

新形势下新能源汽车下乡的策略研究

陈淑珍

北京交通大学经管学院, 中国·北京 100044

摘要: 面对欧美西方国家不断加码的贸易壁垒和空前复杂的政策变化风险, 国产新能源汽车海外市场发展受阻。为了纾解国际环境造成的“出海”困局, 助力新能源汽车企业持续健康发展, 最终实现汽车强国之梦。应继续探索新能源下乡策略, 发挥大国优势, 开拓广阔的三四线城市市场, 创新实用车型、修建公共基础充电桩站, 疏通下沉市场的“堵点”“痛点”。

关键词: 新能源汽车; 充电桩; 绿色转型

Research on the Strategies of New Energy Vehicles Entering Rural Areas under the New Situation

Shuzhen Chen

School of Economics and Management, Beijing Jiaotong University, Beijing, 100044, China

Abstract: Facing the increasing trade barriers of Western countries in Europe and America and the risks of unprecedentedly complex policy changes, the overseas market development of domestic new - energy vehicles is hindered. In order to relieve the dilemma of “going global” caused by the international environment, help new - energy vehicle enterprises develop continuously and healthily, and finally realize the dream of becoming a powerful automobile country, the strategies of new - energy vehicles entering rural areas should be continuously explored, the advantages of a large country should be exerted, the broad markets of third - and fourth - tier towns should be opened up, practical vehicle models should be innovated, public - basic charging pile stations should be built, and the “blocking points” and “pain points” of the sinking market should be dredged.

Keywords: new energy vehicles; charging piles; green transformation

1 新能源汽车下乡的机遇与挑战

1.1 疫情之后农村社会稳定作用及市场消费潜力更加显现

自 2020 年 7 月, 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开展新能源汽车下乡活动, 在优惠政策的推动作用下, 以及农民自身消费升级的需求, 新能源汽车下乡销售活动取得了良好的市场效果。据机动车上险数据统计, 农村地区新能源汽车销量占比由 2019 年前的不足 20% 快速增长到 2024 年的 33.9% (如表 1 所示), 下沉市场的消费潜力已经显现。

农村地区以短途出行为主, 具备家用充电条件, 具有推广新能源汽车的天然优势条件。据统计, 2023 年底全国汽车保有量为 3.18 亿辆, 乡村地区 1.4 亿, 农村地区的纯电动车型市场渗透率方面仅有 17%, 还有巨大潜力可以挖掘, 未来将成为新能源汽车市场新增长点。

1.2 政策暖风叠加旧车置换及报废更新需求成为行业增长重要支撑

一方面, 伴随着新能源汽车下乡活动如火如荼地在各地开展, 从国务院到地方各级政府大力支持新能源汽车下乡的政策暖风也频频吹出, 涉及领域包括充电补能基础设施的建设、电网改造、国土资源规划、税收政策优惠、产品质量

技术标准等, 进一步夯实了电动汽车进入下沉市场的基础。

另一方面, 据公安部统计, 截至 2023 年底, 基于保有量等多项指标, 预估达到置换高峰期的在用车为 1 亿辆, 同时有超过 2000 万辆在用车进入报废高峰期, 旧车置换及报废更新需求给新能源汽车行业带来巨大的支撑。

1.3 全球经济和海外政策法规制约着中国汽车产业发展

第一, 2023 年美欧经济体表现好于预期, 但进口相对疲软, 未能有效缓解全球需求萎缩, 全球滞胀逐步演绎, 不利于中国汽车出口。第二, 中国车企在“走出去”过程中, 对海外政策、法规调整的应变能力存在短板, 导致汽车出口尤其是新能源汽车出口容易出现合规风险或技术研发滞后的情况。第三, 能源与粮食价格大幅波动, 全球供应链不稳压力持续, 不利于全球经济平稳增长与汽车产业链、供应链畅通运转。从整体来看, 随着外部环境日趋复杂, 不利于中国新能源汽车出口。中国正从国际大循环向国内大循环为主、国际国内大循环的经济格局转变, 因此我们有理由认为, 在未来几年甚至几十年的发展, 农村发展将会成为社会经济发展中的重要一环, 也将成为中国新能源汽车行业由大到强的坚实后盾。

表 1 2023—2024 年中国新能源汽车下乡支持政策汇总

发布时间	发布部门	文件名称	文件内容
2023-05-14	国家发展改革委、国家能源局	《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，化解制约新能源汽车下乡瓶颈问题。鼓励有关车企和有条件的地方，对淘汰低速电动车购买新能源汽车提供以旧换新奖励。
2023-06-08	商务部	《关于组织开展汽车促消费活动的通知》	商务部办公厅组织开展汽车促消费活动。意在强化购车优惠政策支持。鼓励企业针对农村地区特点，推动新能源车型下乡。推动售后服务网络下沉，推动完善农村充电基础设施。
2023-06-12	工业和信息化部、发展改革委等 5 部门	《关于开展 2023 年新能源汽车下乡活动的通知》	各新能源汽车生产企业、销售企业积极参与，推荐适宜农村市场的先进车型，制定促销政策，建立完善售后服务体系；各充电设施建设运营企业配合完善充电设施布局，推出充电优惠政策；
2023-06-20	国务院	《国务院办公厅关于进一步构建高质量充电基础设施体系的指导意见》	到 2030 年基本建成覆盖广泛、规模适度、结构合理、功能完善的高质量充电基础设施体系，支撑新能源汽车产业发展，满足群众出行充电需求。
2023-07-19	财政部、税务总局、工业和信息化部	《关于延续和优化新能源汽车车辆购置税减免政策的公告》	对购置新能源汽车免征车辆购置税，或减半征收提出了具体规定。
2023-07-20	国家发展改革委等 13 个部门	《关于促进汽车消费的若干措施》	针对汽车购买使用管理制度和市场环境等推出 10 条措施。其中提到，要支持新能源汽车下乡等政策措施，着力提升农村电网承载能力等。
2023-08-25	工业和信息化部、财政部等 7 个部门	《汽车行业稳增长工作方案（2023—2024 年）》	支持扩大新能源汽车消费：落实好现有新能源汽车车船税、车辆购置税等优惠政策，抓好新能源汽车补助资金清算审核工作；组织开展新能源汽车下乡活动，鼓励企业开发更多先进适用车型，充分挖掘农村地区消费潜力。
2024-04-03	中国人民银行、国家金融监督管理总局	《关于调整汽车贷款有关政策的通知》	明确金融机构在依法合规、风险可控前提下，自主确定自用新能源汽车贷款最高发放比例。鼓励金融机构结合汽车以旧换新等细分场景，加强金融产品和服务创新，适当减免汽车以旧换新过程中提前结清贷款产生的违约金。
2024-04-26	商务部等 14 个部门	《汽车以旧换新补贴实施细则》	指定期间报指定车型，并购买符合节能要求新车可享受一次性定额补贴 7000 或 1 万元。
2024-05-15	工业和信息化部等 5 个部门	《关于开展 2024 年新能源汽车下乡活动的通知》	进一步下沉到县域，举行专场活动，辐射周边乡镇。结合以旧换新和县域充换电设施补短板等支持政策制定促销方案，建立完善售后服务体系。

2 新能源汽车下乡的隐忧

新能源汽车下乡的初衷是推广清洁能源，减少环境污染，并带动农村地区的经济发展。然而，在实际推进过程中，却存在着一系列隐忧。

2.1 基础补能设施与售后服务发展不及汽车销售速度

新能源汽车的普及离不开完善的基础补能设施和售后服务网络，虽然中国充电桩建设数量快速增长，但整体规模不足，局域分布不均，专业维护缺乏等问题仍有待破解。根据乘联会公布的数据显示，2024 年 9 月，中国公共充电桩增量 60.3 万台，公桩总量达到 332.9 万个。中国的车桩比远优于欧美等国家，但依然存在分布不均、利用率不高、运营维护差等问题。而且在广大农村地区，这些配套设施的建设和发展往往滞后于汽车销售的增速，新能源车车主面临“找桩难”“进小区难”“公路充电难”等问题，加深了车主的里程焦虑。同时，由于农村地区较为偏远，售后服务体系不健全，一旦车辆出现故障，维修和保养的便利性也大打折扣。这些问题都制约了新能源汽车在农村地区的推广和应

用。2024 年 1~9 月充电基础设施与电动汽车对比情况如表 2 所示。

表 2 2024 年 1~9 月充电基础设施与电动汽车对比情况

分类	单位	全国增量	同比
公共充电桩	万台	60.3	-9.3%
随车配建私人充电桩	万台	223.4	26.4%
充电基础设施（公桩 + 私人桩）	万台	283.7	16.6%
新能源汽车销量	万辆	739.2	35.6%
桩车比		1:2.6	

2.2 产品供给无法满足农村多元化应用场景需求

农村地区的地形地貌、气候条件以及使用习惯与城市地区存在很大差异。因此，新能源汽车在农村地区的应用需要更加多元化的产品供给。然而，目前市场上的新能源汽车产品大多针对城市用车场景设计，难以满足农村地区的实际需求。例如，一些地区需要具有更强越野能力的车型，而一些地区则更需要适合长途行驶的车型，产品供给的不足限制了新能源汽车在农村地区的推广。

2.3 需求端消费意愿不强，油车仍是主流选择

尽管新能源汽车具有环保、节能等诸多优势，但在农村地区，由于传统观念的影响以及经济条件的限制，很多农民对新能源汽车的接受程度并不高。他们更倾向于选择价格实惠、使用方便的燃油车。此外，由于新能源汽车的续航里程、充电便利性等问题尚未得到完全解决，这也使得一些潜在消费者望而却步。

3 疏通新能源汽车下乡堵点的建议

针对新能源汽车下乡过程中存在的阻力与问题，提出以下建议措施。

3.1 大力推动充电补能基础配套设施建设及保障设施运营维护

政府应加大对农村地区充电补能基础设施建设的投入力度，推动农村地区充电网络与城市、城际充电网络融合发展，同时引入市场机制，鼓励社会资本参与充电设施的建设运营，形成多元化的投资格局提高充电桩的覆盖范围和密度。积极推动在县级城市建设公共直流充电站，结合乡村级充电网络建设和输配电网发展，加快在大型村镇、易搬迁集中安置区、乡村旅游重点村镇等规划布局充电网络。大力推动在乡镇机关、企事业单位、商业建筑、交通枢纽站、公共停车场、物流基地等区域布局建设公共充电基础设施。在充电设施投入使用阶段，还应加强设施的维护和管理，确保设施的正常运行和使用安全。此外，还可以在有条件的省市重点区域试点建设“油气电氢服”一体化综合能源港和重卡“光储充换”一体站，实现站内微能网与电网的双向互动，以及光伏发电、储能、充电、换电等多种能源的耦合式发展（如图 1 所示），并鼓励地区间的绿电交易，提升绿电使用效率，实现节能减碳目标。

积极推动人工智能技术在充电补能基础设施领域的应用，可以实现智能化、实时调度场站储能设备，即在充电站

自身负荷曲线的基础上进行移峰填谷，即夜间谷时低价充电，白天充电负荷高峰时放电，为新能源车充电，不仅能降低变压器容量成本，还能显著节省电费，提高充电站运营效率及综合收益。在偏远地区推行高质量的 V2G 充电桩，可实现“车网双向互动”。电网既可以向电动汽车充电，电动汽车也可以向电网放电。在用电高峰时段，具备 V2G 通信协议的新能源车可以将车内电量反向“卖”给电网，车主在获利的同时还帮助调节电网的用电负荷。

3.2 丰富供给产品并完善售后服务及二手回收市场

一方面在供给端，新能源汽车下乡产品不能仅仅为了帮助车企消纳城市产品库存，政府还应鼓励车企积极尝试研发生产适合农村地区的新能源车型，如燃料电池重卡、微面、微卡、皮卡及作为生产资料的农用车等。考虑到成本因素，新兴经济体和发展中国家的道路交通电气化应优先考虑部署电动两轮 / 三轮车和新能源公交城市公交车。电动公交车和电动卡车在总拥有成本的基础上拥有明显的边际效应优势，县、乡、镇政府可以携手龙头企业，将绿色新能源汽车加入城市公共交通运输的发展战略中来，畅通“城市血脉”，厚植绿色根基，加速当地公共交通系统高端化、适老化发展。

另一方面在服务端，为了提升农村地区消费者对新能源汽车的信任度和满意度，应建立健全的售后服务体系。包括建立更多的维修站点、提供便捷的维修服务、加强技术培训和人才培养等。同时，还应完善二手车交易市场，促进新能源汽车的流通和循环利用。这不仅可以降低消费者的购车成本，也有助于提升新能源汽车的保值率。

最后，由于电池所需原材料的生产周期长，提取和加工尤为关键，建议政府在电池梯次回收利用和关键金属的可持续开采方面充分利用民间资本投资，加强国际合作，确保关键电动汽车部件的可追溯性。

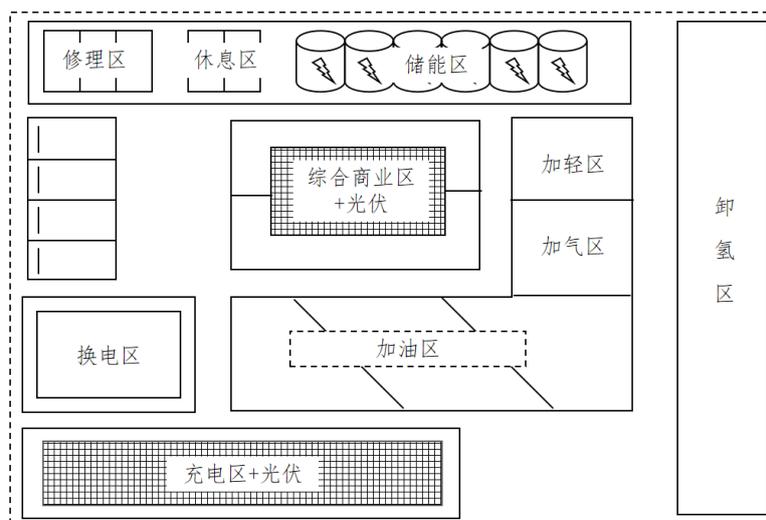


图 1 多种能源的耦合式综合服务港示意图

3.3 通过光伏分散式发电和碳积分收益调动农民购买积极性

在有条件的地区鼓励个人通过安装光伏发电系统，将太阳能转化为电能，不仅满足了自家用电需求，还可以将多余的电能接入电网，为新能源汽车提供更加广泛和稳定的充电来源。这种分布式光伏发电模式，不仅降低了对集中供电系统的依赖，还提高了能源利用效率，有助于推动新能源汽车的普及。此外，政府还可以通过政策引导和市场宣传等方式，提高农民对新能源汽车的认识和了解程度，为购买新能源汽车及使用绿电的车主建立个人碳积分账户，给予购买新能源汽车的一定的碳积分奖励，在一定程度上降低农民购车成本。同时，这些碳积分还可以用于抵扣电费、停车费等费用，进一步增加新能源汽车的使用便利性和性价比，激发他们的购买意愿和使用积极性，也有利于实现中国“双碳”的战略目标。

4 结语

综上所述，推动新能源汽车下乡，是实现新能源汽车产业国内国外双循环，的重要途径。新能源汽车下乡还面临着充电桩站等基础设施分布不均、利用率不高、缺乏维护，

车型供给不能完全满足市场需求以及售后服务和二级市场、电池次第回收机制不够完善等“堵点”“痛点”。针对这些问题，需要政府和企业相互配合，统筹规划，完善基础设施建设和市场管理机制，推出更多适合市场需求的车型和优惠活动，并通过节能减排的政策引导和碳积分的落实，进一步提升新能源汽车的吸引力，充分释放农村消费潜力，助力中国新能源汽车产业持续健康发展。

参考文献：

- [1] 李慧君.新能源汽车如何拓展下沉市场[J].小康,2024(6):40-41.
- [2] 乔琦.充电桩下乡的堵点与出路[J].中国电力企业管理,2024(11):14-17.
- [3] 朱钧宇,戴尚峰.新能源汽车下乡活动带来的机遇和挑战[J].汽车纵横,2022(8):50-53.
- [4] 李洪庆,史雪枫.新能源汽车下乡的新形势、新机遇、新挑战[J].汽车与配件,2022(7):60-62.
- [5] 杨陆峰,尚金锁.电动汽车下乡的必要性及效果预估分析[J].汽车纵横,2020(6):55-57.

作者简介：陈淑珍（1985-），女，中国江西人，硕士，从事工商管理研究。