

专家称调查组确定调查方向

瞄准信号系统和防护系统,但尚未得出结论

D3115 司机正接受国务院调查组调查

受事故影响,高铁产业节奏或临调整

分析 专家称大多接触网没有防雷设备

一位参与铁路电网建设的专家表示,目前我国铁路线的防雷设施主要是防止用电设备的防雷击,大多数接触网上都没有防雷设施。就连新建的京沪高铁线路,都没有全部使用接触网的防雷设施,只有少量路段使用。

该专家表示,目前,铁道部成立了专家组,正在研究接触网的导线防雷

技术。

目前,有一种设想是,在接触网上方安装一条裸露导线作为避雷设备。没有推广的原因可能是,如果全线使用,资金投入巨大;同时,也担心避雷线被雷击断,搭在接触网上,反而会导致接触网故障。该专家称,因为接触网为裸露导线,所以容易被雷击。

邀请外国同行调查可能性小

有专家提出,追尾事故的原因调查,应该由第三方专家负责,或请外国专家调查。有的专家认为,请第三方专家参与调查的可能性较小,因为铁路专才除本系统人之外,还有各个交通大学教授。而教授优势在于理论知识,很难参与实践调查。

由于涉及国内动车技术,请国外技术专家调查的可能性同样不大。

央视《新闻1+1》报道称,国务院事故调查组已经开始调查,原因尚不清楚,有人建议聘请第三方专家或者学者介入调查。 据《新京报》

事故车辆移送至温州西站

经国务院“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故调查组研究决定,相关部门昨晨将遗留在现场的事故车辆移送至温州

西站,作进一步调查处理。为减少特大件运输对交通的影响,事故车辆运输安排在7月25日夜间进行。 据新华社电



载重车装载事故车准备离开现场。新华社发

前景 中投顾问研究员黎雪荣 铁路投资可能会放缓

根据铁道部此前公布的数据“十二五”期间,我国铁路建设新线投产总规模将达3万公里,安排铁路投资2.8万亿元。根据此前媒体的统计,在这场铁路建设的大潮中,有超过30家上市公司参与分享其带来的巨大的商业机会。简而言之,在巨额投资的推动下,高铁已经形成了一个庞大的产业链条。

然而,“7·23”动车追尾事件的发生,正在使这个庞大的产业未来的发展面临着众多的不确定性。

“温州动车追尾事故将进一步吸引社会关注焦点,并引发社会对高铁建设与发展,尤其是高铁建设进度及安全性的重新审视与反思。”方正证券机械行业高级研究员张远德认为。

“在技术运行成熟得到充分检验之前,可能进一步

放缓高铁建设速度与降低规划建设里程;此次事故暴露出的安全辅助系统运行可靠性与稳定性问题,部分系统或需重新设计与修改,将对相关制造厂商产生深远影响,同时或将推迟关键系统与核心部件的国产化进程;放缓或延迟相关项目的竣工与通车时间,延缓相关设备与系统采购时间。”张远德表示。

多位专家向记者表示,现在应该反思我国目前的高铁建设,高铁建设速度应该放缓。中投顾问研究员黎雪荣也认为,受“7·23”事故影响,铁路投资可能会放缓。她认为,目前铁道部的资产负债率债务比较高,铁道部的利润没有大幅上升,而资本开支却大幅上升。

据《经济参考报》



一位遇难者亲属在事故现场抹去眼泪。她的亲属遇难前坐在最后一节被拉走的车厢里,她试图寻找遗体的残缺部分。 新华社发

动态 国务院调查组 调查D3115司机

25日,南昌铁路局相关工作人员称,在甬温线事故中,被撞的前车D3115次列车司机属于南昌铁路局福州机务段的工作人员。事发时,他的工作区间是宁波到福州南。

该工作人员称,事发后,D3115次列车司机配合国务院调查组调查了解情况,“他比较了解整个事故的情况,目前我们都见不到他”。同时接受调查的还有各个工种的相关工作人员。

对于网传“南昌铁路局福州机务段段长被撤职”,南昌铁路局相关负责人表示,南昌铁路局负责事发路段的机务。据初步了解,南昌局相关领导没有担责迹象。另外,没有“福州机务段相关负责人被处理”一事,传言纯属胡编乱造。

事故或与工务电务有关

南昌铁路局一名工作人员称,动车相撞后,铁路监控部门根据“黑匣子”数据,基本可以确定事故原因。西南交通大学铁道工程专业易思蓉教授称,铁路一旦发生事故,就与5个方面有关:列车、机务系统、工务系统、电务系统、运输管理。“列车是一个集成技术很高的产品,只要一个环节出问题,就会导致事故发生。”

据铁路部门相关工作人员分析,上海铁路局分管工务、电务工作的副局长何胜利被免去现任职务,接受调查。“这意味着,此次事故原因与工务或电务有关。”

温州警方否认“调度员被拘”

25日,浙江省温州市公安局常务副局长、新闻发言人沈强表示,目前没有收到所谓“甬温线铁路调度员被拘”的报告。

网上有消息称,“温州事故原因有新进展:铁路调度程序员出现BUG(故障)是事故的根本原因,警方已拘留两名无证程序员。”沈强在回应记者求证时做上述表示。

据《新京报》

现实 进口硬件+国产软件 中国高铁大都是如此

根据一位知情人士透露,中国时速300公里以上的高速铁路大都按照进口硬件+国产软件的方式构成。其中,对于安全运营至关重要的CTCS-2系统即以国产软件为主。“7·23铁路重大事故”发生之后,有多个专家认为,铁道部研发的“自动闭塞系统”实际上还不成熟,还要依赖人工操作。“其实在京沪高铁数次停车事故发生之后,当时有专家在报道里指出说后台系统数据全乱套了,我们认为问题明显是出在软件上。”上述人士称。

据《21世纪经济报道》