**新能源重卡浩通-包钢+庆华及金泉站台物流尽调要点**

1. 庆华物流现状

* 产能：庆华当前满负荷运转，年产能220万吨。
* 焦炭分配：部分供包钢本部自用，更大比例为代易大宗加工，易大宗负责销售。
* 短倒运输：包钢本部自用部分由北奔新能源车完成，往返距离100公里。

2. 包钢本部物流情况

* 运输距离：庆华到包钢本部国道距离约60公里。
* 排队问题：包钢进站入口排队严重，主要因等待生产部门需求卸车，每天一般放行30台老焦化车和30台新焦化车。
* 充电设施：包钢本部投放的282车型配有场内充电站，不对外服务；园区外有充电站（具体投放情况待确认）。

3. 毅腾口岸车辆情况

* 闲置车辆：毅腾口岸有70台陕汽闲置车辆，采购价30万，现折价20万，可考虑置换陕汽新能源428车（价格约50万）。

4. 北奔528车价格

* 价格对比：北奔528车价格67万，国六燃气车价格约40万（车头30万+挂车5万+税费）。

5. 巴音公司新能源车运营现状

* 车辆投放：2017-2018年投放800台新能源车（北奔400台，柳汽400台），当前亏损。
* 车价下跌：车价从60万跌至10万，业务量不饱和，仅400台车在工作。
* 电池损耗：电池损耗在预期范围内（15%以内），正在研究翻新电池以提高性能，减少亏损。
* 亏损原因：业务量不饱和、 矿山电容不够、电池容量低、充电环节影响效率（其测算每天跑300/KM单车，就能盈利）

6. 浩通洗煤厂-金泉/金泉南物流

* 站台承包：金泉站上站及装卸由佳岳承包，金泉南由昊莹承包。
* 费用调整：2024年站台装卸费用从30.5元/吨下调至16.5元/吨。
* 短倒费用：短倒上站费用为10.8元/吨（含税），需平衡总账及利益分配。

7. 包钢及巴音电车车队问题

* 电车折损：电车折损快，采购后大幅跌价，后市场交易困难。
* 充电站问题：部分充电站被内蒙古国投等垄断，需讨论合作方式及电容电压负荷匹配。

8. 成本核算

* 浩通-庆华运输成本：38元/吨，一趟约3000元（含司机工资700元、车损燃气1000元、过路费400元等），正常毛利/趟约（900元以内）。
* 过路费波动大：平均400，过路费有时高达1000元，因常被村拦路，如过路费陡增，利润会被摊平。
* 司机工资：巴盟当地司机月工资约1.6万元，如按趟计算一般为650-800元/天。

9. 北奔交流点

* 车价问题：电车落地后大幅折损，需谈二手车或电池回购兜底价格，免费升级或解决二手车后市场交易。
* 政策支持：需解决内蒙交投在巴盟区域充换电半垄断问题。
* 优先放行：电车进包钢能否优先放行，减少排队时间。
* 补贴要求：要求车补贴到位及电车过路费20%政策。
* 备用电池，提高出勤率；
* 要双挂车在这俩条道路行走的政策；

关键问题总结

* 车辆折损与后市场交易：新能源车折损快，后市场交易困难，需解决二手车或电池回购/兜底问题。
* 充电站垄断：巴盟充电站实质被内蒙北投垄断，需讨论合作方式，及在途电容电压匹配问题。
* 需测算标载VS. 超载经济性：用双挂车、或标载哪个更优？
* 成本控制与利润分配：需平衡总账及各方利益分配，解决超载过路费交警、地方利益、铁路局、司机车队等问题。
* 政策与补贴：需争取电车优先放行、车补贴、过路费折扣特殊政策（巴盟学习包头区域），解决充换电垄断问题等。