

การค้าทางเรือสำเภา จีน - สยาม ยุคต้นรัตนโกสินทร์

เจนนิเฟอร์ เวйн คุซแมน ผู้แต่ง

ชินจิตต์ อำไพพรรณ ผู้แปล

ชาญวิทย์ เกษตรศิริ บรรณาธิการ



สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์



มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์

ราคาพิเศษ 30.-

การค้าทางเรือสำเภา

จีน-สยาม

ยุคต้นรัตนโกสินทร์

ประเภทหนังสือ : ทั่วไป-แปล

แปลจาก

วิทยานิพนธ์ดุษฎีบัณฑิต

ของ Jennifer Wayne Cushman

เรื่อง "Fields from the Sea :

Chinese Junk Trade with Siam during

the Late Eighteenth and Early Nineteenth Centuries"

มหาวิทยาลัยคอร์เนลล์ ค.ศ. 1975

การค้าทางเรือสำเภา
จีน-สยาม
ยุคต้นรัตนโกสินทร์

เจนนิเฟอร์ เวียน คุชแมน

ผู้แต่ง

ชนจิตต์ อำไพพรรณ

ผู้แปล

ชาญวิทย์ เกษตรศิริ

บรรณาธิการ

สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ร่วมกับ

มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์

คัชแมน, เจนนิเฟอร์ เวย์น

การค้าทางเรือสำเภาจีน—สยาม ยุคต้นรัตนโกสินทร์.

1. จีน—พาณิชย์กรรม—ประวัติ. 2. การค้าทางเรือสำเภา—จีน.
 3. จีน—ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจกับต่างประเทศ—ไทย.
- (1) ชันจิตต์ อำไพพรรณ, ผู้แปล. (2) ชื่อเรื่อง.

HF3838.ท9ค7 382 ISBN974-571-186-1

ลิขสิทธิ์ต้นฉบับภาษาอังกฤษเรื่อง "Fields from the Sea :

Chinese Junk Trade with Siam during

the Late Eighteenth and Early Nineteenth Centuries."

Copyright 1975 by Jennifer Wayne Cushman

ลิขสิทธิ์ฉบับภาษาไทยของ มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์
สงวนลิขสิทธิ์

ฉบับพิมพ์ครั้งที่ 1 เดือนพฤศจิกายน 2528

จำนวน 2,000 เล่ม

จัดพิมพ์โดย สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
อาคารอเนกประสงค์ ชั้น 5 มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ถนนพระจันทร์ กรุงเทพฯ 10200 โทร. 223-9232
ร่วมกับ มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์
413/38 ถนนอรุณอมรินทร์ บางกอกน้อย กรุงเทพฯ 10700

จัดจำหน่ายโดย ศูนย์หนังสือมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
อาคารอเนกประสงค์ ชั้นล่าง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ถนนพระจันทร์ กรุงเทพฯ 10200 โทร. 221-0633

พิมพ์ที่ โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
นางสาวอรุณี อินทรสุขศรี ผู้พิมพ์ผู้โฆษณา

แบบปกโดย นายศักดิ์ วิมลจันทร์

ราคาเล่มละ 69.— บาท

ราคาพิเศษ 30.-

คำแถลงของมูลนิธิโครงการตำราฯ

โครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ ก่อตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2509 ด้วยความร่วมมือแรงร่วมใจกันเองเป็นส่วนบุคคลในหมู่ผู้มีความรักในภารกิจบริหารการศึกษาจากสถาบันต่าง ๆ เมื่อเริ่มดำเนินงานโครงการตำราฯ มีฐานะเป็นหน่วยงานหนึ่งของสมาคมสังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย ก่อนที่จะมีฐานะเป็นมูลนิธิเมื่อต้นปี พ.ศ. 2521 ทั้งนี้โดยได้รับความร่วมมือด้านทุนทรัพย์จากมูลนิธิร็อกกี้เฟลเลอร์เพื่อใช้จ่ายในการดำเนินงานขั้นต้น เป้าหมายเบื้องต้นของมูลนิธิโครงการตำราฯ ก็คือ ส่งเสริมให้มีหนังสือตำราภาษาไทยที่มีคุณภาพดี โดยเฉพาะในทางวิชาสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ ทั้งนี้เพราะต่างก็เห็นพ้องต้องกันในระยะนั้นว่า คุณภาพของหนังสือตำราภาษาไทยระดับอุดมศึกษาแขนงวิชาดังกล่าวยังไม่สูงพอ ถ้าส่งเสริมให้มีหนังสือเช่นนี้เพิ่มมากขึ้น ย่อมมีส่วนช่วยยกระดับมาตรฐานการศึกษาในชั้นมหาวิทยาลัยไปโดยปริยาย อีกทั้งยังอาจช่วยการสร้างสรรค์ทางปัญญา ความคิดริเริ่ม และความเข้าใจอันถูกต้องในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสังคมวัฒนธรรม เศรษฐกิจ และการเมืองโดยส่วนรวม

พร้อมกันนี้มูลนิธิโครงการตำราฯ ก็มีเจตนารมณ์อันแน่วแน่ที่จะทำหน้าที่เป็นแหล่งชุมนุมงานเขียนของนักวิชาการต่าง ๆ ทั้งในและนอกสถาบันเพื่อให้ผลงานวิชาการที่มีคุณภาพได้เป็นที่รู้จักและเผยแพร่ออกไปโดยทั่วถึงทั้งในหมู่ผู้สอน ผู้เรียน และผู้สนใจงานวิชาการ การดำเนินงานของมูลนิธิโครงการตำราฯ มุ่งขยายความเข้าใจและความร่วมมือของบรรดานักวิชาการออกไปในวงกว้างยิ่งขึ้นด้วย ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดนโยบายสร้างตำรา การเขียน การแปล และการใช้ตำราชิ้น ๆ ซึ่งจะเป็นเครื่องส่งเสริมและกระชับความสัมพันธ์อันพึงปรารถนา ตลอดจนความเข้าใจอันดีต่อกันในวงวิชาชีพที่เกี่ยวข้อง

นโยบายพื้นฐานของมูลนิธิโครงการตำราฯ คือส่งเสริมและเร่งรัดให้มีการจัดพิมพ์หนังสือตำราทุกประเภททั้งที่เป็นงานแปลโดยตรง งานแปลเรียบเรียง งานถอดความ งานรวบรวมงานแต่ง และงานวิจัย ในช่วงแรกๆ เราได้เน้นการส่งเสริมงานแปลเป็นหลัก ขณะเดียวกันก็ได้ส่งเสริมให้มีการจัดพิมพ์ตำราประเภทอื่น ๆ ด้วย นับแต่ได้ก่อตั้งโครงการตำราฯ มาจนกระทั่งถึงปัจจุบัน โดยความร่วมมืออย่างดียิ่งของนักวิชาการหลายสถาบัน สามารถส่งเสริม—กลั่นกรองตรวจสอบ—และจัดพิมพ์หนังสือตำราภาษาไทยระดับอุดมศึกษาที่มีคุณภาพตามเป้าหมาย เจตนารมณ์ และนโยบายได้ครบทุกประเภทและมีเนื้อหาครอบคลุมสาขาวิชาต่างๆ ถึง 8 สาขาดังต่อไปนี้ คือ

1) สาขาวิชาภูมิศาสตร์ 2) สาขาวิชาประวัติศาสตร์ 3) สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ 4) สาขาวิชารัฐศาสตร์ 5) สาขาวิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา 6) สาขาวิชาปรัชญา 7) สาขาวิชาจิตวิทยา 8) สาขาวิชาภาษาและวรรณคดี นอกจากนี้เรายังมีโครงการผลิตตำราสาขาวิชาอื่น ๆ เพิ่มขึ้นด้วย เช่น สาขาวิชาศิลปะ ซึ่งกำลังอยู่ในขั้นดำเนินงานและยังได้ขยายงานให้มีการแต่งตำราเป็น “ชุด” ต่อ ซึ่งมีเนื้อหาเกี่ยวกับระหว่างหลายสาขาวิชา เช่น “ชุดชีวิตและงาน” ของบุคคลที่น่าสนใจ ดังที่จัดพิมพ์เผยแพร่ไปแล้วบางเล่ม

ปัจจุบันมูลนิธิโครงการตำราฯ ยังคงมีเจตนารมณ์อันแน่วแน่ที่จะขยายงานของเราต่อไปอย่างไม่หยุดยั้งแม้ว่าจะประสบอุปสรรคนานัปการ โดยเฉพาะอุปสรรคด้านทุนรอน เพราะกิจการของเรามีใช้กิจการแสวงหาผลกำไร หากมุ่งประสงค์ให้นักศึกษาและประชาชนได้มีโอกาสซื้อหาหนังสือตำราในราคาเยอเหมาะสมสมควร

คณะกรรมการทุกสาขาวิชาของมูลนิธิโครงการตำราฯ ยินดีน้อมรับคำแนะนำและคำวิพากษ์วิจารณ์จากผู้อ่านทุกท่าน และปรารถนาอย่างยิ่งที่จะให้ทุกท่านได้เข้ามามีส่วนร่วมในมูลนิธิโครงการตำราฯ ไม่ว่าจะเป็นการสนับสนุนแนะนำอยู่ห่าง ๆ ช่วยแต่ง แปล เรียบเรียง หรือรวบรวมตำราสาขาวิชาต่าง ๆ ให้เรา หรือเข้ามาช่วยบริหารและดำเนินงานร่วมกับเรา

ประธานกรรมการ

มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์

รายนามคณะกรรมการบริหาร

มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์

นายเสน่ห์ จามริก	ประธานกรรมการ
นางเพ็ชรี สุมิตร	รองประธาน
นางสาวกุสุมา สนิทวงศ์ ณ อยุธยา	กรรมการ
นายธวัชชัย ยงกิตติกุล	กรรมการ
นางสาวสดชื่น ชัยประสาธน์	กรรมการ
นายบรรณิทธิ เศรษฐบุตร	กรรมการ
นายสุลักษณ์ ศิวรักษ์	กรรมการ
นายวิทยา สุจริตรนารักษ์	กรรมการ
นางอารี สันทนต์	กรรมการ
นางอมรา พงศาพิชญ์	กรรมการ
นายเกริกเกียรติ พิพัฒน์เสวีธรรม	กรรมการ
นายเฉลิม ทองศรีพงศ์	กรรมการและที่ปรึกษากฎหมาย
นายบัณฑิต อัคราณิชย์	กรรมการและที่ปรึกษากฎหมาย
นางสาวศุภลักษณ์ เลิศแก้วศรี	กรรมการและเหรัญญิก
นายชาญวิทย์ เกษตรศิริ	กรรมการและเลขานุการ
นายรังสรรค์ ฐานะพรพันธุ์	กรรมการและผู้จัดการ

กิตติกรรมประกาศของผู้แต่ง

มีบุคคลหลายท่านที่กรุณาเสียสละเวลาให้การสนับสนุน และให้ความรู้แก่ข้าพเจ้าในระหว่างเตรียมการเขียนวิทยานิพนธ์นี้ ข้าพเจ้าเป็นหนี้บุญคุณและขอขอบคุณเป็นพิเศษ แต่ศาสตราจารย์ ไนท์ บิกเกอร์สตาฟ ประธานคณะกรรมการพิเศษของข้าพเจ้า ท่านได้ให้กำลังใจและให้คำแนะนำอย่างสม่ำเสมอ นับตั้งแต่ในระยะแรกๆ ที่ได้เข้าเป็นนักศึกษาปริญญาตรี ทำให้การศึกษาที่ข้าพเจ้าได้รับที่มหาวิทยาลัยคอร์เนลล์ เป็นประสบการณ์ที่น่าพึงพอใจเป็นอย่างยิ่ง ข้าพเจ้าปรารถนาที่จะขอบคุณคณะกรรมการท่านอื่น ๆ อีกด้วย คือ ศาสตราจารย์ เดวิด วยอจ และศาสตราจารย์เจมส์ จอห์น ในการให้คำวิจารณ์และคำแนะนำที่เป็นประโยชน์ยิ่ง ข้าพเจ้าขอขอบคุณ ดร. ริชาร์ด โยเวิร์ต อีกด้วย ผู้ซึ่งได้เต็มใจให้ความรู้ในเรื่องข้อมูลทางจีน และได้ให้คำแนะนำที่มีคุณค่าในระหว่างการเขียนวิทยานิพนธ์นี้ และต้องขอขอบคุณศาสตราจารย์ โอ. ดับลิว. โวลเตอร์ส ผู้ซึ่งได้ช่วยทำให้เรื่องการค้าโดยเรือสำเภานั้น หัวข้อเรื่องที่มีเหตุผลสำหรับการทำวิทยานิพนธ์

การค้นคว้าและการเขียนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากโครงการ National Defense Foreign Language Fellowship Program โครงการลอนดอน-คอร์เนลล์ บัณฑิตวิทยาลัยแห่งมหาวิทยาลัยคอร์เนลล์ และโครงการจีนและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มหาวิทยาลัยคอร์เนลล์ ซึ่งข้าพเจ้าต้องขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่ง

ในเรื่องการอนุญาตและการอำนวยความสะดวกให้ใช้ห้องสมุดในประเทศไทยนั้น ขอขอบคุณอย่างจริงใจต่อเจ้าหน้าที่ของสภาวิจัยแห่งชาติ ประเทศไทย ข้าพเจ้าปรารถนาที่จะขอบคุณบุคคลต่าง ๆ ที่ได้ช่วยเหลือบอกแหล่งและการลอกข้อมูลที่ใช้ในงานชิ้นนี้ ซึ่งก็ได้แก่เจ้าหน้าที่ห้องสมุดต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ คือ โตโย บังโก แห่งกรุงโตเกียว พิพิธภัณฑ์ฟาเลส และมหาวิทยาลัยไต้หวันแห่งชาติที่กรุงไทเป หอสมุดแห่งชาติและกองจดหมายเหตุแห่งชาติที่กรุงเทพฯ ฯ พิพิธภัณฑ์อังกฤษและที่หอจดหมายเหตุสาธารณะ กรุงลอนดอน และแผนกตะวันออกของห้องสมุดรัฐสภา ณ กรุงวอชิงตัน ขอขอบคุณที่สุดสำหรับความช่วยเหลือเป็นอย่างดีหลายประการของคณะเจ้าหน้าที่ของห้องสมุดวาสัน (Wason Collection) มหาวิทยาลัยคอร์เนลล์

ขอขอบคุณเป็นพิเศษต่อนาง Pei-shin Ni ซึ่งถ้าปราศจากความช่วยเหลือของท่านผู้นี้แล้ว การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้จะไม่เสร็จสมบูรณ์ไปได้ เวลาที่ท่านได้ทำงานอย่างหนักในการสอนภาษา

เงินแก่ข้าพเจ้า และช่วยแยกประเภทความยากง่ายของต้นฉบับเป็นที่ชื่นชมแก่ข้าพเจ้าเป็นอย่างยิ่ง และขอขอบคุณนางสาว นิมิตรา อินทสุข ในการบอกแหล่งและแปลเอกสารไทยที่ใช้ในการเตรียมการทำวิทยานิพนธ์ และข้าพเจ้าเป็นหนี้บุญคุณอย่างลึกซึ้งต่อศาสตราจารย์ เดวิด วยอาจ ศาสตราจารย์ริชาร์ด คุชแมน ในการแก้ไขและเป็นบรรณาธิการการแปลเหล่านี้

เพื่อน ๆ ที่คอร์เนลล์ และที่อื่น ๆ หลายคนได้ช่วยอ่าน วิจารณ์และร่วมให้ความคิดเห็นอย่างเต็มใจเกี่ยวกับแง่มุมต่าง ๆ ในการค้าของทวีปเอเชีย ซึ่งช่วยให้ความคิดของข้าพเจ้าเองชัดเจนขึ้นเป็นอันมากในระหว่างการเขียนนี้ ข้าพเจ้าขอขอบคุณเป็นพิเศษต่อเจน เลียวนาร์ด, แอนโทนี มิลเนอร์, ดอนสแตนซ์ วิลสัน, แอสต้า อังเกอร์, เบนจามิน แบตสัน และจอห์น เมอร์ดอค ในการร่วมอภิปรายที่ยาวนานและเป็นประโยชน์

คำขอบคุณนี้ขอส่งไปยังบุคคลทั้งหลายที่อาศัยอยู่ที่บ้านเลขที่ 102 เวสต์ แอเวนิว รวมทั้งรู้ดีด้วย ในการที่ช่วยปลุกปลอบให้กำลังใจ บุคคลเหล่านี้มีส่วนร่วมรับผิดชอบสำคัญในการช่วยทำให้การเขียนในปีที่ผ่านมาไปเป็นเรื่องสนุกสนาน ข้าพเจ้าขอขอบคุณเป็นพิเศษต่อ เปกกี้ ลัช ผู้ซึ่งช่วยให้ข้าพเจ้ายินหยัดอยู่ได้ ขอขอบคุณมิลลี แวกก์แมน และโยชิ กาโต้ ในการช่วยเหลือพิสูจน์อักษรซึ่งเป็นงานหนักและอื่น ๆ อีก และขอขอบคุณต่อ แอนนา เลน ในการพิมพ์วิทยานิพนธ์นี้เร็วกว่าที่ข้าพเจ้าคาดคิดไว้

สุดท้ายนี้ ข้าพเจ้ารู้สึกดีมีค่าต่อบุญคุณของริชาร์ด คุชแมน ซึ่งความรู้และประสบการณ์ของเขาเกี่ยวกับแหล่งค้นคว้าทางด้านไทยและจีนได้มีส่วนช่วยอย่างยิ่งต่อข้าพเจ้า และที่สำคัญเขายอมให้ข้าพเจ้ามีเวลาและมีอิสระในการทำงานนี้ให้เสร็จสมบูรณ์ด้วยตนเอง

กิตติกรรมประกาศของผู้แปล

ผู้แปลขอขอบคุณ อาจารย์สุคนธ์ อรุณลาเลิศ แห่งสาขาวิชาภาษาจีน คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ที่ได้ช่วยอ่านคำเงินที่มีอยู่มากมายในวิทยานิพนธ์เล่มนี้ ถ้าไม่ได้ความช่วยเหลือจากท่าน งานแปลชิ้นนี้ก็ยังไม่สมบูรณ์ดังที่เป็นอยู่ จึงขอขอบคุณอาจารย์สุคนธ์ อรุณลาเลิศ มา ณ ที่นี้ด้วย

สารบัญ

	หน้า
เงินจีนและมาตรา ชั่ง ตวง วัด	(14)
เงินสยามและมาตรา ชั่ง ตวง วัด	(15)
บทที่ 1 บทนำ	1
บทที่ 2 การดำเนินเกี่ยวกับภาษีศุลกากรทางทะเลของคนพื้นเมืองชาวจีน	13
บทที่ 3 สำเภาเดินทะเลของจีน	35
บทที่ 4 สินค้าเข้าและสินค้าออก : ลักษณะการค้าขายระหว่างจีน-สยาม	53
บทที่ 5 ผู้ดำเนินงานการค้า จีน-สยาม	83
บทที่ 6 พื้นฐานของนโยบายการค้าทางทะเลของราชวงศ์ชิง	97
บทที่ 7 บทสรุป	113
ภาคผนวก ก. การขนส่งสินค้าออกของจีนและสยามระหว่างปี ค.ศ. 1800-1850	123
ภาคผนวก ข. บัญชีสินค้าของเรือสำเภาสยาม 4 ลำ	143
ภาคผนวก ค. ค่าธรรมเนียมและภาษีเรือสำเภาสยามที่กวางตุ้งใน ค.ศ. 1813	153
เชิงอรรถ	157
อภิธาน	221
บรรณานุกรม	231

สารบัญภาพประกอบ

	หน้า
รูปที่ 1 แผนที่ชายฝั่งประเทศจีนตอนใต้ แสดงเมืองท่าต่าง ๆ ที่มีเรือสินค้าไปแวะในการค้าระหว่างจีนและสยาม	17
รูปที่ 2 ใบเรือสำเภากิน พร้อมทั้งเสากระโดง สายระยางชักใบเรือ	42
รูปที่ 3 หัวเรือสำเภากินสมุทรของพวกพุกเกี้ยน	42
รูปที่ 4 เรือสำเภากินลำหนึ่งที่บางกอก	42
รูปที่ 5 เรือทวาโกของสิงคโปร์	47
รูปที่ 6 เรือสำเภากำลองที่วัดยานนาวา	47

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1	สถานที่การค้าระหว่างจีนกับสยาม 15
ตารางที่ 2	อัตราภาษีที่คัดเลือกแล้วของไห่-กวาง 30
ตารางที่ 3	การค้าโดยเรือสำเภাজีน-สยามกับสิงคโปร์ในปี ค.ศ. 1831-1833 56
ตารางที่ 4	สินค้าออกต่าง ๆ ของสยามที่ส่งไปยังประเทศจีนระหว่างปี ค.ศ. 1800-1850 64
ตารางที่ 5	รายการสินค้าที่สำเภาลวงของสยาม 4 ลำ ที่เดินทางไปยังประเทศจีน ในปี ค.ศ. 1844 66
ตารางที่ 6	รายการสินค้าของเรือสำเภาสยาม 3 ลำที่แล่นไปไปประเทศจีน ในปี ค.ศ. 1844 67
ตารางที่ 7	รายการสินค้าออกของจีนที่ส่งมายังประเทศสยาม ค.ศ. 1800-1850 68

เงินจีนและมาตรา ชั่ง ตวง วัด

มาตราเงิน :

10 ลี้	=	1 เฟิน
10 เฟิน	=	1 เจียน
10 เจียน	=	1 ตำลึง (เหลียง)
1 ตำลึง	=	1.40 เหยียสเปิน

ในหนังสือเล่มนี้ แสดงมาตราเงินของจีนตามลำดับ คือ ตำลึง เจียน เฟิน ลี้ เช่น
 2.5.3.0 หมายถึง 2 ตำลึง 5 เจียน 3 เฟิน 0 ลี้

ในการเปลี่ยน 2 ตำลึง 5 เจียน 3 เฟิน เป็นเหยียสเปินจะได้ดังนี้

$$\left. \begin{array}{l}
 2 \text{ ตำลึง} = 2.80 \\
 5 \text{ เจียน} = \frac{5}{10} \times 1.40 = .70 \\
 3 \text{ เฟิน} = \frac{3}{100} \text{ เจียน} = \frac{3}{100} \times 1.40 = .042
 \end{array} \right\} = 3.54 \text{ เหยียสเปิน}$$

มาตราชั่ง :

1 ชั่ง	=	1.3 ปอนด์
100 ชั่ง	=	1 ทาบ = 133.33 ปอนด์

มาตราวัด :

1 ชุ่น	=	1 นิ้ว
10 ชุ่น	=	1 คืบ
10 คืบ	=	1 จืบ

เมื่อจะเทียบความยาวเป็นนิ้วหรือฟุต ในเนื้อเรื่องและที่เชิงอรรถ จะอ้างถึงการวัดตาม
 มาตรฐานจีน เช่น 1 นิ้วจีน, 1 ฟุตจีน (10") เท่าที่มีใช้และปฏิบัติกันในประเทศนั้น มีพุดถึง
 จำนวนนิ้วในฟุตจีนแตกต่างกันมาก เช่น ที่เมืองฉาง-โจว หนึ่งฟุตของช่างต่อเรือจะมี 11 นิ้ว
 ขณะที่ที่เมืองเซียงไฮ้มี 16 นิ้ว เป็นต้น

เงินสยามและมาตรา ชั่ง ตวง วัด

มาตราเงิน :

800 เปี้ย	=	1 เฟื้อง
2 เฟื้อง	=	1 สลึง
4 สลึง	=	1 บาท
4 บาท	=	1 ตำลึง
20 ตำลึง	=	1 ชั่ง

แสดงเป็นเศษส่วนของบาท ดังนี้

1 เปี้ย	=	.00015625
1 เฟื้อง	=	.125
1 สลึง	=	.25
1 บาท	=	1.0
1 ตำลึง	=	4.0
1 ชั่ง	=	80.0

ตามเอกสารในคริสต์ศตวรรษที่ 19 จำนวนต่าง ๆ จะเขียนตามความนิยมดังนี้ :

<table style="border-collapse: collapse; margin: auto;"> <tr><td style="padding: 0 5px;">ตำลึง</td><td style="border-left: 1px solid black; padding: 0 5px;"></td><td style="padding: 0 5px;">บาท</td></tr> <tr><td style="padding: 0 5px;">เฟื้อง</td><td style="border-left: 1px solid black; padding: 0 5px;"></td><td style="padding: 0 5px;">สลึง</td></tr> <tr><td style="padding: 0 5px;">เปี้ย</td><td style="border-left: 1px solid black; padding: 0 5px;"></td><td style="padding: 0 5px;"></td></tr> </table>	ตำลึง		บาท	เฟื้อง		สลึง	เปี้ย			=	<table style="border-collapse: collapse; margin: auto;"> <tr><td style="padding: 0 5px;">3</td><td style="border-left: 1px solid black; padding: 0 5px;"></td><td style="padding: 0 5px;">2</td></tr> <tr><td style="padding: 0 5px;">1</td><td style="border-left: 1px solid black; padding: 0 5px;"></td><td style="padding: 0 5px;">3</td></tr> <tr><td style="padding: 0 5px;">0</td><td style="border-left: 1px solid black; padding: 0 5px;"></td><td style="padding: 0 5px;"></td></tr> </table>	3		2	1		3	0			= 334.875 บาท
ตำลึง		บาท																			
เฟื้อง		สลึง																			
เปี้ย																					
3		2																			
1		3																			
0																					

อัตราแลกเปลี่ยนในปี 1850 คือ 2 บาท = 1 เหรียญสเปน

มาตราชั่ง :

1 ชั่ง	=	1.3 ปอนด์
100 ชั่ง*	=	1 หาบ = 133.33 ปอนด์
100 หาบ	=	1 ตารา

ในการชั่งตวง : 1 ตารา = 3 หาบ

เกลือและข้าว ชั่งเป็นเกวียน (Coyan-โกยัน) : 1 เกวียน = 25 หาบ

จำนวนหาบใน 1 เกวียนไทยนั้นแตกต่างกันอยู่บ่อยๆ แต่อย่างไรก็ตามจะอยู่ในระหว่าง 20 ถึง 27 หาบ

สิ่งทอต่าง ๆ จะนับเป็นกู่ลี : 1 กู่ลี = 20 ชั่ง

*พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525 บัญญัติว่า "หาบ...น. ชื่อมาตราน้ำหนักแบบเก่า คือ 50 ชั่ง เป็น 1 หาบ..."

ทะเลกว้างใหญ่
มนุษย์จึงค้นคิด

พัฒนาไขมันน้อยชนิด
หาทางผลิตจากทะเล

อักษรานุกรมแห่งเอ็ดมิง : 15 : 650

บทที่ 1

บทนำ

ชาวจีนที่อยู่ตามบริเวณชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกเฉียงใต้ ค้นเคยติดกับพวกพ่อค้าต่างชาติที่นำทั้งสินค้าชนิดธรรมดาและแปลก ๆ มายังประเทศจีน พร้อมกับลมนมรสุมและจากไปเมื่อสิ้นฤดูกาล พวกพ่อค้าต่างแดนมักเป็นระลอก เริ่มด้วยพวกมาเลย์ เปอร์เซีย และอาหรับในระหว่างพันปีแรกของคริสต์ศักราช ติดตามมาด้วยพวกพ่อค้าชาวยุโรปหลังคริสต์ศักราช 1500 พวกพ่อค้าต่างชาติเหล่านี้ต่างได้เข้ามามีส่วนพัวพันกับชีวิตทางเศรษฐกิจของมณฑลตามริมฝั่งทะเลของจีน ในขณะที่พ่อค้าชาวตะวันตกได้นำสินค้าสำเร็จรูปจากยุโรป ขนสัตว์จากอเมริกาเหนือ สิ่งทอจากอินเดียและฝิ่นในภายหลัง เข้ามาแลกเปลี่ยนกับชาใหม่ และเครื่องเคลือบดินเผา พวกชาวจีนเองก็ได้ทำการค้ากับประเทศทางตะวันออกเฉียงใต้ของเอเชีย โดยซื้อวัตถุดิบ อาหาร และเครื่องเทศซึ่งจีนมีความต้องการอยู่เป็นประจำ ชาวจีนได้ขึ้นหน้าพวกอาหรับในการค้าระหว่างจีนกับประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ตั้งแต่คริสต์ศตวรรษที่ 11 และ 12¹ พวกพ่อค้าจีนก็ได้เพิ่มส่วนสัดในการค้ากับประเทศเหล่านี้ขึ้นเรื่อย ๆ ในขณะเดียวกันก็สกัดกั้นความพยายามของนายเรือชาวตะวันตกอย่างได้ผลในตอนปลายศตวรรษที่ 18 ในการสนองความต้องการของตลาดจีนด้วย "ผลิตผลของเซตรตส์"² ซึ่งคำนี้โดยทั่วไปหมายถึงสินค้านำเข้าของจีนจากภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประเทศสยามได้กลายเป็นตลาดหลักในการซื้อหาผลิตภัณฑ์จากเซตรตส์ โดยจำนวนคนจีนที่ไปยังเมืองท่าต่าง ๆ ของสยามเพิ่มทวีขึ้นเรื่อย ๆ นับตั้งแต่ศตวรรษที่ 18 เป็นต้นมา องค์กรประกอบต่าง ๆ ที่ได้ช่วยส่งเสริมและก่อกำหนดสถานะที่เหนือกว่าของพวกพ่อค้าชาวจีนในการค้าระหว่างจีนและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะในการค้าระหว่างจีนกับสยามนับตั้งแต่ตอนกลางศตวรรษที่ 18 จนถึงตอนกลางศตวรรษที่ 19 จะได้ถูกนำมาพิจารณากันในหนังสือเล่มนี้

ลักษณะที่เด่นในการค้าโดยเรือสำเภาของจีนสามประการก็คือ การขนส่งสินค้าโดยเรือที่ต่อตามแบบจีน นายเรือและลูกเรือล้วนเป็นคนจีน และทั้งเรือและสินค้าที่เรือเหล่านี้บรรทุก

มาก็ยังอยู่ภายใต้ข้อบังคับต่าง ๆ ซึ่งมุ่งหมายที่จะใช้สำหรับการค้ากับเงินเท่านั้น การค้าโดยเรือสำเภาที่ไปยังท่าเรือและจากท่าเรือต่าง ๆ ตามชายฝั่งทะเลทางภาคใต้ของจีน หรือเรือซึ่งถูกจัดอยู่ในพวก “เรือพื้นเมือง” (คำที่ชาวตะวันตกใช้เรียกเรือของคนจีน) นั้น สินค้าจะถูกบรรทุกไปในเรือสำเภาแบบฟู่เกียนและกวางตุ้งเสียเป็นส่วนใหญ่³ เรือเหล่านี้มีลักษณะแตกต่างอย่างเห็นได้ชัดจากเรือของชาวตะวันตกในรูปของใบเรือ และโครงสร้างต่าง ๆ เรือสำเภาเหล่านี้มีลูกเรือเป็นชาวจีนซึ่งโดยปกติทั่วไปเป็นคนพื้นเมืองในจังหวัดต่าง ๆ ระหว่างเมืองเฉา-โจว ฟู่ ในมณฑลกวางตุ้ง กับเมืองจาง-โจว ฟู่ ในมณฑลฟู่เกียน แต่ก็มีบ้างที่เป็นพวกคนจีนที่อพยพไปอยู่ในประชาคมคนจีนต่าง ๆ ในประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ถ้าหากเจ้าหน้าที่ท่าเรือจีนถือว่าทั้งเรือและลูกเรือเป็นเงินแล้วก็จะนำเอาระเบียบข้อบังคับทางการค้าสำหรับการค้าของคนพื้นเมืองมาใช้ ดังเราจะเห็นในบทต่อไป ระเบียบข้อบังคับสำหรับการค้าโดยเรือสำเภาจีนนั้นให้เสรีมากกว่าระเบียบข้อบังคับที่ใช้กับการค้าของชาวตะวันตก ข้อนี้ได้ช่วยให้การค้าของพ่อค้าชาวจีนเป็นไปโดยสะดวกมากกว่าคู่แข่งชนชาวตะวันตก

การค้าโดยเรือสำเภาของคนจีนกับประเทศสยามได้ช่วยทำให้เงื่อนไขต่าง ๆ ที่จำเป็นซึ่งรวมอยู่ในเรื่องการค้าของชาวพื้นเมืองสมบูรณ์ขึ้น ยกเว้นเรือที่นำบรรณาการไปยังเมืองกวางตุ้งแล้วเรือสำเภาและลูกเรือที่เกี่ยวข้องกับการค้านี้ล้วนเป็นคนจีนทั้งสิ้น ไม่มีการจ้างลูกเรือคนไทย นอกจากในเรือที่ไปเทียบท่าเมืองกวางตุ้ง และแม้แต่ในเรือเหล่านี้ลูกเรือโดยทั่วไปก็ยังเป็นคนจีน⁴ หลังจากปี ค.ศ. 1757 เมื่อการค้ากับต่างประเทศถูกจำกัดอยู่แต่ที่เมืองกวางตุ้ง การใช้ลูกเรือคนจีนและเรือแบบจีนจึงกลายเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้หากคิดจะค้าขายกับเมืองท่าอื่น ๆ ตามชายฝั่งของประเทศจีน ถึงแม้ว่าบ่อยครั้งที่เรือบรรณาการจะบรรทุกสินค้าไปขายในตลาดการค้าที่กวางตุ้งและปักกิ่ง นอกเหนือไปจากเครื่องบรรณาการที่นำไปถวายเพื่อแสดงความจงรักภักดี ก็ไม่ควรจะนำเรื่องการค้าของเรือบรรณาการมาปะปนกับการค้าของคนพื้นเมือง คณะทูตานุทูตที่นำเครื่องราชบรรณาการไปยังประเทศจีนเพื่อแสดงความสามัคคีของเจ้าเหนือหัวของพวกตนต่อพระจักรพรรดิของจีน ได้รับอนุญาตให้นำสินค้าที่ตนนำมาออกขายได้โดยไม่ต้องเสียภาษี ณ ตลาดตามชายแดน หรือที่ในเมืองหลวง นอกเหนือไปจากนั้นยังได้มีการจัดตลาดฤดูร้อนขึ้นที่กวางตุ้งสำหรับพวกพ่อค้า “ที่มาจากประเทศโพ้นทะเล”⁵ ซึ่งได้รับอนุญาตให้ทำการค้าได้ทุกปี ขณะที่สินค้าของพวกพ่อค้าเหล่านี้ และน่าจะรวมทั้งเรือด้วยจะต้องเสียภาษี แต่อัตราภาษีที่ต้องเสียก็คำนวณตามอัตราเดียวกันกับที่เก็บจากพวกพ่อค้าคนจีน⁶ ดังนั้น คณะทูตที่นำบรรณาการของพระมหากษัตริย์ไทยไป จึงทำการค้าได้

เมื่อนำเครื่องบรรณาการไปทุก ๆ สามปี หรือทุก ๆ ปีก็ยอมทำได้ที่กวางตั้ง หากพวกเขาประสงค์
เช่นนั้น

การค้าของคนพื้นเมืองไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับแต่อย่างใดกับพวกที่นำสินค้าเข้าไปพร้อมกับคณะ
ทูตนำเครื่องราชบรรณาการ ทางการเงินเห็นว่า การค้าของคนพื้นเมืองเป็นกิจกรรมของท้องถิ่น จึง
ดำเนินการควบคุมไปในรูปนั้น ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องพึ่งพ่อค้าคนจีนในฐานะตัวแทน และ
ใช้เรือของคนจีนเป็นพาหนะขนส่งในการค้านี้ ไม่เพียงแต่การค้าของคนจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียง
เฉียงใต้เท่านั้นที่ถือว่าการค้าของคนพื้นเมือง หากแต่หมายถึงการค้าส่วนใหญ่ที่มีจุดกำเนิดใน
ประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ทั้งหมดด้วย การค้าโดยรัฐของสยาม เช่น การค้าที่อยู่ภายใต้การ
อุปถัมภ์ของพระมหากษัตริย์ไทยและบรรดาพวกขุนนางที่ต้องการจะขายสิ่งของต่าง ๆ ที่เก็บมาได้
ในรูปของภาษีหรือค่าตอบแทนในการให้บริการ การค้าเหล่านี้ก็ถือถือว่าการค้าโดยคนพื้นเมืองใน
อีกรูปหนึ่ง เพราะสินค้าต่าง ๆ ได้ถูกขนส่งโดยเรือของคนจีนภายใต้การอำนวยความสะดวกของพ่อค้าชาวจีน
ขณะที่การค้าในรูปของเครื่องบรรณาการได้มุ่งไปยังเมืองกวางตั้ง แทบจะไม่มีการค้าของคนพื้นเมือง
ไปยังท่าเรือแห่งนั้นเลย⁷ และการค้าโดยเรือสำเภาก็ไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าในรูปของเครื่อง
บรรณาการที่ดำเนินการอยู่นี้เลย

เมื่อถึงราวศตวรรษที่ 18 หนาน—หยาง หรือ “ทะเลใต้” ได้กลายเป็นจุดศูนย์กลางของ
การค้าโพ้นทะเลโดยเรือสำเภของจีน แต่โชคร้ายที่นักภูมิศาสตร์จีนในอดีตไม่ได้กำหนดภูมิภาคนี้
ไว้อย่างแน่นอน ประเทศหนึ่งประเทศใดที่ถูกกำหนดให้อยู่ในขอบเขตของทะเลใต้ดูเหมือนจะขึ้นอยู่กับ
กับความพอใจของผู้กำหนดเสียมากกว่า⁸ ถึงแม้ว่าจะมีลักษณะต่อเนื่องกันอย่างไรเห็นได้ชัด ดังที่บ่ง
ไว้ในหนังสือภูมิศาสตร์ ถึงกระนั้นก็ตาม ความสำคัญของหนาน—หยาง ซึ่งโดดเด่นจากภาคมหาสมุทร
ตะวันออกเฉียงใต้และตะวันตกเมื่อมีการกล่าวถึงภาคหนึ่งภาคใด จะปรากฏให้เห็นเสมอในเอกสารทางประ-
วัติศาสตร์เมื่อมีเรื่องเกี่ยวกับการค้าของจีน ตัวอย่างเช่น ในเอกสารที่กล่าวถึงเรือต่าง ๆ ของจีนได้พูด
ถึงเรือสำเภาลำหนึ่งจากมณฑลจี๋เกียงว่ามีลักษณะไม่เหมาะสมที่จะแล่นข้ามทะเลลึกของมหาสมุทรได้
เพราะเรือลำนั้นมีท้องแบน⁹ และที่มณฑลกวางตั้ง การเก็บภาษีระหว่างเรือต่างประเทศก็ยังมีอัตรา
แตกต่างกันสุดแต่ที่ว่าเรือลำนั้น ๆ จะมาจากภาคมหาสมุทรตะวันออกเฉียงใต้หรือตะวันตก¹⁰ เพื่อจุดประ-
สงค์ในการที่จะถกกันถึงปัญหาเรื่องนี้ให้ถือว่า หนาน—หยางประกอบด้วยภูมิภาคที่เป็นวงโค้งของ
ประเทศบนผืนแผ่นดินใหญ่ในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งมีอาณาเขตจดทะเลจีนใต้ และอ่าว
สยาม อันได้แก่ เวียดนาม กัมพูชา และสยาม ภาคใต้ของพม่า แหลงมลายู เกาะสุมาตรา ชาว

ตะวันตก และฝั่งตะวันออกเฉียงเหนือของเกาะบอร์เนียว¹¹ ภาคมหาสมุทรตะวันออก หรือ ตง-หยาง รวมญี่ปุ่น หมู่เกาะฟิลิปปินส์ หมู่เกาะเซเลเบส และเกาะอื่น ๆ ทางตะวันออกของ บรูไนเข้าด้วย

ฉี จี อี¹² นักภูมิศาสตร์ในศตวรรษที่ 19 ถือว่า ประเทศสยามเป็นประเทศที่ใหญ่ที่สุดใน หนาน-หยาง ระหว่างทศวรรษที่ 3 และ 4 ของศตวรรษที่ 18 พ่อค้าจีนได้มายังประเทศสยามเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ในขณะที่ทำการค้ากับอาณาจักรมณฑลมหาสมุทรใต้ สยามมีสิ่งล่อใจหลายประการซึ่งช่วยให้สถานะของสยามดีขึ้นในฐานะที่เป็นเมืองท่าผ่านสำหรับการค้าของจีนในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สยามผลิตสินค้าหลักทางการเกษตร อาทิเช่น ข้าว และไม้ ซึ่งขายได้คล่องในประเทศจีน และยังทำหน้าที่เป็นศูนย์รวบรวมสำหรับสินค้าพื้นเมืองที่อยู่รายล้อมประเทศสยามด้วย ชุมชนชาวจีนใน บางกอกมีขนาดใหญ่และเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ชาวจีนเหล่านี้ได้กระทำตนเป็นคนกลางหรือเป็นตัวแทนของพวกพ่อค้าที่มาจากประเทศจีน หรือมิฉะนั้นก็รับจ้างเป็นลูกเรือสำเภาค้าขาย สยามอยู่บนเส้นทางการค้าที่สำคัญเส้นหนึ่งไปสู่ หนาน - หยาง ยิ่งไปกว่านั้นยังมีอ่าวเรือที่ดีเยี่ยมซึ่งมีวัสดุที่ใช้ในการต่อเรือบริบูรณ์ พระมหากษัตริย์และพวกขุนนางไทยเองก็มีส่วนร่วมในการค้า โพนทะเลอย่างแข็งขัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งตั้งแต่ทศวรรษ 1780 เป็นต้นมา บุคคลเหล่านี้หาช่องทางอย่างเอาจริงเอาจังที่จะเพิ่มการค้ากับจีน และให้ประโยชน์เป็นพิเศษหลายประการแก่พ่อค้าชาวจีนที่เข้ามาแวะที่ท่าเรือของสยาม มีจดหมายเหตุเกี่ยวกับการค้ากับต่างประเทศภายใต้การอุปถัมภ์ของบุคคลชั้นนำของสยาม และจดหมายเหตุเหล่านี้บางส่วนก็ยังคงอยู่ในทำนองเดียวกัน คนจีนเองก็ตระหนักดีถึงสยามในฐานะเป็นผู้จัดหาธัญญาหารที่สำคัญบางชนิด และในเรื่องการค้าของจีนกับสยามก็ได้มีการทำบันทึกไว้มากมายกว่าประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาค หนาน - หยาง นี้ หลักฐานชั้นต้นเกี่ยวกับการค้าระหว่างจีน - สยาม ช่วยให้ความกระจ่างพอใช้เกี่ยวกับลักษณะและวิธีการที่ทำการค้ากัน

นักศึกษาชาวตะวันตกสมัยใหม่โดยทั่วไป มักจะละเลยที่จะวิเคราะห์บทบาทของการค้าโพนทะเลโดยเรือสำเภาในการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจของจีน ความสนใจประการแรก ๆ ของนักประวัติศาสตร์ในศตวรรษที่ 20 เป็นเรื่องเกี่ยวกับการขยายตัวของกิจกรรมทางการค้าของชาวตะวันตกในประเทศจีนซึ่งเป็นการเน้นที่เหมาะสม เมื่อการค้านี้มีปริมาณและมูลค่าที่สูงขึ้น ผลงานของ Sargent, Wright, Greenberg, Pritchard, Dermigny และ Fairbank¹³ เป็นเพียงจำนวนหนึ่งเท่านั้นที่เอ่ยมานี้ ได้อธิบายให้เห็นถึงความพยายามของพ่อค้าชาวตะวันตกและของรัฐบาลที่

ได้สนับสนุนพวกเขา (พ่อค้า) ในอันที่จะเพิ่มโอกาสทางการค้าในประเทศจีนและให้ความคุ้มครองผลประโยชน์ของพวกเขา แนวความคิดที่ส่งเสริมในบรรดานักเขียนประวัติศาสตร์เศรษฐกิจ เป็นการแสดงลักษณะปฏิกิริยาตอบโต้ของคนจีนต่อการรุกรานทางการค้าของชาวตะวันตก หรือความพยายามของคนจีนที่จะเอาแบบอย่างของทางตะวันตกมาทำให้ทันสมัยยิ่งขึ้น¹⁴ การค้าทางเรือยังไม่ได้กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติ เป็นแต่เพียงพูดกันอย่างผิวเผิน แต่เรื่องราวที่มีประโยชน์โดยทั่วไปก็ได้มาจากแหล่งเหล่านี้¹⁵ ในขณะที่เกิดความตื่นตัวในการสำรวจหาดินแดนที่ไม่มีอยู่ในแผนที่ การขาดความสนใจแต่เริ่มแรกในเรื่องการค้าของคนพื้นเมืองได้เพิ่มความยุ่งยากในการหาหลักฐานเบื้องต้นที่มีความสัมพันธ์กัน

บันทึกต่าง ๆ ที่เป็นภาษาตะวันตกก่อนศตวรรษที่ 20 นั้นได้ให้สาระที่สำคัญที่สุดแก่เราบางอย่างทั้งทางด้านปริมาณและคุณภาพ มีแนวโน้มในหมู่ผู้สังเกตการณ์ ชาวตะวันตกมากกว่าพวกนักเขียนชาวจีนร่วมสมัยในการทำบันทึกเรื่องการค้าของเอเชียในแง่ต่าง ๆ ที่เป็นไปได้ เช่น ปริมาณสินค้าส่งทางเรือระหว่างประเทศ ราคาสินค้า การขึ้นลงของราคาสินค้าในตลาดและอื่น ๆ เรื่องราวที่น่าสังเกตและเห็นได้ชัดส่วนใหญ่บางเรื่องเขียนโดยพวกมิชชันนารี และพวกนักการทูตที่มีชื่อเสียงเด่น ๆ ในประเทศสยามและจีนในระหว่างศตวรรษที่ 19 บุคคลเช่นครอเฟิร์ดและบาวริง มีคุณสมบัติสูงเกินกว่าที่จะมาพูดถึงเรื่องภาษีอากร และลักษณะของประเทศต่าง ๆ ในเอเชียที่เขาได้มาเยี่ยมเยียน ความสนใจอย่างจริงจังของท่านทั้งสองไปอยู่ที่การสำรวจตรวจตราอย่างใกล้ชิดในเรื่องกิจการต่าง ๆ ที่มีอยู่อย่างกว้างขวาง และทั้งสองท่านมีความห่วงใยในการสร้างความสัมพันธ์ทางการค้า จึงให้ความเอาใจใส่เป็นพิเศษกับการค้าขายที่ได้ดำเนินการอยู่แล้ว¹⁶

หนังสือพิมพ์ที่ตีพิมพ์เมื่อศตวรรษที่แล้วมีคุณค่าอย่างยิ่งสำหรับข้อมูลในเชิงปริมาณ¹⁷ ไม่เพียงแต่จะมีบทความที่เขียนเกี่ยวกับการค้ากับทวีปเอเชีย เพื่อให้ความรู้แก่ผู้อ่านที่เป็นชาวยุโรปเท่านั้น แต่ยังรวมถึงกำหนดการเข้าออกของเรือสินค้า ตารางราคาสินค้าประจำวัน รายชื่อสินค้าเข้าและสินค้าออก ต้นทางและจุดหมายปลายทางของเรือที่จอดอยู่ในท่า หนังสือพิมพ์ *Singapore Chronicle* ลงข่าวเกี่ยวกับการค้าของเรือสำเภาในหน้า *Register* และขณะที่ตัวเลขอาจจะไม่เที่ยงตรงนักสำหรับปริมาณสินค้าเข้าและออก แต่อย่างน้อยก็ช่วยให้ความกระจ่างได้บ้างว่า สินค้าอะไรที่ตลาดมีความต้องการ และสถานที่ใดเป็นศูนย์กลางการค้าสำคัญ ๆ ของจีน

หลักฐานที่มีลักษณะเดียวกันนี้อาจจะหาได้จากหนังสือแนะนำทางการค้า และหนังสือคู่มือการเดินทาง¹⁸ ซึ่งได้พิมพ์กันอย่างแพร่หลายอันเป็นผลมาจากการขยายตัวทางการค้าของตะวันตก

กับจีนในศตวรรษที่ 19 หนังสือเหล่านี้ถูกรวบรวมไว้เพื่อช่วยพวกพ่อค้าในการติดต่อกับเจ้าหน้าที่และตัวแทนทางการค้าของตนที่เมืองกวางตุ้ง ในหนังสือมีคำพรรณนาถึงลักษณะของเมืองเก่า ผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ ของจีน ตารางมาตราราคารั้ง ดวง วัด และเส้นทางการเดินเรือตามชายฝั่ง รวมทั้งระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ของรัฐบาลจีนเกี่ยวกับการค้า ภาษีและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ที่พวกพ่อค้าจะต้องจ่าย ทั้ง ๆ ที่หนังสือคู่มือเหล่านี้มีประโยชน์มากกว่าสำหรับนักประวัติศาสตร์ที่ทำงานเกี่ยวกับเรื่องของการค้า หรือการค้าเงินงานต่าง ๆ ในการค้าของชาวตะวันตกกับจีน แต่หนังสือเหล่านี้ก็ยังให้ข้อความย่อ ๆ เกี่ยวกับการค้าโดยเรือสำเภา ยิ่งไปกว่านั้นยังได้พรรณนาถึงการส่งสินค้าเข้าและส่งออกของจีน รวมทั้งที่ขนส่งโดยเรือสำเภา และยังพูดถึงศัพท์แสลงที่ชาวจีนใช้ในเรื่องเหล่านี้ รวมทั้งชื่อประเทศที่ส่งสินค้ามายังประเทศจีนและประเทศที่จีนส่งสินค้าไป

ในตอนกลางศตวรรษที่ 19 ลูกจ้างคนหนึ่งของบริษัท บริติช อีสต์ อินเดีย ซึ่งมีนามว่า ดี.อี.มัลลอค (D. E. Malloch) ได้ศึกษาสำรวจการค้าของประเทศสยามอย่างถี่ถ้วน ในตอนท้ายของหนังสือของเขา¹⁹ เขาได้รวบรวมรายชื่อสินค้าออกของสยามไว้อย่างละเอียด โดยบ่งว่า สินค้าแต่ละชนิดนั้นเป็นผลผลิตที่มีอยู่ในประเทศสยามเอง หรือว่าเป็นบรรณาการจากราชราชของสยาม รายชื่อประเทศที่สินค้าเหล่านี้ถูกส่งไป ราคาและปริมาณของสินค้า สินค้าที่สยามซื้อจากประเทศจีนแต่ละชนิดมีปริมาณมากน้อยเพียงใดก็มีบ่งไว้ หนังสือเล่มนี้เป็นเล่มหนึ่งในจำนวนไม่กี่เล่มที่ให้รายละเอียดเกี่ยวกับการค้าของประเทศสยาม มัลลอคไม่ใช่คนมือใหม่สำหรับภูมิภาคเอเชีย เขาได้เข้ามาทำการค้าขายอยู่ในประเทศสยามอย่างน้อยก็ในช่วงเวลาที่นายเบอร์นีได้เข้ามาเจรจาทางการค้ากับสยามในรอบทศวรรษ 1820 รายงานของเขาเชื่อถือได้มากกว่าของผู้อื่นในสมัยเดียวกัน

ในท้ายที่สุด จากคำให้การของบรรดาพ่อค้าและนักเดินทางชาวอังกฤษก่อนสมัยที่คณะกรรมการของรัฐสภาจะเข้าทำการสอบสวนเกี่ยวกับบทบาทของบริษัทอีสต์อินเดีย และต่อมาในรายงานของกรรมการของรัฐสภาเกี่ยวกับการค้าตามเมืองท่าต่าง ๆ ที่เปิดขึ้นตามสนธิสัญญานานกิง ก็ยังได้เอ่ยแนะถึงการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาในการค้าโดยเรือสำเภา คำให้การที่เสนอต่อคณะกรรมการรัฐสภาส่วนใหญ่พูดถึงสถานะทางการค้าของชาวตะวันตกในประเทศจีน แต่มีการอ้างถึงการค้าของคนพื้นเมืองชาวจีนเป็นครั้งคราว²⁰ โดยเฉพาะเมื่อมีการแข่งขันกันขึ้นกับผลประโยชน์ของคนอังกฤษ สุลกากรของจีนที่เกี่ยวกับการค้าทางทะเลของจีนเองก็ได้ออกรายงานทุกแห่งทุกมุมเกี่ยวกับการค้าทางทะเลในประเทศจีน²¹ รายงานทุกสิบปี ฉบับแรกรายงานระหว่างปี 1880 ถึง 1890 ให้รายละเอียดพอสมควรเกี่ยวกับการเดินเรือชายฝั่ง มีการพูดถึงเรือสำเภาที่มาจากภาคต่าง ๆ บอก

จำนวนลูกเรือ ราคาการต่อเรือสำเภาและข่าวสารอื่น ๆ ที่มีประโยชน์ เมื่อมีการรวบรวมรายงานต่าง ๆ เหล่านี้ หลังจากการค้ากับต่างประเทศโดยเรือสำเภาได้ลดน้อยลง รายงานเหล่านี้ก็ถูกนำมาใช้ประโยชน์ได้แต่เพียงผิวเผิน

ข้อมูลทางฝ่ายสยามเกี่ยวกับการค้าโดยเรือสำเภากับประเทศจีนมีอยู่ไม่มากนัก แต่เท่าที่มีหลงเหลือมาจากสมัยศตวรรษที่ 19 มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งในการศึกษาค้นคว้าเพื่อเขียนหนังสือเล่มนี้ ต้นฉบับมีเก็บรักษาอยู่ในหอสมุดแห่งชาติที่กรุงเทพฯ และนำขึ้นบัญชีภายใต้หัวข้อ จดหมายเหตุ หรือเอกสารของทางราชการ มีอยู่ 2 ชุดที่ควรได้รับความสนใจเป็นพิเศษ ชุดแรกเป็นจดหมายจำนวนหนึ่ง เขียนโดยกัปตันของขบวนเรือสำเภาที่แล่นไปไปยังประเทศจีนในฤดูร้อนของปี 1813²² ในนั้นได้ให้ชื่อเรือสำเภาแต่ละลำ และชื่อเมืองท่าจีนที่พวกเขาได้แวะเข้าเทียบท่าและยังกล่าวถึงราคาซื้อของสินค้าต่าง ๆ ในเรือเหล่านี้ และภาษีที่ทางจีนเรียกเก็บ ปริมาณสินค้าที่ขายออกไปแต่ละชนิด และราคาขายในประเทศจีน ต้นฉบับชุดนี้ไม่เพียงแต่จะบอกให้เราทราบอย่างคร่าว ๆ ว่ามีความต้องการสินค้าอย่างใดบ้างในตอนนั้น แต่ยังทำให้เราพอจะทราบได้ว่า เขาติดต่อค้าขายกันอย่างไรในสมัยนั้นด้วย จดหมายเหตุชุดนี้ยังได้แสดงว่า สินค้าทุกชนิดที่นำไปขายยังประเทศจีนนั้นทำกำไรให้สูงมาก

เอกสารฉบับที่ 2 ประกอบด้วยบัญชีสินค้าของเรือ 20 ลำ ที่อุปถัมภ์โดยพวกขุนนางสยาม ไปค้าขายยังเมืองกวางตุ้ง เชียงไฮ้ และหนิงโป ในระหว่างฤดูการค้าปี 1844-45²³ เอกสารฉบับนี้ได้แจ้งให้ทราบถึงน้ำหนักสินค้า ภาษี ราคาต่อหน่วย และทุนที่ลงไปทั้งหมดในสินค้าที่ขนไปโดยเรือเหล่านี้ นอกจากนี้ยังบอกถึงค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ รวมทั้งค่าจ้างลูกเรือ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ รวมทั้งขนาดที่บรรจุสินค้าที่อนุญาตให้ลูกเรือขนไปขายของตนเองได้ เอกสารเหล่านี้ได้ถูกนำมาใช้อย่างกว้างขวางในตอนต่าง ๆ ของหนังสือเล่มนี้ ซึ่งดูเหมือนจะมากเกินไปเสียอีกสำหรับเอกสารเพียงไม่กี่ชิ้นเหล่านี้ ขณะที่ยังมีปัญหาอยู่บ้างบางประการในการตีความหมาย แต่เอกสารพวกนี้ก็มิมีคุณลักษณะเด่นพิเศษ กล่าวคือ ให้ข่าวสารทางด้านสถิติที่หาได้ยากยิ่งในเอกสารภาษาตะวันตกหรือจีน และได้ให้ความกระจ่างเป็นอย่างมากในรายละเอียดที่แท้จริงเกี่ยวกับการค้าระหว่างสยามกับจีน

ถึงแม้ผู้เขียนจะไม่ได้ใช้เอกสารภาษาญี่ปุ่น แต่สมควรจะกล่าวถึงข้อนี้สักเล็กน้อย พวกญี่ปุ่นดูเหมือนจะได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับเศรษฐกิจของจีนในสมัยก่อนศตวรรษที่ 19 กว้างขวางยิ่งกว่านักประวัติศาสตร์ชาวตะวันตก หรือแม้แต่ นักประวัติศาสตร์ชาวจีนเองเสียอีก แต่พวกญี่ปุ่นไม่ได้

ทำการศึกษาการค้าระหว่างจีนกับสยามแยกโดยเฉพาะ หากทุ่มความสนใจเกี่ยวกับบทบาททางการค้าของชาวจีนโพ้นทะเล หรือเกี่ยวกับการค้าระหว่างจีนกับญี่ปุ่น อย่างไรก็ตาม ยังมีบทความอยู่จำนวนหนึ่งที่เขียนเกี่ยวกับการบริหารงานด้านศุลกากรของคนพื้นเมืองชาวจีน การขนส่งสินค้าโดยเรือสำเภา และการจัดตั้งสมาคมอาชีพของพวกพ่อค้าและพวกเดินเรือ²⁴ เรื่องเหล่านี้สมควรจะได้มีการกล่าวถึงให้สมบูรณ์กว่าที่มีปรากฏอยู่ในหนังสือเล่มนี้

นักประวัติศาสตร์จีนสมัยศตวรรษที่ 20 ได้แสดงให้เห็นถึงความลำเอียงในการเน้นแต่เรื่องที่มีชาวตะวันตกมาปรากฏในประเทศจีนหรือความสัมพันธ์ระหว่างจีนกับชาติตะวันตกโดยทั่ว ๆ ไป ทำนองเดียวกันกับนักประวัติศาสตร์ชาติตะวันตก เรื่องราวเกี่ยวกับการเก็บภาษีทางการค้าทางทะเลของจีน หรือสมาคมผู้ประกอบอาชีพต่าง ๆ ของจีนถูกเขียนขึ้นในแง่ที่ว่าบริษัทธุรกิจของชาวตะวันตกในกวางตุ้งได้รับผลกระทบอย่างไรบ้าง แต่ไม่เกี่ยวกับการค้าโดยเรือสำเภาจีนเลย²⁵ แนวโน้มอีกประการหนึ่งก็คือ มักจะเขียนเรื่องราวความสัมพันธ์ระหว่างจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยเพียงแต่ในแง่ของการค้าที่เฟื่องฟูถึงเท่านั้น²⁶ ขณะที่นักประวัติศาสตร์สมัยใหม่บางคนได้ศึกษาการค้าของคนพื้นเมืองในสมัยราชวงศ์ชิง ส่วนมากมักจะสนใจกันแต่เรื่องราวของการค้าในสมัยต้นราชวงศ์หมิงหรือก่อนสมัยหมิงกันทั้งนั้น ฟู่ อี้-หลิง, เกียน ยู-คัง, จาง เต๋อ-ซาง, และคนอื่นๆ²⁷ ได้มีส่วนอย่างสำคัญในการเขียนเรื่องการพัฒนาทางเศรษฐกิจ แต่ปริมาณสิ่งพิมพ์เกี่ยวกับเรื่องนี้ยังมีน้อยมาก นอกจากนั้นยังมีแนวโน้มในหมู่นักศึกษาสมัยใหม่ของจีนที่มักจะนำข้อมูลขั้นต้นมาอ้างอิงชนิดคำต่อคำ โดยไม่ได้มีการวินิจฉัยว่าข้อมูลเหล่านั้นจะมีอะไรอื่นพัวพันอยู่ด้วยหรือไม่

ตรงกันข้ามกับผลงานทางประวัติศาสตร์สมัยใหม่ของจีนซึ่งค่อนข้างจะมีคุณค่าต่ำ แหล่งก่อนศตวรรษที่ 20 กลับให้ข้อมูลมากมายสำหรับการศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับการค้าของคนพื้นเมืองชาวจีนทั้งการค้าภายในประเทศและกับต่างประเทศแทบทุกแห่งทุกมุม ถึงแม้จะไม่ใคร่ถือว่าการค้าเป็นเรื่องสำคัญในการบันทึกเรื่องราวต่าง ๆ ในสมัยราชวงศ์ชิงซึ่งได้ถูกนำมาศึกษาประกอบด้วยการเขียนหนังสือเล่มนี้ แต่ก็ยังมีนักบันทึกเหตุการณ์จำนวนไม่น้อยที่เล็งเห็นความสำคัญในการค้าของคนพื้นเมืองตามชายฝั่งทะเลตะวันออกเฉียงใต้ของประเทศจีนรวมทั้งการบริหารทางการค้าก็ได้บันทึกเรื่องนี้ไว้อย่างกว้างขวาง กว้างจนกระทั่งการค้นหาลักษณะที่จะให้ความกระจ่างต้องกลายเป็นเรื่องยุ่งยากอยู่บ่อย ๆ แหล่งของหลักฐานต่าง ๆ เหล่านี้กระจัดกระจายกันไปทั่ว และเราก็มีความจำเป็นที่จะต้องอ้างอิงหลักฐานต่าง ๆ อย่างกว้างขวาง ถ้าต้องการจะให้ได้ภาพชัดเจนว่าประเทศจีนจัดการเกี่ยวกับการค้าขายของตนอย่างไร

การรวบรวมหลักฐานอันเป็นทางการของจีนที่ได้จัดพิมพ์ขึ้น มีหลักฐานต่างๆ มากมายเป็นสัดส่วนในเรื่องที่เกี่ยวกับการค้าของจีนและมักจะอยู่ในรูปแบบที่มีระเบียบที่สุด หลักฐานต่างๆ เหล่านี้ที่ได้รวบรวมไว้มีทั้งหมดหมายความว่าไปของราชวงศ์ชิง พระราชบัญญัติเกี่ยวกับการบริหารงานของหน่วยงานต่าง ๆ และแบบฉบับดั้งเดิมที่รัฐบาลได้ยึดถือเป็นบรรทัดฐาน รวมทั้งคณะกรรมการรายได้แผ่นดินด้วย หลักฐานนี้ยังรวมเอกสารทางประวัติศาสตร์ของราชวงศ์หมิงตอนปลายและราชวงศ์ชิงตอนต้น และบันทึกเกี่ยวกับการดำเนินงานในด้านต่างประเทศในศตวรรษที่ 19 ของจีนเข้าไว้ด้วย²⁸ พระราชบัญญัติต่าง ๆ ได้วางระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการค้าของคนพื้นเมือง และเรื่องราวแต่เดิม ๆ ที่เคยเกิดขึ้นหรือคิดต่าง ๆ ซึ่งได้แสดงให้เห็นว่าจะใช้อำนาจตามพระราชบัญญัตินั้นอย่างไรบ้าง ทั้ง Shih-lu และ Ming Ch'ing Shih-liao มีบันทึกความจำของทางการซึ่งเสนอให้มโนโยบายอนแน่นอนเกี่ยวกับการค้าโดยเรือสำเภาและการตัดสิน พระทัยของ พระมหาจักรพรรดิในรูปของพระราชกฤษฎีกาและพระราชกำหนด ดังนั้น โครงร่างขององค์กรที่บริหาร ควบคุมดูแลในทางการค้า และทัศนคติของทางราชการ รวมทั้งปฏิริยาต่อการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ในด้านการค้าขาย จึงมีหลักฐานต่าง ๆ แสดงอยู่อย่างชัดเจน

กลุ่มที่ 2 ได้แก่ผลงานที่รวบรวมไว้อย่างไม่เป็นทางการ กลุ่มนี้ที่สำคัญได้แก่ ความเรียงต่าง ๆ ที่ข้าราชการและผู้รู้ได้เขียนไว้เกี่ยวกับด้านเศรษฐกิจ การทหาร การปกครอง เป็นต้น รวมทั้งเรื่องที่น่าสนใจและเอกสารของทางราชการบางฉบับ²⁹ เอกสารเหล่านี้มีคุณค่าสูงอย่างยิ่งถึงขนาดที่นักเขียนบทความต่าง ๆ ได้ใช้เอกสารเหล่านี้มาเป็นองค์ประกอบในการแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการค้าในปัจจุบัน หรือนำมาอภิปรายในเรื่องความต้องการทางเศรษฐกิจที่การค้าขายอาจจะสนองตอบได้ หรือปัญหาต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้น ความเรียงเหล่านี้เป็นรูปแบบหนึ่งของวรรณกรรมด้วย สิ่งนี้จะทำให้มีการสำรวจและแสดงออกซึ่งการแก้ปัญหาหลาย ๆ แบบ บทความเหล่านี้ช่วยให้เราได้ภาพพจน์ที่ใกล้เคียงความจริงยิ่งขึ้นว่า ชาวจีนบางคนได้เข้าไปยุ่งเกี่ยวกับปัญหาเหล่านี้อย่างไรในยุคของเขา

เรื่องเกี่ยวกับภูมิศาสตร์ของสมัยราชวงศ์หมิงตอนปลายและสมัยราชวงศ์ชิง³⁰ ให้ความรู้ทางอ้อมเกี่ยวกับการค้าของจีนกับ หนาน-หยาง บางเรื่องแทบทั้งหมดพูดถึงแต่เรื่องการเมืองภายในประเทศ เศรษฐกิจ และชีวิตในสังคมของประเทศต่าง ๆ เหล่านี้ ระบุถึงเรื่องเรือสำเภาของจีนที่มายังประเทศเหล่านี้แต่เพียงผิวเผิน หนังสือเรื่องอื่นๆ เช่นที่เขียนโดย เทว๋ย หยวน และ เซีย ชิง-เกา ถือเรื่องความผูกพันทางเศรษฐกิจระหว่างจีนกับ หนาน-หยาง ว่ามีความสำคัญให้ต้อง

กล่าวถึงพอสสมควร มีการแสดงรายการสินค้าเข้าและออก และมีการกล่าวถึงระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ที่พ่อค้าจะต้องปฏิบัติตาม ณ เมืองต่าง ๆ ที่ดินแวงเข้าไป อย่างไรก็ตาม งานทางด้านภูมิศาสตร์เหล่านี้ก็มีคุณค่าไม่น้อย เพราะมีการแสดงเส้นทางเดินเรือและระยะทาง ซึ่งจากหลักฐานเหล่านี้ทำให้เราสามารถเขียนเส้นทางเชื่อมโยงทางการค้าในภูมิภาคนี้ได้ หนังสือภูมิศาสตร์เหล่านี้โดยเฉพาะ *Hai-kuo i'u-chih* ซึ่งแสดงหลักฐานการติดต่อระหว่างจีนกับประเทศต่าง ๆ ใน หนาน-หยาง ตั้งแต่สมัยต้น ๆ ได้ช่วยให้เราประเมินผลเปรียบเทียบระหว่างกิจกรรมทางการค้าในแถบนั้นในสมัยราชวงศ์ซิงกับสมัยราชวงศ์อื่น ๆ ก่อนหน้านั้นได้

ผลงานบางชิ้นได้ถูกเขียนขึ้นเพื่อจุดประสงค์ในขั้นแรกที่จะให้เป็นหนังสือคู่มือทางการพาณิชย์สำหรับเจ้าหน้าที่ผู้บริหารงานเกี่ยวกับการค้าของชาวตะวันตกและคนพื้นเมือง³¹ ถ้าหากใช้ร่วมกับพระราชบัญญัติการบริหารราชการแผ่นดินและแบบฉบับเดิมที่ได้เคยปฏิบัติมาแล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งของคณะกรรมการรายได้แผ่นดิน เอกสารเหล่านี้ก็จะมีคุณค่ายิ่งในฐานะเป็นสื่อนำเข้าใจถึงการบริหารงานในระดับมณฑลที่เกี่ยวกับการค้าโดยเรือสำเภากิจในดินแดนโพ้นทะเล หนังสือคู่มือสามเล่มสำหรับเมืองกวางตุ้ง ซึ่งแสดงรายการภาษีสินค้าเข้า ค่าระวางบรรทุก และระเบียบการอื่น ๆ ของท่า ซึ่งน่าจะเป็นประโยชน์ต่อการค้าของชาวตะวันตกโดยเฉพาะ แต่บางตอนได้กล่าวถึงการค้าของพื้นเมืองและแสดงจำนวนระวางบรรทุกที่จะต้องจ่ายโดยเรือสำเภาของคนพื้นเมือง รวมทั้งภาษีที่เรียกเก็บจากพวกสินค้าเบ็ดเตล็ดที่พวกเรือเหล่านี้ได้บรรทุกขึ้นและล่องตามชายฝั่งของประเทศจีน เหลียง ทิง หนาน ได้ศึกษาการบริหารงานของด่านศุลกากรที่มณฑลกวางตุ้งซึ่งเป็นผลงานการศึกษาที่มีค่า³² เพราะได้ครอบคลุมเกี่ยวกับการค้าทางทะเลทั้งหมดของเมืองกวางตุ้ง พิกัดอัตราภาษี เจ้าหน้าที่ควบคุมดูแลระบบงานทั้งหมด ตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ หน้าที่ของด่านศุลกากรต่าง ๆ องค์กรรวมบริษัทเอกชน และประกาศของต่างประเทศที่มาทำการค้าขาย ณ เมืองกวางตุ้ง เหล่านี้มีแสดงอยู่อย่างครบถ้วน แต่ก็อีกเช่นกัน ส่วนใหญ่ไปเน้นอยู่แต่ที่เรื่องการค้าของชาวตะวันตก แต่ถึงกระนั้นก็ตาม ในระหว่างเนื้อหาสาระอันมีอยู่มากมายหลายอย่างนั้น เขาได้กล่าวถึงการค้าโดยเรือสำเภากิจอยู่บ้างเป็นครั้งคราว สั้นยาวแล้วแต่กรณี

แหล่งสุดท้ายที่ควรจะได้รับพิจารณาประกอบด้วยหนังสือประเภทอักษรานุกรมพื้นเมืองต่าง ๆ (*fang-chih*)³³ ในหนังสือเหล่านี้แหละที่เราได้รายละเอียดเกี่ยวกับการค้าของคนพื้นเมืองชาวจีน หนังสืออักษรานุกรมสำหรับมณฑลกวางตุ้งและฟูเกี้ยน จากระดับมณฑลจนถึงระดับจังหวัดได้สำรวจตรวจสอบองค์กรทางการค้าตามเมืองท่าชายฝั่งต่าง ๆ ข้อบังคับในการเดินเรือของแต่ละ

หน่วยงาน กิจกรรมของพวกนายหน้า คำสั่งของรัฐบาลเกี่ยวกับการค้าของมณฑลหรือของท้องถิ่น และหนังสือความทรงจำของบุคคลสำคัญชาวพื้นเมืองของภูมิภาคนั้นที่เขียนเกี่ยวกับการพาณิชย์ของมณฑล ขณะที่หนังสือต่าง ๆ ที่รวบรวมไว้อย่างเป็นทางการดังที่กล่าวมาแล้ว แต่ละแห่งมักจะเป็นหนังสือที่ซ้ำ ๆ กัน แต่หนังสือประเภทอักษรานุกรมซึ่งได้ลงข่าวสารเกี่ยวกับเรื่องราวหรือเหตุการณ์ต่าง ๆ ของท้องถิ่น จึงได้ให้ข่าวสารชนิดที่ตามปกติจะหาไม่ได้ในหนังสือทางประวัติศาสตร์ขนาดใหญ่ทั่วไป หรือในสารานุกรม หรือในหนังสือต่าง ๆ ที่รวบรวมเอกสารเกี่ยวกับการขยายตัวทางการค้าโพ้นทะเลของจีน อักษรานุกรมเหล่านี้แหละที่ในที่สุดอาจจะมีอิทธิพลสูงสุดในการให้ความเข้าใจแก่นักประวัติศาสตร์ในการคลี่คลายต่าง ๆ

ในหนังสือเล่มนี้ ไม่ได้มีการพยายามที่จะเสนอประวัติอย่างละเอียดถี่ถ้วนทุกแง่มุมเกี่ยวกับเรื่องเรือสำเภาของจีนที่มาค้าขายกับสยาม หากแต่ผู้เขียนได้สำรวจหาแก่นแท้ในบางหัวข้อโดยเฉพาะ กล่าวคือ โครงร่างการบริหารการค้าที่ได้กระทำกัน ผลกระทบอันเป็นขั้นมูลฐานในการแลกเปลี่ยนทางการค้า ประเภทบุคคลที่เข้ามาทำการค้าขาย และทัศนคติของรัฐบาลที่มีต่อการค้าโพ้นทะเลของคนพื้นเมือง ในการเข้าถึงปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้น่าจะช่วยให้ความกระจ่างยิ่งขึ้นเกี่ยวกับความต้องการทางเศรษฐกิจที่การค้าของคนพื้นเมืองได้สนองตอบและเพื่อจะชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของมันที่มีต่อเศรษฐกิจของภูมิภาคของมณฑลชายฝั่งทะเลทางตะวันออกเฉียงใต้ของจีน

บทที่ 2

การดำเนินเกี่ยวกับภาษีศุลกากรทางทะเล ของคณพินเมืองชาวจีน

การค้ากับประเทศโพ้นทะเลโดยคณพินเมืองชาวจีนอยู่ภายใต้การควบคุมในลักษณะเดียวกันกับการค้าภายในประเทศโดยเรือสำเภา ภายในตัวจักรกลของศุลกากรที่ได้จัดตั้งขึ้นโดยราชวงศ์ชิงเพื่อควบคุมการค้าภายในประเทศและกับต่างประเทศโดยคณพิน แพทย์จะไม่มีข้อแตกต่างกันเลยระหว่างสำนักร้าง หรือด่านภาษีที่ควบคุมการค้าทางทะเล และที่ควบคุมการค้าภายในประเทศ¹ การค้าของประเทศตะวันตกกับจีนก่อนหน้าที่จะมีการนำเอา “ระบบกวางตุ้ง” (Canton System) มาใช้ อยู่ภายใต้การควบคุมของด่านภาษีทางทะเลอันเหมาะสมตามเมืองท่าต่าง ๆ ที่มีการค้าระหว่างกัน และหลังจากปี 1757 ก็ควบคุมโดยศุลกากรทางทะเลของมณฑลกวางตุ้ง ถึงแม้ว่าทั้งการค้าของคณพินเมืองและคนตะวันตกจะอยู่ภายใต้การควบคุมของหน่วยราชการของรัฐหน่วยเดียวกัน และอยู่ภายใต้การสอดส่องหน่วยงานเดียวกันด้วย แต่การค้าของคณสองกลุ่มนี้ก็ไม่ได้อยู่ภายใต้กฎข้อบังคับเดียวกัน ยิ่งไปกว่านั้น เมื่อหลังจากปี 1757 การค้าของชาวตะวันตกถูกจำกัดอยู่แต่ที่เมืองกวางตุ้ง พวกพ่อค้าชาวจีนที่ทำการค้าขายกับต่างประเทศก็ยังคงใช้เมืองท่าชายฝั่งต่าง ๆ อยู่ภายใต้การควบคุมโดยศุลกากรทางทะเลได้ ดังนั้น การค้าของคณจีนที่ติดต่อค้าขายกับต่างประเทศ หรือกับการค้าภายในประเทศ และกับเมืองตามชายฝั่งทะเลจึงควรถือเสมือนเป็นเรื่องเดียวกัน เพราะไม่เพียงแต่การค้าของทั้ง 2 ประเภทนี้จะอยู่ภายใต้หน่วยงานของศุลกากรหน่วยเดียวกัน แต่เพราะว่าเรือสำเภาของจีนนั้น บ่อยครั้งที่มีการขนถ่ายสินค้าระหว่างเมืองท่าชายฝั่งต่าง ๆ ก่อนที่จะแล่นต่อไปยังจุดหมายปลายทางของตนในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

เรือของ “ชาวสยาม” ที่ไปทำการค้ากับจีนก็ถือว่าอยู่ในฐานะเดียวกับเรือสำเภาของจีน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือสำเภาสยามที่มีลูกเรือเป็นคนจีน และออกแบบสร้างเช่นเดียวกับเรือเดินทะเลของจีน² การเดินเรือของคนเอเชียโดยทั่วไปถูกกวดขันน้อยกว่าเรือของชาวตะวันตก และถ้าหาก

ได้มีการปฏิบัติตามในลักษณะเดียวกัน เรือจากประเทศอื่น ๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ก็จะได้รับผลประโยชน์เช่นเดียวกับเรือของสยาม³ การค้าของคนสยามและการค้าของคนจีนอยู่ในฐานะเท่าเทียมกันสำหรับการศุลกากรของจีน และเมื่อมีการอ้างอิงถึงการไ้ระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ต่อการค้าของคนพื้นเมืองชาวจีนตลอดบทนี้ ก็ให้ถือว่าระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ เหล่านั้นใช้กับการค้าของคนสยามด้วย นอกเสียจากว่าจะบ่งเป็นอย่างอื่น

นักประวัติศาสตร์ที่ศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาของสถาบันราชวงศ์ชิง ต้องเผชิญไม่เพียงแต่กับระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ที่มีอยู่มากมายที่เป็นสายโยงใยของกรมกองต่าง ๆ ของรัฐเท่านั้น แต่ยังต้องเผชิญกับการแก้ไขและเพิ่มเติมระเบียบข้อบังคับเหล่านั้น สถาบันต่าง ๆ ในสมัยราชวงศ์ชิงไม่ได้ตายตัว แต่ได้มีการดัดแปลงให้เข้ากับความต้องการของท้องถิ่น ฉะนั้นขณะที่รูปแบบของการศุลกากรโดยทั่วไปของทุก ๆ มณฑลจะเหมือนกัน แต่ก็ยังมีกฎเกณฑ์บังคับโดยเฉพาะที่แต่ละด่านภาษีศุลกากรซึ่งอาจจะแตกต่างกันไปแต่ละเมืองท่า ดังนั้น เรื่องที่เราจะกล่าวถึงต่อไปนี้จึงเป็นเรื่องหน่วยงานที่บริหารเมืองท่าของมณฑลต่าง ๆ ที่เป็นศูนย์กลางในการเดินเรือของคนสยามและจีน เป็นเรื่องที่เป็นประโยชน์ถ้าหากเราจะพิจารณาตำแหน่งที่ตั้งของเมืองท่าต่าง ๆ เหล่านี้

นักสังเกตการณ์ชาวตะวันตกในศตวรรษที่ 19 ได้บันทึกไว้ว่า เรือสำเภาสยามได้ไปแวะตามเมืองท่าตลอดแนวฝั่งทะเลของจีน ตั้งแต่เกาะไหหลำจนถึงเมืองเทียนสิน อย่างไรก็ตาม นักเขียนเหล่านี้ก็ได้ทုံความสนใจอยู่แต่ที่ระบบของเมืองกวางตุ้งมากเกินไป จนบิดเบือนภาพทั้งหมดโดยพวคนั้นเน้นเรื่องของมณฑลกวางตุ้งโดยทั่วไป แต่เน้นเรื่องเมืองกวางตุ้งโดยเฉพาะในฐานะเป็นหัวใจของการค้ากับต่างประเทศทั้งหมดของจีน ความประทับใจที่ส่วนใหญ่ของผู้พูดภาษาตะวันตกได้ก่อให้เกิดขึ้นก็คือ ประมาณครึ่งหนึ่งของเรือสยามที่มาทำการค้าขายกับจีนนั้นได้แวะเมืองท่าเมืองหนึ่งเมืองใดในมณฑลกวางตุ้ง (ดูตาราง 1) ตัวอย่างเช่น จอห์น ครอว์เฟิร์ดได้กล่าวว่า จากจำนวนเรือสำเภาสยามทั้งหมดที่เดินทางไปยังประเทศจีน สองในสามได้แล่นไปยังมณฑลกวางตุ้ง และส่วนใหญ่ก็ไปแวะยังนครกวางตุ้ง⁴ สกินเนอร์ผู้ได้ทำการวิจัยเรื่องเมืองท่าต่าง ๆ ที่เรือสยามไปแวะในสมัยศตวรรษที่ 19 ได้ช่วยแก้ภาพที่ไม่สมดุลนี้ได้ส่วนหนึ่งโดยเอาบริเวณ ฉะ-โจว ฟู เข้ามารวมด้วย แต่ตัวเขาเองก็ละเลยเมืองท่าของมณฑลจีเกียงและเกียงสูเช่นกัน⁵ อย่างไรก็ตาม จากแหล่งที่มาทางจีนและสยาม ได้บ่งถึงการค้าระหว่างจีนและ หนาน-หยาง ว่า เมืองท่าที่ทำการค้าขายกันมากที่สุดคือ อาณาบริเวณ ฉะ โจว ซึ่งอยู่เหนือขึ้นไปแทนที่จะเป็นเมืองกวางตุ้งเอง รายชื่อส่วนหนึ่งของเรือสำเภาสยามที่ใช้ไปยังประเทศจีนในปี 1813 แสดงว่า สองในสามได้ไปยังเมืองท่าอื่นที่ไม่ใช่ นครกวางตุ้งและในจำนวนเจ็ดลำที่ไปที่นั่น อย่างน้อยลำหนึ่งก็เป็นเรือนำเครื่องราชบรรณาการ⁶

บันทึกของพวกที่ใช้ภาษาตะวันตกยังขัดแย้งกันเองอีกด้วยในเรื่องที่ว่า สถานที่ใดที่ได้ให้ความสะดวกที่สุดในการค้าขาย บางท่านก็ได้รับความนิยมชมชอบจากนักเขียนบางคน ส่วนคนอื่นก็ไม่ให้ความสนใจเลย ครอว์เฟิร์ดได้กล่าวถึงเรือสำเภาสยาม 50 ลำที่ไปเทียบท่าและทำการค้าที่นครหลวงตั้งว่า การค้าที่นั่นไม่ได้กำไรเลย ภาษีก็สูงกว่าที่อื่น และ "เจ้าหน้าที่ที่นั่นก็หัวเสียง่ายกว่าที่อื่น"⁷ ยังมีคำกล่าวหาในทำนองเดียวกันนี้ที่เมืองท่าที่สำคัญอื่น ๆ โดยเฉพาะเมืองเอ้หมิง ฉิง-

ตารางที่ 1 สถานการณ์การค้าระหว่างจีนกับสยาม¹

กวางตุ้ง	ฟูเกียน	จี้เกียง-เกียงสุ-จ้อ หลี
เกาะไหหลำ :	*จาง-โจว ฟู :	หนิง-โป ฟู
*ฉง-โจว	ไห้-เจิง	(หลิม โป)
(กง เจา)	เจิน-ไฮ้	
*ไห-ไซ่ว	(หลิน ไห้, ดิน ไห้)	เซียง-ไฮ้
*ฟู-เจียน		
*ฉิง-หลาน	*ฉวน-โจว ฟู :	ซู-โจว ฟู
ฟู-เจียน	ฉง-อัน	(ซู เจา ซูจอน,
อวี-หลิน	*เซี่ย-เหมิน	เซาโจว)
	(เอ้หมิง, เซี่ย-มุ่น)	
กาว-โจว ฟู	ฟู โจว ฟู	เถียน-จิง ฟู
		(เทียนสิน)
เจ้า-ฉิง ฟู :		
หยาง-เจียง		
กวาง-โจว ฟู :		
*กวางตุ้ง		
*เจียง-เหมิน		
(กง มุ่น, เกียง-ม่วย)		
เซียง-ซาน		
ซาน-ฮุย		

กวางคั้ง

ฟูเกียน

จี้เกียง-เกียงฮู-จ้อ หลี

หนาน-ไห่

มา เก้า

เฉา-โจว ฟู :

*จาง-หลิน

(จง-หลิม, จางหลิม)

เจีย-หยาง

เหยา-ผิง (หย่าผิง)

หนาน-เอ้า (นาม้ว) (หนาน กัว)

*เจิง-ไห่

(จั้ง-ไห่, ตังไห่)

*ไห่-หยาง

ชาน-โถว

(ซัวเถา)

ตง-หลง กั้ง

(เต็ง-เหลิง)

สถานที่ถูกกล่าวว่ายู่ในบริเวณ

เฉา-โจว :

ฮี้ (กั) หยาง หรืออาจ

จะเป็น เจีย-หยาง²

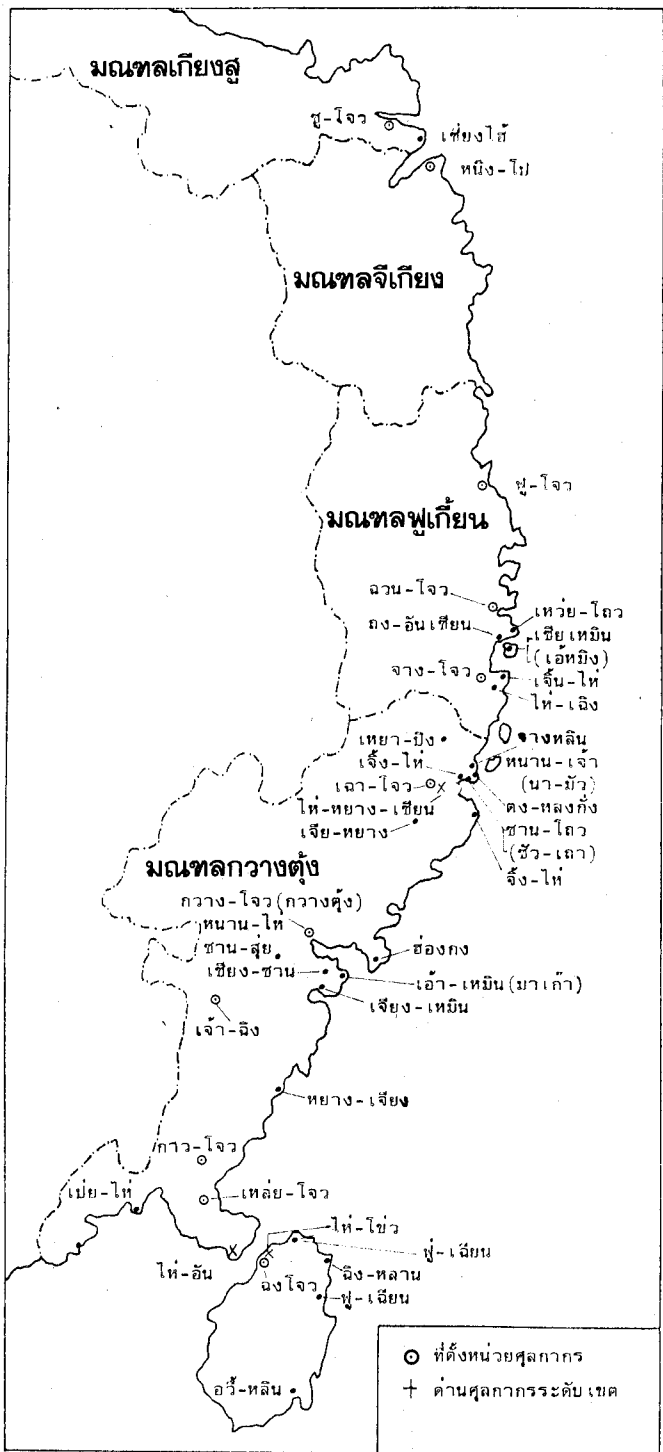
จาง-หยาง? ซัวก่า (ชาน-เกี้ยว)?

*สถานที่ที่มีความสำคัญพื้นฐาน

¹ข้อมูลทางภูมิศาสตร์อาจจะหาได้ใน Chia - ch'ing - ch'ung - hsiu i T'ung chih (การแก้ไขของ Chia - ch'ing ต่อจดหมายเหตุของพระมหาจักรพรรดิ), 560 chuan, ใน Ssu pu ts'ung - k'an hsu - pien (Shanghai : Shang - wu yin - shu kuan, 1934), chuan, 428, 429, 441 - 43, 446, 452 - 53. เพื่อที่จะดูตำแหน่งของเมืองที่ต่าง ๆ เหล่านี้โปรดดูแผนที่ในหน้าต่อไป.

²Morrison, Chinese Commercial Guide, 1848 หน้า 74.

รูปที่ 1 แผนที่ชายฝั่งประเทศจีนตอนใต้ แสดงเมืองท่าต่าง ๆ ที่มีเรือสินค้าไปมาแะในการค้าระหว่างจีนและสยาม



ให้⁸ และนามัว⁹ อย่างไรก็ตาม มีการกล่าวถึงเสมอว่า เอ๋หมิง คือแหล่งสำคัญในข่ายการค้าระหว่างจีนและประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้¹⁰ ขณะเดียวกันกุตสลาฟก็ได้อ้างว่า การค้าที่เจิง-ไห่ “เป็นไปได้เป็นอย่างดี และมีผลประโยชน์”¹¹ การเปรียบเทียบเรื่องภาษีอากร ณ ที่ด่านศุลกากรทางทะเลของมณฑลต่าง ๆ มีแสดงอยู่ในตารางที่สองแล้ว แต่ก็สมควรกล่าวในที่นี้ว่า ในการปฏิบัติที่จะให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับของศุลกากรนั้น ขึ้นอยู่กับว่าผู้ใดเป็นเจ้าของหน้าที่ผู้ควบคุมอยู่ ณ ที่จุดนั้น จึงทำให้มีการแตกต่างกันอย่างพอประมาณทีเดียวในการที่จะส่งเสริมหรือขัดขวางการค้ากับต่างประเทศ ณ เมืองท่าต่าง ๆ ความขัดแย้งระหว่างแหล่งที่มาของชาวสวาได้ช่วยส่งเสริมความเป็นไปได้ที่ว่าการค้าส่งออกของจีนอาจจะได้รับการสนับสนุนอย่างแข็งขันยิ่งกว่าการส่งสินค้าเข้า โดยเฉพาะสินค้าที่มีการเก็บภาษีสูง และถูกขัดขวางต่าง ๆ นานา ซึ่งโดยทั่วไปหมายถึงสินค้าที่มาจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ในที่สุดปัญหาที่เกิดขึ้นมาว่า การค้าที่มีจุดกำเนิดในประเทศจีนได้ผ่านเมืองท่าเดียวกันกับสินค้าที่มีจุดกำเนิดในประเทศสยามหรือไม่ ดูเหมือนว่า เจา-โจว ฟู่ จะเป็นศูนย์กลางนำสำหรับการค้าสองทางนี้ ตามมาด้วยเมืองต่าง ๆ ทางใต้ของมณฑลฟูเกี้ยน เกาะไหหลำได้ส่งเรือสำเภานาขนาดเล็กมายังประเทศสยามหลายลำด้วยกัน แต่ก็มักจะนำสินค้าที่ไม่ได้กำไรสูงนักมาค้าขาย¹² เรือสำเภานี้ ออกเดินทางจากบางกอกโดยปกติแล้วจะแล่นผ่านไหหลำไป เพื่อไปยังเมืองท่าต่าง ๆ ในพื้นแผ่นดินใหญ่ ดูเหมือนจะมีการค้าโดยตรงเพียงเล็กน้อยเท่านั้นระหว่างนครกวางตุ้งกับสยาม¹³ ถึงแม้ว่าการริเริ่มการค้าส่วนใหญ่จะกระทำกันที่เมืองเจียง-เหมิน ซึ่งอยู่ไม่ไกลไปจากนั้นมากนัก มีรายงานว่าเรือสำเภามาจากหนิงโปและเซียงไฮ้ได้แล่นไปไปทำการค้ากับหมู่เกาะอินโดนีเซียและสิงคโปร์ แต่นอกเหนือไปจากทำให้การของกุตสลาฟ ซึ่งอ้างว่า เรือเหล่านี้ได้เดินทางมายังประเทศสยามในระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ไปจนถึงเดือนเมษายนแล้ว¹⁴ ก็แทบจะไม่มีประจักษ์พยานอันใดที่จะแสดงให้เห็นว่า ประเทศสยามได้เป็นจุดที่เรือสำเภาเหล่านี้จะมาแวะอย่างสม่ำเสมอในการเดินทางค้าขายของเรือเหล่านี้ แต่ในทางตรงกันข้ามมีเรือสำเภานี้ที่ออกแล่นไปไปจากบางกอกไปยังเรือเหล่านี้บ่อย ๆ เรือสำเภาสยามที่ไปยังประเทศจีนดูเหมือนว่าจะไปทำการค้ายังเมืองท่าต่าง ๆ ตลอดแนวชายฝั่งของประเทศจีน ขณะที่เรือสำเภากิจที่มายังประเทศสยามแทบทั้งหมดมาจากศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ที่สำคัญ 2 แหล่งคือ เมืองเจา-โจว ทางภาคใต้ของฟูเกี้ยน และเกาะไหหลำ

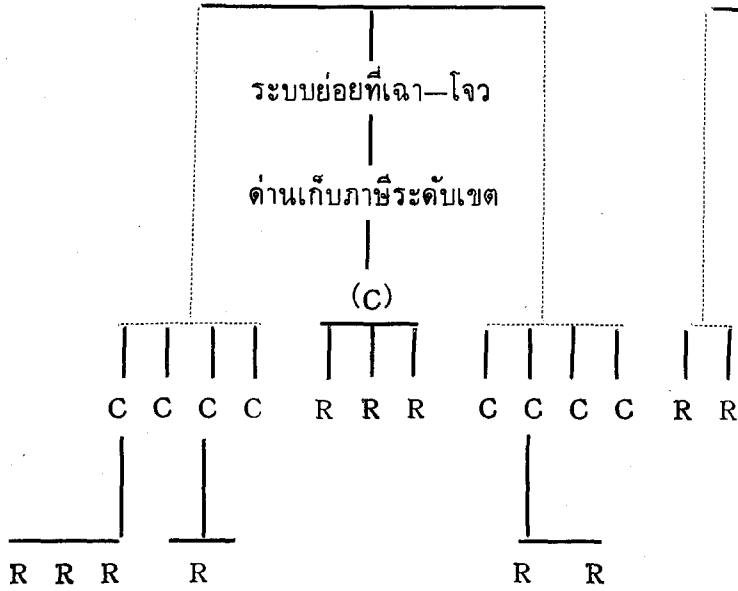
การค้าของคนจีนทั้งภายในและกับต่างประเทศ ถูกเก็บภาษีและควบคุมโดยด่านศุลกากร (ฉาง-กวาน) ซึ่งกระจายกันอยู่ทั่วจักรวรรดิ ด่านศุลกากรเหล่านี้ ยกเว้นห้าด่านที่อยู่ภายใต้คณะ

กรรมการการทำงาน นอกนั้นอยู่ภายใต้การอำนวยการของคณะกรรมการจัดการรายได้แผ่นดิน (Board of Revenue) ซึ่งเป็นผู้วางระเบียบในการพาณิชย์และกำหนดอัตราภาษีศุลกากร¹⁵ การค้ากับต่างประเทศและการค้าตามริมฝั่งทะเลในมณฑลทางภาคใต้อยู่ภายใต้การควบคุมของหน่วยราชการทางศุลกากรทางทะเล (ไห่-กวาง) ของมณฑลทั้งสี่ในกวางตุ้ง (กวาง-โจว) ฟูเกี้ยน (จาง-โจว)¹⁶ จีเกียง (เจิ่น-ไห่) และเกียงสู (เซียงไฮ้)¹⁷ ด้านภาษีเหล่านี้ได้ถูกจัดตั้งขึ้นในตอนท้ายศตวรรษที่ 17 เพื่อจัดระเบียบและเก็บภาษีศุลกากรในการค้าทางทะเล¹⁸ จากทุกด้านภาษีกลางในระดับมณฑล (ต้า-กวาง)¹⁹ กระจายออกเป็นตาข่าย ด้านศุลกากรในระดับเขต (จิง-โซ่ว หรือ เจิง-โซ่ว) ซึ่งก็มีหน้าที่ควบคุมดูแลด้านศุลกากรย่อยซึ่งมีอยู่ไม่น้อยในระดับจังหวัด (เฟิ่น-โซ่ว หรือ เสี่ยว-โซ่ว) ลูกโซ่ในการบังคับบัญชาของระดับทั้ง 3 นี้ไม่ชัดเจนนัก และในมณฑลกวางตุ้งก็เป็นการยากมากที่จะรู้แน่ชัดว่า ด้านย่อยต่าง ๆ ในแต่ละเขตอยู่ภายใต้การควบคุมโดยตรงของด้านศุลกากรระดับเขตทั้งหมดหรือไม่ หรือว่าบางด้านย่อยจะถูกควบคุมโดยสำนักงานกลางของมณฑลที่ตั้งอยู่ในนครกวางโจว ผังที่ 1 ซึ่งได้มาจาก Yueh hai-kuan chih แสดงว่า เฉพาะด้านย่อยที่ถูกบ่งอย่างแจ่มชัดว่าขึ้นอยู่กับด้านศุลกากรเขตเท่านั้นจึงจะขึ้นโดยตรงกับด้านเขต อย่างไรก็ตาม โดยเหตุผลแล้ว เราย่อมคาดได้ว่า ด้านศุลกากรระดับเขตย่อมจะต้องมีหน้าที่ควบคุมด้านย่อยที่อยู่ในเขตนั้น ๆ อยู่บ้าง

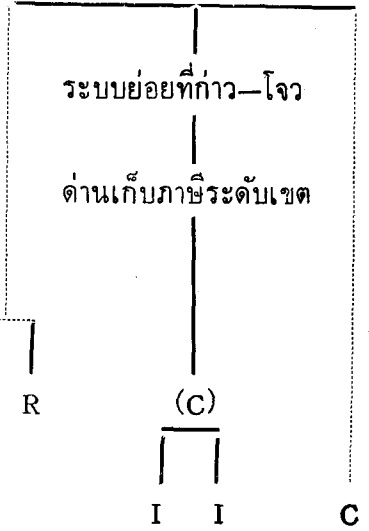
ผัง 1 หน่วยงานศุลกากรทางทะเลของมณฑลกวางตุ้ง¹

	ด้านเก็บภาษี	ด้านตรวจ	ด้านลงทะเบียน
เฉา-โจว	9	0	10
กวาง-โจว	2	5	9
ก่าว-โจว	1(2)	5(2)	0(2) ²
ฉง-โจว	10	0	0
ฮู่ย-โจว	4	3	3
เหลี่ยว-โจว	2	8	0
เหลียน-โจว ³	2	1	0
เจ้า-ฉิง ³	1	0	0

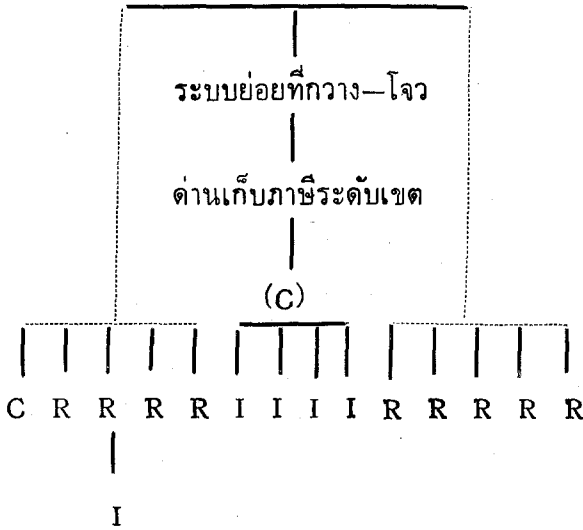
ด้านสุลกากรกลางระดับมณฑล



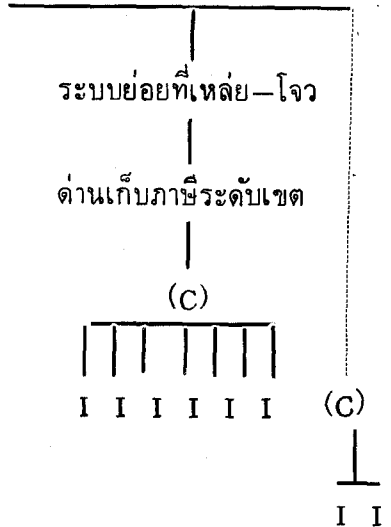
ด้านสุลกากรกลางระดับมณฑล



ด้านสุลกากรกลางระดับมณฑล



ด้านสุลกากรกลางระดับมณฑล



C = ด้านเก็บภาษี (เฉา-ซู่ชัว โจ้ว)

I = ด้านตรวจ (จี้-ฉา โจ้ว)

R = ด้านลงทะเบียน (ก๊ว-ฮ่าว โจ้ว)

————— มีการควบคุมโดยตรงตามเหลี่ยง

..... การควบคุมมิได้กำหนดแน่ชัด

¹YHHC : 5—6 *passim*. บันทึกเรื่อง *Huitien* ได้เปลี่ยนแปลงไปในเรื่องของหน่วยงานภาษีสุลกากรทางทะเล และตามฉบับพิมพ์ 1813 (TCHT : 1813 : 16 : 5a) ได้กล่าวว่า เมืองเฉา-โจว เป็นด้านสุลกากรระดับเขตเฉา-โจว มากกว่าจะเป็นเมืองอันฟูและกล่าวว่าเมือง เจีย ซู เป็นด้านสุลกากรระดับเขตใน ฮุย-โจว มากกว่าจะเป็นเมือง หู-ซ่ง บ่งชี้ว่านั่นไม่ได้มีการกล่าวถึง ฟู่-ซู่ชัวกว่าว่าเป็นด้านเก็บภาษีสุลกากรและก็ได้มีการกล่าวถึงด้านลงทะเบียนอีกหกด้าน ในฉบับพิมพ์ 1899 (TCHT : 1899:23 : 5b) มีเพิ่มเข้ามาว่าเบี่ย-ไห่ เป็นด้านสุลกากรระดับเขต.

²จำนวนที่ไม่ได้อยู่ในวงเล็บ เป็นตัวเลขดั้งเดิมของLiang ในการจำแนกหน้าที่ของด้านสุลกากรที่ ก่าว-โจว (YHHC : 5 : 1b). อย่างไรก็ตาม ใน *Chuan : b* : 20b—30b เขาได้กล่าวว่ามีย่างละ 2 (ตัวเลขในวงเล็บ).

³ทั้ง เหลี่ยน-โจว และ จ้าว-ฉิง ต่างก็ไม่มีสุลกากรระดับเขตด้วยกันทั้งนั้น.

ด้านศุลกากรและด่านย่อยที่ขึ้นกับด่านระดับเขตมีหน้าที่ต่างกันอยู่ 3 ประการ บางด่านได้รับมอบอำนาจให้เก็บภาษีศุลกากรสินค้าออกและสินค้าเข้า (cheng-shui k'ow) เรือเดินทะเลบางลำที่ได้ขึ้นทะเบียนไว้แล้ว (kua-hao k'ow) ในขณะที่ด่านภาษีอื่น ๆ ได้รับมอบให้ทำหน้าที่รับผิดชอบในการตรวจสอบ (chi—ch' a k'ow). คำที่ใช้เรียกทั้งสามนี้ ซึ่งมีปรากฏอยู่ใน Yueh hai—kuan chih นั้น ขาดคำจำกัดความตามหน้าที่²⁰ แต่จากหลักฐานอื่นได้แสดงถึงหน้าที่ของด่านย่อยแต่ละแบบว่าเป็นเช่นไร ด่านที่มีหน้าที่ตรวจสอบทำการตรวจสินค้าเข้าและออก สันนิษฐานว่าเพื่อเป็นการป้องกันสินค้าต้องห้ามที่เข้าหรือออกจากประเทศ²¹ ด่านเหล่านี้ อาจจะทำการสอบสวนใบอนุญาตที่ผิดระเบียบหรือการที่พ่อค้าชาวต่างชาติเข้ามายังเมืองท่าต่าง ๆ ของจีนอย่างผิดกฎหมาย²² แต่หน้าที่อย่างหนึ่งซึ่งไม่ใช่หน้าที่โดยตรงของด่านเหล่านี้ก็คือ การเก็บภาษีศุลกากร²³ ด่านที่ทำหน้าที่ทะเบียนมีหน้าที่ออกใบอนุญาตหรือเอกสารให้แก่เรือสำเภาดังต่าง ๆ เรือที่ต้องการใบอนุญาตจากรัฐบาลมณฑลฟูเกี้ยนจะได้เอกสารเหล่านี้จากด้านศุลกากรระดับเขต หรือด่านย่อยระดับจังหวัดด้านใดด้านหนึ่ง ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับขนาดของเรือ²⁴ ด่านย่อยเหล่านี้ต้องตรวจสอบเอกสารของเรือสำเภานั้น ๆ ในการเข้าออกอีกด้วย²⁵ ด้านศุลกากรทั้ง 3 แบบนี้ไม่ได้ตั้งอยู่ด้วยกันในเขตเดียวกันเสมอไป²⁶ และที่ตั้งของด้านศุลกากรแต่ละแบบที่กล่าวถึงนั้น ควรจะมีการชี้บอกถึงลักษณะของกิจการทางการค้าของท่าเรือแห่งนั้น อย่างไรก็ตาม เรื่องนี้ดูเหมือนจะไม่ใช้เรื่องสำคัญอะไร ตัวอย่างเช่น ในมณฑลทงกวางตุ้ง หนึ่งในสามของด้านศุลกากรอยู่บนเกาะไหหลำ ในขณะที่มีด่านเพียง 2 แห่งเท่านั้นที่ตั้งอยู่ที่กวาง—โจว ฟู²⁷ ที่น่าประหลาดใจยิ่งไปกว่านั้นก็คือ ด่านย่อยที่ทำการตรวจสอบทั้ง 8 แห่งใน เหล่ย—โจว ฟู ตั้งอยู่บนฝั่งทะเลด้านตะวันออกของคาบสมุทรเพื่อทำการตรวจสอบเรือสำเภากล่าวแล่นเข้ามาจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เรื่องนี้ดูไม่น่าจะเป็นเช่นนั้น เพราะเรือสำเภากล่าวแล่น—หยาง ถ้าไม่มาจากอ่าวตังเกี๋ย ก็จะแล่นมาอ้อมฝั่งตะวันออกของเกาะไหหลำ²⁸ เครื่องชี้บอกเพียงอย่างเดียวถึงความสัมพันธ์ระหว่างที่ตั้งของด้านศุลกากรและการค้าก็คือ ความสำคัญของด่านทะเบียนในเฉา—โจว ฟูและ กวาง—โจว ฟู เนื่องจาก เฉา—โจว เป็นศูนย์กลางของการส่งสินค้าออกของชาวพื้นเมืองกวางตุ้ง และมีพ่อค้าเมืองเฉา—โจวเป็นเจ้าของเรือสำเภาดังต่าง ๆ เราอาจคาดหมายได้ว่า ด่านที่ออกใบอนุญาตที่ตั้งอยู่ ณ ที่นั้นมีอัตราสูง กวาง—โจวในฐานะที่เป็นเมืองหลวงในทางการปกครองของมณฑล ตั้งอยู่ในที่ที่เหมาะสมเช่นเดียวกัน เหตุผลที่อยู่เบื้องหลังในการตั้งด้านศุลกากรเฉพาะแห่งตามเมืองท่าที่กล่าวมานั้นยังไม่ชัดเจน

การที่มีจำนวนด้านศุลกากรมากมายเช่นนี้ ดูเหมือนจะทำให้การดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าต้องล่าช้ามากกว่าจะไม่เป็นอุปสรรคเสียเลย กล่าวกันว่าพวกพ่อค้าที่เอ่ิมึงได้พบว่าเป็นสิ่งจำเป็นที่จะต้องจ่ายภาษีให้แก่แต่ละด้านศุลกากร ก่อนที่จะได้รับอนุญาตให้ดำเนินธุรกิจการค้าของตนต่อไป²⁹ อย่างไรก็ตาม การที่ระบบการบริหารมีการประสานงานกันอย่างหละหลวมนั้นเป็นการทำให้ด้านศุลกากรท้องถิ่นทั้งหลายมีอิสรภาพอย่างเต็มที่ในการปฏิบัติงานของตน นับเป็นเวลาหลายปีก่อน ค.ศ. 1807 ที่เรือสำเภาสยามได้ไปทอดสมอที่เมือง ตง—หลง กัง ในเฉา—โจว ทั้ง ๆ ที่เมืองนี้ไม่ใช่ด้านศุลกากรระดับมณฑลส่วนกลางซึ่งมีอำนาจในการวางระเบียบข้อบังคับในการควบคุมเรือเดินทะเลต่าง ๆ เมื่อเจ้าหน้าที่เมืองกวางตุ้งได้ล่วงรู้ถึงการละเมิดกฎข้อบังคับนี้ ก็ได้ออกคำสั่งให้ยุติการล่องละเมิดนี้เสีย³⁰ ถึงกระนั้นก็ตาม กฎข้อบังคับนี้ดูเหมือนจะไม่ได้จำกัดอิสรภาพในการปกครองตนเองของด้านศุลกากรที่เมืองเฉา—โจว เพราะเรือสำเภาสยามก็ยังยังคงยื่นกรานที่จะมาแวะยัง ตง—หลง กังอยู่เรื่อย ๆ เป็นเวลาอีกหลายปีต่อมา³¹ ถึงแม้ว่าระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ที่คลุมไปทั่วมณฑลเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของด้านศุลกากรที่มีหน้าที่เก็บภาษีอากรจะได้ประกาศออกใช้เป็นกฎหมายแล้วก็ตาม กฎข้อบังคับเหล่านี้ดูเหมือนส่วนใหญ่จะช่วยส่งเสริมให้ข้าราชการศุลกากรชั้นผู้น้อยมีอำนาจในการที่จะตัดสินใจการต่าง ๆ ได้ด้วยตนเอง

ข้าหลวงใหญ่หรือข้าหลวงตรวจการณของการบริหารงานภาษีอากรของมณฑลนั้นมีตำแหน่งไม่เท่ากัน และหน้าที่การปฏิบัติงานก็ไม่เหมือนกันด้วย ในขณะที่ข้าหลวงตรวจการณหรือฮอปโป (Hoppo) ที่กวางตุ้ง³² เป็นเจ้านายองค์หนึ่งในราชวงศ์กษัตริย์ และตำแหน่งนี้เป็นตำแหน่งที่เป็นทางการเพียงอย่างเดียวของท่าน ข้าหลวงตรวจการณคนอื่น ๆ ในที่อื่นจะดำรงตำแหน่งต่าง ๆ ไปพร้อมกัน ซึ่งมีอยู่บ่อย ๆ ตัวอย่างเช่น ในมณฑลฟูเกียน ผู้สำเร็จราชการเมืองชั้นยังทำหน้าที่ข้าหลวงตรวจการณการเก็บภาษีศุลกากรอีกด้วย และที่เซียงไฮ้ ความรับผิดชอบในเรื่องนี้ตกอยู่กับผู้ว่าราชการจังหวัดในระยะเวลาสั้น ๆ³³ นอกจากนี้จะทำหน้าที่เป็นผู้ชี้ขาดในกรณีพิพาททางการค้าแล้ว ข้าหลวงตรวจการณยังสามารถที่จะเสนอแนะให้มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายทางการค้า และยังถูกกำหนดให้เป็นผู้ทำหน้าที่ส่งเงินรายได้ที่คณะกรรมการรายได้แผ่นดินหวังว่าจะเก็บได้จากด้านศุลกากรส่วนกลางในแต่ละมณฑลไปยังปักกิ่งอีกด้วย

องค์กรในการเก็บภาษีศุลกากรประกอบด้วยคณะเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงาน 2 ประเภท คือ พวกที่มีใบอนุญาต และพวกที่ไม่มีใบอนุญาตหรือพวกเจ้าหน้าที่ชั้นผู้น้อยเป็นพวกลูกจ้างซึ่งโดยปกติแล้วเป็นคนที่อยู่ในท้องถิ่นนั้น ซึ่งทางด้านศุลกากรว่าจ้างมาให้ทำงานประเภทตรวจสอบ และ

เก็บบันทึกเกี่ยวกับสินค้าออกและสินค้าเข้า เพื่อเข้าแฟ้มของโรงภาษีไว้ คอยดูแลระวางระไว เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าผ่านระหว่างท่าเรือกับเรือที่ทอดสมออยู่ข้างนอกเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการลักลอบขนส่งสินค้าเถื่อน คอยรับเงินภาษีสินค้าที่จ่ายเข้ามายังด่านเก็บภาษีศุลกากร และออกเดินทางไปตรวจตราด่านย่อยต่าง ๆ ในแต่ละท้องที่เป็นครั้งคราว³⁴ ส่วนพวกลูกจ้างที่มีใบอนุญาตนั้น มีฐานะกึ่งข้าราชการ ทำหน้าที่เป็นเสมือนคนกลางระหว่างรัฐบาลกับพ่อค้าชาวต่างชาติ ที่สำคัญที่สุดในพวกนี้ ได้แก่ พวกนักภาษาศาสตร์ พวกนายหน้า คนนำร่อง และพวกพ่อค้าบริษัทเอกชน (hong merchants) พวกนักภาษาศาสตร์ (ถง-ซ้อ) ได้รับอนุญาตให้ทำการส่งสินค้าออก และนำสินค้าเข้า ตรวจนับจำนวนเงินภาษีที่ติดค้างอยู่ ทำฎีกายื่นต่อรัฐบาลในนามของชาวต่างชาติ และตระเตรียมงานเลี้ยงที่จำเป็นแก่ข้าหลวงตรวจการณ์ในเวลาที่จะออกไปตรวจวัดเรือสินค้าพวกนายหน้า(ใหม่-บัน) มีหน้าที่จัดหาเสบียงให้แก่เรือเดินทะเล และกำหนดอัตราค่าดูแลรักษาโกดังสินค้าสำหรับสินค้าเข้าต่าง ๆ พวกคนนำร่อง (หยิน-ซู่) มีหน้าที่รายงานการมาถึงของเรือสินค้า ต้นทางที่มา ชื่อเรือ และชนิดของสินค้าที่บรรทุกมา พวกพ่อค้าบริษัทเอกชนมีหน้าที่ค้าประกันข้อผูกพันทางการเงินซึ่งพวกพ่อค้าที่ตนเป็นตัวแทนอยู่เป็นผู้ถือหุ้น³⁵

หลังจากที่ยื่นขอใบอนุญาตสำหรับตำแหน่งหนึ่งใดในจำพวกต่าง ๆ เหล่านั้นจากฝ่ายปกครองของท้องถิ่นนั้น ๆ แล้ว จะต้องมีการตรวจสอบฐานะทางการเงินและความสามารถที่จะให้ความไว้วางใจได้ของผู้สมัคร โดยเฉพาะอย่างยิ่งพวกพ่อค้าบริษัทเอกชนจะถูกคัดเลือกขึ้นมาจากกลุ่มพ่อค้าที่มั่งคั่งของท้องที่เท่านั้น การแต่งตั้งพ่อค้าซึ่งมีฐานะดีอยู่แล้วมีความจำเป็นอยู่ 2 ประการ เพราะค่าขอใบอนุญาตและค่าติดสินบนที่จะให้ได้มาซึ่งใบอนุญาตนั้นมีราคาสูงมาก และเพราะพ่อค้าบริษัทเอกชนจำเป็นต้องมีทรัพย์สินเพียงพอที่จะเสียภาษีและค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการเดินเรือทั้งหมดที่เขารับผิดชอบอยู่ ถึงแม้ว่าจะยังไม่มีตัวเงินที่กำหนดอยู่ในขณะนั้นจะด้วยเหตุผลใดเหตุผลหนึ่งก็ตาม³⁶ ตำแหน่งต่าง ๆ ที่มีใบอนุญาตจะตกทอดลงมายังคนในตระกูลนั้น ๆ ถ้าผู้ที่รับตำแหน่งคนใหม่จะจ่ายเงินสินบนที่เหมาะสมเพิ่มขึ้นจากค่าธรรมเนียมใบอนุญาต พ่อค้าบริษัทเอกชนได้รับใบอนุญาตในท่าเรือทุกแห่งที่ทำการค้าทั้งกับชาวตะวันตกและชาวพื้นเมือง แต่ข้าพเจ้าไม่สามารถกำหนดลงไปได้ว่า พวกเจ้าหน้าที่ต่าง ๆ ที่ได้กล่าวถึงมาแล้วนั้นจะมีอยู่ตามท่าเรืออื่น ๆ ด้วยหรือไม่ นอกเหนือไปจากท่าเรือที่มีเรือของชาวตะวันตกเข้ามาแวะ

พ่อค้าบริษัทเอกชนเป็นพวกที่สำคัญที่สุดของการปกครองตามลำดับชั้นของท่าเรือกึ่งราชการ ในขณะที่คำว่า หง (hong) (หาง) หมายถึงบริษัทเอกชนหรือพ่อค้าที่ทำการค้าสินค้าเฉพาะ

อย่าง เช่น พ่อค้าผ้าไหม หรือพ่อค้าใบชา คำนึงยังถูกนำไปใช้เพื่อหมายถึง องค์กรใหม่ที่มีบริษัท (เจีย) เป็นจำนวนมากเข้ามารวมอยู่ พวกพ่อค้าบริษัทเอกชนในเมืองกวางตุ้งถูกแบ่งออกเป็นองค์กรที่ว่ามี 3 องค์กรด้วยกัน องค์กรแรกและเป็นพวกที่นักเขียนเกี่ยวกับเมืองจิ้นรู่่นก่อน ๆ ได้เขียนถึงมามากพอแล้ว³⁷ นั้น ประกอบด้วยสมาชิกที่เป็นพ่อค้าบริษัทเอกชนชาวต่างชาติ หรือพ่อค้าทางทะเล (หยาง-หาง) ในปี ค.ศ. 1760 พ่อค้าเอกชนชาวต่างชาติถือกันว่ามีควมรับผิดชอบเกี่ยวกับการเดินเรือของพวกตะวันตกแต่อย่างเดียว³⁸ และถูกเปลี่ยนชื่อเป็นองค์กรทะเลนอก (ไหว-หยาง หาง) ในเวลาเดียวกัน องค์กรอื่นอีก 2 องค์กรก็ได้ก่อตั้งขึ้นคือ เปิ่น-กั้ง หาง³⁹ (Peh-kang hang) ซึ่งทำหน้าที่เกี่ยวกับคณะทูตบรรณาการจากสยามและเกี่ยวกับการค้าขายกับสยาม และ ฟู่-เฉ่า หาง (Fu-ch'ao hang) ซึ่งแต่เดิมเรียกว่า ไห่-หนาน หาง⁴⁰ (Hai-nan hang) มีหน้าที่จัดการเกี่ยวกับการค้าขายตามชายฝั่งทะเลของชาวพื้นเมืองที่มณฑลฟูเกี้ยนและเฉา-โจว ซึ่งเข้าและออกจากท่าเรือที่เมืองกวางตุ้ง⁴¹ พ่อค้าบริษัทเอกชนยังเป็นที่รู้จักกันในนามของพ่อค้าผู้ค้าประกันอีกด้วย (หาง-ซัง หรือ เป่า-ซัง) เนื่องจากว่าพวกนี้ต้องทำหน้าที่เป็นผู้ค้าประกันให้คนต่างชาติที่ตนเป็นตัวแทนอยู่ ความรับผิดชอบเบื้องต้นของพวกนี้ก็คือ การนำส่งเงินภาษีสินค้าเข้าและออกที่เก็บจากสินค้าที่ทำการซื้อขายกันโดยพวกพ่อค้าที่ตนได้รับมอบหมายให้ดำเนินงานอยู่ และนำส่งเงินค่าธรรมเนียมขนาดเรือที่เก็บจากเรือพ่อค้าอีกด้วย⁴²

พ่อค้าบริษัทเอกชนหรือนายหน้าทางการค้าที่เป็นชาวพื้นเมืองและต่างชาติไม่เป็นของแปลกที่เมืองกวางตุ้ง แต่จะพบได้ที่ทุกท่าเรือที่มีการค้าขาย (ไห่-โหว) บนฝั่งทะเล เรือยกลงไปจนถึงเมืองที่มิตลาดค้าขาย (เงิน)⁴³ กล่าวกันว่าที่เอ๋อหิงมีพ่อค้าผู้ค้าประกัน⁴⁴ 3 คนอยู่ภายใต้องค์กรต่างชาติที่ตั้งขึ้นเพื่อดำเนินกิจการทั่วไป⁴⁵ และในเจียงเหมินไปจนถึงตะวันออกเฉียงใต้ของเมืองกวางตุ้ง องค์กรเหนือและใต้(หนาน-เป่ย์ หาง) ควบคุมการเดินเรือสำเภากลางในซึ่งดำเนินงานภายใต้กฎหมายคล้ายคลึงกันกับกฎหมายขององค์กรเมืองกวางตุ้ง⁴⁶ แม้ว่านายหน้าที่มิใช่ใบอนุญาตมีเอกสิทธิ์อย่างแท้จริงในเรื่องการค้าขายโดยเรือสำเภากลางตลอดถึงการควบคุมการตลาด การเก็บภาษีสินค้าและค่าท่าเรือและบริการอื่น ๆ อีกหลายประการที่พ่อค้าต้องการ พวกนายหน้าเหล่านี้อาจจะรู้จักกันยังไม่ใช้อำนาจในทางที่ผิด เนื่องจากเกรงว่าจะถูกลดจำนวนการเข้าเทียบท่า ยิ่งกว่านั้นในระหว่างศตวรรษที่ 19 ความโน้มเอียงของพวกพ่อค้าชาวตะวันตกที่จะไปติดต่อกับพ่อค้าอื่น ๆ ที่ไม่มีใบอนุญาตค้ากับต่างชาติ⁴⁷ เพิ่มขึ้นนั้นเป็นเสมือนการวัดอำนาจของพวกนายหน้าเหล่านี้ พ่อค้าชาวจีนต้องมีความฉลาดมากขึ้นในการใช้อุบายหลบเลี่ยงการบีบบังคับเกี่ยวกับการค้าขององค์กรได้ดีกว่าพวกพ่อค้าชาวต่างชาติ

บางที่ปัญหาที่หนักที่สุดที่บริษัทนายหน้าทั้งหมดเผชิญอยู่⁴⁸ ในระหว่างศตวรรษที่ 18 และ 19 ก็คือ การชอกชู่เงินจากชาวต่างชาติที่เมืองกวางตุ้งเพื่อจุดประสงค์ให้มีการหมุนเวียน และผลก็คือ การเป็นหนี้พ่อค้าชาวตะวันตกอยู่เรื่อย ๆ การกู้ยืมนี้ไม่เพียงแต่จะกระทำโดยบริษัทต่าง ๆ ในองค์กรต่างชาติเท่านั้น แต่พวกบริษัทต่าง ๆ ใน เปิ่น-กั๊ว หาง ซึ่งจัดการเกี่ยวกับการค้ากับสยามก็ได้ทำการกู้ยืมเช่นกัน การเข้าเป็นสมาชิก เปิ่น-กั๊ว หาง ซึ่งเรียกร้องอยู่เสมอให้บริษัทที่เข้าเป็นสมาชิกต้องมีทรัพย์สินพอกับหนี้สินที่มีอยู่ สมาชิกภาพนี้เปลี่ยนแปลงอยู่เรื่อย ๆ ดังที่เคยเป็นมาในองค์กรต่างชาติ ใน ค.ศ. 1795 บริษัทนายหน้า 3 แห่งคือ หยู-ซุ่น อี้-ซุ่น และ หวัน-จิว ได้เลิกกิจการไปเนื่องจากไม่สามารถปลดหนี้สินที่มีอยู่กับพวกพ่อค้าชาวสยามได้ องค์กรต่างชาติได้รับคำสั่งให้เข้ามารับผิดชอบการชำระหนี้ของเงินเหล่านั้น แต่เงินต้องเอามาจากเงินกองทุนของ เปิ่น-กั๊ว หาง เงินกองทุนนี้ได้ก่อตั้งขึ้นใน ค.ศ. 1780 เพื่อไว้ชำระหนี้ของพวกพ่อค้าบริษัทเอกชนที่ล้มละลาย ในการก่อตั้งเงินทุนนี้ องค์กรได้เรียกเก็บเงินประมาณ 3-6 เปอร์เซ็นต์ (หาง-หย่ง) จากราคาประเมินที่กำหนดไว้แน่นอนของสินค้าเข้าและออกที่คัดเลือกไว้แล้วบางชนิด เงินก้อนใหญ่ที่สุดได้มาจากการเก็บภาษีสินค้าออกที่เป็นพวกใบชาและผ้าไหม⁵⁰ ที่ว่าเงินกองทุนของ เปิ่น-กั๊ว หาง มีมากพอสำหรับบริษัทสมาชิกที่หวังจะกู้ยืม แสดงให้เห็นว่า องค์กรสามารถจัดการการค้าได้อย่างมีเหตุผล แต่เนื่องจากปริมาณการค้าขายของสยามไม่เท่าเทียมกับปริมาณการค้าของชาวตะวันตก จึงจำเป็นจะต้องมีความรอบคอบในการเก็บภาษี เพื่อที่จะขยายเงินกองทุนขององค์กรนี้ออกไป ถ้าเก็บภาษีต่ำไป ทางองค์กรก็จะไม่มีเงินเหลือพอที่จะให้ได้ตามความต้องการของหน่วยราชการท้องถิ่น หรือตามความต้องการของสมาชิกที่ล้มละลาย อย่างไรก็ตาม ถ้าเก็บภาษีสูงเกินไป ชาวสยามก็จะยื่นคำร้องทุกข์ต่อเจ้าหน้าที่โรงภาษี หรืออาจจะหันเหการค้าของตนไปยังเมืองทำอื่น⁵¹

การที่องค์กร เปิ่น-กั๊ว หาง ไม่สามารถจะจัดการเรื่องภาวะทางการเงินให้บรรลุผลดังประสงค์ได้อยู่เป็นนิจนั้น ทำให้ต้องล้มเลิกกิจการไปเมื่อ ค.ศ. 1795 เนื่องจากองค์กรต่างชาติไม่เต็มใจที่จะรับประกันหนี้ จึงได้มีการเสนอแนะขึ้นใน ค.ศ. 1797 ให้เปิดบริษัทขึ้นใหม่บริษัทหนึ่ง มีฐานะเป็น เปิ่น-กั๊ว หาง ภายใต้การอำนวยการของ เจิน ฉาง-สวี แต่ผู้เดียว จี้-ชาน ซึ่งขณะนั้นเป็นข้าหลวงตรวจการณ์ที่เมืองกวางตุ้งคัดค้านการกระทำที่มีเอกสิทธิ์และไม่ยุติธรรมของเงิน และได้ล้มองค์กรนี้อีกครั้งหนึ่ง และมอบหน้าที่ต่าง ๆ ให้บริษัทต่าง ๆ ในองค์กรต่างชาติ โดยให้ทำหน้าที่หมุนเวียนกันไป⁵²

ผู้คนในศตวรรษที่ 19 ถ้าจำไม่ได้ว่าครั้งหนึ่งมี เป็น-กั๋ง หาง อยู่ ก็คงจำได้ว่า เป็น-กั๋ง หาง ได้เกิดขึ้นมาใหม่หลังจากที่ จี-ซาน ได้ส่งเลิกกลับไป เพราะมีบันทึกของสยามไว้ว่า ใน ค.ศ. 1862 มี “ผู้ดูแลสินค้า” คนหนึ่งในเมืองกวางตุ้ง ซึ่งในภาษาไทยเรียกว่า “ผู้งาน” (Pungan) ซึ่ง “มีหน้าที่รับผิดชอบเรื่องราวเกี่ยวกับประเทศสยาม” ได้ส่งจดหมายเตือนคนสยามให้จัดคณะทูตบรรณาการ ซึ่งได้ละเลยมาในระหว่างทศวรรษ 1850⁵³ “ผู้งาน” ดูเหมือนจะเกี่ยวข้องกับกับ เป็น-กั๋ง หาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งนับตั้งแต่องค์กรนั้นได้เข้าจัดการเรื่องการค้าและบรรณาการของ สยามแต่แรกๆ⁵⁴ อย่างไรก็ตาม ถ้ามีบริษัทหนึ่งในองค์กรต่างชาติมีหน้าที่รับผิดชอบในเรื่องนี้ ใน ค.ศ. 1862 “ผู้ดูแลสินค้า” ที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นก็น่าจะเป็นบริษัทนั้นนั่นเอง การใช้คำ “ผู้งาน” (Pungan) อาจจะได้ไม่มีความหมายอะไรมากไปกว่าการเลียนการใช้ถ้อยคำนั้นในตอนแรกๆ⁵⁵

บริษัทนายหน้าองค์กรต่างๆ นอกจากให้การค้าประกันแก่คนต่างชาติที่มาค้าขายอยู่ใน ประเทศจีนแล้ว ยังทำให้หน่วยราชการท้องถิ่นมีรายได้เพิ่มขึ้นในรูปของค่าธรรมเนียม ค่าธรรมเนียมถูกเรียกเก็บเมื่อพ่อค้าของบริษัทเอกชนได้รับใบอนุญาต เมื่อเขาตายและบุตรชายเข้ารับตำแหน่งแทน เมื่อเขาได้รับผลกำไรจากการประกันเรือ และเมื่อเขาขอคำรับรองในการที่จะเลิกทำ ธุรกิจ คาดกันว่า องค์กรเอ้หมิงเป็นผู้ส่งปริมาณสินค้าที่กำหนดแน่นอน เช่น ตะกั่วดำและเครื่อง บริเวณไปยังคลังจังหวัดและเจ้าหน้าที่ท้องถิ่น⁵⁶ จำนวนเหล่านี้จะต้องส่งให้ต่อเนื่องกัน และสำหรับ พ่อค้าบริษัทเอกชนที่ต้องการมีผลกำไรก็ให้ผู้ชายเป็นผู้เสียค่าธรรมเนียมพิเศษในรูปแบบใดแบบหนึ่ง เนื่องจากพ่อค้าบริษัทเอกชนต้องนำภาษีสินค้าส่งไปยังคลังภาษี มิใช่ผู้ชายส่งเอง บริษัทต่างๆ ใน องค์กรจึงสามารถเพิ่มจำนวนเงินภาษีขึ้นมาโดยการเก็บแบบ “แฝง” ซึ่งรวมอยู่ในราคาสินค้าที่ส่ง เข้าและออก

รายได้ที่บังคับเอาามาจากการค้าขายและจากบริษัทการค้าต่างๆ สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 พวกคือ ภาษีและค่าธรรมเนียม ภาษีสินค้าเช่นว่านั้นถูกเรียกเก็บตามเหตุผลเพื่อให้สอดคล้องกับ พิกัดอัตราภาษีที่กำหนดไว้โดยเฉพาะกรรมการรายได้แผ่นดิน และถูกส่งต่อไปยังด่านศุลกากร มณฑลส่วนกลาง ค่าธรรมเนียมนั้นเรียกเก็บจากรายการเบ็ดเตล็ดมากมาย เก็บโดยเจ้าหน้าที่โรงภาษีเพื่อไปเพิ่มเงินเดือนให้แก่ข้าราชการ และค่าธรรมเนียมพวกนี้ไม่ต้องรายงานไปยังด่าน ศุลกากรมณฑล⁵⁷ โดยทั่วไปแล้ว เงินค่าธรรมเนียมได้กำหนดอัตราไว้ตายตัว เพื่อว่าพวกพ่อค้า จะได้ทราบคร่าวๆ ว่าตนจะถูกเรียกเก็บเงินมากน้อยเพียงไร เงินค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บพิเศษ

จากเรือสำเภาที่เข้าเทียบท่าจะถูกนำไปจ่ายให้กับด่านย่อยเพื่อให้ได้ใบรับรองการนำสินค้าเข้า สินค้าออก และนำออกอีกครั้งหนึ่ง และยังนำไปจ่ายให้กับสินค้าซึ่งโดยปกติแล้วจะต้องเสียภาษีในพิกัดอัตราที่สูง เพื่อป้องกันมิให้สินค้าเหล่านี้เข้าไปมีรายชื่ออยู่ในสมุดรายการสินค้าของด่านศุลกากรตามราคาจริงของสินค้าเหล่านั้น⁵⁸

จำนวนเต็มที่ถูกประเมินเป็นค่าภาษี รวมค่าธรรมเนียมอื่น ๆ ที่ไม่ได้อยู่ในพิกัดอัตราภาษีของคณะกรรมการรายได้แผ่นดิน แต่ค่าธรรมเนียมที่เพิ่มขึ้นมาเหล่านี้ไม่ได้นำไปใช้กับการค้าของคนพื้นเมืองชาวจีนโดยทั้งหมด ตัวอย่างเช่น การเก็บภาษีสินค้าออกขึ้นอยู่กับราคาสินค้าที่วางไว้ตายตัวซึ่งกำหนดไว้ตั้งแต่ต้นศตวรรษที่ 18⁵⁹ ค่าธรรมเนียมเรียกเก็บ 6 เปอร์เซ็นต์ตามใบสั่งของนั้นเอาไปรวมกับภาษีสินค้าออก และเรื่องนี้แสดงให้เห็นว่า สมาชิกขององค์กรเป็นผู้จ่ายเพื่อให้ได้มาซึ่งสิทธิที่จะได้จัดการเกี่ยวกับสินค้าของเรืออื่น ๆ แต่ผู้เดียว⁶⁰ สินค้าที่บรรทุกในเรือพื้นเมือง (หรือเรือแบบจีน) ไม่ได้อยู่ในตารางประเมินราคาตายตัว⁶¹ และภาษีสินค้าออกที่ถูกประเมินจากสินค้าของเรือพื้นเมืองนั้นเบากว่าภาษีที่เก็บจากสินค้าที่ส่งออกโดยเรือของพวกเขาตะวันตกมาก ค่าธรรมเนียมอื่น ๆ อีก 2 ชนิดที่รวมอยู่กับภาษีอื่น ๆ คือ การเก็บเพิ่มขึ้น 30 เปอร์เซ็นต์ของจำนวนภาษีทั้งหมดเพื่อเป็นค่าเสียหายในการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศมาเป็นเหรียญเงินตามมาตรการแลกเปลี่ยนเงินตราของประเทศ และค่าธรรมเนียมน้ำหนักก็ถูกประเมินจากสินค้าทั้งหมดที่ซื้อขายกัน⁶² ภาษีสินค้าเข้าเรียกว่าภาษีของหลวง อัตราภาษีเหล่านี้คณะกรรมการรายได้แผ่นดินเป็นผู้จัดพิมพ์ขึ้นมา รายการที่แก้ไขแล้วได้ประกาศใช้เมื่อสินค้าชนิดใหม่ ๆ ได้ถูกส่งเข้ามา ในตอนที่ 1 ของพิกัดอัตราภาษีที่เมืองกวางตุ้งได้แสดงให้เห็นถึงภาษีที่กำหนดตายตัวของสินค้าเข้าในระหว่างศตวรรษที่ 17 เนื่องจากการค้าที่กวางตุ้งขยายตัวกว้างขึ้น และสินค้าเข้าก็เปลี่ยนไปมีชนิดต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น จึงได้มีการเพิ่มตอนที่ 2 ขึ้น ซึ่งว่าสินค้าเข้าใหม่ ๆ ถูกประเมินไปตามรายการที่เขียนไว้ในตอนที่ 1 เรียบร้อยแล้ว เพื่อที่จะกำหนดค่าธรรมเนียมที่เหมาะสม ตัวอย่างเช่น ในตอนที่ 2 บินคาบศิลาของชาวต่างประเทศหนึ่งกระบอกมีค่าเท่ากับกล่องสองทางไกลขนาดเล็กหนึ่งกล่อง ซึ่งภาษีได้กำหนดไว้แล้วในตอนที่ 1 ในขณะที่กรรไกร มีด ส้อม ฯลฯ ถือว่ามีค่าเท่ากับแวนตาจำนวนหนึ่ง⁶³

ในหนังสือแนะนำการค้าของศตวรรษที่ 19 รายการภาษีได้ถูกแยกไว้เป็น 2 ประเภทคือ ภาษี "จริง" และภาษี "ตามตัวเลข" ที่ระบุว่า เป็นภาษีจริงเพราะเป็นจำนวนที่จ่ายจริง ๆ ให้แก่ด่านภาษีศุลกากร ภาษีจริงได้แก่ภาษีของหลวง ค่าธรรมเนียม 30 เปอร์เซ็นต์ในการแลกเปลี่ยนเงินตรา ค่าธรรมเนียมน้ำหนัก และค่าธรรมเนียมภาษีสินค้าออก 6 เปอร์เซ็นต์ ตามใบสั่งของ

ภาษีตามตัวเลขหมายถึงจำนวนเงินทั้งหมดที่เรียกเก็บจากสินค้าเฉพาะอย่าง รวมทั้งภาษีจริงบวกกับ ค่าธรรมเนียมเงินกองทุน และค่าธรรมเนียมทางการค้าปลีกย่อยอื่น ๆ⁶⁴ เมื่อภาษีจริงถูกแยกออกมาจากภาษีตามตัวเลขแล้ว จำนวนเงินที่คงเหลืออยู่ได้มอบให้แก่องค์กรเพื่อเป็นผลประโยชน์ของ องค์กรนั้นในการทำหน้าที่ดูแลสินค้า⁶⁵ ภาษีจริงที่เก็บได้ในระหว่างปีไม่ได้ถูกส่งไปปักกิ่งทั้งหมด ส่วนหนึ่งถูกชักออกโดยเจ้าหน้าที่โรงภาษี ด้านศุลกากรมณฑลส่วนกลางแต่ละแห่งได้รับมอบโควตา ภาษีอย่างสม่ำเสมอตั้งแต่เริ่มแรก (เจ็ง-เอ้อ หรือ เอ้อ-ซู่) เพื่อนำส่งไปยังปักกิ่ง อย่างไรก็ตาม ตัวเลขนั้นเป็นเพียงเสี้ยวหนึ่งของจำนวนเงินที่เก็บได้โดยสำนักงานมณฑลส่วนกลาง และต่อมา ปักกิ่งได้เรียกร้องเอาอัตราส่วนเพิ่มขึ้นจากเงินที่เหลือจากการใช้จ่าย (อิง-อวี) จำนวนเงินที่เหลือ ใช้ร่วมกับโควตาปกติประกอบกันเป็นโควตาประจำปีที่กำหนดไว้แน่นอนเพื่อความต้องการของด้าน ศุลกากรระดับมณฑล⁶⁶ โควตาสำหรับศตวรรษที่ 18 เหล่านี้ให้บรรณหนึ่งสำหรับปริมาณกิจการ ค่าในประเทศจีน เช่น ใน ค.ศ. 1729 โควตาปกติของด้านศุลกากรเซียงไฮ้มีจำนวนถึง 21,480 ตำลึง (1 ตำลึง = เหรียญเงินหนัก 1 1/8 ออนซ์) แต่ระหว่าง ค.ศ. 1722 ถึง 1749 เงินรายได้ เหลือจ่ายที่เก็บได้ที่เซียงไฮ้เพิ่มขึ้นถึง 4 เท่าจาก 15,000 ตำลึง เป็น 62,000 ตำลึง⁶⁷ แสดงให้เห็น ว่าถ้าไม่ใช่เพราะวิธีการเก็บภาษีมีประสิทธิภาพขึ้นก็คงเป็นเพราะการค้าทางทะเลและตามชายฝั่งทะเล เพิ่มขึ้นอย่างมากมาย เงินที่เก็บได้ส่วนใหญ่ทางระดับมณฑลนำเอาไปใช้ในการบำรุงกองทัพ อุค- หนุนโครงการด้านสาธารณูปโภค และเอาไปใช้ทางความต้องการอื่นๆ ของมณฑล นอกเหนือจาก การส่งเงินทั้งหมดไปยังคณะกรรมการรายได้แผ่นดินที่ปักกิ่งเพื่อที่จะนำไปใช้ประโยชน์ในมณฑลให้ เหมาะสมแล้ว ด้านศุลกากรระดับมณฑลยังได้รับอนุญาตให้เก็บส่วนที่จำเป็นจะต้องใช้ไว้ได้อีกด้วย⁶⁸

ตารางภาษีสินค้าเข้าและออกที่จัดพิมพ์โดยคณะกรรมการรายได้แผ่นดินนั้นแตกต่างกันไป ไม่เพียงแต่ระดับมณฑลเท่านั้น แต่ยังแตกต่างกันในระหว่างเมืองท่าต่างๆ ภายในมณฑลเดียวกันอีก ด้วย เช่น ภาษีไม้ฝางในมณฑลกว๋างตุ้งมีอัตราเดียวคือ 0.1.0.0 ต่อ 1 หาบ (.14 เหรียญ) โดย ไม่คำนึงถึงความแตกต่างทางด้านขนาด⁶⁹ ในมณฑลฟูเกี้ยน ภาษีที่หนาน-ไถ่ คือ 0.1.0.5 ต่อ 1 หาบ (.21 เหรียญ) ที่ฉวน-โจวและฮัน-เจียง 0.1.6.0 ต่อ 1 หาบ (.22 เหรียญ) และที่ เอ้อหมิงก็เช่นเดียวกัน ยกเว้นไม้ฝางจากสยามซึ่งเรียกเก็บในอัตรา 0.1.8.0 ต่อหาบ (.25 เหรียญ)⁷⁰ อย่างไรก็ตาม ในมณฑลจีเกียง ภาษีจะลดต่ำลง เมื่อได้คำนึงถึงการหักน้ำหนักภาชนะที่บรรจุมา ด้วย ซึ่งเป็นการลดน้ำหนักของสินค้าคิดเป็นเปอร์เซ็นต์ตามวิธีการคิดคำนวณภาษี การลดน้ำหนัก ภาชนะตามมาตรฐานที่วางตั้งคิด 10 เปอร์เซ็นต์(จิว-เจ้อ)เช่นสินค้าหนัก 100 ชั่งเงิน (1 ชั่งเงิน

= 600 กรัม) จะถูกเก็บภาษี 90 ชั่งเงิน⁷¹ ในจีเกียง น้ำหนักภาชนะลดให้ 20 เปอร์เซ็นต์ (ปา—เจ้อ) และไม้ใหญ่จ่าย 0.1.4.4 ต่อหาบ (.20 เหรียญ) ไม้ขนาดกลางจ่าย 0.1.0.8 ต่อหาบ (.15 เหรียญ) และไม้ขนาดเล็กจ่าย 0.0.7.2 ต่อหาบ (.10 เหรียญ)⁷² เราอาจจะคาดหมายได้ว่าท่าเรือที่เสนอภาษีต่ำอยู่เรื่อย ๆ จะดึงดูดความสนใจทางการค้าได้มาก เพราะฉะนั้นจะเห็นได้ชัดว่าทำไมพ่อค้าจากสยามจึงชอบที่จะทำการค้าในจีเกียงมากกว่าในกวางตุ้งหรือเอ๋หมิง (ดูตาราง 2)

หัตถกรรมพื้นเมืองหรือแบบพื้นเมืองได้ประโยชน์บางประการตามเมืองท่าชายทะเลของจีน ภาษีที่เรียกเก็บจากสินค้าเข้าและสินค้าออกที่เรือเหล่านี้บรรทุกไปเก็บได้จำนวนน้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ถ้าเรือสำเภามาเข้าเทียบท่าและขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรืออื่น ๆ ตามชายฝั่ง⁷³ แม้ว่าผู้สังเกตการณ์ชาวตะวันตกจะได้สังเกตเห็นว่าภาษีที่เก็บจากผลิตผลแถบเสตรตส์ ซึ่งเป็นสินค้าออกประเภททั่ว ๆ ไปของสยามที่ส่งไปยังเมืองจีนจะเก็บได้สูงก็ตาม⁷⁴ คนจีนซึ่งรับสินค้าเหล่านี้ไป ได้กลายเป็นผู้ชำนาญในการช้อนเร้นลักษณะของสินค้านั้น พวกเขาจะส่งสินค้าไปยังเรือซึ่งสินค้าของเรือนั้นได้ถูกตรวจสอบแล้ว และแจ้งว่าเขาบรรทุกมาแต่เพียงสินค้าธรรมดา ๆ เช่น ไม้ น้ำมัน ถ่าน เป็นต้น ซึ่งเป็นสินค้าที่ค้าขายกันตามชายฝั่งทะเลเท่านั้น⁷⁵ อย่างไรก็ตาม ที่ท่าเรือบางแห่งได้มีการลดภาษีเป็นพิเศษแก่สินค้าที่มาจากประเทศต่าง ๆ ในมหาสมุทรตะวันออกและจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นอกเหนือไปจากจำนวนเงินที่ได้ลดสำหรับน้ำหนักภาชนะที่หักออกแล้ว ตัวอย่างเช่น ที่ท่าเรือในจีเกียง ภาษีสินค้าจากมหาสมุทรตะวันออกได้ลด 30 เปอร์เซ็นต์ และภาษีสินค้าจากอันนัมได้ลด 20 เปอร์เซ็นต์ในขณะที่ที่ด่านศุลกากรมณฑลจีเกียง สินค้าเบ็ดเตล็ดจากประเทศเหล่านั้น เก็บภาษีโดยหักน้ำหนักภาชนะออกตามมาตรฐาน 30 เปอร์เซ็นต์ เช่น เก็บ 70 เปอร์เซ็นต์ตามน้ำหนักของสินค้าและยังลดภาษีให้อีก 10 เปอร์เซ็นต์⁷⁶ ที่มณฑลกวางตุ้ง มีการยินยอมลดภาษีสินค้าเป็นจำนวนเหมา ได้แก่ อีจู้ กระเบื้องมุงหลังคา ตุ่ม ฟืน และถ่าน โดยลดภาษีให้ 50 เปอร์เซ็นต์⁷⁷

ค่าท่าเรือไม่ได้เก็บรวมกับภาษีหรือค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากสินค้า เรือสินค้าและเรือสำเภามาเข้าและออกจากท่า ต้องเสียค่าท่าเหมือนกัน อย่างไรก็ตาม เรือของพวกตะวันตกเสียค่าท่าสม่ำเสมอมากกว่าเรือสำเภาแบบจีน ทั้งในเรื่องขนาดของเรือและระวางบรรทุก รวมทั้งค่าธรรมเนียมเพิ่มที่ลูกจ้างของด่านภาษีเรียกเก็บ สำหรับเรื่องของชาวตะวันตกมีการเรียกค่าท่าแตกต่างกันไปเป็น 4 แบบ คือ ขนาดของเรือ ค่าของกานัล ค่านำร่องและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ที่จะต้องเสียเป็นเงินสดก้อนใหญ่ที่สุดสำหรับพ่อค้าชาวตะวันตกมี 2 ประเภท คือ เงินค่าขนาดเรือ และ

ตารางที่ 2 อัตราภาษีที่คัดเลือกแล้วของ ให้-หวาน¹

ผลิตภัณฑ์	กว้างตุง	ฟูเกียน	จี้เกียง	เกียงสู
พริกไทย	0.4.0.0	0.8.0.0 ²	0.2.5.9	
		0.7.4.0	(0.3.2.0) ³	0.8.0.0
กานพลู	2.0.0.0	2.0.0.0	1.4.4.0	0.2.0.0
			(1.6.0.0)	
ครั่ง	0.4.0.0	0.1.0.0	0.0.8.6	0.1.0.0
			(0.0.7.2)	
รากไม้หอม	1.0.0.0 ⁴	0.4.0.0	x	0.3.0.0
	0.7.5.0			
	0.5.0.0			
การบูร	1.0.0.0	0.3.0.0	1.4.4.0 ⁵	0.3.0.0
ต่อ 1 ชั่งจีน	0.8.0.0		(1.6.0.0)	
	0.6.0.0			
สีเสียด	0.3.3.3	0.3.3.3	0.2.1.6	0.3.3.0
			0.2.4.0	
กระวาน	0.3.0.0	0.3.0.0	x	0.3.0.0
ลูกกระเบา	0.1.0.0	0.1.0.0	0.0.7.2	0.1.0.0
หมาก	0.0.7.0	0.1.0.0	x	0.1.0.0
ไม้มะเกลือ	0.1.0.0	0.1.5.6	0.1.0.8	0.1.5.0
ไม้ตะโก		0.1.2.3		
งาช้าง	3.8.0.0	3.2.0.0 ⁶	0.2.3.4 ⁷	3.2.0.0
	3.4.0.0	2.5.0.0	0.1.8.0	2.5.0.0
	3.0.0.0	2.0.0.0	0.1.4.4	2.0.0.0

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ผลิตภัณฑ์	กว้างตุง	ฟูเกียน	จีเกียง	เกียงสุ
เขากวาง	0.6.0.0	0.3.0.0 ⁸	0.2.1.6 ⁸	0.3.0.0 ⁸
เขาควาง	0.1.0.0	0.0.5.0	0.0.3.6 (0.0.4.0)	1.1.0.0
นอแรด	0.1.8.0 ⁹	0.0.6.0 ¹⁰	×	0.0.6.0 ¹⁰
ขนนกกระเต็น	0.0.4.0 ¹¹	0.0.4.0 ¹¹	0.0.2.4 ¹² 0.0.3.2 ¹²	0.0.4.0 ¹¹

1 ทั้งหมดนี้เป็นอัตราภาษีจัดพิมพ์ไว้ของคณะกรรมการรายได้แผ่นดิน : HPTL : 1874 : 54,63,65,69
ถ้าภาษีไม่ได้บ่งไว้ ก็คิดคำนวณตามน้ำหนักเป็นบาท

2 ตัวเลขแนวนอนคือภาษีที่ หนาน-ไถ่ และที่ ฮัน-เจียง ตัวเลขแฉกกลางเป็นภาษีที่เอ๋อหมิงและฉวน-โจว ภาษีเดียวกันนี้ได้นำไปใช้กับการเก็บภาษีไม้มะเกลือ

3 ตัวเลขทั้งหมดในวงเล็บเป็นภาษีที่ จา-ฟู

4 ตัวเลขทั้ง 3 ชุดนี้ คือภาษีรากไม้หอมชนิดที่ 1, 2 และ 3 รากไม้หอมใช้ในการทำรูป ภาษีการบูรก็คิดคำนวณในทำนองเดียวกัน

5 ภาษีการบูร คิดต่อ 10 ชั่งจีน

6 นี้คือภาษีที่ หนาน-ไถ่ และฮัน-เจียง ส่วนที่เอ๋อหมิง และฉวน-โจวนี้คิดภาษี 2.7.0.0 ต่อบาทสำหรับข้างทุกระดับ

7 ภาษีข้างคิดต่อ 10 ชั่งจีน ตัวเลขทั้ง 3 ชุดนี้ คือภาษีข้างขนาดใหญ่ กลาง และเล็ก ที่จา-ฟู ภาษีคิดต่อบาทคือ

2.5.6.0

2.0.0.0

1.6.0.0

8 ภาษีเขากวาง คิดต่อ 10 ชั่งจีน

9 ภาษีกว้างตุงคิดต่อ 1 ชั่งจีน

10 ภาษีที่ฟูเกียนและเกียงสุ คิดเป็นคู่

11 ภาษีที่กว้างตุง ฟูเกียนและเกียงสุ คิดต่อ 100 Chih

12 ภาษีในจีเกียงคิดต่อ 8 คน

ค่าของกำนัล ซึ่งเพียงค่าของกำนัลอย่างเดียวก็ขึ้นไปถึง 1950 ตำลึงแล้ว (2,730 เหยีญ) ต่อเรือหนึ่งลำที่เมืองกวางตุ้งก่อน ค.ศ. 1830 อย่างไรก็ตาม เรือของคนจีนได้รับยกเว้นไม่ต้องเสียเงินค่าของกำนัล และเงินค่าระวางก็ประเมินเก็บเพียงเสียวหนึ่งของจำนวนเงินที่เรียกเก็บจากเรือของชาว

ตะวันตก ค่าขนาดเรือคิดตัวเลขตามความจุเป็นหาบของเรือสำเภา วิธีนี้กำหนดโดยการคูณความยาวกับความกว้างของเรือ ผลที่ได้ก็คือมาตรฐานในการเรียกเก็บภาษี⁷⁸ ค่าระวางบรรทุกก็เช่นเดียวกับค่าภาษีแตกต่างกันออกไปตามแต่ละมณฑล เรือสำเภาที่เข้าเทียบท่าเมืองกวางตุ้งแบ่งออกเป็น 4 ประเภท ประเภทแรกคือเรือสำเภากวางตุ้งมีขนาดแตกต่างกันไป 4 ขนาด ซึ่งใช้เดินทางออกไปยังประเทศต่าง ๆ (ชู-หยาง) ในขณะที่เรือแต่ละขนาดจ่ายตามอัตราส่วนมากน้อยต่างกันตามความจุของเรือที่ลดลงเรือทั้งหมดในประเภทหนึ่งไม่ว่าจะใหญ่เพียงไร จ่ายอัตราเดียวกันหมดคือ 15 ตำลึงต่อจ้ง⁷⁹ ประเภทที่ 2 เป็นพวกเรือสำเภาซึ่งเดินทางไปต่างประเทศ (ชู-ไห่)⁸⁰ เพื่อไปค้าขายเครื่องเทศ เรือเหล่านี้จ่ายตามอัตราเดียวกันคือ 3 ตำลึงต่อจ้ง สองประเภทสุดท้ายคือเรือบรรทุกเกลือ และเรือแล่นตามชายฝั่งซึ่งเล็กกว่าเรือสินค้าไปต่างประเทศ ค่าท่าที่เรียกเก็บจากเรือสำเภาจีนที่แล่นอยู่ภายในเก็บบีละ 2 ครั้ง แต่เรือสินค้าเดินทะเลของจีนต้องจ่ายตามกฎเกณฑ์ทุกครั้งที่ยกเทียบท่า เช่นเดียวกับเรือของชาวตะวันตก⁸¹ ตามค่าขนาดเรือที่เขียนรายการไว้สำหรับเรือของชาวตะวันตกที่เมืองกวางตุ้งนั้นเรือสำเภาของพ่อค้าคนจีนจะต้องจ่าย 1 ใน 6 ของจำนวนเงินที่ประเมินเก็บจากเรือของชาวตะวันตกเป็นการทูนเงินอย่างเห็นได้ชัดสำหรับการเดินเรือที่ใช้เรือแบบจีน⁸² ในเกียงสู เรือสำเภาเดินสมุทรที่ทำการค้าที่มีความกว้างระหว่าง 1-2 จ้ง ถูกเรียกเก็บ 1 ตำลึงต่อจ้ง เช่นเรือกว้าง 10-19 ฟุต จะต้องจ่ายเงิน 10-19 ตำลึง และเรือที่กว้างเกิน 2 จ้ง จะต้องจ่าย 2 ตำลึงต่อจ้ง เช่น 40 ตำลึงและมากกว่านั้น⁸³ เงินเรียกเก็บที่ ฮั่น-เจียง, หนาน-ไถ่, ฉวน-โจว และเอ๋อหมิง ถูกเรียกเก็บในอัตรา 5 ฉะนั้นต่อจ้ง ทั้งนั้นขึ้นอยู่กับความกว้างของเรือ ถ้าเรือลำหนึ่งวัดได้ระหว่าง 9-10 ฉี่ (9-10 ฟุต) ตรงความกว้างที่สุดของเรือ จะถูกเก็บภาษีโดยประมาณ 60 เปอร์เซ็นต์ของความกว้างของเรือ นั้น ในอัตรานี้เรือสำเภาจะต้องจ่าย 3 ตำลึง⁸⁴ แต่ถ้าเรือวัดได้ 18 ฉี่ หรือกว่านั้น (18 ฟุต และกว่านั้น) จะถูกเก็บภาษีเพียง 40 เปอร์เซ็นต์ของความกว้างสุดของลำเรือ⁸⁵ ฉะนั้นเรือที่ใหญ่กว่าจะถูกเก็บภาษีเบากว่าเรือที่มีขนาดเล็กกว่าตามอัตราส่วนของขนาดเรือ อัตราที่ฟู่เกียนได้คำนึงถึงการลดเปอร์เซ็นต์ด้วย จึงต่ำกว่าอัตราที่เกียงสู และมากกว่าอัตราที่เรียกเก็บที่กวางตุ้งอย่างไรก็ตาม เนื่องจากอัตราเหล่านี้ทั้งหมดน้อยกว่าจำนวนเงินที่เรียกเก็บจากเรือชาวตะวันตกที่กวางตุ้งมาก ความแตกต่างในอัตราของมณฑลต่าง ๆ ที่มีอยู่เล็กน้อยจึงไม่สำคัญนัก

การเดินทางเรือของชาวเอเชียได้ประโยชน์จากส่วนลดค่าระวางบรรทุกมากเท่ากับการเดินเรือของคนพื้นเมือง เรือสำเภาที่ทำการค้าจากอันนัมได้รับส่วนลด 30 เปอร์เซ็นต์ที่เกียงสู ในขณะที่ค่าระวางบรรทุกของเรือสำเภาเดินมหาสมุทรตะวันออกได้ลด 40 เปอร์เซ็นต์ และยังมีเปอร์เซ็นต์

การยกเว้นพิเศษเพิ่มขึ้นมากขึ้น(อิว-เหมียน) จากการลดที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น⁸⁶ ทำให้การลดเปอร์เซ็นต์ทั้งหมดสำหรับเรือของชาวอันวัมเป็น 40 เปอร์เซ็นต์ และสำหรับมหาสมุทรตะวันออก เป็น 50 เปอร์เซ็นต์⁸⁷

นอกจากค่าธรรมเนียมขนาดเรือและภาษีศุลกากรแล้ว เจ้าของเรือและนายเรือสำเภาจินยังถูกเรียกเก็บค่าธรรมเนียมใบอนุญาต และใบอนุญาตเข้าท่าซึ่งเรือสินค้าของเขาเข้ามาจอดเทียบท่าอยู่ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตที่มีการออกเอกสารต่าง ๆ ให้แก่บุคคลเหล่านั้นก่อนที่จะสร้างเรือสำเภาลำใหม่ขึ้นมา นายอำเภอเขตและผู้ค้าประกันความมั่นคงทางการเงินของเจ้าของเรือซึ่งเพื่อนบ้านและเจ้าของเรือท้องถิ่นอื่นๆ เป็นผู้จัดหาให้ จะต้องเป็นผู้ประกันการอนุญาตนั้น มีการจดบันทึกรายละเอียดทั้งหมดเกี่ยวกับจำนวนลูกเรือ ระวังบรรทุก จำนวนเสากระโดงเรือ และอื่น ๆ และจากนั้นต้องขึ้นทะเบียนเรือสำเภาลำใหญ่ๆ นั้นตามประเภทที่ได้กำหนดไว้⁸⁸ เรือสำเภาทุกลำถูกกำหนดให้ถือเอกสารลงทะเบียนไว้ด้วย (ไผ-เจ้าหรือฉวนเจ้า) และในขณะที่ยื่นขอ จะต้องเสียค่าธรรมเนียมที่เขตที่ออกใบอนุญาตให้ จะต้องการมีต่ออายุใบอนุญาตเหล่านั้นทุกปี แต่เพราะค่าธรรมเนียมใบอนุญาตเหล่านั้นสูงมากแล้ว การกระทำอันนี้จึงระงับไปชั่วคราว เมื่อถึงกลางศตวรรษที่ 19 มีเรือสำเภาจินเพียง 2-3 ลำเท่านั้นที่ถือใบอนุญาตที่ทันสมัย⁸⁹ เรือสำเภาจินจะต้องได้รับเอกสารต่างๆ ก่อนออกจากท่า เอกสารเหล่านั้นจะออกให้ที่ด่านภาษีแต่ละแห่งที่ท่าต่าง ๆ ที่เรือสำเภาเข้าแวะจอดเพื่อรับลายเซ็นและประทับตรา เมื่อการเดินทางสิ้นสุดลงและเรือกลับเข้าท่าในประเทศตน เอกสารเหล่านั้นก็ยกเลิกไป เอกสารใหม่จะออกให้เมื่อได้จ่ายค่าธรรมเนียมก่อนเริ่มเดินทางเรืออีกครั้งหนึ่ง⁹⁰ การเดินทางเรือเลียบชายฝั่งก็ถือตามวิธีนี้เช่นกัน เพราะวันมาถึงและวันออกจากท่า รวมทั้งสินค้าต่าง ๆ จะต้องบันทึกลงในเอกสารเหล่านั้น⁹¹ ขั้นตอนเช่นนี้ใช้กับเรือสำเภาจากสยามด้วยถ้าเรือเหล่านั้นแล่นจากท่าเรือหนึ่งไปยังอีกท่าเรือหนึ่งของจีน ใน ค.ศ. 1807 เมื่อเรือสำเภาหลายลำได้ขออนุญาตเดินทางจากตง—หลง กังในเฉา—โจวเพื่อไปค้าน้ำตาลที่มณฑลจีเกียงและเกียงสู เรือเหล่านั้นได้รับเอกสารจากแผนกทะเบียนในเฉา—ไห⁹² ให้ทำการค้าน้ำตาลได้ โดยการอนุญาตให้ตามคำขอขึ้นการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากรชี้ให้เห็นว่าเรือสินค้าของสยามได้รับการพิจารณาเช่นเดียวกับของคนจีน และได้รับการปฏิบัติเยี่ยงเรือสำเภาจินที่แล่นเลียบชายฝั่งลำอื่น ๆ ด้วย⁹³

เรื่องที่จะกล่าวต่อไปข้างหน้าจะเกี่ยวกับแง่ต่าง ๆ ที่ได้ปฏิบัติมานานเกี่ยวกับการค้าโพ้นทะเลของคนพื้นเมืองของจีน วิธีปฏิบัติการณ์ในระดับนี้ เมื่อเปรียบเทียบกันแล้ว เป็นเรื่องธรรมดาที่เอง เพราะมีรายการย่อของรัฐมากมายที่ได้กำหนดโครงสร้างของการบริหารการเก็บภาษี และกฎ

เกณฑ์ที่บังคับใช้⁹⁴ อย่างไรก็ตาม มีข้อแตกต่างออกไปได้นานาประการ แม้แต่ภายใน “หน่วย
งาน” เล็ก ๆ อย่างเช่นด้านศุลกากรทางทะเลของคนพื้นเมือง ข้อแตกต่างของมณฑลหรือภายใน
มณฑลเป็นเครื่องพิสูจน์ถึงระบบการกระจายอำนาจในระดับหนึ่งที่เป็นไปได้ อาจเป็นเพราะรายได้
ทางทะเลดูเหมือนจะไม่มีผลสำคัญต่อรัฐบาลกลางเมื่อเทียบกับรายได้ในรูปอื่น ๆ ความเป็นอิสระ
จากนโยบายทางเศรษฐกิจที่วางไว้เป็นกลาง ๆ อย่างมีเหตุผล ให้โอกาสที่ดียิ่งขึ้นในการพัฒนาการ
บริหารทางการค้าขายเพื่อสนองความต้องการของแต่ละมณฑลได้ดีที่สุด บทบาทขององค์กรศุลกากร
ทางทะเลของคนพื้นเมืองและหน้าที่ต่าง ๆ ภายในกรอบงานของราชวงศ์ชิง สามารถแสดงให้เห็น
ชัดเจนได้โดยการสืบสาวเรื่องราวขึ้นไปของช่างงานต่าง ๆ ของแต่ละมณฑลและของกฎเกณฑ์และ
ระเบียบปฏิบัติต่าง ๆ ที่พาดพิงไปถึงในแต่ละเรื่อง

บทที่ 3

เรือใบเดินทะเลของจีน

การค้าขายทางทะเลของจีนดำเนินมาตั้งแต่สมัยแรกเริ่มที่สุดโดยใช้เรือซึ่งชาวยุโรปเรียกว่า “เรือสำเภา” (Junks) ทั้ง ๆ ที่พ่อค้าจีนคุ้นกับเรือที่ใช้ใบรูปสี่เหลี่ยมที่พ่อค้าชาวตะวันตกใช้อยู่ทั่วไปในทะเลแถบเอเชีย “เรือสำเภา” ซึ่งยูลและเบอร์เนลเป็นผู้ให้คำจำกัดความว่า เป็น “เรือทางตะวันออกที่ใหญ่โดยเฉพาะ.....เรือของคนจีน”¹ กล่าวกันว่า คำนี้มาจากคำชาวจีนว่า จอง (jong) หรือคำมาเลย์ว่า อาจอง (ajong) เป็น “เรือหรือเรือใหญ่”² ในขณะที่มีความสงสัยเกิดขึ้นเกี่ยวกับที่มาของคำนี้ในภาษาจีน คำนี้มีความหมายตรงกับคำว่า ฉวน³ ในภาษาจีน ระบุถึงเรือทั่วไปไม่เจาะจง เรือสำเภาทุกลำที่ทำการค้าในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เรียกว่า ฉวน ทั้งนี้ แต่มีความแตกต่างกันออกไป ลักษณะโดยทั่วไปซึ่งแยกเรือสำเภาออกจากเรือของชาวตะวันตกก็คือ สายระยางของเรือ ใบเรือที่ใช้เสื่อซึ่งทำด้วยไม้ไผ่สาน ท้องเรือรูปกลมไม่มีกระดูกงู ผ่ากันเรือและศิลปะการตกแต่ง เรือที่มีใบรูปสี่เหลี่ยม (หรือเรือกำปั่นตามเชิงอรรถที่ 16 ของบทนี้) ซึ่งมีความจุสินค้ามากกว่าและวิ่งเร็วกว่า โดยสันนิษฐานแล้ว ควรจะดึงดูดความสนใจของพ่อค้าชาวจีน แต่การบรรทุกสินค้าโดยเรือสำเภาจากจีนไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ก็ยังดำเนินไปด้วยดีในศตวรรษที่ 19 สินค้าของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งของสยามสำหรับตลาดจีนก็บรรทุกลงในเรือแบบจีนด้วยเช่นกัน ถึงแม้ว่าประเทศเหล่านั้นจะหันไปใช้เรือแบบตะวันตกเพิ่มขึ้นมาจากทศวรรษ 1840 แล้วก็ตาม สำหรับการค้าในระหว่างเอเชียด้วยกันและต่อมาก็กับจีนด้วย

น้ำหนักของเรือแบบจีนที่ใช้ในการค้าระหว่างจีนกับสยามเกี่ยวข้องเป็นบางประการกับสัมปทานบัตรที่ให้กับเรือเหล่านั้นในเรื่องค่าธรรมเนียมพิศอดัตราภาษีและขนาดของเรือที่จะไปแวะตามเมืองท่าต่าง ๆ ของจีนและสยาม ดังที่ได้กล่าวไว้แล้วในบทก่อน เรือสำเภาที่แล่นไปยังเมืองท่าต่าง ๆ ของจีน ถูกเก็บภาษีในอัตราต่ำกว่าที่เรียกเก็บจากเรือกำปั่น ในขณะที่สินค้าที่เรือเหล่านั้นบรรทุกไปโดยทั่วไปแล้วมีพิศอดัตราภาษีน้อยกว่าสินค้าที่บรรทุกไปในเรือของชาวตะวันตก⁴ ยิ่ง

ไปกว่านั้นเรือสำเภามีอิสระที่จะทำการค้าตามเมืองท่าต่าง ๆ ของจีนได้เป็นจำนวนมากและไม่ถูกจำกัดอยู่แต่ที่เมืองท่าเดียวคือเมืองกวางตุ้ง ดังเช่นที่ชาวตะวันตกถูกจำกัดในระหว่างศตวรรษที่ 18 เพราะฉะนั้นพ่อค้าชาวเอเชียที่เดินเรือสำเภาก็มีตลาดที่ใหญ่กว่า ตามระเบียบข้อบังคับของคณินในการเก็บภาษีเรือเดินสมุทร เรือสำเภากฎจัดประเภทเข้าไว้ด้วยกันตามขนาด ตามหน้าที่ ตามจำนวนเสากระโดงเรือ และจุดหมายปลายทางในการค้า ถ้าเรือแบบพื้นเมืองระบรูการต่าง ๆ ไว้อย่างถูกต้องแล้ว การมีเจ้าของเป็นคนต่างชาติ และการขึ้นทะเบียนก็ไม่มีมีความสำคัญมากนักในการเรียกเก็บตามพิกัตอัตราภาษีและค่าธรรมเนียมท่าเรือ สัมปทานบัตรแบบเดียวกันก็ใช้ได้สำหรับเรือสำเภากลางที่เมืองท่าสยาม แต่ไม่เกี่ยวกับรูปแบบของเรือโดยเฉพาะดังเช่นในเมืองจีน ในขณะที่ค่าธรรมเนียมขนาดเรือเรียกเก็บจากเรือสำเภาและค่าภาษีสินค้าที่ต่ำกว่า และขณะที่พ่อค้าคณินสามารถซื้อและขายสินค้าของตนได้สะดวกมากกว่าชาวตะวันตก⁵ จุดประสงค์ของผลประโยชน์เหล่านี้ก็คือ ต้องการจะรักษาไมตรีไว้กับคณิน และเพื่อที่จะจำกัดอำนาจทางเศรษฐกิจของพ่อค้าชาวยุโรป

อย่างไรก็ตาม จากศตวรรษที่ 4 ของศตวรรษที่ 19 สถานการณ์เริ่มเปลี่ยนแปลงและในขั้นแรกเรือกำปั่น และต่อมาคือเรือกลไฟได้ค่อย ๆ เข้ามาแทนที่เรือสำเภาที่ทำการค้าระหว่างจีนและสยาม มีเหตุการณ์ต่าง ๆ เกิดขึ้นในจีนและสยามทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงไปจากการขนส่งโดยเรือสำเภา จากการเปิดเมืองเอ๋อหมิง ฟูเจา หิงโป และเซียงไฮ้ เพื่อทำการค้ากับชาวตะวันตก ตามมาตรา 2 ของสนธิสัญญานานกิง ทำให้ความจำเป็นที่พ่อค้าชาวสยามต้องใช้เรือสำเภาเพื่อเข้าสู่เมืองท่าต่าง ๆ เหล่านี้หมดไป ในสยาม ความระมัดระวังความสำนึกที่เพิ่มขึ้นถึงความจำเป็นที่ต้องแสวงหาความปรองดองกับชาวตะวันตกลงเอยด้วยสนธิสัญญาอังกฤษ—ไทย ปี ค.ศ. 1855 แต่ก่อนสัมปทานบัตรให้แต่เฉพาะคณินเท่านั้น บัดนี้ได้ขยายให้กับการค้ากับชาวตะวันตกด้วย และในไม่ช้าเรือสำเภาแบบจีนก็มีเรือกำปั่นซึ่งมีความเร็วกว่าและความจุมากกว่าเข้ามาแทนที่ เรือสำเภายังคงมีส่วนร่วมในการค้าในศตวรรษที่ 20 อยู่ แต่ค่อย ๆ ลดจำนวนลงเรื่อย ๆ ก่อนที่จะมีการพูดถึงแบบของเรือสำเภาที่ใช้ในการค้าระหว่างจีนและหนาน—หยาง จะขอพูดถึงการแยกชนิดเรือสำเภาจีนและกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่พาดพิงถึงในแต่ละประเภท

ในเอกสารของทางราชการจีนไม่ได้แบ่งแยกประเภทของเรือสำเภาไว้อย่างถูกแบบแผน จึงทำให้เกิดความยุ่งยากในความพยายามที่จะสรรหาถ้อยคำให้ได้มาตรฐานสำหรับพาหนะเหล่านี้ คำเดียวกันอาจจะถูกนำไปใช้ในกรณีต่าง ๆ ในการพรรณนาถึงเรือที่แตกต่างกันได้หลายชนิด ขณะที่คำจำกัดความซึ่งค่อนข้างจะแสดงความหมายที่แจ่มแจ้ง 3 คำ กล่าวคือ เป็นเรือพ่อค้า เรือเดินสมุทร และ

เรือของต่างชาติ ต่างได้ถูกบ่งไว้ในระเบียบข้อบังคับ และประวัติเกี่ยวกับการเดินเรือทะเลของมณฑลต่าง ๆ อันเป็นเงื่อนไขที่แสดงว่า เรือเหล่านั้นสามารถแล่นออกท่องทะเลหลวงได้ แต่ก็ยังถูกนำไปใช้ในกรณีที่แตกต่างกันออกไปตามแต่ภูมิภาคและท้องถิ่นต่าง ๆ ตัวอย่างเช่น ใน เชียะ—เหมิน จี เรือพ่อค้า (ซาง—ฉวน)⁶ หมายถึง เรือเดินทะเลที่แล่นค้าขายอยู่ทะเลภายใน กล่าวคือ ท้องทะเลระหว่างเกาะไต้หวันกับชายฝั่งมณฑลฟูไเกียน เรือพ่อค้าเหล่านี้ยังแบ่งออกอีกเป็น 2 แบบคือ พวกที่แล่นไปมาค้าขายกับเกาะไต้หวัน (เหิง—หยาง ฉวน)⁷ และพวกที่เดินเลียบชายฝั่งไปยังทางเหนือและใต้ของเมืองเอ๋หมิง (ฟั้น—ฉา ฉวน)⁸ เรือสำเภาก็ถูกจัดให้อยู่ในจำพวกเรือพ่อค้าที่เอ๋หมิงจะไม่นำไปใช้ที่อื่นใด โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อชื่อของเรือเหล่านี้แต่แรกซึ่งไปถึงสถานที่ที่เรือพวกนี้แล่นไปมาค้าขาย และสะท้อนให้เห็นว่าใช้ในบริเวณเมืองเอ๋หมิงเท่านั้น ตัวอย่างเช่น ที่มณฑลเกียงสูเรือทุกชนิด ยกเว้นเรือหาปลาจะถูกเรียกว่าเรือพ่อค้าทั้งสิ้น⁹ เพื่อวัตถุประสงค์ในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมระหว่างเรือ แต่ในหลายกรณี เรือพ่อค้าจะถูกเรียกเก็บภาษีโดยจะถูกแยกประเภทว่าเป็นเรือที่แล่นไปต่างแดนหรือเป็นเพียงเรือที่แล่นไปมาค้าขายธรรมดา¹⁰ สำหรับเรือประเภทแรกเมื่อไปถึงจุดหมายปลายทางก็จะทำการค้าขายทันที ดังนั้น ข้อแตกต่างระหว่างเรือสองประเภทนี้จึงอยู่ตรงที่ว่า เรือประเภทหลังนี้ทำการค้าตามเมืองชายฝั่งทะเลเท่านั้น ถึงแม้ระเบียบข้อบังคับในเรื่องนี้ ไม่ได้ถูกวางไว้อย่างกระฉ่างแจ้งนักก็ตาม

เรือเดินสมุทร (หยาง—ฉวน) นั้นกล่าวกันว่า จะต้องเป็นเรือสำเภานขนาดใหญ่มี 3 เสากระโดงที่ทำด้วยไม้ของต่างประเทศ¹¹ เรือพวกนี้ไม่ใช่เรือกำปั่นเดินสมุทรของต่างชาติ แต่เป็นเรือสำเภากินที่ออกทะเล และเดินทางระยะไกลเช่นพวกที่ไปยังหนาน—หยาง เรือพ่อค้าอาจจะถูกกำหนดให้เป็นประเภทเรือเดินสมุทร แต่ก็ต้องในกรณีที่เดินเลียบน่านน้ำชายฝั่งของจีนออกไป ข้อแตกต่างระหว่างเรือเดินสมุทรกับเรือเดินทะเล (ไห่—ฉวน) ยิ่งยุ่งยากซับซ้อนมากขึ้น อย่างไรก็ตามมีเพียงไม่กี่แห่งที่กำหนดแน่นอนเกี่ยวกับลักษณะของเรือประเภทหลัง¹² ตามระเบียบของมณฑล กวางตุ้ง เรือสำเภากองคนจีนจะถูกแยกประเภทตามจุดหมายปลายทางที่เรือเหล่านั้นจะเดินทางไป ดังนั้น เรือพวกนี้จะถูกแยกประเภทออกเป็นเรือสำเภานขนาดใหญ่ที่แล่นไปไปยังต่างประเทศ (หยาง—ฉวน) หรือไม่กี่เป็นพวกที่ออกทะเลเพื่อไปค้าเครื่องเทศ (ไห่—ฉวน)¹³ และอีกเช่นกันที่ไม่ได้มีการบ่งถึงลักษณะแตกต่างระหว่างเรือทั้งสองประเภทนี้ให้เห็นเด่นชัด ดูเหมือนว่าเรือเดินสมุทรจะมีขนาดใหญ่กว่าเรือเดินทะเล และระบุว่าเรือเดินสมุทรนั้นควรจะเป็นที่เข้าใจกันว่าหมายถึงเรือสำเภาก่อนที่เดินทางไปได้ไกลกว่า ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นในการค้ากับหนาน—หยาง เรือเดินทะเลและเรือ

พ่อค้า ถึงแม้ว่าจะอาจเดินทางไปค้าขายได้ถึงเกาะไหหลำ ได้หวัน หรือเป็นไปได้ถึงอ่าวตังเกี๋ยก็น่าจะเป็นที่เข้าใจกันว่า โดยทั่วไปหมายถึงเรือที่ไปทำการค้าระหว่างเมืองท่าต่าง ๆ ของจีน¹⁴

ลักษณะแตกต่างกันพื้นฐานระหว่างเรือสำเภากับเรือกำปั่นของชาวต่างประเทศ (พื้น-ฉวน หรือ เจีย-ปั่น ฉวน)¹⁵ อยู่ที่ตรงที่เรือของชาวต่างชาติมีกระดูกงู¹⁶ แต่เรือสำเภานั้นน้อยนักที่จะมีกระดูกงู สายระยาง ขนาด และโครงสร้างในการต่อเรือของชาวต่างประเทศยิ่งแสดงถึงความผิดแผกแตกต่างว่าไม่ใช่เรือสำเภากัน¹⁷ เรือของพวกเขาตะวันตกทั้งหมด และเรือที่เดินในทะเลตะวันออกบางลำถูกจัดอยู่ในจำพวกเรือต่างประเทศทั้งหมดที่เมืองกวางตุ้ง แต่เรือที่เดินในทะเลตะวันออกที่ถูกจัดอยู่ในจำพวกนี้จะเป็นเรือที่มีพ่อค้าชาวเอเชียเป็นเจ้าของ หรือเป็นเรือของชาวตะวันตกที่มาจากฟิลิปปินส์หรือญี่ปุ่นหรือไม่นั้นไม่ได้ถูกระบุไว้อย่างกระจ่างชัด ตัวอย่างเช่น ในหนังสือระเบียบข้อบังคับของด้านภาษีศุลกากรทางทะเลของมณฑลกวางตุ้ง แบ่งเรือที่เดินในทะเลตะวันออกเป็น 4 ประเภท คือ เรือขนาดใหญ่ที่มีกระดูกงู (ต้า เจีย-ปั่น ฉวน) เรืออื่นๆ ที่มีกระดูกงู และเรือพ่อค้าสีดำและขาว (เจีย-ปั่น ฉวน หรือ ฉา-ฉวน) และเรืออีกสองประเภทที่มีการเก็บค่าธรรมเนียมปากเรือ แต่ไม่ได้เรียกว่าเป็นเรืออะไร¹⁸ การแบ่งประเภทเรือเช่นนี้อาจจะเป็นลักษณะประหลาดของมณฑลกวางตุ้ง เพราะเรือที่แล่นในทะเลตะวันออกไปยังมณฑลเกียงสู และจีเกียงนั้นดูเหมือนจะไม่ได้ถูกแยกประเภท ในทำนองเดียวกันนี้ การจัดประเภทเรือของมณฑลกวางตุ้งประเภทหนึ่งและสอง ยกเว้นพวกเรือ ฉา-ฉวน อาจหมายถึงเรือของชาวตะวันตกที่มาจากลูซอนหรือปัตตาเวีย ถึงแม้ว่าจะมีลูกเรือเป็นชาวจีนก็ตาม¹⁹ ส่วนอีกด้านหนึ่ง พวกเรือ ฉา-ฉวน และเรือในประเภทสามและสี่ น่าจะเป็นเรือสำเภากที่เป็นของพวกชาวเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรือญี่ปุ่นที่มีลูกเรือเป็นคนจีน หรือมีฉะนั้นก็จะเป็นเรือทั้งสองพวกนี้ที่ไม่ได้มีเจ้าของและลูกเรือเป็นคนจีน²⁰ เรือสำเภากที่แล่นไปมาค้าขายกับหนาน-หยาง จะถูกกำหนดให้เป็นเรือประเภทเดินสมุทรเสมอในการต่อเรือและกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เรือพวกนี้จะต้องถือปฏิบัตินั้นจะได้รับการพิจารณากันในหน้าต่อไป

นักสังเกตการณ์ในสมัยศตวรรษที่ 19 ได้พรรณนาไว้โดยทั่วไปเกี่ยวกับเรือสำเภากที่แล่นไปมาค้าขายทั่วย่านเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในสมัยนั้นว่า ถ้าไม่เป็นเรือ “หัวเขียว” (ลวี่-โถว) ก็เป็นเรือ “หัวแดง” (หง-โถว)²¹ ตามข้อบังคับข้อหนึ่งในระเบียบข้อบังคับของมณฑลฟูเกี้ยน เรือสำเภากทุกลำ ตัวลำเรือตั้งแต่หัวเรือจนถึงไม้ขวางหัวเรือหรือปากเรือ และครึ่งบนของเสากระโดงจะต้องทาสีที่กำหนดไว้ ยี่ห้อเจ้าของเรือ ชื่อเรือและหมายเลขทะเบียนเรือจะต้องสลักไว้ที่

หัวเรือทั้งสองข้าง แล้วทาด้วยสีอื่นให้เต็มรอยที่สลักไว้ นั้น เรือสำเภาของมณฑลฟูเกี้ยน หัวเรือทาสีเขียว ส่วนตัวหนังสือเป็นสีแดง ส่วนเรือของมณฑลกวางตุ้งหัวเรือทาสีแดง ตัวหนังสือเป็นสีน้ำเงิน ซึ่งเป็นที่มาของการเรียกเรือหัวเขียวหัวแดงดังกล่าว²² สีของหัวเรือช่วยให้ทางการตามเมืองท่าเรือต่าง ๆ สังเกตรู้ได้โดยง่ายว่าเรือลำนั้น ๆ ค่าขายที่แหล่งใดบ้าง และสามารถเอาใบทะเบียนเรือมาตรวจสอบกับสีของหัวเรือได้ ถึงแม้ว่าเรือสำเภาดินสมุทรเพียงแต่มีขนาดใหญ่กว่าเรือพ่อค้า แต่เรือพวกนี้ได้รับอนุญาตให้มีสิทธิพิเศษในการต่อเรือ และการกำหนดลูกเรือนอกเหนือจากข้อกำหนดลักษณะต่าง ๆ ของเรือพ่อค้า ปากเรือของเรือพ่อค้าจะกว้างได้แค่ 18 ฟุตหรือน้อยกว่านั้น และจะมีลูกเรือเกินกว่า 28 คนไม่ได้ ส่วนเรือสำเภาดินสมุทรมัน ปากเรืออาจจะกว้างได้ถึง 30 ฟุต และจะมีลูกเรือได้ถึง 80 คน จำนวนของลูกเรือเป็นอัตราส่วนกับความกว้างของเรือ และถ้าเรือมีความกว้างลดลง จำนวนลูกเรือก็ย่อมต้องลดลงไปด้วย²³ ข้อบังคับประการหนึ่งถึงขนาดที่ใหญ่กว่าของเรือสำเภาดินสมุทรก็คือ จำนวนเสากระโดงเรือที่ได้รับอนุญาตให้มีได้ ขณะที่เรือพ่อค้าถูกจำกัดให้มีเสากระโดงได้เพียงสองเสาเท่านั้น เรือสำเภาดินสมุทรอาจจะสร้างให้มีสามเสาก็ได้²⁴ อย่างไรก็ตาม เราจะได้เห็นต่อไปว่า เรือสำเภาก็ไปค้าขายยังต่างประเทศอาจมีเสากระโดงได้ถึง 5 เสาขึ้นอยู่กับแบบของเรือแต่ละลำ ข้อบังคับที่ให้เรือมีเพียง 2 เสาหรือ 3 เสากระโดง อาจหมายถึงเรือสำเภาดินสมุทรของเอ๋อหมิง ฟูเกี้ยนหรือกวางตุ้งเท่านั้น อย่างไรก็ตาม เห็นได้ชัดทีเดียวว่า พวกจีนได้เล็งเห็นว่า ในการเดินทางไปไกล ๆ คือไปยัง หนาน-หยาง หรือ ตง-หยาง นั้นจำเป็นต้องใช้เรือที่มีขนาดใหญ่แข็งแรงกว่า และเร็วกว่าพวกเรือที่แล่นไปมาค้าขายตามเมืองท่าชายฝั่งของจีนเอง

เห็นได้ชัดว่า พวกจีนพึ่งวัสดุของท้องถิ่นมากกว่าชิ้นส่วนที่ผลิตสำเร็จมาแล้ว ในการใช้วัสดุต่าง ๆ ในการต่อเรือสำเภาก็ไม่มีการใช้ผ้าทำใบเรือหรือใช้เหล็กมากดังเช่นที่ใช้กันในการต่อเรือกำปั่น ใบเรือโดยปกติแล้วจะใช้หวายโดยมีไม้ไผ่ตามใบเรือ สายสมอก็ใช้พวกเยื่อต้นปาล์มถักลำเรือ ตะปูหรือหมุด และสมอก็ทำจากไม้เนื้อแข็ง ชันเรือก็ทำเป็นพิเศษโดยใช้น้ำมันจากต้นไม้²⁵ ชนิดหนึ่งผสมกับปูนขาว เหล็กที่ใช้ในการต่อเรือก็ไม่ได้มีวัตถุประสงค์หลักในการที่จะป้องกันความเสียหายของหินถ่วงศูนย์เรือ²⁶ ฟังงา (คันบังคับหางเสือ-ผู้แปล) หางเสือ ผ่ากันในห้องเรือกราบเรือ และส่วนประกอบอื่น ๆ โดยทั่วไปนิยมทำด้วยไม้เนื้อแข็งเพราะมีความทนทานเป็นพิเศษ เบบียงกรังที่นำไปผูกจำกัดปริมาณ และเรือสำเภาก็ถูกห้ามไม่ให้แล่นไปไปยังต่างประเทศ เพราะพระเจ้าคังสี่ฮ่องเต้ทรงทราบว่าได้มีผู้นำเรือไปขายให้กับชาวต่างประเทศ แทนที่จะนำกลับมายังประ-

เทศจีนอีก²⁷ หลังจากนั้น ไม่สำหรับต่อเรือก็ถูกนำเข้ามาจากต่างประเทศในปริมาณที่เพิ่มมากขึ้นทุกที คือ จากประเทศสยาม อันนัม และจากเกาะไหหลำ หรือมิฉะนั้นก็มีการต่อเรือสำเภากันทั้งลำในประเทศสยาม แล้วนำไปขายกันที่ประเทศจีนในภายหลัง²⁸

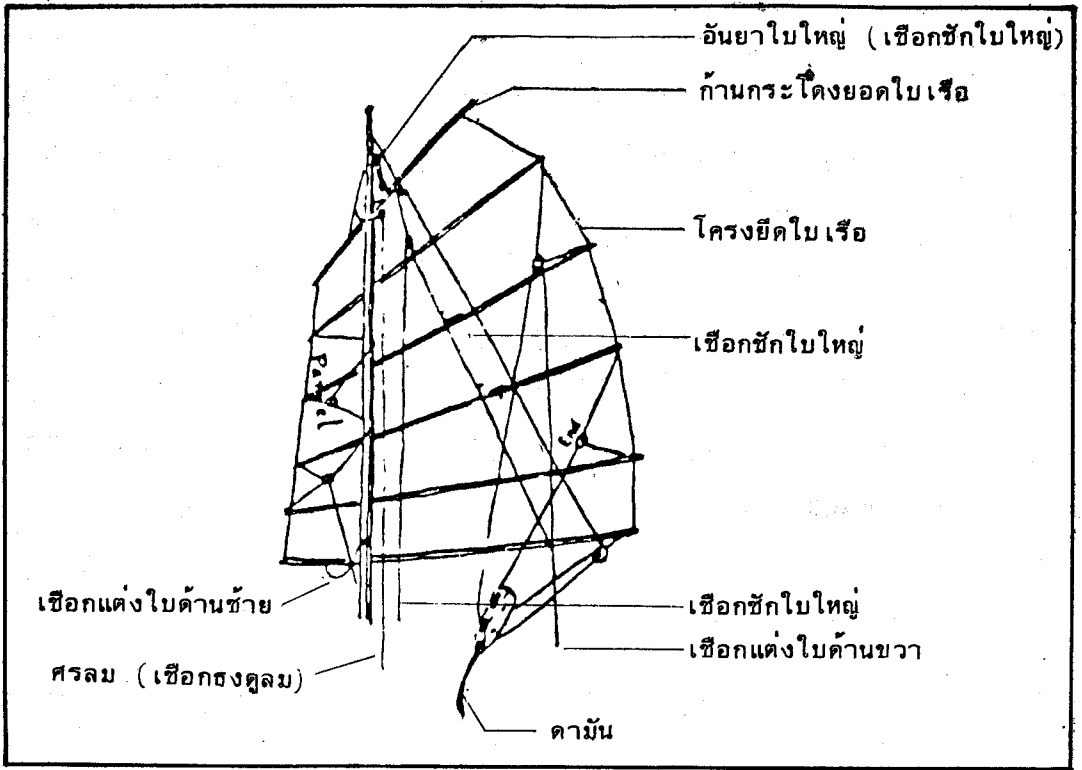
เรือสำเภาดินสมุทรได้รับอนุญาตให้มีอาวุธได้เพื่อไว้ใช้ป้องกันพวกโจรสลัด ถึงแม้ว่าปริมาณและชนิดของอาวุธนั้นจะถูกควบคุมอย่างเข้มงวดควดขันก็ตาม ยกตัวอย่างเช่น เรือสำเภาที่แล่นไปไปยังทะเลใต้และตะวันออกได้รับอนุญาตให้มีปืนใหญ่ 1 กระบอก ปืนเล็ก 8 กระบอก ดาบสั้น 10 เล่ม เกาทัณฑ์และลูก 10 ชุด แต่ไม่อนุญาตให้มีดินปืนเกินกว่า 30 ชั่ง²⁹ เหตุผลที่อยู่เบื้องหลังการจำกัดอาวุธนี้ก็เพื่อป้องกันไม่ให้เรือสำเภาเหล่านั้นกลายเป็นเรือโจรสลัดเสียเอง เจ้าหน้าที่ตรวจเรือตามด่านภาษีศุลกากรจะถูกลงโทษอย่างหนัก หากปล่อยปละละเลยให้เรือมีอาวุธเกินกว่าที่กำหนดไว้³⁰ พวกนี้ยังจะต้องตรวจตราให้แน่ใจว่า เมื่อเรือสำเภาเหล่านั้นกลับมาขึ้น มีอาวุธกลับมาครบตามที่จัดบันทึกไว้เมื่อออกเรือไปหรือไม่ ทั้งนี้เพื่อป้องกันมิให้มีการนำเอาอาวุธไปขายในต่างประเทศ หรือขายให้กับพวกเรือโจรสลัดนอกฝั่ง³¹ ยังมีการออกกฎหมายเพิ่มเติมเพื่อป้องกันและควบคุมเรือที่ไปค้าขายยังต่างประเทศโดยมีการจัดเรือให้รวมกันเป็นกลุ่ม ๆ ละ 10 ลำ เรือแต่ละลำจะต้องรับผิดชอบร่วมกับเรือลำอื่น ๆ ในกลุ่ม โดยทุกลำจะต้องถูกลงโทษหากมีเรือในกลุ่มลำหนึ่งลำใดทำผิดกฎหมาย เว้นไว้เสียแต่ว่าเรือที่กระทำความผิดจะถูกเรือในกลุ่มที่เหลืออีกเก้าลำควบคุมมามอบตัวกับเจ้าหน้าที่ของท้องถิ่น³²

เพื่อที่จะให้เกิดประโยชน์ในการที่เมืองท่าต่างๆ คัดค้าธรรมเนียมเรือของคนพื้นเมืองต่ำกว่าเรือของชาวต่างประเทศ เรือสำเภาเหล่านั้นจึงต่อกันตามรูปแบบ และมีใบและสายระยางตามที่กำหนดไว้ นักเขียนชาวตะวันตกหลายคนได้ตั้งข้อสังเกตไว้ว่า “หากแม้เรือมีลักษณะผิดเพี้ยนไปแม้แต่เพียงเล็กน้อย... จะต้องถูกคิดค่าธรรมเนียมและค่าภาษีต่างๆ ในฐานะเป็นเรือของชาวต่างประเทศทันที พร้อมทั้งถูกตั้งข้อระวางส่งสัยต่างๆ นานา”³³ เรือสำเภาที่มาค้าขายยังประเทศจีนที่มาจากประเทศในภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จะได้รับอภิสิทธิ์เช่นเดียวกับเรือสินค้าของคนจีนเอง “ถ้าหากต่อและติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆ ตามแบบแผนที่วางไว้”³⁴ การลำเอียงเข้าข้างเรือที่ต่อตามแบบเรือสำเภาจีนดูเหมือนจะยังคงมีอยู่ ถึงแม้หลังจากเรือกำปั่นของชาวตะวันตกจะได้รับอนุมัติให้เข้าเทียบท่าต่างๆ ที่มีสนธิสัญญาต่อกัน ถึงขนาดที่มีการกล่าวกันว่า พวกคนสยามได้พยายามปลอมแปลงเรือกำปั่นของตนโดยเอาลำแพนสานด้วยไม้ไผ่มาติดเป็นกระจิ่งทั้งสองข้างของหัวเรือโดยบนนั้นเขียนเป็นรูปนัยน์ตาเอาไว้ด้วย ทางการทำเรือจีนดูเหมือนจะยอมเชื่อว่าเป็นเรือสำเภาแบบ

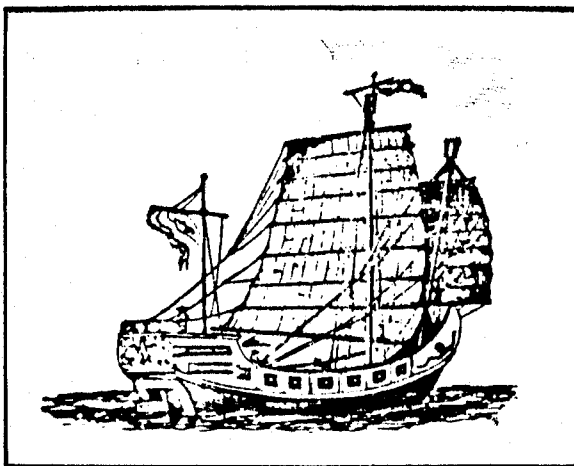
จีนหรือประสงค์ที่จะให้สิทธิพิเศษต่อเรือสยาม ได้ยินยอมให้เรือพวกนี้เข้าเทียบท่าและทำการค้าได้ เหมือนกับเรือสำเภานานแท้จากประเทศสยามได้กระทำมาก่อน³⁵ อย่างไรก็ตาม ตัวอย่างนี้อาจจะไม่ใช่เรื่องจริงก็ได้ แต่ก็ยังแสดงว่าพวกพ่อค้าชาวสยามยังเชื่อกันว่า ตนจะต้องสังเกตและปฏิบัติตามแบบนิยมของเรือสำเภากิจในการต่อเรือของตน อย่างไรก็ตาม เรือสำเภากิจหาได้เหมือนกันไปทุกสิ่งทุกอย่างไม่ การดัดแปลงเล็ก ๆ น้อย ๆ เป็นการปรับให้เข้ากับลักษณะของท้องถิ่น ที่ตนไปทำมาค้าขาย

ขณะที่เอกสารและหลักฐานต่าง ๆ ที่ได้มาจากแหล่งของจีนช่วยให้เราได้รับความรู้อย่างกว้างขวางเกี่ยวกับเรือสำเภา โดยพรรณนาถึงการต่อเรือทุกแง่ทุกมุม อาณาบริเวณทะเลหลวงที่เรือสำเภาเหล่านี้เหมาะที่จะแล่นไปไปได้ดีที่สุดในระเบียบที่เรือพวกนี้จะต้องปฏิบัติตาม คุณสมบัติและหน้าที่ของลูกเรือเหล่านี้เป็นต้น หนังสือที่เขียนเป็นภาษาตะวันตกในปัจจุบันให้ข้อมูลที่เสาะหาได้โดยง่ายยิ่งกว่า ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับเรือสำเภานิตต่าง ๆ ที่ใช้กันโดยทั่วไปในการเดินเรือสำเภาของคนจีนที่ไปค้าขายกับต่างประเทศ และในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความแตกต่างในโครงสร้างของเรือเหล่านี้ด้วย ตอนนี้องค์ที่เราจะมาพิจารณากันเกี่ยวกับเรื่องนี้

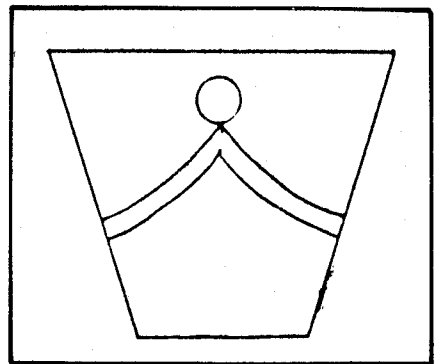
ผู้รู้ชาวตะวันตกแบ่งเรือเดินทะเลของจีนออกเป็นสองประเภทใหญ่ ๆ ประเภทหนึ่งได้แก่เรือที่มาจากและกลับไปยังท่าต่าง ๆ ที่อยู่เหนืออ่าวทางโจวซันไปเรียกว่า เรือแบบเหนือ และเรือพวกที่มาจากและกลับไปยังท่าที่อยู่ใต้อ่าวนี้ลงมา เรียกเป็นเรือแบบใต้ ถึงแม้เรือทั้งแบบเหนือและใต้จะแสดงโครงสร้างที่คล้ายคลึงกัน จะมีบางส่วนที่แตกต่างกันโดยเป็นแบบของพวกตนโดยเฉพาะ เรือแบบเหนือแทบจะไม่ได้ไปมาค้าขายกับ หนาน-หยาง เลย ยกเว้นอยู่รายเดียวเท่านั้น มีรายงาน ว่า เรือสำเภาของสยามได้ไปค้าขายไกลขึ้นไปทางเหนือจนถึงเมืองเทียนสิน³⁶ แต่ไม่เคยมีหลักฐานยืนยันเลยว่า มีเรือจากอ่าวเปชีลี (Pechili) เคยแล่นไปมายังประเทศสยาม เรือสำเภาที่เดินทางไม่ว่าจะออกจากเมืองท่าทางเหนือหรือแล่นไปมาค้าขายส่วนใหญ่ในน่านน้ำทางตอนเหนือจะมีลักษณะดังต่อไปนี้คือ ท้องแบน ทางเสือเรือเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส มีขนาดใหญ่ ซึ่งสามารถยกขึ้นหรือลงไปให้ต่ำกว่าท้องเรือได้ โดยทำหน้าที่เป็นตัวกันไม่ให้เรือโคลง เพราะเรือไม่มีกระดูกงู าดค้ำเรือปูพื้นเรียบปิดสนิท (ไม่มีกราบเรือ) หัวเรือเป็นรูปกล่องสี่เหลี่ยม ท้ายเรือกว้างซึ่งด้านบนมีแก่งท้ายเรือยื่นออกมาในลักษณะเข็ดขัน มีเสากระโดงเรือ 3—5 เสา ก้านกระโดงยอดใบเรือและโครงยึดขอบใบเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส³⁷ (รูปที่ 2) โดยมีไม้ไผ่ตามใบจำนวนหนึ่งช่วยยึดใบให้มั่นคง และมีการประดับประดาเพียงเล็กน้อย³⁸ เรือสำเภาเช่นนี้เหมาะต่อการเดินเรือผ่านปากแม่น้ำที่ตื้นเขินของน่านน้ำทางตอนเหนือ ฉะนั้น เรือที่มีท้องแบนและมีทางเสือที่ยกขึ้นลงได้จึงเป็นของจำเป็น



รูปที่ 2 ใบเรือสำเภาจีนพร้อมทั้งเสากระโดง สายระวางชักใบเรือ



รูปที่ 4 เรือสำเภาจีนลำหนึ่งที่บางกอก



รูปที่ 3 หัวเรือสำเภาเดินสมุทรแบบฟูเกียน

เรือสำเภาก็ออกไปค้าขายจากท่าเรือทางใต้อำเภอหวางโจว มักจะมีท้องมนกว่า คาดฟ้าเรือสูงกว่า และสิ่งที่คล้ายกระดูกงูต่อยื่นลงไปจากตรงกลางท้องเรือ ท้ายเรือมนกว่า ทางเสือเรือแคบกว่า ยาวกว่าหรือเป็นรูปสี่เหลี่ยมขนมเปียกปูน มีรูฉลุเล็ก ๆ³⁹ เสากะโคง 2-3 เสากะโคง ใบริ้วเป็นเสื่อมีไม้ตามแผ่เป็นรูปพัด ด้านกะโคงยอดใบเรือและโครงยึดขอบใบเป็นไม้กลม มีการตกแต่งต่าง ๆ ทั้งทางท้ายเรือและตามลำเรือ ผันทั้งกันในท้องเรือสร้างแบบเดียวกันทั้งพวกเรือทางเหนือและพวกเรือทางใต้ ซึ่งมีประโยชน์มากสำหรับเรือสินค้าที่ต้องเดินทางโพ้นทะเลไปไกล ๆ เพราะสามารถขนสินค้าไปได้ด้วยความมั่นใจว่า ถ้าช่องบรรทุกสินค้าช่องหนึ่งช่องใดเกิดรั่ว ช่องอื่น ๆ ก็จะไม่ยักคั่งแห้งอยู่ การต่อเรือไม่ได้จำกัดอยู่ ณ ที่ภูมิภาคใดภูมิภาคหนึ่ง และในการที่มีการเดินเรือขายผั่งติดต่อกันอย่างเป็นล่ำเป็นสัน รวมทั้งการทำประมงด้วย ทำให้มีการลอกเลียนแบบโครงสร้างต่าง ๆ มาใช้กัน โดยเรือสำเภาทงเหนือได้นำรูปแบบของเรือสำเภาทงใต้บางอย่างมาใช้ และทางใต้ก็นำบางอย่างของทางเหนือมาใช้ด้วย

เรือสำเภาลำหนึ่ง ชื่อเกียงสูหรือเรือสินค้าเปซลี⁴⁰ ดูเหมือนจะเป็นเรือสำเภาลำเดียวที่ต่อตามแบบของเรือสำเภาทงเหนือที่เดินทางมาค้าขายกับหนาน-หยาง ถึงแม้จะมีลักษณะเหมาะสมที่จะแล่นเข้าปากแม่น้ำแยงซี และอาณาบริเวณน้ำต้นของฝั่งทะเลทางตอนเหนือ แต่เรือลำนี้ก็ยังสามารถฝ่าคลื่นลมเป็นลักษณะของทะเลทางตอนใต้ได้⁴¹ ได้มีการกล่าวถึงเรื่องเรือลำนี้จากหลายแหล่งถึงบทบาทของเรือนี้ในการค้าระหว่างประเทศจีนกับสิงคโปร์ในศตวรรษที่ 19⁴² แต่มีสิ่งบ่งชี้เพียงเล็กน้อยเท่านั้นว่า เรือลำนี้ได้เคยมาเทียบท่าที่ประเทศสยามบ่อยครั้ง เรือลำนี้ถูกเน้นถึงเรื่องที่มีเสากะโคงเรียงรายกันถึง 5 เสากะโคง และแก่งท้ายเรือที่เชิดขึ้น⁴³ เรือสำเภาก็จึง โห ใช้ในศตวรรษที่ 15 ก็ถือกันว่าเป็นต้นแบบของเรือสินค้าเกียงสูลำนี้ ซึ่งเรือดังกล่าวนี้มีการต่อผันทั้งท้องเรือระวางบรรทุก และการที่มีความเร็วสูงกว่า⁴⁴ ย่อมทำให้เหมาะที่จะได้รับเลือกให้เป็นเรือเดินทะเลระยะไกล เรือเกียงสูไม่เพียงแต่จะเป็นเรือที่คุ้นต่อการเดินทางไปมาค้าขายกับมณฑลต่าง ๆ ทางภาคกลางของจีนเท่านั้น⁴⁵ แต่สินค้าจากอาณาบริเวณนี้รวมทั้งจากมณฑลฟูเกี้ยนและกวางตุ้งยังถูกขนส่งมายังประเทศสยามด้วยเรือสำเภ่อื่น ๆ ซึ่งเป็นเรือแบบทางใต้เสียส่วนใหญ่

เรือสำเภาดินสมุทรของฟูเกี้ยนมีลักษณะรวมของทั้งเรือแบบเหนือและเรือแบบใต้ เรือที่ไปทำการค้ากับประเทศแถบหนาน-หยาง มีระวางบรรทุกสินค้าได้ 200-800 ตัน⁴⁶ กราบเรือทาสีดำขอบเขียว ส่วนตัวเรือทาสีขาว⁴⁷ ใบเรือนี้มีลักษณะเหมือนใบเรือแบบเหนือ มีก้านกะโคงและก้านขอบใบตรง⁴⁸ ทางเสือโดยปกติจะตันที่บแทนที่มีรูฉลุ แต่ตัวเรือนี้โค้งมนมากกว่า

เรือสำเภาก็พบกันทางเหนือ กระจึงที่ยื่นออกไปทางหัวเรือเป็นรูปลิ้มปลายแคบโค้งขึ้นไป ครึ่งบนและครึ่งล่างแบ่งเป็นรูปพระจันทร์เสี้ยวหงายขึ้น (ดูรูปที่ 3) ภาพที่วาดข้างลำเรือแตกต่างกันออกไประหว่างเรือของเมืองท่าหนึ่งกับเรือของอีกเมืองท่าหนึ่ง แต่รูปนัยน์ตา และ ไม้-จ⁴⁹ ที่วาดไว้ทั้งสองข้างหัวเรือนั้นเหมือนกันแทบทั้งหมดในบรรดาเรือสำเภาของมณฑลฟูเกี้ยน

เรือสำเภากระโดงสูงของเมืองฟูเจา หรือ หวา ฝู่ กู่ เป็นตัวแทนในเรื่องลักษณะของเรือสำเภาเดินสมุทรของมณฑลฟูเกี้ยน เรือชื่อ เก๋หยิง ซึ่งต่อในลักษณะนี้ได้แล่นไปจนถึงประเทศอังกฤษเมื่อปี 1846 ได้มีการตั้งข้อสังเกตกันว่า เรือสำเภากระโดงสูงนี้มีแก่งท้ายเรือสูงรี ท้ายตัด ซึ่งทาสีเป็นลวดลายต่างๆ อย่างวิจิตรพิสดาร⁵⁰ ส่วนหัวเรือนั้นสันลงจากทั้ง 2 ด้านของหัวเรือปีกหรือกระจึงเรือ “โค้งเรียวขึ้นเป็นปลายแหลมจากนั้นก็โค้งไปทางท้ายจนถึงดาดฟ้าบาทสี...ทำหน้าที่เป็นกราบเรือที่ค่อนข้างจะมั่นคง”⁵¹ (ดูรูปที่ 4) ระวังบรรทุกอยู่ระหว่าง 300—800 ตัน ความยาวโดยเฉลี่ย 150 ฟุต และเป็นเรือที่มั่นคงแข็งแรงมากโดยมีฝาผนังกันในห้องเรือถึง 15 ฝา⁵² เป็นเรือขนสินค้าทางไกลที่ยอดเยี่ยมมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง มีความคล่องตัวสูงซึ่งเหมาะแก่การเดินทางเรือในแถบ หนาน—หยาง ซึ่งระเกะระกะไปด้วยหินโสโครกและหาดหินไต้หน้า

ภาพวาดทางท้ายเรือโดยทั่วไปเป็นไปตามแบบนิยม แต่ทว่าศิลปินก็ได้รับการยินยอมให้แต่งเติมได้บ้าง แบบนิยมที่วาดกันก็จะเป็นรูปนกนางแอ่นวาดอยู่เหนือวงรีรูปไข่ ซึ่งเป็นสัญลักษณ์หมายถึงเรือสำเภานั้นแล่นได้รวดเร็วและ “ไม่สะทกสะท้านต่อคลื่นลม” ตัวหนังสือจีนที่แปลว่าอายุยืนยง กำไรสูงส่ง และเดินทางโดยสวัสดิภาพ⁵³ เขียนอยู่ใต้ตัวนก แล้วก็ถึงเลขทะเบียนเรือเขียนอยู่ใต้ตัวหนังสือทั้งสามนั้น ภาพเขียนทั้งแปดวาดเรียงรายกันเป็นแถวตอนกลางภาพ ได้ลงไปก็เป็นรูปดอกไม้กลมๆ หรือรูปสัตว์ต่างๆ ส่วนบนผนังด้านข้างทางตอนท้ายเรือ ศิลปินจะวาดเป็นรูปมังกรหรือรูปอื่นใดสุดแต่ความพอใจในความคิดคำนึงของเขา⁵⁴ ตัวเรือและกราบเรือก็วาดเป็นรูปลายกนกแบบจีน หรือไม่ก็เป็นรูปดอกไม้ ดวง วาดด้วยสีอีกสีหนึ่งซ้อนทับลงไปด้วย แล้วก็ป็นรูปมังกรที่กำลังแหวกว่ายไปทางหัวเรือหรือท้ายเรือ เช่นเดียวกับเรือพาณิชย์ทั้งหลาย จะวาดภาพของนัยน์ตาไว้ทั้งสองด้านของหัวเรือ โดยตาตำเหลือบมองจ้องไปข้างหน้า เพื่อว่าเรือสำเภาเหล่านั้นจะได้ไปถูกทางในท้องทะเลหลวง ส่วนเรือประมงนั้น ตาตำจะถูกวาดให้เหลือบมองพื้นน้ำเพื่อที่จะได้เห็นฝูงปลา คำพรรณนาเกี่ยวกับเรือสำเภาจีนที่มาจอดทอดสมออยู่ที่ท่าในเมืองสยามในระหว่างศตวรรษที่แล้วชี้บ่งว่า เรือสำเภาเหล่านั้น การสร้างและการออกแบบคล้ายกับเรือสำเภาเสากะโดงสูงของฟูเจาเป็นอย่างยิ่ง⁵⁵

เรือสำเภากลางดั่งซึ่งมีระวางบรรทุกตั้งแต่ 500-1000 ตัน เป็นเรือสำเภาเดินสมุทรที่มีขนาดใหญ่ที่สุด (หยาง-ฉวน) ที่แล่นไปมายังประเทศสยาม แถบสีแดงที่ทಾಯใต้กราบสีดำทำให้เกิดมีสมณานามเรียกเรือพวกนี้ว่า เรือสำเภา "หัวแดง" และกล่าวกันว่าเรือเหล่านี้มีสี่เสากระโดง⁵⁶ เรือแบบ โถว-เหม็ง ซึ่งแล่นไปมาจากเมืองเจียง-เหมิน และเรือแบบ ไท-โป จากเมืองเฉา-โจว ใช้กันโดยทั่วไปในการเดินสมุทร ระวางบรรทุกเฉลี่ย 350 ตัน แต่บางลำอาจจะบรรทุกได้น้อยกว่านั้นมาก⁵⁷ เรือสำเภาที่ออกจากท่าในเขตจังหวัดฉง-โจว โดยปกติแล้วมีขนาดเล็กกว่าเรือที่ออกจากท่าบนฝั่งแผ่นดินใหญ่โดยมีระวางบรรทุกระหว่าง 100 ถึง 200 ตัน เรือสำเภาของกลางดั่งมีลักษณะที่เห็นเด่นชัด โดยเฉพาะที่เกี่ยวกับรูปร่างลักษณะของใบเรือ ยิ่งลงมาทางใต้เลียบฝั่งทะเลจีน ไม่มีดกรอบใบเรือจะยิ่งกลมมากขึ้น जबลงโดยใบเรือของกลางดั่งไม่มีดกรอบใบด้านบนกลมสนิท ลักษณะแตกต่างอื่นที่พบกันเป็นปกติเกี่ยวกับเรือพวกนี้ก็คือ ท้องเรือค่อนข้างมนกลมเล็กน้อย เก่งท้ายเรือที่ยื่นออกมามีราวล้อมรอบ และหางเสือมีรูฉลุ⁵⁸ ที่เป็นเช่นนั้นอาจจะทำขึ้นเพื่อลดแรงต้านทานของน้ำ เมื่อมีความต้องการเปลี่ยนทิศทางเรือในการเดินเรือในน้ำลึก⁵⁹

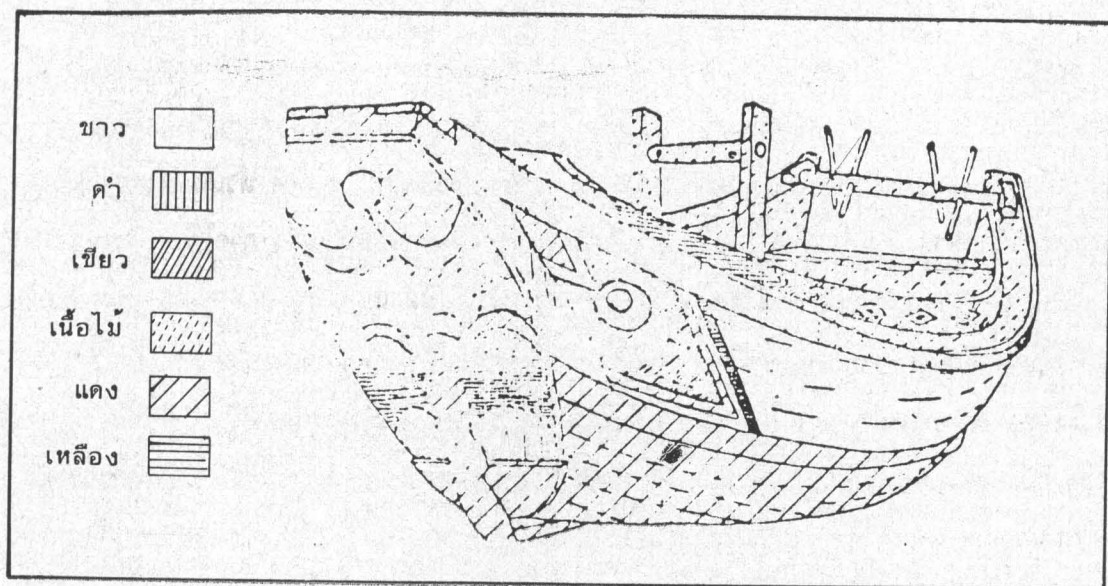
เรือของสยามที่ไปค้าขายยังประเทศจีนไม่ได้มีรูปร่างลักษณะเหมือนเรือสำเภาแบบต่างๆ ของฟูเกี้ยนหรือกลางดั่ง แต่เอาของทั้งสองอย่างประสมประสานกัน เรือเดินทะเลของสยามส่วนใหญ่ดูแทบไม่ออกว่าผิดแผกกับเรือสำเภาจีน และบางกอกในฐานะเป็นศูนย์กลางต่อเรือสำเภาแบบจีนมีการขายเรือให้แก่พ่อค้าจีนทั้งที่พำนักอยู่ที่บางกอกหรือที่ประเทศจีนเอง การต่อเรือแบบนี้จึงกลายเป็นเรื่องธรรมดาไป⁶⁰ เรือที่ต่อในสยามมีหลายแบบ ล้วนแต่ต่อตามแบบหนึ่งแบบใดของเรือสำเภาจีนทั้งสิ้น เรือสำเภาสยามที่มีเหลืออยู่ไม่กี่ลำที่แล่นไปไปมาค้าขายอยู่แต่ในอ่าวสยาม ถ้าจะถือว่าเป็นตัวแทนของเรือในสมัยศตวรรษที่ 19 แล้ว เรือพวกนี้มีรูปร่างลักษณะตามที่นายวูสเตอร์เรียกว่า เรือแบบไหหลำ⁶¹ หัวเรือแหลมและท้ายเรือมีเก่งซึ่งมีราวล้อมรอบ⁶² แต่เรือสำเภาสยามมีเสากระโดงสูงกว่ามาก และจากท้ายเรือมาถึงหัวเรือโค้งน้อยกว่าเรือไหหลำ⁶³ ที่แตกต่างไปจากเรือไหหลำอีกประการหนึ่งก็คือ เรือสำเภาสยามมีเพียงสองเสากระโดงเท่านั้น และตัวเรือไม่ได้มีการวาดลวดลาย ซึ่งเป็นมาตรฐานของเรือสำเภากระโดงสูงฟูเจา เรือสำเภาในปัจจุบันดูเหมือนจะตรงกับคำพรรณนาของปู้จาดที่กล่าวถึงเรือสำเภาจีนขนาดย่อม ซึ่งแต่ดั้งเดิมนั้นใช้เป็นเรือค้าขายตามชายฝั่งระหว่างบางกอก กัมพูชา อ่าวตังเกี๋ย และเกาะไหหลำ⁶⁴

เรือสำเภาที่ต่อที่สยาม ถือกันว่าเป็นเรือที่มีราคาสูงที่สุดและคงทนที่สุด⁶⁵ โดยช่วงบนของเรือและเสาเอก หางเสือและสมอเรือล้วนทำด้วยไม้สักไทยทั้งสิ้น⁶⁶ เรือสำเภาพวกนี้อาจจะมีเสา

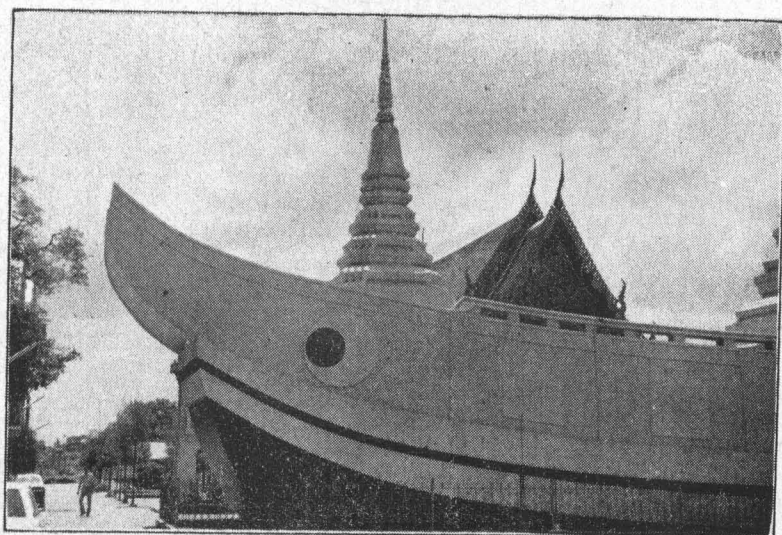
กระโถงได้ตั้งแต่สองถึงสี่เสา แต่โดยทั่วๆ ไปจะมีเพียงสองเสา⁶⁷ ใบเรือ ไม้ตาม และสายระยาง มีลักษณะเช่นเดียวกับเรือสำเภาจีน และใบเรือเป็นซีกไม้ไผ่สาน มีลำไม้ไผ่ตามเพื่อช่วยยึดใบให้แน่นหนา ส่วนการประดับประดานั้นถ้ามีก็จะเป็นตามแบบของเรือเสากะโถงสูงของฟูเจา และจะมีรูปลูกนัยน์ตาเขียนไว้ที่เรือซึ่งมีขนาดใหญ่กว่าที่แล่นใบไปทำการค้ากับเมืองท่าต่าง ๆ บนผืนแผ่นดินใหญ่ของจีน กุตสลาฟได้พรรณนาถึงเรือสำเภาชั้นหนึ่งที่ต่อในประเทศสยามซึ่งได้แล่นใบขึ้นไปทางเหนือจนถึงทะเลเหลือง โดยมีลูกเรือเป็นชาวจีนจากเมืองเฉา-โจว และเรือลำนั้นเรียกว่าเรือ "ปัก-เทา-ฮุน"⁶⁸ ดอนเนลลีเรียกเรือแบบนี้ว่าเป็นเรือของเฉา-โจว⁶⁹ ซึ่งแน่นอนว่าจะต้องเหมือนกับเรือแบบ ไห้-โป้ เรือพวกนี้มีระหว่างบรรทุก 250-300 ตัน สามเสากระโถง มีใบเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า เช่นเดียวกับเรือแบบเหนือ แต่กรอบใบโค้งเหมือนเรือแบบใต้ หัวเรือเป็นรูปตัวที (T) และมีท้ายเรือโค้งสูง กล่าวกันว่าเรือลำนี้ได้บรรทุกสินค้าไปมาค้าขายระหว่างภาคใต้ของจีนกับสยามมิใช่น้อยเลย แต่ในที่สุดเมื่อมีเรือกลไฟของชาวต่างประเทศมาแข่งขัน เรือแบบนี้จึงได้ลดบทบาทลงเป็นเพียงเรือบรรทุกสินค้าเลียบชายฝั่ง⁷⁰ ยังมีเรือสำเภาที่ต่อที่บางกอก ต่อตามแบบเรือสำเภากระโถงสูงของฟูเจาและลวดลายภาพวาดที่ท้ายตัดของเรือเติมไปด้วยรูปนกและรูปสัตว์นานาชนิด ซึ่งถือกันว่าเป็นลักษณะของเรือพวกนี้⁷¹ เรือสำเภาที่ต่อในสมัยของรัชกาลที่ 1 (1782-1809) กล่าวกันว่า "ต่อตามแบบเรือสำเภาจีนแบบตัวกั้ง" ซึ่งมีผู้กล่าวว่าเป็นแบบเดียวกับเรือทวาโก (twaqo) ของสิงคโปร์⁷² เรือทวาโกในปัจจุบันมีขนาดเล็กเกินกว่าที่จะออกทะเลลึกได้ และใช้เป็นเพียงเรือขนส่งสินค้าตามชายฝั่ง อย่างไรก็ตาม ก็มีลักษณะเหมือนเรือสำเภาจีนทางแถบใต้ในเรือเสาและใบ รูปร่างของใบและการเขียนลวดลาย (รูปที่ 5)⁷⁵ หัวเรือ ตัวกั้ง ในตอนปลายศตวรรษที่ 18 กล่าวกันว่าทาสีแดงหรือเขียวแสดงถึงการเลียนแบบเรือสำเภาของกวางตุ้งหรือฟูเกี้ยน โดยมีปากเรือวัดได้กว้างตั้งแต่ 10-14 เมตร⁷⁴ เรือพวกนี้เป็นของพวกเจ้านายในพระราชวงศ์ หรือของพวกข้าราชการ นอกนั้นก็เป็นที่ของพวกพ่อค้าที่มักจะขายเรือเสียเลยในประเทศจีน หลังจากที่ยกสินค้าขึ้นขายจนหมดลำเรือแล้ว⁷⁵

ในสมัยรัชกาลที่ 3 (1824-1851) มีการเกรงกันว่าเรือสำเภาที่แล่นใบไปทำการค้ายังต่างแดน จะถูกเรือแบบตะวันตกเข้ามาแทนที่ จึงได้มีพระราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้สร้างเรือสำเภาจำลองขึ้นที่วัดยานนาวาเพื่อเป็นเครื่องเตือนใจให้ระลึกถึงเรือเหล่านี้ ที่ครั้งหนึ่งเคยผูกขาดการค้าระหว่างเมืองจีนกับเมืองสยาม (รูปที่ 6)⁷⁶ การซ่อมแซมในภายหลัง และการสร้างเจดีย์แทนเสากระโถงเรือทำให้เรือจำลองนั้นดูพี้ยนไปจากเรือสำเภาแบบแท้จริงอันเป็นจุดประสงค์ที่จะสร้างเรือจำลองนี้

ให้ดูเหมือนของจริงที่สุด หัวและท้ายเรือดูเหมือนจะอยู่ระดับเดียวกัน ซึ่งต่างไปจากเรือสำเภาจิน ส่วนใหญ่ที่ท้ายเรือจะสูงกว่าหัวเรือและหัวเรือมีกระจังโค้งขึ้นคล้ายใบดาบ กราบเรือมาเชื่อมต่อกันตรงไม้ต่อกระดูกเรือที่โค้งขึ้นเป็นหัวเรือ⁷⁷ หัวเรือเป็นรูปลิ้ม สมมุติว่าเป็นปากสิงโต และอยู่ใต้กราบเรือลงไป เหมือนเรือสำเภาส่วใหญ่ของมณฑลฟูเกี้ยน ตัวเรือโค้งเหมือนเรือสำเภาแบบจีนได้



รูปที่ 5 เรือทวาโกของสิงคโปร์



รูปที่ 6 เรือสำเภาจำลองที่วัดยานนาวา

แต่ห้องเรือดูเหมือนจะมีกระดูกงูแทนที่จะมนโค้ง⁷⁸ กราบเรือทาสีเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสสองชั้นซ้อนกันเรียงกันเป็นแถวไปจนถึงท้ายเรือ ซึ่งมีเก๋งที่ยกสูงขึ้นเล็กน้อย และมีลูกกรงกัน การประดับประดาท้ายเรือก็มีการเขียนชื่อเรือ ลวดลายประดับเป็นรูปวงกลมสีแดง กับรูปนกอินทรีหรือนกนางแอ่นวาดกลับกันกับภาพที่เขียนลงบนเรือเสากระโดงสูงของฟูเจา ทางเสือเป็นแบบหางเสือเรือของกวางตุ้ง มีลายฉลุมากกว่าจะทึบทั้งแผ่น สายระยางใบเหมือนกับสายระยางของเรือสำเภาจีน ส่วนใบที่เป็นเสือรำแพนทอด้วยไม้ไผ่ของทั้งสองเสากระโดงนั้นตามด้วยไม้ไผ่⁷⁹ พระยาอนุমানราชชนพรพรรณมาถึงเรือสำเภานี้ว่า มีลักษณะเป็นลูกผสมของเรือสำเภาจีนแบบต่าง ๆ บางทีผู้สร้างอาจจะนำเอาลักษณะของส่วนต่าง ๆ ที่ให้ประโยชน์สูงสุดมาใช้ในระหว่างการก่อสร้าง ถ้าหากเรายกประโยชน์ให้ในการที่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางตอนหัวเรือ การเปรียบเทียบระหว่างรูปที่ 4 กับรูปที่ 6 แสดงให้เห็นถึงความคล้ายคลึงกันเป็นอย่างมากระหว่างเรือสำเภาของสยามกับจีน แน่แน่นอนที่สุดที่เรือสำเภาของสยามต้องได้รับการยอมรับว่าเป็นเรือสำเภาแบบจีน และได้รับการยินยอมอนุญาตให้เทียบท่าของจีนได้บนพื้นฐานนี้

อย่างไรก็ตาม พวกชาวสยามไม่ได้พึ่งพาแต่เรือแบบจีน(เรือสำเภา)เท่านั้น แต่ยังใช้เรือใบแบบตะวันตกด้วย(เรือกำปั่น) ในการค้าขายโพ้นทะเลเป็นครั้งคราว และยังใช้ในวัตถุประสงค์ทางด้านทหารด้วย แต่เรือพวกนี้ไม่ได้เข้ามาทำการค้ากับจีนจนกระทั่งกลางศตวรรษที่ 19 ได้มีการว่าจ้างช่างต่อเรือชาวดัชต์และอังกฤษมาช่วยต่อเรือใบแบบตะวันตกตั้งแต่ต้นศตวรรษที่ 17⁸⁰ เรือฟรีเกต เรือสลุป เรือบริกส์ และเรือแกลลีย์ ที่พวกนี้ต่อในขั้นแรกได้นำไปใช้เพื่อเพิ่มแสนยานุภาพทางทะเลของรัฐบาลเซียเป็นส่วนใหญ่⁸¹ เมื่อได้มีการนำเรือแบบตะวันตกไปใช้ในการค้าขายโพ้นทะเล ซึ่งเริ่มขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 2 (1809—1824) เรือพวกนี้ใช้ใบเดินทางไปยังประเทศต่าง ๆ เช่น อินเดีย มาเก๊า ปีนัง และสิงคโปร์ แต่ไม่ได้ไปยังเมืองท่าที่อยู่ภายใต้การบริหารของจีน⁸² การใช้เรือกำปั่นแทนเรือสำเภาได้เพิ่มมากขึ้นในทศวรรษที่ 1840 และ 1850 และได้เปลี่ยนรูปแบบในการค้าขายไปอย่างมากจากแบบที่เคยกระทำกันมาแต่ดั้งเดิม อย่างไรก็ตามก่อนที่จะมีการเปิดเมืองท่าสนธิสัญญาของจีน การใช้เรือสำเภาในการค้าระหว่างจีนกับสยามก็เป็นสิ่งจำเป็น ถ้าหากต้องการที่จะได้รับสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ

เรือกำปั่นเริ่มขนสินค้าในอัตราส่วนที่เพิ่มขึ้นในการค้าระหว่างจีนกับหนาน—หยาง เมื่อเรือพวกนี้ได้รับสิทธิเท่าเทียมกับเรือแบบเรือสำเภาจีนตามเมืองท่าใหญ่ ๆ ของจีน ยิ่งไปกว่านั้นการค้าของชาวยุโรปและอเมริกันกับจีนและประเทศในย่านเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้ขยายตัวไป

อย่างรวดเร็วในศตวรรษที่ 19 โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อได้มีการสังเกตเห็นความสำคัญของสิงคโปร์ในฐานะเป็นเมืองท่าขนถ่ายสินค้า เมื่อเรือกำปั่นได้ปรากฏตัวไปทั่วอาณาบริเวณนี้ ทั้งจีนและสยามต่างก็ให้เห็นข้อได้เปรียบของเรือชนิดนี้ เรือกำปั่นสามารถใช้ใบแล่นไปมาระหว่างจีนกับประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้ถึง 3 เทียบต่อหนึ่งฤดูกาลเดินเรือ ขณะที่เรือสำเภาแบบจีนเดินได้เพียงเที่ยวเดียว โดยทั่วไประวางบรรทุกสินค้าก็สูงกว่า และมีการประกันภัยสินค้าที่เรือพวกนี้บรรทุกมาด้วย⁸³

พวกชาวสยามเริ่มต่อเรือสินค้าแบบเรือของชาวตะวันตกในทศวรรษที่ 1830 เมื่อพวกนี้พบว่า การใช้เรือสำเภาในการค้าขายของรัฐไม่ได้ให้ผลกำไรเลย รัชกาลที่ 3 ได้มีพระบรมราชโองการให้ยุติการต่อเรือสำเภา และตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา เรือสินค้าของรัฐจะต้องต่อแบบเรือกำปั่นของชาวตะวันตกเท่านั้น⁸⁴ ตลอดปลายทศวรรษที่ 1830 เรือรบและเรือกำปั่นพาณิชย์ได้มีการต่อกันที่เมืองจันทบุรี (จันทบุรี) และที่บางกอก ในราวปี 1838 ไทยได้เพิ่มจำนวนเรือใบแบบตะวันตกมากขึ้นในการค้ากับสิงคโปร์⁸⁵ ระหว่างสงครามฝิ่น ไม่ทราบว่าจะจะเป็นข้ออ้างแก้ตัว หรือเพราะความกลัวอย่างแท้จริงในความมั่นคงปลอดภัยของประเทศสยาม รัชกาลที่ 3 ทรงมีพระราชบัญชาเรียกเรือสำเภาส่วนพระองค์ที่ไปทำการค้ากับจีนกลับสยามให้หมด และให้ทอดสมอเทียบท่าอยู่ที่เมืองสยามเฉย ๆ⁸⁶ ในราวกลางทศวรรษ 1840 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวได้ทรงส่งเรือกำปั่นส่วนพระองค์ซึ่งมีขนาดระวางขับน้ำ 4000 ตัน อยู่ 10 ลำ และขนาดเล็กกว่านั้น 2-3 ลำ ไปค้าขายยังเมืองกวางตุ้ง พวกชาวสยามยังไม่ได้หยุดใช้เรือสำเภาแบบจีนเสียเลยในขณะนั้น กล่าวกันว่า ในการค้าขายระหว่างจีนกับสยามในปี ค.ศ. 1847 "ทำกันใหญ่โตกว้างขวางมากกว่าการค้าระหว่างจีนกับสิงคโปร์...และส่วนใหญ่ยังคงใช้เรือสำเภา"⁸⁷

อย่างไรก็ตาม เมื่อมีคนรู้เรื่องเกี่ยวกับสนธิสัญญาแห่งเมืองนานกิงแพร่หลายมากขึ้น การใช้เรือสำเภาเป็นพาหนะในการขนส่งสินค้าก็เริ่มลดลง การที่ทางการจีนยินยอมให้เรือของชาวตะวันตกเข้าเทียบท่าเมืองเอ๋อหมิง ฟูเจา หิงโปและเซียงไฮ้โดยได้รับสิทธิเท่าเทียมกับเรือของคนจีน พวกคนเอเชียจึงไม่จำเป็นต้องส่งสินค้าของตนไปยังประเทศจีนโดยเรือสำเภา⁸⁸ ยิ่งไปกว่านั้นสนธิสัญญานั้นยังระบุว่าต้องคิดพิกัตอัตราภาษีศุลกากรอย่างเป็นธรรมและสม่าเสมอ ณ เมืองท่าที่เปิดใหม่ สินค้าที่ขนส่งโดยเรือแบบชาวตะวันตกจึงไม่ถูกเรียกเก็บภาษีอย่างตามความพอใจของเจ้าหน้าที่ของท้องถิ่นอีกต่อไป การได้เปรียบของเรือสำเภาจึงเป็นอันหมดสิ้นไป และพวกพ่อค้าชาวจีนและชาวเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จำนวนไม่น้อยต่างพบว่าการขนส่งสินค้าของตนโดยเรือกำปั่นที่ถูกต้องตาม

ระเบียบที่บ่งไว้ในสนธิสัญญานั้นทำกำไรให้ตนได้มากกว่า⁸⁹ การเปิดเมืองท่าทั้งสี่นี้ ได้ส่งผลกระทบต่อประเทศสยามในทางการค้าเป็นอย่างมาก เพราะเมืองท่าเหล่านี้ล้วนเป็นศูนย์กลางใหญ่ในการค้าขายของจีนกับสยามมาก่อน ถึงแม้ประเทศสยามจะไม่ได้มีสนธิสัญญากับจีนที่มีข้อความให้สยามเป็นประเทศที่ได้รับสิทธิประโยชน์ในฐานะประเทศมิตรสนิท สิทธิในทางการค้าที่ระบุไว้ในสนธิสัญญาระหว่างจีนกับประเทศตะวันตกต่างๆ ก็ได้รับการยินยอมให้คลุมมาถึงคนของประเทศอื่นๆ ที่ได้ไปทำการค้าบ่อยครั้ง ณ เมืองท่าเปิดตามสนธิสัญญา⁹⁰ ดังนั้น ประเทศสยามจึงหลุดพ้นจากการที่ต้องใช้เรือสำเภาในการค้ากับจีน และปริมาณสินค้าที่ขนส่งโดยเรือกำปั่นแบบตะวันตกของตนเองจึงค่อย ๆ เพิ่มขึ้นอย่างช้า ๆ ในตอนปลายทศวรรษที่ 1840 และตลอดทศวรรษที่ 1850⁹¹ พวกคนจีนในประเทศสยามเล็งเห็นคุณประโยชน์ที่เหนือกว่าของเรือกำปั่นอย่างรวดเร็ว และในราวปี 1855 ได้เข้าคุมการเดินเรือกำปั่นถึงสี่ในห้าของเรือกำปั่นที่ชักธงไทย⁹² เรือสำเภายังคงแวะไปทำการค้ายังเมืองท่านอกสนธิสัญญา แต่เมื่อศูนย์กลางทางการค้าเช่นเซี่ยงไฮ้ได้เจริญเติบโตขึ้นอย่างมหาศาลทางด้านเศรษฐกิจ การค้าและจำนวนเรือสำเภาที่ไปแวะยังเมืองท่าเล็ก ๆ อื่น ๆ จึงได้ลดลงอย่างรวดเร็ว

สนธิสัญญาบาวริง ซึ่งได้กระทำการเจรจากันระหว่างสยามกับอังกฤษในปี 1855 ได้เน้นหนักในเรื่องการค้าโดยเรือสำเภาต่อไปอีก โดยให้ยินยอมอนุญาตให้อังกฤษมีสิทธิในการเดินเรือมายังประเทศสยามเท่าเทียมกับคนจีนและคนไทย⁹³ ค่าธรรมเนียมระหว่างเรือถูกยกเลิก และพ่อค้าจะต้องเสียเพียงภาษีสินค้าเข้าและสินค้าออก สำหรับภาษีสินค้าเข้าเก็บได้อย่างสูงไม่เกินร้อยละสามของมูลค่าสินค้าเข้า ส่วนสินค้าออกนั้นให้เก็บในอัตราที่เรียกเก็บจากสินค้าที่บรรทุกในเรือสยามและจีนก่อนที่จะมีสนธิสัญญานับนี้ ตัวอย่างเช่น แต่ก่อนนั้น ถ้าส่งน้ำตาลออกโดยเรือที่ชักธงของชาวยุโรปจะต้องเสียภาษีหาบละ 1.50 บาท แต่ถ้าส่งออกโดยเรือสำเภาไม่ต้องเสียภาษี พริกไทยที่ส่งออกถ้าขนส่งโดยเรือสำเภาไม่ต้องเสียภาษี แต่ถ้าเป็นเรือของชาวยุโรปจะต้องเสียตั้งแต่หาบละ 3 ถึง 6 บาท⁹⁴ ยิ่งไปกว่านั้น พวกอังกฤษยังได้รับอนุญาตให้ติดต่อค้าขายได้โดยตรงกับพวกพ่อค้าในประเทศสยาม ซึ่งแต่ก่อนนั้นจำเป็นต้องให้ข้าราชการขององค์สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเป็นคนกลาง ดังนั้นราคาสินค้าจึงใกล้เคียงกับราคาที่เป็นจริงของตลาด ส่วนพวกคนจีนที่สามารถหาซื้อได้ในราคาที่ต่ำกว่าเป็นอันหมดโอกาสไป ยิ่งไปกว่านั้น การค้าแบบผูกขาดที่คนไทยเท่านั้นจะกระทำได้เป็นอันต้องถูกยกเลิกไปตามสนธิสัญญาบาวริง ยกเว้นการค้าฝิ่น ระหว่างรัชกาลที่ 3 การผูกขาดในการค้าดีบุก พริกไทย ฝรั่ง และสินค้าอื่น ๆ ประเภทนี้ ได้ถูกขายลิขสิทธิ์ให้แก่พวกคนจีน

เป็นเปอร์เซ็นต์ที่เพิ่มสูงขึ้นเรื่อย ๆ เพราะพวกคนจีนถูกกดดันให้หาแหล่งที่มาของรายได้ใหม่ ๆ หลังจากที่สนธิสัญญานี้มีผลบังคับใช้

มูลเหตุอื่นที่มีส่วนในการเร่งให้มีการเปลี่ยนจากการใช้เรือสำเภามาเป็นเรือกำปั่นและเรือกลไฟแทน มีสองประการคือ ประการแรก พวกโจรสลัดได้อาละวาดหนักมือขึ้นตามชายฝั่งทะเลของจีนเนื่องจากอำนาจของรัฐทั้งทางด้านการเมืองและทางทหารได้พังทลายลงภายใต้การโหมกระหน่ำของพวกกบฏไต้-เผิง ความสับสนอลหม่านที่เกิดขึ้นเนื่องมาจากสาเหตุนี้ในภาคใต้ของจีนก่อให้เกิดบรรยากาศที่เอื้ออำนวยต่อการกระทำของโจรสลัด และพวกโจรสลัดได้กระทำการปล้นสะดมบรรดาเรือสำเภา ซึ่งทำให้การเดินทางเรือไปมาค้าขายตามชายฝั่งและการค้ากับต่างประเทศของจีนค่อย ๆ ลดลงเป็นอันมาก⁹⁵ ประการที่สอง ความผูกพันทางด้านการเมืองที่สยามมีฐานะเป็นประเทศหนึ่งที่ต้องส่งเครื่องบรรณาการให้แก่จีนได้เริ่มเสื่อมคลายลงประมาณกลางศตวรรษ และมีประจักษ์พยานว่าบุคคลชั้นนำหัวสมัยใหม่ของบางกอกเริ่มไม่พอใจจีนยิ่งขึ้นทุกทีที่สยามต้องตกอยู่ในฐานะของประเทศที่ต้องส่งเครื่องบรรณาการให้แก่จีน พวกเหล่านี้เชื่อกันว่า สยามจะได้รับผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจมากยิ่งขึ้นหากผูกสัมพันธ์ไมตรีกับประเทศตะวันตกให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น โดยเฉพาะการค้าโดยรัฐของประเทศสยามกับจีนเริ่มจะมีกำไรน้อยลงทุกที เมื่อพวกเรือกำปั่นของฝรั่งได้เข้าเทียบท่าต่าง ๆ ตามสนธิสัญญา⁹⁶ เมื่อพระมหากษัตริย์ไทยและบรรดาขุนนางเลิกให้ความอุปถัมภ์แก่การค้าโดยเรือสำเภากับจีน ความล้าสมัยของเรือเหล่านี้ก็ยิ่งทวีเร็วขึ้น

เรือสำเภายังคงใช้ไปเล่นไปมาระหว่างประเทศจีนกับสยามอยู่ในศตวรรษที่ 20 แต่ก็หมดความหมายเสียแล้วในฐานะเป็นยานพาหนะขนส่งสินค้าในการค้าระหว่างจีนกับสยาม เรือพวกนี้ใช้กันมากในการบรรทุกสินค้าที่มีปริมาณมาก เช่น ไม้ซุงและข้าว และใช้ในทำนองเดียวกันนี้ในการค้าตามชายฝั่งของจีน อย่างไรก็ตาม เรือกลไฟก็ได้เริ่มเข้ามาแข่งขันในการบรรทุกสินค้าประเภทนี้มากขึ้นทุกที⁹⁷ และเรือสำเภาเดินสมุทรขนาดใหญ่ของจีนซึ่งสมัยก่อนเดินทางไปค้าขายยังต่างแดนก็ถูกทอดทิ้งเลิกใช้ไป

บทที่ 4

สินค้าเข้าและสินค้าออก : ลักษณะการค้าขายระหว่างจีน-สยาม

เมืองกวางตุ้งได้ก้าวขึ้นมามีชื่อเสียงในฐานะเป็นศูนย์กลางการค้านานาชาติระหว่างปลายศตวรรษที่ 18 และต้นศตวรรษที่ 19 ทั้งนี้เพราะชาวยุโรปมีความต้องการใบชาและผ้าไหมเพิ่มมากขึ้นทุกที และจากการที่ได้ทำการจำกัดการค้าของชาวยุโรปให้อยู่ที่เมืองท่าแห่งนี้เมื่อปี ค.ศ. 1757 เมื่อมีการสนองความต้องการของชาวยุโรปเช่นเดียวกับชาวเอเชีย ตลาดเมืองกวางตุ้งจึงท่วมท้นไปด้วยสินค้านานาชนิด ถึงขนาดที่หนังสือคู่มือทางการค้าของชาวตะวันตกที่มีรายละเอียดถี่ถ้วนของศตวรรษที่แล้วก็ยังเป็นเพียงรายละเอียดที่พอเป็นแนวทางเท่านั้นว่ามีสินค้าอะไรบ้างที่นครนั้น บริษัทอีสต์อินเดียและเรือค้าขายระหว่างประเทศ¹ ได้ส่งสินค้าเข้าประกอบด้วยเครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ ผ้าจากยุโรปและอินเดีย เช่นเดียวกับผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ จากเสตรตส์ อาทิเช่น พวกปศุสัตว์ ผัก และแร่ต่าง ๆ ซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์ที่มีลักษณะเฉพาะของแหลมมลายูและหมู่เกาะอินโดนีเซีย² ดูเหมือนว่า การเดินเรือของชาวยุโรปได้ตอบสนองความต้องการสินค้าต่างประเทศของจีน ถึงกระนั้นก็ตาม ผลผลิตของเสตรตส์เป็นจำนวนไม่น้อยก็ยังขนส่งโดยเรือสำเภาก่อน การเดินเรือของชาวยุโรปและจีนที่ดำเนินไปพร้อม ๆ กันนั้น เรือสำเภาก่อนได้เปรียบกว่าเรือกำปั่นในตลาดประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และจีน ก่อนกลางศตวรรษที่ 18 (ดูบทที่ 2 และ 3) ในระหว่างสมัยราชวงศ์ชิง การค้าทางทะเลของจีนน้อยนักที่จะเลยผ่านประเทศใน หานาน-หยาง และหมู่เกาะฟิลิปปินส์ออกไป ซึ่งในเวลานี้พวกพ่อค้าชาวจีนผูกขาดการค้าผลผลิตจากเสตรตส์ และผลิตภัณฑ์เบ็ดเตล็ดจากจีน ซึ่งพวกชาวจีนโพ้นทะเลและคนพื้นเมืองในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นิยมกัน การที่พวกชาวตะวันตกไม่สามารถแข่งขันกับพ่อค้าชาวจีนได้ในการค้าระหว่างประเทศในเอเชียด้วยกัน ทำให้พ่อค้าเอกชนชาวยุโรปไปพึ่งเส้นทางด้านการค้าฝ้ายจากอินเดียและฝ้ายมากยิ่งขึ้นทุกที³ ปล่อยให้คนจีนมีเสรีเกือบจะเต็มที่ในการพัฒนาการติดต่อทางการค้าระหว่างจีนกับประเทศแถบ หานาน-หยาง

การค้าระหว่างจีนกับสยามเป็นตัวอย่างที่ดีในด้านรายละเอียดต่าง ๆ ในยามที่การค้าของจีนกับประเทศใน หนาน-หยาง ขยายตัวกว้างขวางขึ้น การแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างสองประเทศนี้ แตกต่างกันเพียงเล็กน้อยเท่านั้นกับการค้าระหว่างจีนกับประเทศต่าง ๆ ในย่านเอเชียตะวันออกเฉียงใต้⁴ สินค้าที่จีนส่งมาขายยังประเทศสยามจากเมืองท่าส่วนใหญ่ของจีนประกอบด้วยผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปซึ่งเป็นที่นิยมกันในประเทศเหล่านี้ ซึ่งมี พัด ผ้าแพรพรรณ ของแห้ง และถ้วยโอโงซาม อย่างไรก็ตาม ประเทศสยามแทบจะไม่ได้ส่งผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปเป็นสินค้าออกเลย⁵ แต่ส่งเป็นวัตถุดิบและอาหารแปรรูปไปขายยังประเทศจีน สำหรับสินค้าประเภทหลังนี้ ข้าวเป็นสินค้าที่จีนต้องการมากที่สุด และยังได้มีการส่งไปขายยังประเทศอื่น ๆ ในย่านเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ด้วย เนื่องจากข้อมูลที่แสดงเกี่ยวกับปริมาณและราคาของสินค้าในการค้าระหว่างจีนกับสยาม มีอยู่ไม่สู้สมบูรณ์นักสำหรับในระยะเวลาก่อนปี 1850 โดยไม่ได้มีการพยายามหาปริมาณที่เที่ยงตรงจริง ๆ ในการค้านี้ ผู้เขียนจึงจะพิจารณาแทนว่า ทำไมสินค้าบางประเภทจึงมีความต้องการมากกว่าสินค้าประเภทอื่น สินค้าที่นำเข้ามาไปใช้ทำประโยชน์อย่างไร และส่วนไหนของประชากรที่สินค้าเหล่านี้ดึงดูดความสนใจมากที่สุด และบทบาทของประเทศสยามในฐานะเมืองท่าขนถ่ายสินค้าได้มีส่วนทำให้เกิดเสถียรภาพในความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างสองประเทศนี้อย่างไร

ในการพูดถึงสิงคโปร์ในทศวรรษที่ 1830 ว่าเป็น “ตลาดแลกเปลี่ยนสินค้าและผลิตภัณฑ์นานาของยุโรป อินเดีย และจีน เป็นต้น กับผลิตผลจากหมู่เกาะอินโดนีเซียและประเทศเพื่อนบ้าน... กล่าวคือ สินค้านำเข้าจากแหล่งหนึ่งได้เป็นสินค้าออกไปยังอีกแหล่งหนึ่งและในทางกลับกัน”⁶ ผู้เขียนคนหนึ่งของนิตยสาร *Singapore Chronicle* ได้เขียนลงไปพิมพ์ไว้ด้วยคำพูดอันเหมาะสมว่า ด้วยลักษณะสำคัญของเมืองท่าขนถ่ายสินค้า การพัฒนาศูนย์รวบรวมสินค้าของยุโรปและประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพื่อส่งต่อไปยังประเทศจีน และสินค้าจากประเทศจีนเพื่อส่งต่อไปยังยุโรปและประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นลักษณะที่เด่นประการหนึ่งในการค้าขายระหว่างจีนกับประเทศต่าง ๆ ในเอเชียมาแต่โบราณ⁷ ขณะเดียวกันในการอ้างถึงประเทศสยามว่าเป็นศูนย์การค้าแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ก็ได้รับการกล่าวขวัญถึงอยู่ในหนังสือสารคดีต่าง ๆ ในศตวรรษที่ 19 และ 20⁸ แต่ในการที่ประเทศสยามมีลักษณะพิเศษในฐานะเป็นเมืองท่าขนถ่ายสินค้า ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าของประเทศในเอเชีย และมักจะไม่มีมีการกล่าวถึงเรื่องนี้ในหนังสือเหล่านี้ บางกอกไม่เหมือนเมืองกวางตุ้ง มะละกาหรือสิงคโปร์ คือ ไม่ได้เป็นศูนย์กลางในการรวมสินค้าที่ผลิตจากยุโรปหรืออินเดีย เพื่อส่งต่อไปยังประเทศอื่น ๆ ในเอเชียเป็นหลัก แต่บางกอกส่ง

สินค้าที่ผลิตจากเซตรัตส์แทบทั้งหมดไปยังประเทศจีน สินค้าเหล่านี้ถูกลำเลียงมายังบางกอกก่อน โดยเรือเดินชายฝั่งของสยาม⁹ และส่งสินค้าเบ็ดเตล็ดของจีน ซึ่งนำเข้ามาโดยเรือสำเภาจีนไปยังประเทศที่มีชายแดนติดต่อกับประเทศสยาม สยามเริ่มส่งสินค้าจากยุโรป และผ้าจากอินเดียเข้าประเทศมากขึ้น หลังจากทีสิงคโปร์ได้ทวีความสำคัญยิ่งขึ้น (ดูตารางที่ 3) ซึ่งสินค้าเหล่านี้ เหลือจากการส่งไปขายต่อยังประเทศลาวและกัมพูชาแล้วก็ถูกนำมาบริโภคกันใน ประเทศสยามแทบทั้งสิ้น โดยไม่ได้ส่งไปขายต่อยังประเทศจีนเลย¹⁰ ยิ่งไปกว่านั้น การที่สถานการณ์ทางการค้าของพวกเขา ฝรั่งเศส อังกฤษ โปรตุเกส และดัตช์ ในประเทศสยาม ได้หมดความหมายลงไปทุกที หลังปี 1700 เป็นแนวโน้มที่ทำให้การค้าของประเทศสยามกับประเทศในยุโรปถูกจำกัดตัวลง และยังคงไม่มีความสำคัญสำคัญอยู่เช่นนั้นจนกระทั่งกลางศตวรรษที่ 19 ดังนั้น ประเทศสยามจึงไม่อยู่ในฐานะที่จะให้บริการเป็นจุดผ่านสำหรับการหลั่งไหลไปมาของสินค้านานาชนิดระหว่างตะวันออกกับตะวันตก เหมือนมะละกาหรือสิงคโปร์ แต่การที่มีประชาคมชาวจีนขนาดใหญ่เข้าเกี่ยวข้องอย่างแข็งขันในด้าน การค้าขายของสยาม และความได้เปรียบของทั้ง 2 ฝ่ายที่เรือของจีนและสยามได้รับ ณ เมืองท่าของ อีกฝ่ายหนึ่งได้ช่วยหนุนนำให้สยามพัฒนาตนเป็นศูนย์กลางการค้าระหว่างจีนกับหนาน-หยาง การที่กษัตริย์ในราชวงศ์จักรีได้ทรงสนับสนุนอย่างเต็มที่ในการขยายการค้าระหว่างจีนกับสยามหลังปี ค.ศ. 1782 ได้ช่วยกระตุ้นการพัฒนาในเวลานี้ให้เพิ่มมากยิ่งขึ้น บางกอกสามารถรักษาระดับฐานะของตนในเรื่องเป็นเมืองศูนย์กลางและขนถ่ายสินค้าอยู่ได้หลายสิบปี หลังจากสิงคโปร์ได้กลายเป็นตลาดที่สำคัญในการแลกเปลี่ยนสินค้าในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่เป็นเช่นนี้อาจจะเป็นเพราะว่า พ่อค้า ชาวจีน ซึ่งได้คุ้นเคยกับวิธีการประกอบธุรกิจกับชาวสยามมานานพากันรู้สึกสะดวกและเคยชิน ในการทำมาหากินของตนซึ่งยังผลให้ได้รับกำไรสูงกว่า; ยิ่งไปกว่านั้น สินค้าชนิดที่ส่งคราวละมาก ๆ อันประกอบด้วยสินค้าที่นำกลับมาจากประเทศจีนในเรือสำเภาจีน เป็นสินค้าที่ชาวสยามได้ใช้สอย หรือใช้กินกันจนเคยชินแล้ว จึงไม่จำเป็นที่จะต้องขนไปยังสิงคโปร์ แล้วขนย้อนมายังประเทศ สยามอีก

การที่อังกฤษเข้าครอบงำสิงคโปร์นั้น ก็แรกมีจุดประสงค์ที่จะช่วยอำนวยความสะดวกในการค้าระหว่างอังกฤษกับเอเชีย ได้มีการคาดหมายกันอย่างสูงส่งว่า ถ้าได้มีเมืองท่าปลอดภาษี ณ จุดที่เหมาะสมเมื่อใด อังกฤษจะสามารถขยายตลาดการค้าของตนในประเทศจีน ในการขายผ้าอินเดีย และยุโรป กับฝิ่นได้เป็นอย่างมาก¹¹ ความคาดหมายนี้ไม่สัมฤทธิ์ผล เพราะเรือสำเภาจีนแทบจะไม่ยอมขนสินค้าที่ผลิตจากแหล่งอื่นใดนอกจากผลิตผลจากเซตรัตส์ จากสิงคโปร์กลับไปยังประเทศ

ตารางที่ 3 การค้าโดยเรือสำเภาจีน-สยาม กับสิงคโปร์ ในปี ค.ศ. 1831-1833¹

ผลิตภัณฑ์	สินค้าออกของสยามไปยังสิงคโปร์			ผลิตภัณฑ์	สินค้าเข้าที่สยามส่งจากสิงคโปร์		
	1831	1832	1833		1831	1832	1833
เกลือ	17,210	21,900	8,940	ผ้าอินเดีย	304.5 กุลี	2,082.5 กุลี	589 กุลี
น้ำมัน	1,334	1,840	660	เชือกฝ้ายพัน	49	223	278
ครั่ง	661	1,098	20	ผ้าอังกฤษ	200.208 หลา	108.75 กุลี	282.5 กุลี
น้ำตาล	14,010	9,600	4,780	400 ชัน			
ข้าว	13,890	240	420	41 กุลี			
ข้าวเปลือก	34 โกยัน ²	—	240 โกยัน	หวาย	1,090	954	200
ฝาง	1,000	1,160	980	เสื่อหวาย	30 กุลี	50 กุลี	285 กุลี
ไม้มะเกลือ	1,400	—	—	ขลุ่ย	4	125	114
กระทะเหล็ก	28,600 ลูก	32,000 ลูก	8,100 ลูก	ฝืน	13 ลัง	4 ลัง	5 ลัง
	200 กุลี ³				19 ปอนด์		
ยาสูบ (สยาม)	44	—	20	สำหรับทะเล	150	—	—
หัวหอม	60	15	70	เหล็กอังกฤษ	400	—	1,250
ปลาแห้ง	250	2,020	150	สินค้าจีน	57	15	—
เครื่องเคลือบ				พริกไทย	100	300	600
และเครื่องปั้น				สีเสียด	—	100	300
ดินเผา	127,000 ชัน	450 ชัน	—				

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ผลิตภัณฑ์	สินค้าออกของสยามไปยังสิงคโปร์			ผลิตภัณฑ์	สินค้าเข้าที่สยามส่งจากสิงคโปร์		
	1831	1832	1833		1831	1832	1833
หมู	8 ตัว	—	—	ไข่	200	—	—
ผ้าอังกฤษ	40,000 หลา	—	—	ขนนก	—	10,000 อัน	—
ขี้ผึ้ง	40	—	—	ตะกั่ว	—	734	—
หวาย	300	—	—	สาคร	—	200	80
มะขาม	50	—	—	หมาก	—	200	—
ผ้าจีน	—	160 กุ๊ลิ	10 กุ๊ลิ	หินไฟ	—	20	200
น้ำมันยาง	—	34	10	ดีบุก	—	—	100
กระสอบป่าน	—	3,000 ลูก	—	เปลือกหอย	—	—	800
Quallies	—	1,200 ชิ้น	—	สินค้าเบ็ดเตล็ด	13.15	40	27
กระดาษจีน	—	135	—	เงินสเปน	1,943 อัน	3,400 อัน	20 อัน
		750 เหยียน			250 เหยียน		
คราม	—	120	—				
สินค้าจีนเบ็ดเตล็ด	—	1.35	—				
เงินสเปน	—	1,100 อัน	—				

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ผลิตภัณฑ์	เงินส่งสินค้าออกไปยังสิงคโปร์			ผลิตภัณฑ์	เงินส่งสินค้าเข้าจากสิงคโปร์		
	1831	1832	1833		1831	1832	1833
เครื่องปั้นดินเผา	57,292 ชิ้น	120 เทรียญ	1,010 เทรียญ	ดิบูก	2,200	2,963	—
เครื่องเคลือบจีน	2,209,100 ชิ้น	514,000 ชิ้น	10 ทีบ	พริกไทย	42,70	3,385	—
	15,750 เทรียญ	45,549 เทรียญ	11,275 เทรียญ	หวายและเสื่อ	6,750	7,923	—
ผ้าฝ้ายสีเหลือง				20 กุลี		73.5 กุลี	—
และฝ้าย	5,948 กุลี	64,325 กุลี	110 กุลี	กะปิ	1,644	2,460	50
ไหมดิบและไหม	57.5	30	6	เปลือกไม้โกงกาง	6,510	3,513	—
เสื่อผ้าสำเร็จรูป	210	140	—	หนังสัตว์	460	153	—
ใบชา	465.5	232	125			2.5 กุลี	—
		670 ทีบ	450 ทีบ	สาหร่ายทะเล	5,505	5,192	—
เกลือ	2,700	4,750	4,800	วังนก	116.96	133.95	—
รัม	27,500 คัน	89,000 คัน	6,300 คัน	ฝืน	2 ลัง	20 ลัง	2 ลัง
กระเบื้อง, อีฐ, ไท	89,300 ชิ้น	11,200 ชิ้น	1,000 ชิ้น				53 ลูก
สินค้าทำด้วย				ไม้มะเกลือ	4,240	5,700	—
กระดาษ	400	20	392	ไม้แลกกา	1,100	2,750	—
	3,000 ชิ้น	6 ทีบ	500 ทีบ				
	19 ทีบ	2,020 เทรียญ	1,150 เทรียญ				

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ผลิตภัณฑ์	เงินส่งสินค้าออกไปยังสิงคโปร์			ผลิตภัณฑ์	เงินส่งสินค้าเข้าจากสิงคโปร์		
	1831	1832	1833		1831	1832	1833
หวิ	82,400 อัน	5 ทีบ	—	ไม้ฝาง	1,100	1,800	—
สินค้าที่เกี่ยวข้อง				หมาก	708	40	—
พิธีการต่าง ๆ	1,259	1,536	170	หินเหล็กไฟ			
	24 ทีบ	4,260	3,900 เทรียญ	และตะกั่ว	960	2,430	—
			และ 200 ทีบ	สินค้าเบ็ดเตล็ด			
อาหารและ				จากเสตรรตส์	671.35	407	—
ของดอง	4,300.5	2,305.5	720	50 ชัน		—	—
	400 ไท	250 ไท	15 ไท	คราม	400	—	—
	167 ชัน	10 ชัน	300 เทรียญ	ไม้กฤษณา	142	246	—
		200 เซ่ง	300 เซ่ง	สาคุ	235	—	—
เครื่องเรือน				ข้าว	920	—	—
และเสื้อผ้า	645 ชัน	—	—	สีเสียด	220	—	—
เครื่องยาและยา	716	526	106	ของแห้ง	524 เทรียญ	—	—
ยาสูบ	240	270	50	ผ้ายุโรป	960 หลา	330.5 กุลี	—
		295 เซ่ง			600		
ของแห้ง	6,925 เทรียญ	1,786 เทรียญ	4,576 เทรียญ				
		4 ลัง					

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ผลิตภัณฑ์	เงินส่งสินค้าออกไปยังสิงคโปร์			ผลิตภัณฑ์	เงินส่งสินค้าเข้าจากสิงคโปร์		
	1831	1832	1833		1831	1832	1833
ดินทอง	15.1	354 หีบ	28 หีบ	ฝ้ายและเชือกฝ้าย	5,083	292	50
กระทะเหล็ก	—	—	500 ลูก	เงินสเปน	5,200 อัน	200 อัน	1,100 อัน
รองเท้า							
และหมวก	—	4,000 ชัน ^๕ 2 หีบ	500 ชัน ^๕				
ของเบ็ดเตล็ด	150.5	212	20				
	100 ชัน ^๕	10 ก.ก.	5 หีบ				

^๕ตัวเลขทั้งหมดได้มาจาก *Singapore Chronicle Commercial Register 1831—33*

ปริมาณทั้งหมดคิดเป็นหาบ ถ้าไม่ระบุเป็นอย่างอื่น

^๔โกยัน (ในสิงคโปร์ 1 koyan=40 หาบ)

^๓กุลี่ (20 ชัน=1 กุลี่)

จีน ดังนั้น จึงไม่ได้นำผลิตภัณฑ์จากยุโรปไปยังเมืองท่าต่าง ๆ หลายต่อหลายเมืองในประเทศจีนที่เรือเหล่านี้กลับไปเทียบท่าเลย อย่างไรก็ตาม สิ่งนี้ไม่ได้แสดงว่า การค้าโดยเรือสำเภากับสิงคโปร์จะไม่มี ความหมายเอาเสียเลย เพราะการค้าระหว่างจีนกับสิงคโปร์ และระหว่างสยามกับสิงคโปร์ก็เป็นการค้าที่ทำผลประโยชน์ให้ไม่ใช่น้อยสำหรับประเทศทั้งสอง สามในสี่ของสินค้าที่ทำการค้ากันระหว่าง สยามกับสิงคโปร์ในปี 1833 ขนส่งโดยเรือของจีนและสยาม¹² ขณะที่เกือบครึ่งหนึ่งของสินค้าที่จีน กับสิงคโปร์ทำการค้ากันในปี 1835 ก็ขนส่งโดยเรือสำเภา¹³ การค้าในรูปแบบนี้มีความสำคัญเป็น อย่างยิ่ง เพราะเป็นความจริงที่ว่า ในการที่จำนวนเรือสำเภาจีน-สยามที่เข้าเทียบท่าสิงคโปร์ได้ลดลง ระหว่างปี 1832-1833 ได้ยังผลให้เกิดความชะงักงันไปหมดในตลาดการค้า¹⁴

การค้าของจีนกับสิงคโปร์แทบจะเสมือนเป็นภาพสะท้อนของจีนในการค้ากับประเทศสยาม สินค้าออกของจีนประกอบด้วย กระจับปี่ รัม กระจดาช เครื่องปั้นดินเผา และสินค้าอื่น ๆ ใน ทำนองนี้ และสินค้าที่จีนนำเข้าส่วนใหญ่ก็เป็นผลิตผลจากเสตรตส์ เช่น เครื่องหวาย พริกไทย สาหร่ายทะเล และไม้ (ดูตารางที่ 3) สินค้าจีนที่ส่งไปยังสิงคโปร์ส่วนใหญ่จะถูกส่งกลับออกไปอีก ยังประเทศริมฝั่งทะเลอื่น ๆ ในย่านเอเชียตะวันออกเฉียงใต้¹⁵ ถึงแม้ว่าบางส่วนจะถูกส่งไปยังประเทศ อินเดียและยุโรป ใบชาและผ้าอย่างดีเป็นสินค้าออกส่วนน้อยที่ขนส่งโดยเรือสำเภาไปยังสิงคโปร์ เพราะสินค้าประเภทนี้ที่ชาวยุโรปซื้อไปเพื่ออุปโภคและบริโภคนั้นโดยทั่วไปแล้วพวกเขาซื้อจากชาวตะวันตกจะซื้อจากจีนโดยตรงที่เมืองกวางตุ้ง สินค้าเข้าจากยุโรปและอินเดียที่นำเข้าประเทศจีนก็เกิดจาก การค้าโดยตรงของบริษัทอีสต์อินเดีย กับเรือของประเทศยุโรปต่าง ๆ เหล่านี้ สินค้าที่ผลิตใน ประเทศจีนและยุโรปบางส่วนได้ซื้อขายกันที่สิงคโปร์เพื่อส่งออกโดยเรือสำเภา และเรือแบบฝรั่ง แต่ความหวังที่จะให้สิงคโปร์ได้เข้าแทนที่กวางตุ้งในฐานะเป็นศูนย์กลางการค้า ระหว่างจีนกับยุโรป เป็นอันว่าได้สลายไป

ได้มีการบันทึกรายการสินค้าออกของสยามที่ส่งไปยังสิงคโปร์ไว้อย่างพร้อมมูลและส่วนใหญ่ ก็เป็นเครื่องบริโภคที่ไม่ได้แปรรูป เช่น น้ำตาล เกลือ และข้าว (ตารางที่ 3) ถึงแม้สินค้าจีนที่ ส่งมาบางกอกจะมีปริมาณสูง แต่แทบจะไม่ได้มีการส่งต่อออกไปยังสิงคโปร์เลย¹⁶ ในการอภิปรายกัน ถึงเรื่องสินค้าออกของจีนที่ส่งมายังประเทศสยามระหว่างทศวรรษที่ 1840 นี้ได้ตั้งข้อสังเกตว่า สินค้า เหล่านี้ จำนวนไม่น้อยในที่สุดจะถูกส่งต่อมายังสิงคโปร์ เพราะว่า “ผ้าแพรพรรณที่ทออย่างสวย-งาม และผ้าแพร งาซ้าง และพัตชนนาก และบางส่วนของอาหารตองและของที่เก็บรักษาไว้ได้นาน” ไม่ได้เป็นที่ต้องการกันนัก “ซึ่งจะเป็นการสูญเสียเปล่า ถ้าหากไม่ได้พวกพ่อค้านักเก็งกำไร

ช่วยไว้ในการค้ากับสิงคโปร์และบอมเบย์¹⁷ อย่างไรก็ตาม จากทะเบียนการเดินทางเรือของสิงคโปร์ และแหล่งข่าวสารอื่น ๆ ในสมัยนั้นไม่เห็นด้วยกับความเห็นข้อนี้ ผ้าไหม ผ้าแพร และแม้แต่ผ้ากำมะหยี่เป็นที่ต้องการกันมากในตลาดการค้าบางกอก ขณะเดียวกันทั้งชาวสยามและคนจีน ของดองและผลไม้กวนต่างก็นิยมซื้อกันมาก¹⁸

ผ้าฝ้ายอังกฤษและอินเดีย และสินค้าเป็นชิ้น ๆ เป็นสินค้าส่วนใหญ่ที่สยามสั่งเข้ามาจากสิงคโปร์ ขณะที่เรือสำเภาก็เดินทางกลับประเทศจีนนำสินค้าเหล่านี้ติดเรือกลับไปด้วยแต่เพียงเล็กน้อย สินค้าที่นำเข้ามาของสยามจากสิงคโปร์ส่วนที่เหลือก็ได้แก่ผลิตผลจากเสตรตส์ และสินค้าเบ็ดเตล็ดจากจีนจำนวนหนึ่ง แต่สินค้าเหล่านี้ก็ไม่มีมีความสำคัญอะไรเมื่อเทียบกับสินค้าประเภทผ้าและสิ่งทอที่นำเข้ามาจากยุโรปและอินเดีย¹⁹ ผลิตผลจากเสตรตส์ที่นำเข้ามายังประเทศสยามนั้น โดยปกติแล้ว ขนมาโดยตรงโดยเรือเดินชายฝั่งที่แวะจอดตามเมืองท่าเล็ก ๆ ที่เรียงรายอยู่ตามชายฝั่งของอ่าวสยาม หรือโดยพ่อค้าจรจากลาวและกัมพูชา สินค้าจีนนั้นได้มาโดยการขนส่งทางเรือโดยตรงจากมณฑลริมทะเลต่าง ๆ ของจีน ขณะที่สิงคโปร์เป็นเพียงตลาดกลางแลกเปลี่ยนสินค้า ซึ่งสินค้าจากยุโรปและอินเดียมีความสำคัญยิ่งต่อที่นั่น และพวกพ่อค้าชาวยุโรปจำนวนมากต่างพากันมาชุมนุมอยู่ที่นั่น บางกอกเป็นแหล่งสนองความต้องการของตลาดการค้าของเอเชียเป็นปฐม โดยการสั่งสินค้าเข้าจากยุโรปและจีนเพื่อบริโภคภายในประเทศ หรือส่งต่อไปยังประเทศต่าง ๆ บนผืนแผ่นดินใหญ่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

การติดต่อทางการค้าอย่างสนิทแน่นแฟ้นระหว่างจีนกับสยามได้รับแรงหนุนให้ดำรงคงอยู่ได้ด้วยความรู้สึกรู้ว่าต่างฝ่ายต่างเกื้อกูลกันและกัน “มันตั้งอยู่บนพื้นฐานของความต้องการทางด้านวัตถุที่ไม่เพียงแต่เพื่อความฟุ่มเฟือย หากแต่ยังไปกว่านั้นคือเป็นความต้องการของสิ่งที่จำเป็นต่อชีวิตด้วย”²⁰ “สิ่งจำเป็น” เหล่านี้รวมทั้ง ข้าว ไม้ ฝ้าย และน้ำตาลจากประเทศสยาม ส่วนจากจีนก็มีเครื่องเคลือบ จาก และขามกระเบื้อง เครื่องอาหาร และผ้า การขนส่งสินค้าที่มีปริมาณมาก ซึ่งเริ่มมาตั้งแต่ก่อนสมัยราชวงศ์ชิง²¹ และบางทีข้อนี้เองที่เป็นส่วนสำคัญของความยินยอมถาวรในสายสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างจีนกับหนาน—หยาง การติดต่อกันอย่างต่อเนื่องตลอดมาแสดงถึงเสถียรภาพในความต้องการของตลาด และผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ เรื่องนี้อาจจะยืนยันได้โดยการตรวจสอบดูสินค้าที่แลกเปลี่ยนต่อกัน

ลักษณะเด่นชัดประการหนึ่งของการส่งสินค้าออกของสยามก็คือ ชนิดและประเภทของสินค้าที่ส่งออกไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงเลยเป็นระยะเวลาอันยาวนาน จากแหล่งข่าวสารของฝ่ายตะวันตก

ตกในศตวรรษที่ 17 และ 18 บ่งว่า ข้าว ไม้เกลือ น้ำมันมะพร้าว หนังสัตว์ น้ำตาลทรายแดง ดิบุก เหล็ก ทองแดงและตะกั่ว คราม ผ้าย ครั่ง กายาน ช้าง เขาสัตว์ และงาช้าง²² เหล่านี้ เป็นสินค้าออกที่สำคัญ ส่วนสินค้าใหม่ๆ อย่างอื่น เช่น พริกไทย น้ำตาลทรายขาวและ ยาสูบ ได้เริ่มส่งเป็นสินค้าออกในศตวรรษที่ 19 และการส่งสินค้าออกประเภทอื่นได้ลดลง ดังนั้น เมื่อมองกันในแง่สำคัญๆ แล้ว การส่งสินค้าออกของสยามก็ไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงแต่ประการใด²³ เมื่อมีการพูดถึงการค้าของประเทศสยามในศตวรรษที่ 19 ส่วนใหญ่ไม่ได้ระบุว่าสินค้าชนิดนั้นๆ ได้ถูกส่งไปที่ใด ดังนั้น จึงเป็นการยากที่จะให้รู้ได้อย่างแน่ชัดว่า สินค้าที่สยามส่งออกแต่ละชนิดที่ขนส่งโดยทางเรือนั้นไปที่ไหน สินค้าบางอย่างเรารู้ว่าถูกส่งออกไปยังประเทศจีน (ตารางที่ 4 ภาคผนวก ก. ตอนที่ 1) แต่บางส่วนของสินค้าเหล่านี้อาจจะถูกส่งไปยังประเทศอื่นที่ทำมาค้าขายกับสยามก็ได้ เนื่องจากว่าสินค้าออกของสยามทั้งหมดไม่ได้ส่งไปยังตลาดการค้าในประเทศจีนเท่านั้น การส่งสินค้าออกของสยามไปยังประเทศจีนจึงพอจะจำแนกแยกแยะได้ ถ้าหากได้มีการกล่าวชี้ให้เห็นเด่นชัดระหว่างสินค้าอันเป็นที่ต้องการในการค้ากับจีน กับสินค้าที่ส่งไปยังแหล่งอื่น

ผลิตภัณฑ์ของสยามที่พิจารณาเห็นว่าเป็นที่ต้องการเป็นอย่างยิ่งของคนจีนในศตวรรษที่ 19 และถูกส่งไปที่นั่นอย่างสม่ำเสมอก็มี ข้าว ผ้าย พริกไทย รง(ยางจากต้นรง) ครั่ง(สกัดออกมาจากตัวครั่ง) น้ำตาล ไม้ฝาง ไม้เนื้อแดง ไม้กฤษณา กระวาน ดิบุก และหนังสัตว์²⁴ ขณะที่สินค้าบางอย่างในจำพวกนี้ กล่าวคือ ดิบุก กระวาน และไม้กฤษณา มีราคาสูง เมื่อเทียบกับน้ำหนัก สินค้าพวกนี้ส่งไปยังประเทศจีนเป็นจำนวนที่น้อยกว่า และส่งไปเป็นเพียงครั้งคราวไม่เหมือนกับสินค้าหลัก คือ ข้าว พริกไทย ผ้าย และน้ำตาล เป็นต้น²⁵ การแบ่งประเภทสินค้าที่มีราคาสูงและต่ำเมื่อเทียบกับกันต่อหนึ่งหน่วยน้ำหนักได้กำหนดขึ้นโดยไม่ได้มีกฎเกณฑ์แต่อย่างใดว่า ให้เป็น 15 บาท สำหรับการที่จะอภิปรายปัญหาต่อไปในภายหลัง สินค้าทั้งหลายที่มีราคาต่ำกว่า 15 บาทต่อหนึ่งหน่วยน้ำหนักจะถูกถือว่าเป็นสินค้าที่มีราคาต่ำ ส่วนพวกที่มีราคามากกว่า 15 บาทถือว่าเป็นสินค้าที่มีราคาสูง²⁶ ยิ่งกว่านั้นต้องแสดงให้เห็นถึงความแตกต่างระหว่างสินค้าที่ส่งออกคราวละเป็นปริมาณมาก ๆ กับสินค้าที่ส่งออกคราวละเล็กน้อย สินค้าที่ส่งออกคราวละเป็นปริมาณมาก ๆ มีอยู่ 2—3 ชนิดที่เป็นพวกสินค้าที่มีราคาสูง เช่น ดิบุก ซึ่งถูกจัดอยู่ในสินค้าประเภทนี้ แต่ส่วนมากแล้วไม่ได้เป็นเช่นนั้น จากภาคผนวก ข. ตอนที่ 1 (ตารางที่ 5 ด้วย) เราจะเห็นได้ว่า 75 เปอร์เซนต์ของน้ำหนักสินค้าที่ส่งออกทั้งหมดโดยเรือ 4 ลำที่ไปยังประเทศจีนในตอนต้นศตวรรษที่ 1840 ล้วนเป็นสินค้าที่ส่งออกคราวละมาก ๆ (ไม้ฝาง ไม้แดง เปลือกไม้พลอง น้ำตาล ดิบุก

ตารางที่ 4 ตารางสินค้าออกต่าง ๆ ของสยามที่ส่งไปยังประเทศจีน ระหว่างปี ค.ศ. 1800—1850¹

ผลิตภัณฑ์	สยาม : ราคา ²	จีน : ราคา	ปริมาณส่งออก ³
เปลือกไม้ : โกงกางพลอง	1.25 — .75	4.25 — 2.75	จำนวนมาก
กายน	60 — 20	200 — 16	400
หมาก	4 — 2	7 — 4	จำนวนมาก
กะปิ	65 — 14	160 — 10	650
กระดุกสัตว์	7 — 1		23,000
กระวาน	400 — 20		650—900
ฝ้าย	26 — 3		60,000
เบาะและเสื่อ	8 — .375/ชิ้น		504,000 ชิ้น
ปลา	8 — 7		จำนวนมาก
รง	60 — 30	120 — 100	600
หนังสือสัตว์	12 — 5.5		39,000
	1 — .18/ชิ้น		170,600 ชิ้น
งาช้าง	160 — 130	240 — 140	500—1,000
พริกไทย (ดำ)	15 — 8	16 — 13	60,000
ข้าว	1.28 — .72	7 — 3	ตามความต้องการ
รองเท้า (แบบจีน)			200,000 คู่

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ผลิตภัณฑ์	สยาม : ราคา	จีน : ราคา	ปริมาณส่งออก
น้ำตาล	8 — 5		30,000—70,000
ดิบูก	32 — 20	45 — 40	6,000
ไม้ : กฤษณา	1,000 — 50		920
มะเกลือ	2.5	4	5,000
แดง	1.5 — .75	5 — 3.5	40,000
จันทร์	5/ชิ้น		จำนวนหนึ่ง
ฝาง	4.5 — 1	9 — 4	100,000

1 ตัวเลขในตารางนี้ได้มาจาก ภาคผนวก ก. ตอน 1

2 ราคาที่ให้ เป็นบาทต่อหาบ หรือบาทต่อชิ้น

3 ปริมาณส่งออกเป็นตัวเลขเฉลี่ยโดยประมาณของแต่ละปี และเป็นบาทหรือเป็นชิ้น

ตารางที่ 5 ตารางรายการสินค้าของสำเภากลางของสยาม 4 ลำที่เดินทางไปยังประเทศจีน, ในปี 1844¹

ผลิตภัณฑ์	น้ำหนัก ²	มูลค่า ³
ไม้ฝาง	12,450	28,013
พริกไทย	6,845	48,513
ไม้แดง	8,867	16,075
ไม้พลอง	1,600	1,755
คว้าง	156	1,542
ดีป्ली	353	4,231
น้ำตาลทรายแดง	200	750
ดีบุก	162	4,806
นอแรด	.35	298
กระวาน	10	2,349
หมากแห้ง	15	53
ทางเสือเรื่อ	225	520
สมอเรื่อ	240	252
ไม้ประดู่ (ไม้จันทน์แดง)	100	175
รวม	31,223.35 ทาบ	109,332 บาท

¹ตัวเลขในตารางได้มาจากภาคผนวก ข. ตอนที่ 1

²น้ำหนักคิดเป็นเลขเต็มจำนวนคิดเป็นทาบ

³มูลค่าทำเป็นเลขเต็มจำนวนคิดเป็นบาท

ตารางที่ 6 ตารางแสดงรายการสินค้าของสำเภาสยาม 3 ลำที่แล่นไปประเทศจีนในปี 1844¹

ผลิตภัณฑ์	ซุ่นฮง		ซุ่นฮะ		ซิ่นหลี่	
	น้ำหนัก ²	มูลค่า ³	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า
ไม้ฝาง	3,000	6,750	3,200	7,200	2,000	4,500
พริกไทย	1,700	12,113	1,700	12,113	1,400	9,975
ไม้แดง	1,700	3,230	1,500	2,850	668	1,278
พลอง	400	507	300	368	234	266
ครึ่ง	50	517	50	513	—	—
ดีปี้	36	428	20	240	—	—
น้ำตาลทรายแดง	—	—	200	750	—	—
หางเสือเรือ	—	—	140	360	—	—
ไม้ประดู่	—	—	100	175	—	—
ดีบุก	—	—	—	—	102	3,026
นอแรด	—	—	—	—	.35	298
รวม	6,886	23,545	7,210	24,569	4,404.35	19,343

¹ตัวเลขในตารางนี้ได้มาจากภาคผนวก ข. ตอน 2-4

²น้ำหนักทำเป็นเลขจำนวนเต็มคิดเป็นบาท

³มูลค่าทำเป็นเลขจำนวนเต็มคิดเป็นบาท

และหมาก) และเพียง 11 เปอร์เซ็นต์ของมูลค่าของสินค้าทั้งหมดเท่านั้นที่เป็นสินค้าพวกที่มีราคาสูง²⁷ ถึงแม้ว่าผลสรุปที่แสดงไว้ (ภาคผนวก ข. ตอน 1) จะรวมทั้งสินค้าที่ส่งออกโดยเรือกำปั่นสยามหนึ่งลำ เรายังพบว่า รูปแบบของการค้าคงเป็นไปในรูปร่างนี้สำหรับสินค้าออกที่ขนส่งโดยเรือสำเภาของรัฐ (ตารางที่ 6) ยกตัวอย่างเช่น เรือสำเภาชื่อซุ่นฮง ขนสินค้าออกรวม 6,886 ทาบ ซึ่ง 75 เปอร์เซ็นต์ของสินค้าออกนี้เป็นพวกสินค้าที่ส่งออกรวบรวม ๆ และ 95 เปอร์เซ็นต์เป็นพวกสินค้าที่มีราคาต่ำต่อหนึ่งหน่วยน้ำหนัก จากการเปรียบเทียบเรือสำเภา (ภาคผนวก ข. ตอนที่ 2-4) กับเรือกำปั่น (ภาคผนวก ข. ตอน 5) แสดงให้เห็นว่า ชนิดของสินค้าที่ขนส่งโดยเรือสำเภาและเรือแบบของชาวตะวันตกเป็นสินค้าชนิดเดียวกัน ดังนั้น เราจึงพอจะสรุปได้ว่า สินค้าออกส่วนใหญ่ที่สยามส่งไปยังประเทศจีนเป็นสินค้าที่มีราคาต่ำ (ต่อหนึ่งหน่วยน้ำหนัก) ส่วนสินค้าที่มีราคาสูง (ต่อหนึ่งหน่วยน้ำหนัก) จะส่งไปก็ต่อเมื่อมีที่ว่างในระวางเรือเท่านั้น ยิ่งไปกว่านั้น ระวางเรือที่จัดไว้สำหรับขนส่งสินค้าที่ส่งไปคราวละมาก ๆ นั้นมีอัตราส่วนสูง แสดงให้เราเห็นอีกครั้งหนึ่งว่าเรือสำเภาก็มีขีดความสามารถในการทำการค้าเช่นเดียวกันกับเรือแบบตะวันตกซึ่งมีขนาดใหญ่กว่า²⁸

ประการสุดท้าย การทุ่มส่งสินค้าที่มีราคาต่ำ (ต่อหนึ่งหน่วยน้ำหนัก) มากกว่าสินค้าที่มีราคาสูง แสดงให้เห็นว่า ประเทศจีนมีความต้องการสินค้าประเภทนี้มากกว่า สินค้าเหล่านี้ที่ส่งไปเพราะเกรงว่าจะต้องได้กำไรแน่ กุตสลาฟให้การยืนยันว่า ในทศวรรษที่ 1830 การค้าพริกไทยและไม้ฝางกับจีนได้กำไรถึงเท่าตัว²⁹ และก็ยังคงเป็นเช่นนั้นในทศวรรษที่ 1840 เมื่อพิจารณาถึงปริมาณสินค้าที่สยามส่งออก

เราไม่ควรคิดว่า สินค้าออกของสยามเป็นเพียงของฟุ่มเฟือยที่ขายได้เพียงเล็กน้อยแทบไม่คุ้มทุน แต่เป็นผลิตภัณฑ์หลักที่ถูกนำไปใช้ในการบริโภคกันอย่างแพร่หลาย หรือนำไปผลิตเป็นสินค้าสำเร็จรูปโดยพวกคนจีน คนจีนให้ความสนใจแต่เพียงเล็กน้อยในการที่จะซื้อหาสินค้าสำเร็จรูปที่มีปริมาณอยู่อย่างล้นหลาม และข้อนี้เองทำให้ผลิตผลของเสตรตส์มีพลังเหนือสินค้าที่มาจากยุโรปในตลาดสินค้าของประเทศจีน ดังผู้สังเกตการณ์ในศตวรรษที่ 19 ท่านหนึ่งได้ตั้งข้อสังเกตไว้ว่า “พวกเขา (คนจีน) จะประกาศเสมอว่า พวกเขาพิจารณาเห็นว่า การค้าขายของจีนกับหมู่เกาะอินโดจีนนั้นเหนือชั้นกว่ามากในทุกประตู เมื่อเทียบกับการค้ากับพวกยุโรป...”³⁰

ความต้องการสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งอาจจะเห็นได้จากที่ได้มีการเพิ่มผลผลิต โดยเฉพาะถ้าการเพิ่มผลผลิตนั้นเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ซึ่งแสดงให้เห็นถึงเสถียรภาพของตลาด³¹ ผลการผลิตประจำปีของผลิตผลหลักส่วนใหญ่ของสยามซึ่งเป็นสินค้าออกพวกราคาต่ำต่อหนึ่งหน่วยน้ำหนัก มี

การส่งออกเพิ่มขึ้นระหว่างทศวรรษที่ 1800 ถึง 1850 การผลิตฝ้ายของสยามได้มีอัตราการผลิตเพิ่มขึ้นถึงสามเท่าตัวระหว่างปี 1825 ถึง 1850 กล่าวคือ จาก 50,000 หาบเป็น 140,000 หาบ³² ขณะที่ตัวเลขเกี่ยวกับปริมาณการส่งออกในตอนต้นศตวรรษที่ 19 ไม่อาจจะหาได้ แต่ประมาณปี 1850 ฝ้ายและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากฝ้ายมีมูลค่าถึง 12 เปอร์เซ็นต์ของสินค้าออกทั้งหมดของประเทศสยาม³³ การค้าฝ้ายคงจะเป็นไปในทำนองการเก็งกำไร เพราะราคาฝ้ายในประเทศจีนขึ้น ๆ ลง ๆ ซึ่งขึ้นอยู่กับการผลิตของจีนเองว่าแต่ละปีได้ผลมากหรือน้อย การผลิตฝ้ายของสยามที่เพิ่มขึ้นดูเหมือนจะแสดงว่า จีนมีความต้องการอย่างสม่ำเสมอ และสยามได้ส่งฝ้ายเป็นสินค้าออกเป็นปริมาณที่น้อยมากหรือบางทีก็ไม่ได้ส่งไปเลยยังสิงคโปร์ (ตารางที่ 3)

พริกไทยที่จีนสั่งเข้าแทบทั้งหมดไปจากประเทศสยาม และพริกไทยดำที่สยามส่งออกไปยังประเทศจีนมีมูลค่าถึง 14 เปอร์เซ็นต์ของสินค้าออกทั้งหมดในปี 1850 การผลิตพริกไทยเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยระหว่างปี 1800 ถึง 1850 แต่การส่งออกไปยังประเทศจีนยังคงมีปริมาณเท่ากัน³⁴ จำนวนเนื้อที่ที่ใช้เพาะปลูกพริกไทยในสยามมีน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับกันแล้ว³⁵ อย่างไรก็ตาม มันอาจจะเป็นการเพียงพอที่จะสนองตอบความต้องการของจีนโดยไม่ต้องขยายการผลิต

การผลิตน้ำตาลของไทยค่อนข้างจะไม่แน่นอนระหว่างทศวรรษที่ 1840 หลังจากท้องคัมพระมหากษัตริย์ไทยได้ทรงประกาศให้เป็นสินค้าผูกขาดใน ค.ศ. 1839 ก่อนหน้านั้นการผลิตและการส่งออกได้เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ แต่เมื่อราคาส่งออกได้ถูกกำหนดให้สูงขึ้น โดยให้น้ำตาลทุกคุณภาพขายในราคาเกือบหาบละสิบบาท³⁶ ทั้งการผลิตและการส่งออกก็เริ่มลดลง จนกระทั่งประมาณกลางทศวรรษ 1850 ปริมาณการส่งน้ำตาลทรายออกจึงเพิ่มขึ้นเกือบถึงระดับก่อนที่น้ำตาลจะกลายเป็นสินค้าผูกขาด และในปี 1850 กล่าวกันว่า น้ำตาลทรายที่ส่งออกมีมูลค่าราว 5 เปอร์เซ็นต์ของสินค้าที่ประเทศสยามส่งไปยังประเทศจีน³⁷ สำหรับการกำหนดอัตราขึ้นไม่ได้บันทึกเป็นหลักฐานไว้อย่างเพียงพอที่จะทำให้สามารถประเมินได้ว่า การส่งสินค้าออกประเภทนี้ได้เพิ่มขึ้นหรือไม่ในศตวรรษที่ 19 แต่ได้มีการคาดกันว่า สินค้าประเภทนี้ทำกำไรให้สูงมากในตลาดการค้าของจีน กล่าวคือ ราคาขายที่นั่นสูงประมาณสี่เท่าของราคาที่ซื้อมา หนังสือตัวทั้งหมดมีมูลค่า 7 เปอร์เซ็นต์ของสินค้าออกของสยามที่ไปยังประเทศนั้นในปี 1950³⁸

ในด้านปริมาณ ไม้ฝางเป็นสินค้าออกที่มีปริมาณมากที่สุดของสยาม เพราะแทบทั้งหมดส่งไปยังประเทศจีน ซึ่งส่วนใหญ่ได้ถูกนำไปสกัดทำสีย้อมผ้า กล่าวกันว่า ไม้ฝางและพริกไทยเป็นสินค้าออกที่ส่งออกก่อนสินค้าอื่น ๆ และเป็นสินค้าออกของสยามที่สำคัญที่สุดที่ส่งไปยังประเทศตะวันตกและจีน การส่งไม้ฝางออกเพิ่มขึ้นจาก 30,000 หาบในตอนต้นทศวรรษ 1820 เป็น

100,000 บาทในทศวรรษ 1850 (6½ เปอร์เซ็นต์ของสินค้าออกทั้งหมด)³⁹ เมื่อองค์พระมหากษัตริย์ได้ทรงยกเลิกการผูกขาดการค้าไม้ฝางเมื่อปี 1839 รายรับที่ได้จากการค้าสินค้าชนิดนี้ก็ตกอยู่กับผู้ที่ประมูลถวายเงินต่อหลวงสูงสุด หลังจากนั้นรายรับที่รัฐบาลได้จากการค้าสินค้าชนิดนี้ก็เพิ่มจาก 96,480 บาท ในปี 1851 เป็น 152,480 บาทในปี 1861⁴⁰ แสดงให้เห็นว่า ได้มีการผลิตมากขึ้นในระหว่างรัชกาลที่ 4 (1851-1868) ไม้แดงเป็นไม้ที่ส่งออกเป็นอันดับรองลงมาจากไม้ฝาง มีมูลค่า 1 เปอร์เซ็นต์ของสินค้าออกทั้งหมดของสยาม ความแข็งแรงแรงและทนทานของไม้ทำให้เป็นวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างต่าง ๆ อย่างดีเลิศ และขายได้ในประเทศจีนเป็นปริมาณถึง 2 เท่าของที่ขายได้ที่ตลาดบางกอก

ประการสุดท้าย ครั้งเป็นสินค้าที่ส่งไปขายที่ประเทศจีนและส่งไปในฐานะเป็นเครื่องบรรณาการด้วย ไม้ลอคไม้ได้กล่าวถึงครั้งว่าเป็นสินค้าออกที่ส่งไปยังประเทศจีน⁴¹ แต่ในทศวรรษ 1820 ครอเฟิร์ดกล่าวว่าสยามได้ส่งครั้งไปประเทศจีนถึง 16,000 ทาบ⁴² บางทีคงจะหมายถึงว่าแต่ละปีสยามได้ส่งไปปริมาณนั้น และรายการส่งสินค้าออกของปี 1844 ก็แสดงว่าครั้งเป็นสินค้าออกชนิดหนึ่ง (ภาคผนวก ข. ตอนที่ 1) ถ้าหากอาศัยสมมุติฐานว่าปริมาณการส่งออกไม้ได้เพิ่มขึ้นจากตัวเลขของครอเฟิร์ด มูลค่าของครั้งที่ส่งออกก็จะสูงถึง 3 เปอร์เซ็นต์ของมูลค่าของสินค้าที่ส่งออกทั้งหมดไปยังประเทศจีนในปี 1850 ถ้าหากขายในราคาถั่วเฉลี่ยในราคาทาบละ 12 บาท ถ้าเราเอาเปอร์เซ็นต์ของมูลค่าของสินค้าออกที่กล่าวมาแล้วมารวมกัน เราจะเห็นได้ว่า สินค้าราคาต่ำ (ต่อหนึ่งหน่วยน้ำหนัก) ที่สำคัญ ๆ มีมูลค่ารวมกันถึง 48½ เปอร์เซ็นต์ของสินค้าออกของสยามที่ส่งไปขายยังประเทศจีน ถ้าหากสินค้าซึ่งแต่ละชนิดมีมูลค่าเป็นเพียงส่วนน้อยของสินค้าทั้งหมด เช่น เปลือกไม้ (2 เปอร์เซ็นต์) ข้าว (2½ เปอร์เซ็นต์)⁴³ และปลาแห้ง (2 เปอร์เซ็นต์) ถูกนำมารวมเข้าด้วยกันแล้ว กว่า 50 เปอร์เซ็นต์ของสินค้าออกที่สยามส่งไปยังประเทศจีนก็ล้วนเป็นพวกสินค้านี้ เป็นตัน ประการที่สอง การเพิ่มการผลิตเกิดขึ้นพร้อม ๆ กับการเพิ่มปริมาณการส่งออกของสินค้า

มาถึงตอนนี้เราก็พอจะวิจารณ์ลักษณะบางประการของการส่งสินค้าออกของสยามได้ ประการแรก สินค้าออกของสยามไม่ได้เป็นพวกของฟุ่มเฟือยหรืออาหาร “แปลก ๆ” สินค้าพวกนี้ก็เป็นเพียงส่วนน้อยเท่านั้น สินค้าออกหลักของสยามคือ ไม้สำหรับใช้ในการก่อสร้างหรือนำไปสกัดเอาสี ผลิตผลสำหรับนำไปประกอบเป็นอาหาร หรือเป็นตัวอาหารเองที่เดียว วัตถุประสงค์สำหรับนำไปทำยา หนังสือสำหรับทำเครื่องมือการเกษตร ผ้ายสำหรับนำไปทำเครื่องนุ่งห่ม เหล่านี้เป็นต้น ประการที่สอง การเพิ่มการผลิตเกิดขึ้นพร้อม ๆ กับการเพิ่มปริมาณการส่งออกของสินค้า

ตารางที่ 7 ตารางรายการสินค้าออกของจีนที่ส่งมายังประเทศสยาม ค.ศ. 1800-1850¹

ผลิตภัณฑ์	จีน : ราคา ²	สยาม : ราคา	ปริมาณส่งออก ³
ของไหว้เจ้าและใช้ในการประกอบพิธีต่าง ๆ :			
กระต่ายทอง		2	3,000 ตัง
แผ่นทองคำเปลว			ปริมาณมาก
ดอกไม้เทียม			48,500 ชิ้น
หม้อ		2/ชิ้น	15,000 ชิ้น
รูป			ปริมาณมาก
รูปหอม			ปริมาณมาก
เครื่องเคลือบจีน : จาน หม้อ ชาม ฯลฯ		1 — .05/ชิ้น	880,000 ชิ้น
ภาชนะที่ทำด้วยทองแดง ทองเหลือง จาน			
เครื่องครัว ฯลฯ		.75 — .125/ชิ้น	190,500 ชิ้น
ผ้าดำ : เสื้อตัวยาวถึงเท้าแบบจีน	8 — 4/ชิ้น	6 — 5/ชิ้น	20,000 ชิ้น
เครื่องปั้นดินเผา : ชาม ขวด ไห ฯลฯ		.125	1,010,200 ชิ้น
พัต : ทำด้วยกระดาษ		.063/ชิ้น	10,000 ชิ้น
ทำด้วยงาช้าง		3 — .25/ชิ้น	20,000 ชิ้น
อาหาร/แห้ง, ดอง		6 — .5	4,000 ทาบ
			50,000 ไท
			15,000 เซ่ง

ตารางที่ 7 (ต่อ)

ผลิตภัณฑ์	จีน : ราคา	สยาม : ราคา	ปริมาณส่งออก
เครื่องแก้ว		20 — .02 / ชิ้น	180,550
เครื่องโลหะ : เครื่องครัว			
เครื่องมือ ตะเกียง ฯลฯ		4 — .125 / ชิ้น	155,500 ชิ้น
ผ้าฝ้ายสีเหลืองอมน้ำตาลที่ทนทาน	2 — .9 / ชิ้น	20 — 1 / ชิ้น	40,000
กระดาษ			ปริมาณมหาศาล
สินค้าที่ทำด้วยไหมเป็นชิ้น	ราคาแตกต่างกันแล้วแต่คุณภาพ	ราคาแตกต่างกันแล้วแต่คุณภาพ	40,200
หิน/กระเบื้องมุงหลังคา/เสาหิน			ปริมาณมาก
ของเล่น		15 — .25 / ชิ้น	ปริมาณมาก
ร่ม	.24 — .14 / ชิ้น	1 — .125 / ชิ้น	10,000 ชิ้น
สินค้าเบ็ดเตล็ด		.5 — .125 / ชิ้น	30,000 ชิ้น

1 ตัวเลขในตารางนี้ได้มาจากภาคผนวก ก. ตอน 2

2 ราคาที่บ่งไว้เป็นบาทต่อหาบ หรือบาทต่อชิ้น

3 ปริมาณที่ส่งออกเป็นปริมาณที่ส่งออกของแต่ละปี โดยปริมาณ โดยบ่งเป็นบาทหรือชิ้น นอกเสียจากจะบ่งไว้เป็นอย่างอื่น

หลักแทบทุกชนิด แสดงให้เห็นว่ามีความต้องการสินค้าเหล่านี้อย่างสม่ำเสมอในประเทศจีน การส่งสินค้าออกที่เพิ่มขึ้นอาจจะเกี่ยวพันกับการขยายตัวของการเดินเรือภายใต้การควบคุมของจีนในระหว่างทศวรรษต้น ๆ ของศตวรรษที่ 19 ดังที่เราได้เห็นมาแล้วว่า การค้าขายโดยเรือสำเภานั้นผูกขาดโดยคนจีน ซึ่งอิทธิพลของพวกนี้ตามเมืองท่าต่าง ๆ ทั้งในประเทศจีนเองและในประเทศสยามทำให้พวกนี้สามารถเอาชนะพวกชาวตะวันตกได้ในการแย่งกันซื้อผลิตผลจากเสตรตส์ ความต้องการอย่างต่อเนื่องและการขยายตัวของการเดินเรือได้ช่วยกระตุ้นการส่งสินค้าออกของสยาม ประการสุดท้าย ในการค้าเหล่านี้ถึงแม้สินค้าจะขนส่งไปโดยเรือสำเภาก็ไม่ได้หมายความว่า การซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าจะจำกัดอยู่แต่เฉพาะพวกสินค้าราคาสูง(ต่อหนึ่งหน่วยน้ำหนัก) การขนส่งสินค้าที่ส่งคราวละมาก ๆ ไม่จำเป็นต้องพึ่งพาอาศัยเรือกำปั่นแบบของชาวตะวันตก แต่เป็นส่วนหนึ่งในการขนส่งสินค้าโดยเรือสำเภา

การส่งสินค้าออกของจีนมีรูปแบบไปในทางส่งผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปนานาชนิดเพื่อการอุปโภคหรือในภาษาของศตวรรษที่ 19 เป็นพวก "สินค้านานาพรรณ" สินค้าที่ส่งมายังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ประเภทที่สำคัญ ๆ ก็มีเครื่องเคลือบ เครื่องปั้นดินเผา และผ้า อย่างอื่นก็มีผักและผลไม้แห้งหรือผลไม้ดอง กระเบื้องมุงหลังคา ร่ม หวี เครื่องยาจีนกับสมุนไพรต่าง ๆ และกระดาษ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกันแล้วล้วนเป็นผลิตภัณฑ์ชนิดราคาต่ำต่อหนึ่งหน่วยน้ำหนัก (ตารางที่ 7) จีนสนองความต้องการของสยามแทบทั้งหมดในด้านสินค้าเข้าที่เป็นผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป⁴⁴ ถึงแม้จะมีการส่งผ้าที่ทอในยุโรปและอินเดียจากสิงคโปร์เข้ามาแข่งขันในปริมาณที่มากกว่าเมื่อสยามได้มีการค้ากับสิงคโปร์อย่างมั่นคงก็ตาม ขณะที่ตลาดสำหรับสินค้าออกของจีนที่เห็นได้ชัด คือ ประชาคมชาวจีนโพ้นทะเลที่อาศัยอยู่ในประเทศสยาม ดังนั้น จึงแทบจะไม่มีปัญหาเลยว่า พวกชาวสยามเองก็ได้คุ้นเคยจนเป็นนิสัยแล้วที่จะซื้อหาของเหล่านี้⁴⁵ เราอาจจะเห็นได้จากภาคผนวก ก. ตอน 2 ว่า สินค้าออกที่จีนส่งมายังประเทศสยามนั้นไม่ได้มุ่งที่จะขายให้แก่พวกบุคคลชั้นสูงที่เป็นชาวสยามเท่านั้น แต่เพื่อการอุปโภคบริโภคของชาวสยามทุกระดับชั้น⁴⁶

ตัวเลขเปรียบเทียบการส่งสินค้าออกโดยเรือสำเภาจีนมายังประเทศสยามมีอยู่ไม่มากนัก ซึ่งช่วยเพิ่มความยุ่งยากในการที่จะประเมินว่า การค้านี้ได้ขยายตัวขึ้นหรือไม่ในระหว่างครึ่งแรกของศตวรรษที่ 19 การที่มีเรือสำเภามาขนส่งสินค้าเดินทางมายังประเทศสยามเพิ่มจำนวนมากขึ้น น่าจะแสดงว่าได้มีการเพิ่มปริมาณของสินค้าออก แต่ในข้อนี้ก็เหมือนกัน ตัวเลขที่มีอยู่ก็ไม่สมบูรณ์ แต่ครอเฟิร์ตได้ประมาณว่าตกราว 35,093 ตัน (รวมทั้งสินค้าที่ขนมาจากผืนแผ่นดินใหญ่และเกาะ

ไหลล้าด้วย) ในตอนต้นทศวรรษที่ 1820⁴⁷ มีรายงานว่า ปริมาณสินค้าออกที่ส่งมายังประเทศสยาม ได้เพิ่มสูงขึ้นเป็น 60,000 ตันในช่วง 30 ปีต่อมา⁴⁸ การคาดคะเนโดยประมาณของจำนวนเรือสำเภาก็เดินทางไปมาค้าขายระหว่างสยามกับสิงคโปร์ในศตวรรษที่ 19 ส่วนใหญ่อาศัยการคาดคะเนของครอเฟิร์ดจนกระทั่งถึงสมัยเรือกำปั่นและเรือกลไฟได้เข้ามาแทนที่เรือสำเภา ดังนั้น แหล่งต่างๆ ซึ่งกล่าวถึงในช่วงปี 1820 ถึง 1860 จึงให้ตัวเลขเช่นเดียวกัน กล่าวคือ เรือสำเภา 150—200 ลำ หรือมีระวางรวมกัน 35,000 ตันถึง 50,000 ตัน อย่างไรก็ตาม มีผู้เขียนถึงเรื่องนี้คนหนึ่งซึ่งได้กล่าวถึงการค้าของจีนในตอนปลายทศวรรษ 1840 รายงานว่า “มีเรือสำเภานขนาดใหญ่ไม่น้อยกว่า 40 ลำ (จากเมืองเอ๋หมิง) ได้มาเทียบท่าที่บางกอกเป็นประจำทุกปี...”⁴⁹ ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นอย่างมากจากตัวเลขที่ครอเฟิร์ดกล่าวไว้ว่ามีเพียง 2 ลำเท่านั้นในทศวรรษที่ 1820 การขยายตัวขนาดนี้ยังได้ถูกกล่าวถึงในบันทึกของเดือนพฤษภาคมปี 1840 ที่ถูกนำขึ้นทูลเกล้าฯถวายพระจักรพรรดิแห่งประเทศจีน ซึ่งได้พูดถึงปัญหาเรื่องการใช้ใบอนุญาตอย่างผิดกฎหมายโดยเรือสำเภาของมณฑลฝูเจี้ยน กล่าวกันว่า เรือสำเภา 70 ถึง 80 ลำได้แล่นไปไปทำการค้ากับต่างประเทศ โดยกล่าวถึงประเทศสยามโดยเฉพาะว่าเป็นเมืองท่าที่เรือเหล่านี้พากันมาแวะ⁵⁰

การเพิ่มของประชากรทั้งชาวจีนและชาวไทยก็มีส่วนช่วยในการกระตุ้นให้มีการขยายตัวในทางการค้าระหว่างสองประเทศนี้ ประมาณว่า ประชากรของประเทศสยามในครั้งแรกของศตวรรษที่ 19 มีต่ำกว่า 3—6 ล้านคนอยู่เล็กน้อย โดยเป็นคนจีนที่อยู่ในประเทศสยามเสียประมาณ 15—30 เปอร์เซ็นต์ของประชากรทั้งหมด⁵¹ อย่างไรก็ตาม สกินเนอร์ได้ชี้ให้เห็นว่า การคำนวณประชากรที่เป็นคนจีนนั้นผิดพลาด เพราะได้คำนวณจากการไปสังเกตยังแหล่งที่มีคนจีนอาศัยอยู่กันอย่างหนาแน่นที่สุด กล่าวคือ บางกอกและเมืองต่างๆ ตามชายฝั่งของอ่าวสยาม⁵² ถ้าหากเราสมมุติเอาว่า ตัวเลขของสกินเนอร์ค่อนข้างจะตรงต่อความเป็นจริงแล้ว คนจีนที่อยู่แต่ดั้งเดิม และคนจีนที่อพยพเข้ามาตั้งหลักแหล่งในเมืองสยามใหม่ได้เพิ่มขึ้น 30 เปอร์เซ็นต์ระหว่างปี 1825 และ 1850 เปรียบเทียบกับอัตราการเพิ่มของประชากรทั้งหมด 9 เปอร์เซ็นต์ ในระยะเวลาเดียวกัน⁵³ ดังนั้น เราจึงอาจคาดหมายได้ว่า ตลาดสำหรับสินค้าจีนได้ขยายตัวขึ้นระหว่างตัวเลขแรกกับตัวหลัง ยิ่งไปกว่านั้น พวกที่อพยพเข้ามายังได้เป็นแรงกระตุ้นที่ให้มีการขยายตัวในทางการค้า การอพยพของคนจีนเข้ามาอยู่ในประเทศสยามเอง ก็เป็นส่วนหนึ่งของขบวนการแลกเปลี่ยน “ผู้โดยสารเป็นสินค้าเข้าที่มีค่าสูงสุดที่ส่งเข้ามายังประเทศสยาม”⁵⁴

สินค้าชนิดอื่นนอกจากเครื่องเคลือบ เครื่องปั้นดินเผาและผ้าแล้วก็ถูกขนส่งมาเป็นปริมาณสูงจากประเทศจีนมายังประเทศสยาม เครื่องทองแดงและทองเหลืองที่ทำมาในรูปของหีบ จาน และเครื่องภาชนะต่าง ๆ ซึ่งถึงแม้ว่าจะจะเป็นสินค้าราคาต่ำต่อหนึ่งหน่วยน้ำหนักก็ทำผลกำไรให้สูงอย่างเป็นที่น่าพอใจ ข้อนี้เป็นความจริงด้วยสำหรับสัมปทาน ของตองหรือของแห้ง ขนมหวาน ผักแห้ง และผักตอง และอาหารชนิดอื่น ๆ ที่จีนทำการค้ากับสยาม สินค้าออกส่วนที่เหลือของเงินเป็นสิ่งของเครื่องใช้ต่าง ๆ ที่เป็นสินค้าราคาต่ำต่อหนึ่งหน่วยน้ำหนัก แต่ก็เป็นส่วนที่สำคัญไม่น้อยเหมือนกันในการส่งสินค้าออกของจีน ทั้งนี้เพราะว่า สินค้าออกพวกนี้ถูกส่งไปเป็นปริมาณสูง ตัวอย่างเช่น ในปี 1850 สมุดเขียนหนังสือ 500,000 เล่มได้ถูกส่งมายังประเทศสยามและขายได้เป็นเงินถึง 62,500 บาท ลูกเต๋าและไฟ 40,000 หีบ ขายได้ 10,000 บาท และอื่น ๆ อีกในทำนองเดียวกันนี้⁵⁵ นอกจากสินค้าและผู้โดยสารแล้ว เงินแท่งยังถูกส่งมาเป็นสินค้าออกเพื่อชำระดุลการค้าที่จีนเป็นฝ่ายเสียเปรียบในการค้ากับสยาม⁵⁶

สินค้าส่วนใหญ่ที่จีนส่งไปขายยังตลาดในเอเชีย เป็นผลผลิตทางการเกษตรที่ผลิตขึ้นในมณฑลทางภาคใต้ของจีน ผ้าที่ส่งมายังประเทศสยามส่วนใหญ่ทอที่เมือง จาง-โจว หรือในบริเวณสามเหลี่ยมปากแม่น้ำของเมืองกวางตุ้ง⁵⁷ ผ้าแพรพรรณที่มีราคาสูงซึ่งเป็นที่ต้องการของตลาดยุโรปส่งมายังประเทศสยามเพียงเล็กน้อยเท่านั้น โดยขนมาด้วยเรือสำเภากองเอกชนที่แล่นไปมาอย่างสม่ำเสมอ แต่ก็ยังเป็นเพียงผ้าฝ้าย ผ้าลินิน และผ้าแพรที่มีคุณภาพต่ำกว่า ผ้าที่มีคุณภาพสูงกว่าจะนำมาทูลเกล้าถวายเป็นบรรณาการต่อสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวสยาม และคณะทูตสยามที่นำเครื่องบรรณาการไปถวายองค์พระจักรพรรดิ หรือมิฉะนั้นก็ตั้งซื้อเป็นพิเศษโดยบรรดาเศรษฐีในเมืองสยาม เครื่องเคลือบส่งจากมณฑลเกียงสี มายังเมืองกวางตุ้ง และ ณ ที่นั้นจะมีการวาดลวดลายแล้วส่งเป็นสินค้าออก หรือเครื่องเคลือบที่ทำในมณฑลฟูเกี้ยน จะถูกส่งโดยตรงจากเมืองเอ๋อหมิงมายังประเทศสยาม และหมู่เกาะอินโดนีเซีย⁵⁸ เช่นเดียวกับพวกเสื้อผ้า เครื่องเคลือบของจีนที่ส่งมาขายยังตลาดในประเทศสยามมีคุณภาพต่ำ พวกถ้วย จานและชาม ที่ส่งมาเหล่านี้ก็เพื่อให้ประชาชนคนทั่วไปได้ใช้กัน และพวกเศษเครื่องเคลือบที่แตกหักก็มีปริมาณมิใช่น้อยก็ยังถูกส่งเป็นสินค้าออกด้วย เพื่อนำมาทำลวดลายโมเสกประดับประดากำแพงวัด⁵⁹

เมือง เจา-โจว มีชื่อเสียงมากในด้านคุณภาพของขนมหวาน และของตองของแห้งต่าง ๆ ถึงแม้ว่า สัม ลินจี และซิง จะมีการตองและบรรจุขวดด้วยเหมือนกันที่เมืองจาง-โจวและกวางตุ้งเพื่อส่งเป็นสินค้าออกด้วยก็ตาม⁶⁰ หินและวัตถุประดับส่วนใหญ่ ที่ใช้ในการก่อสร้างวัดวาอาราม

ของสยามรวมทั้งวัดที่ถูกใช้ในพิธีกรรมต่าง ๆ ส่วนใหญ่ผลิตในบริเวณใกล้เมืองกวางตุ้ง หรือสกัดจากมณฑลกวางตุ้งและยูนาน แผ่นหินอ่อนและหินแกรนิต และกระเบื้องหิน ถูกส่งออกเป็นปริมาณมหาศาล เพื่อใช้ปูลานบ้าน และใช้มุงหลังคา หางหงส์ รูปนกยูงและพระพุทธรูป เสา และกำแพงแก้วที่สลักจากหิน มักจะทำตามแบบที่ส่งไปพร้อมกับผู้ได้รับมอบหมายให้ไปควบคุมดูแลงานจากประเทศสยาม⁶¹ ดอกไม้เทียม และดอกไม้ลายประดับ ผลิตที่เมืองเอ๋อหมิง ทองคำเปลวรูป และกระดาดจากกวางตุ้งก็ขายดิบขายดีเช่นเดียวกันในประเทศสยาม⁶²

การค้าระหว่างจีนกับหนาน—หยาง มีความสำคัญมิใช่น้อยต่อเศรษฐกิจในภาคใต้ของจีน ไม่เพียงแต่จะช่วยให้คนมีงานทำในการเดินเรือ และกิจกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง (ลูกเรือ นายหน้า และพ่อค้าบริษัทเอกชน) แต่ยังช่วยกระตุ้นการหดถดถอยของท้องถิ่นและการผลิตทรัพยากรพืชที่จะทำเงินรายได้ให้ ตัวอย่างเช่น ในบางแห่งของมณฑลฟูเกี้ยน เกษตรกร ปลูกข้าววันน้อยลงเพราะความต้องการข้าวของพวกเขาอาจหาซื้อได้ด้วยเงินเพียงส่วนหนึ่งที่ได้กำไรจากการทอผ้าอยู่ที่บ้านหรือกิจกรรมอื่น ๆ ซึ่งกระทำกันเมื่อมีเวลาว่าง⁶³ อุตสาหกรรมของท้องถิ่น ซึ่งเจริญเติบโตขึ้นอันเป็นผลมาจากการค้าขายระหว่างจีนกับหนาน—หยาง ช่วยเพิ่มความมั่งคั่งให้กับภูมิภาคส่วนนี้ โดยทำให้มีการทำงานกันได้หลายสาขา ความจริง หนังสือ *Chang—Chou—fu—chih* ได้บันทึกไว้ว่าการที่มีการแลกเปลี่ยนสินค้าของท้องถิ่นได้เป็นแหล่งที่ก่อให้เกิดความมั่งคั่งร่ำรวยแก่ประชากรเป็นจำนวนไม่น้อยเลยทีเดียว⁶⁴ ตรงกันข้าม ประเทศสยามมีที่ดินอยู่อย่างกว้างใหญ่ไพศาลในระหว่างศตวรรษที่ 19 และแรงกระตุ้นที่จะก่อให้เกิดการอุตสาหกรรมและหดถดถอยเช่นทางภาคใต้ของประเทศไทยก็ไม่มี สินค้าออกของสยามซึ่งประกอบด้วยฝักและแร่ สะท้อนให้เห็นถึงเศรษฐกิจที่มีพื้นฐานเป็นด้านการเกษตรแทบทั้งสิ้น การส่งสินค้าออกของจีนไปยังประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นสื่อ นำในทางเศรษฐกิจให้มีการผลิตสิ่งของต่างชนิดกันยิ่งเสียกว่าการค้าระหว่างจีนกับพวกชาวตะวันตก เพราะในราวศตวรรษที่ 19 การผลิตเครื่องเคลือบและเทคนิคในการผลิตผ้าของชาวตะวันตกได้ก้าวหน้าดีเท่าหรือดียิ่งกว่าการผลิตของจีน สินค้าชนิดเดียวของจีนที่ชาวตะวันตกต้องการกันมากคือ ใบบัว การส่งผลิตภัณฑ์นานาชนิด อันเป็นลักษณะของสินค้าออกของจีนไปยังหนาน—หยาง ได้เกื้อหนุนให้เกิดวิสาหกิจที่รุ่งเรืองหลายประเภท ซึ่งในบางกรณีได้รับการค้าจุนให้ดำรงอยู่ได้เพราะความต้องการในตลาดของหนาน—หยาง

การนำวัตถุดิบที่ยังไม่ได้แปรรูปจากสยามเข้าประเทศ ได้ช่วยให้การค้าของจีนขยายตัวกว้างขวางยิ่งขึ้น เพราะบางส่วนได้ถูกนำมาทำเป็นสิ่งของเครื่องใช้ต่าง ๆ แล้วส่งกลับออกไปเป็นสินค้าออก

ตุ้และเครื่องเฟอร์นิเจอร์ของจีนที่ส่งไปขายยังต่างประเทศ บ่อยครั้งทำด้วยไม้แดงและไม้มะเกลือที่ส่งชื่อมาจากประเทศสยาม⁶⁵ ขณะเดียวกันสินค้าเข้าอื่น ๆ เช่น ไม้ฝาง และเปลือกต้นโกงกาก็ถูกนำมาสกัดเอาสีในการย้อมหนังหรือในการย้อมผ้าที่ราคาไม่สูงนักสำหรับส่งเป็นสินค้าออก ขนนกที่ส่งเข้ามาถูกนำมาใช้ใน ประเทศจีนแสดงเครื่องหมายของสถานที่ทำงานหรือนำมาประดับเครื่องแต่งกายในการแสดงในโรงละคร แต่บางส่วนก็ถูกนำมาประดิษฐ์เป็นพัดเพื่อส่งเป็นสินค้าออก งาช้างถูกนำมาแกะสลักเป็นรูปคนหรือสัตว์ ลูกกลมสลัก รูปปริศนา และตะเกียบ และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากงาช้างเหล่านี้จำนวนไม่น้อยได้ถูกส่งเป็นสินค้าออกไปยังประเทศตะวันตก และประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้⁶⁶ ดังนั้น เศรษฐกิจของจีนจึงได้รับประโยชน์ทั้งจากการที่มีสินค้ามากขึ้นสำหรับการบริโภคภายในประเทศได้ทันที เช่น น้ำตาล พริกไทย และข้าว และจากการที่ได้มีวัตถุดิบไว้ทำผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ซึ่งบางส่วนได้สามารถนำมาแปรรูปแล้วส่งกลับออกไปยังตลาดในต่างประเทศ

ข้าวเป็นเพียงสินค้าประเภทเดียวในการค้าของจีนกับหนาน—หยาง ที่จีนให้ส่วนลดภาษีแก่พ่อค้าจากประเทศที่ส่งข้าวมาขายให้กับจีนอย่างสม่ำเสมอ สยามเป็นเพียงประเทศหนึ่งในจำนวนหลายประเทศที่ส่งข้าวไปขายให้กับจีนในศตวรรษที่ 19 จีนได้ซื้อข้าวเป็นจำนวนมากจากชวามะนิลา เบงกอล และสิงคโปร์ เช่นเดียวกัน⁶⁷ แต่ข้าวของสยาม ซึ่งเราจะได้เห็นกันต่อไป ได้ชื่อว่าเป็นข้าวที่มีคุณภาพสูงและราคาไม่แพงนักซึ่งทำให้ข้าวของสยามเป็นสินค้าเข้าที่จีนมีความพอใจเป็นพิเศษ เห็นได้ชัดว่า ความต้องการข้าวของจีนจะมีปริมาณสูงสุดในปีที่การเพาะปลูกของจีนเองประสบความล้มเหลว แต่แม้จะมีความจำเป็นบ่อยครั้งที่ต้องส่งข้าวเข้าประเทศถึงแม้การเพาะปลูกของจีนจะได้ผล ทั้งนี้เพื่อให้ประชากรที่อาศัยอยู่ตามชายฝั่งทะเลมีข้าวบริโภค และเพื่อเป็นเสบียงกรังของกองทหารที่ตั้งอยู่ในมณฑลกวางตุ้งและฟูเกี้ยน⁶⁸ บางครั้งก็อาจจะมีการนำข้าวมาจากบริเวณที่มีการทำนาข้าว ซึ่งอยู่ลึกเข้าไปภายในประเทศจีนแต่ค่าใช้จ่ายในการขนส่งนั้นจะถูกกว่าถ้าขนมาทางทะเล ถึงแม้ว่าจะต้องขนมาจากแหล่งที่อยู่ไกลออกไปอีกมากก็ตาม⁶⁹

ความสำคัญในการค้าข้าวกับประเทศโพ้นทะเลที่มีต่อจีนในสมัยราชวงศ์ชิงนั้น จะเห็นได้ชัดจากนโยบายที่วางไว้ว่า ให้ขยายปริมาณการนำเข้าประเทศ ประกาศข้อลดหย่อนให้แก่พ่อค้าชาวต่างประเทศและชาวจีนที่ทำการค้าข้าวมีมาตั้งแต่ตอนต้นศตวรรษที่ 18 ฐานะทางด้านเศรษฐกิจดูเหมือนจะก่อให้เกิดความกังวลใจมาตั้งแต่ปี 1716 เมื่อพระเจ้ากรุงพริตทิงส์ทรงห้ามการส่งข้าวออกจากมณฑลเกียงสูและจีเกียง หลังจากนั้นเรือพ่อค้าได้รับอนุญาตให้นำข้าวติดไปด้วยเพื่อเป็นเสบียงกรังสำหรับการเดินทางเท่านั้น⁷⁰ ตอนนั้นเป็นที่รู้กันว่า ประเทศสยามเป็นประเทศหนึ่งที่ส่งข้าว

เป็นสินค้าออก และถูกกล่าวถึงเป็นการเฉพาะในประกาศและบันทึกหลายฉบับว่า เป็นที่ ๆ มีข้าวอย่างเหลือเฟือ และส่งเรือบรรทุกข้าวเต็มเพียบมายังประเทศจีน ในปี 1722 เมื่อทรงเห็นว่าการค้าข้าวมีผลดีต่อเมืองต่าง ๆ ริมฝั่งทะเลทางภาคใต้ของจีน พระจักรพรรดิถังสีจึงทรงสั่งซื้อข้าวจำนวน 300,000 หาบ จากประเทศสยามโดยยกเว้นไม่เก็บภาษี⁷¹ การให้การสนับสนุนต่อเรือที่นำข้าวเข้าประเทศดำเนินต่อมาในรัชสมัยของพระเจ้าหย่ง—เจิ้นด้วย ในปี 1724 เรือสินค้าจะได้รับการลดหย่อนภาษี ถ้าเรือลำนั้นได้บรรทุกข้าวมาด้วยพร้อมกับสินค้าอื่น ๆ ขณะเดียวกันในปี 1729 คณะผู้แทนสยามก็ได้รับอนุญาตให้ซื้อผ้าและทองแดงได้ ซึ่งโดยทั่วไปแล้ว สินค้าทั้งสองชนิดนี้เป็นสินค้าต้องห้ามมิให้ขายออกนอกประเทศ ทั้งนี้เพราะสยามได้ส่งข้าวเป็นสินค้าออกมายังประเทศจีนอย่างสม่ำเสมอ⁷²

รายการลดหย่อนภาษีอย่างเป็นทางการได้เริ่มมีขึ้นในรัชกาลของพระจักรพรรดิเฉียน—หลง โดยให้มีผลบังคับใช้แก่ชาวต่างประเทศทุกคนที่นำข้าวเป็นสินค้าเข้าติดต่อกันเป็นเวลาหลาย ๆ ปี ได้มีการประกาศใช้ระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับเรื่องนี้ซึ่งเป็นผลเนื่องมาจากบันทึกความทรงจำของขุนพล-ตาร์ดาร์แห่งฟูเจา และเป็นผู้รักษาการณ์ในตำแหน่งที่ปรึกษาสุลต่านกรือซัน—จูผู้ซึ่งได้วิจารณ์ว่าเรือสำเภาสยามบางลำไม่ได้บรรทุกข้าว 5,000 หาบตามที่ต้องการมาด้วย ฉะนั้นการเก็บภาษีสินค้าส่วนที่เหลือไม่ควรจะได้รับการลดหย่อนให้⁷³ ในปีต่อมา พระจักรพรรดิทรงยินยอมอนุญาตให้ลดหย่อนภาษีสินค้า และภาษีระวางเรือ ถ้าสินค้าส่วนหนึ่งที่เรือเหล่านั้นนำมาเป็นข้าว แต่ยังคงยืนยันว่าจะต้องมีการใช้กฎระเบียบบังคับบางประการในการลดหย่อนภาษี

“เมื่อใดก็ตามที่เรือสินค้าของชาวต่างประเทศได้เดินทางมายังมณฑลฟูเกี้ยน กวางตุ้ง หรือมณฑลอื่นใด เพื่อทำการค้าโดยนำข้าวมาค้าด้วยเป็นจำนวน 10,000 หาบขึ้นไป จะได้รับการลดหย่อนภาษีสินค้า และระวางเรือลงครึ่งหนึ่ง ถ้าหากนำข้าวมา 5,000 หาบ หรือมากกว่านั้น ลดหย่อนให้ 3 ใน 10 ส่วนราคาซื้อนั้นควรเป็นไปตามราคาตลาด”⁷⁴

ในตอนปลายรัชสมัยของพระจักรพรรดิเฉียน—หลง และในรัชสมัยของพระจักรพรรดิเจี๋ย—ฉิง ระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการเก็บภาษีเหล่านี้ได้เข้มงวดกวดขันขึ้น ทั้งนี้เนื่องมาจากได้มีการหลีกเลี่ยงฝ่าฝืนต่าง ๆ นานา ในการลดหย่อนภาษีซึ่งจะจริงหรือคาดคิดกันเองก็ตาม⁷⁵ การที่รัฐบาลจีนแสดงท่าทีพอใจชาวไทย ได้มีคำสั่งให้ระงับการกระทำดังกล่าวเสียโดยเด็ดขาดโดยคำสั่งในรัชสมัยของพระจักรพรรดิเฉียน—หลง โดยประกาศว่า พ่อค้าผู้ใดที่นำเรือกลับมาโดยไม่ได้บรรทุกข้าวมาด้วย แต่บรรทุกสินค้าอื่น ๆ มาจากประเทศสยามจะต้องเสียภาษีค่าระวางเรือเป็นสองเท่าของภาษีที่กำหนดเก็บ⁷⁶

การค้าข้าวระหว่างจีนกับสยามไม่ได้มีเสถียรภาพเหมือนการค้าพริกไทยและไม้ฝาง เพราะตลาดข้าวขึ้นอยู่กับการผลิตของจีนเอง ราคาจึงขึ้น ๆ ลง ๆ ตามไปด้วย ส่วนทางประเทศสยามนั้น ก็ไม่ได้มีการปลูกข้าวกันเพื่อส่งเป็นสินค้าออกจนกระทั่งหลังปี 1855⁷⁷ แต่เนื่องจากผลเก็บเกี่ยวตามปกติแล้วจะมีปริมาณเหลือเฟือ บางส่วนจึงพอเหลือส่งไปขายสนองความต้องการของประเทศต่าง ๆ ในเอเชีย เมื่อประเทศนั้น ๆ เกิดการขาดแคลนข้าวขึ้นมา⁷⁸ ยิ่งไปกว่านั้น ข้าวจากสยามยังมีราคาไม่แพงและคุณภาพดี โดยถือกันว่ามีคุณภาพเหนือกว่าข้าวที่ปลูกกันในแหล่งอื่นทั้งภาคพื้นเอเชียตะวันออกเฉียงใต้⁷⁹ ในการประมาณการผลิตข้าวทั้งหมดของประเทศสยามก่อนปี 1850 ประมาณว่าผลิตได้ 20-23 ล้านหาบ ซึ่งจากจำนวนนี้ ปริมาณการส่งข้าวออกนอกรั้วครั้งนักที่จะเกิน 5 เปอร์เซ็นต์ของข้าวที่ผลิตได้ (1-1.5 ล้านหาบ) และโดยปกติแล้วจะส่งออกเพียง 2-3 เปอร์เซ็นต์⁸⁰ ถ้าหากมีการขาดแคลนข้าวขึ้นมาภายในประเทศสยาม หรือคาดหมายกันว่าผลเก็บเกี่ยวจะได้ต่ำ ก็จะไม่มีการส่งข้าวออกและการส่งข้าวออกนี้พ่อค้าที่เป็นคนเอเชียจะเป็นผู้ผูกขาดการส่งออก สนธิสัญญาเบอร์นีห้ามคนอังกฤษส่งข้าวออก⁸¹ ความต้องการข้าวซึ่งขึ้น ๆ ลง ๆ ทำให้มีการเก็งกำไรกันในการค้าข้าว บางครั้งผลที่ได้รับก็คือ แทบล้มละลายไปตาม ๆ กัน เมื่อได้ทราบว่าการเงินได้ยินยอมไม่เก็บภาษีค่าระวางเรือสำหรับเรือที่นำข้าวมาขายเป็นสินค้าเข้า ข้าวปริมาณมหาศาลได้ถูกส่งไปยังเมืองกวางตุ้งในปี 1806 ทำให้ตลาดซึ่งมีสต็อกข้าวอยู่อย่างพอเพียงพังครืนทันที และพ่อค้าคนกลางต้องขาดทุนในการค้าข้าวของตนถึงหาบละ .50 เหรียญ⁸²

จากปี 1820 ถึง 1860 ข้าวในประเทศจีนซื้อขายกันด้วยราคาเฉลี่ยประมาณหาบละ 4 บาท แต่ในประเทศสยามเองในระหว่างระยะเวลานั้นข้าวมีราคาถัวเฉลี่ยเพียง 0.75 ถึง 1.25 บาทต่อหาบ อย่างไรก็ตาม หากมีการขาดแคลนข้าวเกิดขึ้นพร้อมกันสองประเทศจะทำให้ราคาสูงขึ้น ในปี 1831 การเก็บเกี่ยวของจีนได้ผลน้อย ราคาข้าวได้พุ่งสูงขึ้นถึงหาบละ 6.66 บาท ก่อนที่จะมีการนำข้าวออกจากฉางหลวงมาจำหน่าย การนำข้าวที่ขนมาโดยพวกเรือสำเภาในปี 1833 ช่วยให้ราคาลดลง และมีเสถียรภาพขึ้น⁸³ เมื่อเกิดน้ำท่วมใหญ่ประเทศสยามเมื่อปี 1832 ทำให้ราคาข้าวในประเทศสูงขึ้นถึงหาบละ 4.5 บาท แต่พอถึงปี 1834 ราคาก็ลดลงสู่ระดับปกติ และกล่าวกันว่า ในปีนั้นมีข้าวกินกันอย่างเหลือเฟือและราคาก็แสนจะถูก⁸⁴ เมื่อคำนึงถึงความแตกต่างของราคาข้าวในประเทศจีนและประเทศสยาม เรือสำเภาที่มีระวางบรรทุก 4,000 หาบ (160 โกยัน) อาจจะทำผลกำไรให้ได้ถึง 7,782 บาทต่อการขนส่งข้าวหนึ่งเที่ยว⁸⁵ แต่ถ้าไม่มีความต้องการเป็นประจำปีจากประเทศจีนหรือประเทศอื่น ๆ แล้ว ก็ไม่อาจจะคาดหมายได้กำไรเช่นนี้อย่างสม่ำเสมอ

อย่างไรก็ตาม ผลกำไรที่อาจจะได้รับได้เข้ายวนให้พ่อค้าฉวยโอกาสทันทีเมื่อเกิดมีความต้องการขึ้นในประเทศจีนหรือที่อื่น ๆ ⁸⁶

ถึงแม้การส่งข้าวเป็นสินค้าออกจะมีตัวเลขเพียง 2-3 เปอร์เซ็นต์ ของการผลิตทั้งหมด และ 2½ เปอร์เซ็นต์ของมูลค่าของสินค้าออกทั้งหมด ไม่มีใครที่จะอาจกล่าวได้ว่า ข้าวมีความสำคัญเพียงเล็กน้อยเท่านั้นในฐานะเป็นสินค้าชนิดหนึ่งในการค้า มีปัจจัยหลายประการที่สมควรจะหยิบยกมาพิจารณาเกี่ยวกับบทบาทของข้าวในการค้าระหว่างจีนกับสยาม ดังเช่นที่เราได้เห็นมาแล้ว การที่ทางการจีนได้ปฏิบัติการนอกแบบต่าง ๆ หลายอย่างเพื่อที่จะให้ได้ข้าวมาจากต่างประเทศ ย้ำให้เห็นคุณค่าของข้าวในฐานะสินค้าเข้าของจีน ความต้องการข้าวของจีนได้กลายเป็นเรื่องสำคัญในระหว่างศตวรรษที่ 19 อันเนื่องมาจากปัญหาการเมืองล้นประเทศได้เป็นเรื่องที่เห็นได้ชัดยิ่งขึ้น ทุกทีและความวุ่นวายในหมู่ประชาชนทำให้การผลิตในหลายท้องที่ถูกจำกัดตัวลง ไม่มีผลิตผลใดที่คนจีนจะเสาะแสวงหาโดยทางที่ถูกต้องตามกฎหมายเหมือนกับข้าว และความสำนึกเกี่ยวกับความต้องการของจีนในเรื่องนี้ได้ช่วยหนุนให้คนสยามเห็นความสำคัญของข้าวในฐานะเป็นสินค้าออก

ประการที่สอง ในปีที่สยามมีข้าวเหลือกินเหลือใช้ ปริมาณข้าวที่จะส่งออกได้นั้นขึ้นอยู่กับความต้องการ บางครั้งข้าวกว่า 200,000 ทาบอาจจะถูกส่งออกไป และมูลค่าของข้าวที่ส่งออกก็จะมีอัตราสูงขึ้นเมื่อคิดเป็นเปอร์เซ็นต์ของมูลค่าของสินค้าออกทั้งหมด ทั้งนี้เป็นค่ากล่าวอ้างของมัลลอค ตัวเลข 2½ เปอร์เซ็นต์นี้ใช้ได้เพียงสำหรับการประมาณของมัลลอคในปี 1850 และโดยแท้ที่จริงแล้วอาจจะต่ำไปเสียด้วยซ้ำ ⁸⁷ อย่างไรก็ตาม เมื่อไม่มีรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าชนิดอื่น ๆ มาเปรียบเทียบ เราก็จำเป็นต้องยอมรับว่าอย่างน้อยก็เป็นตัวเลขที่ใกล้เคียงกับอัตราตัวเฉลี่ยของการส่งออก

ประการสุดท้าย ถ้าความแตกต่างระหว่างราคาข้าวที่ซื้อที่บางกอกกับราคาขายในประเทศจีน ยังคงตัวอยู่เช่นนั้น กำไรที่ได้รับก็น่าจะสมควรส่งข้าวเป็นสินค้าออกโดยไม่ต้องคำนึงถึงในเรื่องปริมาณ ที่เกี่ยวพันกับด้านนี้ก็คือต้นทุนในการผลิต กล่าวคือ ปริมาณแรงงานที่ใช้ และเงินที่จะต้องจับจ่ายไปโดยพวกชาวนาเพื่อที่จะให้ได้ผลผลิตตามความประสงค์ นาในที่ราบลุ่มภาคกลางของประเทศสยามได้รับน้ำจากฝนที่ตกตามฤดูกาลเป็นประจำทุกปี และไม่จำเป็นต้องอาศัยระบบชลประทานที่สร้างขึ้นมาเหมือนอย่างประเทศจีน ยิ่งไปกว่านั้น เนื่องจากข้าวนั้นปลูกกันก็เพื่อไว้ใช้บริโภคกันในครัวเรือนเป็นประการสำคัญ ส่วนที่เหลือจากการบริโภคนั้นแหละจึงจะถือว่าเป็นผลพลอยได้ที่จะนำไปแลกเปลี่ยนกับของอย่างอื่นหรือขายไป ดังนั้น ถึงแม้การบังคับข้าว และการกำจัดวัชพืช

ซึ่งกระทำด้วยมือ จะเป็นสิ่งจำเป็นในการปลูกข้าว และข้อนี้จำเป็นจะต้องอาศัยแรงงานซึ่งจะต้องกระทำกันอยู่ดี ดังนั้น ทุนหรือแรงงานที่ลงไปในการปลูกข้าวจึงน่าจะต่ำกว่าทุนในการผลิตสินค้าอย่างอื่น หรือในการเพาะปลูกเพื่อการส่งออกเท่านั้น⁸⁸

การค้าระหว่างเงินกับสยามสะท้อนให้เห็นแง่มุมต่าง ๆ ในการพลิกแพลงทางด้านเศรษฐกิจของทั้งสองประเทศ ความอุดมสมบูรณ์ของสยามในเรื่องสินค้าที่ยังไม่ได้แปรรูป และวัตถุดิบนาชนิดเข้ากันได้เป็นอย่างดีเหมาะเจาะกับตลาดจีน ซึ่งแสดงให้เห็นว่ามีความประสงค์สินค้าเหล่านี้ ขณะเดียวกันสินค้าหัตถกรรมของจีนก็สามารถสนองความต้องการของสยามเกี่ยวกับสินค้าสำเร็จรูปที่ผลิตโดยผู้ผลิตรายย่อยต่าง ๆ เหล่านี้ ทั้งสองประเทศไม่ได้ส่งสินค้าที่มีความสำคัญต่อการอุดหนุนของประเทศไปขายให้แก่กัน หรือการค้าระหว่างกันจำกัดอยู่แต่พวกสินค้าประเภทฟุ่มเฟือยเท่านั้น ถึงแม้ทั้งสองประเทศอาจจะหาผลิตภัณฑ์ของอีกประเทศหนึ่งได้ในการค้าโดยทางอ้อม โดยซื้อจากศูนย์การค้าแห่งอื่นที่อยู่ตามริมฝั่งทะเลในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แต่การลดหย่อนผ่อนปรนต่อกันในทางการค้า ประจวบกับการที่ประเทศสยามมีบทบาทเป็นศูนย์กลางและขนถ่ายสินค้าแห่งหนึ่งของสินค้าที่ผลิตในเอเชีย ทำให้การค้ากันโดยตรงได้ผลกำไรมากขึ้นและสะดวกมากกว่า

บทที่ 5

ผู้ดำเนินการการค้าเงิน-สยาม

การค้าระหว่างเงินกับสยามไม่ได้ดำเนินการโดยกลุ่มบุคคลประเภทเดียวกันคือ พวกชนชั้นพ่อค้าเท่านั้น พวกที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับแลกเปลี่ยนสินค้านั้นมีภูมิหลังต่าง ๆ กัน ซึ่งมีทั้งคนจีนและคนสยามชั้นต่าง ๆ กันในสังคม และต่างก็มีบทบาทต่าง ๆ กันในกระบวนการตลาด พวกพ่อค้าไม่ใช่เป็นแต่เพียงผู้ซื้อหรือผู้ขายส่งสินค้าเท่านั้น พวกเขาอาจทำหน้าที่เป็นนายเรือสำเภานายหน้าที่บางกอกหรือกวางตุ้งไปพร้อม ๆ กันหรือแม้กระทั่งพวกเขาอาจจะเป็นพวกเจ้านายที่เป็นชาวสยามก็ได้ ดังนั้น ตลอดบทนี้คำว่า พ่อค้า จึงใช้กับคนจีนหรือคนไทยทุกคนที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการค้าระหว่างทั้งสองประเทศนี้ การให้คำจำกัดความอย่างกว้าง ๆ เช่นนี้เป็นสิ่งที่จำเป็น เพราะเส้นแบ่งแยกระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายกับคนอื่น ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกิจการเสริมการค้าขายคือการขนส่งและการกระจายสินค้านั้นค่อนข้างจะเลื่อนราวอย่างมาก

เพื่อความสะดวกในการพูดกันถึงเรื่องนี้ พวกพ่อค้าจึงถูกแบ่งออกเป็นพวกใหญ่ ๆ สามพวกด้วยกัน คือ พวกขนส่ง พวกส่งสินค้า และพวกท่าเรือ พวกขนส่งหรือพวกลูกเรือสำเภาส่งส่วนใหญ่เป็นคนจีน¹ ซึ่งล้วนเป็นคนของท้องถิ่นในภูมิภาคตั้งแต่จากเมืองเฉา-โจวฟู ในมณฑลกวางตุ้ง เรื่อยขึ้นไปถึงเมือง ฉวน-โจวฟู ในมณฑลฟูเกี้ยน และเป็นพวกที่มีฐานะค่อนข้างจะยากจนในบรรดาพวกคนจีนที่อยู่ตามอาณาบริเวณชายฝั่งทะเล พวกส่งสินค้าโดยทั่วไปมีทั้งคนจีนหรือคนสยามที่ได้ลงทุนการเงินไปในการค้ากับต่างประเทศ แต่รับผิดชอบแต่เพียงเล็กน้อย หรือไม่รับผิดชอบเลยในการจัดการที่แท้จริง พวกนี้มักจะเป็นพวกชนชั้นสูงกว่าในสังคม และมีฐานะมั่งคั่งกว่าพวกที่ทำกรขนส่งเจ้าหน้าที่และคหบดีชาวจีน พระมหากษัตริย์สยาม และพวกเจ้าขุนมูลนาย ต่างเป็นสมาชิกชั้นแนวหน้าของกลุ่มนี้ ผลประโยชน์ที่ได้รับจากการทำมาค้าขายเป็นส่วนหนึ่งของรายได้ที่บุคคลเหล่านี้ได้มาจากอีกหลาย ๆ ทางด้วยกัน ขณะที่การค้ากับประเทศโพ้นทะเลมักจะเป็นรายได้โดยเฉพาะของพวกทำการขนส่งที่ให้พวกเขามีกินมีใช้

ดังเราจะได้เห็นกันต่อไป คนสองกลุ่มนี้ บางครั้งบางครั้งก็อาจจะเข้าซ้อนกันอยู่ ตัวอย่างเช่น พวกเจ้าของเรือสำเภานาขนาดใหญ่ที่แล่นไปมาค้าขายระหว่างเมืองจีนกับสยาม โดยปกติจะถูกยกให้เป็นพวกสังสินค้า เพราะว่าโดยธรรมดาแล้วพวกเขาจะว่าจ้างให้ผู้อื่นดำเนินธุรกิจการค้าซื้อขายให้ในนามของเขาตามเมืองท่าต่าง ๆ ในต่างประเทศ แต่สำหรับพวกเรือที่มีขนาดย่อมกว่า เจ้าของเรืออาจจะเป็นนายเรือเสียเองด้วย ซึ่งในกรณีนี้เขาจะถูกถือว่าเป็นพวกชนสงฆ์ เพราะเขาจะนำสินค้านำของเขาไปทำการค้าเอง พร้อมทั้งรับจ้างชนสังสินค้าให้กับผู้อื่น

พวกเขาเรือเป็นพวกพ่อค้า ในแง่ที่ว่า พวกเขามีรายได้จากกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้า เช่น ภาษีและค่าเทียบท่า หรือจากการจัดการซื้อหรือขายสินค้านำเข้าและออกโดยพวกเรือสำเภา พวกพ่อค้าบริษัทเอกชนในเมืองท่าต่าง ๆ ของจีน และพวกตัวแทนจำหน่ายสินค้าของพระมหากษัตริย์ ตลอดจนพวกเจ้าขุนมูลนายของไทยเป็นตัวแทนของพวกนี้ พวกนี้แทบจะไม่เคยเข้าไปยุ่งเกี่ยวในฐานะเป็นผู้ขนส่งในการค้าโดยเรือสำเภา แต่บางครั้งพวกนี้ก็อาจจะลงทุนในการค้ากับต่างประเทศ และในกรณีนั้นพวกนี้ก็มักจะถูกถือว่าเป็นพวกสังสินค้า ในการจำแนกกลุ่มของพวกพ่อค้าทำให้เราสามารถตัดสินได้ว่า แต่ละกลุ่มมีส่วนร่วมและช่วยในความก้าวหน้าทางการพาณิชย์ระหว่างจีนกับสยามอย่างไรบ้าง

พวกคนจีนมีชื่อเสียงโด่งดังในเรื่องความฉลาดหลักแหลมในการค้าขายมาแล้วในศตวรรษที่ 19 "พวกเขาถูกมองเสมือนหนึ่งเป็นพวกยิวที่อยู่ในทวีปยุโรป"² กล่าวกันว่า พวกคนจีนที่อพยพมาอยู่ในต่างแดนได้เห็นช่องทางในการทำกำไรได้ดีกว่าคนพื้นเมืองในประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่พวกเขาพากันมาตั้งหลักแหล่งอยู่ และพร้อมตัวกว่าที่จะใช้ความรู้ความชำนาญทางด้านนี้หาผลกำไรให้แก่ตนเอง³ ข้อนี้เป็นความจริงสำหรับพวกคนจีนที่เข้ามาอยู่ในประเทศสยาม พวกนี้ได้ทำการผูกขาดการค้ากับต่างประเทศของสยามมากขึ้นทุกทีมาตั้งแต่กลางศตวรรษที่ 18 และในระหว่างสมัยรัชกาลที่ 3 (1824-1851) ก็เริ่มมีบทบาทสำคัญยิ่งขึ้นด้วยในการค้าภายในประเทศ⁴

ส่วนใหญ่ของการค้าของจีนที่ทำการค้ากับหนาน-หยาง เริ่มมาจากภาคตะวันออกของมณฑลทกวางตุ้ง และตะวันออกเฉียงใต้ของมณฑลฟูไถ่ ประเทศจีนในสมัยศตวรรษที่ 18 และ 19 สนับสนุนการค้าติดต่ออย่างไม่จำกัดระหว่างประเทศจีนกับหนาน-หยาง โดยเฉพาะในมณฑลฟูไถ่ การพึ่งพาอาศัยการค้ากับต่างประเทศเป็นผลตามแรงของความจำเป็นจริงที่มณฑลนี้มีประชากรอยู่กันอย่างหนาแน่นจนเกินไป และที่ดินที่จะทำไร่ทำนาได้ก็มีน้อยมาก⁵ การกล่าวอ้างถึงแนวโน้มนี้ไม่เพียงแต่จะแสดงให้เห็นถึงความยุ่งยากทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นเป็นประจำในมณฑลตามชายฝั่งทะเล

ของจีน แต่ยังคงแสดงให้เห็นถึงสำนวนซึ่งได้เป็นที่ยอมรับกันว่า การค้ากับต่างประเทศนั้นเป็นสิ่งที่สมควรทำกันได้ การมีพื้นฐานทางการเกษตรที่ไม่เพียงพอ กับโอกาสที่ถูกกระตุ้นโดยการค้ากับต่างประเทศดูเหมือนจะมีส่วนอย่างสำคัญ ที่ทำให้ประชากรทางภาคตะวันออกเฉียงใต้ของจีนได้หันมาทำการค้ากับต่างแดน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการผลิตสินค้าหัตถกรรมสำหรับตลาดต่างประเทศและในการขนส่งด้วย

บนเรือสินค้าของชาวตะวันตก ความรับผิดชอบหลักของลูกเรือก็คือการเดินทางเรือลำนั้น แต่สำหรับลูกเรือสำเภาก็ต่างไป การเป็นพ่อค้ามาเป็นทีหนึ่ง ส่วนการเป็นกะลาสีนั้นสำคัญเป็นอันดับสอง⁶ ลูกเรือทุกคนจะได้รับอนุญาตให้นำสินค้าส่วนที่เป็นของตนเองจำนวนหนึ่งตามปริมาณที่จำกัดเพื่อนำไปขายของตนเองในการเดินเรือแต่ละเที่ยว ถ้าหากเรือสำเภาไปแวะที่เมืองท่าต่าง ๆ หลายเมืองก่อนที่จะไปถึงจุดหมายปลายทาง ลูกเรือก็อาจจะซื้อสินค้าใหม่ส่วนของตนเพื่อไปค้าต่อได้หลังจากที่สินค้าที่นำติดตัวมาแต่แรกนั้นขายไปได้หมดสิ้นแล้ว ระหว่างการเดินทางของกุตสลาฟเลาะไปตามชายฝั่งของประเทศจีน เรือสำเภาที่เขาโดยสารไปได้ไปแวะตามเมืองท่าต่าง ๆ หลายเมืองเพื่อทำการค้าขาย ก่อนที่จะไปถึงเมืองเทียนสิน การค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้านี้ระหว่างทางนี้ช่วยนำสินค้าจากประเทศในย่านเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไปเผยแพร่ในตลาดประเทศจีนให้กว้างขวางยิ่งขึ้น และยังช่วยประสานการค้ากับต่างประเทศให้เข้ากับข่ายการค้าภายในประเทศด้วย⁷

ความสัมพันธ์จีนเรือญาติเป็นสิ่งสำคัญยิ่งระหว่างลูกเรือกับนายเรือของเรือสำเภาจีน การเลือกลูกเรือขึ้นขึ้นอยู่กับว่ามีสายสัมพันธ์กับหมู่วงศ์ญาติของนายเรือหรือไม่ หรือไม่ก็ต้องเป็นคนในตำบลที่เรือสำเภานั้นไปค้าขายหรือขึ้นทะเบียน⁸ เรือสำเภาชื่อ ชุ่น หลี ที่กุตสลาฟโดยสารไปจากประเทศสยามจนถึงเมืองเทียนสินในปี ค.ศ. 1831 นั้น พวกลูกเรือเป็นพวกที่มาจากเมือง ฉะ-โจว ฟู ในมณฑลกว๋างตุ้ง นายเรือชื่อ ชิน ชุ่น ก็เป็นคนเมืองฉะ-โจว น้องเขยของเขาเป็นเสมียนประจำเรือ และเมื่อเขาขึ้นจากเรือที่เมือง นานา ลุงของเขาก็ลงเรือเข้ารับหน้าที่เป็นนายเรือแทน⁹ ความสัมพันธ์ส่วนบุคคลระหว่างลูกเรือกับนายเรือช่วยให้เกิดความรู้สึกเสมือนเป็นญาติพี่น้องกันในหมู่ลูกเรือทั้งปวงโดยนายเรือจะรับผิดชอบในการกินดีอยู่ดีของผู้ใต้บังคับบัญชาของเขา¹⁰

พวกที่มาเป็นลูกเรือสำเภาโดยทั่วไปก็มาจากพวกชาวนา¹¹ หรือมิฉะนั้นก็เป็น อย่างที่เจ้าหน้าที่ของจีนคนหนึ่งได้ให้ข้อสังเกตว่า พวกนี้เป็นพวกที่ยากจนข้นแค้นในสังคมชาวจีนที่อยู่ตามชายฝั่งทะเล ส่วนพวกที่มีฐานะดีก็จะเป็นพ่อค่านายเรือสำเภา หรือเจ้าของเรือสำเภา

เหล่านี้¹² แต่การพาณิชย์ได้ก่อให้เกิดผลประโยชน์ทางธุรกิจเกี่ยวกับการค่านานาชนิดขึ้นตามเมืองท่าต่าง ๆ ทางตอนใต้ของปะเทศจีน ซึ่งจากแหล่งเหล่านี้เองที่ช่างชำนาญงาน กิ่งชำนาญและไม่ชำนาญงานได้ถูกดึงมาเป็นคนเรือสำเภา¹³ อย่างไรก็ตาม ไม่มีสิ่งใดที่จะชี้แนะว่า พวกลูกเรือเหล่านี้มาจากชนชั้นอื่นใด นอกจากพวกที่มีภูมิหลังเป็นพวกที่ขัดสน และไม่มีสิ่งใดชี้แนะว่ารายได้ที่พวกนี้ได้มาจากการทำการค้าขายจะช่วยให้พวกเขาได้เข้าสู่วงการของพวกข้าราชการและคหบดี เป็นความจริงที่ทุกศตวรรษได้สังเกตว่า พวกลูกเรือจะจับจ่ายใช้สอยเงินที่ตนหามาได้ไปอย่างรวดเร็ว¹⁴ นี้ไม่ได้หมายความว่าไม่ได้มีการเลื่อนระดับชั้นในทางสังคมเสียเลยในหมู่คนพวกนี้ จากเงินทองที่เขาหามาได้จากการค้าขาย อย่างไรก็ตาม การเลื่อนระดับชั้นทางสังคมนี้มักจะเป็นพวกพ่อค้าที่สำคัญ ๆ ซึ่งได้สะสมทรัพย์สินไว้มหาศาล แทนที่จะเป็นพวกที่อยู่ในระดับที่ต่ำกว่าในหมู่พวกที่ทำธุรกิจการค้า¹⁵

พวกคนเรือสำเภาแบ่งอย่างหยาบๆเป็นสองพวกตามหน้าที่ที่ตนกระทำคือ พวกนายเรือและลูกเรือ พวกนายเรือเป็นพวกที่มีความชำนาญกว่าและมีความรับผิดชอบมากกว่าซึ่งทำหน้าที่ในฐานะผู้จัดการ ส่วนงานชนิดที่ต้องทำซ้ำ ๆ บ่อย ๆ และรับผิดชอบน้อยกว่าจะเป็นหน้าที่ของพวกลูกเรือ คำเงินที่ใช้ในการบอกถึงฐานะของการเป็นนายเรือนั้นแตกต่างกันไปตามแต่ภูมิภาค ทำให้เกิดความสับสนเกี่ยวกับหน้าที่ที่ค่านั้น ๆ บ่งถึง ตัวอย่างเช่น พวกกัปตันเรือในภาคเหนือของจีนเรียกว่าเหล่า-ต้า¹⁶ ที่เซียงไฮ้เรียก ตง-เจีย¹⁷ ส่วนทางใต้ลงมาเรียก ฉวน-จู้¹⁸ ความสับสนในทำนองเดียวกันนี้ก็มิอยู่เช่นเดียวกันเมื่อใช้คำเป็นภาษาอังกฤษ ซึ่งตำแหน่งเดียวกันได้ถูกแปลไปคนละอย่างโดยผู้เขียนต่างคนกัน บทบาทของลูกเรือในฐานะพ่อค้าที่แท้จริงควรจะได้รับพิจารณาเกี่ยวกับเรื่องฐานะและหน้าที่ของพวกนี้ และในส่วนแบ่งของสินค้าที่พวกนี้ได้รับในการขนส่ง

โครงสร้างของพวกคนเรือจีนดูเหมือนจะมีลักษณะแบบเป็นกันเองซึ่งมีพื้นฐานมาจากธรรมเนียมที่ปฏิบัติกันแทนที่จะถูกกำหนดหน้าที่อย่างแน่ชัดตามกฎหมาย ไม่มีประจักษ์พยานหลักฐานว่า ระบบเจ้านายระหว่างพวกลูกเรือสำเภาจีนจะถูกกำหนดกฎเกณฑ์ตามระเบียบข้อบังคับที่ลูกวางไว้ ซึ่งข้อนี้เป็นความจริงอย่างน้อยก็ในด้านทฤษฎี สำหรับเรือสินค้าที่มาจากส่วนต่างๆของอาณานิคมบริเวณเมืองชายฝั่งของมลายู¹⁹ พระราชบัญญัติว่าด้วยการพาณิชย์ของจีนไม่ได้กำหนดถึงความรับผิดชอบของนายเรือและลูกเรือบนเรือสินค้า และระบบที่ใช้กันก็ต้องเนื่องมาจากความสะดวกและผลในทางปฏิบัติมากกว่า อย่างไรก็ตาม เราจะได้เห็นกันต่อไปว่า ได้มีความคล้ายคลึงกันอยู่หลายประการในรูปแบบของการค้าและโครงสร้างของลูกเรือบนเรือของพวกจีน ไทยและมลายู ซึ่งแสดง

ให้เห็นถึงการ ประสมประสานกันอย่างใกล้ชิดในชุมชนที่ทำการค้ากับต่างประเทศของประเทศต่าง ๆ ในเอเชีย

กัปตันเรือผู้ซึ่งเป็นผู้แทนของบริษัทในเรื่องการเงินด้วย เป็นนายเรืออาวุโสในเรือสำเภากลางของจีน หน้าที่เบื้องต้นของเขาก็คือ การจัดการเกี่ยวกับเรื่องสินค้าและหาทางที่จะขายสินค้าให้ได้กำไรสูงสุด²⁰ เขาไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเดินเรือเลย แต่ดูแลรับผิดชอบพวกลูกเรือและนายเรือตำแหน่งรอง ๆ ลงไป ตัวกัปตันนั้นโดยปกติถ้าไม่ใช่เจ้าของแต่เพียงผู้เดียวก็เป็นหุ้นส่วน ของเรือสำเภานขนาดเล็กที่ทำการค้าระหว่างจีนกับหนาน—หยาง เรือสำเภาก็อุตสาหกรรมโดยสาร์ไปจากประเทศสยามนั้น เจ้าของและผู้บังคับการเรือเป็นคน ๆ เดียวกัน²¹ เรือสำเภานขนาดใหญ่ที่ขนส่งสินค้าที่ทำกำไรให้อย่างงดงามมักจะเป็นสมบัติของคนหลายคน และตัวกัปตันอาจจะมีส่วนเป็นเจ้าของคนหนึ่งด้วย หรือมีจะนั้นก็อาจจะเป็นแต่เพียงลูกจ้าง²² ในกรณีใดก็ตาม เขาก็จะได้รับส่วนแบ่งสินค้า เพราะความสำเร็จในการไปเสี่ยงภัยในดินแดนโพ้นทะเลขึ้นอยู่กับความสามารถของกัปตันเป็นอย่างมากในการขายสินค้าที่บรรทุกไปในเรือของเขาโดยให้ได้รับผลกำไรตอบแทนสูงสุด ดังนั้น ความ เป็นเครือญาติหรือพรรคพวกเดียวกันจึงมักจะเป็นพื้นฐานในการว่าจ้างกัปตัน²³ แต่บุคคลภายนอกที่มีฝีมือเป็นที่รู้จักดีก็อาจจะถูกว่าจ้างให้ทำหน้าที่นี้โดยวิสาหกิจ “บริษัท” ที่มีขนาดใหญ่ขึ้นไปอีก

กัปตันไม่ได้รับค่าจ้างตอบแทนแต่ประการใด แต่เขาจะได้รับอนุญาตให้ขนส่งสินค้าส่วนตัวไปค้าขายเองได้ 100 ทาบ ให้เก็บค่าโดยสารจากผู้โดยสารที่เดินทางมากับเรือ และพักอยู่ภายใน กังเรือ และในฐานะตัวแทนของผู้ส่งสินค้ารายสำคัญ ๆ เขาจะได้ค่าบ่วยการประมาณร้อยละสิบในการขายสินค้าของผู้ส่งเหล่านั้น²⁴ บทบาทของกัปตันในฐานะเป็นตัวแทนในนามของผู้ลงทุนรายใหญ่ ๆ เป็นลักษณะสามัญของทั้งการเดินเรือของชาวเอเชียตะวันออกและตะวันออกเฉียงใต้ และการค้าของชาวตะวันตกแถบเมดิเตอร์เรเนียนมาตั้งแต่สมัยกลาง และระบบนี้เรียกว่า ระบบคอมเมندا(Commenda)²⁵ เนื่องจากกัปตันและผู้ลงทุนที่เขาเป็นตัวแทนควบคุมสินค้าส่วนใหญ่ที่บรรทุกไปในเรือสำเภากลาง²⁶ ผลประโยชน์ตอบแทนที่เขาได้รับจึงอาจจะเป็นจำนวนสูง การที่ให้ผลประโยชน์ตอบแทนแก่กัปตันสูงเช่นนี้ก็สมเหตุผลอยู่เมื่อพิจารณาถึงการเสี่ยงต่อภัยอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้ในการเดินทางทางทะเลในสมัยศตวรรษที่ 19 และความไม่แน่นอนของสภาวะของตลาดทั้งสองด้าน กัปตันเรือสำเภากลางที่ทำการค้าระหว่างบังกอกกับสิงคโปร์จะได้ผลตอบแทนเป็นอัตราส่วนที่ต่ำกว่านี้ เพราะการเดินทางไม่ต้องเสี่ยงภัยอันตรายมากนัก สินค้าก็มีมูลค่าต่ำกว่า และระยะเส้นทางการเดินทางก็ใกล้กว่ากันมาก²⁷

ต้นหนหรือผู้นำร่อง (หัว—ฉาง)²⁸ เป็นมือที่สองรองจากกัปตันบนเรือสำเภาของจีน อาจจะมีหนึ่งหรือสองคนขึ้นอยู่กับความเหมาะสมตามขนาดของเรือ และหัวหน้าต้นหนเท่านั้นที่เป็น ผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวในการควบคุมกระยะเส้นทางในการเดินเรือ และคอยดูเข็มทิศขณะที่ พวกลูกน้องจะคอยประกาศและควบคุมยามเสากระโดง²⁹ พวกต้นหนเหล่านี้เมื่อเปรียบเทียบกับกันแล้ว อยู่ในฐานะเดียวกันกับกัปตัน โดยเฉพาะในการเดินทางระยะไกล สำหรับการเดินเรือระหว่างประเทศจีนกับประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เขาจะได้รับค่าแรงเป็นเงิน 200 เหรียญพร้อมกับสิทธิ ที่จะขนสินค้าของเขาไปด้วย 50 ทาบ จำนวนนี้น้อยกว่าที่กัปตันได้รับ แต่ถ้าเป็นการเดินทางระหว่าง บางกอกกับสิงคโปร์ ทั้งสองจะได้รับค่าตอบแทนเท่ากัน³⁰ นอกจากนี้ก็มีนายท้าย (โถ—กง)³¹ อีกหลายคนบนเรือแต่ละลำเพื่อคอยคัดหางเรือ พวกนี้มีฐานะต่ำต้อยกว่า โดยไม่ได้รับค่าจ้างและสามารถ ขนสินค้าของตนเองไปได้คนละ 15 ทาบ³² ถึงแม้ว่ากัปตันจะเป็นผู้ขายสินค้า แต่เสมียนบัญชีหรือ เสมียนประจำเรือ (ไฉ—ฟู)³³ ก็มีหน้าที่ควบคุมการขนสินค้าขึ้นและลง และจะเป็นผู้ทำบัญชีราย รับรายจ่าย หรือรายการอื่น ๆ ทางด้านการเงินเกี่ยวกับการขายสินค้า จำนวนเสมียนที่จ้างไปใน เรือแต่ละลำดูเหมือนจะขึ้นอยู่กับมูลค่าและปริมาณของสินค้า ซึ่งจำนวนเสมียนที่ทำหน้าที่นี้มี ระหว่างหนึ่งถึงสามคน³⁴ ตามระดับค่าจ้างแรงงาน พวกเสมียนบัญชีเป็นนายเรือระดับสามโดยได้รับ ค่าจ้างเป็นเงิน 100 เหรียญและมีสิทธิที่จะนำสินค้าของตนไปด้วย 50 ทาบ³⁵ บนเรือสำเภาจีนยังมี นายเรือที่ทำหน้าที่แบ่งงานให้กับลูกเรือ หรืออย่างที่โครเฟิร์ดเรียกว่าต้นเรือ (จ้ง—ฮัน)³⁶ เขา ไม่ได้กล่าวว่า ต้นเรือนี้ได้รับค่าจ้างเป็นเงินหรือมีสิทธินำสินค้าของเขาไปอย่างไรบ้าง³⁷ แต่ตาม หนังสืออักษรานุกรมของเมืองเอ้หมิงได้ขึ้นบัญชีต้นเรือรวมอยู่กับพวกเสมียนบัญชีและต้นหน การที่ พวกนายเรือถูกจัดระดับขึ้นตามความสำคัญของหน้าที่ที่เขาปฏิบัตินั้น ทำให้เราอาจสันนิษฐานได้ว่า ต้นเรือจะต้องเป็นนายเรือที่มีความสำคัญสูงคนหนึ่งบนเรือ

นอกเหนือไปจากพวกนายเรือระดับสูงแล้ว เรือสำเภาทุกลำยังมีพวกนายเรือระดับต่ำ ซึ่งทำหน้าที่ควบคุมสมอเรือ³⁸ สายระยางใบเรือของเสากระโดงเอก³⁹ สายระยางใบเรืออื่น ๆ และการซ่อมแซม⁴¹ พวกนี้ทุกคนนอกจากคนที่ควบคุมการซ่อมแซมได้รับสิทธิที่จะนำสินค้าของตนไป ด้วยคนละ 9 ทาบ⁴² พวกลูกเรือที่เหลือก็เป็นพวกกะลาสีธรรมดาซึ่งมีหน้าที่ทำงานที่ไม่ต้องการ ความเชี่ยวชาญเป็นพิเศษแต่อย่างใด หากแต่ทำงานต่าง ๆ ตามคำสั่งของพวกนายเรือ พวกกะลาสี ทุกคนมีสิทธินำสินค้าของตนติดตัวไปได้คนละ 7 ทาบเพื่อขายเป็นของตนเอง

การจ่ายค่าแรงงานบนเรือสำเภาก็ไม่ได้จ่ายเป็นเงินสด แต่จ่ายให้เป็นสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งที่เฉพาะเจาะจงลงไป นี่แสดงให้เห็นอย่างกระจ่างชัดถึงความสำคัญของการค้าส่วนตัวของพวกลูกเรือ การกระทำตามแนวนี้นี้ยังทำกันเป็นล่ำเป็นสันมากขึ้นไปอีกบนเรือของพวกมลายู โดยพวกนายเรือเองไม่มีคนใดที่จะได้ค่าแรงเลย และ “ทุกคนบนเรือต่างเป็นนักเก็งกำไรทางการค้ากันทั้งนั้น ไม่ว่าจะมากน้อยสักแค่ไหนก็ตาม”⁴³ เนื่องจากเรือสำเภาส่วนมากที่แล่นไปมาระหว่างประเทศจีนกับสยาม มีระวางบรรทุกอยู่ระหว่าง 3000 ถึง 5000 ตาบ (ดูบทที่ 3) สินค้าที่พวกลูกเรือทั้งหมดได้รับสิทธิให้นำติดตင်ไปได้จึงมีจำนวนเพียงประมาณหนึ่งในห้าถึงหนึ่งในสามของระวางสินค้าที่บรรทุกไปทั้งหมด⁴⁴ ทำให้พวกเจ้าของเรือสำเภา และพวกที่ส่งสินค้า และพวกที่ลงทุน เป็นผู้ที่ได้รับผลประโยชน์อย่างเป็นกอบเป็นกำในวิสาหกิจนี้ พวกนี้อาจจะเป็นคนจีนซึ่งได้ส่งสินค้ามายังประเทศสยาม แต่ไม่ได้มากับเรือเพื่อควบคุมสินค้าของตน หรือมิฉะนั้นก็เป็นพวกที่ให้กู้เงินเพื่อวัตถุประสงค์ในการเก็งกำไร หรืออาจเป็นพวกคนจีนที่มาตั้งรกรากอยู่ในเมืองสยามเองที่ทำการค้ากับทางเมืองจีน หรือทำการค้าในนามของพระมหากษัตริย์ และพวกขุนนางสยาม แต่ไม่ว่าพวกนี้จะทำงานในรูปใด พวกที่ข้าพเจ้าเรียกว่าพวกส่งสินค้าเป็นพวกพ่อค้าที่มีฐานะมั่งคั่งที่สุดในพวกที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างจีนกับสยาม

มีพวกคนจีนเพียงไม่กี่คนที่เกี่ยวข้องกับการค้าโดยเรือสำเภากว่าวันพวกที่ทำการติดต่ออย่างใกล้ชิดในการค้ากับชาวตะวันตกที่เมืองกวางตุ้ง ที่แหล่งข่าวสารของจีน⁴⁵ หรือของพวกชาวตะวันตกในสมัยนั้นจะให้ความสนใจ ภาพที่เราได้รับจึงไม่ค่อยกระจ่างนัก เพราะมีข้อมูลที่บ่งชัดอยู่แต่เพียงเล็กน้อยเท่านั้นเกี่ยวกับพ่อค้าแต่ละคน หรือเกี่ยวกับธุรกิจการค้าของเขาเหล่านั้น อย่างไรก็ตามพอจะกล่าวถึงได้โดยทั่ว ๆ ไปโดยอาศัยข้อมูลเท่าที่มีอยู่ พวกพ่อค้าชาวฟูเกี้ยนดูเหมือนจะมีบทบาทอย่างสำคัญเหนือกว่าพวกอื่นในการค้ากับประเทศสยาม พวกคนเมืองลง—อัน และเมืองที่อยู่รอบ ๆ ในบริเวณนั้นได้เข้าดำเนินการค้า และเข้าผูกขาดการค้าไว้ได้ในระดับหนึ่ง ข้อนี้เป็นความจริงด้วยสำหรับการค้าตามเมืองชายฝั่งของประเทศจีน เช่นเดียวกับการค้ากับพวกชาวตะวันตกที่มีศูนย์กลางการค้าอยู่ที่เมืองกวางตุ้ง พวกพ่อค้าบริษัทเอกชนจำนวนไม่น้อยแต่ดั้งเดิมก็มาจากครอบครัวต่าง ๆ ที่อยู่ในมณฑลฟูเกี้ยน⁴⁶ ยิ่งไปกว่านั้น การเข้าเป็นหุ้นส่วนกันในการลงทุนต่อเรือและดำเนินการเดินเรือ ส่วนใหญ่ก็ริเริ่มด้วยพวกพ่อค้าที่เป็นชาวฟูเกี้ยน เรือสำเภาทุกลำที่ได้รับการอุปถัมภ์จากพวกห้างหุ้นส่วนจะมีค่านำหน้าเป็นภาษาจีนว่า จิน⁴⁷ และเรือสำเภาพวกนี้จำนวนไม่น้อยที่ได้ลงบันทึกไว้ว่าได้ทำการค้าระหว่างประเทศจีนกับสยามในตอนต้นศตวรรษที่ 19 แสดงให้เห็นว่า

เป็นพวกเรือที่ล่องทะเลเบียดที่มณฑลฝูเจี้ยน และมีพวกฝูเจี้ยนเป็นเจ้าของ⁴⁸ พวกห้างหุ้นส่วนขนาดใหญ่อาจจะมีเรือสำเภาดินสมุทรตั้งแต่ 10 ถึง 20 ลำ หรือมีฉะนั้นเรือสำเภาลำหนึ่งอาจจะมีผู้ถือหุ้นเป็นเจ้าของถึง 50 คน⁴⁹

พวกพ่อค้าบริษัทเอกชน นอกจากจะทำหน้าที่เป็นพ่อค้าคนกลางตามเมืองท่าต่าง ๆ ของจีนแล้ว ยังเป็นที่ทราบกันว่า พวกนี้ได้ทำการค้าถึงท่าเรือกับดินแดนโพ้นทะเลด้วย พวกห้างร้านที่เป็นสมาชิกของ เป่ กัง-หาง ซึ่งเข้าจัดการเกี่ยวกับการค้า และกิจการอื่น ๆ ของประเทศสยามที่เมืองกวางตุ้ง ในการค้าขายของประเทศสยาม ได้ถูกกล่าวถึงมาก่อนแล้ว (หน้า 25-26) และเรื่องราวทั้งหมดเกี่ยวกับเรื่องนี้ไม่จำเป็นที่จะต้องนำมากล่าวอีก อย่างไรก็ตาม ลักษณะบางประการในความเจริญรุ่งเรืองและล้มละลายของเป่ กัง-หาง แสดงให้เห็นถึงปัญหาที่ร้ายลุ่มเกี่ยวกับเรื่องชื่อเสียงเรียงนามของพวกพ่อค้าที่มีอิทธิพลน้อยที่เข้าดำเนินการเรื่องการค้าขายของสยาม หนังสือ *Yues hai-kuan chin* ได้ให้รายชื่อห้างร้านและพ่อค้า⁵⁰ ที่ทำงานรับผิดชอบเกี่ยวกับการค้าในด้านนี้ในตอนครึ่งหลังของศตวรรษที่ 19 เฉพาะพวกที่ไม่สามารถดำเนินกิจการค้าให้คล่องตัวได้ในด้านการเงินครึ่งแล้วครึ่งเล่า หลังจากธุรกิจการค้าของสยามได้เปลี่ยนไปอยู่ในมือของพวกพ่อค้าบริษัทเอกชนชาวต่างประเทศในศตวรรษที่ 19⁵¹ ก็ไม่ได้มีการกล่าวถึงพวกพ่อค้าบริษัทเอกชนที่ควบคุมการค้าอยู่ที่เมืองกวางตุ้งหรือที่อื่น ๆ อีกเลย ขณะที่เรามีรายชื่อของพวกพ่อค้ากลุ่ม เป่ กัง-หาง ในศตวรรษที่ 18 แหล่งข่าวเบื้องต้นก็ไม่เคยเอ่ยถึงแม้แต่น้อยว่า พวกนี้ทำธุรกิจติดต่อกับใครบ้าง ภูมิหลังครอบครัวของพวกนี้ หรือว่าพวกเขาได้แข่งขันกันจนได้ยศฐาบรรดาศักดิ์กันอย่างไรที่พวกพ่อค้าบริษัทเอกชนชาวต่างชาติหลายคนได้รับ⁵² หนังสือสารคดีอันดับสองเกี่ยวกับพวกพ่อค้าเหล่านี้ก็แทบจะไม่มีคุณค่าอะไรเลยพอ ๆ กัน⁵³

คำอธิบายที่เป็นไปได้เกี่ยวกับความยุ่งยากที่เราต้องประสบในการที่จะหาข้อมูลที่ให้รายละเอียดในเรื่องนี้ก็คือ ถ้าหากพ่อค้าบริษัทเอกชนเหล่านี้เป็นพวกคหบดี ชื่อทางการค้าของพวกนี้ที่มีบันทึกอยู่ในหนังสือ *Yueh hai-kuan chih* จะไม่เหมือนกับชื่อของตนในฐานะเป็นคหบดี จาง จุง หลี ได้ชี้ให้เห็นว่า พวกคหบดีได้ถูกห้ามมิให้ได้รับใบอนุญาตทำการค้าขาย และบ่อยครั้งที่พวกนี้จะดำเนินธุรกิจทางการค้าภายใต้ชื่อที่ตั้งขึ้นใหม่⁵⁴ พวก เป่ กัง-หาง นี้ไม่จำเป็นจะต้องมาจากพวกคหบดีเสมอไป แต่พวกนี้ด้วยเหมือนกันที่พบความจริงว่า หากตนมีความสัมพันธ์อย่างเป็นทางการหรือกึ่งทางการกับฝ่ายบ้านเมืองจะช่วยตนให้ได้เปรียบเช่นเดียวกับพวกพ่อค้าบริษัทเอกชนที่ทำการติดต่อค้าขายกับพวกชาวตะวันตก ยิ่งไปกว่านั้น ค่าใช้จ่ายที่จะต้องจ่ายให้ทางการในการซื้อใบอนุญาต

ญาติทำการค้าขนาดใหญ่ก็สูง ผู้ที่จะซื้อได้จะต้องมีทรัพย์สินพอสมควร บางทีฐานะอันต่ำต้อยในฐานะพ่อค้าระดับรองนี้เองเป็นสาเหตุที่เอกสารต่าง ๆ แทบจะไม่ได้กล่าวถึงเลย แต่ไม่ว่ากรณีใดก็ตาม ถ้าหากมีการค้นหาหนังสือหรือหลักฐานอื่นใดเกี่ยวกับชีวประวัติของพวกนี้กันอย่างละเอียดจริงจังแล้ว เราก็น่าจะได้เรื่องราวเกี่ยวกับพวกนี้มากขึ้นกว่าเดิม⁵⁵ หลังจากธุรกิจของ เบ็น กิ่ง-หาง ได้ตกอยู่ในมือพ่อค้าบริษัทเอกชนต่างชาติแล้ว เราก็มองไม่เห็นเรื่องอะไรอีกเลยเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการพาณิชย์ของประเทศสยาม เพราะว่ากิจกรรมต่าง ๆ ทางการค้าของสยามแต่นั้นมาก็มีส่วนเกี่ยวข้องกับพ่อค้าเอกชนชาวจีนแต่เพียงเล็กน้อยเท่านั้นเมื่อเปรียบกับการค้ากับชาวตะวันตก

พวกคนจีนที่อพยพมาตั้งรกรากอยู่ในประเทศสยาม ซึ่งต่อมาก็ได้ติดต่อทำการค้ากับจีน ก็ได้รับความสนใจเพียงเล็กน้อยเช่นเดียวกันในแหล่งข่าวของจีน มีการกล่าวถึงชื่อของพวกนี้เป็นครั้งคราวโดยเฉพาะในกรณีที่พวกนี้ได้ทำการอันเป็นการขัดกับกฎหมายของประเทศจีน ตัวอย่างในเรื่องนี้เกิดขึ้นเมื่อตอนต้นศตวรรษที่ 19 เมื่อองค์พระมหากษัตริย์ของสยามทรงได้ทราบข่าวว่าพระองค์ไม้อาจจะทรงใช้พวกพ่อค้าชาวจีนเป็นตัวแทนในการทำการค้ากับจีน ข้าหลวงมณฑลฟูเกี้ยนชื่อ จาง ชื่อ-เจิง ได้กล่าวถึงเรื่องนี้ในหนังสือความทรงจำในปี 1810 ว่า มีพ่อค้าชาวฟูเกี้ยนสองคนชื่อ หยาง โหยว และ หู่ จิ้ง และอีกคนหนึ่งจากมณฑลกวางตุ้ง ชื่อ เจิน คุณ-วัน ได้ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของพระมหากษัตริย์ของสยาม และทำการค้าของตนเองด้วยที่เมืองกวางตุ้งจากรายงานในการสอบปากคำหยาง โหยว และหู่ จิ้ง เราได้ทราบว่า ทั้งสองมาจากเมืองถง-อันและหลง-ซีตามลำดับ พรรคพวกเพื่อนพ่อค้าและพวกเครือญาติได้ทูลเสนอชื่อของบุคคลทั้งสองต่อพระมหากษัตริย์สยามว่า พระองค์ทรงสามารถวางพระราชหฤทัยให้บุคคลทั้งสองนี้ทำธุรกิจแทนพระองค์ได้ และให้เป็นตัวแทนของพระองค์โดยมิได้กำหนดเวลาในการค้าระหว่างจีนกับสยาม⁵⁶ อย่างไรก็ตาม เราก็มองไม่เห็นหลักฐานว่า ทั้งสองพำนักอยู่ในประเทศสยามนานเท่าใดและได้ติดต่อกับผู้ใดบ้าง ทั้งที่บางกอกและเมืองกวางตุ้ง หรือพวกเขาใช้จ่ายเงินทองที่หามาได้ไปอย่างไร และพวกเขาได้กลับไปอยู่เป็นพ่อค้าที่ประเทศจีนหรือว่าหันไปประกอบอาชีพอื่นใดหรือไม่

ในบรรดาพ่อค้าที่กล่าวถึงในตอนนี้ มีคนเดียวเท่านั้นที่เราารู้เรื่องราวเกี่ยวกับตัวเขาเพิ่มเติมมากกว่าคนอื่น คือ หยาง โหยว แต่ถึงกระนั้นก็ตามก็ยังไม่ใช่ที่พอใจนัก จากการให้คำยืนยันของเขานั้นปรากฏว่า เขาเป็นคนที่มาจากเมือง ถง-อัน ในมณฑลฟูเกี้ยน และหวาง กวานเป็นผู้เสนอตัวเขาต่อพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวสยามให้เป็นกัปตันเรือสำเภาส่วนพระองค์ชื่อเรือจิน เซียะ ชุ่น หวาง กวานยินดีที่ได้นำเสนอตัวเขาต่อองค์พระมหากษัตริย์สยาม เพราะหวางเป็น

สหายกับผู้บังคับกรมทหารที่เมือง ชู่ ชู่ ชื่อ หยาง หวา ซึ่งเป็นญาติกับหยาง โหยว⁵⁷ หยาง หวา มีตำแหน่งค่อนข้างสูงในกองทัพ และมีหน้าที่ปราบพวกโจรสลัดในย่านหมู่เกาะเปสาคาดอเรส แต่ในหนังสือชีวประวัติของเขานี้ ไม่ได้เอ่ยถึงว่าเขาได้มีส่วนร่วมในด้านธุรกิจการค้า หรือการมีความสัมพันธ์กับ หวาง กวาน และ หยาง โหยว ก็ยังไม่กระจ่างชัดนัก⁵⁸

ตามหนังสือหรือหลักฐานของพวกชาวตะวันตกในสมัยนั้น ก็มีความลำเอียงในทำนองเดียวกัน ถึงแม้ว่าพวกเขาจะได้พิจารณาถึงบทบาททางเศรษฐกิจของชาวจีนโพ้นทะเลในประเทศต่าง ๆ ที่พวกนอพยพไปตั้งรกรากอยู่ พร้อมทั้งประมาณจำนวนชาวจีนอพยพที่ไปทำมาหากินอยู่ในดินแดนของเจ้าของประเทศ ภาพที่เราได้เห็นจากหนังสือหรือหลักฐานเหล่านี้ก็ไม่ได้บ่งถึงชื่อของพวกพ่อค้าเหล่านี้เป็นราย ๆ ไป ในเรื่องนี้กุตสลาฟมีส่วนช่วยได้มากกว่า และเราได้รู้เรื่องราวที่สำคัญเกี่ยวกับคนจีนที่เขาได้ติดต่อได้ด้วย ในบรรดาเพื่อนผู้โดยสารที่ร่วมเดินทางไปยังเมืองเทียนสินกับเขาในปี 1831 มีกัปตันเรือชื่อ เอี้ยว ซึ่งทำให้นักเผยแพร่ศาสนาผู้นี้ยังเกิดความสนใจ ถึงแม้ตัวกัปตันเอี้ยวเองจะมีชื่อในทาง “หยาบคายร้ายกาจและหลอกลวง”⁵⁹ ในตอนต้น ๆ ของการทำงานของเขากัปตันเอี้ยวเป็นผู้บังคับการเรือที่นำเครื่องบรรณาการของสยามไปถวายพระเจ้ากรุงจีน แต่เขาก็ต้องสิ้นเนื้อประดาตัว เพราะเรือเกิดไปอับปางกลางทะเล เขาเลยพำนักอยู่ในประเทศสยาม ประกอบอาชีพเป็นช่างทาสี และช่างเครื่อง โดยการเก็บหอมรอมริบ เขาก็สามารถซื้อสินค้าได้ 100 าบ ซึ่งเขาพยายามจะนำไปขายยังประเทศจีน นี่เป็นเหตุให้เขาได้ไปปรากฏตัวอยู่บนเรือลำเดียวกับที่กุตสลาฟอาศัยเดินทางไป อย่างไรก็ตาม เราไม่รู้จะไรเลยว่า เขาได้ผลกำไรสักเท่าใดในการค้าถึงกำไรของเขา หรือเขาได้ซื้อสินค้าอื่น ๆ ด้วยเงินที่เขาได้มาจากการขายสินค้า 100 าบของเขา หรือเขาได้เดินทางกลับไปยังประเทศสยามอีกหรือไม่ เป็นเรื่องค่อนข้างยากมากที่จะติดตามผลจากข้อมูลเดิมที่มีอยู่ในหนังสือหรือหลักฐานอื่น ๆ ทั้งของฝ่ายจีนและฝ่ายพวกตะวันตก เพราะพวกนี้ไม่ได้ให้ความสนใจเกี่ยวกับตัวบุคคล แต่ให้ความสนใจต่อเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่อุบัติขึ้น หรือความประทับใจทั่วไปเกี่ยวกับบุคคลกลุ่มต่าง ๆ เช่นกับพวกคนจีนโพ้นทะเลทั้งหมด

นักเขียนในศตวรรษที่ 18 และ 19 ได้เขียนบันทึกไว้ว่า พวกคนจีนที่อาศัยอยู่ในประเทศสยาม เป็นเจ้าของเรือสำเภาก็พวกเขาได้ส่งไปทำการค้าที่ประเทศจีนเป็นประจำทุกปี เรือสำเภาส่งส่วนใหญ่ที่ไปจากประเทศสยามนั้นต่อในสยามนั่นเองและมีพวกขุนนางสยามเป็นผู้อุปการะ⁶⁰ ข้อนี้ทำให้มีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิดและเห็นได้ชัดระหว่างชุมชนชาวจีนที่ทำการค้ากับต่างประเทศกับพวกขุนนางสยาม แต่ที่ในเมืองจีนเองนั้น ความสัมพันธ์ในทำนองนี้ทำกันอย่างซ่อนเร้นเป็น

น้อย ๆ มากกว่า พวกคนจีนในประเทศสยามยังได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่เป็นนายอากรภาษีต่าง ๆ โดยนำเงินส่วนหนึ่งที่ได้จากการผูกขาดของตนขึ้นทูลเกล้าฯถวาย ในปี ค.ศ. 1750 ชาวเมือง จาง-โจว คนหนึ่งชื่อ วู่ หยาง ได้อพยพไปตั้งหลักแหล่งอยู่ที่เมืองสงขลาโดยประกอบอาชีพปลูกยาสูบ เขาได้รับพระบรมราชานุญาตจากสมเด็จพระเจ้าตากสินในปี ค.ศ. 1769 ให้เป็นผู้ผูกขาดการค้ารังนก โดยเขาจะต้องนำเงินขึ้นทูลเกล้าฯถวายเป็นเงินหนัก 50 ชั่งต่อปี ในปี ค.ศ. 1775 เขาได้รับแต่งตั้งให้เป็นเจ้าเมืองสงขลา และได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์ให้เป็นหลวงสุวรรณสมบัติเสนานบดี ลูกหลานของเขายังคงมีตำแหน่งสำคัญ ๆ อยู่ในภาคนี้ในกาลต่อมา⁶¹

กรณีของวู่หยางได้ก่อให้เกิดปัญหาที่ค่อนข้างจะสลับซับซ้อนว่า พวกที่ได้สัมปทานผูกขาดกับพวกพ่อค้าอื่น ๆ มีการติดต่อกันอย่างไรในระบบเศรษฐกิจของสยาม พวกที่ได้รับสัมปทานผูกขาดจำเป็นจะต้องนำเงินจำนวนหนึ่งส่งให้กบฏรัฐบาลเป็นรายปี เพื่อที่จะได้รักษาสีทธิในการได้สัมปทานต่อไป และในการกระทำเช่นนั้น พวกเขาจำเป็นจะต้องหาทางระบายสินค้าที่เขาผลิตได้จากการที่ได้สัมปทาน ก่อนสมัยรัชกาลที่ 3 (1834—1851) องค์พระมหากษัตริย์ยังคงสงวนสิทธิ์ในการค้าสินค้าบางประเภท มิเป็นจำนวนไม่น้อยทีเดียวที่เป็นสินค้าที่ส่งออกไปขายยังประเทศจีน⁶² แต่การผูกขาดของหลวงก็ดูเหมือนจะมีการกระจายไปให้ผู้อื่นทำต่อ ถ้าหากตัวอย่างเรื่องของวู่ หยาง เป็นเรื่องที่เชื่อถือได้ ขณะที่พวกคนจีนทำหน้าที่เป็นพวกรับสัมปทานผูกขาดในธุรกิจต่าง ๆ พวกนี้ยังทำหน้าที่เป็นพวกพ่อค้าคนกลางภายในประเทศ เพื่อจัดหาสินค้าส่งมายังตลาดกลางบางกอก ซึ่งสินค้าเหล่านี้เป็นที่ต้องการของพวกเรือสำเภาก็จะนำไปค้ายังประเทศจีน ดังที่อิงแกรมได้กล่าวไว้ว่า ความสัมพันธ์ระหว่างพวกพ่อค้ากับเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลสยามได้ช่วยพวกคนจีนในการระบายสินค้าของตนที่นำมาสู่ตลาด⁶³ ดังนั้น เราจึงพอจะคาดได้ว่า ถึงแม้ วู่ หยางจะไม่ได้ถูกบ่งลงไปยังแน่นอนว่าเขาเป็นพ่อค้า แต่การที่เขาได้สัมปทานในการเก็บรังนกนางแอ่นก็จะนำผลตอบแทนมาให้เขาอย่างมหาศาล ถ้ามีการส่งรังนกนั้นเป็นสินค้าออกต่อไป ยิ่งไปกว่านั้น การที่จะต้องนำเงินหนัก 50 ชั่ง ขึ้นทูลเกล้าฯถวายที่บางกอกแต่ละปีนั้นก็แสดงว่ารังนกได้ถูกนำไปขายที่ในประเทศจีน ซึ่งที่นั่นมีความต้องการสูงสุด บทบาทของคนจีนในประเทศสยาม ทั้งในฐานะผู้รับสัมปทานผูกขาดและฐานะพ่อค้าอาจจะตรวจสอบศึกษาได้ดีที่สุดจากแหล่งข้อมูลของสยาม แต่ก็ไม่ได้ถูกนำมาตรวจสอบศึกษาในที่นี้ อย่างไรก็ตาม เราก็มียุติผลเพียงพอที่จะสันนิษฐานได้ว่า พวกคนจีนที่ได้เข้ามาควบคุมการเป็นนายอากรภาษีต่าง ๆ ในระหว่างรัชกาลที่ 3 และ 5 ได้รวมวิสาหกิจเหล่านี้ของตนเข้ากับการค้ากับแดนโพ้นทะเล

การให้ความร่วมมืออย่างเปิดเผยและเข้ามามีส่วนร่วมในการค้าโพ้นทะเลของพระมหากษัตริย์สยามและพวกขุนนาง แตกต่างกับอีกฝ่ายหนึ่งในประเทศจีน คือ พวกคหบดีและข้าราชการเป็นอย่างมาก ทั้งรัชกาลที่ 1 (1782-1809) และรัชกาลที่ 2 (1809-1824) ทรงอุปถัมภ์การค้าของรัฐกับประเทศจีน แต่ทั้งสองพระองค์ไม่ได้ทรงเป็นผู้ริเริ่มแต่อย่างใด รายงานจากสมัยศตวรรษที่ 17 กล่าวว่า พระมหากษัตริย์สยามทรงเป็นพ่อค้าที่มีผู้ร่วมงานในการค้าทั่วทั้งภาคพื้นเอเชีย แต่ส่วนใหญ่แล้วพวกนี้จะอยู่ในประเทศจีน⁶⁴ รัชกาลที่ 3 ทรงกำกับราชการกรมพระคลังในสมัยรัชกาลที่ 2 และทรงเป็นผู้อำนวยการพวกเรือสำเภากำทำการค้าของรัฐกับประเทศจีน⁶⁵ เมื่อพระองค์ทรงเสวยราชสมบัติ พระองค์ก็ทรงให้เลิกการผูกขาดของหลวงโดยสิ้นเชิง โดยทรงอ้างว่า พระองค์จะไม่ยอมเป็น “กษัตริย์พ่อค้า” อย่างเด็ดขาด⁶⁶ อย่างไรก็ตาม คงมีหลักฐานยืนยันว่า ทั้งพระองค์และรัชกาลที่ 4 ได้ส่งเรือสำเภามาไปยังประเทศจีนเป็นครั้งคราวเพื่อซื้อข้าวของพิเศษบางอย่าง⁶⁷ โดยแท้จริงแล้ว พวกชาวตะวันตกได้พากันร้องทุกข์อย่างมากในสมัยรัชกาลที่ 3 ว่า การค้าอย่างเสรีมีอรรถประโยชน์ เพราะองค์พระมหากษัตริย์ และบรรดาเจ้านายทั้งฝ่ายชายและหญิง ต่างก็ทรงมีเรือสำเภาส่งพระองค์ และใช้อภิสิทธิ์ในการส่งสินค้าเข้าและส่งออก⁶⁸ นอกจากการค้ากับต่างประเทศแล้ว องค์พระมหากษัตริย์ทรงเข้าร่วมในการค้ากับเมืองต่าง ๆ ตามชายฝั่งทะเลของอ่าวสยาม เรือสำเภาก็ได้แล่นไปมาบ่อยครั้งในการขนเครื่องราชบรรณาการจากเมืองขึ้นในแหลมมลายูมายังบางกอก⁶⁹

ดังเช่นที่ วอลเตอร์ เวลลาได้ชี้ให้เห็นว่า การค้าของรัฐได้เริ่มลดน้อยลงตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 3 เป็นต้นมา ก่อนทศวรรษที่ 1820 การค้าโดยรัฐเป็นเรื่องจำเป็น เพราะต้องพระคลังเต็มไปด้วยบรรดาสรรพสินค้าที่ถูกส่งมาในรูปของภาษี ทั้งยังมีสินค้าที่เป็นเครื่องราชบรรณาการและผลิตผลอันได้มาจากการผลิตของพวกไพร่ของพระองค์เอง⁷⁰ วิธีการที่เหมาะสมที่สุดในการที่จะระบายสินค้าที่เรียกเก็บมาในรูปของภาษีก็คือ การค้าโดยเรือสำเภากำทำการอุปถัมภ์ขององค์พระมหากษัตริย์และพวกเจ้าขุนมูลนาย อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่รัชกาลที่ 3 เป็นต้นมา ความต้องการเงินเหรียญได้ทวีสูงขึ้น ดังนั้นจึงได้มีการว่าจ้างชาวจีนให้ทำงานในด้านนี้โดยจ่ายค่าจ้างแรงงานให้เป็นเงินซึ่งแต่เดิมมาพวกไพร่เป็นผู้ทำงานนี้ นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายของรัฐในด้านศาสนาและป้องกันประเทศก็เพิ่มมากยิ่งขึ้น อีกทั้งการส่งสินค้าของชาวตะวันตกก็เพิ่มมากขึ้นด้วย⁷¹ ทางรัฐบาลจึงต้องหาทางเพิ่มรายได้โดยการเรียกเก็บภาษีเป็นเงินสด แทนที่จะเก็บเป็นสิ่งของ และได้มีการขายสัมปทานผูกขาดต่าง ๆ⁷² ดังนั้นการค้าโดยรัฐจึงล้มเลิกไป

ในทางตรงกันข้าม พวกชนชั้นสูงยังคงอุปถัมภ์การค้าระหว่างจีนกับสยาม ถึงแม้พวกนี้และองค์พระมหากษัตริย์จะได้เข้ามายุ่งเกี่ยวกับการพัฒนาการขนส่งโดยเรือกำปั่นแบบยุโรปในตอนปลายทศวรรษ 1830 ด้วยแล้วก็ตาม การให้ความอุปการะโดยสมาชิกของพวกชนชั้นสูงยังคงอำนวยความสะดวกให้แก่พวกพ่อค้าคนจีนที่อาศัยอยู่ในประเทศสยาม เพราะช่วยให้พวกเขาได้ผลประโยชน์บางประการและได้ความคุ้มครอง ซึ่งถ้าไม่เป็นเช่นนั้น พวกพ่อค้าก็ไม่มีทางที่จะได้รับสิ่งเหล่านี้⁷³ ดังเช่นได้กล่าวมาแล้วในบทก่อน ผลตอบแทนที่ได้รับจากการค้าอาจจะสูงมากและช่องทางที่จะได้ผลกำไรนี้เองชักนำพวกชนชั้นสูงของสยามจำนวนไม่น้อยที่หันมาทางนี้ โดยหวังจะเป็นทางช่วยส่งตนให้มีฐานะมั่นคง โดยเฉพาะอย่างยิ่งพวกนี้ได้รับเงินเดือนจากการรับราชการน้อยมาก โชคดีเหลือเกินที่มีเอกสารของไทยตอนกลางศตวรรษที่ 19 หลงเหลืออยู่ชิ้นหนึ่ง เอกสารชิ้นนี้ระบุรายชื่อเรือสำเภอบางลำและเรือกำปั่นลำหนึ่งที่แล่นไปไปยังประเทศจีนในตอนต้นทศวรรษที่ 1840 รวมทั้งระบุชื่อของบรรดาผู้ที่ให้ความอุปการะและมูลค่าของสินค้าที่พวกนั้นขายได้ ภาพที่ได้รับจากการศึกษาเอกสารชิ้นนี้ก็คือ เรือที่บรรทุกสินค้าที่มีราคาสูงอยู่ภายใต้ความอุปถัมภ์ของพวกขุนนางที่มีตำแหน่งสูงมากในวงราชการ ตัวอย่างเช่น เรือกำปั่นที่บรรทุกสินค้าซึ่งลงทุนไปเป็นมูลค่า 16,358 เหรียญสเปน อยู่ภายใต้ความอุปถัมภ์ของจิ้นไวยวรรณ (ช่วง บุนนาค)⁷⁴ ซึ่งเป็นบุคคลผู้หนึ่งที่มีอิทธิพลสูงสุดในสมัยของท่าน ส่วนเรือสำเภอลำหนึ่งซึ่งบรรทุกสินค้ามีมูลค่าสูงสุด (12,284 เหรียญสเปน) ก็เป็นของพระราชโอรสพระองค์หนึ่งของรัชกาลที่ 2 ทรงพระนามว่า พระองค์เจ้าทินกร (1801-56)⁷⁵ คงจะเป็นการไม่เหมาะนักที่จะเอาตัวอย่างที่สองนี้มาอ้างว่าเป็นแบบฉบับของการลงทุนระหว่างพวกชนชั้นสูง โดยไม่มีเอกสารอื่นใดที่ให้รายละเอียดยิ่งขึ้นไปกว่านี้ แต่ถ้าเราสามารถแสดงให้เห็นได้ว่า พวกเจ้าขุนมูลนายชั้นสูงได้มีการเก็งกำไรกันอย่างเป็นประจำในการเดินเรือที่ให้ผลตอบแทนสูง เราก็จะเห็นได้ชัดถึงข้อได้เปรียบของพวกพ่อค้าชาวจีนที่จะผูกความสัมพันธ์กับพวกที่ให้ความอุปการะเหล่านี้

การที่รัฐบาลสยามและพวกขุนนางเข้ามามีส่วนในการค้ากับต่างประเทศมีบังคับไว้อย่างชัดเจนทั้งจากข้อมูลของสยามเอง และของทางตะวันตกด้วย ดังเช่นที่เราได้กล่าวมาแล้ว ประจักษ์พยานที่ว่าพวกเจ้าหน้าที่ของจีนและพวกคหบดีที่เข้ามายุ่งเกี่ยวในเรื่องนี้ไม่ได้ถูกบันทึกไว้อย่างกระฉ่างชัดเจนอย่างที่เรารู้ก็ตาม ในการต่อเรือสำเภาและหาเครื่องอุปโภคต่าง ๆ จำเป็นจะต้องเสียค่าใช้จ่ายเป็นเงินจำนวนมาก รวมทั้งการให้ความสนับสนุนโดยพวกเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นตามเมืองท่าต่าง ๆ ของจีนก็เป็นประโยชน์อย่างมาก ซึ่งเรื่องเหล่านี้ น่าจะเป็นไปได้ที่มีการร่วมมือกันระหว่างพวกเจ้าหน้าที่และพวก

พ่อค้าในการส่งเสริมการค้าของคนพื้นเมือง⁷⁶ การที่ทางฝ่ายจีนเก็บเรื่องนี้อย่างเงียบกริบอาจจะสะท้อนให้เห็นถึงประเทศสยามในฐานะเป็นผู้ร่วมในการค้าว่าไม่ได้สลักสำคัญอะไรนัก ขณะที่สินค้าที่นำเข้ามาจากประเทศสยามมีประโยชน์ และสามารถจำหน่ายได้ แต่ปริมาณการค้าไม่เคยใกล้เคียงกับปริมาณการค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้ากับพวกตะวันตกเลย ดังนั้น การติดต่อเชื่อมโยงระหว่างพวกข้าราชการจีนกับการค้าของสยามจึงไม่ได้รับความสนใจเท่ากับที่พวกนี้เข้ามามีส่วนในการค้ากับประเทศตะวันตก

การให้ความเห็นชอบโดยองค์พระมหากษัตริย์สยามและพวกขุนนางในการค้ากับต่างประเทศน่าจะเนื่องมาจากการพิจารณาในแง่เศรษฐกิจ ซึ่งในข้อนี้มีบางอย่างเท่านั้นที่ใช้ได้กับการเศรษฐกิจของจีน⁷⁷ ขณะที่ฝ่ายสยามถูกดึงดูดให้หันมาสนใจในเรื่องการพาณิชย์ อย่างน้อยประการหนึ่งก็เพราะพวกคนสยามได้เล็งเห็นถึงคุณค่าในทางเศรษฐกิจที่มีต่อประเทศสยาม พวกคนจีนที่อยู่ในฐานะเดียวกันกลับมองไม่เห็นว่าจะมีความสำคัญอะไรมากนักต่อประเทศจีน การที่บุคคลที่มีฐานะในทางการเมืองสูงเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการค้าระหว่างจีนกับสยามนี้เอง ที่ทำให้นักสังเกตการณ์ชาวตะวันตกได้มีการวิพากษ์วิจารณ์กัน และช่วยให้เราได้รับรู้เรื่องเอกสารต่าง ๆ ที่บันทึกถึงการมีส่วนร่วมของรัฐบาลสยาม เมื่อการค้าได้รับการส่งเสริมอย่างเปิดเผยเช่นในกรณีของสยาม จึงได้มีการบันทึกเรื่องราวต่าง ๆ ไว้อย่างเป็นทางการ ซึ่งเรื่องนี้ไม่มีใครกระทำการในสมัยราชวงศ์ชิงเมื่อมีความต่างกันในทัศนะที่เกี่ยวกับการค้าทางทะเลของรัฐบาลทั้งสอง เราจึงอาจคาดหมายได้ว่าทางพวกพ่อค้าและข้าราชการสยามจะยินยอมพร้อมใจที่จะสนับสนุนนโยบายทางการค้ามากกว่าพวกเจ้าหน้าที่ของจีนจะกระทำการ จึงถึงเวลาแล้วที่จะหยิบยกคำถามเกี่ยวกับบทบาทของรัฐ และพวกตัวแทนของรัฐ พวกคหบดีและวงการราชการในการวางนโยบายการค้าทางทะเลขึ้นมาพิจารณากันเสียที

บทที่ 6

พื้นฐานของนโยบายการค้าทางทะเล

สมัยราชวงศ์ชิง

นโยบายทางการค้าทางทะเลของราชวงศ์ชิงได้ถูกวางรูปแบบให้สอดคล้องกันกับความต้องการทางการเมือง การเศรษฐกิจและการทหารของประเทศ ขณะที่ประกาศระเบียบข้อบังคับต่างๆ เกี่ยวกับกิจกรรมที่บรรดาพ่อค้าที่ทำการค้ากับประเทศในย่านเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะต้องพึงยึดถือปฏิบัติตามนั้นมาจากกรุงปักกิ่ง แต่ก็มีบ่อยครั้งที่ตัวนโยบายเองถูกกำหนดโดยพวกข้าราชการของมณฑล พวกข้าราชการที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์ของประเทศจีนในหนาน—หยาง ไม่ได้มองดูโลกของการค้าทางทะเลของจีนซึ่งแผ่ไปตลอดแนวชายแดนทางตะวันออกเฉียงใต้ไปในการทำงานเดียวกัน บางคนมองดูเรื่องนี้อย่างไม่เป็นมิตรนัก โดยเชื่อว่าการติดต่อค้าขายกันเช่นนี้จะก่อให้เกิดความไม่สงบตามบริเวณชายแดน ส่วนคนอื่นๆ กลับมองเห็นว่าเป็นสิ่งที่มีคุณค่า เพราะพวกเขาได้เห็นแล้วว่า การค้าเป็นเครื่องค้าจุนอย่างสำคัญต่อเสถียรภาพทางเศรษฐกิจของมณฑลตามชายฝั่งทะเลต่างๆ ของจีน องค์ประกอบที่ถูกพิจารณาโดยพวกข้าราชการที่สนับสนุนหรือคัดค้านการค้าอย่างไม่มีขอบเขตจำกัดระหว่างประเทศจีนกับหนาน—หยาง จะเป็นจุดสำคัญของบทนี้

ความคิดที่ว่า รัฐบาลจีนขัดขวางการค้ากับต่างประเทศ(ของเอกชน)ได้เป็นที่ยอมรับกันในศตวรรษที่ 19 พวกพ่อค้าชาวตะวันตกโดยเฉพาะพวกอังกฤษ มีความเชื่ออย่างมั่นคงว่า รัฐบาลไม่ควรจะเข้ามายุ่งเกี่ยวกับการเคลื่อนไหวต่างๆ ทางด้านเศรษฐกิจที่ประชาชนของตนได้กระทำอยู่ พวกเขายังกระทำธุรกิจภายใต้สมมุติฐานว่า พวกเขามีสิทธิที่จะกระทำการค้าได้ตามใจชอบทั่วภาคตะวันออกเฉียงใต้ของเอเชีย และทางการที่พวกเขาได้กระทำการติดต่อด้วยจะต้องยอมรับในข้อนี้ พวกเขายังเชื่อต่อไปด้วยว่า คนเราควรจะมีเสรีภาพในการแสวงหาสิ่งที่เขาต้องการ และรัฐบาลมีหน้าที่ที่จะต้องสนับสนุนให้เขาบรรลุผลตามความประสงค์ของเขาแทนที่จะคอยขัดขวางประเทศที่พึงการเกษตรกรรมแต่อย่างเดียวย่อมเข้ากันไม่ได้กับจุดประสงค์ของ “รัฐกระฎุมพีอิสระ” ดังที่ อดัม สมิท ได้กล่าวไว้ว่า “ระบบที่พึงใจกับการเกษตรกรรมเหนือการผลิตอื่น เพื่อที่จะ

ส่งเสริมให้เป็นไปตามนี้ จะพยายามสร้างข้อจำกัดการตัดกรรมและการค้ากับต่างประเทศ
ตลอดจนจะพยายามขัดขวางสิ่งเหล่านี้จนถึงที่สุด¹

จอห์น บาวริง บุคคลสำคัญคนหนึ่งทั้งในประเทศสยามและจีนในระหว่างทศวรรษ
ที่ 1840 และ 1850² ก็มีความเห็นในทำนองเดียวกันนี้ เขาเป็นเพื่อนกับ เจอโรมี เบนแธม
และร่วมมือกับบริชาร์ด คอบเด็น ในการตั้งสันนิบาตต่อต้านข้าวโพด (Anti-Corn League) และ
เป็นผู้ที่สนับสนุนลัทธิอรรถประโยชน์อย่างแข็งขัน (Utilitarianism) จึงไม่เป็นเรื่องที่น่าประหลาด
ใจเลยที่เขาจะได้ใช้หลักการเหล่านี้ในการติดต่อเจรจากับรัฐบาลจีนและรัฐบาลไทย หรือการที่
สนธิสัญญาอังกฤษ-ไทย เมื่อปี ค.ศ. 1855 สะท้อนให้เห็นถึงความเชื่ออย่างลึกซึ้งของเขาในเรื่อง
ผลดีอย่างยิ่งที่จะได้รับจากการค้าอย่างเสรีก็ไม่น่าประหลาดใจเช่นกัน

พวกพ่อค้าและข้าราชการพลเรือนชาวตะวันตกที่อยู่ในประเทศจีนได้ตระหนักมากยิ่งขึ้น
ทุกทีว่า ระบบราชการของจีนไม่ได้เห็นด้วยกับสมมุติฐานในทำนองเดียวกันนี้ ซึ่งก่อให้เกิด
ความผิดหวังและความรู้สึกไม่เป็นมิตรขึ้น นักเขียนผู้หนึ่งในทศวรรษที่ 1840 ได้ตั้งข้อสังเกตว่า
รัฐบาลจีน โดยคำปรึกษาของข้าราชการจีนต่าง ๆ ได้พยายามอยู่ตลอดเวลาที่จะ “ยุติการค้าทาง
ทะเลทั้งปวง” กล่าวกันว่า พวกข้าราชการจีน “มองดูพวกคนที่ประกอบอาชีพอุตสาหกรรม
(การค้า) ประเภทนี้ ..ว่าเป็นพวกที่ไม่มีมีความหมายอะไรเลย และ...ไม่มีวัน...ที่จะยอมรับคุณค่า
ของการติดต่อกับต่างประเทศ”³ พวกชาวตะวันตกพากันมีความรู้สึกเช่นนี้อย่างกว้างขวาง แต่
กระนั้นก็ตาม พวกเขาไม่ได้พิจารณาถึงปัญหาต่างๆ ที่เผชิญหน้าพวกผู้วางนโยบายของจีนอยู่ หรือ
แยกแยะคำสั่งที่มุ่งจะวางระเบียบการค้าของชาวตะวันตกกับระเบียบที่ใช้กับการค้าโดยเรือสำเภาของ
คนจีนเลย

นโยบายการค้าทางทะเลของสมัยราชวงศ์ซึ่งไม่ได้แข็งกร้าวดังเช่นที่นักบิดเบือนชาวตะวัน-
ตกยัณยันเลย ถึงแม้ว่าเราจะสามารถเห็นถ้อยคำสำนวนที่ใช้ในทำนองเดียวกันในเมื่อมีการพูดถึง
เรื่องนี้ก็ตาม กฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับเกี่ยวกับการค้าโดยเรือสำเภาจีนกับประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียง
ใต้⁴นี้ได้ตั้งขึ้นเนื่องมาจากความต้องการทางเศรษฐกิจภายในประเทศ และการคุกคามทางการเมือง
จากภายนอก การวางกฎเกณฑ์ต่างๆ เหล่านี้เป็นกาแสดงถึงทัศนคติของพวกข้าราชการระดับวาง
นโยบายที่มองดูโลกภายนอกรอบๆ ตัวของพวกเขา โดยเหตุนี้ การแถลงนโยบายจึงแตกต่างกันออกไป
ไปในรัชสมัยหนึ่งกับอีกรัชสมัยหนึ่ง และคำประกาศที่กรุงปักกิ่งออกมา ก็อาจจะไม่ได้รับการปฏิบัติ
ตาม ณ เมืองท่าของมณฑลต่างๆ ทางการของมณฑลมักจะถูกขอร้องให้เสนอข้อคิดเห็น เมื่อทาง

ราชสำนักมีการถกเถียงกันว่าควรหรือไม่ควรที่จะยินยอมให้คนจีนไปทำการค้ายังต่างแดน แนวความคิดหลายแนวมีรูปแบบเหมือนกันในจดหมายเหตุแทบทุกฉบับ และสะท้อนให้เห็นถึงแนวความคิดที่ต่อเนื่องกันมาตั้งแต่สมัยราชวงศ์หมิง ตัวอย่างหลายประการเกี่ยวกับนโยบายในสมัยราชวงศ์ซิงที่นำมากล่าวในบทนี้ได้มาจากเอกสารสมัยศตวรรษที่ 17 และ 18 เพราะว่าข้อเสนอต่างๆในศตวรรษที่ 19 ก็อาศัยพื้นฐานจากจดหมายเหตุเหล่านั้น ขณะที่นโยบายเกี่ยวกับการค้าทางทะเลของสมัยราชวงศ์ซิงมีการเปลี่ยนแปลงไปเปลี่ยนมาบ้าง แต่ข้อโต้แย้งหลักซึ่งเป็นพื้นฐานในการวางนโยบายยังคงเป็นอย่างเดิม เราจะสามารถเข้าใจเค้าโครงการพัฒนาของนโยบายในสมัยราชวงศ์ซิงได้ก็ต่อเมื่อได้ศึกษาเนื้อหาสาระของนโยบายของจีนในสมัยก่อนศตวรรษที่ 19

โลกทางการค้าทางทะเลที่กล่าวถึงในที่นี้คือ หนาน-หยาง (ดูบทที่ 1) ผู้วางนโยบายเกี่ยวกับโลกนี้ มองดูโลกในลักษณะที่เป็นหน่วยเดียวกันทั้งหมดโดยแทบจะไม่ได้กล่าวถึงประเทศแต่ละประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เลย มีบางครั้งบางคราว ที่จะมีพระราชกฤษฎีกาที่กล่าวถึงความสัมพันธ์ทางการพาณิชย์ระหว่างประเทศจีนกับอีกประเทศหนึ่ง แต่ตามปกติแล้ว พระราชกฤษฎีกาที่ประกาศออกมาจะใช้กับภูมิภาคนี้ทั้งหมด ขณะที่ถือกันว่าสยามเป็นประเทศที่มีความสำคัญประเทศหนึ่งในหนาน-หยาง และเป็นที่รู้จักกันว่าเป็นศูนย์กลางของการค้าแห่งหนึ่ง⁴ แต่ก็ไม่น้อยนักที่จะมีการกล่าวถึงประเทศสยามเป็นพิเศษโดยเฉพาะในคำประกาศนโยบาย คำประกาศเหล่านี้มุ่งที่จะใช้กับเรื่องการค้าทางทะเลที่กว้างกว่านั้น และเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทางการพาณิชย์โดยทั่วไป ดังนั้น ในการถกปัญหาเกี่ยวกับนโยบายสมัยราชวงศ์ซิง จะมีการกล่าวถึงประเทศสยามก็ต่อเมื่อกิจกรรมของประเทศนั้นเป็นจุดสำคัญในจดหมายเหตุหรือในพระราชกฤษฎีกา มิฉะนั้นเราจะถือว่า ในการกล่าวพาดพิงถึงหนาน-หยางนั้นได้รวมเอาประเทศสยามเข้าไว้ด้วย

การที่ดูเหมือนว่า จีนมีนโยบายในการค้ากับต่างประเทศที่แข็งทื่อเกินไปนั้นเป็นผลไม่เพียงจากความลำเอียงของนักสังเกตการณ์ชาวต่างประเทศในสมัยศตวรรษที่ 19 เท่านั้น แต่ยังเนื่องมาจากแหล่งข่าวสารหรือหลักฐานต่างๆ ของจีนเองด้วย ระเบียบข้อบังคับอย่างเป็นทางการ ซึ่งใช้บังคับเกี่ยวกับกิจการทางด้านพาณิชย์ของจีนในบางด้านนั้นเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของสมัยราชวงศ์ซิง⁵ ระเบียบข้อบังคับเหล่านี้ถูกแบ่งออกเป็นพระราชบัญญัติ ลี (Ia) และพระราชกำหนด ลี (Ii) พร้อมทั้งข้อสังเกตต่อท้ายด้วย ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติเป็นจำนวนไม่น้อยมาตั้งแต่สมัยราชวงศ์หมิง หรือก่อนหน้านั้นแล้ว และก็ยังคงไม่ขัดกับกฎเกณฑ์ต่างๆ ของสมัยราชวงศ์ซิง ถ้าเราจะใช้พระราชบัญญัติต่างๆ เท่านั้นในการวัดนโยบายของสมัยราชวงศ์ซิง เรา

ก็อาจจะเข้าใจเรื่องราวต่าง ๆ ผิดพลาดได้ เพราะพระราชบัญญัติเหล่านี้มักจะถูกเพิกเฉยบ่อยครั้งในการวางนโยบายต่าง ๆ ดังนั้น จึงต้องใช้พระราชบัญญัติเหล่านี้ร่วมกับพระราชกำหนดต่าง ๆ กล่าวคือพระราชบัญญัติใหม่ที่ ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม พระราชกำหนดเหล่านี้เองที่สะท้อนให้เห็นถึงจุดประสงค์ของสมัยราชวงศ์ซิงได้ดีกว่า เพราะว่าได้ “ถูกกำหนดขึ้นเพื่อจัดการกับปัญหาเรื่องการเปลี่ยนแปลงในประเพณีต่างๆ”⁶ เพื่อที่จะประเมินว่า การติดต่อกันทางพาณิชย์ประการใดบ้างที่ถูกห้ามหรืออนุญาตให้กระทำได้ตามกฎหมาย จึงขอแนะนำให้ดูเรื่องเกี่ยวกับพระราชกำหนดต่าง ๆ พร้อมทั้งข้อสังเกตต่อท้ายเป็นการเพิ่มเติม จากการศึกษาในเรื่องพระราชบัญญัติต่าง ๆ⁷

ระเบียบข้อบังคับทางการพาณิชย์ยังมีอยู่ใน *ซือ-หลู* (หนังสือขุมขุมพระราชกฤษฎีกา) และพระราชกฤษฎีกาเหล่านี้โดยปกติแล้วไม่ค่อยได้ ใช้กันอย่างเป็นทางการนัก ไม่เหมือนกับพระราชบัญญัติที่ออกหรือมีอยู่แล้วตามกฎหมายเกณฑ์ของสมัยราชวงศ์ซิง พระราชกฤษฎีกาซึ่งถือกันว่าเป็นกฎหมายจนกว่าจะมีการประกาศยกเลิก ช่วยให้องค์พระจักรพรรดิและระบบราชการมีสื่อที่สามารถยึดหยุ่นได้ในการเข้าถึงปัญหาในขณะนั้นได้ พระราชกฤษฎีกาจะมีผลบังคับใช้ ไปจนกว่าจะถูกยกเลิกโดยพระราชกฤษฎีกาฉบับใหม่ นอกเสียจากว่าจะถูกนำเข้าบรรจุเป็นกฎหมายของราชวงศ์ซิงเอง เพราะว่าพระราชกฤษฎีกาสะท้อนให้เห็นถึงพระราชาธิบายในช่วงเวลานั้นหรือเฉพาะเวลาขณะนั้น จึงไม่ควรถือเอาเป็นเอกสารแสดงนโยบายของอีกช่วงระยะเวลาหนึ่ง จนกว่าจะได้มีการค้นคว้าหาหลักฐานจากแหล่งต่าง ๆ กันอย่างถี่ถ้วนว่า มีพระราชกฤษฎีกาอื่น ๆ อีกหรือไม่ที่ประกาศออกมามีผลบังคับใช้⁸

ระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการเดินเรือทะเลอาจจะหาพบได้ในพระราชบัญญัติต่าง ๆ ของสมัยราชวงศ์ซิง และพระราชบัญญัติอื่น ๆ ในสมัยก่อนหน้า (*Ta-Ch'ing hui-tien* และ *Ta Ch'ing hui-tien shih-li*)⁹ และในพระราชบัญญัติของคณะกรรมการรายได้แผ่นดิน (*Hu-pu tse-li*)¹⁰ พระราชบัญญัติเหล่านี้เปรียบเทียบกับระเบียบข้อบังคับกระทรวงทบวงกรมต่าง ๆ ของรัฐบาลของประเทศตะวันตก เพราะว่าได้กำหนดหน้าที่ต่าง ๆ ของแต่ละกรมกองในการปฏิบัติงาน และพื้นฐานที่เจ้าหน้าที่ของทางราชการแต่ละคนจะต้องปฏิบัติหน้าที่การงานของตน¹¹ หลักฐานที่มีอยู่ในพระราชบัญญัติการบริหารงานราชการแผ่นดิน และของคณะกรรมการชำระข้อกันมาก ยิ่งไปกว่านั้นหนังสือ *เซอ-ลี* และ *ซือ-ลี* ที่พิมพ์ออกเป็นระยะ ๆ มักจะกล่าวเข้าถึงกรณีหรือเรื่องต่างๆ ที่มีอยู่ในฉบับก่อนหน้านั้นแล้ว ข้อนี้มีความสำคัญมากในแง่ที่ว่า เราสามารถจะหาหลักฐานเอกสารได้ถ้าหากฉบับที่พิมพ์ครั้งหนึ่งครั้งใดเกิดหาไม่ได้ขึ้นมา เพราะฉบับที่พิมพ์ก่อนหรือหลังฉบับนั้นโดยทั่วไปแล้ว

ก็มีสาระอย่างเดียวกัน ขณะที่พระราชกำหนดในกฎเกณฑ์ทางกฎหมายของสมัยราชวงศ์ซิง และ ซื่อ—หลู แสดงลักษณะยึดหยุ่นในนโยบายทางการค้าของจีน พระราชบัญญัติในการบริหารราชการแผ่นดินและของคณะกรรมการแสดงลักษณะอนุรักษ์นิยมมากกว่า เมื่อมีการจัดตั้งโครงสร้างของระบบราชการโตขึ้นเพื่อวางระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับกิจการต่างๆ เช่น การประเมินและการเก็บภาษีศุลกากร และออกใบอนุญาตทำการค้าให้กับพ่อค้ารายใหญ่ โครงสร้างนั้นก็คงรูปแบบส่วนใหญ่ไว้เหมือนเดิม นี่คือแบบฉบับของพระราชบัญญัติในการบริหารราชการแผ่นดินที่ได้พรรณามาแล้ว

เราจะต้องนำเอาเรื่องของขอบเขตระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ที่ประสงค์จะให้กำหนดไว้ซึ่งมีอยู่ในแหล่งข้อมูลต่างๆ ดังที่ได้กล่าวมาแล้วมาพิจารณาด้วยก่อนที่จะลงความเห็น ว่า เอกสารหลักฐานต่างๆ เหล่านี้เป็นตัวแทนของนโยบายทางการค้าของจีน เราควรจะต้องแสดงให้เห็นความแตกต่างระหว่างกฎหมายว่าด้วยการพาณิชย์ที่มีผลบังคับใช้ครอบคลุมคนจีนทั่วประเทศ กับกฎหมายที่มีจุดประสงค์จะใช้เฉพาะกับพวกพ่อค้าในมณฑลหนึ่งหรือหลาย ๆ มณฑล กฎหมายประเภทหลังนี้เองที่ทำให้วัตถุประสงค์ของกฎหมายประเภทแรกต้องบรรเทาผลในการบังคับใช้ลงไป ทำให้เป็นอุปสรรคและเสียงมากที่จะใช้คำทั่วไปในการแสดงถึงนโยบายของสมัยราชวงศ์ซิง¹² ยิ่งไปกว่านั้น คำสั่งที่มาจากราชสำนักยังใช้บังคับไม่ได้เสมอไปในระดับมณฑล โดยเฉพาะถ้าหากคำสั่งนั้น ๆ ขัดกับผลประโยชน์ของพวกข้าราชการประจำมณฑลหรือของพวกพ่อค้าที่สำคัญ ๆ จึงจำเป็นจะต้องให้แน่ใจว่าสถานการณ์ทางพฤตินัยและทางนิตินัยนั้นเป็นอย่างไร

นอกจากนี้ ยังจะต้องใช้ความระมัดระวังในการแปลข้อความเกี่ยวกับพระราชบัญญัติทางการพาณิชย์ พระราชบัญญัติบางฉบับห้ามการค้าบางประเภทกับต่างประเทศ ซึ่งโดยปกติมุ่งที่จะเล่นงานพวกที่เลียงกฎหมายโดยดำเนินธุรกิจของตนนอกองค์กรของศุลกากร และนอกกรอบที่วางไว้เพื่อควบคุมการค้าขายของคนพื้นเมือง ข้อความที่ใช้ซึ่งเป็นลักษณะสามัญของพระบรมราชโองการประณามการกระทำเช่นนี้ คือ “พวกผู้กระทำการของตนอย่างหลีกเลี่ยงซ่อนเร้น หรือผิดกฎหมาย (szu)...” โดยใช้คำว่า “อย่างผิดกฎหมาย” ในพระราชบัญญัติต่าง ๆ¹³ วัตถุประสงค์ในกรณีต่าง ๆ เหล่านี้ ไม่ใช่การห้ามการค้าที่อยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของทางการ หากแต่ต้องการจะป้องกันมิให้มีการละเมิดระบบที่วางไว้ ในการแปลคำประกาศต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องที่เกี่ยวกับการห้ามการกระทำที่ผิดกฎหมายว่า เป็นประจักษ์พยานถึงนโยบายที่ต้องการจำกัดการค้าขายนั้นจึงเป็นการแปลจุดประสงค์ของกฎหมายเหล่านั้นอย่างผิด ๆ¹⁴

การที่ทางสำนักของราชวงศ์ชิงลงโทษหรือประณามการค้ากับประเทศโพ้นทะเลนั้น ก็เนื่องมาจากผลในการพิจารณาด้านการเศรษฐกิจและความมั่นคงปลอดภัยของชาติ ขณะที่ได้มีการวางรูปแบบลักษณะต่าง ๆ ของนโยบายสมัยราชวงศ์ชิงขึ้นเพื่อสนองความต้องการต่าง ๆ ในทางปฏิบัติที่กำลังเผชิญราชวงศ์อยู่นั้น บางส่วนก็มีรากฐานมาจากประสบการณ์ในสมัยราชวงศ์หมิง หรือก่อนหน้านั้นขึ้นไป¹⁵ ข้อเสนอต่าง ๆ ที่พวกข้าราชการทั้งส่วนกลางและส่วนมณฑลพากัน สนับสนุนนั้น ไม่ได้เกิดขึ้นจากการมองดูปัญหาแต่ละเรื่องนั้นโดยเฉพาะ แต่สะท้อนให้เห็นถึงการเกี่ยวข้องเชื่อมโยงกันระหว่างความต้องการทางเศรษฐกิจกับเรื่องอื่น ๆ อันเป็นปัญหาของชาติ จดหมายเหตุและพระราชกฤษฎีกาต่าง ๆ เป็นสื่อสำคัญที่ช่วยในการสำรวจถึงการเกี่ยวข้องเชื่อมโยงกันนี้ ขณะที่มีการใช้คำพูดที่ว่ากันไปมาทำนองเดียวกันนี้เป็นครั้งเป็นคราว อย่างน้อยที่สุดก็ยังมีคำที่แสดงความสำนึกในเชิงปฏิบัติและความยึดหยุ่น

คำแถลงต่าง ๆ ของเจ้าหน้าที่ยังเผยให้เห็นถึงความสนใจในสวัสดิภาพของพวกพ่อค้า ซึ่งแต่ก่อนนั้นได้รับความสนใจแต่เพียงเล็กน้อย โทมัส เมตซ์เกอร์ ได้สังเกตว่า พวกพ่อค้านั้นถือกันว่าเป็นบุคคลที่น่าเคารพในสังคม คำกล่าวที่แสดงออกถึงความรู้สึกเช่น "อัน-หมิน ตง-ซาง" (ทำให้ประชาชนอยู่กันอย่างสงบ ให้กำลังใจ และให้ความสะดวกในการดำเนินงานของพวกพ่อค้า) และ "อว-กัว-ชวี-ซาง" (สร้างความมั่งคั่งให้แก่รัฐขณะที่ปฏิบัติต่อพวกพ่อค้าอย่างเห็นอกเห็นใจ) เหล่านี้เป็นคำสรรมดาที่มีปรากฏอยู่ในหนังสือของพวกข้าราชการในสมัยราชวงศ์ชิง¹⁶ ความรู้สึกในทำนองเดียวกันนี้มีอยู่ทั่วไปในเอกสาร ซึ่งกล่าวถึงการอภิปรายในเรื่องนโยบายทางการพาณิชย์¹⁷ แสดงให้เห็นว่า พวกพ่อค้าอาจจะได้รับความเคารพเลื่อมใสมากกว่าที่เคยได้รับโดยปกติ

ความก้าวหน้าเกี่ยวกับสวัสดิภาพของประชาชน ซึ่งก็ต้องรวมทั้งพวกพ่อค้าด้วยอย่างแน่นอนดูเหมือนจะมีความสำคัญต่อกว่าก็แต่ในเรื่องการ ปกป้องอาณาเขตของประเทศจีนเท่านั้น ในการวางนโยบายการค้าทางทะเล ได้ยอมรับกันว่า การค้าขายเป็นปัจจัยที่เหมาะสมยิ่งในการสนับสนุนช่วยเหลือประชากรที่อาศัยอยู่ตามชายฝั่งทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งประชากรในมณฑลกวางตุ้งและฟูเกี้ยน และได้รับการส่งเสริมให้ดำเนินการไปสู่จุดหมายนี้ตราบเท่าที่จะไม่ไปขัดแย้งกับการรักษาความมั่นคงชายแดน¹⁸ ในการยกเลิกการห้ามทำการค้ากับต่างประเทศในปี ค.ศ. 1684 พระจักรพรรดิคัง-สี ได้ทรงถือว่า เพราะประชาชนของมณฑลกวางตุ้งและฟูเกี้ยนทำมาหาเลี้ยงชีพด้วยการค้า การยอมให้มีการค้ากับต่างประเทศอีกจะอำนวยประโยชน์ให้แก่พวกนี้ เช่นเดียวกันกับพวกที่อยู่ลึกเข้าไปในประเทศ ซึ่งเมื่อมีการส่งข้าวเข้ามา พวกที่อยู่ลึกเข้าไปก็สามารถลดจำนวนข้าวที่จะต้องส่งไปให้กองทหารที่ประจำการรักษาชายฝั่งทะเลลงได้¹⁹

ผู้ที่สนับสนุนให้คนจีนทำการค้าขายกับต่างประเทศ ได้อาศัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจมาเป็นบรรทัดฐานในการโต้เถียง ส่วนพวกที่ไม่เห็นด้วยนั้นเห็นว่าเรื่องนี้อาจจะเป็นลู่ทางให้ความมั่นคงของเขตแดนถูกคุกคามได้ พวกข้าราชการจะมองดูการค้าว่าเป็นสิ่งที่น่าพอใจหรือไม่น่าพอใจนั้นขึ้นอยู่กับประสบการณ์ที่พวกเขาได้รับในระดับมณฑล แทบจะทุกคนที่สนับสนุนการค้ากับต่างประเทศอย่างแข็งขันจะเป็นพวกที่เคยรับราชการมาเป็นระยะเวลายาวนานในมณฑลที่อยู่ริมฝั่งทะเลหรือเป็นคนพื้นเมืองของจังหวัดหรืออำเภอริมฝั่งทะเลนั่นเอง²⁰ พวกเขาพูดถึงปัญหาที่ภูมิภาคนี้ต้องเผชิญอยู่ และสามารถร่างข้อเสนอมักจะบรรลุเป้าหมายทางเศรษฐกิจเฉพาะหน้าและการพิจารณาถึงความมั่นคงในระยะยาวไว้ด้วย โดยปกติทางราชสำนักจะยอมรับข้อเสนอนั้นเหล่านี้ นอกเสียจากว่าจะมีความคิดเห็นกันว่า ชายแดนอยู่ในสถานะที่ล่อแหลมต่ออันตราย จนกระทั่งต้องมีการจำกัดการค้าขายเนื่องจากความจำเป็นในการป้องกันประเทศ²¹

ได้มีการนำเหตุผลในทางเศรษฐกิจขึ้นมาโต้กันเพื่อโน้มน้าวใจกันอย่างแข็งขัน ทั้งนี้เพื่อที่จะให้ได้รับการสนับสนุนให้จีนได้ทำการค้ากับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในตอนปลายศตวรรษที่ 18 และตอนต้นศตวรรษที่ 19 นักจดหมายเหตุได้เรียกร่องด้วยคำพูดที่เร้าใจเหมือนกับพวกของตนในสมัยก่อนๆว่า การค้าทางทะเลเป็นของจำเป็นยิ่งต่อความคล่องตัวในทางเศรษฐกิจของดินแดนตามริมฝั่งทะเลตะวันออกเฉียงใต้ของจีน หวาง เจ้อ-อี่²² ได้เขียนเรียงความภายใต้หัวข้อว่า “การพิจารณาสถานการณ์ของเมืองท่าชายทะเล”²³ ซึ่งเขาได้เขียนขึ้นในระหว่างที่เขาดำรงตำแหน่งเป็นข้าหลวงมณฑลฟูเกี้ยนในปี 1799 เรียงความที่เขาเขียนนั้น วิจัยสถานการณ์ต่างๆ อย่างตระหนักดีถึงปัญหาต่างๆ เกี่ยวกับความต้องการทางเศรษฐกิจระดับมณฑลไปจนถึงเรื่องความมั่นคงตามพรมแดน เขากล่าวว่า คนเราเกิดมาก็ไม่ได้เป็นโจรสลัดเลย แต่ที่ต้องกลายเป็นโจรสลัดก็เพราะพื้นแผ่นดินไม่ช่วยให้เขายังชีพอยู่ได้ หนทางที่จะแก้ไขเรื่องโจรสลัดให้ราบคาบไม่ใช่อยู่ที่การห้ามการค้าทางทะเล หากแต่หาทางสนองความต้องการทางสวัสดิภาพของสาธารณชนได้อย่างเพียงพอ²⁴ แล้วเขาก็ได้พูดถึงเรื่องช่องทางต่างๆ ที่การค้าขายทางทะเลจะมีส่วนช่วยในเรื่องนี้ได้

เขายืนยันว่า ประชากรของมณฑลฟูเกี้ยนมีมากกว่าที่จะยังชีพอยู่ได้โดยอาศัยแผ่นดินที่พอจะทำการเพาะปลูกได้บ้างเท่านั้น ดังนั้น จึงหันเข้าหาการค้าขาย เรือสำเภากินที่ไปทำการค้ากับต่างประเทศ แต่ละลำสามารถเก็อกุลลูกเรือได้ถึง 100 คน และยังได้นำเอาสินค้าพื้นเมืองไปซื้อขายแลกเปลี่ยนมาเป็นข้าว และผลิตภัณฑ์อื่นๆ ซึ่งพวกนี้จะนำมาขายเมื่อเดินทางกลับมาถึงประเทศจีน เขากล่าวต่อไปว่า การค้าเช่นนี้ได้ดำเนินมาเป็นเวลากว่าร้อยปีแล้ว และได้พิสูจน์

ให้เห็นว่าได้ช่วยทำผลกำไรให้ได้มาก และเป็นพื้นฐานที่ประชาชนได้พึ่งพาอาศัยดำรงชีวิต แต่ดั้งเดิมที่ได้อนุญาตให้ทำการค้าก็เพื่อจะนำเอากำไรที่ได้รับมาเปลี่ยนเป็นสินค้าและรายได้ของมณฑลที่ยังขาดแคลนอยู่²⁵

ในกรณีที่พวกโจรสลัดทำการปล้นสะดมเพิ่มมากขึ้นตามชายฝั่งทะเล ในระยะเมื่อไม่นานมานั้น เจ้าหน้าที่บางคนเสนอให้ยุติการค้ากับต่างประเทศเสีย พวกเขาเชื่อว่า เรือสำเภาของพวกเขาที่บรรทุกสินค้ามาจนเพียบเป็นสิ่งที่แยบยลใจพวกโจรสลัดมากเกินไป พวกเขายังกังวลด้วยว่าเป็นไปได้ที่พวกพ่อค้าจะเลี้ยงพวกโจรสลัดเสียเอง โดยการให้ข่าวสาร อาวุธ และความช่วยเหลือในการระบายผลกำไรที่ได้มาอย่างไม่ชอบมาพากลนัก²⁶ อย่างไรก็ตาม หวางไต้กล่าวได้ว่า มีเรือสำเภาอยู่ตามอ่าวและเมืองท่าต่าง ๆ อย่างน้อยถึง 360 แห่ง ตลอดแนวชายฝั่งของมณฑลฟูเกี้ยน จึงเป็นไปได้ที่จะคำนวณได้อย่างแม่นยำถึงจำนวนประชากรที่ได้รับประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อมจากการค้านี้ ถ้าหากสั่งห้ามการค้าทางทะเลเสีย ประชาชนเหล่านี้ก็จะไม่มีงานทำ และต้องอดอยากแร้นแค้น พวกเขาจะกลายเป็นพวกจรจัด ขโมย และอื่น ๆ ที่ไม่เป็นที่พึงประสงค์ การค้าช่วยให้ท้องถิ่นมีเสถียรภาพโดยทำให้คนมีงานทำ ซึ่งมีขณะนั้นแล้ว พวกนี้อาจจะหันไปเป็นโจรปล้นสะดมหรือพวกโจรสลัดก็ได้ การห้ามการค้าขายจะไม่นำไปสู่จุดประสงค์ตามที่ปรารถนา แต่จะเพิ่มความระส่ำระสายและความยากจนเสียมากกว่า “เราจะต้องปราบปรามการกระทำของพวกโจรสลัด แต่ในการกระทำเช่นนั้นจะต้องไม่ทำให้พวกพ่อค้าและประชาชนต้องเดือดร้อนไปด้วย”²⁷

การยอมรับว่าประชาชนชาวฟูเกี้ยนต้องพึ่งพาอาศัยการค้ากับต่างประเทศนี้ ได้รับการยอมรับในปี 1818 โดยต่ง เจี้ยว เจิง²⁸ ข้าหลวงใหญ่ของหมิน-เจ้อ ในจดหมายเหตุของเขาซึ่งได้ขอร้องให้ยกเลิกข้อจำกัดต่างๆ ที่ใช้กับเรือสำเภาเดินสมุทรแบบฟูเกี้ยน เขาตั้งข้อสังเกตว่า เมื่อพวกพ่อค้าได้รับอนุญาตให้ต่อเรือสำเภาขนาดใหญ่ พวกพ่อค้าก็สามารถขนส่งสินค้าได้มากขึ้น ซึ่งเป็นการเพิ่มกำไรให้แก่พวกเขา จำนวนพ่อค้าเพิ่มมากขึ้น สินค้าและสัมภาระปัจจัยต่างๆ ที่พวกเขานำเข้ามาก็เพิ่มมากขึ้น และประชาชนในจังหวัด จาง-โจว และ ฉวน-โจว ก็สามารถเลี้ยงตัวเองได้ หลังจากได้มีการจำกัดขนาดเรือสำเภาแบบฟูเกี้ยนในปี ค.ศ. 1806 แล้ว ห้างร้านที่ทำการค้ากับต่างประเทศจำนวนไม่น้อยต่างพากันล้มละลายเพราะขาดการประกอบธุรกิจ ปริมาณธัญญาหารที่มณฑลได้รับลดลงมาก เพราะเรือสำเภาที่ต่อตามระเบียบที่ออกใหม่สามารถบรรทุกธัญญาหารได้เพียงครึ่งหนึ่งของเรือแบบเก่า ต่งเชื่อว่า ในเมื่อเรือสำเภาเดินสมุทรจากมณฑลชายฝั่งทะเล

อื่น ๆ ไม่ต้องตกอยู่ในข่ายกำหนดขนาดเรือเช่นนี้ จึงเป็นการไม่ยุติธรรมเลยที่จะนำข้อบังคับนี้มาใช้กับเรือแบบฟุกุเกียนเท่านั้น ยิ่งไปกว่านั้น การปล้นสะดมของพวกโจรสลัดก็ได้ถูกรวบปราบจนราบคาบไปแล้ว เขาก็รู้สึกว่าการที่ประชาชนควรจะได้รับอนุญาตให้ทำการต่อเรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้นและเหมาะต่อการเดินทะเลยิ่งขึ้นได้อีกครั้งหนึ่ง²⁹

นอกจากจะทำให้ประชาชนที่อยู่ตามชายฝั่งทะเลมีงานทำแล้ว การค้ายังเชื่อมโยงกับการเพิ่มรายได้ของมณฑลและในการสนองความต้องการทางด้านอาหารอีกด้วย หวางตั้งข้อสังเกตว่า ได้มีการนำสินค้าไปค้าขายแลกเปลี่ยนกันระหว่างมณฑลต่าง ๆ และค้าขายแลกเปลี่ยนกับสินค้าของต่างประเทศ ถ้าหากการติดต่อค้าขายเช่นนี้จะต้องยุติลงแล้ว ย่อมจะเกิดผลเสียหายอย่างใหญ่หลวงจนประมาณมิได้ และจะทำให้ภาษีรายได้ลดลงด้วย³⁰ ต่งยังได้จับเอาจุดเหล่านี้ขึ้นมาตั้งข้อสังเกตว่า เมื่อการค้าลดลง ด้านศุลกากรก็เก็บค่าภาษีศุลกากรและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ลดลงด้วย³¹ ทั้งสองต่างกังวลในเรื่องผลกระทบอันเนื่องมาจากการค้าที่ถูกจำกัดขอบเขตว่า จะมีผลต่อการส่งเสริมอาหารและข้าวของอื่น ๆ แก่ประชาชนและหน่วยทหาร ดังที่เราได้เห็นมาแล้วในบทที่ 4 รัฐบาลเห็นชอบกับการนำข้าวเข้าประเทศ ทั้งมณฑลฟุกุเกียนและกวางตุ้ง โดยเฉพาะฟุกุเกียน, กวางตุ้งยังเบาบางกว่า, ทั้งสองแห่งนี้ผลิตข้าวไม่ได้พอเพียงกับความต้องการของท้องถิ่น และต้องพึ่งพาอาศัยการส่งข้าวมาจากไต้หวัน และจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หวางและต่งเกรงว่า ความอดอยากหิวโหยและความยากจนขั้นแค้นจะบังเกิดขึ้น ถ้าหากการค้าข้าวจะต้องหยุดชะงักลง ทั้งสองจึงเร่งเร้าให้การพาณิชย์ทางทะเลได้ดำเนินต่อไป³²

ขณะที่ความคิดเห็นของหวางและต่งตรงกับสถานการณ์ที่แท้จริงในมณฑลฟุกุเกียนในตอนต้นศตวรรษที่ 19 อย่างไรก็ตาม ก็เป็นเพียงการกล่าวซ้ำถึงแนวความคิดที่มีมาก่อนสมัยราชวงศ์ชิง หลังจากที่เมืองกวางตุ้งถูกปิดไม่ให้นำการค้ากับต่างชาติในศตวรรษที่ 1520 พวกเขาเข้าร่วมท้องถิ่นก็พากันไหวตัวต่อสภาพทางการเงินที่เสื่อมโทรมลงของมณฑลกวางตุ้ง โดยได้ยื่นคำฎีกาไปยังราชสำนักขอพระบรมราชานุญาตให้เมืองกวางตุ้งทำการค้าได้ดังเดิม เช่นเดียวกับต่งและหวาง พวกเขาเข้าใจถึงบทบาททางการค้าในด้านเศรษฐกิจของมณฑลเป็นอย่างดี และก็สนับสนุนเรื่องนี้ด้วยเหตุผลดังกล่าว³³ ข้อโต้แย้งเช่นเดียวกันนี้ได้ถูกนำมากล่าวอ้างอีกในศตวรรษที่ 17 และ 18 เมื่อเจ้าหน้าที่ของจีนพยายามจะผดุงการติดต่อไปมาทางทะเลระหว่างภูมิภาคชายฝั่งทะเลตะวันออกเฉียงใต้ของจีนกับหนาน—หยาง พวกเขาสำนึกดีถึงผลประโยชน์ที่จะพึงได้รับจากการพาณิชย์ และเสนอเรื่องของตนอย่างมีเหตุผล

เรื่องความที่เขียนขึ้นโดย หลาน ดิง-หยวน³⁴ เกี่ยวกับหนาน-หยาง ในระหว่างศตวรรษที่ 1720 เป็นข้อต่อสำคัญของสายโซ่ที่ย้อนกลับไปถึงสมัยพวกนักเขียนจดหมายเหตุของราชวงศ์หมิง โยงเข้ากับข้อเขียนของ หวางและต่ง เขาเชื่อว่า หนาน-หยาง ไม่ได้เป็นภัยคุกคามต่อความมั่นคงของประเทศจีนเลย เขาเชื่อว่า การค้าช่วยให้ประชาชนมีฐานะดีขึ้น สินค้าที่นำเข้าไปช่วยบรรเทาความขาดแคลนภายในประเทศ การหัตถกรรมพื้นบ้านได้ถูกกระตุ้นให้เจริญก้าวหน้าและรายได้ของมณฑลก็ได้มากขึ้นจากการเก็บภาษีศุลกากร³⁵ ผู้สนับสนุนการค้าระหว่างจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้คนแล้วคนเล่าก็ได้แสดงความเห็นเช่นเดียวกันนี้ หยาง หลิน³⁶ ไช้-ชิน³⁷ นา-ชู-ถู่³⁸ และ ฉิง-ฟู³⁹ เป็นเพียงรายชื่อของคน 2-3 คนในจำนวนมากมายที่เล็งเห็นความสำคัญของการค้ากับต่างประเทศ ซึ่งรวมทั้งการเดินทางเรือและการประกอบอาชีพที่อยู่ในเรือเดียวกันนี้ว่าเป็นเรื่องหลักในการที่ทำให้คนที่อยู่ตามริมฝั่งทะเลมีงานทำ นอกจากนี้ยังเป็นการช่วยเพิ่มรายได้ให้แก่มณฑล และสินค้าที่ค้าขายแลกเปลี่ยนกันยังมีคุณค่ามิใช่น้อยต่อเศรษฐกิจของจีน ไม่ว่าจะจากประสบการณ์ที่ได้รับในฐานะข้าราชการมณฑล หรือจากการได้เล็งเห็นสภาพการณ์ของท้องถิ่นอย่างกระจ่างชัดเหมือนคนของท้องถิ่นก็ตาม พวกเขาพากันเรียกร้องให้มีการค้าขายทางทะเลซึ่งช่วยส่งผลทางด้านการเงินให้นานัปการ ดังนั้น หวาง เจ้-อี่ และ ต่ง เจี้ยว-เจิง จึงไม่ได้เป็นผู้ตั้งสมมติฐานขึ้นมาใหม่โดยยังไม่ได้มีการทดลองปฏิบัติมาก่อนในการเสนอให้รักษาการติดต่อระหว่างจีนกับ หนาน-หยาง หากแต่เขาได้กล่าวตามแนวความคิดซึ่งได้เป็นที่ยอมรับกันว่าถูกต้องตามกฎหมายในการนำมาใช้ซ้ำแล้วซ้ำอีกในช่วงระยะเวลาหลายศตวรรษก่อนหน้านั้น

ขณะที่บรรทัดฐานทางด้านเศรษฐกิจเป็นจุดสำคัญในข้อเขียนต่าง ๆ ของบรรดาเจ้าหน้าที่ราชการที่เห็นชอบกับการค้าระหว่างจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ความมั่นคงตามพรหมแดนและการรักษาความสงบกลับเป็นพื้นฐานที่ช่วยยั้งคั้งในการวางนโยบายของรัฐบาลเกี่ยวกับการพาณิชย์แน่นอนทีเดียว ที่ความกังวลเรื่องความมั่นคงนั้นย่อมมีความสำคัญเร่งด่วนกว่าในระหว่างศตวรรษที่ 17 ก่อนที่พวกแมนจูจะสามารถเข้าควบคุมดินแดนทางชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกเฉียงใต้ของจีนได้อย่างมั่นคง แต่ดูเหมือนว่า เรื่องนี้จะมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจในด้านการพาณิชย์ในสมัยต่อมาโดยเฉพาะเมื่อเกี่ยวกับการที่มีชาวตะวันตกเข้ามาอยู่ในประเทศจีน⁴⁰ เมื่อพิจารณาตามเนื้อหาแล้ว จึงเห็นว่า คนพื้นเมืองชาวจีนได้รับการยินยอมให้ทำการค้าได้ ตราบเท่าที่การค้านั้นจะไม่ก่อให้เกิดความไม่สงบขึ้นตามชายแดนด้านริมฝั่งทะเล ในความรู้สึกนึกคิดของเจ้าหน้าที่บางคนถือว่า การกระทำอันเป็นโจรสลัดและการค้าของคนจีนเป็นเรื่องที่เชื่อมโยงกันอย่างใกล้ชิด เมื่อไรก็ตามที่ชายแดน

ที่ติดกับทะเลเกิดความไม่สงบขึ้น พวกเจ้าหน้าที่เหล่านี้จะริบเสนอให้ห้ามการค้าขายทั้งหลายเป็นขั้น
 ต้น เพื่อที่จะทำให้เกิดความสงบขึ้นอีก ข้อนี้เป็นความจริงจนกระทั่งถึงสมัยศตวรรษที่ 19 ทั้ง ๆ ที่
 ชายแดนมณฑลทกวางต้งและฟูเกี้ยนได้ยุติการคุกคามทางด้านการเมืองต่อการปกครองของราชวงศ์ชิง
 มานานแสนนานแล้ว ประสบการณ์ทางทหารของราชสำนักในภูมิภาคนี้ในระยะต้น ๆ ทำให้ที่ท่าต่อ
 การค้าของจีนและการอพยพเข้าเมืองจีนเปลี่ยนไปอย่างเห็นได้ชัด แต่บางทีอาจจะไม่ถึงขั้นที่จะจำกัด
 เรื่องนี้โดยใช้ระบบที่กดขี่กันจนเกินไป

รัฐบาลจีนแก้ไขปัญหาพวกโจรสลัดญี่ปุ่นที่มารังควานอยู่ตามริมฝั่งทะเลภาคตะวันออก
 เฉียงใต้ในตอนปลายสมัยราชวงศ์หมิง โดยการห้ามทำการค้าขายกับต่างประเทศ⁴¹ ราชสำนักของ
 ราชวงศ์ชิงมีปฏิกริยาในทำนองเดียวกัน เมื่อโคซัง (เจ็ง เจิง—ก่ง) และบุตรชายชื่อ เจ็ง จัง
 ได้คุมพลพรรคเข้าทำการปล้นสะดม และในการปฏิบัติการณ์ต่อต้านพวกแมนจูระหว่างกบฏสามสกุล
 การค้าของจีนถูกห้ามในปี 1656 โดยอ้างว่า ทางกรไม่อาจจะทำลายล้างพวกเจ็งได้ จนกว่าจะมี
 การห้ามพวกพ่อค้าที่คอยส่งเสบียงและสัมภาระให้แก่พวกนี้ออกทะเล⁴² ประมาณปี 1684 การ
 ก่อความไม่สงบได้ถูกปราบจนราบคาบ และได้มีการอนุญาตให้ตั้งองค์การบริหารศุลกากรการค้าทาง
 ทะเลขึ้นในมณฑลทกวางต้ง ฟูเกี้ยน และเกียงหนาน⁴³ ในปีต่อ ๆ มาได้มีการห้ามคนจีนทำการค้า
 และอพยพไปอยู่ใน หนาน—หยาง เป็นครั้งคราว แต่ต่อมาเมื่อได้มีการกระทำให้การค้าขายทางทะเล
 เป็นสถาบันขึ้นมาโดยระบบ ไห่—กวาง หลังปี 1684 นับเป็นจุดเริ่มต้นของการเปลี่ยนแปลงทัศน
 ไปในทางที่โอนอ่อนผ่อนปรนยิ่งขึ้น

นี่ไม่ได้หมายความว่า หลังจากนั้นทางราชสำนักจะเลิกสนใจเรื่องความมั่นคงตามชายแดน
 แต่หมายความว่า ได้ถือกันว่า ภูมิภาคทางตะวันออกเฉียงใต้ของจีนมีเสถียรภาพพอเพียงที่จะให้มีการ
 พาณิชย์ทางทะเลได้ภายใต้การประสานงานและการวางระเบียบบังคับที่ดี ในรัชสมัยของพระเจ้า
 หย่ง—เจิ้น และเจียน หลง ได้มีการตัดสินใจต่างๆ หลายครั้งว่า การค้าทางทะเลนี้อาจจะส่งผลกระทบ
 ต่อความมั่นคงของประเทศอย่างไรบ้างหรือไม่⁴⁴ เรียงความของหวาง เจ้อ—อี่ เป็นความพยายามที่จะ
 ประนีประนอมให้มีการค้าขายต่อไป ในขณะที่เดียวกันก็ทำการปราบปรามการกระทำของพวกโจรสลัดไปด้วย
 ขณะที่ตั้ง เจียว—เจิง ยินยันว่า สถานการณ์ด้านการทหารไม่มีความจำเป็นที่จะต้องไปจำกัดเรือของ
 พวกพ่อค้าอีกต่อไป จนกระทั่งถึง ค.ศ. 1823 คณะกรรมการพิธีการก็ยังกำหนดเงื่อนไขในปัญหา
 ที่เกี่ยวกับ เทวิง จี—เซิง ล่ามชาวจีนที่มากับพวกนำบรรณาการจากสยามว่า จะต้องถูกพิจารณาตัด
 สิ้นความในลักษณะ “ที่สอดคล้องกับการบ่อนกันชายแดนของประเทศเรา”⁴⁵

การค้าของประเทศจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับการที่บางส่วนของพวกที่ทำการค้าขายได้พากันอพยพไปอยู่ในดินแดนแห่งนั้นได้เพิ่มขึ้นมากอย่างเป็นที่น่าสังเกตในตอนปลายรัชสมัยของจักรพรรดิ คัง-ซี ถึงแม้นักศึกษาบางคนได้ตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับนโยบายทางการค้าที่ถูกจำกัดยิ่งขึ้นในรัชสมัยของจักรพรรดิ หย่ง-เจิน⁴⁶ แต่นี้ก็ไม่ได้มีผลต่อการค้าของคนจีนในท้องถิ่นเลย มีบ้างเป็นบางครั้งบางคราวที่ได้มีการจำกัดการค้าระหว่างจีนกับ หนาน-หยาง หรือการอพยพไปอยู่ในดินแดนแถบนั้น แต่ส่วนใหญ่ก็เพราะว่า อาจจะมีการร่วมมือกันระหว่างพวกพ่อค้ากับพวกโจรสลัด และเพราะการคุกคามทางการเมืองที่เป็นไปได้ของพวกที่ต่อต้านพวกแมนจูและพวกชาวจีนโพ้นทะเล ตัวอย่างเช่น เมื่อวันที่ 7 มีนาคม 1717 ได้มีการห้ามพวกพ่อค้าคนจีนมิให้ทำการค้าขายกับประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในปี 1727 การอพยพออกนอกประเทศของคนจีนก็ถูกจำกัดอีก โดยกลับมาใช้ข้อบังคับที่ว่าให้ไปได้เพียง 3 ปี แล้วจะต้องกลับมาอยู่ยังประเทศจีนอีก⁴⁷ คำสั่งห้ามในปี 1717 มิได้มีการปฏิบัติตามอย่างจริงจัง ทั้งนี้เห็นได้จากพระราชปรารภของพระเจ้าจักรพรรดิ หย่ง-เจิน พระองค์ทรงกล่าวว่า นับเวลาเป็นปี ๆ หลังจากที่พระองค์ทรงตัดสินพระทัยใช้ข้อบังคับนั้นแล้ว “มีพวกชาวจีนโพ้นทะเลเพียงไม่กี่คนที่กลับมายังประเทศจีน โดยเรือของคนจีนที่ทำการค้ากับต่างประเทศ” (ย้ำความเห็นของผู้เขียนด้วย)⁴⁸ ความพยายามต่อมาที่จะชักจูงให้คนจีนกลับมาอยู่ยังประเทศของตนน่าจะแสดงว่า ข้อจำกัดในปี 1727 มิได้รับการเชื่อฟังเช่นเดียวกัน

กล่าวโดยทั่วไปแล้ว ทางการรัฐบาลจีนดูเหมือนจะพอใจต่อการที่มีการค้าขายระหว่างประเทศจีนกับ หนาน-หยาง ทั้งนี้อาจเป็นเพราะได้รับคำแนะนำจากบรรดาผู้ที่สนับสนุนในเรื่องนี้ ในปี ค.ศ. 1718 ในนามของจักรพรรดิ หย่ง-หลิน ได้มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อห้ามต่าง ๆ ของปี ค.ศ. 1717 และพวกพ่อค้าชาวจีนได้รับอนุญาตให้ทำการค้ากับเวียดนามได้⁴⁹ เนื่องจากกล่าวกันว่า ชาวไทยนั้น “ราคาถูกและมีอย่างล้นเหลือ” ในปี ค.ศ. 1722 จักรพรรดิ คัง-ซี จึงได้ทรงมีพระราชบัญญัติว่า ชาวจำนวน 300,000 หาบที่จะนำเข้ามายังมณฑลตามริมฝั่งทะเลนั้นไม่ต้องเสียภาษีแต่ประการใด ทั้งนี้เพื่อช่วยผ่อนคลายนโยบายการค้าของแถบนั้น⁵⁰ ในปีค.ศ. 1724 ปรากฏว่าทางการได้ทราบว่ามีลูกเรือชาวจีนอยู่บนเรือของสยามที่นำบรรณาการมาส่งยังประเทศจีน พวกนี้ไม่ได้ถูกคุมตัวอยู่ในประเทศจีนแต่ประการใด แต่กลับได้รับอนุญาตให้เดินทางกลับไปยังประเทศสยามได้ ทั้งนี้โดยนัยว่าประเทศสยามมีความสัจซื่อในฐานะเมืองพี่พากัน ชาวและสินค้าอื่น ๆ ที่นำเข้าโดยเรือนำบรรณาการและมีเรือพวกพ่อค้ามากันเป็นขบวนนั้นได้รับการอนุญาตอย่างแท้จริง⁵¹

ประเทศจีนได้เปิดทำการค้าขายกับหนาน-หยาง อีกครั้งหนึ่งในปี ค.ศ. 1727 โดยคำขอร้องของ เก้า-โจ ข้าหลวงตรวจการณ้ หมิน-เจ้อ เขาได้ทูลเกล้าฯถวายฎีกาโดยอ้างถึงด้านเศรษฐกิจว่า สมควรให้กลับไปมีการค้ากันอย่างเป็นเรื่องเป็นราวต่อไปใหม่และในการที่องค์จักรพรรดิมีพระบรมราชานุญาตนั้นได้สะท้อนให้เห็นว่า ทางราชสำนักได้สังเกตเห็นสถานการณ์ที่ได้เป็นไปแล้วโดยพฤตินัย⁵²

การห้ามคนจีนทำการค้าขายกับประเทศภาคพื้นเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้ล้มเลิกไปอีกครั้งหนึ่งในทศวรรษกลาง ๆ ของศตวรรษที่ 18 ได้มีการถกเถียงโต้แย้งกันเมื่อทางราชสำนักได้ขอให้ทางการของมณฑลให้ข้อเสนอแนะในตอนต้นทศวรรษที่ 1740 เกี่ยวกับการควรหรือไม่ควรที่จะยุติทำการค้ากับพวกดัทช์ หลังจากที่พวกนี้ได้ทำการฆ่าล้างผลาญชาวจีนในเมืองปัตตาเวียในปี ค.ศ. 1740⁵³ การที่ฉิง-ฟู ได้สรุปและตอบสนองข้อคิดเห็นที่ข้าราชการประจำมณฑลยื่นเสนอนั้น อาจจะเป็นการกระทำที่เจ็บปวดที่สุดโดยเห็นด้วยการค้าระหว่างจีนและหนาน-หยาง ในจดหมายตอบ เซอ-เล็ง⁵⁴ ผู้ซึ่งเรียกร้องให้ห้ามคนจีนทำการค้ากับหนาน-หยาง ได้กล่าวว่า “เพื่อที่จะช้กจุงพวกบ้าเถื่อนให้ยอมก้มหัวให้ และหันเข้ารับอารยธรรมของเรา”⁵⁵ ฉิง-ฟู ยืนยันว่า วัตถุประสงค์นี้จะบรรลุได้โดยเผยแพร่วรรณคดีคุณขององค์พระจักรพรรดิ ไม่มีความจำเป็นอันใดที่จะต้องยุติการทำมาค้าขายซึ่งประชาชนของมณฑลกว้างตั้งและฟูเกี้ยนได้พึ่งพาเพื่อยังชีพของตน⁵⁶

หลี่ ฉิง-ฟาง⁵⁷ และ หวาง-พี-เลี้ย⁵⁸ เป็นผู้ที่เรียกร้องให้มีขอบเขตจำกัดในด้านการค้าบ้าง เขาทั้งสองไม่ต้องการให้เลิกการค้ากับหนาน-หยาง เสียอย่างสิ้นเชิงเหมือนอย่างที่ เซอ-เล็ง เสนอแนะ หลี่ยอมรับว่า การค้าขายช่วยเพิ่มรายได้ทางศุลกากรและมีความสำคัญต่อสวัสดิภาพของประชาชน แต่เขารู้สึกว่า การค้ากับปัตตาเวียควรจะห้ามเสีย ส่วนที่เหลือของหนาน-หยาง คงให้เปิดทำการค้าได้ ฉิง-ฟูได้ตอบว่า ถ้าหากให้ยุติทางการค้ากับปัตตาเวียประเทศอื่น ๆ ในย่านเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อาจจะหวั่นเกรงว่า เหตุการณ์ทำนองเดียวกันนี้อาจจะเกิดขึ้นกับประเทศของตนบ้างก็ได้ ยิ่งไปกว่านั้น เมืองปัตตาเวียยังเหมาะต่อการที่เรือจะไปแวะทอดสมอในกรณีที่เกิดพายุ หรือเรือประมงประสบความลำบากในการเดินทางในท้องทะเล⁵⁹ หวาง-พี-เลี้ย เสนอว่า ควรจะเข้มงวดกวดขันยิ่งขึ้นในการกำหนดเวลาที่จะให้พ่อค้าที่ไปทำการค้ายังต่างแดนเดินทางกลับประเทศจีน พวกที่กลับมาหลัง 2 ปีอาจจะได้รับอนุญาตให้ไปทำการค้ายังต่างแดนอีก แต่พวกที่หายหน้าไป กว่าจะกลับมาก็เกิน 3 หรือ 4 ปีขึ้นไปไม่ควรจะได้รับอนุญาตให้ออกไปจากประเทศจีนอีก เรื่องนี้ ฉิง-ฟู ก็เห็นด้วย อย่างไรก็ตาม เขาไม่ได้กำหนดเวลาตายตัวลงไปว่า

พวกพ่อค้าจะไปค้าขายยังต่างแดนได้นานเท่าใด หากแต่ “พวกเขาไม่ควรจะอยู่ที่ต่างแดนนานนัก” ทางออกก็คือ บรรดาเจ้าหน้าที่ตามเมืองท่าต่าง ๆ จะต้องคอยสอดส่องดูแลในเรื่องการค้าอย่างใกล้ชิด⁶⁰

ในการอธิบายปัญหาเรื่องนี้ในทศวรรษที่ 1740 มีอยู่ในจดหมายเหตุของ เจิน หง— โหมว⁶¹ ซึ่งได้ขอร้องให้พวกพ่อค้าที่ไปอยู่ในต่างแดนเกินกำหนดเวลา 3 ปี ตามกฎหมายที่ได้ประกาศใช้เมื่อปี ค.ศ. 1727 ให้ได้รับอนุญาตให้กลับมายังประเทศจีนได้ “ในกรณีที่เหตุผลที่แท้จริงที่พวกเขาไม่สามารถกลับมาได้ภายในเวลาที่จำกัดไว้เพราะพวกเขาบังคับบัญชาการค้าขายไม่ได้”⁶² พ่อค้าคนใดที่ปรารถนาจะกลับก็สามารถฉวยโอกาสจากช่องโหว่ของกฎหมายนี้ได้ การที่ทางราชสำนักเห็นชอบกับจดหมายเหตุของเจิน แสดงให้เห็นถึงการยืดหยุ่นต่อเนื้อที่เกี่ยวกับการค้าทางทะเล ดังนั้นปี ค.ศ. 1757 จึงถือว่าเป็นจุดเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญในนโยบายทางการค้าของราชวงศ์ชิง แต่ข้อนี้เป็นความจริงสำหรับการค้ากับชาวตะวันตกเท่านั้น การค้าโดยเรือสำเภาของคนจีนและคนเอเชียมิได้ถูกจำกัดอยู่ที่เมืองกวางตุ้งเท่านั้น หากแต่ได้ขยายตัวขึ้นอย่างสม่ำเสมอ หลังจากนั้นทางรัฐบาลก็ดูเหมือนจะใช้ความพยายามเป็นครั้งคราวเท่านั้นที่จะทำให้การค้าโดยเรือสำเภาเคารพระเบียบข้อบังคับที่ได้ออกมาก่อนหน้านี้⁶³ การโอนอ่อนผ่อนปรนของทางรัฐบาลอาจจะเนื่องมาจากปัญหาที่ยิ่งใหญ่กว่าที่ประเทศกำลังเผชิญอยู่ในระยะนี้คือ การที่พวกชาวตะวันตกเข้ามามีอิทธิพลครอบคลุมประเทศจีนเพิ่มมากขึ้น การที่ทางรัฐบาลไม่ได้แสดงท่าทีสนใจโยติ และพวกข้าราชการบางคนแสดงความเต็มใจที่จะสนับสนุนการค้าทางทะเลของจีนเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้การค้าเจริญเติบโตในระหว่างตอนปลายศตวรรษที่ 18 และตอนต้นศตวรรษที่ 19

ดังได้กล่าวมาเป็นนัยแล้วว่า เพราะเหตุใดเจ้าหน้าที่ข้าราชการบางคนจึงได้เป็นปากเสียงสนับสนุนให้คนจีนทำการค้าขายกับต่างแดน ขณะที่คนอื่นเพิกเฉยหรือแสดงท่าทีไม่เป็นมิตรต่อแนวความคิดนี้ ดังเช่น หลาน ติง—หยวน ได้ตั้งข้อสังเกตว่า การจำกัดทางการพาณิชย์ทางทะเลเป็นผลสืบเนื่องมาจากความไม่รู้ถึงสถานการณ์ กล่าวคือ ความไม่รู้เรื่องประเทศเพื่อนบ้านของจีน และ ความไม่รู้ถึงสถานการณ์ในอาณาบริเวณตามชายฝั่งของประเทศจีนเอง⁶⁴ การประเมินผลของเขายุติธรรมทีเดียว ถึงแม้ว่าบางทีเขาอาจจะมองข้ามด้านการเมืองและการทหารไป ซึ่งนโยบายทั้งหลายที่วางขึ้นย่อมต้องมองในแง่ทั้งสองนี้ด้วย พวกที่วางนโยบายสำหรับรัฐบาลกลางต้องเผชิญกับปัญหานานาประการมากกว่าพวกที่วางนโยบายสำหรับมณฑลมากนัก การที่พวกเขาทุ่มเทความสนใจเกี่ยวกับความมั่นคงตามชายแดน และจากประสบการณ์ที่ได้รับการต่อต้านจากพวกชาวจีนในภาคใต้ต่อระบบการปกครองของพวกเขา อาจจะทำให้พวกแมนจูรู้สึกกังวลใจในเรื่องที่อาจจะเป็นไปได้ว่า

จะมีการไม่เห็นด้วยและขัดขวางระบบการปกครอง ของพวกแมนจูในภูมิภาคนี้ เพียงแต่ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการขาดเสถียรภาพก็เพียงพอแล้วที่จะมีการอภิปรายกันในเรื่องว่า จะเป็นการสมควรหรือไม่ที่จะออกข้อบังคับจำกัดสิทธิต่าง ๆ ใหม่ ๆ ขึ้นอีก

ดังจะให้เห็นจากคำวิพากษ์วิจารณ์ของ หลาน ดิง—หยวนว่า ข้อเสนอแนะของบรรดาเจ้าหน้าที่ทั้งปวงนั้นเกิดมาจากผลของการไม่มีประสบการณ์อย่างแท้จริงในฐานะของเจ้าหน้าที่บริหารท้องถิ่น หวาง เจ้อ—อี้, ต่ง เจียว—เจิง, ไช่—ชิน และหยาง—หลิน ไม่ว่าจะโดยการสังเกตการณ์หรือจากประสบการณ์ที่ได้จากการรับราชการต่างหยั่งรู้ถึงปัญหา ซึ่งเกิดขึ้นเป็นกรณีพิเศษต่ออาณาบริเวณริมฝั่งทะเลแถบตะวันออกเฉียงใต้ของจีน ในการแก้ปัญหาซึ่งถูกคุกคามโดยการที่มีประชากรล้นหลาม ผืนดินที่จะใช้เพาะปลูกมีไม่เพียงพอ และในการส่งกำลังบำรุง และรักษาสถานะของหน่วยลาดตระเวนของทหาร รวมทั้งการเสริมสร้างฐานที่ตั้ง เจ้าหน้าที่ราชการส่วนท้องถิ่นต่างถูกบังคับให้หาทางแก้ที่จะมีผลในทางปฏิบัติ การค้าขายกับต่างประเทศเป็นประการหนึ่งให้เห็นเด่นชัด เพราะว่าได้นำความมั่งคั่งมาสู่ประชาชน มีสินค้าที่จะซื้อขายแลกเปลี่ยนกับมณฑลอื่น ๆ และยังช่วยเพิ่มภาษีรายได้ให้อีกด้วย ดังนั้น จากประสบการณ์ของเจ้าหน้าที่ราชการ และอำนาจที่เขามีอยู่ในมือที่จะใช้ตัดสินใจต่าง ๆ จึงเป็นส่วนหนึ่งในการเสริมสร้างแนวทัศนะของเขาเกี่ยวกับการค้าโดยเรือสำเภาของจีน

บรรดาข้าราชการที่เห็นชอบด้วยกับการค้าของจีนกับประเศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้สามารถหันเหนโยบายของรัฐบาลกลางไปในทิศทางที่พวกเขาต้องการอยู่บ่อย ๆ การค้าขายกับต่างแดนจะถูกห้ามก็ต่อเมื่อมีการเชื่อกันว่าการกระทำเช่นนั้น จะมีส่วนทำให้เสถียรภาพทางการเมืองต้องสั่นคลอน ดังเช่นในตอนต้นสมัยราชวงศ์ซิง อย่างไรก็ตาม ทางราชสำนักก็ไม่ได้ดำเนินนโยบายปิดประตูการติดต่อใด ๆ ทั้งสิ้น ดังเช่นที่ได้กระทำในสมัยราชวงศ์หมิงส่วนใหญ่⁶⁵ หากแต่ได้แสดงที่ทำยึดหยุ่นต่อการค้าขายทางทะเล⁶⁶ การเข้าถึงปัญหานี้ได้กระทำกันต่อเนื่องมาตั้งแต่ศตวรรษที่ 18 และในตอนต้นศตวรรษที่ 19 ที่น่าสังเกตเป็นที่สุดก็คือ การที่จีนถือว่าประเทศสยามเป็นประเทศคู่ค้าขายกัน

สยามได้ส่งสินค้าที่จีนต้องการ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ข้าว ซึ่งมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง แต่พืชพันธุ์ธัญญาหารอื่น ๆ ของสยาม (ดูบทที่ 4) ก็มีความสำคัญแทบจะเท่าเทียมกัน ตราบได้ทีการค้านี้ได้ช่วยให้มีสินค้าที่มีความจำเป็นและดำเนินไปตามระเบียบข้อบังคับของจีน การค้าก็ไม่ต้องเผชิญกับภาระในการจำกัดต่าง ๆ พวกนักจดหมายเหตุชาวจีน ซึ่งเรียกร้องให้มีการค้าระหว่างจีนกับ

หนาน—หยาง ต่างได้ตั้งข้อสงสัยเกิดอยู่เสมอว่า ผลผลิตข้าวของมณฑลฟูเกี้ยนและกวางตุ้งนั้นไม่พอเพียงกับความต้องการ ด้วยการสั่งซื้อข้าวจากต่างประเทศเข้ามานั้นเองจึงจะมาชดเชยกับความต้องการที่ขาดไปได้⁶⁷ ประเทศสยามเป็นแหล่งทรัพยากรที่จะสนองตอบความต้องการนี้ และพวกจีนจึงมีสิ่งกระตุ้นที่จะแสวงประโยชน์ในด้านนี้

พลังของชนบทรรมนิยมประเพณีจะเห็นได้อย่างกระจ่างชัดในการตัดสินใจนโยบายทางการค้าทางทะเลของสมัยราชวงศ์ชิง และในแนวความคิดเห็นที่ก่อให้เกิดหรือที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจนโยบายเหล่านั้น หวาง เจ้อ—อี่ และต่ง เจี้ยว—เจิง ได้เสนอนโยบายการต่าง ๆ บนพื้นฐานของแนวความคิดที่ได้แสดงออกกันมานานแล้วก่อนถึงสมัยของเขา ตรรกในการวิจัยทางด้านเศรษฐกิจของทั้งสองนี้มีเหตุมีผลน่าเชื่อถือและจะต้องมีส่วนอย่างแน่นอนในการให้มีการค้าเชิงเสรีสำหรับพวกชาวจีนท้องถิ่น โดยมีต้องคำนึงถึงข้อบังคับต่างๆของพระจักรพรรดิเงินเกินการไปนัก การที่การค้าโดยเรือสำเภากับหนาน—หยางในศตวรรษที่ 19 ได้เสื่อมโทรมลงนั้น ไม่สมควรที่จะไปโทษว่าเป็นผลมาจากความกดดันของรัฐบาลจีน หากแต่ส่วนใหญ่เนื่องมาจากสาเหตุจากภายนอก อาทิเช่น มีการแข่งขันในการใช้เรือกลไฟ การที่ประเทศตะวันตกมาเป็นเจ้าเข้าครองประเทศต่าง ๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และการที่ประเทศสยามได้มีการติดต่อผูกมัดทางการพาณิชย์กับประเทศตะวันตกมากยิ่งขึ้น ผลกระทบจากปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้ที่มีส่วนในการเปลี่ยนรูปแบบในด้านการเศรษฐกิจดั้งเดิมในการค้าขายทางทะเลของเอเชียซึ่งจะได้กล่าวถึงในบทสุดท้ายของหนังสือเล่มนี้

บทที่ 7

บทสรุป

ความสัมพันธ์อันใกล้ชิดแต่โบราณระหว่างสยามกับจีนได้ส่อที่ท่าว่าเกิดความตึงเครียดขึ้นในทศวรรษที่ 1840 เหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในทศวรรษที่ 1850 ยังทำให้สายสัมพันธ์ที่บอบบางนี้อ่อนตัวลงอีกเป็นอันมาก และเป็นเหตุให้รูปแบบของการติดต่อทางการทูตและการพาณิชย์ได้เปลี่ยนรูปโฉมไปอย่างสำคัญ ความเสื่อมโทรมทางการค้าโดยเรือสำเภาระหว่างจีนกับสยาม และในการที่ทางประเทศสยามยุติการส่งคณะทูตบรรณาการไปยังประเทศจีนได้เกิดขึ้นประจวบเหมาะกันพอดี ความเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ เหล่านี้ ส่วนหนึ่งเกิดขึ้นเนื่องมาจากการขยายตัวในบทบาทของมหาอำนาจตะวันตกในเอเชียหลังสงครามฝิ่นได้ยุติลง และอีกส่วนหนึ่งเนื่องมาจากการที่ผู้นำของประเทศสยามเองได้แสวงหาช่องทางที่จะเข้าให้ได้กับบรรดาประเทศตะวันตก ในแง่หนึ่ง แรงกระตุ้นเช่นว่านี้ก็เปรียบเสมือนเหรียญที่มีสองหน้า คือ สยามอาจจะไม่พยายามแสวงหาสัมพันธไมตรีกับประเทศใหม่ ๆ ถ้าหากไม่มีประเทศตะวันตกเข้ามาแผ่อิทธิพลจนท่วมทับ จากผลกระทบที่ประเทศตะวันตกได้เข้ามาเกี่ยวข้องกับแทรกแซง และในการที่การค้าโดยเรือสำเภาได้ลดถอยลง และในการที่ประเทศสยามเองได้ยุติการให้บรรณาการแก่ประเทศจีน เหล่านี้ล้วนเป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์กัน ซึ่งจะได้รับการพิจารณากันอย่างถ่องแท้ต่อไป

ความพ่ายแพ้ของจีนในสงครามฝิ่น ซึ่งต่อมาทำให้เกิดสนธิสัญญานานกิงเมื่อปี 1842 ได้ยังผลกระทบอย่างยิ่งต่อทั้งความสัมพันธ์ระหว่างจีนกับประเทศตะวันตก และความสัมพันธ์ระหว่างจีนกับประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การค้าโดยเรือสำเภาระหว่างจีนกับประเทศในเอเชียต่าง ๆ ซึ่งแต่เดิมสามารถแข่งขันกับเรือสินค้าของพวกชาวตะวันตกได้โดยมีผลสำเร็จอย่างงดงาม ทั้งนี้เพราะส่วนใหญ่เนื่องมาจากว่าเรือสำเภาต่าง ๆ สามารถเข้าเทียบท่าต่าง ๆ ของจีนได้ แต่เรือกำปั่นของชาวตะวันตกเข้าเทียบท่าได้เฉพาะที่เมืองกวางตุ้งเท่านั้น แต่ตามสนธิสัญญานี้ จีนต้องเปิดเมืองท่าอื่นให้ชาวตะวันตกเข้าเทียบท่าได้คือเมืองเอ๋เหมิง พูเจา หนิงโป และเซี่ยงไฮ้ ทำให้ผลได้

เปรียบเทียบการค้าโดยเรือสำเภาแทบจะถูกลบลงไปเกือบหมดสิ้น รวมทั้งความจำเป็นสำหรับประเทศสยามและประเทศอื่น ๆ ในเอเชียที่จะพึ่งพาลูกเรือชาวจีนและเรือสำเภาแบบจีนในการค้ากับจีนก็หมดสิ้นไปด้วย ในทางปฏิบัตินี้หมายความว่า พวกชาวจีนโพ้นทะเลที่เข้าควบคุมการค้าด้านต่างๆ ของประเทศในย่านเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งพวกเขาได้พากันอพยพไปตั้งหลักแหล่งอยู่ สามารถบรรทุกสินค้าของตนในเรือกำปั่นของชาวตะวันตกได้ในการค้าระหว่างยุโรปกับจีน โดยไม่ต้องหวั่นเกรงอีกต่อไปว่า ตนจะถูกกลั่นแกล้งกีดกันตามเมืองท่าต่างๆ ที่ได้เปิดใหม่ และยิ่งไปกว่านั้น ประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ยังสามารถต่อเรือกำปั่นและเรือกลไฟของตนเองได้ ดังเช่นที่ประเทศสยามได้กระทำในการขนส่งสินค้าไปขายยังเมืองท่าที่เปิดใหม่ตามสนธิสัญญานั้นด้วย

พวกชาวสยามที่ได้เริ่มการต่อเรือกำปั่นในการค้าระหว่างสยามกับสิงคโปร์ ในทศวรรษที่ 1830 ขณะนี้ก็ได้เพิ่มอัตราส่วนการค้าของของตนโดยบรรทุกสินค้าไปในเรือดังกล่าว ขณะที่การค้าทางทะเลโดยเรือของสยามที่เมืองท่าตามสนธิสัญญาเมื่อเทียบกับพวกพ่อค้าชาวตะวันตกแล้วยังเป็นอัตราส่วนที่น้อยมาก แต่การเดินทางมาและเดินทางออกจากเมืองท่าต่าง ๆ ของจีนก็ได้มีกล่าวอยู่ในรายงานของจีนในทศวรรษที่ 1850 และ 1860¹ สิ่งทีกระตุกให้มีการใช้เรือแบบชาวตะวันตกในการขนส่งสินค้าจากสยามเป็นการเพิ่มเติมนอกเหนือไปจากการเปิดเมืองท่าสำคัญต่างๆ ของจีนแล้ว ก็คือการให้การสนับสนุนจากองค์พระมหากษัตริย์สยามและพวกขุนนางในการให้มีการต่อเรือดังกล่าว บุคคลผู้หนึ่งในสกุลขุนนางซึ่งมีชื่อเสียงโด่งดังและมีอำนาจสูงส่งยิ่งคือ นายช่วง เป็นผู้อุปถัมภ์อย่างแข็งขันในวิสาหกิจการต่อเรือแบบใหม่ตามแบบของชาวตะวันตก ดังที่เราได้เห็นมาแล้วว่า บรรดาพวกขุนนางชาวสยามได้ใช้เรือเหล่านี้ในการทำการค้ากับจีนมาตั้งแต่ทศวรรษที่ 1840² ในตอนต้นรัชกาลที่ 4 (1851—1868) พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงโปรดให้ยกเลิกการค้าโดยรัฐเสียอย่างสิ้นเชิง ยังผลให้บรรดาเรือสำเภาต่างๆ ที่มีใช้อยู่เพื่อวัตถุประสงค์นี้ไม่เป็นที่ต้องการอีกต่อไป

ข้อยินยอมตกลงที่การเดินทางเรือของชาวตะวันตกได้รับตามสนธิสัญญานานกิง และในการที่บุคคลชั้นผู้นำของสยามได้เข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้อง และได้รับความรู้ความชำนาญจากชาวตะวันตกเป็นปัจจัยสำคัญในการเปลี่ยนจากการขนส่งโดยเรือสำเภามาเป็นแบบชาวตะวันตกตามสนธิสัญญาบาวริง ซึ่งเป็นการเจรจาตกลงกันระหว่างรัฐบาลสยามกับอังกฤษในปี 1855 ช่วยให้การเปลี่ยนแปลงนี้มีผลสมบูรณ์ขึ้น ข้อตกลงต่าง ๆ ซึ่งเหมือนกับข้อตกลงในสนธิสัญญาระหว่างอังกฤษกับจีนใน ค.ศ. 1842 ทำให้การเดินทางเรือของอังกฤษในสยามมีพื้นฐานที่เสมอภาคเท่าเทียมกับการเดินทางเรือที่มีชาวสยามและคนจีนเป็นเจ้าของ และต่อมาข้อตกลงนี้ก็ได้ขยายไป มีผลถึงเรือของชาติตะวันตกทั้ง

ปรองดอง ดังนั้น การกระทำที่ยังผลได้เปรียบให้แก่การค้าโดยเรือสำเภาแบบจีนจึงถูกล้มเลิกไปทั้งสองฝ่าย ในข่ายการค้าระหว่างจีนกับสยาม ถ้าปลายทางหนึ่งยังเปิดอยู่ บางทีการค้าโดยเรือสำเภาอาจจะดำรงอยู่ได้ในชั่วระยะเวลาหนึ่ง แต่หลังจากที่เรือกลไฟซึ่งมีค่าใช้จ่ายหรือค่าใส่หุ้ยน้อยกว่ามากในการขนส่ง ได้เข้ามามีบทบาทในการขนส่งทางทะเลระยะไกลแล้ว ความได้เปรียบในการขนส่งโดยเรือสำเภาก็จะหมดสิ้นไปทีเดียว

ประเทศสยามไม่เหมือนกับจีนในแง่ที่ว่า จีนถูกบังคับด้วยกำลังให้มีความสัมพันธ์กับประเทศตะวันตก พวกผู้นำของสยามได้ตั้งใจเลือกหนทางที่โอนอ่อนผ่อนปรนที่จะสนองความต้องการของอังกฤษ ถึงแม้ว่าประสบการณ์ที่พวกคนจีนได้รับจะต้องมีส่วนเป็นบทเรียนให้แก่คนสยามก็ตาม พวกคนสยามก็มีความแคล่วคล่องว่องไวในการติดต่อทางการทูต และแสดงความสามารถที่จะยืดหยุ่นหรือโอนอ่อนผ่อนปรนอย่างเห็นได้ชัดเมื่อเผชิญกับมหาอำนาจที่มีพลังทางทหารที่ยิ่งยกว่า³ การที่พวกคนสยามสังเกตเห็นความล้มเหลวของจีนในเรื่องนี้อาจจะเป็นข้ออธิบายได้ว่า เหตุใดประเทศสยามจึงไม่ยินดีต่อสถานภาพของตนที่จะต้องอยู่ในระบบประเทศที่ต้องส่งบรรณาการต่อประเทศจีน ความไม่พอใจในเรื่องนี้ ได้แสดงออกในรูปที่ว่า จีนไม่ได้แสดงที่ท่าว่าสยามมีฐานะเป็นประเทศที่มีความสำคัญเทียบเท่ากับจีน และในการที่สยามจะยังคงรักษาสถานะของตนในรูปของประเทศบริวารก็รังแต่จะนำมาซึ่งความเหยียดหยามและดูหมิ่นจากพวกชาวตะวันตก⁴ ความนัยในทัศนะนี้ก็คือ การเกรงว่า สยามในฐานะประเทศบริวารของจีนจะดูเหมือนเป็นประเทศที่อ่อนแอ ดังนั้น การที่ประเทศสยามจะกลายเป็นเสมือนตัวเบี้ยในเกมการเมืองของชาติตะวันตกในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จึงมีทางเป็นไปได้เพิ่มมากขึ้น จากจุดยืนในทางเศรษฐกิจ ต่างมีความรู้สึกกันว่า ความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิด และการยินยอมให้ผลประโยชน์ทางการค้าบางประการแก่ชาติตะวันตก จะยังผลประโยชน์ให้ยิ่งใหญ่มากกว่าในระยะยาว มากกว่าที่จะทำการค้าขายที่รัฐได้กระทำอยู่ หรือค้าขายกับจีนในฐานะเป็นประเทศบริวารของจีน⁵ การที่สยามได้สังเกตเห็นถึงสภาพความเป็นจริงของโลกเอเชียได้เปลี่ยนโครงสร้างทั้งทางด้านเศรษฐกิจ และทางด้านทหารของสยามไปหมดสิ้นเมื่อมีชาวตะวันตกเข้ามาบูรณาการที่สยามมีปฏิกิริยาตอบโต้อย่างแข็งขันต่อการยื่นข้อเสนอต่างๆ ของอังกฤษ ที่ได้มีส่วนเร่งให้การได้เปรียบของพวกพ่อค้าคนจีนที่พำนักอาศัยอยู่ในบางกอกได้สิ้นสุดลง เมื่อประเทศสยามได้เคลื่อนตัวเข้าใกล้ชิดสนิทสนมกับฝ่ายตะวันตกมากยิ่งขึ้น การปลิดตัวออกจากระบบเป็นประเทศบริวารของจีนจึงเป็นเรื่องที่หลีกเลี่ยงไม่ได้

หนังสือสารคดีเกี่ยวกับระบบประเทศบริวารที่ต้องส่งเครื่องบรรณาการนั้นค่อนข้างจะสับสนในการแยกแยะระหว่างการค้าที่เป็นการส่งเครื่องบรรณาการกับการค้าของเอกชน ผลก็คือ พวกที่นำเครื่องบรรณาการไปส่งมักจะถูกกล่าวหาว่าเป็นพวกมือถือสาปอกถือศีล ใช้เรื่องนี้เป็นข้ออ้างในการค้ากับจีน หรือส่วนหนึ่งก็ใช้ไปในการประสานงานในการให้ความสะดวกเกี่ยวกับการค้านั้น ความจริงที่ว่า สยามได้ส่งคณะนำเครื่องบรรณาการไปบ่อยครั้งขึ้นระหว่างตอนต้นศตวรรษที่ 18 จนกระทั่งกลางศตวรรษที่ 19 นั้น ก็เนื่องมาจากความสนใจในการค้าของคนสยามมีเพิ่มมากขึ้น และความจำเป็นในการสนองตอบการค้าที่ขยายตัวขึ้นด้วย⁶ ถ้าหากได้มีการยกหยิบปัญหาขึ้นขึ้นมาได้กันเกี่ยวกับประเทศสยาม ก็จะทำให้เห็นว่า การส่งคณะนำเครื่องบรรณาการที่ได้ยุติลงในทศวรรษที่ 1850 นั้นก็เพราะว่า การค้าทางเรือสำเภาโดยทั่ว ๆ ไปและคนนำเครื่องบรรณาการที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ ไม่ได้ถูกเล็งเห็นว่ามีความสำคัญหรือมีผลกำไรตอบแทนอย่างเพียงพอกับที่จะต้องส่งคณะทูตบรรณาการไปยังประเทศจีนอีกต่อไป ถ้าหากการค้าของสยามสามารถจะก้าวหน้าต่อไปได้โดยสภาวะการณ์ใหม่อันเนื่องมาจากข้อตกลงต่างๆ ตามสนธิสัญญา กล่าวคือ ยินยอมให้เรือกำปั่นของสยามเข้าเทียบท่าตามเมืองท่าที่เปิดใหม่แล้ว การที่สยามจะต้องยึดมั่นในหลักการส่งเครื่องบรรณาการ⁷ ก็เป็นอันว่าหมดความหมายไป

ตามความจริงแล้ว เราจะต้องตั้งคำถามว่า นอกเหนือจากการส่งคณะนำเครื่องบรรณาการไปแล้ว มีการเกี่ยวพันอยู่บ้างหรือไม่ระหว่างระบบการนำเครื่องบรรณาการกับการค้าโดยเรือสำเภาของสยามกับจีน ตามการค้าของสยามนั้น สินค้าต่างๆ ได้ถูกขนส่งโดยเรือของคนจีนซึ่งมีลูกเรือเป็นคนจีนจึงถือเสมือนว่าเป็นการค้าของจีน ซึ่งคำตอบคือไม่ใช่เช่นนั้น บทบาทของการส่งเครื่องบรรณาการในด่านของจีนนั้นก็เพื่อแสดงให้เห็นและสนับสนุนความเชื่อที่ว่า ประเทศจีนนั้นยิ่งใหญ่ และการปกครองขององค์จักรพรรดิก็อยู่เหนือกว่าผู้ใด ข้อนี้ได้รับการสนับสนุนในระดับทางการทูต โดยการยอมรับระเบียบแบบแผนต่างๆ ที่ได้กำหนดขึ้นไว้ ที่สำคัญที่สุดก็คือ การส่งเครื่องบรรณาการโดยคณะตัวแทนจากบรรดาผู้ปกครองประเทศต่างๆ ที่เล็งเห็นผลประโยชน์ทางการเมืองที่ประเทศตนจะพึงได้รับในการผูกสัมพันธ์ในทำนองนี้ไว้ การส่งบรรณาการถือว่าเป็นเรื่องสำคัญต่ออุดมการณ์ในส่วนการค้าที่คณะนำเครื่องบรรณาการไปถวาย ได้นำสินค้าไปทำการค้าขายด้วยนั้นก็ถือว่าเป็นการให้รางวัลในการถวายความจงรักภักดี คือ ถือว่าเป็นเรื่องเล็กน้อยที่ไม่มีความหมายอะไรเลย⁸

แต่เรื่องนี้เป็นเรื่องก้ำกวมอยู่ในข้อเขียนของนักประวัติศาสตร์สมัยใหม่เมื่อเขียนเกี่ยวกับระบบการส่งเครื่องบรรณาการ ทำให้เพิ่มความสับสนว่า นอกเหนือไปจากสินค้าที่คณะทูตนำเครื่องบรรณาการนำไปด้วยแล้ว มีการค้าอื่นใดเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในเรื่องนี้ด้วยหรือไม่ ประการหนึ่งการ

ค้า-สมมุติว่าเป็นการค้าทั้งหมด รวมทั้งการส่งเครื่องบรรณาการด้วย ซึ่งถือว่าเป็น “ปรากฏการณ์ที่มีรากฐานเดียวกันของระบบความสัมพันธ์กับต่างประเทศ”⁹ และการค้ากับต่างประเทศของจีนในระยะต้น ๆ ถือว่าอยู่ภายใต้ระบบการส่งเครื่องบรรณาการ¹⁰ แต่อีกประการหนึ่งนั้น การค้าของจีนในท้องถิ่นถือกันว่าเป็นช่องโหว่อันแรกของการส่งเครื่องบรรณาการ เพราะทำกันนอกเหนือไปจากขอบเขตระบบนั้น ได้มีการโต้แย้งกันว่า เมื่อพวกคนจีนเองได้เริ่มทำการค้ากับประเทศในย่านเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยตรงแล้ว บรรดาผู้ปกครองประเทศต่าง ๆ ที่พวกคนจีนไปทำการค้าขายได้พบว่า ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องส่งเรือของตนนำเครื่องบรรณาการไปถวายแต่พระเจ้ากรุงจีนอีกต่อไป และยังไปกว่านั้น ในกรณีนี้ทำให้หมดความจำเป็นที่จะต้องให้คณะนำเครื่องบรรณาการไปจีน¹¹ กล่าวกันว่า พ่อค้าจีนที่ไปทำการค้าในต่างแดน “อยู่นอกเหนือการควบคุมโดยระบบการส่งเครื่องบรรณาการ”¹²

อย่างไรก็ตาม ดังได้กล่าวมาแล้วในบทต้น ๆ ว่า การค้าระหว่างจีนกับประเทศในตะวันออกเฉียงใต้ได้ดำเนินการมาโดยมีการขัดจังหวะบ้างเป็นครั้งคราว ตั้งแต่ก่อนสมัยราชวงศ์ชิง พวกคนจีนได้รับอนุญาตให้เดินทางไปต่างแดนได้โดยไม่ต้องผูกพันอยู่ภายใต้ระบบการส่งเครื่องบรรณาการ และได้มีการควบคุมบริหารการค้าของพวกคนจีนภายใต้ระเบียบข้อบังคับที่แตกต่างไปจากระเบียบข้อบังคับที่ใช้กับการค้าที่มาพร้อมกับคณะนำเครื่องบรรณาการ ไม่ได้มีข้อโต้แย้งในระหว่างเรื่องการค้าขายกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเรื่องราวของเครื่องบรรณาการ ทั้งนี้เพราะว่า ในเรื่องการค้ากับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้น พวกคนจีนเป็นผู้ดำเนินการเองและสินค้าก็บรรทุกมาในเรือซึ่งยอมรับกันว่าเป็นของจีน ถ้าหากทางสยามได้พยายามทำการค้าโดยใช้เรือของตนเอง และใช้ลูกเรือที่เป็นคนสยามและสามารถทำได้สำเร็จด้วยแล้ว ระบบการส่งเครื่องบรรณาการอาจจะถูกบิดเบือนไปใช้ในทางมิชอบได้ แต่เรื่องนี้ก็มีได้บังเกิดขึ้น การค้าโดยเรือสำเภาระหว่างจีนกับสยามสามารถดำรงอยู่ได้อย่างราบรื่นร่วมกับระบบการส่งเครื่องบรรณาการ ทั้งนี้ก็เพราะเหตุผลชั้นมูลฐานที่ว่า ระบบการส่งเครื่องบรรณาการไม่ได้มีผลครอบคลุมไปถึงพวกคนจีนที่ไปต่างแดนเพื่อทำการค้าขาย หรือพวกคนจีนที่ไปอยู่ในต่างแดนและทำการค้ากับประเทศจีน ถ้าประเทศสยามจะยุติการส่งคณะนำเครื่องบรรณาการไปยังประเทศจีนเพราะเหตุผลทางด้านเศรษฐกิจแล้ว ก็เพราะว่าทางสยามได้เล็งเห็นแล้วว่า การค้าโดยรัฐ และการค้าซึ่งร่วมไปกับคณะนำเครื่องบรรณาการที่เมืองกวางตุ้งได้ลดความสำคัญลง หาใช่เป็นเพราะการค้าโดยเรือสำเภาของพวกคนสยามตามเมืองท่าอื่น ๆ ของจีนได้ลดน้อยลงไม่

พวกนักประวัติศาสตร์สมัยใหม่มักจะวาดภาพสังคมจีนว่าเป็นภาพสะท้อนของอคติที่มีต่อการค้าขาย พวกเขาอ้างว่า อคติเหล่านี้มีความสำคัญยิ่งต่อการรักษาขนบธรรมเนียมประเพณีต่าง ๆ ไว้เหนือวัตถุประสงค์ทางด้านเศรษฐกิจของคณะนำเครื่องบรรณาการ ตามอุดมการณ์ของลัทธิขงจื้อนั้น แสดงความชิงชังต่อพวกพ่อค้าซึ่งกิจกรรมต่าง ๆ ของพวกนี้ถูกมองไปในแง่ว่าเป็นกาฝากแทนที่จะเป็นพวกที่ก่อให้เกิดประโยชน์ ความเชื่อของพวกคนจีนที่ว่า ประเทศของตนเลี้ยงตัวเองได้นั้น ยิ่งถูกกล่าวขวัญว่าเป็นพื้นฐานที่พวกคนจีนแสดงความไม่แยแสต่อการคลี่คลายต่าง ๆ ทางด้านการพาณิชย์และการค้ากับต่างประเทศ ดังนั้น ด้วยเหตุเช่นนี้เองพวกคนจีนให้ความสนใจน้อยมากในเรื่องการวางแผนทางการตัดสินใจต่าง ๆ ของรัฐ¹³ จากหลักฐานต่าง ๆ ที่นำมาแสดงในความเรียงฉบับนี้ อาทิ ข้อสมมุติฐานต่าง ๆ ล้วนแล้วแต่ยังไม่สมบูรณ์ทั้งนั้นในเรื่องที่เกี่ยวกับการค้าโดยเรือสำเภา ขณะที่นโยบายทางการพาณิชย์ของสมัยราชวงศ์ซิงแกว่งไปมาระหว่างการยินยอมอนุญาตกับการตั้งข้อห้ามต่าง ๆ การค้าของคนจีนในท้องถิ่นกับประเทศในย่านเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไม่เคยถูกห้ามอย่างเด็ดขาด หรือไม่ได้ถูกรัฐบาลขุติตริตผลประโยชน์แต่อย่างใดเลย

สินค้าที่ได้รับโดยผ่านทางการค้าระหว่างจีนกับสยาม และจีนกับประเทศอื่น ๆ ในย่านเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีผลดีอย่างยิ่งในด้านเศรษฐกิจของภูมิภาคชายฝั่งทะเลตะวันออกเฉียงใต้ของจีน การส่งสินค้าต่าง ๆ เหล่านี้เข้าประเทศเป็นระยะเวลานับเป็นศตวรรษ ๆ นั้น แสดงว่าประเทศจีนมิได้พึ่งตนเองได้อย่างแท้จริงในด้านเศรษฐกิจดังที่ได้มีการกล่าวอ้างกันเสมอไม่ ตามรายการทางการพาณิชย์เกี่ยวกับประเทศในย่านเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ระหว่างสมัยราชวงศ์ซิง ส่วนใหญ่เป็นพวกภคินยานุภาพ การที่ทางการไม่ใคร่ไว้น้ำใจเชื่อใจในการค้ากับต่างประเทศอาจจะเกิดขึ้นจากการเล็งเห็นว่า การนำผลิตภัณฑ์และฝิ่นเข้าประเทศโดยเรือของชาวตะวันตกนั้นหาได้สนองความต้องการในประเทศจีนไม่¹⁴ มีคนจีนจำนวนไม่น้อยที่ชื่นชมต่อการค้าโดยเรือสำเภาของจีนได้มีส่วนเกื้อกูลในด้านเศรษฐกิจของมณฑลต่าง ๆ ตามชายฝั่งทะเลของประเทศจีน ดังที่เราได้เห็นมาแล้วว่า เหตุผลต่าง ๆ ที่นำมาอ้างในการสนับสนุนเรื่องนี้ ได้ย้าเกี่ยวกับการให้ประชากรที่อาศัยอยู่ตามชายฝั่งทะเลได้มีงานทำ นอกจากนั้นยังได้ช่วยกระตุ้นการหัตถกรรมของท้องถิ่น และเพิ่มรายได้ของมณฑลอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการนี้ การค้าโดยเรือสำเภายังคงค่อนข้างมีเสรี แม้จะมีการใช้กฎเกณฑ์ข้อบังคับต่าง ๆ ในขั้นนี้เราเห็นได้อย่างชัดแจ้งจากการที่กิจกรรมทางด้านนี้ได้เจริญรุ่งเรืองยิ่งขึ้นเรื่อย ๆ ในศตวรรษที่ 18 และ 19 ถ้าหากทางรัฐบาลกลางประสงค์จะห้ามการพัฒนาในด้านนี้แล้ว ก็จะทำให้ง่ายยิ่งเสียกว่าการขีดวงจำกัดพวกพ่อค้าชาวตะวันตก ซึ่งได้รับการหนุนหลังโดยการคุกคามทางการทหารซึ่งเป็นไปได้ทุกเมื่อ

ดังนั้น เราจึงตัดปัญหาที่ว่า ทางรัฐบาลไม่ได้แสดงความสนใจใฝ่ดีในเรื่องนี้ออกไปได้ โดยได้อธิบายถึงความทรุดโทรมทางการค้าโดยเรือสำเภาระหว่างจีนกับสยาม จนถึงขั้นต้องล้มเลิกไป ในที่สุด ความจริงตั้งแต่ตอนต้นทศวรรษ 1840 มาแล้ว ได้มีข้าราชการจีนผู้หนึ่งหัวนเกรงว่าเรือสำเภาของจีนจะถูกเรือกำปั่นของชาวตะวันตกเข้ามาแทนที่ จึงได้ออกคำสั่งห้ามพ่อค้าชาวจีนส่งสินค้าของตนไปยังสิงคโปร์โดยเรือกำปั่น¹⁵ ในช่วงระยะเวลาเป็นปีๆ หลังจากได้มีการตั้งผู้ตรวจการกรมทางด้านศุลกากรชาวต่างประเทศแล้ว นักสังเกตการณ์ชาวตะวันตกได้ตั้งข้อสังเกตว่า บรรดาเจ้าหน้าที่ตามด่านศุลกากรพื้นเมืองที่อยู่นอกขอบเขตทางด้านกฎหมายของผู้ตรวจการกรมได้ยินยอมลดหย่อนภาษีให้กับต้นเรือสำเภาจีนอย่างเป็นทางการเป็นประจำ โดยหวังว่า พวกเขาจะได้รายงานจำนวนสินค้าของตนต่อด่านภาษีของจีน แทนที่จะไปรายงานต่อด่านที่อยู่ภายใต้การอำนวยความสะดวกของชาวตะวันตก พวกเขาเดินเรือได้ผลประโยชน์โดยเสียภาษีน้อยกว่า และพวกเจ้าหน้าที่ศุลกากรเองก็ได้รับผลประโยชน์จากการที่มิรายได้จากการทำงานที่พวกเขาจะได้รับจากการค้าของพวกคนพื้นเมืองชาวจีนตามธรรมเนียม¹⁶ จากตัวอย่างดังกล่าวนี้ชี้ให้เห็นว่า อย่างน้อยที่สุด ทางการทำเรือของจีนบางส่วนยังให้ความสนใจในการค้าโพ้นทะเลของพวกพ่อค้าชาวจีน และยินดีในการให้ความสนับสนุนต่อการขนส่งโดยเรือสำเภาที่ได้กระทำกันมาเป็นเวลาช้านานแล้ว

ในระยะเวลาเดียวกัน พวกจีนได้พยายามที่จะทำให้ประเทศสยามแสดงความสามัคคีกับในฐานะประเทศบริวารของตนอีก โดยในปี ค.ศ. 1862 ได้มีสาสน์หลายฉบับจากสำนักงานข้าหลวงใหญ่ของมณฑลกวางตุ้ง และจากบรรดาพ่อค้าใหญ่ที่ทำหน้าที่เป็นตัวแทนในด้านธุรกิจของสยามในเมืองกวางตุ้ง โดยสาสน์เหล่านั้นได้ถูกส่งไปถึงเสนาบดีกระทรวงพระคลังของสยาม เรียกร้องให้ประเทศสยามส่งคณะนำเครื่องบรรณาการไปทูลเกล้าฯถวายต่อพระเจ้ากรุงจีนอีก เพราะในขณะนั้นอาณาบริเวณเมืองกวางตุ้งได้กลับมีสันติสุขอีกครั้งหนึ่งแล้ว และขอรับรองความปลอดภัยของคณะนำเครื่องบรรณาการ¹⁷ แต่ทางรัฐบาลสยามมิได้แสดงปฏิกิริยาโต้ตอบรับต่อการรบกวนเหล่านี้ รวมทั้งการค้าโดยเรือสำเภาที่ไม่ได้ถูกรื้อฟื้นขึ้นมาอีก

การสลายตัวอย่างรวดเร็วของการค้าโดยเรือสำเภาดูเหมือนจะไม่ใช่เป็นเพราะ รัฐบาลกลางของจีนเองไม่ได้ให้การสนับสนุน หากแต่การค้าในรูปแบบนี้ไม่สามารถตอบสนององวัตถุประสงค์ดั้งเดิมได้อย่างเต็มที่ สถานการณ์ทางด้านเศรษฐกิจซึ่งได้ครอบคลุมการพาณิชย์ของเอเชียในรูปแบบโบราณ และได้รับการส่งเสริมให้มีการค้าโดยเรือสำเภาจนกระทั่งถึงประมาณกลางศตวรรษที่ 19 ได้ถูกสภาวการณ์ทางการค้าแบบใหม่เข้ามาแทนที่ และรูปแบบการค้าโดยอาศัยเรือสำเภาเป็นหลักได้กลายเป็นเรื่องที่ไม่จำเป็นไปแล้ว

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก.

การส่งสินค้าออกของจีนและสยามระหว่างปี ค.ศ. 1800-1850

ตอน 1 การส่งสินค้าออกของสยามไปยังประเทศจีน

ตอน 2 การส่งสินค้าออกของจีนมายังประเทศสยาม

หมายเหตุ ตัวเลขภายใต้คำว่า “ตันทุน” สะท้อนให้เห็นถึงช่วงของราคาสินค้าต่างๆ ที่มีอยู่ในรายการ ทั้งนี้เป็นเพียงราคาโดยประมาณ เพราะได้นำมาจากแหล่งข้อมูลต่างๆ มาประมวลกันเข้า (ดูภาคผนวก ก. บัญชีหนังสือ) ขณะที่ตัวเลขต่างๆ มักแสดงราคาสินค้าของปี 1850 ราคาสูงและต่ำของผลิตภัณฑ์นั้นๆ ก็ได้นำมาแสดงด้วยในกรณีที่กระทำได้ ตัวเลขภายใต้คำว่า “ปริมาณที่ส่งออก” ก็เป็นตัวเลขโดยประมาณเช่นเดียวกัน เกี่ยวกับมูลค่าของสินค้าส่วนใหญ่ มักจะเป็นตัวเลขที่แสดงถึงปริมาณที่ส่งออกระหว่างทศวรรษที่ 1840 และ 1850

มูลค่าของสินค้าได้บ่งว่าเป็น บาท และปริมาณเป็น หาบ นอกเสียจากว่าจะมีการบ่งโดยเฉพาะเป็นรายการๆ ไป

1 บาท = .50 เหรียญสเปน

ตอน 1 สินค้าออกของสยามที่ส่งไปยังประเทศจีน ค.ศ. 1800-1850

สินค้า	สยาม : ต้นทุน	จีน : ต้นทุน	ปริมาณส่งออก	มูลค่า	แหล่ง
สมอเรือ	32.5 / ชัน	จำนวนจำกัด			G ₃₋₄
เปลือกไม้ :					
ไม้โกงกางแดง			ปริมาณมาก		H ₁ , T, BB, CC, DD, G ₃₋₄
พลอง	1.25 .75	4.25 2.75			
กำยาน :					C, D, J, K ₁ , T, V, X, BB, CC, DD
ชนิดดีที่ 1	60 50	200 60	150	15,000	
ชนิดดีที่ 2	45 40	90 50	150	10,500	
ชนิดดีที่ 3	25 20	40 16	100	2,500	
หมาก	4 2	7 4	ปริมาณมาก		E, G ₃₋₄ , H ₁ , I, M, T, V, X, Z
กะปิ ² :					C, E, H ₁ , M, T, U, V, X, BB, CC,
ดำ	65 60	160 30	250	25,000	
ขาว	40 14	20 10	400	6,000	
นก (ทำเค็ม)	.35/ชัน .3/ชัน		100,000 ชัน		T
รังนก :					E, H ₁ , K ₁ , M, T, U, V, X, BB, CC,
ชนิดดีที่ 1	8,000 3,000	8,000 6,000	4	28,000	
ชนิดดีที่ 2	6,000 1,500	6,000 2,500	25	100,000	
ชนิดดีที่ 3	4,000 1,000	4,000 1,000	30	60,000	

ตอน 1 (ต่อ)

สินค้า	สยาม : ต้นทุน	จีน : ต้นทุน	ปริมาณส่งออก	มูลค่า	แหล่ง
กระดุก :					T, BB, CC, DD
ข้าง	7 6.5		3,000		
วัว ควาย	1.5 1		20,000		
เสื่อ	35 30		150		
ลูกกระวาน ³ :					C, D, T, G ₃₋₄ , H ₁ , J, T, W
ชนิดที่ 1	400 200		250-500		BB, CC, DD
ชนิดที่ 2	200 100		200		
ชนิดที่ 3	150 20		200		
ทองแดง	55 45		ปริมาณน้อย		D, P, V, CC, DD
ฝ้าย :					
ปั่นแล้ว	26 8		30,000		A, B, C, D, G ₄ , H ₁ , K ₁ , M, T
มีเมล็ด	8 3		30,000		
หมอนและที่นอน	.5/ชั้น .375/ชั้น		500,000 ชั้น		J, T, C
สีเสียด	8/ชั้น 4/ชั้น	14 8	4,000 ชั้น		E, G ₂ , K ₁ , U, X
เอ็นกวาง	30 16		1,000		H ₁ , T, BB
เล็อดงใหญ่	50 20	200 120	700	112,000	E, T, U, V, X

ตอน 1 (ต่อ)

สินค้า	สยาม : ต้นทุน	จีน : ต้นทุน	ปริมาณส่งออก	มูลค่า	แหล่ง
ขนนก :					G ₂ , H ₁ , T, BB, CC, DD
นกยูง	.3/ชิ้น .28/ชิ้น		6,000 ชิ้น		
นกกินปลา	25		400		
ปลา :					E, G ₃ , K, T, X, BB, CC, DD
แห้ง	8 7		ปริมาณมาก		
เค็ม					
กะเพาะปลา	60 50	180 80			
รัง :					A, C, D, E, G ₁₋₂ , J, K ₁₋₂ , M, T, U, V, X, BB, CC, DD
ชนิดที่ 1	60 50	120 100	200	22,000	
ชนิดที่ 2	55 40		200		
ชนิดที่ 3	40 30		200		
หนังสัตว์และขนสัตว์:					B, C, D, G ₃ , H ₁ , J, K ₁₋₂ , T, BB, CC, DD
วัว ควาย	8 1.75	12	30,000	360,000	
แรด	12		4,000		
ช้าง	5.5		5,000		
กวาง	.26/ชิ้น .18/ชิ้น		100,000 ชิ้น		
เสือ	1/ชิ้น		600 ชิ้น		
ปลา	.2/ชิ้น		70,000 ชิ้น		

ตอน 1 (ต่อ)

สินค้า	สยาม : ต้นทุน		จีน : ต้นทุน		ปริมาณส่งออก	มูลค่า	แหล่ง
เขา :							C, D, F, G ₁₋₄ , H ₁ , K ₁ , T, U, X, V, BB, CC, DD
แรด	500/ชิ้น	50/ชิ้น	600/ชิ้น		ปริมาณจำกัด		
กวาง	24	8	120		ปริมาณจำกัด		
วัวและควาย	6	4					
คราม	.125/หม้อ						A, K ₁ , M, BB
เหล็ก	6	3	5		20,000	100,000	E, K ₁ , T, BB
งาช้าง ⁴	160	130	240	140	500 - 1,000	135,000	D,E,F,G ₁₋₄ , H ₁ ,I,J,K ₁ ,H, T,U,V,X,BB,CC,DD
ตะกั่ว							D,F,BB,DD
เนื้อแห้ง	9	6	17	10	7,000	91,000	G ₃ , T, CC, DD
น้ำมัน :							
ไม้	8	3			5,000		C, D, T, BB, DD
มะพร้าว	10	7					
พริกไทย ⁵ :							
ดำ	15	8	16	13	60,000	870,000	A,B,C,D,E,F,G ₁₋₄ ,H ₁ ,J, K ₁₋₂ ,L,M,Q,T,V,W,X,
ดีปลิ	20	18			500		BB,CC,DD
พริกไทยอ่อน	26	18			1,000		
หม้อและกระทะ	10	4			ปริมาณมาก		J, T, BB, CC

ตอน 1 (ต่อ)

สินค้า	สยาม : ต้นทุน		จีน : ต้นทุน		ปริมาณส่งออก	มูลค่า	แหล่ง
กึ่งนาง	10	8			2,000		T, BB
ห่วย	5		7		จำนวนหนึ่ง		G ₃
ข้าว :							
ข้าวสาร	1.28	.72	7	3	200,000 (ตาม- ต้องการ)	1,000,000	ดูบทที่ 4
ข้าวเปลือก							
ทางเรือ	150/ชั้น	100/ชั้น			ปริมาณจำกัด		G ₃₋₄ ,
เกลือ	.24	.1/ชั้น			50,000		D,F,K ₁ ,T,V,BB,CC,DD
หุปลาจลาม :							E,M,T,U,V,X,CC
ขาว	65	55	90	55	500	35,000	
ดำ	24	20	50	16	600	18,000	
รองเท้า (แบบจีน)					200,000 คู่		T
ถ่วงอก (ถั่ว)					ปริมาณมาก		H ₁
ควรง	18	7			16,000		C, D, G ₄ ,H ₁₋₂ ,J, K ₁ , T, BB
น้ำตาล :							A,C,D,G ₄ ,H ₁ ,J,K ₁ ,M,O,Q,
ชนิดที่ 1	8	7			} 30,000-70,000		T,U,V,W,AA,BB,CC,DD
ชนิดที่ 2	7	6					
ชนิดที่ 3	6	5					
อ้อยแดง	.75						

ตอน 1 (ต่อ)

สินค้า	สยาม : ต้นทุน		จีน : ต้นทุน		ปริมาณส่งออก	มูลค่า	แหล่ง
ตีบุก	32	20	45	40	6,000		C,D,G ₁ ,G ₃₋₄ ,H ₁ ,I,K, ₁₋₂ , L,M,T,V,BB,CC,DD
ทูเมอร์ค	6	5			3,000	252,000	T
ไม้ :							
ไม้กฤษณา ⁶							
ชนิดที่ 1	1,000	350			20		G ₂ ,H,J,T,V,BB,CC,DD
ชนิดที่ 2	400	250			100		
ชนิดที่ 3	200	50			800		
ไม้มะเกลือ	2.5		4		5,000	20,000	E,G ₂ , J,N,T,BB,CC
ไม้แดง	1.5	.75	5	3.5	40,000	160,000	E,G ₃₋₄ ,H ₁ ,K ₁ ,Q,T,BB,CC,DD
ไม้จันทร์ ⁷	5/ชิ้น				จำนวนหนึ่ง		G ₃₋₄
ไม้ฝาง	4.5	1	9	4	100,000	600,000	C,D,E,F,G ₁₋₄ , H ₁ ,I,J,K ₁ ,M, N,Q,T,U,V,X,BB,CC,DD
ไม้สัก					ส่งออกกระยะหลัง		D,H ₁ ,K ₁ ,T,AA

¹ข้อละตินของ *Plong* (Prong) นั้นหาไม่ได้ อาจจะเป็นไม้ โกงกางชนิดหนึ่ง เนื่องจากต้นไม้ชนิดนี้กล่าวกันว่าขึ้นในน้ำกร่อย และเป็นไม้ที่ใช้ในการก่อสร้างบ้านเรือน ไม้พินและอื่น ๆ

²ราคาของกะป็นชนิดดำ ในจีนตามปกติประมาณ 100 บาท ตัวเลข 30 บาทนี้จึงดูต่ำผิดปกติ

³ตัวเลขราคา 140,000 บาท เป็นราคาประจำปี โดยเฉลี่ยที่กล่าวกันว่าประเทศสยามขายให้กับจีน (K₁, หน้า 44)

4 ราคางาช้างใน G_3 (74.75 บาท) ต่ำกว่าราคาที่ได้มาจากแหล่งอื่นๆ มาก น่าจะสะท้อนให้เห็นถึงราคาผูกขาดซึ่งพระมหากษัตริย์ทรงซื้อไว้ หรืออาจจะเป็นงาช้างคุณภาพต่ำ

5 ฝริกไทยดำอยู่ในรายการของมัลลอคความีราคา 12-14 บาทต่อหนึ่งหาบ และใน G_4 ราคา 7 บาท ต่อหาบ มัลลอคได้ให้ราคาดีปัสไว้ 18-20 บาท ต่อหนึ่งหาบ ในขณะที่ G_4 กล่าวว่าราคา 12 บาท ต่อหาบ ราคาฝริกไทยในเอกสารไทยชี้ให้เห็นว่า ผู้ซื้อสำหรับเรือค้าขายที่พระมหากษัตริย์ทรงอุปถัมภ์ สามารถได้ราคาดีกว่าที่มัลลอครู้มา ความแตกต่างเรื่องเวลา (1844 หรือ 1850) ไม่สำคัญอะไร เพราะราคาฝริกไทยอยู่คงที่เป็นเวลานาน เมื่อเปรียบเทียบกันอย่างอื่น ช่างกว่านั้น เมื่อถึง ค.ศ. 1844 การผูกขาดฝริกไทยได้ยกเลิกไปเพื่อว่าราคาผูกขาดจะได้ไม่เป็นสาเหตุอันหนึ่ง

6 เป็นที่รู้จักกันว่า ซอไม้ eagle, aloes, และ garoa อีกด้วย

7 ไม้ sandal รู้จักกันในภาษาไทยว่า ไม้จันทน์ (*Pterocarpus santalinus*) หรือไม้จันทน์แดง ไม้ที่คล้ายคลึงกัน (*Mansonia gagei*) ได้ถูกนำมาใช้แทนกันอยู่บ่อย ๆ และส่งจากประเทศสยามไปเมืองจีน

ตอน 2 สินค้าออกของจีนไปสยาม ค.ศ. 1800—1850

สินค้า	จีน : ตันทุน		สยาม : ตันทุน	ปริมาณส่งออก	มูลค่า	แหล่ง
ไม้กฤษณา (แดง)			25	300	7,500	T
ยี่หว่า	28	17	10	100	1,000	E,T,U,X
กำมะถัน				500		T
การบูร ¹	84	22	13.3	150	1,995	E,K ₁ ,T,V
น้ำมันกระถิน	400	300		ปริมาณน้อย		E,T,U
วัสดุที่ใช้ในพิธีและในวัด:						
แผ่นทองเทียม			2	3,000 เล่ม	6,000	T,G ₄
แผ่นทอง				ปริมาณมาก		T,G ₄
ดอกไม้ประดิษฐ์				48,500 ชิ้น		T,G ₄
หม้อ			2 / ใบ	15,000 ใบ	30,000	T
รูป				ปริมาณมาก		E,H ₁ ,T
รูปหอม				ปริมาณมาก		H ₁ ,T
รากไม้จีน		7		500		E,T,V,X
เครื่องกระเบื้อง ²						
จานข้าว			.125/ชิ้น	50,000 ชิ้น	6,250	
กระโถน			.5/ชิ้น	5,000 ชิ้น	2,500	
ชองพลู			.75/ชิ้น	20,000 ชิ้น	15,000	
จานเหย			.5/ชิ้น	2,000 ชิ้น	1,000	

ตอน 2 (ต่อ)

สินค้า	จีน : ต้นทุน	สยาม : ต้นทุน	ปริมาณส่งออก	มูลค่า	แหล่ง
หม้อน้ำมัน		.125 / ชิ้น	10,000 ชิ้น	1,250	
ตลับน้ำมันใส่ผม		.5 / ชิ้น	3,000 ชิ้น	1,500	
จานพลาสติก		.125 / ชิ้น	100,000 ชิ้น	13,500	
จานบุหรี		.25 / ชิ้น	50,000 ชิ้น	12,500	
ตลับขผึ้ง		.25 / ชิ้น	50,000 ชิ้น	12,500	
ถ้วย		.05 / ชิ้น	500,000 ชิ้น	25,000	
จานใส่เนื้อ		1 / ชิ้น	10,000 ชิ้น	10,000	
ถ้วยพร้อมฝาปิด		.07 / ชิ้น	50,000 ชิ้น	3,500	
กาน้ำชา		.5 / ชิ้น	30,000 ชิ้น	15,000	
อบเชย (ไต้หวัน)			500		T
น้ำมันกานพลู	100/ซังจีน 90/ซังจีน		ปริมาณน้อย		E, T
ทองแดง ทองเหลือง					G ₄ , T, X
เครื่องพิวเตอร์ 3: (พิวเตอร์เป็นส่วนผสม ของดีบุกและตะกั่ว)					
เส้นลวด			2,000		
ตะเกียงตั้งโต๊ะ		.75 / ชิ้น	500 ชิ้น	375	

ตอน 2 (ต่อ)

สินค้า	จีน : ต้นทุน	สยาม : ต้นทุน	ปริมาณส่งออก	มูลค่า	แหล่ง
เตียง			2,000		
กุญแจ		.25 / ชิ้น	30,000 ชิ้น	7,500	
กำไล		.125/ชิ้น	30,000 ชิ้น	3,750	
เชิงเทียน		.5/ชิ้น	5,000 ชิ้น	2,500	
ขาตั้งและจาน (ทองแดง)			500		
ขาตั้งและจาน(ทองเหลือง)		60	200	12,000	
ภาชนะ		100	200	20,000	
กล่องชนิดมีฝา		.25/ชิ้น	50,000 ชิ้น	12,500	
ขามฝาปิด		.25/ชิ้น	50,000 ชิ้น	12,500	
กล่องทองเหลืองรูปสี่เหลี่ยม		.75/ชิ้น	25,000 ชิ้น	18,750	
ตะเกียงทองเหลือง			130 ชิ้น		
ฝ้ายนสีด้า :					D,E,H ₁ ,T
ผ้าคลุมไหล่	8/ชิ้น 4/ชิ้น	6/ชิ้น 5/ชิ้น	20,000 ชิ้น	100,000	
ยังไม่ทำเป็นรูป		8/ชิ้น 2/ชิ้น	2,000 ชิ้น	10,000	
เมล็ด cubebs	44 36		ปริมาณน้อย		E,T,U,X
เครื่องปั้นดินเผา :					E,G ₄ ,H ₁ ,T
ขามข้าวและอ่าง		.125/ชิ้น	1,000,000 ชิ้น	125,000	
จาน ถ้วย จานรอง				50,000	

ตอน 2 (ต่อ)

สินค้า	เงิน : ต้นทุน	สยาม : ต้นทุน	ปริมาณส่งออก	มูลค่า	แหล่ง	
ขวดมีจุกพร้อม		.125/ชิ้น	5,000 ชิ้น	625	H ₁ ,T,U,X,Z	
ขวดน้ำหอม		.125/ชิ้น	5,000 ชิ้น	625		
กระปุกชนิดมีฝาปิด			200 ชิ้น			
พัต :						
งาช้าง (ชนิดด้อย-ดีที่สุด)		3/ชิ้น .25/ชิ้น	20,000 ชิ้น	30,000		
กระดาษ		.063/ชิ้น	10,000 ชิ้น	625		
อาหาร :						T
สาหร่ายทะเล		6	3,000	18,000		
รากไม้			ปริมาณมาก			
แฮม-หมูเค็ม		4	1,000	4,000		
เครื่องเรือน :					T	
มานไม้ไฟ			1,000			
เสื่อหวายปูพื้น		5	300	1,500		
เก้าอี้ไม้		.5	200	100		
เก้าอี้นอนและเก้าอี้ไม้ไฟ		2 .5	1,000	1,250		
ลูกเบญจกานี (สมอดิง)	16 8	28 12	100	1,900	T,DD	
แก้วและเครื่องแก้ว :					G ₄ ,O,T	
ตุ้มหูและแหวน		.063	40,000	2,500		

ตอน ๒ (ต่อ)

สินค้า	จีน : ต้นทุน	สยาม : ต้นทุน	ปริมาณส่งออก	มูลค่า	แหล่ง
หีบหนัก		.125	2,000	250	
ถ้วยแก้ว		.25	30,000	7,500	
แก้วเหล้าอุ้งุ่น		.03	50,000	1,500	
กระจกเงา		3 1	500	1,000	
ตะเกียง		.375	3,000	1,125	
ข้อไฟ		20 5	50	600	
ขวดแก้วเล็ก ๆ พร้อมจุก		.02	50,000	1,000	
เชิงเทียน		.125	5,000	625	
กาวและยางไม้	20 18		500		E,T,X,Z
เครื่องเงิน เครื่องทอง :					G ₄ ,Y,Z
หีบหมาก			ปริมาณน้อย		
ถาด			ปริมาณน้อย		
นวมกาน้ำชา			ปริมาณน้อย		
แผ่นหินอ่อนนี้			ปริมาณน้อย		E,G ₄ ,S,T,U,X,Z
ผ้าทอด้วยหญ้าชนิดหนึ่ง :					T,X,Z
หังพับ		16/ชิ้น 8/ชิ้น	2,000 ชิ้น	24,000	
ผ้าเช็ดหน้า		4/ชิ้น	200 ชิ้น	800	

ตอน 2 (ต่อ)

สินค้า	เงิน : ต้นทุน	สยาม : ต้นทุน	ปริมาณส่งออก	มูลค่า	แหล่ง
หมวกฟาง			25,000 ชิ้น		T, Z
หมึก :					E, T, Z
ชนิดดีและเป็นชุด	1,000 75		จำนวนหนึ่ง		
ใช้ทำเครื่องหมาย			จำนวนหนึ่ง		
ดอกจันทน์เทศ	200		300		T
สินค้าพวกโลหะ :					T
มีด		.125/ชิ้น	30,000 ชิ้น	3,750	
กรอบเตียง		4/ชิ้น	500 ชิ้น	2,000	
สีว เลื่อย และอื่นๆ			ปริมาณมาก		
ตะเกียง		.25/ชิ้น	5,000 ชิ้น	1,250	
มีดโกน		.125/ชิ้น	10,000 ชิ้น	1,250	
แว่นตา		.125/ชิ้น	10,000 ชิ้น	1,250	
ท่อน้ำ			100,000 ชิ้น		
ผ้าฝ้ายเนื้อดี : ⁶					E, H ₁ , T, U, V, X, Z
เนื้อละเอียดปานกลาง	2/ชิ้น .9/ชิ้น	20.25/ชิ้น	10,000 ชิ้น	202,500	
เนื้อหยาบ			20,000 ชิ้น		
สีต่างๆ		2.25/ชิ้น 1/ชิ้น	10,000 ชิ้น	15,000	

ตอน ๒ (ต่อ)

สินค้า	จีน : ต้นทุน	สยาม : ต้นทุน	ปริมาณส่งออก	มูลค่า	แหล่ง
สี และ			500		T,Z
น้ำยาซักเงา		8	150	1,200	
กระดาษ :					H ₁ ,T,Z
กระดาษเขียน			ปริมาณมาก		
สมุด		.25/ชิ้น .125/ชิ้น	500,000 ชิ้น	62,500	
กระดาษเงินทองสำหรับเผา			ปริมาณมาก		
กระดาษชุด		7	500	3,500	
ของดองและขนมหวาน :					D,E,H ₁ ,K ₁ ,T,U,V,X,Z,DD
หอมดอง กระเทียมดอง		.5/ไห	50,000 ไห	25,000	
ขิงดอง			ปริมาณมาก		
ส้ม		2/กระบุง	10,000 กระบุง	20,000	
ลิ้นจี่		2/กระบุง	5,000 กระบุง	10,000	
ผลไม้กวน	30 14	30	100	3,000	
ปรอท	260 160		750		H ₁ ,T,U,X,CC
โกฐน้ำเต้า	130 44		500		E,T,U,V,X
หญ้าฝรั่น			ปริมาณมาก		T
รองเท้ายาง	4/คู่ 1/คู่		25,000 คู่		H ₁ ,T,U,Z
สินค้าผ้าไหม :					E,H,G ₄ ,T,V,Z,CC

ตอน ๒ (ต่อ)

สินค้า	จีน : ต้นทุน	สยาม : ต้นทุน	ปริมาณส่งออก	มูลค่า	แหล่ง
ผ้าไหมลายดอกไม้		10/ชั้น 4/ชั้น	5,000	35,000	
โสร่งไหม		6/ชั้น 4/ชั้น	2,000	10,000	
กำมะหยี่		12/ชั้น 6/ชั้น	500	4,500	
เสื้อชุด (ไหม, ตัวน)		10/ชั้น 5/ชั้น	20,000	100,000	
ชุดละคร		50/ชั้น 1/ชั้น	500	12,500	
ผ้าเช็ดหน้า		5/ชั้น	3,000	15,000	
แพรหรือผ้ายกดอก			5,000 หลา		
ด้ายไหม			15		
ผ้าไหมกวางตั้ง			530 ม้วน		
ผ้าไหมเซียงไฮ้			200 ม้วน		
ผ้าไหมลายมังกร			300 ม้วน		
ผ้าไหมทำด้วยขนอูฐ		1/ชั้น 75/ชั้น	4,000 ชั้น	3,000	
ผ้าตัวนลายดอกไม้		12/ชั้น 5/ชั้น	5,000 ชั้น	40,000	
ผ้าตัวนเนื้อละเอียด		20	200 ชั้น	4,000	
ผ้าตัวนเซียงไฮ้			460 ม้วน		
ผ้าตัวนสี			140 ม้วน		
ผ้าฝ้ายแดง		6/ชั้น 3.5/ชั้น	3,000 ชั้น	13,500	

คอน 2 (ต่อ)

สินค้า	จีน : ต้นทุน	สยาม : ต้นทุน	ปริมาณส่งออก	มูลค่า	แหล่ง
หิน :					G ₄ , S, T
ปูพื้นและตัวตึก			ปริมาณมาก		
ใช้ประดับ			จำนวนหนึ่ง		
ขา (คุณภาพดี สีดำ)			จำนวนหนึ่ง		D,H ₁ ,Z,CC
กระเบื้อง :					G ₄ , S, T
รูปปั้น ขวด และอื่น ๆ			ปริมาณจำกัด		
มุงหลังคาและตัวอาคาร			ปริมาณมาก		
ของเล่นและเครื่องเล่น :					G ₄ , T, Z
ของเล่นเด็ก ๆ			ปริมาณมาก		
หีบของเด็ก ๆ		1/ชิ้น .5/ชิ้น	1,000 ชิ้น	750	
หุ่น			ปริมาณมาก		
รูปต่อ			ปริมาณมาก		
เรือเล็ก ๆ จำลอง		15/ชิ้น 10/ชิ้น	300 ชิ้น	3,750	
ลูกเต๋าและไฟ		.25 กล้อง, ลัง	40,000 กล้อง, ลัง	10,000	
ยาสูบ			ปริมาณมาก		T
Tutenague	42 26	20	5,000	100,000	E,H ₁ ,L,T,V
ร่ม กระดาษ	.24/ชิ้น .14/ชิ้น	1/ชิ้น .125/ชิ้น	10,000 ชิ้น	5,000	E,H ₁ ,T,U

ตอน 2 (ต่อ)

สินค้า	จีน : ต้นทุน	สยาม : ต้นทุน	ปริมาณส่งออก	มูลค่า	แหล่ง
เส้นไหม (ถั่วเหลือง)		20	100	2,000	H ₁ , T
ชาด			100		E,T,V,X
สินค้าไม้ (เบ็ดเตล็ด) :					T
ทึบ		.5/ชิ้น .125/ชิ้น	10,000/ชิ้น	2,500	
ถาดไม้		.125/ชิ้น	20,000/ชิ้น	2,500	
พู่กันระบายสี			ปริมาณมาก		

1 ราคของการบูรตกลดอย่างมากในระหว่าง ค.ศ. 1810—1855 การบูรของจีนส่วนใหญ่เป็นสินค้าเข้า ส่วนมากมีใซ้อยู่เสมอไปจนถึงกลางศตวรรษ เรืองนคือเหตุผลที่ว่า ทำไมราคาจึงตก ราคาสูงถึง 84 บาท เป็นราคาในระยะทศวรรษต้น ๆ ของศตวรรษที่ 19

2 เครื่องกระเบื้องในประเทศสยาม ราคายานกลางตามตัวเลขที่ได้จากมัลลอค

3 เครื่องทองแดง เครื่องทองเหลือง และเครื่องฟิวเตอร์ ในประเทศสยาม ราคายานกลางตามตัวเลขของมัลลอค

4 ราคากุญแจกุญแจในจีน หาได้เพียงราคาเดียว จาก Williams, *Commercial Guide*, 1863 หน้า 129

5 เครื่องแก้วในสยามมีราคายานกลาง แต่ตัวเลขที่มัลลอคได้มานั้นต่ำกว่า

6 ราคามัลลอคสำหรับผ้าฝ้ายเนื้อดี เส้นใยฝ้ายชนิดหนาทานปรากฏว่าสูงเมื่อเทียบกับเส้นใยของชนิดอื่น ๆ ที่ส่งเข้ามา เช่น ไหม ราคของเขา 20.25 บาทต่อ 1 ชิ้น เปรียบเทียบได้เท่ากับผ้าฝ้ายเนื้อดี 1 ชิ้น ราคของผ้าฝ้ายสี โดยทั่วไปแล้วสูงกว่าคุณภาพของเนื้อผ้าและอาจจะใช้เป็นหลักในการกำหนดราคาต่าง ๆ ของเนื้อผ้าชนิดดี ปานกลาง และชนิดเนื้อเลวกว่า

7 ราคาสินค้าผ้าไหม และเส้นใยในจีนที่ส่งออกไปยังประเทศสยาม ยากแก่การประเมินเพราะมีแต่ราคาของพวกคุณภาพสูงที่ส่งออกไปยังตะวันตกให้ไว้หนังสือ แนะนำการค้าและราคามัจจุบันของศตวรรษที่ 19

บรรณานุกรมภาคผนวก ก.

ชื่อของแหล่งต่าง ๆ ที่ยกมารวมอยู่ในภาคผนวก ก. นั้น ให้ไว้ย่อ ๆ ข้างล่างนี้ สำหรับข้อความที่อ้างถึงอย่างครบถ้วนให้ดูบรรณานุกรมท้ายหนังสือ

- A *Allen's Indian Mail*, 9 (1844), 263; 84 (1847), 527-528.
- B *The Asiatic Journal and Monthly Register*, n. s., 38 (1842), 134.
- C *Bowring, Siam*, vol. 1, 231-232; 254-255.
- D *The Burney Papers*, vol. 1, pt. 1, 169-170; vol. 2, pt. 4, 79-85, 97-109.
- E *Canton Register*, 12/14/1827, 4/5/1828, 4/4/1829, 6/18/1829, 8/17/1829, 2/2/1831, 6/24/1834.
- F *Chinese Repository*, 8 (1839), 130.
- G *Chotmaiher* (Documents, National Library, Bangkok):
- G₁ CMH. Thonburi, #13, 1781.
 - G₂ CMH. R. I, #3, 1784 #4, 1786, #6, 1792.
 - G₃ CMH. R. II, #15, 1813, #5, 1820.
 - G₄ CMH. R. III, #49, 1844, #123, 1844.
- H Crawford, John:
- H₁ *Embassy*, 408-413, 417-435.
 - H₂ *History*, vol. 3, 183.
- I Elmore, *Directory*, 305-310.
- J Finlayson, *Mission to Siam*, 169, 214-215, 255-263.
- K Great Britain:
- K₁ *Abstract of Reports: Siam*, 7, 39-48, 143-144, 162-165, 334-335.
 - K₂ *Report from the Select Committee*, vol. 5 (1830), 310-312.
- L Greenberg, *British Trade*, 49, 81, 87.
- M Gutzlaff, *Journal*, 44, 110.
- N Hamilton, *East India Gazetteer*, 744.
- O Hirth "Geographical Distribution," *China Review*, 2.5 (1873-74), 306-309, 2.6 (1873-74), 376-382.
- P Hsieh, *Hsin-pien Hsien-lo kuo-chih*, 73-84.
- Q *Hunt's Merchants' Magazine*, 1 (1840), 472-474, 2 (1847), 376.
- R Ingram, *Economic Change*, 9.
- S Malcom, *Travels*, vol. 2, 122.
- T Malloch, *Siam*, 34-51, 59-63.
- U Martin, *China*, vol. 2, 120-131, 138.
- V Milburn, *Oriental Commerce*, vol. 2, 441-442, 491, 504.
- W Moor, *Indian Archipelago*, 206, 226, 235-237.

- X Morrison, *Commercial Guide*, 1848, 139—183.
- Y National Archives, *Letter*, King Rama IV to Yam Ap Toot, 1853.
- Z Neale, *Residence in Siam*, 173—177.
- AA Neon Snidvongs, "Siam at the Accession," 26—27.
- BB Pallegoix, *Royaume Thai*, vol. 1, 324—329.
- CC Roberts, *Embassy*, 273—274, 311—318.
- DD *Singapore Chronicle*, 10/18/1832, 4/11/1833, 11/21/1833, 12/12/1833.

ข้ออ้างอิงต่อไปนี้เป็นควรรจะดูชื่อจีนและประโยชน์ต่าง ๆ ของผลิตภัณฑ์ที่กล่าวไว้ข้างต้น

Burkill, *A Dictionary of the Economic Products of the Malay Peninsula*, 1966.

Stuart, *Chinese Materia Medica*, 1911.

Watson, *The Principal Articles of Chinese Commerce*, 1930.

Yule and Burnell, *Hobson—Jobson*, 1903.

ภาคผนวก ข.

บัญชีสินค้าของเรือค้าขายจากประเทศสยาม 4 ลำ

- ตอน 1 สรุปรายการสินค้าทั้ง 4 ลำ
 ตอน 2 บัญชีสินค้าของเรือสำเภา ชุ่นฮง
 ตอน 3 บัญชีสินค้าของเรือสำเภา ชุ่นฮะ
 ตอน 4 บัญชีสินค้าของเรือสำเภา ชินหลี
 ตอน 5 บัญชีสินค้าของเรือกำปั่นเทพโกสิน

หมายเหตุ บัญชีสินค้าเหล่านี้พบใน CMH.R. III, # 49,1844 ความจริงแล้ว เอกสารเหล่านี้ไม่ได้ลงวันที่ แต่เข้าแฟ้มไว้กับรายการสินค้าของปี 1844 หลักฐานภายในบ่งว่าควรจะเป็นปี ค.ศ. 1845

ผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ ที่บรรทุกเรือมายังประเทศจีน ปรากฏว่าเป็นสินค้าประเภทบรรณาการ หรือใช้แทนภาษี โดยเฉพาะอย่างยิ่งพริกไทย ลูกกระวาน ครั่งและนอแรด หรือบางอย่างอาจเป็นเงินจากคนสามัญที่เป็นลูกน้องพวกขุนนางชาวสยามที่ส่งมาให้ขุนนางเหล่านั้น ซึ่งเป็นผู้อุปถัมภ์เรือค้าขาย ถึงแม้จะไม่มีหลักฐานกล่าวว่าเรือสำเภาชุ่นฮง มีพวกขุนนางเป็นผู้อุปถัมภ์ก็ตาม แต่การค้าขายทั้งหมดนี้จัดเข้าอยู่ในฐานะการค้าของประเทศ

น้ำหนักบอกเป็น หาบ (piculs) ถ้าไม่ระบุเป็นอย่างอื่น
 หน่วยของราคา, การลงทุน และอัตราภาษี บอกเป็นบาท
 อัตราภาษี บอกเป็น บาทต่อหาบ ถ้าไม่ระบุเป็นอย่างอื่น

1 ตารา ของดีบุกเท่ากับ 3 หาบ

ในตอน 5 ตัวเลขทั้งหมดยกเว้นพวกสินค้าที่มีเครื่องหมายดอกจันนั้น บอกจำนวนเต็มโกธี่เฉียงที่สุดเป็นเฟื้อง ในตอน 1-4 ตัวเลขต่าง ๆ รวม เขี่ย เข้าไว้ด้วย

ในตอน 1 ตัวเลขสำหรับตีปี่รวมได้ 263.47 หาบ บรรทุกไปในเรือสำเภาเล็ก ๆ ที่ใช้คุ้มกันซึ่งติดตามเรือค้าขายของประเทศสยามทั้ง 4 ลำ

ตอน 1 สรุปบัญชีสินค้าเรือทั้ง 4 ลำ

	น้ำหนัก	ราคาต่อหน่วย	การลงทุนสินค้า	อัตราภาษี	ภาษีทั้งหมด	การลงทุน + ภาษี
1. สินค้า						
ไม้ฝาง	12450	1.25	15562.5	1.0	12450	28012.5
พริกไทยที่เหลือ จากปี 1844	2044.74	7.0	14313.18	-	-	14313.18
ทรัพย์สิน การเก็บภาษี ปี 1845	4800	7.125	34200	-	-	34200
ไม้แดง	4284.8	1.125	4957.16	.75	6650.4	16075.4
	4582.4	.875	4467.95			
ไม้พลอง	400	.9425	377	.325	519.84	1754.72
	300	.9	270			
	234.37	.811	190.059			
	122	.893	99.9775			
	553.15	.538	297.84			
ครึ่ง	100.48	9.0	904.32	1.25	194.8125	1542.0925
	55.37	8.0	442.96			
ดีป्ली	352.64	12	4231.44	-	-	4231.44
น้ำตาลอ้อยแดง	200	3.75	750	-	-	750
ดีบุก (54 ตรา)	162	80/ตรา	4320	3.0×162	486	4806
นอแรด	.35	8/ซั้ง	280	.5/ซั้ง	17.5	297.5

ตอน 1 (ต่อ)

	น้ำหนัก	ราคาต่อหน่วย	การลงทุนสินค้า	อัตราภาษี	ภาษีทั้งหมด	การลงทุน + ภาษี
ลูกกระวาน	10.40	220	2208.8	14	140.5	2349.36
หมากแห้ง	15.12	2.5	37.8	1.0	15.045	52.845
ทางเสือ :						
2 ใหญ่	140	110.	220	70.	140	520
2 เล็ก	85	48.	96	32.	64	
สมอเรือ :						
1	30	36.	36	5.5	5.5	252
3	90	32.	96	5.5	16.5	
4	120	20.	80	4.5	18.	
ไม้ประดู่ (35)	100	4.5	157.5	0.5	17.5	175
สินค้าทั้งหมด	31,222.46		88,596.4		20,735.59	109,332.035
2. ค่าใช้จ่าย						
เรือกำปั่น 1 ลำ						
ค่าใช้จ่ายสำหรับลูกเรือ						
และเบ็ดเตล็ด		5,536.936	12,856.726			12,586.691
เรือสำเภา 3 ลำ						
ค่าใช้จ่ายสำหรับลูกเรือ						
และเบ็ดเตล็ด		7,319.755				
น้ำหนักทั้งหมด	31,222.46					
			การลงทุนทั้งหมด			122,188.726

ตอน ๒ บัญชีสินค้าของเรือสำเภารุ่นฮง

	น้ำหนัก	ราคาต่อหน่วย	การลงทุนสินค้า	อัตราภาษี	ภาษีทั้งหมด	การลงทุน+ ภาษี
1. สินค้า						
ไม้ฝาง	3000	1.25	3750	1	3000	6750
พริกไทย :						
จ่ายเป็นชนิด						
ของพริกไทย	221.55	7.125	1578.544	-	-	12112.5
ทาร์ปัสสิน	589.2	7.125	4196.768	-	-	
ซ้อมา	889.43	7.125	6337.189	-	-	
ไม้แดง	1700	1.15	1955	.75	1275	3230
ไม้พลอง	400	.9425	377	.325	130	507
ครึ่ง	50.42	9	453.78	1.25	63.025	516.805
คิปลี	35.65	12	427.8	-	-	427.8
สินค้าทั้งหมด	6,886.25		19,076.08		4,468.025	23,544.105
2. ค่าใช้จ่าย						
เงินเดือนกับตัน			233			
ระวางบรรทุก			1208.625			
เบ็ดเตล็ด		425.5	1101.24			2542.875
Hoi sit (?)		675.75	2542.875			

ตอน 2 (ต่อ)

	น้ำหนัก	ราคาต่อหน่วย	การลงทุนสินค้า	อัตราภาษี	ภาษีทั้งหมด	การลงทุน+ ภาษี
3. สินค้าต่าง ๆ						
ที่ถูกส่งมา	825					
สินค้าของพวกลูกเรือ	<u>220.3</u>					
และลำต้า	1045.3					
น้ำหนักทั้งหมด	7,931.55			การลงทุนทั้งหมด		26,086.98

ตอน 3 บัญชีสินค้าของเรือสำเภายุ่นฮะ

	น้ำหนัก	ราคาต่อหน่วย	การลงทุนสินค้า	อัตราภาษี	ภาษีทั้งหมด	การลงทุน + ภาษี
1. สินค้า						
ไม้ฝาง	3200	1.25	4000	1.0	3200	7200
พริกไทย	1700	7.125	12112.5	—	—	12112.5
ไม้แดง	1500	1.15	1725	.75	1125	2850
ไม้พลอง	300	.9	270	.325	97.5	367.5
คิปลี	20	12	240	—	—	240
ครึ่ง	50.06	9	450.54	1.25	62.5	513.115
น้ำตาลอ้อยแดง	200	3.75	750	—	—	750
ทางเสื่อ (2)	140	110	220	70	140	360
ไม้ประดู่ (35)	100	4.5	157.5	.5	17.5	175
สินค้าทั้งหมด	7,210.06		19,925.54		4,642.5	24,568.115
2. ค่าใช้จ่าย						
เงินเดือนกัปตัน			308			
ระวางบรรทุก			1189.5			
Boi Chan (?)			1065			2562.5
			2562.5			

ตอน 3 (ต่อ)

	น้ำหนัก	ราคาต่อหน่วย	การลงทุนสินค้า	อัตราภาษี	ภาษีทั้งหมด	การลงทุน + ภาษี
3. สินค้าต่าง ๆ						
ที่ถูกส่งมา	795					
สินค้าของพวกลูกเรือ	<u>346</u>					
และลำตัว	1121					
น้ำหนักทั้งหมด	8,331.06				การลงทุนทั้งหมด	27,130.615

ตอน 4 บัญชีสินค้าของเรือสำเภารัตนพล

	น้ำหนัก	ราคาต่อหน่วย	การลงทุนสินค้า	อัตราภาษี	ภาษีทั้งหมด	การลงทุน+ภาษี
1. สินค้า						
ไม้ฝาง	2000	1.25	2500	1.0	2000	4500
พริกไทย	1400	7.125	9975	—	—	9975
ไม้แดง	668	1.163	777 ¹	.75	501	1278
ไม้พลอง	234.37	.811	190.059	.2625 ²	76.17	266.23
ดิบุก (34 ตรา)	102	80./ ตรา	2720	3×102	306	3026
นอแรด	.35	8./ ชั่ง	280	.5/ ชั่ง	17.5	297.5
สินค้าทั้งหมด	4,404.72		16,442.059		2,900.67	19,342.73
2. ค่าใช้จ่าย						
เงินเดือนกัปตัน			669.7638			
ระวางบรรทุก			971.8662			
เบ็ดเตล็ด		168	572.75			2214.38
Boi chan (?)		404.75	2214.38			
3. สินค้าต่าง ๆ						
ที่ถูกส่งมา	566.28					
สินค้าของพวกลูกเรือ	205.42					
และลำต้า	771.70					
น้ำหนักทั้งหมด	5,176.42			การลงทุนทั้งหมด		21,557.11

¹จำนวนเต็ม

²ควรเป็น .4

ตอน 5 บัญชีสินค้าของเรือกำปั่นเทพโกสิน

	น้ำหนัก	ราคาต่อหน่วย	การลงทุนสินค้า	อัตราภาษี	ภาษีทั้งหมด	การลงทุน+ภาษี
1. สินค้า						
ไม้ฝาง	4250	1.25	5312.5	1	4250	9565.5
พริกไทย	2044.74	7	14313.125	—	—	14313.125
ไม้แดง	4582.40	.875	4467.75	.75	3749.375	8717.25
	416.8	1.125	500.125			
ลูกกระวาน*	10.04	220	2208.8	14	140.5	2349.36
คว้ง	55.37	8	442.875	1.25	69.125	512
หมากแห้ง*	15.12	2.5	37.8	1	15.045	52.845
ดีปลี	33.52	12	402.125	—	—	402.125
ดีบุก (20 ตาราว)	60	80/ ตาราว	1600	3×60	180	1780
ไม้พลอง	553.15	.538	297.84	.325	216.182	613.999
	112	.893	99.9775			
หางเสือ	85	48.	96	32.	64	160
สมอเรือ:						
1	30	36.	36	5.5	5.5	252
3	90	32.	96	5.5	16.5	
4	120	20.	80	4.5	18.0	
สินค้าทั้งหมด	12,458.14		29,991.25		8,724.227	38,715.204

ตอน 5 (ต่อ)

	น้ำหนัก	ราคาต่อหน่วย	การลงทุนสินค้า	อัตรภาษี	ภาษีทั้งหมด	การลงทุน+ ภาษี
2. ค่าใช้จ่าย กับตัน เบ็ดเตล็ด			5536.875			5536.875
น้ำหนักทั้งหมด	12,458.14			การลงทุนทั้งหมด		44,252.079

* ไม่ได้ทำให้เป็นเฟือง

ภาคผนวก ก.

ค่าธรรมเนียม และภาษีเรือสำเภาสยามที่กวางตุ้ง ใน ค.ศ. 1813

แหล่งที่มา CMH.R. 2, # 15,1813

คำอธิบาย

ตอน 1 ภาษีในการเริ่มบรรทุกครั้งแรก

ก. อาจหมายถึงภาษีสินค้า

ข. 1-2 ดูเหมือนว่า เป็นการแยกเงินค่าธรรมเนียมออกเป็นค่าธรรมเนียม
ขาเข้าและขาออก

ค.-จ. ไม่มีการเปรียบเทียบ

ตอน 2 ค่าธรรมเนียมจ่ายที่เมืองหลวง

ก. อาจหมายถึงค่าธรรมเนียมที่จ่ายต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร ดังนั้น เจ้าหน้าที่
เหล่านั้นจะไม่นำสินค้าซึ่งประเมินภาษีไว้สูงในเอกสารศุลกากรเข้ามา

ข. 1-3 ไม่มีการเปรียบเทียบ

ข. 4 เป็นไปได้ว่า ค่าธรรมเนียมที่จ่ายให้คอมปราโดร์ เพื่อที่จะออกค่าใช้จ่าย
เกี่ยวกับงานแสดงสินค้า

ค.-จ. ไม่มีการเปรียบเทียบ

หมายเหตุ คำหลายคำที่ใช้ในเอกสารนี้ ไม่สามารถจะแปลเป็นอังกฤษได้ และไม่สามารถที่จะหาคำจีนที่เปรียบ
เทียบเหมือนกันได้ด้วย มีข้อคล้ายคลึงกันบางประการในการเก็บภาษีเรือสำเภากัน หรือเรือของชาว
ตะวันตก นอกจากนั้น เอกสารนี้ไม่ได้แสดงชัดแจ้งว่า ค่าธรรมเนียมที่บันทึกไว้ เป็นค่าธรรมเนียม
เนียมสำหรับเรือสำเภาทุกลำซึ่งแล่นไปยังเมืองกวางตุ้ง ใน ค.ศ. 1813 หรือว่าเป็นค่าธรรมเนียมที่
เรียกเก็บจากเรือสินค้าเพียงลำหนึ่งเท่านั้น จำนวนทั้งหมดที่เป็นตัวเลขที่ได้จากจำนวนเงินที่เก็บจาก
การเข้าครั้งหนึ่ง ดูเหมือนจะจัดความเป็นไปได้ของประการหลังให้หมดไป ไม่น่าจะเป็นไปได้
อย่างขี้ว่า เรือสำเภาลำหนึ่งจะถูกเก็บถึง 23,811.53 เหรียญสเปน โดยเฉพาะอย่างยิ่งจำนวนนั้นเท่า
กับการลงทุนสินค้าทั้งหมดของเรือกำปั่นสยามลำใหญ่ที่แล่นไปประเทศจีนใน ค.ศ. 1844 (ดูภาค
ผนวก ข. ตอน 5) ประการสุดท้าย ตัวเลขสำหรับภาษีทั้งหมดที่จ่ายไปจริง ๆ เกือบจะถูกล้างไป แต่
จำนวนที่เห็นได้ชัดที่ยังคงหลงเหลืออยู่ 2-3 แห่ง แสดงว่า ไม่ใช่เป็นจำนวนที่เพิ่มขึ้นมาของราย
การที่บันทึกแยกกันไว้ เพราะฉะนั้นเรือสำเภาอาจจะต้องจ่ายประมาณ 23,811.53 เหรียญสเปน
เมื่อเรือมาถึงตามบัญชีแยก

ราชการนี้ได้มาจากเอกสารที่กล่าวไว้ว่า เรือสำเภ 7 ลำแล่นไปยังเมืองกวางตุ้ง แต่ลำหนึ่ง
 เป็นเรือบรรณาการได้รับยกเว้นภาษี ถ้าจำนวนเงิน 23,811.53 เหรียญสเปนหารด้วย 6 เรือสำเภ
 แต่ละลำคงจะจ่ายภาษี และค่าธรรมเนียม 3,968.— เหรียญสเปน อันเป็นจำนวนที่มากเกินไปเมื่อ
 เราพิจารณาว่า เรือกำปั่นของชาวตะวันตกในขนาดที่เทียบเคียงกัน (412 ตัน) จ่ายให้ 4,775.—
 เหรียญสเปน (Phipps, *A Practical Treatise on the China and Eastern Trade*, P. 143 ตัวเลข
 ของเขาสะท้อนให้เห็นแต่เพียงค่าธรรมเนียมท่าเรือ ไม่ได้รวมภาษีสินค้าเข้าไปด้วย เพราะฉะนั้นค่า
 ใช้จ่ายทั้งหมดสำหรับเรือตะวันตกลำหนึ่งอาจสูงกว่ามาก) อย่างไรก็ตาม จากการอ้างอิงเกี่ยวกับ
 ความเสมอกัน ที่กล่าวกันว่าอยู่ระหว่างการเดินเรือของสยามกับจีน (Fo 17/9, P. 46 *Canton
 Register*, 11/3/1832) ตัวเลขที่ต่ำกว่า 3,968.— เหรียญสเปน สำหรับเรือกำปั่นสยาม อาจจะถูก
 หมายกันไว้อยู่แล้ว

ตอน 1

ภายในการเริ่มบรรทุกครั้งแรก

ก. การขายสินค้า (ค่าธรรมเนียม)	10,966.615 บาท
ข. ค่าธรรมเนียมเข้าและออก	
1) ขาขึ้นทั้งหมด (ค่าธรรมเนียม) 7,823.655 บาท	} = 16,570.27 บาท
2) ขาล่องทั้งหมด (ค่าธรรมเนียม) 8,746.615 บาท	
ค. บ้าย/ไบปลิว/รง (ค่าธรรมเนียม)	3,704.025 บาท
ง. จ่ายให้ Sinlo (chopboat หรือ linguist?)	4,503.6 บาท
จ. Pan Ju ได้มา/ใช้ไป	1,839.2175 บาท

ตอน 2

ค่าธรรมเนียมจ่ายที่เมืองหลวง (กวาง-โจว)

ก. Pang (hide?) เพื่อปิดบัง (ราคาที่แท้จริงของสินค้า 6 ชนิด)	2,813.7628 บาท
ข.	
1) ค่าธรรมเนียมขึ้นล่องทั้งหมด 4,995.1252	} 5,157.1252 บาท
2) จ่ายให้ Sinlo เกิน (the above?) 104	
3) ลูกเรือบรรทุกของไปเงินเรียกเก็บ 16	
4) ค่าบำรุงของลูกเรือสำหรับ Ming-i (ละคร) 42	
ค. Pan (?)	
1) yong (?) 308,6525	} 463.0972 บาท
2) T'a 154,4447	
ง. ค่าระวางบรรทุก/ค่าธรรมเนียมลงทะเลเบี่ยน (เงินค่าปิดปาก)	1,270.5 บาท
จ. Pan Ju ใช้ไป	335.2175 บาท
จำนวนทั้งหมด	47,623.18 บาท

เชิงอรรถ

อักษรย่อที่ใช้ในเชิงบรรณบทที่ 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)

เชิงอรรถบทที่ 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 สำหรับการพิจารณาเหตุการณ์การค้าระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับจีนในสมัยก่อนราชวงศ์ซ่ง.

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

³ สำหรับคำจำกัดความคำว่า เรือสำเภา ให้ดูบทที่ 3 หน้า 35 เรือสำเภาจากมณฑลเกียงสูง และจีเกียง จะถูกนำไปใช้ในการลำเลียงสินค้าบ้างเป็นครั้งคราว แต่เรือสำเภาที่แล่นไปมายังและไปจากประเทศสยามสร้างตามแบบเรือสำเภาที่มาจากมณฑลฟูเกี้ยนและกวางตุ้งเสียเป็นส่วนใหญ่.

⁴ ดังเช่น ได้มีการค้นพบว่า ลูกเรือส่วนมากที่ไปกับเรือนำเครื่องบรรณาการที่ไปกวางตุ้ง ในปี 1724 นั้นเป็นคนจีน ซึ่งคนทั่วไปอาจจะคาดคิดว่าพวกลูกเรือนั้นเป็นคนสยาม: *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 ดูบทที่ 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), เอเชียตะวันออกถูกแบ่งออกเป็นมหาสมุทรตะวันตก (ซี-หยาง) และมหาสมุทรตะวันออก (ตง-หยาง) และพวกต่างแดน (ไ่ว-จี อันได้แก่ญี่ปุ่นและพวกคัทซ์) บรูไนเป็นจุดแบ่งระหว่างมหาสมุทรทั้งสอง (หน้า 67) เขาได้รวมเอาดินแดนส่วนใหญ่แทบทั้งหมดซึ่งต่อมาได้รู้จักกันในนามของ หนาน-หยาง อันได้แก่ ประเทศสยาม แหลงมลายู สุมาตรา ฝั่งตะวันออกของเกาะชวา ฝั่งตอนใต้ของเกาะบอร์เนียวในมหาสมุทรตะวันตก และเกาะลูซอน ซูลู มารีนาคุกต์ หมู่เกาะมะละกา และภาคตะวันออกของเกาะบอร์เนียวในมหาสมุทรตะวันออก อีกหลายสิบปีต่อมา 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), วางหลักภูมิศาสตร์ของเขาโดยใช้ 4 จุดของเข็มทิศ ดูเหมือนว่าเขาจะกำหนดให้ประเทศต่างๆอยู่ในภาคหนึ่งภาคใดของสี่ภาคตามเข็มทิศตามความพอใจของเขา โดยรวมเอา ฮอลแลนด์ เอเดน พม่า ไปรูเกส ซูลู และสุมาตรา อยู่ในภาคตะวันตก (ซี-ปู้) และชวา กัมพูชา สยาม มาลีนดี เมกกะ และอันนัม อยู่ในภาคใต้ (หนาน-ปู้) ในการกล่าวถึงการเดินทางของเขาไปยังหยาง ผิง หนาน Hsieh Ch'ing-kao ได้เขียนเรื่องราวไว้เมื่อปี 1820 ใน *Hai-lu* (บันทึกเกี่ยวกับเส้นทางทะเล, 2 *chüan* ใน *Pai-pu ts'ung-shu chi-ch'eng*, Taipei: I-pao she, 1953, orig. pub. 1842), แบ่งโลกออกเป็นทะเลตะวันตกเฉียงใต้ (ซี-หนาน ไท่) ทะเลใต้ (หนาน-ไท่) และทะเลตะวันตกเฉียงเหนือ (ซี-เมย์ ไท่) ประเทศมณฑลแผ่นดินใหญ่ในภาคตะวันออกเฉียงใต้ของเอเชีย แหลงมลายู และฝั่งทะเลของอินเดียประกอบกันเป็นภาคทะเลตะวันตกเฉียงใต้ ขณะที่ภาคทะเลใต้รวมเกาะสุมาตรา ชวา บอร์เนียว ซูลู หมู่เกาะฟิลิปปินส์ มารีนาคุกต์แอมัมบาวา และหมู่เกาะเซเลเบส เป็นต้น ภาคทะเลตะวันตกเฉียงเหนือประกอบด้วยประเทศต่างๆในซีกโลกตะวันตกเป็นปรุย Wei Yuan, *Hai-kuo t'u-chih* (60 *chüan*, 2nd ed., Yangchou: Ku-wei t'ang, 1847), จัดให้ภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นภาคทะเลตะวันออกเฉียงใต้ (ตง-หนาน หยาง) แยกประเทศออกเป็นพวกเกาะและพวกที่อยู่บนแผ่นดินใหญ่ ญี่ปุ่น เกาหลี และหมู่เกาะริวกิวอยู่ที่ชายเขตก้นตะวันออกและเกาะสุมาตราอยู่ชายเขตก้นตะวันตก ใน Hsu Chi-yü, *Ying-huan chi-l'ueh* (การพูดถึงวงมหาสมุทรอย่างสั้นๆ, 10 *chüan*, n.p. 1850), ได้แบ่งภาคเช่นเดียวกับ *Hai-kuo t'u-chih* ในหมู่ประเทศที่เป็นเกาะ และที่อยู่บนผืนแผ่นดินใหญ่ แต่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ทั้งหมดถูกจัดให้รวมอยู่ในภาคมหาสมุทรใต้ (หนาน-หยาง) กล่าวคือ จากเกาะลูซอน และเซเลเบสถึงเกาะสุมาตรา ถึงแม้เขาจะได้กล่าวว่า ปะหัง และสิงคโปร์อยู่สุดเขตแดนของ หนาน-หยาง (บทที่ 1, หน้า 24 a) เขาก็ยังรวมเอาเกาะสุมาตราไว้ด้วย (บทที่ 2, หน้า 27 a ff.) ยกเว้น Lu Tz'u-yün แล้วนักภูมิศาสตร์คนอื่นๆก็ได้แบ่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ตามแนวนี้ พวกเขาได้เลือกใช้ชื่อต่างๆกันในการแบ่งภาคต่างๆของมหาสมุทรตะวันออก, ใต้ และตะวันตกเฉียงใต้ของจีน แต่ก็มีแนวโน้มที่จะจัดให้ประเทศกลุ่มเดียวกันอยู่ในภาคเดียวกันโดยทั่วไป.

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

- ¹⁰"The Hoppo Book of 1753," manuscript no. 9, the Hirth Collection, Staatsbibliothek Preussischer Kulturbesitz, Berlin, pp. 73-78 *passim*.
ข้าพเจ้าขอขอบคุณเป็นพิเศษต่อ ดร. Wolfgang Seuberlich แห่ง Marburg/Lahn, เยอรมนี ตะวันตก, ในการบอกแหล่งที่จะหาต้นฉบับนี้ให้แก่ข้าพเจ้า ข้าพเจ้าขอขอบคุณต่อ Dr. Dieter George แห่ง Orientalische Abteilung, Staatsbibliothek Preussischer Kulturbesitz ในความกรุณาที่ข้าพเจ้าได้รับไมโครฟิล์มของหนังสือต้นฉบับนี้.
- ¹¹ดู 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 สำหรับข้อเขียนของเขา เรื่องทัศนคติของคนจีนเกี่ยวกับมหาสมุทร.
- ¹²Hsü Chi-yü, *Ying-huan chih-lüeh*:1:29a.
- ¹³A. 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.
- ¹⁴Albert 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 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); John 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 ข้อความเหล่านี้มีอยู่ในเชิงอรรถต่างๆในหนังสือเล่มนี้

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. ถึงแม้ว่าเอกสารนี้จะให้ตัวเลขว่าอยู่ในปี 1844 แต่จากหลักฐานภายในประเทศได้ชี้ให้เห็นว่าควรจะเป็นปี 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 Fuk-ken Koso no sen'an ni tsuite" (นายหน้าในการเดินเรือที่ผูกพันและเกี่ยวเนื่องในสมัยราชวงศ์ชิง), *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" (การค้าในมณฑลกวางตุ้งในสมัยราชวงศ์ชิง) *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) เขาได้สำรวจทางการค้าตั้งแต่สมัยราชวงศ์โจว จนถึงสมัย สาธารณรัฐ แต่เมื่อเขียนเกี่ยวกับการค้าสมัยราชวงศ์ชิง เขาแทบจะไม่ได้กล่าวถึงเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และการค้าของจีน ควรดูหนังสือที่เขียนโดย Wong Po-shang, "Ch'ing-tai Kuang-tung mao-i chi ch'i tsai Chung-kuo-ching-chi shih shang-chih i-i" (ความสำคัญในทางประวัติศาสตร์ของการค้าของมณฑลกว๋างตุ้งภายใต้ราชวงศ์ชิง), *Ling-nan hsueh-pao*, 3.4 (1934), 157-196; T'ung Meng-cheng, *Kuan-shui kai-lun* (บทความเรียงเกี่ยวกับภาษีศุลกากร) (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 องค์กรในกว๋างตุ้ง) (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 ในมณฑลกว๋างตุ้งในสมัยราชวงศ์ชิง), *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" (การฉ้อราษฎร์บังหลวงของศุลกากรทางทะเลของมณฑลกว๋างตุ้งในกลางศตวรรษที่ 18), *Jen-wen k'o-hsueh hsueh-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* (เรื่องราวโดยสมบูรณ์เกี่ยวกับการค้าต่างประเทศกับประเทศต่างๆในสมัยราชวงศ์ชิง), 20 *ch'uan* (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" (การค้าตามชายฝั่งระหว่างจีนและชาติตะวันตกในสมัยราชวงศ์ชิง ก่อนสงครามฝิ่น), *Ch'ing-hua hsueh-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* (ฐานะของเรือใบของจีนในการค้าทางทะเลของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ 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-สยามในสมัยพระเจ้าเงิน-หลง), *Li-shih hsueh-pao*, 2 (1974), 385-412.

- ²⁸ *Ta-Ch'ing li ch'ao shih-lu* (จดหมายเหตุทั่วไปของสมัยราชวงศ์ชิง), 4,485 *chuan* (Taipei: Hua-wen shu-chu, 1964), orig. pub. 1937-38; (*Ch'in-ting*) *Ta-Ch'ing hui-tien* (พระราชบัญญัติบริหารงานของราชวงศ์ชิง), 80 *chuan*, 1813 (1818?); (*Ch'in-ting*) *Ta-Ch'ing hui-tien*, 100 *chuan* (Taipei: Ch'i-wen, 1963), orig. pub. 1899; (*Ch'in-ting*) *Ta-Ch'ing hui-tien shih-li* (พระราชบัญญัติการบริหารงานและแบบฉบับที่ได้ปฏิบัติกันมาแต่เดิมในสมัยราชวงศ์ชิง), 250 *chuan*, 1733; (*Ch'in-ting*) *Ta-Ch'ing hui-tien shih-li*, 1,220 *chuan* (Taipei: Ch'i-wen, 1963), orig. pub. 1899; (*Ch'in-ting*) *Hu-pu tse-li* (แบบฉบับที่ได้ปฏิบัติมาแต่เดิมของคณะกรรมการรายได้แผ่นดิน), 134 *chuan*, 1791; (*Ch'in-ting*) *Hu-pu tse-li*, 100 *chuan*, 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* (เรื่องราวโดยสมบูรณ์เกี่ยวกับการจัดการของเราในเรื่องพวกอารยชน), 260 *chuan* (Taipei: Wen-hai, 1970-71), facs. rep. 1930 ed.; (*Ch'in-ting*) *Ku-chin t'u-shu chi-ch'eng* (สารานุกรมฉบับหลวง), ed. by Ch'en Meng-lei et al., 10,000 *chuan* (Shanghai: Chung-hua, 1934), facs. rep. 1726 ed.; *Ch'ing-shih kao* (ช่วงประวัติศาสตร์สมัยราชวงศ์ชิง), ed. by Chao Erh-hsün, 534 *chuan* (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 *chuan* (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 *chuan* (Taipei: Shih-chieh, 1964), orig. pub. 1873; *Huang-ch'ao chang-ku hui-pien* (บันทึกทางประวัติศาสตร์ของราชวงศ์ชิง), comp. by Chang Shou-yung et al., 100+2 *chuan* (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* (สิ่งจำเป็นในการมืองกันภัยทางทะเล), 24 *chuan*, 1838; Yü Ch'ang-hui, *Fang-hai chi-yao* (สิ่งจำเป็นในการมืองกันฝั่งทะเล), 18+1 *chuan*, 1842.

- ³⁰ แหล่งที่กล่าวถึงในเชิงอรรถ 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 shu-chü, 1955); Hsiang Ta, *Liang-chung hai-tao chen-ching* (หนังสือคู่มือสองเล่มเกี่ยวกับการเดินเรือโดยอาศัยเข็มทิศ) (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 kwei-kung yin-liang keng-ting tse-li* (ระเบียบข้อบังคับที่แก้ไขเพิ่มเติมแล้วเกี่ยวกับคำธรรมเนียมท่าเรือ ภาษีต่าง ๆ เป็นต้น ของด่านศุลกากรทางทะเลที่เมืองกวางตุ้ง ๗ จุดต่างๆ) (Canton, 1749); *Yüeh hai-kuan kwei-li* (ระเบียบของด่านศุลกากรที่เมืองกวางตุ้ง) . 2 *pen* (Canton, 1760); *Fu-chien sheng-li* (กฎหมายและระเบียบข้อบังคับต่างๆของมณฑลฝูเคียน) . 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 ฉบับที่สำคัญที่สุดได้ถูกอ้างถึงในเชิงอรรถตลอดทั้งเล่มหนังสือนี้ โดยปกติแล้วข้อความต่างๆสามารถหาพบได้ในตอนต่างๆในหนังสืออักขรานุกรมที่ภาคหัวเกี่ยวกับการป้องกันทางทะเลและชายฝั่ง การผ่านด่านศุลกากร การบริหารการเดินเรือ และการเก็บภาษีต่างๆ ภาษีการค้าทางทะเลมักจะพบตอนท้ายๆบทที่ว่าด้วยการเก็บภาษี.

เชิงอรรถบทที่ 2

¹ Fairbank, *Trade and Diplomacy on the China Coast*, p. 255.

² FCSL 23:616; Great Britain: Parliament, House of Commons, Select Committee on the East India Company's Affairs, *Report from the Select Committee Appointed to Inquire into the Present State of the Affairs of the East India Company, and into the Trade between Great Britain, the East Indies, and China*, Gt. Br., Parliament, Sessional Papers, 1830, vol. 5, (H.C.) 644, p. 300.

³ ข้อนี้เป็นความจริงอย่างยิ่งสำหรับการค้าจากเวียดนามและมะนิลา "Trade to all the Ports of the Chinese Empire," Great Britain : Foreign Office, Papers in the Public Record Office, Series: Foreign Office 17, China # 9, p. 13 (hereafter FO 17/9; TCHTSL: 1899:234:9a-b; TCHTSL:1899:235:11a.

⁴ Crawford, *Journal of an Embassy to the Courts of Siam and Cochin China*, p. 410. จากสำนวนเรือสำเภาทั้งหมด 83 ลำ ครอเฟิร์ต บันทึกไว้ว่า 55 ลำแล่นไปมายังเขตหลวงคัง และในจำนวนนี้มี 53 ลำมาแวะที่เมืองหลวงคัง.

⁵ G. William Skinner, *Chinese Society in Thailand* (Ithaca: Cornell University Press, 1957), pp. 41-42. เหตุผลที่น่าจะเป็นไปได้ที่เขาไม่ได้อ้างถึงเมืองท่าทางภาคกลางและเหนือของจีนก็คือ เขากำลังพูดถึงศูนย์กลางของการอพยพของจีนมายังประเทศสยาม และจากเมืองท่าที่เหนือไปจากเมืองฟู-เจาแล้วมีผู้อพยพมาน้อยมาก.

⁶ CMH. R.2, #15, 1813: กวางคัง	เรือสำเภา	7 ลำ
กาว-โจว	"	5 ลำ
ตง-หลง กัง	"	3 ลำ
นามิว	"	1 ลำ
หนิงโป	"	7 ลำ
เซียงไฮ้	"	4 ลำ
ซุ่ย-โตง และกอน-โยง (?)	"	6 ลำ

Ch'ou-pan i-wu shih-mo: Hsien-feng: 3 : 29a แสดงรายการว่า Ch'iuung-chow และ yang chiang เป็นที่ๆ เรือไทยได้ไปแวะทำการค้าขาย; Wuang-chou Fc (หนังสืออักษรานุกรมของเขตกวางโจว) comp. by Shih Teng et al., 163 chuan, 1879, 74 : 14b อ้างว่า เรือสำเภาจีนทุกลำที่จะไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะต้องออกจากท่าเมืองนามิว MCSL: KP, vol.6, pp. 561b, 565a-b: มีรายงานว่ามีเรือไทยได้เข้าเทียบท่าที่ตง หลง กัง, เว่ย ไถว และ เอ็มมิง.

⁷ Crawford, *Embassy*, p. 413.

⁸ FO 17/9, p. 39. นี้อาจจะเป็นจิ้ง-ไห่ในอำเภอฮู่-ไหล หรืออำเภอเจิง-ไห่ ถึงแม้ว่า การสะกดคำในรายงานของกระทรวงการต่างประเทศเหมือนกับคำแรก แต่ จิ้ง-ไห่ ก็ไม่ใช่อำเภอ แต่ในหนังสือ นั้นได้อ้างเสมือนว่าเป็นอำเภอ (หน้า 33) ทั้งสองเป็นคำในเกียภานี (YHKC : 6 : 4b, 10b) และ ทั้งสองต่างเป็นเมืองท่าชายฝั่งทะเล แต่ เจิง-ไห่ ถูกกล่าวถึงบ่อยครั้งกว่าจิ้ง-ไห่ว่าเป็นเมืองท่าที่มีเรือสำเภามาเข้าเทียบ อย่างไรก็ตาม ทั้งสองก็อาจจะ เป็นสถานที่ที่ถูกอ้างอิง.

⁹ Crawford, *Embassy*, p. 413; Gutzlaff, *the Journal of Two Voyages along the Coast of China*, p. 71, 76 : "ภานีและโบอนุญาติที่จะเข้าไปในลำแม่น้ำ (ที่ นามัว) แห่งมาก แต่คนก็รู้กันอยู่ว่าจะหลีกเลี่ยงพวกพนักงานเจ้าหน้าที่กันอย่างไร เหมือนกับที่พวกนี้หลีกเลี่ยงองค์พระจักรพรรดิ", CMH.R2 #15, 1813: กล่าวกันว่า ภานีที่เอ๋เหมิงสูงมากจนเรือสำเภามาผ่านไปเทียบท่าที่เมืองอื่น.

¹⁰ FO. 17/0, p. 30; Crawford, *History of the Indian Archipelago*, vol.3, p.522-523; Great Britain: Parliament, House of Commons, Select Committee on Foreign Trade, *Third Report from the Select Committee Appointed to Consider of the Means of Improving and Maintaining the Foreign Trade of the Country: East Indies and China*. Great Britain, Parliament, Sessional Papers, 1821, vol. 6, (H.C.) 746, p. 247, 253; Fu Lo-shu, *A Documentary Chronicle of Sino-Western Relations : 1644-1820*, 2 vols. (Tucson: The University of Arizona Press, 1966), vol. 1, หน้า 158-159. เอ๋เหมิงและเกาะโบกุย (Bogue) เป็นเมืองท่า 2 แห่งเท่านั้นที่เรือสำเภามาจอดและพักเทียบท่าหรือเดินทางออกจากประเทศจีน และข้อบังคับนี้ก็ย่อมมีผลส่งเสริมสถานะของเมืองเอ๋เหมิงและเมืองท่าเล็กๆอื่นๆที่อยู่ในละแวกของเกาะโบกุย (Bogue) Kuang-chou FC (ดูเชิงอรธ 6) ได้กล่าวว่า เรือเดินทะเลของจีนที่จะเดินทางไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะต้องออกเดินทางจากเมืองนามัว ซึ่งก็อาจจะขัดแย้งกับคำสั่งของปี 1727 ดังที่ได้กล่าวมาแล้วแต่ต้น เป็นไปได้ที่คงจะมีการผ่อนปรนกันในตอนท้ายศตวรรษที่ 18 และ 19 เมื่อจำนวนเรือที่แล่นไปไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพิ่มขึ้น.

¹¹ Gutzlaff, *Two Voyages*, p. 134. เขาได้เรียกว่า เจิงไห่ ดั้งแห หรือ จิ้ง-แห-หิน ซึ่งกล่าวกันว่า อยู่ในอาณาบริเวณของนามัว.

¹² Crawford, *Embassy*, p. 410, Friedrich Hirth, "The Port of Hai-k'ou," *the China Review*, 1.2 (1872), 127: เรือเหล่านี้ปกติมีขนาด 100-150 ตัน โดยเป็นเรือที่มีขนาดเล็กที่สุด มีสภาพแย่มาก แต่มีจำนวนมากที่สุดในจำพวกเรือสำเภามาเข้าเทียบท่าการค้ากับต่างประเทศ.

- ¹³ Skinner, *Chinese Society*, p. 40. Skinner เสนอทัศนะว่า เหตุผลที่มีการค้าต่อน้อยมากระหว่างกวางตุ้งกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ก็เพราะพ่อค้าจีนที่กวางตุ้งขาดแรงจูงใจ การค้ากับต่างประเทศมหาพวกเขาเอง พวกเขาจึงไม่ถูกบีบบังคับให้ไปหาตลาดในที่อื่นเป็นประจำเหมือนกับพวกพ่อค้าในมณฑลชู่เจียนซึ่งที่นั่นเมืองท่าไม่ได้ถูกเปิดให้ทำการค้ากับต่างประเทศอย่างเสมอต้นเสมอปลาย. ดู *The Foreign Trade of China Divested of Monopoly, Restriction and Hazard, by Means of Insular Commercial Stations* (London: Effingham Wilson, 1832), p. 54.
- ¹⁴ Gutzlaff, *Two Voyages*, p. 44; Crawford, *Embassy*, p. 410. ครอเคิร์คกล่าวอย่างสงวนที่ท่าว่า ตามความเป็นจริงแล้ว ไม่มีเรือสำเภามาจากเซี่ยงไฮ้หรือหนิงโปเดินทางไปยังประเทศสยามโดยเรือของจีนเลย เพราะว่าเรือเหล่านี้มักจะเป็นมัมบูเกี้ยน ดังนั้น เมื่อเรือเหล่านี้มาถึงประเทศสยาม ครอเคิร์คจึงอาจจะทึกทักเอาว่า เรือเหล่านี้มาจากเมืองท่าในมณฑลชู่เจียน.
- ¹⁵ E-tu Zen Sun, "The Board of Revenue in Nineteen-Century China," *Havard Journal of Asiatic Studies*, 24 (1962-63), 194; Fairbank, *Trade and Diplomacy*, p. 255-258.
- ¹⁶ Fu, *A Documentary*, vol. 1, p. 61. เมื่อมีการตั้งด่านศุลกากรขึ้นในปี 1684 กล่าวกันว่า จาง-โจว เป็นจุดที่ตั้งด่านศุลกากรของ ไท่-กวาง แต่ TCHT: 1813:16:5a ไม่ได้แสดงว่าด่านศุลกากรไท่-กวาง ตั้งอยู่ที่นั่น และ Fairbank (*Trade and Diplomacy*, p. 255) ได้กล่าวว่าที่ตั้งด่านอยู่ที่เมืองซูเจา การเปลี่ยนแปลงในด้านการบริหารเมื่อปี 1684 และ 1813 อาจจะเป็นต้นเหตุของข้อความที่ขัดแย้งกันนั้น.
- ¹⁷ ได้มีการตั้งด่านศุลกากรขึ้นที่เมืองเซี่ยงไฮ้เพื่อเก็บภาษีเรือเดินสมุทร ซึ่งต่างกับด่านที่ เหียน ไต้ ซึ่งเก็บภาษีจากเรือที่เดินตามชายฝั่ง "General Description of Shanghai and Its Environs, Extracted from Native Authorities," ใน *Medhurst's Chinese Miscellany* (Shanghai: Mission Press 1850), p. 131; Fu, *A Documentary*, vol. 2., p. 461 China: Imperial Maritime Customs, Native Customs Trade Returns: p. 46.
- ¹⁸ หน่วยศุลกากรในมณฑลกวางตุ้ง และชู่เจียนได้ตั้งขึ้นที่ คัง-ซี 23 (1684): Fu, *A Documentary*, vol.1, p. 61; MCSL : TP, vol. 8, pp. 745-746. หน่วยศุลกากรที่ ฝูเกียงและเกียงหนาน ได้ถูกตั้งขึ้นที่ คัง-ซี 24 (1685): *Chen-hai HC* (อักขรานุกรมของจังหวัด เจิ่น-ไห่) comp. by Yü Yüeh et al., 40 chuan, 1879, 9: 80a; *Chiang-nan TC* (อักขรานุกรมของมณฑลในเกียงหนาน), comp. by Yin-chi-shan et-al., 200+4 chuan, 1736, 79:20b.

- ¹⁹ ในบรรดาบทที่ 4 ที่มีคำนำศกการทางทะเลตั้งอยู่ มีแต่บทที่ 4 เท่านั้นที่ดูเหมือนจะไม่มี Ta-kuan (TCHT : 1813 : 16 : 5a), ถึงแม้ว่า คำนำศกการระดับ เขตที่เอ๋อมีงจะถูกเรียกว่าเป็น Ta-kuan : Hsia-men-chih (อักษรานุกรมของเอ๋อมีง), comp. by Chou K'ai, 16 chüan, 5 vols. in 2 (Taipei: T'ai-wan yin-hang, 1961), orig. pub. 1832 : 7 : 197. Hui-tien ค่อให้เกิดความรู้สึกว่า ในหน่วยงานศกการทางทะเลของ มณฑลฟูเกี้ยนนั้นมีเอกเทศมากกว่าในอีกสามมณฑล ทั้งนี้เพราะว่า hai-kuan ในฟูเกี้ยนมีตั้งอยู่ที่ทุกๆ เมืองท่าที่สำคัญ อาทิเช่น ทนาน-ไถ่, เอ๋อมีง, ฉวน-โจว, ซัน-เจียง, อัน-ไท่, ฉง-ชาน, ซือ-หม่า และ หมิน-ฮัน เงิน
- ²⁰ ผู้เขียนใคร่ชี้ให้เห็นว่า การใช้ถ้อยคำในหนังสือนี้เกี่ยวกับการดำเนินการเรื่องภาษีอากรของคนพื้นเมืองชาวจีนนั้นไม่ได้ใช้คำเดียวกันโดยตลอด เช่น ใน Hui-tien (TCHT: 1813:16:5a-b: TCHT:1899:23:5b) : Cheng-shui kuei-yin = Cheng-shui; kuei-yin = kua-hao, และ hsün-ch'a = chi-ch'a ที่เอ๋อมีงคำที่ใช้เรียกคำภาษาก็แตกต่างกันอีกเช่น Ch'ien-liang = cheng shui และ Ch'ing tan = kua-hao (HMC:7:196).
- ²¹ HMC : 5 : 166.
- ²² MCSL : KP, vol. 6, p. 561 b.
- ²³ Fu-chien TC (ข่าวสารประจำท้องถิ่นของมณฑลฟูเกี้ยน), comp. by Ch'en Shou-ch'i et al., 278+6 chüan, 1868 : 50 : 30b.
- ²⁴ HMC : 5 : 170
- ²⁵ China: Imperial Maritime Customs, Native Customs Trade Returns, เอ๋อมีง, p.79.
- ²⁶ YHKC: 6:33a-40b, 45a-64b. ใน เหล่ย-โจว มีเพียงสถานีตรวจสอบและเก็บภาษีเท่านั้น ขณะที่ใน ฉง-โจว มีแต่สถานีเก็บภาษีอย่างเดียวเท่านั้นที่ได้ถูกสร้างขึ้นมา.
- ²⁷ ถึงแม้ว่าจำนวน เรือสินค้าที่มายังและไปจากเกาะไทหล่านั้นเทียบไม่ได้เลยกับปริมาณเรือสินค้าที่แล่นเข้าออกในกวางโจว แต่ความแตกต่างในเรื่องจำนวนคำนำศกการอาจจะมีผลสะท้อนให้เห็นถึงจำนวนท่าเรือที่เรือแล่นเข้าเทียบของเกาะไทหล่าที่มีมากกว่ามาก เรือสินค้าที่จะไปยังเมืองกวางตุ้งจะต้องแล่นไปตามลำแม่น้ำเพื่อไปยังจุดหมายปลายทางแห่งใดแห่งหนึ่ง ในขณะที่เรือสำเภาค่างๆสามารถเข้าสู่ศูนย์กลางยังท่าเรือต่างๆมากมายของเกาะไทหล่าได้.
- ²⁸ Wu-pei-chih: 240:11a-b. อีกประการหนึ่ง คำนำศกการเหล่านี้ได้ถูกตั้งขึ้นเพื่อทำการตรวจสอบการเดินเรือชายฝั่งระหว่างเกาะไทหล่า แผ่นดินใหญ่และเมืองท่าต่างๆของเวียดนาม.

- ²⁹ China: *Imperial Maritime Customs, Native Customs Returns*, เอ็ดมิง.
p. 79.
- ³⁰ *MCSL:KP*, vol. 6, p. 561b. ข้อเสนอแนะก็คือ คำณวณที่ตั้ง-หลง กัง ได้รับมอบหมายอำนาจให้ดูแลจัดการเกี่ยวกับเรือเล็กๆหรือเรือสำเภอาของคนพื้นเมืองเท่านั้น.
- ³¹ CMH.R.2, # 15, 1813.
- ³² ตำแหน่งของจีนสำหรับข้าหลวงตรวจการณ่ของด่านศุลกากรทางทะเลของมณฑลกว่างตุ้งถ้าไม่เรียกว่า *Tu-li Yüeh hai-kuan-pu ta-jen* ก็เรียกว่า *Yüeh hai-kuan chien-tu*.
- ³³ Sun, "The Board," pp. 195-196; "General Description of Shanghai," p. 131; H. Brunnert and V. Hagelstrom, *Present Day Political Organization of China*; trans. from the Russian by A. Beltchenko and E.E. Moran (Shanghai : Kelly and Walsh, 1912), p. 413 (833b).
- ³⁴ *Notices Concerning China, and the Port of Canton* (Malacca: Mission Press, 1823), pp. 30-35.
- ³⁵ *Notices*, pp. 13, 30-34.
- ³⁶ George Staunton, trans., *Ta Tsing Leu Lee : being the Fundamental Laws, and a Selection from the Supplemenary Statutes of the Penal Code of China* (London: T. Cadell and W. Davies, 1810), pp. 156-157; Le P. Guy Boulais, *Manuel du Code Chinois* (Shanghai: Catholic Mission Press, 1924), pp.336-337; *Ta-Ch'ing lu-li*. (The Statutes and Sub-statutes of the Ch'ing Dynasty), ed. by San-t'ai et al., 2 ts'e, 1740, chüan 13, section: *Jen-hu k'uei-tui k'O-ch'eng*.
- ³⁷ การศึกษาที่สำคัญได้แก่ H. B. Morse, *The Gilds of China* (London: Longmans, Green and Co., 1909). นอกจากนี้ยังมีอ้างอิงทั่วไปเกี่ยวกับองค์กรต่างๆที่กว่างตุ้งมีอยู่ กระจัดกระจายทั่วไปในหนังสือแนะนำเกี่ยวกับการค้าขายของจีนในศตวรรษที่ 19 ทุกเล่ม : Morrison *Chiness Commercial Guide* (Canton: Chinese Repository, 1848), J. phipps, *A Practical Treatise on the China and Eastern Trade* (Calcutta: Baptist Mission Press, 1835). แหล่งค้นคว้าในศตวรรษที่ 20 ที่ครอบคลุมที่สุดได้แก่หนังสือของ Dermigny, *Le Commerce à Canton*, vol. 1, ch. 4, vol. 2, ch. 5; Ann B. White, "The Hong Merchants of Canton," unpublished Ph.D. Dissertation, University of Pennsylvania, 1967; Liang, *Kuang-Tung shih-san han-k'ao*.

- ³⁸ Ling Ch'un-sheng, *Chung-T'ai wen-hua lun-chi*, p. 130. ต่อมาเป็นที่รู้จักกันว่า Co-hong (*kung-hang*).
- ³⁹ เนื่องจากการให้คำจำกัดความขององค์กรนี้ว่าเป็นองค์กรวางตั้ง ไม่ได้บ่งถึงการเกี่ยวข้องกับ การจัดการเรื่องการค้าขายและบรรณาการจากสยาม เพราะฉะนั้นอาจจะทำให้เข้าใจผิดได้ ดังนั้นต่อไปในหนังสือเล่มนี้จะใช้คำ pen-kang hang โดยตลอด
- ⁴⁰ หน้าหนึ่งของ Hai-nan hang ยังคลุมเครืออยู่ อาจจะมีหน้าที่จัดการเกี่ยวกับการค้าขายของพวกไทหล่า ก่อนการก่อตั้ง Fu-ch'ao hang หรืออาจจะถูกละเมิดขอมการค้าตามชายฝั่งทะเลโดยทั่วไป
- ⁴¹ YHKC : 25 : 1a-b, 10b-11a; P'eng Tse-i "Ch'ung-Tai Kuang-tung yang-hang," pp. 16-17; *Kuang-tung TC* (Provincial gazetteer of Kwang-tung), comp. by Juan Yuan et al., 334+1 *ch'uan*, 4 vols. (Taipei: Chung-hua ts'ung-shu, 1959), ori. pub. 1822, rep. 1864, 180:22.
- ⁴² *Notices*, p. 34. ใน ค.ศ. 1822 ได้มีการประกาศใช้ระเบียบข้อบังคับว่า พ่อค้าผู้ค้าประกัน ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมขนาดเรือก่อนที่จะได้รับใบอนุญาตให้ออกจากท่าได้ โดยคาดหมายว่า การกระทำเช่นนั้นจะเป็นการบ่อนทำลายพ่อค้าบริษัทเอกชนไม่ให้เป็นหนี้รัฐบาล เป็นเงินก้อนใหญ่ซึ่งอาจจะไม่นำมาจ่ายคืนในภายหลัง; Andrew Watson, trans., *Transport in Transition: The Evolution of Tradition Shipping in China*, Michigan abstracts of Chinese and Japanese Works on Chinese History, no. 3 (Ann Arbor : University of Michigan Center of Chinese Studies, 1972), pp. 18-19.
- ⁴³ Watson, *Transport*, p. 18; Great Britain: Parliament, *Report from the Select Committee*, 1830, vol. 5, p. 300; White, "The Hong," p. 92 อย่างไรก็ตาม White กล่าวว่าไม่มีนักภาษาศาสตร์ หรือการก่อตั้งองค์กรชาวต่างชาติในหนังสือ หรือเทียนลินเลย.
- ⁴⁴ Crawford, *History of the Indian Archipelago*, vol. 3, p. 170.
- ⁴⁵ HMC : 5:179:80. ในระหว่างสมัย เจีย-เซ็ง *Yang-hang* ในเอ๋เหม็งค่อยๆยุติการปฏิบัติหน้าที่ลงทีละเล็กละน้อย เพราะพวกพ่อค้าไปค้าเดินธุรกิจกับองค์กรที่ไม่มีใบอนุญาตและเมื่อถึงปี 1813 ก็เหลือ *Yang hang* เพียงแห่งเดียวเท่านั้น แต่ในปี 1821 องค์กรพ่อค้าที่เอ๋เหม็ง (Shang-hang) เข้ารับผิดชอบเกี่ยวกับกิจการของ yang-hang พ่อค้าบริษัทเอกชนทั้ง 3 ที่ ครอเคิร์ดได้เอ่ยถึง (เชิงอรรถ 44) ไม่ต้องสงสัยเลยว่าจะต้องเกี่ยวข้องกับองค์กรพ่อค้านี้.
- ⁴⁶ *Canton Register*, 6/21/1828; Watson, *Transport*, p. 19. สมาชิกขององค์กรเหล่านี้ยังเป็นตัวแทนออกสินค้าอีกด้วย และอาจจะเทียบเท่ากับ pu-t'ou ที่มีใบอนุญาตแล้ว ดู TCLL, *ch'uan* 15, section : *Szu-ch'ung ya-hang pu-t'ou*.

- ⁴⁷ พวกพ่อค้าเหล่านี้เรียกกันว่า พ่อค้าร้านค้า (tien-chia หรือ p'u-chai) Phipps, *A Practical*, p. 148.
- ⁴⁸ บริษัทสมาชิกภายในองค์กร, (chia).
- ⁴⁹ Greenberg, *British Trade and the Opening of China 1800-1842*, pp. 20-21, 50-74. มีตัวอย่างมากมายเกี่ยวกับความล้มเหลวของบริษัทหนึ่ง และอีกหลายบริษัทในองค์กรต่างชาติระหว่างปลายศตวรรษที่ 18 และ 19.
- ⁵⁰ White, "The Hong." p. 162; John Davis, *China: A General Description of that Empire and Its Inhabitants*, 2 vols. (London: John Murray, 1875), vol. 2, p. 383; Phipps, *A Practical*, pp. 151-152. ในหน้า 157 เขาได้ให้รายการราคาประเมินสินค้าซึ่ง ทาง-หย่ง ต้องจ่ายภาษี แต่ราคาประเมินเหล่านี้ไม่ได้นำไปใช้กับสินค้าที่ค้าขายโดยพ่อค้าจีน
- ⁵¹ YHKC: 25: 12b.
- ⁵² YHKC: 25 : 11b-12a. ในหน้า 13b-14a, เหลียงได้จัดตารางชื่อต่างๆและปีต่างๆของบริษัท ซึ่งจะเข้ารับผิดชอบดูแล เกี่ยวกับ เรื่องต่างๆของประเทศสยาม
- ⁵³ เจ้าพระยาพิทยาการวงศ์, *The Dynastic Chronicles, Bangkok Era, The Fourth Reign, B. E. 2349-2411 (A. D. 1851-1868)*, 2 vols., trans. by Chadin Flood ด้วยความช่วยเหลือของ E. T. Flood (Tokyo: Center for East Asian Cultural Studies, 1965), vol. 2, p. 281.
- ⁵⁴ ถึงแม้ว่า White, "The Hong," p. 54 ได้กล่าวไว้ว่า เป็น-กั๋ง ทาง ในศตวรรษที่ 18 ถูกเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจัดการเกี่ยวกับการค้าและบรรณาการของเอเซียตะวันออกเฉียงใต้, YHKC: 25 : 1b, 10b, ได้ชี้ให้เห็นว่า การค้าและบรรณาการของสยามเท่านั้นที่อยู่ภายในขอบข่ายนี้ ข้อความในหน้า 10b : "*chi i-k'e mao-i*" อาจจะแปลได้ความหมายว่า พ่อค้าชาวเอเซียตะวันออกเฉียงใต้ แต่เนื่องจากคนสยามมักถูกอ้างถึงเป็นพิเศษว่า ไ้ (I) (p. 11b) จึงเป็นไปได้ว่า ถ้าไม่เป็นเอเยนต์แต่ผู้เดียว องค์กรการค้าก็จัดการเรื่องราวเกี่ยวกับสยามในขั้นต้น Lu Chi-fang, "Ch'ing Kao-Tsung," p. 391 สนับสนุนข้อความอันหลังนี้.
- ⁵⁵ บรรณาการและการค้าของเมืองขึ้นอื่นๆของจีน คำเนินการไปในรูปแบบเดียวกัน ตัวอย่างเช่น ที่ปูเจา ตัวแทนได้รับอนุญาตให้จัดการเกี่ยวกับ เรื่องราวทางการทูตและการค้าของ หลิว-ฉิว และกล่าวกันว่า "ได้ผลกำไรมหาศาลจากการนี้": Fairbank and Teng, "On the Ch'ing," pp. 199-200.
- ⁵⁶ HMC : 5 : 179

- ⁵⁷China : Imperial Maritime Customs, *Native Customs Trade Reutrns*, Amoy, p. 80. กล่าวกันว่า ค่านศุลกากรที่เอ๋อหิงเก็บค่าธรรมเนียมได้มีละ 30,000 เหรียญ และเงินจำนวนนี้นำไปแจกจ่ายในระหว่างพวกลูกจ้างของด่านภาษีต่างๆ.
- ⁵⁸Ibid., pp. 79-80, 111-112 Phipps, *A Practical*, p. 151.
- ⁵⁹"Hoppo Book," ตอนที่ 3 เป็นรายการสินค้าที่ส่งออก (รวมทั้งสินค้าเข้าซึ่งได้ส่งออกใหม่ อีกครั้งหนึ่งในภายหลัง) และเป็นรายการราคาสินค้าซึ่งได้เรียกเก็บภาษีสินค้าออกในตอนต้น ศตวรรษที่ 18.
- ⁶⁰White, "The Hong" p. 38 ค่าธรรมเนียม 6 เปอร์เซนต์ตามใบสั่งของเท่ากับ fen-t'ie; Kuan-cheng (Tariffs) (Nanking: Hsing-cheng Yuan. Hsin-wen chu, 1947), p. 1 อัตรา cheng-shui ของสินค้าออกวางไว้แต่เดิม 1.6 เปอร์เซนต์ แต่ได้เพิ่มขึ้นเป็น 2.6 เปอร์เซนต์ในเวลาต่อมา กล่าวกันว่า cheng-shui เป็นภาษีที่ตั้งขึ้นสำหรับสินค้าบางประเภท เช่น ภาษีที่ได้ตีพิมพ์ไว้ในคู่มือการเก็บภาษีของด่านศุลกากรกลาง
- ⁶¹*Canton Register*, 12/26/1833.
- ⁶²Phipps, *A Practical*, p. 150.
- ⁶³"Hoppo Book" ตอน 2 ทั้งหมด และ Friedrich Hirth, "The Hoppo Book of 1753," *JNCBRAS*, 17 (1882), 225.
- ⁶⁴ค่าธรรมเนียมเหล่านี้เรียกว่า shih-li หรือ szele ต้องจ่ายคืนตัวแทนสำหรับค่าใช้จ่ายในการลงทุนจัดการเกี่ยวกับเรื่องสินค้า ซึ่งเป็นจำนวนเท่ากับจำนวนที่ต่างกันระหว่างราคาขายที่ระบุไว้ของสินค้านั้นๆ กับราคาจริงที่ตัวแทนได้จ่ายแก่ผู้ขาย.
- ⁶⁵ตัวอย่างเช่น ถ้าภาษีจริงของฝ้าย 1 หาม (1 หาม = 133.1 ปอนด์ หรือ 60.48 กิโลกรัม) เท่ากับ 0.3.4.5 และภาษีตามตัวเลขเป็น 1.5.0.0 จำนวนที่ต่างกันคือ 1.1.5.5 (1.61 เหรียญ) เป็นจำนวนที่องค์กรเก็บไว้.
- ⁶⁶*TCHTSL*: 1899:234:8b:Kiangsu : ไควด้าปกติ : 23980+ส่วนเกิน : 42,000 = ไควด้าที่กำหนดไว้ประจำปีคือ : 65,980 คำสั่ง *TCHTSL*: 1899:235:9a, 10a, 15a; Fukien: ไควด้าปกติ 73,549+ส่วนเกิน : 113,000 = ไควด้าที่กำหนดไว้ประจำปีคือ 186,549 คำสั่ง Chekiang (Chen-hai) ไควด้าปกติ : 35908 ส่วนเกิน 44,000 = ไควด้าที่กำหนดไว้ประจำปี คือ 79,908 คำสั่ง Kwang tung: ไควด้าปกติ: 43,564 ส่วนเกิน 855,500 = ไควด้าที่กำหนดไว้ประจำปีคือ 899,064 คำสั่ง ดู Fairbank, *Trade and Diplomacy*, pp. 256-257.
- ⁶⁷"General Description" pp. 133-134.

- ⁶⁸ Fairbank, *Trade and Diplomacy*, pp. 256-257. จำนวนเหล่านี้มีอยู่ภายใต้หัวข้อ "allotment retained for annual expenditure."
- ⁶⁹ (Chen-ting) Hu-pu tse-li : 1874 : 69 : 40a; Phipps, *A Practical*, p. 155 : ค่าธรรมเนียมที่เพิ่มขึ้นถูกเรียกเก็บจากไม้ผาง 10 เหยียน ต่อเรือหนึ่งลำ และภาษี ตามตัวเลขคือ 0.6.7.0 ตัวเลขจาก HPTL แทนภาษีของหลวงเท่านั้น.
- ⁷⁰ HPTL : 1874 : 63 : 18b.
- ⁷¹ "Hoppe Book," p. 66 น้าหนักของภาชนะที่ใช้บรรจุไม้ได้ถูกหักออกไปก่อนที่จะมีการลด 10 เปอร์เซนต์ เช่น น้าหนักภาชนะที่บรรจุของที่ถูกหักออกไปแล้วโดยเฉลี่ย
- ⁷² HPTL : 1874 : 65 : 6a.
- ⁷³ FO 17/9, p. 40; Great Britain: Foreign Office, *Returns of the Trade of the Various Ports of China, down to the Latest Period*, Gt. Br., Parliament, Papers by Command, 1847, Foochow, p. 137, Gutzlaff, *Two Voyages*, p. 110. คำอธิบายของ Fairbank เกี่ยวกับระบบการเก็บภาษีชาวพื้นเมือง (*Trade and Diplomacy*, p. 317) ได้ชี้แนะว่า ภาษีที่เพิ่มขึ้นของสินค้าที่บรรจุทุกในเรือของคนพื้นเมืองอาจจะสูงเพราะได้ ประเมินภาษีจากสินค้าเข้า สินค้าออก และสินค้าออกที่ส่งออกอีกครั้งหนึ่ง กระนั้นก็ตาม เขายังยอมรับว่า ได้มีการเสียภาษีเหล่านี้บ่อยครั้งโดยผ่านการเจรจาเป็นส่วนตัว.
- ⁷⁴ Great Britain : Foreign Office, *Returns of the Trade*, Foochow, p. 137; Davis, *China*, vol. 1, p. 41.
- ⁷⁵ Great Britain : Foreign Office, *Returns of the Trade*, Foochow, p. 137.
- ⁷⁶ TCHTSL : 1899 : 235 : 10b-11a.
- ⁷⁷ "Hoppe Book," p. 99.
- ⁷⁸ China : Imperial Maritime Customs, *Native Customs Trade Returns*, p. 73. ตัวอย่างประกอบเพิ่มมากขึ้นมีให้ที่ผู้เจรจา : ความยาววัดและแบ่งโดย 1.67 = ความยาวของ เนื้อที่เรือ (LCS).
ความกว้างของลำเรือวัดจากคานตรงปลายทั้ง 2 ข้าง และคานที่ขวางส่วนกลางของเนื้อที่เรือ เอา 3 บวกเข้าไป แล้วเอา 3 ทหาร ก็จะได้ความกว้างที่สำคัญ (MB)
ความลึกวัดที่ปลายทั้ง 2 ข้างของเนื้อที่เรือ เอา 2 บวกเข้าไป แล้วหารด้วย 2 = ความลึกที่สำคัญ (MD)

LCSxMBxMD+55.68 = ความจุของทาบ

LCSxMBxMD+93.48 = ความจุ เป็นต้น

The "Hoppe Book" pp. 62-66; 73-78 และ TCHTSL : 1899 : 234-235 คำนวณบนพื้นฐานของ LxB เท่านั้น.

⁷⁹"Hoppe Book," pp. 62-64 :

ประเภทที่ 1 : เรือสำเภาก็มีความยาวเกิน 7 จิ้ง 3 ถึ (73 ฟุต) และกว้างเกิน 2 จิ้ง

2 ถึ (22 ฟุต) LxB = ค่าลึง/จิ้ง

7.3

x2.2

146

146

16.06 จิ้ง

จิ้งทำให้เป็นจำนวนเต็มที่ใกล้ทศนิยมเต็มที่สุคก็คือ

16

x15 ค่าลึง

80

จำนวนทั้งหมดจะได้ 16 ค่าลึง = 336 เหรียญ
240

ประเภทที่ 2 : ยาว - 7 จิ้ง } ยาว x กว้าง = 13 ค่าลึง/จิ้ง
 กว้าง- 2 จิ้ง }

ประเภทที่ 3 ยาว - 6 จิ้ง } ยาว x กว้าง = 11 ค่าลึง/จิ้ง
 กว้าง- 1.8 จิ้ง }

ประเภทที่ 4 ยาว - 5 จิ้ง } ยาว x กว้าง = 9 ค่าลึง/จิ้ง
 กว้าง- 1.6 จิ้ง }

⁸⁰เรือเหล่านี้มักจะมียานขนาดเล็กกว่าเรือในประเภทแรก และทำการค้ากับประเทศต่างๆที่อยู่ใกล้ซิดกับจีนมากกว่า (ดูบทที่ 3).

⁸¹ไม่เพียงแต่จะต้องจ่ายทุกครั้งเท่านั้น แต่เรือของชาวตะวันตกจะต้องถูกวัดขนาดทุกครั้งด้วยชาวจีนเชื่อว่า เพื่อที่เรือจะถูกวัดนั้นอาจเปลี่ยนแปลงได้ และเชื่อว่า โดยการตอกเสากระโดงให้เอนไปข้างหน้าจะทำให้ระยะสั้นลง วิธีการเหล่านี้มีเขียนร่างไว้ในหนังสือคู่มือการค้าเดินเรือในคอนตันศตวรรษที่ 19 : Elmore, *The British Mariner's Directory and Guide to the Trade and Navigation of the Indian and China Seas*, p. 132.

⁸²"Hoppo Book," pp. 76-77: เงินที่เรียกเก็บจากเรือเดินทะเลขนาดใหญ่ที่สุดของชาว
ตะวันตก เทียบได้กับเรือสำเภากจีนประเภทที่ 1 (ดูเชิงอรรถ 79)

ยาว	-	7 <u>จั้ง</u>	4-5 <u>ฉี</u>	7.5
กว้าง	-	2 <u>จั้ง</u>	3-4 <u>ฉี</u>	<u>x2.4</u>
				300
				<u>150</u>

18 จั้ง ที่ 77.7 ค่าสิ่ง/ฉี

ภาษีจะเป็น 1,400 ค่าสิ่ง ซึ่งตรงข้ามกับเรือสำเภากจีนที่เสีย 240 ค่าสิ่ง

⁸³TCHTSL : 1899 : 234 : 9a.

⁸⁴อัตราคิดคำนวณดังนี้ : 5 เชียน x 6 ฟุต (60 เปอร์เซ็นต์ ของ 10 ฟุต) = 30 เชียน = 3 ค่าสิ่ง

⁸⁵TCHTSL : 1899 : 235 : 9b.

⁸⁶TCHTSL : 1899 : 234 : 9a-b.

⁸⁷TCHTSL : 1899 : 234 : 9a-b. ผลประโยชน์ที่ได้จากการค้าขายฝิ่นมีมากกว่าเรือสำเภากจากมณฑลฟูเจี้ยนและกวางตุ้งที่ไปค้าขายยังเกียงสูในระหว่างเดือนที่ 3 และเดือนที่ 8 จะได้รับส่วนลด 30 เปอร์เซ็นต์ แต่ถ้ามาจากเดือนที่ 9 ถึงเดือนที่ 2 ภาษีจะลดลงครึ่งหนึ่ง พร้อมกับ เปอร์เซ็นต์ การยกเว้นเป็นพิเศษที่เพิ่มมานี้ ส่วนลดจะได้ถึง 40-60 เปอร์เซ็นต์ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับเดือนที่เรือสำเภากเหล่านี้เดินทางมาถึง "A General Description," p. 135: ส่วนลดเหล่านี้ กล่าวกันว่า ลดให้กับสินค้ามากกว่าที่จะลดให้กับระวางบรรทุก แต่สิ่งนี้ดูเหมือนว่าจะเป็นการอ่านภาษาจีนผิดพลาดไป.

⁸⁸Kuang-chou FC : 1879 : 74 : 14a.

⁸⁹China : Imperial Maritime Customs, *Decennial Reports on the Trade...* 1882-91, p. 599.

⁹⁰Ibid., p. 403 ที่เหวินโจว ในมณฑลจีเจียง ได้มีรายงาน ว่า นายอำเภอได้รับเงินสด 1,300 (1.82 เหรียญ) เขตย่อยได้รับเงินสด 1,100 (1.55 เหรียญ) และผู้บังคับการกองทหารประจำเมืองได้รับเงินสด 600 (.84 เหรียญ).

⁹¹China : Imperial Maritime Customs, *Native Customs Trade Returns*, Foochow, p. 73.

⁹² ดง-หลง กิ่ง โน เิง-ไต้ เป็นด่านเก็บภาษีแห่งหนึ่ง แต่ยังมีแผนกทะเบียนที่ จาง-หลิน ซึ่งอยู่ในอำนาจควบคุมของ ดง-หลง กิ่ง โดยตรง ไม่ต้องสงสัยเลยว่า เอกสารต่างๆที่ออกให้แก่เรือเดินสมุทรของสยามนั้นมาจาก จาง-หลิน นี้เอง: YKHC : 6 : 12b

⁹³ MCSL : KP, vol. 6, p. 561 b; "General Description," pp. 135-136.

⁹⁴ อย่างไรก็ตาม ในระดั้มการปฏิบัติงาน มีเอกสารเล็กน้อยที่บรรยายถึงการดำเนินการที่แท้จริงของการค้าขายของคนพื้นเมือง หลักฐานเพียงอย่างเดียวที่ข้าพเจ้าสามารถหามาได้เกี่ยวกับเรือการเดินทางของสยามก็คือ บันทึกเรื่องรายได้จาก 1813 (CMH.R.2, #15, 1813) เขียนรายการภาษี และค่าธรรมเนียมต่างๆ ซึ่งเรือจากสยามได้จ่ายให้ ๗ เมืองกวางตุ้ง (ดู ภาคผนวก ค.) หลักฐานต่อไปในทำนองนี้มีความจำเป็นถ้าการตรวจสอบอย่างสมบูรณ์เกี่ยวกับการ เก็บภาษีของคนพื้นเมืองได้รับการรับรอง.

เชิงอรรถบทที่ 3

¹H. Yule and A.C. Burnell, *Hobson-jobson* (London: John Murry, 1903) p. 427.

²*Ibid.*, p. 472.

³*Ibid.*, p. 472; Joseph Needham, *Science and Civilization in China* (Cambridge : Cambridge University Press, 1971), vol. 4, pt.3, p. 380; Ivon Donnelly, "Early Chinese Ships and Trade," *The Mariner's Mirror*, 11 (1925), 353-354; Crawford, *History*, vol. 3, p. 173.

⁴บทที่ 2 สำหรับคำอธิบายที่สมบูรณ์กว่านี้ในเรื่องการลทภาชิ ตามแหล่งข่าวแห่งหนึ่งว่า ในศตวรรษที่ 17 ชาวดัทช์ได้ผลประโยชน์จากสัมพันธไมตรีเหล่านี้ด้วย โดยการบรรทุกสินค้าไปในเรือซึ่งชักธงของฮอลันดาแล่นไปมาระหว่างปัตตาเวียและจีน แต่เรือนั้นเป็นเรือสำเภามาขงจีน และมีลูกเรือเป็นคนจีน: Saxe Bannister, *A Journal of the First French Embassy to China 1698-1700* (London: Thomas Cautley Newby, 1859), p.148.

⁵จากเรื่องราวต่างๆในศตวรรษที่ 19 ได้มีการเอ่ยถึงอยู่บ่อยๆถึงฐานะที่เหนือกว่าของนักเดินเรือชาวจีนในการค้าของสยาม เพราะเป็นต้นเหตุของความยุ่งยากรำคาญใจของพวกพ่อค้าชาวตะวันตกในสมัยนั้น : *Thé Burney Papers*, vol. 1, appendix c#19, Feb. 13, 1826, pp. 169, 177; Crawford, *Journal of an Embassy to the Courts of Siam and Cochin China*, p. 175; Crawford, *History* vol. 3, p. 183; Moor, *Notices of the Indian Archipelago and Adjacents Countries*, pp. 207 ff.

⁶HMC:5:166. เรือพ่อค้าและเรือประมง (อวี-ฉวน) มักจะถูกรวมอยู่ด้วยกันภายในหัวข้อเรื่องเกี่ยวกับระเบียบปฏิบัติต่างๆถึงแม้ว่าเรือประมงจะมีขนาดเล็กกว่าก็ตาม (HMC:5:172-75) เรือพ่อค้ายังมีชื่อเรียกอีกว่า ทวิน-ฉวน เพื่อให้แตกต่างกับเรือของทางการ (กวาน-ฉวน) : *China : Imperial Maritime Customs, Decennial Reports...1882-91*, p. 487.

⁷อีกแบบหนึ่งของ เคิง-หยาง ฉวน ก็คือ ฮัง ฉวน ซึ่งขนส่งน้ำตาลจากไต้หวันไปยังเทียนสิน และมีขนาดใหญ่กว่าเรือ เคิง-หยาง ฉวน ธรรมดาอยู่บ้าง: HMC:5:166.

⁸เรือที่มุ่งไป จาง-โจว, นามิว และ กวางตุ้ง เรียกว่า ทนาน-เฉา เรือที่แล่นไปยัง เหวิน-โจว, หนิงโป, เซียงไฮ้, เทียนสิน และ เหนือขึ้นไปอีกนั้น เรียกว่า เป่ย์-เฉา: HMC:5:166.

⁹ TCHTSL:1899:234:9a เรือเหล่านี้เป็น ซาง-ฉวน ของชาวฉวน ซาง-ฉวน ของมหาสมุทรตะวันออก และ ซาง-ฉวน ของมณฑลซู่เกี้ยนและกวางตุ้ง.

¹⁰ TCHTSL:1899:234:9a. ซาง-ฉวน ซึ่งเดินทางไปยังต่างประเทศ (ซู่-หยาง) ถูกเก็บภาษีทุกครั้งที่ออกจากเมืองท่าในขณะที่เรือที่ทำการค้า (เฮา-ฮี้) ถูกเรียกเก็บภาษีปีละ 2 ครั้ง ซาง-ฉวน ถูกกำหนดให้เป็นเรือแล่นในมณฑลซู่เกี้ยนด้วย (TCHTSL: 1899, 235:10a) แต่ไม่ปรากฏว่าถูกนำมาใช้ในการอ้างอิงถึงเรือสำเภามณฑลกวางตุ้ง (TCHTSL: 1899: 235:15b-16a).

¹¹ HMC : 5 : 177.

¹² TCHTSL:1899:235:9b. ได้จัดให้มีการวัดขนาด ไท่-ฉวน ของซู่เกี้ยน แต่ลักษณะพิเศษที่เรือพวกนี้แตกต่างไปจากเรือพ่อค้าเล็กๆไม่ได้มีอธิบายไว้; Boulais, *Manuel du Code Chinois*, p. 444, #973. การลงโทษผู้สร้างเรือไท่-ฉวน และขายให้แก่ชาวต่างประเทศนั้นคือ การตัดศีรษะทั้งกลุ่มผู้กระทำความผิดและ เนรเทศทั้งกลุ่ม.

¹³ TCHTSL : 1899:235:16a, "Hoppe Book," pp. 62, 64: "เปิ่น-เซ็ง ซู่-หยาง ฟา-เก้อ ไว้-ก๊ว" และ "ซู่-ไท่ เฮา-ฮี้ เซียง-เสียว" เรือประเภทหลังเรียกว่า เฮา-ไม๊ ฉวน ด้วย และการที่มีชื่อเหมือนกันกับเรือพ่อค้าแห่งมณฑลซู่เกี้ยนทำให้หลักฐานของ ไท่-ฉวน ในฐานะของเรือพ่อค้าหนักแน่นขึ้น ยิ่งกว่านั้นจากบทความของ Mayer, "Chinese Junk Building," *Notes and Queries on China & Japan*, 1.12 (1867), 170-171, กล่าวกันว่า เฮา-ฉวน เป็นเรือค้าขายของมณฑลกวางตุ้งตาม *Kuang-chou FC* 1879:74:24a. เฮา-ฉวน สินค้าและชาวใช้รับส่งผู้โดยสารและสินค้า เรือค้าขายที่หนึ่งไปยังเรียกว่า จู่-เฮา อีกด้วย ดูเชิงอรรถ 45.

¹⁴ ในความเรียงของหล่าน หิง-หยวนเกี่ยวกับ หนาน-หยาง (HCCSWP: 83:14a) ให้หลักฐานขั้นต่อไปว่า ขนาดระวางของเรือที่ใช้ออกทะเลได้เป็นลักษณะขั้นต้นที่จะบ่งให้เห็นความแตกต่างของเรือเดินสมุทรกับเรือพ่อค้า เขายังแย้งอีกว่า การค้าขายของจีนกับ หนาน-หยาง ไม่ได้ส่งเสริมการโจรกรรม เพราะเรือโจรสลัดไม่สามารถจะตามเรือเดินสมุทรได้ทัน (หยาง-ฉวน) ซึ่งมีขนาดใหญ่และสามารถแล่นไปด้านนอกออกทะเลได้ เทียบของพวกโจรสลัดคือ เรือพ่อค้า (ซาง-ฉวน) ซึ่งทำการค้าอยู่ระหว่างมณฑลซู่เกี้ยนและกวางตุ้ง.

¹⁵ HMC : 5 : 181; "Hoppe Book"; pp. 73-74, 76-77.

¹⁶ HMC : 5 : 181 ฉะนั้นชื่ออีกชื่อหนึ่งของ เจีย-ปิ่น ฉวน (เรือที่มีกระดูกงู) ซึ่งเทียบเท่ากับเรือ ก่าปิ่น หรือเรือที่มีใบรูปสี่เหลี่ยมตั้งได้ระนาบไว้ในหลักฐานของไทย: แชน บัจจสานนท์, ประวัติศาสตร์ทหารเรือไทย. (กรุงเทพฯ: กรมสารบรรณทหารเรือ, 1966), หน้า 46 เจีย-ปิ่น ฉวน ยังถูกเรียกเป็น "kea-pan" และ "ka-pan" ซึ่งระบุอยู่ในหลักฐานของชาวตะวันตกในศตวรรษที่ 19 อีกด้วย : Gutzlaff, *Two Voyages*, p. 87 และ *Canton Register*, 12/26/1833.

- ¹⁷ หล่าน หิง-ทวน กล่าวว่า เรือของชาวต่างชาติ แข็งแรงกว่าเรือของชาวจีน เสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่าในการสร้าง และมีอยู่บ่อยๆที่ชาวจีนเองได้ซื้อไม้และวัสดุของชาวต่างชาติมาใช้ในการสร้างเรือของตน : *HCCSWP* : 83 : 14a.
- ¹⁸ "Hoppe Book" pp. 73-74, 76-77.
- ¹⁹ Chang Yu-kwei, *Foreign Trade and Industrial Development of China*, p. 2.
- ²⁰ เรือที่เดินในทะเลตะวันออกที่ถือว่าเป็นเรือของชาวเอเชียได้รับสิทธิจากระเบียบปฏิบัติของศุลกากรมณฑลเกียงซู และจีเกียง ซึ่งยอมลดค่าธรรมเนียมระหว่างเรือและสินค้าที่บรรทุกมา เรือของชาวตะวันตกไม่ว่าจะได้รับการยินยอมแบบนี้ *TCHTSL* : 1899 : 234 : 9a, 235 : 11a.
- ²¹ China : *Imperial Maritime Customs, III Miscellaneous Series : No. 3, Port Catalogues of the Chinese Customs' Collection at the Austro-Hungarian Universal Exhibition, Vienna, 1873 (Shanghai: Imperial Maritime Customs' Press, 1873) p. 399; Henry Sirr, China and the Chinese : Their Religion Character, Customs and Manufactures, 2 vols. (London : Wm. S. Orr. & Co. 1849) vol. 2, p. 137; Crawford, History, vol. 3, p. 180; Singapore Chronicle, 4/28/1831.*
- ²² *HMC* : 5 : 167-168 : เรือสำเภามาจากจีเกียงเป็นสีขาวมีตัวหนังสือสีเขียวและเรือสำเภามาจากเกียงนาน เป็นสีฟ้ามีตัวหนังสือขาว *Boulais, Manuel* p. 448, #986; *Fu-chien sheng-li* : 23 : 616; เรือสำเภามางล่าเห็นโคซึกที่เคียวว่า ชื่อและเลขทะเบียนเขียนไว้บนใบเรือ: *FO 17/9*, p. 39. ดู *John Slade, Notices on the British Trade to the Port of Canton (London: Smith, Elder, and Co., 1830), p. 87.* หัวเรือทั้งหมดไม่ได้ทำสีทึบด้วยสีที่กำหนดไว้ให้จากความบรรยายเรือสำเภาในปีในเวลาที่ต่อมา ดูเหมือนว่าจะทำสีเป็นแถบยาวๆได้คาดฟ้าด้านข้างเรือเพื่อบ่งบอกถึงแหล่งที่มาและยังทำสีตรงลำเรืออีกด้วย : *G.R.G. Worcester, Junks and Sampans on the Yangtze, 2 vols. (Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1947) vol. 1, p. 154.*
- ²³ *HMC* : 5 : 166-167; *Kuang-chou FC* : 1879 : 74 : 14a. การวัดขนาดเรือพ่อค้า ด้วยคนยาว 18 ฟุต ดูเรือเสากะโคงของฟูเจาจาก *Worcester, Junks, vol. 1, p. 142.* ตาม *Fairbank (Trade and Diplomacy, p. 311),* ลูกเรือ 10-15 คนต่อเรือหนัก 100 ตัน.
- ²⁴ *HMC* : 5 : 166, 177.

- ²⁵ Friedrich Hirth, "The Geographical Distribution of Commercial Products in Kwangtung," *The Chinese Review*, 2.6 (1873-74), 379. Hirth ได้กล่าวว่า น้ำมันนั้นได้จากเมล็ด Dryandra ของต้น ทว-อง เมล็ดได้จากต้น Dryandra Cordata หรือต้น อิว-อง มากกว่าจะได้มาจากต้น ทว-อง ซึ่งเมล็ดของมันเป็นส่วนผสมที่ใช้ในการเตรียมขมโหว้พระจันทร์ : G.A.Stuart, *Chinese Materia Medica* (Sanghai : American Presbyterian Mission Press, 1911), p. 156-157, 423.
- ²⁶ Kuang-chou FC : 1879 : 74 : 24b.
- ²⁷ Mark Mancall, "The Ch'ing Tribute System : An Interpretive Essays," *The Chinese World Order*, Jonh K. Fairbank, ed. (Cambridge : Havard University Press, 1968), p. 88.
- ²⁸ G.R.C. Worcester, "Six Crafts of Kwangtung," *The Mariner's Mirror*, 45(1959), 134; Great Britain : Parliament, *Report from the Select Committee*, vol.5, 1830, p. 299; Roberts, *Embassy to the Eastern Courts of Cochin-China, Siam, and Muscat* (New York : Harper & Brothers, 1837), p. 311, Morrison, *Chinese Commercial Guide*, p. 164.
- ²⁹ HMC : 5 : 178.
- ³⁰ Kuang-chou FC :1879:74:14b.
- ³¹ Kuang-Tung TC :1822:180:3308.
- ³² TCLL : 1740 : 20, section : Szu-ch'u wai-ching chi wei-chiu hsia-hai: 3b. ; Boulais, *Manuel*, p. 445, #975.
- ³³ Great Britain : Parliament, *Report from the Select Comittee*, vol. 5, 1830, p. 300; *Canton Register*, 6/17/1833.
- ³⁴ Great Britain : Parliament, *Report from the Select Committee*, vol. 5, 1830, p. 300.
- ³⁵ พระยาอนุমানราชธน, ตำนานสุลทากร (Bangkok : privately pub., 1939) หน้า 22.
- ³⁶ FO. 17/9, p. 13. Gutzlaff, *Two Voyages*, p. 110.

- ³⁷ ยอดเสาเรือ : ยอดเสากระโดงตรงมุมบนค้ำนอกของใบเรือ, ปลายบนค้ำนอกของใบขวางบนเสาเรือ
 ขอบใบเรือ : กรอบหรือริมใบเรือซึ่งตั้งฉากพหุเหมาะกรอบเรือด้านหน้า โดยทั่วไปเรียกว่า บังลม
- ³⁸ Needham, *Science and Civilization*, vol. 4, pt. 3, p. 429. D.W.Waters, "Chinese Junks : The Antung Trader," *The Mariner's Mirror*, 24 (1938), 50.
- ³⁹ Needham, *Science and Civilization* vol. 4, pt. 3, p. 429.
- ⁴⁰ ยังรู้จักกันในนาม ซา-ฉวน อีกด้วย.
- ⁴¹ Wu-pei chih : 117 : 11a.
- ⁴² L. Audemard, *Les Jonques Chinoises*, 6 vols. (Rotterdam: Publicaties van Het Museum Voor Land-en Volkenkunde, 1957), vol. 3, p. 7; Worcester, *Junks*, vol. 1, p. 120; Gutzlaff, *Two Voyages*, p. 82; Needham, *Science and Civilization*, vol. 4, pt. 3, p. 402.
- ⁴³ Worcester, *Junks*, vol. 1, p. 114. การพูดถึงเรือสินค้าเกียงสูงที่สุดที่หาพบได้ในหนังสือของ Worcester, p. 114-121; Needham, *Science and Civilization*, vol. 4, pt. 3, p. 399-402, 480-482, Ivon Donnelly, "Foochow Pole Junks," *The Mariner's Mirror*, 9 (1923), 226-231.
- ⁴⁴ Worcester, *Junks*, vol. 1, p. 115 เรือลำใหญ่วัดความยาวได้ 170 ฟุต มีระวางมรรทุกโดยเฉลี่ย 400-600 ตัน จำนวนใบเรือเพิ่มขึ้นตามอัตราความเร็วซึ่งเหนือกว่าเรือสำเภาเล็ก 2-3 เสากระโดง ดู *The Illustrated Catalogue of The "Maze Collection" of Chinese Junk Models in The Science Museum, London* (n.p., 1938) ด้วย สำหรับภาพของเรือสำเภาขนาดงูเดินทะเล 5 เสากระโดง และ appendix no. 3, loc, cit, สำหรับรายละเอียด.
- ⁴⁵ เรือหนึ่งใบ (หวู-เฉา) และเรือ ทาง ไจว เมย์ (เสา-ซิง-ฉวน) เป็นเรือสำเภาใหม่ใช้เดินสมุทรจากจีเกียง.
- ⁴⁶ Crawford, *History*, vol. 3, pp. 180, 182.
- ⁴⁷ Worcester, *Junks*, vol. 1, p. 154.

- ⁴⁸ Audemard, *Les Jonques*, vol. 2, p. 38. เรือทาลาโมเป็นเรือเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า.
- ⁴⁹ Audemard, *Les Jonques*, vol. 3, pp. 7-22 สำหรับการอธิบายอย่างละเอียดในเรื่องศิลปะการตกแต่งเรือ.
- ⁵⁰ Worcester, *Junks*, Plate #52.
- ⁵¹ Ivon Donnelly, *Chinese Junks and Other Native Craft* (Shanghai: Kelly and Walsh, Ltd., 1942), p. 98.
- ⁵² Worcester, *Junks*, vol. 1, p. 140; E. Chatlerton, *Sailing Ships, The Story of their Development from the Earliest Times to the Present Day* (London: Sidgwick and Jackson, Ltd., 1909, 1914), p. 311-312, Donnelly, *Chinese Junks*, p. 97-100.
- ⁵³ หย่ง. ฮี. ชุ่น.
- ⁵⁴ Worcester, *Junks*, vol. 1, p. 141.
- ⁵⁵ เปรียบเทียบภาพที่ 4 กับแม่แบบที่ 52 ของ Worcester, *Junks*; Roberts, *Embassy*, p. 272.
- ⁵⁶ Audemard, *Les Jonques*, vol. 4, p. 58; China : Imperial Maritime Customs, *Decennial Reports; 1882-91*, p. 70. เรือสำเภาซึ่งถูกจัดอยู่ในพวกเรือ Newchwang มีชื่อเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า หง-ไถว : เรือแบบนี้ น่าจะเป็นเรือจีนโจวที่ Donnelly อ้างถึงใน *Chinese Junks* หน้า 41-42 เรือแบบนี้ทำการค้าขายอยู่ในย่าน เฝิง-เถียง-ซานตง และเล็กกว่าเรือเดินสมุทรของมณฑลกวางตุ้งมาก เรือแบบนี้เป็นตัวแทนของรูปแบบต่างๆที่เอามารวมกันของเขตนี้ ซึ่งมีส่วนหัวเรือคล้ายคลึงกับส่วนหัวเรือของเรือสำเภาจากจีเกียง ท้ายเรือรูปมนรีเหมือนเรือสำเภาเสากระโคงสูง แต่ไม่มีการประดับประดา และไม่สูงและรูปนัยน์ตา ซึ่งเป็นการออกแบบที่ไม่ใครจะพบในเรือแถบเหนือ ถูกเขียนไว้ตรงตัวเรือค้ำหน้า.
- ⁵⁷ China : Imperial Maritime Customs, *Decennial Reports...1882-91*, p. 632. เรือ ไห้-โป ซึ่งไปทำการค้าที่ กง โจว บนเกาะไหหลำ บรรทุกสินค้าหนัก 2,000-5,000 ตาน และเรือ ไถว-เหมิง อาจจะมีบรรทุกได้เพียง 400-800 ตาน. Audemard, *Les Jonques*, vol. 4, p. 58, รายงานว่า เรือ ไห้-โป หนึ่งลำที่พบใกล้ๆ กง โจว มีระวางบรรทุก 1,000 ตัน.
- ⁵⁸ ภาพที่ 1013 และ 1044 ใน Needham, *Science and Civilization*, vol. 4, pt. 3, ในการอธิบายลักษณะเหล่านี้ให้ชัดเจน.

⁵⁹D.W. Waters, "Chinese Junks....The Twago," *The Mariner's Mirror*, 32 (1946), 162.

⁶⁰CMH.R.2#5, 1820: เมื่อเรือพ่อค้าทำการค้าขายกับเอ้ทมิ้งออกทะเลไม่ได้ ได้พยายามที่จะค้าขายสินค้าที่นั่น แต่ไม่ประสบผลสำเร็จ อย่างไรก็ตาม แทนที่จะเรือเรือทิ้งก็ตัดสินใจซ่อมแซมและขายให้กับลูกค้าชาวจีนในบางกอก ตามรายงานของชาวตะวันตกประมาณในสมัยเดียวกันนั้น "เรือสำเภของสยามเล็กกว่า " แต่ได้สร้างขึ้น โดยใช้หลักเกณฑ์อันเดียวกันกับเรือสำเภาที่เมืองกวางตุ้ง และเอ้ทมิ้ง" : *The Asiatic Journal and Monthly Register*, 10 (1829-30), 16; Crawford, *History*, vol. 3, p. 173; T'ien, Ju'k'ang, *Shin-Ch'i shih-chi chih shih-chiu shih-chi chung yeh Chung-kuo fan-ch'uan Tsai Tung-nan Ya-chou hang-yün ho shang-yeh shang te ti-wei* (สถานที่ของเรือใบของจีน ในการค้าทางทะเลทางเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จากศตวรรษที่ 17 ถึงกลางศตวรรษที่ 19) (Shanghai : Jen-min Ch'u-pan she, 1957), หน้า 22.

⁶¹Worcester, "Six Craft of Kwangtung," p. 132, ได้ให้คำอธิบายประกอบภาพของเรือโทหล่า คูแมมเรือสำเภาเดินทะเลของโทหล่าใน *Maze Collection* ด้วย เรือของชาวสยามถูกเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า "เรือสำเภาสิงคโปร์" เพราะเรือเหล่านี้สามารถทำการค้าขายหันอ่าวสยามออกไปจนถึงสิงคโปร์: Jean Poujade, *Les Jonques des Chinois du Siam* (Paris: Gauthier-Villars, 1946), p. 5.

⁶²Battelle Memorial Institute, Columbus, Ohio, *Blue Book of Coastal Vessels : Thailand* (Bangkok : Joint Thai-U.S. Military Research and Development Center, 1967), p. 323; Poujade, *Les Jonques*, p. 16.

⁶³Battelle Memorial Institute, *Blue Book*, pp. 16, 322-324.

⁶⁴Poujade, *Les Jonques*, p. 5, 10, 16. ระวังบรรทุกน้อย เสากระโคงสองเสา และปราศจากรูปนัยนาคา เป็นการยืนยันว่า การเปรียบเทียบนี้มีเหตุผล และ Poujade ได้บรรยายถึงเรือสำเภาที่มีขนาด 12-20 เมตร และหนัก 15-25 ตัน ซึ่งตรงตามรายละเอียดของเรือสินค้าที่แล่นในอ่าวสยามปัจจุบัน (12-25 เมตร, 18-40 ตัน) Poujade ได้กล่าวต่อไปว่า รูปนัยนาคาซึ่งมีปรากฏอยู่บนเรือสำเภาอื่นๆทั้งหมดในน่านน้ำอินโดจีน ได้หายไปจากเรือสำเภาจีน 2 เสากระโคงของสยาม เพราะเรือแมมเดิมซึ่งเป็นเรือสำเภาเดินชายฝั่ง 2 เสากระโคงซึ่งพบแล่นอยู่ระหว่างฮ่องกง และอ่าวตังเกี๋ย ไม่มีเขียนรูปนัยนาคา จึงสังเกตได้ว่า ไม่มีปรากฏอยู่ในการบรรยายใน *Blue Book*.

⁶⁵FO 17/9, p. 38.

⁶⁶T'ien, *Shih-Ch'i Shih-chi*, p. 23-24; CMH. R.2, #16, 1814.

⁶⁷Poujade, *Les Jonques*, p. 10; พระยาอนุমানราชธน, ตำนานสุดถาก, หน้า 24.

- ⁶⁸ หรือ "Pih-tow-chuen" : Gutzlaff, *Two Voyages*, p. 44.
- ⁶⁹ Donnelly, *Chinese Junks*, p. 115.
- ⁷⁰ Donnelly, *Chinese Junks*, pp. 115-116. ไม่ควรสับสนคำ Pai-t'on ch'uan กับ pai-ti ch'uan ซึ่งแล่นขึ้นล่องระหว่างฟูเจาและทางเหนือของเกาะฟอร์โมซา: China: Imperial Maritime Customs, *Decennial Reports...1882-91*. p. 424.
- ⁷¹ Roberts, *Embassy*, p. 273.
- ⁷² แชน บัจจสานนท์, ประวัติการทหารเรือไทย, หน้า 45.
- ⁷³ D.W. Waters, "Chinese Junks...The Twago," *The Mariner's Mirror*, 32 (1946), 156-157.
- ⁷⁴ แชน บัจจสานนท์, ประวัติการทหารเรือไทย, หน้า 45. นี้คงจะหมายถึงส่วนกว้างของปากเรือ ซึ่งบอกถึงเรือสำเภาในขนาดที่เทียบกันได้กับเรือเดินสมุทรที่ใหญ่กว่าดังที่ได้ระบุไว้ใน *Hsia-men-chih* (ดูหน้า 69) คำบรรยายของแชนไม่ละเอียดพอที่จะให้เราสามารถจัดประเภทเฉพาะของเรือเหล่านี้ได้ แต่เรือเหล่านี้อาจจะเป็นตัวแทนของเรือทวาโกที่ต้องใช้ถ้อยคำบรรยายมากมายกว่า.
- ⁷⁵ *Ibid*, p. 45.
- ⁷⁶ พระยาอนุমানราชชน, ตำนานสุลกากร, หน้า 21.
- ⁷⁷ พระยาอนุমানราชชน, ตำนานสุลกากร, หน้า 23. หัวเรือแต่เดิมซึ่งมีรูปร่างเหมือนปีกที่ใช้ในสมัยโบราณสำหรับศิระพระได้หักไป และต่อมาได้ทำแทนขึ้นใหม่ในภายหลัง ผู้เขียนกล่าวว่า หัวเรือในปัจจุบันเป็นรูปแบบที่ไม่ถูกต้อง และบ่งว่าหัวเรือเดิมคล้ายคลึงกับหัวเรือในภาพที่ 4 ซึ่งมีกราบเรือเหมือนปีกนก.
- ⁷⁸ ไม่มีหลักฐานว่า สำเภาของสยามสร้างขึ้นโดยมีกระดูกงู และรูปเรือในภาพ 6 อาจจะผิดไปจากของเดิมดังเช่น หัวเรือ.
- ⁷⁹ พระยาอนุমানราชชน, ตำนานสุลกากร, หน้า 24.

- ⁸⁰ แชน บัจจุสานนท์, ประวัติการทวารเรือไทย, หน้า 39; *Records of the Relations between Siam and Foreign Countries in the Seventeenth Century*, 5 เล่ม (กรุงเทพฯ: หอสมุดวชิรญาณ, 1915) เล่ม 1, คำสั่งถึงนายเอ็ดเวิร์ด ลอง ซึ่งได้รับแต่งตั้งให้เป็นหัวหน้าพ่อค้าบริษัท Roebuck ในสยาม: จดหมายลงวันที่ 2 สิงหาคม 1642 #82 หน้า 158 นายเซดถูกส่งมาต่อเรือถวายพระเจ้าแผ่นดินสยาม Henry Hawley, et al. ในปัตตาเวียถึงข้าหลวงและคณะกรรมการของบริษัทพ่อค้าของบริษัทการค้าอินเดียตะวันออกที่ลอนดอน: จดหมายลงวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 1625, หน้า 170, นายเซดอาจจะถูกคุมขังเป็นเวลาหนึ่งปี
- ⁸¹ *Dutch Papers : Extracts from the "Dagh Register" 1624-42* (Bangkok: Vajiranana National Library, 1915), p. 13 : จากการเดินทางไปสำรวจเมืองปัตตาเวีย ในปี 1643 ทหารของสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว กระสุนดินดำ และอื่นๆ ได้ถูกส่งไปใน "เรือแกลดี เรือฟรีเกต และเรือสำเภา..." Pallegoix, *Description du Royaume Thai ou Siam*; vol. 1, p. 322. สำหรับคำอธิบายถึงข้อแตกต่างระหว่างเรือชนิดต่างๆ เหล่านี้ให้ดู Chatterton, *Sailing Ships*, pp. 139, 171, 208, 219, 232-233, 258, 292, 300-301; Joseph Jobe, ed., *The Great Age of Sail* (Greenwich: New York Graphic Society Ltd., 1967), pp. 149-50; Stanley Spicer, *Masters of Sail* (Toronto : Ryerson Press, 1968), pp. 31-32.
- ⁸² แชน บัจจุสานนท์, ประวัติการทวารเรือไทย, หน้า 46. อย่างไรก็ตามการค้าของสยามกับสิงคโปร์ส่วนใหญ่ดำเนินไปโดยเรือสำเภาจนกระทั่งปลายทศวรรษที่ 1840.
- ⁸³ Great Britain : Board of Trade, *Abstract of Reports on the Trade of Various Countries and Places for the year 1854* (Great Britain, Parliament, Papers by Command, 1856-(61?), Swatow, 1854, p. 28; *Hunt's Merchants' Magazine and Commercial Review*, 2 (May 1847), 302.
- ⁸⁴ *The Asiatic Journal and Monthly Register* n.s., 23 (May-Aug. 1837), 122.
- ⁸⁵ *The Canton Press*, 4/28/1838, 4/23/1836. Bowring, *The Kingdom and People of Siam*. vol. 1, p. 252.
- ⁸⁶ *Asiatic Journal* n.s., 33 (Sept.-Dec. 1840), 117.
- ⁸⁷ *Allen's Indian Mail, and Register of Intelligence*, 84 (Sept. 1847), 527. ตาม Wong Liu Ken, "The Trade of Singapore 1819-69," *JMBRAS*, 33.4 (1960), 276, เรือสำเภาแมนชิน 81 ลำ เดินทางถึงสิงคโปร์ และ 55 ลำออกจากสิงคโปร์ในปีเดียวกันนั้น ถ้าการค้าของจีนกับสยามขยายกว้างขึ้น เราอาจจะคาดได้ว่า มีเรือสำเภาที่ใช้ในการนี้กว่า 100 ลำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อการค้าถึงจุดสูงสุดมีเรือสำเภาที่ใช้ทำการค้า 150-200 ลำ (บทที่ 4).

⁸⁸ ตัวอย่างเช่น มาตรา 17 ของสนธิสัญญาเพิ่มเติมที่ลงนามในปี 1843 ประกาศว่า เรือที่หนักเกิน 150 ตัน จะถือว่าเป็นเรือต่างประเทศขนาดใหญ่และจะถูกเก็บค่าระวางในอัตรา 5 เียนต่อตัน เรือที่หนักต่ำกว่า 150 ตันจะถูกเก็บค่าระวางในอัตรา 1 เียนต่อตัน เรือที่หนัก 350 ตัน ซึ่งถูกเก็บในอัตรา 5 เียนต่อตัน จะต้องเสีย 245 เหรียญสเตอร์ลิง ซึ่งเป็นการเรียกเก็บน้อยกว่าที่เรียกเก็บจากเรือสำเภาก่อนที่กว้างต้งก่อนมีสนธิสัญญาดังนี้ (ดูบทที่ 2 เรียงวรรด 79).

⁸⁹ Wong, "The Trade," p. 123.

⁹⁰ T. R. Banister, "A History of the External Trade of China, 1834-81, "China: Maritime Customs, I.-Statistical Series : No. 6, Decennial Reports...1922-31 (Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1933), p. 20; Great Britain: Foreign Office, *Commercial Reports from Her Majesty's Consuls in China, Japan, and Siam, 1865* (Great Britain, Parliament, Papers by Command, 1866), p. 36: มีรายการเรือกำปั่นของสยาม 19 ลำ เข้าเทียบท่าหนิงโปเมื่อ ค.ศ. 1865 มี 6 ลำ เข้าเทียบที่ท่าเมืองเซียงไฮ้ (หน้า 74) เป็นต้น CMH.R.3, #49, 1844.

⁹¹ *The Bangkok Calendar, 1865*, p. 40-42.

⁹² Wong, "The Trade," p. 149; Great Britain: Board of Trade, *Abstract of Reports*, p. 164.

⁹³ Bowring, *The Kingdom*, vol. 2, p. 220. มาตรา 8 ระบุไว้ว่า "การเดินเรือของอังกฤษได้รับสิทธิพิเศษทุกอย่างเท่ากับเรือเดินทะเล หรือเรือสำเภากองจีนและสยามได้รับอยู่ในขณะนี้ สิทธินี้อาจจะได้รับอนุญาตต่อไปอีกในภายหลัง" ; James C. Ingram, *Economic Change in Thailand Since 1850* (Stanford: Stanford University Press, 1955) p. 34.

⁹⁴ *The Burney Papers*; vol. 2, p. 4, "Extracts from H: Burney's Report Respecting the Commerce of Siam", pp. 101, 106; CMH.R.3, #49, 1844.

⁹⁵ คณะทูตบรรณาการได้รับผลกระทบกระเทือนจากการก่อการไม่สงบของพวกกบฏไค-เผิงค้าย และประเทศราชต่างๆ ได้รับยกเว้นไม่ต้องส่งคณะทูตไปในระหว่างปลายทศวรรษ 1850 และต้นทศวรรษ 1860 ราวๆนั้น : John K. Fairbank, "The Early Treaty System in the Chinese World Order," in Jonh Fairbank, ed., *The Chinese World Order*, p. 269.

⁹⁶ CMH.R.4, #113, 1854. เสนาบดีกระทรวงต่างประเทศของสยาม ได้เขียนถึงจอห์น ขาวรุ่ง ก่อนหน้าที่คณะทูตขาวรุ่งจะมาถึงบางกอก อธิบายว่า แม้การค้าระหว่างจีนและสยามได้กระทำกัน มาเป็นระยะเวลาานาน ภาษีสินค้าของสยามในระยะนี้สูง และไม่ได้อผลกำไร ดู CMH.R.4 #98, 1856. ค่าย.

⁹⁷ Mark Elvin, *The Pattern of the Chinese Past* (Stanford: Standford University Press, 1973), p. 305. อย่างไรก็ตาม เอลวินได้กล่าวต่อไปว่า ในการเปรียบเทียบกับ การบรรทุกไปในเรือสำเภา การขนส่งทางเรือโอ ลดค่าขนส่งทางเรือลงเล็กน้อย และกล่าวว่า อัตรา ความเร็วและความไว้วางใจได้เป็นการได้เปรียบที่สำคัญ. ดูเรื่อง China : Imperial Maritime Customs, *Decennial Reports...1882-91*, p. 516.

เชิงอรรถบทที่ 4

- ¹ เรือค้าขายระหว่างประเทศคือ เรือซึ่งทำการค้าในบริเวณรูปสามเหลี่ยมคือ ระหว่างอินเดีย แพลมมลายู และหมู่เกาะอินโดนีเซีย และจีน บริษัทอีสต์อินเดียออกใบอนุญาตให้พ่อค้าเรือกำปั่นเหล่านี้ และพวกพ่อค้าเหล่านี้ก็เป็นผู้จัดหาเงินทุนที่จำเป็นให้กับฝ่ายการค้าของบริษัทในทางดิ่งเพื่อนำไปซื้อสินค้าของจีนส่งออกไปยังอังกฤษด้วยเรือของบริษัท เนื่องจากพ่อค้าเรือกำปั่นนำสินค้าไปเมืองจีนมีราคาสูงกว่าที่พวกเขาออกจากจีน ผลกำไรส่วนเกินที่เพิ่มสูงขึ้นถูกเปลี่ยนเป็นค้ำเงินของบริษัท ซึ่งพร้อมที่จะนำไปขายที่อินเดีย สำหรับคำอธิบายขั้นต่อไปเกี่ยวกับการค้าแบบนี้ให้ดู Greenberg, *British Trade and the Opening of China 1800-42*, pp. 11-17.
- ² Wong Lin Ken, "The Trade of Singapore," pp. 108-109. สินค้าจากตะวันออกเฉียงใต้จะรวมอยู่ภายใต้เรื่อง ผลผลิตจากเสตครตส์ในบทนี้เพื่อที่จะแยกออกจากผลิตภัณฑ์จากยุโรปและอินเดียตามที่ห้องได้ชี้ให้เห็นคำว่าผลผลิตจากเสตครตส์ รวมสินค้าไว้กว้างมากเนื่องจากมีความคุ้นเคยกับสินค้าต่างๆ เหล่านี้มาก และจะสมเหตุสมผลทีเดียวถ้าเราจะรวมสินค้าที่มีลักษณะจำเพาะของตะวันออกเฉียงใต้โดยทั่วไปว่าเป็นผลผลิตของเสตครตส์ ดูเหมือนโคแวนจะจำกัดลงไปมากกว่าโดยการแยกเอาเครื่องเทศและแร่ออกไป : C.D. Cowan, "Early Penang and the Rise of Singapore 1805-1832," *JMBRAS*, 23.2 (1950), 15.
- ³ Greenberg, *British Trade*, p. 79.
- ⁴ Crawford, *History*. vol. 3, p. 183.
- ⁵ ยกเว้นกระตะเหล็กซึ่งแต่เดิมส่งไปยังสิงคโปร์มาก่อนแล้ว.
- ⁶ *Singapore Chronicle*, 9/27/1832.
- ⁷ O.W. Wolters, *Early Indonesian Commerce* (Ithaca: Cornell University Press, 1967.) *The Fall of Srivijava in Malay History* (Ithaca: Cornell University Press, 1970), ch. 1, 3-5.
- ⁸ Skinner, *Chinese Society in Thailand*, p. 41; Ingram, *Economic Change in Thailand Since 1850*, p. 26; Neale, *Narrative of a Residence at the Capital of the Kingdom of Siam*, pp. 176-178; Malloch, *Siam: Some General Remarks on Its Productions*, pp. 29-31; Crawford, *Journal of an Embassy*, pp. 413-415; Great Britain, Parliament, *Report from the Select Committee*, vol. 5, 1830, p. 311; T'ien Ju-K'ang, *Shih-ch'i shih-chi*, p. 26.

- ⁹ Crawford, *Journal*, p. 413. สินค้าจำนวนมากที่ส่งออกไปยังประเทศจีน ถูกส่งไปยังประเทศสยามโดยรัฐต่างๆที่อยู่ใต้การปกครองของสยามในฐานะ เป็น เครื่องบรรณาการ หรือนำไปบางกอกโดยพ่อค้าชาวเอเชียจากประเทศเพื่อนบ้าน ดู Malloch, *Siam*, pp. 29-31.
- ¹⁰ Malloch, *Siam*, pp. 30; appendix A, see. 1.
- ¹¹ Wong, "The Trade," pp. 23-34.
- ¹² *Singapore Chronicle*, 7/21/1831, 11/14/1833. การค้าระหว่างสิงคโปร์และสยาม มูลค่าทั้งหมด 462,937 เหรียญสเปน จำนวนเงินที่ได้จากการค้าโดยเรือกำปั่น เป็นเงิน 128,506 เหรียญ ส่วนที่เหลือบรรทุกด้วยเรือสำเภากินหรือสยาม เป็นมูลค่า 334,467 เหรียญ
- ¹³ Wong, "The Trade," p. 106.
- ¹⁴ *Singapore Chronicle*, 4/11/1833. กล่าวกันว่ารัฐบาลได้เกณฑ์ให้เรือสำเภากินขนทหารไปยังเกาะฟอร์โมซา การปลุกข้าวและอ้อยของสยามในปี 1832 ไม่ได้ผลรวมทั้งการทำสงครามกับโคชินไชน่า ทำให้เรือสำเภาสยามที่เข้าเทียบท่าลดจำนวนลง.
- ¹⁵ ดู *Singapore Chronicle Commercial Registers*. เรือของชาวพื้นเมืองและชาวยุโรป เช่น เรือเดินทะเลทางเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นำสินค้าจีนจำนวนมากมายังปัตตาเวีย ยี่นึ่ง มังสุมาตรา ตะวันออกและตะวันตกและอื่นๆ.
- ¹⁶ Malloch, *Siam*, pp. 50-51; T.J. Newbold, *Political and Statistical Account of the British Settlements in the Straits of Malacca*, 2 vols. (London: John Murray, 1839) vol. 1, pp. 291-342; *Singapore Chronicle Commercial Register*, 1831, 1832, 1833.
- ¹⁷ Neale, *Residence*, p. 175.
- ¹⁸ Malloch, *Siam*, p. 11: "ชาวสยามแต่งตัวทราคร้ายผ้าไหม ผ้าแพร และผ้ากำมะหยี่เพื่อไปร่วมพิธีแต่งงาน และการเฉลิมฉลองต่างๆ วัสดุในการแต่งกายเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นสินค้ามาจากจีน" ในหน้า 62-63 เขาได้กล่าวไว้ว่า ทอมคอง และกระเทียมคอง จำนวน 50,000 โท เป็นสินค้าเข้าจากจีนส่งมาพร้อมกับขิงคองเป็นจำนวนมาก ไม่มีหลักฐานระบุไว้ว่า สิ่งเหล่านี้ได้ถูกส่งออกไปใหม่ยังสิงคโปร์ (ตารางที่ 3); Great Britain: Board of Trade, *Abstract of Reports on the Trade of Various Countries and Places*, Siam, 1860, p. 334; Burney Papers, vol. 2, pt. 4 ดัดตอนมาจากรายงานของ H. Burney เกี่ยวกับการค้าของสยาม 2 ธันวาคม 1826 หน้า 80 "ไม่เพียงแต่เป็นความต้องการของคนจีนที่นั่น แต่ยังเป็นความต้องการของคนไทยเองด้วยที่จะใช้ผ้าขนสัตว์ เครื่องกระเบื้อง ชา และขนมหวานของจีน ทำให้การค้าติดต่อกับเมืองจีนกว้างขวางขึ้น และมีความจำเป็นมากขึ้น".

- ¹⁹ *Singapore Chronicle*, 4/28/1831, 7/21/1831 : เรือสำเภา 6 ลำออกจากเมืองท่ามายังบางกอก บรรทุกผ้าฝ้ายอังกฤษ 97,540 หลา และผ้าอินเดีย 74.5 กุลี และมีทวายเพียง 300 ทวย เสื้อขวา 30 กุลี และสาหร่ายทะเล 30 ทวย เท่านั้น ทะเบียนการค้าสำหรับสินค้าส่วนที่เหลือจากฤดูส่งออกได้แสดงให้เห็นถึงแนวโน้มเช่นเดียวกันนี้ ดู *The Asiatic Journal and Monthly Register*, n.s., 1 (Jan.-Apr. 1830), 16.
- ²⁰ FO 17/9, p. 44.
- ²¹ Meilink-Roelofs, *Asian Trade and European Influence*, pp. 48-49.
- ²² Elmore, *the British Mariner's Directory and Guide*, pp. 307-309; *Dutch Papers: Extracts from the "Dagh Register,"* pp. 29-30, 67-70; John Albert de Mandelslo, *The Voyages and Travels of J. Albert de Mandelslo into the East-Indies 1638-1650*, trans. by John Davies (London: Thomas Dring and John Starkey, 1662), p. 130; *Records of the Relation between Siam and Foreign Countries*, vol. 2, pp. 9-18; Simon de La Loubère, (*A New Historical Relation of*) *The Kingdom of Siam*, 2 vols in 1 (London: Oxford University Press, 1969), rep. of 1693 ed., p. 94-95.
- ²³ Ingram, *Economic Change*, p. 25.
- ²⁴ ภูมิภาคผนวก ข.
- ²⁵ Ingram, *Economic Change*, p. 21; J.H. Van der Heide, "The Economical Development of Siam during the Last-Half Century," *Journal of the Siam Society*, 3.2 (1906), 6. ผู้เขียนทั้ง 2 ท่านยืนยันว่า การส่งสินค้าออกของสยามเป็น "สินค้าที่มีราคาสูงต่อหนึ่งหน่วยน้ำหนัก" ยกเว้นตีนก กระวาน และตีปส์ ราคากลางของสินค้าที่ถูกส่งออกโดยเรือกำปั่น 4 ลำ โค้กล่าวไว้ในภาคผนวก ข. ตอน 2-5 ว่าต่ำกว่า 10 บาทต่อทวย และไม่ควรถูกจัดเข้าประเภทราคาสูงต่อหน่วยน้ำหนัก.
- ²⁶ สินค้าที่มีราคาสูงและค่ามีช่วงห่างกันอย่างเห็นได้ชัดหลังจากที่ได้มองผ่านภูมิภาคผนวก ก. ตัวอย่างเช่น ราคากระวานขึ้นสูงถึง 400 บาทต่อทวย ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับคุณภาพ ราคาของกำยานสูงถึง 60 บาทต่อทวย งาช้าง 160 บาท สินค้าที่มีราคาต่ำ เช่น ไม้ฝาง แดกต่างกันไปอยู่ระหว่าง 4.5 และ 1 บาทต่อทวย น้ำตาลอยู่ระหว่าง 8 ถึง 6 บาทต่อทวย และอื่นๆอีก ทรัพยากรไทยรวมอยู่ในพวกที่มีราคาต่ำ เพราะราคากลางคือ 12 บาทต่อทวย ไม่ได้จัดรวมเข้าไปอยู่ในประเภทสินค้าหุ่มเคืออย่างเช่น กระวาน น้ำมันยาง หรือรังนก ชาวสยามเองก็ถือว่าเป็นสินค้านำเข้า; *CMH.R.4.*, #74, 1864.

- ²⁷ คีปลี ดีบุก นอแรด และกระวาน ที่มีถือว่าเป็นสินค้าที่มีราคาสูง (ต่อหน่วยน้ำหนัก) แม้ว่านอแรด และพริกไทย จะอยู่ในรายการสินค้าที่มีราคาต่ำกว่า 15 บาทต่อหาบ ในบัญชีสินค้า เพราะราคากลางทั่วไปได้สูงขึ้นมาก (ภาคผนวก ก. ตอน 1) สินค้าหลายชนิดที่มีราคาต่ำกว่า มีรายการอยู่ในบัญชีสินค้าน่าจะสะท้อนให้เห็นถึงผู้อุปถัมภ์ เป็นทางการของเรือเดินทะเล เราอาจจะคาดได้ว่า เป็นพวกราชตระกูล และเสนาบดีชั้นสูงที่จะสามารถจัดหาสินค้าในราคาที่ลดลงได้.
- ²⁸ Van der Heide, "The Economical," ได้ได้ว่า สินค้าที่ส่งปริมาณมากเช่น ข้าวและไม้สัก สามารถส่งออกจากประเทศสยามได้ดีโดยการพัฒนาการขนส่งแบบใหม่มากขึ้นเท่านั้น อย่างไรก็ตาม เราได้เห็นแล้วว่า การขนส่งสินค้าปริมาณสูงได้ดำเนินไปตลอดศตวรรษที่ 19 และก่อนหน้านั้นโดยเรือสำเภา บางทีเขาอาจจะเน้นหนักขึ้นถึงมูลเหตุที่สำคัญ เช่น ตลาดที่เปิดใหม่สำหรับสินค้าของสยามพร้อมกับการขยายตัวทางการค้าของพวกตะวันตกในสยามหลัง ค.ศ. 1855 เมื่อพิจารณาเห็นว่า ทำไมสินค้าพิเศษเหล่านี้จึงไม่ได้ถูกส่งออกตามปกติจนกระทั่งปลายศตวรรษ.
- ²⁹ Gutzlaff, *Journal of Two Voyages*, p. 110.
- ³⁰ Peter Dobell, *Travels in Kamchatka and Siberia : With a Narrative of a Residence in China*, 2 vol. (London: Henry Colburn and Richard Bentley, 1830), vol. 2, p. 165; Davis, *China*, vol. 1, p. 41: "The great industry and ingenuity of the Chinese causes them to turn nearly all raw produce to good account"; *British Relations with the Chinese Empire in 1832* (London: Parbury, Allen & Co., 1832), p. 15; "The Chinese Empire in Its Foreign Relations." *the Bombay Quarterly Review*, 3.6 (1856), 234-235. แหล่งต่างๆ เหล่านี้แสดงให้เห็นความคิดแบบเดียวกัน กล่าวคือชาวจีนมองเห็นประโยชน์ในการส่งสินค้าเข้าประเทศไม่แพร่รูปมากกว่าสินค้าประเภทสำเร็จรูป.
- ³¹ แม่นอนที่เดียว การที่ราคาสินค้าออกที่สำคัญของสยามได้ลดอย่างชวชยาบในระหว่างปี 1800 ถึง 1850 ทำให้ไม่มีการเพิ่มผลผลิต อาจจะมีความต้องการผลผลิตเพิ่มมากขึ้น และต้องการขยายเพิ่มขึ้นเพื่อให้ได้รายได้ในจำนวนเท่าเดิม ตัวเลขที่หามาได้ไม่พอกแก่การวิเคราะห์ในเรื่องนี้.
- ³² *Burney Papers*, vol. 4, pt. 2, p. 106; Malloch, *Siam*, pp. 34-36.
- ³³ Ingram, *Economic Change*, p. 10; Malloch, *Siam*, pp. 34, 36, 40.
- ³⁴ Crawford, *Embassy*, p. 413 : จำนวนผลิตประจำปี 60,000 หาบ และเกือบจะทั้งหมดถูกส่งไปประเทศจีน; Malloch, *siam*, p. 44: จำนวนผลิตประจำปี 72,000 หาบ นั้น 61,500 หาบ ถูกส่งไปจีน; Crawford, *Embassy*, p. 381, กล่าวว่า รายได้ของรัฐที่เก็บได้จากพริกไทยเป็นเงิน 400,000 บาท ซึ่งเป็นจำนวนเดียวกับที่ฟาเลอแก้วซ์ ได้รายงานไว้ (*Royaume Thai*, vol. 1, p. 310) ในตอนต้นทศวรรษ 1850.

³⁵Ingram, *Economic Change*, p. 11.

³⁶Great Britain; Board of Trade, *Abstract of Reports*, 1854, Siam, p. 42.

ในปี 1822 ผลิตได้ 60,000 ทาม

ในปี 1835 ผลิตได้ 135,000 ทาม

ในปี 1840 ผลิตได้ 257,000 ทาม

ในปี 1846 ผลิตได้ 150,000 ทาม (*Allen's Indian Mail*, 84 (1847), p. 528).

³⁷Malloch, *Siam*, pp. 46, 50.

³⁸*Ibid.*, pp. 38, 44, 50.

³⁹*Ibid.*, p. 50; Crawford, *Embassy*, p. 413; Great Britain: Board of Trade, *Abstract of Reports*, 1854, Siam, pp. 43-44.

⁴⁰Constance M. Wilson, "State and Society in the Reign of Mongkut, 1851-1868: Thailand on the eve of modernization," unpublished Ph. D. dissertation, Cornell University, 1970, p. 636.

⁴¹Malloch, *Siam*, p. 44-45. ตามตัวเลขของเขาได้มีการส่งออก 18,000 ทาม แต่ทั้งหมดได้ถูกส่งไปยังสิงคโปร์ และขายทิ้งมลายูโดยทางเรือ ตาราง 3 แสดงให้เห็นว่า จำนวนที่ส่งไปสิงคโปร์ในต้นทศวรรษ 1830 มีเพียงเล็กน้อย และตัวเลขของมัลลอคเท่านั้นที่ถูกต้อง ถ้ารูปแบบการค้าเปลี่ยนไปอย่างสิ้นเชิงในช่วงระยะ 20 ปี ตามตาราง 5 แสดงรายการเพียงหนึ่งเปอร์เซ็นต์ของสินค้า และ 3 เปอร์เซ็นต์เหมือนจะเป็นตัวเลขกลางๆระหว่างหนึ่งเปอร์เซ็นต์กับของมัลลอค 5 เปอร์เซ็นต์.

⁴²Crawford, *Embassy*, p. 413.

⁴³Malloch, *Siam*, p. 42. เขาได้ให้ตัวเลขในการส่งออกไว้ 8,000 โกยีน (200,000 ทาม) ในราคา 18 บาท ต่อ 1 โกยีน แต่ได้กล่าวว่า ขี้ว "อาจจะต้องเผชิญกับความต้องการ" ในบางปีอาจจะส่งมากถึง 1,000,000 ทาม (40,000 โกยีน) (ดู Ingram, *Economic Change*, p. 24, 29) ซึ่งยกอัตราส่วนของข้าวขึ้นอย่างมากจนถึงสินค้าออกชนิดอื่นๆดูหน้าท้ายๆของบทนี้.

⁴⁴Moor, *Indian Archipelago*, p. 226; Malloch, *Siam*, p. 27.

⁴⁵Great Britain: Board of Trade, *Abstract of Reports*, 1854, Siam, p. 40. ตั้งที่โต๊ะบูไว้วแล้ว สินค้าออกของจีนที่ส่งไปยังสิงคโปร์มีบ่อยครั้งจะถูกส่งออกอีกครั้งหนึ่งเพื่อไปขายยังเมืองท่าอื่นๆทั่วหมู่เกาะ สินค้าของจีนได้รับการต้อนรับอย่างกว้างขวางอย่างไม่ต้องสงสัยเลยในทุกกลุ่มชนต่างๆในแถบนั้น ยกเว้นคนจีน.

⁴⁶สินค้าที่พวกขุนนางและกษัตริย์ต้องการโดยทั่วไปดู เหมือนว่าจะต้องสั่ง เป็นพิเศษหรือมีตัวแทนเป็นผู้จัดซื้อส่งไปยังประเทศจีนในนามของพระจักรพรรดิ พระองค์อาจจะซื้อสินค้าที่ส่งเข้ามาโดยการค้าทางเรือสำเภา ถ้าสินค้าเหล่านั้นมีคุณภาพดีเป็นพิเศษ พวกราชวงศ์และขุนนางปรากฏชัดว่าปฏิบัติเช่นเดียวกัน. *CMH.R.2*, #5, 1820; *CMH.R.3* #49, 1844; กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, พระราชหัตถเลข, รัชการที่ 1 - Yam Ap Toot, Jan. 30, 1853; *CMH.R.4* #109, 1854; *CMH.R.4*, #88, 1857.

⁴⁷Crawfurd, *Embassy*, p. 410.

⁴⁸Malloch, *Siam*, p. 28.

⁴⁹Sirr, *China and the Chinese*, vol. 1, p. 138; *Burney Papers*, vol. 3, pt. 2, p. 353 : ใน ค.ศ. 1833 กล่าวกันว่าเรือสำเภา 200 ลำ ถูกพันในการค้ากับจีน; Malcom, *Travels in Southeastern Asia*, vol. 2, 127 : เรือสำเภา 200 ลำมาจากประเทศจีนทุกปี.

⁵⁰Ch'ou-pan i-wu shih-mo: Tao-kung : 10:20b-21a.

⁵¹Crawfurd, *Embassy*, p. 452; Roberts, *Embassy*, p. 308; Pallegoix, *Royaume Thai*, vol. 1, p. 8; Bowring, *Siam*, vol. 1, p. 81, 85; Skinner, *Chinese Society*, p. 68, ตาราง 3, 70-71, 79; Hau Chi-yü, *Ying-huan chih-lüeh*: 1:31b: ชาวควางตุ้งในสยามนั้นกล่าวกันว่ามิมีประมาณหนึ่งในหกของประชากรทั้งหมด.

⁵²Skinner, *Chinese Society*, p. 72.

⁵³Ibid., 79 ตาราง 5, loc. cit.

⁵⁴Crawfurd, *Embassy*, p. 412.

⁵⁵Malloch, *Siam*, P. 61-62.

⁵⁶Gutzlaff, *Two Voyages*, p. 44; Crawfurd, *Embassy*, p. 412; Wong, *Trade of Singapore*, p. 52-53 : รูปแบบเดียวกันนี้ดูเหมือนจะเป็นจริงเกี่ยวกับการค้าของจีนกับสิงคโปร์ เพราะในระยะ 32 ปี ระหว่าง ค.ศ. 1823 ถึง 1855 จีนส่งสินค้าเข้าจากสิงคโปร์เกินกว่าที่ตนส่งออกไปยังสิงคโปร์ 2 ใน 3 ส่วน แม้ว่าการส่งทองแท่งออกจะถูกห้ามเป็นพิเศษในสมัยราชวงศ์ชิง แต่เรือของชาวตะวันตกซึ่งนำสินค้าเข้าที่มีมูลค่ามากกว่าที่เรือของพวกเขา นำสินค้าออกไปแล้ว จะได้รับอนุญาตให้นำทองแท่งออกได้ 30 เปอร์เซ็นต์ของราคาที่แตกต่างกันระหว่าง

สินค้าเข้า และสินค้าออก การกระทำเช่นนี้เป็นที่รู้จักกันว่า "เป็นการส่งออก 3 ใน 10 ส่วน" และถ้าเรือลำหนึ่งลำใดต้องการทองแท่งมากกว่า 30 เพอร์เซ็นต์แล้วก็จะได้รับอนุญาตให้โอนจำนวนที่ต้องการจากเรือลำอื่นซึ่งสินค้าเข้า และสินค้าออกมีมูลค่าเท่ากัน : *Canton Register*, 2/26/1828; *Chinese Repository*, 5 (1837) 385-389.

- ⁵⁷ Evelyn Rawski, *Agricultural Change and the Peasant Economy of South China*, p. 66, Hirth, "Geographical Distribution," p. 307; Williams, *Chinese Commercial Guide*, 1863, pp. 114-115, 121, 128-129, *Kuang-tung TC*: 1911:97:9a, 10b, 12b-13a (repr. of 1822 ed.); *Chang-Chou FC* (Prefectural Gazetteer of Chang-chou), comp. by Shen Ting-chün, 50+1 Chüan, 1877:39:2a; *HMC* :5 : 177.
- ⁵⁸ *Fu-Chien TC*: 1868:59:50a; *Chang-chou FC*: 1877:39:2b. ทั้งสองกล่าวว่าเป็นเครื่องเคลือบของจีนผลิตในอำเภอยาง-โจว.
- ⁵⁹ Malcom, *Travels*, vol. 2, p. 122.
- ⁶⁰ Rawski, *Agricultural Change*, p. 66; Hirth, "Geographical Distribution," pp. 376-377; Williams, *Chinese Commercial Guide*, 1863, p. 133.
- ⁶¹ *CMH.R.3*, #49, 1844; Malcom, *Travels*, vol. 2, p. 122; Malloch, *Siam*, p. 60. สินค้าเหล่านี้บางชนิดหาซื้อได้ในหนึ่งไปอีกด้วย.
- ⁶² Malloch, *Siam*, pp. 60-61, 63; *CMH.R.3*, #49, 1844.
- ⁶³ Rawski, *Agricultural Change*, pp. 47, 55-56.
- ⁶⁴ *Chang-chou FC*: 1877:39:1a.
- ⁶⁵ Williams, *Chinese Commercial Guide*, 1864, p. 120.
- ⁶⁶ *Chang-chou FC* : 1877:39:2b: *Fu-chien TC*: 1868:59:50a.
- ⁶⁷ Fu I-ling, *Ming-Ch'ing shih-tai shang-jen chi shang-yeh tzu-pen*, p. 204. การค้าข้าวจากสยามและลูซอนสำคัญต่อการพัฒนาของเอ๋อหิงในฐานะเป็นศูนย์กลางการค้าในสมัยเฉียน-หลง ซึ่งเป็นระยะที่การค้าของเอ๋อหิงขึ้นสูงสุด.

- ⁶⁸ *Hunt's Merchant's Magazine*, 3.6 (Dec. 1840) 473: สัญญาฉบับหนึ่งของความขาดแคลนในเมืองกวางตุ้งก็คือราคาข้าวซึ่งกล่าวกันว่า เพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าของราคาข้าวในจังหวัดใกล้เคียง; H.Hinton, *The Grain Tribute System of China (1845-1911)* (Cambridge; Harvard University Press, 1956) p. 9a-b ตาราง ก. แสดงว่าราชวงศ์ชิงไม่ได้เก็บภาษีบรรณาการข้าวจากมณฑลกวางตุ้งหรือฟูเจี้ยน แสดงว่า การผลิตข้าวในที่นั้นไม่มากมายเท่ากับแห่งอื่น ๆ Jane Leonard, "Wei Yuan and the Hai-kuo t'u-chih: A geopolitical Analysis of Western Expansion in Maritime Asia," unpublished Ph. D. dissertation, Cornell University, 1971, p. 141; Mancall, *The Pattern* p. 308: เมื่อถึงกลางศตวรรษที่ 18 ราคาข้าวขึ้นไปสูงคงที่ เพราะข้าวที่ผลิตได้ต่อเอเคอร์นั้นไม่ขยายเพิ่มขึ้นอีกต่อไป เพื่อที่จะให้ได้เพียงพอกับจำนวนพลเมืองที่เพิ่มขึ้นอยู่เรื่อยๆ; *YHKC* : 21:26b.
- ⁶⁹ John F. Davis, Trans., "Extracts from the Peking Gazette," *Transactions of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland*, 2 (1830), 88-89: ข้าหลวงทั่วไปของมณฑลฟูเจี้ยน จีเกียงเสนอแนะว่า วิธีที่มีประสิทธิภาพที่สุด ในการแก้ปัญหาการขาดแคลนข้าวและราคาขึ้นสูงก็คือ ให้ออกค่าฟูเจี้ยนส่งข้าวเข้ามาจากจีเกียงทางทะเล; Mancall, "The Ch'ing Tribute System," p. 75.
- ⁷⁰ *KHSL* : 270: 15b-16a; (*Ch'ing-ting*) *Chung-shu cheng-k'ao* (ระเบียบปฏิบัติของการบริหารส่วนกลาง comp. by Ming-liang et al., 32 *chüan* (Taipei: Hsüeh-hai, 1968), orig. pub. 1825: 22:21a-b.
- ⁷¹ *KHSL*: 296:3a-b; *YHKC*: 21:21a-b; Hsieh Yu-jung, *Hsin-pien, Hsien-lo kuo, chih*, p. 72-73; Mancall, "the Ch'ing Tribute System." p. 88-89. แมนคอลลินยืนยันว่า ข้าวที่ส่งเข้ามานั้นเป็นเพียงถูกขนส่งมาโดยเรือกำปั่นชาวสยาม อย่างไรก็ตาม ข้ออ้างนี้เขาได้มาจาก *KHSL* ไม่ได้ระบุไว้ในเรื่องการขนส่งโดยเรือของสยาม; Skinner; *Chinese Society*, p. 17.
- ⁷² *YCSL* : 88:28a; Hsieh, *Hsien-lo*, p. 73; *YHKC*: 21:24b.
- ⁷³ *YHKC*: 21:25b-26a; Hsieh, *Hsien-lo*, p. 73.
- ⁷⁴ *YHKC*: 21:26a-b; Hsieh, *Hsien-lo*, p. 73; Bowring, *Siam*, vol. 1, p. 78. ขอให้สังเกตว่า *YHKC* กล่าวว่าบันทึกนี้ (เชิงอรธ 73) มีอยู่ในมาตรา 7 ในขณะที่เขียนกล่าวว่ามาตรา 11.

- ⁷⁵ การขาดแคลนข้าวในมณฑลเกียงสูง และซีเกียงใน ค.ศ. 1806 ทำให้มีพระราชโองการจาก พระจักรพรรดิโดยคว่นว่า ให้พ่อค้าชาวจีนที่ทำการค้าขายกับต่างประเทศให้ซื้อข้าวเข้ามา และสั่งว่า ชาวต่างชาติที่นำข้าวมาโดยไม่มิลินค้าอื่นจะได้รับการยกเว้นค่าธรรมเนียม ขาเข้าและขาออก : CCSL: 158:18b-19b. พ่อค้าชาวตะวันตกมองเห็นช่องทางที่จะได้ประโยชน์ จากข้าวอย่างรวดเร็ว และเมื่อถึงทศวรรษ 1820 ได้คิดหาวิธีการต่างๆที่จะหลบเลี่ยงข้อห้ามในการ นำลินค้าอื่นเข้ามานอกเหนือไปจากข้าว ความขัดแย้งเกิดขึ้นระหว่างเจ้าหน้าที่เมืองกวางตุ้ง และ พ่อค้าชาวตะวันตกในเรื่องการตีความหมายของข้อยกเว้นแต่ความพยายามที่จะประนีประนอมกัน ประสบความสำเร็จโดยสิ้นเชิง พ่อค้าชาวตะวันตกยังคงร้องทุกข์เกี่ยวกับการบังคับเอาโดยไม่ถูก กฎหมายจากเจ้าหน้าที่ท้องถิ่น ในขณะที่เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรรู้สึกว่าการพ่อค้าได้พยายามอย่างที่สุด ที่จะหลบเลี่ยงตัวบทกฎหมาย สำหรับการพูดถึงปัญหานี้โดยสมบูรณ์ของเหตุการณ์เหล่านี้ให้ดู Davis, *China*, vol. 2, p. 385; *Canton Register*, 6/18/1831, 1/10/1833, 6/17/1833, 8/5/1833.
- ⁷⁶ Lu Chi-fang, "Ch'ing Kao-Tsung shih-tai te Chung-Hsien kuan hsi," p. 389.
- ⁷⁷ Ingram, *Economic Change*, p. 41.
- ⁷⁸ Crawford, *Embassy*, pp. 420-421 "ความแน่นอนในเรื่องการส่งข้าวในแต่ละปีน่าจะมีผล มากกว่าการส่งให้เป็นครั้งคราว การตัดสินใจแท้จริงในเรื่องนี้ให้ผลดีแม้กับรัฐบาลสยามที่ ทำตามอำเภอใจ และระวังรักษาผลประโยชน์ ซึ่งยอมให้มีการส่งข้าวออกโดยเสรีโดยไม่มีข้อ สงสัยจากประสบการณ์ที่ปฏิบัติกันมาเป็นเวลานานในเรื่องความปลอดภัยของนโยบายนี้ ซึ่งตรงข้าม กับการปฏิบัติของประเทศอื่นๆในเอเชีย".
- ⁷⁹ Moor, *Indian Archipelago*, p. 236.
- ⁸⁰ Ingram, *Economic Change*, p. 29. The Singapore Chronicle, 6/13/1833, อย่างไรก็ตามประมาณการการผลิตข้าวสารและข้าวเปลือก 1,696,424 ไกยน์ของแต่ละ 23 ทาม = 39,017,752 ทาม.
- ⁸¹ *Fourney Papers*, vol. 1, pt. 3, p. 385; National Archives Ledger copies of Ministry of War records, Fourth Reign, vol. 10, p. 197-199. "การ ประกาศให้ประชาชนทราบว่าจะต้องเริ่มปลูกข้าวในคอนเริ่มฤดูมรสุม" n.d. ความประกาศนี้ พระเจ้ากรุงสยาม แต่ก่อนได้ห้ามพ่อค้าชาวจีนและชาวไทยบรรทุกข้าวไปขายนอกประเทศ ยิ่งกว่านั้น มาตราที่ 1 ของข้อตกลงทางการค้าในสนธิสัญญาเบอญานีได้บอกเป็นนัยไว้ว่า พ่อค้า ชาวจีนและสยาม เช่นเดียวกับพ่อค้าชาวอังกฤษถูกห้ามขายข้าว แต่เพราะข้าวได้ถูกส่งออกโดย พ่อค้าชาวเอเชียหลังจากที่ได้ลงนามในสนธิสัญญาใน ค.ศ. 1826 ดังเช่นที่ได้ทำมาแต่ก่อน จึงมี ผู้สงสัยว่า ระเบียบปฏิบัตินั้นไม่ได้บังคับใช้ตามกฎหมายอย่างจริงจัง,

⁸²Greenberg, *British Trade*, p. 81.

⁸³*Canton Register*, 6/6/1831, 10/24/1833.

⁸⁴*The Asiatic Journal and Monthly Register*, n.s., 11 (May-Aug. 1833).
27.

⁸⁵ตาม YHKC: 21:25b. และตาราง 6 จำนวนเฉลี่ยสำหรับเรือสำเภาลำหนึ่งจะบรรทุกข้าวได้ 4,000 ทาบ (160 โกยั้น) ในขณะที่ Yen Ju-i, *Yang-fang chi-yao* (Essentials of Maritime defense), 24 *chüan*, 1838:2:16a กล่าวว่า เรือสำเภาสยามขนาดใหญ่บรรทุกได้ 300 ทาบ ขนาดกลางบรรทุกได้ 200 ทาบ ตัวเลขนี้ไม่ได้รับการยืนยันจากแหล่งอื่นๆ และปริมาตรดังกล่าวไม่ปรากฏว่าสม เหตุผลในเรื่องการเดินเรือไปประเทศจีน จากผลกำไรข้างล่างนี้ ถือว่าความจุ = 160 โกยั้น.

160 โกยั้น	
<u>22</u> x บาท	(18 บาท/โกยั้น + 4 บาท ภาษี) ^{ก.}
3,520 บาท	(ราคาในประเทศสยาม)
160 โกยั้น	
<u>100</u> x บาท	(4 บาท/ทาบ x 25 ทาบ = 100 บาท)
16,000 บาท	(ราคาขายในประเทศจีน)
<u>3,318</u> บาท	(การเรียกเก็บค่าท่าที่กวางตุ้ง) ^{ข.}
12,638 บาท	
<u>3,520</u> บาท	(ต้นทุนในประเทศสยาม)
9,162 บาท	
<u>1,700</u> บาท	(รายจ่ายในการเดินเรือสำเภา เป็นค่าจ้างและอื่นๆ)
7,462 บาท	(ผลกำไร) ^{ก.}

ก. คอราคาเป็นโกยั้น ตามมัลลอค, *Siam*, p. 42, ภาษีตาม CMH.R.4, #40, 1857.

ภาษีอาจจะแตกต่างกันไปในระยะแรกๆ แต่นี้เป็นแต่เพียงตัวเลขที่ได้มา

- ข. นี้เป็นตัวเลขที่เป็นไปได้ที่สุดตาม *Canton Register* 1/2/1832 เรือบรรทุกข้าวทั้งหมดจะต้องจ่ายภาษี 1,359 เหรียญสเปน และถ้าบรรทุกสินค้าออกจะต้องจ่ายเพิ่มอีก 300 เหรียญสเปน การประเมินครั้งหลังๆ เกี่ยวกับจำนวนเงินที่จ่ายในรูปค่าธรรมเนียมแตกต่างกันไปอย่างมาก: *Canton Register* 7/15/1833 พูดถึงค่าธรรมเนียมว่าเป็น 470 เหรียญต่อเรือหนึ่งลำ; *Canton Register* 5/30/1837 กล่าวว่าภาษีตามกฎหมายเป็น 873 เหรียญ แต่กล่าวว่าค่าธรรมเนียมทั้งหมดคือ 1189.5 เหรียญ ดังที่เราได้พบแล้วในบทความว่า เรือสยามได้รับยกเว้นภาษีหลายอย่าง ซึ่งเรียกเก็บจากรเรือของชาวตะวันตกหรือได้รับการลดหย่อนภาษี เพราะฉะนั้นตัวเลข 3,318 ที่ให้ไว้ข้างบนอาจจะสูงมากเกินไปสำหรับเรือสำเภาจากสยาม แต่เอามารวมไว้ในที่นี้เพื่อป้องกันการคำนวณผลกำไรสูงเกินไป เพราะสินค้าอื่นๆไม่สามารถนำมาพิจารณาได้
- ค. คำระวางบรรทุกไม่ได้หักจากผลกำไร เพราะการประเมินของครอเวิร์คว่าสินค้าที่ส่งเป็นปริมาณมากไม่ต้องเสียคำระวางบรรทุก (*Embassy*, p.412) ยอมรับกันว่าเป็นการประเมินที่ถูกต้อง

⁸⁶*Singapore Chronicle*, 11/26/1833.

⁸⁷ ตัวอย่างเช่น ถ้าข้าว 500,000 หาบ ถูกส่งออกในหนึ่งปี และถ้าการลงทุนส่งออกโดยทั้งหมด ยืนยันตัวเลขที่มีลอคได้กล่าวไว้ (5,584,955 บาท) หรือไม้ก็ตาม เปอร์เซ็นต์การลงทุนในเรื่องข้าวต่อการลงทุนทั้งหมดปรากฏชัดว่าเพิ่มขึ้น.

⁸⁸ ตัวอย่างเช่น วังนกอไม้เพียงแต่จะหายาก แต่ยังเสียเวลาในการทำความสะอาด ถ้ามันไม่มีคุณภาพ ขึ้นหนึ่ง อีกประการหนึ่ง สำหรับ เปลือกไม้และไม้ท่อนที่มีพร้อมแล้ว เพียงแต่เสียค่ารวบรวม และค่าขนส่งเท่านั้น.

เชิงอรรถบทที่ 5

- ¹บรรดาเรือสำเภากล่องที่แล่นไปจากจีนมายังประเทศสยามนั้น ลุกเรือทั้งหมดเป็นคนจีน เรือสำเภาก็ทำการค้าจากสยามไปจีนก็ใช้คนงานจีนด้วยถึงแม้จะมีชาวสยามบ้างบนเรือสำเภาก็ทำการค้ากับ กวางตุ้งก็ตาม แม้ว่าคนจีนมีความโน้มเอียงที่จะขึ้นหน้าคนไทยในเรื่องการค้าขายฝิ่น หรือกับ อาณาณคมของสยาม (ระหว่างขางกอก แหลมมลายู และสิงคโปร์ด้วย) การเข้ามีส่วนร่วมของ ชาวสยามในการเดินเรือสูงกว่าในที่อื่น ดู T'ien Ju-Kang, *Shih-ch'i shih-chi*, p.25; Crawford, *Embassy*, pp. 411, 415.
- ²Ivon Donnelly, "Historical Aspects of Chinese Junks and Maritime Trade," *The Orient*, 5.10 (1955), 78.
- ³"ฉันไม่คิดว่าคนพื้นเมืองของประเทศใดจะนำหน้าพวกเขาในฐานะผู้ทำการค้าขาย" : *The Foreign Trade of China*, pp. 33-34, 37-38; Charles Gutzlaff, *A Sketch of Chinese History, Ancient and Modern: Comprising a Retrospect of the Foreign Intercourse and Trade with China*, 2 vols, (London: Smith, Elder and Co., 1834) vol. 2, pp. 193-195; Skinner, *Chinese Society*, pp. 91-92, 94-95.
- ⁴Wilson, "State and Society," pp. 620. 633-643; Walter Vella, *Siam Under Rama III 1824-1851* (Locust Valley, N.Y. : J.J. Augustin Inc., 1957), pp. 23, 27; Ingram, *Economic Change*, pp. 19-20.
- ⁵HCCSWP: 83:13b. 85:11a-b; HMC: 15:640; Ch'ing-fu, Ch'ien-lung Ch'ao wai-yang T'ung an" (เรื่องราวต่างๆเกี่ยวกับการค้ากับต่างประเทศในสมัยพระเจ้าเฉียน-หลง). *Shih-liao hsün-k'an*, 22 (Jan. 1, 1931), 803a-b; *Chang-chou FC*: 1877:33: 64b-65a; *Canton Register*, 6/17/1833; Gutzlaff, *Two Voyages*, pp. 72, 75, 141; Skinner, *Chinese Society*, pp. 28-31.
- ⁶Gutzlaff, *Two Voyages*, p. 46. ในเรือของบริษัทอินเดีย กัปตันและเจ้าหน้าที่ได้รับอนุญาต "ให้มีสิทธิพิเศษในระหว่างบรรทุก" เช่น พวกเขาได้รับอนุญาตให้ทำการค้าขายสินค้าโดยลำพัง พวกเขาเรือไม่ได้รับอนุญาตเช่นนี้ : Greenberg, *British Trade*, p. 19.
- ⁷Gutzlaff, *Two Voyages*, pp. 46, 74-103 *passim*; FO 17/9 p. 37.
- ⁸Watson, *Transport in Transition: The Evolution of Traditional Shipping in China*, pp. 55-56, 60.

⁹Gutzlaff, *Two Voyages*, pp. 57, 70, 80.

¹⁰T'ien, *Shih-ch'i shih-chi*, p. 29; Watson, *Transport*, p. 59.

¹¹Watson, *Transport*, pp. 60-61, 40 เปรอร์เซ็นต์ของลูกเรือสำเภาก็ได้รับการสำรวจแล้ว เคยเป็นคณงานทำการเพาะปลูกมาก่อน ขณะที่ 60 เปรอร์เซ็นต์ที่เหลือผสมกันระหว่างพวกเดินเรือ และพวกคณงานในไร่ ถึงแม้ว่าการสำรวจที่ watson กล่าวไว้เป็นที่ยอมรับกันจนถึงกลางศตวรรษที่ 20 น่าจะมีข้อแตกต่างอยู่เล็กน้อยจากสภาพเป็นจริงในศตวรรษที่ 19 ตามความจริงแล้วเราอาจจะคาดหมายได้ว่า ภายใน ค.ศ. 1940 นายเรือและลูกเรือน้อยคนนักที่จะเกี่ยวข้องกับผลิตผลทางการเกษตรมากไปกว่าในศตวรรษก่อนและ 60 เปรอร์เซ็นต์ที่เข้าไปเกี่ยวข้องกับอาจจะหมายถึงว่ามี เปรอร์เซ็นต์สูงกว่าในระยะแรก.

¹²HCCSWP : 85:11b.

¹³Skinner, *Chinese Society*, pp. 94-95.

¹⁴Gutzlaff, *Two Voyages*, pp. 72-73, 75.

¹⁵เทากวา (จู่ เซ้า-หย่ง) เป็นตัวแทนของกลุ่มที่กล่าวถึงก่อน และกล่าวกันว่า เมื่อตายเขามีเงินถึงอยู่ถึง 25,000,000 เหรียญสเปน : *Hunt's Merchant's Magazine*, 10.5 (May, 1844), 459. ในการพูดถึงอย่างสรุป เกี่ยวกับการเลื่อนฐานะของพวกพ่อค้า ดู Maurice Freedman, *Lineage Organization in Southeastern China* (London: The Athlone Press, 1958), pp. 58-59.

¹⁶T'ien, *Shih-ch'i shih-chi*, p. 28; HMC: 5:178; Needham, *Science and Civilization*, vol. 4, pt. 1, pp. 280, 292; Gutzlaff, *Two Voyages*, p. 45. ผู้นำรองก็ถูกเรียกว่า lowdah: China: Imperial Maritime Customs. I.-Statistical Series: no.7, *Native Customs Trade Returns*, p. 63, ซึ่งสันนิษฐานว่าเป็นชื่อเดียวกันกับ เหล่า-ต้า ซึ่งเป็นคำเรียกกับตันเรือโดยโกษากะและนากามูระ: Watson, *Transport*, p. 55. ยิ่งกว่านั้นเขาได้กล่าวว่า เหล่า-ต้า มีหน้าที่รับผิดชอบในการเดินเรือ เนื่องจากเป็นข้ออ้างอิงเพียงอันเดียวเกี่ยวกับกับตันในฐานะผู้เดินเรือ อาจจะสะท้อนให้เห็นถึงความแตกต่างในทางคอนเทนิโอ เพราะในทางใต้ ตำแหน่งนี้แยกออกไปโดยเด็ดขาด ในภาษาไทยนั้น เหล่า-ต้า ใช้เรียกเสมียน หรือผู้จัดการธุรกิจและดูเหมือนจะแปลออกมาเป็นจีนว่า เหล่า-ต้า ดูเชิงอรรถที่ 22.

¹⁷Watson, *Transport*, pp. 55, 59; Needham, *Science and Civilization*, vol. 4, pt. 1, p. 279 : กล่าวกันว่า มีผู้เรียกเขาว่า กัง-โชว. (Kung-shou).

¹⁸T'ien, *Shih-ch'i shih-chi*, p. 27; Craefurd, *Embassy*, p. 412 **คราวเพิร์ด** เรียกเขาว่า **จูนจู่** ซึ่งจะต้องมีความหมายเท่ากันกับ **อวน-จู้** HMC:5:178.

¹⁹Meilink-Roelofs, *Asian Trade*, pp. 40, 46-48; Richard Winstedt and P. E. de Jong, "The Maritime Laws of Malacca." *JMBRAS*, 29.3 (1956), 51-59; Richard Winstedt, "Old Malay Legal Digests and Malay Customary Law," *Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland*, 1945, pp. 17-18, 25-26; Stamford Raffles, "The Maritime Code of the Malays," *JSBSAS.*, 3 (1879), 62-84.

²⁰Gutzlaff, *Two Voyages*, p. 45; Craefurd (*History of the Indian Archipelago*, vol. 3, p. 175) เรียกกับตันว่า ผู้บังคับการ "ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบดูแลพวกลูกเรือ".

²¹Gutzlaff, *Two Voyages*, p. 80.

²²Watson, *Transport*, p. 7, 15. เรือสำเภานขนาดใหญ่ระวางบรรทุก 200-300 ตัน กับตันและเจ้าของมักจะไม่ใช่คนเดียวกัน (หน้า 54) แม้จากการศึกษาของ Kosaka และ Nakamura ที่พรรณาสภาพในประเทศจีนตอนเหนือไว้ แต่หลักฐานจากปูเกี้ยนเกี่ยวกับการบริหารของผู้ร่วมงานก็มีข้อสรุปคล้ายคลึงกัน ตาม Meilink-Roelofs (*Asian Trade*, p. 46) กับตัน (nakoda) ของเรือมลายูลำเล็ก ๆ มีความโน้มเอียงที่จะเป็นเจ้าของด้วย และสำหรับเรือลำใหญ่ กับตันเป็นผู้แทนของเจ้าของเรือ เธอยังตั้งข้อสังเกตต่อไปว่า ในมลายุนั้น ตำแหน่งสำหรับเจ้าของ และกับตันสลับกันได้ ซึ่งก็เป็นความจริงสำหรับคำจีนที่เหมาะสมคือ **อวน-จู้** ในขณะที่กับตันเป็นผู้แทนของบริษัทที่ไปในเรือสำเภาก่อนเพื่อดูแลเรื่องการเงิน (FO 17/9, p. 37) พ่อค้าเอกเทศ (mawla-kiwi) ของเรือมลายูมีบทบาทเช่นนี้เพียงบางส่วนเท่านั้น ยิ่งไปกว่านั้นตามธรรมเนียมมาเลย์ กับตันต้องปรึกษากับผู้แทนเจ้าของเรือซึ่งเป็นหัวหน้าใหญ่ก่อนดำเนินการด้านติดต่อธุรกิจ ในขณะที่กับตันของเรือสำเภาก่อนมีเอกสิทธิ์มากกว่านี้ในเรื่องนี้ เรือสำเภาสยามนั้น กับตันหรือ **จูนจู่** อาจกระทำการเป็นตัวแทนของบริษัท หรือเรือนี้อาจดำเนินการ **ลำ-ค้า** ลำ-ค้ำนี้ก็มีปรากฏอยู่ใน **กฎหมายตราสามดวง** (กรุงเทพฯ: องค์การค้าของคุรุสภา, 1962). เล่ม 1, หน้า 235. มีตำแหน่งเทียบเท่ากับกับตันและผู้เดินเรือและชื่อของเขาได้ระบุควบคู่ไปกับกับตันใน CMH.R.3#49, 1844. เพราะฉะนั้นเขาอาจจะเป็นผู้แทนของบริษัทหรือมีตำแหน่งเทียบเท่ากับสมุหบัญชีของเรือสำเภาก่อน (ดูเชิงอรรถ 33, 34).

²³Watson, *Transport*, p. 7; T'ien, *Shih-ch'i shih-chi*, p. 27; Gutzlaff, *Two Voyages*, p. 45; HMC:15:652 ในปูเกี้ยน บุคคลซึ่งเป็นเจ้าของสินค้าในอัตราสูงสุคนั้นกล่าวกันว่า ได้แต่งตั้งบุตรบุญธรรมของเขาเป็นกับตัน ในขณะที่ชาวจีนในสยามโดยทั่วไปจะว่าจ้างบุตรเขยของเขาเอง บุคคลเหล่านี้อาจจะถูกเลือกมาสำหรับเป็นบุตรบุญธรรมหรือเป็นคู่แข่งงานที่คู่ควร เนื่องมาจากความสามารถของเขาในฐานะกับตันเรือสำเภาก่อน.

- ²⁴ T'ien, *Shin-ch'i shih-chi*, p. 28; Great Britain: Parliament, *Report from the Select Committee*, 1830, vol. 5, p. 300.
- ²⁵ Meilink-Roelofs, *Asian Trade*, p. 49. สำหรับการวิเคราะห์ระบบที่ตั้งที่ได้ดำเนินการปฏิบัติในตะวันตก ดู Robert Lopez และ Irving Raymond eds., *Medieval Trade in The Mediterranean World* (New York: W. W. Norton & Co., 1965), pp. 174-184. Commenda ของเอเชียและยุโรปมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกันเพียงใดไม่สามารถจะตรวจสอบได้ในที่นี้ แต่ทั้งสองมีลักษณะที่คล้ายคลึงกันอยู่หลายประการ ตัวอย่างเช่น ทั้งในตะวันออกและตะวันตก ก็บดินหรือผู้แทนของบริษัทรับผิดชอบต่อผู้ลงทุนที่เขาเป็นตัวแทนในการเดินเรือเพียงหนึ่งเที่ยว พร้อมกับทำสัญญาฉบับใหม่ ซึ่งจะทำได้ด้วยปากหรือเขียนเป็นลายลักษณ์อักษรก็ตาม จะกระทำกันก่อนเริ่มเดินทางเที่ยวต่อไป บุคคลผู้ยืมเงินมาลงทุนจะมีความไว้วางใจได้ในขอบเขตจำกัด และไม่คาดหวังว่าจะมีเงินใช้คืนแก่ผู้ให้กู้ถ้าการเดินเรือครั้งนั้นประสบความล้มเหลว แต่ละฝ่ายได้เปอร์เซ็นต์จากผลกำไร 10 เปอร์เซ็นต์สำหรับกับต้นของเรือสำเภากจีน และ 25 เปอร์เซ็นต์สำหรับผู้แทนบริษัทภายใต้ค้อมเบนค้ายุโรป.
- ²⁶ ในการพูดถึงเกี่ยวกับการมีส่วนลงทุนสินค้าของลูกเรือชาวมาลายู Meilink-Roelofs (*Asian Trade*, pp. 46-47) ได้ชี้ให้เห็นความแตกต่างระหว่างการมีส่วนร่วมในเรื่องการค้าระหว่างบรรพบุรุษ เช่น สิทธิในเรื่องการแบ่งการถือหุ้น (petak) และการมีส่วนร่วมในเรื่องสินค้าเช่น สิทธิเรื่องจำนวนสินค้าตามน้ำหนัก ลูกเรือของเรือสำเภากจีนที่ค้าขายในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กล่าวกันว่า ได้รับอนุญาตให้ขนส่งสินค้าเป็นจำนวนตามตำแหน่ง แม้ว่า ครอเฟิร์ด (*History*, vol.3, p. 178) ได้เน้นไว้ว่า พ่อค้าที่มีสินค้าของตนไปด้วยจะได้ที่กันในเรือตามระวางบรรพบุรุษ อย่างไรก็ตาม ส่วนใหญ่สินค้าที่ลูกเรือของเรือสำเภากจีนขนไปนั้นใช้วัดเป็นน้ำหนักมากกว่าที่จะวัดเป็นปริมาตรระวางบรรพบุรุษที่กำหนดเฉพาะลงไป.
- ²⁷ Great Britain: Parliament, *Report from the Select Committee*, 1830, vol. 5, p. 300.
- ²⁸ ในเรือสำเภากไทย ผู้นำร่องเรียกว่าตันหน (กฎหมายตราสามดวง, เล่ม 1, หน้า 235). ส่วนบนเรือมาลายูเรียก มาลิย (Malim).
- ²⁹ T'ien, *Shih-ch'i shih-chi*, p. 28. เรือมาลายูและเรือสยามมีผู้นำร่องขึ้นหนึ่งและขึ้นสองซึ่งกระทำหน้าที่เดียวกัน Raffles, "The Maritime Code," p. 64, 67 กฎหมายตราสามดวง, หน้า 235.
- ³⁰ T'ien, *Shih-ch'i shih-chi*, p. 28; Great Britain: Parliament, *Report from the Select Committee*, 1830. vol. 5, p. 300.
- ³¹ ผู้ร่วมงานของไทยเรียกว่า ใต้-กิง ของมาลายูเรียกว่า จูโรมุติ (Juromudi).

- ³² T'ien, *Shih-ch'i shih-chi*, pp. 27, 28; Watson, *Transport*, p. 55: กล่าวกันว่า ได้คงเป็นผู้ช่วยสำคัญของกัปตัน (เหล่า-เอ้อ และ เหล่า-ชาน) และเป็นผู้ช่วยคนที่หนึ่ง ซึ่งเป็นตำแหน่งรองในการบังคับเรือ เรือนี้อาจจะเป็นข้อปฏิบัติของเรือสำเภากลุ่มในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และสถานะของพวกเขาในเรือกำปั่นที่ทำการค้ากับ หนาน-หยาง ดูเหมือนจะต่ำกว่าฐานะของผู้นำเรือหรือคันทัน ถ้าเงินเดือนของเขาเป็นเครื่องบอกตำแหน่ง.
- ³³ สมุห์บัญชีหรือเสมียนประจำเรือยังเรียกว่า จ่า-ซื่อ อีกด้วย สำหรับเรือสำเภาสยามตำแหน่งนี้น่าจะได้แก่ ล่า-ต้า (กฎหมายตราสามดวง, เล่ม 1, หน้า 235) ปรากฏว่าไม่มีตำแหน่งเทียบเท่ากันในเรือของมลายู ดูของ T'ien, *Shih-ch'i shih-chi*, p. 27; Needham, *Science and Civilization*, vol. 4, pt. 1, p. 279 ด้วย; Watson *Transport*, p. 55: สำหรับเรือสำเภาทงกั๋ว พวกนี้เป็น "นายเรืออาวโล (ฮู-หมิน) รับผิดชอบในเรื่องธุรกิจการค้า เป็นผู้ประสานงานและจัดการเรื่องต่างๆเมื่อเรือทอดสมอ".
- ³⁴ Gutzlaff, *Two Voyages*, p. 45; กฎหมายตราสามดวง, เล่ม 1, หน้า 235. บนเรือสำเภากลุ่มล่า อาจมีเสมียนหนึ่งคนเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบรายการสินค้า (ล่า-ต้า) เช่นเดียวกับเสมียนระดับกลาง 2 คน.
- ³⁵ T'ien, *Shih-ch'i shih-chi*, p. 28.
- ³⁶ Great Britain: Parliament, *Report From the Select Committee*, 1830, vol. 5, p. 300. ต้นเรือยังมีชื่อเรียกอีกว่า สร้ง (China: Imperial Maritime Customs, *Native Customs Trade Returns*, p. 63) สำหรับเรือกำปั่นมลายูแล้ว ต้นเรือเรียกว่า tukang petak และของไทยเรียกว่า tekkho หรือ ปันจู (panju).
- ³⁷ T'ien, *Shih-ch'i shih-chi*, p. 28, เรือนี้อาจสะท้อนให้เห็นข้อมูลที่ไม่มีเพียงพอจากแหล่งที่ T'ien ได้มา ต้นเรือน่าจะมีส่วนสินค้าด้วย เนื่องจากว่า เจ้าหน้าที่คนอื่นๆทั้งหมดมีหุ้นอยู่.
- ³⁸ I-ting, erh-ting. ส่วนเรือกำปั่นของสยาม นายเรือระดับดำนี้นี้เรียกว่า Thaoteng และ จูโรบาตุ (Jurobatu) ของเรือมลายู.
- ³⁹ Ta-liao, erh-liao. ผู้ควบคุมสายระยางใบเรือของเสากระโดงเอกบนเรือของไทยเรียกว่า tualiao ส่วนเรือมลายูนั่น กะลาสีเรือมีหน้าที่ดูแลสายระยางและมีนายเรือชั้นผู้น้อยระดับหัวหน้าเป็นผู้ควบคุม (tukang agung): Raffles, "The Malay Maritime Code," p. 67.
- ⁴⁰ I-, erh-, san-ch'ien. ตำแหน่งนี้แตกต่างไปจากตำแหน่งก่อนเพียงใดไม่แน่ชัดนัก นอกจากว่าพวกนี้ คือพวกทำหน้าที่ลอบเรือ ในเรือสำเภาสยาม พวกที่มีตำแหน่งเทียบเท่าก็ได้แก่ itsian, visian และ samain ของ "ผู้ลอบเรือ" บุคคลเหล่านี้มักจะทำหน้าที่ลอบลงด้วย.
- ⁴¹ Ya-kung. บนเรือสำเภาสยามเรียกว่า อูกุง.

- ⁴²T'ien, *Shih-ch'i shih-chi*, p. 28-29; กฎหมายตราสามดวง, เล่ม 1, หน้า 235.
- ⁴³Raffles, "The Maritime Code," p. 66.
- ⁴⁴โดยปกติมีลูกเรือ 90-100 คนบนเรือสำเภาลำหนึ่งๆที่ทำการค้าระหว่างจีนกับสยาม พวกนายเรือและลูกเรือได้รับอนุญาตให้บรรทุกสินค้าได้ประมาณ 1,000 ทอน ตามปริมาณที่กำหนดให้ตามตำแหน่งที่ได้ระบุไว้ข้างบน.
- ⁴⁵อคติของผู้รวบรวมอักษรานุกรมท้องถิ่นที่มีต่อประวัติของพวกพ่อค้ามีพูดถึงอย่างย่อๆใน Chang Chung-li, *The Income of the Chinese Gentry* (Seattle: University of Washington Press, 1962), p. 152.
- ⁴⁶Henri Cordier, "Les Merchants Hanistes de Canton," *T'oung-Pao*, 3(1902), 311; Gutzlaff, *Two Voyages*, pp. 75, 83, 141, 157; Chang, *the Income*, p. 164, fn. 41.
- ⁴⁷HMC: 15:649: T'ien, *Shih-ch'i shih-chi*, p. 27.
- ⁴⁸MCSL:KP, vol. 6, p. 561b-562a, 565a-b *passim*: *the Chin hsieh shun*, *the Chin chu shun*, และ *the Chin kuang shun* ได้ถูกกล่าวถึงว่า ได้ทำการค้าระหว่างจีนและสยาม CMH.R.2 #15, 1813: จากเรือสำเภาจำนวน 20 กว่าลำที่เอ่ยถึงในเอกสารนี้ที่แล่นไปเมืองจีน มีอยู่ 11 ลำ ที่ยื่นคั้นด้วยคำว่า กิม ซึ่งออกเสียงแบบเอ๋มีงว่า จิ้น.
- ⁴⁹FO 17/9, p. 38; Watson, *Transport*, p. 7.
- ⁵⁰Liu Ju-hsin of the *Ju-shun hang*, Hsin Shih-jui of the *I-shun hang*, and Teng Chang-chieh of the *Wan-chü hang*: YHHC:25:11b.
- ⁵¹YHHC:25:12a-14a: หน้าที่นี้ดำเนินการโดยบริษัทต่างๆสลับปีกันไป ในค.ศ.1800 พ่อค้าใหญ่ T'ung-wen และ Kwang-li เป็นผู้ดำเนินการเรื่องราวต่างๆของ เปิ่น-กึ่ง หาง ในราวปี 1801 ฮี-โท และ ฮี-เจิง ใน 1802 ตง-เจิง และ ต้า-เจิง และในปี 1803 ชุย-หลง และ ลี-ฉวน เมื่อครบรอบแล้วก็เริ่มต้นซ้ำใหม่
- ⁵²Chang, *the Income*, p. 164.
- ⁵³Liang Chia-pin, *Kwang-tung shih-san hang-k'ao*, ตัวอย่างเช่น Liang ได้กล่าวถึงบริษัทใหญ่ๆซึ่งเข้ามาดำเนินการหลังการล้มเลิก pen-kang-hang เป็นเพียงเพราะหน้าที่เบื้องต้นต้องรับใช้พ่อค้าชาวตะวันตก ข้ออ้างอิงของเขามางครั้งที่เกี่ยวข้องกับ pen-kang-hang นั้นได้มาจาก YHHC pp. 129, 147, 226.

- ⁵⁴ Chang, *The Income*, pp. 164-165.
- ⁵⁵ ทั้งในอักษรานุกรมมณฑลทวางต้งและฟูเทียนตอนที่ว่าด้วยชีวประวัติ และทั้งในหนังสือเกี่ยวกับชีวประวัติของ Ch'ing ซึ่งเป็นมาตรฐาน ไม่ได้กล่าวถึงชีวประวัติของพ่อค้า pen-kang-hang ที่โด่งดังไว้ข้างบนนั้นเลย การค้นคว้าของข้าพเจ้าอาศัยชื่อที่ YHKC ให้อ้างไว้ และถ้าชีวประวัติเหล่านี้รวมอยู่ในแหล่งนี้แล้ว ชื่อที่มีปรากฏจะแตกต่างไปจากที่ Liang ได้อ้างไว้.
- ⁵⁶ *MCSL:KP*, vol. 6, pp. 565a-b.
- ⁵⁷ *MCSL:KP*, vol. 6, p. 565b.
- ⁵⁸ สำหรับชีวประวัติของ หยาง หวา ฑู : *T'ung-an HC* (County Gazetteer of T'ung-an) comp. by Lin Hsüeh-tseng et al., 42+1 *chüan*, 1929:30:11b, Ch'en Yen, *Fu-chien t'ung-chih lieh-chuan hsüan* (Selected biographies from the Fukien provincial gazetteer) 6 *chüan*, 3 vols. in 1 (Taipei: T'ai-wan yin-hang, 1964), 4:251-252. ฑู *Chin-men chih* (Gazetteer of Quesmoy), comp. by Lin K'un-huang et al., 16 *chüan* (Taipei: T'ai Wan yin-hang, 1960), orig. pub. 1774:8:191, สำหรับเป็นข้ออ้างอิงถึงบุตรชายของหยาง หวา คือ หยาง ฎู เจิน.
- ⁵⁹ Gutzlaff, *Two Voyages*, pp. 56-57.
- ⁶⁰ Gutzlaff, *Two Voyages*, p. 59.
- ⁶¹ Ling Ch'un-sheng et al., eds., *Chung-T'ai wen-hua lun-chi*, pp. 273-274; Wilson, "State and Society," p. 779: มีกล่าวถึงการสืบสกุลของครอบครัววู (Hao Ying).
- ⁶² ฑู Crawford, *Embassy*, pp. 380-381. เป็นรายงานการผูกขาดของหลวง.
- ⁶³ Ingram, *Economic Change*, p. 20.
- ⁶⁴ Mandelslo, *Voyages and Travels*, p. 130.
- ⁶⁵ Wilson, "State and Society," p. 611; แชน บัจจสานนท์, ประวัติการทหารเรือไทย, หน้า 46. รัชกาลที่ 3 ต้องทรงประสพความพ่ายแพ้พอลครในสถานะนี้ เพราะ "พระองค์ได้รับสมญาจากพระราชบิดาว่า เจ้าสัว (บุคคลที่มั่งคั่งจากการค้า)".

- ⁶⁶ *The Burney Papers*, vol. 1, p. 51. เบอร์นีย์ได้ยืนยันว่าการตัดสินพระทัยของรัชกาลที่ 3 ได้รับแรงกระตุ้นจากการขาดทุนซึ่งเกิดจากการค้าของประเทศเพราะหนี้สินถูกหักออกจากหุ้นของพระเจ้าอยู่หัว และรัชกาลที่ 3 ไม่มีพระราชประสงค์ที่จะต้องมารำคาญพระทัยแบบนี้.
- ⁶⁷ ทอสมุคแห่งชาติ, พระราชหัตถเลขา, รัชกาลที่ 4 ถึง Yam Ap Toot 30 มกราคม 1853: รัชกาลที่ 4 ได้มีพระบรมราชโองการว่า สินค้าบางอย่างให้ซื้อมาจากเมืองจีนสำหรับพระองค์ แต่สินค้าเหล่านั้นได้ถูกนำมาขายให้แก่พระราชวงศ์ก่อนที่พระองค์จะได้อ้างสิทธิ์ในสินค้าเหล่านั้น ไม่จำเป็นจะต้องกล่าวว่า พระองค์ทรงรำคาญพระทัยกับการแย่งชิงสิทธิของพระองค์แบบนี้ ตัวอย่างอื่นๆ เกี่ยวกับการค้าในระหว่างสมัยรัชกาลที่ 4 ให้ดู CMH.R.4 #109, 1854; CMH.R.4 #88, 1857.
- ⁶⁸ Great Britain: Parliament, *Report from the Select Committee*, 1830 vol. 5, p. 311.
- ⁶⁹ Crawford, *Embassy* p. 413.
- ⁷⁰ *The Burney Papers*, vol. 1, p. 180.
- ⁷¹ Vella, *Siam under Rama III*, p. 19.
- ⁷² แชน บัจจุสานนท์, ประวัติการทหารเรือไทย, หน้า 55.
- ⁷³ T'ien, *Shih-ch'i shih-chi*, pp. 25-26.
- ⁷⁴ จมื่นไวยวรนาถ (ช่วง มุนนาถ) เป็นบุคคลสำคัญในการสนับสนุนการขึ้นครองราชบัลลังก์ของเจ้าฟ้ามงกุฎเมื่อรัชกาลที่ 3 สิ้นพระชนม์ และได้เป็นเสนาบดีกลาโหมในระหว่างรัชสมัยของพระองค์ จมื่นไวยวรนาถ ได้ให้ความสนใจเป็นพิเศษเกี่ยวกับวิธีการต่อเรือของชาวตะวันตกและริเริ่มก่อสร้างเรือหลายลำในประเทศสยาม ดู David K. Wyatt, "Family Politics in Nineteenth Century Thailand," *Journal of Southeast Asian History*, 9.2 (1968), 220-221 and *passim*.
- ⁷⁵ CMH.R.3#49, 1844.
- ⁷⁶ Chang, *The Income*, ch. 6 *passim*., Chang ชี้ให้เห็นว่า พ่อค้าใหญ่ที่สำคัญที่สุดหลายคนได้ผ่านการทดสอบหลายขั้นตอนและได้ตำแหน่งอย่างเป็นทางการด้วย.

⁷⁷ Frank H. H. King, *Money and Monetary Policy in China 1845-1895* (Cambridge: Havard University Press, 1965), pp. 8-10, 20. เศรษฐกิจของจีนในศตวรรษที่ 18 และ 19 ยุ่งยากซับซ้อนยิ่งกว่าของประเทศสยามในสมัยเดียวกัน รัฐบาลของจีนต้องการเงินสดไปให้กับบริการต่างๆ มากมาย เงินสดต้องถูกนำไปจ่ายให้กับการศาล ข้าราชการ และกองทัพ นอกเหนือไปจากการดูแลเรื่องงานสาธารณูปโภค ภาษีที่ดิน การแปรเปลี่ยนบรรณาการข้าว (ดู Hinton, *The Grain Tribute*, ch. 1 *passim*), การเก็บภาษีพ่อค้า และคหบดี และการได้ผลประโยชน์จากการมีเอกสิทธิ์ของรัฐ ทั้งหมดนี้ทำให้รัฐบาลได้เงินตามที่ต้องการ โดยปกติเงินหมุนเวียนในจีนมีมากกว่าในสยาม แต่ความไว้วางใจในเรื่องการค้า จะสรุปไม่ได้ว่า มีความสำคัญในระดับเดียวกันกับจีน.

เชิงอรรถบทที่ 6

¹ Adam Smith, *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*, Edwin Cannan, ed., 2 vols. (New Rochelle: Arlington House, 1966), book 4, pt. 9, p. 289. สำหรับแนวคิดของ Smith เกี่ยวกับจีน ดูหน้า 282-284 ความรู้สึกต่างๆดังเช่นที่เขาได้แสดงออก และความรู้สึกของพวกที่เสนอการปลดปล่อยทางด้านเศรษฐกิจ เช่น Condorcet, Bentham และ Mill ได้เรียกร้องความสนใจให้ทำตามกันได้มากในศตวรรษที่ 19 และมีอิทธิพลในการก่อให้เกิดทัศนคติของพ่อค้าชาวตะวันตกซึ่งค้าขายกับจีน ในการวิจารณ์ปัญหาให้สมบูรณ์กว่านี้ในเรื่องความคิดทางด้านเศรษฐกิจของศตวรรษที่ 19 ให้อู Frederick Artz, *Reaction and Revolution 1814-1832* (New York: Harper and Row, 1963), pp. 82-97.

² บาวรุ่ง ได้รับแต่งตั้งให้เป็นกงสุลอังกฤษประจำเมืองกวางตุ้งในปลายทศวรรษ 1840 เขาทำหน้าที่รักษาการณ์แทนทูตผู้มิอำนาจเต็มในระหว่างที่ เซอร์ยอร์จ บอนแฮม ไม้อยู่ในระหว่าง ค.ศ. 1852-1853 และได้รับตำแหน่งทูตผู้มิอำนาจเต็ม แทนเซอร์ยอร์จ บอนแฮม ที่ประเทศจีน ญี่ปุ่น สยาม เวียดนาม และเกาหลี ในปี ค.ศ. 1854 ในระหว่างที่อยู่ในตำแหน่งตอนหลัง ๆ เขาได้มาเจรจาทำสนธิสัญญามิตรภาพ และการค้าระหว่างจักรภพอังกฤษและสยาม.

³ *The Canton Press*, 8/14/1841, ภาคผนวกแรก. ผู้เขียนเชื่อว่ามิผู้ถือคามแนวนี เพราะข้าราชการผู้ควบคุมนโยบายอยู่ที่ปักกิ่ง และมีการติดต่อทางการค้าเพียงเล็กน้อยในวันออกเฉียงใต้ และเนื่องจากความหยาบและความเขลา ทำให้การยอมรับถึงประโยชน์ของมันต้องล่าช้าไป หล่าน ดิง-หยวน ได้มีความคิดทำนองเดียวกันนี้มาก่อนแล้วว่าศตวรรษใน "Discussion of proper policy regarding the Southern Ocean:" HCCSWP: 83: 13a-14a. เขาให้ข้อสังเกตว่า พวกข้าราชการในปักกิ่งไม่รอบรู้เกี่ยวกับกิจการตามพรหมแดน และความเขลาของพวกเขานำไปสู่ข้อหามานานาประการ เขาแสดงความหวังไว้ว่า การถกปัญหาของเขาเกี่ยวกับประเทศต่างๆใน หนาน-หยาง จะทำให้เห็นชัดถึงความไม่มีประโยชน์ของข้อห้ามต่างๆเหล่านั้นเกี่ยวกับความคิดเห็นอื่นๆในศตวรรษที่ 19 ในเรื่องทัศนคติของรัฐบาลที่มีต่อการค้านั้นให้อู Crawford, *History of the Indian Archipelago*, vol. 3, p. 169; Phipps, *A Practical Treatise on the China and Eastern Trade*, p. VIII; Gutzlaff, *A Sketch of Chinese History*. p. 192.

⁴ ตัวอย่างเช่น การถกปัญหาของ Na-su-t'u ว่าจะอนุญาตให้เรือสำเภากินแล่นไปยังหนานหยางหรือไม่ เขาเลือกกล่าวถึงแต่เพียงสยามและยะโฮร์ว่าเป็นเมืองท่าที่ได้แวะเข้าไป ชี้ให้เห็นว่าเขาถือว่าทั้งสองแห่งนี้เป็นศูนย์กลางที่มั่นคงแล้ว : CLSL: 176:6b; Fu, *A Documentary*, vol. 1, p. 174.

⁵ *Ta-Ch'ing lü-li*, 1740.

- ⁶ Derk Bodde and Clarence Morris, *Law in Imperial China*, (Cambridge: Harvard University Press, 1967), p. 64. ดูรายละเอียดเพิ่มเติม p. 63, 65-66; Sybille Van Der Sprenkel *Legal Statutes in Manchu China* (London: The Athlone Press, 1962), pp. 56-64. พระราชกำหนดทันสมัยขึ้นมากเพราะประกอบด้วยพระราชกฤษฎีกาซึ่งเขียนขึ้นเพื่อแก้ปัญหาเฉพาะหรือไม่ก็เป็นพระราชกฤษฎีกาเกี่ยวกับการตกลงของคณะกรรมการวางบทลงโทษที่ได้รับการรับรองแล้วจากกษัตริย์.
- ⁷ *Ta-Ch'ing lu-li t'ung-k'ao* (การสำรวจอย่างกว้างๆเกี่ยวกับพระราชบัญญัติและพระราชกำหนดของสมัยราชวงศ์ชิง), comp. by Wu T'an, 40 *Chuan*, 1886. พระราชบัญญัติการค้าส่วนใหญ่อยู่ใน *Chuan* 13 และ 20 แหล่งค้นคว้านี้มีประโยชน์อย่างยิ่งเพราะข้อคิดเห็นที่ตามมาในแต่ละบทให้ความรู้ว่ากฎหมายได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างไร และบอกวันที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น ดังที่ Bodde ได้ชี้ให้เห็นว่า "ระบบการมีพระราชกำหนดเป็นของจำเป็น ถ้ามีความพยายามอย่างแท้จริงในอันที่จะเข้าจัดการกับสิ่งวุ่นวายทางสังคมที่กำลังเปลี่ยนแปลงไป" *Law*, p. 67; Van der Sprenkel, *Legal*, p. 60.
- ⁸ ตัวอย่างเช่นใน KH7(1668) ได้มีการห้ามทำการค้าส่วนตัว (ไม่มีการส่งบรรณาการ) "ตลอดไป": *KHSL*:25:22a, ในขณะที่ใน KH23(1684) อนุญาตให้มีการค้าส่วนตัวได้ และได้ตั้ง ไท่-กวาง ขึ้นอีก 4 แห่ง: *KHSL*:116:18a-b. แหล่งอื่นนอกเหนือไปจาก shih-lu จะต้องนำมาปรึกษากันเช่นเดียวกันกับ เมื่อมีผู้หนึ่งผู้ใดต้องการหาสมมุติฐานในการเปลี่ยนแปลงกฎหมายบันทึกความจำของ Tung Chiao-Tseng ที่ได้ยื่นถวายต่อกษัตริย์ใน ค.ศ.1818 ขอร้องให้เรือสำเภาเดินทะเลของมณฑลฟูเกี้ยนได้รับอนุญาตอีกครั้งหนึ่งให้มีความกว้างของเรือวัดได้เกิน 18 ฟุต นั้นไม่มีกล่าวไว้ใน Shih-lu จะมีอยู่ที่ใดในบันทึกของเขาเท่านั้น: (*Kuo-ch'ao*) *Ch'i-hsien lei-cheng ch'u-pien* (A Classified compendium of eminent Ch'ing personalities, main series), comp. by Li-Huan, 720 *Chuan*, 1844-1890:194:20a. ซึ่งรวบรวมมาจากต้นฉบับ ฉบับแปลบันทึกความทรงจำทั้งหมดเป็นภาษาอังกฤษจะหาได้ใน *The Asiatic Journal and Monthly Register*, 3 (Nov. 1820), 443-444, และใน *The Indo-Chinese Gleaner*, 10 (Oct. 1819), 80-82.
- ⁹ ระเบียบข้อบังคับทางการค้า หาได้ในตอนที่ขึ้นชื่อเรื่องว่า "customs duty" (kuan-shui) และ "customs regulations" (shui-tse) ในฉบับพิมพ์ปี 1733 ดู *Chuan* 52, ในฉบับพิมพ์ปี 1813, *Chuan* 16, และในฉบับพิมพ์ปี 1899 *chuan* 234-240.
- ¹⁰ ในฉบับพิมพ์ปี 1791 ดู *chuan* 56-57, 81, 83, 87. ในฉบับพิมพ์ปี 1875 ดู *Chuan* 38-72.
- ¹¹ Van der Sprenkel, *Legal*, pp. 56-57.

- ¹² ตัวอย่างเช่นใน ค.ศ. 1727 ได้มีคำสั่งห้ามการอพยพออกไปโพ้นทะเล เรื่องนี้เป็นที่เข้าใจว่าเป็นการแสดงให้เห็นถึงที่เข้มแข็งของกษัตริย์ หย่ง-เจิน ที่มีต่อการค้าโพ้นทะเล: Mancall, "The Ch'ing Tribute," p. 89; Elvin, *The Pattern*, p. 218 แต่ในปีเดียวกันนั้นเอง ข้าราชการหลวงเขียนได้ถวายฎีกาว่าควรอนุญาตให้มีการค้ากับ หนาน-หยาง และกษัตริย์ก็ได้ยอมรับข้อเสนอของเขา: *Ta Ch'ing lu-li t'ung-k'ao*: 20:section, *szu-ch'u wai-ching chi wei-chin hsia-hai*:4b; Fu, *A Documentary*, vol. 1, pp. 157, 193. ประการหนึ่งได้มีการวางมาตรการที่เข้มงวดเพิ่มมากขึ้น ในขณะที่อีกทางหนึ่งก็เป็นที่รู้กันว่า อาณาบริเวณเขตพยูเกี้ยน-กวางตุ้ง มีความต้องการทางเศรษฐกิจ และจะต้องมีการจัดการในเรื่องนี้ อาจจะเป็นการฉลาดกว่าที่จะริบไว้ก่อนที่จะวางมาตรการต่างๆ ที่มุ่งถึงความเอนเอียงที่จะต่อด้านการค้า.
- ¹³ T'ou กับ szu ใช้แทนกันได้ ตัวอย่างต่อไปนี้แสดงให้เห็นถึงคำ 2 คำนี้ มีใช้ในพระราชบัญญัติอย่างไร: "ผู้ที่ไม่ต่างประเทศอย่างผิดกฎหมายโดยไม่ขี้อร่า" (fan min-jen wu-piao szu-ch'u k'on wai che): Boulais, *Manuel*, p. 438, "คนที่ต้องยื่นทำหน้าที่เป็นมัคคุเทศก์ให้กับนักทัศนาจร และช่วยพวกเขาให้ผ่านเขตแดนไปได้อย่างลับๆ" (...T'ou-yüeh pien-kuan): Bonlais, *Manuel*, p. 438 "(บุคคลซึ่ง) ต่อเรือเดินทะเลอย่างผิดกฎหมาย" (szu-tsao hai-ch'uan): Boulais, *Manuel*, p. 444, "พ่อค้าซึ่งแอบขายเรือเพื่อผลกำไร" (shang-jen she-li t'ou-mai): *KHSL*: 270:15b.
- ¹⁴ เรื่องนี้ไม่ได้หมายความว่า ข้อเสนอแนะทั้งหมดที่เกี่ยวกับการดำเนินการค้าของคนพื้นเมืองนั้น จะปล่อยให้ทำได้ตามใจ ข้าราชการบางคนอาจจะคิดว่าโดยการออกข้อบังคับเกี่ยวกับการค้ามากมายแล้ว แม้แต่การที่ถูกต้องตามกฎหมายก็ไม่อาจจะทำได้ อย่างไรก็ตาม กฎหมายที่ปรากฏออกมาเป็นการกำหนดข้อจำกัดทางการค้าอย่างแข็งขันมากกว่าที่จะห้ามเสียทั้งหมด การมีตัวบทกฎหมายควบคุมการค้าของคนพื้นเมืองชี้ให้เห็นถึงการยอมรับของรัฐบาลด้วย.
- ¹⁵ ผู้เขียนบันทึกความทรงจำในสมัยราชวงศ์ชิงย้ายอยู่เสมอถึงข้อโต้แย้งทางเศรษฐกิจทำนองเดียวกันกับข้อโต้แย้งในสมัยราชวงศ์หมิง ดูเชิงอรรถ 33.
- ¹⁶ Thomas Metzger, "Ch'ing Commercial Policy," *Ch'ing-shih wen-t'i*, 1.3 (Feb. 1966), 7.
- ¹⁷ *KHSL*: 116:18a: "On the trade of the wealthy merchants levy a small tax, not to the point of distressing them"; *YCSL*: 10:4a-5b: พระจักรพรรดิทรงให้คำแนะนำว่า ให้มีความกรุณาต่อพ่อค้าที่ผ่านการตรวจของศุลกากรแล้วมากขึ้น; Fu, *A Documentary*, vol. 1, p. 193: "พ่อค้าที่ทำตามกฎหมายจะไม่รู้สึกถูกรบกวนทั้งในต่างประเทศอีกต่อไป" ข้อแตกต่างระหว่างพ่อค้าที่ทำตามกฎหมายกับที่ไม่ทำตามกฎหมายนี้มีความสำคัญในเนื้อหาตอนนี้เพราะพ่อค้าที่ทำตามกฎหมายจะได้รับการปฏิบัติอย่างดี ส่วนพวกหลังหรือพ่อค้าที่ดำเนินการค้าอย่างผิดกฎหมาย (Szu) จะต้องได้รับบทเรียนจากกฎหมายของประเทศจีนอย่างเต็มที่ ดูเชิงอรรถ 13 ข้างบนนี้ และ Fu, *A Documentary*, vol.1, pp. 28-29, 167; Boulais, *Manuel*, pp. 351, 446-447.

¹⁸ Jane Leonard, "Wei Yuan and the Hai-kuo t'u-chih," p. 40.

¹⁹ *KHSL*: 116:18a-b; Mancall. "The Ch'ing," p. 87.

²⁰ จะพูดถึง Tung Chiao-tseng, Wang chih-i, Ts'ai Hsin, Yang lin และคนอื่นๆ อย่างละเอียดต่อไป ความเชื่อมโยงในระหว่างเขาทั้งหลายก็คือ การเข้ามามีส่วนร่วมเป็นส่วนตัวในกิจการด้านเศรษฐกิจระดับมณฑล.

²¹ *The Indo-Chinese Gleaner*, 10 (1819), 81: ข้อจำกัดเกี่ยวกับขนาดเรือสำเภายของมณฑลฝูเจี้ยนซึ่งออกในปี 1806 นั้น ข้าราชการมณฑลฝูเจี้ยนได้กล่าวว่าเป็น "เพียงสิ่งซึ่งสิ่งแวคล้อมในสมัยนั้นทำให้เกิดความจำเป็นขึ้น" จะให้ตัวอย่างอื่นๆในคอนหลัง.

²² ทว่า (Wang) ปฏิบัติงานอย่างแข็งขันในระหว่างปลายสมัยจักรพรรดิเฉียน-หลง และสมัยจักรพรรดิเจี่ย-ฉิง เขาเป็นข้าหลวงมณฑลฝูเจี้ยนตั้งแต่ปี 1797 ถึง 1801 และได้รับแต่งตั้งให้เป็นข้าหลวงทั่วไปของหมิน-เจ้อ ในปี 1810 เขาอยู่ในตำแหน่งนี้เป็นเวลานานมากจนถึงปี 1817 ตลอดระยะเวลาการทำงานของเขา เขาเกี่ยวข้องกับเรื่องการเงิน ปฏิบัติงานในหน้าที่ Su-sung Grain Intendant ในปี 1791 และเป็นข้าหลวงตรวจการคลังมณฑลกังซู่ใน ค.ศ. 1793 เป็นข้าหลวงตรวจการคลัง มณฑลจีเจียงใน ค.ศ. 1795 และข้าหลวงตรวจการคลังมณฑลฝูเจี้ยนใน ค.ศ. 1797 ระหว่างรับราชการอยู่ที่มณฑลฝูเจี้ยน เขาได้จัดการเรื่องโจรสลัดนอกฝั่งเมืองจาง-โจวและฉวน-โจว เช่นเดียวกับที่ได้จัดการกับปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้นจากการกระทำของสมาคมฟ้าและดิน ความรับผิดชอบทางด้านการเงินของเขา รวมถึงการเคลื่อนไหวในเรื่องโจรสลัดในคอน เปลี่ยนศตวรรษจะต้องมีความสำคัญในการสร้างความเข้าใจในโลกทางทะเลมากที่สุด สำหรับชีวประวัติของเขาให้ดู *CHLC*: 189:6a-13a; *CSK*: 363:1283.

²³ *HCCSWP*: 85:11a-12b.

²⁴ *HCCSWP*: 85:11a.

²⁵ *HCCSWP*: 85:11b.

²⁶ *Ibid*.

²⁷ *HCCSWP*: 85:12a. การวิเคราะห์ของทว่าในเรื่องความเชื่อมโยงระหว่างการค้าและความสงบสุขตามชายแดนรุนแรงผิดธรรมดา เขาเป็นคนหนึ่งในบรรดานักเขียนจดหมายเหตุ 2-3 คนที่รู้ว่า การส่งเสริมการค้าขายของเอกชนเป็นวิธีที่มีเหตุผลมากที่สุดหนึ่งในการทำให้เกิดความสงบทั้งภายในดินแดนและในท้องทะเลได้อย่างแน่นอน ในขณะที่นักเขียนจดหมายเหตุคนอื่นๆได้บรรยายถึงผลทางเศรษฐกิจที่ไม่น่าพึงพอใจในเรื่องการสั่งห้ามการค้าขาย ผู้เขียนเหล่านี้ไม่มีใครจะให้ความเชื่อมโยงในระหว่างการค้าและความมั่นคงภายในดังเช่นที่ทว่าได้กระทำ.

²⁸ ด่ง ได้ใช้เวลาส่วนใหญ่ในการทำงานของเขาประจำอยู่ในปักกิ่ง ในฐานะเป็นเลขานุการคณะกรรมการแต่งตั้งข้าราชการ (1790) เป็นเลขานุการชั้นสอง และต่อมาเป็นเลขานุการอาวุโส (1797-1798) หรือไม่ก็ทำงานอยู่ตามหัวเมืองในผืนแผ่นดิน โดยเป็นผู้พิพากษาประจำมณฑลเสฉวน (1800) เป็นข้าหลวงตรวจการณการคลังของเสฉวน (1804) เป็นข้าหลวงเมืองอังเว่ย (1808-1810) และเป็นข้าหลวงเมืองเซินสี (1810-1813) จาก ค.ศ. 1813-1817 เขาเป็นข้าหลวงประจำมณฑลกวางตุ้ง และใน ค.ศ. 1817 และได้รับตำแหน่งแทนหวางเจ้อ-ฮี้ โดยเป็นข้าหลวงทั่วไปของมณฑลซู่เกียน-ซีเกียง จนกระทั่งถึงปี 1820 เขาไม่ได้ปฏิบัติงานในมณฑลชายฝั่งทะเลนานเท่ากับหวาง เขาได้จัดการเกี่ยวกับ เรื่องการกำจัดโจรสลัดในระหว่างที่ปฏิบัติราชการ เป็นข้าหลวงทั่วไปของ หมิน-เจ้อ ได้มีการจดบันทึกเรื่องการมืองกันการค้ากับต่างชาติของเขาเอาไว้ในขณะนั้นสำหรับชีวประวัติของเขา ให้อู CSK:363:1284; CHLC: 194:15a-21a.

²⁹ *The Indo-Chinese Gleaner*, 10 (1819), 80-82.

³⁰ HCCSWP: 85:12a.

³¹ *The Indo-Chinese Gleaner*, 10 (1819), 82.

³² Ibid, p. 82; HCCSWP: 85:11a-b.

³³ Chang T'ien-Tse, *Sino Portuguese Trade from 1514-1644*: (Leyden: E. J. Brill Ltd., 1934), pp. 72-74; Elvin, *The Pattern*, p. 219.

³⁴ เป็นคนพื้นเมือง จาง-ปู. ซู่เกียน หลาน (Lan) ได้เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ต่างๆระดับมณฑลอย่าง ใกล้ชิดและมีความรอบรู้ในภูมิศาสตร์ชายฝั่งทะเลของจีน เขามีส่วนร่วมในการปราบโจรสลัดและการขนส่งธัญญาหารในขณะที่ดำรงตำแหน่งอยู่ในมณฑลกวางตุ้ง ทศนคติของเขาที่มีต่อโลกทางทะเลอาจจะได้มาในระหว่างที่เขาประจำอยู่ที่มณฑลซู่เกียนในระยะแรกๆ และในระยะ 10 ปีระหว่างค.ศ. 1710 ถึง 1720 เมื่อเขาออกจากราชการที่จาง-ปู เพื่อดูแลมารดาของเขา เนื่องจากอยู่ในสถานะที่เป็นศูนย์กลางของกิจการค้าระหว่างจีนและ หนาน-หยาง เขาจึงน่าจะรู้ดีทีเดียวว่า การค้าที่มีต่อเศรษฐกิจของซู่เกียนนั้นวิกฤตเพียงไร สำหรับชีวประวัติของเขาให้อู Arthur Hummel, ed., *Eminent Chinese of the Ch'ing Period*, 2 vols. (Washington: U. S. Government Printing Office, 1943), vol. 1 pp. 440-441.

³⁵ HCCSWP:83:13a-14a.

³⁶ CHLC:162:12a-14b. หน้าที่ของหยางส่วนใหญ่อยู่ในมณฑลต่างๆทางตะวันออกเฉียงใต้ เขามีส่วนเกี่ยวข้องกับในเรื่องการขนส่งธัญญาหารของเกียงนาน (1698) เขาเป็นผู้บัญชาการกองทัพมณฑลซู่เกียน (1711) ข้าหลวงมณฑลกวางตุ้ง (1715-1716) ข้าหลวงตรวจการณ เหลียง-กวาง จาก 1716-1724 ในระหว่างที่มีการโต้เถียงกันในปี 1717 เรื่องการห้ามค้ากับ หนาน-หยาง เขาได้ขอร้องว่าควรจะอนุญาตให้มีการค้ากับอันนัมได้: KHSL:277:28b. เขาเชื่อมั่นในการมืองกันทางด้านยุทธศาสตร์ให้เข้มแข็ง แต่ไม่เห็นว่าการค้ากับต่างประเทศและการมืองกันชายแดนจะไปด้วยกันไม่ได้.

- ³⁷ ไซ้ ก็เช่นเดียวกับหล่าน ฉิง-ทวยวน เป็นคนหมู่บ้านจาง-ปู มณฑลฟูเจี้ยน แม้ว่า อาชีพส่วนใหญ่ของเขาจะเป็นที่ปรึกษาในโรงเรียนสำหรับลูกกษัตริย์ (1757-1785) แต่เขาก็ตีใช้เวลาในช่วงอายุกลางคนกว่า 10 ปี อยู่บ้านดูแลมารดาของเขา การเกี่ยวข้องกับเรื่องราวทางเศรษฐกิจและชายฝั่ง กระตุ้นความสนใจของเขาในเรื่องเศรษฐกิจ จากข้อเขียนของเขา เรื่องการค้ากับหนาน-หยาง เขาเน้นให้เห็นถึงการสูญเสียรายได้ เข้าสู่คลังมณฑลถ้ามีการห้ามค้าขาย และ เน้น เรื่องความเชื่อมั่นของประชาชน มณฑลกวางตุ้ง และฟูเจี้ยนที่มีต่อการค้าโพ้นทะเล: *Chang-chou FC:1877:33:64a-65a*; Hummel, *Eminent Chinese*, vol. 2, p. 734.
- ³⁸ ในขณะที่ดำรงตำแหน่งสำคัญในเมืองหลวง (ดู *CSK:314:1188*), นำ-ชู่-อู เป็นข้าหลวงตรวจการณื เหลียง-เกียง (1737-1739) เป็นข้าหลวงตรวจการณืหมิน-เจ้อ (1742-1744) และเป็นข้าหลวงตรวจการณืซัวคราวที่เหลียง-กวาง (1744-1745) เขาทำหน้าที่เกี่ยวกับการจัดหาเสบียงต่างๆที่เหมาะสมในมณฑลต่างๆที่เขาปฏิบัติงานอยู่ เกี่ยวข้องกับการเก็บภาษีอย่างยุติธรรม และยกเลิกการเก็บภาษีเรือประมง ดู *CHLC: 166:5a-10b*.
- ³⁹ ความคิดของ ฉิง-ชู่ เกี่ยวกับบทบาทเรื่องการค้ากับต่างประเทศค่อนข้างจะอธิบายลำบากพอสมควร เพราะประสพการณ์ของเขาในมณฑลชายทะเลมีจำกัดกว่าของข้าราชการคนอื่น ๆ ซึ่งสนับสนุนการค้าของจีน เขาเป็นข้าหลวงตรวจการณืที่เหลียง-เกียง เป็นระยะเวลาสั้นในปี 1737 ก่อนที่ นำ-ชู่-อู จะเข้ามารับตำแหน่ง และต่อมาได้รับแต่งตั้งให้รักษาการณืแทนข้าหลวงตรวจการณืที่เหลียง-กวาง (1741-1743) เขายังทำหน้าที่เป็นประธานคณะกรรมการรายได้แผ่นดินในปี 1733 ถ้าไม่เช่นนั้น เขาก็จะประจำอยู่ที่ปักกิ่ง หรือไม่ก็ประจำอยู่ที่ค้าหยทหารที่ห่างไกลทะเล กระนั้นก็ตามบันทึกความทรงจำของเขานปี 1742 เป็นข้อความที่ชัดเจนที่สุดชิ้นหนึ่งที่ว่า ทำไมจึงควรอนุญาตให้จีนค้าขายกับ หนาน-หยาง เขาเสนอข้อคิดเห็นซึ่งถูกคัดค้านโดยเจ้าหน้าที่หลายคนไม่แ่งใดก็แง่หนึ่งเกี่ยวกับการค้าแบบนี้ และ เขาได้ตอบแต่ละคนอย่างเต็มที่ด้วยข้อโต้แย้งที่ได้กล่าวไว้แล้วข้างบนนี้: *Shih-liao hsun-k'an*, 22 (Jan. 1, 1931), 803a-805a. สำหรับชีวประวัติของฉิง-ชู่ ให้อู Hummel, *Eminent Chinese*, vol. 2, p. 796; *CSK:303:1167*.
- ⁴⁰ Leonard, "Wei Yuan," pp. 48-49.
- ⁴¹ Meilink-Roelofs, *Asian Trade*, p. 74; Ray Huang, "Fiscal Administration during the Ming Dynasty," *Chinese Government in Ming Times*, Charles Hucker, ed. (New York: Columbia University Press, 1969), pp. 110-111.
- ⁴² Fu, *A Documentary*, vol. 1, pp. 20-21. พระราชบัญญัติที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันได้ออกประกาศใช้ในระหว่าง 20-30 ปีต่อมา ต่อต้านพวกพ่อค้าที่เอาการค้าบังหน้า ทำการฝ่าฝืนกฎหมายนอกฝั่งทะเล: *Ibid.*, pp. 28-29, 37, 50-51. ได้มีอนคล้ายข้อห้ามลงบ้างใน ค.ศ.1669 เมื่อได้อนุญาตให้ทำการประมงในท้องมหาสมุทรได้: *Ibid.*, p.46.
- ⁴³ *Ibid.*, p. 61.

- ⁴⁴ Fu, *A Documentary*, vol. 1, pp. 158, 167, 200, 202-203, vol. 2, p. 461. fn. 144, 515, fn. 71; Earl Fritchard, *Anglo-Chinese Relations during the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (New York: Octagon: Books, 1970, p. 127; Staunton, *Ta-Tsing Leu Lee*, pp. 543-544; Boulais, *Manuel*, pp. 441, 437-438, 443, 446.
- ⁴⁵ TCHTSL: 1899:512:9b.
- ⁴⁶ อุชิงอรต 12 และ Leonard, "Wei Yuan," p. 51.
- ⁴⁷ KHSL: 271:6a-7a. การทูตถึงเป็นครั้งแรกเกี่ยวกับเรื่องที่เป็นไปได้ที่จะมีการห้ามเกี่ยวกับการค้า โดยมีขึ้นเมื่อ ๑ ธันวาคม 1716: KHSL 270:16a; Fu, *A Documentary*, vol. 1, pp. 157-159, vol. 2, p. 515; Mancall, "The Ch'ing," p. 89; Skinner, *Chinese Society*, p. 16, Skinner ก็ถือตาม เฉิน-ต้าในการกำหนดปี 1729 เป็นปีซึ่งมีการจำกัด การอพยพออก แต่ที่ถูกต้องคือปี 1717.
- ⁴⁸ Fu, *A documentary*, vol. 1, p. 158.
- ⁴⁹ KHSL: 277:28b; Mancall, "The Ch'ing" p. 88; Fu, *A Documentary*, vol. 1, p. 127.
- ⁵⁰ KHSL: 298:3a-b; Skinner, *Chinese Society*, p. 17; Mancall, "the Ch'ing" p. 88-89 พระราชบัญญัติไม่ได้ระบุไว้ว่า ชาวต้องมรทุกรมาในเรือของชาวสยาม ดังเช่นที่ Mancall ได้กล่าวไว้.
- ⁵¹ Skinner, *Chinese Society*, p. 17; YCSL: 25:20a-b.
- ⁵² Fu, *A Documentary*, vol. 1, p. 157.
- ⁵³ Ibid., p. 173; Victor Purcell, *The Chinese in Southeast Asia* (London: Oxford University Press; 1951), pp. 467-470.
- ⁵⁴ ก่อนปี 1741 การปฏิบัติงานของเขายังไม่มีอะไรเด่น ในปี 1741 จึงได้รับแต่งตั้งเป็นผู้รักษาการณ ข้างหลวงตรวจการณ หมิน-เจ้อ เขาทำหน้าที่เป็นผู้รักษาการณ ข้างหลวงตรวจการณ เหลียง-กวาง ใน ค.ศ. 1743 และได้รับแต่งตั้งเป็นข้าหลวงมณฑลกวางตุ้ง ใน ค.ศ. 1744 แต่ได้พ้นหน้าที่นี้ในเดือน ต่อมา ใน ค.ศ. 1745 เขาได้รับแต่งตั้งให้เป็นข้าหลวงตรวจการณ เหลียง-กวาง อีกครั้งหนึ่ง ตลอดไปจนถึงสิ้นสุดการทำงานของเขา เขาเกี่ยวข้องกับการรักษาความสงบในธิเบต และเกี่ยวกับการต่อต้านบริเวณ Eleuths (ชายแดนเอเชียกลาง) : Albert Herman, *An Historical Atlas of China* (new edition) (Chicago: Aldine Publishing Co., 1966), map, p. 48-49. สำหรับชีวประวัติของเขาให้ดู CSK:320:1209; Hummel, *Eminent Chinese*, vol. 1, pp. 73, 220, 250.

- ⁵⁵ Fu, *A Documentary*, vol. 1, p. 173.
- ⁵⁶ Ch'ing-fu, "Ch'ien-lung Ch'ao," p. 804a.
- ⁵⁷ ครอบครัวของหลี่ มาจากหมู่บ้าน อัน-ฉี มณฑลชู่เกี้ยน เขาก้าวขึ้นสู่ตำแหน่งต่าง ๆ และได้เป็นรองประธานคณะกรรมการฝ่ายศึกษสงคราม ตำแหน่งของเขาในชู่เกี้ยนคือผู้ตรวจสอบ ได้มีกล่าวถึงเขาใน Li Yuan-Tu, *Kuo-ch'ao hsien-cheng shih-lüeh* (ชีวประวัติอย่างย่อของเจ้าหน้าที่ชั้นนำของราชวงศ์ชิง), 60 *Chuan* (Taipei: Wen-hai, 1967): 7:21b.
- ⁵⁸ ทวาง มาจากมณฑล เกียงชู่ และเป็นผู้พิพากษาประจำมณฑลในชุนาน และชู่เกี้ยน เขาอยู่ในกองตรวจสอบและทำหน้าที่ตรวจบทเรียงความในการสอบ การที่เขายึดเรื่องการจำกัดเวลาในการอยู่ต่างประเทศอย่างเข้มงวดอาจจะ เป็นผลพลอยได้จากประสบการณ์ที่อยู่ในกองตรวจสอบและในฐานะเป็นผู้พิพากษาสำหรับชีวประวัติของเขาให้ดู Feng Chin-po, comp., *Kuo-ch'ao hau-shih* (ชีวประวัติของจิตรกรแห่งราชวงศ์ชิง), 17 *chuan* (Shanghai: Chung-hua shu-chü, 1941):11:5b-6a. สำหรับบันทึกความทรงจำฉบับสมบูรณ์ของเขาซึ่งบางตอนถึง-ชู่ ได้คัดลอกมากล่าวไว้ให้ดู *MCSL:KP* vol. 8, 707 a-b.
- ⁵⁹ Ch'ing-fu, "Ch'ien-lung ch'ao," pp. 803a, 804a.
- ⁶⁰ *Ibid.*, p. 804b.
- ⁶¹ เฉิน เป็นข้าหลวงมณฑลชู่เกี้ยน ตั้งแต่ ค.ศ. 1752-1754 ได้รับการกระตุ้นให้เสนอจดหมายเหตุภายหลังปี 1749 เมื่อพ่อค้าชาวจีนหันทะเล เฉิน ฮี้-เหลา ถูกพิจารณาผิดและถูกเนรเทศ เมื่อคราวที่เดินทางกลับมายังประเทศจีน เขาเชื่อว่าเรื่องนี้คงจะทำให้คนอื่นทุกคนใจในการที่จะเดินทางกลับ และเขาได้สนับสนุนให้มีการปลดปล่อยให้เป็นอิสระ สำหรับชีวประวัติของเขาให้ดู Hummel, *Eminent Chinese*, vol. 1, pp. 86-87.
- ⁶² Ch'ien Hung-mon, "Notice Reminding Merchants Trading Overseas that They Are Free to Return Home, 1754," ใน T.F. Wade, *Key to the Tzu Erh Chi* (London: Trübner, 1867), 33; Fu, *A Documentary*, vol. 1, p. 193, vol. 2, p. 533, fn. 85; *CLSL*: 463:17a-18a.
- ⁶³ มีตัวอย่างมากมายในศตวรรษที่ 19 ที่แสดงให้เห็นถึงเรื่องนี้ ใน ค.ศ. 1807 มีคำสั่งห้ามชาวจีนมาแล่นเรือค้าขายของสยาม : *MCSL:KP*, vol. 6, 561b-62a. ในปี 1815 คำสั่งห้ามชาวจีนแล่นเรือบรรณาการ : *TCHTTL*:1899:512:8b. ข้อห้ามเหล่านี้ดูจะไม่มียุทธประโยชน์ เนื่องจากว่าชาวจีนทำหน้าที่เป็นผู้แทนของบริษัทในเรือของชาวสยามตลอดศตวรรษที่ 19 คนจีนยังถูกห้ามทำหน้าที่เป็นผู้แทนของพระเจ้าแผ่นดินสยามอีกด้วย (*MCSL:KP*, vol. 6; 565a-b; *TCHTSL*: 1899:512:9a-b), แต่เรื่องนี้ได้กลายเป็นการปฏิบัติที่ได้กำหนดไว้เมื่อถึงศตวรรษที่ 19 ยิ่งไปกว่านั้น เรือคนไทยไม่ได้มีส่วนร่วมในการค้าขายตามชายฝั่งทะเล แต่ตามหลักฐานของนายอำเภอประจำหมู่บ้าน เิง-ไ้ เรือสำเภาเหล่านี้ ได้รับอนุญาตให้ขนส่งสินค้าไปยังตลาดตามมณฑลต่างๆซึ่งเป็นที่ๆได้ราคาดีกว่า : *MCSL:KP*, vol. 6, 561b-562a.

⁶⁴ HCCSWP:83:13a.

⁶⁵ Wolters, *The Fall of Srivijaya*, chs. 3, 5.

⁶⁶ กระนั้น จักรพรรดิคัง-ซี ก็ยังทรงระแวงระวังถึงอันตรายต่างๆที่จะเกิดขึ้นจากความนิ่งนอนใจของ กองทัพ พระองค์ได้ทรงเตือนว่า แม้แต่ในระยะเวลาสงบรัฐบาลก็ควรระวังการคุกคามความ มั่นคงที่อาจจะเกิดขึ้นได้ ดังนั้น พระองค์ทรงเติมพระทัยที่จะอนุมัติห้ามทำการค้ากับ หนาน-หยาง ใน ค.ศ. 1717 เพราะชาวและลูซอน เป็นแหล่งที่สำคัญที่พวกโจรสลัด เข้าอาศัยพักพิง ถ้าพ่อค้า ชาวจีนไปร่วมกับพวกนี้แล้วพวกนี้อาจจะทำการคุกคามความมั่นคงของจีนได้ : KHSL:270:15b-16b.

⁶⁷ Fu, *A Documentary*, vol. 1, p. 157; Ch'ing-fu, "Ch'ien-lung ch'ao" p. 804b; HCCSWP:85:11a.

เชิงอรรถบทที่ 7

- ¹Great Britain: Board of Trade, *Abstract of Reports on the Trade*.
ใน ค.ศ. 1854-1855 ประเทศสยามส่งเรือกำปั่น 11 ลำ ไปเมืองจีน (หน้า 47)
ใน ค.ศ. 1856 เซียงไฮ้รายงานว่ามีเรือของชาวสยามเข้าเทียบท่า 7 ลำ และออกไป
8 ลำ (หน้า 60) ใน ค.ศ. 1859 มีเรือของชาวสยามเข้า 9 ลำ และออกไปจากหนิงโป
(หน้า 17); Great Britain: Foreign Office, *Commercial Reports from Her
Majesty's Consuls in China, and Siam 1865*. เรือของชาวสยามเข้า 6 ลำ
และออกจากเซียงไฮ้ใน ค.ศ. 1864 (หน้า 74) ใน ค.ศ. 1863 เรือ 27 ลำจากสยามมาถึง
เฮ้ทิง และออกไป 22 ลำ (หน้า 168) ใน ค.ศ. 1865 เข้าหนิงโป 19 ลำ และออกไป
18 ลำ (หน้า 36).
- ²CMH.R.3, #49, 1844.
- ³ตัวอย่างทางประวัติศาสตร์เกี่ยวกับความเต็มใจของประเทศสยามที่จะแสวงหาที่ปักกิ่งกับประเทศ
อื่น ๆ นั้น หามาได้โดย O.W. Wolters, "Ayudhya and the Rearward Part of the
World, *Journal of the Royal Asiatic Society*, pts. 3-4 (1968), 166-178.
- ⁴ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4, เล่ม 4 (กรุงเทพฯ: องค์การค้าของคุรุสภา, 1960-1961), 1868.
ประกาศ 309, หน้า 346.
- ⁵CMH.R.4 #113, 1854. เสนาบดีกระทรวงต่างประเทศของสยามได้เขียนจดหมายถึงจอห์น
บาวริง ก่อนที่จะเดินทางมาถึงบางกอก อธิบายว่า แม้ว่าการค้าระหว่างจีนกับสยามจะมีมาเป็น
ระยะเวลาอันแล้ว ภาษีสินค้าจากสยามมีจวบจนนี้สูงมากและไม่มีผลกำไรเลย ดู CMH.R.4 #98,
1856 ค้วย.
- ⁶Fairbank and Teng, "On the Ch'ing Tribute," pp. 199-200, 206;
Skinner, *Chinese Society*, pp. 24-26.
- ⁷John K. Fairbank., "A Preliminary Framework," in *The Chinese World
Order*, John K. Fairbank, ed. (Cambridge: Harvard University Press, 1968),
p. 4; Fairbank and Teng, "On the Ch'ing Tribute," p. 141; Fairbank,
Trade and Diplomacy, p. 31.
- ⁸Fairbank, *Trade and Diplomacy*, p. 33.
- ⁹Ibid., p. 33.

- ¹⁰Ibid., p. 36; Fairbank, "A Preliminary," p. 4 ข้อความที่ว่า "ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ แต่เดิมมีเฉพาะในขอบข่ายทางการเมือง (ในรูปบรรณาการ)" ทำให้เราเกิดความเข้าใจว่า Fairbank หมายถึงความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจทั้งหมด ความสัมพันธ์อันเดียวกันนี้มีอยู่ในการพูดถึงเรื่องนี้ของ Mancall ใน "The Ch'ing Tribute System," pp. 75-77.
- ¹¹Fairbank, *Trade and Diplomacy*, pp. 36-37 แต่ตั้งเช่นที่ Fairbank ได้ชี้ให้เห็นคนจีนต้องรู้ว่า พ่อค้าจีนทำการค้ากับประเทศต่างๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพราะเขาได้รวมเอาประเทศในอารักขาแต่เดิมเข้าไว้ภายใต้เรื่องประเทศต่างๆ ที่ทำการค้าตามพระราชบัญญัติการบริหาร ค.ศ. 1818 ควรจะปรากฏชัดต่อคนจีนในกรณีนี้ว่า การค้าขายทำให้เรื่องบรรณาการหมดความหมายไป และยังปรากฏอีกว่าได้มีการคิดต่อเกิดขึ้นนอกขอบข่ายที่วางไว้ในเรื่องพระราช.
- ¹²Fairbank and Teng, "On the Ch'ing Tribute," p. 205. Mancall ได้กล่าวไว้อย่างเดียวกันเกี่ยวกับเมืองท่าค้าขายต่างๆ การค้าจะได้รับอนุญาตให้ทำได้ตามชายเขตแดนของประเทศจีน เพราะมีที่ปรึกษาชาวจีนควบคุมอยู่ อย่างไรก็ตาม คนจีนถูกห้ามไม่ให้ไปทำการค้ากับต่างประเทศ เพราะที่นั่น "รัฐบาลไม่สามารถกำหนดรูปแบบที่เป็นมาตรฐาน หรือลักษณะที่คาดหมายได้" ("The Ch'ing Tribute System," p. 81.).
- ¹³Fairbank, *Trade and Diplomacy*, p. 33; Mancall, "The Ch'ing Tribute System," p. 89 และ *passim*. สำหรับแง่คิดเกี่ยวกับการค้าของจีนอีกทางหนึ่งให้ดู Thomas Metzger, "The State and Commerce in Imperial China," *Asian and African Studies*, 6 (1970), 23-46.
- ¹⁴Metzger, "The State," p. 29; *HCCSWP*:26:15b. การนำฝิ่นเข้าเห็นได้ชัดว่าเป็นเรื่องที่ทำให้ความเสียหายให้กับเศรษฐกิจของจีนเป็นอย่างยิ่ง เพราะการขายฝิ่นทำให้การสำรองเงินทุนของประเทศลดน้อยลง.
- ¹⁵Wong Lin Ken, "The Trade of Singapore," pp. 123-124.
- ¹⁶Banister, "A History of the External Trade of China," p. 144.
- ¹⁷เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, *The Dynastic Chronicles*, vol. 2, p. 281, 300-301.

อภิธาน

อภิธาน

เทียบอักษรอังกฤษ จีน ไทย(สำเนียงจีนกลาง)

Ao-men (Macao) 澳門	เอ้า-หมิ่น
Chang-chou 漳州	จาง-โจว
ch'ang-kuan 常關	ฉาง-กวน
Chang-lin 樟林	จาง-หลิน
Chang Shih-ch'eng 張師誠	จวง ซี-เล็ง
Chao-ch'ing 肇慶	จ้าว-ซิ่ง
Ch'ao-chou 潮州	เฉา-โจว
chen 鎮	เจิ่น
Ch'en Ch'ang-hsu 陳長緒	เฉิน ฉาง-สวี่
Chen-hai 鎮海	เจิ่น-ไฮ้
Ch'en Hung-mou 陳宏謀	เฉิน หง-โหมว
Ch'en K'un-wan 陳坤萬	เฉิน กุน-วัน
Ch'eng-hai 澄海	เฉิง-ไห้
cheng-k'ou 正口	เฉ็ง-ไ่่ว
cheng-o 正客員	เฉ็ง-เอ้อ
cheng-shui 正稅	เฉ็ง-ซุ่ย
cheng-shui k'ou 正稅口	เฉ็ง-ซุ่ย ไ่่ว
cheng-shui kuei-yin 正稅規銀	เฉ็ง-ซุ่ย กวย-อิ่ง
chi-ch'a k'ou 稽查口	ชี-ฉา ไ่่ว
ch'i-min 蒼民	ชี-หมิ่น
Chi-shan 佶山	ชี-ชาน
chia 家	เจีย
chia-pan ch'uan 夾板船	เจีย-ป๋ัน ฉวน

Chiang-men 江門	เจียง-เหมิน
Chieh-yang 揭陽	เจีย-หยาง
ch'ien-liang 錢糧	เจียน-เหลียง
Chin chū shun 金聚順	จิน ชู่ ซุน
-Chin hsieh shun 金協順	จิน เสี่ย ซุน
Chin kuang shun 金廣順	จิน กวาง ซุน
Ch'ing-fu 慶復	ชิง-ฟู
Ching-hai 靖海	ชิง-ไห่
Ch'ing-lan 清瀾	ชิง-หลาน
ch'ing-tan 清單	ชิง-ตัน
ch'iu-che 九折	จิว-เจ้อ
Ch'iung-chou 瓊州	ฉง-โจว
ch'u-hai 出海	ชู่-ไห่
ch'u-hai mao-i hsiang-liao 出海貿易香料	ชู่ ไห่ ม่า-อี เซียง-เสี่ยว
ch'u-yang 出洋	ชู่-หยาง
ch'uan 船	ฉวน
ch'uan-chao 船照	ฉวน-เจ้า
Ch'uan-chou 泉州	ฉวน-โจว
ch'uan-chu 船主	ฉวน-จู๋
erh-liao 二條	เอ้อ-เหลียว
erh-ting 二石	เอ้อ-ต้ง
fan-ch'uan 番船	ฟั้น-ฉวน
fan min-jen wu-p'iao szu-ch'u k'ou-wai che 凡民人無票 私出口外者	ฟั้น หมิน-เหียน อู๋-เฟี้ยว สี่-ชู่ ไช้ว-ไว๋ เจ้อ
fan-ts'ao ch'uan 販船	ฟั้น-เฉา ฉวน
fen-k'ou 分口	เฟิน-ไช้ว

fen-t'ou 分頭	เฟิน-โตว
Fu-ch'ao.hang 不星 漳行	ฝู่-เฉา ทาง
Fu-chou 福州	ฝู่-โจว
Fu-t'ien 福田	ฝู่-เถียน
Hai-ch'eng 海澄	ไห้-เฉิง
hai-ch'uan 海船	ไห้-ฉวน
hai-k'ou 海口	ไห้-ไค่ว (ไท ไค่ว)
hai-kuan 海關	ไห้-กวาน
Hai-nan hang 海南行	ไห้-หนาน ทาง
hai-po 海波	ไห้-โป
Hai-yang 海陽	ไห้-หยาง
hang-shang 行商	ทาง-ซัง
hang-yung 行用	ทาง-ย่อง
heng-yang ch'uan 橫洋船	เหิง-หยาง ฉวน
Hsi-nan hai 西南海	ซี-หนาน ไท้
Hsi-pei hai 西北海	ซี-เป่ย์ ไท้
hsi-pu 西部	ซี-ฝู่
Hsi-yang 西洋	ซี-หยาง
Hsia-men 廈門	เซียะ-เหมิน
Hsiang-shan 香山	เซียง-ซาน
hsiao-k'ou 小口	เสี่ยว-ไค่ว
Hsin Shih-jui 幸時瑞	ซิน สี-มุย
hsün-ch'a 巡查	สวิน-ฉา
hua p'i ku 花屁股	ฮวา ผี กู๋
Huang Kuan 黃官	หวาง กวาน
Hui-lai 惠來	หุย-ไทล
hung-t'ou 紅頭	หง-โตว

huo-ch'ang 火長	หฺว๋อ-ฉาง
i-, erh-, san-ch'ien 一, 二, 三 遷	อี-, เอ้อ-, ซาน-เซียน
I-shun hang 怡順行	อี-ซุ่น ทาง
i-ting 一定	อี-ต้ง
Jao-p'ing 饒平	ทยา-ผิง
jen-hu k'uei-tui k'o-ch'eng 人戶虧兌課程	เทียน-ฮู่ กุย-ต๋วย เค้อ-เจิง
Ju-shun hang 如順行	หฺย-ซุ่น ทาง
kang-shou 糸岡首	กาง-สั่ว
Kao-chou 高州	กาว-โจว
kua-hao k'ou 掛號口	กฺว๋่า-ฮ่าว ไช้ว
kuan-ch'uan 官船	กวาน-ฉวน
kuan-shui 關稅	กวาน-ซุ้ย
kuei-yin 夫見銀	กุย-อึ้ง
kung-hang 公行	กง-หาง
Lan Ting-yuan 藍鼎元	หลาน ต้ง-หยวน
lao-erh 老二	เหล่า-เอ้อ
lao-san 老三	เหล่า-ซาน
lao-ta 老大	เหล่า-ต้า
li 利	ลี
Li Ch'ing-fang 李清芳	หลี่ ชิง-ฟาง
Liu Ju-hsin 劉如新	หลิว หฺย-ซิน
lü-t'ou 綠豆頭	ลู่-โตว
mai-pan 買辦	ไม-ป๋ัน
mao-i 貿易	เม้า-อี้
min-ch'uan 民船	หมิน-ฉวน
Na-su-t'u 那蘇圖	น่า-ซุ อู
Nan-ao 南澳	หนาน-เอ้า

Nan-hai 南海	หนาน-ไห้
Nan-pei hang 南北行	หนาน-เป๋ย ทาง
Nan-pu 南部	หนาน-ปู้
nan-ts'ao 南甸曹	หนาน-เตา
Nan-yang 南洋	หนาน-หยาง
Ning-po 寧波	หนิง-โป
o-shui 額稅	เอ้อ-ซุ้ย
pa-che 八折	ปา-เจ้อ
p'ai-chao 牌照	ไพ-เจ้า
pai-ti ch'uan 白底船	ไต้-ตี ฉวน
pao-shang 保商	เป่า-ซัง
pei-ts'ao 北甸曹	เป๋ย-เตา
Pen-kang hang 本港行	เปิ่น-กั้ง ทาง
pen-sheng ch'u-yang fa-ko wai-kuo 本省出洋發 各外國	เปิ่น-เส็ง ชู หยาง ฟา เก้อ ไ่ว กว้อ
pih-tow-chuen 白頭船	ไต้-โตว-ฉวน
p'u-chia 舍甫家	ชู่-เจีย
P'u-ch'ien 舍甫前	ชู่-เจียน
pu-t'ou 埠頭	ชู่-โตว
San-shui 三水	ซ่าน-ซุ้ย
sha-ch'uan 沙船	ซา-ฉวน
Shan-t'ou 山頭	ซาน-โตว
shang-ch'uan 商船	ซัง-ฉวน
Shang-hai 上海	ซ่าง-ไห้
shang-hang 商行	ซ่าง-หาง
shang-jen she-li t'ou-mai 商人射利偷賣	ซ่าง-เหอฉิน เซ้อ-สี่ โตว-ไม

Shao-hsing ch'uan 紹興船	เสา-ซิง ฉวน
shih-li (szele) 事例	ชี-ลี
shui-tse 稅則	ซุ่ย เจ้อ
shun 川頁	ซุน
Su-chou 蘇州	ซู-โจว
szu-ch'u wai-ching chi wei-chin hsia-hai 私出外境 及違禁下海	ซี-ซู ไว๋-จิง จี เว่ย-เจ็ง-เซี่ย-ไห่
szu-ch'ung ya-hang pu-t'ou 私充牙行埠頭	ซี ซง หย่า-หาง ซู-โลว
szu-tsao hai-ch'uan 私造海船	ซี-เจ้า ไท้-ฉวน
ta-kuan 大關	ต้า-กวาง
ta-liao 大絲	ต้า-เหลียว
t'ai-chi 太極	ไท้-จี
t'ang-ch'uan 糖船	ถัง-ฉวน
Teng Chang-chieh 隆彰傑	เต็ง ฉาง-เจีย
tien-chia 店家	เตียน-เจีย
T'ien-chin 天年	เตียน-จิง
ting-o 定額	ติง-เอ้อ
to-kung 舵工	โต-กง
t'ou 偷	โตว
t'ou-meng 頭猛	โตว-เหม็ง
t'ou yleh pien kuan 偷越邊關	โตว เย่ เปียน กวาน
tsa-shih 柰佳事	จ่า-ซี
ts'ai-fu 財副	ไจ-ฟู
Ts'ai Hsin 蔡新	ไซ่ ซิน
ts'ao-pai ch'uan 船槽 船船	เฉา-ป้อ ฉวน
Ts'e-leng 箒楊	เซ่อ-เล็ง

tsung-han 總 擘

tsung-k'ou 總 口

Tu-li y'leh hai kuan pu ta-jen 督 理 粵 海 關
部 大 人

T'ung-an 同 安

tung-chia 東 家

Tung Chiao-tseng 董 敬 壇

Tung-lung kang 東 隴 港

Tung-nan yang 東 南 洋

t'ung-shih 通 事

Tung-yang 東 洋

Wai-yang hang 外 洋 行

Wan-ch'ü hang 萬 聚 行

Wang Chih-i 汪 志 伊

Wang P'i-lieh 王 丕 烈

Wu Ching 吳 竟

wu-ts'ao 烏 槽

Wu Yang 吳 陽

ya-kung 押 工

Yang-chiang 陽 江

yang-ch'uan 洋 船

Yang-hang 洋 行

Yang Hua 楊 華

Yang Lin 楊 琳

Yang Wu-chen 楊 武 鎮

Yang Yu 楊 由

จ่ง-ฮั่น

จ่ง-ไซ่ว

คู่-ทสิ เย่ ไท่ กวาน ภู
คำ-เหียน

ถง-ฮั่น

ตง-เจีย

ต้ง เจียว-เจิง

ตง-หลง ก้ง

ตง-หนาน หยาง

ทง-ซือ

ตง-หยาง

ไว้ว-หยาง ทาง

วัน-จู้ ทาง

วัง เจ้อ-ฮี้

หวัง ฝี่-เสี่ย

ทวู จ้ง

ทวู-เดา

ทวู หยาง

ยา-กง

หยาง-เจียง

หยาง-ฉวน

หยาง-ทาง

หยาง-ทวา

หยาง หลิน

หยาง ทวู-เจิ้น

หยาง ไทยว

yin-shui 引水	อิน-สูย
ying-yü 盈餘 or 贖餘	อิง-อวี
yü-ch'uan 漁船	อวี-ฉวน
yü-lin 榆林	อวี-หลิน
yu-mien 僮免	อิว-เหมี่ยน
Yüeh hai kuan chien-tu 粵海關監督	เย่ ไท่ กวน เจียน-ตุ๋
yung 永	หยง

บทรณานุกรม

บรรณานุกรม

เอกสารจากกองจดหมายเหตุ...ประเทศไทย

กองจดหมายเหตุแห่งชาติ

ค้นฉบับร่วมสมัยได้จัดหมวดหมู่ไว้ดังนี้ :

ค้นฉบับบัญชีแยกประเภทของบันทึกของกระทรวงกลาโหม, รัชกาลที่ 4 (1851-1868).

จดหมายเหตุของรัชกาลที่ 4 (1851-1868).

หอสมุดแห่งชาติ

ได้ศึกษาจากเอกสารค้นฉบับจากช่วงระยะท้าย ๆ ของสมัยธนบุรี มาจนถึง 4 รัชกาลแรกของกรุงรัตนโกสินทร์ (1775-1868) เอกสารเหล่านี้ไม่ได้เรียงหน้าไว้ และเอกสารทั้งหมดค้นบันทึกไว้ที่เชิงอรธได้หัวข้อใหญ่ :

จดหมายเหตุรัชกาลที่ 1-4.

แหล่งข้อมูลทางเอเชีย

อนุমানราชธม, พระยา. ตำนานสุลตากร. กรุงเทพฯ : privately published, 1939

ชนน บัจจุสานนท์. ประวัติการทหารเรือไทย. กรุงเทพฯ : กรมสารบรรณทหารเรือ, 1966.

Chang-chou fu-chih 漳州府志 (อักษรานุกรมสุลตากรระดั้มเขตแห่งเมืองจาง-โจว).
Comp. by Shen Ting-chün 沈定均. 50 + 1 chüan. 1877.

Chang Hsieh 張燮. Tung-hsi yang-k'ao 東西洋考
(การสำรวจน่านน้ำตะวันออกและตะวันตก). 12 chüan. Ts'ung-shu chi-ch'eng. Shanghai: Shang-wu yin-shu kuan, 1936. Orig. pub. 1618.

Chang Li-ch'ien 張禮千. Tung-hsi yang-k'ao chung chih chen-lu
東西洋攷中之全十呈略 (การศึกษาเกี่ยวกับเส้นทาง
เดินเรือในตง-ซี หยาง-เซ้า). Singapore: Nan-yang shu-chu, 1947.

Chang Mei-hui 張美惠. "Ming-tai Chung-kuo jen tsai Hsien-lo chih mao-i" 明代中國人在暹羅之貿易 (พ่อค้าจีน
ในประเทศไทยสมัยราชวงศ์หมิง), Wen-shih-che hsieh-pao 文史哲
學報, no. 3 (1951), 161-176.

- Chang Te-ch'ang 張德昌. "Chin-tai Chung-kuo te huo-pi" 近代中國的貨幣 (เงินเหรียญที่ใช้ในการค้าขายในสมัยราชวงศ์ชิง). Jen-wen k'o-hsüeh hsüeh-pao 人文科學學報, 1 (1942), 73-92.
- . "Ch'ing-tai Ya-p'ien chan-cheng ch'ien chih Chung-Hsi yen-hai t'ung-shang" 清代鴉片戰爭前之中西沿海通商 (การค้าตามชายฝั่งทะเลจีนตะวันตกในสมัยราชวงศ์ชิงก่อนสงครามฝิ่น). Ch'ing-hua hsüeh-pao 10 (1935), 97-145.
- Ch'ao-chou fu-chih 潮州府志 (อักษรานุกรมศาลการระดั้มเขตแห่งเมือง เเอา-โจว). Comp. by Chou Shih-hsun 周石貢勳. 42 + 2 chüan. 1762.
- Ch'ao-yang hsien-chih 潮陽縣志 (อักษรานุกรมศาลการระดั้มจังหวัดแห่งเมือง เเอา-หยาง). Comp. by Chou Heng-chung et al. 周小重 22 + 1 chüan. 1884.
- Che-chiang t'ung-chih 浙江通志 (อักษรานุกรมศาลการระดั้มมณฑลแห่งจีเคียง). Comp. by Shen I-chi et al. 沈翼本 280 + 3 chüan. 1899. Shanghai: Shang-wu yin-shu kuan, 1934.
- Chen-hai hsien-chih 鎮海縣志 (อักษรานุกรมศาลการระดั้มจังหวัดแห่งเมือง เจ็ง-ไห่). Comp. by Yü Yüeh et al. 俞樾. 40 chüan. 1879.
- Ch'en Lun-chiung 陳倫炯. Hai-kuo wen-chien lu 海國聞見錄 (บันทึกสิ่งต่าง ๆ ที่ได้พบเห็นและได้รับฟังมาจากประเทศชายฝั่งทะเลต่าง ๆ). 1 chüan. Maps 1 chüan. Taipei: T'ai-wan yin-hang, 1958. Author's preface 1730.
- Ch'en T'i-ch'iang 陳體強. Chung-kuo wai-chiao hsing-cheng 中國外交行政 (การบริหารกิจการต่างประเทศของจีน). Chungking: Shang-wu, 1945.
- Ch'en Yen 陳衍. Fu-chien t'ung-chih lieh-chuan hsüan 福建通志列傳選 (ประวัติบุคคลที่คัดแล้วจากอักษรานุกรมมณฑลฟูเคียน). 6 chüan. 3 vols. in 1. Taipei: T'ai-wan ying-hang. 1964.
- Ch'eng-hai hsien-chih 澄海縣志 (อักษรานุกรมศาลการระดั้มจังหวัดแห่งเมืองเซียงไฮ้). Comp. by Li Shu-chi et al. 李書吉 26 + 1 chüan. 1814.
- (Kuo-ch'ao) (Ch'i-hsien lei-cheng ch'u-pien) (國朝) 卷序犬類 徑文初編 (หัวข้อที่จำแนกไว้เกี่ยวกับลักษณะเด่นของราชวงศ์ชิง ชุดที่สำคัญต่าง ๆ). Comp. by Li Huan 李桓. 720 chüan. 1884-1890.
- Chia-ch'ing ch'ung-hsiu i t'ung-chih 嘉慶重修一通志 (การแก้ไขปรับปรุงราชกิจจานุเบกษาของ เจีย-ชิง). 560 chüan. Ssu-pu ts'ung-k'an hsü-pien. Shanghai: Shang-wu yin-shu kuan, 1934.
- Chiang-nan t'ung-chih 江南通志 (อักษรานุกรมศาลการระดั้มมณฑลแห่งเกียงนาน). Comp. by Yin-chi-shan et al. 尹繼善 200 + 4 chüan. 1736.
- Chieh-yang hsien-chih 揭陽縣志 (อักษรานุกรมศาลการระดั้มจังหวัดแห่งเมืองเจียหยาง). Comp. by Liu Yeh-ch'in et al. 劉業勳 8 + 1 chüan. 1779.
- Chin-men chih 金門志 (อักษรานุกรมศาลการแห่งเมืองคิมมอ). Comp. by Lin K'un-huang et al. 林焜燦. 16 chüan. Taipei: T'ai-wan yin-hang, 1960. Orig. pub. 1774.

- Ch'ing-fu 慶復. "Ch'ien-lung ch'ao wai-yang t'ung-shang an 乾隆
朝外洋通案 (คดีต่าง ๆ เกี่ยวกับกฎการค้ากับต่างประเทศในสมัยจักรพรรดิ
เฉียน-หลง). Shih-liao hsin-k'an 史料旬升, 22 (Jan. 1,
1931), 803a-805a.
- Ch'ing-shih kao 清史稿 (ประวัติย่อราชวงศ์ชิง)
Chao Erh-hsun ed. 趙爾巽. 534 chüan. n.p. Lien-ho shu-tien,
1942. Orig. pub. 1928.
- Ch'ing-tai wai-chiao shih-liao 清代外交史料 (เอกสาร
เกี่ยวกับความสัมพันธ์กับต่างประเทศของราชวงศ์ชิง). 10 ts'e. Peiping:
Ku-kung-po wu-yüan, 1932-33.
- Ch'iuung-chou fu-chih 瓊州府志 (อักษรรานุกรมศาลาการระดับเขตของ
ฉง-โจว). Comp. by Tu Kuang-wen et al. 杜廣文. 44 + 1 chüan.
1890. Orig. pub. 1841.
- Ch'ou-pan i-wu shih-mo 籌辦夷務始末 (เรื่องราวที่สมบูรณ์เกี่ยวกับ
การจัดการของเราในเรื่องที่เกี่ยวกับพม่าเถื่อน). 260 chüan. Taipei:
Wen-hai, 1970-71. Facs. rep. 1930 ed.
- Chou Yü-ching 周玉津. Shang-yeh shih 產業史 (ประวัติการค้า)
Taipei: privately published, 1963.
- (Ch'in-ting) Chung-shu cheng-k'ao 欽定中樞政考 Regula-
(ระเบียบต่าง ๆ เกี่ยวกับการปกครองส่วนกลาง). Comp. by Ming-liang et al.
明亮. 32 chüan. Taipei: Hsüeh-hai, 1968. Orig. pub. 1825.
- En-p'ing hsien-chih 恩平縣志 (อักษรรานุกรมศาลาการระดับจังหวัดแห่งเมือง เอิน-ปิง)
Comp. by Yü P'i-ch'eng et al. 余丕承. 25 + 1 chüan. 1934.
- Fang Kuan-ch'eng 方觀承. Liang-che hai-t'ang t'ung-chih 兩浙
海塘通志 (ประวัติกว้าง ๆ และลักษณะภูมิศาสตร์ของเขื่อนริมทะเลของ
มณฑลจี๋เจียงทั้ง 2). 8 ts'e. 1751.
- Feng Ch'eng-chün 馮承鈞. Chung-kuo nan-yang chiao-t'ung shih 中
國南洋交通史 (ประวัติการค้าระหว่างจีนกับทะเลใต้).
Shanghai: Shang-wu yin-shu kuan, 1937.
- _____. Hai-lu chu 海錄注 (คำบรรยายเกี่ยวกับบันทึกเรื่องทะเลต่าง ๆ).
Peking: Chung-hua shu-chü, 1955.
- Feng Chin-po, comp. 馮金伯. Kuo-ch'ao hua-shih 國朝畫識
(ประวัติของจิตรกรแห่งราชวงศ์ชิง). 17 chüan. Shanghai: Chung-hua
shu-chü, 1941.
- Feng-hsun hsien-chih 豐順縣志 (อักษรรานุกรมศาลาการระดับจังหวัดเมืองเฟิง-ซุน).
Comp. by Ko Shu 葛曙. 8 + 1 chüan. 1746.
- Fu-chien hsiü-chih 福建續志 (อักษรรานุกรมผนวกของมณฑลฝูเจี้ยน).
Comp. by Ch'ien T'ing-fang et al. 沈廷芳.
92 + 5 chüan. 1768.
- Fu-chien sheng-li 福建省例 (กฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ ของมณฑลฝูเจี้ยน).
34 chüan. 8 vols. in 3. Taipei: T'ai-wan yin-hang,
1964. Orig. pub. 1752. Repr. 1872.

Fu-chien t'ung-chih 福建通志 (อักษรานุกรมศุลกากร มณฑลฝูเจี้ยน).
Comp. by Ho Yü-lin 郝玉麟. 78 + 5 chüan. 1737.

Fu-chien t'ung-chih 福建通志 (อักษรานุกรมศุลกากร มณฑลฝูเจี้ยน).
Comp. by Ch'en Shou-ch'i et al. 陳壽祺. 278 + 6 chüan.
1868.

Fu I-ling 傅衣表. Ming-Ch'ing shih-tai shang-jen chi shang-yeh
tzü-pen 明清時代商人及商業資本
(พ่อค้าและเงินทุนทางการค้าในสมัยราชวงศ์ชิงและหมิง).
Peking: Jen-min ch'u-pen she, 1956.

"The Hoppe Book of 1753." Chinese text with an English introduction.
Manuscript no. 9. The Hirth Collection, Staatsbibliothek Preus-
sischer Kulturbesitz, Berlin.

Hsia-men chih 廈門志 (อักษรานุกรมแห่งเอ๋เหมิง). Comp. by Chou K'ai
周凱. 16 chüan. 5 vols. in 2. Taipei: T'ai-wan yin-hang,
1961. Orig. pub. 1832.

Hsiang Ta 向達. Liang-chung hai-tao chen-ching 兩種海道
金針 (คู่มือการเดินทางเรือ 2 เล่ม พร้อมกับตำแหน่งทิศทางโดยการไขเข็มทิศ).
Peking: Chung-hua shu-chü, 1961.

Hsiao-fang hu-chai yü-ti ts'ung-ch'ao 小方壺齋輿地叢
書 (ตำราที่รวบรวมเกี่ยวกับภูมิศาสตร์จากห้องปฏิบัติงาน เซียง-ฟาง-ชู่).
Comp. by Wang Hsi-ch'i 王錫祺. Pt. 1: 12 chih; Pt. 2 (sup-
plement): 12 chih; Pt. 3 (second supplement): 12 chih. Shanghai:
Chu-i t'ang 著易堂, 1877-97.

Hsieh Ch'ing-kao 謝清高. Hai-lu 海錄 (บันทึกทางทะเล).
2 chüan. 1842. Pai-pu ts'ung-shu chi-ch'eng. Taipei: I-wen,
1968.

Hsieh Yu-jung 謝猶榮. Hsin-pien Hsien-lo kuo-chih 新編緬羅
國志 (อักษรานุกรมสมัยรัตนโกสินทร์ครั้งที่ใหม่). Bangkok: I-pao she, 1953.

Hsü Chi-yü 徐繼畬. Ying-huan chih-lüeh 瀛環志略
(การอภิปรายอย่างสั้น ๆ เกี่ยวกับการเดินทางรอบมหาสมุทร). 10 chüan. 1850.

(Ch'in-ting) Hu-pu tse-li 欽定戶部則例 (เรื่องราวต่าง ๆ เกี่ยวกับ
คณะกรรมการรายได้แผ่นดิน). 134 chüan. 1791.

_____. 100 chüan. 1874.

Huang-ch'ao chang-ku hui-pien 皇朝掌故彙編 (บันทึกต่าง ๆ ทางประวัติศาสตร์
ที่ได้รวบรวมไว้สมัยราชวงศ์ชิง). Comp. by Chang Shou-yung et al.
張壽鏞. 100 + 2 chüan. n.p., Ch'iu-shih shu-she 求實
書社. 1902.

Huang-ch'ao cheng-tien lei-tsuan 皇朝政典類纂
(ตัวข้อที่จำแนกไว้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการปกครองของราชวงศ์ชิง).
(Ch'ing dynasty). Comp. by Hsi Yü-fu 席裕福. 500 chüan.
Shanghai: T'u-shu chi-ch'eng chü, 1903.

Huang-ch'ao ching-shih wen-pien 皇朝經世文編

(ความเรียงเกี่ยวกับศิลปะแห่งการค้าเป็นกิจการของบ้านเมืองในสมัยราชวงศ์ชิง). Comp. by Ho Ch'ang-ling et al. 賀長齡 120 chüan. Taipei: Shih-chieh, 1964. Orig. pub. 1873.

Huang-ch'ao hsiü wen-hsien t'ung-k'ao 皇朝續文獻通考

(ภาคผนวกเกี่ยวกับราชวงศ์ชิงในสารานุกรมที่บันทึกตามประวัติศาสตร์).
Comp. by Liu Chin-tsao 劉錦藻 400 chüan. Shanghai: Shang-wu yin-shu kuan, 1936.

Kotmai tra sam duang (กฎหมายตราสามดวง). Bangkok: Khurusapha, 1962. Thai laws codified in 1805.

(Ch'in-ting) Ku-chin t'u-shu chi-ch'eng 欽定古今圖書

集成 (สารานุกรมหลวง). Ed. by Ch'en Meng-lei et al.
10,000 chüan. Shanghai: Chung-hua, 1934. Facs. rep. 1726 ed.

Kuan-cheng 關政 (พิทักษ์ตราภาษีศุลกากร). Nanking: Hsing-cheng yüan. Hsin-wen chü, 1947.

Kuang-chou fu-chih 廣州府志 (อักขรานุกรมศุลกากรระดับเขตของ กวาง-โจว).
Comp. by Chang Ssu-yen 張嗣行 . 60 + 1 chüan. 1759.

Comp. by Shih Teng et al. 史澧 . 163 chüan. 1879.

Kuang-tung t'ung-chih 廣東通志 (อักขรานุกรมศุลกากรระดับมณฑลแห่งกวางตุ้ง).
Comp. by Ho Yü-lin et al. 郝玉麟 . 64 chüan. 1731.

Comp. by Juan Yüan et al. 阮元 . 334 + 1 chüan. 4 vols. Taipei: Chung-hua ts'hung-shu, 1959. Orig. pub. 1822. Repr. 1864.

(Ch'in-ting) Li-pu tse-li 欽定禮部則例 (เรื่องราวต่าง ๆ เกี่ยวกับคณะกรรมการพิธีการ).
特發 署 202 chüan. 1844. Comp. by T'e-teng-o et al.

Li Yuan-tu 李元度 . Kuo-ch'ao hsien-cheng shih-lüeh 國朝先
正事略 (ประวัติศาสตร์สั้น ๆ ของข้าราชการสำคัญ ๆ ในสมัยราชวงศ์ชิง).
60 chüan. Taipei: Wen-hai, 1967.

Liang Chia-pin 梁嘉彬 . Kuang-tung shih-san hang k'ao 廣東
十三行考 (การศึกษาเกี่ยวกับบริษัทพ่อค้าเอกชน 13 แห่งที่มณฑลกวางตุ้ง).
Nanking: Kuo-li pien-i kuan 國立編譯館 , 1937.

Ling Ch'un-sheng et al. 凌純聲 eds. Chung-T'ai wen-hua lun-chi
中華文化論集 (ความเรียงเกี่ยวกับวัฒนธรรมไทย-จีน). Taipei:
Chung-hua wen-hua ch'u-pan, 1958.

Lu Chi-fang 盧濟芬 . "Ch'ing Kao-tsung shih-tai te Chung-Hsien
kuap-hsi" 清高宗時代的中暹關係 (ความสัมพันธ์
ระหว่างสยามและจีนในสมัยจักรพรรดิ เฉียน-หลง). Li-shih hsüeh-pao 2 (1974),
385-412.

- Lu Tz'u-yün 陸次雲. Pa-hung i-shih 八紘譯史 (ภูมิศาสตร์โลก).
4 chüan. Ts'ung-shu chi-ch'eng ch'u-pien. Ch'angsha:
Shang-wu yin-shu kuan, 1939. Author's preface 1683.
- Lung-ch'i hsien-chih 龍溪縣志 (อักษรานุกรมตุลกาการระดับจังหวัดเมืองหลง-ฉี).
Comp. by Wu I-hsieh 吳宜燮. 26 chüan. Taipei: Ch'eng-
wen ch'u-pan she, 1967. Orig. pub. 1879.
- Ming-Ch'ing shih-liao. Keng-pien 明清史料庚編
(เนื้อหาทางประวัติศาสตร์ของราชวงศ์ชิงและหมิง Series G). Taipei:
Chung-yang yen-chiu yüan, n.d.
- _____. Ting-pien 丁編 (Series D). Shanghai: Shang-wu yin-shu
kuan, n.d.
- Nan-yang ti-li 南洋地理 (ภูมิศาสตร์มหาสมุทรภาคใต้).
Comp. by Shen Ch'ieh-ch'eng et al. 沈厥成. 2 vols. Taipei:
Shang-wu yin-shu kuan, 1938.
- Ning-po fu-chih 寧波府志 (อักษรานุกรมตุลกาการระดับเขตแห่งหมิง-โป).
Comp. by Ts'ao Ping-jen et al. 曹秉仁. 36 + 1 chüan.
1741 rev. ed.
- Pao Tsun-p'eng 包遵彭. Cheng-Ho hsia hsi-yang chih pao-ch'uan
k'ao 鄭和下西洋之寶船考
(บนเรือทาสมิติแห่งเงิง-โถ ซึ่งเดินทางไปยังมหาสมุทรภาคใต้). Taipei:
Chung-hua tsung-shu pien shen-wei yüan-hui, 1961.
- P'eng Hsin-wei 彭信威. Chung-kuo huo-pi shih 中國貨幣史
(ประวัติเงินตราของจีน). Shanghai: Shang-hai jen-min ch'u-pan she,
1965.
- P'eng Ning-ch'iu 彭甯求. Li-tai kuan-shih cheng-shui chi 歷代
關市征稅記 (ภาษีตุลกาการของราชวงศ์ต่าง ๆ ที่ต่อเนื่องกัน).
Ts'ung-shu chi-ch'eng ch'u-pien. Ch'angsha: Shang-wu yin-shu
kuan, 1939.
- P'eng Tse-i 彭澤益. "Ch'ing-tai Kuang-tung yang-hang chih-tu te
ch'i-yüan" 清代廣東洋行制度的起源
(การเฟื่องฟูของบริษัทเอกชนร่วมในมณฑลกว่างตุ้งสมัยราชวงศ์ชิง). Li-shih yen-
ch'iu, 1 (1957), 1-24.
- Prachum pratat ratchakan thi 4 (The collected edicts of the Fourth
Reign). 4 vols. Bangkok: Khurusapha, 1960-61.
- Shang-hai hsien-chih 上海縣志 (อักษรานุกรมตุลกาการระดับจังหวัดของเซี่ยงไฮ้).
Comp. by Ying Pao-shih et al. 熊寶時. 32 + 2 chüan. 1871.
- Su-chou fu-chih 蘇州府志 (อักษรานุกรมตุลกาการระดับเขตของซู-โจว).
Comp. by Li Ming-huan 李銘白. 150 chüan. 1877.
- (Ch'in-ting) Ta-Ch'ing hui-tien 欽定大清會典
(พระราชบัญญัติการปกครองของราชวงศ์ชิง). 80 chüan. 1813 [1818?].
- _____. 100 chüan. 1899. Taipei: Ch'i-wen, 1963.

(Ch'in-ting) Ta-Ch'ing hui-tien shih-li 欽定大清會典事例
(พระราชบัญญัติการปกครองและรูปแบบต่าง ๆ ของราชวงศ์ชิง).
250 chüan. 1733.

_____. 1,220 chüan. 1899. Taipei: Ch'i-wen, 1963.

Ta-Ch'ing li-ch'ao shih-lu 大清歷朝實錄 (บันทึก
ฉบับจริงของราชวงศ์ชิง). 4,485 chüan. Taipei: Hua-wen shu-chu, 1964.
Orig. pub. 1937-38.

Ta-Ch'ing lü-li 大清律例 (พระราชบัญญัติและกฎข้อบังคับย่อย
ในสมัยราชวงศ์ชิง). Ed. by San-t'ai et al. 三泰. 2 ts'e. 1740.

Ta-Ch'ing lü-li t'ung-k'ao 大清律例通考
(การสำรวจพระราชบัญญัติและกฎข้อบังคับย่อยอย่างกว้าง ๆ ของสมัยราชวงศ์ชิง). Comp.
by Wu T'an 吳士璽. 40 chüan 1886.

T'ang Hsiang-lung 湯象龍. "Shih-pa shih-chi chung-yeh Yüeh hai-
kuan te fu-pai" 十八世紀中葉粵海關的腐敗 (The cor-
(การฉ้อราษฎร์บังหลวงทางศุลกากรทางทะเลที่มณฑลกว่างตุ้งในกลางศตวรรษที่ 18).
Jen-wen k'o-hsüeh hsüeh-pao 1 (1942), 129-35.

T'ien Ju-k'ang 田汝康. "Shih-ch'i shih-chi chih shih-chiu shih-chi
chung-yeh Chung-kuo fan-ch'uan tsai tung-nan Ya-chou hang-yün ho
shang-yeh shang te ti-wei" 十七世紀至十九世紀中葉中國市販
船在東亞亞洲航運和商業上的地位
(สถานที่ที่เรือใบของจีนไปทำการค้าทางทะเลในเอเชียตะวันตกเฉียงใต้จากศตวรรษที่ 17
ถึงกลางศตวรรษที่ 19). Shanghai: Jen-min ch'u-pan she, 1957.

T'ung-an hsien-chih 同安縣志 (อักษรานุกรมศุลกากรเมือง ลุง-อัน).
Comp. by Wu T'ang 吳堂. 30 + 1 chüan. 1798. Rep. 1885.

_____. Comp. by Lin Hsüeh-tseng et al. 林學增. 42 + 1 chüan.
1929.

T'ung Meng-cheng 童蒙正. Kuan-shui kai-lun 關稅概論
(ความเรียงเรื่องภาษีศุลกากร). Shanghai: Shang-wu yin-shu kuan,
1946.

Wang Ch'ao-tsung 王朝宗. Hai-wai fan-i lu 海外番夷錄
(บันทึกเกี่ยวกับคนป่าเถื่อนโพ้นทะเล). 2 ts'e. 1844.

Wang Chih-ch'un 王之春, ed. Kuo-ch'ao t'ung-shang shih-mo chi
國朝通商始末記 (เรื่องราวที่สมบูรณ์เกี่ยวกับการค้า
กับต่างประเทศในสมัยราชวงศ์ชิง). 20 chüan. Taipei: Wen-hai, 1966.
Author's preface 1880.

Wang Hsiao-t'ung 王孝通. Chung-kuo shang-yeh shih 中國商
業史 (ประวัติการค้าของจีน). Shanghai: Shang-wu yin-shu
kuan, 1936.

Wang Ta-hai 王大海. Hai-tao i-chih 海島逸誌 (สัญญาาระหว่างชาติที่
ไม่เป็นทางการเกี่ยวกับหมู่เกาะต่าง ๆ ในทะเล). 6 chüan. 1791. Hsiao-fang
hu-chai yü-ti ts'ung-ch'ao. Pt. 1, chih 10.

Wei Yüan 魏源. Hai-kuo t'u-chih 海國圖志 (สนธิสัญญาที่กระจัด
เรื่องราวอาณาจักรต่าง ๆ ทางทะเล). 60 chüan. 2nd ed. Yangchou:
Ku-wei t'ang, 1847.

Wen-hsien ts'ung-pien 文獻叢編 (การรวบรวมบันทึกต่าง ๆ ทางประวัติศาสตร์).
Peiping: Ku-kung-po wu-yüan, 1930-1943.

Wong Po-shang 黃普生 . "Ch'ing-tai Kuang-tung maq-i chi ch'i tsai chung-kuo ching-chi shih shang chih i-i" 清代廣東貿易及其在中國經濟史上之意義 (ความสำคัญทางประวัติศาสตร์เกี่ยวกับการค้าของมณฑลกว่างตุง ในสมัยราชวงศ์ชิง) Ling-nan hsüeh-pao, 3.4 (1935), 157-96.

Wu-pei chih 武備志 (สนธิสัญญาเกี่ยวกับเทคโนโลยีทางอาวุธภัณฑ์). Comp. by Mao Yuan-i 茅元儀. 240 chüan. 1664.

Ya-p'ien chan-cheng 鴉片戰爭 (สงครามฝิ่น). Ed. by Ch'i Ssu-ho et al. 齊思和. 6 vols. Shanghai: Jen-min ch'u-pan she, 1957.

Yang-chiang hsien-chih 陽江縣志 (อภขรานุกรมศาลากรเมืองหยาง-เจียง). Comp. by Chang I-ch'eng 張以誠. 39 + 1 chüan. 1925

Yen Ju-i 嚴如煜 . Yang-fang chi-yao 洋防輯要 (สาระสำคัญเกี่ยวกับการป้องกันทางทะเล). 24 chüan. 1838.

Yü Ch'ang-hui 俞昌會 . Fang-hai chi-yao 防海 (สาระสำคัญเกี่ยวกับการป้องกันชายฝั่ง). 18 + 1 chüan. 1842.

Yüeh hai-kuan cheng-shou ko-hsiang kuei-kung yin-liang keng-ting tse-li 粵海關征收各項銀兩更定則例 (กฎข้อบังคับที่แก้ไขแล้วเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมท่าเรือ, ภาษีและอื่น ๆ ของศาลากรทางทะเลของนครกว่างตุงจัดมีตามทีต่าง ๆ). Canton, 1749.

Yüeh hai-kuan chih 粵海關志 (อภขรานุกรมของศาลากรทางทะเลของมณฑลกว่างตุง). Comp. by Liang T'ing-nan 梁廷枏. 30 chüan. 4 vols. Taipei: Ch'eng-wen ch'u-pan she, 1968. Orig. pub. 1838.

Yüeh hai-kuan kuei-li 粵海關規例 (กฎข้อบังคับของด่านศาลากรนครกว่างตุง). 2 pen. Canton, 1759.

Yüeh-tung sheng-li hsün-tsuan 粵東省例新纂 (พระราชบัญญัติของมณฑลกว่างตุงฉบับใหม่). Comp. by Ning Li-t'i et al. 寧立梯. 8 chüan. 2 vols. Taipei: Ch'eng-wen ch'u-pan she, 1968. Orig. pub. 1846.

แหล่งข้อมูลทางตะวันตก

- Abeel, David. Journal of a Residence in China and the Neighboring Countries from 1830 to 1833. London: James Nisbet and Co., 1835.
- A.C.D. "Notes on Chinese Commercial Law," The China Review, 2 (1873-1874), 144-48.
- Allen's Indian Mail, and Register of Intelligence. London: Wm. H. Allen and Co. Nos. 1-20 (1843-44); Nos. 44-139 (1846-49). Nos. 1-20 under the title, Indian Mail, and Register of Intelligence.
- Artz, Frederick. Reaction and Revolution, 1814-1832. New York: Harper & Row, 1963.
- (The) Asiatic Journal and Monthly Register for British India and Its Dependencies. London: Parbury, Allen & Co. Vols. 1-28 (1816-29); New Series, vols. 1-40 (1830-43).
- Assey, Charles. On the Trade to China and the Indian Archipelago. London: Rodwell and Martin, 1819.
- Audemard, L. Les Jonques Chinoises. 6 vols. Rotterdam: Publicaties van Het Museum Voor Land- en Volkenkunde, 1957.
- Bangkok Calendar. Bangkok: American Missionary Association Press, 1865, 1871.
- Banister, T. R. "A History of the External Trade of China, 1834-81," China. The Maritime Customs. I.-Statistical Series: No. 6, Decennial Reports . . . 1922-31, Vol. 1, pp. 1-193.
- Bannister, Saxe, ed. and tr. A Journal of the First French Embassy to China, 1698-1700. London: Thomas Cautley Newby, 1859. Trans. from an unpublished manuscript.
- Barrow, John. A Voyage to Co-chin China, in the Years 1792 and 1793. London: T. Cadell and W. Davies, 1806.
- Battelle Memorial Institute, Columbus, Ohio. Blue Book of Coastal Vessels: Thailand. Bangkok: Joint Thai-U.S. Military Research and Development Center, 1967.
- Bodde, Derk, and Morris, C. Law in Imperial China. Cambridge: Harvard University Press, 1967.
- Boulais, Le P. Guy. Manuel du Code Chinois. Shanghai: Catholic Mission Press, 1924.
- Bowring, John. The Kingdom and People of Siam. 2 vols. London: John W. Parker and Son, 1857.
- Boxer, C. R. "Notes on Chinese Abroad in the Late Ming and Early Manchu Periods Compiled from Contemporary European Sources (1500-1750)," T'ien Hsia Monthly, 9.5 (Dec. 1939), 447-468.

- British Relations with the Chinese Empire in 1832. London: Parbury, Allen & Co., 1832.
- Brunnert, H., and Hagelstrom, V. Present Day Political Organization of China. Trans. from the Russian by A. Beltchenko and E. E. Moran. Shanghai: Kelly and Walsh, 1912.
- Burkill, I. H. A Dictionary of the Economic Products of the Malay Peninsula. 2 vols. Kuala Lumpur: Ministry of Agriculture & Co-operatives, 1966.
- (The) Burney Papers. 4 vols. in 5 pts. Farnborough, Hants: Gregg International Publishers Ltd., 1971.
- (The) Canton Press. Macao, 1835-1844. Vols. 1-9.
- Canton Register. Canton, 1827-1841. Vols. 1-14.
- Chang, Chung-li. The Income of the Chinese Gentry. Seattle: University of Washington Press, 1962.
- Chang, T'ien-tse. Sino-Portuguese Trade from 1514-1644. Leyden: E. J. Brill Ltd., 1934.
- Chang, Yu-kwei. Foreign Trade and Industrial Development of China. Washington: The University Press of Washington, 1956.
- Chatterton, E. Keble. Sailing Ships, The Story of Their Development from the Earliest Times to the Present Day. London: Sidgwick & Jackson, Ltd., 1914.
- Ch'en, Hung-mou. "Notices Reminding Merchants Trading Overseas That They Are Free to Return Home, 1754," in T. F. Wade, Key to the Tzu Erh Chi. London: Trübner, 1867. pp. 33-34.
- Ch'en, Kenneth. "Hai-lu, Fore-runner of Chinese Travel Accounts of Western Countries," Monumenta Serica, 7 (1942), 208-226.
- Chen, Shao-kwan. The System of Taxation in China in the Tsing Dynasty, 1644-1911. London: Longmans, Green & Co., 1914.
- Chen, Ta. Emigrant Communities in South China. New York: Secretariat, Institute of Pacific Relations, 1940.
- 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.
- _____. I.-Statistical Series: No. 5, 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.
- _____. III.-Miscellaneous Series: No. 10, Names of Places on the China Coast and the Yangtze River. Shanghai: Statistical Dept. of the Inspectorate General of Customs, 1904.

- _____. I.-Statistical Series: No. 7, Native Customs Trade Returns. Nos. 1-3. Shanghai: Statistical Dept. of the Inspectorate General of Customs, 1904.
- _____. III.-Miscellaneous Series: No. 3, Port Catalogues of the Chinese Customs' Collection at the Austro-Hungarian Universal Exhibition, Vienna, 1873. Shanghai: Imperial Maritime Customs' Press, 1873.
- "The Chinese Empire in Its Foreign Relations," The Bombay Quarterly Review, 3 (1856), 234-35.
- The Chinese Repository. Canton: Office of the Chinese Repository, 1832-1851. Vols. 1-20.
- Cordier, Henri. "Les Merchands Hanistes de Canton," T'oung Pao, 3 (1902), 281-315.
- Couveur, F. S. Géographie Ancienne et Moderne de la Chine. Hien Hien: Imprimerie de la Mission Catholique, 1917.
- Cowan, C. D., ed. "Early Panang and the Rise of Singapore," Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society, 23.2 (1950), 1-210.
- Crawfurd, John. History of the Indian Archipelago. 3 vols. Edinburgh: Archibald Constable & Co., 1820.
- _____. Journal of an Embassy to the Courts of Siam and Cochin China. Kuala Lumpur: Oxford University Press, 1967. Orig. Pub. 1828.
- Davis, John F. China: A General Description of That Empire and Its Inhabitants. 2 vols. London: John Murray, 1857.
- _____, tr. "Extracts from the Peking Gazette," Transactions of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland, 2 (1830), 86-89.
- Dermigny, Louis. La Chine et l'Occident: Le Commerce à Canton au XVIII^e Siècle 1719-1833. 3 vols; 1 album. Paris: École Pratique des Hautes Études, 1964.
- A Description of the Royal Chinese Junk, 'Keying.' London: Printed for the proprietors of the Junk, 1848.
- Dobell, Peter. Travels in Kamtchatka and Siberia; with a Narrative of a Residence in China. 2 vols. London: Henry Colburn and Richard Bentley, 1830.
- Donnelly, Ivon. Chinese Junks, A Book of Drawings in Black and White. Shanghai: Kelly & Walsh, Ltd., 1920.
- _____. Chinese Junks and Other Native Craft. Shanghai: Kelly & Walsh, Ltd., 1924.
- _____. "Early Chinese Ships and Trade," The Mariner's Mirror, 11 (1925), 344-54.

- _____. "Foochow Pole Junks," The Mariner's Mirror, 9 (1923), 226-31.
- _____. "Historical Aspects of Chinese Junks and Maritime Trade," The Orient, 5.10 (May 1955), 72-85.
- Dutch Papers: Extracts from the "Dagh Register" 1624-42. Bangkok: Vajiranana National Library, 1915.
- Elmore, H. M. The British Mariner's Directory and Guide to the Trade and Navigation of the Indian and China Seas. London: T. Bensley, 1802.
- Elvin, Mark. The Pattern of the Chinese Past. Stanford: Stanford University Press, 1973.
- Fairbank, John K. "The Early Treaty System in the Chinese World Order," in The Chinese World Order, John K. Fairbank, ed. Cambridge: Harvard University Press, 1968. pp. 257-275.
- _____. "A Preliminary Framework," in The Chinese World Order, John K. Fairbank, ed. Cambridge: Harvard University Press, 1968. pp. 1-19.
- _____. Trade and Diplomacy on the China Coast. 2 vols. in 1. Cambridge: Harvard University Press, 1969. Orig. pub. 1953.
- _____, and Teng, S. Y. "On the Ch'ing Tributary System," Ch'ing Administration: Three Studies. Harvard-Yenching Institute Studies, No. 19. Cambridge: Harvard University Press, 1960. Orig. pub. 1941.
- Finlayson, George. The Mission to Siam and Hue the Capital of Cochin China, in the Years 1821-22. London: John Murray, 1826.
- The Foreign Trade of China Divested of Monopoly, Restriction, and Hazard, by Means of Insular Commercial Stations. London: Effingham Wilson, 1832.
- Fox, Grace. British Admirals and Chinese Pirates, 1832-1869. London: Kegan Paul, Trench, Trubner & Co., Ltd., 1940.
- Frankfurter, O. "King Monkut," The Journal of the Siam Society, 1 (1904), 191-206.
- Freedman, Maurice. Lineage Organization in Southeastern China. London: The Athlone Press, 1958.
- Fu, Lo-shu. A Documentary Chronicle of Sino-Western Relations (1644-1820). 2 vols. Tucson: University of Arizona Press, 1966.
- "General Description of Shanghai and Its Environs, Extracted from Native Authorities," in Medhurst's Chinese Miscellany. Shanghai: Mission Press, 1850. Sep. pag.
- Great Britain. Board of Trade. Abstract of Reports on the Trade of Various Countries and Places, for the Year 1854. (Gt. Br. Parliament. Papers by Command. 1856-[61?].)

- _____. Foreign Office. Commercial Report by Her Majesty's Consul-General in Siam for the Year 1875. (Gt. Br. Parliament. Papers by Command. Siam. No. 1, 1876.)
- _____. Foreign Office. Commercial Reports from Her Majesty's Consuls in China, Japan, and Siam, 1865. (Gt. Br. Parliament. Papers by Command. 1866.)
- _____. Foreign Office. Correspondence Respecting Diplomatic and Consular Expenditure in China, Japan, and Siam. (Gt. Br. Parliament. Papers by Command. China. No. 5, 1870.)
- _____. Parliament. House of Commons. Select Committee on Commercial Relations with China. Report from the Select Committee on Commercial Relations with China. (Gt. Br. Parliament. Reports and Papers. 1847 [H.C.] 654.)
- _____. Parliament. House of Commons. Select Committee on the East India Company's Affairs. Report from the Select Committee Appointed to Inquire into the Present State of the Affairs of the East India Company, and into the Trade between Great Britain, the East Indies, and China. (Gt. Br. Parliament. Sessional Papers. 1830, Vol. 5, [H.C.] 644.)
- _____. Parliament. House of Commons. Select Committee on Foreign Trade. Third Report from the Select Committee Appointed to Consider of the Means of Improving and Maintaining the Foreign Trade of the Country: East Indies and China. (Gt. Br. Parliament Sessional Papers. 1821, Vol. 6, [H.C.] 746.)
- _____. Parliament. House of Lords. Select Committee on Foreign Trade. Report [Relative to the Trade with the East Indies and China] from the Select Committee of the House of Lords, appointed to inquire into the means of extending and securing the Foreign Trade of the Country, and to Report to the House; together with the Minutes of Evidence. . . . (Gt. Br. Parliament. Sessional Papers. 1821, Vol. 7 [H.L.] 476.)
- Greenberg, Michael. British Trade and the Opening of China 1800-1842. Cambridge: Cambridge University Press, 1951.
- Gréhan, M. A. Le Royaume de Siam. Paris: Challamel Aîné, 1870.
- Gutzlaff, Charles. China Opened. 2 vols. London: Smith, Elder & Co., 1838.
- _____. The Journal of Two Voyages along the Coast of China, in 1831 & 1832. New York: John P. Haven, 1833.
- _____. A Sketch of Chinese History, Ancient and Modern: Comprising a Retrospect of the Foreign Intercourse and Trade with China. 2 vols. London: Smith, Elder and Co., 1834.
- Hamilton, Walter. The East India Gazetteer. London: John Murray, 1815.
- Hao, Yen-p'ing. The Comprador in Nineteenth Century China: Bridge between East and West. Cambridge: Harvard University Press. 1970.

- Herrmann, Albert. An Historical Atlas of China (new ed.). Chicago: Aldine Publishing Co., 1966.
- Hinton, Harold. The Grain Tribute System of China (1845-1911). Cambridge: Harvard University Press, 1956.
- Hirth, Friedrich. "The Geographical Distribution of Commercial Products in Kwangtung," The China Review, 2.5 (1873-74), 306-309; 2.6 (1873-74), 376-382.
- _____. "The Hoppo-Book of 1753," Journal of the North-China Branch of the Royal Asiatic Society, 17 (1882), 221-235.
- _____. "The Port of Hai-k'ou," The China Review, 1.2 (1872), 124-127.
- _____, and Rockhill, W. W., trans. Chau Ju-kua; His Work on the Chinese and Arab Trade in the Twelfth and Thirteenth Centuries, Entitled 'Chu-Fan-Chi.' St. Petersburg: Printing Office of the Imperial Academy of Sciences, 1911.
- Hornell, J. "The Origin of the Junk and Sampan," The Mariner's Mirror, 20 (1934), 331-337.
- Hoshi, Ayao. The Ming Tribute Grain System. Trans. by Mark Elvin. Michigan Abstracts of Chinese and Japanese Works on Chinese History, no. 1. Ann Arbor: University of Michigan Press, 1969.
- Hou, Chi-ming. Foreign Investment and Economic Development in China 1840-1937. Cambridge: Harvard University Press, 1965.
- Hsieh, Kuo-ching. "Removal of Coastal Population in the Early Tsing Period," The Chinese Social and Political Science Review, 15 (1932), 559-596.
- Huang, Ray. "Fiscal Administration during the Ming Dynasty," in Chinese Government in Ming Times, Charles Hucker, ed. New York: Columbia University Press, 1969. pp. 73-128.
- Hughes, George. Amy and the Surrounding Districts. Hongkong: De Souza & Co., 1872.
- Hummel, Arthur, ed. Eminent Chinese of the Ch'ing Period. 2 vols. Washington: U.S. Government Printing Office, 1943.
- Hunt's Merchants' Magazine and Commercial Review. Conducted by Freeman Hunt. New York: Privately published, 1839-1859. Vols. 1-4. Original title, The Merchants' Magazine and Commercial Review.
- Illustrated Catalogue of the "Maze Collection" of Chinese Junk Models in the Science Museum, London. n.p. 1938.
- The Indo-Chinese Gleaner. Malacca: Anglo-Chinese Press. No. 10 (1819); Nos. 12-13 (1820); Nos. 16-17 (1821); Nos. 19-20 (1822).
- Ingram, James. Economic Change in Thailand since 1850. Stanford: Stanford University Press, 1955.

Jobé, Joseph, ed. The Great Age of Sail. Greenwich: New York Graphic Society Ltd., 1967.

Journal of the Indian Archipelago and Eastern Asia. Singapore. Vols. 1-9 (1847-1855); New Series vols. 1-4 (1856-1862).

Kato, Shigeshi. "On the Hang or the Associations of Merchants in China," Memoirs of the Research Department of the Toyo Bunko 8 (1936), 45-83.

King, Frank. Money and Monetary Policy in China 1845-1895. Cambridge: Harvard University Press, 1965.

Koenig, Jean G. "Journal of a Voyage from India to Siam and Malacca in 1779," Journal of the Straits Branch of the Royal Asiatic Society, 26 (Jan. 1894), 58-201; 27 (Oct. 1894), 57-125.

Komai, Yoshiaki, trans. "Tung Hsi Yang K'ao," The Kyoto University of Foreign Studies Academic Bulletin, 9 (1967), 135-159; 10 (1968), 113-125; 11 (1970), 77-88; 12 (1971), 115-143.

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 the Arabs in China during the T'ang and Sung eras," Memoirs of the Research Department of the Toyo Bunko, 2 (1928), 1-79; 7 (1935), 1-104.

La Loubère, Simon de. (A New Historical Relation of) The Kingdom of Siam. 2 vols. in 1. London: Oxford University Press, 1969. Repr. of 1693 ed.

Landström, Björn. The Ship. Trans. from Skeppet by M. Phillips. London: Allen & Unwin, 1961.

Leonard, Jane. "Chinese Overlordship and Western Penetration in Maritime Asia: A Late Ch'ing Re-appraisal of Chinese Maritime Relations," Modern Asian Studies, 6 (1972), 151-174.

_____. "Wei Yüan and the Hai-kuo t'u-chih: A Geopolitical Analysis of Western Expansion in Maritime Asia." Unpublished Ph.D. dissertation, Cornell University, 1971.

Lopez, Robert, and Raymond, Irving, eds. Medieval Trade in the Mediterranean World. New York: W. W. Norton & Co., 1965.

Ma Huan; see J. V. G. Mills.

Makepeace, W., and Brooks, G., et al., eds. One Hundred Years of Singapore. 2 vols. London: John Murray, 1921.

Malcom, Howard. Travels in South-Eastern Asia Embracing Hindustan, Malaya, Siam and China. 2 vols. Boston: Gould, Kendall, & Lincoln, 1839.

- Malloch, D. E. Siam, Some General Remarks on Its Productions. Calcutta: Baptist Missionary Press, 1852.
- Mancall, Mark. "The Ch'ing Tribute System: An Interpretive Essay," in The Chinese World Order, John K. Fairbank, ed. Cambridge: Harvard University Press, 1968. pp. 63-89.
- Mandelslo, John Albert de. The Voyages and Travels of J. Albert de Mandelslo into the East-Indies 1638-1650. Trans. by John Davies. London: Thomas Dring & John Starkey, 1662.
- Martin, R. Montgomery. China; Political, Commercial, and Social. 2 vols. London: James Madden, 1847.
- _____. Reports, Minutes and Despatches, on the British Position and Prospects in China. London: Harrison and Co., 1846.
- Mayers, W. F. "Chinese Junk Building," Notes & Queries on China & Japan, 1.12 (1867), 170-173.
- Meilink-Roelofs, M. A. P. Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630. The Hague: Martinus Nijhoff, 1962.
- Metzger, Thomas. "Ch'ing Commercial Policy," Ch'ing-shih wen-t'i, 1.3 (Feb. 1966), 4-10.
- _____. "The State and Commerce in Imperial China," Asian and African Studies, 6 (1970), 23-46.
- Milburn, William. Oriental Commerce. 2 vols. London: Black, Parry, & Co., 1813.
- Mills, J. V. G. Ma Huan, Ying-yai sheng-lan, 'The Overall Survey of the Ocean's Shores' [1433]. Cambridge: Cambridge University Press, 1970.
- Moor, J. H. Notices of the Indian Archipelago, and Adjacent Countries. Singapore, 1837.
- Morrison, J. R. Chinese Commercial Guide. Canton, 1834.
- _____. Chinese Commercial Guide. Canton: Chinese Repository, 1848.
- Morse, Hosea B. The Gilds of China. London: Longmans, Green, and Co., 1933.
- _____. The Trade and Administration of the Chinese Empire. London: Longmans, Green, and Co., 1908.
- Murphey, Rhoads, ed. Nineteenth Century China: Five Imperialist Perspectives. Michigan Papers in Chinese Studies, No. 13. Ann Arbor: The University of Michigan Center for Chinese Studies, 1972.
- Neale, Arthur. Narrative of a Residence at the Capital of The Kingdom of Siam. London: Office of the National Illustrated Library, 1852.

- Needham, Joseph. Science and Civilization in China. Vol. 4, pts. 1 & 3. Cambridge: Cambridge University Press, 1962, 1971.
- Neon Snidvongs. "Siam at the Accession of King Monkut: Relations with the West," in Thang maitri kap farang nai ratchakan thi 4. Bangkok: Privately published, 1959. pp. 1-70.
- Newbold, T. J. Political and Statistical Account of the British Settlements in the Straits of Malacca. 2 vols. London: John Murray, 1839.
- Notices concerning China, and the Port of Canton. Malacca: Mission Press, 1823.
- Oey, Giok Po. "Record of the Southern Ocean." Unpublished M.A. dissertation, Cornell University, 1955.
- Pallegoix, Jean Baptiste. Description du Royaume Thai ou Siam. 2 vols. Paris, 1854.
- Paris, Pierre. "Quelques Dates pour une Histoire de la Jonque Chinoise," Bulletin de l'École Française d'Extrême-Orient, 46 (1952), 267-278.
- Philastre, P. L. F. Le Code Annamite. 2 vols. Taipei: Ch'eng-wen, 1967. Orig. pub. 1909.
- Phipps, John. A Practical Treatise on the China and Eastern Trade. Calcutta: Baptist Mission Press, 1835.
- Poujade, Jean. Les Jonques des Chinois du Siam. Paris: Gauthier-Villars, 1946.
- Pritchard, Earl. Anglo-Chinese Relations during the Seventeenth and Eighteenth Centuries. New York: Octagon Books, 1970.
- Purcell, Victor. The Chinese in Southeast Asia. London: Oxford University Press, 1951.
- R., J., supercargo. "Diary of a Journey Overland, through the Maritime Provinces of China, from Manchao on the South Coast of Hainan, to Canton, in the Years 1819 and 1820," in New Voyages and Travels, 6 (1822), 1-116.
- Raffles, Stamford. "The Maritime Code of the Malays," Journal of the Straits Branch of the Royal Asiatic Society, 3 (1879), 62-84.
- Rawski, Evelyn. Agricultural Change and the Peasant Economy of South China. Cambridge: Harvard University Press, 1972.
- Records of the Relations between Siam and Foreign Countries in the 17th Century. 5 vols. Bangkok: Vajiranana National Library, 1915.
- Roberts, Edmund. Embassy to the Eastern Courts of Cochin-China, Siam, and Muscat. New York: Harper & Brothers, 1837.
- The Siam Repository. Bangkok: S. J. Smith's Office, 1869-1874. Vols. 1-6.

- Sigaut, E. "A Northern Type of Chinese Junk [the low-decked Tsingtao freighter]," The Mariner's Mirror, 46 (1960), 161-174.
- The Singapore Chronicle and Commercial Register. Singapore: Singapore Chronicle Press, 1831-1833. New Series. Vols. 1-3.
- Skinner, G. William. Chinese Society in Thailand. Ithaca: Cornell University Press, 1957.
- Sirr, Henry C. China and the Chinese: Their Religion, Character, Customs and Manufactures. 2 vols. London: Wm. S. Orr & Co., 1849.
- Slade, John. Notices on the British Trade to the Port of Canton. London: Smith, Elder, and Co., 1830.
- Smith, Adam. An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations, Edwin Cannan, ed. 2 vols. New Rochelle: Arlington House, 1966.
- Smyth, H. Warington. Mast and Sail in Europe and Asia. London: John Murray, 1906.
- Spicer, Stanley. Masters of Sail, the Era of Square-rigged Vessels in the Maritime Provinces. Toronto: Ryerson Press, 1968.
- Staunton, George, trans. Ta Tsing Leu Lee: being the Fundamental Laws, and a Selection from the Supplementary Statutes of the Penal Code of China. London: T. Cadell and W. Davies, 1810.
- Stuart, G. A. Chinese Materia Medica. Shanghai: American Presbyterian Mission Press, 1911.
- Suebsaeng Promboon. "Sino-Siamese Tributary Relations, 1282-1853." Unpublished Ph.D. dissertation, University of Wisconsin, 1971.
- Sun, E-tu Zen. "The Board of Revenue in Nineteenth-Century China," Harvard Journal of Asiatic Studies, 24 (1962-63), 175-228.
- _____, and Sun Shiou-chuan, trans. T'ien-kung k'ai-wu, Chinese Technology in the Seventeenth-Century. University Park: The Pennsylvania University Press, 1966.
- Thiphakorawong, Cawphaja. The Dynastic Chronicles, Bangkok Era, the Fourth Reign, B.E. 2394-2411 (A.D. 1851-1868). 2 vols. Chadin Flood, trans. with the assistance of E. T. Flood. Tokyo: Center for East Asian Cultural Studies, 1965.
- Ting, V. K., and Donnelly, Ivon. "Things Produced by the Works of Nature," The Mariner's Mirror, 11 (1925), 234-250.
- Tống-Phúc-ngoạn and Dưỡng-văn-châu. Xiêm-La-Quốc Lô-Trình Tập-Lục (Collected Records of Itineraries to Siam). An English introduction by Ch'en Ching-ho. Hong Kong: The Chinese University of Hong Kong, 1966.

- "Trade to all the Ports of the Chinese Empire." Great Britain. Foreign Office. Papers in the Public Record Office. Series: Foreign Office 17. China No. 9. 1835. 1-72.
- Tsiang, T. F. "The Government and the Co-hong of Canton, 1839," Chinese Social and Political Science Review, 15.4 (1932), 602-607.
- Van der Heide, J. H. "The Economical Development of Siam during the Last Half Century," Journal of the Siam Society, 3.2 (1906), 74-101.
- Van der Sprenkel, Sybille. Legal Institutions in Manchu China. London: The Athlone Press, 1962.
- Vella, Walter. Siam under Rama III, 1824-1851. Locust Valley, N.Y.: J. J. Augustin Inc., 1957.
- Wada, Sei. "The Philippine Islands as Known to the Chinese before the Ming Period," Memoirs of the Research Department of the Toyo Bunko, 4 (1929), 121-166.
- Wang Gungwu. "Early Ming Relations with Southeast Asia: A Background Essay," in The Chinese World Order, John K. Fairbank, ed. Cambridge: Harvard University Press, 1968. pp. 34-62.
- _____. "The Nanhai Trade," Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society, 31.2 (1958), 1-135.
- _____. A Short History of the Nanyang Chinese. Singapore: Eastern University Press, Ltd., 1959.
- Waters, D. W. "Chinese Junks: The Antung Trader," The Mariner's Mirror, 24 (1938), 49-67.
- _____. "Chinese Junks: The Hangchow Bay Trader and Fisher," The Mariner's Mirror, 33 (1947), 28-38.
- _____. "Chinese Junks: The Pechili Trader," The Mariner's Mirror, 25 (1929), 62-87.
- _____. "Chinese Junks: The Twaqo," The Mariner's Mirror, 32 (1946), 155-167.
- Watson, Andrew, trans. Transport in Transition: The Evolution of Traditional Shipping in China. Michigan Abstracts of Chinese and Japanese Works on Chinese History. No. 3. Ann Arbor: University of Michigan Center for Chinese Studies, 1972.
- Watson, Ernest. The Principal Articles of Chinese Commerce. Shanghai: Statistical Dept. of the Inspectorate General of Customs, 1930.
- Wenk, Klaus. The Restoration of Thailand under Rama I, 1782-1809. Tucson: University of Arizona Press, 1968.

- White, Ann B. "The Hong Merchants of Canton." Unpublished Ph.D. dissertation, University of Pennsylvania, 1967.
- Wilkinson, Endymion. "Studies in Chinese Price History." Unpublished Ph.D. dissertation, Princeton, 1970.
- Williams, S. Wells. A Chinese Commercial Guide. Canton: Chinese Repository, 1856.
- _____. The Chinese Commercial Guide. Hong Kong: A. Shortrede & Co., 1863.
- Wilson, Constance M. "State and Society in the Reign of Monkut, 1851-1868: Thailand on the eve of modernization." Unpublished Ph.D. dissertation, Cornell University, 1970.
- Winstedt, Richard. "Old Malay Legal Digests and Malay Customary Law," Journal of the Royal Asiatic Society, pt. 1-2 (1945), 17-29.
- _____, and De Jong, P. E. "The Maritime Laws of Malacca," Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society, 29.3 (1956), 22-59.
- Wolters, O. W. "Ayudhya and the Rearward Part of the World," Journal of the Royal Asiatic Society, pts. 3-4 (1968), 166-178.
- _____. Early Indonesian Commerce. Ithaca: Cornell University Press, 1967.
- _____. The Fall of Srivijaya in Malay History. Ithaca: Cornell University Press, 1970.
- Wong Lin Ken. "The Trade of Singapore, 1819-1869," Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society, 33.4 (1960), 1-315.
- Worcester, G. R. G. The Junks and Sampans of the Yangtze. 2 vols. Shanghai: Statistical Dept. of the Inspectorate General of Customs, 1947.
- _____. Sail and Sweep in China. London: Her Majesty's Stationery Office, 1966.
- _____. "Six Craft of Kwangtung," The Mariner's Mirror, 45 (1959), 130-144.
- Wyatt, David K. "Family Politics in Nineteenth Century Thailand," Journal of Southeast Asian History, 9.2 (Sept. 1968), 208-228.
- Yang, C., and Hau, H. B. Statistics of China's Foreign Trade during the Last Sixty-five Years. [Shanghai]: Academia Sinica, 1931.
- Yule, Henry, and Burnell, A. C. Hobson-Jobson. London: John Murray, 1903.

การค้าทางเรือสำเภา จีน-สยาม ยุคต้นรัตนโกสินทร์

หนังสือเล่มนี้กล่าวถึง การค้าทางเรือสำเภาระหว่างจีนกับสยามในระหว่างปลายคริสต์ศตวรรษที่ 18 ถึงต้นคริสต์ศตวรรษที่ 19 ผู้เขียนได้แสดงถึงพื้นฐานของนโยบายการค้า การดำเนินการเกี่ยวกับภาษีศุลกากรทางทะเลของจีน เรือสำเภาของจีน สินค้าเข้าและสินค้าออก ผู้ดำเนินการค้า ความสำคัญและลักษณะพิเศษทางการค้าที่ทั้งสองประเทศมีต่อกันก่อนที่จะจกรวรรดินิยมตะวันตกจะแผ่ขยายอิทธิพลเข้ามา นอกจากนี้ในส่วนภาคผนวกยังพร้อมมูลด้วยรายละเอียดของการส่งสินค้าออก บัญชีสินค้าของเรือสำเภาสยาม ค่าธรรมเนียมและภาษีเรือสำเภาสยามในกวางตุ้ง

เจนนิเฟอร์ เวย์น คุชแมน

ปริญญาอักษรศาสตรบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ จากมหาวิทยาลัยคอร์เนลล์ ได้รับปริญญาโท สาขาประวัติศาสตร์จีน จากมหาวิทยาลัยคอร์เนลล์ ใน ค.ศ. 1969 และตั้งแต่เดือนเมษายน 1975 เป็นต้นมา เธอได้เข้าเป็นนักวิจัยในแผนกประวัติศาสตร์แห่งตะวันออกไกล สถาบันวิจัยการศึกษาภาคแปซิฟิก ณ มหาวิทยาลัยแห่งชาติ ออสเตรเลีย