

每公里成本降70%——

以旧换新补贴助货车“轻装上阵”

6月18日，银川德胜工业园区宁夏大德隆昌汽车贸易有限公司销售点，一排红色新能源重卡在阳光下泛着金属光泽。来自吴忠的货车司机马建军绕着一辆新车转了几圈，手指抚摸过充电接口：“这车每公里电费才0.8元，比我的旧柴油车省1.5元！”他身后，销售人员正为另一位客户讲解“以旧换新”补贴细则——报废国四货车最高补4.5万元，报废并更新国六或新能源营运货车，叠加补贴最高达14万元。

马建军的旧车是2013年购置的国四柴油重卡，近两年频繁出故障让他苦不堪言：“去年修发动机花了2.3万元，今年排气管又堵了，光清理积碳就花了8000元。”正当他犹豫是否换车时，自治区交通运输厅联合有关部门推出的《2025年宁夏回族自治区老旧营运货车报废更新工作实施细则》，让他看到转机。

根据政策，马建军符合“提前报废国四货车并新购新能源重卡”条件，可申请双重补贴。他算了一笔账：新车售价38万元，报废补贴4.5万元，再加上购置国六或新能源营运货车补贴，实际支出仅24万元。“相当于用旧车的‘残值’换了半辆新车！”6月25日，他在“我的宁夏”政务App提交了各项材料。

“今年，货车以旧换新的力度更大，更贴民心。”自治区交通运输厅运输海事处工作人员郝斌介绍，此次提前报废国四及以下排放标准中型、重型营运货车；提前报废国四及以下排放标准中型、重型营运货车，并新购国六排放标准营运货车或新能源营运货车；仅新购符合要求的新能源城市冷链配送货车，均可申请新购营运货车补贴。

政策红利不仅惠及个体司机，更推动物流企业掀起“换车潮”。在银川交通物流园，宁夏赛昂供应链管理有限公司的停车场内，20辆新能源重卡整齐排列，充电桩前，司机王海涛正用手机App查看剩余电量：“现在从内蒙古阿拉善左旗到银川，单趟节省400元！”

该公司负责人给记者展示了一份成本对比表：100辆新能源货车每年可节省燃料费400万元左右，且维修成本下降60%。“过去觉得新能源技术不成熟，现在政策倒逼下，我们主动把新能源车辆占比从20%提升到40%。”他透露，公司正计划将剩余的国四柴油车全部淘汰，未来三年新能源车辆占比将超70%。

政策落地关键在于执行。为破解“补贴申领难”，自治区交通运输厅联合公安、商务等部门建立“专班机制”，将报废证明、购车发票等12项材料精简为5项。

与此同时，货车司机通过“我的宁夏”政务服务App实名认证后，可“零跑腿”申报老旧营运货车报废更新资金申请信息，并上传《报废机动车回收证明》《机动车注销证明》《道路运输证》（或《道路运输证》注销证明）等关键材料，申请人可通过“我的宁夏”政务服务App首页“老旧营运货车报废更新补贴”专区进入申报页面查看。

6月30日，马建军的新能源重卡首次驶上京藏高速。车内，智能导航系统规划着最优路线，空调送出凉爽的风。他打开货运平台App，接下一单前往固原送货的订单：“以前夏天不敢开空调，怕费油；现在电车随便开，跑得快还舒服。”

今年截至4月底，全区新能源重卡保有量为1224辆，相比2024年同期增长587.64%。预测2025年在国补政策下更新新能源重卡1000辆左右。

老旧营运货车报废更新焕发消费新活力

本报记者 赵磊 张唯文图

一辆货车完成“使命”后将何去何从

在汽车产业链上，报废汽车回收拆解往往是被忽视的一环。那么，一辆货车在完成“使命”后将何去何从？又将产生哪些价值？7月8日，记者来到宁夏聚力升汽车产业园发展有限公司，这是一家具备资质的报废机动车回收拆解企业。穿过一处堆场，报废汽车堆积如山，小型轿车、面包车、货运车等都在等候拆解。

“以旧换新政策，让我们汽车回收利用企业焕发新生。”宁夏聚力升汽车产业园发展有限公司总经理俞树雄说，目前业务量比同期上涨了一倍多。

“下场”的货车，到了回收拆解企业，何去何从？

车辆正式拆解前，还有严格的审验手续。国务院办公厅印发关于加快构建废弃物循环利用体系的意见，提出“依法查处非法回收拆解报废机动车、废弃电器电子产品等行为”。按照相关要求，如果部分部件缺失、验车不过关，车主可能会失去机动车报废办理资格。

“车辆回收后，先初检，查验外观、车辆识别代码，发动机、变速器、方向盘、前后桥、车架是否齐全，为确保安全还要拆掉电瓶，并将车辆残存的机油、汽油、防冻液等排放干净，以免造成污染。”俞树雄介绍，初检无误后，会给出车主开具《报废机动车回收证明》，随后车管所系统对车辆查验、登记、审核，通过后便进入拆解环节，最后出具《车辆注销证明》，一辆汽车的“一生”随之彻底结束。货车的报废更复杂一些，需要主管部门对每辆车进行查验、审批。

所有的审验检查完毕、确定无误后，验车员取一瓶喷漆，在车身上喷下一串数字，并将验车信息录入电子系统。“这个编号就是它的‘身份代码’。”俞树雄展示电子系统，只要输入编号，就能查看这台报废车的“电子档案”，包括车辆类型、发动机号等信息，“拆解回收流程透明，利于安全规范管理，也方便主管部门监管。”

根据《报废机动车回收管理办法》，拆解的报废机动车发动机、变速器、方向盘、前后桥、车架具备再制造条件的，可以按照国家有关规定出售给具有再制造能力的企业经过再制造予以循环利用；不具备再制造条件的，应当作为废金属，交售给钢铁企业作为冶炼原料。此外，报废车辆的车牌也需要一一切割，防止车牌流入市场，被不法分子用于套牌。

在拆解生产线上，记者看到工作人员正在拆解一辆报废货车，按照从外到内的顺序，先拆车门、前后机盖、轮胎等外部件，然后拆座椅、仪表盘等内部件，紧接着拆除发动机、变速器、方向盘、前后桥、车架，最后将车壳压扁，作为废钢处理。但这样还不能将报废车的价值“吃干榨净”。“铜线、铝都能卖钱，我们将它们从发动机上拆下单独出售，供下游产业实现循环利用；发动机则交给具有资质的企业再制造利用。”俞树雄笑道，最大化挖掘回收利用价值，正是精细化拆解的巧妙之处。

另一道工序上，工人们戴着手套，小心翼翼地撕下汽车胶条，放入一旁的筐中。俞树雄说：“若胶条跟着车子被压成废钢，既会导致钢不够纯、卖不上价，也浪费了其本身价值；单独拆下胶条，攒到足量，有橡胶企业来回收，用于生产橡胶颗粒等。”

当能拆的都拆完，报废车就只剩下一个壳子，被送入打包区。巨型打包机将车壳破碎、压缩，“吐”出一块块方形废钢压块。

实施新一轮消费品以旧换新后，大规模设备更新和消费品以旧换新会带来大量的废旧产品设备报废淘汰。国务院办公厅发布的《关于加快构建废弃物循环利用体系的意见》提出，到2030年，我国建成覆盖全面、运转高效、规范有序的废弃物循环利用体系。

“现在我们平均每天能接到6台至7台车，车主大多是冲着以旧换新补贴政策来的，希望能抓住政策契机，用足政策补贴，换掉旧车买新车。”俞树雄说。

日前，自治区交通运输厅、发展改革委、公安厅、财政厅、商务厅联合印发了《2025年宁夏回族自治区老旧营运货车报废更新工作实施细则》（以下简称《实施细则》）。大规模设备更新，为交通运输行业转型升级带来重大发展机遇，但在推动落实过程中也面临不小挑战。我区如何把握机遇、用好足政策，深入有序推进设备更新尤其是老旧营运货车更新？记者进行了调查采访。



按照相关要求，如果部分部件缺失、验车不过关，车主可能会失去机动车报废办理资格。

我区多举措缓解里程焦虑——让新能源货车“满格续航”

7月9日，宁夏宇鹿供应链科技有限公司，几十台新能源车准备出发送货。从去年消费品以旧换新政策实施起，宁夏宇鹿供应链科技有限公司便陆续更换了新能源货车。“多亏有政策，让我们陆续更换了60多辆车，享受到政策红利。”宁夏宇鹿供应链科技有限公司总经理李涛说。记者随机登上一辆冷链车。司机张师傅介绍，车辆行驶里程约240公里，使用半年多，续驶里程变化不大，“在开暖风、开冷机的情况下依然能跑200公里，完全可以满足我的配送需求。”

“我一般早晨6点多从银川出发，先到贺兰装货，然后前往固原，中途需要在服务区充一次电。”张师傅补充说，“有时候续驶里程也和驾驶方式有关，通常在省电模式下会开得更久。”

对于车辆的动力性和载重性，张师傅直言新能源货车并不像外界传说的动力不足，反倒是在标载条件下，起步、加速都远超传统燃油货车。“一般情况下，普通轻卡和新能源轻卡的自重都在2吨以上，按照蓝牌总质量不超过4.5吨的规定，不管是新能源轻卡还是普通燃油轻卡都是能拉2吨货物。在这个基础上，我的这辆车加速时间、加速距离都低于燃油轻卡。”

在使用成本上，张师傅也算了一笔账：“这车充满一次电大概50元，能跑200多公里，如果是油车的话至少要100多元，总体上能节省一半，如果用自建充电桩的话费用更便宜。”小型冷链轻卡能跑200多公里，但对于重卡来说，续航里程是司机以旧换新考虑的焦点之一。

在灵武市灵州新能物流有限公司场站内，数十辆崭新的新能源重卡整装待发，“灵州新能绿色零碳运输项目以全链零碳、智慧驱动为核心，投资约1.3亿元，已交付100辆新能源电动重卡，计划3年内推动新能源电动重卡替换2000辆以上，全面承接灵武市及周边地区煤炭、粉煤灰、化工、鲜奶、农产品等大宗商品运输需求。”灵州新能物流有限公司执行董事安靖宇介绍。

目前，新能源车辆陆续投入使用，充电依然是他心头的一大难题。安靖宇告诉记者，灵州新能物流有限公司主要负责灵武电厂到宁东的物流服务。但目前沿线的充电桩缺乏，导致许多货都不敢接。为此，灵州新能物流计划再投资2亿元配套建设20座充换电站，覆盖周边物流干线，日供电12万千瓦时，充换电价格降至每千瓦时0.6元以下，能源成本比燃油车辆降低一半。项目建成后，将形成覆盖灵武市及周边地区的充换电网络，年减排二氧化碳超52.2万吨。

我区正在积极布局针对货车的银川、中卫全国性综合交通枢纽建设，促进宁夏换电网络的发展。在石嘴山市惠农区，首条新能源重卡换电干线贯通运营。作为交通强国建设试点任务牵头实施单位，国家电投集团启源芯动力在110国道宁夏中卫与内蒙古乌海约350公里区间内，投建中卫工业园区、中宁石空等5座新能源重卡充换电站，可满足约300辆新能源重卡的补能需求、高效承接煤炭运输领域电动化转型的迫切需求。

通过标准化换电技术，单车每年可节省4万元燃料费用，用车成本降低约17.8%，实现每年约800万吨至1200万吨的货物零碳运输，减少碳排放2.9万吨，助推清洁运输成为“蒙煤入宁”运输主力军。

放眼宁夏，电动重卡充换电网络正在深度嵌入国家物流运输动脉，逐步成为推动交通运输产业绿色低碳发展的强劲引擎。在中卫工业园重卡换电站，一辆刚运送完电煤的重卡正在换电。为破解新能源重卡推广瓶颈，宁夏推广“车电分离+电池租赁”商业模式。“换电重卡相较于传统燃油重卡在运营成本上具有明显优势，31公里运距相较燃气车辆能耗下降15%，相较燃油重卡能耗下降40%，每年单辆车还可以降低2.4万元车辆维护费用，为疆煤入宁‘最后一公里’增添绿色动能，有效降低碳排放。”昆仑绿能（宁夏）科技有限责任公司董事长朱建兴介绍。

记者手记

消费一头连着宏观经济，一头连着千家万户，是经济发展的重要引擎。目前，我国消费市场已从“增量时代”进入到“增量和存量并重时代”。汽车以旧换新政策延续的意义在于能加速老旧车辆淘汰进程，从而有效减少环境污染；可以激发消费者购车热情，促进新车市场销量增长，提振行业信心。

此次老旧货车补贴额度和范围扩大，并且申请窗口期大幅延长，这些变化无疑将使更多运输从业者享受到补贴红利，进一步激发市场需求。从中央到地方，协同发力推动新一轮的以旧换新，正是顺应了品质化消费的趋势，引导消费者下决心“断舍离”，主动淘汰高能耗、高排放、低效率的旧产品，选择更加智能、绿色、低碳的新产品，激活消费的“一池春水”，进一步释放内需潜力，巩固和增强经济回升向好态势。

如今，国四标准柴油车正步入自然淘汰的关键阶段，且存量基数相当可观。据不完全统计，截至2024年年底，我国国四及以下排放标准营运货车保有量超76万辆。宁夏虽说保有量不是很大，但释放的置换需求潜力也不可低估。当前，在以存量置换需求为主导的市场环境下，以旧换新政策正是加速淘汰老旧车辆，或是撬动商用车市场新增量的最大推手。此次以旧换新政策，吸引了大量运输从业者提前报废老旧车辆、购置新车或新能源车，从而推动货车市场销量增长。

以旧换新，是焕新生活，更是焕新未来。一新一旧之间，蕴含着消费市场的强劲动力。广大消费者积极参与以旧换新，共同为构建绿色、低碳、可持续的生活方式贡献力量。

以旧换新，激发消费潜能

本报记者 赵磊 张唯

今年截至4月底，全区新能源重卡保有量为1224辆，相比2024年同期增长587.64%。

从去年消费品以旧换新政策开始，宁夏宇鹿供应链科技有限公司开始陆续更换新能源货车。

