

新能源重卡逼近50%渗透率关口 干线物流或成下一个引爆点

中经实习记者 徐倩

记者 石英婧 上海报道

“每卖出两辆重卡，就有一辆是新能源车型”，我国商用车领域正在迎来关键变革。

根据中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会(下简称“乘联会”)统计数据,2026年8月,国内新能源重卡销量达2.68万辆,同比增长51%,在重卡大盘中的渗透率达到了47.43%,创年内新高。

对此,乘联会秘书长崔东树在接受《中国经营报》记者采访时表示:“商用车领域的电动化变革,正成为撬动能源格局重构的关键支点。”

然而,在新车销量渗透率接

近半壁江山的高光数据背后,隐藏着—个结构性问题:在应用场景中,封闭“短倒”(短途运输)场景的电动重卡渗透率超过70%,而中长途干线物流的渗透率仍停留在个位数水平,干线场景更是仅有0.9%。

干线物流,既是新能源重卡最大的增量蓝海,也是最难啃的硬骨头。对此,《中国经营报》记者在对徐工汽车、宇通集团、远程新能源商用车集团等采访中了解到,干线物流已经成为新能源重卡布局的重点方向。

同时,徐工汽车、宇通集团等车企正在推出新车型,重点攻克续航、补能、自重等痛点,加速抢滩干线生意。

47.43%份额:新增车辆结构已经转变

在政策的东风下,新能源重卡在销量上跑出了“加速度”。

2026年5月,交通运输部等11部门联合印发《推动新能源重卡规模化应用实施方案》,首次以国家级文件形式明确量化目标:到2030年,新能源重卡渗透率达到40%,保有量突破160万辆。

在政策的东风下,新能源重卡在销量上跑出了“加速度”。根据乘联会统计数据,2026年1—8月,国内新能源重卡累计销售19.33万辆,同比增长70%。

虽然新能源重卡的新车销售渗透率达到47.43%,但是在当下的应用场景中,还主要集中在“倒短”,比如在渗透率较高的西南地区,基建与矿山场景仍然是新能源重卡最主要的应用场景。

据景略咨询发布的《(2026—2031年)全球及中国新能源重卡行业市场发展报告》显示,从国内市场数据来看,中短途运输在国内新能源重卡市场中的份额占比从2021年的75.7%攀升至2025年的87.6%,是推动市场扩容的核心力量。长途运输场景在2024年之前几乎处于空白状态,2024年市场份额仅为0.2%,2025年提升至0.9%,但是,规模仍然较小。

虽然当下跑干线并不是主流场景,但是国内主流车企已经将干线视为新能源重卡的蓝海赛道,抢占下一个风口。三一重卡董事长梁林河曾预言,“到2027年或最迟2028年,新能源重卡渗透率必超过50%”。

车企抢滩:从“倒短工具”到“干线利器”

除了纯电路线外,新能源重卡的主流技术路线还包括甲醇电动、氢燃料电池等。

从整体来看,行业集中度正在加速提升。2026年1—8月,中国重汽、一汽解放、徐工汽车、三一集团四家企业合计销量占行业总销量的58.6%,行业正处在由政策驱动转向市场化竞争的关键节点。

根据第一商用车网统计,在2026年8月,新能源重卡销售排行前五名的为中国重汽、一汽解放、徐工汽车、三一集团和东风公司,对应销售量分别为4923辆、3779辆、3768辆、3249辆和2344辆。

以往纯电重卡跑不了干线主要是指纯电重卡续航能力差、补能效率不足,对此,头部车企纷纷展开技术攻关。

续航能力是技术攻克的主要方面,以往新能源重卡被局限在200公里的短途圈内,如今,纯电续航也已经突破了上千公里的征程。比如,今年9月,徐工发布的新能源重卡“汉境”搭载800V高压平台,支持兆瓦级超充,在实测中,汉境在满载49吨条件下完成24小时耐力测试,接受高温、高寒、高原、涉水、碰撞等多维验证,累计行驶2198公里。

除了续航外,对于纯电新能源来讲,充电补能也是长途司机关心的要点。徐工汽车方向向记者介绍,汉境的兆瓦级超充,比如,20%的电量充电至80%的电量,用时不到20分钟,这就相当于在司机小憩的工夫就完成的充电,节约时间的同时,也极大方便了长途干线司机的出行。

徐工集团、徐工机械董事长、党委书记杨东升表示:“汉境新能源重卡是徐工推动干线物流绿色

转型、场景规模化应用的解决方案,更是面向国家战略交出的时代答卷。”

就企业战略层面,杨东升进一步透露:“徐工已把新能源商用车确立为第二主业。今年1—8月,徐工新能源产品收入同比增长41.4%,占收入比超过四分之一,新能源正成为驱动高质量发展的重要引擎。”

在新能源重卡普及的过程中,技术层面的“亏损”直接侵蚀运营利润,也是运营车主放弃新能源重卡的原因。比如,一辆600度大电量电动重卡自重超过10.5吨,比同类燃油重卡重至少2.5吨,对应的最大标载货重量从34.5吨降至32吨左右。在资源型运输市场按吨结算的规则下,“少拉1吨货就意味着少1吨的收入”。

因此,如何“瘦身”成为技术层面的第二道难关。对于“亏吨”的难题,宇通集团向记者介绍,目前,宇通已经研发了一套专门的整车技术平台,即龙骨智电一体化平台,将整车电压提升至850V,充电电损耗降低2%,充电速度提升25%,同时实现车身自重再降100kg,其中400度电牵引车自重可低至9吨,“让每趟能多拉货”。

除了纯电路线外,新能源重卡的主流技术路线还包括甲醇电动、氢燃料电池等。在甲醇电动方面,吉利控股旗下的远程新能源商用车集团跑在行业前列。

远程新能源商用车集团在回复采访时表示:“搭载甲醇电动系统的远程新能源重卡,具有绿色环



政策东风之下,日前徐工发布新能源重卡“汉境”,首次以跨区域长途干线为主战场。

本报资料室/图

保、长续航、低自重、经济性高与补能快捷等综合优势,最大续航里程可达2000公里,补能仅需5~10分钟,补能效率和传统燃油重卡相当,可覆盖从漠河到吐鲁番,从平原到高原的所有使用场景,其适应性、可靠性、经济性和环保性得到充分验证。”

从经济账本来看,甲醇燃料单价长期稳定在2元/升左右,价格波动远小于柴油和动力电池原材料价格,重卡百公里醇耗成本可控在144元左右,燃料成本较传统柴油车降低32%~52%。但是,甲醇电动重卡的普及“卡”在能源补给方面,目前,国内甲醇加注站仅约1000座,跑干线仍面临补给难题。对此,远程新能源商用车集团CEO范现军此前接受记者采访时也表示,“计划到2027年年底建成4000个甲醇加注站”。

在业内人士看来,当下,新能源重卡干线征程只是开始,还有更多的配套和“经济”层面的问题需

要解决。

从补能网络来看,截至2025年底,全国电动重卡充电站仅1万多座,八成集中于港口、园区等封闭场景,城际干线几乎仍是“充电盲区”。

对此,崔东树指出:“当前,干线补能网络不完善,高速大功率充换电站点位不足、跨品牌换电不互通,公共站排队、电价偏高。”

站在行业角度来看,崔东树认为:“新能源重卡虽在倒短场景渗透率走高,但干线推广仍面临多重挑战。”

不过,崔东树也表示,随着车企对技术卡点的突破和国内补给网络的完善,纯电重卡跑干线是行业未来发展的趋势。其表示:“重卡作为物流运输的主力军与柴油消费的核心载体,其电动化转型绝非单一产业的升级迭代,而是从能源消费、安全保障、供需平衡等维度,对我国整体能源体系的深度重塑。”

动力电池回收陷入“吃不饱”困局 产能扩张与退役潮错位待解

中经记者 夏治斌 海口报道

近年来,随着新能源汽车保有量和动力电池装车量持续攀升,动力电池产业的关注点正逐渐从“生产多少、装车多少”,延伸到“退役以后怎么办”。过去几年被视为新能源产业链增量市场的动力电池回收,也开始进入政策加速落地、退役规模逐步放量的新阶段。

日前,在“中国动力电池回收利用与出海合规工作坊”上,绿色和平零碳交通项目负责人夏怡雯表示:“新能源汽车所带来的汽车行驶阶段的减排仅仅是第一步,通过电池的回收与再利用,系统性地减少制造阶段的环境影响,才能让新能源汽车为全球深度绿色转型贡献‘真正绿色’的中国方案。”

从政策端来看,今年4月1日起,《新能源汽车废旧动力电池回收和综合利用管理暂行办法》(以下简称《办法》)正式施行。按照《办法》,国家建立全国新能源汽车动力电池溯源信息平台,推进动力电池生产、销售、维修、更换、拆解、回收、综合利用等环节的全生命周期流向监控和信息化追溯,并进一步明确动力电池企业、新能源汽车生产企业等相关主体的回收责任。

《中国经营报》记者注意到,行业眼下首先面对的,并不是电池太多没地方处理,而是产能已经建起来,货却还不够。会上,中国物资再生协会废旧电池回收利用分会主任委员王德闯表示,据该分会统计,2025年国内动力电池退役量约50万吨;目前统计的湿法冶金厂口径锂电回收产能已经超过400万吨。按照他的判断,未来两三年,“货源短缺、回收产能过剩”仍将是回收环节的重要特征。

随着前期装车的电池陆续进入退役期,未来几年退役量还将增加。中国电池工业协会综合业务部李家钰在会上分享的预测显示,到2030年,我国累计退役动力电池将超过300万吨。

回收企业货源不足“吃不饱”

“400万吨的产能、50万吨的退役量,张开很大一个嘴吃很小的芝麻能吃饱吗?吃不饱。”谈到当前动力电池回收行业的供需关系,王德闯用了这样一个形象的比喻向记者说道。

不过,判断这一供需落差,需先厘清动力电池回收领域不同统计口径。综合利用量、退役量、回收量是不同数值,不能简单混为一

谈。据工业和信息化部公开数据,2025年我国新能源汽车废旧动力电池综合利用量超过40万吨;据中国物资再生协会废旧电池回收利用分会统计,当年动力电池退役量约50万吨。对回收企业来说,眼下最直接的问题仍然是货源不足。

王德闯告诉记者,回收企业“吃不饱”,会带来较低的开工率和较高的设备闲置率,也难以形成规

到2030年累计退役动力电池将超300万吨

公安部数据显示,截至2025年年底,全国新能源汽车保有量达到4397万辆。李家钰在会上分享的数据显示,2025年我国动力电池装车量达到769.7GWh,同比增长超过40%;2026年前7个月装车量达到410.2GWh,同比增长超过15%。按照其会上分享的预测,到2030年,我国累计退役动力电池将超过300万吨。

记者注意到,从细分领域看,退役量还将继续增加。李家钰介绍,未来市场回收的核心来源是乘

用车,预计到2030年乘用车退役量将超过120万辆;客车领域则将在2025年至2026年迎来14GWh以上的退役高峰,随后逐步回落。

未来增加的不仅是退役数量,退役电池的结构也在发生变化。王德闯表示,动力电池一般经过5~8年进入退役阶段,目前进入回收市场的产品,大量对应2020年前后装车的电池。从装车结构来看,2021年磷酸铁锂电池装车量首次超过三元电池,未来两三年,磷酸铁锂电池的退役量

模效应,利润空间随之受到挤压。有限的废旧电池反而成为各家争夺的对象。

由于当前废旧电池货源有限,回收企业之间存在竞价收购现象。王德闯以一块电池从100元被加价至101元、105元为例,说明企业对货源的争夺。他告诉记者,一些此前投入较大的正规回收企业,因为难以获得足够原料,近两

将逐渐上升。

王德闯表示,前几年退役电池主要为三元电池,回收价值相对较高;未来两三年,随着磷酸铁锂退役量逐步增加,其回收价值将更受碳酸锂价格变化影响,不同电池体系对回收工艺也提出不同要求。

“虽然每年量增加了,但是每吨产生利润反而降低了。”王德闯表示,未来磷酸铁锂退役量增加以后,企业要面对“怎么收、收完怎么做”的问题。目前较为通用的是湿法冶金技术,同时也开始出现再生

身仍是有价值的商品,当下的问题往往不是没人收,而是大家都在抢。

“本来是我的孩子我去抱,我晚了一秒就被别人抱走了。”王德闯表示,当市场供需逐步趋于平衡、部分废旧电池出现无人主动争抢的情况时,生产责任主体的兜底作用才会体现得更加明显。“现在好像还不能起到兜底作用,但是从政策角度必须提前规划、提前布局。”

王德闯认为,随着溯源管理要求强化,正规回收企业在获取和移交废旧电池时,不仅要关注价格,也要关注电池来源及流通过程是否合规。

如何从产品设计源头降低后

年更多承接代加工业务。

记者也注意到,过去几年,伴随新能源汽车销量和动力电池装车量持续增长,动力电池回收项目和处理能力也随之扩张。但动力电池从装车到退役需要经历数年使用周期,产能可以提前建起来,真正能够进入回收市场的退役电池却只能逐步释放。

这种产能先行、退役滞后,也

修复等新的技术路线。

与此同时,李家钰分享的数据显示,2026年前7个月磷酸铁锂电池装车量占动力电池总装车量的81.7%。按照其预测,到2030年,磷酸铁锂电池累计退役量将突破200GWh。三元电池退役规模也在稳步扩大,从2025年开始,每年退役量预计稳定突破10GWh。

随着磷酸铁锂在退役电池中的占比逐步提升,回收端技术路线和资源利用方式也面临调整。张天祚告诉记者,再往后2~5年,一

让回收端的供需错配更加明显。北京大学城市与环境学院助理研究员张天祚告诉记者,目前一个比较明显的趋势是,“产能和报废量并不完全在时间和空间上呈现匹配现象”。他认为,可以加强对动力电池退役时序和退役量的前瞻性研判,为整车企业、电池企业和回收企业进行产能及技术体系布局提供支撑。

个比较明确的变化是退役量增加,同时磷酸铁锂占比进一步提升。从技术端看,为适应磷酸铁锂技术路线的发展,一些企业正在探索短流程极片修复,以及铁锂、石墨碳等材料的高值化回收。

张天祚还表示,技术替代可以降低对高风险战略资源的依赖,但也可能带来对其他资源的依赖。其团队相关研究认为,“二次资源供给确实有滞后性”,真正形成稳定供应可能在“十五五”末期至“十六五”初期。

企业、车企和后天市场相关方还需要共同研究。“还有产品标准化,我们肯定知道标准化产品越多,回收压力越小。”

这种源头设计对末端拆解回收的影响,已经在实际拆解环节中显现出来。王德闯告诉记者,目前一些动力电池为了安全采用大量胶体固定,回收时会增加拆解难度。“那些胶根本去不掉,电池拿不起来。”王德闯表示,这还会产生胶、塑料等固体废物。

张天祚从供应链角度提出,电池研发阶段除了考虑新的化学体系外,也应同步考虑相应的回收方案、可拆解性设计,以及回收企业、整车企业和电池企业之间如何形成更稳定的衔接。