



2026年盛夏,美加墨世界杯刚刚落下帷幕。115列由中车株洲电力机车有限公司(简称“中车株机”)量身打造的轻轨和地铁列车,穿梭于墨西哥城、蒙特雷、瓜达拉哈拉三大赛区,全程护航了这场全球顶级赛事。

同一时刻,万里之外的上海。轨道交通22号线(崇明线)首批列车,已运抵东靖路基地,正在验收调试。这列搭载GoA4全自动无人驾驶系统、碳化硅辅逆等前沿技术的“东方神龙”,即将载着崇明岛驶入“地铁时代”。

一个刚在世界杯赛场外完成亮相,一个即将开启一座岛屿的交通新纪元。两个相距万里的场景,不约而同地指向同一个起点——株洲田心。

2026年,中车株机90岁了。

90年来,这条从田心延伸出去的轨道,穿越了战火与重建的岁月,跨越了国界与产业的边界,承载了几代人的光荣与梦想。它不仅仅是钢铁的延伸,更是一个民族实业报国的精神轨迹。

九秩长轨 驰向未来

——写在中车株洲电力机车有限公司创建90周年之际

李禹潜 张建平

轨道,从田心出发

1936年8月1日,株洲田心还是一片稻田。

程孝刚,茅以新等一批立志实业报国的青年汇聚于此,在一片稻浪中挂出了“铁道部株洲总机厂筹备处”的牌子。粤汉铁路全线贯通后第一个大型机车修理厂,就这样在战争的阴影中艰难起步。

那些从英国漂洋过海而来的钢结构支柱,至今仍矗立在机车制造中心总成车间。立柱上挂着一蓝一红两块牌子,分别写着“建造时间1936年,范围1-44号立柱”“建造时间2009年,范围45-61号立柱”。员工们把这里称作“大铁房”——九十年的时光,就凝固在这些沉默的钢铁之间。

然而,这个修理厂生逢乱世。抗战烽火、解放战争……在动荡中勉强维持了十几年,直到1949年才真正迎来新生。新中国成立后的一个月,工厂修复的第一台蒸汽机车便出厂支援前线。

真正的转折发生在1958年。这一年,株机厂与湘潭电机厂联合研制出中国第一台干线电力机车。

“当时我8岁,在工厂工作的舅舅抱着我挤在铁路两旁看热闹。”在厂里工作过40多年的路克难记忆犹新,“机车头上挂着大幅的毛主席像,大人们个个兴奋,挤得水泄不通。”孩童的视角里,映照出一个民族工业蹒跚起步的身影。

好景不长。苏联专家很快撤走了,并带走了全部技术资料。株机人意识到:依赖别人走不远,自己的路必须自己闯。

1968年春天,株机厂自主研制的第8号电力机车下线并定型,被命名为“韶山1型”,由毛泽东主席亲笔题写“韶山”二字。从此,“韶山”系列成为中国电力机车的代名词,开启了一个全新的铁路电力牵引时代。

1978年10月28日,随着最后一台维修完毕的蒸汽机车缓缓驶出厂房,工厂彻底告别蒸汽时代,全面转产干线电力机车,成为中国第一家电力机车专业制造厂。巧合的是——两个月后,党的十一届三中全会召开,一个新时代扑面而来。

十年后,当年挤在人群里看机车的小男孩路克难,已经进厂成为“大铁房”的一份子。一晃多年后,他站在上海码头,目送公司第一批出口电力机车装船起运。“外方代表验收油漆质量时,不用手摸,用脸贴着车体外壳擦过去——因为脸比手更敏感。”路克难大气不敢出,直到听见一声“OK,OK”。

从8岁那年的好奇目光,到上海码头那一声“OK”,一条轨道从田心出发,穿过了路克难的一生,也穿过了中国电力机车从无到有的几十年。而在那个码头之后,这条轨道还将延伸向更远的地方。

改革开放打开了株机人的眼界。

1983年,刘友梅——后来成为中国工程院院士,当时还是厂里的主要技术负责人。他随团出访西欧,第一次见识国外电力机车技术的飞速发展。

此后,学习、消化、吸收密集展开:与西欧五十赫兹集团合作生产8K电力机车,引进日本6K机车技术,与西门子合作生产万吨重载列车……39位法国专家前来技术交流,22个团组赴国外培训,30个技术转让项目签约。

打开大门向世界学习,但株机人心里清楚:学来的是方法,长出来的才是本领。真正的竞争力,靠的是自己打磨。

这种打磨是什么样子的?机车电工谢光明的记忆里有答案,“国外专家给的资料全是英文,班组二十几个人几乎人手一本小字典。每个人还随身携带小本子,把调试方法和参数一个一个记下来。”

轨道,向远方提速

就是这样一群人,从一本本字典、一个个本子开始,用无数个日夜的积累,托起了中国电力机车的“四大历史性跨越”。

1989年,SS4型重载电力机车问世。1996年,AC4000原型车下线,直流传动迈向交流传动。1997年,中国电力机车从引进走向出口,驶向世界。1998年,韶山8型跑出240公里/时,创下“中国铁路第一速”。2002年,“中华之星”电动车组跑出321.5公里/时,再创纪录。

从直流到交流,从常速到高速,从普载到重载,从引进到出口——每一个技术参数的跃升背后,是一代又一代人奉献的青春。刘友梅院士在回顾这段历程时,说道:“从韶山1型到神24,我亲眼见证中国电力机车从追赶到领跑。这条路,我们走了六十年。每一步都不容易,但每一步都算数。”

六十年,每一步都算数。这或许是对这条向远方提速的轨道,最好的注解。

轨道,向宽处行

世纪之交,挑战骤至。中国城市化浪潮扑面而来,城轨市场蓬勃增长。

时任厂长李志轩面临一个两难抉择:是守着电力机车这棵“大树”,还是闯进一片完全陌生的丛林?他打了个比方:“株机这艘‘大船’,不能在一条河流里耗尽所有燃料。必须奔向大海,哪怕风高浪急。”

奔向大海的第一步,远比想象中艰难。投标上海明珠线时,团队连招标文件都看不全懂,全组人通宵查资料,去北京、上海请教专家。标书改了几十版,最后装订成一本一千多页的册子。“我们扛着去的。”李志轩回忆。

2001年拿下城轨准入证。2004年首列地铁下线。2008年,中国首列自主A型地铁下线——车体、转向架、牵引系统全部自主制造。下线那天,有位老专家摸着车头说:“咱们终于不用再看别人脸色了。”那一刻,现场很多人流下了眼泪。

短短十年,年产千辆城轨车辆的基地建成,两个主业并肩发展,企业“站”住了。

轨道也在跨越国界。从产品出海到扎根当地,这条路比想象

轨道,不再只是轨道

从“走出去”到“共同发展”,轨道延伸出的新维度远不止于此。

磁浮技术在国内曾是一片空白,连悬浮的算法都没有,研发团队从基础物理开始推,光是悬浮控制系统就做了上万次试验,失败了重来,再失败再重来,一干就是十几年。终于在2016年,拥有完全自主知识产权的中国首列商用磁浮列车,成功在长沙实现“贴地飞行”。

2022年,凤凰磁浮观光快线开通,“金凤凰”穿越湘西峡谷,沱江碧水、古城飞檐从超大玻璃窗外掠过。一位带孩子乘车的游客李女士说:“孩子兴奋得不得了,说列车像在飞。”

轨道也不再只是传统意义上的两条钢轨。超级虚拟轨道列车SRT无需铺设轨道就能灵活行驶,被称为“马路上的地铁”。“智道”电气化公路运输系统让重型卡车升起受电弓,为大宗物流的绿色转型提供了全新思路。从轨道上长出来的技术,正在轨道之外生长。

更大的转变发生在墨西哥城。家住城东的市民卡洛斯·加西

中更长,也更有温度。

土耳其伊斯坦布尔,中车株机售后服务站站长魏功益已在此坚守十余年。2011年他主动请缨赴土,从此守护着穿梭在欧亚大陆间的“中国造”列车。期间他自学土耳其语,带出了33名“洋徒弟”。

每次送别,魏功益的妻子曾辉只说:“家里有我,安心工作,注意安全。”这句朴素话语背后,是妻子十余年的默默付出,也是支撑魏功益万里之外坚守的精神坐标。

奥地利焊接专家罗伯特·盖德勒则将株洲视为“第二故乡”。他指导团队攻克铝合金焊接难题,实现高性能铝合金焊丝国产化,荣获中国政府友谊奖。他说:“中国轨道交通的发展,让我看到了一个国家的坚韧与智慧。”

正是这样一个个具体的人,让这条轨道向外延伸,越行越宽。从马来西亚吉隆坡的中国海外首家轨道交通车辆“4S店”,到马其顿动车组成为中国出口欧洲第一单,再到产品覆盖六大洲54个国家和地区——以“本地化制造、采购、用工、服务与管理”为内核的“五本”模式,让“走出去”不只是产品出口,而是共同发展。

轨道,通向未来

时代的车轮滚滚向前,中车株机的脚步同样没有停歇。2024年,新型智能重载电力机车在中车株机下线,同年入选央企十大“国之重器”;国内首台大功率氢能能源调车机车完成万吨牵引试验。2025年,Panda熊猫双层动车组代表中国动车在欧盟投入商业运营;全球最大功率电力机车获中国外观设计专利金奖。纯电、氢-电等20余款新能源机车持续“驶向”海内外。中车株机为全球绿色低碳转型贡献着中国方案。

走进城轨

车辆准时柔性制造智能工厂,行业首个生产制造流程大模型“斫轮·匠匠”上线运行,AI应用让研发周期缩短约30%;柔性产线让多品种、小批量混流生产与AI质检成为日常,生产效率提升30%……这座国家级“卓越级智能工厂”,正在重新定义轨道交通装备的制造方式。

站在90周年的新起点上,中车株机党委书记、董事长王巧林这样说:“从现在起,中心任务就是加快建设‘新质株机’——把主业做到极致,巩固交通装备全面领先、全链领跑的优势;同时果断开辟增长‘第二曲线’,向智能化、绿色化、融合化要空间。只有根扎得深,路才能走得更远。”

九十春秋,轨道从未停止延伸。它从田心的一片稻田出发,穿过战火,穿过重建,穿过一个又一个技术攻关的深夜,穿过大洋彼岸陌生的站台,穿过无数人从青丝到白发的坚守……

它跨越国界,穿越峡谷,翻越山河——每一次温暖的抵达,都让“连接世界、造福人类”的使命愿景,一点点变为现实。

同历九秩,是几代株机人共同的来路。共创未来,是这条轨道正在奔赴的远方。

列车已经启动。下一程,山河辽阔,征途如虹。

中车株机九秩荣光
1936-2026

(本版图片均由中车株机公司提供)