



พ่อค้าจีนฮ่อในการค้าบนเส้นทางสายไหมตอนใต้ระหว่างล้านนาและยูนนาน
ช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 14-16

สิริเชียนเชียน*, สรัสวดี อ๋องสกุล**

สาขาวิชาล้านนาศึกษา คณะมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

อีเมล : qianqianxu21@gmail.com, sarascmu@hotmail.com

รับบทความ : 8 กุมภาพันธ์ 2567

แก้ไขบทความ : 26 พฤษภาคม 2567

ตอบรับบทความ : 27 พฤษภาคม 2567

บทคัดย่อ : การค้าระหว่างล้านนาและยูนนานมีประวัติศาสตร์อันยาวนานบนเส้นทางสายไหมตอนใต้ พ่อค้าจีนฮ่อมีบทบาทสำคัญในการค้าขายนี้มาโดยตลอดและเป็นกลุ่มพ่อค้าที่สำคัญ บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาลักษณะของพ่อค้าจีนฮ่อในการค้าบนเส้นทางสายไหมตอนใต้ระหว่างล้านนาและยูนนานช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 14-17 ผลการศึกษา พบว่า (1) พ่อค้าจีนฮ่อประกอบด้วยชาวหุยเป็นส่วนใหญ่ (2) พ่อค้าจีนฮ่ออาศัยการค้าคาราวาน และ (3) ใช้ล่อและม้าเป็นสัตว์พาหนะสำคัญ พ่อค้าจีนฮ่อที่มีลักษณะข้างต้นก็มีบทบาทสำคัญในการค้าบนเส้นทางสายไหมตอนใต้ระหว่างล้านนาและยูนนาน ไม่เพียงแต่ส่งเสริมความหลากหลายของสินค้าโภคภัณฑ์ในทั้งสองแห่งเท่านั้น แต่ยังส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจของทั้งสองแห่งอีกด้วย ยิ่งไปกว่านั้น พ่อค้าจีนฮ่อยังเป็นเสมือนจุดเชื่อมระหว่าง ยูนนานกับล้านนากับภูมิภาคอื่น ๆ บนเส้นทางสายไหมตอนใต้ ผ่านการค้าทางไกลของพ่อค้าจีนฮ่อไม่เพียงแต่เชื่อมโยงยูนนานกับล้านนาเท่านั้น แต่ยังเชื่อมโยงทั้งสองแห่งกับเส้นทางการค้าภาคพื้นทวีปด้วย

คำสำคัญ : พ่อค้าจีนฮ่อ; ล้านนา; ยูนนาน; การค้า; เส้นทางสายไหมตอนใต้

* First author

E-mail address: qianqianxu21@gmail.com

** Corresponding author

E-mail address: sarascmu@hotmail.com

The “Chin-Ho” merchants in trader on the Southern Silk Road Between Lan Na and Yunnan During the 14th-17th century

Xu Qianqian, Sarassawadee Oongsakul

Lan Na Studies, Faculty of Humanities, Chiangmai University

E-mail: qianqianxu21@gmail.com, sarascmu@hotmail.com

Received: 8th February 2024

Revised: 26th May 2024

Accepted: 27th May 2024

Abstract: There is a long history of trade between Lan Na and Yunnan along the Southern Silk Road. The “Chin-Ho” merchants have always played a very important role in this trade process and have been the most dominant group of merchants. The purpose of this paper is to study the characteristics of “Chin-Ho” in the trade between Lan Na and Yunnan along the Southern Silk Road from the 14th to the 17th century. The author finds that (1) “Chin-Ho” were mainly Hui ethnic, (2) they relied on trade caravans, and (3) they mainly used mules and horses as means of transport. “Chin-Ho” with the above characteristics also played an important role in the trade between Lan Na and Yunnan along the Southern Silk Road. They not only contributed to the diversification of goods and the economic development of the two regions, but also served as a link between Yunnan and Lan Na and other regions along the Southern Silk Road. The long-distance trade of the “Chin-Ho” not only connected Yunnan with Lan Na, but also connected the two regions with the mainland trade routes.

Keywords: The “Chin-Ho” merchants; Lan Na; Yunnan; Southern Silk Road

14-17 世纪兰纳与云南在南方丝绸之路贸易中的秦和商人

徐倩倩, Sarassawadee Ongsakul

清迈大学人文学院兰纳研究专业

电子邮箱: qianqianxu21@gmail.com, sarascmu@hotmail.com

收稿日期: 2024 年 2 月 8 日

修回日期: 2024 年 5 月 26 日

接受日期: 2024 年 5 月 27 日

摘要: 南方丝绸之路上兰纳与云南的贸易历史悠久。在此贸易过程中秦和商人一直扮演着非常重要的角色, 是最主要的商人团体。本文旨在研究 14-17 世纪兰纳和云南之间通过南方丝绸之路所进行的贸易中秦和商人的特点。笔者发现, (1) 秦和商人主要由回族构成, (2) 依赖于马帮贸易 (3) 主要使用骡和马作为交通工具。具有上述特点的秦和商人也对南方丝绸之路上兰纳与云南之间的贸易中具有重要作用。不仅促进了两地商品的多元化, 也促进了两地的经济发展, 并且秦和商人也是南方丝绸之路上云南与兰纳及其他地区之间的纽带。秦和商人的远途贸易不仅将云南与兰纳连接起来, 同时也将两地与大陆贸易路线相连接。

关键词: 秦和商人; 兰纳; 云南; 贸易; 南方丝绸之路

บทนำ

เส้นทางสายไหมตอนใต้หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า เส้นทางสายไหมตะวันตกเฉียงใต้ เป็นเส้นทางการค้าทางบก ซึ่งเริ่มต้นจากมณฑลเสฉวนผ่านมณฑลยูนนาน จากมณฑลยูนนานเชื่อมโยงกับเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยประกอบขึ้นจากหลายเส้นทางย่อยด้วยกัน จากข้อมูลในเอกสารโบราณ เส้นทางการค้านี้เปิดขึ้นตั้งแต่ช่วงก่อนราชวงศ์ฉิน (秦 221ปีก่อนคริสต์ศักราช) และมีบันทึกที่เกี่ยวข้องปรากฏครั้งแรกใน “สื่อจี้ (史记)” Qu Xiaoling (2011) กล่าวว่า เส้นทางสายไหมตะวันตกเฉียงใต้มี 3 เส้นทางหลัก คือ 1) เส้นทางบกไปยังพม่าและอินเดีย 2) เส้นทางบกและเส้นทางน้ำไปยังเวียดนาม 3) เส้นทางข้ามาโบราณ ซึ่งเชื่อมโยงจีนกับเนปาลและอินเดีย

เส้นทางทั้งหมดข้างต้นจะต้องผ่านมณฑลยูนนาน แต่นอกเหนือจากเส้นทางจากจินตอนใต้สู่พม่าและเวียดนามแล้วยังมีเส้นทางจากยูนนานสู่ไทยและลาวด้วย ซึ่ง Lan Yong (1992) เรียกว่าเป็น ทางออกด้านทิศใต้ของยูนนาน เส้นทางนี้จากทางตอนใต้ของยูนนาน ผ่านเมืองจิงตง¹ (景东) เจิ้นหยวน² (镇沅) เซอลี่³ (车里) และปาไป⁴ (八百) มาถึงลาวและไทยแล้วออกทะเลอันดามัน ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมสัมพันธ์ล้านนาและยูนนาน

ยูนนานเป็นเมืองสำคัญของล้านนาในการติดต่อกับจีนในสมัยโบราณ เส้นทางการค้าระหว่างล้านนาและยูนนานมีประวัติศาสตร์มาช้านาน มีบันทึกอย่างละเอียดในเอกสารประวัติศาสตร์ของจีนด้วย ตั้งแต่การเปิดเส้นทางคมนาคมของยูนนาน ในสมัยราชวงศ์ฉิน หลังจากนั้นมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและลึกซึ้งยิ่งขึ้นในสมัยราชวงศ์ถัง ราชวงศ์ซ่ง และราชวงศ์หยวน ก่อนราชวงศ์หมิงเส้นทางบกมีศูนย์กลางอยู่ที่คุนหมิงและต้าหลี่เป็นเส้นทางคมนาคมระหว่างยูนนานและล้านนา กลายเป็นเส้นทางหลักที่ล้านนาติดต่อสื่อสารกับจีน

การค้าระหว่างล้านนาและยูนนานรุ่งเรืองเป็นอย่างมากในสมัยราชวงศ์หมิง คริสต์ศตวรรษที่ 14-17 เป็นช่วงเวลาที่น่าสนใจ เนื่องจาก ประการแรก ช่วงเวลาที่เลือกเป็นช่วงเวลาสำคัญของความสัมพันธ์ระหว่างจีนกับล้านนา และเป็นช่วงเวลาที่การค้าเจริญเติบโต จีนอยู่ในสมัยราชวงศ์หมิง ล้านนาอยู่ในสมัยราชวงศ์มังรายและสมัยพม่าปกครองยุคต้น ในสมัยราชวงศ์มังราย จีนและล้านนามีความสัมพันธ์ในระบบบรรณาการ ซึ่งเป็นความสัมพันธ์ทางการค้าระดับที่สูงมาก แม้ว่าในสมัยหยวน จีนและล้านนามีความสัมพันธ์ในระบบบรรณาการด้วย แต่ความสัมพันธ์ระหว่างสองฝ่ายยังไม่ราบรื่น จนถึงสมัยหมิงความสัมพันธ์ระหว่างสองฝ่ายได้พัฒนาอย่างใกล้ชิด ในสมัยพม่าปกครองยุคต้น พม่าได้ส่งเสริมการค้าต่างชาติในล้านนา เนื่องจากพม่ามีนโยบายทางเศรษฐกิจที่มุ่งเน้นการควบคุมเส้นทางการค้า กำลังคน ทรัพยากรธรรมชาติ และจุดยุทธศาสตร์ในพื้นที่ระหว่างแม่น้ำสาละวินและแม่น้ำโขง พม่าจึงให้ความสำคัญกับเมืองเชียงใหม่และเมืองเชียงแสนเป็นพิเศษ โดยเฉพาะเมื่อเข้าสู่คริสต์ศตวรรษที่ 18 เมืองเชียงแสนกลายเป็นเสมือนแหล่งผลประโยชน์ใหม่ในล้านนาแทนเมืองเชียงใหม่ ปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้ปริมาณการค้าของเชียงแสนขยายตัวในช่วงเวลานี้คือความต้องการสินค้าอุปโภคบริโภคที่เพิ่มขึ้นในมณฑลทางตอนใต้ของจีน อีกทั้งเมืองเชียงแสนยังเป็นสถานที่จำเป็นสำหรับพ่อค้าจีนที่จะลงใต้เพื่อการค้า (ลัดดาวัลย์ แซ่เซียว, 2003) รัฐบาลหมิงยังได้จัดตั้งตลาดเพื่อแลกเปลี่ยนสินค้าสำหรับชาวยูนนานกับชาวต่างชาติ การค้าเอกชนระหว่างล้านนาและยูนนานพัฒนาขึ้น ประการที่สอง ในสมัยราชวงศ์มังรายและสมัยพม่าปกครองยุคต้น เป็นยุคทองของล้านนา เศรษฐกิจของล้านนาเพื่อปฏิบัติตามบริบทของการค้าในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เติบโต ประการที่สาม รัฐบาลหมิงมีนโยบายจำกัด

¹ จิงตง ปัจจุบันเป็นอำเภอหนึ่งของเมืองผู่เออร์ มณฑลยูนนาน ชื่อเต็มคืออำเภอปกครองตนเองชนชาติอี๋ จิงตง

² เจิ้นหยวน ปัจจุบันเป็นอำเภอหนึ่งของเมืองผู่เออร์ มณฑลยูนนาน ชื่อเต็มคืออำเภอปกครองตนเองชนชาติอี๋ ฮาหนี่และล่าฮู่ เจิ้นหยวน

³ เซอลี่ ปัจจุบันเป็นเขตปกครองตนเองระดับจังหวัดของชาวไทลื้อ ตั้งอยู่ทางใต้สุดของมณฑลยูนนาน ชื่อเต็มคือเขตปกครองตนเองชนชาติไท ลีบสองปันนา

⁴ ปาไป เป็นชื่อหนึ่งที่จีนเรียกอาณาจักรล้านนา นอกจากนี้ หลักฐานจีนยังเรียกล้านนาว่าปาไปสัฟู่ (八百媳妇) หรือปาไปต้าเตี้ยน (八百大甸)

การค้าทางทะเลในช่วงต้นราชวงศ์หมิง เรียกว่า “ไห่จิ้น”⁵ (海禁) ส่งเสริมการพัฒนาการค้าทางบก ประการที่สี่ในขณะเดียวกัน ราชวงศ์หมิงได้จัดตั้งหน่วยปกครอง “ยูนนานบูเจิ้งซือ”⁶ (云南布政司) เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างรัฐบาลกลางและมณฑลยูนนาน ทำให้ความมั่นคงทางการเมืองของมณฑลยูนนานมีความเข้มแข็ง ประการที่ห้า เครือข่ายการคมนาคมยูนนานในสมัยราชวงศ์หมิงได้รับการพัฒนา โดยเฉพาะอย่างยิ่งการตั้งหน่วยงาน “อี่เป่า”⁷ (驿堡) “ฟู่เซ่อ”⁸ (铺舍) และ “เซาซู่”⁹ (哨戍) ทำให้เครือข่ายการคมนาคมของมณฑลยูนนานเจริญรุ่งเรืองมากขึ้นในสมัยราชวงศ์หมิง จึงเป็นการส่งเสริมความก้าวหน้าและความเจริญรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจสังคมของยูนนานและวางรากฐานที่สำคัญสำหรับการพัฒนาความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างยูนนานและล้านนาในคริสต์ศตวรรษที่ 14 -17

บุคคลที่ประกอบกิจกรรมการค้าเรียกว่าพ่อค้า และเป็นกลุ่มที่สำคัญในสังคม พ่อค้ามีบทบาทสำคัญในการค้า พวกเขาแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ และส่งเสริมการหมุนเวียนของสินค้าและการพัฒนาการค้า การค้าระหว่างล้านนาและยูนนานมีมายาวนาน ในการแลกเปลี่ยนทางการค้านี้ พ่อค้าจีนยังมีบทบาทสำคัญมากมาโดยตลอด ด้วยความช่วยเหลือของเครือข่ายการขนส่งเส้นทางสายไหมตอนใต้ พ่อค้าจีนมีส่วนร่วมอย่างแข็งขันในด้านการเมือง การทหาร เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมระหว่างยูนนานและอาณาจักรล้านนา ดังนั้นพ่อค้าจีนจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการศึกษาการค้าระหว่างยูนนานและล้านนา ในบทความนี้จะเสนอลักษณะของพ่อค้าจีนฮ่อ เพื่อที่จะทราบบทบาทของพ่อค้าจีนฮ่อต่อการค้าระหว่างล้านนาและยูนนาน จึงเข้าใจการค้าระหว่างล้านนาและยูนนานช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 14-17 เพิ่มมากขึ้น

ก่อนที่จะกล่าวถึงลักษณะของพ่อค้าจีนฮ่อ สิ่งหนึ่งที่ต้องชี้แจงให้ชัดเจนคือเหตุใดพ่อค้าเหล่านี้จึงถูกเรียกว่า “จีนฮ่อ” คำนี้มีที่มาอย่างไร ผู้ศึกษาได้จำแนกสิ่งนี้ตามการทบทวนเนื้อหาที่เกี่ยวข้องทั้งในเอกสารจีนและเอกสารไทย ข้อมูลมีดังนี้

เรื่องแรกที่ต้องอธิบายคือ ในขณะที่ทุกคนรู้ว่าคำ “จีน” หมายถึงประเทศจีนและคนจีน บทความนี้จะไม่อธิบายมากเกินไปที่นี่ แต่จะเน้นไปที่คำว่า “ฮ่อ” เป็นหลัก ตาม พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. ๒๕๕๔ อธิบายคำ “ฮ่อ” ว่า หมายถึงจีนพวกหนึ่งที่มีถิ่นฐานเดิมอยู่ทางตอนใต้ของประเทศจีน มีมณฑลยูนนานเป็นต้น แล้วในเอกสารไทยมีบันทึกคำ “ฮ่อ” ไว้ใน “กฎหมายล้านนา” ว่า “...คนฝูงอันลูกทิดานุทิศมา ม่าน เม็ง ไทย ฮ่อ กุลวา....” (กฎหมายล้านนา, 1975)

คำว่า “จีนฮ่อ” เป็นคำศัพท์สมัยใหม่ในประเทศจีน ซึ่งไม่มีบันทึกที่เกี่ยวข้องในหนังสือจีนโบราณ เป็นคำศัพท์ใหม่ที่นักวิชาการจีนสมัยใหม่ได้เรียนรู้เมื่อศึกษาภาคเหนือของประเทศไทย นักวิชาการจีนจึงได้แปล “จีนฮ่อ” ว่าเป็นคำศัพท์จีนต่าง ๆ แล้วมีการอนุมานถึงที่มาของคำว่า “ฮ่อ” ได้มากมาย (He Ping, 2001; Yao Jide, 2002) ผู้ศึกษาได้สรุปผลการอนุมานทั้งหมดดังแสดงในตารางต่อไปนี้

⁵ นโยบาย “ไห่จิ้น” เป็นนโยบายจำกัดเศรษฐกิจประเภทหนึ่ง เป้าหมายหลักของ “ไห่จิ้น” ในยุคแรกคือการค้า ห้ามชาวจีนทำค้าขายในต่างประเทศและจำกัดไม่ให้พ่อค้าต่างชาติค้าขายในจีน ยกเว้นถวายบรรณาการ ในช่วงปลายราชวงศ์หมิง รัฐบาลหมิงได้ปรับนโยบายและอนุญาตให้พ่อค้าเอกชนเดินทางไปค้าขายในต่างประเทศได้

⁶ บูเจิ้งซือ ชื่อเต็มคือเฉิงเซวียนบูเจิ้งซือชื่อ (承宣布政使司) เป็นการปกครองส่วนภูมิภาคของภาคนครปกครองโดยตรงในราชวงศ์หมิง บทบาทคือการเสริมสร้างการรวมศูนย์อำนาจเทียบเท่ามณฑลของจีนในปัจจุบัน

⁷ อี่เป่า เป็นหน่วยงานจัดส่งไปรษณีย์ที่สำคัญที่สุดในเส้นทางคมนาคมหลักของยูนนานในสมัยราชวงศ์หมิง ทำหน้าที่ส่งเอกสารราชการ ฯลฯ

⁸ ฟู่เซ่อ มีหน้าที่คล้ายคลึงกับอี่เป่า ข้อแตกต่างคืออี่เป่าตั้งอยู่บนเส้นทางสายหลัก ในขณะที่ฟู่เซ่อกระจายไปตามถนนสายย่อยที่เชื่อมระหว่างจังหวัดและอำเภอมากขึ้น

⁹ เซาซู่ ก่อตั้งขึ้นจากอี่เป่าและฟู่เซ่อ เป็นหน่วยงานที่ตั้งขึ้นในช่วงกลางของราชวงศ์หมิง เพื่อปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์พิเศษของหลายกลุ่มชาติพันธุ์ที่อาศัยอยู่ในยูนนาน ปรับปรุการกบฏป้องกันมิย รักษาความสงบเรียบร้อยของท้องถิ่นและอำนวยความสะดวกในการพัฒนาเส้นทางคมนาคม

ตารางที่ 1 ตารางสรุปผลการอนุมานที่มาของคำว่า “ฮ่อ”

ลำดับ	ภาษาจีน	การออกเสียงในภาษาไทย	ความหมาย
1	何	เหอ	อะไร
2	伙	หั่ว	พนักงาน
3	获	ฮั่ว	ตัวละครเมิ่งฮั่ว
4	核	เหอ	วอลนัท
5	好	เห่า	ดี
6	河	เหอ	แม่น้ำ
7	和	เหอ	ใหญ่ หรือ สวรรค์

“ฮ่อ” เป็นคำทับศัพท์ของการออกเสียงภาษาจีนว่า “เหอ (何 หมายถึงอะไร)” กล่าวกันว่าเมื่อคนเหล่านี้มาถึงประเทศไทยครั้งแรก คนในท้องถิ่นถามว่าพวกเขาเป็นใคร แต่พวกเขาไม่เข้าใจคำพูดของคนในท้องถิ่น ซึ่งถามกลับว่า “เหอเหริน (何人 หมายถึงใคร)” เป็นผลให้คนในท้องถิ่นเข้าใจผิดคิดว่าพวกเขาเรียกตัวเองว่า “เหอเหริน” จึงเรียกคนเหล่านี้จากยูนนานว่า “ฮ่อ”

“ฮ่อ” เป็นคำทับศัพท์ของตัวอักษรจีน “伙 (伙)” คนที่คิดแบบนี้เชื่อว่าชาวยูนนานที่อพยพเข้ามาในประเทศไทยก่อนหน้านี้เป็นนักธุรกิจ และพวกเขามักเรียกเองทางธุรกิจว่า “หั่วจื่อ (伙计 หมายถึงพนักงาน)” และ “ถ่งหั่ว (同伙 หมายถึงเพื่อนร่วมงาน)” ทำให้คนในท้องถิ่นคิดว่าพวกเขาเรียกตัวเองว่า “หั่ว” จึงเรียกคนเหล่านี้จากยูนนานว่า “ฮ่อ”

คำว่า “ฮ่อ” มาจาก “ฮั่ว (获)” ของตัวละครเมิ่งฮั่ว (孟获) ในนวนิยายคลาสสิกของจีน (สามก๊ก) กล่าวกันว่าชาวยูนนานที่เข้ามาในประเทศไทยก่อนหน้านี้อ้างว่าเป็นลูกหลานของเมิ่งฮั่ว ต่อไปนี้คนไทยในภายหลังเรียกว่าพวกเขาว่า “ฮั่ว” และถอดความสะกดเป็น “ฮ่อ”

คำว่า “ฮ่อ” ไม่ได้มาจากภาษาจีน แต่มีความเกี่ยวข้องกับ “วอลนัท” (man haw) ในภาษาถิ่นของจังหวัดเชียงใหม่ ทางภาคเหนือของประเทศไทย กล่าวกันว่าในสมัยก่อน พ่อค้าชาวยูนนานบางรายจะขนวอลนัทจำนวนมากจากยูนนานไปยังภาคเหนือของประเทศไทยเพื่อขายทุกฤดูใบไม้ร่วง ดังนั้นคนในท้องถิ่นจึงเรียกพ่อค้าชาวยูนนานที่ขายวอลนัทเหล่านี้ว่า “ฮ่อ” นอกจากนี้ บางคนคิดว่าคำว่า “ฮ่อ” นั้นเกี่ยวข้องกับวอลนัทในภาษาจีนว่า “เหอเถา (核桃)” ซึ่งมาจากสำเนียงจีนยูนนาน กล่าวคือ พ่อค้ายูนนานที่ขายวอลนัทจะออกเสียงว่า “ฮ่อ” ของวอลนัทเรียกว่า “เหอ” ดังนั้นคนในท้องถิ่นเรียกพ่อค้าเหล่านี้ว่า “ฮ่อ”

“ฮ่อ” เป็นคำทับศัพท์ของคำภาษาจีนว่า “เห่า (好 หมายถึงดี)” กล่าวคือ พ่อค้ายูนนานที่เข้ามาในประเทศไทยเรียกพวกเขาว่าเป็น “เห่าเหริน (好人 หมายถึงคนดี)” คนไทยในท้องถิ่นจึงเรียกพวกเขาว่าคน “เห่า”

อย่างไรก็ตาม ยังไม่มีหลักฐานเพียงพอที่จะสนับสนุนคำอธิบายข้างต้นของคำ “ฮ่อ” ตามงานศึกษาของยรรยง จิระนคร (谢远章) (2016) กล่าวได้ว่า ชื่อ “เหอ (河)” มาจากชื่อที่ชาวฮั่นใช้ในราชวงศ์ถังและก่อนราชวงศ์ถังเรียกว่ากลุ่มชนที่อาศัยอยู่ทะเลสาบเอ๋อไห่ มีบันทึกที่เกี่ยวข้องในเอกสาร “พงศาวดารหมาน (蛮书)” ว่าเหอหมาน (河蛮) เป็นคนเดิมมีถิ่นกำเนิดในแม่น้ำเอ๋อเหอทางตะวันตก ปัจจุบันเรียกว่าเหอหมาน คำว่า “河” ออกเสียงว่า “เหอ” ในภาษาจีนกลางสมัยใหม่ แต่ออกเสียงว่า “ห่อ” ในภาษาญวน ชาวไทลื้อในสิบสองปันนาที่อยู่ใกล้เคียง ก็ตามใช้เรียกชาวบ้านในพื้นที่ด้าหลือต่อไป ซึ่งคำว่า “ฮ่อ” มาจากคำยูนนานว่า “ห่อ”

Li Fuyi นักชาติพันธุ์วิทยาที่มีชื่อเสียงในไต้หวัน แปลคำ “ฮ่อ” ว่าเป็น “เหอ (和)” หมายถึง “ใหญ่” หรือ “สวรรค์” ในภาษาไทยถือเป็นชื่อที่เคารพของกลุ่มชาติพันธุ์ต่าง ๆ ที่เรียกราชาอาณาจักรหนานจ้าวในสมัยโบราณ เพราะในรัชสมัยของ จักรพรรดิเสวียนจง (玄宗) แห่งราชวงศ์ถัง ผู้นำของหนานจ้าวได้รับการขนานนามว่าเป็นกษัตริย์แห่งยูนนาน ในปี ค.ศ. 739 เมืองหลงได้ก่อตั้งขึ้นในเมืองไท่เหอ (太和城 ปัจจุบันคือหมู่บ้านไท่เหอ เมืองต้าหลี่) ดังนั้น ในเวลานั้น ผู้คนจึงเรียกเมือง ไท่เหอว่า “หย่งเหอ” หรือ “จิ้งเหอ” ซึ่งเรียกชาวหนานจ้าวว่า “คุนเหอ” (Yao Jide, 2002)

ผู้ศึกษาเห็นด้วยกับคำกล่าวของยรรยง จิระนครและ Li Fuyi เพราะแบ่งตามภาษา สิบสองปันนาและภาคเหนือของ ประเทศไทยอยู่ในเขตภาษาถิ่นเดียวกัน ในสมัยราชวงศ์หมิง ประเทศจีนได้ระบุสถานที่ทั้งสองแห่งเป็นพื้นที่ภาษาเดียว ตามคำบันทึกของราชวงศ์หมิง เอกสาร “ชื่ออี่กวนเช่า (四夷館考)” ในสมัยก่อน ราชวงศ์จีนได้ตั้งสำนักชื่ออี่ เป็นสำนักที่ ช่วยแปลภาษาต่างๆ ในหมู่พวกเขาไป (ล้านนา) และเซอลี่ (สิบสองปันนา) ต่างก็อยู่ในสาขาไปสำนักชื่ออี่ เนื่องจาก ไปและเซอลี่อยู่ในกลุ่มภาษาถิ่นเดียวกัน ดังนั้นผู้คนจากยูนนานจึงเดินทางไปค้าขายที่ล้านนา และคนในท้องถิ่นเรียก คนกลุ่มนี้ว่า “จิ้นฮ่อ”

ชุมชนมุสลิมบ้านฮ่อในเชียงใหม่ เป็นศูนย์กระจายสินค้าและตรวจคนเข้าเมืองแห่งหนึ่งที่พ่อค้าจิ้นฮ่อตั้งถิ่นฐานทาง ภาคเหนือของประเทศไทย ซึ่งคำว่า “บ้านฮ่อ” แปลโดยพ่อค้าจิ้นฮ่อในท้องถิ่นว่า “หวังเหอ (王和)” การใช้คำว่า “เหอ (和)” สอดคล้องกับความเห็นของ Li Fuyi ดังกล่าว

นอกจากนี้ นักวิชาการชาวอังกฤษ Andrew (1986) ยังกล่าวว่า “ฮ่อ” ในภาคเหนือของประเทศไทยหมายถึงผู้อพยพ ชาวจีนทุกคนจากยูนนาน ไม่ว่าจะเป็นมุสลิมหรือไม่ก็ตาม และเชื่อกันว่า “ฮ่อ” เป็นการทับศัพท์ภาษาไทยของอักษรย่อ “หฺย” ของชาวหฺยในภาษาจีนทางภาคเหนือของไทย

กล่าวโดยสรุป จิ้นฮ่อ หมายถึงพ่อค้าที่ทำการค้าขายจากยูนนานไปยังภาคเหนือของประเทศไทย (ล้านนา) “จิ้นฮ่อ” ที่กล่าวถึงในบทความนี้หมายถึงพ่อค้ายูนนาน

กลุ่มหลักของพ่อค้าจิ้นฮ่อ

ลักษณะแรกของพ่อค้าจิ้นฮ่อคือประกอบด้วยชาวหฺยเป็นหลัก ยูนนานเป็นภูมิภาคที่มีหลายเชื้อชาติ ในยุคจารีต พ่อค้าในยูนนานประกอบด้วยชาวหฺย ชาวฮั่น ชาวปาย ชาวอี ชาวทิเบตและกลุ่มชาติพันธุ์อื่น ๆ (Wang Mingda และ Zhang ilu, 2008) โดยเฉพาะอย่างยิ่ง พ่อค้าหฺยเป็นพ่อค้ารายใหญ่ที่สุด ชาวหฺยมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับการพัฒนาเส้นทางสายไหม ตอนใต้ ชาวหฺยเป็นหนึ่งใน 25 ชนกลุ่มน้อยที่อาศัยอยู่ในมณฑลยูนนานมาหลายชั่วอายุคน และยังเป็นหนึ่งในกลุ่มชาติพันธุ์ ข้ามพรมแดนระหว่างยูนนานและล้านนา แต่ชาวหฺยไม่ใช่กลุ่มชาติพันธุ์พื้นเมืองในยูนนาน ประวัติการเข้ายูนนานของชาวหฺย ไม่ต่ำกว่า 700 ปีที่แล้ว หลังจากที่ชาวหฺยเข้าสู่ยูนนาน ชาวหฺยที่มีชื่อเสียงก็เป็นจำนวนมาก และมีบันทึกที่เกี่ยวข้องในเอกสาร จีนโบราณ ตัวอย่างเช่น Saidianchi Shansiding (赛典赤·赡思丁)(ค.ศ. 1211-1279) นักการเมืองยูนนาน ชาวหฺย เอกสาร พงศาวดารราชวงศ์หยวนได้บันทึกว่า หลังจากกุบไลข่านสถาปนามณฑลยูนนานแล้ว ได้แต่งตั้งให้ Saidianchi Shansiding เป็นผู้นำมณฑลยูนนาน ซึ่งเป็นผู้บริหารสูงสุดของมณฑลยูนนาน ในช่วงหกปีที่ Saidianchi Shansiding บริหารยูนนาน มีผลกระทบอย่างมากต่อการก่อสร้างทางสังคม เศรษฐกิจ และวัฒนธรรมของยูนนาน และในสมัยราชวงศ์หมิง มู่อิง (沐英) (ค.ศ. 1344 -1392) หนึ่งในวีรบุรุษผู้สถาปนาราชวงศ์หมิง เป็นชาวหฺยผู้มีชื่อเสียงอีกด้วย เอกสารพงศาวดารราชวงศ์หมิง ได้บันทึกว่า ในช่วงสิบปีนับจากปีที่ 14 - 24 แห่งรัชศกหงอู่ (洪武 ค.ศ. 1381-1391) มู่อิงไม่เพียงแต่มีส่วนทำให้เสถียรภาพ ของระเบียบสังคมเท่านั้น แต่ยังส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจท้องถิ่นอีกด้วย นอกจากนี้ ในสมัยราชวงศ์หมิง ยังมีบุคคลสำคัญ

อีกคนหนึ่งในประวัติศาสตร์ของชาวหุยในยุหนาน เจิ้งเหอ (郑和) (ค.ศ. 1371-1434) การเดินเรือสำรวจทางทะเลในระยะเวลา 28 ปี นับตั้งแต่ปีที่ 3 แห่งรัชศกหย่งเล่อ (永乐 ค.ศ. 1405) ถึงปีที่ 8 แห่งรัชศกเซวียนเต๋อ (宣德 ค.ศ. 1433) กองเรือของเจิ้งเหอออกสำรวจทางทะเลรวม 7 ครั้ง ซึ่งเป็นนักเดินเรือผู้ยิ่งใหญ่แห่งราชสำนักหมิงที่รู้จักทั้งในและต่างประเทศ

ในยุหนานมีหลายพื้นที่ที่ชาวหุยอาศัยอยู่ แล้วกิจกรรมเชิงการค้าในสถานที่เหล่านี้คึกคักมาก และผู้ที่ทำธุรกิจโดยพื้นฐานแล้วก็คือพ่อค้าชาวหุย จนกระทั่งสมัยราชวงศ์หมิงและชิง ยังคงมีพ่อค้าชาวหุยจำนวนมากในยุหนาน ในปีี่ 5 แห่งรัชศกเสียนเฟิง (咸丰 ค.ศ.1855) สารวัตรมณฑลฉ่านซี เฉินชิงซง (陈庆松) รายงานต่อจักรพรรดิว่า ในหย่งชัง (永昌 ปัจจุบันเป็นเมืองเป่าซาน มณฑลยูนนาน) ชาวฮั่นค่อนข้างเรียบง่ายและดำรงชีวิตด้วยการทำนา ในขณะที่ชาวหุยทำธุรกิจได้ดี และร่ำรวยจากการค้าขาย (Mu Qin, 1982) นี่แสดงให้เห็นว่าพ่อค้าชาวหุยมีสัดส่วนขนาดใหญ่ของพ่อค้าในยุหนาน

ชาวหุยมีประวัติการทำธุรกิจมายาวนาน เพราะชาวหุยนับถือศาสนาอิสลาม ในคัมภีร์คลาสสิกของศาสนาอิสลามมีคำสอนว่าส่งเสริมให้ชาวหุยทำการค้าขาย แล้ว Andrew (1986) ได้กล่าวว่าการค้าคาราวานทางไกลในยุหนานเป็นพฤติกรรมเฉพาะของชาวหุย ดังนั้นชาวหุยจึงมีบทบาทสำคัญในการแลกเปลี่ยนทางสังคม การเมือง เศรษฐกิจและวัฒนธรรมระหว่างยุหนานและล้านนามาโดยตลอด

รูปแบบองค์กรในการค้าขายของพ่อค้าจีนฮ่อ

ลักษณะสำคัญของพ่อค้าจีนฮ่ออีกอย่างหนึ่งคือการค้าขายอาศัยกองคาราวานม้า กองคาราวานม้าเป็นองค์กรธุรกิจที่ผสมผสานการขนส่งสินค้าและการค้าเข้าด้วยกัน ได้รับความนิยมอย่างมากในยุหนานก่อนทศวรรษ 1960 การขนส่งแบบคาราวานม้าต่างเป็นรูปแบบการขนส่งพิเศษในประวัติศาสตร์การขนส่งโลก สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติและสภาพทางสังคมพิเศษของยุหนานทำให้คาราวานม้าต่างเกิดขึ้น ซึ่งบริเวณนี้ภูมิประเทศทุรกันดารเต็มไปด้วยทิวเขาสูง ชนกลุ่มน้อยที่อาศัยอยู่ยุหนานเน้นการค้า และยุหนานยังผลิตม้าภูเขาที่มีขนาดสั้นแต่ทนทานอย่างยิ่งมาตั้งแต่สมัยโบราณ ปัจจัยที่กล่าวมาข้างต้นได้วางรากฐานที่มั่นคงสำหรับการเกิดขึ้น การพัฒนา และความเจริญรุ่งเรืองของคาราวานยุหนาน

ลักษณะภูมิประเทศของล้านนาเป็นทิวเขา ภูเขา หุบเขาและแอ่งแผ่นดินระหว่างภูเขา วางตัวเป็นแนวยาวจากทางเหนือลงไปทางใต้ ยุหนานยังเป็นพื้นที่ภูเขาโดยมีพื้นที่ภูเขาคิดเป็นประมาณ 84% มีภูมิประเทศที่ลาดชันในลักษณะคล้ายบันไดจากตะวันตกเฉียงเหนือไปตะวันออกเฉียงใต้ ในความเป็นจริง ภูมิประเทศจากยุหนานไปจนถึงล้านนานั้นซับซ้อน โดยมีหุบเขาสลับจำนวนมาก ธารน้ำแข็งที่ปกคลุมด้วยหิมะ ป่าเขตร้อนอันกว้างใหญ่ ทำให้ภูมิอากาศทางธรรมชาติและสภาพแวดล้อมทางนิเวศส่วนใหญ่กระจายอยู่ในรูปแบบสามมิติ นอกจากนี้ สิ่งกีดขวางและการปิดล้อมที่เกิดจากภูเขายังทำให้การแลกเปลี่ยนทางเศรษฐกิจระหว่างกลุ่มชาติพันธุ์ต่าง ๆ ยากขึ้น ดังนั้น การขนส่งทางไกลที่พ่อค้าจีนฮ่อดำเนินการผ่านคาราวานม้า มีบทบาทพิเศษในการหมุนเวียนสินค้าและการพัฒนาเศรษฐกิจในสภาพแวดล้อมทางภูมิศาสตร์แบบปิด

การเกิดขึ้นของคาราวานที่จัดตั้งขึ้นอาจมาพร้อมกับการเปิดเส้นทางสายไหมตอนใต้ในสมัยราชวงศ์ฉิน (221-206 ปีก่อนคริสต์ศักราช) (Hu Yangquan, 1999) ในยุคแรก ๆ ของกองคาราวาน ม้าของแต่ละครัวเรือนใช้สำหรับการขนส่งระยะสั้นเท่านั้น ด้วยการพัฒนาการค้าต่างประเทศของยุหนานทำให้จำนวนสินค้าที่ต้องค้าขายในระยะทางไกลเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ประกอบกับสภาพถนนที่ซับซ้อนทำให้การเดินทางคนเดียวเป็นเรื่องยาก ดังนั้นหลาย ๆ คนจึงตกลงที่จะเดินทางไปร่วมกันเพื่อขนส่งสินค้า จึงเกิดคาราวานแบบเดิม ตอนแรก คาราวานไม่มีกฎระเบียบและข้อจำกัดที่เป็นเอกภาพเกี่ยวกับองค์ประกอบ แต่ในการเดินทางไกล กองคาราวานยุหนานต้องผ่านภูมิประเทศกันดาร ประกอบด้วย ป่าไม้ ภูเขา หุบเขา และ

สัตว์ร้ายนานาชนิด การเดินทางจึงต้องรวมกันเป็นหมู่พวกจำนวนหลาย ๆ คน เพื่อช่วยเหลือซึ่งกันและกันในการเดินทางร่วมกัน รับมือกับอันตรายต่าง ๆ โครงสร้างองค์กรของคาราวานจึงได้รับการพัฒนาและปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง คาราวานยังมีขนาดแตกต่างกัน คาราวานขนาดเล็กมีล้อและม้าเพียง 3-5 ตัว และส่วนใหญ่จะใช้สำหรับการขนส่งระยะสั้นและระยะกลาง คาราวานขนาดกลางประกอบด้วยล้อและม้าหลายสิบตัว คาราวานขนาดใหญ่มีล้อและม้าหลายร้อยตัว คาราวานขนาดใหญ่และขนาดกลางส่วนใหญ่ใช้เพื่อการค้าทางไกล (Wang Mingda และ Zhang Xilu, 2008) กองคาราวานยูนนานนอกเหนือจากการค้าขายในภูมิภาคยูนนานแล้ว ยังเดินทางไปถึงทิเบต เสฉวน พม่า ไทย ฯลฯ ซึ่งได้ส่งเสริมการสื่อสารความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างยูนนานกับประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อย่างต่อเนื่อง

เหตุผลที่คาราวานยูนนานสามารถดำรงอยู่ได้เป็นเวลานานนับตั้งแต่ราชวงศ์ฉิน ไม่เพียงเนื่องจากสภาพทางการเมือง เศรษฐกิจ และภูมิศาสตร์เท่านั้น แต่ยังเกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิดกับรูปแบบองค์กรที่มีเอกลักษณ์เฉพาะอีกด้วย คาราวานยูนนานยังแบ่งออกเป็นหลายประเภท Hu Yangquan (1999) ได้แบ่งประเภทคาราวานยูนนานขององค์กรตามคุณสมบัติ ภูมิภาค และองค์ประกอบทางชาติพันธุ์

ในแง่ของคุณสมบัติ รูปแบบองค์กรของคาราวานยูนนานแบ่งออกเป็นคาราวานธุรกิจและคาราวานพลเรือนเป็นหลัก ในหมู่พวกเขามีคาราวานธุรกิจสองประเภท หนึ่งคือคาราวานที่ผสมผสานการคมนาคมและการค้า และอีกประเภทหนึ่งคือคาราวานที่พ่อค้ายูนนานจำนวนมากสร้างขึ้นเองในยุคทันสมัย ในขณะเดียวกัน คาราวานพลเรือนก็แบ่งออกเป็นสองประเภท หนึ่งคือคาราวานประจำ ซึ่งเป็นคาราวานมืออาชีพ และอีกหนึ่งคือคาราวานร่วม นอกจากคาราวานธุรกิจและคาราวานพลเรือนแล้ว ยูนนานยังมีคาราวานพิเศษในระยะเวลาที่แตกต่างกันอีกด้วย เช่น คาราวานธุรกิจผิดกฎหมายที่ควบคุมโดยเจ้าของบ้านและคนอันธพาล คาราวานที่เชี่ยวชาญในการขนส่ง “ทองแดง” ไปถึงปักกิ่งในช่วงราชวงศ์ชิง และคาราวานที่เชี่ยวชาญในการขนส่งวัสดุต่อต้านสงครามในช่วงสงคราม

ในแง่ของภูมิภาค คาราวานยูนนานแบ่งออกเป็นสามกลุ่มหลัก ได้แก่ ยูนนานตะวันออก ยูนนานตะวันตก (รวมถึงยูนนานทางตะวันตกเฉียงเหนือ) และยูนนานตอนใต้ รวมถึงคาราวานขนาดเล็กจำนวนมากที่กระจัดกระจายไปตามเส้นทางย่อย ๆ ต่าง ๆ คาราวานยูนนานตะวันออกเริ่มต้นจากเมืองคุนหมิงและฉวีจี้ นำเมืองจาวทงเป็นศูนย์กลางการดำเนินงาน โดยดำเนินธุรกิจการค้าระหว่างจังหวัดเป็นหลักและมีการแลกเปลี่ยนกับมณฑลเสฉวนและมณฑลกุ้ยโจวบ่อยครั้ง คาราวานยูนนานตะวันตกเป็นคาราวานที่มีความแข็งแกร่งมากที่สุด เส้นทางที่ยาวที่สุด และมีจำนวนสาขามากที่สุดในคาราวานยูนนาน เริ่มจากเมืองคุนหมิง มีเมืองต้าหลี่เป็นศูนย์กลาง ไปจนถึงพม่า คาราวานยูนนานทางตะวันตกเฉียงเหนือมีความเกี่ยวข้องกับทิเบต คาราวานยูนนานตอนใต้เป็นผู้ให้บริการหลักในการขนส่งการค้าระหว่างมณฑลและระหว่างประเทศในยูนนาน ซึ่งเกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างล้านนาและยูนนาน

ในแง่ขององค์ประกอบทางชาติพันธุ์ นอกเหนือจากคาราวานของชาวฮั่นแล้ว ยังมีผู้ประกอบการคาราวานจำนวนหนึ่งได้ก่อตั้งขึ้นในหมู่ชนกลุ่มน้อยทางชาติพันธุ์ต่าง ๆ เช่น ชาวทิเบต ชาวหุย ชาวปาย ชาวอี และอื่นๆ ในหมู่พวกเขา คาราวานหุยเป็นคาราวานที่สำคัญสำหรับการค้าระหว่างยูนนานและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

นอกจากนี้ ในแง่ของเวลา คาราวานแบ่งออกเป็นคาราวานตามฤดูกาลและคาราวานตลอดปี (Wang Mingda และ Zhang Xilu, 2008) คาราวานตามฤดูกาลเป็น “แก๊งร่วม” ชั่วคราวขนาดเล็ก โดยปกติเป็นมีคนได้รับงานขนส่ง เขาจะติดต่อคนควบคุมม้าจากหมู่บ้านโดยรอบ แล้วจัดตั้งทีมขนส่งระยะสั้น หลังจากงานขนส่งเสร็จสิ้น ก็จะยุบเลิกไป คาราวานประเภทนี้ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพทั้งด้านการเกษตรและการขนส่ง โดยจะขนส่งในช่วงไม่ได้ทำนา คาราวานตลอดปีเป็นคาราวานมืออาชีพขนาดใหญ่ ส่วนใหญ่เป็นพ่อค้าที่มีความแข็งแกร่งทางการเงินที่ซื้อม้าและล้อ และจ้างลูกจ้างเพื่อจัดตั้งทีมคาราวาน คาราวาน

ประเภทนี้มีความเชี่ยวชาญในระดับสูง มีความสามารถในการบรรลุทุกที่ที่แข็งแกร่ง และเหมาะสำหรับการขนส่งทางไกล โดยปกติจะมีอาวุธเพื่อป้องกันไม่ให้โจรปล้น

อย่างไรก็ตาม ไม่ว่าคาราวานจะเป็นองค์กรประเภทใด องค์ประกอบบุคลากรโดยทั่วไปก็เหมือนกัน นักวิชาการจีนหลายคนได้ทำการสำรวจภาคสนามและพบว่าคาราวานยูนนานมีโครงสร้างองค์กรที่สมบูรณ์และเข้มงวด (Hu Yangquan, 1999; Yan Jide, 2001; Wang Mingda และ Zhang Xilu, 2008) กองคาราวานยูนนานมีโครงสร้างองค์กรที่เข้มงวดครบถ้วน ซึ่งประกอบด้วย 1) หม่ากัวโลว (马锅头 หรือต้ากัวโลว 大锅头 หมายถึงหัวหน้าของคาราวาน) 2) เออร์กัวโลว (二锅头 หมายถึงรองหัวหน้าของคาราวาน) 3) หม่าฟู (马夫 หมายถึงผู้ควบคุมม้า) โดยปกติแล้วในคาราวานใดคาราวานหนึ่งจะมี หม่ากัวโลวหนึ่งคน เออร์กัวโลวหนึ่งคน และคนควบคุมม้าอีกหลายคน คนควบคุมม้าแต่ละคนรับผิดชอบและม้าสี่ถึงห้าตัว (“หม่า 马” หมายถึงม้า “กัว 锅” หมายถึงหม้อ “โลว 头” หมายถึงหัวหน้า ในขณะที่พัก คาราวานจะใช้หม้อหุงข้าว หลังจากข้าวสุกแล้ว ต้องให้หัวหน้าคาราวานเปิดฝาหม้อก่อน ซึ่งเป็นที่มาของคำว่า “หม่ากัวโลว”)

หม่ากัวโลวเป็นผู้นำหลักของคาราวาน เป็นผู้จัดการขนส่งคาราวาน ซึ่งต้องมีความรู้โดยละเอียดเกี่ยวกับเส้นทาง สถานีพักม้า ที่มาและราคาของสินค้า และต้องสื่อสารกับเจ้าหน้าที่และคาราวานอื่น ๆ ตลอดทางได้ดี ส่วนเออร์กัวโลวเป็นผู้ช่วยของหม่ากัวโลว และรับผิดชอบหลักในการจัดการค่าใช้จ่ายทางบัญชีของคาราวาน เมื่อหม่ากัวโลวไม่อยู่ เขาสามารถจัดการทุกอย่างแทนหม่ากัวโลว สมาชิกด้านล่างกัวโลวเป็นผู้ควบคุมม้า ผู้ควบคุมม้าทุกคนเป็นชายหนุ่ม ส่วนใหญ่มาจากครอบครัวเป็นชาวนาที่ยากจนและเลี้ยงสัตว์ พวกเขาไปควบคุมม้าส่งสินค้าเพื่อหาเลี้ยงชีพ โดยปกติจำนวนผู้ควบคุมม้าจะพิจารณาจากจำนวนล้อและม้าในคาราวานและปริมาณสินค้าที่ขนส่ง นอกจากการควบคุมม้าแล้ว ผู้ควบคุมม้ายังต้องรับผิดชอบในการเลี้ยงและเล็มหญ้าล้อและม้าอีกด้วย ในระหว่างการเดินทาง พวกเขาจะต้องตรวจสอบสภาพสินค้าที่ขนส่ง และซ่อมแซมยานพาหนะขนส่ง และปกป้องล้อและม้า

นอกจากหม่ากัวโลว เออร์กัวโลวและผู้ควบคุมม้าแล้ว ทีมคาราวานส่วนใหญ่ยังมีบุคลากรที่เชี่ยวชาญหลากหลายอีกด้วย (Hu Yangquan, 1999) ตัวอย่างเช่น มีคนกองหน้าของคาราวาน หม่ากัวโลวจะเลือกคนกองหน้าจากผู้ควบคุมม้าและจัดเตรียมงานต่างๆ เขารับผิดชอบหลักในเรื่องความปลอดภัยของคาราวานและการเลือกสถานที่พักนอน แล้วมีผู้ป้องกัน ผู้ป้องกันมีอาวุธและรับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยของคาราวาน เดินทัพอย่างใกล้ชิดด้านหลังกองคาราวาน เพราะในสถานที่ที่ไม่เป็นระเบียบที่วุ่นวายและมีประชากรเบาบาง กองคาราวานมักถูกโจมตีโดยโจรและขโมย ดังนั้นคาราวานขนาดใหญ่ มักจะติดตั้งผู้ป้องกันที่มีอาวุธ นอกจากนี้ยังมีสัตว์แพทย์ คนทำอาหาร ฯลฯ บางครั้งก็มีล่าม ล่ามส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับภาษาจีน ภาษาพม่า และภาษาอื่นๆ ครั้งกองคาราวานออกเดินทางไปตามเส้นทางเนื่องจากคณะคาราวานยาวเกินไป จึงมีคนพิเศษต้องเพื่อโต้ตอบไปมา ดังนั้นสมาชิกของกองคาราวานมีการแบ่งหน้าที่การทำงานที่ชัดเจนและร่วมมืออย่างใกล้ชิด เปรียบเสมือนองค์กรทหารที่เป็นระเบียบเรียบร้อยและแน่นแฟ้นมาก

สัตว์ที่ใช้เป็นพาหนะในการค้าของพ่อค้าจีนฮ่อ

นอกจากนี้ลักษณะอีกประการหนึ่งของพ่อค้าจีนฮ่อคือใช้ล้อและม้าเป็นพาหนะในการค้าทางไกลระหว่างยูนนานและล้านนา นี่เป็นเพราะสภาพแวดล้อมทางภูมิศาสตร์พิเศษของยูนนาน Hu Yangquan (1999) อธิบายสภาพแวดล้อมทางภูมิศาสตร์ของยูนนานว่า “การขึ้นไปบนภูเขาสูงก็เหมือนกับการขึ้นไปบนฟ้า และการลงไปตามถนนที่สูงชันก็เหมือนกับการเข้าไปในหุบเขา” แล้วยูนนานมีประวัติศาสตร์อันยาวนานในการเลี้ยงและฝึกม้า เป็นอีกเหตุผลสำคัญในการใช้ม้าเป็นพาหนะในการค้าขายทางไกล ในสมัยโบราณ ม้ายูนนานมีผลผลิตจำนวนมากและมีคุณภาพดี มีฟอสซิลม้ายูนนานอยู่ใน

ซากปรักหักพังของหยวนโหมว (元谋 เป็นแหล่งค้นพบฟอสซิลของมนุษย์ในยุคหินเก่าประมาณ 170 ล้านปี) ตามเอกสาร “พงศาวดารราชวงศ์หยวน” ได้จดบันทึกว่า ในปีที่ 4 แห่งรัชศกต้าเต๋อ (ค.ศ. 1301) ส่งทัพ 20,000 นายไปปราบ “ปาไปสี่ฟู” “มีพระราชโองการแจ้งมณฑลยูนนานว่าให้ฆ่า 5 ตัวต่อทหาร 10 คน” (กนกพร นุ่มทอง, 2021) แต่ในการรบครั้งนี้ ยูนนานต้องการม้า 10,000 ตัว ซึ่งแสดงว่ายูนนานในขณะนั้นมีจำนวนม้ามากมาย

ในสมัยก่อน ม้ายูนนานไม่เพียงแต่มีบทบาทสำคัญในกองทัพและการขนส่งสินค้า แต่ยังเป็นสินค้าสำคัญในการแลกเปลี่ยนทางการค้าระหว่างยูนนานและพื้นที่โดยรอบ ในสมัยราชวงศ์หยวน มาร์โก โปโล ชาวอิตาลีที่เป็นพ่อค้าและนักสำรวจเคยเดินทางไปยังยูนนาน จากคุนหมิงไปทางตะวันตกใช้เวลาสิบวันและมาถึงเมืองต้าหลี่ ใน “การเดินทางของมาร์โก โปโล” ได้กล่าวถึงว่ามีม้าตัวสูงอยู่ในทะเลสาบเอ๋อร์ไห่ เป็นม้าที่มีคุณภาพดี จึงนำเป็นสินค้าขายที่อินเดีย แม้แต่ม้ายูนนานก็เคยกลายเป็นเครื่องบรรณาการที่สำคัญอย่างยิ่ง ในสมัยราชวงศ์หมิง ม้าบรรณาการของยูนนานครองอันดับหนึ่งในประเทศ ตามบันทึกของเอกสาร “หมิงซือหลู่ (明实录)” ว่า ในช่วง 22 ปีแห่งรัชศกหย่งเล่อ (ค.ศ.1403 - ค.ศ.1424) ยูนนานและพื้นที่โดยรอบได้ถวายบรรณาการม้า 74 ครั้ง

กองคาราวานยูนนานใช้ม้าหรือล่อเป็นสัตว์พาหนะในการขนส่งสินค้า คาราวานจะต้องติดตั้งม้าอย่างน้อย 1 ตัว และที่เหลือส่วนใหญ่เป็นล่อ นี่เป็นประสบการณ์ที่พ่อค้าคาราวานได้รับจากการเดินทางมาหลายปี เพราะล่อฝึกง่าย เดินบนภูเขาเก่ง ประหยัดอาหารกว่าม้า และบรรทุกน้ำหนักมากกว่าม้า แต่จะตกใจกลัวและวิ่งหนีในกรณีฉุกเฉิน ในขณะเดียวกันม้ามีความอ่อนโยนและเป็นผู้นำทางได้ดี ม้าต้าหลี่ที่ผลิตในต้าหลี่เป็นม้าสายพันธุ์โบราณที่มีชื่อเสียงในภูมิภาคตะวันตกเฉียงใต้ มันถูกใช้เป็น “ม้าบรรณาการ” มาตั้งแต่สมัยราชวงศ์ถังและสืบทอดมาจนถึงราชวงศ์ชิง ในความเป็นจริง การเกิดขึ้นของล่อในฐานะสัตว์พาหนะนั้นเกิดขึ้นช้ากว่าม้าและลา แม้ว่าล่อจะมีอยู่ในประเทศจีนในยุคชุนชิวและเลียดก๊ก แต่ล่อถือเป็นสัตว์ล้ำค่าและถูกใช้เป็นสัตว์เลี้ยงสำหรับขุนนางเท่านั้น ตัวอย่างเช่น ตามเอกสาร “หลี่ชื้อชุนชิว (吕氏春秋)” ได้จดไว้ว่า สัตว์เลี้ยงของเจ้าเจิ่นจื่อ (赵简子) คือ “ล่อขาว” มีสองตัว (Li Qun และ Li Shibin, 1986) จนถึงราชวงศ์หมิง ล่อได้รับการผสมพันธุ์เป็นจำนวนมากเพื่อเป็นสัตว์พาหนะ

ม้าต้าหลี่มีขนาดเล็ก ทำงานหนัก เดินทางไกลได้ดี และฝึกได้ง่าย ม้าต้าหลี่ที่โตเต็มวัยสามารถรับน้ำหนักได้ประมาณ 80 กิโลกรัม ในเวลา 1 วันเดินทางได้ 30-40 กิโลเมตร ล่อเป็นสายพันธุ์ใหม่ที่เกิดขึ้นหลังจากการผสมข้ามระหว่างม้าและลา แบ่งออกเป็นล่อตัวผู้และตัวเมีย แต่ไม่สามารถสืบพันธุ์ต่อได้ โดยทั่วไปล่อตัวเมียสามารถรับน้ำหนักได้ 80-120 กิโลกรัม และเดินทางได้ 30 กิโลเมตรต่อวัน ส่วนล่อตัวผู้สามารถรับน้ำหนักได้ 80-100 กิโลกรัม และเดินทางได้ 30 กิโลเมตรต่อวัน

สรุป

กล่าวได้ว่า ในการค้าบนเส้นทางสายไหมตอนใต้ระหว่างล้านนาและยูนนานช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 14-17 พ่อค้าจีนฮ่อ ซึ่งเป็นกลุ่มพ่อค้าที่สำคัญที่สุด มีลักษณะหลายประการที่ทำให้พวกเขาแตกต่างจากพ่อค้ารายอื่น ประการแรก พ่อค้าจีนฮ่อส่วนใหญ่ประกอบด้วยกลุ่มชาติพันธุ์หุย แม้ว่าชาวหุยไม่ใช่กลุ่มชาติพันธุ์พื้นเมืองในยูนนาน แต่พ่อค้าหุยเป็นกลุ่มพ่อค้ากลุ่มแรกสุดที่เติบโตท่ามกลางพ่อค้าชนกลุ่มน้อยทางชาติพันธุ์ในยูนนาน แล้วชาวหุยในยูนนานเก่งเรื่องการค้า ชาวหุยทุกคนนับถือศาสนาอิสลาม มีคำสอนในคัมภีร์อิสลามที่ส่งเสริมการค้าขาย จึงมีบทบาทส่งเสริมธุรกิจของชาวหุย ชาวหุยส่วนใหญ่พึ่งพาการค้าเป็นช่องทางหลักในการทำมาหากิน แล้วในระหว่างการค้าขายกับภาคเหนือของประเทศไทย พ่อค้าชาวหุยบางกลุ่มก็ค่อย ๆ เข้ามาตั้งถิ่นฐานที่นั่น สามารถย้อนกลับไปถึงสมัยราชวงศ์หมิงราย จากการสืบสวนของ Ann Maxwell Hill (1985) ชาวจีนยูนนานอาจอาศัยอยู่ในเมืองตลาดบางแห่งในอาณาจักรของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ทางตอนเหนือตั้งแต่ศตวรรษที่ 13

ประการที่สอง ในกระบวนการค้าขาย ลักษณะอีกหนึ่งประการที่สำคัญของพ่อค้าจีนฮ่อคือ การค้าขายอาศัยคาราวานเป็นหลัก การเกิดขึ้นของคาราวานได้รับประโยชน์จากสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติและสภาพทางสังคมที่พิเศษของยูนนาน คาราวานยังมีกลไกพิเศษ สมาชิกของคาราวานมีการแบ่งงานที่แตกต่างกันเช่นเดียวกับกองทัพ เพื่อรับประกันความก้าวหน้าทางการค้าอย่างราบรื่น

ประการที่สาม สัตว์พาหนะที่พ่อค้าจีนฮ่อใช้คือม้า ม้าที่ใช้โดยพ่อค้าจีนฮ่อไม่ใช่ม้าธรรมดา ม้าธรรมดาไม่เหมาะสำหรับการค้าทางไกล ถนนโบราณมีภูเขาสูง และถนนสูงชันและขรุขระ มีเพียงม้าและล่อพื้นเมืองของยูนนานเท่านั้นที่สามารถเดินได้อย่างอิสระบนถนนโบราณ ม้าจากที่อื่นไม่เหมาะ นอกจากนี้ เนื่องจากพ่อค้าจีนฮ่อเป็นพ่อค้าทางไกลที่คุมกองคาราวานเดินทางค้าขายในระยะไกล ซึ่งใช้ม้าและล่อบรรทุกของเป็นหลัก

พ่อค้าจีนฮ่อที่มีลักษณะข้างต้นก็มีบทบาทสำคัญในการค้าบนเส้นทางสายไหมตอนใต้ระหว่างล้านนาและยูนนาน ได้ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจของทั้งสองแห่งอีกด้วย เช่น พ่อค้าจีนฮ่อมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจล้านนา สรัสวดี อ๋องสกุล (2023) ได้แบ่งช่วงเวลาตั้งแต่สมัยพระยาเกี๋ยนาถึงสมัยพระยาสามฝั่งแกน (ระหว่าง ค.ศ. 1355- 1525) เป็นสมัยอาณาจักรล้านนารุ่งเรือง เนื่องจากความต้องการสินค้าจีนในสมัยราชวงศ์หมิง ทำให้การค้าขายของชาวล้านนาก็ขยายตัวมากขึ้น ในกระบวนการค้าขายทางไกลนี้ พ่อค้าจีนฮ่อมีบทบาทที่ไม่อาจละเลยได้ นอกจากนี้ ชัยพงษ์ สำเนียง (2022) ยังได้ยืนยันถึงบทบาทสำคัญของพ่อค้าจีนฮ่อเมื่ออธิบายเรื่องเกี่ยวกับการค้าในภาคเหนือของประเทศไทย (ล้านนา) ในยุคจารีตว่า กลุ่มพ่อค้าจีนฮ่อมีบทบาทสำคัญในการค้าระหว่างล้านนาและยูนนาน เพราะพวกเขาไม่ถูกผูกมัดโดยระบบไพร่ของล้านนา และเป็นอิสระ แล้วมีลักษณะเฉพาะตัวที่ดีมากคือ สามารถพูดคุยกับผู้คนได้หลายภาษา ซึ่งมีบทบาทสำคัญของชุมชนทางการค้าในยุคจารีต ในขณะเดียวกัน พ่อค้าจีนฮ่อมีอิทธิพลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของยูนนานด้วย ในช่วงราชวงศ์หมิงและราชวงศ์ชิง การค้าคาราวานของพ่อค้าจีนฮ่อมีการพัฒนาเพิ่มขึ้น ซึ่งทำให้ความต้องการม้า อาหาร สัตวแพทย์ และเกลือเพิ่มมากขึ้น ส่งเสริมอุตสาหกรรมเสริมที่เกี่ยวข้องกัน จึงส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจของยูนนาน

นอกจากนี้ พ่อค้าจีนฮ่อยังส่งเสริมความหลากหลายของสินค้าโภคภัณฑ์ในทั้งสองแห่ง สินค้าที่พ่อค้าฮ่อนำเข้ามาแลกเปลี่ยนกับชาวล้านนา มีสินค้าหลายประเภทจากที่ต่างๆ ในบันทึกการเดินทางของ ราล์ฟ ฟิตซ์ (Ralph Fitch นักธุรกิจชาวอังกฤษคนแรกที่ถึงบันทึกการเดินทางในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้) ที่ว่าในเชียงใหม่ “มีพ่อค้าจำนวนมากเดินทางมาจากจีนมายังเชียงใหม่ และนำเชมด ทอง เงิน จำนวนมากและสิ่งของอื่นๆ มากมายอันเป็นผลผลิตของจีนมาด้วย...” แล้ว Holt S. Hallett (1889) ได้จดบันทึกในหนังสือ “A Thousand Miles on an Elephant in the Shan States” ว่า “พ่อค้าชาวจีนยูนนานนำไหม ผืน เหล็ก ภาชนะทองแดง และสินค้าจีปาละมากมายมาขาย เพื่อซื้อฝ้ายกลับไป” นอกจากนี้ สินค้าเข้ายูนนานยังมีสินค้าฟุ่มเฟือย อย่าง งาช้าง พลอยดิบ หยก ทองคำ เงิน และวัตถุดิบอื่นๆ อาทิ อาหารแห้ง รวมถึงฝ้าย เหล็ก เกลือทะเล และน้ำตาล

อย่างไรก็ตาม จากมุมมองของการพัฒนาทางประวัติศาสตร์ พ่อค้าจีนฮ่อในฐานะผู้ให้บริการการค้าระหว่างยูนนานและล้านนา ไม่เพียงแต่ส่งเสริมความหลากหลายของสินค้าโภคภัณฑ์และการพัฒนาเศรษฐกิจของทั้งสองฝ่าย แต่ยังส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางสายไหมตอนใต้ด้วย เนื่องจากเส้นทางการค้าของพ่อค้าจีนฮ่อจากยูนนานไปล้านนาเป็นไปตามเส้นทางสายไหมตอนใต้ เส้นทางนี้เป็นเส้นทางการค้าที่มีอยู่ในศตวรรษที่ 4 ก่อนคริสต์ศักราช เส้นทางสายไหมตอนใต้มีประสบการณ์การพัฒนา วิวัฒนาการ การขึ้นลง และปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในประวัติศาสตร์อันยาวนาน ในกระบวนการทางประวัติศาสตร์นี้ การมีส่วนร่วมอย่างแข็งขันของพ่อค้ากลุ่มชาติพันธุ์ทุกกลุ่มมีบทบาทสำคัญ ในหมู่พวกเขา พ่อค้าจีนฮ่อมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางสายไหมตอนใต้ตั้งแต่คริสต์ศตวรรษที่ 14 ถึงคริสต์ศตวรรษที่ 17 ตามบันทึกในเอกสาร

“เตียนหนานเจียอู่เฉินตุ๋ (滇南界务陈牍)” ว่า หลังจากที่พ่อค้าออกจากสิบสองปันนาแล้ว พวกเขาไปที่พม่าหรือลาวก่อน เพราะมีเส้นทางการค้าจากทั้งสองประเทศไปยังเชียงใหม่ และพวกเขาสามารถลงได้ไปยังอ่าวไทยได้ (Fang Guoyu, 2001) ทางตอนใต้ของประเทศไทยจึงเชื่อมโยงกับเส้นทางสายไหมทางทะเล ดังนั้น การพัฒนาเส้นทางสายไหมตอนใต้และบทบาทของเส้นทางสายไหมแห่งนี้ในฐานะสะพานเชื่อมเส้นทางสายไหมทางทะเลจึงแยกออกจากพ่อค้าจีนฮ่อไม่ได้ เพราะฉะนั้น พ่อค้าจีนฮ่อยังเป็นเสมือนจุดเชื่อมระหว่างยูนนานกับล้านนา กับภูมิภาคอื่นๆ

เอกสารอ้างอิง

ภาษาไทย

- กฎหมายล่านา ภาคปริวรรตลำดับที่ 3. (1975). ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
กนกพร นุ่มทอง. (2021). *หลักฐานล่านาในเอกสารโบราณจีน*. สาขาวิชาภาษาจีนภาควิชาภาษาตะวันออก คณะมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ชัยพงษ์ สำเนียง. (2022). *เจ้า พ่อค้า ชาวนา นายทุน และเครือข่ายธุรกิจ : การก่อตัวของกลุ่มทุนในประวัติศาสตร์เศรษฐกิจล่านา (พิมพ์ครั้งที่ 2)*. สยามปริทัศน์.
- พิตซ์, อาร์. (2013). *จดหมายเหตุการณ์เดินทางของราล์ฟ พิตซ์. กรมศิลปากร*.
- ลัดดาวัลย์ แซ่เซียว. (2003). *200 ปี พม่าในล่านา*. เทน เมย์ โปรดักชั่น
- สร้อยดี อ่องสกุล. (2023). *ประวัติศาสตร์ล่านา (พิมพ์ครั้งที่ 13)*. สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ สำนักงานบริหารงานวิจัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

ภาษาอังกฤษ

- Andrew D. W. Forbes. (1986). The “Cin-Hō” (Yunnanese Chinese) Muslims of North Thailand. *Journal of Institute of Muslim Minority Affairs*, 7(1), 173-186.
- Holt S. Hallett. (1889). *A Thousand Miles on an Elephant in the Shan States*. William Blackwood and Sons.

ภาษาจีน

- 安·马斯克韦尔·希尔 (Ann Maxwell Hill). (1985). 泰国北部的中国云南人 (陈建明译). *东南亚南亚研究*, 1, 58-60.
- 方国瑜 (主编). (2001). *云南史料丛刊 (第 10 卷)*. 云南大学出版社.
- 胡阳全. (1999). *云南马帮*. 福建人民出版社.
- 蓝勇. (1992). *南方丝绸之路*. 重庆大学出版社.
- 李群, 李士斌. (1986). 中国驴、骡发展历史概述. *中国农史*, 4, 60-67.
- 马可波罗. (2008). *马可波罗行记 (冯承钧译)*. 内蒙古人民出版社.
- 中央研究院历史语言研究所. (1962). *明实录*. 中央研究院历史语言研究所.
- 木芹. (1982). *云南地方史讲义*. 云南人民出版社.
- 屈小玲. (2011). 中国西南与境外古道: 南方丝绸之路及其研究述略. *西北民族研究*, 68(1), 172-179.

- 谢远章 (ยรรยง จีระนคร). (2016). *谢远章学术文选*. 云南大学出版社.
- 何平. (2001). 移居泰国云南人的过去和现在. 收录于 方铁 (主编), *中国西南边疆民族研究 (第1辑)*. 云南大学出版社.
- 王明达, 张锡禄. (2008). *马帮文化*. 云南人民出版社.
- 姚继德. (2002a). 泰国北部的云南穆斯林—秦和人. *思想战线*, 3, 60-63.
- 姚继德. (2002b). 云南回族马帮的组织与分布. *回族研究*, 2, 67-75.