

# 宝武钢产突破“亿吨”

据解放日报 钢铁行业迎来一个里程碑。中国宝武近日宣布,2020年其钢产量已超过1亿吨,成为近十年来全世界唯一一家年产量突破“亿吨”的钢铁集团。

1996年,中国钢年产量第一次超过1亿吨。1999年新中国成立50周年国庆,上海团队负责制作的钢铁花车驶过天安门广场,全国人民都看得到上头的醒目字样:“年产钢1亿吨”“钢产量世界第一”。

20多年前的“1亿吨”,是“九五”期间举国振奋的大事件。新中国成立伊始,钢铁产能就是体现中国工业化程度的重要标志。当时中国钢铁产能的世界占比,从新中国成立初期的0.1%,提升至超过13%,第一次成为世界最大钢铁生产国,为中国制造走向世界舞台奠定基础。

去年全年,中国钢产量已占全球的54%。从全国1亿吨,到一家企业1亿吨,直观地看,是中国经济体量沧海桑田的巨变。然而,两个“1亿吨”之间,还有更深层的变化。

## “亿吨”后,追求极致产能效率

伴随入世后中国经济持续高速增长,国内钢铁业十多年高歌猛进。发展的同时,也催生了种种问题。

2016年,宝钢集团与武钢集团联合重组成立中国宝武时,正是我国开始全力推动供给侧结构性改革之际。钢铁行业去过剩产能,是重要的改革任务。

中国宝武本身就是供给侧结构性改革的产物。两大钢铁巨子以瘦

身健体为目标实施联合重组,为全国钢铁行业化解过剩产能、解决粗放发展问题提供了实践样板。

4年后,中国宝武的“1亿吨”突破,依然深深植根在供给侧结构性改革的市场化方式,主动作为,在国内钢铁业开启规模速度空前“大整合”:先后重组安徽马钢和山西太钢两大钢企,同时入主重庆钢铁、托管中钢集团。

如今的“1亿吨”既是加法,又是减法。加的是强强联合,马钢、重钢等的加入,使中国宝武站上了亿吨平台;减则是持续淘汰落后产能,告别污染排放、同质化竞争、低效传统模式,减去影响发展质量的负面因素。

“实现‘亿吨’后,我们将全力追求极致的产能效率。在不新增投资的情况下,提高高端产能利用率,充分挖掘产能空间。”中国宝武党委书记、董事长陈德荣表示,“十四五”期间,企业将继续紧紧扭住供给侧结构性改革的主线,保持快节奏的联合重组步伐,力争终结国内钢铁行业“散、小、乱、低、差”野蛮生长的局面,并且打破现有的国际钢铁市场、原材料市场的竞争格局,增强中国钢铁业的世界话语权。

“1亿吨”背后,供给侧的新貌已经开始显现。如今,中国宝武能够进一步发挥大企业的研发引领与聚集效应,给科研工作者创造一片沃土。加入宝武的各方力量各展所长,拓展钢铁业的技术边界,高温合金、钛合金、大交通轻量化材料、碳材料等正在成为研发创新的新重点。“智慧工厂”“一炼炼钢”“黑灯工厂”“智慧物

流”“远程运维”……数字赋能之下,越来越多的“黑科技”开始覆盖全国各大基地。

我国提出碳中和目标后,中国宝武着眼供给侧,更清晰看到了发展绿色制造技术,是解决未来钢铁业的立身根本、发展大计。中国宝武提出,“十四五”期间将从视觉和嗅觉浅层次的污染治理,进入更深层次:从工艺上解决高排放高消耗问题;研发推广长短流程低碳冶金技术路线;推进标准化网络型短流程钢厂的布局。

在钢铁业绿色发展领域,中国宝武已经着手探索氢冶金,推进碳捕捉利用、冶金和碳利用工艺的耦合等前沿技术。

随着集中度提升,这些探索不是一两座钢厂的“样板房”,而将成为服务于整个钢铁行业乃至传统制造业绿色发展的创新路径。

## 从“老大”到“强大”的战略抉择

日本新日铁、韩国浦项制铁和中国的宝钢,都曾是钢铁业聚焦做精品的代表,均重视长期研发、技术积累,并不过于看重产能规模上的快速增长。然而,当资本“兵临城下”时,它们一度都感受到了莫大的压力。

面对全球竞争格局,中国宝武从诞生之初开始,就需要在十字路口做出抉择:是继续沿袭老牌钢铁巨头的传统发展路径,还是转变思路,在更高层次上重新谋篇布局?

中国宝武经营者敏锐地观察到,现代信息技术突飞猛进,为企业突破地

理限制、打破规模边界提供了技术基础;全球化大势不可逆转,也为企业规模化发展带来产业的专业化创造空间。

“大和精可以同时兼顾。按照我国钢铁业从‘老大’变‘强大’的时代要求,我们也需要去除‘小而精’的思想枷锁,瞄准更加高远的产能目标。”宝武经营者表示。

在一次中国宝武内部会议上,陈德荣曾自问自答地说道:“追求‘亿吨宝武’有什么价值?”他的思考是,这样的规模可以带来极致的专业化分工,继而形成生产组织运行稳定,使产品质量和生产效率前所未有地提升。

在中国宝武对未来的设想中,如果将10座甚至20座钢厂的多元化配套业务进行整合,用智慧制造打破时空界限,就能让整个钢铁业默契得宛若一座巨大的工厂。这样的设想,过去在一座钢厂里再怎么改进工序,都无法实现;同样,仅仅依靠资本扩张而非专业化整合,也不可能成功。

最近对马钢的重组整合中,新路径已展露端倪:一些具有独特竞争优势的“小板块”提档升级。智慧制造加速覆盖,技术含量高、附加值高的新产品层出不穷,成为当前引领企业营收利润双增长的核心竞争力。

迈入“亿吨”规模之际,中国宝武还提出了明确的“万亿营收”目标,即在“十四五”期间打造若干个千亿元级营业收入、百亿元级利润的支柱产业和一批百亿元级营业收入、十亿元级利润的优秀企业。 ■徐蒙

## 信息快报

### 《人工智能治理与区块链革命》上海首发

据新华网《人工智能治理与区块链革命》近日在上海中心52层的朵云书院旗舰店进行新书首发。上海人民出版社副总编辑曹培雷在致辞中指出:“我们看到,区块链在数字金融、物联网、智能制造、供应链管理等多个领域的集成性应用,已经在新的技术革新和产业变革中起着重要作用,但这些高科技在给人们的生活带来便捷的同时,也带来了个人隐私泄露、数据安全等问题频发、算法造成的偏见和歧视等问题,对社会发展、社会治理与法律规制带来了挑战。高奇琦教授主编的‘独角兽·区块链’丛书,旨在向社会推广最前沿、最权威的区块链与国家治理、区块链与法律的学术成果,全面反映该领域的最新研究进展。”

据介绍,《人工智能治理与区块链革命》是一本将人工智能和区块链放在一起讨论的专业学术著作。“伴随着人工智能的高速发展,相关问题应运而生,如算法黑箱问题、深度伪造问题等。而智能技术的广泛在化可能会对公民隐私构成威胁;第三,人工智能的集聚效应使得公平难题更加显著。”该书作者、华东政法大学教授高奇琦说。

新书首发式由上海人民出版社和上海世纪朵云文化发展有限公司主办。 ■吴霞

### 上海两会将于明年1月下旬举行

据解放日报 上海市第十五届人民代表大会第五次会议将于2021年1月24日召开,1月27日闭幕,1月23日下午召开预备会议。

市十五届人大五次会议的建议议程有:听取和审议上海市人民政府工作报告;审查和批准上海市国民经济和社会发展规划(2021-2025年)和二〇三五年远景目标纲要;审查和批准上海市2020年国民经济和社会发展规划执行情况与2021年国民经济和社会发展规划草案的报告,批准上海市2021年国民经济和社会发展规划;审查和批准上海市2020年预算执行情况和2021年预算草案的报告,批准上海市2021年市级预算;听取和审议上海市人民代表大会常务委员会工作报告;听取和审议上海市高级人民法院工作报告;听取和审议上海市人民检察院工作报告;补选和通过有关人事事项等。

据悉,市十五届人大五次会议还将组织代表对“十四五”规划和二〇三五年远景目标纲要进行专题审议。

市政协十三届二十二次常委会议决定:中国人民政治协商会议上海市第十三届委员会第四次会议于2021年1月23日至26日举行,会期四天。

会议议程主要有:听取和审议中国人民政治协商会议上海市第十三届委员会常务委员会工作报告;听取和审议中国人民政治协商会议上海市第十三届委员会常务委员会关于十三届三次会议以来提案工作情况报告;列席上海市第十五届人民代表大会第五次会议,听取并讨论政府工作报告及其他有关报告;增补中国人民政治协商会议上海市第十三届委员会常务委员会部分组成人员;审议通过中国人民政治协商会议上海市第十三届委员会提案委员会关于十三届四次会议提案审查情况的报告;审议通过中国人民政治协商会议上海市第十三届委员会第四次会议决议等。 ■王海燕 张骏 顾杰

## “一网交易”总门户开通

据解放日报 本市要素市场化改革进入新阶段。日前,上海市公共资源交易中心揭牌,并开通公共资源“一网交易”总门户。

公共资源“一网交易”改革强调市场化改革、法治化环境、电子化交易、透明化服务、数字化转型、区域化合作,是上海创新配置资源方式、推进城市数字化转型的重要举措。市公共资源交易中心负责建设、运行和维护市公共资源交易平台,发挥信息、专家和场所等资源的优势,为公共资源交易活动提供见证、场所、信息、档案、专家抽取等服务。 ■孟群舒

“一网交易”总门户开通后,将实现交易进场零门槛、交易过程零次跑、交易环节零障碍、交易服务零距离、专家抽取零泄密、交易文件零成本。总门户联通工程建设招投标、政府采购、土地出让、国有产权交易等11个交易分平台,可“一屏观交易”,并实时监测交易行为。

揭牌仪式上,上海市公共资源交易中心与市大数据中心就公共资源“一网交易”和政务服务“一网通办”战略合作进行签约,双方将在双网互通、信息共享等方面深度合作。

## 满座的“静音车厢”真的安静

据解放日报 日前,京沪高铁“静音车厢”真的来了,其中,中国铁路上海局集团公司担当的6趟列车在3号车厢试点开展“静音车厢”服务。“静音车厢”到底有多安静?记者来到上海虹桥站,搭乘G2次列车现场体验。

一节车厢共90个座位,售票系统显示G2次列车“静音车厢”车票已经售罄。车厢内,记者看到墙上,以及门玻璃内外两侧都张贴了“静音车厢”标识;每个座位网兜后也摆放了“服务提示卡”,告知旅客“静音约定”;此外,车载视频系统默认静音,并循环播放“静音车厢”的宣传片。

负责这趟列车的铁路上海客运段列车长蔡婧菲介绍,服务“静音车厢”的乘务员提前一个多月就接受了培训。如旅客在列车运行途中发出较大声音,乘务员会进行劝阻;如旅客误选了“静音车厢”,不能做到“静音”,乘务员会帮忙调整座位至非“静音”车厢;如旅客需要打电话,乘务员会提醒他们到车厢连接处。此外,负责餐品小车的乘务员在进入“静音车厢”后将停止介绍,旅客提出询问和购买意愿时,乘务员将

小声回复。据了解,“静音车厢”内的广播也是单独录制的,音量控制在最高音量的40%以内,当天实际音量只有最高音量的20%。

9时多,列车启动了,记者逛了几节车厢后发现,虽然整体上高铁上的旅客都能保持安静,但非“静音”车厢内,总有两三位旅客在打电话,同时会有一些旅客在看视频时使用外放声音。相比之下,“静音车厢”内,基本没有人交谈或打电话,看视频的人都自觉戴上了耳机。

检票上车前,记者随机采访了近十位候车的旅客,只有一位表示听说过并购买了“静音车厢”的车票。大部分人都是在购票时才知道有这种服务,觉得比较新奇,想体验下。一位旅客以为“静音”是指车厢隔音效果更好,听不到列车行驶的声音,他认为戴耳机看视频、小声说话都是个人处于公共场合时的基本行为规范,不应是“静音车厢”的专属。

体验之后,一些接受采访的旅客觉得“静音车厢”确实安静,以后会优先选择。铁路部门表示,接下来将收集旅客意见建议,持续提高“静音车厢”旅客服务质量。 ■王力

