

临沂建成省内规模最大重卡充电站，半小时充满500度电效率翻倍 “超充”网络助推“物流之都”绿色转型

文/片 记者 高松 刘峻豪
通讯员 王心兰 临沂报道

充电时间短至半小时 背后的经济账

11月4日，踩着午间谷电时段，王渝乐驾驶着一辆载重28吨的新能源重卡，驶入位于兴程智慧物流园区内的琅琊超充站点，停稳、下车，先稳稳地接入一根液冷枪，随即顺利插上两根充电桩，王渝乐的动作一气呵成。三枪齐下，电流无声地注入这庞然大物。

以往，开着这样的家伙上路前，王渝乐总头疼充电慢的问题。“以前开的那辆车，400度左右的电池，充满电至少需要一个小时。”而王渝乐当天驾驶的新能源重卡，电池电量500多度，配合兆瓦超充，不到半个小时就能充满电，足够他开到黄岛港卸货。

这也是王渝乐头一次感受如此高效的充电体验。当天上午，王渝乐所在的重卡超充站点迎来正式发布日。这处由临沂市兰山国有资产投资控股集团有限公司（以下简称“兰山国投”）基于华为兆瓦超充解决方案打造的站点，共配置14个重卡充电车位和86个乘用车充电车位。

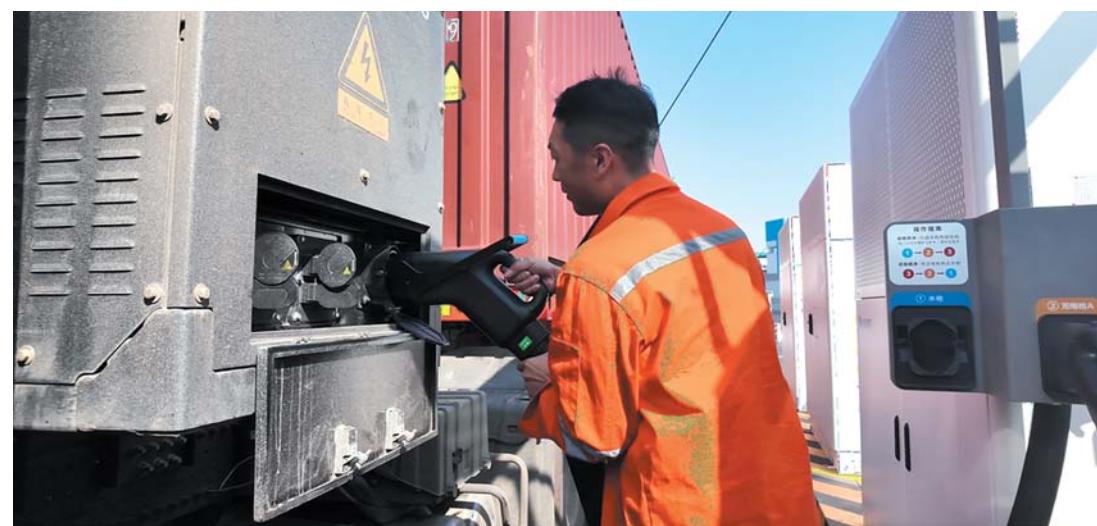
“重卡车位专为新能源重卡、大型物流牵引车等重载车型设计，搭载华为液冷兆瓦超充设备，采用全液冷超充技术，最大功率可达1.44MW，支持双枪同充模式，可实现快速超充补能。”华为技术人员介绍，该技术可匹配200-1000V的充电范围，能够适配市面上不同品牌的各类重卡车型，30分钟就能完成500kWh电池补能。

这不仅仅是一笔时间账。充电效率提升后，节省下的时间都是运力。王渝乐说，充电越快，排队等待的时间也会缩短，以前为了赶谷电便宜时段，他有时候会牺牲跑车时间，停车等待，但这一来二去省下的成本也并非想象中划算。

这些最终都落在了经济账上。“从油换电后，同样负载情况下，以年运营10万公里为例，电动牵引车相较柴油牵引车，运营成本每年能节省10万-13万元。”山

临沂市琅琊超充兴程智慧物流园站里，一辆载重28吨的新能源重卡安静地停靠在充电桩前，电流无声注入这庞然大物。提示音响起，司机王渝乐拔下充电枪，看了看表，不到半小时，满载情况下续航300多公里的电池已满格，速度较以往快了一倍多。

“超充”在临沂有丰富多样、潜力巨大的应用场景。临沂有着北方最大的新能源物流场景，现有物流车辆74.9万辆，包括载货汽车49.2万辆、重卡16.7万辆，公共充电桩需求超过10万个。充电更快的超充，快出的不仅是效率，更是临沂这座“中国物流之都”在绿色转型道路上的加速度。



不到半小时，兆瓦超充就为王渝乐驾驶的新能源重卡充满电。

东锦绣数字能源科技有限公司琅琊超充项目负责人陈杰说，新能源重卡的续航里程相对较短，遇上行驶里程长的货单，一天需要充多次电，而兆瓦超充的出现则进一步解决了新能源重卡运输效率问题，让更多企业看到了新能源重卡在物流运输领域的巨大潜力。

物流车到哪 琅琊超充就建到哪

近年来，全球能源转型与“双碳”目标的推进加速了商用车领域的电动化进程，新能源重卡作为物流运输和工程机械领域的重要载体，迎来了爆发式增长。中国汽车工业协会数据显示，2025年上半年，新能源重卡销量达79710辆，同比激增184.68%；今年以来，其月度渗透率已连续4个月突破23%。

这股新能源重卡浪潮，在“中国物流之都”临沂感受得尤为真切。这里拥有庞大的货运需求和完善的物流网络，3000多条线路通达全国所有港口、口岸及县级以上城市，繁忙的物流运输在带动经济社会发展的同时，也带来了高能耗、高碳排的挑战。

全电物流成为临沂转型发展的必然选择。

超充在临沂，其实有着丰富多样、潜力巨大的应用场景。当地现有物流车辆74.9万辆，包括载货汽车49.2万辆、重卡16.7万辆，公共充电桩需求超过10万个。但充电效率低、设备可靠性不足、补能网络覆盖不完善等因素，曾制约着全电物流的发展。

去年7月，为推动传统物流转型升级，临沂城区39处物流园区、1800余家物流企业，陆续西迁至位于京沪高速西邻的临沂现代物流城国际陆港片区。新建的现代物流城开门纳客后，在奔波的货车和形式各异的园区建筑之外，一场关于“物流之都”绿色低碳革新的战役也悄然打响。

王渝乐充电的琅琊超充兴程智慧物流园站点，是目前山东省内规模最大且适配范围最为广泛的重卡充电站，依托物流园区特有的屋顶空间，场站搭建了2MW分布式光伏以及860kWh大容量储能系统，借助智能控制系统，将光伏发电、储能调峰与车辆充电需求相整合，构建起闭环的“光储充一体化”能源网络。

“白天光照充足时，光伏发电系统优先全额供给充电站等本地负载，可直接满足新能源汽车的实时充电需求；当光伏发电量超出当前充电负载的实际消耗时，多余电能将自动导入配套储能系统进行高效存储，从源头避免清洁电能的浪费。到了夜间无光照、光伏停止发电的时段，或日间工商业电价处于高位的用电高峰时段，储能系统又会根据充电站的实际负荷需求自动切换放电模式，持续补充供电缺口。”陈杰说，这一“光储充”协同运行模式，既能缓解电网压力，也实现了物流过程的低碳化，预计每年可产生绿电720万度，减少碳排放约7400吨。

以“琅琊超充”为抓手，兰山国投正联合华为构建覆盖全市的绿色智慧充电网络，现已在物流园区、城市枢纽等场景建成多座光储充示范站，2年间累计服务超38万人，充电量近千万度。通过充电运营、车联网与物流交通深度融合，逐步构建“车—能—路—云”一体化产业生态，从而实现“物流车到哪，琅琊超充就建到哪”，助力临沂打造全国绿色物流枢纽。

带动能源链条 向上下游延伸

今年2月，工信部联合交通运输部等八部门在10个城市启动第二批公共领域车辆全面电动化先行区试点，临沂位列其中。充电基础设施是重要的交通能源融合基础设施，也是支撑“新能源汽车产业”和“新型电力系统建设”两大国家战略的底座。

华为董事、华为数字能源总裁侯金龙来临沂参加2025华为数字能源创新大会山东站时表示，“低碳园区+兆瓦超充+绿色物流”的全面融合是城市打开新能源应用的新钥匙。而要实现兆瓦超充技术大面积普及并带动重卡电动化渗透率快速增长，技术与广泛覆盖的网络缺一不可。但临沂的布局并未止步于此，而是前瞻性地向能源链条的上下游延伸，在“源—网—荷—储”全环节同步发力，不仅解决当下的充电难题，更为“绿色智慧物流之都”的长远发展注入源源不断的动力。

在光伏发电领域，临沂深度挖掘光伏发电空间，增加“绿电”占比。在现代物流城，兰田智慧物流港、中国大集等38个园区并网58兆瓦光伏项目，顺和国际物流园、华苑智慧仓储物流港等19个园区37兆瓦光伏项目正进入实施阶段。而在新能源储能领域，纬景储能锌铁液流电池项目充放电次数超3万次，储能度电成本低于0.3元，使用寿命25年以上，能在-10℃至45℃环境中安全稳定运行。

主城兰山区为推进“源网荷储”一体化发展，还计划新建新型独立储能电站和负荷侧虚拟电厂，并通过数字技术把海量的、分散的充电桩、光伏板、储能电池等资源“拧成一股绳”，通过统一调度，高效、经济地保证电网安全稳定运行，推动能源绿色转型。

对于司机王渝乐而言，绿色转型是半小时充满电后再次出发的踏实与从容。而对这座物流之都而言，这份从容背后，是从破解“充电效率”这一行业核心痛点起步，到构建“超充一张网”的能源基础设施，再到布局“源网荷储”全链条产业的努力。

充满电的，不仅是重卡电池，还有一座城市高质量发展的新动能。

编辑：于海霞 组版：刘淼

关于济南绕城高速济南东收费站施工期间封闭的通告

因G2001济南绕城高速公路小许家至港沟段改扩建工程济南东收费站施工需要，为全力预防道路交通事故，保证人民群众生命财产安全，依据《中华人民共和国道路交通安全法》《山东省高速公路交通安全条例》等法律法规及相关规定，根据设计文件和工程实际进展，山东高速东绕城许港高速公路有限公司、济南绕城高速公路小许家至港沟段改扩建工程项目经理部决定对G2001济南绕城高速济南东收费站及出、入口匝道封闭施工，现通告如下：

一、自2025年11月11日10时起至2025年12月21日24时止，封闭G2001济南绕城高速济南东收费站及出、入口匝道。

二、封闭期间通行车辆可就近绕行蟠龙收费站、港沟收费站、郭店收费站、华山北收费站、东客站收费站等。

三、因施工活动需进一步采取交通管制措施的，另行发布相关通告或信息。

四、请广大驾乘人员及相关运输企业根据交通管制规定，提早做好出行规划，合理安排出行路线，因施工带来的不便，敬请谅解。

特此通告。

山东高速东绕城许港高速公路
有限公司
2025年11月6日

济南绕城高速公路小许家至港沟段
改扩建工程项目经理部
2025年11月6日