



主 编：王磊 郭洁平 韩伟
副主编：闫鹤翔 赵 静
本期责任编辑：任延周 佟宝琳
刘文 廉亚辉 于洁 张晗郁

版式设计：黄 慧

校对：刘文 张晗郁

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：

北京市朝阳区惠新里甲240号通联大厦
四层 (100029)

投稿邮箱：

chunming@cmaritime.com.cn

目 录

Contents

卷首语

致华洋船员兄弟们 3

航运66年

66 国典——航运大事记 (1949—2015) 4

歌声飘过六十六周年 6

英雄的祖国像太阳 7

埃及金字塔游记 9

船管风采

优秀船舶及船员剪影 10

丰富的船员活动 11

船舶安全监督值班室 12

船管资讯 15

船管新业务

船旗国安检和法定检验 16

新造船监造业务 17

浅谈监造心得 18

船管人眼中的船管

赞华洋船管五年奋斗精神 19

与“华洋”一起成长 20

温暖的船管 22

与“华洋”牵手“玫瑰” 23

船员眼中的船管

跟着船管一起成长	25
与华洋船管共成长	26
船管事业部和我的成长	27

专业沙龙

机务人员的主要工作及所需的基本素养	29
新任船长的几个误区	31
华洋玫瑰压载水管理系统简介	33
如何做好船舶监造工作	35
抓好派前教育 为船舶安全保驾护航	36

新人也精彩

船管与我的一周年	37
在华洋监造的舞台上翱翔	38
毕业首航 助力船管	39
First Time on Boat	41

品位生活

童年的追忆	42
我的国庆红海滩之旅	43
食堂与文化	44
爱的奉献	45
我的辣妈变形记	46
海上踏浪	46
船上生活有感	47
石刻王朝	48

友人寄语

母亲河”畔的明珠	50
洛阳华洋生态科技园	51

中心要闻	52
------	----

卷首语

致华洋船员兄弟们

◎ 梁天才

华洋航运服务产业，不论是船员劳务，还是航运经营、船舶管理、船舶代理、船舶检验和监造等，都离不开船员。华洋本部及投资企业的多数经理人及员工，也都有船员工作背景。可以说，船员既是华洋最宝贵的人力资源，更是华洋的核心竞争力，是我们华洋人的兄弟。我在华洋工作这些年，船员给我最深的印象是敬业、朴实、勇敢、吃苦耐劳。有了成千上万的船员兄弟们的奉献，才铸就了华洋今天航运服务产业的辉煌。想借《春茗》杂志这个平台，向所有华洋船员兄弟们表示衷心感谢和深深的敬意！也想借此机会，给船员兄弟们提几点建议。

一、注意安全

古人说：“行车走船三分险”，船员是个具有较高风险的职业。这些年，一些华洋管理和派员的船舶也或多或少地发生过人员安全事故。安全是兄弟们安身立命之根本，家人、公司、朋友及关心你们的人都在热切盼望你们平安归来！因此，在船工作期间，一定要有较强的安全意识和安全知识，要严格按照船上安全操作规程、安全体系文件等从事各项工作，切勿蛮干、乱干。

二、身心健康

船员工作不仅面临人身安全的挑战，更面临身心健康的挑战。这是因为船上工作空间狭小，工作时间较长、压力大，休息时间不规律，就医不便等。身心健康是确保人身安全的前提，也是能否完成船员工作的基本保障。船员兄弟们要学会利用业余时间锻炼身体；要学会健康饮食；绝不沉迷于烟酒赌博色情等；照顾好自己和别人，防患于各种大小疾病。培养健康的心灵，最关键的是和船上每位弟兄们处好关系，交几个知心朋友，多和家人沟通。发现心里疾病不要羞于启齿，要及时告诉家人和朋友，及时通过心里辅导、就医服药等进行治疗和矫正。

三、爱岗敬业

一条远洋船舶，价值少则几千万，多则几亿元人民币。船东把这么贵重的资产交给我们打理，是对兄弟们的莫大信任。爱岗敬业，全心全意做好本职工作，既是对雇主的支持，也是对自己未来的投资。只有爱岗敬业，才能学到真本领，才能在雇主那里得到好评，才能为未来择业、创业奠定良好的个人信誉基础。航运圈非常窄，船员弟兄今后发展，不论是自己创业，还是到公司打工，可能都需要跑船时积累的口碑和人脉。在船上好好干，是在完成一个合同；整天混日子，也是在完成一个合同。但后续结果却大不相同。要相信，自己的付出，最终会得到回报的。何况，若船上每个人都不好好干，这条船的安全能有保障吗？而船舶安全与否对咱们自己的影响却最大。

四、和家人朋友保持联系

船员是人，是有七情六欲的人。每个人都需要亲情、友情和爱情，都需要别人的关心、支持和鼓励。主动和家人联系，即可疏解单调乏味船上生活带来的苦闷，也可增加对工作、生活的热爱，并对未来充满憧憬。现在全球通讯越来越发达，也越来越便宜，跟家人和朋友沟通成本越来越低，也越来越方便。在不影响工作的同时，适当打打个电话，发封电邮，报个平安，家人和自己都高兴，何乐不为。

五、有职业规划

船上工作时空受限，和社会接触较少。但船员最终要下地谋生。每个船员从上船第一天起就应该有一个较好的职业规划，基本包括究竟要跑船多长时间，何时下地，放弃船员职业后从事的职业，需要哪些技能和准备等。为了实现自己的职业规划，就要做充分的准备。我认为，对于年轻船员来说，学习和实践是最重要的准备。比如在船上或岸上休假时间，多读点书，考几个证书，参加函授文凭课程，接受职业技能培训等等，这些都是为自己未来职业规划的实现打基础。其实，利用业余时间读书、学习、实践是最好的消费时间方式，比整天干完活后无所事事好得多。

六、学点理财知识

从目前看，船员的收入相对陆地职业来说还是较高的。但是，这个行业一个特点是在船上干时有钱，休假或离职后就较少或没有了。因此，要学会一些理财知识，在确保自己和家人经济保障的同时，拿出一定的收入用于理财，以备未来。需要说的是，最好找银行、基金、信托等专业第三方来帮助理财，不要轻易去触碰股票等高风险投资，因为咱们毕竟不专业。

最后，祝福我们的党在不断锐意进取、自我完善中更加强大！祝我们的党在领导中国人民实现中华民族伟大复兴的道路上取得更大的成绩，谱写更加辉煌的篇章！

"1909 年设立的上海高等实业学堂船政科后变为吴淞商船专科学校，系大连海事大学和上海海事大学的前身；1912 年 5 月，中华民国交通部任命萨镇冰为吴淞商船学校校长；"

66 国典 —— 航运大事记

◎ (1949—2015) 船管部 李梦焯整理



2000-2010

1990-2000

发展阶段

1979-2000。
改革开放政策深入。
我国经济高速增长，海运大国地位逐步确立；

法律政策

1993 年 7 月初《中华人民共和国海商法》正式实施；
1995 年 12 月，党中央、国务院作出了建设上海国际航运中心的战略决策；
1999 年《海事特别诉讼程序法》颁布；
1999 年，中国第一部航运白皮书《1998 年中国航运发展报告》在上海航运交易所首次向国内外正式发布；

船队规模（造船）

1999 年 12 月 27 日，南通中远川崎、日本川崎重工与中远集团签订 2 艘 5250TEU 集装箱船分包合同，这是我国首次建造 5000 箱以上的集装箱船；

海运企业发展

1993 年 10 月，中远在新加坡借壳上市，顺利进入国际资本市场，成为第一家进入海外资本市场的中国国企；
1994 年 8 月，中远（香港）集团有限公司正式成立；
1997 年，中国海员对外技术服务公司、广州海运集团、上海海运集团、大连海运集团与中交船业公司联合组间中国海运（集团）总公司；
1997 年 5 月，中远（集团）总公司在阿联酋迪拜设立独资公司；
1997 年 12 月，中远集团中集总部从北京迁往上海，与上海远洋运输公司合并成立中远集装箱运输有限公司（1998 年初中集）；
1998 年 5 月，中外运集运成立；负责中国外运长航集装箱班轮业务；
1998 年 1 月，中远散货运输有限公司落户天津；
1998 年 1 月，中远集装箱运输有限公司落户上海；
广州港于 1999 年首次年吞吐量突破亿吨大关，成为继上海港之后第二个亿吨大港；

其它

1993 年我国渔船艘数达到 397735 艘，其中海洋渔业用 252126 艘，形成强大的海洋捕捞力量；
1995 年 1 月，由中国远洋运输（集团）总公司主管、主办的内容涉及航运、物流、港口、修造船领域的《中国远洋航务》杂志创刊；
1997 年 11 月 8 日，三峡工程大江截流圆满成功；

发展阶段

2000 年至今。
中国海运大国地位形成。
向海运强国转变；

法律政策

"2003 年中国船舶工业发展政策颁布：目标锁定第一船舶大国；
2004 年，交通部、商务部联合发布国际海运条例配套章程《外商投资国际海运业管理规定》；
2006 年，船舶工业发展列入国家 115 规划，同年，国务院通过《船舶工业中长期发展规划》；

机构组织

2001 年 6 月 8 日，中国船舶代理及无船承运人协会（CASA）在北京成立；

港航建制

2005 年，我国港口完成货物吞吐量 70.22 亿吨，达到 1949 年新中国成立之初港口货物吞吐量的 700 倍；
船队规模（造船）
2002 年 8 月，我国第一艘 30 万吨超级油轮“远大湖”建成下水，交付使用；
2006 年 5 月 10 日，中远船务工程集团有限公司在大连中远船务隆重举行世界最大的 30 万吨级浮船坞投产庆典；
2008 年 4 月，沪东中华造船（集团）有限公司成功建造出中国第一艘 LNG 船“大鹏号”并交付使用；中国造船工业实现了造船大国到造船强国的转变；
2008 年我国船队总载重吨 1.19 亿吨，位居世界商船队的第四位；

海运企业发展

"2001 年，广州首次跻身世界十大港口之列；2006 年广州港的货物吞吐量突破了 3 亿吨，是中国十大海港之一；
2002 年 1 月，中国远洋物流公司在北京宣告成立，重新组建的中国远洋物流公司下设大连、北京、青岛、上海、宁波、厦门、广州、武汉 8 个区域公司；
2005 年 3 月，中国远洋控股股份有限公司注册成立；
2005 年 6 月，中国远洋控股股份有限公司股票开始在香港联合交易所有限公司主板正式挂牌交易；
2005 年 12 月，洋山深水港区一期开港投产，洋山保税港区同时启用。标志着上海国际航运中心建设取得重要的阶段性成果；
2007 年 6 月，中国远洋在上海证券交易所成功上市；
2008 年，中远集团总运力为世界第二。中远中海集装箱船队列入世界集装箱船队 10 强；
2008 年 11 月，中远集团成功获得希腊比雷埃夫斯港集装箱码头 35 年特许经营权；
2009 年我国已成为世界第二大经济体、第一大贸易出口国和第三大航运国家；港口吞吐量和集装箱装卸量连续几年世界第一；

其它

"2008 年，中国进口石油约占世界油轮总运力的 1/3；
2010 年 8 月，上海船舶运输科学研究所整体并入中国海运（集团）总公司，成为其全资子公司；
2000 年中国海运服务贸易出口只有 16 亿美元（不及日本的 1/10）。
2004 年中国海运服务贸易出口上升到 66 亿美元，2005 年上升到 89 亿美元，2010 年上升到 180 亿美元；

2010-至今

发展阶段

"2000 年至今。
中国海运大国地位形成。
向海运强国转变；

船队规模（造船）

2010 年 1 月我国第一艘 1000TEU “赫克尤尼斯”冰区集装箱船交付使用；
2011 年 7 月，中海 14100TEU “中海水星”轮首航庆典仪式在连云港港举行；
2011 年 8 月，由前苏联“瓦良格”号改建的中国首艘航空母舰平台首次驶出大连港，进行试航；
2014 年 1 月，我国完全自主研发、设计、建造的第一艘 10000TEU 集装箱船“中海之春”，在大连船舶重工集团签字交工；
2015 年 9 月，我国目前最大、最先进的 18000TEU 集装箱船（船长 399.99 米宽 54 米）“达飞郑和 CMA CGMA Zheng He”于天津港开始首航；

海运企业发展

2011 年，中远集团船舶总运力跃居世界第二位，中远、中海集装箱船队运力双双进入世界十强；
2012 年中远集团稳居《财富》世界五百强，拥有和控制各类现代化船舶近 800 艘，载重吨 5600 万以上，船队规模中国第一，世界第二；
2012 年 5 月，中国海运与中国石油在京签订战略合作协议；落实“国轮国造、国货国运”、“以气代油”；
2013 年 3 月，中国远洋 A 股股票更名为 *ST 远洋；
2013 年 5 月，中外运集运在全球集装箱班轮公司 100 强中名列第 31 名，拥有船舶 33 艘，总运力达 41481TEU；

其它

2010 年，我国拥有轮驳船 18.4 万艘、1.24 亿载重吨，分别为 1949 年的 41 倍、310 倍；
2013 年在中国内地第一艘最大的豪华邮轮“海娜号”首航，邮轮注册地为马耳他；

歌声飘过六十六周年

◎ 船管船员 范淑祥

过去的 66 年里，从《国歌》的“起来”，到国花“牡丹”的盛开，到《走进新时代》，中国经历了翻天覆地的变化，东方巨龙已经觉醒，正大步向前！

我是一个出生在 20 世纪末，成长在 21 世纪初的热血男儿。没有经历过先辈们打江山、卫江山、建江山的艰辛历程，却感同身受。他们的每一滴血、每一滴汗水，无时无刻提醒我现在的的生活来之不易，也是我前行的警钟。

66 年前，先辈们打倒了反动派，打跑了侵略者。66 年后的今天，祖国正在向世界展示着焕然一新的面貌和蓬勃的力量！

在浩瀚无尽的星空，祖国占据了一席之地，并迈着矫健的步伐，快速向前，令世界瞩目！

在时代的浪尖上，祖国已站稳了脚跟，并成为了一个代名词，它引领了一个时代，一个发展的潮流！

在时尚的峰顶上，祖国正走向前列，站在时尚的前沿，成为了一道靓丽的风景线！

祖国给的温暖无微不至。我是一名船员，虽然我已走远，在他乡异土，却一定要回来，重拾岁月搁下的甲骨，轻读经典的文字，让我依然向往那迷人的“蒹葭”，依然能够看到那可爱的“关雎”，依然能够感受到鲲鹏“逍遥游”的魅力仙境，依然能够聆听到“大江东去”的滚滚涛声... 走远了，我想回来，我知道是谁在唱着“大风歌”流泪，是谁在为游子所挂念...

祖国，给予了我对海的渴望，有种冲动，发自文化的搏击，让我走在潮流的前列；祖国，给予了我对人性森林中鸟鸣的追求，有种力量，源于内心的呐喊，让我不再彷徨和徘徊；祖国，给予了我对河畔花香的幻想，有种憧憬，走在宽阔的胸膛，让我沐浴文化的圣水！

虽然时常走在他乡异土，祖国给的温暖和关怀却一直陪伴在左右。在外国友人面前，我们也受到了足够的尊重和尊敬，这也要归功于祖国的繁荣和强大，归功于各族人民的团结，让我们能够在外国友人面前挺胸抬头，为自己是一个中国人而骄傲。当踏在祖国的土地，心中满是温暖和敬畏，敬畏革命先人的每一滴血汗，敬畏每一位为祖国发展做出贡献的有识之士。

我是一名船员，当走遍世界，看尽万千繁华，才发现心中的温暖，还是来自祖国 - “母亲”。在海上，祖国就像夜空中最亮的星，照亮我前行，指引我回家的路，它让我骄傲，让我自豪，却不曾忘记《我的中国心》。

英雄的祖国像太阳

◎ 船管海务部 陈艳桥

二〇一五注定了共和国非凡的一年，中国人民抗日战争及世界反法西斯战争胜利整整第七十个年头，伟大的共和国建立六十六周年。七十年前中国人终于摆脱了自一八四〇年以来百年的屈辱；六十六年前，人民导师伟大领袖毛泽东发出了时代的最强音。九三胜利大阅兵的景象还在眼前萦绕，祖国人民的豪迈激情尚在奔流回荡，十一便已临到了我们面前，同是举国欢庆纪念的日子，也都注定是在人类历史的天空恒久留下耀眼夺目光辉的日子。不到一个月的间隔，让我们久久体会着祖国的伟大，让我们的血液几度沸腾难以平静下来。常常被这种情绪自我感染着，常常语无伦次地默念着，常常五音不全又自在地哼唱着：

从草原来到天安门广场，

手捧金杯把赞歌唱。

英雄的祖国屹立在东方，

像初升的太阳光芒万丈。

一首《赞歌》从胡松华唱到降央卓玛，从当初的饱满激昂到如今的圆润酣畅，共和国也从当初千疮百孔走到如今的繁荣富强；

东方你就呀个红，

太阳你就呀个升！

中国出了个毛泽东，

他是人民大救星！

从陕北农民李有源的白马调到陕北精灵王二妮直透人心的欢唱，唱出了人民对新中国缔造者的无限拥戴，唱出了对新中国美好生活的无限热望。

两首歌曲不约而同地用太阳做出了比兴，比拟了我们祖国的伟大和其缔造者的伟大。太阳是光芒四射的，太阳是红彤彤的，是照亮世界的，也是温暖人身的，这种比喻又是何其的恰当！看到太阳我们就看到了希望，看到太阳我们就看到了方向，看到太阳我们就看到了祖国的壮阔前方！今天的中国正在发光发热，正在以其不可阻挡的光芒把世界照亮！

殊不知早在一九三〇年毛主席就已经用太阳比喻了革命的成功，一九四九年又用太阳比喻了伟大的新中国，现在把这些话再读一遍，仍然能感受到它无穷的魅力，仍然能感到它强大的气场。一九三〇年红军的势力还很弱小，地盘不出井冈山，年轻的林彪给毛主席写了那封著名的信《红旗到底打得多久？》，毛主席就当时红军内存在的这种悲观情绪做了回信，就是后来那篇不朽的文章 - 《星星之火，可以燎原》，信中主席以他特有的高度和非凡的文采和其特有的气势这样来描述革命高潮和革命成功的到来：

“它是站在海岸遥望海中已经看得见桅杆尖头了的一只航船；它是立于高山之巅远看东方已见光芒四射喷薄欲出的一轮朝日；它是躁动于母腹中的快要成熟了一个的婴儿。”

这番话不知坚定了多少人的内心，不知使多少人豁然开朗，不知使多少人看到了方向和希望！是不是这一轮喷薄欲出的朝日？吸引了无数的英雄朝着它前仆后继，努力苦干，从而创造了伟大的浴血荣光，创造了从过去的苦难到今日的辉煌。

待到一九四九年，全国革命真的成功了，那轮喷薄欲出的朝日已经跃出了地平线，新中国马上就要建立，毛主席在新政治协商会议筹备会上做了以下讲话：“中国必须独立，中国必须解放，中国的事情必须由中国人民自己作主张，自己来处理，不容许任何的帝国主义国家再有一丝一毫的干涉。”这是中国人民自己当家作主的宣示，这是挺直了腰板站立起来的中国人的声音。随后他又就人民当家作主后的新中国的未来，以太阳为比喻做了激动人心激情澎湃的宣告和预言：

“中国人民将会看到，中国的命运一经操在人民自己的手里，中国就将如太阳升起在东方那样，以自己的辉煌的光焰普照大地，迅速地荡涤反动政府留下来的污泥浊水，治好战争的创伤，建设起一个崭新的、强盛的、名副其实的人民共和国。”

如今，六十六年过去了，新中国跨过了漫道雄关，穿过风雨险阻，通过无数的新中国建设者为其流血流汗，正如毛泽东主席的伟大预言，强盛的共和国已经屹立于世界东方，无论你怎么看待，她都已经真真实实地展现在了世界面前，而且正以自己辉煌的光焰普照大地。作为一个中国人在这样的日子里，又怎能不自豪呢！愿伟大祖国永远都如喷薄向上的太阳，日新月异，焕发无尽的光彩！



埃及金字塔游记

题记：谨以此文献给伟大祖国建国 66 周年

◎ “华洋精神” 轮船长 臧广信

“华洋精神” 轮靠泊埃及亚历山大港卸货期间，恰逢穆斯林重大节日——宰牲节，港口停止一切作业，我很幸运的在登轮四个月，有了一次上岸的机会。

清晨六点半从亚历山大出发，两个小时车程，到达埃及首都开罗西南的吉萨金字塔群。

我们乘坐的是一辆中国产“奇瑞 KARRY”面包车，司机告诉我们，这个车非常好，虽然经常需要换一些小配件，但是胜在价格便宜，性价比高！我听着心里也为中国制造走出国门感到高兴。大街上还能看到好多中国品牌的汽车，比如中华，吉利，比亚迪，长城，金龙等等，这个司机对比亚迪 F3 评价非常高，因为他姐夫就有一辆 F3。途中只要看到比亚迪汽车，他就指给我看：BYD！VERY GOOD！哈哈，看来“中国制造”已经在非洲大陆打开市场，得到人们的承认！我为“中国制造”感到自豪！

沿途看到好多住宅楼，基本都在 12 层以下（因为没有电梯），水泥框架，红砖垒砌，外墙没有水泥，砖缝也没有勾抹（估计是当地很少降雨，所以不用担心外墙渗水），最诧异的是好多没有安装窗户的，上下都是黑窟窿。还有一些住宅楼好像是烂尾楼，盖了一半，楼顶上从水泥柱中伸出的钢筋直插天际。

司机告诉我，有窗户的都是住了人的，没窗户的是还没有卖出去的。埃及的房产税是要等房子完工以后才征收，所以好多住宅楼都是“烂尾”，以此逃避税收。哈哈，真是上有政策下有对策。但是看着这些“烂尾”和“黑窟窿”再想想我们中国这些年来的迅猛的房地产建设，真是让人感慨，就连以色列总理都想从中国聘请 2 万建筑工人到以色列盖房子，以便降低以色列房价，可见“中国建筑”已经是蜚声海外。

一路聊天，不知不觉就到了开罗，远远就望到金字塔巍峨的塔尖，好不壮观！

我们租了骆驼，骑着骆驼穿过沙漠地带走近金字塔，只见三座大金字塔巍然耸立，这是祖孙三代法老的陵墓，分别是胡夫、卡夫拉、蒙卡拉，旁边还有三个小金字塔，是皇后陵寝。

来到金字塔下，牵骆驼的导游告诉我一句话让我震惊不已：人类惧怕时间，时间惧怕金字塔。我的天！

导游还告诉我们，不要去爬金字塔，很危险！已经摔死 200 个人了，每一个爬到金字塔顶部的人都会摔下来，而且是摔下来之前就已经死了。好么，本来就蕴藏诸多难解之谜的金字塔更添一份神秘色彩！

因时间有限，我们匆匆拍了一些照片就赶紧往回走了。此谓“固然留恋，不能忘返”。

返回途中，回想所见所闻，震撼心灵，同时，也感慨中国在改革开放之后的迅猛发展，因为在首都开罗大街上居然还有驴车在行驶。同是文明古国的子孙，作为中国人，一种自豪感油然而生。

走出国门，倍感祖国亲切；游历异国，才发现国内人民的幸福！

值此祖国 66 岁生日之际，祝福祖国日益强大，人民更加幸福！

优秀船舶及船员剪影



MV”友通”轮全体合影



MV” LEADING BRAVERY” 全体合影

丰富的船员活动



船员研讨会集体合影



组织船员家属旅游



船舶安全和船员管理研讨会



船员专业技能培训

船舶安全监督值班室

◎ 船管部副总经理 佟宝琳

为实现船舶管理“强化预防、实时监控、追求零事故率”的要求，公司于2014年11月投入了上百万元购置了大屏显示设备、电话、电脑等硬件设备及各种监控软件，其中有当前比较先进的船讯网监控软件、电子海图以及和交通部海事局共同研发的宝船网系统等，并同时成立了以船长为负责人的24小时安全监督值班室。对船舶航行安全实时监控。应急情况下，由总经理发布命令，启动应急预案，应急小组所有成员即刻到应急指挥中心（值班室）集合，按照体系文件上的应急程序指挥船舶处理各种险情和事故。

现对安全监督值班室简要介绍如下：

一、值班室主要任务

（一）重点船舶实时监控。重点船舶包括：抛锚、接引水、进出港、狭窄水道、复杂航区、海盗区域航行、恶劣天气航行（大雾，大风浪，台风等），以及有必要实行实时监控的船舶。

（二）应急指挥。一般包括：船舶主机故障停车、人员伤亡生病、搁浅、碰撞、应急拖带、船体结构破损、着火、造成环境污染、海盗直接威胁等应急情况。

（三）船岸应急演习和船舶保安警报接收、指挥和协调。

（四）白天机务、海务没有处理完的工作，由于时差需要夜里联系的事项，经值班室负责人同意，可以交给值班室处理。

（五）监控船舶动态，并据此制定《船舶动态日报表》。

（六）在海务主管指导下负责船队航海图书资料采购和供应。

（七）值班室主任和船舶管理事业部领导临时指派的工作任务。

二、值班人员工作内容：

（一）对重点船舶实施24X365实时监控，适时与船舶联系，掌握船舶动态或船员状况。

（二）在屏幕上显示需要跟踪的重点船舶，并实施实时监控。

（三）24小时应急电话和邮件接收、预警和转发。当接到船舶寻求岸基支持的电话或报告后，在自己无

力处理的情况下，第一时间报告值班室协同人员、值班室主任或相关主管并做好记录。

（四）监控中，如发现船舶有危险，应立即通知该轮。（谨慎！如果了解到船长已经发现危险，不应贸然打扰，以免影响船长集中精力指挥船舶）

（五）接到船舶遇险报告或接到船舶遇险信息后，要立即向值班室主任报告，在得到指示后负责通知应急响应小组成员。监控事故船舶动态，并及时记录有关行动或措施。

（六）按照体系文件要求和计划，协助策划并完成各类船岸应急演练。

（七）负责船队 SSAS 测试并及时回答和响应。

（八）完成机务部和海务部交给需在夜间完成的工作任务。

（九）每日填写值班记录表。

（十）每日早 0800 时向中心领导、船舶管理事业部发布《船舶动态日报表》。

（十一）应急演练或指挥记录。

（十二）船队航海图书订购、供船、付款和记录汇总等。

（十三）事业部领导、值班室负责人、指导船长交代的临时性工作任务。

三、值班室值班时间和交接班安排：

（一）值班员值班实行 24/48 小时制，即值班 24 小时休息 48 小时，节假日与工作日值班制度一致。特殊情况，通知值班室负责人，进行临时值班调整或代岗。

（二）每日 0900 为交接班时间。

（三）交班人员要重点交接重点船、值班室负责人的指示、所需关注船舶、本班没有完成且需要接班人继续的完成或监控工作任务。

（四）交接双方交接清楚，经接班人员同意，交班人员方可离开值班室。

（五）交班人员参加日会或周会并在会议上汇报有关重要事项后下班休息。

四、值班室协同值班人员值班要求：

(一) 船舶管理事业部大副及大管轮以上资质人员均为值班室协助人员，进行协同值班。家住外地的上述人员优先安排值班。

(二) 协同值班人员每日在值班室值班不少于 4 小时。应急情况 24 小时值班。按照事业部编排的协同值班计划实施。

(三) 工作日每晚应保证在 2300 时前值守，节假日 1300-1700 时值守；其他时间应确保在接到值班安监主管的通知后 10 分钟内到达值班室处理应急事件。

通过近一年的运行，我们对公司所管船舶在特殊区域航行，靠离泊，防抗台风等方面进行了全面监控。根据船舶计划航线对船舶所经过的所有危险区域，包括海盗高危区都提前进行了研究，并提出了合理化建议，有效的预防了安全事故的发生。我们将根据岸基和船舶提出的意见对值班室制度持续改进，进一步提高工作效率，为公司的安全生产提供保障。



安全监督值班室

船管资讯

岸基与船员的永恒桥梁——船管资讯

◎ 船管船员部 于洁

2013年9月中旬,在洪俊明船长的倡导下,船舶管理事业部正式组建了以任延周船长、洪俊明船长为编写组长,刘文、李娜等5人为组员的《船舶资讯》团队。在历时一个月的征稿和编辑后,第一期《船管资讯》于2013年10月19日正式向船管船队发行。首刊发行后得到了在船船员的一致好评。与此同时也增添了一条船员了解船管和外部世界新动态的桥梁。



船管资讯小组

《船管资讯》从发刊至今,一直秉承着“服务船员、鼓励先进、推动后进”的宗旨,向船员弟兄们时刻传递着公司的管理理念,使船员潜移默化的接受管理公司的安全理念和体系要求,按章做事;同时树立船队的榜样,引导船员向高标准、高素质的船舶学习。

在公司领导的高度重视下,当前,以佟宝琳船长为首的资讯小组已经扩大到12人,涉及到船舶管理事业部的各个部门。《资讯》的版面也在今年年初进行了更新和大幅度的调整。由原先的8个固定版块增加至10个以上,添加了涉及船员在船救护、船员投稿和事故案例分析等多项内容。使船员多方位的了解公司的运作,加深了公司的凝聚力。一直体现公司对船员人文关怀的生日版块和欢迎新员工版块,即使随着船舶数量的不断增加,信息搜集难度大幅提高,几次版面调整却未对其进行删减。目的就是彰显华洋船管对船员的人文关怀,提升船员加入华洋船队的荣誉感。

相信随着华洋船管船队的不断扩大和信息量的逐步增加,《船管资讯》必将成为船管和船员沟通的重要方式之一,使船管岸基管理人员密切联系船员,了解船员弟兄的所思所想。我们也有信心将《船管资讯》不断做实做好,打造成华洋船管的一张新名片。

船旗国安检和法定检验

◎ 船管安质部 李春生

华洋海事中心船旗国安检业务承接于 2000 年，现已和船舶管理事业部以及中心诸多部门在业务上兼容并济，发展快速稳健。尤其是近年来，船舶管理事业部质检部陆续承接了越来越多船旗国在中国的安检和法定检验工作。年承接任务达 300 艘次，同时也承接了岸上许多检验业务，包括 J143 船厂风险评估，港口防污染评估，交接船检验等。

安检和检验是相对比较特殊的一项工作。首先，工作场地遍布全国各地港口，船舶在港停靠时间有限，为了及时高效、高质完成工作，需要在临近港口配备好安检人员。另外，安检员需要有多年的在船工作经验或相关工作的管理经验才能胜任其工作要求。工作中，船舶停靠的港口有油品、化学品和天然气码头等，需要安检员有高度的安全意识，随机应变等综合能力。

船舶管理事业部在安检员的配备上覆盖了全国主要沿海和内河城市，并实行区域制，例如：上海区域，山东区域，渤海湾区域等。为保证安检工作顺利进行，公司内部还配备了应急安检员作为补充和保障。从而形成了一只稳定、高素质的检验队伍。

在管理方面，中心以季度、年度为单位，对检验员进行集训。届时，全国各地区安检员聚集在一起，分享工作中遇到的问题和解决方案，互相学习，不仅提高了业务水平，还增进了安检员间相互了解，巩固了检验队伍的稳定性和持续发展性。

安检工作通常是以检验任务为单位，质检部除了对安检员进行日常培训和管理外，还针对实际问题给予指导和解决，给全国各地的安检员提供强有力的支持和保障。随着国际航运业的不断创新发展，安检工作也与时俱进，安检内容在不断扩展，检验质量在不断提高。科学的管理，人性化的服务，使华洋海事中心的安检员的工作岗位在同行业中赢得了良好的口碑和高度赞誉。同时公司也拥有了安检人才的可靠来源。

在统一管理中，质检部起着桥梁作用，使上级客户办公室和地方安检员之间实现无缝对接，有效承接覆盖整个大陆地区的安检任务，并对安检 / 检验的主要过程进行监控和反馈。在安检过程中，质检部给予安检 / 检验员及时必要的指导和支持，督促、协助安检员及时完成检验报告，并提交至质检部进行修改、审核，以保障及时精准地将检验报告递交至客户。

近年来，通过对大陆地区安检和检验的统一管理，检验员队伍在不断扩大，人员素质不断提高。经过几年的实际工作积累，获得船旗国认可的持有 ID 的安检员达到 9 位。

随着船舶管理事业部的发展壮大，华洋海事中心给予了更多政策上的支持，公司广泛的人脉资源和良好的业界口碑，使客户满意度在不断提升。与船旗国的联系更加紧密，业务往来与日俱增。近日，很荣幸和利比亚海事局接洽，将承接环渤海湾地区的利比亚安全检查和法定检验业务。



新造船监造业务



自 2007 年开始，华洋海事中心便开始介入船舶监造业务，主要是负责公务船、港作船、公务接待船等小型船舶的监造。其后，华洋陆续参与了油改散、船舶修理等一系列第三方监理业务。

2013 年年初，华洋海事中心和民生租赁联姻，从熔盛船厂接管四条 76000DWT 散货船开始，华洋便开始派遣四名机务人员参与接触大型船舶的新造船监造业务。

2014 年初，随着航运市场的惨淡，新造船业务也处在了历史较低水平。此时中心领导从战略高度出发，与民生租赁再次牵手，共同建造 12 条 64000DWT 的散货船，其中华洋与民生合资建造两艘，并全部参与 12 条船的监造工作。这一合作是华洋历史上首次出资造船，同时也是华洋历史上首次真正意义上

参与大型船舶的新造船监造业务，具有非常深远的意义。

截止 2015 年 10 月份，华洋海事已经累计参与监造船舶 49 艘，总计 315 万载重吨，监造地点遍及国内主要船厂及挪威和日本。

目前，华洋船舶监造团队中船体、轮机、电气、涂装各专业人员齐备，人员来源有船长、轮机长、电机员及专业监造人员，形成了一支业务能力强、服务意识高、注重产品实效的专业队伍。



浅谈监造心得

◎ 船管机务监造组组长 张凤羽

时间在忙碌中飞逝，再有一个星期我来船厂监造就满一年了，回首这一年的监造工作，感触颇深。

去年十月，按照中心的安排，我来到江苏扬州中海船厂接替李克维老轨做船舶现场监造工作。首先我对船舶监造还是很感兴趣的，在船上工作了十几年，我非常想全面深入了解一下船舶的建造过程，公司给了我这次机会，我一定要努力把监造工作做好。

在北京与李克维老轨交接办公室钥匙时，李老轨跟我说“隔行如隔山，挺辛苦的，人际关系也很复杂，慢慢来。”一到船厂我就深刻体会到这句话的含义了。船舶监造是过程监控，对建造船舶的每个环节都要多次检验，焊前检验、焊后检验；涂装前后检验；预舾装检验等等，每天在脚手架上爬上爬下、在双层底里钻来钻去，辛苦自是不用说了。但最主要的是现场施工人员说的一些专业术语加上方言让我一头雾水，所以在刚开始的一段时间我还是很困惑的，尤其当时主要是造船分段，都是船体方面的工作，轮机方面的报验才刚开始，项目很少，这和我原来所学所做的工作有点距离，加之刚来，人际关系不是很熟，有些无从下手，所以我就主动参与同事的报验，不管是哪个专业的，只要方便就跟着去看，同事都很友善，我也比较坦诚，不清楚就问，然后业余时间自己查阅相关资料，经过一段时间的工作，我很快对船舶监造有了一些初步的体会，有了自己的心得和想法，也逐步理顺了思路。

首先是专业方面的，造船本身应用的技术十分广泛，涉及的专业非常多，同时又是劳动力密集型行业，人为因素很多。中海船厂本身没有自己的施工队伍，都是外包给各个施工队，施工队的技术水平、人员素质参差不齐，监造过程涉及到多方利益，遇到问题处理起来非常复杂。所以好的监造队伍既要有宽泛的专业知识、丰富的实际工作经验，又要有良好的沟通能力，在船舶建造的每一阶段能及时发现问题，并找到合理的解决方案，说服船厂整改以达到船东的要求。

其次在实际工作方面，我在船上工作了十几年，对船上的设备和相关公约规范还是非常了解的，只是缺少监造方面的经验，而这些也是有迹可循的。船舶在建造之初，船东与船厂就按规范签订了规格书、备忘录，图纸、安装工艺也都经过船东、船检审查签字认可，还有厂标、国标，这些都是检验的依据。即使做了几十年监造工作的人也不能全都记住的，何况工艺规范等还在不断推陈出新，所以在现场监造报验时，提前查阅相关工艺及规范非常重要。再按加工安装调试等工艺逐项检查，不怕费时费力，不漏掉任何细节，只要你认真就可弥补经验的不足。当然这不是说监造经验不重要，恰恰相反，丰富的监造经验可以事半功倍，造船基本是全年每天24小时施工，现场监造虽然是过程监造，但要监督每个建造环节也是不现实的，所以丰富的监造经验会让你知道在船舶建造的每一阶段关注什么，有问题查找什么资料，也就是容易抓住重点，保证船舶建造质量。

经过几个月的实际工作和摸索，并利用业余时间查阅了一些与监造有关的资料，又结合自己多年的船上工作经验，我逐渐搞清了船舶监造的职责与责任，同时尽可能参加各种报验工作，积极与同事沟通交流和相互学习，了解船舶建造的程序及工艺，加之设备方面的报验逐渐增多，华洋的监造队伍也在扩大和完善，我们的优势逐渐显现，我们有在船工作多年的经验，很容易从使用者和船舶管理的角度发现问题，提出整改意见，对于设备的调试验收可以说是轻车熟路，单就这方面而言，我们可以说超过了专业的监造团队，在船舶设备的调试、验收方面，我们逐渐开始占主导地位，当然在其它方面与专业的监造团队还有很大的差距，还有很多要跟

他们学习的地方，这也正是下一阶段我们努力的方向和目标。

再有就是沟通合作也是至关重要的，船舶监造涉及多方利益，既要做到严格监督把关，又要按时完成建造任务，不能无故拖延工期，做到在保证船舶建造质量的前提下将船舶按时交付运营。这就要与船厂的项目负责人及时交流，作为现场监造，与船厂既是合作又是对立的关系，没有船厂及施工人员的良好合作，船是造不出来的，质量更是得不到保障的。但发现问题的时候，双方又是对立的，经常为了各方的利益争论得面红耳赤，船厂是个大染缸，各种关系复杂，人员素质落差较大，如何在这样的环境下做到既保护好船东利益，又要通过良好的沟通让船厂及施工人员接受我们的改进方案而不产生逆反或敌对心理，这是监造组时时都要面对的难题。

最后也是我认为最重要的一点，监造人员本身的素质，作为好的监造师必须廉洁、诚信、可靠，不能有私心，监造组代表船东及船舶管理公司的利益，每个成员都不能有私心贪心，必须做到廉洁可靠，只有这样才能保证船舶质量，保障船东和船舶管理公司的利益。正如前面所说的，监造牵涉多方利益，又在船厂独立运作，难免会有很多诱惑，又远离公司监管，如果不能做到廉洁无私心，再好的专业技术、再好的沟通能力也只会更损害船东和船舶管理公司的利益，正所谓做事先做人。

经过一年的磨练，华洋监造队伍的成长壮大以及我个人的工作经历是一个从无到有，到独当一面的过程，这一切都离不开公司的支持和领导的关心指导，也离不开监造组同事的帮助。监造组作为一个大团队经过一段时间的磨合和调整，现在已达到优势互补、团结协作、发挥各自所长的境界，专业间互相配合，工作上互相探讨，有问题共同研究，遇事相互提醒，相互补台，无论工作还是生活上都相当融洽，团队的优势得到充分发挥，我们的团队正在逐渐走向成熟。另外在公司领导的关心指导下，我们团队经过努力，与第三方监造的关系有了很大的改善，这对我们这支新队伍的发展壮大至关重要，我们华洋的队伍充分发挥自己在船舶使用管理方面的优势，做人做事坚持原则和恪守底线，不为自己谋私利，在船舶建造的后期起到了主导作用，得到了专业监造团队的认可，也得到了船东的赞誉，民生租赁说，你们华洋都是老实做事的人，这也是我们华洋文化的一种体现，高调踏实做事、低调诚实做人。

最后用一句话勉励华洋监造队伍和自己，希望我们永远保持一颗谦虚好学、正直无私的心，充分发挥我们的勤奋精神和专业智慧，为华洋的大航运事业贡献自己的一份力量。

赞华洋船管五年奋斗精神

◎ 船管部副总理 李克维

春华秋实，岁月如梭，踏着时间的脚步我们迎来了2015年祖国66周年国庆。现在华洋船舶管理事业部成立也有五年多了。五载辛勤耕耘，结得累累硕果。抚今追昔，感慨万千。在这五年里，船舶管理事业部取得了突飞猛进的发展，这些成就的取得是船管全体员工用汗水和智慧浇筑而成的，在我们的拼搏进取中，在公司各部门的协作奋斗中，公司从小到大，由弱到强，在持续发展的道路上铿锵前行。

作为船管的一员，从2010年6月起工作生活的这五年，见证了船管不断发展壮大，感受到了华洋这个大家庭的温暖与和谐，五年的风风雨雨、努力拼搏的场景犹如眼前，历历在目。有幸亲眼见证了那么一群人，他们没有光辉的业绩，没有耀眼的成就和才华，默默无闻表达着对华洋、对船管的奉献。往往接到任务，不分职务、年龄、时间、地点，便是上下员工全部投入，没有一个人抱怨。合理分工、团结合作；领导亲力亲为，对下属关心体贴；不同部门为了同一个目标，互相协助；同事间彼此鼓励，让我们的队伍更加团结，坚定而勇敢

地迎接一次次的挑战，并且在过程中我们不断壮大与完善。透过以往那些瞬间看到五年以来的风雨兼程，与为了公司的未来而不断地努力奋斗过和奋斗着的一群忘我的人，深感能成为其中一员而自豪。在华洋和船管的岁月里，不仅经历了公司发展日益壮大，更是感受到华洋是一个温馨的大家庭。在这里感受到公司领导对员工的关怀，同事之间相互信任，不管工作还是生活都让人感受到公司到处都充满了和谐的气氛，倍感轻松舒畅。

而今，船管全体员工正在携手倾力打造服务型船舶管理企业，一幅船管成立之初设立的蓝图正在逐步实现。展望未来，华洋船管就像一艘巨轮，在蓝色的海洋里乘风破浪，稳步前行，驶向成功，驶向辉煌！

与“华洋”一起成长

◎ 船管船员部经理 刘维

刚刚收到《春茗》的约稿时，一点儿头绪都没有，不知道要写些什么。可是回顾自己在“华洋”这十几年，又思绪万千，发现自己的每一步成长都和“华洋”分不开。

我1996年从天津大学分校海运工程系船舶驾驶专业毕业，毕业后分配在一家天津地方公司。因为是地方公司，且公司规模较小，我所工作过的船舶都是一些小吨位的老旧船舶，航线都是中日韩和东南亚航线，公司管理也非常不正规，甚至上船工作时，连一身像样的连体工作服都没有。当时船上的水手长是一位曾经外派到国外公司工作过的老师傅，他在聊天的时候问我，“小刘啊，你大学毕业后上船工作，连巴拿马运河和苏伊士运河都没到过，不是一个真正意义上的远洋船员，这样太遗憾啦”。

2003年我来到了“华洋”。记得第一次走进“华洋”办公室，第一次看到“华洋”Logo的时候，我被宽敞整洁的办公环境、井然有序的工作氛围、劳务主管热情周到的接待所吸引。当时就觉得，我的选择应该没有错，这里应该是能实现我愿望的地方。当年7月份，我被“华洋”派遣到香港中外运公司所属的“Great Immensity”轮任职二副，该轮是一条下水刚刚1年，载重3.2万吨的多用途船。在青岛港第一次看到“Great Immensity”轮时，当面对着巨大而崭新的船身、心情无比的愉悦。可是在和二副交接班时，面对现代化的航行设备和通讯设备、全电脑化的体系报表、全英文版的海图和航海图书、以及全英文的航海日志和各种记录，所有的一切都和我先前工作的船舶有着巨大的不同，甚至是天壤之别，我能行嘛？“行，你一定行！”我在心里不停的鼓励自己。在随后的工作中，我利用休息时间，查阅全英文的设备说明书，尽快熟悉航行设备和通讯设备的功能和使用方法，英语听力和口语是我面临的巨大困难，起初面对印度籍船长和孟加拉籍大副流利且带有口音的英语，我只能听懂个别单词，这也引起了他们多次的训斥。每当他们给我工作指令时，看到我满脸茫然的样子，他们只能无奈的用一张纸写下指令，摇摇头走掉。他们的举动深深的刺痛着我。在随后的日子里，一个小本子和电子英文词典成了我上衣口袋必备的东西。其后每当大副和船长生气的寻找纸要写指令时，我都会主动把本子递给他们。慢慢的我发现，船长和大副在本子上写下的不再是简单的工作指令，对于工作的注意事项和工作指导也越来越多，脸上的表情不再是无奈而是有了一些笑容。逐渐的我的英语听力和口语得到了很大提高，通过半年多的学习，我彻底甩掉了那个小本子，和船长、大副的沟通交流也越来越多，从工作到生活无话不谈。在“Great Immensity”工作的400多天时间里，我随着该轮完成了4次环球航行，挂靠了许许多多的欧美港口，包括巴拿马运河和苏伊士运河。从该轮休假的时候，我可以自豪的说我已经是真正的远洋船员了。

在2004年升职为大副，2009年我顺利地通过了船长考试，由“华洋”派遣至韩国P&F船队的“Xiamen Sky”轮任职大副。当时该轮船由国内另外一家知名船员劳务公司派遣，但因为船员打架和连续几起责任事故，给船东造成很大经济损失，所以被船东集体遣返。我们这批“华洋”船员其实是接手了一个“烂摊子”！没有办法，只有一个字——干！在完成航次任务的同时，全体船员加班加点，抓管理，抓保养，在短时间里使船舶面貌有了很大改观，并赢得了船东的好评。上船三个月后，在船长的推荐和“华洋”的担保下，我在该轮提职为船长。要知道，在一家国外公司提职船长是非常不容易的，尤其是第一次到这家公司服务，其难度可想而知。但在“华洋”领导的信任和担保下，船东给了我这次机会。我深知，这个机会并不是完全给我个人，也是在给“华洋”，我后续的表现，将直接影响“华洋”船员在这家船东的声誉。任职船长后，我抓紧一切时间熟悉船长业务，并带领大家继续发扬接船后的那股“干”劲儿，在保证船舶安全的前提下，做好船舶保养，圆满完成一个又一个航次任务。同年，从“Xiamen Sky”轮休假后，我被“华洋”领导安排在培训部做船员面试和培训的工作，在培训部和资深船长、轮机长共同工作的时间里，我从他们身上学习到了很多船舶工作的宝贵经验和理论知识，也感受到了他们兢兢业业的工作态度和为“华洋”奉献的工作精神。这不但给了我一个很好的学习和锻炼的机会，又使我增加了做船长的自信。

2011年我从船上休假后，得知我们“华洋”成立了自己的船舶管理事业部，心中无比兴奋，这是“华洋”从船员劳务公司到船舶管理公司的有效提升。我就向领导请求，希望能到船管部工作，为“华洋”发挥自己的一点光和热，领导当时就同意了我的请求。进入船管部工作后，我才发现一切都和先前在船上工作不同，从船舶的操作者变成了船舶的管理者，从公司指令的执行人变成了制定者。先前所掌握的船上工作经验，只能是现在工作的基础，作为管理公司的海务主管，不但要比在职船长掌握更多的船长业务知识，还要掌握船舶岸基管理的业务操作及商务知识。没有办法，只有一个字——学！通过和公司资深的海务船长学习，也利用和其他管理公司同行们之间交流的机会，向他们请教船舶管理的方法和经验。这样我的思想意识有了很大的转变，工作不再是着眼于单一事情的解决和处理，而是对整个船队的规章制度建设，安全事故预防，航行安全保障等工作的转变。作为海务主管要经常访船，每次登上我们“华洋”管理的船舶时，看到的是船员们身穿的是印有鲜艳“华洋”Logo的连体工作服，船上的各种贴图和各种文件也都带有“华洋”的Logo，每次看到这些，我都会感到“华洋”这些年来变化。在“华洋”船管部工作的几年里，不但管理船队的规模在扩大，船管部的规模也在扩大。“华洋”也在发展，我们有了自己的航运公司，有了自己经营的船队。“华洋”的Logo也被印在了船舶的烟囱上，航行在世界各地。

2015年初，承蒙领导的信任，我由海务主管提升到船管船员部副经理的职务，职务的提升，也意味着责任的加大。船舶的运营，都离不开船员的工作。作为船舶的管理者，我们需要一支业务能力过硬，忠诚度高和稳定的船员队伍。这也是我现在工作的目标和努力方向。

总之，回顾自己这十几年来的成长，从一个普通的船员，到一个合格的远洋船员，到能够带领船舶远航的船长，再到管理公司的主管和部门经理，我的每一步成长，都是“华洋”给我提供了一个良好的平台。在“华洋”的十几年里，我也亲身经历了“华洋”从船员劳务公司，到船舶管理公司，直至成为船东的发展和壮大。现在我坚信我当初的选择没有错，我会继续和“华洋”同风雨共发展。我要加倍的努力，为“华洋”的发展出一份光和热。

温暖的船管

◎ 船管安质部 廉亚辉

时间过得真快，不知不觉已经来华洋船管工作4年了。四年，并不长，也不短。在船管工作的4年中，真的很开心、很温暖。

记得刚来华洋船管时，在中心10楼的一个小房间。所有的领导都在一个办公室里。当我进入办公室报到时，实话，看到大家有点紧张。不过，经吕凤婷介绍之后，轻松一些。再到后来和同事们一起工作，感受到大家平时的工作气氛，更是觉得船管的领导、同事们特别“可爱”。

四年过去了……

四年中，越来越多的新面孔加入船管这个大家庭。船长、老轨们像我们的父母，年轻的同事如兄弟姐妹。不管遇到什么问题，大家都会齐心协力，一起沟通想办法，努力完成所有的工作。

这四年中，感觉自己很幸运。在工作中有领导的细心指导和关心，同事的帮助与支持，许多自己不知如何着手的工作，也都慢慢变得顺利起来。每次接船，都要准备许多文件，体系文件、船舶图贴、PART 11、SSP……所有的文件都需要打印，尤其是船舶图贴还需要塑封。每每这个时候，同事们都会在忙完自己的工作后，到我的工位旁帮我塑封图贴，贴双面胶。有的同事还会提前跟我说：“小廉，如果你忙不过来，说一声儿，我和你一起做”，“小廉，有啥需要我做的，告诉我”。每次我都觉得很暖心。当我整理好需要接船的文件后，男同事们还会主动帮忙装箱子、封箱子。尤其是进哥，每次看到我忙活，都过来帮我。说实话，一大箱一大箱的文件，都不轻，基本上将所有的文件装箱封箱后，浑身都是汗。每次我心里都特别感谢大家。

四年的时间，让我越来越喜欢这个家庭。希望，以后无论多少个4年，我们船管的大家庭总是这么团结、友爱、和谐、和睦，希望我们的船管家族发展的越来越好，越来越大，越走越远。



与“华洋”牵手“玫瑰”

◎ 船管机务部 刘文

“把根扎在华洋，好好干，华洋是非常有前途的”这是中心李总来船厂视察“华洋玫瑰”轮时跟我说的话，这句话让我心里特别有感触，特别温暖。仔细想一想，这句话又何尝不是概括了我对华洋的种种情结。

2011年末，我圆满完成自己的学业，牵手华洋，只身一人带着三大包的行李到北京总部报到，闫总专门安排人接待我，陪我吃午餐，各种手续办完后又安排司机送我到北京南站坐开往塘沽的动车，同时还安排了塘沽的同事在火车站接我，使我受宠若惊。到了塘沽后，同事吕凤婷和王婧已经在出站口等我，并为我买好了被褥等生活必需品。到了办公室，洪俊明船长和刘国民船长还亲自帮我拿行李，船管领导和同事的热情更是让我不知所措。从那一刻起，我就认定华洋是值得托付的家。

由于我的专业是船舶建造，虽然和船舶关系紧密，但和船管完全侧重于船舶运营管理和船员管理的业务还是相差甚远，导致我在船管并没有合适的工作和位置。一时间，看着周围的人每天都充满着激情地工作，而自己整天无所事事，心情很是压抑，感觉自己一肚子的所学，来这里算是废了，有种“英雄无用武之地”的悲怆。说心里话，当时曾经很多次想到过退出，重新选择，但一想到领导的关怀、同事们的情谊和温暖，我就打消了这一念头。心想，华洋有这样一群甘心为之奉献的人，有这么好的上下级关系，有这么好的同事之间的友谊，华洋有这么好的团队，何愁不能发展壮大，何愁没有机会，别人能干的，通过自己的努力我也行！

可能领导也看到我的专业背景和船管侧重船舶机电的现实有差距，就安排我做商务，对我一个理工科的人来说，这和我学历背景相差也不是一星半点，但我相信我能行，大不了“学着干，干着学”嘛。正是凭着这股子劲儿，我很快便上手了船管相关的基础商务工作。期间船管经历了第一次船舶管理业务投标项目，我们连基础的标书模板也没有；第一次为自己的船舶办理船舶保险业务。船管之前没有任何经验，我更是零基础，但领导把任务派给了我。怎么办？上！于是很多个周末和夜晚对相关知识的恶补，积极虚心的向懂行的人学习，在干的过程中逐步消化，在干的过程中逐步成长，在干的过程中逐步理解这些业务。为了尽快弄出标书，一个人坐在办公室写到凌晨4点，回去睡两个小时，回头接着干。令人欣慰的是我们船管首次参与投标活动就中标两条7600DWT散货船。组织的船舶保险招标我们也拿到了当时的市场最低价。这个过程中，我学会了怎么样能尽快的接手自己陌生的领域，进入状态，并把它做好。

2013年下半年，对我来说是非常重要的机遇期。由于公司业务的拓展，华洋与民生租赁合作，开始了自己的船舶建造和运营业务，我有幸到南通熔盛船厂参加4艘7600DWT散货船的接船监造工作，并为接下来的

新造船业务做准备。从那时起，开始进入船厂接新造船，开始了与我所学对口的造船业务，也开启了我职业生涯的一段新航程。

2014年华洋与民生租赁牵手64000DWT散货船新造船项目，我作为华洋的首批驻厂代表开展监造业务，由于之前并没有现场监造经验，首批开工的又是华洋自己的船“华洋玫瑰”，感觉压力很大，怎么办？必须上，因为每一次的机遇必然伴随着挑战。于是我一有空就向身边的前辈们请教，同时多看规范多看书，把自己的基础扎牢，很快我就能够独立进行报验工作，得到了公司领导和前辈们的肯定。同时由于驻厂监造组成员来源于不同公司，人数众多，且各有各的想法，这一过程也让我见识了不同种类、不同性格的人，增强了我与人沟通、协调和相处的能力，说句心里话，这一时期成长非常大。

以上是我到船管后个人成长道路的一些经历，通过自己的经历，我只想说，华洋有着极其团结优秀的团队，和谐的公司氛围，乐于奉献的员工，这样的集体必然会不断的发展壮大，在发展壮大中也必然能为我们每一位华洋人提供更广阔的舞台。让我们携手前行，共同抒写华洋和我们每一个人美好的明天！



跟着船管一起成长

◎ 瑞宁 9 轮船长 金新涛

跟随华洋船管已快五个年头，这五年的航运市场一直比较低迷，但是船管凭借着卓越的管理和精诚的团结稳步成长，现在船管旗下的船队规模已经接近 40 条，其船队航线延伸到世界的大多数港口。在华洋船管任职的五年时光尽管工作较为辛苦，但同时也感受到了成长带给我的快乐。我的进步离不开船管领导的谆谆教导和各位操作主管的大力支持，您们工作上的敬业精神让我终身受益。

在船管的五年我一直服务于华能的瑞宁船队，公司从最初管理瑞宁船东一条船增加到现在的六条船，这里面的成功得益于我们船管任延周总经理领导下的坚强岸基团队，以及船员劳务部的辛苦付出。面对瑞宁船东严格的管理要求和现时严酷的市场竞争压力，华洋船管领导和一线船员硬是凭着一流的服务意识和职业操守在市场上站稳了脚跟，船队规模在稳步地增长，最近船东每年的管理会议上都能听到他们对华洋船管肯定的声音，作为工作在第一线的船员心里也倍感欣慰。

任职船长接近十个年头，最近的自己总感觉到工作上的压力愈来愈大，来自船东、船管和租家的期盼愈来愈高，现在严酷的航运市场迫使船东降低营运成本以提高经济效益，但是这一切都要建立在船舶安全生产的基础上，所以船上的安全管理和操作就显得尤其重要。船上的安全管理和操作主要是依靠船员来完成，服务华洋船管的绝大多数船员是中国船员，其特点：工作特别努力，很有拼劲，大部分船员具有良好的教育和培训，感觉稍微欠缺的就是团队合作和服务意识，管理级船员要善于管理船舶，保持好各方的良好沟通。对于招聘来的船员，建议公司能真正地关心和尊重他们，并提供公平合理的薪酬待遇，其用意是提高优秀船员的回流率，保持船员队伍的稳定，那么船上的安全管理和操作就有了更大的保障。

作为船长要严格按照华洋“安全管理体系”的安全环保方针和目标以及船长“在 SMS 的责任和权力”管理船舶，船上通过实施先进的管理理念和采取预防性的安全文化来规避和最大程度地预防船舶风险。航运属于高风险行业，所以我们开展每项工作之前都要进行风险评估来规避工作中的风险，船员要有端正的工作态度和理念，切切实实做好各项预防措施，不要给安全加旁通阀，走捷径。21 世纪注定是创新的世纪，让我们继续跟随华洋，祝福华洋，通过华洋海事中心这个平台实现我们的中国梦！

与华洋船管共成长

◎ 船管船员 高洪海

转眼之间，到华洋已经5年了，在这几年里，有过失败痛苦，也有过成功的喜悦，作为华洋船管的一名船员，我由衷地感到骄傲和自豪，是华洋给了我工作的机会，也给了我一个学习的平台。

初到华洋工作是在2010年，在那之前就听闻华洋是一家不错的船员外派机构，但是几次与之擦肩而过，10年从原公司辞职，终于有了进入华洋的机会。当年6月有幸登上了华洋船管成立后接管的第一条船“大海”轮任职大副，从此正式走进华洋海事中心，开启了自己航海生涯新的篇章。

随后几年，我分别在5条船服务，并有两次船厂接新船和一次接二手船的经历。从一名没有工作经验的大副，逐步成长为一名船长。亲历了华洋船管从一条船起步逐步成长到一个管理了30多条船的规模性管理公司的全过程；见证了华洋船管的起步、发展和壮大；也充分体会了华洋船管的发展给船员带来的机遇与挑战。

在华洋，这个学习专业知识、提高业务水平、积累人生经验的平台，我开始更多地接触学校课本之外的知识，从实践中逐步拓展成长，直到能够独立，全面负责船舶的管理工作。

2013年是值得记住的一年，在这一年公司拥有了自己的船队，我也非常幸运的登上了自营船队的“华洋精神”轮，并于2014年升职为船长。同时，我也深深体会到“成功源于积累，机遇也需付出”。正是在华洋几年的工作经历和前辈的悉心指导，才让我有了接任船长的勇气，也是公司快速的发展及不断的成长，才给了我接任船长的机会。

在这5年时间内，我还有两次短时间到公司办公室充电学习的经历，办公室融洽的同事关系和蓬勃向上的进取精神深深震撼了我。在这期间，也感受到了实现价值的乐趣，从中不断成长，吸收经验和教训。特别是在船舶管理和船员管理中，我从中查漏补缺，不断地发现问题，解决问题。

在华洋工作的5年，我深深理解到没有公司的发展，就没有船员价值的自我实现。公司高效运转管理机制，人性化的管理和杰出的业务前辈，助我从中找出原因，总结积累经验，自省和完善自身业务，不懈地提升船舶管理能力。

以后，我将不断的努力学习，在实践中提升业务能力，在实操中总结经验，与华洋船管一起成长，共同进步。

船管事业部和我的成长

◎ Fortune Hero 轮大副 张浩

在此国庆佳节之际，既是华洋人又是见证华洋船管发展历程的我，想说的确实太多太多了，如果一一列举、详细阐述，真的可以写篇连载小说了。想来想去还是以“船管和我这几年的变化”为主题叙述一下我的所见所闻吧。

2010 年新成立的船管和做二副的我：

一直在北京华洋的我，在 2010 年的夏天接到陈安定经理的电话，准备把我从北京华洋派到华洋船管部管理的船上。这应该是我和华洋船管结缘的一个转折性电话。当时真的不知道华洋也成立了船管部。“服从命令”这是我这些年来对待华洋派船的态度。来到北京，见到了和蔼可亲的任延周船长，任船长给我介绍了船管部的由来，以及我即将要服务的“GRAND SEA”的一些信息。“这是船管接的第一条船，这批人我们经过了精挑细选，未来我们还会陆续的接管其他的船”。听到任船长的叙述，即使当时只是做二副的我也倍感责任之重大，“这可是在给华洋船管创牌子，绝对不能有半点马虎呀”。当时在我的心里默默地想着。在龙山船厂接船的过程中，负责管理的船管部除任延周船长外，只有李克维老轨和刘国民船长，在他们的带领下全体接船船员完成了极其艰巨的接船任务，顺利的接下了“GRAND SEA”。在此之后的 10 个月里，我先后听说，船管又接管了“鸿阳山”轮，与此同时，访船的领导除任延周船长、李克维老轨、刘国民船长外，又增添了新的面孔，如洪俊明船长、曹静老轨等。那时我已经感觉到船管在一点一点的长大。

2012 年拥有 10 条船的船舶管理事业部和做大副的我：

“GRAND SEA”合同期满后，在下船休假期间我通过了大副的考试。应该是在 2011 年的冬天，又接到劳务五部的电话，“张浩，船管准备安排你去试航一条叫‘FORTUNE HERO’的船。”这又是一个令我和“FORTUNE HERO”结缘的电话。当时，和李克维老轨以及新到船管办公室的刘维船长一起参加了海试，试航后的三个月又与船管办公室新到的机务主管岳文老轨以及其他几位 TOP 4 成员完成了接船任务。这是我做大副接任的第一条船（也是我至今为止一直做的船），在船的八个月里，我又听说船管接二连三的又接了“PACIFIC ENERGY”，“EASTEN RIVER”以及“LEADING BRAVERY”等几条船。合同届满之际，接到了洪俊明船长的指示，让我去参加“大唐 712”的海试。于是，又与李克维老轨以及新到船管办公室的徐加庆船长、李和平大电一起顺利的完成了“大唐 712”的试航任务。

写到这里，每一位读者已不难看出上面所述的变化了：每一次的海试后华洋船管都会出现许许多多新的面孔。

对，就像我每每来到天津的办公室一样，起初时，办公室里的所有人我都能一一叫上姓名和职务，可后来每次下船到公司报到时，总会有几位我不认识的面孔了。我开始慢慢感觉到“她”在成长壮大。

2014年拥有34条船的船管事业部和正在考船长的我：

开始写这篇文章是在我参加完船长考试的下午。

而此时此刻的船管已经是个坐拥34条船的船舶管理事业部了，从最初的只有任延周船长、李克维老轨和刘国民船长管理的，只有一条船的船管部，到现今的有着很多我叫不上名字的领导和主管们管理下的，拥有34条船的华洋船舶管理事业部，是个不用言表的飞跃了。

“华洋船管事业部”，在我看来他并不是一个冷冰冰的几个字，而是一个和人类一样有着梦想、有着灵魂的生物体。天津的办公室就是她现实的驱壳，办公室的每一个人都扮演着能让这个驱壳平稳运行的不同身体部件：睿智和蔼的任船长就是他的大脑，指引着前进的方向。稳重敬业的李克维老轨、果断干练的毕仲生老轨、经验丰富的佟宝琳船长、业务精湛的曹静老轨、业务娴熟的刘维船长、反应敏锐的刘国民船长、幽默诙谐的岳文老轨、还有像办公室的开心果于洁（当然还有着很多领导和主管们，但我不太熟悉不好妄自评论）。他们都在扮演着这个生物体内不可或缺的各个器官；而华洋船管的船员兄弟们正是这个生物体中流淌的血液，贯穿于整个身体，和其他脏器一起配合，供应着这个精灵级的生物成长壮大。

华洋船管走到今天，有这样的辉煌成绩，我感觉是那么的自然、那么的顺理成章，有着上面我提到的这些“灵魂级人物”、“各个脏器”的配合”，以及“新鲜血液”的输氧，船管这个小精灵想不成长都真的很难。

未来的我和未来的船管：

每一个航海人都有着一个梦想，“以船长的身份驾驶着自己管理的船舶遨游于辽阔的大海上。”我也不例外，我希望我的梦想会在船管实现。

“华洋船管事业部”从出生到成长再到健壮并逐步成熟。我很荣幸的见证了这一切，作为华洋船管一员的对于华洋船管能有今天的辉煌成绩感到无比自豪，明天的华洋船管还会继续吸收着各方面的养分和知识，总有一天会成为顶天立地的“男子汉”的。



机务人员的主要工作及所需的基本素养

◎ 船管机务一船队经理 曹静

自从 2010 年加入华洋船管这个集体，见证了她的快速发展，管理人员从几个人，到现在的几十人，船舶从几条船增长到现在的几十条船；在船管船队发展的同时，培养了一批常年服务于华洋外派船队的船长和轮机长，实现了从船队任职到管理公司的机务、海务主管的转变。本人经历了船舶轮机长到机务主管及船队管理者的成长变化过程。在接任机务主管业务的 5 年里，一船队管理的船舶在不断增加，由最初的几条船增加到现在的 17 条船的机务管理业务。在机务管理实践中，深刻体会了华洋文化传承的意义，展现了华洋船管在船舶管理市场中的竞争力，现将这些年的管理经验做一下总结分享。

首先谈谈机务主管日常的主要工作：

细化船舶的管理，包括船舶证书、月度报表、SMIS 管理、中午报告、物料备件审批、航次报表、体系文件报表、加油和废油的处理事宜、特殊航线的指导、船级社信息、制定坞修计划、法规更新内容要贯彻到船员上船前培训，以及船舶抵达国内后的电话跟踪等。

同时机务主管要定期访船和随船，了解船员工作生活情况，船舶维修保养情况，现场解决设备缺陷，协调部门关系，传递公司管船的标准，对不胜任的船员，听取船长、老轨的意见，对船员做必要的调整。在船员当中建立威信，传递优秀的船员正能量。

加强与船东的沟通，充分利用工作访问和修船的各种机会，了解船东的企业文化，人员关联和操作流程等，目的在于增强操作的流畅性。

要将以上各点做好，就要去机务人员具备如下的基本素养：

优秀的服务意识。对于第三方船舶管理公司的机务主管，要详细了解船东对船舶的管理要求，该要求是建立在船舶管理协议的基础上，在实际管理的操作过程中，体现船东对船舶的管理标准，在船上执行的是船舶管理公司的体系和操作程序，但是如果船东对某一个程序有具体要求，要尽力满足。例如：船东制定了废油送岸和船舶加油的规定；物料备件申请要求；船舶修理报告程序等。机务主管只有经常与船东沟通，不断掌握船东的满意度和反馈意见，树立良好的服务意识，才能使各种操作平稳流畅。

熟练的专业技能。对船上提出的维修保养项目，具有计划和指导能力。对于专业性极强的设备，在最短的时间，通过岸基资源和专业厂家获取专业分析指导，将事故损失控制到最小；赢取船员的信任，对船东提出的问题要敢于提出自己的分析和建议，让船东觉得具有合理性和经济性，得到船东的认可。当建议被船东否决后，要站在船东的角度去思考问题，及时调整思路和建议，最终和船东达成一致意见直至问题得到解决。

基本的商务意识。以船东利益最大化为操作原则。例如；年度检验要有三家以上的报价，给出有信誉的

厂家和报价低的厂家；当船上提出一个项目的修理，要有判断、指导和经济性对比，用最小的代价完成本次修理的操作流程：分析事故原因 - 咨询原厂的建议；指导船员查找问题部位；船员是否可以自修；预定备件是否可以自修更换；是否需要专业工程师上船检修；对修理备件和专业工程师服务费进行询价；把询价结果提供给船东参考、听取船东反馈，跟踪修理过程；将完工报告反馈给船东。

良好的沟通能力。沟通对象包括船东、船级社、船旗国、船厂、设备厂家以及机务、海务的内部交流、同行业公司以及机务、海务人员以及船舶代理等，一个合格机务的重要指标之一是，船东对所管船舶的满意度。

自我学习的能力。掌握国际公约，法律法规和当地法规的更新，参加船旗国、船级社、船舶保险，法律法规等方面的培训。

几年来的机务实践中，深感需要学习的知识还很多，需要加强的业务，需要总结的经验教训也有很多。这些年的机务管理业务，让我与我的同事不断成长进步，求真务实的一船队的良好协作传承着华洋船管精神，见证着一船队的健康成长。

新任船长的几个误区

◎ 船管海务部经理 刘国民

在新任船长中，部分船长在业务和管理上存在一些误区，也有一些不甚清楚的地方，以下几个方面是在船舶管理过程中经常遇到的一些问题，希望通过这些例子，来纠正一些错误的惯性思维。

CSR (Continuous Synopsis Record)，即连续概要记录，是船舶的主要证书之一。为了反恐的需要，从2004年7月1日起，所有船舶均需备有《连续概要记录》，记录由船旗国签发，FORM1登记了船舶的主要信息，信息包括：船旗国、登记日期、船舶识别号、船名、船籍港、注册船东及其地址、光租人姓名及地址、管理公司名称及地址、入级船级社、ISM证书签发机关、保安证书签发机关、终止登记日期；FORM2是变更申请表，一般由公司申请；FORM3是变更情况记录；船上应保存FORM1，FORM2，FORM3三种表格，当然如果船舶信息未变化，只需FORM1。第一次签发的是No1，其后涉及船舶上述信息的任何变动都要签发新的CSR，分别是No2，No3……以此类推，从No1开始的所有CSR FORM1都必须是原始证书在船，举例讲，如果船舶信息变更了两次，NO. 1，2，3号FORM1原件都要保存，同时要保存相应的申请表FORM2两个，以及变更情况记录FORM3一个。有的船长认为新的CSR签发之后，原来的证书就作废了，就把旧证书放在作废的旧证书夹里或随手扔掉了，导致接班船长找不到旧的CSR，并造成CSR不是连续记录而被PSCO开具缺陷。另外，一个船舶信息变更之后，新的CSR并不是立即就会签发出来，船旗国主管机关会给予2-3个月的展期，有些国家的PSCO往往以新的CSR不在船为由开具缺陷，借此向船长施压，以达到索要钱财的目的。

关于更换压载水的规定，很多船长知道一些，但不是很全面。根据《压载水公约》的要求，使用溢流法和置换法更换压载水，在置换压载水时必须满足以下3个条件中的任何一个：（1）距离最近的陆地至少200n mile，水深至少200m；（2）如果条件不满足，则尽可能远离最近陆地，在任何情况下，距离最近陆地至少50n mile，水深至少200m；（3）或在港口国指定的海域。目前大多数国家采用了这个标准，如巴西、秘鲁、智利等。

但有些国家并未采用这些标准，有的高的有的低。比如，有的船长从国内开航去澳洲，经过苏禄海、苏拉威西海、托雷斯海峡，认为从时间、离岸距离、水深等方面，不足以完成更换压载水操作，其实，这是对澳洲更换压载水的规定不太了解所致，澳洲更换压载水的规定如下：（1）更换压载水必须在澳洲的领海之外；（2）尽可能远离陆地；（3）水深大于200米。

再比如：美国加州更换压载水有如下规定，（1）对来自“太平洋海岸地区（Pacific Coast Region—指美西加西的太平洋东海岸地区）”的船舶，在抵达加州港口前，强制要求对其压载水进行“近岸（Near-Coast）”交换，或将所有压载水保留在船上；（2）对来自“太平洋海岸地区”以外的地方或港口的船舶，在抵达加州港口之前，强制要求必须对其压载水进行“远海（Mid-Ocean）”交换，或将其压载水保留在船上。“近岸”是指距离海岸50n mile外，水深大于200m，“远海”是指距离海岸200n mile外，水深大于200m。

船舶的保安等级问题。在面试船长、大副的时候，经常会问到船舶的保安等级由谁决定这个问题，得到的答复五花八门，有的说是船长决定，有的回答是公司决定，有的回答所到港口当局决定，等等。其实这些都不对，决定船舶保安等级的机关，是船舶所悬挂的船旗国当局决定的。船长可以根据船舶及所到港口的实际情况，采取相应的保安措施。比如《中华人民共和国国际船舶保安规则》第七条规定“船舶保安等级由交通部发布”。交通部发布船舶保安等级时，可以视情发出适当的指令，并向可能受到影响的船舶提供保安信息。”

关于P&I的通代名录和规则(List of Correspondents and Rules)。公司经常收到航海图书资料的申请单里,包含有这两本册子的申请,其实这两本书都是非卖品,是公司投保后,每年P&I会给每条船免费赠送一套。之所以每年都会更新,是因为每年的通代会有变化,同时股东大会开过之后,会对规则进行某些修改,因此往往每年这两本册子都会延迟供船,尤其是中船保的通代名录会更晚。现在一些PSCO会专门检查这两本书,往往因为新版不在船为由而开具缺陷,对船长进行恐吓敲诈,这就需要船长做一些合理的解释和有理有据的沟通。

关于船舶保函(Letter of Guarantee, Letter of Indemnity,LOI),海运保函的种类很多,但最常用的有几种,比如无单放货(有的叫无单卸货)保函,为取得清洁提单保函,雨中装卸作业保函等。在面试船长或跟船长沟通的时候,当问及保函是谁出给谁的时候,也就是谁向谁保证的时候,回答也是各不相同,花样很多,有的说是发货人向船长出具的,有的说是租家向船长保证的。其实,从逻辑上来讲很简单,货物问题属于船东责任,也就是货物损失、损坏、丢失等责任,要由船东赔付,那么也就是说,某一利益方要向船东保证,向船东出具保函才可以。比如无单放货的保函,要由租家或收货人,出具保函给船东,说明原始提单未到,预先卸货造成的所有损失由租家或发货人收货人承担,船东接受保函后,再由船东通知船长是否可以卸货。在装卸货物时,也会经常遇到发货人、收货人、租家要求船长雨中作业的要求,道理跟上面讲的一样,必须是船东接受保函后,通知船长是否允许作业。

关于签署 ORIGINAL BILL OF LADING . 如果需要船长签署提单,提单的原始草稿一般发货人或租家都会发给船东审核,同时CC给船舶。请船长注意来往邮件,并在最后签署时核对提单内容是否与船东核准的一致,否则,在签字前应及时联系船东。像运费预付(FREIGHT PREPAID),船东和租家都会在航次指令或邮件中指示。如没有明确指令或还有疑问,请及时联系船东。因为,一旦船长签署提单,是代表承运人签署的,那有关货物的责任要有船东负责。

对于散货船,货物的数量一般是岸上计数或吃水计算。有些港口是岸上计数,没有相关单位进行水尺检验计算。但船长应该知道,无论岸上有没有水尺检验,都要督促大副认真做好初始,中间、结束的水尺计算,掌握第一手材料,确认货物数量是否与岸上计数一致,为货物数量一旦出现短装或短卸后的赔偿问题做好相应准备。

海运业务涉及的范围很广,希望广大的船员弟兄们不断的在实践中学习,掌握更多的知识,避免犯一些低级的错误。通过上述几个小知识的描述,起到一个抛砖引玉的作用,以期对船上辛苦工作的弟兄们有所帮助。



华洋玫瑰压载水管理系统简介

© 船管机务监造组组长 张凤羽

“华洋玫瑰”轮安装的压载水管理系统是由青岛双瑞自主研发具有完全知识产权并是世界上第十家获得装船认可的 BaIClor 压载水管理系统。

该系统 2010 年获得 IMO 最终认可，2011 年获得 CCS 型式认可，2012 年到 2013 年期间先后获得 DNV、LR、BV、NK 的型式认可及 USCG 的 AMS 证书。经过 BaIClor 处理的压载水完全达到 D2 标准规定的杀菌效果。

该装置应用的是海水电解法，系统采用模块化设计，安装灵活，自动化程度高，操作管理简单方便，缺点就是所占机舱空间较大，对于运营船改装具有一定的难度。另外该设备对于船员和管理人员都是新增设备，实际使用效果如何有待验证，特别是自清洗过滤器是否能达到免清洗的要求，压入管系上 50 μm 的过滤器对压水速度的影响如何以及管系和控制系统的可靠性等。

BaIClor 对压载水的处理过程包括过滤、灭活、中和三步，对应的模块就是过滤单元 (AFU)、电解单元 (EDU)、中和单元 (ANU)。前两个单元是在海水压入过程中进行处理，中和单元是在压载水排出时对电解过程中产生的多氯酸钠的中和处理，避免其对海洋环境造成二次污染。

下面我就以一个简单的示意图对该系统的基本结构和工作原理做一个介绍。

基本结构：

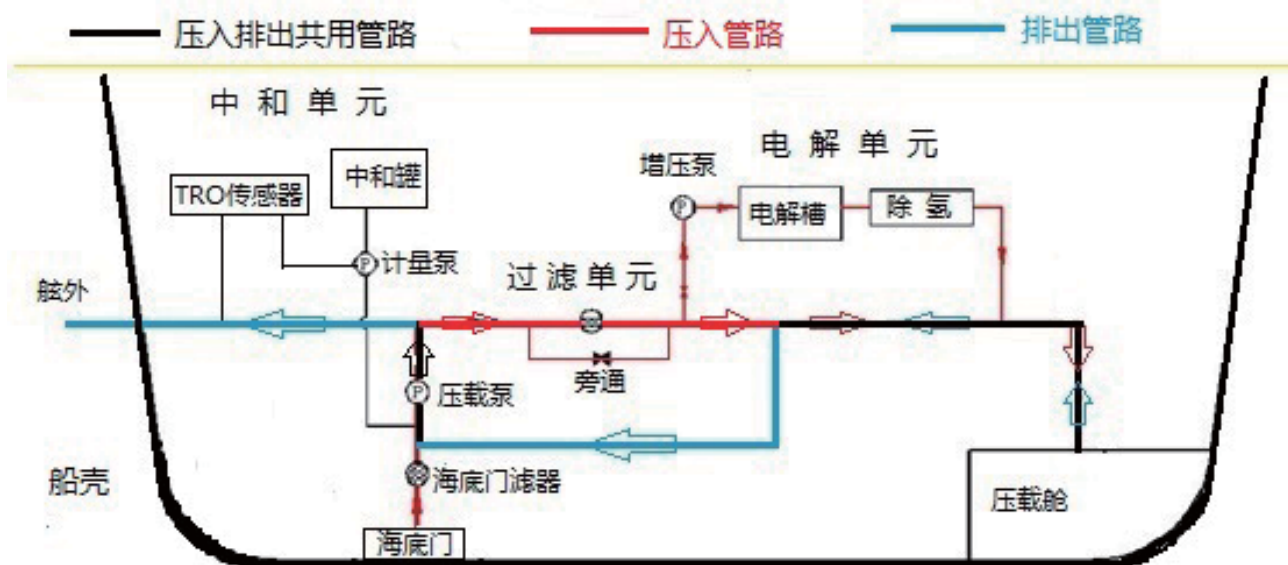
过滤单元主要包括两个自清洗过滤器、清洗泵、旁通阀、压差传感器和控制箱等

电解单元主要包括电解槽、除氢装置、氯气漏泄报警、氢气漏泄报警及控制箱等

中和单元主要包括中和罐、TRO 传感器、计量泵、搅拌器、控制箱等

工作原理：

首先，船舶在压载时海水经过海底门——海底门滤器——压载泵——进入过滤单元，在过滤单元海水经过全过滤，过滤掉直径大于 50 μm 的海生物，过滤掉的浮游生物会残留在滤器内，时间长了会对滤器形成脏堵，所以过滤器设计了自动反冲洗功能，当过滤器压差达到设定值时（滤器脏堵）就会自动启动反冲洗、打开排



华洋玫瑰压载水管路系统

污阀，冲洗并排出残留的杂物。

接下来，经过过滤器的海水大部分直接进入压载舱，有很少一部分通过一支管进入电解单元进行电解，电解单元采用管板式电解槽，当电解槽两端施加直流电时，海水中的氯离子（Cl）在电解槽阳极板上被氧化生成氯气（Cl₂），氯气迅速溶于海水生成高浓度的次氯酸钠（NaClO）溶液，次氯酸钠别称漂白水，具有消毒杀菌作用，该溶液经过除氢后回注入压载总管与压载水混合成特定浓度进入压载舱，该浓度的次氯酸钠可有效对压载水进行灭活，达到 D2 标准的杀菌效果。

最后，当排压载水时海水不经过电解和过滤单元直接出海，但在出海前的海水要时时经过中和单元的 TR0（压载水中的残余氧化剂）浓度传感器检测，如果排除海水中 TR0 浓度高于 0.1ppm，系统会自动启动中和单元，通过中和罐向排出系统中注入中和剂硫代硫酸钠（大苏打），中和残留超标的氧化剂（TR0），避免对海洋造成二次污染。如果排除海水中 TR0 浓度低于 0.1ppm，中和单元不会启动，压载水可直接排放。

该系统自动化程度高，对船员的工作量增加相对较小。但在使用中需要注意以下几点：

在海水电解过程中会产生氯气和氢气，氯气有毒，氢气是易燃易爆气体，所以要确保气体泄漏报警系统正常，最好定期测试，使用过程中设备上严禁明火，周边也要注意。虽然设备本身有排氢装置和气体漏泄报警，但还是要保有一份警醒！

次氯酸钠有腐蚀性，对人体有害，受高热分解会产生有毒气体，要防止泄漏，一旦有漏泄要谨慎处理！

因为次氯酸钠有腐蚀性，所以电解过的海水所经管路内部全部是镀塑的，不能烧焊。

说了以上三点，大家可能会觉得这个系统有点危险，事实不是这样的，该系统经过质量认证及反复测试，并有安全报警，何况除氢装置在核电上应用已久，属于成熟设备。也就是说该套系统本身是有安全保障的，关键在于我们对他是否有充分的认识和正确的使用管理。

如果进入内河航区需要压载时，尾尖舱要预留部分海水，以供电解使用，在压载淡水时，电解单元所需海水可通过增压泵从尾尖舱直接获得。



如何做好船舶监造工作

◎ 上海佳豪 杨建军

关于如何做好船舶监造工作，每个人都有自己不同的看法，本人自参加船舶监造工作也有将近十年时间，也总结了一些经验，分享如下。

首先是“以人为本”。任何事情都离不开人的，对应不同等级要求的船舶监造，则要求不同等级监造人员，在任何一个单位，一个公司，同一个专业的人员水平自然是有高有低，工作激情，责任心，工作态度也是存在差异的。比如新造船监理项目是普通常见的散货船，公司可以考虑启用相对专业水平一般的人员，或者工作经验相对不是很丰富的员工，进一步进行培养。如果新造船监理的项目比如说是LPG、LNP、PFSO、FSOU等难度较高的产品，则应考虑综合素质高，专业水平高、工作积极性高级的高级监理人员，对项目开展会有很重要的一步，需要能够有团队精神，合作精神的人员参加。

其次是监造人员要加强自身学习。古语有云“打铁还需自身硬”，个人专业能力方面应该多加强船舶规范，法律法规等专业方面的学习，了解国际船舶的法律法规以及其生效的日期和条件。平时工作的总结，个人对自身在工作中是否有一些没有注意到的细节。在船舶建造的初期做好船舶资料信息管理，船舶图纸、船舶设备工艺的熟悉了解，在有好的意见、独特的意见时，可以向船厂进行建议，进行优化，从而进一步提高船舶的监造质量，在船厂有不足之处给予及时的纠正和提醒，同时要廉洁自律。

最后也是决定船舶建造质量最关键的就是船厂的实力。我国船舶企业超过千家，综合实力参差不齐，有国际一流的大型船舶企业，能够做国际上顶尖水平的船舶产品，我们把它的水平等级定为A级；有实力平平的中型船厂，拥有多年船舶建造经验，能够做一般普通船舶产品，普通的海洋供应船舶也有成功的个别案例，我们把它的水平定为B级，再有江边海边的沙滩造船，硬件条件和软件设施都相对较不理想，在船舶市场行情较好时也是能够接到订单的，竞争力相对较弱，我们将它的水平定为C级。

在我们的船舶监造过程中，肯定会遇到以上所述的A、B、C这3个等级的船厂，在我们遇到A级水平的船厂时，监造工作相对会较为顺利，A类水平的船舶企业无论是硬件设施还是软件人员管理是非常成熟的，对于关键点，重要的部分船厂会控制的非常好，好比一个优秀的学生，你无需过多担心，在今后的监造工作重心，将会以一些细节性的工作为重心，将船舶产品的质量从优良等级提升到优秀等级，有着锦上添花的效果。其次是遇到B类船厂，在硬件和软件各个方面都是基本合格的一个船舶企业，需要监造人员主动积极的和船厂加强交流沟通，多花时间和精力在关键问题，关键部位多注意，好比一个学习中等学生，老师管的严格肯定是及格，不会出问题，相对松懈则麻烦就来了，监造的工作好比“及时雨”。最后遇到C类船厂，各方面都不足的船厂，既然船东或业主选择这样的船厂，已经做好了充分心里准备，其就不多做解释。

以上是本人从事监造工作多年的一点体会和看法，聊以分享。

抓好派前教育 为船舶安全保驾护航

◎ 连云港华洋 孙会

航运的萧条，与船舶相关的整个产业链上的企业都在经历着严峻的生存挑战，可以说，三百六十行中，没有哪一行比航运业更能体会到抱团取暖、共度时艰在目前市场环境里的深刻含义。严峻的市场环境下，一场突如其来的船舶安全事故很可能就会成为压垮一家航运企业的最后一根稻草。一条远洋货轮的价值，少则几千万，多则上亿，只有懂得做好风险管理，才是在恶劣的市场中求存的关键。作为为船东提供船员派遣服务的船员管理部门，如何选配合适的船员，做好派前教育，是把好船舶安全的第一道关口。

首先是关口前移，严把用人关。据不完全统计，船舶的各种大小事故中，百分之八十都是由人为因素造成的，在船舶的各种隐患中，不能胜任工作的船员是最大的安全隐患。这种不能胜任工作不仅仅指的是业务技能方面，还有船员的责任心，和集体的融入性，船员的服从意识等方面。在人选推荐时，除了检查船员资历的真实性，考核船员的业务技能，管理水平之外，我们更加注重船员工作之外的各项素质。对于那些性格上孤僻、偏执、暴躁、嗜赌等这种类型的船员坚决不用。

其次是抓好对驾驶轮机员的培训，尤其是 TOP4 船员的培训工作。与船舶相关的各项国际公约、法规政策并没有因为航运业的持续低迷而降低标准和放松监管，相反在船舶安全、污染物排放、人员配备、作息时间等方面要求更加严格。这无疑要求船长轮机长始终紧盯政策法规的最前沿，掌握最新的信息资讯，才能更好的驾驭好船舶，从容应对国内外的各项检查，保证船舶的安全生产。一条船的船风船貌就是船舶领导管理水平的最真实体现，船上 TOP4 是一条船的主要管理人员，对他们的培训就显得尤为关键。

同时要确保培训全覆盖、安全无死角。航运业曾经的火爆也带动了航海教育的极速扩张，如今随着船舶产业的退潮，这些航海院校扩张后期培训的学生成了潮水退去后的裸泳者。这批学生很大一部分是高考落榜后被各种中介机构送去培训的，学历教育期间一个中心的目的就是考证。这批学生的一个特点是基本功底薄，动手能力弱，安全意识淡漠，对职业前景又很悲观，这些都是船舶安全管理的一个不稳定因素，而他们现在是船上水手机工的主力军，对他们的培训是船舶配员派前教育的重要一环。为了将有限的培训经费用在更关键的岗位上，我们作为派员公司承揽了培训任务，收到了良好的效果。对持有驾驶员、轮机员证书的学生，穿插职业规划培训，让他们对自己的职业前景有一个合理的规划，能有一个乐观的心态面对工作的挑战。

再次要加强责任感教育，培养勇于担当的船员群体。每个人都肩负着责任，对工作，对家庭，对亲人……我们在船员的推选中除了了解船员的资历、技能之外，往往会花时间和船员拉家常，这种看似漫不经心的拉家常往往能够帮助我们发现船员是否具有强烈的责任感，那些注重家庭，注重亲情、友情、信守承诺的船员往往都有着一份对责任的坚守。船舶的各种事故的发生往往都会伴随着责任的缺失，正是我们有些船员缺乏对责任的理解和承诺，工作上推诿，遇到困难的时候逃避，最终酿成了各种安全事故。我们在派前培训的时候，整个的事故案例分析几乎都穿插着责任感的教育，让每一名船员都能体会到自己肩上沉甸甸的担子，理解责任缺位的严重后果。

通过我们对船员派前教育的细化落实，在没有增加培训成本的同时，船舶配员的质量得到了很大程度的提升，船舶安全面得到了有力的保障。截止今年上半年，我们配员的船舶经历 23 次国内外 PSC 检查，14 艘次零缺陷，总缺陷 31 项，平均缺陷 1.3 项，实现零滞留，滞留率、缺陷率远远低于行业平均水平。

安全是企业永恒的主题，安全是船舶的生命线，对安全的追求注定是一场没有终点的长跑，作为一名派员公司人员，我们只有对船舶安全始终保持一种如履薄冰、如临深渊的敬畏和谨慎，才能更好的为船东和管理公司排忧解难，为船舶安全保驾护航，在航运的严冬里，共同面对市场凛冽的寒风，等待航运业春天的到来。

船管与我的一周年

◎ 船管安质部 张晗郁

仔细想来，我真正来到船管也已有一年有余。2014年的9月初，我正式的加入了船舶管理事业部的质检部，从此与船管结下了一份不解之缘。仔细回想过来，也有许多东西值得回想一下。

我不是一个专业的航海专业的学生。来到华洋海事中心也是来自一份机缘巧合。也许这也是上天一份冥冥之中的安排吧。刚来到船管质检部的时候，我连“船舶管理”是什么都不清楚。我接到的工作是担任于北京办公的质检部经理助理。主要的工作是承接来自马绍尔船旗国的安全检查以及法定安检工作。以及完成船舶管理事业部需要于北京完成的业务需求。在我来之前，这份工作已经独立完成近5年，整体的安检工作已经形成了一个完整的程序。站在巨人的肩膀上让我学习的过程变得顺利许多。

不得不说，领导的悉心指导带给我的帮助是巨大的。一年前的我，所有的人见了我都说我还是一个学生，而我也并没有在意。但在这里接受工作，逐渐与外界开始接触之后，我逐渐得到了改变。和领导的交谈之中，我知道了工作习惯的重要；和同事们的交流中，我感到了工作外的真情；和当地代理的联络中，我学到了为人处世；和安检员的交往中，我感到了船长、老轨们的真性情。

说到了我们的安检员。在我初来质检部的时候，我们的安检员已有8人，他们遍布中国各地，由质检部于北京统一管理。起初，对于和他们的接触我是有一点发憷的。我们年龄差异很大，他们又都是老轨或是船长。在我曾经的生活里，船长和轮机长都离我那么的遥远，我从未想过可以与他们共事，甚至是接受我的“管理”。面对他们，我既怕什么都不懂让他们笑话，又怕说错话冒犯了他们。直到有一次，一个安检员在QQ上敲了敲我，嬉皮的介绍了一下自己，又很害羞的和我说：我也是个新人，刚来到这个大家庭，我们一起努力一起学习呀（笑脸）。从这之后，我就开始真正感受到，这些船长、老轨们其实也是一群既认真又可爱的人。每名安检员的性格不同，但是相同的是大家对工作的认真态度。虽然从身份上说，我是给他们分派工作的人，但是我懂的可真是太少了。工作上稍微出现难办的事情我就会陷入迷茫之中。但是每当出现问题的时候，安检员们就会像老大哥一样站出来说：没事小张，有什么事儿我们帮你解决。在这一年中，除了领导的悉心指导以外，就是这些安检员对我的帮助最大了。可惜的是，工作一年的时间中我与安检员最多的联系多在电话之中，真正见过的没有几位。但可喜的是，一年之中我们的大家庭中又多了一名安检员的加入，到今天，这个大家庭中已经有9名安检员啦。

一年的工作中，犯错总是难免的。甚至有一天中，我连续两份报告都出现了很不好的错误，这种错误轻的会浪费彼此的时间，拖慢关闭报告的进程，严重的会带给上级办公室一种不负责任，没有规矩的印象。这对我们业务部门，甚至整个公司的形象都是会带来影响的。想到这里，我就有点儿慌了，陷入了一种不自信的状态，精神紧张，脑袋迟钝，甚至就害怕见到新的报告。然而害怕带给我的只能是继续犯错。但是工作还是要做，如何做好就要自己的琢磨下去。我分析自己，最后总结出来自己的问题是对工作的认识不足以及还不够熟练。前者需要加强学习，提高职业素质，提高认识，这是工作的基础。后者除了积累，我认为还需要一些小技巧。比如制作模版，总结常用数据，让基础工作日常化。不知不觉的，工作逐渐上手，工作也不费力了。从日常接收邮件、收集船舶信息、管理每日的安检日程，到联络地方的当地代理、搜集信息，到最后的收集、检查安检员完成的报告，整套工作一气呵成，不拖泥带水。当然，其中最功不可没的就是一直指导我的李老轨，在我之前已经设计出了一份良好的规程序，让我这个新人能够快速上手。

以上就是我的一些日常工作。一年过得快的让我不可思议，我仿佛还能想起我刚来时做过的事，说过的话，想过的问题，做过的决定。想到这些，就在这里和大家叨叨这一年我的心路历程。

在华洋监造的舞台上翱翔

◎ 船管机务监造组 金安国

2014年，华洋海事决定与民生租赁合作在扬州的中海工业公司新造2条6.4万吨远洋货船，还有参与另外10条同样船型的监造。公司从各方面考虑选派人员全程参与建造过程，控制船舶质量。这也使我有幸在自己家门口监造华洋自己的船舶，使我深感我和华洋缘来不浅！

造船是一个系统工程。它地方虽小，五脏俱全，船体、管道、轮机、电气、装潢、涂装等各种工种样样都有。这就好比一个小城镇，有电厂、宾馆、饭店、供水厂……我们这个小团队要分工不分家，各有侧重点，相互学习，团结一致把船舶质量控制好，检查好，争取在出海以后不出状况、少出状况。这样我们付出的汗水就值得了。

造船是一项很辛苦的工作。工作环境危险、恶劣，烟尘、噪音、灯光不足、空间狭小，在有限的空间内密布着气、电、火等各种管线，危险无处不在。但造船也是一份很幸福的职业，当船舶建造到达重要节点时，就像看到自己的孩子慢慢长大一样，心里特别开心，有成就感。在船舶下水的一刹那，看到自己辛苦监造的船舶稳稳的漂浮在水面上，回想之前的每道焊缝，克服的种种困难，内心抑制不住的激动。

2015年8月6日，“华洋玫瑰”轮顺利离开中海工业码头前往东海试航，这一时刻就像孩子已经长大成人，离家闯荡一样，眼看着自己亲自参与监造的船缓缓的驶离码头，那一刻我忍不住内心的激动，拿出手机跟朋友们分享我的劳动成果。我付出的劳动、汗水到了检验的时候了，成就出来了，这是我参与监造的华洋自己的船，在不久的将来，她也必将带着我的梦想遨游在世界各大洋上，穿梭在各大洲之间。



毕业首航 助力船管

◎ 船管机务二船队 李梦煊

若把一个毕业生初入职场看作船舶完工舾装，第一份工作便犹如船舶的首航。对于我来说，华洋则是我的第一个“承租人”，双方在平等自愿的基础上，达成一定期限的“期租合同”；如果一个人能像公司标准化管理的体系一样对自己的每一段生活进行分类归档，当下时段将被我归档编号为：LMX-HMCSM-001-01；

我是一名华洋海事中心的新员工，我的名字叫李梦煊。今年7月刚加入船舶管理事业部，目前担任船管机务第三船队的机务助理，直接责任对象是部门内的3位老轨（商老轨、宋老轨、刘老轨）以及其他相关人员，主要工作为协助完成6条船的管理工作，处理相关费用、体系文件、证书、报告、报表、发票、单据等，并按要求向船东进行汇报，定时盘存船上各项资产，协助进行船舶运营管理、成本控制以及公司电子档案管理，维持相关船舶及船管相关部门的正常运转。

事实上，接手第三商船队的机务助理对我来说如同“临危受命”。在接替同事小何前，我自己还对这份工作的具体内容一无所知——3个月前，大连海大的校园中还能找到我的身影，那个时候我还是一名航运管理专业的学生，沉浸在校园的书香中。航运经济、航运管理、租船实务、海商法、海上货物运输保险、船舶运营与管理等，这些专业课我还历历在目；还能听到上课的铃声、自习室中的轻声探讨、午间用餐时食堂的人声鼎沸，抑或是寝室中的欢声笑语——而此时，与小何（两周后将休假离岗）进行的工作交接的时间只有短短不到两周时间。假定我在同事的指导下，独立上手工作还需要1周进行流程操作上的磨合，则意味着机务助理的所有工作项目的交接和相关工作内容的理解需要在1周内完成，对于一个毫无工作经验的应届毕业生，这是个不小的挑战——我是个喜欢挑战的人。

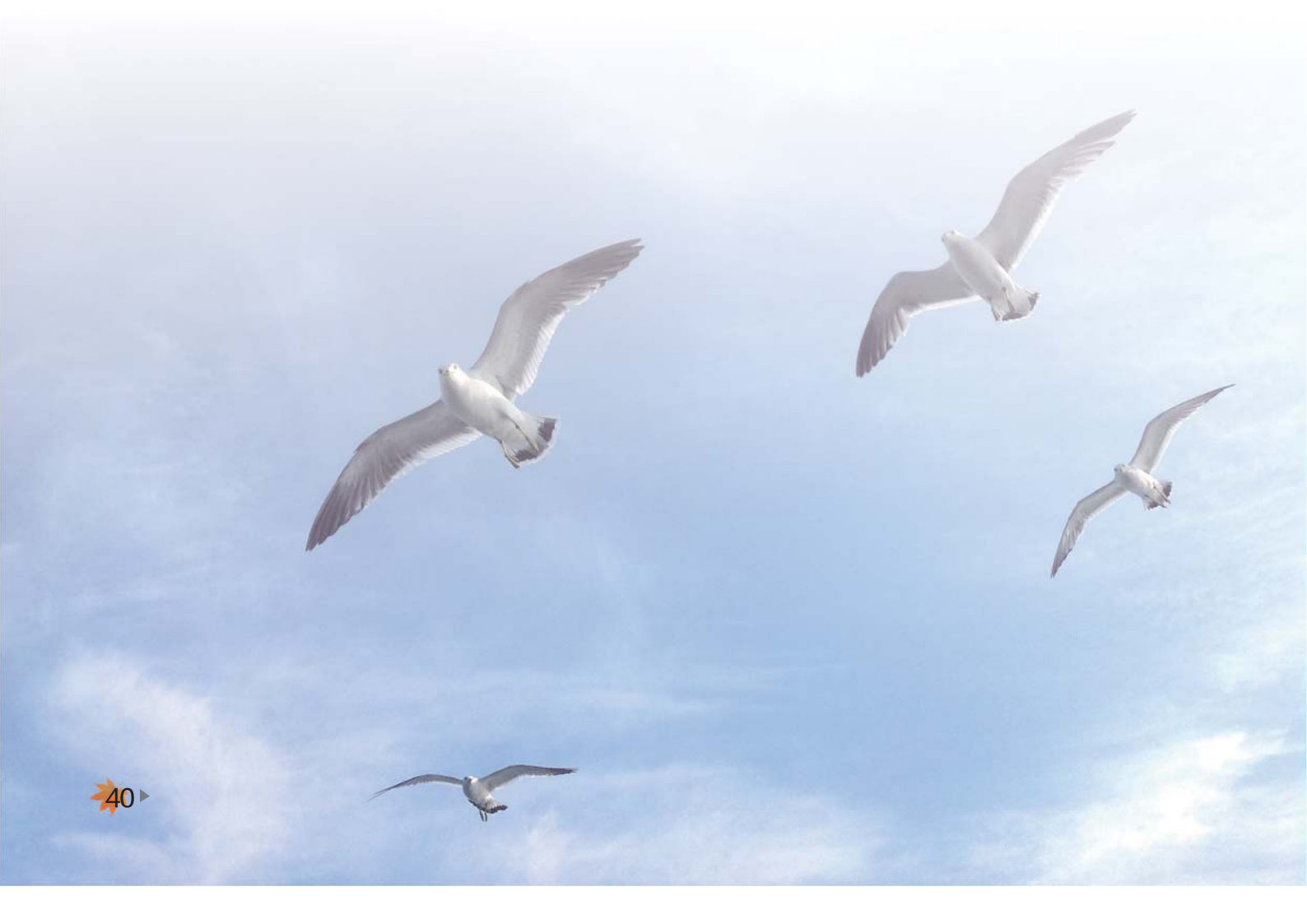
适应时间有限，助理的工作内容多且杂，每一项操作都很具体。船管的办公环境宽敞明亮，领导主管以及身边的同事很多都是大连海大的校友。但让我最关注，每天投入精力最多的仍然是如何快速的成为一个合格的机务助理，准确高效的完成小何同志在岗时的每一项具体工作：从备件、物料、出差、检验、垫付等费用的处理报销到油样、证书等快件的寄送；从船用航海日志的采购、供船到船上每月度、季度、半年度、年度所传回体系报表的收集与整理；从船舶管理信息系统到公司体系文件的备案入档、船舶登检、缺陷报告的整改措施到报告关闭等等。为了能使机务、海务、财务各部门以及船东方面都能顺利衔接，一个助理的工作一定要分清主次，事事上心，并做到准确、到位、及时。对于我来说，明确自己的职责为先，继而逐步掌控工作进程并控制错误率。

工作中的错误往往是多环节的，产生的负面影响通常都难以弥补。还记得在洛阳新员工培训时闫总的一堂课上列举到金融危机时，德意志银行的一笔“合规合理”汇款，却导致“意外”错误而酿成重大损失事故。每个人都各司其职只是岗位上的第一步，能够上下联通，左右互动，确保整个系统的正确运行才能从根本上避免错误，把做好工作落到实处。由此及彼，考虑到我在过去从没有接触过财务方面的

单据，连自己都没有申请过项目报销，现在却要给各个主管们报销各项事宜以及垫付船上的船东费用——再加上 6 条船的船名相近，且其英文名字皆取自古希腊文化中的诸神（司爱与美女神阿芙洛狄特与丰饶女神得墨忒尔等根本分不开啊），还真是亚历山大，生怕哪个单子看错了，那笔垫款搞混了，或者把主管们的差旅报销弄得驴唇不对马嘴。

不过，情况还好，小何休假后我便能够独立接手助理工作了。两个多月下来，虽然有时偶尔会有做不到位的情况，报上去的单子和票据有一定几率被财务打回重做，各项船级、船旗以及设备检验证书和附加审核报告还可能要多问几次，但工作总体上还算是上手了，至少船名已经不会搞混了，主管费用的报销也能流畅的进行起来，并参与到主管们对于船舶管理成本的控制工作中。这还多亏了三船队老轨们以及同事的热心指导，当然还要感谢小何为我总结的“工作职责及操作处理方法”的机务助理“百科全书”式的表格。

那天和财务的同事一起去银行进行船上申请的备用金购汇，当时正赶上人民币对美元汇率一夜间大跌，拿着大笔的美元，我心里不禁在想：“外汇汇率的不利方向变动会导致购汇方的额外成本，导致不必要的损失，处理的方法可以是 1、进行套期保值操作，或者 2、货币利率的掉期交易。”嗯，这节课该是国际金融了。



First Time on Boat

© MESS BOY K BOHN HAN

I am K BOHN HAN. Nationality is Myanmar and my hometown in Yangon Myanmar .Now I am working as Mess Man in MV. HUAYANG SPIRIT and joined ship at Guangzhou on May19th 2015.

This is my first time on board. Although just five months onboard, I have already learned a lot of knowledge. According to my first time experience especially unforgettable is headache and blood vomit during ship rolling in bad weather days. That time I felt really tired and missed my family. So I want to go back but I try my best for my life. Because my aim is to became a Chief Cook onboard. So I forbore headache and then all of officer and friend including Captain are helpful on that time. I got a lot of mighty. Now I am accustomed seaman life and not seasick. So I satisfy with myself and really enjoy here. Everything is OK for me. If I miss my family I look outside I see only sky and water environment. Anyhow except missing family I enjoy here. And then all of the crew is united onboard, there are 7 Myanmar crew and remaining is Chinese including Chief Cook. Although different nationality we are harmony on job. I can speak English and a little Chinese. This time we can use Chinese communicate each other which is very useful for me.

Chief cook is my leader, also is my teacher, especially he can cook my traditional curry a lot. Because of him I get knowledge from him.

And then we have a meeting one time once a month. In that meeting we get knowledge so much because our senior is train about the safety is first on board This is valuable for me, several meaning . One of the writer say sea is poetic place for poet, horrible water for public and business partner for seaman. I absolute accept this sentence.

Finally I want to say ocean is a business partner for me. And then I really enjoy here and get a lot of knowledge from here. Especially Iwill never forget the blood vomit experience in my life. Let me stop my essay here about First Time Experience On Boat.

童年的追忆

◎ 船管船员 王瑞丰

每个人都有自己纯真的童年，不管是欢乐还是忧伤，总是留在我们脑海的最深处。

转眼间，已经快要进入不惑之年，回想往事，仿佛依然在昨天。每当夜深人静的时候，童年的往事，不时回映在脑海深处。

我来自一个非常普通的小村庄里，这里虽然没有秀丽的风景和优越的生活条件，但确有我快乐的童年。

那时的家，三间泥土房，过着尚未解决温饱的日子。母亲每次干完农活回来还要带着野菜来贴补伙食。傍晚的炊烟成了最美的风景。

那时的学校，连最基本的设施都很缺乏。夏天的晚自习还是自己带煤油灯去学校的，课桌都是在两根木头中间钉块木板。上课时吱吱呀呀的桌椅声成了最美的交响曲。

那时的夏秋，晚上大人们拿着小凳子，在门口的街角处聚集，谈论着庄稼的收成，身边的人和事。小孩子们则在旁边尽情的嬉戏玩耍。

那时的孩子们，玩具少得可怜。但是那时的情趣和快乐，却是现在孩子所感受不到的。放学后，课余的活动丰富多彩，挤罗罗、跳皮筋、欵拐、踢毽子、丢沙包儿、跳房子、打弹珠、拍四角宝、陀螺、滚铁环、抓石子儿、捉蜻蜓、粘知了、打弹弓、玩火柴枪、掏鸟窝等……我们的童年没有因为物质匮乏而缺少了幸福，回忆起来生动精彩，五彩缤纷。

尽管如今的物质生活已经比过去提高了不知多少倍，但是谁能享受到当年我们在玩那些土的掉渣儿的游戏时的那种无拘无束的欢笑呢？简简单单的玩具，给我们的童年带来了无尽的快乐，也为我们留下了永远抹不去的美好童年的回忆。

我的父母亲是我最早的启蒙老师，他们的言行一直引导着我的成长。

父亲虽然只上到小学，确是父辈中天资最聪颖、干活最利索、吃饭速度最快、也是最急性子的一个。他不仅擅长雕工、爱看《三国》和历史书籍，而且写得一手很好的行楷和草书。小时候最喜欢看父亲写字，洋洋洒洒挥毫题字的样子，深深地印在了我的心底。与父亲不同的是母亲天生是个慢性子，小学也只断断续续地读到三年级，每次只要到交学费时，姥姥就会把妈妈领回家。妈妈也是十分好学的一个人，坚韧不拔的精神也深深的影响着我。我小学的很多数学难题还得求教妈妈，我的数学小九九也是妈妈在做饭时用烧火棍教会。现在想起那冉冉的炉火，心里还是暖哄哄的。

在父母亲的影响下，我通过自己的努力，已经搬到了城里居住。父亲于2011年患肝癌去世，剩下操劳一生的母亲生活在老家，守候着那片黑土地，守候着我童年的回忆。怀念那渐渐远去的童年，怀念那段无忧无虑的时光。

我的国庆红海滩之旅

◎ 网站部 原放

你听说过“红海滩”么？

红海滩可不是红色的沙滩，辽宁盘锦有一片海滩，秋天一到，海边的植物慢慢变红，大片红色铺满整个海滩，异常壮观。

织就红海滩的是一棵棵纤弱的碱蓬草，即一种适宜在盐碱土质生长，也是惟一的一种可以在盐碱土质上存活的草。它每年4月长出地面，初为嫩红，渐次转深，10月由红变紫。它不需要人撒种，更无需人耕耘。一簇簇，一蓬蓬，在盐碱卤渍里，年复一年地生生死死，死死生生。于光阴荏苒中，酿造出一片片火红的生命奇迹。

今年的十一，我和女朋友带着父母驾车去到盘锦红海滩游玩，经过三个多小时的车程，景点的标牌终于出现在眼前。黄金周期间，旅游景区人山人海，若不是我们特别早起出发，简直没有停车之处。十一期间景区不许私家车进入，我们又不想排几个小时的大巴，便租了两台双人自行车，沿着大道一路骑去。

没骑多远，就来到了可供游客观景的长桥，可我们抬眼望去，只见下方平静的海面上稀稀拉拉的长着几团红色的植物，完全不知道有什么过人之处，顿时大失所望，这就是传说中的红海滩？只怕是见面不如闻名。

抱着“来都来了”的心态，将自行车上锁，我们走上了廊桥，看见下边许多人拿着钓竿好像钓鱼一样站在那里，却又没有钓鱼的沉着，出杆收杆颇快，我们好奇的仔细看去，原来他们是在用鱿鱼须钓螃蟹。海滩上有许多淤泥，小螃蟹出没其中，钓螃蟹者将鱿鱼须甩至螃蟹眼前，螃蟹贪吃，一把夹住，塞入肚中，鱿鱼须柔软，不能咬断，钓螃蟹者趁机收杆，螃蟹便被钓上。一名大叔精擅此道，连连钓上螃蟹装入袋中，吸引了很多游客驻足观看。

我看了一会，正觉有趣，女朋友却拉我看海上景色，我抬眼望去吃了一惊，之前稀稀拉拉的红色植物不知何时已经占据了大块大块的海面，那红色鲜艳耀眼，旗帜鲜明的张扬起了自身的存在。我顿时反应过来，是退潮！我们刚来的时候潮水还高，淹没碱蓬草，所以只能看到大片海面，退潮速度奇快，看钓螃蟹的点点时间，这些红色的草如同雨后春笋，不，如星火燎原一般，占据了视野的半壁河山。我又惊又喜，喊父母也来观看。父母也啧啧称奇，拿出手机拍摄。就在这几分钟内，潮水退去，红海滩终于在我们眼皮底下露出了它的真容。

在阳光的辉映下，大片的碱蓬草泛着红色的光，如同睡醒一般伸展着身躯，沐浴在上方的阳光里。整个海面一片艳红，尚未完全退去的潮水反射出星星点点的光芒，在红色海洋里美不胜收。面对红海滩，如同面对生命和希望，我们如同掉进了上帝的调色板，被大自然的奇异风光深深折服。

向当地导游打听才知道，红海滩的风情与潮汐、风向、风力、阴晴都息息相关。哪一样不同，都会呈现出迥然的风姿，晚霞中的红海滩，晴空万里下的红海滩，阵雨过后的红海滩，潮水褪尽的红海滩，雾中的红海滩……都等着我们去发现，去守望。

这次十一出游，我深深的体会到，真正的风景就在脚下，天然去雕饰的美丽才是震撼人心的魅力。感谢生命中的每一道风景，那些为我而开放的美丽，让我的生活如此丰富多彩。愿正在看这篇文章的你也能享有那样的美好心情，最重要的是有能够发现美的眼睛。

食堂与文化

◎ 南京华洋 李晨

提起食堂，浮现在人们脑海中的可能是烹制粗糙的大锅饭菜、排成长龙伸头打探的人群以及油腻腻的就餐桌椅。的确，喧哗嘈杂的环境让大部分人不喜欢在食堂吃饭，但我却觉得食堂中蕴含着最贴近生活本质的中国传统饮食文化，具有其独特的底蕴积淀和人文情愫。

我的中学时代没有住校规定，一日三餐都由母亲料理妥当，因此对食堂的第一印象来自大学。我的大学时光在南京度过，南方学校食堂菜色的精细程度和花样种类已令北方学生咂舌，一如中国八大菜系中南方菜系鳌头独占的优越感。初进食堂的我对琳琅满目的各种食物瞧花了眼，一楼炒菜类绵延了整整 20 余窗口，主食也兼顾南北饮食习惯，分面食和米食两类，另设川菜、湘菜特色火锅涮锅等，让一些偏食麻辣口味的人激动不已；二楼则是茶座饮吧，为饭后聊天休息提供了场所，相对一楼显得安静平和。大学时，每每由下课铃声拉开食堂卡位战，抱着课本，拎着水杯，怀着红军长征即将到达根据地的那股热血，箭一样灵活而迅速的穿梭在人流中奔往食堂。一边才抱怨完师傅舀菜分量太少，一边就和同行的室友相对而坐，津津有味的吃了起来。虽说“食不言，寝不语”是美德，但每顿饭间和朋友同学的闲聊却是最好的下饭菜。如今回忆起来，食堂里形形色色的嬉闹谈笑、打饭师傅悠长的吆喝以及筷子碰撞不锈钢餐盘的脆响都是那么动听和美好。

毕业之后我选择留在了南京，通过激烈的竞争和努力终于成为南京华洋的一名员工。单位很人性化地为职工提供了午餐食堂，省去了我们回家做饭的时间，也提高了下午的工作效率。每到下班时间，我们几个同事都坐在一桌，边吃边聊彼此的生活和手头工作，食堂成了办公室以外的交流区。由于用餐人数较少，规模也比较小，便没有了大学食堂占座吃饭的紧迫感，能够充分享受午餐的闲暇时光。厨师的手艺很好，虽说每日只做五六种小菜，却每道都口味适宜，时令小炒和红烧清蒸相互搭配，保证每日工作必需的营养和能量。相比外面的餐馆饭店，在食堂吃的更清静、更放心，此时的食堂成为了企业文化的组成部分，员工会将食堂条件作为是否继续留在岗位的考量之一，干净、美味、用心的食堂和脏乱、难吃、马虎的食堂，当然是前者更具说服力。睿智的企业会将人才的吸引渗透到细枝末节，让每个置身其中的人产生归属感和依赖感。

民以食为天，食堂文化看似平平无奇，却潜移默化地在一日三餐中浸润着你。食堂文化的魅力在于它有温度、有画面、有声音，总能在不经意间抚慰人的心灵。在你孤单失意时，但愿总有那么一盘不锈钢餐具盛放的饭菜和与你谈笑而坐的人陪伴你，鼓舞你。



爱的奉献

◎ “FORTUNE HERO” 船长 周玉多

2015年9月9日，夜幕笼罩下的巴西桑托斯港静静地沉睡在大西洋西岸，那细长身影略带慵懒的姿态，仿佛在夜间也能让人感受到时下春意浓浓的景象。城市中高楼耸立，灯火辉煌，映照出阑珊依稀可见的一条山脉，厚实凝重，面朝大海，仿佛紧紧拥抱着孩子的母亲。我轮“FORTUNE HERO”于当地时间2200时左右，徐徐开进桑托斯港锚地，2324时在三号锚地安全下锚。经过十余天的奔波航行，终于在此停下了脚步，可以歇息一下了。

船舶是个移动的城堡，锚地数十上百个城堡每天都发生着各自的故事。当天晚上二副上班时报告船长说：AB李庆光病了，发烧，还忽冷忽热，已经吃过药。哎！是什么让健壮的他突然病倒了呢？应该是近十天艰苦的洗舱工作，尤其是穿着防化服用化学药水冲洗舱壁上粘附的水泥工作所致。船长拿出从家里带来的退烧药叫二副送给他吃，并且嘱咐二副要注意观察病情。生病是每个人都不想碰到的事情，船上的医疗条件让我们对发烧感冒都会慎之又慎。虽然非常不想看到，但还是有人病了。

第二天可是个令人紧张的一天——商检人员来船验舱，如果验舱不合格，那将给船东和租家带来极大的损失。所以船长高度重视，亲自接待、陪同验舱人员一个舱一个舱地下去检查，最后得以一次性通过。繁忙的工作和中午的炎热差点使船长忘记同事的病情，赶紧询问二副，得知李庆光高烧曾达40多度，非常担心，立即来到李庆光房间，一进门就有一股浓重复杂的药味扑面而来，急切地告诉人们这个房间的主人使用了多少种药物，药味中还飘着一丝鸡蛋面的香味。原来大台赵中正端着大厨刚做好的一碗热气腾腾的鸡蛋面，在喂李庆光吃呢。赵中告诉船长，李庆光生病以来，大厨天天变着法子做出各种可口的饭菜给他吃，而且还拿来自制的菠萝罐头让他吃；二副作为船上医药主管，更是悉心照料，经常用酒精棉球给李庆光擦拭全身，就连脚趾丫都一个一个地擦拭，如此地细心周到。我每隔一个小时给李庆光量一次体温并做了记录。赵中把体温记录拿给船长看，船长一看记录，吓了一跳，高烧最高达到40.3℃，而且反复高烧，这样下去很危险的。船长立即决定请示公司送陆地治疗。因时差的关系，国内此时已是半夜时分，这时段打扰别人总是不好的，但人命关天的紧急还是让船长决定立马给公司船员部主管李通打了电话。李通一听船员的病情，立即起床赶去公司值班室，研究后同意送岸就医，并叮嘱随时可以call他，多么热心、负责的主管啊！

终于，经过船长多次联系催促代理，办完了手续。在大家的焦急期盼中，晚上七点多，代理乘小艇急速地开过来了，大家心里的不安平静了许多。

送别的场景或多或少带有一种离愁，兄弟们有的搀扶着李庆光，有的拎着包，有的打着灯，把李庆光送下船。生病时能有一帮在身边细心照顾的人，大概是很幸运的，我们都身在异乡却不是异客，彼此的关爱会温暖着每个人的心。在不舍和祝福的目光中，小艇快速驶离，驶向我们期待的更明亮的地方。早日康复！兄弟！接着并肩作战吧！

我的辣妈变形记

◎ 劳务五部 刘晓

2015年8月6日这天，宝宝顺利出生，从此我的头衔多了一个‘妈妈’。整个孕期还是比较顺利，没有过大的孕期不适反应，没有夸张的体型发胖，没有耽误工作，只是孕晚期身体的疲惫且无法入睡时幻想过卸货后的轻松。宝宝已经两个月，‘卸货’后的一个月可谓是昏天黑地度过的，每晚都要起来2-3次，没有了自己的时间，没有了完整的睡眠，可就是你吃饱后不经意的微微一笑却让我甜到心里，简单概括就是：困并幸福着。出了月子，犹如‘出狱’一般放松，找朋友约会吃饭、逛街，可就在出门短短的三两小时就心惦记着宝宝，是不是饿了，哭了，我要尽快赶回家这样的心情油然而生。尽管与宝宝只有两个月的相处，也深深体会到了为人父母的辛苦与责任，了解父母曾经养育我长大的辛劳。

产假即将结束，我的身心也在积极调整到工作模式。作为家长，我的言行就是孩子的镜子，努力积极的工作态度以及正能量的生活方式，会同样影响着他的未来。让我们一同努力，拥有美好的生活。

海上踏浪

◎ 蓝海和美轮机长 李永康

儿时的我，生活在内陆，对大海是没有印象的，上学后，课堂上听老师讲大海的宽广，壮阔，神秘，地球大部分被海水包围，那时的我，便对大海有了一份向往；八十年代末，郑智化的一曲《水手》响遍大江南北……年少的我喜欢一个人在海边卷起裤管光着脚丫踩在沙滩上……心中愿望更加强烈，只想去看看大海。

长大后阴差阳错我当了一名船员，儿时的梦想逐渐变成了现实。第一次见到船时，我的确惊呆了，就像一个巨人，那么高，那么长，那么宽，居然能装五万多吨货。当看到工人在装货，同事们在维修，我充满了好奇，跑上跑下的激动的一夜没有睡着。想到以后自己居然要同这个庞然大物终身作伴时，我感到非常的自豪高兴。

开航后，看到螺旋桨旋起的水花源源不断的向后，美妙极了。海风一吹，清新的气味沁人心脾。清晨，站在船头看日出，一个火球从水面中冉冉升起，红色的光线刹那间笼罩了整个船舶，后又变成金黄一片，甚是美丽。尤其是当风平浪静时，海水似睡非睡，远处海天一色，极目远眺明净的海水折射着金光，一闪一闪，眩人耳目，那真叫一个美。当夕阳西下时，红红的火球跟在船边，和远处云彩一块，红遍半边天。之后，一轮明月悬在高空，离我那么近，一伸手就可以摘下来，此时的我，分不清哪是天哪是海，我深深的陶醉其中，以为是生活在童话的世界里。身临其境，才明白古代那些文人骚客的心情，情不自禁的吟出“明月几时有，把酒问青天……”的壮志豪情。中秋之夜，海上的月亮特别大，特别圆，心中不由又多了几分感慨，“海上生明月，天涯共此时”

当然，海水也有几分调皮，当他睡醒玩耍的时候，海面上波涛汹涌，一浪接一浪，无尽海水滚滚流，万吨巨轮起伏跌宕，似前进似后退，左右摇晃，就像偶尔喝醉了酒。面对大自然的杰作，此时才感叹到人类的渺小。终其感叹，人的一生就像大海，有低谷也有高潮。不可能平平顺顺的度过，总会碰到不同的挫折，这就要有更好的心态去面对。自己选择的，再难，跪着也要爬完，再苦，也要挺着。就像大海，他终有一天会风平浪静，耳边仿佛又想起郑智化的声音……在受人欺负的时候总是听见水手说，他说风雨中这点痛算什么，擦干泪不要怕，至少我们还有梦……

是的，人生要有梦想，万一实现了呢？

船上生活有感

◎ 大唐 711 机工 习乾龙

从遥远的故乡，带着亲友的祝福，背上褪色的牛仔包，还有那未完成的实习记录簿，回到熟悉的船上，开始另一种生活。

第二次出海已经没有之前那样的好奇与激动，只有按捺住心中的思绪。期待与久别的亲人重逢，也许会不同以往的情景，曾经熟悉的城市，身边的朋友，一年之后又会有怎样的变化，充满了期待，所以甘心漂泊。

船上的生活总是忙忙碌碌，有时会有些累，但每天过的都很充实。吃苦的年纪总不能选择了安逸，辛苦的劳动总会换来收获，更多的汗水才能让自己更加的合格。

陆地的人总想看见海，而海上摇晃的日子难免让人想起那踏实的土地，正因如此，我才会更加享受和珍惜上岸的乐趣，市场上的小贩的喧闹，新鲜的水果，还有美味的小吃总是难以拒绝。

可每当朝夕相处的同事一个接一个休假时，刚刚建立的默契又要与之逝去，相互道别的不舍在所难免，可天下没有不散的宴席，这样也能认识更多的同事，结交新的朋友，就像铁打的营盘流水的兵，欢聚离别也是生活的一部分。

又到每逢佳节倍思亲的时候，中秋靠港，节意正浓。大家帮着大厨早早的开始张罗着，广播之后便开始欢度中秋，啤酒，饮料，加上悠扬的音乐；月饼，美味齐上桌。酒过三巡，菜过五味，有嫌此不尽兴者便在大家的热烈的欢呼声中一展歌喉，每个节日都是如此的难忘却很快乐。

在这个月圆人团圆的日子里，不知有多少人在隔海相望，千里寄相思，只愿所有漂泊的人能早日团聚永远平安！

石刻王朝

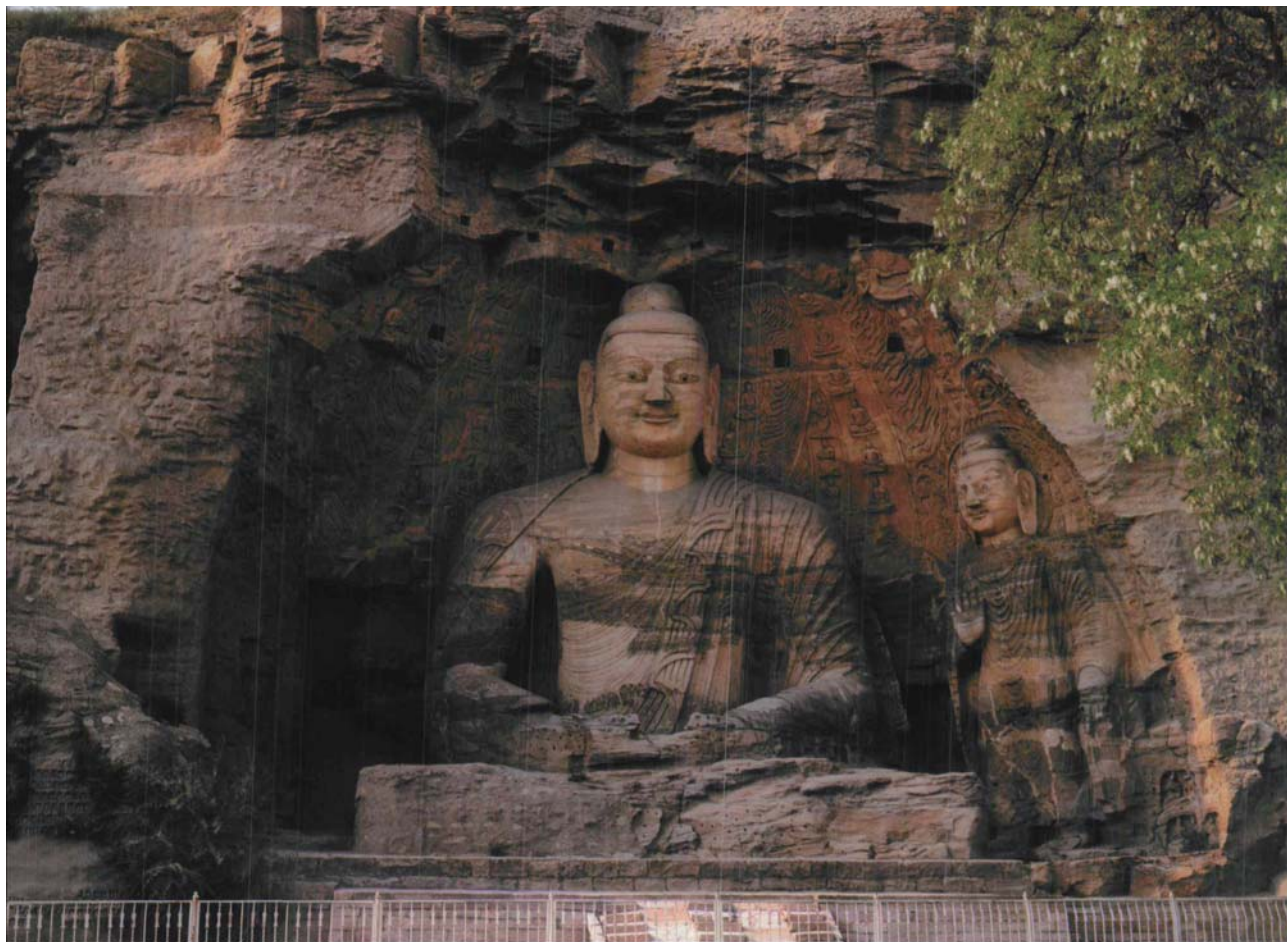
◎ 综合部 雷雪柔

国庆期间，陪父母去了很多地儿，静思冥想，还数山西大同的云冈石窟最具历史人文气息。师贤曾谏文成帝“诏有司为石像，令如帝身。”昙曜之后也随谏将五位皇祖雕造成顶天立地的石窟巨佛，从而使武州山石窟寺升格为北魏皇室的家庙，神圣不得侵犯。就这样，一代石刻王朝的精彩绝伦即将上演……

昙曜五窟，精神不巧

昙曜五窟（16-20窟），是云冈石窟最早开凿的洞窟。这五座洞窟形制相同，平面呈马蹄形，顶部为穹窿状；每窟一门一窗，窗在上，门在下，外壁雕满了千佛。大佛很有特点：高肉髻，方额丰硕，高鼻深目，眉眼细长，嘴角上翘，大耳垂肩，身躯挺拔、健硕，神情威严、睿智而又和蔼可亲，气度恢弘。与北魏晚期佛像的清瘦、谦恭，东魏北齐佛像的缺乏神俊、刚毅，唐朝佛像的夸张、柔弱，以及后世佛像的无精打采，判若两类，不可同日而语。诚如唐代道宣大师所云：“造像梵相，宋、齐间，皆唇厚、鼻隆、目长、颐丰，挺然丈夫之相。”

其中第18窟是昙曜五窟中造像组合最为合理、完备的洞窟，主尊大佛身披千佛魏装，东、西两侧对称分布着十弟子、一菩萨、一立佛。立佛脚踏莲花，头罩华盖，神清气朗，端庄慈祥。菩萨头戴宝冠，面如满月，衣饰华美，高贵典雅；十位弟子相貌各异，均为西方人种特征，神态生动、微妙，或闭目聆听，或若有所思，



或喜从心生，令人叹为观止。

最特别的是第20窟的露天大佛，也是云冈石窟很有代表性的一景。很有游人都争先在这里拍照。国庆期间，更是人山人海。每张照片都不免有旁人“抢镜”。原因就在于露天大佛法相庄严，气宇轩昂，充满活力，将拓跋鲜卑的剽悍与强大、粗犷与豪放、宽宏与睿智的民族精神表现的淋漓尽致，出神入化，着实给人以心灵的震撼。难怪大家都在这里驻足长留了！

昙曜五窟，在艺术效果上突出了造像雄浑伟大、旷世无双的气势，在宗教意义上体现了佛法流传不息、世代长存的思想，从而将一个英姿勃发的民族、一种百折不挠的精神刻入山岩，化作永恒。

佛经故事，艺术绝伦

一看到游览手册上“佛经故事”这四个字心里就充满了无数幻想。想着会如何表现“佛经故事”呢，心理的预期大概也只是平日里在博物馆看到的一幅幅图画表现故事的惯用手法罢了。但“佛经故事”的奥妙精义这样又岂能展现出来？

进去，顿时都惊呆了，从未见过如此美妙精致的作品。我试着整理好自己激动的心情，理性的向大家介绍下。塑造于洞窟壁面上的浮雕作品无论是佛传故事，还是本生、因缘故事，云冈石窟都将其相对地集中于某一个或某几个洞窟中。第6窟，是中国石窟群中现存最早的宗教石刻“连环画”珍品，从中心塔柱到洞窟四壁，按顺时针方向顺序，采用浮雕和佛龕相结合的方法，上部雕“说法图”，场面宏大，构图严谨，人物刻画细腻生动，色彩绚丽斑斓；中部为不同的佛传故事龕雕刻；中层以忍冬纹带装饰间隔；中下部雕刻了表现佛祖释迦牟尼从树下诞生到降魔成道、初转法轮的30多个画面，情节衔接自然，内容贯通，每个画面既完整独立，又互相联系。

这种清新典雅的艺术风格和“昙曜五窟”浑厚、淳朴的西域情调，孝文帝迁都洛阳前复杂多变、富丽堂皇的太和格调，共同构成了云冈石窟的绚丽多彩的艺术风格。



“母亲河”畔的明珠

——华洋会议中心印象记

◎ 上海客户 冯济民

有机会来到位于洛阳市新安县的华洋海事中心所属华洋会议中心，小住了两天。在会议厅里听取介绍、观看录像，在山间小路观景散步，在餐厅品尝自产的绿色安全食物，在养殖场察看鸡、鸭、肥猪，在蔬菜园采摘成熟的西红柿，在“望江亭”远眺黄河，在别墅享受舒适的生活，在漫山的树林中呼吸山中特有的新鲜空气。这里给我留下了初步但深刻的美好印象并由衷地为之赞叹。

华洋会议中心的建设具有“四高”，即“立意高起点、设计高水平、建筑高质量、装修高品位”。这里有全面的开发规划，有丰富的文化背景（洛阳是千年帝都、牡丹花城，这里具有历史悠久的黄河文化），有美丽优雅的自然环境（坐落在黄河畔，在黛眉山—王屋山世界地质公园中心），有具有生态体系的花草树木（经济树、生态树、观赏性树木花草），有严格的宾馆式规范管理，有温馨的家庭式生活氛围，有绿色安全的食物，有齐全的服务功能（生活、娱乐、培训、休闲等）有懂专业、能吃苦耐劳的干部和员工，有长远美好的发展愿景。这里集休闲、度假、旅游、培训为一体，农林牧全面发展。

在这里，我感受到了华洋精神。1995年创建的华洋海事中心是一个企业。除主业之外，它的“先锋、精神、理想、奋进”的企业精神，同样也充分体现在华洋会议中心的建设和发展之中。在交通运输部和中國海事局领导的重视、关心、支持下，在全国各地海事机构及航运单位参与下，华洋海事中心投入了大量的人力、物力、财力，经十多年的不懈建设，在1168亩山地上，种植了118种、20万株树苗，筑好了平坦的道路，建起了舒适的宾馆、别墅，让一座荒山变成了果园，华洋会议中心由此问世。这里四季常绿，四季飘香，春华秋实，令人神往，流连忘返。华洋海事中心虽处于繁华的京城，但仍不忘远在千里之外的贫困山区。在办好企业的同时，响应中央号召，不忘扶贫、走共同富裕的道路，不忘建设新农村，不忘绿化美化祖国，不忘低碳环保，也充分体现了华洋人的奉献精神、创业精神、坚持精神、服务精神和强烈的社会责任意识。华洋会议中心建设的成功范例，完全符合党的十八大精神和实现“中国梦”的美好愿景，可予以复制并推广。祝愿华洋会议中心今后建设得更加美好，不断跃上新的台阶。来到华洋会议中心看到很多，学到不少，深感不虚此行。

再见了，华洋会议中心！

希望能有机会再来！

洛阳华洋生态科技园

◎ 香港客户 张琳

十月底的河南行，除了再次对丰富多彩中原文化感叹外，更被矢志不渝改造荒山，保护母亲河的华洋人所感动。

人才是企业成功关键，我佩服的是，每次见到华洋人，无论北京总部管理人员还是普通职员，甚至这偏远山区的生态科技园服务员，脸上都洋溢着身为该企业一员的自豪感，人人都在兢兢业业做好自己工作，这正是卓越企业文化的体现：奉献、创新、坚持、服务以及对社会责任感的精神。

华洋集团公司的领军人，是我和先生年轻时就认识的好朋友。从他创业初期骑着自行车跑业务开始，以其敏锐的市场触觉、卓越的创新理念及睿智善良的人格魅力，带领团队经过二十年拼搏，现已拥有北京总部之外，分布全国各地包括香港、新加坡等超过三十家分公司，业务涵盖多个领域。

优秀的成功企业最可贵之处是，除不断创造经济效益外，还能自觉肩负社会责任。为了响应政府保护母亲河及帮助偏远山区脱贫的号召，在 90% 为碎石地，连当地老百姓都认为根本无法种植的 1168 亩荒山上，经过十二年的艰苦奋斗，陆续投入上亿资金，才变成如今集度假休闲、会议培训功能为一体及农、林、畜全面发展的自然生态园。除为当地农民提供就业机会外，更重要是将外面文明带了进来。约七、八年前我曾来过一次，但目前所见的变化着实令我惊讶！此次同行的冯济民先生是一位能说会写的文人，借用他的描述：江南水乡，北方风格，春花秋果、四季飘香、自然生态……这个成功的案例是值得复制和推广的！

中心要闻

7月11日，船管事业部在洛阳华洋会议中心举办船员研讨会。

8月6日，“华洋玫瑰”轮离开中海工业船厂码头，开始试航。

8月21日，华洋海事中心开启“远航”领导力培训计划，该项培训主要对象为中心中层管理人员，培训时间跨度约为一年。

9月1日，华洋（缅甸）海运服务有限公司在仰光注册成立并取得缅甸海事局颁发的船员招募派遣资质。缅甸华洋的成立是华洋航运产业国际化发展的重要战略布局，将主要拓展缅甸及周边地区市场的船员招募与派遣、船员培训业务。

10月22日，中国海事服务中心召开干部大会，宣布交通运输部海事局关于海事中心主要领导职务调整决定：王磊同志任中国海事服务中心主任，免去郭洁平同志中国海事服务中心主任职务。部海事局党组书记兼副局长许如清出席会议并做重要讲话。部海事局党组工作部主任陆卫东主持会议并宣布部海事局的任免决定。

11月18日-19日，海事中心举办第六期“法律实务培训”，培训围绕着航运租船业务相关问题，对租约法律实务进行专题讲解。中心领导、部门领导、相关业务主管共约四十人参加培训。

11月9日 王磊同志任华洋海事中心总经理