

迎接党的十九大特刊

企业名片

中国中车

中国中车股份有限公司是由中国北车、中国南车两家公司按照对等原则合并组建的A+H上市公司。5年来,中车制造的高速动车组系列产品,已经成为中国向世界展示发展成就的“亮丽名片”

截至目前,全球83%拥有铁路的国家和地区都运行着中车的产品——

向世界展示中国成就的“亮丽名片”

经济日报·中国经济网记者 王轶辰



长、党委书记刘化龙说。

在体制机制创新上,中车持续推进管理创新、经营模式创新,着力优化产业结构、延伸产业链条。从制造向“制造+服务”转变,从“本土企业”向“国际化企业”转变,从单一轨道交通装备供应商向综合价值创造者转变,从产品经营向品牌经营转变,从高度关注利润向关注竞争优势转变,从创新跟随者向创新引领者转变。

按照供给侧结构性改革的要求,中车正按照高端、智能、绿色、服务的产业发展方向,积极探索“互联网+高端装备+制造服务”,建设“数字化中车”,产生嫁接动力,抢占未来竞争制高点。

打造国际化企业

2017年4月3日,由中国中车制造的美国波士顿橙线地铁首次在波士顿市政广场面向公众展出,吸引了众多当地市民驻足观看。

自2014年首次登陆美国以来,“中车制造”在3年内连续进入波士顿、芝加哥、洛杉矶、费城4大城市,共计获得1359辆地铁及通勤客车的订单。仅在最近半年内,中车就先后获得波士顿、洛杉矶等城市184辆地铁订单,在费城获得45辆通勤客车的订单。

得益于“一带一路”倡议的提出,中车的海外业务取得了快速发展。目前,“中车制造”已经遍及全球102个国家和地区,全球83%拥有铁路的国家和地区都运行着中车的产品。中车还积极参与印尼雅万高铁、中老铁路、中泰铁路、匈塞铁路项目建设,为“一带一路”互联互通作出先导性贡献。

与此同时,中车的境外资产、境外员工数量都发生了显著变化。境外资产从2013年的30亿元递增到2016年的306亿元;境外员工总数从2013年的509人攀升至2016年的4808人。

从合作模式上看,中车出口已经从简单的产品合作转变为技术、产品、服务等多种模式的合作。从合作深度上看,中车不仅提供优质的产品,深度融入各国民众生活,还持续推进以“本土化制造、本土化采购、本土化用工、本土化维保、本土化管理”为特色的“五本”模式,在马来西亚、土耳其、印度等国建立本土化的制造基地,就地招聘和培训当地员工,带动当地就业和产业链的完善,提升轨道交通装备产业水平。

“我们的战略目标就是‘打造受人尊敬的国际化公司’。”刘化龙表示,在践行新发展理念方面,中车提出了以提升质量和效益为中心,以建设国有资本投资公司为主线,进一步增强国有资产保值增值能力、提升国际竞争实力、放大国有资本功能,把中车打造成为世界一流的高端装备产业投资集团。

2014年12月30日

南北车正式宣布以南车股份换股吸收北车股份的方式合并,合并后的新公司更名为“中国中车股份有限公司”

2015年6月30日

中国中车研制的中国标准动车组正式下线并投入60万公里运用考核



2017年9月21日,随着新列车运行图的实行,由中车长客股份有限公司和中车青岛四方股份有限公司研制的具有自主知识产权的中国标准动车组——“复兴号”的时速提至350公里。率先运行时速350公里“复兴号”的京沪高铁,全程运行时间最快仅需约4个半小时,中国高铁重回世界第一速度。

党的十八大以来,重组整合后的中国中车股份有限公司逐渐成长为世界轨道交通装备的龙头企业,经营业绩在中央企业中排名不断前移,国有资本的影响力、带动力明显增强。中车股份的市值位居国内机械行业第一名,中国中车也成为我国品牌价值超千亿元的6家企业之一。

深化自主创新

提起中车,第一个关键词就是“创新”。5年来,中国中车贯彻落实创新驱动发展战略,坚持自主创新、开放创新和协同创新相结合,以“引领全球轨道交通装备行业发展”为目标,统筹推进技术创新,成为央企科技创新的排头兵。

我国高速动车组实现从技术跟随到技术引领的转变,并被习近平总书记称为“一张亮丽名片”,关键之处就在于创新。在吸取国内很多行业技术引进失败的教训后,中车在高铁引进过程中创造性地提出了“两条腿”走路战略:一条“腿”是杜绝重复引进,在引进了时速200公里的动车组之后,拒绝再引进时速300公里的动车组,避免了陷入“引进—落后—再引进—再落后”的圈子。另一条“腿”

则是在消化引进技术的同时,开始自主开发时速300公里动车组。

最终,中车在引进了第一代动车组之后,自主开发了第二代动车组“和谐号”CRH380系列,其中CRH380A获得了美国戴维斯律师事务所及知识产权局的专利评估,打开了通向世界高铁市场的大门。今年6月,中车研发的第三代动车组“复兴号”中国标准动车组正式下线,建起了中国标准技术体系,让中国高速动车组真正实现了由“技术跟随”到“技术引领”的跨越。

为了进一步提升创新能力,中车联合青岛市建设了中国首个国家技术创新中心——国家高速列车技术创新中心。中国中车股份有限公司副总裁王军表示,成立该中心就是要进行高速列车“技术无人区”探索,成为行业关键技术的供给源头,成为生产行业标准的国际化基地,成为引领行业技术发展的“火车头”。

发力内部改革

南北车的成功重组,为中央企业改革探索了先行经验,提供了有益借鉴,而重组后的中车也继续向内部深化改革要效益。“新中车成立后,我们按照国企改革精神,迅速出台了《中国中车集团公司深化改革指导意见》和19个专项推进计划。大力解决集团发展中存在的新旧发展动能转换不畅、新发展动能不足等不平衡、不协调、不可持续的问题,着力瘦身健体提质增效。”中国中车集团董事长

2015年7月17日

中共中央总书记、国家主席、中央军委主席习近平考察中国中车长客股份有限公司时指出,高铁是我国装备制造的一张“亮丽名片”

2015年9月28日

中国中车集团公司正式成立

2016年4月15日

以“产业报国,勇于创新,为中国梦提速”为内涵的中国高铁工人精神正式发布

2017年4月5日

印尼雅万高铁总承包合同正式签订,中国高铁“走出去”首单正式落地,中国中车将提供11列时速350公里的动车组

2017年6月26日

中国中车研制的“复兴号”中国标准动车组正式上线运营

中车株洲电力机车有限公司企业文化部颜常青:

将产品卖到了“老师”家里

说说“我的获得感”



8月22日至23日,奥地利国家电视台《欧洲青少年探索今日中国》摄制组带着3位维也纳小朋友来到中车株洲公司拍摄真人秀节目。我

作为中车株机公司从事对外宣传工作的员工,接待了来自奥地利维也纳的客人,和他们交流后勾起了我13年前的回忆。

2004年,中车株机公司引进西门子技术进入地铁车辆制造产业领域。那一年的2月份,我作为中车株机公司首批地铁员工被派往西门子设在奥地利维也纳的SGP工厂进行为期一个月的地铁制造作业培训。那时候,地铁的核心技术都掌握在外国人手里,我们还只是一名“学生”。

而13年后的今天,作为曾经的“学生”,中车株机公司的进步令昔日的“老师”感到钦佩。就在去年,我们中车株机公司利用世界首创的超级

电容储能式现代电车技术,就成功地服务于奥地利的格拉兹,可以说是将产品卖到了昔日“老师”的家里。

党的十八大以来,中车获得的订单超过420亿元人民币,订单量是过去15年的3.7倍还多;马来西亚则将该国超过85%的轨道交通产品和服务订单授予中车株机公司。手上的一组组数据,让我这个企业宣传工作者由衷地感到自豪。

党的十八大以来,5年,轨道交通装备确实成为中国企业走出去的“金名片”。我也会做好本职工作,把中车这张“金名片”更好地介绍给世界各地的朋友。

(本报记者 王轶辰整理)



图① 2017年6月,命名为“复兴号”的中国标准动车组正式下线。新华社记者 鞠焕宗摄

图② 中车株洲所生产的纯电动智能驾驶客车。本报记者 王轶辰摄

图③ “复兴号”中国标准动车组的值乘人员准备发车。杨宝森摄(新华社发)

砥砺奋进的5年

中国动力

