

果然财经

电动卡车正在以加速度提高渗透率。在山东，数据显示电动重卡的保有量目前已经达到了2.02万辆，仅2025年一年就新增了1万辆，一年实现倍增。在《关于支持电动重卡规模化应用的若干措施》等28条重磅政策的托举下，山东正试图打造全国重卡电动化的样板省份。



4月28日，在烟台牟平区一处充电站，一辆从威海来烟台送货的电动重卡正在充电。



手机APP内数据显示，当天11点至14点，电价最便宜。

数量一年实现倍增 百公里省一半能源成本 电动重卡正改写货运版图

文/片 记者 魏银科 尹睿
烟台报道

电池迭代 催生货运轻资产新格局

4月末的胶东半岛，春意正浓。在烟台高新区创新路的铺设现场，几台庞大的自卸车正有条不紊地不停穿梭。

与以往不同的是，这里听不到传统柴油重卡震耳欲聋的轰鸣声，也看不见漆黑的尾气。随着车厢精准抬起，卸下滚烫的沥青后平稳驶离，记者感受到的是一种扑面而来的静谧与高效。

“这几辆车都是我们租来的。”烟台程亚货运有限公司总经理王振华说。

在货运行业，“攒钱买车”曾是货运人的铁律，但王振华却打破了这一传统。

他拿出计算器，给记者算了一笔账：购买一台全新的电动自卸车至少需要75万元，若贷款3年，每日还款额达685元；相反，如果采用“租车+租电池”的模式，算上全额保险，一天的综合性开销也不过700元左右。

“和老一辈‘养车人’的思想不同，我并不看重未来卡车的残值，我只盯着眼前的利润。”王振华说。他的务实心态背后，是电动重卡技术迭代的惊人速度。一辆新能源牵引车，2024年腊月的价格是64万元，同样的车型到了2025年腊月已降至54万元，一年时间跌了10万元。

电池技术同样日新月异：3年前公司第一批31台油改电重卡的电池只有282度，如今400度、600度乃至800度电池都已问世。“我那第一批电动重卡，都换了两拨电池了。”王振华说。

在这样的背景下，“轻资产”运营模式不仅帮助企业规避了高昂的设备折旧风险，也摆脱了沉重的贷款枷锁。

成本制胜 倒逼行业加速绿色转型

孙忠贤至今还记得3年前自己极力反对引进电动重卡的情景。“我们最看重的就是效率，那时充电站太少，282度的电池充一次电要一个多小时，车在那儿干等，效率太低了！”然而，短短



4月28日，在烟台高新区创新路铺设现场，程亚货运的电动重卡正在运送沥青。

三年时间，局势发生了逆转。

电池技术狂飙突进，配合着愈发密集的充换电网络，如今400度的电动重卡，充电只需要一个半小时；换电更是仅需3到5分钟，这与传统燃油车加油的时间几乎无异。

补能效率的痛点一旦打通，电动重卡在运营成本上的“降维打击”便显露无遗。

在孙忠贤的手机APP中，记者看到，当天上午11点至下午2点间的电价为0.166元/度，为全天最低，加上0.31元的服务费，用电成本仅为每度0.476元。

“我们接的活儿都要经过公司附近，我要求司机这个时间段必须回来换一次电池。而在下午5点到晚上8点这个时间段，用电成本高达1.4元，400度电就要多花近400块钱。”王振华说，公司有90辆电动重卡，必须精打细算。

相比之下，一辆同级别的燃油重卡，百公里油耗动辄35升以上，按目前0号柴油8.5元一升计算，每百公里的燃料成本近300元；而电动重卡在满载情况下，百公里电耗在120—150度，即便按平均电价计算，成本也不到140元。这意味着，单在能源支出上，电动重卡就能为物流企业节省50%以上的开支。

除了直接的“油电差”，养护成本的骤降，同样是个可观的数字。“燃油车跑一万公里就得保养，频繁换挡踩刹车，轮胎和刹车片损耗极大。而我现在用的这批重卡，跑了5万公里一点问题没有，我觉得两年都不用修。”

企业的运营账本在倒逼行业转型，宏观层面的政策红利也

在持续加码。

近年来，交通运输部、财政部等部门多次出台关于开展县域充换电设施补短板试点、老旧营运货车报废更新等政策，明确提出对购买新能源货车给予资金补贴。

在国家“双碳”战略的指引下，各大中城市对燃油货车的限行措施日益严格，而对新能源物流车则大开绿灯。

这种“推拉结合”的政策导向，让越来越多的物流公司意识到：拥抱电动化，已成为一道关乎“企业生存”的必答题。

补能破局 重卡驰骋跨省物流干线

过去，电动重卡常被局限在港口、矿山、水泥厂等封闭或半封闭的短途场景中。如今，随着补能基础设施的爆发式增长以及超充技术的突破，电动重卡正驶入广阔的公铁干线网络。

专家表示，“续航焦虑”的本质其实是“补能网络覆盖率”的问题。为此，以山东为代表的物流大省正率先打响构建“重卡补能走廊”的战役。

据最新印发的《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）》，两年内，全省高速公路建成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；普通国省道建成107座示范站，完成14条普通国省干线布局，形成覆盖16市、总里程6600

余公里的“四纵三横”电动重卡绿色补能廊道。

在济宁，当地已经建成了132座重卡充电站，另有120座正在紧锣密鼓施工中，实现了对重点干线、港口码头的全覆盖；时代骐骥2025年已在全省建成50座换电站，2026年将新建110座，实现省内“1小时换电圈”，并计划在2027年底累计建成换电站300座，实现“45分钟换电圈”……

如果说密集的充换电站是电动重卡的“毛细血管”，那么兆瓦级超充技术就是打通经络的“强心剂”。4月初，华为联手顺丰、徐工集团进行了一场极具象征意义的极限测试：一辆纯电动重卡从广东惠州出发，依靠兆瓦超充技术，一气呵成跑到了湖北武汉，全程长达1046公里。

这传递出一个再明确不过的信号：电动重卡以前只能在厂区周边打转，现在它已有能力进军对时效要求苛刻的跨省干线物流市场了！

这无疑为电动重卡在长途运输市场的发展注入了一针强心剂，推动电动重卡在更广泛的运输领域得到应用，进一步拓展市场空间。

技术的迭代速度也远超常人想象。宁德时代推出500—800公里续航版本，最大电量达1000度，能量密度达220Wh/kg，匹配8年/100万公里超长质保；比亚迪、三一重工等主机厂纷纷加码，将整车能耗管理做到了极致。

正如三一集团董事长、三一重卡董事长梁林河在智能电动汽车发展高层论坛（2026）上所言：“作为生产资料，电动重卡的核心逻辑就是经济性。”当经济性叠加了长途干线补能的可行性，燃油重卡最后的护城河，正在被无情地摧毁。

绿潮奔涌 中国重卡加速迈向电动化

从宏观数据层面，更能直观地感受到这场“绿色风暴”的猛烈程度。

根据行业保险数据统计，2025年国内新能源重卡终端销售23.1万辆，同比上涨182%。

进入到2026年，据第一商用车网数据，新能源重卡3月份的终端销量预计环比上涨超过1.6倍，同比增长超过30%。

来自国泰海通的数据显示，预计2026年新能源重卡渗透率可达35%，2027年有望突破50%，行业即将进入规模化普及阶段。

在中东局势持续动荡、霍尔木兹海峡通航牵动全球能源市场之际，中国重卡正加速迈向电动化。

在这场产业变革中，山东省的表现尤为亮眼。数据显示，山东省电动重卡的保有量目前已经达到2.02万辆，仅2025年一年就新增了1万辆，同比增长幅度高达190%。

在《关于支持电动重卡规模化应用的若干措施》等28条重磅政策的托举下，山东正试图打造全国重卡电动化的样板省份。

在烟台程亚货运，孙忠贤看着一辆辆驶入换电站的“绿巨人”说：“我觉得不久的将来，电动重卡很可能淘汰大部分燃油重卡。”

这位车队队长的预言或许在有些人听来有些激进，但不可否认的是，市场的天平已经彻底倾斜。“我有30年重卡驾龄，才开了不到一年新能源车，但我已经不想再开油车了，我想大部分司机和我的想法一样。”在烟台牟平区一处电动重卡充电站，司机邵师傅表达了和孙忠贤一样的想法。

“地缘冲突导致油价很贵，电价却很便宜，随着续航增长和补能加快，电动重卡肯定会像新能源乘用车那样，成为趋势。”程亚货运经理丁春云表示。

“今年，公司将继续淘汰50台传统燃油重卡，并更新购置50台电动重卡。一个换电站已经不够用了，还要再建一个。”王振华说，他们将与启源芯动力开展更为深入的合作，在烟威地区进一步完善电动重卡的补能网络，加速电动重卡的推广应用，致力于成为新能源重卡发展的领跑者。

金融租赁模式正在降低购车门槛，充换电网络在缓解里程焦虑，运营成本在回应企业盈利诉求……这些看似具体的商业选择背后，隐藏着更深层的变革信号。

当重卡这个被称为“工业动脉”的运输工具开始大规模电动化，中国货运行业正在摆脱对传统化石能源的依赖。在全球能源格局动荡、地缘冲突不断的今天，一条低碳、绿色、高效、自主可控的物流新路径正在悄然成型。