

การเคลื่อนย้ายศูนย์กลางการผลิตยางธรรมชาติจากบราซิล
เข้าสู่สิงคโปร์และแหลมมาลายูในศตวรรษที่ 19
THE RELOCATION OF THE NATURAL RUBBER
PRODUCTION CENTER FROM BRAZIL INTO SINGAPORE
AND THE MALAY PENINSULA DURING THE 19th CENTURY

ยุทธियง ลิ้มเลิศวาที^{1*} และณรงค์ เพ็ชรประเสริฐ²
Yuttiyoung Limlertvatee^{1*} and Narong Petprasert²

Received date: June 20, 2023

Revised date: October 17, 2023

Revised date: October 17, 2023

¹ นักศึกษาหลักสูตรปริญญาตรีบัณฑิตศึกษาศาสตร์การเมืองระหว่างประเทศและการพัฒนา มหาวิทยาลัยรังสิต

² รองศาสตราจารย์ ดร., คณบดีคณะเศรษฐศาสตร์ และอาจารย์ประจำหลักสูตรเศรษฐศาสตร์การเมืองระหว่างประเทศและการพัฒนา มหาวิทยาลัยรังสิต

* Corresponding author, E-mail: meenabonlim@gmail.com

บทคัดย่อ

ในบทความนี้มีจุดประสงค์เพื่อศึกษา วิเคราะห์ ถึงสาเหตุการเคลื่อนย้ายศูนย์กลางการผลิตยางธรรมชาติจากประเทศบราซิล ซึ่งเคยเป็นภูมิภาคที่ส่งยางธรรมชาติเข้าสู่ยุโรปและสหรัฐอเมริกามากที่สุดในช่วงปลายศตวรรษที่ 19 ต่อมาต้นศตวรรษที่ 20 ศูนย์กลางผลิตยางพาราได้ย้ายมาอยู่ที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีเหตุปัจจัย 6 ประการ 1) การพัฒนาและความก้าวหน้าในเทคโนโลยีหลังการปฏิวัติอุตสาหกรรมในยุโรปทำให้เกิดอุตสาหกรรมรถยนต์ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องใช้อยางธรรมชาติเพื่อนำมาผลิตเป็นล้อของรถยนต์ 2) ยางธรรมชาติจากบราซิลเป็นวัตถุดิบที่ต้องหาจากป่าเมซอนทำให้อุตสาหกรรมไม่สามารถคาดการณ์ปริมาณอุปทานของยางธรรมชาติได้ 3) การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ในยุโรปและสหรัฐอเมริกาต้องการวัตถุดิบอุปทานที่มากและเพียงพอต่อความต้องการของการผลิตอุตสาหกรรม 4) พื้นที่สภาพแวดล้อมในการปลูกยางในบราซิลและในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จัดอยู่ในแนวเส้นศูนย์สูตรที่เหมาะสมต่อการเติบโตของยาง 5) ต้นทุนในการผลิตเก็บเกี่ยวจากธรรมชาติจะมีต้นทุนที่แพงกว่าการปลูกในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ 6) แรงงานในการปลูกยางในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นแรงงานจากกสิชาวจีนที่มีต้นทุนที่ถูก ทำให้พ่อค่านักธุรกิจของอังกฤษเห็นโอกาสเชิงพาณิชย์และผลกำไร จึงได้มีการนำต้นยางเข้ามาปลูกในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในอาณานิคมของอังกฤษ (Straits Settlements) ในปลายศตวรรษที่ 19 ที่สิงคโปร์ ต่อมาต้นศตวรรษที่ 20 การปลูกยางขยายตัวเติบโตเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้กลายเป็นพื้นที่ผลิตยางธรรมชาติมากที่สุดของโลก แทนที่ศูนย์กลางยางธรรมชาติของบราซิล และในการศึกษาวิจัยในบทความนี้

ได้ใช้กระบวนการศึกษาค้นคว้าวิธีทางประวัติศาสตร์ (Historical Approach) เพื่อศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ จากการสืบค้นและการทบทวนวรรณกรรม Literature review

คำสำคัญ : ยางพารา, เมืองท่ามาเนาส์, อาณานิคมแหลมมาลายู

Abstract

This article examines the reasons for shifting the hub of natural rubber production center from Brazil, the region that supplied Europe and the United States with the most natural rubber during the late 19th century. Later, at the beginning of the 20th century, the rubber production center was moved to Southeast Asia. This is because of six key factors: 1) Developments and advancements in post-industrial technology in Europe have caused the emergence of the automotive industry. Therefore, it is vital to use natural rubber to produce wheels for cars; 2) Natural rubber from Brazil is a raw material that must be sourced completely from the Amazon rainforest, making its supply unpredictable; 3) The automobile industry boom in Europe and the United States requires a large and sufficient supply of raw materials to meet the needs of the industrial manufacturing lines; 4) The rubber-growing environments in Brazil and Southeast Asia are located along the equatorial belt, which is appropriate for

rubber growth; 5) The cost of producing and harvesting rubber from nature is higher than that of Southeast Asia; 6) In Southeast Asia, rubber tree plantations are typically staffed with inexpensive Chinese workers. This made English traders and businessmen see profitable opportunities; therefore, rubber timber was planted during Straits Settlements in Southeast Asia at the end of the 19th century. The rubber plantation industry grew during the early 20th century. South East Asia has become the world's largest producer of natural rubber raw materials, replacing Brazil as a natural rubber hub. In this study, this article applies the historical approach to study and analyze information from research and Literature Review.

Keyword: Natural rubber, Manaus, Straits Settlements

1. บทนำ

คงมีการตั้งคำถามว่าทำไมต้นกำเนิดยางพาราอยู่ในประเทศบราซิล ซึ่งเคยเป็นผู้ส่งออกยางพารามากที่สุดตั้งแต่ปลายศตวรรษที่ 19 เป็นต้นมา (1870-1899) แต่ต่อมาในต้นศตวรรษที่ 20 ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กลายเป็นพื้นที่ส่งออกยางแทนที่บราซิล มีเหตุปัจจัยอะไรที่ทำให้เอเชียตะวันออกเฉียงใต้กลายมาเป็นภูมิภาคที่ผลิตยางพารามากที่สุดของโลก แทนที่ประเทศบราซิล ในบทความนี้จะได้อธิบายภาพนี้ให้มีความกระจ่าง

ขณะเดียวกัน ในบทความนี้เราจะได้เห็นยุคสมัยของพัฒนาการยานยนต์ในยุโรปและสหรัฐอเมริกาในช่วงปลายศตวรรษที่ 19 ที่เกิดขึ้นหลังการปฏิวัติอุตสาหกรรม ได้สร้างรถยนต์หรือยานยนต์เคลื่อนที่จากระบบเครื่องยนต์สันดาปภายใน ทำให้เป็นจุดเปลี่ยนของการเริ่มต้นของการแสวงหาวัตถุดิบยางพารามาผลิตเป็นล้อยางให้กับอุตสาหกรรมรถยนต์ของโลกอย่างมาก (Big Demand) การแสวงหาวัตถุดิบยางพารา จึงเป็นความต้องการอย่างมหาศาลที่เร่งรัดให้มีการปลูกยางพาราขึ้นมาทดแทนการหาขี้ปาล์มจากประเทศบราซิล

เมื่อตลาดมีความต้องการยางพาราในปลายศตวรรษที่ 19 อุตสาหกรรมการปลูกยางพารา เริ่มบุกเบิกขยายตัวเข้ามาในอาณานิคมอังกฤษ ตั้งแต่สิงคโปร์ขยายพื้นที่อุตสาหกรรมการปลูกยางพาราขึ้นมาครอบคลุมแหลมมาลายู ผ่านกาลเวลาจนถึงยุคสมัยปัจจุบันทำให้ยางพาราได้กลายเป็นพืชเศรษฐกิจที่มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทย มีข้อมูลระบุปี 2564 จากสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร ประเทศไทยมีเนื้อที่การปลูกยางพาราทั่วประเทศประมาณ 24 ล้านไร่ (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2565) ถือเป็นพืชเศรษฐกิจที่สร้างรายได้หล่อเลี้ยงเกษตรกรชาวสวนยางประมาณ 1.6 ล้านครัวเรือน ครอบคลุมประชากรถึง 6 ล้านคน สร้างรายได้จากการส่งออกในแต่ละปีให้กับประเทศไทยไม่ต่ำกว่า 400,000 ล้านบาท (การยางแห่งประเทศไทย กระทรวงเกษตรและสหกรณ์, 2560: น.47)

เกษตรกรเชิงพาณิชย์การผลิตยางพาราได้มีการพัฒนาให้เป็นพืชเศรษฐกิจและกลายเป็นสินค้าโภคภัณฑ์ที่สร้างความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจให้กับ

สิงคโปร์ได้อย่างไร และต้นศตวรรษที่ 20 เป็นต้นมา พืชเศรษฐกิจตัวนี้ได้ขับเคลื่อนเศรษฐกิจในภูมิภาคแหลมมาลายูมานับศตวรรษ

ในเส้นทางของพืชเศรษฐกิจสินค้าโภคภัณฑ์ และความผันผวนขึ้นลงของราคาในต่างประเทศ ย่อมกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของเกษตรกรผู้ปลูกตามกลไกของราคาในตลาดโลก การขึ้นลงของราคายางในตลาดซื้อขายของโลก มีความสัมพันธ์เชื่อมโยงกับผู้อยู่ในห่วงโซ่ด้านต้นน้ำผู้ผลิตวัตถุดิบผู้ปลูกยางธรรมชาติ การบริโภคยางธรรมชาติของโลก (Natural Rubber Consumption) และการผลิตยางธรรมชาติ (Natural Rubber Production) และสต็อกยางธรรมชาติของโลก (Natural Rubber Stocks) เป็นปัจจัยส่งผลต่อกลไกราคายางของตลาดโลกอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ (ชัยวัช โวเจริญสุข, 2565)

ประเทศผู้ผลิตยางธรรมชาติ ไม่ว่าจะเป็นประเทศไทย อินโดนีเซีย มาเลเซีย เวียดนาม เขมร ลาว หรือประเทศพม่า ซึ่งเป็นประเทศฝั่งต้นน้ำของผู้ปลูก ชีวิตทางเศรษฐกิจโดยเฉพาะเกษตรกรชาวสวนยาง ถือว่าต้นยางพาราเป็นพืชเงินสดของเกษตรกร นั้นหมายความว่าเมื่อเกษตรกรต้องการใช้เงินสดก็ใช้มันไปกรีดเอายางพารารอออกมาจากต้นไม้ชนิดนี้ ถือเป็นพืชเศรษฐกิจที่แปรเป็นพืชเงินสดได้สะดวก (ณรงค์ เพ็ชรประเสริฐ, 2548: น. 75)

เกษตรเชิงพาณิชย์การปลูกยางพาราในประเทศไทยกว่าจะมีพัฒนามาถึงวันนี้ได้นั้น เศรษฐกิจการทำสวนยาง (Rubber Plantation Economy) มีเส้นทางของกาลเวลาและผูกพันเชื่อมโยงกับประวัติศาสตร์การเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์ของโลกอย่างแยกไม่ออก การขยายพื้นที่การปลูกในคาบสมุทรมลายู (Supply) ในต้นศตวรรษที่ 20 ผูกพันกับเศรษฐกิจใน

ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การขยายตัวของสวนยางขนาดใหญ่ในพื้นที่คาบสมุทรมลายูมีแรงงานกุลีชาวจีนที่อพยพมาตั้งรกรากในคาบสมุทรมลายูช่วงปลายราชวงศ์ชิงหลังไหลมาทำเหมืองแร่ดีบุกและการทำสวนยาง (สกินเนอร์, 2564: น.279) ขณะเดียวกันการสร้างรัฐชาติสมัยใหม่เส้นทางรถไฟสายใต้ของรัฐสยามปลายรัชกาลที่5 มีความสัมพันธ์อยู่ในบริบทของการตื่นยางพืชเศรษฐกิจของอาณานิคมอังกฤษและยุโรปในอินโดนีเซีย ที่เข้ามาส่งเสริมการปลูกยางพาราในแหลมมลายูและอินโดนีเซีย เพราะเห็นว่าเป็นพืชเศรษฐกิจที่จะเปลี่ยนเศรษฐกิจสังคมไทยส่งวัตถุดิบที่เป็นที่ต้องการไปยังยุโรปและสหรัฐอเมริกา การขยายพื้นที่อุตสาหกรรมสวนยางพาราในคาบสมุทรมลายู เชื่อมโยงกับบทบาททางการค้าของสิงคโปร์มาโดยตลอด ในช่วงปลายศตวรรษที่ 19 และต้นศตวรรษที่ 20 (Sutherland, 2009)

วันนี้การบริโภคยางพาราของโลกมีคุณภาพที่เปลี่ยนไป ด้วยการเกิดขึ้นของประเทศผู้บริโภคยักษ์ใหญ่รายใหม่อย่างสาธารณรัฐประชาชนจีน (Big Demand) ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนถือเป็นผู้บริโภทยางพารามากที่สุดของโลก เพื่อผลิตเป็นยางล้อรถยนต์และจีนมีการบริโภคยางพาราเพิ่มขึ้นทุกปี โดยมีปริมาณความต้องการบริโภคมากกว่า 5 ล้านตันต่อปีและในปี 2563 ประเทศจีนบริโภคยางพารามีปริมาณถึง 42.83% ของการบริโภคในตลาดยางพาราโลกและคาดการณ์ว่าตั้งแต่ปี 2564 ปริมาณความต้องการยางพาราของจีนจะมีการบริโภคถึง 5.75 ล้านตัน (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2565: น.2)

2. กำเนิดของสินค้ายางพาราเพื่อป้อนเข้าสู่ยุโรป

โลกรับรู้เรื่องราวยางพาราเริ่มต้นเมื่อปลายศตวรรษที่ 15 เมื่อ คริสโตเฟอร์ โคลัมบัส (Christopher Columbus) นักเดินเรือนักสำรวจชาวอิตาลี ได้เดินทางไปทวีปอเมริกากลางเป็นครั้งที่ 2 ในปี ค.ศ.1493 (พ.ศ. 2036) โคลัมบัสได้พบเห็นชาวพื้นเมืองมีการใช้ประโยชน์จากน้ำยางพารา พวกเขาได้นำยางจากต้นไม้มาใช้ประโยชน์โดยใช้เท้าจุ่มลงไปใต้น้ำยางมาทำเป็นรองเท้า ชาวพื้นเมืองบางเผ่าก็นำยางพารามาทำเป็นลูกบอลกลม ๆ กระเด็นกระดอนได้คล้ายลูกบอลในปัจจุบัน เพื่อเล่นเป็นเกมสันทนาการ เทศกาลของชาวพื้นเมืองในอเมริกาใต้ การเล่นลูกบอลกลมจากยาง มีการเล่นกันในเม็กซิโกโดยชาวมายาและยังมีการใช้ประโยชน์จากยางสำหรับชาวพื้นเมืองของเปรูใช้ทำรองเท้า ก่อนที่โคลัมบัสและคณะนักสำรวจจากยุโรป ได้มาพบเห็นยางพาราและนำยางเข้าไปเผยแพร่ในยุโรป (Malaysian Rubber Producer's Research Association, 1995, p.13)

การค้นพบยางและเผยแพร่ยางพาราไปยังโลกการรับรู้ของชาวยุโรปนั้น หนังสือโคลัมบัสและเรื่องราวของการค้นพบโลกใหม่ (Columbus The Four Voyages) กองเรือของโคลัมบัสภายใต้การสนับสนุนของราชสำนักแห่งสเปนเดินทางไปครั้งที่ 2 มีกองเรือถึง 17 ลำ รวบรวมกำลังคนทั้งช่างฝีมือ สุภาพบุรุษ กรรมกร แพทย์ประจำเรือ และนักโทษร่วมเดินทางรวมกันหนึ่งพันคน เมื่อถึงชายฝั่งแคริบเบียน ได้มีการบันทึกถึงการพบยางพาราไว้ว่า พบเห็นการเล่นกีฬามีการแบ่งฝ่าย ๆ ละสิบหรือยี่สิบคน มีการส่งลูกบอลจากคนหนึ่งไปอีกคนหนึ่ง นักสำรวจชาวสเปนไม่เคยเห็นการเล่นแบบนี้มาก่อน ทั้งไม่เคยเห็นลูกบอล ที่มีลักษณะยืดหยุ่นซึ่งทำจาก

ยางหรือต้นยาง สิ่งเหล่านี้ได้มีการบันทึกเอาไว้ของชาวยุโรป ในการได้พบเห็นลูกบอลกลมๆที่ทำมาจากต้นยางปา (ลอเรนซ์ เบอร์กิน, 2557, น.172)

เมื่อยางพาราจากทวีปอเมริกาได้เผยแพร่เข้าไปสู่ทวีปยุโรป ต้นไม้ที่มีน้ำตาไหลออกมาจากเปลือกมีน้ำยางสีขาว เมื่อนำมาทำให้แห้งมีคุณสมบัติที่ยืดหยุ่น (Elastic) มีการนำยางมาใช้ประโยชน์มากขึ้น แต่ก็ยังอยู่ในลักษณะที่ยังไม่มีความเสถียรในการใช้ประโยชน์ในอุตสาหกรรมเชิงพาณิชย์ เมื่อนำยางพารามาใช้ช่วงแรก ๆ เมื่อตากในอากาศร้อนมีอุณหภูมิที่สูงยางพาราก็อ่อนตัวเหนียวละลาย เมื่ออยู่ในอากาศที่หนาวอุณหภูมิต่ำก็มีลักษณะที่แข็งตัว

3. การแปรรูปยางธรรมชาติให้คงสภาพต่อการใช้งาน

ต่อมาในปี 1839 (พ.ศ.2382 ช่วงรัชกาลที่ 3) Charles Goodyear วิศวกรนักเคมีในสหรัฐอเมริกา ได้คิดค้นปรับปรุงคุณสมบัติของยางธรรมชาติเพื่อใช้ประโยชน์ในระดับอุตสาหกรรม พบว่าการปรับปรุงยางธรรมชาติที่ผ่านการผสมกำมะถัน แล้วผ่านการอบความร้อนอย่างเหมาะสม กระบวนการนี้เรียกว่าขั้นตอนวัลคาไนเซชัน (Vulcanization) เป็นกระบวนการทำให้ยางมีความแข็งแรง เพื่อให้ทนต่อแสงแดด และความเย็น ทนต่อสภาพการกัดกร่อนต่าง ๆ คำว่าวัลคาไนซ์มาจากคำว่า “วัลแคน” มีความหมายถึงเทพเจ้าแห่งไฟ และการหลอมโลหะของชาวโรมัน กระบวนการคิดค้นดังกล่าว ทำให้เกิดเป็นผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ ขึ้นมา เช่น ล้อรถยนต์ ล้อรถจักรยาน รองเท้าบูทยางในยุโรป (Wikipedia, 2023)

สิ่งที่ค้นพบในครั้งนี้ถือเป็นความบังเอิญในเส้นทางการพัฒนาปรับปรุงยางพารามาใช้ประโยชน์ในอุตสาหกรรม Charles Goodyear พบว่าเมื่อยางพาราที่มีส่วนผสมของกำมะถัน ได้ตกไปในเตาที่มีความร้อนในโรงงานของเขา ได้พบว่ายางพาราดังกล่าวมีการเปลี่ยนแปลงสภาพ หลังการค้นพบครั้งนี้ได้มีการขอจดสิทธิบัตรสำหรับการค้นพบของเขาในเดือนมิถุนายนปี 1844 หลังจากนั้นยางพาราก็ได้รับการพัฒนาในระดับอุตสาหกรรมเชิงพาณิชย์ เพื่อทำเป็นผ้ายาง พื้นรองเท้า เสื้อกันฝนกันหิมะ ล้อรถจักรยาน ล้อรถยนต์ ทั้งในสหรัฐอเมริกาและยุโรปอย่างกว้างขวาง

ด้วยระยะเวลาสี่ทศวรรษต่อมา ในปี 1886 วิศวกรชาวเยอรมันได้ผลิตรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แบบเชื้อเพลิงเผาไหมภายใน (สันดาปภายใน) โดยใช้กระบวนการต่อ ยอดจากระบบลูกสูบเหมือนกับเครื่องจักรไอน้ำ โดยมีเชื้อเพลิงเป็นก๊าซ คาร์ล เบนซ์ (Carl Benz) ได้ยื่นขอจดสิทธิบัตรยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ก๊าซขึ้นมา ถือเป็นจุดเริ่มต้นของต้นตัวการรับรู้ทั้งในยุโรป หนังสือพิมพ์ได้รายงานข่าวเปิดตัวนวัตกรรมใหม่ของยุคลายศตวรรษที่ 19 สองปีถัดมา Bertha Benz ภรรยาของคาร์ล เบนซ์ ได้เดินทางไกลด้วยยานยนต์สามล้อที่ชื่อ Benz Patent Motor Car ภรรยาของคาร์ล เบนซ์ได้พิสูจน์ให้คนในยุโรปและโลกระยะเวลานั้นเห็นว่า ยานยนต์ได้ก้าวมาเปลี่ยนแปลงโลกการขนส่งในยุโรปและสหรัฐอเมริกา แทนรถม้ารถลากที่ใช้แรงงานจากสัตว์ ถือเป็นข่าวใหญ่ที่รับรู้ในหมู่ชาวยุโรป และได้สร้างแรงจูงใจในพัฒนาการของยานยนต์โลกในเวลาต่อมา (Michigan Economic Development Corporation, 2016)

4. ยางพารากับอุตสาหกรรมยางล้อรถยนต์

เมื่อยางธรรมชาติมีการพัฒนาและมีการนำไปใช้ประโยชน์ในระดับอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ทั้งในสหรัฐอเมริกาและในยุโรป ความต้องการสินค้ายางธรรมชาติเพื่อมาเป็นวัตถุดิบให้กับอุตสาหกรรมยานยนต์ในยุคเริ่มต้นที่ใช้เครื่องจักรสันดาปภายในที่มีก๊าซเป็นเชื้อเพลิง ในบริบทของสังคมระยะเวลาดังกล่าวทำให้มีความต้องการยางธรรมชาติจำนวนมากในยุโรปและในสหรัฐอเมริกา

จากสถิติการนำเข้าบริโภคนยางพาราเข้าสู่ยุโรปและสหรัฐอเมริกา ในช่วงปี 1870 (พ.ศ.2413) ยางพาราจากบราซิลส่งออกยุโรปและสหรัฐอเมริกาอยู่ในสัดส่วนไม่ถึง 10 ตัน แต่หลังจากปี 1886 ที่มีวิศวกรชาวเยอรมันได้ผลิตยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แบบสันดาปภายใน ประจวบกับมีปรากฏการณ์ที่สำคัญในสหรัฐอเมริกาที่รัฐแมสซาชูเซตส์ J.Frank และ Charles Duryea ได้ออกแบบสร้างยานยนต์ใช้น้ำมันเบนซินของสหรัฐเป็นคันแรกในปี 1893 มีการนำเข้ายางพาราจากบราซิลสูงถึง 40,000 ตัน

ตั้งแต่ปี 1886 ที่เครื่องสันดาปภายในถูกผลิตคิดค้นขึ้น ความต้องการยางธรรมชาติจากประเทศบราซิลเพิ่มขึ้นจำนวนมากอย่างเห็นได้ชัดเพื่อเป็นวัตถุดิบให้กับอุตสาหกรรมยานยนต์ที่เพิ่งจะเริ่มต้นขึ้น และในช่วงปี 1900 ราคายางธรรมชาติจากบราซิล ราคาเริ่มต้นประมาณตันละ 400 กว่าปอนด์ ต่อมาด้วยระยะเวลาไม่ถึงหนึ่งทศวรรษ ราคายางธรรมชาติจากบราซิลได้พุ่งขึ้นสูงถึงตันละเกือบ 1,000 ปอนด์ในปี 1910 (Frank, 2008)

ปลายศตวรรษที่ 19 ถือเป็นการจุดชับบริโภคนยางธรรมชาติจากบราซิลเข้าสู่อุตสาหกรรมรถยนต์ครั้งสำคัญในยุโรปและสหรัฐอเมริกา

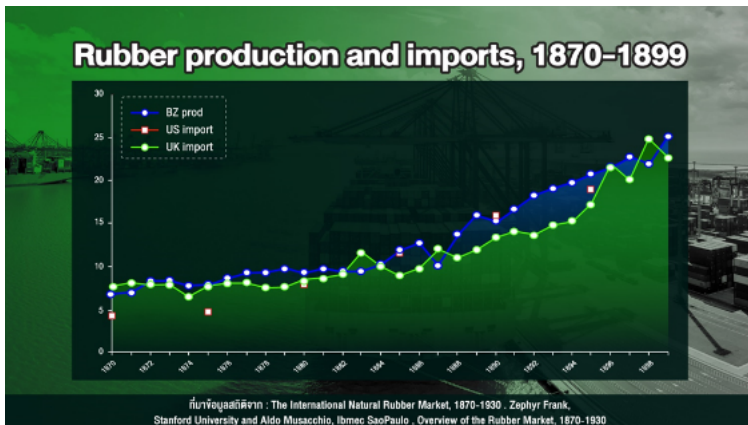
ประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่มีพื้นที่กว้างใหญ่ ประจวบกับปริมาณผู้บริโภคที่เป็นตลาดใหญ่ และมีพื้นที่ตามภูมิประเทศมลรัฐที่ห่างไกล การใช้รถยนต์เพื่อการเดินทางของสหรัฐอเมริกาจึงมีมากกว่ายุโรป

เราจะเห็นความต้องการยานพาหนะมีปริมาณความต้องการมากขึ้นในตลาดการซื้อขายหลังปี 1886 (พ.ศ.2429) มีปรากฏการณ์ที่สำคัญในฝั่งสหรัฐอเมริกา รัฐแมสซาชูเซตส์ที่ Charlesc และ Frank Duryea สองพี่น้องผู้ผลิตรถยนต์ได้ออกแบบรถยนต์ใช้น้ำมันเบนซินของอเมริกาเป็นคันแรกในปี 1893 (พ.ศ.2436) และต่อมาก็เริ่มมีการผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ในสหรัฐอเมริกา ทำให้มีผู้ผลิตรถยนต์ในสหรัฐอเมริกาส่งออกมากถึง 30 ราย เพื่อผลิตรถยนต์ประมาณ 2,500 คันในปี 1899 (พ.ศ.2442) ซึ่งแน่นอนว่าความต้องการวัตถุดิบยางธรรมชาติจึงมีความต้องการมากขึ้น

ต้นศตวรรษที่ 20 ความก้าวหน้ามีอัตราเร่งที่สูงขึ้นในการผลิตรถยนต์ในฝั่งของสหรัฐในปี 1908 (พ.ศ.2451) Henry Ford ผู้ก่อตั้ง Ford Motor Company ได้เปิดตัวรถยนต์ที่สร้างปรากฏการณ์ที่สำคัญในการผลิตรถยนต์ของสหรัฐอเมริกาที่เรียกว่าระบบ “สายพานการผลิต” ได้ออกแบบทำการผลิตรถยนต์หนึ่งคันด้วยการใช้เวลาในการผลิตเพียงแค่หนึ่งชั่วโมงในปีเดียวกัน William Durant นักธุรกิจรถลากที่ใช้แรงงานม้ารายใหญ่ที่สุดของสหรัฐอเมริกา ก็ได้ก่อตั้งบริษัทผลิตรถยนต์รายใหญ่ของสหรัฐขึ้นมาเช่นกันคือ General Motors ได้ขายรถยนต์ซึ่งเป็นสินค้าที่มีมูลค่าที่แพงให้แก่ผู้บริโภคในสหรัฐอเมริกาและเป็นตลาดบริโภครถยนต์ที่ใหญ่กว่าของยุโรป (History.com, 2018)

เมื่ออุตสาหกรรมรถยนต์ขยายตัว ความต้องการวัตถุดิบยางธรรมชาติจากบราซิลมีความต้องการมากในเวลานั้น มีข้อมูลที่ได้สะท้อนสภาพการค้าความต้องการยางธรรมชาติจากบราซิลในช่วงนั้นของบรรดาพ่อค้าที่ได้กำไรและร่ำรวยจากการค้ายางธรรมชาติ มีการบรรยายภาพถึงความร่ำรวยจากการค้ายางธรรมชาติของป่าที่หายากและมีมูลค่าในตลาดระหว่างประเทศช่วงนั้นว่า พ่อค้ายางที่ได้กำไรมั่งคั่งจากการค้ายางพาราช่วงเวลานั้น เมื่อจะสูญบุหรือชิงการได้มีการนำธนบัตรใบละ 100 ดอลลาร์มาเผาเพื่อใช้จุดชิกร้อย่างไม่เสียดายเงิน และภรรยาของพ่อค้ายางที่มั่งคั่งร่ำรวยจากธุรกิจค้ายาง มีรสนิยมส่งเสื้อผ้าลินินหรูหราข้ามทะเลแอตแลนติกเพื่อไปชกถึงในยุโรป และเมืองมานาอัส (Manaus) ของบราซิลได้กลายเป็นเมืองศูนย์กลางที่เจริญจากความมั่งคั่งของการค้ายางในช่วงนั้น ภาพที่สะท้อนนี้ทำให้เห็นกำไรจากธุรกิจการค้ายางธรรมชาติในบราซิล (Davis, 1996)

ในช่วงปี 1870-1913 ยางธรรมชาติ 90% ที่ส่งไปยังยุโรปและสหรัฐอเมริกาส่งออกมาจากประเทศบราซิล ยางพาราได้มาจากผืนป่าธรรมชาติในท้องถิ่นประเทศบราซิล วัตถุดิบเหล่านี้ได้มีการขนส่งไปเป็นสินค้าโภคภัณฑ์ที่ทำเรือในลอนดอนและนครนิวยอร์กเพื่อลำเลียงสู่การบริโภคของอุตสาหกรรมรถยนต์ (Frank, 2008)



ภาพที่ 1 สถิติผลผลิตยางธรรมชาติจากบราซิล ในตลาดต่างประเทศของการค้ายางธรรมชาติ (ปี 1870-1899)

ที่มา : Frank (2008)

5. การเคลื่อนย้ายศูนย์กลางการผลิตยางธรรมชาติจากบราซิลสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้

มีเรื่องที่เราจะต้องตั้งเป็นคำถามที่จะวิเคราะห์โดยใช้กระบวนการ Historical Approach ยางธรรมชาติจากประเทศบราซิล อเมริกาได้มีการส่งออกวัตถุดิบนำไปยังยุโรปและสหรัฐอเมริกาตลอดศตวรรษที่ 19 แต่ทำไมในต้นศตวรรษที่ 20 การส่งออกยางธรรมชาติกลับย้ายจากบราซิลมาอยู่ที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และต่อมาภูมิภาคนี้ก็ได้กลายเป็นพื้นที่ที่ผลิตรายางธรรมชาติมากที่สุดในโลกแทนที่บราซิลจนถึงปัจจุบัน ทั้งนี้มีข้อมูลที่เราวิเคราะห์ได้ว่าอุตสาหกรรมรถยนต์ในยุโรปและสหรัฐอเมริกานั้นมีความ

ต้องการยางธรรมชาติในปริมาณที่มากล้าพั้งจะหายางธรรมชาติจากบราซิล วัตถุประสงค์ของงานนี้มีไม่เพียงพื่อต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ที่กำลังเติบโต ทำให้พ่อค้านักลงทุนในยุโรปอย่างอังกฤษ เล็งเห็นถึงโอกาสของกำไรและความมั่งคั่ง จึงผลักดันให้มีการส่งเสริมการปลูกในพื้นที่อาณานิคมของอังกฤษในศรีลังกาและในอาณานิคมแหลมมาลายู

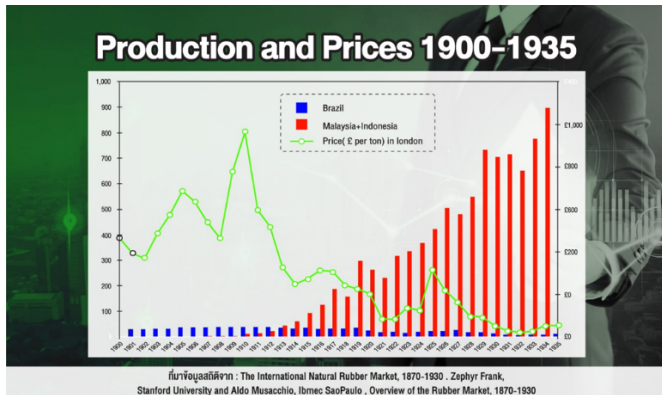
การแสวงหาโอกาสทางเศรษฐกิจและความมั่งคั่งของอังกฤษในบริบทของสังคมช่วงนั้นมีการเตรียมการเอาไว้เป็นอย่างดี อุตสาหกรรมรถยนต์ในยุโรปและสหรัฐขยายตัวในปลายศตวรรษที่ 19 ขณะเดียวกันเกษตรเชิงพาณิชย์อย่างพาราที่มีการปลูกยางขั้นต้นก็ได้ขยายตัวเข้ามาในคาบสมุทรมลายูและสิงคโปร์ควบคู่กันไปด้วยเช่นกัน

การนำยางพารามาใช้ในเชิงพาณิชย์ป้อนวัตถุดิบสู่อุตสาหกรรมและการขยายพื้นที่การปลูกนั้น อังกฤษเห็นโอกาสในเชิงพาณิชย์ในความต้องการพาราในช่วงที่อุตสาหกรรมรถยนต์กำลังเติบโต ต้นศตวรรษที่ 20 หากปล่อยให้ปาล์มหายากในกลุ่มน้ำอเมซอน อุปทานคงไม่เพียงพอต่อความต้องการอุตสาหกรรมรถยนต์ที่กำลังเติบโต

ปี 1876 (พ.ศ.2419) มีการนำเมล็ดยางธรรมชาติโดยนักสำรวจชาวอังกฤษชื่อ Henry Wickham เขาได้รับรางวัลตำแหน่งอัศวินในปี 1920 หลังจากสวนยางในมาลายูอาณานิคมอังกฤษมีการปลูกกันอย่างกว้างขวาง แต่ในประเทศบราซิลนั้นกลับประณาม Henry Wickham ว่าเป็น “โจรสลัดชีวภาพศตวรรษที่ 19” โดยเขาได้นำเมล็ดยางพารา 70,000 เมล็ดไปยังกรุงลอนดอนโดยอ้างเพื่อการวิจัยพันธุ์พืช ในจำนวนเมล็ดยางที่ถึงกรุงลอนดอน มีการปลูกงอกขึ้นเพียง 2,800 ต้นในสวนพฤกษศาสตร์ที่ลอนดอน และ

หลังจากนั้นต้นกล้วยมีการลำเลียงส่งไปที่ศรีลังกาและสวนพฤกษศาสตร์ใน
สิงคโปร์ (Loadman, 2003)

ปลายศตวรรษที่ 19 มูลค่าทางธรรมชาติจากบราซิลมีแนวโน้มที่สูง
ตลอด Henry Ridley ผู้อำนวยการThe Gardens สวนพฤกษศาสตร์สิงคโปร์
ซึ่งเป็นชาวอังกฤษเห็นว่าต้นยางพารามีศักยภาพในเชิงพาณิชย์ ในปี 1888
(พ.ศ.2431) เขาได้มีการขนส่งต้นกล้วย 22 ต้นเข้ามายังเกาะสิงคโปร์ ช่วง
นี้ยังไม่เป็นที่ยอมรับกันมากนักของคนปลูกในท้องถิ่น แต่ด้วยความพยายาม
ของ Henry Ridley เขาได้ใช้เวลาเพียงสองทศวรรษเท่านั้น ทำให้ยางพารา
กลายเป็นพืชเศรษฐกิจในภูมิภาคของคาบสมุทรมลายู และได้กลายเป็นพืช
เศรษฐกิจมีการส่งออกไปยังการบริโภคของโลก เบียดแทรกตลาดยางพารา
จากบราซิลได้ในที่สุด และสินค้ายางพาราของภูมิภาคนี้ส่งออกมาจากท่าเรือ
ของสิงคโปร์ (Singapore Botanic Gardens, 2023)



ภาพที่ 2 สถิติผลผลิตยางพาราและราคารายของโลกรด้วยระยะเวลาสองทศวรรษที่ปลูกยางพาราในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภูมิภาคนี้ได้ผลผลิตยางป้อนตลาดโลกแทนที่บราซิล

ที่มา : Frank (2008)

หลังปี 1910 เป็นต้นมา ศูนย์กลางการส่งออกยางธรรมชาติได้ย้ายมาอยู่ที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จากการส่งเสริมพัฒนาพื้นที่การปลูกในพื้นที่ของอาณานิคมอังกฤษ เมื่อเทียบกับกระบวนการผลิตเก๋ียงยางป่าของบราซิล มีการศึกษาเปรียบเทียบพื้นที่อาณานิคมของอังกฤษในแหลมมลายูมีข้อมูลกล่าวถึงต้นทุนการผลิตยางธรรมชาติในอาณานิคมอังกฤษกับการผลิตรายเปรียบเทียบกับบราซิล ในปี 1910 (พ.ศ.2453) ต้นทุนในการผลิตรายบราซิลอยู่ที่ 337 ปอนด์สเตอร์ลิงต่อตัน ส่วนในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในพื้นที่ของอาณานิคมอังกฤษ ต้นทุนการผลิตยางอยู่ที่ 210 ปอนด์สเตอร์ลิงต่อตัน และการผลิตรายในอาณานิคมอังกฤษมีประสิทธิภาพสูงกว่าในบราซิล ทำให้เกษตรกร

จากอังกฤษและยุโรปหันมาสนใจลงทุนทำสวนยางในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และในต้นศตวรรษที่ 20 พื้นที่ปลูกยางพาราในอาณานิคมคาบสมุทรมลายูมีพื้นที่ถึง 542,877 เอเคอร์ (Frank, 2008)

6. ธุรกิจความร่วมมือระหว่างอังกฤษกับคนจีนในมาลายูทำให้สวนยางขยายตัว

การปลูกยางพาราในอาณานิคมอังกฤษในแหลมมาลายู ช่วงเข้ามาใหม่ ๆ ยังได้รับความสนใจน้อยเพราะเป็นพืชใหม่ ต่อมานักธุรกิจชั้นนำชาวจีนกลุ่ม Peranakan (ลูกจีนที่เกิดเติบโตในแหลมมาลายู) Tan Chay Yan เป็นนักธุรกิจชาวจีนที่เกิดในมะละกา เขาเป็นนักธุรกิจสวนยางรายแรกที่เปลี่ยนความมั่งคั่งให้กับภูมิภาคของแหลมมาลายู Tan Chay Yan และกลุ่มเพื่อนนักธุรกิจได้มีการพบกับ Henry Ridley ผู้ที่นำกล้ายางพารามาส่งเสริมในสิงคโปร์ พวกเขาเห็นโอกาสเพื่อปลูกในเชิงพาณิชย์ในช่วงที่อุตสาหกรรมรถยนต์ของโลกกำลังเติบโต Tan Chay Yan เป็นบุคคลที่ได้ส่งออกยางพาราออกไปจำหน่ายจากรัฐมะละกาเป็นครั้งแรก

ในปี 1906 (พ.ศ.2449) Tan Chay Yan ได้ร่วมก่อตั้งบริษัท Malacca Rubber Plantation (MRPL) เป็นบริษัทที่ตั้งขึ้นในกรุงลอนดอน ด้วยความต้องการของตลาดโลกที่ต้องการวัตถุดิบยางพารา การส่งออกยางพาราของบริษัท Malacca Rubber Plantation ทำให้ผู้ปลูกยางในท้องถิ่นของภูมิภาคแหลมมาลายูเกิดความเชื่อมั่น บริบทช่วงนั้นมีความต้องการวัตถุดิบยางพาราเพื่อป้อนสู่อุตสาหกรรมรถยนต์ ทำให้ในปี 1910 (พ.ศ.2453) มีบริษัทของอังกฤษมาร่วมลงทุนกับนักธุรกิจชาวจีนถึง 35

บริษัททำให้สวนยางจำนวนหลายหมื่นเอเคอร์ได้ขยายไปทั่วทั้งแหลมมาลายู พื้นที่สวนยางเพิ่มขึ้นจนในปี 1919 (พ.ศ.2462) ส่งผลให้คาบสมุทรมลายู กลายเป็นผู้ผลิตวัตถุดิบยางพาราครึ่งหนึ่งของตลาดของโลก (Sutherland, 2009)

บทบาทของนักธุรกิจคนสำคัญของสิงคโปร์อีกคนคือ Tan Kah Kee ซึ่งรู้จักคุ้นเคยกับ Tan Chay Yan ในปี 1906 (พ.ศ.2449) Tan Kah Kee ได้สร้างสวนยางบนเกาะสิงคโปร์ เขาได้รับการยกย่องเป็น Henry Ford of Malaya ในปี 1920 (พ.ศ.2463) เขาได้ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมยาง Sumbawa Rubber Manufacturer ขึ้นที่ เกาะสิงคโปร์และในช่วง สงครามโลกครั้งที่ 2 Tan Kah Kee ต้องหลบซ่อนกองทัพญี่ปุ่นเพราะการ ช่วยเหลือทางการเงินให้กับรัฐบาลจีนในการต่อต้านญี่ปุ่น บทบาทของการ บริหารธุรกิจได้ส่งทอดไปยังรุ่นที่สอง (Bonny, 2004)

เราได้เห็นการขยายการปลูกยางพาราในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มี การขยายพื้นที่การปลูกมากขึ้นทั้งในมาลายู ภาคใต้ของประเทศไทย และ อินโดนีเซีย บทบาทของนักธุรกิจชาวจีนของสิงคโปร์ถือเป็นผู้นำในการ รวบรวมวัตถุดิบ พวกเขาเป็นทั้งผู้นำในการปลูก เจ้าของแหล่งทุนและรับซื้อ วัตถุดิบในตลาดการค้ายางพารา

ต้นศตวรรษที่ 20 Lee Kong Chian บุตรชายของ Tan Kah Kee ได้เข้ามามีบทบาทในธุรกิจส่งออกยางพาราของสิงคโปร์ได้รับการยกย่องใน ประเทศสิงคโปร์เป็น King rubber of Singapore โดยเริ่มต้นตั้งโรงงานยาง แผ่นรมควันที่รัฐยะโฮร์ติดกับสิงคโปร์ หลังเศรษฐกิจตกต่ำครั้งใหญ่ทศวรรษที่ 1930 บริษัท Lee Rubber ของ Lee Kong Chian กลายมาเป็นผู้ส่งออก

ยางพารารายใหญ่ที่สุดของภูมิภาค มีการขยายพื้นที่บริษัทโรงงานรับซื้อยางแผ่นรมควันในอินโดนีเซียและภาคใต้ของประเทศไทย ในปี 1962 (พ.ศ. 2505) ด้วยความสามารถในการบริหารของธุรกิจ Lee Kong Chian และการสะสมทุนที่เติบโตจากธุรกิจยางพารา ร่วมหุ้นตั้งธนาคารได้เป็นประธานบริหารธนาคาร Overseas Chinese Banking Corporation สิงคโปร์ (Lee Kong Chian School of Business, 2015) การเติบโตของเกษตรเชิงพาณิชย์สวนยางของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เราได้เห็นบทบาทของพ่อค้าจีนนักธุรกิจชาวจีนสิงคโปร์ถือเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนในภูมิภาคนี้

มีการตั้งคำถามว่ามีเหตุปัจจัยหรือเงื่อนไขอะไรที่ทำให้การปลูกสวนยางขนาดใหญ่เติบโตอย่างรวดเร็วในอาณานิคมอังกฤษ ทั้งนี้ก็เพราะการจัดหาพื้นที่ปลูกยางขนาดใหญ่ภายใต้การลงทุนของอังกฤษได้รับการส่งเสริมเรื่องต้นทุนที่ดินค่าเช่าที่ถูก และการร่วมทุนของกลุ่มนักธุรกิจชาวจีนได้รับการคุ้มครองจากรัฐบาลอาณานิคมของอังกฤษ มีการแบ่งปันผลประโยชน์ที่ลงตัวในระบบสวนยางเชิงพาณิชย์ ปัจจัยเหล่านี้ทำให้การขยายพื้นที่ปลูกยางขยายตัวไปอย่างรวดเร็วเพียงแค่สองทศวรรษที่เริ่มบุกเบิกในสิงคโปร์ ปี 1922 (พ.ศ.2465) พื้นที่การปลูกในมาลายูมีถึง 2,260,000 เอเคอร์ และอาณานิคมของดัตช์ในอินโดนีเซีย 1,229,000 เอเคอร์ (Drabble, 1972)

การขยายพื้นที่สวนยางเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ครอบคลุมพื้นที่ของมาเลเซีย ใช้พื้นที่จากรัฐยะโฮร์ขยายไปถึงรัฐปะริดิตชายแดนของรัฐสยาบ บริษัทผู้ลงทุนปลูกยางพาราส่วนใหญ่เป็นของอังกฤษ ได้ก้าวมาเป็นผู้ผลิตยางพารารายใหญ่ของโลกมีอำนาจเหนือตลาดการค้ายางที่สามารถควบคุมผลผลิตประมาณ 75% ของตลาดยางธรรมชาติในเวลานั้น

การส่งเสริมการปลูกยางของอาณานิคมอังกฤษกับกลุ่มนักธุรกิจชาวจีนในมาลายูและสิงคโปร์มีลักษณะของการทำธุรกิจที่ร่วมมือในผลประโยชน์ทางการค้าซึ่งกันและกัน สิ่งนี้เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้คาบสมุทรมลายูกลายเป็นผู้ผลิตยางป้อนตลาดโลกในต้นศตวรรษที่ 20 ซึ่งก่อนหน้าสงครามโลกครั้งที่ 1 ตลาดการซื้อขายวัตถุดิบยางธรรมชาติเพื่อใช้ในวงการอุตสาหกรรมจะอยู่ที่กรุงลอนดอนซึ่งเป็นตลาดใหญ่ของโลก แต่ต่อมาบริษัทผู้บริโภควางพาราในอุตสาหกรรมรถยนต์ มีตัวแทนหรือบริษัทเอเยนต์ เข้ามาซื้อขายวัตถุดิบยางพาราโดยตรงจากสิงคโปร์ ทำให้สิงคโปร์เป็นตลาดกลางการค้ายางที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นต้นมา (ภูวดล ทรงประเสริฐ, 2535: น.96-98)

7. พืชเศรษฐกิจใหม่เข้าสู่แหลมมาลายูกระจายตัวเข้าสู่ประเทศไทย

เราได้การเห็นการตื่นยางและพัฒนาการของการเดินทางมาของยางพาราเข้าสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้ชนชั้นนำพ่อค้าในท้องถิ่นของภาคใต้ ได้ให้ความสำคัญในเรื่องนี้ จากการศึกษาพบว่า ช่วงเวลานั้นชาวพื้นเมืองของไทยยังอยู่ในฐานะที่ยากจน อาชีพการทำกินของชาวพื้นเมืองคนไทยเป็นวิถีพึ่งพาธรรมชาติ ลักษณะการผลิตเพื่อกินเพื่อใช้หาของป่า ประชาชนที่อาศัยแถบชายฝั่งทะเลมีอาชีพประมง ส่วนพวกที่อยู่ติดอนเทือกเขาภูเก็ทเทือกเขานครศรีธรรมราช สันกาลาคีรี ก็หาของป่าทำไร่เส้นทางคมนาคมในช่วงก่อนการมาของทางรถไฟในภาคใต้ ยังเป็นทางเกวียนดั้งเดิมเชื่อมระหว่างชายฝั่งทะเลตะวันออกและชายฝั่งทะเลตะวันตก (ปก แก้วกาญจน์, 2534, น.50-51)

แต่ต่อมาเมื่อสยามมีการสร้างทางรถไฟเพื่อสร้างชาติสมัยใหม่ หลังสงครามโลกครั้งที่ 1 ชาวจีนกู่จิ้นซึ่งมีประสบการณ์การทำสวนยางใน อาณานิคมของอังกฤษ บางคนเป็นเจ้าของสวนยางขนาดเล็กในรัฐประเว พวกเขาได้อพยพมาจับจองบุกเบิกทำสวนยางตามเส้นทางรถไฟของสยาม จากการศึกษาสถิติการทำสวนยางของประเทศไทย ตั้งข้อสังเกตได้ว่าจำนวน พื้นที่การทำสวนยางพาราของประเทศไทยตั้งแต่ พ.ศ.2447-2460 ก่อนการสร้าง ทางรถไฟในปี พ.ศ.2461 พื้นที่การปลูกยางของประเทศไทยมีประมาณ 109,000 ไร่ แต่ต่อมามีจุดหักเหเป็นปัจจัยที่สำคัญต่อการเพิ่มขึ้นของพื้นที่ สวนยางในประเทศไทยอย่างมาก เป็นผลจากการเปิดพื้นที่ป่าตามเส้นทาง รถไฟสายใต้สร้างเสร็จเพียงแค่หกปีเท่านั้น มีการเปิดผืนป่าตามทางรถไฟ ทำให้มีพื้นที่การปลูกยางเพิ่มขึ้นมาในประเทศไทยถึง 886,000 ไร่ (ภูวดล ทรงประเสริฐ, 2546: น.21-23)

เราได้เห็นพัฒนาการการปลูกยางพาราในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มาถึงวันนี้ประเทศไทยมีเนื้อที่การปลูกยางพาราทั่วประเทศถึง 24 ล้านไร่ (9.49 ล้านเอเคอร์) และยางพารากลายเป็นพืชเศรษฐกิจที่สร้างรายได้ให้ เกษตรกรชาวสวนยางประมาณ 1.6 ล้านครัวเรือนครอบคลุมประชากรถึง 6 ล้านคน และถือได้ว่าเส้นทางของการส่งเสริมการปลูกยางพาราตั้งแต่อดีต เป็นต้นมา ประเทศไทยได้ก้าวมาเป็นผู้ผลิตยางพาราธรรมชาติมากที่สุดในโลก ข้อมูล International Rubber Study Group (IRSG) ของปี 2021 (พ.ศ.2564) ประเทศผู้ผลิตยางพาราธรรมชาติที่ส่งออกไปยังตลาดโลก เรียงลำดับจากมากไปหาน้อยประเทศไทย 37.5% อินโดนีเซีย 22.6%

เวียดนาม 8.9% จีน 6.3% อินเดีย 5.0% มาเลเซีย 3.8% และอื่น ๆ 15.9% (ชัยวัช โขวเจริญสุข, 2565).

8. สรุปผลการศึกษา

การศึกษาถึงการเคลื่อนย้ายศูนย์กลางการผลิตยางธรรมชาติ ซึ่งเป็นพืชพื้นเมืองของประเทศบราซิลในปลายศตวรรษที่ 19 ทำให้เห็นภาพพัฒนาการประวัติศาสตร์การเติบโตของสวนยางเชิงพาณิชย์ ที่มีความต้องการยางธรรมชาติเพื่อใช้เป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมยานยนต์ในยุโรปและสหรัฐอเมริกา เมื่อตลาดมีความต้องการวัตถุดิบมากแต่ยางพาราเป็นของป่าที่ต้องเก็บหามาจากต้นไม้ในป่าของบราซิล เมื่อยังไม่มี การส่งเสริมให้มีการปลูกเชิงพาณิชย์ ทำให้บราซิลกลายเป็นผู้ส่งออกยางพารามากที่สุดของโลกในปลายศตวรรษที่ 19 เพื่อป้อนเป็นวัตถุดิบสู่ตลาดยุโรปและสหรัฐอเมริกา และพึ่งพาวัตถุดิบจากประเทศบราซิลเพียงประเทศเดียวและมีราคาที่แพง ทำให้พ่อค้าและนักสำรวจของอังกฤษเห็นโอกาสทางเศรษฐกิจและความมั่งคั่ง จึงได้มีการนำยางพาราเข้ามาส่งเสริมให้มีการปลูกในอาณานิคมอังกฤษแหลมมาลายู โดยใช้เมืองท่าสิงคโปร์เป็นพื้นที่ศูนย์กลางส่งเสริมการปลูกยางพารา และนับตั้งแต่ปี 1888 ที่ริเริ่มส่งเสริมการปลูกในสิงคโปร์และในอาณานิคมอังกฤษ การปลูกยางพาราเชิงพาณิชย์ ได้ใช้เวลาไม่ถึงสามทศวรรษพื้นที่การปลูกยางขยายตัวไปในภูมิภาคนี้ ทำให้เอเชียตะวันออกเฉียงใต้กลายเป็นแหล่งปลูกยางพารามากที่สุดของโลกตั้งแต่นั้นจนถึงปัจจุบัน

9. เอกสารอ้างอิง

- กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. (2565). *สถานการณ์ยางพารา และผลิตภัณฑ์ยางพาราของจีนปี 2021*. สืบค้นเมื่อ 11 สิงหาคม 2566, จาก <https://xn--42ca1c5gh2k.com/wp-content/uploads/2022/03/767367.pdf>
- การยางแห่งประเทศไทย กระทรวงเกษตรและสหกรณ์. (2560). *ยุทธศาสตร์ยางพาราระยะ 20 ปี*. สืบค้นเมื่อ 2 พฤษภาคม 2565, <https://km.raot.co.th/uploads/dip/userfiles/>
- ชัยวัช โขเจริญสุข. (2565). แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรมปี 2565-2567 : อุตสาหกรรมยางพารา. สืบค้นเมื่อ 2 พฤษภาคม 2565 จาก <https://www.krungsri.com/th/research/industry/industry-outlook/agriculture/rubber/io/rubber-2022>
- ณรงค์ เพ็ชรประเสริฐ. (2548). *ก้าวอย่างสู่ศูนย์กลางยางพาราโลก*. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสงเคราะห์การทำสวนยาง.
- ปก แก้วกาญจน์. (2534). *รายงานการวิจัยการสร้างทางรถไฟสายใต้กับผลกระทบทางเศรษฐกิจและการเมือง*. กรุงเทพฯ: สถาบันทักษิณศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- ภูวดล ทรงประเสริฐ. (2535). *ทุนสังคมโปรแกรมผูกขาดตลาดยางพาราและดิบทุกไทย*. กรุงเทพฯ: สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ภูวดล ทรงประเสริฐ. (2546). *ทุนจีนปักชั้ใต้ : ภูมิหลังเบื้องลึกทุนใหญ่โพ้นทะเล*. กรุงเทพฯ: ทิปปัง พอยท์.

ลอเรนซ์ เบอร์กรีน. (2557). *โคลัมบัสและเรื่องราวของการค้นพบโลกใหม่*. กรุงเทพฯ: ยิปซี กรุ๊ป.

สกินเนอร์, จี. ดับเบิลยู. (2564). *สังคมจีนในประเทศไทย ประวัติศาสตร์เชิงสังเคราะห์* [Chinese Society in Thailand an Analytical History] ใน ชาวนิพนธ์ เกษตรศิริ (บ.ก.). (พรรณี ฉัตรพลรักษ์, ชื่นจิตต์ อำไพพรรณ, ม.ร.ว., ประกายทอง สิริสุข, ภรณ์ กาญจนสุทธิ, ปรียา บุญญะศิริ, ศรีสุข ทวีชาประสิทธิ์, ผู้แปล). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มติชน. (2564)

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. (2565). *ยางพารา*. สืบค้นเมื่อ 11 สิงหาคม 2566, จาก <https://mis-app.oae.go.th/product/ยางพารา>
สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงสิงคโปร์. (2564). *สิงคโปร์: ศูนย์กลางการค้ายางพาราโลก*. สืบค้นเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2566, จาก https://oldweb.ditp.go.th/contents_attach/732962/732962.pdf

Bonny, T. (2004). *Tan Kah Kee*. Retrieved May 6, 2023, from https://eresources.nlb.gov.sg/infopedia/articles/SIP_839_2004-12-28.html.

Davis, W. (1996). *A Brief History of Rubber*. Retrieved April 12, 2023, from <https://rainforests.mongabay.com/10rubber.htm>

Drabble, J. H. (1972). *Investment in the Rubber Industry in Malaya C. 1900-1922*. Retrieved May 2, 2023, from <https://www.jstor.org/stable/20069988>

- Frank, Z. (2008). *The International Natural Rubber Market, 1870-1930*. Retrieved May 1, 2023, from <https://eh.net/encyclopedia/the-international-natural-rubber-market-1870-1930/>
- History.com. (2018). *Automobile History* Retrieved May 1, 2023, from <https://www.history.com/topics/inventions/automobiles>
- Lee Kong Chian School of Business. (2015). *About Lee Kong Chian*. Retrieved May 2, 2023, from https://business.smu.edu.sg/landmarkgift/lee_kong_chian
- Loadman, J. (2003). *Sir Henry Alexander Wickham*. Retrieved May 5, 2023, from http://www.bouncing-balls.com/timeline/people/nr_wickham1.htm
- Malaysian Rubber Producer's Research Association. (1995). *The Exploitation of Natural Rubber*. Retrieved August 14, 2023, from <https://holdenslatex.com/content/pdf/history.pdf>
- Michigan Economic Development Corporation. (2016). *The Automotive Hall of Fame*. Retrieved May 5, 2023, from <https://www.automotivehalloffame.org/honoree/bertha-benz/>
- Singapore Botanic Gardens. (2023). *1888: Ridley and the Malayan Rubber Industry (from 1896)*. Retrieved April 20, 2023, from <https://www.nparks.gov.sg/sbg/about/our-history/1888-ridley-and-the-malayan-rubber-industry-from-1896>

Sutherland, D. (2009). *Tan Chay Yan*. Retrieved May 4, 2023, from https://eresources.nlb.gov.sg/infopedia/articles/SIP_1628_2009-12-31.html

Wikipedia. (2023). *Vulcanization*. Retrieved May 4, 2023, from <https://en.wikipedia.org/wiki/Vulcanization>