

# “疆电入渝”绿电占比过半

## 若全程用绿电,重庆每生产一台新能源整车,碳排放量可减少2吨

重庆日报讯(新重庆-重庆日报记者夏元)6月11日,记者从市经济信息委获悉,随着“疆电入渝”工程投产供电,新疆每年可向重庆供电360亿千瓦时,其中绿电占比过半,为“重庆造”智能网联新能源汽车发展注入强劲动能。

“在新能源汽车生产制造中,电池是重要环节,也是能耗最大的一环。”长安汽车先进电池研究院相关负责人介绍,生产新能源汽车电池需要保持恒定的环境温度湿度,电池在整车生产中的能耗占比超过50%,而生产一整台新能源汽车的耗电量约为1300千瓦时。按照去年“重庆造”新能源汽车总产量95.32万台计算,每年耗电量约1.23亿千瓦时。

市经济信息委电力处负责人表示,近两年我市汽车行业用电量增速在15%以上,随着全市汽车产业迅速发展,这一数字还将“水涨船高”,“此次‘疆电入渝’将解决我市电力供应短板,整个工程全面投运后,我市工业企业将彻底摆脱电力供应紧张的困境。”

充足的电力供应,还将降低企业用电成本。据测算,“疆电入渝”后我市工业用电预计每度会降低2分钱,其中汽车企业

或将减少1亿元的用电成本支出。另外,在新疆输送至重庆的电能之中,风力发电、光伏发电等“绿电”占比超过50%,这一能源结构的变化也将对我市汽车产业结构带来深远影响。

市经济信息委汽车处负责人称,一旦“重庆造”新能源汽车生产全部使用绿色电能,相比现有的火电,每生产一台整车的碳排放量最少可减少2吨,相当于1000多棵树的年度固碳量,将极大地丰富“重庆造”新能源汽车的绿色基因。

该负责人表示,当前欧盟等地区对于

汽车环保的要求,正在从单一尾气排放升级到全生命周期碳足迹管理,对每台汽车在生产过程的耗能数据更是“严格打表”。“疆电入渝”后,通过“绿电”生产的“重庆造”新能源汽车不仅更容易达到欧美市场准入标准,车企需缴纳的碳关税也将大幅减少。

在提升“渝车出海”竞争力的同时,来自新疆的“绿电”还可发挥集聚效应,吸引一批新能源汽车产业链上下游企业入渝,为重庆建设“便捷超充之城”提供技术支撑,助力重庆完善充电站、充电桩等超充网络布局。

# “新加坡·重庆周”启动

## 重庆美食在“狮城”受欢迎

重庆日报新加坡电(新重庆-重庆日报首席记者杨骏)6月11日,“新加坡·重庆周”在新加坡乌节路义安城正式启动。重庆美食、重庆中医药、重庆非遗产品等在现场亮相,吸引大量民众前来体验。

本次“新加坡·重庆周”布置了多个展区,包括特色中医药展区、中华老字号展区、重庆城市印象展区、渝味360碗展区、

重庆文旅非遗展区。

在中医药展区,太极集团带来了知名的藿香正气液,以及与天府可乐合作出品的“藿香可乐”,让人眼前一亮;在重庆城市印象展区,朝天门两江交汇、轻轨穿楼、8D魔幻城市等图片,吸引了很多当地市民关注。

最受欢迎的当属渝味360碗展区,重

庆火锅、小面、荣昌卤鹅、辣子鸡、柠檬菜等重庆特色美食,吸引了大量当地人前来品尝,几乎每个展台前都在排队。

“就这口,值得10新币!”一名男子端着一碗小面告诉记者,他父亲是重庆人,母亲是新加坡人,虽然平日都生活在新加坡,但经常回重庆,最喜欢重庆的小面。

市中新项目管理局相关负责人介绍,

美食是重庆的一个“标签”,渝味360碗则是重庆打造的一张美食“名片”,此次布置渝味360碗展区,就是希望新加坡民众品尝到地道的重庆美食。

除了传统美食,重庆还展出了一些创新的年轻化产品。比如,重庆本土咖啡品牌“湾贝”结合重庆元素,推出了老鹰茶拿铁、山茶花咖啡等。

# 渝厦高铁重庆段7座车站新站房亮相

重庆日报讯(新重庆-重庆日报记者杨锐紫)6月11日,武隆南站内部装饰装修完工,标志着新建重庆至厦门高铁重庆东至黔江段(以下简称渝厦高铁重庆段)7座车站新站房全面完工亮相。

渝厦高铁重庆段是国家中长期铁路网规划“八纵八横”中渝厦通道的重要组成部分,从重庆站引出,途经渝中、南岸、巴南、南川、武隆、彭水等区县,止于黔江区。即

将通车的重庆东至黔江段共设7座车站,其中改建1座(黔江站)、新建6座(重庆东、巴南、南川北、水江西、武隆南、彭水西站)。

建设过程中,施工方深入挖掘当地地标特色,在站房内外装融入地域文化,做到了一站一景。比如,南川北站融入金佛山山形、杜鹃花韵,依托弧形元素展现山之秀美;黔江站灵感源于当地山水风景与景观

廊桥,融合地域建筑文化精髓,展现自然与文化之美。

施工方还紧盯站台及站房施工质量,积极探索运用新工装设备,让站房畅通融合、绿色温馨、经济艺术、智能便捷。

比如,黔江站施工过程中存在运输安全压力大、施工地质复杂,施工场地局促、专业集成高等难题。若沿用传统的满堂式脚手架模板支撑体系,将导致作业空间内架

体密度过大,不仅制约了施工作业面的有效利用,施工效率低下,还存在较大的安全风险。

对此,项目部组建技术攻关小组,引用“双槽托架+短立杆+可调托撑”的新型受力转化体系,对结构底部附加支撑架体受力传递进行优化,最大限度减少立杆的数量,缩短了施工作业时间,降低了施工成本。



重庆东站



巴南站



南川北站



水江西站



武隆南站



彭水西站



黔江站