

先进的自动焊接机器人被应用到实际生产当中，大大提高了生产效率



职工按照工作手册为车辆安装各类线束



职工在驾驶室内对车辆进行调试

京车冀造

□本报记者 周美玉/文 彭程/摄

走进位于河北省保定市满城区的河北京车智能制造基地，宽敞的车间里，工人们正在有条不紊地忙碌着。在这里，来自北京的设计将由图纸变身为一列列崭新的智能地铁列车，经过功能调试，未来将正式入列北京城市轨道交通交通网。

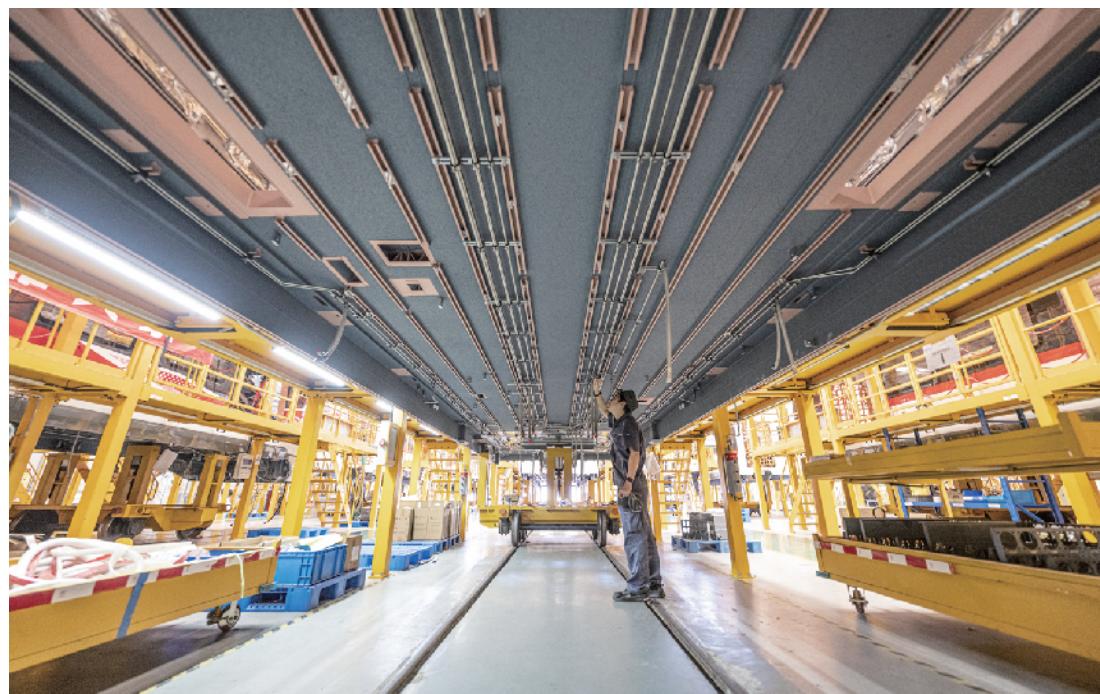
生产智能地铁列车需要大面积生产厂房和试验调试场地，这对正在“瘦身”的北京来说难以办到。2018年，北京市基础设施投资有限公司及所属北京轨道交通技术装备集团有限公司决定在保定市满城区设立“河北京车智能制造基地，以实现“京车冀造”。

基地采用“北京研发+河北制造”协作模式，由北京轨道交通技术装备研究院负责研发和设计，培育提升轨道交通车辆智能制造能力；在保定基地开办生产厂房和调试车间，这不仅解决了北京“用地难”，还带动了保定轨道交通产业的发展，此举被称为贯彻京津冀协同发展战略的重要举措。

为推进“京车冀造”，两地搭建了高效的协同研发平台。通过平台，北京的设计成果能第一时间传输到河北，河北这边在生产过程中遇到的问题也能及时反馈到北京。为保证设计严格落地，在车辆生产、试制阶段，北京的设计团队常驻河北基地，全程跟踪，现场进行技术指导。“不到80天就能搞定一辆车。”相关负责人介绍。

目前，北京轨道交通11号线、12号线、3号线、13号线等线路上，都有“京车冀造”的身影。据统计，2018年以来，基地已累计交付18种车型1000余辆列车。

这种“北京研发+河北制造”产业模式，跑出了京津冀协同发展的新速度。河北京车智能制造基地党委副书记、总经理钱兆勇说：“今年基地将生产交付北京地铁22号线列车160辆，为北京首条跨省地铁开通运营助力。”



职工对车辆底部进行质检工作



从一块料拉进车间经历各项步骤到出厂，仅需不到80天时间