

地铁列车配备“黑匣子”记录运行状态

80 km/h

数字

由中国北车长客股份公司研制的成都地铁4号线首列车在长春下线。该列车采用B2型不锈钢轻量化车体，并搭载中国自主研发的网络控制系统，最高时速可达80 km/h。

我国起重机械设备生产企业高达3500多家

3500家

数字

随着我国经济的迅速发展，起重机在工业生产中也取得了很大的进步，目前我国起重机械设备生产企业高达3500多家，其中1898家企业拥有了安装、拆卸许可证，具有较先进的制造能力，起重机械产品的工业生产总产值和销售收入分别每年增长30%左右。

我国从2014年3月开始自主设计TBM

30台

数字

我国首次自主设计出TBM——硬岩隧道掘进机，继盾构机之后再次打破国外技术垄断，该TBM将于2014年年底或2015年年初在郑州下线。目前国内已有30台TBM，完全从国外进口。2013年，中铁装备收购德国维尔特公司，成为国内第一、世界第二的掘进机生产厂商，2014年3月开始自主设计TBM。

展会 EXHIBITIONS

CeMAT ASIA 2014

CeMAT ASIA 2014 亚洲国际物流技术与运输系统展览会



展会时间：2014年10月27~30日

展出地点：上海新国际博览中心

主办单位：汉诺威米兰展览（上海）有限公司
德国汉诺威展览公司

PTC ASIA 2014

PTC ASIA 2014 亚洲国际动力传动与控制技术展览会

展会时间：2014年10月27~30日

展出地点：上海新国际博览中心

主办单位：德国汉诺威展览公司

中国液压气动密封件工业协会



我国轨道交通行业突飞猛进

轨道交通装备制造行业是我国重要的基础产业，提升产业科技创新能力对于提高产业发展质量、增强产业国际竞争力具有重要意义，科技创新是我国经济发展的核心战略。我国轨道交通装备制造业是国有资本高度集中的行业，行业内国有企业科技创新呈现以下鲜明特点：

第一，行业发展具备坚实基础，行业初步具备参与国际竞争的能力。轨道交通行业起源于清朝末年铁路兴建，兴盛于改革开放后铁路的跨越发展，现已具备较大的机车、客车、货车和地铁车辆生产能力，尤其是获得了速度在300 km/h以上的列车规模生产制造能力。另外，国有资本在行业内高度集中，是典型买方市场，铁道部是行业除城轨地铁车辆外所有产品的国内唯一用户，国外需求规模较小。

第二，行业科技实力位居世界前列，形成较高科技水平。20世纪90年代建设上海和广州地铁时引进了国外最新技术，2004年铁道部组织引进了200 km/h高速列车和重载大功率机车，通过两次技术引进和消化吸收再创新，科技实力产生两次大的飞跃，初步掌握了总成、转向架和制动系统等动车组9项关键技术和10项主要配套技术。另外，我国轨道交通行业具备科技基础能力。南车拥有变

流技术国家工程中心、高速列车国家工程实验室、5个国家级企业技术中心、4个博士后工作站等研发平台，并在美国成立了海外研发中心，具备较强技术研发能力。

第三，行业科技创新形成动力机制，行业市场竞争机制初步形成。轨道交通行业竞争相对普遍存在，为促进企业在生存压力下主动加强科技创新提供了基本制度保障。另外，政府促进创新作用凸显，铁道部明确提出高速列车技术指标要求，以订单激励南车北车相互竞争。发展改革委提出70%的城轨地铁车辆国产化率要求，也在较大程度激发了企业创新动力。

第四，行业科技创新发展呈现良好态势，行业广阔发展前景为创新提供了整体有利的大环境。国家“十二五”规划明确高速列车和城市轨道交通装备为重点发展方向，2015年营业里程要达到45 000 km，行业现有营业里程仅为20 000 km，未来至少新建25 000 km，必将产生巨大车辆需求。行业科技创新鼓励政策为创新提供了较大助力，日前发布的加强中央企业科技创新工作意见提出高速铁路为科技创新重点行业，相关中央企业要将科技创新作为核心战略，2015年关键技术要取得重大突破，科技成果要跃居国际领先水平，发展改革委、科技

声音 VOICE

我国轨道交通设备行业厚积薄发

目前我国国内的轨道交通设备中，70%实现了国产化，像供电系统达到了90%，都能达到20世纪90年代末的世界水平。现在只有少量的系统，比如信号系统、综合监控系统、车辆的牵引和制动系统这几方面还需要从国际上采购，其他国内产品均能满足要求。现在讲究全球化，我们的设备采购都实现了国际范围招标，无论从成本还是产品质量，均采取择优原则，如果国内的产品能够符合各项要求，这应该是最佳选择。另外一方面，目前国内缺少一个严格的安全性评价管理认证系统，没有一个专门的权威机构做这方面的工作，管理上还不完善。

——北京市轨道交通建设管理有限公司丁树奎副总经理