

從 7·23 溫州慘劇中吸取教訓

國務院拍板：高鐵降速



停靠在站內的動車組列車 新華社 中央社

【本報訊】溫家寶總理 10 日主持召開國務院常務會議。會議決定開展高速鐵路及其在建項目安全大檢查，適當降低新建高速鐵路運營初期的速度，對擬建鐵路項目重新組織安全評估。鐵道部部長盛光祖表示，為增加中國高鐵安全冗余，積累安全管理經驗，在高鐵運營初期，將全面下調高鐵運行時速。

據新華社及中新社十日報道，這是中國鐵路在過去幾年連續 6 次大提速及多次衝擊高鐵最高時速後的首次降速運行，也是在「7·23」甬溫線特別重大鐵路事故後，鐵路系統對中國高鐵的一次「補課」。

降低時速 50 公里

「在運行速度方面，設計最高時速 350 公里的高鐵，按時速 300 公里運行；設計最高時速 250 公里的高鐵，按時速 200 公里運行；既有線提速到時速 200 公里的線路按時速 160 公里開行。速度下調的列車，票價也做適當上浮。」盛光祖說。

另外，在列車密度方面，高鐵運營初期採取列車運行圖一次編制、分階段實施的辦法，逐步提高列車開行密度，以利於新設備更好的磨合。

8 月 10 日，國務院常務會議研究部署進一步加強鐵路安全工作，並決定開展高速鐵路安全大檢查。

在建項目全面檢查

盛光祖透露，對在建的高鐵項目，鐵道部正在進行全面檢查。「重點是科學合理地安排施工組織，嚴格執行建設項目工期，加強質量安全監督管理，嚴格工程驗收。總之，工程建設進度要服從品質安全」。

他說，為切實加強鐵路安全工作，鐵道部針對信號設備設計缺陷問題進行排查，目前已經完成了對所有使用與事故區段相同制式的信號設備全面測試排查，增加了可靠的硬件防護措施。同時，組織故障的設計、生產廠家優化設備軟件總體設計，從源頭上徹底解決設備軟件缺陷問題。

據介紹，鐵道部還將防範信號和列控系統出現新問題。不間斷監控列車運行狀況和設備狀態，發現影響行車安全的問題時，立即採取安全防護措施；對於涉及安全各項行車設備進行技術專項檢查，排查隱患。

提高應急處置能力

鐵道部還修訂並嚴格執行非正常情況下的行車組織辦法和工作流程，完善細化各類應急預案，提高應急處置能力和水準。

此外，盛光祖說，為着眼長遠，強化鐵路安全的基礎建設。鐵路部門要全面提高高鐵設備質量。對所有高鐵產品嚴把入口關，規定高鐵設備准入管理。完善高鐵規章制度。以高鐵設備維修、檢測監控、行車組織、應急救援等為重點，構建科學嚴密的高鐵規章制度體系。還要加強高鐵人員培訓。全面提高高鐵從業人員的技術業務技能。提高應急處置能力。完善高鐵設備故障處置預案。加強高鐵治安防範。優化高鐵治安環境，提升安全保障能力。

盛光祖：深感內疚

盛光祖談到，「7·23」甬溫線特別重大鐵路交通事故給人民群眾生命財產造成了重大損失，我們十分

痛心，深感內疚。這起事故暴露出鐵路運輸安全基礎和管理方面存在薄弱環節，對重大事故的應急管理和處置缺乏經驗，教訓是深刻的。社會各界對鐵路工作提出的批評和建議，是對我們的關愛和對鐵路科學發展的期盼。

他表示，從 7 月 25 日起至 9 月底，鐵路採取集中排查的方式，對行車設備、職作業、規章制度、非正常情況下行車、應急處置、工程建設等重點內容，進行全面排查整改。組織各級幹部對安全進行包保。鐵道部機關抽調 180 名專業幹部，分系統組成 47 個安全檢查組，到運輸一線對安全重點部位進行全面檢查。各鐵路局和生產站段也組織專門力量，分片包保，對安全生產重點部位和關鍵崗位進行包保、全過程盯控。

國務院強調「追根溯源」

國務院常務會議指出，目前「7·23」甬溫線特別重大鐵路交通事故的調查和善後處理工作正在深入展開。這次調查不僅要查清直接原因，還要追根溯源，查清設計、製造、管理等方面的源頭性問題。會議決定進一步採取以下三項措施：

- 一、開展高速鐵路及其在建項目安全大檢查。
- 二、適當降低新建高速鐵路運營初期的速度。
- 三、對已經批准但尚未開工的鐵路建設項目，重新組織系統的安全評估。暫停審批新的鐵路建設項目。

(據中新社北京九日電)

國務院調整充實「7·23」調查組和專家組

【本報訊】據新華社北京十日消息：10 日召開的國務院常務會議決定，調整、充實國務院「7·23」甬溫線特別重大鐵路交通事故調查組和專家組。名單如下：

一、事故調查組

- 組長：駱琳 安全監管總局局長
- 副組長：王德學 安全監管總局副局長
- 郝明金 監察部副部長
- 屠由瑞 第七屆全國政協委員，中國國際工程諮詢公司原董事長，國家開發銀行原副行長、黨組書記
- 包敘定 第十屆全國政協常委、原機械工業部部長、原國家計委副主任、重慶市原市長、中國國際工程諮詢公司原總經理
- 孫永福 第十一屆全國政協常委、第十一屆全國政協經濟委員會副主任、鐵道部原副部長、中國工程院院士
- 楊學山 工業和信息化部副部長
- 張鳴起 全國總工會副主席、書記處書記
- 史玉波 電監會副主席
- 毛光烈 浙江省人民政府副省長
- 成員：蘇潔 安全監管總局監管二司司長
- 王大同 監察部執法監察室副主任
- 王武琦 監察部駐安全監管總局監察局局長
- 劉雲昌 安全監管總局監察專員
- 王力爭 安全監管總局監管二司副司長
- 徐恩毅 工業和信息化部軟件服務業司司長
- 陳偉毅 全國總工會勞動保護部副部長
- 謝國興 電監會浙江省監管專員辦公室專員

- 徐林 浙江省安全生產監督管理局局長
 - 徐洪軍 浙江省安全生產監督管理局副局長
 - 謝雙成 浙江省監察廳副廳長
 - 李錦平 浙江省總工會副主席
- 事故調查組下設技術組、管理組、綜合組和專家組，並邀請最高人民檢察院鐵路運輸檢察廳副廳長徐向春等參加事故調查工作。

二、專家組

- 組長：周孝信 中國電力科學研究院名譽院長、中國科學院院士
- 副組長：王夢恕 第十一屆全國人大代表、北京交通大學隧道及地下工程試驗研究中心主任、中國工程院院士
- 楊震 第十一屆全國人大代表、中國農工民主黨中央副主席、南京郵電大學校長
- 郭進 西南交通大學信息學院副院長、教授
- 成員：于永清 中國電力科學研究院副院長、教授
- 陳維江 國家電網公司特高壓部主任、教授
- 唐濤 北京交通大學國家重點實驗室主任、教授
- 紀嘉倫 北京交通大學交通運輸學院原院長、教授
- 李和平 第十一屆全國政協委員，鐵道部科學研究院研究員
- 孫章 同濟大學鐵道與城市軌道交通研究院博士生導師、教授，原上海鐵道大學副校長
- 劉連光 華北電力大學博士生導師、教授
- 魏臻 合肥工業大學博士生導師、教授

高鐵發展回歸理性

鄭曼玲

8 月 10 日，溫家寶總理主持召開國務院常務會議，決定對新建高鐵降速降價。而鐵道部知情人士在接受媒體採訪時也稱，出於安全考慮，中國高鐵將從 9 月全面降速，除京滬、津京和滬杭三條高鐵線以外，其他高鐵或客運專線將全部降回設計時速。此次降速將是中國鐵路十餘年來第一次「拐彎」，顯示「7·23」事故理賠接近尾聲，但中國鐵路的調整序幕才剛剛開啓。

高鐵降速之說一經傳出就引發熱議，贊同者居多，卻也有不少反對聲音。因為分析顯示，將有 60% 的客運專線受降速影響，業內人士擔憂，失去速度優勢，高鐵將無力與航空抗衡，不僅影響鐵道部本身的經營、債務，打擊高鐵產業鏈的整體競爭力，也會給沿線經濟帶來負面影響。

客觀來看，這種擔憂不無道理。毋庸置疑，正如 19 世紀鐵路幫助英國和美國相繼成為世界第一強國，中國的高速鐵路建設，也對本國的經濟社會發展具有廣泛而深遠的影響。速度的提升意味着時間成本的節約，可以說，發展高鐵，減少成本，實行客貨分離，是中國經濟高速發展的必然需求。長時間來，鐵道部總結工作成績時，往往圍繞兩大關鍵詞：里程和速度，從 1997 年起，鐵道部陸續啓動六次全國鐵路大提速，到 2010 年，中國火車的最高運營時速從 140 公里提高到 350 公里，翻了一番還不止。速度，無疑成為中國鐵路發展和進步的最有力見證。

然而，中國高鐵的發展卻始終伴隨著爭議。養路工人出身的劉志軍出任鐵道部部長後不久，就提出「跨越式發展」思路，在他任內，中國從無到有，建成全球最大的高鐵網絡，並在國際高速列車市場佔據一席之地，創下驚人的「中國速度」，劉志軍也被人戲稱為「劉躍進」。不過，由於狂瀾突進的建設而產生的高票價、高負債，還有間或曝光的腐敗案，早有不少人批評高鐵的「大幹快上」太盲目，甚至因此對工程質量、監控配套和行車安全打上問號。溫州動車追尾事故的發生，就被媒體解讀為前任鐵道部長留給中國鐵路的「後遺症」——刺不住車的中國高鐵，付出了高昂的生命代價。

當然，坊間的質疑，並非要全盤否定中國建設高鐵的成就，更不希望繼續回到「鐵皮車」時代。發展當然是硬道理，但在它之上，還有一個更高更大的硬道理，那就是安全第一生命至尊。而鐵路的硬道理，不僅是路網的數量、運行的速度，更應該是細化的管理、安全的保障。公眾只是希望，一些曾經被附加在高鐵上的非交通使命，能被漸次剝離，中國高鐵可以實現向普通交通工具的回歸，以求達到安全與速度的平衡。

從這個意義上說，高鐵降速不僅不是發展的倒退，其實更體現了當局尊重事實、吸納民意、敢於糾偏的一種進步。不可否認，盛光祖就任鐵道部部長以來，已就此做了一定嘗試和努力，而此次全面降速得以實施，更釋放出高層以更慎重態度對待高鐵的信號。中國古語云，「欲速則不達」，用在高鐵建設上同樣在理。

曼玲 時評

國產輸歐輕軌列車下線

【本報記者楊斌、通訊員韓軍長沙十日電】國內首批自主研製的高端輕軌列車，今日在南車株機下線，將出口土耳其伊茲密爾，至明年四月全部交付完畢。全部 32 輛輕軌列車按照歐洲標準研製，技術含量高、安全舒適性優，堪稱中國城軌產品翹楚，表明我國軌道交通裝備科技創新能力進入世界高端平台。

中國南車株機公司總經理徐宗祥介紹，南車株機能與歐美、日韓等國際公司角逐拿下訂單，靠的是公司 70 餘年發展，成功搭建世界一流產品、設計、製造「三大平台」，國內整車企業率獲得國際鐵路聯盟 IRIS 認證，同時積累了大量涵蓋全壽命周期的成熟可靠系統解決方案，能不斷賦予產品滿足於歐洲標準的獨特功能。

土耳其駐中方的監造工程師諾卡介紹，他全程見證了車輛整個製造過程，對列車每個製造環節和整體品質表示滿意。中國南車株機公司一流的建造技術、先進的質量管控手段、年輕富有激情而又技藝精湛的員工團隊給他留下深刻印象。

伊茲密爾市長艾則致、托扎魯則表示，相信中國南車生產的輕軌列車，將給伊茲密爾市創造更安全便捷的交通模式，為當地市民帶來舒適美好的生活質量。



▲中國第一列出口歐洲的高技術輕軌列車下線 新華社

男子臥軌輕生 廣珠列車被阻

【本報實習記者黃雲琴廣州十日電】10 日早上，一名不明身份男子手持器械進入廣珠城際軌道，意圖臥軌自殺，造成列車臨時停車一個多小時，後獲多趟列車延誤。目前鐵路公安已救出該男子並將其帶離現場作調查，廣珠城際列車秩序恢復正常。

記者採訪鐵路部門獲悉，10 日 9 時 50 分左右，江門市江海中隊接到民警電話，稱有非會開往廣州南的 D7704 次列車運行到江門站至江海站區間內有人臥軌欲輕生，為確保人員及列車安全，司機緊急臨時停車，導致輕軌無法正常運行。接警後，江海中隊立即出動 2 輛消防車、12 名消防官兵火速趕往現場；鐵路公安接報後也緊急趕往現場。男子情緒異常激動，躺在鐵軌中央不肯離開，勸解無效後鐵路公安採取強制措施將臥軌男子帶離現場，並作進一步調查。D7704 次列車確認安全後繼續運行。

京滬高鐵再出故障延遲 設備接觸不良 搶修延誤發車

【本報記者楊楠上海十日電】上海虹橋至北京南站的京滬高鐵 G14 次列車，10 日因突發故障，晚點 51 分鐘後發車，此後運行正常。對此，鐵路部門表示，G14 次列車在出發前的檢查時，發現設備出現接觸不良的情況，由此工作人員進行了調試和修理，所以造成了列車的延誤發車。

10 日上午 10 時 40 分許，有網友在微博上爆料：由上海開往北京的京滬高鐵 G14 次列車因故障不能開行，該列車原定於上午 10 時由上海虹橋出發，但遲遲沒有挪窩，「乘務員來回走動說，接到信號不能開車。據車長解釋，設備故障，正在搶修」。

網友表示，當時廣播通知說前方信號問題，後來又說是列車有點問題，正在處理車頭故障，乘務員曾通知所有旅客準備換車。旅客經過焦急等待，最終既未換車、也未被告知故障處理結果。該車於晚點約 51 分鐘後發車，中途沒有再發生不正常停車。

北車一車型暫被叫停

京滬高鐵採用的列車，分別由中國南車、中國北

車提供，分別向是 CRH380AL 系列和 CRH380BL 系列車型。根據向 10 日 G14 次故障列車旅客的了解及現場畫面，故障車型為 CRH380AL，係由中國南車生產。京滬高鐵近期發生了約 20 起列車故障。

另據悉，中國北車控股的子公司長春軌道客車股份有限公司為京滬高鐵製造的 CRH380BL 型動車組部分產品質量不合格，被鐵道部運輸局暫時叫停出廠。

據了解，目前 CRH380BL 型動車組列車訂單總數為 115 列，其中 45 列由長春軌道客車生產，另外 70 列由唐山軌道客車生產。

中國北車集團相關負責人 10 日說，近日，配屬上海鐵路局的 CRH380B-6227L、6228L 動車組從北京回送上海的過程中，連續發生了熱軸輾報、自動降弓和牽引丟失的故障。

該負責人稱，近期發生在京滬高鐵 CRH380BL 列車上影響行車質量的問題，大多由供方所提供的傳感器、電路板、通訊模塊等小部件質量問題所引發。

中國南車集團和中國北車集團瓜分了京滬高鐵動車車輛及整車製造市場。其中，中國北車為京滬高



▲停靠在滬寧高鐵南京站的 CRH380BL 列車 本報記者楊楠攝

提供了 45 列 CRH380BL 新一代高速動車組，佔京滬高鐵新一代高速動車組 65 列長編組中的 69%。