

致命列车为何总在印度

本世纪最严重事故

当地时间2日19时许,一列从加尔各答开往金奈的客运列车在奥迪沙邦巴哈纳火车站附近脱轨,10多节车厢散落四周,一些车厢落在对向轨道上。随后,一列由班加罗尔开往加尔各答的客运列车从对向轨道驶来,并撞上脱轨的车厢,造成该列车的几节车厢也脱轨。

据幸存者回忆,一切都发生得很突然。由于事故发生在夜晚,一些乘客已经休息,还有人刚吃完晚饭。但伴随着猛烈的撞击,列车车厢偏离轨道侧翻,噩梦也随之来临。幸存乘客阿努巴·达斯(Anubha Das)说,他永远不会忘记接下来发生的这一幕:有人一家全部遇难,铁轨上到处是断了手脚的尸体,血流满地……

印度官方当地时间3日确认,事故已造成至少288人死亡、800多人受伤,其中部分伤者伤势严重。印度铁道部3日通过官方社交媒体表示,现场搜救工作基本结束,已转向清理和修复工作。但当地官员预计,死亡人数还会进一步上升。

英国广播公司(BBC)评论称,这是“印度本世纪发生的最严重的列车相撞事故”。《卫报》报道称,尽管印度政府努力改善安全性并更新老化的基础设施,但印度铁路每年仍发生数百起事故,大多数铁路事故都归咎于人为错误或过时的信号设备。

据《印度时报》4日报道,印度铁道部长阿什维尼·瓦伊什瑙表示,铁路安全专员已经就印度列车脱轨相撞事故进行调查,确定了事故发生的原因和相关责任人。他指出,初步调查显示,本次事故是电子联锁装置发生变化而导致的。

对于多数印度普通人来说,火车是他们出行的最主要方式,印度铁路也是全球最大的铁路网络之一。但这里每年会发生数百起火车事故。当地时间6月2日晚,三辆列车先后相撞在印度奥迪沙邦。这是印度近20年来伤亡最惨重的列车事故,超3500名乘客经历了生死一瞬,并造成上千人伤亡。据官方调查,装置故障是此次事故的“凶手”,但严重超载、基础设施老化、安全管理不力和火车超期服役等是长期无解的难题。



3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/图

据悉,电子联锁装置安装在车站控制室内,用于控制进路、道岔及信号机。结合印度官方和当地媒体的梳理,印度列车事故原因是电子联锁装置故障,道岔转辙机、信号灯不能正常工作,导致客运列车驶入错误车道,撞上货运列车并脱轨。

“最破旧、最危险”

就在列车相撞事故发生不到一周前,印度总理莫迪还曾自豪地将印度的发展速度比

作特快列车。据了解,印度拥有世界第四大铁路系统,仅次于美国、俄罗斯和中国。

同时,印度铁路是世界上最大的单一管理铁路网络,铁路总长6.4万公里,每天运行1.4万辆列车,运送1300万名乘客。《纽约时报》分析称,印度庞大的铁路网对印度人的生活和生计至关重要,尤其是在农村地区。

然而,这套运输网络由于管理维护不佳,事故频繁发生。路透社曾形容印度的铁路:这里现在还有世界上最破旧、最危险的铁路线之一,列车还没停稳,人群就开始挤进车厢。

事故导致平均每天大概40个人死亡,大多是住在铁路沿线,并在那里洗漱和大小便的贫民,还有一些人可能是从过于拥挤的列车上跌落而丧生。

印度铁路史上最致命的一场事故发生在1981年,当时一辆客运列车在比哈尔邦过桥时出轨坠桥,造成大约750名乘客死亡。

近年来,虽然印度铁路运输安全有所改善,但每年平均仍发生数百起事故。其中,较为严重的一起事故发生在2016年,当时一辆客运列车在印多尔市和巴特那市间的地区脱离轨道,造成146人死亡。据印度媒体援引印度国家犯罪统计局数据,在过去的10年中,印度有26万人在铁路事故中丧生。

美联社则援引官方报告称,2017年至2021年,印度铁路共发生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轨道缺陷、维护不善、信号系统陈旧和人为过失。

被忽视的轨道安全

印度是最早开通火车的亚洲国家。根据2018年发表在《美国经济评论》上的一项研究,印度几乎所有的铁路线(98%)都建于1870年至1930年之间。

但也因此,陈旧的设施与管理无法满足人口与发展的变化。中国社科院亚太与全球战略研究院研究员许利平表示,印度刚独立的时候,继承了英国殖民统治时期修建的铁路,有着非常完善的铁路线。但建国后,印度对铁路的运营维护都做得远远不够。

中国现代国际关系研究院南亚所副所长王世达分析称,首先是现有经济制度下,大规

模征地进行基建非常困难。根据印度官方数据,该国约80%土地为私有,其余20%或是产权不明,或是政府或公司所有,而规章制度又很难落实。比如印度列车超载和无故取消的情况十分常见,还有“火车撞牛”这样不可思议的事情出现。

此外,管理问题也是事故频发的一大原因。据了解,国有的印度铁路公司是印度最大的单一雇主,一共雇了大约130万名员工。王世达表示,印度铁道部为国营单位,虽然雇员人数庞大,但它类似于一个“铁饭碗”,对雇员制约性较低。沟通不畅,管理不善,员工消极怠工,为事故埋下了很多的隐患。

事实上,莫迪很早就认识到印度铁路这种落后的管理和维护,无法满足印度的经济需求。“让印度铁路提速”——这是莫迪2014年大选时提出的口号,他希望能整合各种运输方式,缩短出行时间,提高行业生产率,从而提高印度工业的全球竞争力。

但从现实层面,对旧火车和轨道进行全方位翻新和现代化改造的过程非常艰难。许利平表示,印度铁路是国有的,只能靠中央政府拨款,但是印度中央政府要干的事情太多,此外疫情这几年,印度的财政赤字也比较严重。

印度铁路机械工程服务局前官员斯瓦普尼尔·加格(Swapnil Garg)称,不能只专注于现代化的列车,而忽略了轨道的安全问题。他认为,这次事故应该“撼动整个铁路系统”,促使印度政府关注“安全方面的散漫作风”。

“我不指望政府能转动钥匙,迅速解决问题。印度的铁路系统规模庞大,要使其更加安全需要时间。但需要有这份决心。”加格说。

北京商报记者 方彬楠 赵天舒

绘点财经

· 每周一见 ·

视频网站广告进化论

开机广告、贴片广告、创意中插广告、弹窗广告、暂停广告……各大视频网站的广告花样越来越多,甚至还有视频网站为新广告模式申请了专利,而用户即便买了视频网站的VIP也还是会遇到一些“不得不看”的广告,不禁有不少用户开始调侃,这不是电视剧里插播广告,而是广告里插播电视剧。面对视频网站各式各样的广告,你能忍到第几个?

1979年1月28日
上海电视台播出了
中国第一支电视广告——
“参桂养荣酒”

不久后,国产广告开始讲究创意
燕舞牌收录机的广告凭借唱跳的创意
给80年代的观众留下了深刻印象

此后,无数经典广告成为国人的集体记忆
电视剧开播前播广告也逐渐成为常态

说好了看完这集就去写作业,你住电视里了?

这集还没开始演呢!

1 传统型广告

我知道凶手是谁了,你马上把大家叫来

包大哥,凶手到底是谁啊!

凶手就是……

下面插播一条广告

所以凶手到底是谁啊

2 创意型广告

创意中插广告一股由剧中配角演员出演
用一个时长1分钟左右的独立小故事
推荐一款产品

创意中插广告原本因创意十足
受到年轻观众的喜欢
但如今却因千篇一律的套路
和令人出戏的剧情成了吐槽对象

3 心机型广告

此前
虚假关闭广告标识常常出现在开屏广告中
让人一不留神就点进了广告

视频平台特产,会员也没用X
正宗广告X
59秒,坚持恶心你X
就是关不上X

对于这一情况
今年5月1日起正式实施的市场监管总局
修订发布的《互联网广告管理办法》中提到
以弹出等形式发布互联网广告
不得出现关闭标识虚假的情况

消费者普遍购买会员时长

会员时长	占比
1-3个月	31.00%
半年以上	23.25%
1年以上	22.58%
从未购买	23.66%
从末购买	23.65%

来源:中国广告协会《2022中国网络视听行业年度发展报告》

一般来说
充值VIP会员的用户购买能力更强一些
如果投放的广告偏偏覆盖不到这些人
对企业来说
广告效果就会大打折扣

2017-2022年中国互联网广告总体收入情况

年份	收入(亿元)	同比增长
2017	2075	24%
2018	3694	18%
2019	4367	14%
2020	4972	9%
2021	5435	-6%
2022	5088	-6%

来源:中互互网广告协会

《2022中国互联网广告数据报告》显示
2022年
中国互联网广告市场规模预计约为5088亿元
较2021年下降6.38%

扫码阅读全文