

การคมนาคมระบบรางของจีน

จีนก้าวขึ้นมาอยู่ในกลุ่มประเทศผู้นำเศรษฐกิจของโลกอย่างรวดเร็ว ด้วยอัตราขยายตัวทางเศรษฐกิจสูงถึงกว่าร้อยละ 10 ต่อปี ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ส่งผลให้ความต้องการใช้บริการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างมณฑลเพิ่มสูงขึ้นมาก ทั้งการขนส่งผู้โดยสารระหว่างมณฑล จากการที่ชาวจีนย้ายถิ่นฐานเข้ามาทำงานในเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจ อาทิ ปักกิ่ง เซี่ยงไฮ้ เซินเจิ้น และชิงเต่า และการขนส่งสินค้า ซึ่งเพิ่มขึ้นมากในช่วงที่ผ่านมาและคาดว่าจะยังขยายตัวต่อเนื่องในอนาคต ดังนั้น จีนจึงจำเป็นต้องเร่งพัฒนาระบบคมนาคมรูปแบบต่าง ๆ เพื่อเกื้อหนุนให้การเติบโตของประเทศเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

การคมนาคมระบบรางเป็นหนึ่งในภาคขนส่งหลักของจีนมาช้านาน และปัจจุบันจีนยังคงให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบรางของประเทศเป็นอย่างมาก มีรายละเอียดที่น่าสนใจ ดังนี้

● ระบบโครงข่ายรางรถไฟ

ในปี 2544 จีนมีโครงข่ายรางรถไฟทั่วประเทศระยะทาง 70,057 กิโลเมตร ก่อนจะขยายเป็น 77,084 กิโลเมตร ในปี 2549 เป็นระบบรางคู่ 26,404 กิโลเมตร และรางไฟฟ้า 24,433 กิโลเมตร (ที่เหลือเป็นรางระบบเดิม) อย่างไรก็ตามพบว่าโครงข่ายรางรถไฟของจีนยังไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้บริการซึ่งมีสัดส่วนสูงราวร้อยละ 25 ของความต้องการใช้บริการรถไฟทั่วโลก ขณะที่เศรษฐกิจจีนยังคงขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ปัจจัยดังกล่าวส่งผลให้จีนเร่งขยายการลงทุนโครงข่ายรางรถไฟเพิ่มขึ้นภายใต้แผนลงทุนมูลค่าถึง 42 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2551 ซึ่งถือเป็นการลงทุนระบบรางในระดับประเทศที่มีมูลค่าสูงที่สุดของโลกในรอบ 100 ปี นอกจากนี้ เมื่อเดือนตุลาคม 2550 จีนปรับเป้าขยายรางรถไฟให้มีระยะทางรวม 120,000 กิโลเมตร (จากเดิมที่ตั้งไว้ 100,000 กิโลเมตร) ภายในปี 2558

● ประเภทของรถไฟ

○ **หัวรถจักรดีเซลและหัวรถจักรไฟฟ้า** เป็นประเภทของหัวรถจักรหลักของจีนในปัจจุบัน เริ่มใช้มาตั้งแต่ปี 2501-2502 และทยอยทดแทนหัวรถจักรไอน้ำ ทั้งนี้ ในปี 2549 จีนมีหัวรถจักรดีเซล 12,148 หัว และหัวรถจักรไฟฟ้า 5,518 หัว

○ **หัวรถจักรไอน้ำ** ใช้ในยุคแรกของการเดินรถซึ่งถ่านหินยังเป็นพลังงานราคาถูก โดยรถไฟพลังไอน้ำเชิงพาณิชย์ขบวนสุดท้ายของจีนสิ้นสุดการให้บริการตั้งแต่เดือนธันวาคม 2548 อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันยังคงใช้หัวรถจักรไอน้ำในการขนส่งวัตถุดิบอุตสาหกรรมในบางเส้นทาง

● ความสำคัญของโครงข่ายรางรถไฟ

○ **การขนส่งผู้โดยสาร** การเดินทางด้วยรถไฟมีค่าใช้จ่ายต่ำที่สุดในการเดินทางระยะไกล เมื่อเทียบกับการเดินทางด้วยวิธีอื่น ๆ การคมนาคมระบบรางจึงมีความสำคัญต่อชาวจีนส่วนใหญ่ของประเทศ ซึ่งต้องย้ายถิ่นฐานเข้ามาทำงานในเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจ ทั้งนี้ ในช่วงวันหยุดสำคัญ อาทิ เทศกาลปีใหม่ของจีน จะมีชาวจีนใช้บริการรถไฟสูงถึง 3.9 ล้านคนต่อวัน เทียบกับความสามารถในการให้บริการที่มีอยู่เพียง 2.4 ล้านคนต่อวันในช่วงเทศกาล

○ **การขนส่งถ่านหิน** ถ่านหินเป็นพลังงานหลักถึงราวร้อยละ 70-80 ของจีน โดยจีนเป็นทั้งผู้ผลิตและผู้ใช้ถ่านหินรายสำคัญที่สุดของโลก การขนส่งระบบรางเป็นรูปแบบหลักของการกระจายถ่านหินจากเหมืองส่วนใหญ่ซึ่งตั้งอยู่ทางตอนเหนือของจีนไปยังโรงไฟฟ้าและแหล่งอุตสาหกรรมทั่วประเทศ เนื่องจากมีต้นทุนต่ำสุดในการขนส่งปริมาณมากและระยะทางไกล ทั้งนี้ ในปี 2549 จีนมีการขนส่งถ่านหินทางรถไฟ 1.1 พันล้านตัน เป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 40 ของการขนส่งสินค้าทางรถไฟทั้งหมดของจีน

○ **การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และสิ่งแวดล้อม** ปัจจุบันจีนเผชิญปัญหาข้อจำกัดด้านคุณภาพของระบบโลจิสติกส์ภายในประเทศ ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของจีนสูงถึงร้อยละ 18 ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (เทียบกับร้อยละ 10 ของสหรัฐฯ) การพัฒนาการคมนาคมระบบรางของประเทศให้มีประสิทธิภาพและมีการใช้บริการเพิ่มขึ้นเป็นหนึ่งในหนทางบรรเทาปัญหาดังกล่าว เนื่องจากการขนส่งทางรถไฟมีต้นทุนต่ำกว่าทางถนน นอกจากนี้ การคมนาคมทางรถไฟยังส่งผลดีต่อสิ่งแวดล้อมของจีน เพราะเกิดมลพิษน้อยกว่ารถยนต์

ส่วนวิเคราะห์ธุรกิจ ฝ่ายวิชาการ

มีนาคม 2551