

# อุบัติเหตุรถไฟความเร็วสูงจีน IF YOU NEED IT BADLY – YOU ARE GOING TO GET IT BADLY

โดย สมเกียรติ พงษ์กัณทา วิศวกรอิสระ: sponkanta@gmail.com

ตรงกับคำพังเพยของชาวอเมริกันที่ว่า

*If you need it badly – You are going to get it badly...*

ประมาณสองทุ่มครึ่งวันที่ 23 กรกฎาคม 2554 รถไฟความเร็วสูงชบวนหมายเลข ดี 3115 (D3115) ประเภทซีอาร์เอช 1 (CRH1-046B) มี 16 ตู้ ผลิตโดยบริษัทบอมบาร์ดีเอ (Bombardier) ร่วมกิจการกับจีน มีผู้โดยสาร



1,072 คน เดินทางจากเมืองหังโจว (Hangzhou) ไปยังเมืองฝูโจว (Fuzhou) ประสบอุบัติเหตุ อ่างน้ำไฟดับขาดแรงไฟฟ้าขับเคลื่อนหยุดอยู่กับที่บนรางทางวิ่งยกระดับสูงจากพื้นดิน ประมาณ 20 เมตร ที่เมืองชวหนุย ใกล้เมืองเหวินโจว (Wenzhou District) มณฑลเจ้อเจียง (Zhejiang Province)

ในเวลาเดียวกัน มีรถไฟความเร็วสูงอีก

ขบวนหนึ่ง หมายเลข ดี 301 (D301) ชนิด ซีอาร์เอช 2 (CRH2-139E) มี 16 ตู้ เช่นกัน ผลิตโดยบริษัทที่ใช้เทคโนโลยีเลียนแบบคาวาซากิ (Kawasaki) ของญี่ปุ่น ชนคน 558 ชีวิต ออกเดินทางจากกรุงปักกิ่งเพื่อไปเมืองฝูโจว ปลายทางที่เดียวกันวิ่งมาชนท้ายด้วยความเร็วและแรง ทำให้ตกราง 8 ตู้ สองตู้สุดท้ายของขบวนแรก และสองตู้แรกของขบวนหลังหล่นจากสะพานซึ่ง

เป็นทางยกระดับ ลงนอนกับพื้นดินสามตู้และ พังอยู่กับโครงสร้างของทางยกระดับอีกหนึ่งตู้ มีผู้เสียชีวิต 39 คน และบาดเจ็บกว่า 210 คน มี 12 คน อาการสาหัสมาก ในจำนวนผู้เสียชีวิตนี้มีชาวอเมริกัน 2 คน

หน่วยปฏิบัติการกู้ภัยที่ปฐมพยาบาลนำผู้บาดเจ็บส่งสถานพยาบาล และหน่วยเก็บกู้ อุปกรณ์ซ่อมรานั้น ทำงานกันอย่างเร่งรีบ ขาดแผนการปฏิบัติที่รอบคอบ

หลังยุติการค้นหาผู้บาดเจ็บและเริ่มตัดชิ้นส่วนของซากรถแล้ว อีก 21 ชั่วโมงของวันต่อมา ได้พบเด็กผู้หญิงชื่อ เซียง เหวยอี้อายู 2 ขวบ คาดว่าทั้งบิดาและมารดาของเธอคงจะเสียชีวิตในรถขบวนแรก



ต่อประเทศเท่านั้น

คำสั่งเหล่านี้ได้รับการวิจารณ์จากประชาชน และต่อต้านอย่างรุนแรงจากสื่อทางอินเทอร์เน็ต

ผลจากการกีดกันของครอบครัวผู้ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุ ทำให้รัฐบาลจีนต้องออกคำสั่ง เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2554 ให้ตรวจสอบและรณรงค์เกี่ยวกับความปลอดภัยของรถไฟความเร็วสูงทั่วประเทศและให้แล้วเสร็จภายใน 2 เดือน

ฉี ซิกซิ่น (Qi Qixin) ศาสตราจารย์ของสถาบันวิจัยการขนส่งของมหาวิทยาลัยปักกิ่งให้ความเห็นว่า อุบัติเหตุการชนท้ายนี้ น่าจะเกิดจากการควบคุมการเดินรถ (Dispatching Management) มากกว่าที่จะเป็นปัญหาความ



สายส่งกระแสไฟขัดข้องเท่านั้น

ประธานาธิบดีหู จิ้นเทา (Chinese President Hu Jintao) นายกรัฐมนตรีเหวิน เจียเป่า (Premier Wen Jiabao) และรัฐมนตรีว่าการรถไฟ เฉิง กวงซู (Minister of Railway, Sheng Guangzu) ต่างก็ออกมาสั่งการให้ช่วยเหลือครอบครัวผู้เสียชีวิตโดยจ่ายค่าชดเชยให้คนละ 2 ล้านบาทเศษ เมื่อถูกประท้วงต่อมาเพิ่มเป็น 4 ล้านบาทเศษ บางครอบครัวปฏิเสธไม่ยอมตกลง ด้วยเห็นว่าน้อยไปสำหรับคนที่ เป็นหัวหน้าครอบครัว

การแก้ไขวิกฤตของอุบัติเหตุครั้งนี้ เป็นไปอย่างไม่มีโปร่งใสนัก กรมโฆษณาการของพรรคคอมมิวนิสต์ (The Chinese Communist Party's Propaganda Department) พยายามกอบกู้ภาพลักษณ์ของการรถไฟความเร็วสูงของประเทศ ได้ออกคำสั่งให้สื่อมวลชนงดการส่งนักข่าวลงพื้นที่ ไม่ควรให้ความสำคัญกับข่าวนี้ งดเสนอข่าวเกี่ยวกับ การพัฒนารถไฟความเร็วสูงสายอื่นของประเทศ ให้นำเสนอเฉพาะภาพที่เป็นทางบว

ผิดพลาดทางเทคโนโลยี ระบบความปลอดภัยของรถน่าจะสามารส่งสัญญาณเตือนภัยให้ ชวนหลังรับรู้ และสามารถหยุดได้ในระยะทาง ที่ปลอดภัย

เป็นที่น่าสงสัยว่าปัญหาไฟฟ้าดับที่เกิดจากฟ้าคะนอง (Thunder Storm Complex) นี้ มีศูนย์กลางเกิดขึ้นที่ 97 ก.ม. ห่างจากอุบัติเหตุรถไฟชนกันไปทางตะวันตก และ 32 ก.ม. ไปทางทิศใต้จะเป็นสาเหตุให้ไฟฟ้าขับเคลื่อน (Traction Power) ที่ส่งไปตามสายไฟที่สูงเหนือหลังคา รถไฟ (Catenary) ให้ดับได้

แต่ถึงว่าแม่ไฟฟ้าขับเคลื่อนจะดับ ระบบความปลอดภัยของรถ (Automatic Train Protection, ATP) ซึ่งเป็นระบบย่อยอยู่ในระบบการควบคุมอัตโนมัติ (Automatic Train Control, ATC) ของระบบใหญ่ก็ควรจะยังทำงานอยู่ ถ้าหากไม่มีคำสั่งจากศูนย์ควบคุมการเดินรถ (Central Control and Dispatcher) ให้ปลดระบบอัตโนมัติ ออกและให้เดินรถโดยการควบคุมจากคนขับ (Manual Mode)

เป็นที่น่าสังเกตว่า ในการเก็บกู้ซากตัวรถ และอุปกรณ์ต่างๆ ของรถนั้น เป็นไปอย่างรวดเร็ว และมีค่าใช้จ่าย ไม่มีกระบวนการพิสูจน์หลักฐานตามมาตรฐานความปลอดภัยของสากล ซากรรถถูกตัดทำลายโดยปั้นจั่นขนาดใหญ่ (Backhoes) แล้วนำไปฝังกลบอยู่ใกล้กับที่เกิดอุบัติเหตุโดยปราศจากขั้นตอนการนำไปวิเคราะห์หาหลักฐานสาเหตุที่แท้จริงของอุบัติเหตุ

ทางราชการของจีนได้ออกแถลงการณ์เพียงแต่ว่าสาเหตุนั้นเกิดจากฟ้าผ่าทำให้ระบบ

อาจเป็นสาเหตุในการสั่งปลดผู้รับผิดชอบ การเดินรถ 3 คน คือ นายหลง จิง หัวหน้าการ รถไฟเซี่ยงไฮ้ (Long Jing, head of Shanghai Railway Bureau) นายฮี แซงลี่ ผู้ช่วย (He Shengli, Deputy Chief) และ นายลี่ เจีย เลขาธิการพรรค (Li Jia, Party Secretary)

และเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมา ทาง รัฐบาลจีนก็ได้สั่งปลดนายหลิว ชีจุน รัฐมนตรี กระทรวงการรถไฟคนก่อน (Liu Zhijun, Previous Railway Minister) ในข้อหารับผิดชอบต่อ งานก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเป็นเงิน 800 ล้านดอลลาร์

พนักงานขับรถขบวนที่สอง แป้น หยี่เฮง (Pan Yiheng) ได้รับการยกย่องว่าเป็นวีรบุรุษ



ในอุบัติเหตุครั้งนี้ เพราะได้พยายามเหนี่ยวคัน ห้ามล้อเพื่อให้รถหยุดอย่างเต็มที่จนกระทั่งคัน ห้ามล้อนั้นได้ทิ่มแทงเข้าไปในหน้าอกเสียชีวิต คาคาที่ ซึ่งหาไม่แล้วจะเกิดความรุนแรง (More Collision Impact) เพิ่มจำนวนรถตกรางและมีผู้ เสียชีวิตมากกว่านี้

จีนเพิ่งจะเริ่มพัฒนารถไฟความเร็วสูง อย่างจริงจังใน ค.ศ. 2004 โดยเริ่มงานก่อสร้าง และนำเอาเทคโนโลยีการผลิตหัวรถจักรของทั่วโลกจากยุโรปและญี่ปุ่นมาถอดแบบแล้วต่อยอด ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนจะจดสิทธิบัตรใหม่เป็นของตนเอง สร้างความไม่พอใจให้แก่เจ้าของผู้คิดค้น เทคโนโลยีเดิมหลายราย รวมทั้งควาซาซากิและ บริษัทที่เป็นต้นแบบของรถไฟหัวกระสุนในญี่ปุ่น ได้กล่าวหาว่าจีนผิดจริยธรรมของทรัพย์สินทาง ปัญญา (Patent Theft)

สำหรับระบบการควบคุมรถไฟ จีนได้

ต่อยอดจากระบบการควบคุมรถไฟของยุโรป (European Train Control System, ETCS) ดัดแปลงมาเป็นของตนเอง เรียกว่า ระบบซีทีซีเอส (Chinese Train Control System, CTCS) ประยุกต์ ใช้ระบบไร้สายให้สื่อสารกันระหว่างรางทางวิ่ง หัวรถจักรกับศูนย์ควบคุมการเดินรถ ระบบการ ควบคุมรถไฟของจีนปัจจุบันดำเนินงานภายใต้ อาณัติของบริษัทโฮลลิส ออโตเมชัน เทคโนโลยี (Hollysys Automaiton Technologies) ซึ่งมีอายุ ไม่มากนัก อยู่ในอุตสาหกรรมการควบคุมที่ หลากหลาย บริษัทนี้ยังไม่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับเกี่ยวกับการควบคุมรถไฟ (Train Control System) ของนานาชาติ

จากการสำรวจทางอินเทอร์เน็ต สองแสน ทำหมื่นคนในประเทศจีน ร้อยละ 54 บอกว่า จะไม่ใช้รถไฟความเร็วสูง และหลายคนได้ส่ง ข้อความลงอินเทอร์เน็ตว่า ประเทศจีนเต็มไปด้วย

ด้วยปัญหาการคอร์รัปชัน โกงกินกันมาก เพียง แต่ฟ้าผ่าก็สามารถทำให้เกิดอุบัติเหตุรถไฟ ความเร็วสูงชนกันได้

ถ้าเปรียบก็เสมือนว่า ประเทศจีนเป็น รถไฟ ประชาชนทุกคนเป็นเพียงผู้โดยสารรอ เวลาเพียงแต่ว่าเมื่อรถไฟจะผ่าลงมาเท่านั้นเอง

จุดประสงค์ของบทความนี้เพื่อเพียงเป็น ข้อมูลให้แก่รัฐบาลและประชาชนชาวไทยที่เฝ้า รอรับการช่วยเหลือในโครงการรถไฟความเร็วสูง จากประเทศจีน หลังจากการช่วยเหลือเช่นเดียวกันแก่ประเทศลาวนั้นได้สะดุดหยุดลงแล้ว ด้วย เหตุผลที่ประเทศลาวเห็นว่า ประเทศจีนเอา เปรียบมากเกินไป