



ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจชุมชนขนาดเล็กริมทางรถไฟ : กรณีศึกษาเศรษฐกิจของกลุ่มชาติพันธุ์ไทย-จีน ตำบลกุดจิก อำเภอสูงเนิน จังหวัดนครราชสีมา พ.ศ. 2430-2540

Economic History of Small Community along the Railway:  
economic of Thai and Chinese ethics in Kud Chik, Sung Noen, Nakhon  
Ratchasima (1887 – 1997)

พิมพ์ปฎิมา นเรศศิริกุล<sup>1</sup>

#### บทคัดย่อ

บทความวิจัยเรื่องประวัติศาสตร์เศรษฐกิจชุมชนขนาดเล็กริมทางรถไฟ : กรณีศึกษาเศรษฐกิจของกลุ่มชาติพันธุ์ไทย-จีน ตำบลกุดจิก อำเภอสูงเนิน จังหวัดนครราชสีมา พ.ศ. 2430-2540 มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจและความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของกลุ่มชาติพันธุ์ไทย-จีน ตำบลกุดจิก อำเภอสูงเนิน จังหวัดนครราชสีมา พ.ศ. 2430-2540 งานวิจัยนี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยทางประวัติศาสตร์ในการดำเนินการวิจัย เก็บรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลจากหลักฐานภาคสนามและเอกสาร

ผลการศึกษาพบว่า เศรษฐกิจของชาวไทยและชาวจีนในตำบลกุดจิก อำเภอสูงเนิน จังหวัดนครราชสีมา ในช่วง พ.ศ. 2430-2442 ระยะเริ่มแรกก่อนการขยายตัวทางการค้าจากการสร้างทางรถไฟ มีระบบเศรษฐกิจแบบเกษตรกรรมเพื่อยังชีพ ทั้งสองกลุ่มชาติพันธุ์มีการปฏิสัมพันธ์กันทางเศรษฐกิจแบบแลกเปลี่ยนผลผลิตส่วนเกินเพื่อบริโภคในชีวิตประจำวัน ต่อมาระหว่าง 2443-2509 เกิดการเปลี่ยนแปลงจากการเข้ามาของรถไฟสายกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา ที่วิ่งผ่านสถานีกุดจิก ชาวไทยพัฒนาวิถีเศรษฐกิจแบบยังชีพไปสู่การผลิตเพื่อจำหน่ายให้แก่ตลาดภายในและภายนอก มีการอพยพเข้ามาของชาวจีนระลอกที่ 2 เปลี่ยนแปลงจากการทำการเกษตรกรรมไปสู่การค้า การเป็นเจ้าของกิจการ เกิดอาชีพใหม่ขึ้นในกลุ่มชาวไทยและชาวจีน จนกระทั่ง พ.ศ. 2510-2540 เกิดการเปลี่ยนแปลงจากการค้าทางรถไฟไปสู่การขนส่งสินค้าทางถนน ตั้งแต่มีการตัดถนนมิตรภาพขึ้นมา ส่งผลให้การค้าทางรถไฟเริ่มซบเซา บางอาชีพที่สัมพันธ์กับทางรถไฟค่อย ๆ หายไปจากระบบเศรษฐกิจ เกิดอาชีพและธุรกิจใหม่ขึ้นมาแทนตามการปรับตัวทางเศรษฐกิจและสังคม

**คำสำคัญ:** ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจ อำเภอสูงเนิน นครราชสีมา ไทย จีน

<sup>1</sup> อาจารย์ประจำสาขาวิชาประวัติศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา  
อีเมลล์ pimpatima2030@gmail.com



## Abstract

The research Economic History of Small Community along the Railway: economic of Thai and Chinese ethics in Kud Chik, Sung Noen, Nakhon Ratchasima (1887 – 1997) aims to study economic history and changes in economic of Thai and Chinese ethic groups in Kud Chik Sub – district, Sung Noen District, Nakhon Ratchasima Province between 1887 – 1997. The research is conducted by historical methodology. The data collected and analyzed were derived from the field and the related document.

The result suggests that economic of the Thai and the Chinese in Kud Chik, sung Noen, Nakhon Ratchasima in the early period (between 1887 and 1899), before the expansion of the railway economic, which rose from the construction of the track in the local, was based on self – sufficient agriculture when both of the groups exchanged the surplus for daily consumption. Next, between 1900 and 1966, changes came along with Bangkok – Nakhon Ratchasima railway, which went pass Kud Chik Station. The Thai developed their self – sufficient agriculture to made – to – stock production for domestic and outside markets. There was also second migration of the Chinese, when people turned from agriculture fields to commercial and entrepreneurship, which created new occupations for both of the Thai and the Chinese. In the next period (1967 – 1997), the rail trade was replaced by automobile transportation and started to decline, which was the result from Mittraphap Road. Occupations related to the rail trade consequently gradually gave way to new carriers and businesses, which reveals significant adjustment to new economic as well as society.

**Key words:** economic history, Sung Noen District, Nakhon Ratchasima, Thai, Chinese

## ความสำคัญและที่มาของปัญหาการวิจัย

จังหวัดนครราชสีมาเป็นจังหวัดที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ในมิติทางเศรษฐกิจ สมัยรัตนโกสินทร์ เมืองนครราชสีมามีความสัมพันธ์กับเครือข่ายการค้าทั้งขนาดใหญ่และขนาดเล็ก โดยเฉพาะในช่วงต้นพุทธศตวรรษที่ 25 เป็นต้นมา ภาพเครือข่ายการค้าของคนกลุ่มต่าง ๆ ในเมืองนครราชสีมาปรากฏชัดเจนมากขึ้น มีการขยายตลาดการค้าจากในเมืองออกไปสู่นอกเมืองภายใต้ความสัมพันธ์ระหว่างชาวไทย จีน ลาว และเขมร โดยเฉพาะชาวจีนที่พบว่ามีการตั้งถิ่นฐานเป็นเรือนน้ำที่ตลาดนอกเมือง จนกลายเป็นย่านของชาวจีนตั้งแต่ประตูจอมพลไปจนถึงวัดแจ้ง แล้วขยายไปสองฝั่งข้างทางที่จะออกไปสู่ต่งพญาเย็นและสระบุรี มีร้านค้ามากมายริมถนนทั้งสองฝั่ง (เอเจียน แอมอนิเย, 2541 :



96) ในช่วงเวลาเดียวกันพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีนโยบายการพัฒนาประเทศเพื่อประโยชน์ด้านการเมืองการปกครอง เศรษฐกิจ และสังคม ให้มีการดำเนินการสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อศูนย์กลางที่กรุงเทพมหานครกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (สุวิทย์ ธีรศาสตร์, 2557 : 41) เส้นทางรถไฟสายนี้มีการวางระบบรางผ่านชุมชนเกษตรกรรมขนาดเล็กมากมายหลายชุมชน จึงส่งผลให้เส้นทางการค้าของจังหวัดนครราชสีมาเกิดเครือข่ายขนาดเล็กใหม่ ๆ เพิ่มขึ้นและมีบทบาทสำคัญในการกระจายสินค้าท้องถิ่นที่มีอัตลักษณ์ออกสู่ตลาด เกิดการขยายตัวของเศรษฐกิจชุมชนจากการอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานของคนจากพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อเข้ามาหากินและเริ่มต้นชีวิตใหม่ตามเส้นทางรถไฟทั้งที่เป็นชาวไทยและชาวจีน

การศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจจังหวัดนครราชสีมาที่ผ่านมามุ่งเน้นศึกษาโดยให้ตัวเมืองนครราชสีมาเป็นศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจของภูมิภาคและประเทศ โดยเป็นความสัมพันธ์ระหว่างเมืองใหญ่กับกรุงเทพมหานคร มากกว่าที่จะสะท้อนประวัติศาสตร์เศรษฐกิจท้องถิ่น ไม่ค่อยมีการศึกษาชุมชนขนาดเล็กที่อยู่ห่างไกลจากตัวเมืองออกไป ทำให้เห็นแต่โครงสร้างไม่เห็นภาพการเปลี่ยนแปลงของผู้คนที่เป็พลังขับเคลื่อนสำคัญต่อประวัติศาสตร์เศรษฐกิจและสังคมของจังหวัดนครราชสีมา ซึ่งแท้จริงแล้วชุมชนขนาดเล็ก โดยเฉพาะชุมชนริมทางรถไฟเป็นหน่วยย่อยทางเศรษฐกิจที่สำคัญมาก ชุมชนขนาดเล็กบนเครือข่ายทางเศรษฐกิจจะเป็นส่วนเล็ก ๆ ส่วนหนึ่งที่เสริมให้การศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจของจังหวัดนครราชสีมา มีความสมบูรณ์มากขึ้น ผู้วิจัยจึงเลือกที่จะศึกษาเศรษฐกิจของผู้คนในพื้นที่ ตำบลกุดจิก อำเภอสูงเนิน จังหวัดนครราชสีมา เนื่องจากเป็นชุมชนขนาดเล็กที่ตั้งอยู่ริมทางรถไฟและมีพลวัตทางประวัติศาสตร์เศรษฐกิจของชาวไทยและชาวจีน (สำเร็จ วิเศษศักดิ์, สัมภาษณ์, 2564)

### วัตถุประสงค์การวิจัย

ศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจของชาวไทยและชาวจีน ในตำบลกุดจิก อำเภอสูงเนิน จังหวัดนครราชสีมา ในช่วง พ.ศ. 2430-2540

### วิธีดำเนินการวิจัย

#### 1. ขอบเขตของเนื้อหาการวิจัย

ศึกษาพัฒนาการทางประวัติศาสตร์เศรษฐกิจ และความเปลี่ยนแปลง การปรับตัวทางเศรษฐกิจของชาวไทยและชาวจีน ใน ตำบลกุดจิก อำเภอสูงเนิน จังหวัดนครราชสีมา ในช่วง พ.ศ. 2430-2540

ด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ชาวไทย ชาวจีน และลูกครึ่งไทย-จีน ใน ตำบลกุดจิก อำเภอสูงเนิน จังหวัดนครราชสีมา และกลุ่มที่มีความสัมพันธ์กับเศรษฐกิจของตำบลกุดจิก อำเภอสูงเนิน จังหวัดนครราชสีมา ประกอบด้วย ผู้ให้ข้อมูลหลัก จำนวน 14 คน และผู้ให้ข้อมูลรอง จำนวน 10 คน



## 2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ผู้วิจัยใช้แบบสัมภาษณ์เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูล และใช้การสัมภาษณ์แบบไม่เป็นทางการต่อการดำเนินการวิจัยในประเด็นหลัก มีการบันทึกข้อมูลลงในอุปกรณ์บันทึกเสียง ตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือโดยการทดสอบใช้คำถามที่กำหนดไว้ซ้ำหลายครั้งเพื่อยืนยันคุณภาพ ความชัดเจนของคำถามและข้อมูล

## 3. ขั้นตอนการเก็บข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) สามารถแบ่งวิธีวิจัยออกเป็น 2 ส่วน คือ การวิจัยภาคสนามและการวิจัยเอกสาร

การวิจัยภาคสนาม เป็นวิธีวิจัยหลักที่ผู้ศึกษาใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งที่เป็นหลักฐานชั้นต้น (Primary Sources) และหลักฐานชั้นรอง (Secondary Sources) ซึ่งข้อมูลมีลักษณะเป็นคำบอกเล่า (Oral History) จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key-Information Interview) เก็บข้อมูลพัฒนาการทางเศรษฐกิจในช่วงระยะเวลาต่าง ๆ และความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างชาวไทยและชาวจีนในชุมชนและปฏิสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างชุมชนตามเส้นทางรถไฟ

การวิจัยเอกสาร เป็นการศึกษาเอกสารที่เป็นบันทึกต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ เอกสารตรวจราชการ การค้า รวมถึงงานที่เกี่ยวข้องที่ปรากฏอยู่ในงานวิจัย วิทยานิพนธ์ และดุขุฎินิพนธ์ จำนวน 11 เรื่อง

การเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งหมดใช้ระยะเวลาตั้งแต่เดือนเมษายน พ.ศ. 2564 ถึง เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565

## 4. ขั้นตอนการตรวจสอบข้อมูล

ผู้วิจัยทำการตรวจสอบข้อมูลภาคสนามด้วยการใช้คำถามต่อผู้ให้ข้อมูลด้วยการถามคำถามซ้ำหลายครั้ง ต่างช่วงเวลาและสภาพแวดล้อมขณะเก็บข้อมูล เพื่อยืนยันความเที่ยงตรงและความสม่ำเสมอของข้อมูล และใช้คำถามเดียวกันกับผู้ให้ข้อมูลหลักคนอื่น ๆ อีกเพื่อตรวจสอบความถูกต้องของเหตุการณ์ เวลา และสถานที่ ประกอบกับตรวจสอบข้อมูลภาคสนามร่วมกับข้อมูลจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง

## 5. ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยทางประวัติศาสตร์ (Historical Approach) นำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ทั้งที่เป็นหลักฐานชั้นต้น (primary sources) และหลักฐานชั้นรอง (Secondary sources) มาทำการตรวจสอบความถูกต้องร่วมกับเอกสารงานวิจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง นำข้อมูลทั้งหมดมาทำการวิเคราะห์ และสังเคราะห์ข้อมูล จากนั้นนำมาเรียบเรียง เสนอผลการวิจัยด้วยวิธีการพรรณนาวิเคราะห์ (Descriptive analysis)



## สรุปผลการวิจัย

ผลการวิจัยเรื่องประวัติศาสตร์เศรษฐกิจชุมชนขนาดเล็กริมทางรถไฟ : กรณีศึกษาเศรษฐกิจของกลุ่มชาติพันธุ์ไทย-จีน ตำบลกุดจิก อำเภอสูงเนิน จังหวัดนครราชสีมา พ.ศ. 2430-2540 พบว่า

### 1. เศรษฐกิจของกลุ่มชาติพันธุ์ไทย-จีน ตำบลกุดจิก อำเภอสูงเนิน จังหวัดนครราชสีมา พ.ศ. 2430-2442

ระบบเศรษฐกิจก่อนที่จะมีการพัฒนาเส้นทางการคมนาคมขนส่งที่จะนำไปสู่การขยายตัวทางเศรษฐกิจจนก่อให้เกิดปฏิสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจกับคนทั้งในและนอกชุมชน เศรษฐกิจมีความสัมพันธ์กับสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติในพื้นที่ตำบลกุดจิก มีสภาพภูมิศาสตร์เป็นพื้นที่ลุ่มต่ำแคบ ๆ ยาวไปตามแนวฝั่งคลอง การตั้งถิ่นฐานของผู้คนในยุคนี้ก็นิยมสร้างที่อยู่อาศัยริมคลองพร้อมกับประกอบอาชีพเกษตรกรรมเป็นหลัก เพื่อบริโภคภายในครัวเรือน ได้แก่ การปลูกข้าว ซึ่งเป็นอาชีพหลักของชาวไทยพื้นถิ่น นิยมทำนาข้าวจำวนที่ดินไม่ใหญ่มากนัก (สำเร็จ วิเศษศักดิ์, สัมภาษณ์, 2564) เนื่องจากในกระบวนการผลิตยังไม่มีเครื่องทุ่นแรงทางการเกษตร ทำให้แรงงานในการผลิตอาหารและเก็บเกี่ยวผลผลิตต่าง ๆ ต้องอาศัยแรงงานคนทั้งหมด ดังนั้นขนาดของที่ทำกินจะต้องสอดคล้องกับกำลังแรงงานในแต่ละครัวเรือนหรือจำนวนแรงงานในระบบเครือข่ายด้วย หากในกรณีที่มีปริมาณผลผลิตมากเกินไปกำลังเก็บเกี่ยวของครัวเรือน อาจมีการขอแรงจากคนในชุมชนได้จนกลายเป็นวัฒนธรรม “การลงแขก” ในสังคมเกษตรกรรมยุคต้น ๆ หลังฤดูเก็บเกี่ยวการสีข้าวด้วยมือเป็นภูมิปัญญาของคนดั้งเดิมในชุมชนก่อนการเข้ามาของชาวจีน การสีด้วยมือทำให้ข้าวบางส่วนแตกหัก จึงมีการนำส่วนที่เหลือของข้าวไปทำเป็นหมีสตไ่วบริโภคในครัวเรือนเช่นกัน ซึ่งต่อมาได้กลายเป็นผลผลิตที่เป็นอัตลักษณ์ของชุมชน ในช่วงระหว่าง พ.ศ. 2430-2442 พบการอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานของชาวจีนระลอกแรกในตำบลกุดจิก ชาวจีนกลุ่มนี้มีอาชีพปลูกผักและเลี้ยงสัตว์ โดยเฉพาะการเลี้ยงสุกร ไม่พบการทำนาปลูกข้าวในกลุ่มชาวจีน เนื่องจากอพยพเข้ามาภายหลัง พื้นที่ที่เหมาะสมต่อการปลูกข้าวเป็นที่ทำมาหากินของชาวไทยได้ถูกจับจองไปหมดแล้ว ชาวจีนจึงนำผัก เนื้อสุกร บ้างก็ใช้เกลือที่ได้มาจากพ่อค้าจีนที่เดินทางเกวียนผ่านอำเภอสูงเนิน เพื่อกลับไปกรุงเทพมหานคร มาแลกข้าวกับชาวไทย ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างสองกลุ่มชาติพันธุ์ดำเนินไปในลักษณะของการแลกเปลี่ยนผลผลิตซึ่งกันและกัน ซึ่งในช่วงเวลานี้ระบบการแลกเปลี่ยนด้วยเงินตรายังไม่ได้มีความสำคัญมาก (สำเร็จ วิเศษศักดิ์, สัมภาษณ์, 2564)

### 2. เศรษฐกิจของกลุ่มชาติพันธุ์ไทย-จีน ตำบลกุดจิก อำเภอสูงเนิน จังหวัดนครราชสีมา พ.ศ. 2443-2509

นโยบายการพัฒนาประเทศ เพื่อประโยชน์ด้านการเมืองการปกครอง เศรษฐกิจ และสังคมไทยสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว มีการดำเนินการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา ขึ้นและสร้างรางรถไฟถึงเมืองนครราชสีมาเมื่อ พ.ศ. 2443 ซึ่งเป็นทางรถไฟสายแรกของประเทศไทยที่เชื่อมต่อศูนย์กลางกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (สุวิทย์ ธีรสาวัต, 2557 : 107-108) เส้นทางรถไฟสายนี้มีเส้นทางการเดินรถผ่านตำบลกุดจิกและมีการตั้งสถานีรถไฟขึ้น การตัดผ่านทางรถไฟ ส่งผลอย่างมากต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจของกลุ่มชาติพันธุ์ไทยและจีนในพื้นที่ เศรษฐกิจแบบยังชีพในครัวเรือนและแลกเปลี่ยนในชุมชนเริ่มพัฒนาไปสู่การผลิตเพื่อขายมากขึ้น ประกอบกับการขยายตัวของชุมชนจีนที่เกิดจากการที่มีชาวจีนอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานระลอกที่ 2 เพื่อตั้งถิ่นฐานทำ



การค้าบริเวณสถานีเส้นทางรถไฟและเป็นพ่อค้าคนกลางกระจายสินค้าจากกรุงเทพมหานคร เข้าสู่เมืองนครราชสีมา และสินค้าจากเมืองนครราชสีมาสู่กรุงเทพมหานคร การเข้ามาของชาวจีนระลอกที่ 2 นี้มีจำนวนมาก (กลิ่นธูป ภูไพจิตร กุล, สัมภาษณ์, 2564) หลังจากการเข้ามาของการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ สภาพเศรษฐกิจของชาวไทยและชาวจีนใน ตำบลกุดจิกมีการเปลี่ยนแปลงมากขึ้น มีการปฏิสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจกับชุมชนต่าง ๆ บนเส้นทางการค้าบริเวณเส้นทางรถไฟ พัฒนาจากระบบเศรษฐกิจเพื่ออิงชีพไปสู่การผลิตเพื่อการค้าขาย สินค้าที่หมุนเวียนเพียงในชุมชนได้ถูกระบาย ออกสู่ตลาดภายนอกอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการนำสินค้าจากภายนอกกลับเข้ามาอุปโภคบริโภคในชุมชนด้วย (ยินดี สระสูงเนิน, สัมภาษณ์, 2564)

สินค้าเกษตรกรรมที่ชาวนาไทยเป็นผู้ผลิตจากเดิมที่ใช้แลกเปลี่ยนกับชาวจีนและบริโภคในครัวเรือน เริ่มเป็นการผลิตออกมาในปริมาณมากให้เป็นผลผลิตส่วนเกิน และผลิตสินค้าชนิดอื่นเพิ่มขึ้นเพื่อนำไปจำหน่ายให้แก่ตลาด ภายในและภายนอกชุมชน ได้แก่ ข้าว ผัก หน่อไม้สด ถั่วงอก ซึ่งการบรรจุสินค้าเพื่อขายนี้ ชาวยุโรปในตำบลกุดจิกต้องไปมีความสัมพันธ์กับชาวไทยในพื้นที่ใกล้เคียง คือ ชุมชนวัดจิว (วิบูลย์ แอมสูงเนิน, สัมภาษณ์, 2564) เนื่องจากการขนส่งสินค้าเกษตรกรรมจำเป็นต้องบรรจุสินค้าใส่ตะกร้า กระบุง และชะลอมที่สานด้วยไม้ไผ่ แต่ภายในชุมชนกุดจิกไม่มีวัตถุดิบ จึงต้องซื้อขายภาชนะจักสานเหล่านี้มาจากตลาดชุมชนวัดจิวซึ่งมีทรัพยากรและมีความชำนาญในการผลิตเครื่องจักสาน นอกจากนั้นความต้องการของตลาดถั่วงอกขยายตัวจนกลายเป็นอาชีพหลักของเกษตรกรอาชีพหนึ่งในตำบลกุดจิกในช่วงเวลานี้ ชาวไทยที่ตั้งถิ่นฐานอยู่ริมคลองเริ่มหันมาทำถั่วงอกส่งขายตามตลาดหลายแห่ง ได้แก่ ตลาดปากช่อง ตลาดสีคิ้ว ตลาดสูงเนิน ตลาดเมืองนครราชสีมา เป็นต้น (ยินดี สระสูงเนิน, สัมภาษณ์, 2564) ในขณะเดียวกันก็มีพ่อค้าคนกลางโดยสารรถไฟมารับซื้อหน่อไม้สดและหน่อไม้แห้งถึงเตาหมักกุดจิก ซึ่งเป็นสินค้าที่เริ่มมีชื่อเสียงและเป็นที่ต้องการของตลาดมาก นอกจากจะขายส่งผ่านพ่อค้าคนกลางที่มารับซื้อแล้ว บางครอบครัวที่มีสมาชิกหลายคน มีกำลังแรงงานเหลือจากการผลิต นิยมโดยสารรถไฟนำสินค้าไปขายตามตลาดริมทางรถไฟด้วยตัวเอง แล้วนำเงินที่ได้จากการขายสินค้า ซื้อสินค้าประเภทเกลือ แป้ง น้ำตาล มะพร้าว พริกแห้ง ปลาร้า ยาสูบ ผ้า กลับเข้ามาในชุมชน การเข้ามาของน้ำตาล แป้ง และมะพร้าว นำไปสู่การผลิตขนมชนิดต่าง ๆ ออกไปขาย เช่น ขนมถ้วยฟู ถั่วตัด ขนมชั้น ดอกจอก ฯลฯ (ยินดี สระสูงเนิน, สัมภาษณ์, 2564) ทำให้สินค้ามีความหลากหลายมากขึ้น มีทั้งขายให้แก่คนในชุมชนด้วยการหาบเร่ ขายในตลาดปุ้นกับพื้นซึ่งตั้งอยู่หน้าสถานีรถไฟกุดจิก และใช้พื้นที่หน้าบ้านเปิดเป็นนั่งร้านขนาดเล็ก ส่วนที่ส่งขายนอกชุมชน จะมีพ่อค้ามารับถึงแหล่งผลิต และเจ้าของผลผลิตขนส่งสินค้าไปกับริไฟ มีพ่อค้ารายย่อยมารอรับชมตามสถานีต่าง ๆ เพื่อนำไปจำหน่ายต่อ นอกจากนั้นยังมีสินค้าชนิดอื่น ๆ อีกที่เกษตรกรนำมาซื้อขายกัน ได้แก่ ไข่ ผัก ผลไม้พื้นบ้าน เนื้อไก่ หมาก เป็นต้น

สำหรับอาชีพของชาวจีนในตำบลกุดจิก ตั้งแต่ พ.ศ. 2443-2509 พบว่า วิถีเศรษฐกิจของชาวจีนมีความแตกต่างจากเศรษฐกิจในช่วงก่อนพ.ศ. 2443 อย่างชัดเจน เปลี่ยนจากอาชีพทำเกษตรกรรมและเลี้ยงสุกรมาสู่การค้า และสามารถพัฒนาสถานภาพทางเศรษฐกิจของตนเองไปสู่การเป็นเจ้าของกิจการ เกิดอาชีพใหม่ที่ตอบสนองกับการเติบโตทางเศรษฐกิจของคนในชุมชน ซึ่งลักษณะการค้าของชาวจีนจะมีความแตกต่างจากการค้าของชาวไทย กล่าวคือ



ชาวจีนไม่นิยมค้าขายแบบหาบเร่ นิยมทำร้านสำหรับค้าขายแบบถาวร โดยใช้ที่อยู่อาศัยที่ต่อมาสร้างเป็นตึกแถวแบบจีนอยู่หน้าสถานีรถไฟกุดจิก โดยใช้ชั้นล่างของห้องแถวเป็นร้านค้าและชั้นบนเป็นที่พักอาศัย กิจการของชาวจีน ได้แก่ ฉางข้าวและโรงสี ร้านชำ (สำเร็จ วิเศษศักดิ์, สัมภาษณ์, 2564) เชียงหมู (ยินดี สระสูงเนิน, สัมภาษณ์, 2564) ร้านขายอาหาร ร้านขายโอเลี้ยง(สำเร็จ วิเศษศักดิ์, สัมภาษณ์, 2564) ร้านขายยาแผนจีน ต้มสุรา (กลิ่นธูป ภูไฟจิตรกุล, สัมภาษณ์, 2564) ความคึกคักทางการค้าบริเวณสถานีรถไฟกุดจิก ส่งผลให้ย่านจีนกลายเป็นพื้นที่ตลาด ศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้า จึงเกิดอาชีพรับจ้างขนสินค้าขึ้นรถไฟของชาวจีนหนุ่มขึ้นมาด้วย กลุ่มจีนหนุ่มที่ยังไม่มีทุนทางเศรษฐกิจมากพอที่จะประกอบกิจการเป็นของตนเอง ในช่วงที่การค้าทางรถไฟคึกคัก สินค้าขึ้นลงรถไฟจำนวนมากโดยเฉพาะช่วงเช้าและเย็น ทำให้ต้องการแรงงานในการขนย้ายสินค้า ชาวจีนที่มีอายุน้อยและแข็งแรง มารับจ้างขนสินค้าให้กับเจ้าแก่จีน โดยเฉพาะกระสอบข้าว กระสอบถ่าน กระสอบฟืน และยังรับจ้างลากเกวียนส่งฟืนให้แหล่งผลิตหมี่ของชาวไทยด้วย นอกจากนี้ยังมีชาวจีนบางคนที่มีการสะสมทุนทางเศรษฐกิจมาก่อนหน้านี้ ได้ตั้งฉางข้าวเพื่อรับซื้อข้าวจากเกษตรกรไทยก่อนจะส่งเข้าโรงสีในเมืองนครราชสีมา ต่อมาจึงมีการตั้งโรงสีจีนขึ้นเองในพื้นที่ตำบลกุดจิก (สำเร็จ วิเศษศักดิ์, สัมภาษณ์, 2564) แม้ว่าทั้งชาวไทยและชาวจีนจะมีการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจตามความถนัดของตนเอง แต่จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจของทั้ง 2 กลุ่มมีความสัมพันธ์กันเสมอ ต่างฝ่ายยังคงพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน ไม่ได้แยกจากกันโดยเด็ดขาด โดยเฉพาะร้านชำและฉางข้าว พบว่า ชาวไทยสามารถนำข้าวไปแลกสินค้าในร้านชำของชาวจีนได้เกือบทุกชนิด เช่น นำข้าวไปแลกน้ำมันก๊าด น้ำตาล เกลือ ฯลฯ และร้านชำจะรวบรวมข้าวที่ได้จากการแลกเปลี่ยนในลักษณะดังกล่าวนี้ไปขายให้แก่ฉางข้าวหรือโรงสี หรือหากชาวไทยต้องการหาทุนทำเกษตรกรรม จะไปเอาปุ๋ยจากร้านของชาวจีนมาก่อน เมื่อปลูกข้าวได้ผลผลิต จึงนำข้าวมาจ่ายแทนค่าปุ๋ย เป็นต้น อีกทั้งต่อมาการผสมผสานทางชาติพันธุ์ผ่านการแต่งงานส่งผลให้เกิดระบบเครือญาติไทย-จีน ขึ้นมากในสังคมกุดจิกด้วย กิจกรรมทางเศรษฐกิจจึงมีการผสมผสานกันทั้งแหล่งวัตถุดิบของครอบครัว ตระกูลคนไทยกับกิจการของครอบครัวคนจีน (สำเร็จ วิเศษศักดิ์, สัมภาษณ์, 2564)

3. เศรษฐกิจของกลุ่มชาติพันธุ์ไทย-จีน ตำบลกุดจิก อำเภอสูงเนิน จังหวัดนครราชสีมา หลัง พ.ศ. 2510-2540

ช่วงปลายทศวรรษ 2490 ระบบขนส่งทางบกได้รับการพัฒนาขึ้นเพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม และยังเป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุมทรัพยากรธรรมชาติและมนุษย์ในท้องถิ่นต่างไกลต่าง ๆ ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ในสมัยจอมพล ป. พิบูลย์สงคราม เริ่มมีการสร้างถนนมิตรภาพภายใต้ความร่วมมือระหว่างไทยกับสหรัฐอเมริกา และเปิดให้มีการเดินรถได้ตั้งแต่ พ.ศ. 2500 เป็นต้นมา กลายเป็นเส้นทางสำคัญควบคู่กับรถไฟในการขนส่งผลผลิตจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปสู่ตลาดพื้นที่ต่าง ๆ รวมถึงสินค้าจากภาคกลางก็สามารถระบายสู่ตลาดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้ ประกอบกับความเจริญทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ การศึกษาค่านิยม ที่หล่อหลอมเข้าสู่พื้นที่ชนบทค่อนข้างมากในช่วงหลังทศวรรษ 2520 และการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศ เป็นปัจจัยสำคัญของการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ การเกิดอาชีพใหม่ และการสูญหายของอาชีพดั้งเดิมอย่างชัดเจน



(สำเร็จ วิเศษศักดิ์, สัมภาษณ์, 2564) โดยเฉพาะการสร้างถนนมิตรภาพซึ่งเป็นถนนสายหลักและสายแรกที่เชื่อมระหว่างภาคกลางกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ถนนมิตรภาพตัดผ่านปากทางเข้าตำบลกุดจิก ห่างจากสถานีรถไฟประมาณ 3 กิโลเมตร โดยเชื่อมต่อกับถนนดินที่ใช้เป็นทางเกวียนเข้าสู่ตลาดหน้าสถานีรถไฟกุดจิก ในช่วงแรกของการตัดผ่านของถนนมิตรภาพ การค้ายังไม่เกิดการเปลี่ยนแปลงทันที การค้าทางรถไฟยังคงมีความสำคัญมากสำหรับชุมชน การขนส่งสินค้ายังไม่นิยมใช้รถยนต์ เนื่องจากสภาพถนนดินไม่สะดวกในการขนส่งสินค้า ระยะทางจากถนนใหญ่เข้าสู่ตลาดกุดจิกค่อนข้างเปลี่ยวและไกล อีกทั้งราคารถยนต์ขณะนั้นมีราคาค่อนข้างสูงเมื่อพิจารณาจากทุนทางเศรษฐกิจของผู้คนในชนบท ผู้รับสินค้าจึงใช้บริการรับส่งสินค้าต้นทางถึงปลายทางจากรถไฟเช่นเดิม จนกระทั่งมีการปรับปรุงพื้นผิวถนนจากถนนมิตรภาพเข้ามาภายในตลาดกุดจิก และจากตลาดไปตามแหล่งที่อยู่อาศัยของผู้คน ให้เป็นถนนลูกรัง ราวพ.ศ. 2520 และปรับปรุงเป็นถนนลาดยางในเวลาต่อมา เมื่อมีถนนภายในพื้นที่เชื่อมต่อกับภายนอก เหมาะสมต่อการสัญจรไปมาของผู้คนมากขึ้น จึงเกิดธุรกิจรถโดยสารของชาวจีนประมาณ พ.ศ. 2522 โดยมีเส้นทางจากตลาดกุดจิกไปจนถึงเมืองนครราชสีมา (เมธินี สาสนวน, สัมภาษณ์, 2564) การเดินทางของคนในพื้นที่เริ่มหันมานิยมใช้รถโดยสารมากขึ้น โดยเฉพาะแม่ค้ารายย่อยที่นำสินค้าไปขายตามตลาดในเมืองนครราชสีมา ซึ่งไม่จำเป็นต้องแบกสินค้าหรือจ้างคนไปขนสินค้าจากหน้าบ้านไปที่สถานีรถไฟ และจากสถานีรถไฟเมืองนครราชสีมาไปตลาด เนื่องจากรถโดยสารวิ่งผ่านหน้าบ้าน สามารถขนตะกร้ากระจุง แข่ง บรรจุผัก ผลไม้ หมี ขึ้นรถโดยสารได้เลย และวิ่งรถไปส่งถึงหน้าตลาดต่าง ๆ ที่ตั้งอยู่ในเมืองนครราชสีมา (เพทยา แอมสูงเนิน, สัมภาษณ์, 2564)

การปรับตัวเรื่องการขนส่งสินค้าดังกล่าวนี้ ส่งผลให้อาชีพรับจ้างขนสินค้าขึ้นรถไฟของชาวจีนค่อย ๆ ลดบทบาทลงและหายไปจากระบบเศรษฐกิจ แรงงานจีนบ้างก็เปลี่ยนอาชีพไปสู่การค้าขายจำพวกร้านชำเล็ก ๆ บ้างก็ย้ายออกนอกพื้นที่ไปหาโอกาสทำมาหากินใหม่ โดยเฉพาะเดินทางเข้าไปทำงานกับญาติหรือคนรู้จักที่เป็นชาวจีนในกรุงเทพมหานคร เช่น รับจ้างสานบุงก็ ธุรกิจโรงไข่ ธุรกิจทำรองเท้าหนังส่งต่างประเทศ เป็นต้น (ทิม แซ่ตั้ง, สัมภาษณ์, 2565) ในขณะที่อาชีพรับจ้างขนสินค้าหายไปจากการเข้ามาของถนนและรถโดยสารสาธารณะ อาชีพรับจ้างใหม่เกิดขึ้นแทนในระบบเศรษฐกิจ คือ อาชีพรับจ้างขับรถโดยสาร เกิดขึ้นพร้อมกับธุรกิจรถโดยสารของเจ้าแก็งเงิน นอกจากรถโดยสารจะมีบทบาทในการขนส่งสินค้าโดยตรงแล้ว ในช่วงทศวรรษ 2530 ชาวไทยและชาวจีน ที่อยู่ในครอบครัวข้าราชการไทยและเจ้าแก็งเงิน เริ่มส่งบุตรหลานไปเรียนหนังสือในโรงเรียนที่มีชื่อเสียงในเมืองนครราชสีมา เช่น โรงเรียนสุขานารี โรงเรียนมารีวิทยา โรงเรียนบุญวัฒนา และโรงเรียนราชสีมาวิทยาลัย เป็นต้น เพื่อส่งสมทบทุนทางการศึกษาไปสู่ความเป็น “เจ้าคนนายคน” ตามค่านิยมในสังคมชนบทยุคนั้น รถโดยสารกลายเป็นยานพาหนะหลักสำหรับรับส่งเด็กในพื้นที่ไปเรียนหนังสือในเมือง และคนวัยหนุ่มสาวที่ออกทำงานนอกชุมชน เมื่อคนรุ่นใหม่ได้รับการศึกษาสูง บางคนกลับมาพัฒนาธุรกิจครอบครัวให้เติบโตขึ้น เช่น โรงสีข้าว คลินิกแพทย์ทั่วไป ร้านขายยาแผนปัจจุบัน ร้านเสริมสวย ร้านขายส่ง โรงน้ำแข็ง เป็นต้น บางคนออกไปทำงานนอกชุมชน ตามหน่วยงานของภาครัฐและเอกชน ส่งผลให้ไม่ได้กลับมาสานต่อกิจการของครอบครัว บ้างก็ยกเลิกกิจการดั้งเดิมของครอบครัวไป (เมธินี สาสนวน, สัมภาษณ์, 2564)





ธุรกิจรถโดยสารเริ่มลดบทบาทในเชิงเศรษฐกิจการค้าลงมาก ตั้งแต่พ.ศ. 2540 เป็นต้นมา เนื่องจากกำลังการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลของคนในพื้นที่มีมากขึ้น ประกอบกับค่านิยมของคนสมัยใหม่ และความสะดวกในการเดินทางเพื่อประกอบอาชีพ ทำให้แต่ละครอบครัวมีรถยนต์อย่างน้อย 1 คัน เพื่อใช้ในการค้าขาย ทำให้มีการใช้บริการรถสาธารณะลดน้อยลงกว่าแต่ก่อนมาก รถโดยสารกลายเป็นทางเลือกหนึ่งในการเดินทางของคนในพื้นที่เท่านั้น ไม่ใช่เพื่อการค้าขายอีกต่อไป นอกจากธุรกิจการคมนาคมขนส่งแล้ว ชาวจีนยังนำธุรกิจการสื่อสาร กิจการร้านวัสดุก่อสร้างเข้ามาเปิดในพื้นที่ด้วย ส่วนสินค้าเกษตรกรรมและการแปรรูปผลผลิตในครัวเรือนของชาวไทย โดยเฉพาะกิจการเตาหมี เป็นอาชีพที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจนตั้งแต่ทศวรรษ 2530 เป็นต้นมา โดยมีสาเหตุจากหลายปัจจัย การขาดแคลนจำนวนแรงงานในการผลิต การเติบโตของโรงงานอุตสาหกรรมเกษตร (ณัฐริธา กาญจนศิลป์, 2546 : 100) ต้นทุนการผลิตสูงขึ้นจากการขาดแคลนทรัพยากรการผลิต การศึกษาและค่านิยมสมัยใหม่ (วิบูลย์ แอมสูงเนิน, สัมภาษณ์, 2564) นอกจากการค้าผลผลิตเกษตรกรรมแล้ว ชาวไทยบางครอบครัวที่สามารถสะสมทุนได้จากการค้าบนรถไฟ หรือมีการแต่งงานข้ามวัฒนธรรมระหว่างไทยกับจีน มีการลงทุนเปิดร้านขายของชำด้วย (เมธินี สาสวน, สัมภาษณ์, 2564) นอกจากนั้นผลจากการเข้ามาของถนนยังส่งผลให้มีการนำเทคโนโลยีการเกษตรสมัยใหม่เข้ามาใช้เพื่อเพิ่มผลผลิต ซึ่งใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิง และมีการใช้รถจักรยานยนต์มากขึ้น มีอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้างจากปากทางกุดจิกเข้ามาในชุมชน จึงเกิดกิจการขายน้ำมันเชื้อเพลิง ต่อมาชาวไทยและชาวจีนนิยมให้ลูกหลานรับราชการ ออกไปทำงานนอกพื้นที่ ซึ่งมีรายได้ดีกว่าการทำกิจการในชุมชนขนาดเล็ก และการค้าก็ได้ดีคึกคัก ทำกำไรได้จำนวนมากเหมือนสมัยก่อน ทำให้หลัง พ.ศ. 2540 เป็นต้นมา เศรษฐกิจของชาวไทยและชาวจีนไม่ได้อยู่บนพื้นฐานของการค้าและกิจการส่วนตัว

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะพบว่าพัฒนาการทางเศรษฐกิจของชาวไทยและชาวจีนในตำบลกุดจิก อำเภอสูงเนิน จังหวัดนครราชสีมาในช่วง พ.ศ. 2430-2540 มีพัฒนาการอย่างต่อเนื่องภายใต้เงื่อนไขของสภาพแวดล้อมในชุมชนและการพัฒนาของประเทศ ส่งผลให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจมีการเปลี่ยนแปลงตามเงื่อนไขในแต่ละช่วงเวลา ซึ่งในช่วงที่ชุมชนยังไม่ได้มีปฏิสัมพันธ์กับภายนอก วิธีการผลิตของชาวไทยและชาวจีนอยู่บนพื้นฐานของการเกษตรกรรมเพื่อยังชีพตามวิถีชีวิตของชุมชนที่อาศัยอยู่ใกล้แหล่งน้ำและมีดินที่เหมาะสม จนกระทั่งมีการสร้างทางรถไฟที่สามารถตอบสนองการกระจายสินค้าได้ดี ส่งผลให้เศรษฐกิจเพื่อยังชีพเปลี่ยนแปลงไปสู่การผลิตเพื่อขาย ในช่วง พ.ศ. 2443-2509 การผลิตเพื่อส่งขายตลาดภายนอกโดยทางรถไฟเติบโตมาก เกิดความหลากหลายทางอาชีพและกิจการ และเกิดการขยายตัวของชาวจีนในตำบลกุดจิก ต่อมา ในช่วงพ.ศ. 2510-2540 มีการสร้างถนนมิตรภาพที่เชื่อมต่อกับถนนเข้าสู่ชุมชน ทำให้การขนส่งสินค้าทางถนนเริ่มเป็นที่นิยมและกลายเป็นเส้นทางกระจายสินค้าแทนที่การขนส่งทางรถไฟ อาชีพที่สัมพันธ์กับการค้าโดยรถไฟก็หมดไป การขาดแคลนแรงงาน วิกฤติ การขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรม ค่านิยม การศึกษา ฯลฯ ล้วนเป็นสาเหตุที่ทำให้เศรษฐกิจของชาวไทยและชาวจีนเกิดการปรับตัวและเปลี่ยนแปลง



## อภิปรายผล

กิจกรรมทางเศรษฐกิจของ ตำบลกุดจิก อำเภอสูงเนิน จังหวัดนครราชสีมา พ.ศ. 2430-2442 เป็นการดำเนินการกิจกรรมที่สัมพันธ์กับระบบนิเวศ มีความสัมพันธ์กับดินและน้ำ ส่งผลให้อาชีพเกษตรกรรม โดยเฉพาะการทำนาเป็นอาชีพหลักในการเลี้ยงดูสมาชิกในครอบครัว และแลกเปลี่ยนผลผลิตกันระหว่างครัวเรือนในรูปแบบผลผลิตส่วนเกิน ซึ่งกิจกรรมทางเศรษฐกิจรูปแบบนี้ เกิดขึ้นได้ทั่วไปในชุมชนขนาดเล็กที่ยังไม่เจริญและก่อนการขยายตัวของเส้นทางคมนาคมขนส่ง ซึ่งสอดคล้องกับงานศึกษาชุมชนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของสมคิด พรหมจ้อย เรื่องเศรษฐกิจชุมชนหมู่บ้านอีสานใต้ : ความอยู่รอดของชุมชนท่ามกลางกระแสความเปลี่ยนแปลง (สมคิด พรหมจ้อย, สมบัติ พันหวีศิริภรณ์, สุทัศน์ กองทรัพย์ และวิลาศ โพธิสาร, 2546 : 53-58) ที่สะท้อนให้เห็นว่าชุมชนในภาคอีสาน มีการตั้งถิ่นฐานของคนหลายกลุ่มทั้งไทย จีน ลาว เขมร และกลุ่มชาติพันธุ์อื่นๆ ดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจร่วมกันมานานก่อนที่จะมีการพัฒนาประเทศ โดยอาศัยทรัพยากรในท้องถิ่นเป็นตัวกำหนดกิจกรรมทางเศรษฐกิจก่อนที่จะเริ่มมีการเปลี่ยนไปตามความเจริญจากภายนอก สอดคล้องกับงานศึกษาเรื่องอีสานเปลี่ยนผ่าน : การปรับเปลี่ยนโครงสร้างเศรษฐกิจสังคมและโครงสร้างความรู้สึกร่วมกันในชนบทอีสาน ของมานะ นาคำ และคณะ (มานะ นาคำ, มนต์ชัย ผ่องศิริ, ณัฐพล มีแก้ว, 2564 : 1-25)

จนกระทั่งมีการพัฒนาการคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะทางรถไฟ ที่ส่งผลให้ชุมชนต่าง ๆ เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจระหว่าง พ.ศ. 2443-2509 ผู้คนในชุมชนมีปฏิสัมพันธ์กับคนภายนอก พบการอพยพของคนต่างถิ่นเพื่อเข้ามาหาทำเลในการประกอบอาชีพที่สัมพันธ์กับรถไฟและพัฒนาเศรษฐกิจแบบดั้งเดิมให้ขยายตัว เกิดอาชีพใหม่ในกลุ่มคนพื้นถิ่นและผู้อพยพเข้ามาอยู่ใหม่ โดยเฉพาะชาวจีน ที่กระจายตัวไปตั้งรกราก ดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจตามที่ตั้งต่าง ๆ จนเกิดเป็นตลาดการค้าขึ้นมา ซึ่งสอดคล้องกับงานศึกษาของอาทิตย์ อินธาระ เรื่องพัฒนาการของการขนส่งทางรถไฟในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (อาทิตย์ อินธาระ, 2555) ประวัติศาสตร์อีสาน 2322-2488 เล่ม 2 ของสุวิทย์ ธีรศาสตร์ (สุวิทย์ ธีรศาสตร์, 2557) และการสร้างทางรถไฟสายใต้กับผลกระทบทางเศรษฐกิจและการเมือง ของปก แก้วกาญจน์ (ปก แก้วกาญจน์, 2534)

นับตั้งแต่หลังทศวรรษ 2510 เป็นต้นมา การเข้ามาของถนนมิตรภาพ ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการคมนาคมขนส่ง วัตถุประสงค์ป้อนโรงงานอุตสาหกรรม และเป็นเส้นทางคมนาคมหลักตามนโยบายทางการเมือง เศรษฐกิจและสังคมของรัฐบาล (ณัฐริธา กาญจนศิลป์, 2546) เป็นปัจจัยผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของการขนส่งสินค้า เกิดโรงงานอุตสาหกรรมที่กระตือรือร้นการผลิตสินค้าให้มีปริมาณมากและมีคุณภาพสอดคล้องกับความต้องการของตลาดมากขึ้น ส่งผลให้วิถีการผลิตแบบดั้งเดิมที่ผลิตได้ในปริมาณจำกัดไม่สามารถแข่งขันกับแหล่งผลิตเชิงอุตสาหกรรมได้ บางอาชีพต้องเลิกกิจการไป ในขณะที่เดียวกันก็เกิดธุรกิจใหม่ขึ้นมาแทน โดยเฉพาะธุรกิจเกี่ยวกับการคมนาคมซึ่งสอดคล้องกับงานศึกษาเรื่องผลกระทบของระบบคมนาคมทางบกกับการพัฒนาเศรษฐกิจในภาคเหนือของไทย พ.ศ. 2475- 2559 (พิมพ์ อูมา ธัญธนกุล, 2560) ที่แสดงให้เห็นว่าการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางบกนำมาสู่การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจอย่างมาก



## ข้อเสนอแนะ

### ข้อเสนอแนะในการนำผลวิจัยไปใช้

(1) จากผลการวิจัยพบว่า เศรษฐกิจของชุมชนบริเวณริมทางรถไฟมีลักษณะเป็นเครือข่ายการค้าที่มีความสัมพันธ์กับตลาดหลายแห่งในจังหวัดนครราชสีมา ทั้งในฐานะผู้ผลิต ผู้รับสินค้าและผู้กระจายสินค้า ซึ่งนับว่ามีความสำคัญอย่างมากต่อระบบเศรษฐกิจ จึงควรนำข้อมูลการวิจัยไปวิเคราะห์เชื่อมโยงกับองค์ความรู้เดิมเพื่อขยายองค์ความรู้เกี่ยวกับเศรษฐกิจของจังหวัดนครราชสีมาให้มีความสมบูรณ์มากขึ้น

(2) การศึกษาประวัติศาสตร์เป็นส่วนหนึ่งของการทำความเข้าใจพื้นที่ การทำความเข้าใจชุมชนหรือท้องถิ่นในปัจจุบันควรเริ่มต้นจากการศึกษาอดีต เพื่อให้รู้รากเหง้าของพื้นที่ รู้จักผู้คน ผลการวิจัยนี้จึงใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการศึกษาชุมชนในจังหวัดนครราชสีมาได้ และภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปต่อยอดในการศึกษาจุดแข็ง จุดอ่อนทางเศรษฐกิจของตำบลทุกจุด เพื่อเป็นข้อมูลในการกำหนดทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจให้แก่ชุมชน

### ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

(1) ควรศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจในชุมชนขนาดเล็กอื่น ๆ ที่อยู่ริมเส้นทางรถไฟ เพื่อให้เห็นเครือข่ายทางเศรษฐกิจในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมาและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

(2) ควรศึกษาเส้นทางเศรษฐกิจทางน้ำในจังหวัดนครราชสีมา เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางเศรษฐกิจทางบก จะทำให้เห็นโครงข่ายการค้าได้อย่างสมบูรณ์

## เอกสารอ้างอิง

- กลิ่นธูป ภูโพิจิตกรกุล. ผู้สัมภาษณ์. 15 กรกฎาคม 2564. เรื่องการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของชาวจีน.
- ณัฐริธา กาญจนศิลป์. (2546). การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของจังหวัดนครราชสีมา พ.ศ. 2500-2540. บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- ทิม แซ่ตั้ง. ผู้สัมภาษณ์. 5 กุมภาพันธ์ 2565. เรื่องการเปลี่ยนแปลงอาชีพของชาวไทยและชาวจีนในตำบลทุกจุด.
- ปก แก้วกาญจน์. (2534). การสร้างทางรถไฟสายใต้กับผลกระทบทางเศรษฐกิจและการเมือง. สงขลา : สถาบันทักษิณคดีศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- พิมพ์อูมา ธัญธนกุล. (2560). ผลกระทบของระบบคมนาคมทางบกกับพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคเหนือของไทย พ.ศ. 2475-พ.ศ. 2559. กรุงเทพฯ : ศักดิ์โสภณาการพิมพ์.
- เพทาย แอมสูงเนิน. ผู้สัมภาษณ์. 12 พฤษภาคม 2564. เรื่องการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของชาวไทย.
- มานะ นาคำ และคณะ. (2564, มกราคม-เมษายน). อีสานเปลี่ยนผ่าน : การปรับเปลี่ยนโครงสร้างเศรษฐกิจสังคมและโครงสร้างความรู้สึกลงในชนบทอีสาน. วารสารมนุษยศาสตร์ สังคมศาสตร์. ขอนแก่น : มหาวิทยาลัยขอนแก่น. 38(1), 1-25.



เมธินี สาสนาน. ผู้สัมภาษณ์. 15 กรกฎาคม 2564. เรื่องอาชีพและการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของชาวไทยและชาวจีนในตำบลกุดจิก.

ยินดี สระสูงเนิน. ผู้สัมภาษณ์. 14 เมษายน 2564. เรื่องอาชีพของชาวไทยและชาวจีนในตำบลกุดจิก.

วิบูลย์ แอมสูงเนิน. ผู้สัมภาษณ์. 8 กรกฎาคม 2564. เรื่องการค้าของชาวไทยในตำบลกุดจิก.

สมคิด พรหมจ้อย และคณะ (2546). เศรษฐกิจชุมชนหมู่บ้านอีสานใต้ ความอยู่รอดของชุมชนท่ามกลางกระแสการเปลี่ยนแปลง : รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์. สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม.

สุวิทย์ อิศราศวัต. (2557). ประวัติศาสตร์อีสาน 2322-2488 เล่ม 2. ขอนแก่น : คลังนานาวิทยา.

สำเร็จ วิเศษศักดิ์. ผู้สัมภาษณ์. 2 ธันวาคม 2564. เรื่องอาชีพ ธุรกิจ ของชาวจีนในตำบลกุดจิก.

อาทิตย์ อินธาระ. (2555). เรื่องพัฒนาการของการขนส่งทางรถไฟในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง. เชียงใหม่ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

เอเจียน แอมอนิเย. (2541). บันทึกการเดินทางในลาว ภาคสอง พ.ศ. 2440. แปลจาก Voyage dans le Laos, tome premier 1895. โดย ทองสมุทร โดเร และ สมหมาย เปรมจิตต์. เชียงใหม่: สถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.