

东风之“约”以“和”为贵

东风汽车发布《商业道德公约》，国企文化战略高端化色彩浓重

■ 本报记者 丁国明 鲁扬

日前，在上海国际车展开幕前夕，东风汽车公司首次公开发布《商业道德公约》，以此约束和规范东风公司及关联企业、商业伙伴的行为，目的是为了建设更加规范、诚信、公平、透明的商业生态圈。而在2014年的北京国际车展上，东风汽车公司还发布了以“和”为核心的文化战略，给人明显的感觉是，东风公司已经不再将企业利润最大化、生产规模扩大化作为首要工作，而是放眼绿色发展、商业道德建设、文化管理绩效体系建设等方面，让人们深刻感受到了一个正在健康发展的崭新国企。

东风公司东风汽车公司董事长、党委书记徐平对《中国企业报》记者说，“东风将积极践行企业‘和’文化战略，致力于发挥在商业道德建设领域的引领示范作用。”

不能被量化就不能被管理

徐平认为，优秀的企业文化不会自然天成，需要悉心培育和建设。面向未来，如何使东风文化与时俱进，熠熠生辉，迸发出历久弥新的强大生命力，是东风公司面对的重大课题。

在观察和研究国内外优秀企业，并深入研讨的基础上，东风公司首创了“企业文化指数”，并正式对外发布。创立“企业文化指数”，是东风对现代企业文化建设的一次积极探索和创新，也标志着东风企业文化管理达到一个新的层次。

企业文化指数，是以年度为基础，用于衡量企业文化核心理念实现的程度或变动趋势，即企业使命价值主张、企业愿景目标主张的实现程度，以及在此过程中企业价值观被接受与实践的程度。

“不能被量化就不能被管理”，通过企业文化指数构建的不同维度的系统数据库，做到可量化、可评价、可贯标，让企业文化管理成为继经验管理、科学管理之后的管理3.0版，逐步构建起基于可评估的文化管理绩效体系，使其成为助力企业转型与变革的新引擎。

东风汽车公司还制订了《商业道德公约》，内容包括产业报国、合规经营、公平交易、诚信沟通、清正廉洁、崇尚创新、共享共赢、关爱员工、保护环境、包容性发展等十大行为规范。商业道德公约，是东风实践的“和”文化、行动的“和”文化，是东风“和”文化战略的丰富与升华。



东风汽车公司企业文化建设暨《商业道德公约》发布会上徐平致辞

东风汽车公司总经理朱福寿表示，东风公司及旗下分公司、子公司、各分支机构都将努力遵守本公约，东风公司将积极鼓励所有经销商、供应商、服务商等商业伙伴执行本公约，东风公司将优先选择与遵守本公约的商业伙伴进行合作。

从忠于客户到至善至美

中国新兴建设总公司宣传部部长李荣军对《中国企业报》记者说，东风汽车公司的《东风公司商业道德公约》和企业文化指数值得学习和借鉴，他们在企业经营策略和企业文化建设中进行了更加深入的研究。

李荣军认为，每家企业都应该有符合各自企业特质的企业文化，以新兴建设为例：从忠于客户到至善至美的经营理念是新兴建设在长期的经营活动中所形成，并一贯坚持的理想和信念。它是以市场、诚信、客户、善与美关系的科学运营为核心，揭示了新兴建设以市场为导向、以诚信临天下、以客户为根本、以善美为旨归的经营价值观念。

对于建筑施工企业来说，市场是企业一切经营活动的源头。“掘得市场源头水，不尽财富滚滚来”。新兴建设的一切都来源于市场。离开市场，企业就是无源之水，无本之木，离开市场谈发展，无异于缘木求鱼。诚信是新兴建设最优良的资本。在建造有形的建筑时，新兴建设着力建造了在世人心中的诚信大厦；在硝烟弥漫的商战中，新兴建设始终保持善良和诚实的本性；在风云变幻的市场竞争中，新兴建设坚定恪守朴实和守信的

道德。

新兴建设坚持和气生财和忠于客户，视客户为根本，以智慧和忠诚为客户提供最佳服务，这个理念与东风汽车公司“和”文化战略是一致的。新兴建设的经营环境、市场发展空间、客户信誉要逐步达到内外一致、竞合双赢、共同发展、和谐完美的佳境。新兴建设正在按照善美的规律去进行一切经营活动，力争达到价值追求的最高层次。

李荣军强调，新兴建设“源于市场，基于诚信，忠于客户，至善至美”的经营理念是一个相互求真、依次递

进、相得益彰的统一体。企业的全部所得来源于市场，良好的诚信是赢得市场的基础，对客户提供的服务是诚信的落脚点，由此形成了企业持续发展的良性循环和尽善尽美的经营境界。

中国社会科学院研究员刘光明这样评价东风公司文化建设成果：“《东风公司企业文化指数报告》和《商业道德公约》充分体现了东风汽车公司系统地、不折不扣地、全方位地履行了企业社会责任。东风公司探索企业文化和文化管理，走在了全国企业界前列。”

延伸



鞍钢宪法：

鞍山钢铁公司原总经理马宾1960年3月主持创造的鞍钢经验，即加强党的领导、实行“两参一改三结合”（干部参加劳动，工人参加管理，改革不合理的规章制度，工人群众、领导干部和技术员三结合）、大搞群众性技术革新和技术革命为核心内容的一整套企业经验，被毛泽东主席命名为《鞍钢宪法》。《鞍钢宪法》的诞生，在中国钢铁工业发展史上写下了重重的一笔，堪称中国现代企业史上第一次管理创新。

华侨城宪章：

华侨城集团2000年1月发布。以知识经济、经济全球化和中国经济体制转轨变革为宏观背景，以制度创新、经营创新和管理创新

为主题，以变革为核心，提出集团产权革命的经济形态升级双重战略任务，确定集团未来发展的一些重大战略选择以及运行机制、管理体制变革的基本思路，阐明集团的价值主张和文化取向。

牡丹宪章：

北京牡丹电子集团有限公司2010年制定完成。贴近企业实际的价值规范，指导企业从思想观念上树立了关于改革发展的正确认识，在商业模式创新、技术创新、管理创新等方面开展一系列突破性、探索性的工作，提升企业的价值创造能力，重塑了牡丹人的价值观体系。按照《牡丹宪章》的要求，牡丹不仅要生产产品和服务，还要生产人才和智慧，来支撑牡丹的持续健康发展。

为国家经济建设而战的勇士

——记第六届茅以升科学技术奖建造师奖获得者孙胜臣

■ 耿标

25年前，孙胜臣第一次参加施工建设，从此便一发不可收拾。与此同时，荣誉也接踵而至。

孙胜臣，现任中铁十六局集团有限公司总经理助理兼西格二线工程指挥部指挥长，参加过多项国家和地方重难点工程项目的施工建设。他积极推广应用新技术、新工艺，组织申报、获批两项发明专利、四项实用新型专利，一项施工工法获国家级工法。其参与项目荣获青海省十二五建功立业“先进集体”，连续两年获青海省高原“工人先锋号”、两次获“火车头奖杯”等荣誉，还先后获“首都五一劳动奖章”、“火车头奖章”、全国“优秀项目经理”、“茅以升科学技术奖——建造师奖”等荣誉。

将不可能变为“奇迹”

2014年4月15日，经过近7年的艰苦奋战，双洞单线的新关角隧道全线贯通，十六局集团关角隧道建设者一鼓作气，经过7个月的会战，于

2014年12月28日实现新关角隧道双线开通运营，把不可能转变为“奇迹”。至此，一个制约青海、西藏两省区加快发展的铁路瓶颈问题宣告解决。这一页必将深深地镌刻在巍巍关角山上，写入中国铁路的历史。

新关角隧道平均海拔3600余米、设计时速160公里、全长32.645公里。与老关角隧道相比，车行时间由2小时缩短为20分钟，青藏铁路西宁到格尔木二线年均货运量将由1900万吨增加到5000万吨。

孙胜臣无不自豪地说：“新关角隧道顺利开通，证明了我们不但是忠诚企业的勇士，更是为企业荣誉、为国家经济建设而战的英雄！也是全体参建员工七年来的责任担当和坚强意志的回报，他们是奇迹的创造者、是真正的英雄，我们为他们感到无比的自豪和骄傲！”

“关角隧道能有今天，是因为孙总集20多年工作经验之功，倾其关角隧道一役。面对如此艰难复杂的环境，再高级的管理专家也不一定如孙总这样一步一步干到今天。”十六局

集团一公司副总经理兼常务副指挥长刘海荣说道。

力挽狂澜担重任

2010年1月，因为超强涌水、合同纠纷等原因，关角隧道施工停滞不前，集团公司领导想到了时任一公司总经理孙胜臣，将力挽狂澜的重任交给了他。

此前，孙胜臣屡建奇功，曾攻克地铁国贸站近距离穿越桥下群桩难题，拿下北京建设难度最大的地铁工程。

2000年，孙胜臣在担任广州地铁二号线晓江区间项目经理期间，克服工程地质复杂等多重施工困难和特点，有针对性制定了多个节点施工方案，得到了设计院、业主的高度认可，并在该项目实施，为企业创收300多万元。

2002年，孙胜臣在担任北京地铁八号线北苑车站项目部副经理期间，安全顺利完成工程项目。工程获市政基础设施结构长城杯金质奖和“鲁班奖”。

2003年年底，孙胜臣担任北京地铁十号线国贸站项目经理。针对国贸站



施工特点，他带领技术人员认真进行桥桩和管线的调查，细化了现场施工方案。《地铁工程施工对桥基》《建筑和管线的影响及控制研究》、《地铁车站结构健康监测技术研究及应用》等多项技术被北京市科委立项，被建设部批准为“建筑业新技术应用示范工程”，该项目的QC成果获铁道部优秀QC成果奖。项目荣获北京市“文明安全工地”、市建委“轨道交通工程安全质量先进单位”、被授予“北京市地铁工程建设先锋青年突击队”等荣誉称号。地铁国贸站获北京市市政基础设施结构长城杯工程金奖和十二届土木工程詹天佑奖。

面对一个大奖接着一个大奖的摘得，孙胜臣并没有居功自傲，在他看来，搞工程没有最好，只有更好。正是有这样强烈的责任感和使命感，驱使孙胜臣全身心投入到每一个项目，攻克一个又一个难关，在工程建设领域书写着更多奇迹。

沪昆客专姚官屯特大连续梁桥成功合拢

■ 谢永彬 刘俊

4月20日，国家重点工程沪昆铁路客运专线贵州段重点控制性工程，全长1004.2米的姚官屯特大桥连续梁胜利合拢。姚官屯特大桥合龙，标志中铁五局承建的沪昆客专线贵州段8标线下主体工程完工。

沪昆铁路客运专线是我国“五纵五横”综合运输大通道，其中贵州段东起铜仁市玉屏县，向西经过凯里、贵阳、安顺、盘县等地进入云南，在贵州境内正线全长559.473公里。由中铁五局承建的沪昆客运专线贵州段第8标段，姚官屯特大桥为沪昆客专贵州段的重点控制工程，位于安顺市西秀区门口村境内。

由于连续梁跨越既有的贵昆铁路，为保证既有线运行安全，需采用棚架防护，但因客观原因该项目满足不了搭设棚架要求。因此设计采用了全防护移动式挂篮，在挂篮下采取必要的四防措施以及全封闭的周围维护措施，在满足挂篮悬臂施工安全的同时，能够保证铁路正常运营不受影响。挂篮采用菱形挂篮，由主桁承重系、底篮、悬吊系统等部分组成。加之墩身高、跨度大，因此施工难度极大。承担姚官屯特大桥施工任务的中铁五局机械化工公司，坚持因地制宜、科技创新、安全第一、质量至上，成功克服了施工中的困难，保证了施工顺利进行。姚官屯特大桥的合拢贯通，为全面转入桥面系及无砟轨道施工，实现沪昆客专贵州段的顺利通车提供了坚实的保障。

（上接G01版）

事实上，自2009年开始，国资委就曾多次对央企的境外资产进行了一系列排查工作，并针对央企境外资产先后发布了《关于中央企业清理规范境外投资中个人代持产权有关问题的通知》、《中央企业境外国有资产监督管理暂行办法》、《中央企业境外国有产权管理暂行办法》以及《中央企业境外投资监督管理暂行办法》等多个监管文件。

《中国企业报》记者了解到，此次并非是国资委第一次聘请第三方机构检查央企境外资产。自从2012年中石油与中国电建所属沙特阿拉伯建筑施工项目、鞍钢集团和中钢集团所属澳大利亚矿产项目接受了会计事务所检查开始，国有大型企业监事会每年都会委托第三方机构对部分央企的海外资产和重点投资项目进行抽检。

董大胜表示，境外审计实际上是比较复杂的。国家审计方面，除了审计力量不足以外，还涉及投资国的法律、规则以及我国公款如何出境等问题。我国目前还没有实现对国企审计监督的全覆盖，审计署受一些部门的规章和要求的制约，只能对企业领导人员由中央直接管理的企业进行审计。

“一带一路”上：国有资产流失是大问题

“截至2013年底，中央企业的境外资产总额接近4.4万亿元。如此庞大的资产如果不审查或审查不到位都会出现问题，近年来，因这一原因而导致的央企境外资产流失案例不在少数。”中国人大企管协会副理事长兼秘书长刁吉海在接受《中国企业报》记者采访时表示，“随着‘一带一路’战略构想的提出，大量国有企业势必将要出征海外，无疑会为本来就十分薄弱的境外国有资产监管再加难度。在这一过程中，国有资产到底如何实现保值增值，避免国有资产流失以及腐败等问题，是接下来我们需要思考的问题。”

对此，中国企业改革与发展研究会副会长李锦也深有同感。他认为，在目前“一带一路”战略布局的实施过程中，央企将会起着主力军和支柱的作用，特别是在装备制造和基础设施建设等领域将会大量涉及资金使用和资本运作。

黄丹华在上述会议上提出，央企要积极参与国家推进“一带一路”等战略，加快重点项目建设，以高铁、核电、特高压、4G、重大基础设施建设等具有国际竞争优势的产业为依托，带动我国装备、技术、标准、服务、管理“走出去”。

在李锦看来，“在这个过程中，项目的投入、招标的运作、采购经营、股权评比和基础设施建设等都存在着资金的漏洞。为了避免央企国有资产流失乃至腐败等现象在海外出现，有必要建立核对、审计以及反腐败的运行机制，摸索出国有资产流失的规律、制定规章制度，确保‘一带一路’建设的健康、有序、充满活力的推行。这些工作应当从基本核查开始。国资委组织的核查无疑迈开了国外监管的重要一步。”

形成“三位一体”的全面审计制度体系

刁吉海特别强调，第三方机构主要是核查央企的海外资产以及财务情况，并不等同于审计，也不能代替审计。审计是以合法为准绳，对于央企的决策是否符合政策规定、经营行为是否有不当之处等具有监管功能，千万不能将两者混淆。“国有资产的审计应该以内部审计为基础，形成外加国家审计和中介机构审计的‘三位一体’的全面审计制度体系。”

董大胜建议，首先，要把所有的国有企业，包括境外投资都纳入审计监督的视野，对国有企业实行国家审计全覆盖。

其次，是建立对国有企业经常性的审计制度。对国有企业的财务收支、资产负债损益等情况，国有资本保值增值等情况要争取做到每年审计一次，或者两年审一次，一次审两年。对国有企业领导人员的任期经济责任履行情况在其任期内至少审计一次。

最后，是整合国有企业的监管资源，充实审计力量。可以考虑结合国有资本管理体制和政府部门职能的改革，整合国有企业外派监事会、财政专员办、发展改革部门重大项目稽查办等监管职能，充实审计力量。“可以研究向部分特大央企实行派驻审计的制度，这个问题必须进行顶层设计，不能由部门牵头协调，应该由中央深改办来研究。同时，还要进一步做好国有企业审计与纪检、监察、巡视等工作协调配合，形成监管合力”。