

19 周年庆

春茗

我看两会

透过春茗看两会 热词回顾及航运展望
玉振金声——两会之我见
两会小知识

今天是你的生日

尺素寸心——海事中心19周年生日寄语
华洋，精彩刚刚开始
庆华洋十九周年

船管之声

对做好船舶管理业务的几点思考
华洋旗帜的船舶即将扬帆远航
Leading Bravery 船上生活工作有感

生活·工作·感悟

尊重差异才能激发创意
极美光阴最无常
读明朝那些事儿（朱元璋卷）

成长·见证

莫道桑榆晚 为霞尚满天
Orientation Training in Manila

2013年
总第53期



中国海事服务中心
华洋海事中心

船舶管理事业部全家福



渤海华洋全家福





卷首語

梁天才

岁月如梭，今年5月8日，海事中心迎来第19个生日。19岁对人来说，尚是从少年向青年转变的阶段，而对于一个企业来说，如果从世界企业的平均寿命看，已经进入不惑之年。过去的19年，海事中心圆满完成了上级交办的各项任务，“华洋实现了连续18年的业绩增长”¹。目前，海事中心像19岁的孩子一样朝气蓬勃，焕发着青春和活力，其中重要原因之一便是这个团队在郭总的带领下一直如履薄冰，从未自满过。

过去五年，世界经济经历了深度调整，欧、美、日等世界主要经济体依然没有摆脱危机的阴影，而中国经济也开始进入调整阶段。很多专家认为，2013年全球经济复苏仍然乏力，航运业更经历百年不遇的深度萧条。幸运的是，华洋这些年没有涉猎船舶资产投资，尽管航运繁荣时没有赚到大钱，却也躲过了萧条时的一劫。但是，作为华洋主业的航运服务业毕竟是航运产业链上的一环，若船东、船厂、航运融资等各方日子持续难过的话，华洋航运服务业也必将会面临更多困难和挑战。作为一名管理者，在为海事中心发展自豪的同时，更应居安思危，勤奋工作，不断创新管理和服务水平。面对激烈的市场竞争，谨有以下几点思考，与同事商榷。

首先，需不断优化产业和产品结构。尽管航运是服务产业，但随着航运市场的发展和航海造船等技术的进步，航运服务产业链上也出现了很多新的业态和业务机会。华洋应加强对这些机会进行研究和把握，择机引入更具发展前景的业务类别。同时，应考虑择机进入租船、货物承运人等传统但华洋尚未大规模涉猎的业务。信息产业方面，华洋可考虑开发具有自主知识产权的信息服务产品，增加应用系统开发数量，扩大企业品牌影响力。

其二，不断提高管理者和员工的素质。海事中心的产业越来越多，部门和人员越来越多，发展过程中很容易诱发大企业病的发生，体现在内部沟通不畅、办事效率低下、客服质量降低等。为此，要适当探讨集团管控的新模式，引进适岗人才，加强员工、特别是经理层和高管的培训。要不断完善内部管理制度，强化制度的落实，让每个人在透明的制度和公平的环境下工作。

其三，加强细节管理。细节决定成败，而如何管好细节也是每个企业在发展中面临的最大难题。海事中心从事的是服务业，而服务业客户满意的关键是细节。我们应认真梳理各个业务、各个部门的细节所在，不断强化细节意识和细节管理，持续提高客户满意度。

其四，通过信息化手段提高办公效率。目前，不论政府还是企事业，都在通过信息化提高办公效率和服务水平。我中心这些年在办公自动化方面取得一定的效果，但也面临办公方式老化，办事效率不高，企业知识库缺乏等问题。我们要通过虚拟办公系统、OA、TMS、档案管理等软硬件逐步规范企业办事流程，建立企业知识库，提升办事效率，使现代信息技术真正提升办公和工作效率。

这些年的发展，得益于海事中心有一个优秀的管理和员工队伍，这个队伍要在新的市场环境下大展宏图，必须不断革新，永葆创新本色。谨以此与同事共勉。

¹引自郭主任在春茗总52期的卷首语。



主 编：郭洁平
副 主 编：闫鹤翔 赵静
本期责任编辑：任延周 王跃峰
李宝顺 刘 文
版式设计：于耀东
校 对：任延周 王跃峰 李宝顺 刘文
本期特约撰稿：梁天才
主 办：海事中心党支部
协 办：海事中心工会
海事中心团支部
海事中心投资企业
网址：
<http://www.cmaritime.com.cn>
<http://www.huayangmaritime.com.cn>
投稿邮箱：
北京朝阳区惠新里甲240号通联大厦四层(100029)
chunming@cmaritime.com.cn

目 录

Contents

卷首语

卷首语 1

我看“两会”

“两会”小知识 4
透过“春茗看两会”热词回顾及航运展望 6
“玉振金声”——两会之我见 8

今天是你的生日

“尺素寸心”——海事中心19周年生日寄语 9
华洋，精彩刚刚开始 10
庆华洋十九周年 10

船管之声

对做好“船舶管理业务”的几点思考 11
华洋旗帜的船舶即将扬帆远航 12
无限风光在险途 13
工作随感 17
浅谈机务管理 19
天津办公区概览 20
船舶管理常识充电站 22
在船感想 27
航海人成长的快乐 28
“Leading Bravery”船上生活工作有感 29

生活·工作·感悟

尊重差异才能激发创意	30
极美光阴最无常	31
发现身边的美	32
“状元”随想	32
爱你在心口难开	33
《员工的职业化心态塑造培训》学习心得	34
良好的心态是发挥能力的前提	36
读“明朝那些事儿（朱元璋卷）”	36
365度青春	37
浅谈充实人生	38

成长·见证

莫道桑榆晚 为霞尚满天	39
If I Were Not a Seaman	40
Orientation Training in Manila	43
Orientation Training in Manila	44
渤海明珠 给力华洋	44
培训心得	45

办公小技巧

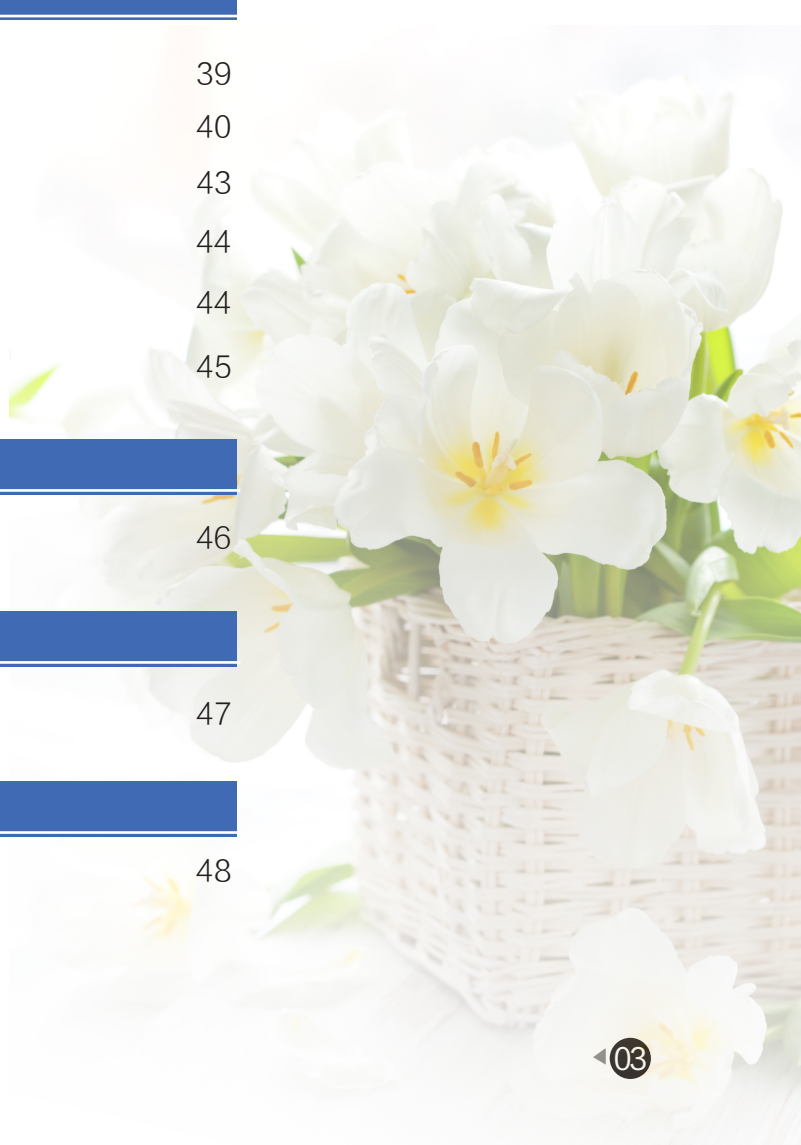
巧用ACDSee压缩图片	46
--------------	----

光荣榜

2012年度海事中心优秀职工	47
----------------	----

中心要闻

中心要闻	48
------	----



“两会”小知识

“两会”是“全国人民代表大会”和“中国人民政治协商会议”的简称。每年3月份“两会”先后召开全体会议一次，每5年称为一届，每年会议称X届X次会议。根据中国宪法规定：“两会”召开的意义在于将“两会”代表从人民中得来的信息和要求进行收集及整理，传达给党中央，“两会”代表是代表着广大选民的一种利益的，代表着选民在召开两会期间，向政府有关部门提出选民们自己的意见和要求。地方每年召开的人大和政协也称为两会，通常召开的时间比全国“两会”时间要早。

名称由来

1949年成立第一届全国政协，选举产生了中央政府，直至1954年第一届人大开幕。而全国“两会”形成自1959年，在三届政协召开一天后，二届人大也同时召开，政协委员列席人代会听取政府工作报告。



两会标志

此后，四届政协对应三届人大，而全国政协比全国人大提前1至2天开幕。“文革”中，全国政协停止，全国人大则在1975年恢复一届(四届)，因此，自1978年起，全国人大与全国政协再次完全同步。

全国两会在3月召开的惯例，则始于1985年。此前，会议时间从年初，到年中，到年末，历年均有不同。以五届全国人大、政协会议为例，一次会议是在2月，二次会议在6月，三次会议在8月，四次和五次会议则安排在11月。

而自1998年第九届全国人大和全国政协英译是 NPC 和 CPPCC。每年全国政协均在3月3日、全国人大均在3月5日开幕。人大议事规则的写法则是“第一季度”。之所以选择在3月，中国政法大学宪政研究中心主任蔡定剑解释说，原因之一，是有元旦和春节两个假期，而春节一般不是1月，便是2月。

会期，也是自1998年起相对固定，除了涉及换届选举的一次会议一般为两个星期(14-15天)外，历年“两会”的时间一般控制在10-12天左右。^[1]

组成机构

全国人民代表大会

全国人民代表大会是最高国家权力机关，人民代表大会制度是实现人民当家作主的根本政治制度。在我国，人民通过民主选举选出自己的代表，组成人民代表大会，集中行使国家权力。根据宪法的规定，全国人民代表大会具有全权的和最高的地位，其主要职权有：

- (一) 修改 宪法 ；
- (二) 监督宪法的实施；
- (三) 制定和修改刑事、民事、 国家机构的和其他的基本 法律 ；
- (四) 选举中华人民共和国主席 、 副主席；

(五) 根据中华人民共和国主席的提名，决定国务院总理的人选；根据国务院总理的提名，决定国务院副总理、国务委员、各部部长、各委员会主任、审计长、秘书长的人选；

(六) 选举中央军事委员会主席；根据中央军事委员会主席的提名，决定中央军事委员会其他组成人员的人选；

(七) 选举最高人民法院院长；

(八) 选举最高人民检察院检察长；

(九) 审查和批准国民经济和社会发展计划和计划执行情况的报告；

(十) 审查和批准国家的预算和预算执行情况的报告；



聚焦两会

(十一) 改变或者撤销 全国人大常委会 不适当的决定；

(十二) 批准省、自治区和直辖市的建置；

(十三) 决定特别行政区 的设立及其制度；

(十四) 决定战争和和平的问题；

(十五) 应当由最高国家权力机关行使的其他职权。

中国人民政治协商会议

中国人民政治协商会议主要职能是政治协商和民主监督，组织参加政协的各党派、团体和各族各界人士参政议政。政协全国委员会每届任期5年，每年举行一次全体会议。人民政协在中央设有全国委员会和常务委员会以及9个专门委员会，在地方设有政协地方委员会。每届任期5年，每年举行一次全体会议。

政协第九届全国委员会由34个单位组成，即：中国共产党，中国国民党革命委员会，中国民主同盟，中国民主建国会，中国民主促进会，中国农工民主党，中国致公党，九三学社，台湾民主自治同盟，无党派民主人士，中国共产主义青年团，中华全国总工会，中华全国妇女联合会，中华全国青年联合会，中华全国工商业联合会，中国科学技术协会，中华全国台湾同胞联谊会，中华全国归国华侨联合会，文化艺术界，科学技术界，社会科学界，经济界，农业界，教育界，体育界，新闻出版界，医药卫生界，对外友好界，社会福利界，少数民族界，宗教界，特邀香港人士，特邀澳门人士，特别邀请人士等。

国家主席

有选举权和被选举权的年满45周岁的中华人民共和国公民可以被选为中华人民共和国主席、副主席。国家主席的产生有以下流程：

提名

中华人民共和国主席、副主席的人选，在全国人民代表大会进行选举时，由主席团提名推荐候选

人。实践中，主席团都是根据中共中央的建议提出候选人名单的。

如，2008年3月12日，十一届全国人大一次会议主席团第三次会议经过表决，决定将中华人民共和国主席、副主席人选名单，作为主席团提名，交各代表团酝酿协商。

酝酿

经各代表团讨论、酝酿协商后，再由主席团根据较多数代表的意见确定正式候选人名单。

如，2008年3月14日，各代表团酝酿协商后，主席团第四次会议经过表决，确定正式候选人名单，提请大会全体会议选举。

选举

如，2008年3月15日，根据大会通过的选举和决定任命的办法，正式候选人名单确定后，由代表以无记名投票方式，等额选举国家主席、副主席。

选举票

对选举票上的候选人，代表可以表示赞成，可以表示反对，也可以表示弃权；表示反对的，可以另选他人，表示弃权的，不能另选他人。

国家主席缺位时，由副主席继任。国家副主席缺位时，由全国人民代表大会补选。国家主席、副主席都缺位时，由全国人民代表大会补选；在补选以前，由全国人民代表大会常务委员会委员长暂时代理主席职位。

透过春茗看两会热词回顾及航运业展望

◎网站部 陈诗君

第十二届全国人民代表大会第一次会议和政协第十二届全国委员会第一次会议，分别于2013年3月5日和3月3日在北京开幕，并于3月17日完美落幕。

首先让我们通过两会期间的十大热词，回顾一下两会的过程，总结一下两会的成果。

【热词一】新老交接

两会期间，选举产生了新一届国家领导人。

国家主席、中央军委主席：习近平

国务院总理：李克强

全国人大常委会委员长：张德江

国家政协主席：俞正声

【热词二】中国梦

“中国梦”成为两会期间一大热词。在代表委员看来，“中国梦”是教育、医疗、养老等社会事业不断改善的“民生梦”，是强国富民、改善环境的“小康梦”，更是追求和平发展、睦邻友好的大国和平崛起之梦。

【热词三】7.5%

今年的政府工作报告，将2013年经济增长的预期目标再次定为7.5%左右。代表委员认为，7.5%的

目标设置合理、客观，突显了我国转型发展的紧迫和必要。

【热词四】机构改革

《国务院机构改革和职能转变方案》获批，改革的核心是“职能转变”。在转变政府职能方面，减少和下放投资审批事项等十项改革内容获得代表委员的支持和认可。

【热词五】创新驱动发展

“创新”成为今年两会的重要关键词。代表委员认为，目前我国科技创新的体制机制仍存在不足，必须彻底转变思想、深化改革。

【热词六】城镇化

今年政府工作报告强调“城镇化是我国现代化建设的历史任务，与农业现代化相辅相成”。代表委员们认为，城镇化的核心是“人”，消除“城市病”的关键是以人为本经营城市。

【热词七】美丽中国

今年政府工作报告提出，“改善环境质量，维护人民健康”。代表委员提出，“美丽中国”不仅指绿水青山，“美丽中国”更应与社会主义核心价值体系建设结合。

【热词八】网络反腐

两会期间，网络反腐再成热词。代表委员认为，网络反腐不排除信息有误、恶意炒作等问题，呼吁加强反腐立法，将网络反腐纳入法制化轨道。

【热词九】新会风

两会期间，会场没有鲜花、没有红地毯、没有欢迎横幅……不少代表委员的建议更加简洁精练，直陈问题要害。

【热词十】诚信

两会“遇到”了“3·15”，“诚信”引发共鸣。代表委员们建议，构建诚信社会，首先应从建立诚信政府做起，进而规范好国有和民营企业的诚信经营。

两会中与我们所处的航运业息息相关的重大事件也有不少，其中全国政协委员、交通运输部副部长徐祖远在两会期间表示，海运业是我国经济社会发展的战略性基础产业，应该尽快把促进海运发展上升为国家战略，采取一系列政策措施，推进我国由海运大国向海运强国转变。他说，“当前，海运业既要想方设法挺过这段最困难的日子，更要反思过去的发展历程，提前谋划未来的长远发展。”

徐祖远建议国务院出台关于促进海运业发展的意见，凝聚社会共识，相关部门研究制定一些配套的政策措施，帮助我国海运业尽快走出困境，逐步走上持续健康发展轨道。

一是参照国外货载优先制度，对关系国家经济运行安全的大宗进口物资，逐步提高国轮承运份额，最大限度保障我国海运权益；支持我国海运企业在国内建造船舶，促进国内造船业与海运业协调发展。

二是改善税收政策，对我国海运企业从事国际运输业务的企业所得税实施优惠，研究采用国际通用的船舶吨位税制替代企业所得税制；对我国船员在国际航行期间的工资性收入免征个人所得税，或进一步提高起征点。

三是完善港口布局，积极推动区域港口群协调发展；探索建立跨区域的港口行政管理体制，以市场为导向、资本为纽带整合港口资源；加快推进物流园区、保税港区与港口联动发展；完善港口价格形成机制，减轻港口企业税费负担。

2013年3月18日，第十二届全国人民代表大会和中国人民政治协商会议在人民大会堂顺利落下帷幕。随着两会的结束，中国高层领导人顺利完成了更替，我们送走了那位温文尔雅的温总理，送走了伴随新中国成长起来的“铁老大”、“卫生部”等人民熟知的国家正部级机构。

2012年两会，温总理以一句“我将像一匹负轭的老马，不到最后一刻绝不松套”来定义自己最后一年的工作方向。2013年两会，我们温文尔雅、讲话慢条斯理，喜欢以诗言志的谦逊、睿智的老者，却用三鞠躬表达了对人民和这个自己掌管了10年的国家的复杂感情，这一刻掌声响起。10年间中国经济走过了曲折的历程，也见证了一位总理对国家民族许下的誓言。10年前曾经那位叱咤政坛人称铁腕总理，驾驭中国经济软着陆的朱基总理将中国经济的接力棒交给了这位老人，弹指10年，如今我们中的一些人已经把关注经济指标当成了像关注天气预报一样成了生活的组成部分。CPI、GDP、SRG等这些数据也成了人们热议的话题。如今，这位老人又将这个接力棒交给了拥有经济学博士学位的李总理。

两会上李总理以“喊破嗓子，不如甩开膀子”，“既然担任了公职，为公众服务，就要断掉发财的念想”，“要让人民过上好日子，政府就要过紧日子”的朴实的民间谚语表达自己对任期工作的信心与决心。相比于温总理的温文儒雅，李总理给人们展现出来一位政府高级官员的独特风格，以真抓实干为宗旨的“李克强风格”。我们期待这位像邻家叔叔一样拥有自己独特风格的李总理能够引领中国经济迈上更高的台阶。

反腐，无疑是今年两会的重要角色。近年来随着“表哥”、“房姐”、“房妹”等一批“风云人物”相继被舆论推上了风口浪尖，政府官员及其亲属的腐化问题也被前所未有的披露出来，当然，这其中网络起着极其重要的作用，而其也表明了政府惩治腐败的决心。反腐问题是困扰历届政府的头等问题，其历史也可谓源远流长，这一伴随着权利出现的现象甚至可以追溯到人类有统治阶级的时期。李总理在会上强调腐败和政府的性质水火不容，让权力在公开透明的环境中运行，使人民能够更为充分和有效地进行监督。用简朴的政府来取信于民，造福人民，要让人民过上好日子，这也表达了新一届政府反对腐败的决心。

坚持改革开放，建立高效的政府，建设廉洁的政府，是李总理强调的本届政府要完成的三点任务，完成这三点任务才有可能完成新一届政府所面临的艰巨任务。改革是最大的红利，树立公正、廉洁、高效的政府形象才能赢得人民的信任。我们可以看到，新一届政府的任务仍然是艰巨的，抑制房价、物价过快上涨，进一步缩小日益拉大的贫富差距，反腐等都将作为新一届政府需要面对克服的难题。

两会走了，留给我们太多的东西。国家政治经济的方向，百姓生活的幸福指数，都将成为我们考核新一届政府的标准。面对新一届领导集体的自信与有为，我们有理由相信他们能做的更好，我们祖国的明天会更好。共和国万岁

尺素寸心 华洋 19 周年生日寄语

◎中心及各分支机构员工

日月轮回，斗转星移，
值华洋海事中心诞辰19
周年之际，谨祝祝我们
华洋业绩年年长，事业
永辉煌！

——南京华洋 汪敏

十九载耕耘，硕果累
累。祝华洋海事中心在
新的征途上再谱新篇，
再铸辉煌！

——深圳华洋 黄诗蕾

忆往昔，峥嵘岁月十九
载；看今朝，励精图治
更美好。祝愿海事中心
在今后的航程中乘风破
浪，驶向更好的未来！

——武汉华洋 胡坤

时光荏苒，任白驹过隙，转
眼间，风风雨雨十九载；
乘风破浪，看今朝辉煌，霎
那间，兢兢业业屹东方！
祝海事中心生日快乐！

——厦门华洋 韩玉冰

华洋海事中心19周年
快乐，愿华洋姐妹
们手拉手心连心共
创美好未来！

——武汉华洋 施文

扎实的脚步，记载了风雨和光
辉；齐声的呐喊，涌出激情和
希望！华洋十九载，跋涉五湖四
海从不止步，祝福华洋继续在
未来的舞台上，焕发青春的奇
迹，彰显无穷的力量。

——中心企划部 邢奔

在您的生日到来之际，
诚挚地献上我的祝福：祝
海事中心事业蒸蒸日上，
更上一层楼！

——广州华洋 吴爱妮

十九个轮回，忆往昔，破
冰而来；看今朝，奋斗不
息；想未来，任重道远。
祝福华洋继往开来！大展
宏图！

——福州华洋 江媛

华彩年华威世生，
洋帆千里破重浪，
海中蛟龙腾飞快，
事成心想众乐乐！

——青岛华洋 刘文斐

华夏神州普欢颜，
洋溢威世百湖屏，
海纳百川迎征程，
事竟成者夙愿兴！

——连云港华洋 詹怡

海水流淌蓝色的向往，风马放
飞五彩的梦想。桑烟缭绕，海
螺吹响，值此海事中心成立19
周年之际，虔诚的祝福海事中
心在缤纷的色彩里畅想未来，
力拓辉煌。再奏和谐乐章！

——人事部 李小葶

衷心祝愿海事中心在19岁
的起跑线上，立足新起
点，迈上新征程，开创
新辉煌！

——信息工程部 方华俊

轻轻翻阅日历，数数大树的年
轮，时间悄然而逝，19个春夏
在指尖轻轻划过，伴随着华洋
人不懈的努力，华洋终于长
大，前途充满机遇并仍伴随挑
战，愿我们共同携手秉承团结
求实创新卓越的华洋精神，继
往开来，与时俱进，创造华洋
更辉煌的明天

——船员部 刘闯

华洋，精彩刚刚开始

◎船舶工程部 张伊莎



几阵春雨，召唤出青草嫩芽，生机勃勃。在这样一个令人满心欢喜的季节里，我们迎来了你最重要的日子，十九岁生日快乐，我的华洋。

一年之前，我走近你，成为华洋大家庭中的一员。依稀记得在同样的明媚春色中，我怀着激动的心情写下了新员工入职感言；而今，我已在你的陪伴下走过了一年时光。从陌生到熟悉，从拘谨到自如，尽管只有短短十二个月，却已令我难以忘怀。

航运业是我从来没有接触过的领域，部门的工作对我来说也是全新的。巴拿马方便旗、船舶登记注册、离岸公司、船旗国检验……我把自己变成海绵，抓住一切机会吸收这些陌生而新鲜的词汇。部门领导和同事的悉心指导与耐心讲解，让我慢慢地对于工作内容有了整体的概念和掌握。

由于部门业务的特殊性，我们经常需要保持与国外客户的实时联系。加班加点，节假日工作，已是部门领导和同事们的工作常态。在这一年的时间中，我一边学习并适应工作岗位，一边发掘与培养自己的工作长项。每当我通过与国外客户的充分沟通解决问题时，每当我克服时差通宵熬夜与国外客户电话联系处理紧急情况时，我都会感到由衷的自豪与欣慰。作为华洋这个大海中平凡的一滴水，这座高楼中普通的一块砖，我多希望自己能为她多做一些，做得更好一些。

能在华洋成立十九周年之际，为她写点什么，我感到非常荣幸。作为一名新员工，我也在思考，为什么华洋能够从初生的婴儿成长为朝气蓬勃的青年，为什么能在全球性的航运业衰退局面中，仍然取得连年的业绩增长。我想，中心领导们对市场前景的准确把握和正确决策，同事们进取敬业的工作精神，中心内部团结向上的工作氛围，便是对于华洋取得现有成绩最好的诠释。“长风破浪会有时，直挂云帆济沧海”——华洋的精彩才刚刚开始，衷心祝愿我们这个大家庭明天会更好！

庆华洋十九周年

◎渤海华洋 杨艳

华彩乐曲十九章，
洋溢青春把歌唱。
航程带领奔小康，
芬芳人生在华洋。



对做好“船舶管理业务”的几点思考

◎中心船管事业部 任延周

受编辑部委托，海事中心第53期《春茗》由船舶管理事业部和渤海华洋联合主办。此期《春茗》出版正值海事中心成立19年之际，也是海事中心船舶管理业务从小到大、从弱到强快速发展的时期。船舶管理业务在中心领导的关心、扶持和各职能部门的大力支持、帮助下，经历了近十年的积淀和发展，从最初的公务船、拖轮、近洋小型船舶管理，到今天已发展至在管各种大型远洋散货船（其中包括了好望角型、超巴拿马型、巴拿马型和大小灵便型）和油化船等20多艘；内部机构设置从最初的船舶工程部衍生、发展为目的的船舶管理事业部，并正在向独立公司——天津华洋船舶管理有限责任公司过渡。几年来，船管事业部技术管理人员从最初的几人壮大到目前的20多人，机构设置逐步细化为机务一部、机务二部、海务部、体系质管部、商务部、财务部等部门。船管事业部已发展成为各类专业技术人员齐全、专业资质完备、服务网络完善、具备一定规模的专业第三方国际船舶管理机构。本人有幸全程参与了船舶管理业务发展壮大的全过程，见证了中心船舶管理业务的巨变，感触颇多。在此简要对船舶管理业务发展中遇到的深层次问题进行探讨，以期与各位同仁特别是船管各位同事共勉。

船舶管理业务是一项专业性、系统性、连续性、国际性、时效性非常强的技术性工程，涉及到船舶、设备、船员、国际国内法规、国际国内专业机构、船级社、船旗国、港口国、船厂、设备制造商、船东、租船人、货主、保险人、船舶代理、货主代理、各种物料、备件和油料供应商、专业技术服务商等，几乎涉及到了航运产业链的各个环节。作为展现船舶管理公司业务水平和素质的机务、海务、船员、采购、财务、商务等主管业务技术人员，除了要具备良好的专业知识、经验、管理水平和协调组织能力等多方面的综合素质外，还必须具备主人公的责任感、管家和服务员的平和心态、客户至上的服务意识、良好的团队合作理念、信息共享（包括经验教训）的开放包容态度以及不断学习、创新积极进取的优秀作风。同时要敢于担当，更重要的是能够承受委屈。船舶管理事业部作为一个整体需吸收不同专业、不同教育背景、不同领域、不同经历和来自不同航运单位的优秀专业人才，以便形成优势互补，构建知识结构互补、性格脾气互补的学习型、创新型团队。作为专业的技术服务商，船舶管理机构需要了解客户性质、客户经营状况、客户需求、客户内部工作流程和客户部门设置及职责，理解客户的投诉和某些苛刻要求等。

经过近十年的摸索，中心船舶管理业务在上述各方面已经积累了丰富的经验，并建立了相应的流程，但仍面临诸多挑战。我们必须不断认真总结经验、查找不足、不断完善、虚心学习、取长补短，将“精细化管理”的管理理念和“客户至上”的服务理念在日常工作之中得到真正的落实。唯有如此，我们才能在激烈的市场竞争中立于不败之地。中心船舶管理业务有诸多得天独厚的竞争优势，但也存在某些亟待改善的不足。本人认为需要特别注意处理好如下几点：

一. 客户至上的服务理念。

船东和船舶管理公司的关系是甲方和乙方关系（即客户关系）。在日常工作中需牢记这一原则，即便是专业技术问题也不例外。

二. 熟悉并认真研究国情，尤其大型国企的特点。

国内航运企业基本照搬了中远或中海的模式，与国外航运企业差异较大。如完全照搬国外的管理模式和做法必将水土不服。因为我们面对的是大型国企，必须将国外好的经验做法加以“中国化”，进行

消化、吸收和加工处理后才能行之有效。

三. 精细化管理

注重细节，从小事做起，从细节上下功夫。有人说船管无大事，经验证明只有认真周密的计划，并按计划和程序做好每一件小事，才能做好船舶管理。

四. 加强学习创新，不断完善自我

俗话说“干到老，学到老”。更何况当今新设备、新船型、新法规、新港口、新软件、新事物等层出不穷，时代和环境要求我们必须不断学习创新、自我完善。

五. 完善员工考核机制和内部管理机制

建立适应航运和船管特点的员工考核机制和内部管理机制。船舶管理是一项涉及范围广泛、责任重大、注重经验且专业技术性非常强的业务。船管业务在海事中心内是新业务，船管事业部在海事中心里也是新部门，因此需要探索并建立适应业务特点、员工特点、能够有效激励，并体现多劳多得原则的员工考核机制和内部管理机制。

六. 注重船员素质，加强船员管理

要提高船员素质，注重船员管理，完善船员服务、培训和调配等职能。船舶管理是通过船员来实现，无论航行安全、货物安全、体系运行、设备运行、维修保养、PSC检查、Rightship星级保持、船容船貌，还是船舶内部管理都是通过船员来实现的。应该讲船舶管理的水平百分之六十体现在船员和船员管理上，可见船员和船员管理在船舶管理中的地位和重要性。

中心船舶管理业务经过数年的积淀和发育正在步入快速发展期，机遇和挑战同在、优势和不足并存。在中心领导的指引和支持下，船舶管理事业部全体员工必将团结一心、奋力拼搏、抓住机遇、迎接挑战、发挥优势、克服不足，有信心、有经验、有能力、有责任为实现中心向航运产业链上游延伸的宏伟目标而努力。

华洋旗帜的船舶即将扬帆远航

◎中心船管事业部部 毕仲生

华洋先锋——HUAYANG PIONEER

华洋理想——HUAYANG DREAM

华洋精神——HUAYANG SPIRIT

华洋奋进——HUAYANG ENDEAVOUR

多少等待，多少期盼，承载着华洋人多年梦想的四条巴拿马型散装货船即将乘风破浪，扬帆远航。从此，当我们广大的华洋船员在大海上四处奔波之时，你们也将见到我们华洋自己的巨轮在碧波蓝天中驰骋，此时请向她问个好，用高频道一声平安，这是来自家的温暖，来自亲人的问候！

经近一阶段紧锣密鼓的筹备，四条由熔盛重工建造的76K散装货船，已经基本完工。首制船“华洋先锋”轮Top4已于3月27日正式登轮，预计5月份可以投入正式运营，届时“华洋先锋”轮将如她的名字一样作为先锋队员，迈开华洋发展新纪元的第一步，这一步注定是不平凡的一步，是所有华洋人经过多年

的兢兢业业才迈开的一步，是将永载华洋发展史册的历史性一步。

对所有华洋人来说，这是个不平凡的事件，也是令人鼓舞的好消息。我们知道，华洋自成立以来一直都是以船员外派业务为主，通过所有船员的共同努力，我们在业界取得了不错的业绩，赢得了一定的声誉，很多船东主动联系我们要求合作。在十几年的时间里，华洋快速成长，今天华洋船员驾驶的船舶航行于世界各大洲、各大洋。“华洋”这一响亮的名字也随着我们的船员驶向全球，享誉四海，在世界航海大家庭里取得了一席之地。

随着我们船员队伍的不断壮大，我们总觉得似乎缺少点什么，现在我们明白了，缺少的就是悬挂华洋标志的船舶。今天，这一梦想终于要实现了，多么令人振奋！相对于浩瀚的大洋，虽然4艘船并不显眼，但，他们是华洋的新征程、新步伐，有了这样的开始，我们才能更好的向“大华洋”的目标不断前行。

让我们共同努力吧，华洋的同仁们！

无限风光在险途

——记“Eastern River”轮 Vanio 冰区航行随船之行

◎中心船管事业部 刘维

前记：按瑞宁公司航运部指示，“Eastern River”轮V1304航次任务为海门—VANINO—海门的电煤运输，应瑞宁公司安技部领导要求，华洋船管部领导安排我跟随该轮进行寒带及冰区航行指导工作。

2013年3月21日中午，“Eastern River”轮从海门港出发，于2013年03月28日下午到达俄罗斯VANINO港，根据VANINO港口当局指示在外锚地抛锚侯泊。2013年04月01日中午，该轮左舷靠泊Vanino Bulk Carrier Terminal 5#E泊位，2013年04月03日完成99999mt电煤的装载任务，并离开VANINO港踏上返航之旅，2013年04月11日凌晨抵达海门港，圆满完成此次寒带及冰区航行任务。

一. 航次任务先期准备

在得到航运部航次指令之后，管理公司与瑞宁安技部及商务部积极努力和紧密配合，保证了船舶紧急防寒物料和航次所需海图及图书资料的及时审批和采购，确保了这些航次所需物品在船舶离开海门港之前供应到船，这为该轮能圆满完成本航次奠定了良好基础。



防寒工作鞋质量很好



防寒工作服质量很好

瑞宁安技部和管理公司的各位机务、海务主管也及时对船舶予以寒带和冰区航行的指导，并将“Eastern Bund”轮及“Leading Bravery”轮前往VANINO港的航行经验及时通报给船上。我上船后会同船舶领导召开了安全会议，组织船员对公司兄弟船舶的航行经验认真学习，并结合本船实际情况，依照公司《船舶冰区航行检查表》的内容合理分工，切实落实，并对两轮在VANINO港所遇到的问题，制定了相应的防范预案。为本航次的安全航行打下坚实的基础。

航行冰区，最重要的就是做好船舶防寒防冻工作，这也是我此次随船的工作重点之一。在船舶开航后，甲板部船员抓紧时间冲洗货舱，确保在船舶进入寒带海区前完成备舱工作，这也为船舶落实其他防寒防冻措施争取了充裕的时间。轮机部船员也积极行动，全面检查甲板液压设备及机舱各种设备的工况，完成室外电气及照明设备的检修，完成救生艇-20号柴油的更换工作，以确保船舶应急救生设备能在低温地区顺利启动。至2013年03月26日（抵港前2天），依照公司《船舶冰区航行检查表》各项防寒防冻工作落实到位。

在船舶驶入日本海后，所经海区条件符合VANINO港代理发给船舶的俄罗斯港口当局对船舶压载水更换的要求，大副抓紧安排完成压载水置换。在接到瑞宁公司秦船长对船舶尾吃水要尽可能大，以避免船舶螺旋桨与舵叶碰撞冰块受损的相关指示后，我与船长、大副认真计算，在确保船舶纵向强度及良好操纵性的综合考虑下，确定采用风暴舱压水，No.1 WBT（P&S）高边柜压载至30%，和No.2、3、4 WBT（P&S）高边柜压载至85%，APT压满的方案，将船舶吃水调整至船首吃水6.15m和船尾吃水至9.20m（我轮螺旋桨沉深7.3m）进入冰区及抵港。

在此期间，我会同船长、轮机长召开了全体船员会议，就本航次注意事项向全体船员做了介绍，着重强调了码头值班、寒带甲板液压机械操作要求等工作。

二. 进入冰区

船舶进入日本海后，船长及二副认真研究代理每日所发来的冰情预报，我们根据航路指南的信息，决定避开近岸较厚浮冰，采用俄罗斯沿岸的推荐航线“Recommended Route 31”（可参见英版海图BA3340所示）进入冰区驶往VANINO港。

2013年03月28日，我们接近VANINO港，当日气温零下2℃，1300Lt左右发现第一块浮冰（大约纬度48-50N左右），船舶立即采取备车减速，保持船速6-7节左直至到达锚地，此间安排人员保持船头及船尾望，所经航线上冰情状况较好。



当日接近VANINO港海面状况



1300Lt发现第一块浮冰



对于较大浮冰，采取避让措施



进入港界后能见度200米左右，发现细碎浮冰

因当日无靠泊计划，根据VANINO traffic要求，我们在外锚地抛锚侯泊，1655L抛好锚。锚泊期间，值班驾驶员认真值班，并认真注意天气及冰清变化，确保船舶锚泊安全。在此期间，夜间气温最低降至零下16℃，清晨海面有重新结冰迹象，也有较大块浮冰从船边飘过。



海面有重新结冰迹象



大块浮冰从船边飘过

2013年03月29日上午，依照VANINO港口当局指示，我轮移至港口内锚地进行联检。联检完成后，又移回外锚地继续侯泊。移锚地期间，VANINO Traffic对锚位要求相当严格，锚位与制定位置偏差不能超过0.1海里。

侯泊期间，全体船员再次对甲板液压设备、引水组合梯、舷梯、室外照明、应急及救生设备等进行全面检查，确保其工况良好。轮机长及大管轮亲自到现场为甲板部船员讲解和示范了甲板液压设备在寒带使用的方法。

三. 靠泊及装货:

“Eastern River” 轮于2013年04月01日0948Lt起锚准备靠泊，1154Lt左舷靠妥Vanino Bulk Carrier Terminal 5#E泊位。靠泊期间，因该港拖轮马力较小，由三条拖轮协助，船长与引水紧密配合，整个靠泊过程平稳安全。



码头边缘无冰



船舶平行接近码头

我轮本次靠泊的泊位为专业煤炭码头，位于VANINO湾东北，无防波堤防护，如遇7级以上N及NE风，船舶需要离泊避风。码头有两部装载机，平均装货速率达3000mt/hrs，装货较快，排除压载水相对重要。



货物堆场远观



泊位远观

我轮在港期间天气晴好，气温零下15℃（夜间）至3℃（白天），SW风2-3级，对装货相对有利，未对船舶造成较大污染。



本次所装大多货物粉尘较少



粉尘较少



少部分货物有扬尘



甲板所积粉尘

2013.04.03/01 25L我轮装货完毕，共装载电煤99999mt。并于0612L顺利开航。在船舶靠港装货期间，全体船员认真值班，紧密配合，各尽所能，未发生任何安全及设备损坏事故。

综上所述，在船东、管理公司的高度重视以及相关部门大力的岸基支持下，我轮康福庚船长、张秀平轮机长带领全体船员认真准备，积极行动，严格执行事先制定的防寒防冻应对措施，使我轮顺利完成了本航次任务。我们也坚信，我们华洋管理的船舶和华洋的船员可以担当任何复杂、恶劣港口及海区的航行任务。

在此对密切关注我轮的船东及管理公司领导、相关岸基人员及全体在船船员表示深深感谢！

工作随感

◎ 中心船管事业部 王永红

说起来与华洋船管的缘分也有一段时间了，当华洋船管成立时，我还在中心培训部工作，那是2010年12月份，经公司领导安排到船管帮忙，回想那时华洋船管还在北京通联大厦10楼，一间不算大的屋子，几个人挤在一起办公，甚至连办公桌都不富裕。接管的船舶也只限“大海”、“瑞宁9”和“鸿阳山”而已。

屈指算来，华洋船舶管理事业部成立也近三年了，这段时间内华洋船管无论从规模上、人员配备以及管理理念上都较以前有了很大的变化。首先是办公地点由北京迁至天津，办公环境也较以前有了很大改善。再就是大量优秀管理人才的加盟，使得华洋船管的队伍也逐渐壮大。接管的船舶也增加到现在的几近20艘。

在华洋船管这段时间，由公司安排有过三次的上船经历，服务船舶分别是“Gundlic”、“Pacific Engery”及“Leading Bravery”，总计上船时间一年多。每次回来都能感觉到公司的变化，尤其是这次下船，又多了许多新的面孔，这无疑也是华洋船管未来的中坚力量。

几年来对华洋船管最大的感受是他的人性化管理，可能是大家都是从船上下来的船长、轮机长，沟通起来方便的多，讨论问题时可以畅所欲言，没有一般单位之间上下级之间的约束感。即使船上工作

时，大家同事关系，言语轻重也都能得到同事及领导们长者式的包容。

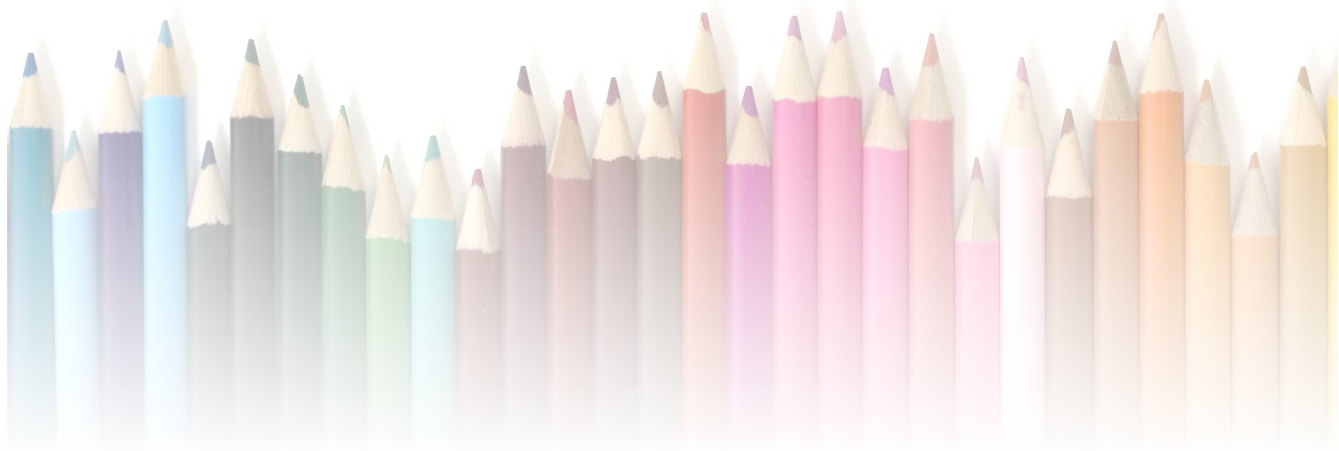
再有就是在华洋船管工作的过程中学到了许多知识，基本实现了从船长到海务主管的转变。任船长经常强调：好船长并不一定是好的海务主管，而一个好的海务主管的前提必须是一个好的船长。在具体工作过程中，确实体会到了这一点。邮件的编写如何能够使得对方阅读起来感到舒适；如何面对船东的抱怨；如何对航行船舶进行适当的提醒；如何进行船舶的内审；如何陪同船级社人员进行外审、年检；种种问题需要去面对。

作为海务人员上船，感觉压力特别大，不敢有任何闪失，稍有差池，人们就会联系到华洋船管，给公司带来名誉损失。所以在船上工作起来，也是特别谨慎小心。遇到问题，首先想到华洋的利益，也正是这种想法促使我在澳大利亚AMSA港口国检查完成后，第一时间将总结报告发至公司，给兄弟船舶做个参考。离开俄罗斯Vanino后，尽管船上面临很多问题，还是将Vanino此次航行资料做了系统总结，发至公司参考。目的是为了后来船舶提供一个参考依据。

也正是这种使命感，促使我在抵达印尼Samarinda第一天，也正是中国农历新年夜里进行甲板巡视，保证锚泊当值，避免新年带来的麻痹思想。印尼锚地装货期间，驾驶员甲板当值，我也会不定时的上驾驶台检查锚位。尤其是天气不好时，没人要求，只是觉得自己该这么做，为了尽自己所能保证船舶的安全营运。

每当接一条新船时，看着她在自己的手中进行完成首航，完成各种体系文件的建立，驾驶台和生活区资料的张贴，规章制度的落实，人员的培训步入正轨，并通过内部及初次审核，那种感觉真的可以称作成就感，而那种情感的投入，也只有亲身经历的人才能体会。以致很久以后，提起她时，心中还会有一种异样的感觉，那种感觉只能意会。而现在的华洋船管正处于成长阶段，当然不可避免的会存在和面临许多问题，相信在诸位领导及同事的共同努力下，她一定会向着正规的国际化船舶管理公司稳步前行，能够为她的成长与发展尽自己的一份力，也感到荣幸。不敢谈成就感，只求能够尽力完成自己的本职工作。

信手写来，没有章法，没有主题，只是有感而发，任思绪随波逐流，信马由缰，就叫随感吧！



浅谈机务管理

◎ 中心船管事业部 李和平

自2012年6月18日进入华洋海事中心船管部至今，尚不到9个月时间，在业务精湛、资历深厚及机务管理经验丰富的机务一部主管岳文老轨及机务一部经理曹静老轨的悉心指导下，再加上自己不断地学习、思考、实践，感觉自己在机务管理各方面的技能有了快速的、大幅的提升。我觉得要想做一名合格的机务管理人员，除了事无巨细、亲力亲为之外，还需要不断的学习新的业务知识、新的管理理念。作为机务管理方面的“新人”，我想就以下几点浅显地谈一谈自己的看法：

作为一名机务管理工作，首先，最重要的要有“细”的工作理念，目前国际经济形势，尤其是航运形势很是低迷，各船公司都面临经营困境。作为船舶管理公司，船东的要求自然会更多、更高。这就要求我们要把船舶的精细化管理做到极致！所谓事无巨细，事必躬亲。对于营运船舶的设备状况要实时、连续监控。要有预控措施，并跟踪落实船舶的执行情况，尽全力避免头痛医头、脚病医脚的救火式管理；各种需要检验的设备要准确掌握其检验窗口期，根据船舶营运情况及时、合理安排；各种报表的审阅更要仔细，因为从各种报表中不仅可以看出设备状况，更可以看出船员对公司各种要求的执行落实情况；物料备件申请单的审批、订购、供船以至质量反馈要一直跟踪，对船存物料及所需物料的数量、种类要全面考虑，船岸多加沟通，避免重复申请、频繁补充申请；对船舶的维修保养工作，除了要求船上严格按照公司体系文件及SMDS中的维护保养计划执行外，还要通过船舶的报表、报告以及访船等措施，切实地使维修保养工作合理、有序地进行，确保落实到位。始终保持船舶管理中这项重要工作的连续性及实效性。

其次，对于一名成功的机务管理者来说，自身专业能力也是非常重要的一个方面。正如习近平总书记说的一句话“打铁还需自身硬”。对于搞技术的人来说，有一句公认的座右铭是“活到老，学到老”。我们正处在一个高速发展的信息时代，新技术、新设备的更新频率越来越快，只有始终保持自身业务的实时更新、不断学习，才能科学、合理、有效地管理好船舶。

同时，由于我司船员的来源不同于中海、中远，无法实行集中管理，很多船员都是因为我们“华洋”在国内响当当的牌子而来到我们船上工作，但他们对于华洋的体系文件及各项管理要求几乎都是空白，这就给我们船舶管理工作带来了很大难度。大家都知道：船舶管理的好坏可以说船员的因素非常重要！因此我们要通过培训、访船等各种途径，多和船员沟通交流，细致入微地关怀他们，体谅他们，急其所急、想其所想，最终要让他们切实地有一种归属感，逐步消除他们心理上的“临时工”心态。在工作上，我们机务管理者要给予他们最及时、最有效的岸基支持，最大限度地调动船员的主观能动性。当然所有这些都需要我们公司上下一起努力，争取使我们“华洋”的软实力得到稳步提升，逐步打造“华洋船管”的优质品牌！

天津办公区概览

船舶管理事业部 自2003年开始从事船舶管理业务。多年来，凭借着良好的企业信誉、丰富的船员资源、一流的人才队伍、完善的全球应急服务响应网络等优势，华洋船舶管理业务发展迅速，目前在管船舶20余艘（主要为大型散杂货船），已成为中国知名的第三方船舶管理公司。

近年来，中心在船管业务方面加大了投入，聘请国内外一流船舶管理人才组成船管团队，投入巨资建设船员培训中心，购买专业的船员和船舶管理软件。为更好的服务船东和船舶，华洋船舶管理事业部操作中心于2011年9月18日搬迁至天津滨海新区。华洋船管将秉承“诚信经营”的理念，苦练内功，细化管理，力争十年内成为国际一流水准的大型船舶管理公司之一。

目前，华洋船管团队共有经营和管理人员20余人（不含财务、后勤等人员）。这个管理团队既有曾经在外国知名管理公司做过机务和海务经理的管理人员，也有海上资历丰富的知名船长和轮机长，还有年富力强的商务、市场操作人员。这个团队平均年龄不到40岁，可谓年富力强，经验丰富。

无论现在还是将来，华洋船管将始终坚持“服务航运、服务船东、服务船员”的宗旨，不断提升船舶管理业务内涵，致力于为客户提供船舶买卖、船舶租赁、登记注册、船舶管理、船员派遣等业务的“一站式服务”，不断提升客户价值。

各部门职能简介：

机务一部/机务二部：主要负责机务指导、船舶修理、节油技术、滑油管理、技术档案、检验、维修保养计划、船舶证书、船员培训等。其中机务一部主管瑞宁瑞通、大唐、五矿和中水船队；机务二部主管国投、民生船队。

海务部：主要负责海务指导、货载指导、保险理赔、船员事务、图书资料、航行安全、PSC/FSC、船员培训、Rightship等。

体系办：主要负责安全体系管理、质量体系管理、内审/外审、新法规研究、外来信息研究、体系修改完善、文件归档管理、船舶管理软件等。

船员部：主管船员调配、船员证件统计及跟踪、船员培训安排、船员质量监督、船员关系维护等。

商务部：主管财务结算、备件物料采购、后勤支持、对外联系、办公室环境、市场开发等。

财务结算部：配合其他部门做好财务记录和统计，按要求及时安排付款和收款，并按照规定做好请款工作。

天津渤海华洋海事技术服务有限公司 成立于2009年12月，作为华洋海事中心在天津成立的唯一的全资子公司，一直从事船员劳务外派，劳务内派，船员证件代办等业务。公司成立以来本着对船员热心服务、诚信负责的态度，得到了广大船员，合作公司的认同和青睐。我司一定秉承华洋的良好作风，为船员提供更优质的服务！

各部门职能简介：

劳务部：分为内贸经营部和外贸经营部。内贸经营部，负责内贸航行的三用工作船及海洋石油勘探船船员的派遣与管理，从2008年底开始接触内贸为平台服务的三用工作船及海洋石油勘探船的船东，从此进入这个行业；已经为多家船东拥有的三用工作船及海洋石油勘探船船舶配员，得到船东及行业内好评。外贸经营部，负责为华洋海事中心经营的船队推荐远洋船员及派遣管理天津渤海华洋经营的远洋船舶的船员。

船员部：秉承华洋海事中心社会海员服务部的工作精神，为在天津周边地区的船员及船员代理公司服务，将华洋海事中心的服务理念延伸到天津渤海华洋，扩大船员证书办理及经营范围，为船员及船员代理公司解决困难。

财务部：负责财务结算。

行政部：负责前台接待、来访来宾接待、对外联系、后勤支持工作等。

★ 天津办公区掠影 ★



“船舶管理”常识充电站

◎ 刘文 整理

一.船舶管理公司的起源与发展

船舶管理公司的出现可追溯至19世纪后期,当时蒸汽机的出现并在船舶应用使航运业得到高速发展,投资航运业成为热潮,小船东因为船舶数量有限,自己管理成本过高,将船舶托付给大船东进行管理,大船东利用其专业人才和技术优势为其他船东管理船舶并收取管理费。精明的船舶经营人员,发现为他人从事专业船舶管理具有相当大的市场潜力,专业船舶管理公司在市场的需求下应声而起。香港华林船舶管理公司(WALLEM SHIP MANAGEMENT CO.)成立于1893年,是目前记载比较完善的专业船舶管理公司。

上世纪航运业得到高速发展,一些规模较大的船公司为了自身经营发展的需要,开始把本公司船队的船舶技术管理和人事管理等业务外包给船舶管理第三方。先是几艘,后来逐渐扩大。由于船舶管理第三方的出色工作,一些船公司最后干脆把公司船队所有船舶的技术管理和人员管理实行外包。由此,在海运界出现了船舶管理第三方这个日益成熟的行业。被称为船舶管理公司的船舶管理第三方。投资人和船舶经营人和船舶管理人之间职责进行细化,使航运业朝更专业的方向发展。在欧洲专业船舶管理公司数量大增形成专业船舶管理公司的群体,并制订专业船舶管理合同范本对船舶管理业进行规范,成立了船舶管理人协会对船舶管理人进行帮助和监督,规范船舶管理市场使委托人放心的按合同将船舶托付给管理公司进行管理,使船舶管理业得到长足发展。

20世纪80年代船舶管理公司得到飞速发展的,而世界航运业越来越复杂及充满变化更是加速了它的发展。反过来船舶管理的快速成长及其崭新的理念也促使航运业在结构上不断进行调整。

二.船舶管理人的概念

船舶管理(ship management),是指为船舶办理机务、海务、装备、船员配备、维修保养以及其他保证船舶正常运行事宜的活动。在2002年1月1日起施行的《中华人民共和国国际海运条例》(简称《国际海运条例》)中,国际船舶管理业务被定性为与国际海上运输相关的辅助性经营活动。

从事船舶管理业务的人,称为船舶管理人(ship manager),在《国际海运条例》中称为“国际船舶管理经营者”,在2001年交通部发布的《国内船舶管理业规定》中称为“船舶管理经营人”。在法律上,“人”包括自然人和法人。因此,自然人不能从事船舶管理业务,我国法律上的船舶管理人仅指从事船舶管理业务的法人,即通常所说的船舶管理公司。

船舶管理人有狭义和广义之分。狭义的船舶管理人,即通常意义上的船舶管理人,是指接受船舶所有人、船舶承租人或者船舶经营人的委托,管理他人船舶的人。广义的船舶管理人,除狭义的船舶管理人外,包括对自己拥有或者经营的船舶进行管理的人。因此,船舶所有人、船舶承租人或者船舶经营人如果自己管理其所有、租用或者经营的船舶,则属于广义的船舶管理人。

船舶管理人的经营范围

《国际海运条例》第30条规定:“国际船舶管理经营者接受船舶所有人或者船舶承租人、船舶经营人的委托,可以经营下列业务:(1)船舶买卖、租赁以及其他船舶资产管理;(2)机务、海务和安排维修;(3)船员招聘、训练和配备;(4)保证船舶技术状况和正常航行的其他服务。”

《国内船舶管理业规定》第2条第2款规定:“船舶管理经营人根据约定,为船舶所有人或者船舶承租人、船舶经营人提供下列船舶管理服务:(1)船舶机务管理;(2)船舶海务管理;(3)船舶检修、保养;

(4)船员配给、管理；(5)船舶买卖、租赁、营运及资产管理；(6)其他船舶管理服务。”

在我国，船舶管理业属于国家限制性行业，经营船舶管理业务须依法取得经营资格。因此，船舶管理人应当在依法核准的经营范围内从事船舶管理业务活动。超出交通主管部门和工商登记核准的经营范围内从事船舶管理业务活动，将依法承担行政责任，甚至民事责任。

三.船舶管理公司管理特点

1.拥有高素质船舶管理人员队伍

专业船舶管理公司，拥有着一支专业化的高素质船舶管理队伍，拥有一批航海经验丰富、业务能力强的从业人员，担任公司的海机务管理，他们对公司忠诚并且有很强的敬业精神和团队精神。海机务管理是船舶管理的重要部分，是确保船舶安全、防止海上污染，保证船舶正常营运的关键。对船舶机务的选聘，各家公司都十分慎重，因为船舶管理质量目标的实现，与海机务管理人员素质和能力密切相关。

2.船舶管理专业化程度高

世界知名的十大船舶管理公司在相当长的发展过程中，不断积累、发展和完善船舶管理体制和管理技能。这些公司拥有一批经验丰富的专业管理人员和稳定的高素质船员队伍，形成一整套科学、高效的船舶管理模式。船舶管理公司的经营已从单纯的船舶管理中走出，如耀欧亚公司的理念是安全、优质、高效、使客户的财产在他们的管理中“保值和升值”为客户创造价值。国外著名的船舶管理公司都是以全新的经营理念和专业管理达到船舶安全、环保和成本控制的目的，管理目标明确并切实可行，同时与广大船东的目标和利益相一致，专业化的管理优势得到业内认同。专业的船舶管理公司由于所管理的船舶数量巨大，利用本身丰富的资源和娴熟的专业技能充分发挥规模经济效应，大大降低了船舶管理的营运成本，并高质高效地管理好船舶，使船舶的资产得到最大程度的保值和增值。

3.拥有稳定的高素质船员队伍

一家专业管理公司管理目标得以实现除了拥有完善的管理体制和专业管理人员以外，需要一支稳定的高素质船员队伍在生产第一线履行管理目标。从国际上主要船舶管理公司通过各种途径建立和拥有一支相对稳定的高级船员队伍，通过与船员公司签约或合资等形式来稳定自己的船员队伍，在船员输出国建立专业船员培训基地等。专业管理公司特别注重船员的培训，以提升船员的业务能力。使管理目标得以实现。近年来一批国际专业品牌船舶管理公司针对中国丰富人力资源和现有的社会船员资源，纷纷与中国派员公司合作建立培训基地等培养船员为其提供人力资源。如新加坡万邦青岛培训基地、香港中英船务公司与中海广州公司在广州合资建立船员培训基地、香港华林船舶管理公司与青岛远洋运输公司合作成立船舶管理公司等，合作的目的主要是培训中国船员并建立稳定的船员队伍，为自己公司所管理的船队服务。

4.注重企业员工的培训

船舶管理公司强调的是以人为本的管理理念，船舶管理公司从事的是技术和管理输出。作为船舶管理人面对的最大挑战是在其所管理的船舶中有恰当的管理人员。其主要面对两个挑战，一是获得的最合适的管理人员，二是通过培训将这些人员培养成领导者。所以，公司十分重视员工的培训，公司的人力资源政策有详细和明确的目标和措施。同时公司对船岸员工有一套比较完整的培训和考核办法。在船员培训方面，大型船舶管理公司都拥有自己的培训基地，按照公司或者船东的要求对船员进行相应的培训，各家公司在这方面的投入比较大，因为他们都认识到船舶管理以人为本，其实质是人对船的管理。通过培训和实际在船的工作能力进行评估和定量考核，各家船舶管理公司的做法大同小异，主要依靠船上的船长和轮机长完成，通过以公平、公正、公开为原则实事求是进行，被考核人对结果签字确认后交

公司的主管部门备案是船员未来职业生涯发展的基础。船长和轮机长的考核主要由船舶主管机务负责。考核的程序也基本相同，考核的时间是每个合同期考核一次，具体的考核内容和考核程序，在公司体系管理文件具体的格式和规定。在对机关员工的培训与考核也相同，考核的特点是比较全面、客观和公正，经过考核能全面反映每个员工的实际工作情况，有利于公司对人才的挖掘和培养。为企业员工设计其个人职业生涯每个员工都有发展空间。将员工培训视为企业投资。

5.企业文化

各管理公司其企业文化不尽相同，但都体现“以人为本”的理念，如日本公司注重管理层与员工的交流，每年用各种形式与员工交流表达他们对员工辛勤工作的感谢，员工则对企业具有感恩的心。所以日本企业员工跳槽情况较少企业稳定。管理公司的企业文化主要体现在：

1)企业文化建设。领导关心员工，企业形成浓厚的家庭氛围，使员工有归属感；

2)给员工提供比较高的待遇，使员工有安全感；

3)给每个员工提供个人发展空间。公司通过各种方法，让员工看到、感觉到希望和有更大的发展机会。在与员工合同中一般都有职务提升条款称为Promotion条款为员工设计未来职业生涯；

4)管理层认为企业发展的关键在员工，福利上多提供点费用，让船岸员工有安全感和对企业有归属感，让员工觉得自己的工作岗位有吸引力。同时经过教育和培训，使员工与企业建立真正的情感培养员工对企业忠诚度，将公司的所有事情当作自己的事情，把自己融入到公司之中。

6.管理公司的行业优势

社会资源优势:专业的船舶管理公司，通过长年的积累其具有相当丰富的船舶管理经验，在全球范围内建立其配套的船舶管理所需的供应链。因其稳定的业务和供应需求与各有关方建立长期合作和相互信任。在备件、物料的采购、船舶修理等方面的价格谈判中具有较高的讲价能力，处于比较强势的地位，能够获得低于市场价格供应和船厂等优先使用权，使船东的成本得到有效的控制和下降。

专业人才资源优势:船舶管理公司拥有一大批船舶管理专业人才资源，公司的主要从业人员具有都丰富的航海资历背景，一般在超过5年以上船长和轮机长工作经验，了解船员的想法和习惯，容易和船上人员交流和沟通，便于更好地展开工作。管理人员精通船舶管理专业知识，熟悉国际公约和对应的船员培训要求，使公司制订的管理质量目标得以实现。

四.船舶管理业务类型

由于船舶管理包含了许多种类型，它可以从各个不同的角度进行诠释，要下一个确切的定义的确非常困难。我们可以从广义上把它理解为:由一家通常与船东分离的管理公司以订立契约的方式，专业地为船东提供所有船上服务(ON-BOARD SERVICE)，以及岸上的监督管理，从而使所管理的船舶从光船(BARE BOAT)提升至期租(TIME CHARTER)管理范畴。当然，这一定义只能是广义的，因为现实中每笔交易都是不同的。而作为船东与船舶管理公司最大的区别就在于其核心业务包含了财务风险要素，并且享有风险收益。船舶管理公司则绝不是个投机者，她必须满足于她的服务收入并以代理费或管理费作为主要的收入来源。

商业管理(COMMERCIAL MANAGEMENT)

提供这类服务的管理公司主要兴起于七、八十年代。在1973年以前，航运市场比较景气，船公司对将来有着良好的盈利预期，他们大力发展船队以抢占市场份额，银行也将大笔贷款发放给船公司。但是，随着市场在73年以后陷入了很长时期的低迷，大量的船东无法做到按期偿还贷款。甚至在几年里，船舶的营运收入仅够维持基本的航行费用(燃料、港口使费等)及经营费用(船员工资、物料、备件、滑

油、维修、保养等), 几乎已留不下什么可用于还债的了。

在船公司确实无法履行还款责任时, 银行就有权作出选择: 要么继续支持他, 要么索性接管他。而那些被收回的船舶大部分进入了司法售卖程序, 并且常常是采用拍卖的方式, 只有这样才有可能清偿其他债权人的债务, 使买家能够买到没有任何债务关系的船舶。在有些情况下, 拍卖的价格很低, 并且原贷款银行成为拍卖船的成功购买者。这个新买主往往希望继续经营船舶并坚持到航运市场恢复景气, 那时船价有可能回升到足以还清原船东所欠的贷款。在这种情况下, 银行便接替了原来的船东成为船舶的实际拥有者。事实上, 一定数量的银行最终的确成为了船东, 或者至少成为船舶的实际控制者, 他们此时就与其他船公司一样面临到航运市场的全部风险。在80年代, 数百艘船舶是在大的金融财团的旗下进行营运的, 而这些财团往往缺乏航运业的基本知识和经验, 并且他们也没有去学习长期经营船舶所需知识的愿望。他们只是希望对属下船舶以一种比较简单的方式进行管理, 即银行只需审核账务及进行一些非经常性的风险决策, 而其他营运及技术上的操作则委托给管理公司。这就使一些专门从事船舶管理的公司得到发展的契机, 也应运而生了各种服务内容:

1. 进行市场调研及市场推广, 在充分调研的基础上, 总结出一系列可供选择的数据, 向银行提供船舶的营运预测, 并说明选择某一租家或某几个租家的所能带来的收益预计。而银行则能通过研究管理公司提供的数据, 作出最终决策。

2. 提供租船经纪服务, 这种服务往往是比较粗略的, 一般船东还是希望将船舶经纪职能作为本公司的内部职能。

3. 船舶航行操作服务, 即代表船东, 在船舶航行及靠港时提供及时的服务以与租家的要求保持一致。这包括大部分必要的服务项目, 如运费收取, 延迟速遣费的商谈及支付, 以及代表船东或船舶处理一些法律上的事务。

4. 船舶航行操作的账务统计服务。

5. 技术性操作服务即为船舶配员、供物料、供伙食、供滑油、修理、保养等, 并将所有预算汇报船东, 一般每月结算一次。

在以上这些服务中, 第一项及第二项即市场调研及船舶租赁由于职能相近, 基本上是合并在一起而被成为商业管理。虽然有些管理公司将第三项航行操作服务与一、二项分开单独提供给船东, 但习惯上还是把他归入商业管理的范畴。

技术管理(TECHNICAL MANAGEMENT)

技术管理的内容是提供对船上的服务以及由此产生的账目管理。而事实上技术管理的服务范畴要广泛得多, 他包括人力资源管理, 采购及安全管理, 账务管理等各项职能。由于市场中大量存在的正是提供这种服务的公司, 便有很多人把船舶管理的全部内容就视作所谓的“技术管理”。这里还需要强调, 技术管理职能与商业管理职能有着很重要的界线, 在船舶经营活动中也必须就此给予明确的定义。

我们可以继续引用上面的例子, 当银行成为事实上的船东时, 在有些情况下, 他打算将商业管理及技术管理交给同一家公司。从理论上讲, 这是有一定风险的, 因为分立的商业及技术管理存在固有的相互检查及监督的机制。而将两者都委托给一家公司, 便可能会失去这种作用。因此船东将商业管理及技术管理职能分别交给不同的公司, 通过将两者集中置于自己的控制之下, 来更好地保护自己的利益, 控制可能产生的费用: 当双方(商业、技术)相互报告各自情况时, 船东可以对两方面的交接点进行监督。在实践中, 紧密的团队协作能够创造非常高效的工作成果。例如, 当作船舶航行预算的人员事先知道航线安排, 就可以在最合适的地方安排伙食供应, 上修理备件及进行船员调换, 从而节约费用支出并提高预测

的准确性。举一个更极端的例子:船舶洗舱一次通过检验当然对租家十分有利,而洗舱质量有可能因为船员最近及时收到家信,情绪高涨而得到提高,这又与租家航线安排是否能及时通知技术管理公司有直接的关系。由此可见相互紧密合作的重要性。

当然,由两个分立的单位提供服务时,要保证团队紧密的合作是相当困难的。船东保持对船舶操作的时刻跟踪就显得尤为重要。由于船舶操作上的决定会影响到租船收益,而租船的决定又影响到船舶操作的费用。当双方出于各自私利考虑,未做到充分配合,会使船东遭受无法挽回损失。因此商业管理及技术管理之间的分界线应该十分明确地定义下来,并且双方都需要时刻关注着各自业务与对方的交接处,尽最大可能保护自己的利益。

纯配员管理(MANNING-ONLY MANAGEMENT)

在船舶技术管理的范畴内存在许多分支,他们可以分别由其他管理公司提供各自的专业服务,其中最常见到的就是纯船员管理公司。提供配员服务的公司通过合同约定,为船舶配备符合要求的整套船员,这些要求包括适当的人数,国籍,足够的技能,以及满足船东的特殊要求和某些特殊贸易的需要等。船员也必须符合国际上的有关法律规定,并达到船东及船员管理公司的健康及安全标准,承认雇佣责任。

船员管理公司也可以向船东提供部分或者个别的配员。他的责任一般规定为保证船员在船东要求的时间上船或从船舶遣返,并负责船员的培训及其福利。船东提供必要的技术和操作上的支持及监督,并负责购买船舶物料、伙食、滑油,安排坞修及船级社的检验等。船东可以保留更换不称职船员的权力。但是船长一般是管理公司的长期雇员。他具有较高的忠诚度,并且他可以作为船东、技术监督、期租租家以及管理公司等各方利益的调和者。在操作过程中,一些潜在的矛盾是肯定存在的,而解决这些利益冲突的条件就是船长的经验和技能以及管理公司在费用上的控制。

纯技术管理(TECHNICAL-ONLY MANAGEMENT)

船东在与技术管理公司签定委托协议时,说明船舶必须雇佣船东自己的船员。作出这样的限定是由于船舶营运上的特殊需要,在有些情况下,这种方式的确是一个很明智的选择。例如,有些国家的船东在选择船舶挂什么船旗时会考虑到相关的政府规定,运输某些受管制或受保护货物的船舶必须悬挂本国国旗,而同时船旗国法律规定,船上所雇佣的船员必须全是本国公民。在船东本身缺乏成熟的管理体系以及有经验的管理人员时,若完全由自己管理船舶,可能造成人浮于事,工作效率降低。于是,船东可以将船舶委托给纯技术管理公司,由此可以利用到管理公司成熟的管理手段,操作及保养系统以及强大的采购体系,并且他可以加入管理公司的船队保险(往往成本远低于单独投保)。这样在有固定货源情况下,船东只需委托管理公司进行纯技术管理,并支付一定的管理费用,从而保证了他能比较顺利地获得运输特殊货物所赚取的超额利润。

后勤供应管理(provisions management)

伙食供应服务往往被认为是次要的方面,但对保证船员良好的情绪及紧缩预算至为重要的。他的操作技巧在于知道哪里可以买到什么东西,在船舶停靠的主要港口如何与供应商打交道。提供符合船上不同国籍船员口味的伙食是有相当难度的。无论是船东管理的船舶还是委托给管理公司的船舶都越来越多地雇佣着多国籍,多民族的船员,因此也就大大提高了伙食供应的复杂性。基于这些原因,有些船东希望能够直接控制自己中小规模船队的技术操作及人力资源管理,而把后勤伙食供应交给专业的管理公司。

期租船监督(TIME CHARTER SUPERVISION)

从严格意义上讲，这种监督并不能归纳入管理范畴，但他是许多管理公司所提供服务中的一项。这种服务往往是应某些长期租家的要求而提供的，这是因为他们缺乏监督船东完全按照租船合同履行合约的技术能力。例如，在一些情况下租家必须了解运输复杂货物的知识，而在其无法做到时，就可能求助于一些专业的管理公司进行监督。当船舶的某些操作本身具有很大的危险性或会导致严重的污染以致可能影响到租家的形象及收益时，管理公司所提供的这种监督就显得十分必要的。在这种情况下，管理公司的职责就是审查船东的操作行为是否符合租船合同的规定。

名义船东服务(OWNER SHIP SERVICES)

有的船东可能希望以匿名的形式实际拥有船舶，这样他就可以把有关船队的财务数据与自己其他产业的财务结算分开。或者一个大货主可能希望通过购买船舶来锁定将来的运输成本，但他又十分缺乏专业知识。以上两种情况都可以寻求有提供名义船东服务的管理公司的帮助。

在这种情况下，管理公司可以注册为船舶的拥有者，提供必要的管理服务，并将船舶期租给实际船东指定的使用者或其他任何人。期租租约中将有一些比较特殊的条款，以使管理公司免于承担原本该由实际船东承担的风险。当然还需制定一些其他条款，在管理公司没有履行其该承担的义务时，用以保护实际船东利益。虽然这有虚构的成分，但也不失为一种有效的服务。

在 船 感 想

◎ 船管“Leading Bravery”轮实习生 肖宝星

“摇啊摇，摇啊摇，摇到外婆桥”自从上船后这句美妙的儿歌时常在我耳畔荡漾，我们的船也在慢慢摇，但并不想儿歌那样天真烂漫，来到船上某一个人的外婆家。“无限勇气”就像它那霸气的名字，穿过风浪，穿过乌云，汽笛声鸣响在南北半球之间，徜徉在茫茫蓝波之上。初晨她迎接朝阳的冉冉升起，鱼儿与之共舞，汽笛与飞翔的海鸥共鸣。大海，海船，与蓝天，白云相映衬，波澜壮阔。夜晚灯光璀璨与星空想辉映，共长天一色。

摇啊摇，摇啊摇，两个月又成东逝之水，我在胜景陶冶，也在磨练着，成长着，期间不少环节，犹如光影恋歌，在脑海里回映着！

— 离别

“轻轻的我走了，正如我轻轻来，挥一挥衣袖，不带走一片云彩”徐志摩的朦胧诗是多么的美好浪漫，连分别也让他描绘的是那么的婉转唯美。当一批批船员的休假，相互说再见时，我却感受不到这种唯美。在一起刚几个月，一起生活，一起工作，一起面对风风浪浪，逐渐有了默契的目光，却又要离别，真可谓是铁打的营盘流水的兵，确实有些不舍。但总归天下没有不散宴席，山不转水转说不定某一天还会再相见，不过我感觉也就是有这种离别，才能让我们有机会与更多的船员相互认识，相接处，想交流，从而扩大了我们的交流圈，才不会在一个狭小的圈子里固步自封，让我们有资源去建设一个属于自己的小知识团队，为以后通往成功的阶梯做好铺垫，也同样有了这种阶梯才能更让我们更勇于攀登高

峰获得更值得骄傲的人生!

二 过节

这是一年一度最盼望的节日，对每个中国人而言也是最重要的节日——春节，合家团圆一起享受除夕大餐，包饺子看春晚，感受家的温馨。但这次我只能在船上过年，第一次离家过年，虽然不能陪伴家人，也没了春晚可看，但我并没有感受到年的冷清，反而在船上过了一个年味十足的春节。我们张灯结彩贴起福字祈盼来年美好，我们全船动员包饺子热热闹闹，欢声笑语祈祷来年幸福平安。夜晚我们全船共聚一桌享受大厨精心为我们准备的年夜大餐，我们举杯同庆，相互祝福；我们把酒高歌，高谈阔论；我们煮酒论英雄，点评风流人物，戏说史中豪杰。笑声朗朗试问有谁能享受二十五人一起的年夜大餐，所以在这我们更有年味更快乐!

三 收获

古语云“种瓜得瓜，种豆得豆”又有说“春种一粒粟秋收万粒籽”，摇啊摇，摇啊摇，一摇又摇俩个月，我们也自傲的有了四个月的海龄。刚上时船我就把“美好，期待，希望”种在这希望的田野上，这肥沃的钢铁上，并期待着收获。四个月来我不敢懈怠，努力奋斗着，用自己汗水浇灌，渐渐的发现我那沉睡的种子，已经开始发芽。我熟悉了机舱的每个角落，不用再像刚上船那样一无所知，师父可以放心的把一些活交给我去做……我欣喜我有了收获，但我也知道还需要用更多的汗水和知识的肥料，才能让它更茁壮的成长，我相信它能成为一棵大树，为我荫避一方。

在这里我们有过悲伤，有过收获，有过喜悦，有过希望。我们也将接受历练，接受挑战，接受风雨的洗礼，我们欢乐，我们成长，我们期待未来的美好!



航海人成长的快乐

◎ 船管“瑞宁9”轮实习生 王晓旭

逝者如斯，一转眼已经登上瑞宁9轮一段时间了。现在的我完全适应船上的生活，白天在工作中学习，晚上在驾驶台熟知各种航行知识，各种仪器。生活简单而不单调，忙碌又充实。

当然，船上的也有苦累的时候，记得从天津港起航的时候，正好下着雨，洗舱的时候很辛苦，只有当汗水流下的时候才能让自己真正的成长一个真正的男儿，一个合格的航海人。那天晕船的时候都挺过来了。经过了晕船之后，我成熟了，在自己最难受的时候想的是自己的家人，人生就应该这样嘛，为了自己的家人奋斗。想想一年后回去的世界也许又是另一个样子的，那些曾经属于我的东西又会变成什么样子呢，想想就兴奋，想着自己一年后回家的样子，充满期待。在船上学习的东西更加具体化，远比学校的理论来的透彻实在，用太阳方位测试罗经差，EPIRB的使用方式，SART等等的东西，我有了全方位的了解。雷达和DSC的实用性很重要。航海通告，气象传真图，还有一些航行信息都有所了解。相关的安全警报是必须学习的。在救生，消防等演习中充分了解到自己应变部署表中的责任，也深知演习的重要性，安全第一。

天将将大任于斯人也，必先苦其心志，劳其筋骨，饿其体肤。而船上的生活很好，每天吃的好睡得

好，没有生活的压力和烦恼。只要每天工作做好了，下班自己学习点东西，累了就休息，饿了就吃。把自己的房间和卫生区清扫干净，是让自己住的卫生，也是对船的爱护，爱船如家是我作为一名船员的宗旨。

航海的生涯就像海面一样，偶尔风平浪静，静的像一块碧玉盘；偶尔海浪此起彼伏，人生跌宕，哪一个航海人没见过大风浪，不是在风雨的洗礼中成长呢？烈日炎炎下我将有更光明的未来，大雨滂沱中我将接受命运的洗礼，迎着最美的日出，我看见希望与梦想同在，望着日落下海平面，我知道，我努力拼搏，留给世界将不只是背影。

“Leading Bravery” 船上生活工作有感

◎ 船管实习生 张丰硕

逝者如斯，一转眼已经登上瑞宁9轮一段时间了。现在的我完全适应船上的生活，白天在工作中学习，晚上在驾驶台熟知各种航行知识，各种仪器。生活简单而不单调，忙碌又充实。

当然，船上的也有苦累的时候，记得从天津港起航的时候，正好下着雨，洗舱的时候很辛苦，只有当汗水流下的时候才能让自己真正的成长一个真正的男儿，一个合格的航海人。那天晕船的时候都挺过来了。经过了晕船之后，我成熟了，在自己最难受的时候想的是自己的家人，人生就应该这样嘛，为了自己的家人奋斗。想想一年后回去的世界也许又是另一个样子的，那些曾经属于我的东西又会变成什么样子呢，想想就兴奋，想着自己一年后回家的样子，充满期待。在船上学习的东西更加具体化，远比学校的理论来的透彻实在，用太阳方位测试罗经差，EPIRB的使用方式，SART等等的东西，我有了全方位的了解。雷达和DSC的实用性很重要。航海通告，气象传真图，还有一些航行信息都有所了解。相关的安全警报是必须学习的。在救生，消防等演习中充分了解到自己应变部署表中的责任，也深知演习的重要性，安全第一。

天将将大任于斯人也，必先苦其心志，劳其筋骨，饿其体肤。而船上的生活很好，每天吃的好睡得好，没有生活的压力和烦恼。只要每天工作做好了，下班自己学习点东西，累了就休息，饿了就吃。把自己的房间和卫生区清扫干净，是让自己住的卫生，也是对船的爱护，爱船如家是我作为一名船员的宗旨。

航海的生涯就像海面一样，偶尔风平浪静，静的像一块碧玉盘；偶尔海浪此起彼伏，人生跌宕，哪一个航海人没见过大风浪，不是在风雨的洗礼中成长呢？烈日炎炎下我将有更光明的未来，大雨滂沱中我将接受命运的洗礼，迎着最美的日出，我看见希望与梦想同在，望着日落下海平面，我知道，我努力拼搏，留给世界将不只是背影。

尊重差异才能激发创意

◎ 闫鹤翔

最近读到一篇文章，作者是一位父亲，他给我们讲了一件令许多中国家长深有同感的尴尬事：作为一位繁忙的父亲，好不容易抽出片刻闲暇检查一下孩子的作业，结果发现了一个问题。孩子的作业上有一道题“请用几句诗描写一下一个人看见月光思念故乡的情景”，孩子写的答案是“春风又绿江南岸，明月何时照我还？”结果老师在旁边给出了一个大大的“×”。父亲很奇怪，问孩子为何错了，孩子说正确的答案是“床前明月光，疑是地上霜，举头望明月，低头思故乡”。

这位父亲看后深感为难！孩子的答案虽然不是老师心中的那个标准答案，但却非常符合题目的要求，但老师不允许！“我该怎样向孩子解释呢？”，告诉孩子“你是对的”，将来孩子就可能总认为自己的对的、老师是错的，影响了老师的威信；告诉孩子“你是错的”，显然不符合事实”，真是难呀！

这位父亲之所以写出这件小事，无非是想求教于广大读者，在遇到这种情况时究竟该怎样处理？然而，对中国人来说这是一种常见的、早已习惯的文化现象，即凡事都可能标准答案，该有的、不该有的、都会有！这种现象的实质就是不尊重客观存在的差异！因为，人作为认知主体常常会有不同的看问题角度、不同的情感和偏好、不同的知识结构和背景、不同的性格和思维方式、不同的利益诉求等等，这些都是客观存在的差异。所以，对同一事物，不同的人就会有不同的看法，怎么可能事事都有统一的标准答案呢？像上面那道题的答案就可能有许多种，甚至可以是孩子自己创作的一首诗。

但是，由于中国的教育传统，从小我们学习语文课文时都必须学出统一的“中心思想和段落大意”，这一切其实都来源于我们心中已经习惯的、所谓一致的标准答案。不尊重差异、追求同一性的行为习惯，就会产生同质性思维的倾向，阻碍创意的产生，影响创新能力！

首先，是影响自己思维的创新。由于在潜意识中存在着一个特定的标准答案，当我们自己思想中产生的某个创意火花与这个答案不一致时，就容易受到这个所谓标准答案的制约，如果缺乏尊重差异的习惯，就会产生瞬间的自我否定，从而导致创新活动嘎然而止。因此，平时在考虑问题时，为了促进创新，保护来之不易的创意，我们就要养成尊重差异、质疑思维前提的习惯，可以采用个体头脑风暴的方法：即在思考问题的时候，给自己定一个规矩，即只追求创意的量，不追求质，任何想法都是对的，不否定自己！出来一个创意，就及时记录下来，穷尽所有的想法后，再将创意逻辑化，适当否定一些明显不合适的想法。这样做有助于保护自己的创新思维。

其次，是影响团队的集体创新。由于受着同样的教育、干着同样的工作，在同一个问题上常常也就能被老师、父母和领导灌输了统一的答案，在同一个团队中，如果多数人相信这个答案，就会产生集体的力量、制约个别有异质性思维的人表达创意，在管理学上被称为“群体压力”。为此，建议各个工作团队可以采用一些结构化的团队会议和研讨规则，如变说为写，即在讨论问题时每个人发几张纸和几支笔，大家将自己的想法一一写出来；都写完后，轮流发言，但每人每次只讲纸上的一条，有专人负责记录，只至穷尽所有人的所有想法，期间不重复、不讨论、不互相质疑！记录完成后，大家再开始逐条讨论。

最后，是影响倾听、阻碍借鉴他人创意。不尊重差异是一种习惯，老师会有、领导会有、父母会有，平常人也会有——常常表现为有权威时、权威是对；没有权威时、自己是对的。缺乏倾听他人合理因素的习惯，甚至没有勇气承认别人是对的，因为答案只能有一个，别人对了，自然自己就错了！所以，中国的团队常常沟通难、合作难、建立民主也难，中国人在台下的时候常常是民主派，抱怨当权者不听取自己的意见，而上台后常常都成了专制派，都希望下级顺从，也才有了“一个中国人是条龙，三个中国人是条虫”说法。总之，一个团队在一起合作，只有善于倾听他人意见的合理元素，才能借鉴他人的智慧，如果只认为自己对，就难以集思广益。尊重差异、学会倾听应该成为每个团队成员都必须建立的信念！

极美光阴最无常

◎ 企划部 叶蔚琳



到了这个年龄，我们大概早已对月亮阴晴圆缺，四季更替失去了好奇心，也许受这个越来越浮躁的社会影响，不知道从什么时候起，对周边环境，一草一木的生长、变化视而不见。此时，我猜可能恰巧与作者作这首诗差不多的时间，再次读到Robert Frost这首Nothing Gold Can Stay，触景生情，深深的为他这样有心的观察、细腻的描述所打动。

“Nature's first green is gold, Her hardest hue to hold”. 春天的第一抹颜色是鹅黄，柳芽刚刚出来，绿中带着阳光的颜色，但柳芽儿“鹅黄”的阶段很短，昙花一现，很快就被绿色所替代，正所谓“刹那绝色不久长”。这两句跟古诗“最是一年春好处，绝胜烟柳满皇都。”“诗家清景在新春，绿柳才黄半未匀。”“鹅黄剪出小花钿，缀上芳枝色转鲜。”描写的意境很相似，美好的东西总是转瞬即逝，最难挽留。

“Her early leaf's a flower; But only so an hour. Then leaf subsides to leaf”. 春天最早的讯息是由花儿带来的，所以这里说最早的叶子是花。杏花，梨花，迎春花，玉兰，柳芽儿也是柳树的花儿，这么平凡的现象让诗人描写的那么美，让人忍不住再去好好观察一下春天的种种记号……然而，芳华绚烂，无奈绽放的美丽也只在刹那间，随而新芽长成叶。

“So Eden sank to grief, so dawn goes down to day. Nothing gold can stay”. 终于落木萧萧下，由是伊甸满园悲伤，同样，美丽的黎明很快便转为平凡的白昼，良辰美景难久长。

Robert Frost是20世纪美国杰出诗人，他的诗歌语言质朴、清新、近乎口语化，诗中常用的意向也是我们常见的大自然景象：山川河流、日月星辰、花木鸟虫。经他带着温情的笔，感叹美好事物流逝的情感表达的淋漓尽致。这些景象也是我们司空见惯的，我们也常常感叹惋惜韶华易逝，却难以写出这么优美的句子。很多时候，当我登高望远，体会大自然奇妙时，也会感慨万千，激动地写下自己的感受，可过几天心情平静是再回过头看当时写的东西，真是不忍心再读一遍，只能感慨，诗人大作家们都是天赋奇才，创作出流传千古的佳作。Robert Frost认为他诗歌中语言的感染力来源于大量比喻的应用，他曾说“诗始于普通的隐喻，巧妙的隐喻和高雅的隐喻，适用于我们拥有的最深刻的思想。”希望以后可以借鉴一二吧。

一年之计在于春，美景难留、韶华易逝。所以，做个有心人，好好珍惜、细细体会身边每一处细小的变化吧。

以下是此诗的完整版，供大家欣赏。

Nothing Gold Can Stay

- by Robert Frost (1874 - 1963)

Nature's first green is gold,
Her hardest hue to hold.
Her early leaf's a flower;
But only so an hour.
Then leaf subsides to leaf.
So Eden sank to grief,
So dawn goes down to day.
Nothing gold can stay.

发现身边的美

◎ 结算部 唐亚倩

美，是无处不在的，只要你用心观察，你会发现，原来这个世界这么美！

大自然中，我看到了春天。小草悄悄地钻出了地面，嫩生生、绿油油的呈现在人们面前；柳树不声不响地抽出了新的枝条，长出了新芽；小野花也睡醒了，只见他们伸伸腰，抬起头，争先恐后的绽放起来，淡淡的紫、嫩嫩的黄、轻轻的粉，这些小花虽然并不名贵，但她们用自己点点的姿色点缀着青春的草地，点缀着美好的春天。

清晨，当你走在上班的路上，有没有经常对自己和别人的抱怨，抱怨北京的空气不够新鲜，每天浪费在路上的时间太长，公交车来的太迟，车上过于拥挤？于是新的一天几乎都在抱怨中开始。那么，停止一如既往的抱怨，迎着春风，看风景。温暖的阳光的笑脸，一路绽放的小花，勤劳的清洁工人，遵守秩序文明出行的上班族。

正如艺术家罗丹所说：美是到处都有的，对于我们的眼睛，不是缺少美，而是缺少发现。今天依然是晴天，淡蓝色的天空没有云彩。也许城市的污染较多，空气没有郊区的清新，交通比较拥堵，但是这并不能成为我们消极的借口。生活，需要我们去适应，去享受，去品味。当我们选择了健康的生活态度，积极地对待生活，有滋有味的活着，才是对我们自己负责。

美的象征并不只是外表好看，美要通过灵魂的洗礼，美必定是思想纯洁、高尚、善良。就如我们看一个人，外在的呈现不代表本质，需要看他所做到的，想他所说过的，善良的、智慧的人很多也是低调的。哲学家康德说过：“美，是道德上善的象征！”

美，是那一缕温暖的春光，还是一场滋润心田的春雨？美丽的心灵和丑陋的外表其实只是一指之差，就要看你有没有认真的去体会！



状元随想

◎ 法律部 王天欣

昔日龌龊不足夸，今朝放荡思无涯。
春风得意马蹄疾，一日看尽长安花。

——《登科后》 唐·孟郊

状元一语源自唐代，举人赴京应礼部试者皆须投状，居首者称状头。因“元”有首、第一之意，又名状元，为古代科名中的至高荣誉。

科考发端于隋朝，开科取士由隋文帝始创，通过考试选拔官吏，分科取士，故称科举。唐袭隋制，首开殿试，由皇帝亲自出题主考。状元，即为殿试一甲第一名，又称殿元。金榜题名即殿试取中的进士，前三名进士分别为状元、榜眼、探花，合称三鼎甲。经过重重比试得中状元实非易事，乡试、会试、殿试均拔得头筹更是少之又少，即解元、会员、状元由同一人获得，是为三元及第。

——之于人才擢用

状元，堪为古代科举乃至整个传统文化中最为闪亮的字眼。其与被誉为中国古代第五大发明的科考制

度一起，改变贵族对人才任用的垄断。平等竞争，择优取士，抑制门阀，奖拔寒庶，在千余年科考历史长河中，演绎着学优则仕的古训。考状元，本就是一项以公平选拔为初衷的角逐。寒门学子，通过自身才华和努力，入仕途、登庙堂，成为国之栋梁，亦改变自身命运。科举荟才，蔚为大观，状元中诸多官拜宰相，位居四品以上者众。德才兼备，治国安邦，是“天下英雄尽入吾彀中”的欣喜，是“居庙堂之高而忧其民”的赤诚。

——之于人生理想

功名得中，是一场人生的积累蜕变，是在封建时代凭一己之力成就自身价值的唯一方式。在金榜题名之前，是三更灯火五更鸡的勤奋，是十年寒窗无人知的寂寞。年幼学童未识书经先拜文曲，莘莘学子饱读诗文学贯百家，只因“万般皆下品，惟有读书高”的信念，只为达则兼济天下的志怀。终有一日，千里赴京一显身手，便是“三条烛尽烧残举子之心”，却仍“八韵赋成惊破侍郎之胆”。大魁天下的荣耀与景仰，是多年铁砚磨穿、寒毡坐透的最好奖酬。琼林盛宴、雁塔题名、翰林墨香……道不尽的光彩旖旎、喜悦风情。此后锦绣前程，在夺魁之时便已奠定。

——之于家庭祈望

中国古代沿袭忠孝礼义之训、仕途经纶之传，不论是名门望族还是庶民百姓，皆尚勤学以求功名。寒门父母对家中儿郎谆谆教诲、寄予厚望，学子也往往不负“业成早赴春闱约，要使嘉名海内闻”的殷殷企盼，衣锦还乡，光耀门楣。更有书香世家、杰灵之地，尝现父子状元、祖孙状元，一科四进士，父子二鼎甲，“或桥梓鼎甲萃美于一门，或槐棘拱辰联辉于两代”，科第兴盛，广传佳话。

——之于今人启迪

以今日价值观之多元，成功标准之丰富，已无须再如古人般视科举为不二选择，奋斗终生。然而，时时皆比试，何处不战场，优胜劣汰乃自然规律，更是社会法则。古今奋进自强的信念并无不同。环顾同辈，无不是历经磨练，过关斩将，处今世日新月异人才济济，唯有持平和之心，竭进取之力，方显强者之姿，立于不败之地。

虽无秋试春闱，但生活中每项考验对于个人，每个机遇挑战对于企业，就是我们共同的大比之年。愿每位考者脱颖而出，榜上有名！



爱你在 口难开

◎ 渤海华洋 张莉

父母中年得子，对我很是宠爱，但从不溺爱。记忆中父亲总是不苟言笑，而母亲却是非常的和蔼可亲，而我总是父母亲戚眼中的乖孩子。小时候，我总是爱黏着母亲，夜晚总是依偎在母亲的怀里打闹嬉戏，和她谈天说地。父母退休后，一直在家全身心的照顾我的生活起居。我也曾经和母亲提起过，希望她可以报一个老年大学，参加一个兴趣班，以丰富退休后的生活，而不至于在我上班后感觉孤单寂寞。而她总是说，她所有的心都在我身上，我就是她的天，能每天照顾我，她就快乐、很满足！

慢慢地随着长大并开始了自己的工作，却渐渐的发现和母亲之间有了一层说不清的淡淡的隔膜，也许是所谓的代沟吧，比如对于新鲜事物的理解与接受。后来，由于更年期的原因，母亲的脾气竟然也变得暴躁起来，比以前爱唠叨了。而我，不知是否人越成长，会变得越羞于表达自己的感情，越发不愿讲出心中的爱。工作忙碌间我也好似患上了“下班沉默症”，回家后也不想说话，只是拿着手机，窝在沙发里，把沉默当成休息，与母亲的交流沟通就这样慢慢的少了起来。



都说孩子的生日，就是母亲的受难日，今年23岁生日时，为了改善和母亲之间的这种状态，我特地准备了一大束鲜花送给母亲，给了母亲一个大大的拥抱，而那句“我爱你，妈妈”，溜到嘴边，却没了说出来的勇气，终究还是没能说出口。晚上睡在母亲身旁，突然感觉像回到了小时候，不知不觉和母亲聊到了深夜。母亲和我回忆道：我的第一句牙牙语、第一次蹒跚学步、第一天背着小书包上学、第一次拿优秀奖状、第一次升学考试、第一天上班……太多太多的第一次，每一个第一次都镌刻在她深深的记忆里！夜深了，看着熟睡中的母亲，看着她那被岁月摧残了的容颜，不由得想起那个曾经光鲜亮丽的女人，为了我，为了这个家，付出了太多太多；看着那双从小到大一直给予我力量和支持的双手，如今却也长上了老年斑。忽然悟道，她的唠叨不休正是对我无限的爱啊，天冷了唠叨我添衣，生病了唠叨我按时吃药，加班了叮嘱我路上注意安全，坐在沙发上打盹儿等待我回家吃饭，晚上唠叨我要早休息，关灯后唠叨我不能在被窝玩手机，天亮了早早起床为我准备早餐，太多的唠叨，承载着太多的爱！抬头间发现母亲的发迹又多了些许银线，不觉鼻子一酸，模糊了双眼。常言道“养儿方知父母恩”，或许将来只有我自己做了母亲后，才能真真正正的理解父母的爱，父母的良苦用心！

家是温馨的港湾，无论什么时候，受到何种委屈，碰到何种挫折，我们都可以随时停歇，而父母就是我们的领航人，一直在默默的支持我们、关爱我们！子欲养而亲不待，总有一天我们会觉得，父母的唠叨是那样的弥足珍贵，让我们怀着一颗感恩的心，多一些对父母的关爱，多陪陪他们，多和他们唠唠嗑；大声说出心中的爱，当父母蹒跚而行时，勇敢的牵着父母的手，一起走！

大声说出你的爱，不要爱你心里口难开！

《员工的职业化心态塑造培训》学习心得

◎ 综合部 袁英杰

很荣幸能参加“北京影响力”的培训课程，本次培训的主题为《员工的职业化心态塑造》，老师用通俗易懂的语言、贴近生活的案例、鼓舞人心的演讲，诠释了阳光心态和职业化素养的本质及必然联系。

在为期一天的培训中，高老师系统阐述了什么是职业化、如何做到职业化发展，以及怎样塑造职业化心态，让缺乏专业知识的我受益匪浅，我的感触有以下几个方面：

一、员工的职业化发展路线

高老师从前是一名人民教师，觉得工作太安逸稳定，便去香格里拉酒店做话务员，从话务员到香格里拉酒店培训师，再到宏图三胞人力资源总监，最后到现在的影响力教育训练集团核心讲师。10年中，她经历了很多辛酸，吃了很多苦，但她仍然坚持着自己的理想和目标。正是这种发展路线，让她找到了最真实的自己。

一个偶然的时机我看了高老师的博客，其中有一道选择题：

A：你必须做一个好员工，兢兢业业，任劳任怨，数十年如一日的在同一个工作岗位上，做着重复性劳动，一直干到退休；

B：你应该做一个好员工，踏实、勤勉、高效的工作表现，会带来更大的发展机会，你会在不同的工作岗位上，从事着更有成长性和挑战性的工作，直至退休；

试想一下，你会做出怎样的选择？可能不会有太多的人选择A，那么我们为什么更倾向于选择B呢？这也是我一直以来思考的问题：为什么要成为优秀员工？我想，“优秀”可能是企业的要求和愿望，“优秀”可能有个人性格的因素，但从人性的角度来看，追求“优秀”应该是一种本性。人，都是渴望发展的，在我们的内心深处都存在一种想要自我实现、自我超越的梦想，没有这种求新向上的动力，就不会有社会的进步。我们处在21世纪

的大潮中，要不断的创新和迎接挑战，脚踏实地的寻找一条属于自己的职业化发展路线，那样我们的人生才会更精彩。

二、卓越员工的五大心态

（一）正面积极

“心态决定行为，行为决定习惯，习惯决定性格，性格决定命运” 无论生活还是工作，心态都是第一位的。起初我对心态的理解，只不过就是一个人对于事物的认识和态度罢了。其实不是这样的，通过高老师的课，我有了新的看法：对于相同的一件事情，不同的人会有不同的看法，进而产生不同的态度，最终导致不同的结果。

心态积极的人，会把突如其来的变故当作是对自己潜能生活中的动力；

心态积极的人，会一次次挑战，一次次去分析，寻求最佳的解决方案；

心态积极的人，会把每次的失败看成是成功的起点。

而这样一次次挑战，会使他信心百倍的去思考、去分析，寻求最佳的解决方案；而消极心态的人，则是一味的抱怨，不肯用一分心思去想办法。而我们经常会听见有人说，“今年我运气真好，干什么都一帆风顺”。其实，不是别人运气好，是心态好。心态好的人，即使做出了一点成绩了也不骄傲，因为他们知道这些是他们每天加班、辛苦工作所换来的，是付出应得的；哪怕遭遇风雨般的打击时也不气馁，因为他们明白用积极的心态去面对会有解决的途径。在海事中心也是如此，综合部的前台，工作琐碎繁杂，每天都会有不同的事情要做，想起来是比较心烦，虽然如此，但前台的姐妹们，还是用积极的心态、乐观的态度去做好每一件事，每一个细节，为大家提供最好的服务。

（二）主动负责

许多时候，大家在工作一段时间后，会比较迷茫，会想：我究竟是什么样的人？我想成为什么样的人？有哪些东西是我觉得重要并想拥有的？但这些虚无的话语对我们现在的工作又有有什么用呢？曾有位企业主管，他的人生目标是：正正当当的生活，并且对社会有所贡献，为达成使命，他拥有一个慈悲之心；他愿牺牲时间、精力、才华及金钱；他以身作则；他有影响力，但这些都是他愿意做的事情。还有小肥羊CEO卢文兵、百度CEO李彦宏、阿里巴巴创始人马云等，贡献都是大家有目共睹的。他们经过研究考察市场，去各处了解搜索市场的发展趋势，然后对自己做出正确的行为选择，对社会做出了重大的贡献。

（三）忠诚敬业

“忠诚敬业”这四个字看似简单，其做起来不是很容易。培训中，老师跟我们分享一个视频：名字叫《卧底老板》，该片讲述了一位航空老总为了了解员工内部情况，假装成实习生，到各个部门做各项工作，包括打扫收拾卫生间、倒运货物、及登机等。在这期间，他了解员工的生活、家庭、工作等问题。之后，他返回总公司，回想这几天考察的情况，他总结出：我们的每个员工都拥有一颗忠诚敬业的心，他们互帮互助，每个员工都钟爱自己的工作。我们也应如此，无论在什么样的岗位、什么样的工作，都要爱自己的岗位，尽自己最大的能力，为海事中心发展尽一份力。

（四）合作共赢

美国商界有句名言：如果你不能战胜对手，就把他变成朋友。竞争不再是“你死我活”，而是更高层次的竞争与合作。现代企业追求的不再是“单赢”，而是“双赢”和“多赢”。没有永远的朋友，也没有永远的敌人，这句话说的没错，我们没有永远的敌人，就像中考高考的考场上，我们都是竞争的对手，谁也不会因为什么关系而放弃自己的学业。但是，在平常学习中，我们一起学习，互相帮助，这就是朋友、是合作。在工作中，我有时会以自我为中心去工作，导致整个团体不团结，没有合作的意愿，这样是不对的，通过这次的培训，我深知竞争与合作是可以并存的，但每时每刻我都要牢记我们是一个团体，我们要做到共赢。

（五）感恩

懂得感恩是获得幸福的源泉，周围的一切都那样美好，让我们用一颗感恩的心去追求自己的理想，我相信成功的步伐会越来越近。所以，让我们都找准自己的心态，重拾信心，以积极的态度，投入到工作中去，与公司共同成长，共同发展！

以上是我在此次培训当中的所思所想，与大家分享，当然我也会以上的感悟去运用到实际工作中。其实对于工作而言，高老师告诉我们：一个人的职业化心态，决定了他的能与不能，成与不成！如果你的内心已失败，成功也就已经远离你！每个人来到世上，不能选择生命的长度，但可以选择生命的宽度。所以在我们有限时间里选择生命的宽度，多姿多彩，放射光芒，用微小的力量去服务于海事中心、服务于身边的每一个亲人和朋友！

良好的心态是发挥能力的前提

——参加《员工的职业化心态塑造》课程有感

◎ 综合部——潘婷婷

为培养员工的工作能力与专业化程度，塑造良好的职业化工作心态，提高自己对工作岗位、工作内容的认知情况，海事中心组织我们参加北京影响力企业管理有限公司的培训课程，使我受益匪浅。

此次培训课程分为两大部门。第一部分中高老师根据自己的职业发展经历，给我们上了生动的一课。在这部分中，给我印象最深的是高老师在香格里拉酒店的工作经历，她从一名小小的预订部的接话员发展为香格里拉人力资源部的培训师。她给自己制定的“TOP THREE”计划，使自己在4名同事中脱颖而出。第二部分时我们观看了真人秀《卧底老板》，该片讲述了泛美航空的CEO在公司基层扮演4天实习生的角色，体验员工的工作，与员工进行交谈，聆听员工在公司合并的大背景下削减他们10%的工资后的反应，直至后来做出三年内不削减员工工资的决定。在这部纪录片播放的过程中，好几次我都忍不住流下了泪水。我深深的被这位企业的最高领导者感动，也深刻体会到了一个好的管理者给员工以及整个公司未来发展带来的良性影响。

这次培训使我深深感受到员工职业化塑造的重要性。以前，我对职业素养没有明确的概念，仅仅停留在爱岗敬业、恪尽职守、干好本职等字眼上。经过培训，我明确了职业素养是个很宽泛的概念，专业是第一位，敬业和道德是必备的，体现到职场上就是职业素养，体现在生活中就是个人素质和道德修养。老师还告诉我们：对待工作，端正心态是最重要的事情。因为工作不仅仅是为企业做事，更多的是为自己。高老师说，人类和宇宙之间有着某种莫名的联系，当一个人自怨自艾时，整个宇宙回馈给你的就是你很失败、不会成功。但当你给宇宙回馈的信息是我很好、一定会成功，那宇宙回馈给你的，一定是恒等的正能量。虽听上去有点不可思议，但是这些话却给我很深的印象。我的理解是，当失意时，我们唯有转变观念，调整心态，以高度的责任感用心工作，努力实现企业和个人的双赢。当面对复杂的事务时，能及时理清思路，合理规划，按轻重缓急的程序进行处理，做好统筹规划，确立分段目标，细化措施，做到各个击破；对日常性的事务，力争做到今日事、今日毕。长期下来，工作必将得心应手，并享受工作给我们带来的满足感与成就感。我会不断提高自己在整个团队中学习、实践、创新的能力，为团队的高效运作做出自己的一份努力。同时不断激励自己，使自己端正心态，做到从工作中寻找快乐，把快乐传染给周围的人。

读《明朝那些事儿》（朱元璋卷）

◎ 12级订单班 吴涛



带着笑意读完了《明朝那些事儿（朱元璋卷）》，不得不佩服作者当年明月那风趣、幽默的手笔，古今人物同台，给人们增加了不少笑料，嬉笑怒骂说事，给苦大仇深的人物赋予了戏剧化的色彩，即使浴血奋战的沙场，经过了他的修饰，使读者的紧张情绪缓和了许多，且横生了不少妙趣。

从茅草屋的风雨到皇觉寺的孤灯，描写了一个孤苦无助、倍受欺凌的朱重八，他没有别的愿望，只想活下去，将来有妻子、孩子，甚至有头

牛帮他干农活，可是世道就是这么戏弄人，汤和一封起义倡议书把他逼上了绝路，从此他走上了一条艰苦的道路。从滁州的刀光剑影到鄱阳湖的烽火连天，无数的磨难和痛苦开启了他的文韬武略，使他从千军万马中奔驰而出，自尸山血海里站立起来，他不畏惧任何的权威，不惧怕任何的敌人，以少胜多，以弱克强，创造了攻无不破，战无不胜的人间神话，一个个盖世枭雄倒下去了，成吉思汗的子孙也倒下去了，大明王朝建立了。

朱元璋不是一个好皇帝，但他是一个好父亲、好祖父。幼年的不幸遭遇使得他不愿意自己的子孙再受苦，他为自己的每一个儿子都准备了王位，为了使自己的子孙后代能够安心地统治天下，他杀掉了跟随他南征北战的功臣名将，只有汤和因全身瘫痪免于了一场劫难，真是塞翁失马，焉知非福啊！上帝是公平的，朱元璋杀戮功臣的恶果终于显现出来，当反臣朱棣篡位谋反时，建文帝朱允 竟惊奇地发现他很难找出一个真正有战斗经验的人去对付朱棣。只有惨兮兮地等待易主了。

虽然读完此书才了解了朱元璋的是是非非，但我儿时“朱元璋”这个名字深深地留在了记忆里，那是小的时候经常缠着妈妈讲故事，妈妈就给讲了一个“珍珠翡翠白玉汤”的故事，故事的主人公就是朱元璋，因为在一次激战中被打败，逃亡了几天几夜，几乎快饿死了了，一家农户救了他，把白菜叶子、白菜梆子和白菜根切碎，放到锅里添上水，煮出一碗汤，让朱元璋喝下去，救了他一条性命，他自然非常感激，而且觉得这碗汤非常好喝，便问农家大嫂，这汤叫什么名字，大嫂回答：“珍珠翡翠白玉汤”，妈妈告诉我，珍珠就是白菜根切成的小粒粒，翡翠是指白菜叶子，白玉就是白菜梆子。朱元璋当了皇帝以后，报恩自不必说，就是面对着山珍海味却时常想那碗“珍珠翡翠白玉汤”，因此就把农家大嫂请来，要求她再做一碗。农家大嫂不敢怠慢，赶紧照着原来的方法做出了一碗汤，结果朱元璋喝了一口勃然大怒，简直难以下咽，这哪里是原来的那碗汤？农家大嫂赶紧跪下说：“皇上，汤的确没变，您的口味会随着时代的变迁而改变！”这也应了“饥饿最好吃”那句话了。翻读这本书时非常想重温一下这段故事，可是，读到最后也没能找到，算是留了个小小的遗憾！

365 度青春

◎ 12 级订单班 陈世鹏

“木欣欣以向荣，泉涓涓而始流”，这是多么美的情景啊！山清水秀，展现在眼前的是一份享受，给人们的更是一种清闲。也许诗人确实拥有这般清闲雅致吧！

青山绿水，在这个世界上却永远都是不息的，所以每每都有机会可以去自然中享受，享受其中无限的乐趣之所在。

翠绿的山峰延绵起伏，映在眼前的是天地自然间最纯净的美；碧绿的清泉脆响滴嗒，侵入耳中的是天地自然间最美妙的乐章。我也总是乐在其中。

但是有些事实是永远都无法以普通的方式或普通的力量来改变的——我是生活在现实社会的一员，是中国的几亿分之一的一个公民。

现在是个文明的社会，也是一个高速发展的时代，脚步是不准许停下来的。每每有了机会有了时间，我在享受着自然的同时，也总是那么深有感触的。

山青水绿、四季常青，这是这个自然赋予这个世界的，而我们的生命也是亦然如此。

有时我会因为秋冬落叶而感到少许不快或有些许的抱怨，因为这样的景色有时不免会带来的是不少的伤感之情。古人写秋诗，总是有悲伤忧愁之感，正是那句“自古逢秋悲寂寥”，我也是认同的，因为同样感受也是有了的。所以这样的我，时常也不免沉思一些问题，有时甚至执着着一点却不曾放开些，去获得些其他

的观点思维。

我还算是比较有些悟导能力的了吧！自己在一次偶然中也算是有了开导的方向，这样子才有体验到了自然的真谛之所在。虽然，真正的真谛是什么，我无从得知，但在我的认识中，我也算是把它作为了自己的真谛了。

地球的一年有四季，四季有十二个月，十二个月有365天，这是由人类自己制定的公认周期，也是老少妇孺都知道的已定的事实了。

所以，自然也便遵循了这个由人类制定的“游戏规则”了。一年365天，年年循环，周而复始，也变成了不变的了。花草树木，川流泾河，也随着这样的步调，演奏出了岁月的进行曲。

生老病死，是人所必经的人生道路，而其自然中的花草树木、川流泾河也同样的要面对这些干枯、耗竭等等，也就是说：有“生”就必有“死”。

人们却总为之而苦恼不已，甚至会害怕，更会恐惧。然而他们呢？也是要面对的，只是不曾知晓，他们是否也会害怕，是否也会有恐惧。但是他们所展现出来的，让我们所见的，让世界都知道的是——他们总是竭尽自己的所能，将自己拥有的“青翠”的“年华”展现出来，让世人，让世界都为其见证，他们的“青春”是永垂的，也是不朽的，年复一年的都是如此，直至自己衰老、死去。也许就算他们死去，他们依然把自己的青春留了下来的。

我们，年青的一代，现在是充满活力、朝气蓬勃的时候。用自己的青春，去拼、去闯、去开辟，那是一个自己的年华时代。自然的很多是值得我们去了解去学习的，因为我们其实也是自然的一份子。

青春，是365度的，是周而复始、永不间断、轮回万世的，不要放弃自己的青春，不要忘记自己的青春，请记住：青春是365度的！

浅谈充实人生

◎ 渤海华洋 郭锐

《史记·报任安书》中有句话让我受益匪浅：“人固有一死，或重于泰山，或轻于鸿毛。”我可能无法达到前者，但也不愿沦为后者。在我看来，“重”与“轻”名指死，实指生。生命充实则为“重”，虚度年华则为“轻”。

生命充实的人，可以为热爱的东西奋斗终身，最终问心无愧地离开人世。从小到大，我崇拜过歌星、影星、运动员、舞者和模特，崇拜他们与众不同，崇拜他们大放异彩。后来我发现，其实我真正崇拜的是他们能够毕其一生的精力追求自己的梦想。倘若可以做自己喜欢的事，走自己选择的路，把全部的青春与生命贡献给自己热爱的东西，那么生命的每一天都是有价值感的，就算生前未酬壮志，也能在死神面前绽放出骄傲的笑容。

然而现实的残酷性就在于并非每个人都能如此幸运地把全部的精力奉献给热爱的东西，上学就是这样一个例子。热爱源于兴趣，但是在那以分数论成败的校园里，任何一门关系到毕业的学科都要一视同仁，所以兴趣问题就显得无足轻重了。结果没兴趣的要花时间学，有兴趣的却没时间钻。这样下来从小学到中学再到大学，虽有光阴一十六载，但是真正奉献给兴趣的却寥寥无几，实在令人痛心不已。

如今的我虽然已经没有了从事兴趣的余地，但是我可以为今后的职场生活培养新的兴趣，让工作成为自己热爱的东西。兴趣是奋斗的动力，兴趣是成功的基石。反之，没有兴趣的奋斗是懈怠的，没有兴趣的成功是松垮的。要想拥有一个充实而完美的人生，就要为今后的工作培养出新的兴趣，让旧的兴趣成为业余生活，把新兴趣视作实现旧兴趣的经济基础。

《孟子·告子上》中写道：“鱼我所欲也，熊掌亦我所欲也；二者不可得兼，舍鱼而取熊掌者也。”看似在强调“鱼”和“熊掌”无法同时有之，实则暗示二者可以先后得之。只要分清主次轻重，规划合理有序，生活张弛有度，便可两全其美，兼而顾之，真正做到为热爱的东西奋斗终身，成为生命充实的人。

莫道桑榆晚 为霞尚满天

——海事局老干部座谈会有感

◎ 旅行社 于蓓

作为海事中心下属的旅行社，我们主要负责中心大小会议的会议服务工作。作为专业而执著的团队一员，我们始终坚持“服务是一种基于人的产品”理念，遵循“会务工作无小事”的工作方针，努力把会务细节做好。

2013年二月四日上午，在春节到来之际，旅行社接到负责海事中心一年一度的老干部座谈会会务的任务。这是一项意义重大的工作，因为海事中心领导非常重视老干部工作会议，每年都会认真组织老干部座谈会，了解离退休老干部的生活情况、向他们介绍他们关注的海事中心一年的工作情况听取他们的意见和建议。旅行社把整个会议的组织工作交给了我，作为一名新进职员，第一次面对这么重要的工作，确实有点儿惶恐，还好在主管的悉心指导下认真全面细致做好了会议流程安排和预案，剩下的就是按照制定计划实施。

会议当天中午十二点，我和司机从中心出发前往老干部家里接人，我负责接十一个人。快到第一站和平里的时候，我便根据会议详单上面提供的老干部家庭固定电话，往梁大淮梁老家里打电话，被告知梁老已经去门口等了，梁老家里人还说，他早早就吃过饭去门口等你们了。老人也许都是这样，很珍惜可以相聚的时光，尤其是跟自己的老伙计老战友在一起，会有说不完的话题，回忆一下携手奋进的美好青春，谈一谈当前的美好生活，再展望一下更加辉煌的未来。

还没到家门口，就看到一位在等人的精神矍铄的老者，我想他应该就是我要接的梁老，招手，疾步上前问候。老人家身子骨很硬朗，从梁老稳健的步伐和轻盈的身姿清晰可见曾经的海员、曾经的水兵，那种向上的积极劲头，很有感染力。在前往下一个目的地接人的途中，梁老给我讲了很多事情，最让人佩服的就是这么大年纪开始学习电脑，已经会用简单的办公软件，包括将图片导入文档中去，甚至还会用美图秀秀等年轻人喜欢玩的软件。我就想，一个老人都这么积极的去生活去学习，我们年轻人更应该去多学习，去了解自己不知道世界。到达第二个目的地，其余十个人都是这个小区的。挨个打电话的时候，大家都已经在前往小区门口的路上了，其中有一个老人说是腿着凉了，解释了好久为什么去不了，听得出来，他很珍惜海事局座谈会和老朋友聚一聚的机会。能感觉得出来老人们人都很好，有那种长者的修养和风范，岁月在她们身上留下是人生的经历，这份经历让人变得随和、宽容、淡然。

座谈会是在下午两点开始，海事局的领导非常重视与离退休老干部的座谈会，很用心地布置了“欢迎回家”的温馨标语，并在电视里播放由老同志照片编辑制作的配乐视频，以使老同志们能有真的回家的感觉，看得出来老人们很高兴也很享受这样的氛围。在座谈会开始前老同志们先参观了以前的办公室。座谈会开始前局领导提前到达了会场向老同志们问候致意。座谈会开始后，局领导就过去一年局里的工作以及下一年度的工作计划，跟老同志们做了一个概要的汇报和沟通。在其后的讨论环节老同志们也根据自己的经验提出了一些建议和思考，局领导非常重视老干部们的反馈，认真听取并及时记录，从那些场景中我明白了什么叫责任、什么叫传承。



讨论完工作之后，老干部们开始讨论自己退休后的生活和养生，让我印象最为深刻的是有一个搞科研的老者，他跟大家讲述了自己如何用醋治好了自己多年牙疼的毛病。原来用牙膏刷牙都只是应用了磨擦的物理方法，而用醋或者白醋连牙齿的缝隙都能清理到，尤其是人上了年纪以后手上力气减小不能很好地清理的时候很管用。老者说的时候很是有一种学究的样子，也让人长学问更实用。期间还有梁老抖空竹的表演，只见空竹弹起稳稳的落到从梁老手中的细绳上的一段极快而又平稳的滑到另一端，从另一端又滑向另一端的时候，梁老就把绳子举高过头顶到背上，只见空竹也是顺势跟着绳线的轨迹滑到背后，前前后后如此往复。中间还伴有梁老的精彩解说：原来整段空竹表演连贯起来竟然是一碗拉面的制作过程，从下面到搅拌到捞起，整个过程伴着空竹的飞舞，一气呵成，把一段纯粹的空竹表演变的很生活化，很有画面感，让人赞叹不已。

相聚的时刻总是短暂，不觉间就到了说再见的时候，根据安排我逐一把老人们送回家，虽然相处短暂乃至来不及熟悉，但一下午的相处还是让人不由得产生些许感触，现在想来仍然怀念那种共处的氛围，是以写下此文做个念想。忽然想起刘禹锡诗句“莫道桑榆晚，为霞尚满天”。是的，想想那些离退休的老者尚且那么积极向上，作为年轻人的自己不由得也多了一份向上的动力。想起一个报道，说2012年美国发行量最大的期刊是《美国退休人员》，当时觉得难以理解，现在慢慢觉得应该了。从老干部的身上我认识到：有一种豁达，是历经沧海后的超脱；有一种洒脱，是雨过天晴后的彩虹。从老干部的身上感悟到只有“穷且益坚”的青春，才能有“老当益壮”的晚年。没有风风雨雨的历练，不可能有现在的豁达和洒脱；是的，于我们，趁着年轻，多历练一些吧！

If I were not a seaman

◎ “凯进”轮三副 高峰

Just like what Capt. Qu Tao said, "What seaman can bring to you is far beyond your imagination", Yes, Nobody can exactly forecast what is going on in the future. But, so far, it did! I really do not intend to compare with others or make any comment on other kinds of job, after all, I live for myself, struggle for my loved!

I still remember when I studied in the high senior school, I always kept the green eye on those city guys. As a village guy, what should I do is to sit down quietly and expect to stand out some day. Milk was too luxury for me, same as love, only in my dream. Different from some graduates who were still on the dilemma, I firmly took Yan Tai University and navigation as the top priority. Frankly speaking, I have not made more important and correct decision than this one so far!

YTU, the local famous comprehensive university, did not enjoy good reputation in navigation at the moment. However, there is no room for me to complain or give up! It is my great honor to take this opportunity to thank all my indeed friends, classmates and teachers. I will always remember the vivid pleasure during the days we study together in the library, chart room, comprehensive building... To some extent, I have spent a fruitful, but not colorful life in the university. On the moment that six months to go, I was offered a promising job, deck cadet in the Danish shipping tycoon - Maersk Tanker - one of the biggest shipping company in the world. When I was asked that if I chose to work onboard as the sole Chinese seaman, affirmative! Because I was blue-blooded!

However, when my flight arrived at Changi airport, Singapore, intended to join ship at ALGAS anchorage, I still felt a little bit nervous even though I had the outstanding academic record in YTU. As the first

deck cadet from YTU in Maersk Tanker, I was afraid to lose face for YTU, for China. I really appreciate those friendly and professional crew and officers onboard, after about one week, I tried to settle down and English was no more the language barrier. I started to enjoy the job. Only if I have completed my job properly and efficiently, switched to my post every day, I did not lose face for YTU, for China! Make sense?! Later things seemed much better, I received the positive appraisal report from Capt. Akbar as “Recommend promote to third officer directly at next assignment.”

What a pity, I failed to rejoin Maersk Tankers as deck officer due to business cancellation of the manning agent. I have spent such boring six months that one day seemed a year. Thanks to 2/E Li Deng Ta(李灯塔) from HMC, who has served Ocean Tankers for long time, why not send CV to HMC, one of most famous manning agent in China? Only after one week, I was told that there were some vacancies available in the AMCL(HK) by Capt. Liu. I made up my mind that I must grasp this opportunity and complete my first contract. Never let HMC down!

Regarding of navigation, I always keep in mind the popular quote that states: “As a deck officer, you should not be complacent with yourself to rescue your ship from extreme close-quarter situation, but be pleased to keep the ship clear of close-quarter situation.” Neither the strong body, nor the clever mind is the necessity for a professional seaman, but the sense of responsibility! I try my best to exercise good seamanship on basis of International Regulations for Prevention Collisions at sea, 1972 (COLREG). Firstly, try to familiar myself with all rules in the COLREG in Chinese and in English. And during the PSC inspection and oil major vetting inspection, inspectors always focus on the understanding of rules of deck officers, for example, the proper action to be taken during crossing situation and proper lights and shapes to be exhibited during restricted visibility, etc. Secondly, should nothing interfere with my proper lookout. Different from some deck officers who like to do some paper work in the radio room, I prefer to keep the continuous sharp lookout in the wheelhouse during my watch. So, I can take proper action to keep clear of other ships in advance. As we all know, a VLCC normal worth 15 million USD, plus 3 million barrels crude oil, the total value is more than 300 million USD. It is our job to transport such valuable goods safely and free of pollution to the destination as per charterer’s instruction. I will not run the safety of crew, ship and its goods into risk due to my neglect.

Regarding of work onboard, I take every chance to learn from senior officers, especial second officer. “Chance favors the prepared mind”. As a third officer, I sort out all the duties and responsibilities of 2/O, ie, capitation of monthly salary under the different conditions, passage plan, maintenance and test of bridge equipment at required interval, correction of navigational charts and publications, housekeeping of medicine inventory in the hospital, etc. It takes time to work out all the above-mentioned second officer’s duties. Should anything is in doubt, I feel free to ask my professional 2/O or other senior officers. To be a diligent young man! Normally, 2/O has a busy day to prepare for bridge before departure. I always take extra time to assist him on the bridge. For example, I input the waypoints in the GPS, calculate the squat and under keel clearance(UKC), edit the AMVER test message and awaiting for 2/O’s affirmation, test all the navigational equipments and file the test printout for later verification, while 2/O just draws the track lines on the paper charts. Step by step, I have completed the “Training Report for Second Officer” in English in 21 pages. British Capt. Fullagar has the great surprise that “it is my first time to receive the training report for second officer from a third mate, come on, young man!” I do not intend to show that I am fully familiar with second officer’s duties, but to show I love this job from the bottom of my heart! Because I was born to be a seaman! During discharging at Exxon, Hong Kong on 12th Feb,

2013, AMCL carried out the internal vetting inspection onboard by all the department heads. It took about one hour to have a deep and sincere talk with AMCL crew manager Capt. Hu Bin. Not sure for that, after half month, I was nominated to receive the award "Outstanding Performance on 2012" from the Corporation, China Merchants Energy Shipping Co. Ltd with a bonus of HKD 8000.

As a junior deck officer, it is my great honor to receive the award. In my opinion, it is non-necessary to show off! Same as my other professional workmates, it is my duty and responsibility to navigate safely and complete job properly. Anyway, I will cherish the award and work for my name. I believe that there is still great room to improve!

I am not a faster learner, but really appreciate those who recognize and promote me!

Special regards to Capt. Liu who introduced me to HMC, Manager Mr Terence Wang who assist me to pass the interview of AMCL(HK) smoothly, Mr Sailing Cheng, Mrs Li Xiao, Driver Ke Zhen and other office staffs! Thank you!

The precious award "Outstanding Performance on 2012" belongs to all of us!

Thank you, HMC !

Thank you, AMCL(HK) !



AMCL船队高峰荣获招商轮船“2012年度优秀船员”称号

招商轮船 2013年2月

招商轮船开展表彰活动

为了表彰2012年度工作成绩突出的先进船舶、优秀船员、优秀员工，树立先进典型，宣传招商精神，弘扬企业文化，激励广大干部职工积极进取，创优争先，建设具有国际竞争力的和谐企业，根据招商轮船《关于开展2012年度先进船舶、优秀船员与优秀员工评选活动的通知》精神，在各公司民主评选和香港海丰公司提供名单以及各船舶上报材料的基础上，招商轮船认真进行了调查研究，召开了专题会议，评选出杜沛金等42名优秀船员，王有良等10名优秀员工和明顺轮、明达轮、凯兴轮、凯勇轮4艘先进船舶。

招商轮船希望受表彰的先进船舶、优秀船员和优秀员工珍惜荣誉，戒骄戒躁，继续开拓创新，提升管理，再创佳绩，号召全体船员员工向受表彰的先进船舶、优秀船员和优秀员工学习，以他们为榜样，爱岗敬业，勤奋工作，稳中求进，科学发展，共克时艰，抓好船舶维护保养，确保安全稳定，降本增效，在新的一年里取得更加优异的成绩，为招商局能源运输船队的发展做出新的更大的贡献！

光荣榜

优秀船员

杜沛金	钟文新	Kan Joo Oys	柯一抗	吴浩然	朱建明	王方敏
喻金山	卓景加	Ju Qiyong Ju	张德星	林博	万建宗	Lemario G
Flora Jerry M	李向军	高秀峰	陈安	胡景祥	夏巧生	朱坤超
夏军	高峰	郭长贵	吕超	林勇	阮峰	阮建峰
阮文芳	潘新健	陈伟全	陈长安	陈川	陈川	陈川
陈川	陈川	陈川	陈川	陈川	陈川	陈川

优秀员工

王有良	甄宝新	黄彩晶	周润财	Pauland	黄智昌	许伟志	李美	黎耀辉	何川
-----	-----	-----	-----	---------	-----	-----	----	-----	----

本报地址：深圳市蛇口工业区内招商局国际会议中心C座704室 邮政编码：518067 电话：26694851 E-mail: skmwtcy@126.com, skmwtc@china.com

Orientation Training in Manila

© TNKC 机舱实习生 于振兴

How time flies! The two weeks training in Manila has already finished. This was my first time went to other country, so I was very excited before arrived there.

When we arrived at TNKC Office, the staff was very friendly to us, I made a lot of friends at the first night.

In Manila, the scenery was beautiful, the food was delicious, and the people were friendly and hospitable. When we walked in the street, they greeted us with smile.

It was my great honor to meet Capt. Kono, Capt. Flores, Capt. Durana, C/E Leng, C/E Cajamban, MS. Abigeil, MS. Rina. Their passion and attitude of work and life gave me a great impression. During the training lessons, the atmosphere was comfortable and happy, the teachers were patient with anything that we couldn't understand fully. After dinner, we had English proficiency lessons, I enjoyed it quite a lot, through it, my English ability improved, especially the oral English.

The most enjoyable thing was field trip, we visited some beauty area, they were so beautiful that I believe if there were a heaven on earth, it should be Manila.

I am so lucky to Manila, I want to say thanks to all the people who came into my life in my fantastic days in Manila. As time goes by, the beautiful memories will stay in my heart forever.



Orientation Training in Manila

◎ TNKC 甲板实习生 王启江

I am so honored to be one member of Huayang Maritime Center. What impressed me most was that all the staff was very kind to me.

And it's a great honored to be the leader of deck cadets. In Manila I got up earlier to call my co-workers up and make the bed every day. Then we went to have breakfast together. At about half past eight we went to Marc Tower in a line. I knew my assignment was to ensure all the cadets live happily and study efficiently. And I was not satisfied with my performance as a leader. I thought I could made it much more perfect. But I failed.

When I was in manila, I was very happy and excited everyday. Because there was so much new knowledge I need to learn and both the teachers and the waiters were so kindly to me. Such as Capt. Drunner and Abby, they were friendly to all of us. From the teachers and the waiters I found the way to communicate with the others. Only we are kindly and friendly to our co-workers, can we make more good friends.

After the two weeks' training, I benefit a lot. I learned a lot of knowledge and realized that the emotional intelligence was very important both in dally life and work. Also I found that I was lack of knowledge about the ship and poor at the rules. There was too much I need to learn.

I appreciate to Huayang Maritime Center. Thank you for giving me the chance to take part in the training. I cherish it very much. I will pay all my attention to improve my abilities to pay back HMC.

渤海明珠 给力华洋

◎ 渤海华洋 邢雅



北方的春天朝气蓬勃，作为一名即将走出大学校园的毕业生，此时的我充满活力，因为我来到了华洋。

首先，非常感谢公司能提供于我锻炼的机会，给予我一个展示自我的平台。记得面试那天第一次来华洋，公司人性化的服务和严谨认真的工作态度深深的吸引着我，使我坚信自己的选择是正确的。

作为一名在校的实习生，在前台站好每一班岗是我的职责，为大家提供最优质服务是我的追求。这也要求我在工作中一定要细心细致，及时发现大家的所想所想。因此每天清晨我便早早来到公司，检查一遍办公区的卫生，督促保洁员做好清洁工作，力争给全体员工和来访人员带来一个整洁、

清新、舒适的环境。收发快递是我另一项重要的工作，这一看似简单的活，却蕴藏着很多做人做事的道理，公司的快件每天以百计，有收到的，有寄出的，稍不仔细很容易出差错，而这些邮件又直接关系到公司和广大船员客户的重要信息和证件，稍有差错，都将会给公司带来很大的麻烦，影响公司的声誉和利益。工作中我都细心的做好快递登记，并亲自发到每个员工手中，在给广大同事带来方便的同时也确保工作不出现任何的疏漏。

民以食为天，帮助大家中午订餐，解决领导、同事的后顾之忧，使他们更好的全身心投入工作，提高办事效率也是我分内的事。记得有一次中午少了一份饭，急得我在茶水间到处，并询问同事，都不知道那份饭哪去了，想着同事没有午饭吃，我甚是内疚，因为这是我工作的失误，但同事丝毫没有埋怨我的意思，还一个劲的安慰我，还好找到了那份饭，原来是另一个同事帮忙拿走了，这件事让我感觉到华洋大家庭的温暖，也让我体会到，凡事不能自以为没问题就放松工作，任何事情都需要自始至终的耐心细致。

每一个成功的背后都有一个微不足道的开始。对于一个刚刚步入职场的青年，我的身上还带着些许的稚嫩，对公司的一切有着太多的好奇。同事和领导对我倍加关心，生活上虚寒温暖，工作上耐心教导，思想上指明方向。在华洋这个温暖的大家庭里我很快乐！

人生有多个十字路口，我选择了华洋，华洋也选择了我，我会脚踏实地的走好每一步，为自己的美好未来和华洋的大发展努力！

培训心得

◎ 交干院轮机实习生 李晓磊

新春伊始，春节的气息还在空气中飘散，我背着包拉着箱子和父母道别，开始这份将终生难忘的华洋培训。

考试篇：本着公平、公正、公开的原则，华洋在培训期间举行了两次考试，将培训的学员分成不同的班级，针对不同的班级进行了不同程度的培训，本着对船东公司负责的态度，组织学员面试。从面试名单宣布，面试过程服务，面试结果公布等一系列过程彰显出华洋文化的内在：尊重市场，尊重客户，尊重员工。

军训篇：迷彩服，军训帽，军鞋，腰带，让我重新体验了一把军训的感觉，犹如大学一年级时军训的感觉，相同的训练科目：站军姿，左右转法，跨立，齐步走，正步走，嘹亮的军歌，响亮的号子，整齐的队列，这一切都是那么熟悉，有一种很深厚的亲切感，虽然有时我们会因教官的严厉，训练时的苦痛而抱怨，但是军训能锻炼我们的体魄，磨砺我们的精神，为我们在船工作打下好的身体基础，这将是我们的财富。

学习篇：培训期间的学习，我相信是一生不能忘怀的记忆，公司为我们的发展铺平道路，为更好地适应船上生活，聘请巴基斯坦的3个外教，提高我们的听说能力，还有美国的MARK，澳大利亚的RICHARD帮助我们学习外国文化和专业知识，以前的我不敢开口说英语，害怕出错，害怕丢脸。现在我敢开口，我会大声对自己说“You can do it”而不是“Sorry, I can't”。




培训的日子马上就要结束了，公司犹如母亲般为临行的游子密密缝制衣裳，让他能安心远行，无后顾之忧，尽情闯荡他们自己的天空，伴随日升日落追逐海燕的脚步。





巧用 ACDSee 压缩图片

◎中心船管事业部 刘国民

现在船舶通信，电子邮件已经成了最流行、最通用的工具，但电子邮件的收发，是按照流量和时间来计费的，有些人没有注意到这个问题，在发送图片时没有经过处理压缩，动辄几个兆大小的图片就发出去，导致高昂的通信费。因此，当我们需要发送图片之类的文件时，需要将图片文件压缩，然后再发送。但是图片压缩的大小，直接关系到文件的清晰度。压缩比太大了，图像模糊不清；压缩比太小了，图像清晰了，但文件仍然很大，起不到降低通信费的作用。现在有很多有关图片压缩的方法，这里介绍的是其中的一种，希望这篇文章能对降低卫星通信的资费起到一定的作用。

1. 首先安装ACDSee  软件，无论安装哪个版本，原理都一样；
2. 安装完成后，用  ACDSee打开任何一个图片，然后单击屏幕右上方 “  ” 图标；

方法一：修改清晰度

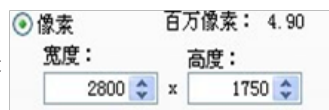
- (1) 点击左上角“文件”，选择“另存为”；
- (2) 在弹出对话框里点击“选项”；
- (3) 在选项中“图像质量”下面，用鼠标移动  中的指标杆，即可选择文件的大小，最左边文件文件最小、清晰度最差；最右边文件最大、清晰度最好，最差为0，最好为100，根据需要选择，此例中选择10，点击“确定”，回到下面画面；
- (4) 点击  选择保存图片的路径；
- (5) 点击“保存”后即可。

此方法能使文件容量大大减小，但图片的质量并没有明显变差，所以说这个方法压缩图片还是非常好的。

方法二：调整图片尺寸大小

- (1) 用ACDSee打开图片文件；
- (2) 点击 ACDSee 上方任务栏的“修改”，选择“调整大小”，出现下面画面，调整图片大小有三种方式，

即：像素，百分比，实际/打印大小，这里我们以“像素”选择为例，现在的像素是



我们选择，



- (3) 点击“完成”，然后点击“保存”即可。

方法三：调整文件的类型

这里主要指的是文字文件。

- (1) 用ACDSee打开一个JPEG格式的证书文件；
- (2) 可以看到这个文件的大小是659.8K，类型是JPEG格式；
- (3) 点击 ACDSee左上方“文件”的“另存为”；
- (4) 在“保存类型”里选择 TIFF 格式；
- (5) 点击“选项”，出现；
- (6) 选择“压缩”里的 CCITT，分辨率水平和垂直都选 888（这个分辨率文字仍很清晰），点击“确定”，再点击“保存”；

格式由原来的JPEG格式变成了现在的TIFF格式，从文件的可辨认程度上看，如果是文字型的图片文件，TIFF格式是最小的。

上面三种方法可以结合起来使用，既能够把文件做的很小，也能够不影响阅读质量，直到做到比较满意为止。通过上述方法，可以把图片文件改成原来的几分之一、十分之一、甚至百分之一。希望通过上述方法，能够对船长在控制通讯费用方面起到一定的帮助作用，通过 简单的实践即可掌握。





王耀庭
交通运输部直属机关
学雷锋先进个人



朱耀辉
交通运输部海事局直属机关
学雷锋先进个人

2012年度海事中心优秀职工



张 雪



陈诗君



李克维



尹金岗



邢博君



李春生



陈 静



刘月敏



段 琳



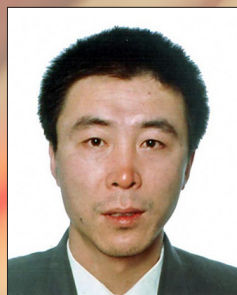
孙 宁



黄 军



刘明辉



刘军忠



申石磊



夏少雷

中心要闻

2013年1月17日至1月20日，海事中心2013工作会在洛阳召开。

2013年3月18日，海事中心交通干部管理学院培训中心第一期培训“马尼拉公约修正案履约补差培训”成功举办。

2013年3月24日至3月30日，中心郭洁平主任，李立谦副总经理同交通干部管理学院孙玉清院长、张青喜处长应邀拜访澳洲敏特集团、维多利亚运输协会、维多利亚交通部等单位，并就劳务输出、培训及港口建设方面举行友好会谈。

2013年4月18日，海事中心与民生金融租赁股份有限公司签订战略合作协议。

2013年4月29日，海事中心船舶管理事业部香港DOC和巴拿马DOC顺利通过RINA外审。

2012年5月2日至3日，海事中心在洛阳召开集团业务协调会。

2012年5月4日，海事中心组织全体员工前往北京国际鲜花港踏青赏花，纪念中心成立十九周年。

2012年5月6日至7日，威尔森华洋董事会在洛阳召开。

2012年5月13日，海事中心2013届船舶信息管理系统SMIS软件培训班在天津塘沽开班。

海事中心成立19年 北京国际鲜花港踏青赏花



华洋船管船员新春联欢会



