



การขยายตัวของสวนยางบนคาบสมุทรมลายูและรัฐสยามตาม เส้นทางรถไฟภาคใต้ พลวัตความสัมพันธ์ของ ชาวจีนกุลีจีนและพ่อค้ายางสิงคโปร์

The expansion of rubber plantations on the Malay Peninsula and the Siamese states along the southern railway route, The dynamics of the relationship between Chinese coolies and Singaporean rubber merchants

ยุทธियง ลิ้มเลิศวาที¹ และ ณรงค์ เพ็ชรประเสริฐ²

วันรับ: 6 กุมภาพันธ์ 2567 วันแก้ไข: 29 มีนาคม 2567 ยอมรับ: 20 เมษายน 2567

บทคัดย่อ

การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ในยุโรปและสหรัฐอเมริกาต้นศตวรรษที่ 20 เป็นปัจจัยที่ทำให้มีการขยายตัวของสวนยางในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะในพื้นที่อาณานิคมมลายูของอังกฤษ นักธุรกิจพ่อค้าอังกฤษเห็นโอกาสทางเศรษฐกิจในช่วงของการเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ ความต้องการวัตถุดิบยางพารามีการขาดแคลน ทำให้บริษัทของอังกฤษจำนวนมากได้เข้ามาลงทุนทำสวนยางเชิงพาณิชย์ในอาณานิคมมลายู ช่วงก่อนสงครามโลกครั้งที่ 1 โดยมีพ่อค้านักธุรกิจชาวจีนในสิงคโปร์และมลายูเป็นผู้บริหารจัดการฝั่งของอุปทานยางพารา ดูแลการปลูกยางการผลิตวัตถุดิบเพื่อป้อนให้กับอุตสาหกรรมรถยนต์ในยุโรปและสหรัฐอเมริกา รัฐบาลอาณานิคมอังกฤษได้ให้การส่งเสริมในการจัดหาที่ดินค่าเช่าราคาถูกและแรงงานกุลีชาวจีนและอินเดียใต้ จนทำให้พื้นที่อาณานิคมมลายูได้กลายเป็นผู้ผลิตยางพารามากที่สุด เมื่อยางพาราเป็นพืชเศรษฐกิจความมั่งคั่งใหม่ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในต้นศตวรรษที่ 20 ทำให้พระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี (คอซิมบี๊ ณ ระนอง) เห็นโอกาสทางธุรกิจที่รัฐสยามควรให้การส่งเสริม ได้ให้กระทรวงการต่างประเทศของรัฐสยาม ประสานงานทางการทูตไปยังอังกฤษเพื่อขอซื้อพันธุ์ยางพารานำเข้ามาปลูกในรัฐสยาม และในช่วงเวลาดังกล่าวรัฐบาลสยามมีการสร้างเส้นทางรถไฟในภาคใต้โดยใช้แรงงานกุลีชาวจีนเข้ามาสร้างทางรถไฟขณะเดียวกันรัฐบาลสยามได้มีนโยบายส่งเสริมให้ชาวจีนเข้ามาทำสวนยางในพื้นที่ป่าสองข้างทางรถไฟในภาคใต้เพื่อเป็นสินค้าส่งออก กลุ่มชาวจีนผู้เจียนซึ่งมีประสบการณ์การทำ

¹ หลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์สาขาเศรษฐศาสตร์การเมืองระหว่างประเทศและการพัฒนา, คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต (ผู้ประพันธ์บทความ)

² อาจารย์ที่ปรึกษา, คณะบดีคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต



สวนยางมาจากรัฐประอาณานิคมมาลายูของอังกฤษได้อพยพเข้ามาตั้งชุมชนสวนยางในจังหวัดนครศรีธรรมราช ความสัมพันธ์ของชาวจีนจากอาณานิคมและพ่อค้าสิงคโปร์นั้นมีโครงสร้างความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการส่งออกยางพาราของไทยมาตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่1 จนในเวลาต่อมาเมื่ออุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นเติบโตและขยายตัว ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นได้เข้ามาซื้อวัตถุดิบยางพาราโดยตรงจากประเทศไทยโดยไม่ผ่านพ่อค้าคนกลางจากตลาดสิงคโปร์

คำสำคัญ: กุสึชาวจีน, ยุคตื่นยาง , รัฐสยาม, อาณานิคมช่องแคบ, พ่อค้าชาวจีนสิงคโปร์

Abstract

The growth of the automobile industry in Europe and the United States in the early 20th century was a factor in rubber plantation expansion in Southeast Asia, particularly in areas of the British Malayan colony. British businessmen foresaw economic opportunities during the automobile industry's growth. There was a shortage of supply for raw rubber materials, which enabled several British companies to invest in commercial rubber plantations in the Malayan colony before World War I. The rubber supply side was managed by Chinese businessmen in Singapore and Malaya. They oversaw rubber cultivation and the production of raw materials to supply the automobile industry in Europe and the United States. The British colonial government promoted the acquisition of cheap land and Chinese and South Indian coolie laborers. In doing so, the Malayan colony became the largest producer of rubber. Rubber became a new wealth economic crop in Southeast Asia in the early 20th century. This made Phraya Ratsadanupradit realized the business opportunities that the Siamese state should promote. He suggested the Ministry of Foreign Affairs of the State of Siam diplomatically coordinated with England to request the purchase of imported rubber varieties to be planted in the state of Siam. During that time, the Siamese government built a railway line in the south, using the labor of Chinese coolies to build the railway. At the same time, the Siamese government had a policy to encourage Chinese people to plant rubber in forest areas on either side of the railway in the south as an export product. A group of Fuzhou



Chinese who had experience in rubber plantations from the British Malayan colony of Perak immigrated to establish a rubber plantation community in Nakhon Si Thammarat province. The relationship between the Chinese from the colony and the Singapore merchants had a structure that related to the Thai rubber export business since after World War I. Later, the growth and expansion of the Japanese automobile industry allowed the industry to purchase rubber raw materials directly from Thailand and bypass middlemen from the Singaporean market.

Keywords: Chinese Coolie, Rubber Boom, Siam State, Strait Settlements, Singapore Merchants

1. บทนำ

มีคำถามเกิดขึ้นในสังคมไทยสำหรับผู้สนใจศึกษาการขยายพื้นที่การปลูกยางพาราพืชเศรษฐกิจที่เป็นสินค้าโภคภัณฑ์เพื่อใช้เป็นวัตถุดิบทำล้อยางของอุตสาหกรรมรถยนต์โลก โดยในปัจจุบันประเทศสิงคโปร์ไม่ได้มีการปลูกสวนยางพาราแต่ทำไมประเทศสิงคโปร์ก็ยังเป็นผู้มีบทบาทในตลาดการค้ายางในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และการซื้อขายยางพารายังมีการอ้างอิงราคากลางในตลาดสิงคโปร์ แม้บทบาทของตลาดสิงคโปร์อาจจะลดน้อยลงบ้างแล้วเพราะการเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นและจีน สิงคโปร์มีพัฒนาการยกระดับเป็นตลาดที่ใหญ่หลังสงครามโลกครั้งที่สองกันมาได้อย่างไร ธุรกิจการค้ายางพาราในแหลมมาลายูมีโครงสร้างความสัมพันธ์ที่ความเชื่อมโยงกับพ่อค้าตลาดยางของสิงคโปร์อย่างไร คำถามดังกล่าวในบทความนี้ได้ศึกษาและตอบคำถามเพื่อให้เห็นภาพในธุรกิจการค้ายางพารา ความสัมพันธ์ของพ่อค้ายางพาราสิงคโปร์และแรงงานกุลิชาวจีนพ่อค้ายางชาวจีนในห้องถิ่นที่มีความสัมพันธ์เชื่อมโยงกัน โดยศึกษาวิจัยจากการวิเคราะห์ข้อมูลด้านเอกสาร (Documentary Research) จากเอกสารชั้นต้น เอกสารชั้นรอง งานบทความวิชาการงานวิจัยที่ได้ศึกษาบทบาทกุลิชาวจีนในอุตสาหกรรมสวนยางมาลายูของสถาบันการศึกษาสิงคโปร์และมาเลเซีย รวมทั้งงานทางด้านวิชาการประเทศไทย และการเก็บข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงคุณภาพโดยตรงจากผู้บริหาร นักธุรกิจยางพาราในพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทย

และหากมิได้ทำความเข้าใจในพัฒนาการและการขยายตัวของอุตสาหกรรมยางพาราในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในช่วงปลายศตวรรษที่ 19 และต้นศตวรรษที่ 20 เราอาจจะมองไม่เห็นบทบาทความสำคัญของสิงคโปร์ในการเป็นผู้บุกเบิกพืชเศรษฐกิจยางพาราในภูมิภาคนี้ บทความนี้ได้ให้ ภาพมิติประวัติศาสตร์เศรษฐกิจการเติบโตอุตสาหกรรมสวนยางพาราเชิงพาณิชย์ที่ขยายตัวครอบคลุม ทั่วภูมิภาค



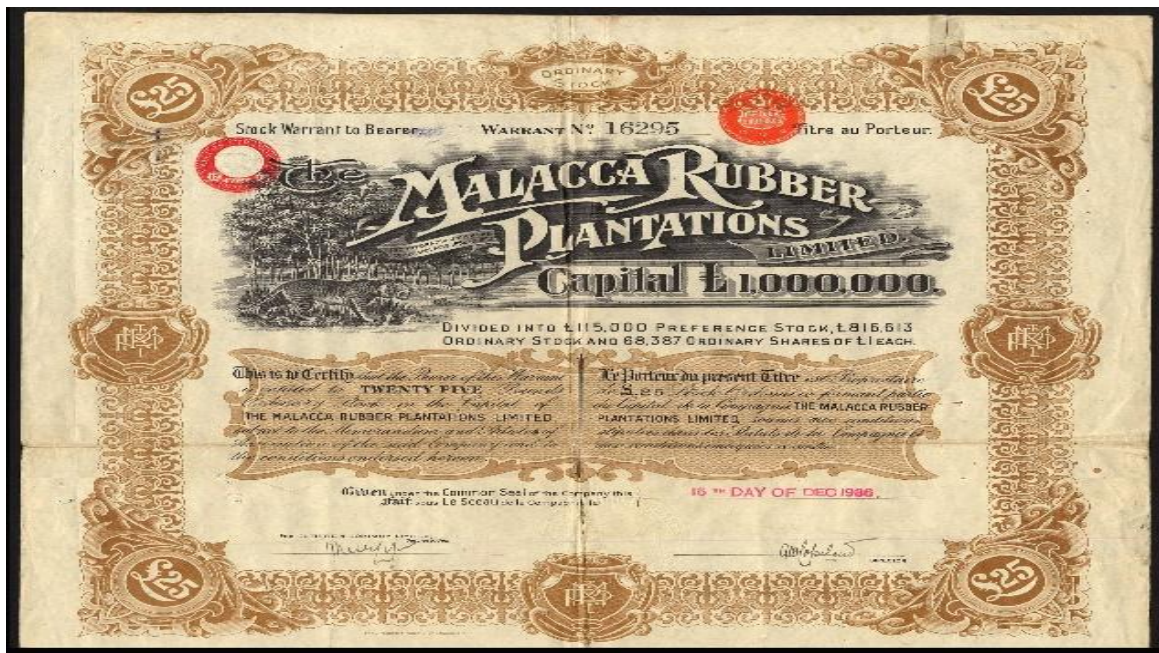
มาลาญจนถึงประเทศไทยในช่วงการสร้างรัฐชาติสมัยใหม่รัชกาลที่ 5 ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับการปฏิรูปเศรษฐกิจ การบุกเบิกทำเส้นทางรถไฟในภาคใต้ ที่มีบทบาทของพ่อค้าจีนกุสินเข้ามาเป็นพลังขับเคลื่อนปลูกพืชเศรษฐกิจยางพาราเพื่อเป็นสินค้าส่งออกของประเทศไทย ถึงแม้ว่าทุกวันนี้สวนยางพาราในสิงคโปร์อาจไม่มีอีกแล้วเพราะได้ปรับเปลี่ยนยกระดับไปเป็นศูนย์กลางทางการเงินและการบริการขนส่งของภูมิภาค แต่ในประเทศไทยกลับเป็นผู้ผลิตยางพาราอันดับหนึ่งของโลก ทั้งที่การทำสวนยางเชิงพาณิชย์ของสิงคโปร์นั้น มีการส่งเสริมบุกเบิกปลูกยางพาราก่อนรัฐสยาม เพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ในยุโรปและสหรัฐอเมริกาในต้นศตวรรษที่ 20 สินค้ายางพาราของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นสินค้าโภคภัณฑ์ (Commodities) ที่ต้องผ่านสิงคโปร์เพื่อไปสู่ผู้บริโภคคืออุตสาหกรรมรถยนต์ของโลกในช่วงเวลานั้น วัตถุดิบยางพาราได้รวบรวมไปจากอาณานิคมมาลาญอังกฤษ อาณานิคมของดัตช์ในอินโดนีเซียและรัฐสยาม ได้ถูกส่งไปรวมเป็นสินค้าเพื่อการส่งออกในตลาดสิงคโปร์ นั้นหมายถึงสินค้าที่ตัวสินค้ามีมาตรฐานเดียวกันทั่วโลกไม่ว่าใครจะเป็นผู้ผลิตก็ตาม ทำให้ราคาสินค้าของโภคภัณฑ์นั้นถูกกำหนดโดยอุปสงค์และอุปทานของตลาดโลก ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ มีการปรับเปลี่ยนไปในทิศทางเดียวกันทั่วโลก ดังเช่น น้ำมัน ข้าว ทองแดง ข้าวสาลี กาชาธรรมชาติ น้ำตาล ยางพาราฯ (สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงสิงคโปร์, 2564)

2. การระดมเงินทุนของอังกฤษเพื่อการลงทุนปลูกยางพาราในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

การบุกเบิกอุตสาหกรรมสวนยางเชิงพาณิชย์ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพื่อปลูกยางพาราเป็นสินค้าวัตถุดิบป้อนให้กับอุตสาหกรรมรถยนต์ของยุโรปและสหรัฐอเมริกาในปลายศตวรรษที่ 19 อาณานิคมมาลาญนั้นถือเป็นพื้นที่ที่มีการบริหารจัดการบุกเบิกและมีการลงทุนจากอังกฤษ โดยมีเป้าหมายเพื่อให้ยางพาราเป็นพืชเศรษฐกิจในเชิงพาณิชย์ป้อนเป็นวัตถุดิบรองรับอุตสาหกรรมรถยนต์ในยุโรปและในสหรัฐอเมริกาในช่วงปลายทศวรรษที่ 19 ถึงทศวรรษแรกของศตวรรษที่ 20 เพราะมีสถานะอุปสงค์ความต้องการที่สูงมาก พ่อค้านักธุรกิจของอังกฤษเห็นโอกาสในทางเศรษฐกิจ มองเห็นว่ายางพาราเป็นวัตถุดิบที่จำเป็นของอุตสาหกรรมรถยนต์ที่กำลังเติบโต จึงได้มีการระดมเงินมาลงทุนในธุรกิจสวนยาง ขณะเดียวกันที่ดินในอาณานิคมนั้นอยู่ภายใต้อำนาจของรัฐบาลอาณานิคมอังกฤษ การเห็นโอกาสของผลกำไรจากการลงทุนปลูกยางพาราในอาณานิคม มีแรงจูงใจจากการเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ในยุโรปและสหรัฐอเมริกาที่มีความต้องการบริโภควัตถุดิบยางพารา แต่อุตสาหกรรมปลูกยางพาราต้องใช้เวลาในการปลูกถึง 7 ปีกว่าที่จะได้ผลผลิต ทำให้มีการลงทุนปลูกยางในแปลงขนาดใหญ่ในรูปแบบอุตสาหกรรมสวนยางเชิงพาณิชย์ ในปี พ.ศ. 2449 มีข้อมูลในตราสารเพื่อการระดมทุนของบริษัทสวนยางยางมะละกาซึ่งแสดงรายละเอียดให้เราได้เห็นในกิจกรรมทางเศรษฐกิจของนักลงทุนจากอังกฤษในการศึกษาจากเอกสารตราสารการลงทุนของบริษัทสวนยางมะละกา ซึ่งเป็นเอกสารการระดมเงินลงทุนจากตลาดทุนในมหานครลอนดอนในปี พ.ศ. 2449 ได้ให้ข้อมูลเอาไว้ว่าบริษัทสวนยางมะละกาจำกัด จัดทะเบียนเมื่อวันที่ 18



มกราคม พ.ศ. 2449 และภายในปี พ.ศ. 2461 ได้ครอบครองพื้นที่ประมาณ 25,000 เอเคอร์ และพื้นที่จำนวน 16,500 เอเคอร์ ใช้เพื่อปลูกยางพาราซึ่งส่วนใหญ่เป็นกรรมสิทธิ์ถาวรจากพระมหากษัตริย์เครือจักรภพอังกฤษ เงินทุน 1,000,000 ปอนด์ และในเอกสารตราสารการลงทุนดังตัวอย่างที่นำมาให้เห็นนั้น ได้ระบุไว้ในเอกสารตราสารการลงทุนว่าเป็นการปลูกยางพาราในประเทศมาลายา หมวดการลงทุนด้านสวนยาง มีการบริหารจัดการทำตราสารขึ้นที่ลอนดอน (Scripeworld, 2023)



รูปที่ 1 เอกสารตราสารการลงทุน
ที่มา: Scripeworld, 2023

เอกสารตราสารการลงทุนนี้เพื่อสร้างสวนยางขนาดใหญ่ในที่ดินของอาณานิคมอังกฤษ มีการลงนามจัดทำใบตราสารระดมทุนทำในกรุงลอนดอน ภายใต้อำนาจของกรรมสิทธิ์ที่ดินจากพระมหากษัตริย์เครือจักรภพอังกฤษ แต่ปลูกยางพาราในพื้นที่รัฐยะโฮร์ ซึ่งปัจจุบันคือรัฐทางใต้ของประเทศมาเลเซียอยู่ติดกับประเทศสิงคโปร์ ตราสารฉบับนี้ทำให้เราเห็นอุตสาหกรรมสวนยางขนาดใหญ่ของนักธุรกิจและการลงทุนจากอังกฤษร่วมกับนักธุรกิจชาวจีนเปอรานากัน (Peranakan) ในมะละกา มีการบริหารจัดการในรูปแบบบริษัทเอกชนขนาดใหญ่ อย่างบริษัทของ The Malacca Rubber Plantation Limited เพื่อทำการปลูกยางพาราเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ มิใช่การทำสวนยางขนาดเล็กในระดับครอบครัวของชาวพื้นเมือง แต่เพื่อรองรับการบริโภคยางที่มีความต้องการวัตถุดิบจำนวนมากในช่วงก่อนหน้าสงครามโลกครั้งที่ 1 ซึ่งพบว่าในปี ค.ศ. 1900 มีปริมาณรถยนต์มีการบริโภคของโลกที่ผลิตจากยุโรปและสหรัฐอเมริกาประมาณ 10,000 คัน แต่หลังปี ค.ศ. 1900 ถึงปี 1914 ก่อนที่จะมีสงครามโลกครั้งที่ 1 มีปริมาณรถยนต์ที่ผลิตออกมามากถึง 2.5 ล้านคัน ด้วยระยะเวลาเพียง 14 ปี เราได้เห็นการเติบโตของรถยนต์เพิ่มสูงขึ้นถึง 25,000 เปอร์เซนต์ การเติบโตขยายตัวของปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มมากถึงสองล้านห้า



แสนคัน จึงนำไปสู่ความต้องการวัตถุดิบจำนวนมาก ทำให้พื้นที่การปลูกยางพาราได้ขยายตัวในอาณานิคมมาลายูพื้นที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้และพื้นที่การปลูกยางของรัฐสยาม (Gliech, 2015) เมื่อมีความต้องการวัตถุดิบยางพาราจำนวนมากเพื่อป้อนเข้าสู่อุตสาหกรรมรถยนต์ของโลกในช่วงเวลานั้น นำมาสู่การขยายการลงทุนในอาณานิคมมาลายูและทำให้พืชเศรษฐกิจยางพารามีการขยายตัวการลงทุนการปลูกไปอย่างกว้างขวางในภูมิภาค บทบาทของนักธุรกิจชาวจีนในมาลายูคนสำคัญคือ Tan Chay Yan เป็นชาวจีนเปอรานากันรุ่นที่สาม ซึ่งครอบครัวของตนชียาน มีความสัมพันธ์ที่ดีกับราชสำนักของรัฐสยาม ถือเป็นผู้อุปถัมภ์อุตสาหกรรมสวนยางในพื้นที่ของมะละกาและเป็นักธุรกิจคนสำคัญที่มีการบริหารการลงทุนและบุกเบิกสวนยาง (Rubber Plantation) ขนาดใหญ่ที่สุดของโลกในช่วงเวลานั้น มีการขยายพื้นที่การปลูกมีการลงทุนและมีกลไกตลาดที่แน่นอนรองรับเพื่อผลิตวัตถุดิบยางพาราป้อนขายให้กับอุตสาหกรรมรถยนต์ในช่วงเวลานั้น การลงทุนของบริษัท Malacca Rubber Plantation Limited ทำให้เกิดความเชื่อมั่นในการปลูกพืชเศรษฐกิจยางพาราในเชิงพาณิชย์ในแหลมมาลายู มีการขยายตัวของสวนยางแปลงใหญ่มากขึ้น ถือได้ว่าพืชเศรษฐกิจยางพาราได้มาเปลี่ยนพืชเศรษฐกิจที่เคยปลูกในพื้นที่แถบนี้ซึ่งเคยมีเครื่องเทศ พริกไทย กานพลู ที่เคยเป็นพืชเศรษฐกิจภูมิภาคนี้ การขยายตัวของสวนยางจึงเป็นไปอย่างกว้างขวางทั่วทั้งมาลายู โดยเฉพาะในปี ค.ศ. 1910 มีบริษัทของอังกฤษได้มาลงทุนทำสวนยางแปลงใหญ่มากถึงสามสิบกว่าบริษัท (Sutherland, 2009) ที่เข้ามาลงทุนเพื่อปลูกยางพาราด้วยเพราะเห็นโอกาสที่จะสร้างผลกำไรทางธุรกิจได้เป็นจำนวนมากในวันที่อุปทานยางของโลกยังมีน้อยในช่วงของการขยายตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์โลกก่อนสงครามโลกครั้งที่ 1

ต้นศตวรรษที่ 20 อุตสาหกรรมสวนยางเชิงพาณิชย์ได้ขยายพื้นที่เพิ่มมากขึ้นจากการขยายตัวในการลงทุนของธุรกิจเอกชนบริษัทจากอังกฤษ เพราะมูลค่าของยางพาราถือว่ามียาคาที่สูงเพราะความต้องการการบริโภคมีมากกว่ากำลังการผลิต การปลูกที่ยางพารายังเติบโตไม่ทัน ด้วยมูลค่าราคายางพาราที่แพงทำให้การลงทุนจากอังกฤษมุ่งมาที่ภูมิภาคของอาณานิคมมาลายู อุตสาหกรรมสวนยางเชิงพาณิชย์เติบโตมีการขยายพื้นที่ปลูก ทั้งนี้ก็เพราะในอาณานิคมมาลายูของอังกฤษนั้นมีลักษณะพิเศษที่มีความร่วมมือและแบ่งปันผลประโยชน์ทางธุรกิจกับชาวจีนในสิงคโปร์และในอาณานิคมมาลายูนักธุรกิจชาวจีนเหล่านี้ พวกเขาจะทำหน้าที่บริหารจัดการในพื้นที่การปลูกในท้องถิ่น ได้มีการก่อตั้งเป็นบริษัทตัวแทนที่ทำหน้าที่ปลูกยางผลิตเก็บเกี่ยวผลผลิต บริหารจัดการในระดับต้นน้ำในสวนยางมีการผลิตโรงงานยางพาราอุตสาหกรรมยางแผ่นรมควัน โดยมีการลงทุนจากตลาดทุนในนครลอนดอนของอังกฤษ มีนักธุรกิจอังกฤษมาลงทุนทำสวนยางในภูมิภาคนี้ ถึงมีการกล่าวกันว่าเศรษฐกิจของสิงคโปร์และในมาลายูมีการเติบโตมาจากการเป็นบริษัทสำนักงานตัวแทน เพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการ เป็นสำนักงานตัวแทนที่ดูแลการผลิตในระดับพื้นที่ เพื่อการปลูกยาง การกรีดยาง ผลิตยางแผ่นดิบรมควันและบริหารแรงงานกสิในแปลงของสวนยาง (Ernest, 2557, น.80)

ขณะเดียวกันปัจจัยที่มีส่วนทำให้การขยายตัวของสวนยางในอาณานิคมอังกฤษเป็นไปอย่างรวดเร็วเพราะได้รับสิทธิพิเศษสนับสนุนส่งเสริมจากรัฐบาล



อาณานิคมได้มีการจัดหาที่ดินที่มีต้นทุนสัมปทานที่ไม่แพง จัดหาให้ใช้ที่ดินขนาดใหญ่กับบริษัทที่จดทะเบียนที่ระดมทุนมาจากอังกฤษ มีการแสวงหาที่ดินการให้สิทธิในพื้นที่แปลงขนาดใหญ่เพื่อทำสวนยางตามเส้นทางรถไฟเดิมที่มีการทำเหมืองแร่ โดยได้รับความสะดวกจากรัฐบาลอาณานิคมอังกฤษ มีแรงงานจากภาคใต้ของอินเดียและระบบกสิกรรมชาวจีน ทำให้การเติบโตของสวนยางในอาณานิคมอังกฤษมีการขยายตัวได้ อย่างรวดเร็ว การที่รัฐบาลอาณานิคมอังกฤษอำนวยความสะดวกในเรื่องที่ดินแปลงใหญ่ ส่งเสริมให้การลงทุนจากอังกฤษเข้าถึงการไ้ใช้ที่ดินเพื่อการปลูกยางพาราที่สะดวก ต้นทุนค่าเช่าสัมปทานที่ไม่แพง เพื่อเอื้อต่อแรงจูงใจให้มีการปลูกยางมากขึ้น โดยเฉพาะหลังปี ค.ศ. 1910 ที่ราคายางมีมูลค่าที่สูงในตลาดโลก การใช้ที่ดินเพื่อขยายสวนยางเกิดขึ้นอย่างกว้างขวาง เพราะได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาลอาณานิคมอังกฤษทำให้พื้นที่การปลูกพืชเศรษฐกิจยางพาราขยายตัวไปทั่วคาบสมุทรมาลายู ทำให้ในปี ค.ศ. 1940 พื้นที่ปลูกยางกระจายตัวขยายพื้นที่เพื่อปลูกยางมากถึง 2.1 ล้านเอเคอร์ (5,313,000ไร่) ขณะที่ประเทศไทยในปี ค.ศ. 1941 พื้นที่การปลูกยางมีประมาณ 2,710,000ไร่ (Hagan, 2005, pp. 143-145)

3. การตื่นยางในอาณานิคมอังกฤษทำให้รัฐสยามซื้อพันธุ์ยางพาราจากอาณานิคมอังกฤษมาปลูก

ในช่วงต้นศตวรรษที่ 20 ช่วงเวลาเดียวกันเมื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบสภาพการผลิตของเศรษฐกิจสังคมการเมืองในภูมิภาค ในพื้นที่ของอาณานิคมในมาลายูนั้น มีการลงทุนในอุตสาหกรรมสวนยางพาราของเงินทุนในบริษัทตลาดทุนนครลอนดอน เป็นการลงทุนจากอังกฤษแต่พื้นที่การปลูกยางพาราอยู่ในพื้นที่อาณานิคมมาลายู ซึ่งมีพื้นที่อาณาเขตของรัฐติดต่อกับรัฐสยาม เมื่อมีความต้องการวัตถุดิบยางพาราเพื่อป้อนให้กับการเติบโตอุตสาหกรรมรถยนต์ในยุโรปและสหรัฐอเมริกา การเห็นโอกาสทางเศรษฐกิจเชิงพาณิชย์ของอังกฤษเพราะความต้องการวัตถุดิบยางพาราในยุคเริ่มต้นของอุตสาหกรรมยานยนต์โลกนั้นมีความต้องการมาก ทำให้พ่อค้านักธุรกิจอังกฤษและพ่อค้าชาวจีนเปอร์านากันเห็นประโยชน์กำไรและความมั่งคั่งเชิงพาณิชย์จากอุปทานที่ยังมีน้อย การสร้างอุตสาหกรรมสวนยางพาราจึงมีการขยายพื้นที่ไปอย่างกว้างขวางในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในบริบททางสังคมของช่วงเวลาเดียวกัน เมื่อเปรียบเทียบสภาพเศรษฐกิจการเมืองไทยในเวลานั้น วิธีการผลิตเศรษฐกิจสังคมของรัฐสยามสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวสภาพสังคมเศรษฐกิจของรัฐชาติสยามยังไม่มี การสร้างทางรถไฟลงไปยังภาคใต้ วิธีการผลิตเพื่อปลูกพืชเศรษฐกิจนั้น หากเปรียบเทียบกับรัฐของอาณานิคมอังกฤษที่อยู่ติดกับภาคใต้ของรัฐสยามซึ่งในรัฐสยามสมัยรัชกาลที่ 5 ได้ปรับเปลี่ยนโครงสร้างวิธีการผลิตให้มีการเลิกทาสด้วยวิธีละมุนละม่อมมาตลอด เกือบสามทศวรรษหลังสนธิสัญญาเบาว์ริงจากระบบการผลิตแบบไพร่ทาส เพื่อปรับเปลี่ยนโครงสร้างทางสังคมดังกล่าวจนมีการประกาศเลิกทาส เพื่อให้วิธีการผลิตทางเศรษฐกิจเปิดกว้างให้ระบบแรงงานของไพร่ได้มีโอกาสทำการผลิตสร้างสรรค์ทางเศรษฐกิจ และรัฐสยามในปี พ.ศ. 2448ได้มีการออกพระราชบัญญัติเลิกทาสเรียกว่า “พระราชบัญญัติทาส ร.ศ.124 (พ.ศ. 2448)”



ให้มีการเลิกทาสและเด็กที่เกิดจากพ่อแม่ที่เป็นทาสไม่เป็นทาสอีกต่อไป การซื้อขายทาสเป็นโทษทางอาญา (สำนักงานปลัดกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม, 2561) เราเห็นได้ว่าช่วงบริบทเวลาเดียวกันในราชอาณาจักรของสยามมิ่งจะมีการออกพระราชบัญญัติเลิกทาส เพื่อให้มีการปฏิรูปโครงสร้างทางเศรษฐกิจเพื่อปูทางเข้าสู่รัฐชาติสมัยใหม่ แต่ในพื้นที่อาณานิคมอังกฤษในมาลายู กลับมีการลงทุนอุตสาหกรรมเชิงพาณิชย์ มีเงินทุนจากตลาดการลงทุนของอังกฤษไหลเข้ามาลงทุนเพื่อสร้างอุตสาหกรรมสวนยางพาราแปลงใหญ่ สภาพการผลิตได้เคลื่อนตัวเป็นทุนนิยมมีการจ้างงานแรงงานจากกาลีจีนแรงงานจากอินเดียใต้ ทำการผลิตวัตถุดิบยางพาราเพื่อป้อนให้กับความต้องการของอุตสาหกรรมยานยนต์ของยุโรป มีการบริหารการผลิตในระดับอุตสาหกรรมแปลงปลูกขนาดใหญ่ โดยมีความร่วมมือทางธุรกิจของนักธุรกิจชาวจีนในอาณานิคมของมาลายู มีการบริหารจัดการการผลิตในระดับอุตสาหกรรมเพื่อผลิตยางพาราเพื่อการส่งออกเป็นการเฉพาะแล้ว ก่อนที่ประเทศไทยจะสร้างเส้นทางรถไฟไปยังภาคใต้ นั้นหมายถึงการผลิตยางพาราในระดับอุตสาหกรรมในแปลงการผลิต ขนาดใหญ่มีการใช้พื้นที่จำนวนมากบริหารจัดการโดยบริษัทเอกชนมีพื้นที่การทำสวนยางในมะละกา รัฐยะโฮร์ ซึ่งมีพื้นที่ติดกับเกาะสิงคโปร์

ส่วนบริษัทอุตสาหกรรมสวนยางพาราในสิงคโปร์ มีผู้บุกเบิกซึ่งเป็นนักธุรกิจชาวจีนที่มีบทบาทคนสำคัญคือ ลิมนีซุน (Lim Nee Soon) เขาเป็นชาวจีนที่เกิดในเกาะสิงคโปร์ ทำงานเป็นผู้จัดการ United Singapore Rubber Estates Ltd และ Sembawang Rubber Estates ลิมนีซุน ได้รับการยกย่องเป็นนักธุรกิจราชาสับปรดและสวนยางบนเกาะสิงคโปร์ หลังจากราคายางในตลาดโลกพุ่งขึ้นสูงสุดในช่วงปี ค.ศ. 1910 ลิมนีซุนได้บุกเบิกลงทุนทำสวนยางบนเกาะสิงคโปร์มีพื้นที่ครอบคลุมถึง 6,000 เอเคอร์ และขยายการปลูกยางเชิงพาณิชย์มาถึงรัฐยะโฮร์ ลิมนีซุนถือเป็นนักธุรกิจชาวจีนสิงคโปร์ที่ได้มีการลงทุนขยายการปลูกยางมากกว่า 20,000 เอเคอร์ (ประมาณ 50,000 ไร่) (Art, 2015)

การเติบโตของสวนยางในมาลายูและการขยายการลงทุนในสวนยางเชิงพาณิชย์ของอังกฤษ ทำให้มีความต้องการแรงงานมีแรงงานจากภาคใต้ของอินเดีย มีแรงงานกาลีชาวจีนโดยเฉพาะได้มีการเคลื่อนย้ายประชากรจากประเทศจีนออกสู่ทะเลด้านใต้หรือหนานหยาง (ยูทียิง ลัมเลิสวาทิ, 2563, น. 21) ชาวจีนในชนบทบริเวณชายฝั่งทะเลภาคใต้ของจีนจากมณฑลฝูเจี้ยน การเดินทางออกนอกประเทศของกาลีชาวจีน จะเดินทางออกนอกประเทศกันมากเข้ามาทำงานในยุคของการตื่นยางเพื่อปลูกพืชเศรษฐกิจป้อนให้กับอุตสาหกรรมรถยนต์ในช่วงต้นศตวรรษที่ 20 การหลั่งไหลของกาลีชาวจีน เพื่อออกนอกประเทศจะมีความสัมพันธ์ของระบบตระกูลแซ่ในวิถีสังคมชนบทของประเทศจีน มีการช่วยเหลือสนับสนุนเงินทุนจากเครือญาติที่อยู่ในพื้นที่อาณานิคมมาลายู ทำให้ระบบแรงงานของกาลีจีนจึงมีการดูแลคุ้มครองผ่านสมาคมชาวจีนที่มีการเกาะกลุ่มมาจากหมู่บ้านถิ่นฐานเดิมในผืนแผ่นดินใหญ่ของจีน (Thulaja, 2004) โดยมีจุดหมายเดินทางเข้ามาทำงานเป็นแรงงานกาลีจีนในบริเวณท่าเรือสิงคโปร์ก่อนที่จะกระจายตัวไปตามพื้นที่ต่างๆเพื่อรองรับการขยายตัวของกิจการเหมืองแร่และสวนยางเชิงพาณิชย์ในอาณานิคมของ



อังกฤษ ช่วงปลายศตวรรษที่ 19 ถึงทศวรรษแรกของศตวรรษที่ 20 นั้นถือว่าอุปทานวัตถุดิบยาง (Rubber Supply) ยังมีไม่เพียงพอต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์ในยุโรปและสหรัฐอเมริกา การปลูกยางพารานั้นต้องใช้เวลา 6-7 ปี ขณะเดียวกันยางพาราจากบราซิลของป่าที่ต้องหาจากธรรมชาติ จึงมีไม่เพียงพอต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์ ทำให้ Henry Nicholas Ridley เจ้าหน้าที่ผู้เชี่ยวชาญด้านพืชสวนของอังกฤษ ได้ให้การส่งเสริมเริ่มต้นเข้ามาปลูกใน ปี ค.ศ. 1888 เพื่อส่งเสริมการปลูกให้เป็นพืชเศรษฐกิจและก่อนที่จะมีการขยายการปลูกจากสิงคโปร์กระจายตัวไปทั่วมาลายูของพื้นที่อาณานิคม นั้น ถือได้ว่าทางรัฐบาลอาณานิคมอังกฤษได้ให้การส่งเสริมสนับสนุนผ่านกลุ่มนักธุรกิจชาวจีนที่เป็นชนชั้นนำของภูมิภาค (Nparks.gov.sg, 2020) การขยายการปลูกยางพาราได้ใช้พื้นที่ในรัฐเปรัก, มะละกา, รัฐยะโฮร์ และพื้นที่เกาะสิงคโปร์ ถือเป็นพืชเศรษฐกิจใหม่ที่นักธุรกิจอังกฤษให้ความสำคัญมาลงทุนในอาณานิคม The Straits Settlements ในปลายศตวรรษที่ 19 ต้นศตวรรษที่ 20 พืชเศรษฐกิจตัวนี้มีผลกำไรที่สูงเพราะความต้องการของอุตสาหกรรมรถยนต์ในยุโรปและในสหรัฐอเมริกา อุตสาหกรรมสวนยางพาราเชิงพาณิชย์จึงเป็นพื้นที่ความมั่งคั่งใหม่ที่ทำให้เศรษฐกิจในภูมิภาคของมาลายูเฟื่องฟูสวนยางมีการกระจายตัวไปอย่างรวดเร็วเพราะมีมูลค่าที่แพงเป็นแรงจูงใจ (Singapore Infopedia, 2009) เราจะเห็นได้ว่าปลายศตวรรษที่ 19 และต้นศตวรรษที่ 20 ทำให้เศรษฐกิจในภูมิภาคคาบสมุทรมลายูอยู่ในยุคตื่นยาง (Rubber Boom) ในหมู่นักธุรกิจชนชั้นนำทางเศรษฐกิจชาวจีนเปอรานากันในมาลายู การตื่นยางสะท้อนให้เห็นว่าพืชเศรษฐกิจตัวนี้มีศักยภาพทางเศรษฐกิจที่จะนำมาซึ่งความมั่งคั่งใหม่ของภูมิภาค ทำให้ช่วงระยะเวลาดังกล่าวใน ปี ค.ศ. 1900 เจ้าเมืองตรังพระยารัษฎานุประดิษฐ์ได้รับทราบสภาวะความนิยมในพืชเศรษฐกิจใหม่ที่เป็นความต้องการของอุตสาหกรรมรถยนต์ จึงมีการทำรายงานเข้ามายังบางกอกเพื่อให้รัฐบาลสยามในรัชสมัยของรัชกาลที่ 5 ใช้ความพยายามทางการทูต เพื่อหาช่องทางนำเข้าพันธุ์ยางเข้ามาปลูกในรัฐสยาม ทั้งนี้เมล็ดพันธุ์ยางยังเป็นพืชเศรษฐกิจที่หวงห้ามของเจ้าอาณานิคมอังกฤษ ต่อมาเสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศ กรมหมื่นเทวะวงศ์วโรปการ ก็ได้มีการเจรจาสั่งซื้อเมล็ดพันธุ์ยางพาราจากศรีลังกาอาณานิคมของอังกฤษ ในเวลานั้น เมล็ดพันธุ์ยางพาราจำนวนหนึ่งได้มีการนำเข้ามาอย่างเป็นทางการ รัฐบาลสยามก็ได้นำมาขยายในแปลงเพาะชำของเจ้าเมืองตรังก่อนที่จะส่งเสริมกระจายให้ประชาชนได้ขยายการปลูกต่อ (ภูวดล ทรงประเสริฐ, 2535, น.69) การเข้ามาของพืชเศรษฐกิจช่วงเวลานี้ถือเป็นการเริ่มต้นของการปลูกยางพาราของรัฐบาลสยาม ก่อนที่จะมีการเปิดป่าสร้างเส้นทางรถไฟไปยังภาคใต้ ในการปลูกยางเพื่อการพาณิชย์นั้นต้องมีการใช้เงินลงทุนที่สูง ถือเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจของพ่อค้าชาวจีนในเมืองตรังและภูเก็ตเท่านั้น ซึ่งเป็นจังหวัดพื้นที่ถือว่าเป็นหัวเมืองที่มีท่าเรือการติดต่อทางการค้ากับเกาะปีนังและสิงคโปร์อาณานิคมของอังกฤษ การตื่นตัวและความนิยมในพืชเศรษฐกิจย่อมส่งผลความนิยมมายังรัฐสยามที่มีการติดต่อกันทางการค้าในพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทย (สุทธิวงศ์ พงศ์ไพบูลย์ และ คณะ, 2544, น.87)

เมื่อเราทำการศึกษาย้อนกลับไปช่วงของการตื่นยาง สภาพสังคมไทยยังอยู่ในระบบการผลิตแบบธรรมชาติ วิธีการผลิตของชาวบ้านราษฎรยังเก็บหาของป่า



เป็นเศรษฐกิจธรรมชาติเพื่อการยังชีพ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยก็ได้อนุญาตให้พระยารัษฎานุประดิษฐ์ จัดการบริหารเงินภาษีของทางราชการจากการทำเหมืองแร่ในมณฑลภูเก็ต ให้สามารถนำไปใช้สั่งซื้อเมล็ดพันธุ์จากแหล่งอื่นในมาลายูอาณานิคมอังกฤษ เพื่อการส่งเสริมให้มีการปลูกให้กว้างขวางขึ้น มีการส่งเสริมในมณฑลภูเก็ตของภาคใต้หากผู้ประสงค์จะปลูกยางพารา เมื่อหักสร้างทางพลงปลูกข้าวไร่แล้วหนึ่งฤดูกาลให้นำเมล็ดพันธุ์ยางไปปลูกในป่าได้ถ้าหากไม่ทำตามสัญญา มณฑลภูเก็ตก็จะขอยึดที่ดินแปลงนั้น มาทำการเพาะปลูกยางเองเพื่อขายให้กับผู้ประมุลรายอื่น และผู้ปลูกยางต้องเชื่อฟังคำแนะนำผู้เชี่ยวชาญชาวอินเดียซึ่งมณฑลภูเก็ตได้ว่าจ้างมาเพื่อส่งเสริมพืชเศรษฐกิจยางพารา นี่เป็นการเฉพาะ (ภูวถล ทรงประเสริฐ, 2535, น.69)

4.แรงงานกุลิฉินสร้างทางรถไฟสยามและการเปลี่ยนป่าดงดิบเป็นสวนยางตามเส้นทางรถไฟ

การขับเคลื่อนเศรษฐกิจยุคต้นยางในภูมิภาคบนคาบสมุทรมลายูในต้นศตวรรษที่ 20 ถือได้ว่าภูมิภาคนี้อยู่ในช่วงของการขยายตัวทางเศรษฐกิจ มีแรงงานชาวจีนกุลิฉินปลายราชวงศ์ชิงและกลุ่มนักธุรกิจลูกจีน (เปอรานากัน) เป็นกลไกสำคัญในการขยายตัวของอุตสาหกรรมสวนยางเชิงพาณิชย์ในอาณานิคมอังกฤษ การอพยพของกุลิฉินแรงงานชาวจีนจากภาคใต้ของจีนนั้นหลังไหลเข้ามาในพื้นที่อาณานิคมอังกฤษในยุคต้นยางกันมากมีสาเหตุที่มาจากปัญหาภายในประเทศของจีน ปัญหาทางการเมืองและเศรษฐกิจภายใน ทำให้มีการเคลื่อนตัวของประชากรแรงงานเข้ามาในคาบสมุทรมลายูและบอร์เนียวเหนือ ทั้งนี้ในช่วงปลายศตวรรษที่ 19 และต้นศตวรรษที่ 20 ความขัดแย้งสงครามภายในประเทศจีนและปัญหาเศรษฐกิจความอดัดขัดสนเพราะเกิดสงครามภายในประเทศ ทำให้มีการอพยพหนีความยากจนทางเศรษฐกิจเข้าสู่พื้นที่อาณานิคมของอังกฤษและสิงคโปร์เป็นจำนวนมาก โดยผ่านการช่วยเหลือทางสังคมของกุลิฉินชาวจีนกลุ่มองค์กรตระกูลแซ่ระบบเครือข่าย สมาคมถิ่นฐานทำให้แรงงานกุลิฉินได้เข้ามาทำงานเป็นแรงงานในเหมืองแร่ มาเป็นแรงงานการสร้างระบบรถไฟในอาณานิคมอังกฤษ และเป็นแรงงานในพื้นที่การปลูกพืชเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมสวนยางพาราของอังกฤษ (Tong, 1969, น.91-92) การเคลื่อนย้ายแรงงานของกุลิฉินในช่วงเวลาของการขยายการปลูกยางและการทำเหมืองดีบุกในอาณานิคมมาลายูก่อนสงครามโลกครั้งที่ 1 ถือได้ว่ารัฐสยามเอง ก็ได้สนับสนุนการอพยพของประชากรแรงงานชาวจีนเข้ามาในราชอาณาจักรสยามเช่นกัน โดยเฉพาะในช่วงปี 2461-2469 มีการระบุไว้ว่าคนจีนที่เกิดในแผ่นดินใหญ่และชาวจีนที่อาศัยอยู่ในรัฐสยาม จำนวนประชากรชาวจีน 50% ในรัฐสยามเดินทางกันเข้ามาในช่วงปี พ.ศ. 2461-2469 หลังสงครามโลกครั้งที่ 1 ทั้งนี้ในประเทศจีนตกอยู่ในสภาพแห่งความยากลำบากทางเศรษฐกิจ ขณะเดียวกันรัฐสยามเองทศวรรษ 1920 (พ.ศ. 2463) มีการส่งเสริมให้มีการปลูกยางและทำเหมืองดีบุกในภาคใต้ ในภาคกลางของสยามมีการขยายตัวกิจการโรงสีข้าว โรงเลื่อยไม้ มีการสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ การค้ากับต่างประเทศมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว และการสร้างทางรถไฟเพื่อสร้างรัฐชาติสมัยใหม่ ทำให้มีการหลั่งไหลเข้ามา

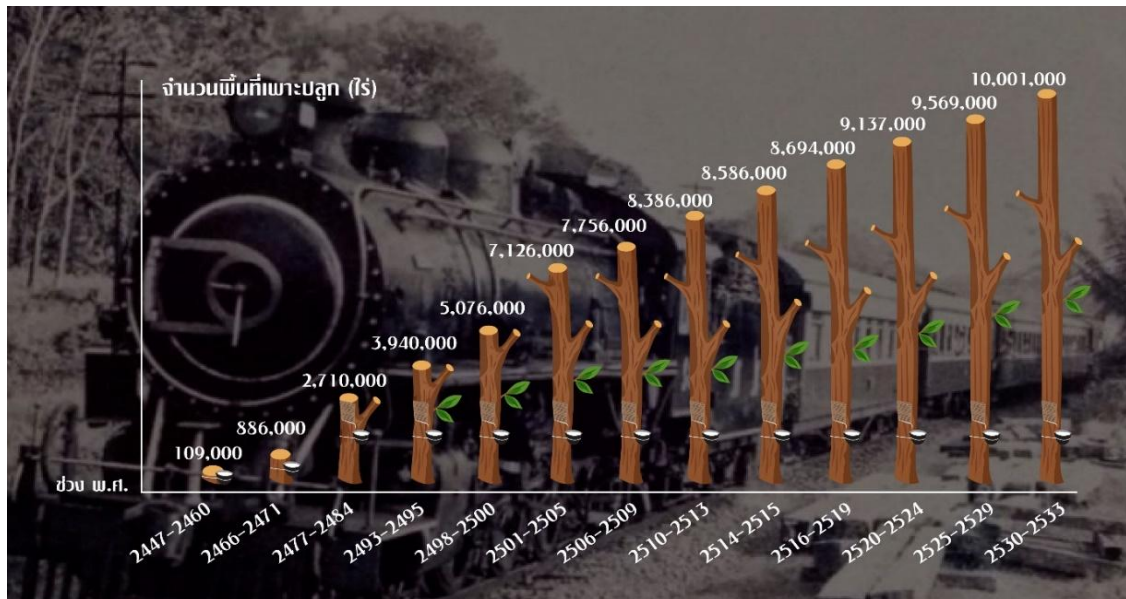


ของแรงงานกุลีจีนที่เข้ามาในราชอาณาจักรสยามกันมาก เศรษฐกิจของรัฐสยามเริ่มให้ความสำคัญกับการผลิตพืชเศรษฐกิจ เพื่อการส่งออก ทั้งข้าว และยางพารา และถือได้ว่าในช่วงการขยายตัวทางเศรษฐกิจของการสร้างรัฐชาติสมัยใหม่ดังกล่าว ค่าจ้างแรงงานของราชอาณาจักรของรัฐสยามถือว่าสูงที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นั้นหมายความว่าสภาพทางสังคมและการผลิตรัฐชาติสยามมีพัฒนาการเข้าสู่ทุนนิยมเบื้องต้นเริ่ม มีโครงสร้างของการจ้างงานในรัฐสยามเพื่อทำการผลิตเพื่อการส่งออก (Skinner, 2564, น.279) การเข้าสู่ทุนนิยมเบื้องต้นของรัฐชาติสยามนั้น มีการปลูกยางพาราในภาคใต้ มีการจ้างแรงงานทำเหมืองดีบุก มีการสร้างทางรถไฟ มีกิจการโรงเลื่อยไม้ทั้งของฝรั่งและพ่อค้าคนจีนในภาคกลาง มีกิจการโรงสีข้าว นั้นหมายถึงสังคมไทยมีระบบการจ้างงานเกิดขึ้น มีนายจ้างมีลูกจ้าง ถือเป็นพัฒนาการของรัฐสยามที่เปลี่ยนผ่านสังคมไทยจากระบบการผลิตแบบศักดินา เคลื่อนตัวเข้าสู่ทุนนิยมเบื้องต้นของรัฐสยามมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจเพื่อการส่งออก เกิดการจ้างแรงงานอย่างกว้างขวาง (ณรงค์ เพชรประเสริฐ, 2561) และการเพิ่มขึ้นของแรงงานชาวจีนในอาณานิคมมาลายูของอังกฤษ ก็มีทิศทางที่สอดคล้องกับประเทศไทยที่แรงงานกุลีจีนได้หลั่งไหลอพยพเข้ามาในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในช่วงเวลาดังกล่าว ในปี 2454 รัฐประ เสลิงอร์ เนกรีเซมบิลัน ปาหัง มีแรงงานชาวจีน 433,240 คน ต่อมาปีพ.ศ.2464 มีแรงงานชาวจีนเพิ่มขึ้น 494,550 คน และปี พ.ศ. 2474 มีแรงงานชาวจีนจำนวน 711,540 คน ซึ่งการเพิ่มขึ้นของประชากรแรงงานชาวจีนนั้นมาจากการขยายพื้นที่อุตสาหกรรมสวนยางเชิงพาณิชย์ของอาณานิคมและพื้นที่ รัฐประของมาลายูซึ่งเป็นถิ่นฐานเดิมของชาวจีนที่มาจากมณฑลฝูเจี้ยนเป็นกลุ่มกุลีชาวจีนจากชนบทที่มีการอพยพมาอาศัยอยู่กันหนาแน่นกันเป็นชุมชนใหญ่ เพื่อทำสวนยางและเป็นแรงงานกุลีในการบุกเบิกสร้างสวนยางในรัฐประในพื้นที่อาณานิคมมาลายูของอังกฤษ (สิริธร ถาวรวงศา, 2563, น.30-34) การสร้างเส้นทางรถไฟและการปฏิรูปประเทศเพื่อสร้างรัฐชาติสมัยใหม่ในสมัยรัชกาลที่ 5 ถือได้ว่าเป็นโครงการใหญ่ที่เป็นโครงการเมกะโปรเจกต์ (Mega Project) ถือเป็นโครงการใหญ่ที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจของรัฐชาติสมัยใหม่ มีการเปิดพื้นที่ผืนป่าของรัฐสยามเพื่อสร้างระบบการคมนาคมขนส่งการเปิดพื้นที่ป่าเส้นทางรถไฟนั้น ได้เปลี่ยนเศรษฐกิจแบบพึ่งพาธรรมชาติมาเป็นเศรษฐกิจเพื่อการส่งออก มีการใช้กุลีแรงงานชาวจีนจำนวนมากเข้ามาสร้างทางรถไฟ การสร้างเส้นทางรถไฟถือได้ว่าเป็นการบุกเบิกผืนป่าดงดิบและพื้นที่สองข้างทางรถไฟก็ถูกเปลี่ยนเป็นพื้นที่เกษตรกรรม โดยเฉพาะในพื้นที่ภาคใต้การเปิดผืนป่าดงดิบของรัฐสยามให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ ทำให้มีการเกิดขึ้นของพื้นที่สวนยางขยายตัวขึ้นไปตามสองข้างทางรถไฟ การเร่งรัดปฏิรูปเพื่อสร้างรัฐชาติสมัยใหม่ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมด้วยการสร้างทางรถไฟสายใต้นั้น สามารถมองได้ว่ามีเหตุผลทางการเมืองเป็นปัจจัยสำคัญมาจากภายนอกประเทศ เพื่อป้องกันการถือโอกาสเข้ามาแทรกแซงหัวเมืองมาลายู ในภาคใต้ของไทยจากอาณานิคมอังกฤษ และเพื่อกระชับการปกครองหัวเมืองภาคใต้ให้ใกล้ชิดกับรัฐบาลที่บางกอก ขณะเดียวกันเป็นการลดบทบาทอาณานิคมอังกฤษที่พยายามจะขอสิทธิในการสร้างทางรถไฟจากมาลายูเข้าสู่ภาคใต้ทำให้



รัฐบาลไทยจึงตัดสินใจที่จะสร้างทางรถไฟด้วยตนเองตั้งแต่ปี พ.ศ. 2452 เป็นต้นมา (ปก แก้วกาญจน์, 2534, น.52-53)

การสร้างทางรถไฟถือเป็นส่วนหนึ่งของการปฏิรูปด้านเศรษฐกิจของสังคมไทย ในช่วงต้นศตวรรษที่ 20 รัชกาลที่ 20 รัชกาลสยามมีความจำเป็นที่ต้องมีการปรับตัวครั้งสำคัญ ในทางสังคมเศรษฐกิจและการเมืองเพราะการขยายตัวของเศรษฐกิจบนคาบสมุทร มาลายูของอาณานิคมอังกฤษ โดยเฉพาะการขยายตัวของอุตสาหกรรมสวนยาง เป็นไปอย่างกว้างขวาง มีปัจจัยที่เหมือนกันในการสร้างเศรษฐกิจสมัยใหม่ใน แหลมมาลายูและในรัฐสยาม นั่นก็คือมีชาวจีนเปอรานากันและแรงงานกาลีจีนเป็นพลัง ขับเคลื่อนที่สำคัญ ทั้งนี้ก็เพราะว่าชาวพื้นเมืองของมาลายูและรัฐสยามนั้น ชาวบ้าน ชาวพื้นเมืองนั้นยังอยู่ในวิถีการผลิตแบบพึ่งพาธรรมชาติทำอยู่ทำกินเพื่อการยังชีพ เท่านั้น จึงต้องอาศัยกำลังแรงงานของชาวจีนกาลีจีนขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่อการส่งออก การสร้างทางรถไฟสายใต้ นั้น แรงงานชาวจีนและกาลีจีนเป็นถือเป็นแรงงานที่ รับผิดชอบหลัก บทบาทการบุกเบิกการสร้างทางรถไฟสายใต้ของชาวจีน และ บทบาทของชาวจีนในการสร้างทางรถไฟโครงการเมกะโปรเจกต์ (Mega Project) ของรัฐสยามนั้น มีการศึกษาให้ข้อมูลระบุไว้ว่า ชุนนิพัทธ์จินนครหรือเจียกชี ชาวจีน กวางตุ้งเป็นผู้ตรวจการผู้จัดการของบริษัทรับเหมาสร้างทางรถไฟสายใต้ มีหน้าที่ ควบคุมงานการถางป่าให้เป็นแนวกว้างประมาณ 40 เมตรชาวจีนกวางตุ้งจะโยยหิน ใช้วางรางรถไฟ ส่วนหน้าที่บุกเบิกถางป่าเป็นของชาวจีนแคะ ส่วนชาวจีนแต้จิ๋ว นั้น ทำหน้าที่โคยดินถมทางให้สูงประมาณ 4.50 เมตร ปัญหาที่ยากเมื่อถึงฤดูฝนน้ำป่า ทางภาคใต้กัดเซาะทั้งที่สร้างทางเสร็จแล้ว ก็ต้องซ่อมทางกันใหม่ มีการใช้แรงงาน หลายพันคน และรัฐบาลของรัชกาลที่ 5 เองได้กู้เงินจากอังกฤษ วัสดุการก่อสร้าง สะพานเหล็กข้ามแม่น้ำก็ใช้แบบสำเร็จรูปมาจากประเทศอังกฤษ มีการลำเลียงขนส่ง ปูนซีเมนต์เพื่อการก่อสร้างต่อม่อสะพาน รางรถไฟเหล็ก มีการลำเลียงมาเป็นทอดๆ ด้วยความยากลำบากกว่าจะถึงพื้นที่ก่อสร้าง (พงศไพบูลย์, 2544, น.236-237) โครงการเมกะโปรเจกต์ของรัฐสยามในการสร้างเส้นทางรถไฟในภาคใต้ ได้มีการเปิด ผืนป่าดงดิบครั้งใหญ่ของรัฐสยามเพื่อเป็นพื้นที่เกษตรกรรมปลูกยางพารา นั้นหมายถึงเป็นการเพิ่มขึ้นของวัตถุดิบผลผลิตยางพาราในรัฐสยามเช่นกัน จากสถิติ ข้อมูลการทำสวนยางของประเทศไทย จากตารางดังกล่าว สามารถเห็นความแตกต่าง ที่เด่นชัด ถึงการขยายตัวของสวนยางที่มีปริมาณการเพิ่มขึ้นจำนวนมากของพื้นที่ สวนยางหลังการสร้างทางรถไฟในพื้นที่ภาคใต้



รูปที่ 2 สถิติข้อมูลการทำสวนยางของประเทศไทย
ที่มา: ภูวดล ทรงประเสริฐ, 2535, น.72-73

เมื่อทำการวิเคราะห์จากตารางดังกล่าว ถึงการขยายสวนยางในประเทศไทยเราตั้งข้อสังเกตได้ว่าจากตัวเลขตารางสถิติพื้นที่การทำสวนยางพาราของประเทศไทยตั้งแต่ พ.ศ. 2447-2460 ก่อนการสร้างทางรถไฟไปสิ้นสุดชายแดนมาเลเซียในปี พ.ศ. 2461 พื้นที่การปลูกยางของประเทศไทย มีประมาณหนึ่งแสนเก้าพันไร่ (109,000ไร่) เท่านั้น ต่อมาเกิดการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญที่ทำให้การเพิ่มขึ้นของพื้นที่สวนยางในประเทศไทยมีการเติบโตก้าวกระโดด นั่นก็คือเมื่อเส้นทางรถไฟสายใต้สร้างเสร็จเพียงแค่หกปี ประเทศไทยมีพื้นที่การปลูกยางเพิ่มขึ้นแบบก้าวกระโดดประมาณเกือบเก้าแสนไร่ (886,000ไร่) มีการเพิ่มขึ้นเกือบสิบเท่าตัว และด้วยระยะเวลาเพียงแค่ 16 ปี หลังจากเส้นทางรางรถไฟสร้างเสร็จในภาคใต้ สวนยางได้เกิดขึ้นทั่วภาคใต้ถึง 2,710,000 ไร่ การสร้างทางรถไฟภาคใต้ของรัฐสยามถือเป็นแรงขับเคลื่อนนำร่องการขยายพื้นที่ปลูกพืชเศรษฐกิจยางพาราในพื้นที่ที่เคยเป็นป่าดงดิบ หลังการสร้างทางรถไฟแล้วเสร็จไม่ถึงสองทศวรรษเท่านั้น กระจาบบกับแรงจูงใจของราคายางพาราในตลาดโลกในช่วงทศวรรษปี 2453-2463 ทำให้หลังปี พ.ศ. 2477สวนยางเพิ่มขึ้น 2,710,000 ไร่ จากการศึกษา ถึงข้อเท็จจริงการตั้งบ้านเรือนและชุมชนสวนยางบนเส้นทางรถไฟในภาคใต้ ของตระกูลบุญเกียรติ ชุมชนสถานีรถไฟคลองกุ่ม อำเภอลำลูกเกด จังหวัดนครศรีธรรมราช มีบรรพบุรุษเป็นชาวจีนที่มีส่วนในการบุกเบิกการสร้างเส้นทางรถไฟสายใต้ คุณประพันธ์ บุญเกียรติ พูดถึงพัฒนาการของสวนยางพาราของประเทศไทยบริเวณเส้นทางรถไฟในภาคใต้มีความสัมพันธ์ที่เชื่อมโยงกับชาวจีนกุนลิจีนที่มามีดำเนิการก่อสร้างเส้นทางรถไฟในภาคใต้ได้ให้สัมภาษณ์ไว้ “ ก่ง(ปู่) ของผมเป็นคนกวางตั้งบ้านอยู่ที่นี่อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง ก่อนมาตั้งรกรากทำสวนยางที่บริเวณสถานีรถไฟคลองกุ่ม อ.ฉวาง (ก่อนเปลี่ยนมาเป็นพื้นที่อำเภอลำลูกเกด) จังหวัดนครศรีธรรมราช คุณย่าเล่าว่าในช่วงระยะเวลาของการก่อสร้างทางรถไฟ จะเห็นชาวฝรั่งขี่ม้าเทศ (ม้าที่คนฝรั่งใช้



เพื่อการตรวจทางรถไฟ) เพื่อตรวจงาน ดูความเรียบร้อยบริเวณสถานที่ก่อสร้างของ กุสสิน บางครั้งเมื่อสร้างเสร็จแล้วในพื้นที่บริเวณนี้ ชื่อบ่งบอกว่าเส้นทางช้างป่า ผ่าน (อำเภอช้างกลาง) เป็นทางเดินของช้างป่าลงมาจากภูเขาด้านอำเภอลานสกา ช้างป่าก็มีร่องรอยรถไฟที่เขาทำกันไว้เสร็จแล้ว การตั้งรกรากที่นี่เมื่อมองเห็นพื้นที่สอง ข้างทางรถไฟเหมาะสมก็นำมาพิจารณาเข้ามาปลูกทำสวนยางในพื้นที่สองข้างทาง รถไฟคลองกุ่ม”(ประพันธ์ บุญเกียรติ, 2566) บทบาทของชาวจีนกุสสินในการเป็น กำลังสำคัญในขยายตัวของสวนยางของประเทศไทยโดยเฉพาะการบุกเบิกสวนยาง ขนาดใหญ่ในพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างในจังหวัดสงขลา มีการระบุไว้ว่า รัฐบาลไทยได้ ร่วมมือกับนักธุรกิจชาวจีนและบริษัท The Bangkok Southern Railway Construction ให้เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างเส้นทางสายใต้-กรุงเทพฯ กลุ่มทุนจีนและ กลุ่มนี้ยังได้ระดมทุนตั้งบริษัทสวนยางขนาดใหญ่ขึ้นมาสองบริษัทในปี 2460 คือ บริษัท The Jeng Jeng Plantation และบริษัท The Wae Chag Yen Plantation เป็นของนักธุรกิจชาวจีนในปีนั้นและเมดาน มีการว่าจ้างใช้แรงงานกุสสินชาวจีนและที่ สร้างทางรถไฟสายใต้แต่ไม่ได้กลับไปยังถิ่นฐานเดิมในประเทศจีน เพื่อให้มาเป็น ลูกจ้างของบริษัท The Jeng Jeng Plantation ทำหน้าที่บุกเบิกทำสวนยางในพื้นที่ 30,000 ไร่ บริเวณรอยต่อระหว่างอำเภอหาดใหญ่และคลองแงะ และอีก 20,000 ไร่ ของบริษัท The Wae Chag Yen Plantation ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่ตำบลปาดังเบซาร์ และอำเภอสะเดา ลูกจ้างกุสสินชาวจีนและได้มีการขยายบุกเบิกสร้างสวนยางในพื้นที่อื่นๆ เพิ่มขึ้นอีกนอกเหนือพื้นที่ของบริษัทที่ได้รับอนุญาต (ภูวดล ทรงประเสริฐ, 2535, น.71) จากการเพิ่มขึ้นของสวนยางในรัฐชาติสยามทำให้เราเห็นบทบาทในโครงสร้าง ที่สำคัญที่แรงงานจีนกุสสิน เป็นกลไกสำคัญที่เปลี่ยนปาดังดิบของรัฐสยามให้เป็น สวนยาง

5. เส้นทางรถไฟได้เปลี่ยนวิธีการผลิตทางเศรษฐกิจจากพึ่งพาธรรมชาติ เป็นเศรษฐกิจส่งออก

ในช่วงเวลาของการปฏิรูปของรัฐสยามในขณะนั้นการสร้างเส้นทางรถไฟ เพื่อให้เป็นเส้นทางขนส่งการคมนาคมของชาติสมัยใหม่ ถือเป็นโครงการก่อสร้าง ขนาดใหญ่ในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 1 มีการใช้จ่ายเงินจำนวนมากเพื่อการลงทุนใน โครงสร้างพื้นฐานเพื่อการสร้างชาติให้ทันสมัย แน่นอนว่าเมื่อต้องใช้จ่าย งบประมาณจำนวนมาก การปรับเปลี่ยนโครงสร้างวิธีการผลิตทางเศรษฐกิจของสังคม แบบธรรมชาติแบบหาของป่าพึ่งพาธรรมชาติ เป็นสิ่งจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนเพื่อให้การ หารายได้ของรัฐเพียงพอต่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน ทำให้ต้องมีการ ปรับเปลี่ยนมาเป็นเศรษฐกิจเพื่อการส่งออก การส่งเสริมให้ชาวจีนเข้ามาสร้าง เศรษฐกิจเพื่อการส่งออก เป็นเรื่องที่เป็นความจำเป็นรัฐบาลของสยาม ในพ.ศ. 2463 รัฐบาลสยามมีนโยบายคำสั่งถึงสมุหเทศาภิบาลมณฑลต่างๆทั่วภาคใต้ อนุญาต ชาวจีนทุกคนที่ไม่ได้เป็นคนใต้บังคับชาวตะวันตก สามารถจับจองที่ดินได้ไม่เกิน คนละ 100 ไร่ โดยให้ทางราชการอนุญาตให้ผู้ขอเหล่านั้นแต่ละรายให้เสร็จสิ้นใน เวลาเพียงหนึ่งวัน เพื่อการปลูกยางพารา จากการที่รัฐบาลสยามในช่วงระยะเวลานั้น ต้องการสร้างเศรษฐกิจ เพื่อการส่งออกหาเงินตราเข้าประเทศ การระดมทุนจาก



ชาวจีนโพ้นทะเลแหลมมาลายูจึงเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อลดบทบาทอิทธิพลจากทุนอาณานิคมอังกฤษในพื้นที่ภาคใต้ของรัฐสยาม มีการเปิดโอกาสส่งเสริมอำนาจความสะดวกให้กลุ่มชาวจีน แรงงานกุลีจีนที่สร้างทางรถไฟได้มีโอกาสในการจับจองที่ดินได้ไม่เกิน 100 ไร่ต่อคน เป็นการสร้างโอกาสให้ชาวจีนที่มีประสบการณ์ในการทำสวนยางเดิมในอาณานิคมมาลายูของอังกฤษได้อพยพเข้าสู่สยาม ให้เข้ามาจับจองทำสวนยางกระจายตัวไปตาม เส้นทางรถไฟสายใต้ ชาวจีนผู้เจียนซึ่งมีทักษะประสบการณ์การทำสวนยางจากรัฐประะของอาณานิคมอังกฤษในมาลายู ก็ได้อพยพเข้ามาอยู่ในพื้นที่สถานีรถไฟนาบอน อ.ทุ่งสง และสถานีรถไฟคลองจันดี อ.ฉวาง ของจังหวัดนครศรีธรรมราช (ภูวดล ทรงประเสริฐ, 2535, น.71-72) และเมื่อมีการสร้างทางรถไฟแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2461 ระยะเวลาในการก่อสร้างประมาณหนึ่งทศวรรษการมาของเส้นทางรถไฟ มีการปรับเปลี่ยนวิถีการผลิตของเศรษฐกิจในภาคใต้จากเศรษฐกิจแบบยังชีพเก็บหาของป่ามาแลกเปลี่ยนวิถีการผลิตเพื่อกินเพื่อใช้พึ่งพาธรรมชาติ แต่การสร้างทางรถไฟได้เปลี่ยนผืนป่าเป็นพื้นที่เกษตรกรรมตามเส้นทางรถไฟ มีการคมนาคมขนส่งสินค้าจากแหล่งต่างๆ ในภูมิภาคทั่วประเทศไปยังเมืองหลวง ซึ่งการสร้างเส้นทางรถไฟทางราชสำนักของสยามเองยังเล็งเห็นว่าการสร้างทางรถไฟนั้นจะเป็นการนำทรัพยากรและวัตถุดิบมาใช้ให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจมากยิ่งขึ้นจะเป็นการเปิดโอกาสทางเศรษฐกิจในรัฐสยาม ทำให้พลเมืองได้เข้าไปบุกเบิกใช้พื้นที่ที่รกร้าง เปิดพื้นที่ภูมิประเทศตามเส้นทางที่รถไฟผ่านให้กลายเป็นชุมชนที่มีการค้าขาย ขณะเดียวกันพลเมืองได้เข้าไปบุกเบิกพื้นที่ที่รกร้าง เปลี่ยนป่าดงดิบเป็นพื้นที่เกษตรกรรม มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ผลผลิตข้าวมีปริมาณเพิ่มขึ้นเพื่อส่งเข้ามายังเมืองหลวงและส่งออก การมาของเส้นทางรถไฟ เศรษฐกิจมีการขยายตัวเพื่อการส่งออกของประเทศ ทั้งข้าวและยางพารา (ปก แก้วกาญจน์, 2534, น.53)

6. ชาวจีนผู้เจียนจากรัฐประะและการขยายสวนยางตามเส้นทางรถไฟภาคใต้

พัฒนาการการทำสวนยางในสังคมไทยนั้น การทำสวนยางของคนไทยพื้นเมืองในชนบทแตกต่างกับชาวจีนกุลีจีนที่มีทักษะการปลูกยางมาจากอาณานิคมอังกฤษ คนไทยทำการปลูกแบบธรรมชาติเพราะเงินทุนมีไม่มาก การทำสวนยางในบริเวณลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา ยุคเริ่มต้นมีการปลูกกันตามตะเข็บชายแดนที่บ้านพรุอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลาในช่วงต้นศตวรรษที่ 20 เมล็ดยางพาราก็ลักลอบข้ามมาจากฝั่งมาเลเซียใช้การปลูกแบบธรรมชาติ โดยใช้การขว้างเมล็ดยางพาราไปในป่าให้เป็นป่าสวนยาง เมื่อต้นยางเติบโตก็ถากป่า เพื่อไปเก็บผลผลิต ไม่ได้มีการจัดแนวการปลูก ถือเป็นการทำสวนยางขนาดเล็กมีสวนยางคนละ 2-5 ไร่ การทำสวนยางขนาดเล็กของชาวบ้านพื้นเมืองจะปลูกแบบธรรมชาติ ทั้งนี้ก็เพราะชาวพื้นเมืองในภาคใต้มีเงินทุนเพื่อการทำสวนยางที่ไม่มากพอ ปลูกกันตามมีตามเกิดแบบธรรมชาติ (สุธัญญา ทองรักษ์, 2546, น.57-58) ในขณะที่การทำสวนยางของชาวจีนผู้เจียนที่อพยพมาจากรัฐประะอาณานิคมของอังกฤษในมาลายู แตกต่างจากการทำสวนยางของคนพื้นเมืองในประเทศไทย ชาวจีนกลุ่มนี้มีทักษะความรู้และประสบการณ์ของการ



ทำสวนยางเชิงพาณิชย์ เป็นการเฉพาะ มาจากอาณานิคมอังกฤษ ทั้งนี้ในช่วงต้นศตวรรษที่ 20 ชาวจีน ผู้เลี้ยงในพื้นที่อาณานิคมอังกฤษในมาลายูนั้น ได้รับการช่วยเหลือจากองค์กรคริสเตียนในสิงคโปร์ ได้มีการอพยพชาวจีนกลุ่มนี้ออกจากแผ่นดินใหญ่ของจีนในต้นศตวรรษที่ 20 มาตั้งชุมชนอยู่ในรัฐประอาณานิคมมาลายูของอังกฤษในช่วงเกิดกบฏนักมวย และชาวจีนผู้เลี้ยงกลุ่มนี้ก็ได้อพยพมาทำสวนยางในประเทศไทยในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 ถือได้ว่าเป็นกลุ่มชาวจีนในประเทศไทยที่มีบทบาทสำคัญในการทำสวนยางพาราเชิงพาณิชย์ของภาคใต้มีถิ่นฐานอยู่ในพื้นที่อำเภอ نابอนและอำเภอฉวาง จังหวัดนครศรีธรรมราช พวกเขาอพยพเข้าสู่ประเทศไทยในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 เมื่อทราบข่าวว่ารัฐบาลสยามขณะนั้นเปิดโอกาสให้ชาวจีน สามารถจับจองที่ดินทำสวนยางได้มากกว่าในพื้นที่ของอาณานิคมอังกฤษในมาลายู ชาวจีนผู้เลี้ยงนั้นมีทักษะและประสบการณ์ในการทำสวนยางเชิงพาณิชย์ มีประสบการณ์ศักยภาพและความรู้การปลูกยางพาราในพื้นที่ขนาดใหญ่เพื่อการพาณิชย์ พวกเขา ซึมซับเรียนรู้มาจากในพื้นที่อาณานิคมของอังกฤษ เมื่อทราบข่าวถึงนโยบายที่ประเทศไทยให้โอกาสในสิทธิการใช้ที่ดินแก่ชาวจีนสามารถใช้ที่ดินเพื่อการทำสวนยางได้มากกว่าในถิ่นฐานเดิมที่พวกเขาอาศัยอยู่กัน ในรัฐประ โนโยบายของรัฐบาลสยามดังกล่าว จึงเป็นแม่เหล็กดึงดูดให้ชาวจีนผู้เลี้ยงอพยพเดินทางเข้าสู่ประเทศไทยเพื่อมาทำสวนยาง (สิริธร ถาวรวงศา, 2563, น.50)

การแผ้วถางผืนป่าสร้างสวนยาง จากชุมชนเล็กๆริมทางรถไฟในยุคเริ่มต้นที่สถานีรถไฟ นาบอน ชุมชนชาวจีนผู้เลี้ยงที่นี่ เริ่มต้นมีบ้านเรือนเพียงไม่กี่หลัง ต่อมาก็เริ่มมีร้านค้า มีร้านกาแฟ ร้านตัดผม มีโรงมหรพาทายแผนรมควัน เมื่อชุมชนมีชาวผู้เลี้ยงพมพมาอยู่กันมากขึ้นก็กลายเป็นชุมชนชาวจีนโพ้นทะเลที่อยู่กันเป็นกลุ่มก้อนเพื่อทำสวนยาง พื้นที่สองข้างทางรถไฟ ปกคลุมไปด้วย แปลงสวนยางกว้างใหญ่นับหมื่นไร่ ชาวจีนผู้เลี้ยงที่เป็นผู้ชายจะเดินทางกันมาล่งหน้า เพื่อสำรวจบุกเบิกกันก่อนที่จะนำครอบครัวตามกันมาจากรัฐประ ขณะเดียวกันการถือครองที่ดินในมาลายูเพื่อทำสวนยางนั้นได้ให้สิทธิในที่ดินแก่ชาวผู้เลี้ยง เพียง 3 เอเคอร์หรือประมาณพื้นที่ 7.5 ไร่ จึงทำให้ไม่เพียงพอต่อการทำกิน เมื่อทราบข่าวว่าในฝั่งประเทศไทยนั้นได้ให้สิทธิการใช้ที่ดินทำสวนยางแก่ชาวจีนมากกว่าในพื้นที่อาณานิคมมาลายู ทำให้การหล่งไหลอพยพครอบครัวจากรัฐประ ก็ทยอยมากขึ้นเรื่อยๆ ผู้หญิงและเด็กๆชาวผู้เลี้ยงบางคนก็ใช้เส้นทางเรือจากท่าเรือปีนัง เพื่อมาขึ้นที่ท่าเรือกันตัง จ.ตรัง หลังจากนั้น ก็เดินทางโดยรถไฟจากท่าเรือกันตังมาที่สถานีรถไฟนาบอน (ปิยชาติ สิงตัง, 2553, น. 68-69) ในการเดินทางอพยพเข้ามาในรัฐสยามของชาวจีนผู้เลี้ยงนั้นอยู่ในช่วงที่อาณานิคมอังกฤษได้ใช้นโยบายมาตรการ Stevenson Restriction คือมีการควบคุมจำกัดอุปทานยางเพื่อควบคุมจำกัดการส่งออกยางไปสู่ตลาดโลก โดยใช้นโยบายนี้ในเขตอำนาจอาณานิคมอังกฤษในศรีลังกาและในมาลายู ในช่วง ปี ค.ศ.1922-1928 (พ.ศ.2465-2471) ทำให้ราคายางในตลาดโลกมีการขยับตัวสูงขึ้นอีกครั้งหลังการตกต่ำมาตลอดในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 ทำให้ในช่วงปี ค.ศ.1922-1925 การจำกัดควบคุมการส่งออกอุปทานยางจากพื้นที่อาณานิคมอังกฤษทำให้ปริมาณการส่งออกวัตถุดิบยางพาราไปยังสหรัฐอเมริกาถูกจำกัด ส่งผลทำให้ราคายางพารากระตือรือร่งสูงขึ้น มาตรการของการจำกัดอุปทานยางมี



ผลบังคับใช้เฉพาะกลุ่มอาณานิคมอังกฤษมาลายูและศรีลังกาเท่านั้น กลุ่มอาณานิคมของดัตช์ ในอินโดนีเซียมิได้เข้าร่วมในโครงการดังกล่าวเมื่อราคายางในตลาดโลกพุ่งสูงขึ้น พื้นที่อาณานิคมดัตช์ในอินโดนีเซียก็มีปริมาณการขยายสวนยางเพิ่มขึ้นราคา ยางพาราที่กระตือรือร้นในตลาดโลกครั้งนี้ ถือเป็นแรงผลักดันอีกปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ ชาวผู้เลี้ยงแสวงหาพื้นที่เพื่อการปลูกยางเพิ่มขึ้นในประเทศไทยทยอยกันอพยพ ออกจากรัฐประะ เข้ามาบุกเบิกทำสวนยางในพื้นที่สถานีรถไฟนาบอนอำเภอกันทรังษ ในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 จากการสัมภาษณ์บุคคลร่วมสมัย ชาวจีนผู้เลี้ยงที่ อพยพมาจากพื้นที่อาณานิคมมาลายูของอังกฤษ ได้บอกเล่าไว้ว่าในปี พ.ศ. 2471 ชาวจีนผู้เลี้ยงจากรัฐประะอีกกลุ่มหนึ่งได้เดินทางมาสำรวจบุกเบิกทำสวนยางในพื้นที่ สถานีรถไฟคลองจันดี อำเภอนาวัง การบุกเบิกในพื้นที่สถานีรถไฟคลองจันดี มีผู้นำที่ มีทุนมาด้วยมีจุดมุ่งหมายจะทำสวนยาง ชื่อเจ้าแก้วหลินกาเซื่อง เป็นนักธุรกิจที่มีทุน มาจากรัฐประะ เมื่อหลินกาเซื่องเดินทางมาสำรวจพบว่าที่ดินบริเวณสถานีรถไฟคลอง จันดี เป็นที่ราบอยู่บนที่ดอน เหมาะสำหรับการปลูกยางพาราก็ได้มีการขออนุญาต จากทางราชการในอำเภอนาวัง เพื่อจัดสรรที่ดินประมาณ 6,000 ไร่ มีการจัดสรร ที่ดินและมีการวางแผนผังเมืองให้ชาวจีนผู้เลี้ยงได้มาทำสวนยางคนละ 50 ไร่ ซึ่งปัจจุบันพื้นที่บางส่วนก็กลายเป็นชุมชนในเขตเทศบาลตำบลจันดี (วิรัช เอียวสานุรักษ์, 2566)

การเข้ามามีบทบาททางเศรษฐกิจของชาวจีนตั้งแต่รัชกาลที่ 5 ที่เปิดโอกาสให้ ชาวจีนแรงงานกุลีจีนได้เข้ามาเป็นกลไกสำคัญในการสร้างเศรษฐกิจเพื่อการส่งออก ของรัฐชาติสมัยใหม่ทำให้คนจีน มีอิทธิพลมากขึ้นในทางเศรษฐกิจ มีการสะสมทุนและ มีอิทธิพลในทางเศรษฐกิจในสังคมไทย การเข้ามามีอิทธิพลทางเศรษฐกิจของชาวจีน ในประเทศไทย ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 จนถึงหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 ถือได้ว่าชาวจีน ในประเทศไทยมีการสะสมทุนมีอิทธิพลในทางเศรษฐกิจทั้งในกิจการของโรงสีข้าว โรงเลื่อย ชาวจีนในรัฐชาติสยามมีสถานะที่เข้มแข็งในทางเศรษฐกิจ โรงสีข้าวของชาว ยุโรปบางแห่งได้ขายต่อให้ชาวจีน ในปี พ.ศ. 2462 โรงสีขนาดใหญ่ของประเทศไทย มีทั้งหมด 66 โรง เป็นของคนจีน 56 โรง และอีก 10 ก็มีชาวจีนเป็นผู้ดำเนินการ ในส่วนของยางพาราผลผลิตยางพาราการผลิตยางเริ่มโดยคนจีนที่อพยพมาจากฝั่ง มาลายู เจ้าของสวนยางที่เป็นเจ้าของสวนยางขนาดใหญ่จะเป็นคนจีน มีการผลิต ยางพาราทำเป็นยางแผ่นรมควันด้วยตนเอง และผู้ประกอบการชาวจีนกลุ่มนี้จะทำการ คัดแยก คัดคุณภาพของยางแผ่นก่อนการส่งออก ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ในภาคใต้ เป็นชาวจีนฮกเกี้ยน (Skinner, 2564, น.337) ต่อมาช่วงก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 นโยบายของรัฐบาลสยามก็เริ่มเปลี่ยนไปมีความหวาดระแวงต่ออิทธิพลทางเศรษฐกิจ ของชาวจีนในประเทศไทยมากขึ้น มีการนำนโยบายชาตินิยมมาใช้เพื่อสกัดกั้นการมี อิทธิพลทางเศรษฐกิจของชาวจีนในประเทศไทยจนถึงยุคจอมพล ป.พิบูลสงคราม เมื่อชาวจีนผู้เลี้ยงที่เข้ามาบุกเบิกขยายพื้นที่การทำสวนยาง จากชุมชนริมทางรถไฟ ขยายพื้นที่การทำสวนยางไปถึงเนินเขาเหมนในจังหวัดนครศรีธรรมราช การเข้ามา ของชาวจีนผู้เลี้ยงเข้าสู่ประเทศไทยได้เพียงสองทศวรรษ ก็ได้รับผลกระทบเหมือน ชาวจีนคนอื่นๆในประเทศไทยจากนโยบายชาตินิยมของจอมพล.ป พิบูลสงคราม มีความเข้มงวดต่อคนจีนมากขึ้น ทำให้ในปี พ.ศ. 2484 มีการออกกฎหมายในยุค



จอมพล ป.พิบูลสงคราม ให้ทำการยึดที่ดินที่คนจีนผู้เลี้ยงที่บุกเบิกแผ้วถางทำสวนยางเอาไว้ก่อนหน้านี้รวมเนื้อที่ประมาณ 12,000 ไร่ เพื่อตั้งเป็นองค์การสวนยางนาบอน รัฐวิสาหกิจของรัฐบาลในสังกัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ทำให้ชาวจีนกลุ่มนี้ได้รับผลกระทบจากการที่ทางราชการไทยได้ยึดที่ดินที่พวกเขาปลูกสวนยางไว้ บางครอบครัวได้รับผลกระทบสิ้นเนื้อประดาตัว บางครอบครัวก็ต้องเริ่มต้นชีวิตกันใหม่ บางครอบครัวเสียใจปลิดชีวิตในบ้านในสวนยาง (ยุทธียง ลัมเลิศวาที, 2563, น.74-77) การยึดที่ดินที่ปลูกยางพาราของชาวจีนผู้เลี้ยงในจังหวัดนครศรีธรรมราชครั้งนี้ ทางรัฐบาลสาธารณรัฐจีน (Republic of China) ในช่วงเวลานั้น ปี พ.ศ. 2484 ได้มีจดหมายให้เอกอัครราชทูตของตนเองประจำกรุงวอชิงตันดีซี ทำการประท้วงรัฐบาลไทยโดยส่งจดหมายประท้วงคำขอร้องมายังรัฐบาลไทย โดยให้เหตุผลว่ารัฐบาลจีนถือว่าสวนยางของชาวจีนผู้เลี้ยงเหล่านี้ได้ทำกินมาเป็นเวลาหลายปี โดยถือว่าได้รับอนุญาตจากรัฐบาลไทย การที่ชาวจีนที่ปลูกยางถูกยึดสวนยางและถูกขับไล่ออกจากบ้านเรือนที่อยู่อาศัยในสวนยาง การกระทำของทางรัฐบาลไทยในครั้งนี้ถือว่าเป็นธรรมอย่างยิ่ง แต่แล้วจดหมายประท้วงดังกล่าวก็ได้รับการเพิกเฉย (ภูวดล ทรงประเสริฐ, 2519, น.87)

การเข้ามาของชาวจีนผู้เลี้ยงในประเทศไทย หลังสงครามโลกครั้งที่ 1 ได้เข้ามาบุกเบิกเปลี่ยนพื้นที่ป่าตามเส้นทางรถไฟสายใต้ มีการปลูกยางพาราเพื่อเป็นสินค้าส่งออกจนถึงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ผลผลิตยางพาราก็ได้กลายเป็นสินค้าส่งออกของประเทศไทยที่เติบโตมาเป็นอันดับสองรองจากสินค้าข้าวที่เป็นสินค้าส่งออกของประเทศไทย

มูลค่าสินค้าส่งออกสำคัญ 4 ประเภทของไทย							
(ข้าว - ยางพารา - ถั่ว - ไม้สัก) ปี 2473/75 - 2501/03							
(% ของมูลค่าสินค้าออกรวม)							
รายการสินค้า	2473/75	2478/80	2483/85	2488/90	2493/95	2498/2500	2501/03
ข้าว	61.30	51.19	56.23	48.03	48.70	42.71	35.06
ไม้สัก	4.02	4.46	1.82	6.53	3.16	3.86	3.71
ถั่ว	9.95	17.71	14.42	1.21	5.34	6.67	5.42
ยางพารา	0.50	11.60	15.50	7.81	26.63	22.00	27.59
รวมสินค้าออกสำคัญ	75.77	84.96	87.97	62.58	83.83	75.44	71.78
สินค้าออกอื่นๆ	24.23	15.04	12.03	37.42	16.17	24.77	28.22
สินค้าออกรวม	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : สบุดสถิติพยากรณ์แห่งราชอาณาจักรสยามและสบุดสถิติประเทศไทย

รูปที่ 3 ข้อมูลมูลค่าสินค้าส่งออกสำคัญ 4 ประเภทของไทย
ที่มา: รังสรรค์ ธนะพรพันธุ์, 2530



7.การทำสวนยาง-ธุรกิจการค้าอย่างความสัมพันธ์ของชาวจีนในภาคใต้กับพ่อค้าสิงคโปร์

จากสถิติมูลค่าสินค้าส่งออกของประเทศไทยก่อนการเปลี่ยนแปลงการปกครอง ปี พ.ศ. 2475 พืชเศรษฐกิจยางพาราอยู่ในอันดับที่สี่ของสินค้าส่งออกประเทศไทย ต่อมาในปี พ.ศ. 2480 ก็ขยับขึ้นมาเป็นสินค้าอันดับสาม และปี พ.ศ. 2483 ยางพาราก็กลายเป็นสินค้าส่งออกอันดับสองของประเทศไทยที่เป็นรองจากสินค้าข้าว นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2483 เป็นต้นมาจะเห็นว่าจากสถิติภาพรวมของสินค้าส่งออกยางพาราได้ไต่ระดับมาเป็นอันดับสองรองจากการส่งออกข้าว การเปิดพื้นที่ป่าเพื่อสร้างทางรถไฟช่วงสงครามโลกครั้งที่ 1 จนถึงการขยายพื้นที่ปลูกยางพาราของประเทศไทยหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ประเทศไทยได้ขยายพื้นที่การปลูกยางพาราเป็นประเทศผู้ผลิตยางพาราหนึ่งในสามของโลกโดยมีมาเลเซียเป็นอันดับหนึ่ง อินโดนีเซียอันดับสอง และไทยเป็นอันดับสามในการส่งออกยางพาราเพื่อส่งออกไปต่างประเทศ ตั้งแต่ก่อนสงครามโลกครั้งที่ 1 จนถึงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 พบว่าประเทศไทยอยู่ในสถานะเป็นเพียงผู้ผลิตวัตถุดิบยางธรรมชาติเบื้องต้น เพื่อขายให้กับพ่อค้าในตลาดยางสิงคโปร์เท่านั้น ส่วนพ่อค้าสิงคโปร์คือผู้รับซื้อยางพาราจากประเทศไทยและอินโดนีเซีย โดยพ่อค้าสิงคโปร์ก็จะเป็นพ่อค้าที่จะเป็นผู้ขายโดยตรงให้กับผู้บริโภคนานาชาติในยุโรปและสหรัฐอเมริกาอีกทอดหนึ่ง หลังสงครามโลกครั้งที่ 1 การทำสวนยางพาราในประเทศไทยช่วงก่อนหน้าสงครามโลกครั้งที่ 1 จนถึงสิ้นสุดสงครามโลกครั้งที่ 2 ประเทศไทยได้ขยายยางพารากลับไปต่างประเทศเป็นวัตถุดิบในรูปของยางแผ่นรมควันและยางก้อนถ้วย (ขี้ยาง) ในยุคแรกเริ่มกลุ่มทุนพ่อค้าจีน Tan Kah Kee ในสิงคโปร์ได้ขยายตัวแทนเข้ามาในประเทศไทยเพื่อการซื้อยางนำเข้าวัตถุดิบไปยังสิงคโปร์ โดยตั้งบริษัทหน้าเข็ญมจำกัด (บริษัทสยามปักษ์ใต้จำกัด) บริษัทใต้ต้องจำกัด และบริษัทหน้าไถ่จำกัด (บริษัทไทยปักษ์ใต้ จำกัด) ทำหน้าที่รวบรวมซื้อยางจากพ่อค้าชาวจีนในท้องถิ่นของภาคใต้รวมทั้งชาวจีนผู้เจียน ในจังหวัดนครศรีธรรมราช บริษัทสยามปักษ์ใต้จำกัดและบริษัทไทยปักษ์ใต้จำกัด มีเจ้าของเป็นนักธุรกิจชาวจีนในสิงคโปร์คือลีกงเจียน (Lee Kong Chian) นักธุรกิจผู้มีบทบาทในตลาดการส่งออกยางพาราทั่วภูมิภาคของคาบสมุทรมลายูในนามบริษัท Lee Rubber ส่วนบริษัทใต้ต้องจำกัดจะอยู่ภายใต้การบริหารของตันหลักซาย (Tan Lak Syre) ซึ่งเป็นกลุ่มเครือญาติที่มีอิทธิพลทางการค้าตลาดยางพาราในมาลายูและภาคใต้ของประเทศไทย ซึ่งต่อมาบริษัทเหล่านี้ทั้งหมดได้รวมกิจการเข้าด้วยกันในกลางทศวรรษ 1970 เป็นบริษัทเต็กปี้ห้างจำกัด ถือได้ว่าโครงสร้างตลาดยางพาราของไทยนั้นผูกขาดอยู่กับนักธุรกิจสิงคโปร์ในเครือญาติตระกูลตันและตระกูลลี (ภูวดล ทรงประเสริฐ, 2535, น.75-76)

เมื่อการบุกเบิกอุตสาหกรรมยางพาราเพื่อการพาณิชย์เริ่มต้นที่สิงคโปร์ในยุคของอาณานิคมอังกฤษ พื้นที่การปลูกได้ขยายตัวเข้าสู่มะละกา รัฐยะโฮร์ และรัฐปะลัมพ่อค้านักธุรกิจชาวจีนของสิงคโปร์ได้พัฒนาองค์กรสมาคมธุรกิจการค้าอย่างมีกฎระเบียบและกฎหมาย มีความเชี่ยวชาญรองรับการเป็นผู้ส่งออกและเป็นผู้กำหนดมาตรฐาน (Rubber Standard) ของสินค้ายางพาราแต่ละชนิดเป็นผู้กำหนดตลาดการซื้อขายระหว่างประเทศ และเป็นผู้มีบทบาทกำหนดการขายไปยังผู้บริโภคใน



อุตสาหกรรมรถยนต์ของยุโรปและสหรัฐอเมริกามาตลอดตั้งแต่ก่อนสงครามโลกครั้งที่ 1 ขณะเดียวกันสิงคโปร์ยังเป็นศูนย์กลางท่าเรือการขนส่ง สินค้าวัตถุดิบจากโรงงานยางแผ่นรมควัน วัตถุดิบยางแผ่นรมควันทั้งมาเลเซีย อินโดนีเซียและภาคใต้ของประเทศไทย เครือข่ายพ่อค้ายางพาราชาวจีนในระดับท้องถิ่นในภาคใต้ จะทำการค้ามีความสัมพันธ์อยู่ในสถานะเป็นผู้รวบรวมขายวัตถุดิบเบื้องต้น และลำเลียงยางพาราส่งให้สิงคโปร์ ซึ่งพ่อค้าสิงคโปร์ก็จะเป็นผู้ทำหน้าที่ขายยางพาราที่มีมาตรฐานของสิงคโปร์ ทำเป็นยางแท่ง ยางแผ่นรมควัน ออกไปสู่ผู้บริโภคอุตสาหกรรมรถยนต์ในสหรัฐอเมริกาและยุโรปก่อนที่ประเทศไทยจะมีพัฒนาการไต่ระดับสร้าง Standard Thai Rubber ขึ้นมาหลังประเทศสิงคโปร์ไม่น้อยกว่าห้าทศวรรษ คุณสมพงษ์ สิมำพัฒนพงษ์ อดีตผู้บริหารบริษัทไต้ตองจำกัด (Tai Tong Co.,Ltd) กรรมการผู้จัดการบริษัทยะลาอุตสาหกรรม ได้ให้สัมภาษณ์ถึงกระบวนการผลิตยางพาราของไทยก่อนส่งออกยางดิบไปยังประเทศสิงคโปร์ในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เอาไว้ถึงบทบาทของชาวจีนนอกเกี่ยวกับการค้าที่ว่า

“ในพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง พ่อค้าชาวจีนภาคใต้ได้ไปตั้งร้านรับซื้อยางอยู่ในพื้นที่ตามชุมชนสถานีรถไฟต่างๆทั้งในยะลา นราธิวาส เพื่อเปิดเป็นร้านรับซื้อยาง บางคนก็จะปั่นจักรยาน เพื่อไปซื้อยางตามชนบทของหมู่บ้านชาวมุสลิม ก่อนนี้ชาวมุสลิมพื้นบ้านจะทำซี่ยาง (ยางก้อนถ้วย) จะไม่ทำยางแผ่นเพราะยังไม่มีทักษะความรู้ พ่อค้าชาวจีนภาคใต้ก็รวบรวมยางขนส่งลงที่ท่าเรือปัตตานี ลงเรือป๊อกครั้งละ 200 ตัน ลากลงไปทีสิงคโปร์เพื่อเอาไปทำยางเครป (Crape Rubber) ต้องใช้เวลา 7 วันในการลากจูงเรือป๊อกจากท่าเรือปัตตานีไปยังสิงคโปร์ นี่คือการพัฒนาในช่วงแรกๆ ความสัมพันธ์ในธุรกิจของพ่อค้าชาวจีนในภาคใต้กับการค้าไปยังสิงคโปร์ ซึ่งก็จะมีนักธุรกิจที่มีเงินทุน Lee Kong Chian กับ Tan Lak Syre เป็นนักธุรกิจที่สำคัญที่มีห่วงโซ่ความสัมพันธ์ในการซื้อขายจากภูมิภาคนี้ไปทีสิงคโปร์” (สมพงษ์ สิมำพัฒนพงษ์, 2566) ตลาดผู้บริโภทยางพาราของโลกในช่วงนั้นเป็นอุตสาหกรรมรถยนต์ในยุโรปและสหรัฐอเมริกา ถือเป็นผู้บริโภคลำดับมาตั้งแต่ปลายศตวรรษที่ 19 มาตรฐานของวัตถุดิบยางพารา (Rubber Standard) เพื่อป้อนเข้าสู่อุตสาหกรรมรถยนต์ พ่อค้านักธุรกิจสิงคโปร์และสมาคมองค์กรการค้าของชาวจีนสิงคโปร์ได้วางกฎเกณฑ์กำหนดมาตรฐานของสินค้า ความสะอาดของยางแท่ง มาตรฐานการกำจัดสิ่งปนเปื้อนของยางพารา คุณภาพความชื้น เช่น ยางเบอร์ 1 ยางเบอร์ 2 ยางเบอร์ 3 นำหนักขนาดวัตถุดิบของสินค้ายางลูกขุน ในการบรรทุกเรือขนส่งทางทะเล ทักษะความรู้เหล่านี้และมาตรฐานเหล่านี้ พ่อค้าสิงคโปร์เป็นผู้กำหนดมาตรฐานก่อนการส่งออกไปยังยุโรปและสหรัฐอเมริกา

คุณสมพงษ์ สิมำพัฒนพงษ์ ยังได้ให้ข้อมูลถึงอำนาจการสั่งขายอยู่ที่สิงคโปร์ ประเทศไทย เป็นเพียงผู้ผลิตวัตถุดิบต้นน้ำ “ต่อมาเมื่อประเทศไทยมีจำนวนพื้นที่สวนยางเพิ่มขึ้น นักธุรกิจบริษัทของสิงคโปร์ จึงได้เข้ามาตั้งโรงงานอยู่ทั่วทั้งปักษ์ใต้ เพื่อซื้อยางวัตถุดิบในประเทศไทย ทำการแปรรูปขึ้นพื้นฐานในโรงงานที่ตั้งขึ้นในภาคใต้ บริหารจัดการวัตถุดิบให้ตรงตามมาตรฐานการค้าของสิงคโปร์ บริษัทแม่ของสิงคโปร์ในเครือธุรกิจ Lee Kong Chian กับ Tan Lak Syre ก็จะส่งพนักงานแรงงานผู้หญิงชาวจีนมาที่โรงงานในภาคใต้เพื่อทำหน้าที่ในการคัดเกรดคุณภาพของ



ยางแผ่นที่ผ่านการรมควัน เพื่อคัดแยกให้ได้มาตรฐานเพื่อการส่งออกของ Singapore Rubber Standard การส่งออกยางไปสิงคโปร์นั้น ประเทศไทยเองถือว่าเป็นเพียงผู้ผลิตด้านต้นน้ำของวัตถุดิบเท่านั้น เพราะในกลุ่มบริษัทสิงคโปร์ ทั้งบริษัทใต้ตอง กลุ่มเด็กปีห้าง เจ้าของคือเงินทุนของบริษัทในสิงคโปร์ บริษัทโรงงานที่ตั้งขึ้นในภาคใต้ตอนล่างไม่มีอำนาจการขายส่งออกเป็น แต่เพียงผู้ผลิตพื้นฐานจัดการวัตถุดิบแล้วก็ขายให้บริษัทแม่ที่สิงคโปร์ อำนาจการส่งออกต้องให้บริษัทแม่ขายไปยังต่างประเทศอีกทอดหนึ่ง” (สมพงษ์ สิมภาพพัฒนพงษ์, 2566) ส่วนในพื้นที่ภาคใต้ตอนกลาง จังหวัดนครศรีธรรมราช ชุมชนของชาวจีนผู้เลี้ยงซึ่งเป็นชุมชนที่มีทักษะในการปลูกยางมาจากมาลายูอาณานิคมอังกฤษ และเป็นที่ตั้งของธุรกิจการส่งออกยางแบบอบน กระทั่งเกษตรและสหกรณ์ในยุคของจอมพล ป. พิบูลสงคราม ชาวจีนผู้เลี้ยงเมื่อพวกเขาทำสวนยาง มีทักษะในการผลิตยางแผ่นรมควัน มีทั้งโรงงานขนาดเล็กและขนาดใหญ่ นับสิบแห่งตั้งอยู่ในพื้นที่ของอำเภอนาบอน โรงงานยางแผ่นรมควันของชาวจีนผู้เลี้ยงนั้น ถือได้ว่าไม่ได้เป็นบริษัทเครือข่ายของกลุ่มทุนพ่อค้ายางสิงคโปร์ แต่มีความสัมพันธ์พึ่งพาซึ่งกันและกันในทางการค้า เมื่อทำยางแผ่นรมควันแล้วจะขายส่งต่อให้กับกลุ่มของสิงคโปร์ มาตรฐานของสินค้ายางพาราทักษะการผลิต เกิดขึ้นจากความสัมพันธ์ทางการค้ากับนักธุรกิจชาวจีนสิงคโปร์ที่มีความสัมพันธ์ทางการค้าต่อกัน ผู้บริหารของกลุ่มบริษัทมิตรไทยนครจำกั๊ด ได้ให้ข้อมูลถึงการถ่ายทอดทักษะความรู้ในการผลิตยางและมาตรฐานของยางพาราเพื่อการส่งออกในมาตรฐานสิงคโปร์เอาไว้ “บริษัทมิตรไทยสมัยที่คุณพ่อเป็นผู้บริหารเราเองมีการขยายกำลังการผลิตทำยางแผ่นรมควันยุคเริ่มต้นมีกำลังการผลิตแค่เตาเดียว หลังจากนั้นในปี พ.ศ. 2520 ธุรกิจครอบครัวได้ขยายการผลิตสูงสุดถึง 40 เตา โดยคุณพ่อก็มีเพื่อนเป็นนักธุรกิจชาวจีนสิงคโปร์ ชื่อตันอิงซู ท่านเคยเป็นผู้บริหารบริษัทใต้ตองจำกั๊ด ได้ให้ทุนมาลงทุนสองล้านบาทในยุคนั้น โดยให้คุณพ่อกำทำโรงงานยางแผ่นรมควัน และส่งขายให้กับตันอิงซู การเกื้อหนุนทางการค้าสมัยนั้นก็ไม่คิดดอกเบี้ยใดๆ เพียงแต่เมื่อผลิตเป็นยางแผ่นรมควันแล้ว ก็ขายให้ตันอิงซู เป็นผู้ขายส่งออกไปต่างประเทศ คุณภาพของยางแผ่นที่ไปรับซื้อมาจากชาวบ้านตามหมู่บ้านจากที่ต่างๆ ก็จะมีแรงงานชาวจีนที่เป็นผู้หญิงจากสิงคโปร์มาเป็นผู้คัดเกรดยางแผ่นรมควัน และต่อมาแรงงานหญิงที่มีความชำนาญจากสิงคโปร์ก็ได้ถ่ายทอดทักษะ การแยกและคัดเกรดยางแผ่นรมควันให้กับแรงงานหญิงพื้นเมืองของภาคใต้ การส่งออกยางพาราก็จะนำยางที่คัดเกรดผ่านมาตรฐานแล้ว นำยางแผ่นรมควันมาอัดก้อนเป็นยางลูกขนาน้ำหนักก้อนละ 111.11 Kg ส่งออกให้กับพ่อค้าที่สิงคโปร์” (อภิชาติ พันธุ์พิพัฒน์, 2566)

8. พ่อค้าสิงคโปร์และการผูกขาด Supply ยางพาราในประเทศไทยหลังสงครามโลกครั้งที่ 2

ในรายงานการศึกษาอุตสาหกรรมยางพาราในภาคใต้ของศูนย์พัฒนาเศรษฐกิจอุตสาหกรรมภาคใต้ ได้เขียนรายงานวิเคราะห์ธุรกิจอุตสาหกรรมยางพาราเอาไว้ว่าตลาดยางพาราเพื่อการส่งออกนั้นจากรายงานของศูนย์พัฒนาเศรษฐกิจอุตสาหกรรมภาคใต้ระบุผลการศึกษาของทางราชการเอาไว้ถึงสภาพเศรษฐกิจการค้า



ยางพาราในภาคใต้ระบุไว้ว่า ราคายางพาราในการกำหนดการซื้อขายในท้องถิ่นของภาคใต้ ราคากำหนดการซื้อขายมาจากตลาดสิงคโปร์พืชเศรษฐกิจยางพารากลไก ราคาซื้อขายภายในประเทศ สำหรับประเทศไทยอาศัยอ้างอิงราคาภายในตลาดสิงคโปร์และตลาดมาเลเซียเป็นเกณฑ์ในการคำนวณซื้อขายยางจากเกษตรกรชาวสวนยาง เพราะผู้ส่งออกในประเทศไทยล้วนเป็นสาขาของ ผู้ซื้อในตลาดทั้งสองนี้คือสิงคโปร์และมาเลเซียจากราคาจุดนี้ ก็นำไปใช้คิดคำนวณราคารับซื้อยางจากชาวสวนที่กรีดยางหรือจากพ่อค้าคนกลางอีกทอดหนึ่ง (ศูนย์พัฒนาเศรษฐกิจอุตสาหกรรมภาคใต้ สำนักปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม, 2524, น.25) บทบาททางการค้าของพ่อค้ายางสิงคโปร์ในอุตสาหกรรมยางพาราที่บุกเบิกเข้ามาในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ตั้งแต่ต้นศตวรรษที่ 20 ได้ทำให้พ่อค้าสิงคโปร์ได้สร้างโอกาสทางการค้าจากพืชเศรษฐกิจยางพารามาเป็นพ่อค้าคนกลาง เพื่อซื้อวัตถุดิบ ป้อนให้กับความต้องการอุตสาหกรรมรถยนต์ของยุโรปและสหรัฐอเมริกา โอกาสในการเป็นพ่อค้าคนกลางและร่วมบุกเบิกลงทุนมากับอังกฤษนั้น ย่อมมีทักษะได้รับความเชื่อมั่นในทางการค้าการส่งออกไปยังคู่ค้าเก่าๆก่อนหน้านี้ การสร้างและรักษามาตรฐานวัตถุดิบยางของสิงคโปร์สิ่งนี้ทำให้หลังปี พ.ศ.2499 ประเทศไทยได้ส่งยางพาราออกไปยังตลาดโลกจำนวน 136,244 ตัน มีมูลค่ารวมประมาณ 1500 กว่าล้านบาทและในปี พ.ศ. 2504 ประเทศไทยส่งออก 184,598 ตัน มีมูลค่ารวมประมาณ 2,100 กว่าล้านบาท การส่งออกผ่านสิงคโปร์แทบทั้งหมดภายใต้เครือข่ายของกลุ่มธุรกิจการค้าพ่อค้ายางสิงคโปร์ Lee Kong Chian และครอบครัว ซึ่งมีสำนักงานใหญ่อยู่ในภาคใต้ที่รู้จักกันในปัจจุบันบริษัทเต็กบี ห้างจำกัด (ภูวดล ทรงประเสริฐ, 2546, น.28-29) ในพัฒนาการการค้าพืชเศรษฐกิจยางพาราในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กลไกของตลาดส่งออกถือได้ว่าการผูกขาดโดยเครือข่ายธุรกิจยางพาราซึ่งเป็นของกลุ่ม Oversea Chinese Banking Corp กลุ่มธุรกิจที่ใหญ่ที่สุดของสิงคโปร์ และ The Lee Rubber Group ซึ่งเป็นธุรกิจยางพาราที่ใหญ่ที่สุดในคาบสมุทรมลายู โดยทั้งสองกลุ่มเป็นชาวจีนฮกเกี้ยนเป็นธุรกิจครอบครัวของกลุ่มชาวจีนตระกูล Tan และ Lee ที่มีเครือข่ายสายสัมพันธ์ทางการค้ายางพาราผูกโยงกับชาวจีนในภูมิภาคของคาบสมุทรมลายูโดยเฉพาะ Lee Kong Chian เป็นผู้ก่อตั้ง Lee Rubber Co.,Ltd และเป็นเจ้าของผู้ก่อตั้งธนาคาร Oversea Chinese Banking Corp (OCBC) ได้ขยายธุรกิจยางพาราครอบคลุมทั้งในอินโดนีเซียและภาคใต้ของประเทศไทย บริษัท Lee Rubber Co.,Ltd นั้นเป็นเจ้าของที่ดินที่เป็นสวนยางขนาดใหญ่ในประเทศมาเลเซียครอบคลุมพื้นที่ตั้งแต่รัฐเคดาห์ถึงรัฐยะโฮร์ (Ganesan, 2017) ความสัมพันธ์ทางการค้าการบริหารของบริษัทและเงินทุนจากสิงคโปร์ ที่เชื่อมโยงกับการค้ายางพาราในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในช่วงเศรษฐกิจตกต่ำทั่วโลกก่อนเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 สถาบันการเงินของสิงคโปร์ธนาคาร 3 แห่ง ได้รับผลกระทบอย่างรุนแรง Lee Kong Chian ซึ่งมีธุรกิจยางแผ่นรมควันในรัฐยะโฮร์ได้รวบรวมกิจการของธนาคารทั้งสามแห่ง คือ Chinese Commercial Bank, Ho Hong Bank, Oversea Chinese Bank เข้าด้วยกันโดยใช้จุดแข็งของธนาคารแต่ละแห่งรวบรวมกันเป็น Oversea Chinese Banking Corp (OCBC) ทำให้เศรษฐกิจของสิงคโปร์ผ่านพ้นช่วงเศรษฐกิจตกต่ำทั่วโลกก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 กันมาได้ไม่ล่ม



สลาย Lee Kong Chian นั้นได้รับการยกย่องเป็นบิดาผู้ให้กำเนิดธนาคาร OCBC แห่งนี้ และเป็นธนาคารที่ใหญ่ที่สุดในสิงคโปร์และประเทศมาเลเซีย เราได้เห็นพัฒนาการของการสะสมความมั่งคั่งที่ผูกโยงเกี่ยวพันกับพืชเศรษฐกิจอัญชัญ อุตสาหกรรมยางพาราในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ของการสะสมทุนของพ่อค้าสิงคโปร์ที่เป็นพ่อค้าคนกลาง บริหารจัดการวัตถุดิบสำคัญของอุตสาหกรรมยางยนต์โลกมาจนทุกวันนี้ และ Oversea Chinese Banking Corp (OCBC) ได้กลายเป็นธนาคารของคนเอเชียที่ใหญ่อันดับต้นๆของโลก (OCBC Group, 2004)

8.1 อุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นเติบโต ผู้ผลิตล้อรถยนต์ญี่ปุ่นมุ่งมาหาความมั่นคงวัตถุดิบจากประเทศไทย

อุตสาหกรรมสวนยางพาราเชิงพาณิชย์และตลาดสิงคโปร์เริ่มเติบโตขึ้นมาแทนที่ตลาดลอนดอนในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 แต่เมื่อการค้ายางพาราของโลกได้ขยายตัวเข้ามาในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพราะพื้นที่ภูมิภาคนี้มีความสำคัญได้ยกระดับเป็นแหล่งผลิตวัตถุดิบยางพาราที่มากที่สุดในตลาดโลก เพื่อเป็นแหล่งความมั่นคงด้านวัตถุดิบของห่วงโซ่อุตสาหกรรมรถยนต์ยุโรปและสหรัฐอเมริกา พื้นที่การผลิตยางพาราในมาเลเซียและอินโดนีเซีย ถือเป็นผู้ผลิตวัตถุดิบยางพารามากที่สุดของโลกหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 และด้วยปัจจัยของท่าเรือประเทศสิงคโปร์ที่สะดวกในการขนส่งไปยังยุโรปและสหรัฐอเมริกา ทำให้หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ตลาดการค้ายางพาราสิงคโปร์ ก็ได้ยกระดับพัฒนาตัวเองมาเป็นศูนย์กลางค้ายางอยู่ในภูมิภาคเอเชีย ซึ่งเป็นแหล่งผลิตยางพาราใหญ่ที่สุดของโลก เป็นห่วงโซ่สำคัญของอุปทานยางพาราให้กับอุตสาหกรรมรถยนต์ในสหรัฐอเมริกาและยุโรป และในช่วงก่อนหน้าจะเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 นั้น ประเทศญี่ปุ่นเองได้ยกระดับตัวเองเข้าสู่อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ เพื่อเดินตามเส้นทางของการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมรถยนต์ของสหรัฐอเมริกา และได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลญี่ปุ่นในขณะนั้น เพื่อให้เอกชนผู้ผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นผู้ผลิตรถยนต์เพื่อใช้ในกองทัพและรองรับการขยายสงครามในแมนจูเรีย ต่อมากลุ่มผู้ผลิตรถยนต์เอกชนของญี่ปุ่นได้รวมตัวตั้งบริษัท ISUZU ในปี ค.ศ.1916 เพื่อผลิตรถยนต์ของตัวเองให้กับกองทัพญี่ปุ่น ทำให้ขีดความสามารถอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นมีการไต่ระดับการผลิตและมีความก้าวหน้าในอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ที่มีความก้าวหน้า ขณะเดียวกันก่อนหน้าสงครามโลกครั้งที่ 2 เช่นกันที่บริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ค่ายรถยนต์ของสหรัฐอเมริกาโดยเฉพาะบริษัทฟอร์ดได้มาตั้งโรงงานในโยโกฮาม่าและบริษัทเจเนรัลมอเตอร์ค่ายจีเอ็ม ก็ได้มาตั้งโรงงานในโอซาก้า แต่ต่อมาผู้ผลิตรถยนต์จากต่างชาติได้รับผลกระทบจากกฎหมายปี พ.ศ. 2482 รัฐบาลญี่ปุ่นช่วงเวลานั้นได้บังคับให้อุตสาหกรรมต่างชาติออกไปจากประเทศญี่ปุ่น (อุตสาหกรรมยานยนต์ในญี่ปุ่น ประวัติศาสตร์และเส้นเวลา, 2013) หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 หลังจากที่สหรัฐอเมริกาได้เข้าควบคุมประเทศญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกาเตรียมทำสงครามในเกาหลีเหนือทางกองทัพสหรัฐได้ให้บริษัทโตโยต้า ผลิตรถลำเลียงขนาดใหญ่เพื่อใช้ในสงครามเกาหลี การส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ในญี่ปุ่น กลับมามีชีวิตชีวาในการผลิตอีกครั้งหนึ่งในช่วงหลังสงครามเกาหลี การผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล



อุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นเองก็ได้ใช้เงื่อนไขการเติบโตในการพัฒนารถยนต์ของญี่ปุ่นที่กำลังเติบโต แสวงหาแหล่งวัตถุดิบที่มั่นคงเพื่อลดการที่พึ่งพียงจากต่างประเทศ ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของญี่ปุ่นจึงมุ่งมาที่การหาวัตถุดิบยางพาราจากประเทศไทย เพื่อการหาแหล่งวัตถุดิบยางพารา ความมั่นคงด้านวัตถุดิบเป็นของตนเอง การจะไปพึ่งพาพ่อค้าสิงคโปร์ซึ่งต้องป้อนวัตถุดิบเข้าสู่ยุโรปและสหรัฐอเมริกา นั้นมีต้นทุนที่สูง ทำให้นักธุรกิจของญี่ปุ่นมุ่งมาที่ประเทศไทย เพื่อหาวัตถุดิบยางแผ่นรมควันเป็นหลัก ทำให้หลังปี พ.ศ. 2510 เป็นต้นมาประเทศไทยจึงได้มีโอกาสส่งออกยางพาราเข้าสู่ตลาดอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่น ทำให้โรงงานยางแผ่นรมควันในประเทศไทย ในภาคใต้และภาคตะวันออกที่ผลิตยางแผ่นรมควันได้มีโอกาสส่งออกในช่วงเวลานั้น และตลาดการบริโภคยางแผ่นรมควันที่ผลิตจากประเทศไทยช่วงเวลานั้น 70-80% มีตลาดรองรับในประเทศญี่ปุ่น และหลังจากนั้นประมาณปี พ.ศ.2520 กลุ่มบริษัทญี่ปุ่นที่ต้องนำเข้ายางแผ่นรมควัน เพื่อป้อนเข้าสู่อุตสาหกรรมการผลิตล้อรถยนต์ของญี่ปุ่นได้เข้ามาร่วมมือพัฒนาคุณภาพการผลิตวัตถุดิบในพื้นที่ของกลุ่มโรงงานยางแผ่นรมควันของชุมชนชาวจีนผู้เจียนในอำเภอนาบอนจังหวัดนครศรีธรรมราช บริษัทผู้ผลิตยางล้อรถยนต์ยักษ์ใหญ่ของญี่ปุ่นได้เข้ามาเป็นคู่ค้าสามารถพูดได้ว่าการเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นนั้น ทำให้ชาวสวนยางโรงงานอุตสาหกรรมยางแผ่นของไทยมีโอกาสเป็นผู้ส่งออกเองแทนพ่อค้าจากสิงคโปร์ และการเติบโตการส่งออกของโรงงานของประเทศไทย ทำให้บทบาทความสำคัญการค้าของสิงคโปร์ได้ลดบทบาทและเปลี่ยนไป (ปรีดี สีลาเศรษฐศาสตร์, 2566)

9.สรุป

ต้นศตวรรษที่20ก่อนสงครามโลกครั้งที่1 อุตสาหกรรมรถยนต์ในยุโรปและสหรัฐอเมริกาได้มีการขยายตัวอย่างมาก จากตัวเลขในปี ค.ศ. 1900 มีรถยนต์เพียง 10,000 คันที่ใช้อยู่ทั่วโลกในเวลานั้นด้วยระยะเวลาไม่ถึงสองทศวรรษจำนวนรถยนต์เพิ่มขึ้นถึง2.5ล้านคันในปี1914 การเพิ่มขึ้นของรถยนต์บนโลกนี้ เพิ่มขึ้นมาถึง 25,000% ทำให้นักธุรกิจของอังกฤษเห็นโอกาสทางเศรษฐกิจจากความขาดแคลนวัตถุดิบของอุตสาหกรรมรถยนต์ที่มีความต้องการวัตถุดิบยางธรรมชาติ ทำให้การลงทุนจากบริษัทอังกฤษจำนวนมาก ได้เข้ามาลงทุนปลูกพืชเศรษฐกิจยางพาราในอาณานิคมมาลายูของอังกฤษ และทำให้เอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยเฉพาะพื้นที่อาณานิคมมาลายูของอังกฤษได้กลายเป็นแหล่งผลิตวัตถุดิบ (Rubber Supply) ป้อนให้กับห่วงโซ่อุตสาหกรรมรถยนต์ของโลกมากที่สุดในช่วงระยะเวลาดังกล่าว ด้วยเวลาไม่ถึงสองทศวรรษนับตั้งแต่ปี ค.ศ. 1900 ก็ได้ทำให้สิงคโปร์กลายเป็นศูนย์กลาง การบริหารจัดการทั้งการปลูกการผลิตยางพารา และขนส่งวัตถุดิบให้กับอุตสาหกรรมรถยนต์ของยุโรปและสหรัฐอเมริกาก่อนสงครามโลกครั้งที่ 1 เมื่อความต้องการวัตถุดิบยางพารามีมากในช่วงต้นศตวรรษ 20 ถือเป็นช่วงที่พืชเศรษฐกิจยางพารา กลายเป็นความมั่งคั่งใหม่ ที่ได้รับความนิยมบนคาบสมุทรมลายู กระแสความนิยมในพืชเศรษฐกิจยางพารา ก็ได้เข้ามาในรัฐสยามในปลายของรัชกาลที่ 5 ได้ทำให้บรรดาพ่อค้านายเหมืองหัวเมืองภาคใต้ให้ความสนใจในการปลูกยางพารา ขณะเดียวกันเมื่อมีการสร้างเส้นทางรถไฟในภาคใต้จากแรงงานกุลิชาวจีน รัฐสยาม



ก็ได้เปิดโอกาสให้ชาวจีนในอาณานิคมมาลาญได้เข้ามาสร้างสวนยางตามพื้นที่สองข้างทางรถไฟของภาคใต้ จนทำให้สวนยางในพื้นที่ภาคใต้ได้ขยายตัวไปอย่างกว้างขวาง หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 การเพิ่มขึ้นของสวนยางในประเทศไทย ได้ทำให้ประเทศไทยกลายเป็นผู้ส่งออกยางพาราหนึ่งในสามของโลก รองจากประเทศมาเลเซียและอินโดนีเซีย โดยมีการส่งออกยางพาราผ่านพ่อค้าและตลาดสิงคโปร์ เมื่ออุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นเติบโตอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นเห็นความจำเป็นในการแสวงหาความมั่นคงของแหล่งวัตถุดิบยางพารา เพื่อรองรับในการเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่น และบริษัทญี่ปุ่นได้เข้ามาหาแหล่งวัตถุดิบยางพาราในประเทศไทยโดยตรง จนทำให้หลังปีพ.ศ. 2510 พ่อค้าส่งออกยางพาราของประเทศไทยได้มีโอกาส พัฒนาทางการค้าการส่งออกสร้างมาตรฐานและผลิตยางพาราเพื่อการส่งออกเป็นวัตถุดิบไปยังอุตสาหกรรมล้อรถยนต์ของญี่ปุ่น โดยไม่ต้องผ่านพ่อค้าคนกลางในตลาดสิงคโปร์ซึ่งถือเป็นพัฒนาการแห่งโอกาสของตลาดส่งออกวัตถุดิบยางพาราจากประเทศไทย ที่สามารถส่งออกได้โดยตรงไปยังผู้บริโภคที่เป็นอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่น ก่อนที่ประเทศจีนจะก้าวมาเป็นผู้บริโภครายใหญ่ วัตถุดิบยางพาราของประเทศไทยอย่างในทุกวันนี้

เอกสารอ้างอิง

- ณรงค์ เพชรประเสริฐ. (30 มกราคม 2561). เศรษฐกิจทุนนิยมของรัฐสยามสมัยรัชกาลที่ 5. (ยุทธियง ลิมเลิศวาที, ผู้สัมภาษณ์).
- ปก แก้วกาญจน์. (2534). *รายงานวิจัยการสร้างทางรถไฟสายใต้กับผลกระทบทางเศรษฐกิจการเมือง*. สถาบันทักษิณศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- ประพันธ์ บุญเกียรติ. (5 มีนาคม 2566). การสร้างทางรถไฟและการบุกเบิกสวนยางบ้านคลองกุย อ.ฉวาง จ.นครศรีธรรมราช. (ยุทธियง ลิมเลิศวาที, ผู้สัมภาษณ์).
- ปรีดี ลีลาเศรษฐศาสตร์. (7 ตุลาคม 2566). พัฒนาการและการส่งออกยางแผ่นรมควันประเทศไทยสู่อุตสาหกรรมยางล้อของญี่ปุ่น. (ยุทธियง ลิมเลิศวาที, ผู้สัมภาษณ์).
- ปิยชาติ สิงตี. (2553). *ประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมของกลุ่มชาวจีนฮกจิ๋วในภาคใต้ของประเทศไทย*. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการวัฒนธรรมแห่งชาติ กระทรวงวัฒนธรรม.
- ภูวดล ทรงประเสริฐ. (2519). *นโยบายของรัฐบาลที่มีต่อชาวจีนในประเทศไทย (2475-2500)*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ภูวดล ทรงประเสริฐ. (2535). *ทุนสิงคโปร์ การผูกขาดตลาดยางพาราและดีบุกไทย*. กรุงเทพฯ: สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ภูวดล ทรงประเสริฐ. (2546). *ทุนจีนปักษ์ใต้ ภูมิหลังเบื้องลึกทุนใหญ่โพ้นทะเล*. กรุงเทพฯ: บริษัท ทิปปิง พอยท์ จำกัด.
- ยุทธियง ลิมเลิศวาที. (2563). *ตำนานคนฮกจิ๋ว จากแผ่นดินแม่สู่แผ่นดินหนานหยาง*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์บ้านพระอาทิตย์.
- วิรัช เอียวสานุรักษ์. (11 มีนาคม 2566). การบุกเบิกทำสวนยางของชาวจีนฮกจิ๋วสถานีรถไฟคลองจันดี อำเภอลำปาง. (ยุทธियง ลิมเลิศวาที, ผู้สัมภาษณ์).



- ศูนย์พัฒนาเศรษฐกิจอุตสาหกรรมภาคใต้ สำนักปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม. (2524). *รายงานการศึกษาอุตสาหกรรมยางพารา*. กรุงเทพฯ: กระทรวงอุตสาหกรรม.
- สุธีวงศ์ พงศ์ไพบูลย์ และคณะ. (2544). *จันทักษิณวิถีและพลัง*. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว).
- สมพงษ์ สิมพัฒน์พงษ์. (19 กุมภาพันธ์ 2566). *บทบาทพ่อค้ายางสิงคโปร์และชาวจีนในภาคใต้*. (ยuthying ลืมเลืกวาทิ, ผู้สัมภาษณ์).
- สำนักงานปลัดกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม. (2561). *1 เมษายน วันเลืกทาส วันแห่งการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญของโครงสร้างสังคมไทย*. สืบค้นเมื่อ 7 พฤษภาคม 2566 จาก <http://www.ttc.ops.go.th/?p=3672>.
- สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงสิงคโปร์. (พฤษภาคม 2564). *สิงคโปร์: ศูนย์กลางการค้ายางพาราโลก*. สืบค้นเมื่อ 15 เมษายน 2566 จาก https://www.ditp.go.th/ewt_news_ditp2.php?content=732962&cate=741.
- สิริธร ถาวรวงศา. (2563). *พลวัตทางเศรษฐกิจและความสัมพันธ์ทางสังคมชุมชนจีนฮกจิวในอำเภอนาบอนน*. เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- สุธัญญา ทองรักษ. (2546). *โครงการวิจัยวิวัฒนาการของการที่ดินและป่าไม้บริเวณลุ่มทะเลสาบสงขลาปี 2442-2489*. สงขลา: มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- สุธีวงศ์ พงศ์ไพบูลย์. (2544). *จันทักษิณ วิถีและพลัง*. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว).
- รังสรรค์ ณะพรพันธ์. (2530). *สถิติการค้าระหว่างประเทศ เอกสารการบรรยายเศรษฐกิจประเทศไทย 2475-2503 คณะเศรษฐศาสตร์*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- อภิชาติ พันธุ์พัฒน์. (17 มีนาคม 2566). *การส่งออกยางพาราของชาวฮกจิวและความสัมพันธ์พ่อค้าสิงคโปร์*. (ยuthying ลืมเลืกวาทิ, ผู้สัมภาษณ์).
- อุตสาหกรรมยานยนต์ในญี่ปุ่นประวัติศาสตร์และเส้นเวลา. (2556). สืบค้น 7 ตุลาคม 2566 จาก https://hmong.in.th/wiki/Japanese_automobile_industry.
- Ernest, C.T. Chew. (2557). *A History Of Singapore*. (นวรรณ พันธุ์เมธา, บ.ก.) กรุงเทพฯ: มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์.
- Gliech, O. (2015). *Rubber*. Retrieved December 9, 2023, from <https://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/rubber>.
- Ganesan, V. (2017). *A rich history spanning 90 years*. Retrieved May 7, 2023 from <https://www.theedgemarkets.com/article/rich-history-spanning-90-years>.
- Hagan, J. (2005). *The British and rubber in Malaya, c1890-1940*. Retrieved July 8, 2023 , from <https://core.ac.uk/download/pdf/36988015.pdf>



- Jennifer Lim Art. (2015). *50 GREAT PERANAKANS: LIM NEE SOON*. Retrieved June 26, 2023, from <https://jenniferlimart.com/blog/2015/5/25/50-great-peranakans-mr-lim-nee-soon>.
- Naidu Ratnala Thulaja. (2004). *Chinese coolies*. Retrieved June 22, 2023, from https://eresources.nlb.gov.sg/infopedia/articles/SIP_87_2004-12-15.html.
- Niew Shong Tong. (1969). *The Population Geography of the Chinese Communities in Malaysia Singapore Brunei*. Thesis presented for the degree of Doctor of Philosophy in the University of London.
- Nparks.gov.sg. (2023). *1888: Ridley and the Malayan Rubber Industry (from 1896)*. Retrieved May 5, 2023, from <https://www.nparks.gov.sg/sbg/about/our-history/1888-ridley-and-the-malayan-rubber-industry-from-1896>.
- OCBC Group. (2004). *Global banking provider since 1932*. Retrieved October 3, 2023, from <https://www.ocbc.com/group/about-us/group-business/milestones.page>.
- Singapore Exchange Limited. (n.d.). *SICOM Rubber*. Retrieved May 7, 2023, from <https://www.sgx.com/derivatives/products/sicom-rubber>.
- Singapore Infopedia. (2009). *Tan Chay Yan Pioneer of the rubber Industry*. Retrieved May 18, 2023 from https://eresources.nlb.gov.sg/infopedia/articles/SIP_1628_2009-12-31.html.
- Sutherland, D. (2009). *Tan Chay Yan*. Retrieved May 8, 2023, from https://eresources.nlb.gov.sg/infopedia/articles/SIP_1628_2009-12-31.html.
- Skinner, G.W. (2564). *Chinese Society in Thailand: An analytical History*. กรุงเทพฯ: มติชน.
- Veissid, M. & Co. (2023). *scripworld.com*. Retrieved May 7, 2023, from <https://www.scripworld.com/records/malaya/malacca-rubber-plantations-limited/>