



ถอดเกร็ดมังกร

๑ พิษณุ เหริยอุมาหาสาร

คณบดี คณะบริหารธุรกิจ

ผู้อำนวยการสถาบันธุรกิจไทย-จีนพัฒนา

มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ

บทความข้อมูล “โฉมหน้าโลจิสติกส์ไทยในอดีตสู่ยุคใหม่” ได้รับความอนุเคราะห์จาก ผศ.ดร.ชุตีระ ระบอบ (裘天才) อาจารย์ผู้ชำนาญการด้านโลจิสติกส์ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ได้ศึกษาข้อมูลโลจิสติกส์ไทยอย่างลึกซึ้ง จึงขอนำมาเผยแพร่ในคอลัมน์ดังต่อไปนี้

โฉมหน้าโลจิสติกส์ไทย ในอดีตสู่ยุคใหม่

ต่อจากอังคารที่แล้ว

การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของชาวจีนในไทย

หากจะศึกษาย้อนหลังขึ้นไปเกี่ยวกับบทบาทของชาวจีนในไทยตั้งแต่ยุคก่อนสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ชาวจีนพวกแรกที่เข้ามาติดต่อกับชาวไทยในสมัยสุโขทัยเป็นพวกพ่อค้าชาวจีนที่เดินเรือมาค้าขายในบริเวณอ่าวไทย(The Gulf of Siam) จากหลักฐานทางประวัติศาสตร์ปรากฏว่า พ่อค้าชาวจีนตลอดจนผู้อพยพจากจีนได้เข้ามาตั้งหลักแหล่งการค้าและเทียบท่าจอดเรือค้าขายสินค้าหลายแห่งในบริเวณอ่าวไทยก่อนที่ชาวไทยจะเข้ามาตั้งตัวเป็นปึกแผ่นที่บริเวณลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาและคาบสมุทรมลายูในศตวรรษที่ 18 เสียอีก ผลจากการที่ไทยและจีนมีการเจริญทางพระราชไมตรีระหว่างพระมหากษัตริย์ของทั้งสองประเทศ จากหลักฐานที่ปรากฏ การติดต่อกับค้าขายทางเรือในยุคนั้น ถือเป็นจุดเริ่มต้นของประวัติศาสตร์การค้าขายระหว่างประเทศสยามและประเทศจีนและการพัฒนาบทบาททางด้านโลจิสติกส์ระหว่างพ่อค้าชาวจีนและชาวไทย สาเหตุที่มีการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ทางเรือ



เป็นลำดับแรกเนื่องจากในยุคสมัยนั้น การคมนาคมขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศต่างนิยมใช้ทางเรือเป็นหลัก การคมนาคมทางด้านอื่นกระทำได้ยากและมีเส้นทางไม่สะดวกสบายเหมือนเช่นปัจจุบัน อีกทั้งค่าใช้จ่ายสูง การค้าขายทางเรือ จึงมีบทบาทสำคัญและเป็นช่องทางสำคัญของการลำเลียงวัตถุดิบหรือสินค้าภายในประเทศและการนำสินค้าของแต่ละประเทศที่จะออกสู่โลกภายนอก

บทบาทของชาวจีนในยุคแรกส่วนใหญ่เป็นพ่อค้าสำเภาชาวจีนที่เดินทางเข้ามาค้าขายในไทย พัฒนา

การด้านโลจิสติกส์ในยุคหนึ่งโดยเฉพาะทางด้านการขนส่งต้องอาศัยพลังงานจากธรรมชาติในการกำหนดเส้นทางคมนาคมเป็นหลัก แตกต่างจากปัจจุบันที่พลังงานเชื้อเพลิงเป็นตัวแปรสำคัญสำหรับการมีธุรกรรมทางด้านโลจิสติกส์ กล่าวคือ ในทุกปีเมื่อถึงฤดูมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือพ่อค้าสำเภาชาวจีนจะนำสินค้าจากประเทศจีนบรรทุกเรือสำเภาเข้ามาขายตามเมืองท่าชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกของคาบสมุทรมลายู เช่น เมืองชุมพร เมืองสุราษฎร์ธานี และเมืองนครศรีธรรมราช ครั้นถึงฤดูลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ พวกพ่อค้าชาวจีนก็ซื้อสินค้าจากชาวพื้นเมืองกลับไปขายในประเทศจีน ไทยมีสินค้าหลายอย่างที่พ่อค้าชาวจีนต้องการ เช่น ขอบป่า ไม้สัก และข้าว เป็นต้น ส่วนสินค้าจีนที่ไทยต้องการก็คือ ผ้าแพร ผ้าไหมและภาชนะเคลือบ การติดต่อค้าขายระหว่างจีนและไทย นับตั้งแต่สมัยกรุงสุโขทัยจนถึงสมัยกรุงรัตนโกสินทร์มักจะเป็นไปอย่างราบรื่นไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลงที่เด่นชัดมากนักอาจเป็นเพราะประเทศทั้งสองมีความสัมพันธ์และมีการผสมผสานทางด้านวัฒนธรรมระหว่างกันค่อนข้างจะแน่นแฟ้น เมื่อเปรียบเทียบกับชนชาติอื่นๆ ที่เข้ามาติดต่อกับไทย ทำให้เป็นเหตุผลสำคัญที่ส่งเสริมให้ชาวจีนจำนวนมากเดินทางเข้ามาในไทย นับตั้งแต่สมัยรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ จนยากที่จะประมาณการจำนวนชาวจีนที่พำนักอาศัยอยู่ในไทยอย่างแท้จริงหรือใกล้เคียงความจริง แม้ว่าจะมีการสำรวจสำมะโนครัวพลเรือนตั้งแต่ปี พ.ศ.2446 (ร.ศ.122) ในยุคนั้นได้มีการประเมินจำนวนชาวจีนแบบง่าย ๆ โดยการสังเกตจากการแต่งกาย เช่น ถ้าผู้ชายไว้ผมเปียก็ให้นับว่าเป็นคนจีน และผู้หญิงที่แต่งตัวเป็นคนจีนก็ให้นับว่าเป็นคนจีนเช่นกัน ทำให้นับรวมเอาลูกหลานชาวจีนที่เกิดในไทยเข้าไปด้วย จึงเกิดความคลาดเคลื่อนในการจัดเก็บเงินช่วยราชการผูกบัญชีมือเงินหรือเก็บภาษีคนต่างด้าวนั้นเอง เอช เอส ฮอลเลต (2427) ชาวอังกฤษผู้มาเยือนประเทศไทยได้กล่าวไว้ในหนังสือมีสาระสำคัญตอนหนึ่งว่า **“คนจีนในประเทศสยามนั้นดูเหมือนจะมีอยู่ทุกหนทุกแห่ง ครั้งหนึ่งของประชากรตามบริเวณลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา คือ บริเวณกรุงเทพฯ เป็นคนจีน และคนในประเทศนั้นมีอยู่น้อยมากที่ไม่มีร่องรอยของเลือดจีนผสมอยู่”**

ชาวจีนเมื่อเดินทางเข้ามาในไทยมักจะมารวมกันในที่แห่งใดแห่งหนึ่งก่อน เช่น ที่กรุงเทพฯ หรือภูเก็ต แล้วชาวจีนที่เป็นตัวแทนว่าจ้างมาคือ เจ้าท่า ก็จะจัดส่งไปทำงานตามแหล่งงานต่างๆ ที่เป็นเช่นนี้เพราะชาวจีนใหม่เดินทางเข้ามาในเมืองไทยส่วนมากมักจะเป็นพวกจีนส่งนายหน้าไปเกลี้ยกล่อมว่าจ้างมาจากเมืองจีน หรือว่าจ้างมาจากบริษัทจัดหาคนงานของชาวจีนที่เมืองสิงคโปร์และปีนัง โดยที่เจ้าท่าได้ออกค่าใช้จ่ายต่างๆ ตลอดจนค่ากินอยู่และเงินสำรองล่วงหน้าแก่ครอบครัวของเงินเหล่านั้น กรรมกรจีนต้องให้สัญญาในทำนองว่า จะต้องทำงานอยู่ครบกำหนดสัญญา (อาจเป็น 1-3 ปี) ถ้าหนีหายหรือบิดพลิ้วในระหว่างนั้นจะยอมให้ลงโทษอาญา วิธีการแบบนี้เรียกว่า **“Indenture-labour”** หรือกรรมกรประเภทจ่ายค่าแรงล่วงหน้า ซึ่งนิยมแพร่หลายในเวลานั้น ลักษณะดังกล่าวมีอิทธิพลต่อพัฒนาการทางด้านโลจิสติกส์ในไทย กล่าวคือ ชาวจีนอพยพส่วนใหญ่จะทำงานตามท่าเรือหรือรับแบกหามสินค้าลงเรือ ซึ่งบางคนมีความขยันขันแข็งอดทนจนสามารถพัฒนาตนเองก้าวขึ้นสู่การเป็นนายจ้างหรือผู้ประกอบการ

(อ่านต่ออังคารหน้า)