไม่เชื่อถือในความสามารถของนายเรือไทย ส่วนบริษัทที่รับประกันก็เรียกเก็บเบี้ยประกันอัตราสูง ทั้งที่เป็นบริษัทที่ไม่มั่นคงนัก ซึ่งทำให้ลูกค้าไม่เชื่อถือและไม่ยอมเสี่ยงที่จะให้เรือที่มีนายเรือไทยบรรทุกสินค้าให้ คัวยเกรงว่าสินค้าอาจจะสูญหายหรือไม่ได้รับความปลอดภัย เนื่องจากบริษัทขาดหลักประกันที่ดีพอ ทำให้บริษัทไม่มีลูกค้าประจำ การเดินเรือของบริษัทจึงอยู่ในลักษณะเรือจร สุดแต่ว่าใครจะจ้าง โดยส่วนใหญ่แล้วบริษัทคงเดินเรืออยู่ได้โดยอาศัยสินค้าออกจากพ่อค้าในเมืองไทยเป็นหลัก ส่วนสินค้าเข้าบริษัทที่ฮ่องกงและสิงคโปร์ไม่จ้างบริษัทให้บรรทุกบริษัทจึงมีสินค้าบรรทุกน้อยมากในเที่ยวกลับ รายได้จึงไม่คุ้มค่าใช้จ่าย

ประการที่สาม คณะผู้บริหารไม่มีความรู้ในเรื่องการเดินเรือพาณิชย์และการบริหารงาน เนื่องจากบริษัทพาณิชย์นาวีสยามเริ่มกิจการขึ้นในลักษณะที่โอกาสอำนวย คือ มีความพร้อมในเรื่องเรือ และความต้องการมีบริษัทเดินเรือพาณิชย์เป็นของตนเองใน

ลักษณะพาณิชย์ชาตินิยมและเพื่อให้เป็นกองหนุนแห่งราชนาวี คณะผู้บริหารเข้ารับหน้าที่โดยกระทันหันเพื่อสนองนโยบายของรัฐบาลขณะนั้น โดยไม่ได้เตรียมตัวหรือศึกษางานในด้านนี้มาก่อนอย่างเพียงพอ ทั้งการบริหารงานของบริษัทอยู่ในรูปของระบบงานราชการมากกว่าระบบการค้า เพราะคณะผู้บริหารส่วนใหญ่เป็นข้าราชการจึงเกิดความล่าช้าในการปฏิบัติงานมาก ซึ่งไม่เหมาะสมอย่างยิ่งต่อภาวะที่ต้องแข่งขันกันในเชิงการค้ากับบริษัทเดินเรือต่างชาติที่มีความรู้ความชำนาญมากกว่า การนี้บริษัทที่มีผู้บริหารที่มีความสามารถและปฏิบัติงานรวดเร็วทันต่อเหตุการณ์เท่านั้นจึงจะสามารถดำเนินการให้เป็นผลสำเร็จได้

นอกจากนี้บริษัทพาณิชย์นาวีสยามอาจได้รับการบ่อนทำลายจากบริษัทคู่แข่ง⁵⁴ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากอังกฤษ การกลับเข้ามาดำเนินกิจการเรือพาณิชย์อีกครั้งภายหลังสงครามโลกสิ้นสุดลงแล้ว อังกฤษแสดงท่าทีและหวังอย่างยิ่งที่จะให้การขนส่งทางทะเลทั้งหมดอยู่ในมือของบริษัทเดินเรืออังกฤษ แต่ผู้เดียวแทนบริษัทนอร์ธเยอรมันลอยด์ที่ต้องหยุดกิจการไป เห็นได้เช่นจากการที่

53 หจข. ร. 6 รล. 20/22 หนังสือกรมพระจันทบุรีนฤนาถ กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว, วันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ. 2463.

54 หจข. ร. 6 น. 20.18 "บริษัทพาณิชย์นาวีสยาม," สตรีศัพท์, (6 มกราคม 2465).

อังกฤษ ได้กีดกัน บริษัทเดินเรือยามาซิตา (Yamasita) ของญี่ปุ่นที่มีท่าว่าจะเข้ามาดำเนินการแข่งขันกับอังกฤษ⁵⁵ ได้แสดงท่าทีต่อต้านเมื่อแรกตั้ง บริษัทพาณิชย์นาวีสยาม โดยพยายามขอเช่าเรือเดินสมุทรและเรือปั่นสมุทรที่ต้องใช้เป็นเรือสินค้าของบริษัทพาณิชย์นาวีสยาม และเมื่อไทยขัดข้อง อังกฤษก็ปฏิเสธที่จะรับช่วงไทยขนส่งเชลยเยอรมันจากสิงคโปร์ ไปมัทราชแทนไทย⁵⁶ นอกจากนี้ เซอร์ เซอร์เบิร์ต จี. เคอริง อัครราชทูตอังกฤษประจำไทย ได้พยายามเจรจากับรัฐบาลไทยให้บริษัทบอร์เนียวได้เป็นผู้จัดการบริษัทพาณิชย์นาวีสยาม ทั้งที่สมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมหลวงนครสวรรค์วรพินิต ทรงเห็นว่าควรให้บริษัทเองไกลสยามเป็นผู้จัดการ เพราะบริษัทนั้นไม่มีกิจการเดินเรือดำเนินอยู่เช่น บริษัทบอร์เนียวที่เป็นตัวแทนของบริษัทเดินเรือหลายแห่ง ดังนั้นจึงไม่น่าประหลาดใจว่า เหตุใดแม้บริษัทพาณิชย์นาวีสยามจะมีบริษัทบอร์เนียวที่มีความเชี่ยวชาญในการเดินเรือมาเป็นผู้จัดการให้ แต่กิจการของบริษัทก็มิได้เจริญก้าวหน้าไป

ประการสุดท้าย บริษัทมีเงินทุนจำกัด

ทั้งที่กิจการเดินเรือพาณิชย์เป็นธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง ผู้ร่วมทุนในบริษัทเป็นข้าราชการมิได้ลงทุนเพื่อหวังผลกำไรแต่เพื่อสนองพระราชประสงค์ที่ต้องการเห็นไทยมีบริษัทเดินเรือพาณิชย์เป็นของตนเองมากกว่า⁵⁷ ดังนั้นเมื่อบริษัทต้องประสบกับขาดทุนจึงไม่อาจเรียกทุนเพิ่มขึ้นได้จากเอกชนและจากรัฐบาล จึงนับว่าเป็นอุปสรรคสำคัญของบริษัท เป็นความจริงอย่างหนึ่งว่าความก้าวหน้าในการพัฒนาหรือดำเนินการสิ่งใดก็ตามย่อมขึ้นอยู่กับกำลังความสามารถในด้านการเงินเป็นประการสำคัญอย่างหนึ่งด้วย และในภาวะซึ่งมีการแข่งขันของบริษัทเดินเรือต่าง ๆ จนเป็นเหตุให้อัตรารวบรวมขาดต่ำลงเช่นนั้น บริษัทที่มีเงินทุนสำรองสูงเท่านั้นจึงจะสามารถดำรงอยู่ได้

เป็นอันว่าบริษัทพาณิชย์นาวีสยามจำเป็นต้องล้มเลิกไปและไม่อาจดำเนินการได้เป็นผลสำเร็จดังคำทักท้วงของกรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ เนื่องจากการขาดแคลนเงินทุน ประสบการณ์ ความสามารถของผู้บริหาร ตลอดจนความไม่ชำนาญการค้าขายทางทะเลของคนไทย ความล้มเหลวนี้เป็นที่ผิดหวังของบุคคลโดยทั่วไปรวมทั้งหนังสือ

55 หจข. ร. 6 ต. 25/22 บันทึกเรื่องญี่ปุ่นขอมิหุ้นส่วนค้าขายสำหรับการเดินเรือในอ่าวสยาม.

56 กองทัพเรือ, อ้างแล้ว, หน้า 61-63.

57 หจข. ร. 6 รล. 20/22 หนังสือกรมพระจันทบุรีนฤนาถ, อ้างแล้ว.

พิมพ์ ต่างก็คาดคะเนว่าคงจะเป็นการยากที่ไทยจะจัดตั้งบริษัทเดินเรือแห่งชาติขึ้นมาได้อีก

อันที่จริงแม้บริษัทจะดำเนินการไม่สำเร็จ สมกับความมุ่งหมาย แต่การริเริ่มให้กิจการเดินเรือพาณิชย์ขึ้นก็นับว่าเป็นประโยชน์อยู่มาก รัฐบาลได้มีประสบการณ์ในการจัดการเกี่ยวกับการเดินเรือพาณิชย์แบบใหม่ในรูปบริษัทที่ต่างไปจากการเดินเรือค้าทางทะเลในสมัยกรุงศรีอยุธยาและรัตนโกสินทร์ตอนต้น ทั้งยังเป็นการฝึกหัดคนไทยให้รู้จักการค้าขายทางทะเลมากขึ้น แต่ก็น่าเสียดายมากที่ต้องเลิกกิจการไป โดยคนไทยไม่มีโอกาสฝึกฝนหาความชำนาญในการเดินเรือพาณิชย์ต่อไป อันจะเป็นประโยชน์สำหรับกิจการพาณิชย์นาวีของไทย ในภายหน้า จะช่วยให้คนไทยไม่ต้องมาเริ่มต้นเรียนรู้หรือดำเนินงานกันใหม่

ภาวะการขนส่งสินค้าโดยเรือพาณิชย์ไทย และปัญหาทางเศรษฐกิจ

ภายหลังสนธิสัญญาบาวริง พ.ศ. 2498 การค้าระหว่างประเทศของไทยขยายตัวเพิ่มขึ้นทั้งปริมาณและมูลค่าของสินค้าออกและ

สินค้าเข้า สถิติมูลค่าสินค้าออกและสินค้าเข้าคิดโดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้นทุกปี ปรากฏว่าในระยะ 55 ปีแรกหลังสนธิสัญญาบาวริง มูลค่าสินค้าออกได้เพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 2.5% สินค้าเข้าเพิ่มขึ้นปีละ 2.4% และในระยะ 15 ปีต่อมามูลค่าสินค้าออกก็ได้เพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 6.4% และสินค้าเข้าเพิ่มขึ้นปีละ 6.5%

การขยายตัวของปริมาณสินค้าเข้าและสินค้าออกดังกล่าวย่อมแสดงให้เห็นว่าไทยต้องใช้เรือบรรทุกสินค้าเป็นจำนวนเพิ่มขึ้นด้วย เพราะสินค้าทั้งหมดในขณะนั้นต้องขนส่งโดยทางเรือทั้งสิ้น แต่ปรากฏว่าในระยะเวลาดังกล่าวสินค้าเข้าและสินค้าออกทั้งหมดขนส่งโดยเรือไทยน้อยมาก เท่าที่ปรากฏหลักฐานใน พ.ศ. 2442 พบว่าปริมาณสินค้าออกและสินค้าเข้าทั้งหมดของไทย จำนวน 764,075 ตัน ขนส่งไปโดยเรือไทย 6,664 ตัน⁵⁸ หรือประมาณ 0.87% ของการขนส่งเท่านั้น ใน พ.ศ. 2447 ปริมาณสินค้าที่ขนส่งไปโดยเรือไทยอยู่ในอัตราร้อยละ 3 ของการขนส่งทั้งหมด และเพิ่มเป็นร้อยละ 6 และ 9 ใน พ.ศ. 2452 และ 3454 ตามลำดับ⁵⁹ การขนส่งโดยเรือไทยมีมากที่สุดไม่เกินร้อยละ 12 ซึ่งอยู่ในช่วงระยะเวลาที่บริษัทพาณิชย์นาวี

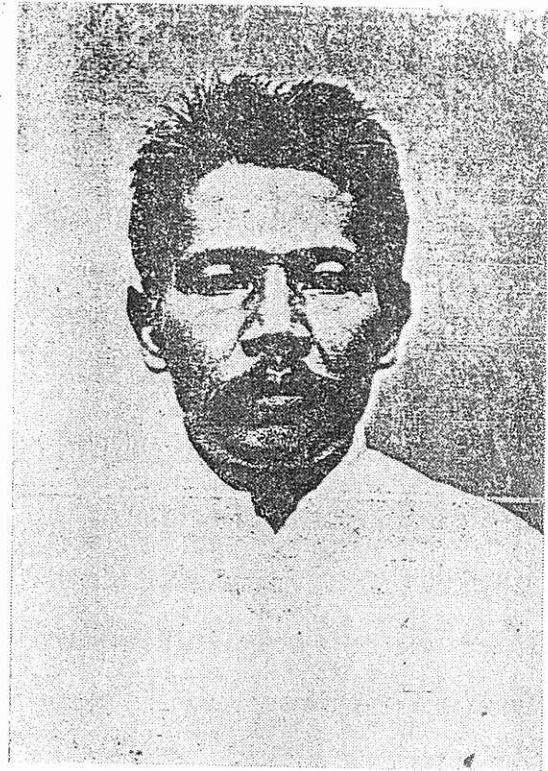
58 หจข. ร. 5 ต.2. 12/16 Foreign Trade : General Account of Shipping in 1899.

59 หจข. B.P.P. 3/9 Diplomatic and Consular Report 1904 and B.P.P. 3/20 Diplomatic and Consular Report 1911-12.

สยามดำเนินการอยู่ ส่วนที่เหลือนั้นต้อง
ขนส่งไปโดยเรือต่างชาติ เห็นได้ว่าไทยไม่
มีเรือพาณิชย์ของตนเองอย่างเพียงพอที่จะ
บริการขนส่งสินค้าออกและสินค้าเข้าของตน
ได้อย่างทั่วถึง หรือแม้แต่ครึ่งหนึ่งของการ
ขนส่งทั้งหมด ฉะนั้นการเพิ่มขึ้นของปริมาณ
สินค้าออกและสินค้าเข้าจึงเป็นประโยชน์แก่
ชาวต่างชาติให้เพิ่มเรือเข้ามารับขนส่งสินค้า
ไทยมากขึ้น เท่ากับเป็นการสนับสนุนและ
เพิ่มความเป็นปึกแผ่นและเข้มแข็งให้แก่เรือ
ของชาวต่างชาติมากยิ่งขึ้น จนทำให้ไทยไม่
มีกิจการเดินเรือพาณิชย์ของตนเองอย่างเพียง
พอ ต้องผูกพันเศรษฐกิจของชาติให้ขึ้นอยู่กับ
กับกองเรือพาณิชย์ของต่างชาติเป็นสำคัญ
ซึ่งย่อมไม่เกิดผลดีต่อเศรษฐกิจของชาติ

การที่ไทยไม่มีกองเรือพาณิชย์เป็นของ
ตนเองเพื่อบริการขนส่งสินค้าอย่างเพียงพอ
กับความต้องการ ได้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ
ของไทยหลายประการคือ

ประการแรก ทำให้ต้องเสียเงินไปเป็น
ค่าระวางให้แก่บริษัทเดินเรือต่างชาติเป็นค่า
ขนส่ง นับเป็นการสูญเสียเงินตราภายใน
ประเทศให้แก่ต่างชาติเป็นจำนวนมาก ทำให้
ไทยไม่ได้รับผลประโยชน์จากการค้ากับต่าง
ประเทศในอัตราที่น่าพึงพอใจ ทั้งที่โดย



พระยาสุริยานุวัตร (เกิด บุนนาค)

เฉลี่ยไทยได้เปรียบดุลย์การค้าระหว่างประ
เทศเสมอ ในสมัยรัชกาลที่ 5 ไทยได้เปรียบ
ดุลย์การค้าเฉลี่ยปีละ 25 ล้านบาท⁶⁰ รายได้
จากการค้าระหว่างประเทศย่อมถือว่าเป็น
เงินตราต่างประเทศทางเดียวที่จะนำมาใช้
ในการปรับปรุงประเทศขณะนั้น แต่ไทย
กลับต้องสูญเสียผลประโยชน์เหล่านี้ไปเป็น
ค่าระวางขนส่งให้กับบริษัทเดินเรือต่างชาติ
พระยาสุริยานุวัตรได้แสดงความเห็น ไว้ ใน
หนังสือ *ทรัพย์ศาสตร์* ถึงผลเสียของการค้า

60 พระยาสุริยานุวัตร, *อ้างแล้ว*, หน้า 176.

ระหว่างประเทศของไทยขณะนั้นไว้ตอนหนึ่งว่า "ตราบดีที่ไทยยังต้องอาศัยการขนส่งสินค้าทั้งหมดโดยเรือพาณิชย์ของต่างชาติแล้ว ถ้าไรที่ควรได้จากการขนส่งสินค้าออกที่มีมากกว่าสินค้าเข้ามาก็จะไม่อยู่ในมือของคนไทยเลย แต่จะตกอยู่กับชาวต่างชาติที่เป็นเจ้าของบริษัทเดินเรือ"⁶¹

นอกจากนี้ไทยยังต้องประสบปัญหาในเรื่องการเพิ่มอัตราค่าระวางอยู่เสมอ ทำให้สินค้าออกของไทยมีราคาไม่แน่นอน อัตราค่าระวางเรือจะสูงขึ้นเสมอเช่นในเวลาที่มีผลผลิตข้าวอุดมสมบูรณ์และมีจำนวนมากที่จะส่งออกขายต่างประเทศ⁶² การที่ต้องเสียอัตราสูงขึ้นไปทำให้สินค้าข้าวของไทยมีราคาสูงขึ้นตามไปด้วย จนบางครั้งไม่อาจแข่งขันกับราคาสินค้าชนิดเดียวกันของชาติอื่นในตลาดต่างประเทศ ทำให้บรรดานายทุนพ่อค้าหันมาบีบบขานาด้วยการรับซื้อข้าวจากชาวนาในราคาต่ำลง เพื่อเจตัยกับการต้องถูกเรียกเก็บค่าระวางสูงขึ้นไปเป็นการลดต้นทุนการส่งออกให้มีราคาใกล้เคียงกับราคาสินค้าของชาติอื่นพอที่จะแข่งขันราคาในต่างประเทศได้ สิ่งเหล่านี้มีผลให้ชาวไทยต้องอยู่ในสภาพที่ยากจนเพราะถูกกดผลผลิตและไม่

มีโอกาสสะสมทุนเพื่อหันมาใช้เทคนิคใหม่ในการผลิต ชีวิตชาวนาไทยไม่อยู่ในสภาพที่ดีขึ้นทั้งที่ทำการผลิตเพื่อส่งออกมากขึ้น และคงเป็นปัญหามาจนทุกวันนี้ที่กสิกรไทยยังถูกกดราคาผลผลิตเพื่อประโยชน์แก่การส่งออกของนายทุนพ่อค้าอยู่เสมอ

ประการที่สอง ทำให้ไทยขาดระบบการขนส่งที่เป็นของตนเอง มีผลให้กิจการค้าระหว่างประเทศไม่เจริญก้าวหน้าเท่าที่ควร เพราะตลาดการค้าระหว่างประเทศแคบ ส่งสินค้าออกไม่ได้มาก การส่งสินค้าออกได้มากย่อมจะเป็นการช่วยเพิ่มพูนรายได้ของประชาชนเพราะจะมีการผลิตสินค้าเพื่อการส่งออกมากขึ้น นอกจากนั้นการส่งออกยังเป็นการเพิ่มภาษีขาออกให้แก่รัฐบาลด้วย และที่สำคัญการส่งสินค้าออกมากจะทำให้มีความสามารถในการซื้อขายสินค้าเข้าได้มากพอแก่การใช้บริโภคอุปโภคในกรณีที่สินค้าชนิดนั้นไม่อาจผลิตได้เองภายในประเทศทั้งยังนำเข้าสินค้าประเภทเครื่องจักรหรือเทคโนโลยีเพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพหรือกำลังการผลิตของประเทศให้สูงขึ้นซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการส่งออก และเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจของชาติให้เจริญก้าวหน้า

61 เพิ่งอ้าง.

62 หจข. ร. 6 กษ. 8/1 รายงานเรื่องข้าวแพง Memorandum on Economy after the War.

ขึ้น แต่ปรากฏว่าในระยะเวลาดังกล่าว การผลิตเพื่อการส่งออกของไทย โดยเฉพาะผลิตข้าว ซึ่งเป็นสินค้าหลักในการส่งออก เป็นไปในลักษณะการเพิ่มผลผลิตโดยการขยายพื้นที่เพาะปลูกออกไปมากกว่าการนำเทคโนโลยีแบบตะวันตกมาใช้⁶³

ประการสุดท้าย การไม่มีกิจการเดินเรือพาณิชย์เป็นของตนเองในลักษณะที่ใหญ่โตเพียงพอทั้งจำนวนเรือและระวางบรรทุกย่อมไม่ก่อให้เกิดผลในทางส่งเสริมและสนับสนุนความเจริญก้าวหน้าในการลงทุนธุรกิจสาขาอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกัน เช่น การต่อเรือ การทำเรือ หรือธุรกิจต่าง ๆ ที่เป็นผลสืบเนื่องมาจากความเจริญเติบโตของกิจการเดินเรือพาณิชย์ เช่น ธุรกิจการประกันเรือและสินค้าเป็นต้น ซึ่งจะทำให้กิจกรรมด้านเศรษฐกิจของประเทศขยายตัวกว้างขวางยิ่งขึ้นด้วย

การไม่มีกิจการเดินเรือพาณิชย์เป็นของตนเองจึงนับว่าเป็นปัญหากระทบกระเทือนต่อความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศ เรามักพบว่าในบรรดาประเทศที่มุ่งส่งเสริมความมั่นคงทางเศรษฐกิจให้แก่ประเทศของตน จะส่งเสริมและ

พัฒนากิจการเดินเรือพาณิชย์ให้เจริญก้าวหน้าขึ้นไปพร้อม ๆ กันด้วย โดยมีใช้เพียงเพื่อให้มีกองเรือพาณิชย์เป็นของตนเอง บริการรับส่งสินค้าออกและสินค้าเข้าของตนเท่านั้น แต่ยังสามารถให้บริการขนส่งสินค้าของประเทศอื่น ๆ เป็นการหารายได้เข้าประเทศอีกทางหนึ่งด้วย ดังเช่นประเทศต่าง ๆ ในยุโรป และญี่ปุ่น เป็นต้น

สรุปสาเหตุแห่งการไม่พัฒนาในกิจการเดินเรือพาณิชย์ของไทยหรือบทเรียนจากประวัติศาสตร์

ความไม่ทัดเทียมกับต่างชาติในกิจการเดินเรือพาณิชย์ของไทยพิจารณาได้จากประสบการณ์ของบริษัทพาณิชย์นาวีสยาม สรุปสาเหตุต่าง ๆ ดังนี้

ประการแรก เนื่องจากธรรมชาติของคนไทยและความอุดมสมบูรณ์ของผืนแผ่นดินทำให้คนไทยพอใจกับการประกอบอาชีพบนผืนดิน ทำให้ขาดความคุ้นเคยกับทะเล แม้จะปรากฏว่าไทยเคยมีความเจริญรุ่งเรืองในการเดินเรือค้าทางทะเลมาแต่อดีตกว่า 500 ปี แต่สิ่งนี้ก็หาได้มีส่วนเอื้ออำนวยต่อการพัฒนาการเดินเรือพาณิชย์ของไทยในระยะต่อมาไม่ เพราะในกิจการค้าของไทย

63 ฉัตรทิพย์ นาถสุภา และสุธี ประศาสน์เศรษฐ์, "ระบบเศรษฐกิจไทย 1851-1910," (เอกสารอัดสำเนา), หน้า 8. ปัจจุบันตีพิมพ์อยู่ใน ฉัตรทิพย์ นาถสุภา และคณะ, เศรษฐศาสตร์กับประวัติศาสตร์ไทย (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์สร้างสรรค์, 2524).

นั้นได้ใช้ชาวต่างชาติเป็นผู้ดำเนินการมาโดยตลอด ผลแห่งความรู้ความชำนาญในการเดินเรือจึงมิได้ตกอยู่แก่คนไทย ด้วยเหตุนี้แม้รัฐบาลจะเปิดโอกาสให้ทำการเดินเรือพาณิชย์ได้อย่างเสรีเพียงใดก็ตาม ก็หาได้มีคนไทยหันมายึดอาชีพเกี่ยวกับกิจการเดินเรือไม่ ไม่ว่าจะในฐานะเป็นเจ้าของกิจการหรือเจ้าหน้าที่ประจำเรือ การละเลยต่ออาชีพการเดินเรือพาณิชย์เช่นนี้จึงเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้การเดินเรือของไทยไม่ก้าวหน้าภายหลังเลิกการเดินเรือค้าขาย ในระบบผูกขาดของหลวงไปแล้ว

ประการที่สอง คนไทยไม่มีความรู้ อย่างเพียงพอในกิจการเดินเรือพาณิชย์ ซึ่งเป็นธุรกิจที่ต้องใช้ความสามารถสูงในด้านความรู้ความชำนาญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสภาวะที่มีการนำเทคนิคและวิธีดำเนินการเดินเรือพาณิชย์แบบตะวันตกมาใช้ นับแต่สนธิสัญญาบาวริงเป็นต้นมา การเดินเรือพาณิชย์เป็นธุรกิจการค้าอย่างหนึ่งซึ่งมีการแข่งขันมาก ฉะนั้นประสิทธิภาพในการบริการและการเดินเรือจึงเป็นสิ่งสำคัญ และมีความจำเป็นที่จะต้องสร้างความศรัทธาให้แก่ลูกค้าเพื่อหันมาใช้บริการของบริษัท ผู้

บริหาร นายเรือ และเจ้าหน้าที่ประจำเรือทั้งหมดจึงต้องมีความรู้เกี่ยวกับการเดินเรือพาณิชย์ แต่ดูเหมือนว่าการเดินเรือพาณิชย์ของไทยเท่าที่ดำเนินอยู่ อยู่ในลักษณะของผู้ฝึกงานมากกว่าผู้ชำนาญงานเมื่อเปรียบเทียบกับบริษัทเดินเรือของชาวตะวันตก

ประการที่สาม ปัญหาเรื่องเงินทุน กิจการเดินเรือพาณิชย์เป็นกิจการที่ต้องอาศัยเงินลงทุนสูงมากเป็นค่าใช้จ่ายในการต่อเรือหรือซื้อเรือตลอดจนค่าจ้างสำหรับนายเรือและเจ้าหน้าที่ประจำเรือ เนื่องจากต้องใช้ผู้ที่มีความรู้และความชำนาญอย่างมากทำให้ต้องเสียค่าจ้างในราคาสูง คนไทยขณะนั้นส่วนใหญ่มีฐานะพอเลี้ยงตัวได้ จึงเป็นการยากที่จะมีเงินลงทุนดำเนินการเดินเรือพาณิชย์ได้ แม้ในหมู่ผู้ที่พอมีเงินจะนำมาลงทุนได้เช่นขุนนาง ข้าราชการผู้ใหญ่บางคน ปรากฏว่าบุคคลเหล่านั้นส่วนใหญ่ไม่ค่อยนำเงินไปใช้จ่ายสำหรับลงทุนในกิจการค้า⁶⁴ กิจการเดินเรือพาณิชย์ของไทยมิได้เจริญก้าวหน้าขึ้นมากนักภายหลังสนธิสัญญาบาวริง เกี่ยวกับเรื่องนี้ พระยาสุริยานุวัตรได้กล่าวถึงเงินทุนว่าเป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นอย่างมากสำหรับการดำเนินธุรกิจเพราะ

64 Amiens (pseud), "Progress in Siam," *The Edinburgh Review*, 24 (July, 1928), 97-98 อ้างถึง ใน พรพัญญู อัคระกุล "การใช้จ่ายเงินแผ่นดินในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว" (วิทยานพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2517), หน้า 99.

"...แม้ความคิดและความชำนาญจะดีวิเศษเพียงใด ก็ไม่สามารถช่วยให้กิจการใดประสบความสำเร็จอย่างเต็มที่ได้อีก ถ้าหากขาดเงินทุนเป็นปัจจัยสนับสนุนอีกอย่างหนึ่ง"⁶⁵ บริษัทพาณิชย์นาวีสยามได้ประสบปัญหาเช่นนี้มาแล้ว

ประการสุดท้าย กิจการเดินเรือพาณิชย์ของไทย ไม่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลเท่าที่ควร โอกาสที่เรือพาณิชย์ไทยจะสามารถดำเนินการได้เป็นผลสำเร็จจำเป็นต้องขึ้นอยู่กับกำลังสนับสนุนของรัฐบาลเป็นประการสำคัญด้วย แต่เท่าที่ผ่านมาไม่ปรากฏว่ารัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมต่อกิจการเดินเรือพาณิชย์ไทยอย่างเด่นชัด ไม่ว่าจะเป็นด้านการเงินหรืออื่นๆ กฎหมายเดินเรือของไทยไม่มีข้อยกเว้นใด ๆ หรือบทบัญญัติเพิ่มเติมที่เป็นการสนับสนุนหรือให้สิทธิพิเศษบางประการแก่การเดินเรือพาณิชย์ของไทย เพื่อให้โอกาสคนไทยได้ฝึกหัดและเรียนรู้การเดินเรือพาณิชย์ ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมอาชีพการเดินเรือให้แก่คนไทยอีกอย่างหนึ่งด้วย รัฐบาลไม่เคยจัดตั้งโรงเรียนสอนการเดินเรือพาณิชย์ ทั้งนี้หากพิจารณาได้ว่า การที่รัฐบาลไม่มีกฎหมายการเดินเรือในทำนองที่เป็นการส่งเสริมและสนับสนุนต่อกิจการเดินเรือพาณิชย์ของไทยเช่นในอังกฤษหรือญี่ปุ่น

นั้น เนื่องจากปัญหาการเมืองบังคับนั้นคือ อิทธิพลและการคุกคามของลัทธิจักรวรรดินิยม ฉะนั้นกฎหมายเดินเรือที่ออกมาจึงมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยด้านต่าง ๆ ให้แก่เรือพาณิชย์ของชาวต่างชาติเป็นสำคัญ โดยมีได้หวังจะใช้กฎหมายเดินเรือเป็นมาตรการสำคัญเพื่อสนับสนุนแก่เรือพาณิชย์ของชาติตน นอกจากนี้อาจเป็นเพราะรัฐบาลยังมีความจำเป็นต้องรับเร่งพัฒนาบ้านเมืองในด้านต่าง ๆ ที่สำคัญมากกว่า เช่นการทหาร เป็นต้น

ด้วยสาเหตุดังกล่าว จึงทำให้กิจการเดินเรือพาณิชย์ของไทยดำเนินไปในลักษณะตามยถากรรม ทำให้ไม่อาจพัฒนาขึ้นได้เมื่อต้องมีการแข่งขันจากบริษัทเดินเรือต่างชาติที่มีความพร้อมกว่าทั้งในด้านความรู้ ประสบการณ์เงินทุน และกำลังสนับสนุนจากรัฐบาลของแต่ละชาติ นับได้ว่าไทยขาดปัจจัยพื้นฐานสำคัญที่จะส่งเสริมความก้าวหน้าในกิจการเดินเรือพาณิชย์ของไทยให้เจริญขึ้นอย่างทัดเทียมกับต่างชาติได้ หรือแม้แต่อย่างน้อยให้ไทยมีกิจการเดินเรือพาณิชย์เป็นของตนเองมากพอที่จะตอบสนองบริการขนส่งสินค้าออก และสินค้าเข้าของประเทศได้โดยมิต้องอาศัยเรือต่างชาติซึ่งจะมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจของชาติดังกล่าวแล้ว

65 พระยาสุรยานวัตร, อ้างแล้ว, หน้า 180.

ภาคผนวก
บัญชีงบดุลของบริษัทพาณิชย์นาวีสยามทุนจำกัด
พ.ศ. 2461-2468

พ.ศ.		กำไร	ขาดทุน
2461	ครึ่งปีแรก *	209,957.29	—
	ครึ่งปีหลัง **	225,826.27	—
2462	ครึ่งปีแรก	—	127,256.00
	ครึ่งปีหลัง	—	316,121.00
2463	ครึ่งปีแรก	—	543,426.84
	ครึ่งปีหลัง	—	332,262.19
2464	ครึ่งปีแรก	—	339,581.08
	ครึ่งปีหลัง	—	278,674.12
2465	ครึ่งปีแรก	—	189,940.65
	ครึ่งปีหลัง	—	64,622.81
2466	ครึ่งปีแรก	6,816.06	—
	ครึ่งปีหลัง	—	18,274.33
2467	ครึ่งปีแรก	—	8,602.48
	ครึ่งปีหลัง	—	5,359.54
2468	ครึ่งปีแรก	2,807.09	—
	ครึ่งปีหลัง	—	—
	รวม	445,406.71	2,224,121.04

* ครึ่งปีแรก นับแต่เดือน เมษายน — กันยายน

** ครึ่งปีหลัง นับแต่เดือน ตุลาคม — มีนาคม

ที่มา : กช. ร. 6 รด. 20/22 บัญชีงบดุลแสดงฐานะการเงินของบริษัทพาณิชย์นาวีสยาม พ.ศ. 2461-2468 บริษัทพาณิชย์นาวีสยามครบทุกกรมพระจันทบุรีนฤนาถ.