

据多家媒体报道,进入4月以来,九号、雅迪、小刀等部分国内电动自行车品牌,单台车型涨幅普遍在100-300元之间。中国自行车协会数据显示,截至2025年9月,电动自行车社会保有量约3.8亿辆。对于数亿依赖电动自行车出行的普通人而言,它不仅是通勤的代步工具,也是购物、接送孩子的刚需伙伴。

记者走访北京、河北、福建、辽宁等多地电动自行车销售门店发现,此次品牌涨价并非“一刀切”,终端执行呈现出明显的分化态势,且销量已出现显著承压的态势。

## 谁涨了? 谁没涨?

在北京朝阳区,九号电动车门店已经执行涨价政策,店内部分车型上调100-200元。“这款Fz3原价5499元,现在涨到了5599元,涨幅不算大。”该门店店长告诉记者,涨价主要集中在中高端智能车型,基础款车型暂未调整。

与九号不同,雅迪电动车门店表示将全面涨价。“经销商已经开过会通知了,很快就会对新国标车型全面涨价,涨幅大概在200-300元。”辽宁省盘锦市一家雅迪销售门店店长透露,目前门店还在消化库存,暂时维持原价。同样计划涨价的还有小刀电动车,其门店工作人员表示,将对旗下车型普遍涨价100-300元,基础款涨幅略低,高端款涨幅相对明显。

记者了解到,并非所有品牌都选择“跟风”涨价,小牛、绿源、金箭等品牌暂未收到涨价通知,其中绿源个别踏板车型还将推出降价优惠。

北京朝阳区小牛旗舰店销售人员坦言,近期新国标车型销量下滑明显,“以前一个月能卖五六十辆,现在一个月只能卖二三十辆,一方面是去年国补力度大,很多用户的购车需求已经提前释放,另一方面新国标车型换代加上涨价,让不少消费者选择观望。”

在一些不限摩的二、三线城市以及区县市场,电摩车型变得更受青睐。“同样的预算,电摩续航更长、动力更强,只要考个驾照就能上路,现在咨询和下单电摩的顾客越来越多,我们也把进货的类型大多调整为电摩车型。”福州市平潭县雅迪电动车门店店长表示。

中关村物联网产业联盟副秘书长袁帅表示,新国标车型为了符合重量、时速及功率的严格限制,往往必须采用轻量化的车架与高能量密度的锂电池,这直接导致了生产成本的攀升,而在同样的预算下,电摩车型凭借更宽松的政策空间,可以搭载更大容量的电池并拥有更强劲的动力表现,这种性能与价格的错位竞争,使得新国标车型在不限摩地区显得性价比比较低。

# 部分「小电驴」为何卖贵了? 涨价百元起

## 原材料涨价+新国标加码 多重成本推高车价

“此次电动车品牌涨价,绝非单纯的成本传导,而是原材料涨价、新国标深化实施、行业竞争转型等多重因素叠加的结果。”浙大城市学院副教授、中国城市专家智库委员会常务副秘书长林先平表示。

原材料涨价是显性因素。iFind数据显示,截至2026年3月23日,工业级碳酸锂市场均价从2025年6月低点回升至14.0万元/吨,累计上涨140.1%;电池级碳酸锂均价15.7万元/吨,累计上涨160.4%。

“对许多品牌来说,电池占整车成本的40%-55%,碳酸锂价格飙升直接带动锂电池成本每组上涨300-500元。”广东省社会政策研究会副秘书长、长远影响力研究院院长高承远表示,除了锂电池,橡胶、铝、铜、塑料等原材料价格也普遍上涨,进一步推高了生产成本。

新国标深化实施提升了产品安全标准的同时,也增加了企业的研发与生产成本。2025年12月1日,新版《电动自行车安全技术规范》(GB17761-2024)全面实施,2026年4月1日实施的补充条款又新增了主动安全预警、电池热失控监测报警、IPX7级防水三大强制安全配置。

袁帅介绍道,这些新增配置每一项都需要企业投入研发和生产成本,“主动安全预警系统需要加装传感器、控制器等电子元件,电池热失控监测报警对电池管理系统提出了更高要求,IPX7级防水则需要改进整车密封设计和零部件材质,初步估算,每辆电动两轮车因新国标新增配置带来的成本增加大约在150-300元,这还不包括前期的研发投入和后期的维护成本。但从长期来看,这些配置的提升将有效降低电动自行车的安全事故发生率,提升行业整体的安全性和规范性”。

此外,2026年“国补”政策中,电动自行车已不在补贴范围内,各地市也暂无“地补”推出,这也让企业失去了政策补贴的缓冲,只能通过终端提价来缓解成本压力。

## 从“走量”到“提质”,电动车行业迎来新考验

“此次涨价背后,是行业从‘价格战’向‘价值战’转型的信号。”高承远表示。长期以来,电动两轮车行业陷入同质化竞争,价格战成为品牌抢占市场的主要手段,导致行业毛利率普遍偏低。而近年来,部分头部品牌开始主动摆脱“走量”思维,转向“提质”发展,通过提升产品性能、安全配置和智能化水平,增强品牌竞争力。

“涨价只是表象,新国标将检测项目从38项增至112项,认证成本和研发门槛大幅提升,倒逼企业向高端化、智能化转型。”高承远说。

对于此轮涨价的持续性,林先平认为,主要取决于原材料价格走势。目前

原材料价格仍处高位,但未来可能随供需关系波动,“若成本持续攀升,不排除出现多轮涨价的现象,但企业会谨慎评估市场承受力,同时也可能通过优化供应链、规模生产来缓解压力”。

高承远则认为,碳酸锂、铜铝等大宗商品受全球供应链重构和能源转型需求支撑,价格中枢已系统性抬升,且新国标淘汰旧车型后,换购需求可能将在2026年下半年集中释放,“头部企业正主动推动‘价值战’替代‘价格战’,通过产品组合优化和供应链垂直整合提升毛利率,未来价格大概率将保持稳定,不会出现大幅波动”。

据新华社

## HH-200 航空商用 无人运输系统首飞成功



4月15日上午,由中国航空工业集团自主研发的HH-200航空商用无人运输系统,在航空工业民机试飞中心渭南运营基地圆满完成首飞,标志着我国在大型商用无人运输装备领域取得新进展。飞机各系统工作正常,飞行姿态平稳,整体状态良好,顺利完成预定飞行科目。

HH-200采用方形直通机体、双发上单翼、双尾撑设计布局,货舱标准容积12立方米,可扩展为18立方米,最大商载1.5吨,最大巡航速度310千米/时,最大航程2360千米。

“我们采用了革新性的结构与制造技术,大量使用复合材料结构,实现减重20%的同时也有效降低了成本。”“新舟鸿鹄”HH系列航空商用无人运输系统技术负责人孟凡涛介绍,HH-200按民航标准设计,飞机可全程智能自主飞行,AI智能避障,寿命达5万飞行小时,1.5万飞行起落,全寿命周期运营成本4.7元/吨公里。

在实际应用中,HH-200具备突出的环境适应能力,可在500米短跑道、4200米以上高原机场起降,适应-40℃至50℃的极端温度及复杂气象条件,能够有效打通山区、海岛、雪域、高原等地区的交通阻隔,构建高效的低空物流通道。

HH-200将主要服务于我国沿边沿海及跨境支线货运、内陆点对点小货物流、东南亚跨岛货运等。后续,该机型可快速扩展为应急救援、森林消防、人工影响天气、航空遥感、农林植保等多任务构型。

据新华社

## 全球最大万吨级纯电动智能集装箱海船首航



4月15日,全球最大、国内首艘万吨级纯电动智能集装箱海船“宁远电鲲”轮从宁波舟山港北仑港区启航,驶向嘉兴港乍浦港区,标志着该船正式投入商业航线运营。

“宁远电鲲”轮由宁波远洋运输股份有限公司打造,总长127.8米、宽21.6米,可装载742标准箱货物。船舶采用10个标准化箱式电池作为核心动力,总储电量约2万度,相当于300辆家用电动汽车的电池容量总和。该船投用后,预计每年可节约燃油580吨,减少二氧化碳排放量超1400吨。

据新华社