

Forum  
上 证 论 坛

欧美发达国家总试图回避他们与发展中国家在承担减排问题上有本质的不同,刻意回避“共同但有区别的责任”的原则。面对发展中国家经济迅速增长对资源需求越来越多的现实,对气候变化负有历史责任的发达国家理应安排更多的资金和技术用于减排,并对发展中国家给予公平公正的补偿和援助,这才是问题的症结所在。

# 资助穷国减排乃发达国家应尽历史责任

被寄予厚望的哥本哈根气候变化大会在激烈的争吵中闭幕了。与会各国虽然在应对气候变化问题上表现出了采取行动的共识,但并没有达成一项具有法律约束力的协议,原因在于“气候变化”背后存在着巨大的利益分歧,峰会充满了指责、怀疑和彼此不信任,由此进一步引发了发达国家与发展中国家之间政治、经济、道德等多方面的交锋。

自2003年英国政府在能源白皮书中以全球气候变暖为依据首次提出了“低碳经济”概念以来,减少碳排放才能抑制气候变暖、维持人类的生存与发展的认识,获得了广泛的认同与推广。如今,在生产与生活中倡导节能降耗,减少二氧化碳、甲烷等温室气体的排放量已成为人类新的“道德标准”,深刻地影响着当今人类的社会、经济活动和政治生态,影响着各国经济社会发展模式的转变以及未来发展道路的选择。

气候变化是肯定的,气候变化与人类活动有关也是不争的事实,但问题是,气候变化是否是“全球变暖”?导致气候变化的主要原因是地球上绿色植被大面积减少,土地沙漠化扩大,还是太阳辐射增强或是太阳黑子运动周期?抑或是人类活动中燃烧化石燃料释放二氧化碳过多?应该说,这些问题还有待进一步充分、科学地论证。这也是对全球气候是否变暖一直存在争论的原因之一。美国就有3万多名科学家签署了对全球变暖持有怀疑的倡议书。2007年3月8日,英国BBC电视台4频道还曾播放了《全球变暖的大骗局》的纪录片。不久前爆出的“气候门事件”认为,全球气候变暖是某些相信人类活动影响气候变化的科学家故意篡改了对自己研究不利的数据,隐瞒了“全球温度下降”的事实,而“夸大”和“扭曲”了全球变暖的严重性,目的无非是掩盖研究的失误或“骗”取更多的科研经费。虽然联合国政府间气候变化专门委员会(IPCC)很快对此作了澄清,但对于全球变暖及其原因的争论还将持续下去。毕竟导致全球变暖的主要因素是什么,全球变暖与人类活动存在多大的因果关系是个非常复杂的学术和实际问题,需要各国科学家的广泛合作,尚需更严密和开放的论证。

不可否认的是,当今世界的生态环境日趋恶化,资源危机等问题越来越阻碍着经济的发展与社会的进步,每一个人和每一个国家有责任保护我们共有的地球。但应该看到,自以为占领了道德高地的欧美发达国家凭借自身的优势,正在利用“气候问题”对发展中国家实施绑架,以维护自身的利益。

一方面,面对发展中国家经济快速增长对资源需求越来越多的现实,一些已完成工业化的发达国家试图以“气候变化”为借口,强制发展中国家减排,牺牲发展中国家的经济增长和社会发展以求得资源的均衡。他们闭口不提200多年来大规模惊人的排放量,却希望在维持自身奢侈生活的同时,让发展中国家的人们降低提升生活水平于领先地位的发达国家,已抢占了该领域的话语权和制高点。发展中国家要实施减排必须依赖发达国家的资金和技术援助,完全处于被动局面。从在近几年的气候谈判中沙特等石油生产国以及澳大利亚等发达国家的工业界巨头一直反对温室气体减排,到作为全球最大的温室气体排放国之一的美国,政府迄今没有签署《京都议定书》,再到即使许多发达国家提出了减排的目标,也没有按照“共同但有区别的责任”的原则,主动承担减排的主要义务,而是对发展中国家设计“峰值”,强迫发展中国家按照他们的要求绝对减排,这种技术优势也给了欧美发达国家在利益博弈上咄咄逼人的底气。

欧美发达国家总试图回避他们与发展中国家在承担减排问题上有本质的不同。一方面,广大发展中国家现阶段正面临着加速实现工业化,在破减排领域研究和技术处于领先地位的发达国家,已抢占了该领域的话语权和制高点。发展中国家要实施减排必须依赖发达国家的资金和技术援助,完全处于被动局面。从在近几年的气候谈判中沙特等石油生产国以及澳大利亚等发达国家的工业界巨头一直反对温室气体减排,到作为全球最大的温室气体排放国之一的美国,政府迄今没有签署《京都议定书》,再到即使许多发达国家提出了减排的目标,也没有按照“共同但有区别的责任”的原则,主动承担减排的主要义务,而是对发展中国家设计“峰值”,强迫发展中国家按照他们的要求绝对减排,这种技术优势也给了欧美发达国家在利益博弈上咄咄逼人的底气。

哥本哈根会议以未能达成协议而告终,是意料之中的事。在这样一个不仅关乎未来地球环境,更关乎未来世界主导货币发行权的大是大非问题上,谁能轻易让步呢? 早在今年3月初,央行行长周小川提出超主权货币时,我就在上证报发过一篇《当超主权货币遭遇碳关税》,提出未来世界主导货币体系的最关键因素不是谁的货币的问题,也不是谁来发行的问题,而是谁能掌握发行权的问题,这个发行权的最主要决定因素是二氧化碳排放权,谁手中掌握的二氧化碳排放权多,谁就掌握了未来世界主导货币发行的主动权,就像当今世界谁掌握了石油谁就掌握主导货币一样。只是这样的声音在当时还未进入主流的视听范围。

今年5月,我在复旦大学的一次国际研讨会上提出上述观点时,不料引一位来自美国某研究机构的华人学者的尖锐批评,他信誓旦旦地说,如果二氧化碳排放权具有那么大作用的话,美国给中国开出的条件应使中国欣然接受才对,怎么会遭到中国的坚决反对呢?之后,此人从各种技术角度说明了哥本哈根框架下中国将要得到的种种好处。对于这样的批评,我当即反问:如果你所说中国真得到了美国那么多好处,为什么不乐意接受呢?难道非要美国人软硬兼施地“赐予”?这是个简单得不能再简单的逻辑。

实际上,所谓技术层面的“好处”,只不过是美国人谈判桌上的技巧而已,本质上还是为了要控制未来的国际金融新秩序。鉴于中国目前的产业结构和经济增长模式,中国眼下可以得到的好处其实只是未来巨大不确定性中的确定因素,远不足以应对未来世界经济发展将给我们这样的经济模式带来的不利不确定性。如果真是有利于未来我们共同的环境,为什么美国不把先进减排技术转让给中国呢?凭什么中国非得接受这样一个再次将主导货币发行权拱手相让的机会呢?

从这个意义上看,哥本哈根不签协议,至少对中国而言,不是最差结果。不过,尽早制定我们未来的经济发展路径与模式实是当务之急,因为,虽然协议没有通过,但不排除未来发达国家大面积征收碳关税的可能,更不能排除类似协议在未来某个时刻“必须”通过的可能。无论哪一种情况,都是做空中国经济价值的利空因素。所以,有这样几件事是从现在起就必须考虑着手解决的: 一是尽快实施产业结构调整,将制造业(尤其是高能耗、高排放制造业)占比控制在合理的范围之内。尽管这样做,会产生在过剩的劳动力与价值提升之间的冲突,但时不我待,未来世界经济的发展大势是绝对不会“照顾”所谓的中国国情的,如果我们总是抱着这样的观念去对待国际经济形势的变化,那也就只能永远跟在别人后面了。

二是尽快转变经济发展模式。虽然不可否认高投入、低产出、高资源消耗的发展模式在经济转型初期的作用和意义,但更不可否认的是,要想使经济登上一个新台阶,尤其是适应未来低碳经济趋势,这样的模式是非改不可的,以低能耗、低排放、高附加值为特征的新型经济模式已成为必然。从这个角度看,究竟是依靠外部消费还是内部消费刺激经济其实并不是问题的最关键,而发展模式的变化才是当务之急。

三是尽快建立节能减排技术的交易平台。我们把获得减排技术作为谈判因素是有道理的,但要想从根本上解决问题,还得靠我们自身的技术研发。实际上,技术研发的生命线不在于项目外部的资金或者政策问题,而是合理的市场交易平台。市场交易平台的意义不仅仅在于可以使“科技成果转化生产力”,更在于可以帮助确立项目的可行性决策以及价值评估体系。以往这些工作都是以人的主观判断为依据的,其结果往往是判断失误,以市场交易平台隐含因素作为决策依据,不仅可以解决主观判断错误问题,更可以确立新技术的价值评估体系,为技术市场化奠定基础。

或许可以说,哥本哈根不签协议给我们留下了一定的空间和时间,但不会太多,抓住机遇,抓紧时间,练好内功,是迎接挑战的最重要环节。 (作者系哈尔滨商业大学金融学院金融工程研究所所长)

减排核心:控制国际金融新秩序

田立

哥本哈根会议以未能达成协议而告终,是意料之中的事。在这样一个不仅关乎未来地球环境,更关乎未来世界主导货币发行权的大是大非问题上,谁能轻易让步呢? 早在今年3月初,央行行长周小川提出超主权货币时,我就在上证报发过一篇《当超主权货币遭遇碳关税》,提出未来世界主导货币体系的最关键因素不是谁的货币的问题,也不是谁来发行的问题,而是谁能掌握发行权的问题,这个发行权的最主要决定因素是二氧化碳排放权,谁手中掌握的二氧化碳排放权多,谁就掌握了未来世界主导货币发行的主动权,就像当今世界谁掌握了石油谁就掌握主导货币一样。只是这样的声音在当时还未进入主流的视听范围。

今年5月,我在复旦大学的一次国际研讨会上提出上述观点时,不料引一位来自美国某研究机构的华人学者的尖锐批评,他信誓旦旦地说,如果二氧化碳排放权具有那么大作用的话,美国给中国开出的条件应使中国欣然接受才对,怎么会遭到中国的坚决反对呢?之后,此人从各种技术角度说明了哥本哈根框架下中国将要得到的种种好处。对于这样的批评,我当即反问:如果你所说中国真得到了美国那么多好处,为什么不乐意接受呢?难道非要美国人软硬兼施地“赐予”?这是个简单得不能再简单的逻辑。

实际上,所谓技术层面的“好处”,只不过是美国人谈判桌上的技巧而已,本质上还是为了要控制未来的国际金融新秩序。鉴于中国目前的产业结构和经济增长模式,中国眼下可以得到的好处其实只是未来巨大不确定性中的确定因素,远不足以应对未来世界经济发展将给我们这样的经济模式带来的不利不确定性。如果真是有利于未来我们共同的环境,为什么美国不把先进减排技术转让给中国呢?凭什么中国非得接受这样一个再次将主导货币发行权拱手相让的机会呢?

从这个意义上看,哥本哈根不签协议,至少对中国而言,不是最差结果。不过,尽早制定我们未来的经济发展路径与模式实是当务之急,因为,虽然协议没有通过,但不排除未来发达国家大面积征收碳关税的可能,更不能排除类似协议在未来某个时刻“必须”通过的可能。无论哪一种情况,都是做空中国经济价值的利空因素。所以,有这样几件事是从现在起就必须考虑着手解决的: 一是尽快实施产业结构调整,将制造业(尤其是高能耗、高排放制造业)占比控制在合理的范围之内。尽管这样做,会产生在过剩的劳动力与价值提升之间的冲突,但时不我待,未来世界经济的发展大势是绝对不会“照顾”所谓的中国国情的,如果我们总是抱着这样的观念去对待国际经济形势的变化,那也就只能永远跟在别人后面了。

二是尽快转变经济发展模式。虽然不可否认高投入、低产出、高资源消耗的发展模式在经济转型初期的作用和意义,但更不可否认的是,要想使经济登上一个新台阶,尤其是适应未来低碳经济趋势,这样的模式是非改不可的,以低能耗、低排放、高附加值为特征的新型经济模式已成为必然。从这个角度看,究竟是依靠外部消费还是内部消费刺激经济其实并不是问题的最关键,而发展模式的变化才是当务之急。

三是尽快建立节能减排技术的交易平台。我们把获得减排技术作为谈判因素是有道理的,但要想从根本上解决问题,还得靠我们自身的技术研发。实际上,技术研发的生命线不在于项目外部的资金或者政策问题,而是合理的市场交易平台。市场交易平台的意义不仅仅在于可以使“科技成果转化生产力”,更在于可以帮助确立项目的可行性决策以及价值评估体系。以往这些工作都是以人的主观判断为依据的,其结果往往是判断失误,以市场交易平台隐含因素作为决策依据,不仅可以解决主观判断错误问题,更可以确立新技术的价值评估体系,为技术市场化奠定基础。

或许可以说,哥本哈根不签协议给我们留下了一定的空间和时间,但不会太多,抓住机遇,抓紧时间,练好内功,是迎接挑战的最重要环节。 (作者系哈尔滨商业大学金融学院金融工程研究所所长)

不妨再看着日经指数对道琼斯指数调整的预示效应。从近年两者的走势惯性以及日元兑美元升值预期的格局对各自经济体影响关系看,日经指数涨跌幅均领先道指3至4个月左右。如在2005年至2007年的那波牛市中,日经指数上涨周期从2005年8月至2007年7月,而道指上涨周期则是从2005年11月至2007年10月,两者涨跌幅度相同但后者均延迟3个月。而本轮日经指数反弹周期是2008年11月至今年8月,持续了10个月,在9月开始为期3个月的调整,最大调整幅度为15.7%。而道指自今年3月起也连续上涨了10个月,此刻正处于日经指数预示的调整周期时间点上。

可以预料,近期将出现的调整,将是对全球股市和商品市场今年3月以来反弹行情的年度级别调整。以道指而言,调整点幅度可能将在10%以上,调整周期或许将持续2009年至2010年3月,为3个月左右。 (作者系汇鑫期货宏观经济和策略研究员)

复苏缓慢 或令全球市场走向大调整

于文计

有诸多的迹象显示,当前全球市场正处于调整的时间点上。虽然道指仍有向上创出新高可能,但目前点位已逼近反弹的极限,全球各类市场的空头趋势或许即将开始。

在量化宽松货币政策催生的通胀预期,以及全球经济见底复苏双重刺激下,今年3月以来,全球主要股市以及大宗商品市场连续10个月大幅反弹。道指从6470点反弹至10516点,而大宗商品LME铜、纽约原油反弹幅度更是在150%以上。而眼下,对通胀预期炒作热情的衰退以及经济复苏进展缓慢导致预期透支,渐渐动摇了本轮行情反弹动力,这或成为新一轮调整的契机。

首先,今年3月以来道指反弹幅度高达62.5%,而美国经济复苏进展却非常缓慢,而对照美国失业率、消费零售、新屋兴建等主要经济指标的修复水平,当前均尚未达到2005年的水平。参照道指在2005年盘整高点10750点左右可见,当前10750点附近很可能成为道指本轮反弹极限,有随时面临回调的风险。

其次,国际金价本轮暴涨,无源自投资者对货币通胀、美元“崩盘”、通胀预期的恐惧,这与黄金在2007年9月至2008年3月的暴涨恰出现在由美联储连续降息所致的上轮通胀时期相似。但是,黄金在12月3日创下每盎司1227美元的高点后,便连续大跌至当前的每盎司1110美元,已经形成阶段性顶部。这当然是各国投资者对通胀预期的炒作热情正在衰退的最好例证。

其三,今年全球商品和股市行情的反弹,与美元持续下跌及所谓的美元“崩盘”论大有关系,而美元在11月25日创下74.18低点后,反身连续大幅攀升至76.72。然而很多论者不以为然,或估计美元短线反弹或认为仍会二次探底。但笔者以为这是美元有望重新回归的信号。至少有两点可以佐证美元已走出回归趋势,第一,英国、日本以及欧元区近期不断强调继续或扩大量化宽松货币政策的论调,使得美国量化宽松货币政策成为美元单独贬值的条件丧失;第二,日经指数11月27日后和日元与美元的汇率连续暴跌,已明确无误地指向了美元未来连续升值的前景。

不妨再看着日经指数对道琼斯指数调整的预示效应。从近年两者的走势惯性以及日元兑美元升值预期的格局对各自经济体影响关系看,日经指数涨跌幅均领先道指3至4个月左右。如在2005年至2007年的那波牛市中,日经指数上涨周期从2005年8月至2007年7月,而道指上涨周期则是从2005年11月至2007年10月,两者涨跌幅度相同但后者均延迟3个月。而本轮日经指数反弹周期是2008年11月至今年8月,持续了10个月,在9月开始为期3个月的调整,最大调整幅度为15.7%。而道指自今年3月起也连续上涨了10个月,此刻正处于日经指数预示的调整周期时间点上。

可以预料,近期将出现的调整,将是对全球股市和商品市场今年3月以来反弹行情的年度级别调整。以道指而言,调整点幅度可能将在10%以上,调整周期或许将持续2009年至2010年3月,为3个月左右。 (作者系汇鑫期货宏观经济和策略研究员)



## 中国北车董事长崔殿国先生致欢迎辞

各位嘉宾、各位尊敬的投资者和网友: 大家好! 欢迎参加中国北车股份有限公司首次公开发行A股网上推介会。在此,我谨代表公司全体同仁,对关心和支持公司的各界朋友致以衷心的感谢!

中国北车承载着我国百年轨道交通事业的腾飞理想,励精图治,开拓创新,已经成为中国产品系列最齐全、技术水平最先进、研发制造能力最强的轨道交通装备制造企业。同时,也是全球规模最大的轨道交通装备制造企业之一。中国北车CRH3型高速动车组在京津城际高铁创造了394.3公里/小时的“中华第一速”。前不久,又在广珠客运专线试运行中,创造了两车重联情况下世界高铁最高运营速度。正在研制的时速380公里新一代高速动车组,代表着世界先进水平。

中国北车受益于我国政府积极的宏观经济政策,迎来了快速发展的黄金机遇期,成为全球增长最快的轨道交通装备制造企业。凭借完善的技术创新体系和领先的技术优势,公司产品结构不断优化,产品组合更加完整,机车、客车、动车、货车、城轨地铁车辆、工程机械装备以及机电产品等六大业务板块正以“北车速度”齐头并进,迅猛发展;非国铁业务以及相关多元化业务快速增长,势头强劲,优势明显,前景广阔;国际业务快速增长,出口产品档次以及出口地区等都实现新的突破。依托有效的成本控制机制,公司盈利能力逐年提高。通过建设世界先进的信息化平台,企业管理水平明显提升。依靠健全完善的法人治理结构,严谨务实、积极进取的经营管理团队,作风朴实、素质优良、技术过硬的职工队伍,“诚信为本、创新为魂、勇于进取、崇尚行动”的企业精神,公司实现了持续健康快速发展。

面向未来,我们将紧紧抓住铁路和城市轨道交通建设大发展的良好机遇,深入学习实践科学发展观,贯彻落实中央关于“保增长、扩内需、调结构、惠民生”的决策部署,切实履行“报效国家、服务社会、回报股东、关爱职工、节约资源、保护环境”的企业责任,实现公司效益与社会进步的和谐统一。中国北车将借力资本财富,引领行业发展,快速做大做强,努力成为国际领先的轨道交通装备制造企业。

中国北车的上市将会成为我国经济持续发展的有力推动者,与您共创前程,共享财富!广大投资者的信任与支持是中国北车发展的根本保证。我们将用心听取投资者的建设性意见,认真解答大家的问题,希望广大投资者能一如既往地关心和支持中国北车的发展。在未来的岁月里,我们将再接再厉,以更优秀的业绩回报社会,回报广大投资者的支持和厚爱。

接轨世界、牵引未来,中国北车与您共成长! 谢谢大家!

## 中国北车董事、总裁奚国华先生致答谢辞

各位嘉宾、各位尊敬的投资者和网友: 大家好!中国北车首次公开发行A股网上路演就要结束了。感谢大家的关注和提问,同时感谢保荐机构和主承销商中国国际金融有限公司和所有中介机构付出的辛勤劳动。感谢中国证券网为我们提供的互动平台和技术支持。通过多方的共同努力,本次中国北车IPO网上路演取得了圆满成功。在此,我谨代表中国北车股份有限公司再次感谢各位的热情参与,感谢各位投资者对公司的关爱、信任和支持。

在刚才的交流中,各位和中金公司与大家就中国北车投资价值、经营优势、发展潜力等进行了深入探讨,我们将在实际的经营管理中积极吸取借鉴这些宝贵的意见。中国北车是一家拥有百年基业的企业,我们肩负使命、我们铸造辉煌,在我国经济腾飞以及轨道交通行业更新换代的历史进程中,我们将勤勉务实、锐意进取、开拓创新,进一步提升技术实力,提高管理水平,规范公司运作,保持竞争优势,三年再造一个北车,努力成为国际领先的轨道交通装备制造企业。

如此短暂的时间并不能使大家充分了解中国北车,我们也更期望能有更多的机会与时间深入了解社会各界朋友的建议和意见。至此,网上交流即将告一段落,但我们与广大投资者之间持续沟通的大门永远都敞开着,中国北车的未来发展离不开大家的关注和支持,我们将继续努力,以更优秀的业绩回报大家的支持,为投资者带来持久、可观的投资收益。欢迎大家踊跃参与和投资中国北车,共赴共进、共创财富。

最后,再次感谢广大投资者及各位网友对中国北车的关注! 谢谢大家!



照片左起依次为:贾小梁、王曙光、孙永才、孙轲、崔殿国、丁玮、英国华、高志、谢纪龙、陈轸

问:如何申购中国北车的股票?  
答:参加本次中国北车股票网上发行的投资者须持有上交所的股票账户卡。尚未办理开户登记手续的投资者,必须在网上资金申购截止日2009年12月21日(T日)前办妥证券账户开户手续。投资者应在网上资金申购截止日2009年12月21日(T日)前在与上交所联网的证券交易网点开立资金账户,并根据自己的申购量存入足额的申购资金。申购手续与在二级市场买入上交所上市股票的方式相同,即:1.投资者当面委托时,填写好申购委托单的各项内容,持本人身份证、股票账户卡和资金账户卡(确认资金存款额必须大于或等于申购所需的款项)到申购者开户的与上交所联网的各证券交易网点办理委托手续。柜台经办人员查验投资者交付的各项证件,复核无误后即可接受委托。2.投资者通过电话委托或其他自动委托方式时,应按各证券交易网点要求办理委托手续。3.投资者的申购委托一经接受,不得撤单。申购简称是:北车申购;申购代码:780299。

问:公司主持的行业标准有哪些?  
答:公司在主持行业标准的起草方面具有明显的优势,不仅主持了铁路货车、城轨地铁车辆领域的多项行业标准,而且正在主持高速动车组、大功率交流传动机车及其牵引电动机等行业重要技术标准的研究。

问:北车的技术优势在什么地方?  
答:中国北车拥有时速200公里和时速350公里的两个高速动车组技术平台,同时拥有四个大功率交流传动机车技术平台,在货车技术上处于领跑地位,城轨车辆覆盖覆盖了时速80公里到160公里各型城轨车辆,

在国外市场率先实现了向发达国家出口机车、客车、货车和城轨车辆。  
问:中金如何看待北车的未来发展?  
答:北车在业务上具有以下竞争优势:  
1、新造业务领域领先:过去三年中,公司在机车、货车以及城轨地铁车辆的新造市场上基本保持着高于50%的相对市场占有率;  
2、高速动车组技术等级高、市场份额占优:北车的动车组生产起步虽然相对稍晚,但引进技术水平等级高,具有后发优势。在时速350公里以上新一代动车组领域,继今年3月与铁道部签署了金额达392亿元的100列采购合同后,今年9月又获140列订单;  
3、货车领域的主导者:在货车研发制造方面,北车几乎自主研发生产制造了敞、平、棚、罐等所有货车品种;

## 中金公司投资银行业务委员会执行主席、董事总经理丁玮先生致辞

尊敬的各位嘉宾,各位投资者,各位关心和支持中国北车的朋友们: 大家下午好!首先,请允许我代表本次发行的保荐人和联席主承销商中国国际金融有限公司,对所有参加本次中国北车A股发行网上推介会的嘉宾和投资者朋友表示热烈的欢迎!

中金公司自2007年起便参与了北车集团的股份制改造工作,有幸同中国北车并肩经历了从重组改制,到设立股份公司,再到发行上市的全过程。在此期间,我们见证了中国北车在“接轨世界、牵引未来”的使命感召下创造了一项又一项中国轨道交通装备制造业的纪录,也见证了中国北车敬业务实、积极进取的公司管理团队的风采和历程。中国北车管理团队和全体职工始终秉承的“诚信为本、创新为魂”的精神给我们留下了深刻的印象,我们非常荣幸有这样的优秀企业担任保荐机构。

中国北车是中国产品系列最齐全、技术水平最先进、研发制造能力最强的轨道交通装备制造企业,具有雄厚的增长潜力和美好的发展前景。我们希望通过本次网上推介,使广大投资者能够充分认识到中国北车的投资价值,积极参与本次发行,并本着价值投资的理念,从中国北车的快速增长和长期发展

## 嘉宾介绍

- 中国北车股份有限公司**  
董事长 崔殿国 先生  
董事、总裁 奚国华 先生  
副总裁 孙轲 先生  
副总裁、财务总监 高志 先生  
总工程师 孙永才 先生  
董事会秘书 谢纪龙 先生
- 中国国际金融有限公司**  
投资银行业务委员会执行主席、董事总经理 丁玮 先生  
投资银行业务委员会顾问 贾小梁 先生  
投行部执行总经理 王曙光 先生  
投行部副总经理 陈轸 先生

4、路外市场拓展潜力大:不仅是国内大型铁路养路机械、起重机械、工矿机械等工程机械装备主要供应商,而且在国内外风电电机市场领域处于领跑地位;  
5、国际市场开拓行业领先:2008年公司的国外市场签约额高达11.09亿美元。尽管受到全球金融危机的影响,2009年公司的产品仍出口至全球50多个国家和地区,范围更广。尽管受金融危机影响,但今年出口签约额目前已经超过11亿美元。机车出口新西兰(是国内轨道交通装备制造领域唯一一次向发达国家出口机车产品),客车、货车出口澳大利亚,城轨地铁出口巴西等地。

综上所述,我们认为中国北车拥有巨大的发展潜力与极为美好的未来。 主办:上海证券报中国证劵网 (www.cnstock.com)