

把习近平总书记的殷殷嘱托 全面落实在重庆大地上

去年新能源汽车销量同比增长182.8%，赛力斯用业绩证明——

绿色转型，既是压力更是核心动力

重庆生态答卷

■新重庆-重庆日报记者 白麟

8月18日，记者走进位于两江新区龙兴工业园的赛力斯超级工厂，映入眼帘的并非传统工厂的烟囱与喧嚣，而是厂房屋顶上闪烁着深邃蓝光的太阳能光伏板。厂区宽阔的物流通道上，一辆通体雪白的无人驾驶电动重卡悄然滑过，电机轻微的嗡鸣，仿佛在低声吟唱着一曲绿色弦乐。

这幅画卷，仅是赛力斯集团引领汽车产业绿色革命的缩影。不久前，赛力斯集团董事长（创始人）张兴海接过了“生态环境特邀观察员”的聘书，成为首位获此殊荣的汽车行业代表。更早些时候，赛力斯的身影出现在联合国气候变化大会的国际舞台上，向世界分享其绿色低碳创新实践。

绿色引擎轰鸣的超级工厂

赛力斯是如何在新能源汽车浪潮中驶上绿色发展快车道的？赛力斯超级工厂（龙兴）或许可见一斑。

在能源监控大屏上，数字清晰显示，工

厂超过30%的用电来自屋顶的这片“蓝色海洋”。目前赛力斯已建成多座分布式光伏电站，未来总装机容量将跃升至173兆瓦，预计年发电量可达1.7亿千瓦时，每年减排二氧化碳约14万吨。

工厂的“绿色智慧”不止于此。焊装车间实现工业废气100%达标排放和余热余压循环利用；涂装车间引入顶尖VOC废气治理系统；冲压车间的伺服压机线通过智能控制，在保障产能的同时降低电力浪费。

物流环节的“绿色革命”也是一大亮点。赛力斯行业首创的智慧无人物流港，采用“以箱代库、甩挂运输”的模式，由18台无人驾驶纯电动重卡承担运输任务。自启用以来，工厂内部物流实现了全链路零碳排放，成为国内汽车制造业低碳物流的标杆。

“绿色产能”最终转化为澎湃的“发展动能”。2024年，赛力斯新能源汽车销量同比激增182.8%，达到42.69万辆，带动全年营收攀升至1452亿元。其中问界M9，更是在50万元以上豪华SUV市场中一举夺魁。

绿色转型与智能制造的深度融合，助推赛力斯实现了高达59.46亿元的净利润。

绿色转型指引的产品革命

“绿色转型，既是压力，更是驱动企业不断向前的核心动力。”赛力斯超级工厂里这句醒目的标语，精准概括了企业对低碳发展的深刻理解。

在赛力斯看来，绿色发展并非“附加题”，而是关乎未来的“必答题”。2024年，该公司成立了碳中和工作小组，统筹各环节减碳措施。规划目标明确：到2030年，单位产值碳排放量较2022年降低38%；到2045年，力争实现生产运营环节的全面碳中和。

为给车辆“减负”，研发团队提出上千项轻量化方案。以旗舰车型问界M9为例，其“玄武”车身采用一体化压铸等高集成度设计，减少了212个零部件和1440个连接点，在保障极致安全的同时，将整车轻量化系数降至行业领先的2.02，有效降低了能耗。

更具开创性的是，赛力斯率先构建了覆盖产品全生命周期的碳管理平台。这套系统像一位“碳管家”，从原材料到回收报废，对每辆车的碳足迹进行精细化核算与追踪，让减碳成效看得见、算得清。

正是凭借产品层面的持续创新，问界M8、M9两款车型双双获得国内一级低碳

产品标签，成为绿色设计的标杆。

生态协同奏响的低碳强音

工厂内，“宁德时代重庆生产基地”的牌子格外引人注目。这便是赛力斯在供应链合作上的创新——“厂中厂”，动力电池巨头的生产线直接建在整车厂旁边，同步供应电池包。

“过去零部件运输路上耗时数小时甚至数天，现在就在隔壁，几分钟就能送达。”赛力斯供应链管理负责人介绍，物流环节的极大压缩，不仅降低了碳排放和成本，也为生产稳定提供了坚实保障。

如果说“厂中厂”是物理距离的拉近，那么赛力斯与华为的跨界合作，则是产业链价值的深度融合。围绕“赛力斯+华为”这一核心，一个“1+1+N”的产业协同生态在重庆迅速崛起。众多本地优质配套供应商被吸引集聚，形成了完整的新能源汽车产业集群。作为“链主”企业，赛力斯通过对供应链环保标准的严格把控，有效推动了整个产业链的绿色升级。

赛力斯的实践证明，坚持绿色低碳发展，同样可以实现高速增长与社会共赢。如今，新能源汽车业务收入已占该公司总营收的93%以上。

新渝万高铁 渠溪河双线特大桥合龙

本报讯（新重庆-重庆日报记者 杨妮紫 实习生 刘梓桐）8月18日凌晨5时许，由中国铁建大桥局承建的新建重庆至万州高速铁路（以下简称新渝万高铁）渠溪河双线特大桥成功合龙，为全线按期通车奠定了坚实基础。渠溪河双线特大桥位于涪陵区珍溪镇，横跨长江支流渠溪河，全长约953米，是全线重难点工程。

新渝万高铁是我国“八纵八横”高铁网包（银）海、京昆通道的组成部分。线路起自重庆东站，途经南岸区、巴南区、涪陵区、丰都县、忠县至万州区，接入万州北站。正线全长251公里，设计时速350公里。新渝万高铁建成通车后，将有力促进渝东北三峡库区城镇群和中心城区的便捷联系，极大便利沿线群众出行，推动沿线经济社会发展。

图为新渝万高铁渠溪河双线特大桥合龙。（渝万铁路有限责任公司供图）



外交部发言人林剑向全世界分享视频，引来不少海外网友点赞

重庆单轨“丝滑变轨”再度火热出圈



■新重庆-重庆日报记者 邱小雅

8月17日，外交部发言人林剑在社交平台上分享了一则重庆单轨自动切换轨道的视频：“衔接精准无缝——如此平稳又顺畅！”视频中，列车疾驰而来，道岔自动变轨，全程无需人工干预，精准度堪比“外科手术”，这引来不少海外网友点赞、评论。

事实上，这已不是重庆轨道交通第一次“出圈”。去年初，特斯拉CEO马斯克也在社交平台点赞：“中国有令人难以置信的火车和基础设施。”

重庆单轨频频火出圈背后，有哪些“秘密”？记者对此进行了采访。

百吨道岔上演“毫米级”对接

单轨列车的掉头和变换轨道，一直都是重庆轨道交通的特色，但很多人不知道的是，这背后的关键设备是单轨道岔。

所谓道岔，就是轨道列车从一股道转入另一股道的线路连接设备。有了道岔，就可以充分发挥线路的通过能力，单轨列车就靠它来变换轨道。若要掉头，列车只需通过道

Lin Jian 林剑 @SpoxCHN_LinJian · 3小时
Watch Chongqing's light rail switch tracks by itself with seamless precision — so smooth and steady!



▲视频截图。



林剑分享的视频
扫一扫 就看到

岔换道（即折返），就可以行驶到另外一条轨道上，然后将车头变车尾，车尾变车头，完成掉头。

记者了解到，外交部发言人林剑分享的重庆单轨自动切换轨道场景为重庆单轨3号线碧津站内。2016年，该站投入使用平移式渡线道岔，日均转辙200次左右。

3号线的平移式渡线道岔，由四节直线梁和两节曲线梁组成，其梁体由台车支撑，4台7.5千瓦电机驱动，单组重量高达120吨，可谓超重量级“选手”。梁体通过快速平移，准确对接，对接误差在3毫米内，实现列车行驶转换。道岔的平移距离4.25米，列车通过时速30公里，转辙时间在30秒以内。

据悉，除了碧津站，在四公里站、九公里站、鱼洞站等站也可看到类似场景。

从遵循国外标准到“中国造”

如此神奇的技术，是如何炼成的？这离不开背后的多年科研攻关。

2004年，重庆建成了首条轨道交通线路——单轨2号线。当时，跨座式单轨交通技术在国内外还是一片空白，技术和设备大都从国外引进，车辆、轨道梁、道岔等核心技术，也都遵循着国外的标准和规范。

要打破国外技术的壁垒，推动跨座式单轨产业发展，就必须自己掌握轨道核心技术。为此，重庆轨道交通运营有限公司邀请了许多道岔专业的老专家来共同研究，技术团队抓住机会向专家们请教。在专家的指导下，团队收集了海量的测量、比对、绘图数据，不断摸索、钻研、总结，还编制出中国首本《单轨道岔设备维护维修规程》。

经过多年攻关，重庆单轨道岔技术团队完成了20余项科技创新和教研任务，让道

岔技术从无到有、从有到精，到更智慧，实现100%国产化，95%本地化，打破国外技术垄断。全长67公里、日均客流超100万人次的重庆轨道交通3号线，也成为全球单线运营里程最长和客运量最大的跨座式单轨系统。

从山城“名片”到技术出海

事实上，重庆近年来在单轨技术上的发展十分迅猛。

目前，重庆交通开投集团已经全面掌握跨座式单轨转向架、轨道梁、道岔三大关键技术，创建全球首个国家单轨交通技术标准体系，制定了跨座式单轨以及轨道交通桥梁检测等国家标准5项、行业标准5项、地方标准10项。

同时，重庆单轨技术还在积极“走出去”，为泰国、越南、马来西亚、新加坡、阿尔及利亚等国轨道交通建设运营提供高质量产品和服务，2024年新签合同超42亿元。今年6月，重庆交通开投集团与越南河内市城铁管理委员会签约，将向越南分享单轨成熟技术和实践经验。

不仅如此，重庆轨道交通在社交平台频频出圈后，成了一张“亮丽名片”，为城市旅游赋能添彩。比如，李子坝站“单轨穿楼”成热门景点，佛图关段“开往春天的列车”被央视打卡，最新熊猫主题列车萌翻中外游客。

全国首票分类监管试点业务 落地重庆南彭

本报讯（新重庆-重庆日报首席记者 杨骏 实习生 黄诗琪）8月18日，记者从重庆海关了解到，15日，一辆载满摩托车散件的西部陆海新通道跨境公路班车，经重庆海关所属两江海关现场关员监管验放，从重庆南彭公路保税物流中心（B型）（以下简称南彭B保）驶出。这是保税货物与非保税货物首次在此中心内集拼出口，标志着南彭B保成为全国首个落地综合改革措施“优化分类监管货物管理”试点的保税物流中心。

“此前，我们要在南彭B保内外分别设立仓库，企业管理成本较高、物流调拨效率也偏低。”重庆明睿摩托车有限公司企业负责人表示，现在非保税货物也能进入南彭B保存储，实现了“一仓两用”“同仓管理”，与单一建仓相比预计每年可节约管理成本、物流费用数十万元。

据了解，为确保试点政策顺利落地，两江海关联合巴南区相关部门、南彭B保经营企业等成立工作专班，分析对接南彭B保内外贸一体化企业发展需求，建立“一对一”帮扶机制，协助企业高效完成备案申请及系统对接工作，同时指导南彭B保经营企业升级信息化管理系统，建设完善智能卡口、仓储管理功能等智慧监管措施，实现货物高效集拼分拨、快速通关验放，进一步提升贸易便利化水平。

重庆公运东盟国际物流有限公司负责人曾意表示，分类监管措施落地后，保税和非保税货物可通过西部陆海新通道跨境公路班车实现同车拼箱发运，能够有效解决双循环企业在原有模式不同状态下货物需要分仓操作、分车发运等物流问题，提升通道时效及能级，预计货物集拼时间可缩短1至2天。

同时，南彭B保是全国首批、西部地区唯一被纳入“优化分类监管货物管理”试点的保税物流中心。该项试点的落地，有利于保税货物和非保税货物在南彭B保内的集拼分拨、状态“互转”，实现同库存储、同车发运，企业可根据市场需求灵活调配货物，提升集拼仓储物流效能。

（上接1版）

老牌企业重庆南瑞博瑞变压器有限公司也及时向绿电赛道转型，研发出110千伏混合绝缘油电力变压器等国际领先产品，寿命延长超50%。前不久，其220千伏新能源变压器产品成功应用于新疆喀什大型光伏治沙项目，助力荒漠变绿电。

当前，重庆正锚定“33618”现代制造业集群体系，做大绿色新兴产业规模，持续扩大低能耗、高产出的产业占比，三大万亿级产业集群含“绿”量持续提升。

其中，围绕智能网联新能源汽车，重庆积极构建“整车+零部件+后市场”产业链生态，智能网联新能源汽车之都建设不断提速。今年上半年，全市新能源汽车产量48.9万辆，同比增长25%，主流乘用车均价提升至22.2万元。

围绕新一代电子信息制造业，重庆积极构建“新整机+新配套”发展格局，笔电、手机等产品加速向新一代智能终端迈进。今年上半年，笔电出口均价提高9.8%，集成电路产量增长近70%。

先进材料产业也向绿色高端迈进，重庆建成全球最大己二酸和单体氨纶生产基地，玻璃纤维、铝合金生产规模分别位列全国前三、前十，多项产品加速填补国产空白。

增效益，构建资源循环利用生态

让“垃圾”变资源、构建循环生态，是绿色工厂的第三张名片。

位于忠县的重庆海螺水泥年产能达640万吨，不仅能耗高，排放的粉尘也多。怎么办？

企业的思路是，利用水泥窑来处理城市垃圾。公司副总经理汪庆民介绍，“生活垃圾正好可作为水泥窑的燃料，窑内温度最高可达1450摄氏度，不会产生二噁英等有毒物质。”

近年来，重庆海螺水泥先后投用水泥窑协同处理城市生活垃圾、厨余垃圾及固废项目。在忠县，每天有数十吨生活垃圾被运到这里，经过发酵和高温焚烧后，垃圾成为燃料和水泥粉料，每年为企业节约标煤4.2万吨。

如今，这家水泥厂更像一个“城市净化系统”，从工业固废到生活垃圾，各类城市废料在这里被“吃干榨净”，连污染隐患都变成了生产资源。

这一实践得到了专业人士的认可。“从技术路径看，这家企业的零碳探索很扎实。”中国环境科学研究院正高级工程师关满表示，生活垃圾资源化发电后，剩余灰灰能作为水泥原料实现全量利用，整个过程形成了“废料—能源—原料”的闭环。

类似的例子，在重庆不胜枚举。比如，作为玻纤行业内首家绿色工厂，重庆国际复合材料股份有限公司通过生产废水循环利用、梯级重复利用，从源头上减少污水产生量，生产废水降幅达50%。

位于涪陵的华兰生物通过建设污水处理系统，实现中水全部回用，杜绝了水污染排放，回收的水不仅用于企业绿化浇灌、地面冲洗和冷却塔补水，还能提供给市政部门，用于日常冲洗道路、浇灌绿化等。

市经济信息委有关负责人表示，重庆正大力推动企业循环生产、园区循环运行、产业链链接，构建资源循环利用生态。其中，在引导再生资源行业规范化方面，重庆已形成年利用废钢铁450万吨、再生铝60万吨、废旧轮胎24万吨、铸造废砂30万吨的资源循环利用产能。“十四五”以来，重庆累计新增各类大宗工业固废处置能力380万吨，今年上半年大宗工业固废综合利用率提升至79.4%。