

礦難發生 14 天停止救援

黔 21 失蹤礦工無望生還

【本報訊】中新社貴陽 17 日消息：貴州黔南州平塘縣牛棚煤礦透水事故發生 14 天後，搶險救援指揮部根據專家評估意見，決定停止搶險救援工作。救援專家判斷被困井下 21 名下落不明礦工，已無生還可能。

據了解，國家煤監局、貴州省多次組織水利、地質、水害治理等專家現場考察論證，充分聽取搶險救援人員、被困人員家屬的意見後，事故搶險救援指揮部基於以下因素考慮，已在 16 日下午 4 時停止牛棚煤礦搶險救援工作。

礦工位置料完全淹沒

對於停止原因，牛棚煤礦透水事故搶險救援指揮部指揮長、貴州省安監局局長李尚寬表示主要有以下三點：

(一) 井下被困人員已無生還可能

自牛棚煤礦發生透水事故後，至 16 日已整整過去了 14 天，除兩名遇難人員遺體經水浸泡漂浮上來被發現，其他 21 名被困人員均下落不明。根據牛棚煤礦礦長及其他礦工講述，井下被困礦工的位置在海拔 690 米處，這個地方已經完全被水淹沒，沒有生存空間，目前井下水

位距離礦工被困處仍有約 50 米深，專家判斷被困人員無生還可能。

(二) 井下補給水源不斷，抽水量大。李尚寬說，搶險救援 14 天來，已累計抽排水 40.6 萬立方米，這在國內透水事故搶險中很少見，但補給水源源源不斷，目前能看到流量較大的進水點就有四個，水位以下的進水點數量難以判斷。

井下採空區容易垮塌

(三) 井下情況複雜，容易發生次生災害和二次事故，對搶險救援人員構成威脅。李尚寬表示，井下採空區面積大，原有的保護措施不強，很多地方在採空後沒有做支撐頂板，僅留下幾個煤柱作為支撐，在經水長期浸泡後，煤柱易發生變形、垮塌，一旦發生大面積垮塌事故，後果不堪設想。



▲貴州牛棚煤礦透水事故經過 14 天後，決定停止搶險救援工作，目前還有 21 名被困人員下落不明。圖為事故煤礦礦口外散落的礦工帽

據悉，現場搶險救援工作停止後，牛棚煤礦的救援隊員已撤出，井下的搶險救援設備正在清理、外運。當地政府部門將對牛棚煤礦進行封閉，等到枯水季節後再作考慮。

礦難事故發生於 7 月 2 日上午 9 時 30 分，23 人被困井下。截至目前，救援人員只發現兩名被困人員遺體。



▲專家組對武夷山公館大橋垮塌事故進行調查得出結論，判斷事故原因主要是該橋長期超載造成吊桿「疲勞」斷裂

中新社

特稿

大橋垮塌皆因「體檢」缺位

在福建武夷山公館大橋垮塌的第三天，備受關注的大橋垮塌事故原因調查結果就出爐了。「造成大橋坍塌事故的直接原因是由於重型貨車嚴重超載所致。」事發當時，一輛重型貨車在大橋和旅遊巴士相向行駛。這輛車自重 20.6 噸的貨車核載 15.65 噸，當天卻實載貨物超過 60 噸，差不多是其核載重量的四倍。就是它的嚴重超載，直接導致橋面突然坍塌，旅遊巴士墜落橋下，車上人員 1 死 22 傷。

超載超限 司空見慣

國家有關道路運輸的管理條例明確規定：運輸的貨物應當符合貨運車輛核定的載貨量，載物的長、寬、高不得違反裝載要求；禁止貨運車輛違反國家有關規定超載、超額運輸。可是，高速公路上，「超載超限運行」的貨車司空見慣。因為超載運行，有多少普通公路乃至高速公路從通車之日起就與「道路重修」相伴而行。因為超載運行，有多少交通事故釀成傷亡慘劇。

既然如是，超載車輛何以仍一路通行無阻？受經濟利益驅使，貨運車輛不惜以身試法，超載運行，這是其一。而道路運輸管理機構未能實施有效的監督檢查，監管不力，亦難辭其咎。

運輸安全，人命關天。目前，福建正開展一項持續到年底的道路運輸安全綜合整治行動，加大道路運輸安全監管力度，消除運輸安全生產隱患。可喜的是，運輸管理部門一手抓道路運輸從業人員安全意識的提高，一手抓充分利用 GPS 加強車輛的動態監控，對「嚴防嚴禁超載運行」將更加有效。

吊桿密封 內部銹蝕

「嚴重超載超限車輛」成為大橋破爛的罪魁禍首。武夷山當地官方通報的專家組調查初步意見顯示，當橋樑出現超過設計荷載或多部超載車上橋時，將對吊桿產生強度破壞或疲勞損傷，長期超載運行最終導致破壞。

「坍塌的大橋 1996 年動建，吊桿密封、防腐工藝較差，同時無法通過常規檢查了解吊桿內部銹蝕程度與工作狀況，經過十多年的使用，難以判斷吊桿承載能力能否滿足原設計要求。」專家組的解釋，大橋的垮塌，足見「體檢」缺位的後果。

參與事故原因調查的專家建議，對類似橋型的橋樑進行全面系統檢測，對有缺陷的構件進行維護更換，消除安全隱患。

如果「體檢」到位，大橋是否「生病」就能及時發現；如果及時發現「病情」、「對症下藥」，大橋就能「藥到病除」，也就不會有垮塌事故了。(中新社)

贛培訓 9000 名家政生力軍

【本報記者張振波、通訊員郭佳麗南昌十七日電】記者從江西省財政廳獲悉，今年該省安排 900 萬資金，免費培訓 9000 名城鎮下崗失業人員、農民工從事家政服務工作，以推進全省家政服務培訓工作開展。

據悉，家政服務培訓內容為與家政服務工作相適應的人文社會知識、自然科學知識、醫療保健知識、職業道德基本知識及專項技能等。同時，為完善家政服務系統，培養專業性的家政服務人員，今年江西還支持有條件的市縣開展月嫂、早教師和老年護理員培訓。

江西省財政廳副廳長陳建國表示，家政就業培訓經費採取「以獎代補」方式對培訓機構予以全額補助，標準為每人 1000 元。政府出資培訓家政人員不僅有利於增加就業崗位，解決當前就業困難，而且對滿足居民日益增長的生活服務需求有着重要意義。

據了解，江西省從 2009 年開始實施「家政服務工程」，到今年底，經過免費培訓的家政服務人員將達到 2.3 萬人。



「美麗風暴」哈城競艷

來自 50 個國家和地區的 60 多名佳麗 17 日齊聚哈爾濱，拉開「2011 國際城市比堅尼小姐大賽全球總決賽」帷幕。總決賽共進行六場單項比賽，包括最佳上鏡獎、最佳才藝獎、最佳體育藝術獎等。圖為參賽選手進行三點式泳衣展示。

新華社

高鐵故障頻發 旅客信心動搖

京滬機票價重拾升軌

【本報訊】隨着京滬高鐵的事故頻發，在民航與高鐵的競爭中，天平開始出現了微妙的傾斜。京滬高鐵開通至今已有一年多的時間，不少航空公司一直處於提心吊膽的狀態中。然而在做了最壞的打算之後，航空公司卻赫然發現，京滬高鐵對民航業的衝擊沒有預想的那麼大。隨着高鐵在四天內發生了三次事故，航空業的優勢再次體現出來。

據《中國經營報》17 日報道，從機票銷售量來看，與去年同期相比，京滬航線機票銷售量下降接近 12%；與 6 月份相比，銷售量則下降 5%，並沒有預期中大幅下滑的情況發生。

截至本月 15 日，京滬高鐵開通這半個月來，航空公司卻經歷了從擔憂到淡定的起伏過程。「一開始，我們預想的情況很不樂觀。因為京滬高鐵開通的時間恰恰是雨季，是航班延誤最嚴重的時期，這對航空公司來說

無異於雪上加霜。」某航空公司營銷人員王默告訴記者，他所在的部門甚至預測，高鐵對京滬航線的分流會達到 20% 以上。

四折訂票調升至八折

王默的擔心不無道理。記者從中國民用航空局獲得的數字顯示，去年 1 月至 7 月，京滬航班正常率僅為 46.5%，其中，7 月份達到的正常率僅為 32.6%。據了解，在 6 月 30 日至 7 月 7 日間，京滬航線機票折扣大多維持在四折、五折，北京至上海、上海至北京航班最低票價均達到 400 元，與高鐵最低票價 410 元基本持平。

但隨着京滬高鐵在四天內遭遇的三次事故，一些旅客重新成為了民航的擁護者，受此影響，航空公司也調整了價格策略。

游易旅行網的人士告訴記者，現在當天預訂、或提



▲12 日上午 11 時，京滬高鐵宿州段因供電設備故障，造成部分列車晚點。圖為當天下午 3 時許，眾多旅客滯留在京滬高鐵安徽蚌埠南站，一臉無奈

前一日預訂京滬機票，票價折扣最低只到八折，與上星期提前一天預訂都能享受低至四折的優惠情況相比，航空公司在京滬黃金航線上的政策又有一定的調整。

電梯業潛規：製造縮水維保違規

新聞觀點

自 7 月 5 日北京發生「電梯奪命」事件後，各地類似電梯事故接連傳出，一時間，在電梯生產量、保有量、安裝量均為世界第一的中國，電梯安全成了眾人關注焦點。

一項調查發現，中國電梯行業在設計製造、安裝、維護保養等環節中，均存在種種安全隱患，令人疑懼。生產企業看重眼前利益，拚市場而不是拚品質；而在出廠之後的安裝、檢驗、維護等環節更是百病叢生；監管缺失，企業惡性競爭，檢驗形同虛設，甚至監管者與不良企業形成了腐敗共生的格局。

整改無效 禍因重現

回溯以往同類型的電梯事故，可以發現相同的原因遠不是初現，而是「故事」重現。

去年 12 月 24 日，深圳地鐵 1 號線國貿站的 1 台自動扶梯也曾發生突然逆轉，致使多名乘客受傷。和北京地鐵扶梯事故原因完全一致。相隔不足七個月，就禍因重現，奪人性命。而且，電梯都是奧的斯生產的 513MPE 型自動扶梯。

這兩宗地鐵自動扶梯事故的處理方式都如出一轍，「排查和整改」。而事實證明，深圳去年的電梯事故發生後的「排查和整改」，並沒有讓幾個月後的北京地鐵扶梯事故得以避免。

頻發的電梯事故，讓業界反思原因所在。

惡性競爭 隱患叢生

業內人士透露，中國電梯生產企業過多，在生產銷售環節，採購方都以最低價進行產品招標，所以很容易形成惡性競爭的局面。很多電梯生產的小企業，採取超底價競標的方式，導致大企業也跟着降價，而

降低成本的方式，就是使用更便宜的配件。比如，「把鋼板的厚度從 2 厘米減到 1.5 厘米」，採用成本更低的材質，生產「中國版的電梯」。「現在，鐵道部的（電梯採購）標是最大的標，也採用了最低價中標。各廠家都拚命降低成本，都是在零部件上做手腳。」一位電梯業的業內人士說。

隱患從生產環節就已經埋下，但是在安裝、改造、維修環節，則更為嚴重，因為發展太快，發證過濫，進入門檻低，使得維保企業在低價競爭的環境下，利潤極薄。在人工成本不斷上漲的大環境下，很多定期維保形同虛設。

北京電梯商會會長廖步升認為，國家質檢總局對生產企業，北京質監局對維保企業都存在「發證太多」的問題，導致了企業之間為了爭奪市場，大打價格戰，進行惡性競爭。

(經濟觀察報)



▲調查發現，中國電梯行業在設計製造、安裝、維護保養等環節中，均存在種種安全隱患。圖為深圳地鐵的扶手電梯

薛鈞文攝