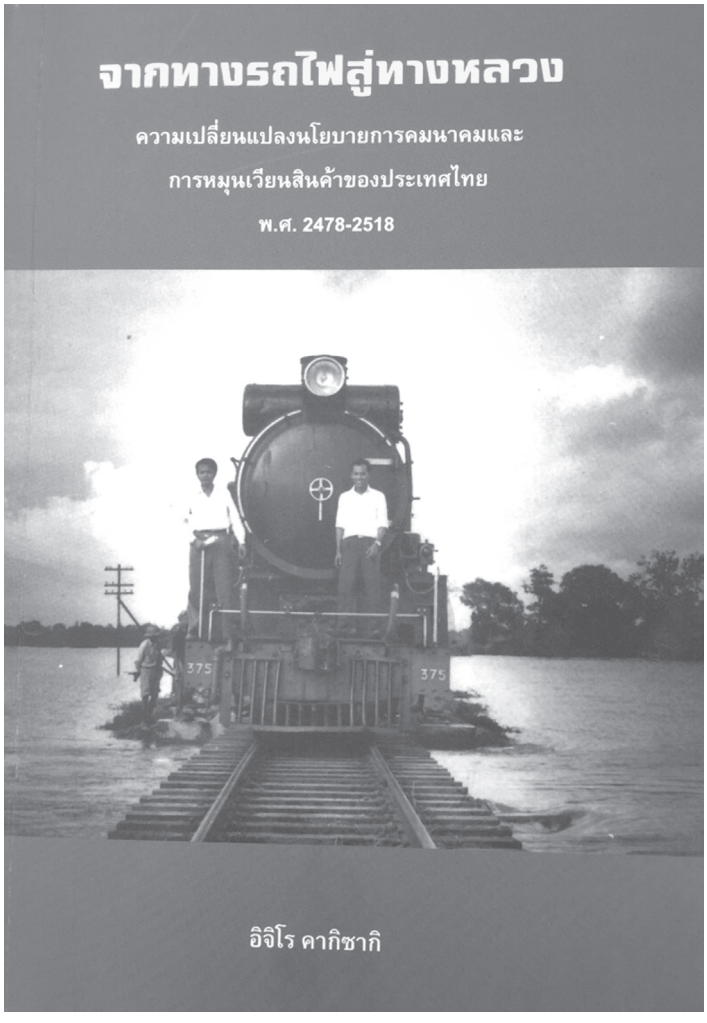
แนะนำหนังสือ

จากทางรถไฟสู่ทางหลวง ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคมและการหมุนเวียนสินค้าของประเทศไทย พ.ศ.2478-2518 โดย อิจิโร คากิซากิ*

วุฒิชัย มูลศิลป์



* อิจิโร คากิซากิ. **จากทางรถไฟสู่ทางหลวง: ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคมและการหมุนเวียนสินค้าของประเทศไทย พ.ศ. 2478 – 2518**. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ต้นฉบับ. 2560. 640 หน้า แผนที่ ตาราง ภาพประกอบ 890 บาท

หนังสือเล่มนี้เป็นผลงานวิจัยของ ศาสตราจารย์ ดร.อิจิโร คากิซากิ แห่งมหาวิทยาลัยนครโยโกฮามา ประเทศญี่ปุ่น ผู้เคยเป็นนักศึกษาแลกเปลี่ยนที่คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร เป็นเวลาหนึ่งปี เป็นผู้ชื่นชมการเดินทางโดยรถไฟในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และใกล้เคียงเป็นอย่างมาก เป็นผลงานต่อเนื่องกับงานเล่มแรกที่ปรับปรุงจากดุษฎีนิพนธ์ของผู้เขียน ซึ่งต่อมาได้ปรับปรุงและพิมพ์เป็นหนังสือชื่อ Laying the Tracks: The Thai Economy and the Railways 1885 – 1935 (Kyoto University Press, 2005)

หนังสือนี้มี 8 บท บทที่ 1 เป็นบทนำ กล่าวถึงสถานภาพความรู้และข้อถกเถียงเกี่ยวกับเส้นทางคมนาคมและการหมุนเวียนสินค้าของไทย ผู้เขียนเริ่มด้วยการกำเนิดของ “เทพนิยายถนนมิตรภาพ” หรือคุณประโยชน์ของถนนสายนี้ ซึ่งมีการเปิดใช้เมื่อ พ.ศ. 2501 ด้วยความช่วยเหลือของสหรัฐอเมริกา เป็นทางหลวงมาตรฐานสายแรกของไทย ที่สร้างเชื่อมภาคกลางกับภาคอีสาน หรือสระบุรี – นครราชสีมา ผ่านภูมิประเทศที่ยากลำบากและอันตราย หลังจากที่เคยมีการสร้างทางรถไฟสายแรกสู่ภาคอีสาน เมื่อครั้งรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถนนมิตรภาพได้มีบทบาทสำคัญทั้งการคมนาคมและการหมุนเวียนสินค้าจนกระทั่งปัจจุบัน

บทที่ 2 นโยบายการคมนาคมหลังเปลี่ยนแปลงการปกครอง การพัฒนาเส้นทางการคมนาคมเพื่อยุทธศาสตร์เป็นเสมือนบทแรกของหนังสือที่เริ่มหลังจากกบฏบวรเดชที่รถไฟเข้ามาเกี่ยวข้องกับการเกิดกบฏทำให้มีผลต่อนโยบายการสร้างทางรถไฟ หันมาสู่การพัฒนาทางหลวงเพื่อรักษาความมั่นคงภายในประเทศ บทนี้ครอบคลุมเวลา พ.ศ. 2478 – สิ้นสุดสงครามโลกครั้งที่ 2

บทที่ 3 นโยบายการคมนาคมในสมัยการบูรณะหลังสงครามโลก – สมัยการอยู่ร่วมกันทางรถไฟและทางหลวง อยู่ในช่วงเวลาหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 – พ.ศ.2501 ที่มีการบูรณะเครือข่ายร่วมกันระหว่างทางรถไฟและทางหลวง และความต้องการที่จะพัฒนาเส้นทางคมนาคมเพื่อยุทธศาสตร์อีกครั้ง ซึ่งทำให้เกิดการขยายตัวของทางหลวงมาตรฐานต่ำทั่วประเทศ จนถึงการเปิดถนนมิตรภาพ ในช่วงนี้อยู่ในสมัยรัฐบาลจอมพล ป.พิบูลสงครามเป็นส่วนใหญ่ แต่การสร้างทางรถไฟไม่คืบหน้านัก มีการสร้างทางรถไฟใหม่เพียง 101 กิโลเมตร และมีปรับปรุงบางช่วง 287 กิโลเมตร ซึ่งนับว่าน้อยจากเป้าหมาย

บทที่ 4 นโยบายการคมนาคมในสมัย “พัฒนาการ” จากทางรถไฟสู่ทางหลวง อยู่ในช่วงเวลา พ.ศ. 2501 – 2516 นับแต่การเปิดใช้ถนนมิตรภาพ เป็นสมัยพัฒนาการภายใต้รัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ถึงสมัยจอมพลถนอม กิตติขจร แล้วเกิดการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองครั้งสำคัญในเดือนตุลาคม พ.ศ.2516 ความเปลี่ยนแปลงที่สำคัญคือการเปลี่ยนนโยบายเดิมที่เน้นการอยู่ร่วมกันระหว่างทางรถไฟกับทางหลวง เป็นการให้ความสำคัญกับทางหลวงอย่างเดียว ซึ่งทำให้การรถไฟต้องปรับตัว และการเกิดสภาพใหม่ของการหมุนเวียนของสินค้าที่หันมาใช้ทางหลวงที่สะดวกในการรับ – ส่งสินค้ามากกว่าทางรถไฟ

บทที่ 5 ความเปลี่ยนแปลงของการหมุนเวียนสินค้าที่มีอยู่แล้ว สินค้าที่กล่าวถึงในบทนี้คือ ข้าว สุกรและไม้ รถไฟเคยมีความสำคัญในการขนส่งข้าวเมื่อทางรถไฟถึงภาคอีสาน ทำให้ข้าวส่งถึงฝั่งตะวันตกของภาคใต้ เพื่อทดแทนการนำข้าวจากพม่า แต่เมื่อไทยเข้าร่วมสงครามโลกครั้งที่ 2 มีผลต่อการขนส่งข้าวและสินค้าอื่นที่ลดลงอย่างมาก เพราะขาดแคลนล้อเลื่อนที่กองทัพญี่ปุ่นเกณฑ์ไปใช้ แม้สิ้นสุดสงครามโลกครั้งที่ 2 รถไฟก็อยู่ในสภาพที่ไม่สมบูรณ์ ประกอบกับสะพานรถไฟก็เสียหาย จึงทำให้การขนส่งหันไปใช้รถยนต์แทน โดยเฉพาะเมื่อเปิดใช้ถนนมิตรภาพและส่วนต่อขยาย ยิ่งทำให้การขนส่งข้าวจากทางอีสานเปลี่ยนเป็นรถยนต์อย่างมาก

การขนส่งสุกรจากภาคอีสานและภาคเหนือก็ทำนองเดียวกัน รถไฟเคยมีความสำคัญในการขนส่ง แต่หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 การขนส่งก็ลดลงอย่างมาก ยิ่งเมื่อเปิดใช้ถนนมิตรภาพ จำนวนสุกรที่ขนส่งทางรถไฟก็ลดจำนวนลงอย่างมาก ประกอบกับการขยายตัวของการเลี้ยงสุกรในภาคกลาง ก็มีผลเช่นกัน

ในขณะที่การขนส่งข้าวและสุกรเปลี่ยนเป็นโดยทางรถยนต์เป็นสำคัญ การขนส่งไม้โดยทางรถไฟโดยเฉพาะจากภาคเหนือกลับมีความสำคัญมากขึ้น เพราะแต่เดิมการขนส่งโดยการล่องแม่น้ำ ไม้ซุงมีการสูญหายไประหว่างทาง ประกอบกับมีการสร้างเขื่อนภูมิพล ทำให้การล่องซุงไม่สะดวก รถไฟจึงได้ประโยชน์จากความเปลี่ยนแปลงนี้ ส่วนทางภาคอีสาน ทางหลวงมีความสำคัญในการขนส่งไม้ แต่เมื่อรัฐบาลห้ามส่งไม้ออก เพราะป่าลดลงมาก บทบาทนี้จึงเปลี่ยนไป

บทที่ 6 การพัฒนาการหมุนเวียนสินค้าใหม่ หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 โดยเฉพาะในสมัยพัฒนาการมีสินค้าใหม่เกิดขึ้นหลายอย่าง คือ พืชไร่ ปูนซีเมนต์ และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม จนมีความต้องการอย่างมาก จนเป็นสินค้าสำคัญแข่งขันกับข้าว สุกร และไม้ และการหมุนเวียนและการขนส่งสินค้าดังกล่าวในระหว่างภูมิภาค ซึ่งกล่าวถึงในบทที่ 7 ความเปลี่ยนแปลงของการหมุนเวียนระหว่างภูมิภาคกับกรุงเทพฯ การส่งออยางพาราและดีบุก ในฐานะสินค้าออก

บทที่ 8 บทสรุป – การพัฒนาเส้นทางคมนาคมกับการหมุนเวียนสินค้า ผู้เขียนวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการพัฒนาเส้นทางคมนาคมกับความเปลี่ยนแปลงหมุนเวียนสินค้า การพิจารณาข้อเท็จจริงของ “เทพนิยายถนนมิตรภาพ” ผ่านปัจจัยที่ทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงของการหมุนเวียนสินค้า ได้แก่ สงครามและสมัยพัฒนาการ ซึ่งทำให้เกิดนโยบายเน้นทางหลวง ซึ่งการลงทุนน้อยกว่ารถไฟและเป็นการส่งเสริมกิจการของเอกชน และประเด็นสุดท้ายคือ ความเปลี่ยนแปลงหน้าที่ของพื้นที่บริวารของกรุงเทพฯ ซึ่งกลายเป็นแหล่งรับสินค้ามากกว่าเป็นแหล่งส่งสินค้าเช่นเดิม และบางบริเวณมีปริมาณการรับซื้อมากกว่าส่งสินค้า

ที่กล่าวแนะนำมาค่อนข้างยาว แต่ก็ยังไม่ครอบคลุมสาระสำคัญได้ทั้งหมด ทุกบทยังมีตารางสถิติที่เป็นข้อมูลสำคัญ แผนที่แสดงเส้นทางคมนาคมที่เป็นจริงและนโยบาย ภาพประกอบ ผู้เขียนได้ใช้ข้อมูลชั้นต้นมาวิเคราะห์ข้อเท็จจริง ซึ่งเป็นเรื่องสำคัญมาก โดยชี้ให้เห็นว่า บางครั้งการตัดสินนโยบายของรัฐบาล ขาดข้อมูลที่สำคัญหรือข้อมูลไม่สมบูรณ์ ทำให้การตัดสินใจหรือการกำหนดนโยบายผิดพลาด ซึ่งน่าจะเป็นบทเรียนเรื่องการพัฒนาคมนาคมในปัจจุบันด้วย หนังสือเล่มนี้จึงมีความสำคัญมากที่ควรอ่าน ทั้งบุคคลทั่วไป ผู้สนใจและผู้เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ ขอบคุณผู้เขียนที่แปลเองให้เราคนไทยได้อ่านกัน ราคาอาจจะสูงไปบ้างสำหรับหนังสือภาษาไทย แต่เพราะยอดพิมพ์จำกัดเพียง 300 เล่ม