

# การศึกษารถม้าลำปางในฐานะการท่องเที่ยว เชิงการขนส่ง

## The Study of Lampang's Horse Carriage as a Transport Tourism

กนกวรรณ สมศิริวารังกูล

Kanokwan Somsirivarangkool

### บทคัดย่อ

บทความนี้นำเสนอรถม้าลำปางในฐานะการท่องเที่ยวเชิงการขนส่งของจังหวัดลำปาง เพื่ออธิบายสถานการณ์ปัจจุบันและความท้าทายในอนาคตของการท่องเที่ยวเชิงการขนส่งในประเทศไทย หากเราถอดบทเรียนที่เกิดขึ้นในประวัติศาสตร์การใช้รถม้าในต่างประเทศทั้งในทวีปยุโรป อเมริกา และเอเชีย เราจะสามารถนำมาปรับใช้กับรถม้าลำปางของประเทศเราได้อย่างไร โดยเฉพาะมองผ่านบริบทของการส่งเสริมการท่องเที่ยวระดับจังหวัดที่กำลังแผ่ขยายโครงข่ายไปทั่วทุกภูมิภาคด้วยรูปแบบเดียวกันจากศูนย์กลาง ควบคู่ไปกับปฏิบัติการในระดับชีวิตประจำวันของผู้คนที่ใช้รถม้าเพื่อการยังชีพ บทความนี้กำลังชี้ให้เห็นว่าการส่งเสริมการท่องเที่ยวให้พึ่งพาการขนส่ง โดยการทำให้รถม้าลำปางเป็นการขนส่งที่เป็นการท่องเที่ยวหรือแหล่งท่องเที่ยวในตัวเอง จะช่วยดำรงรักษารถม้าลำปางไว้ได้อย่างยั่งยืนมากกว่าการใช้รถม้าเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเพียงทางเดียว

**คำสำคัญ:** รถม้าลำปาง, การท่องเที่ยวเชิงการขนส่ง

## Abstract

This article presents Lampang's horse carriages as transport tourism of Lampang Province to describe the current situations and future challenges of transport tourism in Thailand. The important question is how we can use lesson learned from other countries as tools to improve local tourism in our country, especially in the delegation of provincial tourism promotion and everyday life practices of the horse carriage drivers. This article indicates that promoting tourism to rely upon horse carriages, or transport as tourism/an attraction, is a sustainable management of Lampang's horse carriages rather than utilizing the horse carriages just for tourism.

**Keywords:** Lampang's horse carriage, transport tourism

## เกริ่นนำ

หากกล่าวถึงการพัฒนาการขนส่งในบริบทของการท่องเที่ยว หลายคนคงนึกถึงการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมที่ทันสมัยจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางแก่นักท่องเที่ยวสู่แหล่งท่องเที่ยว นั้น ๆ ในแต่ละท้องถิ่น ในแง่นี้เอง การขนส่งหมายถึงการเดินทางระหว่างประเทศ ภูมิภาค จังหวัด หรือแม้กระทั่งระหว่างแหล่งท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม ปฏิบัติการในระดับชีวิตประจำวันของการขนส่งในบริบทของการท่องเที่ยวที่น่าสนใจไม่น้อยไปกว่าการเคลื่อนที่ของนักท่องเที่ยว คือ การทำความเข้าใจการท่องเที่ยวในฐานะพื้นที่ทางวัฒนธรรมในแง่ของการ (กลับมา/ยังคง) ใช้การขนส่งที่ไม่ทันสมัย ควบคู่ไปกับการขนส่งเพื่อการออกเดินทางที่ทันสมัยด้วย ซึ่งเป็นแนวทางที่บทความชิ้นนี้ มุ่งนำเสนอและวิเคราะห์

ตัวอย่างหนึ่งที่ได้ชัดทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ซึ่งบทความนี้ กำลังจะกล่าวถึงคือ รถม้า (Horse carriage) รถม้าถือเป็นยานพาหนะในการขนส่ง

ที่ถูกใช้ในบริบทที่แตกต่างหลากหลายเปลี่ยนไปตามยุคสมัย เพื่อการขนถ่ายผู้คน สิ่งของ และวัฒนธรรม โดยเฉพาะรถม้าในบริบทร่วมสมัยที่นอกจากจะยังคงหน้าที่ของการขนส่ง (เพื่อการท่องเที่ยว) ยิ่งไปกว่านั้นรถม้ายังเป็นสัญลักษณ์ของประวัติศาสตร์โลกและท้องถิ่น บทความนี้ต้องการนำเสนอศักยภาพและแนวทางในการอนุรักษ์รถม้าลำปางผ่านแนวคิดและบทเรียนการท่องเที่ยวเชิงการขนส่ง ในต่างประเทศ ข้อเสนอที่สำคัญคือการยกระดับรถม้าลำปางให้เป็นมากกว่า ยานพาหนะนั่งชมเมืองที่นำพานักท่องเที่ยวจากแหล่งท่องเที่ยวหนึ่งไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ เพื่อเป็นพื้นที่ทางวัฒนธรรมถาวรในแง่ของการจัดการและการดำเนินกิจกรรม

## การท่องเที่ยวเชิงการขนส่ง (Transport Tourism)

เพื่อเพิ่มศักยภาพของการขนส่งในบริบทการท่องเที่ยวในประเทศไทย ก่อนอื่นเราควรทำความรู้จักกับมโนทัศน์เรื่องการท่องเที่ยวเชิงการขนส่ง ซึ่งมีการศึกษาและประยุกต์ใช้จริงแล้วในต่างประเทศ Gross and Klemmer (2014: 2) อธิบายความสัมพันธ์แบบพึ่งพาของการท่องเที่ยว (Tourism) กับการเดินทาง หรือการขนส่ง (Transport) ไว้ว่า ทุกการท่องเที่ยวมีการเดินทางแต่ไม่ใช่ทุกการเดินทางจะเกี่ยวข้องกับท่องเที่ยว ฉะนั้น การท่องเที่ยวจึงมีความหมายกว้างและครอบคลุมถึงการเดินทาง และใน “การขนส่งเชิงการท่องเที่ยว” หรือ Tourism transport นี้สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภทตามลักษณะแวดล้อมของการเดินทางนั้น ได้แก่ ทางอากาศ (Air), ทางบก (Ground), ทางน้ำ/ทางทะเล (Water-based) ซึ่งอาจจะเป็นการขนส่งระหว่างต้นทางถึงปลายทาง การขนส่งภายในจุดปลายทางนั้น หรือการขนส่งที่เป็นพื้นที่หรือกิจกรรมหลักของการเดินทางนั้น (Gross and Klemmer, 2014: 6)

ในขณะที่ Page (2009: 24-25 อ้าง Lumsdon and Page, 2004) อธิบายความเกี่ยวเนื่องกันของสองมโนทัศน์ที่แตกต่างระหว่าง การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว (Transport for tourism) ที่ให้มูลค่าที่แท้จริงของประสบการณ์การท่องเที่ยวต่ำกว่า

เมื่อเทียบกับ การขนส่งในฐานะการท่องเที่ยว (Transport as tourism) ที่ให้มูลค่าที่สูงกว่า เพราะอย่างแรกการขนส่งถือเป็นต้นทุน (ค่าเสียโอกาส) มากกว่าเป็นกำไร เช่นเดียวกับกับ Hall (2005) ที่เสนอว่า “การท่องเที่ยวเชิงการขนส่ง” หรือ Transport tourism คือ การท่องเที่ยวที่จัดวางตำแหน่งใหม่ให้การขนส่งหรืออีกนัยหนึ่งหมายถึง การทำให้ยานพาหนะกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยว (Transport as an attraction) เขาได้เห็นศักยภาพสำคัญของการท่องเที่ยวเชิงการขนส่งนี้ในประเทศเศรษฐกิจแบบตะวันตกและประเทศที่กำลังแปรสภาพเข้าสู่สังคมยุคหลังอุตสาหกรรมทั้งหลาย แม้ว่าการท่องเที่ยวในรูปแบบดังกล่าวยังไม่ได้มีลักษณะของการท่องเที่ยวแบบมวลชน (Mass tourism) แต่เจริญเติบโตไปในทิศทางที่ดีในฐานะการท่องเที่ยวแบบเฉพาะกลุ่ม (Niche tourism)

ทั้งนี้ Hall (2005: 90) ได้จำแนกประสบการณ์ของการขนส่ง (Transport experience) ออกเป็นสามกลุ่มด้วยกัน นั่นคือ ประสบการณ์การขนส่งที่มีเอกลักษณ์ (Unique transport experience) ประสบการณ์ที่มีมูลค่าเพิ่มภายในบริการการขนส่ง (Added-value experience within transport services) และเสน่ห์เนื้อแท้ของการขนส่ง (Intrinsic attraction of transport itself) กลุ่มแรกคือประสบการณ์ที่เกิดขึ้นจากการท่องเที่ยวไปยังสถานที่ที่มีรูปแบบยานพาหนะในการขนส่ง (transport mode) เดินทางเฉพาะในพื้นที่นั้น ๆ เช่น ล่องเรือคอนโดลาในคลองเมืองเวนิส ประเทศอิตาลี เป็นต้น ซึ่งประสบการณ์รูปแบบนี้ส่วนใหญ่ใช้เพื่อตอบสนองความต้องการพักผ่อนหย่อนใจและการท่องเที่ยวมากกว่าเพื่อการเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทาง กลุ่มที่สอง Hall ยกตัวอย่างประสบการณ์เดินทางที่ถูกเพิ่มมูลค่าจากประสบการณ์ภายนอก (External experience) ในรูปแบบของกิจกรรมเสริมต่าง ๆ ที่จำลองหรือจัดเตรียมไว้สำหรับให้นักท่องเที่ยวได้เข้าร่วมระหว่างการเดินทางนั้น ประสบการณ์รูปแบบนี้กระตุ้นอารมณ์และประสบการณ์ภายใน (Internal experience) ของตัวบุคคล กลุ่มที่สามคือประสบการณ์ที่ไม่ได้เน้นเพียงแค่รูปแบบของการออกเดินทางรวมไปกับยานพาหนะ แต่ยังเน้นประสบการณ์อันเกิดจากการได้เข้าชมหรือการได้เข้าร่วมกลุ่มชมรมของผู้ที่คลั่งไคล้การขนส่ง (Transport enthusiasts) ประเภทต่าง ๆ เช่น กลุ่มผู้ชื่นชอบรถไฟในสหราชอาณาจักร เป็นต้น<sup>1</sup> นอกจากนี้ ในโลกยุคโลกาภิวัตน์ (Globalization) ผู้คนสามารถหาประสบการณ์การเดินทางผ่าน

เทคโนโลยีโดยที่ไม่ต้องเดินทางออกไปยังสถานที่นั้น ๆ เช่น การชมรถโบราณผ่านหน้าเว็บไซต์ของพิพิธภัณฑ์หรือเครือข่ายชมรมรถโบราณ อย่างไรก็ตามเทคโนโลยีในปัจจุบันยังมีข้อจำกัดของการสื่อผ่านความจริงเสมือน (Visual reality) ที่จะกระตุ้นอารมณ์และความรู้สึกผ่านประสาทสัมผัสทั้งห้าได้อย่างสมบูรณ์แบบ

Hall (2005: 94) ยังได้นำเสนอเนื้อหาของการจัดการประสบการณ์การเดินทางไว้ได้อย่างน่าสนใจ จากตัวอย่าง รถไฟในสหราชอาณาจักรที่ถูกนำเสนอและใช้ประโยชน์ในฐานะ “มรดก” (Heritage) ที่แฝงแนวความคิดสายอนุรักษ์นิยม (Preservationism) และเกี่ยวข้องกับทักษะของความเป็นชายและสัญลักษณ์ของการผลิตอุตสาหกรรม จำเป็นจะต้องมีการสร้างเครือข่ายที่เชื่อมโยงส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง (Tourist attractions) เข้ากับ สถานที่ (แหล่ง) ท่องเที่ยวอื่น ๆ ในท้องถิ่นนั้น ๆ (‘Place promotion’, Kotler et al., 1993) เพื่อเป็นวงจรที่จะช่วยดึงดูดนักท่องเที่ยวในรูปแบบของครอบครัว (Family-based markets) ให้มากขึ้น เป็นต้น ในขณะที่เดียวกัน การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวของการขนส่งเข้ากับแหล่งท่องเที่ยวประเภทเดียวกันทั้งภายในและระหว่างประเทศยังช่วยส่งเสริม ‘ตลาดเฉพาะ’ กลุ่มผู้สนใจการขนส่ง (‘Niche’ transport enthusiast market) ให้เพิ่มขึ้นอีกด้วย

## ม้า รถม้า ในยุโรปและอเมริกา

การสืบเสาะที่มาที่ไปของ รถม้าลำปาง ผ่านประวัติศาสตร์โลก จะช่วยให้เรามองเห็นพัฒนาการของความเป็นสากลสู่ความเป็นท้องถิ่น และที่สำคัญมุมมองเหล่านี้เองที่สามารถสะท้อนคุณค่าเฉพาะของรถม้าลำปางได้อย่างชัดเจนยิ่งขึ้น Pierson (2018) ระบุในคอลัมน์ออนไลน์ของเธอเกี่ยวกับแนวความคิดของ Reinhart Koselleck (ช่วงชีวิต 1923-2006) นักประวัติศาสตร์ชาวเยอรมันแห่งศตวรรษที่ 20 ผู้แบ่งช่วงเวลาที่สำคัญในประวัติศาสตร์ของโลกออกเป็น 3 ยุค (Three great epochs) ได้แก่ pre-horse, horse, post-horse ซึ่งโลกก้าวเข้าสู่ยุค post-horse เมื่อกลางศตวรรษที่ 20 มาแล้ว ในทำนองเดียวกันกับหนังสือเล่มล่าสุดของ Ulrich Raulff

นักเขียนแนววัฒนธรรม “Farewell to the Horse: A Cultural History” (2018)<sup>2</sup> ที่พูดถึงม้าในการสร้างโลกสมัยใหม่ (Modern World) หรือเกือบ 170 ปีที่ผ่านมา โดยมีจุดเริ่มต้นที่สำคัญคือการที่มนุษย์นำเอาความเร็วและความแรงของม้ามาใช้เป็นหน่วยในมาตรวัดกำลัง แรงม้า (Horsepower; hp) ซึ่งเป็นหน่วยกำลังที่ถูกคิดค้นขึ้นโดยเจมส์ วัตต์ (James Watt) นักวิศวกรชาวสก๊อต หลังจากทำการทดลองเปรียบเทียบกำลังของม้า กับ กำลังของเครื่องจักรไอน้ำ (Steam power) ในปลายคริสต์ศตวรรษที่ 18 หรือยุคของการปฏิวัติอุตสาหกรรม (Industrial Revolution)

ม้าได้ถูกนำมาใช้เป็นแรงงานในโรงโม่และโรงงานเครื่องปั้นไฟายตั้งแต่ต้นศตวรรษที่ 18 ก่อนที่จะมีการหันมาใช้พลังงานจากแรงดันน้ำแทน เมื่อก้าวเข้าสู่ศตวรรษที่ 19 การใช้แรงจากม้าในโรงงานอุตสาหกรรมหนัก (Heavy industry) เริ่มลดน้อยถอยลงควบคู่ไปกับการใช้ม้าเพื่อลากจูงรถรางบนท้องถนน (Horsecar, horse-drawn tram, streetcar) และหมดความนิยมลงเช่นกันในปลายศตวรรษที่ 20 หลังมีการใช้พลังงานไอน้ำและไฟฟ้าในการลากจูงรถมากขึ้น ปัจจุบันมีการนำรถรางที่ลากจูงโดยม้ามาใช้ในสถานที่ท่องเที่ยวในหลายประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา เยอรมัน ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย เป็นต้น (Wikipedia, 2017) เชกเช่นเดียวกับ การขยายตัวของอุตสาหกรรมเบา (Light industry) หากเปรียบเทียบกับการผลิตอุตสาหกรรม Raulff เสนอว่า ปัจจุบัน ม้าเป็นเพียง “the ghosts of modernity” หรือภูตผีของความเป็นสมัยใหม่ (แปลโดยผู้เขียน) สิ่งนี้แสดงให้เห็นถึงจุดพลิกผันทางวัฒนธรรมจากรูปแบบชีวิตเกษตรกรรมชนบทเข้าสู่อุตสาหกรรมเมือง รวมไปถึงบทบาททั้งที่เป็นรูปธรรมและนามธรรมของม้าในสงคราม วิทยาศาสตร์ และศิลปะหลังจากที่เคยโลดแล่นอยู่ในโลกวรรณกรรมยุคศตวรรษ 19

รถม้า (Horse[-drawn] carriage) เป็นยานพาหนะลากเลื่อนโดยสารที่อาศัยกำลังของม้าในการขับเคลื่อน โดยไม่จำเป็นต้องใช้เครื่องจักรหรือเครื่องยนต์ใดๆ ในการควบคุมการเคลื่อนที่หรือการบังคับหยุด (Non-motorized vehicle) รถม้ามีชื่อเรียกแตกต่างกันออกไปตามลักษณะโครงสร้างและการใช้งานในแต่ละวัฒนธรรมและชนชั้น ในต่างประเทศ การนั่งรถม้าชมเมือง ถือเป็นกิจกรรมหนึ่งในการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับม้า (Horse-based tourism/Equine tourism/Horse tourism) ที่มี

ความหมายกว้างครอบคลุมไปถึงการขี่ม้าเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ การแข่งม้า ทั้งระดับมือสมัครเล่นและมืออาชีพ การนำม้าเข้าร่วมในงานต่างๆ การซื้อขายม้า การเดินป่าหรือเดินตามชายหาดด้วยม้า การขี่ม้าในสถานที่เฉพาะ รวมไปถึง การฝึกและการเลี้ยงม้า (Evans et al., 2015: 13 cited Les Haras nationaux, 2011) การท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับม้าเหล่านี้ยังถือว่าการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน (Sustainable tourism) ที่สามารถช่วยส่งเสริมการพัฒนาตามกรอบสามเหลี่ยม ความยั่งยืน (Sustainability Triangle) โดยรวมของ เศรษฐกิจ (Economy) สิ่งแวดล้อม (Environment) และสังคม (Society) (Evan et al., 2015: 14)

มากไปกว่านั้น รถม้ายังถือเป็นมรดกที่สามารถเคลื่อนย้ายได้ (moveable heritage) ที่ผู้อพยพชาวไอริชที่อาศัยอยู่ในควีนส์ นิวยอร์ก ใช้เป็นสัญลักษณ์ของ รากเหง้าและประเพณีบ้านเกิด ด้วยการประกอบธุรกิจขนาดย่อมเกี่ยวกับม้าและ รถม้าในนิวยอร์กจากรุ่นสู่รุ่น ในปัจจุบันธุรกิจรถม้าขยายสู่ผู้อพยพจากอเมริกากลาง แคริบเบียน และเอเชีย (Malone, 2015) นักแสดงชาวไอริชคนหนึ่ง นามว่า Liam Neeson (ช่วงชีวิต 1952 ถึงปัจจุบัน) ผู้ซึ่งเข้ามาโด่งดังในวงการฮอลลีวูดที่นิวยอร์ก ได้ออกมาคัดค้านนายกเทศมนตรีของนิวยอร์กที่เสนอให้นำรถแท็กซี่แบบวินเทจ ย้อนยุคที่ใช้พลังงานไฟฟ้ามาใช้แทนรถม้าในสวนสาธารณะกลางเมืองอย่าง Central Park นี่สนธิระบุในคอลัมน์พิเศษที่ถูกต้องพิมพ์ในหนังสือพิมพ์ (Neeson, 2014) ว่า จากผลสำรวจ 64% ของชาวนิวยอร์กสนับสนุนอุตสาหกรรมรถม้า หากมอง อุตสาหกรรมนี้ในแง่ของการทำมาหากินและดำรงชีวิตร่วมกันของม้ากับคนขับรถม้า มานานกว่า 150 ปี โดยสถิติการจราจรในรอบ 30 ปีที่ผ่านมาซึ่งชี้ให้เห็นด้วยว่า อุบัติเหตุรถม้ามีน้อยมากเมื่อเทียบกับอุบัติเหตุบนท้องถนนแบบอื่นๆ ในมหานคร นิวยอร์ก นอกจากนี้ เขายังชี้ให้เห็นว่าคนขับรถม้าส่วนใหญ่คือผู้อพยพที่เข้ามา อาศัยในนิวยอร์กเมื่อไม่นานมานี้ พวกเขามีความผูกพันกับม้าเพราะเติบโตมา ในฟาร์ม ดังนั้น การออกมาเรียกร้องให้ยกเลิกรถม้าของกลุ่มพิทักษ์สิทธิสัตว์มีความ เกี่ยวข้องกับประเด็นเรื่องชนชั้นที่หนุนหลังโดยกลุ่มนักลงทุนอสังหาริมทรัพย์ ที่ต้องการใช้ประโยชน์จากพื้นที่โรงม้าในเวสต์ไซด์

ในสหรัฐอเมริกา มีทั้งกระแสคัดค้านและสนับสนุนรถม้าที่วิ่งอยู่ในสวนสาธารณะ Central Park หรือป่าขนาดย่อมใจกลางมหานครนิวยอร์ก เพื่อให้บริการนักท่องเที่ยว กลุ่มที่ออกมาต่อต้านธุรกิจรถม้าเห็นว่าการใช้งานม้าในลักษณะรถม้าเป็นการใช้แรงงานม้าเกินสมควรและเป็นการปฏิบัติอย่างไม่ถูกต้องกับม้า เพราะบ่อยครั้งที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นกับรถม้าที่ชนกับยานยนต์ประเภทอื่นที่ใช้ถนนร่วมกัน มีกระแสการมองคนขับรถม้าที่นำม้ามาใช้หากินว่าทารุณกรรมสัตว์ (Animal cruelty) โดยบางส่วนเห็นว่าควรนำม้าที่อยู่ในเมืองออกไปอยู่ในรวมกันในพื้นที่เฉพาะ เพื่อเป็นการคุ้มครองม้าอย่างถูกต้องและเหมาะสม ปัจจุบันธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับม้าและรถม้าจึงแปรเปลี่ยนไปสู่รูปแบบของการเช่าและการบริการตามโอกาสสำคัญต่างๆ ทั้งงานแต่งงาน งานเฉลิมฉลองครบรอบ งานคริสต์มาส งานศพ งานตามฤดูกาล เช่น ชมท้องทุ่งในฤดูใบไม้ร่วง เล่นบนนกในฤดูหนาว หรือการใช้เพื่อประกอบฉากในภาพยนตร์

น่าสนใจว่าในหลายประเทศรถม้ายังคงถูกเก็บรักษาและใช้เป็นยานพาหนะในโอกาสราช(การ)พิธีสำคัญเพื่อแสดงออกถึงเกียรติยศของชนชั้นสูง อย่างเช่นในพิธีอภิเษกสมรสของเจ้าชายแฮร์รีแห่งเวลส์กับนักแสดงสาวเมแกน มาร์เคิลที่จะจัดขึ้นในวันเสาร์ที่ 19 พฤษภาคม 2561 นี้ ณ พระราชวังวินด์เซอร์ในกรุงลอนดอน มีรายงานว่าสำนักพระราชวังได้จัดเตรียมรถม้าพระที่นั่งสำหรับเจ้าชายแฮร์รีและพระชายาเพื่อเสด็จประทับหลังจากเสร็จสิ้นพิธีในโบสถ์เพื่อร่วมขบวนพาเหรดออกจากพระราชวัง ซึ่งเป็นคันเดียวกันกับที่เคยใช้ในพิธีอภิเษกสมรสของเจ้าชายเอ็ดเวิร์ด พระราชโอรสองค์เล็กในสมเด็จพระราชินีเอลิซาเบธที่ 2 แห่งราชอาณาจักร หรือ ท่านอาของเจ้าชายแฮร์รีนั่นเอง (Cuccinelli, 2018)

Bruke (2016) แสดงความคิดเห็นในฐานะคนขับรถม้าคนหนึ่งเกี่ยวกับมายาคติหลายประการที่มีต่อ(รถ)ม้า (Myths about carriage horses) อย่างเหมารวม เธอเชื่อว่าอาจมีกรณีที่ไม่ดีปะปนอยู่จริงในอุตสาหกรรมรถม้าแต่การยกเลิกการใช้รถม้าไม่ใช่วิธีการแก้ปัญหา เพราะม้าคือสัตว์เลี้ยง (Domestic animal) การปล่อยให้ม้าอยู่อย่างอิสระตามธรรมชาติโดยไม่ควบคุมจำนวนประชากรม้าจะส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ และท้ายที่สุดม้าอาจถูกจัดการด้วยระบบโรงฆ่าสัตว์ การใช้

ม้าทำงานเป็นสิ่งที่ช่วยกระตุ้นให้ม้ามีสุขภาพกายและสุขภาพจิตที่แข็งแรง โดยเฉพาะการใช้ม้าสำหรับลากจูงรถม้าในไม่ใช่งานที่หนักเกินไปหรือถือเป็นการทารุณกรรมสำหรับธรรมชาติของม้า การใช้แส้ฟาดม้าหรือกระตุกสายรัดม้านั้นเป็นการสื่อสารเพื่อบังคับม้า ม้าที่ถูกทารุณกรรมจะมีความหวาดกลัวและไม่สามารถนำมาใช้งานได้ และในแง่ของสภาพแวดล้อมของเมือง แน่นนอนว่าม้าได้รับผลกระทบจากมลภาวะ อุณหภูมิ เช่นเดียวกับคนและสัตว์ชนิดอื่นที่อาศัยอยู่ในเมือง และมีความเสี่ยงอันตรายจากอุบัติเหตุซึ่งส่วนมากเกิดจากความประมาทเลินเล่อของผู้ใช้ยานพาหนะรวมทั้งรถม้า สิ่งที่เธอเห็นด้วยคือการเพิ่มจำนวนสวนสาธารณะในเมืองเพื่อรองรับรถม้าให้สามารถวิ่งอย่างปลอดภัยกว่าบนท้องถนน อีกทั้งคนมักคิดว่าม้าที่หมดวาระการใช้งานด้วยอายุหรือสภาพร่างกายจะถูกส่งไปเชือดในโรงฆ่าสัตว์ อันที่จริงแล้วม้าจำนวนไม่น้อยได้รับการเลี้ยงดูในฟาร์มหรือสถานที่ช่วยเหลือในวาระสุดท้ายของชีวิต และสุดท้ายแม้ว่ารถม้าจะเป็นยานพาหนะขนส่งที่ตกยุคสมัยไปแล้วแต่สิ่งที่สำคัญมากไปกว่านั้นคือรถม้าเปรียบเสมือนสิ่งช่วยเตือนความจำด้านประวัติศาสตร์และเตือนสติด้านสิ่งแวดล้อมที่โลกควรตระหนักพอก ๆ กับภาวะภูมิอากาศเปลี่ยนแปลง (Climate change)

จะเห็นได้ว่าที่ผ่านมา ในสังคมตะวันตกอันเป็นแหล่งผลิตรถม้า (สวิตเซอร์แลนด์) แรกเริ่มนั้น รถม้ามิได้เป็นเพียงยานพาหนะในการขนส่งเท่านั้น แต่รถม้ายังเป็นสัญลักษณ์ของการชั่งชั่งความหมายผ่านการใช้งานของกลุ่มต่าง ๆ ในสังคมด้วย

## ม้า รถม้า ในเอเชีย

ในขณะที่ประวัติศาสตร์การใช้รถม้าในสังคมตะวันออก ซึ่งส่วนมากได้รับอิทธิพลจากสังคมตะวันตกในยุคของการล่าอาณานิคม (Western colonization) ยังคงหลงเหลือให้เห็นในหลายประเทศในรูปแบบของวิถีชีวิตท้องถิ่นและการท่องเที่ยว โดยเฉพาะในเมืองใหญ่ ๆ ของเอเชีย เช่น โฮจิมินห์ของเวียดนาม จาการ์ตาของอินโดนีเซีย มะนิลาของฟิลิปปินส์ และมุมไบของอินเดีย Bengali (2016) เขียนข่าวถึงกรณีรถม้าในมุมไบว่า ในปี 2559 ศาลสูงบอมเบย์ของเมืองมุมไบมีคำสั่งให้ห้ามไม่ให้รถม้าสวิตเซอร์แลนด์ (Victoria) วิ่งบนท้องถนนเพื่อความ

ปลอดภัยของผู้สัญจรและม้าเอง ด้วยเหตุนี้ รถม้าที่มีใบอนุญาตราวร้อยละ 10 ที่ถูกจำกัดพื้นที่ให้สามารถวิ่งได้ในบางบริเวณเท่านั้นกำลังจะหายไปจากท้องถนนอย่างหมดสิ้นและถาวร นั่นหมายความว่าคนขับรถม้าที่สืบทอดการขับรถม้าจากบรรพบุรุษและยังชีพด้วยการขับรถม้าจะต้องเตรียมรับมือกับความเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่นี้ แม้ว่ารัฐบาลจะมีแผนฟื้นฟูด้วยการออกใบอนุญาตการเร่ขาย (Hawking license) และจ่ายเงินชดเชยให้กับเจ้าของรถม้า แต่กลับไม่ครอบคลุมคนขับรถม้าที่ไม่ได้เป็นเจ้าของรถม้าอีกจำนวนมากที่ไม่ได้รับการต่ออายุใบอนุญาตเพราะถือว่าการขับรถม้าเพื่อความบันเทิงนี้ (Joyride) เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย (Sinha, 2017)

ในแถบตอนเหนือของเอเชียอย่างเขตปกครองตนเองทิเบตของจีนและประเทศมองโกเลีย ความชำนาญในการขี่ม้า (Horsemanship) ถือเป็นส่วนหนึ่งของวิถีชีวิตที่สอดคล้องกับลักษณะภูมิประเทศที่เป็นที่ราบสูงและทะเลทราย ในแหล่งอารยธรรมจีนรถม้าจำนวนมากถูกขุดค้นพบในหลุมฝังศพพร้อมกับโครงกระดูกของคนและม้าโดยนักโบราณคดี ยานพาหนะโบราณนี้นำไปสู่ข้อสันนิษฐานจากโครงสร้างและองค์ประกอบของรถม้าว่า นอกเหนือจากการใช้เพื่อขนของหนักแล้วรถม้าจำนวนมากเหล่านี้ได้ถูกใช้ในศึกสงครามเพื่อเป็นยานพาหนะของนักรบในการต่อสู้ในช่วงฤดูใบไม้ผลิและฤดูใบไม้ร่วง เมื่อราว ๆ 3,000 ปีมาแล้วหรือในยุคสมัยก่อนประวัติศาสตร์ ซึ่งจำนวนคนและจำนวนรถม้าเป็นเครื่องบ่งชี้ความแข็งแกร่งของกองทัพ หรือแม้แต่ในยามสงบจากศึกสงครามรถม้ายังเป็นยานพาหนะของชนชั้นนักปราชญ์และพ่อค้าอีกด้วย (CCTV, n.d.)

ในประเทศญี่ปุ่น สมัยเอโดะ (Edo period, 1603-1868) ซึ่งตรงกับสมัยอยุธยาตอนปลายของไทย เป็นยุคที่ใช้เรือในการขนส่งสินค้าเป็นหลัก ไม่มีการใช้รถม้าเป็นยานพาหนะ จะมีก็แต่เกวียนวัวและเกี้ยวซึ่งใช้แรงงานคน (Chikamatsu, n.d.) ต่อมาในปลายศตวรรษที่ 19 เริ่มมีการใช้รถลาก (jinrikisha ในภาษาญี่ปุ่น หรือ rickshaw ในภาษาอังกฤษ) ในเมืองเพื่อรับจ้างขนส่งผู้คน (Wikipedia, 2018) ไล่เลี่ยกับช่วงเวลาที่รถลากเริ่มหมดความนิยมลง ในช่วงต้นศตวรรษที่ 20 รถม้าถูกนำมาใช้ลากจูงรถรางในเมือง (Horse-drawn tram) ก่อนหน้าที่อุตสาหกรรมการผลิตรถไฟ

และรถยนต์จะขยายตัวอย่างรวดเร็วและยึดครองตลาดยานพาหนะสาธารณะและส่วนบุคคลอย่างเช่นในทุกวันนี้ ปัจจุบันรถลากกลายเป็นยานพาหนะเพื่อการท่องเที่ยวในโตเกียวและเกียวโต รถม้านำเที่ยวที่มีอยู่ในชิปปุโรเมืองหลวงของเกาะฮอกไกโดทางตอนเหนือและโออิตะของเกาะคิวชูทางตอนใต้ของญี่ปุ่นจะมีลักษณะเป็นรถราง (Streetcar) สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้มากกว่ารถม้าที่เป็นแบบ carriage ถูกนำมาใช้ในการท่องเที่ยวตั้งแต่ช่วงปลายทศวรรษ 1970 ส่วนรถม้าสไตล์ยุโรปจะถูกใช้เฉพาะในงานราชพิธีสำคัญต่าง ๆ เกี่ยวกับจักรพรรดิและราชวงศ์ หรือการต้อนรับอาคันตุกะเช่นเดียวกับในประเทศอังกฤษที่ได้กล่าวถึงก่อนหน้านี้

จากการสืบค้นเรื่องรถม้าข้างต้นพบว่า รถม้าได้ถูกปรับใช้แตกต่างกันไปตามบริบทของแต่ละประเทศ ดังนั้น บางประเทศอย่างเช่นประเทศจีน ซึ่งมีการใช้รถม้ามายาวนานก่อนการแพร่ขยายของอาณานิคมตะวันตก จึงไม่เหมือนกับประเทศญี่ปุ่นอันเนื่องมาจากความแตกต่างทางด้านภูมิประเทศและการพัฒนาการคมนาคมขนส่งภายในประเทศ

### ...รถม้า[ลำปาง]ลือลั่น...

หลังจากทบทวนบทเรียนที่เกิดขึ้นกับรถม้าในต่างประเทศมาพอสมควรแล้ว คำถามคือเราจะปรับใช้แนวความคิดขนส่งเชิงการท่องเที่ยวอย่างไรให้สอดคล้องกับบริบทของรถม้าลำปางในประเทศไทย จังหวัดลำปางเป็นจังหวัดเดียวใน 77 จังหวัดของประเทศไทย ที่มีคำขวัญประจำจังหวัดเกี่ยวข้องกับ “การขนส่งเชิงการท่องเที่ยว” (Tourism transport) โดยตรง นั่นคือ *รถม้าลือลั่น* (Renowned Horse Carriage) รถม้าลำปางมีความโดดเด่นแตกต่างจากจังหวัดอื่น ๆ ในประเทศไทยที่เข้าข่ายเป็น “การท่องเที่ยวเชิงการขนส่ง” (Transport tourism) ดังที่จะกล่าวต่อไปโดยเฉพาะในแง่ของการเป็นยานพาหนะท่องเที่ยวเชิงการขนส่งทางบกในพื้นที่เปิดรอบเมือง นอกเหนือจาก(รถ)ม้าแล้ว จังหวัดลำปางยังเป็นที่ตั้งของศูนย์อนุรักษ์ช้างไทย ซึ่งถูกระบุอยู่ในท่อนสุดท้ายของคำขวัญที่ว่า *ฝึกช้างใช้ลือโลก* (The Well-Known Elephant Conservation Center) เช่นเดียวกับจังหวัดสุรินทร์ในภาคตะวันออกเฉียง

เฉียงเหนือที่ก่อนแรกของคำขวัญประจำจังหวัดคือ *สุรินทร์ถิ่นช้างใหญ่* (Surin the Land of Elephants) ที่มีศูนย์คชศึกษาหมู่บ้านช้างที่มีชื่อเสียงระดับโลก โดยจังหวัดสุรินทร์มีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (Ecotourism) ซึ่งเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่อิงกับธรรมชาติและเน้นการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นเป็นหลัก ช้างมีบทบาทหลักในกิจกรรมการท่องเที่ยวที่ถูกจัดขึ้นในบริเวณของศูนย์ เช่น เป็นพาหนะในขบวนพิธีแต่งงาน ขบวนแห่หน้าคี่ในงานบวช รวมถึงการแสดงต่างๆ ของช้างคล้ายกับจังหวัดชลบุรีในภาคตะวันออกที่ก่อนสุดท้ายของคำขวัญประจำจังหวัดคือ *ประเพณีวิ่งควาย* (Buffalo Racing) ซึ่งเป็นประเพณีท้องถิ่นที่ถูกจัดขึ้นเป็นประจำทุกปี

นอกจากนี้ ยังมีจังหวัดอื่นๆ ในประเทศไทยที่มีคำขวัญเกี่ยวข้องกับยานพาหนะและสถานที่ในการท่องเที่ยวเชิงการขนส่งทางน้ำ ได้แก่ *แข่งเรือลือเลื่อง* (Famed Boat Race) ของน่าน, *ประเพณีแข่งเรือ* (Boat Racing) ของบึงกาฬ, *แข่งเรือยาวประเพณี* (The Fun and Exciting Annual Boat Race) ของพิจิตร, *ตลาดน้ำดำเนิน* (The Floating Market at Damnoen) ของราชบุรี, *สะพานข้ามแม่น้ำแคว* (The River Kwae Bridge) และ *เสน่ห์สะพานป่า* (The Tinsulanond Bridge) ของสงขลา ที่ได้กลายมาเป็นแหล่งท่องเที่ยวขึ้นชื่อประจำจังหวัดด้วย

ในแง่นี้ รถม้าเป็นสัญลักษณ์หนึ่งที่ถูกนำมาใช้ส่งเสริมการท่องเที่ยวประจำจังหวัด ตามประวัติศาสตร์ของการถูกขนถ่ายมาพร้อมกับขบวนรถไฟสายเหนือ ขบวนแรกที่วิ่งจากสถานีรถไฟหัวลำโพง กรุงเทพมหานคร มายัง สถานีรถไฟนครลำปาง จังหวัดลำปาง ในปี พ.ศ. 2459 ซึ่งถือเป็นการแพร่กระจายทางวัฒนธรรม (Cultural diffusion) ที่เริ่มหมดความนิยมในเมืองหลวงออกสู่ท้องถิ่นในรูปแบบของความทันสมัยในขณะนั้น กว่าศตวรรษที่ผ่านมารถม้าลำปางยังคงเป็น “วัฒนธรรม” ร่วมสมัยที่มีความหมายครอบคลุมทั้งมิติของมรดกวัฒนธรรม (Cultural heritage) วัฒนธรรมวิถีชีวิต (Living culture) และวัฒนธรรมเชิงสร้างสรรค์ (Cultural creativity)<sup>3</sup>

หลายคนคิดว่า รถม้าลำปางอยู่รอดปลอดภัยมาจนถึงปัจจุบันได้เพราะการท่องเที่ยว แต่ในบริบทของการท่องเที่ยวนี้เราต้องทำความเข้าใจว่า ไม่ได้ขึ้นอยู่กับปริมาณของนักท่องเที่ยวที่มาใช้บริการนั่งรถม้ารอบเมืองซึ่งเป็นตัวแปรตาม

เพียงอย่างเดียว แต่ยังขึ้นอยู่กับตัวแปรต้นที่สอดคล้องกับการเติบโตของธุรกิจการบริการรถม้าด้วย หนึ่งในนั้นคือพลังขับเคลื่อนของภาครัฐที่เปิดประตูเชิญชวนและต้อนรับนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติให้เข้ามาสัมผัสวัฒนธรรมร่วมสมัยในไทย อย่างในปี 2561 นี้การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) กำหนดนโยบายการท่องเที่ยวให้เป็น “ปีท่องเที่ยววิถีไทย เก๋ไก๋อย่างยั่งยืน” (Amazing Thailand Tourism Year 2018, เว็บไซต์ไซด์ <https://www.amazingthailand.go.th/>) โดยเฉพาะอย่างยิ่งโดดเด่นในหมวดหมู่ของการท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sport tourism) ที่ในปีนี้ประเทศไทยรับเป็นเจ้าภาพจัดงานระดับโลก ทั้งการแข่งขันกีฬาทางอากาศ (Air Race 1) การสวนสนามทางเรือนานาชาติ การแข่งขันรถจักรยานยนต์อ็อกหลายรายการ เห็นได้ว่ากระแส “การท่องเที่ยวเชิงการขนส่ง” (Transport tourism) ที่เป็นไปในลักษณะของการแข่งขันกีฬาเริ่มได้รับความสนใจและสนับสนุนจากภาครัฐและเอกชนเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ

## สถานีต่อไป: รถม้าลำปาง

“ลำปาง...ปลายทางฝัน” เป็นสโลแกนการท่องเที่ยวประจำปี 2561 ของจังหวัดลำปาง ที่สอดคล้องต่อเนื่องกับนโยบายการท่องเที่ยวในช่วงหลายปีที่ผ่านมาที่ภาครัฐพยายามดึงดูดให้ลำปางเป็นเมืองห้ามพลาดและเมืองต้องแวะเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวในระดับท้องถิ่น ในปัจจุบันนอกจากในแหล่งท่องเที่ยวสำคัญต่าง ๆ จะมีแผนที่และข้อมูลแนะนำสถานที่ในรูปแบบตัวอักษรแล้ว สิ่งที่เพิ่มเติมเข้ามาคือ ป้าย QR code ที่นักท่องเที่ยวสามารถใช้สมาร์ตโฟนเป็นเครื่องมือในการเข้าถึงข้อมูลของสถานที่ผ่านแอปพลิเคชันไลน์ (LINE) และคิวอาร์โค้ดนั้นได้ ภายใต้โครงการ Thailand Scan Me (เว็บไซต์ไซด์ <http://thailandscanme.com/>) ซึ่งเป็นอีกโครงการใหม่ล่าสุดที่ภาครัฐเริ่มเข้ามาตั้งแต่ปี 2559 เพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยวตามภูมิภาคท้องถิ่นต่าง ๆ (Brand Buffet – Team, 2559) โดยเริ่มต้นนำร่องจาก “12 เมืองต้องห้าม...พลาด” (นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวตั้งแต่ปี 2557, เว็บไซต์ไซด์ <http://www.citieshiddengemsthailand.com/>)

ในภาคเหนือ ได้แก่ ลำปาง น่าน และเพชรบูรณ์ และในขณะนี้ มีจังหวัดที่เพิ่มเข้ามาอีก 12 จังหวัดในรูปแบบของ Plus ยกตัวอย่างเช่น ลำปาง plus ลำพูน เพื่อเป็นการเชื่อมโยงเครือข่ายการท่องเที่ยวออกไปสู่จังหวัดที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงกัน และในภาพรวมยังถือเป็นการกระตุ้นการท่องเที่ยวในท้องถิ่น หรือ “เมืองรอง” ทั้ง 55 จังหวัดทั่วประเทศด้วย

ในเมืองลำปาง สถานีรถม้า (Horse carriage station) ถือเป็นอีกหนึ่งในแหล่งท่องเที่ยว (An tourist attraction) ที่นอกจากจะเป็นจุดจอดรถม้าเพื่อเข้าคิวพักม้า และพักคน(ขับ) แล้ว ยังเป็นสถานที่ที่นักท่องเที่ยวแวะเวียนเข้ามา เพื่อถ่ายรูปคู่กับม้าและรถม้า ถ่ายบรรยากาศ และเป็นจุดขึ้น-ลงรถม้าท่องเที่ยวรอบเมืองอีกด้วย คนที่มาใช้บริการนั่งรถม้าชมเมืองส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทางมาจากภูมิภาคต่างๆ ในลักษณะครอบครัว เด็กส่วนใหญ่จะตื่นตาตื่นใจกับม้า และการได้นั่งรถม้าไปรอบ ๆ เมือง โดยเฉพาะช่วงปิดภาคเรียนและวันหยุดยาวจะคึกคักเป็นพิเศษ อีกทั้งสถานีรถม้ายังเปรียบเสมือนจุดเปลี่ยนผ่าน (transit point) ที่จะนำพานักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ รอบเมืองลำปาง ที่พักและโรงแรม รวมไปถึงร้านอาหารและร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก ในแง่หนึ่ง สถานีรถม้าจึงเปรียบเสมือนเป็นพื้นที่ชั่วคราว (Transient space) สำหรับนักท่องเที่ยวที่มาเยือนต่างจากคนท้องถิ่นซึ่งอาจคุ้นชินดีกับเสียงม้าวิ่งกุกกัก เสียงสั่นกระดิ่งเพื่อขอทางปะปนกันไปกับเสียงรถมอเตอร์ไซค์ รถยนต์ รถแท็กซี่บนท้องถนนในตัวเมืองลำปาง ตั้งแต่รุ่งสางจนค่ำเป็นเช่นทุกวันไม่มีวันหยุด รถม้าทำให้เมืองลำปางที่แม้จะเป็นเมืองเล็กๆ แต่กลับมีชีวิตชีวาและที่สำคัญคือมีเอกลักษณ์แตกต่างไม่เหมือนเมืองใด

กล่าวได้ว่า ปัจจุบันรถม้าลำปางเป็นทั้ง “สินค้า” และ “บริการ” สาธารณะที่พึ่งพาการท่องเที่ยว องค์ประกอบของรถม้าบางส่วนถูกดัดแปลงให้เป็นยานพาหนะร่วมสมัยเพื่อใช้ในการนั่งเที่ยวรอบเมือง เช่น การมีหลังคาผ้าใบโครงเหล็กแบบพับเปิดประทุนได้ ที่นักท่องเที่ยวสามารถมองเห็นวิวทิวทัศน์ข้างทางได้อย่างรอบทิศ หรือ การมีแสงไฟติดรถเหมือนยานยนต์ประเภทอื่นแทนการใช้ตะเกียงแบบเก่า เพื่อให้ผู้ใช้ท้องถนนสามารถมองเห็นรถม้าได้ถนัดเวลากลางคืน แต่นอกเหนือ

จากรถม้าที่ใช้บริการนักท่องเที่ยวในจังหวัดลำปางแล้ว ยังมีรถม้าจำนวนหนึ่งที่ถูกสั่งผลิตตามแบบที่ต้องการเพื่อใช้ในจังหวัดอื่นหรือต่างประเทศ ซึ่งส่วนมากในพื้นที่เหล่านั้นรถม้าถูกใช้เฉพาะภายในบริเวณแหล่งท่องเที่ยวแบบปิด และไม่สามารถนำออกไปวิ่งตามท้องถนนสายหลักร่วมกับยานพาหนะทั่วไปได้ ตามพระราชบัญญัติยกเลิกกฎหมายบางฉบับที่ไม่เหมาะสมกับกาลปัจจุบัน พ.ศ. 2546 (Kanokwan, 2016) เส้นทางกรวิ่งของรถม้าลำปางถูกกำหนดไว้ตามค่าบริการที่แตกต่างกันออกไป นั่นคือ 200 บาท สำหรับรอบเล็กใช้เวลาประมาณ 10-20 นาที, 300 บาท สำหรับรอบใหญ่ใช้เวลาประมาณ 20-30 นาที และ 400 บาทต่อชั่วโมงสำหรับเส้นทางที่ยืดหยุ่นได้ตามความต้องการของลูกค้า ปัจจุบันมีการติดป้ายราคาดังกล่าวที่สถานีรถม้าอย่างชัดเจนทั้งภาษาไทย ภาษาอังกฤษ และภาษาจีน นอกจากนี้ ตำรวจภูธรเมืองลำปางได้มีการออกหมายเลขทะเบียนประจำรถม้า (ลป 1-100) เพื่อเป็นการจัดระเบียบการจราจร (ทิชากร, 2559) และมีการประดิษฐ์คิดค้นเทคโนโลยีอุปกรณ์เสริมเข้ากับตัวรถม้าต้นแบบ ทั้งแผงพลังงานแสงอาทิตย์หรือโซลาร์เซลล์เพื่อจำหน่ายไฟหน้า ไฟท้าย และไฟเลี้ยวแบบแอลอีดี (LED) รวมถึงช่องเสียบสายยูเอสบี USB ไว้สำหรับชาร์จแบตเตอรี่โทรศัพท์มือถือ และมีเตอ์รถม้า ซึ่งราคาของมีเตอ์นั้นเริ่มต้นที่ 30 บาทและจะเพิ่มขึ้นทีละ 7 บาทต่อนาที (Wanwisa, 2016) อย่างไรก็ตาม นอกจากแผงโซลาร์เซลล์ที่ถูกนำมาใช้จริงแล้ว มีเตอ์รถม้ายังไม่ได้รับกระแสตอบรับจากคนขับรถม้า รวมถึงยังมีรถม้าบางส่วนที่ไม่ได้ลงทะเบียนเพื่อรับหมายเลขประจำรถม้าด้วย (สัมภาษณ์สุพจน์ ใจรวมกุล, 2 มีนาคม 2561)<sup>4</sup>

อาชีพคนขับรถม้า (Horse carriage driver) เป็นอาชีพในลักษณะ “หาเช้ากินค่ำ” และรายได้ไม่ประจำและไม่แน่นอนตายตัวในแต่ละวัน ขึ้นอยู่กับ “การมาเอาคิว” “การโทรเรียก” และ “การมาของนักท่องเที่ยว” นั้นหมายความว่าคนขับรถม้าจะต้องปฎิเสธหรือผู้โดยสาร ณ สถานีรถม้าหรือ ณ บริเวณใกล้แหล่งที่พักของนักท่องเที่ยว ในลักษณะนี้จึงก่อให้เกิดลักษณะของความเป็นชุมชน (Community) มีการปฏิสัมพันธ์กันระหว่างคนขับรถม้า คนขับรถม้ากับนักท่องเที่ยวโดยตรง หรือผ่านทางไกด์นำเที่ยว/เจ้าหน้าที่ภาครัฐ/เอกชน/สมาคม ในฐานะผู้ติดต่อประสานรถม้าให้กับนักท่องเที่ยวแบบกลุ่มใหญ่ (Tour group) หรือเพื่อเข้าร่วมในกิจกรรมท้องถิ่นต่าง ๆ

ช่วงกลางเดือนกุมภาพันธ์ 2561 ที่ผ่านมา ผู้เขียนได้มีโอกาสกลับไปเยี่ยมเยียนคนขับรถม้าที่สถานีรถม้าใจกลางเมืองลำปาง ซึ่งเป็นสถานที่ที่ผู้เขียนทำการศึกษาเมื่อสองสามปีก่อน และพบว่าบางสิ่งดูแปลกตาไป อย่างแรกคือ ศาลาที่พักถาวรและแผนที่ท่องเที่ยวซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) รองรับนักท่องเที่ยวถูกสร้างขึ้นอย่างเป็นทางการโดยเทศบาลนครลำปาง บริเวณใกล้เคียงนั้นยังมีม้านั่งไม้แบบเดิมที่คนขับรถม้านั่งพูดคุย กินข้าว กินน้ำ บนพื้นที่ฟุตบอลได้ร่มไม้ที่ปกคลุมให้ร่มเงากับทั้งคนขับรถม้าและ(รถ)ม้า อย่างที่สองคือ คนขับรถม้าบางคนเริ่มใช้ระบบการรองรับการชำระเงินค่าบริการแบบคิวอาร์โค้ด (QR code) ที่ลูกค้าผู้ม้านั่งรถม้าสามารถชำระเงินผ่านทางแอปพลิเคชันออนไลน์บนโทรศัพท์มือถือ เพียงยิงคิวอาร์โค้ดที่อยู่บนป้ายไว้นิลหลังรถม้าคันที่ตนนั่งเพื่อเข้าสู่ระบบการโอนเงินไปยังบัญชีธนาคารของคนขับรถม้าคนนั้น ๆ อย่างไรก็ตาม คนขับรถม้าบางคนเลือกที่จะไม่ใช้การชำระค่าบริการรถม้าผ่านคิวอาร์โค้ดนี้ถึงแม้ว่าจะเป็นบริการที่มีความสะดวกรวดเร็ว โดยสามารถฝากรายได้รายวันเป็นเงินออมเข้าสู่บัญชีธนาคารของตนได้ทันที แต่การได้รับค่าบริการในรูปแบบ “เงินสด” นั้นถือว่าสอดคล้องและจำเป็นกับวิถีชีวิตของคนขับรถม้ามากกว่า ด้วยความที่รายได้ในแต่ละวันจะถูกจับจ่ายใช้สอยเป็นค่าอุปโภคบริโภคของครอบครัวและม้าที่ตนเลี้ยงในแง่นี้ อาชีพรถม้าจึงเป็นอาชีพที่มีต้นทุนหลัก คือ ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับม้า กำไรที่ได้ในแต่ละวันมีลักษณะได้มาจ่ายไปหมุนเวียนอยู่เช่นนี้ รูปแบบการชำระเงินแบบสังคมไร้เงินสด (Cashless society) จึงอาจยังไม่สอดคล้องกับบริบทในระดับชีวิตประจำวันของคนขับรถม้านัก

## บทสรุป

รถม้าเป็นยานพาหนะของการแพร่กระจายทางวัฒนธรรม ที่มีต้นกำเนิดจากประเทศในทวีปยุโรป รถม้าถูกใช้เพื่อการคมนาคมขนส่งอย่างแพร่หลายในยุคก่อนการปฏิวัติอุตสาหกรรม (Pre-industrial revolution) และการกลายเป็นเมือง (Urbanization) แต่เมื่อการประดิษฐ์คิดค้นยานยนต์ (Motorization) สำเร็จ รถม้าที่มีอยู่มากมายในลักษณะรถรางและรถลากจูงก็ค่อย ๆ ได้รับความนิยมน้อยลงตามลำดับ อย่างไรก็ตาม การพัฒนาความเจริญและความทันสมัยในยุคสมัยใหม่

ได้สร้างความโหยหาธรรมชาติและความโรแมนติกแบบโลกสมัยเก่าในโลกสมัยใหม่ขึ้น โดยเฉพาะในช่วงปลายศตวรรษที่ 20 รถม้าที่มีอยู่ในต่างประเทศรวมทั้งรถม้าลำปาง ได้กลายมาเป็นยานพาหนะในบริบทของการท่องเที่ยว (Tourism transport) ในขอบเขตพื้นที่และเวลาที่กำหนดด้วยกฎหมายท้องถิ่น

ที่ผ่านมา รถม้าเป็นสัญลักษณ์การเคลื่อนย้าย (Mobility) ของผู้คน สินค้า และวัฒนธรรม ในอเมริการถม้าเป็นอัตลักษณ์ที่คนไอริชและผู้อพยพรุ่นหลังใช้แสดงตัวและต่อรองทางวัฒนธรรมผ่านบริบทของการท่องเที่ยว ในขณะที่รถม้าในเอเชียเป็นผลผลิตทางประวัติศาสตร์ที่เข้ามาพร้อมกับการล่าอาณานิคมและกลายมาเป็นอัตลักษณ์ท้องถิ่น (Local identity) และสัญลักษณ์ทางวัฒนธรรม (Cultural icon) ของหลาย ๆ ประเทศโดยเฉพาะผ่านการส่งเสริมการท่องเที่ยว

จากการถอดบทเรียนสถานการณ์เกี่ยวกับรถม้าในประเทศอื่น ๆ ใจความสำคัญที่บทความนี้พยายามนำเสนอคือ การส่งเสริมศักยภาพของรถม้าลำปางให้เป็นการขนส่งที่เป็นการท่องเที่ยวในตัวของมันเอง (Transport as tourism) เพราะสถานการณ์เท่าที่ผ่านมาคือเรามักจะคิดกันว่ารถม้าอยู่ไม่ได้หากไม่มีการท่องเที่ยว การมองว่ารถม้าพึ่งพาการท่องเที่ยวฝ่ายเดียว (Transport for tourism) นี้เองทำให้เราไม่สามารถเสนอแนวทางปฏิบัติอื่น ๆ นอกกรอบความคิดเดิมได้ในทางกลับกัน หากเรานำเสนอ “เสน่ห์เนื้อแท้” (Intrinsic attraction of transport itself) ของรถม้าลำปางซึ่งเป็นการขนส่งระดับท้องถิ่นที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัวอยู่แล้ว (Unique transport experience) ในประเทศไทย ด้วยการเพิ่มมูลค่าและความหมายของการนั่งรถม้าให้เป็นมากกว่าการแวะมานั่งรถม้าชมเมืองแต่เป็นการถ่ายทอดประสบการณ์ให้กับนักท่องเที่ยว “ระหว่างทาง” ที่นักท่องเที่ยวเดินทางไปพร้อมกับรถม้า (Added-value experience within transport services) โดยเฉพาะอุตสาหกรรมท้องถิ่นเกี่ยวกับการม้า (Horse-based tourism) ไม่ว่าจะเป็นการประกอบรถม้า การฝึกหัดม้าเพื่อลากจูงรถม้า หรือสถานที่ที่มีความเกี่ยวข้องกับประวัติศาสตร์รถม้าลำปาง ไม่ว่าจะเป็นสถานีรถไฟนครลำปาง ชุมชนคนขับรถม้าทั้งในอดีตและในปัจจุบัน โดยให้ความสำคัญกับความรู้ความชำนาญของคนขับรถม้า (Horsemanship) ในแง่ของการสืบทอดมรดกและภูมิปัญญาท้องถิ่น เพื่อลดมาลา

คติที่นักท่องเที่ยวอาจมีก่อน/หลังประสบการณ์จริงในการท่องเที่ยวโดยรถม้า หากร้อยเรียงเรื่องราวที่เกี่ยวข้องกับรถม้าลำปางเหล่านี้เข้าไว้ด้วยกันแล้ว ลำปาง และรถม้าลำปางเองย่อมสามารถบรรลุเป้าหมายของการเป็นปลายทาง (Destination) ที่นักท่องเที่ยวต้องการ(กลับ)มาเยือน

โดยในระยะยาวนั้นสิ่งที่สำคัญคือการสร้างพื้นที่รองรับม้าและรถม้าในลักษณะของสวนสาธารณะหรือชุมชนขนาดย่อมให้เป็นกิจจะลักษณะ ซึ่งเคยมีผู้เสนอความคิดนี้บ้างแล้วแต่เป็นในรูปแบบของศูนย์การเรียนรู้รถม้า (มัญชุภา, 2553) แนวทางนี้นอกจากจะเป็นการวางผังเมืองในอนาคตเพื่อเลี่ยงปัญหาการคัดค้านรถม้าเช่นที่เกิดในมหานครนิวยอร์ก ยังถือเป็นการรับมือกับการขยายตัวของเมืองลำปางและเป็นการจัดการให้รถม้าอยู่คู่กับลำปางทั้งในฐานะพาหนะขนส่งและแหล่งท่องเที่ยวในอนาคตด้วย ดังนั้น สิ่งที่ภาครัฐและเอกชนควรมีให้การสนับสนุนรถม้าลำปาง ณ ขณะนี้ อาจมีใช้การเพิ่มความทันสมัยให้กับตัวรถม้า แต่เป็นการสรรค์สร้างพื้นที่ทางวัฒนธรรมถาวรที่นักท่องเที่ยวและคนท้องถิ่นเองสามารถใช้เวลาเรียนรู้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในลักษณะของพิพิธภัณฑ์โต้ตอบ (Interactive museum) ที่เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมเกิดกระบวนการค้นคว้าทดลองด้วยตนเองในประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับม้า (Horse) รถม้า (Carriage) และคนขับรถม้า (Driver) อันเป็นหัวใจหลักของการจัดการการท่องเที่ยวเชิงการขนส่ง ที่นอกจากจะสามารถรองรับนักท่องเที่ยวในรูปแบบครอบครัวแล้ว ยังถือเป็นการขยายฐานนักท่องเที่ยวสู่กลุ่มผู้ที่มีความสนใจเฉพาะและกลุ่มท่องเที่ยวตามอายุด้วย

## เชิงอรรถท้ายบท

- 1 ในยุโรปและสหรัฐอเมริกาการขนส่งยังเกี่ยวข้องกับความมั่นคงของชาติ ในแง่ของการถูกใช้เป็นยานพาหนะในการก่อโศกนาฏกรรม ด้วยเหตุนี้ บางช่วงบางตอนที่สังคมตกอยู่ท่ามกลางสถานการณ์ความไม่สงบ ผู้คลังคลังการขนส่งอาจตกเป็นผู้ต้องสงสัยว่าเป็นผู้ก่อการร้าย (Potential terrorists)

- 2 ก่อนหน้านั้น Raulff ได้ตีพิมพ์หนังสือ Farewell to the Horse: The Final Century of Our Relationship (2017)
- 3 อ้างอิงประเภทของวัฒนธรรมจากบทความของวีระ (2551: 86)
- 4 สัมภาษณ์สุพจน์ ใจรวมกุล ผู้แทนสมาคมรถม้าจังหวัดลำปางและครูผู้สอนวิทยาลัยเทคนิคลำปาง ทางโทรศัพท์ เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2561

### บรรณานุกรม

- ทิชากร อินตะสีบ. 29 พฤศจิกายน 2559. จังหวัดลำปาง มอบเสื้อกั๊กพร้อมแผ่นป้ายหมายเลขประจำรถม้า แก่สมาคมรถม้าจังหวัดลำปาง. <http://www.prdnorth.in.th/ct/news/showprint.php?ID=161129144912>, 23 กุมภาพันธ์ 2561.
- \_\_\_\_\_. 1 พฤศจิกายน 2560. ลำปาง เตรียมเปิดประตูเมือง ต้อนรับนักท่องเที่ยวสู่ “ลำปาง...ปลายทางฝัน”. <http://region3.prd.go.th/ct/news/viewnews.php?ID=171101140225>, 23 กุมภาพันธ์ 2561.
- ไทยรัฐออนไลน์. 20 ธันวาคม 2559. นวัตกรรมใหม่ ‘รถม้ามีเตอร์ลำปาง’ ติดแผงโซลาร์เซลล์ มีช่องเสียบยูเอสบี. <https://www.thairath.co.th/content/817052>, 23 กุมภาพันธ์ 2561.
- มัณฑุภา สนธิรักษ์. 2553. *ละคอน: รถม้า (เมืองรถม้า)*. วิทยานิพนธ์สถาปัตยกรรมศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. <http://tdc.thailis.or.th/tdc/>, 2 มีนาคม 2561.
- วีระ ไรจน์พจนรัตน์. 2551. “บทบรรยายการจัดการวัฒนธรรมกับความเจริญของประเทศ,” *วารสารเทคโนโลยีสุนารี* 2(2): 85-97. <https://www.tcithaijo.org/index.php/sjss/article/view/23995/20425>, 26 กุมภาพันธ์ 2561.
- Brand Buffet-Team. 3 พฤษภาคม 2559. *กรมการท่องเที่ยวเปิดตัวโปรเจกต์ “Thailand Scan Me” ชวนนักท่องเที่ยวเข้าถึงข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวของไทยผ่าน QR Code ทั่วประเทศ*. <https://www.brandbuffet.in.th/2016/05/thailand-scan-me-project/>, 26 กุมภาพันธ์ 2561.

- Bengali, Shashank. 2016, April 11. Why iconic horse carriages will no longer be allowed on Mumbai's chaotic streets. *Los Angeles Times*. <http://www.latimes.com/world/asia/la-fg-india-horse-carriages-20160411-story.html>, 27 February 2018.
- Burke, Anna. 2016, June 16. As a horse carriage driver, I disagree with claims of cruelty in the industry. <http://www.sheknows.com/pets-and-animals/articles/1122461/truth-about-horse-carriage-driving>, 28 February 2018.
- Chikamatsu, Koji. (n.d.). Edo's *Transportation Network*. <http://web-japan.org/tokyo/know/trans/tra.html>, 1 March 2018.
- China Central Television (CCTV). (n.d.). Ancient Chinese Carts and Horses. <http://www.cctv.com/lm/176/15/82876.html>, 27 February 2018.
- Cuccinelli, Jamie. 2018, February 13. Here's the Horse-Drawn Carriage Meghan Markle and Prince Harry Plan to Ride in After the Royal Wedding. <https://www.brides.com/story/which-royal-wedding-carriage-will-meghan-markle-and-prince-harry-use>, 28 February 2018.
- Evans, Rhys, Sigurðardóttir, Ingibjörg, Helgadóttir, Guðrún. 2015. A Good Practice Guide to Equine Tourism: The Riding Native Nordic Breeds Project Developing Native Breed Equine Tourism in the North Atlantic Region. HLB Rapport Nr. 2 – 2015 Electronic publication. [http://hlab.no/wp-content/uploads/2017/04/HLB\\_rapport\\_2\\_2015\\_final.pdf](http://hlab.no/wp-content/uploads/2017/04/HLB_rapport_2_2015_final.pdf), 23 February 2018.
- Gross, Sven and Klemmer, Louisa. 2014. *Introduction to Tourism Transport*. Wallingford: CAB International.
- Hall, Derek. 2005. "Transport Tourism: Travelling Through Heritage and Contemporary Creation," In Marina Novelli (ed.), *Niche Tourism: Contemporary Issues, Trends and Cases*, pp. 89-98. Oxford: Elsevier.
- Kanokwan Somsirivarangkool. 2016. "The cultural validation of Lampang's horse carriage," *Human and Socio-Environmental Studies Journal* 31: 19-28.

- Katz, Jon. 2014. *Who Speaks for the Carriage Horses?: The Future of Animals in Our World*. Roadswell Editions. [https://books.google.co.th/books?id=sq1TBAAAQBAJ&dq=horse+carriage&source=gbs\\_navlinks\\_s](https://books.google.co.th/books?id=sq1TBAAAQBAJ&dq=horse+carriage&source=gbs_navlinks_s), 19 February 2018.
- Malone, Stephen. 2015, March 6. Horse carriages have sustained Queens' Irish. [https://www.timesledger.com/stories/2015/10/malone\\_all\\_2015\\_02\\_27\\_q.html](https://www.timesledger.com/stories/2015/10/malone_all_2015_02_27_q.html), 28 February 2018.
- Neeson, Liam. 2014, April 15. Actor Liam Neeson makes case to keep cherished horse carriages. <http://www.nydailynews.com/new-york/actor-liam-neeson-case-cherished-horse-carriages-article-1.1757763>, 28 February 2018.
- Page, Stephen J. 2009. *Transport and Tourism: Global Perspectives* (3rd edition). England. Pearson Education Limited.
- Pierson, Melissa Holbrook. 2018, Feb 9. How the horse helped shape our world — at great expense to itself. *The Washington Post*. [https://www.washingtonpost.com/outlook/how-the-horse-helped-shape-our-world--at-great-expense-to-itself/2018/02/09/550b649c-0078-11e8-8acf-ad2991367d9d\\_story.html?utm\\_term=.5c9736fd7aaf](https://www.washingtonpost.com/outlook/how-the-horse-helped-shape-our-world--at-great-expense-to-itself/2018/02/09/550b649c-0078-11e8-8acf-ad2991367d9d_story.html?utm_term=.5c9736fd7aaf), 19 February 2018.
- Sinha, Ankita. 2017, December 7. "What About Our Income?" Ask Horse Owners as BMC Stops Joyrides. <https://www.thequint.com/videos/news-videos/mumbai-joyride-horse-owners-plan-to-see-fresh-licence-after-facing-ban>, 27 February 2018.
- Wanwisa Ngamsangchaikit. 2016, December 14. Lampang meters its horse carriages. *TTR Weekly*. <http://www.ttrweekly.com/site/2016/12/lampang-meters-its-horse-carriages/>, 27 February 2018.
- Wikipedia. 2017, October 24. *Horsecar*. <https://en.wikipedia.org/wiki/Horsecar>, 27 February 2018.
- \_\_\_\_\_. 2018, January 22. Pulled rickshaw. [https://en.wikipedia.org/wiki/Pulled\\_rickshaw](https://en.wikipedia.org/wiki/Pulled_rickshaw), 1 March 2018.