

## Qinghai-Tibet...ทางรถไฟสู่ดินแดนหลังคาโลก

ทิเบต<sup>1</sup> ตั้งอยู่บนที่ราบสูง Qinghai-Tibet (Qingzang) ทางตะวันตกของจีน ซึ่งถือเป็นดินแดนที่สูงที่สุดในโลก จึงได้รับสมญานามว่า “หลังคาโลก” ทิเบตอุดมไปด้วยทรัพยากรแร่ธาตุหลายชนิด รวมทั้งมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ที่มีชื่อเสียงอย่างเทือกเขาหิมาลัย อย่างไรก็ตาม ลักษณะภูมิประเทศของทิเบตที่เป็นที่ราบสูงและมีเทือกเขาสลับซับซ้อน รวมทั้งมีธารน้ำแข็งและมีจุดเสี่ยงที่จะเกิดแผ่นดินไหว ทำให้การเดินทางเข้าไปยังทิเบตค่อนข้างยากลำบาก ส่งผลให้ทิเบตมีความเจริญล่าช้ากว่าพื้นที่ส่วนอื่น ๆ ของจีน ดังนั้น ภายใต้ยุทธศาสตร์ของรัฐบาลจีนที่ต้องการพัฒนาประเทศให้ทุกภูมิภาคมีความเจริญเท่าเทียมกัน รัฐบาลจึงมีนโยบายมุ่งพัฒนาพื้นที่ฝั่งตะวันตกของประเทศเพื่อให้เจริญทัดเทียมกับพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกสำหรับทิเบต รัฐบาลจึงมีแนวคิดที่จะพัฒนาระบบสาธารณูปโภคและระบบคมนาคมขนส่ง ซึ่งถือเป็นความจำเป็นเร่งด่วนในการพัฒนาทิเบต โดยในปี 2527 รัฐบาลได้เริ่มก่อสร้างทางรถไฟสาย Qinghai-Tibet เพื่อเชื่อมทิเบตกับพื้นที่ส่วนอื่น ๆ ของประเทศ อย่างไรก็ตาม โครงการดังกล่าวต้องหยุดชะงักลง เนื่องจากลักษณะภูมิประเทศที่มีความซับซ้อนมากเป็นอุปสรรคสำคัญ แต่ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา เทคโนโลยีด้านการก่อสร้างของจีนมีระดับที่สูงขึ้น ประกอบกับจีนมีเงินทุนมากขึ้น จีนจึงหันมาก่อสร้างทางรถไฟในส่วนที่เหลือจนแล้วเสร็จ ล่าสุด เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2549 รัฐบาลจีนได้เปิดใช้รถไฟสาย Qinghai-Tibet อย่างเป็นทางการ

### ➤ ทางรถไฟ Qinghai-Tibet...ทางเลือกใหม่ของการเดินทางสู่ทิเบต

รถไฟสาย Qinghai-Tibet มีต้นทางอยู่ที่เมืองซีหนิง (Xining) เมืองหลวงของมณฑลชิงไห่ (Qinghai) และสุดทางที่เมืองลาซา (Lhasa) เมืองหลวงของทิเบต ระยะทางรวม 1,957 กิโลเมตร โดยแบ่งการก่อสร้างออกเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงแรกจากเมืองซีหนิงไปยังเมือง Golmud ซึ่งอยู่ทางตอนกลางของมณฑลชิงไห่ ระยะทาง 815 กิโลเมตร เริ่มก่อสร้างเมื่อปี 2527 ช่วงที่ 2 จากเมือง Golmud ไปยังเมืองลาซา ระยะทาง 1,142 กิโลเมตร โดยการก่อสร้างทางรถไฟในส่วนที่ 2 นี้ มีความยากลำบากมากและต้องใช้เทคโนโลยีการก่อสร้างขั้นสูง โดยเฉพาะการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณที่ปกคลุมด้วยน้ำแข็งระยะทางกว่า 550 กิโลเมตร ที่ต้องใช้เวลาก่อสร้างนานถึง 5 ปี ซึ่งแล้วเสร็จเมื่อสิ้นเดือนตุลาคม 2548 ที่ผ่านมานี้ และใช้งบประมาณก่อสร้างในส่วนนี้สูงถึง 4.2 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ ทางรถไฟสาย Qinghai-Tibet ถือเป็นทางรถไฟที่สูงที่สุดในโลก<sup>2</sup> โดยมีจุดสูงสุดที่สถานี Tanggula บริเวณรอยต่อระหว่างทิเบตกับมณฑลชิงไห่ ซึ่งมีความสูงเหนือระดับน้ำทะเลถึง 5,072 เมตร อีกทั้งยังมีเส้นทางบางช่วงที่ลอดอุโมงค์ภูเขาหิมะน้ำแข็ง Kunlun ในมณฑลชิงไห่ซึ่งเป็นจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดแผ่นดินไหวอีกด้วย

รถไฟสาย Qinghai-Tibet ทำให้ทิเบตสามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่ส่วนอื่น ๆ ของจีนได้โดยง่าย เนื่องจากเมืองซีหนิงซึ่งเป็นเมืองต้นทางของรถไฟสายนี้ เป็นชุมทางรถไฟที่สามารถเชื่อมต่อกับมณฑลอื่น ๆ ของจีน รวมทั้งยังเชื่อมต่อกับทางรถไฟ

<sup>1</sup> ทิเบตมีฐานะเป็นเขตปกครองตนเองของจีน (Autonomous Region) ทิศเหนือติดกับเขตปกครองตนเองซินเจียงอุยกูร์ ทิศตะวันออกติดกับมณฑลชิงไห่และมณฑลเสฉวน ทิศใต้ติดกับมณฑลยูนนาน และทิศตะวันตกติดกับประเทศอินเดีย เนปาล และภูฏาน มีพื้นที่ราว 1,228,400 ตารางกิโลเมตร (ประมาณ 12.8% ของพื้นที่ทั้งหมดของจีน) พื้นที่ส่วนใหญ่ของทิเบตมีความสูงเหนือระดับน้ำทะเลราว 4,000 เมตรขึ้นไป (ประมาณ 13,120 ฟุต) โดยเฉพาะที่ราบสูงทางตอนใต้ซึ่งมีแนวเทือกเขาหิมาลัยทอดยาวคดเคี้ยวเป็นระยะทางกว่า 2,400 กิโลเมตร รวมถึงเป็นที่ตั้งของยอดเขาเอเวอร์เรสต์ ซึ่งเป็นยอดเขาที่สูงที่สุดในโลกด้วย โดยมีความสูงเหนือระดับน้ำทะเลถึง 8,848.1 เมตร

<sup>2</sup> เดิมทางรถไฟที่สูงที่สุดในโลกอยู่ในประเทศเปรู โดยมีความสูงเหนือระดับน้ำทะเล 4,781 เมตร

สายหลักของประเทศที่มาจากเทศบาลนครปักกิ่ง เมืองหลวงของจีน อีกด้วย โดยการเดินทางด้วยรถไฟจากปักกิ่งไปยังเมืองลาซามีระยะทางรวม 4,046 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางเพียง 47 ชั่วโมง 28 นาที และมีค่าโดยสารราว 389-1,262 หยวน (49-158 ดอลลาร์สหรัฐ)

ทั้งนี้ รัฐบาลจีนยังมีแผนที่จะขยายเส้นทางรถไฟดังกล่าวให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วทิเบตระยะทางรวม 2,000 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็น 3 เส้นทาง เส้นทางแรกจากเมืองลาซาไปยังเมือง Nyingchi ทางตะวันตกของทิเบต เส้นทางที่ 2 จากเมืองลาซาไปยังเมือง Xigaze ทางตะวันออกของทิเบต และเส้นทางที่ 3 เป็นเส้นทางต่อจากเมือง Xigaze ไปยังเมือง Yadong ซึ่งอยู่บริเวณชายแดนที่ติดกับรัฐสิกขิมของอินเดีย โดยคาดว่าจะใช้เวลาก่อสร้างทั้งหมดไม่เกิน 10 ปี

### แผนที่แสดงเส้นทางรถไฟสาย Qinghai-Tibet



### ➤ ทางรถไฟ Qinghai-Tibet นำความเจริญสู่ทิเบต

การพัฒนากระบวนการคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพเป็นรากฐานสำคัญของการพัฒนาความเจริญในทุกด้าน โดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจ ซึ่งหลังการเปิดใช้รถไฟสาย Qinghai-Tibet อย่างเป็นทางการเมื่อต้นเดือนกรกฎาคม 2549 ที่ผ่านมา ถือเป็นจุดเริ่มต้นสำคัญของการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการยกระดับชีวิตความเป็นอยู่ของชาวทิเบตให้สูงขึ้นในหลายด้าน อาทิ

- **อุตสาหกรรมท่องเที่ยว** ในช่วงที่ผ่านมา ทิเบตถือเป็นดินแดนปิดที่ถูกตัดขาดจากโลกภายนอก โดยมีเพียงนักท่องเที่ยวที่รักการผจญภัยและคนบางกลุ่มเท่านั้นที่เดินทางดั้นด้นเข้าไปยังทิเบต อย่างไรก็ตาม หลังจากรถไฟสาย Qinghai-Tibet เปิดใช้ จะทำให้ผู้ที่ต้องการเดินทางเข้าไปยังทิเบตมีทางเลือกใหม่เพื่อเข้าไปสัมผัสดินแดนอันลึกลับนี้ได้มากขึ้น ทั้งนี้ รัฐบาลจีนคาดว่าอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของทิเบตน่าจะได้รับประโยชน์จากทางรถไฟสายนี้อย่างมาก โดยคาดว่าในปี 2549 จะมีชาวต่างชาติและชาวจีนเดินทางเข้ามาเที่ยวในทิเบตสูงถึง 2.5 ล้านคน เพิ่มขึ้นจาก 1.8 ล้านคน ในปี 2548 และคาดว่าจะเพิ่มเป็น 2 เท่าในปี 2553 ซึ่งจะสร้างรายได้ให้แก่ทิเบตได้ไม่ต่ำกว่า 5.8 พันล้านหยวน เทียบกับ 1.5 พันล้านหยวน

ในปี 2547 ทั้งนี้ รัฐบาลจีนยังมีแผนจะลงทุนในทิเบตมูลค่ากว่า 50 พันล้านหยวน ในอีก 10 ข้างหน้า เพื่อปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคด้านการท่องเที่ยวในทิเบต เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตอีกด้วย

- **ช่วยเชื่อมโยงการค้าและการลงทุนกับพื้นที่ส่วนอื่น ๆ ของจีน** รถไฟสาย Qinghai-Tibet ช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างทิเบตกับพื้นที่ส่วนอื่น ๆ ของจีน โดยในช่วงที่ผ่านมา การเติบโตทางเศรษฐกิจของทิเบตถูกจำกัดด้วยต้นทุนค่าขนส่งที่สูงมาก ดังจะเห็นได้จากข้อมูลจากรัฐบาลจีนที่เปิดเผยว่า “อำนาจซื้อในเมืองลาซา 100 หยวน มีค่าเพียง 54 หยวน ในพื้นที่ส่วนอื่น ๆ ของจีน” นั่นหมายถึง การมีระบบขนส่งในเส้นทางทุรกันดารและมีความเสี่ยงสูงก่อให้เกิดภาระต้นทุนที่สูงขึ้น และส่งผลให้ราคาสินค้าอุปโภคและบริโภคในทิเบตแพงกว่าในพื้นที่ส่วนอื่น ๆ ของประเทศ ดังนั้น เมื่อรถไฟสาย Qinghai-Tibet เปิดใช้ จะเกื้อหนุนให้ชาวทิเบตสามารถบริโภคสินค้าต่าง ๆ ได้ในราคาที่ต่ำลง ขณะเดียวกันสินค้าของทิเบตที่ออกสู่ภายนอกก็จะมีราคาที่ถูกลงด้วย ซึ่งจะช่วยให้สินค้าของทิเบตสามารถแข่งขันกับสินค้าที่มาจากมณฑลอื่น ๆ ได้มากขึ้น นอกจากนี้ ยังเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยดึงดูดให้นักลงทุนต่างชาติเข้าไปลงทุนในทิเบตมากขึ้นในระยะถัดไป โดยเฉพาะในธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการท่องเที่ยว

ส่วนเศรษฐกิจต่างประเทศ ฝ่ายวิชาการ

กรกฎาคม 2549