

ความเป็นนานาชาติของท่าเรือพระนครศรีอยุธยา

อาณาจักรอยุธยา เป็นที่ยอมรับกันว่าเป็นอาณาจักรหนึ่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มีลักษณะเป็นเมืองท่านานาชาติ ซึ่งเป็นสถานที่ที่มีความหลากหลายทั้งทางด้านผู้คน วัฒนธรรม ประเพณี ภายใต้เงื่อนไขที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์กับ การค้าระหว่างประเทศ ซึ่งในบทนี้จะวิเคราะห์ถึงลักษณะสำคัญบางประการหนึ่งที่ส่งผลหรือเป็นปัจจัยที่ช่วยสร้างสรรคให้พระนครศรีอยุธยามีฐานะเป็นเมืองท่านานาชาติ

จากการศึกษาลักษณะสำคัญของเมืองที่พัฒนามาเป็นเมืองท่านานาชาติที่สำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้พบว่า จะมีลักษณะสำคัญทางภูมิศาสตร์ที่สำคัญอย่างน้อยที่สุดสามประการ¹ ได้แก่

ประการแรก มีดินแดนทางตอนใน (hinterland) ที่อุดมไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติ และพื้นที่ราบเหมาะแก่การเพาะปลูก

ประการที่สอง มีทางเชื่อมสู่ทะเลได้ง่ายและสามารถติดต่อกันได้ทั่วอาณาจักรผ่านแม่น้ำลำคลอง

ประการที่สาม มีชุมชนทางการค้าที่หลากหลาย

ลักษณะสำคัญสามประการนี้มีปรากฏทั่วไปในเมืองท่าสำคัญ ๆ ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้ ดังเช่น เมืองพะโค เมืองท่าตามบริเวณชายฝั่ง อย่างเมืองมะละกา ปัตตาเวีย หรือเมืองตามชายฝั่งโจฬะมณฑลในภูมิภาคเอเชียใต้ ซึ่งในแต่ละเมืองนั้นก็จะถูก ควบคุม บริหารจัดการ

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹ Khin Maung Nyunt, "Pegu as an Urban and Commercial Centre for the Mon and the Myanmar Kingdoms of Lower Myanmar," in *Port Cities and Trade in Western Southeast Asia* (Institute of Asia Studies, Chulalongkorn University, 1998), pp. 17-18. ในบทความดังกล่าวนั้นจะวิเคราะห์ถึงลักษณะสำคัญของเมืองพะโคที่พัฒนามาเป็นเมืองสำคัญทางการค้าของอาณาจักรพม่าตอนล่าง ซึ่งลักษณะของเมืองพะโค่นั้น มีลักษณะคล้ายคลึงกับพระนครศรีอยุธยา ผู้วิจัยจึงเข้าใจว่าลักษณะที่สำคัญของเมืองพะโคน่าจะใช้อธิบายลักษณะสำคัญของเมืองพระนครศรีอยุธยาที่จะพัฒนาเป็นเมืองท่านานาชาติได้ ซึ่งลักษณะสำคัญเหล่านี้ อาจจะแตกต่างกับเมืองบางเมือง อาทิ มะละกา ซึ่งโดยลักษณะทางภูมิศาสตร์นั้นจัดได้ว่าเป็นบริเวณที่เหมาะสมในการจอดเรือเพื่อแวะพักหรือเดินทางต่อไปยังสถานที่อื่น ๆ อย่างไรก็ตาม ลักษณะทางภูมิศาสตร์และสินค้าก็ยังเป็นตัวนำพาให้ผู้คนหลั่งไหลเข้ามาทำการค้าในเมืองดังกล่าวอีกด้วย

จากบรรดาผู้ปกครอง เพราะเป็นเมืองที่มีลักษณะเฉพาะ และสามารถสร้างผลประโยชน์ได้อย่างมาก ในกรณีของเมืองพระนครศรีอยุธยา ก็เช่นกัน

สำหรับเมืองพระนครศรีอยุธยา มีลักษณะเป็นเกาะ มีแม่น้ำล้อมรอบตัวพระนคร คือ แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำลพบุรี และแม่น้ำเจ้าพระยา² โดยมี แม่น้ำเจ้าพระยาเป็นตัวเชื่อมระหว่างทะเลกับพระนครศรีอยุธยา ซึ่งลักษณะที่ตั้งเช่นนี้ ชาญวิทย์ เกษตรศิริ ให้ความเห็นไว้ว่า “เหมาะที่จะทำการค้ากับต่างประเทศ เพราะอยู่ใกล้กับทะเล หากแต่อยู่ลึกเข้าไปในแผ่นดินเล็กน้อย ทำให้ไม่สามารถถูกโจมตีได้ง่าย ตลอดจนลักษณะทางภูมิศาสตร์ดังกล่าว สามารถควบคุมอาณาจักรอื่นๆ ในบริเวณใกล้เคียงได้ทั้งหมด”³

สิ่งที่น่าสนใจประการหนึ่งสำหรับเมืองพระนครศรีอยุธยาคือ ไม่ได้เป็นเมืองที่อยู่ติดชายทะเล แต่สามารถใช้ประโยชน์จาก แม่น้ำเจ้าพระยา และเครือข่ายของแม่น้ำในการคมนาคมและติดต่อค้าขายกับต่างประเทศและเมืองท่าชายฝั่งอื่น ๆ คล้ายกับเมืองท่าบางเมืองในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อาทิเมืองพะโคซึ่งใช้ประโยชน์จากแม่น้ำพะโค⁴

แม่น้ำเจ้าพระยาเป็นซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมจากทะเลเพื่อให้เข้าถึงตัวพระนครนั้น ด้วยความสำคัญดังกล่าว จึงสัมพันธ์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้กับทฤษฎีการกำเนิดอาณาจักรอยุธยา ซึ่งยังคงเป็นที่ถกเถียงกันจนถึงปัจจุบันนี้ ว่าแท้จริงแล้ว การสถาปนาอาณาจักรอยุธยามีกำเนิดจากการขยายอำนาจจากดินแดนตอนในภาคพื้นทวีป ลงสู่ทะเล หรือ ด้วยการขยายตัวจากดินแดนชายทะเลขึ้นไปสู่ดินแดนตอนในภาคพื้นทวีป⁵

ในประเด็นนี้ผู้วิจัยจะไม่เข้าไปในรายละเอียดแต่จะขอล่าวอย่างกว้าง ๆ ว่า อย่างไรก็ตามไม่ว่าอาณาจักรอยุธยาจะกำเนิดมาเช่นไร แต่ความสำคัญของแม่น้ำเจ้าพระยาในการค้าขายกับ

² ในที่นี้จะเรียกแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อให้เกิดความเข้าใจในทิศทางเดียวกัน แม้ว่าในสมัยคริสต์ศตวรรษที่ 17 ชื่อนี้จะยังไม่ปรากฏก็ตาม โปรดดูต้นกำเนิดของชื่อแม่น้ำเจ้าพระยาได้จาก สุจิตต์ วงษ์เทศ, กรุงเทพฯ มาจากไหน? (กรุงเทพฯ: มติชน, 2548), หน้า 64-66.

³ ชาญวิทย์ เกษตรศิริ, **อารยธรรมไทย พื้นฐานทางประวัติศาสตร์** (กรุงเทพฯ: ต้นอ่อน, 2540), หน้า 91.

⁴ Khin Maung Nyunt, "Pegu as an Urban and Commercial Centre for the Mon and the Myanmar Kingdoms of Lower Myanmar", p. 17.

⁵ ดูการวิเคราะห์ทั้งสองแนวคิดได้จาก Charnvit Kasetsiri, *The Rise of Ayudhya: A History of Siam in the Fourteenth and Fifteenth Centuries* (Kuala Lumpur: Oxford University Press, 1976) และ Chris Baker, "Ayutthaya Rising: From the Land or the Sea," Paper presented at the 8th International conference on Thai Studies, Nakornpanom River View Hotel, 2002.

ต่างประเทศทางทะเลเป็นสิ่งที่ปฏิเสธไม่ได้ ดังจะพบว่า หลายครั้งที่เดียวที่พระเจ้าแผ่นดินแห่งกรุงศรีอยุธยา โปรดเกล้าฯ ให้มีการขุดคลองลัดแม่น้ำ อย่างน้อยที่สุดเพื่อความสะดวกในการเดินเรือ และย่นระยะทางเพื่อให้ไปสู่จุดหมายได้เร็วและปลอดภัยมากขึ้น

ดังที่กล่าวข้างต้นแล้วว่า พระนครศรีอยุธยา แม้จะไม่ได้อยู่ติดชายฝั่งทะเล แต่ก็สามารถพัฒนากลายเป็นเมืองท่าได้ ด้วยเส้นทางของแม่น้ำเจ้าพระยาตั้งแต่บริเวณปากน้ำ ถึงตัวเมืองพระนครศรีอยุธยา และยังสามารถนำมากำหนดเป็นบริเวณที่ดำเนินกิจกรรมทางการค้า ตลอดจนจนเป็นพื้นที่ซึ่งมองเห็นลักษณะความสัมพันธ์ของคนกลุ่มต่างๆ ซึ่งบริเวณดังกล่าวในวิทยานิพนธ์นี้จะเรียกว่า “ท่าเรือ” ซึ่งท่าเรือดังกล่าวนี้จะถูกควบคุมโดยราชสำนักอยุธยานับตั้งแต่สถาปนาอาณาจักรอย่างเป็นทางการทั้งด้วยเหตุผลที่เป็นเมืองที่มีความหลากหลายของผู้คน และเป็นแหล่งผลประโยชน์ที่ราชสำนักพึงจะได้รับในฐานะ ผู้ควบคุมท่าเรือ

ความหมายของคำว่าท่าเรือในปัจจุบัน หมายถึง “บริเวณที่ขนถ่ายสินค้า”⁶ ซึ่งความหมายดังกล่าวนี้น่าจะมีส่วนในการอธิบายความหมายของคำว่าท่าเรือในสมัยอยุธยาได้ประการหนึ่ง นอกจากการเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างทะเลกับตัวเมืองพระนครศรีอยุธยา ดังที่ ชาวตะวันตกผู้หนึ่งบันทึกเอาไว้ว่า “บริเวณตรงนั้น (ป้อมเพชร) มีความกว้างและลึกพอที่จะรองรับเรือขนาดใหญ่ๆ ได้”⁷ ดังนั้นการอธิบายถึงความเป็นนานาชาติของท่าเรือ จึงต้องกระทำควบคู่กันไประหว่าง การเชื่อมโยงลักษณะทางกายภาพและลักษณะหน้าที่ของตัวมันเองในฐานะที่เป็นสถานที่ที่ดำเนินกิจกรรมทางการค้าซึ่งจะเด่นชัดในช่วงสมัยตั้งแต่ ค.ศ. 1590-1688

การเข้าสู่สถานที่ขนถ่ายสินค้า

การเดินทางเข้าสู่พระนครศรีอยุธยา สามารถเข้ามาได้หลายทาง ทั้งทางบกและทางน้ำ หรือทางบกแล้วมาเชื่อมกับทางน้ำ โดยผู้ที่เข้ามามีวัตถุประสงค์หลากหลาย อาทิ เพื่อเจริญสัมพันธไมตรี การอพยพ การเข้ามาถวายบรรณาการ และการค้าขาย ซึ่งในประเด็นหลังนี้จะกล่าวถึงในรายละเอียดเพื่อให้สัมพันธ์กับความหมายและสอดคล้องกับความรุ่งเรืองทางการค้าของยุคสมัยที่ทำการศึกษาด้วย

⁶ พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถานปี พ.ศ. 2493 (พระนคร: ราชบัณฑิตยสถาน, 2498), หน้า 254.

⁷ นิโกลาส แชร้แวส, ประวัติศาสตร์ธรรมชาติและการเมืองของอาณาจักรสยาม. แปลโดย สันต์ ท. โกมลบุตร (พระนคร: ก้าวหน้า, 2506), หน้า 6.

ดังที่กล่าวแล้วว่าการกำหนดอาณาบริเวณของท่าเรือนานาชาติพระนครศรีอยุธยา เกี่ยวข้องสัมพันธ์กับการเดินทางเข้า-ออก สถานที่ขนถ่ายสินค้า ดังนั้นจึงต้องพิจารณาควบคู่ไปกับ

1. ฤดูกาล และเส้นทาง
2. กลไกการควบคุมท่าเรือ

ซึ่งทั้งสองปัจจัย ยังจะเป็นตัวที่บ่งถึงความเป็นนานาชาติของท่าเรือพระนครศรีอยุธยาได้อีกเช่นกัน

ฤดูกาลและเส้นทาง

เนื่องจากอาณาจักรอยุธยาเป็นอาณาจักรหนึ่งที่ตั้งอยู่ในเขตมรสุม ดังที่ Anthony Reid เรียกว่า “ The lands below the winds “^๘ นั้นหมายความว่า การจะเดินทางมาสู่ดินแดนบริเวณ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้จำเป็นต้องอาศัยฤดูกาล หรือลมมรสุม กล่าวคือ ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ จะพัดในช่วงเวลา ตั้งแต่เดือน เมษายน – เดือน กรกฎาคม และ ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ จะพัดในช่วงเวลาตั้งแต่เดือน ตุลาคม – เดือนมกราคม หรือที่เรียกว่า ลมมรสุมฤดูร้อน และลมมรสุมฤดูหนาว ตามลำดับ (ดูภาพประกอบ ที่ 1) ลมมรสุมดังกล่าวนี้เปรียบเสมือนตัวบังคับให้เกิดการเข้า และ ออกจากดินแดนเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในเวลาแตกต่างกัน หรือไล่เลี่ยกัน อาทิเช่น เรือสำเภามาจากจีน หรือญี่ปุ่น จะมาถึงภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในระหว่างลมมรสุมฤดูหนาว และเรือสำเภามาจาก อินเดีย จะมาถึงในระหว่างลมมรสุมฤดูร้อนเป็นต้น นอกจากนี้ ลมมรสุมยังเป็นตัวกำหนดการเดินทางเรือภายในภูมิภาคในลักษณะเดียวกับเรือที่มาจากภายนอกเช่นกัน

การเข้ามาของเรือ ไม่ว่าจะเป็นเรือสินค้าหรือเรือที่บรรทุกคนระชาทูตจากต่างประเทศ โดยเฉพาะชาติตะวันตกเข้ามาโดยมีจุดมุ่งหมายอยู่ที่กรุงศรีอยุธยานั้น จากเอกสารตะวันตกส่วนใหญ่จะกล่าวเสมอว่าได้มาถึงอาณาจักรสยามเมื่อมาถึงบริเวณปากน้ำเจ้าพระยา ลักษณะสำคัญของปากน้ำเจ้าพระยานั้นเปรียบเสมือนอาณาบริเวณที่คอยควบคุมขนาดของเรือ หรือการเดินทาง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

^๘ Anthony Reid, Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680 volume 1: The land Below the Winds (Chiang Mai: Silkworm Books, 1996), pp.1-3. Reid นำคำนี้มาใช้จาก บันทึกของ อาลักษณ์ชาวเปอร์เซีย ในสำเนาษัตริย์สุลต่าน เกี่ยวกับสำเนาษัตริย์สุลต่าน ดูใน ความสัมพันธ์ อิหร่าน-ไทย ทางด้านประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม (กรุงเทพฯ: ศูนย์วัฒนธรรมประจำกรุงเทพมหานคร, 2003)

ทางเข้าออกของเรือต่าง ๆ ได้ด้วยปรากฏการณ์ธรรมชาติ คือสันดอน ซึ่งจะมีความสูงเพิ่มขึ้นทุกปี⁹ ดังนั้นเรือที่จะเข้ามายังพระนครศรีอยุธยาได้นั้นคือเรือที่มีน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ 150-300¹⁰ ตัน นั้นหมายความว่าเรือที่มีขนาดใหญ่กว่านั้น ต้องจอดรอ ณ บริเวณปากน้ำเสียก่อน แล้วอาศัยเรือที่ขนาดย่อมกว่าเดินทางเข้ามาตามลำน้ำเจ้าพระยาเพื่อไปให้ถึงกรุงศรีอยุธยา นอกจากนี้ การล่องตามลำน้ำดังกล่าวต้องอาศัยระดับน้ำตลอดจนลมประจำถิ่นในการพัดพาเรือให้แล่นขึ้นไปอย่างสะดวกยิ่งขึ้นอีกด้วย

จะพบว่าการเดินทางเข้ามาสถานที่ขนถ่ายสินค้าของอาณาจักรอยุธยาอาจจะแตกต่างกับท่าเรือบางแห่งที่อยู่ติดทะเลอย่างเช่นมะละกา ปัตตาเวีย ที่เรือสามารถเทียบท่า เอาสินค้าขึ้น-ลงได้ทันที หรืออาจจะไม่แตกต่างมากนักกับท่าเรือบางแห่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่ต้องเดินทางล่องมาตามลำน้ำก่อนถึงท่าเรือ และต้องผ่านขั้นตอนการเอาสินค้าขึ้น-ลง (จะกล่าวในรายละเอียดในช่วงของ กลไกการควบคุมท่าเรือ) อย่างไรก็ตามสิ่งที่น่าสังเกตว่า แม้ว่าจะประสบความสำเร็จลำบากหรือความไม่สะดวกสบายในการเดินเรือ ขนถ่ายสินค้า แต่กรุงศรีอยุธยาเองก็เป็นสถานที่ดึงดูดความสนใจจากชาวต่างชาติให้เข้ามาค้าขายเป็นจำนวนมาก

ดังที่กล่าวแล้วว่า การเข้าสู่พระนครศรีอยุธยากระทำได้หลายเส้นทาง เพราะกรุงศรีอยุธยาไม่ได้ตั้งอยู่ชายฝั่งทะเล อีกเส้นทางหนึ่งที่น่าสนใจ คือเรือที่เดินทางมาจากฝั่งตะวันตกของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มิได้มีหลักฐานหลายชิ้นนักที่บ่งถึงเส้นทางการเดินเรือทางด้านนี้ นั่นอาจเป็นเพราะว่า เส้นทางนี้ส่วนใหญ่ ชาวต่างชาติกลุ่ม เขมรที่เดินทางมาจากฝั่งอ่าวไทย และจากเปอร์เซียเป็นกลุ่มที่ใช้เส้นทางนี้ และกลุ่มคนเหล่านี้ไม่ค่อยบันทึกเรื่องราวการเดินทางของตนเอาไว้มากนัก แต่อย่างไรก็ดี มีหลักฐานอย่างน้อย สองชิ้นที่กล่าวถึงเส้นทางทางด้านนี้ไว้ค่อนข้างละเอียดนั่นคือ บันทึกที่เรียกกันว่า สำเนาขัตติย์สุลัยมาน¹¹ และจดหมายเหตุมองซิเออร์ราชทูต

ศูนย์วิทยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

⁹ ลา ลูแบร์, จดหมายเหตุลา ลูแบร์ฉบับสมบูรณ์. แปลโดย สันต์ ท. โกมลบุตร (พระนคร: ก้าวหน้า, 2510), หน้า 65.

¹⁰ นิโกลาส แชรแวส, ประวัติศาสตร์ธรรมชาติและการเมืองของอาณาจักรสยาม. แปลโดย สันต์ ท.โกมลบุตร (พระนคร: ก้าวหน้า, 2506), หน้า 6.

¹¹ ดิเรก กุลสิริสวัสดิ์, สำเนาขัตติย์สุลัยมาน (กรุงเทพฯ: มติชน, 2545), หน้า 16-21. สำหรับผู้ที่สนใจในฉบับแปลที่สมบูรณ์ดูใน ความสัมพันธ์ อิหร่าน-ไทย ทางด้านประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม, หน้า 5-254. ซึ่งในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะใช้หนังสือเล่มนี้ในการอ้างอิง

เซเบเรต์จากฝรั่งเศสในปี ค.ศ. 1687-1688¹² ในบันทึกทั้งสองนี้กล่าวถึงการเดินทางตั้งแต่เมืองมะริด ตะนาวศรี ถึงกรุงศรีอยุธยา ซึ่งได้อธิบายไว้ว่า

“..เพื่อจะแสดงว่าดินแดนและพวกพ่อค้ามีความเจริญรุ่งเรืองอย่างไร โดยเฉพาะการป้องกันซึ่งจะเป็นอุปสรรคต่อการโจมตีใด ๆ หรือจะทำให้ข้าศึกศัตรูต้องหลงทางถ้าไปป่าช้า เราจึงถูกพาไปยังเมืองหลวงโดยเส้นทางที่อ้อมไปมา การเดินทางซึ่งทำให้เราเสียเวลาไปเดือนครึ่งนั้น ตามปกติกินเวลาเดินทางของพ่อค้าเพียงสี่สัปดาห์หรือสี่สัปดาห์เท่านั้น ส่วนผู้สื่อข่าวใช้เวลาเพียงสัปดาห์หรือสัปดาห์สองวันเท่านั้นเอง¹³

แต่โดยที่การเดินทางจากเมืองมะริด ผ่านมายังกรุงศรีอยุธยานั้น จำเป็นต้องเดินทางทางน้ำ ดังนั้น จึงต้องพยายามเดินทางให้มาถึงยังจุดบรรจบกับแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อเป็นเส้นทางหลักนำไปสู่กรุงศรีอยุธยาได้ ดังที่ ราชทูตเซเบเรต์กล่าวไว้ว่า*

“เมืองท่าจีนนี้เป็นเมืองใหญ่ไกลจากบางกอก หนทางประมาณ 8 ไมล์เป็นเมืองที่ขึ้นกับเมืองราชบุรี”¹⁴

¹² ประชุมพงศาวดาร เล่ม 29 ภาคที่ 48 (ต่อ) จดหมายเหตุของมองซิเออร์ เซเบเรต์ ราชทูตฝรั่งเศสซึ่งเข้ามาเจริญทางพระราชไมตรี ครั้งแผ่นดินสมเด็จพระนารายณ์มหาราชตอนที่2(ต่อ) ภาคที่ 49 จดหมายเหตุของมองซิเออร์ เซเบเรต์ ราชทูตฝรั่งเศสซึ่งเข้ามาเจริญพระราชไมตรี ในกรุงสยามครั้งแผ่นดินสมเด็จพระนารายณ์มหาราชตอนที่ 3 (พระนคร: องค์การค้าคุรุสภา, 2511), หน้า 179-215.

¹³ ความสัมพันธ์ อิหร่าน-ไทย ทางด้านประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม, หน้า 48-49.

* ราชทูตเซเบเรต์ เขียนบันทึกการเดินทางออกจากกรุงศรีอยุธยาไปยังเมืองมะริด เพื่อเดินทางกลับสู่ประเทศฝรั่งเศสในปี ค.ศ.1687 เข้าใจว่าเส้นทางดังกล่าวนี้จะเป็นเส้นทางเดียวกับเส้นทางที่ราชทูตเปอร์เซียเข้ามาเมื่อปี ค.ศ.1685

¹⁴ ประชุมพงศาวดาร เล่ม 29 ภาคที่ 48 (ต่อ) จดหมายเหตุของมองซิเออร์ เซเบเรต์ ราชทูตฝรั่งเศสซึ่งเข้ามาเจริญทางพระราชไมตรี ครั้งแผ่นดินสมเด็จพระนารายณ์มหาราชตอนที่2(ต่อ) ภาคที่ 49 จดหมายเหตุของมองซิเออร์ เซเบเรต์ ราชทูตฝรั่งเศสซึ่งเข้ามาเจริญพระราชไมตรี ในกรุงสยามครั้งแผ่นดินสมเด็จพระนารายณ์มหาราชตอนที่ 3, หน้า 181.

นั่นหมายความว่า ได้เดินทางโดยใช้แม่น้ำท่าจีนเป็นตัวเชื่อมจาก บางกอกไปยังเมืองราชบุรี ซึ่งไม่ได้ผ่านไปยังปากน้ำเจ้าพระยา ในทางกลับกัน คณะทูตจากเปอร์เซีย หรือคณะพ่อค้าที่เดินทางมาจากฝั่งโขงมะณฑล ก็น่าจะใช้เส้นทางสายนี้ เพราะในบันทึกฉบับเดียวกันนี้ยังกล่าวถึงเรือ ลำภาจีนขนาด 100 ตัน และเรือแขกมลายูจอดอยู่ในแม่น้ำหลายลำ¹⁵

ดังนั้นจึงเป็นไปได้ที่เรือจากทางฝั่งตะวันตกจะใช้เส้นทางนี้แล้วมาเชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยาตรงเมืองบางกอก เพราะเป็นจุดรวมของแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำท่าจีน และเป็นจุดที่เรือของพ่อค้ามัวร์จะเดินทางเข้าสู่พระนครศรีอยุธยาจากตะนาวศรี¹⁶

ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะให้ความสำคัญกับเส้นทางตั้งแต่ปากน้ำเจ้าพระยาขึ้นมาถึงพระนครศรีอยุธยา อันกล่าวได้ว่าเป็นอาณาบริเวณท่าเรือพระนครศรีอยุธยาโดยแท้จริง ด้วยเหตุผลสำคัญสองประการคือ ประการแรก จำนวนการใช้ เส้นทางหรือท่าเรือนี้มีความคึกคักมากกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางอื่น ๆ ในอาณาจักรอยุธยา¹⁷ ประการที่สอง ท่าเรือแห่งนี้สร้างผลประโยชน์ให้แก่ราชสำนักอยุธยาเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้เนื่องจากปริมาณสินค้าเข้า-ออก และระบบภาษี

ลักษณะการค้าในคริสต์ศตวรรษที่ 17 ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งเป็นยุคแห่งการค้า โดยเฉพาะพระนครศรีอยุธยา ซึ่ง "สถานะของสยามในการค้าตะวันออก-ตะวันตก ถูกสร้างขึ้นอย่างดี ความเข้มแข็งทางการเมือง การรับรู้และการตอบสนองของผู้ปกครองต่อการค้าต่างชาติ รวมทั้งความใกล้ชิดกับตลาดจีนและญี่ปุ่น ทำให้สยามแสดงบทบาทที่เด่นชัดในการเป็นจุดขนถ่ายสำหรับสินค้าจากตะวันออกและตะวันตก อยุธยาในทัศนะของ สารสิน วีรผลจึงเป็น "ศูนย์กลาง

¹⁵ ประชุมพงสาวดาร เล่ม 29 ภาคที่ 48(ต่อ) จดหมายเหตุของมองซิเออร์ เซเบเรต์ ราชทูตฝรั่งเศสซึ่งเข้ามาเจริญทางพระราชไมตรี ครั้งแผ่นดินสมเด็จพระนารายณ์มหาราชตอนที่2(ต่อ) ภาคที่ 49 จดหมายเหตุของมองซิเออร์ เซเบเรต์ ราชทูตฝรั่งเศสซึ่งเข้ามาเจริญพระราชไมตรี ในกรุงสยามครั้งแผ่นดินสมเด็จพระนารายณ์มหาราชตอนที่ 3, หน้า 181.

¹⁶ กรมศิลปากร, *รวมบันทึกประวัติศาสตร์อยุธยาของ ฟาน ฟลิต(วัน วลิต)* (กรุงเทพฯ: ไซติงส์ปริ้นติ้ง, 2546), หน้า 108.

¹⁷ ในที่นี้เปรียบเทียบจากจำนวนหลักฐานเอกสารที่มีอยู่ประกอบการพิจารณา การค้าทางฝั่งตะวันตกของอาณาจักรอยุธยาจะมีอยู่และดำเนินอยู่จริง และเข้าใจว่าเป็นปริมาณมากในช่วงเวลาที่ทำการศึกษานี้ เนื่องจากเมืองเมืองท่ามะริดและตะนาวศรี เป็นเมืองท่าสำคัญสำหรับการค้ากับพ่อค้าจากฝั่งโขงมะณฑล ดูใน Sunait Chutintaranond, "Mergui and Tennasserim as Leading Port Cities in the Context of Autonomous History," in *Port Cities and Trade in Western Southeast Asia* (Institute of Asia Studies Chulalongkorn University, 1998), pp. 1-14. อย่างไรก็ตามหลักฐานที่ปรากฏก็สามารถกล่าวได้ว่าเส้นทางหรือบริเวณท่าเรือพระนครศรีอยุธยา มีความคึกคักไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าเมืองท่าทางฝั่งตะวันตกของราชอาณาจักร และอาจจะคึกคักมากกว่าจากการเดินทางเข้ามาของกลุ่มคนหลากหลายชาติ

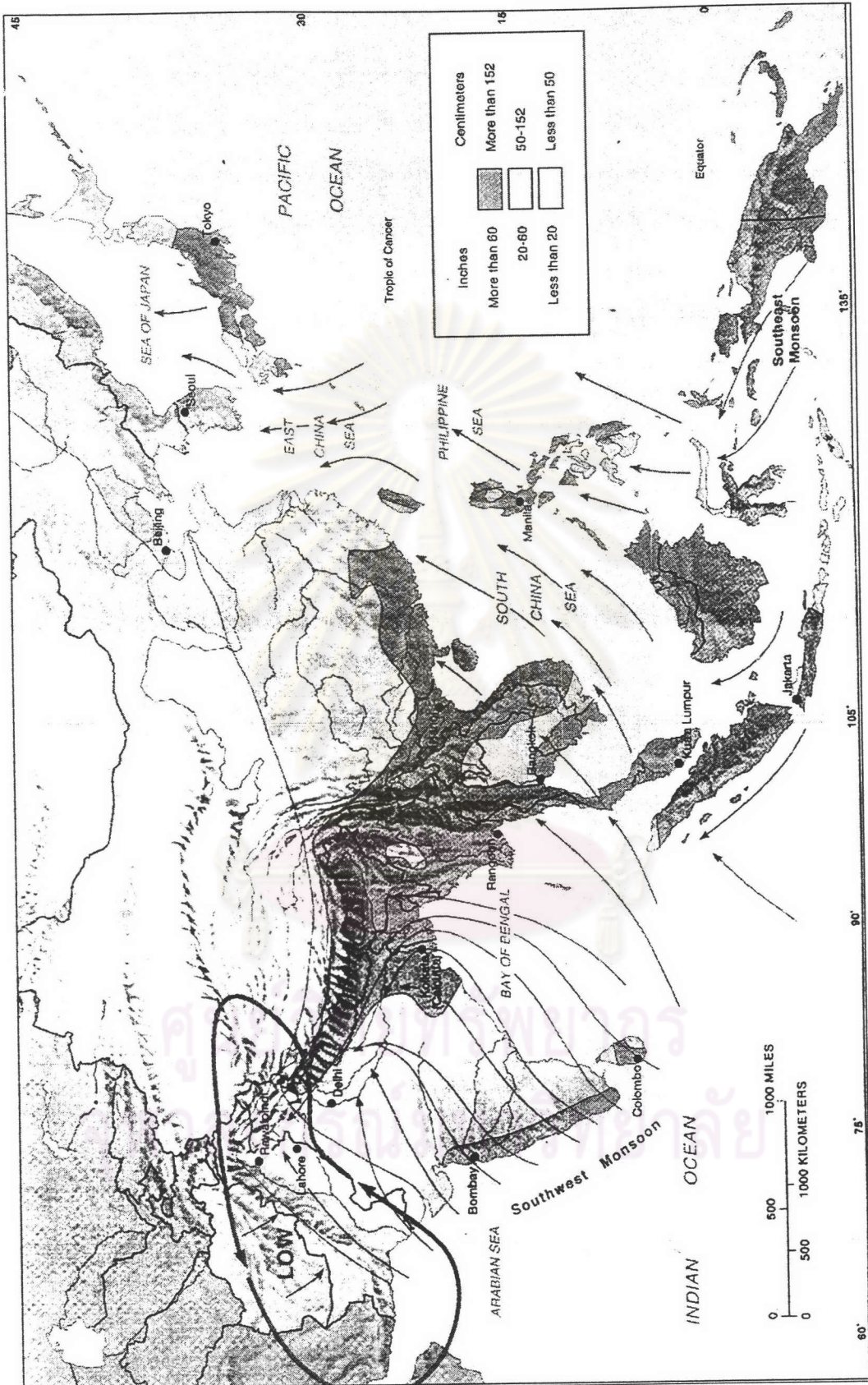
สินค้าแห่งตะวันออก (Emporium of the East)¹⁸ เมื่อเป็นดังนี้ จึงมีเรือสำเภาจากต่างชาติ โดยเฉพาะ เมื่อชาติตะวันตกได้เข้ามาตั้งมั่นมีสถานการค้าตามเมืองท่าต่าง ๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อาทิ ปัตตาเวีย มะนิลา ปัตตานี มะละกา เป็นต้น ประกอบกับลมนมรสุมเป็นตัวกำหนดระยะเวลาเดินทางเข้าสู่ท่าเรือพระนครศรีอยุธยา จึงจะพบว่า ในปีหนึ่ง พระนครศรีอยุธยาจะคลาคร่ำไปด้วยสำเภาจากต่างชาติที่ทยอยกันเข้ามาในแต่ละช่วงเวลา ดังที่คำให้การชาวกรุงเก่าได้บรรยายไว้ว่า

“คราคร่ำไปด้วยสำเภาจีน แขกสลูป ฝรั่งเศสกำปั่น แขกสุรัต แขกชวามลายู
แขกเทศฝรั่งเศส ฝรั่งเศสโปรตุเกส วิลันดา อิศบัน ยอนอังกฤษ แลฝรั่งเศส
ฝรั่งเศสเมืองลังกุนีแขกเกาะ¹⁹

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

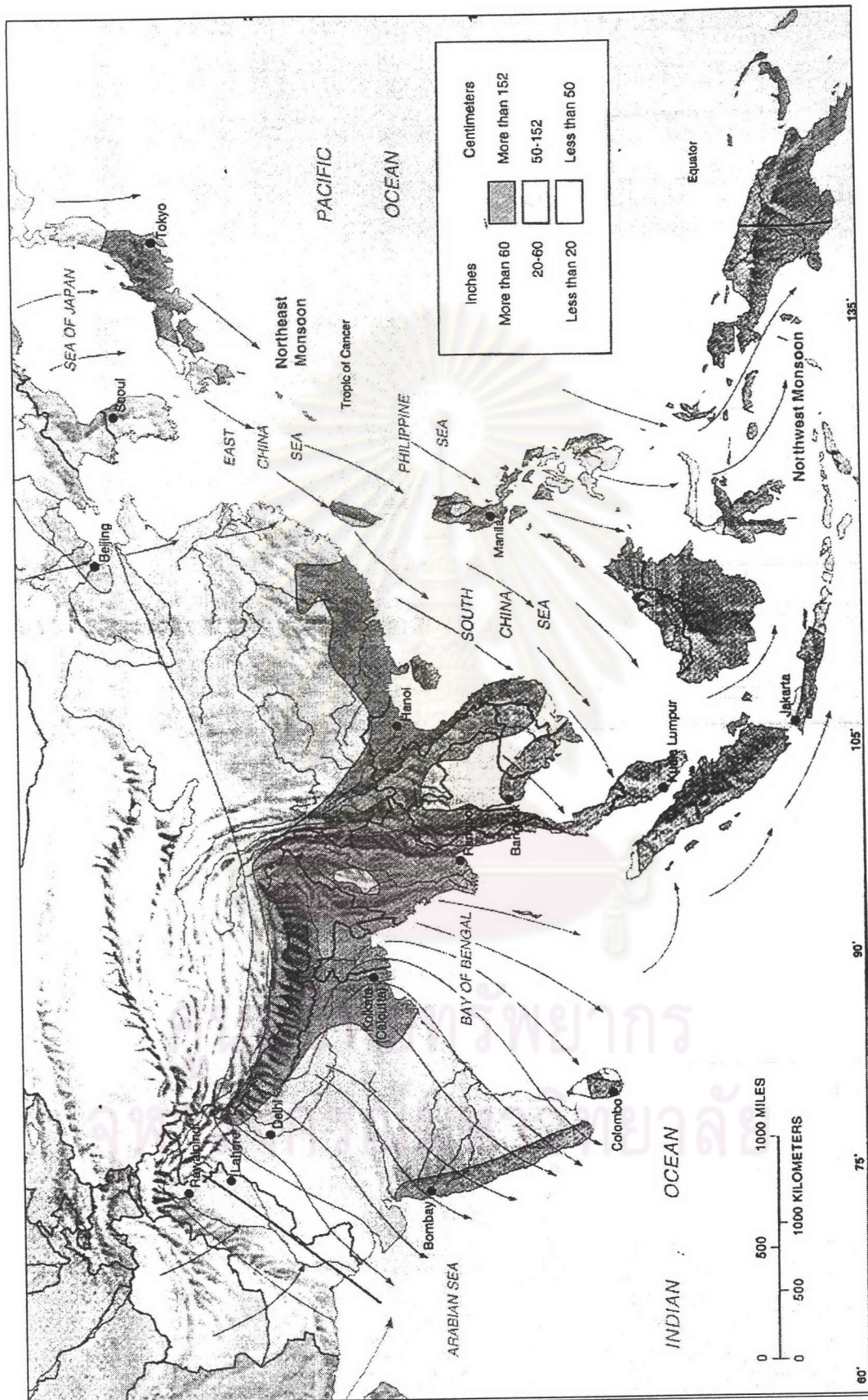
¹⁸ Sarasin Viraphol, "Sino-Siamese Trade," (Ph.D. thesis, Harvard University, 1974), p. 42.

¹⁹ คำให้การขุนหลวงวัดประดู่ทรงธรรม เอกสารจากหอหลวง, หน้า 5.



ภาพที่ 1 ภาพแสดงทิศทางลมมรสุมฤดูร้อน

ที่มา www.colorado.edu/geography/course/geog_3822_f04/image/monsoon_summer.jpg



ภาพที่ 2 ภาพแสดงทิศทางลมมรสุมฤดูหนาว

ที่มา www.colorado.edu/geography/course/geog_3822_f04/iamge/monsoon_winter

ดังนั้นอาจจะจำแนกช่วงเวลาและเรือจากต่างประเทศเข้า-ออก จากท่าเรือ พระนครหรืออยุธยาได้ดังตัวอย่างในแต่ละปีดังต่อไปนี้ ตามหลักฐานที่ปรากฏในบันทึกของบริษัทอินเดียตะวันออกของอังกฤษที่เข้ามาดำเนินกิจการในท่าเรือ ระยะเวลาแรก ตั้งแต่ ปี ค.ศ. 1612-1623 (จะสังเกตว่า หลังจากปี ค.ศ. 1619 บริษัทอังกฤษไม่ค่อยส่งเรือเข้ามาในอยุธยา)²⁰

ตารางที่ 1 ตารางจำแนกช่วงเวลาเดินทางเข้า-ออกจากท่าเรืออยุธยาระหว่าง ปี ค.ศ. 1612-1619

ปี	เข้า	ออก	มรสุมฤดูร้อน	มรสุมฤดูหนาว	ต้นทาง	ปลายทาง	เจ้าของ
1612	✓		สิงหาคม		อังกฤษ	อยุธยา	บริษัทอังกฤษ
1614	✓		พฤศจิกายน		ญี่ปุ่น	อยุธยา	บริษัทอังกฤษ
1614		✓		กันยายน	อยุธยา	ไม่ปรากฏ	บริษัทอังกฤษ
1615	✓		มกราคม		ญี่ปุ่น	อยุธยา	บริษัทอังกฤษ
1616	✓		เมษายน		ปัตตานี	อยุธยา	บริษัทอังกฤษ
1616	✓		พฤษภาคม		ปัตตานี	อยุธยา	สเปน
1617	✓		มกราคม		ปัตตานี	อยุธยา	บริษัทอังกฤษ
1617	✓			มกราคม	อยุธยา	ปัตตานี	บริษัทอังกฤษ
1619		✓		มิถุนายน	อยุธยา	ญี่ปุ่น	บริษัทอังกฤษ

นอกจากนี้ยังมีบันทึกของชาวตะวันตกช่วยยืนยันอีกว่า พระนครหรืออยุธยามีเรือสำเภาจากต่างชาติเข้ามาตลอดทั้งปี อาทิ ในปี ค.ศ. 1661 เดือน พฤศจิกายน มีเรือจากญี่ปุ่นเข้ามา เดือน กุมภาพันธ์ – มีนาคม มีเรือจาก มาเก๊า โคชินไชนา และมะนิลา เดือน พฤษภาคม – มิถุนายน เรือของบริษัทอังกฤษ และฮอลันดา²¹

นอกเหนือจากเรือสินค้าของชาวต่างชาติแล้ว ยังมีเรือสำเภาของพระมหากษัตริย์อยุธยาที่แล่นเข้าออกจากท่าเรือเป็นประจำ

²⁰ บันทึกเรื่องสัมพันธไมตรีระหว่างประเทศไทยกับนานาประเทศในศตวรรษที่ 17 เล่มที่ 1, แปลโดย ไพโรจน์ เกษแม่นกิจ (พระนคร: กรมศิลปากร, 2512)

²¹ บันทึกเรื่องสัมพันธไมตรีระหว่างประเทศไทยกับนานาประเทศในศตวรรษที่ 17 เล่มที่ 2, แปลโดย ไพโรจน์ เกษแม่นกิจ (พระนคร: กรมศิลปากร, 2513), หน้า 42.

“สมเด็จพระเจ้ากรุงสยามทรงมีเรือกำปั่นขนาดย่อม ๆ อยู่เพียงห้าหรือหก ลำเท่านั้น ซึ่งส่วนใหญ่ก็ใช้บรรทุกสินค้า”²²

เพื่อทำการค้าขายในวงกว้างมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งสมัยสมเด็จพระเจ้าปราสาททอง ทรงส่งสำเภาหลวงไปค้าขายที่ ญี่ปุ่น จีน อินเดีย เป็นจำนวน 41 ลำ คิดเฉลี่ย 1.5 ลำ ต่อปี และใน สมัยสมเด็จพระนารายณ์ จำนวน 92 ลำ คิดเฉลี่ย 3 ลำ ต่อปี²³

นั่นย่อมหมายความว่าเรือหลายหลายชาติ รวมทั้งเรือของกษัตริย์และขุนนางใน พระนครศรีอยุธยาแล่นเข้า-ออก ภายในท่าเรือแห่งนี้ ได้นำเอาสินค้า คน วัฒนธรรมต่าง ๆ เข้ามาใน ท่าเรือ ซึ่งเป็นปัจจัยส่งเสริมความเป็นนานาชาติของท่าเรือพระนครศรีอยุธยาอีกเช่นกัน

สินค้าในท่าเรือพระนครศรีอยุธยา

สินค้าที่ผ่านเข้าและออก ก็เป็นตัวบ่งถึงหน้าที่ของท่าเรือที่มีต่อกิจกรรมทางการค้าและเป็น ตัวชี้บ่งถึงความเป็นนานาชาติของตัวมันเองได้อีกด้วย กล่าวคือสินค้าในท่าเรือ นั้น มีแหล่งที่มา ต่างๆ กัน ทั้งจากดินแดนทางตอนในตลอดจนบริเวณอาณาจักรใกล้เคียง และจากนอกอาณาจักร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสมัย ค.ศ. 1590 – 1688 นี้สินค้านับมีบทบาทสำคัญต่อการค้าของอาณาจักร อยุธยาเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าประเภทของป่า เพราะสินค้านี้จะเป็นปัจจัย ดึงดูดและนำเอาผู้คนที่มีความต้องการที่จะแลกเปลี่ยนสินค้าเข้ามาในท่าเรือ

สินค้าในท่าเรืออยุธยานั้นอาจแบ่งตามแหล่งที่มาได้เป็นสองประเภทได้แก่

1. มาจากดินแดนทางตอนในและอาณาจักรใกล้เคียง
2. มาจากดินแดนภายนอกอาณาจักร

สินค้าที่มาจากดินแดนทางตอนในและอาณาจักรใกล้เคียง

²² ลา ลูแบร์, จดหมายเหตุ ลา ลูแบร์ฉบับสมบูรณ์, หน้า 411.

²³ George Vinal Smith, “Princes, Nobles and Traders,” in *Royalty and Commerce: Essays in Thai Administrative, Economics and Social History*, eds. Constance M. Wilson and others (Leiden: E.J. Brill, 1980), p. 11.

สินค้าจากดินแดนทางตอนในและอาณาจักรใกล้เคียงนี้ ส่วนมากจะเป็นสินค้าจากธรรมชาติที่ยังไม่มีการแปรรูป หรือที่เรียกว่าสินค้าของป่า และเนื่องจากลักษณะทางกายภาพที่เหมาะสมของบริเวณท่าเรือพระนครศรีอยุธยาที่สามารถเชื่อมโยงด้วยเครือข่ายของแม่น้ำไปยังดินแดนหรือบริเวณที่มีสินค้าซึ่งเป็นที่ต้องการของพ่อค้า จึงทำให้การลำเลียงสินค้ามายังบริเวณท่าเรือจากดินแดนทางตอนในและอาณาจักรใกล้เคียงเป็นสิ่งที่ทำให้ค่อนข้างสะดวก ทำให้บริเวณท่าเรือนั้นกลายเป็นแหล่งรวบรวมสินค้าอีกด้วย

สินค้าจำพวกของป่านี้มีความสำคัญต่อการค้าของราชสำนักอยุธยาอย่างมาก ซึ่งสามารถพิจารณาได้จากนโยบายผูกขาดทางการค้าที่จะเพิ่มชนิดของสินค้าประเภทของป่าในทุกๆ สมัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งสมัยของสมเด็จพระเจ้าปราสาททองและสมเด็จพระนารายณ์ ฟานฟลิตได้ให้รายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าในสมัยของสมเด็จพระเจ้าปราสาททองไว้ดังนี้ คือ ตะกั่ว ดีบุก ไม้ฝาง ไม้กฤษณา ยาง gitta gomma tsieran ชีผึ้งเปียกสีดำ น้ำตาลทรายสีคล้ำ หนังกวาง หนังกวางตัวเล็ก หนังกวาย เขาควาย นอแรด น้ำมันมะพร้าว เนยวัว ครามเปียก เส้าไม้สัก ไม้สักชนิดแผ่น หนังกกเกลือ²⁴ สินค้าต่างๆ เหล่านี้ถูกนำเข้ามาจากบริเวณต่างๆ กล่าวคือ

ไม้กฤษณาและหนังกวาง มาจากเมืองบ้านนา (Bannae) ใกล้กับชายแดนติดต่อกับอาณาจักรกัมพูชา²⁵ และมาจากเมืองที่อุดมสมบูรณ์ตามลุ่มแม่น้ำ อย่างเช่น เมือง พิษณุโลก สวรรคโลก สุโขทัย กำแพงเพชร ก็ยังมีสินค้าจำพวก เส้า ไม้สัก น้ำตาลสีคล้ำซึ่งฟานฟลิตกล่าวว่า คนจากที่ราบสูง(น่าจะหมายถึง จากเชียงใหม่ และล้านช้าง)นำชีผึ้งและกำยานมายังพิษณุโลกและกำแพง แล้วขนจากที่นั่นมายังกรุงศรีอยุธยา²⁶ ส่วนสินค้าพวกยางไม้จากต้นรงและ ชีผึ้งดำมาจากจันทบูร และนครสวรรค์ตามลำดับ²⁷ ไม้ฝางและข้าว มาจากพิษณุโลก แม่กลอง เพชรบุรี ราชบุรี และเมืองกุย²⁸ และสินค้าพวกดีบุก ตะกั่ว พริกไทย ไม้ฝางเล็กน้อย หนังกวาง ทองคำ พลอย ทองสำริด ริงนก ชีผึ้ง ช้าง พันช้าง จะได้มาจากเมืองนครศรีธรรมราช สงขลา พัทลุง ภูเก็ต และจากบริเวณ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

²⁴ กรมศิลปากร, *รวมบันทึกประวัติศาสตร์อยุธยาของ ฟาน ฟลิต (วัน วลิต)*, หน้า 147-148. รายการสินค้าต่างๆ ที่ฟานฟลิตให้ไว้ นั้น ยังคงเป็นสินค้าสำคัญในสมัยสมเด็จพระนารายณ์อีกด้วยเช่นกัน

²⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 104. และ นิโกลาส แซร์แวส, *ประวัติศาสตร์ธรรมชาติและการเมืองของอาณาจักรสยาม*, หน้า 25-26.

²⁶ กรมศิลปากร, *รวมบันทึกประวัติศาสตร์อยุธยาของ ฟาน ฟลิต (วัน วลิต)*, หน้า 105.

²⁷ เรื่องเดียวกัน, หน้า 104-105.

²⁸ เรื่องเดียวกัน, หน้า 106-107.

ดินแดนในคาบสมุทรมลายู²⁹ นอกจากนี้ยังมีสินค้าประเภท ผ้า อัญมณี กายาน gommalacca และขี้ผึ้ง มาจาก พะโค เชียงใหม่ ล้านช้างอีกเช่นกัน³⁰

สินค้าทั้งหลายเหล่านี้จะถูกส่งผ่านมาท่าเรืออยุธยา สินค้าบางประเภทได้ถูกนำเข้าสู่พระคลังหลวงในฐานะที่เป็นสินค้าออกสำคัญที่ทางราชสำนักผูกขาด และสร้างรายได้ให้กับราชสำนักเป็นจำนวนมาก

สินค้าที่มาจากดินแดนภายนอกอาณาจักร

นอกจากสินค้าที่มีแหล่งกำเนิดในอาณาจักรและอาณาจักรข้างเคียงแล้ว ก็ยังมีสินค้าอีกประเภทหนึ่งที่ถูกนำเข้าจากภายนอกและผ่านเข้ามายังท่าเรืออยุธยา ส่วนมากเป็นอาวุธและสินค้าซึ่งเป็นสินค้าที่ใช้กันเฉพาะในกลุ่มชนชั้นปกครอง ตลอดจนรัชสมัยของสมเด็จพระนเรศวรถึงสมัยสมเด็จพระนารายณ์มีสินค้าประเภทดังกล่าวเข้ามาจากหลายแหล่ง กล่าวคือ

จากจีน จากเอกสารของบริษัทฮอลันดาทำให้ทราบว่า เรือสำเภาที่มาจากจีนจะบรรทุกสินค้ามายังท่าเรือพระนครศรีอยุธยา จะเป็นสินค้าซึ่งเป็นที่ต้องการของบริษัทได้แก่ สินค้าจำพวกผ้าไหม ผ้ากำมะหยี่ ผ้าแพร ผ้านอก และผ้าขนสัตว์³¹ นอกจากนี้ยังมีเครื่องเคลือบ ไหมดิบ เครื่องยา³² อีกด้วย ซึ่งสินค้าเหล่านี้บางชนิดใช้เป็นเครื่องประดับบ้านเรือนหรือพระราชวังของขุนนางหรือพระมหากษัตริย์ดังที่นิโกลาส แซร์แวงส กล่าววาพบสินค้าจีนบางชนิดคือเครื่องกระเบื้องใช้ประดับในพระราชวังที่ลพบุรี³³ เป็นต้น

จากญี่ปุ่น พบว่าสินค้าที่มาจากญี่ปุ่นจะเป็นสินค้าจำพวก ทองคำ ทองแดง เหล็กแท่ง การบูร กำมะถัน³⁴ นอกจากนี้การศึกษาของอิชิอิ โยเนะโอะและโยชิกาวะ โทชิฮารุยังพบว่า ยังมี

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

²⁹ กรมศิลปากร, *รวมบันทึกประวัติศาสตร์อยุธยาของ ฟาน ฟลิต(วัน วลิต)*, หน้า 107-108.

³⁰ เรื่องเดียวกัน, หน้า 141.

³¹ *เอกสารฮอลันดาสยามกรุงศรีอยุธยา พ.ศ. 2151-2163 และพ.ศ. 2167-2185*, แปลโดย นันทาวรเนติวงศ์ (กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร, 2541), หน้า 34.

³² George Vinal Smith, "Princes, Nobles and Traders" in *Royalty and Commerce: Essays in Thai Administrative, Economics and Social History*, p. 10.

³³ นิโกลาส แซร์แวงส, *ประวัติศาสตร์ธรรมชาติและเมืองของอาณาจักรสยาม*, หน้า 46.

³⁴ *เอกสารฮอลันดาสยามกรุงศรีอยุธยา พ.ศ. 2151-2163 และพ.ศ. 2167-2185*, หน้า 25.

สินค้าประเภทหุปลาดลามา ใบชา แมงกะพรุน ปลาหมึกแห้ง สาหร่ายคอมบุ ขวดยาทองแดง หม้อทองแดง ตะเกียงทองแดง กล้องลวงรัก กล้องไม้ กระจดาษา ของหมักดอง เครื่องเงิน เหรียญเงิน³⁵

จากฝั่งโจฬะมณฑลและเปอร์เซีย จะเป็นสินค้าประเภทผ้าชนิดต่างๆ อาทิผ้าลายเขียนดอกจากอินเดีย³⁶ อัญมณี เหล้าองุ่น³⁷ และน้ำดอกกุหลาบซึ่งใช้เป็นน้ำหอมสำหรับสตรีชั้นสูงในราชสำนักอยุธยา³⁸จากเปอร์เซีย เป็นต้น

จากยุโรป เช่นโปรตุเกส ฮอลันดา อังกฤษ และฝรั่งเศส สินค้าที่นำมานั้น อาทิ ภาพพิมพ์รูปเรือต่างๆ³⁹ ผ้า ผ้ากำมะหยี่ ขวดใบเล็กๆ กระจกและแก้ว พลอย⁴⁰ จากฮอลันดา ผ้าชนิดต่างๆ จากอังกฤษ⁴¹ เหล้าองุ่น⁴² และ หมวกสีต่างๆ จากยุโรป⁴³เครื่องแต่งตัวที่ทำด้วยทองคำ แหวน ต่างหู

³⁵ อธิธิ โยเนะโอะ และโยชิภาวะ โทชิฮารุ, ความสัมพันธ์ไทย-ญี่ปุ่น 600 ปี (กรุงเทพฯ ฯ: มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, 2542), หน้า 78-81.

³⁶ นิโกลาส์ แซร์แวงส, ประวัติศาสตร์ธรรมชาติและการเมืองของอาณาจักรสยาม, หน้า 101

³⁷ ลา ลูแบร์, จดหมายเหตุ ลา ลูแบร์ฉบับสมบูรณ์, หน้า 96.

³⁸ Dhiravat na Pombejra, Siamese Court Life in the Seventeenth Century as a Depicted in European Sources (Bangkok: Chulalongkorn University Printing House, 2001), pp.147-148.

³⁹ Han ten Brummelhuis, Merchant, Courtier and Diplomat: A History of the Contacts between The Netherlands and Thailand (Lochem: Uitgervsmaatschappij De Tijdstroom BV,1997), p.11.

⁴⁰ เอกสารฮอลันดาสัมัยกรุงศรีอยุธยา พ.ศ. 2151-2163 และพ.ศ. 2167-2185, หน้า 45 และ 51. ในเอกสารฮอลันดากล่าวว่า ผ้าฮอลันดามี ผ้าขนสัตว์เนื้อหยาบและผ้าขนแกะ

⁴¹ บันทึกเรื่องสัมพันธ์ไมตรีระหว่างประเทศไทยกับนานาประเทศในศตวรรษที่17 เล่มที่ 1, หน้า 22-23.

⁴² ลา ลูแบร์, จดหมายเหตุ ลา ลูแบร์ฉบับสมบูรณ์, หน้า 96.

⁴³ Dhiravat na Pombejra, Siamese Court Life in the Seventeenth Century as a Depicted in European Sources, p.153 เป็นหมวกสีต่างๆ มีสีแดงเข้ม สีแดงอ่อน สีม่วงอ่อน สีเขียวเข้ม สีเขียวอ่อน สีดำ สีน้ำตาล และหลากสีในใบเดียว

สายสร้อย เครื่องเหล็ก ผ้าสีต่าง ๆ จากฝรั่งเศส⁴⁴ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีสินค้าจำพวกอาวุธยุทธโธปกรณ์ทั้งจากยุโรปและญี่ปุ่นอีกด้วย

สินค้าเหล่านี้จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่าบางชนิด โดยเฉพาะสินค้าจำพวกของป่า และอาวุธ จะถูกผูกขาดการซื้อ ขายโดยราชสำนักอยุธยา ส่วนสินค้าชนิดอื่นๆ นั้นยังคงมีการซื้อขายกันตามปกติ การไหลเวียนของสินค้าเหล่านี้ในท่าเรือสู่ระดับย่อยจะกระทำผ่านการซื้อขายกันผ่านตลาดที่ตั้งอยู่ทั่วไปในบริเวณท่าเรือ พระนครศรีอยุธยา ตรงปากน้ำลำคลอง หรือตามชุมชนต่างๆ⁴⁵ เพราะในในตลาดจะพบสินค้าที่กล่าวมาข้างต้นบางชนิด นั้นแสดงให้เห็นว่า พ่อค้าแม่ค้าในตลาดระดับย่อยสามารถมาซื้อขายสินค้าในท่าเรือเพื่อนำกลับไปสู่ตลาดท้องถิ่นหรือชุมชนอีกด้วย

ตลาดที่สำคัญในบริเวณท่าเรือพระนครศรีอยุธยาในคำให้การขุนหลวงวัดประดู่ทรงธรรม กล่าวไว้ว่ามีสี่ตลาดใหญ่ ได้แก่ตลาดน้ำวนบางกะจะหน้าวัดเจ้าพระนางเชิญ ตลาดปากคลองคูจามท้ายสุเหร่าแขก ตลาดปากคลองคูไม้ร้อง แต่ตลาดปากคลองวัดเดิมใต้ศาลเจ้าปูนเท่ากั๋ง นอกจากนั้นยังมีตลาดบนบกนอกกำแพงพระนคร ตามชานพระนคร ตามฝั่งปากกรุง มีอีกสามสิบแห่ง และยังรวมไปถึงตลาดนอกชานพระนครอีกห้าสิบสองแห่ง⁴⁶ ซึ่งในตลาดนี้เองก็จะเป็นสถานที่ที่ชี้ให้เห็นถึงความสัมพันธ์ของคนกลุ่มต่างๆ ทั้งในเชิงการค้าและสังคมด้วย

การบริหารท่าเรือพระนครศรีอยุธยา

การบริหารท่าเรือพระนครศรีอยุธยา เป็นอีกกิจกรรมหนึ่งของราชสำนักอยุธยาที่มุ่งหวังที่จะดูแลสถานที่ที่มีลักษณะเฉพาะและสามารถอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้มาค้าขายได้เป็นอย่างดี

⁴⁴ ประชุมพงศาวดาร เล่ม 24 ภาคที่ 40(ต่อ)เรื่อง จดหมายเหตุของคณะพ่อค้าฝรั่งเศสซึ่งเข้ามาตั้งแต่ครั้งกรุงศรีอยุธยา ตอนแผ่นดินสมเด็จพระนารายณ์มหาราช ภาคที่ 1(ต่อ)ภาคที่ 41เรื่อง จดหมายเหตุของคณะพ่อค้าฝรั่งเศสซึ่งเข้ามาตั้งแต่ครั้งกรุงศรีอยุธยาตอนแผ่นดินสมเด็จพระนารายณ์มหาราช ภาคที่ 2 (พระนคร: องค์การค้าคุรุสภา, 2511), หน้า 34.

⁴⁵ คมขำ ดิวงษา, "บทบาทของตลาดในเมืองพระนครศรีอยุธยาต่อการค้าภายในและภายนอก พ.ศ. 2173-2310," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2530), หน้า 12-13.

⁴⁶ คำให้การขุนหลวงวัดประดู่ทรงธรรม เอกสารจากหอหลวง (กรุงเทพฯ: สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี, 2534), หน้า 3. ทั้งสามสิบตลาดนี้ มีบางตลาดที่มีชื่อซึ่งระบุได้แน่ชัดว่าอยู่ในบริเวณท่าเรือพระนครศรีอยุธยาได้แก่ ตลาดท่าเรือข้างวัดนางชีหน้าบ้านโปรตุเกส ตลาดหลังตึกห้างวิลันดา ตลาดวัดสิงห์หน้าตึกญี่ปุ่น

ดูแลได้ใกล้ชิด และขึ้นตรงต่อองค์พระมหากษัตริย์มากเท่าไร ผลประโยชน์ที่ตามมากับการบริหาร ควบคุมท่าเรือก็จะมากขึ้นเท่านั้น นอกจากนี้การบริหารท่าเรือยังเป็นอีกกิจกรรมหนึ่งที่จะย้าถึง อาณาบริเวณของท่าเรือได้อีกด้วย

เมื่อกล่าวถึงการบริหารท่าเรือ ก็ควรจะกล่าวถึง หน่วยงาน คนที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงาน และ วิธีการดำเนินงาน

หน่วยงาน

เนื่องจากท่าเรือเป็นสถานที่ที่สัมพันธ์โดยตรงกับการค้า ดังนั้นเรื่องราวของการค้าจึง สัมพันธ์กับเรื่องของผลประโยชน์ตลอดจนการสร้าง แสวงหา และควบคุมผลประโยชน์ดังกล่าว

การที่จะจัดแบ่งหน่วยงานที่เป็นกลไกในการควบคุมท่าเรือ ตามที่ปรากฏในกฎหมายตรา สามดวงในส่วนที่ว่าด้วย พระโอยการตำแหน่งนาพลเรือนนั้น กล่าวถึงเพียงแต่ ชื่อตำแหน่ง ศักดินา ของ ออกญาศรีธรรมราชเดชะชาติอำมาตยานุชิตพิพิพัทธ์นโกษาธิบดีอะภัยพิริยบรากรมภาหุ หรือ ที่เรียกกันว่า ออกญาพระคลังหรือเจ้าพระยาโกษาธิบดี ผู้ซึ่ง ฟานพลิตให้ความเห็นว่าขุนนาง ในตำแหน่งนี้เป็น“หัวหน้าคลังสินค้า ผู้รักษาดวงตราอันยิ่งใหญ่ และดูแลชาวต่างประเทศใน อาณาจักร”⁴⁷ ส่วนลา ลูแบร์ให้ความเห็นว่าเป็น

“เจ้าพนักงานผู้ใหญ่ ว่าการกรมพาณิชย์ทั้งภายในและภายนอก ราชอาณาจักร ท่านเป็นผู้อำนวยการพระคลังมหาสมบัติของสมเด็จพระ เจ้ากรุงสยามด้วย หรือจะกล่าวก็ได้ว่า นายคลังสินค้าใหญ่ของพระองค์ ท่านเป็นทั้งเสนาบดีว่าราชการต่างประเทศด้วย เพราะขึ้นชื่อว่าถ้าเป็น ราชการต่างประเทศ แทบจะเกี่ยวข้องกับกิจการค้าไปเสียทั้งนั้น..พระคลัง เป็นผู้รับเงินภาษีอากรในพระนครและในหัวเมืองทั้งปวง”⁴⁸

ดังนั้นจึงจำแนกลักษณะงานในความรับผิดชอบของขุนนางในตำแหน่งออกญาพระคลังได้เป็น

1. ผู้ดูแลรักษาพระคลังของพระเจ้าแผ่นดิน
2. ผู้ดูแลเรื่องราวเกี่ยวกับชาวต่างประเทศ

⁴⁷ กรมศิลปากร, *รวมบันทึกประวัติศาสตร์อยุธยาของ ฟาน พลิต* (วัน วลิต), หน้า 40.

⁴⁸ ลา ลูแบร์, *จดหมายเหตุ ลา ลูแบร์ฉบับสมบูรณ์*, หน้า 413.

3. ผู้รับเงินภาษีอากรในพระนครและในหัวเมือง

ดังนั้นจึงเป็นไปได้ที่จะมีหน่วยงานอย่างน้อยที่สุด 3 หน่วยงานเกิดขึ้นเพื่อรองรับหน้าที่ของออกญาพระคลัง ดังที่ Kennon Breazeale ได้แยกออกเป็น

1. หน่วยงานที่ทำการบริหารทั่วไป
2. หน่วยงานที่ทำหน้าที่ดูแลการค้าฝั้งตะวันตกและหน่วยงานที่ทำหน้าที่ดูแลการค้าฝั้งตะวันออก
3. หน่วยงานที่ทำหน้าที่เก็บรวบรวมสินค้า⁴⁹ (หรือคลังสินค้า)

ในแต่ละหน่วยงานจะมีหน่วยงานย่อย ๆ เพื่อดำเนินการค้าให้ปฏิบัติตามวัตถุประสงค์ กล่าวคือ

หน่วยงานที่ทำการบริหารทั่วไป

หน่วยงานนี้น่าจะมีเค้าเงื่อนมาจากการดูแลชาวต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นทางด้านการให้ความคุ้มครอง ในกรณีเมื่อเกิดคดีความ การดูแลต้อนรับคณะราชทูตจากต่างประเทศ ตลอดจนการรวบรวมเก็บภาษีตามด่านซึ่งตั้งอยู่ในท่าเรือ

ดังนั้นจึงอาจแบ่งออกเป็นอีกสองส่วนคือ ส่วนที่เกี่ยวกับคดีความ และส่วนของดูแลคณะราชทูตและการเก็บภาษี ซึ่งในส่วนแรกน่าจะอยู่ภายใต้การดูแลของ ขุนนางที่มีตำแหน่งและราชทินนามว่า ขุนพิณใจราชปลัด ผู้ซึ่งพระธรรมนุญได้ให้อำนาจไว้ดังนี้

“ถ้าชาวกรุงก็ดี ต่างประเทศก็ดี หาพิพาทคดีถ้อยความแก่ ฝ่ายอังกฤษ
วิลันดา แยกประเทศแขกชวา มลายู มักกะสัน ญวนจีน ซึ่งเข้าสู่พระบรม
โอรสสมการใช้เป็นตระทรวงขุนพิณใจราชปลัดได้พิจารณาว่ากล่าว”⁵⁰

⁴⁹ Kennon Breazeale, “Thai Maritime Trade and the Ministry Responsible,” in *From Japan to Arabia: Ayutthaya's Maritime Relations with Asia*, ed. Kennon Breazeale (Bangkok: The Foundation for the Promotion of Social Sciences and Humanities Textbook Project, 1999), pp. 5-15. ในที่นี้ขอรวมหน่วยงานที่ทำหน้าที่ดูแลการค้าฝั้งตะวันออกและตะวันตกเข้าไว้เป็นหน่วยงานเดียวกัน

⁵⁰ กรมศิลปากร, *เรื่องกฎหมายตราสามดวง* (กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร, 2521), หน้า 79.

และขุนนางที่ดำรงยศเป็นออกหลวงโกษา ผู้ซึ่ง

“เป็นผู้ตรวจตราคนต่างด้าว ช่วยคุ้มครองป้องกันหรือฟ้องร้องชาว
ต่างประเทศต่อเจ้าเมือง”⁵¹

สำหรับในส่วนที่สอง เรื่องของการดูแลคณะราชทูตและเก็บภาษีนั้น น่าจะเป็นตัวชี้บ่งถึง
อาณาบริเวณของท่าเรือได้อีกประการหนึ่ง เพราะอย่างน้อยที่สุดจะพบว่า มีกิจกรรมอันเกี่ยวเนื่อง
กับการค้า กิจกรรมแรกที่ด้านตรงบริเวณปากน้ำเจ้าพระยาเพื่อคอยตรวจตรา ควบคุม อำนวย
ความสะดวกให้แก่คณะทูตที่เข้ามาเจริญสัมพันธไมตรี ดังที่ โยส สเกาเต็น กล่าวว่

“หากเรือของบริษัทจอดทอดสมออยู่ที่ปากน้ำไม่แล่นเข้ามาใน
พระนครศรีอยุธยา เรือไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมเรือ”⁵²

นั่นย่อมหมายความว่า บริเวณตรงปากน้ำคงมีด่านเพื่อคอยเก็บค่าธรรมเนียมเรือและตรวจ
ตราเรือในขั้นแรก และเมื่อเข้าสู่ อีกด่านหนึ่งที่สำคัญก็คือ ด่านตรงเมืองบางกอก

“ซึ่งเรือทุกลำไม่ว่าจะมาจากชาติใดก็ตาม จะต้องหยุดจอดทอดสมอ และ
แจ้งให้ด่านนี้ทราบก่อนว่า จะเข้ามาเพื่อจัดประสงศ์อันใด บรรทุกสินค้ามา
จากไหน มีผู้ใดมากับเรือบ้าง และมีสินค้าอะไรบ้างที่บรรทุกมา”⁵³

จากบันทึกดังกล่าวจะสอดคล้องกับ หลักฐานในพระราชอาณาเขตหลวง กฎหมายตราสามดวงว่า
มี นายพระขนอนทมนบุรี⁵⁴ ประจำอยู่บริเวณบางกอก

ด่านภาษีที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งคือด่านภาษีตรงบ้านตะนาว ซึ่งที่ตรงนั้นสามารถใช้เป็นที่พัก
ของคณะผู้แทนชาวต่างชาติที่จะรอเข้าเฝ้าได้อีกด้วย⁵⁵

⁵¹ ลา ลูแบร์, จดหมายเหตุ ลา ลูแบร์ฉบับสมบูรณ์, หน้า 375.

⁵² ธีรวัต ณ บ่อมเพชร, “พระราชกำหนดปีมหาศักราช 1556 ว่าด้วยค่าธรรมเนียม ที่ VOC ต้องเสียใน
การเข้ามาค้าขาย,” ใน วารสารอักษรศาสตร์มหาวิทยาลัยศิลปากร 9 (2529): 53.

⁵³ ไพบโรจน์ เกษมเม้งกิจ ผู้แปล, บันทึกเรื่องสัมพันธไมตรีระหว่างประเทศไทยกับนานาประเทศ
ในศตวรรษที่ 17 เล่มที่ 1, หน้า 105.

⁵⁴ กรมศิลปากร, เรื่องกฎหมายตราสามดวง, หน้า 511. การที่เรียกบริเวณบางกอกว่า ทมนบุรี
ดูรายละเอียดเพิ่มใน สุจิตต์ วงษ์เทศ. กรุงเทพฯ มาจากไหน?

⁵⁵ ลา ลูแบร์, จดหมายเหตุ ลา ลูแบร์ฉบับสมบูรณ์, หน้า 394.

ดังนั้นจึงเป็นไปได้ว่าทั้งผู้ที่ทำหน้าที่ดูแล คณะราชทูต ตลอดจนเก็บภาษีตามด่านต่างๆ อาจจะเป็นของเจ้าเมืองในบริเวณที่มีด่านตั้งอยู่ แล้วเจ้าเมืองนั้นๆ คงต้องนำส่งรายได้เข้าสู่ ท้องพระคลังอีกครั้งหนึ่ง

นอกจากนั้นหน่วยงานนี้คงจะต้องเกี่ยวข้องกับขุนนางยศออกญาสามท้าน คือ ออกญาวัง ออกญาพลเทพ และออกญาจักรี เพราะออกญาแต่ละคนต้องรับผิดชอบหนึ่งในสี่ของ งานบริหารประเทศ⁵⁶ นอกเหนือจาก"หัวหน้า" โดยตรงคือออกญาพระคลัง

โดยสรุปแล้ว หน่วยงานบริหารทั่วไปน่าจะแบ่งออกเป็น สอง ฝ่ายได้แก่ ฝ่ายที่ดูแลเรื่องราว คดีความข้อพิพาทของชาวต่างชาติ และฝ่ายที่ดูแลเรื่องราวการต้อนรับคณะทูต ผู้แทน และการเก็บ ภาษีในบริเวณท่าเรือพระนครศรีอยุธยา

หน่วยงานที่ทำหน้าที่ดูแลการค้าฝั่งตะวันตกและหน่วยงานที่ทำหน้าที่ดูแลการค้าฝั่งตะวันออก

กรมท่าขวา จะดูแลการค้าทางฝั่งตะวันตกของราชอาณาจักรอยุธยา ซึ่งก็รวมถึง อาหรับ เปอร์เซียอินเดีย ศรีลังกา หมู่เกาะมัลดีฟ เรือที่แล่นเข้ามาในพระนครศรีอยุธยาโดยการนำของ พ่อค้ามุสลิมจากคาบสมุทรมลายู และหมู่เกาะในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้⁵⁷ ภายใต้การควบคุม ของเจ้ากรมท่าขวาซึ่งมักจะเป็นชาวมุสลิม คือ ออกพระจุฬาราชมนตรี

กรมท่าซ้าย จะดูแลการค้าทางฝั่งตะวันออกของราชอาณาจักรอยุธยา ซึ่งก็รวมถึง จีน ญี่ปุ่น ริกิว และบริเวณจากเกาะสุมาตราไปจนถึง ฟิลิปปินส์⁵⁸ นอกจากนั้นยังมีหน้าที่แต่งตั้งสำเภาไปค้าขายกับ ประเทศญี่ปุ่น หมู่เกาะริกิว และค้าขายในระบบบรรณาการกับจีน ภายใต้การควบคุมดูแลของ เจ้ากรมซึ่งเป็นชาวจีน คือ ออกพระไชยสุริยา

ภายในกรมท่าทั้งสองก็ยิ่งประกอบไปด้วยเจ้าท่า ซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ที่คอยดูแล อำนวยความ สะดวกให้แก่ชาวต่างชาติอีกเช่นกัน

เจ้าท่าของทั้งกรมท่าซ้ายและกรมท่าขวาประกอบไปด้วย

ขุนราชเศรษฐีราชปลัด ได้ว่า	แขกฉวา มลายู อังกฤษ	นา 800
หลวงราชมนตรี เจ้าท่าได้ว่า	อังกฤษ ญวน ฝรั่งเศส	นา 800 สังกัดกรมท่าขวา

⁵⁶ กรมศิลปากร, *รวมบันทึกประวัติศาสตร์อยุธยาของ ฟาน ฟลีต (วัน วลิต)*, หน้า 40.

⁵⁷ Kennon Breazeale, "Thai Maritime Trade and the Ministry Responsible," p.9.

⁵⁸ Ibid., p.6.

หลวงนันทเกษม เจ้าท่าได้ว่า พราหมณ์เทศ	นา 800
หลวงเทพภักดี เจ้าท่าได้ว่าวิสันดา	นา 600 สังกัดกรมท่าซ้าย
ขุนทองสื่อ ขุนทองสมุทร ได้ว่า จีนล่ามนายอำเภอ	นา 600 ⁵⁹

แม้ว่าไม่มีหลักฐานบอกให้ทราบว่า ใครที่เข้ามาดำรงตำแหน่งเจ้าท่าดังกล่าว แต่น่าเชื่อถือได้ประการหนึ่งว่า คนเหล่านี้คงต้องมีความสามารถทางด้านภาษา และด้านการค้า ซึ่งเป็นกุญแจสำคัญในการติดต่อทางด้านการค้า และด้านการทูต ตลอดจนมีบทบาทสำคัญในฐานะที่เป็นตัวกลางในการสื่อสารระหว่างกลุ่มพ่อค้าต่างชาติกับราชสำนักอยุธยา ซึ่งในบางครั้งการสื่อสารที่ดีหรือไม่ดี สามารถส่งผลกระทบต่อการค้าเงินกิจกรรมทางการค้าของกลุ่มพ่อค้าชาวต่างชาติได้

แต่อย่างไรก็ดี การศึกษาของ จุฬิศพงศ์ จุฬารัตน์ ชี้ว่า การแบ่งเช่นนี้ได้เป็นเงื่อนไขที่ตายตัวที่มีให้กรมท่าขวา หรือเจ้าหน้าที่ในกรมท่าขวาไปทำการค้าในฝั่งตะวันออก(ทะเลจีนใต้/ญี่ปุ่น) แต่กลับพบว่า ในช่วงที่การค้าเจริญเฟื่องฟู เจ้าหน้าที่บางคนในกรมท่าขวา หรือตัวออกพระจุฬาราชมนตรีเองก็ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการค้าฝั่งตะวันออกด้วยเช่นกัน⁶⁰

หน่วยงานที่ทำหน้าที่เก็บรวบรวมสินค้า⁶¹ (หรือพระคลังสินค้า)

หน่วยงานนี้มีหน้าที่โดยตรงในการจัดการเกี่ยวกับสินค้า ทั้งที่มาในรูปของส่วย บรรณาการ หรือสินค้าอื่นใด ที่ได้มาจากดินแดนภายในราชอาณาจักรหรือดินแดนประเทศราช รวมไปถึงสินค้าหรือบรรณาการที่ได้จากพ่อค้าชาวต่างชาติ การจัดการกับสินค้านี้ดังกล่าวเพื่อให้เกิดรายได้แก่พระเจ้าแผ่นดินนั้น คือ จะรับซื้อจากราษฎร แล้วนำมาขายต่อ หรือการซื้อสินค้าจากต่างชาติเพื่อนำมาใช้ในราชการ เช่นอาวุธ หรือขายให้กับราษฎร เป็นต้น สินค้าต่างๆ เหล่านี้จะถูกนำไปเก็บในคลังสินค้าย่อยๆ ของพระมหากษัตริย์ เรียกว่า 12 ท้องพระคลัง ตามที่ปรากฏในกฎหมายตราสามดวงกล่าวคือ

1. พระคลังป่าจาก มีขุนคลัง และขุนศรีคงยศ เป็นเจ้ากรม ศักดินา 600

⁵⁹ กรมศิลปากร, *เรื่องกฎหมายตราสามดวง*, หน้า 117.

⁶⁰ ดูรายละเอียดได้ใน จุฬิศพงศ์ จุฬารัตน์, "บทบาทและหน้าที่ของขุนนางกรมท่าขวาในสมัยอยุธยาถึงสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น พ.ศ.2153-2435," (วิทยานิพนธ์ปริญญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544)

⁶¹ Kennon Breazeale, "Thai Maritime Trade and the Ministry Responsible," pp. 5-15. ในที่นี้ขอรวมหน่วยงานที่ทำหน้าที่ดูแลการค้าฝั่งตะวันออกและตะวันตกไว้ด้วยกัน

2. พระคลังวังไซ มีขุนวิสุตสมบัติ เป็นเจ้ากรม คักดิดนา 600 ทั้งสองคลังนี้ควบคุมโดยตรงโดยพระศรีพิพัทธ์นะโกษา คักดิดนา 3000⁶²
 3. พนักงานเงิน มี ขุนไชยยศสมบัติ และ ขุนพลศักดิ์ ดูแล
 4. พนักงานทอง มี ขุนมไหสวรรค์ และขุนพลสิทธิ์ ดูแล
 5. พระคลังคลังใหญ่ ขุนทิพิวิจารณ์ ขุนเทพวิจารณ์ ขุนอภัยสมบัติ ขุนสุรินสมบัติ ขุนพรมสมบัติ ดูแล
 6. พระคลังเดิมเก่า มีขุนทิพรัตนสมบัติ หมื่นรัตนสมบัติ ดูแล
 7. พระคลังเดิมกลาง มีหมื่นสิทธิธนากร ขุนวิเศษสมบัติ ดูแล
- ทั้งห้าพระคลังย่อย ผู้ดูแลมีคักดิดนา 400 ขึ้นตรงกับ พระราชภักดีศรีรัตนราชสมบัติพิริยภาหะ คักดิดนา 5000⁶³
8. พระคลังสวน หลวงแก้วฤหะรัตนบดีศรีราชพิพัทธนากร เป็นเจ้ากรม คักดิดนา 1000⁶⁴
 9. พระคลังในซ้าย มีพระราไชยมไหสุริยาธิบดี เป็นเจ้ากรม คักดิดนา 3000⁶⁵
 10. พระคลังในขวา มีพระสมบัติธิบาล เป็นเจ้ากรม คักดิดนา 3000⁶⁶
 11. พระคลังวิเศษ มีพระราชประสิทธิพิพิทสมบัติพิพัทธราชภักดี เป็นเจ้ากรม คักดิดนา 3000⁶⁷
 12. พระคลังศุภรัตน์ มี พระสุพรัตน์เป็นเจ้ากรม คักดิดนา 1400⁶⁸

สิ่งที่น่าสังเกตประการหนึ่งเกี่ยวกับพระคลังย่อยทั้ง 12 นี้ คือ บางพระคลังย่อย จะมีความสำคัญแตกต่างกันไป ตามตำแหน่งหน้าที่ คักดิดนาของผู้ดูแล อาทิ เช่น พระคลังในซ้าย พระคลังในขวา พระคลังวิเศษ เจ้ากรมมีบรรดาศักดิ์เป็น "พระ" และมีคักดิดนาถึง 3000 ในขณะที่พระคลังป่าจาก คลังวังไซ ผู้ดูแลเป็นเพียง "ขุน" เป็นต้น ซึ่งความสำคัญต่างกันในนี้ คงจะขึ้นอยู่กับ สินค้าในพระคลังย่อย แต่ละแห่งมีความแตกต่างกัน และสร้างรายได้ให้แก่กษัตริย์ได้มากน้อยแตกต่าง

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

⁶² กรมศิลปากร, เรื่องกฎหมายตราสามดวง, หน้า 118-119.

⁶³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 139.

⁶⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 141.

⁶⁵ เรื่องเดียวกัน.

⁶⁶ เรื่องเดียวกัน.

⁶⁷ เรื่องเดียวกัน, หน้า 142.

⁶⁸ เรื่องเดียวกัน.

กันด้วย อาทิจ พระคลังใน และพระคลังวิเศษ เก็บและขายไม้ฝาง⁶⁹ ซึ่งสินค้าชนิดนี้เป็นสินค้าผูกขาดของรัฐและเป็นที่ต้องการของพ่อค้าชาวต่างชาติโดยเฉพาะพ่อค้าชาวตะวันตกมาก

วิธีการบริหารควบคุมท่าเรือพระนครศรีอยุธยา

Anthony Reid กล่าวไว้ว่า "ความเจริญรุ่งเรืองหรือล่มสลายของอาณาจักรอยุธยา ขึ้นอยู่กับความสามารถของราชสำนักในการดูดซับผลประโยชน์และควบคุมท่าเรือ"⁷⁰ ดังนั้นจึงพบกลไกความพยายามของราชสำนักอยุธยาในการจัดการบริหารท่าเรือเพื่อให้ได้ประโยชน์มากที่สุด ในหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะโดยทางตรง หรือทางอ้อม ด้วยวิธีที่ทำให้ชาวต่างชาติจำเป็นต้องยอมทำตาม ได้แก่ วิธีการผูกขาดทางการค้า การออกกฎหมายควบคุม และ การ "เปิด" โอกาสให้ขุนนางได้มีส่วนร่วมในการค้า

การผูกขาดทางการค้าที่ดำเนินไปในท่าเรือนานาชาติพระนครศรีอยุธยาจะมุ่งที่ผลประโยชน์ซึ่งเกิดจากตัว สินค้า ที่เป็นที่ต้องการของพ่อค้าต่างชาติที่เข้ามาดำเนินการค้าในท่าเรือ ตลอดจนเป็นสินค้าที่ราชสำนักอยุธยาจะส่งออกเพื่อไปขายยังต่างประเทศ หรือสินค้านั้นเป็นสินค้าที่นำเข้ามาโดยชาวต่างชาติ และเป็นสินค้าที่ราชสำนักอยุธยาต้องการ ดังนั้นการควบคุมสินค้าจึงเป็นสิ่งที่จำเป็นอย่างยิ่งในการดำเนินการค้าของราชสำนักอยุธยา

ไม่มีหลักฐานระบุแน่ชัดว่าการค้าผูกขาดที่ดำเนินอยู่ในท่าเรือนานาชาติพระนครศรีอยุธยานั้นเริ่มต้นในสมัยใด หากพิจารณาผ่านตัวสินค้าแล้วอาจเริ่มตั้งแต่มีการส่งบรรณาการไปยังราชสำนักจีน⁷¹ เพราะบรรณาการที่ส่งไปยังราชสำนักจีนนั้นจะเป็นของหายากและเป็นที่ต้องการที่สำคัญคือใช้ในการแลกเปลี่ยนกับสิทธิในการค้าขายในประเทศจีน ตลอดจนสินค้าบางประเภทที่จักรพรรดิจีนพระราชทานเป็นบรรณาการแลกเปลี่ยนระหว่างกัน

มีหลักฐานปรากฏถึง ตัวสินค้า ที่ราชสำนักอยุธยาทำการผูกขาด ปรากฏอยู่ในพระราชสาส์นที่กษัตริย์วิทิว กิ่งส่งมาถวายพระบรมราชาที่ 2 (ปี ค.ศ. 1425) ว่า

⁶⁹ ธีรวัต ฌ ป้อมเพชร, "พระราชกำหนดปีมหาศักราช 1556 ว่าด้วยค่าธรรมเนียม ที่ VOC ต้องเสียในการเข้ามาค้าขาย," หน้า 52.

⁷⁰ Anthony Reid, "Documenting the Rise and Fall of Ayutthaya as a Regional Trade Center," in *Charting the Shape of Early Southeast Asia*, ed. Anthony Reid (Bangkok: Silkorm Books, 1999), p. 99.

⁷¹ ดูรายละเอียดได้ใน สืบแสง พรหมบุญ, *ความสัมพันธ์ในระบบบรรณาการระหว่างจีนกับไทย ค.ศ. 1282-1853* (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2525)

“ ขอให้ยกเว้นแก่พวกเราจากการควบคุมจากรัฐในการขายเครื่องลายคราม และอนุญาตให้พวกเราซื้อไม้กฤษณา พริกไทยและสินค้าอื่น ๆ”⁷²

จะพบว่าสินค้าที่ราชสำนักอยุธยาผูกขาดสำหรับค้าขายกับต่างประเทศได้แก่สินค้าธรรมชาติ โดยเฉพาะของป่า⁷³ สินค้าของป่าได้ทวีความสำคัญขึ้นตั้งแต่ปลายคริสต์ศตวรรษที่ 16 หรือตั้งแต่รัชกาลสมเด็จพระนเรศวรเป็นต้นมา เมื่อการค้ากับต่างประเทศได้รับการฟื้นฟูขึ้น ราชสำนักอยุธยาได้เข้าไปเกี่ยวข้องกับการค้านานาชาติมากขึ้น เมื่ออาณาจักรมีความมั่นคงทางการเมืองภายใต้การปกครองของสมเด็จพระนเรศวร และ เมื่อล่วงเข้าสู่สมัยสมเด็จพระเอกาทศรถ จากบันทึกของฟาน ฟลีต ทำให้ทราบว่า

“พระองค์ทรงเป็นกษัตริย์ที่โลกมากกว่าพระเจ้าแผ่นดินองค์ก่อน ๆ พระองค์ทรงให้นับผลไม้ทุกต้นในราชอาณาจักร เช่น หมาก ส้ม ทับทิม มะนาว และทรงเก็บภาษีต้นไม้แต่ละต้นเหล่านั้น”⁷⁴

แม้ว่าจะมิได้กล่าวถึงโดยตรงเกี่ยวกับการผูกขาดทางการค้า แต่เรื่องการเก็บภาษีต้นไม้และพฤติกรรมที่ฟานฟลีตเรียกว่า “โลก” ของพระองค์ น่าจะเป็นตัวที่บ่งถึงการแสวงหาผลประโยชน์อื่นใด ที่สามารถที่จะนำมาพัฒนาอาณาจักร หรือบำรุงราชสำนักได้ แม้ว่าเรื่องเล็กน้อยเกี่ยวกับภาษีต้นไม้พระองค์ยังทรงเรียกเก็บภาษี ดังนั้นจึงน่าจะรวมไปถึงกิจกรรมทางการค้าในที่กำลังดำเนินอยู่ในขณะนั้นก็ได้ แต่เนื่องจากชนิดของสินค้าที่ถูกผูกขาดอาจยังมีไม่มากนักจึงไม่กระทบกระเทือนต่อกิจการค้าของกลุ่มพ่อค้าชาวฮอลันดาเรื่องราวจึงมิได้ถูกบันทึกเอาไว้

ในสมัยของสมเด็จพระเอกาทศรถมีชาวต่างชาติเข้ามาค้าขายกันมากขึ้น เริ่มมีชาวตะวันตกอย่างเช่นบริษัทอินเดียตะวันออกของฮอลันดา เข้ามาตั้งสถานีการค้า และทำการค้าขายกับราชสำนัก โดยเฉพาะการค้าหนังสัตว์ ไม้ฝาง ที่สามารถนำไปจำหน่ายที่ญี่ปุ่นและจีนได้ จึงเป็นช่องทางทำให้ราชสำนักอยุธยาทำการผูกขาดสินค้าชนิดดังกล่าวมากขึ้น

⁷² Atsushi Kobata and Mitsuyu Matsuda, Ryukyuan Relations with Korea and South Sea Countries : An Annotated Translation of Documents in the Rekidai Hoan (Tokyo: Kawakita Printing, 1969), p. 56.

⁷³ ดูรายละเอียดใน ปาริชาติ วิลาวรรณ, “การค้าของป่าในประวัติศาสตร์อยุธยา พ.ศ. 1893-2310,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2527)

⁷⁴ กรมศิลปากร, รวมบันทึกประวัติศาสตร์อยุธยาของ ฟาน ฟลีต (วัน วลีต), หน้า 231.

ตั้งแต่สมัยสมเด็จพระเจ้าทรงธรรมเรื่อยมา เมื่อเริ่มมีชาวตะวันตกเช่นบริษัทอินเดียตะวันออกของอังกฤษเข้ามาค้าขายด้วย และยังทวีความเข้มข้นเกี่ยวกับการผูกขาดทางการค้า ในสมัยสมเด็จพระเจ้าปราสาททอง เนื่องด้วยสภาวะการเมืองภายใน การสงครามกับประเทศราชที่ให้อำนาจว่าพระองค์ไม่มีสิทธิชอบธรรมในการครองราชย์ในการประกาศแยกตนออกจากอยุธยา ไม่ยอมส่งบรรณาการ ได้แก่ บัตตานี ลำปาง กัมพูชา ตลอดจน การจลาจลของดินแดนทางภาคใต้ อาทิ นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา เพราะการอ้างอิสรภาพของบัตตานีต่ออยุธยา⁷⁵ ตลอดจนการประกาศปิดประเทศของประเทศญี่ปุ่นตามนโยบาย Sakoku * ตั้งแต่ปี ค.ศ.1633 ในปี ค.ศ.1634 ประกาศห้ามชาวญี่ปุ่นโพ้นทะเลเดินทางกลับเข้ามาในประเทศ และเปิดประเทศค้าขายกับจีน และฮอลันดาเท่านั้น⁷⁶ ซึ่งส่งผลกระทบต่อการค้าและการค้าของราชสำนักและกลายเป็นปัจจัยทำให้รายได้ในส่วนที่มาจากการค้ากับญี่ปุ่นลดลง และอาจจะเป็นสาเหตุทำให้ต้องผูกขาดรายการสินค้า ซึ่งเป็นที่ต้องการของชาวต่างชาติมากขึ้น ตลอดจนการเข้าไปมีส่วนร่วมในการค้าขายบริเวณชายฝั่งทะเลอันดามัน ก็เป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ต้องทำการผูกขาดสินค้าเพื่อนำไปค้าขายมากขึ้นตามไปด้วย ส่วนในสมัยสมเด็จพระนารายณ์นั้นสภาวะการเมืองและเศรษฐกิจ มีลักษณะคล้ายคลึงกับสมัยก่อนหน้า มีชาวต่างชาติเข้ามาค้าขายกันมากขึ้นและพระองค์ก็ทรงผูกขาดสินค้าหลายรายการตลอดจนเปิดการค้าระดับย่อยอีกด้วย⁷⁷

การดำเนินการผูกขาดทางการค้าของราชสำนักอยุธยามักจะอ้างเรื่องของความจำเป็นในขณะที่ยานจักรอยู่ในภาวะสงครามและภาวะการขาดแคลนเนื่องจากปรากฏการณ์ธรรมชาติ แต่ในท้ายที่สุดแล้วจุดมุ่งหมายหลักก็คือเพื่อเพิ่มพูนรายได้ ซึ่งจะใช้ความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายช่วยให้การผูกขาดทางการค้ามีความถูกต้องมากขึ้น ดังที่จะพบได้ในกฎหมายตราสามดวง ในส่วนที่ว่าด้วยอาชญาหลวง มาตราที่ 36 และ 37 ดังนี้⁷⁸

⁷⁵ Dhiravat na Pombejra, "A Political History of Siam Under the Prasatthong Dynasty 1629-1688," (Ph.D Dissertation University of London, 1984), p.158.

* คือนโยบายการปิดประเทศของญี่ปุ่น ห้ามชาวญี่ปุ่นเดินทางออกนอกประเทศและห้ามชาวญี่ปุ่นโพ้นทะเลเดินทางกลับเข้ามาในประเทศ

⁷⁶ Dhiravat na Pombejra, "A Political History of Siam Under the Prasatthong Dynasty 1629-1688," pp.92-93.

⁷⁷ ลา ลูแบร์, จดหมายเหตุ ลา ลูแบร์ฉบับสมบูรณ์, หน้า 421.

⁷⁸ กรมศิลปากร, เรื่องกฎหมายตราสามดวง, หน้า 488-489.

มาตราที่ 36

“...พระเจ้าอยู่หัวห้ามมิให้ซื้อขายสิ่งของต้องห้ามแก่ผู้มาแต่ต่างเมือง แล
มันซื้อขายแลส่งออกไปนอกด่านต่างแดน แลขุนมนุนายอนาพยาบาลผู้ใด
ได้ของมันรู้เห็นเป็นใจด้วยมัน มิได้เอามาว่ากล่าวพิศทุล ท่านให้ลงโทษจน
มนุนายอนาพยาบาลแลมันผู้ส่งสิ่งของต้องห้ามออกไปให้ซื้อขายนอกด่าน
ต่างแดนนั้นมิโทษ 6 สถาน....”

มาตราที่ 37

“แขกพราหมณยวนประเทศฝรังอังฤษจีนจามวิลันดาความลาญกวยขอม
พม่ารามัญเข้าสู่โพธิสมภารก็ดี เข้ามาค้าขายทางยกทางเรือก็ดี ให้ชาว
พระทวารด่านคอยเจ้าพนักงานตรวจตราดูดีแลร้าย เกบเครื่องสาตราวุธ
ไว้ อย่าให้เที่ยวเตร่ลอบลักซื้อขายกฤษณา ฝางตีนุก....”

ดังที่กล่าวแล้วว่า บริเวณท่าเรือพระนครศรีอยุธยา คือบริเวณตั้งแต่ปากน้ำเจ้าพระยา ยาว
ตามลำน้ำขึ้นมาถึงบริเวณป้อมเพชรตรงบริเวณตะวันตกเฉียงใต้ของเกาะเมืองอยุธยา ดังนั้น
กระบวนการของการค้าผูกขาด จึงต้องพิจารณานับตั้งแต่การนำสินค้าเข้ามาจากปากน้ำ จนกระทั่ง
เกิดกิจกรรมทางการค้า และนำสินค้าออกนอกท่าเรือ แม้ว่าจะมีหลักฐานไม่มากนักเกี่ยวกับการ
ดำเนินการค้าผูกขาด ว่ากระทำไปโดยลักษณะและวิธีอย่างไร แต่ยังคงพอมองเห็นร่องรอยของ
กลไกดังกล่าวได้จากเอกสารที่หลงเหลือของชาวตะวันตก กล่าวคือ

นับตั้งแต่มีเรือสินค้าเข้ามายังปากน้ำเจ้าพระยา ด้วยลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่มีสันดอน
ธรรมชาติ ทำให้เรือต้องจอดรอให้น้ำขึ้นสูงจนเรือสามารถแล่นผ่านสันดอนเข้าไปได้ ณ บริเวณนั้น
มีด่านคอยตรวจเรือสินค้า ว่าบรรทุกสินค้าใดเข้ามา และมีใครเดินทางเข้ามาด้วย เพื่อตรวจสอบ
สินค้าว่าสินค้านำมานั้น เป็นที่ต้องการของราชสำนักมากน้อยเพียงใด และตรวจสอบว่ามีสินค้า
ใดที่อาจเป็นอันตรายต่อความมั่นคงของอาณาจักร อาทิ อาวุธ รวมทั้งต้องรอขอเอกสารอนุญาต
เพื่อใช้ในการเดินทางจากปากน้ำเข้ามายังพระนครศรีอยุธยา⁷⁹ แต่ถ้าหากเรือลำใดมีพระราชสาส์น
หรือจดหมายจากข้าหลวงใหญ่(ในกรณีของบริษัทอินเดียตะวันออกของฮอลันดา)ไม่ต้องเสีย

⁷⁹ วีรวัต ฌ ป้อมเพชร, “พระราชกำหนดปีมหาศักราช 1556 ว่าด้วยค่าธรรมเนียม ที่ VOC ต้องเสีย
ในการเข้ามาค้าขาย,” หน้า 50.

ค่าธรรมเนียมใด ๆ ทั้งสิ้น⁸⁰ ณ ที่นี้ จะมีเจ้าหน้าที่ประจำด่าน นำชาวขึ้นไปบอกยัง เจ้าเมืองบางกอก⁸¹ เพื่อที่จะนำเอาชาวการมาถึงของเรือสินค้าไปแจ้งยังส่วนกลางอีกทีหนึ่ง ที่เมืองบางกอกนี้ พ่อค้าชาวต่างชาติจะต้องเข้ามาพบเจ้าเมือง ซึ่งโดยธรรมเนียมแล้ว จะมีการให้ของขวัญแก่เจ้าเมืองและข้าราชการบางตำแหน่ง อาทิเจ้าหน้าที่ประจำขนอนบางกอกธนบุรี⁸² และเมื่อเรือเข้ามาใกล้ตัวพระนครศรีอยุธยา จะต้องผ่านด่านบางตะนาว ณ ที่นี้เรือก็ต้องโดนตรวจตราอีกครั้งหนึ่งพร้อมกับเสียค่าธรรมเนียม

เมื่อเรือเข้ามาถึงพระนครศรีอยุธยาแล้ว ต่างก็แยกไปยังถิ่นพำนักของชาติตน เพื่อทำการนำเอาสินค้าลงจากเรือ โดยห้ามทำการค้าขายกันเองระหว่างลำ⁸³ ต้องให้ราชสำนักส่งตัวแทนเพื่อไปเลือกซื้อเสียก่อนตามราคาที่ราชสำนักกำหนด เมื่อพ่อค้าต้องการสินค้าใด ก็ต้องแจ้งแก่เจ้าพนักงานพระคลังสินค้าเพื่อตกลงราคาและขนถ่ายลงเรือตรงบริเวณป้อมเพชร ห้ามมิให้ไปหาซื้อจากที่อื่น ซึ่งหมายความว่า เป็นการบังคับมิให้ราษฎรใด ๆ นำเอาสินค้าที่ถูกผูกขาดมาขายให้แก่พ่อค้าชาวต่างชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสมัยสมเด็จพระนารายณ์ การค้าผูกขาดได้มีการพัฒนาให้เข้มข้นมากขึ้น ดังที่พ่อค้าฝรั่งเศสได้บันทึกไว้ว่า

"การค้าทั้งปวงตกอยู่ในมือของพระเจ้ากรุงสยาม เป็นผู้ทรงทำการค้าแต่ฝ่ายเดียว และเรือบรรทุกก็ล้วนแต่เป็นเรือของพระเจ้ากรุงสยามทั้งสิ้น"⁸⁴

ดังนั้นจะพบว่าท่าเรือพระนครศรีอยุธยาเป็นสถานที่สำคัญแห่งหนึ่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในการดำเนินการค้า จึงทำให้สถานที่แห่งนี้เต็มไปด้วยเรือสำเภาที่ทยอยเข้า และ

⁸⁰ ธีรวัต ฅ ป้อมเพชร, "พระราชกำหนดปีมหาศักราช 1556 ว่าด้วยค่าธรรมเนียม ที่ VOC ต้องเสียในการเข้ามาค้าขาย," หน้า 50-51.

⁸¹ บันทึกเรื่องสัมพันธ์ไมตรีระหว่างประเทศไทยกับนานาประเทศในศตวรรษที่ 17 เล่มที่ 1, หน้า 104-106.

⁸² คุรายละเอียดเรื่องของขุนนางไต่บ้างที่ได้รับของขวัญจากพ่อค้าชาวต่างชาติ บันทึกเรื่องสัมพันธ์ไมตรีระหว่างประเทศไทยกับนานาประเทศในศตวรรษที่ 17 เล่มที่ 1, หน้า 63-69. และ ธีรวัต ฅ ป้อมเพชร, "พระราชกำหนดปีมหาศักราช 1556 ว่าด้วยค่าธรรมเนียม ที่ VOC ต้องเสียในการเข้ามาค้าขาย," หน้า 52.

⁸³ ลา ลูแบร์, จดหมายเหตุ ลา ลูแบร์ฉบับสมบูรณ์, หน้า 502.

⁸⁴ ประชุมพงศาวดารเล่ม 25 ภาคที่ 41 (ต่อ) เรื่องจดหมายเหตุของคณะพ่อค้าฝรั่งเศสซึ่งเข้ามาตั้งแต่ครั้งกรุงศรีอยุธยา ตอนแผ่นดินสมเด็จพระนารายณ์มหาราช ภาคที่ 2 (ต่อ) ภาคที่ 42 เรื่องจดหมายเหตุของคณะพ่อค้าฝรั่งเศสซึ่งเข้ามาตั้งแต่ครั้งกรุงศรีอยุธยา ตอนแผ่นดินสมเด็จพระนารายณ์มหาราช ภาคที่ 3 และเรื่องจดหมายเหตุของคณะพ่อค้าฝรั่งเศสซึ่งเข้ามาตั้งแต่ครั้งกรุงศรีอยุธยา ตอนแผ่นดินสมเด็จพระนารายณ์มหาราช ภาคที่ 4 (พระนคร: องค์การค้าคุรุสภา, 2511), หน้า 125.

ออกกันตลอดทั้งปี นำเอาสินค้า ผู้คน ให้เข้ามาอยู่ภายในบริเวณเดียวกัน ภายใต้บริบทเดียวกัน ด้วยจุดมุ่งหมายอย่างเดียวกัน นั่นคือเพื่อผลประโยชน์จากการค้า ทำให้พบปะปน แลกเปลี่ยน การติดต่อรหว่างคนกลุ่มต่าง ๆ ในท่าเรือในหลายรูปแบบ ทำให้ท่าเรือพระนครศรีอยุธยาปรากฏความเป็นนานาชาติเช่นเดียวกับท่าเรือเมืองปัตตาเวีย มะละกา และท่าเรือแห่งอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเป็นปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนทำให้พระนครศรีอยุธยามีความสำคัญในฐานะเมืองท่านานาชาติ นอกเหนือจากเป็นศูนย์กลางทางการปกครองของอาณาจักร



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย