



游客在浙江省湖州市安吉县余村一处停车场为电动车充电。新华社发

“今年以来，新能源汽车销售持续火爆。最近3个月，我们店每个月销量都在200辆以上，购车者主要来自沧州市各县市，占了60%以上。”近日，沧州市骏驰汽车销售公司大厅内人头攒动，总经理纪鹏一边解答客户疑问，一边跟笔者说。

该公司位于沧州市开发区石港路，是一家经营比亚迪系列新能源汽车的4S店。纪鹏观察到，近一段时间，购车群体似乎有了一些变化，原来多是沧州市乃至京津地区的客户，如今，四五线城市及农村的购车者开始多了起来。

6月15日，工信部、国家发展改革委等五部门印发《关于开展2023年新能源汽车下乡活动的通知》。次日，2023年新能源汽车下乡活动正式启动。至今，今年新能源汽车下乡活动开展已3个多月。活动成效如何？企业该如何抓住机遇？新能源汽车下乡还面临哪些瓶颈？

新能源汽车加快驶向乡村市场

新能源汽车具备很多适宜农村市场的特点。

“首先，农村停车不像城市那么紧张，有足够的场地安装充电桩。其次，农村用户出行范围一般在县域之内，出行距离短，因此‘里程焦虑’问题大大弱化。另外，在使用频次比较高的情况下，新能源汽车使用成本比燃油车低，农村消费者通常对价格比较敏感，更注重高性价比，这一点契合了他们的需求。”纪鹏说。

“当前，随着新能源汽车快速普及，其综合使用成本、车价都在不断下探中，这些都是新能源汽车拓展农村市场的有利条件。”纪鹏认为，农村地区有望成为新能源汽车的增量市场，“这是一片巨大的蓝海。”

据悉，为激发农村消费者购买意愿，今年以来，支持新能源汽车下乡政策密集推出。各地也陆续出台一系列政策措施，推动农村地区新能源汽车消费。比如，山东淄博于8月26日举行了2023山东新能源汽车百场下乡活动启动仪式，通过发放新能源汽车消费券，鼓励金融机构出台汽车信贷金融支持举措，积极协调车企出台购车优惠措施，多重优惠叠加，营造汽车消费良好氛围。

自2020年7月起，工信部等部门连续开展新能源汽车下乡活动。据中国汽车工业协会发布的数据，过去3年时间，6批近200款下乡车型销量从2020年的39.7万辆增至2021年的106.8万辆，到2022年已达265.98万辆，累计410多万辆。

得益于此，我国新能源汽车产销量在近3年呈现爆发式增长，2022年更是达到700万辆规模，产量和销量分别为705.8万辆和688.7万辆。

“不过，从城乡市场看，农村市场尚未被充分挖掘。”工信部副部长辛国斌此前表示，2022年中国农村地区新能源汽车销量仅占农村地区汽车总销量的4%，

新能源汽车下乡，哪些瓶颈待突破？

远低于行业总体25.6%的水平。

据中国电动汽车百人会发布的《中国农村地区电动汽车出行研究》，今年3月份，纯电乘用车在县乡地区的渗透率为16%，插混乘用车在县乡地区的渗透率为8%，两项数据均远低于一、二线城市水平，还有很大提升空间。

“随着今年新能源汽车下乡活动进一步深入，2023年我国新能源汽车销量有望达到900万辆。”中国汽车工业协会副总工程师许海东说。

企业迎来新机遇

国家发展改革委、国家能源局在今年5月联合印发《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》，鼓励企业开发适宜农村地区场景的经济实用车型。

据悉，包括比亚迪、长城汽车、东风汽车、上汽大众等众多厂商积极响应新能源汽车下乡要求，根据需求量身定制方案。

“与十几年前的汽车下乡不同，随着消费水平提升，农民对汽车品质也有了更高的要求。但整体来看，与城市居民购车诉求不同，农村居民买车更重视性价比，也更关注实用性。”乘联会秘书长崔东树说。

据中国汽车技术研究中心有限公司（简称“中汽中心”）调研分析，农村地区居民出行以5公里至15公里短途出行为主，首选价格10万元以下的高性价比产品。

东风集团相关负责人表示，针对农村地区消费者特点，东风旗下有8款新能源车型参加本次活动。

比亚迪也推出了海鸥、海豚、元Plus等多款适合下乡的新能源车型。“新能源汽车要行稳致远，不仅要在国内主要城市站稳脚跟，还要在三、四线城市的下沉市场催生消费新活力。新能源汽车下乡活动不仅能拉动汽车消费，也将协调城乡消费增长，促进农村消费提档升级。”比亚迪相关负责人说。

长城汽车相关负责人透露，长城汽车在新能源领域全面布局，目前已推出多款新能源车型，适合在农村或者城乡接合部使用。

中汽中心中国汽车战略与政策研究中心相关研究显示，每推广1辆新能源汽车，将带动2.5倍至3倍汽车上下游产业链增值。支持新能源汽车下乡，将进一步挖掘农村地区市场潜力，提升总体消费水平。

“支持新能源下乡的政策措施，有力助推汽车产业转型升级。”东风汽车集团副总经理尤峥表示，经济性电动汽车将迎来新的增长机会。

普及还需迈过三道坎

业内人士认为，新能源汽车下乡要驶入“快车道”，还需解决多重问题。

——充电设施有待进一步完善。当前农村新能源汽车市场还处于普及初期阶段，农村地区充电设施建设仍较为滞后，充电桩建设存在社会投资意愿偏低、盈利难、设备维护难等问题。

数据显示，截至今年7月底，我国充电设施数量达到692.8万台，同比增长74.1%。完备的充电基础设施体系为新



↑位于元氏县经济开发区的河北跃迈新能源科技集团有限公司员工在新能源汽车生产线上忙碌。

←新能源汽车在安徽省合肥市长丰县杨庙镇马郢村的公共充电桩充电。新华社发

能源汽车在城市的快速发展提供了基本保障。但目前县级以下公共桩数量仅占全国公共桩总数的9.45%，农村地区公共充电基础设施建设不足、居住社区充电设施安装共享难、时段性供需矛盾突出等问题，制约了农村地区新能源汽车消费潜力的释放。

“充电桩太少，经常得到处找。”贵州省龙里县龙山镇一名新能源车主说，当地公用充电桩经常无法使用，为了充电跑一二十公里是常事。重庆一乡镇居民张乐说，自己一度想入手一辆新能源汽车，但因为担心充电不方便，最终还是选择了燃油车。

今年以来，国家连续推出重磅政策，为解决新能源汽车发展难题给出指引。比如，《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》提出，加强公共充电基础设施布局建设，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”。

——车型、价格要更加适合农村消费者需求。农村居民对价格敏感度比较高，相当一部分人倾向于购买7万元以下的新能源汽车，每年汽车下乡也以小型车、微型车为主。

一些农村居民偏好价格便宜的老年代步车。贵州省修文县海马孔村村支书王平说，村里几乎家家户户都有老年代步车，“尽管老年代步车有安全隐患，但确实便宜，使用门槛低。”

据受访的汽车销售人员介绍，一些微型新能源汽车卖得比较火，但目前新能源车中，能兼顾农村拉货、农业生产等使用场景的车型比较少。

——销售服务体系有待进一步完善。传统燃油车经销商体系扎根很深，一般在县城都有4S店或者经销商渠道。而新能源汽车往往采取线上预订与新直营模式，车企在县城的经销商体系不够完善，进而导致新能源汽车金融、保险、二手车及售后、维修等业务不发达。

崔东树认为，推动新能源汽车下乡，关键还要改善消费环境，不仅体现在购买环节，更体现在使用环节，要在体验和维修保养方面给予使用者更多支持。

对此，企业也在主动出击，以服务带动

销售。长城汽车基于燃油车时代奠定的渠道优势，不仅能方便农村地区买车，还能给消费者提供更及时、专业和周到的售前、售后服务。目前，上汽大众在全国的售后服务网络已超1000家，可以为广大农村客户提供完整的售后维修服务。

“对于那些售后体系在乡村地区还不健全的企业来说，需要加快进入下沉市场，以此增加乡镇消费群体对自家品牌产品的接触体验。”崔东树说。

多措并举畅通“堵点”

业内专家认为，与城市相比，农村新能源汽车市场仍将是一片蓝海。中国电动汽车百人会发布的《中国农村地区电动汽车出行研究》显示，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，市场规模或达5000亿元。

许海东建议，从完善公共充电设施、丰富下乡车型与支持政策等方面持续发力，加快助力新能源汽车下乡。

首先，重点发力建设公共充电设施。国网重庆市电力公司相关负责人建议，优先在县乡企事业单位、商业建筑、交通枢纽等场所配置公共充电设施，同时加快推进农村既有居住社区因地制宜开展充电设施建设条件改造，落实新建居住社区充电基础设施配建要求。

专家表示，农村地区多为“一户一院”的居住形式，可积极探索“光伏+储能+汽车充电”一体化充电模式。目前该模式已在高速公路服务区等场景实现落地，但在农村地区居民家中还极少应用。

其次，应加快丰富下乡产品供应。许海东建议，鼓励新能源车企针对农村地区消费者特点，开发更多经济实用、适销对路的车型，特别是载货微面、微卡、轻卡等产品。鉴于农村消费者对续航里程要求不高，可减少搭载电池数量以降低成本和价格。

另外，要引导新能源车企下沉销售网络。重庆大学副教授林云等人建议，引导车企及第三方服务企业在农村地区加快建设联合营业网点，建立配套售后服务体系，定期开展维修售后服务下乡活动，提供应急救援等服务。

两部门出台意见支持新能源汽车下乡

记者5月17日从国家发展改革委了解到

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》

提出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

意见提出

加强公共充电基础设施布局建设，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”

推进社区充电基础设施建设共享，加大充电网络建设运营支持力度，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

新华社发（宋博制图）

我省两年建成1000个重点充电示范村

日前，省发改委发布《加快推动农村地区充电基础设施建设 促进新能源汽车下乡和乡村振兴实施意见》，聚焦解决农村地区公共充电基础设施建设不足、居住乡村充电设施安装共享难等问题，提出了三方面13条政策措施，释放农村地区新能源汽车消费潜力，推动新能源汽车下乡。

在统筹规划布局农村地区公共充电基础设施方面，《意见》提出，将支持各市、县(市、区)人民政府结合实际统一规划布局县乡村公共充电网络，并做好与国土空间规划、配电网规划等有效衔接，加快实现新能源汽车充电站“乡乡全覆盖”、充电桩“村村全覆盖”。

到2025年，全省建成1000个重点充电示范村，基本实现“各市有示范县、各县

有示范乡(镇)、各乡有示范村(社区)”的目标。到2030年，基本建成覆盖全省农村地区的充电服务网络，日益满足新能源汽车需求。

在加快推进农村地区新能源汽车推广应用方面，《意见》提出，要丰富新能源汽车供应，鼓励新能源汽车企业针对农村地区消费者特点，通过差异化策略优化配置，开发更多经济实用的车型，特别是新能源载货微面、微卡、轻卡等产品。

同时，加快活跃新能源二手车市场，健全新能源二手车评估体系，对新能源二手车加强检查和整修，完善新能源二手车的销售、转让流程，鼓励企业面向农村地区市场提供优质新能源二手车。提供多元化购买支持政策。鼓励有条件的地方

对农村户籍居民在户籍所在地县域内购买新能源汽车，给予消费券等支持；鼓励有关汽车企业和有条件的地方对淘汰低速电动车购买新能源汽车提供以旧换新奖励。

在加大对农村地区新能源汽车服务管理力度方面，《意见》明确，要健全新能源汽车安全监管体系，因地制宜利用多种手段，提升新能源汽车及电池质量安全水平，严格农村地区充电设施安全管理及配套供电、集中充电场所安全条件，确保符合有关法律法规、国家标准或行业标准规定，强化管理人员安全业务培训，定期对存量充电桩进行隐患排查。引导农村居民安装使用独立充电桩，并合理配备漏电保护器及接地设备，提升用电安全水平。