

ความร่วมมือพัฒนาระบบรางระหว่างไทย-ญี่ปุ่น: ผลประโยชน์และการแข่งขันเชิงอำนาจ

จินตวัฒน์ ศิริรัตน์

บทคัดย่อ

การพัฒนาระบบรางเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์สำคัญของไทย ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน และยกระดับคุณภาพชีวิต สอดคล้องกับญี่ปุ่นที่ให้ความสำคัญร่วมมือพัฒนาระบบรางของไทย อันเป็นการดำเนินนโยบายเชิงรุกผ่านข้อริเริ่มความเป็นหุ้นส่วนเพื่อโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ ในขณะที่จีนได้ส่งเสริมความร่วมมือด้านโครงสร้างพื้นฐานผ่านทางทวิภาคีและพหุภาคี เช่น ความร่วมมือพัฒนารถไฟไทย-จีน และธนาคารเพื่อการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของเอเชีย (AIIB) บทความนี้มุ่งศึกษาพัฒนาการความร่วมมือด้านระบบรางระหว่างไทย-ญี่ปุ่น และผลประโยชน์ของญี่ปุ่น โดยใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพจากการวิเคราะห์เอกสารชั้นปฐมภูมิและทุติยภูมิ ภายใต้กรอบแนวคิดอำนาจอย่างชาญฉลาด (Smart Power) ของโจเซฟ นาย (Joseph Nye) ผลการศึกษาพบว่า ความร่วมมือพัฒนาระบบรางระหว่างไทยกับญี่ปุ่นจะให้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจแก่ญี่ปุ่น ทั้งรายได้จากการส่งออกอุตสาหกรรมที่มีความเชี่ยวชาญ และได้รับการยอมรับด้านคุณภาพ และผลประโยชน์ต่อภาครัฐกิจที่ลงทุนในไทย เพราะระบบรางที่มีคุณภาพจะเป็นประโยชน์ต่อการลงทุนและการส่งออกสินค้า นอกจากนี้ การร่วมมือพัฒนาระบบรางกับไทยยังสะท้อนถึงความพยายามในการแข่งขันเชิงอำนาจกับจีนเพื่อรักษาสถานะและผลประโยชน์ของตนทั้งในไทยและภูมิภาค

คำ

สำคัญ

ระบบราง ความร่วมมือไทย-ญี่ปุ่น ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ และการแข่งขันเชิงอำนาจ

Thailand–Japan Railway Cooperation: Interests and Power Competition

Jintavat Sirirat

Abstract

Railway development is Thailand's important strategy, not only reducing logistical costs, but also developing the country's competitiveness and quality of life. Thailand's railway development strategy is in line with Japan's Partnership for Quality Infrastructure, initiated by Prime Minister Shinzo Abe. This Abe's initiative shows that Japan has emphasized its engagement with foreign countries, particularly Asian countries, in infrastructure development. Apart from Japan, China has also paid much effort to engage with foreign countries in this issue-area through both bilateral and multilateral cooperation such as Thailand-China railway cooperation and the Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB). This research therefore examines the trajectory of Thailand-Japan railway cooperation and Japan's interests on this cooperation. This research, which is methodologically qualitative in nature, applies Joseph Nye's "smart power" to analyze the cases. I found that Japan would gain economic benefits from exporting Japanese products and services from its strong industries, and Japanese investors would benefit from Thailand-Japan railway projects. This research also suggests that railway cooperation is not merely a business matter, but also the power competition between Japan and China that competes each other to exert their influence on Thailand and the region.

Key words

Railway, Thailand–Japan cooperation, Economic interest, Power competition

1. บทนำ

โครงการพัฒนาระบบรางของไทยได้รับความสนใจอย่างกว้างขวางทั้งในและต่างประเทศ เพราะเป็นการปฏิรูประบบโลจิสติกส์ครั้งใหญ่ของประเทศ เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันและคุณภาพชีวิตของประชาชนไทย รัฐบาลของนายกรัฐมนตรี พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้กำหนดให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นวาระหลักของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ซึ่งในส่วนของการพัฒนาระบบราง ไทยได้ร่วมมือกับจีนและญี่ปุ่น ถึงแม้ว่าเป็นความร่วมมือเพื่อบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ของจีนและญี่ปุ่นเอง แต่ไทยและภูมิภาคจะได้ประโยชน์จากความร่วมมือดังกล่าวนี้ เห็นได้จากข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative) ที่มีเป้าหมายเพื่อเชื่อมโยงจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) โดยร่วมมือกับไทยพัฒนาเส้นทางกรุงเทพฯ-หนองคาย และแก่งคอย-ท่าเรือมาบตาพุด ขณะที่ญี่ปุ่นต้องการส่งเสริมการเชื่อมโยงอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในฐานะประเทศที่มีบทบาทภายในภูมิภาค และผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากโครงข่ายเส้นทางคมนาคมที่ครอบคลุมมากขึ้นผ่านระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) และระเบียงเศรษฐกิจด้านใต้ (Southern Economic Corridor) นอกจากนี้ ความร่วมมือพัฒนาระบบรางยังเป็นโอกาสของญี่ปุ่นที่จะปรับความสัมพันธ์กับรัฐบาลไทยหลังการรัฐประหารปี 2557 และเป็นช่องทางที่ญี่ปุ่นจะรักษาสถานะและผลประโยชน์ที่ได้รับผลกระทบจากการทะยานขึ้นมาของจีน ในกรณีนี้ ความร่วมมือพัฒนาเส้นทางรถไฟระหว่างไทยกับจีนสร้างความกังวลแก่ญี่ปุ่นเพราะไทยคือ

หุ้นส่วนที่สำคัญทั้งด้านยุทธศาสตร์และเศรษฐกิจ

บทความนี้ได้ศึกษาการดำเนินยุทธศาสตร์และนโยบายของญี่ปุ่นในการส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบราง อันเป็นทรัพยากรที่ช่วยรักษาสถานะและเสริมสร้างผลประโยชน์ของญี่ปุ่นตามแนวคิดอำนาจอย่างชาญฉลาด (Smart Power) ของโจเซฟ นาย (Joseph Nye) ซึ่งเป็นการบูรณาการทรัพยากรอำนาจอย่างแข็ง (Hard Power) และอำนาจอย่างอ่อน (Soft Power) เพื่อบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ สำหรับญี่ปุ่นการส่งเสริมการส่งออกโครงสร้างพื้นฐานระบบรางเป็นการใช้ทรัพยากรอย่างชาญฉลาด เพราะระบบรางญี่ปุ่นได้รับการยอมรับระดับสากลในเรื่องของคุณภาพมาตรฐาน เทคโนโลยีทันสมัย เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และความสามารถในการรับมือกับภัยพิบัติทางธรรมชาติ บทความนี้ ศึกษากรณีความร่วมมือพัฒนาระบบรางระหว่างไทย-ญี่ปุ่น ในสมัยนายกรัฐมนตรีประยุทธ์ด้วยการวิจัยเชิงคุณภาพและการวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสารชั้นปฐมภูมิและทุติยภูมิ โดยแบ่งบทวิเคราะห์เป็น (1) การส่งเสริมการส่งออกโครงสร้างพื้นฐานของญี่ปุ่น (2) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบรางของไทย (3) โครงการความร่วมมือพัฒนาระบบรางระหว่างไทย-ญี่ปุ่น (4) ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ และ (5) การแข่งขันเชิงอำนาจระหว่างจีนกับญี่ปุ่น

2. การส่งเสริมการส่งออกโครงสร้างพื้นฐานของญี่ปุ่น

นายกรัฐมนตรีชินโซ อาเบะ (Shinzo Abe) ปรับเปลี่ยนยุทธศาสตร์และนโยบายของญี่ปุ่นหลายด้าน ได้แก่ ด้านความมั่นคงจากความต้องการเพิ่มบทบาทของญี่ปุ่นด้านการเมืองและความมั่นคงบนเวทีระหว่างประเทศ และยกระดับ

ความสามารถเพื่อรับมือกับภัยคุกคามที่เพิ่มขึ้น เช่น นโยบายที่แข็งแกร่งของจีน นิวเคลียร์เกาหลีเหนือ การก่อการร้าย ขณะที่ด้านเศรษฐกิจนายกรัฐมนตรีอาเบะต้องการฟื้นฟูเศรษฐกิจที่ชะงักงันมากกว่า 20 ปี ด้วยหลักการอาเบะโนมิกส์ (Abenomics) ซึ่งประกอบด้วยลูกศร 3 ดอก ได้แก่ นโยบายการเงิน นโยบายการคลังแบบขยายตัว และการปฏิรูปโครงสร้างเศรษฐกิจ ลูกศรสองดอกแรกเป็นนโยบายพื้นฐานที่เน้นรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจเหนือวัฏจักรธุรกิจ โดยรัฐจะแทรกแซงเพื่อให้เศรษฐกิจเติบโตตามแนวคิดเศรษฐศาสตร์สำนักเคนส์ (Keynesian Economics) ขณะที่ลูกศรดอกที่สามให้ความสำคัญกับการจัดการอุปทาน ลดภาวะเปียบและปฏิรูปโครงสร้างที่เป็นอุปสรรคต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจ (Drysdale & Fujiwara, 2016, p. 9) อีกทั้งหลักการอาเบะโนมิกส์ยังให้ความสำคัญกับการส่งเสริมอุตสาหกรรมที่ญี่ปุ่นมีความเชี่ยวชาญเพื่อเพิ่มรายได้แก่ประเทศ ได้แก่ อุตสาหกรรมทางทหาร พลังงานนิวเคลียร์ และโครงสร้างพื้นฐาน

ข้อริเริ่มความเป็นหุ้นส่วนเพื่อโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ (Partnership for Quality Infrastructure Initiative: PQI) ริเริ่มอย่างเป็นทางการในเดือนพฤษภาคมปี 2558 เพื่อเป็นแนวทางหลักของความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เอกชน และองค์การระหว่างประเทศที่จะส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพในต่างประเทศ โดยใช้คุณภาพและมาตรฐานระดับสากลของโครงสร้างพื้นฐานญี่ปุ่นมาเป็นจุดเด่น สำหรับโครงสร้างระบบราง (รถไฟความเร็วสูง) ของญี่ปุ่นได้รับการยอมรับในเรื่องของความปลอดภัย ตรงต่อเวลา เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ (เกรียงศักดิ์ เจริญวงศ์ศักดิ์,

2556, หน้า 6-7) ซึ่งข้อริเริ่ม PQI ประกอบด้วย 4 เสาหลัก (Ministry of Foreign Affairs [MOFA], 2015) ดังนี้

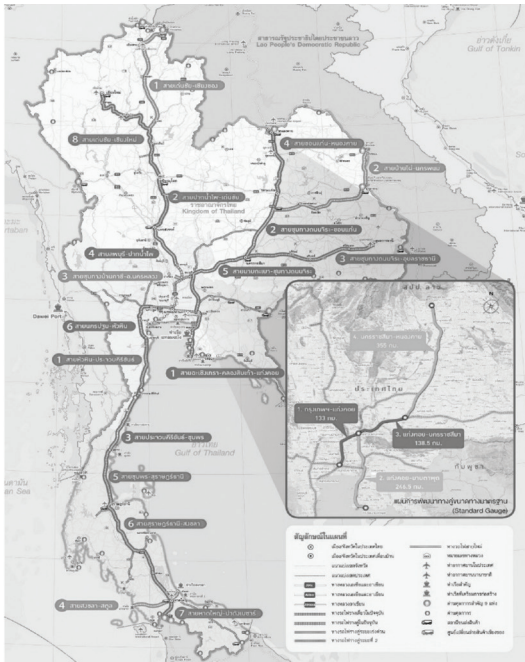
เสาหลักแรก คือ การขยายและเร่งรัดการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนา โดยญี่ปุ่นจะเพิ่มปริมาณเงินกู้การให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนา (Official Development Assistance: ODA) เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในเอเชียอีกร้อยละ 25 ควบคู่กับความร่วมมือทางเทคนิคและการช่วยเหลือแบบให้เปล่า โดยให้ความสำคัญกับความร่วมมือระหว่างภาครัฐกับเอกชน (Public-Private Partnership: PPP) เสาหลักที่สอง คือ การประสานความร่วมมือระหว่างญี่ปุ่นกับธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) ญี่ปุ่นจะสนับสนุนความคิดริเริ่มของ ADB ด้านการให้สินเชื่อโครงสร้างพื้นฐาน และช่วยประสานความร่วมมือกับกลไกอื่น เช่น สำนักงานความร่วมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency: JICA) โดยในปี 2558 ญี่ปุ่นร่วมมือกับ ADB ด้วยงบประมาณราว 110,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในสัดส่วนร้อยละ 50 เพื่อส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในเอเชียตลอดระยะ 5 ปี เสาหลักที่สาม คือ เพิ่มห่วงโซ่อุปทานทางการเงินเป็นสองเท่าแก่โครงการที่มีความเสี่ยงสูง และผลักดันธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น (Japan Bank for International Cooperation: JBIC) ให้มีบทบาทเชิงรุกในการสนับสนุนเงินทุนแก่โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อีกทั้งจัดตั้งบริษัทเพื่อการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานในต่างประเทศเพื่อการพัฒนาเมืองและการคมนาคม (Japan Overseas Infrastructure Investment Corporation for Transport & Urban Development: JOIN) ให้

เป็นกลไกสำคัญที่จะผลักดันข้อริเริ่ม PQI ต่อไปในอนาคต และเสาหลักสุดท้าย คือ ส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้วยมาตรฐานสากล แลกเปลี่ยนองค์ความรู้ จัดสัมมนาเผยแพร่ข้อริเริ่ม PQI และผลักดันข้อริเริ่มนี้บนเวทีความร่วมมือระหว่างประเทศ

ข้อริเริ่ม PQI ได้รับการยกระดับเป็น “Expanded Partnership for Quality Infrastructure” ในที่ประชุมสุดยอด G7 ปี 2559 ที่ญี่ปุ่นเป็นเจ้าภาพ โดยมีสาระสำคัญเพิ่มเติม คือ (1) เพิ่มงบประมาณเป็น 200,000 ล้านดอลลาร์ (2) ขยายพื้นที่เป้าหมายจากเอเชียสู่ระดับโลก (3) ขยายนิยามของโครงสร้างพื้นฐานด้วยการเพิ่มประเด็นทรัพยากรธรรมชาติและพลังงาน (4) เพิ่มกลไกความร่วมมือใหม่ เช่น บรรษัทประกันการลงทุนและส่งออกของญี่ปุ่น (Nippon Export and Investment Insurance: NEXI) บรรษัทกองทุนเพื่อการพัฒนาต่างประเทศของญี่ปุ่น ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและไปรษณีย์ (Fund Corporation for the Overseas Development of Japan’s ICT and Postal Services: JICT) บรรษัทน้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ และโลหะแห่งชาติญี่ปุ่น (Japan Oil, Gas and Metals National Corporation: JOGMEC) (MOFA, 2016) เพื่อปรับปรุงและเร่งรัดการให้ ODA กระตุ้นให้ภาคเอกชนสนใจลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน และลดขั้นตอนที่ซับซ้อนเพื่อเอื้อประโยชน์ต่อการส่งเสริมการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งนี้ ญี่ปุ่นยอมรับว่า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามแนวทางของญี่ปุ่นต้องใช้งบประมาณค่อนข้างสูงในช่วงแรก แต่ด้วยความคงทน เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และสามารถรับมือกับภัยพิบัติทางธรรมชาติได้ โครงสร้างพื้นฐานของญี่ปุ่นจะมีความคุ้มค่าในระยะ

ยาว อันเป็นข้อแตกต่างจากโครงสร้างพื้นฐานของจีนซึ่งมีภาพลักษณ์เชิงลบเกี่ยวกับคุณภาพและมาตรฐาน (Maini, 2016)

ปัจจุบันญี่ปุ่นได้เข้ามาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หลายโครงการ เช่น สะพานข้ามทะเลที่เมืองไฮฟองประเทศเวียดนาม สถานีคลังสินค้าที่ประเทศอินโดนีเซีย อาคารผู้โดยสารแห่งที่สามของท่าอากาศยานนานาชาตินอย อาคิโน้ ฟิลิปปินส์ (United Nations Conference on Trade and Development [UNCTAD], 2015, p. 81) ตลอดจนการเข้าร่วมประมูลงานก่อสร้างเส้นทางรถไฟกัวลาลัมเปอร์-สิงคโปร์ และเส้นทางจากการ์ต้า-บันดุง อินโดนีเซีย เหล่านี้เป็นตัวอย่างของการใช้ทรัพยากรระบบรางที่มีคุณภาพอย่างชาญฉลาดเพื่อสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและแข่งขันเชิงอำนาจกับจีน ดังที่ ศ.ดร. ลัมผิงเอ้อ (Lam Peng Er) มหาวิทยาลัยแห่งชาติสิงคโปร์ วิเคราะห์ว่า “การแข่งขันด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในอินโดนีเซียระหว่างจีนกับญี่ปุ่นเป็นตัวอย่างของการช่วงชิงความเป็นเจ้าทั้งทางเศรษฐกิจและการเมืองในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นำไปสู่ความสัมพันธ์ที่ตึงเครียดระหว่างสองมหาอำนาจในศตวรรษที่ 21” (Holtz, 2016) แสดงให้เห็นว่าโครงสร้างพื้นฐานระบบรางเป็นทรัพยากร Smart Power ที่จีนและญี่ปุ่นนำมาใช้ดำเนินความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ เสริมสร้างผลประโยชน์เศรษฐกิจและรักษาสถานะภายในภูมิภาค ซึ่งการแข่งขันระหว่างสองมหาอำนาจด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจะทวีความเข้มข้นขึ้น เพราะสอดคล้องกับความต้องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในภูมิภาค



ภาพที่ 1 ระบบรางของไทยเมื่อดำเนินการแล้วเสร็จ
ที่มา: กระทรวงคมนาคม, แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

3. ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบรางของไทย

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางเป็นความต้องการของไทยที่ต้องการยกระดับสถานะจากประเทศรายได้ปานกลางเป็นประเทศพัฒนาแล้วที่มีรายได้ระดับสูง ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนไทย และเป็นศูนย์กลาง (hub) ของอาเซียน นายกรัฐมนตรีประยุทธ์ได้กำหนดให้การยกระดับโครงสร้างพื้นฐานของประเทศเป็นวาระสำคัญ เห็นได้ในยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ตลอดจนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ได้แก่ ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมปี 2559 และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมขนส่งไทยปี 2558-2565 ซึ่งเป็นแผนแม่บทของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศ

อุปสรรคการพัฒนาประเทศไทยมีสาเหตุจากความไม่สมดุลของภาคการผลิต เพราะพึ่งพาการส่งออกมากเกินไป ปัญหาการกระจายรายได้ ความอ่อนแอด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และการวิจัย โดยเฉพาะการขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐานที่ส่งผลกระทบต่อต้นทุนการเดินทางและขนส่ง โดยสัดส่วนการเดินทางภายในประเทศ ร้อยละ 74 เดินทางด้วยรถยนต์ ร้อยละ 21 เดินทางด้วยรถไฟ และร้อยละ 5 เดินทางด้วยเครื่องบิน ขณะที่การขนส่งร้อยละ 82 ขนส่งทางถนน ร้อยละ 15 ขนส่งทางน้ำ และเพียงร้อยละ 3 ขนส่งทางรถไฟ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ [สศช.], 2559, หน้า 68) สะท้อนให้เห็นถึงปัญหาสมมาตรของโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมของประเทศที่ต้องพึ่งพิงการเดินทางและขนส่งทางถนนเป็นหลัก ทำให้ต้นทุนการขนส่งภายในประเทศคิดเป็นร้อยละ 60 ของต้นทุนสินค้า ซึ่งเป็นสองเท่าของต้นทุนสินค้าของจีนและมาเลเซีย อีกทั้งต้นทุนค่าขนส่งตู้สินค้าในไทยเฉลี่ยที่ 1,000 เหรียญสหรัฐฯ มากกว่าเท่าตัวเมื่อเทียบกับจีนและมาเลเซีย การขาดแคลนระบบรางที่มีประสิทธิภาพยังทำให้ไทยเป็นประเทศอันดับ 2 ที่มีอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดในโลก (Asian Development Bank [ADB], 2013, p. E1)

ไทยได้กำหนดเป้าหมายเพื่อลดต้นทุนขนส่งของประเทศให้ได้ร้อยละ 12 และลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าให้ต่ำกว่าร้อยละ 7 ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (GDP) (สศช., 2559, หน้า 142) ซึ่งธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (ADB, 2013, p. E1) คาดการณ์ว่า ระบบรางที่ดีและมีคุณภาพจะช่วยไทยประหยัดต้นทุนการขนส่งได้ประมาณ 100 ล้านเหรียญสหรัฐฯ หรือประมาณ 3,000 ล้านบาทต่อปี และช่วยคนไทยประหยัดเงินจากค่าใช้จ่าย

ด้านอุบัติเหตุประมาณ 300 ล้านเหรียญสหรัฐหรือประมาณ 9,000 ล้านบาท แสดงให้เห็นถึงคุณค่าของระบบรางต่อการพัฒนาประเทศและยกระดับคุณภาพชีวิต ไทยจึงให้ความสำคัญต่อการพัฒนาระบบรางโดยได้กำหนดเป็นวาระหลักของการพัฒนาประเทศ

แนวทางการพัฒนาระบบรางของไทยเห็นได้จากแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมปี 2559 ที่ได้กำหนดให้โครงการความร่วมมือด้านรถไฟไทย-จีน และความร่วมมือด้านระบบรางไทย-ญี่ปุ่น เป็นโครงการพัฒนาที่สำคัญของประเทศ เพื่อบรรลุเป้าหมายของการพัฒนาประเทศและการเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งของภูมิภาค รองรับการรวมตัวเป็นประชาคมอาเซียนทั้งการเดินทางและการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต อีกทั้งแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมขนส่งไทยปี 2558-2565 ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ระยะยาวของกระทรวงคมนาคมเน้นพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ได้กล่าวถึงการพัฒนาระบบรางทางคู่ขนาด 1 ม. และรางมาตรฐาน (standard gauge) 1.435 ม. รวมระยะทางทั้งประเทศ 3,653 กม. เพื่อเพิ่มสัดส่วนการขนส่งระบบรางให้ร้อยละ 5 ภายในปี 2563 และลดต้นทุนค่าขนส่งให้น้อยกว่าการขนส่งด้วยรถบรรทุก 2-3 เท่า (กระทรวงคมนาคม, 2557, หน้า 7)

ปัจจุบันประเทศไทยมีทางรถไฟรวม 4,043 กม. แบ่งเป็นทางเดี่ยว 3,685 กม. (ร้อยละ 91.1) ทางคู่ 251 กม. (ร้อยละ 6.2) และทางสาม 107 กม. (ร้อยละ 2.7) ครอบคลุมเพียง 47 จังหวัด แสดงให้เห็นถึงความขาดแคลนและไม่ทั่วถึงอันเป็น

พื้นฐานของปัญหาหลายๆ ด้านของประเทศ ซึ่งภาครัฐต้องการพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ขนาด 1 ม. เพิ่มอีก 2,529 กม. ตลอดจนเพิ่มความเร็วในการเดินรถขนส่งสินค้าจาก 39 กม./ชม. เป็น 60 กม./ชม. และเพิ่มความเร็วในการเดินรถโดยสารจาก 60 กม./ชม. เป็น 100 กม./ชม. ขณะที่ทางคู่ ขนาด 1.435 ม. กำหนดความเร็วในการเดินรถ 180 กม./ชม (กระทรวงคมนาคม, 2557, หน้า 7-9) จากข้อมูลข้างต้นแสดงให้เห็นว่า ไทยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบรางเพื่อลดอุปสรรคการพัฒนาประเทศ เพราะระบบรางเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม หนึ่งในแนวทางพัฒนาระบบรางของไทยคือ ร่วมมือกับประเทศหุ้นส่วนที่มีประสิทธิภาพ องค์ความรู้และเทคโนโลยีอย่างจีนและญี่ปุ่น

4. โครงการความร่วมมือพัฒนาระบบรางระหว่างไทย-ญี่ปุ่น

โครงการพัฒนาระบบรางระหว่างไทย-ญี่ปุ่น มีจุดเริ่มต้นจากข้อเสนอของนายกรัฐมนตรีอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ ที่ต้องการเชื่อมโยงเส้นทางที่ขาดหายไป (missing link) ด้วยการพัฒนาถนนตามระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก และระเบียบเศรษฐกิจด้านใต้ (MOFA, 2010) ความร่วมมือพัฒนาระบบรางเริ่มเป็นรูปเป็นร่างในสมัยนายกรัฐมนตรียิ่งลักษณ์ ชินวัตร เห็นได้จากรัฐบาลพรรคเพื่อไทยได้ร่าง พ.ร.บ. การให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศ พ.ศ. ...¹ วงเงินกู้ 2 ล้านล้านบาท ซึ่ง 1 ใน 3 เป็นเงินลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูง เพราะต้องการเชื่อมโยงอาเซียนโดยไทยเป็น

¹ ศาลรัฐธรรมนูญวินิจฉัยว่า ร่าง พ.ร.บ. นีซัดรัฐธรรมนูญ ในเดือนมีนาคม 2557 ทำให้ร่างนี้ตกไป

ศูนย์กลางกระจายความเจริญและเพิ่มคุณภาพชีวิตของคนไทย และส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ (เกรียงศักดิ์ เจริญวงศ์ศักดิ์, 2556, หน้า 5) นำไปสู่ความร่วมมือระหว่างไทยกับญี่ปุ่นด้วยการลงนามบันทึกความร่วมมือระบบรางระหว่างไทย-ญี่ปุ่นในปี 2555 ครอบคลุม 3 ด้าน คือ 1) การแลกเปลี่ยนข้อมูลและวิธีปฏิบัติด้านการขนส่งทางราง 2) การแลกเปลี่ยนการศึกษาและการฝึกอบรมผู้เชี่ยวชาญ นักวิจัยและเจ้าหน้าที่ด้านการขนส่งทางราง และ 3) การจัดสัมมนาและการประชุมปฏิบัติการด้านการขนส่งทางราง ซึ่ง รศ.ดร. ชัชชาติ สิทธิพันธุ์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมกล่าวว่า “รัฐบาลใช้การประกวดราคาเพื่อหาผู้ชนะในโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงและรถไฟฟ้าในเมือง โดยมีหลายประเทศให้ความสนใจ เช่น จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ฝรั่งเศส อิตาลี” ขณะที่นายยูชิชิโร่ ฮะตะ (Yuhichiro Hata) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยว (Ministry of Land, Infrastructure, Transport, and Tourism: MLIT) กล่าวว่า “ญี่ปุ่นเป็นผู้ผลิตระบบรถไฟฟ้านานาชาติด้านความปลอดภัย ที่ผ่านมารถไฟฟ้าของญี่ปุ่นไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ อีกทั้งญี่ปุ่นยังให้ความสำคัญกับการถ่ายทอดเทคโนโลยีซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของไทย” (ไทย-ญี่ปุ่น ลงนามความร่วมมือระบบราง, 2555) แม้ว่า คุณภาพระบบรางของญี่ปุ่นตอบโจทย์ความต้องการของไทย แต่การรัฐประหารในปี 2557 ทำให้ความร่วมมือระหว่างไทยกับญี่ปุ่นหยุดชะงักลงชั่วคราว

ความสัมพันธ์ไทย-ญี่ปุ่น หลังการรัฐประหารปี 2557 ไม่สู้ดีนัก เนื่องจากญี่ปุ่นวางตัวเป็นประเทศที่มีบทบาทนำด้านการส่งเสริมค่านิยมสากล ประกอบด้วย ประชาธิปไตย หลักนิติรัฐ

เสรีภาพ และสิทธิมนุษยชน ค่านิยมจึงเป็นพื้นฐานของนโยบายต่างประเทศ เหตุการณ์รัฐประหารปี 2557 ทำให้ญี่ปุ่นตกอยู่ในสถานการณ์กลืนไม่เข้าคายไม่ออก (dilemma) เพราะไทยเป็นหุ้นส่วนยุทธศาสตร์ที่สำคัญ แต่ขณะเดียวกันญี่ปุ่นจำเป็นต้องแสดงจุดยืนในฐานะประเทศที่ส่งเสริมค่านิยมสากล ดังนั้นรัฐบาลญี่ปุ่นเลือกที่จะสงวนท่าทีและเรียกร้องให้รัฐบาลไทยฟื้นฟูประชาธิปไตยและเสรีภาพโดยเร็ว อย่างไรก็ตาม ท่าทีของญี่ปุ่นต่อรัฐบาลที่มาจากรัฐประหารนั้นอ่อนลง เมื่อไทยมี roadmap ในการฟื้นฟูประชาธิปไตย (Pongsudhirak, 2015) ซึ่งญี่ปุ่นได้ใช้ระบบรางในฐานะทรัพยากร Smart Power เพื่อสานความสัมพันธ์ระหว่างสองประเทศ เห็นได้จากการเยือนไทยของนายมิโนรุ คิอุชิ (Minoru Kiuchi) รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการต่างประเทศ ในเดือนตุลาคม 2558 ที่ให้ความสำคัญกับ 3 ประเด็น คือ การฟื้นฟูประชาธิปไตย ความสนใจร่วมมือพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้วยมาตรฐานญี่ปุ่น และการยกเลิกมาตรการห้ามนำเข้าอาหารญี่ปุ่น ประเด็นเหล่านี้ยังได้รับการย้ำอีกครั้งในการหารือรอบระหว่างนายกรัฐมนตรีอาเบะกับนายกรัฐมนตรีประยุทธ์ในการประชุมเอเชีย-ยุโรป (Asia-Europe Meeting: ASEM) ที่ประเทศเมียนมา (MOFA, 2016) ในสถานการณ์กลืนไม่เข้าคายไม่ออก การร่วมมือพัฒนาระบบรางถือเป็นโอกาสที่ทั้งสองประเทศใช้พัฒนาความสัมพันธ์และประสานผลประโยชน์ที่มีร่วมกัน

การเยือนญี่ปุ่นของนายกรัฐมนตรีประยุทธ์ในเดือนกุมภาพันธ์ปี 2558 เป็นโอกาสในการปรับความเข้าใจกับญี่ปุ่นเพื่อผลประโยชน์ทั้งด้านความมั่นคงและเศรษฐกิจ และการปรับสมดุลใหม่ของนโยบายต่างประเทศ (Pongsudhirak,

2015) โดยการร่วมมือพัฒนาระบบรางเป็นประเด็นที่ทั้งสองให้ความสำคัญ เห็นได้จากการลงนามบันทึกแสดงเจตจำนง (Memorandum of Intention: MOI) ว่าด้วยความร่วมมือในการพัฒนาระบบรางระหว่างกระทรวงคมนาคมไทยกับกระทรวง MLIT เพื่อแสดงเจตจำนงที่จะร่วมมือพัฒนาระบบรางภายใต้ยุทธศาสตร์ที่สอดคล้องกัน โดยยกระดับกลไกคณะทำงานจากระดับปลัดกระทรวงเป็นระดับรัฐมนตรี ทั้งนี้ นายกรัฐมนตรีอาเบะยืนยันว่าจะร่วมมือกับไทยพัฒนาระบบรางที่มีคุณภาพและเทคโนโลยีระดับสูงด้วยความเชี่ยวชาญของญี่ปุ่น (MOFA, 2015) อีกทั้งในเดือนพฤษภาคมปี 2558 ทั้งสองกระทรวงลงนามบันทึกความร่วมมือ (Memorandum of Cooperation: MOC) ว่าด้วยระบบราง เพื่อยืนยันถึงความร่วมมือพัฒนารถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ปรับปรุงทางรถไฟเส้นทางระยอง-ศรีนครินทร์ได้ และหารือถึงความเป็นไปได้ที่จะพัฒนาทางรถไฟเส้นทางระยอง-ศรีนครินทร์ตะวันออก-ตะวันตก ช่วงตาก-มุกดาหาร โดยได้จัดตั้งคณะทำงานร่วมและคณะทำงานด้านการเงินและรูปแบบการลงทุน

ดร. สมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี ในฐานะหัวหน้าคณะเจรจาความร่วมมือพัฒนาระบบรางลงนามบันทึกความร่วมมือ (MOC) ด้านระบบรางระหว่างกระทรวงคมนาคมกับกระทรวง MLIT ครั้งการเยือนญี่ปุ่นในเดือนพฤศจิกายนปี 2558 เพื่อสร้างความชัดเจนและเป็นก้าวที่สำคัญของความร่วมมือระหว่างไทยกับญี่ปุ่น ได้แก่ (1) การปรับปรุงเส้นทางกาญจนบุรี-อรัญประเทศช่วงแรก (กาญจนบุรี-ฉะเชิงเทรา) ขนาดราง 1 ม. ระยะทางประมาณ 160 กม. (2) จัดตั้งบริษัทเดินรถร่วมและศึกษาผลกระทบด้านสิ่ง

แวดล้อม (EIA) ช่วงกาญจนบุรี-บ้านพุน้ำร้อน ระยะทาง 40 กม. (3) แบ่งการศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะทาง 715 กม. เป็นสองช่วง (กรุงเทพฯ-พิษณุโลก และพิษณุโลก-เชียงใหม่) คาดว่า จะเริ่มก่อสร้างช่วงแรกในปี 2562 โดยมีรถไฟความเร็วสูงขึ้นกันเช่นเป็นต้นแบบ เพื่อแสดงถึงความพร้อมที่จะส่งออกโครงสร้างพื้นฐานและเป็นตัวอย่างของระบบรางที่มีคุณภาพ และ (4) สำรวจเส้นทางแม่สอด-มุกดาหาร ระยะทาง 718 กม. และปรับเปลี่ยนเส้นทางใหม่เป็นแม่สอด-นครสวรรค์-บ้านไผ่ เพื่อลดงบประมาณและเวลาจากการขุดเจาะอุโมงค์และเชื่อมต่อกับรถไฟทางคู่เส้นทางใหม่ ช่วงบ้านไผ่-นครพนม (Fernquest & Theparat, 2015)

เส้นทางกาญจนบุรี-อรัญประเทศมีความคืบหน้าเมื่อทั้งสองประเทศร่วมกันปล่อยขบวนรถสินค้าทดลองขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 12 ฟุต จากสถานีชุมทางหนองปลาดุกถึงบางซื่อในเดือนกุมภาพันธ์ปี 2559 โดยนายสีโตะมุ ชิมุระ (Tsutomu Shimura) รองอธิบดีกรมการรถไฟกล่าวว่า “ประเทศญี่ปุ่นมีรถไฟขนส่งสินค้าที่วิ่งด้วยความเร็ว 70 กม./ชม ถึง 500 ขบวนต่อวัน เดินรถได้ตามกำหนดเวลาร้อยละ 90 จึงเป็นโอกาสดีที่ญี่ปุ่นได้นำประสบการณ์การบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางรถไฟมาแบ่งปันกับไทย ซึ่งการพัฒนาเส้นทางรถไฟนี้จะเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจของสองประเทศและอาเซียน เพราะบริเวณรอบๆ มีโรงงานและบริษัทของญี่ปุ่นตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก” คำกล่าวของรองอธิบดีกรมการรถไฟสะท้อนให้เห็นถึงการเล็งเห็นผลประโยชน์ร่วมกันระหว่างไทย ญี่ปุ่น และอาเซียนของผู้กำหนดนโยบายญี่ปุ่น สอดคล้องกับมุมมองของ นายวุฒิชัย กล้วยนิมิตร ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่มองว่าเส้นทางระยอง

เศรษฐกิจด้านได้เป็นเส้นทางสำคัญในการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ ท่าเรือ และเมืองสำคัญของอาเซียน (คิกออฟแล้ว! รถไฟฟ้าไทย-ญี่ปุ่น ทดสอบเดินรถขนส่งสินค้าจากสถานีหนองปลาตุก-บางซื่อ, 2559)

นายฟูมิโอะ คิชิดะ (Fumio Kishida) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศญี่ปุ่น เดินทางเยือนประเทศไทยในเดือนพฤษภาคมปี 2559 เพื่อผลักดันความร่วมมือโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ โดยทั้งสองฝ่ายจะเร่งรัดการดำเนินการผลการศึกษาระบบรางให้แล้วเสร็จภายในสิ้นปี 2559 ประกอบด้วย การประเมินงบประมาณ จำนวนผู้โดยสาร กำไรจากการลงทุน อัตราผลตอบแทน และรูปแบบของการลงทุน ทั้งนี้รัฐบาลไทยได้ทำการศึกษาอัตราผลตอบแทนจากการพัฒนาที่ดินควบคู่ไปด้วย (Fernquest & Theparat, 2016) นอกจากนี้ รัฐมนตรีทั้งสองประเทศได้ร่วมลงนามบันทึกความร่วมมือ (MOC) ว่าด้วยระบบรางฉบับที่สามในเดือนสิงหาคม 2559 สำคัญ คือ การกำหนดกรอบเวลาโครงการพัฒนาระบบรางเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ได้แก่ การเสนอผลการศึกษภายในปี 2559 ออกแบบในปี 2560 และเริ่มดำเนินการก่อสร้างภายในปี 2561 (ปรับลดจาก MOC ฉบับที่สอง) โดยมีระยะเวลาคืนทุน 50 ปี ซึ่งเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่จะเริ่มพัฒนาในช่วงแรกก่อน โดยไทยจะลงทุนในส่วนของการจัดหาขบวนรถไฟ งานเดินรถ และงานซ่อมบำรุง ขณะที่ทางญี่ปุ่นจะให้ความช่วยเหลือในการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจตามแนวเส้นทางรถไฟ อนึ่ง พัฒนาการความร่วมมือระหว่างไทย-ญี่ปุ่น ด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบรางสามารถสรุปได้ดังนี้

(1) บันทึกข้อตกลง ทั้งสองประเทศมี

บันทึกข้อตกลงที่เป็นพื้นฐานความร่วมมือด้านการพัฒนาระบบรางด้วยกันทั้งหมด 4 ฉบับ ประกอบด้วย 1.1 บันทึกแสดงเจตจำนง (MOI) ว่าด้วยความร่วมมือในการพัฒนาระบบรางระหว่างกระทรวงคมนาคมไทยกับกระทรวง MLIT ฉบับปี 2558 1.2 บันทึกความร่วมมือ (MOC) ว่าด้วยระบบรางระหว่างกระทรวงคมนาคมกับกระทรวง MLIT ฉบับเดือนพฤษภาคม 2558 1.3 บันทึกความร่วมมือ (MOC) ว่าด้วยระบบรางระหว่างกระทรวงคมนาคมกับกระทรวง MLIT ฉบับเดือนพฤศจิกายน 2558 และ 1.4 บันทึกความร่วมมือ (MOC) ว่าด้วยระบบรางระหว่างกระทรวงคมนาคมกับกระทรวง MLIT ฉบับเดือนสิงหาคม 2559

(2) วัตถุประสงค์และรูปแบบของเส้นทาง 2.1 เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ เป็นเส้นทางรถไฟความเร็วสูงโดยใช้รถไฟชินกันเซนเป็นต้นแบบและเทคโนโลยีของญี่ปุ่นในการพัฒนา มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อการโดยสาร 2.2 เส้นทางระยองเศรษฐกิจด้านได้กาญจนบุรี-อรัญประเทศ เน้นปรับปรุงโครงสร้างเดิมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงมหาสมุทรอินเดีย-มหาสมุทรแปซิฟิก-อนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง และ 2.3 เส้นทางระยองเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ช่วงตาก-มุกดาหาร มีความเป็นไปได้ที่จะพัฒนาด้วยเส้นทางรถไฟทางคู่ มีวัตถุประสงค์ทั้งการขนส่งสินค้าและการโดยสาร

(3) ความคืบหน้าล่าสุด 3.1 เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ มีกรอบเวลาที่ชัดเจนโดยกำหนดส่งผลการศึกษาเส้นทางปลายปี 2559 ออกแบบภายในปี 2560 และเริ่มก่อสร้างช่วงแรก กรุงเทพฯ-พิษณุโลกภายในปี 2561 3.2 เส้นทางระยองเศรษฐกิจด้านได้กาญจนบุรี-อรัญประเทศ กำลังปรับปรุงเส้นทางประมาณ 160 กม. ในช่วง

แรกกาญจนบุรี-ฉะเชิงเทรา มีการทดลองเดินรถขนส่งผู้โดยสารคนแรกขนาด 12 ฟุต โดยพบปัญหา เช่น ความล่าช้าในการเดินรถ ความทรุดโทรมของเส้นทางรถไฟบางจุดที่อาจสร้างความเสียหายแก่สินค้าได้ รวมทั้งเร่งดำเนินการจัดทำรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมให้แล้วเสร็จภายในปลายปี 2559 และ 3.3 เส้นทางระยอง-ศรีษะเกษจะวันออก-ตะวันตก ช่วงตาก-มุกดาหาร เริ่มดำเนินการศึกษาเส้นทางมาตั้งแต่เดือนตุลาคมปี 2558 มีการปรับเปลี่ยนเส้นทางใหม่มาเป็นแม่สอด-นครสวรรค์-บ้านไผ่ เพื่อลดต้นทุนจากการขุดเจาะอุโมงค์และเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟทางคู่

(4) ความพยายามผลักดันโครงการความร่วมมือพัฒนาระบบรางให้เกิดขึ้นเป็นรูปธรรมชี้ให้เห็นว่า โครงสร้างพื้นฐานระบบรางที่มีคุณภาพเป็นทรัพยากร Smart Power ที่ญี่ปุ่นนำมาใช้ดำเนินการความสัมพันธ์กับไทยภายใต้สถานการณ์โลกที่ไม่เข้าค่ายไม่ออกหลังการรัฐประหารปี 2557 เนื่องจากความสอดคล้องระหว่างยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานกับข้อริเริ่ม PQI อีกทั้งความกังวลต่อการเพิ่มขึ้นของอิทธิพลจีนที่จะกระทบต่อสถานะและผลประโยชน์ ยิ่งทำให้ญี่ปุ่นดำเนินนโยบายเชิงรุกมากขึ้น

5. ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ

โครงสร้างพื้นฐานระบบรางเป็นทรัพยากร Smart Power ที่ช่วยเสริมสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจแก่ญี่ปุ่น เนื่องจากไทยเป็นหุ้นส่วนเศรษฐกิจที่สำคัญจากการเป็นฐานการผลิตและศูนย์กระจายสินค้าภายในภูมิภาคของบริษัทญี่ปุ่นกว่า 4,500 บริษัท แม้ว่าทศวรรษที่ผ่านมาไทยต้องเผชิญกับความไร้เสถียรภาพทางการเมือง แต่ญี่ปุ่นยังคงเป็นผู้ลงทุนรายใหญ่ของไทยด้วยมูลค่า

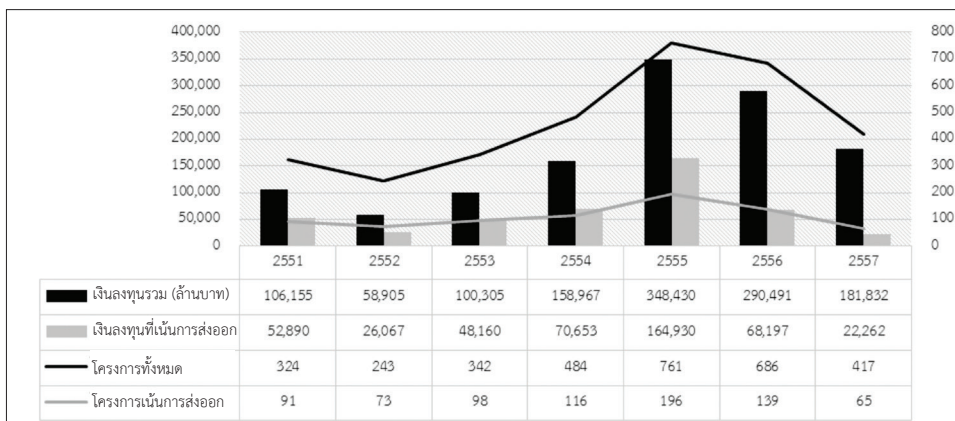
การลงทุนในปี 2558 ประมาณ 144,000 ล้านบาท สอดคล้องกับคำยืนยันของรัฐมนตรีคลังที่ระบุว่า ไทยยังคงเป็นหุ้นส่วนเศรษฐกิจที่สำคัญของญี่ปุ่น (The Japan Times, 2016) เช่นเดียวกับมุมมองของนายบรรสาน บุนนาค เอกอัครราชทูตไทยประจำกรุงโตเกียว (ฐานเศรษฐกิจ, 2559) ที่ได้วิเคราะห์ว่าภูมิรัฐศาสตร์ของไทยมีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ต่อญี่ปุ่น โดยเฉพาะการมุ่งเน้นรักษาพื้นที่เศรษฐกิจญี่ปุ่นในอาเซียนผ่านการดำเนินความสัมพันธ์เชิงรุกกับไทย และใช้ไทยเป็นศูนย์กลางการลงทุนในภูมิภาคในรูปแบบไทยบวกหนึ่ง (Thailand-plus-one) โดยไทยจะเป็นฐานการลงทุนในขั้นตอนการผลิตที่สำคัญ ขณะที่กระบวนการผลิตที่เน้นแรงงานเข้มข้นจะเคลื่อนย้ายไปประเทศเพื่อนบ้านที่มีค่าแรงถูกกว่า ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงนโยบายของญี่ปุ่นประกอบกับยุทธศาสตร์ของไทยที่ให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงทั้งภายในประเทศและภูมิภาคด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม ความร่วมมือพัฒนาระบบรางจะเป็นส่วนสำคัญของความสัมพันธ์ระหว่างสองประเทศทั้งในปัจจุบันและอนาคต

เส้นทางที่เอื้อประโยชน์ต่อผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจญี่ปุ่นมากที่สุด คือ เส้นทางระยอง-ศรีษะเกษด้านใต้ เพราะเส้นทางนี้จะเชื่อมต่อกับเส้นทางยุทธศาสตร์ในภูมิภาคด้วยการลดระยะทางและเวลาของการขนส่งระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก ซึ่งเส้นทางนี้จะช่วยให้ภาคเอกชนญี่ปุ่นประหยัดเวลาและต้นทุนในการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือน้ำลึกทวาย (ทูตไทยย้ำสัมพันธ์ไทย-ญี่ปุ่นแน่น รุดหน้าความร่วมมือหลากหลายมิติ เตรียมฉลองใหญ่ปี 2560, 2559) เส้นทางระยอง-ศรีษะเกษด้านใต้ยังช่วยเพิ่มพื้นที่อุตสาหกรรมประมาณ 26,000 ไร่ ใน

จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา อันจะเป็นประโยชน์ต่อภาคธุรกิจไทยและญี่ปุ่น (Bangkok Post, 2016) ซึ่งนายพีระพล ถาวรสุภเจริญ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (รฟฟท.-ญี่ปุ่น เชื่อมการค้าทวาย-ยุโรป คมนาคมถกเขมรปลดล็อกแลนด์ลิงก์บูม เขต ศก. พิเศษสระแก้ว, 2558) วิเคราะห์ว่า ญี่ปุ่นสนใจพัฒนาเส้นทางนี้ เพราะต้องการสร้างระบบโลจิสติกส์ที่อำนวยความสะดวกต่อการเข้าไปลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมทวาย อีกทั้งจะเป็นการเชื่อมโยงการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวเส้นทางเมืองทวาย-ท่าเรือแหลมฉบัง-กัมพูชา-เวียดนาม ขณะเดียวกันเส้นทางนี้จะเชื่อมโยงเมืองเศรษฐกิจภายในภูมิภาคทั้งกรุงเทพฯ-พนมเปญ-โฮจิมินห์

สอดคล้องกับข้อมูลของสำนักงานส่งเสริมการลงทุน (Board of Investment of Thailand [BOI], 2558) ตั้งแต่ปี 2551-2557 บริษัทญี่ปุ่นดำเนินกิจการในพื้นที่ส่งเสริมการลงทุนเขต 2 (ภาค

กลาง ภาคตะวันออก ภาคตะวันตก และภูเก็ต) มากที่สุดด้วยมูลค่าการลงทุนรวม 854,633 ล้านบาท ใน 2,035 โครงการ ตามมาด้วยพื้นที่ส่งเสริมการลงทุนเขต 1 (กรุงเทพฯ และปริมณฑล) มูลค่าการลงทุนรวม 222,455 ล้านบาท ใน 862 โครงการ จากข้อมูลของ BOI ยังพบว่า ในช่วง 7 ปีที่ผ่านมา การลงทุนโดยตรงของญี่ปุ่นในไทยเปลี่ยนแปลงตามปัจจัยทั้งภายในและภายนอก โดยเฉพาะปัญหาทางการเมืองของไทยที่ยืดเยื้อมารวมทศวรรษ อุทกภัยครั้งใหญ่ในปี 2554 และวิกฤตเศรษฐกิจโลก ส่งผลให้การลงทุนโดยตรงของญี่ปุ่นในช่วงนี้ต่ำกว่าช่วงก่อนหน้านี้ จากตัวเลขในช่วงปี 2551-2555 ภาคเอกชนของญี่ปุ่นเน้นการลงทุนเพื่อการส่งออกเกือบครึ่งหนึ่งของการลงทุนทั้งหมด แต่ในปี 2556-2557 การลงทุนเพื่อการส่งออกลดลงเหลือเพียงร้อยละ 10-20 เท่านั้น (ดังภาพที่ 2) อย่างไรก็ตาม รศ.ดร.พีระ เจริญพร (2559, หน้า 40-45) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ วิเคราะห์ว่า การลงทุนของญี่ปุ่นยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เพราะ



ภาพที่ 2 การลงทุนโดยตรงของญี่ปุ่นในไทย (2551-2557)

- หมายเหตุ: (1) โครงการที่นับเป็นการลงทุนของญี่ปุ่น คือ โครงการที่มีญี่ปุ่นร่วมทุนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10
 (2) การลงทุนที่เน้นการส่งออกต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของทั้งหมด
 (3) เป็นข้อมูลเฉพาะโครงการที่ได้รับการอนุมัติจาก BOI แล้ว

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI), 2558

ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนระยะยาวไม่สามารถจะถอนการลงทุนได้ในทันที อีกทั้งธุรกิจของญี่ปุ่นได้ปรับตัวด้วยการกระจายความเสี่ยงไปลงทุนยังภูมิภาคอื่น ประกอบกับมาตรการกระตุ้นการลงทุนต่างๆ ทำให้ญี่ปุ่นยังให้ความสำคัญกับไทยในฐานะฐานการผลิตและส่งออกสินค้า

นอกจากนี้ หลักการอาเบะโนมิกส์ให้ความสำคัญกับการส่งออกอุตสาหกรรมที่ญี่ปุ่นมีความเชี่ยวชาญและได้รับการยอมรับในเรื่องคุณภาพและมาตรฐาน และเป็นอุตสาหกรรม/ธุรกิจที่มีมูลค่าสูงสามารถสร้างรายได้แก่ประเทศ ระบบรางจึงเป็นส่วนหนึ่งของการฟื้นฟูเศรษฐกิจญี่ปุ่น ที่ผ่านมาญี่ปุ่นพยายามส่งออกกระบวนราง (รถไฟความเร็วสูง) ในเอเชีย เช่น เส้นทางจากการ์ต้า-บันดุง เส้นทางกัวลาลัมเปอร์-สิงคโปร์ เส้นทางฮานอย-โฮจิมินห์ โดยเฉพาะเส้นทางมุมไบ-อาห์เมดาบัด ที่เชื่อมโยงเมืองเศรษฐกิจสำคัญของอินเดียมูลค่าประมาณ 15,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (1.8 ล้านล้านบาท) ซึ่งญี่ปุ่นได้ร่วมมือทั้งด้านการศึกษาสำรวจเส้นทาง การช่วยเหลือด้านเทคนิคและการให้เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำร้อยละ 0.1 ระยะเวลา 50 ปีปลอดดอกเบี้ย 15 ปีแรก (India Times, 2016) สำหรับความร่วมมือพัฒนาระบบรางกับไทย คณะทำงานได้ประเมินเงินลงทุนทั้งหมด (ค่าก่อสร้าง ค่าดำเนินการ และค่าบำรุงรักษา) ในเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ โดยผลการศึกษาฝ่ายไทยอยู่ที่ประมาณ 1.21 ล้านล้านบาท (34,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ) ส่วนผลการศึกษาฝ่ายญี่ปุ่นอยู่ที่ประมาณ 907,000 ล้านบาท (25,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ) (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร [สนข.], 2559) ด้วยผลตอบแทนที่สูงประกอบกับความต้องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของเอเชีย นำไปสู่การแข่งขันเชิงอำนาจระหว่างประเทศที่มีความพร้อม

ที่จะส่งออกกระบวนรางอย่างจีนและญี่ปุ่น ดังที่ Ben Simpfordorfer (Ben Simpfordorfer) ผู้ก่อตั้งบริษัทวิจัย Silk Road Associates มองว่า “การแข่งขันการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานกำลังเกิดขึ้นในเอเชีย และการเมืองจะมีบทบาทสำคัญในการแข่งขันนี้” (Curran, 2015)

6. การแข่งขันเชิงอำนาจระหว่างจีนกับญี่ปุ่น

ในฐานะมหาอำนาจทางเศรษฐกิจ ญี่ปุ่นได้ร่วมมือและให้ความช่วยเหลือพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาคอย่างต่อเนื่อง แต่ภาวะเศรษฐกิจที่ซบเซาเกือบสามทศวรรษและการขาดความต่อเนื่องในการดำเนินนโยบายจากปัญหาการเมืองภายในช่วงปี 2550-2555 ซึ่งญี่ปุ่นมีนายกรัฐมนตรี 6 คนใน 6 ปี ส่งผลให้อิทธิพลของญี่ปุ่นในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ลดลงไปพอสมควร เกิดการแข่งขันระหว่างสองมหาอำนาจในภูมิภาคคือ ญี่ปุ่นและจีน (ไชยวัฒน์ คำชู, 2558, หน้า 22) จีนในฐานะประเทศมหาอำนาจใหม่ได้ใช้อิทธิพลระดับขึ้นเป็นผู้ลงทุนและให้ความช่วยเหลือด้านโครงสร้างพื้นฐานรายใหญ่ของภูมิภาค เพื่อขยายอิทธิพลและเสริมสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ เห็นได้จากอิทธิพลของจีนต่อการดำเนินนโยบายต่างประเทศของชาติสมาชิกอาเซียนในประเด็นข้อพิพาททะเลจีนใต้ จีนยังได้ดำเนินนโยบายเชิงรุกอย่างต่อเนื่องด้วยการเสนอข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางในปี 2556 ที่ต้องการเชื่อมโยงเอเชีย ยุโรป และแอฟริกา เพื่อประโยชน์ต่อจีนทั้งทางยุทธศาสตร์และเศรษฐกิจ เช่น การสร้างความมั่นคงบริเวณภาคตะวันตกเฉียงเหนือ (ทิเบตและซินเจียง) การเพิ่มช่องทางการส่งออกสินค้าและนำเข้าทรัพยากร โดยมีการให้ความช่วยเหลือต่างประเทศ (foreign aid) กองทุนสายไหม (Silk Road Fund) และ

ธนาคาร AIIB ที่มีประเทศสมาชิก 57 ประเทศ
วงเงินลงทุนประมาณ 200,000 ล้านดอลลาร์
เป็นกลไกเครื่องมือหลัก (Luft, 2016, pp. 68-70)
(ดังตารางที่ 1)

เช่นเดียวกับญี่ปุ่น จีนพยายามส่งออก
รถไฟความเร็วสูงโดยมีจุดเด่น คือ เทคโนโลยีที่
มีความก้าวหน้าด้วยเงินลงทุนที่ไม่สูงเกินไปเมื่อ
เทียบกับรถไฟความเร็วสูงของประเทศอื่น ดังนั้น
รถไฟความเร็วสูงจึงเป็นทรัพยากรที่จีนนำมาใช้
ส่งเสริมความสัมพันธ์และพัฒนาความร่วมมือกับ
ประเทศเพื่อนบ้าน (Yu, 2014, p. 22) อีกทั้งยังเป็น
สัญลักษณ์ของการปรับเปลี่ยนภาพลักษณ์ประเทศ
จากโรงงานของโลกที่รับจ้างผลิตสู่ประเทศชั้นนำที่
ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีเป็นพื้นฐานในการพัฒนา
เศรษฐกิจและสังคม (Chan, 2016, p. 2) ปัจจุบัน
จีนมุ่งมั่นสร้างเส้นทางรถไฟตามระเบียงเศรษฐกิจ

เหนือ-ใต้ ภายใต้ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางเพื่อเชื่อมโยง
จีนกับอาเซียน แบ่งเป็น 3 ช่วง คือ เส้นทางใน
ลาว เส้นทางในไทย และเส้นทางกัวลาลัมเปอร์-
สิงคโปร์ สำหรับเส้นทางในไทย ทั้งสองประเทศ
เห็นชอบกับการพัฒนารถไฟความเร็วสูงเส้นทาง
กรุงเทพฯ-หนองคาย โดยความคืบหน้าล่าสุด คือ
การเห็นชอบก่อสร้างเส้นทางระยะ 3.5 กม. ช่วง
บ้านกลางดง-ปางอโศก นอกจากนี้ จีนประสบความสำเร็จ
ในการส่งออกรถไฟความเร็วสูงจากการชนะ
ประมูลเส้นทางจากการดำ-บันดุง วิเคราะห์ได้ว่า
รถไฟความเร็วสูงเป็นทรัพยากร Smart Power ที่
สำคัญในการดำเนินนโยบายต่างประเทศของจีนใน
ปัจจุบัน ซึ่งจะช่วยเสริมสร้างผลประโยชน์ทาง
เศรษฐกิจ สถานะ อิทธิพล และภาพลักษณ์ของ
ประเทศ

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบความร่วมมือพัฒนาระบบรางระหว่างไทย-จีน และไทย-ญี่ปุ่น

	จีน	ญี่ปุ่น
ยุทธศาสตร์หลัก	Chinese Dream	Abenomics
ข้อริเริ่ม	Belt and Road	Partnership for Quality Infrastructure
เครื่องมือ	Foreign Aid AIIB Silk Road Fund	ODA ADB
เส้นทางร่วมมือ กับไทย	กรุงเทพฯ – หนองคาย แก่งคอย – ท่าเรือมาบตาพุด	กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ กาญจนบุรี – อรัญประเทศ แม่สอด – มุกดาหาร
ความคืบหน้า	เส้นทางกรุงเทพฯ – หนองคาย ตั้งเป้า เริ่มก่อสร้างเดือน มี.ค. 2560 โดยเริ่ม ก่อสร้างเส้นทางระยะ 3.5 กม. ช่วง บ้านกลางดง-ปางอโศก ซึ่งจะเปิด ประมูลในเดือน ก.พ. 2560*	กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ กำหนดก่อสร้างปี 2562 กาญจนบุรี – อรัญประเทศ กำลังปรับปรุง เส้นทางเดิม แม่สอด – มุกดาหาร กำลังศึกษาเส้นทาง**

ที่มา: เรียบเรียงโดยผู้เขียน, 2559

*เลื่อนดอกเสาเข็มรถไฟไทย-จีน เป็นมี.ค. ปีหน้า, โพสต์ทูเดย์, 2559

**Fernquest & Theparat, 2015)

การทะยานขึ้นมาของจีนทำให้นายกรัฐมนตรีอาเบะมองจีนในฐานะคู่แข่งทั้งด้านยุทธศาสตร์และเศรษฐกิจ (Chan, 2016, p. 9) โดยมีผลประโยชน์ การรักษาสถานะและอิทธิพลเป็นเดิมพัน ทั้งสองประเทศแข่งขันกันตั้งแต่ระดับยุทธศาสตร์ ข้อริเริ่ม เครื่องมือ การใช้ทรัพยากร และพื้นที่เป้าหมาย (ดังตารางที่1) ประกอบกับความเป็นมหาอำนาจและความบาดหมางในหลายประเด็น เช่น ประวัติศาสตร์ ข้อพิพาทเหนือหมู่เกาะเซนคาคุ/เตียวหยู (Senkaku/Diaoyu) ปัญหาทะเลจีนใต้ เป็นต้น นายกรัฐมนตรีอาเบะจึงดำเนินนโยบายเชิงรุกด้วยการใช้รถไฟความเร็วสูงเป็นทรัพยากร Smart Power ในการแข่งขันเชิงอำนาจกับจีน การร่วมมือพัฒนาระบบรางระหว่างไทยกับจีน และไทยกับญี่ปุ่นจึงเป็นตัวอย่างที่แสดงให้เห็นถึงการแข่งขันเชิงอำนาจระหว่างสองมหาอำนาจ

นอกจากนี้ อิทธิพลของจีนทั้งด้านการเมืองและเศรษฐกิจที่เพิ่มสูงขึ้นก็สร้างความกังวลแก่ไทยเช่นเดียวกัน เพราะแนวคิดพื้นฐานในการดำเนินนโยบายต่างประเทศของไทย คือการถ่วงดุลระหว่างมหาอำนาจหรือแนวคิดไผ่คู่กลม ดังนั้นการปรับความเข้าใจและร่วมมือกับญี่ปุ่นในฐานะหุ้นส่วนพัฒนาระบบรางจึงเป็นผลดีต่อไทย ดังที่ ศ.ดร. ไชยวัฒน์ คำชู (2558, หน้า 23) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กล่าวไว้ว่า “เรา (ไทย) ไม่สามารถหยุดยั้งประเทศมหาอำนาจที่จะเข้ามาแข่งขันช่วงชิงอิทธิพลและอำนาจได้ เราเหมือนกับลอยเรืออยู่กลางทะเลไม่สามารถกำหนดทิศทางได้ แต่สามารถปรับเรือให้ผ่านไปถึงฝั่งเป้าหมายได้” อีกทั้งหากพิจารณาความร่วมมือกับจีนที่ยังไม่สามารถหาข้อสรุปได้ โดยเฉพาะประเด็นอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ ซึ่งผลของการเจรจาเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2559 จีนยอมลดอัตราดอกเบี้ยเหลือ



ภาพที่ 3 เส้นทางรถไฟที่ไทยจะร่วมมือกับญี่ปุ่นและจีน ที่มา: Sasithorn Ongdee, 2015

ร้อยละ 2.3 แต่ยังสูงกว่าอัตราอ้างอิงของกระทรวงการคลังที่ร้อยละ 2 (เลื่อนดอกเสาคืมรถไฟไทย-จีนเป็น มี.ค. ปีหน้า, 2559) และเมื่อเปรียบเทียบกับเงื่อนไขทางการเงินและการยอมรับในมาตรฐานระบบรางของญี่ปุ่น จึงดูเหมือนว่า ความร่วมมือพัฒนาระบบรางระหว่างไทยกับญี่ปุ่นจะมีความเป็นมิตรและราบรื่นมากกว่าความร่วมมือกับจีน อันมีนัยสำคัญต่อความสำเร็จของการแข่งขันเชิงอำนาจ

7. บทสรุป

โครงสร้างพื้นฐานระบบรางเป็นทรัพยากร Smart Power ที่ญี่ปุ่นนำมาใช้สานสัมพันธ์กับ

ไทยหลังการรัฐประหารปี 2557 เนื่องจากทั้งสองประเทศมีผลประโยชน์ร่วมกันนั่นคือ ญี่ปุ่นได้ส่งออกเทคโนโลยีระบบรางที่มีคุณภาพ อันเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายที่จะสร้างรายได้แก่ประเทศ ตามหลักการอาเบะโนมิกส์ และการร่วมมือกับไทย พัฒนาระบบรางยังเป็นประโยชน์ต่อการขยายการลงทุนและส่งออกของบริษัทญี่ปุ่นในไทย ตลอดจนเสริมสร้างภาพลักษณ์เชิงบวกของประเทศจากโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพและมาตรฐานระดับสากล สอดคล้องกับเป้าหมายของไทยที่ต้องการยกระดับประเทศสู่ความทันสมัย สังคมมีคุณภาพ และสามารถรับมือกับความท้าทายใหม่ตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี โครงสร้างพื้นฐานระบบรางที่มีคุณภาพจึงเป็นองค์ประกอบสำคัญของการบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ นอกจากนี้ อิทธิพลจีนที่เพิ่มขึ้นสร้างความกังวลแก่ญี่ปุ่นและไทยถึงผลกระทบต่อสถานะและผลประโยชน์ของประเทศ การร่วมมือพัฒนาระบบรางระหว่างไทยกับญี่ปุ่นจึงเป็นมากกว่าแค่หุ้นส่วนทางเศรษฐกิจและการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนา

ตั้งแต่ปี 2556 จีนดำเนินนโยบายเชิงรุกมากขึ้นด้วยการผลักดันข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงจีนกับนานาประเทศอันเป็นวิธีการสำคัญที่จีนจะขยายอิทธิพลและเพิ่มผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะภายใต้แนวคิดระเบียบเศรษฐกิจเหนือ-ใต้

ด้วยการร่วมมือพัฒนาระบบรางกับไทย เพราะไทยเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยงจีนกับอาเซียน อีกทั้งรถไฟความเร็วสูงยังเป็นการปรับภาพลักษณ์และสะท้อนถึงช่วงเวลาเปลี่ยนผ่านของจีนที่จะก้าวสู่การเป็นมหาอำนาจที่มีนวัตกรรมและเทคโนโลยีทัดเทียมกับมหาอำนาจอื่น การแข่งขันเชิงอำนาจระหว่างจีนกับญี่ปุ่นโดยมีโครงสร้างพื้นฐานระบบรางเป็นทรัพยากร Smart Power จึงเกิดขึ้นเพื่อช่วงชิงผลประโยชน์และอิทธิพลทั้งในไทยและภูมิภาค สำหรับไทยการแข่งขันระหว่างญี่ปุ่นกับจีนเป็นประโยชน์ต่อไทยที่จะสร้างอำนาจต่อรองและสร้างสมดุลในความสัมพันธ์กับมหาอำนาจ ดังที่ ศ.ดร. อาร์เน เวสเทด (Arne Westad) มหาวิทยาลัยฮาร์วาร์ด วิเคราะห์ว่า “การแข่งขัน (พัฒนารถไฟความเร็วสูง) จะเป็นประโยชน์ต่อภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เนื่องจากประเทศในภูมิภาคสามารถเลือกเล่นไพ่จีนหรือญี่ปุ่นในการดำเนินนโยบายต่างประเทศได้ อีกทั้งการร่วมมือกับทุกฝ่ายจะเป็นประโยชน์ทั้งระดับภูมิภาคและประเทศ เพราะการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานระหว่างจีนกับญี่ปุ่น จะช่วยยกระดับการพัฒนาและขีดความสามารถของประเทศในภูมิภาค” (Holtz, 2016) ดังนั้นการรักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับทั้งญี่ปุ่นและจีนจะเป็นผลดีต่อไทยภายใต้บริบทระหว่างประเทศในปัจจุบัน



เอกสารอ้างอิง (References)

- [1] กระทรวงคมนาคม. (2557). *ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2558*. เข้าถึงได้จาก <http://www.otp.go.th/images/stories/PDF/2558/ActionPlan2558/ActionPlan3.pdf>
- [2] เกรียงศักดิ์ เจริญวงศ์ศักดิ์. (2556). *รถไฟความเร็วสูงในประเทศญี่ปุ่น: บทเรียนสำหรับประเทศไทย*. *วารสารญี่ปุ่นศึกษา*, 30(1), 1-11.
- [3] คิกออฟแล้ว! รถไฟไทย-ญี่ปุ่น ทดสอบเดินรถขนส่งสินค้าจากสถานีหนองปลาดุก-บางซื่อ. (2559, 5กุมภาพันธ์). เข้าถึงได้จาก http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1454652432
- [4] ไชยวัฒน์ คำชู. (2558). ญี่ปุ่นปะทะจีน: การแย่งชิงอำนาจและอิทธิพลในภูมิภาคเอเชียตะวันออก. *วารสารญี่ปุ่นศึกษา*, 31(2), 15-26.
- [5] ทูตไทยย้ำสัมพันธ์ไทย-ญี่ปุ่นแน่น รุดหน้าความร่วมมือหลากหลายมิติ เตรียมฉลองใหญ่ปี 2560. (2559). เข้าถึงได้จาก <http://www.thansettakij.com/2016/07/09/68091>
- [6] ไทย-ญี่ปุ่น ลงนามความร่วมมือระบอบราง. (2555). เข้าถึงได้จาก <http://www.thairath.co.th/content/297595>
- [7] พิระ เจริญพร. (2559). *การลงทุนโดยตรงจากญี่ปุ่นหลังวิกฤต 40: การเปลี่ยนแปลงและนัยต่อประเทศไทย*. ปทุมธานี: ศูนย์ญี่ปุ่นศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- [8] รถไฟไทย-ญี่ปุ่น เชื่อมการค้าทวายสู่ยุโรป คมนาคมถกเขมรปลดล็อกแลนด์ลิงก์บูมเขต ศก. พิเศษสระแก้ว. (2558). เข้าถึงได้จาก http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1431324472
- [9] เลื่อนต่อเสาส่งรถไฟไทย-จีนเป็น มี.ค. ปีหน้า. (2559). เข้าถึงได้จาก <http://www.posttoday.com/biz/gov/468422>
- [10] สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ [สศช.]. (2559). *ร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564)*. เข้าถึงได้จาก <http://www.nesdb.go.th/download/content/Yearend2016/Yearend2016-00.pdf>
- [11] สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน [BOI]. (2558). *การลงทุนโดยตรงของญี่ปุ่นในไทยประจำปี 2557*. เข้าถึงได้จาก http://www.boi.go.th/upload/content/JAP%202014_61709.pdf
- [12] สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร [สนข.]. (2559). *รายงานความคืบหน้าโครงการความร่วมมือรถไฟระหว่างไทย-ญี่ปุ่น*. กรุงเทพฯ: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร.
- [13] Asian Development Bank [ADB]. (2013). *Thailand: Supporting railway sector reform report (Consultant's report)*. Retrieved from <http://www.adb.org/sites/default/files/project-document/75722/46246-001-tha-tacr-01.pdf>

- [14] Chan, G. (2016). *China's high-speed rail diplomacy: Global impacts and East Asian responses*. Retrieved from http://www.eai.or.kr/data/bbs/eng_report/2016021517332269.pdf
- [15] Curran, E. (2015). China, Japan face off in new Asian infrastructure race. Retrieved from <http://www.seattletimes.com/business/international-trade/china-japan-face-off-in-new-asian-infrastructure-race/>
- [16] Drysdale, P. & Fujiwara, I. (2016). *How should the world view Japan's new economic policy strategy?*. Retrieved from https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/07/TT20-australia_drysdale_fujiwara-2.pdf
- [17] Fernquest J. & Theparat, C. (2015). Japan rail projects: Somkid off to Japan to speed up work. Retrieved from <http://www.bangkokpost.com/learning/work/753180/japan-rail-projects-somkid-off-to-japan-to-speed-up-work>
- [18] Fernquest J. & Theparat, C. (2016). *High-speed rail: Japan's foreign minister visits Thailand*. Retrieved from <http://www.bangkokpost.com/learning/advanced/957849/high-speed-rail-japans-foreign-minister-visits-thailand>
- [19] Holtz, M. (2016). *China-Japan rivalry: Who will be Asia's master builder?*. Retrieved from <http://www.csmonitor.com/World/Asia-Pacific/2016/0118/China-Japan-rivalry-Who-will-be-Asia-s-master-builder>
- [20] Kishida reaffirms economic focus on Thailand. (2016). Retrieved from http://www.japantimes.co.jp/news/2016/05/02/business/kishida-reaffirms-economic-focus-thailand/#.V9kR5fCLSM_
- [21] Luft, G. (2016). China's infrastructure play: Why Washington should accept the new Silk Road. *Foreign Affairs*, 95(5), 68-75. Retrieved from <https://search.proquest.com/docview/1815342180?accountid=44783>
- [22] Maini, T. S. (2016). *Japan's effort to counter China's Silk Road*. Retrieved from <http://www.theglobalist.com/japan-effort-to-counter-china-silk-road-india/>
- [23] Ministry of Foreign affairs [MOFA]. (2010). *Mr. Osamu Fujimura, state secretary for foreign affairs of Japan, to attend "Mekong-Japan International Conference on East-West Economic Corridor (EWEC) and Southern Economic Corridor (SEC)"*. Retrieved from http://www.mofa.go.jp/announce/announce/2010/9/0901_08.html
- [24] Ministry of Foreign affairs [MOFA]. (2015). *Japan-Thailand joint press statement on the occasion of the visit by Prime Minister Prayut Chan-o-cha to Japan*. Retrieved from <http://www.mofa.go.jp/files/000067642.pdf>

- [25] Ministry of Foreign affairs [MOFA]. (2015). *Partnership for Quality Infrastructure: Investment for Asia's future*. Retrieved from <http://www.mofa.go.jp/files/000081298.pdf>
- [26] Ministry of Foreign affairs [MOFA]. (2016). *Japan–Thailand relations*. Retrieved from <http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/thailand/archives.html>
- [27] Mumbai-Ahmedabad high speed train fare to be less than airfare. (2016). *India Times*. Retrieved from <http://timesofindia.indiatimes.com/india/Mumbai-Ahmedabad-high-speed-train-fare-to-be-less-than-airfare/articleshow/53301915.cms>
- [28] Pongsudhirak, T. (2015). *PM's Japan visit heralds 'hedging' strategy*. Retrieved from <http://www.bangkokpost.com/print/481038/>
- [29] Sasithorn Ongdee. (2015). Thai-Japanese rail link to Chiang Mai follows China. Retrieved from <http://www.nationmultimedia.com/national/Thai-Japanese-rail-link-to-Chiang-Mai-follows-Chin-30260325.html>
- [30] United Nations Conference on Trade and Development [UNCTAD]. (2015). *ASEAN Investment Report 2015: Infrastructure investment and connectivity*. Retrieved from http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/unctad_asean_air2015d1.pdf
- [31] Yu Hong. (2014). China's eagerness to export its high-speed rail expertise to ASEAN members. *The Copenhagen Journal of Asian Studies*, 32(2), 13-36.
-

จันทวัฒน์ ศิริรัตน์

หน่วยงานผู้แต่ง : สถาบันเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

Jintavat Sirirat

Affiliation : Institute of East Asian Studies, Thammasat University

Corresponding e-mail : jintavat@asia.tu.ac.th