

อนาคต...รถไฟฟ้ากระสุนของจีน

จำปาทอง...เรื่อง
จารุตา เต็มโชค...แปลและเรียบเรียง¹

รถไฟความเร็วสูงที่จีนถือว่าเป็นสัญลักษณ์ของความสำเร็จขั้นพื้นฐานของอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง เพื่อการส่งออกนั้น จะมีอนาคตที่สดใสหรือไม่? อย่างไร



เมื่อถึงกลางปี 2554 นี้ ถือว่าเครือข่ายทางรถไฟความเร็วสูงของจีน เป็นสัญลักษณ์ของความสำเร็จที่ล้ำหน้าทางอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีทันสมัยภายในโลก ซึ่งจีนไม่เพียงแต่มีนโยบายผลิตเพื่อใช้ภายในประเทศเท่านั้น แต่ยังหวังที่จะส่งออกขายนอกประเทศ ซึ่งก็รวมถึง สเปน, ลาว ด้วย

เนื่องจากลาว มีความกระตือรือร้นต้องการได้รถไฟความเร็วสูงนี้ จึงได้นำโครงการรถไฟนี้เข้าวาระการประชุมของสภาแห่งชาติ โดยที่ทางการลาวยังไม่ได้ประเมินถึงผลได้ผลเสียโดยละเอียดรอบคอบ เพียงแต่ประเทศจีนได้เสนอรายละเอียดให้ทราบเพียงเบื้องต้นเท่านั้น ก็ด่วนตัดสินใจเสียก่อน ซึ่งอาจจะคล้ายกับกรณีเขื่อนไซยะบุรี ที่จะสร้างในแม่น้ำโขง ซึ่งถูกทางการเวียดนามออกมาปฏิเสธอย่างเป็นทางการ จึงต้องระงับไว้ชั่วคราว จะต่างก็เพียงแต่ว่าเส้นทางจะไม่แตะต้องถึงผลเสียหรือผลประโยชน์ของประเทศใกล้เคียงเหมือนเขื่อนไฟฟ้า

แต่หากหุบยืมเงินจากต่างประเทศมาสร้างแล้ว ก็จะได้เพียงท่าที่ทางการเมืองเท่านั้น แต่ไม่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ผลเสียหายผลร้ายก็จะตกอยู่ที่ประชาชนทั้งชาติ ที่จะต้องแบกภาระหนี้สินและชดใช้คืน ที่คาดว่าจำนวนตัวเลขมหาศาลทีเดียว อาจจะสูงถึง 3,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ พร้อมดอกเบี้ยอีกจำนวนหนึ่ง แม้ว่าจะให้กู้ยืมในระยะยาว โดยให้ดอกเบี้ยต่ำก็ตามที่

หรือทางการลาวจะดำเนินการเหมือนสนามกีฬาแห่งชาติ คือให้จีนสร้างให้ ซึ่งแหล่งข่าวก็เผยว่ามีเงื่อนไขภายในที่ไม่สามารถเปิดเผยให้กับสาธารณชนได้รับทราบ เกี่ยวกับการให้ผืนดินบริเวณบึงพระธาตุหลวงกับจีน ในการสร้างเป็นเมืองใหม่ของจีน ซึ่งที่สุดแล้วก็ไม่สามารถดำเนินการสร้างได้ เพราะถูกมวลชนต่อต้านอย่างหนัก

¹ นักวิเทศสัมพันธ์ประจำประเทศลาว ศูนย์อินโดจีนศึกษา

นอกจากลาวและพม่าแล้ว จีนยังมีแผนขยายโครงการดังกล่าวไปยังประเทศสิงคโปร์และอีกหลายประเทศ รวมทั้งกำลังก่อสร้างที่ตุรกี เวเนซุเอลา ซาอุดีอาระเบีย รวมไปถึงสหรัฐอเมริกาด้วย แต่หลังจากที่มีอุบัติเหตุรถไฟความเร็วสูงขบวน 301 ที่วิ่งจากเมืองหางโจวไปยังเมืองเวินโจว มณฑลเจ้อเจียง ถูกฟ้าผ่า ทำให้รถไฟตกรางมากกว่า 20 เมตร มีผู้เสียชีวิตกว่า 40 ราย บาดเจ็บอีกกว่า 200 ราย เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคมที่ผ่านมา ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าว ทำให้ประชาชนจีนโกรธแค้นอย่างมาก โดยเฉพาะครอบครัวผู้เสียหาย อีกทั้งค่าทดแทนที่ได้รับก็ไม่ยุติธรรม และเพื่อดับความโกรธแค้นนี้ รายงานเมื่อวันที่ 17 สิงหาคมที่ผ่านมา ระบุว่า ทางกระทรวงรถไฟจีน ได้ตัดสินใจปลดโฆษกกระทรวงรถไฟออกจากตำแหน่ง ซึ่งอาจจะเป็นเพราะว่ามวลชนไม่เชื่อตามคำแถลงของท่านเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น หรือไม่สอดคล้องตามแนวทางของพรรค โดยกระทรวงฯ ส่งผลให้ความเร็วของรถไฟลงจากเดิมที่วิ่ง 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ส่วนที่วิ่งด้วยความเร็ว 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมงให้ลดมาวิ่งที่ 180 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และลดจำนวนเที่ยวโดยสารลง

นักสังเกตการณ์บางท่านบอกว่า รถไฟสายปักกิ่ง-เซี่ยงไฮ้ ให้ลดเที่ยวบริการจาก 88 เที่ยว เหลือ 66 เที่ยว และลดค่าโดยสารลง 5% เพื่อดึงดูดผู้โดยสารประจำให้กลับมาใช้บริการอีก

ส่วนสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุดังกล่าวนี้ หนังสือพิมพ์ทางการจีนรายงานว่ กระทรวงรถไฟจีนยอมรับว่า เกิดข้อบกพร่องขึ้นจริงในการจัดการก่อสร้างเส้นทาง และเว็บไซต์ของกระทรวงรถไฟจีนก็ได้เผยว่าหน่วยงานบางเขตไม่ได้ให้ความสำคัญหรือขาดความเอาใจใส่ในการทำงาน รวมไปถึงระบบรักษาความปลอดภัยบริเวณจุดเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟอีกด้วย

การออกมายอมรับของทางการจีน มีขึ้นหลังจากเกิดวิกฤตในระบบเครือข่ายรถไฟความเร็วสูงที่จีนถือว่าเป็นระบบที่มีความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีของโลก เหตุการณ์ร้ายแรงดังกล่าว ทำให้ทางการจีนผู้ผลิตรถไฟ บริษัทไชน่านอร์เทิร์น เรลเวย์ หรือ CNR สั่งระงับการส่งมอบสินค้า ในวันที่ 10 สิงหาคม และหยุดการผลิตในวันที่ 12 สิงหาคม พร้อมทั้งเรียกคืนรถไฟหัวกระสุน CRS 380BL เนื่องจากมีความบกพร่องของระบบควบคุมความปลอดภัยอัตโนมัติ ซึ่งวิ่งในเส้นทางปักกิ่ง-เซี่ยงไฮ้ จำนวน 54 ขบวน ที่ตามมาคือคำถามเรื่องอนาคตของโครงการรถไฟความเร็วสูงที่มีชื่อเสียง และก่อนหน้านี้ รัฐบาลจีนได้ประกาศระงับการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงใหม่ทั้งหมด เป็นการผันเปลี่ยนอย่างเหลือเชื่อ ซึ่งครั้งหนึ่งมีความสำคัญในทางการเมืองเทียบเท่ากับโครงการส่งมนุษย์ขึ้นไปในอวกาศของจีนเลยทีเดียว

รถไฟความเร็วสูงเป็นพลังงานนิวเคลียร์ อยู่ในกลุ่มที่มีการเตือนให้มีความระมัดระวังเนื่องจาก การพัฒนาที่รวดเร็วเกินไปของรัฐบาลจีน อาจจะเป็นความเสี่ยงด้านความปลอดภัยของประชาชนและเป็นการเสี่ยงทางการเงินอีกด้วย

เกี่ยวกับพลังงานนิวเคลียร์ ทางกรจีนก็กล่าวเมื่อต้นปี 2554 นี้ว่าจะยังเดินหน้าต่อ ในขณะที่อุตสาหกรรมของจีนขยายตัวอย่างรวดเร็วในขณะนี้ และถึงแม้ว่าจะเกิดภัยพิบัติอยู่ที่เมืองฟูกูชิม่าของประเทศญี่ปุ่นก็ตามที่ บริษัท CNR เผยว่า รถไฟเส้นทางปักกิ่ง-เซี่ยงไฮ้ มีต้นทุนในการก่อสร้างสูงถึง 33 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งได้เปิดให้บริการในวันที่ 30 มิถุนายนที่ผ่านมา และการสร้างเส้นทางเชื่อมภายในประเทศนั้น ทางกระทรวงรถไฟยอมรับในข้อผิดพลาดทั้งหมด หลังจากเกิดอุบัติเหตุรถไฟหัวกระสุนชนกัน ซึ่งสร้างความไม่พอใจแก่ชาวจีนกับค่าตอบแทนความเสียหาย ความปลอดภัย รวมถึงค่าโดยสารที่แพง

ถึงแม้ว่าผู้เชี่ยวชาญโครงการสาธารณสุขโลกของธนาคารโลกประจำประเทศจีนจะกล่าวว่า รถไฟความเร็วสูง
ควรจะให้ประโยชน์กับกลุ่มคนยากจนด้วยก็ตาม จากอุบัติเหตุรถไฟหัวกระสุนพุ่งชนกันที่ผ่านมานั้น แสดงให้เห็นถึงการ
ตกเตือนของผู้เชี่ยวชาญทั้งหลายถึงเม็ดเงินมหาศาลในการก่อสร้างและอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น พร้อมเรียกร้องให้
รัฐบาลมีมาตรการลดขนาดและความเร็วของรถไฟลง ก่อนที่จะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมด้านอื่น ๆ ที่ทำให้
เทคโนโลยีของจีนที่กล่าวว่ล้าหน้านั้นไม่เป็นที่สนใจของต่างประเทศอีกต่อไป

ที่มา : วิทยุเอเชียเสรี วันที่ 19 สิงหาคม พ.ศ. 2554
