深耕农村消费市场沃土 新能源车下乡大有钱途

近日，国家发展改革委、国家能源局印发《关于加快推进充电基础设施建设更好支持新能源汽车下乡和乡村振兴的实施意见》（以下简称《实施意见》）。在创新农村地区充电基础设施建设运营维护模式、支持农村地区购买使用新能源汽车、强化农村地区新能源汽车宣传服务管理等三个方面，提出了11项具体举措。

这是新能源汽车下乡的又一政策利好。一直以来，用车成本更低廉的新能源汽车受到了许多用户的喜爱。城镇地区，一眼望去，“绿牌车”随处可见。然而，在农村地区“绿牌车”却并不多见。此次政策的出台，将支持新能源汽车下乡提升至国家战略高度，“绿牌车”下乡或迎“质变”时刻。

连“铺”三年“下乡路”

公开资料显示，“汽车下乡”最早可以追溯至2009年。由于当时作为我国经济重要支柱之一的汽车工业，受到2008年金融危机的冲击，国家曾出台包括减征乘用车购置税、开展汽车下乡、加快老旧汽车报废更新等18条组合政策。时过境迁，2008年金融危机的阴霾早已散去，随着时代的发展，自2020年开始，“新能源汽车下乡”已然成为“汽车下乡”的主角。

自2020年7月起，工业和信息化部、农业农村部、商务部、国家能源局等部门连续三年，发布开展新能源汽车下乡活动的通知，引导新能源汽车消费市场下沉。2020年，长城汽车、上汽通用五菱等多家企业带领多款车型参与活动。此后，2021年，工业和信息化部办公厅、商务部办公厅等多部门在山西、吉林、河南、湖北、湖南等地，选择三四线城市、县区举办若干场专场、巡展、企业活动。值得一提的是，2022年，多部门不仅持续开展新一轮新能源汽车下乡活动，还鼓励参加下乡活动的新能源汽车行业有关企业参与“双品网购节”以及各平台自发组织的各类网络促销活动，支持企业与电商、互联网平台等合作举办直播或网络购车活动，通过网上促销等方式吸引更多消费者购买。

频频释放利好“信号”

今年以来，有关部门更是在各大场合，多次提到高频词“新能源汽车下乡”。2023年，中央一号文件中曾提到，“加快发展现代乡村服务业。鼓励有条件的地区开展新能源汽车和绿色智能家电下乡”。此后，4月19日，国家发改委明确提出，鼓励汽车企业开发更适宜县乡村地区使用的车型。近年来，从中央到地方，都在加紧推动新能源汽车下乡。实施推进新能源基础设施建设、推出新能源汽车下乡补贴等一系列措施。

5月关于继续引导“下沉”乡镇的信号再一次释放。5月5日召开的国务院常务会议审议通过了加快推进充电基础设施建设、更好支持新能源汽车下乡和乡村振兴的实施意见。并强调，要聚焦制约新能源汽车下乡的突出瓶颈，适度超前建设充电基础设施，创新充电基础设施建设、运营、维护模式，确保“有人建、有人管、能持续”。

今年以来，海南、陕西、云南、无锡等多地陆续启动2023年新能源汽车下乡活动。今年3月，海南省曾组织开展为期3天的新能源汽车下乡暨万宁车展活动，曾展出燃油车型和新能源车型近百款、近50个汽车品牌。4月陕西省曾组织开展2023年新能源汽车下乡活动以及西安市新能源汽车进机关、下企业、入园区团购推广活动，比亚迪、吉利、蔚来、小鹏、欧拉等新能源汽车品牌纷纷响应。当月，云南省也曾组织新能源汽车下乡活动。活动统筹财政资金3000万元，结合农村地区新能源汽车消费需求，对在云南省内汽车销售企业购买30万元（含）以下新能源汽车并在省内落户的个人消费者给予现金补贴，每人可补贴2000元，共15000个名额；购车价格在30万元以上的不予补贴，活动时间将持续至6月30日。

3年累计销售超410万辆

过去三年，在政策引导、优惠活动的刺激下，走进乡镇地区的新能源汽车多了起来，效果日渐凸显。据中汽协数据显示，2020年至2022年，新能源汽车下乡在10省（市）开展18站启动活动，累计发布6批近200款下乡车型。仅2022年间就有28家汽车企业、64款车型积极响应参加新能源汽车下乡活动。共计分别带动销售39.7万辆、106.8万辆和265.98万辆下乡车型，累计销售超410万辆。2021年，新能源汽车下乡车型销量同比增长169.2%，高于该年新能源汽车市场整体增速约10%；2022年销量同比增长87%。庞大的乡镇市场“蓝海”日渐火热。

国家发展和改革委员会政研室副主任、委新闻发言人孟玮介绍，截至2022年年底，我国新能源汽车保有量约1310万辆，超过全球总量的一半。从2020年下半年、2021年、2022年新能源汽车下乡车型消费看，销量同比分别增长80%、169%、87%，保持了较快的增长势头。

据《中国农村地区电动汽车出行研究》预计，到2030年，中国农村地区汽车千人保有量将近160辆，总保有量超7000万辆。未来如果能满足农村居民的机动化出行需求，将会撬动一个5000亿元规模的汽车市场。

新能源汽车下乡“大风起”

当新能源汽车的“政策”之风再度吹向乡村地区，富饶的市场“沃土”或将结出更丰硕的果实。根据《实施意见》安排，有关部门将加快实现适宜使用新能源汽车的地区充电站“县县全覆盖”、充电桩“乡乡全覆盖”。通过加强公共充电基础设施布局建设、推进社区充电基础设施建设共享，以及加大充电网络建设运营支持力度等方式，创新农村地区充电基础设施建设运营维护模式。同时，将鼓励有关部门及车企开启新能源汽车消费券、以旧换新、开展购车赠送充电优惠券等活动。加大农村地区汽车消费信贷支持，合理确定首付比例、贷款利率、还款期限。通过多项政策合力，推动新能源汽车下乡，不断释放农村地区消费潜力。

总体上看，我国农村地区新能源汽车市场仍处于起步阶段，总保有量相对较低，充电基础设施建设不足、经济实用车型供给不足、销售服务能力不足等问题制约了新能源汽车的推广使用。此外，充电设施不足的问题仍是影响新能源汽车使用的一大制约瓶颈，在农村地区更为突出，已成为制约农村地区购买使用新能源汽车的“堵点”“痛点”。

值得一提的是，想要让乡镇地区的新能源汽车市场日渐热闹，不仅需要“组局者”用心筹划，更需要“参与者”带来足够大的诚意。近期，奇瑞汽车、五菱汽车等相继公布了下乡优惠举措。奇瑞旗下QQ冰淇淋推出1000元/台购车补贴优惠，并对快充设备提供优惠；五菱宏光MINIEV家族即日起，新老用户选购可享受至高直降13000元优惠；比亚迪在渠道布设上安排更多县乡地区，增加乡镇消费群体对新能源汽车的接触和体验机会。此外，长安、零跑等国内汽车企业也正积极部署相关工作，加速“下沉”乡村市场。

乘联会秘书长崔东树表示，国家此前出台的关于新能源汽车下乡的有关内容，大多是宣传性建议。此次，推出的《实施意见》是第一个关于新能源汽车下乡的利好政策。意味着国家真正从体制建设上为新能源汽车下乡和农村市场给予更大支持，对于整个行业发展更加有利。去年农村地区的新能源汽车渗透率在12%左右，今年有望达到16%。未来，在政策推动和新能源汽车成本降低的驱动下，农村地区用户将成为新能源汽车消费主力军，新能源汽车渗透率有望达到80%。

○纵深

新能源车如何“开”进农家

近年来，随着农民生活水平稳步提高和农村道路条件大幅改善，新能源汽车以绿色环保和经济实惠的优势，陆续“开”入乡村百姓家。

根据公安部数据统计，截至2022年11月底，我国农村地区机动车驾驶人数已达2.89亿人，占全国驾驶人总量的57.8%。中国汽车战略与政策研究中心高级研究员刘可歆告诉记者，近年来，随着农村经济的快速发展，机动车和驾驶人增长重心逐步由城市向农村转移。随着道路、补能设施、市场流通体系等环境的优化完善，农村新能源汽车市场大有可为。

刘可歆介绍，目前乡村居民大多一户一院，具备建设自用充电桩的物理条件，且户均配电容量能够满足慢充用电需求。乘联会秘书长崔东树表示，家庭慢充使用成本低，时间灵活，建设方便，是解决县乡充电问题的关键。

新能源汽车下乡，把路走宽，就要完善配套措施，提高下乡质量。目前新能源汽车下乡还存在消费场景比较单一、公共基础设施相对薄弱、售后维修滞后等客观瓶颈。针对这些情况，刘可歆表示，建议进一步鼓励企业丰富新能源汽车供应，引导企业下沉销售服务网络；加快推进充电基础设施建设，加强县城、乡镇充电网络布局；鼓励各地开展“光储充放”等先进技术创新应用，促进“新能源汽车充新能源电”，降低农村地区配网增容改造的成本。

新能源汽车下乡，把眼光放远，助力乡村经济发展。国家信息中心副主任徐长明表示，新能源汽车使用成本较低，将在乡村创造出一些消费新场景，例如乡村短途游等活动；同时乡村公共充电基础设施建设，还将促进充电站周边配套服务发展，带动餐饮、娱乐、购物等周边消费提升。 据北青网、据北京日报

○焦点

乡村地区仍是充电桩的“荒原”

尽管我国已建成世界上数量最多、辐射面积最大、服务车辆最全的充电基础设施体系，但是与城市相比，广袤的乡村地区仍是充电桩的“荒原”，甚至已成为制约新能源汽车下乡的“堵点”。

究其深层原因，业界归结为用地难、用电难、服务难、盈利难等“痛点”。好在国家发展改革委、国家能源局近日印发《关于加快推进充电基础设施建设更好支持新能源汽车下乡和乡村振兴的实施意见》中，针对这些“痛点”给出了较为具体的解决方案。例如在用地及用电方面，提出“支持地方政府结合实际开展县乡公共充电网络规划，并做好国土空间规划、配电网规划等衔接”“统筹考虑乡村级充电网络建设和输配电网发展，加大用地保障等支持力度，开展配套电网建设改造，增强农村电网的支撑保障能力”等。业界认为，这意味着在农村地区铺设充电桩所面临的土地及电力难题将迎来科学化的解决，而随着“推广智能有序充电等新模式”“提升充电基础设施运维服务体验”等具体举措的实施，充电桩建设和运维的成本也将进一步降低，投资回报则将提高，服务难、盈利难等“痛点”将得到有效化解。

业界已经形成的共识是，汽车将是下一代移动智能终端，是进入更大数据世界的端口，因而未来汽车行业的竞争将是车联网之间的角逐，车联网是多个行业深度融合的新型产业，更是全球创新的热点和未来发展的制高点。很显然，新能源汽车具有构建车联网的天然优势，充电桩则是推动新能源车联网的天然入口。充电桩承载着的除了电流还有信息流和资金流，这就让与汽车有关内容的数字化成为可能。更重要的是，将充电桩进行物理化链接和智能化改造，就会形成一个个局域网，若干局域网将共同织就一张覆盖全国的广域网。从这个角度来看，充电桩下乡将织密车联网，有着不可否认的社会意义与市场价值。汽车一旦触网成为开放平台后，行业参与者将拥有更大的发挥空间。未来汽车是整个社会汽车系统的一部分、是庞大的交通移动数据云调控系统下的移动终端，这样的远景正一步步成为现实。

据新华社

充电基础设施投资有望站上风口

汽车企业瞄准市场需求，不断推出可满足农村不同汽车使用场景的定制化车型。与此同时，乡村充电基础设施的建设也在稳步推进。

近年来，我国充电基础设施快速发展，已建成世界上数量最多、辐射面积最大、服务车辆最全的充电基础设施体系，为新能源汽车快速发展提供了有力保障。中国电动汽车充电基础设施促进联盟数据显示，今年4月，公共充电桩与3月相比增加了6.7万台，4月同比增长52%。截至今年4月，全国充电基础设施数量为609.2万台，同比增加95.9%。我国公共充电基础设施整体维持增长态势。

部分车企也在加大充换电设施的布局力度，充电服务的“下沉”成为企业未来发展的重要趋势之一。蔚来发布的数据显示，截至今年5月，蔚来已在全国布局1403座换电站，其中374座高速换电站、2580座充电站、15312根充电桩，接入全国超70万根第三方充电桩；理想汽车也宣布，已在全国布局13座理想4C超级充电站，接入第三方充电桩超50万根。

东方证券研报显示，在政策支持下，国内充电桩布局较深的制造及运营公司将迎来较好机遇。一线城市电动汽车保有量的提升，持续带动公共充电需求，运营企业将受益；由于三四线城市充电桩配套设施较为落后，叠加近期推出的充电基础设施建设政策，下沉市场的充电桩建设将带动设备制造需求，预计未来设备企业或陆续看到新增订单。

据中国商报

○提醒

莫让充电顾虑“打消”农村居民购车热情

近年来，随着农民生活水平稳步提高和农村道路条件大幅改善，新能源汽车以其绿色环保和经济实惠的优势，加速驶入普通农家。

近年来，我国新能源产业发展迅猛，但其行业生态仍有“短板”，充电基础设施作为新能源汽车使用过程中必不可少的一环，其重要程度不言而喻。

首先，充电桩结构布局有待提升。国家能源局发布数据显示，2022年，我国充电基础设施数量达到520万台左右，同比增长近100%。其中，公共充电基础设施增长约65万台，累计数量达到180万台左右；私人充电基础设施增长约190万台，累计数量超过340万台。在实际情况中，充电桩布局并不均衡，市区内充电桩数量相对充足，县乡层级的充电桩数量则明显不足。

其次，充电桩运维水平有待改善。充电桩故障不及时维修、充电速度不一、充电位置被燃油车占用……近年来，随着占位、坏桩等问题频现，加上缺乏规范性的管理维护，这些问题日益成为充电桩发展的阻碍。要加快新能源汽车发展步伐，“充电难”问题必须得到解决，要加快完善充电站建设管理、维护措施，消除用户的充电焦虑。

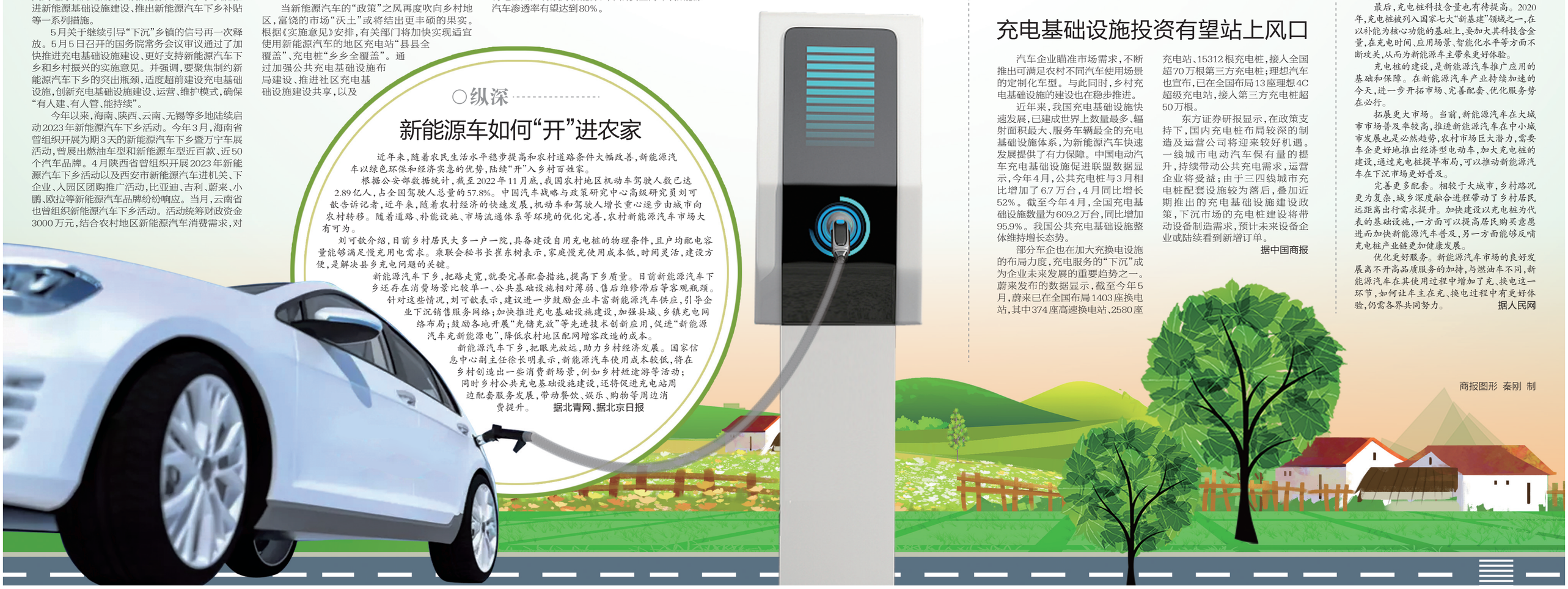
最后，充电桩科技含量也有待提高。2020年，充电桩被列入国家七大“新基建”领域之一，在以补能为核心功能的基础上，要加大其科技含金量，在充电时间、应用场景、智能化水平等方面不断攻关，从而为新能源车主带来更好体验。

充电桩的建设，是新能源汽车推广应用的基础和保障。在新能源汽车产业持续加速的今天，进一步开拓市场、完善配套、优化服务势在必行。

拓展更大市场。当前，新能源汽车在大城市市场普及率较高，推进新能源汽车在中小城市发展也是必然趋势，农村市场巨大潜力，需要车企更好地推出经济型电动车，加大充电桩的建设，通过充电桩提早布局，可以推动新能源汽车在下沉市场更好普及。

完善更多配套。相较于大城市，乡村路况更为复杂，城乡深度融合进程带动了乡村居民远距离出行需求提升。加快建设以充电桩为代表的基础设施，一方面可以提高居民购买意愿进而加快新能源汽车普及，另一方面能够反哺充电桩产业链更加健康发展。

优化更好服务。新能源汽车市场的良好发展离不开高品质服务的加持，与燃油车不同，新能源汽车在其使用过程中增加了充、换电这一环节，如何让车主在充、换电过程中有更好体验，仍需各界共同努力。 据人民网



商报图形 秦刚 制