

汽车

报告日期：2023年06月13日

新能源汽车下乡打开蓝海市场

——行业深度报告

投资要点

□ **汽车下乡政策回顾：现金补贴效果显著。2009年汽车下乡回顾。**国务院在2009年公布《汽车产业调整和振兴规划》提出，从2009年3月1日到12月31日，国家将安排50亿元，对农民购买1.3升及以下排量的微型客车，以及将三轮汽车或低速货车报废换购轻型载货车的，给予一次性财政补贴。2010年初，国务院决定将“汽车下乡”政策实施延长一年至2010年12月31日。2020-2022年新能源汽车下乡回顾。为促进农村地区新能源汽车的推广应用，引导农村居民出行方式升级，国家政府部门分别于2020年7月、2021年3月和2022年5月联合开展了新能源汽车下乡活动，由此新能源汽车开始不断布局渗透三四线城市汽车市场。推动新能源汽车下乡，为其市场发展带来了巨大潜力，同时也快速拉动了新能源汽车销量的增长。根据中国汽车工业协会的数据显示，2020-2022年新能源汽车下乡车型销量增速分别为80%、169%和87%，新能源汽车销量增速分别为13.35%、157.57%和95.60%，新能源下乡车型销量的增速高于新能源汽车的整体销量增速，对整个新能源市场的销量贡献较大。

□ 汽车价格弹性测算

2009年1月20日至年底，1.6L及以下排量乘用车购置税率由10%调整为5%，2010年提升至7.5%，行业成长期，政策刺激较为显著，政策刺激销量增长47%；

自2015年10月1日起至2016年12月31日止，1.6L及以下排量乘用车购置税减征全年减半为5%，2017年回升到7.5%，行业成熟期，政策刺激销量增长14%；2022年6月1日至2022年12月31日期间内且单车价格（不含增值税）不超过30万元的2.0升及以下排量乘用车，减半征收车辆购置税，政企联动，实施7个月，政策刺激销量增长15%。

行业增长期：2009年购置税政策效果显著，预计政策带动销量提升约50%；

行业稳态期：2016年乘用车销量2437.7万辆，同比增长15%；

新能源崛起期：2022年乘用车销量同比增长10%，政策刺激约提振15%的销量。

□ 代步型纯电+平价混动将成为新能源下乡主力产品

代步型纯电车：这类产品以增购为主，主打低成本，短距离个人出行，不求做到“样样全能”，但求“经济适用”。这类产品竞品为“老年代步车”等低速电动车、两轮摩托车及电瓶车。在县乡市场，充电条件以家庭慢充为主，甚至随车充+220V市电也能满足出行需求。县乡市场平均出行距离较短且固定，对于电池容量需求也较小，采用磷酸铁锂等低价电池，整车价格区间在3-8万左右。

平价混动车：这类产品以替换为主，主打满足家用全场景需求，兼顾一定社交需求。这类产品竞品为传统低价燃油车。在此类产品价位层面，基本做到了与燃油车的“油电同价”，在智能化和舒适性配置层面领先于合资竞品，整车价位区间在9-15万之间，目前这类产品较少。

□ 乡镇充电基础设施有待进一步完善。2023年5月5日，国务院常务会议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。

乡村安装公共充电桩存在三大难点：一是充电桩安装建设用地问题，乡村土地一般为集体土地，需要政策支持，将集体用地列入充电桩建设用地范围中去；二是农村电网压力较大，建设大功率直流充电桩，需要对应的电力基础设施作为支撑，目前乡镇的变压器容量大多处于轻载状态，在夏季用电高峰可能存在过载情

行业评级：看好(维持)

分析师：施毅

执业证书号：S1230522100002

shiyi@stocke.com.cn

相关报告

1 《经销商企业困境反转，建议关注广汇汽车》 2023.06.03

2 《蒙特雷专题：美墨6万里》 2023.05.22

3 《浙商汽车实验室》 2023.05.10

况。目前的公共变压器将无法承受新能源汽车直流快充的用电需求。三是公共充电桩盈利模式问题，农村新能源汽车由于保有量和流通量较低，公共充电桩的利用率较低，无法收回投资成本。

□ 风险提示

汽车下乡政策力度不及预期、宏观经济恢复不及预期

正文目录

1 汽车下乡政策回顾：现金补贴效果显著	5
1.1 2009 年汽车下乡回顾	5
1.2 2020-2022 年新能源汽车下乡回顾	6
2 三次购置税价格弹性测算	7
3 县乡下沉市场新能源汽车需求分析	10
3.1 县乡市场对汽车价格敏感度更高	10
3.2 10 万元以下汽车市场格局	11
3.3 2020-2022 新能源汽车下乡活动车型回顾	12
3.4 代步型纯电+平价混动将成为新能源下乡主力产品	13
3.5 建议关注标的	14
4 乡镇充电基础设施有待进一步完善	14
5 风险提示	15

图表目录

图 1: 2008Q1-2011Q4 中国汽车销量.....	6
图 2: 2007-2011 年中国汽车销量.....	6
图 3: 2020-2022 年新能源下乡车型销量情况.....	7
图 4: 2020-2022 年新能源汽车销量情况.....	7
图 5: 乘用车批发销量(万辆).....	7
图 6: 2020-2022 历年新能源下乡参与活动车型所属主机厂分布.....	13
图 7: 2020-2022 历年新能源下乡参与活动车型平均售价(万元).....	13
图 8: 2022 年车桩比达到 2.5.....	15
图 9: 2022 年私人充电桩占比达到 65.5%.....	15
表 1: 2009 年《汽车摩托车下乡实施方案》.....	5
表 2: 2020-2022 年新能源汽车下乡政策.....	6
表 3: 2009 年购置税减半政策刺激下销量提升 53%(辆,%).....	8
表 4: 2016 年购置税减半政策刺激下销量提升 15%(辆,%).....	8
表 5: 2022 年购置税减半政策刺激下销量提升 10%.....	9
表 6: 多家车企推进购置税全免政策.....	9
表 7: 起售价 10 万以下的轿车及 SUV4 月销量各前十名梳理.....	12
表 8: 代步型纯电车以及平价混动车主流产品介绍.....	14

1 汽车下乡政策回顾：现金补贴效果显著

1.1 2009 年汽车下乡回顾

国务院在 2009 年 3 月公布《汽车产业调整和振兴规划》提出，从 2009 年 3 月 1 日到 12 月 31 日，国家将安排 50 亿元，对农民购买 1.3 升及以下排量的微型客车，以及将三轮汽车或低速货车报废换购轻型载货车的，给予一次性财政补贴。基于该政策，国务院决定实施汽车摩托车下乡，为此财政部会同有关部门制定《汽车摩托车下乡实施方案》。2010 年初，国务院决定“汽车下乡”政策实施延长一年，至 2010 年 12 月 31 日止，具体政策及操作办法仍按照《汽车摩托车下乡实施方案》的操作细则执行。

表1：2009 年《汽车摩托车下乡实施方案》

主要政策	汽车相关内容
补贴行为及对象	1. 2009 年 3 月 1 日至 12 月 31 日，农民将三轮汽车或低速货车报废并换购轻型载货车（简称换购轻型载货车）。享受补贴的轻型载货车每户限购一辆。报废车辆车主与新购车车主为同一农民。 2. 2009 年 3 月 1 日至 12 月 31 日，农民购买 1.3 升及以下排量微型客车。享受补贴的微型客车每户限购一辆。 三轮汽车指原三轮农用车；低速货车指原四轮农用车；本方案所称的轻型载货车指总质量大于 1.8 吨但不超过 6 吨、至少四个车轮且用于载货的机动车辆；本方案所称的微型客车指发动机排量在 1.3 升及以下、至少四个车轮且用于载客的机动车辆（不含轿车）。
补贴产品及企业的确定	工业和信息化部公布的《车辆生产企业及产品公告》列明的符合上述条件且经过国家强制性认证的轻型载货车、微型客车，均可作为补贴车型；生产上述产品并且同意对产品质量、经销网点、售后服务、价格、销售统计和政策宣传等工作进行承诺并签订责任书的企业，可以参与汽车下乡产品生产和销售。 换购轻型载货车，需要按国家有关规定办理三轮汽车或低速货车报废。车主应当提供必备的要件，将报废的车辆交给依法设立的汽车回收企业回收拆解，取得报废汽车回收证明和公安交通管理部门出具的机动车注销证明。
补贴比例及金额	1.对将三轮汽车或低速货车报废并换购轻型载货车的，按换购轻型载货车销售价格 10%给予补贴，换购轻型载货车单价 5 万元以上的，实行定额补贴，每辆补贴 5000 元。同时，对报废三轮汽车或低速货车实行定额补贴。报废三轮汽车每辆给予补贴 2000 元，报废低速货车每辆给予补贴 3000 元。 2.对购买微型客车，按销售价格 10%给予补贴，购买微型客车单价 5 万元以上的，实行定额补贴，每辆补贴 5000 元。
补贴资金来源	补贴资金由中央财政和省级财政共同负担。其中，中央财政负担 80%，省级财政负担 20%。新疆、内蒙古、宁夏、西藏、广西等 5 个少数民族自治区以及国家确定的“5·12 汶川地震”51 个重灾县，地方财政应负担的补贴资金由中央财政全额承担。上述地区可根据财力情况，加大对汽车下乡的补贴力度。

资料来源：国务院，浙商证券研究所

自“汽车下乡”政策实施以来，汽车销量增长显著。汽车下乡政策共持续了两年时间，第一阶段自 2009 年 3 月 1 日实施至 2010 年 12 月 31 日。根据中国汽车工业协会的数

据，2008年第二季度开始汽车销量开始出现负增长，但自2009年开始，汽车销量开始大幅上升，尤其是第二季度增幅最大，达到30%，2009年汽车总销量突破1000万辆，实现总销量1364万辆，首次超越美国并位居全球第一，同比2008年增长45.5%。2010初，国家将汽车下乡政策实施延长一年，至2010年12月31日止。2010年汽车总销量依旧保持增长趋势，突破1800万辆，同比增幅达到32.4%。

图1: 2008Q1-2011Q4 中国汽车销量

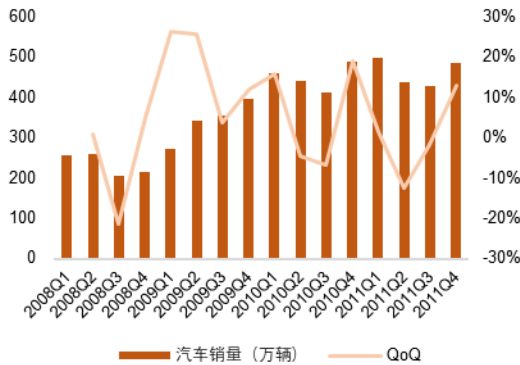
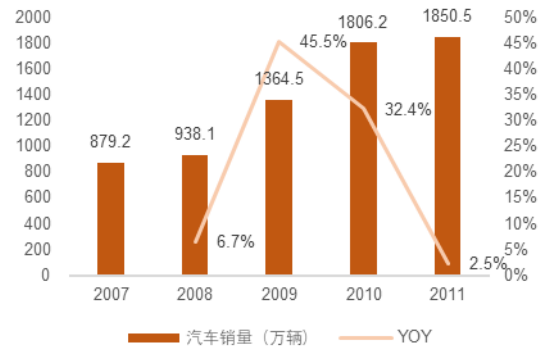


图2: 2007-2011 年中国汽车销量



资料来源: 中国汽车工业协会, 浙商证券研究所

资料来源: 中国汽车工业协会, 浙商证券研究所

1.2 2020-2022 年新能源汽车下乡回顾

为促进农村地区新能源汽车的推广应用，引导农村居民出行方式升级，国家政府部门分别于2020年7月、2021年3月和2022年5月联合开展了新能源汽车下乡活动，由此新能源汽车开始不断布局渗透三四线城市汽车市场。

表2: 2020-2022 年新能源汽车下乡政策

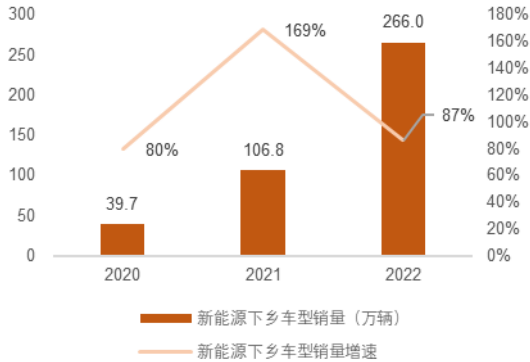
发布时间	政府部门	持续时间	活动地点	参与企业规模及车型数量
2020年7月	工业和信息化部、农业农村部、商务部	2020年7月-2020年12月	山东青岛、海南海口、云南昆明、江苏南京等地	首批名单有10家车企的16款车型，第二批名单有14家车企的36款车型
2021年3月	工业和信息化部、农业农村部、商务部、国家能源局	2021年3月-2022年12月	广西、重庆、山东、江苏、海南、四川和青岛等地的三四线城市及县区	18家车企的52款车型
2022年5月	工业和信息化部、农业农村部、商务部、国家能源局	2022年5月-2022年12月	山西、吉林、江苏、浙江、河南、山东、湖北、湖南、海南、四川、甘肃等地的三四线城市及县区	26家车企的70款车型

资料来源: 中国政府网, 浙商证券研究所

推动新能源汽车下乡，为其市场发展带来了巨大潜力，同时也快速拉动了新能源汽车销量的增长。根据中国汽车工业协会的数据显示，2020-2022年新能源下乡车型销量增速分别为80%、169%和87%，新能源汽车销量增速分别为13.35%、157.57%和95.60%，新

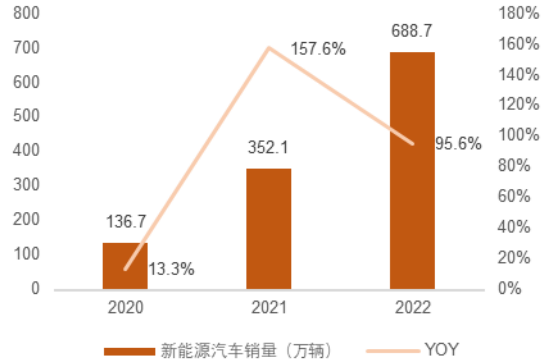
能源下乡车型销量的增速高于新能源汽车的整体销量增速，对整个新能源市场的销量贡献较大。

图3: 2020-2022年新能源下乡车型销量情况



资料来源: 中国汽车工业协会, 浙商证券研究所

图4: 2020-2022年新能源汽车销量情况



资料来源: 中国汽车工业协会, 浙商证券研究所

2 三次购置税价格弹性测算

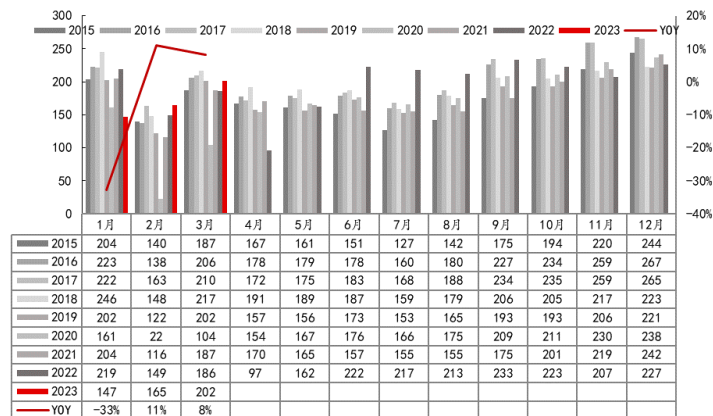
三轮购置税政策出现是逆市场调节，我们通过分析三次系统性购置税政策分析汽车降价带来的需求弹性：

2009年1月20日至年底，1.6L及以下排量乘用车购置税率由10%调整为5%，2010年提升至7.5%，行业成长期，政策刺激较为显著，政策刺激销量增长47%；

自2015年10月1日起至2016年12月31日止，1.6L及以下排量乘用车购置税减征全年减半为5%，2017年回升到7.5%，行业成熟期，政策刺激销量增长14%；

2022年6月1日至2022年12月31日期间内且单车价格（不含增值税）不超过30万元的2.0升及以下排量乘用车，减半征收车辆购置税，政企联动，实施7个月，政策刺激销量增长15%。

图5: 乘用车批发销量（万辆）



资料来源: 中汽协, 浙商证券研究所

行业增长期: 2009年购置税政策效果显著，政策带动销量提升约50%。2009年乘用车批发销量1032万辆，同比增长53%，2009年我国先后颁布了汽车下乡、购置税减半、

以旧换新政策，根据我们测算，将政策影响剔除后，2009年汽车销量增长约6%，政策刺激影响同比47%的增量需求，政策刺激带动销量提升315万辆。

表3: 2009年购置税减半政策刺激下销量提升53% (辆, %)

	2008YOY	2009YOY	2010YOY	2011YOY	2009年剔除政策影响YOY (假设)	2009剔除政策影响销量(辆)	政策刺激销量(辆)
1月	20%	-8%	150%	-24%	-8%	608,983	1,613
2月	17%	24%	59%	25%	-3%	472,717	134,582
3月	24%	10%	74%	4%	13%	790,441	-18,088
4月	11%	37%	37%	12%	17%	706,550	124,424
5月	16%	47%	26%	23%	16%	657,624	171,447
6月	15%	48%	27%	16%	13%	662,455	210,439
7月	7%	71%	22%	11%	7%	523,547	309,049
8月	-6%	90%	28%	11%	6%	477,475	380,803
9月	-1%	84%	30%	0%	5%	580,188	434,881
10月	8%	76%	29%	6%	7%	577,984	368,479
11月	-10%	98%	30%	9%	-3%	508,077	528,345
12月	-8%	89%	24%	7%	2%	596,584	506,764

资料来源: 中汽协, 浙商证券研究所整理

行业稳态期: 2016年乘用车销量2437.7万辆, 同比增长15%, 我们将政策影响剔除后, 预计2016年乘用车销量自然增长约1%, 政策刺激影响14%, 政策刺激带动销量提升288万辆, 2016年处于行业成熟期, 汽车由成长行业转为周期行业, 购置税刺激力度减弱。

表4: 2016年购置税减半政策刺激下销量提升15% (辆, %)

	2015YOY	2016YOY	2017YOY	2018YOY	2016年剔除政策影响YOY (假设)	2016剔除政策影响销量(辆)	政策刺激销量(辆)
1月	10%	9%	0%	11%	-2%	1,992,421	236,284
2月	6%	-1%	19%	-10%	3%	1,438,635	-61,954
3月	9%	10%	2%	3%	3%	1,926,468	129,238
4月	4%	7%	-3%	11%	5%	1,748,253	30,877
5月	1%	11%	-2%	8%	1%	1,617,522	175,513
6月	-3%	18%	3%	2%	-3%	1,467,315	316,738
7月	-7%	26%	5%	-5%	-4%	1,212,215	392,315
8月	-3%	27%	4%	-5%	-2%	1,386,737	408,775
9月	3%	30%	3%	-12%	4%	1,828,345	439,993
10月	13%	21%	0%	-13%	4%	2,014,350	329,778
11月	24%	18%	0%	-16%	3%	2,262,676	327,481
12月	18%	9%	-1%	-16%	3%	2,515,390	156,874

资料来源: 中汽协, 浙商证券研究所整理

新能源崛起期：2022年乘用车销量同比增长10%，政策刺激约提振15%的销量。我们将政策影响剔除后，预计2022年乘用车销量自然下降约5%，政策刺激影响15%，政策刺激带动销量提升317万辆，2022年购置税减半政策持续时间较短，仅为7个月，但车企及政府补贴同时进行，多家自主、合资车企提出补贴额外购置税政策，如自主品牌哈弗汽车、上汽荣威、思皓汽车、北京汽车，合资品牌的东风日产、一汽大众、一汽丰田、东风标致等，2022年油车平均单车补贴约为1.5万元。

表5：2022年购置税减半政策刺激下销量提升10%

	2019YOY	2020YOY	2021YOY	2022YOY	2022年剔除政策影响YOY (假设)	2022剔除政策影响销量	政策刺激销量
1月	-18%	-20%	27%	7%	7%	2,186,344	-
2月	-17%	-82%	417%	29%	29%	1,487,442	-
3月	-7%	-48%	80%	-1%	-1%	1,864,360	-
4月	-18%	-2%	11%	-43%	-43%	965,120	-
5月	-17%	7%	-2%	-1%	-1%	1,622,879	-
6月	-8%	2%	-11%	42%	-1%	1,553,390	668,214
7月	-4%	9%	-7%	40%	-6%	1,459,185	715,140
8月	-8%	6%	-12%	37%	-7%	1,449,681	675,579
9月	-6%	8%	-16%	33%	-6%	1,648,414	683,355
10月	-6%	9%	-5%	11%	-4%	1,925,920	305,277
11月	-5%	12%	-5%	-5%	-8%	2,016,597	58,219
12月	-1%	7%	2%	-6%	-9%	2,203,618	61,406

资料来源：中汽协，浙商证券研究所整理

表6：多家车企推进购置税全免政策

车企	车型	时间	减免幅度	额外政策
东风日产	NISSAN 全系	6.1-12.31	购置税全免	限时送全险（不含全新一代奇骏）
	启辰全系	6.1-12.31	购置税全免	2年0息至高补贴5000元、置换补贴至高9000元、全款客户-高可享五年超长双保
	其他系列	6.1-12.31	购置税全免	瑞虎8系主销车型可叠加至高6800元红包，电商平台奇瑞旗舰店及618汽车会场，指定车型享1000元优惠券。
思皓汽车	X8、QX、曜、A5	6.1-12.31	购置税全免	燃油补贴至高5000元、金融补贴至高10000元、置换补贴至高10000元。
瑞风汽车	主力车型		购置税全免	最高享受20000元补贴
上汽荣威	i5、RX5PLUS、RX5国潮版及、RX5MAX	6.1-7.31	购置税全免	享受0首付、0养车
	部分车型	6.1-12.31	购置税全免	购置税至高减免120%

东风风神	全系	6.1-12.31	购置税全免	至高享受补贴 11300 元, 0 首付/0 利息/五年超长十年不限里程质保等用户权益
一汽大众	全系	6.1-12.31	购置税全免	商业圈全额补贴、零利率以及终身质保等优惠
哈弗汽车	全系	6.1-12.31	购置税全免	包含 1000 元商业险+2000 元保养卷和置换补贴等优惠
东风标致	全系 (不含直售车型)	6.1-12.31	购置税全免	
	柯珞克、柯米克、柯珞克			
斯柯达	GT、明锐、明锐 Pro 以及昕锐	6.1-12.31	购置税全免	
长安马自达	全系	6.1-12.31	购置税全免	
北京汽车	全系	6.1-12.31	购置税全免	
一汽奔腾	全系	6.1-12.31	购置税全免	
长安福特	全系	6.1-12.31	购置税全免	
捷途汽车	全系	6.1-12.31	购置税全免	
英菲尼迪	QX50、Q50L	6.1-6.30	购置税全免	
北汽越野	BJ40 城市猎人版	6.1-12.31	购置税全免	购车享 3 年免息, 置换补贴至高 15000 元
五菱汽车	全系	6.1-12.31	购置税减半	官方指定线上渠道购车, 至高享受 21000 元补贴, 9.9 元下订再送交强险
	全系	6.1-12.31	减半车辆购置税	
一汽丰田	卡罗拉锐放、凌放、亚洲龙等	6.1-12.31	购置税减半后再减 5%	
一汽奥迪	Q2L、A3、Q3、A4L 等	6.1-12.31	减半车辆购置税	
广汽传祺	全系 (除 M8 四座荣耀版及四座御尊版)	6.1-12.31	减半车辆购置税	购车 0 首付、至高贴息 7000 元、至高 8000 元置换补贴等
欧尚汽车	全系	6.1-6.31	减半车辆购置税	再享受价值至高 20000 元的购车福利, 欧尚 X5 还将享 3000 元现金补贴, 欧尚 X7PLUS 享 4000 元现金补贴
名爵	全系	6.1-12.31	减半车辆购置税	提供至高 125%购置税专项补贴
斯威汽车	全系	6.1-12.31	减半车辆购置税	“加码” 150%的购置税
沃尔沃	全系	6.1-12.31	减半车辆购置税	额外增加 XC90 等国家政策范围外车型车辆购置税减半
	其他系列	6.1-12.31	减半车辆购置税	
长安汽车	全系	6.1-12.31	减半车辆购置税	
奇瑞汽车	瑞虎 7 系及 3x	6.1-12.31	减半车辆购置税	

资料来源: 各车企官网, 浙商证券研究所整理

3 县乡下沉市场新能源汽车需求分析

3.1 县乡市场对汽车价格敏感度更高

2022 年农村居民人均可支配收入中位数为 17734 元, 而城镇居民人均可支配收入中位数为 45123 元, 农村居民人均可支配收入中位数仅为同期城镇居民人均可支配收入中位数的 39.30%。一般而言, 家庭购车预算在家庭年均总收入的 1-1.5 倍之间, 以每个农村家庭有三个劳动力计算, 所以农村家庭购车预算一般 10 万元以下, 其中大多数集中在 5-8 万元之间。

3.2 10 万元以下汽车市场格局

需要了解县乡市场汽车格局，或者新能源汽车格局，可以通过观察 10 万元以下车型的格局进行推测。下表中我们整理了 2023 年 4 月份起售价在 10 万元以下轿车及 SUV 的销量前十名车型，所有 20 款车型平均起售价为 7.5 万元，从中我们可以发现：

- 1、轿车整体销量远大于 SUV 销量。**10 万元以下销量前十的轿车总销量为 18.79 万台，而 SUV 为 6.91 万台，轿车销量为 SUV 销量的 2.7 倍。而同期国内整体数据上，SUV 销量占比为 50.1%。轿车占比为 44.7%。我们认为出现这样现象的原因主要有二，（1）同价格轿车配置高于 SUV；（2）轿车带来的身份附加值高于 SUV。
- 2、合资轿车占优，自主 SUV 领先。**轿车前十中，来自自主品牌有三款，分别是比亚迪秦 PLUS DMI、长安逸动以及吉利帝豪。其余均为大众、丰田、日产等传统合资厂商低端车型。而在 SUV 领域正好相反，奇瑞、长城、吉利、长安都获得了不错的成绩。我们认为自主品牌以 SUV 发展起家，在 SUV 产品中有着较好的品牌力和价格优势，而轿车领域则是合资厂商则凭借多年深耕，产品序列中有着朗逸、轩逸等知名产品，销量表现较为稳定。
- 3、新能源汽车产品比例较低。**统计的 20 款车型中，新能源车型仅占 3 款，其中比亚迪秦 PLUS DMI 为混动车型，五菱 MINI EV 及缤果为纯电车型。由于原材料价格原因，10 万以下纯电车型在驾驶品质，安全配置等方面是逊色于同价位燃油车的，在没有牌照及路权限制的县乡地区，消费者购买此类产品更多是增购。混动车型以比亚迪为代表，近年来逐渐平价化，出现了如秦 PLUS DMI 这样的现象级产品，而吉利、奇瑞、长安等也推出了平价型混动模型，但是售价略高，售价区间在 12-15 万元间。总体目前来说混动模型平价化趋势明显，但是做到 10 万元级别产品仍然较少。

表7：起售价 10 万以下的轿车及 SUV4 月销量各前十名梳理

类型	车型	最低起售价 (万元)	厂商	厂商类型	月销量 (辆)	能源类型
轿车	秦 PLUS DMI	9.98	比亚迪	自主	31734	新能源
轿车	轩逸	7.48	日产	合资	26975	燃油
轿车	朗逸	7.49	上汽大众	合资	26536	燃油
轿车	MINI EV	3.28	上汽通用五菱	合资	18086	新能源
轿车	卡罗拉	8.48	一汽丰田	合资	17656	燃油
轿车	逸动	5.49	长安	自主	15826	燃油
SUV	哈弗 H6	8.39	长城	自主	15604	燃油
轿车	缤果	5.98	上汽通用五菱	合资	15011	新能源
轿车	宝来	7.58	一汽大众	合资	12988	燃油
轿车	帝豪	5.69	吉利	自主	11557	燃油
轿车	雷凌	8.38	广汽丰田	合资	11548	燃油
SUV	瑞虎 8	8.69	奇瑞	自主	8766	燃油
SUV	CS55	8.49	长安	自主	7034	燃油
SUV	捷途 X70	7.49	奇瑞	自主	6334	燃油
SUV	欧尚 Z6	9.59	长安	自主	5691	燃油
SUV	欧尚 X5 PLUS	8.09	长安	自主	5560	燃油
SUV	传祺 GS3	7.98	广汽	自主	5229	燃油
SUV	捷达 VS5	8.68	一汽大众	合资	5085	燃油
SUV	缤越	6.38	吉利	自主	5013	燃油
SUV	哈弗 M6	6.39	长城	自主	4746	燃油

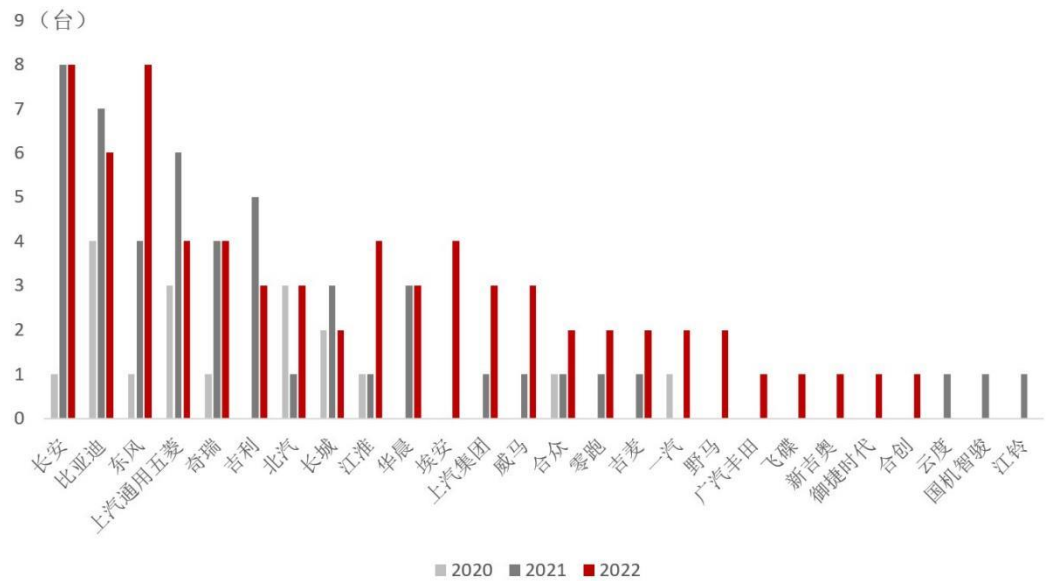
资料来源：懂车帝（销量选取 2023 年 4 月数据）、浙商证券研究所

3.3 2020-2022 新能源汽车下乡活动车型回顾

回顾 2020-2022 年的三次新能源下乡，可以发现参与活动车型不断拓展，2020-2022 年三年活动参与车型数量分别为 16 款、52 款及 70 款，参与活动车型逐年增多，覆盖主机厂也逐渐增加，但是头部企业基于其自身研发生产能力，能有较多参与活动产品，获得较大份额。

长安、比亚迪、东风、五菱位列参与下乡活动累计次数前列。其中长安 2022 年参与活动车型有 8 款，由 Lumin、奔奔 E-Star、逸动 EV460、长安睿行 EM60 等产品构成。比亚迪 2022 年参与车型有 6 款，为海豚、E2、元 Pro、元 Plus、秦 Plus EV、宋 Plus EV。东风 2022 年参与车型有 8 款，由风神 E70、启辰 D60 EV、启辰 T60 EV、风行 S50 EV 等及小康部分车型构成。五菱作为大众心目中的“神车”，2022 年由 Mini EV、宝骏 Kiwi EV、五菱荣光电动车等产品参与下乡活动。

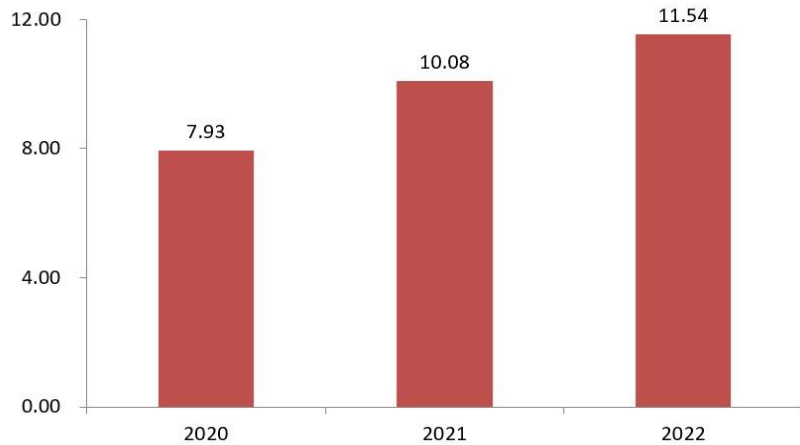
图6: 2020-2022 历年新能源下乡参与活动车型所属主机厂分布



资料来源: 中央人民政府官网、工业和信息化部官网、浙商证券研究所

从所有下乡活动车型平均售价来看, 历年参与车型平均售价呈现一个逐年上升趋势。2022年, 新能源下乡车型平均售价为11.54万元。

图7: 2020-2022 历年新能源下乡参与活动车型平均售价 (万元)



资料来源: 中央人民政府官网、工业和信息化部官网、浙商证券研究所

3.4 代步型纯电+平价混动将成为新能源下乡主力产品

随着混动车型的逐渐平价化, 以及新能源下乡车型平均售价的逐渐提高, 混动车型有望进入新能源汽车下乡名单中, 由此, 新能源下乡将由两类产品占据绝对主流, 一类是如五菱宏光 Mini EV 为代表的代步型纯电车, 以及以比亚迪秦 Plus DMI 为代表的平价混动车型。

代步型纯电车: 这类产品以增购为主, 主打低成本, 短距离个人出行, 不求做到“样样全能”, 但求“经济适用”。这类产品竞品为“老年代步车”等低速电动车、两轮摩托车及电瓶车。在县乡市场, 充电条件以家庭慢充为主, 甚至随车充+220V 市电也能满足出行

需求。县乡市场平均出行距离较短且固定，对于电池容量需求也较小，采用磷酸铁锂等低价电池，整车价格区间在 3-8 万左右。

平价混动车：这类产品以替换为主，主打满足家用全场景需求，兼顾一定社交需求。这类产品竞品为传统低价燃油车。在此类产品价位层面，基本做到了与燃油车的“油电同价”，在智能化和舒适性配置层面领先于合资竞品，整车价位区间在 9-15 万之间，目前这类产品较少。

表8：代步型纯电车以及平价混动车主流产品介绍

类型	主要竞品	应用场景	主要车型	厂商	售价区间（万元）
代步型纯电车	“老年代步车”等低速电动车、两轮摩托测及电瓶车	低成本，满足短距离个人出行需求	Mini EV	上汽通用五菱	3.28-9.99
			Lumin	长安	3.99-6.19
			小蚂蚁	奇瑞	6.50-9.40
			海鸥	比亚迪	7.38-8.98
			熊猫 mini	吉利	3.99-5.69
			缤果	上汽通用五菱	5.98-8.38
			几何 E	吉利	7.98-10.38
			哪吒 V	哪吒	7.99-10.38
			T03	零跑	5.99-9.95
			平价混动车	传统低价燃油车	满足家用全场景需求，兼顾一定社交需求
驱逐舰 05	比亚迪	10.18-15.78			
宋 Pro DMI	比亚迪	14.08-16.58			
帝豪 L Hi.P	吉利	12.98-16.88			
UNI-V iDD	长安	14.49-15.99			

资料来源：懂车帝、浙商证券研究所

3.5 建议关注标的

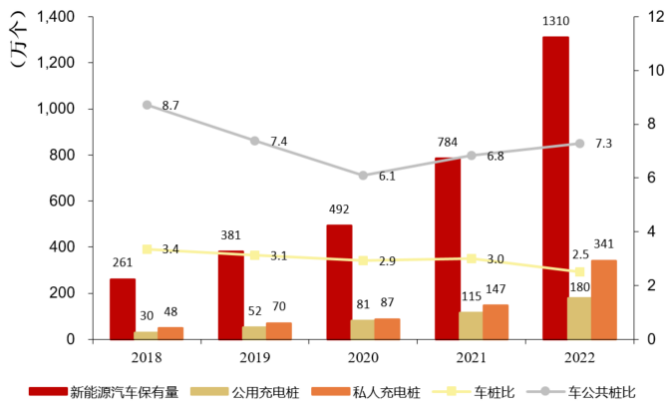
随着新一阶段新能源下乡政策制定及逐渐落地，相关活动覆盖车型的数量会持续提升，头部企业会得到更大的获益空间。建议关注产品性价比高同时在县乡市场具有较好群众基础的比亚迪、长安、吉利、长城等自主车企。

4 乡镇充电基础设施有待进一步完善

2023 年 5 月 5 日，国务院常务会议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。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车购买使用、释放汽车农村消费潜力，而且有利于发展乡村旅游等新业态，为乡村振兴增添新动力。会议强调，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。

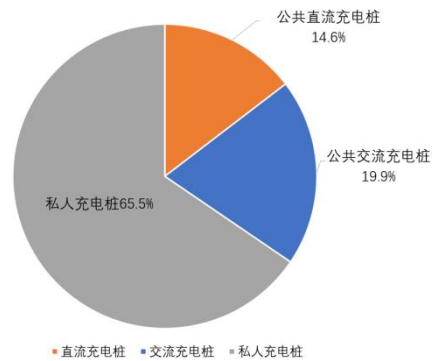
2022 年国内车桩比达到 2.5:1，私人充电桩占比为 65.5%。2022 年全国新能源汽车保有量达到 1310 万辆，对应的充电桩共计 521 万个，车桩比达到 2.5:1。且近几年呈现下降趋势，充电基础设施的建设将促进新能源汽车行业的发展。但在所有充电桩中，私人充电桩的比例为 65.5%，公共直流充电桩占比为 14.6%。整体来看，直流充电桩的数量占比仍处于较低水平，整个充电基础设施仍需进一步普及。

图8: 2022年车桩比达到2.5



资料来源: Wind、中国电动车充电联盟、浙商证券研究所

图9: 2022年私人充电桩占比达到65.5%



资料来源: Wind、中国电动车充电联盟、浙商证券研究所

乡村安装公共充电桩存在三大难点，目前乡村公共充电桩设施较为薄弱。乡村安装公共充电桩主要有三方面的制约因素，一是充电桩安装建设用地问题，乡村土地一般为集体土地，需要政策支持，将集体用地列入充电桩建设用地范围中去；二是农村电网压力较大，建设大功率直流充电桩，需要对应的电力基础设施作为支撑，目前乡镇的变压器容量大多处于轻载状态，在夏季用电高峰可能存在过载情况。目前的公共变压器将无法承受新能源汽车直流快充的用电需求。三是公共充电桩盈利模式问题，农村新能源汽车由于保有量和流通量较低，公共充电桩的利用率较低，无法收回投资成本。因此充电基础设施建设运营商的驱动力不强。针对以上充电基础设施问题，需要政策和补贴的支撑，共同完善乡镇地区的充电基础设施，以满足居民应急充电的需求。

乡镇地区安装私人充电桩具有更好的空间优势。乡镇地区一般具备良好的停车充电空间，停车和安装充电桩都很方便，同时考虑到农村居民的出行特征，慢充基本能够满足日常需求。根据国家要求技术参数计算，农村家庭用电负荷可承受约8.8kW。正常新能源汽车的慢充功率在7kW左右，正常情况下可以满足新能源汽车慢充的需求。在用电高峰情况下，也可以利用用电低谷来为新能源汽车进行充电。在建设过程中，可以考虑建设企业级的标准，进行充电网络统一化，形成充电补能服务网络。另外，可以推动私桩共享化，通过数字化方式鼓励居民共享充电桩，形成乡村良好的充电生态。

5 风险提示

汽车下乡政策力度不及预期: 汽车下乡政策仍未确定，具有较大变动空间。

宏观经济恢复不及预期: 宏观经济对汽车的销量影响较大，宏观经济不及预期将会影响汽车下乡的政策效果。

股票投资评级说明

以报告日后的6个月内，证券相对于沪深300指数的涨跌幅为标准，定义如下：

1. 买入：相对于沪深300指数表现+20%以上；
2. 增持：相对于沪深300指数表现+10%~+20%；
3. 中性：相对于沪深300指数表现-10%~+10%之间波动；
4. 减持：相对于沪深300指数表现-10%以下。

行业的投资评级：

以报告日后的6个月内，行业指数相对于沪深300指数的涨跌幅为标准，定义如下：

1. 看好：行业指数相对于沪深300指数表现+10%以上；
2. 中性：行业指数相对于沪深300指数表现-10%~+10%以上；
3. 看淡：行业指数相对于沪深300指数表现-10%以下。

我们在此提醒您，不同证券研究机构采用不同的评级术语及评级标准。我们采用的是相对评级体系，表示投资的相对比重。

建议：投资者买入或者卖出证券的决定取决于个人的实际情况，比如当前的持仓结构以及其他需要考虑的因素。投资者不应仅仅依靠投资评级来推断结论。

法律声明及风险提示

本报告由浙商证券股份有限公司（已具备中国证监会批复的证券投资咨询业务资格，经营许可证编号为：Z39833000）制作。本报告中的信息均来源于我们认为可靠的已公开资料，但浙商证券股份有限公司及其关联机构（以下统称“本公司”）对这些信息的真实性、准确性及完整性不作任何保证，也不保证所包含的信息和建议不发生任何变更。本公司没有将变更的信息和建议向报告所有接收者进行更新的义务。

本报告仅供本公司的客户作参考之用。本公司不会因接收人收到本报告而视其为本公司的当然客户。

本报告仅反映报告作者的出具日的观点和判断，在任何情况下，本报告中的信息或所表述的意见均不构成对任何人的投资建议，投资者应当对本报告中的信息和意见进行独立评估，并应同时考量各自的投资目的、财务状况和特定需求。对依据或者使用本报告所造成的一切后果，本公司及/或其关联人员均不承担任何法律责任。

本公司的交易人员以及其他专业人士可能会依据不同假设和标准、采用不同的分析方法而口头或书面发表与本报告意见及建议不一致的市场评论和/或交易观点。本公司没有将此意见及建议向报告所有接收者进行更新的义务。本公司的资产管理公司、自营部门以及其他投资业务部门可能独立做出与本报告中的意见或建议不一致的投资决策。

本报告版权均归本公司所有，未经本公司事先书面授权，任何机构或个人不得以任何形式复制、发布、传播本报告的全部或部分内容。经授权刊载、转发本报告或者摘要的，应当注明本报告发布人和发布日期，并提示使用本报告的风险。未经授权或未按要求刊载、转发本报告的，应当承担相应的法律责任。本公司将保留向其追究法律责任的权利。

浙商证券研究所

上海总部地址：杨高南路729号陆家嘴世纪金融广场1号楼25层

北京地址：北京市东城区朝阳门北大街8号富华大厦E座4层

深圳地址：广东省深圳市福田区广电金融中心33层

上海总部邮政编码：200127

上海总部电话：(8621) 80108518

上海总部传真：(8621) 80106010

浙商证券研究所：<https://www.stocke.com.cn>