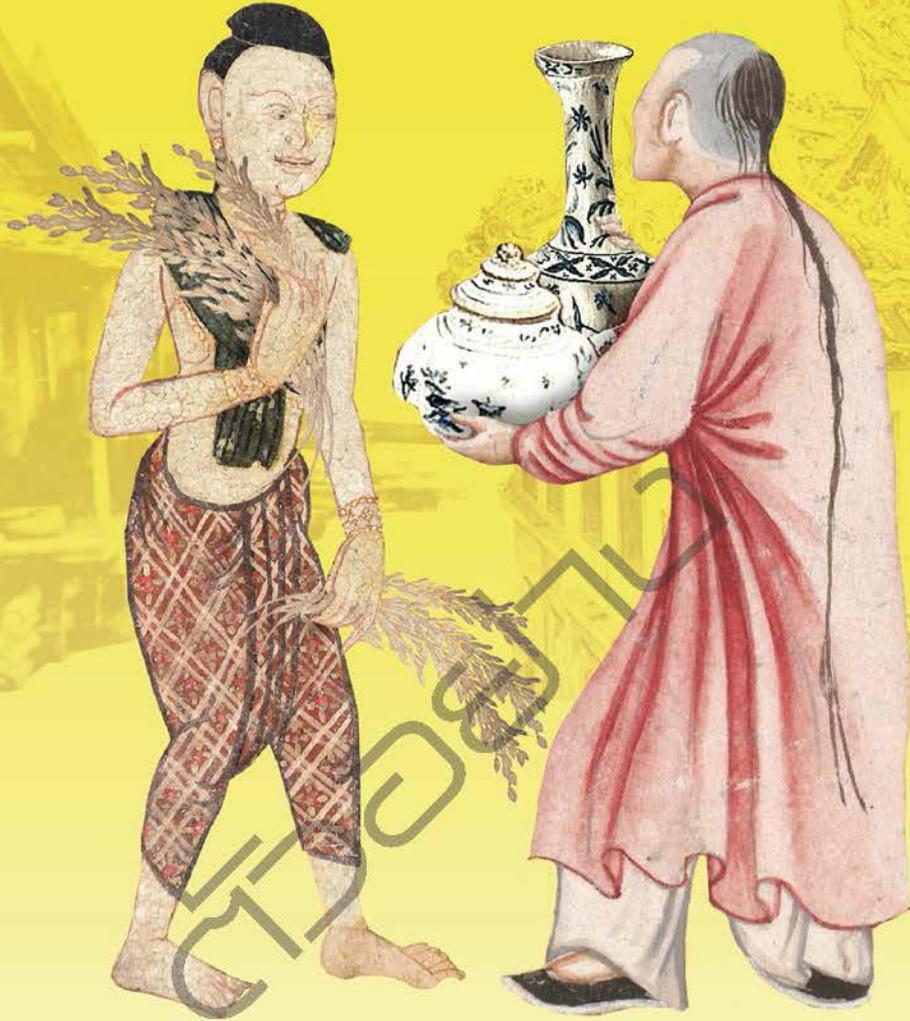


ฉบับพิเศษ
ศิลปะวัฒนธรรม



การค้าทางเรือสำเภา
จีน-สยาม
ยุคต้นรัตนโกสินทร์

Fields from the Sea: Chinese Junk Trade
with Siam during the Late Eighteenth and
Early Nineteenth Centuries

เจนนิเฟอร์ เวียน คุษแมน ผู้เขียน
ชัยจิตต์ อำไพพรรณ ผู้แปล
ชาลวิทย์ เกษตรศิริ บรรณาธิการ



การค้าทางเรือสำเภาจีน-สยาม ยุคต้นรัตนโกสินทร์

• **ชั้นจิตต์ อำไพพรรณ แปล**

ตีพิมพ์เผยแพร่ครั้งแรก : มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์

และมนุษยศาสตร์, พฤศจิกายน 2528

พิมพ์ครั้งที่ 1 : พฤศจิกายน 2528

พิมพ์ครั้งที่ 2 : มกราคม 2568

ราคา 380 บาท

ข้อมูลทางบรรณานุกรมของสำนักหอสมุดแห่งชาติ

คุณแมน เจนนิเฟอร์ เวย์น.

การค้าทางเรือสำเภาจีน-สยาม ยุคต้นรัตนโกสินทร์.

พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : มติชน, 2568. 304 หน้า.

1. จีน--การค้ากับต่างประเทศ--ไทย.

I. ชั้นจิตต์ อำไพพรรณ, ผู้แปล. II. ชื่อเรื่อง.

382.09510593

ISBN 978-974-02-1930-9

สำนักพิมพ์มติชน | www.matichonbook.com

- ทีมปรึกษาสำนักพิมพ์ : อารักษ์ คคะนาท, สุพจน์ แจ้งเร็ว, ฤจิรัตน์ ทิมวัฒน์
- ผู้อำนวยการสำนักพิมพ์ : มณฑล ประภากรเกียรติ
- รองผู้จัดการสำนักพิมพ์ : ประภาพร ประเสริฐใสภา, หทัยชนก ชิวเมกซ์
- บรรณาธิการอาวุโส : สุภชัย สุชาติสุธาธรรม
- บรรณาธิการบริหาร : ปกรณ์เกียรติ ดีโรจนวานิช
- หัวหน้ากองบรรณาธิการ : นพรุจ ศรีรัตน์ศิริกุล
- บรรณาธิการต้นฉบับ : สกฤษฎิ์ บุญมา
- พิสูจน์อักษร : สรวิชญ์ ภัคดีอาษา
- กราฟิกเลย์เอาต์ : อรอนงค์ อินทรอุดม
- ศิลปกรรม : รัชพล วรกุลสวัสดิ์
- ออกแบบปก : สิริรัตนา นวลนุ่ม
- ประชาสัมพันธ์และการตลาด : วิชาภาพิชญ์ เวชสุริยะกุล, ณัชชา เขียวกล

สั่งซื้อหนังสือจำนวนมากในราคาพิเศษ
ติดต่อที่ บริษัทงานดี จำกัด

โทรศัพท์ 0-2580-0021 ต่อ 3353

MATCHON
PREMIUM
PRINT

ฝ่าย MATCHON PREMIUM PRINT

บริษัทมติชน จำกัด (มหาชน)

รับผลิตสื่อสิ่งพิมพ์ทุกประเภท

โทรศัพท์ 0-2580-0021 ต่อ 2419, 2424

email: print.matichon@gmail.com

Matichon Premium Print

ในกรณีที่หนังสือมีข้อผิดพลาดจากการพิมพ์
เช่น หน้าขาดหาย หน้าซ้ำ หน้าสลับ เข้าเล่มกลับหัว
กรุณาติดต่อมาที่ email: matichonbook.sales@gmail.com
หรือ inbox matichonbook เพื่อขอเปลี่ยนแปลงใหม่

จัดทำโดย : บริษัทมติชน จำกัด (มหาชน) 12 ถนนเทศบาลนฤมาล
ประชาชนิเวณคัน 1 เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

โทรศัพท์ 0-2580-0021 ต่อ 1235

พิมพ์ที่ : โรงพิมพ์มติชน 12 ถนนเทศบาลนฤมาล ประชาชนิเวณคัน 1
เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

โทรศัพท์ 0-2580-0021 ต่อ 2000, 2108

จัดจำหน่ายโดย : บริษัทงานดี จำกัด (ในเครือมติชน)

12 ถนนเทศบาลนฤมาล ประชาชนิเวณคัน 1 เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

โทรศัพท์ 0-2580-0021 ต่อ 3350-3360

Matichon Publishing House a division of Matichon Public Co., Ltd.

12 Tethsabannarueman Rd., Prachanivate 1,

Chatuchak, Bangkok 10900 Thailand

matichonbook @matichonbook

@matichonbook @matichonbooks matichonbook

บทที่ 1

บทนำ

ชาวจีนที่อยู่ตามบริเวณชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกเฉียงใต้คุ้นเคยดีกับกลุ่มพ่อค้าต่างชาติ ที่นำทั้งสินค้าชนิดธรรมดาและแปลกๆ มายังประเทศจีนพร้อมกับลมมรสุม และจากไปเมื่อสิ้นฤดูกาล บรรดาพ่อค้าต่างแดนมากขึ้นเป็นระลอก เริ่มด้วยพวกมาเลย์ เปอร์เซีย และอาหรับ ในระหว่างพันปีแรกของคริสต์ศักราช ติดตามมาด้วยพ่อค้าชาวยุโรป หลังคริสต์ศักราช 1500 พ่อค้าต่างชาติเหล่านี้ต่างได้เข้ามามีส่วนพัวพันกับชีวิตทางเศรษฐกิจของมณฑลตามริมฝั่งทะเลของจีน ในขณะที่พ่อค้าชาวตะวันตกได้นำสินค้าสำเร็จรูปจากยุโรป ขนสัตว์จากอเมริกาเหนือ สิ่งทอจากอินเดียและฝิ่นในภายหลัง เข้ามาแลกเปลี่ยนกับชาใหม่ และเครื่องเคลือบดินเผา ชาวจีนเองก็ได้ทำการค้ากับประเทศทางตะวันออกเฉียงใต้ของเอเชีย โดยซื้อวัตถุดิบ อาหาร และเครื่องเทศ ซึ่งจีนมีความต้องการอยู่เป็นประจำ ชาวจีนได้ขึ้นหน้าชาวอาหรับในการค้าระหว่างจีนกับประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ตั้งแต่คริสต์ศตวรรษที่ 11 และ 12 พ่อค้าจีนได้เพิ่มส่วนสัดในการค้ากับประเทศเหล่านี้ขึ้นเรื่อยๆ ในขณะเดียวกันก็สกัดกั้นความพยายามของนายเรือชาวตะวันตกอย่าง

ได้ผลในตอนปลายศตวรรษที่ 18 ในการสนองความต้องการของตลาดจีนด้วย “ผลิตผลของช่องแคบ”² ซึ่งคำนี้โดยทั่วไปหมายถึงสินค้านำเข้าของจีนจากภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประเทศสยามได้กลายเป็นตลาดหลักในการซื้อหาผลิตภัณฑ์จากช่องแคบ โดยจำนวนคนจีนที่ไปยังเมืองท่าต่างๆ ของสยามเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ นับตั้งแต่ศตวรรษที่ 18 เป็นต้นมา องค์ประกอบต่างๆ ที่ได้ช่วยส่งเสริมและเกื้อหนุนสถานะที่เหนือกว่าของพ่อค้าชาวจีนในการค้าระหว่างจีนและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะในการค้าระหว่างจีนกับสยามนับตั้งแต่ตอนกลางศตวรรษที่ 18 จนถึงตอนกลางศตวรรษที่ 19 จะได้ถูกนำมาพิจารณากันในหนังสือเล่มนี้

ลักษณะเด่นในการค้าโดยเรือสำเภาของจีนสามประการก็คือ การขนส่งสินค้าโดยเรือที่ต่อตามแบบจีน นายเรือและลูกเรือล้วนเป็นคนจีน และทั้งเรือและสินค้าที่เรือเหล่านั้นบรรทุกมาก็ยังอยู่ภายใต้ข้อบังคับต่างๆ ซึ่งมุ่งหมายที่จะใช้สำหรับการค้ากับจีนเท่านั้น การค้าโดยเรือสำเภาที่ยังทำเรือและจากท่าเรือต่างๆ ตามชายฝั่งทะเลทางภาคใต้ของจีน หรือเรือซึ่งถูกจัดอยู่ในพวก “เรือพื้นเมือง” (คำที่ชาวตะวันตกใช้เรียกเรือของคนจีน) นั้น สินค้าจะถูกบรรทุกไปในเรือสำเภาแบบผู้เจียนและกวางตุ้งเสียเป็นส่วนใหญ่³ เรือเหล่านี้มีลักษณะแตกต่างอย่างเห็นได้ชัดจากเรือของชาวตะวันตกในรูปของใบเรือและโครงสร้างต่างๆ เรือสำเภาเหล่านี้มีลูกเรือเป็นชาวจีน ซึ่งโดยปกติทั่วไปเป็นคนพื้นเมืองในจังหวัดต่างๆ ระหว่างเมืองเฉาโจว ในมณฑลกวางตุ้ง กับเมืองฉางโจว ในมณฑลผู้เจียน แต่ก็ยังมีบ้างที่เป็นพวกคนจีนที่อพยพไปอยู่ในประชาคมคนจีนต่างๆ ในประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ถ้าหากเจ้าหน้าที่ท่าเรือจีนถือว่าทั้งเรือและลูกเรือเป็นจีนแล้ว ก็จะนำเอาระเบียบข้อบังคับทางการค้าสำหรับการค้าของคนพื้นเมืองมาใช้ ดังเราจะเห็นในบทต่อไป ระเบียบข้อบังคับสำหรับการค้าโดยเรือสำเภาจีนนั้นให้เสรีภาพมากกว่าระเบียบข้อบังคับ

ที่ใช้กับการค้าของชาวตะวันตก ข้อนี้ได้ช่วยให้การค้าของพ่อค้าชาวจีน
เป็นไปได้โดยสะดวกมากกว่าคู่แข่งชาวดัตช์

การค้าโดยเรือสำเภาของคนจีนกับประเทศสยามได้ช่วยทำให้
เงื่อนไขต่างๆ ที่จำเป็นซึ่งรวมอยู่ในเรื่องการค้าของชาวพื้นเมืองสมบูรณ
ขึ้น ยกเว้นเรือที่นำบรรณาการไปยังเมืองกวางตุ้งแล้ว เรือสำเภาและ
ลูกเรือที่เกี่ยวข้องกับการค้านี้ล้วนเป็นคนจีนทั้งสิ้น ไม่มีการจ้างลูกเรือ
คนไทย นอกจากในเรือที่ไปเทียบท่าเมืองกวางตุ้ง และแม้แต่ในเรือเหล่านี้
ลูกเรือโดยทั่วไปก็ยังเป็นคนจีน⁴ หลังจากปี ค.ศ. 1757 เมื่อการค้ากับ
ต่างประเทศถูกจำกัดอยู่แต่ที่เมืองกวางตุ้ง การใช้ลูกเรือคนจีนและเรือ
แบบจีนจึงกลายเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้หากคิดจะค้าขายกับเมืองท่าอื่นๆ
ตามชายฝั่งของประเทศจีน ถึงแม้ว่าบ่อยครั้งที่เรือราชบรรณาการจะ
บรรทุกสินค้าไปขายในตลาดการค้าที่กวางตุ้งและปักกิ่ง นอกเหนือไปจาก
เครื่องราชบรรณาการที่นำไปถวายเพื่อแสดงความจงรักภักดี ก็ไม่ควรจะ
นำเรื่องการค้าของเรือราชบรรณาการมาปะปนกับการค้าของคนพื้นเมือง
คณะทูตานุทูตที่นำเครื่องราชบรรณาการไปยังประเทศจีนเพื่อแสดงความ
สามัคคีของเจ้าเหนือหัวของพวกตนต่อพระจักรพรรดิของจีน ได้รับ
อนุญาตให้นำสินค้าที่ตนนำมาออกขายได้โดยไม่ต้องเสียภาษี ณ ตลาด
การค้าตามชายแดน หรือที่ในเมืองหลวง นอกเหนือไปจากนั้นยังได้มีการ
จัดตลาดฤดูร้อนขึ้นที่กวางตุ้งสำหรับพวกพ่อค้า "ที่มาจากประเทศ
โพ้นทะเล"⁵ ซึ่งได้รับอนุญาตให้ทำการค้าได้ทุกปี ขณะที่สินค้าของพ่อค้า
เหล่านี้และน่าจะรวมทั้งเรือด้วยจะต้องเสียภาษี แต่อัตราภาษีที่ต้องเสีย
ก็คำนวณตามอัตราเดียวกันกับที่เก็บจากบรรดาพ่อค้าคนจีน⁶ ดังนั้น
คณะทูตที่นำเครื่องราชบรรณาการของพระมหากษัตริย์สยามไปจึงได้รับ
อนุญาตให้ทำการค้าได้ หรือทั้งนี้เขาก็สามารถทำการค้าได้เมื่อนำเครื่อง
ราชบรรณาการไปทุกๆ สามปี หรือทุกๆ ปี หากพวกเขาต้องการ

การค้าของคนพื้นเมืองไม่มีส่วนเกี่ยวข้องแต่อย่างใดกับบุคคลที่นำสินค้าเข้าไปพร้อมกับคณะทูตราชบรณการ ทางารจีนเห็นว่าการค้าของคนพื้นเมืองเป็นกิจกรรมของท้องถิ่น จึงดำเนินการควบคุมไปในรูปนั้น ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องพึ่งพ่อค้าคนจีนในฐานะตัวแทน และใช้เรือของคนจีนเป็นพาหนะขนส่งในการค้านี้ ไม่เพียงแต่การค้าของคนจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เท่านั้นที่ถือว่าการค้าของคนพื้นเมือง หากแต่หมายถึงการค้าส่วนใหญ่ที่มีจุดกำเนิดในประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ทั้งหมดด้วย การค้าโดยรัฐของสยาม เช่น การค้าที่อยู่ภายใต้การอุปถัมภ์ของพระมหากษัตริย์ไทยและบรรดาพวกขุนนางที่ต้องการจะขายสิ่งของต่างๆ ที่เก็บมาได้ในรูปแบบของภาษีหรือค่าตอบแทนในการให้บริการการค้าเหล่านี้ก็ถือว่าการค้าโดยคนพื้นเมืองในอีกรูปหนึ่ง เพราะสินค้าต่างๆ ได้ถูกขนส่งโดยเรือของคนจีนภายใต้การอำนวยการของพ่อค้าชาวจีน ขณะที่การค้าในรูปแบบของราชบรรณาการมุ่งไปยังเมืองกวางตุ้ง แทบ จะไม่มีการค้าของคนพื้นเมืองไปยังท่าเรือแห่งนั้นเลย⁷ และการค้าโดยเรือสำเภาก็ไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าราชบรรณาการที่ดำเนินการอยู่นี้เลย

เมื่อถึงราวศตวรรษที่ 18 นานหนยาง หรือ “ทะเลใต้” ได้กลายเป็นจุดศูนย์กลางของการค้าโพ้นทะเลโดยเรือสำเภาของจีน แต่โชคร้ายที่นักภูมิศาสตร์จีนในอดีตไม่ได้กำหนดภูมิภาคนี้ไว้อย่างแน่นอน ประเทศหนึ่งประเทศใดที่ถูกกำหนดให้อยู่ในขอบเขตของทะเลใต้ดูเหมือนจะขึ้นอยู่กับความพอใจของผู้กำหนดเสียมากกว่า⁸ ถึงแม้ว่าจะมีลักษณะต่อเนื่องกันอย่างเห็นได้ชัด ดังที่บ่งบอกไว้ในหนังสือภูมิศาสตร์ ถึงกระนั้นก็ตาม ความสำคัญของนานหนยาง ซึ่งโดดเด่นจากภาคมหาสมุทรตะวันออกเฉียงใต้และตะวันตกเมื่อมีการกล่าวถึงภาคหนึ่งภาคใด จะปรากฏให้เห็นเสมอในเอกสารทางประวัติศาสตร์เมื่อมีเรื่องเกี่ยวกับการค้าของจีน ตัวอย่างเช่น ในเอกสารที่กล่าวถึงเรือต่างๆ ของจีนได้พูดถึงเรือสำเภาลำหนึ่ง

จากมณฑลเจ้อเจียงว่ามีลักษณะไม่เหมาะสมที่จะเล่นข้ามทะเลลึกของมหาสมุทรใต้ เพราะเรือลำนั้นมีท้องแบน⁹ และที่มณฑลกวางตุ้ง การเก็บภาษีระวางเรือต่างประเทศก็ยังมีอัตราที่แตกต่างกัน สุดแต่ที่ว่าเรือลำนั้นๆ จะมาจากมหาสมุทรตะวันออกหรือตะวันตก¹⁰ เพื่อจุดประสงค์ในการที่จะถกเถียงกันถึงปัญหาเรื่องนี้ ให้ถือว่าหนานหยางประกอบด้วยภูมิภาคที่เป็นวงโค้งของประเทศบนผืนแผ่นดินใหญ่ในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งมีอาณาเขตจรดทะเลจีนใต้และอ่าวไทย ได้แก่ เวียดนาม กัมพูชา สยาม ภาคใต้ของพม่า แหลมมลายู เกาะสุมาตรา เกาะชวา ตะวันตก และฝั่งตะวันออกเฉียงเหนือของเกาะบอร์เนียว¹¹ ส่วนมหาสมุทรตะวันออกหรือตงหยาง รวมญี่ปุ่น หมู่เกาะหลิวฉิว หมู่เกาะฟิลิปปินส์ หมู่เกาะเซเลเบส และเกาะอื่นๆ ทางตะวันออกของบรูไนเข้าด้วย

ซวีจื่อ¹² นักภูมิศาสตร์ในศตวรรษที่ 19 ถือว่าประเทศสยามเป็นประเทศที่ใหญ่ที่สุดในหนานหยาง โดยในช่วงระหว่างทศวรรษที่ 3 และ 4 ของศตวรรษที่ 18 นั้น พ่อค้าจีนได้มายังประเทศสยามเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ในขณะที่ทำการค้ากับอาณาบริเวณมหาสมุทรใต้ สยามมีสิ่งล่อใจหลายประการซึ่งช่วยทำให้สถานะของสยามดีขึ้นในฐานะที่เป็นเมืองท่าผ่านสำหรับการค้าของจีนในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สยามผลิตสินค้าหลักทางการเกษตร อาทิ ข้าวและไม้ ซึ่งขายดีในประเทศจีน และยังทำหน้าที่เป็นศูนย์รวบรวมสำหรับสินค้าพื้นเมืองที่อยู่รายล้อมประเทศสยามด้วย ชุมชนชาวจีนในบางกอกมีขนาดใหญ่และเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ชาวจีนเหล่านี้ได้กระทำตนเป็นคนกลางหรือเป็นตัวแทนของพวกพ่อค้าที่มาจากประเทศจีน หรือมิฉะนั้นก็รับจ้างเป็นลูกเรือสำเภาค้าขาย สยามอยู่บนเส้นทางการค้าที่สำคัญเส้นหนึ่งทีไปสู่หนานหยาง ยิ่งไปกว่านั้นยังมีอ่าวเรือที่ดีเยี่ยมซึ่งมีวัสดุที่ใช้ในการต่อเรือบริบูรณ์ พระมหากษัตริย์และเหล่าขุนนางไทยเองก็มีส่วนร่วมในการค้าโพ้นทะเลอย่างแข็งขัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งตั้งแต่ทศวรรษ 1780 เป็นต้นมา บุคคลเหล่านี้หาช่องทาง

อย่างเอาจริงเอาจังที่จะเพิ่มการค้ากับจีน และให้ประโยชน์เป็นพิเศษหลายประการแก่พ่อค้าชาวจีนที่เข้ามาแวะที่ท่าเรือของสยาม มีจดหมายเหตุเกี่ยวกับการค้ากับต่างประเทศภายใต้การอุปถัมภ์ของบุคคลชั้นนำของสยาม และจดหมายเหตุเหล่านี้บางส่วนก็ยังคงอยู่ในทำนองเดียวกัน คนจีนเองก็ตระหนักดีถึงสยามในฐานะเป็นผู้จัดหาธัญญาหารที่สำคัญบางชนิด และในเรื่องการค้าของจีนกับสยามก็ได้มีการทำบันทึกไว้มากมายกว่าประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคหนานหยางนี้ หลักฐานชั้นต้นเกี่ยวกับการค้าระหว่างจีน-สยาม ช่วยให้ความกระจ่างพอใช้เกี่ยวกับลักษณะและวิธีการที่ทำการค้ากัน

นักวิชาการชาวตะวันตกสมัยใหม่โดยทั่วไปมักจะละเลยที่จะวิเคราะห์บทบาทของการค้าโพ้นทะเลโดยเรือสำเภาในการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจของจีน ความสนใจประการแรกๆ ของนักประวัติศาสตร์ในศตวรรษที่ 20 เป็นเรื่องเกี่ยวกับการขยายตัวของกิจกรรมทางการค้าของชาวตะวันตกในประเทศจีนซึ่งเป็นการเน้นที่เหมาะสม เมื่อการค้านั้นมีปริมาณและมูลค่าที่สูงขึ้น ผลงานของ Sargent, Wright, Greenberg, Pritchard, Dermigny และ Fairbank¹³ ที่เอ่ยนามนี้เป็นเพียงจำนวนหนึ่งเท่านั้นที่ได้อธิบายให้เห็นถึงความพยายามของพ่อค้าชาวตะวันตกและของรัฐบาลที่ได้สนับสนุนพวกเขา (พ่อค้า) ในอันที่จะเพิ่มโอกาสทางการค้าในประเทศจีนและให้ความคุ้มครองและประโยชน์ของพวกเขา แนวความคิดที่ส่งเสริมในบรรดานักเขียนประวัติศาสตร์เศรษฐกิจเป็นการแสดงลักษณะปฏิกิริยาตอบโต้ของคนจีนต่อการรุกรานทางการค้าของชาวตะวันตก หรือความพยายามของคนจีนที่จะเอาแบบอย่างของทางตะวันตกมาทำให้ทันสมัยยิ่งขึ้น¹⁴ การค้าทางเรือยังไม่ได้กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติ เป็นแต่เพียงพูดกันอย่างผิวเผิน แต่เรื่องราวที่มีประโยชน์โดยทั่วไปก็ได้มาจากแหล่งเหล่านี้¹⁵ ในขณะที่เกิดความตื่นตัวในการสำรวจหาดินแดนที่ไม่มีอยู่ในแผนที่ การขาดความสนใจแต่เริ่มแรกใน

เรื่องการค้าของคนพื้นเมืองได้เพิ่มความยุ่งยากในการหาหลักฐานเบื้องต้นที่มีความสัมพันธ์กัน

บันทึกต่างๆ ที่เขียนเป็นภาษาตะวันตกก่อนศตวรรษที่ 20 นั้น ได้ให้สาระที่สำคัญที่สุดบางอย่างทั้งทางด้านปริมาณและคุณภาพ มีแนวโน้มในหมู่ผู้สังเกตการณ์ชาวตะวันตกมากกว่าพวกนักเขียนชาวจีนร่วมสมัยในการทำบันทึกเรื่องการค้าของเอเชียในแง่ต่างๆ ที่เป็นไปได้ เช่น ปริมาณสินค้าส่งทางเรือระหว่างประเทศ ราคาสินค้า การขึ้น-ลงของราคาสินค้าในตลาด และอื่นๆ เรื่องราวที่น่าสังเกตและเห็นได้ชัดส่วนใหญ่ บางเรื่องเขียนโดยพวกมิชชันนารีและพวกนักการทูตที่มีชื่อเสียงเด่นๆ ในประเทศสยามและจีนในระหว่างศตวรรษที่ 19 บุคคลต่างๆ เช่น ครอว์เฟิร์ดและเบาว์ริง มีคุณสมบัติสูงเกินกว่าที่จะมาพูดถึงเรื่องภาษีอากร และลักษณะของประเทศต่างๆ ในเอเชียที่เขาได้มาเยี่ยมเยียน ความสนใจอย่างจริงจังของทั้งสองท่านนั้นอยู่ที่การสำรวจตรวจตราอย่างใกล้ชิดในเรื่องกิจการต่างๆ ที่มีอยู่อย่างกว้างขวาง และทั้งสองท่านมีความห่วงใยในการสร้างความสัมพันธ์ทางการค้า จึงให้ความเอาใจใส่เป็นพิเศษกับการค้าขายที่ได้ดำเนินกิจการอยู่แล้ว¹⁶

หนังสือพิมพ์ที่ถูกตีพิมพ์เมื่อศตวรรษที่แล้วมีคุณค่าอย่างยิ่งสำหรับข้อมูลในเชิงปริมาณ¹⁷ ไม่เพียงแต่จะมีบทความที่เขียนเกี่ยวกับการค้ากับทวีปเอเชียเพื่อให้ความรู้แก่ผู้อ่านที่เป็นชาวยุโรปเท่านั้น แต่ยังรวมถึงกำหนดการเข้า-ออกของเรือสินค้า ตารางราคาสินค้าประจำวัน รายชื่อสินค้าเข้าและสินค้าออก ต้นทางและจุดหมายปลายทางของเรือที่จอดอยู่ในท่า หนังสือพิมพ์ *Singapore Chronicle* ลงข่าวเกี่ยวกับการค้าของเรือสำเภาในหน้า *Register* และขณะที่ตัวเลขอาจจะไม่เที่ยงตรงนักสำหรับปริมาณสินค้าเข้าและออก แต่อย่างน้อยก็ช่วยให้ความกระจ่างได้บ้างว่าสินค้าอะไรที่ตลาดมีความต้องการ และสถานที่ใดเป็นศูนย์กลางการค้าสำคัญๆ ของจีน

หลักฐานที่มีลักษณะเดียวกันอาจจะหาได้จากหนังสือแนะนำทาง การค้า และหนังสือคู่มือการค้าเดินเรือ¹⁸ ซึ่งได้พิมพ์กันอย่างแพร่หลาย อันเป็นผลมาจากการขยายตัวทางการค้าของตะวันตกกับจีนในศตวรรษ ที่ 19 หนังสือเหล่านี้ถูกรวบรวมไว้เพื่อช่วยพวกพ่อค้าในการติดต่อกับ เจ้าหน้าที่และตัวแทนทางการค้าของตนที่เมืองกวางตุ้ง ในหนังสือมีคำ พรรณนาถึงลักษณะของเมืองเก่า ผลิตภัณฑ์ต่างๆ ของจีน ตารางมาตรา การชั่ง ตวง วัด และเส้นทางการเดินเรือตามชายฝั่ง รวมทั้งระเบียบข้อ บังคับต่างๆ ของรัฐบาลจีนเกี่ยวกับการค้า ภาษี และค่าธรรมเนียมต่างๆ ที่พวกพ่อค้าจะต้องจ่าย ทั้ๆ ที่หนังสือคู่มือเหล่านี้มีประโยชน์มากกว่า สำหรับนักประวัติศาสตร์ที่ทำงานเกี่ยวกับเรื่องขององค์การ หรือการ ดำเนินงานต่างๆ ในการค้าของชาวตะวันตกกับจีน แต่หนังสือเหล่านี้ก็ยัง ให้ข้อความย่อยๆ เกี่ยวกับการค้าโดยเรือสำเภา ยิ่งไปกว่านั้นยังได้พรรณนา ถึงการส่งสินค้าเข้าและส่งออกของจีน รวมทั้งที่ขนส่งโดยเรือสำเภา และยังพูดถึงศัพท์แสลงที่ชาวจีนใช้ในเรื่องเหล่านี้ รวมทั้งชื่อประเทศที่ส่ง สินค้ามายังประเทศจีนและประเทศที่จีนส่งสินค้าไป

ในตอนกลางศตวรรษที่ 19 ลูกจ้างคนหนึ่งของบริษัทบริติช อีสต์ อินเดีย ซึ่งมีนามว่า ดี.อี. มัลลอค (D. E. Malloch) ได้ศึกษาสำรวจการค้า ของประเทศสยามอย่างถี่ถ้วน โดยในตอนท้ายของหนังสือของเขา¹⁹ ได้ รวบรวมรายชื่อสินค้าออกของสยามไว้อย่างละเอียด ซึ่งให้เห็นว่าสินค้า แต่ละชนิดนั้นเป็นผลิตผลที่มีอยู่ในประเทศสยามเอง หรือว่าเป็นราช บรรณาการจากประเทศราชของสยาม รายชื่อประเทศที่สินค้าเหล่านี้ ถูกส่งไป ราคาและปริมาณของสินค้า สินค้าที่สยามซื้อจากประเทศจีน แต่ละชนิดมีปริมาณมาก-น้อยเพียงใดก็กล่าวไว้ หนังสือเล่มนี้เป็นเล่ม หนึ่ง ในจำนวนไม่กี่เล่มที่ให้รายละเอียดเกี่ยวกับการค้าของประเทศสยาม อีกทั้งมัลลอคไม่ใช่คนมือใหม่สำหรับภูมิภาคเอเชีย เขาได้เข้ามาทำการค้าขายอยู่ในประเทศสยามอย่างน้อยก็ในช่วงเวลาที่นายเบอร์นีย์ได้เข้ามา



เจรจาทางการค้ากับสยามในรอบทศวรรษ 1820 รายงานของเขาเชื่อถือได้มากกว่าของผู้อื่นในสมัยเดียวกัน

ท้ายที่สุด จากคำให้การของบรรดาพ่อค้าและนักเดินทางชาวอังกฤษก่อนสมัยที่คณะกรรมการของรัฐสภาจะเข้าสอบสวนเกี่ยวกับบทบาทของบริษัทบริติช อีสต์ อินเดีย และต่อมาในรายงานของกรรมการของรัฐสภาเกี่ยวกับการค้าตามเมืองท่าต่างๆ ที่เกิดขึ้นตามสนธิสัญญานานกิง ก็ยังได้ให้เบาะแสถึงการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาในการค้าโดยเรือสำเภา คำให้การที่เสนอต่อคณะกรรมการรัฐสภาส่วนใหญ่พูดถึงสถานะทางการค้าของชาวตะวันตกในประเทศจีน แต่มีการอ้างถึงการค้าของคนพื้นเมืองชาวจีนเป็นครั้งคราว²⁰ โดยเฉพาะเมื่อมีการแข่งขันเรื่องผลประโยชน์กับคนอังกฤษ ศุลกากรของจีนที่เกี่ยวกับการค้าทางทะเลของจีนเองก็ได้ออกรายงานทุกแง่มุมเกี่ยวกับการค้าทางทะเลในประเทศจีน²¹ รายงานทุกสิบปี ฉบับแรกรายงานระหว่างปี ค.ศ. 1880-1890 ให้รายละเอียดพอสมควรเกี่ยวกับการเดินเรือชายฝั่ง มีการพูดถึงเรือสำเภาที่มาจากภาคต่างๆ บอกจำนวนลูกเรือ ราคาการต่อเรือสำเภา และข่าวสารอื่นๆ ที่มีประโยชน์ เมื่อมีการรวบรวมรายงานต่างๆ เหล่านี้ หลังจากการค้ากับต่างประเทศโดยเรือสำเภาได้ลดน้อยลง รายงานเหล่านี้ก็ถูกนำมาใช้ประโยชน์ได้แต่เพียงผิวเผิน

ข้อมูลทางฝ่ายสยามเกี่ยวกับการค้าโดยเรือสำเภากับประเทศจีนมีอยู่ไม่มากนัก แต่เท่าที่มีหลงเหลือมาจากสมัยศตวรรษที่ 19 มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งในการศึกษาค้นคว้าเพื่อเขียนหนังสือเล่มนี้ ต้นฉบับมีเก็บรักษาอยู่ในหอสมุดแห่งชาติที่กรุงเทพฯ และถูกขึ้นบัญชีภายใต้หัวข้อจดหมายเหตุ หรือเอกสารของทางราชการ มีอยู่ 2 ชุดที่ควรได้รับความสนใจเป็นพิเศษ ชุดแรกเป็นจดหมายจำนวนหนึ่ง เขียนโดยกัปตันของขบวนเรือสำเภาที่แล่นไปยังประเทศจีนในฤดูร้อนของปี ค.ศ. 1813²² ในเอกสารได้กล่าวถึงชื่อเรือสำเภาแต่ละลำและชื่อเมืองท่าของจีนที่ได้แวะ

เข้าเทียบท่า อีกทั้งยังกล่าวถึงราคาสินค้าต่างๆ ที่ซื้อขึ้นมาบนเรือเหล่านี้
รวมไปถึงภาษีที่ทางการจีนเรียกเก็บ และปริมาณสินค้าที่ขายออกไป
แต่ละชนิดและราคาขายในประเทศจีน เอกสารต้นฉบับชุดนี้ไม่เพียงแต่
จะบอกให้เราทราบอย่างคร่าวๆ ว่ามีความต้องการสินค้าอย่างไรบ้างใน
ตอนนั้น แต่ยังทำให้พอจะทราบได้ว่า เขาติดต่อค้าขายกันอย่างไรในสมัย
นั้นด้วย จุดหมายเหตุชุดนี้ยังได้แสดงว่า สินค้าทุกชนิดที่นำไปขายยัง
ประเทศจีนนั้นทำกำไรให้สูงมาก

เอกสารฉบับที่ 2 ประกอบด้วยบัญชีสินค้าของเรือ 20 ลำ ที่อุบลภัฏ
โดยขุนนางสยามไปค้าขายยังเมืองกวางตุ้ง เชียงไฮ้ และหนิงโป ในระหว่าง
ฤดูการค้าปี ค.ศ. 1844-1845²³ เอกสารฉบับนี้ได้แจ้งให้ทราบถึงน้ำหนัก
สินค้า ภาษี ราคาต่อหน่วย และทุนที่ลงไปทั้งหมดในสินค้าที่ขนไปโดยเรือ
เหล่านี้ นอกจากนี้ยังบอกถึงค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ รวมทั้งค่าจ้างลูกเรือ
และค่าใช้จ่ายอื่นๆ รวมทั้งขนาดระวางที่บรรจุสินค้าที่อนุญาตให้ลูกเรือ
ขนไปขายของตนเองได้ เอกสารเหล่านี้ได้ถูกนำมาใช้อย่างกว้างขวางใน
ตอนต่างๆ ของหนังสือเล่มนี้ ซึ่งดูเหมือนจะมากเกินไปเสียอีกสำหรับ
เอกสารเพียงไม่กี่ชิ้นเหล่านี้ ขณะที่ยังมีปัญหาอยู่บ้างบางประการในการ
ตีความ แต่เอกสารเหล่านี้ก็มีคุณลักษณะพิเศษ คือ ให้ข้อมูลด้านสถิติ
ที่หาได้ยากยิ่งในเอกสารภาษาตะวันตกหรือภาษาจีน รวมถึงได้ให้ความ
กระจ่างในรายละเอียดที่แท้จริงเกี่ยวกับการค้าระหว่างสยามกับจีนเป็น
อย่างมาก

ถึงแม้ผู้เขียนจะไม่ได้ใช้เอกสารภาษาญี่ปุ่น แต่ก็สมควรจะกล่าวถึง
สักเล็กน้อย ชาวญี่ปุ่นดูเหมือนจะได้ศึกษาเกี่ยวกับเศรษฐกิจของจีนใน
สมัยก่อนศตวรรษที่ 9 กว้างขวางยิ่งกว่านักประวัติศาสตร์ชาวตะวันตก
หรือแม้แต่นักประวัติศาสตร์ชาวจีนเองเสียอีก แต่ชาวญี่ปุ่นไม่ได้ทำการ
ศึกษาการค้าระหว่างจีนกับสยามแยกโดยเฉพาะ หากแต่วกกลับทุ่มความ
สนใจเกี่ยวกับบทบาททางการค้าของชาวจีนโพ้นทะเลหรือเกี่ยวกับการค้า



ระหว่างจีนกับญี่ปุ่น อย่างไรก็ตาม ยังมีบทความอยู่จำนวนหนึ่งที่เขียนเกี่ยวกับการบริหารงานด้านศุลกากรของคนพื้นเมืองชาวจีน การขนส่งสินค้าโดยเรือสำเภา และการจัดตั้งสมาคมอาชีพของพวกเขาพ่อค้าและพวกเดินเรือ²⁴ เรื่องเหล่านี้สมควรที่จะมีการกล่าวถึงให้สมบูรณ์กว่าที่มีปรากฏอยู่ในหนังสือเล่มนี้

นักประวัติศาสตร์จีนสมัยศตวรรษที่ 20 ได้แสดงให้เห็นถึงความลำเอียงในการเน้นแต่เรื่องที่มีชาวตะวันตกมาปรากฏในประเทศจีน หรือความสัมพันธ์ระหว่างจีนกับชาติตะวันตกโดยทั่วไป เจกเช่นเดียวกับกับนักประวัติศาสตร์ชาติตะวันตก เรื่องราวเกี่ยวกับการเก็บภาษีทางการค้าทางทะเลของจีน หรือสมาคมผู้ประกอบการอาชีพต่างๆ ของจีนถูกเขียนขึ้นในแง่ที่ว่าบริษัทธุรกิจของชาวตะวันตกในกวางตุ้งนั้นได้รับผลกระทบอย่างไรบ้าง แต่ไม่เกี่ยวกับการค้าโดยเรือสำเภาจีนเลย²⁵ หรือแนวโน้มอีกประการหนึ่งก็คือ มักจะเขียนเรื่องราวความสัมพันธ์ระหว่างจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยเพียงแต่ในแง่ของการค้าที่เผชิญกล่าวถึงเท่านั้น²⁶ ขณะที่นักประวัติศาสตร์สมัยใหม่บางคนได้ศึกษาการค้าของคนพื้นเมืองในสมัยราชวงศ์ชิง ส่วนมากมักจะสนใจกันแต่เรื่องราวของการค้าในสมัยต้นราชวงศ์หมิงหรือก่อนสมัยราชวงศ์หมิงกันทั้งนั้น ฟู้อี้หลิง เกียนยูคัง จางเต๋อซาง และคนอื่นๆ²⁷ ได้มีส่วนสำคัญในการเขียนเรื่องการพัฒนาทางเศรษฐกิจ แต่ปริมาณสิ่งพิมพ์เกี่ยวกับเรื่องนี้ยังมีน้อยมาก นอกจากนี้ยังมีแนวโน้มในหมู่นักศึกษาสมัยใหม่ของจีนที่มักจะนำข้อมูลขั้นต้นมาอ้างอิงชนิดคำต่อคำ โดยไม่ได้มีการวินิจฉัยว่าข้อมูลเหล่านั้นจะมีอะไรอื่นพัวพันอยู่ด้วยหรือไม่

ตรงกันข้ามกับผลงานทางประวัติศาสตร์สมัยใหม่ของจีน ซึ่งมักจะจะมีคุณค่าค่อนข้างต่ำ แหล่งข้อมูลก่อนศตวรรษที่ 20 กลับให้ข้อมูลมากมายสำหรับการศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับการค้าของคนพื้นเมืองชาวจีนทั้งการค้าภายในประเทศและกับต่างประเทศแทบทุกแห่งทุกมุม ถึงแม้จะ

ไม่มีใครถือว่าการค้าเป็นเรื่องสำคัญในการบันทึกเรื่องราวต่างๆ ในสมัยราชวงศ์ซิง ซึ่งได้ถูกนำมาศึกษาประกอบด้วยการเขียนหนังสือเล่มนี้ แต่ก็ยังมีนักบันทึกเหตุการณ์จำนวนไม่น้อยที่เล็งเห็นความสำคัญในการค้าของคนพื้นเมืองตามชายฝั่งทะเลตะวันออกเฉียงใต้ของประเทศจีน รวมทั้งการบริหารทางการค้าก็ได้บันทึกเรื่องนี้ไว้อย่างกว้างขวาง กว้างจนกระทั่งการค้นหาลักษณะที่จะทำให้ความกระจ่างต้องกลายเป็นเรื่องยุ่งยากอยู่บ่อยๆ แหล่งของหลักฐานต่างๆ เหล่านี้กระจัดกระจายกันไปทั่ว และเราก็มีความจำเป็นที่จะต้องอ้างอิงหลักฐานต่างๆ อย่างกว้างขวาง ถ้าต้องการจะให้ได้ภาพชัดเจนว่าประเทศจีนจัดการเกี่ยวกับการค้าขายของตนอย่างไร

การรวบรวมหลักฐานอันเป็นทางการของจีนที่ได้จัดพิมพ์ขึ้น มีหลักฐานต่างๆ มากมายเป็นส่วนหนึ่งในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการค้าของจีนและมักจะอยู่ในรูปแบบที่มีระเบียบที่สุด หลักฐานต่างๆ เหล่านี้ได้รวบรวมไว้มีทั้งจดหมายเหตุทั่วไปของราชวงศ์ซิง พระราชบัญญัติเกี่ยวกับการบริหารงานของหน่วยงานต่างๆ และแบบฉบับดั้งเดิมที่รัฐบาลได้ยึดถือเป็นบรรทัดฐาน รวมทั้งคณะกรรมการรายได้แผ่นดินด้วย หลักฐานนี้ยังรวมเอกสารทางประวัติศาสตร์ของราชวงศ์หมิงตอนปลายและราชวงศ์ซิงตอนต้น และบันทึกเกี่ยวกับการดำเนินงานในด้านต่างประเทศในศตวรรษที่ 19 ของจีนเอาไว้ด้วย²⁸ พระราชบัญญัติต่างๆ ได้วางระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการค้าของคนพื้นเมือง และเรื่องราวแต่เดิมๆ ที่เคยเกิดขึ้นหรือคดีต่างๆ ซึ่งได้แสดงให้เห็นว่าจะใช้อำนาจตามพระราชบัญญัตินั้นอย่างไรบ้าง ทั้งสื่อลู่ และหมิงสื่อลู่กับซิงสื่อลู่ มีบันทึกความจำของทางการ ซึ่งเสนอให้มโนโบายแน่นอนเกี่ยวกับการค้าโดยเรือสำเภาและการตัดสินพระทัยขององค์พระจักรพรรดิในรูปของพระราชกฤษฎีกาและพระราชกำหนด ดังนั้น โครงร่างขององค์การบริหารควบคุมดูแลในทางการค้า



และทัศนคติของทางราชการ รวมทั้งปฏิกริยาต่อการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ในด้านการค้าขาย จึงมีหลักฐานต่างๆ แสดงอยู่อย่างชัดเจน

กลุ่มที่ 2 ได้แก่ผลงานที่รวบรวมไว้อย่างไม่เป็นทางการ กลุ่มนี้ ที่สำคัญได้แก่ ความเรียงต่างๆ ที่ข้าราชการและผู้รู้ได้เขียนไว้เกี่ยวกับด้าน เศรษฐกิจ การทหาร การปกครอง เป็นต้น รวมทั้งเรื่องที่น่าสนใจและ เอกสารของทางราชการบางฉบับ²⁹ เอกสารเหล่านี้มีคุณค่าสูงอย่างยิ่ง ถึงขนาดที่นักเขียนบทความต่างๆ ได้ใช้เอกสารเหล่านี้มาเป็นองค์ประกอบ ในการแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการค้าในปัจจุบัน หรือนำมาอภิปราย ในเรื่องความต้องการทางเศรษฐกิจที่การค้าขายอาจจะสนองตอบได้ หรือปัญหาต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้น ความเรียงเหล่านี้เป็นรูปแบบหนึ่งของ วรรณกรรมด้วย สิ่งนี้จะทำให้มีการสำรวจและแสดงออกซึ่งการแก้ปัญหา หลายๆ แบบ บทความเหล่านี้ช่วยให้เราได้ภาพพจน์ที่ใกล้เคียงความจริง ยิ่งขึ้นว่า ชาวจีนบางคนได้เข้าไปยุ่งเกี่ยวกับปัญหาเหล่านี้อย่างไรในยุค ของเขา

เรื่องเกี่ยวกับภูมิศาสตร์ของสมัยราชวงศ์หมิงตอนปลายและสมัย ราชวงศ์ชิง³⁰ ให้ความรู้ทางอ้อมเกี่ยวกับการค้าของจีนกับหนานหยาง บางเรื่องแทบทั้งหมดพูดถึงแต่เรื่องการเมืองภายในประเทศ เศรษฐกิจ และชีวิตในสังคมของประเทศต่างๆ เหล่านี้ รวมถึงระบุถึงเรื่องเรือสำภา ของจีนที่มายังประเทศเหล่านี้แต่เพียงผิวเผิน ส่วนหนังสือเรื่องอื่นๆ เช่นที่ เขียนโดย เหวยหยวน และ เชียซิงเกา ถึงเรื่องความผูกพันทางเศรษฐกิจ ระหว่างจีนกับหนานหยาง ว่ามีความสำคัญให้ต้องกล่าวถึงพอสมควร มีการแสดงรายการสินค้าเข้าและออก และมีการกล่าวถึงระเบียบข้อบังคับ ต่างๆ ที่พ่อค้าจะต้องปฏิบัติตาม ณ เมืองต่างๆ ที่ตนแวะเข้าไป อย่างไรก็ตาม งานทางด้านภูมิศาสตร์เหล่านี้ก็มีคุณค่าไม่น้อย เพราะมีการแสดง เส้นทางเดินเรือและระยะทาง ซึ่งจากหลักฐานเหล่านี้ทำให้เราสามารถ เขียนเส้นทางเชื่อมโยงทางการค้าในภูมิภาคนี้ได้ หนังสือภูมิศาสตร์เหล่านี้

โดยเฉพาะ *Hai-kuo t'u-chih* ซึ่งแสดงหลักฐานการติดต่อระหว่างจีนกับประเทศต่างๆ ในหนานหยางตั้งแต่สมัยต้นๆ ได้ช่วยให้เราประเมินผลเปรียบเทียบระหว่างกิจกรรมทางการค้าในแถบนั้นในสมัยราชวงศ์ซิงกับสมัยราชวงศ์อื่นๆ ก่อนหน้านั้นได้

ผลงานบางชิ้นได้ถูกเขียนขึ้นเพื่อจุดประสงค์ในขั้นแรกที่จะให้เป็นหนังสือคู่มือทางการพาณิชย์สำหรับเจ้าหน้าที่ผู้บริหารงานเกี่ยวกับการค้าของชาวตะวันตกและคนพื้นเมือง³¹ ถ้าหากใช้ร่วมกับพระราชบัญญัติการบริหารราชการแผ่นดินและแบบฉบับเดิมที่ได้เคยปฏิบัติมาแล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งของคณะกรรมการรายได้แผ่นดิน เอกสารเหล่านี้ก็จะมีคุณค่ายิ่งในฐานะเป็นสื่อแนะนำให้เข้าใจถึงการบริหารงานในระดับมณฑลที่เกี่ยวกับการค้าโดยเรือสำเภาจจีนในดินแดนโพ้นทะเล หนังสือคู่มือสามเล่มสำหรับเมืองกวางตุ้งแสดงรายการภาษีสินค้าเข้า ค่าระวางบรรทุก และระเบียบการอื่นๆ ของท่า ซึ่งน่าจะเป็นประโยชน์ต่อการค้าของชาวตะวันตกโดยเฉพาะ แต่บางตอนได้กล่าวถึงการค้าของพื้นเมืองและแสดงจำนวนระวางบรรทุกที่จะต้องจ่ายโดยเรือสำเภาของคนพื้นเมือง รวมทั้งภาษีที่เรียกเก็บจากพวกสินค้าเบ็ดเตล็ดที่พวกเรือเหล่านี้ได้บรรทุกขึ้นและล่องตามชายฝั่งของประเทศจีน เหลียงทิงหนานได้ศึกษาการบริหารงานของด่านศุลกากรที่มณฑลกวางตุ้ง ซึ่งเป็นผลงานการศึกษาที่มีค่ายิ่ง³² เพราะได้ครอบคลุมเกี่ยวกับการค้าทางทะเลทั้งหมดของเมืองกวางตุ้ง ทั้งพิภักต์อัตราภาษี เจ้าหน้าที่ควบคุมดูแลระบบงานทั้งหมด ตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ หน้าที่ของด่านศุลกากรต่างๆ องค์กรรวมบริษัทเอกชน และประกาศของต่างประเทศที่มาทำการค้าขาย ณ เมืองกวางตุ้ง เหล่านี้มีแสดงอยู่อย่างครบถ้วน แต่ส่วนใหญ่ไปเน้นอยู่แต่ที่เรื่องการค้าของชาวตะวันตก ถึงกระนั้นก็ตาม ในระหว่างเนื้อหาสาระอันมีอยู่มากมายหลายอย่างนั้น เขาได้กล่าวถึงการค้าโดยเรือสำเภาจีนอยู่บ้างเป็นครั้งคราวสั้น-ยาวแล้วแต่กรณี



แหล่งสุดท้ายที่ควรจะได้รับพิจารณาประกอบด้วยหนังสือประเภทอักษรานุกรมพื้นเมืองต่างๆ (fang-chih)³³ ในหนังสือเหล่านี้เองที่เราได้รายละเอียดเกี่ยวกับการค้าของคนพื้นเมืองชาวจีน หนังสืออักษรานุกรมสำหรับมณฑลกวางตุ้งและฝูเจี้ยน จากระดับมณฑลจนถึงระดับจังหวัดได้สำรวจตรวจสอบองค์การทางการค้าตามเมืองท่าชายฝั่งต่างๆ ข้อบังคับในการเดินเรือของแต่ละหน่วยงาน กิจกรรมของพวกนายหน้า คำสั่งของรัฐบาลเกี่ยวกับการค้าของมณฑลหรือของท้องถิ่น และหนังสือความทรงจำของบุคคลสำคัญชาวพื้นเมืองของภูมิภาคนั้นที่เขียนเกี่ยวกับการพาณิชย์ของมณฑล ขณะที่หนังสือต่างๆ ที่รวบรวมไว้อย่างเป็นทางการดังที่กล่าวมาแล้ว แต่ละแห่งมักจะเป็นหนังสือที่ซ้ำๆ กัน แต่หนังสือประเภทอักษรานุกรมที่ได้ลงข่าวสารเกี่ยวกับเรื่องราวหรือเหตุการณ์ต่างๆ ของท้องถิ่น ได้ให้ข่าวสารชนิดที่ตามปกติจะหาไม่ได้ในหนังสือทางประวัติศาสตร์ขนาดใหญ่ทั่วไป หรือในสารานุกรมและหนังสือต่างๆ ที่รวบรวมเอกสารเกี่ยวกับการขยายตัวทางการค้าโพ้นทะเลของจีน อักษรานุกรมเหล่านี้เองอาจจะมีอิทธิพลสูงสุดในการให้ความเข้าใจแก่นักประวัติศาสตร์ในการคลี่คลายเรื่องต่างๆ ในที่สุด

ในหนังสือเล่มนี้ไม่ได้พยายามที่จะเสนอประวัติเกี่ยวกับเรื่องเรือสำเภาของจีนที่มาค้าขายกับสยามอย่างละเอียดถี่ถ้วนทุกแง่มุม หากแต่ผู้เขียนได้พยายามสำรวจหาแก่นแท้ในบางหัวข้อโดยเฉพาะ กล่าวคือ โครงร่างการบริหารการค้าที่ได้กระทำกัน ผลิตภัณฑ์อันเป็นขั้นมูลฐานในการแลกเปลี่ยนทางการค้า ประเภทบุคคลที่เข้ามาทำการค้าขาย และทัศนะของรัฐบาลที่มีต่อการค้าโพ้นทะเลของคนพื้นเมือง ในการเข้าถึงปัญหาต่างๆ เหล่านี้น่าจะช่วยให้ความกระจ่างยิ่งขึ้นเกี่ยวกับความต้องการทางเศรษฐกิจที่การค้าของคนพื้นเมืองได้สนองตอบ และเพื่อจะชี้ให้เห็นถึงความสำคัญที่มีต่อเศรษฐกิจของภูมิภาคของมณฑลชายฝั่งทะเลทางตะวันออกเฉียงใต้ของจีน

อักษรย่อที่ใช้ในเชิงอรรถที่ 1-7

- CCSL : *Chia-ch'ing shih-lu* (Veritable records of the Chia-ch'ing reign period)
- CHLC : *Kuo-ch'ao ch'i-hsien lei-cheng ch'u-pien* (Ch'ing biographies, first supplement)
- CLSL : *Ch'ien-lung shih-lu* (Veritable records of the Ch'ien-lung reign period)
- CMH.R. : *Chotmaihet Ratchakan thi 1-4* (Official documents in the National Library, Bangkok. Reigns 1-4)
- CSK : *Ch'ing-shih k'ao* (Draft history of the Ch'ing Dynasty)
- FO 17/9 : "Trade to All the Ports of the Chinese Empire"
- FC : *Fu-chih* (Prefectural gazetteer)
- FCSL : *Fu-chien sheng-li* (Laws and Regulations of Fukien)
- HC : *Hsien-chih* (County gazetteer)
- HCCSWP : *Huang-ch'ao ching-shih wen-pien* (Essays on statecraft during the Ch'ing dynasty)
- HMC : *Hsia-men chih* (Gazetteer of Amoy)
- HPTL : *Hu-pu tse-li* (Precedents of the Board of Revenue)
- JAS : *Journal of Asian Studies*
- JMBRAS : *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*
- JNCBRAS : *Journal of the North-China Branch of the Royal Asiatic Society*
- JSBRAS : *Journal of the Straits Branch of the Royal Asiatic Society*
- KHSL : *K'ang-hsi shih-lu* (Veritable records of the K'ang-hsi reign period)
- MCSL: KP : *Ming-Ch'ing shih-liao keng-pien* (Historical materials of the Ming and Ch'ing. Series G)
- MCSL: TP : *Ming-Ch'ing shih-liao ting-pien* (Historical materials of the Ming and Ch'ing. Series D)
- TC : *T'ung-chih* (Provincial gazetteer)
- TCHT : *Ta-ch'ing hui-tien* (Administrative statutes of the Ch'ing Dynasty)
- TCHTSL : *Ta-ch'ing hui-tien shih-li* (Administrative statutes and precedents of the Ch'ing dynasty)
- TCLL : *Ta-ch'ing lü-li* (Ch'ing statutes and sub-statutes)
- YCSL : *Yung-cheng. shih-lu* (Veritable records of the Yung-cheng reign period)
- YHKC : *Yueh hai-kuan chih* (Gazetteer of the maritime customs of Kwangtung)



เชิงอรรถที่ 1

¹ Kuwabara Jitsuzo, "on P'u Shou-keng a man of the Western Regions, who was the Superintendent of the Trading Ships Office. in Ch'uan-chou towards the end of the Sung Dynasty, together with a general sketch of Trade of Arabs in China during the T'ang and Sung eras," *Memoirs of the Research Department of The Toyo Bunko*, 2 (1928), 55-56; O. W. Wolters, *Early Indonesian Commerce* (Ithaca: Cornell University Press, 1967), p. 257. ดู Wang Gungwu, "The Nanhai Trade," *JMBRAS*, 31.2 (1958), 1-135 เพื่อการพิจารณาถึงการติดต่อระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับจีนในสมัยก่อนราชวงศ์ซ้อง.

² Michael Greenberg, *British Trade and the Opening of China 1800-42* (Cambridge: The University Press, 1951), p. 87. การค้าโดยเรือสำเภาส่งความต้องการของจีนสำหรับผลผลิตของช่องแคบ ดังนั้นจึงเหลือช่องทางเพียงน้อยนิดสำหรับพ่อค้าชาวยุโรปที่เข้ามามีส่วนร่วม และยิ่งจะทำให้ได้กำไรในการค้านี้ลดน้อยลงไปอีก.

³ สำหรับคำจำกัดความคำว่าเรือสำเภา ให้อรรถที่ 3 หน้า 35 เรือสำเภาจากมณฑลเจียงซูและเจ้อเจียงจะถูกนำไปใช้ในการลำเลียงสินค้าบ้างเป็นครั้งคราว แต่เรือสำเภาที่แล่นมาและไปจากสยามจะสร้างตามแบบเรือสำเภาที่มาจากมณฑลฝูเจี้ยนและกวางตุ้งเสียเป็นส่วนใหญ่.

⁴ ดังเช่น มีการค้นพบว่า ลูกเรือส่วนมากที่ไปกับเรือนำเครื่องราชบรรณาการที่มุ่งหน้าไปกวางตุ้ง ในปี ค.ศ. 1724 นั้นเป็นคนจีน ซึ่งคนทั่วไปอาจจะคิดว่าบรรดาลูกเรือนั้นเป็นคนสยาม: *YCSL*: 25: 20 a-b.

⁵ John K. Fairbank, and S. Y. Teng, "On the Ch'ing Tributary System," *Ch'ing Administration: Three Studies* (Cambridge: Harvard University Press, 1960), p. 172.

⁶ *Ibid.*, p. 172.

⁷ อรรถที่ 2, หน้า 14-19 และตารางที่ 1.

⁸ ตัวอย่างเช่น ใน Chang Hsieh, *Tung-hsi yang-k'ao* (การสืบเรื่องราวของมหาสมุทรตะวันออกและตะวันตก, 12 chüan, ใน *Ts'ung-shu chi-ch'eng*, Shanghai: Shang-wu yin-shu kuan, 1936, orig. pub. 1618), เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ถูกแบ่งออกเป็นมหาสมุทรตะวันตก (*ซีหยาง*) และมหาสมุทรตะวันออก (*ตงหยาง*) และพวกต่างแดน (*ไ่วจี* อันได้แก่ ญี่ปุ่นและดัตช์) โดยมีบริวไนเป็นจุดแบ่งระหว่างมหาสมุทรทั้งสอง (หน้า 67) โดยได้รวมเอาดินแดนส่วนใหญ่แทบทั้งหมด ซึ่งต่อมาได้รู้จักกันในนาม *หนานหยาง* อันได้แก่ สยาม แหลมมลายู เกาะสุมาตรา ฝั่งตะวันออกของเกาะชวา ฝั่งตอนใต้ของ

เกาะบอร์เนียวในมหาสมุทรตะวันตก และเกาะลูซอน ชูล มารินดุกต์ หมู่เกาะมะละกา และภาคตะวันออกของเกาะบอร์เนียวในมหาสมุทรตะวันออก ในอีกหลายสิบปีต่อมา Lu Tz'u-yun ใน *Pa-hung i'shih* (ภูมิศาสตร์ของโลก, 4 chüan ใน *Ts'ung-shu chi-ch'eng ch'u-pien*, Ch'angsha: Shang-wu yin-shu kuan, 1939) วางหลักภูมิศาสตร์โดยใช้ 4 จุดของเขมทิส ดูเหมือนว่าจะกำหนดให้ประเทศต่างๆ อยู่ในภูมิภาคหนึ่งตามเขมทิสโดยขึ้นอยู่กับความพอใจ โดยได้รวมเอา ฮอลแลนด์ เอเดน พม่า โปรตุเกส ชูล และสุมาตรา ที่อยู่ในภาคตะวันตก (*ซีบู*) และชาว กัมพูชา สยาม มาลินดี เมกกะ และอันนัม ที่อยู่ในภาคใต้ (หนานปู้) ในการกล่าวถึงการเดินทางไปยังหยางผิงหนานนั้น Hsieh Ch'ing-kao ได้บันทึกเรื่องราวไว้เมื่อปี ค.ศ. 1820 ใน *Hai-lu* (บันทึกเกี่ยวกับเรื่องทางทะเล, 2 chüan ใน *Pai-pu ts'ung-shu chi-ch'eng*, Taipei: I-pao she, 1953, orig. pub, 1842), แบ่งโลกออกเป็นทะเลตะวันตกเฉียงใต้ (*ซีหนานไห่*) ทะเลใต้ (*หนานไห่*) และทะเลตะวันออกเฉียงเหนือ (*ซีเมย์ไห่*) บนผืนแผ่นดินใหญ่ในภาคตะวันออกเฉียงใต้ของเอเชีย แผลมมลาญ และฝั่งทะเลของอินเดียประกอบกันเป็นภาคทะเลตะวันตกเฉียงใต้ ขณะที่ภาคทะเลใต้รวมเกาะสุมาตรา ชาว บอร์เนียว ชูล หมู่เกาะฟิลิปปินส์ มารินดุก แอมมัวนา และหมู่เกาะเซลเบส เป็นต้น ภาคทะเลตะวันออกเฉียงเหนือประกอบด้วยประเทศต่างๆ ในซีกโลกตะวันตกเป็นเบื้องต้น ใน Wei Yuan, *Hai-kuo t'u-chih* (60 chüan 2nd ed., Yangchou: Ku-wei t'ang, 1847), จัดให้ภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นภาคทะเลตะวันออกเฉียงใต้ (*ตงหนานหยาง*) แยกประเทศออกเป็นพวกเกาะและกลุ่มที่อยู่บนแผ่นดินใหญ่ ญี่ปุ่น เกาหลี และหมู่เกาะริวกิวอยู่ที่ชายขอบของด้านตะวันออก และเกาะสุมาตราอยู่ชายขอบด้านตะวันตก ใน Hsu Chi-yü; *Ying-huan chi-lüeh* (พูดถึงวงเขตมหาสมุทรอย่างสังเขป, 10 chüan, n.p. 1850), ได้แบ่งภูมิภาคเช่นเดียวกับ *Hai-kuo t'u-chih* ในหมู่ประเทศที่เป็นเกาะ และที่อยู่บนผืนแผ่นดินใหญ่ แต่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ทั้งหมดถูกจัดให้รวมอยู่ในภาคมหาสมุทรใต้ (*หนานหยาง*) กล่าวคือ จากเกาะลูซอนและเซลเบสถึงเกาะสุมาตรา ถึงแม้จะได้กล่าวว่าจะทั้งและสิ่งคไปร่อยชายขอบเขตแดนของหนานหยาง (บทที่ 1, หน้า 24 a) ยังรวมเอาเกาะสุมาตราไว้ด้วย (บทที่ 2, หน้า 27 a ff.) ยกเว้น Lu Tz'u-yün และนักภูมิศาสตร์อื่นๆ ได้แบ่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ตามแนวนี้ โดยได้เลือกใช้ชื่อต่างๆ กันในการแบ่งภูมิภาคของมหาสมุทรตะวันออก ใต้ และตะวันตกเฉียงใต้ของจีน แต่ทั้งนี้ก็มีแนวโน้มที่จะจัดให้ประเทศกลุ่มเดียวกันอยู่ในภาคเดียวกันโดยทั่วๆ ไป.

⁹ *Wu-pei chih* (ตำราเทคโนโลยีทางด้านอาวุธ), comp. by Mao Yuan-i, 240 chüan, 1664: 117: 11a.

¹⁰ "The Hoppo Book of 1753," manuscript no. 9, the Hirth Collection, Staatsbibliothek Preussischer Kulturbesitz, Berlin, pp. 73-78 *passim*. ข้าพเจ้าขอ



ขอบคุณเป็นพิเศษต่อ Dr. Wolfgang Seuberlich แห่ง Marburg/Lahn, เยอรมนีตะวันตก ในความอนุเคราะห์ต่อแหล่งที่สามารถหาต้นฉบับนี้ให้แก่ข้าพเจ้า อีกทั้งขอขอบคุณต่อ Dr. Dieter George แห่ง Orientalische Abteilung, Staatsbibliothek Preussischer Kulturbesitz ในความกรุณาที่ให้ข้าพเจ้าได้รับไมโครฟิล์มของหนังสือต้นฉบับนี้

¹¹ ดู J. V. G. Mills, *Ma Huan, Ying-yai sheng-lan, 'The Overall Survey of the Ocean's Shores'* (1433) (Cambridge: Cambridge University Press, 1970), pp. 227-229 สำหรับบทความเรื่องทัศนคติของคนจีนเกี่ยวกับมหาสมุทร.

¹² *Hsü Chi-yü, Ying-huan chih-lüeh*: 1: 29a.

¹³ A. J. Sargent, *Anglo-Chinese Commerce and Diplomacy* (Oxford: Clarendon Press, 1907); Stanley Wright, *China's Struggle for Tariff Autonomy: 1843-1938* (Shanghai: Kelly & Walsh, Ltd., 1938); Earl Pritchard, *Anglo-Chinese Relations during the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (New York: Octagon Books, 1970); Greenberg, *British Trade*; Louis Dermigny, *La Chine et l'Occident: Le Commerce a Canton au XVIII^e Siècle 1719-1833*, 3 vols., 1 album (Paris: Ecole Pratique des Hautes Études, 1964); John K. Fairbank, *Trade and Diplomacy on the China Coast*, 2 vols. in 1 (Cambridge: Harvard University Press, 1969), orig. pub. 1953.

¹⁴ Albert Feuerwerker, *China's Early Industrialization* (Cambridge: Harvard University Press, 1958); Hao Yen-p'ing, *The Comprador in Nineteenth Century China: Bridge between East and West* (Cambridge: Harvard University Press, 1970); K. C. Liu, "Steamship Enterprise in Nineteenth-Century China," *JAS*, 18.4 (1959), 435-454; Chang Yu-kwei, *Foreign Trade and Industrial Development of China* (Washington: The University Press of Washington, 1956); Ellsworth Carlson, *The Kaiping Mines, 1877-1912* (Cambridge: Harvard University Press, 1971); J. K. Fairbank, A. Eckstein, and L. S. Yang, "Economic Change in Early Modern China: An Analytic Framework," *Economic Development and Cultural Change*, 9.1 (1960), 1-26; Stanley Wright, *Hart and the Chinese Customs* (Belfast: Wm. McMullan & Son, 1950).

¹⁵ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ดู Fairbank, *Trade and Diplomacy*, chs. 2 & 14; Evelyn Rawski, *Agricultural Change and the Peasant Economy of South China* (Cambridge: Harvard University Press, 1971), ch. 4; M. A. P. Meilink-Roelofs, *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630* (The Hague: Martinus Nijhoff, 1962), *passim*; Rhoads Murphey,

ed., *Nineteenth Century China: Five Imperialist Perspectives* (Ann Arbor: The University of Michigan Center for Chinese Studies, 1972), papers 1 & 2.

¹⁶ John Crawford, *Journal of an Embassy to the Courts of Siam and Cochin China*, orig. pub. 1828, 1830 (Kuala Lumpur: Oxford University Press, 1967); *History of the Indian Archipelago*, 3 vols. (Edinburg: Archibald Constable and Co., 1820); Jonh Bowring, *The Kingdom and People of Siam*, 2 vols. (London: John W. Parker and Son, 1857); G. Finlayson, *The Mission to Siam, and Hue the Capital of Cochin China, in the Years 1821-2* (London: John Murray, 1926); C. Gutzlaff, *The Journal of Two Voyages along the Coast of China, in 1831, & 1832* (New York: John P. Haven, 1833); H. Malcom, *Travels in South-Eastern Asia Embracing Hindustan, Malaya, Siam, and China*, 2 vols. (Boston: Gould, Kendell and Lincoln, 1839); Arthur Neale, *Narrative of a Residence at the Capital of the Kingdom of Siam* (London: Office of the National Illustrated Library, 1852); Jean Baptiste Pallegoix, *Description du Royaume Thai au Siam*, 2 vols. (Paris, 1854); E. Roberts, *Embassy to the Eastern Courts of Cochin-China, Siam and Muscat* (New York: Harper & Brothers, 1837); *The Burney Papers*, 4 vols. in 5 pts. (Farnborough, Hants: Gregg International Publishers Limited, 1971).

¹⁷ *Canton Register*, Canton, 1827-1841, vols. 1-14; J. H. Moor, *Notices of the Indian Archipelago and Adjacent Countries* (Singapore, 1837); *The Indo-Chinese Gleaner* (Malacca: Anglo-Chinese Press), no. 10 (1819), nos. 12-13 (1820), nos. 16-17 (1821), nos. 19-20 (1822); *The Asiatic Journal and Monthly Register for British India and Its Dependencies* (London: Parbury, Allen & Co.), vols. 1-28 (1816-1829), n.s., vols. 1-40 (1830-1843); *The Singapore Chronicle and Commercial Register* (Singapore: Singapore Chronicle Press, 1831-1833), n.s., vols. 1-3.

¹⁸ H.M. Elmore, *The British Marines's Directory and Guide to the Trade and Navigation of the Indian and China Seas* (London: T. Bensley, 1802); J. R. Morrison, *Chinese Commercial Guide* (Canton, 1834, 1848); John Phipps, *A Practical Treatise on the China and Eastern Trade* (Calcutta: Baptist Mission Press, 1835); S. W. Williams, *A Chinese Commercial Guide* (Canton: Office of the Chinese Repository, 1856, 1863); William Milburn, *Oriental Commerce*, 2 vols. (London: Black, Parry, & Co., 1813).

¹⁹ D. E. Malloch, *Siam: Some General Remarks on Its Productions* (Calcutta: Baptist Mission Press, 1852).

²⁰ ข้อความเหล่านี้ปรากฏอยู่ในเชิงอรรถต่างๆ ของหนังสือเล่มนี้.

²¹ China: Imperial Maritime Customs, I. - Statistical Series: no. 6, *Decennial Reports on the Trade, Navigation, Industries, etc. of the Ports Open to Foreign Commerce in China & Corea, 1882-91* (Shanghai: Statistical Dept. of the Inspectorate General of Customs, 1893); China: Imperial Maritime Customs, I. - Statistical Series: no. 6, *Decennial Reports on the Trade, Navigation, Industries, etc. of the Ports Open to Foreign Commerce in China, 1892-1901*, 3 vols. (Shanghai: Statistical Dept. of the Inspectorate General of Customs, 1904); China: Imperial Maritime Customs, I. - Statistical Series: no. 7, *Native Customs Trade Returns*, nos. 1-3 (Shanghai: Statistical Dept. of the Inspectorate General of Customs, 1904).

²² *CMH. R.2*, #15, 1813.

²³ *CMH. R.3*, #49, 1844. ถึงแม้ว่าเอกสารนี้จะกล่าวว่าจะสร้างขึ้นในปี ค.ศ. 1844 แต่จากหลักฐานภายในประเทศอื่นๆ ชี้ให้เห็นว่าควรจะเป็นปี ค.ศ. 1845.

²⁴ Inaba Iwakichi, "Shindai no Kanton boeki" (การค้าที่กวางตุ้งในสมัยราชวงศ์ชิง), *Tao Keizai kenkyu*, 4.2 (1920), 239-247, 4.3 (1920), 359-380, 4.4 (1920), 591-612, 5.1 (1921), 103-113; Kato Shigeru, "Shindai Fukken Koso no sen'an ni tsuite" (นายหน้าในการเดินเรือที่ผู้เจ้ยนและเจ้ยงซูในสมัยราชวงศ์ชิง), *Shirin*, 14.4 (1929), 529-37; Negishi Tadashi, *Chugoku no girudo* (สมาคมอาชีพในประเทศจีน) (Tokyo: Nihon hyoron shinsha, 1953); Ota Tatsuo, "Shindai Kanton no kosho ni tsuite" (การค้าในมณฑลกวางตุ้งช่วงสมัยราชวงศ์ชิง) *Shigaku*, 13.2 (1934), 105-119, 13.4 (1934), 83-109; Uchida Naosaku, "Shindai no boeki dokunsen kiko" (โครงสร้างทางการค้าแบบผูกขาดในสมัยราชวงศ์ชิง), *Toyo Keizaishi kenkyu*, ed. by Uchida Naosaku (Tokyo: Chikura shobo, 1970), v. 1, pp. 290-331.

²⁵ ตัวอย่างเช่น ในหนังสือของ Chou Yü-ching, *Shang-yeh shih* (ประวัติศาสตร์ทางการค้า) (Taipei: The Author, 1958) ได้สำรวจทางการค้าตั้งแต่สมัยราชวงศ์โจวจนถึงสมัยสาธารณรัฐ แต่เมื่อเขียนเกี่ยวกับการค้าสมัยราชวงศ์ชิง หนังสือเล่มนี้แทบไม่ได้กล่าวถึงเอเซียตะวันออกเฉียงใต้และการค้าของจีน ฉะนั้น ควรดูหนังสือที่เขียนโดย Wong Po-shang, "Ch'ing-tai Kuang-tung mao-i chi ch'i tsai Chung-kuo ching-chi shih shang-chih i-i" (ความสำคัญในทางประวัติศาสตร์ของการค้าของมณฑลกวางตุ้งภายใต้ราชวงศ์ชิง), *Ling-nan hsueh-pao*, 3.4 (1934), 157-196; T'ung Meng-cheng,

Kuan-shui kai-lun (ความเรียงเกี่ยวกับภาษีศุลกากร) (Shanghai: Shang-wu yin-shu kuan, 1946); Wang Kuang, *Chung-kuo hang-yeh shih* (ประวัติการขนส่งทางน้ำในประเทศจีน) (Taipei: Hai-yun ch'u-pan she, 1955); Liang Chia-pin, *Kuang-tung shih-san hang k'ao* (การอธิบายเกี่ยวกับ 13 องค์กรในกวางตุ้ง) (Nanking: Kuo-li pien-i kuan, 1937); P'eng Tse-i, "Ch'ing-tai Kuang-tung yang-hang chih-tu te ch'i-yuan" (การเกิดของ Cohong ในมณฑลกวางตุ้งในสมัยราชวงศ์ชิง), *Li-shih yen-chiu*, 1 (1957), 1-24; T'ang Hsiang-lung, "Shih-pa shih-ch'i chung-yeh Yüeh hai-kuan te fu-pai" (การฉ้อราษฎร์บังหลวงของศุลกากรทางทะเลของมณฑลกวางตุ้งในกลางศตวรรษที่ 18), *Jen-wen k'o-hsüeh hsüeh-pao*, 1 (1942), 129-135.

²⁶ Ch'en Ti-chiang, *Chung-kuo wai-chiao hsing-cheng* (การบริหารงานด้านต่างประเทศของจีน) (Chungking: Shang-wu, 1945); Feng Ch'eng-chün, *Chung-kuo Nan-yang chiao-t'ung shih* (ประวัติความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างจีนกับประเทศในทะเลใต้) (Shanghai: Shang-wu yin-shu kuan, 1937); Hsieh Yu-jung, *Hsin-pien Hsien-LO kuo-chih* (ราชกิจจานุเบกษาของสยามฉบับพิมพ์ใหม่) (Bangkok: I-pao she, 1953); Wang Chih-ch'un, *Kuo-ch'ao t'ung-shang shih-mo chi* (เรื่องราวโดยสมบูรณ์เกี่ยวกับการค้าต่างประเทศกับประเทศต่างๆ ในสมัยราชวงศ์ชิง), 20 *chüan* (Taipei: Wen-hai, 1966), author's preface 1880).

²⁷ Chang Te-ch'ang, "Ch'ing-tai Ya-p'ien chan-cheng ch'en-chih Chung-Hsi yen-hai t'ung-shang" (การค้าตามชายฝั่งระหว่างจีนและชาติตะวันตกในสมัยราชวงศ์ชิงก่อนสงครามฝิ่น), *Ch'ing-hua hsüeh-pao*, 10 (1935), 97-145; Fu I-ling, *Ming-Ch'ing shih-tai shang-jen chi shang-yeh tzu-pen* (พ่อค้าและนครหลวงทางการค้าในสมัยราชวงศ์หมิงและชิง) (Peking: Jen-min ch'u-pan she, 1956); T'ien Ju-k'ang, *Shih-ch'i shih-chi chih shih-chu shih-chi chung-yeh Chung-kuo fan-ch'uan tasi tung-nan Ya-chou hang-yün ho shang-yeh shang te ti-wei* (ฐานะของเรือสำเภาจีนในการค้าทางทะเลของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จากศตวรรษที่ 17 ถึงกลางศตวรรษที่ 19) (Shanghai: Jen-min, ch'u-pan she, 1957); Ling Ch'un-sheng et al., eds., *Chung-T'ai wen-hua lun-chi* (ความเรียงเกี่ยวกับวัฒนธรรมของจีน-ไทย) (Taipei: Chung-hua wen-hua ch'u-pan, 1958); Lu Chi-fang, "Ch'ing Kao-tsung shih-tai te Chung-Hsien kuan-hsi," (ความสัมพันธ์ระหว่างจีน-สยามในสมัยพระเจ้าเจียนหลง), *Li-shih hsüeh-pao*; 2 (1974), 385-412.

²⁸ *Ta-Ch'ing li ch'ao shih-Ju* (จดหมายเหตุทั่วไปของสมัยราชวงศ์ชิง), 4, 485 *chüan* (Taipei: Hua-wen shu-chu, 1964), orig. pub. 1937-38; (*Ch'in-ting*) *Ta-Ch'ing hui-tien* (พระราชบัญญัติบริหารงานของราชวงศ์ชิง), 80 *chüan*, 1813 (1818?);



(*Ch'in-ting*) *Ta-Ch'ing hui-tien*, 100 *chüan* (Taipei: Ch'i-wen, 1963), orig. pub. 1899; (*Ch'in-ting*) *Ta-Ch'ing hui-tien shih-li* (พระราชบัญญัติการบริหารงานและแบบฉบับที่ได้ปฏิบัติกันมาแต่เดิมในสมัยราชวงศ์ชิง), 250 *chüan*, 1733; (*Ch'in-ting*) *Ta-Ch'ing hui-tien shih-li*, 1,220 *chüan* (Taipei: Ch'i-wen, 1963), orig. pub. 1899; (*Ch'in-ting*) *Hu-pu tse-li* (แบบฉบับที่ได้ปฏิบัติมาแต่เดิมของคณะกรรมการรายได้แผ่นดิน), 134 *chüan*, 1791; (*Ch'in-ting*) *Hu-pu tse-li*, 100 *chüan*, 1874; *Ming-Ch'ing shih-liao: keng-pien* (หลักฐานทางประวัติศาสตร์ของสมัยราชวงศ์หมิงและชิง, Series G) (Taipei: Chung-yang yen-chiu yüan, n.d.); *Ming-Ch'ing shih-liao: ting-pien* (Series D) (Shanghai: Shang-wu yin-shu kuan, n.d.); *Ch'ou-pan i-wu shih-mo* (เรื่องราวโดยสมบูรณ์เกี่ยวกับการจัดการเรื่องพวกอารยชน), 260 *chüan* (Taipei: Wen-hai, 1970-71), facs. rep. 1930 ed.; 8 *Ku-chin t'u-shu chi-ch'eng* (สารานุกรมฉบับหลวง), ed. by Ch'en Meng-lei et al., 10,000 *chüan* (Shanghai: Chung-hua, 1934), facs. rep. 1726 ed.; *Ch'ing-shih kao* (ช่วงประวัติศาสตร์สมัยราชวงศ์ชิง), ed. by Chao Erh-hsün, 534 *chüan* (n.p. Lien-ho shu-tien, 1942), orig. pub. 1928; (*Ch'in-ting*) *Chung-shu cheng-k'ao* (ระเบียบการบริหารงานส่วนกลาง). comp. by Ming-liang et al., 32 *chüan* (Taipei: Hsüeh-hai, 1968), orig. pub. 1825.

²⁹ *Huang-ch'ao ching-shih wen-pien* (ความเรียงเรื่องวิชาการปกครองในสมัยราชวงศ์ชิง). comp. by Ho Ch'ang-ling et al., 120 *chüan* (Taipei: Shih-chieh, 1964), orig. pub. 1873; *Huang-ch'ao chang-ku hui-pien* (บันทึกทางประวัติศาสตร์ของราชวงศ์ชิง), comp. by Chang Shou-yung et al., 100+2 *chüan* (n.p. Ch'iu-shih shu-she, 1902); *Hsiao-fang hu-chai yü-ti ts'ung-ch'ao* (ตำราว่าด้วยวิชาภูมิศาสตร์จาก Hsiao-fang hu studio), comp. by Wang Hsi-ch'i, pt. 1:12 *chih*, pt. 2 (supplement): 12 *chih*, pt. 3 (second supplement): 12 *chih* (Shanghai: Chu-i t'ang, 1877-97); Yen Ju-i, *Yang-fang chi-yao* (สิ่งจำเป็นในการป้องกันภัยทางทะเล), 24 *chüan*, 1838; Yü Ch'ang-hui, *Fang-hai chi-yao* (สิ่งจำเป็นในการป้องกันฝั่งทะเล), 18+1 *chüan*, 1842.

³⁰ กล่าวถึงในเชิงอรรถที่ 8 และดู Ch'en Lun-Chiung, *Hai-kuo wen-chien lu* (บันทึกเกี่ยวกับสิ่งที่ได้เห็นและได้ยินมาในประเทศริมทะเลต่างๆ) 1 *chüan*, maps 1 *chüan* (Taipei: T'ai-wan yin-hang, 1958), author's preface 1730; Feng Ch'eng-chün, *Hai'lu chu* (คำวิจารณ์หนังสือชื่อ "Record of the Seas") (Peking: Chung-hua shü-chu, 1955); Hsiang Ta, *Liang-chung hai-tao chen-ching* (หนังสือคู่มือเกี่ยวกับการเดินเรือโดยอาศัยเข็มทิศจำนวนสองเล่ม) (Peking: Chung-hua shu-chü, 1961); *Wu-pei chih*; Wang Ch'ao-tsung, *Hai-wai fan-i lu* (บันทึกเกี่ยวกับพวกอารยชนโพ้นทะเล). 2 *ts'e*, 1844.

³¹ "The Hoppo Book"; *Yüeh hai-kuan cheng-shou ko-hsiang kuei-kung yin-liang keng-ting tse-li* (ระเบียบข้อบังคับที่แก้ไขเพิ่มเติมแล้วเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมท่าเรือภาษีต่างๆ เป็นต้น ของด่านศุลกากรทางทะเลที่เมืองกวางตุ้ง ณ จุดต่างๆ) (Canton, 1749); *Yueh hai-kuan kuei-li* (ระเบียบของด่านศุลกากรที่เมืองกวางตุ้ง), 2 *pen* (Canton, 1760); *Fu-chien sheng-li* (กฎหมายและระเบียบข้อบังคับต่างๆ ของมณฑลฝูเจี้ยน), 34 *chüan*, 8 vols. in 3 (Taipei: T'ai-wan yin-hang, 1964), orig. pub. 1752, repr. 1872.

³² *Yüeh hai-kuan chih* (ข่าวสารเกี่ยวกับศุลกากรทางทะเลของกวางตุ้ง). comp. by Liang T'ing-nan, 30 *chüan*, 4 vols. (Taipei: Ch'eng-wen ch'u-pan she, 1968), orig. pub. 1838.

³³ ฉบับที่สำคัญที่สุดได้ถูกอ้างถึงในเชิงอรรถตลอดทั้งหนังสือเล่มนี้ โดยปกติแล้วข้อความต่างๆ สามารถหาพบได้ในตอนต่างๆ ในหนังสืออักขรานุกรมที่พาดหัวเกี่ยวกับการป้องกันทางทะเลและชายฝั่ง การผ่านด่านศุลกากร การบริหารการเดินเรือ และการเก็บภาษีต่างๆ ภาษีการค้าทางทะเลมักจะพบตอนท้ายๆ บทที่ว่าด้วยการเก็บภาษี.



ငါ့အဖေဟာ





บทที่ 2 การดำเนินการเกี่ยวกับ ภาษีศุลกากรทางทะเล ของจีนพื้นเมือง

การค้ากับประเทศโพ้นทะเลโดยชาวจีนพื้นเมืองอยู่ภายใต้การควบคุมในลักษณะเดียวกันกับการค้าโดยเรือสำเภากภายในประเทศภายในระบบศุลกากรที่ราชวงศ์ชิงได้จัดตั้งขึ้นเพื่อกำกับดูแลการค้าทั้งภายในและต่างประเทศของจีน สำนักงานหรือด่านภาษีที่ควบคุมการค้าทางทะเล และที่ควบคุมการค้าภายในประเทศ มีความแตกต่างกันเพียงเล็กน้อยเท่านั้น การค้าของประเทศตะวันตกกับจีนก่อนหน้าที่จะมีการนำเอา “ระบบกวางตุ้ง” (Canton System) มาใช้นั้น อยู่ภายใต้การควบคุมของด่านภาษีทางทะเลอันเหมาะสมตามเมืองท่าต่างๆ ที่มีการทำธุรกิจร่วมกัน ภายหลังจากปี ค.ศ. 1757 ก็ถูกควบคุมโดยศุลกากรทางทะเลของมณฑลกวางตุ้ง ถึงแม้ว่าทั้งการค้าของคนพื้นเมืองและคนตะวันตกจะอยู่ภายใต้การควบคุมและการสอดส่องจากหน่วยงานเดียวกัน แต่การค้าของคนสองกลุ่มนี้ก็ไม่ได้อยู่ภายใต้กฎข้อบังคับเดียวกัน ยิ่งไปกว่านั้นหลังจากปี ค.ศ. 1757 การค้าของชาวตะวันตกถูกจำกัดอยู่แต่ที่เมืองกวางตุ้ง บรรดาพ่อค้าชาวจีนที่ทำการค้าขายกับต่างประเทศก็ยังคงใช้เมืองท่าชายฝั่งต่างๆ ภายใต้อาณัติควบคุมโดยศุลกากรทางทะเลได้ ดังนั้น

การค้าขายของคนจีนที่ติดต่อกับต่างประเทศหรือกับการค้าภายในประเทศ รวมไปถึงกับเมืองตามชายฝั่งทะเล จึงควรถือเสมือนเป็นเรื่องเดียวกัน เพราะไม่เพียงการค้าทั้งสองประเภทนี้จะอยู่ภายใต้หน่วยงานของศุลกากรหน่วยเดียวกัน แต่เพราะว่าเรือสำเภาของจีนนั้น บ่อยครั้งมีการขนถ่ายสินค้าระหว่างเมืองท่าชายฝั่งต่างๆ ก่อนที่จะแล่นต่อไปยังจุดหมายปลายทางของตนในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

เรือของ “ชาวสยาม” ที่ไปทำการค้ากับจีนก็ถือว่าอยู่ในฐานะเดียวกับเรือสำเภาของจีน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือสำเภาสยามที่มีลูกเรือเป็นชาวจีน และออกแบบสร้างเช่นเดียวกับเรือเดินทะเลของจีน² การเดินเรือของคนเอเชียโดยทั่วไปถูกกวดขันน้อยกว่าเรือของชาวตะวันตก และถ้าหากมีการปฏิบัติในลักษณะเดียวกันนั้น เรือจากประเทศอื่นๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ก็จะได้รับผลประโยชน์เช่นเดียวกันกับเรือของสยาม³ การค้าของคนสยามและการค้าของคนจีนอยู่ในฐานะเท่าเทียมกันสำหรับการศุลกากรของจีน และเมื่อมีการอ้างอิงถึงการใช้ระเบียบข้อบังคับต่างๆ ต่อการค้าของคนพื้นเมืองชาวจีนตลอดบทนี้ ก็ให้ถือว่าระเบียบข้อบังคับต่างๆ เหล่านี้ใช้กับการค้าของคนสยามด้วย นอกเสียจากว่าจะมีการบ่งชี้เป็นอย่างอื่น

นักประวัติศาสตร์ที่ศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาของสถาบันในราชวงศ์ชิงต้องเผชิญปัญหามากมาย ไม่เพียงแต่กับระเบียบข้อบังคับที่มีอยู่มากมายที่โยงใยกับกรมกองต่างๆ ของรัฐเท่านั้น แต่ยังต้องเผชิญกับการแก้ไขและเพิ่มเติมระเบียบข้อบังคับเหล่านั้นอีกด้วย สถาบันต่างๆ ในสมัยราชวงศ์ชิงไม่ได้มีรูปแบบไว้ชีวิตชีวา แต่ได้มีการปรับปรุงให้เข้ากับความต้องการของท้องถิ่น ฉะนั้น ขณะที่รูปแบบของการศุลกากรโดยทั่วไปของทุกมณฑลจะเหมือนกัน แต่ก็ยังมีกฎเกณฑ์บังคับโดยเฉพาะที่แต่ละด่านภาษีศุลกากร ซึ่งอาจจะแตกต่างกันไปแต่ละเมืองท่า ดังนั้น เรื่องที่จะกล่าวถึงต่อไปนี้จะเป็นเรื่องหน่วยงานที่บริหารเมืองท่าของ



มณฑลต่างๆ ที่เป็นศูนย์กลางในการเดินเรือของคนสยามและจีน โดยจะมีประโยชน์มากหากเราจะพิจารณาถึงตำแหน่งที่ตั้งของเมืองท่าต่างๆ เหล่านี้

ผู้สังเกตการณ์ชาวตะวันตกในศตวรรษที่ 19 ได้บันทึกไว้ว่า เรือสำเภาสยามได้ไปแวะตามเมืองท่าตลอดแนวฝั่งทะเลของจีน ตั้งแต่เกาะไหหลำจนถึงเมืองเทียนสิน อย่างไรก็ตาม นักเขียนเหล่านี้ก็ได้ทုံมความสนใจอยู่แต่ที่ระบบของเมืองกวางตุ้งมากเกินไปจนบิดเบือนภาพทั้งหมด โดยพวกนี้ไม่ได้เน้นเรื่องของมณฑลกวางตุ้งโดยทั่วๆ ไป แต่เน้นเรื่องเมืองกวางตุ้งโดยเฉพาะในฐานะเป็นหัวใจของการค้ากับต่างประเทศทั้งหมดของจีน ความประทับใจของผู้ใช้ภาษาตะวันตกที่ส่วนใหญ่ได้ก่อให้เกิดขึ้นก็คือ จำนวนเรือสยามประมาณครึ่งหนึ่งที่มาทำการค้าขายกับจีนได้แวะจอด ณ เมืองท่าต่างๆ ในมณฑลกวางตุ้ง (ดูตารางที่ 1) ตัวอย่างเช่น จอห์น ครอว์เฟิร์ด ได้กล่าวว่า จากจำนวนเรือสำเภาสยามทั้งหมดที่เดินทางไปยังประเทศจีน สองในสามได้แล่นไปยังมณฑลกวางตุ้ง และส่วนใหญ่อีกก็ไปแวะยังนครกวางโจว⁴ สกินเนอร์ที่ได้วิจัยเรื่องเมืองท่าต่างๆ ที่เรือสยามไปแวะในสมัยศตวรรษที่ 19 ได้ช่วยแก้ไขข้อมูลที่ไม่สมดุลนี้โดยการเพิ่มเอาบริเวณเฉาโจว (เมืองแต้จิ๋ว-บรรณารักษารัตนฉบับ) เข้ามารวมด้วย แต่ตัวเขาเองก็ละเลยเมืองท่าของมณฑลเจ้อเจียงและเจียงซูเช่นกัน⁵ อย่างไรก็ตาม จากแหล่งข้อมูลของจีนและสยามได้ชี้ให้เห็นถึงการค้าระหว่างจีนและหนานหยางว่า เมืองท่าที่ค้าขายกันมากที่สุด คือ อาณาบริเวณเฉาโจว ซึ่งอยู่เหนือขึ้นไป แทนที่จะเป็นเมืองกวางตุ้งเอง และรายชื่อส่วนหนึ่งของเรือสำเภาสยามที่ใช้ไปยังประเทศจีนในปี ค.ศ. 1813 แสดงให้เห็นว่าจำนวนเรือสองในสามได้แล่นไปยังเมืองท่าอื่นนอกเหนือจากเมืองกวางตุ้ง และแม้แต่ในจำนวนเจ็ดลำที่ไปยังเมืองกวางตุ้งนั้นเอง อย่างน้อยลำหนึ่งก็เป็นเรือเครื่องราชบรรณาการ⁶

บันทึกที่เขียนเป็นภาษาตะวันตกยังมีความเห็นที่ขัดแย้งกันเกี่ยวกับสถานที่ใดที่ได้รับความนิยมสูงสุดในการค้าขาย ผู้เขียนบางท่านก็ชื่นชอบท่าเรือบางแห่ง ในขณะที่คนอื่นก็อาจจะมองข้าม ครอว์เฟิร์ดได้กล่าวถึงเรือสำเภาสยาม 53 ลำที่ไปเทียบท่าและทำการค้าที่นครกวางตุ้ง และได้รายงานต่อว่าการค้าที่นั่นไม่มีกำไร ภาษีก็น่าสูงกว่าที่อื่น อีกทั้ง “เจ้าหน้าที่ที่นั่นก็หัวเสียกว่าที่อื่น”⁷ คำกล่าวหาในทำนองเดียวกันนี้ยังพุ่งเป้าไปยังเมืองที่สำคัญอื่นๆ อีก โดยเฉพาะเมืองเอ๋หมิง เจิงไห่⁸ และหนัมโอ⁹ อย่างไรก็ตาม เอ๋หมิงถูกกล่าวถึงอยู่เสมอว่าเป็นจุดการค้าสำคัญในเครือข่ายระหว่างจีนและประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้¹⁰

ตารางที่ 1 สถานีการค้าระหว่างจีนกับสยาม¹

กวางตุ้ง	ผู้เขียน	เจ้อเจียง-เจียงซู-จี้อหลี่
เกาะไหหลำ :	*ฉางโจว :	หนิงโป
*ฉงโจว	ไห่เฉิง	(หลิมโป)
(กงเจา)	เจินไฮ่	
*ไห่ซัว	(หลินไห่, ตินไห่)	เซียงไฮ้
*ผู้เฉิง		
*ฉิงหลาน	*ฉวนโจว :	ซูโจว
ผู้เถียน	ถงอัน	(ซูเจา ซูโจว,
อวี๋หลิน	•เซี่ยเหมิน	เซาโจว)
	(เอ๋หมิง, เฮียมุ่น)	
กาวโจว		เถียนจิน
	ผู้โจว	(เทียนสิน)
เฉาจิ้ง :		
หยางเจียง		
กวางโจว :		
*กวางตุ้ง		
*เจียงเหมิน		
(กงมุ่น, เกียงม่วย)		



กวางตุ้ง	ฝูเจี้ยน	เจ้อเจียง-เจียงซู-จ้อหลี่
เซียงซาน		
ชั้นสู่ย		
หนานไห่/มาเก๊า		
เฉาโจว :		
*จางหลิน		
(จงหลิม, จางหลิม)		
เจี้ยหยาง		
เหยาผิง (เหยาผิง)		
หนานเอ๋อ (หนันม้อ)		
(หนานกัว)		
*ฉิ่งไห่		
(จิ่งไห่, ตั่งไห่)		
*ไห่หยาง		
ซานโถว (ซังเถา)		
ตงหลงกั้ง (เต็งเหล็ง)		
สถานที่ที่ถูกกล่าวว่ายู่ใน		
บริเวณเฉาโจว :		
อี (เกี) หยาง หรืออาจ		
จะเป็น เจี้ยหยาง ²		
จางหยาง? ซัวก่า		
(ซานเกี้ยว)?		

* สถานที่ที่มีความสำคัญพื้นฐาน

¹ ข้อมูลทางภูมิศาสตร์อาจหาได้ใน *Chia-ch'ing-Ch'uns-hsiu i T'ung Chih* (การแก้ไขของ Chia-Ch'ing ต่อจดหมายเหตุของพระมหาจักรพรรดิ), 560 *chüan*, ใน *Ssu pu ts'ung-k'an hsu-pien* (Shanghai: Shang-wa yin-shu fun, 1934), *Chan*, 426, 429, 44-43, 446, 452-53. เพื่อที่จะดูตำแหน่งที่ของเมืองท่าต่างๆ เหล่านี้ โปรดดูแผนที่ในหน้าถัดไป.

² Morrison, *Chinese Commercial Guide*, 1848 หน้า 74,

รูปที่ 1 แผนที่ชายฝั่งประเทศจีนตอนใต้ แสดงเมืองท่าต่างๆ ที่มีเรือสินค้าไปแวะในการค้าระหว่างจีนและสยาม



แต่ในขณะที่กุตสลาก็ได้ยืนยันว่า การค้าที่เมืองเจียงไห่ “เป็นไปได้ อย่างเป็นไปอย่างคึกคักและเป็นประโยชน์”¹¹ มีการเปรียบเทียบอัตราภาษีอากรที่จัดเก็บโดยด่านศุลกากรทางทะเลของมณฑลต่างๆ (ตารางที่ 2) แต่สิ่งที่ควรสังเกตในที่นี้คือ เนื่องจากการบังคับใช้ตามกฎหมายข้อบังคับของศุลกากรนั้น ขึ้นอยู่กับว่าผู้ใดเป็นเจ้าของหน้าที่ผู้ดูแลอยู่ ณ ช่วงเวลานั้น จึงทำให้มีความเป็นไปได้ว่าการส่งเสริมหรือขัดขวางการค้ากับต่างประเทศ ณ เมืองท่าต่างๆ มีความแตกต่างกันอยู่ประมาณหนึ่งเลยทีเดียว ความขัดแย้งกันระหว่างแหล่งข้อมูลยังชี้ให้เห็นถึงความเป็นไปได้ที่ว่าการส่งออกของจีน อาจได้รับการส่งเสริมมากกว่าการนำเข้าสินค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อได้กล่าวถึงการจัดเก็บภาษีในอัตราที่สูง รวมถึงภาระต่างๆ นานาของการค้ามาจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ในที่สุดปัญหาก็เกิดขึ้นมาว่า การค้าที่มีจุดกำเนิดในประเทศจีน ได้ผ่านเมืองท่าเดียวกันกับสินค้าที่มีจุดกำเนิดในประเทศสยามหรือไม่ ดูเหมือนว่าเราอาจจะเป็นศูนย์กลางสำหรับการค้าสองทางนี้ ตามมาด้วยเมืองต่างๆ ทางใต้ของมณฑลฝูเจี้ยน ส่วนเกาะไหหลำได้ส่งเรือสำเภานขนาดเล็กมายังประเทศสยามหลายลำด้วยกัน แต่ก็มักจะนำสินค้าที่ไม่ได้กำไรสูงนักมาค้าขาย¹² เรือสำเภาที่ออกเดินทางจากบางกอกโดยปกติแล้ว จะแล่นผ่านไหหลำเพื่อไปยังเมืองท่าต่างๆ ในแผ่นดินใหญ่ ถึงแม้ว่าการริเริ่มการค้าส่วนใหญ่จะกระทำกันที่เมืองเจียงเหมินซึ่งอยู่ไม่ไกลไปจากนครกวางตุ้งมากนัก แต่ดูเหมือนจะมีการค้าโดยตรงระหว่างนครกวางตุ้งกับสยามเพียงเล็กน้อยเท่านั้น¹³ มีรายงานว่าเรือสำเภาจากหนิงโปและเซียงไฮ้ นั้นได้แล่นลัดเลาะไปทำการค้ากับหมู่เกาะอินโดนีเซียและสิงคโปร์ ซึ่งอยู่นอกเหนือไปจากการยืนยันของกุตสล่าที่ได้กล่าวว่าเรือเหล่านี้ได้เดินทางมายังประเทศสยามในระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ไปจนถึงเดือนเมษายนแล้ว¹⁴ แต่แทบจะไม่มีหลักฐานใดที่จะแสดงให้เห็นว่าประเทศ

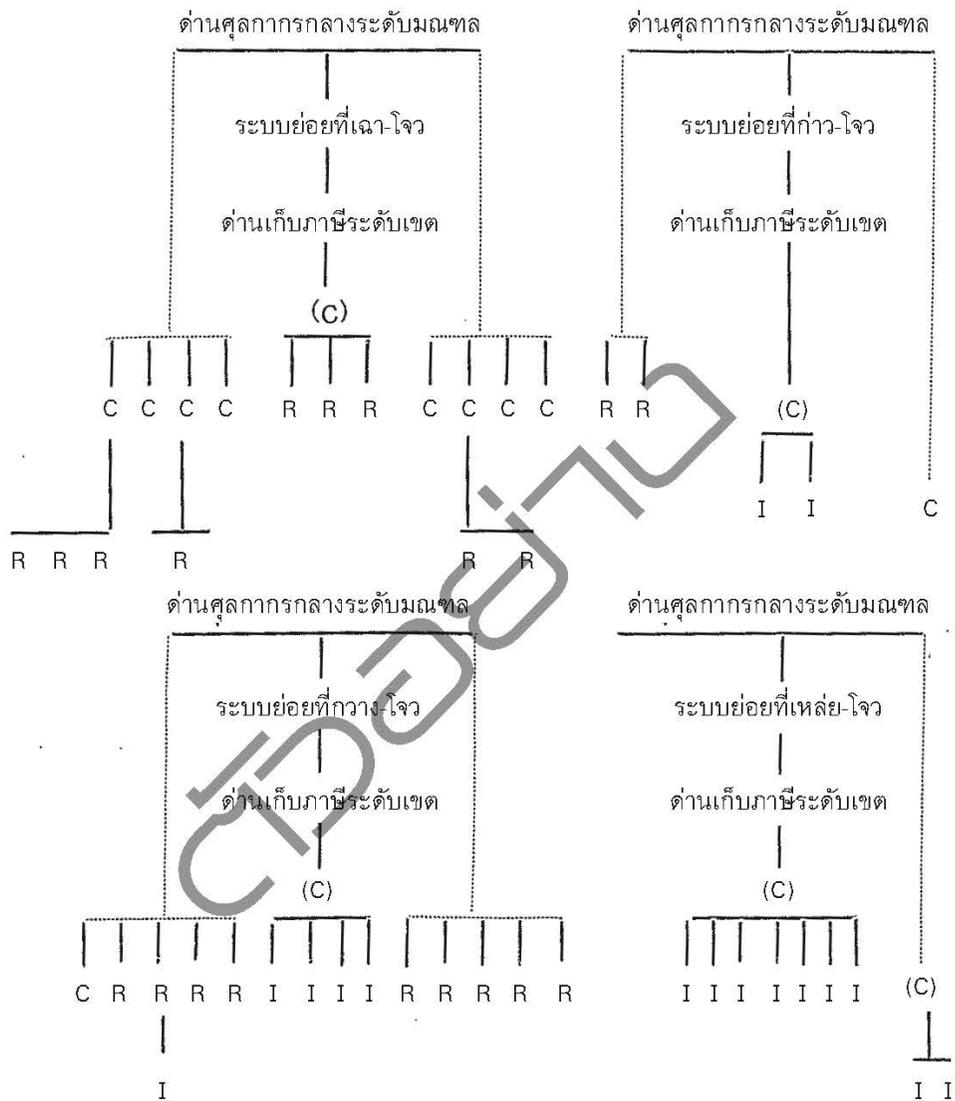
สยามได้เป็นจุดที่เรือสำเภาเหล่านั้นจะมาแวะอย่างสม่ำเสมอในการเดินทางค้าขายของเรือเหล่านี้ ในทางตรงกันข้ามมีเรือสำเภาที่แล่นออกจากบางกอกไปยังที่นั้นอยู่เสมอ เรือสำเภาสยามที่แล่นไปยังประเทศจีน ดูเหมือนว่าจะไปทำการค้ายังเมืองท่าต่างๆ ตลอดแนวชายฝั่งของจีน ขณะที่เรือสำเภาจีนที่มายังสยามแทบทั้งหมดมาจากศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ที่สำคัญ 2 แห่งคือ เมืองเฉาโจวทางภาคใต้ของฝูเจี้ยน และเกาะไหหลำ

การค้าของคนจีนทั้งกับภายในและต่างประเทศต่างก็ถูกเรียกเก็บภาษีและควบคุมโดยด้านศุลกากร (ฉางกวาน) ซึ่งกระจายกันอยู่ทั่วจักรวรรดิ ด้านศุลกากรเหล่านี้อยู่ภายใต้การอำนวยการของคณะกรรมการจัดหารายได้แผ่นดิน (Board of Revenue) ซึ่งเป็นผู้วางระเบียบในการพาณิชย์และกำหนดอัตราภาษีศุลกากร ยกเว้นเพียงแต่ห้าด้านที่อยู่ภายใต้สำนักงานโยธาธิการ (Board of Works)¹⁵ การค้ากับต่างประเทศและการค้าชายฝั่งทะเลในทะเลทางภาคใต้ถูกควบคุมโดยสำนักศุลกากรทางทะเลประจำมณฑล (ไห่กวาน) ทั้งสี่แห่ง ได้แก่ กวางตุ้ง (กวางโจว) ฝูเจี้ยน (จางโจว)¹⁶ เจ้อเจียง (เจิ้นไห่) และเจียงซู (เซี่ยงไฮ้)¹⁷ ด้านภาษี

ผังที่ 1 หน่วยงานศุลกากรทางทะเลของมณฑลกวางตุ้ง¹

	ด้านเก็บภาษี	ด้านตรวจ	ด้านลงทะเบียน
เฉาโจว	9	0	10
กวางโจว	2	5	9
กาวโจว	1(2)	5(2)	0(2) ²
ฉงโจว	10	0	0
ฮู่โจว	4	3	3
เหล่ย์โจว	2	8	0
เหลี่ยนโจว ³	2	1	0
เฉาจิ้ง ³	1	0	0





C = ด้านเก็บภาษี (แจ้งชู้ย ไข่ว)
 I = ด้านตรวจจ (จึฉฉ ไข่ว)
 R = ด้านลงทะเบึยน (กวัฉฉ่ว ไข่ว)

— มีการควบคุมโดยตรงตามเหลึยง
 การควบคุมมิได้กำหนดแนชัด

หนังสือเล่มนี้กล่าวถึงการค้าทางเรือสำเภาระหว่างจีนกับสยามในระหว่างปลายคริสต์ศตวรรษที่ 18 ถึงต้นคริสต์ศตวรรษที่ 19 ผู้เขียนได้แสดงถึงพื้นฐานของนโยบายการค้า การดำเนินการเกี่ยวกับภาษีศุลกากรทางทะเลของจีน เรือสำเภาของจีน สินค้าเข้าและสินค้าออก ผู้ดำเนินการค้า ความสำคัญและลักษณะพิเศษทางการค้าที่ทั้งสองประเทศมีต่อกัน ก่อนที่จักรวรรดินิยมตะวันตกจะแผ่ขยายอิทธิพลเข้ามา นอกจากนี้ในส่วนภาคผนวกยังพร้อมมูลด้วยรายละเอียดของการส่งสินค้าออก บัญชีสินค้าของเรือสำเภาสยาม ค่าธรรมเนียม และภาษีเรือสำเภาสยามในกวางตุ้ง

เจนนิเฟอร์ เวย์น คุษแมน

ปริญญาอักษรศาสตรบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ จากมหาวิทยาลัยคอร์เนล ในปี 1969 และตั้งแต่เดือนเมษายน 1975 เป็นต้นมา เธอได้เข้าเป็นนักวิจัยในแผนกประวัติศาสตร์แห่งตะวันออกไกล สถาบันวิจัยการศึกษาภาคแปซิฟิก ณ มหาวิทยาลัยแห่งชาติ ออสเตรเลีย



ประวัติศาสตร์

ISBN 978-974-02-1930-9



9 789740 219309

ราคา 380 บาท