

เส้นทางการค้าขาย “ตลาด 5 นาที” สู่เศรษฐกิจชุมชนจังหวัดบุรีรัมย์

The Five-minute Market Trade Route Towards the Community Economy in Buriram Province

ธงชัย สีโสภณ¹

ชนมวัฒน์ ก้อนทอง, ธนาวุฒิ พันนอก,
ปวรปรัชญ์ คุ่มสุวรรณ, จิรประภา ปราณีโก และ บุญลิตา ยืนยง²

บทคัดย่อ

บทความวิจัยเส้นทางการค้าขายตลาด 5 นาทีสู่เศรษฐกิจชุมชนจังหวัดบุรีรัมย์นี้ เป็นผลจากการสร้างทางรถไฟของกรมรถไฟหลวงสู่จังหวัดบุรีรัมย์และเปิดใช้ปี พ.ศ.2468 ทำให้เกิดพัฒนาการสู่เศรษฐกิจชุมชนจังหวัดบุรีรัมย์ในช่วงเวลาที่ขบวนรถไฟเที่ยววิ่ง ในช่วงเวลายุคใหม่กลุ่มผู้ค้าหาบเร่สถานีรถไฟบ้านแสลงพันรวมตัวกันนำสินค้าท้องถิ่นมาขายตั้งแต่วันที่ 06.00-07.00 น. แล้วนำสินค้าที่เตรียมไว้มาขึ้นรถไฟไปขายยังหลังสถานีรถไฟบุรีรัมย์ รวมกลุ่มกับผู้ค้าหาบเร่มาจากสถานีรถไฟกระสัง โดยการจัดพื้นที่ขายสินค้าของสถานีรถไฟบุรีรัมย์ให้เวลาวางขายไม่เกิน 08.30 น. เจ้าหน้าที่สถานีจะเป่านกหวีดแล้วพากันหาบเร่ไปขายตามเส้นทางตนเองเคยเดินขายตามถนนในแต่ละวัน ซึ่งความสัมพันธ์เส้นทางการค้าตลาด 5 นาทีกับชุมชน บ้างผลิตสินค้าท้องถิ่นมาขายเอง บ้างรับสินค้าจากท้องถิ่นเข้ามาขาย ทำให้เกษตรกรเพาะปลูกขายสินค้าการเกษตรราคาดี เป็นขบวนการพึ่งพาระบบเศรษฐกิจชุมชนจังหวัดบุรีรัมย์เองโดยขบวนรถไฟ

คำสำคัญ : เส้นทางการค้าขาย, ตลาด 5 นาที, เศรษฐกิจชุมชน, จังหวัดบุรีรัมย์

Abstract

This 5-minute market trade route study piece is the outcome of the Royal Railway Department's building of a railway to Buriram Province, which opened in 1925 and led to

¹ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สาขาสังคมศึกษา คณะครุศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏบุรีรัมย์

² นักศึกษาสาขาวิชาสังคมศึกษา คณะครุศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏบุรีรัมย์

the growth of the province's local economy while the train was still in operation. In the present day, hawkers congregated at Ban Salaeng Phan Railway Station to offer regional goods between the hours of 6:00 and 7:00 in the morning. After that, they carried the prepared items onto the train to sell them behind Buriram Railway Station. Accompany the hawkers departing from Krasang Railway Station. The fact that there are more hawkers than there are at Ban Salaeng Phan Railway Station is easily seen. By setting up the sales area for items at join the group of hawkers coming from Krasang Railway Station. By arranging the merchandise sales area at Buriram Railway Station, the sales time is no later than 8:30 a.m. The station staff will blow whistles and then gather to hawk and sell according to their own routes used to sell on the streets each day. which has a relationship with the 5-minute market trade route with the community Some produce local products and sell them themselves. Some receive products from local areas to sell. This allows farmers to grow and sell agricultural products at good prices. It is a movement to support the community economic system of Buriram Province itself by train. Accompany the hawkers departing from Krasang Railway Station. The fact that there are more hawkers than there are at Ban Salaeng Phan Railway Station is easily seen. As a result of setting up the item sales area at the Buriram Railway Station, sales begin at 8:30 a.m. After blowing whistles, the station employees will assemble to hawk and sell in accordance with their daily itineraries that they follow to sell on the streets. This is connected to the community's 5-minute market commerce route. Some create goods locally and market them on their own. Some people get goods to sell from nearby locations. This makes it possible for farmers to produce food and sell it for a profit. It is an initiative to boost local economies.

Keywords : Trade route, This 5-minute, Community-Economy, Buriram Province

บทนำ

วิวัฒนาการเส้นทางการค้าขายโลก คือการเดินทางติดต่อสื่อสารสัมพันธ์เพื่อการแลกเปลี่ยนสินค้าประกอบด้วยจุดพักแรม การเดินทางขนส่งสินค้าไปยังผู้บริโภคที่อยู่ในพื้นที่

ทางไกล ซึ่งลักษณะเส้นทางการค้าขายในแต่ละเส้นทางนั้นประกอบด้วย เส้นทางหลัก (Arterial Road) และเส้นทางรอง (Secondary Road) และเส้นทางการค้าขายโลกเชื่อกันว่าเริ่มในสมัยพระเจ้าอเล็กซานเดอร์ มหาราช ทรงประสูติเมื่อปี พ.ศ.187 ทรงเรียนศิลปะวิทยาการจากสำนักอริสโตเติล (Aristotle) ทางยุทธวิธี อักษรศาสตร์ ปรัชญาการเมืองการปกครอง เมื่อพระราชบิดาสวรรคตแล้ว พระองค์ทรงครองราชย์ต่อจากพระราชบิดาด้วยวัยเพียง 19 พรรษา ทรงมีความรักในวัฒนธรรมกรีกปรารถนาพิชิตโลกภายนอกและต้องการเผยแพร่อุดมการณ์ปรัชญากรีก (Greek Ideas) ภายในระยะเวลา 10 ปี พระองค์สามารถยึดครองเมืองเอเชียไมเนอร์ ซีเรีย อียิปต์ และเมโสโปเตเมีย ต่อมาปี พ.ศ.216 พระองค์ทรงยกทัพข้ามภูเขาคอเคซัสผ่านช่องเขาไคเบอร์เข้าสู่แม่น้ำสินธุเพื่อยึดเมืองต่างๆ มาอยู่ภายใต้พระราชอำนาจ แต่ในเวลายกทัพกลับคืนกรีกพระองค์ทรงให้ทหารเดินทางกลับทั้งทางบกและทางทะเล เป็นการเกิดเส้นทางการค้าขายโลกตะวันออกกับโลกตะวันตกเข้ากัน ทำให้เกิด “เส้นทางการค้าขาย : Trade Route” (दन्य षायिथा, 2560 : 104-105; ธงชัย สีสอน, 2564 : 1-2) ดังนั้นเส้นทางการค้าขายโลกจากอดีตถึงปัจจุบันสามารถแบ่งเป็น 3 เส้นทางใหญ่ คือ

1. เส้นทางการค้าขายทางบก (Overland Route) ตามหลักฐานทางประวัติศาสตร์เส้นทางการค้าขายทางบกมี 3 เส้นทาง ได้แก่ 1) เส้นทางถนนโบราณ เป็นลักษณะร่องลึกหรือช่องทางเกวียนไปตามป่าลำเนา ใช้สัตว์เป็นพาหนะการเดินทางเพื่อติดต่อสัมพันธ์กันระหว่างชุมชนใกล้เคียงไปสู่ชุมชนที่อยู่ห่างไกล ยกตัวอย่างเส้นทางการค้าทางบกในภาคตะวันออกเฉียงเหนือก่อนมาเป็นประเทศไทยมี 9 เส้นทาง ได้แก่ ช่องดงพญาไฟ และช่องเขาตาบัว (ตำบลจันทึก) ช่องดงพญากลาง (อำเภอด่านขุนทด) ช่องเขากระบอง และช่องเขาพันลาน (อำเภอจตุรัส) ช่องตะโก (อำเภอโนนดินแดง) ช่องกุ่ม-สะแกราช-บุขุ่น (อำเภอปักธงชัย) ช่องเสม็ด-บาระนะ (อำเภอบ้านกรวด) ช่องจอม (อำเภอกาบเชิง) และช่องน้ำหนาวน้ำตก (อำเภอชุมแพ) 2) เส้นทางรถไฟ พัฒนาการเส้นทางรถไฟไทยด้วยการว่าจ้างพลโทเซอร์แอนดรู คลาก พร้อมคณะชาวอังกฤษสำรวจสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ และสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2430 และในหลวงรัชกาลที่ 5 ทรงเสด็จพระราชดำเนินประกอบพระราชพิธีวางศิลาฤกษ์เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2434 การสร้างทางรถไฟสถานีหัวลำโพงข้างคลองผดุงกรุงเกษมมาสู่สถานีรถไฟอยุธยา และ 3) เส้นทางถนนรถยนต์ พัฒนาการสร้างถนนในประเทศไทยเริ่มปี พ.ศ.2404 ด้วยการสร้างถนนสายแรก “เจริญกรุง” ต่อมาถนนบำรุงเมือง ถนนเฟื่องนคร ถนนพระราม 4 และถนนสีลม แล้วการขยายเส้นทางคมนาคมของประเทศ (สุ

วิทย์ ชีระศักดิ์, 2557 : 91-92) ด้วยการสร้างถนนไปยังภูมิภาคต่างๆ เพื่อการขนส่งสินค้าติดต่อสื่อสารระหว่างเมืองต่าง ๆ ด้วยการสร้างถนนทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงชนบทเชื่อมต่อกัน

2. เส้นทางการค้าขายทางทะเล (Maritime Silk Road) ตามหลักฐานทางประวัติศาสตร์เส้นทางการค้าขายทางทะเลเริ่มต้นในสมัยอาณาจักรโรมันคริสต์ศตวรรษที่ 1-6 เชื่อมระหว่างทะเลเมดิเตอร์เรเนียนกับมหาสมุทรอินเดีย ผ่านเส้นทางบกเมืองเบเรนิเกสทะเลแดง แล้วใช้เรือขนส่งสินค้าไปยังที่แม่น้ำไนล์ (ทวีปแอฟริกา) เพื่อขนถ่ายสินค้าไปยังเมืองอเล็กซานเดรีย ต่อมาอีก 300 ปี (คริสต์ศตวรรษที่ 9) พ่อค้าชาวอาหรับเป็นผู้ควบคุมสินค้าทางทะเล หมายถึงเส้นทางการค้าขายทางทะเลที่เมืองกวางตุ้ง (ทวีปเอเชียตะวันออก) หมู่เกาะอินโดนีเซีย (ทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้) มหาสมุทรอินเดีย และทะเลแดง (ทวีปเอเชียตะวันตกกับทวีปแอฟริกาเหนือ/ตะวันออก) ทำให้เกิดเส้นทางการค้าขายทางทะเลขึ้นมา (บุญเต็ม พันรอบ, 2566 : 9-10) ซึ่งเส้นทางการค้าขายทางทะเลจากหมู่เกาะในอุษาคเนย์ปรากฏอยู่ในแผนที่โลกมาก่อนปี ค.ศ.1375 ได้แก่ พะโค ตะนาวศรี ทวาย เมะตะมะ มะละกา กุย เพชรบุรี สุโขทัย ขวา และสุมาตรา ส่วนกรุงศรีอยุธยาปรากฏชื่อเมืองว่า “เซอเรนอร์ หรือ แชรโน” และเมืองนครศรีธรรมราชชื่อว่า “นครลิกอร์” ต่อมาในปี ค.ศ.1502 อัลแบร์โต คันดินิ ได้ว่าจ้างบุรุษ นีรนามชาวโปรตุเกสทำการสำรวจเส้นทางการค้าขายทางน้ำตามเกาะแก่งต่างๆ นำมาสู่การเขียนแผนที่โลกแบ่งออกเป็น 3 ส่วน เรียกว่า “แผนที่โลกคันดินิ” (ชาญวิทย์ เกษตรศิริ, 2555 : 6-7) เป็นปริณทลแห่งอำนาจการเมืองและเส้นทางการค้าขายโลกระหว่างสเปนกับโปรตุเกส

3. เส้นทางการค้าขายทางอากาศ (Air Trade Routes) ตามหลักฐานทางประวัติศาสตร์กล่าวถึงพัฒนาการสร้างเส้นทางการค้าขายทางอากาศแบ่งออกเป็น 2 ทางใหญ่ ได้แก่

3.1 เส้นทางการค้าขายทางเครื่องบิน สองพี่น้องตระกูลไรท์ชาวอเมริกันประดิษฐ์เครื่องบินขึ้นในปี ค.ศ.1903 อีก 5 ปีต่อมา (ค.ศ.1907) กาเบรียล และชาร์ลส พัวซิน ชาวฝรั่งเศสประดิษฐ์เครื่องบินสำเร็จ ในปี ค.ศ.1909 หลุยส์ เบลเลียด ประดิษฐ์เครื่องบินพร้อมทดลองบินจากประเทศฝรั่งเศสผ่านช่องแคบอังกฤษไปยังเมืองโดเวอร์ได้อย่างปลอดภัย (Categories. 2020 : 2-3) เป็นที่มาของการพัฒนาเส้นทางสายการบินไปยังประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก ในปี พ.ศ.2453 ชาวต่างประเทศนำเครื่องบินมาแสดงที่ประเทศไทยที่สนามม้าสระปทุม

(สนามม้าราชกรีฑาสโมสร) ทั้งจัดสร้างสนามบิน ในปี พ.ศ.2456 กระทรวงกลาโหมจัดตั้งสนามบินทหารและพาณิชย์ชื่อว่า “สนามบินสระปทุม” เป็นสนามบินแรกของประเทศ เมื่อพิจารณาถึงความจำเป็นต้องสร้างสนามบินพาณิชย์ของประเทศ จึงเลือกพื้นที่ดอนเมืองที่น้ำท่วมไม่ถึงสร้างเป็นสนามบินพาณิชย์แห่งใหม่ และสร้างแล้วเสร็จปี พ.ศ.2457 ตั้งชื่อว่า “สนามบินดอนเมือง” ในปี พ.ศ.2503-2504 รัฐบาลได้ว่าจ้างบริษัทลิซฟิลด์มาทำการศึกษาพื้นที่การสร้างสนามบินพาณิชย์ แยกออกจากสนามบินทหารเป็นพื้นที่เหมาะสมสุด “หนองงูเห่า” อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ โดยอยู่ห่างจากกรุงเทพมหานคร 25 กิโลเมตร เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2516 ทางรัฐบาลลงนามทำสัญญาสร้างสนามบินหนองงูเห่า พร้อมทั้งยกเลิกและปรับปรุงสัญญาการสร้างสนามบินเรื่อยมา แต่เร่งลงทุนทำการก่อสร้างสนามบินหนองงูเห่าในสมัยรัฐบาลนายกฤษณ ชินวัตร แล้วเสร็จเปิดให้บริการเมื่อเดือนกันยายน 2548 (ยุทธศักดิ์ วัฒนาสวัสดิ์, 2566 : 1-2) ซึ่งใช้ระยะเวลาการสร้าง 32 ปี แต่ในปัจจุบันยังมีการสร้างสนามบินพาณิชย์ไปยังจังหวัดต่างๆ ทั่วประเทศไทยเพื่ออำนวยความสะดวกในเรื่องการคมนาคมขนส่ง และรองรับการท่องเที่ยวของประเทศ

3.2 เส้นทางการค้าขายทางอินเทอร์เน็ต ประเทศสหรัฐอเมริกาประดิษฐ์คอมพิวเตอร์ใช้ทางการทหารและธุรกิจการค้าขายในเวลาต่อมา โดยกระทรวงกลาโหมสหรัฐอเมริกาส่งระบบสัญญาณคอมพิวเตอร์ส่งแลกเปลี่ยนฐานข้อมูลระหว่างสัญญาณเครื่องคอมพิวเตอร์เป็นภารกิจหลักการวิจัยทางการทหาร ในเวลาต่อมาเชื่อมสัญญาณอินเทอร์เน็ตเข้ากับโทรศัพท์เมื่อวันที่ 2 กันยายน พ.ศ.2512 (1969) คือการส่งสัญญาณอินเทอร์เน็ตด้วยระบบ IMP ระหว่างมหาวิทยาลัย 4 แห่ง ได้แก่ มหาวิทยาลัยแคลิฟอร์เนียใช้เครื่อง SDS Sigma 7 ในระบบปฏิบัติการ SEX (Sigma EXecutive) สถาบันวิจัยสแตนฟอร์ดใช้เครื่อง SDS 940 ในระบบปฏิบัติการ Genie มหาวิทยาลัยแคลิฟอร์เนียใช้เครื่อง IBM 360/75 ในระบบปฏิบัติการ OS/MVT และมหาวิทยาลัยยูทาห์ใช้เครื่อง DEC PDP-10 ในระบบปฏิบัติการ Tenex ส่วนในประเทศไทยเริ่มทำการส่งสัญญาณอินเทอร์เน็ตเมื่อ พ.ศ.2530 โดยมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ และสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) ไปยังมหาวิทยาลัยเมลเบิร์น ประเทศออสเตรเลีย ต่อมาวันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ.2535 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยได้เข้าสายวงจรสัญญาณอินเทอร์เน็ตของกระทรวงวิทยาศาสตร์ฯ โดยศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ เชื่อมต่อระบบคอมพิวเตอร์ของมหาวิทยาลัย 6 แห่ง ได้แก่ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) มหาวิทยาลัยสงขลา

นครินทร์ สถาบันเทคโนโลยีและคอมพิวเตอร์แห่งชาติ (NECTEC) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน เล่มที่ 25 : 1-3) ในปัจจุบัน การส่งสัญญาณระบบอินเทอร์เน็ตมีความสำคัญต่อการประกอบธุรกิจการค้าขายและกิจกรรมทางสังคมต่างๆ มากสุด

การเขียนบทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์การศึกษาแสดงให้เห็นถึงพัฒนาการเส้นทางการค้าขายตลาด 5 นาที หรือตลาดสินค้าบริการสถานีรถไฟ หรือเส้นทางรถไฟสู่จังหวัดบุรีรัมย์ แสดงถึงความสัมพันธ์ระหว่างวัฒนธรรมอาชีพกับวิถีชีวิตบุรีรัมย์และประวัติศาสตร์ความเป็นมาของกลุ่มบุคคลและครอบครัวชาวบุรีรัมย์ที่อาศัยอยู่ใกล้เส้นทางรถไฟบุรีรัมย์ ยังสามารถดำรงชีวิตอยู่ได้อย่างมีความสุข บางครอบครัวยึดประกอบอาชีพการค้าขายเส้นทางรถไฟเป็นอาชีพหลักของครอบครัวได้อย่างไร เป็นสิ่งที่คณะผู้วิจัยนำมาย่อยข้อมูลและการเก็บรวบรวมการสัมภาษณ์เพิ่มเติมจากกลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องใน 3 ประเด็นของคำว่า เส้นทางการค้าขายตลาด 5 นาทีสู่เศรษฐกิจชุมชนจังหวัดบุรีรัมย์นี้

วัตถุประสงค์การศึกษา

1. เพื่อศึกษาประวัติความเป็นมาการสร้างทางรถไฟสู่จังหวัดบุรีรัมย์
2. เพื่อศึกษากลุ่มการค้าขายตลาด 5 นาที ในพื้นที่สถานีรถไฟจังหวัดบุรีรัมย์
3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์เส้นทางการค้าขายตลาด 5 นาที สู่เศรษฐกิจชุมชนจังหวัดบุรีรัมย์

แนวคิดทฤษฎีที่ใช้ศึกษา

แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องนำมาใช้ศึกษา “เส้นทางการค้าขายตลาด 5 นาทีสู่เศรษฐกิจชุมชนจังหวัดบุรีรัมย์” ประกอบด้วย

1. **แนวคิดประวัติศาสตร์ท้องถิ่น** พัฒนาการทางสังคมชุมชนท้องถิ่นของผู้คนในอาณาบริเวณ (Land space) จังหวัดบุรีรัมย์ แสดงถึงเหตุการณ์ในมิติช่วงเวลา (time travel) ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมผู้คนจำนวนมากทั้งจารีตขนบธรรมเนียมท้องถิ่น การศึกษา การค้าขายบนถนน ทางรถไฟ เป็นต้น เพราะประวัติศาสตร์ท้องถิ่นนำเสนอในมิติช่วงเวลาที่มีความหมายว่าอะไร ใครทำอะไร อธิบายถึงบริบททางสังคมเชิงมานุษยวิทยาวัฒนธรรมทางเศรษฐกิจ ผลจากการนำเสนอเส้นทางการค้าขายสมัยใหม่กับคำว่า “ตลาด 5 นาที” นี้เป็นพฤติกรรม

ชีวิตประจำวันทางสังคมบนขบวนรถไฟและบริเวณสถานีรถไฟบุรีรัมย์ นำมาใช้เป็นโมเดลเชิงประวัติศาสตร์ทางเศรษฐกิจชุมชนจังหวัดบุรีรัมย์ในแง่ที่ว่า การพัฒนาของมนุษย์ควรเป็นผลมาจากแนวคิดจิตนิยม (Idealism) กับความต้องการปัจจัยสี่ทางด้านอาหาร หรือแนวคิดวัตถุนิยม (Materialism) กับการผลิตนำสินค้าบริโภคคืออาหารมาค้าขายให้กับผู้คนอยู่ในขบวนรถไฟและผู้ใช้ประโยชน์บริเวณสถานีรถไฟบุรีรัมย์ แต่ในความเป็นจริงแล้วเราไม่สามารถจัดลำดับว่า อะไรสำคัญไปกว่ากัน ซึ่งการศึกษาประวัติศาสตร์ท้องถิ่นกับเส้นทางรถไฟตลาด 5 นาฬิกา ในปัจจุบันนี้ภายใต้แนวคิดเสรีนิยมมนุษย์ทุกคนล้วนมีอิสระโดยสมบูรณ์ แนวความคิดทางจิตนิยมกับความต้องการทางสังคม จึงเป็นสิ่งที่กำหนดการรับรู้ การกระทำ และวัตถุนิยมในทางเดียวกันนี้การกำเนิดขึ้นของทุนนิยม (Capitalism) ขนาดเล็กทำให้เกิดขบวนการตลาด 5 นาฬิกา นำไปสู่การสร้างระบบค่านิยมการให้คุณค่ากับการทำงานและการพัฒนาความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจบุรีรัมย์ เพราะประวัติศาสตร์ท้องถิ่นแสดงถึงความเป็นมาของผู้คนในท้องถิ่นเมืองบุรีรัมย์ที่อาจมีความแตกต่างทางชาติพันธุ์ก็ได้ แต่เมื่อเข้ามาตั้งถิ่นฐานอยู่รวมในพื้นที่เดียวกันผ่านมา 2-3 ชั่วคนก็จะเกิดสำนึกร่วมกันขึ้นมาเป็นคนในท้องถิ่นมีจารีตประเพณี พิธีกรรม ความเชื่อ และกติกาในทางเศรษฐกิจและสังคมอยู่ร่วมกัน (ศรีศักร วัลลิโภดม, 2559 :

2) ซึ่ง เฮย์เดน ไวต์ อธิบายทฤษฎีประวัติศาสตร์ในทศวรรษ 1960 ถึงทศวรรษ 2010 มีความสัมพันธ์ในเชิงประวัติศาสตร์ท้องถิ่นอยู่ 3 ประการ ได้แก่ 1) การเขียนทางประวัติศาสตร์เป็นงานประพันธ์รูปแบบหนึ่งที่นักเขียน นักทฤษฎีนำมาเสนอสร้างเรื่องราวจากคำบอกเล่า ร่องรอยแกะสลัก หรือการจดบันทึกไว้ 2) วิธีวิทยาการศึกษาประวัติศาสตร์ไม่ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อสร้างสมมติฐานแบบวิทยาศาสตร์ทางกายภาพ แต่ต้องใช้แนวคิดการเชื่อมโยงแบบโวหาร (Figurative Thinking) ให้นักประวัติศาสตร์นำมามีความจากอดีตให้กลายเป็นเรื่องเล่าที่มีความหมายเฉพาะเรื่อง เช่น ประวัติศาสตร์เส้นทางการค้าขายทางบก เส้นทางการค้าขายทางทะเล หรือประวัติศาสตร์เส้นทางกองทัพสมัยโบราณ เป็นต้น และ 3) กลวิธีการประพันธ์เป็นเครื่องมือสำคัญทางการเขียนประวัติศาสตร์ที่นักประวัติศาสตร์ไม่ควรพยายามลดทอนองค์ประกอบงานประพันธ์ในงานเขียนของตนเอง แต่ควรเรียนรู้เครื่องมือในการประพันธ์จากนักเขียน เพื่อนำไปใช้เป็นองค์ประกอบการตีความข้อเท็จจริงและนำเสนอภาพแทนเหตุการณ์ในอดีต

2. แนวคิดการค้าปลีก พัฒนาการตลาดกับสังคมไทยเน้นไปที่การค้าขายปลีกที่คนท้องถิ่นเป็นผู้แสดงหาวัตถุดิบเป็นสินค้ามาจำหน่าย ซึ่ง พรพนพิมล ก้านนก (2546 : 329) ให้

นิยามว่า การค้าปลีก หมายถึงกระบวนการปฏิบัติกิจกรรมผลิตสินค้าทางการตลาดเพื่อการค้าขายสินค้าและบริการที่เชื่อมโยงจากผู้ผลิต หรือตัวแทนจำหน่าย หรือพ่อค้าส่งไปยังผู้บริโภค สินค้าเป็นคนสุดท้ายเพื่อนำไปอุปโภคไม่ให้นำไปใช้ในการผลิต ซึ่ง อธิวัฒน์ ทรัพย์ไพฑูรย์ (2545 : 103-104) กล่าวถึงหลักการค้าปลีกไทยตามประวัติศาสตร์สมัยสุโขทัยว่า เริ่มจากรูปแบบร้านค้าปลีกแบบตะวันตกต่อเนื่องมาถึงสมัยรัชกาลที่ 3 และสมัยรัชกาลที่ 4 เริ่มมีชาวต่างประเทศเข้ามาทำการค้าขายปลีกและขยายตัวขึ้นมาเรื่อย ๆ อย่างไรก็ตามการดำเนินกิจการค้าขายส่วนใหญ่เป็นชาวจีนที่เข้ามาเปิดร้านค้าขายแบบห้องแถว ส่วนการค้าปลีกสมัยใหม่เริ่มพัฒนาการมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2499 เป็นต้นมา

วิธีดำเนินการศึกษา

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ด้วยการสำรวจพื้นที่สถานีรถไฟในจังหวัดบุรีรัมย์ ได้แก่ สถานีหนองกระเทียม ลำปลายมาศ ทะเมนชัย แสงพยับบุรีรัมย์ ห้วยราช กระสัง และหนองเต็ง ซึ่งบางสถานีรถไฟที่รถไฟแล่นผ่านตัวจังหวัดบุรีรัมย์ ปัจจุบันไม่มีการประกอบอาชีพค้าขายยังบริเวณสถานีรถไฟแล้ว ประกอบด้วย หนองกระเทียม ทะเมนชัย ห้วยราช และหนองเต็ง แต่กลุ่มสถานีรถไฟที่ยังประกอบอาชีพค้าขายอยู่ทั้งประเภทตั้งร้านค้าบนพื้นที่สถานีรถไฟ และประกอบอาหารและเตรียมอาหารมารอค้าขายยังสถานีรถไฟอยู่ ประกอบด้วย ลำปลายมาศ แสงพยับบุรีรัมย์ และกระสัง จึงทำให้เกิดเส้นทางการค้าขาย “ตลาด 5 นาที” ในพื้นที่จังหวัดบุรีรัมย์ เพราะคนยังนิยมสัญจร หรือใช้เส้นทางรถไฟ หรือคมนาคมด้วยรถไฟอยู่จึงทำให้เกิดการค้าขายบริเวณที่รถไฟจอดรับส่งผู้โดยสารและสินค้า

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล ประกอบด้วย 1) การสัมภาษณ์ โดยสมมติชื่อบุคคลผู้ให้ข้อมูล (นางเอ หรือ นางบี) ด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึกของประชากรกลุ่มตัวอย่างจากผู้ประกอบอาชีพค้าขายอาหาร ค้าขายเครื่องดื่ม แม่ค้าหาบเร่ ผู้ขับรถรับส่งผู้โดยสารในสถานีรถไฟ และผู้ที่มีความรู้ข้อมูลการค้าขายที่อาศัยอยู่บริเวณสถานีรถไฟ จำนวน 15 คน เป็นการเลือกสัมภาษณ์จากประชากรกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ หมายถึง บุคคลที่เห็นว่ามีความรู้เรื่องการค้าขายในบริเวณสถานีรถไฟที่สามารถให้ข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับ “เส้นทางการค้าขายตลาด 5 นาที” ในพื้นที่ 4 สถานีรถไฟ ประกอบด้วย ลำปลายมาศ แสงพยับบุรีรัมย์ และกระสัง และ 2) การเก็บข้อมูลจากเอกสาร บทความ สื่อหนังสือพิมพ์ ทีวี ยูทูบ และรายงานวิจัยวิธีชีวิตของผู้ค้าหาบเร่

ตลาดรถไฟ 5 นาที จังหวัดบุรีรัมย์ (2566) ที่เป็นข้อมูลเกี่ยวกับการเกิดเส้นทางการค้าขาย “ตลาด 5 นาที” สู่เศรษฐกิจชุมชนจังหวัดบุรีรัมย์

ผลการวิจัย

1. ประวัติความเป็นมาการสร้างทางรถไฟสู่จังหวัดบุรีรัมย์ ประวัติศาสตร์ชาติการสร้างทางรถไฟไทย โดยรัชกาลที่ 5 ทรงเสด็จเยือนประเทศสิงคโปร์ ชวา และอินเดีย เห็นประเทศเหล่านี้กำลังก่อสร้างทางรถไฟ และพระองค์ประทับนั่งรถไฟเป็นครั้งแรกที่อินเดีย ระหว่างเมืองเดลฮีกับบอมเบย์ ส่งผลให้พระองค์ทรงเห็นว่าการรถไฟเป็นยานพาหนะสำคัญในการคมนาคมและขนส่ง ต่อมาพระองค์ทรงมีพระราชดำริสร้างรถไฟในประเทศไทยว่า

“... การสร้างทางรถไฟในระหว่างหัวเมืองไกล เป็นเหตุให้เกิดความเจริญแก่บ้านเมืองได้ เพราะทางรถไฟอาจจะชักย่นหนทางหัวเมืองที่ตั้งอยู่ไกลออกไปมาถึงกันยากให้กลับเป็นหัวเมืองไกลไปมาถึงกันได้โดยสะดวกเร็วพลัน การย้ายขนสินค้าไปมาซึ่งเป็นการลำบากก็สามารถจะย้ายขนไปมาถึงกันโดยง่าย เมื่อเป็นดังนี้ หัวเมืองใดซึ่งที่ดินอุดมดี แต่สินค้ายังไม่บริบูรณ์ เพราะขาดหนทางไปมา ยากไม่สามารถที่จะย้ายขนสินค้าที่จะบังเกิดขึ้นไปมาค้าขายแลกเปลี่ยนกันกับหัวเมืองอื่นได้ ก็คงมีผู้อุตสาหกิจคิดสร้างท่าเลเพาะปลูกส่งสินค้าให้มากยิ่งขึ้นเป็นการเปิดโอกาสให้อาณาประชาราษฎร์มีทางตั้งการทำการมาหาสินค้ากว้างขวางออกไป แลทำให้ทรัพย์สมบัติกรุงสยามให้มากยิ่งขึ้น ทั้งเป็นคุณประโยชน์ในการบังคับบัญชาตรวจตราราชการ บำรุงรักษาพระราชอาณาเขตให้ราษฎรอยู่เย็นเป็นสุขได้โดยสะดวก อาศัยเหตุทั้งปวงนี้ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวจึงทรงพระราชดำริพร้อมด้วยความคิดท่านเสนาบดีเห็นสมควรจะสร้างทางรถไฟตั้งแต่กรุงเทพฯ ถึงเมืองนครราชสีมาเป็นสายแรก...” (สงวน อ้นคง, 2529 : 142)

พระองค์ทรงโปรดเกล้าฯ ให้เซอร์แอนดรู คลาก และ บริษัทบันชาร์ด แมกทักการ์ด โลเธอร์ การสำรวจพื้นที่การสร้างทางรถไฟเมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ.2430 เมื่อทำการสำรวจพื้นที่แล้วเสร็จ รัฐบาลเห็นว่าควรเร่งสร้างทางรถไฟสายเมืองนครราชสีมาเชื่อมกับเมืองหลวงก่อน จึงเปิดการประมูลก่อสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา โดยกระทรวงโยธาธิการ มีพระเจ้าน้องยาเธอเจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ ทรงเป็นเสนาบดีกระทรวง และนาย

เค. เบ็ทเก (K. Bethge) ชาวเยอรมันเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ ซึ่งบริษัทผู้ประมูล 2 ราย คือ รายที่ 1 นายเลนซ์ (Lenz) ตัวแทนบริษัทเยอรมันใช้ธนาคารของเยอรมัน 3 ธนาคาร ค้ำประกันประมูล ในราคา 11,976,925.50 บาท รายที่ 2 นายอี. มูเร แกมป์เบลล์ (George Murray Campbell) ชาวอังกฤษจากสิงคโปร์ ใช้ห้างชาตินิเมเทอชันค้ำประกัน ประมูลในราคา 9,956,164 บาท เป็นผู้ชนะการประมูล การเสนอราคาต่ำกว่าจึงได้ทำสัญญาสร้างทางรถไฟในวันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ.2434 ต่อมาในวันที่ 9 มีนาคม พ.ศ.2435 รัชกาลที่ 5 ทรงเสด็จพระราชดำเนินวางศิลาฤกษ์ก่อสร้างทางรถไฟ “หัวลำโพง” ฝั่งคลองผดุงกรุงเกษมอยู่ตรงท้ายวัดเทพศิรินทราวาส ทรงขุดดินเป็นพระฤกษ์และตักดินเทลงในเกวียน โปรดให้สมเด็จพระบรมโอรสาธิราช เจ้าฟ้ามหาวชิรุณหิศ ทรงใส่เกวียนเดินไปตามทางถึงก่อสร้างทางรถไฟ แล้วทรงเทดินลงถมที่ คนงานได้ลงมือขุดดินตามแนวทางที่กระทรวงโยธาธิการได้ปักกรุยไว้ (นามแฝงเสมียนารี, 2565 : 2)

ในช่วงเวลาที่ผ่านมา การสร้างสถานีรถไฟหัวลำโพงสู่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เรียกว่า สถานีรถไฟกรุงเทพ เป็นระยะทาง 71 กิโลเมตร ซึ่งต้องใช้เวลาก่อสร้าง 4 ปี เมื่อสร้างทางรถไฟเสร็จแล้วพระองค์ทรงเสด็จพระราชดำเนินประกอบพิธีเปิดเมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ.2439 ในช่วงเวลานั้นมีขบวนรถไฟแล่นขึ้นลงวันละ 4 ขบวน รวม 9 สถานี ประกอบด้วย สถานีหัวลำโพง บางซื่อ หลักสี่ หลักหก คลองรังสิต เชียงราก เชียงรากน้อย บางปะอิน และกรุงเทพ ถือเป็นเส้นทางรถไฟสายแรกของประเทศไทยให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางประชาชน และการขนส่งสินค้าบริการต่างๆ ต่อมาทางการรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้ถือเอาวันที่ 26 มีนาคมของทุกปีเป็น “วันสถาปนากิจกรรมการรถไฟไทย” (Thaipbs. 2023 : 1) เนื่องจากการสร้างทางรถไฟกรุงเทพ-นครราชสีมา พระองค์ทรงเล็งเห็นจะเกิดประโยชน์จากการสร้างเส้นทางรถไฟกับความมั่นคงของชาติในการรักษาดินแดนภาคอีสานไว้ได้ เนื่องจากช่วงเวลานั้นจักรวรรดินิยมฝรั่งเศสเข้ายึดครองเวียดนามและดินแดนบางส่วนที่เป็นเมืองประเทศราชของไทย (สิบสองจุไทย หรือเมืองไล หัวพันห้าทั้งหก เขมร ลาว) ถ้าหากเกิดเหตุการณ์คับขัน ฝรั่งเศสสุกรรณหัวเมืองภาคอีสานเราก็สามารถยกกำลังทหารด้วยขบวนรถไฟมาปกป้องประเทศไว้ได้ ในขณะนั้นภัยการคุกคามของจักรวรรดินิยมรุนแรงมาก เพราะฝรั่งเศสมีความต้องการที่จะครอบครองดินแดนบางส่วนของประเทศไทย หรือต้องการแบ่งประเทศไทยคนละครึ่งกับจักรวรรดินิยมอังกฤษโดยใช้แม่น้ำเจ้าพระยา หรือเทือกเขาแดนลาว (เพชรบูรณ์ 1) กับเทือกเขาตองพญาเย็นเพื่อการแบ่งเขตแดน แต่ทางรัฐบาลไทยรู้เท่าทันความลับนั้น จึงมีความจำเป็นจะต้องเร่งสร้างทางรถไฟและประกาศพระราชกฤษฎีกาก่อการสร้างเส้นทางรถไฟ

กลายมาเป็นเส้นทางเศรษฐกิจของภาคอีสาน ตามที่ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราขึ้น
รายละเอียดในมาตรา 1 ว่า

“...ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมให้เจ้าพนักงานกระทรวงโยธาธิการ
สร้างรถไฟขนาดใหญ่ตามอัตรา ตั้งแต่กรุงเทพฯ ไปทางบางปะอิน กรุงเก่า แล
เมืองสระบุรี ถึงเมืองนครราชสีมาสายหนึ่ง...” (thaipbs. 2023 : 2)

หลักฐานทางประวัติศาสตร์กล่าวว่า รัฐบาลประกาศระดมทุนก่อสร้างทางรถไฟด้วยการ
ขายหุ้น เป็นเงินลงทุนสร้างทางรถไฟ 16,000 หุ้นๆ ละ 100 บาท คิดเป็นเงิน 2 แสนชั่ง (16 ล้าน
บาท) และการใช้เงินทุนอีกส่วนหนึ่งมาจากการสมทบเงินทุนของกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ
เมื่อวันที่ 15 มีนาคม พ.ศ.2434 ซึ่งการสร้างรถไฟสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา นี้ ทางบริษัท
อังกฤษผู้รับสัมปทานไม่สามารถดำเนินการสร้างทางรถไฟได้เสร็จตามสัญญา ทำให้กรมรถไฟ
หลวงเลิกจ้างแล้วดำเนินการก่อสร้างเอง โดยใช้วิศวกรชาวต่างชาติควบคุมการก่อสร้าง และ
การสร้างทางรถไฟมายังชุมทางรถไฟบ้านภาชี สระบุรีเข้าสู่ “ดงพญาไฟ” หมายถึงบริเวณพื้นที่
ตั้งแต่สถานีรถไฟแก่งคอยถึงสถานีรถไฟปากช่อง ปรากฏว่าคนงานดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟ
เกิดการเจ็บป่วยล้มตายด้วยไข้ป่า หรือไข้มาลาเรียเป็นจำนวนมากทั้งวิศวกรฝรั่ง 36 คน และ
กรรมกรชาวจีน 414 คน เป็นมูลเหตุให้คนงานเสียชีวิตอย่างน่าใจ ตามหลักฐานดังกล่าว การ
สร้างทางรถไฟสายนี้ถูกกำหนดระยะเวลาก่อสร้างไว้ 5 ปี แต่กว่าจะสร้างทางรถไฟแล้วเสร็จ
ต้องใช้เวลาถึง 9 ปีเต็ม รวมระยะทาง 265 กิโลเมตร ด้วยการใช้เงินก่อสร้าง 17,585,000 บาท
(เฉลี่ยกิโลเมตรละ 66,360 บาท) สูงกว่าที่บริษัทอังกฤษประเมินไว้ 7.62 ล้านบาท หรือร้อยละ
76.5 ของเงินดำเนินการใช้ก่อสร้างทางรถไฟ เพราะงบประมาณรายรับของรัฐบาลในช่วงเวลา
ปี พ.ศ.2435 มีอยู่เพียง 15,378,114 บาท และในช่วงปีที่สร้างทางรถไฟถึงเมืองนครราชสีมา
พ.ศ.2443 รัฐบาลไทยมีเงินรายได้ทุกประเภทรวมกัน 35,611,306 บาท (นามแฝงเสมียนนารี,
2565 : 3-4) เมื่อการก่อสร้างทางรถไฟแล้วเสร็จรัชกาลที่ 5 ทรงเสร็จพระราชดำเนินมาพร้อม
กับพระบรมวงศานุวงศ์เพื่อเปิดเดินรถสถานีรถไฟนครราชสีมาวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ.2443 และ
ผลที่ตามของการเปิดใช้สถานีรถไฟจากกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ส่งผลให้เมืองนครราชสีมา
กลายมาเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจภาคอีสาน จึงเกิดการผลิตสินค้าท้องถิ่นมาขายประเภท
ข้าวเปลือก หมู หนั้วว หนั้วควาย และของป่า เช่น หวาย ครั่ง ชัน หนั้วสัตว์ป่า น้ำมันยาง

การสร้างทางรถไฟในภาคอีสานหยุดพักมาเกือบ 20 ปี เริ่มดำเนินการก่อสร้างอีกครั้งหนึ่งในช่วงเวลาปลายสมัยของรัชกาลที่ 6 (พ.ศ.2460) พระองค์ทรงโปรดเกล้าฯ ให้รวมกิจการรถไฟทั้ง 2 กรมเข้าเป็นกรมเดียวกัน เรียกว่า “กรมรถไฟหลวง” ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระเจ้าน้องยาเธอกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงพระองค์แรก หากกล่าวถึงในมิติช่วงเวลากับการสร้างทางรถไฟต่อจากเมืองนครราชสีมาไปยังเมืองอุบลราชธานี เป็น “การสร้างทางรถไฟสู่ตลาดอินโดจีน” โดยจักรวรรดินิยมฝรั่งเศสกล่าวว่า ถ้าหากรัฐบาลไทยไม่ลงทุนสร้างทางรถไฟมาเมืองอุบลราชธานี ฝรั่งเศสก็จำเป็นต้องสร้างทางรถไฟมายังเมืองสวายจิก (เมืองพระตะบอง) ทางกรมรถไฟไทยแต่งตั้งพระยารำไพพิษ์บริพัตร (จิตร บุนนาค) เป็นนายช่างควบคุมการสร้างทางรถไฟจากสถานีนครราชสีมาสู่สถานีชุมทางรถไฟจิระ และสถานีรถไฟท่าช้าง รวมระยะทาง 21 กิโลเมตร เปิดการเดินทางเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2465 ซึ่งการแต่งตั้งพระยารำไพพิษ์บริพัตรเป็นนายช่าง เกิดผลดีต่อรัฐบาลไทย การเดินทางไปพบปะกับเจ้าหน้าที่ทางอินโดจีนของฝรั่งเศสเพื่อการประสานงานในเรื่องเขตแดนได้สะดวก และการทางรถไฟยังได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานกองทหารช่างเข้ามาช่วยบุกเบิกถางป่าและขุดดินเส้นทางเพื่อการวางรางรถไฟ และรัชกาลที่ 6 ทรงเสด็จพระราชดำเนินมาตรวจการสร้างทางรถไฟในช่วงข้ามลำน้ำมูลด้วยพระองค์เอง (พบเห็นการบันทึกหมุดหมายทางรถไฟริมน้ำมูลในตำบลท่าช้างวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ.2464) แสดงถึงการสร้างทางรถไฟสายอีสานใต้และการสร้างทางรถไฟถึงเมืองบุรีรัมย์ ในช่วงเวลาต่อมาเปิดการเดินทางสถานีรถไฟบุรีรัมย์เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2468 ทำให้เมืองบุรีรัมย์ก้าวเข้าสู่ยุค “การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและเศรษฐกิจ” โดยผู้คนเริ่มเข้ามาตั้งบ้านเรือนใกล้ริมทางรถไฟ ตลอดทั้งชาวจีนเข้ามาสร้างโกดังรับซื้อสินค้ากัน เมื่อรัฐบาลเปิดสัมปทานป่าไม้ มีการสร้างโรงเลื่อยใกล้กับสถานีรถไฟ ทำให้เกิดตลาดย่านการค้าขายทุกสถานีรถไฟพื้นที่บริเวณเมืองบุรีรัมย์ ตั้งแต่สถานีหนองกระเทียม โดยเฉพาะสถานีรถไฟลำปลายมาศมีการสร้างโกดังรับซื้อสินค้าทางการเกษตรถึง 6-7 โกดัง และมีตลาดสด 2 แห่ง คือ ตลาดสวนแตงกับตลาดหน้าสถานีรถไฟ ยังปรากฏเรือนไม้ร้านค้าสูงไว้สำหรับขนสินค้าขึ้นหลังช้างกลับบ้านตามท้องถื่นอยู่ไกลออกไป ก่อนเข้ามาสู่ยุคสมัยการใช้รถมอเตอร์ไซด์ สามล้อเครื่องรับจ้างส่งผู้คนไปยังชุมชนห่างไกล เมื่อขบวนรถไฟที่ล่องขึ้นมาในรอบหลัง 4 โมงเย็น ประชาชนจะเลือกวิธีว่าจ้างเหมารถมอเตอร์ไซด์สามล้อเครื่องไปส่งในราคาที่เป็นธรรม ดีกว่าเช่าโรงแรมค้างคืนเพื่อนอนรอรถยนต์ประจำทางของหมู่บ้าน (นายเอและนายบี ผู้ขับรับจ้าง, สัมภาษณ์ : 2567) ผลการสร้างทาง

รถไฟกับการเกิดชุมชนริมทางรถไฟแสดงการพัฒนาเศรษฐกิจเมืองบุรีรัมย์ก้าวเข้าสู่สังคมยุคใหม่ ส่งผลทำให้ผู้คนอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานในบริเวณชุมชนริมทางรถไฟ บางกลุ่มอพยพเข้ามาอยู่เพื่อตัดไม้หอมไม้เหลา หรือเผาถ่านขาย บางกลุ่มอพยพมาอยู่เพื่อทำมาหากินด้วยการปลูกพืชเศรษฐกิจตามความต้องการของตลาดแล้วบรรทุกเกวียนมาขาย (นายซี ผู้เชี่ยวชาญ, สัมภาษณ์ : 2567) ต่อมามีการใช้รถยนต์ประจำทางวิ่งส่งสินค้าไปขายให้กับพ่อค้าคนกลางริมทางรถไฟ กลายมาเป็นพื้นที่พัฒนาการทางเศรษฐกิจแผนใหม่กับการผลิต

2. กลุ่มการค้าขายตลาด 5 นาฬิกา ในพื้นที่สถานีรถไฟจังหวัดบุรีรัมย์ ความเป็นมาการค้าปลีกกับการค้าส่งสินค้าในภาคอีสาน เริ่มต้นมาในสมัยรัชกาลที่ 5 ทรงเสด็จพระราชดำเนินมาพร้อมด้วยพระบรมวงศานุวงศ์ประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินทางรถไฟ พ.ศ.2443 หลังจากนั้นเมืองนครราชสีมากลายเป็น “เมืองศูนย์กลางการค้าของภาคอีสาน” เมื่อรัฐบาลเห็นความสำคัญการสร้างทางรถไฟกับการพัฒนาเศรษฐกิจภาคอีสาน ในระยะเวลาอีกเกือบ 20 ปีต่อมา รัฐบาลจึงต้องลงทุนการสร้างทางรถไฟอีกครั้งหนึ่งจากนครราชสีมา-อุบลราชธานี เป็นระยะทาง 309 กิโลเมตร โดยใช้เวลาสร้างจากสถานีรถไฟท่าช้างถึงเมืองบุรีรัมย์ 3 ปีเศษ อาศัยความร่วมมือการสร้างทางรถไฟในระหว่างกรมการรถไฟหลวงกับหน่วยงานทหารช่าง เมื่อสร้างทางรถไฟเสร็จแล้วผู้คนเริ่มนำสินค้าเล็กน้อยเข้ามาขายในบริเวณสถานีรถไฟบุรีรัมย์ แม้ค้ายังก้าวว่าสมัยก่อนนี้ในขบวนรถไฟที่จอดรอตามเวลาการเดินทางขบวนรถด่วนและดีเซลราง ทั้งขบวนรถไฟที่จอดรอหลักเลี้ยวกันตามสถานีรถไฟในพื้นที่บุรีรัมย์ โดยเฉพาะขบวนรถไฟเที่ยวธรรมดา เป็นขบวนรถแม่ค้าตัวยาวมาก เมื่อรถไฟจอดนานทำให้แม่ค้าในสถานีรถไฟมีโอกาสนำอาหารขึ้นไปจำหน่ายได้นาน ทั้งอาหารประเภทไก่ย่าง ข้าวเหนียว ผัดหมี่ ข้าวหลาม ปลาบั้งตามฤดูกาล เป็นต้น (นางเอแม่ค้า, สัมภาษณ์ : 2567) เป็นขบวนการค้าปลีกในช่วงเวลานั้น เมื่อผู้คนเริ่มอพยพเข้ามาสร้างบ้านเรือนอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟประกอบอาชีพค้าขายให้กับผู้คนสัญจรไปมา ทำให้มีรายได้เพียงพอต่อการเลี้ยงครอบครัว แต่ก็ยังมีกลุ่มคนประกอบอาชีพขับรถบริการรับจ้าง บางครั้งเป็นคนครอบครัวแม่ค้าริมทางรถไฟ บางคนอพยพมาจากจังหวัดอื่น ๆ มาเช่ารถสามล้อถีบก็มี เพื่อบริการรับส่งคนไปยังตลาด สถานที่ราชการ และโรงพยาบาล ถึงแม้จะเช่ารถเขาและเช่าห้องพักราคาถูกเพื่อพักอาศัยประกอบอาชีพก็มีรายได้เลี้ยงครอบครัวเหมือนกัน แต่กลุ่มชาวจีนที่อพยพเข้ามาอยู่ริมทางรถไฟจะเป็นผู้ลงทุนประกอบอาชีพสร้างโกดัง สร้างตลาด ตึกแถว และโรงแรมไว้บริการ บางคนก็มาประกอบอาชีพปล่อยเงินกู้และข้าวเปลือกเก็บเป็นรอบปี ทำให้เกิดความร่ำรวยกันทุกคน ดังนั้น การถือ

ครองที่ดินจำนวนมากมาจากคนไทยเชื้อสายจีนทั้งนั้น ด้วยการพัฒนาองค์ความรู้ในการประกอบธุรกิจสัมพันธ์กับผู้คนในท้องถิ่นทางไกลออกไป เรียกว่า “เถ้าแก่” เป็นผู้มีบุญคุณปล่อยกู้เพื่อให้ความช่วยเหลือประชาชนในยามเจ็บป่วย หรือการปล่อยกู้เป็นทุนรอนในฤดูกาลผลิตสินค้าทางการเกษตรกรรมทุกประเภท หรือการลงทุนการค้าขายในชุมชน บางครั้งร้านชำประจำชุมชนต่างๆ ก็มาอยู่ไปลงทุนเหมือนกัน ทำให้เกิดความสัมพันธ์เคารพนับถือกันผู้คนในท้องถิ่น (นางดี นางอี และนางเอฟแม่ค้า, สัมภาษณ์ : 2567)

การค้าปลีกเมืองบุรีรัมย์กับพื้นที่สถานีรถไฟเกิดจากกลุ่มชาวจีนอพยพเข้ามาเป็นผู้ค้าปลีกและผู้ค้าส่งใกล้พื้นที่สถานีรถไฟ ด้วยการสร้างห้องแถวและโกดังเก็บสินค้า ทำให้เกิดระบบการค้าปลีกเปลี่ยนแปลงครั้งยิ่งใหญ่ (ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ, 2550 : 374) ชุมชนริมทางรถไฟเมืองบุรีรัมย์เป็นร้านค้าปลีกและค้าส่งต่อเข้าไปยังชุมชนอำเภอ ตำบล หมู่บ้านอยู่ทางไกล โดยกลุ่มพ่อค้านอกเขตพื้นที่ทางไกลเข้ามารับสินค้าจากตลาดสถานีรถไฟที่มีเส้นทางเชื่อมโยงไปยังเส้นทางอำเภอในจังหวัดบุรีรัมย์และอำเภอในจังหวัดอื่นที่อยู่ใกล้เคียงที่ไม่มีสถานีรถไฟผ่านก็เข้ามาหาซื้อสินค้ายังสถานีรถไฟเมืองบุรีรัมย์ทั้งนั้น ซึ่งในยุคแรกแล้วสืบต่อกันมาว่า ผู้ที่มีม้า เกวียน และช้างก็จะเดินทางเข้ามาหาซื้อสินค้าที่ต้องการจากตลาดสถานีรถไฟใกล้เคียงกับชุมชนมากที่สุด หรือทำไม้หมอนไม้ทรางในพื้นที่ทางไกลสถานีรถไฟประมาณ 30-50 กิโลเมตร เพื่อบรรทุกมาขายให้กับสถานีรถไฟแล้วก็จะหาซื้อสินค้าแห้งกลับบ้านไปไว้ทานกันในครอบครัว เมื่อมีการพัฒนาเส้นทางรถยนต์และสร้างถนนเข้าสู่ชุมชนรูปแบบวิถีชีวิตประชาชนก็เปลี่ยนแปลงไป และในช่วงระยะเวลา 30 กว่าปีที่ผ่านมา เริ่มมีการจัดตลาดนัดใกล้สถานีรถไฟและการสร้างถนนลาดยางเข้าสู่อำเภอรอบนอกทางไกลออกไป ทำให้ตลาดอาณาบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟเริ่มลดบทบาทลง และบางพื้นที่ตลาดสถานีรถไฟปิดตัวลง (นางจี และนางเอสสุ แม่ค้า, สัมภาษณ์ : 2567) ซึ่งการเกิดเส้นทางการค้าตลาด 5 นาที สถานีรถไฟบุรีรัมย์เกิดจากกลุ่มบุคคล 3 เชื้อสาย ได้แก่ 1) กลุ่มคนเชื้อสายลาวอีสาน เป็นการรวมกลุ่มนำสินค้าพื้นบ้านและรับซื้อสินค้ามาขายด้วยหาบกระจาด “หาบเร่” ข้างสถานีรถไฟบ้านแสลงพัน ในช่วงเวลา 06.00-08.00 น. เรียกว่า “ตลาดสายหยุด” (ราเมศร์ พรหมชาติ, 2564 : 175) ต่อจากนั้นนำสินค้าขึ้นขบวนรถไฟดีเซลรางท้องถิ่นที่ 421 หรือ 44 จากต้นทางนครราชสีมาถึงเมืองบุรีรัมย์เวลา 08.10 หรือ 08.30 น. เพื่อนำสินค้าไปขายยังตัวเมืองบุรีรัมย์ 2) กลุ่มคนเชื้อสายเขมร กลุ่มนี้เก็บรวบรวมหรือนำสินค้าพื้นถิ่นของครอบครัว หรือบุคคลเดียวขึ้นขบวนรถไฟธรรมดาที่ 234 จากต้นทางสุรินทร์มาถึงเมืองบุรีรัมย์เวลา 06.00 หรือ 06.20 น. หรือนำสินค้า

พื้นที่ขึ้นขบวนรถไฟดีเซลรางท้องถิ่นที่ 424 จากต้นทางสถานีรถไฟลำปางมาจนถึงสถานีบุรีรัมย์เวลา 7.50 หรือ 08.10 น. นำสินค้ามาขายเมืองบุรีรัมย์ หรือเปิดขายสินค้ารอเวลาตลาด 5 นาที่ และ 3) กลุ่มคนเชื้อสายไทยโคราชจากสถานีรถไฟห้วยแถลง และสถานีรถไฟลำปลายมาศ มาพร้อมขบวนรถไฟดีเซลรางท้องถิ่น จากการสำรวจผู้ขายสินค้าตลาด 5 นาที่ เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2567 มีผู้ขายสินค้า จำนวน 65 คน และค่าวางหาบเร่งรถไฟหาบละ 10 บาท และค่ารถต่อคนละ 10 บาท โดยเจ้าหน้าที่รถไฟให้บริการดูแลดีมาก ช่วยหิ้วของมาส่งแม่ค้ายังที่ขายด้วย การมาขายสินค้ายังมีเจ้าหน้าที่ตำรวจให้บริการด้วยดี ซึ่งสินค้าส่วนใหญ่ที่นำมาวางขายเป็นสินค้าในท้องถิ่นประเภทไข่เป็ด ไข่ไก่ ไก่บ้าน หมู กุ้ง หอย ปู ปลา ผักบุ้ง มะเขือเปราะ มะเขือยาว น้ำเต้า ผักชี ลูกผัก บวบ ผักกระถินอ่อน แตงโม พริกขี้หนูสวน สายบัว แก้วมังกร มะนาว มะขามเปียก พริกแห้ง พริกป่น ข้าวคั่ว ขนมงาทอด กะหรี่ปั๊บ ขนมถั่วแปบ เป็นต้น นำมาขายให้กับกลุ่มผู้คนสัญจรไปมาและกลุ่มคนที่อาศัยอยู่ใกล้สถานีรถไฟบุรีรัมย์ซื้อไปประกอบอาหารทานภายในครัวเรือน โดยผู้ซื้อจะมายืนรอที่สถานีรถไฟ หรือแม่ค้าที่มาขบวนรถไฟก่อนก็นำสินค้ามาขายก่อนที่สถานีบุรีรัมย์ (นางไอ และนางยูแม่ค้า, สัมภาษณ์ : 2567)



ภาพที่ 1 เจ้าหน้าที่สถานีรถไฟ แม่ค้าที่มาซื้อขายก่อน และผู้คนที่มารอซื้อสินค้าตลาด 5 นาที่

กระแสดความนิยม ความตื่นวิถีชีวิตการค้าขายของคนในท้องถิ่นกับความถวิลหาสินค้า และต้องการท่องเที่ยวของคนต่างถิ่นเข้ามาท่องเที่ยวชม “ตลาด 5 นาที่ สถานีรถไฟบุรีรัมย์” เกิดขึ้นมากในช่วง 1-2 ปีที่ผ่านมา โดยพบว่า มีสื่อสารมวลชน งานวิจัย เสนอบทความต่างๆ เช่น รัฐทีวีออนไลน์ (2566) “ตลาดหาบเร่ง 5 นาที่ เลื่องลือในโซเซียล เป็นจุดเช็คอินใหม่ของ สถานีรถไฟบุรีรัมย์” หนังสือพิมพ์ผู้จัดการออนไลน์ (2565) “ทิ้งมีมายาวนาน! ตลาดหาบเร่ง 5 นาที่ สถานีรถไฟบุรีรัมย์ เอกลักษณ์วิถีชีวิตพื้นบ้านแห่งเดียวในไทย” สถานีโทรทัศน์ช่อง 7 HD

(2566) “ตลาดหาบเร่ จุดเช็คอินแห่งใหม่ของ นทท.เยือนบุรีรัมย์” Thai PBS News (2566) “ตลาดนี้ขายแค่ 5 นาที! จุดเช็คอินเมืองบุรีรัมย์” หนังสือพิมพ์สยามรัฐ (2566) “ตลาดหาบเร่ 5 นาที” สถานีรถไฟบุรีรัมย์ หนึ่งเดียวในไทย จุดเช็คอินแห่งใหม่ของ นทท.ชาวบ้าน ผู้สูงอายุ นำพืชผักอาหารพื้นบ้านปรุงสำเร็จแล้วขึ้นรถไฟมาขาย” สำนักข่าวไทย อสมท. (2566) “ตลาดหาบเร่ 5 นาที สถานีรถไฟบุรีรัมย์” You Tube (2566) “เช็คอิน บุรีรัมย์ ชมตลาด 5 นาที ตลาดที่เปิด-ปิดไวที่สุดในโลก พ่อจ๋าแม่จ๋าพาเที่ยว EP106” เป็นต้น การนำเสนอสื่อสารและบทความวิถีชีวิตเส้นทางการค้าขายตลาด 5 นาที สู่เศรษฐกิจชุมชนจังหวัดบุรีรัมย์นี้ ผลการสำรวจข้อมูลพื้นที่สถานีรถไฟในจังหวัดบุรีรัมย์ ทำให้พบเส้นทางการค้าขายอาศัยขบวนรถไฟทั้งเดินทางค้าขายขงสถานีรถไฟและการค้าขายในขบวนรถไฟ ซึ่งผู้ค้าขายขึ้นจากสถานีรถไฟลำปลายมาศ-สถานีรถไฟบุรีรัมย์ กลุ่มนี้จะนำขนมและอาหารขึ้นมาขาย, สถานีรถไฟบ้านแสลงพัน-สถานีรถไฟบุรีรัมย์ กลุ่มผู้ค้านี้จะนำขนมและอาหาร ผักพื้นบ้านขึ้นมาขาย, สถานีรถไฟห้วยราช-สถานีรถไฟสุรินทร์ กลุ่มผู้ค้านี้ยังมีอยู่ครอบครัวหนึ่งมีสมาชิก จำนวน 7 คน ทุกคนจะขายได้กำไรวันละ 400-500 บาท/วัน ข้อมูลนี้อาจจะต่ำกว่าความเป็นจริง โดยขึ้นรถไฟทุกขบวนเพื่อนำขนมไทยขึ้นมามีค้าขาย สถานีรถไฟกระสัง-สถานีรถไฟบุรีรัมย์ กลุ่มผู้ค้านี้จะนำขนมและอาหาร ทั้งผักพื้นบ้านขึ้นมามีค้าขายเช่นกัน (นางเจ แม่คำ, สัมภาษณ์ : 2567) ซึ่งการเกิดเส้นทางการค้าทางรถไฟ ตลาด 5 นาที เป็นวิถีชีวิตในท้องถิ่นเมืองบุรีรัมย์ยุคใหม่ที่ยังคงอยู่ สืบทอดเป็นมรดกทางวัฒนธรรมสังคม เป็นอาชีพของชาวบ้านผู้มีทุน หรือรายได้น้อย

3. ความสัมพันธ์เส้นทางการค้าขายตลาด 5 นาที สู่เศรษฐกิจชุมชนจังหวัดบุรีรัมย์ เส้นทางการค้าขายทางรถไฟเมืองบุรีรัมย์ ยังคงดำเนินอาชีพค้าขายสืบต่อเนื่องมาเกือบ 100 ปี (พ.ศ.2468) รถไฟเป็นยานพาหนะของผู้คนที่อาศัยอยู่ใกล้สถานีรถไฟใช้สัญจรไปมาในวิถีชีวิตประจำวัน แต่มีอีกกลุ่มหนึ่งใช้เส้นทางรถไฟสัญจรไป-มา ประกอบอาชีพค้าขาย ด้วยการอาศัยขบวนรถไฟแต่ละเที่ยวล่องค้าขายเลี้ยงครอบครัว ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาเส้นทางรถไฟกับการขนส่งสินค้านั้นเกิดประโยชน์ต่อคนไทยเชื้อสายจีน ซึ่งในปัจจุบันนี้ขบวนรถไฟแต่ละเที่ยวล่องเกิดประโยชน์แก่คนในท้องถิ่นมาก โดยเฉพาะกลุ่มค้าขายหาบเร่ แผงลอยริมทางรถไฟ หรือผู้คนหัวตะกร้าใส่ไถ่อย่าง ขนมไทย ขนมท้องถิ่น ซึ่งความสัมพันธ์เส้นทางรถไฟกับตลาด 5 นาที เป็นความสัมพันธ์ระหว่างผู้ค้าขายกับผู้ผลิตสินค้าในท้องถิ่นเมืองบุรีรัมย์นั้น ในบางครั้งผู้ค้าเป็นผู้ผลิตสินค้าเองส่วนหนึ่ง บ้างก็ไปรับสินค้ามาจากชุมชนท้องถิ่นใกล้เคียงที่ทำการปลูกผักชี มันเทศ ข้าวโพด ถั่วลิสง ที่ทำให้เกิดผลกำไรเล็กน้อยมาเลี้ยงครอบครัว

บางครั้งออกไปเก็บผักและหาของป่าตามฤดูกาลมาค้าขายราคาถูก ๆ ทำให้ผู้ซื้อชื่นชมยินดีมาก (นางเค นางแอล แม่ค้า, สัมภาษณ์ : 2567) ซึ่งผลการเก็บรวบรวมข้อมูลพบลักษณะความสัมพันธ์เส้นทางการค้าขายตลาด 5 นาที ศูนย์เศรษฐกิจชุมชนจังหวัดบุรีรัมย์ ดังนี้

3.1 ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ค้าขายกับครอบครัว ทำให้ครอบครัวมีรายได้เพียงพอเลี้ยงครอบครัว มีเงินส่งลูกเรียนจบ มีงานทำที่มั่นคง มีเงินผ่อนรถยนต์ จักรยานยนต์ สร้างบ้าน และเงินสำรองประกอบอาชีพเกษตรกรรมประจำปี

3.2 ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ค้าขายกับเกษตรกรในชุมชน เกิดกลไกตลาดการค้าปลีกดำเนินการโดยกลุ่มผู้ค้าขายรายย่อยในท้องถิ่น เกิดระบบเศรษฐกิจหมุนเวียน การพึ่งพาระหว่างเกษตรกรผู้ปลูกข้าว พริก ผักต่างๆ กับผู้ค้าหาบเร่ ด้วยการค้าขายโดยตรงของกลุ่มผู้รายย่อย ทำให้ผู้ซื้อสินค้าไปรับประทานได้เลือกซื้อสินาราคาถูกลง

3.3 ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ค้าขายกับผู้ค้าในตลาดสด ซึ่งการผลิตอาหารบางชนิดพึ่งพาวัตถุดิบจากผู้ค้าหาบเร่ที่รับมาจากชุมชนมาส่งต่อให้แม่ค้าในตลาดสด บางครั้งซื้อวัตถุดิบประเภทเนื้อไก่ หมู ไปจากร้านค้าในตลาดสด ทั้งเงินสดและให้เครดิตก่อนก็มี กลายมาเป็นกลไกตลาดกับระบบการค้าชุมชนท้องถิ่นแบบวิถีชาวบ้านขึ้นมา

3.4. ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ค้าขายกับผู้ซื้อ หรือจับจ่ายตลาดประจำวัน มีสินค้าท้องถิ่นระบบหาบเร่ ตะกร้าหิ้วมาขายให้ถึงบ้านเรือนหรืออาคารพาณิชย์ ซึ่งเป็นสินค้าราคาถูก รวมทั้งสินค้าหายากมีโอกาซื้อรับประทานตามฤดูกาล เช่น ผักลิ้มผัว ผักหวานป่า ไข่มดแดง ผักหุบปลาช่อน กระบุง เป็นต้น

อภิปรายผล

แนวคิดทฤษฎีทางประวัติศาสตร์ท้องถิ่นของเฮย์เดน ไวต์ มีความสำคัญยิ่งทำให้ผู้เขียนบทความนี้สามารถนำเสนอแนวคิด “เส้นทางการค้า ตลาด 5 นาที ศูนย์เศรษฐกิจชุมชนจังหวัดบุรีรัมย์” ในมิติทางสังคมยุคใหม่ หมายถึงการสร้างเศรษฐกิจชุมชนจากคำบอกเล่าผู้อยู่ในเหตุการณ์จริงและหลักฐานการบันทึกพัฒนาการเส้นทางรถไฟจากสถานีรถไฟกรุงเทพฯ สุดเขตพื้นที่เมืองบุรีรัมย์นี้ ด้วยการใช้ขบวนการวิธีวิทยาการศึกษาทางประวัติศาสตร์ท้องถิ่นเมืองบุรีรัมย์ (ศรีศักร ลัทธิโกตม, 2559 : 2) แต่ในความเป็นจริงการเกิดเส้นทางการค้าทางรถไฟเมืองบุรีรัมย์กับกลุ่มผู้ค้าหาบเร่ น่าจะเกิดก่อน พ.ศ.2468 ที่ใช้ทางรถไฟถึงจังหวัดบุรีรัมย์ หลังเปิดใช้ทางรถไฟอย่างเป็นทางการแล้ว ทำให้เกิดการค้าปลีกและการค้าส่งในพื้นที่ริมทางรถไฟ

เริ่มจากชาวจีนอพยพเข้ามาสร้างตลาด โกดังสินค้าเพื่อเก็บค้าขาย สอดคล้องกับแนวคิดของ อธิวัฒน์ ทรัพย์โพธิ์ (2545) ซึ่งการค้าปลีกสมัยใหม่อย่างเป็นระบบเริ่มต้นประมาณปี พ.ศ. 2499 และการศึกษาขบวนการค้าหาบเร่ในจังหวัดบุรีรัมย์เริ่มต้นจากงานวิจัยของ ราเมศร์ พรหมชาติ (2564) “แนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวชุมชนบ้านแสงพัน ตำบลแสงพัน อำเภอลำปลายมาศ จังหวัดบุรีรัมย์” และอีก 1 ปีต่อมาคนเริ่มรู้จักคำว่า ตลาด 5 นาที เมืองบุรีรัมย์ เสนอผ่านสื่อต่างๆ ทั้งบทความ รายงานวิจัยขึ้นมามีเป็นระบบเพื่อสร้างพื้นที่รองรับการท่องเที่ยวเมืองบุรีรัมย์ ซึ่งวัตถุประสงค์การจัดตั้งตลาด 5 นาที ให้พื้นที่ทางเศรษฐกิจชุมชนรูปแบบใหม่ด้วยการหาบเร่มาค้าขายสินค้าท้องถิ่นเพื่อสร้างรายได้และเศรษฐกิจชุมชนท้องถิ่น และผู้ค้าหาบเร่ยังต้องการคงความเป็นเอกลักษณ์ของวิถีหาบเร่ต่อไป กลายมาเป็นจุดเด่น หรือจุดขายของสถานีรถไฟบุรีรัมย์ที่นักท่องเที่ยวอยากเข้ามาสัมผัสบรรยากาศในยามเช้าของตลาดอาหารพื้นถิ่น ร้านกาแฟ ข้าวต้มและลูกชิ้นบุรีรัมย์ เป็นพื้นที่ศูนย์กลางความเจริญของเมืองบุรีรัมย์ในยุครถไฟ คือยานพาหนะกับความเจริญท้องถิ่น เมื่อระยะเวลาเปลี่ยนแปลงไป ทั้งผู้คนอยู่ห่างไกลสถานีรถไฟอาจไม่ได้ให้ความสำคัญการสัญจรไปมาโดยเส้นทางรถไฟแล้ว จึงจำเป็นจะต้องพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟให้เป็นพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวกับวิถีชีวิตประจำของคนท้องถิ่น

ข้อเสนอแนะ

ผลการเก็บรวบรวมข้อมูลวิจัยเส้นทางการค้าขายตลาด 5 นาทีครั้งนี้ มีเวลาจำกัดทำให้พบเห็นระบบการให้ช่วงเวลาค้าขายในพื้นที่สถานีรถไฟบุรีรัมย์น้อยเกินไป ควรจะเพิ่มเวลาสัก 20 นาที เพื่อให้โอกาสผู้สูงอายุที่เข้ามาเลือกซื้อสินค้านานกว่านี้ หากมีโอกาสทำวิจัยครั้งต่อไป ควรจะเก็บรายละเอียดประเภทสินค้าท้องถิ่น และควรติดตามขบวนการค้าขายตามเส้นทางการค้าแต่ละช่วงสถานีรถไฟจังหวัดบุรีรัมย์ให้ละเอียดกว่านี้

กิตติกรรมประกาศ

บทความวิจัยนี้ถือเป็นส่วนหนึ่งการฝึกปฏิบัติภาคสนามของนักศึกษาในรายวิชาสัมมนาทางสังคมศึกษา คณะครุศาสตร์ ประจำปีการศึกษา 2566 เรื่องวิถีชีวิตของผู้ค้าหาบเร่ตลาดรถไฟ 5 นาที จังหวัดบุรีรัมย์ แล้วนำมาเก็บรวบรวมข้อมูลใหม่ทั้งหมด ขอขอบพระคุณกลุ่ม

ตัวอย่างในพื้นที่ผู้ให้ข้อมูลระบบการค้าขาย และรองศาสตราจารย์ อุทิศ ทาหอม ที่แนะนำและให้โอกาสใช้พื้นที่นำเสนอบทความในวารสารฉบับนี้

เอกสารอ้างอิง

- ชาญวิทย์ เกษตรศิริ (บรรณาธิการ). (2555). *ประมวลแผนที่: ประวัติศาสตร์-ภูมิศาสตร์-การเมืองกับลัทธิอาณานิคมในอาเซียน-อุษาคเนย์*. กรุงเทพฯ : มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์.
- दनัย ไชยโยธา. (2560). *ประวัติศาสตร์เอเชียใต้*. กรุงเทพฯ : โอเดียนสโตร์.
- ตามไท ดิลกวิทยรัตน์. (2562). ทฤษฎีการเขียนประวัติศาสตร์ของเฮย์เดน ไวต์. *วารสารประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์*. 6(1), 130-144.
- ธงชัย สีสอน. (2564). *เอกสารประกอบการสอนวิชาวิธีโลก*. มหาวิทยาลัยราชภัฏบุรีรัมย์, อุดลำนเา.
- นามแฝงเสมียนนารี. (2565). กำเนิด “รถไฟสายอีสาน” เมื่อ “สนธิสัญญาเบาริ่ง” ทำให้เกิดทุนนิยมในพื้นที่. *ศิลปวัฒนธรรม*. สืบค้นเมื่อ 17 ธันวาคม 2566, จาก https://www.silpa-mag.com/history/article_29204
- บุญเต็ม พันรอบ. (2566). *เส้นทางสายไหม*. สืบค้นเมื่อ 6 ธันวาคม 2566, จาก <https://www.panrob.com/images/course/221355/>
- พรณพิมล ก้านกนก. (2546). *หลักการตลาด*. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ยุทธศักดิ์ ฅณาสวัสดิ์. (2566). *การพัฒนากิจการท่าอากาศยานไทย*. สืบค้นเมื่อ 26 ธันวาคม 2566, จาก https://www.nesdc.go.th/suvarnabhumi/news_center/local_news/thai_airport_development.htm
- ราเมศร์ พรหมชาติ. (2564). แนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวชุมชนบ้านแสงพันตำบลแสงพัน อำเภอลำปลายมาศ จังหวัดบุรีรัมย์. *วารสารวิชาการ มจร บุรีรัมย์*. 6(2); 160-175.
- ศรีศักร ลักลิโกดม. (2559). *เปิดประเด็น : ประวัติศาสตร์ท้องถิ่น: แนวคิดและวิธีการ*. มูลนิธิเล็ก-ประไพ วิริยะพันธุ์. สืบค้นเมื่อ 7 ธันวาคม 2566, จาก <https://lek-prapai.org/home/view.php?id=384>
- สงวน อ้นคง. (2529). *สิ่งแรกในเมืองไทย*. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : แพร่วิทยา.

สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน เล่มที่ 25. เรื่องที่ 6 อินเทอร์เน็ต. 26 ธันวาคม 2566, สืบค้น
จาก https://saranukromthai.or.th/ebooks/?page_id=234

สุวิทย์ ชีรสาดิวัต. (2557). ประวัติศาสตร์อีสาน 2322–2488 เล่มที่ 2. คณะมนุษยศาสตร์และ
สังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ขอนแก่น : คลังนานาวิทยา.

อชิวัฒน์ ทรัพย์ไพฑูรย์. (2545). 6 อภิมหาอาณาจักรธุรกิจการค้าปลีการค้าส่ง. กรุงเทพฯ :
พื้งตน.

Categories. (2020). ประวัติและวิวัฒนาการของเครื่องบิน. สืบค้นเมื่อ 26 ธันวาคม 2566,
<https://tuemaster.com/blog/>

Thaipbs. (2023). 123 ปี รัชกาลที่ 5 เสด็จฯ เปิดทางรถไฟสายแรกของสยาม 21 ธันวาคม
2443. สืบค้นเมื่อ 26 ธันวาคม 2566 <https://www.thaipbs.or.th/now/content/599>