

深度国际

印度列车为何频繁脱轨？

印度铁道部长瓦伊什瑙 4 日称，经过初步调查，奥迪沙邦列车相撞事故是因信号问题导致，可能与“电子联锁装置发生变化”有关。瓦伊什瑙表示，事故原因和责任已经确定，但在政府报告发布之前拒绝透露更多细节。

当天，印度当局将事故遇难人数从早期公布的 288 人，下调至 275 人，并表示因为救援行动已经完成，这个数字不太可能再上升。另外还有 1175 人因伤被送往医院，其中 793 人已经出院。

当时两列相向而行的客运列车在靠近奥迪沙邦巴拉索尔区的车站时，信号显示均为安全通行的绿色，车速也都在低于 130 公里/小时的正确速度。其中一列客运列车错误地进入环线，撞上了停靠在那里的一列满载铁矿石的货运列车。货运列车几乎没有移动，客运列车承受了所有的冲击，导致客运列车脱轨。脱轨的车厢又与反向驶来的另一列客运列车尾部车厢相撞，造成惨案。辛哈称，初步调查表明，电子联锁装置没有问题，而是出现了“某种信号干扰”，具体原因有待后续调查。

事故背后的真相只有在全面调查之后才

会揭晓，但是它再次点燃了人们对印度铁路安全的担忧。

印度拥有世界上最庞大的铁路系统之一，每天载客量达 2500 万人次，全国范围内的轨道网络超过 10 万公里。据印度铁道部长瓦伊什瑙说，印度去年铺设了约 5200 公里的新轨道，且每年还有 8000 公里的铁轨正在升级，以适应高达每小时 100 公里的行车速度，其中一部分还会加强至可适应每小时 130 公里和每小时 160 公里的速度。这些都是印度政府在全国范围内运行更快列车计划的一部分。印度政府正计划在金融首都孟买和艾哈迈达巴德市之间分别建设一条真正意义上的高速铁路线。但脱轨仍然是铁路部门的一个难题。一列火车脱轨的原因有很多，可能是轨道维护不佳，可能是车厢出问题，还可能是驾驶操作中的失误。2019-2020 年度的一份印度政府铁路安全报告发现，脱轨占铁路事故的 70%，比前一年度的 68% 有所提高。（列车起火和相撞则排在后面，分别占事故总数的 14% 和 8%）。报告统计了 40 起脱轨事故，涉及 33 辆客运列

车和 7 辆货运列车。其中 17 起脱轨事故是由轨道“缺陷”引起的，可能包括轨道的断裂和下沉；只有 9 次脱轨事故是由于列车内，如引擎、车厢、车皮等的故障。

铁路路轨由金属制造，会在夏季膨胀、冬季收缩，因此需要定期维护——拧紧松动的轨道部件，更换枕木，以及润滑和调整开关等。这种轨道检查是通过步行、手推车、机车头和尾车进行的。

印度铁路的常规建议是，轨道检查车至少每三个月对设计用于维持每小时 110 公里至 130 公里速度的轨道的几何结构完整性进行一次细致的评估。

印度联邦审计员关于 2017 年 4 月至 2021 年 3 月期间脱轨事件的报告有一些令人不安的发现：轨道检查车在评估铁路轨道几何结构状况的完成度上有“30-100% 的不足”；对 1129 份脱轨事故调查报告进行的研究发现，有 20 多种“因素”可导致事故；脱轨的一个主要原因与轨道维护有关（171 例），其次是“轨道偏差跟踪参数超出允许范围”；超过 180 起脱轨事故是由于机械原因，其中超过三

分之一是由于车厢和车皮的问题；“不良驾驶操作和超速”是造成脱轨的另一个主要因素。

据一名铁路官员称，关于在印度火车上安装防撞击装置的讨论很多，但目前该系统只在两条主要线路上安装——从德里到加尔各答，从德里到孟买。至于这样一个系统如何能够在脱轨或者“突发”的撞击事故中产生作用尚不清楚。

根据铁路部门的数据，在 2021-22 年期间，有 34 起“造成后果的铁路事故”，包括撞车、脱轨、列车起火或爆炸、公路车辆在平面交叉路口与列车相撞等，比上一年的 27 起有所上升。

《印度教徒报》（The Hindu）5 月 31 日报道称，2022-2023 年，此类事故的数量已上升至 48 起。

该报道曾指出，铁路当局担心事故率上升，已经要求高级管理者“严格分析工作人员的工作时长，特别是在东海岸铁路和东南中央铁路，并紧急采取纠正措施”。2 日晚间的故事，正是发生在东海岸铁路的繁忙区域。

（本报综合）



▲ 6 月 4 日，救援人员在印度奥迪沙邦巴拉索尔地区的列车脱轨相撞事故现场工作。 新华社发（费韦德·达尔摄）

▼印度奥迪沙邦列车相撞事故现场（资料图片）

印度的“致命铁路”

据美联社报道，印度铁路运输网总长度约 6.4 万公里。但这套主要建于英国殖民时期的运输网络管理维护不佳，虽然近年来运输安全有所改善，但每年平均仍发生数百起事故。

报道援引多份官方报告，显示 2017 年至 2021 年印度铁路发生 2000 多起事故，超过 10 万人死亡，其中列车脱轨占全体事故近 70%。引发事故的主要原因包括铁轨问题、维护不善、信号系统陈旧、人为过失。

据印度媒体报道，1981 年 6 月，一列列车在比哈尔邦通过一座桥时坠入河中，超过 750 人死亡，为印度死亡人数最多的列车事故。1995 年 8 月，两列列车在印度首都新德里附近相撞，逾 300 人死亡。1999 年 8 月，两列列车在阿萨姆邦迎头相撞，超过 285 人遇难。在近年印度发生的列车重大伤亡事故中，一列列车 2016 年 11 月在北方邦脱轨，至少 150 人死亡，超过 150 人受伤。

（本报综合）

链接

电子联锁系统

初步调查显示，奥迪沙邦列车相撞事故是由电子联锁系统发生变化导致。电子联锁系统是一种安全机制，旨在防止列车之间发生冲突。电子联锁系统旨在通过控制列车运行、操作信号和平交道口、建立路线并检查铁路路段是否适合通行。它监

测信号状态，告诉驾驶员他们离下一列火车有多远、可以开多快，以及轨道上是否有停靠的火车。铁路官员表示，这种系统通常几乎没有错误，但仍存在 0.1% 的错误概率。他们对破坏行为的可能性表示不排除。（本报综合）



国际观察

□新华社记者朱瑞卿

2013 年 6 月 5 日，英国《卫报》率先通过美国前防务承包商雇员爱德华·斯诺登的爆料，曝光了代号“棱镜”的美国秘密监听项目。其监听对象不仅包括美国民众，也包括法国、德国等欧洲国家的政要和百姓。

十年过去了，遭到美国政府通缉的斯诺登如今居住在俄罗斯，已获得俄罗斯国籍。“棱镜门”事件引发全球对美国大规模监听活动的强烈谴责，但美国并未悔改，十年来仍不断曝出各种监听他国的丑闻，其中不少受害国家还是美国的盟友。这些事件反复证明，美国为维护自身霸权不择手段，是不折不扣的“监听帝国”。

惊天丑闻

德国《明镜》周刊援引斯诺登提供的文件披露，美国国家安全局 2009 年对 122 名外国领导人实施监听，建有一个专门存放外国领导人信息的数据库，其中关于时任德国总理默克尔的报告就有 300 份。监听名单从“A”开始，按名字首字母顺序排列，第一位是时任马来西亚总理阿卜杜拉·巴达维，默克尔排在“A”区第 9 位，名单上最后一位是时任乌克兰总理尤利娅·季莫申科。

斯诺登提供给《卫报》的一份文件显示，美方设于英国北约克郡的一处情报分支机构在 2009 年二十国集团峰会上监听时任俄罗斯总统梅德韦杰夫与俄国内的卫星通话。这次监听的时间是在梅德韦杰夫与时任美国总统奥巴马举行会谈后数小时，两人在会谈中刚刚就建立互信达成共识。

“棱镜门”事件令美方十分尴尬和恼火，斯诺登因此被美国政府以间谍罪、盗窃罪和未经授权泄露国防及情报信息等罪名通缉。2019 年，美国政府还起诉斯诺登，指控他出版的回忆录未经政府审查，违反了保密协议，要求没收其出书和参加公共活动获得的收入。斯诺登在社交媒体上嘲讽：“很难想象还有比美国政府的一纸诉状更能证明这本书内容真实性的方式了。”

监听成瘾

“间谍行为是一项已经嵌入美国历史、根深蒂固的习惯。”美国《时代》周刊一篇文章这样评论。

美国并未从“棱镜门”事件中汲取教训，“监听瘾”反而越来越严重，不断践踏别国主权，侵犯互联网用户隐私，严重危害国际网络安全。2015 年“维基揭秘”网站爆料，美国国家安全局曾对多位法国总统进行长时间窃听；2021 年丹麦媒体爆料，美国国家安全局通过丹麦国防情报局接入当地网络，在 2012 年至 2014 年间窃听德国、法国、挪威、瑞典等国政要的短信和电话通话；今年 4 月，一批美军秘密文件出现在社交媒体上，内容涉及美国对联合国秘书长古特雷斯以及韩国、以色列、乌克兰等盟友的窃听行动，再次暴露美国监听行动范围之广。

如今，美国的对外监听行为已走向“制度化”。美国政府打着“国家安全”和“反恐”名义，通过《涉外情报监视法》等立法，不断扩大安全机关权限，对他国进行监听。美国《涉外情报监视法》702 条款将于今年年底到期，该条款允许美国情报机构在未经法院许可的情况下对“外国目标”实施监听，搜集其电话、短信及互联网通信内容。最近，美国政府正敦促国会延长该条款有效期，白宫方面甚至直接将该条款称为美国的“宝贵工具”，宣称延长该条款有效期是本届美国政府的“关键优先事项”。

“没有可避难之地，没有可安息之所，美国政府不会接受任何地方处于其监控视野之外。”美国记者巴顿·格爾曼在《美国黑镜》一书中如此揭露。

霸权工具

多年来，美国声称维护联合国作用，却在联合国掀起“监听风暴”；自诩自由、民主的所谓“捍卫者”，却利用先进技术构建“监听帝国”；标榜维护信息安全，却在全球布下“信息安全陷阱”。这些自相矛盾的举动充分表明，美方在网络空间实施双重标准，其根本目的是维护自身霸权和私利。

厄瓜多尔拉丁美洲新闻社的评论文章指出，随着霸权开始衰落，美国为维护自身地位而变得更加暴力和危险。这时，美国的各种干预活动变本加厉，斯诺登披露的大规模监听活动就是其中之一。

伊朗政治分析人士拉扎·卡莱诺埃认为，包括监听在内的网络战是美国“混合战争”的工具之一，与经济制裁、恐怖活动、心理战以及军事行动一样，都是其用来干涉其他国家、达到自身政治目的的手段。

西班牙《国家报》刊文指出，世界上有许多地图，如地理地图、人口地图、经济地图、军事地图及政治地图，这些地图可以提供各类信息，但都无法像美国的“监听地图”那样呈现出关于霸权的赤裸裸现实。

（参与记者：赵冰、宋盈）
（新华社北京 6 月 5 日电）

「棱镜门」十周年：美国「监听瘾」越来越重

积极预防艾滋，维护家人健康

