

【本報訊】京津城際順利運營滿一年，共運送旅客1870萬人，標誌着我國高鐵技術經受住了運營的考驗。日前，鐵道部副總工程師兼運輸局局長張曙光介紹，已有多個國家來我國考察引進高鐵技術，目前正與美國展開合作計劃。張曙光表示，我國高鐵技術出口優勢在於可以一攬子出口，技術層次豐富，建造成本比其他國家低20%。

據中國經濟網三十日報道，張曙光透露，一年來，來自美國、英國、俄羅斯、日本、意大利、澳洲、印度、南非、波蘭等30多個國家的政要、國際組織領導、和鐵路同行等累計200多批人次乘坐了動車組，考察了京津城際鐵路，對中國高速鐵路發展快、水準高、投入少，給予了充分肯定。

許多國家要求與我國加強鐵路合作的積極性很高，對引進我國高速鐵路技術裝備、開展相關合作具有明確的意向。

美眾議長考察京津鐵路

「前段時間前美國民主黨總統候選人克里和美國眾議院議長南希·佩洛西專程考察了京津城際鐵路，目前，雙方正在展開合作計劃，搭建相關的合作框架」，張曙光說。他在其他場合也表示，美國政府的這兩次考察的內容很有實質性，詳細的問了建設這麼一條鐵路需要的建設周期、造價、主要的技術標準，以及如果和中國合作的話以何種方式。

美國總統奧巴馬在執政後，決定從政府7870億美元經濟刺激計劃中撥出80億美元，用於在全美建設高鐵走廊，以緩和交通擁堵和節約能源，目前6條高鐵路線已獲立項。

巴西印度極感興趣

另外巴西和印度也對中國高鐵技術很感興趣，在印度總理考察完京津城際鐵路後，印方多次極力希望中國能提供技術、設備、人才等支援，幫助印度興建像中國京津城際一樣的高速鐵路。目前雙方也正在積極進行磋商，預計不久就會有新的進展。

在德國、法國、日本等國家高鐵技術已經很發達的情況下，我國高鐵技術出口是否具有優勢？張曙光對此很有信心。他認為我國高鐵技術出口至少有三個優勢。一是具有體制優勢，因為我國高鐵技術是在鐵道部統一領導下進行引進、吸收再創新的，如果需要出口就可以發揮集成優勢，「從工務工程、通信信號、牽引供電到客車製造等方面，我們可以一攬子出口，而這在其他國家是難以實現的，因為他們的技術是分別掌握在很多家不同的公司手中的」。

另外，他也指出，我國高鐵技術層次豐富，有兩個技術平台。250公里時速的既有線改造技術和350公里時速的高鐵技術都有。因此對迫切想發展鐵路事業但基礎薄弱的發展中國家來講更具有吸引力。再就是我國高鐵技術設計、建造成本優勢突出，能比其他國家低20%左右。

京津城際鐵路是我國第一條具有完全自主知識產權、運營速度世界最快的高速鐵路。我國鐵路在此基礎上，通過自主創新建立了一套具有完全自主知識產權的高速鐵路技術體系，形成了具有中國特色的高速鐵路運營管理模式。經過一年運營實踐證明，這一整套高鐵技術是安全可靠、舒適高效的，這標誌着我國高速鐵路技術進入了世界先進行列，也完全具有了走出國門的實力。



▲一列「和諧號」內燃動車組 (新華社)

滬世博專線建成 明年初投入運營

【本報記者楊楠上海三十日電】作為穿越世博園區且為世博專用的唯一軌道交通線路，上海軌道交通13號線一期淡水路站—長清路站5站4區間今日（30日）全線貫通，這條長約5公里的線路計劃在2010年初投入運營。

此番貫通的世博專線自北至南依次設淡水路站、馬當路站、盧浦大橋站、世博園區站、長清路站，並可在緊鄰「上海新天地」的淡水路站、馬當路站分別與軌交10號線、9號線換乘。其中的「世博園區站」還將成為唯一一座位於世博園之內的地鐵站點。屆時，觀眾可憑世博門票經安檢在馬當路站免費上車，從地下便捷直達世博園區，出站即是澳洲館、泰國館等世博國際館展區。

據上海建工交通工程建設發展公司總經理柯明尚介紹，世博會舉辦期間，此條世博專線不納入滬軌道交通運營網絡，僅開放馬當路站、世博園區站。而盧浦大橋站亦實行「去程過站不停、回程只出不進」；淡水路站、長清路站兩個站點及相關軌道區間僅作為應急、蓄車使用，世博會期間也不向社會開放。

上海建工機施公司建設者從今年1月下旬起推進馬當路站—淡水路站盾構隧道以來，克服了施工工期緊、操作場地小、地質條件複雜、進出洞風險大等諸多困難，冒着申城70年不遇的極端酷暑，按時完成了該區間段的盾構推進任務。

中國 高鐵技術將出口世界

建造成本低 具集成優勢



▲遼寧省第一條城際鐵路開通儀式 (新華社)
▼中國首條國際一流水準的高速鐵路去年在京津兩大城市間開通 (資料圖片)



高官紛紛體驗 「中國速度」

【本報訊】中新社北京三十日消息：京津城際鐵路作為中國高速鐵路「第一路」，自開通運營以來備受社會各界青睞。據不完全统计，自二〇〇八年八月一日至目前，中國已有300多批次中國部級以上高官親乘高鐵體驗「中國速度」。

鐵道部官員今日在此間告訴記者，京津城際鐵路開通後，中國國家領導、各民主黨派、國家部委、省（區）市及香港、澳門特別行政區的主要高官先後多個批次親乘考察體驗，幾乎每二天就要迎接一批，頻次之高，前所未有。

胡錦濤總書記考察京津城際鐵路後，充分肯定了京津城際鐵路建設和運營取得的成績，並囑託，不僅要建設一流的設施，而且要有一流的管理、一流的服務。他並鼓勵鐵路人要發展中國高速鐵路技術，不斷提高管理水平和技術水平，經過若干年努力，走在世界前列。

京滬高鐵明年貫通 車票價格擬五百元

【本報訊】中新社北京三十日消息：記者今日從中國鐵道部獲悉，總投資2209.4億元的京滬高速鐵路預計二〇一〇年底全線貫通。鐵道部運輸局局長張曙光預言，京滬高鐵貫通16年後將實現盈利。

張曙光說，京滬高速鐵路，預期效益好，盈利能力強，未來有望成為全球最盈利的一條鐵路線。他戲言：「未來京滬高鐵一旦上市，必將成為一隻績優股，應第一時間搶購」。

他說，從經驗來看，高速鐵路建設投資巨大，運營初期不會盈利，但是法、德、日等發達國家三年後全部贏利。

專家測算，京滬高鐵運營成本將會比飛機票便宜，如按照人公里0.4元人民幣的票價方案計算，一張座票票價相等於500餘元人民幣。

京滬高速鐵路二〇〇八年四月十八日開工興建。設計全長為1318公里，設計時速為350公里，這項舉世矚目的重大工程總投資是新中國成立以來一次投資規模最大的建設項目。

張曙光透露，目前日本、法國等國正在研發時速360公里的列車，京滬高鐵將繼續保持中國國產時速350公里「和諧號」動車組優勢，實現高速動車組整車國產化率超過八成五的目標，並全部由國內企業製造。

發改委稱價格上漲壓力逐顯

【本報記者屈亮北京三十日電】國家發展改革委副主任彭森今天在北戴河舉行的中國價格改革論壇上指出，彭森同志強調，在當前國際金融危機的背景下，一些長期制約經濟社會健康發展的體制機制矛盾更加凸顯，當前要繼續按照市場導向、污染者付費和統籌兼顧、積極穩妥的原則，推進電力、天然氣、水等資源性產品價格

和排污、污水處理、垃圾處理等環保收費改革。

彭森表示，當前經濟仍處在保增長的關鍵階段，經濟回升基礎還不穩固，國際國內不穩定不確定的因素仍然較多，調整經濟結構和轉變發展方式的壓力日益加大；流動性供應充裕，價格總水平上漲壓力逐漸顯現。

商務部：吸收外資仍面臨困難

【本報記者賈磊北京三十日電】中國商務部外資司副司長孫鵬周四在北京表示，如果下半年國際經濟環境沒有較大變化，甚至持續低迷的話，中國吸收外資仍將面臨很大困難。他還表示，商務部對外商投資房地產業並未加以特殊限制。

未對外資投地產業設限

他是在商務部今日召開的專題新聞發布會上作上述表示。商務部公布的數據顯示，今年上半年，全國非金融領域新批准設立外商投資企業1.04萬家，實際使用外資430.1億美元，同比分別下降28.4%和17.9%。同期，全國金融領域實際使用外資15.01億美元，同比下降48.3%。

國產機電產品出口同比降二成

【本報記者賈磊北京三十日電】今年1-6月，佔中國出口「半壁江山」的機電產品出口同比下降逾兩成，但在美歐等主要出口市場，中國機電產品市場份額不降反升。商務部機電和科技產業司司長張驥指出，中國機電產品比較優勢仍在，未來數年內增速仍將大大高於中國GDP和世界貿易的增速。

商務部數據顯示，1至6月機電產品進出口5149.1億美元，同比下降21.3%，跌幅小於全國外貿2.2個百分點，其中出口逾3000億美元，同比下降21.1%，跌幅小於全國外貿0.7個百分點。從出口增速看，出口二十年來首次出現負增長；從出口市場看，主要出口國家和地區全線下跌，從大類商品看，家電及消費類電子、航空及零部件、汽車及零附件、通信設備及零件等主要出口商品跌幅均超過兩位數。

張驥介紹，機電產品已連續15年保持我國第一大出口商品地位。2008年，機電產品出口佔全

國出口總額近58%。今年1至5月，機電產品出口佔我國外貿出口總額的58.8%。他指出，目前機電產品出口遭遇的困難是內外部原因共同作用的結果。「有國際需求萎縮的原因，也與中國機電產業粗放型增長方式有關」。張驥表示，金融危機對不同企業的影響不同，車間型、工廠型企業受到的影響較大。而營銷型企業在研發、營銷環節有一定優勢，應對主動性強，受到影響較小。「許多企業沒有核心競爭力、沒有自主品牌、沒有影響力，數量擴張建立的龐大出口能力，在衝擊下受到很大影響」。

張驥說。近二十五年來，中國機電產品出口保持年均30.9%的增速。張驥認為即使全球經濟復甦，也難再達到這一增速。

據商務部測算，目前中國機電產品出口僅次於德國，超過美國成為世界第二大出口國。如果按原有速度增長，五年後將是德國的2.6倍，美國的3.2倍，日本的4.4倍。