

中國高鐵出國提速

挾性價比高 技術領先 安全可靠三優勢

香港文匯報訊（記者 馬琳 北京報道）隨着中泰「大米換高鐵」計劃提出，中國高鐵「走出國門」正在提速。中國國家領導人近期在不同場合大力推介中國高鐵，顯示出中國高鐵走向國際市場的積極姿態。業界人士指出，隨着世界不少國家加快高鐵建設步伐，已經系統掌握高鐵成套技術並運營總里程接近1萬公里的中國高鐵，將獲得越來越多的垂青，而性價比高、技術領先、安全可靠是中國高鐵敲開國際市場大門的三大核心競爭力。

中國高鐵國際合作項目(部分)

美國：中國南車轉讓動車組技術

俄羅斯：協助建高鐵

土耳其：中國鐵建獲安卡拉至伊斯坦布爾高鐵二期工程

意大利：時代新材售出動車組轉向架核心配件

法、德、英：中國南車株洲所售出高鐵關鍵配件

■中方有望參與泰國高鐵項目建設。
圖為李克強上月訪泰期間，與泰國總理英拉出席中國高鐵展。 資料圖片

在剛剛過去的10月末，東盟經貿部長代表團展開了訪京行程，與以往不同的是，這次他們乘高鐵而來。對此，國務院總理李克強表示讚賞，他說，這是中國高鐵一次名符其實的「路演」。

中國擁有全球運營里程最長的高鐵系統，目前運營總里程已接近1萬公里，佔全世界投入運營高鐵線路近一半。隨着世界多國紛紛拿出興建高鐵的計劃，中國高鐵迎來了加速「走出去」的最佳時機。近期，中國企業紛紛在海外舉行中國高鐵展，而中國國家領導人也在不同場合向世界推介中國高鐵。

中泰達成「大米換高鐵」

今年10月17日，李克強總理在北京會見澳洲總督布賴斯時，就向其介紹中國高鐵；10月訪問泰國期間，李克強不僅與泰國總理英拉共同出席「中國高鐵展」，更與泰方達成了「大米換高鐵」計劃。據《中泰關係發展遠景規劃》，中方有意參與泰國高鐵項目建設，願以泰國農產品抵償部分項目費用，泰方表示歡迎。

50國合作達260億美元

事實上，與泰國合作只是近年來中國高鐵活

躍於世界市場的一個縮影。據《中國經濟周刊》報道稱，截至2010年底，中國已和50多個國家和地區建立了高速鐵路合作關係，總合同額達260億美元。

動車部件出口德國

此外，中國高鐵技術也實現了從引進到在創新的過程。2012年8月，中國北車集團為德國西門子集團製造的高速動車組車體大部件在天津港順利裝船，踏上歐洲之旅，開啟中國造高鐵大部件首次進入歐洲發達國家的新航程。車體技術曾經是中國高鐵引進的九大關鍵技術之一，歷經幾年的消化吸收再創新，最終實現了高鐵關鍵技術反哺歐洲。

對於中國高鐵為何受到世界青睞，有關專家表示，主要源於其性價比高、技術領先、安全等三大優勢。中鐵總公司科技管理部部长周黎認為，中國具有集成世界各國高鐵技術的能力和經驗。多年來，中國不斷吸收、消化、學習和借鑒世界先進高鐵技術，通過自主創新形成了自己的技術，這是對世界各國高鐵技術發展的匯集。

中國工程院院士、鐵路專家王夢恕則說，中國每公里高鐵工程費用為1.3億元人民幣，加上管理費用和拆遷成本，每公里約為2億元人民幣，這低於日本、英國、德國等國。

此外，中國高鐵還具有在不同地質條件、不同氣候環境下建設和運營高鐵的經驗，這些優勢都奠定了中國高鐵走向海外的基礎。

中日德高鐵數據比併

國家與地區	中國大陸	日本	德國
已運營里程(公里)	9,356	2,388	1,032
正在建造(公里)	14,160	775.6	378
總共(公里)	20,318	3,163.6	1,410
預設速度(公里/小時)	431/350/300/250/200	300/275/260	300/280/250/230

■記者 田一涵 據網上資料整理

配合外交 拓國際市場

香港文匯報訊（記者 馬琳 北京報道）對於中國高鐵「走出國門」，中國工程院院士、鐵路專家王夢恕向本報表示，中國擁有從路基修建到機車車輛的一套完整的高鐵隊伍，這是很多國家所沒有的。現在中國的高鐵技術已經得到世界認可，在走出國門過程中，更多需要考慮的是，配合中國外交向擁有安全地區環境的國家輸出。

王夢恕表示，事實已經證明，現在提到高鐵，人們都會想到中國。中國的軌道技術、橋

樑技術、隧道技術等，都佔據了世界領先地位。而在機車車輛製造方面，2007年中國曾引進了德國的工藝設計，不過通過這些年的消化吸收，已經實現了技術再創新的工程。

溫州事故非技術缺陷

由於中國並不是高速鐵路技術的原創國，而中國高鐵的高速發展引起了不少外界的質疑。王夢恕表示，牛頓說他的成功是站在了巨人的肩膀上，中國的科技發展，也只是站在了別人

的肩膀上。

而對於安全問題的擔憂，王夢恕說，要以實踐為證明，不能靠猜測。他指出，「7·23」甬溫高鐵路事故主要是責任事故，是管理方面出了問題，並非技術方面的缺陷。現在中國很多高鐵路段在繁忙時，6分鐘就有一趟車，這麼短的時間間隔，就很好的證明了中國高鐵技術並沒有追尾方面的顧慮。

此外，他還強調，在高鐵「走出國門」過程中，應該要關注合同的簽訂細節，從高鐵建設到運營，其中包括了很多細節，在管理辦法、人才培養都需要做詳細說明。

專家解讀

■技術、安全性和成本是中國高鐵敲開國際市場大門的核心競爭力。圖為中國首條高寒地區高速鐵路——哈大高鐵列車。 資料圖片

里程冠全球「四縱四橫」兩年通

2008年8月1日，以大運量、高密度、公交化為特點的中國第一條高速鐵路京津城際列車開通運營。此後，中國不斷吸收、消化、學習和借鑒世界先進的高鐵技術，通過自主創新形成了中國自己的技術，推動高鐵不斷發展。

今天，中國高鐵總里程已接近1萬公里，擁有世界上最大規模的高鐵體系，搭建世界最先進高速鐵路動車組技術平台，最高運營時速可達380公里，發車最短間隔3分鐘，適應最低溫度可達零下40℃，最多一個長編組可達16節車廂，可運送1,000多人。

根據計劃，中國將在2015年貫通「四縱四橫」的高鐵網絡，屆時中國高鐵總里程將達到1.8萬公里。 ■記者 田一涵 整理

中國「四縱四橫」高鐵網示意圖



滬蓉高鐵年底貫通 標誌「一橫」告成

香港文匯報訊 連接重慶與湖北利川的「渝利鐵路」將於今年年底通車，屆時，來往上海、武漢、成都間的快速客運通道將正式打通，往返滬蓉（成都）全程從原來的逾20小時縮短為12小時，而從成都乘坐動車組到達北京、上海、廣州、深圳也將實現「朝發夕至」。中國高鐵「四縱四橫」中的一橫即告完成。

據《華西都市報》報道，渝利鐵路西起重慶，東至利川，中途行經重慶市江北、長壽、涪陵等

深圳往成都朝發夕至

武漢至重慶之間目前還沒有動車路線，導致兩地之間列車行駛速度受限。渝利鐵路通車後，中國高鐵「四縱四橫」中的一橫即告完成，從上海、北京、廣州、深圳等大城市前往成都可實現「朝發夕至」。此外，從成都通往其他城市，也可在武漢轉乘其他高鐵路線。



■乘務員在整理高鐵列車的商務座椅。

官媒：經歷事故 堅強邁進

香港文匯報訊（記者 葛沖 北京報道）提到手錶，人們想到瑞士；提到機械，人們想到德國；提到家電，人們想到日本。而今提到高鐵，世界把目光投向中國。新華網昨日刊文指出，從備受爭議到贏得讚譽，中國高鐵在國內快速發展的同時，正以成功者的姿態積極走出國門。十幾年的技術積累和大規模應用賦予中國高鐵參與國際競爭的實力。經歷「7·23」甬溫線重大鐵路交通事故等多宗事件，中國高鐵在經整頓更加堅實的基礎上一步步向前邁進。

除了讚譽，中國高鐵的發展也因「7·23」甬溫線重大鐵路交通事故、原中國鐵道部長等鐵路官員因經濟問題落馬以及成本巨大等伴隨着質疑聲。但在改變了搶工期的蠻幹，加強安全管理和內部整頓後，中國高鐵在更加堅實的基礎上一步步向前邁進。

軌道沉降 有效控制

新華社文章以軌道技術為例