

提高舱位利用率 有效控制降成本

2013 年的年初，在公司领导、上港集团领导和上海海华轮船有限公司领导的积极探讨、大力推进下，3 月 25 日，公司与海华合作的第一个航次正式试运行。转眼间，与海华合作共舱的航线运营已经大半年了，在我们的努力和海华的积极配合下，青岛航线合作至今，没有一个航次出现亏损。

受形势影响，近几个月青岛航线的整体进出口箱量都有明显下滑。青岛合作航线模式在箱量下滑的情况下，在减少固定成本、灵活运用舱位的道路上开辟出一条新路。原本两家两条船的成本变为了一条船的成本，每家一半，在降低了舱位需求的情况下，有效地降低了船舶运营成本。每个航次 25 万元的固定成本相对于独立经营时减少了一半多的开支。在当初独立经营时，“向鹰”轮即使进出口满载且准班运营，也只有大约 10 万元的盈利。而在开创了合作航线之后，第一个航次就盈利 30 余万元，这其中很大一部分原因就是船舶运营成本的减少。其次，舱位的变相放大为增加箱量奠定了基础。海华的共舱船与原先我司运营青岛的船舶“向鹰”相比，拥有更多的舱位，在我司 235TEU 舱位用足的情况下还能继续向海华买舱位，保证了进出口的需求。

提高舱位利用率，有效控制降成本。双方合作本着互利互惠的原则，相互配合，竭诚合作。为达到控制成本和双赢的目的不断前进，相信在今后合作的道路上会越走越好，越走越远。（国内部 陆俊伟供

稿)

马士基的“限时抢购”营销观后感

“限时抢购”这个词在如今这个电子商务当道的年代，对我们来说已经不那么陌生了。网上到处都是“限时抢购”、“限时促销”的字眼，想必消费者早就已经听到麻木了，但是谁能想到这样的营销手段会用到航运业上呢？众所周知，航运业是一个门槛较高、规则较多的行业，一直遵循的是沿用的航运法则，特别是集装箱行业，门槛最高，规定也最多，揽货的方式也相对单一，但做为集装箱排名第一的马士基公司却突破了这个传统！

此次马士基航运北美“限时抢购”活动，针对建筑机械及零部件、电力设备及零部件、农业机械及零部件、矿业设备及零部件和石油化学设备及零部件等生产制造企业，范围为从中国东部沿岸上海、宁波、厦门 3 个口岸驶向美国西岸长滩、奥克兰、西雅图 3 个口岸航线。本次活动优惠活动仅限 2 周（11 月 11 日-25 日），以进港日为准，每周仅限前 50FEU！（网络海报见下图）



Conditions 适用条件

Validity 时间	11 Nov – 25 Nov, 2013 (2 weeks), container gate-in date 11月11日-11月25日 (2周) 进港日为准
Commodity 货物种类	Heavy Machinery and Parts* 重型机械及其零部件*
Origin Port 出发港	Shanghai, Ningbo, Xiamen 上海, 宁波, 厦门
Destination Port 目的港	Long Beach, Oakland, Seattle 长滩, 奥克兰, 西雅图
Rate 价格	Only subject to VAT & local surcharge 以上价格不包括增值税和当地人民币费用
Legal 合法	Contract Filing 需与马士基签订FMC认可的海运合同

重型机械及其零部件包括:

- Construction Machinery & Parts 建筑机械及零部件
- Agriculture Machinery & Parts 农业机械及零部件
- Petrol Chemical Equipment & Parts 石油化学设备及零部件
- Electric and Power Equipment & Parts 电力设备及零部件
- Mining Machinery & Parts 矿业设备及零部件

Maerskline reserves the right of final interpretation. 最终解释权归马士基航运所有.

Accept the rate? Click "YES" and you can start booking process right now with your information filled in. Or click "NO", you will be in touched by our sales representative later.
您接受此价格吗? 点击“是”填写信息我们将安排合同签订及订舱事宜, 点击“否”也请您留下信息, 我们的销售代表会稍后和您联系



这样的网络促销手段立即吸引了眼球，各大航运刊物纷纷报道，起到了广告的作用，这一作用更值得我们这些从业者深思。近年来，由于世界经济的不景气，集装箱行业也陷入了低谷，如何在低谷中求新，求变，求发展，是我们需要面对的难题。马士基作为市场的龙头，已经开始了求新，求变的过程，中海亦如此，“创新发展，转型升级”，现在已经成为了中海目前所要执行的最大任务。这不仅仅是一个口号，更要我们亲自去实践！（亚洲部 周全供稿）

厂修防偷盗的反思

“桃园”轮现在的航线，防偷盗没有什么问题。可眼下停下来进厂修船，防偷盗的问题却摆在了我们面前。上海地区治安情况还不错，但船厂的治安情况实在不敢恭维，虽然保安、门卫岗哨林立，但船进厂后，船上物品被偷盗的情况却时有发生，令船上防不胜防，十分头疼。这次修船，我们对厂修期间的防盗工作作了专门研究，并严密布置了防范措施。

根据以往的经验教训，对易被盗物品一一列出：1、甲板上的所有

属具，测量孔的铜盖，消防皮龙箱里的喷头，舱室通风口倒门元宝铜螺丝，库室倒门盖元宝铜螺丝，锚钟，救生救助艇内可搬动的物品；2、甲板，机舱所有库室门配锁，甲板船艙油漆间，物料间，工作间，木匠间水密门烧防撬窃的锁闭装置；3、生活区内各船员舱室贵重物品保管，人离锁门，驾驶台望远镜、对讲机和其他贵重仪器收藏，驾驶台锁门。健身房、病房、厨房干货间等锁闭。

在此基础上，进行防盗措施的落实：甲板部在日本装货完毕后就开始把甲板上剩余的属具，分门别类收笼起来，还切割了大量的铁条，把钮锁、拉杆、花兰收入箱内和铁架里，把增高器、开舱器全部收入库室内。在上海卸完货后，全船发动，立即收起甲板上的属具，在离开码头，进黄浦江前，把左右甲板上的属具箱和拉杆架全部用铁条烧焊封死。甲板皮龙箱里物品也收入库，留甲板上的就是消防栓。船首的库室门都烧上了防敲锁装置。机舱里各库室都配齐钥匙，做了有十四把钥匙的钥匙板，专人负责，工具、备品入库锁闭，要用工具有借有还，防止丢失。船员舱室多次张贴告示，人离锁门，房间里不要放贵重物品和现金，防止失窃。由于我们防偷盗措施的落实，在厂修中切实减少了被偷盗的损失。甲板上的属具烧焊的基本上没有被翘盗。

虽然我们对防偷盗做了充分的防范，但是被偷盗的事情还是发生了，主要是消防器材的铜部件和其他各管盖的铜部件。留在甲板上的消防栓接口被卸掉三个，在首物料间存放的消防喷头，通岸接头和一些不锈钢螺丝被拿走。机舱间收放在备件里消防喷头，机舱消防栓接口被卸被偷走。

反思这次修船的防偷盗防范的经验教训：1、虽然做了大量的防范，但对消防器材部件的防范认识还不足，皮龙箱里器材收起来了，但存放不严，放在首物料间和机舱备件间这两处，一处内有修理项目，修锚链孔船壳板。一处经常有人出入取备品，在人员混杂的情况下，被盗被窃；2、对偷盗者的偷盗德行认识过于仁慈，总认为偷盗消防设备器材是违法行为，不敢偷消防器材，活动的部件收起来了，固定的不会怎么样，全不知小偷就拆卸固定消防栓的部件；3、对偷盗对象识别没有方向，总认为要偷东西的是辅助搭架的或清理垃圾的，疏乎对修理工人的防范，首物料间被盗和机舱备件间存放的消防器材修理工人所为嫌疑最大；4、船上只要是铜的东西都是被盗的目标，我们把室外的倒门盖元宝螺丝全都卸了下来，留下了相对固定的螺杆，小偷就卸螺杆，有的甚至把螺杆固定马脚也翘了，真是防不胜防。这厂防偷盗比东南亚防偷盗还难。坞里，码头上船边 24 小时有保安值班，但不起任何作用，不能依靠他们；5、卸下的铜部件要放在相对关闭的库室，放在仓库里的东西也要经常检查，特别是在离厂开船前要先检查是否完好，如发现被偷，及时与厂方交涉，避免离厂后发现缺少东西，造成被动。（“桃园”轮 唐维亮供稿）

事故就在身边 安全常抓不懈

时间长了，人的安全意识也就会松懈，尤其到了冬季，人的大脑就会产生对安全意识的延迟，再加上身上衣物的增加，人的灵活性也就相对的减弱。但冬季是事故的频发期，不仅是船舶的防风、防冻、

防火等，还有就是人员防工伤的预防，都显得尤其重要。

企业的发展靠的是利润，在航运企业复苏还未企稳的阶段，第四季度是关键之际，安全显得尤为重要。我轮领导班子通过在船舶基础管理的经验积累中认为：冬季是事故频发的高峰期，所以在2013年度的最后一个季度里，我轮的目标是坚持不懈地抓住安全这根主线，积极稳妥地开展“创新管理，降本增效”专项劳动竞赛，以安全生产带动船舶增效，以细致管理带动船舶成本的降低。

由于我轮运营内贸线，班期不定，几乎到港就靠码头，装妥就开船，船员同志们经常感到疲惫不堪，所以安全工作就放在船舶基础管理的首要位置。我轮高度重视安全生产工作，时刻以公司体系文件的安全管理方针和目标为宗旨，船长通过船员大会、安全管理委员会会议等宣传公司下发的关于安全方面的信息，结合以往的工作经验，讲述安全工作的重要性；轮机长、大副通过部门安全会议，学习体系文件，时刻提高同志们的安全意识，不断完善体系文件中临界操作和特殊操作在日常工作中的应用；水手长、机匠长作为船舶安全兼职员，在日常工作中时刻以安全为重心，落实安全防护措施。通过一系列的安全警示来确保人安、船安和货安。

安全是企业的生命线，只有安全，企业才有利润，船员兄弟们才有保障，社会才有和谐，这也是我轮全体船员的共同目标。（“林园”轮 李伟供稿）

齐心协力做保养

天气渐凉，全国大部分地区进入了秋冬季节，这是船舶养护的黄金季节，不过由于“林园”轮运营上海—大连内贸航线，班期不定且紧张，基本上没有抛锚的机会，到港就靠，装妥就开，这给船舶秋季养护工作带来不便，但是保养工作是一刻不能耽误的。

甲板部在大副张雷的带领下，在没有条件的情况下，自己创造条件，在有条件的情况下，争分夺秒地利用条件。比如，通过预配集装箱，在不耽误船舶安全和装载的情况下，留下部分舱盖板，进行敲铲油漆；不能预留下的，就敲铲舱口四周，以点到面，逐步展开，取得了一定的实际效果。

“林园”轮 8557N 航次，由宁波开往大连，18 号早上六点到大连抛锚，估计下午靠泊，这是一个好机会，无风，晴天，抛好锚后大副张雷马上告知水手长杜炳朝，水手长连早饭都没顾得上吃就开始准备油漆、绳索和保险带，提前做好了救生艇架的统油工作。由于准备工作到位，早上工前会，大副强调安全事项后就开始工作了。为了安全起见，水手长亲自搭跳板，上跳板进行油漆，并不时地关照注意安全，通过大家的辛勤奋战，



整个崭新的救生艇架就展现在大家眼前。刚油漆完毕，就接到调度通知，准备起锚靠泊，同志们没有怨言，马上就收拾工具，做好起锚工作了。（右图为油漆保养后的救生艇架）

船舶的班期是不能延误的，船舶的养护也是不能落下的，由于甲板部兄弟们发扬主人翁精神，兢兢业业，见缝插针的养护，既保证了船舶准时靠港装卸货，又确保了船舶保养工作的按时完成，使船舶的日常工作得到有效开展。（“林园”轮 李伟供稿）



“百日安全无事故”说安全

2013年第四次“百日安全”活动的目的是：集中开展安全生产大检查，进一步提高安全生产保障水平。根据活动精神，我轮组织全体船员认真学习了公司船舶发生安全事故的相关案例，针对“安全生产”和“如何落实安全责任”这两个主题开展了一次深刻的讨论。按照讨论提纲，船员们作了积极发言，谈了自己对于如何保证安全生产和落实安全责任的体会和建议。

船员们普遍认为，公司的安全管理体系对相关部门和人员的安全责任作了明确的规定，比较全面，适合公司船舶。船舶的所有设备也都有相应的操作规程，船员们对自己的安全责任应该来说还是比较清楚的。但是，违章操作的情况还是时有发生，究其原因，主要还是操

作人员的安全意识不够强，对所操作的设备不够熟悉，没有清楚地认识到违章操作可能造成的严重后果，贪图方便，疏忽大意，从而造成不可弥补的损失。其次，习惯性违章在违章中也占据了一定的比例，其重点在于“习惯”。

从多年的工作经历中不难发现，很多违章现象出现时，总有人说：“从前都这样做的”。习惯的违章更容易酿成大祸，它体现了操作人员的盲目和无知，体现了对安全的疏忽和麻痹。因此只要是违章，任何习惯都必须改正、杜绝，不容争辩。对于那些不负责任的安全行为，船舶领导、部门长和兼职安全员发现后应当严令禁止，对有关人员进行教育培训，帮助其分析由于不负责任的安全行为可能导致的严重后果，从思想上入手，杜绝类似行为。

最近一段时间，我司船舶接连发生碰撞事故，给公司造成重大损失。船长在第一时间对公司船舶几起碰撞的事故案例进行了重点分析和学习，究其原因，无不是安全意识不强，应急情况下处理不当。这几例事故提醒我们，不管是在航行、靠泊、锚泊都必须加强瞭望和值班，对在本船首尾线左右 45 度、距离 1 海里以内运动的船舶以及靠泊时周围的障碍物做充分的监控和预警，不断提高在应急情况时的应变能力。

对于怎样才能促进安全责任的落实，大家的看法很多，主要归纳为：一是严禁违章指挥。违章指挥现象的发生，其根源是管理人员安全意识不强或不懂专业。在实际工作中，因管理人员的违章指挥造成安全事故的情况亦有发生，给船员造成很大的心理负担，也给工作带

来许多不利影响。因此，公司应重视对管理人员的培训，使“违章指挥”从根本上杜绝，实现“管理人员专业化”。二是严禁违章操作。通过教育培训，增强船员的安全意识，提升船员工作技能和自身的安全保护能力。三是强化安全管理，落实安全责任。不管是管理人员还是普通船员对安全生产有相同的责任，在工作中安全责任应切实落实。

第四次“百日安全无事故”活动虽然已经结束，但安全的话题没有期限。我们应当警钟长鸣，让安全意识遍布到船舶的每一个角落，为船舶的顺利营运保驾护航。（“向明”轮 李费良供稿）

4+1=6

——“向明”轮轮机部检修主、副机小记

4个主机缸头加上1台辅机总共用了6天时间完成检修，“向明”轮轮机部全体人员在轮机长的带领下，将4+1=6成为可能。一个月前，我轮发现主机1号2号缸头水套有泄露现象，检查判断是缸头水套“O”型圈损坏或变形导致，不久3号6号缸也相继出现了同样的问题。本想利用待泊时间吊缸头，但连续几个航次都是到港不久就直靠，实在没有时间给我们排忧解难。为了确保班期、安全航行，只能采取一些简单的应急措施进行处理。然而看着我们的“心脏”滴血的样子，船上每一个人都如鲠在喉，忐忑不安，时刻牵记着主机的健康状况。

8421E航次，我轮抵仁川港卸空后移到外锚地抛锚一个星期等待回靠，我们期盼已久的大好机会终于姗姗到来。船锚入水抓稳已是10月4日晚饭时间了，轮机长顾剑清考虑到刚刚停机不久的主机缸头余热未

消，这个时间节点也不适合做检修工作，贸然开工只会增加工伤的发生率。他和大管轮商议后决定让大家好好休息一个晚上，养足精神等到第二天再整装上阵。

晚饭过后，轮机部同志们都聚集到轮机长的房间制定检修方案，落实分工明细。由于1号辅机已累计运行7115个小时，即将到达常规吊缸的下限时间，对其进行维护保养已是迫在眉睫。根据这些情况，他们果断制定出主、辅机同时进行检修的方案，由大管轮带领机匠长、机匠解决主机各缸缸头漏水故障，二管轮带领其余人员做1号辅机常规吊缸养护，轮机长兼顾指挥。

10月5日，刚刚用完早餐，轮机长对摩拳擦掌的兄弟们重申了一遍安全注意事项后，他们就出发了，一场人与机器的战役全面打响。他们按照轮机长的分工迅速投入到各自岗位上，刹那间整个机舱忙碌了起来，只见人影交错，各式工具齐番亮相，叮当之声不绝于耳。经验丰富的大管轮及其助手们按部就班，有条不紊地拆卸起了1号缸缸头附件和缸头螺丝，他们将拆下来的一只只螺丝、一个个部件小心仔细地擦拭干净，归类摆放一边。年轻的二管轮也不甘落后，带领辅机班人马将早已放空油水的1号辅机开膛破肚，不多久辅机的五脏六腑就在那里摆满一地。轮机长更是跑前跑后，眼观六路、耳听八方地在两地之间指挥调度，只恨不能长出三头六臂来才好。因为大家都知道这次检修时间紧、任务重，所以不约而同地使出了各自的浑身解数，不一会儿，他们每个人的工作服都被自己的汗水湿透了。由于事先准备工作做得比较充分，中午时分，1号主机缸头就被顺利吊出了，损坏

的水套“O”型圈也已取下换新，清洁工作一并完成。辅机那边各样附件基本拆卸完毕，部分缸头、活塞剥离机体，对它们及油底壳的清洁正在进行当中。下午他们顾不得多休息，又紧张地投入到了机器的装卸、测量等工作中去。一天下来，当他们拖着疲倦的身躯走出机舱时，衣服已被汗水几度浸透，个个满身油烟、蓬头垢面、疲惫不堪。等待他们的将是第二天新一轮的较量……

经过6天的连续工作，到10月10号上午，主机4个缸头水套“O”型圈全部换新，3号缸头排气阀烧蚀换新，辅机常规吊缸工程圆满结束，主、副机试车正常。留在心中的隐患彻底消除了，大家方才把压在心上的巨石落了下来。就这样，我们漂亮地做好了 $4+1=6$ 这道难解的算术题。（“向明”轮 李费良供稿）

心情随笔

钱塘江畔观海潮

千里波涛滚滚来，雪花飞向钓鱼台。

人山分赞阵容阔，铁马从容杀敌回。

9月22日，海宁老盐仓观潮景区，数万人在这里争睹壮观钱塘江大潮。正是农历八月十八观潮节，钱塘江迎来一年当中较大的潮汛，加上台风“天兔”外围影响，钱塘江大潮十分壮观。钱塘江宽约1000米，黄色的江水平坦而缓缓地由西向东流向海口，不见波涛，不见船过。江畔吹来一阵阵微风去干了我们身上的燥热，在平静中孕育着不

平静。

慢慢地，遥远的天际隐隐约约传来轻微的沙沙声，在江天接壤之处但见一条细细的白线在往前推移，才不到两三分钟，千米长的细白线已如一条宽阔的白带子，形成一道向内弯曲的弧线急速地推过来。海潮如隆隆的吼声豪情万丈，看得见那潮头的浪花在你追我赶，溅起白色的水雾在蒸腾着。一瞬间，这条白雾似万人擂响战鼓，如山岳倾倒天地轰隆隆地冲过来，两米多高的潮头瞬息之间从我们眼前越过，扑向远处……潮头冲过护江堤时犹如卷起千堆雪，击碎万盘玉，白色的浪花洒落在我们身上。那无坚不摧的力量，那豪情万丈的气势，犹如山崩地裂般的呼啸而去，使在场的每一个人不得不惊叹大自然那无法估量的伟大，这近乎狂野的咆哮声摄取了在场每个人的心魄。潮头过后，原来平静的江面上下翻腾，把江底黑色的泥土也翻卷上来：那乌黑的泥浆，那黄浊的海水，似如倒海翻江相互拥挤着、吞吐着。诚如苏东坡赞叹的：“黑沙白浪相吞屠”，其清静可谓惊天地、泣鬼神。（企划部 葛旭供稿）

选择乐观

如果你预想事情的结局不妙，那结局就可能真的不妙。悲观的想法基本上不会落空。反过来，这条法则依然成立。你如果预想好事连连，通常就会有好运降临。在乐观与成功之间似乎有一种自然而然的因果关系。

乐观与悲观能量均很强大，都会决定我们的立场和期盼，而我们

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/888143107001007006>