

记者实地探访

西贝昆明三家店 目前均正常营业

2026年1月15日,西贝创始人贾国龙通过朋友圈及接受媒体采访确认,将在一季度内关闭全国超百家门店,约占门店总数的三分之一,涉及员工近4000人,其中涉及昆明的就有3家店。1月16日,记者对昆明3家店的营业情况进行了走访。



西贝同德昆明广场店顾客盈门

广福路爱琴海店 春节期间正常营业

16日16时许,记者来到位于广福路爱琴海购物公园,乘坐电梯前往5楼途中,发现电梯外墙的灯箱广告中,西贝与10余家餐饮品牌并列展示,5楼按钮旁印有显著的西贝品牌标识。在商场4楼、5楼餐饮集中区域记者观察到,由于没到下班时间,商场略显冷清。

16时25分,记者找到位于电梯旁位置明显的西贝门店,看到门口候客区摆放着彩色气球、儿童玩具及赠品大米等,墙面张贴着“家有宝贝,就吃西贝”的宣传标语。店内灯火通明,几名身着统一工装的服务员正在擦拭桌椅、烧煮茶水,为饭点准备。

记者找到该店李姓女店长,就闭店传闻进行求证。“目前我们没有收到任何闭店通知,门店一切经营正常。”记者又询问有没有客户预订年夜饭时,李店长表示春节期间不休息,正常营业接待顾客。16时40分记者离开时,门店透明玻璃窗后的面点制作区已有两名师傅开始工作。由于尚未到晚餐用餐时间,门店内暂未出现食客就餐。

呈贡七彩云南店 正常对外开放接待

记者随后来到呈贡区七彩云南第壹城的西贝莜面村门店。17时45分,记者抵达商场6楼,该购物广场5至7楼都是餐饮区,西贝位于6层靠中位置,店铺外同样摆放有儿童玩具以及彩色气球等装饰。

记者看到,店铺有两个朝向,主朝向一直有引导员在门口,侧方位则在不同时间段才有引导员值守,此时已有顾客在店内就餐。记者试图与店长沟通,对方表示拒绝接受任何形式的采访及拍摄。

同德昆明广场店 客流稳定运营有序

19时许,记者来到位于北市区同德昆明广场5楼的西贝莜面村门店。作为西贝2018年5月进驻昆明的首店,该店已运营近8年,也是三家门店中规模最大的一家,经营面积超过300平方米。一位姓苏的女店长告诉记者,“公司内部调整是有闭店决策,至于昆明有没有涉及闭店、哪几家闭店,最终是由西贝官方信息公布为准,目前不方便接受采访。”

随后有客人进店消费,店长也忙碌起来。记者现场观察发现,店内靠边角的十余桌均有顾客用餐,内环部分桌子暂时空置,“现在这个时段,真正的用餐高峰还没到。”苏店长说,目前正值小学寒假前考试,不少家庭因孩子备考暂未外出就餐,很多学生放学也晚,等到寒假放假肯定是坐满排队就餐的。

记者提出假如西贝总部的闭店通知到了对于员工将如何安置的问题,苏店长表示,门店员工目前均正常在岗,客流稳定、运营有序,尚未收到关于人员调整的相关安排,如果后续有任何变动,总部会提前通知,到时候会及时告知员工。

本报记者 江洋
 实习生 卢思琴 摄影报道



店内顾客寥寥无几

新国标电动自行车 在昆销售持续遇冷

新版《电动自行车安全技术规范》自2025年9月1日起正式实施已落地4个月。但在昆明,无论是道路上行驶的,还是街边停放的,甚至一些店铺里,新国标电动自行车都比较少。近日,记者走访了市内多家电动自行车销售店铺及一些主要的城市道路,发现无论是销售端还是使用端,新国标电动自行车似乎仍未完全进入大众视野。

现象一 店里不好卖、不想卖

记者看到,昆明市环城北路的两家台铃电动自行车店内,新国标电动自行车直接被放到店里最里侧位置,而且数量非常少。旁边一家爱玛电动自行车店内,新国标电动自行车非常多,但没看到有消费者进店咨询购买。

在记者走访的多家电动自行车门店中,只有台铃、雅迪、爱玛、绿源有新国标车在售。有店主表示,自从新国标政策实施以来,前来询问的顾客寥寥无几,近两个月只卖出了一辆。一些店铺的经营者更是直言,他们不进新国标电动自行车售卖,是因为根本卖不掉,没人买。

尽管新政策已明确要求自2025年12月1日起不得继续售卖旧国标电动自行车,但所有被访店铺仍在售卖旧国标电动自行车。这些车辆均已提前上好牌照落了户,在店内以“二手车”名义交易。消费者只需付款并签订转让协议,便可直接骑走。旧标车以此方式仍在市场中持续流通。

现象二 路上跑得少、路边停得少

记者还走访了昆明市一些主要的城市道路,在北京路、人民中路、火车北站隧道口、前卫西路、万宏路、白云路等路段,街面上骑行的新国标电动自行车少之又少。在白云路地铁站外,路边停放的两三百辆电动自行车中,仅有5辆为新国标车,占比不到2%。

在万宏路,路边停放的上百辆

电动自行车中,只有1辆是新国标电动自行车,骑车人是一位女性市民。她说,这个车对她来说还是比较方便的,车不重,方便她停放。

记者随机采访了几位路边市民,他们表示,家里的老国标电动自行车现在还挺好用,新国标电动自行车感觉车型太小,要带个人或者带点东西都不方便。他们近一两年都不会考虑购买新国标电动自行车。

专家表示 期待优化平稳升级

云南省电动自行车商会监事长李文敬表示,目前旧国标电动自行车仍有不少存量,加之当前是销售淡季,导致存量消化缓慢。而新国标电动自行车则陷入了“销量差、退货率高”的困境。“多地门店的月销量只有个位数,市场非常疲软,部分型号的退货率能达到三分之二左右。”

李文敬从行业角度分析了市场困境的核心原因:首先续航里程不足。新国标配备的48伏20安电池实际续航50至60公里,满足不了每天骑行电动自行车通勤的高频使用者需求;其次动力不够,爬坡不困难。在西南、西北等多坡地区严重影响使用。许多小区将电动自行车保管站设在地下停车场,出入都需要爬坡,动力不足会直接影响日常使用的便利性与安全性。还有就是价格偏高,由于新国标对车身塑料使用比例有严格限制(≤5.5%),制造商不得不改用铝镁合金等成本更高的材料,导致整车生产成本明显增高,终端售价水涨船高,削弱了市场竞争力。

李文敬指出,新国标对外卖、快递等高度依赖车辆性能的职业群体影响显著。“目前仍处于新老政策交替期”。他建议,制定标准前应广泛收集消费者、从业人员意见,让标准更适配民生需求。期待相关部门能基于民生实际,对标准进行科学评估和优化,以推动行业平稳升级。

本报记者 张勇
 实习生 周珈羽 摄影报道