

中电国际清电公司： 真培实训 实施人才强企战略

李艳杰

2014年12月,中电国际辽宁清电发电有限责任公司(以下简称清电公司)技能培训中心于被中华全国总工会授予“全国职工教育培训示范点”荣誉称号。

作为人才综合培训基地、锅炉压力容器高压焊专门培训机构、中电投集团公司第二火力发电国家职业技能鉴定站,多年来,清电公司技能培训中心以雄厚的师资力量,行业《一级焊工考核中心》的资质证书,培训电力行业I、II、III类高压焊工的资格以及高标准的培训场地、先进的仿真机等设备,多措并举,为企业提供了坚实的人力资源保障。

在健全教育培训体系上,清电公司大力实施中电国际提出的“人才强企”战略,以“立足清电,服务系统,高效培训,追求卓越”的人才培养理念,通过理论培训、安全培训、技能培训、现场培训、学历教育等形式,全力做好员工队伍的教育培训工作。先后制

定《员工培训管理规定》《“师带徒”实施办法》等一系列规章制度,从单一的员工培训转变为技能素质与综合素质提升并重的培养模式。

对于培训基础和设施,自2004年以来,清电公司先后建设了多媒体培训教室、600MW机组仿真室、电动机检修技能检修室、600MW机组锅炉的焊工模拟操作间。建立了三级教育培训网络体系;进一步加强教育培训管理与考核,确保所属各单位全员培训率达到100%以上。2008年至今,先后开展各类培训班216期,员工参加培训达7250多人次。

在培训模式上,清电公司从培养大机组维护人才着手,自公司九号机组安装开始,就从各基层抽调专业人员全面跟踪安装过程、参与调试工作、熟悉新机组的情况、设备性能等。同时,积极筹建仿真机培训中心,学员们在从机组的冷态启动、停机到正常运行的调整及事故处理等几个阶段,对600MW机组的运行特性和操作有了一定的理解和掌握,提高了对机组实际操作的水平。

除了采用大机组培训模式,清电公司还注重“赛训结合、以赛促培”的培训模式,举办了中电投东北公司泵阀技能竞赛、钳工技能竞赛、起重工技能竞赛;辽宁省2013届电站职工电机检修技能竞赛;连续四年承办了中电投集团公司焊工技能竞赛,对内共计举办各种技能竞赛36次。举办焊工竞赛、钳工竞赛、电机检修竞赛等各种比赛6次,2014年,选派焊工参加2014(第三届)北京“嘉克杯”国际焊接技能大赛,获得手工焊条电弧焊项目总分排名第二的好成绩。

对于检修队伍,清电公司着力打造高素质人才,每年都要根据等级机组检修和核电机组检修需要进行培训和核电厂授权培训,先后举办了热动、电气、热控、燃料运输等专业技术、管理等培训班240班次;举办了“核电检修授权培训班”11期,培训员工3600多人次。承揽了核电机组检修40台次;等级机组检修上百次,“一流的清河检修”的品牌足迹遍布祖国大江南北。

对于新入职员工,清电公司有丰富的培训载体。新员工入职后,须先经三级安全教育,在所学专业不同班组中进行学习实践,进入基层班组后,采用“影子培训”办法,安排与技术过硬的老员工结成对子开展“传、帮、带”。在实际工作中,师傅除了向徒弟讲授理论知识外,还要以其自身经验传授解决问题的方法,保证了新员工在政治思想、业务技能、实际操作上都得到较全面的锻炼。

为满足开拓外部市场的需要,清电公司对外部市场人员进行了47批次、共8050人次的技能等级鉴定;对东北公司、吉电股份公司、蒙东公司大机组运行副值班员、巡操员进行持证上岗培训,共举办15批次培训,355人取得上岗资格证书;为国华盘山电厂组织了三届一线员工全员技能大赛和两届岗位测评工作,呼伦贝尔电厂等组织过两届岗位竞聘测评工作,均取得良好效果。

人才济济、硕果累累的背后,是清电公司的职工教育培训工作在发挥应有的作用。

核心价值观

勇当铁路建设的“火车头”

——记中铁五局机械化公司副总经理余志清

谢永彬

十八大报告提出包含24个字的社会主义核心价值观,涉及国家、社会、个人等层面。那么,对于中国的国有企业管理者来说,如何从社会主义核心价值观中吸取养分,从而提炼、升华成具有中国特色的国企核心价值观并践行之?

1997年,余志清从号称铁道部门的“黄埔军校”西南交通大学铁道工程和土木工程专业毕业。曾在学校时,他是学生会的宣传部长,写得一手好散文。没料到毕业后,他用实践书写着人生的散文。

2003年,中铁五局机械公司修建孝(感)襄(阳)高速公路时,年仅32岁的余志清成为中铁五局最年轻的项目经理。2006年,中铁五局修建洛(阳)湛(江)铁路,余志清主持全线4个隧道、5座大桥、1座特大桥、1座车站的综合工程施工,他的领导才能愈显锋芒。

2010年8月初,中铁五局党委任命余志清为沪昆高铁贵州八标段常务副指挥长,已是机械化公司副总经理的他同时兼公司沪昆项目经理。此时,沪昆高铁贵州八标段战役打响。余志清指挥施工的沪昆贵州段八标段总投资约28亿元,设计时速250公里,整个线下投资19.7亿元。这个标段长36.479公里,有隧道22座,累计长12.86公里,占全路段的35.3%;桥梁有23座,其中,特大桥8座,大桥9座,共计长10.924公里,占线路长度的30%;除此之外,还要建车站1座。当余志清带领大军开向安顺八标段时,才感觉到事先对各种困难的估计一点不夸张。

首先是征用临时用地困难重重。

那时,正是水稻即将收割之际,大部分村民都不愿出租用地,即使愿意,征用条件十分苛刻。面对困难,余志清白天跑政府部门协调,晚上跑村寨找村民协商,到农舍田间向村民做思想工作。最终,在当地政府的大力支持下,征到了工程用地。他带领员工们很快着手前期工作,派一名副经理带领员工白天帮老乡割稻子、清理场地,晚上加班加点施工,终于在无路的山坡上,挖出了进出车辆和设备的便道。

安顺的山峰兀立,沟壑众多,在这里建设铁路“战场”摆不开,余志清就安排员工在山坡上见缝插针,平整土地建拌和站,在短短一个多月时间里,他们完成了生活区及生产区所有相关配套设施建设,解决了员工吃住行等生活问题。2010年10月29日,八标段架子队驻地建设和拌和站建设,在沪昆高铁贵州段6家施工单位中,第一家通过了投资方和监理方的验收。2010年11月9日,就在八标段战役打响不久,余志清荣获了全国总工会授予的“火车头奖章”。

2013年9月6日,姚官屯特大桥18号墩完成了所有孔桩和承台浇灌,比预期提前了9个月,标志着八标段向胜利迈进了一大步。紧接着,在攻克控制工程蜜蜂寨和龙家寨隧道“硬骨头”中,项目部面对风化石灰岩,一不小心就会造成坍塌的危险,精心组织,科学施工,用“铁军”的脚步弹奏出了

建设者之歌,最终圆满实现了施工预期。

截至2014年10月底,经过4年多的艰苦奋斗,他们圆满完成施工产值19.8亿元,完成工程总量92%以上,随着蜜蜂寨隧道和龙家寨隧道的胜利贯通,胜券在握的将士们已经情不自禁地绽放着喜悦。

而此时的余志清,历历在目的艰辛虽然已成历史,但是,足下的路还在延伸,那望不到边的远山正在呼唤着建设者……他轻松地微笑着,又开始了新的准备。



余志清

建设者之歌,最终圆满实现了施工预期。

截至2014年10月底,经过4年多的艰苦奋斗,他们圆满完成施工产值19.8亿元,完成工程总量92%以上,随着蜜蜂寨隧道和龙家寨隧道的胜利贯通,胜券在握的将士们已经情不自禁地绽放着喜悦。

而此时的余志清,历历在目的艰辛虽然已成历史,但是,足下的路还在延伸,那望不到边的远山正在呼唤着建设者……他轻松地微笑着,又开始了新的准备。

实现“百亿利润”,打造“百年企业”

天津物产集团明确“双百”目标

本报记者 杨子扬

从2005年开始,天津国资委就引导本市国企和国内外同行对标,你是行业的排头兵,那就跟世界500强对标;你居于行业中流,那就与行业“老大”比一比……

在这些企业之中,天津物产集团承担着天津国企1/3的营业规模,占全市12%的进出口额。是天津国资系统的重点企业,是天津的一面旗帜。过去几年,物产集团按照生产性服务业的发展方向,坚持“一二三四五”工

作思路,全面实施“1+3”发展战略,推进战略升级和管理升级,发挥综合经营优势,实现了快速发展。

在“2014年财富世界500强”中,天津物产集团排名第185位,排名提升了158位,是2014年世界500强排名提升最快的企业,也是天津市第一家进入世界500强的企业。同时,在全球贸易行业类企业中排名第8位,在中国上榜的100家企业中排名第33位。进入世界500强仅仅是发展壮大第一步,要在500强的基础上,坚定不移地走质量效益型发展道

路,追求有质量的发展,实现质的突破。

天津物产发展速度之快,已经成为不争的事实。站在这样一个高平台上,怎样实现新的持续发展,是天津物产集团2015年将面临的挑战。

据了解,天津物产集团及时提高工作标准,提出了建设世界级企业的战略构想。用全球视野、全球资源和国际标准,加快构建核心专长,提高治理运营效率,提升产品服务品质以及企业整体价值链能力,发展具有竞争力的商业模式,打造全球

化跨国集团。

该企业管理层认为,物产集团是世界500强企业,2014年世界500强排名跃升至185位,注定必须与世界先进企业并肩。企业经过多年的发展,不仅取得良好的经济效益和品牌效应,而且培养锻炼了一只能打善战的队伍,具备了向更高目标迈进的条件。在此基础上,天津物产集团又提出“双百”目标,即在天津率先成为实现“百亿利润”的集团,打造基业长青、永续发展的“百年企业”。

对话

让市场自动奖励“自主创新”

——专访北京新世纪跨国公司研究所所长王志乐

本报记者 王敏

《中国企业报》:去年中国一共投入了5000亿的科研资金放在研发上,但是创新的成果有限。包括移动通讯、新能源汽车和半导体等国家大力推进的几个主要产业,都没有达到计划的目标,而且研究开发中的丑闻不断出现。你认为这是怎么回事?

王志乐:我关注到,从1995年国家提出创新,到2005年提出自主创新,这些年的发展确实不错,出现了很多创新的个体、创新的企业。但是从另外一方面看,我觉得这个结果并不像大家想象的那么乐观。我觉得我们这几年强调的创新,在有些人那里走进了一个误区。什么误区?就是把“自主创新”变成了“自己创新”。但是不幸的是,确实有一些人是这么干的。

首先的误区是“自主创新”变成了“自己创新”。自主创新按照中央提出时原来的意思是三个层面:原始创新、集成创新、引进消化吸收再创新。强调自主,我觉得主要是强调自强不息,强调主导创新的过程。但是我看到很多地方发表的自主创新的解释,是说相对于引进、模仿活动而进行的创新,导致事实上反对引进消化吸收再创新。它往往出现一个现象,我把它总结为“秀自主,不创新”,有的企业给政府机构打报告说,我今年自主创新了什么,政府部门就给钱。前不久有一个报道,2014年上半年某上市公司就已经拿到了300多亿元的政府部门的各种补贴,其中当然也有创新、自主的补贴。既然这么轻易地就能拿到钱,他怎么会去再创新呢?所以我自己感觉这是非常遗憾的一件事。

《中国企业报》:你长期研究跨国公司,觉得创新和发明有什么区别?

王志乐:我经常调研跨国公司,飞利浦公司总裁科慈曾讲到一个很好的观点,他说创新和发明是不同的,实验室的发明是非常重要的,但是一项发明只有转换为产品和服务,并成功地投入市场之后才叫创新。我们有些人只把整个创新过程的前端,即实验室发明阶段的部分叫创新,而不管后面变成产品和商品以及成功进入市场的部分,你这种创新实际上是没法检验的,它都没投入到市场上,你怎么说它是创新呢?这样就会出现前些年“汉芯一号”的丑闻。“汉芯一号”一片都没有卖到市场上,就被专家评价为国内首创,世界先进,就给大笔的科研经费。其实,这个芯片是买来摩托罗拉的芯片打上汉芯的商标而已。

《中国企业报》:自主创新和全球合作又有什么关系呢?

王志乐:在全球化的时代,创新已经成为全球化的过程。你想单干没有必要,全球有那么多的现成的技术,可以引进、消化、吸收,缩短你的创新的过程。另外,你想单干也没有可能。因为全球有那么多的知识产权保护、专利保护限制你的创新,你要想单干难度太大。我看到现在所有成功的案例,都不是自己单干出来的。我们往往说高铁是中国人自己创新的产物,其实完全是错误的。高铁领导人把原来中国自己创新的中华之星那个高铁封存起来了,因为那个中华之星要完善,时间比较长难以适应市场竞争。铁道部就跟四家跨国公司合作,引进技术,不断地消化,甚至引进核心零部件。

前些天我刚刚去一家公司考察,他们提供了中国高速铁路的轴承,没有那个轴承你开到300多公里肯定不行。中国把跨国公司各类先进的高铁技术都引进来,然后加以整合,加进了自己的一些创新,最后形成了中国的高铁技术,迅速市场化,从而抢到了时间,成功地进入全球市场竞争。如果把“自主创新”理解为开放中合作创新,那么高铁确实是“自主创新”。你要把自主创新理解成自己创新,那么高铁就不是“自主创新”。

《中国企业报》:有一种说法,只要政府足够支持,我们什么都能搞上去。在你看来,这种说法问题在哪里?

王志乐:我认为政府鼓励和支持创新应该学习国外的做法,比如说采购,你可以公开招标,无论是外资企业还是民营企业,还是国有企业,只要你达到我这个目标的,我就在采购那个阶段支持你的成功的新产品。在产品研发和市场化过程对特定企业支持是不公平的,你支持了它,它就算搞出了商品进入市场,这个技术并不给其它的企业分享。你为什么用公共资金支持一个企业而不支持其他企业?这种在产品研发阶段的支持极易异化为作秀而不进入市场化阶段,导致公共资金滥用,甚至滋生腐败。

我反对把“自主创新”引导到“自己创新”,从2006年到现在快10年了,这种倾向是非常让我感到遗憾的。希望我们的创新能真正走上开放的、合作的创新。因为现在这个全球化时代,我们的创新必须是在开放中合作创新,纠正那些错误的理解,走上正确的道路,才能使我们的创新成果更多。