

与时间赛跑，抢险救援向前挺进

通往吉隆口岸的道路已打通 2.6公里，距口岸直线距离约1公里

8月29日中午，西藏日喀则市吉隆县。距吉隆口岸约2公里处，沿山壁一侧，印有“消防救援”“中国安能”“武警勤务”等字样的车辆一字排开。灰褐色的泥浆被一斗斗挖起，道路在淤泥中一米一米向前延伸。旁边，就是浪花滔滔的吉隆藏布。

“眼前这条路，昨天还全是泥和石头，经过工程车连续作业，路面已经露出来了。”武警西藏总队日喀则支队战士边巴桑珠说。

据介绍，通往吉隆口岸的道路已打通2.6公里，距口岸直线距离约1公里。

8月26日10时30分许，因尼泊尔一侧发生泥石流灾害，造成吉隆县吉隆口岸重大人员伤亡、失联。通往吉隆口岸的216国道最后几公里受损严重，部分路基被冲毁。

记者在现场看到，作业区位于高山深切峡谷，紧贴河道，两侧山体陡峭，施工面极度狭窄，大型机械无法多机同步作业，装备调度和回转载让空间不足，效率受限。救援人员一点点向前推进，抢修道路一天只能修通几百米。

集结力量

8月28日，中共中央政治局召开会议，研究部署西藏日喀则市吉隆县泥石流灾害抢险救援工作。各有关方面以坚决有力的举措、科学高效的方法，扎实做好抢险救援各项工作。

应急管理部、国家消防救援局调派消防救援力量跨区域增援，全力支持地方做好救援处置工作。救援前方成立临时党组织，设置31支党员突击队，组织党员骨干投入搜救作业。截至29日18时，国家综合性消防救援队伍已投入救援力量681人、13犬、113车、47架无人机和各类专业器材装备，依托“水陆空”立体搜救体系，持续开展不间断拉网式搜寻。

记者从国家移民管理局获悉：29日15时许，一支由18名移民管理警察党员骨干组成的搜救突击队向吉隆口岸受灾核心区进发。

29日，中国安能投入60名技术和技能骨干，调集挖掘机、装载机 等14台(套)工程救援装备，对216国道损毁路段，全力开展抢通作业。

为保障抢险救援工作安全开展，应急管理部调派国家减灾中心“雨燕应急、重大灾害无人机应急合作机制”成员单位11名飞手，携带7架侦察无人机、2架大载重无人机，组成联合机组，分为监测和投送两组，持续开展应急监测和辅助救援。

根据救援需要，应急管理部部署国家减灾中心启动卫星应急数据获取机制，综合利用应急减灾、资源、高分等系列卫星数据资源，对灾事过程开展监测。

日前，中国地质调查局专家会同西藏自治区自然资源队伍组建多个应急调查小组，带队在受灾核心区域，开展冰崩源区潜在风险调查、堰塞湖坝体特征调查和风险研判，完成3平方千米无人机正射影像制作，测算致灾体方量，调查坝体物质组成、规模及下游沟道泥水位，并对高陡边坡、高风险冰湖、群众安置点及救援通道进行隐患排查，逐项落实防控措施。

29日清晨，按照应急管理部科技和信息化司调度指令，国家自然灾害防治研究院通信保障技术组在消防救援队伍引导下，携带5套星立通应急救援特种卫星基站向受灾核心区突进。在通往国门的道路抢通一线，技术组为现场作业点位快速搭建应急通信链路，确保现场救援人员移动通信畅通。

灾害发生后，吉隆口岸部分沿线通信设施受损，局部区域网络信号中断。中国移动组建应急通信保障队伍，出动应急抢修人员172人、调集保障车27辆，全面开展抢通作业。

28日，中国气象局召开专题会议，进一步部署吉隆县泥石流抢险救援气象服务保障工作。会议提出，充分发挥应急保障气象服务专班作用，协同做好各项保障工作。

（本报记者沈童睿、仝玉昆、刘温馨、张天培、常钦、何昭宇、李红梅报道）

中方隧道专家赴尼泊尔参与救援

本报加德满都8月29日电 （记者李墨）应尼泊尔政府请求，8月29日，应急管理部紧急调派5名中方隧道专家，从西藏吉隆搭乘直升机，于北京时间29日16时58分飞抵尼泊尔灾区，立即投入尼泊尔水电站隧道救援工作。同时，根据救援工作需要，又紧急增派4名中方隧道专家赴尼，全力支持尼泊尔开展隧道救援工作。

（上接第一版）

不落一人，群众安置快马加鞭。吉隆县萨勒乡色琼村，党员干部挨家挨户敲门，搀扶老人、抱起孩童，反复清点人数，生怕落下一个人。当晚，村民索朗和家人住进帐篷，领到了生活用品、热菜热饭。那一晚，帐篷外的山风很凉，帐篷里的人却感到很温暖。

第二天下午，索朗一家与其他村民住进吉隆镇吉普村的民宿，有了更安稳的落脚点。短短两天，两次转移，一次比一次安心。“感谢党和政府，希望早日回归正常的生活。”索朗说。

截至8月28日，驻地部队、武警、消防、公安、医护人员等各类救援力量2096人投入救灾。受威胁区域499名群众全部转移至4个临时安置点，555名滞留游客完成疏散转移。

争分夺秒，需用非常之法。

吉隆沟内，道路紧贴河谷，山体陡峻如削。泥石流如巨掌般将路基整体拍碎，部分路段被彻底掩埋，连路基的痕迹都无处可寻。现场救援人员不时听见山体深处传来沉闷异响，次生灾害随时可能发生。

“现场采用翻渣接力方式和涉水作业方法进行填筑施工，对损毁路段换填大块石固基。截至29日，已清理淤泥1.2万立方米。”中国安能成都救援基地主任钟汶均说。

29日上午，西藏日喀则军分区救援部队抵达距吉隆口岸约2公里处，与其他救援力量共同展开清淤工

应对突发灾害，不仅是一场抢险救援的遭遇战，也检验着党员干部的初心使命。

基层党员干部带头巡查排险、转移涉险群众，有关部门和专业救援力量迅速行动，解放军和武警部队闻令而动、及时到位，广大党员干部用知重负重、攻坚克难的实际行动，让党旗在救灾一线高高飘扬。

当前，抢险救援工作紧张有序开展，群众安置、善后处置等工作全面启动推进，高原高寒地区的复杂地

在救灾一线看到“应有的样子”

本报记者 常 钦

8月26日，因尼泊尔一侧发生泥石流灾害，造成西藏日喀则市吉隆县吉隆口岸重大人员伤亡、失联。中、尼两侧自然条件有何差异？吉隆口岸抢险救援为何难度极大？记者就此采访了有关专家。

受访专家表示，中尼边境冰崩源区及近场总体都属于喜马拉雅深切极高山峡谷区，山高谷深，坡陡沟窄，避险和救援空间都十分有限。

中国地质科学院地质力学研究所活动构造研究室主任吴中海、副研究员张磊介绍，中国境内吉隆口岸位于吉隆沟深切喜马拉雅山脉主山脊的峡谷区，落差大，河谷狭窄。尼泊尔一侧冰崩引发的泥石流通过狭窄山谷及与山体交汇时，因受狭窄河道强烈约束，能量会更加集中，导致冲击力更强。

进入尼泊尔一方的吉隆沟下游后，河道逐渐展宽，河流阶地相对发育，这为部分下游区域疏散人员和展开救援提供了相对有利的地形条件。但在更靠近泥石流灾害源区的中方口岸受灾核心区，因狭窄峡谷、深厚泥沙与巨砾堆埋和堰塞湖威胁等多因素叠

当前堰塞湖情况如何？冲击坑风险多大？

本报记者 邓剑洋

记者从水利部获悉：受8月26日尼泊尔一侧发生泥石流灾害影响，尼泊尔错坚河汇入我国境内普热普强藏布的交汇处附近形成堰塞湖，成为灾害救援的最大风险点。根据水利部水文应急监测队的最新消息，目前，普热普强藏布堰塞湖为正常自然流出。

值得注意的是，堰塞湖上游的错坚河还形成了一个冲坑。冲击坑是冰岩崩塌向下冲击地面形成的冲坑，随着上游不断有径流和融雪汇入，形成大面积水体。冲击坑蓄水量约250万立方米，一旦溃决对下游堰塞湖造成冲击，容易形成连溃，对下游抢险救援造成威胁。

水利部水文首席预报员尹志杰介绍，灾害发生



救援人员正在抢修道路。

（本报记者 张武军摄）

危险拦不住冲锋的脚步。救援人员打破常规，水陆空并进，向灾害核心区立体进发。

空中，无人机先行探路，标记险情。一台重型无人机盘旋升空，快速掠过湍急河面，将西藏消防救援总队特勤支队百淀东路站副班长多吉措杰吊送到对岸，为后续人员和物资转运开辟空中生命通道。

抢险救援中，广大党员干部冲锋在前、挺膺担当。“用无人机吊消防员过河，若不是万难时刻，肯定不敢采取这种突破方式。”西藏消防救援总队特勤支队百淀东路站政治指导员边巴次仁直言，“非常之时要用非常之法”。

陆上，救援队前突小组攀爬口岸上方的屋顶，脚下是数百米深的断崖，借助绳索垂直下降，于28日17时抵达受灾最严重的区域。

水路，橡皮艇冲入吉隆藏布，瞬间就被急流向外撕扯。救援队员死死拽住绳索、控住艇体、逆流突进，排查被淤泥与河道分割的区域。

纵使困难再多再大，救援始终有力有序有效进行。截至28日，至少有505人次深入受灾核心区——原本需数天的突进，被压缩到数十小时。

作。教导员强巴索朗走在队首，“仔细看！每一处都要翻到！”与时间赛跑，战士们手持铁锹，拉开散兵线，大家每挖一锹，都俯身察看，不放过任何细节。

夜幕降临，雨还在下，山谷中机械仍在轰鸣，救援通道正一米一米向吉隆口岸延伸。

（本报记者宋豪新、沈童睿、刘温馨、琼达卓嘎）

形、多变气候给抢险救援工作带来极大困难。

无论是攀爬断崖绝壁的搜救队员，还是驾舟逆流而上的工程人员，肩上扛着责任。

“平常时候看得出来、关键时刻站得出来、危难关头豁得出来”，在抢险救援和应急处置等工作中，我们看到了共产党员“应有的样子”。

此次抢险救援为何难度极大？

本报记者 常 钦

加，使得抢险作业面临极为严峻的困难。

吴中海、张磊介绍，通往吉隆口岸主要道路沿峡谷蜿蜒，一侧为高陡山崖，一侧为湍急的河流。深厚泥沙与巨砾堆埋并阻断道路后，人员、机械和物资难以快速进入。而且峡谷谷底的空间有限，重型设备运到现场，难以多点铺开，只能沿有限通道线性推进。

同时，高山峡谷内易出现强横风、切变乱流等复杂气流，持续阴雨和大雾还会降低能见度。加上谷底大面积散落巨砾或覆盖松软堆积物，造成直升机的安全起降点难寻。因而直升机虽能提高投送效率，却不能替代地面通道。

清淤也不是简单“挖泥”。中国地质科学院地质研究所研究员李海兵介绍，泥石流到达口岸时，已成为冰、水、泥沙、砾和巨大块石等的混合体，尤其是冰川搬运的巨大块石含量高、掩埋较深，而且核心区堆积物松软，造成人员穿行困难，设备易陷、推进缓慢，另外还需防止作业扰动不稳定边坡。单就泥砾堆积条件而言，中方一侧清理工程量和作业难度更大。

当前堰塞湖情况如何？冲击坑风险多大？

本报记者 邓剑洋

后，水利部门采取多种措施应对。一是持续开展卫星遥感应急分析，二是排查吉隆口岸上游其他风险源，三是加强雨水情监测预报，四是加强堰塞湖溃泄洪水演进分析，五是关注尼泊尔错坚河冲击坑风险。

水利部减灾中心（防御中心）正高级工程师柴福鑫表示，水利部目前特别关注错坚河冰崩冲击坑，利用三维模型计算其蓄水容量、蓄满时间及溢流风险。冲击坑目前出现漫溢的概率不大，但需持续关注。

水利部表示，盯紧普热普强藏布堰塞湖和尼泊尔错坚河冲击坑，加强监测预警，链式风险推演和溯源引流处置，同时，加强加密对周边冰碛湖、可能新生堰塞湖的监测预警，加快建设天空地立体综合监测预警体系。

（上接第一版）高水平科技自立自强，是驱动中国新能源汽车由大到强、迈向全球价值链顶端的关键引擎。统计数据显示，近10年中国新能源汽车领域专利公开量年均增长率达17.1%。

“核心技术供应链体系创新，成为中国新能源车企穿越周期、构筑核心竞争力的基石。”零跑汽车创始人、董事长兼首席执行官朱江明表示。

协调是中国新能源汽车产业的筋骨。产业链握指成拳。整车龙头企业牵头搭建产业协同平台，带动中小零部件配套企业同步升级技术标准。大中小企业在同一产业链上协同融通发展。

区域布局更加科学合理。依托东中西部地区各自产业基础与资源禀赋，新能源整车及零部件生产基地有序布局，逐步形成长三角、粤港澳大湾区、京津冀、鄂豫湘、成渝五大新能源整车产业集聚板块；同时培育形成宁德时代动力电池、深圳先进电池材料两大先进制造业集群，产业集聚协同效应持续凸显。

产业结构更趋优化。新能源乘用车、商用车、专用车同步发展，兼顾民用出行、物流运输、工程作业多元场景需求。制造端与服务端协同升级，汽车金融、维保服务、二手车流通、充换电服务同步完善。

绿色是中国新能源汽车产业的底色。庄正提出“双碳”目标的中国，将绿色发展理念深度融入新能源汽车产业全生命周期。

生产端，推行绿色智能制造，推广节能设备、废水废气循环利用等工艺；产品端，大幅降低尾气污染物与碳排放，满足低碳出行需求；回收端，退役动力电池回收利用体系日趋完善。

开放是中国新能源汽车产业的胸怀。2018年，中国取消新能源汽车外资股比限制，特斯拉成为首个在中国独资建厂的外资车企。2019年1月，特斯拉上海超级工厂开工，当年12月第一辆整车下线。

2026年7月30日，特斯拉全球第1000万辆电动汽车下线。自2019年12月以来，特斯拉上海超级工厂用6年半时间累计生产超过450万辆电动汽车，占特斯拉全球总产量45%以上。特斯拉诞生在美国，成就它的却是持续扩大高水平对外开放的中国市场。今年上半年，特斯拉上海超级工厂的产量占特斯拉全球同期产量的比例超过50%。

“把世界的机遇转变为中国的机会，把中国的机会转变为世界的机遇”。中国新能源汽车产业在开放中崛起，也在开放中反哺世界。

共享是中国新能源汽车产业的境界。中国新能源汽车产业发展始终贴合普通群众出行需求，强化产业的民生属性。县城、乡镇逐步补齐充电基础设施，城乡居民同等享受新能源出行红利。2020年至2025年，新能源汽车下乡入选车型累计销量达到2436.27万辆。截至今年7月底，我国电动汽车充电基础设施（枪）总数达到2368.3万个，同比增长41.9%。

在拉美国，中国新能源汽车为当地提供了低碳环保、高效便捷的公共交通解决方案。据估算，拉美已有超过6000辆中国制造电动客车运行，涵盖比亚迪、宇通客车、中客客车、北汽福田等多个品牌。

“我国建立了结构完整、协同高效的产业体系，培育了全球最大消费市场，形成了新能源汽车与相关行业互融共生、合作共赢的良好局面，为全球汽车产业电动化转型贡献了中国力量。”工业和信息化部相关负责人说。

“十五五”规划纲要提出，加快智能网联新能源汽车等战略性新兴产业发展，“着力打造一批成长潜力大、技术含量高、渗透领域广的新兴支柱产业”。

这是一个制造大国向制造强国跃迁的清晰路标，也是中国智能网联新能源汽车从产业“新赛道”迈向发展“新蓝海”的郑重宣告。

能源、动力与数据正在深度交融，智能网联新能源汽车产业也早已不是一个孤立行业，而是串联起人工智能革命、能源革命、出行革命、先进制造革命的“超级接口产业”，是发展新质生产力的“聚合器”，是建设现代化产业体系、做强做优做大实体经济的重要支撑。

在高质量发展的全新轨道上，引领全球汽车行业“新标准”，中国车企展开新的竞速。

引领安全新标准。我国出台全球最严动力电池安全标准，明确热扩散2小时不起火、不爆炸。新发布的智能网联汽车新国标要求，L3、L4级自动驾驶的安全水平不得低于合格且专注的人类驾驶员。长安提出“新安全”理念，将安全从车身碰撞延伸至健康、心理、数据隐私，牵头制定智能网联新能源汽车全域安全国家标准，推动爆胎稳行等安全配置成为标配。截至今年8月初，华为乾崮智驾累计辅助驾驶里程突破130亿公里，让主动安全、全域安全成为中国方案底色。

引领功能新标准。一些以往想都不敢想的应用场景不断被中国车企开发出来，汽车出行场景不断延伸，生活价值持续拓展，钓鱼座舱、移动会客厅、休闲生活空间、人车家生态陆续落地。在深圳，一汽红旗天贻1号完成总装下线并实现首飞；在广州，小鹏汇天“陆地航母”飞行器完成批量试产下线和多机试飞。

引领品质新标准。2019年，理想汽车首次实现车载冰箱、副驾娱乐屏和超舒适座椅上车；而今，“彩电、冰箱、大沙发”成为中国新能源汽车的鲜明标签，更成为跨国车企竞相设计的新潮流。比亚迪的仰望、江淮和华为联合打造的尊界，用科技和中式美学重新定义豪华、重塑汽车审美。

引领服务新标准。蔚来全球首创“可充可换可升级”的充换电体系和“车电分离”电池租赁服务，用8年时间建设了超过4000座换电站，把“补能”做成了差异化“长板”。“产品+服务”的全生命周期运营，正在成为中国车企构建竞争优势、重塑全球价值链的新护城河。

引领价值新标准。坚持科技平权、普惠创新，高端智能配置全面下沉，让中外消费者共享产业创新红利。此前20万元至30万元级的合资产品才有的功能，如今在10万元级的自主品牌新能源汽车里已是标配。比亚迪董事长王传福表示，比亚迪全系车型将配备“天神之眼”高阶辅助驾驶。

当前，随着从移动工具向能源终端和数字空间转变，新能源汽车已成为构建智慧能源、智能交通、智慧城市的关键要素。奋进“十五五”，中国新能源汽车产业将开启新一轮高质量发展周期。

——向自动驾驶新阶段加速迈进。

2025年底，长安与北汽的两款车型获得国内首批L3级有条件自动驾驶产品准入许可。我国自动驾驶正从“技术验证”加速迈向“量产应用”新阶段。

作为国内首批拿到L3级有条件自动驾驶准人的车企，北汽集团旗下极狐阿尔法S（L3版）已在大兴机场高速等北京指定路段开展上路通行试点。

——向现代服务业加速跃迁。

今年6月，商务部等9部门联合印发《关于培育壮大汽车后市场消费若干措施的通知》。通知聚焦汽车改装、房车露营、经典老车、维修保险、汽车赛事、汽车租赁六大领域，推出17项具体举措，为企业深耕服务赛道、培育新盈利增长点，提供了清晰的政策指引与广阔的市场空间。

6月21日，汕头华侨试验区，奇瑞第二大股东、全球最大精密制造解决方案提供商立讯精密旗下瑞讯·海湾汽车生活广场正式开业。这个集消费、体验和社交于一体的综合性汽车生活空间，开创了全球车展、销、服新业态。

——向价值链拉长加速拓展。

中国汽车流通协会副会长罗磊说，汽车产业的价值重心，正加速从传统的制造、销售，向研发设计、软件服务、数据应用、充换电网络、出行服务、金融保险、循环利用等全生命周期服务环节延伸。

在北京亦庄，“聪明的车、智慧的路、实时的云、可靠的网、精确的图”五大体系建设取得突破性进展，正致力于以自动驾驶技术迭代升级助力汽车产业发展和智慧城市建设。

在河北雄安新区，低碳智能的交通路网雏形渐显，全国首个规模化区域级数字化道路已建成153公里，智能网联巴士安全（试验）运营里程接近20万公里。

中国新能源汽车产业的崛起，不只是赛道切换的成功，更是制度优势、市场活力、产业韧性、人才红利在强国建设时间轴上的集中兑现。

这条产业跃迁之路，我们走对了，走稳了，还将走得更远。

*** **

内燃机汽车诞生140周年、新中国第一辆汽车下线70周年、人工智能概念提出70周年，几个富有历史意味的时间节点在“十五五”开局之年交汇。

新时代以来，在以人工智能为代表的新一轮科技革命和产业变革中，中国第一次与世界站在同一起跑线上，全程同步布局，整体跻身全球第一梯队。智能网联新能源汽车，正是这份突围与赶超最亮丽的注脚之一。

汽车梦，强国梦，复兴梦。中国新能源汽车产业的崛起，浓缩着中国制造一步一步向上走的跃升轨迹，也映射出开放大国的自信自立，更承载着14亿多中国人民走向更加美好生活的朴实愿望。

“要坚定推进产业转型升级，加强自主创新，发展高端制造、智能制造，把我国制造业和实体经济搞上去，推动我国经济由量大转向质强，扎扎实实实现‘两个一百年’奋斗目标。”

（调研组成员：徐立京、谢戎彬、杜海涛、桂俊松、王政、申茜、葛孟超、冯英杰）