

充电桩下乡需加速

为乡村振兴转动绿色车轮

中青报·中青网记者 许亚杰

在湖北宜昌邓村乡一景区工作生活了七八年，吴旭发现，单位的院子里第一次装上了充电桩。

起因是去年冬天，一对年轻夫妇开特斯拉来自驾游，正要尽兴而去，却发现车辆因天气寒冷掉电过多，找遍全乡也没有发现可用的充电桩。最后，他们只好向景区管理人员和乡政府求助。经过多番联系，才从近100公里外的市区调来了一辆充电服务车。

其实，这个村子毗邻举世闻名的三峡大坝，素来以产茶而闻名。近年来，村子凭借“生态茶乡”等金字招牌在旅游市场异军突起，吸引了不少游客自驾前往。

“就是因为游客充电难这事，村子里立刻把安装充电桩提上了日程，”一位当地的工作人员告诉记者，虽然乡镇、村里的新能源汽车增多了，但充电桩还是“稀罕物”。

从今年的中央一号文件提出“鼓励有条件的地区开展新能源汽车下乡”，到5月5日国务院常务会议明确提出“部署加快建设充电基础设施，更好支持新能源汽车下乡和乡村振兴”，再到6月16日2023年新能源汽车下乡活动正式启动……在一系列政策的支持下，新能源汽车的下乡步伐正在加快。

乡村市场究竟能为新能源汽车提供多大的市场空间？当前打通其下乡之路还有哪些难点和痛点？什么样的新能源汽车才能为乡村振兴转动绿色车轮？弄清楚这些问题，才能为新能源汽车市场开新局，为乡村振兴立新标。

乡村市场大有可为

“买了电动汽车后，大部分人都感慨，用车的费用真是便宜了不少。”吴旭正准备买车，为此他有机会就找老乡聊聊，想问清楚新能源汽车有哪些优点。

最终有两条最吸引他：一是新能源汽车用起来更经济释放。2022年，我国农村地区新能源汽车销量仅占汽车总销量的4%，远低于全行业25.6%的平均水平。他强调说，在新能源汽车下乡之路上，基础设施不足、适用车型不多、流通渠道不畅、宣传力度不够等问题都亟待解决。

艾兰里奥咨询高级咨询顾问陈婉约认为，一方面，新能源汽车本身的特点与乡村消费者的条件、需求相契合，例如大部分村民住房为独门独户，安装私人充电桩的条件反而优于城市用户；另一方面，在近年来“返乡潮”等现象下，农村消费出现了新趋势。

陈婉约表示，随着农村经济发展、人均收入提升，以及部分青年大学生返乡创业，乡镇、农村地区的消费潜力大幅提升。“比方说，新一代青年农民收入普遍提升，同时还没有房贷压力，对个人绿色出行、智慧出行也有了更高要求，这为新能源汽车提供



有分析认为，农村消费潜力十分巨大，必定是未来新能源汽车市场的增量来源，但基础设施不足、适用车型不多、流通渠道不畅等问题仍亟待解决。其中，安全应当始终成为第一守则。图为浙江省湖州市长兴县电力工人在对充电桩进行安全检查。

视觉中国供图

了巨大市场空间。”

乘用车市场信息联席会秘书长崔东树直言，考虑到城市汽车市场已趋于饱和，未来农村市场将是主要的增长来源。

他分析说，由于地广人稀等原因，一般农村地区相对缺乏公共交通，乡镇、农村地区居民主要靠私人交通。同时，随着新能源汽车规模效应愈发明显，新能源汽车购买门槛大幅降低。“未来，农村每家、每户有一辆甚至两辆车的情况，将会愈发普遍。”

浙江大学国际联合商学院数字经济与金融创新研究中心联席主任、研究员盘和林认为，新能源汽车下乡的最大优势就是使用成本更低。“新能源汽车性价比更高，对提升农村物流、客流效率都能起到很大作用，可以帮助农民降低人和货的运输成本。”

正如工业和信息化部副部长辛国斌所说，近5亿人口的农村市场巨大消费潜力并未有效释放。2022年，我国农村地区新能源汽车销量仅占汽车总销量的4%，远低于全行业25.6%的平均水平。他强调说，在新能源汽车下乡之路上，基础设施不足、适用车型不多、流通渠道不畅、宣传力度不够等问题都亟待解决。

充电基础设施不足是短板

最近，吴旭发现，虽然村里新能源汽车多了起来，但充电基础设施仍然显得捉襟见肘，几乎成为新能源汽车下乡之路的“拦路虎”。

中国电动汽车充电基础设施促进联盟的公开数据显示，目前我国县级以上公共充电桩总数仅占全国公共桩总数的9.45%，总体数量较少。显然，要推广新能源汽车下乡，还需补齐充电基础设施不足等

短板。

吴旭告诉记者，在当地，大部分新能源汽车用户在市区购有房产，因此不太愿意在老家的房子里专门安装充电桩。此外，建设充电桩，尤其是大功率充电桩，对农村电网容量、安全性均提出更高要求。如果建桩前先要升级、改造农村电网，还会对当地产生一定的成本压力。

对于企业来说，在农村安装充电桩的“经济账”也得算一算。吴旭回忆说，刚送走自驾游客，乡政府就联系了特斯拉，询问能否在当地建设目的地充电桩。特斯拉的回复简单明了：“要有足够多的用户基数，才会考虑建充电桩。”

事实上，作为一种涉及环节众多、技术安全要求较高的新兴大众化商品，新能源汽车下乡，离不开地方政府、新能源汽车企业、电力部门和充电设施运营企业等多方共同努力。

好在配套政策正在逐渐明朗，不久前，国家发展改革委、国家能源局印发的《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》提出，支持地方政府结合实际开展县乡公共充电网络规划，并做好与国土空间规划、配电网规划等的衔接，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”。

盘和林提醒说，有条件的农村地区可通过分布式电源、储能装置、充电装置和安全装置组成微电网，这样既能满足新能源汽车补能需求，还能减少对现有电力线路的能源消耗。

他认为，合理规划充电基础设施建设，不仅是农村用户使用电动汽车出行的重要保障，同样也将推动构建新型电力系统。



除了释放出巨大的消费潜力，新能源汽车下乡还将进一步推动能源消费结构优化转型。由分布式发电站、储能装置等设施组成的微电网，能让新能源汽车在乡村振兴中发挥更大作用。图为在山东省聊城梁山镇叶屯村的麦田里投入使用的“农光互补”光伏电站。

视觉中国供图

“这样，新能源汽车就能成为农村实现‘双碳’目标的重要抓手。”

事实上，加快推进充电基础设施建设，不仅能让农村消费者吃下定心丸，促进新能源汽车下乡，同样还有利于发展乡村旅游等新业态，为乡村振兴增添动力。

“在有旅游资源的农村地区建好充电桩，将是今后吸引自驾游客、促进乡村旅游事业的重要条件。”陈婉约提醒说，当前新能源汽车，尤其是高档新能源汽车的用户大多是高净值人群，让他们在乡村安心自驾游，能极大地带动相关产业发展。

让吴旭印象深刻的那对年轻夫妇，就十分具有代表性。“对我们这种正在积攒口碑的乡村旅游项目来说，这部分用户无论是消费实力，还是网络传播话语，都是十分需要的。”他笑一笑说，“下次总不能还让人家住得、玩得舒心，却因为车充不上电而闹心吧？”

造村民需要的车

除了已初步形成共识的充电基础设施建设，新能源汽车下乡还有一些关卡要闯过。

资深汽车媒体人、汽车行业分析人士杨小林认为，农村车辆使用场景与当前新能源汽车产品构成，就存在着结构性的矛盾。

“不是所有新车都适合放在新能源汽车下乡的篮子里。”杨小林向记者直言，真正从农村用户的需求出发、进行针对性研发的新能源汽车，在当前市面上几乎还没出现。

例如，随着农业生产机械化、智能化水平日益提升，农用无人机等装备愈发常见。新能源汽车如果能调整其放电功能，直接

为农用无人机充电，就能更好地满足农村消费者的需求。

“类似的特殊需求可能还有许多，因此车企要在充分调研市场的前提下，强化自己的产品研发能力，做到‘开门造车’，造出更适合农村使用场景的新能源汽车。”陈婉约表示，还有些产品的功能和商业模式不符合农村市场环境。例如农村市场总体较为分散，大城市里常见的“品牌专营专卖”模式经营成本过高，在小县城或乡镇不一定行得通。

新能源与智能网联汽车独立研究者曹广平提醒说，新能源汽车下乡还要直面低速电动车、电动三轮车的竞争。

“这两种严格意义上来说是非机动车，不用考驾照，同时又价格低廉，十分适用于农民装载货物等场景。”他表示，低速电动车和电动三轮车很难在短时间内被取代，车企也很难不顾利润率，去和它们拼价格。

曹广平分析说，中国农村人口数量庞大，各地经济发展水平、居民消费习惯不尽相同，因此不同级别的新能源汽车品牌应该耐心考察、研究，找到自己擅长的细分市场和有把握吸引的目标用户群体。当然，无论在什么环境下，“安全”永远是发展新能源汽车的第一守则。

杨小林以动力电池安全和智能化功能举例说，车企、经销商不能一卖了之，而是要注意加强安全意识培训，谨防因充电不规范、底盘磕碰等不当操作引发车辆自燃。

此前，家下乡、汽车下乡曾多次释放出惊人的购买力，一边让相关企业找到了更大的市场蛋糕，一边让广大农民过上了更美好的生活。如今，已逐渐步入发展快车道的新能源汽车，也将加快下乡的脚步，为乡村振兴转动绿色的车轮。

锐界L混动版广州上榜 长安福特破题“绿色转型”

中青报·中青网见习记者 王志远

尽管新能源汽车尤其是纯电动汽车风头正盛，但这并非节能减排的唯一选项。

一方面，考虑到我国幅员辽阔，各地的气候、地形和消费习惯千差万别，很难只用一种技术路线去满足各地用户的多元化需求；另一方面，随着我国“碳达峰、碳中和”时间表敲定，汽车与出行行业面临着巨大的减碳压力，同时由于油价高企，消费者也愈发倾向于购买尽可能“节能且智能”的汽车。

近日，广州市发布今年最新的节能车指标车型名单，锐界L混动版等新车成功入选，再次验证了上述趋势。据了解，节能车将在广州得到更多政策红利，例如，节能车牌比普通燃油车车牌摇号更容易中签，并且在广州市区内不限行。

与新能源汽车不同，节能车是指以内燃机为主要动力系统、综合工况燃料消耗量优于下一阶段目标值的汽车。

按照工业和信息化部《道路机动车辆生产企业及产品公告》的要求，节能车的产品综合工况燃料消耗量，要比国家标准《乘用车燃料消耗量限值》（GB19578）中的对应限值小65%。

这个夏天踏上自驾游之旅的车主们，对节能车的特点深有感触。作为一个三孩儿之家的男主人，邢乐对自己的锐界L混动版比较满意：“这车的油耗让我感到惊喜，车身尺寸这么大一台车，平时跑高速公路百公里油耗只有5-6L；在长下坡等比较特殊的地段，它的油耗竟然不用了5L。”

正如邢乐所言，混动车型作为节能车，具备一些“先天”优势，例如油耗低、排放污染少、不存在里程焦虑等。以甫一上市就入选广州市节能车指标车型名单的锐界L混动版为例，它的综合工况燃料消耗量优于传统燃油车，同时又完全没有充电需求，不会挤占日趋紧张的充电桩等基础设施。

用户需要的，才是最好的

“凭着大马力、强动力、低油耗、长续航和无需充电等优势，锐界L混动版就能吸引一大批潜在用户……”有网友在相关



考虑到我国幅员辽阔，很难只用一种技术路线满足各地的多元化需求，但一个不变的趋势是：消费者愈发倾向于购买尽可能“节能且智能”的汽车。近日，在广州市最新发布节能车指标车型名单中，长安福特锐界L混动版正式入选。

汽车论坛评论区留言说，尤其是那些不方便安装私人充电桩，同时又对家庭长途出行有刚需的用户，锐界L混动版提供了更优解。

事实上，即便是在全面转型电动化的背景下，节能车也是一个不容忽视的重要产品种类。

一方面，节能车既比传统燃油车更节能，又比纯电动车和插电式混合动力车更能适应复杂的用车条件；另一方面，当前电池成本高企，一辆车电池越大，价格就越高，而节能车则能将在电池上省下的成本用在“刀刃”上，让新车智能化水平、驾驶体验等迈上新台阶。

作为没有里程困扰、没有充电焦虑的“全家出游神器”，锐界L混动版正是这一思路的践行者。

据介绍，锐界L混动版采用福特第五代2.0T EcoBoost双涡轮增压+双喷射燃油系统发动机，额定功率达到202kW，最大扭矩高达405N·m，在“大马力发动机+大扭矩电机”的配合下，即便拥有7座版、整车重量达到两吨多，该车零到百公里加速也仅需7.1秒，解决了传统节能车“省油但动力性不足”的问题。

在用户最关心的油耗方面，得益于福特成熟先进的动力分流技术，锐界L混动版在WLTC工况下百公里油耗仅为6.31L（使用92号汽油）。在满油状态下，该车续航可达1188公里。虽然有一些插电式混合

动力汽车也能达到这一目标，但锐界L混动版却摆脱了充电桩的“束缚”。

考虑到不少地方消费者无法安装私人充电桩，城市公共充电桩又往往处于饱和状态，锐界L混动版无疑要比其他混动方案更“无拘无束”，能够满足更多用车场景。

值得注意的是，在省下电池成本后，锐界L混动版在智能化领域可谓“武装到了牙齿”。在智能辅助驾驶方面，该车搭载了福特Co-Polit 360智驾辅助系统，拥有超20项主动驾驶辅助功能，能达到L2+级智能辅助驾驶水平。

邢乐在出游攻略中写道，从导航、听歌、看视频（副驾驶位置）全能的大连屏，一键快速调节座椅的老板键……用一句话总结就是，“这次锐界L真是把我们对空间、舒适度的所有需求都满足了。”

据介绍，锐界L混动版上市发布会上，长安福特汽车有限公司总裁何晓庆用一个极为形象的比喻：“就像现在强调节约粮食、杜绝浪费，买车也是一样，关键是要从实际需求出发。”

在他看来，只有当一款车尽量满足多场景需求，提供更安全、舒适的驾乘体验，才能称之为“好钢用在了刀刃上”。

据何晓庆介绍，在同时具备了强动力、低油耗、长续航和无里程焦虑等实力的基础上，锐界L混动版还提供了许多实用功能。例如智能电控机械四驱系统，即便面对复杂、恶劣路况时，它也能让锐界L混动版

车主驾驶起来更安全、更轻松。

有调查研究显示，在当前国内乘用车车主之中，有条件安装私人充电桩的车主占比不足15%。这意味着，在公用充电桩尚未能满足各方充电需求之前，大部分用户使用新能源车时的充电体验仍有不足。毫无疑问，像锐界L混动版这样的节能车，就瞄准了这些用户群体，并能帮助全行业阶段性地完成节能、减碳等任务。

从拒绝里程焦虑和充电焦虑，到成为胜任多种用车场景的多面手；从针对性地提供智能驾驶辅助功能，到为车主带来十足的驾驶乐趣……锐界L混动版的上市吹响了长安福特再次出发的号角。

“长安福特要实实在在地满足客户需求，实实在在地提升用户体验。”何晓庆透露说，“长安福特2023年将加速实现品牌高端化，提升产品导入速度，锐界L这款新车就是‘更福特 更中国’的见面礼。”

阶段性用好节能车，向绿色赛道挺进

对于正在竭尽全力回归主流赛道的长安福特来说，锐界L混动版的出现恰逢其时。

同样是初夏时节携家人自驾游，车主茅耀对锐界L混动版的印象颇深：“以前只要天气一热，开长途车必然出很多汗，湿漉漉得很不舒服；这次从北京开到张北草原天路，空调和座椅通风配合得非常好，全程都没有感到出汗。”

“随着混动产品的上市，长安福特会逐渐消除油耗高、后排空间小等抱怨点，在做新产品定价时，我们也努力实现一步到位。”对此，长安福特全国销售服务机构执行副总裁陈晓波坦言，混动产品能够满足大部分消费者的需求，使长安福特在电动化、智能化转型的大背景下体现出强大的竞争力。

长安福特汽车有限公司执行副总裁杨大勇介绍说，锐界L的混动系统在技术上具有不少独到之处，技术难度丝毫不亚于纯电动或插电式混合动力车型。以它为起点，长安福特将有序推进多种技术路线的产品，通过持续的技术创新稳步前行。

杨大勇说，长安福特接下来的布局不会太过激进，因为汽车智能化、电动化转型并

不会一蹴而就，而是一步一步地有序推进。

他表示，节能车的使用场景最多元，同时也可能符合绝大多数用户的需求，因此长安福特通过锐界L混动版来进一步普及节能车，完全符合当前释放汽车消费活力和促进汽车业转型的各种需求。

“未来一定是电动车的天下，任何一个企业都不可能逆势而动。”杨大勇认为，锐界L混动版的推出，意味着长安福特明确了传统燃油车转型、升级的思路。“锐界L家族有望盘活传统燃油车市场，但它并不完全代表未来电动化的趋势。作为一个中期解决方案，它能有效释放消费活力。”

按照中国汽车工程学会发布的《节能与新能源汽车技术路线图2.0》的规划，到2025年、2030年和2035年，混动新车占传统能源车销量的比例，将分别达到50%以上、75%以上和100%。也就是说，最迟到2035年，包括节能混动车在内的新车，将完全取代传统燃油车。

有业内专家预测称，到2030年前，纯电技术、插电混动技术、燃油混动技术这3种技术路线，将在汽车市场形成“三分天下”的格局。

茅耀在自驾游期间，特意记录了一下各路段的油耗：在前往草原布达拉的上坡路，他的锐界L混动版平均百公里油耗7.2L，此后竟然一路走低。走天路西线时，油耗仅3.8L；在一半县道、一半高速的路况下，油耗7.5L；在回京的全程高速公路中，油耗低至4.5L，远远好于茅耀的预期。

正如何晓庆所说，汽车业的电动化转型会持续深入，但不会一蹴而就。从用户的实际需求出发，混动车还将在“双碳”战略中扮演不可或缺的角色。

统计数据显示，今年一季度，中国市场混动车辆的增幅超过74%，而整个新能源汽车市场的增幅不到50%。当前，无论是基于释放汽车消费活力的需要，还是考虑到电动车普及正处于过渡阶段的现实，节能车都要发挥更重要的作用。

何晓庆认为，汽车市场在过渡阶段的混乱期终将会过去，消费者还是会选择有产品实力、有品牌魅力的新车；以锐界L混动版为起点，像长安福特这样的老牌劲旅，也能找到新的发展机遇。



7月3日，东风本田旗舰轿车全新英仕派正式上市，新车首次推出e:PHEV插电混动版。作为东风本田在20周年之际推出的重磅车型，全新英仕派以三大核心技术开创B级车市场的新流派，全面展现东风本田电动化转型的坚定决心。

英仕派展现东风本田电动化转型决心

中青报·中青网见习记者 王志远

从一个整车工厂发展到4个工厂，从一款车型扩充到12款车型，从首位客户到如今突破750万名客户，从单一燃油到燃油、插电混动和纯电……20年来，东风本田深耕产品研发，执着于为消费者带来极致的产品体验。

7月3日，东风本田旗舰轿车全新英仕派在浙江乌镇正式上市。除燃油版外，新车首次推出e:PHEV插电混动版，官方指导价18.28万-25.88万元。

作为东风本田在20周年之际推出的重磅车型，全新英仕派以三大核心技术e:PHEV强电智混、Honda CONNECT 4.0和Honda SENSING 360，以及其他便利性配置升级，全面强化高品质的产品感知，向上逐层打造出更具格调的品牌形象，开创B级车市场的新流派，全面展现东风本田电动化转型的坚定决心。

东风本田汽车有限公司销售部副部长杨忠华表示：“在既要、又要、还要的‘内卷’年代，全新英仕派在传统文化、现代美学和未来科技三者之间，找到了一种奇妙平衡。它洗练华丽的美学设计、人性化的智能科技，符合型智精英独立独行、独具质感的优雅气质，让它不再仅仅是你的车，还是懂你一切的灵魂伴侣。”

据了解，全新英仕派长宽高分别为4979mm×1862mm×1449mm，轴距2830mm，大面积使用软性材料包裹，同时座椅采用真皮、麂皮混搭的设计，让内饰更加豪华舒适。

该车全新设计的智能旋钮集成多种功能，结合10.2英寸彩色TFT多功能液晶仪表、12.3英寸DA智能屏、11.5英寸HUD平视显示系统的“多屏联动”，打造极具科技感的智能座舱交互体验。

全新英仕派提供燃油、插电混动双重动力。燃油版车型搭载260 TURBO涡轮增压发动机，最大功率141kW，最大扭矩260N·m，匹配CVT变速箱，动力与燃油经济性兼备。

插电混动版车型搭载e:PHEV强电智混技术，采用2.0L缸内直喷阿特金森循环发动机，热效率高达41%，扭矩达到182N·m；匹配最大功率135kW、最大扭矩335N·m的全新E-CVT高功率电机，动力性能强劲，WLTC百公里综合工况油耗仅为1.54L。同时，新车搭载17.7kWh大容量电池，WLTC综合工况纯电续航里程可达82km，总续航里程约963km。

不仅如此，插电混动版车型还支持纯电、混动、发动机直驱三种模式智能切换，实现覆盖几乎全场景的高智能电机驱动。全新升级的ADS全时自适应减震系统，将实现更精准的悬架控制，可有效抑制侧倾和颠簸感，打造更平顺、更舒适的驾控体验。

在智能互联方面，全新升级的Honda CONNECT 4.0带来智能导航、个人辅助、生活服务、智能手机穿戴设备联动和多种丰富的语音娱乐功能，相比上一代还新增驾驶员人脸识别、实景导航、Cabin Watch实时座舱监测、车内影院等功能，提供主动关怀。

杨忠华举例说：“面对被太阳暴晒了一天的停车场，你打开智能手机或手表，早早地打开车内空调，一进入车内，一股凉气，瞬间冲散了燥热；刚一落座，人脸识别登录成功，座椅就迎着你的身軀自动调节，氛围灯变成你喜欢的颜色，驾驶模式顺应你的习惯。这种个性化的设置，你真的用得着。”

据介绍，配备Honda SENSING 360安全超感技术的全新英仕派，搭载5毫米波雷达、12个超声波雷达，前摄像头水平视角扩大至100°，后雷达检测范围提升至90米，猎单级的超远可视范围，带来几乎无盲区的全景智能驾驶。

在杨忠华看来，真正有效的智能驾驶，是在用户没有意识到问题的时候就已经解决了问题，是让智能服务于人，而不是让人去适应智能。

“英仕派与平庸派的区别，在于把出行这件最质朴的事情做到极致。我们将打造完美贴合驾驶者意志的驾驶体验，彻底唤醒消费者一种意识——原来专注在驾驶本身，就能如此愉悦、如此有趣。”杨忠华如是说。



汽车消费投诉与新闻线索提供，请关注青豹驾到公众号，给我们留言。维权邮箱：autocycd@126.com