

浪潮孙丕恕:

以后10-15年谁会超过BAT?谁有数据谁有钱

“我想以后要么有数据,要么搭建一个数据交易平台,就像电商一样。以后的10-15年谁会超过BAT?谁有数据谁有钱。马云说现在已经不是电商了,是一个云公司,是一个云计算公司,我是一个大数据公司。”

——浪潮集团董事长孙丕恕认为,将来一定会出来一些大数据交易平台,就像现在的天猫、淘宝一样。

“格力没有亏待你们!我讲这个话一点都不过分。你看看上市公司有哪几个这样给你们分红的?”

——10月28日召开的格力电器临时股东大会上,募集96.9亿配套资金等15项议案在中小股东的联手阻击下,最终未果。董明珠“怒斥”之后语重心长道,“到现在为止,我出门都是一个人。别人说为什么?这么大的企业,为什么不能请两个人,帮你洗洗衣服都是好的。我说那是浪费!能为企业多挣一分钱的利,我们就都应该节约下来。”

创富荐书



《智能主义：未来商业与社会的生态》
作者：周鸿祎

大数据和人工智能迅猛发展,对社会和商业的影响日益深刻,从学术界到企业界,智能化时代必将来临,已经成为共识。而此次变革,将会开启新一轮的发展浪潮。周鸿祎作为最具洞察力的互联网老兵,通过总结360公司的战略布局、产品规划、方法论实践,从思想到实操层面,对人工智能、智能硬件、大数据等领域,给出了精辟的总结。

“华为错过了语音时代、数据时代,世界的战略高地我们没有占据,我们再不能错过图像时代。我们不能像过去一样,招聘新员工培训后扑入战场,等3-5年他们成熟的时候,这个机会窗已经半开半掩了,我们又失去了一次占领图像高地、云化时代的机会。”

——10月28日,在深圳总部举办的华为研发将士出征大会上,华为创始人任正非称,每年华为仍会继续投入上百亿美元,改善产品与作战条件,要从使用“汉阳造”到驾驶“航母”的现代作战方式转变。

本报记者 张頔 整理

新闻纸老大华泰的转型路径—— 搭车风口行业 拿下顺丰、小米订单

从2012年下半年开始,传统新闻纸业面临巨大市场压力,对于多年来占据全国新闻纸市场份额一半以上的华泰集团来说,转型的压力更是紧迫。

新闻纸板块曾经占到华泰集团总收入的80%,现在只占到20%多,但华泰在包装纸等方面业务发展迅速,目前,华泰集团接到了小米手机包装盒、顺丰快递袋、EMS快递袋和电商干果爆品“三只松鼠”等客户的订单。包装纸板块快速发展的背后,是华泰投入5亿重金进行的一场重大转型之战。

本报记者 张亚楠

华泰集团董事长李建华对齐鲁晚报记者说,华泰从2012年开始结构调整,把16万吨的新闻纸机改造成了25万吨的文化纸生产线。而独家中标八千多万党员人手一本的《习近平系列重要讲话读本》,则是李建华津津乐道的一件事。

过去三四年里,华泰先后淘汰了价值20多亿元的高耗能、高耗水的3条草浆生产线、8条落后纸机生产线和9台热机组。与此同时,华泰与德国福伊特公司合作,每条纸机投入2亿元,将全部6台新闻纸生产线进行柔性生产改造,让它们既能生产新闻纸,又能生产文化纸、包装纸。

2015年10月份,华泰和德国福伊特公司签署8个多亿的战略合作协议,进一步进行纸机智能化、自动化改造,其中包括3台纸机的文化用纸改产合作和2台纸机的包装用纸改产合作。在入库、仓储方面继续进行机械手对人工的替代。

改造完成后,华泰纸业将仅留下山东本部一台年产45万吨的纸机继续生产新闻纸,其他新闻纸机全部转产文化纸或包装纸。

智能化、自动化的改造在人力成本降低、环保、节能方面的效果明显。改造前,华泰集团年产20万吨的纸机需要3000多名工人,改造后,一条年产45万吨的纸机只需要



图为华泰集团年产70万吨铜版纸生产线,只需要200多名工人。而与德国福伊特公司合作进行改造前,年产20万吨的纸机需要3000多名工人。摄影 张亚楠

180人。这对普遍面临招工难的制造业企业来说解决了大问题。而原先生产1吨纸需要100立方米水,改造后只需要8立方米。

在和德国福伊特公司签订的合作协议中,双方准备合作建设国际领先造纸研发中心。此前,华泰还与国内高校的知名专家合作进行科研攻关,建有国家认定的企业技术开发中心和省级质检中心。

华泰在研发上的实力,成为打动包装纸客户、迅速转型包装纸行业的重要条件。

快递袋、手机包装盒对纸的光滑度、柔韧度等技术指标有细致的要求,比如既要易于

折叠,又不容易断裂,这需要在配方等方面有独特的把握,需要有技术做支撑。

此外,华泰巨大的生产能力也成为重要的吸引力。一条包装纸生产线一天可以生产一吨纸,可以及时满足像顺丰、小米这样的大客户的供货要求。

随着网购日益普及,近年来快递业务迅猛增长,2015年,中国快递业完成业务量206亿件,同比增长48%。快递包装多是一次性用品,这意味着快递包装需求量增长巨大,而纸制品包装、塑料包装、金属包装和玻璃包装四大材料包装中,纸包装凭借价格便

宜、便于加工,材料来源广泛、质量轻、不易碎、易于降解等特点,会占据更多市场需求。

而在全行业落后产能淘汰的过程中,大量不符合环保标准的中小型纸企被清出市场。业内人士认为,在严厉的措施下,2015年、2016年这两年淘汰力度比之前显著提升,约2.5—2.8百万吨的小产能将被淘汰,这就给有实力进行环保升级的行业龙头企业腾出了更多市场空间。

李建华说,在不久的将来,包装纸产量将占华泰集团各类纸张产量的60%,下一步文化用纸要占到30%多,新闻纸逐步减少到10%。

14亿自建化工码头搞开放 万达每年帮别人省了6个亿

为降低物流成本,以轮胎、电缆为支撑的中国万达集团(以下简称万达)自建码头。现在,这个码头成为山东吞吐量最大的丙烯进口码头,占据了外籍船只到东营卸货量的85%,成为万达石化项目的核心竞争力。与此同时,每年可为社会企业节省6个亿物流成本。



图为万达化工码头。

柴油、燃料油、石脑油、原油。与此同时,投资10亿元建设100万立方米的配套罐区,其中6.2万立方米保税罐区,其中包括32个单体投资上千万的球形压力罐,成为山东码头配套罐区中最大的球罐区。2013年,万达的码头和

配套仓库建成投产,2014年10月对外开放,来自日本、韩国、马来西亚、新加坡等国家的外轮可直接停靠,目前辐射范围基本覆盖了山东各地,同时延伸到河北、河南。万达办公室主任慈夫山说:“货车从东营到济南走高速才需要两

个小时,万达的码头把山东作为腹地带动起来了。”

从2013年建成投产到今年9月12日,万达码头吞吐量突破300万吨。截至9月底,已接卸外轮350艘次,占到外籍船只到东营卸货量的85%,预计今年年底吞吐量将突破400万吨。

万达董事局主席尚吉永告诉齐鲁晚报记者,码头和保税库区大大降低了万达的原料物流成本,构成了万达石化产业最核心的竞争力。万达的石化项目本身就在海边,船进码头,卸货到库区,管线把库区和炼厂连起来,这样万达的石化产业就获得了巨大的成本优势。

与此同时,码头对外开放也创造了巨大社会效益、经济效益。尚吉永分析说,铁路运输是汽运成本的四分之一,而水运是铁路运输成本的四分之一。通过缩短铁路运输和汽运的距离,万达码头的建成一年可为服务的炼化企业节省6个多亿。

目前,万达的码头已经建成四个,未来计划建设十几个,建设速度会根据腹地化工厂需求量增长情况而定。

本报记者 张亚楠

作为国内地炼最集中的省份,山东地炼一次加工能力达到1.44亿吨/年,占国内地炼的68%,而东营地炼企业产能约占山东的60%。这种情况下,在2014年10月万达码头对外开放之前,东营地炼企业进口丙烯多选择龙口、青岛、日照等地的小码头进货,然后采用铁路、汽运结合的方式运到厂区。

当时,外籍船舶要到东营港区装货或卸货,需要提前6个月或3个月向交通部、海关总署等国家有关部门申请,有时候还需要获得特批。为避免麻烦,不少外籍船只宁愿选择龙口、青岛、日照等地的码头。受这些化工品码头吞吐量的限制,很多时候,船只需要排队等待卸货,有时要等六七天。这给东营及周边地区的地炼企业带来了巨大物流和时间成本。

巨大的成本倒逼下,万达做出自建码头的决定。2011年2月,万达成立山东宝港国际港务股份有限公司,投资3.6亿元建设化工品码头,年吞吐量270余万吨,主要作业品种为丙烯、液化石油气、汽