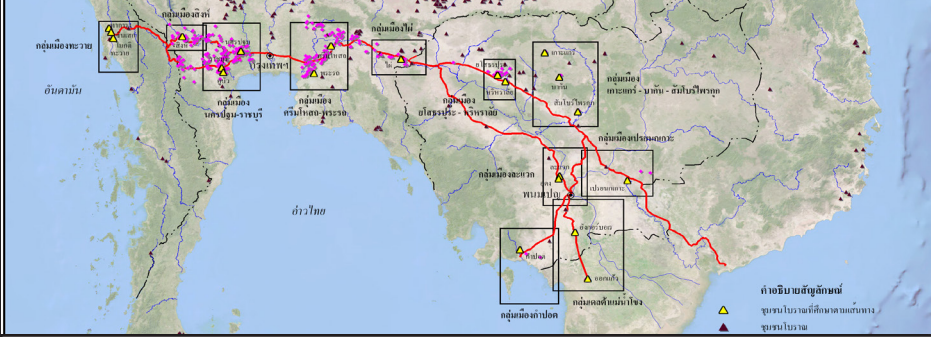




01

เมืองท่า เมืองโบราณ เส้นทางการค้า และการตั้งถิ่นฐาน บนเส้นทางปากมังกร - ปากโขง

Port Towns, Ancient Settlements and Trade Routes along the Pak Mangkon- Pak Kong Corridor

Received: October 10, 2025 | Revised: December 4, 2025 | Accepted: December 12, 2025
DOI: 10.14456/drj.2025.11

ชวลิต ขาวเขียว*

Chawalit Khaokhiew

* ผู้ช่วยศาสตราจารย์ประจำภาควิชาโบราณคดี คณะโบราณคดี มหาวิทยาลัยศิลปากร อีเมล:
khiew100@gmail.com

Assistant Professor, Department of Archaeology, Faculty of Archaeology, Silpakorn University.
email: khiew100@gmail.com

บทคัดย่อ

การศึกษาเมืองท่า เมืองโบราณ เส้นทางการค้า และการตั้งถิ่นฐาน บนเส้นทางปากมังกร - ปากโขง เป็นส่วนหนึ่งของโครงการวิจัยภูมิฐานชายฝั่งทะเลโบราณเมืองท่า เส้นทางการค้า และความเชื่อมโยงกับการตั้งถิ่นฐานแรกเริ่มในประเทศไทย ในบริบทของภูมิอารยธรรมสุวรรณภูมิ ซึ่งดำเนินการศึกษาด้วยรูปถ่ายทางอากาศ ภาพจากดาวเทียม และแผนที่ ครอบคลุมถึงการศึกษความเชื่อมโยงของเมืองท่าโบราณตามเส้นทางปากมังกร (ปากแม่น้ำทวาย) - ปากโขง (ปากแม่น้ำโขง) ที่มีปฏิสัมพันธ์ระดับท้องถิ่นถึงระดับภูมิภาค เน้นชุมชนโบราณตามรายทาง โดยเฉพาะเมืองโบราณสำคัญ และสภาพแวดล้อมการตั้งถิ่นฐานของเมือง ผลการศึกษาสามารถจัดแบ่งกลุ่มเมืองสำคัญเป็น 11 กลุ่มเมือง ได้แก่ กลุ่มเมืองทวาย กลุ่มเมืองสิงห์ กลุ่มเมืองนครปฐม-ราชบุรี กลุ่มเมืองศรีมโหสถ-พระรถ กลุ่มเมืองไผ่ กลุ่มเมืองยโสธรประ-หริหรัลย์ กลุ่มเมืองเกาะแกร์ - บากัน - สมโบร์ไพรกุก กลุ่มเมืองละแวก กลุ่มเมืองเปรยนกเกาะ กลุ่มเมืองกำปอด และกลุ่มสันดอนสามเหลี่ยมแม่น้ำโขง ซึ่งทั้ง 11 กลุ่มเมืองนี้ ปรากฏหลักฐานเมืองโบราณที่สำคัญ จำนวน 20 เมือง ตามปรากฏหลักฐานทางโบราณคดีภาคพื้นดินซึ่งสอดคล้องกับการแปลความจากภาพถ่ายทางอากาศและภาพจากดาวเทียมดังกล่าวได้แสดงรายละเอียดทั้งรูปแบบผังเมืองและสภาพแวดล้อมการตั้งถิ่นฐาน ซึ่งแสดงถึงความสำคัญของเส้นทางดังกล่าวในสุวรรณภูมิได้เป็นอย่างดี

คำสำคัญ: เมืองท่า, เมืองโบราณ, เส้นทางการค้า, เส้นทางปากโขง-ปากมังกร
สุวรรณภูมิ

Abstract

The study of port towns, ancient urban centers, trade routes, and settlement patterns along the Pak Mangkon–Pak Kong corridor is considered part of the research project entitled “Ancient Coastal Landscapes, Port Cities, Trade Routes, and the Emergence of Early Settlements in Thailand within the Civilizational Context of Suvarnabhumi.” This project has employed aerial photography, satellite imagery interpretation to analyzed and cartographic analysis to examine the interconnections of ancient port towns along the route stretching from the mouth of the Tavoy River (Pak Mangkon) to the mouth of the Mekong River (Pak Kong). The investigation encompasses local interactions associated with regional relationship, with emphasis on ancient communities situated along the route, notably key urban centers and their settlement environments. These findings indicate that there were eleven notaby key urban centers, namely, the Tavoy, the Singh, the Nakhon Pathom–Ratchaburi, the Si Mahosot–Phra Rot, the Phai, the Yasodharapura–Hariharalaya, the Koh Ker–Bakan–Sambor Prei Kuk, the Lavek, the Prei Nokor, the Kampot, and the Mekong Delta. Along the route, twenty significant ancient towns have been found. Detailed analyses of their urban layouts and settlement environments revealed the method and archaeological finding an importance of this corridor in history and its role in shaping patterns of interaction, trade, and early state formation within the Suvarnabhumi area.

Keywords: port towns, ancient urban center, trade route, Pak Mangkon–Pak Kong corridor, Suvarnabhumi

1. บทนำ

ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรือ “สุวรรณภูมิ” ได้รับการกล่าวถึงมาแต่โบราณในฐานะดินแดนแห่งความมั่งคั่งและอุดมสมบูรณ์ ทั้งในด้านทรัพยากรธรรมชาติและความหลากหลายทางวัฒนธรรม พื้นที่แห่งนี้ถูกกำหนดให้เป็นศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนสินค้า ผู้คน และวัฒนธรรมระหว่างโลกตะวันออกและตะวันตก ความสำคัญเชิงภูมิศาสตร์ของสุวรรณภูมิอยู่ที่การเป็น “เส้นทางคาบสมุทร” ซึ่งทอดยาวระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับทะเลจีนใต้ ทำให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นเส้นทางลัดที่เชื่อมโยงการค้าระหว่างสองพื้นน้ำโดยตรง เส้นทางการค้าโบราณในภูมิภาคนี้จึงมิใช่เพียงการลำเลียงสินค้า หากแต่ยังเป็นการเคลื่อนย้ายความรู้ ศาสนา และเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่พัฒนาเป็นสังคมเมืองรัฐและอาณาจักรในเวลาต่อมา งานวิจัยเกี่ยวกับเส้นทางการค้าและเมืองท่าในบริบทสุวรรณภูมิจึงมุ่งทำความเข้าใจทั้ง “โครงสร้างภูมิประเทศ” ที่เป็นตัวกำหนดเส้นทาง และ “หลักฐานทางโบราณคดี-เอกสาร” ยืนยันการดำรงอยู่ของเครือข่ายทางการค้า

บทความนี้มุ่งอธิบายเส้นทางการค้าโบราณโดยเฉพาะ “เส้นทางปากมังกร-ปากโจง” ซึ่งเป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมปากแม่น้ำทวาย (เมียนมา) สู่อินทอสมุทหรืออ่าวไทย (กัมพูชา-เวียดนาม) ผ่านดินแดนไทยและกัมพูชา โดยทำการศึกษาด้วยรูปถ่ายทางอากาศ ภาพจากดาวเทียม และแผนที่ รวมถึงหลักฐานเอกสารต่างๆ ซึ่งชี้ให้เห็นถึงความสัมพันธ์ของเครือข่ายเมืองท่าและชุมชนโบราณตลอดเส้นทาง เส้นทางปากมังกร-ปากโจง จึงไม่เพียงแต่เป็นเส้นทางการค้าที่เชื่อมโยงระหว่างมหาสมุทรอินเดียและทะเลจีนใต้ แต่ยังเป็นเส้นทางแพร่กระจายของอารยธรรม ศาสนา และเทคโนโลยีจากอินเดียและจีนสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ส่งผลให้เกิดการผสมผสานทางวัฒนธรรมที่หลากหลายและมีเอกลักษณ์เฉพาะตัวของพื้นที่

2. เส้นทางปากมังกร-ปากโขง

ในบรรดาเส้นทางข้ามคาบสมุทรทั้งหมด เส้นทาง **ปากมังกร-ปากโขง** เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญยิ่งเส้นทางหนึ่ง เพราะเป็นเส้นทางที่เชื่อม ปากแม่น้ำทวาย (เมียนมา) หรือ “ปากมังกร” กับดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำโขง (กัมพูชา-เวียดนาม) หรือ “ปากโขง” ทั้งนี้การเรียกชื่อ ปากมังกร จะเรียกตามรูปร่างลักษณะภูมิประเทศที่เหมือนปากมังกร ส่วนปากโขงจะเรียกชื่อตามบริเวณที่ตั้งภูมิศาสตร์ คือ บริเวณปากแม่น้ำโขง โดยหลักฐานสำคัญที่ยืนยันความเป็นเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางในสมัยโบราณคือ ชุมชนโบราณ และแหล่งโบราณคดีที่ปรากฏหลักฐานตามเส้นทางในการศึกษาความสำคัญของเส้นทางข้ามคาบสมุทรปากมังกร-ปากโขง ถึงความเป็นเส้นทางติดต่อและการค้าโบราณ ต้องอาศัยข้อมูลทางประวัติศาสตร์ โบราณคดีตามรายทาง นำมาประกอบกับสภาพภูมิประเทศที่ปรากฏให้เห็นบนภาพจากดาวเทียม และแผนที่ภูมิประเทศ การศึกษาเช่นนี้ทำให้พบว่า จากบริเวณพื้นที่ปากมังกร (ปากแม่น้ำทวาย) มีเมืองโบราณตั้งอยู่ถึง 6 เมือง มีเมืองโบราณตากการาเป็นเมืองที่ตั้งขึ้นก่อน และได้รับการยอมรับว่าเป็นเมืองท่าโบราณ เมืองที่เหลือดังขึ้น มาตามลำดับจนกระทั่งถึงปัจจุบัน แสดงถึงความสำคัญของพื้นที่และเส้นทางการติดต่อค้าขายเรื่อยมา เมื่อข้ามมาฝั่งไทยตามเส้นทางโบราณซึ่งอาศัยการเดินทางตามหุบเขา มีความใกล้เคียงกับเส้นทางถนนที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ผ่านเข้าฝั่งไทยตามช่องเขาด่านบ้องตี้ หรือจะเข้าทางช่องเขาด่านน้ำพุร้อนก็เป็นช่องทางที่สะดวก สามารถเดิน

ทางตามช่องเขา และทางน้ำได้จนถึงแม่น้ำแควน้อย ซึ่งมีเมืองสิงห์ ที่อำเภอไทรโยค จังหวัดกาญจนบุรี เป็นชุมชนใหญ่รองรับ การติดต่อปะทะสังสรรค์ระหว่างทาง สามารถเดินทางตามแม่น้ำแควน้อย เข้าสู่ลุ่มน้ำแม่กลองจนถึงเมืองราชบุรี-เมืองโบราณคูบัว ฝั่งทะเลอ่าวไทยด้านตะวันออก ช่วงเวลาในอดีตที่ในที่ราบภาคกลาง ตอนล่างมีสภาพเป็นชะวากทะเล น้ำทะเลท่วมถึง เส้นทางการค้าทางบกช่วงนี้สิ้นสุดที่เมืองโบราณคูบัว หากจะเดินทางต่อทางบกต้องอ้อมไปตามขอบชายทะเลในสมัยนั้น ซึ่งมีเมืองโบราณสำคัญหลายแห่งตั้งอยู่โดยรอบ หากจะเดินทางต่อไปยังเมืองสำคัญในกลุ่มอินโดจีน ทางสะดวกที่สุดคือทางเรือ โดยไปขึ้นฝั่งที่เมืองโบราณพระรถ (อำเภอพนสนิมคม จังหวัดชลบุรี) หรือเมืองโบราณศรีมโหสถ (ปราจีนบุรี) แล้วเดินทางต่อทางบกผ่านเมืองโบราณในกลุ่มน้ำบางปะกง ผ่านเมืองไผ่ และเข้าสู่ที่ราบลุ่มอินโดจีน เดินทางตามขอบอินโดจีนได้ทั้งฝั่งตะวันออก และฝั่งตะวันตก แต่เส้นทางฝั่งตะวันออก น่าจะเป็นเส้นทางหลัก และใช้ต่อเนื่องกันมาหลายยุคสมัย โดยผ่านเมืองสำคัญของอาณาจักรกัมพูชาหรือเขมรโบราณได้ จนถึงเมืองโบราณอังกอร์บอเร (Angkor Borei) หรือ วยธปุระ (Vyadhapura) ตามข้อสันนิษฐานของนักวิชาการในปัจจุบัน (Jacques, Claude 1988) จากนั้นน่าจะเป็นการเดินทางทางเรือ เนื่องจากเมืองโบราณอังกอร์บอเร เป็นเมืองสำคัญที่มีคลองขุดถึงเมืองโบราณออกแาว เมืองท่าสำคัญของอาณาจักรฟูนัน (พุทธศตวรรษที่ 6-12) และในระยะต่อมาเมื่อเมืองออกแาวลดบทบาทลง น่าจะใช้เส้นทางตามแม่น้ำบาสัก (Bassac River) หรือแม่น้ำซ่งเหว (Song Hau) เป็นทางติดต่อสู่ทะเลเปิด หรืออาจใช้ทั้งสองเส้นทาง ซึ่งเป็นเรื่องราวที่น่าศึกษาต่อไป เมื่อนำตำแหน่งของแหล่งโบราณคดี และตำแหน่งเมืองโบราณมาพิจารณาพร้อมกับแนวเส้นทางข้ามคาบสมุทรปากมึงกร-ปากโขง (ภาพที่ 1) จะเห็นได้ว่าบริเวณแนวเส้นทางนี้ มีการตั้งถิ่นฐานในอดีตอยู่จำนวนมาก เรียงรายตามแนวเส้นทาง สอดคล้องกับการเป็นเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางติดต่อเชื่อมโยงถึงกันตลอดเส้นทาง และเมื่อพิจารณาถึงยุคสมัยของแหล่งโบราณคดี และเมืองโบราณตามเส้นทางฯ พบว่า สมัยก่อนพุทธศตวรรษที่ 2 (ประมาณก่อน 2,500 ปีมาแล้ว) น่าจะมีการใช้เส้นทางข้ามคาบสมุทรปากมึงกร-ปากโขงด้านตะวันตก (ทวาย-ราชบุรี) แล้ว แด่ทางด้านตะวันออก (ชลบุรี-ออกแาว) มีข้อมูลไม่เพียงพอที่จะสรุปได้ว่ามีเส้นทางเช่นเดียวกันกับทางฝั่งตะวันตก อย่างไรก็ตามในพุทธศตวรรษที่ 1-5 เริ่มปรากฏการตั้งถิ่นฐานตามรายทางอย่างชัดเจน เป็นหลักฐานว่าน่าจะมีการใช้เส้นทางนี้ในการเดินทางติดต่อตลอด

3.1 กลุ่มเมืองทวาย (ภาพที่ 2) พื้นที่บริเวณปากแม่น้ำทวายตั้งอยู่ทางฝั่งทะเลอันดามัน ทางภาคใต้ของประเทศเมียนมา ในเขตปกครองตะนาวศรี มีลักษณะเป็นชะวากทะเลยาวลึกเข้าไปในแผ่นดินในแนวเหนือ-ใต้ ขนาบด้วยทิวเขาทั้งทางด้านตะวันตก (ทิวเขาเลกะ) และตะวันออก (ทิวเขาตะนาวศรี) **เมืองโบราณตาการา (Thagara or Myo Haung)** เป็นเมืองที่มีกำแพงเมืองคูเมืองล้อมรอบ ตั้งอยู่บนเนินโดดกลางที่ราบฝั่งตะวันตกของแม่น้ำทวาย ทางทิศเหนือของเมืองทวายประมาณ 10 กิโลเมตร กำแพงเมืองคูเมืองขุดล้อมรอบบริเวณขอบเนินติดที่ราบเป็นรูปร่างตามรูปเนินครอบคลุมเนื้อที่ทั้งเมืองประมาณ 1,100 ไร่ สันนิษฐานว่าเป็นเมืองในวัฒนธรรมปยู (Pyu culture) ประมาณช่วงพุทธศตวรรษที่ 6-14 **เมืองทวาย** ตั้งอยู่บนเนินใหญ่ฝั่งตะวันออกติดแม่น้ำทวาย ห่างจากปากแม่น้ำราว 60 กิโลเมตร บนเนินดังกล่าวเป็นที่ตั้งของเมืองโบราณซินเซะ (Sin Zeik) ที่มีหลักฐานสถูปเจดีย์โบราณ (Ora-galon pagoda) กำหนดอายุไว้ราวพุทธศตวรรษที่ 16 **เมืองโมกตี (Mokti)** ตั้งอยู่บนเนินฝั่งตะวันออกของแม่น้ำทวาย ห่างจากเมืองทวายมาทางทิศใต้ประมาณ 9 กิโลเมตร กำแพงเมืองคูเมืองขุดล้อมขอบเนินและบนเนินสองเนินเชื่อมต่อกัน 1 ถึง 3 ชั้น จากโบราณวัตถุที่พบบ่งบอกช่วงเวลาของการตั้งถิ่นฐานน่าจะอยู่ในช่วงที่ต่อเนื่องจากวัฒนธรรมปยู อายุพุทธศตวรรษที่ 15-16

3.2 กลุ่มเมืองสิงห์ (ภาพที่ 3) ประกอบด้วยเมืองโบราณในพื้นที่ด้านทิศใต้ของจังหวัดกาญจนบุรี โดยเมืองสิงห์เป็นเมืองสำคัญที่ตั้งอยู่ริมฝั่งตะวันออกของแม่น้ำแควน้อย ห่างจากตำแหน่งที่แม่น้ำแควน้อยบรรจบกับแม่น้ำแควใหญ่เป็นแม่น้ำแม่กลองประมาณ 31 กิโลเมตร ภายในเมืองมีปราสาทเมืองสิงห์เป็นโบราณสถานพุทธศาสนาฝ้ายมหายานตามศิลปะขอมแบบสมัยบายน สร้างขึ้นพุทธศตวรรษที่ 18 ปรากฏหลักฐานในศิลาจารึกปราสาทพระขรรค์ของกัมพูชา จารึกโดยเจ้าชายวิกรมการพระโอรสในพระเจ้าชัยวรมันที่ 7 กล่าวถึง “เมืองศรีชัยสิงหบุรี” ซึ่งนักโบราณคดีสันนิษฐานว่าน่าจะเป็นเมืองสิงห์แห่งนี้ (ชูศักดิ์ ทิพย์เกสร. 2513)

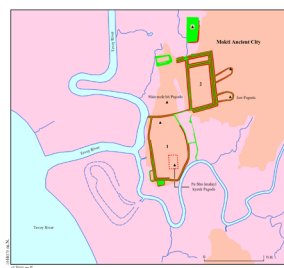
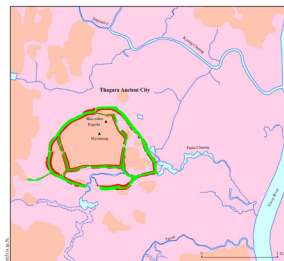
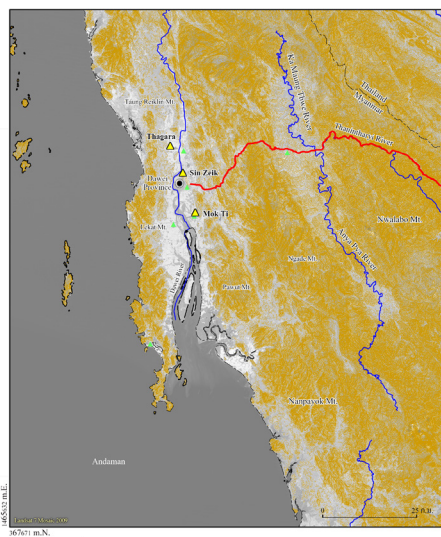
3.3 กลุ่มเมืองนครปฐม-ราชบุรี (ภาพที่ 4) ประกอบด้วยเมืองสำคัญ 3 เมือง ได้แก่ เมืองโบราณนครปฐม เมืองโบราณคูบัว และเมืองโบราณราชบุรี โดยทั้งสามเมืองมีช่วงเวลาที่ย่อมสมัยกันและสามารถเดินทางติดต่อถึงกันได้โดยสะดวก **เมืองโบราณราชบุรีและเมืองโบราณคูบัว** เป็นเมืองที่น่าจะมีความสัมพันธ์กันโดยตรง กล่าวคือเมืองคูบัวสร้างขึ้นก่อน เดิมน่าจะเป็นเมืองคูคลองบนที่ราบใกล้ชายฝั่งชะวากทะเล

ต่อมาจึงสร้างกำแพงเมืองคูเมืองล้อมรอบบริเวณเมืองคูคลองเป็นรูปเหลี่ยมมน **เมืองโบราณนครปฐม** ตั้งอยู่บนส่วนปลายด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ของเนินตะกอน น้ำพารูปพัดแม่กลอง มีเจดีย์พระประโทนเป็นศูนย์กลางเมือง กำแพงเมืองคูเมืองชุด คร่อมแม่น้ำโบราณคลองบางแก้ว ล้อมรอบบริเวณที่ราบเป็นรูปคล้ายไต

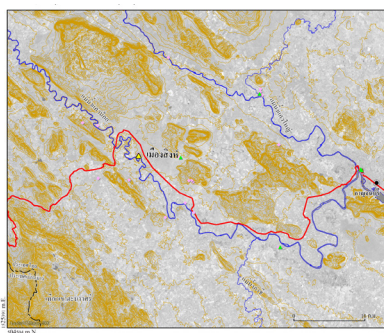
3.4 กลุ่มเมืองศรีมโหสถ-พระรถ (ภาพที่ 5) ประกอบด้วยเมืองสำคัญ 3 เมือง ได้แก่ เมืองพระรถ จังหวัดชลบุรี เมืองโบราณคูเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา และเมืองศรีมโหสถ จังหวัดปราจีนบุรี และมี**เมืองพระรถ** อำเภอนนทบุรี เป็นเมืองท่าโบราณเมืองหนึ่งในวัฒนธรรมทวารวดี มีช่วงเวลาร่วมสมัยกับเมืองศรีมโหสถ จากหลักฐานโบราณวัตถุที่พบ สรุปได้ว่า มีการติดต่อค้าขายกับเปอร์เซียและจีนใน สมัยราชวงศ์ถัง ช่วงพุทธศตวรรษที่ 14-16 **เมืองศรีมโหสถ** เป็นแหล่งชุมชนมาตั้งแต่ สมัยทวารวดี-พูนัน หรือก่อนนั้น พบหลักฐานเริ่มต้นเป็นเมืองคู-คลองและพเนินยาวใน บริเวณที่ราบด้านตะวันตกของเมืองมีกำแพงเมือง-คูเมืองล้อมรอบซึ่งสร้างขึ้นในภายหลัง ในพุทธศตวรรษที่ 12 (บัณฑิต ลิวชัยชาญ. 2558)

3.5 กลุ่มเมืองไผ่ (ภาพที่ 6) ประกอบด้วยเมืองสำคัญเพียงเมืองเดียว คือ เมืองไผ่ ตั้งอยู่ในบริเวณต้นน้ำของกลุ่มน้ำโดนเลสาบ ห่างจากที่ตั้งตัวอำเภอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว กำแพงเมือง-คูเมืองเป็นแนวโค้งล้อมรอบเนินและขยาย ขอบเขตเมืองเป็นแนวซ้อนรูปวงรีล้อมสองฝั่งคลองไผ่ สภาพแวดล้อมการตั้งถิ่นฐาน และหลักฐานโบราณคดีบ่งชี้ว่า เมืองไผ่ตั้งอยู่บนเส้นทางคมนาคมระหว่างที่ราบภาค กลางตอนล่างและที่ราบโดนเลสาบร่วมสมัยกับเมืองหลายเมืองในวัฒนธรรมทวารวดี มีเมืองศรีมโหสถเป็นเมืองท่าในสมัยนั้น

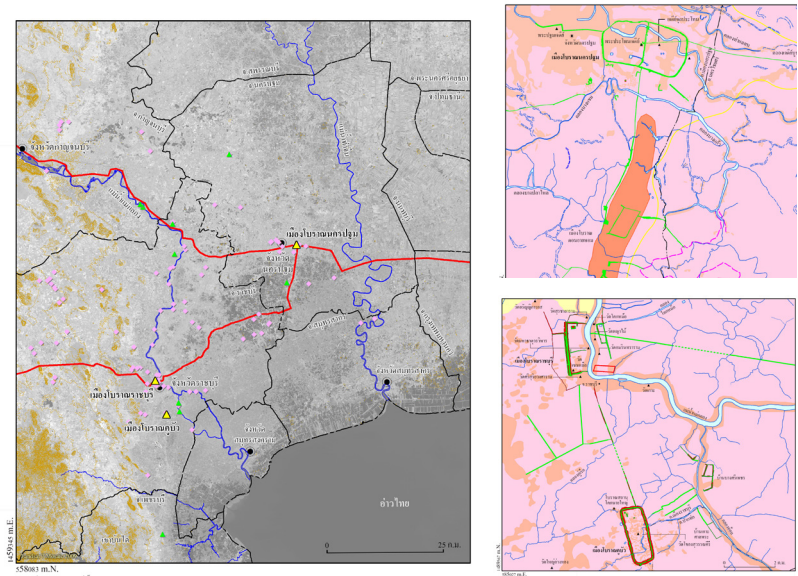
3.6 กลุ่มเมืองยโสธรปุระ-หริหาราลัย (ภาพที่ 7) ประกอบด้วยเมืองหลัก 2 เมือง ได้แก่ เมืองยโสธรปุระ (Yasodharapura) และเมืองหริหาราลัย (Hariharalaya) ทั้งสองเมืองเป็นราชธานีโบราณของอาณาจักรกัมพูชาและมีเรื่องราวเกี่ยวข้องกัน อย่างใกล้ชิด เมืองหริหาราลัยตั้งขึ้นเป็นราชธานีแห่งแรกในรัชสมัยพระเจ้าชัยวรมันที่ 2 หรือพระเจ้าปรมศวร (พ.ศ.1345-1393) ณ ริมโดนเลสาบทางเหนือ ต่อมาในรัชสมัย พระเจ้ายโสธรวรมันที่ 1 (พ.ศ.1432-1443) ได้มีพระราชดำริให้ย้ายเมืองหลวงมาอยู่ที่ ยโสธรปุระหรือที่เรียกกันภายหลังว่า “เมืองพระนคร” (กรมศิลปากร.2565) ทาง ตะวันออกเฉียงเหนือของเมืองหริหาราลัยประมาณ 16 กิโลเมตร



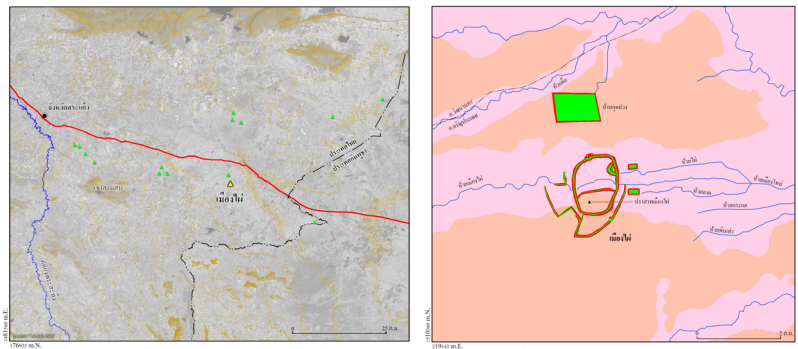
ภาพที่ 2 กลุ่มเมืองทวาย ตามเส้นทางปากโขง-ปากมั่ง



ภาพที่ 3 กลุ่มเมืองสิงห์ ตามเส้นทางปากโขง-ปากมั่ง



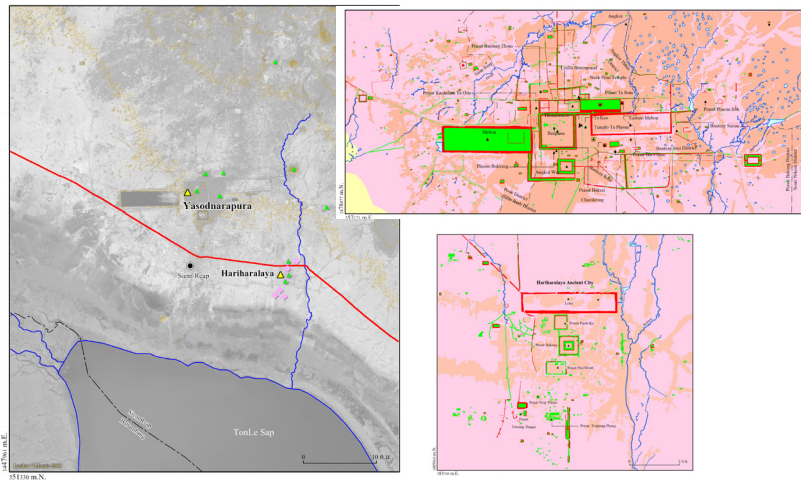
ภาพที่ 5 กลุ่มเมืองศรีมโหสถ-พระรถ ตามเส้นทางปากโขง-ปากมั่งกร



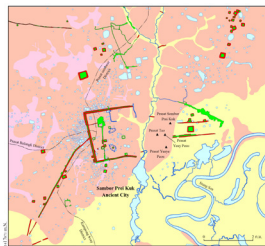
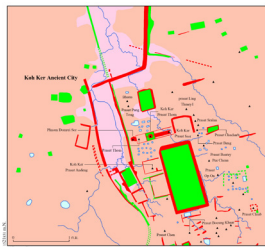
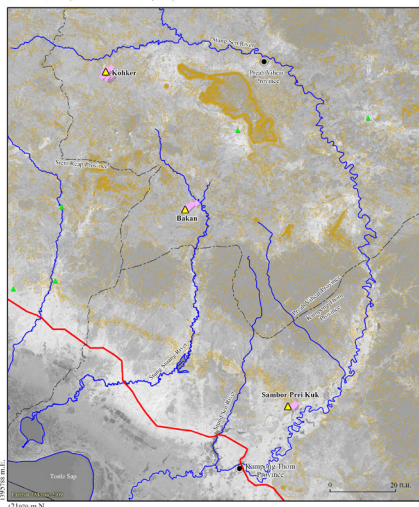
ภาพที่ 6 กลุ่มเมืองไผ่ ตามเส้นทางปากโขง-ปากมั่งกร

3.7 กลุ่มเมืองเกาะแกร์-бакัน-สมโบร์ไพรกุก (ภาพที่ 8) ประกอบด้วยเมืองโบราณสำคัญ 3 เมือง ได้แก่ เมืองเกาะแกร์ หรือเมืองโฌกครคยาร์ (Koh Ker), เมืองбакัน หรือเมืองพระขรรค์ (Bakan or Preah Khan), และเมืองสมโบร์ไพรกุก หรืออีสานปุระ (Sambor Prei Kuk or Isanapura) ทั้งสามเมืองตั้งอยู่ในเขตเนินเขาและภูเขาต้านตะวันออกของโตนเลสาบ ต่างจากเมืองโบราณอื่นในเขตประเทศกัมพูชา ซึ่งแต่ละเมืองสร้างขึ้นต่างสมัยกัน แต่ทุกเมืองมีเส้นทางตามธรรมชาติ (ร่องน้ำ หุบเขา) ติดต่อกับโตนเลสาบได้โดยสะดวกทั้งสิ้น

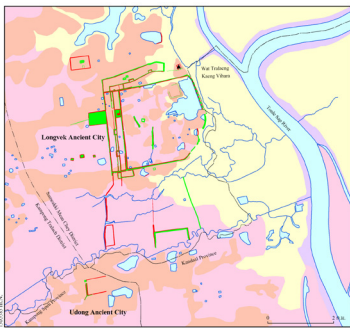
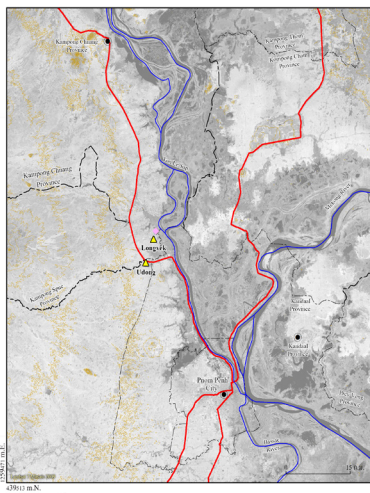
3.8 กลุ่มเมืองละแวก (ภาพที่ 9) พื้นที่ด้านใต้ของโตนเลสาบบริเวณที่แม่น้ำโตนเลสาบระบายน้ำมาจากทะเลสาบโตนเลสาบมารวมกับแม่น้ำโขงที่กรุงพนมเปญ ในบริเวณนี้มีการตั้งถิ่นฐานของเมืองสำคัญ 3 เมือง เป็นเมืองหลวงของอาณาจักรเขมรโบราณ 2 เมือง ได้แก่ เมืองโบราณละแวก และเมืองโบราณอูดง และอีกเมืองคือกรุงพนมเปญ ซึ่งเป็นเมืองหลวงปัจจุบัน **เมืองโบราณละแวก** มีความสำคัญเป็นเมืองหลวงของอาณาจักรเขมรละแวกตั้งแต่ พ.ศ. 2096 ถึง พ.ศ. 2136 ตำแหน่งที่ตั้งเมืองอยู่ทางตะวันตกเฉียงเหนือของพนมเปญประมาณ 36 กิโลเมตร ส่วนเมืองอูดง เป็นเมืองหลวงช่วง พ.ศ. 2161-2170 และ พ.ศ. 2281-2339 โดย กรุงพนมเปญ เริ่มเป็นเมืองหลวงครั้งแรก ใน ค.ศ. 1977 (Jacobson, Trudy. 2008)



ภาพที่ 7 กลุ่มเมืองยโสธรปุระ-หริหรัลย์ ตามเส้นทางปากโขง-ปากมังกร



ภาพที่ 8 กลุ่มเมืองเกาะแกร์-бакัน-สัมโบร์ไพรกุก ตามเส้นทางปากโจง-ปากมั่งกร

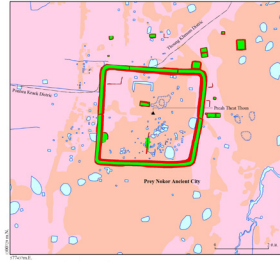
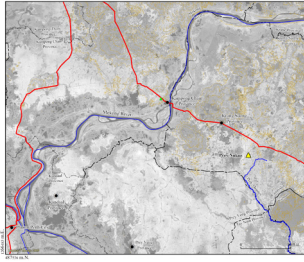


ภาพที่ 9 กลุ่มเมืองกลุ่มเมืองละแวก
ตามเส้นทางปากโจง-ปากมั่งกร

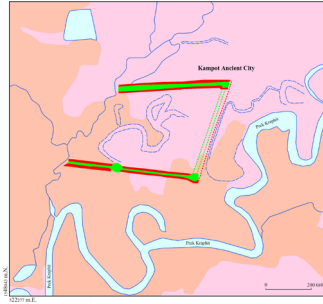
3.9 กลุ่มเมืองเปรยงนเคาะ (ภาพที่ 10) เส้นทางข้ามคาบสมุทรปากมังกร-ปากโขงส่วนที่ผ่านเมืองโบราณเปรยงนเคาะ (Prey Nokor) เป็นเส้นทางทางบกที่ตรงออกสู่ทะเลจีนใต้ที่บริเวณนครโฮจิมินห์ ประเทศเวียดนาม เป็นเส้นทางที่แยกมาจากเส้นทางหลักที่มุ่งสู่เมืองโบราณอังกอร์โบเรและเมืองออกแควในประเทศเวียดนาม

3.10 กลุ่มเมืองกำปอต (ภาพที่ 11) เส้นทางข้ามคาบสมุทรปากมังกร-ปากโขงส่วนที่ผ่านเมืองโบราณกำปอต (Kampot) เป็นเส้นทางทางบก แยกจากเส้นทางหลักที่โตนเลบาติ (Tonle Bati) ทางตะวันตกเฉียงใต้ของพนมเปญ 25.5 กิโลเมตร ออกมาทางตะวันออกเฉียงใต้ สิ้นสุดที่แม่น้ำ Preaek Tuek Chhu บริเวณตัวจังหวัดกำปอต

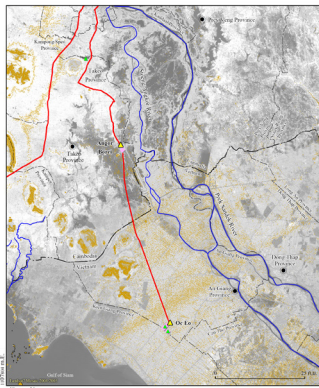
3.11 กลุ่มดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำโขง (ภาพที่ 12) บริเวณที่ราบปากแม่น้ำโขงเป็นดินแดนที่มีความอุดมสมบูรณ์ เป็นที่ราบกว้างใหญ่เกิดจากตะกอนที่แม่น้ำโขงนำมาสะสม มีน้ำท่วมเป็นประจำทุกปี และเป็นแหล่งอารยธรรมโบราณสำคัญแห่งหนึ่งของเอเชียและของโลก ในอดีตเคยมีเมืองออกแคว (Oc-Eo) เมืองท่าสำคัญที่เรือทุกลำที่ผ่านต้องแวะ เส้นทางปากมังกร-ปากโขงสายหลักเริ่มต้นและสิ้นสุดบริเวณนี้ เมืองสำคัญในบริเวณนี้นอกจากออกแควแล้ว ยังมีเมืองอังกอร์บอเร (Angkor Borei) เป็นเมืองโบราณที่นักวิชาการปัจจุบันเชื่อว่าเป็นเมืองหลวงของอาณาจักรฟูนันที่ชื่อ “วราชปุระ” **เมืองอังกอร์บอเร** ตั้งอยู่ในเขตอำเภออังกอร์บอเร จังหวัดตาแก้ว (Takeo Province) ตัวเมืองตั้งอยู่บนเนินที่เกิดจากการสะสมตะกอนปากแม่น้ำเก่า สูงจากพื้นที่ราบโดยรอบประมาณ 3-4 เมตร กำแพงเมือง-คูเมืองขุดล้อมรอบบริเวณเนินและที่ราบเป็นรูปเหลี่ยมมน 2 วงเชื่อมต่อกัน **เมืองออกแคว** ตั้งอยู่บนที่ราบทิศตะวันออกเฉียงใต้ของเมืองอังกอร์บอเร ห่างประมาณ 86 กิโลเมตร ในเขตจังหวัดอานซาง (An Giang Province) เวียดนาม ปัจจุบันร่องรอยของคู-คันดินและกำแพงเมือง-คูเมืองที่แสดงบริเวณตั้งเมืองลบเลือนอย่างมาก เนื่องจากการจัดการพื้นที่ชลประทานของเวียดนาม



ภาพที่ 10 กลุ่มเมืองเปรยนกเกาะ
ตามเส้นทางปากโขง-ปากมั่งกร



ภาพที่ 11 กลุ่มเมืองกำปอด
ตามเส้นทางปากโขง-ปากมั่งกร



ภาพที่ 12 กลุ่มเดลต้าแม่น้ำโขง ตามเส้นทางปากโขง-ปากมั่งกร

4. การวิเคราะห์ความสำคัญของเส้นทาง

4.1 ความสำคัญทางประวัติศาสตร์ จากการศึกษาพบว่าเส้นทางข้ามคาบสมุทรปากมังกร-ปากโขงมีการใช้งานที่ยาวนานและต่อเนื่อง มีหลักฐานการตั้งถิ่นฐานตั้งแต่ก่อนพุทธศตวรรษที่ 1 หรือประมาณก่อน 2,500 ปีมาแล้ว แสดงให้เห็นว่าเส้นทางนี้เป็นเส้นทางการติดต่อและการค้าที่สำคัญมาตั้งแต่โบราณกาล ความต่อเนื่องของการใช้เส้นทางนี้ตลอดหลายสมัย สะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญทางยุทธศาสตร์ของตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ที่เชื่อมโยงระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับทะเลจีนใต้ ซึ่งเป็นจุดผ่านที่สำคัญของการติดต่อค้าขายระหว่างตะวันออกและตะวันตก

4.2 ความสำคัญทางวัฒนธรรม เส้นทางปากมังกร-ปากโขงไม่เพียงแต่เป็นเส้นทางการติดต่อของผู้คนเท่านั้น แต่ยังเป็นเส้นทางการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม ศาสนา ปรัชญา ความเชื่อ และเทคโนโลยีต่างๆ ดังเห็นได้จากหลักฐานทางโบราณคดีที่แสดงอิทธิพลของวัฒนธรรมต่างๆ ในเมืองตามเส้นทาง ได้แก่ การแพร่กระจายของพระพุทธศาสนา การผสมผสานทางศิลปะและสถาปัตยกรรม การแลกเปลี่ยนเทคโนโลยี

4.3 ความสำคัญทางเศรษฐกิจ เส้นทางปากมังกร-ปากโขงเป็นเส้นทางการค้าสำคัญในการแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างอินเดียกับจีน สินค้าสำคัญในการค้าขาย ได้แก่ **สินค้าจากจีน:** ผ้าไหม ใบชา เครื่องปั้นดินเผา เครื่องโลหะ **สินค้าจากภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และอินเดีย:** ลูกปัดแก้ว ลูกปัดหิน เครื่องเทศ สมุนไพร อำพัน งาช้าง เป็นต้น การค้าขายตามเส้นทางนี้ไม่เพียงแต่ส่งผลให้เกิดความเจริญรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจในเมืองต่างๆ ตามเส้นทาง แต่ยังเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาเทคโนโลยี การขนส่ง การต่อเรือ และการบริหารจัดการเมืองท่า หลักฐานการค้าขายที่พบในเมืองต่างๆ ตามเส้นทาง เช่น โบราณวัตถุจากจีน เปอร์เซีย และอินเดียที่พบในเมืองศรีมโหสถ เมืองพระรถ และเมืองออกแฉว แสดงให้เห็นถึงขอบข่ายการค้าขายที่กว้างไกลและหลากหลาย

4.4 การเชื่อมโยงกับเครือข่ายการค้านานาชาติ เส้นทางปากมังกร-ปากโขงเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายเส้นทางการค้าสากลที่เชื่อมโยงเส้นทางสายไหมทั้งทางบกและทางทะเล ทำให้ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กลายเป็นจุดศูนย์กลางการค้าระหว่างตะวันออกและตะวันตก

4.4.1 การเชื่อมโยงกับเส้นทางสายไหมทางทะเล: เส้นทางนี้เป็นส่วนสำคัญของเส้นทางสายไหมทางทะเลที่เชื่อมโยงจีนกับอินเดียและต่อไปยังตะวันออกกลางและตะวันตก โดยเฉพาะในช่วงที่การเดินทางทางทะเลมีความสำคัญเพิ่มขึ้น

4.4.2 การเป็นเส้นทางเลือกนอกจากการใช้ช่องแคบมะละกา: แม้ว่าช่องแคบมะละกาจะเป็นเส้นทางหลักสำหรับการเดินทางทางทะเล แต่เส้นทางข้ามคาบสมุทรยังมีความสำคัญในฐานะเส้นทางทางเลือกที่ปลอดภัยกว่า โดยเฉพาะไม่ต้องเผชิญความเสี่ยงต่อการปล้นของโจรสลัดทางทะเล

4.5 ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำคัญของเส้นทาง

ปัจจัยทางภูมิศาสตร์ ตำแหน่งที่ตั้งของเส้นทางที่เป็นจุดแคบที่สุดของคาบสมุทรเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้เป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดในการเชื่อมโยงระหว่างมหาสมุทรอินเดียและทะเลจีนใต้

ปัจจัยทางการเมือง ความมั่นคงทางการเมืองและการสนับสนุนจากผู้ปกครองท้องถิ่นมีผลต่อความเจริญรุ่งเรืองของเส้นทาง โดยเฉพาะในสมัยที่อาณาจักรต่างๆ ให้การสนับสนุนการค้าขาย

ปัจจัยทางเทคโนโลยีและบริหารจัดการ ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีประกอบกับความรู้สมุทรศาสตร์ ทำให้เกิดการเดินเรือที่ก้าวหน้าตลอดจนความสามารถการสร้างเรือ และบริหารจัดการเมืองท่า การขนส่งสินค้า มีผลต่อการเลือกใช้เส้นทางทางทะเลหรือเส้นทางข้ามคาบสมุทร

5. บทสรุป

เส้นทางข้ามคาบสมุทรปากมังกร-ปากโขง เป็นมรดกวัฒนธรรมที่มีคุณค่าอย่างยิ่งต่อความเข้าใจโบราณคดี ประวัติศาสตร์และการพัฒนาของอารยธรรมมนุษย์ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การศึกษาครั้งนี้แสดงให้เห็นถึงความสำคัญและความต่อเนื่องของเส้นทางนี้ตลอดกว่า 2,500 ปี ในโลกที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในปัจจุบัน การศึกษาและทำความเข้าใจเส้นทางการค้าโบราณนี้ไม่เพียงแต่ช่วยให้เราเรียนรู้จากอดีต แต่ยังสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาและการสร้างความร่วมมือในอนาคต โดยเฉพาะในยุคที่การเชื่อมโยงภูมิสัมพันธ์ทางการค้าขายระหว่างประเทศมีความสำคัญมากขึ้น การอนุรักษ์และการศึกษาเส้นทางนี้อย่างต่อเนื่องจึงเป็นภารกิจสำคัญที่

ต้องได้รับการสนับสนุนจากทุกภาคส่วน เพื่อให้มรดกวัฒนธรรมอันล้ำค่านี้ได้รับการ
สืบทอดไปยังคนรุ่นหลัง และเป็นแรงบันดาลใจในการสร้างสรรค์อนาคตที่ดีกว่า
สำหรับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ภาษาไทย

- กรมศิลปากร. 2565. จารึกสตึกกั๊กถม 2. หน้า 128-159. และ ปัจฉิมบทรจนา “สตึกกั๊กถม ศัพทานุกรมปวิวรรต” หน้า 312-339 ใน **ปราสาทสตึกกั๊กถม อุทยานประวัติศาสตร์ ณ ชายแดนตะวันตก**. กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร กระทรวงวัฒนธรรม
- ขวลิต ขาวเขียว. 2561. **โครงการวิจัยภูมิฐานฐานชายฝั่งทะเลโบราณ เมืองท่า เส้นทางค้า และความเชื่อมโยงการตั้งถิ่นฐานแรกเริ่มในประเทศไทยในบริบทของภูมิอารยธรรมสุวรรณภูมิ**. สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ องค์การมหาชน
- ชูศักดิ์ ทิพย์เกสร. 2513. “อ้างอิงลำดับ 80 ศรีชัยสิงหปุรี” ใน คำติลาจารึกภาษาสันสกฤตที่ปราสาทพระขรรค์ หน้า 187-215. **ประชุมศิลาจารึกภาคที่ 4**. กรุงเทพฯ: คณะกรรมการจัดพิมพ์เอกสารทางประวัติศาสตร์ สำนักนายกรัฐมนตรี.
- บัณฑิต ลีชัยชาญ. 2558. **เมืองโบราณศรีมโหสถ**. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : กรมศิลปากร.
- ผาสุข อินทรารุณ. 2548. **สุวรรณภูมิจากหลักฐานทางโบราณคดี**. โครงการผลิตหนังสือทางวิชาการโบราณคดีและการจัดการทรัพยากรทางวัฒนธรรม ชุดที่3. ภาควิชาโบราณคดี คณะโบราณคดี. มหาวิทยาลัยศิลปากร. กรุงเทพฯ: ศักดิ์โสภารการพิมพ์.
- สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ กระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและการพลังงาน. 2534. **จากห้วง อวกาศสู่พื้นแผ่นดินไทย**. กรุงเทพฯ : บริษัทด้านสุทธาการพิมพ์.
- สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน). 2560. **มรดกไทยจากภาพถ่ายดาวเทียม**, หนังสือเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 7 รอบ 5 ธันวาคม 2554. กรุงเทพฯ : อรุณการพิมพ์.

ภาษาอังกฤษ

Jacques, Claude. “Le Pays Khmer avant Angkor” Dossiers Histoire et Archeologie. Paris:N 125/Mars 1988, p28-3.

Jacobson, Trudy. 2008. **Lost Goddesses : the Daniol of France Power in Cambodian History**. Copenhagen : NIAS Press p.81-83.