

อำนาจของอังกฤษในการควบคุมจำกัดอุปทานยางกับความ
ขัดแย้งในผลประโยชน์ของอุตสาหกรรมรถยนต์สหรัฐ
หลังสงครามโลกครั้งที่ 1

**British hegemony and restrictions on rubber supply after
World War I and competing interests in the United States
auto industry**

ยุทธियง ลิ้มเลิศวาที¹ & ณรงค์ เพ็ชรประเสริฐ²

Yuttiyoung Limlertvatee & Narong Petprasert

meenabonlim@gmail.com

Received: 13/11/66 Revised: 4/12/66 Accepted: 4/12/66

บทคัดย่อ

ปลายศตวรรษที่ 19 อังกฤษได้นำยางพาราจากบราซิลมาปลูกในพื้นที่
อาณานิคมมาลาเย จนทำให้เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้กลายเป็นแหล่งวัตถุดิบ
ยางพาราที่ใหญ่ของโลกในช่วงต้นศตวรรษที่ 20 ซึ่งก่อนนี้อุตสาหกรรมรถยนต์ของ
ยุโรปและสหรัฐอเมริกาต้องพึ่งพาอย่างธรรมชาติจากบราซิล ต่อมาเมื่ออุตสาหกรรม
รถยนต์ยุโรปและสหรัฐอเมริกาย้ายตัวในต้นศตวรรษที่ 20 ทำให้อังกฤษเห็น
โอกาสของกำไรจากพืชเศรษฐกิจชนิดนี้จึงได้ส่งเสริมปลูกยางพาราเป็นจำนวน

¹ หลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิตเศรษฐศาสตร์การเมืองระหว่างประเทศและการพัฒนา
คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต

² คณบดีคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต

มากในอาณานิคมของอังกฤษ แต่ต่อมาหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 เมื่ออังกฤษพ่ายแพ้ มากเกินความต้องการนำไปสู่ราคาตกต่ำ เพราะอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ในยุโรป ได้รับความเสียหายอย่างมากในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 1 แต่อุตสาหกรรมการผลิต รถยนต์ในสหรัฐอเมริกา มีการเติบโตและขยายตัว และช่วงเวลาดังกล่าว อุตสาหกรรมรถยนต์สหรัฐอเมริกา เป็นผู้บริโภควัตถุดิบยางพารา รายใหญ่จาก อาณานิคมอังกฤษถึง 75% อุตสาหกรรมรถยนต์สหรัฐได้ประโยชน์จากการที่ ปริมาณยางพารามีล้น และถือเป็นความมั่นคงด้านวัตถุดิบที่จะล้าสมัยบ่อนให้ อุตสาหกรรมรถยนต์ของสหรัฐอเมริกา เมื่อราคายางพาราตกต่ำทำให้อังกฤษและ รัฐบาลของอาณานิคมได้ออกมาตรการ Stevenson Restriction เพื่อควบคุมการ ส่งออกอุปทานยางพารา ส่งผลให้อุตสาหกรรมรถยนต์ของสหรัฐเกิดความขัดแย้ง ในผลประโยชน์ ระหว่างอุตสาหกรรมรถยนต์กับผู้ผลิตวัตถุดิบยางพารา ส่งผลทำ ให้ Ford Motor Company ได้ไปลงทุนปลูกยางในประเทศบราซิล 2.5 ล้านเอเคอร์ และ Harvey S. Firestone ได้ลงทุนปลูกยางในประเทศไลบีเรีย 1 ล้านเอเคอร์ การ ลงทุนสร้างสวนยางพาราขนาดใหญ่ของ Ford Motor Company และ Harvey S. Firestone ต่างก็ไม่ประสบความสำเร็จในการปลูกยางเพราะการลงทุนในพื้นที่ ขนาดใหญ่ถึง 1 ล้านเอเคอร์นั้น การบริหารจัดการพบอุปสรรคมากมาย ซึ่ง แตกต่างกับการปลูกยางในอาณานิคมมาลาญของอังกฤษ ที่มีลักษณะเป็นหุ้นส่วน แบ่งผลประโยชน์ทางธุรกิจกับพ่อค้าชาวจีนในท้องถิ่น

คำสำคัญ: อังกฤษ; อุปทานยางพารา; ความขัดแย้งผลประโยชน์; หลักการจำกัด สตีเวนสัน

Abstract

In the late 19th century, British brought rubber from Brazil and planted it in the British Malaya resulting in Southeast Asia becoming the world's largest source of rubber raw materials in the early 20th century. Prior to this, the European and American automobile industries relied on natural rubber from Brazil. Later, in the early 20th century, the European and American automobile industries expanded, thus the British foresaw the opportunity for profits from this type of economic crop. Therefore, a large numbers of rubber cultivation had been promoted in their colonies. However, following World War I, rubber was oversupplied leading to the price falling as the automobile industry in Europe suffered greatly during World War I. On the contrary, the automobile manufacturing industry in the United States was growing and expanding. During that time, the US automobile industry was a major consumer of 75% of rubber raw materials from the British colonies. The US automobile industry benefited from rubber oversupply and was considered as the raw materials security that supplied the automobile industry of the United States. The fallen rubber price causing the British and colonial government to issue the Stevenson Restriction to control rubber export, hence, the US auto industry had a conflict of interests between the automobile industry and rubber raw material producers. Then, Ford Motor Company, invested in planting 2.5 million acres of rubber in Brazil, and

Harvey S. Firestone invested in Liberia about 1. million acres. By investing in large-scale rubber plantations, neither the Ford Motor Company nor Harvey S. Firestone was successful in growing rubber as they encountered a great deal of management obstacles. This was different from rubber plantations in Malayan colonies that had the characteristics of a partnership; sharing business interests with local Chinese merchants.

Keywords: British; Rubber Supply; Conflict of interest; Stevenson Restriction

บทนำ

จากการศึกษาถึงแหล่งผลิตยางพาราบนคาบสมุทรมาลาของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภายหลังจากอังกฤษได้นำยางพาราเข้ามาส่งเสริมการปลูกในอาณานิคมมาลาปลายศตวรรษที่ 19 ที่เกาะสิงคโปร์ในปี 1888 จนถึงปี 1913 การเข้ามาของพืชเศรษฐกิจยางพาราในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ใช้เวลาเพียงแค่สองทศวรรษครึ่งเท่านั้น พื้นที่การปลูกยางพาราเชิงพาณิชย์ได้ขยายไปนับหมื่นเอเคอร์ ทำให้พื้นที่อาณานิคมของอังกฤษได้กลายเป็นแหล่งวัตถุดิบยางพารา (Rubber Supply) ที่มีการส่งออกมากที่สุดของโลก เพื่อป้องกันวัตถุดิบทำล้อยางรถยนต์ให้กับอุตสาหกรรมรถยนต์ของสหรัฐอเมริกาและยุโรปในต้นศตวรรษที่ 20 และยางพาราได้กลายเป็นพืชเศรษฐกิจที่ต้องส่งผ่านท่าเรือสิงคโปร์ไปยังยุโรปและสหรัฐอเมริกา การขยายตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์ในสหรัฐและยุโรปของต้น

ศตวรรษที่ 20 ในช่วงที่ยังขาดแคลนวัตถุดิบเพราะผลผลิตในอาณานิคมอังกฤษ เพิ่งเริ่มต้นให้มีการปลูก ทำให้ในปี 1910 มูลค่าของยางพาราน้ำหนัก 1 กิโลกรัมมีมูลค่าประมาณหนึ่งปอนด์สเตอร์ลิง (ราคาทองคำ 100 ปีก่อนขนาดน้ำหนักหนึ่งบาทราคาโดยเฉลี่ยประมาณ 30 บาท อัตราแลกเปลี่ยน 13 บาทเท่ากับหนึ่งปอนด์สเตอร์ลิง นั้นหมายความว่ายางพาราประมาณสองกิโลกรัมมีมูลค่าเกือบจะเท่ากับมูลค่าทองคำหนึ่งบาท) ด้วยปัจจัยความต้องการยางพาราเพื่อใช้ในอุตสาหกรรมรถยนต์ของโลกในช่วงเวลาดังกล่าวเมื่อมีความต้องการสูงแต่วัตถุดิบมีน้อย จนถึงปี 1913 พื้นที่อาณานิคมอังกฤษในมาลายูได้ก้าวขึ้นมาเป็นผู้นำการส่งออกวัตถุดิบยางพาราแทนบราซิลในที่สุด การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ที่กำลังขยายตัวขึ้นมา ได้เข้ามาเปลี่ยนแปลงแทน (Disruption) ระบบการขนส่งจากแรงงานของม้านมมหานครใหญ่ในยุโรป ลอนดอน ปารีส มหานครนิวยอร์ก เมืองใหญ่ๆ ของสหรัฐอเมริกา ด้วยมูลค่ายางพาราที่มีราคาแพงเป็นสาเหตุกระตุ้นให้เกิดการลงทุนทำสวนยางและมีการขยายตัวในพื้นที่อาณานิคมของอังกฤษ ทำให้สวนยางในแหลมมาลายูในทศวรรษแรกของศตวรรษที่ 20 (1905-1910) มีการเปิดพื้นที่ทำสวนยางถึง 70,000 เอเคอร์ต่อปี จนในปี 1911 พื้นที่ปลูกยางได้ขยายตัวไปเป็นจำนวนมากถึง 542,877 เอเคอร์ (Frank, Z & Musacchio, A., 2006) ส่งผลให้มีการใช้ที่ดินเพื่อการปลูกยางพารา มีการเปิดป่าขยายพื้นที่การผลิตและปลูกยางใหม่เพิ่มขึ้นอย่างไม่เคยมีมาก่อนในประวัติศาสตร์เศรษฐกิจ จนต่อมาหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 เศรษฐกิจตกต่ำในยุโรป การผลิตรถยนต์ในยุโรปได้รับผลกระทบจากสงครามถึงสี่ปี ส่งผลให้อุปทานยางที่อังกฤษได้ส่งเสริมให้มีการลงทุนปลูกในอาณานิคมมาลายู มีปริมาณล้นเกินเป็นจำนวนมาก เมื่อวัตถุดิบ

ยางพาราที่ปลูกมีผลผลิตที่ล้นเกินความต้องการของอุตสาหกรรมรถยนต์โลกในเวลานั้น ทำให้ราคาคตกต่ำ ทางรัฐบาลอังกฤษเองคำนึงถึงผลประโยชน์ของนักลงทุนของตนเองที่สูญเสียกำไรไปเพราะอุปทานยางพาราล้น อังกฤษจึงได้ออกมาตรการ Stevenson Plan เพื่อควบคุมจำกัดการส่งออกอุปทานยางพาราที่นักธุรกิจอังกฤษลงทุนปลูกไว้ ทั้งนี้เพื่อหวังขับเคลื่อนราคาในตลาดโลกให้สูงขึ้น

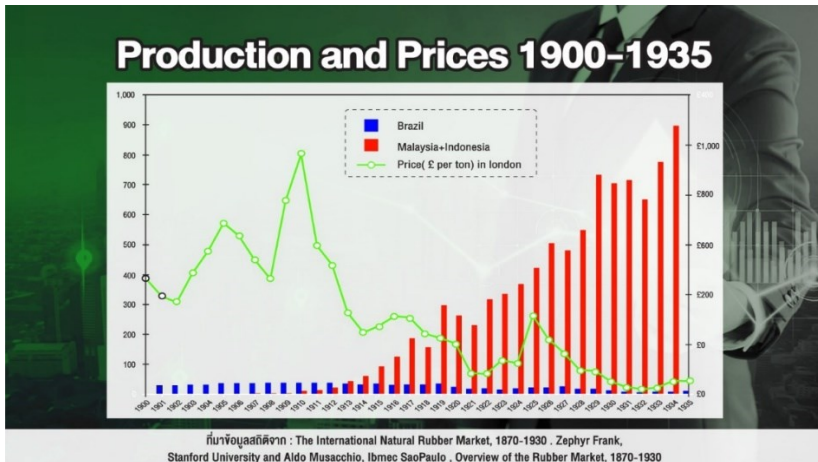
อุปทานยางโลกขยายตัวมหาศาลในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต้นศตวรรษที่ 20

นับตั้งแต่ที่อาณานิคมอังกฤษได้ส่งเสริมการปลูกยางพาราในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในปลายศตวรรษที่ 19 การขยายพื้นที่การปลูก ทำให้อุปทานยางพาราได้เพิ่มขึ้นมาโดยตลอด ด้วยปัจจัยที่อำนาจของอาณานิคมอังกฤษได้มีการบริหารจัดการเอื้ออำนวยประโยชน์ต้นทุนในเรื่องที่ดินซึ่งรัฐบาลของอาณานิคมอังกฤษได้สนับสนุนให้กับนักธุรกิจอังกฤษในราคาต้นทุนสัมปทานที่ราคาถูกลงตลอดจนได้รับการสนับสนุนทั้งเงินทุนและแรงงานมีการนำแรงงานกุลิชาวจีนและอินเดียตอนใต้เข้ามาส่งเสริมการปลูกพืชเศรษฐกิจยางพาราเพื่อการพาณิชย์ ทำให้ในปี 1913 ปริมาณผลผลิตยางพาราที่ปลูกในพื้นที่อาณานิคมในแหลมมาลาญมีการส่งออกแซงหน้าประเทศบราซิล การเติบโตของอุตสาหกรรมสวนยางเชิงพาณิชย์ การขยายพื้นที่การปลูกยางเป็นไปอย่างกว้างขวาง เป็นช่วงเวลาเดียวกับที่ยางพาราได้แพร่ขยายเป็นพืชเศรษฐกิจที่ได้รับความนิยม ทำให้บรรดานายเหมืองพ่อค้าพาณิชย์ในรัฐสยามของมณฑลภูเก็ตในช่วงเวลานั้นได้ให้ความสนใจเป็นพิเศษ ทั้งนี้ก็เพราะพ่อค้าพาณิชย์นายเหมืองดีบุกของรัฐสยามมีความสัมพันธ์

ทางการค้ากับปิ่นและสิงคโปร์ เมื่อได้เห็นภาวะการตื่นตัวในพืชเศรษฐกิจ ยางพาราที่อาณานิคมอังกฤษได้ให้การสนับสนุน รัฐสยามก็ได้รับอิทธิพลการตื่นตัวในพืชเศรษฐกิจยางพาราไปด้วยเช่นกัน (ภูวดล ทรงประเสริฐ, 2535, หน้า 69) เมื่อยางพาราพืชเศรษฐกิจมีราคาแพงมีมูลค่าสูง เราได้เห็นการปลูกยางเชิงพาณิชย์จำนวนมากที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อนในประวัติศาสตร์เศรษฐกิจ ได้เกิดขึ้นในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ส่งผลให้การเคลื่อนย้ายศูนย์กลางการผลิตและส่งออกทางธรรมชาติได้เปลี่ยนจากบราซิลมาอยู่ที่ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตั้งแต่ในช่วงปี 1870-1910 อุตสาหกรรมรถยนต์ของยุโรปและสหรัฐอเมริกาได้รับความนิยม การผลิตในระดับอุตสาหกรรมเมื่อต้องพึ่งพาวัตถุดิบจากยางพาราที่เก็บได้จากป่าของบราซิลซึ่งมีข้อจำกัดในเรื่องวัตถุดิบที่ได้จากธรรมชาตินั้นไม่มีเพียงพอต่อความต้องการของอุตสาหกรรมรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น เมื่อมูลค่าของยางพารามีมูลค่าที่สูงทำให้ช่วงเวลาหลังปี 1910 การขยายแปลงปลูกสวนยางเชิงพาณิชย์และการลงทุนจากตลาดทุนของอังกฤษในกรุงลอนดอนจำนวนมาก ต่างมุ่งมาสู่การลงทุนเพื่อการปลูกยางในอาณานิคมกันอย่างท่วมท้นเพราะมีผลกำไรที่สูง

ก่อนสงครามโลกครั้งที่ 1 อุตสาหกรรมรถยนต์ในยุโรปและในสหรัฐอเมริกา มีความต้องการยางพาราทำให้ราคาพุ่งสูงทำให้อังกฤษขยายการลงทุนเข้ามาในอาณานิคมมาหลาย พื้นที่ของอาณานิคมอังกฤษมีการขยายปลูกยางแปลงใหญ่ แนนอนว่ายอมเข้าไปสู่การเพิ่มขึ้นของอุปทานยางที่ทยอยเพิ่มมากขึ้นในอาณานิคมอังกฤษเช่นกัน การขยายสวนยางในอาณานิคมนั้นมีตัวเลขสะท้อนแรงจูงใจของการทุ่มการลงทุนของพ่อค้าอังกฤษมาที่พืชเศรษฐกิจยางพาราใน

อาถรรพณ์ พบว่าในปี 1910 บริษัทยางพาราของอังกฤษบางแห่งจ่ายเงินปันผลปีละ 300% ในปี 1912 มีการระบุว่าบริษัทยางหลายแห่งของอังกฤษเสนอเงินปันผลประจำปีประมาณเกือบ 70% เงินทุนของอังกฤษไหลมาลงทุนปลูกสวนยางพาราเชิงพาณิชย์ สิ่งเหล่านี้สะท้อนถึงการตื่นยาง ความต้องการวัตถุดิบในยุคเริ่มต้นของอุตสาหกรรมรถยนต์ ทำให้อัตราการเติบโตของสวนยางมีการขยายตัวอย่างมหาศาล จนถึงปี 1950 (พ.ศ. 2493) มีข้อมูลระบุไว้ว่าสวนยาง 60% ในประเทศมาเลเซียนั้นเป็นของบริษัทอังกฤษเพียงห้าบริษัทเท่านั้น (Dr Elsa Lafaye de Micheaux, 2023, p. 7)



อุตสาหกรรมรถยนต์ในยุโรปและสหรัฐอเมริกา มีการขยายตัวก่อนหน้า สงครามโลกครั้งที่ 1 ทำให้สวนยางในแหลมมาลายูมีการเปิดพื้นที่ป่าทำสวนยางกัน

เป็นจำนวนมากจนถึงปี 1911 พื้นที่ปลูกยางมีการขยายตัวถึง 542,877 เอเคอร์ (Frank, Z & Musacchio, A., 2006) ด้วยแรงจูงใจของราคาและการลงทุนจากอังกฤษทำให้มีการขยายพื้นที่การปลูกจำนวนมาก ปริมาณอุปทานยางธรรมชาติที่ปลูกในแหลมมาลายู เริ่มมีอัตราที่เพิ่มขึ้นเกินความต้องการของอุตสาหกรรมรถยนต์ของโลกในเวลานั้น ประจวบกับในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 1 ประเทศในยุโรปนับตั้งแต่ปี 1914-1918 ต้องเผชิญกับภาวะสงคราม สปีของสงครามทำให้กำลังการผลิตโรงงานรถยนต์ฝั่งยุโรปนั้นแทบจะหยุดนิ่ง หลังสงครามโลกครั้งที่ 1 อุตสาหกรรมการผลิตต่างๆ ของยุโรปได้รับผลกระทบจากสงครามอย่างมาก การบริโภคยางพาราของอุตสาหกรรมรถยนต์ฝั่งยุโรปหยุดการสั่งซื้อ ทำให้ในปี 1920 ราคายางพาราตกต่ำซึ่งก็แน่นอนว่าเงินทุนอุตสาหกรรมสวนยางเชิงพาณิชย์แปลงใหญ่ทั่วทั้งคาบสมุทรมมาลายูนั้นเจ้าของคือเงินทุนจากตลาดทุนในนครลอนดอน เมื่อราคาคงต่ำเพราะอุปทานยางพาราล้น ย่อมส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์กำไรที่เคยได้ของนักลงทุนอังกฤษ ทำให้อังกฤษและบริษัทนักลงทุนชาวอังกฤษมองเห็นว่าการเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ในสหรัฐอเมริกามีความจำเป็นต้องพึ่งพาพืชเศรษฐกิจยางพาราเป็นวัตถุดิบหลักที่สำคัญต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ หากอังกฤษและรัฐบาลอาณานิคมของอังกฤษใช้อำนาจควบคุมจำกัดปริมาณการส่งออกยางพาราไปยังสหรัฐอเมริกาหรือที่เรียกว่า Stevenson Restriction จะส่งผลทำให้อุปทานยางถูกจำกัดมีการควบคุมการส่งออก ราคายางพาราจะพุ่งสูงขึ้นในตลาดโลกย่อมเป็นประโยชน์ต่อนักลงทุนชาวอังกฤษที่มาทำอุตสาหกรรมสวนยางเชิงพาณิชย์ในอาณานิคมมาลายู

หลังสงครามโลกครั้งที่ 1 อังกฤษมีอำนาจเหนือในอุปทานยางพารา

เมื่ออุปทานยางล้นเกินกำลังความต้องการของอุตสาหกรรมรถยนต์ราคา ยางพาราที่ตกต่ำ รัฐบาลอังกฤษได้ออกแผนมาตรการ Stevenson Restriction เพื่อจำกัดควบคุมอุปทานยางที่มีต้นจากพื้นที่การผลิตในการปกครองของอาณานิคมตนเอง มีการชักจูงผู้ปลูกยางในแหลมมาลาญอาณานิคมอังกฤษให้เข้าร่วมโครงการจำกัดการส่งออกยางพารา เพื่อมุ่งหวังให้ราคายางในตลาดโลกพุ่งขึ้น เพื่อแก้ปัญหาราคาที่ตกต่ำ มาตรการ Stevenson Restriction เป็นผลมาจากการที่สมาคมผู้ปลูกยางของอังกฤษ (British Rubber Growers Association) ได้ร้องขอให้รัฐบาลอังกฤษเข้าร่วมในการแก้ปัญหาราคายางที่ตกต่ำและเข้ามารักษาเสถียรภาพของราคายางธรรมชาติในตลาดโลก ซึ่งในบริบทการค้าพืชเศรษฐกิจของโลกช่วงเวลานั้น ในพื้นที่อำนาจการปกครองของอังกฤษและอาณานิคมนั้นถือเป็นแหล่งผลิตยางพารารายใหญ่ของโลก นั่นก็คือผลผลิตวัตถุดิบยางพาราในช่วงเวลานั้นจำนวน 75% ของอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ของสหรัฐอเมริกา ต้องพึ่งพายางพาราที่ผลิตไปจากบริษัทของอังกฤษในอาณานิคม มาตรการ Stevenson Restriction ภายใต้การผลักดันสนับสนุนของ Winston Churchill (วินสตัน เชอร์ชิลล์) ต้องการให้อังกฤษเข้ามาควบคุมจำกัดการส่งออกยางพาราจากอาณานิคมมาลาญและศรีลังกา เพื่อแก้ปัญหาราคายางในตลาดโลกที่ตกต่ำและเพื่อรักษาผลประโยชน์ของนักลงทุนอังกฤษหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 โดยหวังใช้มาตรการในครั้งนี้เพื่อขจัดต้นให้ราคายางพาราสูงขึ้นโดยการควบคุมอุปทานยางที่ส่งออกไปจากอาณานิคมของอังกฤษ (Sumarno,E., Ginting,J.S., Karina,N. & Lubis,M.A.R., 2020, pp. 3558-3559) ซึ่งวินสตัน เชอร์ชิลล์ นักการเมืองคนสำคัญ

ของอังกฤษได้สนับสนุนอย่างเต็มที่เพื่อปกป้องผลประโยชน์ของอังกฤษ ทั้งนี้ สื่อมวลชนในประเทศสหรัฐอเมริกาโดยเฉพาะหนังสือพิมพ์ยักษ์ใหญ่ของสหรัฐอเมริกา The New York Times ก็ได้เผยแพร่ข่าวเป็นข่าวใหญ่ถึงทำทีของผู้นำอังกฤษว่า วินสตัน เชอร์ชิลล์ ได้ให้การสนับสนุนมาตรการของ Sir James Stevenson เพื่อควบคุมจำกัดอุปทานยางซึ่งเป็นผลประโยชน์ของนักลงทุนอังกฤษที่ลงทุนปลูกยางในอาณานิคม โดยหนังสือพิมพ์ยักษ์ใหญ่นิวยอร์กไทม์ของสหรัฐอเมริกา ลงข่าวคำแถลงของวินสตัน เชอร์ชิลล์ ผู้นำสำคัญของพรรคอนุรักษนิยมของอังกฤษว่า กลุ่มสมาคมผู้ปลูกยางพาราแห่งอังกฤษได้ขอความช่วยเหลือในช่วงราคายางตกต่ำ และเห็นด้วยที่จะสนับสนุนให้มีการใช้มาตรการ Stevenson Restriction เป็นมาตรการควบคุมอุปทานยางเพื่อดึงราคาให้สูงขึ้น มันคือผลประโยชน์ที่จะตกแก่ชาวอังกฤษจึงเป็นนโยบายที่พึงดำเนินการ

แผนการควบคุมจำกัดการส่งออกยางพาราของอังกฤษนั้น ทำให้ต้นทุนการผลิตรถยนต์ในประเทศสหรัฐได้รับผลกระทบทันทีทำให้ราคารถยนต์มีราคาต้นทุนที่สูงขึ้น ส่งผลกระทบสร้างความไม่พอใจอย่างมากต่อฝั่งผู้บริโภคที่มีการนำเข้ายางพารา เพื่อมาใช้ในหลากหลายอุตสาหกรรมของสหรัฐอเมริกา ขณะเดียวกันสหรัฐอเมริกายังเป็นผู้ผลิตอุตสาหกรรมรถยนต์รายใหญ่ของโลกในต้นศตวรรษที่ 20 ทั้งนี้ก็เพราะว่าแม้จะมีสงครามโลกครั้งที่ 1 เกิดขึ้นในยุโรป แต่การผลิตรถยนต์และการบริโภคยางพาราเพื่อไปทำล้อรถยนต์ในอุตสาหกรรมรถยนต์ของสหรัฐอเมริกาไม่ได้รับผลกระทบจากสงคราม การผลิตในระดับอุตสาหกรรมกลับมีการบริโภคเพิ่มขึ้น มีตัวเลขระบุไว้ว่าในปี 1914 การผลิตล้อรถยนต์มีตัวเลขอยู่ที่ 9 ล้านเส้น ต่อมาในปี 1916 การผลิตล้อรถยนต์กลับเพิ่มขึ้น

ถึง 18 ล้านเส้น และในปีที่สิ้นสุดสงครามโลกปี 1918 การผลิตลอร์ถยนต์ในประเทศสหรัฐมีการผลิตลอร์ถยนต์มากถึง 30 ล้านเส้น (M. Weber, Guido Deussing, 2014)

การใช้มาตรการ Stevenson Restriction เพื่อจำกัดการส่งออกของยางพาราในครั้งนี้ สร้างความไม่พอใจอย่างกว้างขวางต่อประเทศยักษ์ใหญ่อย่างสหรัฐอเมริกาที่เป็นผู้บริโภครวมและพึ่งพาวัตถุดิบยางพารามากที่สุดในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 ทำให้เกิดการประท้วงต่อมาตรการดังกล่าวจากทางฝั่งสหรัฐอเมริกา ในเดือนกรกฎาคมปี 1925 เอกอัครราชทูตสหรัฐอเมริกาประจำกรุงลอนดอนได้ยื่นประท้วงไปยังรัฐบาลอังกฤษในการใช้มาตรการควบคุมจำกัดการส่งออกยางพาราจากอาณานิคมของอังกฤษ แต่ทางรัฐบาลอังกฤษก็ไม่ให้ความสำคัญเท่าที่ควร และได้ใช้กลไกทางที่ทางการทูตส่งสัญญาณไปยังสหรัฐอเมริกาว่า การใช้มาตรการการควบคุมจำกัดการส่งออกยางพาราในหมู่ประเทศอาณานิคมนั้น เป็นการดำเนินการของผู้ปลูกยางในพื้นที่อาณานิคมทั้งศรีลังกาและผู้ปลูกยางในอาณานิคมมาลายู พวกเขาผลักดันดำเนินการเพื่อการดิ้นรนทางเศรษฐกิจด้วยตัวเอง เพราะราคาของพาราที่ตกต่ำนั้นส่งผลต่อประเทศผู้ปลูกเพื่อหามาตรการช่วยเหลือตัวเองมิให้ขาดทุน ฉะนั้นมาตรการควบคุมจำกัดพืชเศรษฐกิจยางพาราในการส่งออกไปยังตลาดโลกของรัฐบาลอังกฤษไม่มีส่วนเกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นทำที่ที่อังกฤษแสดงออกต่อปัญหาดังกล่าว (Weber, M. & Deussing, G., 2014)

ความหวั่นไหวต่ออำนาจการควบคุมอุปทานยางพาราในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในพื้นที่การปกครองของอาณานิคมอังกฤษ ทำให้บริษัทรถยนต์ใน

สหรัฐอเมริกาได้ออกมาประท้วงตอบโต้ โดยสมาคม RUBBER ASSOCIATION OF AMERICA, INC. ได้ทำบันทึกเอกสารแสดงออกถึงความไม่พอใจที่มาตรการของอังกฤษและผู้ปลูกยางที่ได้ขึ้นคลอนส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมของสหรัฐอเมริกา ในฐานะประเทศผู้บริโภคและต้องพึ่งพิงวัตถุดิบที่จำเป็นที่อุตสาหกรรมรถยนต์ สหรัฐอเมริกานำเข้ามาจากภายนอกประเทศ ยางพาราจัดเป็นวัตถุดิบที่สำคัญในห่วงโซ่การผลิตของอุตสาหกรรมรถยนต์ของสหรัฐ กลุ่มสมาคมอุตสาหกรรมรถยนต์ของสหรัฐระบุว่า "โครงการควบคุมจำกัดยางสติเวนสัน" เป็นมาตรการทางกฎหมายที่จำกัดปริมาณการส่งออกยางออกมาจากพื้นที่แหล่งการปลูกยางที่ สหรัฐอเมริกาได้รับผลกระทบโดยตรง โดยถือว่าเป็นการใช้อำนาจจำกัดควบคุมอุปทานที่ไม่เป็นธรรมต่อระบบการค้าเสรี เพียงเพื่อจุดประสงค์ในการขั้ดันราคาเท่านั้นของอังกฤษ การดำเนินงานของโครงการควบคุมจำกัดอุปทานอย่างครั้งนี้ เป็นปัญหาที่ทำให้อุตสาหกรรมการผลิตล้อยางของสหรัฐอเมริกาต้องประสบปัญหาเผชิญความเสี่ยงอย่างไร้เหตุผลในกลไกทางการค้า การเข้ามาควบคุมปริมาณยางพาราเพื่อการส่งออกของอังกฤษครั้งนี้ ได้ส่งผลกระทบต่อความเปราะบางอย่างสูงสุดต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ของอเมริกาและส่งผลกระทบต่อผู้บริโภคชาวอเมริกันทุกคนเพราะสหรัฐอเมริกาไม่มีแหล่งวัตถุดิบยางพาราสำรองที่เพียงพอต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมหลักของระบบเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาในขณะนั้น การใช้อำนาจเพื่อต่อรองโดยควบคุมอุปทานยางพาราของอังกฤษในศรีลังกาและในอาณานิคมมาลายู ทำให้ตลาดของวัตถุดิบยางพารามีความผันผวนไร้เสถียรภาพอย่างเห็นได้ชัดว่า มีการใช้อำนาจที่นอกเหนือระบบการค้าเสรี เพื่อกดดันทำให้ผลผลิตยางพาราที่ควรเป็นเหตุผลทางการค้ามิใช่การ

ใช้อำนาจควบคุมโดยผู้ปลูกในพื้นที่ที่อังกฤษปกครองและมีอิทธิพล การกระทำดังกล่าวได้สร้างผลกระทบโดยตรงอย่างใหญ่หลวงและมีความเสี่ยงสูงสุดต่อกิจการของอุตสาหกรรมรถยนต์ของสหรัฐอเมริกา (The Rubber Association of America, Inc., 1925)

จากการศึกษาถึงการบริโภคยางพาราและการนำเข้ายางพาราของอุตสาหกรรมสหรัฐอเมริกา ถือได้ว่ายางพาราเป็นสินค้าที่สำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของสหรัฐในช่วงเวลานั้น จัดเป็นสินค้าวัตถุดิบยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงของสหรัฐ โดยมีข้อมูลที่นักวิชาการด้านความมั่นคงของสหรัฐได้ประชุมหารือกันระบุว่ายางพาราเป็นวัตถุดิบที่สำคัญเพื่อใช้สำหรับเทคโนโลยีส่วนใหญ่ในระบบเศรษฐกิจอุตสาหกรรมของสหรัฐในศตวรรษที่ 20 มีการนำยางพาราใช้เป็นวัสดุอุปกรณ์เป็นฉนวนสำหรับระบบสายส่งโทรเลข นำยางพารามาใช้ทำยางล้อรถจักรยานยนต์ จักรยาน รถบรรทุก ใช้เป็นวัตถุดิบทำล้อเครื่องบินของกองทัพและการบินของพลเรือน นอกจากนี้ยังใช้ในอุตสาหกรรมทางการแพทย์ เครื่องมือแพทย์ ตั้งแต่รองเท้า สนามเทนนิส รวมไปถึงอุปกรณ์สายน้ำเกลือในโรงพยาบาล การนำเข้ายางพาราของสหรัฐอเมริกาจากพื้นที่เพาะปลูกยางอาณานิคมอังกฤษในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้แทบทุกอุตสาหกรรมของประเทศสหรัฐอเมริกาต้องพึ่งพาการนำเข้าทั้งหมด โดยเฉพาะอุตสาหกรรมรถยนต์ของบริษัท Ford Motor Company ในเมืองดีทรอยต์ รัฐมิชิแกน บริษัท Firestone Tire and Rubber Company ซึ่งผลิตล้อรถยนต์รายใหญ่ของสหรัฐและเป็นผู้ผลิตล้อรถของม้าในสหรัฐ บริษัท Edison ด้านพลังงานไฟฟ้าความสว่างล้วนพึ่งพาการใช้อย่างพารา ในปี 1942 สหรัฐอเมริกามีการบริโภคยางพารารายใหญ่ที่สุดของการผลิตใน

ตลาดโลก แต่สหรัฐอเมริกากลับผลิตยางพาราเองแทบไม่ได้เลย และร้อยละ 97 ของผลผลิตยางพาราในตลาดโลกเวลานั้นกลับผลิตอยู่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ผังของมหาสมุทรแปซิฟิก (Finlay, 2012)

ภายหลังการใช้มาตรการของ Stevenson Restriction ตั้งแต่ปี 1922-1928 ภายใต้การสนับสนุนของรัฐบาลอังกฤษ มาตรการดังกล่าวทำให้ราคายางพาราขยับสูงขึ้นมาได้ 3 ปี คือจากปี 1922-1925 ซึ่งก่อนหน้านั้นราคายางพาราตกต่ำมาโดยตลอดในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 เราจะสังเกตได้ว่าธรรมชาติของการปลูกยางพาราในอาณานิคมมาลาโยนั้นเมื่อราคายางพุ่งขึ้นสูงช่วงไหน ก็จะมีการปลูกกันมากและหลังจากนั้น 6-7 ปีผลผลิตเริ่มมีการเก็บเกี่ยวจะทำให้ปริมาณวัตถุดิบยางพาราจะออกสู่ตลาด หลังปี 1910 ที่ราคาพุ่งขึ้นสูงสุดในตลาดโลก ทำให้เป็นสาเหตุที่จำนวนวัตถุดิบยางจะเพิ่มขึ้นอย่างมหาศาลในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพราะการลงทุนของอังกฤษที่ขยายสวนยางในภูมิภาคนี้ ขณะเดียวกันในช่วงเสรีสินสงครามโลกครั้งที่ 1 ใหม่ ๆ ทั่วทั้งยุโรปประสบกับความภาวะเศรษฐกิจตกต่ำหลังสงคราม ทำให้กำลังซื้อในยุโรปตกต่ำอันเนื่องมาจากสงครามที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจกินเวลาถึง 4 ปี และสภาพของโรงงานอุตสาหกรรมการผลิตยางในเยอรมัน อังกฤษ ยังไม่พร้อมที่จะอยู่ในฐานะทำการผลิต และหลังสงครามอังกฤษเป็นลูกหนี้สำคัญของสหรัฐอเมริกา เมื่อราคายางในตลาดโลกตกต่ำมาตลอดขณะที่ผลผลิตยางพาราก็เริ่มมีล้นในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มาตรการ Stevenson Restriction มิได้เป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภคอย่างสหรัฐอเมริกาและอุตสาหกรรมรถยนต์ของสหรัฐอเมริกา การที่ยางพารามีปริมาณมากและราคาตกต่ำ คือความมั่งคั่งและผลประโยชน์ของ

อุตสาหกรรมรถยนต์ในฝั่งของสหรัฐที่จะได้บริโภคซื้อวัตถุดิบยางพาราในราคาที่ไม่แพง มีตัวเลขการผลิตรถยนต์ที่มีปริมาณที่เพิ่มขึ้นแม้ว่าโลกจะอยู่ในสภาวะสงครามโลกครั้งที่ 1 แต่จำนวนลัทธิรถยนต์ที่ใช้วัตถุดิบยางธรรมชาติเพิ่มขึ้นในปี 1914 การผลิตลัทธิรถยนต์มีตัวเลขอยู่ที่ 9 ล้านเส้น สองปีต่อมาการผลิตลัทธิรถยนต์กลับเพิ่มขึ้นจากเดิมถึง 100% และในปีที่สิ้นสุดสงครามโลกในปี 1918 การผลิตลัทธิรถยนต์มีจำนวนมากถึง 30 ล้านเส้นในสหรัฐอเมริกา ภาวะราคายางที่ตกต่ำอุปทานยางล้นมันคือความมั่งคั่งของอุตสาหกรรมรถยนต์ของสหรัฐอเมริกา ในขณะที่มาตรการ Stevenson Restriction นั้นมีผลบังคับใช้กันอยู่ในพื้นที่อาณานิคมของอังกฤษเท่านั้น ลมหายใจของอุตสาหกรรมรถยนต์สหรัฐก็ยังมีวัตถุดิบยางพาราจากอาณานิคมของดัตช์ในอินโดนีเซียซึ่งมีได้อยู่ในเขตอำนาจการปกครองอาณานิคมของอังกฤษ มีปริมาณการส่งออกยางพาราจากพื้นที่สวนยางของอาณานิคมของดัตช์ในอินโดนีเซียได้รับผลประโยชน์เพิ่มขึ้นมีการส่งวัตถุดิบยางไปยังสหรัฐเพิ่มขึ้น และพบว่ามีการขยายพื้นที่การปลูกยางที่เพิ่มขึ้นอีกจำนวนมาก นั่นก็หมายความว่าแม้อาณานิคมอังกฤษจะสามารถควบคุมจำกัดอุปทานในขอบเขตอำนาจของตัวเองในการควบคุมการส่งออกยางพารา แต่ในการผลิตของสวนยางรายย่อยในพื้นที่เกาะสุมาตราเหนือซึ่งอยู่ในอำนาจอาณานิคมของดัตช์ ไม่ได้ให้ความสนใจต่อมาตรการของอังกฤษ แต่กลับได้ประโยชน์และมีการส่งยางออกไปขายยังสหรัฐอเมริกา ผลผลิตวัตถุดิบยางพาราส่วนนี้อยู่ในอินโดนีเซียอำนาจของอาณานิคมดัตช์ (Sumarno,E., Ginting,J.S., Karina,N. & Lubis,M.A.R., 2020, p. 3562)

การสูญเสียผลประโยชน์และวิตกต่อนโยบายจำกัดอุปทานยางจากอาณานิคมของอังกฤษภายใต้มาตรการ Stevenson Restriction ได้รับการคัดค้านและสร้างความไม่พอใจอย่างมากจากอุตสาหกรรมรถยนต์ของสหรัฐ จากทำที่ต่อต้านคัดค้านนโยบายของอังกฤษที่สร้างผลกระทบต่อสหรัฐอเมริกา ทำให้เฮอร์เบิร์ต ฮูเวอร์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ของสหรัฐอเมริกา หลังสงครามโลกครั้งที่ 1 ได้รับความนิยมนั้นมาจนได้รับการเลือกตั้งเป็นประธานาธิบดีของสหรัฐอเมริกาในเวลาต่อมา เพราะได้ออกมาวิพากษ์วิจารณ์มาตรการควบคุมยางของอังกฤษและของวินสตัน เชอร์ชิลล์ นักการเมืองผู้นำคนสำคัญของอังกฤษในขณะนั้นว่า ได้สร้างผลกระทบต่อผู้บริโภครและประชาชนของสหรัฐอเมริกา ในฐานะที่ประเทศสหรัฐเป็นผู้นำเข้ายางพาราและเป็นผู้บริโภครายใหญ่ของโลก เฮอร์เบิร์ต ฮูเวอร์ กล่าวหาว่าเบื้องหลังของผู้ผลิตยางพาราในอาณานิคมของอังกฤษ คือการใช้อำนาจทางการเมืองของอังกฤษ ที่ได้สร้างปัญหาอย่างมากต่อเศรษฐกิจอุตสาหกรรมการผลิตและผู้บริโภคในสหรัฐอเมริกา และมองว่าการขาดวัตถุดิบยางพาราที่สหรัฐอเมริกาไม่มีในประเทศของตัวเองนั้น เป็นสิ่งที่เป็อันตรายต่อความมั่นคงในระบบเศรษฐกิจห่วงโซ่ของอุตสาหกรรมรถยนต์ ถือเป็นสิ่งที่เป็อันตรายต่อผู้บริโภคของสหรัฐ เฮอร์เบิร์ต ฮูเวอร์ ยังบอกอีกว่าก่อนที่ปริมาณอุปทานยางจะมีล้นเกินจนทำให้ราคาตกลงมานั้น บริษัทของอังกฤษที่เป็นเจ้าของสวนยางในอาณานิคมมาลายุมีการได้ผลกำไรอย่างสมเหตุสมผลไปก่อนหน้านั้นแล้ว จึงไม่ยอมให้ผู้บริโภคในสหรัฐอเมริกาดตกเป็นตัวประกันของการใช้อำนาจของผู้ควบคุมอุปทานยางพาราอย่างอังกฤษ (Wueschner, Herbert Hoover, Great Britain, and the Rubber Crisis, 1923-1926, 2000)

อุตสาหกรรมสหรัฐอเมริกา สร้างแหล่งวัตถุดิบยางพาราของตัวเองในอเมริกาใต้และแอฟริกา

ถือได้ว่ามาตรการควบคุมและจำกัดอุปทานยางพาราในโครงการ Stevenson Restriction จากแหล่งปลูกยางพื้นที่อาณานิคมของอังกฤษภายใต้การสนับสนุนของวินสตัน เชอร์ชิลล์ ได้สร้างความหวั่นไหวส่งผลกระทบอย่างมากต่อทิศทางของอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ของสหรัฐอเมริกา เพราะการบริโภคนยางพาราเพื่อใช้ในอุตสาหกรรมรถยนต์ของสหรัฐอเมริกาต้องพึ่งพาวัตถุดิบถึงสามในสี่ของกำลังการผลิตที่ไปจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในเวลานั้น ย่อมมีความเสี่ยงต่อห่วงโซ่การผลิตในระบบอุตสาหกรรมของสหรัฐ มาตรการควบคุมจำกัดยางเพื่อการส่งออกของอังกฤษได้ปลูกให้กลุ่มอุตสาหกรรมหลักของสหรัฐอเมริกา มีความตื่นตัวในการแสวงหาทางเลือกใหม่ ๆ ทางด้านวัตถุดิบเพื่อมาทดแทนยางพาราธรรมชาติที่ไม่มีในประเทศสหรัฐ และเพื่อลดความเสี่ยงจากการพึ่งพาอุปทานยางจากอังกฤษ การทุ่มเทงบประมาณเพื่อวิจัยคิดค้นสร้างยางสังเคราะห์ขึ้นมาทดแทนยางพารา และการพยายามหาแหล่งพื้นที่ปลูกยางขึ้นใหม่ในอเมริกาใต้หรือในพื้นที่แอฟริกา ถือเป็นทิศทางยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงทางเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาหลังจากได้ผลกระทบในการจำกัดควบคุมวัตถุดิบยางพาราที่อุตสาหกรรมของสหรัฐต้องพึ่งพาผูกความเสี่ยงของเศรษฐกิจไว้กับวัตถุดิบจากอาณานิคมอังกฤษ มีการพูดถึงความเสี่ยงในเรื่องนี้ไว้ว่า หากห่วงโซ่การค้าเลี้ยงวัตถุดิบยางธรรมชาติซึ่งต้องพึ่งพาและมีการเดินทางขนส่งมาไกล ซึ่งอยู่ในฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก หากว่าห่วงโซ่การขนส่งวัตถุดิบถูกทำลายหรือถูกตัดขาดย่อมต้องส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาอย่างมาก

ความกังวลใจของสหรัฐอเมริกาต่อการควบคุมจำกัดอุปทานยางพาราถือเป็นเรื่องใหญ่ในยุทธศาสตร์ความมั่นคงของสหรัฐอเมริกา เพราะยางพาราในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การบริโภคของโลกในช่วงนั้นสหรัฐอเมริกามีการบริโภคในสัดส่วน 3 ใน 4 ของการผลิตของโลกในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 อุตสาหกรรมยักษ์ใหญ่ซึ่งมีอิทธิพลทางเศรษฐกิจและการเมืองในสหรัฐไม่ว่าจะเป็น เฮนรี ฟอร์ด ผู้บริหาร Ford Motor Company หรือ Firestone Tire and Rubber Company ได้มีการทำการศึกษามองเห็นว่า ถือเป็นความเสี่ยงในระดับที่สูงที่สหรัฐอเมริกาเอาสายพานห่วงโซ่การผลิตของอุตสาหกรรมสำคัญของสหรัฐไปฝากไว้กับวัตถุดิบที่จำเป็นซึ่งอยู่ไกลอีกฝั่งของมหาสมุทรแปซิฟิก ซึ่งอยู่ห่างไกลกับสหรัฐอเมริกา และมีความไม่มั่นคงในอุปทานจากนโยบายของอาณานิคมอังกฤษ มีการวิเคราะห์ในระดับของเจ้าหน้าที่ของหน่วยความมั่นคง ว่าเป็นความเสี่ยงที่อันตรายในตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ที่สหรัฐอเมริกาต้องพึ่งแหล่งวัตถุดิบไว้กับพื้นที่มหาสมุทรแปซิฟิกที่ห่างไกล และดำเนินมาตรการ Stevenson Restriction อีกว่าทางสหรัฐอเมริกายึดมั่นในหลักปรัชญาการค้าเสรี ทางรัฐบาลสหรัฐเองก็จะนำเรื่องการจำกัดควบคุมอุปทานยางเข้าหารือในที่ประชุมสันติภาพที่ปารีส เพื่อให้อุตสาหกรรมและภาคเอกชนของสหรัฐสามารถเข้าถึงวัตถุดิบได้อย่างไร้อุปสรรคในพื้นที่ประเทศอังกฤษและเนเธอร์แลนด์ควบคุมดูแลในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จากสภาวะความหวุ่นไหวที่มีต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ของสหรัฐที่ได้รับผลกระทบอย่างมากจากมาตรการ Stevenson Restriction ในครั้งนี้ ได้สร้างภาวะความความตื่นตัวครั้งสำคัญที่ส่งผลต่อการพลิกผันให้กับอุตสาหกรรมผลิตของสหรัฐอเมริกาอย่างมาก ทำให้กลุ่มอุตสาหกรรม Harvey S. Firestone

and Henry Ford จึงให้การสนับสนุนทางการเงินเพื่อตั้งกองทุนระดับชาติเพื่อแสวงหาพืชที่จะใช้ทดแทนยางพาราขึ้นในสหรัฐ ขณะเดียวกันระดมนักวิทยาศาสตร์นักวิจัยเพื่อสร้างยางสังเคราะห์ขึ้นในสหรัฐอเมริกาเพื่อลดความเสี่ยงในช่วงภาวะสงคราม และในที่สุดสภาพความเสี่ยงสูงสุดก็เกิดขึ้นจริงในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 นั่นก็คือได้แสดงให้เห็นความเสี่ยงสูงสุดที่กองทัพญี่ปุ่นเข้าควบคุมสิงคโปร์ในปี 1942 ซึ่งเป็นท่าเรือส่งออกยางพารา และโจมตีสหรัฐที่ฮาวายโดยนักวิเคราะห์ด้านความมั่นคงของสหรัฐมองว่าหากไม่แสวงหาอุปทานยางอื่นขึ้นมาทดแทนเพื่อลดความผันผวนและความเสี่ยง อุตสาหกรรมของสหรัฐอเมริกาจะเผชิญกับความยากลำบาก (Anderson, 2011, p. P1)

ในเส้นทางของผลประโยชน์ของอังกฤษ เราได้เห็นพัฒนาการการเข้ามาของลัทธิจักรวรรดินิยมใหม่ ที่เกิดขึ้นในช่วงการปฏิวัติอุตสาหกรรมในยุโรป ความมั่งคั่งของยุโรปทำให้อังกฤษได้นำเงินมาลงทุนในพื้นที่อาณานิคมของตนเอง จักรวรรดิอังกฤษได้เข้ามามีอิทธิพลในเอเชียด้วยลักษณะจักรวรรดินิยมใหม่เป็นเจ้าอาณานิคมการค้าเสรีนำสินค้าที่ผลิตได้มาขายในอาณานิคมต่างๆ ของตนเอง ขณะเดียวกันก็แสวงหาวัตถุดิบทรัพยากรธรรมชาติส่งกลับไปยังยุโรปที่มีความเติบโตทางเศรษฐกิจ เราได้เห็นเจ้าอาณานิคมอังกฤษได้เข้ามามีอำนาจบริหารจัดการพัฒนาที่ดินที่เป็นผืนป่าไปให้นักธุรกิจปลูกยางพาราในอาณานิคมศรีลังกา และในอาณานิคมมาลายู จนมีอำนาจในทางเศรษฐกิจควบคุมจำกัดอุปทานยางของโลกเพราะความเป็นเจ้าอาณานิคมอังกฤษได้ทุ่มเทการลงทุนบุกเบิกพืชเศรษฐกิจยางพารา จนสามารถมีอิทธิพลต่อการควบคุมวัตถุดิบที่อุตสาหกรรมของสหรัฐอเมริกาต้องพึ่งพา ความขัดแย้งในปัญหาอุปทานยางพาราระหว่างอังกฤษ

ซึ่งเป็นผู้ควบคุมอุปทานฝักรวมของผู้ปลูก กับสหรัฐอเมริกาซึ่งอยู่ในฝั่งอุปสงค์เป็นผู้บริโภควัตถุดิบยางพารา ถือเป็นความขัดแย้งที่ทำให้เราได้เห็นว่า เจ้าอาณานิคมอังกฤษเป็นจักรวรรดินิยมที่มาในรูปแบบอำนาจทางการค้า การเข้ามามีอำนาจเหนือรัฐเล็กรัฐน้อยที่เป็นบริวารในผลประโยชน์ที่ปลูกพืชเศรษฐกิจในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งพ่อค้านักลงทุนของอังกฤษได้เข้ามาลงทุนทำสวนยางจำนวนมหาศาลในมาลายูและศรีลังกา การควบคุมวัตถุดิบย่อมมีอำนาจเหนือกลไกการค้าเสรี ซึ่งสหรัฐอเมริกาได้หยิบยกเรื่องนี้ขึ้นมาในการเมืองระดับนานาชาติหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 อาจจะพูดได้ว่าเป็นความขัดแย้งในผลประโยชน์ผลกำไรทางธุรกิจ ระหว่างเจ้าอาณานิคมอังกฤษกับจักรวรรดินิยมอเมริกาเกิดความขัดแย้งหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 ถือเป็นการใช้อำนาจเหนือพื้นที่เครือข่ายอังกฤษในดินแดนต่างๆ เพื่อผลประโยชน์ของตนเองโดยอาศัยการควบคุมทางการค้าทั้งเป็นทางการและไม่เป็นทางการซึ่งอังกฤษไม่เคยยี่ดมั่นในนโยบายการค้าเสรี แต่รัฐบาลอังกฤษพร้อมจะใช้อำนาจดูแลคุ้มครองผลประโยชน์ของตนเองในผลกำไรที่ตกต่ำลดน้อยของตนเอง (Kohen, 1973, pp. 14-15)

ในพัฒนาการการเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ของสหรัฐอเมริกาและการพึ่งพาวัตถุดิบจากฝั่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จากการเป็นชาติอุตสาหกรรมที่ผลิตรถยนต์และต้องบริโภคพึ่งพาวัตถุดิบมาจากภายนอกประเทศ และความสำคัญวัตถุดิบยางพาราซึ่งเป็นพืชเศรษฐกิจทางด้านยุทธศาสตร์ที่สำคัญต่อเศรษฐกิจและความมั่นคงของสหรัฐ ที่ต้องผลิตเป็นล้อเครื่องบิน ยานยนต์การขนส่งของกองทัพ อุตสาหกรรมรถยนต์ อุตสาหกรรมสายฉนวนในระบบโทรคมนาคม ล้วนอาศัยพึ่งพาสินค้าโภคภัณฑ์ยางพาราที่ต้องขนส่งไปจากฝั่ง

เอเซียแปซิฟิกฟิสิก Harvey S. Firestone ถือเป็นนักธุรกิจยักษ์ใหญ่ในวงการผลิตล้อ ยางรถยนต์ที่ทรงอิทธิพลทางการเงินของสหรัฐถือเป็นหนึ่งในผู้ที่ผลิตล้อ ยางรถยนต์รายแรกๆ ของโลก เขาเกิดในรัฐโอไฮโอ ในช่วงปี 1890 เขาได้เริ่มต้นผลิต ล้อสำหรับใช้กับรถม้าในระบบการขนส่งในสหรัฐอเมริกา เมื่ออุตสาหกรรม รถยนต์มีการเติบโตขยายตัวในสหรัฐอเมริกาเขาเห็นโอกาสศักยภาพในผลิตยาง ล้อรถยนต์ และถือเป็นบริษัทที่บริโภควัตถุดิบอุปทานยางพาราเพื่อใช้ใน อุตสาหกรรมของเขาเป็นจำนวนมาก ซึ่งฮาวิ ไฟร์สโตน เติบโตมาจากการผลิตล้อ ยางสำหรับการขนส่งรถลากของม้า ทำให้มีทักษะประสบการณ์ในอุตสาหกรรม การผลิตล้อยาง เมื่ออุตสาหกรรมรถยนต์ในสหรัฐอเมริกามีการเติบโตในปี 1900 เขา ได้ก่อตั้งบริษัท Firestone Tire and Rubber ถือเป็นผู้นำอุตสาหกรรมคนสำคัญ ในศตวรรษที่ 20 ของสหรัฐอเมริกา แน่หนอนว่าการควบคุมจำกัดอุปทานยางภายใต้ มาตรการ Stevenson Restriction ของอังกฤษ ทำให้ฮาวิ ไฟร์สโตนเห็นว่า ยางพาราเป็นวัตถุดิบที่สำคัญต่ออุตสาหกรรมในสหรัฐอเมริกาและถือเป็นประเทศ ผู้ดูดซับผลผลิตยางของโลกที่ต้องพึ่งพิงแหล่งปลูกในเอเซียตะวันออกเฉียงใต้ ทำ ให้ในปี 1926 บริษัท Firestone Tire and Rubber ภายใต้การสนับสนุนด้าน การเงินของรัฐบาลสหรัฐในขณะนั้นได้มีการสำรวจล่วงหน้าเพื่อเตรียมการปลูก ยางพาราในประเทศไลบีเรียในทวีปแอฟริกา และต่อมารัฐบาลไลบีเรียในเวลานั้น ได้ส่งเสริมให้มีการลงทุนทำสวนยางในไลบีเรียจำนวนพื้นที่การปลูกยางพารา 1 ล้านเอเคอร์ โดย ฮาวิ ไฟร์สโตนได้รับสัมปทานการใช้ที่ดินเพื่อการทำสวนยางถึง 99 ปี ทำให้พื้นที่ไลบีเรียเสมือนตกเป็นรัฐในอารักขาของสหรัฐและได้ทำสัญญา กับ Firestone Tire and Rubber ว่าจะมีการจัดหาแรงงานท้องถิ่นเพื่อการปลูก

ยางพาราในไลบีเรีย ซึ่งต่อมาได้ก็ได้ประสบกับปัญหาในการบริหารจัดการแรงงานในพื้นที่อุตสาหกรรมปลูกยางจนส่งผลกระทบต่อไปสู่สงครามกลางเมือง (Kraaij, 2021)

การลงทุนจำนวนมากของอุตสาหกรรมสหรัฐอเมริกา เพื่อสร้างอุตสาหกรรมสวนยางแปลงใหญ่ ในการแสวงหาอุปทานยางเพื่อป้อนลำเลียงให้กับบริษัท Firestone Tire and Rubber ในไลบีเรีย การลงทุนจำนวนมากย่อมต้องพึ่งพากับอำนาจทางการเมือง การลงทุนที่ต้องมีความมั่นคงทางธุรกิจของกลุ่มทุนอุตสาหกรรมใหญ่ของสหรัฐอเมริกา ต้องเผชิญกับความเสี่ยงทางการเมืองในประเทศด้อยพัฒนาที่มีความขัดแย้งผลประโยชน์ของกลุ่มชนเผ่าต่างๆ ในประเทศไลบีเรีย ซึ่งมีชาวแอฟริกาที่อพยพมาจากการปลดปล่อยทาสของสหรัฐภายใต้การสนับสนุนสมาคมอาณานิคมของสหรัฐอเมริกา (American Colonization Society) ได้มาสร้างชุมชนและมีอำนาจทางการเมืองในประเทศไลบีเรีย แม้ว่าจะเป็นประชากรส่วนน้อยแต่ก็มีอิทธิพลทางการเมือง ในช่วงที่อุตสาหกรรมของสหรัฐได้รับผลกระทบกับมาตรการควบคุมอุปทานวัตถุดิบยางพารา ฮาวี ไฟร์สโตน จึงทุ่มเททรัพยากรเงินมาลงทุนทำสวนยาง 1 ล้านไร่ หลังปี 1920 เป็นต้นมารัฐบาลท้องถิ่นของไลบีเรียได้พึ่งพาเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมปลูกยาง ที่ผลิตวัตถุดิบป้อนให้กับบริษัท Firestone Tire and Rubber พื้นที่สัมปทานการทำสวนยางในไลบีเรียนั้นมีสัญญาใบอนุญาต 99 ปีและจะสิ้นสุดในปี 2025 สวนยางที่นี้จะผลิตยางแผ่นรมควันเพื่อส่งออกไปยังสหรัฐอเมริกา ทำให้สถานะประเทศของผลผลิตยางพาราเพื่อการส่งออกของประเทศไลบีเรียในปี 2565 นั้นถือเป็นประเทศผู้ส่งออกยางพาราธรรมชาติในอันดับที่ 15 ของตลาดโลก และในช่วงหลัง

สงครามโลกครั้งที่ 2 วัตถุประสงค์ยางพาราได้สร้างผลกำไรมากพอสมควรให้กับบริษัท Firestone Tire and Rubber จากประเทศไลบีเรีย แต่ขณะเดียวกันอุตสาหกรรม การปลูกยางที่นี้ก็ต้องพบกับความไม่มั่นคงทางการเมืองนำไปสู่การถดถอยของ การผลิตยางพารา ทั้งนี้ในประเทศไลบีเรียต้องเผชิญกับสงครามกลางเมืองที่ ยาวนาน ทำให้บริษัทอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ของสหรัฐได้เข้าไปเกี่ยวข้องกับ สถานการณ์การเมืองในแอฟริกาตะวันตกเพื่อรักษาผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับ อุตสาหกรรมสวนยางของตนเอง (Miller, T.C. & Jones, J., 2014)

Ford Motor Company อุตสาหกรรมยักษ์ใหญ่ของสหรัฐอเมริกาสร้างสวน ยางในบราซิล

จากการศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบเราให้เห็นพัฒนาการของสวน ยางพาราเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ ในพื้นที่การปลูกยางของอาณานิคมอังกฤษใน มาลายู ถือเป็นความสำเร็จที่อาณานิคมอังกฤษในมาลายูและบริษัทผู้ปลูก ยางพาราส่วนใหญ่เป็นของอังกฤษมีมากกว่า 30 บริษัทที่มาลงทุนในพื้นที่มาลายูจน ทำให้เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ก้าวขึ้นมาเป็นผู้ผลิตยางพารารายใหญ่ของโลก ในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 สหรัฐอเมริกามีกำลังการผลิตรถยนต์ที่เหนือกว่า อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ในยุโรป เพราะอุตสาหกรรมรถยนต์ในสหรัฐอเมริกา เป็นตลาดบริโภคที่ใหญ่ เพราะเป็นทวีปใหญ่ประจวบกับภูมิรัฐศาสตร์ของประเทศ สหรัฐกว้างใหญ่ เครือข่ายระบบการขนส่งถนนหนทางของมลรัฐต่างๆ มีการ ขยายตัว ทำให้ประเทศสหรัฐอเมริกาจึงมีการบริโภครถยนต์มากที่สุดของโลกและ ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์เติบโตขยายตัวมาโดยตลอดในหลังสงครามโลกครั้งที่ 1

และหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 เมื่อราคาวัตถุดิบยางพาราตกต่ำราคาถูกเพราะอุปทานยางพารามีล้น ภายใต้ราคายางพาราที่ตกต่ำส่งยอมผลดีต่อกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ในสหรัฐอเมริกาเพราะจะได้บริโภคต้นทุนวัตถุดิบที่ราคาถูก แต่มาตรการ Stevenson Restriction ได้เป็นโจทย์ใหญ่ที่สร้างผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ในสหรัฐอเมริกา กลุ่มอุตสาหกรรมผู้ผลิตรถยนต์ Ford Motor Company ซึ่งเป็นกลุ่มทุนอุตสาหกรรมยักษ์ใหญ่ของสหรัฐอเมริกา ก็ได้รับผลกระทบต่อปัญหาการจำกัดอุปทานยางพาราในครั้งนั้นเช่นกัน โดยมองว่าอังกฤษได้เข้ามากำหนดราคายางในตลาดโลกตามมาตรการควบคุมจำกัดวัตถุดิบนั้นเป็นเรื่องของการใช้อำนาจที่ไม่ได้เป็นเหตุผลทางการค้า ทำให้ราคาวัตถุดิบสูงขึ้นโดยใช้อำนาจควบคุมจำกัดอุปทานการส่งออก เหตุนี้ทำให้บริษัทเอกชนของสหรัฐจึงต้องแสวงหาพื้นที่เพื่อการปลูกยางพาราเป็นของตนเองเพื่อสร้างความมั่นคงด้านวัตถุดิบยางพาราไว้ป้องกันความเสี่ยงในระบบอุตสาหกรรมและห่วงโซ่ของการผลิตรถยนต์ บริษัท Ford Motor Company จึงได้ลงทุนจำนวนมากเพื่อที่จะปลูกยางขนาดใหญ่ในประเทศบราซิล ในโครงการ Fordlandia เพื่อปลูกสวนยางขนาดใหญ่ในประเทศบราซิลริมแม่น้ำTapajos ใกล้กับเมืองท่าพาราซึ่งเคยเป็นพื้นที่รวบรวมยางป่าในต้นศตวรรษที่ 19 และเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในเขตเส้นศูนย์สูตรเพื่อใช้ในการปลูกยางพารา ภายหลังจากการเดินทางไปสำรวจของ เฮนรี ฟอร์ด ทำให้ในปี 1927 บริษัทของเขาก็ได้รับสัมปทานที่ดินจากรัฐบาลบราซิลจำนวนพื้นที่ 2.5 ล้านเอเคอร์เพื่อจะปลูกยางพารา ซึ่งวางเป้าหมายว่าพื้นที่การปลูกยางในประเทศบราซิลนั้น จะสามารถทำการผลิตยางพาราได้ประมาณ 2 ล้านตันต่อปีเพื่อใช้เป็นวัตถุดิบให้กับอุตสาหกรรมรถยนต์ของสหรัฐอเมริกา แต่สุดท้ายก็ไม่ประสบ

ความสำเร็จและต้องปิดสวนยางโครงการทั้งหมดลงด้วยเพราะเป็นการลงทุนขนาดใหญ่ที่ผูกขาดรายเดี่ยว บริษัทยักษ์ใหญ่ของสหรัฐนั้นมีการบริหารจัดการการลงทุนธุรกิจในพื้นที่ขนาดใหญ่ที่ไม่สอดคล้องกับการทำงานในวิถีการผลิต การเกษตรและการทำงานของชาวพื้นเมืองในบราซิล (The Henry Ford, 2021)

ในการศึกษาเปรียบเทียบเพื่อวิเคราะห์ถึงความล้มเหลว ในการปลูกยางพาราเชิงพาณิชย์ของบริษัทอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ของสหรัฐอเมริกาเมื่อเปรียบเทียบกับปลูกยางของบริษัทของอังกฤษในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ พบว่าการขยายสวนยางในประเทศบราซิลถือเป็นความล้มเหลวที่บริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์เข้ามาสร้างอุตสาหกรรมเกษตรเพื่อผลิตวัตถุดิบยางพาราในห่วงโซ่ด้านต้นน้ำของอุตสาหกรรมรถยนต์ ซึ่งในการบริหารจัดการนั้นเป็นเรื่องของการเพาะปลูกทางการเกษตรในพื้นที่นอกประเทศของสหรัฐอเมริกา การใช้พื้นที่ในผืนป่าดั้งเดิมการปฏิบัติการทำงานในพื้นที่ห่างไกลไม่ใช่สภาพแวดล้อมแบบโรงงานอุตสาหกรรม แต่เป็นพื้นที่ตามไหล่เขาที่ลาดชันผืนป่าดั้งเดิม การขยายพื้นที่โดยขาดการบริหารจัดการที่มีความหลากหลายในสภาพป่าฝนเขตร้อน การบริหารจัดการแรงงานการสื่อสารที่มีความต่างวัฒนธรรมทำให้ Ford Motor Company ประสบความล้มเหลวเมื่อเปรียบเทียบกับพัฒนาการการขยายสวนยางในพื้นที่อาณานิคมของอังกฤษในพื้นที่ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งมีการกระจายการลงทุนจากทุนในกรุงลอนดอนมีการลงทุนสวนยางในพื้นที่ของอาณานิคมอังกฤษ มีการลงทุนแบบกระจายเพื่อทำสวนยางที่มีขนาดพื้นที่ไม่ใหญ่มาก มีบริษัทมาลงทุนทำสวนยางกระจายตัวถึง 35 บริษัท ขณะเดียวกันขนาดของพื้นที่การใช้ที่ดินเพื่อการปลูกยางพาราในพื้นที่ของอาณานิคมมาลายูมิได้เป็นการลงทุน

ทำสวนยางขนาดใหญ่ที่ใหญ่มหาศาลถึงหนึ่งล้านเอเคอร์หรือประมาณ 2.5 ล้านเอเคอร์โดยผูกขาดบริษัทเพียงบริษัทเดียวแบบอุตสาหกรรมรถยนต์ของฟอร์ด แต่พื้นที่การลงทุนทำสวนยางในอาณานิคมอังกฤษแหลมมลายูในต้นศตวรรษที่ 20 นั้นเป็นการลงทุนใช้พื้นที่เพื่อการปลูกยางอยู่ในระดับ 20,000 -30,000 เอเคอร์ ถือเป็น การปลูกยางพาราเพื่อการพาณิชย์มีการลงทุนบริหารจัดการแบบการกระจายตัว ที่สามารถบริหารจัดการได้ง่ายในระบบการปลูกการใช้แรงงานและการเก็บเกี่ยวผลผลิต ไม่ได้เป็นการใช้พื้นที่ใหญ่โตขนาดพื้นที่สัมปทานใหญ่เป็นล้านเอเคอร์ โดยเฉลี่ยแล้วขนาดของพื้นที่การปลูกยางพาราเชิงพาณิชย์ของบริษัทอังกฤษมีพื้นที่การปลูกประมาณ 25,000-30,000 เอเคอร์ บริษัทอังกฤษได้มาลงทุนถึง 35 บริษัท มีพื้นที่ปลูกยางพาราในอาณานิคมมาลาญรวมกันแล้วประมาณ 875,000 เอเคอร์เท่านั้น ซึ่งมีความแตกต่างกันอย่างมากกับบริษัท Ford Motor Company ที่มีพื้นที่สัมปทานการปลูกยางด้วยบริษัทตนเองเพียงบริษัทเดียวมีพื้นที่มากถึง 2.5 ล้านเอเคอร์ จึงเป็นเรื่องยากลำบากที่จะประสบความสำเร็จในการสร้างสวนยางขนาดใหญ่มหาศาลของเฮนรี ฟอร์ด โครงการปลูกยางในบราซิลครั้งนี้เขาใช้เวลาประมาณ 17 ปีใช้เงินลงทุนประมาณ 20 ล้านดอลลาร์ หากเปรียบเทียบมูลค่าการลงทุนให้เป็นมูลค่าในปัจจุบันก็จะมีมูลค่ามากกว่าหนึ่งแสน ล้านดอลลาร์ จนในปี 1945 หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เฮนรี ฟอร์ด ก็ขายหุ้นที่บริษัทได้ลงทุนเพื่อทำสวนยางในบราซิลและคืนสัมปทานให้กลับไปเป็นของรัฐบาลบราซิล จากการลงทุนด้วยความมุ่งหวังเพื่อสร้างวัตถุதியางพารามาใช้บริโภคเองเพื่อทำล้อยางรถยนต์ในอุตสาหกรรมของฟอร์ด มูลค่าเงินลงทุน 20 ล้านดอลลาร์ตลอด 17 ปี ถือว่าไม่ประสบความสำเร็จ จนต้องยกเลิกโครงการในที่สุดและยก

ผลประโยชน์อาคารสำนักงาน พื้นที่ก่อสร้าง ทำเรื่องแปลงปลุกยางสัมปทานให้กลับไปเป็นให้ของรัฐบาลบราซิลเพื่อเลิกกิจการโครงการปลุกยางพาราในที่สุด (OAGANA, 2021)

วิถีแรงงานชนบทบราซิลแตกต่างกับแบบแผนโรงงานอุตสาหกรรมรถยนต์สหรัฐอเมริกา

เฮนรี ฟอร์ด ประสบความสำเร็จในฐานะนักอุตสาหกรรมคนสำคัญของสหรัฐอเมริกา เป็นนักธุรกิจอุตสาหกรรมรถยนต์ใหญ่ของสหรัฐอเมริกา มีการวิเคราะห์กันว่าทำไมถึงไม่ประสบความสำเร็จในการที่จะสร้างสวนยางขนาดใหญ่ขึ้นในประเทศบราซิล มีการวิเคราะห์เปรียบเทียบกับสวนยางเชิงพาณิชย์ของนักลงทุนอังกฤษในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทั้งนี้ก็เพราะการปลุกยางพาราเป็นการลงทุนการเกษตร เมื่อมีการปลุกยางพาราขนาดใหญ่นอกประเทศสหรัฐ ปัญหาการบริหารจัดการของแรงงานพื้นเมืองจำนวน 3,000 กว่าคน ถือเป็นเรื่องที่เป็นปัญหาใหญ่ วิถีชีวิตวัฒนธรรมของแรงงานภาคการเกษตรของบราซิลมิใช่การทำงานแบบระบบโรงงานอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ การสื่อสารของผู้บริหารที่มาจากรัฐมิชิแกนกับปัญหาแรงงานท้องถิ่นในอเมริกาใต้ มีความขัดแย้งแตกต่างทางสังคมวัฒนธรรม แม้ว่าเขาเองได้รับการยกย่องเป็นนักมนุษยธรรมก็ตาม แต่ด้วยความแตกต่างทางวัฒนธรรมและวิถีชีวิต ทำให้มีความขัดแย้งกับการบริหารจัดการแรงงานพื้นเมืองของบราซิล มีตัวอย่างในเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นให้คนพื้นเมืองที่ทำงานสวนยางในนิคมสวนยางของฟอร์ด มีวินัยต่อการกิน มีวัฒนธรรมแบบฟอร์ดคือไม่ทานเนื้อสัตว์ กินข้าวโอ๊ต ขนมปัง และมีหลักศีลธรรมสมบูรณแบบใน

อุดมการณ์แบบเฮนรีฟอร์ด ซึ่งขัดกับวิถีชีวิตของคนท้องถิ่น มีการออกกฎหมายห้ามดื่มสุราในสวนยาง ทำให้คนงานพื้นเมืองที่ปลูกยางต้องออกไปสร้างบาร์ดื่มสุราหรือมีการค้าประเวณีนอกพื้นที่ ทำให้คนงานในสวนยางมีชีวิตที่แปลกแยก จนในปี 1930 เกิดการประท้วงของคนงานท้องถิ่นในนิคมสวนยางของฟอร์ดนำไปสู่การจลาจลสร้างความเสียหาย มีการก่อการจลาจลทำความเสียหายต่ออาคารสถานที่ในนิคมสวนยางของฟอร์ด (Canales, 2020) ทำให้รัฐบาลกลางของบราซิลจำเป็นต้องส่งทหารเข้ามารักษาความสงบในพื้นที่การปลูกยางและบ้านพักคนงาน ในการลงทุนในประเทศบราซิลครั้งนี้ทางรัฐบาลสหรัฐอเมริกา และเฮนรี ฟอร์ด ได้ใช้ความพยายามอย่างมากเพื่อรักษาพื้นที่การปลูกยางเอาไว้เพื่อมุ่งหวังจะสร้างให้เป็นความมั่นคงของแหล่งวัตถุดิบ Rubber Supply ของอุตสาหกรรมรถยนต์ของสหรัฐอเมริกา แต่ผู้บริหารของบริษัท Ford Motor Company ได้ใช้มาตรฐานระเบียบแบบแผนการทำงานแบบโรงงานอุตสาหกรรมเหมือนในรัฐมิชิแกน มากำหนดวิถีการผลิตการทำงานแบบชนบทแรงงานเกษตร ซึ่งเป็นแรงงานของชาวพื้นเมือง พวกเขามีแบบแผนวิถีชีวิตที่แตกต่างกับวิถีแบบมิชิแกน ค่านิยมแรงงานพื้นเมือง มีการวางกฎระเบียบแบบนักบุญของฟอร์ด สิ่งเหล่านี้นำไปสู่อุปสรรคในการบริหารจัดการปลูกยางในผืนป่าชนบทของบราซิล จนในที่สุดต้องถอนการลงทุนออกจากบราซิล

เราได้เห็นความพยายามของอุตสาหกรรมรถยนต์ของสหรัฐอเมริกาหลังจากที่อังกฤษใช้มาตรการควบคุมจำกัดการส่งออกยาง ทำให้กลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ของสหรัฐอเมริกาต้องดิ้นรนเพื่อหาความมั่นคงในด้านวัตถุดิบ และต่อมาอังกฤษก็ได้ยกเลิกมาตรการ Stevenson Restriction ในปี 1928 กลไกราคายาง

ของโลกได้ก็ได้อีกกลับเข้าสู่กลไกของการค้าเสรีปกติอีกครั้ง ถึงแม้มาตรการ Stevenson Restriction ได้ถูกยกเลิกไปแล้วในปี 1928 ซึ่งได้มีการนำมาตรการนี้มาใช้ได้เพียง 6 ปีเท่านั้น เมื่อมีการยกเลิกไปราคายางในตลาดโลกก็มิได้กระเตื้องขึ้นและราคายางพาราตกต่ำมากกว่าก่อนหน้า ซึ่งสถานการณ์ของราคายางที่ตกต่ำยังคงเป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภครายอย่างอุตสาหกรรมผู้ผลิตรถยนต์ แต่เฮนรี ฟอร์ดก็ยังคงลงทุนเพื่อทำสวนยางในบราซิลให้บรรลุเป้าหมาย โดยหวังว่าในพื้นที่ของการลงทุนทำสวนยาง 2.5 ล้านเอเคอร์ในบราซิล โดยมีสัญญาว่าจะจ่ายผลกำไร 7% ให้กับรัฐบาลบราซิลและ 2% ให้กับเทศบาลท้องถิ่น เขาเองได้ใช้เวลาลงทุนปลูกพันธุ์อยู่ถึง 17 ปี การลงทุนได้ใช้เงินมหาศาลไปกับการสร้างชุมชนยางแบบลองผิดลองถูกเกิดความขัดแย้งระหว่างผู้บริหารชาวอเมริกากับแรงงานพื้นเมืองจนนำไปสู่การจลาจลในสวนยาง นักวิเคราะห์บางคนก็มองว่า เฮนรี ฟอร์ดเป็นนักลงทุนที่ไร้เดียงสา แม้ว่าค่าแรงที่จ้างเพื่อการปลูกยางจะสูงกว่าค่าแรงในพื้นที่อื่นของประเทศบราซิลก็ตาม แต่การบริหารจัดการแรงงาน การสื่อสารที่นำวัฒนธรรมแบบแผนการทำงานระบบโรงงานแบบมิชิแกน มาใช้กับวิถีชนบทของแรงงานเกษตรพื้นเมืองชนบทบราซิลนำไปสู่ความขัดแย้งและอุปสรรคในการสร้างสวนยาง ในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 แม้ว่าวัตถุดิบยางในภูมิภาคเอเชียจะถูกตัดขาดโดยกองทัพญี่ปุ่นเพราะการยึดเกาะสิงคโปร์ท่าเรือขนส่งยางพาราของกองทัพญี่ปุ่น เฮนรี ฟอร์ด ได้ใช้ความพยายามอย่างสูงที่จะระคับระคอง เพื่อให้อุตสาหกรรมในสหรัฐอเมริกาได้มีวัตถุดิบยุทธปัจจัยสำรองเพื่อความมั่นคงของสหรัฐ เพื่อจะได้มีวัตถุดิบยางพาราสำรองไว้ใช้ในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 แต่อุปสรรคการผลิตยางพาราในประเทศบราซิลของฟอร์ดยังต้องเผชิญกับความ

ยุ่งยากไม่สิ้นสุด ทั้งโรคพืชและแมลงในสวนยางแปลงใหญ่ ผลผลิตยางพาราที่ไม่ได้เป็นไปตามเป้าหมาย จนในปี 1945 เฮนรี ฟอร์ดก็ได้ตัดสินใจไม่ไปต่อ (Dunn, 2020)

ในการศึกษาเราจะพบว่าอุตสาหกรรมสวนยางของเฮนรี ฟอร์ด แตกต่างกับอุตสาหกรรมสวนยางของอาณานิคมในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อย่างเห็นได้ชัด เพราะอาณานิคมของอังกฤษในมาลาญั้น มีปัจจัยที่เอื้อต่อการขยายพื้นที่การปลูกได้อย่างรวดเร็ว เพราะอำนาจการบริหารของเจ้าอาณานิคมอังกฤษนั้นมีทักษะความเข้าใจธรรมชาติการปกครองการบริหารจัดการปัญหาในอาณานิคมมาตั้งแต่ต้นศตวรรษที่ 19 จึงมีประสบการณ์ในความสัมพันธ์ทางวัฒนธรรมทางการค้าในอาณานิคมช่องแคบในมะละกา ปีนัง และสิงคโปร์ มาก่อนที่จะลงทุนปลูกพืชเศรษฐกิจยางพารา ขณะเดียวกันขนาดการลงทุนจากอังกฤษและดัตช์ไม่ได้เป็นบริษัทขนาดใหญ่เหมือนกับสหรัฐอเมริกา แต่มีการกระจายการลงทุนทำสวนแปลงขนาดเล็กพอเหมาะพอควร มิใช่เป็นบริษัทเดียวที่มีการใช้ที่ดินเกินล้านเอเคอร์ ขณะเดียวกันในพื้นที่การปลูกยางในอาณานิคมอังกฤษนั้น สิ่งสำคัญที่เป็นจุดเด่นที่นำไปสู่การเติบโตของสวนยางในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้น การลงทุนของอังกฤษมีการร่วมทุนกับนักธุรกิจท้องถิ่นชาวจีนเปอรานากันรุ่นที่สองในภูมิภาคของมาลาญ การลงทุนของบริษัทอังกฤษมีการแบ่งปันผลประโยชน์กับพ่อค้านักธุรกิจชาวจีนท้องถิ่น ขณะเดียวกันการบริหารจัดการแรงงานของบริษัทอังกฤษในการปลูกยางในอุตสาหกรรมสวนยางในมาลาญ มีการนำเข้าแรงงานมาจากภาคใต้ของอินเดียและมีการใช้แรงงานกุลิชาวจีน ระบบโครงสร้างของแรงงานในการบริหารจัดการแรงงานกุลิชาวจีนเพื่อทำงานในสวนยาง แรงงานกุลิชาวจีนมี

การบริหารผ่านระบบความสัมพันธ์แบบตะวันออกที่มีโครงสร้างระบบสายสัมพันธ์แบบตระกูลแซมมาจากชนบทของจีน ทำให้การสื่อสารการควบคุมการทำงานในพื้นที่ที่ห่างไกลในผืนป่า ความขัดแย้งแตกต่างทางวัฒนธรรมและการสื่อสารทางชนชาติในอาณานิคมอังกฤษจึงไม่มีอุปสรรคมากเท่ากับในบราซิลของบริษัท Ford Motor Company ขณะเดียวกันเครือข่ายระบบเครือญาติตระกูลแซม สายสัมพันธ์แบบวัฒนธรรมตะวันออกของชาวจีนชนบท ทำให้การขยายการผลิตการปลูกยางจึงเป็นไปได้เป็นอย่างดี ทำให้ภูมิภาคในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จึงกลายเป็นแหล่งผลิตยางพารา ที่สามารถผลิตวัตถุดิบป้อนให้กับอุตสาหกรรมรถยนต์ของโลกมาจนถึงทุกวันนี้ และพื้นที่ภูมิภาคอุปทานยางธรรมชาติ ซึ่งเป็นแหล่งวัตถุดิบยางพารากว่า 70% ของการบริโภคยางพาราในตลาดโลก ผลผลิตอยู่ในพื้นที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ชัยวิช โสวเจริญสุข, 2566)

บทสรุป

ในการศึกษาถึงอำนาจของอังกฤษในการควบคุมจำกัดอุปทานยางหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 ซึ่งทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์ของสหรัฐอเมริกาที่กำลังเติบโต และได้ประโยชน์สูงสุดจากราคาที่ตกต่ำในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์ของสหรัฐอเมริกาและนโยบายด้านความมั่นคงทางเศรษฐกิจของสหรัฐมีการปรับตัวขนานใหญ่เพื่อรองรับกับความเสี่ยงที่ต้องพึ่งวัตถุดิบยางพาราจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แต่เพียงอย่างเดียว การเกิดขึ้นของสวนยางเชิงพาณิชย์ในอาณานิคมอังกฤษในพื้นที่มาลายูนั้น ในปลายศตวรรษที่ 19 และทศวรรษแรกของต้นศตวรรษที่ 20 ก็เพื่อรองรับให้เป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรม

รถยนต์ในยุโรปและในสหรัฐอเมริกา ซึ่งมีความต้องการยางพาราจำนวนมาก เพื่อนำไปใช้ทำล้อยางรถยนต์ในอุตสาหกรรมรถยนต์ในช่วงทศวรรษแรกของศตวรรษที่ 20 เมื่อมีต้องการบริโภคยางพาราจำนวนมาก ทำให้มีการลงทุนจากนักธุรกิจของอังกฤษมองเห็นว่าการปลูกยางในอาณานิคมอังกฤษในมาลายูเป็นช่องทางที่จะสร้างผลกำไรได้อย่างมหาศาล ในปี 1910 พบว่าบริษัทยางของอังกฤษบางแห่งจ่ายเงินปันผลปีละ 300% ในปี 1912 บริษัทยางจำนวนมากของอังกฤษเสนอเงินปันผลประจำปีประมาณเกือบ 70% นักธุรกิจของอังกฤษจึงให้ความนิยมมาลงทุนในการสร้างอุตสาหกรรมสวนยางเชิงพาณิชย์ในอาณานิคมมาลายูเพราะราคาขายในตลาดโลกในช่วงปี 1910 ขึ้นสูงสุด ยางพาราเพียงแค่สองกิโลกรัมมีมูลค่าเกือบเท่ากับทองคำน้ำหนักหนึ่งบาท ถือเป็นสาเหตุที่ทำให้การปลูกยางขยายพื้นที่ไปอย่างกว้างขวาง ต่อมาด้วยระยะเวลาเพียงหนึ่งทศวรรษให้หลังก็เกิดสภาพอุปทานยางพาราเริ่มล้นราคาตกต่ำ ทำให้รัฐบาลอังกฤษและสมาคมผู้ปลูกยางของอังกฤษได้ใช้มาตรการ Stevenson Restriction ในช่วงปี 1922-1928 ภายใต้การสนับสนุนของวินสตัน เชอร์ชิลล์ นักการเมืองคนสำคัญของพรรคอนุรักษนิยมอังกฤษ ส่งผลให้อุตสาหกรรมรถยนต์รายใหญ่ของรัฐ เฮนรี ฟอร์ด เจ้าของบริษัท Ford Motor Company และ ฮาวิไฟร์สโตน เจ้าของบริษัท Firestone Tire and Rubber ต่างสูญเสียผลประโยชน์เพราะกลไกราคาของวัตถุดิบยางพาราถูกควบคุมจำกัดการส่งออกทำให้ราคาสูงขึ้น อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ในสหรัฐอเมริกาหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 ถือเป็นผู้บริโภคพึ่งพายางพาราถึง 75%ของผลผลิตยางพาราในอาณานิคมอังกฤษ เหตุปัจจัยดังกล่าวทำให้รัฐบาลสหรัฐอเมริกาเห็นถึงความเสี่ยงของอุตสาหกรรมรถยนต์และอุตสาหกรรมอื่นๆ ในประเทศของตนเอง และ

รัฐบาลสหรัฐอเมริกา มองว่า ยางพารา เป็นพืชเศรษฐกิจที่สำคัญต่อความมั่นคงของ สหรัฐ มีการขนส่งเดินทางมาไกลจากมหาสมุทรแปซิฟิกนั้น ถือเป็นความเสี่ยงสูงสุดต่อเศรษฐกิจของประเทศสหรัฐอเมริกา หากห่วงโซ่อุปทานยางของ สหรัฐอเมริกา ถูกตัดขาด และเหตุการณ์นี้ก็ได้เกิดขึ้นจริงในสงครามโลกครั้งที่ 2 เมื่อ กองทัพญี่ปุ่น เข้ายึดท่าเรือของ สิงคโปร์ บทเรียน มาตรการ Stevenson Restriction หลังสงครามโลกครั้งที่ 1 ทำให้รัฐบาลสหรัฐอเมริกา ตื่นตัว และได้ทุ่มเทให้ ความสำคัญกับการวิจัยคิดค้นสร้างยางสังเคราะห์ขึ้นมาเพื่อใช้ทดแทนยางพารา ขณะเดียวกัน กลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ของ เฮนรี ฟอร์ด ได้ทุ่มการลงทุนทำสวนยางในประเทศบราซิลถึง 2 ล้านเอเคอร์ ส่วน ฮาวีร์ ไพรส์ โสตัน ก็ได้ลงทุนทำสวนยางขนาดใหญ่ในประเทศไลบีเรีย แต่สุดท้ายพบว่าการลงทุนของอุตสาหกรรมใหญ่ของสหรัฐอเมริกา ที่ลงทุนในอเมริกาใต้ และในแอฟริกา ต่างก็ไม่ประสบความสำเร็จ ในการทำสวนยางพารา เพื่อสร้างแหล่งวัตถุดิบป้อนให้กับอุตสาหกรรมรถยนต์ของ สหรัฐอเมริกา มาตรการ Stevenson Restriction ถือเป็น จุดหักเหครั้งสำคัญใน ประวัติศาสตร์อุตสาหกรรมรถยนต์ของสหรัฐอเมริกา ที่พยายามป้องกันความเสี่ยงหวังจะมีแหล่งวัตถุดิบยางพาราเป็นของตนเอง โดยไม่พึ่งพาวัตถุดิบจากพื้นที่ อาณานิคมของอังกฤษ ขณะเดียวกัน ก็เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมเกษตรเพื่อ ปลุกยางขนาดใหญ่ นอกประเทศสหรัฐอเมริกา ในอเมริกาใต้ และในแอฟริกา ตะวันตก ด้วยผลประโยชน์ทางธุรกิจที่มีการลงทุนขนาดใหญ่ของสหรัฐอเมริกา ได้ นำไปสู่ความขัดแย้งทางการเมือง และผลประโยชน์ในประเทศนั้น ๆ ที่กลุ่ม อุตสาหกรรมยักษ์ใหญ่ของสหรัฐเข้าไปลงทุน ปริมาณการลงทุนที่ใหญ่และใช้พื้นที่ นับล้านเอเคอร์ ได้สร้างความยากลำบากในการบริหารจัดการการทำเกษตร

อุตสาหกรรมนอกประเทศสหรัฐ มักจะนำไปสู่การจลาจลสงครามกลางเมืองและความขัดแย้งของผลประโยชน์ ซึ่งมีลักษณะที่แตกต่างกับอุตสาหกรรมสวนยางเชิงพาณิชย์ของอังกฤษในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

เอกสารอ้างอิง

ชัยวัช โขวเจริญสุข. (2566). แนวโน้มอุตสาหกรรมปี 2566-2568: การแปรรูปยาง.

ค้นเมื่อ 20 กันยายน 2566, จาก

<https://www.krungsri.com/en/research/industry/industry-outlook/agriculture/rubber/io/rubber-2023-2025>

ภูวดล ทรงประเสริฐ. (2535). *ทุนสิงคโปร์การผูกขาดตลาดยางพาราและดีบุกไทย*.

กรุงเทพฯ: สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

Anderson, J. L. (2011). *Growing American Rubber: Strategic Plants and the*

Politics of National Security (review). Retrieved August 26, 2023,

from

https://www.researchgate.net/publication/236718551_Growing_American_Rubber_Strategic_Plants_and_the_Politics_of_National_Security_review

Canales, K. (2020). *Henry Ford built 'Fordlandia,' a utopian city inside*

Brazil's Amazon rainforest that's now abandoned — take a look

around. Retrieved September 30, 2023, from

<https://www.businessinsider.com/fordlandia-henry-ford-city-brazil-rainforest-ghost-town-photos-2018-12>

Dunn, M. (2020). *Fordlândia: Henry Ford's Forgotten Rubber Empire Deep in the Heart of the Amazon*. Retrieved August 26, 2023, from

<https://allthatsinteresting.com/fordlandia-henry-ford>

Elsa Lafaye de Micheaux. (2023). *British Malayan capitalism, 1874–1957: An economic-historical perspective*. Retrieved August 21, 2023,

from <https://hal.science/hal-04030948/document>.

Finlay, M. R. (2012). *Growing American Rubber: Strategic Plants and the Politics of National Security*. Retrieved August 22, 2023, from

Humanities & Social Sciences Online: <https://www.h-net.org/reviews/showrev.php?id=33983>

Frank, Z. & Musacchio, A. (2006). *The International Natural Rubber Market, 1870-1930*. Retrieved August 19, 2023, from

<https://eh.net/encyclopedia/the-international-natural-rubber-market-1870-1930/>.

Kohen, B. J. (1973). *The Question of Imperialism*. (ล. จุลาสัยและคณะ, ผู้แปล) กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แพรวพิตยา.

Kraaij, V. D. (2021). *President Charles D.B. King The 1926 Firestone Concession Agreement*. Retrieved August 24, 2023, from

<https://liberiapastandpresent.org/1926FirestoneCA.htm>

- Miller, T.C. & Jones, J. (2014). *The untold story of Firestone, Charles Taylor and the tragedy of Liberia*. Retrieved August 26, 2023, from <https://www.propublica.org/article/firestone-and-the-warlord-intro>
- Oagana, A. (2021). *The Story of Fordlandia - One of Henry Ford's Bounciest Failures*. Retrieved September 20, 2023, from <https://www.topspeed.com/cars/guides/the-story-of-fordlandia-one-of-henry-ford-s-bounciest-failures/>
- Sumarno, E., Ginting, J.S., Karina, N. & Lubis, M.A.R. (2020). Stevenson's Scheme and People's Rubber Exports at Labuhan. *Budapest International Research and Critics Institute-Journal (BIRCI-Journal)*, 3557-3565. Retrieved August 21, 2023, from <https://www.bircu-journal.com/index.php/birci/article/view/1398/pdf>
- The Henry Ford. (2021). *Ford Rubber Plantations in Brazil*. Retrieved August 24, 2023, from <https://www.thehenryford.org/collections-and-research/digital-resources/popular-topics/brazilian-rubber-plantations/>.
- The Rubber Association of America, Inc. (1925). *The Rubber Association of America, Inc., to the Department of State*. Retrieved September 20, 2023, from <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1925v02/d197>

Weber, M. & Deussing,G. (2014). *The conflict about the rubber monopoly.*

Retrieved August 21, 2023, from <https://www.k->

[online.com/en/Media_News/News/May_2014_From_red_rubber_to_Buna_the_world_war_about_rubber_\(part_V\)/Rubber_makes_history_Part_I-2_The_conflict_about_the_rubber_monopoly](https://www.k-online.com/en/Media_News/News/May_2014_From_red_rubber_to_Buna_the_world_war_about_rubber_(part_V)/Rubber_makes_history_Part_I-2_The_conflict_about_the_rubber_monopoly)

Wueschner, S. A. (2000). Herbert Hoover, Great Britain, and the Rubber Crisis, 1923-1926. Retrieved September 21, 2023, from

<https://www.ebhsoc.org/journal/index.php/ebhs/article/view/277>