



一边是实惠，一边是冷清——

# 电动自行车以旧换新有“温差”

本报记者 徐琳 马雨馨 文/图

## 政策实惠见诚意



店铺门上张贴着以旧换新补贴金额。

从政策设计初衷来看，宁夏推出的电动自行车以旧换新举措，无疑是一项兼顾消费者利益与行业发展的惠民之举。政策不仅为市民处理老旧车辆提供了便捷渠道，更通过实打实的补贴让购车成本大幅降低，力图让更多人享受到绿色出行的便利，同时为消费市场注入新活力。

日前，在银川市雅迪电动车悦海新天地店，店主徐先生给记者算了一笔账：“店内电动自行车本身就有20%的优惠，不过优惠金额上限为500元。”徐先生指着一款售价2500元的电动自行车解释道，若消费者选择以旧换新，旧车根据使用年限、车况不同，折价通常在200至300元，新车价格由此先降至2300元左右；在此基础上，消费者还能叠加享受20%的政府补贴，算下来最终实际支付金额仅为1700至1800元，相当于用不到七折的价格就能买一辆新车。

这样的优惠力度，吸引力不言而喻；既能妥善处理掉可能存在电池老化、刹车失灵等安全隐患的老旧车辆，避免随意丢弃造成的环境污染问题，又能以远低于市场价格的成本换购一辆合规、安全的全新电动自行车。对于日常依赖“小电驴”穿梭于菜市场、写字楼、学校之间的市民来说，不仅显著减轻了经济负担，更直接提升了出行的安全性，可谓一举多得。

从行业层面看，这项政策的意义同样深远。通过刺激消费需求，既能加速老旧车辆的淘汰更新，推动电动自行车市场向标准化、规范化转型，也能为当地经销商和生产企业注入发展动力，倒逼行业在安全性能、绿色技术等方面持续升级。如此设计，既着眼于当下民生痛点的解决，又兼顾了行业长远发展的需要，这项政策的字里行间都透着惠民诚意与前瞻考量。

## 门店遇冷有隐情



一家店内的新款电动自行车。

“我们店是银川市第一批申请开展以旧换新业务的门店，自去年10月底开展业务以来，虽然前了解政策的市民不少，但实际参与换新的人数却不多，累计售出以旧换新电动自行车仅40辆左右。”8月16日，银川市小刀电动自行车兴庆区中山南街店店主刘银山在接受采访时说。银川市金凤区小刀电动自行车中海城店负责人李店长表示，去年未参与以旧换新，今年2月申请通过后开始开展，活动实施6个月左右，参与以旧换新的电动自行车仅有2辆。银川市台铃电动自行车清河南街店从去年11月1日营业至今5月20日期间，半年内以旧换新的车辆数量在30辆左右，来咨询的顾客数量也不多。

据了解，根据相关规定，以旧换新后的电动自行车应符合《电动自行车用锂离子蓄电池安全技术规范》(GB43854-2024)和

《电动自行车安全技术规范》(GB17761-2018)等技术要求，电动自行车速度不得超过25公里/小时，锂离子蓄电池标称电压不大于48V，最大输出电压不超过60V，这样的车辆续航里程较短，约为30公里。

记者了解到，目前市面上深受消费者喜爱的电动车，因多数车型属于电动摩托车范畴，不符合国家补贴的车型标准，无法享受相关补贴，因此不参与以旧换新政策。新国标实施后，对电动自行车的塑料件占比有严格要求，一定程度上影响了车辆的设计和外观，导致消费者对新国标电动自行车的款式满意度不高。

“我咨询过，很多店只能选择装配‘48V12Ah’电池的电动自行车，这种类型车续航差，骑三四天就得充电。原本想把电动自行车置换了，但既然有这些限制，不如先换个电池凑合骑，没准后面会有新政策实施。”银川市市民陈美如说。

## 编者按

近年来，老旧电动自行车的安全隐患、性能衰减等问题逐渐显现。如何让“老伙计”平稳完成“使命交接”，既守护市民出行安全、助推绿色理念落地，又为消费市场添活力？

2024年10月，我区出台《宁夏回族自治区推动电动自行车以旧换新实施方案》。2025年1月，相关补贴实施细则进一步更新。一系列以旧换新政策的落地，既是对国家大规模设备更新和消费品以旧换新政策的积极响应，更承载着惠民利民、促进行业升级的期待。这项政策的推进过程中面临着怎样的现实考验？其成效能否如预期般惠及民生、激活市场？

“我了解过换新情况，觉得综合算下来不划算。我的旧车当年2500多元买的，参与以旧换新，商家普遍估价300元左右；但我私下在二手平台和同城群里问过，就算当个‘残品’卖，也能卖五六百块，因为有人会买去拆零件或者自己换电池。所以我认为旧车折价低于二手市场残余价值不划算。”银川市市民周旭告诉记者，电动车的残余价值，是其使用一段时间后剩余的价值，即旧车交易时的估值，它受使用年限、车况（如电池状态、零部件完好度）、品牌型号及市场需求影响，使用时间短、车况好、知名品牌的车残值更高，部分旧车因零件也有一定价值，不同渠道对残值评估可能有差异。所以消费者在考虑将电动自行车置换时，最好先了解旧电动自行车的残余价值。

“我还担心电动自行车会‘先涨后降’，补贴只是个噱头。之前看中一款新车，旧车折价叠加政府补贴后，到手价约2000元；但回家上网一查，发现同款车型在‘618’大促或平常的电商活动中，直接购买价格也就2100元左右。折腾半天，价格和大促时直接买新车差不多，还得抵扣一辆旧车，这很难让人接受。”周旭说。

“2024年12月31日以前的以旧换新补贴商家已领取，今年以来的补贴还在等待下发到位。”刘银山说。李店长也提到，补贴金额需由店主先行垫付，后期要等一个月至半年才能到账，这无疑增加了商家的经济负担。台铃电动自行车兴庆区清河南街店虽然目前款项已到位，但商家仍需先垫付资金，等待政府审批。

银川市台铃电动自行车兴庆区清河南街店店主姜静表示，前期以旧换新政策执行流程繁琐，需拍摄大量照片（21张）并提交申报材料，使得客户在填写个人资料和提交各类照片时产生抵触情绪，商家上传申报资料也觉得复杂。尽管今年3月后流程进行了优化，只需上传电机号、顾客身份证正反面照片和电话号码即可，但前期繁琐的流程已对政策推广产生了一定影响。

此外，相关政策是下半年实施的，而冬季是电动自行车销售淡季，这在一定程度上影响了以旧换新政策的实施效果。同时，部分门店自主推出的购车优惠力度与以旧换新接近，且申报流程更简便，使得一

## 换新路上遇“关卡”

些消费者和商家主动放弃政策优惠，多数客户选择直接购车而非参与以旧换新。

全区电动自行车以旧换新政策的实施，在一定程度上推动了电动自行车的更新换代，但实施过程中的一些具体问题也不容忽视。

商家对以旧换新政策提出了一些建议，除加大政府补贴力度外，希望建立常态化商户意见征集反馈机制，确保政策调整更贴合实际运营需求；进一步简化补贴审批流程，缩短补贴发放周期，缓解资金垫付压力，降低因政策执行而产生的额外运营成本。

消费者建议，在保障安全的前提下，拓宽符合补贴的车型范围，纳入更多高续航、新款车型，满足多样化出行和审美需求；通过线上平台优化申报系统，减少不必要的材料提交，让补贴申请更便捷高效。

如何更好地实现政策目标？中共宁夏区委党校经济学教研部副教授孙治一认为，以旧换新政策方向正确、举措务实，但实施中仍存在消费者存疑虑、商户积极性不高问题，需多措并举打通堵点，方能释放更大政策效能。孙治一建议，首先，应聚焦流程简化，切实减轻商户负担。建议财部门优化补贴资金拨付机制，探索建立“预拨快付”通道，或引入短期融资支持，加速商户资金周转；同时，完善推广线上“一站式”服务平台，通过材料精简与流程再造，切实降低商户执行成本。其次，应重点回应消费关切，充分激发参与意愿。力争主流品牌与热销款型应纳尽纳，让消费者选择更自由；可由主管部门联合行业协会发布旧车残值评估参考区间，要求商家明示折价依据，打击恶意压价行为；还可以通过社区宣讲、门店公示、媒体解读等多种方式，透明展示政策细则与车型清单，让群众“选得明白，换得安心”。此外，应着力统筹协调联动，精准释放政策效能。抓住春夏销售旺季的黄金窗口期，组织商户开展“政府补贴+厂商让利+换新折扣”等优惠叠加活动，集聚人气，放大政策效果。鼓励引导门店将自主开展的优惠活动主动融入并服务于“以旧换新”主渠道，形成政策与商户自身促销合力。最后，市场监管部门务必持续发力，严把补贴车型质量安全关，加强对旧车合规回收拆解的监管。

## 记者手记

### 让好政策用好用足用活用实

本报记者 徐琳

记者在采访的过程中，耳边总萦绕着两种声音：政策文件里的惠民承诺与街头巷尾的实际顾虑。一边是白纸黑字的补贴细则，算下来确实能为消费者省下不少开支；另一边却是门店里咨询多、成交少的冷清，以及消费者“不划算”“太麻烦”的直言。这之间的“温差”，恰恰指向一个核心问题：好政策如何才能真正用好用足、用活用实？

用好用足，首先要让政策贴合民生痛点。消费者嫌旧车折价低、心仪的车型不能换，商家愁补贴垫资久、流程太繁琐，这些细节若得不到回应，再优惠的政策也会沦为“纸上福利”。就像说“不如先换电池凑合骑”的市民，政策若不能兼顾续航需求与安全标准，自然难以撬动消费意愿。

用活用实，更需在执行中保持弹性。从前期21张申报照片到后期简化流程的调整，从冬季淡季的客观制



# 守住钱袋子



# 护好幸福家

自治区党委金融办 自治区防非打非办

宁夏防非打非办微信公众号  
举报电话：0951-6363430