

优衣库修改退货规则,线上订单不再支持线下退货

# 门店“近在眼前”,想退货却只能叫快递

专家建议,企业应平衡好消费者体验与成本管控的关系,双方共建和谐的市场环境

**本报北京5月12日电**（记者刘小燕）“如果是4月30日之前在线上商城支付的订单,您可以把衣服拿过来,我试试能否退货。如果是5月1日之后的订单,就肯定不行了。”今日,北京市昌平区天通苑华联商厦优衣库门店内,郭丽芳咨询该店销售人员得到关于退货新规的答复。

“五一”前夕,优衣库中国宣布调整线上订单至线下门店退货规则——5月1日起,仅门店自提/门店急送订单支持到线下门店退货(仅限购买时的自提/急送店铺)。其他线上订单不再支持到线下门店退货,仅支持退回线上指定地址。

已经习惯将线上订单送至线下门店退货的郭丽芳表示不理解,“打通全国范

国内线上线下的退货渠道,本是方便消费者的举措。取消之后,门店明明‘近在眼前’,想退货却只能叫快递;而且,官方旗舰店可能给予运费优惠,但在小程序和APP上退货,运费并不低。”她表示,未来可能会从官方旗舰店购买,或直接在线下门店购买。

不过,对于优衣库的退货新规,也有习惯线下购物的消费者表示理解:“有时在线上购买某些品牌的服饰,收到货后发现包装盒上标注‘电商专供’,同款商品线上也比线下门店便宜。”李振刚向记者坦言。在他看来,新规则实施后,可以保证不同渠道购入的商品退回各自对应的供应链。

上海财经大学数字经济研究院副院长崔丽丽认为,消费者线上下单后退货到不同的门店,货物链路和库存增减比较复杂,也意味着品牌要有非常强大的进销存管理能力。同时,门店也要对非自身原因导致的退货额外付出运营成本。

实际上,退货行为带来的成本,已经让不少企业感受到压力,其中一些企业开始进行调整。

“服装行业社会分工越来越细,供应链、产业链也越来越成熟,品牌商家、生产企业、经销商在满足消费者需求的同时,都在经营过程中追求各自的利润空间。”华南农业大学艺术学院服装系教授范福军分析认为,服装行业要面对的一个现实问题是

消费者的退货自主权,品牌对退货规则做出调整,正是基于经营逻辑下权衡成本后的调控之举。

范福军认为,消费者对品牌退货规则调整的不适应,也应该得到充分理解。“消费者想到合适的服饰,是一个朴素的愿望,会自然产生退换货等行为。”在他看来,服装生产企业和经销商除了要进行利益核算和成本管控,还要注重做好市场定位和产品展示,与消费者共建和谐的市场环境。

记者留意到,优衣库线下换货服务维持不变,消费者仍可至任意门店更换同款商品尺码或颜色,免费改裤长等增值服务持续开放。



## 北斗导航服务春耕

5月9日,在内蒙古通辽市科尔沁左翼后旗巴胡塔苏木伊和布拉格嘎查,农民驾驶北斗导航的拖拉机播种。

5月以来,内蒙古东部“粮仓”通辽市迎来多场接墒雨,带来充沛墒情。凭借天时地利的双重利好,在北斗导航等高科技的助力下,内蒙古通辽市大田春耕按下“加速键”,近两千亩玉米迎来播种高峰期。据了解,2025年通辽市玉米播种面积达2000万亩,较上年增加18万亩。

新华社记者 连振 摄

# 配电设备穿上“防水铠甲”

可“沉浸式”运行48小时

**本报讯**（记者刘友婷 通讯员伍伍卫 黄旭）5月7日,南方电网首个10千伏水下运行电力设备展厅在南方电网深圳龙华供电局落成。展厅内,一个长8米、深3米的透明水池中,一组银灰色设备上亮起的指示灯在水中格外醒目,10千伏电力正源源不断稳定输送至该局办公楼。

据悉,放置于水池中的是南方电网首套防水浸中低压配电设备,已取得中国计量认证(CMA)与中国合格评定国家认可委员会(CNAS)的双重权威认证,并完成南方电网内首次水深3米环境下带电运行48小时试验。

以往每年汛期及台风天气时,运维人员

主要依靠给位于建筑地下室的配电房增设防水挡板、放置防水沙袋等措施开展防涝工作。而该套防水浸中低压配电设备将有效解决挡板、沙袋等防汛物资不易搬运存储、使用寿命短、搭建耗时长等问题,降低防汛防涝成本。同时,在现有配电房使用该套设备还可节约近45%的配电房改造成本。

建造方面,该设备首创双隔舱、双面板密封微正压结构,通过采用增加半导体材料散热片、使用一体式焊接密封结构及预埋式一体浇筑等建造工艺,结合先进的密封技术和军工级航插连接,将设备防水等级由IPX4(防溅水)提升至IP68(防水浸),有效防止流水进入设备内部,使其在完全浸入水中的情况下,可持续带电运行至少48小时,有效应对沿海地区及低洼地带配电房易受潮、浸水等问题。

同时,通过集成在线监测功能,该套设备可实现供电线路开关远程操作,运维人员在调度室即可通过远程控制系统,操作浸于水中的设备,实现供电线路开关分合闸,规避传统设备在浸水情况下人为操作设备导致的触电风险。

## 奔波在广州南站里的“全能替补”

今年“五一”假期,广州南站日均到发旅客70万人次,高峰时段每小时有4.5万名旅客到发;日均开行列车1012列,高峰时段每50秒接发一趟列车。

在大运力、大客流的双重压力下,车站检票口、站台等岗位的工作人员一上岗就忙得像个陀螺。这时,便需要车站的“全能替补”出来解围。他们全程拿着对讲机,只要一听到呼叫,立马就会出现需要的地方。他们补强力量,做好大客流乘降组织,临时顶替岗位上的工作人员,以便他们能腾出时间吃饭、上厕所等。

“做好‘替补’绝非易事。不仅要精通检票口、站台、服务台等各岗位的业务知识,还要具有快速反应和适应能力。”广州南站客运一车间副主任李娅对6名精挑细选的“全能替补”充满信心。

“思妮,B26检票口有两趟车准备同时作业,需要支援!”5月4日12时,广珠城际区域返程客流较大,25分钟内需要组织1600余名旅客进站乘车。听到同事的呼叫后,阳思妮一路小跑到检票口,立即进行宣传引导,告知旅客到达站台后注意辨认所乘坐的列车,随即又协助旅客进站乘车。

列车正点开出后,阳思妮返回值班室。途中,她看到一位老奶奶双手拉着两个小朋友,眼睛紧盯大屏幕,满脸疑惑。阳思妮上前询问,了解到老奶奶不清楚去珠海的检票口,查到车次后,阳思妮便带着她们到A20检票口候车,并一路护送她们到座位上。

临近13时,阳思妮仅用10分钟的时间吃了午饭,便做好了随时去“替补”的准备。

“思妮,东服务台有一位盲人旅客需要协助进站。”5分钟后,阳思妮急匆匆地从站台赶到服务台。

“我走慢点,您把手搭在我的肩上。”阳思妮一路小心翼翼地将王先生带到了去往汉口的车上,并与列车长办理了交接。

“姑娘,真的太感谢了,你们的服务太贴心了。”临别前,王先生连连致谢。

“现在到了用餐时间,有需要用餐的请及时通知。”时间很快到了17时,也到了“替补”工作最忙碌的时候。阳思妮不停地在各岗位奔跑,汗水浸湿了后背。

“小朋友,有什么事你跟姐姐说。”19时45分,客流逐渐下降,刚吃完晚饭的阳思妮在候车室巡视检查,发现A8检票口有一位小女孩在哭泣,原来是和妈妈走散了。阳思妮迅速通过广播找人,并将小女孩带到值班室,给她递上酸奶。20分钟后,小女孩的妈妈匆匆赶到值班室。随后,她们顺利踏上了返回深圳的列车。

“28站台C6962次列车6号车厢需要轮椅协助出站。”22时30分,即将结束当天10个小时替补工作的阳思妮接到了最后一个任务。等她推着轮椅将旅客送到出租车站后,已接近夜里23点。

日行近3万步的“全能替补”阳思妮拖着酸痛的腿终于回到了间休室。次日5时15分,她又要开始新一天的“替补”。

（文敏 泰国成）告

## 这位瑶族铁路青年的“传承密码”

晨光熹微,粤港澳大湾区的钢铁动脉在薄雾中苏醒。6时整,笋岗站编组场内,一声清越的车钩撞击声刺破寂静。“挂好!”身着黄色防护服的25岁瑶族青年盘津良目光如炬,右手划出标准确认手势。

“小时候总听爷爷讲,瑶族工匠单手在悬崖峭壁上开凿隧道、架设桥梁的故事。”盘津良抚摸着手掌厚重的老茧,思绪飘回瑶寨。新中国成立初期,瑶族青年年面对崇山峻岭的复杂地形,他们仅凭双手和简单工具,在悬崖峭壁上开凿隧道、架设桥梁。寒冬腊月,他们赤脚涉入刺骨的冰冷河水中搬运石料;盛夏酷暑,他们头顶草帽、肩挑重担,在崎岖山路上往返运送建材。

“这些故事不是传说,是刻在骨子里的密码。”他说,少年时祖父用火塘灰在地面勾画的铁路走向,如今化作他笔记本上密密麻麻的调车技巧、线路特点、车钩连挂要领。

一天凌晨2时17分,电话铃声从笋岗站调度室传来。站调通知,“一辆机车因系统突发故障,停在深圳站要道,后方客车列车即将到站,若不能及时处置,将会影响后续列车正常进站时间”。

盘津良和救援小组抵达深圳站时,因机车系统失灵导致不能自行走,他一边与司机确认操作细节,一边与调车长制定救援措施,他们决定以最快速度挂上故障机车,把它推进至备用股道。随后他们抵达故障机车,迅速调整车钩角度,保证能一次连挂上。

“咣当”清脆的车钩碰撞声响起,车钩成

功挂上,接着进行试风试验,“上闸、上闸好回风……”

“回风好推进!”盘津良紧盯机车运行状态,每推进10米就检查一下是否走行正常。最终,在后续列车距深圳站仅800米时,故障机车成功转移至备用股道。“呜……”一阵火车的长鸣声,后续列车顺利进站,中间时间相差不到2分钟。

作为深圳铁路枢纽的“隐形心脏”,笋岗站日均办理调车作业200余钩次,承担着深圳地区80%以上的客车列车的编组、解体等任务。这里没有旅客候车室,却用45条股道编织着大湾区的交通命脉。白天,盘津良带领班组完成8列旅客列车的解编;深夜,他化身“铁路急诊医生”,处置各类突发故障。

这份使命感,源自3年前那个难眠的雨夜。盘津良在连连新型重载车厢时连续3次失误。“怎么样,挂好没有?”对讲机里传来司机和调车长焦急的催促,让盘津良后背浸透冷汗。“不能给长辈丢脸。”他掏出随身携带的“调车宝典”,仔细揣摩调车技巧、车钩连挂要领等。最终,他完成了连挂作业。两个月后,当他独立高效完成一次调车作业时,老师傅拍着他的肩膀笑道:“你小子有瑶家汉子的倔劲!”

“十车、五车、三车……”盘津良手持对讲机的指令声与车轮摩擦钢轨的轰鸣声交织,宛如一首激昂的《瑶族舞曲》。如今,他在每一次的调车作业中都能做到零事故、零晚点。

（岳千琳 单晓琳）

## G 市场观潮

王群

最近,很多人的手机屏幕右上角显示网络信号的位置,变成了5G-A的图标,比之前的5G图标多了一个字母A。5G-A是什么?它和5G信号有着怎样的区别?又将给普通人带来怎样的改变呢?

一般来说,移动通信技术约每10年更新换代一次,但由于每一代之间的技术差距较大,因此在这10年的中间时刻,往往会出现一种介于两代之间的过渡代。5G-A恰恰就是5G向6G演进的“增强版”。

公开信息显示,5G-A的连接速率和时延等网络能力与5G初期相比将实现10倍提升。目前,运营商已经在国内31个省份部署了5G-A测试网络,市面上的主流机型都可以体验5G-A的网络,在享受更快速网络的同时,不会额外收费。

然而,5G-A却不止比5G信号多个“A”。

对于很多用户来说,5G-A最直观的体验就是“快”,相关数据也的有力佐证了这一点:5G-A数据下载的最高速率将从5G初期的千兆提升到万兆,可以支撑扩展现实、裸眼3D等创新业务需要的大带宽、低时延和高可能性,数据上传的最高速率也从百兆提升到千兆。

值得一提的是,5G-A释放的多元创新活力正在重塑千行百业,加快其信息化、数字化、智能化进程。

例如,河南移动依托5G-A低空智联网,打造了环保一体化5G网联无人机指挥调度平台,既降低了支出成本,又将巡检问题发现率提升了55%。

再如,今年“五一”期间,中国移动襄阳分公司依托5G-A技术对古城景区实现全域覆盖,为游客打造“零感知”的流畅体验,织就了文旅新图景。

近年来,我国5G技术蓬勃发展,5G网络规模和质量世界领先,已建成全球规模最大、技术领先的5G网络;基础设施方面,我国目前已实现县县通千兆、乡乡通5G、村村通宽带。5G标准必要专利声明全球占比超42%,技术产业实力全球领先。

那么,5G“下半场”如何实现持续发展?眼下,各大运营商都在紧锣密鼓布局5G-A业务。中国移动今年将投资近百亿元实现超过40万基地站的智能化改造;中国电信今年将推动5G-A在多个行业和场景的应用落地,联合产业链进行创新试点;中国联通今年计划在39个重点城市主城区及300余城市重点场景启动5G-A。

在这个过程中,电信运营商需要转变传统的以规模和数量增长为首要目标的经营思路,更加注重用户体验和细分市场,进一步激发市场活力、提振市场需求,推动产业生态的进一步成熟发展。

公众关心的另一个问题是,5G-A已经来了,6G离我们多远吗?

4月18日,在国务院新闻办公室举办的新闻发布会上,工业和信息化部信息通信发展司司长谢存表示,IMT-2030(6G)推进组已成立,凝聚合力推进6G创新。

一系列前瞻布局和培育让6G研发按下“加速键”,也让外界对6G技术的到来充满期待。更快、更稳、更智能的通信时代正在加速到来。

## 我国牵头制定三项电气继电器国际标准

**本报讯**（记者蒋嵩）近日,由我国牵头制定的《电气继电器 试验与测试 第6部分:触点电路电阻(或电压降)》(IEC 63522—6)、《电气继电器 试验与测试 第35部分:耐清洗剂》(IEC 63522—35)、《电气继电器 试验与测试 第36部分:着火危险》(IEC 63522—36)等三项国际标准正式发布。

电气继电器作为现代自动化控制系统的核心元件,广泛应用于电力保护、工业设备、通信基站等领域,确保电路安全与稳定性,在高压、大电流场景(如电网、高铁)中,提供过载保护功能,防止设备损坏,对能源、交通等关键基础设施的运行安全至关重要。三项国际标准充分考虑了电气继电器的应用需求,明确了测试条件与测试程序,将成为全球制造商、用户及第三方检测机构进行性能评估的重要依据。

## 国内首款自研汽车铝板实现批量应用

**本报讯**（通讯员李宁蒙 陈凯欣）近日,中国铝业集团高端制造股份有限公司自主研发的6B05汽车用铝板,获得由全国有色金属标准化技术委员会颁发的中国自主牌号证书,这是国内首个实现量产和装车应用的车身铝合金属牌。

长期以来,我国汽车引擎盖和车门等覆盖件所用的铝合金板材采用美国和欧洲的材料牌号体系。随着国家标准《汽车对行人的碰撞保护》(GB 24550—2024)正式实施,汽车行人保护性能已从推荐性标准转变为强制性标准。在此背景下,研发团队开发出具有自主知识产权的6B05合金,具有更优异的行人保护性能,且易于循环回收。目前,该合金已在中国铝业集团高端制造股份有限公司下属的西南铝、中铝瑞闽实现了批量生产和供货,并获得国内和欧洲专利授权。

## 深江铁路磨刀门水道桥主塔封顶

**本报讯**（记者刘静 通讯员李宁娜）5月11日,中国铁建大桥局深江铁路项目再传喜讯,项目控制性工程磨刀门水道主桥70#主塔成功封顶。

深江铁路起自深圳西丽站,正线全长116公里,跨越珠江口,串联深圳、东莞、广州、中山和江门等大湾区5座中心城市。磨刀门主桥全长689.8米,主跨320米,跨越I级航道,高140米,采用全球首创的钢桁架-部分包覆混凝土组合梁斜拉桥结构,兼具钢梁轻量化与混凝土高稳定性的优势。70#主塔于2024年3月开工,历时14个月,施工面临诸多挑战,水道通航等级高、水流速度急、船舶通行量大,作业空间有限,其中最大的难点在于高空作业风险管控、塔体垂直度精度控制以及大体积混凝土的防裂管控。