

铁道部:

## 京沪高铁运营安全有保障

■新华社 齐中熙

铁道部副部长胡亚东 13 日在京沪高铁开通运营新闻发布会上表示,京沪高铁技术先进成熟,工程质量过硬,对运营维护、治安防范和可能发生的各种灾害影响等都采取了有针对性的措施和预案,运营安全拥有可靠的保障。

运营维护方面,京沪高铁开通后,铁路部门将加强固定、移动设备设施运营维护确保安全。如,每昼夜晚利用列车停驶的时间,对线路、接触网等固定设备进行不少于 4 个

小时的检查保养;每天早上正式列车开行前,双向对开确认列车,也就是不载人的空动车组列车对线路进行安全确认;每 10 天左右即开行安全检测车,对线路进行全面“体检”;每日开展动车组运用检修,同时依据走行公里和时间,严格实行五级修程等定期检修。

治安防范方面,铁路部门构建了全天候的、立体化的京沪高铁治安防范保障体系。在旅客进站环节实现全覆盖式安检;实施线路区间全封闭,在线路容易进入的低路基区段全面加装了 285 米高防护网;在全线设立了视频监控系统对线路和车站进行实时监控,并在重点部位设立外部入侵

报警系统。京沪高铁全线设有 18 个铁路公安派出所和 652 个值勤岗亭,投入大批安保力量进行线路巡防。

在防止可能发生的地质灾害影响方面,铁路部门建立了京沪高铁防灾安全监控系统。该系统由风监测子系统、雨量监测子系统、地震监控子系统和异物侵限监控子系统构成,能在运营过程中及时监控地质灾害信息并采取相应措施。如地震监控子系统能在发生地震时及时准确监控地震波,并控制地震区域的列车减速或停止运行。京沪高铁全线共设置地震监控点 31 处、风速监测点 167 处、雨量监测点 50 处。

“深喉”揭秘  
“伪书”的产生

■《中国青年报》来扬 陈业奇

“伪书”是“有问题的畅销书”

在李双龙(化名)看来,国内相当一部分畅销书都或多或少存在一些问题。

这位北京某高校出版社的图书编辑告诉记者,图书市场上“有问题的畅销书”可分为两类,一类是盗版书,还有一类就是“伪书”。

曾有出版界和法律界的人士给“伪书”下了定义,指“出版界涉及图书作者、内容、营销手段含有虚假信息的总称”。

新闻出版总署图书司负责人曾表示,“伪书”的普遍做法有 3 类:第一类,伪造外国作者及虚假评论。如伪造国际知名媒体、人物的评论,伪造国外图书畅销信息。第二类,盗用国外已有影响或畅销的图书书名及相关信息,包括原外文名字及所获得的荣誉等,而中文图书内容则完全或部分由自己编写的。上述两类图书的内容主要集中在经营管理、励志及心理自助类等方面。第三类做法则是假冒中国的著名作者。

大部分业内人士不排斥“伪书”

北京一家文化出版公司的吴姓编辑告诉记者,“伪书”不是盗版书,也都是行内人士在做。

吴编辑说:多数从业者只从商业角度考虑,觉得做“伪书”的人胆子够大,有的人还会羡慕那些做畅销书的。但公共知识分子和主流媒体,当然得大力抨击。”

他还告诉记者,“伪书”一般分为 2 类,一类是非法授权的翻译书,一类是市场定制书籍。所谓的“市场定制”,是指把一个读者需要的主题概念放大成一本书,然后冠以一个虚假借势夸大的作者,就成了“伪书”了。

比如,地震出版社在 2010 年 6 月 1 日出版的《西点军校 22 条军规大全集》一书,定价 36 元。让人费解的是,“西点 22 条军规”明明是子虚乌有,也通过了该出版社的三审,该编辑称:“西点《军校军规》也有一些资料,不能证明它是假的”。

监管真空,打击“伪书”不给力

2005 年,新闻出版总署曾公布了两批含有虚假信息的图书名单,并要求各地新闻出版行政部门加强对出版物市场的日常监管。

李双龙告诉记者,要想避免“伪书”出现,第一道把关在责任编辑那里;无论是专业的,还是业余的,你总得去了解,是不是有 22 条军规这么个东西”。此外,图书的内容、装帧和印刷质量,都是责任编辑要把关的。

他还表示,在对图书质量的监管上,目前国内有两种方式,一是实名书号制,二是重大选题备案。

“但这两项一般由出版社来完成,并不对策划人和写手形成监管。图书出版的策划、发行等工作实际上和出版社一点关系都没有。而出版行政管理部門也不好監管,最多只能做事后的行政處罰。”李双龙说。

## 华佗五禽戏申遗成功



■新华社 张延林 摄

6 月 10 日,国务院公布了第三批国家级非物质文化遗产名录共 191 项,其中安徽省亳州市申报的华佗五禽戏名列其中。华佗五禽戏是以模仿动物动作和神态为主要内容的组合运动,以此特殊的运动方式达到强身健体的目的。图为安徽省亳州市民演练华佗五禽戏。

长城遭“腰斩”严重  
专家呼吁制止无序开发

■《检察日报》谢文英

2011 年 6 月 11 日是我国第六个“文化遗产日”。然而就在 5 月 25 日,一段位于河南省平顶山市叶县的楚长城城墙遗址,因为一风电项目施工需修筑盘山公路,被推倒了 2 公里。

“这段城墙有 3051 公里,我们同河南省文物部门去年刚刚确认了它的保护价值,没想到这么快就被毁掉了 2 公里。”中国文物学会长城研究委员会会长成大林唏嘘不已。

保护条例实施,损毁状况仍令人痛心

2006 年 10 月 11 日《长城保护条例》经国务院常务会议讨论通过,同年 12 月 1 日起实施。

《长城保护条例》实施后,长城保护状况有所改善。宁夏盐池县制订方案,使长城保护工作具体化。为保护长城,该县政府在境内 93 公里的长城两侧修筑了围栏。贯通辽宁省西部与内蒙古东部的铁路大通道巴新铁路,特意改变设计方案,在内蒙古林西县的金长城下面挖一条隧道,避免对长城造成破坏。

与此同时,一些地方的长城保护工作仍然存在管理体制混乱、力量薄弱、缺乏系统的监测和管理等问题,这导致长城损毁事件仍在不断发生。

国家文物局近年公布的一份调查报告

显示:目前保存较好的长城墙体比例只有不足 10%,保护一般的约占 20%,保存状况总体堪忧。”

2005 年,山东省长青县建高速公路,推土机已经开到了长城两边。为了保住这段城墙,成大林等专家与当地政府沟通协调了整整一年。

平型关的关城处就没这么幸运了。2010 年,平型关关城处被一条公路劈成了两半,一代名关面目全非。翻看着调研中拍摄的长城遗址被损毁的图片,成大林非常痛心。“按照文物保护法规定,文物保护单位的事业性收入专门用于文物保护,任何单位或者个人不得侵占、挪用。但是有哪家做到了?又有哪个领导因为当地的长城遗址被损毁而被问责?”

违法成本低、经费少成保护障碍

成大林分析认为,一些地方知法犯法,除了法律意识不强之外,追逐政绩和 GDP 是促使其违法的主要原因,关键问题在于违法成本太低。

可操作性差是现行条例最大的问题。

成大林说,比如经费,这是长城保护、管理、研究工作的基本物质保证。《长城保护条例》规定:长城所在地县级以上地方政府应当将长城保护经费纳入本级财政预算。但是长城所在地有的地方非常贫困,根本拿不出这笔钱来。

上个世纪 80 年代,许多省份都在长城沿线设立了群众性长城保护组织,起到了重要作用。但由于没有经费保障,这些组织逐渐停止了活动。

我国的长城分布在 18 个省、市、自治区,至今没有建立国家统一的管理机构,各省、市、自治区也没有管理长城的专设机构。即使已经公布为保护单位的长城段,管理机构也不统一,或没有管理机构。成大林认为,这也是影响长城保护工作的重要原因之一。



买车险请拨中国人保专线 省心 省力 更省钱

**400-1234567**

或登录中国人保电子商务平台 [www.epicc.com.cn](http://www.epicc.com.cn)

**PICC 中国人民财产保险股份有限公司**  
PICC PROPERTY AND CASUALTY COMPANY LIMITED