

บทที่ 6

1. วัสดุประสงค์

- 1.1 เพื่อให้นักศึกษาอธิบายระบบการชนส่งศิลป์และคนโดยสารในญี่ปุ่นได้
 - 1.2 เพื่อให้นักศึกษาเปรียบเทียบลักษณะและโครงสร้างของการชนส่งทางรถไฟ และทางถนนได้
 - 1.3 เพื่อให้นักศึกษาเข้าใจโครงสร้างทางการค้าของญี่ปุ่นในระดับก่อนและหลัง สองครั้ง โอลิมปิกครั้งที่ 2
 - 1.4 เพื่อให้นักศึกษาร่วมกับเคราะห์รูปแบบของการนำเข้า และการส่งออก ศิลป์ในปัจจุบัน

2. การขนส่ง

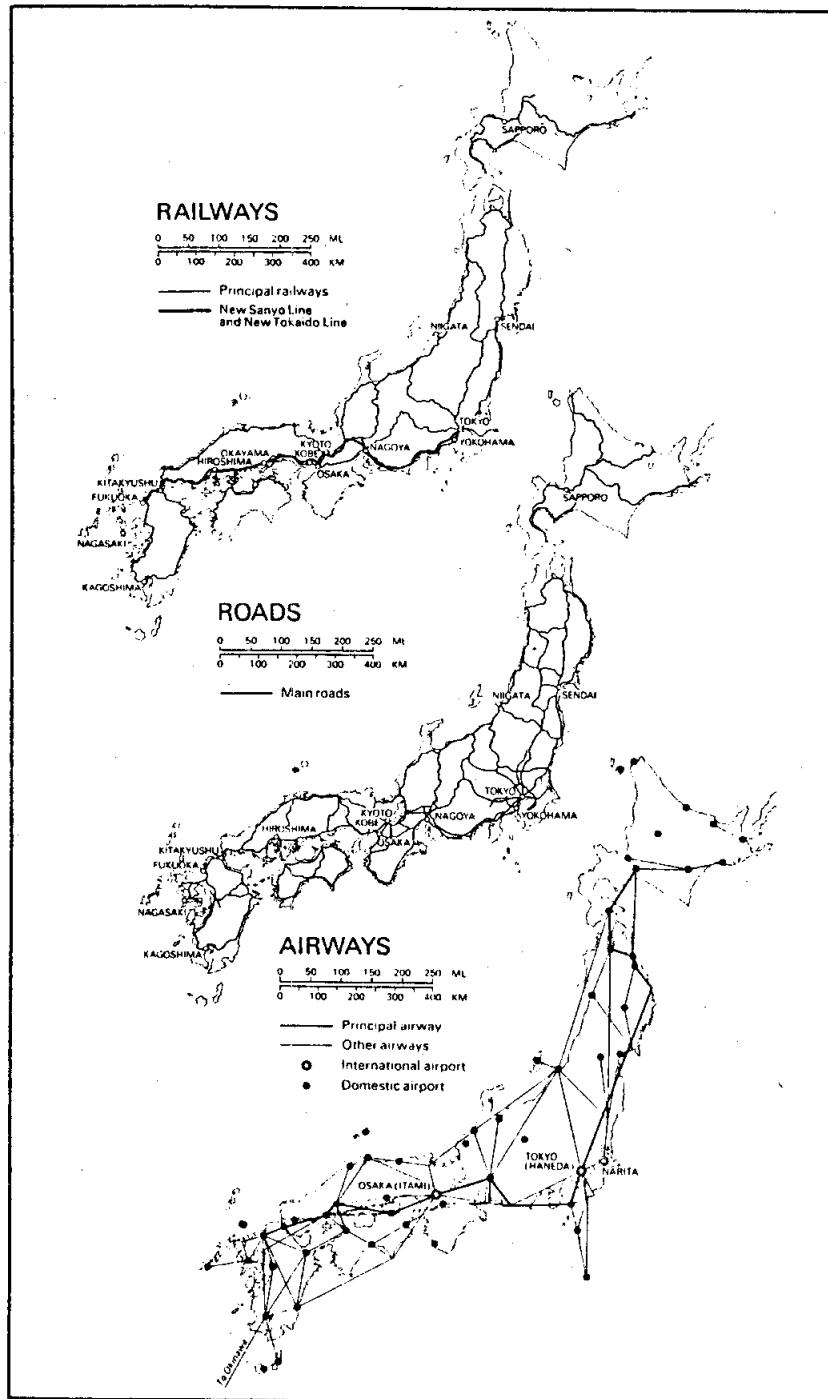
การชนส่งลินค์พื้นฐานเพื่อการบริโภคและอุตสาหกรรมการผลิต ซึ่งกระจายอยู่อย่างกว้างขวาง เช่น ผลิตภัณฑ์มีมาจากการออกใบโกล เนื้อรักจากชูไกคุณภาพดี ไม่จากการออกใบโกลและชูนุ และถ้าหากหางเห็นอื่นของออกใบโกลและหางกระวานก็จะเนียงให้ช่องคิวชู นั้นหนาแน่นอยู่ท่ามiron ของประเทศ เนื่องจากเชาหางถอนในเป็นอุปสรรคสำคัญในการกักกัน ในขณะเดียวกันลักษณะประเทศที่เป็นเกาะทำให้การชนส่งความช่วยเหลือเป็นสิ่งจำเป็น การคมนาคมชนส่งภายในประเทศเน้นการชนส่งทางรถไฟและทางถนนรบทุก ส่วนการค้าทางประเทศนั้นกระทำโดยทางเรือ

2.1 การขนส่งทางรถไฟ

หลังจากวิกฤตการณ์น้ำมัน ได้มีการให้ความสนใจแก่การขนส่งโดยรถไฟเพิ่มขึ้น โดยมองในแง่ของการอนุรักษ์พลังงาน ถึงแม้ว่าการเก็บไถอย่างเห็นได้ชัดในการขนส่งทางบกกว่า รถบรรทุกจะทำให้การขนส่งสินค้าโดยทางรถไฟมีจำนวนลดลงอย่างมาก รถไฟของญี่ปุ่นมีบทบาทสำคัญในการขนส่งบุคคล

ทางรถไฟของญี่ปุ่นร่วมแคมนาค 3 พื้ท 6 น้ำ (ยกเว้นทางสายโทคิอิโค ใหม่ระหว่างโภเกียว-โอบากา เป็นทางมาตรฐาน 4 พื้ท $8\frac{1}{2}$ น้ำ) เนื่องจากญี่ปุ่นทางการเงินที่มีอยู่ก่อนเริ่มแรก ขนาดของรางนั้นทำให้รถไฟไม่สามารถบรรทุกไม้มากหรือเกินทางได้รวมถึงชั้งหมายถึงว่า ใจน้อยเทียบกับวัน ให้มีการอภิปรายอย่างมากเกี่ยวกับญี่ปุ่นระบบรางแคมและพิจารณาการเปลี่ยนเป็นรางกว้างหลาวยครัง แท่การเปลี่ยนแปลงจะทำให้เสียค่าใช้จ่ายสูง และบังไม่อาจทำได้ในขณะนี้ ลักษณะภูมิประเทศเป็นภูเขาร่องญี่ปุ่นทำให้การสร้างทางรถไฟลึกลงค่าใช้จ่ายเพราะท้องส่วนใหญ่มากและส่วนห่างๆ แม้จะมีปัจจัยคั่งกล่าวก็ตาม การรถไฟของญี่ปุ่นเป็นระบบที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพมาก ความหนาแน่นของรางรถไฟ (5.7 กิโลเมตรต่อพื้นที่ 1 ตารางกิโลเมตร) เป็นที่สูงสุดแห่งหนึ่งของโลก จัดอยู่ในระดับเกียวกับญี่ปุ่นทุกวันนัก โครงข่ายทางรถไฟไปทุกมุมเมืองทั้งสองฝั่งของญี่ปุ่น เริ่มจากอาโอโนในทิศทางเหนือของตอนซึ่งมีแพะบริการ และอุโมงค์เชื่อมเดินทางกับโครงข่ายในชอกไกโภ ทางรถไฟทางด้านตะวันออกมีเส้นทางหลักจะมาพบกันและไปแยกออกจากกันอีกครั้งที่โอบากา แนวหนึ่งจะไปทางฝั่งของทะเลอิโนแลนด์ ทางรถไฟมาร่วมกันอีกที่ชูโนในเชคิ และลอดอุโมงค์ไปยังคิวชู (รูป 6.1)

การรถไฟแห่งชาติของญี่ปุ่น (The Japanese National Railways)
ของรัฐบาลเป็นวิสาหกิจรถไฟแห่งเกียวที่ใหญ่ที่สุดในญี่ปุ่น ใน ค.ศ. 1983 มีการดำเนินงานทางรถไฟยาว 21,387 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 60.3 ของการขนส่งคนโดยสารทั้งหมด (คิดเป็นจำนวนคนโดยสาร-กิโลเมตร) และร้อยละ 98 ของการขนส่งสินค้าโดยรถไฟ (คิดเป็นจำนวนคน-กิโลเมตร) ร้อยละ 40 ของการรถไฟแห่งชาติเป็นรถไฟฟ้า อุปกรณ์ไฟฟ้า และร้อยละ 26 เป็นรถไฟฟ้าบนรางคู่ (จากญี่ปุ่น, ค.ศ. 2525:13) การรถไฟแห่งชาติควบคุมการปฏิบัติงานของรถไฟฟ้าทุกชนิด เช่น ซึ่งเป็นรถไฟฟ้าที่เร็วที่สุดของโลกมานานหนึ่งปัจจุบันวิ่งด้วยอัตราความเร็วสูงสุด 210 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เส้นทางรถไฟนี้ เมื่อเปิดใช้ใน ค.ศ. 1964 บริการระหว่างโภเกียวและโอบากา เป็นสายโทคิอิโค ชินคันเซน ระยะทาง 552.6 กิโลเมตร ขยายไปถึงอ่าวฮาคากะ เมืองฟุคุโอะกะทางเหนือของคิวชู ในปี 1975 เรียกว่า ชันไอย ชินคันเซน เป็นระยะทาง 1,176.5 กิโลเมตร ท่องมาใน ค.ศ. 1982 เปิดเส้นทางโภโภคุ ชินคันเซน ระหว่างเมือง



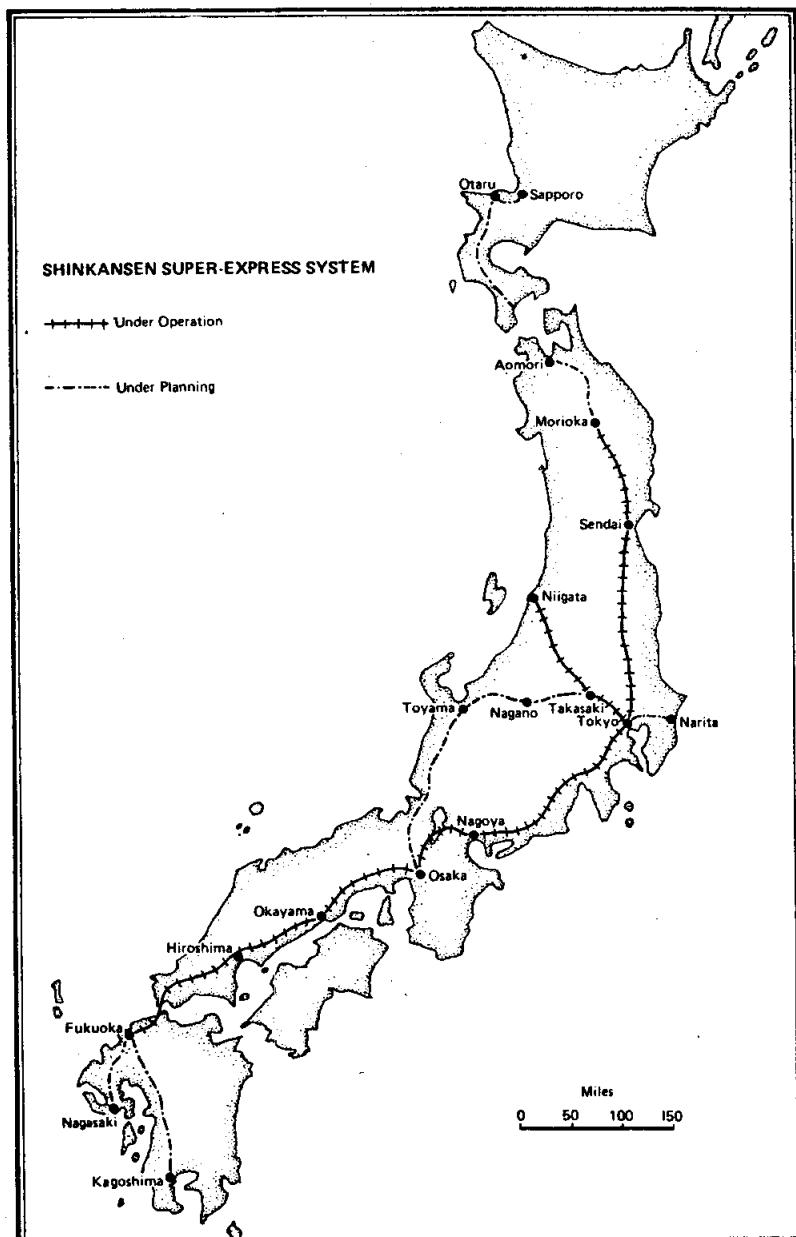
รูป 6.1 การคมนาคมขนส่งทางรถได้ทางถนน และทางอากาศ

ที่มา: Kornhauser, 1982:18.

โอมิยะ ห่างจากโภเกียวไปทางเหนือ 30 กิโลเมตร กับเมืองโนริโอะกะ และในปลายปีเดียวกันนั้นเปิดทางสายไบเออสุ ชินคันเซ็น ระหว่างโอมิยะกับนิจิกะบันเมืองทะเลญี่ปุ่น เป็นระยะทาง 270 กิโลเมตร (ญี่ปุ่นฉบับกราเบ้า, 2528:128) กั้นเส้นทางสายชินคันเซ็นจึงเชื่อมโยงทางเหนือ และทางตะวันตกเฉียงทิศของประเทศ เป็นทางหลักผ่านเซกุนย์กลางเมือง-อุตสาหกรรม และเมืองสำคัญของภูมิภาค โครงการในอนาคตจะขยายเส้นทางไปทางเหนือผ่านเขนคาวิปปายังซับโนโร ซึ่งเป็นเมืองสำคัญของหนองโภก แหล่งขยายไปทางทิศของคิวชูจากพุกุโอะกะไปยังนางาซากิและคาโงชิมะซึ่งอยู่ปลายทางทิศของเกะ (รูป 6.2) สำหรับทางที่จะไปทางหนองโภกไปกันยาศิอุโนงกิ-ไกทะเดรถไฟรางคูห้องแคบทสูงๆ ซึ่งรถไฟคันพิเศษใช้เวลาเพียง 2 ชั่วโมง 10 นาที ระหว่างอาโอมิริกับอาโโคค่าเทะ ปัจจุบันเรือข้ามฟากที่รับส่งคนโดยสารระหว่างเมืองหังส่องนี้ใช้เวลา 3 ชั่วโมง 50 นาที ซึ่งเมื่อรวมเวลาในการเดินทางโดยรถไฟไปยังเรือข้ามฟากก็จะ เป็น 4 ชั่วโมง 30 นาที (จากญี่ปุ่น, พ.ศ.2528:11-14) นอกจากนี้ยังมีแผนการระยะยาวที่จะสร้างสะพานเชื่อมระหว่างหนองโภกับโคกุ เป็นเส้นทางทั่วไป 3 สาย ซึ่งประกอบด้วยสะพาน 16 แห่ง ในจำนวนนี้ 9 แห่ง เป็นสะพานแขวน จัดอยู่ในกลุ่มยาวที่สุดในโลก (อีที, 2527:6)

นอกจากทางรถไฟของการรถไฟแห่งชาติแล้ว ยังมีรถไฟของห้องดินโดยองค์การของรัฐบาลในห้องดิน และบริษัทรถไฟของเอกชน ซึ่งใน ก.ศ.1983 มีเส้นทางรวม 5,624.9 กิโลเมตร ในขณะที่ชาวญี่ปุ่นมีรถยนต์เป็นของตนเองมากขึ้น และรถไฟสายเด็ก ๆ ของเอกชนในห้องดินท้องถิ่นกิจการลง เป็นจำนวนเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ นั้น รถไฟให้คืนกลับมีจำนวนเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเมืองใหญ่ ๆ รถไฟของเอกชนกำลังมีบทบาทเพิ่มขึ้นในการขนส่งคนโดยสาร บริการรถไฟคืนมีอยู่ในเมืองใหญ่ 8 แห่ง ได้แก่ พุกุโอะกะ โโคเบะ เกียวโต นาโงยะ โอซาก้า ซับโนโร โภเกียว โยโกฮามะ ในนครหลวงโภเกียวมี 10 สาย ครอบคลุมระยะทาง 199.5 กิโลเมตร นับเป็นที่ 4 รองจากลอนדון นิวยอร์ก และปารีส ในด้านความยาวของทางรถไฟให้คืน (ญี่ปุ่น-ฉบับกราเบ้า, 2528:129)

พัฒนาการการขนส่งคนโดยสารในเมืองใหญ่แบบใหม่ คือ รถไฟที่มีระบบความจุขนาดกลางสำหรับบริการระหว่างสถานีรถไฟทั้งหลายกับรถโดยสารประจำทาง ระบบเหล่านี้คือระบบรถไฟฟ้ารางเกียว ซึ่งอาจจะเป็นแบบบางครั้งรวมทางหรือแบบแขวน และระบบแบบมีเครื่องยนต์ทาง



รูป 6.2 ทางรถไฟความเร็วสูงในญี่ปุ่น

ที่มา: ปรับปรุงจาก Hall, 1976:77.

ปัจจุบันมีรถไฟฟ้าความจุปานกลางอยู่ 5 สาย ที่มีชื่อเลียงมากคือ รถไฟฟ้าร่วงเกี้ยวของโภเกียว ระยะทาง 13 กิโลเมตร วิ่งระหว่างโภเกียวกับนกนางและสนามบินนานาชาติโภเกียวที่สามเนคเป็นทางสายแรกสร้างเมื่อ ก.ศ. 1964 (จากญี่ปุ่น, ม.ค. 2526:19)

2.2 การขนส่งทางถนน

การขนส่งทางถนนไม่เจริญเท่าไหร่ในยุค 1960 การขนส่งโดยรถบรรทุกไม่ได้เป็นที่รู้จักกัน เพราะถนนเจริญช้ากว่าทางรถไฟมาก ซึ่งทางรถใหม่นี้เนื่องจาก ประเทอุคสาหกรรมอื่น ๆ คือมาจากการดินที่ราบรื่นศักดิ์สิทธิ์ ในสมัยพิวัสดิทางหลวงสาย 5 สาย เชื่อมโยงเมืองหลวงเชิงสะพานสัก ๕ ของประเทศไทย ให้สามารถไปถึงโภเกียว และโขชาการสักที่สุด รถยนต์ปราภูชั้น เพราะสภาพความล้าบากซึ่งปราภูชั้นในระยะแรก ๆ ของอุคสาหกรรมสมัยใหม่ของญี่ปุ่น ถนนก็ได้รับความกระหน่ำกระหน่ำจากความล้าช้านี้ นับตั้งแต่ ก.ศ. 1960 เป็นต้นมา สักส่วนของบูรณะของชาติเพิ่มขึ้นสำหรับการสร้างถนน และมีการวางแผนสำหรับโครงสร้างทางค่านเพื่อเชื่อมท่อเมืองใหญ่ ๆ ทางหลวงหมายเลข 523 กิโลเมตร ซึ่งเชื่อมโภเกียวกับโขชาการ เป็นสายแรกที่สร้างเสร็จในปี 1969 (Pezeu-Massabaua, 1978:189) ปัจจุบันทางหลวงของประเทศมีความยาวรวม 46,302 กิโลเมตร ซึ่งเป็นถนนผิวลาดเรียบละ 95.8 (Facts and Figures, 1985:53)

การขนส่งโดยรถยกที่ขนส่งสินค้าปริมาณมากที่สุด แม้ว่าการรถไฟแห่งชาติจะนำหน้าทางจำนวนกัน-กิโลเมตร ในสัดส่วนร้อยละ 50 ในปี 1955 ก็ตาม เมื่อถึงปี 1983 สัดส่วนนี้ลดลงเหลือร้อยละ 10 การลดลงอย่างมากของการขนส่งสินค้าโดยรถไฟเนื่องมาจากความลากลาก้านการบริการถึงประตูบ้านโดยรถยก การขยายโครงสร้างทางหลวงและความล้มเหลวของการรถไฟแห่งชาติที่จะเพิ่มความสัมภารถในการรองรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น

นับตั้งแต่ ก.ศ. 1954 มีการดำเนินงานแผนการโครงสร้างทางค่านแห่งชาติ ซึ่งจะมีรวม 8,294 กิโลเมตร ใน ก.ศ. 1984 ญี่ปุ่นมีเส้นทางค่านยาวรวม 3,435 กิโลเมตร ทางค่านสายสักที่มีอยู่ในปัจจุบันคือ ทางค่านสายเมอชิน (Meishin Expressway) เชื่อมระหว่างนาใบะกันโภเบะ เสร็จในปี 1965 ความยาว 190 กิโลเมตร ทางค่านสายโภเนอี

(Tomei Expressway) เชื่อมระหว่างโภเกียวบันโนะยะ เสร็จในปี 1969 ความยาว 346.7 กิโลเมตร ทั้งสองฝ่ายนี้รวมกันมีบทบาทในการเดินทางระหว่างญี่ปุ่น เพราะเชื่อมโยงยานพาณิชย์และอุตสาหกรรมสำคัญของประเทศ นอกจากนี้มีทางด่วนสายอูจูโอะ (Chuo Expressway) เชื่อมโยงโภเกียวบันโนะยะโดยผ่านศูนย์กลางที่สูงของเกียวโตและทางด่วนสายโทไหะคุ จุคัน (Tohoku Jukan Expressway) เชื่อมระหว่างโภเกียวบันโนะยะ ทางเหนือสุดของชอนเซ็น ทางด่วนส่องลัยนี้กำลังก่อสร้างและใช้ได้ครึ่งหนึ่งแล้ว (Japan of Today, 1983:74) บริเวณศูนย์กลางเมือง-อุตสาหกรรมของเชียงใหม่ทางตอนใต้ ระยะทาง 131.7 และ 92.1 กิโลเมตรความลักษณะถนนและทางหลวงระหว่างเมืองอยู่ไม่น้ำ深อในญี่ปุ่น ขยายปั้งแบบพิเศษระหว่างโภเกียวและโขชาภาก แสดงถึงความต้องการที่จะให้โครงสร้างทางด่วนที่มีมาตรฐานคงทนที่สุด โภเกียวเป็นจุดเริ่มต้นของการเดินทางไปญี่ปุ่นที่สำคัญที่สุด

2.3 การขนส่งทางอากาศ

การขนส่งทางอากาศเป็นที่สามารถหลีกเลี่ยงอุปสรรคทางด้านลักษณะภูมิประเทศได้ มีสายการบินหลายสาย เชื่อมศูนย์กลางใหญ่ของประเทศ คือโภเกียวและโขชาภากับเมืองอื่น ๆ อย่างน้อยหนึ่งเที่ยวบินทุกวัน สำหรับเส้นทางซึ่งมีผู้โดยสารมาก เช่น โภเกียว-โขชาภาก โขชาภาก-ฟูกุโอกะ และโภเกียว-ชูบุไปริ มีเที่ยวบินไปกลับมากถึง 10 เที่ยวทั้งกลางวันและกลางคืนในอัตราลดพิเศษ ค่าโดยสารเครื่องบินราคาถูกกว่าในญี่ปุ่น เส้นทางการบินภายในและระหว่างประเทศค่าเดินทางโดยบริษัทสายการบิน Narita 2 บริษัท ได้แก่ เจแปน แอร์ไลน์ส (Japan Air Lines) และเจแปน-เอเชีย แอร์เวย์ส (Japan-Asia Airways) ซึ่งให้บริการนานาชาติ บริษัทแรกนี้เที่ยวบินบริการทุกวัน 45 เมืองใน 33 ประเทศ รวมทั้งเที่ยวบินจากโภเกียวไปมอลล์โภเกียวและบักกิ้ง บริษัทหลังบริการไปไทร์หันและช่องกง สนามบินนานาชาติแห่งใหม่ คือ นาริตะ (Narita) เปิดใช้ใน ก.ค. 1978 อยู่ห่างจากโภเกียวไปทางตะวันออกประมาณ 60 กิโลเมตร ในจังหวัดชิบะ (รูป 6.1) นอกจากนี้สายการบินภายในประเทศ อีก นิปปอน แอร์เวย์ส (All Nippon Airways) และไทย โคเมสติก แอร์ไลน์ส (Toa Domestic

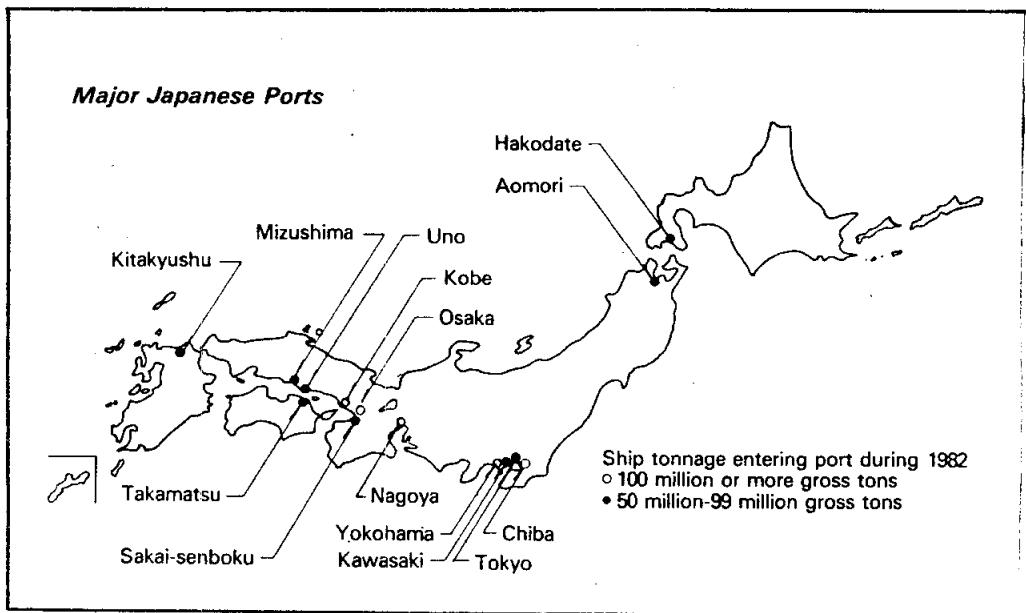
Airlines) ให้บริการระหว่างเมืองในตัว ๆ และศูนย์กลางจังหวัดที่สำคัญทั่วหมู่เกาะ

2.4 การขนส่งทางทะเล

การเดินทางของเรือคันสมุทรบรรทุกสินค้า รวมทั้งโครงการพัฒนาท่าเรือ และอ่าวจอกเรือ ทำให้ญี่ปุ่นเป็นหนึ่งในการบริการขนส่งสินค้าที่หนาแน่นและมีประสิทธิภาพมากที่สุด นอกจากนั้นมีเรือออกแบบพิเศษสำหรับล่งออกผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมของญี่ปุ่น เช่น รถยก

ญี่ปุ่นมีกองเรือพาณิชย์ใหญ่เป็นที่สองรองจากໄล์ดีเรีย ทั้งเรือคันสมุทรและรายฝั่ง แม้ว่าจะมีข้อความสามารถมากแทบทุกเรือพาณิชย์ของญี่ปุ่นไม่สามารถทันการขยายตัวอย่างรวดเร็วในการค้ากับต่างประเทศได้ กล่าวคือ เรือญี่ปุ่นบรรทุกร้อยละ 20.6 ของการล่องออก และร้อยละ 43.8 ของการนำเข้าของประเทศไทยใน พ.ศ. 1983 การขนส่งสินค้าทางทะเลภายในประเทศคิดเป็นร้อยละ 7.7 ของน้ำหนักสินค้าทั้งหมด แท้ทิพารณาในค้านทัน-กีโลเมตร เรือนบรรทุกร้อยละ 47.5 ซึ่งเกินกว่าร้อยละ 45.6 ของรถบรรทุก สินค้าที่ขนส่งทางทะเลเป็นพวกที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมพื้นฐาน เช่น เหล็กและเหล็กกล้า หินปูน ซีเมนต์ ถ่านหิน และปิโตรเลียม (Facts and Figures, 1985:56)

ญี่ปุ่นมีท่าเรือ 953 แห่ง แท๊เพียง 68 แห่งที่เปิดให้ขนส่งสินค้าไปทางประเทศ และการขนส่งส่วนใหญ่จำกัดอยู่ที่ท่าเรือสำราญ 14 แห่ง (รูป 6.3) ซึ่งอยู่ก้มชายฝั่งแพะพิกในแคนอุตสาหกรรม รวมทั้งอาโอโมริและอาโคากะเทาทางตอนเหนือของประเทศไทย เมืองท่าเรือโโคเบะ และโยโกฮามะ บริการร้อยละ 60 ของสินค้าเข้า และร้อยละ 40 ของสินค้าออกของญี่ปุ่น รองลงไปเป็นนาโงยะ โอซาก้า และโ哥เกียว ซึ่งแท้ที่แห่งรับภัยครองร้อยละ 8 ของการค้าทางประเทศ ทั้งหมด เมืองท่าเรือ 5 แห่งนี้ รวมกันให้บริการแท่นนิคมภาคอุตสาหกรรม 3 แห่ง และจัดการ 4 ใน 5 ของสินค้าเข้า และ 3 ใน 5 ของสินค้าออก สินค้าเข้าส่วนมากประกอบด้วยวัสดุกิมหนัก และการขนส่งกระดูกออยู่ ในขณะที่สินค้าออกโดยเฉพาะสินค้าอุตสาหกรรมกระจาดอยู่กับท่าเรือในตัว ๆ หลายแห่ง (Pezeu-Massabuau, 1978:201)



รูป 6.3 เมืองท่าสำคัญของญี่ปุ่น

ที่มา : Facts and Figures of Japan, 1985:57.

3. การค้าต่างประเทศ

การค้ากับต่างประเทศเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับญี่ปุ่นทันทีที่ประเทศไทยมีเศรษฐกิจแบบสมัยใหม่ เนื่องจากประเทศไทยขาดแคลนวัสดุคุณภาพอุตสาหกรรมและอาหารสำหรับประชากร อีก ประการหนึ่งคือความจำเป็นท้องชัยผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นทั้งมาแนวโน้มที่สำคัญมากคือ การพัฒนาภาคผู้นำไปภายในประเทศไทยซึ่งสามารถรองรับผลิตภัณฑ์ในสัดส่วนที่เพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตามเศรษฐกิจของญี่ปุ่นก็ยังคงขึ้นอยู่กับการ IMPORT อย่างอิสระของการค้าระหว่างชาติ ลินค้าเข้าสำคัญของญี่ปุ่นคือวัสดุ เชื้อเพลิง และผลิตภัณฑ์อาหาร ญี่ปุ่นก่อตั้งแหล่งกำเนิดการค้าเกือบทั้งหมดสำหรับผู้อื่น ขณะเดียวกัน แหล่งที่มาของญี่ปุ่น ก็มีแหล่งที่มาที่สำคัญ เช่น จีน ญี่ปุ่น และฟิลิปปินส์ แหล่งที่มาของญี่ปุ่น เช่น จีน ญี่ปุ่น และฟิลิปปินส์ แหล่งที่มาของญี่ปุ่น เช่น จีน ญี่ปุ่น และฟิลิปปินส์

โครงสร้างทางการค้าของญี่ปุ่นเปลี่ยนแปลงไปจากคราวรัฐที่ 19 ในศตวรรษก่อน ความจำเป็นท้องน้ำเข้าวัสดุคุณภาพอุตสาหกรรมและลินค้าอาหาร ทำให้ญี่ปุ่นก่อตั้งยอนรับสนธิสัญญาที่ไม่เป็นธรรม ซึ่งควบคุมการค้าต่างประเทศจนถึงปี 1895 ญี่ปุ่นในสมัยนั้นขายไม่คุณ ชา ข้าว ผ้า ฯลฯ และงานหิน การส่งออกใหม่เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จนถึงปี 1914 คิดเป็นครึ่งหนึ่งของลินค้าออกหั้งหมก ลินค้าใหม่และผ้าเย็บกันเป็นร้อยละ 65 ของการขายสิ่งท้องหั้งหมกใน ค.ศ. 1929 วิกฤตการณ์เศรษฐกิจทั่วโลกในปีนั้นมีผลกระทบต่อภาคใหม่อย่างมาก และผลิตภัณฑ์โลหะเริ่มมีความสำคัญขึ้นในการค้าต่างประเทศของญี่ปุ่น นับตั้งแต่ ค.ศ. 1945 เป็นต้นมา ผลิตภัณฑ์โลหะ เช่น แทนที่ลิ่งหอนากขึ้นเรื่อยๆ จากร้อยละ 52 ก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 ลินค้าออกลิ่งหอนากลงเป็นร้อยละ 19 ใน ค.ศ. 1965 เป็นร้อยละ 6.7 ใน ค.ศ. 1975 และเป็นร้อยละ 4.7 ใน ค.ศ. 1981 ในขณะที่ผลิตภัณฑ์โลหะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 64 ใน ค.ศ. 1969 โดยเฉพาะเครื่องจักรเพิ่มจากร้อยละ 3.6 เป็น 38.9 ระหว่าง ค.ศ. 1935 และ 1973 (Pezou-Massabuaau, 1978:193) แสดงถึงการเพิ่มความสำคัญของอุตสาหกรรมหนัก

การนำเข้าผลิตภัณฑ์อาหารก็เป็นรูปแบบเดียวตัน ในตอนแรกลินค้าเข้าประเทศไทยเป็นสิ่งที่ขาดไม่ได้ แต่รัฐบาลก็หาทางจำกัดปริมาณโดยทำให้ประเทศไทยพึ่งพาเองได้ เราได้กล่าวถึงแรงงานคุณที่สัมมิท์ก่อเกษตรกรรมของญี่ปุ่นแล้ว แก่หลังพัฒนา 1960 ราคาน้ำมันสูง

ภายในประเทศซึ่งสูงໄก้เปลี่ยนแนวโน้มนั้น กล่าวคือในปัจจุบันมีผู้ป่วยที่ไม่สามารถปลูกໄก้ออย่างมีกำไรในประเทศไทยมากจากต่างประเทศ เช่น การนำเข้าัญชื้อพืชที่ไม่ใช้ชาวเพื่อขึ้นจาก 2 ล้านเป็น 9 ล้านกัน ระหว่าง ก.ศ. 1960 และ 1970 ตัวเหลืองจาก 760,000 เป็น 3 ล้านกัน ในขณะเดียวกันอุตสาหกรรมที่เก็บโภชินทร์ให้ก้องการสินค้าวัสดุคงมากขึ้น และสินค้าออกที่จำเป็นเพื่อหาเงินซื้อสินค้าเหล่านั้นเพิ่มขึ้น

3.1 สินค้าเข้า

สินค้าเข้าของญี่ปุ่นเมื่อ ก.ศ. 1984 แยกตามประเภทกว้าง ๆ เป็นสัดส่วนกันนี้ แร่ธาตุเชือเพลิงร้อยละ 44.2 ของมูลค่าสินค้าเข้าทั้งหมด (มีการเลี่ยมและผลิตภัณฑ์ไปรเดิม ร้อยละ 33.3) วัสดุคงที่รับประทานไม่ได้ยกเว้นเชือเพลิง ร้อยละ 14.0 อาหารและสัตว์มีชีวิต ร้อยละ 11.1 ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ร้อยละ 8.7 เครื่องจักรและอุปกรณ์การชนส่ง ร้อยละ 7.9 และเคมีภัณฑ์ ร้อยละ 6.1 ทั้ง 6 ประเภทรวมเป็นร้อยละ 92.1 ของมูลค่าสินค้าเข้าทั้งหมด

ก่อนที่จะเกิดสงครามในจีน ก.ศ. 1937 ร้อยละ 10 ของการนำเข้ามาจากจีน (ครึ่งหนึ่งของสินค้าเข้า เหล็ก ด้านหิน และถ่านเหลือง) ซึ่งจีนสั่งสินค้าเข้าคิดเป็นร้อยละ 43 ของสินค้าออกญี่ปุ่น นับตั้งแต่สงครามเป็นต้นมา สถานการณ์ทางการเมืองและความลังเลของจีน (จนกระทั่งปี 1972) ที่จะซื้อผลิตภัณฑ์ข้อนชื่อญี่ปุ่นผลิตໄก้ทำให้การค้าลดน้อยลง ปัจจุบันสหราชอาณาจักรเป็นแหล่งนำเข้าใหญ่ที่สุด ร้อยละ 19.5 ของมูลค่าการนำเข้าทั้งหมดในปี 1983 (ตาราง 6.1) สินค้าเข้าจากสหราชอาณาจักรที่สำคัญมากที่สุด คือ เครื่องจักรและอุปกรณ์ร้อยละ 25.4 อาหารร้อยละ 21.3 วัสดุคงอื่น ๆ ร้อยละ 14.4 ผลิตภัณฑ์เคมีร้อยละ 13.1 และเชือเพลิงฟอสซิลร้อยละ 9.5 ประเทศไทย ๆ ซึ่งเป็นแหล่งการนำเข้าสำคัญของญี่ปุ่น ได้แก่ ชาอุคิอะระเบีย อินโภนิเชีย ออสเตรเลีย และจีนนั้น ลังเกตไก่ฯ เป็นแหล่งห้ามยาการเชือเพลิง น้ำมันและด้านหิน แทนทั้งสิ้น

ถ้าคุณการกระจายของแหล่งนำเข้าโดยแยกเป็นภูมิภาคจะเห็นได้ว่า อเมริกาเหนือเป็นร้อยละ 22.0 ของสินค้าเข้า เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ร้อยละ 22.6 และตะวันออกกลาง

ตาราง 6.1 นักการของสินค้าเข้า-ขา-ออกตามประ เทศและชนิดของสินค้า ก.ศ.1983 (หน่วย:ล้านเหรียญสหรัฐ)

| | รวม | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 总计 |
|-----------------|-----------|----------|---------|---------|---------|----------|---------|----------|----------|
| รวมทั้งโลก | 126,393.1 | 14,895.9 | 2,076.6 | 6,513.0 | 9,622.0 | 58,924.6 | 7,207.4 | 10,409.4 | 16,744.2 |
| สหรัฐอเมริกา | 24,647.5 | 5,246.3 | 554.2 | 590.5 | 3,536.2 | 2,348.3 | 3,216.6 | 6,257.5 | 2,897.9 |
| ชาอยุคิอาระเบีย | 15,530.0 | 1.5 | - | 8.4 | 0.0 | 15,471.2 | 31.6 | 3.1 | 14.2 |
| อินโดนีเซีย | 10,432.3 | 346.2 | 0.6 | 302.3 | 407.6 | 9,061.4 | 8.6 | 0.4 | 305.1 |
| อาฟริกาใต้ | 6,641.5 | 1,031.4 | 448.6 | 1,741.5 | 160.3 | 2,648.0 | 57.9 | 28.1 | 525.7 |
| จีน | 5,087.4 | 522.7 | 208.2 | 11.0 | 422.2 | 2,778.6 | 218.0 | 13.4 | 913.2 |
| แคนาดา | 4,429.7 | 1,007.4 | 0.5 | 498.8 | 1,221.2 | 882.4 | 246.5 | 76.9 | 496.1 |
| อิหร่าน | 4,231.4 | 6.5 | 0.0 | 3.3 | 0.9 | 4,219.3 | - | 0.0 | 1.5 |
| เกาหลักกิ | 3,365.0 | 706.3 | 26.3 | 22.2 | 89.7 | 323.0 | 233.0 | 338.5 | 1,626.1 |
| มาเลเซีย | 3,130.7 | 81.5 | 11.7 | 104.5 | 1,366.8 | 1,114.9 | 35.2 | 100.1 | 316.0 |
| ไทยawan | 2,622.3 | 888.2 | 38.0 | 31.5 | 164.6 | 40.4 | 94.8 | 365.8 | 999.1 |

169

* แสดงเฉพาะประเทศที่มีลักษณะรวมสังสก 10 ประเทศ

ชนิดของสินค้า : 1. อาหาร 2. สิ่งทอและผ้า 3. สินware โลหะและเศษ 4. วัสดุก่อสร้างชั้นดิน
5. เชือเพลิงฟองซีล 6. ผลิตภัณฑ์เคมี 7. เครื่องจักรและอุปกรณ์

ที่มา: Facts and Figures of Japan, 1985:46.

ร้อยละ 31.7 (Japan of Today, 1983:70) หรือหากพิจารณาแหล่งนำเข้าท่านการพัฒนาทางเศรษฐกิจ พมวการนำเข้าร้อยละ 36.7 มาจากประเทศอื่นๆ สำหรับร้อยละ 57.7 มาจากประเทศกำลังพัฒนา และร้อยละ 5.6 มาจากประเทศสังคมนิยม

ข้อสังเกตเกี่ยวกับการซื้อลินค้าจากห้างประเทศของญี่ปุ่น (ขุนทอง อินทร์ไทย, 2526:138-139) ข้อหนึ่งคือ ในระยะหลังซึ่งกลุ่มประเทศญี่ปุ่นนั้นก็เป็นลินค้าออก (โอลเปก) ขึ้นราคาน้ำมันครั้งใหญ่ ญี่ปุ่นใช้ความพยายามทุกอย่างที่จะก้าวหน้าขึ้นน้ำมันและลงทุนในทางน้ำมันมากที่สุด ปัจจุบันการลงทุนในประเทศไทยของญี่ปุ่นก็เน้นกิจการน้ำมันมากที่สุด พยายามขยายแหล่งซื้อน้ำมันไปประเทศไทยใหม่ ๆ ที่สำคัญคือเม็กซิโก นโยบายที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งคือพยายามหาช่องว่างที่หักแทนน้ำมัน ให้แก่การซื้อขายธุรกิจและดำเนิน เป็นทัน

อีกประการหนึ่ง ก็คือประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบริการในเอเชีย ถ้าเดลิองให้ญี่ปุ่นในปี 1972 ญี่ปุ่นได้กระหนักถึงญี่ปุ่นในการเลี้ยงคนเอง เนื่องจากเพียงประเทศไทยเป็นผู้ส่งอาหารให้ไม่ได้ จึงมุ่งขยายแหล่งที่ซื้ออาหารเดลิองและผลิตภัณฑ์ ฯ จากหลาย ๆ ประเทศและให้ขยายแหล่งซื้อของคนไปทั่วโลกรวมทั้งแอฟริกาและอเมริกาใต้ และให้ความช่วยเหลือในการก่อจลาจล เกิดภัยธรรมชาติและดำเนิน

สมาคมประชาชาติอาเซียน (ASEAN) มีความสำคัญทางเศรษฐกิจของญี่ปุ่นหลายประการ ได้แก่ เป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่จะเลี้ยงเศรษฐกิจของญี่ปุ่น เป็นตลาดวัสดุคุณภาพดีและตลาดลินค้าสำเร็จรูป ค่าแรงงานถูก ญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนในอาเซียนเป็นจำนวนมากทั้งสิบของญี่ปุ่นในอาเซียนมีเพิ่มมากขึ้นอย่างเห็นชัดในระยะหลังทศวรรษ 1960 และซองแคบมะลากะเป็นเส้นทางขนส่งน้ำมันกับตะวันออกกลางไปป้อนโรงงานอุตสาหกรรมของญี่ปุ่น (มัญญา ลุกร่วม 2527:24) สักส่วนในญี่ปุ่นการนำเข้าหั้งหมกของญี่ปุ่นจากอาเซียนในปี 1982 อยู่ในระดับสูงประมาณร้อยละ 14.7 โดยมีอินโดนีเซียเป็นแหล่งนำเข้าอาเซียนสำคัญที่สุด

ญี่ปุ่นเป็นสมาชิกของ GATT (General Agreement on Tariffs and Trade - การคงเหลือไว้ไปเกี่ยวกับภาษีและการค้า) ในปี 1955 ถ้าความหวังว่าจะช่วยลดค่า

ในราชอาคี และจะหาทักษิณใหม่ ๆ สำหรับผลิตภัณฑ์ของคนในภาคทั่งประเทศ เริ่มในปี 1960 ญี่ปุ่นคำเนินนโยบายนี้โดยยกเลิกข้อจำกัดเกี่ยวกับการนำเข้ามากอย่างชั้งตอนแรกก็ทำอย่างท่อนช่างลงเลือดเพราอุตสาหกรรมหลายอย่างของญี่ปุ่นยังไม่สามารถแข่งขันในภาคไกล ก็ ระยะนี้ เครื่องมือเครื่องจักร ผลิตภัณฑ์ไฟฟ้าเคมี และโดยเฉพาะผลิตภัณฑ์เคมี มีราคาแพงกว่าลินค้าชนิดเกียวกันจากทั่งประเทศ (ยกเว้นสัมมนาคานิ) ในค.ศ. 1961 ลินค้าเข้าสู่ญี่ปุ่นของญี่ปุ่น ก็อ ชนลักษณะ ฝ้าย แร่ธาตุ และเยื่อกระดาษ ไคร้บการยกเว้นภาษี ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมบางอย่าง เช่น กล่องถ่ายรูป วิทยุ และรถจักรยาน ซึ่งเห็นได้ค่าว่าไม่สามารถแข่งขันในภาคญี่ปุ่นໄก เมื่อ ถึงปี 1964 ร้อยละ 93 ของการนำเข้าจากทั่งประเทศของญี่ปุ่น รวมทั้งเหล็กและเหล็กกล้า ผลิตภัณฑ์เคมีและสิ่งทอ เข้ามาโดยไม่ต้องเสียภาษีไม่เป็นผลก่อเรือนรากิจ แท้ญี่ปุ่นพยายามอย่างรวดเร็วและจริงจังที่จะทำการผลิตให้ทันสมัยและกลับแนวโน้มนั้น ยกเว้นอุตสาหกรรมสิ่งทอ ซึ่งไม่อาจแข่งขันกับลินค้าของอินเดียและจีน จึงเป็นเหตุหนึ่งที่ทำให้สิ่งทอของญี่ปุ่นค่อย ๆ หายไปจากรายการลินค้าออกของญี่ปุ่น (Pezeu-Massabieu, 1978:196)

3.2 ลินค้าออก

มูลค่าลินค้าออกของญี่ปุ่น ใน ค.ศ. 1983 รวมทั้งหมด 146,927.5 ล้านเหรียญ-สหรัฐ (ตาราง 6.2) ซึ่งมากกว่ามูลค่าลินค้าเข้าร่วม 20,000 ล้านเหรียญสหรัฐ การส่งออกของญี่ปุ่นเกือบทั้งหมดเป็นลินค้าผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ซึ่งมีภาคทั่งประเทศที่แยกทั่งกันมาก 2 กลุ่ม คือ ประเทศไทยที่เป็นประเทศไทย (ร้อยละ 48.5) สั่งซื้อผลิตภัณฑ์ขั้นตอน เช่น เรือ เสื้อผ้า ของเล่น เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ กล่องถ่ายรูป เครื่องจักรทั่ง ๆ ส่วนประเทศกำลังพัฒนา (ร้อยละ 45.3) นั้น ญี่ปุ่นขายลินค้าผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมซึ่งผลิตโดยถูกและในปริมาณมาก เช่น รถยนต์ ป้าย ทางรถไฟ เครื่องจักรและอุปกรณ์สำหรับงานสถาปัตย์ เหล็กกล้า อัลูมิเนียม และผลิตภัณฑ์เคมี ทั่ง ๆ เมื่อพิจารณารวม ๆ แล้ว เครื่องจักรและอุปกรณ์การขนส่งเป็นลินค้าออกที่มีมูลค่าสูงสุด ในปี 1984 คิดเป็นร้อยละ 60.4 (เครื่องใช้ไฟฟ้าร้อยละ 17.2 และรถยนต์ร้อยละ 12.9) รองลงมาเป็นผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมร้อยละ 17.7 (เหล็กและเหล็กกล้าร้อยละ 8.1) ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมอย่างอื่น ร้อยละ 14.5 และเคมีภัณฑ์ร้อยละ 4.5 ทั้ง 4 ประเภทรวมเป็นร้อยละ

ตาราง 6.2 นิยามของสินค้าของก้าวแรกในการประเมินและชนิดของสินค้า ศ.ศ.1983 (หน่วย:ล้านเหรียญสหรัฐ)

| | รวม | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | อัตรา% |
|-----------------|-----------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|
| รวมทั้งโลก | 146,927.5 | 1,389.2 | 6,613.0 | 6,982.8 | 2,150.4 | 18,372.3 | 99,560.1 | 11,859.7 |
| สหรัฐอเมริกา | 42,828.8 | 312.6 | 963.4 | 1,127.7 | 608.3 | 3,625.7 | 33,074.3 | 3,116.7 |
| ชาติคือาระเบีย | 6,686.8 | 116.4 | 461.0 | 36.4 | 221.2 | 1,189.9 | 4,276.5 | 385.2 |
| เกาหลีก | 6,003.6 | 14.2 | 348.2 | 866.5 | 166.8 | 964.6 | 2,952.6 | 690.6 |
| เยอรมันตะวันออก | 5,877.4 | 15.8 | 110.2 | 222.5 | 35.3 | 173.6 | 4,625.1 | 694.9 |
| ชิงกง | 5,288.8 | 153.6 | 869.3 | 299.4 | 107.3 | 501.6 | 2,731.1 | 626.6 |
| ไกหัวน | 5,085.7 | 102.9 | 226.1 | 643.1 | 101.5 | 934.1 | 2,652.8 | 425.1 |
| สาธารณรัฐจีน | 4,962.5 | 24.7 | 148.6 | 123.2 | 25.6 | 166.7 | 3,952.3 | 541.4 |
| จีน | 4,912.3 | 16.3 | 286.4 | 509.7 | 70.7 | 2,427.9 | 1,378.4 | 223.2 |
| สิงคโปร์ | 4,448.2 | 64.0 | 253.4 | 219.9 | 159.3 | 676.0 | 2,606.4 | 496.2 |
| อาสเตรเลีย | 4,279.9 | 27.7 | 243.0 | 198.1 | 57.7 | 283.8 | 3,107.1 | 362.6 |

167

* แสดงเฉพาะประเทศที่มีมูลค่ารวมสูงสุด 10 ประเทศ

ชนิดของสินค้า : 1. อาหาร 2. สิ่งทอ 3. ผลิตภัณฑ์เหมือง 4. ผลิตภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้า
5. โลหะและผลิตภัณฑ์โลหะ 6. เครื่องจักรและอุปกรณ์

ที่มา: Facts and Figures of Japan, 1985:46.

97.1 ของมูลค่าการส่งออกหั้งหมกของประเทศไทย

สหรัฐอเมริกานอกจากจะเป็นแหล่งนำเข้าที่สำคัญที่สุดแล้ว ยังเป็นลูกค้าสำคัญที่สุดของญี่ปุ่นอีกด้วย สัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 29.2 ของการส่งออกหั้งหมก (ตาราง 6.2) สินค้าที่ญี่ปุ่นขายให้แก่สหรัฐอเมริกานั้น แยกประเภทและเรียงตามสัดส่วนกันนี้ เครื่องจักรและอุปกรณ์ (รวมรถยนต์) ร้อยละ 77.2 โลหะและผลิตภัณฑ์โลหะ ร้อยละ 8.5 ผลิตภัณฑ์เคมีร้อยละ 2.6 ลิ่งหอร้อยละ 2.3 ผลิตภัณฑ์แร่และหินร้อยละ 1.4 และอาหารร้อยละ 0.7 ถ้าพิจารณาการกระจายภูมิภาคทั่ว ๆ ก่อนส่งครรภ์โลกรังที่ 2 ตลาดเอเชียเป็นแหล่งสินค้าออกใหญ่ที่สุด ของญี่ปุ่น มีจีน อินเดีย และอินโดนีเซีย ซึ่งร้อยละ 40 ของสินค้าออกหั้งหมก บรรจุภัณฑ์ เมนูเป็นภูมิภาคสำคัญที่สุด คิดเป็นร้อยละ 27.7 เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ร้อยละ 23.8 และตะวันออกกลางร้อยละ 11.1 การค้ากับยุโรปตะวันตกนั้นมีริมฝีก้าวมากับเยอรมนีตะวันตก และสหราชอาณาจักร และอังกฤษเป็นลูกค้าหลักของญี่ปุ่นกำลังมีความสำคัญทางด้านการค้ามากขึ้น

สำหรับการค้าชายฝั่งประเทศไทยสัมมินิยม (ร้อยละ 6.2) มหาอำนาจชั่งอยู่ในกลุ่มนี้คือสหภาพโซเวียตและจีน แต่ละประเทศมีสัดส่วนการซื้อไม่ถึงร้อยละ 5 ญี่ปุ่นส่งเครื่องจักรและลิ่งหอให้แก่สหภาพโซเวียต ส่วนสินค้าออกจากการสหภาพโซเวียตไม่ถึงญี่ปุ่นเป็นวัสดุคงไม่ถ่าย และถ่านหิน การเจรจาทั้งสองประเทศในระยะหลังเป็นโอกาสให้ความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างญี่ปุ่นและสหภาพโซเวียตซึ่ง นับถ้วนแม้มีการสถาปนาความล้มเหลวนั้นในปี 1972 การค้าระหว่างญี่ปุ่นกับจีนส่วนใหญ่เป็นการแลกเปลี่ยนน้ำมันเพื่อเนลล์กอล์ แทรร์ยะหลังมีญี่ปุ่นหักกลั้นไม่ได้ทางด้านราคากลางและระเบียบค่าต้นทุน

4. สรุป

4.1 การขนส่งทางรถไฟในญี่ปุ่นเป็นระบบที่มีประสิทธิภาพมาก มีห้องการรถไฟแห่งชาติซึ่งคำแนะนำในการบริการขนส่งหั้งหมกโดยสารและสินค้า ตลอดจนบริษัทเอกชนซึ่งมุ่งให้บริการแก่คนโดยสารในภูมิภาคและเมืองใหญ่ ๆ โดยรถหัวรถไฟมีอยู่ทุก角落ความยาวของหมู่เกาะและหนาแน่นทางชุมชนยังคงมีอยู่และมีมาตรฐานและมาตรฐานที่ดี ทางรถไฟสามารถเชื่อมโยงเกาะใหญ่ ๆ เช้าค้างคืนโดยการสร้างอุโมงค์ให้ทะลุและสะพานแนวค้าง ๆ

4.2 ผู้ที่มีทางรถไฟฟ้าพิเศษชินกันเซ็น ซึ่งเป็นรถไฟฟ้ามีความเร็วสูงสุด 210 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เสน่ห์ทางชินกันเซ็นนี้ขอแยกเรียกตามกฎหมายว่า ฯ นั้น เชื่อมโยงเก้า ชอนซูกับคิวชู ทั้งแท้เมืองในริมทะเลใบดึงพุก โอะกะ และเมืองทางภาคใต้ผ่านกลางของเกาะ ชอนซูจากเมืองโอมิยะไก้โลเกียวไปยังนั่งตะบะบนฝั่งทะเลญี่ปุ่น โครงการในอนาคตสำหรับ ชินกันเซ็นจะสร้างท่อไปยังชอกไก้โล ทางใต้ของคิวชู และเกาะชิโกกุ รถไฟฟ้าพิเศษมีความ สำคัญยิ่งของการคมนาคมคึกคักระหว่างศูนย์กลางเมือง-อุตสาหกรรมสำคัญของประเทศ

4.3 รถไฟฟ้ากินของເອກຂນມີໜາກລ່າຍຸໃນເມືອງໃຫຍ່ ຈະ ແກ້ໄຂແກ້ໄຂ ພຸດໂຄທ
ໂຄເບະ ເກີຍາໂທ ນາໂງຍະ ໂອຊາກ ຂັບປົປົໂຮ ໂກເກີຍາ ແລະ ໂຍໂຄຄານະ ໃນກຽມຄວງໂກເກີຍາ
ນີ້ຍີ້ 10 ສາຍ ລວມເມື່ອຮະຫວາງ 199.5 ກົໂລມເກຣ ຂຶ້ນພໍາວ່າຍາວເປັນທີ່ 4 ຂອງໂລກ

4.4 บังคับการขนส่งโดยรถยกสำคัญที่สุดในก้านปริมาณการขนส่งสินค้า นอกจากทางหลวงชั้นนำแล้ว ยังมีทางหลวงสายสำคัญเชื่อมโยงยานพาณิชย์และอุตสาหกรรมสำคัญของประเทศไทย ระบบถนนและทางหลวงกระจายอยู่ในสม่ำเสมอในที่พื้นที่รายฝั่งแม่น้ำกระหว่างโภเกียว และโซราคาก และชายฝั่งทางเหนือของทะเลอินเดียน เป็นมริเวียที่มีการเจรจาครอบคลุมทั่วโลกโดยเฉพาะ

4.5 ຜູ້ປຸ່ນມີກອງເວົາພານີຍີໃຫຍ່ເປັນທີ່ດອງຮອງຈາກໄລບີເວີຍ ແກ້ໄມ່ເພີ່ງພອກຕ່ອງການ
ຂໍາຍກ້າວຍ່າງຮາກເວີໂນການຄ້າກັບຄ່າງປະເທດໄດ້ ການຂນ່າງສິນຄ້າທາງທະເລາຍໃນປະເທດ
ເກີຍວ່າຂອງກັບວັດຖຸປົມແລະເຂົ້າເພີ່ງສໍາຫຼວບອຸທສາຫກຮຽນ ຜູ້ປຸ່ນມີທ່າເວີອ 953 ແໜ່ງ ແກ້ໄມ່ເພີ່ງ 68
ແໜ່ງທີ່ເປົກໃຫ້ຂົນຄ້າໄປຄ່າງປະເທດ ການຂນ່າງທາງທະເລາວນໃຫຍ່ຈຳກົງທີ່ທ່າເວີອສໍາຄັງ 14 ແໜ່ງ
ຂຶ້ນອູ້ໄກລ໌ທີ່ອີໃນເຂດອຸທສາຫກຮຽນ ເນື່ອທ່າສໍາຄັງການດໍາຄັນ ໄກ້ແກ່ ໂກເບະ ໂຢໂຄກາມະ ນາໂງຍະ
ໂອຂາກ ແລະໂກເກີຍ ສິນຄ້າເຂົ້າສ່ວນນາກເປັນວັດຖຸປົມໜັກ ແລະການຂນ່າງກະຈຸກຮຽນ ໃນຂະໜາດທີ່
ສິນຄ້າອົກໂຄຍເນພະພລິກັນພ້ອຖຸສາຫກຮຽນກ່ຽວຂ້າຍອູ້ການເນື່ອທ່າໃຫຍ່ຫລາຍແໜ່ງ

4.6 ผู้มีอำนาจหน้าที่ต้องการทราบว่าจะดำเนินการใดอย่างไรต่อไปต้องขอรับคำแนะนำจากผู้ดูแลในส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นทางการ หรือทางกฎหมาย แต่ไม่สามารถดำเนินการได้โดยทันที

โดยเฉพาะเครื่องจักร เป็นสินค้าของสำคัญ การเปลี่ยนแปลงนี้สะท้อนให้เห็นถึงพัฒนาการของอุตสาหกรรมเป็นอย่างมาก

4.7 สินค้าเข้าของญี่ปุ่นพิจารณาความมูลค่าส่วนใหญ่เป็นเชือเพลิงและวัสดุกินที่รับประทานไม่ได้ แหล่งการนำเข้าสำคัญที่สุด 5 ประเทศ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา ชาูคิอาระเบียงอินโภนิเชีย ออสเตรเลีย และจีน ตามลำดับ สินค้าเข้าจากสหรัฐอเมริกาที่สำคัญได้แก่ เครื่องจักรและอุปกรณ์ และอาหาร

4.8 การส่งออกของญี่ปุ่น เกือบทั้งหมดเป็นสินค้าผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พิจารณาความมูลค่า พบว่า เครื่องจักรและอุปกรณ์การขนส่ง โดยเฉพาะเครื่องใช้ไฟฟ้าและวัสดุทนทานที่สำคัญที่สุด ถูกนำไปเป็นผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม โดยเฉพาะเหล็กและเหล็กกล้า ลูกค้ารายใหญ่ที่สุดคือ สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นตลาดการค้ายอดสำคัญของญี่ปุ่น

อาชีวันเป็นกลุ่มประเทศที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจที่ญี่ปุ่น เนื่องจากเป็นห้องแหล่งทรัพยากร แรงงาน และตลาด การลงทุนของญี่ปุ่นในอาชีวันเพิ่มขึ้นมากหลังทศวรรษ 1960 และของแคนมະละกาเป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งน้ำมันกับจากตะวันออกกลาง ไปม่อน โรงงานอุตสาหกรรมของญี่ปุ่น ยังคงเป็นประเทศผู้ส่งออกน้ำมันคิดในกลุ่มโอเปก เป็นแหล่งนำเข้าสำคัญที่สุด

คำถานท์ไทยบท

อักษรนัย

1. การขนส่งระบบไฮสปีดที่สุดสำหรับการขนส่งสินค้าภายในประเทศของญี่ปุ่น
โดยง่ายของการขนส่งชนิดนี้เป็นอย่างไร จงอธิบาย
2. อธิบายรถไฟฟ้าพิเศษชนิดนี้ในค้านเส้นทางและความสำคัญ ท่อการ
คมนาคมขนส่งของญี่ปุ่น
3. วิเคราะห์รูปแบบของการนำเข้าและการส่งออกสินค้าในปัจจุบัน

ปรนัย

1. รถไฟฟ้าพิเศษสายไฟคาอิโค ชนิดนี้ เชื่อมโยงระหว่างเมืองใด

| | |
|----------------------|---------------------|
| 1. โตเกียว-นีงาตะ | 2. โตเกียว-โอซาก้า |
| 2. โอซาก้า-ฟุกุโอะกะ | 4. โอมิยะ-โนริโอะกะ |
2. เกาะไหนของญี่ปุ่นไม่มีบริการรถไฟฟ้ากินอยู่ในเมืองใหญ่

| | |
|------------|----------|
| 1. ชอกไกโก | 2. ชอนชู |
| 3. ชีโกกุ | 4. คิวชู |
3. จังหวัดใดเป็นเมืองท่าที่สำคัญที่สุดของญี่ปุ่น

| | |
|--------------------|------------------------|
| 1. โภเบะ โยโกฮามะ | 2. คิตะคิวชู นางาโนะยะ |
| 3. โตเกียว โอซาก้า | 4. อาโอโมริ อาโกคากะ |
4. สินค้าเข้าและสินค้าออกของญี่ปุ่นประจำปี 1984

| | |
|----------------------------|-------------------------------|
| 1. ผลิตภัณฑ์อาหาร-ลิ้งหอ | 2. อาหาร-เหล็กและเหล็กกล้า |
| 3. เชือเพลิง-ผลิตภัณฑ์เคมี | 4. มีไตรเลียม-เครื่องใช้ไฟฟ้า |

5. ข้อความท่อไปนี้ขอให้ในสูตรท่อง

1. การคุณนาคมชนส่งระหว่างชอนซูและชอกไกโกเชื่อมโยงกันโดยอุโมงค์ที่ช่องแคบหงส์สาร
2. อินโคนีเชียเป็นแหล่งนำเข้าของญี่ปุ่นที่สำคัญที่สุดในอาเซียน
3. โภเกียวมีรถไฟฟ้าคันรวมระบบทางยางยาวเป็นที่ 2 ของโลกรองจากลอนดอน
4. สร้างอุเมริกาเป็นประเทศศูนย์กลางญี่ปุ่น