

CONTENTS 目录

PREFACE 卷首语

卷首语 03

SHIPPING INFORMATION 航运信息

2016 年航运市场机遇和挑战并存 04

FOCUS IN FORUM 焦点论坛

- 航次租船操作漫谈 05
MARPOL73/78 公约附则 VI 浅析及船舶应对操作务实 07
关于木材船绑扎的介绍 11
PORTSIDE (左舷) & STARBOARD (右舷) 的由来 15
论信息系统集成项目的整体管理 16

TRAINING INFORMATION 培训天地

- 与华洋共成长—2015 远航领导力培训班体验侧记 17
华洋人生, 花漾年华 22
相知无远近, 万里尚为邻 24
洛阳培训有感 25
培训与行为改善 27
《周鸿祎自述—我的互联网方法论》读书笔记 28
初登讲台之英文邮件书写交流 29

OFFICE & LIFE CHANNEL 职场&生活频道

- 31 工作感悟
32 北京学习体会
33 北京 北京
34 以我们必须幸福的名义

HOME OF THE CREW 船员之家

- 35 有一种等待, 叫心甘情愿
36 曾经沧海
37 泪水至汗水至担当至微笑
39 遇见
40 活着
42 无名诗
42 海员之歌
42 藏头诗

NEWS IN BRIEF 简讯

- 43 交通运输部水运科学研究院领导莅临海事中心调研
44 海事中心举办第六期“法律实务培训”
44 EPS 研讨会
45 大连海事大学举行华洋系列奖学金颁奖仪式
45 中国海事服务网 (CNSS) 参加上海海事展
46 日本 TNKC 船东访问
46 中国海事服务网 (CNSS) 新办公室落成
47 第一届“亲近自然 拥抱春天”摄影比赛

主编: 王磊
副主编: 闫鹤翔 赵静
本期责任编辑: 张玉蓉
版式设计: 黄慧
校对: 刘菲 李小亭 姬志陶 程冬黎
网址:

<http://www.cmaritime.com.cn>
<http://www.huayangmaritime.com.cn>

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
投稿邮箱:

北京市朝阳区惠新里甲 240 号联通大厦四层 (100029)
投稿邮箱: chunming@cmaritime.com.cn

新春祝福墙，邀您来祝福！

豪情满，凯歌旋，猴年续新篇，

喜洋洋、再起航，祝福伴辉煌！

各位同事，2016 年海事中心新春祝福墙邀请您来“贴”

赶紧拿起您手中的手机，扫描下面的二维码，

送出猴年的第一份祝福！

祝福墙小贴士 #:

- 1、“贴”福时效：2016 年 2 月 1 日 -2 月 8 日；
- 2、每人手中有 3 票可以点赞他人；
- 3、您送祝福，小编送惊喜（在年后）！

电脑版: <http://junfenginfo.sinaapp.com/cmaritime/newyear2016/>



手机版



律回春晖渐，万象始更新。在此新春之际，我谨代表海事中心向在过去一年来为中心发展付出了辛勤劳动和默默奉献的全体同事们、向华洋集团的船员们及家属致以深切的感谢和新春的祝福。

回顾过去一年，世界经济整体复苏乏力，国内经济下行压力持续加大，航运业寒冬还在延续，BDI 指数屡创历史新低，海事中心在面临如此严峻环境下，依旧不畏艰难险阻，在全体员工共同努力下，攻坚克难，完成了全年工作主要目标。2015 年，海事中心的工作成绩取得来之不易！它凝聚着大家的智慧、心血和汗水！同时，也离不开员工家属们的大力支持。辛苦了，谢谢你们！

2016 年是国家“十三五”规划的开局之年，也是海事中心发展至关重要的一年。在划归水科院管理之后，我们对中心继续保持快速、多元发展充满信心。据相关机构预测，2016 年航运市场将持续低迷。我们将面临更多的困难和挑战，但充满挑战的市场也同样孕育着新的发展和契机。挑战与机遇并存，压力和动力同在。只要我们团结一致，逆势而上，坚持稳中求进的发展目标，抓住稳增长、调结构、控费用、强管理四个关键点，全面提高风险防范能力，确保全年经济运行处于合理区间；只要我们坚持航运主业不动摇，大力发展信息产业，提升研发能力建设，强化内部管理，加强人力资源建设。海事中心的核心竞争力一定会进一步提升，品牌影响力一定会进一步扩大。

站在新的起点上，我们携手一致，展望 2016 的奋斗目标和蓝图，我们坚信：新的一年、新的希望、新的耕耘，在水科院的领导下，我们要认清市场形势，找准自身定位，以项目为主线，以技术为抓手，以服务为平台，通过全体同事们的共同努力，开拓进取，再创辉煌！

大海碧波，百舸争流，催人奋进。此刻风帆已扬、号角已响。风起扬帆时，能者立潮头！我们坚信：只要我们全体同事能团结一致，必定能够同心同德谋发展，互为协作勇向前！同事们，让我们一起努力吧，在新的征程上乘风破浪，再接再厉！

最后，再次衷心地祝福中心全体同事们新春愉快、工作顺利、身体健康、阖家欢乐、新年吉祥！

——王磊

2016 年航运市场机遇和挑战并存

■ 网站部 苑士硕

如果用一个成语概括 2015 年的航运市场，我想没有比“波澜起伏”一词更加贴切的了，重大事件此伏彼起。政策层面上，“一带一路”国家战略加速推进，粤闽津自



贸区挂牌，老旧船舶和单壳油轮提前报废补贴政策延长两年，主管部门出手规范海运收费等，政策效应使航运企业逐渐“减负”，并催生新的市场需求；市场方面，航运市场持续低迷，多项运价指数直达历史最低点，企业间破产、整合、重组、收购等事件频出，市场竞争格局发生巨变。

市场持续低迷 多项运价指数直达历史最低点

作为航运经济乃至全球经济的晴雨表——BDI 在 2015 年不断挑战历史的底线。从 2 月份的 509 点到 11 月份的 498 点再到 12 月的 471 点，航运市场已经陷入了深度低迷期。最新数据显示，新年过后的第五天 BDI 收报 468 点再次创造历史。

上海航运交易所发布的中国出口集装箱运价指数 (CCFI) 能作为中国乃至全球集装箱运输市场走势的“晴雨表”，覆盖以上海港为首的中国国内十大主要港口的集装箱运价指数，反映各航线即期市场海运费及海运相关附加费水平。

中国出口集装箱综合运价指数在 2015 年 7 月初首次跌破 800 点后，并没有回升迹象，随后一直缓慢下跌。在 2015 年 12 月份第二周该指数跌至 713 点，为该指数自发布以来的最低点。

航运企业利润大幅缩水 兼并重组应对行业困境

在此背景下，今年整体航运企业的业绩明显下滑，全球最大集装箱货运公司马士基三季度盈利同比降低六成，直接拉低了其全年预期；在韩国，韩进海运和现代商船延续近年的亏损势头；在中国，包括中国远洋、中海集运、招商轮船、长航凤凰在内的 13 家航运业上市公司三季度净利润遭腰斩。

不堪承受航运业务年复一年的持续亏损，新加坡政府背景的著名投资集团淡马锡终于坐不住了选择退出。2015 年 12 月 7 日下午，世界第三大航运公司达飞轮船 (CMA CGM) 宣布，以 24 亿美元收购淡马锡旗下的东南亚最大航运公司东方海皇 (NOL)。这是自 2005 年马士基以 29 亿美元收购荷兰航运企业铁行渣华后，全球航运业规模最大的一笔收购案。

在目前航运市场持续低迷的情况下，为提高国际竞争力、规避风险、减少内部竞争、降低资源损耗实现资源的



合理配置，中远和中海选择合并重组。2015 年 12 月 11 日，国资委网站公布：经报国务院批准，中国远洋运输 (集团) 总公司与中国海运 (集团) 总公司实施重组，成立中国远洋海运集团有限公司。

无独有偶，2015 年 12 月 29 日，经报国务院批准，中国外运长航集团有限公司整体并入招商局集团有限公司，成为其全资子公司。中国外运长航集团有限公司不再作为国资委直接监管企业。这是继中远集团与中海集团两大央企重组之后，又一震动国内外资本市场与航运市场的重大事件。

未来航运市场机遇和挑战并存

2016年悄悄来临，航运业会如何发展已经成为关注的焦点。显然一些航运公司将依然艰难，而资金丰厚的公司则可能抓住难得的机会。可以预期的是，整合仍将成为未来一年里持续的一个特点。

对于航运市场来说，低油价意味着较低的运营成本，目前燃油价格仍维持在170-180美元/吨水平，是过去10年里几乎未曾出现过的低价。同时，油船领域也因油价下跌受益良多。在2015年里，油船船东享受了自2008年以来的最好的一年。截至2015年底，VLCC的运价仍然维持在100000美元/日水平。目前油船市场仍保持强劲趋势，未来油运运价可能将进一步上升。

集运市场在2015年上半年表现优秀，但在下半年仍在风暴中挣扎。规模效益将成为2016年集运业的关键问

题，无论是在船舶尺寸上，还是在公司规模上。整合将成为未来一年里集运市场上的重要特点，而达飞收购东方海皇、中远中海合并也将成为2016年集运业整合的关键发展。

普氏能源资讯(Platts)认为在2016年，散运市场相比2015年的低迷状态预计将出现小幅改善。考虑到未来油价预计将持续在40美元/桶水平，拆船活动也将达到更高水平，同时随着新船订单量相比以往有所减少，船队运力增长也将有所控制。对于船东而言，2016年市场在运力供应和运营成本方面似乎将往积极方向发展。船舶经纪机构Intermodal分析师认为，考虑到市场周期延长，未来市场表现对于市场参与者而言仍然精彩不断。而在低迷的市场之后，市场将会走向下一个不那么低迷的周期，然后才会迎来好时光，最后才是辉煌时代。

航次租船操作漫谈

■ 香港华洋北京办

向大家介绍一下如公司租了一条航次期租的船去运输自己订进来的程租货的情况下，航次定期租船(TCT)操作内容和注意事项及其特点。

公司租船部的同事签订好租船合同/Recap之后，把所有的文件都转交到操作人员手中，操作人员要仔细阅读、熟悉文件、主要注意、装卸港代理、报告ETA有什么特殊的要求、提单条款、油品要求等等。

第一步：交船

交船港很有可能不是装货港，就要在交船港有一个起租船舶状况和燃油测量检验。如果租家和船东没有认识的测量师(Surveyor)，一般由当地的船代推荐一个。经过双方同意，在船交船的时候，进行检测，然后提交一个检测报告。交船后，给船长下一个航次的指示(Voyage Instruction)。根据下一票货物的情况和装港的条件/限制，请船长提供初步装货配载图(Pre-stowage Plan)。如果在装港需要加油，就要与装港的代理和油商联系，提供符合要求的燃油。安排气象导航，向自己的保赔协会(P&I club)告知下一个航次。最重要的是：绝对不能忽略按照合同向船东支付租金。如不按时付租金会招致严重的后果。

第二步：到装港前准备

书面委托装港船舶代理，尽量找专业的和对自己有利的代理，尽量避免用租家的代理，因为他们可能偏向于

租家的利益。从代理那里得到港口的信息，港口使费的报价，查询备货情况，得知港口排泊的情况，船是否需要等待装货。根据合同，向租家提交预计到达时间通知(ETA Notice)。在船到港提前一两天向代理提前支付预估的港口费用。同时，再次确认货物备货情况，港口排队情况，靠泊的预期。

第三步：在装港装货

如果船在很有经验的港口装货，可能会比较省心，但是如果在一个比较新，或者混乱的港口，操作就要同代理紧密联系，确保其他船不能加塞在我们的船前面，保证发货人和船舶尽力配合速遣。同时，向发货人要提单样本，然后让租家确认，只有双方都确认了，提单才能在装货完后签发出来。有的提单需要船长签字，大多数提单，船长可以授权代理代签。要严格符合大幅收据上的内容，如果不相符，船东就要租家出具符合船东互保协会格式的保函，严格的船东甚至可能不同意任何修改。

第四步：加油

因为各个地方的燃油价格不同，在哪里加油至关重要。如果船在装港需要加油，而船在装港到卸港的途中，需要经过一些加油点，如新加坡，那么就要在安排船舶在装港加油前，比较装港和新加坡油品的价格，如果新加坡的油比较便宜，那么就要在装港少加油，到新加坡多加。

如果公司的船很多，公司还要考虑在新加坡锁定一定价格的油，来躲避燃油价格波动的风险。在新加坡加油，要提前 2-3 天购买燃油，指定一个燃油测量师 (bunker surveyor)。注意：在租约执行过程当中，一定要定期、准时付租金，有时候甚至要提前一点，以防过节等因素造成延误。

第五步：过运河

如果船需要过运河，如苏伊士运河、或者巴拿马运河，操作最好提前通知运河代理，因为运河费用有时候是有返还优惠的，这个也需要时间办理。委托运河代理和委托装港代理差不多，需要把代理的联系方式及时告诉船长，递交欲抵通知书。

第六步：收取租家的运费

根据程租合同收取租家的运费，如果不能及时支付，至少要在船舶到达卸港之前，要不然船东就可能扣货以保证自己的利益。

第七步：到卸港前准备

提前委托卸港代理，了解卸港情况，港口费用，提前预付港口费用，向各方递交预计到达时间通知 (ETA Notice)。并且和代理了解正本提单是否能够在船舶到港时寄到，否则船舶就需要根据租家出具的保函才能卸货。

第八步：还船前准备

根据租约，准时递交还船通知，还船通知和预付的租金有关，所以一般会早报一点，比如根据情况，船很有可能在 10 号还船，但是最好报还船时间 8 号或者 9 号，因为万一船提前了，多付出的租金要被拖一段时间才能要回来。安排还船检验 (船况和燃油)。

第九步：航次收尾

根据气象导航的报告，对照船舶描述中的航速和耗油，看看船舶是否真的如描述中的达到航速和油耗，航速快油耗少固然好，如果排除天气因素，航速慢，耗油高，就要同船东索赔。装卸港代理的费用和预付款不可能正好相同，根据正本发票，多退少补。

租金支付的也不可能正好同还船的时间、燃油的数量相同，需要做一个最后结算 (Final Settlement)。按照程租租家的装卸时间 (Laytime) 计算，并催收尾款。实际操作中遇到的问题千变万化，经验是宝贵的财富。为了防止遗漏，按照检查表 (Check List) 来核对，如下：

Highlight / Recap / Proforma C.P.
Load Port:
Draft Restriction
Agency Appointment
Berthing Line-up
Other Restrictions
Availability Of Cargoes
On-Hire Survey
Eta notice 7/5 approx 3/2/1 definite cc: to chtrs
Master
Voyage Instruction
Stowage Plan-Bss Cargo / Port Restriction
Bunkering Plan On Port and Quantity
Oceanroute
Voyage Abstract
Disport
Draft Restriction
Berthing Line Up
Agency Appointment
Availability of Original B/L
Off-Hire Survey
ETA Notice : 14/10/7/5 approx 3/2/1 definite
Owners
Hire Payment As per C/P
Redely Notice to Ows As per C/P 15/10/7 approx 5/3/2/1 definite
To obtain LOI wording in case original bs/l not available at disport
Chtrs
ETA Notice Load Port to Chtrs As C/P 7/5 approx 3/2/1 definit
Departure Report with Cargo document +

Quantity Loaded

Eta Disport Notice 14/10/7/5 approx 3/2/1 definite

Disch report upon Completion

P & I Inform

Ocean Route Application

TCT 的特点：

航次期租 (TCT)，是介于期租 (Time Charter) 与航次租船 (Voyage Charter) 之间的一种混合的或是变形的形式。目前，此种租船形式应用渐趋广泛，尤其是在散杂货的不定期运输方面。航次期租，结合了期租和航次租船的特点，从而形成其独具特色的租船方式。其基本概念可从以下两方面理解：一是租期的计算以船舶所完成的本航次任务为基础，类似于航次租船，一般是从船舶抵达第一装港的引水锚地时起租，直至该船于最后一个卸港卸完货后，并由引航员引至引水锚地，引航员离船为止。当然具体交还船时间及地点，可由当事双方在租约中订明。如某船签了 TCT 去俄罗斯远东港口装货，由于该船上一港口在中国北方港口卸空，故一般在船东与租船人经过协商之后，双方往往会同意在船舶经过韩国釜山锚地时交船。同样，还船条款亦可这样签订。另一方面，尽管租期的计算类似于航次租船，但是船东收到的不是航次租船中的运费，而是类似于期租方式中的租金，一般为 15 天预付一期租金，

但在较短的 TCT 中，往往为 10 天一期，以便于租船人融资。

TCT 往往是在租船人确切掌握某一载货物时，首先想到的租船方式。它既可以避免期租过程中的风险，诸如缺少长期、固定的货源等，又可以保护商业机密，由于装、卸港代理均由租船人指派，故船东基本上无法了解该货详细情况，而且在船舶装载能力许可的条件下，可以尽可能地多装货，以获取更大的利润。当然，船舶在 TCT 期间，在锚地等泊及在港装卸作业时间以及其他各种风险，都由租船人承担。因此，一般来说，TCT 的租金总是略高于期租的租金水平。

对于船东来说，采用 TCT 的租船方式，最大的益处是减少风险，这主要是指船舶港口作业及等泊等时间的风险，所有这些风险都由租船人承担。当然，对于船东来说，采用 TCT 方式时，租船人的信誉及可信程度是相当重要的。曾出现过这样的情况，有些租船人在支付了首期租金后，就把收到的运费席卷而去，而此时船东不得不履约，因为船东不得对抗无辜的提单持有人。

由此可以看出，TCT 方式有利有弊，租船人或船东均需谨慎把握。

TCT 租约的具体条款，是值得深入探讨的租期条款，因为唯有该条款既区别于航次租船又不同于期租。

MARPOL73/78 公约附则 VI 浅析及船舶应对操作务实

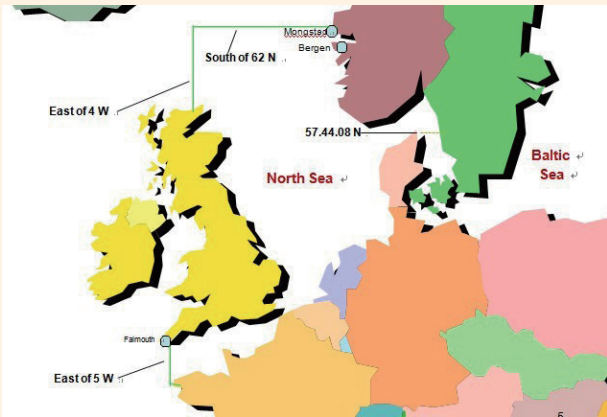
■ 劳务事业部 申石磊

摘要：MARPOL73/78 附则 VI 防止船舶大气污染规则生效至今已有十年，本文从附则六中船舶对大气造成污染的几大主要污染物，分析船舶在营运操作过程中船员应如何规范操作、正确记录并保存备查，帮助船员顺利地通过各种检查、船舶检验和审核，既要防止因不熟悉公约要求引起的操作不当而造成大气污染物违规排放，又要避免因船员操作或记录错误遭到港口当局的罚款而给船东带来经济损失。

关键词：MARPOL 公约；大气污染；船舶；轮机



引言：全球大气污染主要表现为臭氧层破坏、酸雨腐蚀、细颗粒粉尘增多、气候变暖。船舶中柴油机排烟、制



冷剂泄漏和垃圾焚烧等也是大气污染的重要来源之一，其排放的 NOx 占化石燃料源的 15% 左右，SOx 占人为源的 4%~9%，随着运输船舶数量日益增加，其大气污染排放也日趋严重。为了降低船舶排放对大气造成的污染，IMO 制定国际防污公约 MARPOL73/78 附则 VI-“防止船舶大气污染规则”，已于 2005 年 5 月 19 日正式生效。船舶排放对大气造成污染的主要物质包括 SOx、NOx、ODS (Ozone Depleting Substance) 消耗臭氧层物质和 VOC (Volatile Organic Compounds) 挥发性有机化合物，以及船上焚烧排放至空气中的有害物质。本文从如上几种船舶污染物排放控制的相关要求和应对措施一一阐述。

(一)、SOx 排放控制

为了降低 SOx 排放，其一是安装使用经认可的废气滤清系统或任何其它技术方法来保证 SOx 排放量符合公约要求，其二通过使用符合公约要求的低硫油来达到 SOx 排放



标准，绝大部分船舶都是采用第二种方法。2012 年 7 月 1 日起，ISO8217：2012 国际船用燃油标准中的燃油硫份含量从 4.5% 降低到 3.5%，并且暂定 2020 年 1 月 1 日以后，船用燃油硫份含量上限降低至 0.5%。IMO (International

Maritime Organization) 的 MEPC 环保委员会多次召开会议，陆续增加船舶使用低硫油区域，这就是我们经常提及的 SECA/ECA 区域 (Sulfur Emission Control Area)。截至 2015 年 7 月 1 日，生效的 SECA 区域范围和硫份要求如下：

波罗的海、北海、英吉利海峡，硫份含量上限为 0.1%，见左图；

在欧盟港口停泊超过 2 小时不得使用硫含量超过 0.1% 的燃油。该要求适用于欧盟港口停泊 (系泊和锚泊) 的船舶，对在港口外抛锚的船舶不适用。硫份含量上限为 0.1%；

北美沿岸，包括美国、加拿大沿岸 200 海里水域，以及邻近的太平洋海岸、大西洋海岸，以及 8 个主夏威夷岛屿，硫份含量上限为 0.1%，见左图；

美国加州沿岸 24 海里，只能使用船用轻柴油 (DMA) 或船用柴油 (DMB)，含硫量不高于 0.1%，见下图；

土耳其港口及其海域，严格参照欧盟港口海域低硫燃油转换程序的要求进行操作和记录，过往土耳其海峡而不停靠土耳其的船只不适用。硫份含量上限为 0.1%。

香港港口，停泊期间需要使用低硫油，即在船舶靠港



后 1 小时起至离港前 1 小时止，这段期间必须使用低硫燃油，燃油硫份含量上限为 0.5%。

综上所述，如果船舶有航次计划去 SECA 区域，首先得通知公司在合适的港口安排加装足量符合公约要求的低硫燃油，船舶在进入 SECA 区域前熟悉本船的燃油转换程序，做好各项换油准备工作，确保在进入 SECA 区域前喷进主辅机，锅炉燃烧的燃油硫份含量低于规则要求，并在驾驶室、机舱 log book 以及专门的附则 VI 换油记录本做好换油操作记录，必须包含燃油转换操作完成时的所有低硫（含硫量 $\leq 0.1\%$ ）燃油舱的油量、日期，换油起始时间和船舶位置（包括驶入和驶出 SOx 排放控制区），保持驾驶室和机舱记录一致。2014 年，有四条中国船在美国港口因船长、轮机长不知道加州沿岸燃油硫份要求，没有使用符合要求的低硫份燃油而被美国海岸警卫队调查，处以几万美元的罚款；香港方大气污染规定，在 2015 年 7 月 1 日开始要求使用 0.5% 的低硫油，如果不按规定使用低硫燃油（含硫量 $\leq 0.5\%$ ），将对船东处以 20 万港币罚款和船长 6 个月监禁；如果记录错误或不记录，将对船东处以 5 万港币罚款和船长 3 个月监禁。可见，正确的换油操作和适当的记录变得尤为重要。

NOx 排放控制

为了控制船舶 NOx 的排放，IMO 根据船舶建造日期分成 Tier I、Tier II、Tier III 三层标准，分别适用于不同年限建造的船舶。同时对 2000 年前十年内建造的柴油机提出追溯要求，1990 年 1 月 1 日—1999 年 12 月 31 日，5000KW 单缸 90 升以上柴油机应符合 Tier I 排放标准。

Tier I ---2000 年 1 月 1 日至 2011 年 1 月 1 日期间建造的船舶，NOx 的排放量需在下列限制内：

- A. 17g/kwh, 当转速 n 小于 130rpm;
- B. $45*n-0.2g/kwh$, 当 n 等于或大于 130rpm 但小于 2000rpm;
- C. 9.8g/kwh, 当等于或大于 2000rpm.

Tier II---2011 年 1 月 1 日至 2016 年 1 月 1 日期间建造的船舶，NOx 排放量需在下列限值内：

- A. 14.4g/kwh, 当 n 小于 130rpm;
- B. $44*n-0.2g/kwh$, 当 n 等于或大于 130rpm，但小于 2000rpm;
- C. 7.7g/kwh, 当等于或大于 2000rpm.

Tier III---2016 年 1 月 1 日及以后建造的船舶，NOx 排放量需在下列限值内：

- A. 3.4g/kwh, 当 n 小于 130rpm;
- B. $9*n-0.2g/kwh$, 当 n 等于或大于 130rpm 但小于 2000rpm;
- C. 2.0 g/kwh, 当等于或大于 2000rpm.

2000 年 1 月 1 日或以后装船使用或经过重大改造的、输出功率超过 130KW 的柴油机（仅用于应急目的的除外）应满足 <<NOx 技术规则 >> 的要求，并取得 EIAPP 证书或符合声明（Statement of Compliance）。

船级社严格依照《NOx 技术规则》进行一系列检验，为符合公约要求的船舶签发“国际防止空气污染符合证明” IAPP 证书，以及 IAPP 证书附件登记的内容，证明该轮柴油机符合氮氧化物的排放量控制要求。

要求主管轮机员在船舶更换主副机与 NOx 排放有关的零部件时，应使用经船级社认可的备件，并在轮机日志上记录所更换的备件产品证书上的 IMO 标识号码。各船东或管理公司统一制作了专门的 NOx Technical File 记录簿，影响 NOx 排放的部件进行更换时需要记录在该记录簿里。影响柴油机 NOx 排放的部件主要包括主副机缸套、缸头、活塞、油头、油泵、燃油凸轮、透平、空冷器、调速器、辅助风机等。

还有采取其他可以有效降低船舶 NOx 的排放的措施，比如：机内机外废气再循环技术 EGR (Exh Gas Recirculation)；优化柴油机结构参数和运行参数；改善燃烧—采用分割式燃烧室、增大深比；优化供给—电喷技术；湿法降低 NOx 技术；添加燃油添加剂；选择性催化还原技术 SCR(Selective Catalytic Reduction) 等等，在大型集装箱船上安装的主机，已开始采用 SCR 技术来降低 NOx 的排放。

ODS 排放控制

MARPOL73/78 附则 VI 对消耗臭氧物质 ODS 排放的控制。高空臭氧层距离地面约 30 公里，是在雷电、太阳高能射线辐射等自然条件下产生，可以吸收紫外线、X 射线、伽马射线等 99% 的短波射线，成为地球的“保护伞”。人工合成的一些含氯和含溴的物质是造成南极臭氧洞的元凶，最典型的是氟氯碳化合物（CFCs，俗称氟里昂）和含溴化合物哈龙（Halons）。越来越多的科学证据证实氯和溴在平流层通过催化化学过程破坏臭氧是造成南极臭氧洞

的根本原因。

强烈的紫外线照射使 CFCs 和 Halons 分子发生解离，释放出高活性的原子态的氯和溴，氯和溴原子也是自由基。氯原子自由基和溴原子自由基就是破坏臭氧层的主要物质，它们对臭氧的破坏是以催化的方式进行的： $Cl+O_3 \rightarrow ClO+O_2$ ； $ClO+O_3 \rightarrow Cl+O_2$ ，溴原子自由基也是以同样的过程破坏臭氧。据估算，一个氯原子自由基可以破坏 104—105 个臭氧分子，而由 Halon 释放的溴原子自由基对臭氧的破坏能力是氯原子的 30—60 倍。而且，氯原子自由基和溴原子自由基之间还存在协同作用，即二者同时存在时，破坏臭氧的能力要大于二者简单的加和。

2010 年以后禁止在船使用诸如哈龙 Halons、氯氟烃 CFC (R11、R12) 等物质。2005 年 5 月 19 日或以以后建造的船舶，禁止使用含氯化氟氯烃 HCFC 以外的消耗臭氧物质的新装置。2020 年 1 月 1 日或以以后建造的船舶，禁止使用含氯化氟氯烃 HCFC 的装置，即自 2020 年 1 月 1 日起，R22 在船禁止使用。

氢氟烃类 HFC，我通常叫它绿色环保制冷剂，比如 R134a、R404a，臭氧层破坏系数为 0，但是气候变暖潜能值很高。在《蒙特利尔议定书》没有规定其使用期限。

自 2010 年 7 月起，轮机长需记录一份《消耗臭氧物质的船舶设备清单》，还需一份《消耗臭氧物质的记录簿》，记录内容应包括以下主要几方面：

- 消耗臭氧物质的设备全部或部分充注；
- 相关设备的修理或维护；
- 消耗臭氧物质向大气的排放及原因（故意或非故意排放）；
- 消耗臭氧物质向陆基接收设施的排放；
- 船舶接收消耗臭氧物质。

VOC 排放控制

在缔约国管辖的港口或装卸站对液货船产生的挥发性有机化合物 VOC 排放应加以控制。对液货船 VOC 排放进行控制的缔约国应向本组织提交一份通知书。通知书包括所需控制的液货船的尺度、需要蒸汽释放控制系统的货物种类以及该控制的生效日期等信息；载运原油的液货船应在船上备有并实施经主管机关认可的 VOC 管理计划。该计划应具体到各船并至少应：

为装载、海上航行和卸货时将 VOC 排放降到最低提供书面程序；

考虑到原油洗舱产生的额外 VOC；

指定负责实施该计划的人员。

对气体船而言，仅在其装载和围护系统的类型能使非甲烷 VOC 安全保存在船上或安全回输到岸上时才适用。

垃圾焚烧排放控制

首先我们要确保在焚烧炉中进行焚烧，像以前那种在船尾自制的焚烧装置不再允许使用。2000 年 1 月 1 日交船的船舶焚烧炉应持有形式认可证书，并持有一本制造商提供的操作手册，我们在 2000 年后下水的船上工作，应检查形式认可证书是否正确，并将放置在焚烧炉装置旁边，其中有如下几种物质禁止在船焚烧：

- A. 附则 I、II、III 中规定的货物残余物或相关被污染的包装材料；
- B. 多氯联苯 PCBs；

Table 1. MARPOL Annex VI NOx Emission Limits

Tier	Date	NOx Limit, g/kWh		
		n < 130	130 ≤ n < 2000	n ≥ 2000
Tier I	2000	17.0	45 · n ^{-0.2}	9.8
Tier II	2011	14.4	44 · n ^{-0.23}	7.7
Tier III	2016†	3.4	9 · n ^{-0.2}	1.96

† (Tier III have been reviewed by IMO and implementation postponed to 2021)

- C. 附则 V 中定义的含重金属超过痕量的垃圾；
- D. 不是在船上产生的污泥和油渣；
- E. 废气滤清系统的残余物。

轮机主管人员不要在港口、码头和河口内进行焚烧操作，还有一点，大部分轮机员都认为聚氯乙烯禁止在船焚烧，其实如果你船焚烧炉有《IMO 型式认可证书》，是可以在船焚烧的，通常我们船员分不清多氯联苯还是聚氯乙烯，故将所有的塑料都收集送岸处理。作为船上操作人员，应严格按焚烧炉操作说明书的要求进行，操作人员应经过轮机长培训并有培训记录，应明了操作说明书中对焚烧物的限制。

我们在 2000 年后建造的船上工作，在焚烧炉运行的任何时候均应对燃烧室气体出口温度进行监测：A. 如焚烧炉是连续进料型，在燃烧室气体出口温度低于 850°C 时不

得将废弃物送入该焚烧装置；B. 如焚烧炉为分批装料型，该装置应设计成其燃烧室气体出口的温度在启动后 5 分钟内达 600°C 且随后稳定在不低于 850°C 的温度上。在 PSC 检查和船级社检验时，都会要求所有轮机员都应该熟悉焚烧操作和炉膛高温报警测试。

结语：全球大气污染越来越严重，作为一名海员，有责任也有义务从自身做起，严格按照防大气污染公约要求，规范以上各项操作，降低船舶排放物对大气造成污染的程度；依据 MARPOL 公约和公司体系 SMS 要求，正确地进行燃油转换、氟利昂管理、备件更换、垃圾焚烧等各项操作并做好记录，顺利地通过 PSC 检查、船舶检验和审核，从而降低船舶大气污染排放，保护我们赖以生存的地球环

境，还地球一片洁净的天空。参考文献：

[1] 吴兆麟,张硕慧主编,中国海上维权法典-第3卷-海洋环境保护.大连海事大学出版社 2012

[2] MARPOL73/78 ANNEX VI, IMO Publications, 2015

[3] Marine Department Notice No.56 Of 2015, Hongkong Maritime Dep.

[4] 杨万枫,徐妙荣.基于 MARPOL 附则 VI 船舶柴油机 NOx 排放研究.上海海事大学 2006

关于木材船绑扎的介绍

■ 香港华洋驻京办 魏长庚

一：船舶资料

SHIP NAME:sankuru
TYPE:LOG&BULK CARRIER

L.O.A.:169.0M
L.B.P.:160.3M

BREATH:25.2M
DEPTH:13.6M

GROSS TONNE:17784
NET TONNE:9924

DEAD WEIGHT:28200T
SUMMER DRAFT:13.6M

PORT OF REGISTRY:MONROVIA LIBERIA

CLASS REGISTRER NOTATION:ABS+A1 E BULK CARRIER

二：主要航线介绍

本船主要是在环太平洋区域内航行，亚洲以中国、日本、南韩以及大洋洲（澳大利亚、新西兰）为主。其具体航线决定于船舶租家。一般是从亚洲装肥料到澳洲或新西兰，然后运木材到远东。

三：运输种类

主要是原木，兼营杂货，如：谷物，粮食，磷肥，化肥，钢材等。

四：装货前准备

1. 货舱准备：

这次是运木材到日本和韩国，在装货前必须保证货舱适货。

货舱适货指货舱必须适于货物的收妥，装运，保管。各类货舱应根据货物的情况做好清洁，干燥，无味，无虫，无漏。舱内设备良好或经检验合格，并取得相应的证书。

清洁：舱内无残余货物，无油漆皮，无有害杂物和污染物。每个航次卸货完后对货舱进行清扫，使之符合要求。

干燥：舱内无积水，无汗水，潮湿现象。如不合格应通过开舱，通风或烘烤使之达到要求。

无味：舱内无油漆味，腥味，臭味等足以影响货物质量的异味。如有应用茶叶、咖啡豆等加热、熏蒸或用化学方法除味。

无虫：舱内无虫害，鼠害。如有应用杀冲剂或化学方法除虫或熏舱。

无漏和舱内设备完好：货舱必须水密，通过货舱的水管无渗漏，油管无渗油。舱内入孔盖，污水井盖，通风设备，CO2 喷嘴等状态良好。

2. 认真编好货物积载计划：

货物积载计划是确定本航次货物在船上的装舱和堆码计划通常用货物积载图（STOWAGE PLAN）来表示。

在进行货物积载前，首先应了解每票货的货性，积载因数，尺寸，数量，重量，隔票物以及颜色。

积载计划应力求满足下列要求：

充分利用船舶的装载能力（在吃水和航区允许时）。

保证满足船舶的强度要求（以及在中途港卸完货物后）。

保证船舶有适度的吃水差。

保证货物运输的质量。

保证货物在中途港能顺利的装卸。尽量缩短在港停泊的时间。

3. 绑扎准备：

根据船舶的立柱、地令的布置情况安排绑扎钢丝和链条的位置。

绑扎所需的备件如下：

LASHING STEEL WIRE ROPE

BTC 4746 WLL 5T BTC4747 WLL 5T

PL 10T PL 10T

24MM*38M 24MM*36M

JUN 00 JUN 00

BTC 4748 WLL 5T BTC4749 WLL 5T

PL 10T PL 10T

24MM*18M 24MM*20M

JUN 00 JUN 00

LASHING CHAIN

BTC 4741 PL 6405KG

BTC4742 PL 6405KG

19MM*20M 19MM*21M

JUN 00 JUN 00

BTC4743 PL 6405KG

19MM*14M

JUN 00

LASHING TURNBUCKLE WITH LASHING LINK AND SLIP HOOK

BTC4744 PL 6804KG

JUN 00

SNATCH BLOCK

BTC4752 SWL 5T

JUN 00

STROP WIRE ROPE

BTC4755 WLL4T

24MM*2M

JUN 00

STRAIGHT SHACKLE WITH ROUND SCREW WLL 5T

BOW SHACKLE WITH ROUND SCREW WLL9.5T

CRANE SWL 30T*24M (20°)

CLAMP/WIRE ROPE GRIP

由地令分布 (PADEYE/EYEPLANT PLAN) 可知：每两个活动立柱 (HINGED STANCHION) 之间有三个地令，每两个固定立柱 (PERMANENT STANCHION) 之间有三个地令，固定立柱与活动立柱之间有三个地令，共有 224 个地令。生根钢丝 (FOOT WIRE) 要求每个活动立柱上有一根，共 56 根。绑扎链条每个立柱前有一根，活动立柱与固定立柱之间另加一根，共有 92 根。每个链条用 TURNBUCKLE 左右对称连接起来，共需 46 根 TURNBUCKLE。拉中间钢丝 (HOG LASHING) 时为了把其固定在立柱上，每舱（除 NO.1 舱外）需要 STROP

WIRE ROPE 12 根和 SHACKLE 13 个。拉封顶钢丝（两根）时，封顶钢丝起头需一个 SHACKLE，在固定立柱上回头各需要一个 SHACKLE（同时也各需要一个 SNATCH BLOCK 和 STROP WIRE ROPE）。顶层绑扎时，绑轧钢丝与生根钢丝之间用 SNATCH BLOCK 加 SHACKLE 相连，每根生根钢丝一个 SHACKLE 和 SNATCH BLOCK 的联体，包括回头的每舱（除 NO.1 舱外）共需要 15 个。每舱（除 NO.1 舱外）共需要 STROP WIRE ROPE 14 根和 SHACKLE 17 个，SHACKLE 和 SNATCH BLOCK 的联体 10 个。NO.1 舱只有四个活动立柱，比其他舱少两个立柱，共需要 STROP WIRE ROPE 10 根和 SHACKLE 13 个，SHACKLE 和 SNATCH BLOCK 的联体 10 个。马蹄形 SHACKLE 把生根钢丝两头分别固定在活动立柱两边，共需要 $[(4 * 7 + 5) * 2] 66$ 个。中间钢丝和封顶钢丝回头用 CLAMP 固定，每根钢丝至少用三个。中间钢丝长度由船宽可计算出大约 450 M，封顶钢丝大约 200M。CLAMP 需要 11 个，中间钢丝需 3 个。

其他绑扎备件：两个手锤，两个扳手，四根短金属棍，两个绑扎专用葫芦（LEVER PULL HOIST/CHAIN BLOCK），一根 SLING（带一个挂钩和两个环）。

所有主要备件都分别放在两舱之间的桅房（MASTHOUSE）上，四五舱共用一个桅房。

STRAIGHT SHACKLE，TURNBUCKLE，SLING，SNATCH BLOCK，CLAMP 每样备用的物品至少两个。

链条和钢丝应在到港前按各自的位置摆好，固定在地令上。为了便于完货后绑扎，钢丝和链条都挂在立柱的顶头的倒钩上，在立排时跟排一起起来。

当装完木材后，甲板上不便行走，所以在未装载木材之前就应该把航行期间所用有的工具，油漆，牛油，滚筒，刷子，以及搭桥所用到的木板，椽子，木梯，升降梯等放在船尾司垛（STORE）里面。

五：绑扎

本船 1 月 29 日靠泊澳大利亚的 PORTLAND 港，早上 CARGO SURVEYOR 验完舱后，即开始装货。由于收货人不同，所以中间要用 LOG MARK 油漆进行隔票，在每根木头的两头都涂上同一种颜色。若装的高低不平，在侧面也得涂漆。不同的货用不同的颜色如红黄蓝等。因为木材装载亏舱比较大，必须专门的机械（EXCAVATOR）进行充分平舱。1 月 31 日离泊。2 月 2 日靠 GEELONG 港，下午开始装货。2 月 5 日，一舱和三舱装货完毕，合上舱

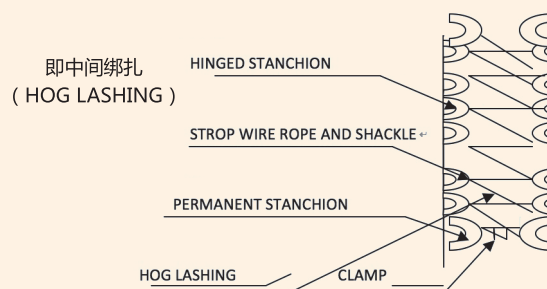
盖，打上舱锁，把两舷的立柱排立起。立排钢丝挂在克令吊通过滑轮把排提起立住靠紧，然后用两根固定钢丝把排固定在地令上。检查钢丝和链条是否交叉，以防影响绑扎。按钢丝在内，链条在外的原则，即先绑钢丝后拉链条，检查无误后，清理钢丝和链条，使之尽量往里靠，不要超过木排线，以防在装货时被压住，钢丝可以直接往舷外撇（若不进行绑扎应放在舷墙与立柱之间）。此时随排而起，钢丝从舷外绕过立柱两头固定在立柱的两端。

注意：放在甲板上的第一吊货，不要压住钢丝和链条，也不要把它们给挤在立柱之间。还有平吊时钩头位置应留有空隙。

（一）：中间绑扎（HOG LASHING）

NO.1 舱立柱高 7.5M，NO.2,NO.3,NO.4,NO.5 舱立柱 .0M。当木材装到立柱高一半或稍高一点时，应该拉中间钢丝。

中间钢丝起头用 SHACKLE 固定在固定立柱上，再对过用 STROP WIRE ROPE 和 SHACKLE 固定在活动立柱上，



最后回头用 CLAMP 夹紧。中间钢丝不应太紧，尽量松弛，每一道应保持大约 3M 的余量（中间钢丝长 450M）。由于钢丝上面的木头与下面都存在一定的空隙，再往上装时，木材会把中间钢丝逐渐拉直压紧，使之紧贴原木的表面并夹在两层之间，相当于对下层木材进行封顶。

（二）封顶绑扎（OVER LASHING）

当一个舱木材装完之后，即可进行封顶绑扎（OVER LASHING）。把生根钢丝挂在带钩的 SLING 上用 CRANE 提起，左右对称放在木材上。封顶钢丝（各 100M 长）两根，各从舱前的固定立柱起头生根，采用隔一跳一的原则，两根钢丝对拉。一舷是 SNATCH BLOCK 用 SHACKLE 连在生根钢丝上，另一舷是 SNATCH BLOCK 连 TURNBUCKLE 用 SHACKLE 连在生根钢丝上。TURNBUCKLE 与 SNATCH BLOCK 交替相隔，为了解绑扎时能迅速安松开封顶钢丝。绑扎钢丝通过 SNATCH

BLOCK 用 CRANE 拉紧生根钢丝，最后—端用 STROP WIRE ROPE 固定在固定立柱上。钢丝回头用备用的 SNATCH BLOCK 用 SHACKLE 套在倒数第二根生根钢丝顶端，末端挂在 CRANE 的钩头上吊起，再用 CLAMP 把两根平行钢丝夹紧。然后再拉第二根封顶钢丝。由于钢丝过长（30M 足够），需要双起来使用。注意生根钢丝拉紧的同时，两边应兜紧原木以防在航行时滑脱。

顶层钢丝绑扎完后，用 CRANE 把链条提起，左右对称放在木材上。再用 TURNBUCKLE 对接，然后用 CHAIN BLOCK 拉紧，松开 CHAIN BLOCK 链条环就挡在 LASHING LINK LOOP 上。再用金属杆转动螺丝套筒，上紧链条。

因为钢丝用 CRANE 吊拉紧，链条用 CHAIN BLOCK（1.5T）拉紧。若先进行链条绑扎，后紧钢丝，链条得重新再紧。而且以上次的经验，这样绑扎链条容易变松。

绑扎完毕，把工具清理好，准备下一个舱的绑扎。

—号舱中间绑扎和封顶绑扎方法与此相同，只是中间左右舷各少了两个活动立柱。

7 日下午离开 GEELONG 港前，NO.1、NO.3、NO.4 都绑扎完毕。

9 日靠泊 PORT KEMBLA 港装二、五舱。舱里的货装完后，关舱，立排。在原木装至 4.5~5M 时拉中间钢丝。完货后，平舱，进行顶层绑扎。

绑扎完后，要在五舱原木上搭桥，供引水上下船的通道。用短木椽子把长木板固定在原木上，—直从五舱前搭至住舱，上下梯子固定好。另外桥—侧应有安全扶手绳。

装完货后，吃水满足航区要求，GM 值、强度、弯矩都符合要求，横倾在装完货时，已通过调整货物和压载水舱已调为零。吃水差 1M，基本合乎要求。在航行过程中，因为油水消耗，应及时调整为最佳状态。

六：货物装卸过程中的值班

货物运输中，产生货运事故的一个重要原因是货物装卸过程中值班人员的疏忽或失职。看舱松懈，疏于监装、监卸，理货记数，货物原损，数量短缺，堆积不当，贵重物品失窃等。

装卸不适时，遇恶劣天气未及时处理，夜间照明不当等。

装卸工人工作马虎，操作不当或违章作业，使用工具

不当，货物堆装、衬隔不符合要求等。

由于木材装卸对船体损害很大，像舱盖，桅房，栏杆，水密门，上下梯道，通风孔等都有不同程度的损害，值班时应密切注意，—经发现，及时报告，核实，成文，签字。

装货结束后，大副同有关人员检查货舱。完毕后封舱，并保持正常的通风。

随时注意船舶的浮性、稳性及吃水变化、缆绳的松紧程度。

七：运输过程中的管理

航行过程中应定期检查货物的情况，定期测量舱内温度、湿度，大舱污水井，上下边柜。以防影响船舶的稳性。

八：卸完货后的清理

到港前，先把顶层钢丝和链条的绑扎解除掉，钢丝盘好入库。链条放在甲板上。SHACKLE，TURNBUCKLE，SLING，SNATCH BLOCK，CLAMP 放入仓库司垛进行保养。

在木材卸至中间时，解中间绑扎，钢丝盘好入库。

卸完木材后，钢丝和链条解掉入库，而后对大舱进行清理。扫除舱内和甲板上的树皮，并把树皮残渣清理干净，用甲板水和淡水清洗干净。污水井内的水排出并清理干净。

因装木材对大舱、甲板设备都有不同程度的损害。完货后应对大舱、甲板设备进行修理、保养。

九：参考文献（ANNEX）

《CARGO SECURE MANNUL》

《SHIP STORE CATALOGUE》，1999 EDITION

《海船积载》吴长仲，李治平等 1981 版

《海船稳性规范》中国船检局 1986 版

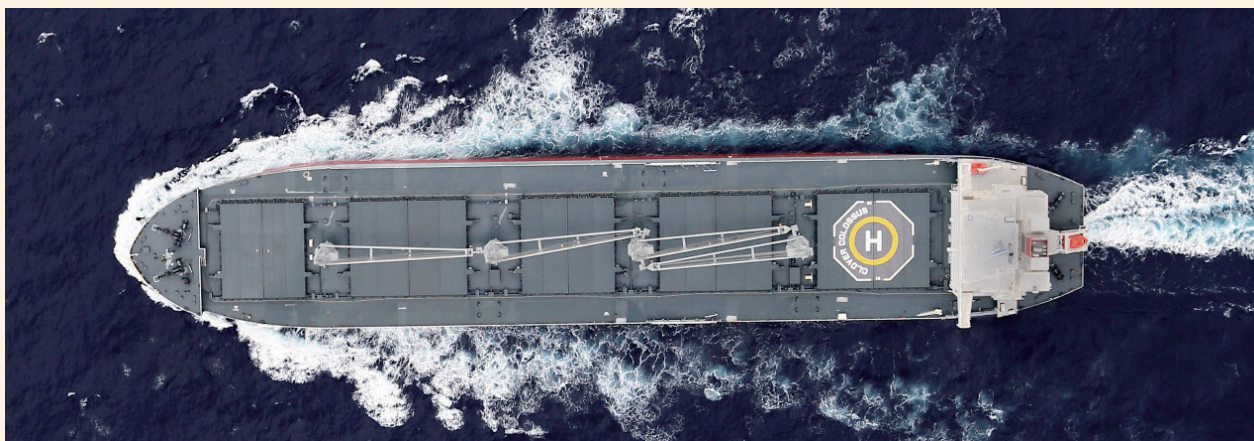
Portside (左舷) & Starboard (右舷) 的由来

■ 劳务事业部 刘明辉

据史料记载,沿用至今的船舶左右舷叫法 --- Portside & Starboard, 源自于远洋海员鼻祖: 维京人 (Viking, 艺名 “北欧海盗”)

他们称呼自己船舰的船舷 (即船侧面) 为 “Board”。因维京人习惯将方向舵 (Steering Oar) 装置在右侧, 而古时要在茫茫大洋中避免找不到北, 只能靠观测太阳和星星 (Star) 的位置来定位, 所以船舰的右舷就被称为 Starboard。而因为方向舵装置在右侧, 所以船在靠岸时, 需用左侧贴近岸边上下货物, 所以左侧就被称为 “larboard”。后来发现在海上吵杂的环境中, 水手常常会把 Starboard 与 Larboard 搞混, 因此, 维京人就把

形成右舷为尊的观念, 更造成船体右舷结构有一段时期是由资深木工师傅 (Shipwright) 负责施工。前述右舷为尊的观念到后来演变成不成文传统, 甚至影响到许多相关法规的制定。例如: 船主 (Owner) 都是由右舷登船, 并且是利用右舷私家旗 (Private Flag) 吊绳 (Halyard) 扬升 (Hoist) 私家旗; 由于海军舰艇礼炮的鸣放次数都是单数, 再加上是轮流由位于左、右舷的炮塔 (Battery) 鸣放, 因而最初一响礼炮及最后一响礼炮的鸣放工作都由右舷炮塔执行; 与左舷艇 (Port Tack Boat) 相遇时, 右舷艇 (Starboard Tack Boat) 拥有先行权 (Right of Way); 在航 (Under Way) 机动船舶 (Power-driven Vessel) 如果位于另一艘在航机动船舶的右舷方向, 应该



左侧船舷改称为 “靠港口 (Port) 的一侧”, 也就是说称为 Portboard, 再往后, 为了使得区别更加明显且朗朗上口, 干脆统一改成 Portside 或 Port (常见于舵令中)。

另外一种说法是: 在西洋航海史中, 有一段时期是让海员站在船体右舷一块名为 “Starboard” 的板子上驾驶船舶, 因此后人便延用 “Starboard” 一语称呼右舷; 反之, 位于船体左舷 (Port) 一块名为 “Larboard” 的板子则是专用於装卸货物, 因此以 “Larboard” 称呼左舷, 但在船舶货物装卸方式改变后, 便将它舍弃不用, 改以 “Port” 一语称呼左舷。也正因为有前述的历史, 后来才进一步

自视为不用改变航向的直行船 (Stand-on Vessel)。在古代还没有内外燃机械动力的时代, 进出港要靠手摇桨移动船舶。因为一般人都是右手比较有力, 所以在右舷摇桨比较方便出力。右舷既然要摇桨, 右舷就不方便靠港。自然就多用左舷靠港。因此左舷就叫 Port Side, 亦即靠港的一边。因此右舷叫 (Star)board Side, Star 就有启动的意味。

当然了, 还有一种更为野蛮粗暴但被大家欣然接受的解释 --- “Sailor: Turn left? Captain: RIGHT !!!..... ???!!! Sailor 卒, 生辰不详。

论信息系统集成项目的整体管理

■ 信息工程部

系统集成项目管理既是一种管理行为又是一种技术行为。所谓系统集成，不是简单的设备供货，而是高新技术的集成，集成商要选择最适合用户需求和投资规模的产品和技术。它更多体现的是设计、调试、开发及后期维护。

系统集成包含技术，管理和商务等方面，是一项综合性的系统工程。相关的各方应“一把手”挂帅、多方密切协作，对企业的管理技术水平和项目经理的领导艺术水平要求较高。

作为信息系统集成项目的项目经理，首先应该将主要精力放在项目的整体管理上，科学地运用相关理论知识及其指导方法，做好项目的全局性统领工作，协调完成项目所需的所有人员、计划和工作，带领整个项目团队走向成功。下面将分别从项目章程和项目范围说明书的制定、项目计划编制、项目的指导和管理、项目的监督和控制、项目综合变更控制等方面对项目的整体管理过程加以简要论述。

1、制定项目章程和项目范围说明书

为了保证项目实施的权威性，项目经理应组织行业有关专家制定项目章程，并提交各项目干系人讨论通过。各干系人的利益需统一到项目章程上，有利于今后问题的解决和沟通。

其次，在项目章程的基础上详细制定项目范围说明书，使各干系人对项目范围达成共同的理解和确认。项目范围说明书详细描述了项目中要完成的工作，并将项目需求的变更控制在有效的范围之内。

2、制定项目管理计划

凡事预则立、不预则废。信息系统集成项目尤为如此。只有站在统领全局的高度，对项目进行科学、全面、周密的计划，预先制定一个用来协调所有其他计划、以指导项目实施和控制的文件，才能使项目得以顺利实施并最终取得成功。项目管理计划记录了计划的假设条件和方案选择，可以为各利益相关者之间的沟通提供个参照，并确定了关键管理审查的内容、范围和时间节点，同时还为进度评测和项目控制提供了一个基线。

在此基础上，还需结合项目各方面实际情况，制定进度管理计划、人力资源计划、沟通计划和质量管理计划。

由于项目管理的最终目标是满足或超越各利益相关者的需求和期望，在项目计划过程中对项目干系人的分析也是非常重要的，但不宜将其作为项目整体计划的一个部分，最好把它作为公司内部使用的一个项目计划附件。该项分析的内容可以包含各项目干系人的所属组织、所处角色、项目利益、影响程度及管理这些项目干系人的合适建议等。对于项目经理来说，花时间来关注和利用这些信息也是非常重要的。当然，项目计划的制定并非一劳永逸，它与项目实施过程相互渗透，是一个动态的、灵活的修订及完善过程。

3、指导和管理项目

项目计划实施是指对项目计划中所规定的工作进行管理和实施的过程。项目产品主要都在项目实施阶段生产出来，所以项目的大部分时间和预算都花在这一阶段。

项目计划和项目实施是相互渗透、不可分割的活动。在项目的实施中，对于项目计划编制和实施之间的协调改进工作主要采取谁实施谁计划的原则。虽然项目经理负责整体项目计划，但编制该计划的大量基础信息均来源与各技术组和技术人员。按照这一原则，项目计划的编制将更加合理、可行。

4、监督和控制项目

在项目实施过程中，项目经理应及时将项目绩效与项目管理计划进行对比。分析跟踪并监控项目风险，确保对风险进行识别、汇报，以及有效执行风险应对计划。

5、项目整体变更控制

整体变更控制是指在项目生命周期内对项目变更进行识别、评价和管理的工作，这也是项目经理及其项目团队的一项重要工作。信息系统集成项目的复杂程度高、涉及面较广、实施周期较长，所以其中的变更是在所难免的。当有变更要求提出的时候，作为项目经理，要召集项目团队相关人员，进行协商讨论和工作安排。主要内容有：

(1)对变更进行识别：在项目开始前设计变更管理表，各小组负责人通过变更管理表收集相关方面的变更申请，然后汇总到项目经理，项目经理应召集大家开会讨论，逐一确认变更是否成立；明确哪些变更是已经发生过并已解决的；哪些是无效的变更，以及如何向提出干系人说明；

最后就是识别真正有效的变更。

(2) 对变更进行评审：在变更识别后，对变更要进行一个评审和分级的过程，因为有些变更可能牵一发而动全身，需要上报公司高层，有些变更可能会影响其它模块，而有些变更属于轻微，可以立即处理等。

(3) 对变更加以管理：项目经理在项目管理中必须事前制定变更控制流程，事中必须严格执行，事后做好变更管理和项目干系人的沟通。变更并不可怕，如何应对变更，

做好变更管理才是最重要的。

按照项目整体管理的指导方法，我们在变更发生时，要求必须输入项目计划、变更申请和绩效报告等重要内容，输出更新后的项目计划、纠正措施和经验教训记录等。通过这些做法，使我们的项目变更控制与管理工作规范有序。

通过以上五个方面对项目整体进行管理，使项目所有的组成要素在适当的时间充分、有机地结合起来，才能最大程度地提高项目实施效率，使项目各阶段交付成果符合用户需求。

与华洋共成长

2015 远航领导力培训班体验侧记

■ 网站部 钱燕

华洋海事中心走过21年，业务继续扩大，部门人员不断增加，对中层经理的要求越来越高，同时中层经理层的能力必须跟上中心发展的步伐，如此一来，2015 远航领导力培训班应运而生。网站部赵静经理带领部门三位同事与中心各部门领导干部一起参加了本次培训班，作为培训班的一员，亲身体会了何为 2015 远航领导力。



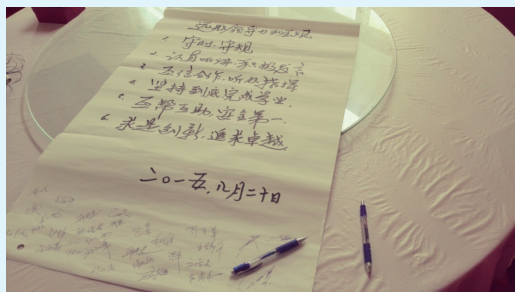
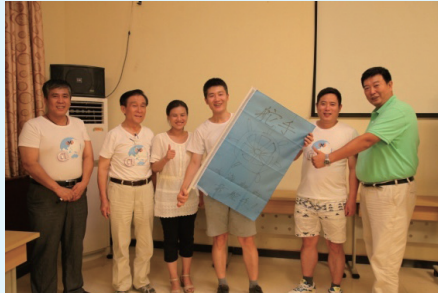
2015 年远航领导力培训班历时 10 个月，分中心领导授课和外聘专家授课，讲座式与互动式相结合，这段时间内班主任还为我们推荐了阅读书籍，供学员参阅并交流心得体会。2015 年度推荐必读书目《周鸿祎自述：我的互联网方法论》及推荐阅读《活法》，2016 年度推荐书目《一分钟经理人》、《中层领导力》，课外阅读与课堂教学相得益彰。

破冰起航 挑战极限

2015年8月21日参加完郭主任《从中心历史与文化解读对中层经理的要求》开班授课，中心本部及燕郊、天津等地各部门中层领导干部全部赶往昌平户外拓展基地，开始了为期一天一夜的户外拓展训练。

21日晚饭后即开始当天晚上的开班典礼，户外拓展教练严格按照训练班规定，民主选出班长和各班委，并将班级分成各小组并确认组长制。在接下来的将近10个月的培训时间月内，各培训课程及活动均按照此班级规定进行，犯规者将接受相应惩罚，谁都不例外。

22日如期而至，这一天我们所有培训班的学员，不分年龄大小，不分职位高低，你们所能看到的背后是我们前所未有的勇气与挑战，唯有团队间的信任、智慧、担当，才能完成一个个我们都难以置信的团队任务。也只有在那一刻，我们才真正体会到什么叫挑战极限。



我心目中的领导形象

9月19日上午9点，开班之后的第一堂专家授课《领导力与执行力》如期而至，开场即全球化和时代发展呼唤卓越领导力。根据外聘专家李震老师的讲授内容，我们了解到，当前的时代下过去那种唯我独尊、世袭爵位的领导和管理已经灭亡，取而代之的是领导者自身的修养、素质、能力及心胸。领导者需要在时代的大熔炉里经过不断地历练，从对工作的关心到对人的关注，认清各种角色，直到整合各种有效资源达成组织制定目标，这将是一个艰难的过程。正如《圣



经》所言：领导就是奴仆，你们当中谁要做大人物，谁就得做你们的仆人，谁要居首，谁就得做大众的奴仆。除此之外，领导者必须重视工作的落实与执行，并在带领团队的过程中完成自我管理，提升执行力。

而这堂课留给我印象最深的是互动作业：集体作画“我心目中的领导形象”。我们每个人心目中的领导到底是个什么形象呢？



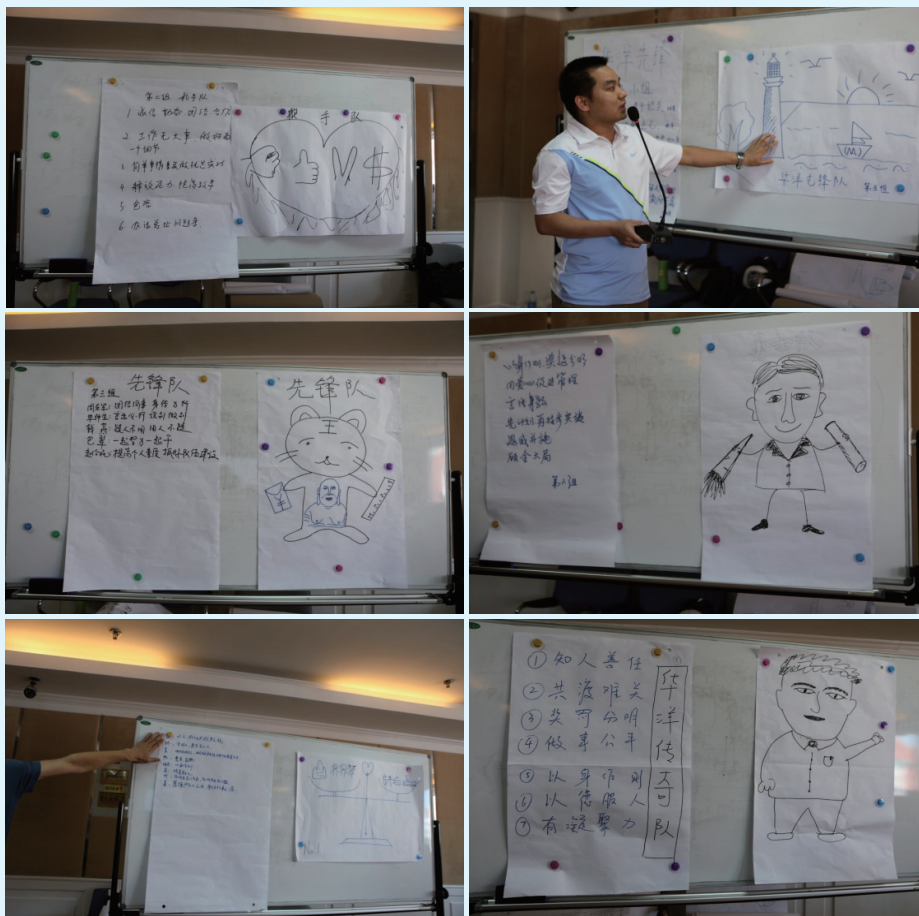
从“煤球”到“钻石”

10月24日，阳光明媚的周六，我们迎来了2015年最后一节专家课程《教练式辅导》。这节课让我记忆犹新，也许是时间相隔较近，但更多的是让我们感受到什么是教练式领导，如何进行教练式的辅导，最终帮助员工从“煤球”到“钻石”的蜕变。

一提到教练就会让我联想到军训，联想到正规军，以及一切与正规培训相关的严厉导师形象，必须注重实践注重成效。而事实上，教练不一定只有严厉，领导也不是只关注部门业绩，领导者的挑战更多的是处理好部门事务的同时保持与下属及员工的互动。谈话交流是人之常情，却也是领导艺术的体现，只有让员工感觉到



“我每次与你谈完后，我既有方法，又有信心了”，领导挑战才能成功。



教练式辅导必须具备五大基本原则：维护自尊，加强自信；仔细聆听，善意回应；寻求帮助，鼓励参与；分享观点，传情达理；给予支持，鼓励承担。除此之外，我们还通过“GROW模型”来分析工作中的现实情况，解决工作中常遇到的困境，并演练如何一步步实现不同层级不同阶段的目标。看着这些字眼感觉很空洞，只有在实践中才能深刻体会，还好专家老师为我们提供了足够多的互动实践，让我们通过现实案例来模拟演示。通过员工与领导角色的不断互换，去领会教练式辅导在工



作中的重要意义。“钻石”之路虽然漫长，但我们愿意在华洋企业文化熏陶与工作作风感染下，一步步朝着闪光的方向努力，并与华洋共同成长。



华洋人生，花漾年华

■ 厦门华洋 黄雪萍

在得知要进行新员工培训时，心中充满了期待，以前总认为只有外企才会做系统的员工教育。拿到培训计划更是惊喜万分，培训内容既丰富翔实又处处有创意，从企业文化、公司制度、管理体系到执行力、团队建设等等。短短的一周时间让我们从“学院人”迅速转变角色，以积极、乐观的心态来面对工作。

经过为期7天的培训，让我深深地感受到了公司对我们新员工无微不至的关怀。公司的领导无论是人力，财力，还是物力方面都给了我们莫大的帮助，对我们的学习和生活各个方面都提供了优越的条件。无不体现了公司对新员工的人文关怀，展现了公司以人为本的经营理念。本次培训最大的收获，就是了解了各位领导身上散发的人格魅力和体现的整体综合能力。他们是我在以后工作中的楷模，值得我终身学习。郭总说过“要做事就得先做人”这句话让我感受颇多。很简单的一句话，但人生的道理已经全部包含在其中。我们的祖先几千年前就有“修身、齐家、治国、平天下”的古训。为什么要把“修身”放在第一位，我想应该和“做事先做人”是一个道理。“人”决定“事”，形成品牌效应。做人要美，做事要精，立业先立德，做事先做人。做任何事都是从学做人开始的，如果连人都做不好，还何谈事业。

团队精神：

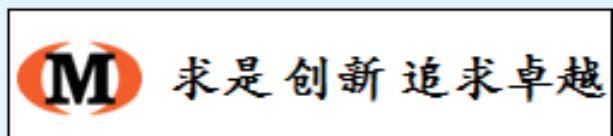
在整个培训的第一天是户外拓展活动，作为新员工的我整个拓展活动中感受到了良好团队合作精神和不断学习的气氛。大家相互帮助，相互学习，共同进步，所有同事就像在一个温暖和睦的大家庭。从中也折射出了公司倡导的团队协作互助精神。这个圆就是团队精神的体现，但是形成圆的过程却是异常艰辛，起初，大家质疑过，真的可以形成圆吗？大家也反对过？但是在质疑过后我们不是放弃，而是坚持，而是团结，我们一步步尝试，一次次实验，失败后我们再从来，最终，一个完美的圆形成了，一



个完美的团队也形成了，此时的完美面带笑容。展开双手，迎接未来。

企业文化：

在听取了关于企业文化的报告后，第一次对企业文化有了深刻的认识，企业文化从通俗的意义来说就是“企业风气”、“企业风格”。企业文化可以树企业形象，创企业名牌，增强企业凝聚力、战斗力。企业文化建设包含很多内容。华洋的核心价值观：求是创新，追求卓越。在我看来，既简洁明了又高瞻远瞩。只有同心协力，思想认识高度统一才能实现我们的核心价值观。我们的愿景是企业成为国际领先公司，员工成为受人尊重的专家和人才。如



此愿景，让我充满信心，充满动力，也让我看到了前进的方向。在认识到企业文化的重要性和实用性后，我想我在以后的工作中一定会自觉学习企业文化，以企业文化来指导自己。

笑声与感动：

培训伊始，我们分成六个小组，每一个小组就是一个团队。这样的方式极大的激励了每一位组员的团队意识，在培训的日子里，每一位组员都能为团队作出自己的贡献而出谋划策。正因为如此，我们的友谊更加深厚，我们的团队凝聚力更加强大。在这次的培训过程中，班主任玉蓉姐与副班小葶姐充分发挥学员的主观能动性，以小组为单位，让大家自组组织游戏，分享故事，学习经验等等。大家在游戏过程中更加相互的了解彼此，感情也越加深厚。在所有的游戏和分享过程中，有一个分享最让我印象深刻，这是来自学习小组的“父亲”，在学习小组刚开始讲述这个故事时，我并不好奇，我原以为只是千篇一律，老调长谈，但是看完视频的我安静了，也许那一刻是整个培训我最安静的时刻。是的，每个人都有父亲，每个人的父亲也不一样，但是父爱是一样的，大家看我平常大大咧咧，活泼开朗，也许以为我是天生的乐天派，但是其实我是很细腻的，虽然和父亲不像母亲一样黏着，但是父亲还是在我心中占据着一个重要的位置，视频中的父亲和我的父亲一样都出事了，但是幸运的是我的父亲活了下来，我不能想象父亲去世的场面，也许许多人看完视频是满满的父爱，但是我看完之后明白有的人也许一瞬即逝，一定要把握，一定要爱护，一定要珍惜。

压力和挑战：

通过为期一周的培训，在公司各部门老师的讲解下，大致了解了公司的业务流程和具体操作工作应当注意的地方，由于公司业务流程和内部控制流程都很严密复杂，在整个学习过程中发觉到自己有许多需要重新学习的地方，让我感受到了工作上的新的压力和挑战。在实际工作中为了做好自己的工作，我努力学习，向同事请教，努力提高自己的业务水平。让我感动的是，作为新员工，我难免会有做错或不懂的时候，但同事们不会冷眼旁观，更不会嘲笑，而是善意地提醒、耐心地帮助。这种肯定和鼓励给予了我强大的信心，让我相信自己，可以战胜新工作环境中的困难。

入职公司虽然时间不长，但已经让我深深地感觉到进入华洋工作是我的幸运。能成为华洋的一员，我感到自豪。相信我的这种自豪感将会使我更有激情地投入到工作中去。



总结这次培训的感受，用以前看到过的一段文字来表述：“在工作中，不管做任何事，都应将心态回归到零：把自己放空，抱着学习的态度，将每一次任务都视为一个新的开始，一段新的体验，一扇通往成功的机会之门。千万不要视工作如鸡肋，食之无味，弃之可惜，结果做得心不甘情不愿，于公于私没有裨益。”

最后，我即兴附诗两首：

华表翹风未可期

洋公后会杳无期

我身本似远行客

爱君山岳心不移

不愿告别，却在告别，那稚气的年月；

不愿告别，总在告别，那多情的岁月；

感谢华洋，一路上有你风雨同舟。

相知无远近，万里尚为邻 —记洛阳华洋新人培训之行

■ 福州华洋 薛莉

出发前两天，我才得知有幸参与今年华洋海事中心总部的新人培训，收拾完行李之后和公司三位初次谋面的同事会合，并兴致冲冲地给本次行动代号为：北游记师徒四人行，师父（熊捷）、二师兄（赵敬）、三师兄（连恒），当然还有我这个厚脸皮的大师兄，随后就搭乘 26 小时的火车出发了。在来河南之前，我对洛阳的印象停留在“N 朝古都，历史名城”的概念里。到达洛阳的第一天，未见其城，先闻其山，在夜色里汽车缓缓驶入洛阳华洋大本营，带着震撼在心底默默感叹，这里再也不是昔日地理书中的“水土流失，泥沙淤积”的母亲河泛滥之地。就这样，拉



开了我们为期 7 天的培训之行。（图为洛阳火车站）

不得不说，培训方是非常用心地安排整个行程，不论吃住都是惊喜连连，洛阳华洋的悉心招待以及我们的班主任，北京华洋的玉蓉姐和小葶姐的全程陪护，让人感到不虚此行。培训第一天，身心碰撞式的户外拓展训练让大家很快地熟络起来，教练的巧舌如簧，训练场上时时爆笑，合理安排的团队游戏让大伙儿联系得更紧密，这个拓展训练取得了什么显著的效果呢，据我的舍友黄慧所说，我连做梦都喊着“我们是一个团队”，哈哈，看来，这个项目相当成功。在当晚，我们以小组的形式参加了一场无领导讨论的头脑风暴，题目答案并无对错，考验的是语言组织能力与现场反应能力，更重要的是，是一种团队意识的由外到里的过渡，由户外拓展的身体互动到头脑风暴的思维互动的递增。

第二天来自北京华洋海事总部的郭总、闫总，以及来自洛阳华洋海事“绿化母亲河”基地的刘总和冯总，或以



宣传片的形式、或以 PPT 的形式，给我们展示了华洋海事中心的历史进程以及发展前景，对“华洋海事中心”的归属感又增加了些许。而在当天晚上的活动，是众望所归已久的“撸串儿”。几瓶小酒，外加各色烤串儿，耳畔还有小型 K 歌余音袅袅，人生几何，也不过如此啦。（图为洛阳宫啤酒，曲健入镜 ^^）

培训的第三天到最后一天，以老师上课为主、小组讨论为辅的模式展开。李震老师的《团队意识》以及《执行力》上得相当精彩详尽，厚积薄发、深入浅出的幽默语言，让我对“团队”和“执行力”的理解又更深一步，当然我当天晚上又无一例外地说了“我们是一个团队”的梦话，看来，这作用也是杠杠的。课程结束后，夜晚的休闲吧，杀人游



戏火热进行，我、雪姨（黄雪萍）以及三师兄连恒也不甘落单，组成三人斗地主，斗得敌我难分，哈哈，随后来自天津船管的老轨们也慢慢加入战局，的确是一个可以远离世俗烦恼，尽享人间娱乐的晚上。随后的几天，来自北京中心的各位前辈分别给我们上课，初识总部的管理系统和办公系统，对这个刚踏出校门的职场菜鸟来说，也是全新的体验；最后一天，班主任大人，我们的玉蓉姐给大伙上了一堂相当实用的《职场基本礼仪》课程，对我来说，这些小tips非常受用，能够帮助我由学生到员工的尽快过渡。

讲完了正经的心得感悟，还没完事儿，怎么能不提我们的龙潭峡半日游以及龙门石窟游呢？龙潭峡是一个让人去了还想去的地方，峡谷鬼斧神工，山水清澈见人，学了那么多年的山水诗，突然在一瞬间读懂。没有好好拍照，因为所有的感官都只顾流连旖旎风景，眼睛和大脑已经默

默存下一帧帧画面。所幸天公作美，是个微风轻拂的阴天，天时地利人和的旅游不常有。而临走前的龙门石窟一行，似乎是为了给我们践行，让我彻底感受到了大洛阳的热情——炎热之情，火舌吞噬，但幸好，佛像的庄严威武还是给我留下了深刻的印象，那一级级高高的台阶在考验着众人的虔诚之心。没上去的白居易墓是个遗憾，是给下次再见留下的念想。（图为龙潭峡师徒四人合影以及，龙门石窟小伙伴们的合影）

峥嵘两山门，共挹一水秀。苏轼写下的伊水之秀，我在这次的洛阳培训里切身感受到了。离别的时候，我们没有说太多煽情的话，只因为我们都知道，一定会再见。

再见，我的小伙伴们，很高兴认识你们！

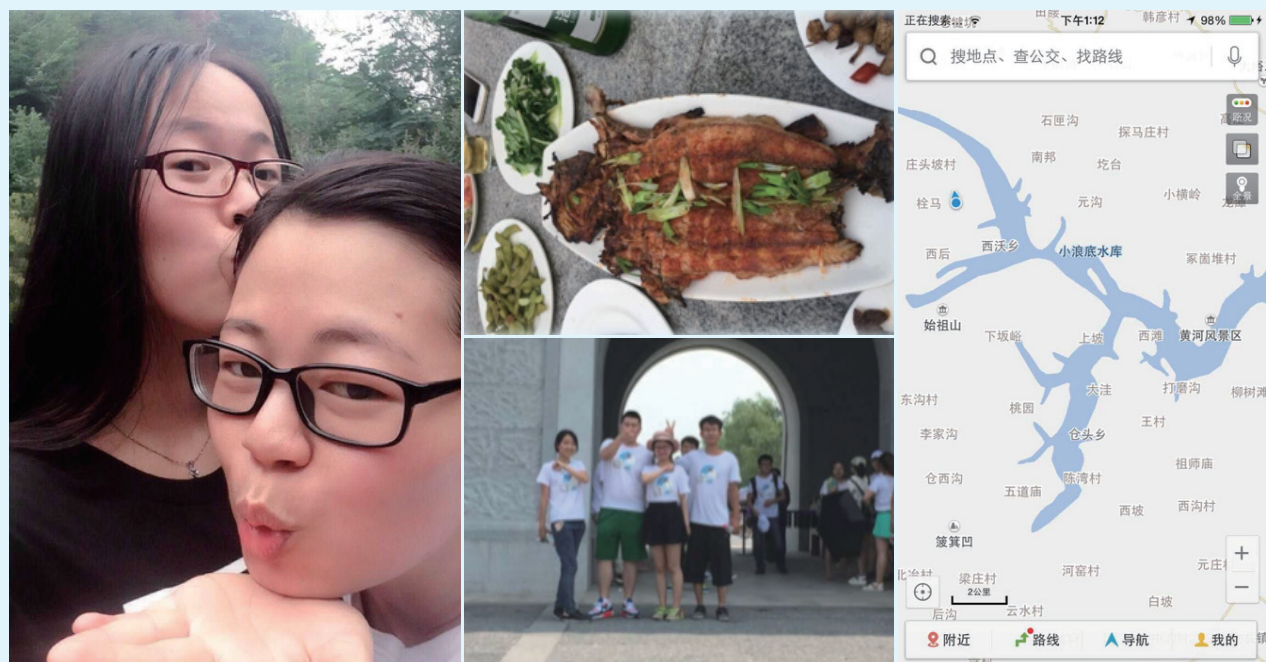
洛阳培训有感

■ 华洋峻峰 王肖萌

很幸运，在入职华洋峻峰后被派往洛阳的生态科技园参加集团 2015 年度的新员工培训。

7月16号晚上从北京西站出发，坐了一夜的卧铺，17号早上到达洛阳，吃过洛阳有名的牛肉汤后，坐着洛阳华洋的车到了目的地。下图是我当时留的截图——洛阳市新安县石井乡拴马村，位于小浪底水库的上游。

我是跑步爱好者，虽然平时三天打鱼两天晒网，但是当到了山上，看到这么美的景色，觉得不跑起来简直对不起自己。下面的照片是我向很多朋友炫耀过的我在山上晨跑的跑道。住在山上的日子里，我几乎每个早晨都去跑步。





培训的重头戏当然是上课咯。印象最深的是在刘震老师的课堂上做的那几个游戏，尤其是红黑牌的游戏。但是可惜，因为刘老师行程紧张的原因，我还有好几个疑问没来得及跟他交流。比如：同行业的这几家公司达成协议，约定好出牌规则以期每家都获得最大盈利，这难道不是另一个层面的垄断么？这就好比大家形成价格联盟，商量好一起涨价，这种行为难道不会同样受到如同一家公司形成垄断时所可能会遭受到的制裁么？再比如，对于价格弹性较小的商品，例如食盐，市场规模是相对稳定的，比如每年只有 100 亿的销售额，30 亿的利润空间，几家公司再怎么达成协议，也是不会有超过 30 亿的总体盈利的。再比如，如果这几家同行业公司达成了协议，每年大家都会轻而易举地拿到预期的盈利，那么谁还会有动力开发新产品，改进技术设备，提高生产效益呢？之后外国更先进生产工艺的同类产品进入，这几家公司要如何招架？

培训课程很多，差不多是上午三小时的课，下午四小时的课。有幸跟李梦焯、薛莉、黄慧、邹滨同时分到第三组，还有我拍的毕业典礼颁奖的照片。

培训期间还去了王屋山 - 黛眉山世界地质公园的主景区——龙潭大峡谷游玩了半天，不愧是 5A 景区，风景很美，峡谷也很有特色。还有我们的 special night——篝火晚会，以及我当晚最爱吃的一道菜——烤鱼。

美中不足的就是山上伙食太好，虽然每天都出去晨跑，但还是长胖了，这甜蜜的负担啊！

还有这次培训收获的友谊，值得永远怀念。



培训与行为改善

■ 人事部 张玉蓉

很多时候，企业试图通过一次次课堂培训来提升员工的能力。然而，更多的是我们并没有看到培训后的直观效果。为什么？在培训与行为改善的关系上，有些看似理所当然的真理往往会误导大家。不知不觉的会有习惯性思维。反思并澄清这些习惯性思维，可以有助于培训工作目标更加明确，从而让工作更加高效。

NO1：落地的培训才是好培训

这是最容易产生的习惯性思维。尤其是在外部培训供应商们大力鼓吹培训落地的时候。

首先培训的需求是多层次性。培训需求至少有澄清概念，开阔思路，启发灵感，创新思维，掌握技能、学习新知识等层次，如果一定要把培训和行为落地进行“硬链接”，手就有些伸长了。有的时候，培训该务虚还得务虚，只是该落地时要落得漂亮。

所谓“务虚”是建立在心智模式的改变。在课堂上的培训，更多的是使学员们看到了做一件事情的新的的心智模式（即不同于以往的逻辑和方法），而且也看到了新的心智模式的优势和好处。但是一个新的心智模式的建立和旧的心智模式的改变仅仅是看到它和接受它还远远不够，还需要与建立和改变相适应的环境、结构和行为变化，才能够最终改变、固化新的心智模式。然而很多时候课后根本没有支持改变的条件，哪怕连实验都没有，所有的一切还都是支持旧的心智模式，自然培训就没有了效果。在内外条件支持前提下，不断地练习固化，才能带来真正意义上的行为改善。

“落地”的培训大多体现在软硬技能上，“模拟、练习与重复”才是技能“落地”的真相。今年，我们的远航领导力培训项目中有一堂课叫《教练式辅导》，课中采用了workshop的形式，带领大家在课堂上模拟情景，不断练习。该课程给大家带来了很大的触动，觉得是一门非常实用的课，对自己日后的工作有帮助。这种先是在心智思维上的冲击、变化，短期改变到练习。若要持续改进直到固化落地效果，还需要学员们日后工作中不断加以实施体验，培养成这类思维。

NO2：不懂业务怎么做培训？

这个问题经常会在培训部门与业务部门沟通时遇到。这是对培训技术理解不到位或者出现偏差导致的。而事实上，如果培训讲师或者培训部门技术应用了然于胸，不懂业务照样可以做好培训。只要踏踏实实按照培训设计的基本方法来进行：

- 1) 对业务培训的目标进行仔细分析；
- 2) 对培训过程与方法进行合理设计；
- 3) 用恰当方式对业务知识进行合理萃取；
- 4) 用恰当的训练方式来支持实施培训也可以为业务带来一定的价值。

NO：3 培训需求 = 标准—现状

实际上这里边有两个问题：一是评价现状的能力和成本问题；二是评价出差异之后的差异化训练手段和成本。一味考虑精确测量差距，容易让培训者们无所适从，比如新员工培训，你能评价每个人的现状？

事实上，军队的新兵训练早就给我们启示：全体新兵一视同仁，不管你从哪里来，都按照一个训练规程进行。有的时候，紧盯训练标准比测量差距更加简单有效。联想在业内出名的入模子培训就是如此。

NO4：案例学习 = 大家讲故事

随着内容众创时代的到来，很多企业都在推行案例学习，员工课堂等新学习方式，并为员工众创提供技术平台。这种学习形式看起来接地气有人气，似乎“不错”。但在实施中，也容易掉进思维的陷阱。

员工众创内容确实接地气，并因为员工参与、集体荣誉等关系还显得有人气，但容易陷入“故事会”，张三李四王五，不同的故事你让员工学谁，学什么？

因此，类似案例学习和员工课堂等学习方式，要巧妙的嵌入“企业导向”。才能使这种崭新学习方式不仅仅是“热闹”，而是更有价值，也为企业知识沉淀与传承打下基数。

现在的优秀企业的优秀员工，专业技能越来越强，理论知识也是通过各种快速通道积累不少，还不乏有识之士

自我继续深造，企业培训工作越来越挑战，现在很多观点都认为培训对组织的价值越来越有限，因为培训课都是基于能力来走，但是组织的战略、层级、能力，会经常变化，在这种新的环境下，怎样做好培训课？

我认为对于培训的功效也应该因时而变。如果用金字塔来形容培训的效果层级，那么在底层必然是知识和技能的摄入，往上一层是引发个人的思维触动从而带来行为改

变。再向上就是建立各种关系，推动学员与学员之间，小组与小组之间的各种连接，促动的连接越多，连接得越深入，这样的培训班就越有价值。最高一层是构建学习场域，形成学习型组织文化。通过搭建各种各样的机制，推动内部的创新创造，用众包的方式来解决。最高级别的培训功效在于注入企业文化，助力改善组织环境，从而推动组织的长效发展。

《周鸿祎自述 — 我的互联网方法论》读书笔记

■ 劳务事业部 张萍



关于作者：周鸿祎 (zhōu hóng yī)，1970 年 10 月 4 日生于湖北黄冈，360 公司创始人、董事长兼 CEO、奇酷 CEO 和知名天使投资人。

坦白的说，对于电脑以及互联网，我完全是一个门外汉，是菜鸟，是小白。

看完这本书，我的第一个感受是，作者把高大上的互联网方法论写的通俗易懂，让我这个“小白”都能看的很明白，让我搞懂了一直以来感到疑惑不解而羞于启齿的问题“互

联网靠什么赚钱？”也让我明白了互联网“免费”的理由和“免费”背后的故事，同时让我了解到互联网其实是非常“接地气”的一个行业，那就是必须要与用户打成一片，要了解用户的需求，要在用户的骂声中寻找不足，进而去改进产品。

下面就把几个给我印象比较深刻的点分享给大家：

一、关于“免费”：免费是互联网的一种哲学。

- 1、免费是一种推广产品的强有力的手段；
- 2、免费可以为你带来海量的用户群，带来品牌的知名度和价值；
- 3、当一种互联网软件以趋近于零的生产成本和同样趋近于零的流通成本抵达海量用户的时候，它的价格自然可以趋近于零；
- 4、免费既是一种商业模式，又是一种革命的手法，也是一种营销手段，也是互联网的一种精神；

5、免费具有一种颠覆性的力量，它会破坏传统的商业模式，同时又建立新的价值体系。

二、关于“用户至上”：360 的“拜用户教”，得民心者得天下。

- 1、分清“客户”和“用户”；
- 2、客户 - 谁买了你的东西，谁向你付钱，谁就是客户；
- 3、用户 - 使用你的产品或者服务的人，未必向你付费；

4、没有用户，就没有客户；用户少了，客户就没了。用户至上，用户决定一切；

5、若想获得商业利益，先要考虑如何创造用户价值；

6、体验为王，产品必须注重用户体验，就是用户感觉简单易上手；

7、用户是感性的，用户永远是对的，产品经理要放下身段，贴近用户，倾听用户的声音；

三、关于“微创新”

1、要从小处着眼，从细节下手，要聚焦；

2、要从用户出发，换位思考；

3、要小步快跑，快速出击，不断试错。速度是最重要的，不求完美；功能贵精，不贵多，要在每个点上做到极致；

4、要敢于尝试，敢于挑战，敢于打破常规，形成新的价值观。- Think Different

5、要宽容失败，容忍失败，接受失败。

接下来，我想联系实际工作，谈谈本人的一点感想。

1、关于“免费”，让我联想到很早之前中心对外办海员证收费是一本1000元左右，当时市场上海员证的收费标准不一，少的1000多元，多的2000-3000都有。大概是在06年下半年，主任要求我们严格按300元/本收费。

当时很多人不理解，因为我们都知道，之前海服部的办证费在中心收入中占有不小的份量，为什么要放弃这份利益去大幅度降低收费标准？而且我们办证的成本实际上是很大的。其实，当时海事局即将出台相关规定，要求降低海员证的收费，这实际就是“趋势”，趋势是不可逆的，如果我们没有主动降低收入，到后期肯定会很被动；而且通过主动降低收费标准，我们占有了很大的船员市场份额，进一步扩大了我们的知名度。这其实和互联网靠免费来争取海量用户是有异曲同工之妙。

2、关于“用户至上”，对我们来说，船东和船员都是我们的客户，我们是做服务的，要给船东和船员提供好服务。我们要像互联网的产品经理一样，放下身段，摆正位置，认真去倾听船东的需求和船员的心声，用心和他们做好紧密的沟通，这样我们才能做出让他们满意的产品，这里的产品就是我们的服务。

3、关于“微创新”，中心最近几年都一直在倡导“创新”，创新是企业持续发展的动力。如果足够用心，我们可以在任意一个细节上下功夫。有时候你的一个小小的改进，可能会带来很大的效应。比如书中提到的一个很好的例子，某酒店在客人离店的时候会免费赠送给客人两瓶矿泉水，如此一个简单的小小的举动给了客人非常温暖的感受。其实在我们的工作中存在许许多多多个细微的“点”，等待着大家去发现和改进它，但是要求我们要克服工作麻木症，要尝试着去打破常规，运用发散性思维，多思考，不要小看这些微创新，它可能会大幅度改进我们的工作，提高工作效率。

初登讲台之英文邮件书写交流

■ 劳务事业部 邹萌萌



小学时代写作文时，常被出的一个命题是：你的梦想或你希望将来从事的职业是什么？曾经写过数篇应试作文：我想成为一名人民教师。可惜大学之后，发现自己与人民教师这一职业相距越来越远，越跑越偏。

所以当人事部同事找到我，希望我准备一堂英文邮件书写交流课程时，我的内心是既喜悦又有些拒绝，喜悦的是可以冒充一下讲师，拒绝是怕自己学识浅把大家带跑偏了。最终还是战战兢兢地站到了讲台位，一堂分享交流下来，已然完全不记得自己都讲了些什么，不知道有没有讲清楚，心里忐忑了好一阵子。

索性有了这一次的约稿，就把当时想表达的一些些个要点，重新罗列出来，简化成一个邮件书写六步骤，为大家构建一个邮件书写框架，希望有所用处。

1. 邮件开头称呼要恰当

有时候大家写邮件不喜欢加称呼，甚至连简单的“你好”都忽略，直接开始正文内容。孰不知就像在传统的信件上一样，写上称呼是一种礼貌的象征。称呼可以这样写：

#Dear Sir/Madam

#Dear Mr. Johnson

#Hi Sue

#Hello Fred

称呼必须恰当。若邮件对象是你未来的上司，“亲爱的约翰先生”这样的称呼应该为最得体的。像“你好，鲍勃”更适用于随意的场合。

那么，是不是正式的用语就万能呢？绝对不是。若你给你朋友的朋友写邮件，那用“亲爱的 + 姓”就显得异常别扭。

当你判断不出哪种场合该用什么称呼合适，你可以使用“亲爱的 + 名”来应付所有情况。

2. 直奔主题

相信阅读你邮件的人不会愿意仔细浏览你那空洞无聊的长篇大论，所以你需要直奔主题。如果你想写封邮件安慰某个心灵受伤的朋友，开头先把你的建议亮出来，然后再用你的亲身经历来辅助说明。

直奔主题意味着邮件内容的第一行应该是这样：

#I' m working on an article about Acme Widgets for XYZ publication, and wondered if you had a few minutes to answer the following three questions.

#Could you supply me with a quote for the following project?

#I' d like to discuss the revisions with you. Would Tuesday at 2pm be a good time?

#I' ve attached the documents you requested at our meeting yesterday.

当然，你需要再增加更多的细节内容。若将邮件重点放到内容的开头，你将收到更加及时的回复信息。如果你的问题在邮件后头，收信人可能都不会意识到你在等他回复。

3. 内容言简意赅 (KISS 原则: Keep It Short & Simple)

尽可能将你的邮件内容写得简单明了。文章太长不易阅读和吸收。

若对方需要通过你的邮件来做决策，那你一定要在邮件中将相关信息写完整。为了能更灵活地排版，你可以把这些信息作成附件形式，以方便对方将其打印出来。

4. 将内容编号

对于那些为了咨询或提供各种问题的邮件，最好将问题一点一点的列举出来，以便于他人对每个问题作答，尤其当某些人更倾向于对问题只回答“是”和“否”的时候。例如：

#Could you let me know:

#1. How much it would cost for the website design

#2. How much for the website design plus a tri-fold brochure

#3. Whether you could complete #2 by the end of April

将你的问题或观点用图标的方式罗列出来是很实用的，倘若你用一段话将几个点全部涵盖，那对方有可能会漏看其中的几点。

5. 重新阅读一遍，校对拼写错误

排版或拼写错误有时能导致对一个单词的误解。尤其当你用邮件来沟通专业性内容时，这样的错误就很尴尬，甚至有些失礼。它可能改变你整个邮件的意思。比如：少写了个“不”，就可能会引起某些问题。

因此检查拼写将避免你犯这些低级错误，但这里强调——不仅仅用眼睛检查，还得用大脑思考。有些错误不一定能轻易检查出来。如果你的邮件系统有字句联想功能和自动纠错功能，一定要把写出来的内容再通读检查一遍。

6. 充分利用邮件签名

你设置过邮件签名吗（它将会在你每次邮件内容的下方自动生成）？有些人从来都没有使用过它，但我们也看过一些非常有意思和哲理的签名。

无论你是为了工作还是私人聊天，加注签名对你和邮件接收者都有好处，因为这意味着可以：

Giving the link to your website

Including your work address and/or phone number

Adding links to your social media accounts

Putting in a line to promote your recent book / blog / product

有些邮箱甚至还提供用户根据不同目的设计不同签名的服务（比如：一个对朋友使用，一个对新结识的企业伙伴使用），就请大家自己定义自己的邮件签名吧。

工作感悟

■ 劳务事业部 马睿晗

时光飞逝，白驹过隙。来到华洋已然一年，在这一年中，我逐渐完成了校园与职场的过渡。其中需要感谢部门里领导以及各位姐姐的帮助，让我从初来乍到的职场新人快速适应了华洋融洽的工作氛围并获益良多。



部门中的各位姐姐们，虽然性格各不相同，但是我们的相处十分和谐、快乐。他们每个人身上都有我需要学习的地方。初到结算部，十分幸运的遇到了负责带我的好邻

居——老沈师傅，性格体贴、善于照顾别人，不厌其烦的从最简单的如何使用打印机、扫描仪教起，帮我逐渐了解并熟悉现金及汇款报销工作的 workflows。随着了解的深入，发现我们有很多的共同爱好：喜欢猫，热爱烹饪，热衷美食...，她既是我工作上的老师又是生活中的挚友，遇到她，我很荣幸；雅倩姐十分温柔，在工作上总是轻声细语地解答船员及主管提出的问题；锺楠姐个性严谨，工作上一丝不苟，由于船东的特殊性，她自制的汇款明细，能快速的解答船员的问题，提高工作效率；娜姐在工作上，力求完美，将账单做的十分完善、清楚，为财务和船东提供了方便，这种为别人着想的美德，让我敬佩；晓怡姐英语很好，我将她发给船东的邮件整理一下，总结了一篇 word 文档，可以作为结算英语邮件模板，足以应对船东针对账单提出的各项问题；领导最初给我的感觉十分严肃，不苟言笑，但是实际上领导的性格很随和，在工作上认真负责，主动帮助我们协调处理问题，善于帮主管及财务分忧。部门里各位姐姐们以及领导身上的优点，让我认识到自身需要改进的地方，并帮助我养成了良好的工作习惯，受益匪浅。

结算的工作拥有固定的流程，对时效性及准确性要求很高。最初，我只是负责进行现金和汇款的报销工作，工作内容比较轻松，今年开始接触账单以及结算机票、火车票等业务，工作量突然加大，刚开始有些不适应，有点手忙脚乱，但是走出这个过渡期后，我非常感谢这个过程，让我学会了如何判断工作的紧急程度从而安排工作的优先顺序，如何书写英文商业邮件，并了解请款、催款、分账等一系列结算流程。随着我对结算工作的深入了解，如何将工作做的更快更好，成为我新的目标。

在工作之余，因为认识到自身的不足，为了加以改进，养成了阅读的习惯，并且保持不断学习进取的心态。通过不断学习以及阅读，加深了我对工作及生活上的感悟，充实且丰富自己，从而进一步提高自己，要求自己在工作上

做得更好。

感恩华洋，感谢身边的同事，我会更加努力、进取，迎接华洋更加美好的明天！

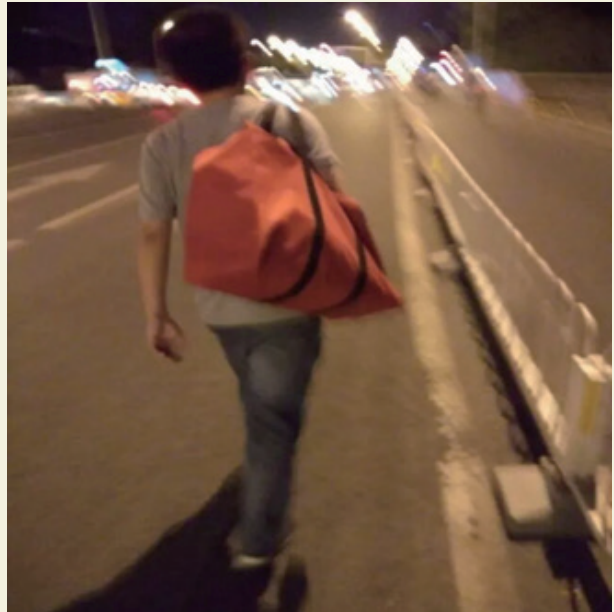
北京学习体会

■ 武汉华洋 张格

我是武汉华洋的员工，第一次见到公司老总不是在武汉而是在北京。在武汉接到老总的电话，问“你不会打算干两年就不干了吧”，这话问的太突然，我本来就是怕领导的人，更怕领导找我谈话，这样问我自然不敢说‘会’。以为自己干错啥事了，立马回答“不会不会”，当然我也是这么想的。于是我就来了北京。

高总说“在北京过个夏天，一个多月，不需要带太多行李，具体看进度。”不好意思的说，写这个文章的时候已经是冬天了，北京已经下过好几次雪了，自己都开始为我这智商感到忧虑了。武汉华洋的伙伴们果然是机智，提醒我要多带行李，做好长期奋战的准备。

在劳务二部学习了一段时间，之后去了劳务一部，现在在燕郊。主要说一下在劳务二部的感受，不是其他部门



感悟不够深，要是没完没了的写，也不能让我们的《春茗》就写我一个人的故事呀，哈哈，感谢遇见的每一个人。

坦白说，在大学的时候就不是个爱读书的人。之前对劳务也更是完全不了解，想想真是辛苦了教我的师父们。我比较习惯称呼他们是我的师父。最先的启蒙师父是张晓梅，之前觉得她对我要求太过严格，因为她性格比较直，有什么事情是会马上指出，口不留情的那种。现在想想她太不容易了，能在一个新人身上花那么多的时间和精力，会时不时问我有没有收获，现在很感激她。很多的事情，经历了，重新看才会有新的感悟，跟着她学习，我觉得自己很幸运。中途也很幸运的去参加了洛阳培训，更多的了解公司，也认识了很多新朋友。

劳务是一个需要很细心干的活，也需要有良好的沟通交际能力。就像大家说的，学做人，学做劳务。有时候

遇到紧急的事情，也需要把它处理好。蚁国诚，大家都称呼他小蚂蚁，当然我是不敢这样的，我老实的喊蚂蚁哥。我印象中，他就一直在工作，跟着他学习的时候，一直在加班。那段时间都在想劳务怎么这么惨，天天干到半夜，天天这样，365天这么无休息，估计大家都该跑掉了。和船东有时差，不能避免加班的情况。也不是所有船东都需要这样的。蚂蚁哥说的，如果你仅仅当工作只是工作，那就没办法干的好。感触良多。不多说，来两张图，蚂蚁哥凌晨去机场送船员行李，在机场签合同的图片。

在劳务二部的生活觉得很开心，慢慢地成长，认识这么多朋友，还有我们的树旺哥，见过性格最温和和气的经理，请大家吃的烤肉，肉很多。

在工作中我们需要做一个认真负责细心的人，做好船东和船员之间的纽带。生活中我们需要多关爱和包容身边的人，做个积极乐观且幸福满满的人。很感激我们的高总，让我有更好的机会了解华洋，也祝愿华洋在大家的共同努力下中越来越好。

北京 北京

■ 信息工程部 胡彩霞

“我在这里欢笑 我在这里哭泣 我在这里活着 也在这里死去 我在这里祈祷 我在这里迷惘 我在这里寻找 在这里失去 北京 北京”，这大概是我在高中的时候听到的，也是我对北京除了是首都之外第一次感性的认知，当时年少，也没去过北京，压根也不会去仔细体会其中的滋味，只觉得北京是个大城市，有它自己的繁华喧嚣和五颜六色。

一直觉得北京对自己来说是个很遥远的存在，直到2008年举办第29届奥运会，感觉自己和北京有一根无形的线相连着，随着“北京欢迎你”响彻大街小巷，尽管不能亲自到北京去感受奥运会的热血沸腾，但每天看着电视上关于奥运会的报道，我的心也随着北京在跳动，鸟巢和水立方也成了我的向往地之一。

第一次真正踏上北京这片土地是在2011年，那时是从大连回家过年，没有买到直达车票，从北京转车。记得应该是清晨六点左右到的北京站。出了站，虽然看不到北京的全貌，但心里的第一感觉还是：北京是这样的，这就是北京啊！已经到了这里，升旗仪式肯定是不可错过的，那么庄严的时刻一定要去现场感受才行，把行李寄存后我们就直接摸索着奔去天安门。虽然天还黑蒙蒙，也被人群隔得很远，但是当仪仗队踏着整齐的步伐，当国歌奏响国旗缓缓升起，心中顿时肃然起敬！不过说实话，清晨的北京冷风嗖嗖，当时真的是被冻坏了，这也都是后知后觉了。

毕业前我从没想过要成为北漂，来到北京也是毕业的时候临时的决定，凭着初生牛犊不怕虎的劲头，当时很潇洒的拿着行李直接坐着火车就过来了，然后找房子找工作，就这样慢慢的安定下来。初来北京的小半年，我的活动范围比较小，基本都围绕着家和公司，大都也是地下活动，公交都很少坐，那时真的是身在北京却不知北京的模样。

北京不愧以千年古都闻名于世，这是我走过被世界称奇的万里长城，走过如诗如画的皇家园林颐和园，走过宏大雄伟的皇家宫殿群故宫，走过古老神秘的皇家祭祀地天坛之后最深的感受。北京四合院——北京的特色代表，也是我特别钟爱的，当太阳西斜时，漫步在四合院的小巷之中，听着黄包三轮车叮铃铃的车铃声，看着坐在门口晒太阳的大爷，仿佛有种穿越的感觉。当然，北京是现代政治金融中心，天安门雄伟壮丽，立交桥纵横交错，摩天大楼云集，完全将古朴典雅的传统风格和先进的现代文化融为一体，使这座古老的城市呈现出崭新的面貌。

不知何时，北京已经慢慢渗入到感情深处，说起来总会有说不完的感受，虽然各方面压力很大，但也还是让人忍不住爱上，不忍割舍，这也正是北京让人着迷的地方。

“如果有一天我不得不离去 我希望人们把我埋在这里 在这儿我能感觉到我的存在 在这儿有太多让我眷恋的东西”。

以我们必须幸福的名义

——读《从你的全世界路过》有感

■ 南京华洋 王沛暄



自从家里多了一个小家伙需要伺候，我的时间就完全不够用，公司的8小时属于工作，回家的全部时间属于家人，曾经自诩为爱阅读的人，竟不知不觉也很久没读过一本完整的书了。仔细算算，惊喜的发现还可以利用地铁上的时间，于是，每天早晚地铁高峰时，在摇晃的车厢内、拥挤的人潮中，开始阅读。

“我希望有个如你一般的人，如山间清爽的风，如古城温暖的光，从清晨到夜晚，由山野到书房，只要最后是你，就好。”

150000次转发，超四亿次阅读，五个故事正在变成电影，每一分钟，都有人在故事里看到自己，这并不是你所想象的夸大奇谈的言辞。微博上最会写故事的人张嘉佳，他所写的《从你的全世界路过》这本书，读过它的人总能或多或少的被它感动，可以让人笑到肚子疼，也让人哭到止不住。这本书的主角是一个个小人儿，读着他们的喜怒哀乐，仿佛也能看到自己或者周围的人已经发生或正在发生的故事，书里边的篇章，有温暖的，有明亮的，有落单的，有无聊的，有疯狂的，也有胡说八道的。作者是真正喜爱文字的人，也是想通过文字来给处于迷茫和痛苦中的人带去正能量的指引。

“有些东西明明一文不值，却不舍得丢掉，有时候找不着还会急得坐立不安，问题是它们越来越旧，越来越老，而我已经渐渐不敢看它们，它们放在盒子里，放在角落里，像一部部电影，随时都能让我重新看到一场大雨、一次分离、一杯咖啡、一个拥抱。”

经典的那些故事就不说了。像是茅十八时过境迁的沉默表白，或是幺鸡藏起一只杯子的淡淡暗恋，抑或暴走萝

莉遭遇出轨的隐忍和伤痛，还有文静秀气的小玉的爆发和放手……有时候，看他们的故事，总觉得像是看着曾经某个时刻的自己。每个人走的路或许不同，但曾经的奋不顾身，又如此的相似。回头看看自己走过的路，在这一路上不断有人来也不断有人离开，今天所珍视的人，可能明天就会变成陌路人，有人说，所谓人生就是一个迎来送往的过程，得到与失去都是一种常态，在书里也看到，有人失去爱人，有人失去亲人，有人失去事业，这个世界上太多的事情是我们无法掌握的，你不知道谁明天会离开，你不知道意外和你等的人谁先到。有些人你哪怕抓的再紧，即使你心里完全不想放弃他们，可是偏偏你们的距离越拉越远，交集越来越少，最后只能变成了回忆角落里的一张旧照片。可是，哪怕是一张旧照片，当我们翻到它，曾经有过的温暖与喜悦仍会扑面而来，拨动我们的弦，让我们或感慨或微笑或流泪，所以最终我们总是要勇敢的生活，在我们生命中留下温暖的人，不管他们在哪里，都要希望他们同样幸福。

“世界上只有三种东西是伟大的，伟大的风景，伟大的食材，伟大的感情。他们与生俱来，无需雕琢，立地成佛。”

只要伟大，就不好找，去见莽莽昆仑，天地间奔涌万里雪山。去破一片冰封，南北极卧看昼夜半年。你得做出多大牺牲，多大努力，才能迈进大自然珍藏的礼盒内。风景如是，食材亦如是，它孕育在你遍寻不到的地方，甚至行走经过却不自知，要不怎么会有《舌尖上的中国》呢？第七夜“怀念”中，父亲手术前给单位领导打电话说：“我退休几年了，这次有个不情之请。如果这次我走了，希望领导能考虑考虑，千万拜托单位，照顾好我的家人。”儿子在门外泪流满面。这就是最伟大的感情，是唯一世间人人都拥有的伟大。张嘉佳写爱情，写得热情而张扬，写到亲情却是深沉而隐晦，第四夜“姐姐”里也是同样，枕头下边的五百元钱，争抢去骑的破旧旧自行车，姐姐廉价给他的邮票年册，以及永远不会亮起的QQ。在嬉笑怒骂、擦科打诨的话语中传递浓厚的感情，没有所谓的煽情和云里雾里的抒情，却不知不觉就打入读者坚固的内心。让我们慢下脚步，抬头望望等候的灯光，打个电话，听听遥远的唠叨。

张嘉佳说，故事开头总是这样，适逢其会，猝不及防。故事的结局总是这样，花开两朵，天各一方。书中的最后一个故事是作者自己的真实写照，也是写于自己三十三岁生日的。刚刚离婚的他，脾气暴躁，生活绝望。或许正是因为他的执意，因为他舍不得，因为他看到太多绝望，所以反而看出希望。感谢三十二岁男人失去的世界，才有三十三岁男人看到的世界。看到这里我突然想起某知名英语培训学校的口号：在绝望中寻找希望，人生终将辉煌！

这本书拖拖拉拉半个月看完了，当我合上书的时候，我依旧记得一个人名，一场场欢乐，一段段哭泣，和一张张无所畏惧前行的笑脸，我喜欢那些从绝望中寻找出的希望，喜欢那些坚持而不放弃温暖的主人公。

张嘉佳要告诉我们的是，在人生前行的路上，委屈了，困难了，坐下来，喝一杯，看看风景，拍拍风尘，继续前行吧，属于你的另一个世界，终会以豁然开朗的姿态呈现，以我们必须幸福的名义。

有一种等待，叫心甘情愿

■ 中心船队三副李洪昌爱人 陈颖

随着飞机的起飞，你开始了远航，也带走了我的心。

你走后的日子，我每天都在数着过。开始的时候联系不上彼此，我只有通过船讯网查下你所在船只的大概位置，自己默默的计算着时差，算到你应该休息的时间点，我就一直拿着手机，各种通讯软件都打开，告诉自己没准一会你就发来信息了，默默的在心中一遍又一遍的祈祷着。

8月27日，第一次接到你的电话，电话那头各种关心的话语，让我瞬间泪流满面，突然被幸福包围着，有很多话想说却又不知从何说起。你告诉我一切都好，要我照顾好自己，告诉我在家乖乖等你回来娶我，我哽咽着说好。你告诉我还有同事要用电话需要挂线了，我还没反应过来就又一次随着电话的挂线，我的心情又回到了思念的起点。

9月2日凌晨4点，QQ提醒来自你的信息，瞬间就在迷糊中惊醒，那时高兴的不得了，你问我怎么还没休息，我告诉你我怕错过你的信息，所以不敢睡的很沉。打完那段文字我就哭了。

后来的后来我们就开始过着异国生活，我每天早起发早安，一天当中遇到什么好玩的都发给你，尽管那头的你不一定能及时回复，我们之间的时差，信号，成了最大的沟通障碍，但是我已很知足，至少每天可以说说话。我也很快乐的听你讲述着船上的故事，什么今天看到海豹了，明天要到哪里去了，船上的同事都来自哪国了，你那里的天气怎么样了.....我们沉浸在幸福当中，虽然我每天都会牺牲休息时间配合你的时间聊天，你也在牺牲着自己的休息时间和我聊天，每次聊天最后的结束语都是“大妞子，也许我们明天时差又会变成几个几个小时，如果到时你没

联系上我不要担心，也许信号不好，我会留言给你.....”



说实话当时也曾感到委屈过，但是有这样一句话“异地恋像一场战役，距离在打持久战，寂寞在打保卫战，质疑在打游击战，思念在打集群战，争吵在打伏击战，追求者在打伏击战...但我相信，只要我们不投降，必能凯旋收场。”我一直坚信着我们的凯旋收场。

你远航的日子里，为了让你可以安心工作，我经常去看叔叔阿姨，告诉他们你一切都好，在自己生病的时候从来不告诉你，因为怕你担心，既然选择了海员作男朋友，就做好了这些准备，要支持你的工作，纵使心中万千不舍，但比起你的梦想我会把所有委屈压在心底，让它们化作所

有的爱都给你，也因为你我对大海有了更多的感情。

总是幻想有一天，我们一起去海边度假。穿着肥大的汗衫，你拉着我的手，光脚走在金色的沙滩上，太阳的余温透过脚趾传遍全身。偶尔捡起一片动物的残骸，讲述着它的故事。我会仰着笑脸很认真的听你说着你在大海上的点点滴滴，你肯定也会很自豪的告诉我你走过了多少大洲多少大洋。夕阳的傍晚，一抹金黄在我们快乐的笑声中洒在我们幸福的世界里。

曾经沧海

■ 中心 EPS 船队二副 司学银



迎春的时候从西西里岛归来，风尘仆仆。还未落稳脚跟，妻子便高高兴兴地挑拣我给她淘来的礼物，满心欢喜，经历了漫长的等待，她终于能这么开心一次。清理行李箱的时候，竟从角落里拣出许多金光闪闪的硬币来，足能装满一个星巴克的咖啡杯，细细数来，有三十多个国家的。三岁的儿子蹦蹦跳跳的依偎过来，拣了几个日本昭和的方孔钱放进自己的兜里，说自己喜欢那几个。这些硬币都是挂靠不同国家港口时的找零，回来随手扔进行李箱里，不知不觉的竟有这许多了。凭着记忆数着去过的国家一个一个快有四十几个了。也干脆把钱包里的纸币拿出来，花花绿绿的，和硬币堆在一起照了相片放在朋友圈里，迎来一片喝彩。妻子说她认识那一个硬币是南非的是因为认得曼德拉的头像；知道这张纸币是印度卢比是因为从小学就认识圣雄甘地；还因为爱看韩剧一眼就认出了韩元，老是问我面额为什么那么大。我把这些小东西仔仔细细地放在透明的玻璃罐中，心里觉得满满的，虽然不值钱，但仍然是一种收获。

那一天，我们结婚了，定制戒指上的字母是“CAPT”我知道你还是心系大海的，作为你的妻子心中永远谨记，大海，对于你来说就是第二故乡，在那里有你的梦想，你与大海朝夕相处，我深深知道你对它的爱很深很深，所以我什么都不说，我只会告诉你，家里一切有我，我会照顾好整个家庭，请你代我照顾好自己。你是海员我是海嫂，你爱大海，我爱你.....

还记得前几天在网上蹿红的那封女教师的辞职信吗，“世界那么大，我想去看看”，觉得好有诗意好浪漫。而在我们海员的朋友圈里把这句话改编成另一个版本，海员辞职信：一副大航海时代的世界地图的背景上写着“世界那么大，我都看过了”，好像在诉说着远航的疲惫，并不是不想看风景，更不会说那么大的世界都看过了，而是面对汪洋的一种无奈。

人说，离家太远，就会忘记故乡。而如此遥远的我们，随着时间与距离的渐渐遥远，家里的一草一木都会在梦里随风摇动。走神的时候，想到乖巧可爱的儿子才会高兴起来。

那年一个印度泵匠告诉我说，这是他最后一次卸货了，航行了 22 年，看着渐行渐远的码头，无比留恋，他用积





蓄买了土地，虽然他告诉我自己以后甘愿俯首农桑，再也不用回到海上来，但他的眼神中依然流露出万分的不舍。作为一个海员，最终极的梦想就是回归陆地，找一个安定的工作守护妻儿。一个个怀揣着梦想而来，又一个个悄悄离去。六年前我独自一个人去了新加坡，想想当时心里仍然后怕。念高中之前，我连县城都没有去过，梦想着哪天能看见大海该多好。直到海校毕业进入华洋大家庭，Anil船长当时面试时间问我想去哪里时我脱口而出的答案是美国，他说让我们的船队载你去吧，于是才进入这么广阔的世界里。

当别人梦想着去旅游时，我一点兴奋劲也没有。妻子中学里的同事总是爱听我聊各国的山川地理，风土人情。讲讲海盗，还有那些护航的英国大兵。这些对他们来说特

别新鲜。感受过波斯湾的炎热和西伯利亚的严冬；体验了夏至时冰岛的极昼和纯自然的苔原带。走进了西欧的国家就好像走进了童话的世界那么美；看见北京这无尽的拥堵，总会想起美国那宽阔的马路和停车场。阿拉伯海里成百上千只海豚一起向上跳跃时的壮观我想谁都没拍到过，谁也想不到的中国最出名的事情竟然是计划生育政策，最让外国人想不明白的是为什么古代中国女人有三寸金莲。有朋友看到我拍的相片，嘱咐我一定要保存好，将来老去之后再翻翻看。

也有好多人，只看到海员的风光，却忽视了我们的辛劳。总觉的收入高，世界到处玩该有多好。但只有我们自己知晓。比斯开湾的狂风巨浪令人望而生畏；亚丁湾的海盗不只是个传说；马六甲海峡总是那么繁忙；越来越严格的港口检查让人窒息印度厨师的咖喱饭如此讨厌。沉寂的大海只有当海豚跳出水面时才觉得自己的心还在跳动。每当过了午夜，又赚了一天的工资这个时候才算有一点安慰。

去年寒冬，当外婆离我们而去的时候，我还在南印度洋，如此遥远，更让我悲痛万分，却不能见她最后一面，家中有事情，我们心急如焚却又帮不上一点忙。

每当很累的时候，总会想起在海校的日子。还有那首大学里流行的歌，在月光下，我总会站在两翼甲板上听，让海风吹拂我的发。

如今又要远行，还未出发，就早已算出归来的日子。

泪水至汗水至担当至微笑

■ 中心 EPS 船东二副 谢川

看着电脑屏幕右下方的时间日期显示，突然意识到自己已经跑船整整十年了。时间飞逝，也许该对自己这十年外派船员工作做一个总结。

先说心理吧，第一次单派上船实习的路上，会担心在机场里国际航班登机该如何操作。这时不要慌可以提前2个小时到机场（在离开公司前确保自己的工作证件和登船港代理的联系方式随身携带），然后在航班计划表显示屏找到自己的航班然后到相应的柜台办理登机，需要自己的护照，海员证，电子机票，船公司的保函，切记工作证书和身份证件不要办理托运。之后会乘坐机场小火车带你去国际登机口，然后办理海关出关手续，如今只需要提

供海员证和登机牌就可以办理出关。一段漫长和复杂心情的旅行开始了，飞行过程中会不时的想象船上是个什么样的生活，自己的英语能力能够和船上的同事交流吗？……此时就多深呼吸吧，调解一下自己的心情。快到达时，空乘人员会给你一张入境申请卡，按照要求认真填写。到达后，按照机场的路线指示牌走到入境办理柜台，按照工作人员的指示办理入境手续。手续办完后这时才是自己提取托运行李的时候。一般代理人员会在机场出口拿着牌子显示你的登机名和你名字的拼音。（如果长时间没有看到代理人员不要慌，拿着代理的联系方式找到机场工作人员帮你打电话询问。）见到代理后，把你的护照给他看下让他确认，随后就跟着他走，他会把你带到登机地点登机。至

此，海上生活开始了，好好地经历这不一样的人生旅程。

登船后找到你的领导 - 大副，他会安排你的任务。一般要把自己的工作证书和合同先交给三副，然后去领自己的工作服和工作鞋。我自己的经历是刚开始，大副会让你跟着水手长 (Bosun) 或者 泵匠 (Pumpman) 帮他们打下手。但我自己的经验是，首先应该是熟悉船上不同紧急



情况的报警铃声，自己的应急职责和主要救生、消防防污染的设备存放地点和使用方法，这些设备不能只是在理论上知道，要自己亲自动手去按照说明步骤一步一步去演练。有好几次碰到一些同事，把释放救生艇的步骤背的相当熟悉认为自己会了，但是当我们来到救生艇旁模拟操作，突然发现有些步骤里提到的专用名词并不知道指的是什么，所以在船上当你实际去操作后才能算是真会了，不能只背步骤。通常三副会按照安全熟悉表给新上船的船员做安全须知，认真对待这件事。

对于中国的实习生而言，工作时在英语的交流上经历一般会经历 4 个阶段：1、与船员面对面交流的熟练阶段，2、用对讲机与船员间交流熟练阶段，3、接听电话，4、用 VHF 与他船或者港口调度的交流熟练阶段。只有多说多练，不要躲避，好好面对，时间长了也就听得懂，毕竟工作时用到的句子和词汇也就那么特定数量。在船上有一本申请物料补给的工具书“IMPA” (International Marine Purchasing Association) 这是一部非常有用的书，所有船上用到工具、零件、生活用品等等，都有英文和图文解释。自己的经历：当时跟着泵工和水手长干活，有时候他们会让我去拿些工具，但我连工具的名字都不知道，他们就会开始不满，次数多了他们态度会明显改变，自己心里也不好意思，致命的是会影响到自己的自信心。希望大家在跟着水头和泵工干活时，不要是为了帮他们打下手。要养

成一个意识：自己跟着他们学到了什么，他们是怎样计划工作时间和采取的安全措施，在工作地点周围的设备，管路的英文名称和作用。如果单独做任务，也要从过程找寻经验，以便下次做同样事情更加有效率。驾驶台上，实习生是跟大副值班，自己首先要遵守交接班的时间，不要迟到。交接班该做些什么呢？请参照交接班的核对清单 (watch changeover checklist)。拿着清单，假设自己是交接班驾驶员看是否能将清单的每项内容用实际行动完成。同样的道理可以把其他的驾驶台安全航行的核对清单都试着做一遍。还有把公司编制的航行安全章程读懂。这样下来，就对船舶安全航行的须知和要求就有了了解。对于船舶避碰的实际行动，这需要靠经验，也只能好好跟着大副学习和提问，然后好好领悟。对于外派的我们，别忘了驾驶台里所有东西的英文名称，在实习值班期间一点点的记住它们。

实习转正后是当三副，驾驶台值班前面已经讲了如何训练自己，所以还需要我们对三副如何执行船上的消防救生设备保养业务做个了解和训练。每条船上都有个消防、救生设备的保养记录文件。可以找到那份记录文件，就知道船上所有的消防救生设备的数量和存放地点，按照记录文件看自己是否能对所有设备做一个例行检查和常规保养，把不懂的问题拿去和三副或者大副面前弄明白。这时又有一个问题可以问自己，我对设备的保养和检查有没有达到标准？到底是不是合格呢？此时就可以查看船上的另一份工具文件：“VIQ (Vessel Inspection Questionnaire)” 参考 VIQ 里面关于消防救生章节的要求就可以知道自己的检查保养工作是否到达标准。这样训练之后，在转正后第一次当班就不会慌张。也别忘了所有这些设备的名称和保养方法能否用英文表述。

说完航行，设备检查，再来谈谈港口值货物装卸班。因为这需要实际操作，不可能在这一一讲述。但根据我个人的经验，觉得我们至少要对货油泵的工作原理要彻底明白，有了理论知识，才能正确实际操纵货油泵。还有就是好多在外派公司干的同事，在实习时都没去学货油计算的理论。我也是在 2 副之后才意识到去学。这是基本的技能，建议在实习的时候就知道该如何计算货油量，不要等转正之后再学。

由于现在船舶上面的工作负荷比较重，很多情况下大副没有多少时间去专门给实习生培训。因为没有前辈引路，很多实习生遇到“今天我该学什么？该从哪学啊？”仿佛失去了方向。现实这样，但没必要郁闷。别忘了我们是经历 9 年义务教育，3 年的高中，3 年或 4 年的大学教育，都有属于自己的学习方法和对新事物思考能力。重要的是

有个正确的方向，此时别忘了自己手中海事局发的“实习记录簿”。这本记录簿就可以当个方向指引，按照上面的任务要求，结合自己学习方式和计划逐渐完成每一项。

遇见

■ 考试中心 陈佳

遇见，一个神奇而美妙的词汇。遇见，原本就是一种最美好的情愫。遇见轮机已经十年有余。和轮机相识，相知，从陌生到熟悉，就像久违的恋人一样，在一起的时间长了像朋友，离开久了会挂念。

想和朋友分享几则遇到的真实的故事。

遇见，考验，晕船

记得刚做轮机员不久，在冬天就遇到过一次大风浪，首先考验我们的不是业务知识而是晕船。由于海上工作的特殊性，不仅要求我们具有过硬的专业知识，更要求我们具有良好的心理素质。从湛江港出发开往北太平洋。开航就开始横摇，连续十天，每天都超过 20 度，最厉害的时候到了 35 度以上。晕船，全体船员无一例外。厨师晕的最厉害，还坚持做饭。饭菜虽简单，说实话根本吃不下去的，晕的最厉害的时候就连喝凉白开水也会吐。值班的时候，看到实习生晕船厉害，脸色苍白，冒着虚汗，说不出的感觉，一直鼓励他，没事，没事，坚持就好了。就是这样，我们每个人也都坚守自己的岗位，我想对别人负责的同时，也就是对自己负责。相信坚持的力量。

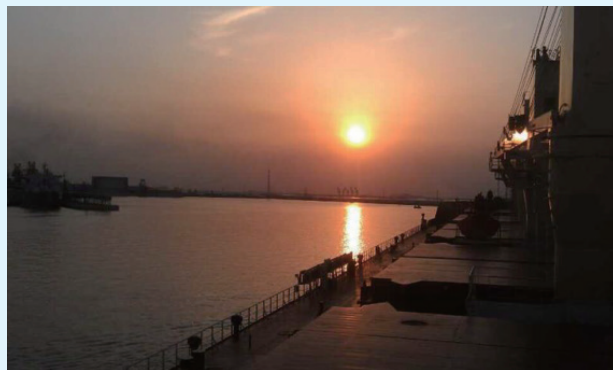
遇见，春节，抢修

虽说航海时间不长，但却在海上过了四个春节。有一个航次，从韩国釜山起航途径北太平洋。晚上七点一刻，全船突然失去动力，由于当时用的是轴带发电机，主机停车的同时，全船跳电，应急照明自动启用。全体轮机部人员赶往机舱。经检查，发现主机第五缸拉缸。临时联系代理安排拖轮，将船拖到锚地。抛锚后，连夜进行吊缸检修，发现是咬缸故障。清楚的记得那晚是农历腊月二十八。吊缸的过程中，采取多种方案，均未取得预期效果，最后大家集体想办法做工具才得以解决。从腊月二十八晚上到大年初一下午，每天都要加班到晚上十一点，在客服多种困难的情况下，经过了三天半的抢修，最后试车，工作正常，开航。第一个离开家的春节，连打个电话报个平安也成了一种奢望，但却觉得很有意义。

一个老前辈讲过，船上的业务其实很简单，就是看你的责任心，责任心到了业务也就自然熟了。最后给所有实习新生一句话，在船工作生活谨记安全，因为人生最值得享受的一刻，是那到达家乡机场后与家人温馨拥抱的一刹。

遇见，59:1

清楚的记得，有一次在船工作了十一个多月，马上就要休假了。在我任期内，根据 PMS（计划维护保养体系）对三台发电柴油机依次进行吊缸检修。检修后，运行正常，运行时间分别为 710 小时、950 小时、1180 小时。根据说明书的要求，推荐连杆螺栓的检查时间为 1500 小时。之前在互联网上查了相关的资料，关于此种型号柴油机的连杆螺栓出问题概率不小。当时就有一种强烈的预感，决定检查三台机的连杆螺栓。拆掉保险，根据说明书的方法，



使用扭力扳手加上角度法检查。三台机共有 60 个连杆螺栓。用了接近 6 个班的时间，连续检查前面的 59 个连杆螺栓都无异常现象，当我检查到最后一个的时候发现，保险已经断了，连杆螺栓松了。多么的幸运，提前了 300 小时检查了连杆螺栓。否则很可能导致重大的机损事故甚至是重大的安全事故。经过这次事件以后，我常常想，要把机器当成有生命的人一样看待，对他的个性要有充分的了解，时刻观察他，当他出现任何的异常时你才能够及时发现。细节不经意间，可能就是责任。

遇见，春节，团圆

又是一年的春节，从国外装沥青矿回国，农历腊月二十二到达天津锚地。赶上寒假，我们船的船员北方人居多，所以访船的家属比较多。恰好在锚地遇到大风浪封航，封航了整整一个星期，等待只能是唯一的方法。靠岸时恰

好是除夕。来了十四五个人，还有好几个小朋友。印象中，在船上过得最热闹的一个春节。难得在船上有那么多的船员能够在船上团圆。短暂的相聚，又要起航。谢谢，最温馨的一年，也祝愿更多的海员兄弟，在今后的生活中家庭美满，幸福。

活着

■ TNKC 实习生 陈世鹏

我一直很奇怪，自然到底是有多神秘，从没有到有，也许还将会从有到没有。我最喜欢《道德经》的第一句话：道可道非常道，名可名非常名。其实说白了，自然的奥秘可能等到我们不在



还不会被完全揭开，在时间面前所有的一切都是脆弱的，甚至有的时候我都感觉时间就是上帝。

曾经有过很多的朋友都问过我问题，不是我懂，也不是我多么伟大，只是简简单单的做了一些心理疏导。最多的应该还是人事和生活吧。我最喜欢跟他们说的一句话是：人都是不同的，不要以一个人的角度去看全部。就如同在读书的时候有过一篇课文是关于画杨桃的，不同的角度自然会看到不同的事物，而自己看到的却也只不过是偏偏一角，怎么能以自己的角度去说别人的不对呢！做事也是一样的道理，也许你自己做的事情你觉得没有错，可是你却觉得别人错了。但是在别人看来，可能他自己也会觉得自己做的是对的，而你做得可能是错的。就感觉像个人癖好似的，可能你喜欢苹果削皮吃，因为你觉得这样吃干净，或者说是你从小就养成了这种习惯，但是他却喜欢带皮一起吃，因为他可能自小就被家里教了“不干不净吃了没病”的道理。

虽然说给别人听的时候，很多人都懂得这个道理，但是做的时候却是真的很难。因为这些东西在你的脑子里面已经形成了一种潜意识。如果没有被刻意的提醒的情况下，

一点一滴，点点滴滴也就串成了海上生活的记忆。简单的生活，平凡的快乐，也许这就是海员的真实生活。谢谢，曾一起工作过的海员兄弟们，也许今生没机会再相逢，至少曾经相遇过，谢谢你们带给我最质朴的生活，最纯真的快乐。与轮机相遇，本就是一份不解的情缘。

估计自己是很难意识到的吧。

一次偶然的机会有看了一点《潜意识》这本书，很可惜的是我没能看完，正打算回到国内买了再继续看下去，在船上去慢慢的学习了解。

这本书中有个很有趣的案例：很多人在街上看到流浪狗的时候，会在大脑里产生一种意识：这条狗好可怜。不是说你看到流浪狗你不会觉得他可怜你就没有同情心，这其中都是潜意识在作怪。其实感觉可怜与不感觉可怜都是有利弊的：感觉狗狗可怜的人，富有同情心，这点是很善良的，也是很会换位思考为他人着想的。但是久而久之可能这条狗的可怜就会变成你自己，因为你的长期换位思考让你的潜意识中告诉你：我好像就是这条可怜的“狗”。就因为这样，可能对自己的自信心，对自己的能力都会产生自我不认可。然而不会感觉狗狗可怜的人，不是不富有同情心也不是不善良，只是你自己的意识以及潜意识比较强烈，不会由于外物因素而干扰自我意识。

当时我看完了深有体会，因为我就是一个看到流浪狗就会感觉可怜甚至想收养的人。不过，这本书还有后续的说法呢，难道就因为这样自己就真的变成“流浪狗”了吗？不会的，只要自己学会用自我意识去调整潜意识这个方法，你就会有很大的改变。如果你看到流浪狗了，感觉到他可怜了，不要告诉自己流浪狗很可怜，换个角度，现在的人真是残忍，社会真是现实，如果自己不努力是不是也会像这样呢？我可不想做这样一个没用的人！

后来我自己就尝试了几次，慢慢的我就改观了自己的一部分意识，我告诉自己我能行了！不仅仅是这样一个事例，现在最现实的事例应该算英语的学习吧。

我在很多次跟老外朋友聊天的时候都会涉及到英语学习的问题上。我的英语水平也只是一般般，笔试过了四级，口语可能要比笔试强一些吧，毕竟我还是真心的不太喜欢

去记单词什么的，我这个人比较喜欢实际使用的，所以在口语上要略微强一些，起码的正常交流和我学的轮机方面的专业英语都是没太大的问题的，如果不懂不会，我也会想办法用自己能用的方式去解释并让对方 understood 的。记得有一次参加了一次美国加勒比公司的面试，当时的面试官是个印度人，我是真心的很讨厌印度人说英语，听不清听不懂。但是那个面试官还行，虽然有口音，但是不是很重。在过程中他问了我一个问题：为什么你的口语要比你们学校其他同学好很多呢？我当时就告诉他我自己的看法：其实不是我口语好，而是我在想办法交流，无论我用什么办法，只要能让别人明白我的意思就是最好的方法，刚开始的时候我的英语口语也是很烂，在不断的“厚脸皮”的去找外国人交流的过程中，他们都会告诉我：只管表达出你想表达的意思，不要在乎什么语法这些。久而久之习惯了，表达和基本语法都慢慢的变得好了起来。所以我才能像今天这样坐在这里跟您聊天。

不仅仅是这个面试官，还有很多老外朋友都很好奇：为什么中国人那么多人不喜欢学英语？也许这也是中国现在的一个人心理疾病的状态吧：因为他觉得自己不行！

我身边的朋友有过很多想跟我一起练习英语口语的，但是都是半途而废，不是张不开口的就是坚持不下去的，甚至想学但是还觉得记忆几个单词都会很累很麻烦甚至想睡觉的。我也就没办法为难他们了，毕竟我说了：人都是不同的，何必强求别人呢。但是换一个角度，如果你自己给自己一个意识，告诉自己我能行，并且坚持一段时间，这个时间具体长短虽然不确定，但是你给自己这个意识，然后当他慢慢的成为了你的潜意识过后，我相信你不仅仅是英语学的好了，因为你找到了自己最基本的自信！

其实我都觉得我用英语这个事情作比较都是很很不恰当的，因为学习英语比较成功的人也是不在少数的，我不应该以偏概全，但也只是个比喻和分析罢了。

至于如何具体建立自我的潜意识，我想还是得等我自己再继续学习学习过后才能有自己的道路吧。学习来的是基础，消化给自己的才是财富。就如同我一直在讲的：人都是不同的。

李小龙应该算是家喻户晓了吧，而我也是武术爱好者。他的截拳道一直流传至今，虽然有很多截拳道的修习者，也有很多截拳道的佼佼者，但是他们为什么都没有李小龙那样的让人追捧呢？

我只是个旁观者，我没有权利去下结论，但是我想就我自己的一些看法分析一下。其中，李小龙的徒弟众多，

而真正做到李小龙的成就的却几乎没有，然而成龙、李连杰等众多功夫影星却走上了这个平台。在我看来，最根本的原因是在于模仿。成龙是搞笑功夫影星，李连杰是属于耍酷类的功夫影星。他们走的都是属于自己的路，并没有完全模仿龙哥的身影，也许只是在前人的脚印下找到了自己的足迹。

我看过一个关于成龙的节目，说的是成龙刚开始的时候也是要被打造成像李小龙一样的人物，但是在众多的实践中，成龙都是以失败告终。最后他却走上了自己的功夫电影的道路，走出了自己的一条星光大道。

就如同李小龙的功夫一样，有很多人在学习，但大多都是在纯粹的模仿，无论是动作还是表情，甚至是着装发型和尖叫声。有的时候看到这些一味效仿的人，总是让我感到心里阵阵作呕，深深地败坏了李小龙的形象。因为这些人只是学习其表面，却没有学习其内在精华。我知道如果我说这句话可能会有很多人不赞同，但是我还是会说：我是截拳道修习者，所有人都是截拳道修习者。

原因很简单，截拳道是一种理念，他不仅仅是功夫，还是人生、哲学。这就是现在谈论到截拳道的时候人们对截拳道的最大误解，因为一说到截拳道的时候，人们就会想到功夫、想到很能打，却很少有人会想想截拳道的哲学。

记得还在学校的时候，在武术学习和交流过程中，也有一部分学生向我问过问题，甚至探讨过。有的时候我们会切磋一下，然后进行相应的交流，而我在将我的招式教会他们原理并让他们知道该如何发力如何使用的同时，但是在教完后我会再附加的告诉他们一句：不要一味的学习我的动作，用心去感受发力的技巧和使用时机，只要你自己觉得用着顺手合适了，同时也符合了相应原理了，那么证明你学到了自己的东西了。

然而人生不也是这个道理吗？交给你了，你学习了，但是要让他成为自己的东西你才算成功了。包括前面说到的英语学习的问题和潜意识的问题，难道不都是一样的道理吗？

记得在社团的时候，学长说过一句话，我后来在我的讲话中提到了，他说：你们这一届没搞好，也有我们的原因，都怪我们当初没有把路给你们铺好。然而我上去讲话的时候，在话题中间就把这个问题穿插进了去：学长说的话不无道理，但是希望大家记得，路是自己走出来的，不是别人给你铺好的！

无名诗

■ 上海连舟船务有限公司 | 大连大信船务有限公司 董事总经理 徐福宝

诗前语：春节谁都希望回家，过年谁人愿意出去呢？请船员兄弟理解，并希望尊重合同，人无信而不立，这是职业道德。

每欲年关头欲疼，
海员急切盼重逢。
娇妻怀子慵慵懒，
老母倚阑暗暗忡。
难掩思乡轻破浪，
为谋生计远行风。
感恩兄弟离家苦，
谁料无人愿节空。
继续合同应守诺，
春来花放更情浓。

藏头诗

■ 中心 winson 船三管轮 王林

华光丽彩北京城，
洋溢满面幸福浓。
海纳万涓歌澎湃，
事态祥和百花红。
新浣日月更万象，
年余万贯喜事逢。
快帆更阔丝绸路，
乐享当世好风情。

海员之歌

■ 中心 winson 船三管轮 王林（欢迎加盟谱曲）

怀抱大海一片蔚蓝，
远望水与天的无尽缠绵；
看那狂风激怒的波涛，
是我最孤独时的陪伴；
踏遍天涯每个角落，
尝尽人间苦辣酸甜；
耳边汽笛响起的时候，
才知又是新的一站。
每个归鸟带走斜阳的傍晚，
天知道我在苦苦期盼，
久泊的船儿你何时归去？
一条顶天立地的汉子，
也有放不下的思念！
日复一日，年复一年，
慢不下的脚步，压不垮的肩；
日复一日，年复一年，
不落的太阳，万里云帆！



NEWS 1

交通运输部水运科学研究院领导 莅临海事中心调研

2016年1月4日，交通运输部水运科学研究院院长李扬、院党委书记刘书斌、张宝晨、副院长刘占山等一行五人来我中心进行调研，亲切地看望了中心干部职工，并与领导班子进行了座谈，听取了我中心全面情况的汇报。这是我中心于2015年底划归交通运输部水运科学研究院管理后，院领导的第一次深入调研，在新年上班第一天带来了上级组织的关怀。

调研时，李扬院长高度评价了我中心企业文化建设，表达了部水运科学研究院班子放手让海事中心运转，继续服务好海事工作的指导意见。并指出调整中国海事服务中心管理体制是部党组落实中央第十二巡视组巡视整改工作要求、统筹改革发展大局作出的重要决策，我们必须统一思想，提高认识，切实贯彻落实好部党组的决策部署。长期以来，中国海事服务中心领导班子带领广大干部职工务实进取、开拓创新，取得了显著成绩。下一步，院将在部党组的正确领导下，坚持“一家人、一盘棋”理念，加强资源融合、业务融合、文化融合，提升整体实力和核心竞争力，让全体职工共享发展成果，为我国水路交通运输发展做出新的更大的贡献。



海事中心举办第六期“法律实务培训”

NEWS 2

2015年11月18日-19日，海事中心举办了第六期“法律实务培训”。此次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，对租约法律原理和实务操作进行深入学习和充分交流。

中心王磊主任为法律实务培训作开班致辞，在阐释法律学习对于提升业务水平、推进中心健康发展的重要性的同时，提出了对法务培训学习的建议和期望。法律事务管理是企业经营和风险防范的基础手段，特别是对于我们目前的航运租船核心业务，更迫切需要熟知相关法律实务来防范和化解争议，降低风险。此次培训针对工作中的难点和需求，更加贴近业务实际。我们须加强学习，积极请教，吸收经验，裨益工作。此次法务培训适应中心业务发展需要和法律需求，取得了集中学习和经验分享的良好效果。未来法律实务培训将一如既往地提供更多法律学习和交流平台。

培训有时限，学习无止境。持续学习法律知识，不断提高法律技能，将是我们努力的方向。



NEWS 3

EPS 研讨会

2015年11月24-26日，Eastern Pacific Shipping 船东在中心召开了首次中国区船员年度研讨会。

本次研讨会以“安全意识”为主题，船东方面由 Capt. Anil 率领相关部门负责人组成的一支7人代表团作为本次研讨会的讲师，为中国区船员深化解析了 EPS 公司对安全的全面定义与执行。

本次研讨会亦有来自厦门海隆的 EPS 板块船员一同参与，会上作为 EPS 成员，华洋与海隆的船员也进行了深入的交流与探讨，双方公司将携手打造优秀的中国船员队伍。



NEWS4

大连海事大学举行华洋系列
奖学金颁奖仪式

2015年11月28日上午，华洋海事中心王磊总经理、李立谦副总经理等一行参加大连海事大学优秀学生表彰大会。这次是华洋首次在大连海大设立奖学金和助学金，资助华洋在海大成立的订单班学员，并奖励优秀学生。希望他们能够学有所成，日后以自己的实际行动全力投入到航海事业中，为航海事业做出贡献！该项活动是华洋在校企合作方面迈出的更进一步。

中国海事服务网 (CNSS) 参加
上海海事展

NEWS5

每两年一度的上海海事展，是亚洲最大的航运、海事盛会，汇集航运全产业链上下知名企业、机构。CNSS作为上海海事展官方媒体合作伙伴，受邀参加2016年12月1日至12月4日举办的上海海事展，在参展期间，通过丰富多彩的互动活动，向广大参展观众介绍、宣传了

CNSS，增加了用户与粉丝人群，提升了影响力与口碑。通过与多家展商交流，拓展了商业机会。

海事中心主任王磊及其他中心领导一行也在上海海事展参展期间，到访CNSS展位，莅临指导。



NEWS 6

日本 TNKC 船东访问

2015 年 12 月 4 日 -6 日，日本 TNKC 船东总部及马尼拉分公司、香港分公司派 8 名代表至华洋海事中心访问。

本次访问不同于历年一年一度的商务访问，首次集中了三地代表的代表团一同来访。双方就未来的合作达成了进一步的共识。



中国海事服务网 (CNSS) 新办公室落成

NEWS 7

CNSS 于 2015 年 12 月 7 日迁移至全新的办公场所，地点为：

北京市朝阳区惠新东街 11 号紫光发展大厦 B2 座 6 层

总机电话：010-6482 3678

合作联系电话：010-6482 3697

在中心领导的关怀下，办公面积与环境的全面优化，支持中国海事服务网 CNSS 有更大的发展空间与展示机会，也激励着 CNSS 将更进一步为航运市场提供更优质的服务。

期待在崭新的办公环境中，CNSS 将一如既往的提供专业媒体制作与服务，您的需求是我们奋进的方向、您的满意度是我们追求的目标！



NEWS 8

第一届“亲近自然 拥抱春天”摄影比赛

为在工作之余让大家能更好的陶冶情操、放松身心、亲近大自然，海事中心工会决定于2015年5月16日组织中心员工进行一次春游。为增强员工对春游的参与度及趣味性，借此组织一次摄影比赛，素材来源于此次黄花城水长城的春游，以提交此次活动的摄影作品进行评比，共收到54个作品。这些照片在中心进行了展示，大家积极投票，最后评选出了一二三等獎、优秀奖和鼓勵獎。其中，评选出一等獎1名，二等獎2名，三等獎3名，优秀奖4名，鼓勵獎1名。



(一等獎 結算中心 吳振華)



(二等獎 勞務事業部季久玲)



(三等獎 勞務事業部 周東軍)



(三等獎 勞務事業部馬睿哈)



(二等獎 勞務事業部季久玲)



(三等奖 劳务事业部 邵萌萌)



(优秀奖 劳务事业部 黄国涛)



(优秀奖 劳务事业部 黄国涛)



(优秀奖 综合部 李俊杰)



(优秀奖 劳务事业部 王锶楠)



(鼓励奖 劳务事业部 张萍)