

每周经济评论

从年货市场看消费新意与活力

王珂

中国消费市场向新向优

中国超大规模市场优势显著

2025年社会消费品零售总额突破50万亿元 消费对经济增长的贡献率达52%

政策精准赋能

国家发展改革委、财政部下达2026年第一批 625亿元超长期特别国债，支持消费品以旧换新

春节临近，年味越来越浓，年货市场更加热闹，烟火气扑面而来。线下市集里人山人海、热闹非凡，线上直播间里好物云集、订单实时刷新。一笔笔跃动的交易，既藏着千家万户对美好生活的向往，也生动展现出我国消费市场供需两旺、稳步升级的良好态势。作为观察消费市场新意与活力的重要窗口，2026年新春年货市场不仅延续了传统仪式感，更在消费结构、场景模式与理念上涌动新意，为全年提振消费打下坚实基础。

线上线下深度融合，是年货市场升级的鲜明特征，让春节消费兼具“烟火气”又有“文化味”。商务部等指导举办“2026全国网上年货节”，各地各平台紧扣春节“吃住住行游购娱”需求，以“年味地图”“年货榜单”精准对接需求，用非遗展演、文创展销融合文化元素，构建“线上引流、线下体验”闭环。这种融合以数字化打破时空限制，让特色年货与非遗技艺借消费场景焕新，实现商业与文化价值的双向赋能，有效释放年货市场的更大潜力。

绿色智能消费蔚然成风。国家发展改革委、财政部下达2026年第一批625亿元超长期特别国债，支持消费品以旧换新，商务部等7部门优化配套政策，既延续了稳消费的政策连贯性，又紧跟产业升级步伐。汽车、6类重点家电以旧换新实行全国统一补贴，给经营主体吃下“定心丸”；同时将智能眼镜等新型产品纳入补贴范围，重点向一级能效（水效）家电、新能源车倾斜，让政策红利精准流向高质量发展领域。各地还结合实际制定特色方案，推动以旧换新从阶段性的“政策杠杆”升级为长效的“制度支撑”，把政策红利转化为消费活力，把消费活力变成发展动力。

商品与服务并重、消费场景持续创新。人们的年货购物车，早已不局限于吃穿用的实物商品。旅游过年、影院观影……服务消费成了年货消费的热门之选，背后是消费从满足基本生活向往追求品质体验的转变。商务部顺势推进服务消费提质惠民行动，聚焦文旅、医疗等重点领域提升供给能力，着力培育新的消费增长点。各地纷纷拿出实招，浙江启动“购在

中国 福满浙里”新春消费季，广东叫响“请到广东过大年”的口号，扬州打造特色新春活动，通过“旅游+”“IP+”等模式丰富消费场景，让大家过年不仅能买年货，更能享服务、品文化。

年货市场活力旺盛，供给与需求同频共振，形成需求牵引供给、供给创造需求的良性循环。从需求端看，年货从“买得到”到“买得好”，升级趋势明显，一级能效（水效）家电、有机农产品等高品质商品更受青睐；健康意识持续提升，无添加、天然原料类商品搜索量大幅攀升；情感需求愈发凸显，带有地域特色、非遗元素的文创产品销量增长显著。年轻人将春节拓展为放松身心、增进情感的多元假期，催生出更多新的消费需求。面对这些变化，供给端主动跟进增强适配性，加大绿色智能产品研发，打通线上线下消费渠道，确保更多年货好产品与服务及时送到消费者手中。

2026年，消费市场的支撑条件坚实：政策层面，消费品以旧换新等举措持续发力，“购在中国”系列活动强化政策协同，为促进消费保驾护航；市场层面，健康、智能、个性化消费趋势进一步凸显，国潮文化与消费场景深度融合，新的增长点不断涌现。我国超大规模市场优势显著，2025年社会消费品零售总额突破50万亿元，消费对经济增长的贡献率达52%，巨大的消费潜力仍有待进一步释放。精准捕捉年货市场传递的消费新动向，紧跟消费升级步伐，持续优化供给体系，更加充分释放超大规模市场潜力，就能为高质量发展提供强劲动力，推动民生改善和经济发展有效对接、相得益彰。

强国建设故事汇·百业千企焕新记

数智赋能带动重载铁路提质增效

货运突围看“大秦”

本报记者 周人杰 人民网记者 焦博文

物流是实体经济的“筋络”。1992年12月21日，中国境内首条重载铁路——大秦铁路全线开通运营。如今，这条铁路累计货运量突破90亿吨大关，创造了世界单条铁路货运量的新纪录。征途漫漫，一程接着一程；货运疾驰，巨龙日夜不息。“大秦”的历史、现在与未来，为我们观察如何给传统基础设施注入“数智”动能，如何带动铁路货运产业提质增效，提供了一个生动、鲜活的行业样本。

从“钢疙瘩”到“智慧探路新标杆”

春节临近，“西煤东运”主通道大秦铁路再次进入电煤保供的繁忙时刻，日均90多趟列车穿梭不息，煤炭日运量超过百万吨。

鼠标轻点，屏幕闪烁。动态检车员刘存柱的目光，迅速扫过一张张被红框精准标记的列车疑似故障部件图片。仅用几分钟，他便完成了一列万吨重载列车的“体检”。

“这在以往是无法想象的。”从事列检工作30年的刘存柱感慨道。就在几年前，他和同事们面对的，是每人每班超过5.8万张需要人工审查的图片，如今有了列车故障智能识别系统，检车效率提升了近5倍。

改革开放初期，经济起飞遭遇能源瓶颈，为破解山西煤炭外运难、沿海电煤紧张的困局，大秦铁路应运而生。

30多年来，作为新中国第一条双线电气化运煤专线，它承担了300多家主要电厂和6000多家企业的生产用煤运输任务，持续刷新开行密度、运输能力、运输效率等多项重载列车的世界纪录。

近年来，依靠科技支撑与智慧赋能，这条“钢铁大动脉”正焕发出新的不竭活力。

走进生产一线，转变触手可及。中国铁路太原局集团有限公司湖东车辆段轮对车间，以往需要六七个壮小伙人工搬运的沉重轮对轴承，如今可由智能机械臂精准操作完成“钢疙瘩”平稳位移。

“一两年前，核心工序上几乎没有女同志。现在智能化工作更多靠技术操作和分析，女同志细心、专注的优势得以充分发挥。”湖东车辆段党委副书记王新江介绍，2024年以来已有3位女性职工加入这个曾经的“男子汉”班组。

无独有偶，湖东电力机务段也出现了一个全部由7名大学生组成的女子班组，专攻油压减振器的精密检修。

智慧赋能同样深入管理环节。2023年7月，高级修项目部无人化智能工具室投入使用，存放各类工具2000多件，件件粘贴专属条码。闸机扫描自助取还，系统自动追踪记录，实现了检修工具的全生命周期智慧管理。

1月20日，太原局集团公司湖东电力机务段年度首台和谐型电力机车高级修任务上台作业。一大早，职工安世尧、张国强接到主副拆拆任务后，直接来到智能工具室，刷脸领取对应的检修专用工具，随即登车作业，流程顺畅、一目了然。

“工人从繁琐的工具准备中解放出来，检修效率与作业规



范性都进一步提升。”中国铁路太原局集团有限公司湖东电力机务段高级修项目部生产质量科副科长王磊介绍。

从“人拉肩扛”到“智能管控”，大秦铁路以科技之力卸下了重载运维的重量，扛起了智慧铁路探路者的重担。

从“追赶者”到“重载技术探路人”

“73037次，湖东二场20道发车进路好了，司机明白！”指令下达，一列由210节车厢编组、绵延近2.6公里、满载1.68万吨煤炭的“钢铁巨龙”缓缓启动，从晋北煤海驶向渤海之滨。

“峡谷风力变幻莫测，温度、湿度变化大，如此复杂的环境条件，大桥主缆必须同时满足超高强度、优异韧性和极强防腐。”贵州钢绳股份有限公司索缆工程公司总工程师骆治安告诉记者，主缆内的钢丝强度高达2000兆帕，意味着每平方毫米的截面，能承受约0.2吨的重量，较国际主流标准提升7.5%。

金属材料往往强度高，韧性越低。要把这对“冤家”撮合到一起，拧成一股绳，极大考验着生产工艺。变不可能为可能。2022年，贵州钢绳股份有限公司联合

支撑。

无线同步操纵控制系统被称为重载列车的“神经中枢”。它通过数据传输，能将主控机车的指令精准同步至后方从控机车，堪称万吨级重载组合列车平稳起步、协同运行的关键核心技术。但很长一段时间，这项技术依赖引进。

为实现突破，“新一代重载组合列车同步操纵控制系统”产学研用联合攻关组成立，向技术壁垒吹响冲锋号。

2019年下半年，通过深度融合铁路数字移动通信系统，科研团队首次在大秦铁路实现了2万吨重载组合列车的无线同步操纵控制，确保了近3公里长的重载列车“同步接受指令、同步实施控制”，不仅实现了重载组合列车关键控制技术的国产化，更为后续智能化发展奠定了基础。

近年来，大秦铁路重载机车的辅助驾驶技术试验也在持续推进和完善，成为大秦铁路智能化升级的重要组成部分。

“辅助驾驶不是简单地把机车‘交出去’，而是要把老师傅们常年积累的技术经验，特别是那种微妙的驾驶手感和应对各种复杂状况的直觉判断，汇成一个可供辅助驾驶系统学习

的经验知识库。”大秦铁路2万吨重载列车主控司机景生启举例说，比如重载列车的牵引和制动，对操作精度要求非常高，操作最佳时间点转瞬即逝，要求司机达到“米、秒、力、速”精准匹配，这需要系统通过海量数据反复学习，“其实就是靠人来‘教’机器”。

有了技术标准和经验积累的辅助驾驶系统，就可以根据路况提前感知列车运行趋势，智能化自主做出相应调速动作，从而降低司机劳动强度、提高列车运行效率。

近年来，大秦铁路重载列车辅助驾驶、新型可控列尾等前沿技术研究接连取得突破。“大秦铁路重载运输成套技术与应用”获得国家科学技术进步奖一等奖。

从“上跑万吨重”到“下保毫米精”，大秦铁路以攻坚之勇扛起技术突破之重，成为能源保供的“压舱石”。

从“铁老大”到“综合物流服务商”

一列列“煤龙”来去匆匆，运输订单从哪里来？不妨把视线从大秦铁路湖东站编组场转向30公里外的大同铁路物流中心。

1月14日上午，营销部主任靳锐结束了一组密集洽谈：“一上午见了11家老客户，敲定了6000多万吨运量。”

曾经，煤炭企业和用煤企业两头需求大，作为中间运输方的大秦铁路格外紧俏。随着瓦日、浩吉等铁路新动脉相继建成，煤炭运输格局从“一枝独秀”变为“多路分流”，等货上门、坐吃运费的日子被翻成了一本“老皇历”。

2024年初，国铁集团深化货运市场化改革，全国成立40个铁路物流中心，大同铁路物流中心正是其中之一。名称之变，更是角色之变。从单纯的运输承运方，逐步转为提供全程解决方案的综合物流服务商。

“过去，我们手里只有运力一张牌。现在我们要帮客户整合资源、设计路线、降低成本，手里握的是一副服务牌。”中心党委副书记田振华说，从“铁老大”到“店小二”这个“弯”必须彻底转过来。

2025年3月19日，大同铁路物流中心开出首趟集装箱多式联运“单制”货物列车。满载100箱、2700吨乙二醇的列车从中国铁路太原局集团有限公司朔州车务段崞岗站铁路专用线驶出，到达京唐港后经航运直达南通港，用时较过去缩短6天，运费减少4%左右。

“在传统铁路货运合作中，价格协商往往是最大难点，凭经验谈判，缺乏数据支撑，即便达成交易，一方也总担心自己吃亏。”靳锐坦言。

2025年8月，物流中心运价综合平台上线，集成了煤矿坑口、公路运输、交易价格、港口情况等多种价格数据，构建起一个物流成本动态数据模型。

一次谈判时，客户提出部分到站运价上浮30%的要求，工作人员输入煤源地以及发到站和重量数据，通过公铁价格测算和全流程物流环节分析，给出了运价上浮20%但可保障客户总成本更优的物流总包方案，得到了客户认可。

数据让铁路运输变身成给客户提供最优决策的“供应链顾问”。目前，该平台已辅助开发项目16个，实现收入超1.9亿元。

机制更灵活，市场更贴近。“2024年总包业务发运量仅占物流中心总货运量的2.7%，2025年已增长至23.3%，今年势头还会更好。”田振华说。成绩单背后，是依靠体制机制改革和数智技术赋能锻造出的全新货运市场竞争力。

“新挑战带来新机遇。”中国铁路太原局集团有限公司党委书记、董事长陆勇表示，大秦铁路将继续以“火车头”的担当，努力为国家锻造更可靠、更绿色、更智慧的“能源大动脉”。

本版责编：齐志明 式设计：汪哲平

截至1月28日，贵州花江峡谷大桥累计接待游客突破130万人次

近4万根毫米级钢丝拉起世界第一高桥

本报记者 苏滨 韩鑫

截至1月28日，“横竖都是世界第一”的贵州花江峡谷大桥累计接待游客突破130万人次，通行车辆超20万辆次，持续为区域发展注入新动能。大桥带来的发展溢出效应令人瞩目，而深入大桥肌理探查，你会发现，支撑起这座庞然大物的每根细钢丝，全部都是“中国造”。

温度5摄氏度、湿度35%、应力1800兆帕……清晨7时许，贵州花江峡谷大桥智慧控制中心显示大屏上，随着大桥主缆内植入的“智慧神经”实时监测，一项项数据不断滚动。

几十公里外，3名技术人员赶到桥面，逐一检查桥梁结构、连接部位、桥面铺装，为这座世界第一高桥开展新一轮养护。

主缆，悬索桥的“脊梁”。要在“地球裂缝”上架起世界第一

高桥，主缆既要“力大无穷”，也要“金刚不坏”。

花江峡谷大桥共由两根主缆构成。将其剖开来看，主缆由近4万根直径5.7毫米的钢丝组成，总长度可绕地球赤道2圈，它们是撑起世界第一高桥的“核心力量”。

“峡谷风力变幻莫测，温度、湿度变化大，如此复杂的环境条件，大桥主缆必须同时满足超高强度、优异韧性和极强防腐。”贵州钢绳股份有限公司索缆工程公司总工程师骆治安告诉记者，主缆内的钢丝强度高达2000兆帕，意味着每平方毫米的截面，能承受约0.2吨的重量，较国际主流标准提升7.5%。

金属材料往往强度高，韧性越低。要把这对“冤家”撮合到一起，拧成一股绳，极大考验着生产工艺。变不可能为可能。2022年，贵州钢绳股份有限公司联合

贵州大学、中南大学，持续攻关合金材料的性能提升，一举实现了高性能桥梁索索材料国产化。

“就像调配‘药方’一样，通过在钢材中反复试验添加合金元素，最终找到了平衡强度与韧性的最优解。”更令骆治安自豪的是，针对峡谷高温环境，团队研发出新型铝锌镀合金镀层技术和“镀后控冷”新工艺，使主缆耐腐蚀性能提高2.5倍，累计获得近10项发明专利。

大国工程，既要建好，也要管好。“咱们的主缆不仅‘底子好’，还‘很聪明’！”骆治安兴奋道，通过与北京交通大学合作，团队在国内首创主缆内部架设光纤光栅的新工法，通过传感器把数据传输到终端设备，实现了对主缆的实时监测，相当于给大桥植入“智慧神经”，让桥梁保养维护告别经验式、迈向科学化。

创新之路，开了头便要干到底。以“世界之最”为新起点，新的一年，贵州钢绳有了新的筹谋——

“我们正在筹建贵州省特种金属线材全省重点实验室，为建设更多超级工程储备核心材料技术，以更强中国制造支撑更多中国建造！”骆治安信心满满。

探访全球第一



贵州花江峡谷大桥。

贵州交投产业集团供图