

逐梦九天

九天使命

培养高品质、职业化的飞行员
实现客户、员工和股东共赢
对民航有贡献、对社会负责任

2014年12月 第201404期
创刊号 总第8期
九天国际飞行学院院办承办

青岛九天国际飞行学院内部刊物

编委会:朱兆彬 卢继锋 陈海滨 付燕林 王金亮 编务总监:栾宏 编辑:张伟青



国际化里程碑
九天成功收购美国
IASCO 航校
详见 01 版



飞行时间新突破
全年飞行训练时间突破
3万小时
详见 02 版



九天影响力
九天亮相珠海航展
详见 02 版

我院成为美国 IASCO 航校投资方

2014年10月,九天飞院与美国 IASCO (IASCO Flight Training)航校签署协议,九天正式成为美国 IASCO 航校投资方。这为学院学习美国先进的飞行培训经验、进一步提升办学国际化水平提供了良好的机会,同时为学员送往美国培训提供了极大便利。

美国 IASCO 航校坐落于美国加州雷丁市,是 FAA 及 CAAC 认证的 141 航校。该航校从 1971 年建校,目前已有 44 年的历史,拥有丰富的飞行培训经验。学校共有资深教员 54 人,教学飞机 36 架,其中 Cessna 飞机 25 架,高性能机 2 架,BE-76 飞机 7 架,PA44 飞机 1 架,特技飞机 1 架,FTD 模拟教学机 5 台。IASCO 不仅为各国航空公司培养飞行员,还与美国中央华盛顿大学(CWU)合作,联合培养高等学历的职业飞行员。

目前,IASCO 中国学员训练容量为 180 人,培训课程以航空公司驾驶员执照课程(230 小时)和高性能多发飞机训练课程(20/50 小时)为主,可将国内航空公司的委培学员直接送往美国接受飞行培训。

(院办 周臻臻投稿)



我院 IASCO 航校与美国中央华盛顿大学签订合作协议



2014年12月,我院朱兆彬院长携学院飞标部门负责人及院长秘书一行拜访了美国中央华盛顿大学(CWU),参观了该校的航空设施,并正式签署了九天飞院及旗下的 IASCO 航校和 CWU 的培训合作协议。

签约完成后,朱院长说道:“非常高兴九天和 IASCO 能与 CWU 合作,CWU 完善的航空设施能带给中美两国学生很多机会。”CWU 签约代表、学校教务长 Marilyn Levine 女士也表示,双方的合作是 CWU 十分好的机遇,飞行基地湛蓝的天空、强大的

国际化探索项目、出色的航空培训计划将使双方的合作获得共赢。

期间,朱院长代表我院与美国中央华盛顿大学互换了礼物。双方还就今后合作办学事宜进行了较深入的探讨,并在飞行、机务和航空管理三个航空类专业的合作办学达成了初步意向。2015年,美国中央华盛顿大学将派代表团来中国对九天飞院进行访问,并对双方今后的合作进行进一步的探讨和磋商。

(院办 周臻臻投稿)

02 九天快讯

我院2014年全年飞行训练时间突破3万小时

2014年12月30日,随着临沂、滨州两基地最后一架飞机分别安全落地,九天飞院2014年全年飞行工作圆满结束。

2014年,在全院干部员工的共同努力下,学院实现全年真机飞行时间25548小时,93196架次,模拟机训练时

间4523小时,飞行训练时间共计30071小时。其中,临沂基地真机飞行12538小时,49168架次,模拟机训练2451小时,滨州基地真机飞行13010小时,44028架次,模拟机训练2072小时。

(临沂行政办 滨州行政办投稿)



我院被评为“蓝色之星” 创新高成长企业

10月17日,由青岛市股权与创业投资行业协会主办、青岛市市级创业投资引导基金管理中心支持协办的2014青岛股权与创业投资峰会暨“蓝色之星”颁奖典礼在青岛崂山金融新区举行。

会上,我院作为十家创新高成长企业之一,成为首届“蓝色之星”,学院

董事王宁女士代表学院接受了颁奖。

“蓝色之星”活动由青岛市股权与创业投资行业协会发起,历时5个月,经过7场赛区分赛,参评企业总数突破350家,而我院凭借近年来稳健的经营管理、较快的发展速度以及业内良好的口碑最终脱颖而出,获此殊荣。

(院办 栾宏投稿)



九天飞院亮相珠海航展

2014年11月11日,在“双十一”热潮席卷全民的同时,一场世界级的航空盛宴——第十届中国国际航空航天博览会也在珠海盛大开幕。

中国珠海航展作为世界五大最具国际影响力的航空展会之一,在贸易性、专业性、观赏性等方面都极具代表作用,昭示着当今世界航空航天业发展水平,代表了当今国际航空航天业科技主流。

时隔四年,九天国际飞行学院再次亮相珠海航展。较上次参展时而言,九天在几年的时间里取得了长足的进步,在办学规模实力、教学水平、业界影响力等方面均达到了崭新的高度。开展期间,九天飞院的展台前人头攒动,咨询者络绎不绝,业内的各通航企业、航空公司以及公务机公司客户也纷纷在九天飞院的展台前交流、洽谈。

在“专业观众日”期间,九天飞行学院会见合作意向客户30多家,在“公众日”期间,九天展台经流量达数万人,在展台前咨询商照、私照、招飞及专业知识的观众达数千人。

除了传统的飞行培训、咨询等业务的展示,九天在此次航展的另一大亮点——九天飞机工程有限公司也受到了广泛的关注。从单一的培训业务到集飞行培训、飞机维修、飞机托管、购机服务等多项业务于一身,这无疑是对九天近年发展的有力彰显。

自信源于实力,责任成就未来。在中国航空航天科技迅猛发展的大趋势下,在学院全体员工的努力下,相信下届航展九天飞院将会交出更加辉煌的成绩。

(市场部 徐雪静投稿)



我院应邀到郑州航空工业管理学院开展宣讲



11月20日,由中国航空报社主办的“航空文化进校园”活动在郑州航空工业管理学院拉开序幕。活动旨在增强大学生对航空文化的认同,让更多的大学了解航空知识,进而投身航空事业。

我院作为国内较有影响力的航空培训院校而受到主办方的邀请,河南基地筹建部部长、空军资深飞行教员张守义以“爱上飞行,人生从此与众不同”为题,根据自己30多年的飞行经历,结合国家政策和经济发展的角度介绍了飞行员的职业特点、职业发展情况等,并从招生过程和飞行安全等方面为在场同学进行了较为细致的讲解。

听完张部长的宣讲后,在场的同学反响热烈,对学习飞行表现出了浓厚的兴趣,很多同学上前向我院工作人员就学飞基本素质要求、学习费用、课程设置以及飞行员的职业前景、薪酬待遇情况等作了详细咨询。

(市场部 李欣怡投稿)

滨州基地综合楼 实行全楼禁烟

为净化滨州基地综合楼的工作学习环境,督促教职工和学员养成健康的生活习惯和良好的卫生习惯,维护企业良好形象和正常的工作学习秩序,滨州基地近日出台《滨州基地禁烟管理办法》,规定自2014年12月30日起,滨州基地综合楼实行全楼内禁烟。“办法”中明确了禁烟范围和监督部门,制定了相应奖惩办法。为保证“办法”宣贯效果,基地综合办先后通过会议传达、文件送达、学员员工通告栏张贴等方式,将文件精神传达至每一名员工和学员。

(滨州基地综合办 李汉杰投稿)



飞行安全 拒绝侥幸

飞行员肩负着确保生命和财产安全的责任,这不仅要求飞行员具有高超的飞行技术,而且还必须具有优良的心理素质。不良的心理素质是危及安全的定时炸弹,侥幸就是不良危险心理因素之一,对飞行安全的影响极大,从航空安全发展的历程来看,在航空业发展初期,由于飞机设备简陋,机场设施落后,运行规章、标准程序缺乏,安全管理刚刚起步,发动机、机械、电子、导航等克制性不高,常常发生故障,导致飞行事故率居高不下。而随着科技进步和航空设备等硬件逐渐完善,人为因素导致事故发生又上升为主要原因,占近85%。下面就仅谈谈飞行侥幸心理(侥幸、冲动、逞能、反权威、有意违规)所带来的消极影响。

侥幸心理的表现

飞行侥幸心理:表现为飞行员认为事故只会发生在别人身上,而自己绝不会这么倒霉。统计表示:有侥幸心理倾向的飞行员更容易遭遇事故,因为他们不重视未雨绸缪,不会积极主动地去实施事故预防准备工作。在训练中,他们的安全警醒度比较低,对导致事故的蛛丝马迹和苗头信息视而不见,更不会见微知著、举一反三,白白丧失掉最为宝贵的事后处置机会。

具体来说,飞行侥幸心理表现为:

1、以冷漠或者事不关己的心态对待身边

发生的不安全事件。他们不懂得飞行安全就是从无数次血淋淋的事故中吸取教训并逐渐提高的。而对鲜活的不安全事例,如果不深入剖析、切实吸取教训,如何能避免同类问题重复发生?又怎么能保证类似问题不会发生在自己身上呢?!

2、自我假设飞机、天气、机场等适航因素预期一切正常。对待特殊情况缺乏准备,飞行四个阶段(预先、直接、实施、讲评)就跳不出走马观花、大而化之的牢笼!在飞行中,不是聚精会神地监控和驾驶飞机,而很有可能是天马行空、浮想联翩,甚至睡眠朦胧。

3、飞行中缺乏应有的警惕性,飞行是动态的,天气、飞机、设施等都会有特殊情况发生,如果不进行预先准备,势必惊慌失措,难以从容处置特殊情况。

4、存在藐视规章或超标准的倾向。不按标准程序去做,不按指挥员指令办(上升或下降时机,随意改变规定的飞行高度等)。

5、高估自己的技术和能力。凡是侥幸心理倾向明显的飞行员,对自己的知识、能力缺乏一个客观的认识和评价。

预防为主,远离侥幸

飞行侥幸心理的最大危害就是随时动摇飞行安全基础,我们应该明白两个道理:一是现代飞机再先进、再智能化,仍然存在发生故障的概率,其系统和性能一旦遭遇严重降级,

就需要我们去熟练操纵,按原始仪表甚至地标置盘进行领航,凭借过硬的基本驾驶技术操纵带有严重故障的飞机平安着陆。二是保证飞行安全最成功也是最基本的理念,就是“预防为主”。

那如何避免飞行侥幸心理呢?我认为:

一是警钟长鸣。“飞飞整整”就是保证安全最基本的经验之一。当有不安全事件发生时,要结合自我实际、举一反三、吸取教训;当飞行安全周期比较长时,要有清醒的安全头脑,对自身存在薄弱环节,做到心知肚明、有的放矢地加以整治。实践证明:强烈的安全意识和忧患意识,是防止飞行侥幸心理滋生和蔓延的有效途径,树立正确的安全观念是职业的要求。

二是对特殊情况要模拟演练,只要飞行就要通过对特情的处置准备,唤醒自己应有的安全警觉意识。

三是切实抓好飞行实施、飞行中要严格按照标准操作程序、按检查单,项项工作做到位。

四是飞行教员要增强责任意识,对自己、对学员的飞行技术水平要有实事求是的把握,不能盲目超条件飞行。

(航安办 王希清投稿)

浅析空管系统

很多人想象中,在浩瀚无垠的天空,飞机似乎可以不受约束地随意飞行,想往哪飞就往哪飞。其实并不如此:飞机就像车辆在地面行驶必须遵守交通规则、接受交警和红绿灯的指挥一样,飞机在天上飞行也必须遵守空中交通规则,也要受到专门机构的指挥与调度,这就是——空中交通管制。

空管系统由空中交通管制、通信导航系统、航空气象、航空情报四大专业构成。人们对空中交通管制的理解往往从机场的制高点塔台开始,实际上按照航班飞行阶段,空中交通管制分为机场管制、进近管制、区域管制三个层面。最基础的管制主要负责飞机的起降,在塔台工作的管制人员通过手中的话筒发出条条指令,有序指挥飞机的滑行、开车、起飞,给到达的航班安排落地、滑行至停机位。在繁忙的大型机场,机场管制分为放行管制席、地面管制席、塔台管制席。放行席主要为机组发布离岗信息,地面席的管制员指挥航班退出开车、指挥飞机加入离岗滑行飞机的行列,塔台席位的管制员指挥飞机进跑道起飞,或对将要落地的航班机给出落地指令。机场管制空域外首先是进近管制,对于起飞的航班来说,塔台管制员完成飞机的起飞后交由进近管制员,进近管制员接收后指挥飞机按规定飞行路径,一边上升高度,一边有序进入相应的航线;对于即将落地的航班,管制员们要组织从不同航线航线飞来的班机进行空中排序,在复杂的空中通道中挨个排好队,最终出现在落地跑道的延长线上,交给塔台管制员,指挥他们逐个降落。通常,机场进近管制员负责半径100公里以内,高度6千米以下班机的进离岗工作。在这些狭小的空域内,每天汇集了大量的班机的上升、下降。和地面车辆不一样,航空器飞行速度快、转弯半径大,要为这些密集的飞机排序,管制员的指令发布时间以秒为单位,航班在进近管制员的指挥下

快速有序地上升,加入各自的航路。

蓝天无疆,白云飘渺,在管制员的眼里,空中之路是如此拥挤狭隘。负责进近高度以上进行航路飞行的称为区域管制。在区域管制大厅里,管制员们指挥成千上万的飞机在不同的高度层飞行,进入航路飞行的飞机每300米为一个高度层,在这些不同的高度层,不同的航班需要上升下降,有的还需要穿越,这些都需要管制员的不间断指挥。按管辖范围,将全国划分为若干空域,由各自的区域管制员指挥,为精心指挥,每一块管制扇区负责一块特定的管制空域,许多个彼此相连的空域构成了海上、陆地的管制服务区。区域内的管制指挥如同运动员的接力赛,完成前面空域的管制员完成一棒,马上交给负责下一空域的管制员,行业内称为无缝隙管制,零距离服务。这样一棒接一棒的传递,完成了航路飞行全过程的指挥。

航空气象服务,是系统联动性的服务。空管局气象中心、地区气象中心和机场气象台构成了机场三级业务运行体系,分别负责全国性、地区性和机场气象服务,并用自动观测、气象雷达、卫星等多种手段,不间断地对天气进行实时探测。同时,综合分析各种气象资料,发布航空天气预报,间隔一小时、半小时或随时发布航空天气报告,间隔三小时滚动发布航空天气报告,间隔六小时滚动制作飞行各高度层天气预告图,并进行联网交换,形成了不间断的立体天气情景,及时送达各类气象用户。遇有重要天气预报时,预警预报是空管气象服务的中心,保持实时的天气汇商,及时快速发布各类精细化的预报产品,做到与运行决策部门紧密融合。48小时前发布区域预报信息,24小时前发布单站预报信息,9小时前发布精细化的预报结论,2小时前发布临近预报和重要天气分级预警,通过手机短信、电话、在线视频等多种方式向用户讲解

天气。为协同决策、流量管理、统一放行、集中控制等运行环节提供气象依据,确保飞行安全与正常。

航空情报服务的工作人员以一体化航空情报系列资料的形式提供飞行各阶段运行需要的情报数据服务,机场和航路的重要机场资料在生效前28天送至用户,用户可提前准备飞行所需的数据。航空情报动态管理信息管理系统接收处理来自全国、全球的航行通告,及时发布涉及航行安全的危险情况及其变化,如某些机场开放或关闭的情况,某些航路的开放或关闭情况,事关飞行的通信导航设施设备故障等情况,让机组及时了解各类航行动态以便顺畅运行。

通信导航系统,管制员指挥飞机的技术支持是通信导航和监视系统,这是他们的顺风耳和千里眼,如果没有这些技术手段作保障,管制员就无法工作,通信是沟通地面和空中的连线,管制员通过地空通信与机组进行语言沟通,做到随时随地能和飞机联系。导航则是为飞机引路,地面一个又一个的导航台不间断地向空中发出信号,如同海洋中闪烁的灯塔为过往的航班引路。现代卫星技术的发展,使导航技术有了质的飞跃,以星基为基础的导航将会发挥越来越重要的作用,依据现代仪表系统,飞机可以在能见度很低的情况下安全着陆。监视是探测飞机的方位和距离,管制员通过雷达等手段能清晰地看见空中飞机的航迹,了解飞机的高度、方位、速度等参数,以此指挥航班飞行。

空管系统是一个大家族,管制、气象、情报及通信导航同等重要,必须要紧密协调才能确保安全。

(飞标部 黄虹蓉投稿)

简论通航发展与航空储备之关系

能够像雄鹰般自由翱翔在祖国的蓝天,可以说是我们许多人儿时的梦想,但对六七十年代的我们来说,这个梦想太遥远了,仿佛有遥不可及的感觉。但是,随着国家的发展,航空梦想正在一步步变成现实,许多人一辈子与航空结下了缘。

近几年,国家在航空领域的改革尤为突出,其中,低空开放等政策的实施,正在大踏步地实现着我们的航空梦想。为通用航空的快速发展铺平了道路。过去,我们国家底子薄,通用航空事业一直处于低层次徘徊阶段,现在国富民强,中国人都在为实现中国梦而努力,我们航空人也在为实现航空梦在开拓的路上奔跑。现在的滨州大高航空城就是我们山东人为之骄傲的圆梦之地,它集青少年航空教育基地、飞机制造基地和民用航空飞行员培训基地,三位一体,形成了一个完整的青少年人才选拔、飞机制造输出,飞行员培训人才输出的产业链。

十二五期间,山东省计划要修建十五个通用航空机场,以满足通用航空整体发展的需求,实现这一目标具有重要的战略意义。从第一次世界大战,到今天的局部战争,军用、民用航空占了很重要的一部分。上世纪八十年代的英阿马岛之战,阿根廷无论是国内机场量还是机场基础设施,以及飞行人员的人才储备都出现了许多问题,这场局部战争最终以阿根廷战败而告终。目前我国同样面临着类似的局面,低空开放以及通用机场的加速建设和飞行人才的储备,都是目前急需解决的问题。这就要求我们必须从两个方面抓起,一是大力进行通用航空基础设施建设,二是大力加强和青少年航空人才储备。我们所讲的报国之情,就是一旦国家国防用人之际,可以快速地从储备人才中选拔培养改装,以适应战时之需。虽然发展前景一片光明,但目前也存在制约。

通用航空发展的瓶颈,这就是低空开放的限度问题。如果起降场和开放的低空空域连不起来也就失去了低空开放的意义,因为光有开放的空域,起降场没有连接开放的低空空域航线及进、出点,有了飞机,也飞不起来。建议低空空域开放大的政策制定后,应当从各通航单位实际需求出发,制定进出开放低空空域的具体实施办法来,并得到军队和局方的认可,如果军方对机场进行限制,有了飞机,也无法飞到低空空域。基站建设,无论是通航单位,还是局方,低空开放的首要条件就是地面和机载配套设备要符合要求,局方可根据通用航空单位的需求尽快解决地面基站需求问题,以适应通用航空事业的发展需要。

总之,实现航空的梦想还有很长的路要走,这就需要集国家、军队、地方等航空业内的人力物力,共同努力,通力合作,把我们的通用航空基地建设好,把青少年培养成航空中的复合型人才,保证战时能为国家而战,和平时期为民用航空所需。

(航务部 刘加全投稿)



匆匆这年

几丝春雨,几缕秋风,江北的土地上转眼间已银装素裹,2014终以它不紧不慢的步伐离我们渐渐远去,留下的是人与人之间不绝的问询:时间都去哪儿了?

是世间的繁务拨动着岁月,还是心底的悸动惊扰了韶华,任你挥霍或是挽留,时间依然会按它独有的节拍流动着,一秒,一分,一日,一月,一季,一年,不曾停息。只是,在这永不停息的流动中,当我们驻足回望时,才发现匆匆的脚步已让我们走出如此之远。

匆匆这年,回望九天,记忆犹新,感怀满满。

这一年,第一天,在全世界都在热衷于各种贺岁的时候,九天人依旧继续着自己的步伐,飞行开飞,地教开班,天地双响齐鸣,用实实在在的作为2014奏出嘹亮的序曲。

这一年的一月,在历经层层检测、审定之后,挺立在临沂基地的空中国王C90正式投入训练,九天的上空开始展现出王者之姿。

这一年,一月二十六日,主基地临沂,辛劳一年的九天人齐聚一堂,在浓浓温情中跟往事干杯,为未来而歌。欢声笑语的同时,一纸禁烟条令也让九天的资深烟民们放下桎梏,再次向着良好习惯和健康生活出发。

这一年的二月,飞行训练管理系统和机务维修管理系统正式引入九天。在长达一年的时间里,相关战线的干部员工在数据录入和性能调试方面倾注了大量心血。不计繁杂往复,只因天道酬勤。日复一日地付出,换来的是运行效率的提高,数据统计的精确,管理手段的规范、局方监管的便捷和客户服务的周到。

这一年的五月,三架PA44飞机远渡重洋到达临沂基地,组装、试飞、办理手续,添加运规、投入运行,驾轻就熟的工作后,九天的机队

规模跨入30架行列,硬件实力在民营航校第一梯队里更进一步。

这一年的六月,学院新官网正式上线,崭新的界面、简洁的布局、前卫的设计理念让九天形象再次焕发光彩。

这一年七、八月,航线开辟工作连连报捷,临沂—滨州2条新增对飞航线,滨州—濰庄转场航线接连开通,从空域到航线,九天的天空前所未有的辽阔。

这一年的八月,CESSNA模拟机和DA42模拟机双双到达滨州。自此,两个基地单双发飞机和模拟机型配备齐全,训练设施并驾齐驱。

这一年,九月十六日,在隆隆的礼炮声中,九天总部大楼喜迁新址,依山傍水中,九天人开始酝酿新的腾飞。

这一年,十月十六日,在经过两个月的试运行后,滨州基地综合楼正式投用。从刚成立时租赁教学办公地点,到拥有功能齐全、设施完备的综合大楼,一砖一瓦间,是汗水的浇灌,更是心血的凝聚,鲁北平原上从此多了一道九天风景线。

这一年的十月,九天与美国IASCO航校签订协议,正式成为美国IASCO航校投资方,“国际”二字又一次实至名归。

这一年,十一月十一日,时隔四年后,九天再次以参展方身份亮相世界五大航展之一的珠海航展。四年光阴,今非昔比,规模实力、教学水平、业界影响大幅提升,昔日雏鹰已具飞天之势。

这一年,十二月十九日,九天飞机工程有限公司正式注册成立。十年的技术经验沉淀,让九天机务人有充足的底气和自信在市场中开疆拓土。



这一年,十二月三十日,临沂、滨州基地最后一架飞机分别安全落地,九天人以飞行训练总时间30071小时的成绩单为全年工作画上了一个完美的句号。

逝者如斯,不舍昼夜,大浪淘沙中,留下的不仅仅是一桩桩令人欣喜和振奋的事,更是那一个个瞬间里让我们钦佩和感动的人。

这一年,有这样一些人,承载着整个九天的期望,夜以继日,奔波劳碌于天南海北。他们与时间赛跑,理政安人于内,他们以合作为纲,纵横折冲于外。一天天,一年年,九天就在这样的奔跑中成长为大。

这一年,有这样一些人,他们以蓝天为教室,以机舱为阵地,手把手地将一个个稚嫩的新手培养成空中雄鹰。为工误餐,家常便饭,挑灯夜航,司空见惯。君不见,海人不倦彩云上,遍地桃李正芬芳。

这一年,有这样一些人,他们在三尺讲台上,用广博学识为学员打开飞行之门,以从严治学让学员奠定扎实基础。长车行至远方仰其轮毂,雄鹰翱翔于天际仗其羽翼,一支笔,一块板,谈吐间疑惑顿解。

这一年,有这样一些人,他们为保证飞机出勤率,日日早出晚归,忙碌在夏热冬冷的机库里。心细如发、谨小慎微,他们用敬业和技艺完成一次次排故、定检,让每一架飞机放心出发,安全落地。

这一年,有这样一些人,他们为九天的天空开辟新路,他们为飞行上下协调争分夺秒,他们在控制室里运筹帷幄,他们在塔台上指挥若定,九万多架次的成绩单里也包含着他们的默默付出。

这一年,有这样一些人,他们用扎实的专业和对法规的深刻理解为学院整体顺利运行

建方圆立规矩,法规大纲纪律如铁,手续办理繁杂如麻,数据收录浩瀚如海,千头万绪在此一一化解。

这一年,有这样一些人,他们始终贯彻着“100-1=0”的安全理念,让安全的警钟长鸣,让安全的心弦时刻紧绷。

这一年,有这样一些人,他们牢记身为九天“排头兵”的职责,辗转于天南海北,在市场上为九天攻城拔寨,航空公司、航空院校、各大航展,处处留下了九天足迹。他们不放过任何合作的可能,将九天的“蛋糕”日益做大。

这一年,有这样的人,用日夜辛勤为员工解决薪酬保险的后顾之忧,用加倍的努力为企业招贤纳士、输送新鲜血液。

这一年,有这样一些人,他们每天穿梭在繁如雪片的账目、报表中,对“钱袋子”严格把关,进出有道,他们来回往复于银行、税务之间,让经营运转有条不紊。

这一年,有这样一些人,他们以春风化雨的情怀关心着每一人的生活起居,他们用细致入微的工作让每一个环节井然有序。衣食住行,迎来送往,大修小补,外出里人,事事皆依道而行。

匆匆这年,那些事,那些人,那些回忆,那些苦辣酸甜,无言无声中为我们讲述着一曲光阴的故事。

忆往昔峥嵘岁月稠,转眼间,九天已迎来自己十周岁的生日。登临送目,回望中生发着未来的遐想,感慨中包含着壮志凌云的展望,新的一年,又会有怎样的记忆?

你好,2015!

(院办 张伟青投稿)

