

2013 年 10 月 月刊 第 15 期

诺 亚 之 风

※航运版※



青岛市太平路 51 号国际贸易大厦 23 楼
电话: 0532-82971085 传真: 0532-82971022
Email: service@tnzconsult.com
www.tnzconsult.com

诺亚之风

目 录

行业资讯

- 山东海运入手第2艘 VLGC..... 2
- 马士基：警惕中程游轮订造过度..... 2
- 中国铁矿石需求抬头，海岬型船或增用武之地..... 3
- IMB:警惕索马里海盗恢复袭击..... 4

防损公告

- 关于在印度尼西亚加里曼丹岛运煤安排装前检验的通函..... 4

案例分享

- 船东对船上货物行使留置权产生的其他费用损失能否要求赔偿..... 7

走进诺亚

- 诺亚新闻..... 8

哲品汇

- 古木与雁..... 9
- 动物园的骆驼..... 9
- 神偷请战..... 10

行业资讯

山东海运入手第2艘 VLGC

来源: TRADE WINDS

据悉,山东海运已购入 7.5 万立方米的超大型液化气船 (VLGC) Map 轮 (前 Maple 2 轮, 造于 1991 年)。

该公司于 4 月首次亮相液化气船领域,当时从 Petrodec 手中购入 7.5 万立方米的 Gas Jasmine 轮 (前 Crystal Mermaid 轮, 造于 1990 年)。目前有消息显示,该公司同时也是造于川崎 (kawasaki) 的这艘 Map 轮的背后买家。

据了解,该船购自总部设于英国的 Woodstreet, 购价 2450 万美元。

山东海运拒绝透露其在气体船市场的业务情况。

根据 Lloyd' s Register 与 Fairplay 的数据显示,在新加坡注册的 Pacific Gas (简称 PG) 是 Map 轮的运营商,而 Gas Jasmine 轮由总部设于香港的 Gas Silver 运营。



马士基：警惕中程游轮订造过度

来源: TRADE WINDS

马士基油轮公司 (Maersk Tankers) 提醒业界称,中程油轮订单过多,可能有损成品轮领域的复苏前景。

“现在摆在我们面前的是一个早就供应过剩的市场,” 马士基油轮首席商务官 Klaus Rud Sejling 在周二于新加坡举行的 Marine Money 研讨会上指出。

他说,最近因为中程油轮一年期租约的价格达到 1.4 万美元/天,导致油轮行业“很是兴奋”。

但他表示,任何花 3500-5000 万美元投资订造中程油轮的人都明白,1.4 万美元/天的价格远不足以带来合理回报。

“如果不是市场上已经供过于求,中程油轮一年期租约的价格应该不是 1.4 万美元/天,而是 2 万美元/天。所以现实情况是,市场早已供应过度,” Sejling 称。

他指出,尽管成品轮行业的需求确在健康增长,但目前的态势很可能“破坏在不远的将来取得良好收益的希望”。

他还称,目前全球已确定订购的中程油轮是 226 艘,但如果算上各种各样的备选订单,其实总数要高得多。

“我们预期接下来全球中程油轮的运力将提高20%左右，但需求的增长却跟不上这个速度，无法吸收，”他说。

他认为情况尚未达到无法挽救的地步，但这需要相关业者懂得节制。

中国铁矿石需求抬头，海岬型船或增用武之地

来源：TRADE WINDS

有迹象显示，下半年中国的铁矿石进口贸易涨势看好，海岬型船的运价有望得到支撑。



上月中国铁矿石进口量有所增长，燃起业界对下半年海岬型市场的希冀。

在干散货行业，中国对铁矿石进口的需求称得上是最主要的驱动力。按此前预期，今年全年进口增幅应达8%，即增至7.79亿吨。然而上半年的贸易数据却并不尽如人意，进口量录得3.72亿吨，增幅仅为4%。

因而眼前留下的一大疑问便是，后6个月的进口数字能否迎头追上，达成全年预期？

对此，船舶经纪Clarksons评论道：“如要达成全年8%的增长目标，下半年的进口量必须保持坚挺。”

好在从初步迹象来看，市场已有明显向好趋势。7月进口数据同比呈大幅上涨，似乎预示下半年走势有望抬升。

据中国海关数据显示，7月进口量高达7300万吨，同比上涨26%；与6月份引发市场一阵悲观情绪的数字比，也有17%的涨幅。

分析师认为中国现已开始“迎头赶上”，以弥补上半年留下的缺口。他们同时指出，中国政府上月晚些时候曾宣布以防止长期增长趋势受滞为目的“迷你刺激”计划，因而也将起到一定的推动作用。

据总理李克强介绍，该刺激计划有助于将国民经济增速保持在年头宣布的7.5%的水平，这意味着8%的铁矿石进口增长预期也很可能保持不变。

从上述刺激措施中获益较大的估计包括一些需要大量钢材的基建项目，例如铁路建设等。分析师透露，7月随进口上涨，码头库存量也再次回升，而此前自年初以来一直维持在7000万吨，还不及平均线。

巴西与澳大利亚提高产量

由于看好接下来中国的需求走势，据悉巴西和澳大利亚出口商已纷纷提高铁矿石产量。

中国需求加大对航运市场的正面影响，由7月海岬型船运价高涨即可窥见一斑。与6月需求跌入年内最低位时相比，即期运价涨幅高达50%左右。

7 月，海岬型平均即期价攀至每天 1.33 万美元。同时，基于对下半年的乐观展望，长期租约市场也高开高走，上月 1 年期租约的运价大幅走高至 1.3 万美元，而如今已进一步跃升到 1.57 万美元。

此外，远期市场也随临近年末的高昂士气掀起热潮。2013 年 3 季度的远期运费协议（FFA）交易价目前已达每天 1.95 万美元。

不过，尽管短期需求面维持坚挺，但海岬型船的交付日程仍给长期前景投上一层阴影。虽然年内拆船市场颇为活跃，目前拆废的海岬型船已超过 30 艘，但今年的船队运力涨幅仍逐步向 6% 逼近。

前两三年，大批新造船涌入市场，致使供需曲线图上船舶增长量始终高于需求。在年初投机性造船热的作用下，如今船厂手持订单数仍占全球船舶总数的 16.9%。今年待交付的海岬型船仍达 1700 万载重吨，而 2014 与 2015 年也将分别迎来 1520 万及 1620 万载重吨的新运力。

现如今，最令船东和运营商担心的，就是下半年运价上涨会否再次掀起一阵造船热，因为毕竟新船造价已跌入历史低位，很多船东都希望能趁机捡便宜。

IMB:警惕索马里海盗恢复袭击

来源：TRADE WINDS

国际海事局（IMB）近日发出警告称，西北印度洋季风开始平息，索马里沿海条件改善有利于海盗小艇的操作。《贸易风》9 月 18 日报道，可能会导致海盗袭击恢复。

该组织敦促船长在他们通过阿拉伯海和亚丁湾时不应该自满。它要求船舶在通过该地区时保持警惕并应用最佳管理措施（BMP），包括履行向国际海事局报告的要求。

国际海事局说，海军部队继续在该地区海盗活动作出的反应起着关键作用，这包括从情报的收集到识别，并在海盗对船只造成威胁之前解除疑似海盗船的武装。国际海事局反对海军部队提前撤离。

防损公告

关于在印度尼西亚加里曼丹岛运煤安排装前检验的通函(再次发布)

来源：中国船东互保协会



协会曾于 2010 年 8 月 4 日发布了中船保赔字 2010 年第 10 号通函，会员亦可通过阅读该通函了解有关背景情况。

背景

科学与工程咨询服务公司 Dr J H Burgoyne and Partners (International)Limited 最近通告协会，

在加里曼丹岛（印度尼西亚婆罗洲）装船的煤炭货物发生自热事故的数量正在增加。在过去两年，Burgoyne已经处理了23起此类事件，这其中的10件发生在过去3个月内。

在加里曼丹装船的这种低级别（地质成熟度低）的煤尤其容易自热，如果装船温度超过55℃可能会自燃。在加里曼丹，托运人和当地供应商有时会将接近这个温度的煤提供给船舶。等待装船的煤通常会存放在靠近锚地区域的驳船上，货物暴露在风与雨中，这种情况会促进自热现象，导致存放在驳船上的煤的温度有时会超过55℃。

但并非所有的作业者都知道这种风险，有些船舶在货物装船后才意识到问题。由于该地区缺少卸货设备，使得货物一旦装船就难以卸载。

强制通知

鉴于近期发生的此类案件，会员应在准备承运印度尼西亚加里曼丹岛煤炭货物之前通知协会经理机构，以确保经理机构能够事先全面了解有关风险，同时有助于解决相关的运输合同条款问题。特别是，会员应考虑在所有此类合同中并入一项明示的权利，使其有权在装船前对岸上和驳船上的货物进行检查，有权拒收过热或其它不安全的货物，有权将过热或不安全的货物卸离船舶。会员还应保留要求其他当事方赔偿其运输自热货物而产生的责任或遭受的损失的权利。

装前检验

会员应在装货港指派一名检验人，来协助船长的工作。应指示检验人核实煤炭是否存在明显的自热问题及其严重程度，确认货物适于装船，证实船上所有安排得当，确保测试货舱气体浓度和货物温度的措施妥当，且符合《国际海运固体散装货物操作规则》(IMSBC规则)的相关规定。还应指示检验人对货物的表面状况进行评估，并就大副收据和提单是否需要加批注向船长提供适当的建议。如未履行上述任一要求，可导致承保受到影响。



IMSBC 规则

IMSBC 规则包括了有关煤炭运输的详细规定。尽管下文总结了其中的一些要求。但会员仍应查询 IMSBC 规则，以了解全部具体规定，并确保严格遵守有关规定。

货物声明

尽管在印尼加里曼丹岛有很多信誉良好的托运人和采矿作业商，但据报道并不是所有人都能够提供充分的货物声明。一些货物声明描述有误，这其中有的是标明货物属于种类 A（参见《散装固体货物安全操作规则》“BC CODE” 1990 版本，指货物不会自热或者释放甲烷），而另一些没有对煤炭的自热或释放甲烷的特性提供详细信息。

SOLAS 公约第 6 章和 IMSBC 规则规定，托运人应及时向船长或其代表提供适当的货物特性信息以及货物安全搬移、积载和运输的建议，以便能够采取必要的预防措施。特别是，IMSBC 规则要求托运人书面提供货物含水量、含硫量和颗粒大小的信息，以及货物是否易自热或释放甲烷，或者两者都有。针对此目的，可用到“固体散货货物信息表”，IMSBC 规则第 4 节有其样本。船长应坚持要求托运人提供符合 IMSBC 规则要求的货物声明，不应在没有该声明的情况下装货。

装货和运输要求

为避免运输途中，甚至可能在装货过程中出现自热问题，应事先检查货物温度。尽管 IMSBC 规则中没有



有做出要求，但红外线温度计是此项工作的理想工具。红外线温度计价格相对便宜且容易获得，所以推荐使用。在装货前和装货过程中可使用这种仪器“扫描”货物表面，以便在温度过高时使船长警觉。对于有明显自热迹象的货物，比如驳船中装载阴燃煤，船舶应拒绝接收。在装货过程中，如果预计会出现超过 1 小时的迟延，应封闭货舱。在装货完成后，应对货物进行平舱，使其与货舱边缘位置间距合理以防止缝隙扩大。缝隙会增加货物表面接触空气的面积，继而增加自热风险。每个货舱应在装货完成后立即关闭，并使用舱口密封胶带封闭舱口作为额外预防措施。表面自然通风仅允许

在清除可能集聚的甲烷时进行，应控制在绝对最短的时间内完成。由于空气进入货物内部会促进货物自热，因此需要对任何低于货物表面高度的通风口进行密封。

IMSBC 规则要求在运输过程中，如果存在货物因自热产生甲烷或有毒一氧化碳气体而耗尽氧气的危险时，人员不得进入货舱。如果必需进入货舱，应戴上自给式呼吸器，并遵守进入封闭空间的规则要求。对于煤炭这种易产生有毒或可燃气体或导致氧气耗尽的散装货物，IMSBC 规则和 SOLAS 公约第 6 章要求船舶应配备管理机关认可的气体检测器。气体检测器应能够在人员不进入货舱的情况下测量舱内的甲烷、氧气和一氧化碳的浓度。气体检测器应定期使用，并根据制造商的建议来进行校准，同时需要对船上人员进行气体检测器的使用培训。IMSBC 规则还要求运输煤炭的船舶应配备能够测量货舱舱底水样 PH 值的工具。由于货物自热时，会产生一氧化碳，最有效的检测方法是监测货舱中的一氧化碳含量。取样点应设在每个货舱的两边，可以设在舱口围板或者舱盖上，以确保恶劣气候时能够灵活使用。在检测舱内气体时，为了确保一致性应尽可能使用同样的取样点。煤炭中的温度探针只能探测到其附近的发热点，因此 IMSBC 规则建议船舶在装货过程中和运输途中也应从外部检测舱内的货物温度。在装货过程中和运输途中，应记录所有气体检测器和温度读数。在正常情况下，每个货舱每天都应进行取样，且在取样前至少提前 4 个小时停止表面通风。如果发现一氧化碳浓度超过 30PPM，应每天进行 2 次取样。如果读数连续 3 天以上持续增长或者超过 50PPM，这表明货物可能已经出现自热状况。这种情况下，应完全密封货舱，包括通风系统。IMSBC 规则还提出如果货物开始出现自热现象，船长应立即联系公司。另外，应立即通知托运人和协会，因为可能需要指定专家对情况进行评估以及提供其他建议。

此种通知信息应包括以下内容：

- 所涉货物的空间位置情况，一氧化碳、甲烷和氧气浓度的监测结果
- 如果可能，货物温度、探测位置及使用的方法
- 进行气体取样的时间(日常监测)
- 通风开启/关闭的时间
- 所涉货舱内的煤炭数量
- 货物信息中所提供的煤炭种类，以及信息中表明的任何特殊预防措施
- 装货日期和卸货港的预计到达时间(需具体指明)
- 船长的评论或意见

如果货舱起火，应立即对所涉货舱进行边缘冷却，船长应考虑驶往最近港口。同样应立即通知协会，因为可能需要安排专家到场。

如有任何疑问，请与协会理赔或防损部联系。

本通函已取代中船保赔字 2010 年第 10 号通函，该通函已经被取消。

案例分享

船东对船上货物行使留置权产生的其他费用损失能否要求赔偿

摘自英士律师事务所 2013 年 9 月航运电子通讯

Metall Market 000 诉 Vitorio Shipping Company Limited (Lehmann Timber) [2013] EWCA Civ 650

在一起对商业法院一审判决上诉的审理中，上诉法院推翻了一审法官的部分判决并认定船舶所有人（以下简称“船东”）可以要求赔偿因行使留置权以取得共同海损（GA）担保而产生的货物仓储费。但是，上诉法院支持了一审法官在另一个问题上的判决，即在货方提供了共损担保（average guarantee）而未提供共损合约（average bond）的情况下，并不构成船东对留置权的放弃。

背景事实

Lehmann Timber 轮的航行初始阶段并不幸运。2008 年 5 月，Lehmann Timber 轮首航自中国前往圣彼得堡，运载 1,089 件钢卷货物，途中被海盗截获，并遭勒索大量赎金。Lehmann Timber 轮获释后，继续前往阿曼的塞拉莱。然而期间其主机发生了故障，不得被拖带至目的地，随后船东宣布了共同海损。但是，当船舶于 2008 年 9 月 20 日抵达圣彼得堡的时候，钢材市场已陷于崩溃，而收货人几乎完全没有保险，因此其既不愿意也没有能力提供共损担保。船东被告知，如果进入港口并提交船舶准备就绪通知书（NOR），就将被迫卸货，也就丧失了留置权。当时，船东仅收到了收货人的保险人提供的针对 9% 的货物的共损担保。在这种情况下，船舶在圣彼得堡港外停泊了五天后驶往芬兰的哈密纳，并于 2008 年 10 月将货物卸至该地的某仓库中。这批货物此后一直存储在那里，迄今仓储费已超过了一百万美元。



仲裁程序和商事法庭的判决

船东根据 Congen 提单向收货人提起仲裁程序，要求支付共同海损分摊和货物的仓储费。提单并入了航次租船合同的条款，规定共同海损应当在伦敦按照 1994《约克安特卫普规则》理算。收货人拒绝承担责任并反诉船东非法侵占其货物。仲裁庭裁决船东胜诉。

在案件上诉到商事法庭后，Popplewell 法官的意见与仲裁庭一致，认为船东在仅收到 9% 的货物的共损保证而没有共损和约的情况下，有权拒绝卸载货物，但 Popplewell 法官否认了船东请求偿付货物仓储费的权利，理由是他必须遵循上议院在 *Somes v. British Empire Shipping Co.* (1860) 8 HR Cas. 328 一案中的判决。在 1860 年，它曾是（迄今仍是）英国法律的一项重要原则，即如果客户将货物留于“工匠”（制造或维修某物的技术工人）处，且其后未能向工匠支付酬劳的话，那么在合同无相反约定的情况下，工匠可以对货物行使留置权，迫使客户支付酬劳，但他不能向客户收取因行使留置权而产生的相关费用。上议院中提到的例子是一个裁缝为他的客户做一套衣服。*Somes* 一案中，法院将该原则适用于船东未支付船舶修理费的情况。船厂对船舶行使了留置权，直到收到修理费为止，并要求船东支付留置期间船舶占用码头的费用。

上议院认为，因行使留置权扣留货物过程中产生的费用不得向货物所有人要求赔偿，因为从行使留置权中获益的是船厂而不是船东。

仲裁程序和商事法庭的判决

上诉法院在上述两点上均支持船东。

留置权被放弃了吗？

上诉法院指出，由货物收货人提供共损和约（average bond）并辅以货物承保人的共损保证书（average guarantee）或现金担保的做法由来已久。只要船东行事合理，就有权要求此种担保形式。法院没有采纳承租人有关共损和约实际上并没有很大意义的观点，法院认为“共损和约会非常有助于明确收货人的责任”。此外，上诉法院也倾向于认为，即使共损保证书（average guarantee）的效力不以收货人在共损和约（average bond）项下的责任为前提，船东也已作出十分明确地表示需要提供共损和约且没有放弃行使留置权的权利。



船东能否请求赔偿行使留置权而产生的费用？

上诉法院之后又考虑了船东是否有权要求赔偿因行使留置权而产生的费用。在对 *Somes* 案及之后援引该案的案件加以仔细考量后，上诉法院认为 *Somes* 原则的适用范围应当是有限的，仅限于涉及“工匠的留置权”的情况。对于工匠的留置权，该原则可能十分贴切，但对一个高度商业化的案件，如造船或船舶修理，“*Somes* 案原则过于苛刻，不具商业操作性。”该原则不符合海上货物运输的特点，也不应适用于此类案件。

做出该判决时，给出主要判决的 Bernard Rix 爵士评论道：

“航运的基本特点即时间就是金钱，且船舶是一个浮动的移动仓库，货方必须支付仓储费，无论是以约定的运费或租金的形式，或在违约的情况下，支付赔偿金的形式。若船舶延迟是由于货主未能及时安排卸货...则根据合约安排，货主必须支付违约金（即滞期费）或滞留期间的一般损害赔偿金（当然，合同如有任何明示的免责条款的情况例外）。”

Bernard Rix 爵士不同意 Popplewell 法官的意见，并进而谈到：

“...若事件的起因是货方对货物卸载做出无效指令，则承租人或收货人不得就船舶迟延向船东问责。因此，货方的这种行为并非仅为单纯的未能履行支付义务，而是缺乏有效卸货指令或缺乏接收货物的真实意愿。”

评论

上诉法院在本案中的判决有助于船东在船舶尚未进港但装卸时间已开始计时的情况下欲行使留置权的情形。然而，我们向从事散货运输的船东重申我们的建议：请仔细参考班轮运输中典型的留置权条款，这些条款赋予了船东要求赔偿行使留置权的费用以及变卖货物的权利，这些权利对船东来说是非常有用的。

走进诺亚

※ 罗杰斯律师事务所是设在新加坡的一家英国律所，与我司有着良好的合作关系。2013年9月13日，罗杰斯律师事务所 Rodgers 先生和 Kathy 女士访问了诺亚天泽青岛分公司，为我司和青岛数家船公司代表举办了一场关于“如何认识和防范保赔保险合同中的风险”的讲座。

结合《英国1906年海上保险法》，两位英国律师深入浅出的向大家介绍保赔保险合同条款的风险特点，诙谐幽默并结合案例对相关法律概念进行了阐述。

通过此次讲座，大家对英国保险的法律规定和保赔保险合同条款特点有了更深的认识，对日后为船东提供相关保险业务意见支持奠定了基础，而与会的船东代表们也直接感受到学有所值，受益匪浅。

哲品汇



用人之道，最重要的，是要善于发现、发掘、发挥属下的一技之长。用人不当事倍功半；用人得当，事半功倍。

古木与雁

一天，庄子和他的学生在山上看见山中有一棵参天古木因为高大无用而免遭于砍伐，于是庄子感叹说：“这棵树恰好因为它不成材而能享有天年。”晚上，庄子和他的学生又到他的一位朋友的家中作客。主人殷勤好客，便吩咐家里的仆人说：“家里有两只雁，一只会叫，一只不会叫，将那一只会叫的雁杀了来招待我们的客人。”庄子的学生听了很疑惑，向庄子问道：“老师，山里的巨木因为无用而保存了下来，家里养的雁却因不会叫而丧失性命，我们该采取什么样的态度来对待这繁杂无序的社会呢？”庄子回答说：“还是选择有用和无用之间吧，虽然这之间的分寸太难掌握了，而且也不符合人生的规律，但已经可以避免许多争端而足以应付人世了。”

世间并没有一成不变的准则。面对不同的事物，我们需要不同的评判标准。对于人才的管理尤其明显。一个对其他企业相当有用的人对自己来说不一定有用，而把一个看似无用的人摆正地方也许就能为你创造出你意想不到的收益。聪明的领导人应该学会发现人才的优点，使得人尽其才，尽量避免人才浪费。审慎选择适当人选是非常重要的，而这必须靠平日不断地观察，留意每个人的发展动态。在检视的过程中，不仅要发掘能干的部属，并且还要剔除办事不力的员工。

动物园的骆驼

在动物园里的小骆驼问妈妈：“妈妈妈妈，为什么我们的睫毛那么的长？”骆驼妈妈说：“当风沙来的时候，长长的睫毛可以让我们在风暴中都能看得到方向。”小骆驼又问：“妈妈妈妈，为什么我们的背那么驼，丑死了！”骆驼妈妈说：“这个叫驼峰，可以帮我们储存大量的水和养分，让我们能在沙漠里耐受十几天的无水无食条件。”小骆驼又问：“妈妈妈妈，为什么我们的脚掌那么厚？”骆驼妈妈说：“那可以让我们重重的身子不至于陷在软软的沙子里，便于长途跋涉啊。”小骆驼高兴坏了：“哗，原来我们这么有用啊！！可是妈妈，为什么我们还在动物园里，不去沙漠远足呢？”

无可质疑，每个人的潜能都是无限的，问题的关键在于找到一个能充分发挥潜能的舞台。好的管理者就是能为每一个员工提供这个合适的舞台的人，我们需要细心观察，找到每一个员工的特长，尽可能地为他们提供适合他们发展的舞台。一个好领导不一定是业务能力最强的人，但一定是个懂得惜才、用才的人。

神偷请战

《淮南子道应训》记载，楚将子发爱结交有一技之长的人，并把他们招揽到麾下。有个人其貌不扬，号称“神偷”的人，也被子发待为上宾。有一次，齐国进犯楚国，子发率军迎敌。交战三次，楚军三次败北。子发旗下不乏智谋之士、勇悍之将，但在强大的齐军面前，简直无计可施了。这时神偷请战。他在夜幕的掩护下，将齐军主帅的睡帐偷了回来。第二天，子发派使者将睡帐送还给齐军主帅，并对他说：“我们出去打柴的士兵捡到您的帷帐，特地赶来奉还。”当天晚上，神偷又去将齐军主帅的枕头偷来，再由子发派人送还。第三天晚上，神偷连齐军主帅头上的发簪子都偷来了，子发照样派人送还。齐军上下听说此事，甚为恐惧，主帅惊骇地对幕僚们说：“如果再不撤退，恐怕子发要派人来取我的人头了。”于是，齐军不战而退。

一个团队总是需要各式各样的人才。人不可能每一方面都出色，但也不可能每一方面都差劲，再逊的人总有一方面较他人一日之长。一个成功的领导人不在于他自己能做多少事情，而在于他能很清楚地了解每个下属的优缺点，在适当的时候派“逊色”的员工去做他们适合的事情，这样往往会取得出人意料的效果。同样，作为一个领导者，要有容人之量，也许说是容人之智更恰当，工作就是工作，千万不能夹杂自己的个人喜好。也许你今天看不起的某个人，他日正是你事业转机的得力之臣。用兵无固定方式，如水无固定流向，能依敌情变化而取胜的，就是用兵如神了。

