

锐观察

延伸阅读

两动车追尾已造成39死192伤,京沪高铁开通不足一个月已有六次故障。此时,回头去看过去几年铁道部等部门官员说过的一些话,别有一番滋味。

铁道部等官员语录

高铁与动车很安全

“动车组遇到紧急情况时,‘列控’技术能够让地面主控室发布信号指令,动车组随即在5公里内安全停下来;无线闭塞中心系统能让车与车之间在32公里范围内互通信息数据,自动保持14公里的安全车距,这使得动车组的运行更安全。”

——2010年1月,中国北车唐车公司总工程师孙帮成这样说。来源《经济日报》

“我国自主研发的自动闭塞系统可将高速运行的两列动车组的间隔时间控制在5分钟。运行里程做了4万多公里100多项,我们的实验绕地球整整跑了一圈。”

——2007年4月13日,原铁道部副总工程师张曙光(已落马)对动车运行安全保障这样解释。来源《新闻联播》

“未来5至10年内,中国高铁营运时速突破400公里没问题,未来20年,运行时速有望突破500公里。”

——张曙光接受媒体采访时说。来源《南方周末》

“当你登上时速350公里的车时,你这样想象,如果把车体虚化掉的话,你在空中距地面大概一米五高的这个位置上,你以每秒钟100米的速度在这样飘行……”

——张曙光对记者说。来源《南方周末》

“从技术角度来说,我们的高铁技术是没有问题的,而且我们的技术还可以进一步提高,我们可能能够做到时速400公里甚至450公里。如果因为一两次事故,就要我们退回去,退回到以前的速度,这是不可能的。”

——2011年7月27日,国家发改委研究员、铁道部委托课题负责人罗仁坚说。来源《经济观察报》

“铁路部门始终把确保高铁安全作为最关键、最核心、最重要的工作来抓,建立了一整套高铁运营安全保障体系。而我本人,与许多铁路职工一样,会带着一种自豪的心情经常乘坐高铁。”

——2011年3月8日,铁道部发言人王勇平说。来源:人民网

“从开通至今,中国高铁已经运送旅客4亿多人次,没有发生一次安全事故,为什么不信赖呢?”

——2011年3月7日,中国铁道科学研究院首席专家黄强说。来源《中国青年报》

“中国铁轨比日本、欧洲更优质,中国高铁的安全保障是可靠的。”

——2011年7月23日,铁道部总工程师、高铁总设计师何华武在第三届交通运输工程国际学术会议上做“高铁安全保障”的主题演讲时说。当晚,温州动车追尾事故发生。来源《天府早报》



刘志军锻造“高铁神话”

“

在国内多位从事轨道信号研究的学者眼中,这起事故简直不可思议——出事线路及车辆沿用了欧洲等现有成熟技术,即便是动车司机睡着了也不会发生追尾。

但事故的确发生了。事实上,在这次事故之前,中国高铁一直试图演绎连最早研究高铁技术的日德等国都无法想象的神话,尤其是列车时速。

中国高铁传奇

四个月前,当铁道部新闻发言人王勇平在接受新华网访谈,宣称“中国高铁运行三年多来之所以还没有发生安全事故,是铁路部门始终把确保高铁安全作为最关键、最核心、最重要的工作来抓”之时,他绝对想不到,这套为高铁保驾护航的安全运营体系,在2011年7月23日的那个夜晚瞬间崩塌。

刘志军,这位被铁路系统内部称为“刘疯子”的原铁道部部长,曾要求一线人员不断刷新高铁的试验时速。2010年12月3日,京沪高铁枣庄至蚌埠间的先导段联调联试和综合试验中,CRH380AL“和谐号”新一代高速动车组最高运行时速达到486.1公里。当时刘志军亲自试乘,并在驾驶室督阵,要求列车驾驶员冲到极限速度并长时间保持,陪同的外方总工程师心惊肉跳,高呼减速,而刘面无惧色。

“绝密”举报信

5年跑出“中国铁路第一速”并非空穴来风。自1998年中国开始自主研发电力动车组,试验速度即从200km/h不断提升,到2002年11月27日DJJ2型动车组终于跑出轰动一时的321.5km/h。

遗憾的是,这个即将实现产业化的国产动车最终被人挤出了中国铁路市场。2006年末,有人为此实名举报此事。时隔五年后,曾向中央实名举报高铁问题的原国家科委科技干部局局长、科技部研究中心研究员金履忠记

扼杀“中华之星”

在众多被挤出中国铁路市场的国产动车中,当数“中华之星”命运最为坎坷。

“中华之星”高速列车是原国家计委2000年安排的重点产业化项目,也是被国家定义为具有安全自主知识产权的高速列车,总投资1.3亿元。时任铁道部部长傅志寰领衔,中国工程院院士、南车集团株洲电力机车厂高速研究所所长刘友梅任项目总设计师,由十二家企业、科研院所和大学,历时两年共同完成。

以技术换市场

“中华之星”等国产动车被彻底雪藏后,刘志军希望通过“技术换市场”模式,与日本、德国、法国、加拿大等开展技术深度合作,力推中国高铁发展。

2004年铁道部成功引进世界上最先进的时速200公里及以上分散动力型动车组技术、大功率交流传动电力和内燃机车技术。三年后,刘志军成功主导铁路第六次大面积提速调图。

在中国生活了多年的北京大学日本人协会顾问加藤嘉一惊叹,“日本从200公里跑到300公里用了50年,这里只需要5年。”

过去八年间,一直主导“跨越式发展”的刘志军共修建了1.8万公里铁路,其中投入运营的高铁里程为8358公里,目前在建和规划中的铁路3万公里,其中高铁1.3万公里。若不是规划调整,2011年高铁建设投资将达8500亿元。

刘志军多次公开宣称,中国已经形成了具有自主知识产权的成套高铁技术体系,中国已成为世界上高铁系统技术最全、集成

刘志军获悉这封“绝密”字样的举报信后,专程找到科技部领导反映情况,要求部里出面处理。

这封题为《端正我国高速铁路装备的发展方向》的举报信中写道,“自主研发的成果即将实现产业化时,因现任铁道部主要领导(注:刘志军)的做法,自主创新方向被否定,‘422’前途渺茫,重大科技成果面临丢失危险”,要求停止再进口高速列车。

所谓“422”,是指1999年至2003年,中国铁路科研单位先后成功研制出“蓝箭”、“先锋”、“中华之星”、“长白山”型号的高速列

扶正后,刘志军憎恨傅志寰,只要是傅主导过的科研项目,他一律反对,尤其不同意“中华之星”。

为了获得试验数据,检验“中华之星”的性能,研究人员往车里装沙袋,在秦沈客运线上跑了53.6万公里。

也就是在这条专线上,“中华之星”于2002年11月27日跑出了第一个时速超过300公里的记录,即321.5km/h。

“中华之星”试验成功不久,恰逢铁道部换届,部里提名部长人选。一位曾参与“中华之星”研发工作的铁道系统人士告诉记者,时任部长傅志寰并不看好刘

每年数以千亿的投资,其间可能存在的利益输送可想而知,由此也编织了一张错综复杂的利益关系网。

本之前研发的高铁技术获取专利将会提起诉讼。

在2008年全球经济一片萧条之际,中国政府将应对全球金融危机的4万亿经济救助资金中的1.5万亿元拨付给铁道部。此后,铁路连续三年每年投资都超过7000亿元。

这种投资的效果显而易见。在中国大地上,到处是铁路建设工地,每年数以千亿的投资,其间

能力最强,运营里程最长、运行速度最高、在建规模最大的国家,高铁发展的总体水平处于世界领先地位。

更让人震撼的是,京沪高铁,这个“高铁新手”刚刚试运行时,六分钟内时速就飙升至302公里。在中国生活了多年的北京大学日本人协会顾问加藤嘉一惊叹,“日本从200公里跑到300公里用了50年,这里只需要5年。”

军“急于想在我国的几大干线尽快实现铁路客运的高速化,造成轰动效应”。金履忠对记者说,刘志军获悉这封“绝密”字样的举报信后,专程找到科技部领导反映情况,要求部里出面处理。

2011年春节期间,刘志军因涉嫌严重违纪被查。紧随其后的是铁道部原副总工程师、运输局局长张曙光。张曾是客运专线(高速铁路)副总设计师,铁路专业技术带头人,甚至被冠以“中国高速列车技术的奠基人”。张还申请过院士,因一票之差落选。

然而,在2005年7月间铁道部主持召开的“中华之星”阶段验收总结会上,多方受邀评委迫于刘志军的压力,纷纷认定此车只能跑160km/h的最高限制。

直到2006年8月2日,一直是“临客”身份的“中华之星”,完成了最后一次运营后停驶。

五年过去,“中华之星”总设计师刘友梅在得知温州“7·23”特别重大铁路追尾事故的噩耗后,除了电话那头的阵阵惋惜,刘友梅不想就此发表任何看法。

可能存在的利益输送可想而知,由此也编织了一张错综复杂的利益关系网。

高铁掘金者屡见不鲜。据《21世纪经济报道》透露,涉足高铁的电气、通信、信号、监控、机车、车载等系统中,接近十家上市公司的嫡系高管普遍有在铁道部工作任职的背景。

(应受访者要求,文中多处信息源为匿名) 据《南方周末》