

# 新一轮“新能源汽车下乡”呼之欲出

## 蓝海与掣肘并存

近年来,新能源汽车加速向三四线乃至乡镇市场下沉效果初显,2022年三四线城市新能源销量达168万辆,同比增长88.3%,渗透率达20.5%。5月5日,国务院常务会议提到,将加快推进充电桩和城市停车设施建设,大力推动新能源汽车下乡和乡村振兴,这也意味着新能源汽车下乡将进一步提速,充电网络搭建则无疑是当前提速阶段的主要着力点。

政府的重要决议,无疑为加快推动新能源汽车下乡提供了政策利好。不过,加速新能源汽车在三四线城市及乡镇的渗透,仍要解决当前存在的发展瓶颈。乡村充电桩如何布局、售后市场服务质量如何保证、车企销售服务网络如何搭建、专业人才如何留存等,也成为新能源汽车提高下沉市场渗透率的关键。

■新快报记者 张磊



■廖木兴/图

### 加快推进充电基础设施建设 助推新能源车市场持续下沉

1

于4月28日召开的中央政治局会议指出,要加快建设以实体经济为支撑的现代化产业体系,巩固和扩大新能源汽车发展优势,加快推进充电桩、储能等设施建设和配套电网改造。

与此同时,此次国常会部署加快建设充电基础设施,意味着相关建设将很快进入实施阶段。会议指出,农村新能源汽车市场空间广阔,加快推进充电基础设施建设,不仅有利于促进新能源汽车购买使用,释放农村消费潜力,而且有利于发展乡村旅游等新业态,为乡村振兴增添动力。

据了解,此前政府部门曾推出

过两次汽车下乡政策,均成效显著,政策期间推动补贴车型销量快速增长。其中2009-2010年汽车下乡政策主要针对微型车,即交叉型乘用车,政策期间微型车销量高速增长。补贴前,我国交叉型乘用车销量较为稳定,2005-2008年年均销量约95万辆;补贴后,交叉型乘用车销量持续冲高,2010年全年交叉型乘用车销量249万辆,同比增长27.9%。

与2009年不同,2019-2022年这轮新能源汽车下乡多集中于地方政府和车企补贴。如2020年4月,广东省2020年汽车下乡专项行动公告,广东省农村户籍居民购车最

高可享受补贴1万元。根据中汽协数据统计显示,2022年下乡车型共完成销售265.98万辆,比2021年同期的141.93万辆,增长87%,全年共有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。

业内人士分析认为,政府部门加大政策补贴力度,新能源汽车下乡推动新能源汽车销量快速增长,一方面车企加快推出了不少适合这些场景的新能源车型,丰富消费者的选择;另一方面新能源汽车下乡活动培育了消费认知,努力改变了消费者尤其是农村消费者对这一新事物认知普遍不足的局面。

### 相比普及较强的燃油车 新能源汽车在下沉市场空间巨大

2

长江证券报告显示,从汽车销量角度来看,三四线城市及乡镇汽车销量合计占全国比重约40%;2019年以来,三四线城市及乡镇年销量合计基本稳定在800万-900万辆之间,已然成为汽车销量市场中的中流砥柱。

在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。

从消费结构来看,定价在15万元以下的汽车是三四线城市汽车消费的主要消费市场,占比达58%。新能源车市场方面,2022年三四线城市销量达168万辆,同比增长88.3%,

渗透率达20.5%。但值得注意的是,三四线城市仅在5万元以下汽车市场新能源渗透率领先全国水平,5万-15万元汽车新能源渗透率相较全国水平低3%-5%,中高端市场新能源渗透率落后程度较大。

整体来看,三四线城市主销车型以短途代步与经济型家用需求为主。可以这样说,三四线城市5万-8万元汽车市场已经被纯电车型占据。与此同时,三四线城市及乡镇自主品牌汽车的份额2022年超过50%,明显高于其他线城市。分车企来看,上汽、东风、长安、吉利、奇瑞终端市场以三四线为主,且市占率领先,相比之下,比亚迪、广汽市占率则提

升较快。分车型来看,五菱宏光MINI、宝来、速腾、轩逸、朗逸、哈弗H6这几款车在三四线城市的销量领先,五菱宏光MINI市占率稳居第一。

乘联会秘书长崔东树表示,新能源车市场与传统燃油车市场的重大差别就是,纯电动车市场目前在小城市、县乡市场的普及相对来说仍然是较低的,而传统燃油车在乡村市场的普及是相对较强的,所以在县乡市场来看,应该说新能源汽车有巨大的发展空间。未来,随着整体的市场结构的逐步改善,推动县乡市场消费增长,推动整个公共交通不便的县乡市场实现新能源车普及是重大的市场机会,也是巨大的蓝海。

3

### 如何解决下沉市场消费痛点

#### 除了建设充电桩 服务网络也需多维度提升

新能源汽车在三四线城市以及农村发展前景广阔,但目前还是有一些痛点在抑制乡村消费者购买新能源汽车的意愿。其中主要问题在于下沉市场的新能源汽车基础设施和配套服务仍然未跟上,乡村新能源汽车消费者的“续航焦虑”就一直存在。

今年全国两会期间,全国人大代表、贵溪市樟坪畲族乡党委书记雷燕琴提出建议,在农村布点充电桩建设是大势所趋,需要从顶层设计层面加以考量。雷燕琴希望国家不断加大乡村基础设施建设投入,比如在充电站选址及场地租赁方面给予政策支持,在每个乡村、社区安装一定数量的快速充电桩,在农村开展家庭慢速充电桩安装服务,为提高农村居民生活质量创造更好条件。

国务院常务会议提出,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”。

为了实现新能源汽车更好下沉,各地省市也带头积极布局充电网络。数据显示,2022年底,广东省宣布正式实现所辖1123个乡镇公共充电桩全覆盖。同时,2022年以来,浙江省湖州地区也在不断推进“电桩下乡”建设,制定出台相关建设指南,开展新能源充电桩、光伏、储能站、加气站和能源管理系统等建设。

此外,车企也在紧锣密鼓地布局下沉市场的充电网络。2023年,蔚来汽车将布局1000座换电站,其中就涵盖乡镇在内的区域布局600座。同时,比亚迪、长安、奇瑞、零跑等国内整车企业也开始积极部署相关工作。

业内人士分析认为,加快新能源汽车普及,提高居民购买意愿,应鼓励农村新能源汽车消费者在自己家附近安装充电桩。车企方面,由于农村地广人稀,单个车企在充电桩的建设覆盖成本偏高,难度较大。因此,探索多车企共建开放式充电网络体系,实现互联互通是更优选择,有助于分摊成本,提高使用效率,也有利于我国充电网络的标准化发展。

从技术和产业角度分析来看,近年来兴起的“光储充”一体化产业与农村市场环境、基础条件充分匹配,也是推动“新能源汽车下乡”的合理方案。因此,有专业人士建议鼓励家庭“光储充”一体化的发展,建议有关部门出台相关政策鼓励农民在自家宅院及屋顶加装光伏发电设备,为自家及其他家庭电动车提供充电服务,提升农村充电网络的密度。

同样值得一提的是,在建设充电桩的同时,售后服务、维修保养等整个体系建设也是重中之重。当前三四线城市及乡镇新能源汽车服务网点少,新能源汽车维修保养便利性较差,极大地制约了新能源汽车下乡。

可以这样说,服务网络决定了下沉市场新能源汽车售后服务的质量。提升三四线城市及乡镇新能源汽车服务质量需要从提高服务人员专业素质、推动汽修人才转型、推广智能化服务、增强服务满意度等多方面入手。

对此,汽车行业分析师张翔认为,要引导企业下沉销售服务网络,鼓励高职院校面向农村培养维保技术人员,满足不断增长的新能源汽车维修保养需求,此举将有助于全面提升服务水平和消费者满意度,进一步增强农村居民购买新能源汽车意愿。



更多优质汽车资讯 请关注新快网汽车频道