



รถไฟที่ญี่ปุ่นมอบให้ไทย สู่ความร่วมมือด้านคมนาคม

ไทยและญี่ปุ่นมีความสัมพันธ์อันแน่นแฟ้นมาอย่างยาวนาน ทั้งในด้านเศรษฐกิจ วัฒนธรรม และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในหลายด้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง มิติของระบบคมนาคมที่ญี่ปุ่นถือเป็นหนึ่งในพันธมิตรสำคัญของไทยมาอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็น โครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ที่อยู่ภายใต้ ODA (Official Development Assistance) อาทิ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 14 แห่ง รวมถึงรถไฟฟ้ายานสีม่วง นอกจากนี้ยังมีอีกจุดหนึ่งที่เราเรียกได้ว่าเป็นสัญลักษณ์ของความร่วมมือที่ลึกซึ้งยิ่งขึ้น และสะท้อนถึงเจตนารมณ์ในการสนับสนุนการพัฒนาระบบรางของไทยอย่างเป็นรูปธรรมอย่างการที่ประเทศไทยได้รับมอบรถไฟดีเซลรางรุ่น KIHA 40 และ KIHA 48 จากบริษัท JR EAST ประเทศญี่ปุ่นในปี 2567 ผ่านโครงการความร่วมมือระหว่างสองประเทศ เพื่อช่วยเสริมระบบขนส่งมวลชนในประเทศไทย กล่าวได้ว่าเหตุการณ์นี้ไม่ได้เป็นเพียงการมอบรถไฟที่สะท้อนถึงความสัมพันธ์อันดีเพียงอย่างเดียว แต่แฝงไปด้วยนัยสำคัญอีกหลายประการ

ยุทธศาสตร์และการยกระดับระบบขนส่งทางราง

ข้อมูลจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ระบุว่า ประเทศญี่ปุ่นได้มอบขบวนรถโดยสารให้กับประเทศไทยโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 เป็นต้นมา รวมแล้วทั้งสิ้น จำนวน 5 ครั้ง จากทั้งบริษัท JR West และ JR Hokkaido โดยล่าสุดในปี 2567 นับเป็นครั้งที่ 6 และเป็นครั้งแรกที่การรถไฟฯ ได้รับขบวนรถโดยสารจากบริษัท JR EAST โดยนำมาปรับปรุงและใช้ในกิจการรถไฟ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางแก่ประชาชน ซึ่งก่อนหน้านี้ไทยได้รับรถไฟมือสองจากญี่ปุ่นมาโดยรวมแล้วเป็นจำนวนหลายสิบคัน นับรวมตั้งแต่ปี 2561 ดังนี้ รถโดยสารชนิดนั่งปรับอากาศหามานะสุ จำนวน 10 คัน ถัดมาปีพ.ศ. 2564 รถไฟ KIHA 183 จำนวน 17 คัน และปี พ.ศ.2567 คือ KIHA 40 และ KIHA 48 อีก 20 คัน รวมแล้วราว 50 คัน

กล่าวได้ว่า การส่งมอบรถไฟจากญี่ปุ่นตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เป็นการมอบรถไฟที่เคยใช้งานในญี่ปุ่นและยังคงอยู่ในสภาพดี และรถไฟเหล่านี้มีขนาดรวมถึงระบบที่เหมาะสมกับโครงสร้างพื้นฐานของไทย จึงสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการเดินทางในเส้นทางรองหรือเส้นทางท้องถิ่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ จากการวิเคราะห์สะท้อนได้ถึงวัตถุประสงค์ในการมอบรถไฟนั้นไม่ได้มีเพียงเพื่อส่งเสริมการเดินทางภายในประเทศเท่านั้น แต่ยังสะท้อนถึงความสัมพันธ์อันแน่นแฟ้นระหว่างไทยกับญี่ปุ่นในการเสริมสร้างความสัมพันธ์ระดับทวิภาคี และส่งเสริมการพัฒนาในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เนื่องจากหากพูดถึงรถไฟของประเทศไทย ญี่ปุ่นถือว่าเป็นหนึ่งเทคโนโลยีอันดับต้นของโลก ไม่ว่าจะเป็นรถไฟทางไกลรถไฟฟ้ามหานคร ไปจนถึงรถไฟความเร็วสูง ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ไทยสามารถมีการพัฒนาทางเทคโนโลยีอย่างรวดเร็ว โดยลดงบประมาณลงไปได้

การขนส่งระบบรางในประเทศญี่ปุ่นเริ่มต้นขึ้นในปีพ.ศ. 2415 ด้วยการเปิดให้บริการรถไฟสายแรกระหว่างโตเกียวและโยโกฮาม่า ยุคทองของรถไฟญี่ปุ่นเริ่มในช่วงปีพ.ศ.2503 ซึ่งเป็นช่วงที่เศรษฐกิจฟื้นตัวทำให้ญี่ปุ่นคิดค้นรถไฟพลังแม่เหล็ก (Maglev) ในปีพ.ศ. 2506 โดยมีรถไฟสาย Linimo ในจังหวัดโอจิที่เปิดตัวและให้บริการเมื่อปีพ.ศ. 2548 เป็นรถไฟ Maglev คันแรกของโลก และพัฒนาเพิ่มอีกหลายรุ่น เช่น ML500 ที่มีความเร็ว 517 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อีกทั้ง SCMaglev ทำสถิติโลกด้วยความเร็ว 581 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในปีพ.ศ. 2548 และ 603 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในปีพ.ศ. 2558 ซึ่งส่งเสริมให้ระบบขนส่งทางรางของญี่ปุ่นนั้นแข็งแกร่งและขึ้นมาเป็นระดับต้นของโลก โดยนโยบายระบบรางของญี่ปุ่นเน้นการบูรณาการระบบรถไฟเข้ากับการพัฒนาเมือง (Transit-Oriented Development หรือ TOD) เพื่อให้การเดินทางด้วยรถไฟเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตประจำวัน และส่งเสริมการใช้ประโยชน์พื้นที่รอบสถานีรถไฟอย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากตั้งแต่ปีพ.ศ. 2507 เป็นต้นมารถไฟท้องถิ่นทุกสาย (อีก 7 สายของ Tokyo Metro และ 4 สายของ Toei Subway รวมถึงของบริษัทเอกชนอื่น ๆ) หันกลับไปใช้รางขนาด 1.067 ม. และระบบจ่ายไฟเหนือตัวรถทั้งหมด เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อระบบรถไฟในเมือง และรถไฟชานเมืองได้ ผลลัพธ์คือมีการเชื่อมต่อการปฏิบัติการกันแบบไร้รอยต่อเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับทุกฝ่าย



กล่าวได้ว่าเบื้องหลังการมอบรถไฟฟ้าเหล่านี้ สะท้อนถึงยุทธศาสตร์การพัฒนาความร่วมมือด้านคมนาคมในระดับภูมิภาค โดยญี่ปุ่นมีเป้าหมายในการขยายอิทธิพลด้านเทคโนโลยีระบบรางออกสู่ตลาดต่างประเทศ ซึ่งไทยถูกมองว่าเป็นศูนย์กลางทางโลจิสติกส์ของภูมิภาค การลงทุนหรือสนับสนุนระบบรางในไทย จึงเท่ากับเป็นการวางรากฐานที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจของภูมิภาคเข้าด้วยกัน นอกจากนี้การร่วมมือพัฒนาระบบรางกับไทยสะท้อนถึงความพยายามในการแข่งขันเชิงอำนาจกับจีนเพื่อรักษาสถานะและผลประโยชน์ทั้งในไทยและภูมิภาค ซึ่งการที่มีความร่วมมือในด้านนี้จะยิ่งส่งเสริมให้ระบบรางไทยมีความมั่นคงและสามารถสะท้อนถึงความเก่งกาจในการปรับเปลี่ยน ดัดแปลง พัฒนาของเก่าให้กลับมาใหม่จากบุคลากรของไทย

ผลกระทบและโอกาสในมิติต่าง ๆ

หากเปรียบเทียบกับการจัดซื้อใหม่จะเห็นว่าการปรับปรุงรถไฟที่ได้รับมอบมาสามารถช่วยประหยัดงบประมาณได้จำนวนมาก เทียบจากข่าวเมื่อปีพ.ศ. 2564 ที่ญี่ปุ่นมอบรถไฟให้กับไทย ซึ่งเสียค่าย้ายเพียง 42.5 ล้านบาท หรือ 2.5 ล้านบาทต่อคัน ซึ่งค่าใช้จ่ายจัดซื้อวัสดุและอุปกรณ์เพื่อใช้ในการดัดแปลงล้อ เหล็ก 2 แสนบาทต่อคัน ทั้งนี้หากจัดซื้อตู้โดยสารใหม่จะมีค่าใช้จ่ายถึง 80-100 ล้านบาทต่อคัน ซึ่งนับได้ว่าการลดงบประมาณในส่วนนี้ สามารถนำเงินงบประมาณไปส่งเสริมด้านอื่น ๆ ถึงแม้ไทยไม่ได้มีการซื้อรถไฟแต่ไม่ใช่รถไฟที่ได้รับมอบมาจะมีการทรุดโทรมหรือต้องปรับเปลี่ยนจนเสียงบประมาณจำนวนมาก นอกจากนี้การที่ไทยได้รับมอบรถไฟทำให้ไทยมีโอกาสที่ดีในด้านต่าง ๆ ดังนี้

ด้านเศรษฐกิจ รถไฟที่ได้รับมอบจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการเดินทางในเส้นทางต่าง ๆ ทั้งด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว กระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศตามนโยบายรัฐบาล นอกจากนี้ช่วยลดงบประมาณในการจัดการรถไฟใหม่ ขณะเดียวกันช่วยฟื้นฟูความเชื่อมั่นของประชาชนในการใช้บริการรถไฟ และสามารถกระตุ้นให้ประชาชนหันมาใช้รถไฟกันมากขึ้น เทียบจากปีพ.ศ. 2564 ที่ไทยนำรถไฟที่ได้จากญี่ปุ่นมาปรับเปลี่ยนให้กลับมาวิ่งได้ อีกทั้งการรถไฟยังเก็บป้ายชื่อต่าง ๆ ที่เป็นภาษาญี่ปุ่น ตั้งแต่ตัวถังด้านนอกจนถึงด้านในห้องผู้โดยสาร เพื่อคงกลิ่นอายของความเป็นญี่ปุ่น พร้อมเพิ่มคำภาษาอังกฤษกำกับไว้เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยวต่างชาติ ทำให้ทั้งชาวญี่ปุ่นและชาวต่างชาติสนใจรถไฟของประเทศไทยมากยิ่งขึ้น

ด้านเทคโนโลยี การได้รับการสนับสนุนจากญี่ปุ่นเปิดโอกาสให้เกิดความร่วมมือใหม่ ๆ ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ การถ่ายทอดองค์ความรู้ด้านการจัดการระบบราง หรือแม้กระทั่งการลงทุนร่วมในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถไฟในไทย เช่น เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2567 กระทรวงคมนาคมหารือกับญี่ปุ่น ยกกระดับความร่วมมือการพัฒนาการพัฒนาระบบราง เพื่อเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานมุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งของอาเซียนกับทิศทางยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งและโครงสร้างพื้นฐานปี 2568 เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาความร่วมมือระหว่างกระทรวงคมนาคมกับ JTTRI และ IHRA

ด้านสิ่งแวดล้อม การที่ไทยรับมอบรถไฟจากญี่ปุ่นทำให้ลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ เนื่องจากการนำรถไฟเก่าจากญี่ปุ่นมาดัดแปลง ซึ่งถือว่าการรีไซเคิล ลดการผลิตใหม่ ลดการใช้เหล็กพลาสติก และทรัพยากรในการสร้างรถไฟชุดใหม่ อีกทั้งสนับสนุนการเดินทางอย่างยั่งยืน (Sustainable Mobility)

ด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ กรณีที่ญี่ปุ่นมอบรถไฟให้ไทยนี้ มีนัยสำคัญทางการทูตและการเมืองระหว่างประเทศ สะท้อนถึงสัมพันธ์ไมตรีระหว่างประเทศ ส่งเสริมความร่วมมือในระดับนโยบาย เปิดทางให้เกิดความร่วมมืออื่น ๆ ตามมา เช่น การถ่ายทอดเทคโนโลยี การหารือถึงการปรับปรุงพัฒนาระบบรางให้มั่นคงยิ่งขึ้น อาจต่อยอดไปสู่โครงการรถไฟความเร็วสูงหรือระบบรางอัจฉริยะในอนาคต อีกทั้งเสริมบทบาทของไทยในเวทีภูมิภาค จากความเชื่อมโยงภูมิภาคผ่านโครงการคมนาคม รวมถึงช่วยเสริมภาพลักษณ์ของไทยว่าเปิดกว้างในการรับเทคโนโลยีและความร่วมมือจากภายนอก

บทสรุป

การมอบรถไฟจากญี่ปุ่นให้แก่ไทย เปรียบเสมือนบทสะท้อนถึงมิตรภาพอันแน่นแฟ้น และยุทธศาสตร์การพัฒนาการพัฒนาระบบคมนาคมที่ทั้งสองประเทศต่างให้ความสำคัญ การที่ไทยได้รับการสนับสนุนด้านเทคโนโลยีและระบบรางจากประเทศที่มีความเชี่ยวชาญ ย่อมส่งผลดีในระยะยาวต่อการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ และเปิดประตูสู่ความร่วมมือในระดับลึกมากขึ้น ทั้งในมิติเศรษฐกิจ เทคโนโลยี และภูมิภาค ซึ่งส่งผลต่อในอนาคตระยะยาว กล่าวได้ว่าหากไทยสามารถบริหารจัดการความร่วมมือนี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ อาจเพิ่มโอกาสที่จะก้าวขึ้นเป็นศูนย์กลางระบบรางของอาเซียนได้มากยิ่งขึ้น ซึ่งก่อให้เกิดผลลัพธ์ที่ดีและยั่งยืนจากมิตรภาพระหว่างไทย-ญี่ปุ่นที่กำลังเติบโตอย่างมั่นคง

อ้างอิง

- มติชน. (2565). มติชนออนไลน์. https://www.matichon.co.th/economy/news_3575747
- รัฐบาลไทย. (2568). สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี. <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/92451>
- เดลินิวส์. (2567). เดลินิวส์ออนไลน์. <https://www.dailynews.co.th/news/4102907/>
- การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. (2562). ความรู้ด้านรถไฟ. <https://km.mrta.co.th/th/blogs/blog-detail/2019-05->
- โพสต์ทูเดย์. (2564). ข่าวต่างประเทศ. <https://www.posttoday.com/international-news/662880>
- โพสต์ทูเดย์. (2568). สมาร์ทซิตี้. <https://www.posttoday.com/smart-city/721471>
- พีพีทีวีออกซิ 36. (2564). ข่าว. <https://www.pptvhd36.com/news/%E0%B8%AA%E0%B8>