

# 必须加强我国高速铁路安全风险防范和应急管理

■ 全国人大代表、中国产学研合作促进会副会长 李健



目前，我国已成为世界上高速铁路运营里程最长、运行速度最高、在建规模最大的国家。截止 2011 年 2 月，我国高铁已安全运送乘客 6 亿多人次。按照铁道部提出的规划，2012 年，我国高速铁路总里程将达 1.3 万公里，超过目前世界高速铁路运营里程的总和；2020 年，我国高速铁路的规模将达到 1.8 万公里。

近年来，中国高铁发展迅速，运行速度不断被刷新。武广高铁最

高时速 350 公里，即将正式通车的京沪高铁最高时速为 380 公里，时速 500 公里的高速列车也正在研制中。世人在为中国高铁的跨越发展喝彩的同时，对高铁运行安全的关注度也在不断加大。高速列车时速 350 公里时，速度每秒约 100 米，0.5 公斤的障碍物就可以产生 500 公斤以上的撞击力，导致列车瞬间颠覆。虽然相对于汽车、飞机等交通工具而言，高铁是比较安全的，但是并非不存在出现突发事件的可能。虽然我国高铁技术已相当成熟，并且有很多安全保障措施，但是考虑到地质灾害、极端恶劣天气、技术故障及人为操作失误、材料老化及金属疲劳、破坏性盗窃、恐怖主义袭击、个别歹徒铤而走险报复社会等不确定因素，高铁运行安全问题在任何时候都不能掉以轻心。随着我国高铁速度领跑世界，以及运营里程不断增加，高铁

运行出现突发事件的概率和风险也在相应增加。高铁一旦出事，就可能是灾难性的，不仅给人民群众的生命财产带来巨大损失，而且会产生非常恶劣的社会影响。为切实加强对高铁安全突发事件的风险防范和应急管理，提出以下建议：

一要合理确定高铁最佳运行速度。综合考虑经济性和安全性，高铁并非跑得越快越好，日本、法国、德国高铁的运营速度都控制在时速 300 公里左右是有它的道理的。

二要从技术和管理层面上，进一步提高高铁运行的安全系数，切实加强对高铁运营安全问题及突发事件应急管理的研究，构建高铁运营安全风险防控体系。

三要未雨绸缪，周密制订应对高铁安全突发事件的预案，防患于未然，这样才能保证一旦出现高铁运营重大安全事故，能够及时科学施救。

## 李健代表还建议：将产学研结合扩展为政产学研用结合

中国产学研合作促进会副会长、武汉大学党委书记李健代表建议，为了进一步加快国家技术创新体系建设，更加有效地促进产学研结合，推动经济发展方式转变，政府应该在“产学研”的前面加一个“政”字，后面加一个“用”字，即将产学研结合扩展为政产学研用结合。

他解释道，这里新加的“政”字，主要是指“政府”和“政策”。产学研结合的本质是科技、教育与经济的结合，核心是各种创新资源的优化配置，它既

要遵循市场经济规律，发挥市场“无形的手”的作用，又要发挥政府“有形的手”的作用，加强引导和协调，即使是在一些市场经济发达的国家也同样重视政府的作用，例如在日本，产学研合作就被叫做“官产学研合作”。政府的任务主要是通过制订政策、加强监管，为产学研结合营造环境。目前制约我国产学研合作健康发展的原因之一，是政策法规制度不健全。因此，我们希望国家尽快研究制定《中国产学研合作促进法》。

他还表示，后面新加的“用”字，主要指“用户”和“应用”。“应用”是技术创新的出发点和落脚点。实践证明，任何一项新的技术，只有通过应用才能转化为现实生产力，为人类社会带来福祉。由于用户是技术创新的重要参与者和利益相关者，用户直接参与产学研合作，不但能够减少技术创新的盲目性，缩短新产品从研究开发到进入市场的周期，而且能够有效降低技术创新的风险和成本。 