

เรือ: ภูมิปัญญาเกี่ยวกับวิถีชีวิตพื้นบ้านและบทบาทในสังคมไทยภาคกลาง

Boats: Local Wisdom Relations with Folk Life and Social Role in Central Region of Thailand

ณัฐกานต์ เกาศล* และสุวิชัย โกศัยยะวัฒน์**

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาภูมิปัญญาชาวบ้านด้านการสร้างเรือ ศึกษาความสัมพันธ์ของเรือกับวิถีชีวิตพื้นบ้านภาคกลางและบทบาทของเรือที่เปลี่ยนแปลงไปตามบริบทของสังคมไทยภาคกลางในเขตลุ่มน้ำเจ้าพระยา 10 จังหวัด กลุ่มผู้ให้ข้อมูลแบ่งเป็น กลุ่มผู้ให้ข้อมูลด้านการสร้างเรือ กลุ่มผู้ให้ข้อมูลด้านการใช้เรือในชีวิตประจำวันและกลุ่มผู้ให้ข้อมูลบทบาทของเรือในปัจจุบัน เก็บข้อมูลโดยใช้การสัมภาษณ์และการสังเกตแบบมีส่วนร่วม วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้มาด้วยวิธีการพรรณนาเชิงวิเคราะห์

ผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้

ภูมิปัญญาชาวบ้านในการสร้างเรือจากเดิมเป็นการถ่ายทอดภูมิปัญญาจากรุ่นสู่รุ่น บรรพบุรุษถ่ายทอดให้กับลูกหลาน และจากการเรียนรู้ด้วยประสบการณ์ตรง เมื่อสังคมเปลี่ยนแปลงไป ภูมิปัญญาได้รับการถ่ายทอดอย่างเป็นระบบในสถาบันการศึกษา ผู้มีความรู้ในการต่อเรือไม้และประกอบอาชีพต่อเรือไม้มีจำนวนน้อย เรือถูกพัฒนาให้ตรงตามวัตถุประสงค์การใช้งานมากขึ้น และมีการเปลี่ยนแปลงด้านวัสดุ และเทคโนโลยีที่นำมาใช้กับเรือ

ความสัมพันธ์ของเรือกับวิถีชีวิตพื้นบ้านในอดีต เรือมีความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจเป็นพาหนะในการคมนาคมขนส่งสินค้าไปค้าขายกับต่างประเทศ เรือมีความสัมพันธ์ด้านการเมืองการปกครอง เรือมีความสัมพันธ์ด้านคติความเชื่อและศาสนา เนื่องจากชาวบ้านมีความเชื่อในเรื่องแม่ย่านางเรือ เรือมีความสัมพันธ์ด้านวัฒนธรรมประเพณีทั้งประเพณีราษฎร์และประเพณีหลวง

บทบาทของเรือที่เปลี่ยนแปลงไปตามบริบทของสังคม ปัจจุบันเรือมีบทบาทด้านสังคมและวิถีชีวิตเนื่องจากชาวบ้านยังคงใช้เรือเป็นพาหนะในการเดินทางในชีวิตประจำวัน เรือมี

* นักศึกษาหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาไทยศึกษา มหาวิทยาลัยบูรพา

** อาจารย์ประจำคณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

บทบาทด้านเศรษฐกิจเป็นเครื่องมือประกอบอาชีพทำการประมงพื้นบ้าน ขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมาก และมีส่วนช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจระดับชุมชน เรือมีบทบาทด้านวัฒนธรรมประเพณี คือประเพณีการแข่งขันเรือยาวและประเพณีการเสด็จพระราชดำเนินทอดผ้าพระกฐินทางชลมารค เรือมีบทบาทด้านการท่องเที่ยวคือ ตลาดน้ำ การท่องเที่ยวทางเรือ การล่องเรือทานอาหาร

คำสำคัญ: เรือ ภูมิปัญญาพื้นบ้าน วิถีชีวิตพื้นบ้าน บทบาทในสังคม

Abstract

The research aimed firstly to study local wisdom of boat building, secondly to find out the relation of boats and way of life of people in the central part of Thailand, and lastly to describe the changing role of boats in the diverting social context of the central part of Thailand which included 10 provinces of the Chao Phraya Basin. The data were collected from 3 groups of people regarding the fields of information: 1) boat building, 2) boat usage, and 3) role of boat in the present. Interviewing and participant observation were used to collect the data, and descriptive analysis was used to analyzed the data.

The findings were as follow.

In terms of boat building, in the past the knowledge of boat building was passed from generation to generation through the process of learning by doing. Then, this kind of knowledge was taught in schools. Because of few numbers of wooden boat builders and specialists, boats were then transformed to serve specific purposes. Materials and technology in boat building were changed.

For the relation of boats and folk life, it was found that boats were strongly related to economy. They were used for import and export goods. Boats were also related to politics and Governance. Boats were also related to belief and religion. People believed in holy spirit of boat guardian. Boats were related to folk custom and royal custom.

For the role of boats, it could be stated that boats were still important to society and people's way of life because people used boats in their daily life. People used boats for transportation. They also used boats in their occupations

which was local fishery and weighty goods transportation. This meant that boats played an important role in strengthening community economy. In terms of tradition, boats were used in long-tailed boat racing and royal robe offering ceremony. In terms of tourism, boats were used in tourism-related businesses such as floating market, traveling cruise and dinner cruise.

Keywords: Boat, Local Wisdom, Folk Life, Social Role

บทนำ: ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

พื้นที่ภาคกลางเป็นที่ราบลุ่มมีพื้นที่สูงกว่าระดับน้ำทะเลปานกลางประมาณสองเมตร ส่วนหนึ่งเป็นพื้นดินออกไปในทะเล อีกส่วนหนึ่งเป็นพื้นดินที่เต็มไปด้วยแม่น้ำลำคลอง มีแม่น้ำใหญ่ไหลผ่านหลายสาย ทุกปีมีฤดูมรสุม ตั้งแต่ปลายเดือนพฤษภาคมจนถึงเดือนพฤศจิกายนมีน้ำท่วม เนื่องจากฝนที่ตกในภาคเหนือจะรวมตัวกันแล้วไหลลงมายังภาคกลาง เมื่อน้ำเหนือไหลบ่ามาถึงภาคกลางนั้นเป็นเวลาทีที่น้ำทะเลหนุน จึงทำให้ภาคกลางถูกน้ำท่วมกลายเป็นทะเลสาบน้ำจืด ต้น ๆ ประชาชนจะมีชีวิตอยู่ในสภาพแวดล้อมที่เป็นน้ำหลายเดือน (สุเมธ ชุมสาย ณ อยุธยา, 2529, หน้า 175) จากสภาพแวดล้อมดังกล่าวชาวบ้านต้องสร้างเรือเพื่อใช้งาน เรือในสมัยแรก ๆ นั้นสร้างจากต้นไม้เพียงต้นเดียวนำมาขุด ถากด้วยเครื่องมือเพียงไม่กี่ชนิด เพื่อให้สามารถลอยน้ำได้ด้วยภูมิปัญญาของชาวบ้านเอง เป็นการเรียนรู้ที่จะปรับตัวให้เข้ากับสภาพแวดล้อมเพื่อความอยู่รอด เนื่องจากมนุษย์ทุกคนต้องการอยู่รอดจึงต้องหาทางดำรงชีวิต ด้วยการเรียนรู้และอาศัยธรรมชาติรอบๆ ตัว จึงเกิดกระบวนการเรียนรู้ที่จะหยิบเอาธรรมชาติมาดัดแปลง หรือประยุกต์ใช้ในการสร้างเรือเพื่อตอบสนองความต้องการของตน กระบวนการเรียนรู้ในการคิดค้นนั้น มีทั้งการลองผิดลองถูก การทดลองใช้ และการปรับเปลี่ยนแก้ไข จนสามารถสร้างเรือไว้ใช้งานได้อย่างสมบูรณ์

ในปัจจุบันชาวบ้านมีการบูรณาการการใช้งานเรือให้เข้ากับวิถีชีวิตประจำวัน เช่น ชาวบ้านใช้เรือขนาดใหญ่เป็นที่อยู่อาศัย โดยมีเรือขนาดเล็กพ่วงเก็บไว้ เวลาเดินทางไปสถานที่ไกลๆ จึงใช้เรือขนาดเล็กพายไป เกษตรกรใช้เรือในการขนส่งสินค้าทางการเกษตรจากเรือสวนไร่นาของตนพายขายสินค้าตามแม่น้ำหรือขนส่งสินค้าทางการเกษตรออกมาส่งยังตลาดกลางของชุมชน บางครั้งนำเรือออกมารับจ้างพานักท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตริมฝั่งแม่น้ำ หรือพาท่องเที่ยวตามสถานที่ท่องเที่ยวทางน้ำภายในจังหวัด ใช้เรือประกอบอาชีพรับส่งคนข้ามฟาก ใช้เรือในการหา

เรื่อง: ภูมิปัญญากับวิถีชีวิตพื้นบ้านและบทบาทในสังคมไทยภาคกลาง

ปลาจับสัตว์น้ำ เรายังมีความสำคัญทางด้านวัฒนธรรมประเพณีของชาวบ้าน ประเพณีการแข่งเรือยาวที่จัดขึ้นตามจังหวัดในลุ่มน้ำเจ้าพระยา การทอดกฐินโดยใช้เรือขนาดใหญ่แห่งองค์กฐินไปตามเส้นทางแม่น้ำ เรายังมีความสำคัญในแง่เศรษฐกิจชุมชน เรือกับตลาดน้ำ เรือรับจ้างพานักท่องเที่ยวล่องแม่น้ำลำคลองชมวิถีชีวิตชาวบ้านสองฝั่งคลอง เรือจึงเป็นส่วนหนึ่งที่จะพัฒนาเศรษฐกิจระดับชุมชนด้วย

ด้วยเหตุแห่งความสำคัญดังกล่าวนี้ ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาภูมิปัญญาท้องถิ่นที่เป็นองค์ความรู้ที่มีอยู่ในตัวผู้รู้ซึ่งมิได้มีการบันทึกเป็นลายลักษณ์อักษร หรือศึกษารวบรวมไว้อย่างมีแบบแผนและเป็นระบบ เป็นภูมิปัญญาสำคัญเรื่องหนึ่งสมควรรวบรวมไว้เพื่อเป็นเอกลักษณ์ของชาติไทย

วัตถุประสงค์การวิจัย

- 1.1 เพื่อศึกษาภูมิปัญญาชาวบ้านด้านการสร้างเรือ
- 1.2 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของเรือกับวิถีชีวิตพื้นบ้านภาคกลาง
- 1.3 เพื่อศึกษาบทบาทของเรือที่เปลี่ยนแปลงไปตามบริบทของสังคมไทยภาคกลาง

วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยเรื่อง เรือ: ภูมิปัญญากับวิถีชีวิตพื้นบ้านและบทบาทในสังคมไทยภาคกลาง ใช้ระเบียบวิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากเอกสารและเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม โดยกำหนดกรอบและขั้นตอนของระเบียบวิธีวิจัยดังนี้

พื้นที่ศึกษา พื้นที่ในเขตลุ่มน้ำเจ้าพระยา 10 จังหวัด ได้แก่ นครสวรรค์ ชัยนาท สิงห์บุรี ลพบุรี อ่างทอง อยุธยา ปทุมธานี นนทบุรี กรุงเทพมหานคร และสมุทรปราการ

ขอบเขตด้านเวลา ศึกษาบทบาทของเรือตามบริบทของการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม โดยพิจารณาจากปัจจัยทางสังคมที่มีผลต่อบทบาทของการใช้เรือ เป็น 3 ช่วงที่สำคัญ ได้แก่

1. ก่อนยุคปรับปรุงประเทศ ในช่วงเวลาของ สมัยสุโขทัย สมัยอยุธยา สมัยรัตนโกสินทร์
2. ยุคปรับปรุงประเทศ ในช่วงเวลาที่สนธิสัญญาเบาว์ริงมีผลบังคับใช้

3. หลังยุคปรับปรุงประเทศ ในช่วงเวลาของการดำเนินการของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1-11 (พ.ศ. 2504-พ.ศ.2559) และช่วงเริ่มแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564)

ขอบเขตด้านเนื้อหา ศึกษาวิเคราะห์เรื่องเรือในขอบเขตเนื้อหาดังต่อไปนี้

1. ภูมิปัญญาและการถ่ายทอดภูมิปัญญาในการสร้างเรือ ใช้กรอบแนวคิดในเรื่องภูมิปัญญาและวัฒนธรรมวัตถุ วิเคราะห์เชื่อมโยงความเปลี่ยนแปลงด้านวัสดุและเทคโนโลยีที่นำมาใช้กับเรือ ซึ่งเป็นไปตามการเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจและสังคม

2. วิเคราะห์เรื่องเรือกับวิถีชีวิตคนลุ่มน้ำเจ้าพระยาในอดีต โดยกล่าวถึงความสัมพันธ์ของเรือที่มีต่อวิถีชีวิตคนไทยภาคกลางตามมิติของเวลา โดยยึดแนวทางการเปลี่ยนแปลงประเทศด้านการพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจเป็นหลัก

3. การดำรงไว้ซึ่งมรดกภูมิปัญญาท่ามกลางกระแสการเปลี่ยนแปลง วิเคราะห์ให้เห็นถึงความสำคัญของเรือที่มีต่อวิถีชีวิตของคนในชุมชนในปัจจุบัน 4 ด้าน คือ เศรษฐกิจ วัฒนธรรม ประเพณี สังคมและวิถีชีวิต และการท่องเที่ยว

กลุ่มผู้ให้ข้อมูล

1. ข้าราชการกรมอุทกหารเรือ กองทัพเรือ
2. ผู้คนในชุมชนที่ยังคงมีการใช้เรืออยู่ในชีวิตประจำวัน
3. กลุ่มเจ้าของเรือที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและเรือใช้ขนส่งสินค้า
4. ผู้เชี่ยวชาญการสร้างเรือ, ผู้ทรงคุณวุฒิเกี่ยวกับเรือ, ผู้มีความรู้ในการสร้างเรือ, ช่างซ่อมเรือ
5. กลุ่มเจ้าของและผู้ให้บริการท่องเที่ยวทางเรือ, ตลาดน้ำ, ร้านอาหารที่มีบริการล่องเรือ

ขั้นตอนดำเนินการวิจัย การศึกษาค้นคว้าวิจัยได้แบ่งขั้นตอนวิจัย ดังนี้

1. ด้านเนื้อหา งานวิจัยเรื่องเรือ: ภูมิปัญญากับวิถีชีวิตพื้นบ้านและบทบาทในสังคมไทยภาคกลางกำหนดเนื้อหา ดังนี้

- 1.1 สภาพทางภูมิศาสตร์ของกลุ่มน้ำเจ้าพระยา และจังหวัด 10 จังหวัดในลุ่มน้ำเจ้าพระยา
- 1.2 เรือภาคกลางในฐานะวัฒนธรรมวัตถุจากภูมิปัญญาของชาวบ้าน
- 1.3 ความสัมพันธ์ของเรือกับวิถีชีวิตในด้านต่างๆ ที่เปลี่ยนแปลงตามมิติของเวลา

เรือ: ภูมิปัญญากับวิถีชีวิตพื้นบ้านและบทบาทในสังคมไทยภาคกลาง

- 1.3.1 เรือไทยก่อนยุคปรับปรุงประเทศ (ช่วงก่อนสนธิสัญญาเบาว์ริง)
- 1.3.2 เรือไทยยุคปรับปรุงประเทศ (ช่วงหลังสนธิสัญญาเบาว์ริง)
- 1.3.3 เรือไทยหลังยุคปรับปรุงประเทศ ช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1-12 (พ.ศ.2504-2564)
- 1.4 การเปลี่ยนแปลงบทบาทของเรือและการดำรงอยู่ของเรือในสังคมไทย
 - 1.4.1 ด้านเศรษฐกิจ
 - 1.4.2 ด้านวัฒนธรรมประเพณี
 - 1.4.3 ด้านสังคมและวิถีชีวิต
 - 1.4.4 ด้านการท่องเที่ยว

2. ด้านการเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยนี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยเก็บรวบรวมข้อมูลด้านเอกสาร (Document) กับภาคสนาม (Field Study) ด้วยการสังเกตแบบมีส่วนร่วม และการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง โดยนำข้อมูลที่ได้มาทำการสรุปผลให้ตรงตามวัตถุประสงค์ โดยมีขั้นตอนดังนี้

2.1 การเก็บข้อมูลด้านเอกสาร รวบรวมหลักฐานขั้นต้นและชั้นรองจากเอกสารทางวิชาการ เช่น จดหมายเหตุจากหอสมุดแห่งชาติ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ ข้อมูลจากกองทัพเรือ วิทยานิพนธ์ งานวิจัย และการสืบค้นข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต

2.2 การเก็บข้อมูลภาคสนาม ผู้วิจัยได้ออกแบบข้อคำถามในแบบสัมภาษณ์ให้ตรงกับวัตถุประสงค์ของงานวิจัย โดยมีผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 2 ท่านเป็นผู้ตรวจสอบ แบบสัมภาษณ์แบ่งเป็น 4 ชุด ดังนี้

ชุดที่ 1 แบบสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญการสร้างเรือ ผู้ทรงคุณวุฒิเกี่ยวกับเรือ ผู้มีความรู้ในการสร้างเรือ และช่างซ่อมเรือ

ชุดที่ 2 แบบสัมภาษณ์กลุ่มเจ้าของเรือที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ขนส่งสินค้า หรือกลุ่มเจ้าของตลาดน้ำ ร้านอาหารที่มีบริการล่องเรือ และบริษัทท่องเที่ยวทางเรือ

ชุดที่ 3 แบบสัมภาษณ์ ผู้คนที่ยังคงใช้เรืออยู่ในชีวิตประจำวัน

ชุดที่ 4 แบบสัมภาษณ์ ผู้ใช้บริการการท่องเที่ยวทางเรือ ตลาดน้ำ ร้านอาหารที่มีบริการล่องเรือ

2.2.1 การเก็บข้อมูลในการสร้างเรือ โดยการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง ผู้ให้ข้อมูลเป็นผู้เชี่ยวชาญการสร้างเรือ ผู้ทรงคุณวุฒิเกี่ยวกับเรือ ผู้มีความรู้ในการสร้างเรือ ช่างซ่อม

เรือ อาจารย์วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือพระนครศรีอยุธยา อดีตอาจารย์วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือพระนครศรีอยุธยา ข้าราชการกรมอุทกหารเรือ จำนวน 11 คน โดยใช้การสุ่มตัวอย่างแบบไม่อาศัยความน่าจะเป็น (Non-probability Sampling) ด้วยวิธีเลือกตัวอย่างที่เจาะจง (Purposive selection)

2.2.2 การเก็บข้อมูลในการใช้เรือโดยการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างและการสังเกตแบบมีส่วนร่วม จากผู้ใช้บริการการท่องเที่ยวทางเรือ ตลาดน้ำ ร้านอาหารที่มีบริการล่องเรือ จำนวน 22 คน และผู้ให้ข้อมูลที่ยังคงใช้เรืออยู่ในชีวิตประจำวัน จำนวน 30 คน โดยใช้การสุ่มตัวอย่างแบบไม่อาศัยความน่าจะเป็น (Non-probability Sampling) ด้วยวิธีเลือกตัวอย่างในลักษณะการบังเอิญพบ (Accidental selection) โดยผู้วิจัยสังเกตว่าเป็นกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการอยู่เป็นประจำในแต่ละวัน

2.2.3 การเก็บข้อมูลในการใช้เรือเพื่อการขนส่ง โดยใช้แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง ผู้ให้ข้อมูลเป็นเจ้าของเรือที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารหรือขนส่งสินค้า และกลุ่มเจ้าของกิจการ จำนวน 30 คน โดยใช้การสุ่มตัวอย่างแบบไม่อาศัยความน่าจะเป็น (Non-probability Sampling) ด้วยวิธีเลือกตัวอย่างที่เจาะจง (Purposive selection)

3. ด้านการวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาและรวบรวม มาพรรณนาเชิงวิเคราะห์ (Descriptive Analysis) เกี่ยวกับการพัฒนาการของเรือในกลุ่มน้ำเจ้าพระยา ด้านวัสดุ และพัฒนาการทางด้านเทคโนโลยีที่นำมาใช้กับเรือ

3.2 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหา (Content Analysis) ใช้การวิเคราะห์เชิงเหตุผล โดยรวบรวมข้อมูลในการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกจากผู้สร้างเรือ แล้วนำมาวิเคราะห์ให้เห็นภูมิปัญญาชาวบ้านในการสร้างเรือที่ได้รับการถ่ายทอดและพัฒนาามาจนถึงปัจจุบัน ส่วนการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของเรือกับวิถีชีวิต จะอ้างอิงจากเอกสารในการวิเคราะห์ช่วงสมัยอดีต สำหรับการวิเคราะห์สมัยปัจจุบัน ใช้แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างและการสังเกตแบบมีส่วนร่วม เพื่อเก็บข้อมูลความสำคัญของเรือที่มีต่อวิถีชีวิตชาวบ้าน และข้อมูลบทบาทของเรือที่เปลี่ยนแปลงไปตามสภาพสังคมในปัจจุบันโดยแยกวิเคราะห์ใน 4 ประเด็น ได้แก่ เศรษฐกิจ วัฒนธรรมประเพณี สังคมและวิถีชีวิต และการท่องเที่ยว พร้อมทั้งวิเคราะห์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงบทบาทของเรือในอนาคต

ผลการวิจัย

4.1 ภูมิปัญญาชาวบ้านในการสร้างเรือ

ผลการวิจัยพบว่า ภูมิปัญญาชาวบ้านในการสร้างเรือ แต่เดิมนั้นเป็นการถ่ายทอดภูมิปัญญาจากรุ่นสู่รุ่น บรรพบุรุษถ่ายทอดให้แก่ลูกหลาน และมีการเรียนรู้จากประสบการณ์ตรง เมื่อสังคมเปลี่ยนแปลงไป การถ่ายทอดภูมิปัญญาได้พัฒนาไปอย่างเป็นระบบ โดยกำหนดเป็นหลักสูตรการศึกษาในวิทยาลัยเทคโนโลยีอุตสาหกรรมการต่อเรือพระนครศรีอยุธยา และถ่ายทอดให้แก่คนรุ่นใหม่ จากการสัมภาษณ์สรุปได้ว่า ภูมิปัญญาในการสร้างเรือพัฒนาหล่อหลอมมาจากการเปลี่ยนแปลงของสังคม ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม แต่เดิมหลักสูตรการเรียนต่อเรือไม้รุ่งเรืองและเป็นที่ต้องการของสังคม ต่อมา หลักสูตรการต่อเรือเหล็ก เรือไฟเบอร์กลาสได้รับความนิยมมาก ผู้มีความรู้ด้านนี้จะทำงานในกรมอุทกหารเรือและบริษัทเอกชนที่รับจ้างต่อเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ ในระดับชาวบ้านนั้น ผู้มีความรู้ในการต่อเรือไม้และรับจ้างต่อเรือไม้มีจำนวนน้อยลงเรื่อยๆ เมื่อไม่มีราคาแพง หายาก และมีค่าบำรุงรักษาสูงกว่าเรือเหล็กในปัจจุบัน ช่างต่อเรือจึงเปลี่ยนมาเป็นผู้รับจ้างซ่อมเรืออยู่ตามคานเรือในเขตลุ่มน้ำเจ้าพระยา

ภูมิปัญญาชาวบ้านในการสร้างเรือมีพัฒนาการจากใช้ต้นไม้ต้นเดียวสร้างเป็นเรือชุด ต่อมา ใช้ไม้หลายๆ ท่อนต่อให้เป็นเรือขนาดใหญ่ เป็นเรือต่อ ภูมิปัญญาในการสร้างเรือมีพัฒนาการอย่างต่อเนื่องและเห็นได้ชัดกับเรือที่มีบทบาททางเศรษฐกิจกับบ้านเมือง การค้าขายทางเรือเจริญรุ่งเรืองมากในสมัยอยุธยา ชบเซาลงเมื่อเสียกรุง แล้วฟื้นฟูอีกครั้งในสมัยกรุงธนบุรี ก่อนจะกลับมารุ่งเรืองอีกครั้งในสมัยรัชกาลที่ 3 เมื่อมีการปรับปรุงระบบการจัดเก็บภาษีและปรับเปลี่ยนระบบการค้า จากการแลกเปลี่ยนสินค้า มาเป็นการค้าแบบตราสารและเงินตรา ช่วงสมัยรัชกาลที่ 4 และรัชกาลที่ 5 เส้นทางการค้าได้ขยายไปมากขึ้น มีวิทยาการใหม่ในการต่อเรือ โดยมีพระมหากษัตริย์เป็นองค์อุปถัมภ์ จึงมีเรือกลไฟและเรือกำปั่นไว้ใช้ การขนส่งสินค้าอย่างรวดเร็วมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 3 จึงมีการก่อตั้งโรงเรียนเดินเรือพาณิชย์ เมื่อ พ.ศ. 2515 และจัดตั้งศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ในปี 2521 เพื่อผลิตบุคลากรสำหรับธุรกิจนี้ การพาณิชย์นาวีเป็นโครงสร้างสำคัญสำหรับการส่งออกและนำเข้าของไทย เพราะเป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีต้นทุนต่ำ ธุรกิจการเดินเรือจึงพัฒนาเป็นอุตสาหกรรมการต่อเรือและอยู่ต่อเรือ ที่รัฐบาลสนใจและสนับสนุนมากขึ้นในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11-12 ที่มุ่งเน้นการเปิดตลาดการค้ากับต่างประเทศมากขึ้น และพัฒนาให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางการค้าของอาเซียน

สำหรับช่างต่อเรือในระดับชาวบ้าน มีพัฒนาการเรื่องวัสดุที่ใช้สร้างเรือ จากไม้ท่อนเดียวสร้างเรือขุด มาเป็นการนำไม้มาต่อกันเป็นเรือต่อ ที่มีขนาดใหญ่ขึ้นสะดวกแก่การขนส่งสินค้าจำนวนมากและการเดินทางไกล ต่อจากนั้น จึงเป็นเรือเหล็กที่แข็งแรงทนทานและขนส่งสินค้าได้มากขึ้นเพื่อมุ่งขนส่งสินค้าไปต่างประเทศ และพัฒนาการด้านเทคโนโลยีเครื่องยนต์ที่นำมาใช้กับเรือ เมื่อมาถึงยุคปัจจุบัน วัสดุที่ใช้เน้นความคงทนแข็งแรง เน้นความสวยงามวัสดุที่ใช้คือ ไฟเบอร์กลาส นิยมใช้ในเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่และผู้มีฐานะว่าจ้างต่อเรือยอร์ชไว้ในงานส่วนตัว สำหรับชาวบ้าน เรือจะมีลักษณะเฉพาะกับการใช้งานมากขึ้น เช่น เรืออลูมิเนียม เรือสแตนเลส ที่ชาวสวนใช้สำหรับรดน้ำจากห้องร่องสวน เรือพลาสติก มีน้ำหนักเบา ราคาถูก นิยมใช้พายเล่นในบึง ลำคลองเล็กๆ พบเห็นมากโดยเฉพาะในช่วงน้ำท่วม พัฒนาการของเรือสอดคล้องกับงานวิจัยของ ประยูร วรรณาม (2543, บทคัดย่อ) ที่ทำการศึกษาวิวัฒนาการของเรือ ลำชีพบว่า มี 3 ลักษณะ คือ เรือขุด เรือติดและเรือเหล็ก ชาวบ้านหันมาใช้การคมนาคมทางบก ตั้งแต่มีการสร้างสะพานข้ามลำชี แต่เรือพายลำเล็กๆ ยังคงมีความผูกพันกับชาวบ้านในการประกอบอาชีพ เรื่องความเชื่อและประเพณี สำหรับข้อมูลในเรื่องระบบระบบเศรษฐกิจของไทยที่มีการเปลี่ยนแปลงและส่งผลต่อการสร้างเรือนี้สอดคล้องกับแนวคิดของผจงจิตต์ อธิคมนันท์ (2549) ได้กล่าวถึงแนวคิดด้านการเปลี่ยนแปลงสถาบันเศรษฐกิจ (Economic Institution) ว่า สถาบันเศรษฐกิจเป็นส่วนที่อยู่ในระบบสังคมและวัฒนธรรม การที่สังคมจะมีระบบเศรษฐกิจอย่างไรขึ้นอยู่กับพฤติกรรม การดำเนินการของสังคมนั้น รวมไปถึงการปกครอง หรือการเมืองด้วย ในแง่เศรษฐกิจ เดิมเป็นสังคมเกษตรกรรม เมื่อมีวิวัฒนาการในด้านต่างๆ เช่น เครื่องจักร เครื่องมือ ด้านความรู้ ความคิด ซึ่งมีผลต่อเศรษฐกิจด้วย จึงเกิดการเปลี่ยนแปลงจากระบบเกษตรกรรมมาเป็นอุตสาหกรรม

4.2 ความสัมพันธ์ของเรือกับวิถีชีวิตพื้นบ้าน

ผลของการวิจัยพบว่า การดำเนินชีวิตของชาวบ้านปรับไปตามสังคมและยุคสมัยที่เปลี่ยนแปลงไป เมื่อรัฐบาลกำหนดแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติตั้งแต่ฉบับที่ 4 ซึ่งวางแนวทางการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ ทางบก และทางรถไฟ ให้เชื่อมโยงกันนั้น แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับต่อๆ มา ยังคงกำหนดการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งให้เชื่อมโยงกัน การกำหนดนี้ ทำให้คนกรุงเทพฯ ที่ประสบปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วน หันมาใช้เรือในการสัญจรมากขึ้น ทั้งเรือด่วนเจ้าพระยา เรือคลองแสนแสบ เพื่อไปต่อรถไฟฟ้า หรือรถเมล์ให้ไปถึงจุดหมายโดยเร็ว ส่วนชาวบ้านในลุ่มน้ำเจ้าพระยา ช่วงจังหวัดนครสวรรค์ สิงห์บุรี ลพบุรี อ่างทอง พระนครศรีอยุธยา และสมุทรปราการ ยังคงใช้เรือในการประกอบอาชีพ เพียงมีเรือ

ลำเดียว ชาวบ้านสามารถประกอบอาชีพได้หลายอย่าง กล่าวคือ ในช่วงเช้า นำเรือรับจ้างส่งคนข้ามฟากไปทำงาน ในช่วงวันหยุด งานเทศกาลของจังหวัด หรืองานประจำปีของวัดซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยว ชาวบ้านจะนำเรือรับจ้างแบบเหมาลำ เพื่อพานักท่องเที่ยวล่องไปตามแม่น้ำเจ้าพระยา บางครั้งชาวบ้านนำเรือมารับจ้างลอยอังคาร ดังนั้น เรือจึงคงมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจในระดับชุมชนอยู่ ด้านประเพณีและวัฒนธรรมทางเรือ ชาวลุ่มน้ำเจ้าพระยามีประเพณีการแข่งขันเรือในช่วงเวลาออกพรรษา และช่วงปลายเดือน 10 ถึงเดือน 11 ซึ่งมีน้ำมาก ในวันลอยกระทงแต่ละจังหวัดจัดงานประเพณีลอยกระทงและมีการแข่งเรือเป็นกิจกรรมสำคัญด้วย

เมื่อรัฐบาลให้ความสนใจกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยว และในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 ได้กำหนดปีท่องเที่ยวไทย ประชาชนจึงนิยมท่องเที่ยวทางน้ำมากขึ้น เรือมีความสำคัญต่อวิถีชีวิตของคนเมืองเพราะช่วยให้เกิดความรู้สึกผ่อนคลายความตึงเครียด โดยท่องเที่ยวทางเรือ เที่ยวตลาดน้ำ การล่องเรือชมวิว ล่องเรือกินอาหาร คนที่นิยมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์จะรู้สึกผูกพันกับเรือและสายน้ำ สอดคล้องกับงานวิจัยเรื่อง **เรือ: ภาพสะท้อนวิถีชีวิตของชาวบ้านในลุ่มน้ำบางปะกง** ของ อิงตะวัน แพลุกอินทร์และนิรันดร์ เรือนอินทร์ (2547, บทคัดย่อ) ที่พบว่า เรือเป็นพาหนะที่สำคัญต่อวิถีชีวิตพื้นบ้าน แต่เมื่อมีการสร้างถนนเข้าสู่ชุมชน ชาวบ้านใช้รถแทนเรือ เพราะสะดวกรวดเร็วกว่า อย่างไรก็ตาม แม่น้ำลำคลองที่ต้นเงิน การสร้างสะพานข้ามคลอง สร้างเขื่อนทดน้ำบางปะกง เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือและส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของชาวบ้าน ปัจจุบัน ชาวบ้านดัดแปลงเรือให้เป็นบ้าน พื้นฟูตลาดน้ำ และนำเรือมาให้บริการแก่นักท่องเที่ยวด้วย การเปลี่ยนแปลงระบบเศรษฐกิจที่ส่งผลต่อวิถีชีวิตนี้ เป็นไปตามแนวคิดของฟองพันซ์ มณีรัตน์ (2521, 86) ที่กล่าวถึงแนวคิดเกี่ยวกับตัวกำหนดทางเศรษฐกิจตามแนวคิดของมาร์ก (Marx) โดยอธิบายว่า รูปแบบการผลิตหรือวิถีชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการผลิตเป็นตัวกำหนดวิถีชีวิตมนุษย์ เพราะโครงสร้างทางเศรษฐกิจเป็นพื้นฐานของโครงสร้างทางสังคมและการเมือง สติปัญญาและความนึกคิดโดยทั่วไปมิใช่สามัญสำนึกที่กำหนดลักษณะการดำเนินชีวิต ฉะนั้น เมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การดำเนินชีวิตของคนในสังคมก็ย่อมเปลี่ยนแปลงไปด้วย

4.3 บทบาทของเรือที่เปลี่ยนแปลงตามสภาพเศรษฐกิจและสังคม

ผลการวิจัยพบว่า บทบาทของเรือที่มีต่อสังคมในปัจจุบันมี 4 ด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ ด้านวัฒนธรรมประเพณี ด้านสังคมและวิถีชีวิต และด้านแหล่งท่องเที่ยว เรือได้รับความสนใจมากขึ้น ประชาชนใช้เรือเป็นพาหนะเดินทางในชีวิตประจำวัน และเป็นเครื่องมือประกอบอาชีพ ทั้งเรือประมง เรือข้ามฟาก เรือท่องเที่ยว และเรือขนส่งสินค้า เรือมีบทบาท

สำคัญในฐานะภูมิปัญญาไทยที่ควรค่าแก่การอนุรักษ์ไว้ เรายังคงมีความสำคัญในด้านประเพณี และวัฒนธรรม โดยเฉพาะประเพณีการแข่งขันเรือยาว เป็นวัฒนธรรมทางสายน้ำที่แพร่หลาย จัดขึ้นเป็นประจำทุกปี ในภาคกลางจัดการแข่งเรืออย่างเป็นทางการที่ศูนย์ศิลปาชีพบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีเรือยาวของแต่ละภาคมาแข่งขันเป็นประจำทุกปี โดยแบ่งขนาดของเรือ เป็นเรือยาวใหญ่ ฝีพายตั้งแต่ 41 คน ไม่เกิน 45 คน เรือยาวกลาง ฝีพายตั้งแต่ 31 คน ไม่เกิน 40 คน เรือยาวเล็ก ฝีพายไม่เกิน 30 คน มีระยะทางสนามยาวประมาณ 600-650 เมตร มีทุ่นบอกระยะทุก 100 เมตร เรือยาวแต่ละขนาดจะแข่งกันแบบชนะ 2 ใน 3 ถ้าผลัดกันแพ้-ชนะจะแข่งครั้งที่ 3 โดยเสี่ยงทายจับสลากสายน้ำว่า จะอยู่ทางทิศใด ผู้ชนะในครั้งนี้อาจเป็นผู้ชนะทันที (ณัฐวุฒิ สุทธิสงคราม, 2541, 92-93) ปัจจุบันจังหวัดในกลุ่มน้ำเจ้าพระยายังคงสืบสานประเพณีที่เกี่ยวกับเรือไว้

ประเพณีของเรือในพระราชสำนัก ที่ปัจจุบันจัดเก็บอยู่ที่พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติเรือราชพิธี มีเรือทั้งสิ้น 8 ลำ ที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 9 คือ เรือพระที่นั่งนารายณ์ทรงสุบรรณ ที่น้อมเกล้าถวายฯ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 9 ในวโรกาสพระราชพิธีกาญจนาภิเษก พ.ศ. 2539 และได้ฟื้นฟูกระบวนการพยุหยาตราทางชลมารคในการเสด็จพระราชดำเนินถวายผ้าพระกฐินครั้งแรกในปี พ.ศ. 2502 และดำเนินการอย่างสืบเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน

ข้อมูลการเก็บแบบสัมภาษณ์เรื่องเรือกับการท่องเที่ยว พบว่านักท่องเที่ยวนิยมนำเรือไปเที่ยวทางเรือและตลาดน้ำ เพราะเป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจและคลายความตึงเครียด ที่นักท่องเที่ยวนิยมไปเยือนในวันหยุด มีรูปแบบการจัดตลาดน้ำที่หลากหลาย ทั้งตลาดที่มีเรือพายค้าขายสินค้าทางน้ำ และตลาดอยู่บริเวณริมน้ำแต่ร้านขายสินค้าตั้งอยู่บนบก สำหรับการท่องเที่ยวในร้านอาหารที่มีบริการล่องเรือก็มีนักท่องเที่ยวนิยมใช้บริการมาก ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้มีรายได้ประจำ พนักงานราชการ พนักงานบริษัท ที่จัดงานเลี้ยงสังสรรค์ หรือประชุมสัมมนาที่โรงแรมริมแม่น้ำเจ้าพระยา และการล่องเรือรับประทานอาหาร ปัจจุบันใช้เรือสำราญขนาดใหญ่ แต่กิจการบางแห่งใช้เรือไม้ที่ปรับปรุงให้สวยงามและแข็งแรงมากขึ้น

บทบาทของเรือที่เพิ่มขึ้นในปัจจุบัน เห็นชัดเจนเมื่อกำหนดแผนส่งเสริมการท่องเที่ยวในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 กำหนดให้ส่งเสริมตลาดนักท่องเที่ยวคุณภาพที่นำเงินมาใช้จ่ายในประเทศไทยสูง โดยปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่อการท่องเที่ยวของแหล่งท่องเที่ยวในภูมิภาค การอนุรักษ์และพัฒนาทรัพยากรการท่องเที่ยว การสนับสนุนให้มีแผนพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในภูมิภาค การปรับปรุงรูปแบบและคุณภาพของสินค้าหัตถกรรมพื้นบ้านและสินค้าของที่ระลึกในแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งจะมีผลต่อการสร้างงานและเพิ่มรายได้ในสาขาการผลิตที่เชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ประกอบกับในช่วงแผนพัฒนา

เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 ที่ให้ความสำคัญกับปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง รัฐบาลจึงมุ่งเน้นให้ชาวบ้านในชุมชนร่วมมือกันพัฒนาเศรษฐกิจระดับชุมชนเพื่อให้พึ่งพาตนเองได้ เช่น การเปลี่ยนแปลงบทบาทของเรือ จากพาหนะในการสัญจรทางน้ำ มาเป็นผลิตภัณฑ์ของท้องถิ่น เช่น กลุ่มเยาวชนต่อเรือจำลอง ที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา, กลุ่มเรือจำลองคลองรังสิต เป็นต้น การผลิตเรือจำลองนี้ทำให้เกิดการพัฒนาเป็นแหล่งเรียนรู้ โดยเปิดคอร์สสอนการผลิตเรือจำลองให้แก่ผู้สนใจ ซึ่งเป็นการสืบสานองค์ความรู้และภูมิปัญญาในเชิงธุรกิจตามสภาพของสังคมไทยที่เปลี่ยนแปลงไป

4.4 บทบาทของเรือในอนาคต แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (2560-2564)

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กำหนด 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายกลไกขับเคลื่อนเพื่ออนาคตข้อมูลค่า GPP product (Gross Provincial Product) ค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดกลุ่มจังหวัดเป้าหมาย EEC (Eastern Economic Corridor Development) ในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

สศช.เสนอให้ทำพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก 3 จังหวัด ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายระยอง ชลบุรี ฉะเชิงเทรา เป็นเขตพัฒนาให้เป็นเขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษ ที่เรียกว่า ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก เพราะเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศ และมีศักยภาพสูงในการส่งเสริมให้เป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรม 10 ประเภท ซึ่งจะเป็นพื้นที่ดึงดูดนักลงทุนได้อย่างมาก ส่วนพื้นที่ลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาย่อมกลายเป็นเส้นทางลำน้ำที่ได้รับการพัฒนาเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมเหล่านี้ด้วย เรือจึงต้องปรับเปลี่ยนไปตามสภาพสังคมและเศรษฐกิจของประเทศ เรือที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือเรือขนส่งสินค้าและเรือท่องเที่ยว ที่น่าสนใจคือการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ หากรัฐบาลสนับสนุนอุตสาหกรรมต่อเรือท่องเที่ยวในประเทศให้มีราคาถูกลง พัฒนาเส้นทางคมนาคมทางน้ำให้เรือขนาดใหญ่สามารถแล่นผ่านไปตามสถานที่ท่องเที่ยวได้หลายจังหวัด สนับสนุนอุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและชีวเคมี สร้างองค์ความรู้ทางด้านเชื้อเพลิงที่ไม่เป็นพิษกับธรรมชาติเพื่อใช้กับเครื่องยนต์เรือเป็นการลดมลภาวะทางอากาศ ก็อาจเพิ่มศักยภาพในการดึงดูดนักท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีให้นิยมใช้เรือเดินทางท่องเที่ยวทั่วประเทศไทย สำหรับข้อดีในเศรษฐกิจระดับชุมชน คือชาวบ้านนำเรือมาบริการนักท่องเที่ยวในเขตจังหวัดของตน และสนับสนุนให้ทุกอำเภอผลิตสินค้า

ส่งเสริมสุขภาพจากทรัพยากรธรรมชาติภายในจังหวัดเพื่อจำหน่ายให้แก่นักท่องเที่ยว อันจะช่วยยกระดับเศรษฐกิจของชุมชนได้อีกทางหนึ่งด้วย

ข้อเสนอแนะ

1 ควรมีการวิจัยเรื่องการต่อเรือในรูปแบบต่างๆ ทั้งของภาคกลาง ภาคเหนือ ภาคใต้ และภาคอีสาน เพื่อให้เยาวชนรุ่นหลังมีโอกาสได้เรียนรู้และช่วยกันการอนุรักษ์ภูมิปัญญาไทย ก่อนที่จะสูญหายไป

2 ควรมีการวิจัยที่กล่าวถึง ชาวเรือ วิถีชีวิตของผู้ที่อาศัยอยู่ในเรือเพื่อศึกษาภูมิปัญญาไทยหรือวัฒนธรรมวัตถุที่เกี่ยวข้องกับเรือ สายน้ำ และพิธีกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวกับเรือ

3 ควรมีการศึกษาวิเคราะห์แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติหรือแผนพัฒนาประเทศ พัฒนาการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงเส้นทางคมนาคม ให้ลึกซึ้ง ซึ่งเป็นฟันเฟืองที่สำคัญในสังคมไทย ว่ามีสิ่งใดเกิดขึ้นหรือหายไปในช่วงเวลาที่ประกาศใช้แผนนั้นๆ นับเป็นการวิเคราะห์ประสิทธิภาพของแผนต่างๆ ได้ดีอีกทางหนึ่ง

รายการอ้างอิง

- กัลยาณี โกมาสถิตย์. (2552). **วิถีกล้วยในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง: บริบท คุณค่าและแนวโน้ม การเปลี่ยนแปลงในประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว.** วิทยานิพนธ์ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชายุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มภูมิภาค มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย
- จารุวรรณ ธรรมวัตร. (2543). **ภูมิปัญญาอีสาน.** พิมพ์ครั้งที่ 3. อุบลราชธานี: ศิริธรรมออฟเซ็ท,.
ณัฐวุฒิ สุทธิสงคราม. (2541) **ความผูกพันของคนกับสายน้ำ เรือ.** กรุงเทพฯ: เอส ที พี เวิร์ดมีเดีย.
- ประยูร วรรณาม. (2543). **วิวัฒนาการเรือลำซี้.** วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาไทยคดีศึกษา (กลุ่มสังคมศาสตร์) มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.
- ผจญจิตต์ อธิคมน์นทะเล. (2549). **การเปลี่ยนแปลงสังคมและวัฒนธรรม.** กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ผ่องพันธ์ มณีรัตน์. (2521) **การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรม.** กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สุจิตต์ วงษ์เทศ, บรรณาธิการ. (2551). **แม่น้ำลำคลองสายประวัติศาสตร์.** พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ: เรือนแก้วการพิมพ์
- สุเมธ ชุมสาย ณ อยุธยา.. (2539). **น้ำ.บ่อเกิดแห่งวัฒนธรรมไทย.** กรุงเทพฯ. สมาคมสถาปนิกสยาม. เสถียรโกเศศ (พระยาอนุমানราชชน). (2515) **วัฒนธรรม.** กรุงเทพฯ: สมาคมสถาปนิกสยาม.
- เสาวลักษณ์ อนันตศานต์. (2552). **ทฤษฎีคติชนวิทยาร่วมสมัย.** กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- อิงตะวัน แพลุกอินทร์และนิรันดร์ เรือนอินทร์. (2547). **เรื่อง: ภาพสะท้อนวิถีชีวิตของชาวบ้าน ในลุ่มน้ำบางปะกง.** สำนักงานคณะกรรมการวัฒนธรรมแห่งชาติ กระทรวงวัฒนธรรม .
- Richard, M. Dorson. (1982). **Folklore and Folklife: An Introduction.** University of Chicago Press, Retrieved December 10, 2016 from:
<http://press.uchicago.edu/ucp/books/book/chicago/F/bo24897022.html>
- Simon J. Bronner, (1986). "Folk Objects," in **Folk Groups and Folklore Genres: An Introduction.** ed. Elliott Oring, Logan: Utah State University Press
- Smelser, Neil J. (2012). **The Sociology of Economic Life.** 2nd ed, Literary Licensing, LLC.