

# 新能源汽车下乡撬动大市场

权威发布

近日,国家发展改革委联合国家能源局制定的《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》正式颁布。《意见》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;鼓励有条件的地方出台农村地区公共充电基础设施建设运营专项支持政策等。

这已经不是国家第一次从政策上鼓励新能源汽车下乡。再提新能源汽车下乡,出于何种考量?新能源汽车下乡能撬动多大市场规模?如何打通下沉发展中的堵点难点?

## 发展空间广阔

历史上我国曾推出过两次汽车下乡政策。第一次汽车下乡是在2009年至2010年,政策主要针对微型车,即交叉型乘用车。第二次汽车下乡是在2019年至2022年,这期间每年都推出了新能源汽车下乡相关政策,相关部门开展新能源汽车下乡活动,地方政府跟进财政补贴,多家车企推出下乡新车型和优惠措施。

数据显示,自2020年7月起,工业和信息化部、农业农村部、商务部等多部门连续开展新能源汽车下乡活动。经过近3年努力,2020年下半年、2021年、2022年新能源汽车下乡车型销量同比分别增长80%、169%、87%。

“销量的快速增长从一个侧面反映出新能源汽车在农村市场大有可为,既开拓出新的产业发展空间,也满足了农村消费新需求。”中国汽车工业协会充换电分会、中国电动汽车充电基础设施促进联盟秘书长全宗旗对此深表赞同。

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接近160辆,总保有量超7000万辆,市场规模或达5000亿元。

另据乘联会数据,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%,还有较大提升空间。未来,非限购城市、中小城市、县乡区域有望成为新能源汽车巨大的增量市场。

南京大学长江产业经济研究院研究员张月友表示,近3年来,我国广大县域地区市场的新能源汽车虽然有所增长,但农村新能源汽车市场仍然是一片尚待开发的蓝海。“2009年第一批汽车下乡的车辆距今已经10余年,正陆续迎来换代升级窗口期。据公安部统计,2022年,我国农村地区汽车保有量达1.4亿

辆,占全国总量的44.1%。按照10%的年更换率,农村地区每年有上千万辆机动车需要更换。我国农村人口近5亿,是挖掘内需潜力的重要领域。”张月友说。

## 疏通堵点难点

经过多年努力,我国新能源汽车产业技术水平显著提升,新能源汽车也越来越得到消费者认可。但在农村地区推广新能源汽车,还有不少堵点。比如,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。

张月友认为,农村地区充电桩少、基础设施建设不足的原因有两点:一是农村地区新能源汽车保有量少,充电设施利用率低,加上农村地域广阔,充电设施运维成本高、投资回报差,充电运营商投建意愿不足。二是农村充电基础设施建设的深层次问题在于场站用地、电网扩容等困难。

在用地方面,建设公共充电桩和场站需要办理土地相应手续,而农村土地多为集体土地,需要一定的政策支持;在电网方面,乡村建设充电桩特别是大功率快充桩需要一定的电力容量支持。而乡镇公共变压器往往无法满足需求,需要大批量更换,甚至要升级扩容改造农村电网,牵涉面广且耗资大。

基于此,此次《意见》将“充电桩先行”列为重要指引,从充电桩的建设、运营、维护等方面制定了政策细则,以指导地方政府出台更为详细、符合实地情况的发展规划,加快新能源汽车在农村地区的使用和普及。

对于如何支持地方政府与企业联手推动工作落地,《意见》提出,要在财、地、电三个方面予以推动。在财政支持方面,政策提出要利用地方政府专项债券等工具,支持符合条件的高速公路及普通国省干线公路服务区(站)、公共汽电站和

汽车客运站等充换电基础设施建设。在用地与电力方面,加大用地保障等支持力度,开展配电网建设改造,增强农村电网的支撑保障能力。到2030年前,对实行两部制电价的集中式充换电设施用电免收需量(容量)电费,放宽电网企业相关配电网建设投资效率约束,全额纳入输配电价回收。

此次《意见》要求地方政府出台支持乡村充电基础设施建设的专项政策,但并未给出具体补贴标准指引。对此,有不少从事充电基础设施建设的企业反映,在具体执行层面,期待能够尽快出台针对充电基础设施建设的财政补贴细则。

## 满足农村需求

虽然新能源汽车下乡还有很多难题亟待解决,但正如中国汽车流通协会有形市场商会常务副理事长苏晖所言,汽车下乡能在很大程度上满足农村需求,助推乡村振兴。

当前,我国农村还普遍存在着多种机动交通工具并行的状况,包括“农用汽车”“低速电动车”以及柴油车、汽油车等。

专家表示,加快促进适宜发展新能源汽车地区的农村居民购买使用新能源汽车不仅有利于释放农村消费潜力,成为国家促消费、扩内需的重要抓手,对加速农村交通运输领域排放治理、助力如期实现“双碳”目标也有重要意义。此次《意见》的颁布,可谓恰逢其时。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示,新能源汽车下乡成功的关键是要改善消费环境,尤其是要加强充电桩建设和农村销售服务及维修体系建设等,让乡村新能源汽车用户实现“买车容易,用车方便,修车省心”。

面对巨大的市场,新能源车企该如何把握机会?中汽协副总工程师许海东认为,农村市场是我国汽车市场未来发展的增量所在,汽车企业需要根据农村消费者的使用需求研发相适应的车型。(龚梦泽 曹沛原)

## 市场监管总局: 加强儿童和学生用品 质量安全监管

5月31日,市场监管总局召开以“加强儿童和学生用品质量安全监管 守护少年儿童健康成长”为主题的发布会。会上,市场监管总局相关负责人就儿童和学生用品安全守护行动相关情况进行了介绍。

据市场监管总局新闻宣传司副司长耿欣介绍,2019年以来,组织各级市场监管部门持续开展儿童和学生用品安全守护行动,对老百姓反映强烈、社会舆论高度关注的玩具、文具、校服等产品,开展监督检查和专项整治。

据统计,2019年至2022年,各级市场监管部门共检查儿童和学生用品生产企业、重点商超和批发市场41.7万家(次),儿童和学生用品监督抽查9.4万批次,开展宣传宣贯活动3.2万场(次),解决了一批重点产品存在的质量问题、清理了一批违法违规生产经营的问题产品、查办了一批违法经营的大案要案,进一步撑牢了青少年儿童健康成长的“保护伞”。(孙博洋)

## 生态环境部: 将启动碳监测评估 第二阶段试点工作

生态环境部近日召开例行新闻发布会,生态环境部生态环境监测司副司长蒋火华就碳监测问题表示,生态环境部将启动碳监测评估第二阶段试点工作,重点是做好三方面工作:一是扩大行业试点范围。稳步扩大火电、钢铁等行业试点,逐步增加参试企业,提升试点工作代表性。二是深化技术体系构建。进一步完善碳监测技术指南和标准规范,为开展碳排放监测、碳通量监测、环境浓度监测打下更扎实基础。三是强化监测法精准支撑。加快突破流量监测等碳监测关键技术,提升利用监测数据核算核算数据的科学性。

2021年9月,生态环境部印发《碳监测评估试点工作方案》以来,试点工作总体进展比较顺利,全面完成了第一阶段试点任务。蒋火华介绍,通过初步组建网络,从无到有建设碳监测网络,实现重点行业、城市、区域三个试点层面全覆盖,目前5个试点行业共建成93台在线监测设备。

(欧阳易佳)

## 国家乡村振兴局: 推动帮扶产业提质增效 巩固脱贫成果

“要把发展帮扶产业作为巩固拓展脱贫攻坚成果的治本之策,推动各类资源、帮扶措施向促进产业发展聚焦聚力,推动帮扶产业提档升级、提质增效,让帮扶产业成为促进脱贫地区可持续发展、脱贫群众生活更上一层楼的重要依托。”5月31日,国家乡村振兴局局长刘焕鑫在陕西省汉中市举行的全国脱贫地区帮扶产业发展推进会上作出上述表述。

会议强调,要深刻领会把握推动帮扶产业发展的路径方法,坚持实事求是原则、增强市场经济意识,统筹考虑市场需求和本地农业农村资源禀赋,科学谋划推动帮扶产业发展,把特色优势产业培育好、发展好,纵向贯通产加销、横向融合农文旅,不断做大做强脱贫地区帮扶产业。要深刻领会把握推动帮扶产业发展的价值导向,完善利益联结机制,注重把产业增值收益更多留给农民,通过“资源变资产、资金变股金、农民变股东”,尽可能让农民参与进来。(侯雪静)



## 小麦开镰

5月30日,联合收割机正在山西运城盐湖区南城街道西姚村的麦田里收割小麦。雨过天晴,村民们抓住时机,全力抢收小麦。连日来,运城市430万亩小麦陆续开镰收割。

姜桦摄