

■ 周三有约

文·胡旭

谢勤：正在经历“转型”的创业者

“如果一开始就具备更好的互联网基因，我们现在肯定离成功更近一步！”谈及自己的创业历程，人人快递CEO谢勤感叹，作为一个出身传统行业的创业者，自己也在努力往互联网方向转型。

谢勤说，他是阴差阳错进入物流这个行业的。大学毕业之后的第一份工作，是在一家物流企业做市场，这偶然的涉足成为他十多年来在物流行业深耕的起点。

后来又经过多个岗位的变换和升迁，谢勤很快成长为一家分支机构负责人。“但我骨子里就是闲不下来，爱折腾事儿，总觉得应该要自己干点事儿。”谢勤说。他辞职了，并开始人生的第一次创业——物流咨询。

当时，物流还只是一个新兴行业，物流咨询更是空白。“朋友都反对我做这个事，所以最开始只能单枪匹马。”谢勤坦言，虽然自己看到了其中的机会，但第一步是非常艰难的。

幸运的是咨询业务很快有了起色，但此时谢勤心里又琢磨起以劳动密集著称的传统物流行业未来的变革方向。“要突破人力成本的瓶颈，必须充分整合利用社会资源。”谢勤表示，尽管当时还没有众包的说法，但自己在2008年思考的这个问题，形成了人人快递模式的雏形。

酝酿了很长时间，也做了不少准备，人人快递终于在2011年由新成立的造物科技正式开始运作。朋友们都劝他不要再折腾了，但谢勤已经把这当成了人生的第二次创业。

物流咨询出身的谢勤认准了行业发展的趋势，并找到了撕开行业变革的切口，却没能摆脱传统行业思维习惯的掣肘。

作为一个互联网创业项目，谢勤一开始并没有意识到需要找一个靠谱的技术合伙人，导致其产品上线时间一再拖延；同时，人人快递运营初期不是通过免费策略占领市场，反而向用户提取

费用的做法，也被认为相当外行。

“本来我们起了个大早可以赶个早集，但却因此付出了沉重的时间成本，和后来者站在了同一起跑线上。”谢勤坦言，自己当时确实还有很多传统认识没能和互联网思维进行融合。

“我也觉得自己需要改变，要学习怎样运用资本的力量，怎样发挥员工的智慧，怎样赢得市场的青睐。我在做这样一个互联网产品的时候，自己应该是一个怎样的身份角色。”谢勤表示，创业也是自己不断突破自己的过程。

尽管过程并不十分顺利，但人人快递仍然凭借其独特的模式赢得了市场和资本的认可，目前更以一个传统物流服务“互联网+”的姿态搅动了整个行业。

“传统的物流企业包括一些快递公司，都在思考用我们的办法来解决人力资源的问题，突破当前发展的瓶颈。”谢勤说，“而对于O2O领域的商家来说，解决配送最后一公里的问题，出路恐

怕也在这种模式。”

人人快递是一种典型的众包模式，即基于用户诚信体系，将配送、捎带、代购等任务以自由自愿的形式外包给非特定个体，用一对一的方式实现高效快捷的个性化服务。

谢勤认为，众包就是当下互联网创业的风口，这种模式能否成功关键取决于两个门槛，一是政策，二是信任。“政策上大家可以探讨，目前实际是有着很好的大环境。人人快递的重点，是要建立支撑‘人人自由互助’的信任体系。”

“我创业就是要做别人没做的，或者就做规模最大的。众包的模式可能会根据不同的需求进行改良，出现不同的发展阶段，但它的本质不会变，创新的思维不会变。”谢勤说，我追求的并不是昙花一现，而是要做出真正有持续生命力的产品，也许过程中会走很多弯路，一旦成功则会事半功倍。

(据新华网)

■ 人物点击

柳青：我们的体量是Uber的5—6倍

文·钟合

自从滴滴快的宣布合并之后，市场上传言此起彼伏，4月27日，滴滴快的公司总裁柳青合并后首次面对媒体，她强调，双方合并之后业务、人员、品牌都完全保存没有任何削减。

柳青称，“滴滴快的合并是中国互联网合并成功少有的案例”，双方在合并之后将会发力代驾、拼车等多个业务，而在此前双方合并之后的公告中表示，双方合并之后将会在更多业务线上进行发力。在大数据的基础上，滴滴快的团队也在极力挖掘更多的机会，柳青称“未来可以通过移动互联网大数据完全解决空驶的问题”。

近日，几个竞争对手也增加市场投入，Uber更是在上海推广“打飞机”的业务，柳青承认，作为这个行业的的老大哥，在全球市场上已经获得了很高的市场份额，但是柳青强调，目前滴滴快的的订单总额已经远超过其订单总额，“我们的体量在全球是它的5—6倍，在中国是他的30倍”。



俞敏洪：顺应变革善于变革引领变革

文·钟合

4月26日，俞敏洪在参加“2015年中国绿公司年会”时表示，企业家引领变革，要养成从本质上改变自己思维的能力。

俞敏洪说，对于一个商人或者一个企业家来说，有一点必须把握住，不管你是多么不喜欢变动，(都应该)顺应变革，善于变革，并且引领变革。(变革)变成每一个做生意的人必须每天思考的话题。

如何把挑战和危机变成机遇，这是企业家最重要的能力，但这种变革必须从思维逻辑上改变。爱因斯坦说过一句话，一个问题要解决，用原来产生这个问题的思维模式去解决是完全不可能的，因为这个问题是原来的思维模式产生的。这也是常常使很多企业陷入困境的重要原因，很多企业都会把自己原来做成功的经验用在解决眼前的问题上，但时代已经变了，商业模式已经变了，挑战者已经变了，还用过去的思维去解决问题，这是不可能的。所以我们要养成从本质上改变自己思维的一种能力，而这个东西是非常不容易的一件事情，相当于脱胎换骨。



王坚：互联网值得再去探索30年

文·钟合

4月22日，阿里巴巴技术论坛在北京邮电大学召开，阿里巴巴集团首席技术官王坚发表演讲。他反问在场观众，在这样一个时代，有些事情是下一个十年可以去做的？王坚的答案是继续探索互联网。

在王坚看来，移动互联网、物联网、云计算、大数据都属于互联网范畴，互联网至少还可以影响人类50到100年。互联网出现的意义，不亚于车和船等交通工具对人类社会的改变。王坚认为，尽管阿里已经是世界上最知名的互联网公司之一，但阿里只不过对互联网做了很小一部分的探索工作，互联网还值得大家再去探索30年。

王坚指出，未来30年，计算机和软件将不再重要，但计算和数据会变得很重要，正是数据让软件变得有价值。王坚透露，早在2002年的时候，阿里就确定了自己方向，即阿里是一家数据公司。因此并不是说随着大数据热潮渐起，阿里才去关注数据，而是阿里骨子里的理想和发展需要驱动阿里做数据，阿里不会跟随潮流而动。



■ 简讯

“夏椿亚艺术馆”开馆

科技日报讯 4月24日，由香港中国画研究院主办的“夏椿亚艺术馆”开馆仪式及香港中国画研究院五人作品展拉开帷幕。这是弘扬中华民族优秀传统文化的一次盛会，是让人们零距离欣赏艺术家们精品力作的文化盛宴。

夏椿亚出生在江苏盐城建湖，少年时便沉醉于家乡万亩荷塘，荷香四时之序，朝夕相伴，目染熏陶，心领神会，独钟爱莲花。1998年，他亲手创建了香港中国画研究院并出任院长，曾邀游商旅，是“全国十大杰出青年”之一，中华全国青联第八届、第九届常委。近几年来，他的艺术创作已迈入高产期和爆发期。

五人作品展集结了中国画研究院院长夏椿亚、刘海粟大师的关门弟子赵楷先生、刘海粟大师的长女刘毓女士和著名画家丁飞、刘一鹏等五人精品力作。(韩志怀)

高宗余：建一座桥书写一个纪录

文·钟合

高宗余设计的武汉天兴洲长江大桥独揽全球公路、铁路两用斜拉桥“跨度、荷载、速度、宽度”4项世界第一。他还是正在建设的沪通铁路长江大桥设计者，这将是世界上首座跨度超过千米的公路、铁路两用斜拉桥。

一座座大桥描绘出他事业的轨迹，他的人生也因桥而出彩。

建桥法开创世界桥梁先河

作为中国土木工程学会桥梁及结构工程分会副理事长、中铁大桥勘测设计院集团有限公司总工程师，高宗余在中铁大桥设计院被尊称为“高大师”。

1990年，高宗余刚满26岁，就参与武汉长江二桥的设计工作，负责力学计算。长江二桥当时是亚洲第一跨，仅涉及的数据就汇总成一本100多页的厚书。当时国内还没有相关的计算软件，高宗余就自己编写程序计算。上万个数据，算一遍就要10小时。高宗余硬是这样干了半年。时隔20多年，他当时编写的“斜拉结构软件系统”仍在国际上处于领先地位。

2001年，他在设计中国第一座跨海大

桥——上海东海大桥过程中，遇到前所未有的挑战：桥址所处水域的海水对钢材有腐蚀性，而且一年中有180天刮着6级以上大风。

他大胆设想将每片重达2000吨的巨梁全部在陆上工厂整体预制，再由专用船舶运到海上拼装。这种新型建桥法开创了世界桥梁先河，大大提高建桥效率，使全长32.5公里的东海大桥不到4年就竣工完成。

2004年，在主持设计郑州黄河公铁两用大桥时，为解决上下层桥面宽度差较大的难题，高宗余将钢桁梁设计成独特的倒梯形，上宽下窄，上层为设计时速100公里的双向六车道国道公路，下层为设计时速350公里的高速铁路，为世界首次采用。

合性过江通道。

桥位确定后，第二步就是确定跨度，这也是桥梁前期研究的重点之一。高宗余解释，长江是全世界最繁忙的航运通道，为保证黄金水道畅通，方案几经筛比、优化，最终拍板采用斜拉桥的桥型，其设计规模是世界第二、国内最大的斜拉桥。由于这座桥是公铁两用，桥面上有两条铁路，可以并排跑4列火车，同时还有高速公路，所以大桥载重是世界上最大的。“通过采取斜拉桥、钢桁梁等先进技术，使得大桥能够适应大跨度重载的需求。”

沪通铁路长江大桥主塔高325米，为世界最高的桥梁主塔；主跨1092米，建成后将是世界最大跨度公铁两用斜拉桥。去年3月，沪通铁路长江大桥正式开工建设，将于2019年10月建成通车。

专注才能让梦想变现实

在29年建桥生涯中，最令高宗余印象深刻的是规划建设沪通铁路长江大桥。他认为长江是全世界最繁忙的航运通道，为保证黄金水道畅通，节约投资，大桥应按铁路、城际和公路共用通道过江设计，形成综合性过江通道。

第一次接触沪通铁路长江大桥，高宗余记得是在2005年。“我还不是大桥院最早接触这个项目的人，其实，对这个项目的研究设计从2003年就开始了。”从那一年起，高宗余为沪通大桥勘察选址频频到南通，连头带尾十年间，他到南通不下十余次。

在经过数年的桥址比选和通航安全论证后，2010年7月，为充分利用过江资源，同时保证铁路与航道安全，交通运输部同意在规划的锡通过江通道上建设沪通铁路长江大桥，并形成综

合性过江通道。

桥位确定后，第二步就是确定跨度，这也是桥梁前期研究的重点之一。高宗余解释，长江是全世界最繁忙的航运通道，为保证黄金水道畅通，方案几经筛比、优化，最终拍板采用斜拉桥的桥型，其设计规模是世界第二、国内最大的斜拉桥。由于这座桥是公铁两用，桥面上有两条铁路，可以并排跑4列火车，同时还有高速公路，所以大桥载重是世界上最大的。“通过采取斜拉桥、钢桁梁等先进技术，使得大桥能够适应大跨度重载的需求。”

沪通铁路长江大桥主塔高325米，为世界最高的桥梁主塔；主跨1092米，建成后将是世界最大跨度公铁两用斜拉桥。去年3月，沪通铁路长江大桥正式开工建设，将于2019年10月建成通车。

一座座大桥描绘出事业轨迹

高宗余常说：“创新的目的是不是标新立异，而是不断进步”。

大跨多塔悬索桥是跨江跨河桥梁中提供多宽大航道的最经济、最合理的解决方案，但却存在诸多难题。以多塔悬索桥为例，如何在保证主缆抗滑安全的同时，提供足够的主梁刚度一直难以攻破。

为攻克这一难题，高宗余主持开展大跨度三塔悬索桥关键技术研究。在泰州大桥、马鞍山大桥、武汉鹦鹉洲大桥三座大跨度三塔悬索桥设计中，高宗余根据不同水文条件，研究采用不同的中塔结构形式，既实现可通航水域的大跨全覆盖，又使大桥的主要结构工程量减少

一半，使我国成为世界上率先修建大跨度多塔悬索桥的国家。

高速铁路桥梁的设计建造是高铁成套技术的关键部分。此类桥梁多采用多种交通功能合建于桥的方式，对承载力要求很高。在武汉天兴洲长江大桥方案设计中，高宗余带领工作团队，深入开展大跨度铁路钢桁梁新结构研究，首创三索面三主桁的钢桁梁斜拉桥新结构，使高铁跨越长江从可能变为现实。

高宗余先后荣获全国杰出专业技术人才、詹天佑大奖、茅以升铁道工程师奖等诸多奖项，被授予全国勘察设计大师、享受国务院政府特殊津贴专家。

■ 第二看台

敢为中国争先 敢与世界争雄

——记“海洋石油981”作业团队

文·新华社记者 安蓓

4月初，在孟加拉湾海域1732.7米深的水下地层，“海洋石油981”深水钻井平台顺利完成海外首口深水钻井作业，完钻井深超过5030米，创造了亚洲深水半潜式钻井平台作业井深新纪录，也迈出中国深水高端装备走出国门、参与国际市场竞争的重要一步。

创造这一成绩的是中国海油下属的中海油服“海洋石油981”团队。这一团队目前由177人组成，平均年龄仅30岁。自2012年投入运营以来，这支“深水奇兵”多次打破国际同行创造的深水作业纪录，在中国南海完成多个国家重点深水开发项目，为我国深水油气田开发、保障国家能源安全、维护国家权益做出重要贡献。

“海洋石油981”团队精神的核心理念是：敢为中国争先，敢与世界争雄。他们也用实际行动践行着这一精神。

2012年5月9日，“海洋石油981”钻井平台在我国南海正式开钻。这是我国石油公司首次

独立进行深水油气勘探开发，拉开了我国海洋石油工业深水勘探开发的序幕。

国际上把从水面到海底垂直距离达500米以上的称为深水，1500米水深以上为超深水。由于深海地质条件复杂，油气勘探开发技术难度和投入呈几何倍数增长。在“海洋石油981”之前，我国基本没有自主深海勘探开发的经验，全球深水油气勘探技术一直被欧美国际石油公司垄断。面对深水作业经验几乎为零的巨大考验，要实现由浅水到深水、超深水的跨越，谈何容易？“海洋石油981”团队只能摸索前行。第一任平台经理邓明川喊出“尊重是靠实力赢回来的！”口号。

为尽快掌握核心技术，他们从平台建设就开始介入，在集装箱改造的办公室里啃外文资料，学习资料有20吨重，能装满8个集装箱；为突破技术封锁，他们登上相似的外籍深水钻井平台学习；为实现深水首钻成功，他们全面深度模拟出首钻

期间可能出现的问题与风险，制定了164个工作程序、848个操作规程和1020个保养规程。团队所有成员主动放弃所有节假日，有的将婚礼一拖再拖，有的错过了孩子的生日、妻子的临盆……每个人都憋着一股劲，立志干出个样儿来。在首钻过程中，他们创造了作业效率93%的纪录，远高于国际同类型平台运行初期的水平。

2014年初，“海洋石油981”钻井平台转战南海陵水区块作业。该作业区构造位于南海琼东南盆地深水区的陵水凹陷，平均作业水深1500米，为超深水气田。由于地质条件复杂，这个区块曾被外国公司开发一半又最终放弃。是否真的没有开采价值？不服输的“海洋石油981”人迎难而上，克服多项技术难题，于2014年8月18日在南海成功钻探、测试了我国第一个自营深水高产大气田陵水17—2，标志着中国深海勘探开发获得巨大突破。陵水17—2的成功勘探，打开了一扇通往南

海深水油气“宝藏”的大门，证明了南海深水油气产量的巨大潜力，为推动我国南海大气区建设添足了“底气”。

海上工作一上平台就是28天，一天工作12个小时。当海洋带来的新鲜刺激变为常态时，孤独和不确定性是他们最大的敌人。但严格的管理制度、紧凑的工作安排，以及“我为祖国献石油”的豪情支撑着“海洋石油981”团队不断创新的辉煌。

于惊涛骇浪中，“海洋石油981”团队的作业时效不断刷新纪录。截至2014年底，共完成21口千米级水深的超深水井钻完井作业，平均作业时效高达96%；创亚洲最大作业水深纪录；打破业界新建井周期、下钻速度等多项作业纪录。

2015年初，“超深水半潜式钻井平台研发与应用”项目荣获2014年度国家科学技术进步奖特等奖。这一殊荣，凝聚着“海洋石油981”团队每个成员的努力和付出。



听故事成长的总工程师

高宗余手下的很多项目都融汇了新技术、新理念，工作业绩傲人跟他的成长经历有很大关系。他出生在江苏的一个农村家庭，1987年大学毕业后分配到了中铁大桥局集团公司的总工程师办公室，那是个大办公室，很多老专家都在一起办公，他们爱讲故事，讲的建桥的故事非常有趣，高宗余就是听着老专家们的故事成长起来的。

大桥局是同行业里进入市场最早的，比其他单位早十年，当时下海确实是被迫的，为了在交通市政领域争项目。企业下海后，高宗余深刻感觉到，企业没有突出的地方，没有创新，就没法生存。这就是市场的需要，现在桥梁跨度变大，汽车、火车的速度变快，如果按照以前的标准，是不可能的，必须有创新。如果没有进步和创新，在投标的时候是不能胜出的。每座桥又有每座桥的需求，当这个需求到眼前了再去研究，已经来不及了，必须未雨绸缪。所以高宗余坚持“提前的研究”。

高宗余的创新意识还来自于这个培养他的团队，早在上世纪五十年代，大桥院就同中科院

合作，进行计算机基础应用研究，到了上世纪八十年代初期，就拥有了自己的设计软件，并不断更新，形成了一系列桥梁设计软件，这些在国内同行业中是起步最早的。

从武汉桥开始，大桥局就聚集了全国最优秀的桥梁人才，大桥局历来都注重人才的培养和和使用，因为有了人才才能拿到项目，有了好的项目，好的效益，才能留住人才，这两点相辅相成。高宗余谦虚地把功劳归功于单位的培养，他也说：“我是靠桥梁吃饭的，我喜欢桥，我从小就比较喜欢看古代的故事，尤其喜欢看演义，觉得修桥和中国文化和善的一面结合在一起，中国的文化在桥身上得到了充分的体现，所以在工作中我就会努力不断地想出新方法、新工艺。”

高宗余曾笑称，在大桥院这么多年来收获就是头发少了，胡子多了。他觉得能在大桥局这样的平台上了解世界，很有意思。虽然建桥的时候提心吊胆，如履薄冰，事情总放在心上，放不下，在家里面也放心不了。但是看着自己设计的桥能建成，心里觉得无比的温暖，就像自己的孩子成长一样，有一种很深的感情。