

省人大代表刘志强：

# 建议宜西攀铁路全段按高铁标准纳入国家规划

当前，国家正加快推进攀西战略资源创新开发试验区建设，攀枝花作为区域交通物流枢纽及四川南向开放门户，区位优势突出。2月3日，省十四届人大五次会议开幕，省人大代表，攀枝花市住建局党组书记、局长刘志强建议，将宜西攀铁路全段按照时速350公里高铁标准纳入国家《中长期铁路网规划》。

据了解，2022年底，新成昆铁路全线贯通，区域铁路客货运输需求呈爆发式增长。客运上，截至2025年12月底，攀西地区累计发送旅客超6550万人次。货运方面，2023年至2025年攀枝花市铁路年均货运量近4000万吨，已逼近新成昆铁路相关区段初步设计货运密度上限4460万吨/年。

刘志强介绍，宜西攀铁路宜宾至西昌段已纳入国家《中长期铁路网规



省人大代表刘志强

划》(2016年)，定位为规划研究线，而西昌至攀枝花段尚未纳入。攀西周边地区常住人口超1800万，是全国少数50万以上人口未规划布局高铁的区域，流动人口数量逐年递增，2025年已

超5300万人次，交通基础设施短板问题尤为突出。

刘志强表示，当前攀西战略资源创新开发试验区建设持续推进，区域钒钛钢铁新材料产业明确2030年全产业产值突破2000亿元目标，货运需求将持续攀升，“现有铁路客货运力日趋紧张，已难以适配区域产业升级及经济高质量发展的现实与长远需求。”

在刘志强看来，规划建设宜西攀铁路，向北衔接成渝地区双城经济圈、向南连通滇西北大丽攀铁路，未来可填补攀西地区高铁空白、补齐区域通道短板、提升综合运输能力，保障川滇6市(州)8县(市)近2400万群众核心出行需求。同时，宜西攀铁路建成后，可构建“成渝—攀西—大理—丽江—香格里拉”跨区域黄金旅游大通道，激

活攀大丽香国际旅游目的地协同发展潜力，打破区域交通壁垒，构建“快进慢游”旅游交通体系，精准匹配川渝地区游客出行需求，推动区域文旅资源优势转化为发展优势。

“更能破解沿线民族地区交通闭塞难题，加速人、财、物、信息流高效集聚流动，拓宽少数民族群众就业增收路径，推动各族群众共享现代化发展成果，为全国唯一地市级共同富裕试验区建设夯实交通根基。”刘志强说，由此，他建议省发展改革委、交通运输厅积极争取国家发展改革委、国家铁路局、国铁集团，支持将宜西攀铁路全段按照时速350公里高铁标准纳入国家《中长期铁路网规划》。

华西都市报—封面新闻记者 周翼 受访者供图

省人大代表苏拉王平：

# 破解违规登山乱象 建议有序开放户外优质资源

近年来，伴随着户外运动蓬勃发展，违规登山的问题也日益凸显。2月3日，省两会进行时，省人大代表、成都川藏登山运动服务有限公司总经理苏拉王平针对这一痛点，带来了“关于推动户外运动管理立法，为将四川省建设成为高质量户外运动目的地示范省提供法治保障的建议”。

## 有序开放优质户外资源：分级管理、更新名录

苏拉王平来自阿坝州黑水县，生长在三奥雪山脚下，从事登山户外运动25年，被业内人亲切地称为“珠峰队长”。

苏拉王平说，户外运动已成为大众潮流，特别是在四川，优质的自然景观吸引众多户外爱好者慕名而来。但是，部分自然保护区、国家公园等优质资源未能有序开放，地方管理多采用“一封了之”的封堵模式，反而催生出生违规带队、违规攀登等行为。

“堵不如疏。”他认为，在严守生态



省人大代表苏拉王平

保护底线的前提下，应适度向特种旅游、冰雪旅游、登山户外运动开放相关区域，通过规范化管理、专业化运营，兼顾保护与利用。

怎么有序开放呢？苏拉王平建议改变单纯以海拔为标准的管理模式，由体育部门牵头，联合自然资源、应急管理、气象等部门及相关专业协会，共同制定《四川省户外运动线路/区域风险等级评估标准》，根据地形地貌、气

候条件、救援可达性、通信覆盖等因素，将户外线路与区域划分为高、中、低风险等级，实施差异化管理。

同时，他建议多部门联合编制并动态更新《四川省可开放户外运动资源目录》，鼓励有条件的地方政府在科学评估和配套管理措施到位的前提下，依法依规设立“户外运动开放区”，推广成熟线路的“认证开放”模式。

## 相对安全的山峰可适当压缩报备审批时间

“现行《四川省登山管理办法》自2016年施行至今未修订，已经难以适应户外运动大众化的发展现状。”苏拉王平说，根据该管理办法，攀登3500米以上公布山峰，需要在登山活动实施前10个工作日提交审批。但是，对于大多数登山队伍来说，没有办法提前那么久规划行程。

“就算办不了手续，很多人还是要去(登山)，甚至去没有开放的区域。这种情况下一旦发生险情，政府部门

却不知情，反而风险更大。”因此，苏拉王平建议，对于入门级、相对安全的山峰，可以适当压缩报备审批时间。最理想的情况是，游客到达山峰属地后在当地体育局、文旅局报备，第二天就能上山。

## 推行行前基本能力考核 明确“有偿救援”原则

同时，苏拉王平建议构建全覆盖、专业化的安全保障与应急救援体系。主要包含以下几个方面：

严格落实各方主体责任，对商业活动组织者实施资质认证与信用管理，并强制其购买公众责任险；全面推行行前在线安全教育与基本能力考核，明确“有偿救援”原则；建立健全由政府专业救援力量为主导、行业协会和社会救援组织为补充的联动救援机制；鼓励保险公司开发普惠型户外运动专项保险产品。

华西都市报—封面新闻记者 曹菲 受访者供图

省人大代表华剑锋：

# 补链强链+绿色创新 想让电池更“耐扛”

新能源汽车充电5分钟，续航500公里，这样的场景离我们还有多远？

在宜宾，一家由院士团队领衔的企业，不仅把全固态电池从实验室推向生产线，还把“四川造”换电站建到了蒙古国的严寒矿区。

2月3日，在省十四届人大五次会议期间，省人大代表、四川新能源汽车创新中心有限公司董事长、总经理华剑锋带着建议走进会场，这些建议或藏着四川产业升级的“关键密码”。

“我这次带来了7份建议，核心可以总结为‘补链强链+绿色创新’。我们聚焦新能源产业链的薄弱环节，比如加快全固态电池在四川的技术突破、布局动力电池回收体系，就是想推动四川从‘资源大省’转向‘产业高地’，形成一个从锂矿到电池再到回收的闭环。”华剑锋说。

同时，华剑锋关注创新生态和绿色转型。比如建议建设国家级电池公共技术服务平台，帮助川企应对欧盟



省人大代表华剑锋

“电池护照”这类国际新规；推进电动重卡充换电基础设施全省联网，让零碳交通在四川跑得更快、更远。

在全固态电池的发展上，四川近年来有何突破？华剑锋表示，在欧阳明高院士的带领下，他们突破了全固态电池规模制造的多个“卡脖子”技术，包括硫化物电解质批量制备、超薄电解质膜连续生产等。“我们所孵化的

赛科动力公司，高安全电池已经在宜宾投产，并建成30MWh的全固态电池和30吨的固态电解质的中试线，各项技术指标已达到国际先进水平。”

“更让我自豪的是产业链下游的应用。我们孵化的四川智理公司，生产的换电站已覆盖全国17个省市，今年还实现了国际化零的突破。”华剑锋介绍，该产品出口蒙古国，建成首个国际化的重卡换电站解决方案。

在材料方面，四川是否有自己的“独门秘籍”？“有，那就是硅碳负极材料。”华剑锋解释，目前行业内大多采用CVD法，存在能耗高、成本高、使用危险气体等问题。“我们所孵化的企业四川华宜公司，所研发的具有自主知识产权的制备技术，在这些方面大幅提升，并且与硫化物固态电解质匹配得非常好，这项技术目前全球只有我们掌握，相关产品已成为市场上硫化物全固态电池使用率最高的硅碳负极材料之一。”

站在“十五五”开局的新起点，企业接下来怎么走？华剑锋表示，将聚焦三条赛道，释放“创新+规模”双活力。一是全力推进全固态电池产业化，在四川打造从材料、装备、电芯、检测的完整产业链，目标是2027年实现样车示范，2030年前实现批量应用。二是做深绿色零碳场景，作为“生态链主”，推动零碳产业园、矿山、交通等系列解决方案落地。三是推动人工智能与新能源技术融合，用数字孪生、电池大模型等工具，把研发效率提升数倍。他们和清华大学共建的人工智能电池专利服务平台也即将上线，希望为全行业赋能。

华剑锋的话语里，透出川企“既要爬科技高山，也要走应用大道”的务实与野心。在新能源这条长跑赛道上，四川正在用自己的方式，寻找换道超车的可能。

华西都市报—封面新闻记者 边雪 摄影报道