

# 电动自行车“新国标”满月 骑手仍在期待中“飞驰”

面对12月先后实施的《电动自行车安全技术规范》和《外卖平台服务管理基本要求》，已经做了3年外卖骑手的陈龙（化名）表示支持，但前提是必须有系统性改变——不仅是车速降下来，也需要配送规则、单件体系和考核标准进行整体调整。只是，近一个月过去了，除了表态，平台还没有更多跟进的动作。“组合拳”的下一拳，还悬在空中。

邱思雨 记者 操子怡

2025年12月30日，上海。

身着红、黄、橙、蓝等各色工服的外卖小哥，骑着“小电驴”在大街小巷快速穿梭，在这座大都市的冬天里，画出几道温暖的红色。

他们努力避让着车辆与行人，不敢慢下来。即便此刻，距俗称的电动自行车“降速令”全面落地，已经近一个月。

“降速令”指的是强制性国家标准《电动自行车安全技术规范》（GB 17761—2024）（下称“新国标”），于12月1日全面落地。3天后，国家市场监督管理总局发布实施《外卖平台服务管理基本要求》（下称《基本要求》）。

以上两项标准从车辆性能和平台规则两个层面，为骑手车速划定了边界。这也被视为一次关于骑手安全的必要调整。

“生命大于一切。”已经做了3年外卖骑手的陈龙（化名）告诉上海证券报记者，他是新国标的坚定支持者，“开门杀、爆胎、侧翻，很多时候不是技术问题，就是快”。

但生命之下，就是生计。

“如果车速降下来，单量会不会减少？”“收入还能不能保证？”……新规发布后，陈龙所在的骑手群里，一度爆发了激烈讨论。

近一个月过去了，微信群里的讨论归于沉寂，屏幕上的订单依旧弹出，骑手们继续“飞驰”。关于1000多万名骑手收入、考核、权益保障的问题，却还在等待回答。

而作答的关键，指向了外卖平台。

## 为不再“心酸时刻”

陈龙支持新国标，也支持《基本要求》。理由很简单：“事故太多了。”

“为了快一分钟，闯红灯，人被撞了，看着都心酸。”陈龙说。

陈龙来自河南，在上海做饿了么外卖骑手已经3年。其间，他见过太多各种因为“快”而导致的故事。“车停在路边，突然一开门，骑手根本反应不过来，门都快撞掉了。”他说。

外卖行业，被公认为交通事故高发行业之一。

上海交警微信公众号发布的数据显示，2025年12月1日至14日，上海快递外卖行业中，人均交通违法行为数最高的是主打“极速配送”的公司闪电，达0.2219起/人。小象超市、京东秒送、淘宝闪购（饿了么）的百人有责事故数均超过0.5起。

“快递外卖骑手在方便了市民生活的同时，其违反交通法规的行为也带来突出的安全隐患。”上海交警微信公众号发文称。

“以前大家都跑三四十码，有的改装车能跑到六七十码。”一位骑手对记者说。

陈龙认为，超速不能全怪骑手，症结在于平台对配送时间的极限压缩。“如果平台把时间给长一点，车速就算是25公里/小时也可以。”

“比如，一波单子涉及3个商场、2个门面房，取完（货）都要20分钟开外了，送的时间只剩10分钟。”陈龙给记者算了笔时间账，“所以送的时候就会超速，闯红灯”。

对此，《基本要求》明确要求，如果驾驶电动自行车进行配送时，计算时长的平均速度应不超过15公里/小时。对于商户出餐慢等导致超时的订单，应对该订单以及受影响的其他订单进行补时，以缓解配送时间压力。

而电动自行车新国标，则将车辆最高设计时速限定在25公里/小时。

陈龙支持新国标和《基本要求》，但前提是必须有系统性改变——不仅是车速降下来，也需要配送规则、单件体系和考核标准进行整体调整。

他注意到，《基本要求》发布后，部分平台规则已开始调整，例如将超时直接罚款改为扣除“服务分”。他认为，这是个好的开始，“给了骑手一定的缓冲余地”。

## 慢下来后，何去何从？

在骑手们看来，修改“超时直接罚款”是个好的开始，但远远不够。

骑手王伟对车速敏感。他的账本上，记录着车速与收入的直接换算公式。

每天，他从早上7时跑到晚上9时，通过“断断续续接单”，能送40单到50单，收入三四百元。

他估算，若将最高时速限制在25公里/小时，日接单量可能下降三分之一，收入将减少近一半。

一位外卖平台内部人士向记者坦言，新国标肯定增加了骑手的危险性，但的确会降低骑手综合行驶速度，骑手单位时间内可配送的单量也会减少。

王伟的妻子还在家带孩子，他的收入就是一家人全部的经济来源。收入下降一半意味着什么，他不敢想。

“我们就像是城市里的‘游牧族’，永远在和时间赛跑。”王伟说，订单超时会给骑手带来很大的心理压力，“限速会让骑手们更着急”。

目前，新国标虽然全面落地，但如果符合旧国标的车已正规上牌，还能正常骑。

但政策风向已然明朗。王伟清楚，自己与时间赛跑的方式，可能很快就要彻底改变。

“一天跑不到30单，在这座城市活不下去。”他告诉记者，“如果不得不换车，我可能就不干这行了”。

王伟说，外卖行业像是“职业中转站”，身边已有骑手朋友开始考虑转行。“但转行去做什么，大家都没想好。”

## 内卷之下，难涨的单价

如果要车速下降、保障安全，又要收入不降，解法是什么？骑手们不约而同地指向了平台。

“让平台把（外卖）单价往上涨一涨，啥都有了。”陈龙的朴素愿望，代表了大部分骑手的的心声。

但对于平台来说，这并不容易。毕竟多数平台还在努力降成本、降价格，以求在激烈的行业竞争中突围。

而提速，让每个骑手每天多跑几单，也是平台降成本的主要方式之一。

中国城市发展研究院投资部副主任袁帅在接受上海证券报记者采访时表示，骑手跑单越多，平台支出的固定成本（保险、设备损耗等）被分摊得越薄，单均成本也就越低。同时，集中配送提升了效率，减少了空驶时间和距离，进一步降低了成本。

因此，人们不难发现，在平台之间“短兵相接”时，“速度”和“价格”几乎就是主要“武器”。即便是具有科技属性的算法，其核心目标也包括“如何在更短的时间内送出更多的货品”。

在王伟、陈龙等骑手的印象里，平台有钱。但实际上这些钱，被大量用在抢占市场份额上。

阿里、美团、京东的财报显示，在经过今年的外卖“补贴大战”后，几家巨头的营销开支激增了数百亿元。

2025年第三季度，美团销售及营销开支达343亿元，同比增长90.55%；阿里销售和市场营销费用为664亿元，同比增长约105%；京东营销开支达211亿元，同比增长111%。

商家大量补贴、骑手疲于奔命、平台利润暴跌……在“补贴大战”中，骑手不是赢家，平

台也不是。

事实上，对于骑手来说，未来单价不再继续下降，或许就已是好的结果。

陈龙说，跑外卖3年，他直观感受到单位价格越来越低了。“以前3公里开外的单子，最起码都在7元多、8元。现在5元、6元多得很。”

在单价下降的情况下，如果速度再进一步下降，无疑会进一步压低骑手们的收入。

因此，话题又变成了：如果速度下降，平台主动涨价难，骑手的系统性权益如何才能有保障？

## 不能停的“组合拳”

无论是陈龙期待的安全，还是王伟期待的稳定收入，或是众多骑手期盼的其他各类权益保障，几乎都可以在新国标和《基本要求》里找到答案。

尤其是《基本要求》，就是针对近年来外卖行业存在的“幽灵外卖”、非理性竞争及外卖配送员权益保障不足等问题而出台的。

“两项标准形成的‘组合拳’，是行业规范与骑手权益保障的双重推进。”袁帅说，前者聚焦车辆安全，从硬件层面筑牢防线；后者侧重算法优化与权益保障，缓解骑手速度焦虑。

不过，这仍然不够，构建健康的行业生态还需要更多方协同。

袁帅认为，平台需加快算法革新以确保配送时间合理，骑手需提升安全意识并主动合规，监管部门则应加强监督以保障政策落地。

北京市社会科学院副研究员王鹏认为，长期看，外卖行业将加速规范化，平台竞争有望从“低价补贴”转向“服务与安全”，最终形成“平台—骑手—用户”三方共赢的可持续模式，推动外卖行业从“规模扩张”迈向“质量发展”。

在《基本要求》公布后，美团、淘宝闪购、京东三大外卖平台相继发布“关于执行《外卖平台服务管理基本要求》推荐性国家标准的声明”，并声明自己是起草单位之一。

只是，近一个月过去了，除了表态，平台还没有更多跟进的动作。“组合拳”的下一拳，还悬在空中。

受访的数十位骑手向记者证实，目前并没有感到送餐速度有明显变化，仍是按照之前的速度骑行。

有法律从业者向记者表示，平台没有更多动作的原因，或是因为《基本要求》只是推荐性国家标准，并非强制性。

“后续需要配套的制度来落实这个标准，也就是合规性审计的介入。这个也需要监管来落实，不然就是有名无实，而且会劣币驱逐良币，遵守规则的平台会被不守规则的平台淘汰。”上海大邦律师事务所高级合伙人游云庭说。

新规之后，还没有哪个平台愿意迈出具有实质性改变的第一步，这有些像电影中反复使用的“墨西哥对峙”场景——几个武装的角色用枪指着对方，所有参与者都需要保持紧张，直到出现一个外部事件，让这个僵局有可能被打破。

对于快递外卖行业而言，下一个打破僵局的“外部事件”会是什么？何时到来？

无论答案如何，可以确定的是，1000多万名骑手的权益需要被看见、被重视——他们的时间、他们承担的风险、他们安全的价值，应当被合理纳入每一单配送费的考量之中。

2025年的最后一个月，骑手们还在“飞驰”，只是和过去不一样的，在新国标和《基本要求》的加持下，2026年的“飞驰”有了更多期待与希望。

■ 上证深一度

## “消失”的银行监事长

◎ 记者 张骅

运行近30年的银行监事会制度，正走向终章。

近日，浙商银行公告称，郭定方辞去监事长、职工监事等职务。同期，杭州银行公告称，王立雄辞去监事长等职务。辞任后，他将继续担任杭州银行党委委员，其副行长任职资格尚待监管部门核准。

根据中国证监会安排，上市公司需在2026年前取消监事会。兴业银行、兰州银行、浦发银行等十余家银行已于12月密集公告不再设立监事会。

这一系列变动源于顶层法制重塑。随着新公司法及金融监管总局、证监会配套制度落地，银行业的公司治理效能改革，正从纸面走向现实。以往与董事长、行长并称“三长”的监事长逐步“消失”，监督职能由董事会下设的审计委员会接替。

### 法规政策为改革铺路

2024年7月起正式实施的新公司法，为金融机构治理结构提供了全新“选项”。

新公司法明确，有限责任公司可以在董事会中设置由董事组成的审计委员会，行使本法规定的监事会的职权，不设监事会或者监事。这从根本上改变了以往监事会作为公司必设机构的法定要求。

国浩律师（上海）事务所合伙人黄江东告诉上海证券报记者，新公司法作为改革的纲领性文件，确立了全新的公司治理框架。它推动了内部监督机制的优化，允许股份有限公司转向更高效的“单层监督”。

紧随其后的是，金融监管部门出台配套政策，与新公司法共同构成了一套旨在平稳推进金融机构治理改革、确保市场有序衔接的政策体系。

2024年12月，金融监管总局印发的《关于公司治理监管规定与公司法衔接有关事项的通知》明确，金融机构可以选择继续保留监事会，也可选择由董事会下设的审计委员会行使监事会职权。

当月，证监会发布关于新公司法配套制度规则实施相关过渡期安排明确，2026年1月1日前，上市公司应当在董事会中设审计委员会，行使监事会的职权，不设监事会或者监事。

从配套政策来看，银行监事会的存废呈现上市与非上市差异化特征。针对金融机构的特殊性，金融监管总局的通知并未强制要求所有机构转换模式。而根据证监会安排，上市公司需在2026年前取消监事会。

“由此可见，上市银行应严格遵循证监会规定，构建以审计委员会为核心的监督体系。”北京大成（上海）律师事务所律师高级合伙人马宏伟向上海证券报记者表示，非上市银行可依金融监管总局的通知自主选择。

上市银行“去监事会”的进程同步推进，国有大行的相关人事调整则启动更早，已先行铺开。

2025年4月，工、农、中、建、交五大行的董事会集中通过了撤销监事会的议案，邮储银行紧随其后，上市银行将由审计委员会承接监事会核心职权。

黄江东表示，监管这一弹性设计契合上市银行与非上市银行的规模、治理水平差异大的现状。对部分小型城商行、农商行而言，保留监事会可节省改革成本；治理基础较好的，则可借鉴上市银行经验，

强化审计委员会。

现实情况也印证了这一差异。记者了解到，辽宁某区域性银行因未设审计委员会，目前仍保留监事会。华东某城商行董办主任杨林（化名）分析称，部分非上市银行若仓促取消监事会，可能还是由“原班人马”组建审计委员会，改革易流于形式，因而动力不足。

### 银行监督体系的换轨

据介绍，银行监事会作为内部常设监督机构，核心职能是对银行经营治理开展全面监督，包括核查财务报告、监督董事及高管履职等。

“监事会的设置现在看来是有些‘叠床架屋’了。”一家国有大行上海分行相关业务负责人坦言，从银行内部治理看，监事会存在明显的效能不足与职能重叠的问题，其背后是该制度在独立性、专业性及效率层面的深层困境。

一是独立性先天不足。监事的提名与任免受制于董事会或管理层，且常与其他部门人员交叉，知情权依赖管理层过滤后的信息，独立监督难以实现。“监事会多以滞后且约束力弱的事后监督为主，其整改建议常难落地。”黄江东说。

二是专业性欠缺。马宏伟表示，法律未对监事设置财务、法律或风控等硬性专业门槛。实践中，成员知识结构往往与复杂监督职责不匹配。某城商行法务人士王贝（化名）告诉记者，此前其所任行的监事会仅有两三人，大量工作还是要移交给审计部门执行。相比之下，由专业人士构成的审计委员或是更有效的替代。

三是“增收节支”下的务实选择。金融监管总局称，这一调整有利于降低公司管理成本，提升治理的灵活性和有效性。

“维持一个涵盖监事长、外部监事及运营费用的完整监事会体系成本不菲。”杨林估算，撤销后单家上市银行每年可节省数百万元支出。

随着越来越多的银行取消监事会，一个现实问题浮出水面：原来的监事长去哪里？基于其职业背景、专业能力及市场需求，大致有以下三条常见路径：

一是行内转任或分流。若辞任无违规问题且符合资格，可转任董事会审计委员会委员、独立董事，或调任子公司管理岗位。二是跨界任职或担任顾问。黄江东表示，凭借在监督治理、合规风控方面的经验，这些监事长可赴其他金融机构任监事长、合规或内审负责人，也可在金融监管部门、行业协会、企业等担任专家顾问。三是退休或退出行业。

撤销监事会后，银行在治理机制上有什么变化？又有哪些优势？王贝表示，现在相关议案先提交审计委员会审议，后续情况提交董事会或股东大会，环节明显减少。

在黄江东看来，一是监督更专业精准。由具备财会、审计背景的独董主导的审计委员会，一改过去监事会易“挂名化”的问题。二是治理更高效。通过整合重叠职能、减少协调环节，降低了成本并加快了决策速度。三是规则更接轨。单层制架构与英美银行业主流模式接轨，利于银行开展跨境业务。四是内控更直接。审计委员会直属董事会，使监督与决策紧密融合，解决了以往监督存在的“隔层”难题。

明确在全国执行统一的补贴标准

2026年“两新”政策，进一步优化了实施机制。其中，在设备更新方面，优化项目申报机制和审核流程，进一步降低申报项目的投资额门槛，加大对中小企业的支持力度，扩大政策惠及面。

消费品以旧换新方面，优化资金分配方式，完善全链条实施细则，严厉打击骗补套补和“先涨后补”等违法违规行。同时，落实推进全国统一大市场建设要求，对汽车报废更新、汽车置换更新、6类家电以旧换新、4类数码和智能产品购新，明确在全国范围内执行统一的补贴标准。

通知还要求，营造公平参与环境，各地要一视同仁平等对待线上、线下经营主体，以及不同所有制、不同注册地、不同规模经营主体参与大规模设备更新和消费品以旧换新。

（上接1版）

### 将汽车定额补贴调为按车价比例补贴

2026年“两新”政策，还进一步优化了补贴标准。其中，消费品以旧换新方面，继续实施汽车报废更新和汽车置换更新补贴。在保持汽车补贴上限不变的基础上，将定额补贴调整为按车价比例进行补贴。

汽车报废更新方面，个人消费者报废登记在本人名下的小轿车，并购买纳入《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》的新能源乘用车或2.0升及以下排量燃油乘用车的，给予汽车报废更新补贴支持，购买新能源乘用车补贴车价的12%（最高不超过2万元）、购买2.0升及以下排量燃油乘用车补贴车价的10%（最高不超过1.5万元）；汽车置换更新方面，购买新能源乘用车补贴车价的8%（最高不超过1.5万元）、购买2.0升及以下排量燃油乘用车补贴车价的6%（最高不超过1.3万元）。

家电以旧换新调整为补贴1级能效或水效产品，补贴产品售价的15%，单件补贴上限为1500元；数码和智能产品的补贴标准保持此前数码产品标准不变，按产品销售价格的15%给予补贴，每位消费

者每类产品可补贴1件，每件补贴不超过500元。

另外，设备更新方面，将住宅老旧电梯更新由定额补贴调整为按电梯层（站）数分档差异化补贴；在老旧营运货车报废更新补贴中，优先支持更新为电动货车。

明确在全国执行统一的补贴标准

2026年“两新”政策，进一步优化了实施机制。其中，在设备更新方面，优化项目申报机制和审核流程，进一步降低申报项目的投资额门槛，加大对中小企业的支持力度，扩大政策惠及面。

消费品以旧换新方面，优化资金分配方式，完善全链条实施细则，严厉打击骗补套补和“先涨后补”等违法违规行。同时，落实推进全国统一大市场建设要求，对汽车报废更新、汽车置换更新、6类家电以旧换新、4类数码和智能产品购新，明确在全国范围内执行统一的补贴标准。

通知还要求，营造公平参与环境，各地要一视同仁平等对待线上、线下经营主体，以及不同所有制、不同注册地、不同规模经营主体参与大规模设备更新和消费品以旧换新。