

产业聚焦

□ 本报记者 吉蕾蕾

# 物畅其流加速实现

2月10日至17日

邮政快递业揽收快递包裹

10.79亿件

日均揽收量与2023年春节假期相比增长145.2%

投递快递包裹

6.41亿件



上图 湖北襄阳樊城城区邮政分公司邮件处理中心,工作人员正在分拣包裹发货。谢勇摄(中经视觉)

下图 河南郑州航空港区,中铁快运的工作人员正在将快件包裹装上列车。2024年,郑渝高铁首次利用高铁确认列车开展快件批量运输。王玮摄(中经视觉)



企业陆续结束春节模式,网络运营转为正常模式。分拨中心、网点相继开工,快递员、货车司机和客服人员等回到工作岗位,迎战返工返学所带来的业务高峰。”杨飞说。

2024年全国邮政管理工作会议提出,今年行业仍将保持稳步上升态势,预计邮政行业寄递业务量和邮政行业业务收入分别完成1715亿件和1.6万亿元,增速6%左右;快递业务量、业务收入分别完成1425亿件和1.3万亿元,增速8%左右。

国家邮政局局长赵冲久表示,从邮政业来看,行业高质量发展的趋势没有改变,各方面资源要素条件不断改善,发展机遇大于挑战,行业运行将继续呈现稳中向好、量质双升的态势,发展的任务更加繁重。要依托国家综合立体交通网,实施邮政快递枢纽能力提升工程,加快邮政“十四五”重大工程建设和快递重大基础设施建设落地实施。优化干线运输结构,提升航空货运和公路运输能力,积极发展多式联运。要加快推进“快递进村”“快递进厂”“快递出海”工程,进一步完善寄递网络体系。要巩固建制村直接通邮和抵边自然村通邮成果,持续提升寄递服务质量。

赵冲久认为,高质量发展是新时代必须坚持的硬道理,邮政业高质量发展要体现在现代物流中的先进性和先导性,不仅要实现自身的质量变革、效率变革和动力变革,还要增强竞争意识,主动作为,多作贡献,促进相关领域物流的转型升级,更好服务于物流业的降本增效。邮政业也是实体经济的重要组成部分,服务制造业、农业、商业等实体经济发展,是现代化产业体系的重要一环。要不断完善服务链条,深度融入产业链供应链,深度嵌入制造业的生产流程,保障供应链,延伸价值链。还要不断提升寄递安全、生产安全、信息安全的本质安全水平,增强安全防控能力,以高质量发展促进高水平安全,以高水平安全保障高质量发展。

速快件,最大限度满足消费者节日期间寄递需求,切实保障在岗快递员合法权益,全力提升年货寄递服务能力。

## 出海服务能力持续增强

在“一带一路”倡议带动下,高技术附加值的国内制造业企业这些年开始有系统、有规划、成建制地出海建厂。然而,建厂过程中所需物资量大,跨境运输路程远,物流操作环节多,专业化要求高,对保障项目的国际工程物流也提出了全新要求。

2月初,圆通速递国际供应链为国内制造企业出海印度尼西亚建厂,完成首批物资运输。据介绍,此次运输物资超3万吨,包含龙门吊,推土机、叉车、发电机、箱式变压器等超大型、超重型工程材料及设备,由福建启程,送往4000多公里外印尼加里曼丹省西南的施工现场。

对于这趟物流的难度,圆通速递国际供应链负责人辛兆飞打了个很形象的比方,“这就像是把6000多头大象放在一起,跨境运输4000多公里,到达基建尚不发达的发展中国家”。依托丰富的供应链服务经验,以及在东南亚当地的货运资源,圆通速递整合收发货两地专业人员,调配拥有丰富经验的吊装、配载、重大件运输工程师,针对运输前后的各项细节制定专业、个性化的解决方案,有效提升了建厂前的筹备效率。目前,圆通国际供应链部门已经开始筹备项目下一批管材及施工器具的运输工作。

“通过这次出海建厂的综合物流供应链解决方案和履约服务,圆通也正与更多制造业企业建立联系,并参与后续更多物流服务。”辛兆飞介绍,圆通国际供应链持续提升海外仓服务能力,确保端到端全链路物流时效及稳定性,支持国内企业出海,为产业链发展保驾护航。

跟着“一带一路”倡议走出去,跟着跨境电商走出去……当下,国际化能力已逐渐成为快递行业视为未来发展不可缺少的核心竞争力。

“随着快递物流国际化进程加速推进,‘出海’是快递行业龙头企业应对未来竞争的必选项。”中国快递协会副会长兼秘书长韩瑞林表示,要积极推进快递出海工程,持续加大跨境网络建设力度,加快打造现代化、国际化快递物流企业,深度参与全球产业分工和合作。加快建设海外仓和物流枢纽,加强与国际电商、物流企业的合作,强化全链条的跨境服务,为保证国际供应链安全构建新发展途径、注入新发展动力。

## 行业保持稳步上升态势

数据显示,自春运开始以来(1月26日至2月17日),全国邮政快递业揽收快递包裹56.55亿件,较2023年春运同期增长30.8%;投递快递包裹59.94亿件,较2023年春运同期增长21%。其中,农产品继续保持增长态势。

总体看,春节前农村地区寄递需求旺盛,农产品流动势头强劲。分类型看,生鲜类占绝大多数,精深加工类产品快步进入快递网络。900多个县级寄递共配中心、27.8万个村级寄递服务网点将持续为每天超1亿件快递在农村快速流转提供有力支撑。可以看出,当前快递服务已日渐走入千家万户的日常生活中,老百姓越来越习惯通过便捷的快递服务采购产品和服务,消费潜力持续激发。

“眼下,随着春节假期的结束,国内主要快递

春节前后,牛羊肉、海鲜、水果等生鲜产品寄递量猛增,快递企业在人力、物力、运力资源上下功夫,实现了不间断的春节寄递服务。

凌晨时分,亚洲最大鲜花交易市场云南昆明斗南花卉市场内依然灯火通明。“忙!有时饭都来不及吃。”花商刘丹说,1月以来,订单量不断增长,目前每天都有超5000份鲜花订单从这里寄出。

今年春节与情人节花卉备货期重叠,喜庆、浪漫效应叠加下,昆明斗南花卉市场迎来寄递高峰。京东物流数据显示,近半个月来,包裹寄递量较此前增加3倍,有快递小哥半个月就发出400万枝鲜花。

为更好、更快地将云南鲜花送达千家万户,京东物流不断创新鲜花运输模式,携手中国国家铁路集团有限公司试点高铁送花。每天清晨,从昆明市洛羊镇出发的DJ882次高铁快运在抵达成都双流西站后,中铁快运以及京东物流的工作人员便会对包裹进行快速分拣、中转运输,最快半日即可送达川滇40城。

类似鲜花切花这样的“急鲜特”产品,正逐渐成为年货产品的主力军。“通过实时处理每日流入和流出的包裹,我们发现,今年春节前夕,用户购买年货产品时使用泡沫箱的包裹数量明显增多,这意味着有更多消费者购买了生鲜品。”菜鸟速递上海一级分拨中心经理赵猛说,“一般我们会优先流转这种时效件包裹,保证末端快递员及时派送。”

“今年春节期间,特色产品和节日寄递需求旺盛,农产品继续保持增长态势。”杨飞说,为确保春节期间的服务能力,各寄递企业克服低温雨雪冰冻等天气带来的不利影响,健全完善工作预案,加大投入、调配运力、增派人员,加快疏解在

# 九十亿人次流动量意味着什么

刚刚过去的8天春节假期,全社会跨区域人员流动量累计达22.93亿人次。据预测,春运40天将有90亿人次出游、探亲、休闲等,全社会跨区域人员流动量将创历史新高。

90亿人次,充分展示出中国社会蕴藏的消费动力和经济活力。这个数字相比之前的统计数据翻番增长,是因为统计口径有了变化。

公开数据显示,疫情前的2019年春运,全国共发送旅客29.8亿人次。受疫情影响,2020年至2022年春运,全国旅客发送量大幅减少,2023年疫情防控转段后,春运全社会人员流动量约47.33亿人次。这些数据都远低于今年的90亿人次。

在2023年以前,客流仅统计铁路、公路、水路、民航的营业性客运量;2023年春运首次引入“人员流动量”概念,将全国高速公路小客车人员出行量纳入春运客流统计范围;2024年春运,根据交通运输部发布的《春运统计改革实施方案》,进一步扩大统计口径,将普通国道小客车人员出行量增列其中。

更改统计口径,是因为公众出行习惯发生了结构性变化。疫情之前,营业性客运承担了繁重的运输任务,其中公路营业性客运量在春运期间占比超过80%,铁路客流占比为12%左右。疫情发生后,公路客运仍发挥着基础性作用,但客运量降幅明显。据统计,今年春节假期期间,公路营业性客运量不到1.9亿人次,只占全社会跨区域人员流动量的8%左右,在营业性客运量中的占比也降至60%左右。

与此同时,高速公路和普通国道非营业性小客车人员出行量接近20亿人次。如果仍按以往仅统计营业性客运量的话,数据不能完全准确反映春运客流规模、出行结构。新口径加入高速公路和普通国道小客车人员出行

量,更能全面、客观、准确地反映春运客流的全貌,为春运服务保障提供更有力的数据支撑。

人们出行习惯的改变,是交通运输行业发展进程提速、人民生活水平提升等多种因素共同作用的结果。

选择越来越多样。在很长一段时间里,长途大巴是春运的重要运输方式,然而,条件差、时间长、价格贵、安全风险高等特点,让群众对于长途客车的记忆并不那么美好。随着高铁、机场、码头等设施的不断完善,群众可以选择更舒适、安全、高效的出行方式。网约车、顺风车等也为人们出行提供了更多选择。

自驾游越来越方便。一方面,人们生活水平提高,汽车行业快速发展,私家车越来越多。2023年,全国新注册登记汽车2456万辆,连续10年超过2000万辆,全国机动车保有量达4.35亿辆。另一方面,高速公路、省道国道、乡村公路等各等级道路条件不断提升,网络越织越密,人们可以更加自由地选择驾车出行。高速ETC的全国联网、加路充电设施的完善,进一步提升了驾车出行体验。

出行越来越随心。今年春节假期,旅游市场火爆异常,多项指标创历史新高。南下海岛游、北上冰雪游,打卡网红热点、探寻小众景观,人们的多样化需求都得到了充分满足。出行说走就走,旅途更加从容,交通越来越随心。出行规模的增长,更有效带动旅游、餐饮、住宿等服务性消费规模强劲增长,出行消费对经济增长的新引擎作用进一步增强。

90亿不仅仅是一个数字,它折射出我国交通体系建设的成就,也是各地拉动消费的新动能。流动的中国正在展现出勃勃生机。

# 电力服务迈进主动抢修时代

本报记者 王轶辰

能质量和电力服务水平。为转变服务模式,有效提高供电可靠性,近年来,国家电网公司探索主动抢修服务模式,并率先在苏州进行了实践应用。“相较于传统被动报修模式,主动抢修是一种利用智慧感知设备,实现对故障精准锁定,并由抢修人员主动开展抢修的服务模式,实现客户对故障抢修无感化。”国网苏州供电公司供电服务指挥中心主任朱小明说。

苏州拥有全国规模最大的城市配电网,近年来持续深化智慧配电网建设,2020年率先在古城区14.2平方公里内建成了覆盖5万余户居民、全国最大的配电网故障主动抢修示范区。经过探索实践,苏州已经在主网和配网侧共安装了10万余套感知设备,建成了一张具有高感知度的智慧配电网,实现了主网、配网、低压侧全景感知。

在数据监测方面,电力部门在主网、配网监测系统的监测基础上,于2023年10月建成苏州全市低压用户失电主动监测体系,让每一户的供电状况一目了然。

“我们建成了从主网到配网再到低压用户全链条的停电信息池,通过综合研判各层级数据来精准锁定故障类型和位置。”国网苏州供电公司供电服务指挥中心配网运营指挥班班长汤继刚说,此外还上线了人工智能供电服务指挥员“小

汤班长”3.0系统,对配网故障开展自主研判和处置,根据故障点位就近调配抢修力量,全过程管控抢修进度。

“一旦用户发生电力故障,系统精准锁定故障位置,分析研判故障原因,并将研判结果发送至距离最近的抢修人员移动终端,整个过程仅耗时2分钟,大幅提高了配网抢修质量和效率。”汤继刚说。

电力主动抢修充分体现了数智技术对电网的赋能。中国电机工程学会电力系统自动化专委会站学科组组长沈健表示,该模式的推广应用不仅提升了用户体验,助力民生和经济社会发展,还进一步推动新型电力系统向高感知度、双向互动、智能高效方向发展。

主动抢修的关键,在于故障信息的全景感知和精准研判,需要依托从主网到配网再到终端用户的多层级感知设备。由于各地区电网建设发展不平衡,目前许多城市还未能实现用电故障主动感知。沈健建议,“未来若要在全国范围推广应用,需要对配电网和用户侧进行感知化改造,增强配电网末端感知能力及跨业务协同能力”。

本版编辑 祝君壁 李和凤 美编 高妍

苏州市有658.7万户电力用户

平均每天产生160多个抢修工单

目前已在主网和配网侧共安装10万余套感知设备,实现主网、配网、低压侧全景感知

浙江省温岭市东部松门渔光互补光伏电站项目建设现场,国网台州供电公司员工正在铁塔上架设新网。徐俊杰摄(中经视觉)