

การศึกษาความสัมพันธ์ไทย-จีนผ่านโครงการรถไฟความเร็วสูงระหว่างในปี ค.ศ. 2013-2020



สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญารัฐศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ภาควิชาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2563

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

The study of Thai-Chinese relations through the co-operation on the high-speed railway project between 2013 and 2020



An Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Arts in International Relations

Department of International Relations

FACULTY OF POLITICAL SCIENCE

Chulalongkorn University

Academic Year 2020

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อสารนิพนธ์	การศึกษาความสัมพันธ์ไทย-จีนผ่านโครงการรถไฟความเร็ว สูงระหว่างในปี ค.ศ. 2013-2020
โดย	นายเอกพจน์ ฮ้อแสงชัย
สาขาวิชา	ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ
อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พงศ์พิสุทธิ์ บุษบาร์ตัน

คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้รับสารนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของ
การศึกษาตามหลักสูตรปริญญารัฐศาสตรมหาบัณฑิต

คณะกรรมการสอบสารนิพนธ์

.....	ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.ณัฐนันท์ คุณมาศ)	
.....	อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พงศ์พิสุทธิ์ บุษบาร์ตัน)	
.....	กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธีวินท์ สุพุทธิกุล)	

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

กิตติกรรมประกาศ

การเผชิญหน้ากับกระดาษที่ว่างเปล่า คือ ความท้าทายของผู้วิจัยทุกครั้ง ความท้าทายนั้นแตกต่างกันในแต่ละครั้ง บางครั้งไม่รู้ว่าจะเขียนอะไร และในหลายครั้งถึงแม้รู้ว่าควรเขียนอะไร หรือมีข้อมูลอยู่ในมือมากมาย แต่ก็ต้องใช้เวลาพอสมควรในเรียบเรียงออกมา ทุกตัวอักษรที่กลั่นกรองออกมาไม่ว่าจะเพียงแต่หนึ่งย่อหน้า หรือหลายหน้าในแต่ละวันที่ผ่านไปจึงเปรียบเสมือนชัยชนะของผู้วิจัยในทุกครั้งที่กำลังข้ามอุปสรรคทั้งจากตนเองและจ่ายปัจจัยแวดล้อมอื่นๆไปได้ ซึ่งการที่สร้างงานเขียนที่หลั่งมาจากกระดาษอันว่างเปล่าให้ออกมาเป็นสารนิพนธ์ฉบับนี้ได้ นั้น ผู้วิจัยมีอาจสำเร็จได้เลยหากปราศจากความเกื้อกูลทั้งทางตรงและทางอ้อมจากบุคคลเหล่านี้

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ ผศ. ดร. พงศ์พิสุทธิ์ บุชบารัตน์ อาจารย์ที่ปรึกษาผู้ให้คำปรึกษาและชี้แนะทางการทำสารนิพนธ์ที่จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งนับตั้งแต่การกำหนดขอบเขตประเด็นศึกษา การลำดับโครงสร้าง การวิเคราะห์เนื้อหาตลอดเวลางานกรุณาตรวจทานและให้คำแนะนำในรายละเอียดปลีกย่อยเรื่องการเขียนและการใช้ภาษาที่ถูกต้อง ขอขอบพระคุณ รศ. ดร. ญัฐนันท์ คุณมาศ ประธานกรรมการสอบ และ ผศ. ดร. ชีวินท์ สุพุทธิกุล กรรมการสอบสารนิพนธ์ที่ได้ให้ข้อคิดเห็นและมุมมองต่อประเด็นของสารนิพนธ์ที่ช่วยเสริมให้งานมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

กล่าวได้ว่า การตั้งคำถามถึงสาเหตุของปัญหาเป็นจุดประกายความคิดความสนใจและเป็นที่มาของประเด็นในสารนิพนธ์ฉบับนี้ การทำงานควบคู่ไปกับการเรียนและการทำสารนิพนธ์ในครั้งนี้ย่อมไม่สามารถผ่านไปอย่างลุล่วงได้ หากผู้วิจัยไม่ได้รับความเข้าใจและการสนับสนุนจากครอบครัว เพื่อนร่วมรุ่น MAIR17 และผู้เกี่ยวข้องที่อาจจะไม่สามารถเอ่ยนามให้ครบได้ทั้งหมด ณ ที่นี้

ผู้วิจัยขอขอบคุณความช่วยเหลือเกื้อกูลที่มีให้กันตลอดช่วง 2 ปีของการเรียนและการทำสารนิพนธ์จากเพื่อนร่วมรุ่น MAIR 17 ตลอดจนขอขอบคุณเพื่อนกลุ่มคำติง สำหรับมิตรภาพที่ยาวนาน การได้พบ ได้พูดคุย ได้หัวเราะร่วมกันในทุกครั้งแรงผลักดันให้ผู้วิจัยสามารถเดินต่อไปในทุกย่างก้าวของชีวิต

สุดท้าย ผู้วิจัยขอขอบคุณครอบครัว ที่ให้เสรีภาพทางความคิดและอิสระในการเลือกเส้นทางชีวิตและคอยให้การสนับสนุนในทุกๆเรื่อง



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ค
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ง
กิตติกรรมประกาศ.....	จ
สารบัญ.....	ช
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ที่มาและความสำคัญ.....	1
1.2 คำถามของงานสารนิพนธ์.....	2
1.3 สมมุติฐานงานสารนิพนธ์.....	3
1.4 ทบทวนวรรณกรรม.....	3
1.5 กรอบแนวคิดในการวิเคราะห์ Two level game.....	7
1.6 วัตถุประสงค์การวิจัย.....	9
1.7 ขอบเขตการวิจัย	9
1.8 วิธีวิจัย.....	10
1.9 โครงสร้างในการนำเสนอ.....	10
บทที่ 2 พัฒนาการของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน	11
2.1 ในช่วงสมัยรัฐบาลของอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ	12
2.2 ในช่วงสมัยรัฐบาลของยิ่งลักษณ์ ชินวัตร.....	13
2.3 ในช่วงสมัยของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา	16
2.4 ผลกระทบทั้งในแง่บวกและแง่ลบของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน.....	19
สรุป20	

บทที่ 3 พลวัตของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนในสมัยรัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2014-2021	21
3.1 ช่วงต้นในยุคสมัยรัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ในระหว่างปี ค.ศ.2014-2016.....	22
3.1.1 การเจรจาโครงการรถไฟความเร็วสูงระหว่างไทย-จีน ในปี ค.ศ.2014	24
3.1.2 การเจรจาโครงการรถไฟความเร็วสูงระหว่างไทย-จีน ในปี ค.ศ.2015	26
3.1.3 การเจรจาโครงการรถไฟความเร็วสูงระหว่างไทย-จีน ในปี ค.ศ.2016	30
3.2 ช่วงริเริ่มผลักดันโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนให้เร็วขึ้น ค.ศ. 2017-2020.....	34
3.2.1 การเจรจาโครงการรถไฟความเร็วสูงระหว่างไทย-จีน ในปี ค.ศ.2017	35
3.2.2 การเจรจาโครงการรถไฟความเร็วสูงระหว่างไทย-จีน ในปี ค.ศ.2018	37
3.2.3 การเจรจาโครงการรถไฟความเร็วสูงระหว่างไทย-จีน ในปี ค.ศ.2019	38
3.3 ช่วงในยุคปัจจุบันของรัฐบาล พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ระหว่างปี ค.ศ.2020- 2021.....	39
สรุป44	
บทที่ 4 การวิเคราะห์สาเหตุปัจจัยใดที่ทำให้โครงการรถไฟความเร็วสูงเกิดความล่าช้า	47
4.1โครงการรถไฟความเร็วสูงในฐานะเครื่องมือในการเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างไทย-จีน.....	48
4.2 ความพยายามในการสร้างความชอบธรรมภายในประเทศของรัฐบาล	51
4.3 ประโยชน์ของประเทศไทยที่จะได้รับจากการเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative ของสาธารณรัฐประชาชนจีนในระดับมหภาค	54
สรุป57	
บทที่ 5 บทสรุป.....	59
บรรณานุกรม.....	63
ประวัติผู้เขียน.....	65

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญ

รัฐบาลไทยและรัฐบาลจีนได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือ ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศไทยในปี ค.ศ. 2015-2022 เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม ค.ศ. 2014 ซึ่งเป็นโอกาสในการเฉลิมฉลองการครบรอบ 40 ปี ของความสัมพันธ์ทางการทูตระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน ทั้งสองประเทศมีความปรารถนาอย่างแรงกล้าที่จะร่วมกันส่งเสริมความร่วมมือเชิงยุทธศาสตร์ไทย-จีน ด้วยการร่วมพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคอื่นๆ ของประเทศไทย เพื่อผลประโยชน์ในระยะยาวของประชาชนชาวไทย รวมถึงการใช้ตำแหน่งที่ตั้งอันเป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมของประเทศไทยในภูมิภาค ในการเสริมสร้างการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานเส้นทางคมนาคมทางบกระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนกับประเทศสมาชิกอาเซียน¹ อย่างไรก็ตามการพัฒนาความร่วมมือภายใต้โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน นั้นได้รับความสนใจทั้งในระดับภายในประเทศและต่างประเทศ อีกทั้งยังเป็นการยกระดับระบบรางรถไฟขนาดใหญ่ของประเทศไทย แต่ยังเป็นโครงการซึ่งเกี่ยวข้องกับข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของสาธารณรัฐประชาชนจีน และประธานาธิบดีสี จิ้นผิง เป็นผู้ริเริ่มนโยบาย One Belt and One Road Initiative เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งกับนานาประเทศและครอบคลุมกว่า 80 ประเทศทั่วโลก ทั้งในทวีป เอเชีย ยุโรป และแอฟริกา²

ในปี ค.ศ. 2011 ได้มีความพยายามในการริเริ่มพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน โดยอาศัยร่วมมือกับสาธารณรัฐประชาชนจีน ในช่วงสมัยของนายกรัฐมนตรีอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ จึงส่งผลให้ประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ลงนามบันทึกข้อความเกี่ยวกับการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเส้นทางสาย กรุงเทพฯ- หนองคาย มีระยะทาง 615 กิโลเมตร ต่อมาในช่วงสมัยของนายก ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ได้มีการเสนอการกู้เงินจำนวน 2.2 ล้านล้านบาท เพื่อนำมาใช้เป็นงบประมาณการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง และขยายเส้นทางรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่และกรุงเทพฯ-หนองคาย รวมถึงมีการจัดตั้งคณะกรรมการร่วม เพื่อให้เป็นไปตามกลไกในการขับเคลื่อน

¹ "ความเป็นมาของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน." https://complain.mot.go.th/gis_group/pao/about.html.

² Belt and Road Initiative เดินหน้าไปถึงไหนแล้ว?, 2019, <https://www.scbeic.com/th/detail/product/6095>.

และเจรจาข้อตกลงระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน³ ต่อมาพระราชบัญญัติฉบับเงินกู้ 2.2 ล้านล้านบาทก็ถูกล้มเลิกไป เนื่องจากศาลรัฐธรรมนูญเห็นว่ามีความมิชอบด้วยกฎหมายจึงถือว่าเป็นโมฆะ ภายหลังจากในปี ค.ศ. 2014 เกิดจุดเปลี่ยนที่สำคัญจากเกิดการรัฐประหารนำโดยพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาและคณะรักษาความสงบแห่งชาติดำเนินการเข้ามาควบคุมอำนาจของรัฐบาลยิ่งลักษณ์ ชินวัตร โดยพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาขึ้นดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรีของประเทศไทย และได้มีการสานต่อโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนต่อจากรัฐบาลยิ่งลักษณ์ ชินวัตร อีกทั้งมีการเจรจาทวิภาคีระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลจีนอยู่หลายครั้งในเรื่องข้อตกลงโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ในขณะเดียวกันก็ใช้กฎหมายมาตรา 44 ในการผลักดันโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ให้ดำเนินงานต่อไป แต่ภายหลังจากการเลือกตั้งในปี ค.ศ. 2019 รัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาได้เจรจาทวิภาคีแต่การดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนยังมีความล่าช้าอย่างต่อเนื่อง

ดังนั้น แม้ว่าความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีนนั้นมีความสัมพันธ์อันดี ซึ่งทำให้มีความคาดหวังจากประชาชนว่า รัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาจะสามารถผลักดันโครงการรถไฟความเร็วสูงให้เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่กลับไม่เป็นเช่นนั้น ซึ่งไม่สอดคล้องกับในมติการเมืองและเศรษฐกิจที่ประเทศไทยมีความสัมพันธ์อันดีกับสาธารณรัฐประชาชนจีน ทั้งนี้มีประเด็นปัญหาการเจรจาผลประโยชน์ที่ไม่ลงรอยในข้อตกลงในโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน

1.2 คำถามของงานสารนิพนธ์

เพราะเหตุใดรัฐบาลของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาไม่สามารถผลักดันให้โครงการรถไฟความเร็วสูงให้ดำเนินการเสร็จรวดเร็วยิ่งขึ้น

³ ทรัพย์บุญเรือง, หงษ์ฟ้า, and จินตวัฒน์ ศิริรัตน์. "โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน โอกาสของการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ." (2020): 53-54.

1.3 สมมุติฐานงานสารนิพนธ์

การที่รัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาไม่สามารถผลักดันโครงการรถไฟความเร็วสูงให้รวดเร็วได้ เนื่องจาก พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาต้องการรักษาสมดุลระหว่างความสัมพันธ์อันดีกับสาธารณรัฐประชาชนจีนและการคงความชอบธรรมทางการเมืองภายในประเทศ จึงสานต่อโครงการดังกล่าวกับจีนอย่างต่อเนื่อง แต่ในขณะที่เดียวกันก็พยายามเจรจาต่อรองเพื่อให้สาธารณชนเห็นว่ารัฐบาลสามารถปกป้องผลประโยชน์แห่งชาติได้ดี

1.4 ทบทวนวรรณกรรม

วรรณกรรมที่ศึกษาเกี่ยวกับโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนในช่วงสมัยของรัฐบาลพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ที่พยายามรักษาความชอบธรรมในการบริหารงานภายในประเทศและยังคงรักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยผู้วิจัยจะแบ่งสรุปออกเป็น 3 มุมมอง คือ ผลประโยชน์จากการได้เป็นส่วนหนึ่งของ นโยบาย Belt and Road Initiative ของสาธารณรัฐประชาชนจีน และปัจจัยในการผลักดันโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน รวมถึงคำวิพากษ์วิจารณ์ความไม่ชอบธรรมของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา

วรรณกรรมที่มองว่าผลประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับจากนโยบาย Belt and Road Initiative ภายใต้การนำของประธานาธิบดีสี จิ้นผิงนั้น Schaffar, Wolfram บทความเรื่อง “The Iron Silk Road and the Iron Fist: Making Sense of the Military Coup D’État in Thailand” กล่าวว่า สาธารณรัฐประชาชนจีนพยายามในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีขนาดเมกะโปรเจกต์ของสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อเป็นการแสดงให้เห็นถึงการผงาดขึ้นของประเทศจีนขึ้นมามีบทบาทในเวทีระดับโลกในการเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจและพยายามจะสร้างระเบียบโลกใหม่ ซึ่ง Schaffar เชื่อว่าจีนต้องการเป็นศูนย์กลางของเศรษฐกิจโลกและเพื่อคงความเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจให้คงไว้นานที่สุด⁴ ส่วนบทความ "China's Roads to Influence" ของ HOLSLAG, JONATHAN ว่าการเติบโตของเศรษฐกิจของสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นเหตุปัจจัยที่ทำให้รัฐบาลจีนต้องมีโครงสร้างพื้นฐานที่ดีเพื่อรองรับการเติบโตของประเทศจีนและทำให้ประเทศจีนเป็นศูนย์กลางทางการค้า การขนส่งและอุตสาหกรรมของเอเชีย⁵ และบทความของ Ho, David M. Lampton Selina, and Cheng-Chwee Kuik “Rivers of Iron: Railroads and Chinese Power in Southeast Asia” ให้ความเห็นว่าในด้านยุทธศาสตร์ทางภูมิศาสตร์ที่เป็นปัจจัยสำคัญของประเทศจีน

⁴ Schaffar, Wolfram. "The Iron Silk Road and the Iron Fist: Making Sense of the Military Coup D’État in Thailand." (2018): 35.

⁵ HOLSLAG, JONATHAN. "China's Roads to Influence." (2021): 652.

ในการขนส่งและเป็นกระจายสินค้าระหว่างประเทศที่ตอบสนองต่อความต้องการและช่วยลดเวลาในการขนส่งมากขึ้น⁶

Lauridsen, Laurids S. ได้แสดงความเห็นในบทความ "Drivers of China's Regional Infrastructure Diplomacy: The Case of the Sino-Thai Railway Project" ว่าโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ภายใต้การตัดสินใจของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาเปลี่ยนจากการลงทุนร่วมกับสาธารณรัฐประชาชนจีน เป็นประเทศไทยจะเป็นคนรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเองทั้งหมดและรัฐบาลจีนช่วยเหลือในการถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีระบบรางรถไฟให้แก่วิศวกรคนไทย เห็นได้ว่าเป็นความร่วมมือและความพยายามรักษาความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศไทยกับจีนโดยยึดถึงผลประโยชน์แห่งชาติหลัก⁷ Tejapira, Kasian ได้แสดงความเห็นไว้ในบทวิจารณ์ "The Sino-Thais' Right Turn Towards China." ว่าสาธารณรัฐประชาชนจีนมีความสัมพันธ์ที่ดีและเข้ากันได้ดีกับประเทศไทย อีกทั้งสาธารณรัฐประชาชนจีนมีขยายอิทธิพลเพิ่มมากขึ้นในภูมิภาคอาเซียนผ่านโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน และรัฐบาลมีความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นในมิติการเมืองและเศรษฐกิจกับประเทศไทย⁸ อย่างไรก็ตามในบทความ "Rivers of Iron" ของ Lampton, a Ho, Chwee Kuik กล่าวว่ารัฐบาลจีนพยายามใช้รูปแบบ Low politic หรือ soft power ในการสร้างการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งที่เชื่อมโยงกัน เทคโนโลยี การค้าการลงทุนและการทูตระหว่างประเทศ⁹

บทความ "Thailand's Perception and Strategy toward China's Bri Expansion: Hedging with Cooperating" ของ Punyaratabandhua, Piratorn, and Jiranuwat Swaspitchayaskunb เน้นย้ำว่า นโยบาย Belt and Road Initiative ของประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ส่งผลกระทบต่อประเทศไทยในมิติเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศไทย ซึ่งมีประเทศที่ได้รับผลประโยชน์และเสียผลประโยชน์จากโครงการรถไฟความเร็วสูงของจีนขึ้นอยู่กับการเจรจาระหว่างประเทศในข้อตกลงและเงื่อนไขต่างๆร่วมกัน รวมถึงเรื่องผลประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน¹⁰ Pochan, Jessada, and Wachira Wichitphongsa ได้แสดงความเห็นใน

6 Ho, David M. Lampton Selina, and Cheng-Chwee Kuik. Rivers of Iron: Railroads and Chinese Power in Southeast Asia. 2020.

7 Lauridsen, Laurids S. "Drivers of China's Regional Infrastructure Diplomacy: The Case of the Sino-Thai Railway Project." (2019): 380-400.

8 Tejapira, Kasian. "The Sino-Thais' Right Turn Towards China." (2017): 606-18.

9 Lampton, a Ho, Chwee Kuik. Rivers of Iron, 159.

10 Punyaratabandhua, Piratorn, and Jiranuwat Swaspitchayaskunb. "Thailand's Perception and Strategy toward China's Bri Expansion: Hedging with Cooperating." (2021).

บทความ. "An Intercity Freight Mode Choice Model : A Case Study of High Speed Rail Link Northern Line Thailand (Bangkok – Chiangmai) " ว่า โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน เป็นช่วยในการพัฒนานโยบายทางเศรษฐกิจของประเทศไทย อย่างไรก็ตามการรวมตัวของโครงการช่วยการพัฒนาในการเชื่อมโยงสังคมและสร้างความมั่งคั่งแก่เศรษฐกิจของประเทศไทยและเปิดโอกาสที่ได้รับจากโครงการรถไฟความเร็วสูง อาทิ การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม การท่องเที่ยว การค้าการลงทุน และการนำเข้าส่งออกที่มีต้นทุนค่าขนส่งที่ถูกลง เป็นต้น¹¹

ส่วนวรรณกรรมที่มองว่าปัจจัยผลักดันหลักโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน นั้นพิจารณาผ่านมุมมองและท่าทีของรัฐบาลจีนต่อรัฐบาลไทยดังเช่นที่ Pongphisoot Busbarat ในบทความ "China's "Shame Offensive": The Omission of Thailand's Prime Minister from the Belt and Road Initiative Summit 2017" ว่า ปัจจัยการเมืองระหว่างประเทศเนื่องจากหลังจากรัฐประหารในปี ค.ศ. 2014 ประเทศไทยมีความจำเป็นต้องผูกมิตรกับประเทศจีนเพื่อผลประโยชน์ทางมิติเศรษฐกิจและการเมืองระหว่างประเทศ¹² ภายหลังจากการรัฐประหารรัฐบาลของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาได้รับแรงกดดันอย่างมากจากรัฐบาลจีน และการที่รัฐบาลจีนไม่เชิญพลเอกประยุทธ์เข้าร่วมประชุม Belt and Road Initiative Summit ณ กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน มีนัยสำคัญว่ามีการปรับลดความสำคัญกับรัฐบาลของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาลง¹³ และในบทความ "ผลกระทบของสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกากับจีนที่ส่งผลกระทบต่อประเทศไทย" ของมงคล สุรินี ได้แสดงความคิดเห็นว่า ผลกระทบจากการที่ประเทศจีนคว่ำบาตรส่งผลกระทบต่อประเทศไทยอย่างมาก เนื่องจากปริมาณการค้าขายระหว่างไทยกับจีนค่อนข้างสูง ส่งผลให้กระทบต่อเศรษฐกิจไทยและการชะลอตัวการเติบโตของ Gross domestic product (GDP) ของประเทศไทย¹⁴

Ho, David M. Lampton Selina and Cheng-Chwee Kuik ได้แสดงความคิดเห็นในบทความ "Rivers of Iron" ว่าประเทศไทยเป็นรัฐขนาดเล็กและได้รับแรงกดดันจากชาติมหาอำนาจอย่างสหรัฐกับจีนเนื่องจากมีการแข่งขันกันระหว่างชาติมหาอำนาจ การแข่งขันในด้านความมั่นคงที่สูงขึ้นและการให้ความสำคัญกับ Low politic มากขึ้นในเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในการเชื่อมและเทคโนโลยี ซึ่งทำให้รัฐขนาดเล็กนั้นตัดสินใจได้ยากลำบากมากขึ้นภายใต้แรงกดดันของมหาอำนาจ เพราะฉะนั้นรัฐขนาดเล็กก็ต้องรักษาความสัมพันธ์อันดีกับมหาอำนาจทั้ง 2 ประเทศ

¹¹ Pochan, Jessada, and Wachira Wichitphongsa. "An Intercity Freight Mode Choice Model : A Case Study of High Speed Rail Link Northern Line Thailand (Bangkok – Chiangmai) " 2019.

¹² Busbarat, Pongphisoot. "China's "Shame Offensive": The Omission of Thailand's Prime Minister from the Belt and Road Initiative Summit 2017." (2017)

¹³ Ibid.,1-8.

¹⁴ มงคล, สุรินี. "ผลกระทบของสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกากับจีนที่ส่งผลกระทบต่อประเทศไทย."

และยังให้ความเห็นว่าผลกระทบในแง่ลบประเทศไทย คือ การประเทศไทยถูกสาธารณรัฐประชาชนจีนครอบงำในมิติเศรษฐกิจ จากการขยายอำนาจทางการค้าของสาธารณรัฐประชาชนจีน ประเด็นการนำลงทุนจีนมาครอบครองกรรมสิทธิ์ที่ดินของประเทศไทยมากขึ้น¹⁵ ในบทความ "Thai Junta Militarizes the Management of Natural Resources" ของ Puangthong Pawakapan กล่าวว่าบทบาทของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา จากการบริหารการจัดการที่ไม่มีประสิทธิภาพทำให้เกิดความขัดแย้งหรือปัญหาการเมืองภายในประเทศและรัฐบาลของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาพยายามสร้างความชอบธรรมภายในประเทศและพยายามควบคุมอำนาจกฎหมายไว้เพื่อรักษาผลประโยชน์ส่วนตน¹⁶

รัฐบาลของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาแรงกดดันทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศ วรรณกรรมที่มองว่าการวิพากษ์วิจารณ์ความไม่ชอบธรรมของรัฐบาลพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา บทความ "Research on Factors Affecting Public Risk Perception of Thai High-Speed Railway Projects Based on "Belt and Road Initiative" ของ Ploywarin Sangsomboon and Yan Song ได้ให้ความเห็นว่า เป็นปัจจัยดึงรัฐบาลให้รักษาความชอบธรรมภายในประเทศ โดยการยึดโครงการรถไฟความเร็วสูงให้เกิดความล่าช้าและการเจรจายาวนานเนื่องจากแหล่งเงินทุนและอัตราดอกเบี้ยเงินที่มีอัตราที่สูง การออกแบบก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงและความล่าช้าในการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง อย่างไรก็ตามยังคงมีประเด็นข้อสงสัยกับโครงการรถไฟความเร็วสูงและความขัดแย้งภายในประเทศไทย รวมถึงการตระหนักถึงความเสี่ยงการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน¹⁷ Kanchoochat Veerayooth, Trin Aiyara, and Bank Ngamarunchot ได้วิจารณ์ในบทความ "Sick Tiger: Social Conflict, State-Business Relations and Exclusive Growth in Thailand." ว่า การเมืองภายในประเทศระบบการปกครองเอื้อต่อการเติบโตและคงอำนาจของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ที่แสวงหากลุ่มพันธมิตรทางการเมืองเพื่อให้ตนยังคงอำนาจไว้นาน¹⁸ นอกจากนี้ยังทำให้พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาแสดงท่าทีที่เข้มแข็งต่อรัฐบาลจีน โดยพยายามเจรจากับรัฐบาลจีนอยู่หลายครั้งเพื่อรักษาผลประโยชน์แห่งชาติและความชอบธรรมของรัฐบาลไทย

¹⁵ Lampton, a Ho, Chwee Kuik. Rivers of Iron, 159.

¹⁶ Pawakapan, Puangthong. "Thai Junta Militarizes the Management of Natural Resources." (2015):

¹⁷ Sangsomboon Ploywarin, Yan Song and Dian Sun. "Research on Factors Affecting Public Risk Perception of Thai High-Speed Railway Projects Based on "Belt and Road Initiative" ". (2018): 2-13

¹⁸ Kanchoochat, Veerayooth, Trin Aiyara, and Bank Ngamarunchot. "Sick Tiger: Social Conflict, State-Business Relations and Exclusive Growth in Thailand." (2021): 18.

การทบทวนวรรณกรรมทำให้เห็นว่า รัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์พยายามที่จะรักษาความชอบธรรมภายในประเทศและในขณะเดียวกันก็ต้องพยายามที่รักษาความสัมพันธ์อันดีกับประเทศจีนไว้ ซึ่งนักวิชาการส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับการบริหารงานและการตัดสินใจที่ไม่มีประสิทธิภาพของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา และการพยายามที่จะถ่วงดุลอำนาจกับรัฐบาลจีนโดยการทำให้การเจรจานั้นมีความล่าช้าเพื่อแสดงให้เห็นว่ารัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาต่อสู้อย่างเต็มที่ เพื่อจะรักษาความชอบธรรมในการบริหารงานภายในประเทศ อย่างไรก็ตามรัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์เลือกเล่นเกมโดยวิธีแบบใดก็ได้ขึ้นของกับทัศนคติและการตัดสินใจของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา และรัฐบาลยังมีข้อท้าทายอยู่มากมายในการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงให้สำเร็จ ดังนั้น สารนิพนธ์ฉบับนี้จึงเน้นการศึกษาปัจจัยที่ทำให้โครงการรถไฟความเร็วสูงนั้นเกิดความล่าช้าในช่วงรัฐบาล พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา และทำให้ตระหนักและเข้าใจถึงสาเหตุของปัญหาที่แท้จริงของปัจจัยที่ทำให้โครงการรถไฟความเร็วสูงล่าช้า ซึ่งช่วยให้แก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ตรงประเด็น ผ่านกรอบทฤษฎี Two level game ในบทความ "Diplomacy and Domestic Politics: The Logic of Two-Level Games." ของ Robert D. Putnam รัฐบาลของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาพยายามรักษาสมดุลความสัมพันธ์ระหว่างประเทศและรักษาความชอบธรรมภายในประเทศ¹⁹

1.5 กรอบแนวคิดในการวิเคราะห์ Two level game

สารนิพนธ์ฉบับนี้จะใช้กรอบการวิเคราะห์ Two level game โดย Robert D. Putnam ในการศึกษาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ไทย-จีนผ่านโครงการรถไฟความเร็วสูงระหว่างปี ค.ศ. 2013-2020 โดยเมื่อพิจารณาถึงสาเหตุปัจจัยที่ทำให้โครงการรถไฟความเร็วสูงเกิดความล่าช้าในช่วงยุคสมัยของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา สามารถอธิบายว่าผู้นำประเทศสามารถที่จะกำหนดนโยบายต่างประเทศได้ อีกทั้งจะต้องเล่นเกมทั้งภายในประเทศเพื่อรักษาความชอบธรรมแล้ว ยังต้องรักษาความสัมพันธ์อันดีในการให้ความร่วมมือกับต่างประเทศด้วย ซึ่งปัจจัยภายในส่งผลต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศและปัจจัยภายนอกก็สามารถส่งผลต่อปัญหาภายในประเทศได้เช่นกัน อย่างไรก็ตามรัฐบาลของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาจะตัดสินใจเลือกเล่นเกมโดยวิธีการแบบใด ก็ขึ้นอยู่กับทัศนคติของผู้นำความกล้าหาญในการตัดสินใจ ภายใต้แรงกดดันจากสาธารณรัฐประชาชนจีนและเสียงวิพากษ์วิจารณ์จากประชาชน ซึ่งส่งผลให้รัฐบาลของพลเอกประยุทธ์นั้น มีข้อท้าทายและอุปสรรคมากมายในการดำเนินก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน

¹⁹ Putnam, Robert D. "Diplomacy and Domestic Politics: The Logic of Two-Level Games." (1988)

Robert D. Putnam อธิบายแนวคิดว่าการเจรจาระหว่างประเทศจะมีผลประโยชน์ต่อผลประโยชน์แห่งชาติ ซึ่งนำไปสู่ผลประโยชน์ทั้งภายในประเทศและความร่วมมือกับต่างประเทศโดยรัฐบาลจะต้องปรับนโยบายให้เป็นที่ชื่นชอบและแสวงอำนาจโดยการสร้างกลุ่มพันธมิตรหรือแนวร่วม และรัฐบาลพยายามที่รักษาความชอบธรรมภายในประเทศให้มากที่สุด เพื่อลดแรงกดดันจากภายในประเทศ ในขณะที่เดี่ยวยังคงรักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับต่างประเทศ ดังนั้นจึงไม่สามารถละเลยทั้งเกมภายในประเทศและเกมภายนอกประเทศได้ เนื่องจากแต่ละประเทศยังคงต้องพึ่งพาอาศัยกันในด้านมิติเศรษฐกิจและการเมือง²⁰ เพื่อที่จะยังคงรักษาไว้ซึ่งความชอบธรรมในรัฐบาลของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาให้ดำรงไว้ อย่างไรก็ตามผลกระทบจากเศรษฐกิจโลกนั้นส่งผลมาจากนโยบายภายในประเทศและเศรษฐกิจภายในประเทศด้วยเช่นกัน²¹ เห็นได้จากสาธารณรัฐประชาชนจีนที่มีอัตราการเติบโตของ Gross domestic product (GDP) ที่สูงขึ้นอย่างรวดเร็วและขยายอิทธิพลของสาธารณรัฐประชาชนจีนผ่านนโยบาย Belt and Road Initiative ภายใต้การนำของประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ที่ส่งผลต่อการเติบโตของเศรษฐกิจโลกอย่างมาก เนื่องจากเป็นโครงการขนาดเมกะโปรเจกต์ที่จะต้องใช้งบลงทุนจำนวนมหาศาล ดังนั้นรัฐขนาดเล็กอย่างประเทศไทยซึ่งต้องเล่นเกมทั้งในระดับภายในประเทศและต่างประเทศ เห็นได้จากโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนที่ล่าช้าเนื่องจากประเทศไทยพยายามที่จะรักษาความชอบธรรมภายในประเทศและยังคงรักษาความสัมพันธ์อันดีกับสาธารณรัฐประชาชนจีน ทำให้ข้อตกลงระหว่างกันไม่มีความชัดเจนเท่าที่ควร²² และรัฐบาลไทยพยายามที่จะยืดเวลาการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงออกไปให้ล่าช้าเพื่อแสดงการถ่วงดุลอำนาจกับรัฐบาลจีน

อย่างไรก็ตามเกมสองระดับ two level game ของ Robert Putnam ที่มองว่าความสัมพันธ์ระหว่างประเทศเหมือนกับถยนต์ที่มีสองเลนและตัวแสดงทางการเมืองจะนำเอาผลกระทบจากภายนอกประเทศเข้ามาสู่เวทีการเมืองภายในประเทศ และในเวลาเดียวการเมืองภายในประเทศก็เป็นตัวกำหนดสถานะของตัวแสดงทางการเมืองเหล่านั้นในเวทีระหว่างประเทศ ซึ่งการเจรจาต่อรองถือเป็นกุญแจสำคัญของเกมนี้ เพราะการเจรจาต่อรองเป็นการหาจุดที่สองฝ่ายยินยอมพร้อมใจที่จะถอยหลังหรือลดทอนผลประโยชน์ที่ตนเองจะได้รับเพื่อให้ข้อตกลงในการเจรจาที่สามารถลุล่วงไปได้ Win-set ซึ่งหากทั้งสองฝ่ายที่เจรจากันจะต้องยื่นข้อเสนอที่คาดว่าอีกฝ่ายจะสามารถยอมรับได้ แต่ถ้าผลประโยชน์ระหว่างคู่เจรจาเหลื่อมกัน แล้วฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งรู้ว่า Win-set ของอีกฝ่ายคืออะไร ก็อาจส่งผลให้เกิดการเจรจาที่คืบหน้าได้ หรือรัฐบาลทั้งสองที่เป็นคู่เจรจากัน

²⁰ Putnam, Robert D. "Diplomacy and Domestic Politics: The Logic of Two-Level Games." (1988): 434.

²¹ Ibid.,433.

²² Ibid.,436.

อาจจะหาจุดร่วมเพื่อให้มีพื้นที่ในการกำหนดนโยบายและข้อตกลงที่ได้รับผลประโยชน์ร่วมกัน ถึงกระนั้น แม้ว่าตัวแบบเกมสองระดับของ Robert Putnam ให้การเชื่อมโยงระหว่างการเมืองภายในประเทศกับการเจรจาต่อรองในระดับเวทีการเมืองโลก แต่ก็ยังเป็นตัวแบบที่ใช้รัฐเป็นศูนย์กลางในการอธิบาย เพราะมองว่ารัฐเป็นตัวแสดงเดียวที่เป็นตัวเชื่อมระหว่างภายในประเทศและภายนอกประเทศเข้าด้วยกัน²³

นอกจากนี้ยังพิจารณาได้ว่า รัฐบาลของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาจะหาจุดสมดุลระหว่างภายในประเทศกับต่างประเทศ ซึ่งมีประเด็นปัญหาภายในประเทศจะส่งผลต่อการเจรจาระหว่างประเทศและเป็นอุปสรรคของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน²⁴ ดังนั้นในการวิเคราะห์ Two level game ข้อเสนอข้อสัญญาในการตอบสนองจึงเป็นเรื่องที่ทำนายอย่างมากต่อพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ที่ไม่สามารถที่จะหลีกเลี่ยงความขัดแย้งภายในประเทศเกี่ยวข้องกับผลประโยชน์แห่งชาติ อย่างไรก็ตามความแตกต่างจากภาพที่สอง two level game ที่ยอมรับในเรื่องของผู้มีอำนาจในความกล้าหาญที่จะตัดสินใจในการให้ความสำคัญในระดับใดมากกว่ากัน หรือรัฐบาลจะพยายามรักษาสถิติทั้งระหว่างภายในประเทศและภายนอกประเทศ²⁵

1.6 วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาสาเหตุปัจจัยใดที่ทำให้โครงการรถไฟความเร็วสูงมีความล่าช้าในยุคสมัยของรัฐบาล พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา

1.7 ขอบเขตการวิจัย

สารนิพนธ์ฉบับนี้จะศึกษาสาเหตุปัจจัยความล่าช้าของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ในช่วงสมัยของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ซึ่งเมื่อพิจารณาจากแรงกดดัน 2 ระดับทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา จะต้องดำเนินการพิจารณาความสำคัญในระดับใดมากกว่ากัน ระหว่างการรักษาความชอบธรรมกับการรักษาความสัมพันธ์กับสาธารณรัฐประชาชนจีน จึงน่าสนใจที่จะศึกษา ท่าทีของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาก่อนและหลังการเลือกระหว่างปี ค.ศ.2014-2020 ในการดำเนินนโยบายผลักดันโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน

²³ สุรดา จันทะสุดอนกุล. "ขบวนการเคลื่อนไหวทางสังคมข้ามชาติ: ตัวแสดงที่มีผลกระทบต่อนโยบายต่างประเทศในปัจจุบัน." (2014): 177-78.

²⁴ Ibid.,430.

²⁵ Ibid.,460.

และความพยายามที่รักษาผลประโยชน์แห่งชาติจนถึงที่สุดของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ในการเจรจาหรือกับสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อยื้อให้โครงการรถไฟความเร็วสูงให้เกิดความล่าช้า

1.8 วิธีวิจัย

สารนิพนธ์ฉบับนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพที่ผู้วิจัยมุ่งศึกษาความสัมพันธ์ไทย-จีนผ่านโครงการรถไฟความเร็วสูงระหว่างปี ค.ศ. 2013-2020 ผู้วิจัยจะศึกษาด้วยการวิจัยเชิงเอกสารเป็นหลัก โดยค้นคว้าและวิเคราะห์ผ่านทางบทความและหนังสือทางวิชาการ บทความในวารสารและจุลสาร วิทยานิพนธ์ ข่าวและข้อมูลเอกสารจากกระทรวงต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม กรมการรถไฟแห่งประเทศไทย สภาพัฒนาความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงและองค์กรที่เกี่ยวข้องกับรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน

1.9 โครงสร้างในการนำเสนอ

บทที่ 1 กล่าวถึงที่มาและความสำคัญของปัญหา คำถามการวิจัย สมมติฐาน การวิจัย ทบทวนวรรณกรรม กรอบแนวคิด วัตถุประสงค์การวิจัย ขอบเขตการวิจัย

บทที่ 2 พัฒนาการของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน

บทที่ 3 พลวัตของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนในสมัยรัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2014-2021

บทที่ 4 การวิเคราะห์ปัจจัยใดที่ทำให้โครงการรถไฟความเร็วสูงเกิดความล่าช้า

บทที่ 5 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

บทที่ 2

พัฒนาการของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน

การศึกษาพลวัตของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ถูกริเริ่มโครงการในสมัยของรัฐบาลอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะส่งผลต่อให้รัฐบาลยิ่งลักษณ์ ชินวัตร และรัฐบาลพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา อย่างไรก็ตามโครงการรถไฟความเร็วสูงเป็นโครงการเมกะโปรเจกต์ของประเทศไทย ในการก่อสร้างระบบรถไฟความเร็วสูง มีเป้าหมายสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจและเชื่อมโยงตลาดการค้าระหว่างกลุ่มประเทศแถบลุ่มแม่น้ำโขง เนื่องจากประเทศไทยถือเป็นศูนย์กลางของอินโดจีน โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนนี้มีเป้าหมายในการก่อสร้าง 4 สาย ได้แก่ สายเหนือ สายตะวันออก สายตะวันออกเฉียงเหนือและสายใต้ ระบบรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทยเริ่มศึกษาตั้งแต่ปี ค.ศ. 1992 ในรัฐบาลนายชวน หลีกภัย ต่อมาในปี ค.ศ. 1994 มีการศึกษาโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ - สนามบินหนองงูเห่า - ระยอง และคณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติโครงการดังกล่าว เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม ค.ศ. 1994 กระทั่งเวลาผ่านไปจนถึงในปี ค.ศ. 2008 พรรคประชาธิปัตย์ ขณะนั้นกลับมาเป็นรัฐบาลของอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะจึงได้สานต่อโครงการรถไฟความเร็วสูง โดยมีการเปิดทางให้ต่างประเทศได้ศึกษาแนวเส้นทาง ทั้งนี้สองประเทศที่สนใจเข้ามาลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย คือ สาธารณรัฐประชาชนจีนและประเทศญี่ปุ่น โดยรัฐบาลญี่ปุ่นสนใจที่จะลงทุนในเส้นทาง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ และรัฐบาลจีนให้ความสนใจลงทุนเส้นทาง กรุงเทพฯ-หนองคาย ซึ่งในขณะนั้นสาธารณรัฐประชาชนจีนกำลังเจรจากับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เพื่อสร้างทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงเช่นกัน โดยคาดหวังว่าในอนาคตสามารถเชื่อมต่อรถไฟฟ้าความเร็วสูงจากฝั่งลาวเข้ากับเส้นทางกรุงเทพฯ-หนองคาย เนื่องจากประเทศจีนมีแผนวางเส้นทางรถไฟความเร็วสูงไปถึงสาธารณรัฐสิงคโปร์²⁶ นอกจากนี้โครงการความร่วมมือโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนเป็นความร่วมมือระหว่างรัฐบาล ในการที่จะผลักดันและการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงที่เชื่อมโยงภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เข้าด้วยกัน ในช่วงเส้นทางสายกรุงเทพฯ-หนองคาย มีความสำคัญในเชิงยุทธศาสตร์ เนื่องจากเป็นการเชื่อมโยงภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับประเทศจีนเข้าด้วยกัน ในยุคปัจจุบันสาธารณรัฐประชาชนจีนมีขนาดเศรษฐกิจขนาดใหญ่อันดับ 2 ของโลก และมีมูลค่าการค้าและลงทุนในประเทศไทยมีแนวโน้มที่สูงยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตามนโยบาย One Belt One Road ของประธานาธิบดี

²⁶ "กว่าจะเป็นรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย.", <https://www.easternhsr.com/utility/hsrthai>

สี่ จีนผิงที่สนับสนุนให้การช่วยเหลือในการสร้างประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้²⁷

โดยเนื้อหาในบทนี้จะแบ่งการนำเสนอออกเป็น 4 ส่วน ซึ่งในส่วนแรกจะกล่าวถึงในช่วงสมัยรัฐบาลของอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ ที่เป็นจุดเริ่มต้นของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ส่วนที่สองจะอธิบายในช่วงสมัยรัฐบาลยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ที่มีบทบาทและความสำคัญในการสานสัมพันธ์ระหว่างไทย-จีนผ่านความร่วมมือโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้นในการขยายเส้นทางและรัฐบาลพยายามกู้เงิน 2.2 ล้านบาทเพื่อนำมาพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ส่วนที่สามจะกล่าวถึงในช่วงสมัยของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ภายในหลังจากการรัฐประหารรัฐบาลของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาได้สานต่อโครงการรถไฟความเร็วสูงจากรัฐบาลของอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ และพยายามที่จะเจรจาทวิภาคีกับสาธารณรัฐประชาชนจีนในข้อสัญญาของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน และส่วนสุดท้ายจะอธิบายถึงผลกระทบทั้งในแง่บวกและแง่ลบของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน

2.1 ในช่วงสมัยรัฐบาลของอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ

ในปี ค.ศ.2010 ที่ประชุมร่วมรัฐสภาได้ลงมติเห็นชอบกรอบการเจรจาความร่วมมือด้านการพัฒนากิจการรถไฟระหว่างราชอาณาจักรไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน กรอบการเจรจาดังกล่าว มีสาระสำคัญในการสร้างความร่วมมือเพื่อพัฒนากิจการรถไฟระหว่างไทย-จีน 5 ด้าน คือ (เส้นทางกรุงเทพฯ-หนองคาย เส้นทางกรุงเทพฯ-ระยอง เส้นทางกรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์ เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ เส้นทางกรุงเทพฯ-อุบลราชธานี)²⁸ และในยุคสมัยของนายกรัฐมนตรี อภิสิทธิ์ เวชชาชีวะได้มีการริเริ่มโครงการก่อสร้างเส้นทางกรุงเทพ-หนองคาย เพื่อเชื่อมโยงกับคุนหมิงของประเทศจีนกับประเทศไทยเข้าด้วยกัน โดยได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนไทย-จีนเพื่อก่อสร้างและบริหารโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน²⁹ โดยนายอภิสิทธิ์ได้มอบหมายให้ นาย สุเทพ เทือกสุบรรณที่เป็นรองนายกรัฐมนตรีได้เดินทางไปเจรจากับประเทศจีน ทหารเรือในเรื่องความร่วมมือในการก่อสร้าง 3 เส้นทาง

²⁷ การรถไฟแห่งประเทศไทย. "โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน

ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา)." 1-4.

²⁸ "กว่าจะเป็นรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย.", <https://www.easternhsr.com/utility/hsrthai>

²⁹ "เปิดปริศนาคมนาคมยุคลุงตุ๋ ที่คนไทยต้องรู้." 2020, <https://today.line.me/th/v2/article/p1PoKp>.

หลักโครงการรถไฟความเร็วสูง ได้แก่ (กรุงเทพ-หนองคาย กรุงเทพ-ระยอง กรุงเทพ-ชายแดนใต้) อย่างไรก็ตาม การเจรจาระหว่างประเทศไทยกับจีนนั้นติดประเด็นปัญหาในเรื่องแหล่งเงินลงทุน จำนวนมหาศาลในการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง โดยประเทศไทยต้องการที่จะกู้เงินจากประเทศจีนมาลงทุนก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ทางประเทศจีนคิดอัตราดอกเบี้ยสูงขึ้น 4 เปอร์เซ็นต์จึงทำให้รัฐบาลไทยพยายามที่จะต่อรองกับรัฐบาลจีนในการลดอัตราดอกเบี้ยลง แต่ก็ไม่ประสบผลสำเร็จ กระทั่งมีการทำ Memorandum of Understanding (MOU) เอาไว้แต่ยังไม่ไดลงนามเนื่องจากมีการประกาศยุบสภาก่อน³⁰

2.2 ในช่วงสมัยรัฐบาลของยิ่งลักษณ์ ชินวัตร

ในช่วงเวลาของสมัยอดีตนายก ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร เกิดการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงสาย(กรุงเทพ- เชียงใหม่ กรุงเทพ-นครราชสีมา กรุงเทพ-หัวหิน) เพื่อจะเตรียมความพร้อมในการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยได้กำหนดไว้ในแผนการบริหารราชการแผ่นดิน ค.ศ.2012-2015 ตามความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 6 กันยายน ค.ศ. 2011 ซึ่งเป้าหมายในการศึกษาความเหมาะสมของโครงการรถไฟความเร็วสูงให้แล้วเสร็จภายในปี 2012 และจะเริ่มโครงการได้ภายในปี ค.ศ. 2013 และในปี ค.ศ. 2011 รัฐบาลไทยโดยการนำของพรรคเพื่อไทย ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ กับรัฐบาลจีน หนึ่งในนั้นคือโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ซึ่งรัฐบาลจีนมีความประสงค์ที่จะร่วมทุนกับรัฐบาลไทยในการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางนี้ โดยกำหนดให้รัฐบาลจีนเข้ามามีส่วนร่วมในการศึกษาความเหมาะสม ก่อสร้างและพัฒนาระบบรถไฟ โครงการรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน Standard Gauge (เส้นทางกรุงเทพฯ-แก่งคอย-นครราชสีมา-หนองคาย และเส้นทางแก่งคอย-มาบตาพุด) ระยะทางรวมประมาณ 867 กิโลเมตร เพื่อร่วมพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคอื่นๆของประเทศไทย เพื่อประโยชน์ในระยะยาวของประชาชน รวมถึงใช้ตำแหน่งที่ตั้งอันเป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมของไทยในภูมิภาค ในการเสริมสร้างการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานเส้นทางคมนาคมทางบกระหว่างประเทศจีนกับประเทศสมาชิกอาเซียนเข้าด้วยกัน³¹ อย่างไรก็ตามในสมัยของรัฐบาลยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ทางกระทรวงพาณิชย์ทำหนังสือถึงคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติจีน เพื่อขอให้เร่งรัดการดำเนินการตาม Memorandum of

³⁰ "7 เส้นทางรถไฟความเร็วสูงไทยก่อนลงเอยในอ้อมอกจีน." 2017, <https://themomentum.co/thai-chinese-high-speed-train/>.

³¹ THAILAND, STATE RAILWAY OF. "รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม บทที่ 1 โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)." 1-3, 2020

Understanding (MOU) ซื้อขายข้าว 1 ล้านตัน ระหว่างกรมการค้าต่างประเทศของไทยกับ COFCO ของประเทศจีน และได้ลงนาม Memorandum of Understanding ในการซื้อขายยางพารา 2 แสนตัน ระหว่างการยางแห่งประเทศไทย กับ SINOCHEM ของจีน ที่ลงนามไว้ตั้งแต่วันที่ 19 ธันวาคม ค.ศ. 2014 ภายใต้ข้อตกลงว่าด้วยความร่วมมือด้านการค้าสินค้าเกษตรระหว่างไทย-จีน ที่มีเป้าหมายในการสร้างความร่วมมือด้านการค้าควบคู่ไปกับการร่วมมือด้านรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน แต่ปรากฏว่าจนถึงในปัจจุบันความร่วมมือด้านสินค้าเกษตรยังไม่บรรลุผลเท่าที่ควรนัก³²เนื่องจากโครงการรถไฟความเร็วสูงเกิดความล่าช้าและไม่เป็นไปตามข้อตกลงกับรัฐบาลจีน

อย่างไรก็ตามในสมัยของรัฐบาลนาย ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ได้พัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบขนส่งและได้นำเสนอโดยคณะกรรมการร่วมภาคเอกชน 3 สถาบัน (กกร.) มีสาระสำคัญดังนี้ อาทิ ในการเร่งรัดการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพ-เชียงใหม่โดยผลการศึกษาแผนแม่บทเพื่อพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูงของกระทรวงคมนาคมในปี 2010 เสนอว่าโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพ-เชียงใหม่ มีระยะทาง 744 กิโลเมตร และเร่งรัดการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ภาคเหนือให้แล้วเสร็จทั้งระบบในปี ค.ศ. 2017 ได้กำหนดให้มีการพัฒนาโครงข่ายทางคู่ ให้แล้วเสร็จในปี ค.ศ. 2025 เพื่อรองรับความต้องการด้านขนส่งที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นในอนาคตและเป็นการผลักดันให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหันมาใช้บริการระบบรางมากยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการใช้พลังงานในภาพรวมและเป็นการการประหยัดต้นทุนการขนส่งสินค้าอีกทางหนึ่ง อย่างไรก็ตามมีการพิจารณาเพิ่มเส้นทาง เด่น-เชียงใหม่ เชียงของ ภายใต้แผนการพัฒนาโครงการพัฒนารถไฟทางคู่ของประเทศ เพื่อเตรียมและรองรับการขยายตัวของเส้นทาง Road 3 Asia ที่เกิดการเจรจาแน่นอน ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนการขนส่งและการเพิ่มทางเลือกในการเดินทางและการขนส่งรวมทั้งการพิจารณาอนุมัติงบประมาณให้เกิดการก่อสร้างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้ความเห็นที่ประชุมมีมติว่าในบันทึกความตกลงระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 22 ธันวาคม ค.ศ. 2011 เป็นการแสดงเจตนา ร่วมกันในการพัฒนาความเป็นหุ้นส่วนยุทธศาสตร์และกระชับความสัมพันธ์ในภาพรวมระหว่างไทยกับจีน ทั้งนี้โครงการรถไฟความเร็วสูงเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างมากและควรส่งเสริมโครงการรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางอื่นที่มีศักยภาพด้วย โดยควรออกแบบให้มีการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่นได้แก่ การเชื่อมโยงรถไฟความเร็วสูงกับ

³² "กระทรวงพาณิชย์เร่งจีนซื้อข้าว-ยางพาราตาม Mou สินค้าเกษตรไทย-จีน." 2020

การขนส่งทางน้ำ เพื่อช่วยลดระยะเวลาในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและลดการใช้พลังงาน ซึ่งก่อให้เกิดผลประโยชน์ต่อทางเศรษฐกิจและสังคม³³

ต่อมาในปี ค.ศ. 2012 ได้มีการประชุมคณะรัฐมนตรีสัญจรครั้งที่ 1 ในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ วันที่ 14-15 มกราคม ค.ศ. 2012 คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติงบประมาณส่วนหนึ่งให้สร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ และในการประชุมคณะรัฐมนตรีสัญจรครั้งที่ 2 ในพื้นที่จังหวัดอุดรธานี วันที่ 22 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2012 ได้อนุมัติให้ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย ในปี ค.ศ. 2013 รัฐบาลไทยได้ยกร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินจำนวน 2 ล้านล้านบาท สำหรับใช้พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ซึ่งโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออก กรุงเทพฯ-ระยอง เชื่อมต่อสามท่าอากาศยานหลักได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง สุวรรณภูมิ และ อยู่ตะเภา เป็นหนึ่งในโครงการที่ถูกบรรจุอยู่ในเนื้อหาของร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว โดยมีแนวทางที่รัฐบาลไทยจะเป็นเจ้าของระบบรางและให้สัมปทานการดำเนินงานแก่เอกชน วางแผนให้สามารถประกวดราคาได้ภายในไตรมาส 1 ในปี ค.ศ. 2012 ซึ่งร่างพระราชบัญญัติได้ผ่านการพิจารณาของรัฐสภาในเดือนพฤศจิกายน

อย่างไรก็ตามสถานการณ์ทางการเมืองในเวลาต่อมา มีการยื่นเรื่องต่อศาลรัฐธรรมนูญให้พิจารณาว่าการออกร่างพระราชบัญญัตินี้ มิได้เห็นชอบด้วยกฎหมาย และมีการชุมนุมทางการเมืองส่งผลให้รัฐบาลขณะนั้นประกาศยุบสภาทำให้โครงการล่าช้าออกไปอย่างไม่มีกำหนด ในปี ค.ศ. 2014 ศาลรัฐธรรมนูญได้มีมติว่าร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พระราชบัญญัตินี้มิได้เห็นชอบด้วยกฎหมายตามรัฐธรรมนูญของประเทศไทย³⁴ ทั้งนี้โครงการรถไฟความเร็วสูงมีการขยายความร่วมมือกับประเทศจีนในเส้นทาง (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-หนองคาย กรุงเทพฯ-หัวหิน สุวรรณภูมิ-ระยอง) ในช่วงสมัยของรัฐบาลยิ่งลักษณ์ต้องการให้ลดต้นทุนค่าใช้จ่ายระบบขนส่งให้ถูกลงและรวดเร็วขึ้น รวมถึงกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ลดความเหลื่อมล้ำและลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากขึ้นเพื่อลดปัญหาสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตามในช่วงสมัยของรัฐบาลยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ได้เสนอผ่านรัฐสภาจนได้รับความเห็นชอบในการกู้ยืมเงิน 2 ล้านล้านบาทเพื่อนำมาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบรางรถไฟ

³³ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีทำเนียบรัฐบาล. "ผลการประชุมร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ครั้งที่1/2555." 2011.

³⁴ "กว่าจะเป็นรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย.", <https://www.easternhsr.com/utility/hsrthai>

ความเร็วสูงของประเทศไทย แต่ศาลรัฐธรรมนูญมีมติชี้ขาดว่า การร่างพระราชบัญญัติ ดังกล่าวไม่มี ความชอบธรรมจึงถือเป็นโมฆะ จึงทำให้โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนได้หยุดชะงักลง³⁵

2.3 ในช่วงสมัยของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา

ภายหลังจากทำรัฐประหารในปี ค.ศ.2014 เป็นจุดเปลี่ยนสำคัญที่ส่งผลต่อความร่วมมือ โครงการรถไฟความเร็วสูงนำโดยพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ได้ยึดอำนาจของรัฐบาลยิ่งลักษณ์ ชินวัตร และได้ดำเนินยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทยในปี ค.ศ. 2015-2022 โดยมีแผนปฏิบัติการลงทุนด้านคมนาคมขนส่ง ค.ศ. 2016 โดยมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืนและขยายความร่วมมือกับประเทศจีนในโครงการรถไฟความเร็วสูงมี 3 เส้นทางหลัก (กรุงเทพ-หัวหิน กรุงเทพ-ระยอง กรุงเทพ-โคราช) แม้ว่าการใช้กฎหมายมาตรา 44 จะทำให้รัฐบาลพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาสามารถผลักดันและเร่งการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงอย่างถูกต้องตามกฎหมาย แม้ว่าจะขัดกับกฎหมายรัฐธรรมนูญ³⁶ อย่างไรก็ตามการใช้กฎหมายมาตรา 44 เป็นการทำให้การตรวจสอบทำได้ยากยิ่งขึ้นในทางปฏิบัติเพราะเนื่องจากในคำสั่งมาตรา 44 นี้ได้ยกเว้นกฎหมายในหลายฉบับที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ การฮั้วประมูลและการทุจริต นอกจากนี้ยังพบว่าเนื้อหาในกฎหมายมีความคลุมเครือและเปิดช่องให้เกิดปัญหามากมายตามมา³⁷

ในช่วงเริ่มต้นของการเจรจา ฝ่ายจีนได้เสนอเงินกู้เชิงพาณิชย์ให้แก่ฝ่ายไทยเพื่อใช้ในการลงทุนโครงการ แต่ฝ่ายไทยเกรงว่าการกู้เงินสกุลหยวนมีความเสี่ยงเพราะการเคลื่อนไหวของค่าเงิน ซึ่งอาจก่อให้เกิดภาวะขาดดุลในอนาคต ฝ่ายไทยจึงเสนอให้จีนเข้าร่วมลงทุนกับไทย แต่ฝ่ายไทยค่อนข้างกลับไปกลับมาในเรื่องสัดส่วนที่จะขอให้จีนร่วมลงทุน โดยเริ่มตั้งแต่รูปแบบขอให้จีนร่วมลงทุน 49% ในสมัยรัฐบาลพรรคประชาธิปัตย์ จนมาในสมัยรัฐบาลคณะรักษาความสงบแห่งชาติได้เปลี่ยนเป็นขอให้รัฐบาลจีนลงทุน (ในสัดส่วน 40% เดือนมีนาคม ค.ศ. 2015 ต่อมาเจรจาขอเพิ่มสัดส่วนเป็น 50% กันยายน ค.ศ. 2015 และเจรจาขอให้จีนเพิ่มเป็น 70% มกราคม ค.ศ. 2016 ซึ่งจีนได้ปฏิเสธ เพราะเห็นว่าสัดส่วนสูงเกินไป จนกระทั่งเมื่อเดือนมีนาคม ค.ศ. 2016 พลเอกประยุทธ์ ประกาศว่าไทยจะลงทุนเองทั้งหมด 100%) โดยจะเริ่มสร้างเส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ซึ่งเป็น

³⁵ "เทียบรถไฟความเร็วสูง รัฐบาล คสช. -ยิ่งลักษณ์ เรื่องนี้ถึง 'ศาล รธน.'." 2017, <https://www.voicetv.co.th/read/500296>.

³⁶ "เทียบรถไฟความเร็วสูง รัฐบาล คสช. -ยิ่งลักษณ์ เรื่องนี้ถึง 'ศาล รธน.'." 2017, <https://www.voicetv.co.th/read/500296>.

³⁷ "เวทีเสวนาจุฬาลงกรณ์ฯ ชี้ "รถไฟไทยจีน" ขาดแผนงาน ส่อเจ๊งกับเจ๊ง," <https://www.posttoday.com/economy/news/499513>

เฟสแรกก่อน แทนที่จะสร้างต่อไปถึงหนองคาย ซึ่งเป็นแผนโครงการที่สมบูรณ์ และจะสามารถเชื่อมไปถึงสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ในอนาคต³⁸

อย่างไรก็ตามจะเห็นได้ว่ารัฐบาลจีนและรัฐบาลญี่ปุ่นได้ยื่นข้อเสนอขอพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย แต่ในขณะนั้นรัฐบาลต้องการลดค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเช่นกัน การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงเสนอให้รัฐบาลดำเนินการก่อสร้างระบบรถไฟความเร็วสูงโดยใช้โครงสร้างเดิมของรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เนื่องจากโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน ใช้รางรถไฟรูปแบบเดียวกันกับระบบรถไฟความเร็วสูง คือรางขนาดมาตรฐานความกว้าง 1.435 เมตร หรือ Standard Gauge ดังนั้นหากรัฐบาลต้องการดำเนินโครงการ คือใช้วิธีก่อสร้างเส้นทางเพิ่มและดำเนินการเปลี่ยนระบบอาณัติสัญญาณในระบบเดิมให้เป็นระบบกลางของรถไฟความเร็วสูง สิ่งซึ่งขบวนรถใหม่จะสามารถเปิดใช้งานต่อได้ทันทีเพราะโครงสร้างโดยรวมถูกออกแบบให้รองรับต่อการปรับแบบเป็นรถไฟความเร็วสูงไว้ตั้งแต่ต้นแล้ว ต่อมารัฐบาลได้อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างด้วยวิธีการสรรหาเอกชนเข้ามาร่วมลงทุนในโครงการและรับผลประโยชน์กับความเสี่ยงในการดำเนินการทั้งหมด หรือ Public Private Partner โดยได้ก่อสร้างเป็นส่วนต่อขยายจากรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเดิมทั้งเส้นทางใต้ดินและยกระดับจากปลายทางด้านทิศตะวันตกสถานีพญาไทให้ก่อสร้างเส้นทางไปยังศูนย์คมนาคมบางซื่อและท่าอากาศยานดอนเมืองและจากทางด้านทิศตะวันออกสถานีลาดกระบังให้ก่อสร้างเส้นทางไปยังเขตจังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรีและไปจนถึงท่าอากาศยานอู่ตะเภา³⁹

นอกจากนี้ข้อริเริ่ม หนึ่งในแถบหนึ่งเส้นทาง คือ นโยบายของสาธารณรัฐประชาชนจีนที่มุ่งเน้นความเชื่อมโยงจากเอเชีย แอฟริกาและยุโรปซึ่งเป็นการกระชับความสัมพันธ์กับประเทศตามแนวทางเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมที่เชื่อมโยงภูมิภาคและอำนวยความสะดวกในการค้าการลงทุน ในขณะที่ประเทศไทยดำเนินยุทธศาสตร์ Thailand 4.0 ซึ่งเน้นการบูรณาการทางเศรษฐกิจและการพัฒนาในทุกรูปแบบ โดยใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม องค์ความรู้และความคิดสร้างสรรค์ในการพัฒนาประเทศเพื่อลดความไม่เท่าเทียมทางเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งประเทศไทยคาดหวังว่าจะช่วยบูรณาการทางเศรษฐกิจกับกรอบอนุภูมิภาค Cambodia, Lao, Myanmar, Vietnam, Thailand (CLMVT) ผ่านการเชื่อมโยงทางโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎระเบียบเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและการเงินด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคล รวมถึงการเชื่อมโยงภูมิภาคในระดับอาเซียนและระดับโลก อย่างไรก็ตามประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ของอาเซียนเป็นจุดตัดระเบียบเศรษฐกิจที่สำคัญ อาทิ Eastern Economic Corridor, North South Economic Corridor, South Economic Corridor

³⁸ "รถไฟไทย-จีน จะคุ้มไม่คุ้ม ดูตรงไหน?", <https://thaipublica.org/2017/06/arm-tungnirun8/>.

³⁹ "กว่าจะเป็นรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย.", <https://www.easternhsr.com/utility/hsrthai>

รวมทั้งประธานาธิบดีสี จิ้นผิงมีนโยบาย Belt and Road Initiative ที่จะยกระดับประเทศเป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาคโดยการใช้การเป็น Thailand 4.0 จึงสอดรับยุทธศาสตร์ความเชื่อมโยง One Belt One Road ของสาธารณรัฐประชาชนจีน⁴⁰และโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนตอบสนองต่อยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative ของสาธารณรัฐประชาชนจีนและThailand 4.0 ของประเทศไทย

ในสถานะปัจจุบันสร้างช่วงกลางดง-ปางอโศก 3.5 กิโลเมตร เสร็จแล้วเป็นงานถมคันดิน โดยมีกรมทางหลวงเป็นผู้ก่อสร้างใช้เวลา 2 ปี 6 เดือน ซึ่งมีความล่าช้าเนื่องจากผลประโยชน์ไม่ลงตัวกัน ขณะนี้อยู่ระหว่างสัญญา 2-1 ช่วงสีคิ้ว-กุดจิกมีระยะทาง 11 กิโลเมตร มีบริษัท ซีวิลเอนจิเนียริง จำกัดเป็นผู้ก่อสร้างยังมีความล่าช้าในจากดำเนินการเสร็จเพียงครึ่งหนึ่ง และติดการส่งมอบพื้นที่รื้อย้ายระบบอาณัติสัญญาณรถไฟปัจจุบันจึงทำให้ขยายระยะเวลาของสัญญาให้อีก 217 วัน จนถึงวันที่ 26 พฤษภาคม ค.ศ. 2021 สำหรับ 5 สัญญาโครงการรถไฟความเร็วสูง วงเงิน 40,275.33 ล้านบาท ได้ลงนามในวันที่ 26 พฤศจิกายน ค.ศ. 2020 โดยจะเริ่มดำเนินการให้ออกหนังสือเริ่มงาน 4 สัญญา จะใช้เวลา 3 ปี เป็นงานก่อสร้างตั้งแต่บ้านภาชี-โคราช และวันที่ 26 ม.ค. 2021 ให้เริ่มงานสัญญาที่ 3-4 ช่วงลำตะคอง-สีคิ้วละช่วงกุดจิก-โคกกรวด ระยะทาง 37.45 กิโลเมตร ด้วยงบประมาณ 9,848 ล้านบาท โดยมี บริษัทกรุงธนเอ็นยีเนียร์ มาก่อสร้าง อย่างไรก็ตามในสัญญา 4-7 ช่วงสระบุรี-แก่งคอย ระยะทาง 12.99 กิโลเมตร ใช้งบประมาณก่อสร้าง 8,560 ล้านบาท โดยบริษัทซีวิลเอนจิเนียริง ในส่วนของสัญญาที่3-2 อุโมงค์หมวกเหล็กและลำตอง ระยะทาง 12.23 กิโลเมตร บริษัท เนาวรัตน์ พัฒนาการ จำกัด (มหาชน) ด้วยงบประมาณก่อสร้าง 4,279 ล้านบาท ทั้งนี้จะไม่มีขยายระยะเวลา สัญญาก่อสร้างแล้วและผู้รับเหมาไทยจะต้องเร่งดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา 3ปี และไม่สามารถล่าช้าได้อีกเพราะเนื่องจากรัฐบาลจีนพยายามกดดันประเทศไทยให้ดำเนินโครงการแล้วเสร็จโดยเร็ว⁴¹

⁴⁰ พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ให้สัมภาษณ์สื่อมวลชนจีน 6 สำนักข่าวประจำประเทศไทย." 2017, <http://www.chinaembassy.or.th/th/sgxw/t1491315.htm>.

⁴¹ เทียบไทม์ไลน์ 2 ไฮสปีด รถไฟไทย-จีนสร้างพันหลอ "Cp" เปิดหน้าดิน ต.ค.",

<https://www.hsr3airports.or.th/hot->

[news/%E0%B9%80%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B8%A2%E0%B8%9A%E0%B9%84%E0%B8%97%E0%B8%A1%E0%B9%8C%E0%B9%84%E0%B8%A5%E0%B8%99%E0%B9%8C-2-%E0%B9%84%E0%B8%AE%E0%B8%AA%E0%B8%9B%E0%B8%B5%E0%B8%94-%E0%B8%A3%E0%B8%96/](https://www.hsr3airports.or.th/hot-news/%E0%B9%80%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B8%A2%E0%B8%9A%E0%B9%84%E0%B8%97%E0%B8%A1%E0%B9%8C%E0%B9%84%E0%B8%A5%E0%B8%99%E0%B9%8C-2-%E0%B9%84%E0%B8%AE%E0%B8%AA%E0%B8%9B%E0%B8%B5%E0%B8%94-%E0%B8%A3%E0%B8%96/).

2.4 ผลกระทบทั้งในแง่บวกและแง่ลบของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน

ในแง่ดีของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน มี 5 ประการได้แก่

1) การเพิ่มศักยภาพและทางเลือกของเส้นทางโลจิสติกส์ การขนส่งสินค้าและผู้คนจากกรุงเทพ-คุนหมิง จะใช้ระยะเวลาที่สั้นลงประมาณ 10-12 ชั่วโมง จึงเป็นทางเลือกที่สำคัญเมื่อเปรียบเทียบกับทางเลือกที่ต้องใช้ระยะเวลาขนส่งที่ยาวนาน

2) การขนส่งระบบรางสามารถประหยัดต้นทุนค่าขนส่งให้ถูกลงกว่าการขนส่งทางบกโดยรถ และทำให้เกิดลงทุนในพื้นที่ตะวันออกเฉียงเหนือมากยิ่งขึ้น

3) การเพิ่มการลงทุนจากประเทศจีนโดยตรง เนื่องจากประเทศจีนเป็นคู่ค้าคนสำคัญของประเทศไทย จีนกำลังมีการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วส่งผลให้จีนมีบทบาทในการลงทุนในต่างประเทศมากขึ้น

4) การส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ ทำให้การเดินทางของนักท่องเที่ยวสะดวกยิ่งขึ้นและมีทางเลือกมากยิ่งขึ้น

5) เป็นการกระจายความเจริญไปยังเมืองต่างๆ รวมถึงเป็นการกระจายรายได้ ทำให้เกิดเมืองใหม่ ชุมชนใหม่และส่งผลให้เกิดการจ้างงานมากยิ่งขึ้น ผู้บริโภคมีทางเลือกมากยิ่งขึ้นและได้สินค้าราคาถูกลง⁴²

ในแง่ลบโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน อาทิ ปัญหาความล่าช้าและการเจรจาข้อสัญญา โครงสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย-จีนที่มีการเจรจาไม่ลงรอยกันในเรื่องของผลประโยชน์ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลจีน และค่าเสียโอกาสที่จะได้รับจากการเจรจาข้อตกลงกับสาธารณรัฐประชาชนจีน แต่ประโยชน์ของโครงการรถไฟความเร็วสูงมีข้อจำกัดข้อตกลงระหว่างทั้งสองฝ่ายยังคงเป็นประเด็นอยู่มากมาย⁴³ ตัวอย่างเช่น ข้อกฎหมาย ระบบราชการที่มีความล่าช้า ความคุ้มค่าในการลงทุน ต้นทุนที่สูงและระยะทางสั้น อัตราค่าโดยสารที่มีราคาสูง ประเด็นปัญหาการเวนคืนที่ดิน การถูกประเทศจีนเอาเปรียบที่ดิน 2 ข้างทางรถไฟความเร็วสูง ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างที่มีมูลค่ามหาศาล และประเทศไทยกู้ยืมเงินจากประเทศจีนที่อัตราดอกเบี้ยที่สูงเห็นได้ว่าหลายประเทศในอาเซียนได้กู้ยืมเงินจากประเทศจีนเพื่อนำเงินที่กู้มาก่อสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย⁴⁴

⁴² ไสรัตน์, ดร.ธนิต. "เส้นทางรถไฟไทย-ลาว-จีนความท้าทายของโอกาสและผลกระทบในการเข้าถึงการเป็นห่วงโซ่อุปทานจีน." 7.

⁴³ "Will Thailand's Chinese High-Speed Railway Be Worth It?", <https://tdri.or.th/en/2019/03/will-thailands-chinese-high-speed-railway-be-worth-it/>.

⁴⁴ HOLSLAG, JONATHAN. "China's Roads to Influence." (2021): 652.

รวมทั้งโครงการรถไฟความเร็วสูงมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อหนี้สาธารณะของประเทศไทยที่เพิ่มขึ้น⁴⁵

สรุป

รัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาภายหลังจากรัฐประหารพยายามสานต่อโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนที่ถูกรื้อเริ่มมาตั้งแต่ สมัยรัฐบาลของอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะและอดีตนายกรัฐมนตรี ชินวัตร และเห็นได้ว่ารัฐบาลของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาพยายามที่รักษาความสัมพันธ์อันดีกับประเทศจีนโดยผ่านตัวโครงการรถไฟความเร็วสูง แต่ในขณะเดียวกันก็ต้องสร้างความชอบธรรมในการบริหารงานภายในประเทศ ดังนั้นการเจรจาข้อตกลงรถไฟความเร็วสูงจึงมีนัยสำคัญต่อประเทศไทยอย่างมากในความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ การค้าการลงทุนระหว่างประเทศไทยกับประเทศจีนและผลประโยชน์แห่งชาติไทย การที่ประเทศไทยเข้าเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ของประเทศจีนซึ่งทำให้ประเทศไทยได้รับผลประโยชน์ค่อนข้างสูงจากโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน อย่างไรก็ตามเหตุการณ์ที่น่าจะเกิดขึ้นได้ก็เกิด คือการที่รัฐบาลจีนไม่ได้เชิญพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาไปเข้าประชุม Belt and Road Initiative Summit ที่ประเทศจีนในเดือน พฤษภาคม ค.ศ. 2017 ซึ่งมีนัยสำคัญว่ารัฐบาลจีนไม่ได้ให้ความสำคัญกับรัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชามากนักเนื่องจากประเด็นการเจรจาต่อรองของโครงการรถไฟความเร็วสูงที่ไม่ลงรอยกันในเรื่องของผลประโยชน์และการที่ประเทศไทยพยายามที่จะถ่วงดุลอำนาจกับสาธารณรัฐประชาชนจีนโดยการทำให้โครงการรถไฟความเร็วสูงเกิดความล่าช้า รัฐบาลของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาพยายามที่จะรักษาความชอบธรรมภายในประเทศไทยและผลประโยชน์แห่งชาติ ในขณะเดียวกันก็ต้องการรักษาความสัมพันธ์อันดีกับประเทศจีนให้คงไว้⁴⁶ถึงกระนั้นพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชามีข้อท้าทายและอุปสรรคมากมายในการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนภายใต้แรงกดดันจากรัฐบาลจีนและเสียงวิพากษ์วิจารณ์ของคนภายในประเทศ

⁴⁵ "คุ้มหรือไม่กับการเดินหน้าโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนต่อไป?", <https://tdri.or.th/2019/03/thailand-chinese-high-speed-railway/>.

⁴⁶ Lauridsen, Laurids S. "Drivers of China's Regional Infrastructure Diplomacy: The Case of the Sino-Thai Railway Project." (2019): 380-400.

บทที่ 3

พลวัตของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนในสมัยรัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2014-2021

บทนี้จะอภิปรายถึงพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ตั้งแต่ช่วงที่รัฐประหารในปี ค.ศ. 2014 ที่เป็นเผด็จการอำนาจนิยมจนถึงในช่วงหลังการเลือกตั้งในปี ค.ศ. 2019 ว่าส่งผลต่อพลวัตของการเปลี่ยนโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนหรือไม่ อย่างไรก็ตามจะเห็นได้ว่าพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาพยายามที่เจรจาหรือกับรัฐบาลจีนในเรื่องการปรับสัญญาการลงทุนจากลงทุนร่วมกับรัฐบาลจีน เปลี่ยนเป็นประเทศไทยจะลงทุนเองทั้งหมดและรัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาพยายามที่จะต่อรองเจรจาขอให้ทางรัฐบาลปรับลดอัตราดอกเบี้ยให้ถูกลง ซึ่งอัตราดอกเบี้ยมีความสำคัญอย่างมากในการตัดสินใจที่ลงทุนก่อสร้างโครงการเมกะโปรเจกต์ของประเทศไทยที่จะต้องให้เงินลงทุนจำนวนมากมหาศาลและมีความเสี่ยงในการไม่คุ้มทุนในการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ในช่วงนั้นพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาได้คำวิพากษ์วิจารณ์จากประชาชนเนื่องจากพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นรัฐบาลที่มาจากการรัฐประหาร แม้ว่าภายหลังจะมีการเลือกตั้งเกิดขึ้นที่เป็นระบอบประชาธิปไตยที่ไม่สมบูรณ์แบบเนื่องจากมี สมาชิกวุฒิสภา 250 คนที่อำนาจในการลงมติเลือกนายกรัฐมนตรี ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่กำหนดอนาคตของประเทศไทย จึงส่งผลทำให้พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชากลับมาเป็นนายกรัฐมนตรีต่อได้หลังจากการเลือกตั้งในปี ค.ศ.2019⁴⁷

นอกจากนี้รัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา พยายามใช้กฎหมายมาตรา 44 ในการผลักดันโครงการรถไฟความเร็วสูงและลดข้อท้าทาย รวมถึงอุปสรรคในการดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน อีกจุดเปลี่ยนที่สำคัญที่เกิดขึ้นในปี ค.ศ. 2017 คือ การที่รัฐบาลจีนไม่ได้เชิญพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาเข้าร่วมการประชุม Belt and Road Initiative Summit ณ สาธารณรัฐประชาชนจีน และทางกระทรวงต่างประเทศของไทยได้กล่าวว่า สาเหตุที่ไม่เชิญพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาเข้าร่วมการประชุมในครั้งนี้เพราะรัฐบาลจีนได้มีการเชิญพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาเข้าร่วมการประชุมอื่นที่มีความสำคัญอย่าง Brazil, Russia, India ,China, South Africa (BRICS) Summit ไปแล้ว ซึ่งจะเห็นได้ว่าการที่พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีของประเทศไทยซึ่งเป็นหนึ่งในสองประเทศรวมทั้งสิงคโปร์ที่ไม่ได้เข้าร่วม Belt and Road Initiative Summit นั้น ส่งผลให้ประเทศไทยอับอายเป็นอย่างมาก และมีความเกี่ยวโยงกับโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนที่มีความล่าช้า⁴⁸ ในช่วงนั้นรัฐบาลจีนพยายามแสดงออกเชิงสัญลักษณ์ถึงท่าทีที่ไม่

⁴⁷ "รวมข้อมูล 250 ส.ว. แต่งตั้ง : กลไกหลักสืบทอดอำนาจจากยุค คสช.", 2019, <https://ilaw.or.th/node/5366>.

⁴⁸ Busbarat, Pongphisoot. "China's "Shame Offensive": The Omission of Thailand's Prime Minister from the Belt and Road Initiative Summit 2017."

พอใจกับรัฐบาลไทย จึงทำให้รัฐบาลของพล เอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้รับแรงกดดันจากสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยยื่นข้อเสนอให้ประเทศไทยปรับเปลี่ยนข้อกำหนดที่ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน เพื่อให้เดินหน้าต่อไปได้ โดยได้มีการเจรจาหารือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลจีน ในด้านโครงการรถไฟความเร็วสูงทั้งหมด 29 ครั้ง แต่กลับไม่มีความคืบหน้าในการดำเนินงาน โครงการรถไฟความเร็วสูงก็ยังคงมีความล่าช้าเนื่องจากพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา พยายามที่จะยืดเวลาของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน เพื่อแสดงให้เห็นว่ารัฐบาลมีท่าทีที่เข้มแข็งและไม่ได้ยอมรัฐบาลจีนในทุกเรื่อง โดยเฉพาะประเด็นเรื่องที่ดิน 2 ข้างทางรถไฟ และเพื่อไม่ให้รัฐบาลจีนเข้ามาครอบงำและครอบครองกรรมสิทธิ์ของประเทศไทย รัฐบาลของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา พยายามเจรจาจนถึงที่สุด เพื่อรักษาผลประโยชน์แห่งชาติและรักษาความชอบธรรมภายในประเทศ

เนื้อหาในบทนี้จะแบ่งการนำเสนอออกเป็น 3 ส่วน โดยส่วนแรกจะพิจารณาช่วงต้นในยุคสมัยรัฐบาลของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ส่วนที่สองจะอธิบายช่วงริเริ่มผลักดันโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนให้รวดเร็วยิ่งขึ้นในปี ค.ศ. 2017-2020 และในส่วนสุดท้ายจะวิเคราะห์ช่วงในยุคปัจจุบันของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ระหว่างปี ค.ศ.2020-2021 ถึงความคืบหน้าของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน

3.1 ช่วงต้นในยุคสมัยรัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ในระหว่างปี ค.ศ.2014-2016

ก่อนที่จะกล่าวถึงช่วงต้นในยุคสมัยของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชานั้น ในระดับระหว่างประเทศ ประเทศไทยยังคงต้องพึ่งพาอาศัยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยเฉพาะในมิติเศรษฐกิจและการส่งออกสินค้าเกษตรไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน เพราะฉะนั้นการที่ประเทศไทยเข้าเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative จะได้รับผลประโยชน์ต่อประเทศไทยเป็นอย่างมาก ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยและเป็นการรองรับการเติบโตของเศรษฐกิจของประเทศไทย อย่างไรก็ตามในภาพรวมรัฐบาลจีนได้พยายามที่จะกดดันรัฐบาลไทยให้สานต่อโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ตั้งแต่รัฐบาลอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ และสมัยรัฐบาลของยิ่งลักษณ์ ชินวัตร จนถึงรัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ในช่วงรัฐประหารในปี ค.ศ. 2014 รัฐบาลจีนได้ให้การสนับสนุนรัฐบาลของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาที่มาจากพรรคทหาร ซึ่งในช่วงนั้นประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีนมีความสัมพันธ์อันดีในมิติเศรษฐกิจและการเมืองกับสาธารณรัฐประชาชนจีน จึงทำให้คนส่วนมากก็คาดหวังในรัฐบาลของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ที่เป็นระบบเผด็จการอำนาจนิยมว่าจะสามารถทำให้โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนดำเนินไปได้อย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น แต่กลับไม่เป็นเช่นนั้น โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนกลับมีความล่าช้า แต่ยังคงได้รับแรงกดดันจากสาธารณรัฐประชาชนจีนให้สานต่อและผลักดันโครงการรถไฟความเร็วสูงให้เดินหน้าต่อไป

อย่างไรก็ตามประเทศไทยกับประเทศจีนมีความสัมพันธ์ที่ดีและใกล้ชิดกันมาตลอดทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี ทั้งสองประเทศมีความร่วมมือที่แน่นแฟ้นมากยิ่งขึ้น มีการแลกเปลี่ยนการเยือนในทุกระดับ และมีความร่วมมือทั้งในด้านนโยบายและที่เป็นรูปธรรม ประเทศไทยและจีนก็เปิดกว้างเป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ที่จริงใจต่อกันแนวคิด "หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง" สะท้อนความปรารถนาของจีนที่จะแสดงบทบาทนำในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจของโลกเข้าด้วยกัน และทำให้เกิดการไหลเวียนของสินค้า เงินทุน เทคโนโลยีและการแลกเปลี่ยนบุคลากรที่เข้มข้นยิ่งขึ้น ซึ่งถือเป็นการกระจายความรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจอีกทางหนึ่ง ประเทศไทยจึงสนับสนุนบทบาทของจีนภายใต้แนวคิดนี้มาโดยตลอด อีกทั้งยังเป็นการเชื่อมโยงที่เป็นหัวใจสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจในปัจจุบัน ประเทศไทยตระหนักดีและให้ความสำคัญอย่างมากทั้งการเชื่อมโยงในประเทศและในภูมิภาค โครงการรถไฟไทย – จีน คือ ตัวอย่างที่เป็นรูปธรรม โดยรถไฟสายนี้ไม่เพียงแต่จะเชื่อมการคมนาคมภายในประเทศไทยเท่านั้น แต่จะมีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงภูมิภาคระหว่างจีนกับไทย เป็นประโยชน์ในการพัฒนาทั้งทางเศรษฐกิจ ความร่วมมือในด้านต่าง ๆ และการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน⁴⁹ นอกจากนี้หลังจากสาธารณรัฐประชาชนจีนก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงเสร็จ สาธารณรัฐประชาชนจีนจะเป็นศูนย์กลางการขนส่งของเอเชียกับยุโรปและแอฟริกาจะทำให้กลายเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจของโลก ซึ่งผลประโยชน์ที่ได้รับจากการที่ประเทศไทยเข้าร่วมยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative ของสาธารณรัฐประชาชนจีนค่อนข้างสูง และถ้ารัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงให้ล่าช้า ประเทศไทยก็เสียผลประโยชน์จากการขนถ่ายสินค้าไปยังเวียงจันทน์และคุนหมิง สาธารณรัฐประชาชนจีน อย่างไรก็ตามความล่าช้ายังเป็นอุปสรรคในการขนส่งสินค้าเนื่องจากจะต้องเปลี่ยนขบวนรถไฟที่เวียงจันทน์มายังประเทศไทยและสุดท้ายประเทศไทยอาจจะตกขบวนเนื่องจากผู้นำไม่มีความชัดเจนและไม่กล้าที่ตัดสินใจให้เด็ดขาดเนื่องจากกลัวเสียงวิพากษ์วิจารณ์จากภายในประเทศ และรัฐบาลพยายามรักษาความชอบธรรมของตนเอง⁵⁰

ตั้งแต่การกลับเข้ามามีบทบาททางตรงของกองทัพไทย ผ่านการรัฐประหารของคณะรัฐประหารของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ เมื่อปลายเดือนพฤษภาคม ค.ศ.2014 เป็นความเปลี่ยนแปลงการเมืองที่มีได้เพียงเบนเข็มของภายในและกระทบต่อสังคมวงกว้าง หากยังทำให้เกิดเงื่อนไขและความท้าทายใหม่ต่อการกำหนดนโยบายต่างประเทศ⁵¹และรัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์

⁴⁹ "พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ให้สัมภาษณ์สื่อมวลชนจีน 6 สำนักข่าวประจำประเทศไทย." 2017, <http://www.chinaembassy.or.th/th/sgxw/t1491315.htm>.

⁵⁰ . 2021. <https://www.youtube.com/watch?v=0gsXcADAgJs>.

⁵¹ Hongpha Subboonrueng , Poowin Bunyavejchewin. "Thailand 4.0 in World Politics: The 5s Foreign Affairs Strategy ". (2019).

จันทร์โอชา เริ่มประกาศประกาศใช้รัฐธรรมนูญฉบับชั่วคราวในปี ค.ศ. 2014 และ คณะรักษาความสงบแห่งชาติได้ออกคำสั่งภายใต้มาตรา 44 ให้สถาปนิกและวิศวกรของประเทศจีนเข้ามาดำเนินการออกแบบและก่อสร้างได้โดยไม่ต้องสอบใบอนุญาตจากสภาวิศวกร โดยรัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ ให้เหตุผลว่าเนื่องจากโครงการรถไฟความเร็วสูงเป็นโครงการที่จะช่วยประหยัดเวลาการเดินทางของประชาชนและช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทย ถึงกระนั้นที่ผ่านมาโครงการรถไฟความเร็วสูงเกิดความล่าช้าจนต้องมีการเลื่อนการก่อสร้างเป็นระยะๆ ซึ่งพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาจึงจำเป็นต้องออกคำสั่งมาตรา 44 เพื่อผลักดันให้โครงการรถไฟความเร็วสูงเดินทางต่อไป⁵²

แม้ในระหว่างเดือนธันวาคม ค.ศ.2014 ถึงพฤษภาคม ค.ศ.2016 ประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีนได้มีการเจรจาถึง 9 ครั้ง เกี่ยวกับข้อสัญญาโครงการรถไฟความเร็วสูง แต่ประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีนไม่สามารถหาข้อตกลงจากการเจรจาในโครงการรถไฟความเร็วสูงได้ จนในที่สุดรัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ ก็ละทิ้งโครงการของรถไฟความเร็วปานกลางเปลี่ยนมาเป็นโครงการรถไฟความเร็วสูง เนื่องจากโครงการรถไฟไม่ได้รับการสนับสนุนในช่วงแรกเกี่ยวกับแบบแผนโครงการรถไฟความเร็วสูงและข้อจำกัดของกฎหมายในการจัดซื้อวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้างที่จะใช้ของประเทศไทยเองทั้งหมดและผู้รับเหมาในการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงที่เป็นคนไทย⁵³และรัฐบาลจีนพยายามกดดันให้เร่งการผลักดันโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนให้ดำเนินโครงการต่อไป แม้ว่าจะมีประเด็นข้อแย้งในเรื่องข้อสัญญาที่ไม่ลงรอยในเรื่องของผลประโยชน์ รัฐบาลไทยกลัวว่ารัฐบาลจีนจะเข้ามามีอิทธิพลในประเทศไทยมากเกินไปและกลัวว่าสินค้าจีนจะเข้าตีตลาดในประเทศไทยจากการเปิดพรมแดนแต่อย่างไรสินค้าจีนก็เข้ามาไม่ทางใดทางหนึ่ง

3.1.1 การเจรจาโครงการรถไฟความเร็วสูงระหว่างไทย-จีน ในปี ค.ศ.2014

ในวันที่ 19 ธันวาคม ปีค.ศ. 2014 รัฐบาลไทยได้ลงนาม Memorandum of Understanding (MOU) กับสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้ข้อตกลงว่าด้วยความร่วมมือด้านการค้าสินค้าเกษตรระหว่างไทย-จีน ที่มีเป้าหมายในการสร้างความร่วมมือด้านการค้าควบคู่ไปกับการร่วมมือด้านรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน แต่ปรากฏว่าจนถึงปัจจุบันความร่วมมือด้านสินค้าเกษตรยังไม่บรรลุผลเท่าที่ควร เพราะผลประโยชน์ที่ไม่ลงรอยกับโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน⁵⁴ และรัฐบาลไทยตกลงให้รัฐบาลจีนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการตาม “กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้าน

⁵² "รถไฟความเร็วสูงหมายเลข44 ", 2017, https://waymagazine.org/hispeedtrain_44/.

⁵³ Aiyara, Trin. "The Long and Winding Railway: Domestic Politics and the Realization of China-Initiated High-Speed Railway Projects in Thailand." (2019): 340-43.

⁵⁴ "กระทรวงพาณิชย์เร่งจีนซื้อข้าว-ยางพาราตาม Mou สินค้าเกษตรไทย-จีน." 2020

<https://kmc.exim.go.th/detail/economy-news/20200628202953>.

การคมนาคมขนส่งของไทย ระหว่างในปี ค.ศ. 2015-2022” โดยเฉพาะโครงการรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน (Standard Gauge) เส้นทางหนองคาย-โคราช-แก่งคอย-ท่าเรือมาตาพุด โดยมีระยะทางประมาณ 734 กิโลเมตร และเส้นทางแก่งคอย-กรุงเทพฯ ระยะทางประมาณ 133 กิโลเมตร ซึ่งเป็นโครงการรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐานโครงการแรกของไทย โดยทั้งสองฝ่ายจะใช้ความร่วมมือในรูปแบบรัฐบาลต่อรัฐบาลในการดำเนินโครงการความร่วมมือโครงการรถไฟความเร็วสูง โดยการประชุมหารือทวิภาคีระหว่างนายกรัฐมนตรีไทยกับนายกรัฐมนตรีจีน เมื่อวันที่ 23 มีนาคม ค.ศ. 2016 ได้ข้อยุติในหลักการว่า รัฐบาลไทยจะเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างเองทั้งหมด โดยจ้างรัฐบาลจีนเป็นผู้ก่อสร้างโดยไม่มีการให้สัมปทานหรือร่วมทุนใดกับสาธารณรัฐประชาชนจีน รวมทั้งเปลี่ยนแปลงรูปแบบการดำเนินงานจากรถไฟความเร็วปานกลางเป็นรถไฟความเร็วสูงที่ 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยฝ่ายจีนได้ดำเนินการปรับปรุงการออกแบบใหม่ ซึ่งต่อมาทั้งสองฝ่ายได้ลงนาม ภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย ค.ศ. 2015-2022⁵⁵

นอกจากนี้จะเห็นได้ว่าทิศทางการพัฒนาประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 ในปี ค.ศ. 2012-2016 ได้กำหนดยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทยดังนี้ ยุทธศาสตร์ในการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืนโดยมีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ ได้แก่

- 1) การผลักดันการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำและมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ
- 2) ปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ โดยผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ที่มีความเป็นมืออาชีพ พัฒนาระบบและบริหารเครือข่ายธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทาน ปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง สนับสนุนการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมเพื่อพัฒนาโลจิสติกส์ และยกระดับประสิทธิภาพของกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้า และการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน เช่น (พัฒนาระบบ National Single Window ศูนย์กระจายสินค้า และด้านการค้าชายแดน)
- 3) พัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟ โดยปรับปรุงทางรถไฟและจุดตัดระหว่างโครงข่ายรถไฟและโครงข่ายถนน เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการ ก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสาย

⁵⁵ "ความเป็นมาของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน

https://complain.mot.go.th/gis_group/pao/about.html.

หลัก และจัดการจักรและล้อเลื่อน รวมทั้งปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณให้มีความทันสมัย เพื่อรองรับการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า พัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงสู่เมืองต่างๆ ในภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้าน

- 4) ปรับปรุงพัฒนาโครงข่ายขนส่งมวลชนที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีความทันสมัย ครอบคลุมพื้นที่บริการ และสอดคล้องกับการขยายตัวของเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดินและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกที่จะสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถส่วนบุคคลเป็นระบบขนส่งสาธารณะอย่างเป็นรูปธรรม
- 5) การสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค เพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม มุ่งเพิ่มศักยภาพในการใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบด้านที่ตั้งของประเทศในเชิงยุทธศาสตร์ ซึ่งเป็นจุดเชื่อมโยงที่สำคัญในภูมิภาคอาเซียนและเอเชียแปซิฟิก โดยมีแนวทางในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโครงสร้างของประเทศ โดยมีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ คือ พัฒนาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล รวมทั้งพัฒนาด้านบุคลากรชายแดน ศูนย์เศรษฐกิจชายแดน และการอำนวยความสะดวกผ่านแดนที่รวดเร็ว⁵⁶

อย่างไรก็ตามการเจรจาหรือระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีนในเรื่องของตกลงความร่วมมือด้านโครงการรถไฟความเร็วสูงมีอยู่ 29 ครั้ง การเจรจาแต่ละครั้งมีความสำคัญอย่างต่อเนื่องต่อผลประโยชน์แห่งชาติ โดยพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาพยายามรักษาความชอบธรรมภายในประเทศโดยการยืดเวลาโครงการรถไฟความเร็วสูงให้ดำเนินการก่อสร้างล่าช้าเพื่อรักษาผลประโยชน์แห่งชาติจนถึงที่สุดและไม่ให้ถูกสาธารณรัฐประชาชนจีนเอาเปรียบได้และไม่ยอมให้รัฐบาลจีนครอบงำกรรมสิทธิ์ที่ดิน 2 ข้างทางรถไฟของประเทศไทย เพื่อแสดงถึงว่ารัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาไม่ยอมรัฐบาลจีนในทุกเรื่อง อีกทั้งรัฐบาลไทยพยายามที่ถ่วงดุลอำนาจกับสาธารณรัฐประชาชนจีนไม่ให้เข้ามามีอิทธิพลในประเทศไทยมากเกินไป

3.1.2 การเจรจาโครงการรถไฟความเร็วสูงระหว่างไทย-จีน ในปี ค.ศ.2015

ในระดับระหว่างประเทศรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา พยายามที่จะรักษาความสัมพันธ์รัฐบาลจีนผ่านโครงการรถไฟความเร็วสูง ภายใต้แรงกดดันจากรัฐบาลจีนให้ขับเคลื่อนโครงการรถไฟความเร็วสูงซึ่งในการประชุม 29 ครั้งในเรื่องการเจรจาข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีนในแต่ละครั้งมีรายละเอียดสาระสำคัญของประชุมหารือในครั้งนั้น ซึ่งผู้วิจัยจะยกตัวอย่างบางการเจรจาระหว่างไทย-จีนที่สำคัญต่อผลประโยชน์แห่งชาติและการ

⁵⁶ ทิศทางการพัฒนาประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 พ.ศ. 2555 – 2559." 2014, https://www.mot.go.th/mot_strategy/index.php.

เปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับความคืบหน้าของข้อสัญญาของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ซึ่งจะเห็นได้ว่าการเจรจาครั้งแรกในความร่วมมือโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนครั้งที่ 1 ในวันที่ 21 มกราคม ค.ศ.2015 นำโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พลเอก ประจิน จั่นตอง ได้ทำหน้าที่หัวหน้าคณะผู้แทนประเทศไทย พร้อมด้วย นาย อาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมและ นาย ดอน ปรมัตถ์วินัย รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงต่างประเทศและผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือรถไฟระหว่างไทย-จีน ฝ่ายจีนนำโดยนาย หู จู่ฉาย รองผู้อำนวยการคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติจีน โดยผลการประชุม คือ สองประเทศได้เห็นชอบร่วมกันในการส่งเสริมความร่วมมือด้านรถไฟความเร็วสูงและจะดำเนินการงานโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางหนองคาย-โคราช แก่งคอย-ท่าเรือมาบตาพุดและเส้นทางแก่งคอย-กรุงเทพฯให้เป็นรูปธรรมเพื่อให้ดำเนินงานเป็นตามแผนงาน และการพัฒนางานให้เป็นอย่างมีประสิทธิภาพจึงแบ่งโครงการก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูงออกเป็น 4 ช่วง ได้แก่ (1. กรุงเทพฯ-แก่งคอย 2.แก่งคอย-มาบตาพุด 3.แก่งคอย-นครราชสีมา 4. นครราชสีมา-หนองคาย) รวมทั้งองค์กรรถไฟแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ส่งแผนการถ่ายทอดเทคโนโลยีและการพัฒนาโครงการรถไฟและบุคลากรให้แก่ฝ่ายไทย⁵⁷

การเจรจาหรือความร่วมมือด้านรถไฟความเร็วสูงระหว่างไทย-จีนครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 11-12 กุมภาพันธ์ ค.ศ.2015 ณ กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีสาระสำคัญคือ สาธารณรัฐประชาชนจีนจะส่งผู้เชี่ยวชาญมาประเทศไทยเพื่อดำเนินการศึกษาและสำรวจ รวมถึงการออกแบบรถไฟความเร็วสูง โดยให้ผู้เชี่ยวชาญทั้งสองฝ่ายศึกษาร่วมกันและจัดตั้งกลุ่มรวมการค้าองค์กรรถไฟจีน China Railway Corporation และมีวิสาหกิจต่างๆเข้าร่วม อาทิ การก่อสร้างชิ้นส่วน วัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง เครื่องจักร ระบบควบคุมการเดินรถ และฝ่ายจีนได้เสนอรูปแบบความร่วมมือของโครงการรถไฟความเร็วสูงให้ฝ่ายไทยพิจารณาเป็น 2 รูปแบบ คือ Engineering, Procurement & Construction (EPC) และ Public Private Partnership (PPP) โดยการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐกับเอกชน การหารือของฝ่ายไทยได้แสดงเจตนาให้ฝ่ายจีนทราบว่ารูปแบบการลงทุนที่ประเทศไทยเลือก Engineering, Procurement & Construction วิศวกรในการจัดซื้อและก่อสร้าง รูปแบบการร่วมลงทุน การจัดแหล่งเงินทุน) อย่างไรก็ตามรัฐบาลไทยจะนำรูปแบบการลงทุนและแนวทางในการพิจารณาแหล่งทุนของโครงการรถไฟความเร็วสูง ข้อกำหนดและเงื่อนไขต่างๆที่ได้เสนอขอคิดเห็นจากรัฐบาลไทยก่อนที่จะยืนยันกับรัฐบาลจีน และทั้งสองฝ่ายได้ตกลงหารือร่วมกันดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ในเรื่องโครงสร้างพื้นฐานตลอดเส้นทางโดยฝ่ายไทยจะเป็นคนรับผิดชอบ ในส่วน

⁵⁷ "ผลการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 21-22 มกราคม ๒๕๕๘ ณ กระทรวงคมนาคม กรุงเทพฯ." 2015.

อุโมงค์และไหล่เขาฝ่ายจีนจะเป็นผู้ดูแลและดำเนินการเนื่องจากฝ่ายจีน มีความเชี่ยวชาญในระบบราง และระบบควบคุมมากกว่าประเทศไทย อีกทั้งฝ่ายจีนเป็นหลักในการเดินรถในการพัฒนาร่วมกันทั้งในเรื่องสถานีรถไฟ ศูนย์รับ-ส่งสินค้าและศูนย์ซ่อมบำรุง โดยในช่วงแรกของการเดินรถฝ่ายจีนจะเป็นผู้รับผิดชอบเป็นหลัก เพราะฝ่ายไทยยังไม่มีประสบการณ์ในการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง โดยระยะเวลาเริ่มต้นและดำเนินโครงการแล้วเสร็จ จะเริ่มโครงการตั้งแต่เดือนตุลาคม ค.ศ. 2015 โดยก่อสร้างเส้นทางรถไฟกรุงเทพ-แก่งคอย, แก่งคอย-นครราชสีมาและนครราชสีมา-หนองคาย โดยดำเนินโครงการให้แล้วเสร็จภายใน 3 ปี แต่ในปัจจุบันเกินระยะที่กำหนดไว้เนื่องจากเกิดประเด็นปัญหามากมายที่ทำให้โครงการรถไฟความเร็วสูงล่าช้าในเรื่องเทคนิคทางราง รวมถึง ระบบควบคุมระบบไฟฟ้า การเดินทางรถและการบำรุงรักษา เป็นต้น⁵⁸

การเจรจาหรือความร่วมมือด้านรถไฟความเร็วสูงระหว่างไทย-จีนครั้งที่ 3 นำโดยรัฐบาลไทย กับรัฐจีนได้ทำการลงนามในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงการสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงการพัฒนาในด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย ค.ศ. 2015-2022 เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม ค.ศ. 2015 โดยการแบ่งเป็นช่วงการดำเนินการ ดังนี้ (ช่วงแรก กรุงเทพฯ-แก่งคอย ช่วงที่ 2 แก่งคอย-มาบตาพุด ช่วงที่ 3 แก่งคอย-นครราชสีมา ช่วงที่ 4 นครราชสีมา-หนองคาย) ทั้งนี้รูปแบบความร่วมมือเป็นแบบ Engineering, procurement and construction (EPC) และประเทศจีนจะรับผิดชอบการศึกษาสำรวจและออกแบบ ประเทศไทยจะรับผิดชอบการเวนคืนและการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ขอบเขตการรับผิดชอบและงานโยธา ประเทศไทยจะรับผิดชอบการเวนคืนและการศึกษาถึงประเด็นสิ่งแวดล้อม ขอบเขตการรับผิดชอบ และส่วนประเทศจีนจะรับผิดชอบงานระบบ อย่างไรก็ตามประเทศไทยใช้แหล่งเงินทุนมาจากหลายแห่งงบประมาณภายในและเงินกู้ภายในประเทศ ทั้งนี้ทางประเทศจีนยินดีที่ถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีแก่บุคลากรของประเทศไทยและประเทศไทยจะได้รับผลประโยชน์อื่นๆ อาทิ (การส่งเสริมและกระชับความสัมพันธ์ไทย-จีน การพัฒนาการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน ส่งเสริมการเชื่อมโยงระบบขนส่งทางรถไฟระหว่างภูมิภาค เปิดโอกาสในสร้างงานให้แก่แรงงานไทย)⁵⁹

58 "ผลการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 11-12 กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ ณ กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน." (2015).

59 "ผลการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 10-12 มีนาคม ๒๕๕๘ ณ กรุงเทพฯ และจังหวัดหนองคาย." 2015.

การเจรจาหรือความร่วมมือด้านรถไฟความเร็วสูงระหว่างไทย-จีนครั้งที่ 6 โดยสรุปจากการเจรจาตลอด 5 ครั้งที่ผ่านมาทั้งสองฝ่ายได้หารือในการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงขนาดรางมาตรฐาน มีประเด็นสำคัญดังนี้

1) การศึกษาความเหมาะสม สำรวจ ออกแบบและก่อสร้างรถไฟทางคู่ ขนาดรางมาตรฐาน แบ่งพื้นที่เป็น 4 ช่วง เพื่อความสะดวกและรวดเร็วในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง (ช่วงที่ 1 กรุงเทพฯ-แก่งคอย ช่วงที่ 2 แก่งคอย-มาบตาพุด ช่วงที่ 3 แก่งคอย-นครราชสีมา ช่วงที่ 4 นครราชสีมา-หนองคาย)

2) รูปแบบความร่วมมือทั้งสองฝ่ายเห็นชอบร่วมกันดำเนินโครงการแบบ Engineering Procurement and Construction (EPC) ซึ่งเป็นการดำเนินงานด้านวิศวกรรม การจัดซื้อจัดจ้าง และการก่อสร้างภายใต้กรอบความร่วมมือโครงการรถไฟความเร็วสูง สำหรับการก่อสร้าง ฝ่ายไทยจะรับผิดชอบงานโยธาและระบบรถไฟเป็นหลัก ฝ่ายจีนจะรับผิดชอบในส่วนที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง อาทิ การขุดเจาะอุโมงค์ การก่อสร้างช่วงที่เป็นสะพานและเนินเขา

3) รูปแบบการลงทุนและแหล่งเงินทุนจะระดมทุนหลายรูปแบบแผ่นดินเงินกู้ภายในประเทศ เงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรนหรือเงินกู้เชิงพาณิชย์จากธนาคารเพื่อการนำเข้าและส่งออกของสาธารณรัฐประชาชนจีน

4) การถ่ายทอดเทคโนโลยีและการฝึกอบรมบุคลากร ทางฝ่ายจีนพร้อมถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านเทคนิคทางราง ระบบควบคุม ระบบไฟฟ้า การเดินรถ การบำรุงรักษา ควบคุมคู่กับการฝึกอบรม⁶⁰

ในช่วงปี ค.ศ.2015 มีความคืบหน้าของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ที่เห็นได้ชัดเจนยิ่งขึ้น คือการเจรจาหรือความร่วมมือด้านรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ครั้งที่ 8 โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้ คือ การกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงการสร้างฐานทางรถไฟ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงการพื้นฐานการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย ค.ศ.2015-2022 และเร่งรัดการดำเนินการตามกระบวนการภายในของแต่ละฝ่ายเพื่อให้สามารถลงนามกรอบความร่วมมือได้ภายใน 2 สัปดาห์และมีพิธีวางศิลาฤกษ์เพื่อริเริ่มการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงและทั้งสองฝ่ายจะกำหนดการเบื้องต้นของการก่อสร้างโครงการรถไฟริเริ่มในเดือนพฤษภาคม ค.ศ. 2016 ภายหลังจากดำเนินการรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบรายละเอียดของโครงการรถไฟ

⁶⁰ ความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน", 2015,

https://complain.mot.go.th/gis_group/pao/doc/6thMeeting.pdf.

ความเร็วสูง เห็นได้ว่าในปี ค.ศ. 2015 เป็นช่วงในการเจรจาของตกลงร่วมกันในการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ซึ่งระบุถึงขอบเขตงานของแต่ละฝ่าย แผนงานในการก่อสร้างในช่วงแรกมีการเจรจาระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีนในการเจรจาและหารือร่วมกันต่อไป⁶¹

3.1.3 การเจรจาโครงการรถไฟความเร็วสูงระหว่างไทย-จีน ในปี ค.ศ.2016

การเจรจาหารือความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างประเทศไทย-จีน ครั้งที่ 9 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2015 ณ กรุงเทพฯ โดยมีนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและนายหวัง เสี่ยวเทา รองผู้อำนวยการคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปจีน ได้หารือร่วมกันดังนี้ การเตรียมงานสำหรับพิธีเริ่มต้นโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน. ความคืบหน้าการจัดทำรายงานศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ และการลงนามกรอบความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลจีนว่าด้วยการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย ค.ศ. 2015-2020 เพื่อใช้เป็นแนวทางการดำเนินงานต่อไป ⁶² ในการเจรจาหารือเกี่ยวกับความร่วมมือด้านรถไฟความเร็วสูงระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน จัดขึ้นเมื่อวันที่ 29 มกราคม ค.ศ. 2016 ณ กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน นำโดยนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและนายหวัง เสี่ยวเทา รองผู้อำนวยการ คณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติจีน เป็นประธานร่วมการประชุมโดยทั้งสองฝ่ายเห็นชอบที่จะเน้นการทำการศึกษาดำเนินโครงการ เพื่อปรับลดมูลค่าโครงการและลดภาระทางการเงิน โดยแบ่งออกเป็นระยะ อาทิ ระยะที่ 1 เส้นทางกรุงเทพ-แก่งคอยทางคู่และนครราชสีมา-หนองคาย จะเริ่มก่อสร้างในเดือนพฤษภาคม 2016 ระยะที่ 2 เส้นทางได้แก่ (แก่งคอย-มาบตาพุดทางคู่และนครราชสีมา-หนองคาย) จะเริ่มก่อสร้างในลำดับถัดไป ทั้งสองฝ่ายได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับมูลค่าโครงการ ซึ่งยังคงมีความแตกต่างในเรื่องราคา โดยจะหารือในครั้งต่อไป เพื่อให้ได้ข้อยุติและทั้งสองฝ่ายเห็นชอบให้มีการหารือเกี่ยวกับการประเมินในด้านเศรษฐกิจ การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งและข้อเสนอทางเทคนิค มูลค่าโครงการ ทั้งสองฝ่ายได้เห็นชอบร่วมกันในประเด็นที่สำคัญเกี่ยวกับการจัดตั้งบริษัทร่วมทุน Special-purpose Vehicles (SPV) เพื่อลงทุนในระบบรถไฟ และการบริหารจัดการเดินรถและซ่อมบำรุง อย่างไรก็ตามการลงทุนก่อสร้างบางส่วนรวมถึงแหล่งจ่ายกำลังไฟฟ้าและการจ่ายกำลังไฟฟ้า ระบบสื่อสารโทรคมนาคมและระบบอาณัติสัญญาณ ฝ่ายจีนพิจารณาข้อเสนอไทยในการให้ฝ่ายจีนถือหุ้นร้อยละ 60 ใน Special-purpose Vehicles (SPV) และ

61 "การประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ ๘." 2015, https://complain.mot.go.th/gis_group/pao/doc/8thMeeting.pdf.

62 "การประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ ๙." 2016,

ฝ่ายไทยถือหุ้นเพียง 40 ซึ่งทั้งสองฝ่ายได้หารือร่วมกัน เกี่ยวกับสกุลเงินต่างๆที่จะกู้เงินจากธนาคาร เพื่อการนำเข้าและส่งออกแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ทั้งสองฝ่ายจะศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้เงินกู้สกุลเงินหยวนที่จะหารือร่วมกันต่อไป⁶³

ในวันที่ 23 มีนาคม ค.ศ. 2016 พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้หารือพบกับนายหลี่ เค่อเฉียง นายกรัฐมนตรีสาธารณรัฐประชาชนจีน ณ มณฑลไห่หนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีสาระสำคัญเกี่ยวกับประเด็นความร่วมมือด้านรถไฟความเร็วสูง ร่วมกับฝ่ายจีนต่อไป โดยจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างในเส้นทางกรุงเทพ-นครราชสีมา ระยะทางประมาณ 250 กิโลเมตร เป็นอันดับแรก เนื่องจากเส้นทางช่วงดังกล่าวมีความพร้อมมากที่สุด ในขณะที่จะดำเนินการขยายต่อในเส้นทาง (นครราชสีมา-หนองคาย และแก่งคอย-มาบตาพุด) เมื่อมีความพร้อมเป็นทางรถไฟความเร็วสูงแบบคู่ ขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร เป็นสายแรกของประเทศไทย ในเส้นทางกรุงเทพ-นครราชสีมา รถไฟความเร็วสูงสุด 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทั้งนี้ประเทศไทยขอให้รัฐบาลจีนพิจารณาปรับลดราคาค่าก่อสร้างลง ให้ใกล้เคียงกับราคาที่ประมาณราคาไว้ ในส่วนค่าก่อสร้างของฝ่ายไทย โดยคำนึงถึงการใช้วัสดุอุปกรณ์และการออกแบบที่จำเป็น ลดต้นทุนให้ถูกลง และในเงินลงทุนประเทศไทยจะลงทุนเองทั้งหมด โดยแหล่งเงินลงทุนของประเทศไทย พิจารณากู้เงินจากประเทศจีนในอัตราที่ถูกโดยมีเงื่อนไขเงินกู้และอัตราดอกเบี้ยที่ดีที่สุด เมื่อเทียบกับประเทศอื่นให้กู้ยืมมีการต่อรองเจรจาในเรื่องของอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ในการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง⁶⁴ เพื่อแสดงความชอบธรรมในระดับภายในประเทศของรัฐบาล พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาในการพยายามที่จะเจรจาท่องรองกับรัฐบาลจีนไม่ให้สาธารณรัฐประชาชนจีนมาเอาเปรียบประเทศไทยได้และเพื่อรักษาผลประโยชน์แห่งชาติจนถึงที่สุด

นอกจากนี้จะเห็นได้ว่าริเริ่มโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนเริ่มที่จะเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น การปรับข้อสัญญาในเรื่องอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบร่วมกัน มีแผนโครงการที่ชัดเจนขึ้น ดูจากในการเจรจาท่องรองความร่วมมือด้านรถไฟความเร็วสูงระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีนครั้งที่ 11 โดยมีสาระสำคัญ คือ แผนงานก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ซึ่งทั้งสองฝ่ายเห็นชอบให้แบ่งการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง (ช่วงกรุงเทพ-โคราช เป็นระยะ โดยเริ่มก่อสร้างระยะแรกเป็น 3.5 กิโลเมตร จากกลางดง-ปางอโศก) และเริ่มในเดือนสิงหาคม ค.ศ. 2016

⁶³ "การประชุมหารือเกี่ยวกับความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน." 2016, https://complain.mot.go.th/gis_group/pao/doc/29JanMeeting.pdf.

⁶⁴ "ความเป็นมาของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน."

https://complain.mot.go.th/gis_group/pao/about.html.

ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบประมาณการมูลค่าโครงการเบื้องต้นที่เห็นชอบร่วมกันโดยที่ประชุมหารือระดับคณะทำงานระหว่างรถไฟแห่งประเทศไทยกับบริษัท ไชน่าเรลเวย์อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัดและเงินลงทุนของโครงการฝ่ายไทยแจ้งธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าของสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าสกุลเงินกู้จะต้องสอดคล้องกับสกุลเงินที่ใช้ในสัญญา โดยทั้งสองฝ่ายได้พิจารณาแหล่งเงินทุนในสกุลเงินหยวน เห็นพ้องร่วมกันว่า อัตราดอกเบี้ย เงินกู้สกุลเงินหยวนจะต้องต่ำกว่าอัตราตลาด ในอายุเงินกู้เดียวกัน โดยธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าของสาธารณรัฐประชาชนจีนจะส่งหลักเกณฑ์และเงื่อนไขเงินกู้เบื้องต้นในสกุลเงินหยวนหรือดอลลาร์สหรัฐ และร่างสัญญาเงินกู้ที่ได้ปรับปรุงแก้ไขแล้วให้ฝ่ายไทยเพื่อหารือในโอกาสต่อไป⁶⁵

รัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา แสดงท่าทีที่จะเร่งผลักดันการดำเนินงานโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนและลดข้อกฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงานของโครงการรถไฟความเร็วสูง อีกทั้งรัฐบาลพยายามที่หาความสมดุลระหว่างผลประโยชน์ร่วมกันกับรัฐบาลจีนจากโครงการรถไฟความเร็วสูงและความชอบธรรมภายในประเทศ ซึ่งตัวอย่างที่เห็นได้จากคณะผู้แทนประเทศไทยนำโดยรัฐมนตรีกระทรวงกลาโหมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เข้าร่วมคณะกรรมการเพื่อความร่วมมือนานาชาติระหว่างไทยจีนครั้งที่ 13 ระหว่างวันที่ 23-24 สิงหาคม ค.ศ.2016 ณ กรุงปักกิ่งสาธารณรัฐประชาชนจีนผลการประชุมสำเร็จไปได้ด้วยดีโดยยึดหลักความร่วมมือระหว่างรัฐต่อรัฐและฝ่ายไทยจะเป็นผู้ลงทุนเริ่มการก่อสร้างกรุงเทพ-นครราชสีมาก่อนผลการหารือร่วมกันเป็นดังนี้ ได้แก่

1) ทั้งสองฝ่ายได้ลงนามกรอบความร่วมมือระหว่างรัฐแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยการกระชับความร่วมมือในพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งของประเทศไทยในปี ค.ศ. 2015-2022 ซึ่งได้ใช้กรอบความร่วมมือฉบับที่ลงนามในวันที่ 3 ธันวาคม ค.ศ. 2015

2) ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบร่วมกันเกี่ยวกับการประเมินมูลค่าของโครงการและเจรจาต่อไปเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายออกแบบรายละเอียดและการฝึกอบรมวิศวกรไทย

3) ฝ่ายจีนได้ส่งมอบเอกสารฝึกอบรมบุคลากรการก่อสร้างและการเดินรถจำนวน 2 ฉบับ ได้แก่การฝึกอบรมทักษะวิชาชีพและการฝึกอบรมการใช้อุปกรณ์ โดยฝ่ายจีนจะแจ้งรายละเอียดเพิ่มเติมเพื่อหารือในครั้งต่อไป

⁶⁵ "ผลการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ 11." 2016.

4) ฝ่ายไทยแสดงความพร้อมในการเร่งการดำเนินการกระบวนการภายในเพื่อให้สามารถริเริ่มโครงการได้ตามกรอบเวลาที่ระบุในกรอบความร่วมมือ

5) ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบที่จะแบ่งสัญญา 2 เป็นสัญญาย่อยทั้งสองฝ่ายจะผลักดันการร่างและการเจรจาสัญญาอย่างต่อเนื่อง

6) ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบร่วมกันว่าคณะกรรมการการพัฒนาและการปฏิรูปแห่งชาติของจีนจะเป็นผู้ออกหนังสือมอบอำนาจในนามรัฐบาลจีนให้หน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่จะเป็นคู่สัญญารายเดียวกันภายใต้สัญญาที่ 2 กับรัฐวิสาหกิจไทยในสัญญาย่อย

7) ฝ่ายไทยได้แจ้งเบื้องต้นเกี่ยวกับการออกแบบโครงการระยะแรกของโครงการรถไฟฟ้าชวงที่ 1 และช่วงที่ 3 โดยเร็วที่สุดทั้งสองฝ่ายทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิดปรับปรุงรายละเอียดทั้งนี้การประชุมได้มอบหมายคณะทำงานด้านเทคนิคตรวจสอบค่าใช้จ่ายที่จะแตกต่างระหว่างการออกแบบที่เผื่อและไม่เผื่อไว้สำหรับการขนส่งสินค้า

8) ทั้งสองฝ่ายได้หารือร่วมกันเกี่ยวกับร่างสัญญาเงินกู้ภายหลังจากคณะรัฐมนตรีอนุมัติการดำเนินโครงการแล้ว ทั้งสองฝ่ายจะหารือรายละเอียดของร่างสัญญาเงินกู้ต่อไป⁶⁶

อย่างไรก็ตามในระดับระหว่างรัฐบาลจีนพยายามกดดันรัฐบาล พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ในเริ่มการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงโดยรัฐบาลพยายามมีการแบ่งข้อสัญญาในการก่อสร้างให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้นเพื่อจะสามารถดำเนินโครงการให้เสร็จทันตามกำหนดการ เห็นได้จากการเจรจาความร่วมมือด้านรถไฟความเร็วสูงระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ 16 โดยนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐกล่าวว่า การประชุมครั้งนี้เป็นการติดตามความก้าวหน้าการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพ-นครราชสีมา โดยมีสาระสำคัญคือ โครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพ-นครราชสีมา ซึ่งได้แบ่งช่วงการก่อสร้างออกเป็น 4 ช่วงได้แก่ (ช่วงที่ 1 ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร ระหว่างสถานีกลางดง-ปางอโศก ช่วงที่ 2 ระยะทางประมาณ 11 กิโลเมตร ช่วงที่ 3 ระยะทางประมาณ 110 กิโลเมตร และช่วงที่ 4 ระยะทางประมาณ 110 กิโลเมตร) โดยได้แบ่งออกเป็น 3 สัญญา คือ สัญญาจ้างออกแบบรายละเอียดการก่อสร้าง สัญญาจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างและสัญญาจ้างเกี่ยวกับตัวรถไฟ โดยขณะนี้ฝ่ายจีนได้ส่งแบบรายละเอียดการก่อสร้างของช่วงที่ 1 ให้ฝ่ายไทยเรียบร้อยแล้ว ฝ่ายไทยได้ตรวจสอบแบบรายละเอียดแล้วเสร็จประมาณ 90 เปอร์เซ็นต์ ช่วงที่ 2 อยู่ระหว่างการออกแบบ

⁶⁶ "ผลการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ 13." 2016, https://complain.mot.go.th/gis_group/pao/doc/13thMeeting.pdf.

ช่วงที่3 ช่วงที่4 ฝ่ายจีนจะออกแบบ ฝ่ายไทยและฝ่ายจีนจะลงนามในบันทึกความร่วมมือ Ministerial Operation Center (MOC) เพื่อเน้นย้ำการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงจากกรุงเทพ-หนองคาย ให้สามารถเชื่อมต่อไปถึงสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเป็นการประชุมคณะกรรมการร่วม เศรษฐกิจและการค้า ในวันที่ 9 มกราคม ค.ศ. 2017 ณ สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมี นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนคณะกรรมการร่วมเศรษฐกิจและการค้าฝ่ายไทย การเงินและการลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพ-นครราชสีมา ขณะนี้อยู่ระหว่างจัดการส่งให้สำนักงานคณะรัฐมนตรีในขณะที่รายงานผลการศึกษผลกระทบสิ่งแวดล้อม Environmental Impact Assessment อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม คชก. ⁶⁷ ในช่วงที่สองปี ค.ศ. 2016 จะเห็นได้ว่าประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีนมีข้อตกลงที่ชัดเจนยิ่งในแผนงานการก่อสร้างและการปรับเปลี่ยนของสัญญาอาทิ ประเทศไทยจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเองทั้งหมด รวมถึงมีการติดตามความคืบหน้าของโครงการรถไฟความเร็วสูงมากยิ่งขึ้น

3.2 ช่วงริเริ่มผลักดันโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนให้เร็วขึ้น ค.ศ. 2017-2020

จุดเปลี่ยนที่สำคัญในปี ค.ศ.2017 การที่ประธานาธิบดีสี จิ้นผิงไม่ได้เชิญพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาไปเข้าร่วมประชุมหารือ Belt and Road Initiative ที่ ณ กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีนนั้นสำคัญว่ารัฐบาลจีนปรับลดความสัมพันธ์กับประเทศไทยลงและหันไปให้ความสำคัญกับประเทศเพื่อนบ้านแทนประเทศไทยเนื่องจากรัฐบาลไทยมีท่าทีที่ไม่แน่นอนและไม่มีความชัดเจนในกำหนดการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนให้แล้วเสร็จทันตามกำหนดการที่ให้ไว้ในข้อตกลงกับรัฐบาลจีน ซึ่งทำให้รัฐบาลจีนพยายามกดดันรัฐบาลไทยให้ดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเร็วยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตามประเทศไทยพยายามที่จะยังคงรักษาความสัมพันธ์อันดีกับสาธารณรัฐประชาชนจีนผ่านโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนที่เป็นส่วนหนึ่งของ Belt and Road Initiative ของสาธารณรัฐประชาชนจีน สุดท้ายประเทศไทยก็ต้องดำเนินการโครงการให้แล้วเสร็จเนื่องจากรัฐบาลไทยยังไม่สามารถล้มเลิกโครงการได้เพราะว่าได้ลงนามสัญญากับทางรัฐบาลจีนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ถ้าเกิดรัฐบาลไทยล้มเลิกโครงการอาจทำให้รัฐบาลจีนไม่พอใจและคว่ำบาตรประเทศไทยส่งผลกระทบต่อในมิติเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวและการเมืองได้ แต่ในขณะเดียวกันรัฐบาลของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาได้รับแรง

⁶⁷ ข่าวกระทรวงคมนาคม. "นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ประชุมคณะกรรมการร่วม เพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย – จีน ครั้งที่ 16." 2016.

กีดกันจากภายในประเทศและเสียงวิพากษ์วิจารณ์จากประชาชนเกี่ยวกับความขาดเชื่อมั่นในเทคโนโลยีจีนและความไม่ชัดเจนการตัดสินใจของผู้นำที่มีการปรับเปลี่ยนข้อสัญญาอยู่ตลอดเวลา เพื่อยื้อโครงการให้มีความล่าช้าเพื่อรักษาผลประโยชน์ส่วนตนในการยังคงความชอบธรรมภายในประเทศ และรักษาอำนาจตนเองให้นานที่สุด เห็นได้จากการปรับเปลี่ยนจากโครงการรถไฟความเร็วปานกลาง เป็นรถไฟความเร็วสูงที่เป็นระบบรถไฟรางคู่โดยประเทศไทยจะเป็นผู้ลงทุนเองทั้งหมด มีการเจรจาหลายครั้งในเรื่องการลดราคาค่าก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงให้ถูกลงและปรับลดอัตราดอกเบี้ยเงินกู้จากรัฐบาลจีนให้มีอัตราที่เหมาะสม⁶⁸ เพื่อรักษาผลประโยชน์แห่งชาติไทยให้ถึงที่สุด อย่างไรก็ตามมีการเจรจาหรือโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนในการเร่งผลักดันโครงการในระหว่างปีค.ศ. 2017-2020 เพื่อยังคงรักษาความสัมพันธ์กับสาธารณรัฐประชาชนจีนให้คงดำรงไว้

3.2.1 การเจรจาโครงการรถไฟความเร็วสูงระหว่างไทย-จีน ในปี ค.ศ.2017

ในปี ค.ศ.2017 เป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญในการผลักดันโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนให้เดินหน้าต่อไป ทั้งนี้รัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาได้รับแรงกดดันจากภายในประเทศและภายนอกประเทศ ส่งผลทำให้รัฐบาลไทยพยายามปรับลดข้อกำหนดที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ช่วยให้การดำเนินงานของเจ้าหน้าที่สะดวกยิ่งขึ้น เห็นได้จากการเจรจาหรือความร่วมมือด้านรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ครั้งที่18 ที่ทั้งสองฝ่ายได้หารือกันเกี่ยวกับข้อเสนอด้านราคา และฝ่ายรัฐบาลไทยได้ขอให้ฝ่ายรัฐบาลจีนชี้แจงเพิ่มเติมในประเด็นความจำเป็นของผู้เชี่ยวชาญและบุคลากรของโครงการบางตำแหน่ง อัตราค่าตอบแทนการปฏิบัติงานและค่าใช้จ่ายทางตรง ฝ่ายรัฐบาลจีนรับจะปรับปรุงและจัดส่งข้อเสนอด้านราคาและข้อเสนอทางเทคนิคอย่างเป็นทางการให้แก่ฝ่ายรัฐบาลไทยต่อไป ฝ่ายรัฐบาลไทยรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับคุณสมบัติและความรับผิดชอบของบุคลากรหลักที่ฝ่ายรัฐบาลจีนได้จัดให้ ทั้งสองฝ่ายได้หารือเชิงลึกเกี่ยวกับการประกอบวิชาชีพวิศวกรรมและสถาปนิกอย่างถูกต้องตามกฎหมายของบุคลากรจีนสำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูง โดยให้เป็นไปตามระเบียบและข้อกำหนดไทย อีกทั้งฝ่ายรัฐบาลไทยได้ให้คำมั่นว่าจะดำเนินขั้นตอนการขออนุมัติโครงการต่อคณะรัฐมนตรีให้ได้รับความเห็นชอบด้านการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและการริเริ่มการก่อสร้างตามแผนงานที่เห็นชอบร่วมกัน⁶⁹

⁶⁸ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. "แผนกลยุทธ์ศสช. ประจำปีพ.ศ. 2563-2565."

⁶⁹ "ผลการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ ๑๘." 2017.

รัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาพยายามทำให้ข้อตกลงในรายละเอียดเชิงเทคนิคให้มีความชัดเจนขึ้นเพื่อจะได้เริ่มการก่อสร้างดำเนินโครงการให้เร็วยิ่งขึ้น ตัวอย่างที่เห็นได้จากการเจรจาหรือความร่วมมือระหว่างประเทศไทย-จีน ครั้งที่21 ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบให้มีการทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิดเพื่อเริ่มการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงระยะแรก 3.5 กิโลเมตรช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา ภายในเดือนพฤศจิกายน ค.ศ. 2017 และฝ่ายไทยพยายามอย่างเต็มที่ให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมภายในเดือนตุลาคม ค.ศ. 2017 ทั้งสองฝ่ายได้หารือในรายละเอียดด้านเทคนิคและได้ข้อยุติในประเด็นส่วนใหญ่เกี่ยวกับแนวเส้นทางช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา ยกเว้นรายละเอียดทางเทคนิคของสถานีบางชื่อ ดอนเมืองและบ้านภาชี ซึ่งทั้งสองฝ่ายเห็นชอบให้หาข้อยุติในประเด็นดังกล่าวภายในวันที่ 8 ตุลาคม ค.ศ. 2017 หลังจากนั้นฝ่ายจีนจะเริ่มการสำรวจด้านธรณีเทคนิคภาคสนามและสำรวจภูมิประเทศ การออกแบบอาคารสถานีฝ่ายจีนต้องออกแบบสถานีโดยคำนึงสถาปัตยกรรมและอัตลักษณ์ท้องถิ่นไทย รวมถึงการยอมรับของประชาชนในพื้นที่ซึ่งเป็นไปตามขั้นตอนภายใต้กฎหมายและระเบียบภายในที่เกี่ยวข้องของประเทศไทย อย่างไรก็ตามทั้งสองฝ่ายเห็นชอบให้เริ่มต้นร่วมกันวางแผนโครงการรถไฟช่วงนครราชสีมา-หนองคายโดยเร็วสุด ทั้งสองฝ่ายได้พิจารณาบททวนข้อสัญญาในร่างสัญญาเงินกู้ซึ่งมีความก้าวหน้าและได้หารือภาคผนวกของร่างสัญญาเงินกู้ทั้งหมดร่วมกัน โดยหารือต่อไปในประเด็นส่วนที่ยังไม่ได้ข้อยุติ โดยจะหารือต่อไปในประเด็นส่วนที่ยังไม่ได้ข้อยุติ โดยฝ่ายไทยจะให้ความพยายามอย่างเต็มที่เพื่อให้การสนับสนุนฝ่ายจีนในการดำเนินการเกี่ยวกับการขอรับการตรวจตราหนังสือเดินทางโดยเร็วที่สุด เท่าที่จะทำได้เพื่อเร่งรัดให้มีการเริ่มงานสำรวจพื้นที่⁷⁰

อย่างไรก็ดีเห็นถึงความคืบหน้าของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนเห็นได้จาก การเจรจาหรือความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่22 โดยมีสาระสำคัญ คือ ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบร่วมกันที่จะเริ่มต้นการก่อสร้างโครงการรถไฟระยะแรก ช่วงกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร ของโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา ในวันที่21 ธันวาคม ค.ศ. 2017 ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบร่วมกันที่จะเร่งรัดการทำงานของโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่สองช่วงนครราชสีมา-หนองคาย โดยความเร็วสูงสุดที่ใช้ในการออกแบบในช่วงนี้คือ 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ฝ่ายไทยเน้นย้ำความสำคัญของการทำการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น ช่วงหนองคาย-เวียงจันทน์ เพื่อสนับสนุนการปรับปรุงเพิ่มเติมรายงานผลการศึกษาของฝ่ายไทย ช่วงนครราชสีมา-หนองคายและฝ่ายไทยเน้นว่างบประมาณโครงการให้อยู่ในกรอบวงเงินที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีกรอบวงเงิน

⁷⁰ "ผลการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ ๒๑" 2017.

179,413 ล้านบาท ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบที่จะร่วมมือกันเพื่อยกระดับขีดความสามารถการทดสอบ สำหรับการตรวจสอบ การก่อสร้างและการบำรุงรักษาส่วนประกอบรถไฟของประเทศไทย ฝ่ายจีนจะส่งผู้เชี่ยวชาญ เยี่ยมชมศูนย์ทดสอบของประเทศไทยเพื่อประเมินและวิเคราะห์ขีดความสามารถในการพัฒนาศูนย์ทดสอบไทย ทั้งสองฝ่ายได้ข้อสรุปร่วมกันเกี่ยวกับแผนการแบ่งสัญญางานโยธาและกำหนดการส่งมอบแบบรายละเอียดเพื่อให้มั่นใจว่าการก่อสร้างและงานโยธาจะมีความต่อเนื่อง ซึ่งทั้งสองฝ่ายได้พิจารณาทบทวนข้อสัญญาต่างๆและภาคผนวกของร่างสัญญาเงินกู้ทั้งหมดร่วมกันซึ่งมีความก้าวหน้าที่ดี⁷¹

3.2.2 การเจรจาโครงการรถไฟความเร็วสูงระหว่างไทย-จีน ในปี ค.ศ.2018

ในช่วงปี ค.ศ. 2018 อยู่ระหว่างก่อสร้างช่วงกลางดง-ปางอโศกโดยระยะทาง 3.5 กิโลเมตร โดยการเจรจาหรือความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างประเทศไทย-จีน ครั้งที่ 25 มีสาระสำคัญดังนี้ ทั้งสองฝ่ายได้มีการยืนยันว่าจะใช้ทางวิ่งแบบไม่ให้หินโรยทาง บริเวณสถานีอุโมงค์ต่างๆและเส้นทางระหว่างสถานีบางซื่อ-ดอนเมือง ภายใต้โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา ทั้งนี้ฝ่ายไทยเห็นชอบที่จะหารือกับฝ่ายลาวเกี่ยวกับการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟช่วงหนองคาย-เวียงจันทน์ โดยเร็วสุด เพื่อตัดสินใจเกี่ยวกับสถานีเปลี่ยนถ่ายและด่านตรวจคนเข้าเมืองและยืนยันปริมาณผู้โดยสารและสินค้าของเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อหนองคาย-เวียงจันทน์โดยเร็วที่สุด เพื่อตัดสินใจเกี่ยวกับสถานีที่เปลี่ยนถ่ายและด่านตรวจคนเข้าเมืองและยืนยันปริมาณผู้โดยสารและสินค้าของเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อหนองคาย-เวียงจันทน์ หลังจากนั้นฝ่ายจีนจะทำการศึกษาความเหมาะสมและเจรจากับฝ่ายลาวในการอำนวยความสะดวกสำหรับการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟและทั้งสองฝ่ายเห็นชอบในส่วนของ การฝึกอบรมและการถ่ายทอดเทคโนโลยี ประกอบด้วย 4 หัวข้อหลัก คือ 1) การฝึกอบรมการเดินรถและซ่อมบำรุง 2) การจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมในประเทศไทย 3) ห้องปฏิบัติการเกี่ยวกับการความสามารถของห้องปฏิบัติการทดสอบของประเทศไทยจะเป็นประโยชน์สำคัญที่สนับสนุนให้การเดินรถและการซ่อมบำรุงมีประสิทธิภาพและยั่งยืน ทั้งสองฝ่ายตกลงกันว่าจำเป็นต้องมีผู้เชี่ยวชาญจีนในการให้คำปรึกษาและฝึกอบรม 4) การพัฒนากำลังความสามารถของบุคลากรไทยในหัวข้อเกี่ยวข้องกับการทดสอบชิ้นส่วน ผลิตภัณฑ์ และฝ่ายจีนเห็นชอบที่จะสนับสนุนและแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และข้อมูลเกี่ยวกับการออกแบบอนุญาตขั้วรถไฟความเร็วสูงให้แก่ฝ่ายไทย ทั้ง

⁷¹ "ผลการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ ๒๒." (2017).

สองฝ่ายได้เห็นชอบร่วมกันในร่างสัญญาเงินกู้ รวมถึงได้ปรับปรุงแผนการดำเนินงานด้านการเงินให้สอดคล้องกับความก้าวหน้าของสัญญา⁷²

3.2.3 การเจรจาโครงการรถไฟความเร็วสูงระหว่างไทย-จีน ในปี ค.ศ.2019

เป็นช่วงริเริ่มก่อสร้างช่วงสี่คิ้ว-กุดจิก ในระยะทาง 11 กิโลเมตร ซึ่งมีการเจรจาหรือความร่วมมือรถไฟระหว่างไทย-จีนครั้งที่ 27 จัดขึ้น ณ กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีสาระสำคัญคือ ทั้งสองฝ่ายรับทราบความก้าวหน้าการดำเนินโครงการช่วงสี่คิ้ว-กุดจิก ระยะทาง 11 กิโลเมตร ขณะนี้อยู่ระหว่างการเตรียมการลงนามสัญญาการก่อสร้างในวันที่ 6 มีนาคม ค.ศ. 2019 และจะเริ่มก่อสร้างช่วงแก่งคอย-นครราชสีมา ระยะทาง 119.4 กิโลเมตรและช่วงบางซื่อ-แก่งคอย ระยะทาง 119 กิโลเมตร ได้แบ่งสัญญาออกเป็น 12 สัญญา โดยคาดว่าจะลงนามใน 5 สัญญาได้ในเดือนมิถุนายน ค.ศ. 2019 และในส่วนที่เหลืออีก 7 สัญญาคาดว่าจะสามารถลงนามได้เดือน กรกฎาคม ค.ศ. 2019 ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบร่วมกันเกี่ยวกับองค์ประกอบของสัญญาและข้อกำหนดหลักเงื่อนไขทั่วไปและเงื่อนไขเฉพาะ ทั้งสองฝ่ายจะร่วมกันหารือและสรุปประเด็นคงค้างและให้ได้ข้อยุติ ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบร่วมกันที่ดำเนินการ ตามกระบวนการภายในของตนและจะพยายามที่จะให้มีการลงนามสัญญาดังกล่าวในระหว่างการประชุมหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางสำหรับความร่วมมือประเทศครั้งที่ 2 ณ สาธารณรัฐประชาชนจีน ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบที่จะดำเนินความร่วมมือด้านการเงินตามรายละเอียดเงินกู้และธนาคารเพื่อการส่งออกของจีนที่นำมาวันที่ 30 กรกฎาคม ค.ศ. 2018 และดำเนินความร่วมมือร่วมกันต่อไปในประเด็นที่ยังไม่ได้ข้อยุติฝ่ายไทยได้ทบทวนการศึกษาความเหมาะสมของโครงการช่วงนครศรีธรรมราช-หนองคายแล้วเสร็จ แล้วจะดำเนินการออกแบบละเอียดแผนงานต่อไป ทั้งสองฝ่ายได้พิจารณารูปแบบความร่วมมือของโครงการระยะที่สองก็คือนครศรีธรรมราช-หนองคาย เพื่อที่จะสามารถริเริ่มโครงการก่อสร้างได้โดยเร็วที่ทั้งสองฝ่ายทราบว่า Cooperative Integrated Reading and Composition (CRIC) จัดสัมมนาการออกอนุญาตสำหรับพนักงานที่ขับรถไฟความเร็วสูงในวันที่ 2-3 มีนาคม ค.ศ. 2019 และฝ่ายไทยได้มอบบุคลากรที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมสัมมนาดังกล่าวทั้งสองฝ่ายมีความคืบหน้าในประเด็นเกี่ยวกับการฝึกอบรมการถ่ายทอดเทคโนโลยีรวมถึงการออกแบบการด้านการเดินทางและการซ่อมบำรุงอุปกรณ์ในการฝึกอบรมการจัดทำคู่มือการเดินทางรวมถึงการถ่ายทอดเทคโนโลยีการตรวจสอบที่ทั้งสองฝ่ายก็พยายามจัดหาวัสดุก่อสร้างของสัญญาซึ่งมีความคืบหน้าในการจัดหาชิ้นส่วนบางรายการ อาทิ หมอนรองราง เป็นต้น⁷³

⁷² ผลการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ ๒๕. (2018). https://complain.mot.go.th/gis_group/pao/doc/JC25.pdf.

⁷³ ผลการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ ๒๗. (2019). https://complain.mot.go.th/gis_group/pao/doc/JC27.pdf.

3.3 ช่วงในยุคปัจจุบันของรัฐบาล พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ระหว่างปี ค.ศ.2020- 2021

พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา แสดงท่าทีในการผลักดันโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน โดยนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมของไทย ได้มีข้อสั่งการให้ทุกหน่วยงานที่ดูแลการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน เร่งดำเนินงานและเบิกจ่ายงบประมาณให้เป็นไปตามแผนงาน เพื่อให้การลงทุนภาครัฐเข้าไปมีส่วนขับเคลื่อนเศรษฐกิจ และล่าสุดโครงการรถไฟความเร็วสูงความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งมีความคืบหน้าอย่างต่อเนื่องจะมีการลงนามในสัญญาการก่อสร้างการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย ระยะที่ 1 กรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา อีก 3 สัญญาในวันที่ 29 มีนาคม ค.ศ. 2021 ที่กระทรวงคมนาคม โดยนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมของไทย จะเป็นประธานในพิธีลงนามสัญญาทั้ง 3 ฉบับ และการเจรจาหรือโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนระหว่างในปี ค.ศ.2020-2021 มีแนวโน้มที่จะเลื่อนขยายระยะเวลาไปอีก 1ปี เนื่องจากปัญหาโควิด19ระบาดหนักในประเทศไทย ประเด็นปัญหาทางประมวลโยธา แผนรวมเร็วแผนงานความคืบหน้า 3 งานโยธาที่เซ็นสัญญายังไม่ส่ง Network Time Protocol (NTP) เหตุติดปัญหากลุ่มคลัสเตอร์แรงงานและผลประโยชน์ที่ยังไม่ลงรอยในข้อสัญญาโครงการรถไฟความเร็วสูง⁷⁴ อย่างไรก็ตามพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา มีข้อท้าทายอย่างมากในการตัดสินใจเนื่องจากสถานการณ์โควิด19และข้อกฎหมาย มาตราในการยับยั้งการระบาดโควิด19 ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการทำงานโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนและทำให้ความล่าช้าได้ ทั้งนี้พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาได้รับแรงดันจากภายในประเทศจากเสียงวิพากษ์วิจารณ์ในความไม่โปร่งใสและการบริหารประเทศที่ล้มเหลวในสถานการณ์การแพร่ระบาดโควิด-19 ส่งต่อความเชื่อมั่นของนักลงทุนต่างชาติและการอาจจะทำให้โครงการรถไฟความเร็วสูงเสร็จไม่ทันกำหนดสัญญาที่ให้ไว้กับรัฐบาลจีน ตัวอย่างที่เห็นได้จากการประชุมครั้งที่ 29 ที่ยังไม่มีคำตอบชัดเจนและความคืบหน้าของการทำงานโครงการนี้

ในการเจรจาหรือความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีนครั้งที่ 28 นำโดยนายศักดิ์สยาม ชิดชอบรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและนายฉิ่ง จีเจ้อ รองประธานคณะกรรมการพัฒนาแห่งการปฏิรูปแห่งชาติจีน โดยการประชุมครั้งที่ 28 จะผ่านระบบ Video Conference ในวันที่ 25

⁷⁴ "เคาะ "ยูนิค" คว้างานไฮสปีดไทยจีนหมื่นล้าน รถไฟรับไหม้โดนโครงการเลื่อนอีก 1 ปี." 2021.

พฤษภาคม ค.ศ. 2020 ณ กระทรวงคมนาคมโดยในการเจรจาครั้งนี้ทั้งสองฝ่ายได้ข้อยุติในส่วนของ การร่างสัญญา 2.3 สัญญาวางรางและระบบเดินรถและระบบอาณัติสัญญาณพร้อมขบวนรถ ทั้งสอง จะเร่งดำเนินการขึ้นตอนภายในของแต่ละฝ่ายให้สามารถลงนามสัญญา 2.3 ได้โดยเร็วสำหรับการ ประชุมคณะกรรมการความร่วมมือไทยจีนครั้งที่ 29 ไทยได้เสนอว่าจะจัดเป็นเจ้าภาพการประชุมที่ ประเทศไทย⁷⁵ ทั้งนี้เห็นได้ว่าการเจรจาที่มีความล่าช้าส่งผลกระทบต่อโครงการรถไฟความเร็วสูงทำให้ ดำเนินการล่าช้าตามไปด้วย ดังนั้นจะสังเกตได้ว่ารัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา พยายามยืด โครงการรถไฟความเร็วสูงให้ล่าช้าเนื่องจากเพื่อรักษาความชอบธรรมภายในประเทศและเป็นการ แสดงถึงการถ่วงดุลกับสาธารณรัฐประชาชนจีน⁷⁶

อย่างไรก็ตามในเดือนวันที่ 28 ตุลาคม ค.ศ. 2020 ได้มีการขอเลื่อนระยะเวลาการก่อสร้างมี ผลกระทบต่อกับงานสัญญาาระบบราง,ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล จัดหาขบวนรถไฟและฝีกอบรม บุคลากรในวงเงิน 50,633.50 ล้านบาท เพราะเนื่องจาก Network Time Protocol (NTP) ของงาน ระบบมี 3 ฉบับ ขณะนี้ส่งมอบให้ทางรัฐบาลจีนไปแล้ว 1 ฉบับ คือ (NTP 1 งานออกแบบระบบอาณัติ สัญญาณ ระบบไฟฟ้า และขบวนรถในวงเงิน 700 ล้านบาท ส่วนอีก 2 ฉบับ คือ NTP 2 งานติดตั้ง ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบไฟฟ้า และผลิตขบวนรถ 48,933 ล้านบาท และ NTP 3 งานฝีกอบรม บุคลากรและการถ่ายทอดเทคโนโลยี 1,000 ล้านบาท จะยังออกให้รัฐบาลจีนไม่ได้เพราะว่างานโยธา ในภาพรวมยังไม่คืบหน้าเท่าที่ควร⁷⁷ ต่อมาใน 26 พฤศจิกายน ปี ค.ศ. 2020 ได้มีการลงนามเซ็น สัญญางานโยธา 5 สัญญา ในวงเงิน 40,275.33 ล้านบาท และจะทยอยเริ่มงานในปี ค.ศ.2020 โดยได้ มือออกหนังสือให้เริ่มงาน 4 สัญญา ซึ่งจะใช้เวลา 1,080 วัน หรือระยะเวลาประมาณ 3 ปี ในการ ก่อสร้างตั้งแต่บ้านภาชี-โคราช

และต่อมาในปี ค.ศ. 2021 รัฐบาลไทยได้ดำเนินการก่อสร้างช่วงกลางดง-ปางอโศกเป็น ระยะทาง 3.5 กิโลเมตรแล้วเสร็จ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นงานถมคันดิน โดยมีกรมทางหลวงเป็นผู้สร้างใช้ ระยะเวลา 2 ปี 6 เดือน และอยู่ระหว่างสร้างสัญญา 2-1 ช่วงสีคิ้ว-กุดจิก 11 กิโลเมตร โดยมีบริษัท ซี

⁷⁵ นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่าง ไทย-จีน ครั้งที่ 28. (2020). http://motapplication.mot.go.th/mot/20-news-web/NewsDetail.html?ROW_ID=299817&ROW_ID_NEWS_M_GROUP=3.

⁷⁶ นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่าง ไทย-จีน ครั้งที่ 28. (2020). http://motapplication.mot.go.th/mot/20-news-web/NewsDetail.html?ROW_ID=299817&ROW_ID_NEWS_M_GROUP=3.

⁷⁷ "เคาะ "ยูนิค" คว่างานไฮสปีดไทยจีนหมื่นล้าน รถไฟรับโตมไลน์โครงการเลื่อนอีก 1 ปี." 2021. <https://www.prachachat.net/property/news-694630>.

วิลเอนจีเนียร์ริ่ง จำกัดเป็นผู้ก่อสร้าง ยังช้า 56% ติดส่งมอบพื้นที่ รื้อย้ายระบบอาณัติสัญญาณรถไฟ ปัจจุบันและมีขยายสัญญาให้อีก 217 วัน และในวันที่ 26 มกราคม ค.ศ. 2021 ให้เริ่มงานสัญญาที่ 3-4 (ช่วงลำตะคอง-สีคิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด 37.45 กิโลเมตร 9,848 ล้านบาท มีโดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ มหาชนจำกัดมาก่อสร้าง) และสัญญาที่ 3-5 ช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา 12.38 กม. จำนวน 7,750 ล้านบาท ก่อสร้างโดยกิจการร่วมค้า SPTK (นภาก่อสร้าง ร่วมกับรับเหมาประเทศมาเลเซีย) และเมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2021 เริ่มงานสัญญาที่ 3-3 ช่วง (บันไดม้า-ลำตะคอง 21.6 กิโลเมตร 9,838 ล้านบาท มี บจ.กรุงธนเอ็นยีเนียร์ ก่อสร้าง และตามสัญญา 4-7 ช่วง สระบุรี-แก่งคอย 12.99 กิโลเมตร ด้วยจำนวนเงิน 8,560 ล้านบาท มี บริษัทซีวิลเอนจีเนียร์ริ่งก่อสร้าง ส่วนสัญญาที่ 3-2 อุโมงค์มวกเหล็กและลำตะคอง 12.23 กิโลเมตรของ บริษัท เนวาร์ตน์ พัฒนาการ จำกัด (มหาชน) ในวงเงินก่อสร้างจำนวน 4,279 ล้านบาท ติดขอใช้พื้นที่จากกรมป่าไม้ จะให้เริ่มงานได้วันที่ 19 เมษายน ค.ศ. 2021

ทั้งนี้ความคืบหน้าโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ในวันที่ 19 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2020 สำหรับสัญญา 3-1 เป็นงานช่วงแก่งคอย-กลางดง และปางอโศก-บันไดม้า ระยะทาง 30.21 กิโลเมตร มี กลุ่มบริษัท บีพีเอ็นพี จำกัดเป็นผู้เสนอราคาต่ำสุด ในวงเงิน 9,330 ล้านบาท ทั้งนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยชี้แจงเกี่ยวกับการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างงานสัญญาที่ 3-1 งานโยธาสำหรับช่วงแก่งคอย-กลางดง และช่วงปางอโศก-บันไดม้า ว่า ตามที่คณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์และข้อร้องเรียนกรมบัญชีกลางพิจารณาให้ กลุ่มบริษัท บีพีเอ็นพี จำกัดประกอบด้วย บริษัท นภาก่อสร้าง จำกัดและพันธมิตรจากประเทศมาเลเซีย มีคุณสมบัติครบถ้วนตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในการเข้าร่วมประมูลโครงการ และต่อมาทาง บริษัทไชน่า เรลเวย์ นัมเบอร์ 10 เอ็นจีเนียร์ริ่ง กรุ๊ป ร่วมกับ บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ มหาชน ภายใต้ชื่อ กิจการร่วมค้า ITD-CREC No.10 JV ได้ยื่นฟ้องต่อศาลปกครองกลาง เพื่อขอทุเลาการบังคับตามคำสั่งของคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์และข้อร้องเรียนกรมบัญชีกลาง ซึ่งศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งให้ทุเลาการบังคับกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างโครงการก่อสร้างรถไฟไทย-จีน 3-1 ไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าศาลจะมีคำพิพากษาหรือคำสั่งเป็นอย่างอื่น⁷⁸

อย่างไรก็ตามการก่อสร้างตามสัญญา 4-7 (ช่วงสระบุรี-แก่งคอย 12.99 กิโลเมตร 8,560 ล้านบาท มี บริษัท ซีวิลเอนจีเนียร์ริ่งเป็นผู้ก่อสร้าง) ส่วนสัญญาที่ 3-2 (ช่วงอุโมงค์มวกเหล็กและลำตะคอง 12.23 กิโลเมตร มี บริษัท เนวาร์ตน์ พัฒนาการ จำกัด มหาชนเป็นผู้ก่อสร้าง 4,279 ล้านบาท)

⁷⁸ "เทียบไทม์ไลน์ 2 ไฮสปีด รถไฟไทย-จีนสร้างพันหลอ "Cp" เปิดหน้าดิน ต.ค.". (2019).

และมีการปรับเปลี่ยนอีก 2 สัญญา รวมรอเซ็นลงนามทั้งหมด 4 สัญญา มูลค่า 36,153 ล้านบาท ได้แก่ (สัญญา 4-2 ช่วงดอนเมือง-นวนคร 21.8 กิโลเมตรของกลุ่มกิจการร่วมค้า SPTK บริษัท ซิโนไฮโดร บริษัท สหการวิศวกร และ บริษัท ทิพากร งบประมาณจำนวน 8,626.8 ล้านบาท สัญญา 4-3 ช่วงนวนคร-บ้านโพ 23 กิโลเมตร ของกลุ่มกิจการร่วมค้า SPTK บริษัท ไชน่าสเตทคอนสตรัคชั่น เอ็นจิเนียริง คอร์ปอเรชั่น บริษัท เนาวรัตน์ฯ จำกัด (มหาชน) และ บริษัท เอ.เอส.แอสโซซิเอท เอนิเนียริง ด้วยงบประมาณ 11,525.36 ล้านบาท สัญญาที่ 4-4 ศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงรุกรากน้อยของ บริษัท อิตาเลียนไทยฯ จำกัด (มหาชน) ในงบจำนวน 6,573 ล้านบาท และสัญญา 4-6 ช่วงพระแก้ว-สระบุรี 31.6 กิโลเมตร ของ บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น มหาชนจำกัด ในงบก่อสร้าง 9,429 ล้านบาท ยกเว้นสัญญา 4-5 ช่วงบ้านโพ-พระแก้ว 13.3 กิโลเมตร ของ บริษัทอิตาเลียนไทยฯ จำกัดและบริษัท เนาวรัตน์ พัฒนาการ จำกัด มหาชน ในงบประมาณ 9,913 ล้านบาท

และในวันที่ 21 มิถุนายน ค.ศ. 2021 แหล่งข่าวจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เปิดเผยว่า การประชุมคณะกรรมการ (บอร์ด) ร.ฟ.ท. เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน ค.ศ. 2021 มีมติเห็นชอบร่วมกันเกี่ยวกับผลการประมูลโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ช่วงที่ 1 กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 253 กิโลเมตร วงเงิน 179,413 ล้านบาท สัญญาที่ 4-2 ช่วงดอนเมือง-นวนคร ระยะทาง 21.8 กิโลเมตร ราคาถาง 10,917 ล้านบาทแล้ว โดยผู้ที่ได้รับการคัดเลือกชนะการประมูลคือ บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) โดยเสนอราคาที่ 10,590 ล้านบาท หลังจากนั้นจะเป็นขั้นตอนของการลงนามในสัญญา โดยหลังจากผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงมติเห็นชอบ จะมีการพิจารณาในการร่างสัญญาเพื่อลงนามต่อไป

นอกจากนี้ความคืบหน้าหลังจากลงนามในสัญญางานโยธา 3 โครงการเมื่อเดือนมีนาคม ค.ศ. 2021 ประกอบด้วยได้แก่ 1.งานสัญญาที่ 4-3 ช่วงนวนคร-บ้านโพ มีกลุ่มกิจการร่วมค้า CAN ประกอบด้วย บริษัทไชน่าสเตทคอนสตรัคชั่นฯ บริษัท เนาวรัตน์พัฒนาการ มหาชนจำกัดและ บริษัท เอ.เอส.แอสโซซิเอท เอนิเนียริง ที่เป็นผู้ก่อสร้าง ในวงเงินงบประมาณ 11,525.36 ล้านบาท 2. งานสัญญาที่ 4-4 งานโยธาสำหรับศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงรุกรากน้อย มี บริษัท อิตาเลียนไทยฯ มหาชนจำกัดเป็นผู้ก่อสร้างในวงเงิน 6,573 ล้านบาท และ 3. งานสัญญาที่ 4-6 งานโยธาสำหรับช่วงพระแก้ว-สระบุรี มี บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริงฯ มหาชนจำกัดเป็นผู้ก่อสร้าง วงเงิน 9,429 ล้านบาท ขณะนี้ทางผู้รับเหมาในสัญญาที่ 4-3 และ 4-6 ได้ขอเลื่อนการส่งมอบหนังสือ ในวันที่ 17 มิถุนายน ค.ศ. 2021 นี้ ออกไปเป็นวันที่ 31 กรกฎาคม ค.ศ. 2020 เนื่องจากปัญหาในการเคลื่อนย้ายแรงงานยังไม่สามารถทำได้ในตอนี้ เนื่องจากสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ยังคงรุนแรงอยู่ และในหลาย

จังหวัดคลัสเตอร์แคมป์คนงานก่อสร้างก็ถูกจับตาเป็นอย่างมาก จึงยังไม่สามารถเคลื่อนย้ายแรงงานได้ ในขณะนี้ ส่วนสัญญาที่ 4-4 มีกำหนดส่งมอบ NTP ในช่วงปลายปี ค.ศ. 2021 และในสภาวะโรคระบาดดังกล่าวอาจทำให้ไหม้ไลน์ของโครงการต้องเลื่อนออกไปอีก 1 ปี จากปี ค.ศ. 2025 เป็นปี ค.ศ. 2026 เพราะนอกจากปัญหาแรงงานแล้ว ยังมีปัญหาของหลายๆ สัญญาของงานโยธาที่ยังติดขัด ทั้ง สัญญาที่ 3-1 (ช่วงแก่งคอย-กลางดง และปางอโศก-บันไดม้า ระยะทาง 30 กิโลเมตร ราคากลางเป็นเงินจำนวน 11,063 ล้านบาท) ที่ยังเป็นคดีอยู่ในชั้นศาลปกครอง ทำให้การพิจารณาผลการประมูลยังไม่สามารถทำได้⁷⁹ซึ่งมีการประเมินว่าโครงการจะมีความล่าช้าเลื่อนกำหนดไปอีก 1 ปี เนื่องจากสถานการณ์โควิด-19 ระลอก 3 ที่ระบาดหนักในประเทศไทยและมีการใช้ข้อกำหนดต่างๆ ในการควบคุมการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ที่จะส่งผลกระทบต่อให้เกิดความล่าช้ายิ่งขึ้น ต่อโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน

อย่างไรก็ตามการเจรจาหรือความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีนครั้งที่ 29 นำโดยนายศักดิ์สยาม ชินชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้หารือผ่าน Video conference กับ นายิ่งจีเจ้อ รองประธานคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติจีน เมื่อในวันที่ 25 มิถุนายน ค.ศ. 2021 โดยมีสาระสำคัญในการหารือร่วมกัน ดังนี้

- 1) การติดตามความก้าวหน้าการก่อสร้างโครงการช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ในระยะทาง 253 กิโลเมตร วงเงิน 179,413 ล้านบาท
- 2) ฝ่ายไทยได้ทำการแจ้งความก้าวหน้างานโยธาระยะ 14 สัญญา ซึ่งส่วนใหญ่เริ่มดำเนินการแล้วและฝ่ายไทยได้จัดตั้งสำนักงานบริหารโครงการรถไฟความเร็วสูงเพื่อเร่งรัดการดำเนินการ โดยทั้งสองฝ่ายจะใช้ความพยายามอย่างสูงสุดเพื่อให้สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ตามแผนงาน
- 3) ในส่วนแผนงานระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย ในระยะทาง 355 กิโลเมตร ฝ่ายจีนรับทราบถึงความก้าวหน้าของโครงการ ซึ่งฝ่ายไทยจะสรุปงานออกแบบรายละเอียดโดยเร็ว และฝ่ายไทยขอให้ฝ่ายจีนจัดหาที่ปรึกษาตรวจสอบแบบ ขณะที่ฝ่ายจีนเห็นว่าควรลงนามในสัญญา ซึ่งจะต้องดำเนินการตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ดังนั้นทั้งสองฝ่ายจะหารือในประเด็นดังกล่าวต่อไปเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานงานโยธาและระบบไฟฟ้าและเครื่องกล

⁷⁹ เดอะ “ยูนิค” คว้างานไฮสปีดไทยจีนหมื่นล้าน รถไฟรับไหม้ไลน์โครงการเลื่อนอีก 1 ปี." 2020.

- 4) ทั้งสองฝ่ายหารือเกี่ยวกับเส้นทางการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างหนองคาย-เวียงจันทน์ ซึ่งฝ่ายไทยเสนอให้มีการประชุมไตรภาคีระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐประชาชนจีน เกี่ยวกับเส้นทางการเชื่อมโยง โดยทั้งสองฝ่ายจะหารือกับฝ่ายลาวเพื่อผลักดันให้มีการหารือเจรจาระดับคณะทำงานทั้งสามฝ่ายและจัดการหารือกันในทุกเดือนเพื่อให้ความคืบหน้าต่อไป
- 5) การดำเนินงานการช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ซึ่งเป็นความร่วมมือของโครงการรถไฟไทย-จีน และโครงการรถไฟความเร็วสูงที่เชื่อมต่อต่อ 3 สนามบินเพื่อใช้ทางวิ่งและโครงการสร้างร่วม ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบที่จะปรับงานออกแบบรายละเอียดให้เป็นไปตามมาตรฐานของจีนและสนับสนุนฝ่ายไทยในการแก้ไขปัญหาประเด็นทางด้านเทคนิค คณะทำงานด้านเทคนิคจะหารือประเด็นต่อไป ทั้งนี้เพื่อไม่ให้กระทบต่อการปฏิบัติตามสัญญา (สัญญาการวางรางและระบบการเดินรถ ระบบอาณัติสัญญาณ พร้อมขบวนรถ)

อย่างไรก็ตามทั้งสองฝ่ายเห็นชอบในการร่างบันทึกแนบสัญญาครั้งที่ 1 ของสัญญาที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้างงานโยธาที่ได้หารือกันไว้ ทั้งสองฝ่ายจะลงนามในร่างบันทึกแนบท้ายสัญญาโดยเร็ว⁸⁰

สรุป

การเจรจาหารือในเรื่องโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ตั้งแต่ครั้ง 1-29 มีความคืบหน้าทางข้อสัญญาและรายละเอียดเทคนิคมากยิ่งขึ้น ในกรอบการทำงานมีความชัดเจนขึ้น ทั้งนี้การเจรจาหารือโครงการรถไฟความเร็วสูงระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลจีน ในแต่ละครั้งมีความสำคัญกับประเทศไทยอย่างมากและเพื่อไม่ให้รัฐบาลจีนได้มาครอบครองกรรมสิทธิ์ที่ดินสองข้างทางในโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ดังนั้นผู้นำจะต้องเล่นเกมใน 2 ระดับทั้งในระดับระหว่างประเทศและระดับภายในประเทศ เพื่อที่จะรักษาสมดุลของทั้งสองระดับให้คงไว้ โดยพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา พยายามรักษาความชอบธรรมภายในประเทศ โดยการทำให้การเจรจามีอุปสรรคมากขึ้นและมีการปรับเปลี่ยนข้อสัญญาอยู่หลายครั้ง จากโครงการรถไฟความเร็วปานกลางเป็นรถไฟความเร็วสูง วิ่งด้วยความเร็ว 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และรัฐบาลไทยจะลงทุนก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน

⁸⁰ "รถไฟไทย-จีน เตรียมลุยเฟส 2 โคราช-หนองคาย ผลักดันเจรจาไตรภาคีเชื่อมโยง เวียงจันทน์", 2021, <https://www.kaohoon.com/news/456762>.

เองทั้งหมด นอกจากนี้จะเห็นได้ว่า พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา พยายามเจรจาต่อรองกับรัฐบาลจีน จนถึงที่สุดเพื่อรักษาผลประโยชน์แห่งชาติให้คงไว้

อย่างไรก็ตามในปี ค.ศ. 2019 รัฐบาลของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาที่เปลี่ยนการปกครอง เป็นระบบประชาธิปไตยแล้ว ก็ยังคงมีการต่อต้านจากประชาชนอยู่เป็นระยะๆ และเริ่มเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ในเรื่องความโปร่งใสของโครงการรถไฟความเร็วสูงที่ไม่สามารถตรวจสอบได้ การวิพากษ์วิจารณ์ทางสังคมในโครงการนี้ ในฐานะผู้กำหนดนโยบายจะต้องคำนึงถึงความชอบธรรมของรัฐบาลด้วย เพราะอาจเป็นปัจจัยสำคัญที่จะส่งผลกระทบต่อทางเลือกตั้งครั้งถัดไป จึงทำให้พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาและพรรคการเมืองของตนก็ต้องคำนึงถึงแรงกดดันจากประชาชนในประเทศด้วยเช่นกัน จะเห็นได้จากคำแถลงการณ์ของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ที่กล่าวไว้ว่า

“ผมได้พูดคุยกับนายกรัฐมนตรีจีน ทางจีนพูดว่าถ้าจะลงทุนร่วม ก็ต้องเป็นอีกแบบหนึ่ง ก็ต้องมีบริษัทมาบริหารงานในประเทศไทย และต้องดูแลผลประโยชน์ในเส้นทางต่าง ๆ ซึ่งเราจะยอมได้หรือไม่ เราก็บอกว่าเราทำเองดีกว่า เพราะเราก็กลัวการผูกขาดใช้หรือไม่ สองข้างทางการพัฒนาพื้นที่ สรุปลือเราก็ต้องลงทุนเอง โดยจ้างและปรึกษาเขาอะไรต่าง ๆ ซึ่งก็เป็นความร่วมมืออีกรูปแบบหนึ่ง เพราะฉะนั้นตอนนี้ ก็ต้องมีทั้งแผนเรื่องการก่อสร้างทางรถไฟ และแผนในการบริหารสินทรัพย์สองข้างทางที่จะเกิดขึ้น อันนี้จะเป็นมูลค่าราคาที่จะเพิ่มขึ้น”⁸¹

อย่างไรก็ตามท่าทีเข้มแข็งของรัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาในการต่อรองอำนาจกับรัฐบาลจีนและการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงให้เกิดความล่าช้าเพื่อที่รักษาความชอบธรรมภายในประเทศ ก็ทำให้รัฐบาลจีนพยายามแสดงออกเชิงสัญลักษณ์ว่า รัฐบาลจีนเริ่มมีท่าทีที่ไม่พอใจการบริหารและการตัดสินใจของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ส่งผลให้รัฐบาลไทยได้รับแรงกดดันจากรัฐบาลจีนให้ผลักดันโครงการรถไฟความเร็วสูงให้เร็วยิ่งขึ้น และทำให้พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาได้ออกกฎหมายมาตรา 44 เพื่อนำมาใช้ในการผลักดันโครงการรถไฟความเร็วสูงให้เร็วยิ่งขึ้นและใช้อำนาจในการลดข้อบังคับหรือกฎเกณฑ์ให้การดำเนินงานก่อสร้างโครงการสะดวกมากยิ่งขึ้น และรัฐบาลของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาไม่สามารถล้มเลิกโครงการได้เพราะถ้าล้มเลิกก็อาจจะทำให้ถูกสาธารณรัฐประชาชนจีนคว่ำบาตรได้

⁸¹ “นายกฯ คัดรถไฟความเร็วสูงเปิดให้บริการได้ปี 64.” 2017, <https://tna.mcot.net/tna-126122>.

ทั้งนี้โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนยังไม่มีควมคืบหน้าเท่าที่ควร เนื่องจากใช้เวลาอย่างยาวนานในการก่อสร้างเพราะเป็นผลมาจากการเจรจาผลประโยชน์ที่ไม่ลงรอยกัน หากการเจรจาผลประโยชน์ลงตัวจะทำให้การก่อสร้างรวดเร็วยิ่งขึ้น สุดท้ายประเทศไทยอาจจะก่อโครงการรถไฟสำเร็จ แต่สูญเสียค่าเสียโอกาสในการที่จะไปลงทุนกับประเทศอื่นๆ ที่สนใจจะมาลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูง รวมถึงประเด็นปัญหาทุจริตที่สูงเกิดขึ้นในประเทศไทย ทำให้การก่อสร้างนั้นล่าช้ายิ่งขึ้นและระบบราชการของไทยที่มีขั้นตอนยุ่งยากและทำงานล่าช้ามีผลต่อการอนุมัติงบประมาณในการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน เนื่องจากต้องรอการอนุมัติเห็นชอบจากวุฒิสภา อย่างไรก็ตามสหรัฐอเมริกาถือว่าสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นเป็นภัยคุกคามต่อความเป็นอันดับหนึ่งของโลก ในขณะที่สาธารณรัฐประชาชนจีนมองว่ากลุ่ม Free and Open Indo-Pacific (FOIP) มีความพยายามที่จะป้องกันไม่ให้สาธารณรัฐประชาชนจีนเข้ามาเป็นมหาอำนาจแทนที่สหรัฐฯ⁸² การแข่งขันระหว่างสองมหาอำนาจส่งผลกระทบต่อรัฐขนาดเล็กอย่างประเทศไทยที่จะต้องเลือกข้างระหว่างสหรัฐอเมริกากับสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้แรงกดดันจากภายนอกทำให้พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา มีข้อท้าทายในตัดสินใจที่ยากลำบากมากยิ่งขึ้นในการเลือกฝักใฝ่ข้างใดข้างหนึ่ง

นอกจากนี้การบริหารงานและการตัดสินใจของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาในการเจรจากับประเทศจีนนั้นมีผลสำคัญอย่างมากต่อการทำให้โครงการรถไฟความเร็วสูงล่าช้า และอีกสาเหตุคือ พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา มีความต้องการให้โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนนั้นล่าช้า ทำให้เกิดการเจรจาอยู่หลายครั้งและมีการเจรจาที่ยาวนานเพื่อที่จะรักษาความชอบธรรมภายในประเทศไทย แต่ในขณะเดียวกันต้องรักษาความสัมพันธ์อันดีกับประเทศจีนให้คงไว้ เนื่องจากประเทศจีนมีอิทธิพลอย่างมากต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย อย่างไรก็ตามการเจรจาที่ยาวนานของทั้งสองฝ่ายและไม่มีควมคืบหน้าของโครงการรถไฟความเร็วสูงตลอดกว่า 7 ปีที่ผ่านมา มีการดำเนินงานล่าช้าผิดปกติ ทำให้สาธารณรัฐประชาชนจีนนั้นไม่พอใจและลดความสำคัญกับประเทศไทยลง อีกทั้งหันไปเข้าหากับประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้นเห็นได้จากการเยือนของผู้นำประเทศจีนที่ไปเยือนประเทศเพื่อนบ้านอยู่หลายครั้ง เช่น ประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ได้เดินทางไปเยือนประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซียและเวียดนาม แต่มิได้มาเยือนประเทศไทยแม้แต่ครั้งเดียว เป็นต้น เนื่องจากประเทศไทยยังมีประเด็นความล่าช้าของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน รวมถึงความร่วมมือในกลุ่มแม่น้ำแม่โขง-ล้านช้าง และความไม่ชัดเจนของรัฐบาลพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ในการบริหารจัดการโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน จึงทำให้รัฐบาลจีนขาดความไว้วางใจต่อรัฐบาลพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา

⁸² Lampton, a Ho, Chwee Kuik. Rivers of Iron, 159.

บทที่ 4

การวิเคราะห์สาเหตุปัจจัยใดที่ทำให้โครงการรถไฟความเร็วสูงเกิดความล่าช้า

โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนเป็นหนึ่งในโครงการกระชับความสัมพันธ์และสร้างเครือข่ายในการเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative ของสาธารณรัฐประชาชนจีน รัฐบาลจีนพยายามจะกดดันรัฐบาลไทยให้การสานต่อโครงการนี้ ซึ่งในช่วงแรกของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา รัฐบาลจีนให้การสนับสนุนรัฐบาลที่มาจากรัฐประหาร จะเห็นประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีนมีความสัมพันธ์อันดีในมิติเศรษฐกิจและการเมืองและคนส่วนใหญ่คาดการณ์ว่าประเทศไทยมีความสัมพันธ์ที่ดีกับสาธารณรัฐประชาชนจีนจะทำให้การดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเสร็จรวดเร็วยิ่งขึ้น แต่กลับไม่เป็นเช่นนั้น โครงการรถไฟความเร็วสูงกลับมีความล่าช้าเนื่องจากพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชามีเจรจาที่ยังไม่ชัดเจนที่ชัดเจนและอุปสรรคจากข้อกฎหมายของประเทศไทยที่ทำให้โครงการรถไฟความเร็วสูงเกิดความล่าช้า

โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนจึงสะท้อนให้เห็นว่า เป้าประสงค์ทางด้านยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative ของประธานาธิบดีสี จิ้นผิง สาธารณรัฐประชาชนจีนมีบทบาทและมีอิทธิพลต่อประเทศไทยเป็นอย่างมากในมิติเศรษฐกิจและการเมืองจากการวิเคราะห์ Two level game โดยผู้วิจัยใช้กรอบแนวคิดของ Robert D. Putnam มีองค์ประกอบ 2 ประการ ได้แก่

1) ในระดับระหว่างประเทศ (International level) รัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา พยายามที่จะรักษาความสัมพันธ์กับสาธารณรัฐประชาชนจีน ผ่านความร่วมมือโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนเนื่องจากรัฐบาลจีนกดดันให้รัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ผลักดันโครงการรถไฟความเร็วสูงและสานต่อโครงการนี้

2) ในระดับภายในประเทศ (Domestic level) จะเห็นได้ว่าเรื่องความชอบธรรมในรัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นอีกหนึ่งโจทย์ใหญ่ที่มีการวิพากษ์วิจารณ์เป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในช่วงต้นของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาที่มาจากการทำรัฐประหารในปี ค.ศ.2014 ต่อมาถึงแม้ว่าจะมีการเลือกตั้งเกิดขึ้นในปี ค.ศ.2019 เปลี่ยนจากระบอบเผด็จมาเป็นระบอบประชาธิปไตยแล้ว ก็ยังคงมีการต่อต้านรัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาอยู่เป็นระยะๆ ที่ค่อนข้างเป็นประเด็นที่ใหญ่ขึ้นเนื่องจากความไม่ชอบธรรมและไม่โปร่งใสในการที่จะสามารถตรวจโครงการรถไฟความเร็วสูงได้ การวิพากษ์วิจารณ์ทางสังคมในโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ในฐานะผู้นำประเทศที่มีอำนาจในการกำหนดนโยบายและทิศทางของประเทศไทยก็ควรที่จะต้องคำนึงถึงเสียงวิพากษ์วิจารณ์จากสาธารณะด้วยเช่นกัน

เนื้อหาในบทนี้แบ่งออกเป็น 3 ส่วนโดย ส่วนแรกจะอธิบายเกี่ยวกับโครงการรถไฟความเร็วสูง ในฐานะเครื่องมือในการเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างไทย-จีน ส่วนที่สองจะวิเคราะห์ความพยายามในการสร้างความชอบธรรมภายในประเทศของรัฐบาลไทย และส่วนสุดท้ายจะเสนอผลประโยชน์ของประเทศไทยที่จะได้รับจากการเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative ของสาธารณรัฐประชาชนจีนในระดับมหภาค

4.1 โครงการรถไฟความเร็วสูงในฐานะเครื่องมือในการเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างไทย-จีน

สาธารณรัฐประชาชนจีนให้ความสำคัญกับนโยบาย One Belt One Road ซึ่งเป็นนโยบายของประธานาธิบดีสีจิ้นผิง โดยมีความพยายามในการก่อสร้างโครงการสร้างพื้นฐาน ที่เชื่อมโยงสาธารณรัฐประชาชนจีนทั้งทางบกและทางน้ำ ซึ่งทั้งสองทางเป็นการกำหนดทิศทางที่สำคัญของสาธารณรัฐประชาชนจีน รัฐบาลจีนพยายามจะสร้างโครงการสร้างพื้นฐาน อาทิ ถนน สะพาน การขนส่งทางท่อ ทำเรือ รถไฟความเร็วสูง เป็นต้น ในการเชื่อมโยงผู้คนและการเชื่อมโยงในด้านขนส่งสินค้า การสร้างความเชื่อมโยงระหว่างทวีปเอเชีย ยุโรปและแอฟริกา โดยรัฐบาลจีนให้การสนับสนุนเงินทุนในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและการถ่ายทอดเทคโนโลยีให้กับประเทศที่กำลังพัฒนา โดยยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative ทำให้สาธารณรัฐประชาชนจีนสร้างความแข็งแกร่งทางด้านมิติเศรษฐกิจและอำนาจต่อรองในโครงการต่างๆ⁸³ นโยบาย One Belt One Road มีอิทธิพลต่อประเทศไทยอย่างมากเนื่องจากประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จึงทำให้ประเทศไทยเป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟความเร็วสูงของสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อทำให้เกิดการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับประเทศจีนเข้าด้วยกัน และทำให้ทั้งสองประเทศได้รับผลประโยชน์ร่วมกันในด้านมิติเศรษฐกิจ โดยมีการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

ทั้งนี้รัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา พยายามที่จะรักษาความชอบธรรมของตนและรักษาผลประโยชน์แห่งชาติ โดยรัฐบาลพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาพยายามที่สู้เต็มที่ไมยอมให้ประเทศจีนได้มาครอบครองที่ดินสองข้างทางรถไฟ โดยทางรัฐบาลไทยใช้วิธีในการลงทุนการก่อสร้างเองทั้งหมด เพื่อลดข้อกังขาในเรื่องที่ดินสองข้างทางของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน แต่รัฐบาลไทยยังคงเกรงกลัวต่ออิทธิพลของสาธารณรัฐประชาชนจีนที่มีผลต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย รัฐบาลไทยพยายามรักษาความสัมพันธ์กับรัฐบาลจีน แม้ว่ารัฐบาลไทยจะมีทางเลือกอื่นอย่างประเทศญี่ปุ่นก็ตาม แต่ก็คงเลือกประเทศจีนในการดำเนินงานโครงการรถไฟความเร็วสูง เนื่องจากมีผลประโยชน์ใน

⁸³ Ho, David M. Lampton Selina, and Cheng-Chwee Kuik. *Rivers of Iron: Railroads and Chinese Power in Southeast Asia*. 2020.

การส่งออกสินค้าเกษตรไทยไปยังประเทศจีน และรัฐบาลไทยต้องการที่จะรักษาความสัมพันธ์กับรัฐบาลจีน ซึ่งถ้าประเทศไทยล้มเลิกโครงการรถไฟความเร็วสูงอาจจะโดนสาธารณรัฐประชาชนจีนคว่ำบาตรได้

หากพิจารณาในระดับระหว่างประเทศที่ต้องการให้เกิดความร่วมมือกับรัฐบาลจีน จะต้องประสบความสำเร็จในเรื่องของยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative ของประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ในการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างภูมิภาค เพื่อรัฐบาลจีนจะขยายอิทธิพลทางเศรษฐกิจไปยังภูมิภาค และในภาพรวมสาธารณรัฐประชาชนจีนได้มีการกดดันรัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาให้สานต่อโครงการรถไฟความเร็วสูงจากรัฐบาล อภิสิทธิ์ เวชชาชีวะและรัฐบาล ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร และเพื่อโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนดำเนินการแล้วเสร็จตามข้อสัญญาที่ให้ไว้กับรัฐบาลจีน

ทั้งนี้โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน เป็นทางเลือกของการขนส่งสินค้าและการเชื่อมต่อการค้า การลงทุนระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน และการสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนแปลงการขนส่งให้รวดเร็วและลดต้นทุนในการขนส่ง อย่างไรก็ตามประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่มีความพยายามที่จะพัฒนาระบบรางรถไฟความเร็วสูงและระบบการขนส่งภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งเห็นได้จากการพัฒนานโยบายทางเศรษฐกิจ การพัฒนาในด้านการเชื่อมโยงทางสังคม และการเปิดโอกาสที่ได้รับผลประโยชน์จากโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน อาทิ การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม การท่องเที่ยว การค้าการลงทุน การส่งของสินค้าเกษตรและการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศไทย เป็นต้น⁸⁴ อีกทั้งยังส่งผลต่อประโยชน์ทางอ้อมต่อการส่งเสริมการส่งออกสินค้าเกษตรของไทยในการลดต้นทุนการขนส่งและทำให้การขนส่งระหว่างประเทศรวดเร็วยิ่งขึ้น รวมถึงการเชื่อมต่อภูมิภาคและส่งออกสินค้าไทยไปยังประเทศจีนได้สะดวกยิ่งขึ้น และเป็นการแลกเปลี่ยนความรู้และเทคโนโลยีระบบรางรถไฟความเร็วสูงระหว่างกัน โดยมีการฝึกอบรมให้กับวิศวกรไทย อย่างไรก็ตามสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ใช้โครงการรถไฟความเร็วสูงที่เป็นเครื่องมือในการดำเนินนโยบาย One Belt One Road ของสาธารณรัฐประชาชนจีน ที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงจากเอเชีย แอฟริกาและยุโรป อีกทั้งเป็นการกระชับความสัมพันธ์กับนานาประเทศที่อยู่ในบริเวณตามแนวเส้นทางสายไหม ในขณะที่เดียวกันประเทศไทยซึ่งดำเนินนโยบาย Thailand 4.0 เน้นการบูรณาการทางเศรษฐกิจและการพัฒนาในรูปแบบ การใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม องค์ความรู้และความคิดสร้างสรรค์ในการพัฒนาประเทศ อีกทั้งประเทศไทยที่มีภูมิศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางในอาเซียน ที่เป็นจุดตัดของระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญ อาทิ East West Economic Corridor เป็นต้น และประเทศไทยมีนโยบายที่จะยกระดับประเทศเป็นศูนย์กลางด้านกลางคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาคโดยใช้ Thailand 4.0 ที่สอดคล้องกับ

⁸⁴ Pochan, Jessada, and Wachira Wichitphongsa. "An Intercity Freight Mode Choice Model : A Case Study of High Speed Rail Link Northern Line Thailand (Bangkok – Chiangmai) " 2019.

ยุทธศาสตร์ความเชื่อมโยงในนโยบาย Belt and Road Initiative ของประธานาธิบดีสี จิ้นผิงของสาธารณรัฐประชาชนจีน

อย่างไรก็ตามแนวคิด One Belt One Road ก็สามารถสะท้อนให้เห็นว่ารัฐบาลจีนต้องการที่แสดงบทบาทนำในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจของโลกเข้าด้วยกันและทำให้เกิดการไหลเวียนของสินค้าเงินทุน เทคโนโลยี และการแลกเปลี่ยนความรู้ระหว่างกัน ดังนั้นการเชื่อมโยงคือหัวใจสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจในยุคปัจจุบัน ประเทศไทยตระหนักถึงความสำคัญเป็นอย่างมาก ในการเชื่อมโยงทั้งในประเทศและในภูมิภาค โดยใช้โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนเป็นตัวเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนกับประเทศไทย⁸⁵ และจะเห็นได้ว่าโครงการรถไฟความเร็วสูงเป็นตัวแปรที่สำคัญที่ทำให้ประเทศไทยได้รับผลประโยชน์จากการเข้าเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative ของประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ซึ่งประเทศไทยได้รับผลประโยชน์จากโครงการรถไฟความเร็วสูงค่อนข้างสูงในการขนถ่ายสินค้าเกษตรไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน และเมื่อประเทศไทยได้เข้าเป็นส่วนหนึ่งของนโยบาย Belt and Road Initiative แล้ว ยังเป็นได้ทั้งโอกาสและความท้าทายในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง เนื่องจากมีปัจจัยที่ผลักดันโครงการรถไฟความเร็วสูง คือ แรงกดดันจากรัฐบาลจีนและท่าทีของรัฐบาลจีนที่ไม่พอใจต่อการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนที่ล่าช้า

ปัจจัยดึงโครงการรถไฟความเร็วสูงให้เกิดความล่าช้า คือ รัฐบาลไทยไม่ยอมเสียอำนาจในการต่อรองกับรัฐบาลจีนโดยการยึดการเจรจาโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนตลอด 29 ครั้งให้เกิดความล่าช้าและเกิดข้ออุปสรรคมากมาย อย่างไรก็ตามรัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ไม่สามารถเพิกเฉยต่อความสัมพันธ์กับสาธารณรัฐประชาชนจีน เพราะตราบไต่ที่ยังคงพึ่งพาอาศัยกันในมิติเศรษฐกิจ ก็ยังคงมีผลประโยชน์ร่วมกันอยู่⁸⁶ แม้ว่าประเทศไทยสามารถที่มีทางเลือกที่จะเลือกใช้เทคโนโลยีของประเทศญี่ปุ่นจะมีเทคโนโลยีรถไฟที่มีความทันสมัยกว่าและให้กู้อัตราดอกเบี้ยที่น้อยกว่าประเทศจีน แต่ประเทศไทยยังคงที่จะเลือกประเทศจีนในการดำเนินงานโครงการและให้ความช่วยเหลือในการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง เนื่องจากเพื่อยังคงความสัมพันธ์อันดีกับสาธารณรัฐประชาชนจีน ที่มีอิทธิพลต่อประเทศไทยในด้านมิติเศรษฐกิจและการเมือง

ถึงแม้ว่าประเทศไทยจะให้ความร่วมมือกับประเทศจีนเพื่อรักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับสาธารณรัฐประชาชนจีน แต่การลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูงนั้นประเทศไทยอาจจะอยู่ในจุดที่ไม่คุ้มทุน อย่างไรก็ตามรัฐบาลของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาก็ยังคงต้องดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-

⁸⁵ "พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ให้สัมภาษณ์สื่อมวลชนจีน 6 สำนักข่าวประจำประเทศไทย." 2017, <http://www.chinaembassy.or.th/th/sgxw/t1491315.htm>.

⁸⁶ Putnam, Robert D. "Diplomacy and Domestic Politics: The Logic of Two-Level Games." (1988):

จีนให้แล้วเสร็จต่อไป เนื่องจากรัฐบาลไทยได้ลงนามข้อตกลงความร่วมมือโครงการรถไฟความเร็วสูงกับรัฐบาลจีนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว อีกทั้งเพื่อรักษาความสัมพันธ์อันดีกับสาธารณรัฐประชาชนจีนให้ดำรงอยู่ไว้⁸⁷

4.2 ความพยายามในการสร้างความชอบธรรมภายในประเทศของรัฐบาล

รัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาพยายามสานต่อโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน โดยมีการเจรจาหรือกับรัฐบาลจีนในความร่วมมือโครงการรถไฟความเร็วสูงซึ่งมีการเจรจาหรือทั้งหมดถึง 29 ครั้ง ในแต่ละครั้งมีความสำคัญกับผลประโยชน์แห่งชาติไทยที่ต่างกัน อาทิ การที่พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ตัดสินใจไม่ร่วมลงทุนกับรัฐบาลจีนและไม่รับเงินสนับสนุนของรัฐบาลจีน และจะเห็นได้ว่ารัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาพยายามที่จะต่อรองในการปรับลดอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ โดยทั้งสองฝ่ายได้พิจารณาแหล่งเงินทุนในสกุลเงินหยวน เห็นพ้องร่วมกันว่าอัตราดอกเบี้ยเงินกู้สกุลเงินหยวนจะต้องต่ำกว่าอัตราตลาดในอายุเงินกู้เดียวกัน⁸⁸ ซึ่งในช่วงต้นของรัฐบาลพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ก็ถูกวิพากษ์วิจารณ์ในเรื่องความไม่ชอบธรรมในการบริหารงานที่มาจากรัฐประหารหรือเผด็จการอำนาจนิยม จึงทำให้พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาได้รับแรงกดดันจากภายในประเทศเป็นอย่างมาก ในเรื่องความคุ้มค่าในการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงที่จะต้องใช้งบประมาณในการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงมีจำนวนมหาศาลและไม่สามารถตรวจสอบจึงทำให้เกิดความไม่โปร่งใสในการบริหารโครงการนี้ อีกทั้งโครงการมีการก่อสร้างที่มีความล่าช้าผิดปกติเห็นได้จากการก่อสร้างเริ่มก่อสร้างระยะแรก 3.5 กิโลเมตร จากกลางดง-ปางอโศก ใช้เวลายาวนานถึง 2 ปีซึ่งมีความผิดปกติอย่างมากหากข้อตกลงหรือผลประโยชน์ที่ลงรอยกันก็จะไม่เกิดเหตุการณ์ล่าช้าเช่นนี้ขึ้นและจะเห็นได้ว่าในระดับภายในประเทศ นักการเมืองของประเทศไทยกลับพยายามแสวงหา

⁸⁷ Li, Lifeng, and Shifeng Liu. "High-Speed Railway Competition between China and Japan Based on Benefits." (2018): 914.

⁸⁸ "ผลการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ 11." 2016.

อำนาจโดยการสร้างกลุ่มพันธมิตรเพื่อผลประโยชน์ส่วนตนมากกว่าผลประโยชน์แห่งชาติ⁸⁹ ทั้งนี้ รัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ยังไม่รับฟังความคิดเห็นจากสาธารณะ รวมถึงความไม่ชัดเจน ในการตัดสินใจและการบริหารจัดการโครงการรถไฟความเร็วสูงของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา จึง ส่งผลให้ความน่าเชื่อถือของรัฐบาลลดลง

ซึ่งหากเปรียบเทียบกับในกรณีของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว การรักษาความชอบธรรมภายในประเทศแตกต่างกับประเทศไทย เพราะระบบการเมืองที่ต่างจากประเทศไทย ที่เป็น ระบบปกครองแบบคอมมิวนิสต์จึงทำให้สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวควบคุมอำนาจสูงสุด ถึงแม้จะต้องการรักษาความชอบธรรมในการกระตุ้นเศรษฐกิจให้เติบโตเป็นศูนย์กลาง และการใช้ โครงการรถไฟความเร็วสูง ส่งผลให้กระตุ้นให้สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเป็นทางผ่านในการขนถ่าย สินค้าไปยังคุนหมิง ณ สาธารณรัฐประชาชนจีน นอกจากนี้ความชอบธรรมภายในประเทศไม่ จำเป็นต้องแสดงให้เห็นว่าสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวนั้นต้องต่อรองกับสาธารณรัฐ ประชาชนจีนอย่างเท่าที่เข้มแข็งเหมือนแบบของรัฐบาลพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา อย่างไรก็ตาม หากเปรียบเทียบกับประเทศไทยแม้ว่าในช่วงต้นของรัฐบาลพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ที่เป็นระบบ ปกครองแบบเผด็จการยังคงมีประชาชนจำนวนมากที่ออกมาให้การต่อต้านรัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาในช่วงที่ยังเป็นหัวหน้ารักษาความสงบแห่งชาติ เนื่องจากอำนาจในการบริหาร ประเทศที่มาจากความไม่ชอบธรรมซึ่งเห็นได้จากการที่คณะรักษาความสงบแห่งชาติ มีการบังคับใช้ อย่างเข้มข้นที่สุดเมื่อเทียบกับการรัฐประหารทุกครั้งที่ผ่านมา โดยชี้ให้เห็นเป้าหมายของการใช้คำสั่งที่ ถูกทำให้กลายเป็น “กฎหมาย” ในการปราบปรามการคัดค้านการรัฐประหาร การควบคุมการชุมนุม แสดงออกต่อการใช้อำนาจ หรือการบริหารประเทศของรัฐบาลทหาร การใช้กฎหมายปิดกั้นแทรกแซง กิจกรรมสาธารณะอย่างกว้างขวาง รวมทั้งการใช้กฎหมายสร้างภาระหรือต้นทุนในการออกมา แสดงออกให้กับพลเมืองในสังคม⁹⁰

แต่ในช่วงถัดมาเกิดการเลือกตั้งที่เกิดขึ้นในปี ค.ศ. 2019 ยังมีการต่อต้านรัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา มากยิ่งขึ้นเพราะว่าการบริหารงานที่ผ่านนั้นล้มเหลวและไม่มีภาวะความเป็น ผู้นำในการตัดสินใจที่แน่วแน่ในเรื่องของโครงการรถไฟความเร็วสูง ที่พยายามเลื่อนระยะเวลาข้อ

⁸⁹ Putnam, Robert D. "Diplomacy and Domestic Politics: The Logic of Two-Level Games." (1988):

⁹⁰ Archamas, Noppon. "Consider Military Junta's Order to Ban of Political Gatherings as State Repression in Thailand." (2019): 1. <https://so01.tci-thaijo.org/index.php/CMUJLSS/article/view/190401/159309>.

สัญญาให้ล่าช้าเนื่องจากกลัวอิทธิพลจากสาธารณรัฐประชาชนจีนมากเกินไป และกลัวว่าสินค้าจากประเทศจีนจะเข้ามาตีตลาดในประเทศไทยจากการเปิดพรมแดนที่จะทำให้สะดวกต่อการขนส่งสินค้า และผู้คนที่ทำให้เชื่อมโยงระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนกับประเทศไทย และพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาไม่ต้องการให้รัฐบาลจีนมาครอบงำและถือครองกรรมสิทธิ์ในประเทศไทย จึงพยายามยื่นโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนให้ล่าช้า เพื่อแสดงให้เห็นว่าพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชามีท่าทีเข้มแข็งและแน่วแน่ในการรักษาผลประโยชน์แห่งชาติจนถึงที่สุด และไม่ยอมให้จีนเข้ามามีอำนาจหรืออิทธิพลต่อประเทศไทยมากเกินไป จึงเปลี่ยนสัญญาจากก่อสร้างร่วมกันระหว่างไทย-จีน เป็นประเทศไทยจะลงทุนในการก่อสร้างเองทั้งหมด เพื่อรัฐบาลจะรักษาความชอบธรรมภายในประเทศให้คงไว้

ซึ่งในการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงจะมีอุปสรรคมากมาย อาทิ ข้อบังคับทางกฎหมาย ระบบราชการของไทยที่ดำเนินงานล่าช้าและมีรายละเอียดมากมาย การขาดประสบการณ์ในการก่อสร้างระบบรางรถไฟความเร็วสูง ความไม่โปร่งใสในการที่จะให้หน่วยงานอิสระไปตรวจการใช้งบประมาณของโครงการรถไฟความเร็วสูงและความไม่ชัดเจนในการกำหนดทิศทางของผู้นำประเทศไทย ซึ่งอาจจะทำให้ประเทศไทยตกขบวนรถไฟเนื่องจากประเทศเพื่อนบ้านดำเนินโครงการแล้วเสร็จก่อนประเทศไทยและรัฐบาลจีนเริ่มพยายามปรับลดความสัมพันธ์กับประเทศไทยซึ่งเห็นได้จากการประชุม Belt and Road Initiative Summit ณ สาธารณรัฐประชาชนจีนที่ไม่ได้เชิญพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาไปเข้าร่วมประชุม พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาได้แบกรับความกดดันจากรัฐบาลโดยให้ประเทศไทยลดข้ออุปสรรคในข้อกฎระเบียบซึ่งจะสามารถทำให้โครงการนั้นไปต่อได้ โดยพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาใช้กฎหมายมาตรา 44 ในการเข้าควบคุมสังคมเพื่อเสริมสร้างอำนาจให้แก่รัฐบาล แต่หลังจากที่มีการออกกฎหมายโดยอาศัยมาตรา 44 แล้วนั้นก็กลับมีกระแสต่อต้านกฎหมายที่อาศัยมาตรา 44 จากคนในสังคม

อย่างไรก็ดี ยังคงมีประเด็นปัญหาความขัดแย้งการบริหารงานของรัฐบาลพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ที่ไม่ชอบธรรมและอุดมการณ์ต่างๆในการครอบครองอำนาจตนและพวกพ้องของตนไว้ให้นาน จึงทำให้ประชาชนไม่เห็นด้วยกับการบริหารงานบ้านเมืองที่ล้มเหลวจึงทำให้เกิดความรุนแรงเกิดขึ้น ซึ่งเป็นความล้มเหลวของรัฐบาลที่ไม่สามารถทำให้ประเทศสงบสุขได้และไม่สามารถแก้ไขปัญหาการดำเนินงานโครงการรถไฟความเร็วสูงให้ดำเนินการแล้วเสร็จต้องขอสัญญาที่ลงนามกับ

รัฐบาลจีนไว้ได้⁹¹ ทั้งนี้ยังมีการวิพากษ์วิจารณ์ว่า “รถไฟไทย-จีนเดินหน้าสร้างแบบฟันหลอ ช่วงไหนพร้อมก็ทำไปก่อน ซึ่งสัญญาว่าจะใช้ระยะเวลาในการรอสถาปกรณมีค่าพิพากษา หลังอิตาเลียนไทยที่จับกับรับเหมาจีนร้องคุณสมบัติของผู้เสนอราคาต่ำสุด ยังไม่รู้ว่าจะยกเลิกประมูลใหม่หรือรอศาล ส่วนการเปิดบริการตอนนี้ยังคงเป้าไว้ในปี ค.ศ. 2025 แต่ดูแนวโน้มใหม่ไลน์อาจจะขยับ ยังเหลือเวนคืนที่ยังไม่ได้เริ่มอีก”⁹² การทำงานไม่เป็นระบบและการบริหารงานไม่เป็นก็ทำให้โครงการรถไฟความเร็วสูงดำเนินด้วยความล่าช้าและไม่มีความชัดเจนในเรื่องเวลาที่ดำเนินก่อสร้างแล้วเสร็จเนื่องจากการปรับเปลี่ยนอยู่ตลอดเวลา จึงทำให้ทั้งประชาชนและรัฐบาลจีนเริ่มแสดงท่าทีที่ไม่พอใจรัฐบาลพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาและขาดความเชื่อมั่นกับรัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาในการเดินหน้าดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงว่าจะเป็นไปได้ไปอย่างถูกต้อง โปร่งใส สามารถตรวจสอบการใช้จ่ายงบประมาณ รวมถึงรายละเอียดข้อสัญญาที่มีความคลุมเครือ ไม่มีความชัดเจนได้

4.3 ประโยชน์ของประเทศไทยที่จะได้รับจากการเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative ของสาธารณรัฐประชาชนจีนในระดับมหภาค

การดำเนินนโยบาย (Thailand 4.0) ของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ซึ่งเน้นการบูรณาการทางเศรษฐกิจและการพัฒนาในทุกรูปแบบ โดยใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม องค์กรความรู้และความคิดที่สร้างสรรค์ในการพัฒนาประเทศ เพื่อการลดความไม่เท่าเทียมทางเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งไทยหวังว่าจะช่วยการบูรณาการทางเศรษฐกิจกับกรอบอนุภูมิภาค Cambodia, Lao, Myanmar, Vietnam, Thailand (CLMVT) หรือ Ayeyawady – Chao Phraya – Mekong Economic Cooperation Strategy (ACMECS) ผ่านการเชื่อมโยงทั้งทางด้านกายภาพ(โครงสร้างพื้นฐาน) ด้านกฎระเบียบ (เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและการเงิน) และด้านประชาชน (ด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคล) รวมถึงการเชื่อมโยงไปสู่กรอบภูมิภาค ในระดับอาเซียนและระดับโลก โดยที่เส้นทางหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางยังมีโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ 6 เส้นทาง ซึ่งหนึ่งในนั้น คือ China-Indochina Peninsula Economic Corridor (CICPEC) ซึ่งเกี่ยวข้องกับไทยและอาเซียนโดยตรง อีกทั้งการที่ไทยมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางในอาเซียน และเป็นจุดตัดของระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่ East West Economic Corridor ,North South Economic Corridor, South South Economic Corridor รวมทั้งมีนโยบายที่จะยกระดับประเทศเป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์ของ

⁹¹ Jitpiromsri, Srisompob, and Suwara Kaewnuy. "Conflict Transformation and Public Opinion in Thailand's Deep South During the Period from 2015 to 2017." (2018): 135-36.

⁹² "เทียบรถไฟไทย 2 ไฮสปีด รถไฟไทย-จีนสร้างฟันหลอ “Cp” เปิดหน้าดิน ต.ค.". (2019).

ภูมิภาคโดยใช้การเป็น Thailand 4.0 จึงสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ความเชื่อมโยงในนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของสาธารณรัฐประชาชนจีน

แนวคิด "หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง" สะท้อนความปรารถนาของจีนที่จะแสดงบทบาทนำในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจของโลกเข้าด้วยกัน และทำให้เกิดการไหลเวียนของสินค้า เงินทุน เทคโนโลยีและการแลกเปลี่ยนบุคลากรที่เข้มข้นยิ่งขึ้น ซึ่งถือเป็นการกระจายความรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจอีกทางหนึ่ง ประเทศไทยจึงสนับสนุนบทบาทของจีนภายใต้แนวคิดนี้มาโดยตลอด ดังนั้นการเชื่อมโยงคือหัวใจสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจในปัจจุบัน ไทยตระหนักดีและให้ความสำคัญอย่างมาก ทั้งการเชื่อมโยงในประเทศและในภูมิภาค โครงการรถไฟไทย – จีน คือ ตัวอย่างที่เป็นรูปธรรมโดยรถไฟสายนี้ ไม่เพียงแต่จะเชื่อมการคมนาคมภายในประเทศไทยเท่านั้น แต่จะมีบทบาทเป็นปัจจัยสำคัญในการเชื่อมโยงภูมิภาคระหว่างจีนกับไทย เป็นประโยชน์ในการพัฒนาทั้งทางเศรษฐกิจ ความร่วมมือในด้านต่าง ๆ และการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน⁹³

อย่างไรก็ตามนโยบาย One Belt One Road ของประเทศจีนส่งเสริมความร่วมมือระหว่างอาเซียนกับประเทศจีน ในหลายด้านเช่น การขนส่ง การค้าการลงทุนและพลังงาน ความร่วมมือในระดับภูมิภาค ซึ่งส่งผลทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อประเทศไทย เนื่องจากประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของภูมิภาค และข้อได้เปรียบของประเทศไทย คือ ภูมิรัฐศาสตร์ และการเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของภูมิภาคเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งแน่นอนว่าประเทศไทยไม่ได้รับผลประโยชน์เพียงอย่างเดียว แต่ได้รับกระทบจากการเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค อาทิ ความไม่เสถียรภาพของประเทศไทย ปัญหาสังคมที่เกิดขึ้นมาจากความไม่มั่นคงและความเหลื่อมล้ำทางสังคมของไทย เป็นต้น แม้ว่ายุทธศาสตร์หลักของประเทศจีน One Belt One Road ของประเทศจีน และ Made in China 2025 ที่เปลี่ยนจากอุตสาหกรรมรับจ้างการผลิตสินค้าที่เน้นปริมาณเปลี่ยนมาเป็นการใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและเน้นคุณภาพของสินค้าแทน⁹⁴ และรัฐบาลจีนพยายามที่ผลักดันเองให้เศรษฐกิจเติบโตและมีบทบาททางการเมืองในเวทีโลก ทั้งนี้นโยบาย Belt and Road Initiative เน้นการลงทุนร่วมกันขยายเครือข่ายการขนส่ง อาทิ รถไฟความเร็วสูงและการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานโดยทางรถไฟ ความเร็วสูงก็เชื่อมต่อกับยุโรปเข้าด้วยกัน โดยมีประเทศจีนเป็นศูนย์กลาง ประเทศจีนขยายอิทธิพลไปทั่วโลกภายใต้ระบบระเบียบใหม่ นโยบายของประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ส่งผลกระทบต่อประเทศไทย เนื่องจากเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative ของสาธารณรัฐ

⁹³ "พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ให้สัมภาษณ์สื่อมวลชนจีน 6 สำนักข่าวประจำประเทศไทย." 2017, <http://www.chinaembassy.or.th/th/sgxw/t1491315.htm>.

⁹⁴ สำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. "Made in China 2025."

<https://chineseinfo.boi.go.th/images/demo/default/pdf/gen-info/madeinchina2025.pdf>.

ประชาชนจีน⁹⁵ อย่างไรก็ตามเกิดความร่วมมือระหว่างประเทศจีนกับประเทศในอาเซียนมากขึ้นทั้งเป็นแบบทวิภาคีและพหุภาคี ซึ่งเห็นได้จากผู้นำจีนมาเยือนในประเทศสมาชิกอาเซียนมากยิ่งขึ้นและมียุทธศาสตร์ว่าประเทศจีนให้ความสำคัญกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้⁹⁶และมีการพัฒนาความร่วมมือในมิติเศรษฐกิจ การเมืองและความมั่นคงร่วมกัน

โครงการรถไฟความเร็วสูงที่มีความสำคัญที่มีการเชื่อมต่อจากคุนหมิง สาธารณรัฐประชาชนธิปไตยประชาชนลาวและประเทศไทย ซึ่งประเทศไทยต่อการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อเกี่ยวกับระบบรางรถไฟความเร็วสูงทางคู่จากกรุงเทพฯไปนครราชสีมาและเพิ่มขยายขึ้นมากกรุงเทพฯ-หนองคาย ซึ่งประเทศไทยกับประเทศจีนได้รับผลประโยชน์ร่วมกัน ในการเพิ่มการเชื่อมโยงเข้าด้วยกัน ช่วยการกระตุ้นการพัฒนาในด้านสังคมและเศรษฐกิจ เพิ่มโอกาสในการสร้างงานใหม่ให้เกิดขึ้น และส่งผลต่อประเทศไทยในผลประโยชน์ในส่งออกสินค้าเกษตรไทยไปยังประเทศจีนได้สะดวกยิ่งขึ้น โดยมีต้นทุนค่าขนส่งที่ถูกลง การค้าการลงทุนจากต่างชาติที่เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากระบบขนส่งของประเทศไทยมีความพร้อมมากกว่าประเทศเพื่อนบ้าน อีกทั้งโครงการรถไฟความเร็วสูงมีผลประโยชน์ทางอ้อมกับประเทศจีนในมิติสังคมและเศรษฐกิจ ช่วยลดระยะเวลาในการเดินทางให้สั้นและรวดเร็วกว่าเดิม อีกทั้งปัจจุบันสาธารณรัฐประชาชนจีนมีการใช้เทคโนโลยีในการซื้อตั๋วออนไลน์เพื่อเพิ่มความสะดวกให้แก่ลูกค้ามากขึ้น รวมทั้งมีขยายความเจริญไปยังเมืองต่างๆ อาทิ ฐานการผลิต ธุรกิจและเทคโนโลยี อย่างไรก็ตามมีหลายประเทศที่ได้เข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งของ Belt and Road Initiative ของสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งรวมถึงประเทศไทยที่ได้เข้าร่วมในโครงการรถไฟความเร็วสูง เพื่อที่จะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางมิติเศรษฐกิจ การเชื่อมโยงเมืองขนาดเล็กและเมืองใหญ่เข้าด้วยกัน รวมทั้งเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านของประเทศจีนเข้าด้วยกัน⁹⁷

ทั้งนี้ข้อดีของนโยบาย Belt and Road Initiative ของประธานาธิบดีสีจิ้น ผิง ที่ช่วยให้ประเทศไทยมีการสร้างมูลค่าแก่สินค้าไทย ด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีที่จะนำมาพัฒนาในอุตสาหกรรมในอนาคตของประเทศไทยและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะเครือข่ายการขนส่ง อาทิ (ระบบรางรถไฟ ระบบรถไฟความเร็วสูง ท่าเรือและสนามบิน เพื่อการเพิ่มโอกาสในการค้าการลงทุน Belt and Road Initiative และเพื่อพัฒนาระบบอินเทอร์เน็ตและการจัดการระบบข้อมูล รวมถึงการช่วยเหลือ

⁹⁵ Punyaratabandhua, Piratorn, and Jiranuwat Swaspitchayaskunb. "Thailand's Perception and Strategy toward China's Bri Expansion: Hedging with Cooperating." 69-71 (2021).

⁹⁶ Chin, Wooi Tee Tan Chong Foh. "High Level Visits and the Belt and Road Initiative: The Case of Southeast Asia ". (2020): 217-19.

⁹⁷ Fan Zhang, Feng Wang, Jinghua Ou and Shujie Yao. "Role of High-Speed Rail on Social Fixed Assets Investments in China." (2019): 221-236.

ความทันสมัยของ E-commerce และระบบการเงินแบบ digital) ซึ่งเป็นการช่วยในการขับเคลื่อนการพัฒนา Small and Medium Enterprises (SMEs) และ Startup ในการแลกเปลี่ยนความรู้และเพิ่มความแข็งแกร่งกับเศรษฐกิจในท้องถิ่น โดยนโยบาย Belt and Road Initiative ของประเทศจีนยังช่วยการกระตุ้นการแลกเปลี่ยนความรู้ วัฒนธรรมและวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี⁹⁸และโอกาสของประเทศไทยเนื่องจากสาธารณประชาชนจีนนั้นมีขนาดตลาดที่ใหญ่มหาศาล ประเทศไทยสามารถนำสินค้าไทยส่งออกไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนง่ายและสะดวกยิ่งขึ้น อีกทั้งสาธารณรัฐประชาชนจีนจะกลายเป็นจะเป็นศูนย์กลางการขนส่งของทวีปเอเชีย ยุโรปและแอฟริกา

นอกจากนี้โครงการรถไฟความเร็วสูงเป็นตัวแปรสำคัญที่ทำให้ประเทศไทยได้รับผลประโยชน์จากยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative และแรงกดดันทั้งในระดับภายในประเทศและระดับระหว่างประเทศ ทำให้พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาจำเป็นต้องมาสานต่อโครงการนี้และการที่ประเทศไทยเข้าเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์จีน ประเทศไทยจะได้รับประโยชน์ค่อนข้างมากจากโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน อาทิ การสร้างอุตสาหกรรมใหม่ การพัฒนาเศรษฐกิจและเพิ่มการเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมต่อระบบการขนส่งที่ถูกพัฒนาให้เชื่อมโยงภูมิภาคเข้าด้วยกัน การเพิ่มศักยภาพในการขนส่งสินค้าให้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น ถ้าดำเนินการก่อสร้างเสร็จประเทศไทยจะสามารถขนส่งสินค้าเกษตรจากกรุงเทพฯไปยังคุนหมิง ณ สาธารณรัฐประชาชนจีน ในระยะเวลา 15-16 ชั่วโมงซึ่งเร็วกว่าขนส่งทางเรือและทางรถยนต์ และเพิ่มทางเลือกในการขนส่งให้มากขึ้น เพื่อที่จะตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการขนส่งให้มีความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

สรุป

โครงการรถไฟความเร็วสูงเป็นตัวแปรสำคัญที่ทำให้ประเทศไทยได้รับผลประโยชน์จากยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative ซึ่งประเทศไทยจะได้รับประโยชน์อย่างมากกับโครงการนี้ถ้ามีการก่อสร้างแล้วเสร็จตามระยะกำหนดไว้ มี 2 ปัจจัยหลักที่ทำให้โครงการรถไฟความเร็วสูงเกิดความล่าช้า อาทิ ปัจจัยแรก คือ การผลักดันโครงการรถไฟความเร็วสูง จากแรงกดดันจากรัฐบาลจีน ที่พยายามแสดงท่าทีไม่พอใจกับรัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาที่ไม่มีความชัดเจนในระยะการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงให้แล้วเสร็จทันเวลาที่กำหนดไว้ในข้อสัญญาที่ลงนามกับรัฐบาลจีน ปัจจัยตติง คือ เสียงวิพากษ์วิจารณ์ไม่ให้รัฐบาลของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาเสียอำนาจต่อรองกับรัฐบาลจีนและในเรื่องความชอบธรรมเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อรัฐบาลพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา อย่างไรก็ตาม การเติบโตอย่างรวดเร็วของสาธารณรัฐประชาชนจีนในภูมิภาคจะเห็นอุปสรรคแบบเก่า

⁹⁸ Punyaratabandhu, Piratorn, and Jiranuwat Swaspitchayaskun. "Thailand's Perception and Strategy toward China's Bri Expansion: Hedging with Cooperating." (2021): 72.

พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาได้ใช้ความนิ่งเฉยต่อการดำเนินงานโครงการรถไฟความเร็วสูงส่งผลให้เกิดความล่าช้า เพื่อเป็นอุปสรรคขัดขวางอำนาจจากภายนอกในการเติบโตและมีอิทธิพลของจีน โดยมีผลประโยชน์ที่ถูกต้องทั้งไว้ข้างหลัง แม้บางข้อตกลงระหว่างประเทศทั้งที่รัฐสมัครใจและไม่สมัครใจที่จะร่วมมือ แต่รัฐมีความจำเป็นที่ต้องร่วมมือเนื่องจากผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจการเมืองและอำนาจต่อรอง จึงส่งผลต่อการตัดสินใจของผู้นำประเทศที่จะต้องพยายามรักษาความสัมพันธ์กับสาธารณรัฐประชาชนจีนให้ดำรงไว้และก็ต้องพยายามรักษาความชอบธรรมภายในประเทศในขณะเดียวกัน⁹⁹



⁹⁹ Putnam, Robert D. "Diplomacy and Domestic Politics: The Logic of Two-Level Games." (1988): 459-460.

บทที่ 5

บทสรุป

สารนิพนธ์ฉบับนี้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีนผ่านความร่วมมือโครงการรถไฟความเร็วสูงระหว่างปี ค.ศ. 2013-2020 โดยนำเอาแนวคิดเรื่อง Two level game ของ Robert D. Putnam มาเป็นกรอบในการศึกษาวิเคราะห์เพื่อตอบคำถามว่า เพราะเหตุใดรัฐบาลของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาไม่สามารถผลักดันโครงการรถไฟความเร็วสูงให้ดำเนินการเสร็จรวดเร็วยิ่งขึ้น จะเห็นได้ว่ายุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative ของสาธารณรัฐประชาชนจีนมีประโยชน์อย่างไรกับประเทศไทยและทำให้ประเทศไทยอยากเข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์นี้ โครงการรถไฟความเร็วสูงเป็นตัวแปรที่ทำให้ประเทศไทยได้รับผลประโยชน์จากยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative ดังนั้นจึงมีแรงกดดันจากสาธารณรัฐประชาชนจีน ให้พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาต้องดำเนินการไปสานต่อโครงการดังกล่าว การริเริ่มตั้งแต่สมัยนายก อภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ รัฐบาลไทยให้ความสนใจที่จะเข้าเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์นี้ผ่านรถไฟความเร็วสูง โดยมีผลประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับค่อนข้างสูง คือ ทำให้ประเทศไทยไปพึ่งพาเศรษฐกิจของสาธารณรัฐประชาชนจีนมากขึ้น หากประเทศไทยไม่ให้ความร่วมมือกับสาธารณรัฐประชาชนจีน อาจจะทำให้ประเทศไทยถูกจีนคว่ำบาตรได้ โดยรัฐบาลไทยสมัยก่อนการปฏิวัติของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ก็ต้องการเข้าไปร่วมเพื่อที่จะไม่ยอมให้ประเทศไทยนั้นตกขบวนหรือถูกกดดันจากสาธารณรัฐประชาชนจีน พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ต้องพยายามที่จะรักษาความสัมพันธ์อันดีกับสาธารณรัฐประชาชนจีนและยังต้องการคงไว้ซึ่งความชอบธรรมของตนเองภายในประเทศไทย

ในกรณีของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว การรักษาความชอบธรรมภายในประเทศแตกต่างกับประเทศไทยเพราะระบอบการเมืองที่ต่างจากประเทศไทย ที่เป็นระบอบการปกครองแบบคอมมิวนิสต์ จึงทำให้สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวมีการควบคุมอำนาจสูงสุด ถึงแม้จะต้องการรักษาความชอบธรรมในการกระตุ้นเศรษฐกิจให้เติบโตเป็นศูนย์กลาง อาทิจ เป็นที่ผลิตกระแสไฟฟ้าของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ส่งผลกระทบทำให้สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเป็นไปในทางผ่านที่ดีขึ้น ซึ่งแตกต่างกับประเทศไทยเป็นอย่างมากโดยในช่วงการปกครองระบอบเผด็จการมีการบริหารประเทศที่ล้มเหลวและคำนึงถึงผลประโยชน์ส่วนตนเป็นหลักจึงทำให้ประชาชนไม่พอใจและออกมาต่อต้านถึงความไม่ชัดเจนในการบริหารจัดการในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนของรัฐบาลพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา

ดังนั้นพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา พยายามรักษาความชอบธรรมภายในประเทศโดยการพยายามที่ถ่วงดุลกับประเทศจีนและไม่ยอมรัฐบาลจีนในทุกเรื่อง รัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาพยายามที่จะยืดเวลาการเจรจาให้มีความล่าช้าและส่งผลกระทบต่อโครงการรถไฟความเร็วสูงให้

มีความล่าช้ายิ่งขึ้น แต่ว่าในขณะที่เดียวกัน ก็ยังคงต้องคงรักษาความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีน เนื่องจากสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นคู่ค้าคนสำคัญของประเทศไทยในมิติเศรษฐกิจ และการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงล่าช้าส่งผลให้รัฐบาลจีนลดความสำคัญที่มีต่อประเทศไทยลง

สารนิพนธ์ฉบับนี้จึงมีความเห็นหลักว่า พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา พยายามผลักดันในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงผ่านการใช้กฎหมายมาตรา 44 เพื่อลดข้อบังคับที่เป็นอุปสรรคในการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง อย่างไรก็ตามรัฐบาลของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ไม่สามารถที่จะล้มเลิกโครงการรถไฟความเร็วสูงกับสาธารณรัฐประชาชนจีนได้เนื่องจากรัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาจะต้องกระชับความสัมพันธ์อันดีกับประเทศจีนผ่านโครงการรถไฟความเร็วสูง ในขณะที่เดียวกันรัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาจะต้องรักษาความชอบธรรมภายในประเทศ โดยดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงให้ล่าช้าเพื่อถ่วงดุลอิทธิพลจีนและไม่ยอมประเทศจีนในทุกเรื่อง จากการศึกษาพบว่า ภายหลังรัฐประหารนำโดยพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีนน่าจะช่วยในการผลักดันโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนให้เดินหน้าได้รวดเร็วยิ่งขึ้น แต่กลับไม่เป็นเช่นนั้นโครงการรถไฟความเร็วสูงเกิดความล่าช้าเนื่องจากผลประโยชน์ที่ไม่ลงรอยกันและรัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ต้องการพยายามรักษาความชอบธรรมภายในประเทศโดยดำเนินการโครงการให้มีความล่าช้าและเพื่อจะรักษาผลประโยชน์แห่งชาติของประเทศจึงทำการเจรจาอยู่หลายครั้งรวมถึงการที่ประเทศไทยจะลงทุนเองทั้งหมด แต่ก็ยังไม่ได้ข้อยุติ เนื่องจากมีผลประโยชน์ในข้อตกลงที่ไม่ลงรอยกัน อย่างไรก็ตามรัฐบาลพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ที่ไม่ได้เข้าร่วมประชุม Belt and Road Initiative ณ กรุงปักกิ่ง ส่งผลให้รัฐบาลจีนกดดันรัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา จนทำให้ต้องออกกฎหมายมาตรา 44 เพื่อผลักดันโครงการรถไฟความเร็วสูงให้เร็วยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตามในปัจจุบันในการเดินหน้าโครงการรถไฟความเร็วสูงก็ยังคงมีความล่าช้า เนื่องจากขบวนการที่หลากหลายขั้นตอนในข้อกำหนด รวมถึงการอนุมัติงบประมาณในการลงทุนก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงที่จะต้องผ่านวุฒิสภาและการที่พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาพยายามรักษาความชอบธรรมภายในประเทศโดยการยื้อโครงการรถไฟความเร็วสูงให้เกินความล่าช้าโดยไม่ล้มเลิกโครงการรถไฟความเร็วสูงและพยายามถ่วงดุลอำนาจกับประเทศจีน เพื่อยึดถึงผลประโยชน์แห่งชาติ

แม้จะมีการตั้งข้อสังเกตว่ารัฐบาลพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา น่าจะสามารถผลักดันโครงการรถไฟความเร็วสูงได้รวดเร็วยิ่งขึ้นเพราะว่ามีความสัมพันธ์อันดีกับสาธารณรัฐประชาชนจีน แต่กลับไม่เป็นเช่นนั้น ความสัมพันธ์ของทั้งสองประเทศกลับลดความสำคัญลง เนื่องจากรัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา มีท่าทีเข้าหากับฝั่งสหรัฐอเมริกามากขึ้น จึงทำให้จีนไม่พอใจกับท่าทีของ

พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงล่าช้า ส่งผลทำให้รัฐบาลจีนไม่พอใจอย่างมาก การทำงานของรัฐบาลพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาที่มีท่าทีที่แข็งกล้าต่อรัฐบาลจีน อาจจะทำให้รัฐบาลจีนคว่ำบาตรประเทศไทย ซึ่งทำให้รัฐบาลไทยได้รับความกดดันมหาศาลจาก รัฐบาลจีนให้รัฐบาลพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาเร่งดำเนินการผลักดันโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน โดยเร็ว

กล่าวโดยสรุป คือ รัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาพยายามรักษาความชอบธรรม ของตนเอง โดยการเจรจากับสาธารณรัฐประชาชนจีนอยู่หลายครั้ง เพื่อรักษาผลประโยชน์แห่งชาติ และฐานอำนาจของตนเอง เพื่อสร้างท่าทีที่เข้มแข็งในการต่อรองกับรัฐบาลจีนจนถึงที่สุด ถ้าโครงการ เสร็จจะทำให้การส่งออกดำเนินการสะดวกยิ่งขึ้นและมีผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจมากขึ้น ในขณะที่ จะรักษาความสัมพันธ์อันดีกับประเทศจีน ประเทศจีนให้การสนับสนุนในการรัฐประหารของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ในช่วงรัฐประหารและประเทศจีนมีอิทธิพลในมิติเศรษฐกิจการเมืองของประเทศไทย อย่างไรก็ตามประเทศไทยหาจุดความสมดุลกับประเทศจีนและรักษาความชอบธรรมกับ ประชาชนโดยลงทุนเองทั้งหมด ไม่ยอมเงินทุกอย่าง มีการเจรจาอย่างเต็มที่ ประเทศจีนแค่มาถ่ายทอด เทคโนโลยีและความรู้ให้แก่วิศวกรไทย การคงความสัมพันธ์กับประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชน จีนโดยประเทศจีนจะไม่ยกเลิกโครงการรถไฟความเร็วสูง อีกทั้งให้ประเทศไทยเดินรถไฟและรับ เทคโนโลยีจากประเทศจีน และรัฐบาลพยายามรักษาความชอบธรรมภายในประเทศมีการเจรจาที่ ขึ้นตอนและรายละเอียดอย่างถี่ถ้วน จึงทำให้โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนเกิดความล่าช้าและไม่ เสร็จตามกำหนดการที่ตั้งไว้ อย่างไรก็ตามประเทศไทยยังต้องพึ่งพาจีนในมิติเศรษฐกิจ ยังคงต้องรักษา ความสัมพันธ์ที่ดีกับประเทศจีนแต่จะสามารถแก้ไขปัญหาความล่าช้าได้นั้น ประเทศไทยต้องคำนึงเพื่อ ไม่ให้จีนนั้นเสียหายและยังคงมีความสัมพันธ์ที่ดีกับจีนไว้ได้ การนำเอาเทคโนโลยีมาใช้ระบบการ ทำงานของราชการไทย พัฒนาให้มีความทันสมัยและรวดเร็วมากยิ่งขึ้นในการติดต่อกับหน่วยงานรัฐ และเพิ่มการปรับแก้ไขข้อกฎหมายให้มีความโปร่งใสและลดขั้นตอนของราชการให้น้อยลง รวมถึงการ แลกเปลี่ยนความรู้ระหว่างกันและเน้นผลประโยชน์ร่วมกันในด้านมิติเศรษฐกิจ การคมนาคม แบบ win-win และในขณะเดียวกันก็ต้องรักษาความชอบธรรมภายในประเทศไทยและสานความสัมพันธ์ อันดีกับสาธารณรัฐประชาชนจีน เนื่องจากผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจที่ประเทศไทยยังคงต้อง พึ่งพาอาศัยสาธารณรัฐประชาชนจีนอยู่

ดังนั้นรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาจะต้องรักษาสมดุลระหว่างความชอบธรรม ภายในประเทศและยังคงความสัมพันธ์กับประเทศจีน จึงเป็นข้อท้าทายอย่างมากต่อการบริหารงาน ของรัฐบาลพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ท่ามกลางแรงกดดันทั้งภายในและภายนอกประเทศ อย่างไรก็ตาม ก็ดีรัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชาควรที่จะรับฟังความเห็นของประชาชนและสามารถให้มี

การตรวจการทำงานอย่างเปิดเผยเพื่อแสดงถึงความโปร่งใส และต้องมีความชัดเจนในการดำเนินงาน
การก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน เพื่อยังคงรักษาความชอบธรรมภายในประเทศของ
รัฐบาลให้คงไว้



บรรณานุกรม



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	Eakapoj Horsaengchai
วัน เดือน ปี เกิด	22 Jan 1995
สถานที่เกิด	Bangkok
วุฒิการศึกษา	Bechelor of business administration(international business) Rangsit University International college



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY