

如何保障高速列车运行的安全性成为人们关注的热点

列车速度快了 安全管理要跟上

本报记者 曹刚

“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故发生后，国务院已经成立事故调查组，对事故原因进行深入调查。此一事故也引发全社会对高速运行列车安全系数的强烈关注。随着高科技列车运行速度的大幅提高，对铁路管理机制、管理水平的要求也必然成倍提高。如何保障高速列车运行的安全性，无疑是中国铁路必须解答的一个严峻命题。

将对出事动车作深入调查

最高人民检察院有关部门负责人今天确认，国务院事故调查组成立后，最高人民检察院已派员赶赴温州，参与事故调查工作。

昨晚，运输车队将事故现场的最后一批车厢碎片装车后运离现场，现场清理工作结束。经国务院事故调查组研究决定，遗留现场的事故车辆已被移送至温州西站，将接受详细调查。为减少特大件运输对市内交通的影响，事故车辆运输安排在夜间。

昨天一些媒体报道，铁道部领导离开温州回北京汇报工作，致事故分析会推迟。铁道部回应称，与事实不符。铁道部有关人士介绍，国务院已专门成立事故调查组，集中多方专家，统一负责事故分析及善后工作，铁道部也派出一名副部长参加。

目前，调查组正在事故现场，紧张开展工作。因此，不存在有铁道部领导离开温州，影响事故调查分析的情况。

专家认为高速度带来风险

中国是世界上高速列车发展最快、在建规模最大的国家。然而由于较短的建设周期带来的安全隐患，令一些业内人士担心。

北京交通大学经济管理学院教授赵坚认为，我国高速列车的技术标准、建设规模高于日本、德国、法国，而技术水平却低于这些国家。片面追求高速，将带来更高技术和运营安全方面的风险。高速列车对线路要求也很高，路基沉降一般不能大于15毫米。如何控制和解决沉降，我们的实践经验还不够。

我国2003年提出建设高速客运专线，第二年就按高标准大规模实施，只能求助国外技术。我国引进多个跨国公司的技术，通过消化吸收再创新，现在已经拥有了具备自主知识产权的全部高铁技术。但拥有先进技术并不等同于安全行驶，我们的管理水平必须要大步赶上，和高速度的高铁技术相配套，相衔接。

76%受访者赞成装安全带

既然存在风险，能否在一些安全细节上多做文章？许多人建议，动车加配安全带，可以大大减少事故中伤亡的概率。此次甬温线特别重大事故，许多乘客伤亡，都是被甩离座位撞到硬物所致。

我国目前的高速列车没有配备安全带，一旦满座，部分乘客只能站着。有乘客说，“现在在一些高速列车上，许多人全程站着，时速200多公里，没安全带，别说脱轨了，一个急刹车怎么办？”

新浪微博昨天发起一项网络调查“动车有无必要配备安全带”，共有2000多人参与。结果显示，76%的网民赞成动车配备安全带，其中多数人倾向于“根据我国铁路特点，设计有针对性的安全带”。18%的人选择“不必配备”，他们认为，车速太快安全带不顶用，国人普遍没有系安全带的习惯。



图 贺信

投资者信心不足影响高铁股表现

在连续两天下跌之后，今天上午，高铁概念股的表现仍然不甚理想。中国南车、中国北车、晋亿实业、特锐德、世纪瑞尔等股票均低开，在短暂上涨后，便开始震荡。上午收盘时，除世纪瑞尔跌幅较大外，其余股票基本保持住了昨日收盘价。

从昨天收盘来看，高铁概念股继续走低。晋西车轴、世纪瑞尔复牌后均跌停，晋亿实业大跌4.26%，中国南车大跌3.64%，中国北车大跌4.09%。与此形成鲜明对比的是，

航空股昨日集体暴涨，东方航空涨停，这是东方航空时隔两年四个月首次涨停，南方航空暴涨9.18%，中国国航大涨6.91%，海南航空大涨6.42%。

观察历史上各国高铁事故后，所在国航空公司股价的表现，除韩国两大航空公司在事故后3个月内跑输大盘外，德国、法国、日本当地航空公司股价在所在国高铁事故后3个月内全部跑赢大盘。

港股方面，本周一，中国南车H股暴跌

13.96%，南车时代暴跌14.05%，其余中国高铁概念股均惨烈暴跌。

申银万国市场研究部联席总监钱启敏认为，“7·23”事故对相关上市公司收益有很大的直接影响。即便没有直接影响，投资者预料此次事故会使中国的高铁产业进程放缓，影响预期。

投资者信心不足，会使高铁概念股在今后一段时间内的表现不佳。

本报记者 吕剑波

第二批7位遇难者名单今公布

据新华网温州7月27日电（记者岳德亮 张和平）温州警方27日早间公布了第二批甬温线特别重大铁路交通事故遇难人员名单，共有7人。在当地公布的第二批遇难者名单中，福建籍4人，北京、浙江、湖南籍各1人。

具体名单为：林焱，男，身份证号350102198311xxxx31，籍贯福建福州；穆立楠，女，身份证号110222198810xxxx66，籍贯北京顺义；陈鸿鹏，男，身份证号350182199608xxxx5X，籍贯福建长乐；陈财

发，男，身份证号350126197305xxxx37，籍贯福建长乐；郑杭征，男，身份证号350122197608xxxx11，籍贯福建连江；陈治平，男，身份证号330302195110xxxx12，籍贯浙江鹿城；吕红艳，女，身份证号432401197108xxxx23，籍贯湖南长沙。

在26日下午，温州警方已经公布了首批28位遇难者名单，其中浙江籍17人、福建籍7人、安徽籍1人、河南籍1人、天津籍1人、意大利外籍1人。

“7·23”动车事故遇难旅客赔偿标准确定

每位遇难者赔偿50万元

新华社温州7月26日电（记者岳德亮 张和平）记者26日从“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故善后工作组了解到，该起事故遇难旅客赔偿金标准已确定。

“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故善后工作组有关负责人表示，此次事故每位

遇难旅客的赔偿金将依据国务院《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》和《铁路旅客意外伤害强制保险条例》的规定，并根据实际情况，本着以人为本原则和人道主义精神，由事故赔偿金、一次性专项帮扶款以及爱心捐助款构成，总计人民币50万元。

事实上，有些动车曾配过安全带，比如2009年12月通车的武广高铁。经常出差的谭嘉文对此记忆犹新：“通车第2天，我从武汉坐动车回广东，扣上安全带，心里踏实，从头睡到尾。”但几个月后，动车车厢设施残旧。谭嘉文回忆，部分安全带扣子损坏，带子破洞。“大概是2010年下半年，全部座位都没安全带了。”

建议发车前作安全示范

据业内人士介绍，各类交通工具配备安全带，是最简单有效的安全保护措施。以高速

公路行车为例，时速为90公里的汽车遭遇碰撞，乘客身体会以80公里的时速前冲。有效使用安全带，可让正面碰撞、侧面碰撞、翻车死亡率分别下降57%、44%和80%。

高速列车上的“安全带”，能否包括更多内容？“动车有安全带远远不够，还应做好事前预防、事后及时救援等方面。”一名网友的观点，得到了众多人的响应。

有人建议增设安全气囊，与安全带配合使用，在事故突发时起到固定和保护作用。

本次甬温线特别重大铁路交通事故发生后，车门打不开，玻璃敲不碎，车厢内救生锤

数量不够。乘客刘义鑫回忆，出事后好不容易找到救生锤，但是三个人轮流砸玻璃，却砸不开。“后来听人说，砸窗讲究技巧，要从四个角开始敲，但当时慌作一团，谁会去琢磨？”

不少人由此建议，动车应该像飞机一样，乘务员上车后，先对乘客做安全培训。而不是延续以前列车的习惯，忙着兜售饮料、扑克、杂志。

“安全带”还应拓展到列车外——本次甬温线事故中，乘客逃离列车后，高架桥轨道两侧本可作为逃生通道，但因严重破损失修，增加了乘客逃离的难度。

安全第一 敬畏生命

甬温线特别重大铁路交通事故发生后，面对死难者家属杨峰的质问，一名官员连连表示：“我也很难过，我给你鞠躬！”杨峰阻止了他：“不要说难过，不要说鞠躬，如果你能把我妻子的命还给我，把我孩子的命还给我，把我亲人的命还给我，我给你跪到上海都愿意！”在家属的心目中，安全、生命，远远重于一声迟到的道歉。

中国是目前世界上开行高速铁路里程最多的国家，也是铁路客运规模最庞大的国家。铁路部门每天的调度和安全运营，不亚于打一场大规模的战争。除了技术先进，还需要安全、协调、通畅的管理机制，更需要从将到兵每个人强烈的责任心和安全意识。

随着越来越多高技术设备投入运营，列车运行速度越来越快，公众对铁路部门提高管理水平和安全意识的呼声也越来越高。也有公众提出，确保安全，速度才有意义。期待铁路部门从近期发生的惨烈事故和一系列故障中吸取教训，以谦卑和敬畏的心对待高科技，对待乘客，对待生命。

沈月明