

中国新闻奖新闻期刊参评作品推荐表

作品标题	新能源汽车“再”下乡，市场如何撬动？	参评项目	典型报道
		体裁	通讯
		语种	中文
作者 (主创人员)	赵卉寒	编辑	程洪瑾
原创单位	英大传媒投资集团有限公司	刊播单位	《能源评论》杂志
年度刊期	《能源评论》2023 年第 6 期	刊播日期	2023-06-06
新媒体作品 填报网址		字数/时长	4230 字
(采 品 编 简 过 介 程)	<p>随着我国新能源汽车产业的快速发展以及产业政策的纵深推进，新能源汽车下乡被赋予了重大意义，已经成为拉动经济的重要抓手。在新能源汽车这张生态网中，车、桩、网环环相扣，其中“桩”和“网”是否好用，影响着消费者的购买意向。</p> <p>本文根据 2023 年 5 月发布的《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》这一政策，围绕如何推动新能源汽车下乡这一议题，对民营充电平台企业、国家充电平台企业、相关的电网企业以及车企进行采访，力求从多维度阐述新能源汽车下乡的要点和难点。</p>		
社 会 效 果	<p>本文在《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》政策出台后迅速推出，时度效把握得当，受到了业界广泛关注。</p>		
(初 推 评 荐 语 由)	<p>当前，在我国加快推进乡村振兴的大背景下，推动新能源汽车下乡对农村发展具有巨大促进作用，它能够改变农村居民的出行环境，使他们的通行更加便利、成本更低，同时对拉动整个农村经济的发展都有重大意义。文章通过对相关企业的采访，梳理了阻碍新能源汽车下乡的现实困境，为未来的发展提供了多方面思考。</p> <p style="text-align: center;">签名：（盖单位公章）</p> <p style="text-align: center;">2024 年 月 日</p>		

随着我国新能源汽车产业的快速发展以及产业政策的纵深推进，新能源汽车下乡被赋予了重大意义。

新能源汽车“再”下乡，市场如何撬动？

文 / 本刊记者 赵卉寒

近日，新能源汽车下乡被再次提起。

5月17日，国家发展改革委、国家能源局联合印发了《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》”）。

随着我国新能源汽车产业的快速发展以及产业政策的纵深推进，新能源汽车下乡被赋予了重大意义，已经成为拉动经济的重要抓手。

千亿蓝海待解

国家统计局的数据显示，今年一季度，我国乡村消费品零售额达到15258亿元，同比增长6.2%，比城镇高0.5个百分点。当前，农村地区已成

为挖掘内需潜力的重要方向。因此，新能源汽车下乡是战略方向和巨大蓝海。

这不是我国第一次出台汽车下乡政策。

2019年，国家发展改革委等十部委就联合发布《进一步优化供给推动消费平稳增长 促进形成强大国内市场的实施方案（2019年）》，其中特别提到：促进农村汽车更新换代。

以三线、四线城市为增量市场，用“汽车下乡”盘活中国汽车市场是当时的“解题思路”，只不过并没有特别强调下乡的车型为新能源汽车。此次新能源汽车下乡的任务和目的都更加明确，纯电动汽车尤其要担当重任。

那么，农村的电动汽车市场有多

大？

中国电动汽车百人会于2020年发布的《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。根据全国乘用车市场信息联席会发布的数据，2022年，纯电动汽车在县乡的渗透率为18.8%。其中私家电动汽车在县乡的占比为16%，单位电动汽车在县乡的占比为8%。因此，未来县乡区域有望成为新能源汽车巨大的增量市场。

能链智电创始人、CEO王阳告诉记者：“2022年，全国公共充电桩数量为179.7万台左右，预计到2030年，公共充电桩保有量将会超过3400万台，农村地区新能源汽车保有量将占



>> 重庆市綦江区黑山镇南门村毗邻黑山谷风景区，新建新能源汽车充电站。

全国的45%左右。乐观测算，届时农村地区公共充电桩将超过1500万台，如果按照一个充电桩8万~10万元的投资成本计算，农村地区充电桩潜在市场空间超万亿元。”

不过，我国农村地区的交通路况、使用场景、充电基础设施以及居民消费能力等均与城市有一定差异。因此农村地区的新能源汽车发展面临机遇大难度更大的挑战。其中，土地、用电和后续服务是目前公认的三大难点，尤其是充电基础设施的建设和布局。

王阳表示，相比于城市密集的配

套服务和充电网络体系，农村的基础设施建设依然薄弱，充电基础设施建设不足、服务能力不足等问题已经成为新能源汽车在农村地区普及的现实瓶颈。

要消除农村居民对充电不方便的顾虑，“充电基础设施先行”成为此次新能源汽车下乡的重要突破口。

桩要够、网要稳，靠什么？

充电基础设施是促进新能源汽车产业健康发展的重要保障，也是改善民生的重要领域，对促进我国能源、交通领域清洁低碳转型具有重要意义。

中国汽车工业协会于今年1月发布的数据显示：2022年，我国新能源汽车持续爆发式增长，产销分别达到705.8万辆和688.7万辆，同比增长96.9%和93.4%。其中，纯电动汽车销量为536.5万辆，同比增长81.6%。

2022年我国充电基础设施数量达到520万台，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；私人充电基础设施增长约190万台，累计数量超过340万台。从车桩比来看，目前我国的车桩比约为2.5:1。有车主反映，今年“五一”外出游玩期间，“充电仍要靠抢”。

客观来看，尽管离工信部提出的“到2025年实现车桩比2:1，到2030年实现车桩比1:1”目标还有一定距离，但非节假日时“靠抢才能充上电”的情况并不多见。

因此，充电桩布局的时空错位或许才是“抢桩”充电的真正原因。

今年2月，国家能源局新闻发言人梁昌新在例行发布会上指出，我国充电基础设施发展取得显著成效，但仍存在公共充电设施布局不合理、部分居民小区建桩难充电难、充电市场运行不规范、设施维护不到位等问题。

而将这一问题放在农村地区，可能会更为棘手。

国网车联网技术有限公司副总经理屈宪军指出，农村地区充电基础设施运营存在农村车辆使用频次相对较低，充电桩布局较为分散、运维成本相对较高，以及随着农村地区新

能源汽车大幅增长，农村电网将受到挑战等问题。针对以上三点问题，他表示：一是充电桩的布局应该以居民私人桩为主、公共充电桩为补充；二是可以通过国网车联网技术有限公司的智慧车联网平台在线监控、智能运维，以提高运维效率；三是应在政策、技术标准等方面推动有序充电的应用普及。

中国电力企业联合会副秘书长刘永东也表示，一方面，当前充电设施行业平均利用率不超过10%，农村地区公共充电设施利用率受制于新能源汽车的保有量，利用率估计大幅低于平均水平，很难吸引运营商投资建设。另一方面，农村区域居民家庭充电相对城市更加方便，居民在特殊场景下才需要使用公共充电桩补电。这便造成农村区域充电设施时空布局错位，将出现平常时间段充电桩大量闲置，但在节假日又无法满足充电需求的情况。他还特别指出，农村充电设施建设运行还需考虑农村电网建设运营水平。

在新能源汽车这张生态网中，车、桩、网环环相扣，增强农村地区的电网支撑保障能力是新能源汽车下乡的大前提。这也与我国一直在推进的农网改造工程密切相关。

在近年发布的《“十四五”现代能源体系规划》《中共中央 国务院关于做好2022年全面推进乡村振兴重点工作的意见》《扩大内需战略规划纲要（2022-2035年）》等相关文件中，均明确提出要提升农村能源基础设施和公共服务水平；积极推进配电

新能源乘用车的区域渗透率

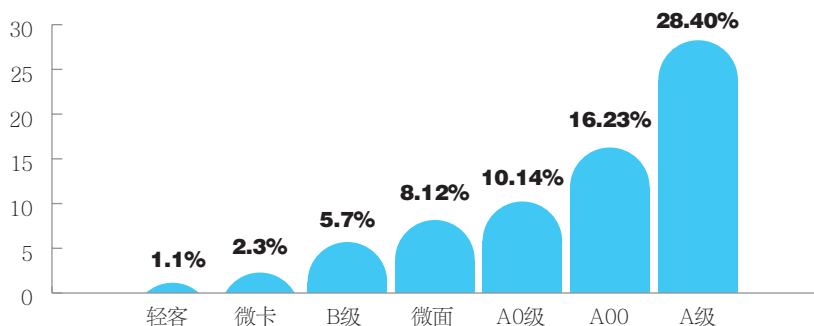
新能源乘用车	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年1月
特大城市	40%	38%	28.8%	22.8%	18.6%
大型城市	21%	21%	23.2%	25.1%	26.5%
中型城市	17%	15%	19.4%	22.1%	23.4%
小型城市	15%	14%	15.0%	15.6%	16.0%
县乡	7%	11%	13.6%	14.4%	15.6%
总计	100%	100%	100%	100%	100%

纯电动汽车的区域渗透率

纯电动汽车	2019年	2020年	2021年	2022年
大型城市	34.2%	31.8%	31.1%	31.4%
中型城市	27.9%	24.1%	27.2%	29.1%
小型城市	26.7%	24.4%	22.0%	20.7%
县乡	11.2%	19.8%	19.6%	18.8%
总计	100%	100%	100%	100%

>> 信息来源：乘用车市场信息联席会

新能源汽车下乡活动车型级别TOP7占比



>> 信息来源：高工产业研究院

网改造和农村电网建设，提升向边远地区输配电能力等目标。今年的中央一号文件也再次明确：推进农村电网巩固提升，发展农村可再生能源。

为加快推进充电基础设施建设，

更好地支持新能源汽车下乡和乡村振兴，作为充电基础设施运营和电网改造的头部企业，国家电网有限公司正在积极落实政策要求，积极推进充电桩设施建设和配套电网改造，持续优化充电设施报装服务。

作为电动汽车保有量大省，国网浙江省电力有限公司（以下简称“国网浙江电力”）充分考虑新能源汽车下乡后远景负荷增加的情况，开展电动汽车充电需求摸排和配电网承载能力分析，对承载力不足的台区、线路以适度超前原则实施改造。2023年国网浙江电力持续推进农网巩固提升工作，全省累计下达农网建设改造项目4006个，总计投入79.77亿元。

为贯彻国家“双碳”重大战略部署，国网重庆市电力公司也在积极履行央企责任，该公司配合政府主管部门编制了全市充电基础设施布局规划。一方面，利用车联网智能选址系统和车桩监测平台分析新能源汽车充电需求，优化全市公共充电桩布局，并结合站点布局同步完善配套电网规划。另一方面，根据电网现状及规划，对充电桩布局提出合理化建议。截至2023年4月底，国网重庆市电力公司已建成农村地区充电桩222座、公共充电桩894台，并依托国网重庆电动汽车公司，在渝东北和渝东南成立运检分中心，创新构建专业管控区域运维体系，实现精细化、网格化的“两化”管理。

中泰证券的研报显示，截至2022年10月，我国公共充电桩运营企业



中，特来电拥有公共充电桩32.38万台，占比19.27%；星星充电拥有32.10万台，占比19.11%；云快充拥有22.87万台，占比13.62%；国家电网拥有19.65万台，占比11.70%。

可以看出，当前能提供充电桩安装、运维等服务的民营充电桩企业已经占据半壁江山，以市场为导向的良性竞争格局正在形成，这也有利于后续运维服务意识的增强及服务内容的创新。

王阳表示：“政策应鼓励更多民

营企业加入充电桩建设中。当前乡镇居民居住相对分散，充电设施建设难度大，施工工程量大，需要投资的企业进行大批量投建，会造成较大经济负担。如果政府在充电设施建设和布局规划中提供支持，可以帮助充电桩运营企业提高效率、控制成本，更有利于提升充电桩企业下乡的积极性。”

服务、价格“加减法”

相比“强网”和“增桩”，如何吸引农村居民购买新能源汽车并提高

新能源汽车使用率，是新能源汽车下乡要攻克的另一道难关。

记者通过走访发现，价格和后续服务是农村潜在用户较为关注的重点，不少车企的销售人员也表示农村居民对价格较为敏感。因此，新能源汽车的国补虽已结束，但是地方政府、车企等相关方仍用各种方式在经济上对新能源汽车进行补贴，希望以此推动新能源汽车下乡。

从政策方面来看，补贴和置换是目前各省市普遍沿用的方案。

以江苏常州为例，4月28日，常州市出台了《新能源汽车购置补贴实施细则》，根据实施细则规定，补贴车型为新能源乘用车，不含二手车。按机动车销售统一发票的含税购车价格，分三个档次分别给予一次性补贴：购车价格20万元（含）以下，补贴2000元；20万元~30万元（含），补贴5000元；30万元以上，补贴8000元。

北京和上海等地则是延续实施新能源车置换补贴政策，即针对个人消费者报废或转出名下在当地注册登记且符合相关标准的小客车，并购买纯电动汽车的，给予每辆车8000~10000元的财政补贴。

从车企方面来看，支持新能源汽车下乡的方法则更为简单、直接——降价。

5月22日，在网上被称为“国民神车”的五菱宏光在其官方公众号上表示，MINIEV系列车型开启降价潮，最高降价1.3万元。随后6月2日，奇瑞新能源发布下乡购车优惠政策：购买奇瑞小蚂蚁可享受618元定金抵扣6180元购车款，至高3500元/台贴息；选择奇瑞QQ冰淇淋，则有1000元/台的下乡补贴。

有业内专家表示，除了车企的降价，还应鼓励发展有序充电，这样不仅可以缓解电网的压力，还能让农村居民依靠储能有所得，从消费观念上来看，这对农村居民可能更具吸引力。

《实施意见》中也明确提到推广

电动汽车与电网双向互动（V2G）、光储充协同控制等智能有序充电新模式，以落实峰谷分时电价政策，鼓励用户低谷时段充电。根据国网车联网技术有限公司的数据，目前，平台接入的有序充电已超过10万台。

针对《实施意见》中“有人建、有人管、能持续”的要求，屈宪军表示，目前国网车联网技术有限公司正在推进车联网平台向农村延伸。

“一是优化符合乡村出行特点的服务产品，持续推进县乡村企事业单位专用桩，居民私人桩通过平台开放共享，并积极推动充电运营商互联互通，更好满足农村新能源汽车出行需求。二是加强平台与高德、百度等图商对接，加强路径规划的精准度，实现便捷找桩充电。三是通过开展适宜农村地区低成本、高可靠、免运维充电设备技术研制，降低农村地区充电设施运维成本。”

不过，真正实现“车网互动”可能尚需时日。

国网浙江电力的相关负责人表示，要实现以上目标，还需要做很多工作：一是要提前布局规划，针对公共充电设施，统筹平台、设备、采集、运营等环节，为电动汽车负荷聚合调控打好基础；二是形成一些可持续的商业模式，引导农村用户积极参与车网互动，切实为农村用户降低充电成本；三是要加强对农村用户有序充电的宣传引导，自觉形成有序充电的习惯，让有序充电的理念深入人心。■