

轮机长的忧患意识和“怀疑”精神在轮机管理中的体现

张占勇¹, 查静²

(1. 南通航运职业技术学院 轮机工程系, 江苏 南通 226010;
2. 南通航运职业技术学院 后勤服务集团, 江苏 南通 226010)

摘要: 轮机管理是一门既艰辛又复杂的综合性学问。文章提出在日常轮机管理工作中, 一个优秀的轮机长要有强烈的忧患意识和适度的“怀疑”精神, 以保证船舶、设备和人员的安全。

关键词: 轮机长; 轮机管理; 忧患意识; 怀疑精神

中图分类号: U676.4

文献标识码: A

文章编号: 1671-9891(2016)04-0031-03

0 引言

随着现代科技日新月异的发展, 船舶的自动化程度逐步提高, 船舶的配员大幅减少, 导致船员的工作量和工作压力都大大增加。在船舶营运过程中, 为了追求效益最大化, 轮机管理人员要保证船舶在人员、设备、货物、环境都安全的前提下“多装快跑”, 最大限度地创造经济效益。所以, 船舶的安全、高效运营离不开轮机管理人员的细致工作。在轮机管理岗位中, 轮机长是轮机部的行政负责人, 也是全船机械和电气设备的总技术负责人, 其面临的责任和压力也越来越大, 不仅需要其具有扎实的理论知识和丰富的实践能力, 也需要强烈的忧患意识和适度的“怀疑”精神。本文将从轮机长的忧患意识和“怀疑”精神角度出发, 分析其在保证船舶安全运营过程中的必要性。

1 轮机长的忧患意识

忧患意识是一种危机感、责任感、使命感, 是一种居安思危、未雨绸缪的超前意识。《易经》有云: “安而不忘危, 存而不忘亡, 治而不忘乱”。《孟子》有曰: “生于忧患, 死于安乐”; 《汉书》上说“安不忘危, 盛必虑衰”, 这些都是古人忧患意识的充分体现。习近平总书记在多个重大场合也曾反复强调: “共产党人要有忧患意识, 就是忧党、忧国、忧民意识, 这是一种责任, 更是一种担当。”^[1]由此可见, 忧患意识是中华民族的共同智慧, 是促进国家进步、民族振兴的催化剂和动力源。

轮机长是轮机部的部门长, 也是全船的技术权威, 肩负的责任重于泰山。绝大多数的公司都不要轮机长亲自动手参与船舶的日常维护保养和值班工作。所以, 在一条船况良好的船舶上, 轮机长看上去是一个拿着高工资却无具体工作的“闲人”, 但在遇到技术难题时, 轮机长必须能够找到问题的根源所在并解决问题; 在遇到紧急状况时, 轮机长是轮机部甚至全船的“主心骨”, 起到中流砥柱的作用。所以, 轮机长在船上工作的每一分钟时间里都不能真正的闲着, 具体工作包括如下三个部分。

1.1 严格的日常管理, 防祸患于未然

轮机部所管理的设备虽然繁多, 可每一个设备都有其具体负责人。轮机长的作用主要体现在对人的管理, 要依靠自身所学的知识 and 多年从事轮机管理工作的经验, 不仅要能做下属不能做到的, 还要能想下属不能想到的, 把自己的管理理念和管理经验传授给下属, 特别是年轻且经验不足的下属, 依靠团队的力量最大限度地可能出现的故障或事故消灭在萌芽状态。由于现行的船员职务晋升规定, 当前的轮机员队伍呈现出年轻化的特点, 多数轮机员都是 25-30 岁的年轻人, 这就意味着这些轮机员在实际工作经验上存在着很

收稿日期: 2016-09-16

作者简介: 张占勇(1973—), 男, 河南洛阳人, 南通航运职业技术学院轮机工程系讲师, 轮机长。

大的不足,类似于操作不当、管理不善等人为失误的隐患大大增加。

国内某大型航运公司对近几年公司152起较大的机损事故案例进行了分析和总结。结果显示,事故原因中由于船员保养不良、管理不善、操作不当和专业技能差等四方面的因素有114起,占全部事故原因的3/4,与国际上公认的“人为失误占80%”的数据接近。由此可见,轮机管理是一项“事在人为”的工作,只要有一个优秀的轮机管理团队,大部分的机损事故都是可以避免的,这也要求轮机长必须经常性地对轮机员的工作进行提醒、督促、指导、监督与检查,防患于未然。

1.2 强烈的灾难意识,练本领于不觉

目前,被称为“痛苦经验的总结和科学管理的结晶”的国际安全管理体系(ISM)早已在全球范围内的船舶上普遍实施,其中对船舶和设备可能遇到的各种紧急情况都做出了预测且有了详细的反应程序。作为轮机部的负责人,轮机长必须确保这些反应程序能够在船上不折不扣地落到实处,保证在各种应急情况下,每个岗位的每个船员都能够非常熟悉自己的职责而且能够非常熟练地完成操作。这不仅是各职务船员所必备的基本技能,也是各国PSC检查的重点项目,更是船舶或设备在出现紧急情况时人员和设备安全的重要保证。但实际上,大多数船舶上的相当一部分船员其实都是在依靠好运气在航行,他们并不真正具备应付和处理ISM中所罗列的各种应急状况的能力(包括心理承受能力和行为应对能力),这也是虽然ISM实施了很多年,各种类型的机损、海损事故依然频频发生的一个重要原因。统计数据显示,全球海难事故中,有三分之二以上都是因为出现紧急情况,船员在应急反应方面的意识和技能的不足才使得情况进一步恶化,最终导致了海难的发生。而造成这种现象的主要原因是多数船舶管理层人员(包括轮机长在内)的灾难意识薄弱,没有重视ISM中严格要求的各种应急反应程序。所以,轮机长应在实践中将ISM反应程序当成船员必须具备的基本技能来要求,让船员真正把每一次的演习当成灾难来对待,使得船员在不知不觉中掌握应付各种应急状况的本领。

1.3 无时不在的超前危机意识,化危机于无形

远洋货轮的轮机部船员中,其他船员都可以按部就班地完成自己一天的工作,唯独轮机长必须有超前意识,需要考虑明天、下个航次甚至更久以后的工作,具体如刚接班的船员能否胜任,油料、物料、备件是否足够;下一个港口会遇到哪些检查;下一个航次会遇到何种天气等。另外,轮机长还必须考虑到一些极端情况下的应对措施,如在风平浪静时考虑到大风浪的出现,在气候宜人时考虑到高温或极寒天气的来临;设备出现小故障时要考虑到故障恶化到最严重的地步等。总之,轮机长必须有超前危机意识,只有这样才能保持轮机部的工作无论在任何情况下都可以有条不紊地进行下去,在无形中化解掉各种可能出现的危机。

2 轮机长的“怀疑”精神

除了强烈的忧患意识,适度的“怀疑”精神也是轮机长应该具备的另一种能力。因为轮机管理是一项理论联系实际的工作,不仅需要严谨的态度与丰富的理论,而且需要有较强的实践能力,这其中都离不开科学二字,而做科学就需要有“怀疑”精神。^[2-3]因此,在轮机管理中,轮机长保持适度的“怀疑”精神不仅是应该的,而且是必要的。

2.1 对设备经常性的“怀疑”

船上的设备种类繁多且多数结构复杂甚至不乏精密的设备,其中任何一台设备的一个零件出现了损坏都有可能导导致整台设备不能继续工作甚至船舶不能继续航行。在日常管理中,不仅要出现异常状况的设备做到早发现,早修复,还要对每一台表面上运行状况良好的设备怀疑它是不是真的状况良好,如在每天例行的巡回检查中发现冰机总是处于运行状态,虽然运行状况看似良好,还是要怀疑是不是制冷效果不佳或者存在频繁启动的问题;如在巡回检查中从未发现某台自动冲洗滤器启动过自动冲洗程序,虽然各项参数正常,还是要怀疑是不是正在使用中的滤器其内部滤网已经破裂。^[4]爱因斯坦说过:“提出一个问题往往比解决问题更重要,因为解决问题仅仅是一个实际的技能,而提出问题却需要有创造性的想象力和在长期实践中积累下来的丰富的经验才行”。因此在设备的管理中,只有多观察,多思考,多怀疑,才能及时发现问题并尽早解决,防止故障程度严重化,故障范围扩大化。

2.2 对上级谨慎的“怀疑”

轮机长虽然是轮机部的负责人,却要接受船长和公司岸基部门的领导,经常会收到一些指令。在绝大多数情况下,这些指令都是正确和合理的,但在个别情况下,上级的指令也有不合适或不正确的时候,“外行领导内行”的情况还是存在的。这就要求轮机长要时刻保持清醒和冷静的头脑,对来自上级的指令不能盲目服从,而要首先对其合理性和正确性做出自己的判断,如果有异议应及时向上级提出,如果确认指令有误,从船舶和人员的安全考虑,要坚持自己的观点和意见。

2.3 对下属适度的“怀疑”

在日常工作中,轮机长不可能事必躬亲,大多数的实际工作还是要靠操作级和支持级的船员去完成。在工作过程中,个别船员会发生应付差事、搪塞上级的事情,其原因包括消极懒惰、侥幸心理、能力有限或怕担责任等。轮机长应对安排给下属的工作的落实质量进行跟踪与关注。当然,这并不意味着要对轮机部的所有人和事都处处提防,时时“怀疑”,而是要掌握好一个“度”字,生活中对每一个船员的业务能力、人品性格、精神面貌等多加了解,工作中合理调度,用人所长、避人之短,对涉及安全和原则的大问题明察秋毫,对一些无关紧要的小事情则应难得糊涂。

3 结束语

轮机管理是一门综合性的学问,其中既有对设备的管理,也有对人的管理。船上的设备结构复杂且种类繁多,船上的人员职业素养参差不齐且流动性强,船舶所处的地理环境和自然环境又复杂多变,这些因素都是在轮机管理中必须同时考虑的因素。一个优秀的轮机长并不是整天在机舱里和同事们一起埋头苦干或者在房间里面面对一堆说明书埋头苦学的人,而首先是具有强烈的责任感、危机感和事业心,具有大局意识、忧患意识和适度的怀疑精神的人。但是,这样的意识和精神并不是与生俱来的而是靠后天的培养获得的。这种培养主要来自两个方面:一方面是学校或其他船员培训机构在传授业务技能的同时要加强工作责任心方面的教育,比如通过对具体的船舶事故案例进行分析以达到对轮机长进行教育、警示的目的;另一方面是船员自身在工作和学习中除了注重业务水平的提高之外,更要加强职业道德和敬业精神的修养,充分认识“安全高于一切,责任重于泰山”的深刻含义,进而不断提高自己的管理水平。

参考文献:

- [1]杨振闻.忧患意识:中国梦的深层意蕴[J].观察与思考,2015(4):31-33.
- [2]陈静,左勇.浅论“合理怀疑”的内涵[J].法治与社会,2012(8):263-265.
- [3]毛天祥.我们应该如何“拿来”西方的“怀疑精神”[J].教师博览,2005(6):6-7.
- [4]李品芳,蒋德志,林开进.轮机管理人员的情景意识对船舶安全的影响探讨[J].航海技术,2012(6):71-73.

Chief Engineer's Suffering Consciousness and *Skepticism* Reflected in Marine Engineering Management

ZHANG Zhan-yong¹, ZHA Jing²

(1.Dept. of Marine Engineering, Nantong Vocational & Technical College, Nantong 226010, China)

(2.Logistics Services Group, Nantong Vocational & Technical College, Nantong 226010, China)

Abstract: Marine engineering management is an arduous and complex comprehensive work. The article puts forward that, in the work of routine marine engineering management, an excellent chief engineer should have a strong sense of suffering consciousness and moderate *skepticism* to ensure the safety of ships, equipment and personnel.

Key words: Chief engineer; Marine engineering management; Suffering consciousness; *Skepticism*