

“一带一路”上的中外合作故事——

“幸福列车”奔跑在蒙内铁路上

袁彩霞 刘璇

“朋友请听我讲，铁路的故事又长。它凝结的是友谊，它带来的是希望。我的家乡，一天天更加美好，我的同胞，一天天更加昂扬……”

这是肯尼亚歌手苏迪演唱的一首歌曲《蒙内之歌——铁路修到了我家乡》。歌中所唱到的蒙内铁路，连接着东非第一大港口蒙巴萨港和肯尼亚首都内罗毕，全长约480公里，是肯尼亚独立

以来建设的首条铁路。这条铁路被外媒评价为“世界最值得体验的13条铁路旅行线路之一”，列入“赴肯尼亚最值得体验的事之一”。

蒙内铁路是中国与肯尼亚共建“一带一路”的旗舰项目，由中国路桥承建，是一条采用中国标准、中国技术、中国装备建设的现代化铁路。从2017年5月31日蒙内铁路正式通车起，肯尼亚蒙内铁路已安全运营超6年，苏迪当年所唱出的铁路发展愿景如今已成现实。6年来，蒙内铁路推动了肯尼亚经济社会发展，改善了肯尼亚人

民的生活，促进了整个东非交通的快速发展，被称为“幸福之路”。

奔驰在这条“幸福之路”上的机车车辆，全部来自中国中车集团，包括客、货、调3种车型共计56台内燃机车，41辆客车站车和5种共计1220辆铁路货车，同时，中国中车还提供维保服务，助力属地化建设，显示了“中国火车头”跑得更远、拉得更重、开行数量更多的巨大动力。

车站矗立、火车呼啸、旅客穿梭，蒙内铁路每天都在讲述合作与发展的生动故事。

发展路上的“火车头”

迎着冉冉升起的太阳，每天早上8点整，伴随着清脆的鸣笛声，第一趟列车分别从蒙巴萨和内罗毕对开。人们乘坐列车上班、旅游、走亲访友……

单亲妈妈菲斯就是众多乘客中的一员。为了获得更好的薪酬，她在内罗毕找到一份工作，不得已把女儿留在家乡蒙巴萨生活。双城生活对于这个单亲妈妈来说曾是异常艰难的，500公里的旅程既漫长又危险，直到2017年蒙内铁路通车，这种状况发生了改变，菲斯回乡的时间缩短了一半。“火车很准时，也很安全。我可以经常见到我的妈妈和女儿了。”菲斯说。

在肯尼亚，越来越多人的生活因蒙内铁路而改变。蒙内铁路运营后，内罗毕和蒙巴萨两城之间的旅行时间由原来的10个小时缩短至4个多小时，改变了肯尼亚民众的出行方式和出行体验。蒙内铁路旅客发送人数保持稳定增长，客运旺季和节假日还会

增加客列列车，客运高峰时期，更是一票难求。

来自中国的内燃机车、客货车都是国内的成熟车型，运行速度快，性能稳定，并在设计改进中充分考虑肯尼亚气候环境和运输需求。蒙内铁路设计的客运最高时速为120公里，货运为80公里，而中车戚墅堰公司提供的DF11型机车在超速试验期间，跑出了每小时134公里的速度，创造了肯尼亚列车运行最快纪录。“速度表上的测试速度噌噌地往上，肯方添乘人员兴奋不已，纷纷拿出手机拍照、录像。”6年过去了，当时参与联调联试的中车员工依然清晰记得当时的场景。

蒙内铁路速度的传奇让货物运输更加快捷。作为东非第一大港，繁忙的蒙巴萨港已拥有17条国际航线，与全球约80个港口有业务往来，东非地区的大部分货物从这里进出。有着“东非小巴黎”之称的内罗毕则是东非

经济中心。连接两地的蒙内铁路，已经成为东非多国经济发展的生命线。

比如粮食运输，过去靠米轨铁路和公路运输，铁路运输从蒙巴萨到内罗毕需要20多个小时，而且列车运行不稳定，脱轨等事故时有发生，公路运输更是费时费力。如今，从欧洲、美洲等地驶来的满载小麦的货轮靠泊在蒙巴萨港，码头传输带将小麦源源不断运至蒙内铁路上的港支线16道，装在那里等候的火车，不到10小时，这些小麦便运抵内罗毕，再通过货运被运往临近城市及周边国家。当地一家粮食运输公司负责人高兴地说：“以前需要几百辆货车运完的粮食，现在只需要两三趟列车就能拉走，蒙内铁路为我们节省了大量的运输时间和成本。”这种海陆联运的方式提高了物流效率，进一步提升了蒙巴萨港在地区贸易中的地位。

运输便捷的背后是铁路装备的可靠保障。为了保证蒙内铁路安全运

营，中国中车建起海外机车车辆维保“4S”店，实行24小时机车车辆运维保障机制。“4S”店刚成立，机车设计师顾亚泰就主动请缨：“我想看到亲手设计的机车驰骋在非洲草原上，并为它们保驾护航。”来到肯尼亚后，顾亚泰同时兼任设计师和质量工程师。每天，他要到进库每一台机车进行例行检查，并进行数据记录和分析。有时候突发紧急情况，就算是深夜也要对问题进行整理记录。一台机车有数万个零部件，维保工作繁琐而紧张。“为了保证每一趟列车安全、准点出发，维保团队可谓是费尽心思，拼尽全力，也收获了满满的成就感。”顾亚泰说。

如今，人享其行、货畅其流，蒙内铁路已经成为肯尼亚的一条“黄金通道”：每天开行6列客列列车，运送7000至1万名乘客，开行16列货运列车，运送蒙巴萨港和内陆地区之间40%的货物。

合作路上的“好师徒”

2022年，在铁路运营公司工作的贝纳德又一次升职了，成为肯尼亚铁路局的高级技术管理人员。这几年，从对车辆几乎一无所知的“小白”到车体组组长，再到车间副主任、机辆部副部长，贝纳德快速成长起来。

谈及自己与机车车辆“结缘”，贝纳德常挂在嘴边的是他的中国师傅们：“蒙内铁路的建成彻底改变了我的生活，中国师傅倾囊相授使我在技术方面快速成长。”贝纳德的励志故事是中国中车在肯尼亚进行技术转移和属地化员工培养的一个缩影。

肯尼亚铁路事业发展需要大量技术人才支撑，中国中车维保团队的一项重要任务就是培养一支肯尼亚当地的机车车辆维保人才队伍，将中国技术传授给他们，帮助他们系统掌握机车、车辆的维保检修技能。2017年3月，中车戚墅堰

公司员工何云忠远赴肯尼亚进行机车调试，并负责培训机车司机和检修人员。由于语言不通，何云忠没办法与学员进行直接沟通。给学员上课的时候，虽然有同声传译，但经常还是会闹出笑话。有一次，何云忠提到“飞车”这个词，翻译人员按照字面意思翻译为“汽车飞起来”。肯方学员面面相觑，难以理解。“飞车”其实是机车上的一种保护功能。当机车转速超过设计的最高转速时，启动“飞车”功能，可以起到保护发电机的作用。何云忠只能又比画，又借助生活中的小常识帮助学员去理解。

属地化管理是一项复杂而长期的工程，内燃机车检修涉及数万个零部件，不同的部件均有不同的工艺要求和使用方法。为此，中国中车联合蒙内铁路运营公司为肯尼亚员工设计了定制化培训体系。仅机车维保作业，中国中车就设计了

涵盖机车检修业务的柴油机、电机、电器、走行、制动、辅助、设备等共计7个专业岗位，并为肯尼亚员工规划了职业发展通道，设置了检修班组长、技术质量主管、安全生产主管、副主任、检修主任等职位。一名肯尼亚员工到岗后，先要接受机车理论知识、作业安全方面的培训，在通过理论考试后，再参加现场实训。在各个阶段，肯尼亚员工都会有自己的专业师傅，获得“手把手”教学。

肯尼亚员工穆萨就是定制化培训体系下的受益者。2017年，他大学毕业后就进入检修车间实习，经过理论和轮岗培训后，他选择了最难攻克的内燃机车检修方向。在一次处理柴油机故障时，面对精细的零部件，在场所有肯方员工都不敢动手，穆萨却在师傅的带领下，一次次拆卸、修理，顺利找到了故障原因。穆萨在首次初级技能考试中就获

得了前三名的好成绩。2019年，他作为首批肯方交流学员到中国进行了为期3个月的管理培训。如今，穆萨已升任车间技术主管。“从这些肯尼亚年轻人身上，我看到了肯尼亚青年对技术的渴求，也看到了蒙内铁路持续发展的希望。”贾建南说。

蒙内铁路开通以来，中国中车派驻大量员工驻守当地进行维保服务，保障机车车辆安全运营，同时进行肯方员工属地化培养，帮助肯尼亚当地提升机车车辆维保能力，目前大部分肯方员工已能够独立作业。

据统计，蒙内铁路为肯尼亚累计培养了1700余名铁路专业技术人员和管理人员。一批批肯尼亚年轻人在中国师傅的指导下，开启全新的职业生涯。肯尼亚铁路公司商业运营专家团队负责人詹姆斯·塞莱赞赞，中方留下了一支“带不走的队伍”，让肯尼亚获得了实实在在的好处。

共享路上的“好伙伴”

在机车维保基地，约阿什和罗伯特每天的任务就是给柴油机机油粗滤器更换滤芯。他们两人配合默契，熟练地打开回油阀，将粗滤器腔体内的机油回收，又打开粗滤器密封盖，拧开旧滤芯顶部的紧固螺母，握紧滤芯将其向上拔出来，随后又将新滤芯小心翼翼地插进去，拧紧螺母并盖上密封盖，关闭机油粗滤器回油阀。确认没有操作漏项后，他们发动机车，检查效果。听到机车隆隆作响，正常启动，两人高兴地击掌庆祝。站在一旁的中方师傅陈军为他俩竖起大拇指。

让陈军欣慰的不仅是约阿什和罗伯特技术熟练，更是他们从心底里接受了定期更换滤芯这件事。刚到肯尼亚时，陈军和整个维保团队的工作常常不被理解。“整备检查、辅修、小修、专项检修……为什么要制定这么多的检修任务？机车车辆不应该是坏了再修吗？”肯方员工心存疑惑。

“我们要做的是‘预防修’，就是防患于未然，不给机车车辆运行留下隐患。”陈军解释道。为了让肯方员工认识到“预防修”的必要性，陈军和同事们没少下功夫。

就拿更换滤芯这件事来说，机车维保团队特意组织

了专题培训。“时间久了，滤芯就不能发挥过滤作用了，沉淀物和油渣就会堵塞机油滤清器。堵了会怎样？柴油机就没有机油来润滑了，轴与瓦就会卡住，抱死在一起动不了。”讲到激动处，陈军不由地将左右手交叉抱在一起，示意无法扭动。走出课堂，陈军又带着肯方学员来到作业现场，拿出一个用了一段时间的滤芯，“解剖”给大家看。看到滤芯里面的沉淀物，学员认识到了，只有维护好小部件，机车运行才有大保障。

就这样，观念在潜移默化中慢慢改变。现在的肯方员工已接受了“预防修”的理念。应修必修、修必修好，已成为大家的共识。在他们心里，机车安全运营有了越来越重的分量。共同的理念，让中肯双方员工在工作中更有默契，工作效率和质量有了很大提升。

每年圣诞节和新年，肯尼亚出行旅客增多，客列列车都会增开。技术管理人员会加入到维保队伍中，与班组成员共同承担关键部件的检修。技术骨干则会跟随列车进行添乘，随时发现隐患、排除故障。

列车技术员塞缪尔将自己的工作座右铭定为：“让客户满意！”面对日复一日的列

车检修工作，他始终保持极强的使命感：“对蒙内铁路而言，我们是开拓者，我们的工作是在为未来的一代人奠定基础。”

中方员工带来了理念，也带来了标准。维保业务技术总监黄慧中为机车量身定制了维保规程。“机车车辆在不同环境下的维保规程是不一样的。”黄慧中跟踪关键部件的表现，细致地做着记录分析。肯尼亚靠海，湿度较大的空气对机车干燥器十分不利。综合气候等各种因素，黄慧中统计分析出了与环境相匹配的干燥器检修频次。“6年来，我们积累了涵盖机车车辆各个系统、关键部件的维保检修经验，制定了整备检查、辅修、小修、中修作业规程和作业标准，这些是蒙内铁路属地化运营的技术支撑体系。”黄慧中说。

基于规范的运营管理体系，也基于机车车辆的系统维保，安全、高效、准点成为了蒙内铁路的亮点。准点发车、准点到达的列车，极大地改变了肯尼亚民众对于交通出行的认识。

蒙内铁路上奔跑的“幸福列车”，给更多中青年带来追逐梦想的机会，共同续写中非友谊的美好故事，一起奔向充满希望的未来。

图①：蒙内铁路货运“大力士”——DF8B机车。

图②：中国中车海外机车车辆维保“4S”店里的维保队伍。

图③：中肯师徒合影。

图④：蒙内铁路开通仪式。（中国中车集团供图）

