

## บทที่ 12

### การพัฒนาด้านการค้าในศตวรรษที่ 19

#### 1. การค้ากับการพัฒนาเศรษฐกิจ

การแบ่งงานกันทำที่มากขึ้น นำไปสู่ความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจซึ่งหมายถึงการเพิ่มขึ้นในปริมาณสินค้าและบริการต่อบุคคล ความก้าวหน้านี้มีสูงมากในศตวรรษที่ 19 ทั้งนี้เพราะมีการแบ่งงานกันทำตามความชำนาญเฉพาะสูงกว่าที่เคยเป็นมาในอดีตมาก จากการศึกษาของนักประวัติศาสตร์นั้นพบว่า เศรษฐกิจที่มีความเจริญก้าวหน้าสูงนั้นจะมีประชากรที่ดำเนินกิจกรรมเศรษฐกิจด้านการค้ามากกว่าดำเนินกิจกรรมด้านการผลิต เช่นในกรณีของสหรัฐนั้น เมื่อเศรษฐกิจยิ่งก้าวหน้าขึ้น คนที่ทำงานในสาขาเกี่ยวกับการค้า, การขนส่งสินค้า และการจัดการการเงินเกี่ยวกับการค้านั้นปรากฏว่ามีสัดส่วนสูงขึ้นเรื่อย ๆ ความเจริญอย่างมากเป็นพิเศษทางการค้าทำให้บุคคลหรือเขตต่าง ๆ ทำการผลิตเพื่อบริโภคเองในบ้านหรือในเขตน้อยลงกว่าแต่ก่อนและอำนาจซื้อที่เพิ่มขึ้นทำให้คนในกลุ่มรายได้ต่ำสามารถได้มาซึ่งสินค้าที่แต่เดิมไม่อาจซื้อหาได้ด้วย นอกจากนั้นแล้วการพัฒนาอุตสาหกรรมแบบใช้เครื่องจักรนั้นก็ขึ้นกับความเจริญของการค้าอย่างมาก เพราะว่าการผลิตจำนวนมากด้วยเครื่องจักรจำเป็นต้องพึ่งความเจริญของการค้าในการนำวัตถุดิบจำนวนมาก ๆ มาให้ได้พอ และนำผลผลิตที่ผลิตแล้วไปสู่ตลาด

การแบ่งงานกันทำที่เพิ่มขึ้น ร่วมกับการที่ผู้บริโภคต้องพึ่งพาตลาดมากขึ้น (ไม่ผลิตบริโภคเอง) และแนวโน้มที่เขตต่าง ๆ จะชำนาญเฉพาะในการผลิตสินค้าที่เขตเหล่านั้นมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบเท่านั้น ทำให้ตัวแทนผู้จำหน่ายสินค้าต่าง ๆ ต้องปรับปรุงบริการของเขาขึ้น ทำให้มีการปรับปรุงการคมนาคมเพื่อวิธีการขนส่งที่ดีขึ้นกว่าเดิม มีการปรับปรุงการสื่อสารเพื่อแลกเปลี่ยนข่าวสารได้เร็วขึ้น และทำให้ชาติต่าง ๆ เปลี่ยนนโยบายการค้า

เสียใหม่ การเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ที่สำคัญได้แก่การที่การขายปลีกมีบทบาทในการขายมากขึ้น และก่อให้เกิดกิจการแบบใหม่ เช่น ห้างสรรพสินค้าและสหกรณ์ขึ้น ในขณะที่การขนส่งก็มีการจัดองค์การที่ดีขึ้นและสำคัญมากขึ้นด้วย ส่วนในด้านการขนส่งนั้นก็มีการปรับปรุงรูปแบบของการขนส่งและการนำเทคนิคใหม่ ๆ มาใช้ เช่นรถจักรไอน้ำซึ่งทำให้สามารถขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมากไปทางบกได้ในราคาถูก และเรือกลไฟซึ่งทำให้การขนส่งทางน้ำราคาถูกลงและแน่นนอนขึ้น นอกจากนี้ก็มีการปรับปรุงวิธีการสื่อสารได้แก่การขยายกิจการไปรษณีย์ การประดิษฐ์โทรเลขและวางสายโทรเลขติดต่อกันอย่างกว้างขวางรวมทั้งการวางสายเคเบิลข้ามมหาสมุทรแอตแลนติกด้วย และการเปลี่ยนแปลงในเรื่องนโยบายการค้าปรากฏว่าประเทศต่าง ๆ นิยมในการค้าเสรีมากขึ้นกว่าเดิม การจำกัดกีดกันทางการค้าต่าง ๆ ได้ลดลงไปมาก

## 2. การขยายขอบเขตของตลาด

การแบ่งงานกันทำจะมีมากเพียงใด และประชาชนจะต้องขึ้นต่อตลาดมากเพียงใดไม่อาจวัดได้ แต่มีสิ่งหนึ่งที่แสดงให้เห็นชัดเจนถึงการแบ่งงานกันทำที่มากขึ้นและการต้องขึ้นอยู่กับตลาดในการได้มาซึ่งสิ่งที่ต้องการนี้ ซึ่งประการแรกก็คือการเพิ่มของประชากรและขนาดของชุมชน เมืองที่เพิ่มขึ้นอันหมายความว่าประชาชนจำนวนมากขึ้นจะต้องขึ้นอยู่กับตลาดในการจะได้มาซึ่งสิ่งที่เขาต้องการเป็นส่วนใหญ่ ในช่วงจากปี 1800-1870 ประชากรในสหรัฐฯ เพิ่มขึ้นราว 33.2 ล้านคน ส่วนของยุโรปก็เพิ่มเกือบเท่าตัวในช่วงจากปี 1800-1875 ยิ่งกว่านั้นเปอร์เซ็นต์ของประชากรที่อาศัยในเมืองใหญ่ก็เพิ่มขึ้นมากด้วย

ประการที่ 2 ปรากฏว่าน้ำหนักบรรทุกของสินค้าที่ผ่านคลองและรถไฟแสดงให้เห็นว่ามีการเพิ่มอย่างมากในการค้าและการแบ่งงานกันทำที่กว้างขวางขึ้น ตัวอย่างเช่นน้ำหนักบรรทุกสินค้าที่ขนส่งผ่านแม่น้ำลำคลองในฝรั่งเศสเพิ่มขึ้นจาก 1,760 ล้านตันในปี 1847 เป็น 1,964 ล้านตันในปี 1875 และในสหรัฐอเมริกานั้นรถไฟขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยถึง 39,302

คั้น/ไมล์ในปี 1881

ประการที่ 3 การขยายตัวอย่างมากของการค้าระหว่างประเทศแสดงถึงการแบ่งงานกันทำตามความชำนาญเฉพาะในการผลิตของเขตต่าง ๆ มีมากขึ้น ปรากฏว่าการค้าระหว่างชาติต่าง ๆ ในโลกได้เพิ่มขึ้นเกือบ 7 เท่าในช่วงจากปี 1840-1880 ยิ่งกว่านั้น ส่วนใหญ่ของการค้าเหล่านี้ยังทำโดยประเทศในโลกตะวันตกอันหมายถึงว่าประเทศเหล่านี้มีการแบ่งงานกันทำสูงที่สุดนั่นเอง

### 3. การคมนาคมทางน้ำและทางรถไฟ

เทคนิคใหม่ที่สำคัญที่สุดที่นำความสำเร็จอย่างยิ่งด้านการค้าในศตวรรษที่ 19 ก็คือรถไฟนั่นเอง รถไฟทำให้สามารถนำผลผลิตไปยังที่ห่างไกลได้และทำให้นำสินค้าขนาดใหญ่หรือสินค้าที่มากไปยั้งที่ ๆ ต้องการได้ในราคาถูก ยิ่งกว่านั้นทุนจำนวนมากที่ต้องการเพื่อก่อสร้างทางรถไฟนั้น ได้กระตุ้นให้มีการจัดตั้งบริษัทร่วมหุ้นเพื่อดำเนินกิจการรถไฟขึ้น และการที่รถไฟต้องการเครื่องมืออุปกรณ์จำนวนมาก ได้ช่วยกระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งทางตรงและทางอ้อมอย่างมาก อย่างไรก็ตามก็ได้นำไปสู่ความผันผวนของธุรกิจตามอัตราการลงทุนอันไม่แน่นอนของรถไฟด้วย

ความคิดที่จะนำเครื่องจักรไอน้ำมาใช้กับภาคคมนาคมขนส่งนั้น มีมาแล้วตั้งแต่ราวปี 1769 โดยชาวฝรั่งเศสชื่อ Nicholas Cugot ได้ประดิษฐ์ยานรูปร่างประหลาดขึ้นวิ่งบนถนน และต่อมา Richard Trevithick ชาวอังกฤษได้สร้างหัวรถจักรไอน้ำขึ้นในปี 1801 และ 1808 แต่เครื่องจักรของเขาออกแบบมาเพื่อใช้ในเหมืองถ่านหินและมีประโยชน์จำกัด ในที่สุด George Stephenson ได้เป็นผู้ทำให้รถจักรไอน้ำมาถึงจุดที่ใช้ได้จริงโดย

หัวรถจักรชื่อ Rocket ของเขาวิ่งได้เร็ว 31 ไมล์ต่อชั่วโมงในปี 1830

อย่างไรก็ตามภายหลังความสำเร็จของสตีเฟนสันแล้ว ก็ยังมีปัญหาด้านวิศวกรรมอีกมากมายที่ต้องแก้ไขก่อนที่จะรถไฟจะสามารถมีบทบาทสำคัญทางการค้าได้ เช่นการประดิษฐ์ล้อที่ทำให้รถรางไต่ยาก และการประดิษฐ์เบรคลม เป็นต้น การวางรางรถไฟก็เป็นปัญหาด้านวิศวกรรมที่สำคัญ ต้องมีการคิดค้นใช้ไม้หมอนรองราง และการปรับปรุงเหล็กกล้าก็ช่วยให้สามารถมีรางรถไฟที่ทนทานและราคาถูกลงได้ นอกจากนี้ยังมีปัญหาการที่แต่ละบริษัทรถไฟใช้ความกว้างของรางขนาดไม่เท่ากันซึ่งเป็นปัญหามากในอังกฤษสมัยทศวรรษ 1940 เมื่อผู้โดยสารต้องเปลี่ยนรถไฟเมื่อมาถึงเขตของอีกบริษัทหนึ่งซึ่งใช้รางคนละขนาดกัน นอกจากนี้สินค้าก็ต้องถูกขนถ่ายไปมาระหว่างรถหลายต่อหลายเที่ยวด้วยกัน ทำให้ไม่สะดวก

การสร้างสะพานและอุโมงค์ก็ก่อให้เกิดปัญหาแก่ผู้สร้างทางรถไฟในยุคแรกด้วย เพราะสะพานหินไม่อาจทนการสั่นสะเทือนจากขบวนรถไฟได้ ส่วนสะพานไม้ก็ไม่ทนต่อคินไฟ อากาศและไฟ ปรากฏว่าการคิดค้นนำเอาเหล็กกล้ามาใช้สร้างสะพานช่วยแก้ปัญหานี้ไปได้มาก ส่วนด้านการเจาะอุโมงค์รถไฟก็มีการคิดค้นเครื่องเจาะโดยใช้แรงอัดของอากาศทำให้สามารถดำเนินการได้สะดวกกว่าการใช้แรงคนเหมือนแต่ก่อน(เริ่มใช้ในการขุดอุโมงค์ลอดภูเขาระหว่างอิตาลีกับฝรั่งเศสในปี 1871

นอกจากปัญหาด้านเทคนิคแล้ว ก็ยังมีปัญหาที่มีผู้ไม่พอใจในกิจการรถไฟจำนวนมากในระยะเริ่มต้น กล่าวคือนอกจากเกษตรกร 2 ซ้ำทางรถไฟจะร้องเรียนเรื่องประกายไฟจากรถทำให้สัตว์เลี้ยงแตกตื่นแล้ว ก็ยังมีข้อขัดแย้งอื่น ๆ เช่นนักการทหารบางคนคิดว่าการขนส่งทหารทางรถไฟจะทำให้ทหารอ่อนแอพวกเปี้ยกจนต่อสู้ไม่ได้ นักการแพทย์บางคนก็กลัว

ว่าผู้โดยสารจะเป็นโรคปอดจากความชื้นของอากาศในอุโมงค์ เป็นต้น

ปัญหาสำคัญประการสุดท้ายคือ ต้นทุนในการก่อสร้างทางรถไฟนั้นสูงมาก และรายได้จากกิจการรถไฟก็ยังไม่แน่นอน ทำให้นักลงทุนในสมัยแรก ๆ นั้นมีผู้กล้าเสี่ยงในการลงทุนด้านนี้น้อยมาก แม้ว่าจะยังมีบางคนที่กล้าเสี่ยง แต่ในประเทศต่าง ๆ ส่วนมากนั้นการลงทุนของเอกชนก็ยังไม่เพียงพอ จำเป็นต้องได้รับเงินสนับสนุนจากรัฐบาลด้วย ทางรถไฟจึงจะสามารถก่อสร้างได้ เช่นในฝรั่งเศสนั้น กว่า 1 ใน 3 ของต้นทุนการก่อสร้างทางรถไฟมาจากรัฐ ส่วนในเบลเยียม, เยอรมัน และรัสเซียนั้นรัฐบาลจ่ายเงินให้กว่าครึ่งในการดำเนินการและก่อสร้างทางรถไฟ ส่วนในสหรัฐอเมริกาการก่อสร้างทางรถไฟได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลโดยการให้ที่ดินแก่บริษัทรถไฟ เป็นผลให้บริษัทรถไฟทั้งหมดได้ที่ดินรวมกันถึง 183 ล้านเอเคอร์อันเป็นพื้นที่ถึง 3 เท่าของประเทศอังกฤษ

ทางรถไฟสายแรก ๆ ส่วนมากเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างเมืองถ่านหินกับเส้นทางน้ำ หรือไม้กระหว่างเมืองที่เป็นชุมชนใหญ่มีการจราจรแพร่หลายแล้ว จากการดำเนินการเป็นผลสำเร็จทำให้ประโยชน์ของรถไฟมองเห็นได้ชัดเจน การก่อสร้างทางรถไฟเริ่มอยู่ในความคิดของนักธุรกิจ, นักการเมือง และประชาชนโดยทั่วไป นอกจากนี้การก่อสร้างก็ขยายตัวออกไปอย่างรวดเร็ว เนื่องจากทางรถไฟสายแรก ๆ นั้นระยะทางมักจะสั้นในระยะหลังจึงมีการรวบรวมเข้าด้วยกันเพื่อหลีกเลี่ยงการต้องขนถ่ายคนและสินค้าบ่อย ๆ ในบางประเทศนั้นมีการวางรางรถไฟทั่วประเทศโดยมีแผนหลักที่แน่นอน ซึ่งทำให้เส้นทางแต่ละสายสอดคล้องไม่ซ้ำซ้อนกัน แต่ในบางประเทศก็ไม่เป็นเช่นนั้น ซึ่งทำให้เกิดปัญหาการแก่งแย่งแข่งขันกันมากเช่นในอังกฤษซึ่งรัฐบาลเข้ามาวางแผนน้อยมาก ต้องมีการแก้ปัญหา

นี้โดยจัดตั้งสำนักงานกลางหรือ clearing house ขึ้นในปี 1842 เพื่อจัดการตกลงมิให้มีการบริการซ้ำซ้อนกัน และจากการที่ในปี 1844-47 จอร์จ ฮัคสันได้เข้าร่วมกิจการรถไฟหลายบริษัทเข้าเป็นกิจการเดียวกันก็ลดการแข่งขันลงไปได้มาก ส่วนประเทศที่มีการวางแผนนั้น ตัวอย่างเช่นฝรั่งเศสซึ่งเฮวลีเอรีที่ปรึกษาของนโปเลียนที่ 3 วางแผนสร้างทางรถไฟแยกจากปารีสไปเชื่อมต่อกับเมืองสำคัญ 5 สายและอีกสายหนึ่งเชื่อมระหว่างเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจคือบอร์โดซ์กับมาร์เซย์ ในเบลเยียมก็มีการวางแผนวางรางภายในและให้เชื่อมต่อกับเส้นทางระหว่างประเทศไปยังหลายประเทศในยุโรปด้วย ในเยอรมันก็มีการวางแผนเช่นกันโดยเฟรดดิช ลิสท์ นักเศรษฐศาสตร์คนสำคัญเพื่อเชื่อมส่วนสำคัญของประเทศเข้าด้วยกัน และขจัดอุปสรรคในการค้าเนื่องจากการขนส่งทางน้ำออกไป และในรัสเซียก็ได้สร้างทางรถไฟทั้งเพื่อจุดมุ่งหมายทางเศรษฐกิจและการทหารไปทางตะวันตกและสร้างรถไฟสายทรานไซบีเรียด้วย ส่วนในสหรัฐและแคนาดาก็มีการสร้างทางรถไฟจากเหนือสู่ใต้เพื่อเชื่อมเมืองต่าง ๆ หลังจากนั้นก็สร้างทางออกไปทางตะวันตกตามแนวทางของรถม้าเพื่อเชื่อมต่อกับส่วนต่าง ๆ ของประเทศที่ไม่มีเส้นทางน้ำถึงกัน

ประมาณกลางศตวรรษที่ 19 กิจการรถไฟเป็นผลสำเร็จดีมากจนการขุดคลองต้องหยุดชะงักลงและการขนส่งทางน้ำในเขตแผ่นดินใหญ่ของทวีปยุโรปก็มือนาคคิมม่น วันแต่ในการขนส่งสินค้าที่กินเนื้อที่มากแต่มูลค่าต่ำ เช่นธัญพืชและแร่ดิบ ที่ยังพอมีขนส่งทางน้ำในเขตที่มีแม่น้ำและทะเลสาบสำหรับขนส่งได้สะดวกเท่านั้น การขุดคลองในช่วงหลังนี้จึงจำกัดอยู่เพียงการเชื่อมต่อระบบเส้นทางน้ำในแผ่นดินใหญ่และการขุดคลองเชื่อมมหาสมุทรเพื่อย่นระยะทางเท่านั้น ซึ่งที่สำคัญได้แก่คลองสุเอซ(เปิดในปี 1869), คลองปานามา(เปิดปี 1914)สามารถช่วยย่นระยะทางระหว่างอินเดียกับยุโรปตะวันตกได้ 4,000 ไมล์และย่นระยะทางระหว่างอเมริกากับอังกฤษได้ 5,666 ไมล์ตามลำดับ

#### 4. การขนส่งทางทะเลกับการค้าระหว่างประเทศ

การขนส่งทางทะเล เล็กก็มีความสำคัญเท่าเทียมกับรถไฟและการขนส่งทางน้ำในแผ่นดินใหญ่ในการนำทรัพยากรธรรมชาติจำนวนมากมาขายมาใช้ประโยชน์, ในการนำวัตถุดิบมาเพื่อทำการผลิตเป็นสินค้า และในการนำสินค้าอุตสาหกรรมจากศูนย์กลางอุตสาหกรรมไปสู่ผู้บริโภค ซึ่งกระจายอยู่ทั่วไปการขนส่งทางทะเล เล็กจึงมีความสำคัญเป็นพิเศษต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของยุโรปตะวันตกเพราะเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ยุโรปตะวันตกกลายเป็น "โรงงานของโลก" (workshop of the world) จากการที่การขนส่งทางทะเลช่วยให้สามารถนำวัตถุดิบเข้ามาและส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมออกไปขายนอกเขตได้โดยสะดวก นอกจากนั้นการที่สินค้าอุตสาหกรรมอยู่ในฐานะได้เปรียบกว่าวัตถุดิบหรือสินค้าเกษตรในแง่การค้าระหว่างประเทศ การขนส่งระหว่างทวีปจึงมีส่วนช่วยให้ยุโรปโดยเฉพาะประเทศอุตสาหกรรมมีฐานะเป็นผู้นำสำคัญทางเศรษฐกิจของโลกขึ้นได้

การขยายตัวของ การขนส่งทางทะเลสามารถเป็นไปได้ทางเทคนิคก็เนื่องจากการปรับปรุงทั้งเรือใบและการพัฒนาเรือใช้เครื่องจักรไอน้ำ ในช่วงตั้งแต่ครึ่งหลังของศตวรรษที่ 19 เป็นต้นมาการออกแบบเรือใบมีการปรับปรุงขึ้น ทำให้สามารถบรรทุกได้มากขึ้นและเดินทางได้เร็วขึ้น ยิ่งกว่านั้นการมีทรัพยากรสำหรับการต่อเรือจำนวนมากในทวีปอเมริกาทำให้ต้นทุนการสร้างเรือต่ำลงและปล่อยให้ต้นทุนค่าขนส่งทางเรือต่ำลงไปด้วย ต่อมาภายหลังปี 1879 เมื่อมีการใช้เหล็กกล้าในการต่อเรือ ก็ปรากฏว่าอังกฤษมีเหล็กกล้ามากทำให้ต้นทุนการต่อเรือไม่สูงเกินไปและยังทนทานมากขึ้นด้วย

เรือใบดำเนินการขนส่งได้ในต้นทุนต่ำและแข่งขันกับเรือที่ใช้ไอน้ำได้ก็มาจนถึงปลายทศวรรษ 1880 ทั้งนี้เพราะเรือไอน้ำยังมีปัญหาทางเทคนิคหลายประการที่ต้องเอาชนะให้ได้เสียก่อน กล่าวคือเรือไอน้ำลำแรก ๆ นั้นต้องใช้เชื้อเพลิงมากจนไม่มีที่พอจะบรรจุ

ถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงสำหรับเดินทางไกลหรือไม่มีที่เหลื่อสำหรับการบรรทุกคนหรือสินค้าได้นอกจากนี้เรือแบบแรก ๆ นั้นใช้ใบพัดพุน้ำแบบเรือกลไฟซึ่งทำให้หักพังได้ง่ายเมื่อเจอกับพายุ ดังนั้นในระยะแรก ๆ เรือไอน้ำจึงใช้ได้ก็เฉพาะในแม่น้ำและทะเลสาบเท่านั้น

อย่างไรก็ตามประโยชน์ของเรือไอน้ำจึงใจให้นักประดิษฐ์มองเห็นความสำคัญและในปี 1854 ก็มีการประดิษฐ์เครื่องยนต์ชนิดที่นำเอาไอน้ำไปใช้ได้หลายครั้งก่อนที่ไอน้ำจะหมดพลัง ทำให้ประหยัดเชื้อเพลิงลงมาก และแก้ปัญหาการไม่มีที่สำหรับเชื้อเพลิงไปได้ การประดิษฐ์ใบจักรเรือในปี 1843 ก็นับเป็นสิ่งสำคัญเช่นกัน และท้ายที่สุดการสร้างเรือด้วยเหล็กและเหล็กกล้าก็ทำให้ได้เรือขนาดใหญ่ที่มีเนื้อที่เพียงพอสำหรับเครื่องจักรไอน้ำ เชื้อเพลิง และสินค้าที่จะนำไปขายได้กำไรงามด้วย

เมื่อเทคนิคของการขนส่งทางทะเลมีการปรับปรุงขึ้น บริการการขนส่งก็ขยายออกไปมาก กล่าวคือแต่เดิมนั้นการขนส่งส่วนใหญ่ทำโดยบริษัทการค้าหรือพ่อค้า เช่นบริษัทอินเดียตะวันออกซึ่งขนส่งสำหรับตัวเองและจะขอให้ผู้อื่นต่อเมื่อสะดวกที่จะทำได้เท่านั้น อย่างไรก็ตามในครั้งแรกของศตวรรษที่ 19 ก็เริ่มมีการบริการด้านการขนส่งโดยเฉพาะเกิดขึ้นแล้ว โดยมีการแบ่งหน้าที่(หรือแบ่งงานกันทำ)ด้วย กล่าวคือจะมีเรือขนส่งบางประเภทเดินทางไปยังที่ใดก็ได้ทุกเวลาที่มีสินค้าสำหรับขนส่ง แต่บางประเภทจะขนส่งระหว่างเมืองท่าประจำเท่านั้นแต่ไม่มีตารางเดินเรือแน่นอน และบางประเภทก็จะมีตารางเดินเรือประจำอันเป็นบริการที่ทำโดยบริษัทเดินเรือขนาดใหญ่ การแบ่งแยกหน้าที่กันทำนี้ประกอบกับการปรับปรุงทางเทคนิคและการเพิ่มของปริมาณธุรกิจทำให้ต้นทุนการขนส่งลดลงมาก ซึ่งปรากฏว่าค่าขนส่งธัญพืชจากสหราชอาณาจักรมายังยุโรปนั้นลดลงถึงครึ่งหนึ่งระหว่างปี 1874-1884

เมื่อการขนส่งทางทะเลขยายตัวออกไป ชาติด่าง ๆ ในโลกตะวันตกก็หันมาให้ความสำคัญต่อการมีกองเรือพานิชย์ที่เข้มแข็ง ชาตินี้ไม่เพียงเห็นว่ากองเรือพานิชย์มีความ



สำคัญในการหาตลาดใหม่สำหรับสินค้า ,หาแหล่งวัตถุดิบใหม่ ๆ หรือล่าอาณานิคมเท่านั้นกองเรือที่เข้มแข็งยังเป็นหนทางที่ชาติต่าง ๆ จะได้รายได้ที่สำคัญและเพิ่มอำนาจการโจมตี โดยมีกองกำลังที่คล่องตัวอีกด้วย ผลก็คือชาติต่าง ๆ สนับสนุนทั้งการสร้างและการเดินเรือขนานใหญ่ ถึงแม้ว่ากฎหมายการเดินเรือแบบเก่าซึ่งจำกัดการขนส่งระหว่างเมืองแม่กับอาณานิคมให้ขนส่งได้ด้วยเรือของชาติผู้ครอบครองเท่านั้นจะถูกยกเลิกรวมทั้งการห้ามต่างชาติเดินเรือขนส่งตามชายฝั่งก็ถูกยกเลิกโดยอังกฤษและฝรั่งเศสในปี 1866 และ 1869 แล้ว แต่ก็มีวิธีการใหม่ที่แต่ละชาติคิดขึ้นเพื่อช่วยเหลือกิจการเดินเรือของชาติตนแทน เช่นรัฐบาลจะทำสัญญาขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์(ซึ่งให้กำไรดี)เฉพาะกับบริษัทที่สร้างเรือตามข้อกำหนด(คือสามารถใช้เป็นเรือรบได้ยามสงคราม) นอกจากนี้ก็มีการจ่ายเงินอุดหนุนแก่บริษัทเดินเรือและผู้ต่อเรือ ตลอดจนมีการให้กู้แก่ผู้ที่ลงทุนในด้านการเดินเรือด้วย

การสนับสนุนที่ชาติมหาอำนาจให้แก่กองเรือพาณิชย์ของตนนั้น มีผลตามความต้องการพอสมควร และทำให้เรือของชาติเหล่านั้นมีสินค้าบรรทุกจำนวนมาก ในขณะที่สหรัฐฯ ซึ่งให้ความช่วยเหลือกิจการเดินเรือของตนน้อยมากนั้นก็พบว่า ปริมาณการใช้เรืออเมริกันบรรทุกสินค้านั้นลดลงจากที่เคยใช้ถึง 66% ในปี 1860 เหลือเพียง 10% เท่านั้นในปี 1914 ซึ่งสาเหตุเป็นเพราะการขาดความได้เปรียบในการต่อเรือเหล็กนั่นเอง(แต่เดิมสหรัฐฯ ได้เปรียบในการต่อเรือไม้เพราะมีป่าไม้มาก)

การแข่งขันกันด้านการขนส่ง โดยเฉพาะการเดินเรือระหว่างประเทศนั้น เป็นไปอย่างรุนแรงมาก จนบริษัทต่าง ๆ ต้องพยายามลดการแข่งขันแบบทำลายล้างกันลงด้วยการรวมกลุ่มกันผูกขาดขึ้น กลุ่มแรกที่รวมกันได้แก่ผู้ขนส่งทางเรือของอังกฤษในการค้ากับอินเดียในปี 1875 แต่การรวมกลุ่มที่มีชื่อเสียงที่สุดคือ"สมัชชากการเดินเรือแห่งแอตแลนติกเหนือ"

( North Atlantic Shipping Conference ) ในปี 1908 ซึ่งประกอบด้วยเรือของหลายชาติ สมมติในลักษณะนี้จะดำเนินการในทางที่พยายามกำหนดราคาให้คงที่ไม่แข่งขันกันด้านราคา แต่จะแข่งขันในด้านกาให้บริการที่ดีแทน ซึ่งชาติต่าง ๆ ยอมให้มีการรวมกลุ่มกันผูกขาดเช่นนี้เพราะอัตราค่าขนส่งที่สมาคมเหล่านี้จัดเก็บแม้จะสูงกว่าพวกที่ไม่ได้เป็นสมาชิกสมาคมก็ไม่มากนัก และถ้าปล่อยให้มีการแข่งขันมากเกินไปอาจนำไปสู่ผลเสียหายทางการคลังของประเทศอย่างร้ายแรงก็ได้

### 5. การค้าระหว่างประเทศ

การขนส่งทางทะเลร่วมไปกับการเดินเรือในพื้นแผ่นดินใหญ่และรถไฟล้วนมีส่วนต่อการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศทั้งสิ้น การค้าซึ่งแต่เดิมส่วนมากเป็นแบบการค้าระหว่าง 2 ประเทศ ( bilateral ) ได้กลายมาเป็นแบบการค้าระหว่างหลายประเทศ ( multilateral ) ขึ้นแทน ทำให้ประเทศต่าง ๆ ใช้วิธีผลิตสิ่งที่สามารถแข่งขันได้ดีที่สุดแล้วไปแลกเปลี่ยนกับสิ่งที่ต้องการจากประเทศอื่น หรือก็คือเกิดการแบ่งงานกันทำระหว่างประเทศขึ้นในระดับสูงนั่นเอง

การพัฒนาเป็นระบบการค้าระหว่างหลายประเทศเช่นนี้ ก่อให้เกิดความไม่เท่าเทียมกันทางเศรษฐกิจขึ้นอย่างมากระหว่างประเทศที่พัฒนาอุตสาหกรรมแล้วกับประเทศที่ยังไม่ได้พัฒนาอุตสาหกรรม พิจารณาได้จากระดับรายได้ประชาชาติต่อบุคคลของประเทศอุตสาหกรรมซึ่งสูงกว่าประเทศที่ยังไม่ได้พัฒนาอุตสาหกรรมเป็นอย่างมาก

คำอธิบายว่าทำไมจึงเกิดความแตกต่างอย่างมากเช่นนี้นั้น ส่วนหนึ่งก็คือการที่ต้นทุนในการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมนั้นถูกลดลงต่ำกว่าต้นทุนในการผลิตสินค้าเกษตรมาก (พิจารณาในแง่ต้นทุนต่อหน่วย) และอีกส่วนหนึ่งก็จากการที่ผลผลิตเกษตรจำนวนมากจากดินแดนที่บุกเบิกใหม่ นอกทวีปยุโรปได้เข้าสู่ตลาดโลกนับแต่ทศวรรษ 1870 เป็นต้นมา ซึ่งทำให้

## ราคาสินค้าเกษตรมีแนวโน้มต่ำลงตลอดระยะนี้

จากการพัฒนาของการค้าระหว่างหลายประเทศทำให้สมมุติของการแลกเปลี่ยนระหว่างประเทศมิใช่จะพิจารณาจากเพียงมูลค่าสินค้าเข้า-ออกเท่านั้น เนื่องจากต้องมีการพิจารณารายการอื่น ๆ อีกในบัญชีระหว่างประเทศด้วย เช่นการที่บางชาติดำเนินการเรือขนส่ง ประกันภัยและทำธุรกิจการธนาคารให้ประเทศอื่น และบางชาติก็อาจได้เงินมาจากรายจ่ายของนักท่องเที่ยว จากผลของการลงทุนในต่างประเทศ หรือจากเงินที่ผู้อพยพไปอยู่ในต่างประเทศส่งกลับมา เป็นต้น ดังนั้นในบัญชีแสดงดุลการชำระเงินระหว่างประเทศของชาติที่เศรษฐกิจก้าวหน้าเช่นอังกฤษนั้น ถึงแม้ว่าจะขาดดุลการค้าคือส่งสินค้าเข้ามากกว่าส่งสินค้าออกแต่ก็ปรากฏว่าอังกฤษได้รายได้จำนวนมากจากการลงทุนในต่างประเทศ จากบริการประกันภัยขนส่ง และจากผู้อพยพส่งเงินกลับมา ทำให้หักล้างการขาดดุลการค้าไปเป็นผลให้ดุลการชำระเงินของอังกฤษนั้นเกินดุลมาตลอดในช่วงนี้ และทำให้อังกฤษสามารถลงทุนเพิ่มขึ้นในโพ้นทะเลได้มากในช่วงจากต้นศตวรรษที่ 19 จนถึงสงครามโลกครั้งที่ 1 กล่าวคือมีการลงทุนในต่างประเทศเพิ่มจาก 1,302 ล้านปอนด์ในปี 1885 เป็นถึง 3,763 ล้านปอนด์ในปี 1913 ทำนองเดียวกันฝรั่งเศสก็มีการลงทุนในต่างประเทศเพิ่มขึ้นจาก 15,000 ล้านฟรังก์ในปี 1880 เป็น 45,000 ล้านฟรังก์ในปี 1914

จากการที่ประเทศก้าวหน้าทางเศรษฐกิจนั้นได้ประโยชน์จากประเทศที่ล้าหลังกว่าเป็นอย่างมาก ประกอบกับลัทธิชาตินิยมอย่างรุนแรงในประเทศก้าวหน้าเหล่านี้ ทำให้มีการรื้อฟื้นลัทธิอำนาจนิยมขึ้นมาอีก โดยเฉพาะหลังจากปี 1873 โดยชาติตะวันตกเชื่อว่าผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของตนจะมากขึ้นถ้าสามารถควบคุมการเมืองเหนืออาณาเขตที่จะเป็นแหล่งวัตถุดิบและตลาดสำหรับสินค้าตลอดจนเป็นแหล่งการลงทุนของตนเองไว้ได้

นอกจากนี้แม้ว่าสถานการณ์ที่เกิดการขาดดุลการค้า นั้น จะมีใช้เป็นเลวร้ายมากทางเศรษฐศาสตร์ แต่ก็ยังมีความเชื่อมั่นฝังแน่นอยู่ในใจคนจำนวนมากว่า ทางที่ดีที่สุดนั้น การส่งออกจะต้องมากกว่าการนำเข้าคือจะต้องได้เปรียบดุลการค้า ซึ่งแนวคิดนี้มีการสนับสนุนโดยรัฐบุรุษและนักเศรษฐศาสตร์กลุ่มชาตินิยมหลายคน เช่น Henry C. Carey (1793-1879) ในสหรัฐฯ Friedrich List (1789-1846) ในเยอรมัน และ Paul Louis Cauives (1843-1917) ในฝรั่งเศส เป็นต้น นักทฤษฎีเหล่านี้เห็นว่าการจะให้ชาติเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมจะต้องมีการพัฒนาอุตสาหกรรมในระดับสูง ดังนั้นรัฐจะต้องใช้นโยบายตั้งกำแพงภาษีสินค้าเข้าและช่วยเหลืออุตสาหกรรมภายในประเทศด้วยวิธีต่าง ๆ ทุกวิถีทาง

อย่างไรก็ตามความเห็นข้างต้นนี้ถูกคัดค้านโดยผู้ที่เน้นนโยบายจากการแบ่งงานกันทำระหว่างประเทศและสนับสนุนให้มีการค้าเสรี โดยให้รัฐบาลเข้ายุ่งเกี่ยวกับกิจการธุรกิจในประเทศให้น้อยที่สุด พวกผู้นิยมลัทธิการค้าเสรี (Laissez-faire) นี้เริ่มขึ้นในอังกฤษก่อนเพราะมีความได้เปรียบด้านเทคโนโลยีเหนือประเทศอื่นจึงไม่ต้องกลัวการแข่งขัน ถ้ามีการค้าเสรีโดยเฉพาะด้านอุตสาหกรรม หลักเกณฑ์ของลัทธินี้เริ่มโดย Adam Smith ในปี 1776 และได้พัฒนาแนวคิดออกไปโดยกลุ่มนักเศรษฐศาสตร์ที่เรียกกันว่า "สำนักคลาสสิก" ซึ่งได้แก่ Thomas Malthus (1766-1812), David Ricardo (1772-1823), John Stuart Mill (1803-1873) และ Alfred Marshall (1842-1924) นอกจากนี้ความเชื่อในการค้าเสรีนี้ต่อมาได้แพร่หลายออกไปยังต่างประเทศด้วยโดยนักเศรษฐศาสตร์สำคัญเช่น Jean Baptiste Say (1767-1832) และ Frederic Bastiat (1801-1850) ในฝรั่งเศส เป็นต้น

ในศตวรรษที่ 18 นั้นความคิดเรื่องการค้าเสรีกำลังแพร่หลายมาก จนมีการตกลงกันระหว่างอังกฤษกับฝรั่งเศสในสนธิสัญญาอีเดน (Eden Treaty) ในปี 1786 ซึ่งฝรั่งเศส-

เศสจะลดอัตราภาษีเข้า ทำให้แก่ผ้าจากอังกฤษ และอังกฤษจะลดภาษีเหล้าไวน์ที่นำเข้ามาจากฝรั่งเศส แต่หลังจากลงนามกันได้ไม่นานก็เกิดการปฏิวัติฝรั่งเศสขึ้น (ปี 1789) ซึ่งทำให้ฝรั่งเศสทำสงครามกับประเทศอื่นเรื่อยมา จนเมื่อ نابโปลีเลียนแพ้ที่วอเตอร์ลู ในปี 1815 ในช่วงสงครามเหล่านั้น ฝรั่งเศสประสบความสำเร็จในการเอาชนะในภาคพื้นทวีปยุโรป แต่ไม่อาจเอาชนะอังกฤษได้โดยกำลังทหาร ดังนั้นฝรั่งเศสจึงพยายามเอาชนะด้วยสงครามทางเศรษฐกิจ ด้วยการสร้างระบบเศรษฐกิจปิดต่ออังกฤษที่เรียกว่า "ระบบภาคพื้นทวีป" (Continental System) ขึ้น

ระบบภาคพื้นทวีปนี้มีหลักเบื้องหลังอยู่ว่า ความกินคืออยู่ที่ทางเศรษฐกิจของอังกฤษนั้น ขึ้นอยู่กับการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม และถ้าการส่งออกของอังกฤษไปยังตลาดสำคัญคือภาคพื้นทวีปยุโรปถูกปิดกั้นแล้ว จะทำให้นักอุตสาหกรรมอังกฤษต้องปิดโรงงาน คนงานจะก่อความไม่สงบขึ้น คุลการค่าจะเสียเปรียบ เงินปอนด์จะเสื่อมค่าลง ทำให้รัฐบาลต้องยอมแพ้ในที่สุด โดยที่ในขณะที่เดียวกันนั้นฝรั่งเศสก็จะสามารถเข้าแทนที่ในตลาดที่ถูกปิดสำหรับอังกฤษได้ และการเพิ่มในความต้องการซื้อสินค้าฝรั่งเศสจะกระตุ้นอุตสาหกรรมของฝรั่งเศส เป็นผลให้เกิดความเจริญทางเศรษฐกิจและมีขีดความสามารถทางการเมืองและการทหารในระดับสูง

เกือบจะทันทีหลังจากฝรั่งเศสประกาศสงครามกับอังกฤษในปี 1793 สนธิสัญญาอีเตนก็ถูกยกเลิกและระบบภาคพื้นทวีปก็ถูกจัดตั้งขึ้นแทน สินค้าอังกฤษจำนวนมากถูกห้ามนำเข้าสู่ตลาดฝรั่งเศส และในปลายปี 1793 สินค้าอังกฤษทุกชนิดก็ถูกห้ามนำเข้า ตลอดจนห้ามใช้เรือของอังกฤษในการขนส่งสินค้ามายังฝรั่งเศสด้วย หลักเกณฑ์นี้ถูกขยายออกไปเรื่อย ๆ และเข้มงวดมากขึ้น แม้แต่ถ้ากระคุมเรือของกับตันเรือทำจากอังกฤษแล้ว ฝรั่งเศสก็จะถือว่าสินค้าที่บรรทุกมานั้นมาจากอังกฤษทันที และถ้าเรือใดไปจอดที่ท่าเรือของอังกฤษก็จะถือเป็นการผิดกฎหมาย และถูกจับ

ช่วงหนึ่งดูเหมือนอังกฤษจะต้องเผชิญกับปัญหาหนัก แต่อังกฤษก็ยังไม่ยอมแพ้ หลังจากปี 1803 นโปเลียนได้ขยายขอบเขตการปิดกั้นสินค้าอังกฤษออกไปยังเกือบทั่วยุโรป ส่วนอังกฤษนั้นก็ตอบโต้โดยในปี 1807 ได้ปิดล้อมเมืองท่าทุกแห่งที่ห้ามเรืออังกฤษเข้า และกำหนดให้เรือของชาติเป็นกลางต้องมายังเมืองท่าของอังกฤษก่อนจะเดินทางไปยังเมืองท่าอื่นในยุโรป นอกจากนี้อังกฤษยังสนับสนุนให้กองเรือสินค้าของตนฝ่าการปิดล้อมเข้าไปยังเมืองท่าในยุโรปอีกด้วย ซึ่งก็ปรากฏว่าเป็นผลสำเร็จถึงจะมีสินค้าอังกฤษซื้อขายกันอยู่บนพื้นแผ่นดินใหญ่ทวีปยุโรปเป็นอันมาก ยิ่งกว่านั้นอุตสาหกรรมของฝรั่งเศสยังไม่สามารถผลิตสนองความต้องการของตลาดแทนที่อังกฤษได้อีกด้วย โดยเฉพาะในด้านผ้าฝ้ายซึ่งต้องสั่งซื้อฝ้ายดิบจากต่างประเทศ ความล้มเหลวนี้ทำให้ประเทศบริวารของฝรั่งเศสเปิดทางให้อังกฤษส่งสินค้าเข้ามาจำหน่ายได้โดยง่าย ในไม่ช้าการรั่วไหลของระบบภาคพื้นทวีปก็มียากจนนโปเลียนต้องหันไปใช้วิธีการขายใบอนุญาตให้พ่อค้าที่จะส่งสินค้าเข้าจากอังกฤษแทน ซึ่งจะทำให้ได้รายได้จากการนี้

หลังจากการปราชัยของนโปเลียน ระบบภาคพื้นทวีปก็สิ้นสุดลง แต่นโยบายการค้าเสรีก็ยังไม่เป็นที่ยอมรับอีก ดังจะเห็นได้จากกฎหมายกัวแตงภาซีปี 1914 ซึ่งฝรั่งเศสก็ยังจำกัดสินค้าเข้าจากอังกฤษจำนวนมากอยู่ และอัตราภาษีนี้ถูกเพิ่มขึ้นอีกในปี 1816 และ 1819 นอกจากนี้ยังมีการเก็บภาษีพิเศษจากเรือของต่างชาติที่นำสินค้าจากประเทศที่ 3 มายังฝรั่งเศส (คือไม่ได้ขนส่งสินค้าของประเทศตัวเอง) และเก็บภาษีพิเศษจากเรือต่างชาติทุกลำตามขนาดระวางขับน้ำอีกด้วย ฝรั่งเศสยังได้จัดเก็บภาษีจากสินค้าที่เก็บในโกดังของประเทศอื่นที่ไม่ใช่ประเทศผู้ผลิตก่อนนำเข้าฝรั่งเศสด้วย จุดมุ่งหมายของภาษีเหล่านี้ก็เพื่อลดฐานะความได้เปรียบของคนกลางชาวอังกฤษในการค้าทางทะเลลง

ส่วนในอังกฤษนั้น นักการเกษตรก็เรียกร้องให้มีการคุ้มครองการผลิตในประเทศจนมีการออกกฎหมายธัญพืช (Corn Law) ในปี 1815 เพิ่มภาษีสินค้าเข้าที่เป็นสินค้าเกษตรสำคัญหลายชนิดเช่น ข้าวสาลี ทางฝ่ายนักอุตสาหกรรมก็เรียกร้องให้มีการตั้งกำแพงภาษีและออกกฎหมายห้ามเผยแพร่ความลับทางอุตสาหกรรมและห้ามอพยพแรงงานฝีมือออกไปต่างประเทศ นอกจากนี้ในประเทศอื่นเช่นสหรัฐฯ ก็มีการตั้งกำแพงภาษีคุ้มครองอุตสาหกรรมภายในเป็นอย่างมากเช่นกัน

อย่างไรก็ตามแม้ประเทศต่าง ๆ จะมีนโยบายปกป้องการผลิต ซึ่งทำให้เกิดข้อจำกัดทางการค้า แต่ผู้เรียกร้องให้มีการค้าเสรีก็ยังมีอยู่ โดยเฉพาะในหมู่นักการค้าซึ่งจับกลุ่มกันเรียกร้องให้มีการลดภาษีสินค้าเข้า ซึ่งในอังกฤษนั้นวิลเลียม ฮัสคิสสัน ผู้เป็นประธานสภาหอการค้าอังกฤษในช่วง 1823-1827 ได้พยายามอย่างยิ่งที่จะกำจัดอุปสรรคของการค้าเสรีออกไป โดยพยายามยกเลิกพ.ร.บ.การเดินเรือ (Navigation Acts) เสียอันจะเป็นผลให้การค้าของอาณานิคมของอังกฤษกับต่างประเทศเป็นไปอย่างเสรี และแทนที่จะใช้วิธีห้ามนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ ก็ให้ใช้วิธีเก็บภาษีแทนในอัตราไม่เกิน 30% ของมูลค่า นอกจากนี้ยังได้ยกเลิกข้อห้ามการส่งสินค้าออกบางประเภท และอนุญาตให้แรงงานฝีมืออพยพออกนอกประเทศได้ ตลอดจนเครื่องจักรอุตสาหกรรมก็ให้ส่งออกได้โดยต้องขออนุมัติก่อนเป็นราย ๆ ไป

การเคลื่อนไหวไปสู่การค้าเสรีของอังกฤษยิ่งมีมากขึ้นโดย รอเบิร์ต พิล ซึ่งได้เป็นนายกรัฐมนตรีอังกฤษในช่วงปี 1841-46 เขาได้ออกกฎหมายจัดเก็บภาษีรายได้มาใช้แทนการลดลงของภาษีศุลกากร แล้วลดภาษีสินค้าเข้าลงในปี 1842 อนุญาตให้มีการส่งเครื่องจักรออกได้ในปี 1843 ยกเลิกภาษีขาออกของถ่านหินและขนสัตว์ในปี 1844 และ 1845 และที่สำคัญก็คือยกเลิกกฎหมายธัญพืชในปี 1846 เมื่อราคาสินค้าเกษตรในประเทศสูงมากเพราะ

ภาวะพืชผลเสียหายในปี 1845 นอกจากนี้เขายังได้พยายามต่อรองกับประเทศอื่น ๆ เพื่อให้มีการค้าที่เสรีขึ้นด้วย อย่างไรก็ตามเป็นที่น่าสังเกตว่าการตกลงทางการค้าเสรีกับต่างประเทศในระยณะนั้นอังกฤษเจรจากับประเทศที่ก้าวหน้าทางเศรษฐกิจน้อยกว่าเป็นส่วนใหญ่ โดยที่สินค้าออกของอังกฤษกำลังขยายตัวในเขตเหล่านี้ ซึ่งถ้ามีการค้าเสรีอังกฤษจะได้ประโยชน์มากยิ่งขึ้น

แม้ว่าการค้าเสรีจะดำเนินไปได้ดีในอังกฤษซึ่งมีฐานะในการแข่งขันด้านสินค้าอุตสาหกรรมที่เข้มแข็ง แต่ประเทศในภาคพื้นทวีปยุโรปส่วนใหญ่ก็ยังดำเนินนโยบายปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศอยู่ โดยจัดตั้งข้อจำกัดสินค้าเข้ามาตลอดครั้งแรกของศตวรรษที่ 19 อย่างไรก็ตามหลังจากปี 1850 ก็มีแนวโน้มว่าการจำกัดสินค้าเข้าอย่างมกนั้นต้องมีการปรับลดความรุนแรงลง เพราะแม้แต่ในประเทศที่ยังพัฒนาไม่มากนัก ก็ปรากฏว่าผู้ผลิตวัตถุดิบและอาหารจำนวนมาก เช่นผู้ปลูกฝ้ายในคอนติเดนัลของสหรัฐฯ ต่างก็ต้องการให้มีการลดกำแพงภาษีเข้าในประเทศของตน เพื่อจะได้สามารถซื้อสินค้าอุตสาหกรรมในราคาถูกลงได้ ปรากฏว่าอัตราภาษีเข้าในสหรัฐฯ ได้ลดต่ำลงเรื่อย ๆ นับตั้งแต่ปี 1833 จนถึงเกิดสงครามกลางเมืองในสหรัฐฯ ขึ้น ส่วนประเทศเล็ก ๆ อื่น ๆ อีกหลายประเทศก็เริ่มลดอัตราภาษีเข้าลงเพราะการค้าส่วนมากต้องพึ่งพาเศรษฐกิจของประเทศอื่น โดยเฉพาะชอลันดานั้นปรากฏว่าถึงกับยกเลิกภาษีศุลกากรในช่วงปี 1854-77 เบลเยียมก็ลดอัตราภาษีศุลกากรลงมากหลังจากปี 1851 อย่างไรก็ตามการเคลื่อนไหวที่สำคัญที่สุดสู่การค้าเสรีในช่วงนี้ก็คือ การทำสนธิสัญญาการค้าระหว่างอังกฤษกับฝรั่งเศสในปี 1860 จากสนธิสัญญานี้ ไม่เพียงแต่จะตกลงลดอัตราภาษีศุลกากรลงเท่านั้น แต่ยังให้ทั้ง 2 ฝ่ายปฏิบัติกับอีกฝ่ายหนึ่งตามหลัก most-favored-nation-treatment คือคิดอัตราภาษีเข้ากับประเทศคู่สัญญาต่ำสุดเมื่อเทียบกับอัตราภาษีเข้าที่คิดกับประเทศต่าง ๆ และต่อมาอังกฤษและฝรั่งเศสก็ได้เจรจากำสัญญาทำนองเดียวกันกับประเทศอื่น ๆ อีกด้วยจากการที่ประเทศต่าง ๆ มีข้อตกลง most-favored-nation treatment ซึ่งกันและ



กันนี้ ทำให้โดยทั่วไปอัตราภาษีศุลกากรระหว่างประเทศในยุโรปจึงต่ำสุดเท่าที่เคยเป็นมา

อย่างไรก็ตามภายหลังปี 1873 ได้เกิดภาวะตกต่ำในการเกษตรของยุโรปอย่างมากเป็นพิเศษ โดยระดับราคาทั่วไปต่ำและต่อมาก็ประสบปัญหาโรคพืช โรคสัตว์ และพืชผลเสียหายจากภัยธรรมชาติ แต่ระดับราคาสินค้าเกษตรก็ยังต่ำเพราะสินค้าจากโพ้นทะเลเข้ามาตีตลาด เกษตรกรของยุโรปจึงเริ่มเรียกร้องให้รัฐบาลเข้ามาปกป้องโดยตั้งกำแพงภาษีสินค้าเข้าการเกษตร และต่อมาในประเทศที่อุตสาหกรรมยังไม่ก้าวหน้านัก ก็มีเสียงเรียกร้องให้ปกป้องอุตสาหกรรมแรกตั้งด้วยกำแพงภาษี อัตราภาษีศุลกากรในยุโรปจึงมีแนวโน้มสูงขึ้นใหม่นับแต่ปี 1878 และเป็นเรื่อยมาจนถึงสงครามโลกครั้งที่ 1 ทั้งนี้ในปี 1910 จึงปรากฏว่ามีเพียงชิลีแลตวา, ฟินแลนด์, เดอร์เกิ และอังกฤษเท่านั้นที่ยังคงดำเนินนโยบายการค้าเสรีอยู่

นอกจากการตั้งกำแพงภาษีแล้ว ประเทศต่าง ๆ ก็เริ่มใช้เครื่องมือพิเศษเพื่อกีดกันสินค้าต่างประเทศจากการเข้ามาแข่งขันอีกด้วย ตัวอย่างเช่นฝรั่งเศสมีอัตราภาษีสินค้าเข้า 2 อัตราคืออัตราสูงสุดกับต่ำสุด ซึ่งฝรั่งเศสจะคิดอัตราต่ำสุดกับประเทศที่มีสัญญาเป็น most-favored-nation กัน และถ้าเป็นประเทศอื่นก็คิดอัตราสูงสุด การนำเข้าสินค้าบางอย่างก็ถูกห้ามเพื่อลดการแข่งขันจากต่างประเทศ โดยอาจอ้างเหตุผลต่าง ๆ นา ๆ เช่น ในปี 1885 เยอรมันห้ามเนื้อหมูจากสหรัฐฯ เข้าประเทศโดยอ้างว่าเพื่อความปลอดภัยด้านสุขภาพ เป็นต้น การห้ามนำเข้านี้บางครั้งก็ทำเพื่อป้องกันมิให้ชาติหนึ่งชาติใดนำผลผลิตส่วนเกินของตนมาทุ่มตลาดด้วยราคาต่ำมาก และบางครั้งอัตราภาษีก็ถูกกำหนดให้ต่ำมากแก่สินค้าที่มีคุณสมบัติบางอย่างโดยเฉพาะเพื่อเอื้อประโยชน์แก่ประเทศที่อยู่ในฐานะที่ชอบพอกันเป็นพิเศษเท่านั้น เช่น เยอรมันกำหนดอัตราภาษีต่ำมากสำหรับโคที่เลี้ยงในระดับความสูง 1,000 เมตรเหนือระดับน้ำทะเลขึ้นไปเพื่อเอื้อประโยชน์แก่สวิสเซอร์แลนด์เป็นพิเศษ เป็นต้น

นอกจากการดำเนินการเกี่ยวกับกำแพงภาษีเข้าแล้ว รัฐบาลของประเทศต่าง ๆ ยังมีการส่งเสริมสินค้าออกด้วยการจ่ายเงินอุดหนุนการผลิต และลดอัตราค่าขนส่งด้วย

รถไฟหรือเรือลงให้ด้วย จากการดำเนินนโยบายเหล่านี้โดยเฉพาะการปกป้องการผลิตภายในประเทศนั้น ได้เป็นผลให้เกิดสงครามกำแพงภาษี ( Tariff War ) ขึ้นคือมุ่งกีดกันชาติใดชาติหนึ่งเป็นพิเศษด้วยกำแพงภาษี เช่นในกรณีของฝรั่งเศสกับอิตาลีนั้นเป็นกรณีที่รุนแรงที่สุด โดยแต่ละชาติเชื่อว่าถูกกีดกันเป็นพิเศษจากอีกฝ่ายหนึ่ง จึงกำหนดอัตราภาษีนำเข้าหนักที่สุดกับสินค้าของอีกฝ่ายและใช้วิธีการชดเชยวางสินค้าเข้าทุกชนิด(เกิดในช่วง 1888-1899) สงครามกำแพงภาษีอีกคู่หนึ่งก็คือระหว่างรัสเซียกับเยอรมันในช่วง 1879-1894 ระหว่างฝรั่งเศสกับสวีเดนในช่วง 1893-1895 และระหว่างเยอรมันกับแคนาดาในช่วง 1897-1910

ผู้ที่ไม่เห็นด้วยกับกำแพงภาษีนั้นได้โจมตีว่า กำแพงภาษีก่อให้เกิดการผูกขาดและการรวมหัวกันตั้งราคาขาย เพราะการปกป้องการผลิตในประเทศอย่างมากทำให้มีการผูกขาดและตั้งราคาโดยไม่ต้องกลัวการแข่งขันจากต่างประเทศ ยิ่งกว่านั้นกำแพงภาษียังทำให้ราคาสินค้าในตลาดภายในประเทศสูงขึ้นด้วย อย่างไรก็ตามก็มีผู้สนับสนุนให้มีกำแพงภาษีโดยอ้างว่ากำแพงภาษีทำให้อุตสาหกรรมตั้งใหม่สามารถตั้งตัวได้ และเป็นวิธีการที่จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถทางเศรษฐกิจและการทหารของชาติ ยิ่งกว่านั้นยังอ้างด้วยว่ากำแพงภาษีในยุคนี้ไม่สูงเกินไปจนถึงกับทำให้การค้าระหว่างประเทศหยุดชะงัก และการแบ่งงานกันทำตามความชำนาญเฉพาะระหว่างชาติก็ยิ่งเกิดขึ้นได้แม้จะมีกำแพงภาษีก็ตาม

## 6. การพัฒนาด้านการติดต่อสื่อสารและการตลาด

ด้วยการแบ่งงานกันทำที่มากขึ้นทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ และผลที่ตามมาซึ่งทำให้คนต้องพึ่งตลาดมากขึ้นในการหาสินค้ามาสนองความต้องการ จึงจำเป็นต้องมีการปรับปรุงวิธีการติดต่อสื่อสารและวิธีการตลาดให้ดีขึ้นไปอีก ธุรกิจต้องการรู้ว่าราคาเปลี่ยนไปวันต่อวันอย่างไร และต้องการหาวิธีที่จะติดต่อสั่งซื้อให้ได้รวดเร็วก่อนที่สภาพการค้าจะเปลี่ยน ส่วนผู้บริโภคก็ต้องการรู้ราคาทั่วไปเพื่อประกอบการตัดสินใจ นอกจากนั้นทุกฝ่าย

ต่างก็ต้องการตลาดที่แน่ใจว่าจะซื้อหรือขายได้เสมอและราคาเป็นไปโดยเสรีไม่มีการผูกขาด

การปรับปรุงที่สำคัญที่สุดในการติดต่อสื่อสารในช่วงจากปลายศตวรรษที่ 18 ถึงปลายศตวรรษที่ 19 ก็คือการขยายบริการไปรษณีย์ออกไป และการนำเอาโทรเลขมาใช้ ตลอดจนการออกหนังสือพิมพ์รายวันราคาถูก ทั้งนี้โดยที่ก่อนปี 1800 นั้นการขนส่งจดหมายทำโดยกิจการเอกชน แต่หลังจากปี 1800 รัฐบาลของประเทศส่วนใหญ่ได้เข้าจัดบริการไปรษณีย์เองโดยคิดค่าบริการในอัตราต่ำลง มีการปรับปรุงและขยายบริการออกไปอย่างกว้างขวางทั่วถึงและจัดส่งได้รวดเร็วโดยทางรถไฟ การเปลี่ยนแปลงนี้มีความสำคัญยิ่งเพราะความรวดเร็วในการสื่อสารทำให้เป็นประโยชน์ต่อการตัดสินใจทางธุรกิจอย่างถูกต้อง ซึ่งการประดิษฐ์โทรเลข(ปี 1844)และโทรศัพท์(ปี 1876)ขึ้นใช้นั้นได้ยิ่งทวีความสะดวกในการติดต่อสื่อสารให้มากยิ่งขึ้นไปอีก

ยิ่งกว่านั้นข่าวสารต่าง ๆ ที่มีความสำคัญต่อธุรกิจยังแพร่กระจายไปอย่างรวดเร็วด้วยการมีหนังสือพิมพ์ราคาถูกเกิดขึ้นด้วย แต่เดิมก่อนปี 1800 นั้นหนังสือพิมพ์ยังมีราคาแพงและอ่านกันได้แต่ผู้มีเงินเท่านั้น การประดิษฐ์แท่นพิมพ์แบบใหม่และนำไปใช้พิมพ์หนังสือพิมพ์ในปี 1812 ช่วยลดต้นทุนลงมากและการขายเนื้อที่โฆษณาในหนังสือพิมพ์ก็ช่วยให้ได้รายได้อีกทางหนึ่ง ดังนั้นในกลางศตวรรษที่ 19 หนังสือพิมพ์ราคาถูกจึงมีแพร่หลายและช่วยสื่อข่าวสารที่เป็นประโยชน์ต่อทั้งนักธุรกิจและผู้บริโภคเป็นอย่างดี

สำหรับการพัฒนาด้านการตลาดนั้น ช่างฝีมือที่เคยผลิตและขายสินค้าในร้านของตนเองค่อย ๆ หดไป(แม้ว่าในบางกิจการเช่นช่างตัดเสื้อและช่างทำรองเท้าจะหดไปช้ามาก็ตาม) และพ่อค้าเร่ซึ่งนำสินค้ามาขนิบ ๆ ละเล็กละน้อยไปขายก็เริ่มไม่อาจทำหน้าที่ได้พอกับความต้องการของตลาด ด้วยเหตุนี้จึงมีร้านค้าปลีกเกิดขึ้นแทนที่มากขึ้นเรื่อย ๆ โดยเฉพาะ

ภายหลังปี 1800 เป็นต้นมาซึ่งจะเป็นร้านแบบที่มีสินค้าจำเป็นขายเกือบทุกชนิด ต่อมาร้านค้าก็มีขึ้นในลักษณะของห้างสรรพสินค้า ( Department Store ) ซึ่งใช้วิธีการปิดประกาศราคา ซึ่งตายตัวต่อรองไม่ได้และมีสินค้ามากมายหลายชนิดจำหน่าย นอกจากนี้จะเกิดร้านค้าปลีกทั่วไป ซึ่งเป็นกิจการแสวงกำไรแล้ว ยังมีการก่อตั้งสหกรณ์ผู้บริโภคขึ้นอีกด้วย โดยองค์การแรกเริ่มคือสหกรณ์รอสเชล ( Rochdale ) ในอังกฤษในปี 1844 ซึ่งเป็นต้นแบบของสหกรณ์ทั่วโลกต่อมา กิจการสหกรณ์ขึ้นด้วยการออกหุ้นขายแก่สมาชิกโดยไม่จำกัดจำนวน สหกรณ์จะขายสินค้าแก่สมาชิกในราคาตลาด แต่ในทอนมปลายปีจะปันผลกำไรให้แก่สมาชิกตามส่วนซื้อ จากความสำเร็จของสหกรณ์รอสเชลทำให้เกิดกิจการสหกรณ์ขึ้นเป็นจำนวนมากในยุโรปตะวันตก ซึ่งทำกิจการทั้งด้านการผลิตและการจำหน่ายสินค้า

การพัฒนาในด้านการตลาดที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งนั่นก็คือการที่เกิดชนกลางระหว่างผู้ผลิตกับพ่อค้าปลีก ได้แก่พ่อค้าขายส่งซึ่งมีความสำคัญขึ้นมากเพราะการที่ในระยะนี้พ่อค้าปลีกไม่ได้เป็นผู้ผลิตสินค้าเองทำให้เกิดปัญหาการติดต่อกับโรงงานอุตสาหกรรมในการจะให้สินค้ามาขายสอดคล้องกับความต้องการแต่ละช่วงเวลาซึ่งไม่เหมือนกัน บางเวลาต้องการมาก บางเวลาต้องการน้อย ซึ่งผู้ผลิตก็ไม่อาจรับการผลิตให้เป็นไปตามความต้องการนี้ได้ง่ายนัก ด้วยเหตุนี้จึงจำเป็นต้องมีชนกลางคือพ่อค้าขายส่งซึ่งจะจัดตั้งโกดังเก็บสินค้าไว้ในเขตต่าง ๆ แล้วจัดสรรขายแก่พ่อค้าปลีกได้ตรงกับความต้องการในแต่ละช่วงเวลา