

# จังหวัดระยอง : จากเศรษฐกิจชุมชน ถึงทุนนิยมโลกาภิวัตน์\*

## Rayong Province : From Community Economy to Globalization Capital

ไอฟาร์ ถิ่นบางเตียว\*\*

### บทคัดย่อ

จังหวัดระยองในอดีตมีลักษณะทางเศรษฐกิจแบบยังชีพ ชาวระยองดำรงชีวิตด้วยการพึ่งพาทรัพยากรในท้องถิ่น มีการผลิตเพื่อยังชีพ มุ่งการหาปัจจัย 4 เพื่อการบริโภคในครอบครัวเป็นสำคัญ ได้แก่ การปลูกข้าว หาปลา ทอผ้า หาของป่า และสมุนไพร เลี้ยงวัวควายเพื่อใช้ไถนา ความสัมพันธ์ระหว่างรัฐกับชาวบ้านภายใต้ระบบไพร่และศักดินายุ่บนพื้นฐานของการแลกเปลี่ยนแรงงาน ซึ่งเป็นการพึ่งพาอาศัยกันในการดำรงชีพ

การสร้างถนนสุขุมวิทและสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกงได้เชื่อมจังหวัดระยองเข้าสู่โลกทุนนิยม ได้ทำให้เกิดการขยายตัวของการผลิตเพื่อขายพืชเศรษฐกิจในจังหวัดระยอง มีผู้ผลิตรายย่อยอิสระส่วนใหญ่เกิดขึ้น ชาวระยองได้ขยายพื้นที่ทำไร่ทำสวนมากขึ้น มีการขยายตัวของพืชเศรษฐกิจขยายตัวกว้างขวางขึ้นไปอีกระหว่าง ปี พ.ศ. 2490-2510 เมื่อนายทุนขอสัมปทานทำป่าไม้ในป่าดงดิบอย่างกว้างขวาง การสัมปทานป่าไม้ทำให้เกิดโรงเลื่อยสมัยใหม่จำนวนมาก โรงเลื่อยเหล่านี้ใช้เลื่อยจักรขนาดใหญ่ รถยนต์ซั๊กลากไม้ซุง และเรือเดินทะเลขนาดใหญ่ บรรทุกไม้กระดานส่งขายกรุงเทพฯ และต่างประเทศ

\* บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของรายงานวิจัยเรื่อง การขยายตัวของระบบธุรกิจการเมืองในระดับชุมชน : กรณีศึกษาตำบลกระแสบน อำเภอแกลง จังหวัดระยอง

\*\* ดร.ไอฟาร์ ถิ่นบางเตียว อาจารย์ประจำภาควิชารัฐศาสตร์ คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

ส่วนการทำนาช่วงหลังการสร้างถนนสุขุมวิทได้มีการปรับเป้าหมายการผลิตจากการเกษตรเพื่อยังชีพไปสู่การเกษตรเพื่อขายมากขึ้นคือ เปลี่ยนไปสู่งการทำนาเพื่อ “กินเหลือขาย” การผลิตเพื่อขายในระยะของพัฒนาขึ้นไปอีกระดับหนึ่งเมื่อเศรษฐกิจเงินตราขยายตัวจากการใช้จ่ายของทหารอเมริกันที่สนามบินอยู่ตะเภา

การขยายตัวของอุตสาหกรรมในจังหวัดระยองได้สะท้อนให้เห็นถึงการครอบงำของวิถีการผลิตแบบทุนนิยมอย่างเด่นชัด นับตั้งแต่มีนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมและโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก จากการขยายตัวของเศรษฐกิจในจังหวัดระยองต่อเนื่องกว่า 5 ทศวรรษ รัฐบาลได้วางยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดระยองให้เป็นฐานเศรษฐกิจในภูมิภาค ส่งผลให้มีการขยายการลงทุนอย่างกว้างขวาง และการไหลเข้าของทุนต่างชาติ เศรษฐกิจของจังหวัดทะยานเข้าสู่โลกาภิวัตน์เต็มรูปแบบ จนกล่าวได้ว่าจังหวัดระยองเป็นจังหวัดที่เข้าสู่โลกาภิวัตน์เป็นจังหวัดแรกในภูมิภาค

**คำสำคัญ :** จังหวัดระยอง, เศรษฐกิจชุมชน, ทุนโลกาภิวัตน์

## Abstract

In the past, Economy of Rayong province was subsistence economy. The livelihood of people relied on local resources. They cultivated for consumption and sought for four requisites for their family consumption which composed of cultivating rice, fishing, weaving, collecting non-timber forest products and herbs and raising cattle for plowing. Under the prai system, the relationship between villagers and state was based on labour exchange in the village.

The construction of Sukhumvit road and Bangprakong River Bridge linked Rayong Province into capitalism. This led to the expansion of important crop production for sale, and small suppliers, expansion of crop land. These expansions were seen more obviously during 1947-1967 because capitalists widely requested for being logging concessionaire on tropical rain forests. The logging concession caused to increase modern

sawmills that normally used huge saw, chain saw, truck for hauling timber and ship for transporting plank both domestic and foreign ports.

After Sukhumvit road construction, rice cropping had to adjust goal from subsistence farming to cash farming, to consume the rest. Cash farming in Rayong was developed to another step because of money economy expansion, the increase in expenditure of American soldiers at U Taphao airport.

The expansion of industry in Rayong Province reflects the domination of capitalism apparently since the promulgation of industry development policy and Eastern Seaboard Development Project. Five decades of economic expansion in Rayong province, development strategies of governments caused of extension investment and foreign capital flow. Thus Rayong is the first province of Eastern Region fully stepped into economic globalization.

**Keywords :** Rayong Province, Community Economy, Globalization Capital

## บทนำ

บทความวิชาการมีวัตถุประสงค์หลักคือ การอธิบายประวัติศาสตร์เศรษฐกิจของจังหวัดระยอง ซึ่งจังหวัดระยองเป็นที่จกกันอย่างกว้างขวางว่าเป็นจังหวัดที่มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจในอันดับต้น ๆ ของประเทศไทย เป็นฐานการลงทุนของกลุ่มอุตสาหกรรมก้าวหน้าของประเทศ เป็นจังหวัดที่มีรายได้ประชากรต่อหัวสูงที่สุดในประเทศ และผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดอยู่ในอันดับ 2 ของประเทศไทย

นอกจากนี้รัฐบาลยังได้วางยุทธศาสตร์ให้จังหวัดระยองเป็นศูนย์บริการและฐานการศึกษา และวิจัยด้านเทคโนโลยีพัฒนาอุตสาหกรรมหลักในบริเวณมาบตาพุด และอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก อุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อมในพื้นที่บริเวณแหลมฉบัง สำหรับในบริเวณมาบตาพุดนั้น ระยะเวลาเป็นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นวัตถุดิบ ซึ่งปัจจุบันมี

โรงแยกก๊าซออกแล้ว ทั้งนี้โดยมุ่งให้ภาคเอกชนเป็นผู้มีบทบาทนำในด้านการลงทุน แต่สำหรับโครงการขนาดใหญ่ รัฐจะเป็นผู้ริเริ่มสนับสนุนและร่วมลงทุนด้วย เช่น โครงการปุ๋ยแห่งชาติ และโครงการปิโตรเคมีแห่งชาติ (เอกสารแผนพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก, 2550, หน้า 25) จะเห็นได้ว่าจังหวัดระยอง มีพัฒนาการทางเศรษฐกิจที่น่าสนใจ ผู้เขียนจึงได้พยายามรวบรวมข้อมูลการเคลื่อนย้ายทางประวัติศาสตร์เศรษฐกิจของจังหวัดระยองตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน

จังหวัดระยองในอดีตมีฐานะเป็นเมืองเล็ก ๆ ตั้งอยู่ระหว่างสองเมืองใหญ่ ในภาคตะวันออกคือ เมืองชลบุรีและเมืองจันทบุรี หลักฐานทางประวัติศาสตร์พบว่า เมืองระยองมีชื่อปรากฏในพงศาวดารเมื่อปี พ.ศ. 2113 ในรัชสมัยของสมเด็จพระมหาธรรมราชาแห่งกรุงศรีอยุธยา

แต่การศึกษาทางโบราณคดีส่วนประวัติดั้งเดิมก่อนหน้านี้นั้นเป็นเพียงข้อสันนิษฐานที่พอจะเชื่อถือได้ว่า ระยองน่าจะเป็นเมืองที่ก่อสร้างขึ้นในสมัยของขอมคือ เมื่อประมาณปี พ.ศ. 1500 ซึ่งเป็นสมัยที่ขอมมีอนุภาครอบคลุมอยู่ในดินแดนสุวรรณภูมิ มีเมืองนครธมเป็นราชธานี ขอมได้สร้างเมืองนครพนมเป็นเมืองหน้าด่านแรก เมืองพิมายเป็นเมืองอุปราช และได้สถาปนาเมืองลพบุรีขึ้นเป็นเมืองสำคัญด้วย ส่วนทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของเมืองนครธม เมืองหน้าด่านเมืองแรกที่ขอมสร้างก็คือ เมืองจันทบูรหรือจันทบุรีในปัจจุบันนี้

เมื่อขอมสร้างจันทบุรีเป็นเมืองหน้าด่าน เพื่อนำเอาอารยธรรมของขอมเข้ามาสู่แคว้นทวารวดีก็น่าจะอนุมานได้ว่าขอมเป็นผู้สร้างเมืองระยองนี้ แต่ไม่ปรากฏแน่ชัดว่าสร้างขึ้นในสมัยใด นักโบราณคดีได้สันนิษฐานจากหลักฐานที่ได้ค้นพบ คือ ซากหินสลักรูปต่าง ๆ ที่ปรากฏอยู่ที่บ้านดอน บ้านหนองเต่า ตำบลเชิงเนิน คูค่าย และซากศิลาแลงบ้านคลองยายล้ำ ตำบลบ้านค่าย อำเภอบ้านค่าย ซึ่งเป็นศิลปะการก่อสร้างแบบขอม ทำให้สันนิษฐานว่าระยองน่าจะเป็นเมืองที่ก่อสร้างขึ้นในสมัยของขอมอย่างแน่นอน (เอกสารบรรยายสรุปจังหวัดระยอง, 2556, หน้า 2-3)

ที่ตั้งของเมืองปัจจุบันตั้งอยู่ที่ตำบลท่าประดู่ อำเภอเมืองระยอง ส่วนที่ตั้งดั้งเดิมนั้นหนังสือ “ตำนานเมือง” ของราชบัณฑิตยสถานกล่าวไว้ว่า ไม่ปรากฏแน่ชัดว่าที่เดิมจะตั้งอยู่ในท้องที่ใด ได้ความเพียงว่าตั้งอยู่ที่ตำบลบ้านเก่า อำเภอบ้านค่าย ปัจจุบันมีซากหินสลักรูปต่าง ๆ ศิลาแลงปรากฏให้เห็นอยู่ ขณะนี้

เป็นเพียงหมู่บ้านเล็ก ๆ ที่อยู่ไม่ห่างจากตัวเมืองเท่าใดนัก ขึ้นอยู่กับตำบลตาขัน ตำบลบ้านค่าย ต่อมาชายฝั่งทะเลได้งอกออกไปเรื่อย ๆ จึงได้เลื้อยตัวเมืองตามลงไปตั้งอยู่ที่ตำบลท่าประดู่ อำเภอเมือง ในปัจจุบัน (สุนทรภู่, 2527) จาก “นิราศเมืองแกลง” ของสุนทรภู่อีกได้กล่าวถึง “บ้านเก่า” ไว้ตอนหนึ่งว่า

**“พอสิ้นตรงรบกอกออกปากช่อง      ถึงระยองเหี้ยาเรือนดูไสว  
วะเข้าย่านบ้านเก่าค่อยเบาใจ      เขาจุดได้ต้อนรับให้หลับนอน”**

คำว่า “บ้านเก่า” นี้ คงจะหมายถึงหมู่บ้านเก่า ซึ่งเป็นที่ตั้งเมืองระยอง ในเวลานั้นนั่นเอง สุนทรภู่ได้แวะพักเอาแรงที่บ้านเก่า 2 คืนก่อน แล้วจึงออกเดินทางต่อไปยังบ้านนาตาขวัญ บ้านแลง ผ่านไปเรื่อยจนกระทั่งถึงบ้านกร่ำ อำเภอแกลง (ในสมัยนั้นเป็นเมืองแกลง) เพื่อไปพบกับบิดาซึ่งบวชเป็นพระอยู่ที่นั่น

ที่มาของคำว่า “ระยอง” มีผู้กล่าวถึงประวัติความเป็นมาของชื่อนี้เป็นหลายกระแส คือ (ประวัติมหาดไทยส่วนภูมิภาคจังหวัดระยอง, 2525, หน้า 21-26)

1. ตำบลท่าประดู่อันเป็นที่ตั้งของตัวเมืองในขณะนี้ แต่เดิมเป็นที่อาศัยของพวกชอง ซึ่งตั้งรกรากอยู่ทางภาคตะวันออกเฉียงใต้ของประเทศไทย ซึ่งครอบครัวอยู่ในแถบระยอง จันทบุรี ชนเผ่านี้มีความชำนาญในป่าเขาลำเนาไพรและมีภาษาพูดของตนเอง เป็นชนพื้นเมืองที่นิยมใช้ลูกบัดสีต่าง ๆ และทองเหลืองเป็นเครื่องประดับ สืบเชื้อสายมาจากพวกขอม (นักชาติวงศ์วิทยาจัดให้อยู่ในพวกมอญ-เขมร)

อันนี้ทำให้น่าคิดว่า คำว่า ระยอง ตะพง เพ แลง ชะเมา แกลง ซึ่งเป็นชื่อเมือง ตำบล และอำเภอ ซึ่งไม่มีคำแปลในพจนานุกรมไทย ก็น่าจะมาจากภาษาชองนี่เอง จากเรื่อง “อาณาจักรชอง ตอนหนึ่ง” ของแก่นประดู่กล่าวไว้ว่า “ผู้เฒ่าผู้แก่วัยหนึ่งศตวรรษ หลายต่อหลายคนต่างก็ยืนยันในคำพูด อยู่ในทำนองเดียวกันว่าระยองเป็นภาษาพูดคำหนึ่งของคนเผ่าชอง ซึ่งเดิมเรียกกันว่า “ราย็อง” (เวลาอ่านต้องอ่านออกเสียงตัว รา ให้ยาวหน่อย และออกเสียงตัว ย็อง ให้สั้นที่สุดเท่าที่จะสั้นได้) คำ “ราย็อง” นี้ เล่ากันมาแปลว่า “เขตแดน” หมายถึงว่าเป็นดินแดนของพวกชองอยู่ แต่ภาษาพูดนี้เรียกเพี้ยนกันมาเรื่อย ๆ จึงกลายเป็น “ระยอง” ในที่สุด

2. อีกกระแสหนึ่งกล่าวว่า คำว่า “ระยอง” นี้ในภาษาชองน่าจะหมายถึง

ไม่ประดู เพราะในบริเวณที่มีพวกของตั้งรกรากอยู่นั้นอุดมไปด้วยไม้ประดู ซึ่งเป็นไม้เนื้อแข็ง ปัจจุบันหายากมากและราคาแพง เขตแดนแถบนี้จึงมีชื่อว่า ตำบลท่าประดู อันเป็นที่ตั้งของเมืองระยองเวลานี้

3. ผู้อ้างหลักฐานว่าแต่เดิมมีหญิงชราชื่อว่า “ยายยอง” เป็นผู้มาตั้งหลักฐานประกอบอาชีพทำไร่ในแถบนี้ก่อนผู้ใด จึงเรียกบริเวณแถบนี้ว่า “ไร่ยายยอง” ต่อมาภาษาพูดก็เพี้ยนไปจนกลายเป็นระยองในที่สุด

ชนเผ่าชองจะมาตั้งรกรากอยู่ทางดินแดนแถบระยองเมื่อไรไม่ปรากฏ แต่เล่ากันว่ามิมานานแล้ว เมื่อคราวที่สุนทรภู่เดินทางมาเยี่ยมบิดาที่เมืองแกลงก็ยังมีพวกชองอยู่เป็นจำนวนมาก สุนทรภู่ได้เขียนถึงพวกชองไว้ในนิราศเมืองแกลงว่า

“ด้วยเดือนเก้าเข้าวสาเป็นหน้าฝน    จึงขัดสนสิ่งของต้องประสงค์  
ครั้นแล้วลาผ้าเท้าทำนบิตุรงค์    ไปบ้านพลงค้อตั้งริมฝั่งคลอง  
ดูหนุ่มสาวชาวบ้านรำคาญจิต    ไม่น่าคิดเข้าในกลอนอักษรสนอง  
ล้วนวงศ์วานว่านเครือเป็นเชื้อชอง    ไม่เหมือนน้องนิกน่าน้ำตากระเด็น”

กล่าวกันว่า แม้แต่ตระกูลทางบิดาของสุนทรภู่อีกเป็นเชื้อชอง ปัจจุบันไม่มีชนเผ่านี้อยู่ในระยอง เพราะไม่ชอบอยู่ในย่านตลาดหรือชุมชน เมื่อความเจริญย่างเข้ามาก็อพยพทิ้งถิ่นไปเรื่อย ๆ และยังมีเชื้อสายชาวชองปรากฏอยู่ที่บ้านคะเคียนทอง คลองพลู อำเภอมะขาม จังหวัดจันทบุรี “ชอง” เป็นชนกลุ่มน้อยของภาคตะวันออก เชื่อกันว่าพื้นที่ตั้งแต่ตำบลเนินพระ อำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยอง เป็นต้นไปจนถึงพื้นที่อำเภอบ่อไร่ จังหวัดตราด เป็นดินแดนที่ “ชอง” เคยอาศัยอยู่ ภาษาของ “ชอง”

นักภาษาศาสตร์ได้กล่าวไว้ว่าเป็นภาษาตระกูลมอญ-เขมร ซึ่งมีลักษณะและสำเนียงแตกต่างไปจากภาษาเขมร ไม่มีตัวอักษรในการเขียน ภาษาของมีเพียงภาษาพูดเท่านั้น ส่วนขนบธรรมเนียม ประเพณี ความคิดและความเชื่อซึ่งวัฒนธรรมดั้งเดิมของ “ชอง” ในปัจจุบันนี้ยังหาได้จากบางส่วนของอำเภอท่าใหม่ และบ้านทุ่งพลของอำเภอมะขาม จังหวัดจันทบุรี สำหรับในจังหวัดระยอง สุนทรภู่ได้เขียนไว้ใน นิราศเมืองแกลง เมื่อปี พ.ศ. 2350 โดยระบุไว้ว่ามีชนชาว “ชอง” ที่บ้านคองซ้อ (เนินซ้อ อำเภอแกลง) (ประวัติมหาดไทยส่วนภูมิภาคจังหวัดระยอง, 2525, หน้า 31-34)

## ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจของจังหวัดระยอง

การศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจของจังหวัดระยองตั้งแต่อดีตในช่วงรัตนโกสินทร์เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน สามารถแบ่งช่วงพัฒนาการประวัติศาสตร์เศรษฐกิจของจังหวัดระยองดังกล่าวออกได้เป็น 3 ช่วงใหญ่ ๆ ซึ่งเงื่อนไขการเปลี่ยนแปลงประวัติศาสตร์เศรษฐกิจของจังหวัดระยองมีผลสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือจากการขับเคลื่อนนโยบายการพัฒนาของรัฐแต่ละยุค การศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจของจังหวัดระยองจึงสามารถสรุป ได้ดังนี้ (ชัยยนต์ ประดิษฐ์ศิลป์ และโอฬาร ถิ่นบางเตียว, 2549, หน้า 100-124)

### 1.) เศรษฐกิจชุมชน

แต่เดิมพื้นที่จังหวัดระยองสามารถสืบหลักฐานไปได้จนถึงสมัยอยุธยา และกรุงธนบุรี พบว่าแต่เดิมนั้นจังหวัดระยองเป็นเมืองขึ้นกับมณฑลจันทบุรี ซึ่งเป็นมณฑลที่รวมเขตปกครองทั้งเกาะกง ตราด จันทบุรี ระยอง และชลบุรี เศรษฐกิจการเมืองของจังหวัดในช่วงอยุธยาและธนบุรีเป็นระบบเศรษฐกิจเพื่อยังชีพภายใต้ระบบไพร่ กล่าวคือมีการทำนา การประมงขนาดเล็ก และทอผ้า สิ้นน้ำเงินในครอบครัวเป็นหลัก โดยส่วนเกินทางเศรษฐกิจจะถูกใช้เป็นส่วนสำหรับชนชั้นปกครอง เช่น ข้าว ไม้ตะเคียน เสื่อ ใต้ เพื่อใช้จุดไฟ เป็นต้น ชนชั้นปกครองจะนำส่วนที่เหลือจากการกินการนำมาทำการค้ากับเมืองอื่นด้วย (นักวิชาการท้องถิ่น, 12 เมษายน 2556)

การผลิตเพื่อยังชีพของชาวบ้านในช่วงนี้มุ่งการหาปัจจัย 4 เพื่อการบริโภคในครอบครัวเป็นสิ่งสำคัญ ได้แก่ การปลูกข้าว หาปลา ทอผ้า หาของป่า และสมุนไพร เลี้ยงวัวควายเพื่อใช้ไถนา แต่เนื่องจากเทคโนโลยีอยู่ในระดับต่ำทำให้ชาวบ้านต้องใช้การแลกเปลี่ยนแรงงานโดยการ “เอาแรง” ทั่วไป เช่น การไปช่วยเกี่ยวข้าวดำนา 1 วันจะเรียกว่า “1 แรง” โดยเจ้าของบ้านจะต้องไปทำงานตอบแทน 1 วัน เรียกว่า การ “ใช้แรง” การเอาแรงดังกล่าวของจังหวัดระยองมีลักษณะพิเศษของภูมิภาคนี้คือรับอิทธิพลจากชาวชอง ซึ่งเป็นชาติพันธุ์ดั้งเดิมของคนในแถบชายฝั่งทะเลตะวันออก (ชัยยนต์ ประดิษฐ์ศิลป์ และโอฬาร ถิ่นบางเตียว, 2549, หน้า 110-124)

จากการที่มีการผลิตภายใต้ระบบไพร่ ชาวบ้านจึงต้องผลิตส่วนเกินเพื่อเป็นภาษีในรูปของส่วย ในอดีตขุนนางจะเป็นผู้เก็บส่วยและส่งเข้าเมืองหลวงในรูปของบรรณาการ 2 รูปแบบ คือ ส่วยบ้านและส่วยของป่า ส่วยบ้านนั้นจะเป็นผลผลิตอะไรนั้นจะขึ้นอยู่กับความถนัดและทรัพยากรของแต่ละหมู่บ้าน แต่โดยทั่วไปแล้วส่วยบ้านจะได้แก่ ข้าว เลื่อ และได้สำหรับจุดไฟ ส่วนส่วยของป่าเป็นผลผลิตที่หาได้จากป่า ได้แก่ ไม้ชนิดต่าง ๆ อาทิเช่น ไม้กฤษณา ไม้เต็ง ไม้ตะเคียน ฟืน รวมถึงของป่าอื่น ๆ เช่น ลูกสำรอง หน่อไม้ น้ำมันยาง เป็นต้น (ผู้อาวุโส บ้านกร่ำ เมืองแกลง จังหวัดระยอง, 17 เมษายน 2556)

ต่อมาในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น คนจีนได้เข้ามามีบทบาทในแถบชายฝั่งทะเลตะวันออกมากขึ้น โดยผ่านการค้าเรือสำเภา พ่อค้าจีนได้นำระบบการผลิตเพื่อขายมาใช้เมื่ออพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานในเขตพื้นที่จังหวัดระยอง ดังนั้น จังหวัดจึงเกิดระบบการผลิตสองรูปแบบควบคู่กันไปตั้งแต่ต้นรัตนโกสินทร์เป็นต้นมา คือ การผลิตเพื่อยังชีพโดยคนไทยควบคู่ไปกับการผลิตเพื่อขายของคนจีน (ธวัช ปุณโณทก, 2547, หน้า 23-27)

การผลิตเพื่อยังชีพของคนไทยในช่วงต้นรัตนโกสินทร์ยังเน้นการทำนาทำสวน ทำไร่ และการทำประมงเป็นหลัก ส่วนการผลิตเพื่อขายนั้นพัฒนาขึ้นมาจากคนจีนอพยพที่มีความรู้และพฤติกรรมแบบผู้ประกอบการ เช่น มีความรู้ด้านการเดินเรือ การต่อเรือ การประมง การค้าขาย ดังนั้น เมื่อมาตั้งถิ่นฐานในเขตชายฝั่งทะเลตะวันออก คนจีนจึงได้นำแนวคิดการประกอบธุรกิจมาใช้ในการเกษตร เช่น การทำสวนผลไม้ สวนยาง สวนพริกไทย การทำประมง การต่อเรือ การทำน้ำตาลอ้อย เป็นต้น พ่อค้าจีนบางคนได้ไต่เต้าขึ้นในทางสังคม โดยการได้บรรดาศักดิ์ทางราชการจากการเป็นเจ้าภาษีนายอากร หรือโดยการแต่งงานกับตระกูลเจ้าเมืองในอดีต (ธวัช ปุณโณทก, 2550, หน้า 12- 16)

พลวัตของการผลิตแบบคู่ขนานของจังหวัดระยองได้ดำเนินมา จนกระทั่งมีการสร้างถนนสุขุมวิทในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพาระหว่างไทยกับฝรั่งเศส ในปี พ.ศ. 2483 ก่อนการขยายตัวของถนนสุขุมวิทจะพบว่า ในจังหวัดระยองนั้นยังมีการผลิตในลักษณะคู่ขนานเช่นเดิม คือ ในพื้นที่ซึ่งเป็นที่ราบนั้นระบบการผลิตจะเป็นระบบการเกษตรเพื่อยังชีพในหมู่คนไทยเป็นหลัก โดยการทำนายังพึ่งพาน้ำฝนและมีการลงแขกแลกเปลี่ยนแรงงาน ส่วนการประมงเป็นการ



ประมงน้ำตื้น หรือมีเป็ะริมฝั่งเป็นเพื่อหวังจับปลาไว้บริโภคเองเป็นสำคัญ (โอฬาร ถิ่นบางเตียว, 2546, หน้า 65 -70)

ในพื้นที่ของจังหวัดระยองซึ่งเป็นป่าจะพบว่า มีการผลิตที่เน้นการหาของป่า อาทิ หวายและน้ำมันยาง เนื่องจากบริเวณนี้ยังเป็นพื้นที่ขาดแคลนน้ำสำหรับทำนา การขาดแคลนน้ำในบางพื้นที่ทำให้พื้นที่นั้นไม่สามารถปลูกข้าวให้เพียงพอได้ ดังนั้นจึงต้องอาศัยระบบการแลกเปลี่ยนสินค้า (barter system) ระหว่างหมู่บ้านเข้ามาเสริม เช่น “คนบ้านบน” ที่อำเภอบ้านค่ายในปัจจุบันจะนำของป่ามาแลกเปลี่ยนกับชาวปากน้ำที่อำเภอเมือง จังหวัดระยอง หรือการแลกเปลี่ยนระหว่างสินค้ากับบริการที่เรียกว่า “ยาขอ หมอวาน” คือ หมอพื้นบ้านจะให้บริการรักษาโรคแก่ชาวบ้านโดยไม่คิดมูลค่า ในขณะที่ชาวบ้านก็จะต้องช่วยหมอพื้นบ้านเกี่ยวข้าวในนา (มหาวร, 4 เมษายน 2556)

ในช่วงก่อนการสร้างถนนสุขุมวิทนั้น การเกษตรเพื่อขายที่ควบคู่ไปกับการผลิตเพื่อยังชีพข้างต้น จะเน้นการทำไร่ทำสวนเป็นหลัก การทำไร่ที่สำคัญ ๆ ของจังหวัดระยอง ได้แก่ การปลูกอ้อยป้อนโรงงานน้ำตาล การปลูกยางพารา ส่วนการทำสวนในช่วงนี้เริ่มมีการปลูกพืชเศรษฐกิจแล้ว เช่น การปลูกทุเรียน มังคุด เงาะ โดยการเอาพันธุ์ผลไม้มาจากจันทบุรี

อุตสาหกรรมพื้นเมืองของจังหวัดที่เกิดขึ้นมาในช่วงนี้ ได้แก่ อุตสาหกรรมที่มีฐานอยู่ที่การเกษตร โดยมีคนจีนเป็นผู้ประกอบการคนสำคัญ เช่น โรงน้ำปลา โรงน้ำตาล โรงบ่มยาง การเกษตรเพื่อยังชีพสามารถดำรงอยู่ได้ก่อนการสร้างถนนสุขุมวิทมาตลอดก็เนื่องมาจากข้อจำกัดการคมนาคม ทำให้การค้ากับตลาดที่กรุงเทพฯ ไม่สามารถขยายตัวได้อย่างกว้างขวาง การคมนาคมขนส่งสินค้าในช่วงนี้อาศัยแต่เพียงทางเรือซึ่งมีเส้นทางเดียวจากท่าแฉลบ จันทบุรี ไปปากน้ำประแสร์และแฉะเมืองชลบุรี หลังจากนั้นจะไปสิ้นสุดที่ท่าราชวงศ์ กรุงเทพฯ เพื่อไปค้าขายที่ปากคลองตลาด การเดินทางทางเรือดังกล่าวก็มีเพียงสัปดาห์ละ 1-2 วัน สถานการณ์เช่นนี้ ทำให้การค้าและเศรษฐกิจเงินตราในจังหวัดขยายตัวได้อยู่ในวงจำกัดมาก

หลังจากเลิกระบบไพร่แล้ว สถานการณ์ทางการเมืองของจังหวัดระยอง ในช่วงหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475 จนถึงการสร้างถนนสุขุมวิท และสะพานบางปะกงนั้น พบว่า อยู่ภายใต้กรอบการเมืองแบบอำมาตยาธิปไตย

คือ อำนาจการเมืองอยู่ในมือของกลุ่มข้าราชการ ถึงแม้ภายใต้ระบอบดังกล่าว จะให้มีการเลือกตั้งผู้แทนราษฎร แต่จะพบว่า การเลือกตั้งซึ่งมีครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. 2476 ถือเป็นของใหม่มากสำหรับคนต่างจังหวัด รวมถึงยังเป็นการเลือกตั้งทางอ้อมอีกด้วย คือ การให้ผู้แทนตำบล 40 คนมาเลือกผู้แทนราษฎรของจังหวัด ดังนั้น ผู้สมัครและผู้ได้รับเลือกตั้งจึงมักเป็นข้าราชการและอดีตข้าราชการเป็นหลัก เนื่องจากกฎหมายเลือกตั้งในสมัยนี้ ให้อภิสิทธิ์แก่ข้าราชการประจำสามารถลาไปสมัครรับเลือกตั้งได้โดยไม่ต้องลาออกจากราชการ เว้นเสียแต่จะเป็นข้าราชการประจำในเขตจังหวัดที่สมัครรับเลือกตั้ง (เสวตร เปี่ยมพงศ์สานต์, 2546, หน้า 23-24)

สถานการณ์ของจังหวัดระยองตั้งแต่การสร้างถนนสุขุมวิทตอนต้นจนถึงการสร้างถนนสุขุมวิทและสะพานบางปะกงนั้น ยังมีผลต่อการขับเคลื่อนของการเสริมสร้างสุขภาพในปัจจุบัน จากรากฐานประวัติศาสตร์ดังกล่าวจะเป็นบริบทให้จังหวัดระยองในปัจจุบัน คนระยองส่วนใหญ่ยังดำรงชีวิตผูกพันอยู่กับภาคเกษตรกรรมนั้น ยังพบความหลากหลายระหว่างอุตสาหกรรมสมัยใหม่ที่ใช้ทุนและเทคโนโลยีระดับสูง ภายใต้โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ควบคู่ไปกับอุตสาหกรรมขนาดย่อมและขนาดกลางดั้งเดิมที่ดำรงอยู่ในปัจจุบัน เช่น โรงงานน้ำตาล โรงงานแบริ่ง เป็นต้น นอกจากนี้ ในด้านการเมืองการปกครองและวัฒนธรรมนั้น เรายังพบว่ากลุ่มข้าราชการยังมีบทบาทในการบริหารจัดการของจังหวัด ตั้งแต่การปกครองส่วนภูมิภาคไปจนถึงการปกครองส่วนท้องถิ่น และการทำงานของกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน

## 2.) การก่อรูปเศรษฐกิจทุนนิยม

จากการขยายตัวของเศรษฐกิจในภูมิภาคตะวันออก ทำให้รัฐบาลในขณะนั้นได้สร้างถนนเชื่อมจังหวัด เริ่มจากตัวเมืองฉะเชิงเทราฝั่งซ้ายมาทางอำเภอพนสนธิคม แล้วสร้างถนนทับเส้นทางเก่ามาจนถึงตัวเมืองชลบุรี ถนนสายนี้มีชื่อว่า “ถนนสาย 22” เป็นถนนเชื่อมกับจังหวัดอื่นเป็นครั้งแรก (เรื่องวิทย์ ลิ้มปนาท, 2537, หน้า. 12-130) ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในช่วงต้น ในขณะนั้นภาคตะวันออกเริ่มมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างกว้างขวาง การเดินทางคมนาคมสะดวกกว่าในอดีต ทำให้ภาคตะวันออกเชื่อมต่อกับส่วนกลางโดยเฉพาะกรุงเทพฯ ทำให้เกิด

การขยายตัวของระบบเศรษฐกิจอย่างขยายใหญ่

ราวปี พ.ศ. 2476 -2479 สมัยรัฐบาลคณะราษฎรได้สร้างถนนสายเลียบชายทะเลฝั่งตะวันออก เริ่มตั้งแต่กรุงเทพมหานครบริเวณเพลินจิต ตัดผ่านเขตคลองเตย เขตพระโขนง และเขตบางนา ก่อนเข้าเขตจังหวัดสมุทรปราการผ่านทางคลองด่าน-บางปะกงผ่านพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา จากนั้นเข้าสู่จังหวัดชลบุรีไปจนถึงสัตหีบอันเป็นที่ตั้งของกองทัพเรือ ผ่านระยอง จันทบุรี ไปสิ้นสุดที่จังหวัดตราด

โดยถนนสายนี้แต่ก่อนมีชื่อว่า “ถนนกรุงเทพฯ-สมุทรปราการ” เพราะปลายถนนนี้ไปถึงตัวเมืองสมุทรปราการ เปิดใช้งานเมื่อ 8 กันยายน 2479 ต่อมาถนนสายนี้ได้รับการเปลี่ยนชื่อเป็น “ถนนสุขุมวิท” ตามราชทินนามของพระพิศาลสุชุมวิท (ประสพ สุขุม) บุตรเจ้าพระยามราช (บัน สุขุม) และท่านผู้หญิงดัลป์ที่ได้ทุ่มเทในการก่อสร้างทางหลวงสำคัญของประเทศเป็นอย่างยิ่ง คณะรัฐบาลสมัยจอมพล ป. พิบูลสงคราม จึงได้มีมติให้ตั้งชื่อทางหลวงสายกรุงเทพฯ-ตราดว่า ถนนสุขุมวิท เพื่อเป็นเกียรติแก่พระพิศาลสุชุมวิท เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม พ.ศ. 2493

แต่ในระยะเริ่มต้นของการตัดถนนสุขุมวิท ยังไม่ได้มีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง การเดินข้ามแม่น้ำบางปะกงต้องอาศัยแพขนานยนต์ข้ามจากฝั่งท่าข้ามไปยังฝั่งบางปะกง ต่อมาในปี พ.ศ. 2484 รัฐบาลได้มีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเป็นสะพานแรกมีชื่อว่า “สะพานเทพหัสดิน” ทำให้การเดินทางคมนาคมสะดวกขึ้น ทำให้เกิดการขยายตัวของเศรษฐกิจในภาคตะวันออก ถนนสายสุขุมวิท สมัยสงครามมหาเอเซียบูรพาเมื่อราว พ.ศ.2483 หรือชาวบ้านเรียกว่า “ถนนสายยุทธศาสตร์” ถนนสายดังกล่าวเป็นปัจจัยเร่งให้เกิดการบุกเบิกทรัพยากรในภาคตะวันออกเข้าสู่การผลิตตามวิถีทางทุนนิยม เป็นจุดที่ทำให้กลุ่มทุนชาติ และกลุ่มทุนท้องถิ่น เข้ามาแสวงหาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออก

การสร้างถนนสุขุมวิทมีผลสัมพันธ์กับสถานการณ์ใหม่ทางเศรษฐกิจของจังหวัดระยอง ปรากฏให้เห็นเด่นชัดหลังการสร้างถนนสุขุมวิทในช่วงสงครามมหาเอเซียบูรพา ที่เรียกกันว่าถนนสายยุทธศาสตร์ไปจนถึงการเปิดใช้สะพานบางปะกง (เทพหัสดินทร์) ในปี พ.ศ. 2494 กระบวนการสร้างถนนสุขุมวิทมีผลให้เศรษฐกิจของจังหวัดเปลี่ยนจากการผลิตแบบคู่ขนานระหว่างการผลิตเพื่อยังชีพควบคู่กับการผลิตเพื่อขาย ไปสู่การผลิตเพื่อขายเป็นหลัก

เนื่องจากถนนสุขุมวิททำให้ระบบคมนาคมขนส่งหลักของชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเปลี่ยนจากการใช้ทางน้ำไปสู่การใช้ถนน ถนนสุขุมวิทได้เปิดช่องให้ทุนนิยมแห่งชาติผนวกเศรษฐกิจของจังหวัดระยองเข้าไปอยู่ในวงจรสินค้าของทุนมากขึ้น การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจะเห็นได้อย่างชัดเจนจากการขยายตัวของพืชเศรษฐกิจ เช่น หลังจากการเปิดสะพานบางปะกงมีผลให้บริษัทอบเมย์เบอร์มาได้มาสร้างโรงงานโมมันสำปะหลังชื่อ ไทยปีโอกา การสร้างโรงงานมีผลให้ชาวบ้านหันมาปลูกมันสำปะหลังมากขึ้น ในขณะที่เดียวกันก็จะลดการปลูกอ้อย ถั่ว และการหาของป่าลง (ชัชยนต์ ประดิษฐ์ศิลป์ และไอฟาร ถิ่นบางเตียว, 2549, หน้า 7)

การสร้างถนนสุขุมวิทระยะแรกในช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพา มุ่งตัดถนนเลียบชายฝั่งเทือกเขาจากชลบุรีไปถึงจังหวัดตราดโดยสร้างถนนห่างจากชายฝั่งทะเลประมาณ 10 กิโลเมตร การสร้างถนนสุขุมวิทในช่วงนี้มีผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพื้นที่การผลิต คือ การสร้างถนนกระตุ้นชุมชนชายฝั่งทะเลให้ขยายพื้นที่ทำไร่ทำสวนมากขึ้น นอกจากนี้ยังมีชาวบ้านจำนวนหนึ่งมาตั้งถิ่นฐานใกล้ถนนสุขุมวิทเพราะการคมนาคมสะดวกขึ้นจากการมีรถโดยสารเริ่มวิ่งรับส่งคน

การขยายตัวของพืชเศรษฐกิจขยายตัวกว้างขวางขึ้นไปอีกระหว่างปี พ.ศ. 2490-2510 เมื่อนายทุนขอสัมปทานทำป่าไม้ในป่าดงดิบอย่างกว้างขวาง การสัมปทานป่าไม้ทำให้เกิดโรงเลื่อยสมัยใหม่จำนวนมาก โรงเลื่อยเหล่านี้ใช้เลื่อยจักรขนาดใหญ่ รถยนต์ชักลากไม้ซุง และเรือเดินทะเลขนาดใหญ่บรรทุกไม้กระดานส่งขายกรุงเทพฯ และต่างประเทศ หลังจากตัดไม้สัมปทานแล้ว นายทุนจะปล่อยให้ประชาชนในที่ต่าง ๆ เข้ามาจับจองพื้นที่ทำไร่ทำสวนโดยการซื้อสิทธิ์จากผู้บุกเบิกในราคาถูก หรือพรรคพวกลูกน้องของนายทุนอาจเข้ามาจับจองบุกเบิกป่าเสียเอง การกระทำเช่นนี้ทำให้เกิดการขยายตัวของพืชเศรษฐกิจในที่ป่าสงวนมากขึ้นโดยเฉพาะในอำเภอหนึ่งที่ตั้งตั้งขึ้นใหม่ของจังหวัด

ส่วนการทำนาช่วงหลังการสร้างถนนสุขุมวิทได้มีการปรับเป้าหมายการผลิตจากการผลิตเพื่อยังชีพไปสู่การผลิตเพื่อขายมากขึ้น คือ เปลี่ยนไปสู่การทำนาเพื่อ “กินเหลือขาย” และมีการจ้างทำนาแทนการลงแขกมากขึ้น ต่อมาเมื่อมีการนำทุเรียนจากบางกอกน้อยมาปลูกในจังหวัดตั้งแต่ปี พ.ศ. 2499 เป็นต้นมา ทำให้ชาวบ้านขยายการทำสวนมากขึ้น การขายทุเรียนจะได้ดีกว่า

การปลูกพืชเศรษฐกิจอื่น เนื่องจากชาวสวนสามารถขายทุเรียนได้ที่ละลูก ดังนั้น ชาวบ้านจึงลดพื้นที่การทำนาลงและเพิ่มการทำสวนมากขึ้น ในที่สุดจังหวัดจึงได้เกิดเกษตรกรที่ทำสวนอย่างเดียวโดยไม่พึ่งการทำนาเพราะสามารถหาเงินจากการขายทุเรียนเลี้ยงครอบครัวได้ การผลิตเพื่อขายในระยของพัฒนาขึ้นไปอีกระดับหนึ่ง เมื่อเศรษฐกิจเงินตราขายตัวจากการใช้จ่ายของทหารอเมริกันที่สนามบินอยู่ตะเภา

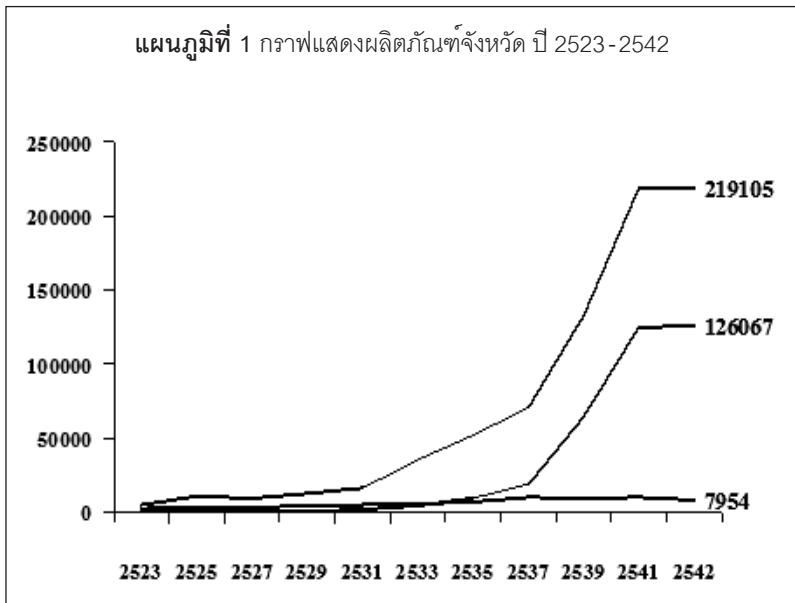
การขายตัวของการผลิตเพื่อขายพืชเศรษฐกิจในจังหวัดระยอง หลังการสร้างถนนสุขุมวิทยังคงเป็นวิถีการผลิตหลักของคนระยส่วนใหญ่ในปัจจุบัน โดยมีลักษณะที่สำคัญคือ การเป็นผู้ผลิตรายย่อยอิสระส่วนใหญ่ คนที่สำคัญในการขับเคลื่อนนโยบายสาธารณะในปัจจุบันก็คือ คนระยส่วนใหญ่ที่ไม่ถูกรอบงำจากการพึ่งพิง โรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ในปัจจุบัน และสามารถแสดงบทบาทในฐานะผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder) กับผลกระทบของการพัฒนาอุตสาหกรรมได้บางระดับ

เนื่องจากรูปแบบการจัดตั้งของผู้ผลิตทางการเกษตรในประเทศไทยยังผูกพันอยู่กับระบบเครือญาติและชุมชนท้องถิ่นมากกว่าถิ่นที่อาศัย การพบหน้าค่าตา (face-to-face relationship) มากกว่าการจัดตั้งกลุ่มที่เป็นทางการ หรือแม้มีรูปแบบของกลุ่มที่เป็นทางการ (เช่น สมาคม มูลนิธิ) ก็มิเนื้อหาเป็นแบบความสัมพันธ์ส่วนตัวเป็นหลัก ซึ่งมีผลให้กลุ่มเกษตรกรมีการขับเคลื่อนนโยบายอย่างมีข้อจำกัด

ระบบเศรษฐกิจของจังหวัดระยองในช่วงนี้ได้เปลี่ยนแปลงเมื่อมีการพัฒนาอุตสาหกรรมภายใต้โครงการพัฒนาฯ ชายฝั่งทะเลตะวันออกในกระแสโลกาภิวัตน์ การพัฒนาอุตสาหกรรมตามแผนในระยะแรกของโครงการพัฒนาฯ ชายฝั่งทะเลตะวันออกตั้งแต่ พ.ศ. 2525-2537 เนื่องจากโครงการฯ ระยะแรกให้ความสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมหนัก เช่น อุตสาหกรรมปิโตรเคมี การกลั่นน้ำมัน เคมีภัณฑ์และปุ๋ยเคมี รถยนต์ และอิเล็กทรอนิกส์ (สำนักงานนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด, 2556, หน้า5-10) แต่การพัฒนาอุตสาหกรรมระยะแรกไม่สามารถเติบโตทะยานขึ้น (take-off) ได้ตามแผน เนื่องจากรัฐบาลไทยประสบภาวะเศรษฐกิจถดถอยในช่วงดังกล่าว (ผาสุก พงษ์ไพจิตร, 2541, หน้า 286)

การขยายตัวของเศรษฐกิจทุนนิยมและกระแสโลกาภิวัตน์มีผลให้อุตสาหกรรมในโครงการฯ ทะยานขึ้นในทศวรรษ 2530 เมื่อมีการเข้ามาลงทุนของบรรษัทข้ามชาติหลังจากการฟื้นตัวทางการเงินของระบบทุนนิยมโลก การฟื้นตัวทางการเงินทำให้ค่าเงินเยนแข็งตัวเกือบเท่าตัว และไปกระทบต่อการแข็งตัวของเงินในกลุ่มประเทศอุตสาหกรรมใหม่ของเอเชียด้วย กลุ่มประเทศดังกล่าว โดยเฉพาะญี่ปุ่น ฮังกิง และไต้หวัน จึงต้องหาฐานการผลิตนอกประเทศที่มีค่าแรงถูก การหลั่งไหลเข้ามาของเงินทุนจากประเทศดังกล่าวเข้ามาในโครงการชายฝั่งทะเลตะวันออก ทำให้อุตสาหกรรมในจังหวัดระยองขยายตัวขึ้นมาตามลำดับ (สุริชัย หวันแก้ว, ปรีชา คุวินพันธ์, และประสิทธิ์ สวาสดีญาติ, 2543, หน้า 11) เช่น พบว่าในปี 2531 จังหวัดระยองมีโรงงานอุตสาหกรรมเพียง 421 โรง แต่เมื่อมาถึงปี พ.ศ. 2545 โรงงานได้เพิ่มขึ้นเป็น 1,379 โรง หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 68 โรง ดังนั้น ทุนจากต่างชาติจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลให้ทุนอุตสาหกรรมพัฒนาขึ้นจนกลายเป็นทุนหลักครอบงำเศรษฐกิจของจังหวัด กล่าวคือ เกิดสภาพที่ “อุตสาหกรรมเป็นตัวจุดเศรษฐกิจของจังหวัด”

เมื่อพิจารณาจากแผนภูมิ พบว่า มูลค่ารวมผลิตภัณฑ์จังหวัดระยองในระหว่างปี พ.ศ. 2523 ถึง 2542 จะพบว่า เส้นกราฟแสดงรายได้ของจังหวัด (GPP) และมูลค่าผลผลิตของอุตสาหกรรมมีค่าสูงขึ้นตามลำดับ กล่าวคือ ในขณะที่มูลค่าผลผลิตทางการเกษตรอยู่ในระดับต่ำและมีแนวโน้มลดลง การเติบโตของอุตสาหกรรมทำให้รายได้เฉลี่ยต่อหัวในระยองมีมูลค่าถึง 604,064 บาทต่อคนต่อปี ในปี พ.ศ.2546 (<http://www.industrythailand.com>) ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2523 ที่มีรายได้เพียง 14,878 บาทต่อคนต่อปี นอกจากนี้ ยังพบอีกว่ามูลค่ารวมผลิตภัณฑ์จังหวัด (GPP) ของอุตสาหกรรม (รวมทั้งสาขาการผลิตเหมืองแร่และย่อยหิน ไฟฟ้าและประปา) ในปี พ.ศ. 2543



**หมายเหตุ:** คิดเป็นร้อยละ 87.0 ในขณะที่เกษตรกรมีสัดส่วนเหลือเพียงร้อยละ 2.79 (เอกสารเผยแพร่สำนักงานจังหวัดระยอง, 2547, หน้า 16)

จากข้อมูลของสำนักงานคลังจังหวัดระยอง (เอกสารเผยแพร่สำนักงานคลังจังหวัดระยอง, 2547, หน้า 12-14) พบว่า ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดปี 2555 มีมูลค่า 799,627 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลจากการผลิตด้านอุตสาหกรรมเป็นส่วนใหญ่ คือ สาขาภาคเกษตร 19,887 ล้านบาท และสาขาการผลิตนอกภาคเกษตรกรรม มีมูลค่ารวมสูงถึง 779,740 ล้านบาท มีมูลค่าผลิตภัณฑ์เฉลี่ยต่อหัวประชากรเท่ากับ 1,304,896 บาท/คน/ปี เป็นลำดับที่ 1 ของประเทศ

การขยายตัวของอุตสาหกรรมในจังหวัดระยอง สะท้อนให้เห็นถึงการครอบงำของวิธีการผลิตแบบทุนนิยมอย่างเด่นชัด โดยการเข้าไปแทรกแซงภาคเกษตรของจังหวัด กล่าวคือ เกิดการสูญเสียที่ดินของเกษตรกรจากการใช้กฎหมายบังคับเวนคืนที่ดินเพื่อสร้างนิคมอุตสาหกรรม เช่น พบว่ามีที่ดินที่คืนที่ผ่านมาถึง 20,000 ไร่ ในราคาไร่เพียง 1-2 หมื่นบาท นอกจากนี้การสูญเสียที่ดินจึงมาจากการขายที่ดินให้แก่นายทุนแก๊งกำไรที่ดิน เพื่อลดปัญหาหนี้สินจาก

การทำพีชเศรษฐกิจ และยังขายที่ดินซึ่งได้รับมรดกพิชจากโรงงานจนไม่อาจจะทำการเกษตรเดิมได้แล้ว

### 3.) ทูลโลกาภิวัตน์

จากการขยายตัวของเศรษฐกิจในจังหวัดระยองต่อเนื่องกว่า 5 ทศวรรษ รัฐบาลได้วางยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดระยองให้เป็นฐานเศรษฐกิจในภูมิภาค ส่งผลให้มีการขยายการลงทุนอย่างกว้างขวาง ทูตต่างชาติหลั่งไหลเข้ามาลงทุนในพื้นที่จังหวัดระยองอย่างกว้างขวาง เศรษฐกิจของจังหวัดทะยานเข้าสู่โลกาภิวัตน์เต็มรูปแบบ จนกล่าวได้ว่าจังหวัดระยองเป็นจังหวัดที่เข้าสู่โลกาภิวัตน์เป็นจังหวัดแรกในภูมิภาค

การวางยุทธศาสตร์การพัฒนาทุนนิยมของรัฐบาลไทยได้กำหนดแนวทางการพัฒนาจังหวัดระยองให้เป็นศูนย์กลางความเจริญแห่งใหม่เป็นศูนย์บริการมาตรฐานการศึกษาและวิจัยด้านเทคโนโลยี และกำหนดให้ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเป็นประตูทางออกให้กับภาคตะวันออกเฉียงเหนือในการส่งสินค้าออกไปจำหน่ายต่างประเทศโดยไม่ต้องผ่านกรุงเทพฯ

รัฐบาลได้ดำเนินการจัดเตรียมระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานไว้อย่างสมบูรณ์และกำหนดพื้นที่บริเวณมาตาพุด อำเภอเมือง จังหวัดระยอง เป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรม เป็นเมืองอุตสาหกรรมใหม่ของประเทศมีเนื้อที่ทั้งหมด 10,000 ไร่ เป็นพื้นที่สำหรับอุตสาหกรรม 8,000 ไร่ มีท่าเรือน้ำลึกขนส่งสินค้าที่สามารถรับเรือขนาด 20,000 ตัน 1 ท่า และท่าขนส่งวัสดุเหลวที่สามารถรับเรือขนาด 8,000 ตัน 2 ท่า เป็นที่ตั้งของอุตสาหกรรมที่สำคัญ ๆ คือ โรงแยกก๊าซธรรมชาติ กลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเคมี และอุตสาหกรรมปุ๋ยเคมี จังหวัดระยองจึงมีศักยภาพสูงในส่วนของการลงทุนด้านอุตสาหกรรม (เอกสารแผนยุทธศาสตร์จังหวัดระยอง พ.ศ.2558-2561, ม.ป.ป., หน้า 4-6)

นอกจากนี้จังหวัดระยองยังได้รับการกำหนดเขตการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนให้อยู่ในเขต 3 ของการส่งเสริมการลงทุนซึ่งได้เปรียบกว่าจังหวัดปริมณฑล ส่งผลให้จังหวัดระยองมีการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมอย่างรวดเร็ว (เอกสารแผนพัฒนาภูมิภาคจังหวัดและแผนปฏิบัติการราชการจังหวัดระยอง พ.ศ.2558-2561, ม.ป.ป., หน้า 15-17) จังหวัดระยองมีนิคม



อุตสาหกรรมและนิคมอุตสาหกรรมที่ร่วมดำเนินการกับเอกชน เขตประกอบการอุตสาหกรรม ชุมชนอุตสาหกรรม สวนอุตสาหกรรม รวมทั้งสิ้น 23 แห่ง เนื้อที่ประมาณ 40,000 ไร่ มีโรงงานอุตสาหกรรมทั้งสิ้น 1,944 แห่ง จำนวนคนงานรวม 159,824 คน อุตสาหกรรมของจังหวัดระยองมีหลากหลายประเภท เช่น การผลิตรถยนต์ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ แปรรูป สินค้าเกษตร การผลิตไฟฟ้า การผลิตสารเคมี ซึ่งสร้างมูลค่ารวมในแต่ละปีเกือบ 1 ใน 3 ของงบประมาณรายจ่ายประเทศไทย (สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดระยอง ปี 2555, ม.ป.ป., หน้า 15-17)

### นิคมอุตสาหกรรม จำนวน 8 แห่ง ได้แก่

1. นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด 10,000 ไร่
2. นิคมอุตสาหกรรมตะวันออก 2,430 ไร่
3. นิคมอุตสาหกรรมผาแดง 516 ไร่
4. นิคมอุตสาหกรรมอิสเทิร์นซีบอร์ด 6,588 ไร่
5. นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ 4,700 ไร่
6. นิคมอุตสาหกรรมเอเชีย 2,522 ไร่
7. นิคมอุตสาหกรรมเหมราชอีสเทิร์นซีบอร์ด
8. นิคมอุตสาหกรรมอาร์ ไอ แอล 1,592 ไร่

### เขตประกอบการอุตสาหกรรม จำนวน 5 แห่ง ได้แก่

1. เขตประกอบการอุตสาหกรรมสยามอีสเทิร์นอินดัสเตรียลพาร์ค 1,341 ไร่
2. เขตประกอบการอุตสาหกรรม TPI 4,335 ไร่
3. เขตประกอบการอุตสาหกรรม จี. เค. แลนด์ 882 ไร่
4. เขตประกอบการอุตสาหกรรม บริษัท ระยองที่ดินอุตสาหกรรม จำกัด 3,500 ไร่
5. เขตประกอบการสวนอุตสาหกรรมโรจนะ 2,100 ไร่

### ชุมชนอุตสาหกรรม จำนวน 5 แห่ง ได้แก่

1. นิคมอุตสาหกรรมนครินทร์อินดัสเตรียลพาร์ค 1,497 ไร่
2. ชุมชนอุตสาหกรรม เอส เอส พี พร็อพเพอร์ตี้ 1,246 ไร่

3. ชุมชนอุตสาหกรรม บริษัท ทูเน็กซ์อินดัสเตรียลพาร์ค จำกัด 1,497 ไร่
4. ชุมชนอุตสาหกรรม ไอ.พี.พี. 390 ไร่
5. ชุมชนอุตสาหกรรมโรจนะ 2,200 ไร่

### สวนอุตสาหกรรมจำนวน 2 แห่ง ได้แก่

1. สวนอุตสาหกรรม บริษัท ระยอง (Rayong Industrial Park) 1,500 ไร่
2. สวนอุตสาหกรรมเครือเจริญโภคภัณฑ์ 54 ไร่

### นิคมอุตสาหกรรมที่อยู่ระหว่างการจัดตั้ง จำนวน 3 แห่ง ได้แก่

1. นิคมอุตสาหกรรมหลักชัย เมืองยาง จำกัด 1,766 ไร่
2. นิคมอุตสาหกรรมระยอง (บ้านค่าย) 2,101 ไร่
3. นิคมอุตสาหกรรมเหมราชตะวันออก (มาบตาพุด) ส่วนขยาย 400 ไร่

อำเภอ	จำนวนสถานประกอบการอุตสาหกรรม	จำนวนเงินทุน (บาท)	จำนวนคนงาน (คน)
	1,944	1,200,596,698,816.69	159,824
เมืองระยอง	638	769,915,582,617.07	45,268
บ้านฉาง	73	15,148,619,508.30	2,812
แกลง	287	13,097,973,545.67	13,577
วังจันทร์	22	781,460,000.00	693
บ้านค่าย	230	56,578,563,425.05	14,230
ปลวกแดง	457	295,648,527,679.74	58,316
เขาชะเมา	8	680,400,000.00	1,066
นิคมพัฒนา	229	48,745,572,040.86	23,862

**ตารางที่ 1:** จำนวนสถานประกอบการอุตสาหกรรม จำนวนเงินทุน และจำนวนคนงาน  
จำแนกเป็นรายอำเภอ ข้อมูล ณ ธันวาคม 2555 (เอกสารสำนักงาน  
อุตสาหกรรมจังหวัดระยอง ปี 2555, ม.ป.ป., หน้า 21-23)

จำนวนสถานประกอบการที่มีมากที่สุด ได้แก่ อุตสาหกรรมการเกษตร อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์โลหะ และอุตสาหกรรมขนส่ง โรงงานอุตสาหกรรมส่วนใหญ่จะเป็นประเภทต้นน้ำ ใช้เทคโนโลยีการผลิตและมูลค่าการลงทุนสูง อำเภอที่มีจำนวนสถานประกอบการอุตสาหกรรมมากที่สุด คือ อำเภอเมือง จำนวน 638 โรงงาน รองลงมา คือ อำเภอปลวกแดง 457 โรงงาน และอำเภอแกลง 287 โรงงาน ส่วนจำนวนเงินทุนมากที่สุด คือ อำเภอเมืองระยอง จำนวนเงินทุน 769,915,582,617.07 บาท รองลงมา คือ อำเภอปลวกแดง จำนวนเงินทุน 295,648,527,679.74 บาท และอำเภอบ้านค่าย จำนวนเงินทุน 56,578,563,425.05 บาท อำเภอที่มีจำนวนคนงานมากที่สุด คือ อำเภอปลวกแดง จำนวน 58,316 คน ซึ่งนิคมอุตสาหกรรมในจังหวัดระยองมีรายละเอียด ดังนี้

### 1.) นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด

นิคมอุตสาหกรรมแห่งแรก มีเนื้อที่ทั้งหมด 10,215 ไร่ แบ่งเป็นเขตอุตสาหกรรมทั่วไป 7,092 ไร่ เขตที่พักอาศัย 1,490 ไร่ พื้นที่สาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวก 627.25 ไร่ ระยะทางจากกรุงเทพฯ 190 กิโลเมตร จากสนามบินสุวรรณภูมิ 160 กิโลเมตร จากตัวจังหวัดระยอง 25 กิโลเมตร จากท่าเรือมาบตาพุด 1 กิโลเมตรจากสนามบินอู่ตะเภา 24 กิโลเมตร ครอบคลุมด้วยระบบสาธารณูปโภค ระบบกำจัดขยะ ระบบบำบัดน้ำเสีย เนื่องจากผู้ประกอบการในพื้นที่มาบตาพุดส่วนใหญ่เป็นกลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเคมี

### 2.) นิคมอุตสาหกรรมเหมราชตะวันออก

ก่อตั้งปี 2532 มีบริษัท เหมราชพัฒนาที่ดิน จำกัด (มหาชน) เป็นผู้พัฒนาพื้นที่โครงการทั้งหมด 2,500.52 ไร่ แบ่งเป็นเขตอุตสาหกรรมทั่วไป 1,901.80 ไร่ พื้นที่สาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก 598.72 ไร่ พื้นที่ว่างในนิคมเป็นเขตทั่วไป 532 ไร่ ห่างจากกรุงเทพฯ 155 กิโลเมตร จากระยอง 18 กิโลเมตร

### 3.) นิคมอุตสาหกรรมผาแดง

ก่อตั้งในปี 2535 มีบริษัท ผาแดงพีริออปเพอร์ตี้ส์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้พัฒนาพื้นที่โครงการทั้งหมด 540 ไร่ แบ่งเป็นเขตอุตสาหกรรมทั่วไป 497 ไร่ พื้นที่สาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก 42.74 ไร่ ระยะทางจากสนามบินสุวรรณภูมิ 145 กิโลเมตร จากสนามบินอู่ตะเภา 18 กิโลเมตร จากท่าเรือมาบตาพุด

3 กิโลเมตร

#### 4.) นิคมอุตสาหกรรมอิสเทิร์นซีบอร์ด

ก่อตั้งในปี 2539 มีบริษัท เหมราชพัฒนาที่ดิน จำกัด (มหาชน) เป็นผู้พัฒนาพื้นที่โครงการ ทั้งหมด 6,634 ไร่ แบ่งออกเป็นเขตอุตสาหกรรมทั่วไป 4,860 ไร่ เขตที่พักอาศัย/พาณิชยกรรม 48 ไร่ พื้นที่สาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก 1,726 ไร่ พื้นที่ว่างในนิคมเป็นเขตทั่วไป 546 ไร่ ระยะทางจากกรุงเทพฯ 117 กิโลเมตร จากท่าเรือแหลมฉบัง 27 กิโลเมตร จากสนามบินอู่ตะเภา 58 กิโลเมตร จากสนามบินสุวรรณภูมิ 92 กิโลเมตร จากสนามบินดอนเมือง 157 กิโลเมตร

#### 5.) นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้

ก่อตั้งในปี 2539 พัฒนาโดย บริษัท อมตะคอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) มีเนื้อที่ทั้งหมด 8,634 ไร่ แบ่งเป็นเขตอุตสาหกรรมทั่วไป 3,857 ไร่ เขตที่พักอาศัย/พาณิชยกรรม 400 ไร่ พื้นที่ว่างในนิคมเป็นเขตทั่วไป 3,000 ไร่ ระยะทางจากกรุงเทพฯ 114 กิโลเมตร จากจังหวัดชลบุรี 53 กิโลเมตร

#### 6.) นิคมอุตสาหกรรมเหมราชอีสเทิร์นซีบอร์ด

ก่อตั้งเมื่อปี 2542 พัฒนาโดย บริษัท เหมราชพัฒนาที่ดิน จำกัด (มหาชน) ระยะทางจากกรุงเทพฯ 190 กิโลเมตร จากสนามบินดอนเมือง 220 กิโลเมตร จากสนามบินสุวรรณภูมิ 90 กิโลเมตร จากท่าเรือคลองเตย 200 กิโลเมตร จากท่าเรือมาบตาพุด 5 กิโลเมตร จากท่าเรือแหลมฉบัง 60 กิโลเมตร

#### 7.) นิคมอุตสาหกรรมเอเชีย

ก่อตั้งในปี 2544 พัฒนาโดย บริษัท นิคมอุตสาหกรรม เอเชีย จำกัด มีเนื้อที่ทั้งหมด 2,490 ไร่ แบ่งเป็นเขตอุตสาหกรรมทั่วไป 1,998 ไร่ 2 งาน 0.06 ตารางวา เขตที่พักอาศัย/พาณิชยกรรม 3 ไร่ เขตพื้นที่สีเขียวและแนวกันชน 235 ไร่ 1 งาน 58.5 ตารางวา พื้นที่สาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก 254 ไร่ 3 งาน 15.6 ตารางวา

#### 8.) นิคมอุตสาหกรรมอาร์ ไอ แอล

ก่อตั้งในปี 2539 พัฒนาโดย บริษัท อาร์ ไอ แอล 1996 จำกัด มีพื้นที่

โครงการประมาณ 1,703 ไร่ แบ่งเป็นพื้นที่อุตสาหกรรม 1,258 ไร่ พื้นที่สาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวก 445 ไร่

### 9.) นิคมอุตสาหกรรมระยอง (บ้านค่าย)

ก่อตั้งตั้งแต่ปี 2553 ภายใต้แนวคิดนิคมอุตสาหกรรมเชิงนิเวศน์ มีเนื้อที่ทั้งหมด 2,194 ไร่ 3 งาน 84 ตารางวา ครอบคลุมพื้นที่ตำบลบ้านค่าย และตำบลบางบุตร อำเภอบ้านค่าย เป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมสะอาด เช่น อิเล็กทรอนิกส์ โรงไฟฟ้าแสงอาทิตย์ กำหนดขายพื้นที่ในปี 2556 เป็นต้นไป

### 10.) นิคมอุตสาหกรรมหลักชัยเมืองยาง

ก่อตั้งตั้งแต่ปี 2554 ตำบลสำนักทอง อำเภอเมือง จังหวัดระยอง เงินลงทุน 3,240 ล้านบาท พื้นที่โครงการ 2,442 ไร่ เป็นนิคมอุตสาหกรรมเชิงนิเวศน์ โรงงานที่ตั้งภายในนิคมฯ ต้องเป็นโรงงานที่ใช้ยางพาราเป็นวัตถุดิบ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยางพารา

### 11.) การท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

ก่อสร้างตั้งแต่เดือนธันวาคม 2532 แล้วเสร็จเมื่อเดือนมีนาคม 2535 โดยท่าเทียบเรือประกอบด้วย

11.1) ท่าเรือสาธารณะ (Public Terminal) เป็นท่าเรือที่ไม่จำกัดผู้ใช้บริการ เป็นท่าเรือที่การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยลงทุนก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานรวมทั้งท่าเทียบเรือ ให้ประกอบด้วย 2 ท่าเทียบเรือ คือ

- (1.) ท่าเทียบเรือทั่วไป (General Cargo Berth) บริหารจัดการโดยบริษัท ไทยพรอสเพอริตีเทอมินอล จำกัด (TPT)
- (2.) ท่าเทียบเรือสินค้าเหลว (Liquid Cargo Berth) บริหารจัดการโดยบริษัท ไทยแทงค์ เทอร์มินอล จำกัด (TTT)

11.2) ท่าเรือเฉพาะกิจ (Dedicated Terminal) มีทั้งหมด 9 ท่า ประกอบด้วย

- (2.1) ท่าเทียบเรือ บริษัท ท่าเรือระยอง จำกัด
- (2.2) ท่าเทียบเรือ บริษัท ปิ๊ยะแห่งชาติ จำกัด (มหาชน)
- (2.3) ท่าเทียบเรือ บริษัท สตาร์รี่ไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน)
- (2.4) ท่าเทียบเรือ บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินอล จำกัด

- (2.5) ท่าเทียบเรือ บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด
- (2.6) ท่าเทียบเรือ บริษัท พีทีที แอลเอ็นจี จำกัด
- (2.7) ท่าเทียบเรือ บริษัท ทีที แทงค์ เทอร์มินอล จำกัด
- (2.8) ท่าเทียบเรือ บริษัท ระยอง เทอร์มินอล จำกัด
- (2.9) ท่าเทียบเรือ บริษัท พีทีที โกลบอล เคมีคอล จำกัด

## สรุป

การศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจของจังหวัดระยองพบว่า มีการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องจากในอดีตจังหวัดระยอง มีลักษณะเศรษฐกิจแบบยังชีพที่ชาวระยองต้องดำรงชีวิตภายใต้ข้อจำกัดของทรัพยากรที่ต้องพึ่งพาทรัพยากรในท้องถิ่น การผลิตเพื่อยังชีพของชาวบ้านในช่วงนี้มุ่งการหาปัจจัย 4 เพื่อการบริโภคในครอบครัวเป็นสำคัญ ได้แก่ การปลูกข้าว หาปลา ทอผ้า หาของป่า และสมุนไพร เลี้ยงวัวควายเพื่อใช้ไถนา เนื่องจากเทคโนโลยีอยู่ในระดับต่ำทำให้ชาวบ้านต้องใช้การแลกเปลี่ยนแรงงานโดยการ “เอาแรง” ทั่วไป การพึ่งพาอาศัยกันในการดำรงชีพ โดยมีความสัมพันธ์กับรัฐภายใต้ระบบไพร่

การสร้างถนนสุขุมวิทและสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกงเป็นสะพานเชื่อมจังหวัดระยองเข้าสู่โลกทุนนิยม เกิดการขยายตัวของการผลิตเพื่อขายพืชเศรษฐกิจในจังหวัดระยอง หลังการสร้างถนนสุขุมวิทยังคงเป็นวิธีการผลิตหลักของคนระยองส่วนใหญ่ในปัจจุบัน โดยมีลักษณะที่สำคัญ คือ การเป็นผู้ผลิตรายย่อยอิสระส่วนใหญ่ ชาวระยองได้ขยายพื้นที่ทำไร่นามากขึ้น นอกจากนี้ยังมีชาวบ้านจำนวนหนึ่งมาตั้งถิ่นฐานใกล้ถนนสุขุมวิท เพราะการคมนาคมสะดวกขึ้นจากการมีรถโดยสารเริ่มวิ่งรับส่งคน

การขยายตัวของพืชเศรษฐกิจขยายตัวกว้างขวางขึ้นไปอีกระหว่างปี พ.ศ. 2490-2510 เมื่อนายทุนขอสัมปทานทำป่าไม้ในป่าดงดิบอย่างกว้างขวาง การสัมปทานป่าไม้ทำให้เกิดโรงเลื่อยสมัยใหม่จำนวนมาก โรงเลื่อยเหล่านี้ใช้เลื่อยจักรขนาดใหญ่ รถยนต์ชักลากไม้สูง และเรือเดินทะเลขนาดใหญ่บรรทุกไม้กระดานส่งขายกรุงเทพฯ และต่างประเทศ ส่วนการทำงานช่วงหลังการสร้างถนนสุขุมวิทได้มีการปรับเป้าหมายการผลิตจากการผลิตเพื่อยังชีพไปสู่การผลิต

เพื่อขยายมากขึ้น คือ เปลี่ยนไปสู่การทำนาเพื่อ “กินเหลือขาย” การผลิตเพื่อขาย ในระยะของพัฒนาขึ้นไปอีกระดับหนึ่ง เมื่อเศรษฐกิจเงินตราขยายตัวจากการใช้จ่ายของทหารอเมริกันที่สนามบินอู่ตะเภา

การขยายตัวของอุตสาหกรรมในจังหวัดระยองได้สะท้อนให้เห็นถึงการครอบงำของวิธีการผลิตแบบทุนนิยมอย่างเด่นชัด นับตั้งแต่มีการพัฒนาอุตสาหกรรมภายใต้โครงการพัฒนาฯ ชายฝั่งทะเลตะวันออก จากการขยายตัวของเศรษฐกิจในจังหวัดระยองต่อเนื่องกว่า 5 ทศวรรษ รัฐบาลได้วางยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดระยองให้เป็นฐานเศรษฐกิจในภูมิภาค ส่งผลให้มีการขยายการลงทุนอย่างกว้างขวาง ทุนต่างชาติหลั่งไหลเข้ามาลงทุนในพื้นที่จังหวัดระยองอย่างกว้างขวาง เศรษฐกิจของจังหวัดทะยานเข้าสู่โลกาภิวัตน์เต็มรูปแบบ จนกล่าวได้ว่า จังหวัดระยองเป็นจังหวัดที่เข้าสู่โลกาภิวัตน์เป็นจังหวัดแรกในภูมิภาค

การพัฒนาทุนนิยมของรัฐบาลไทยได้กำหนดแนวทางการพัฒนาจังหวัดระยองให้เป็นศูนย์กลางความเจริญแห่งใหม่ เป็นศูนย์บริการมาตรฐานการศึกษา และวิจัยด้านเทคโนโลยี และกำหนดให้ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเป็นประตูทางออกให้กับภาคตะวันออกเฉียงเหนือในการส่งสินค้าออกไปจำหน่ายต่างประเทศโดยไม่ต้องผ่านกรุงเทพฯ

รัฐบาลได้ดำเนินการจัดเตรียมระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานไว้อย่างสมบูรณ์และกำหนดพื้นที่บริเวณมาบตาพุด อำเภอเมือง จังหวัดระยองเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรม เป็นเมืองอุตสาหกรรมใหม่ของประเทศมีเนื้อที่ทั้งหมด 10,000 ไร่ เป็นพื้นที่สำหรับอุตสาหกรรม 8,000 ไร่ มีท่าเรือน้ำลึกขนส่งสินค้าที่สามารถรับเรือขนาด 20,000 ตัน 1 ท่า และท่าขนส่งวัสดุเหลือที่สามารถรับเรือขนาด 8,000 ตัน 2 ท่า เป็นที่ตั้งของอุตสาหกรรมที่สำคัญ ๆ คือ โรงแยกก๊าซธรรมชาติ กลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเคมี และอุตสาหกรรมปุ๋ยเคมี จังหวัดระยองจึงมีศักยภาพสูงในส่วนของการลงทุนด้านอุตสาหกรรม

## บรรณานุกรม

- ชัยยนต์ ประดิษฐ์ศิลป์ และโอฬาร ถิ่นบางเตียว. (2549). **บทบาททางการเมืองของเจ้าพ่อท้องถิ่นในกระแสโลกาภิวัตน์: กรณีศึกษาจังหวัดหนึ่งทางภาคตะวันออก**. งานวิจัยภายใต้โครงการเมธีวิจัยอาวุโส สกว. ศ.ดร.ผาสุก พงษ์ไพจิตร เรื่อง โครงสร้างและพลวัตรของทุนไทยหลังวิกฤตเศรษฐกิจ.
- ธวัช ปุณโณทก. (2547). **การพัฒนาภาคตะวันออกกับผลกระทบต่อประชาคมท้องถิ่น**. เอกสารการสอน. ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.
- \_\_\_\_\_. (2550). **ประชาสังคมภาคตะวันออก**. เอกสารประกอบคำบรรยายวิชาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจและการเมืองในบริบทวัฒนธรรมไทยตอนที่ 1 หลักสูตรปริญญา รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์การเมืองและการบริหารจัดการ มหาวิทยาลัยบูรพา. ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ประวัติมหาดไทยส่วนภูมิภาคจังหวัดระยอง**. (2525). ระยอง: ธนชาติการพิมพ์.
- ผาสุก พงษ์ไพจิตร. (2541). **พัฒนาการอุตสาหกรรมและพัฒนาการเศรษฐกิจ ประสพการณ์ของเกาหลีใต้ บราซิล และไทย**. กรุงเทพฯ: คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ผู้ไม่ประสงค์ออกนาม. (2556, 12 เมษายน). **นักวิชาการท้องถิ่น**. สัมภาษณ์.
- \_\_\_\_\_. (2556, 17 เมษายน). **ผู้อาวุโสบ้านกร่ำ เมืองแกลง จังหวัดระยอง**. สัมภาษณ์.
- มหาวร. (2556, 4 เมษายน). **อดีตพระมหาผู้อาวุโส**. สัมภาษณ์
- เรื่องวิทย์ ลิ้มปนาท. (2537). **บทบาทของรัฐในระบบทุนนิยมของไทย (พ.ศ. 2475-2500)**. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต, ภาควิชาประวัติศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สำนักงานนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด**. (2556). ระยอง: สำนักงานนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด.
- สุนทรภู่. (2527). **นิราศเมืองแกลง**. ใน *วรรณกรรมนิราศของสุนทรภู่ฉบับสมบูรณ์*. กรุงเทพฯ: ศิลปาบรรณาคาร.



สุริชัย หวันแก้ว, ปรีชา คูวินพันธ์, และประสิทธิ์ สวาสดิ์ญาติ. (2543). **ผลกระทบทางสังคมจากการพัฒนาอุตสาหกรรมชายฝั่งทะเลตะวันออกต่อชุมชนท้องถิ่น**. รายงานผลการวิจัยทุนธนาภิเษกสมโภช. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

เสวตร เปี่ยมพงศ์สานต์. (2546). **ชีวิตการเมือง**. กรุงเทพฯ: เขียวรึบู้ด.

อำพิกา สวัสดิ์วงศ์. (2545). **ถนนสุขุมวิทกับการพัฒนาการทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกของประเทศไทย พ.ศ. 2477-2539**. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

**เอกสารบรรยายสรุปจังหวัดระยอง**. (2556) . ระยอง: สำนักงานจังหวัดระยอง.

**เอกสารเผยแพร่สำนักงานคลังจังหวัดระยอง**. (2547) . ระยอง: สำนักงานคลังจังหวัดระยอง.

**เอกสารเผยแพร่สำนักงานจังหวัดระยอง**. (2547) . ระยอง: สำนักงานจังหวัดระยอง.

**เอกสารแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดและแผนปฏิบัติการ พ.ศ.2558-2561**. (ม.ป.ป.). ระยอง: สำนักบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก.

**เอกสารแผนพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก**. (2550). ระยอง: สำนักบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก.

**เอกสารแผนยุทธศาสตร์จังหวัดระยอง พ.ศ.2558-2561**. (ม.ป.ป.). ระยอง: สำนักงานจังหวัดระยอง.

**เอกสารสำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดระยอง ปี 2555**. (ม.ป.ป.). ระยอง: สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดระยอง.

ไอฟาร์ ถิ่นบางเตียว. (2546). **การเมืองของการนำรูปแบบการเลือกตั้งนายกเทศมนตรีโดยตรงมาใช้ในการปกครองท้องถิ่นของเทศบาล กรณีศึกษา เทศบาลเมืองมาบตาพุด จังหวัดระยอง**. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, สาขานโยบายสาธารณะบัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยบูรพา.

Szreter, S. (2001). "A New Political Economy: The Importance of Social Capital". in Anthony Giddens(ed). *The Global Third Way Debate*. Cambridge: Polity Press.