

用户数仍远低于钉钉。反倒是企业微信的用户中，大企业、500强企业占比较大，而这些企业人员所持有的移动通信工具，网络配置总体上要高一些，如此一来，遇到的困难就少一些。而钉钉在2月3日一下子遇到数倍于去年同期的在线会议数后，不得不在短短2小时内新增部署了超过1万台云服务器用以恢复功能，这个数字也创下了阿里云上快速扩容的新纪录。

由于疫情的缘故，今年春运，特别是节后春运客流比往年下降明显。记者看到安徽省的数据是“比去年同期下降63.29%”、广西铁路客流同比下降五成。有着“中国高铁客流第一大站”之称的广州南站，节前节后春运客流数据简直有云泥之别——节前1月17日至1月23日期间高峰日均开行列车557对，创历史新高，高峰日单日客流超过70万人次，平均每54秒就有一趟列车进出站。节后，以2月8日为例，仅有10万人次进出站，且大多是短途旅客。人流并没有减少，消费能力也没有减少，只不过都流到了线上，这就是中国新冠疫情之下的常态。

物流，更精准地加速运转

中国国家铁路集团有限公司3月初传出的数据是——2月份，全国铁路累计发送货物3.1亿吨，同比增加1332万吨，增长4.5%，为历史最高值。其中，集装箱运量完成2661万吨，同比增长39.5%；全国铁路日均装车17.1万车，同比增加4945车；自2月17日至2月底，每日发送货物超过1100万吨。这一发货势头延续到3月。

春节期间，疫情之下，这样的货运增长说明了什么？按国铁集团货运部主任赵峻的说法，新冠肺炎疫情发生后，国铁集团运用高铁、普速客车行李车和货运整车等多种途径，向湖北地区运送防控物资，截至2月29日，国铁集团累计装运防控保



疫情防控期间，上海各个小区普遍采取封闭式管理，四平路五角场一小区门口推出了“无接触式存放点”的货架。

摄影 / 杨建正

障物资10154批、20.3万吨。

比之2月份全国铁路累计发送量来，送往湖北的物资尽管是想尽办法加速运转的，但总量并不占多——大约是同比增量的一个零头。从铁路部门的角度看，这是由于其本身以运输大宗商品为主，货运结构稳定。从铁路运输大动脉的畅通，可以印证中国经济总体上无大碍。按照张德勇的说法是，“虽然疫情对经济社会造成较大冲击，但我国发展具有巨大的潜力和强大的动能，疫情的冲击是短期的、总体上是可控的，我国经济长期向好的基本面没有改变”。这一点，与2003年非典时期极为类似。2003年5月，非典疫情达到最高峰时，全国铁路货运增速仍达到8.12%，全年货运量同比增长6.41%。

经济基本盘企稳，才能够确保全国各地商品正常生产、流通。除了运往湖北的物资以外，点对点的物流行业，则减少了商品流通环节，加速运转。在北京，节后快递公司复工后，苏宁易购华北区北京物流公司的生鲜货品快递需求达到节前的七倍。“我们行业的末端压力很大，一些企业在大力招聘人员以应对暴增的需求。”该公司总经理胡潘如是说。此前，一些物流公司以共享员工等办法来应对人力资源紧张的局面，但随着各行各业，特别是一些地方餐饮企业也即将复工，原本流到物流行业的人员将面临选择——是回到餐饮行业，迎接疫情之后的反弹性火爆行情，还是既来之则安之，留在物流行业。