



## 绿能赋“济”

# 贵了十多万,电动重卡何以受追捧?

### 经济账+长远账,为济宁重卡(船舶)电动化提供双重支撑

孔茜 济宁报道

#### 电动重卡成货运新宠

4月20日上午10点,刚完成兴隆煤矿煤炭运输任务的电动重卡驾驶员刘勇,径直驶入高老桩新能源邹城太平示范站补能。“趁上个洗手间的功夫,车就能充满电,特别方便。”刘勇笑着介绍,前一夜没来得及充电,一早跑完活便赶来补能,车辆剩余电量49%,仅需20分钟就能充满电。

说话间,不少电动重卡司机陆续驶入充电站。一辆蓝色重卡缓缓停在刘勇车辆右侧,驾驶员骆家辉下车后,熟练地在充电桩前完成信息录入,随后拔出两把“充电枪”接入车辆充电接口。“充电站分时段定价,深谷时段是11点到下午2点,电价只要0.4至0.5元一度,没活的时候我们都愿意赶这个时段来补能。”骆家辉坦言,并非每次都能赶上低价时段,平价时段电价0.6至0.7元一度,要是运输任务紧急,即便尖峰时段1.2元一度的电价,也得及时充电。

尽管充电时段和电价不同,但一年多的电动重卡驾驶经历,让骆家辉真切感受到了实实在在的实惠。他算了一笔清晰的经济账:“我之前开的是燃油重卡,去年3月刚换成电动的。现在0号柴油8.5元一升,燃油车百公里油耗35升,折算下来每公里运营成本要2.98元;而这辆电动重卡,每公里运营成本仅1.2元,长期跑下来能省不少钱。”

谈及电动重卡的运力表现,骆家辉直言“完全不受影响”。“我的车主要做短倒牵引,往返于济宁周边煤矿,基本不出省。”他介绍,自己驾驶的电动重卡搭载400度电池,满载满电状态下,平均续航能达到280公里。“一天跑两三趟活,每天充2次电就够了,每次充电40分钟左右,完全能满足运输需求。”

即便这40分钟的充电时间,

售价45万元左右的400度电池纯电动重卡,与28万元的燃油重卡存在17万元购置价差——这样的“门槛”之下,它为何能跻身运输领域新选择?答案藏在两本“账本”里:司机眼中,每公里1.7元的运营成本节省是实打实的“经济账”;企业视角下,节能减排的环保效益与长期运营的收益空间,是更值得深耕的“长远账”。



电动重卡充电更方便。

也被司机们安排得明明白白。“我们都是车停人不停,充电的间隙正好用来吃饭、休息,一点都不耽误事,没有额外的时间成本。”骆家辉补充道,电动重卡行驶平稳、噪音小,驾驶环境大幅改善,且零排放、无污染,契合绿色环保要求。“示范站的充换电设施和配套服务都很完善,让我们对电动重卡的未来更有信心。”

#### 补能网络破跨区布局

尽管纯电动重卡45万元的购置价,比燃油重卡高出近17万元,但越来越多运输企业仍批量置换——高老桩运输公司负责

人凌轮给出了答案:“我们算得是长远账。”

政策驱动是关键因素之一。2025年,国务院《关于印发空气质量持续改善行动计划的通知》与山东省《深入打好重污染天气消除、臭氧污染防治和柴油货车污染治理攻坚战行动方案》明确要求,到2025年重点区域重点行业大宗货物清洁方式运输比例需达80%左右,济宁市涉及火电、煤炭、焦化、水泥熟料四大重点行业。凌轮所在的公司主营煤炭运输,年运输量达1500万吨,且部分合作场站已明确要求新能源车方可进入,这成为车队更换的重要推手。

“目前我们运营的950辆全部是电动重卡,下个月还将新增200辆。”凌轮介绍,此前公司拥有3000辆柴油及LNG车辆,为适配新能源运营模式,公司重新组建了专属车队进行管理,原有燃油及LNG车辆正逐步替换。

除了政策倒逼,实在的长远收益更是运输公司下定决心换车的动力。“短期看价差明显,长期收益却很可观。”凌轮以短倒重卡牵引车为例,算了一笔细致的长远账:“这类车辆一年运营约15万公里,除燃料成本大减外,电动重卡每年维修费用比燃油车省1万元,无需加注尿素再省1万元,单这两项每年就能节省2万元。”他补充道,电动重卡电池质保8年,正常使用6年完全没问题,仅维修和尿素成本,6年

就能省下12万元,且电池8年内可支持4500次充放电,足以覆盖长期运营需求。更重要的是,纯电动重卡可实现近零碳排放,完全契合当下绿色运输的发展趋势。

解决了短途运输的痛点后,电动重卡的长途运输能力也在持续突破。“目前济宁地区的短途纯电重卡只有180辆,其余车辆已投入跨省长途运输。”凌轮表示,长途运输的核心难题是充电补能,而沿运煤专线布局充电站成为关键解决方案。

“我们聚焦新能源运输全产业链布局,已在山东、山西、河北、河南4省20市建设运营了37座重卡超充站,选址均紧邻国道省道、车流量密集区域,方便车队沿途补能。”高老桩新能源科技(山东)有限公司副总董翠翠介绍,即便遇到突发状况,加油站内的充电桩、国道省道的特来电等商用专用充电桩,都能满足重卡充电需求,完全不用担心续航中断。

对于未来规划,董翠翠信心十足:“我们规划建设超200座场站,沿运煤专线覆盖9省40市,届时纯电动重卡的运输距离有望突破上千公里,进一步拓展绿色运输的覆盖范围。”

#### 政企联动作发展支撑

兼具运营成本降低与绿色

低碳优势的电动重卡,近年来呈现爆发式增长态势。数据显示,山东省电动重卡保有量已达2.02万辆,仅2025年一年就新增1万辆,同比增长高达190%,行业发展势头迅猛。

这一增长背后,离不开充电基础设施的坚实支撑。高老桩新能源科技在山东、山西、河北、河南4省20市建设运营的37座重卡超充站,不仅打通了电动重卡跨省运输的补能路径,更以开放姿态服务全行业。“我们的场站全部对外开放,个体运输车辆通过登录山东省公共服务平台录入信息后,即可便捷充电。”董翠翠介绍,以高老桩新能源邹城太平示范站为例,站内已建成48台重卡超充桩,配备充电枪96把,设置28个标准重卡充电泊位,实现了纯电动重卡高效充电与绿色能源高效利用的双重目标。

邹城太平示范站的建设运营,仅是济宁补能网络的缩影。目前济宁已建成重卡充电站132座,在建120座,覆盖重点干线、产业园区、港口码头、矿区物流等核心场景;时代骐骥10座换电站年内将全部投用,全省首家“宁家服务”直营体验中心暨全国首个零碳综合体,可提供产品展示、检测、维保等全生命周期服务。

立足全省发展大局,山东省近期更是密集出台利好政策,抢抓电动重卡提速发展机遇。4月8日、9日,《山东省重点公路运输通道布局建设电动重卡大功率充电示范站实施方案(2026-2027年)》与《关于支持电动重卡规模化应用的若干措施》先后正式印发实施。其中,《实施方案》明确,2026-2027年将在高速公路建成24对服务区48座示范站,构建覆盖三大经济圈、串联16市、总里程2600余公里的“四纵两横”电动重卡绿色补能廊道;在普通国道建成107座示范站,完成14条普通国道干线布局,形成覆盖16市、总里程6600余公里的“四纵三横”补能网络。《若干措施》则从8个方面推出28条具体政策,精准降低购置、使用成本。

充电基础设施的持续完善,不仅直接带动充电设备、储能设施、电网改造等相关领域投资,更有效释放了电动重卡的消费潜力,为产业发展注入强劲动力。



扫码看视频。



错峰充电渐成新选择。