

最新大班下期教学计划 大班下期工作计划 (精选5篇)

当工作或学习进行到一定阶段或告一段落时，需要回过头来对所做的工作认真地分析研究一下，肯定成绩，找出问题，归纳出经验教训，提高认识，明确方向，以便进一步做好工作，并把这些用文字表述出来，就叫做总结。什么样的总结才是有效的呢？下面是我给大家整理的总结范文，欢迎大家阅读分享借鉴，希望对大家能够有所帮助。

船舶行业个人工作总结篇一

市运管处/区运管所

一、组织机构落实情况

我公司成立了由安全副总任组长，指定人员为副组长，海务主管、机务主管□sms办主任为成员的船舶安全检查小组对我公司的所有危险品船舶进行彻底的安全大检查。

二、自查的内容

- 1、建立的安全生产责任制，签定的责任书。
- 2、建立的事故应急救援预案。
- 3、组织船员进行安全学习的内容、会议记录、安全检查台帐。
- 4、查看了船上的救生设备、机械设备以及船员证件。
- 5、检查了全公司所有船舶的证件，是否有效。

三、自查结果

- 1、部分船舶船员房间应变部署表未变更。
- 2、船舶救生艇内缺桨，无备用艇底塞。
- 3、救生圈老化未更换。
- 4、船舶安全通道堆放杂物。
- 5、垃圾未进行分类处理

四、处理意见

对于以上安全隐患限定一个月之内纠正到位，针对日常工作对船员进行安全教育并立即进行纠正，要求其必须严格执行航行安全“双百”政策。

2012年9月9日

船舶行业个人工作总结篇二

离开陆地到船上实习，这是一种全新的体验，对什么你都会有一种新鲜感，但是船舶不同于陆地，船舶随时都在晃动，到处都是铁疙瘩，而且有的铁疙瘩还在运转着，这些东西碰到就会对人产生伤害。这个时候你更应该注重的是你自己的安全，平常的行走和劳动都要注意安全。你到船上的第一天，部门领导安排工作之前，肯定会对你进行一定的安全教育，告诉你如何注意安全，但是真正的安全完全要靠自己的谨慎小心才能做到，所有的事故都是来源于自己的麻痹大意。

你的实习期和担任机工的时间到了符合换三管轮证书后，你就可以拿到三管轮的适任证书了。这本证书证明你具备了担任远洋船舶三管轮职务的资格。你已经具备了这种资格，但是你心里肯定在不停地拷问自我：我能够胜任吗？开始接任三管轮的时候，你的心在打鼓：我干得了吗？不用怕，不干

你怎么知道你干不了啊。责任在肩，你就得扛下来，况且你的上面还有二管轮、大管轮、轮机长可以去请教，还有一些年长的机工也是你可以求教的师傅啊。

担任三管轮后，你就开始成为船上机舱设备的一个主管人员了，用公司的说法你是一个干部船员了，用英语的说法你是一名工程师了。

三管轮主管的设备纷繁复杂，可能你心中没有一丝头绪。这个时候可以请教轮机长，可以看看自己的《维修保养计划表》，可以翻阅以前三管轮的工作记录和《检修记录簿》，这些都可以消除你心中的疑惑，理清你的头绪。这个阶段很多检修工作必须自己做了，也能够体现你实习做机工时候学到的基本功。一般而言都还是不行的，你的很多工作必须有其他人员的帮忙、协助才能完成，所以你必须和那些老师傅们搞好关系，尊敬他们，做事先做人。不管你是大连海事大学还是上海海事大学毕业的，不管你是什么科班出身的，在那些类似老兵的机工师傅面前你还是新兵蛋子一个。你干活的手上功夫比他们差远了，毕竟他们在机舱里面摸爬滚打了多年，内功比你深厚多了。

现代科技日新月异，小到家庭用的洗衣机、微波炉，大到各种机器设备，都配备了产品使用说明书。设备说明书上面都有安全使用注意事项、维护保养周期、检修程序和检修注意事项，还有一个更加实用的故障分析和处理办法。从三管轮开始，你就要学会使用说明书，你在学校学习的那些空洞、呆板的理论是没法跟上现代科技变化的。你在学校学习的专业理论只是一种大的指导方向，各种设备的真正管理维护必须遵守说明书里的规定和要求。现在的船舶，不管是中国制造的还是外国生产的，设备说明书基本上都是英语的。经常翻看说明书同时还能够保证你的英语不会生疏。英语水平的提高非一日之功，正如“rome is not built in one day”需要的的是不断的持之以恒的学习积累。英语在你以后的职业生涯中是相当重要而有用的工具。

你做了一条船、两条船甚至是三条船的三管轮，海龄上达到了海事局规定升任二管轮的要求，在船工作期间没有设备管理不善、人为事故不良记录，公司就会安排为你更换二管轮证书，马上你就可以进入二管轮角色了。

开始担任二管轮了，这个时候你肯定不会有准备担任三管轮时候的踌躇不安了，而且这也是你早就跃跃欲试的职位，毕竟二管轮的个人收入较三管轮又大进了一步。

这个时候你管理的设备又是全新的，而且是船上更加重要的设备了。管理设备的程序和干活的基本功也掌握得差不多了。但二管轮这个阶段是一个相对**的阶段，一般三管轮阶段你还有理由去请教轮机长或其他轮机员，到了二管轮阶段你就不可能成天去找轮机长了，这个你不会干那个你干不来，那样会给人一种你业务能力不行的坏印象。这样你就必须兢兢业业做好日常维护保养，认真研读说明书，自己学着如何去分析、解决设备中出现的故障，让设备处于良好状态。这个阶段才是你个人技术、技能得到显著提高的阶段。

做二管轮后你必须非常谨慎小心，除了主管的辅机、空压机、造水机、重油分油机等，主要还有燃油的添加、储藏、驳运等船舶管理工作，加油、驳油一不小心就会造成大的污染事故，所以必须严格按照公司制定的《移油、驳油操作规程》去执行。

从实习生到二管轮做下来就可以耗费你5到6年的青春，马上你就可以进入大管轮培训班了。大管轮考证培训阶段是你通过5到6年海上生涯的实践锻炼，离开学校后真正系统重温你的专业理论的时候，就像一个武林高手成长阶段中内功突飞猛进的时期，这是你的技术、技能升华的阶段。现在的大管轮考试科目共7门，且有3项评估考试，如果能够一次性通过，你也可以自豪一把了。

大管轮考试关通过了，你上船还是要实习几个月才能升任大

管轮。马上你就要进入管理级，也算是个白领了，其实船上的干部船员都是拿着白领的钱干着蓝领的活。

升任大管轮，你开始入围公司经常提到的船舶六大重要职务了，但是你的责任比以前大多了，考虑问题也不能光从自己主管设备的维护保养去考虑，这时候你是整个轮机部的总管，要有整个部门工作的全局观念。

大管轮这个职位的你主管着全船最重要的设备主机。对于主机的正常检修、维护保养，你要根据《维修保养计划表》和主机说明书的检修保养周期，做出详细周全的计划和工作安排，以确保船舶的动力。

除了保证主机的运转，你还要做好整个机舱日常工作的安排，根据各个机工和轮机员的性格、技术特点，妥善地安排机舱日常维护保养工作。作为大管轮，你还要有一种主动的奉献精神，不管是三管轮还是二管轮主管的设备，如果有应急的抢修工作，一定要主动带着弟兄们上，这个时候也可以充分展示你在做轮机员阶段练就的手上功夫了。一艘船舶机舱管理的良好状况，离不开一个能干的大管轮。

做了18个月的大管轮，马上你要参加轮机长考证强制培训班了。现阶段船长、轮机长考证都是很容易通过的，只要你脑袋能够转两个弯弯就没有任何问题。过了这一关，做上3个月的实习轮机长，你马上就是一名无限航区远洋货轮的轮机长了，但是要成为一名顶尖高手的轮机长还需要更长时间的刻苦修炼。

恭喜你，终于做到轮机长了！

船舶行业个人工作总结篇三

这篇关于xx船舶机工实习报告内容大全，是实习报告频道特地，希望对大家有所帮助！

你的实习期和担任机工的时间到了符合换三管轮证书后，你就可以拿到三管轮的适任证书了。这本证书证明你具备了担任远洋船舶三管轮职务的资格。你已经具备了这种资格，但是你心里肯定在不停地拷问自我：我能够胜任吗？开始接任三管轮的时候，你的心在打鼓：我干得了吗？不用怕，不干你怎么知道你干不了啊。责任在肩，你就得扛下来，况且你的上面还有二管轮、大管轮、轮机长可以去请教，还有一些年长的机工也是你可以求教的师傅啊。

三管轮主管的设备纷繁复杂，可能你心中没有一丝头绪。这个时候可以求教轮机长，可以看看自己的《维修保养计划表》，可以翻阅以前三管轮的工作记录和《检修记录簿》，这些都可以消除你心中的疑惑，理清你的头绪。这个阶段很多检修工作必须自己做了，也能够体现你实习做机工时候学到的基本功。一般而言都还是不行的，你的很多工作必须有其他人员的帮忙、协助才能完成，所以你必须和那些老师傅们搞好关系，尊敬他们，做事先做人。不管你是大连海事大学还是上海海事大学毕业的，不管你是什么科班出身的，在那些类似老兵的机工师傅面前你还是新兵蛋子一个。你干活的手上功夫比他们差远了，毕竟他们在机舱里面摸爬滚打了多年，内功比你深厚多了。三管轮阶段你要苦练自己的基本功，虽然学校里面都有安排实习，车、钳、焊都学过，但那时候基本上是闹着玩的，学的都是一些花拳绣腿，在船上没见到几个能够拿出来真刀真枪干几下的，基本上都还给老师了。到了船上工作后，你会经常用到这方面的技能，所以，你必须扎扎实实地去学好，免得麻烦别人，挨人家的白眼。这个阶段如果你能够遇上一个理论和实际动手能力很强，且喜欢指点、培训轮机员的老轨，那是你的幸运，能收到事半功倍之效。如果没有这么幸运，你就只能自我修行了。

你做了一条船、两条船甚至是三条船的三管轮，海龄上达到了海事局规定升任二管轮的要求，在船工作期间没有设备管理不善、人为事故不良记录，公司就会安排为你更换二管轮证书，马上你就可以进入二管轮角色了。

船舶行业个人工作总结篇四

《船舶研究所安全评审个人工作总结范文》适用于船舶研究所安全评审个人的工作总结，年的下半年对我来说，是极为充实和怀念的，每天都有新的任务和新的挑战。面对，正向李所指出的那样：脚步正健，行路依然；正向我入职感想写到的那样：我会继续怀着自信、包容与责任为714所、为十二室的自立自强的目标再出发！

安全评审是我们室目前的核心业务，所以首先必须干好评审工作。安全标准化评审是国家的强制性要求，作为集团公司的唯一评审机构，责任重大，在评审工作中要做到“一细二活三原则”。

一是心细，从前期专家的邀请、组合、行程、性格，到评审过程中的各种组织沟通、路线制定到最后的评审报告审查、分数核对等繁枝细节，一处没想到，便会引发各种大小麻烦，因此做评审工作一定要心细，从每个细节出发，从每件小事做起。

二是灵活，评审对象是集团公司的成员单位，每家的单位的情况不尽相同，大体上可以分为两类：一类是集中在华中和华东片区的科研院所，这些单位整体素质较高、经济实力雄厚；另一类则是以重庆地区为代表的配套厂，这些单位大多是当年三线建设留下来的，大部分单位效益较差，员工学历较低，作风偏重江湖义气。因此如何和这些单位保持良好的合作关系来将评审工作顺利开展进行，是对我这个刚走出校园的年轻人一次巨大的挑战。“灵活”是我个人认为对做好这件事的一个关键因素，一定要做到因地制宜，灵机而动。

三是坚持原则，安全评审是关系到集团公司10多万干部职工生命的大事，不能有丝毫的懈怠，一定要坚持我们评审中心做事的原则，那就是实事求是、客观公正，严格按照标准进行评审编写评审报告，在这个问题上没有丝毫的疑问。

学习是人生成长之梯，作为一名新参加工作的职工，首先必须加强学习，为推进所里和室里各种工作的开展奠定坚实的基础。在业务领域学习方面，首先对《中国船舶重工集团公司安全生产标准化考核评分细则——舰船设备研制单位》

（版）进行了系统学习，并在评审过程中全程跟随电气、设备设施专业的专家进行现场学习，收获颇多。其次根据室里业务拓展需要，在11月16日-22日前往大连安科院参加了安全评价师的培训和鉴定；第三，阅读了大量与安全相关科技类文献，为进一步开拓室内科研业务，保持知识水平的先进性做好知识储备。

身为一名博士研究生，虽然离开了学校，但从骨子里还是对科研工作充满着激情和向往。目前已经将自己在博士阶段比较熟悉的安全检测与监测方向与船舶行业相结合撰写了2个科研课题的开题建议书，一个是大型船舶推进装置状态诊断与预警关键技术研究，另一个是基于多源信息融合的船舶管系泄漏诊断系统开发及应用示范。此外，已有2另外两个课题有了较为成熟的思路，一个是船用大型压缩机风险评价与可靠性方向，另一个是船舶火灾方向。与此同时，还准备进一步拓展思维，拟思考基于物联网搭建社区老年人安全、健康服务平台等项目。

总而言之，年的下半年对我来说，是极为充实和怀念的，每天都有新的任务和新的挑战。面对，正向李所指出的那样：脚步正健，行路依然；正向我入职感想写到的那样：我会继续怀着自信、包容与责任为714所、为十二室的自立自强的目标再出发！

船舶行业个人工作总结篇五

我想这位朋友说的问题很有局限性，另外待遇的好坏有时不能完全来决定员工的去留，特别是有才干的人！

我想聊友的问题该是两个：

用人的工资待遇标准与怎么才能留住人才！（一）用人的工资待遇标准：

每个行业都有各自的标准，其实既然创办了公司就该有自己的成长历程，照着曾经的标准执行就行了，因为是新成立的公司，需要你的员工替你打天下，这个阶段对公司的领导和员工来说是很艰辛的，公司创办初期需要很多积累沉淀，尤其是资金精力方面，很多方面需要给员工一个交待，所以待遇可以在自己适当的范围内作些调整，这样可以提高一下工作的积极性，为你的公司更卖力些！

（二）怎么才能留住人才：

这个问题有些复杂，总结一下留住人才大致有三方面的因素：
1、待遇留人。

1 / 20

公司管理心得体会（）无论什么公司你没有一套完整的薪酬制度和管理思路，工资待遇想怎么来就怎么来，公司业务好了就多发，不好就少发，甚至有些新公司的创办人一味强调“大河没水小河干”，这样的公司是做不长的，做不大的，要知道如果小河里没水大河也干呀！站到各自角度分析，大河和小河有很多本质上的区别，这个问题大家都可以容易想的清楚！所以理智的管理是必须的。完整的薪酬制度和管理思路是待遇留人的基础！

2、感情留人。

有了不错的待遇，整天员工像驴子一样被领导用来用去，公司的管理一盘散沙，领导不开心了阴沉着脸，时不时的发个脾气，这样的公司根本谈不上有凝聚力，这样的工作环境也不出什么好的业绩。长久下去形成恶性循环，再好的待遇也留不住人，为什么留不住？一句话“干的不开心”所以作领

导的也该时不时的关心一下员工的工作情况，除了工作以外也聊些家常的话题，无论是工作或生活有什么困难，做领导的都不可袖手旁观，要积极提供援助，这样员工会感到家庭式的温暖和关怀，他会加倍工作来回报你的，因为他没有什么后顾之忧！

3、事业留人。

2 / 20

公司管理心得体会()跳槽或想单干的高级人才怎么说他都要认真分析一下自己的情况再做决定，毕竟甘愿冒险的人为数不多，躲避风险毕竟是人类的本性！

写的很乱，心里也很乱，也许自己心里的事情很多，联想了很多，写出来作为宣泄。希望看到的朋友当做自己看法的第二种声音！

公司管理心得(2)：

优点，我是个比较专注的坚强的人，是一个打不死的人。缺点最重要的是有时候太软弱，对公司管理方面手太软了，以前，我以为那是人性化管理。当时我把公司当成家一样，现在想想有很多问题。其实人性化管理并不是要把你员工当成家里人，然后不去管理。总结，管理无情人有情。

1. 作为一位领导者，必须得具备表达清晰准确的自信，确保组织中的每一个人能够理解事业的目标。

2. 在任何情况下，责任都有一个定量；任何一方如果承担过多的责任，另一方就会相应地减少承担等量的责任。

3. 管理的艺术在于沟通的技巧与真诚。 4. 管理是一种严肃的爱。 5. 管理就是让别人完成事情。 6. 黑猫，白猫，能抓老鼠

的就是好猫。7. 质量即免费。

8. 优秀的管理者不会让员工觉得他是在管人。

3 / 20

公司管理心得体会 () 9. 先做人，再做事。10. 管理就是追求一种调和。11. 最优秀的人才是免费的。

12. 管理就是两件事，一是资源优化组合，二是做区域轮廓、环境培养；正如^v^所说的：管理就是两件是，一是出主意，二是用人；而好的管理者是二者的集合。

13. 人有多大胆，地有多大产。 14. 君视臣如草芥，臣视君如寇仇。15. 以人为本！

16. 上之所好，下必随之。

17. 从管理的角度来讲，两点之间最短的距离不一定是一条直线，而是一条障碍最小的曲线。

18. 管理就是让大家知道你的规划，理解你的规划，贯彻你的实施计划及要求，同时让利益联系起你我他。

19. 管理=勤奋+智能+知识+心理学。 20. 管理就是更有效地利用资源。21. 管理=管人+理事。

22. 管理追求的是：无为而至，大智若愚。 23. 好的管理者就是要组织离了你照样转。24. 培训是企业员工最好的福利。

4 / 20

公司管理心得体会 () 25. 要领导好别人，首先必须要领导好自己。26. 己所不欲，勿施与人。27. 没有规矩，不成方圆。28.

要做就做最好的。

29. 高层管理者：做正确的事；中层管理者：正确地做事；执行层人员：把事做正确。

30. 管理就是激发人的潜能，以赢取目标。 31. 易之思之。

32. 把自己当成别人，把别人当成自己；把自己当成自己，把别人当成别人。

33. 己所不欲，勿施于人；己所欲，亦慎施于人。 34. 计划，组织，指挥，协调，控制，督导。 35. 管理的精髓，就是把复杂的事情简单化。

36. 管理的重心在于管人、用人，只有先学会很好地欣赏别人，才能很好地用人。

37. 管理：关注并修正行为，影响并引导人生。 38. 从办公桌上看到的世界是可怕。

39. 做不好事情往往不是由于事情的原因而是人的问题。 40. 做人就不要做事，做事就不要做人！性格决定命运，气量影响格局！

5 / 20

公司管理心得体会 () 41. 沟通、协作、勤理，利润第一！ 42. 管理就是先管好自己。

43. 管理的最高境界就是利润的最大化！ 44. 管理的基础就是人力资源的管理。中国有句俗语：不怕没好事，就怕没好人；而如何识人、用人，我想应是每位管理者常思考的问题吧。

45. 任何事情处于顺其自然的状态时，得到的自然而然会来，

得不到的勉强亦陇无。

46. 夫为治有体，上下不可相侵。 47. 一切从沟通开始..... 48. 管理的最高目标是社会价值最大化。

49. 谦和的态度，常会使别人难以拒绝你的要求，这也是一个人无往不胜的要诀。

50. 尝试导致成功，抱怨导致失败。

51. 无论一个人表面多么强大，其内心往往都是脆弱的。 52. 人性中最本质的需求就是渴望得到尊重和欣赏，就精神生命而言，每个孩子仿佛都是为了得到赏识而来到人间的。

53. 管理没有真理。

54. 管理是科学，领导是艺术。

55. 管理其实就是共享一份团队的融洽感情。

6 / 20

公司管理心得体会 () 56. 沟通是一切成功的源泉！

57. 发现合适的人，用合适的方法，在合适的体制下，执行合适的策略。

58. 管理就是沟通、沟通、再沟通。 公司管理的体会

1、加强控制

这里讲的控制并不是指公司对公司员工的直接控制管理，而是指公司员工对产品的质量、数量和成本的控制，促使全公司每一个部门、每个科室、每个岗位、每位人员都在为完成公司的总目标而努力。

公司管理心得体会()开支等因素是自己部门和企业实现目标的障碍。让每位员工都能在工作中体现自我价值：都在为公司大目标的完成而发光发热。

2、注重沟通

公司不光注重产品的质量、数量和成本控制，也同样注重人本管理。人是有感情的，公司管理者与被管理者的沟通关系对调动职工的积极性有着极大的作用，是企业成功与否的至关重要的因素。公司各个部门之间沟通方式，有定期的报告制度，如每天的品质向上中心举行的会议，对日常的品质状况进行报告；每个月开展的新车型会议制度，对新车型推进状况进行沟通等等。同时，公司也注重上下级之间和同事之间的沟通，如部门或者科室人员的自主聚会活动；员工工作调动的欢送活动等等。公司还鼓励各级领导在工作之余和客户相互交流以及结伴参加社交活动等，以达到沟通及建立和谐的人际关系目的，使企业一切经营运作畅通无阻。

3、尊重员工

船舶行业个人工作总结篇六

——“”轮二副：

尊敬的领导：

你们好！

我是“富源”轮二副，于2011年3月3日在京唐港上船工作，在船上工作和生活中，我安分守己，尽心尽力做好本职工作。

此外我积极上进，充分利用闲暇时间努力学习大副业务知识，抓住机会模拟实践大副业务技能，特别是在某某船长和某某大副的悉心传授教导下，我不断学习领悟，自觉已掌握大副在船工作的基本程序，方法技巧和注意事项，以下是我对如何做好大副工作的理解和体会，不到之处，敬请不吝指教！

大副是甲板部负责人，要紧密配合船长开展甲板部日常工作，做好船长的得力助手。不同于二副工作的内容明确工作要求细致认真，我觉得作为大副首先要思想明确，态度端正，清楚自己的职责所在，能从较长远，全方位的角度考虑问题，做任何事情都要考虑船员，船舶，机器，货物的安全和周围环境。其实大副的工作就是一个提前制定切实可行的计划，做好各项准备，然后监管既定计划及时有效执行到位的过程，要在不断学习业务知识技能，不断总结工作经验的同时还要具备人员管理能力，临机应变能力，交流沟通能力等综合素质，才能从容应对本职工作。

一，明确大副的职责所在大副是甲板部带头人，在船长领导下主持甲板部的日常工作，执行并监督各有关岗位人员执行公司综合管理体系的各项要求；协助船长抓好船舶航行安全工作；负责货物的配载、装卸、交接和运输管理；按综合管理体系要求，负责甲板部船员的各种培训；负责体系有关大副职责的受控文件的管理、维护、记录和存档；保管船舶图纸、技术资料，负责做好甲板部物料(包括厨房用品及船员生活用品)的申请，验收、保管、使用等管理工作；掌管船舶备用钥匙；保管并执行《船舶垃圾管理计划》，主管船舶垃圾的收集、存放和处理，填写《垃圾记录簿》，保存岸方提供的垃圾收据；监督船员遵守国际和地区性环保法律法规，避免发生污染事故；船舶停泊在港口、外锚地或在航经海盗经常出没的水域时，组织、安排防盗、防偷渡工作，确保船舶、船员和货物的安全；按船长指示做好备舱工作，负责货物配载、装卸和运输管理，当装卸重大件、危险品及贵重货物时应亲自在现场监督，防止货损、货差，装卸货完毕后应尽快将装卸货报告、积载舱图及船舶吃水、强度、稳性等资料寄

公司；开航前应检查装卸货单证是否齐全，船员是否到齐，督促甲板部船员做好各项开航准备工作；海上航行及锚泊值班中注意救生、消防设备，装卸机械及货物是否绑扎牢固，遇有风暴警报时，更应亲自检查和监督船员做好货物、设备及物品的加固防护措施；管理淡水的储量和消耗；负责压载水的注入、排出和移注工作；检查各淡水舱，压载水舱及污水井的测量记录；负责制订甲板部的《维修保养计划》；负责船体及装卸机械的维修保养；船舶厂修或坞修时，提前报送修理单，修理期间负责甲板部工程的监修和验收；航行值班期间经常运用各种方法测定船位，及时修改航向，使船舶经常保持在计划航线上航行，保证船舶航行安全；大洋航行值班期间，在天气、海况允许的情况下，应利用天体测定罗经差、船位线或船位，并做好相关记录；组织船员做好清洁卫生工作，陪同船长定期检查船舶卫生。负责每天审阅《航海日志》并签字；负责救生设备的保养并与轮机长分工负责消防设备的保养，督促三副按时检查、维修和保养相关设备，按规定及时换新并做好记录；落实抵港前各项准备工作，组织甲板部船员认真做好自查自纠等港口国迎检工作；其它有关上下船交接班、进出港、靠离移泊、锚泊、装卸货、航行值班、修船职责参照相关须知的有关规定；应急情况下，执行体系文件有关规定及履行应急部署表列明职责。

制定装卸货程序要综合考虑各种因素，在根据本船实际和《国际载重线公约》确定载货量之后，在船舶抵港装货之前，还需了解更多相关信息，如抵港水尺及吃水差，装货机械的高度尺寸和装卸速率，潮水变化幅度和周期，系泊要求，工人的专业熟练程度，水的比重，码头长度，装货及排放压载水有无时间限制及其它的特殊规定要求等信息。当然，船方也需提供相应的信息给港方。在抵港靠泊之后，还需向代理和工头进一步了解证实，索取相关的货物证书报告，查看货样，做好与港方的沟通工作。量取泊位的实际水深，在扣除潮水的影响后，是否会在装货过程中和开航时造成船舶搁浅，这点很重要。依据货物的隔舱要求，泊位的水深限制，装货的速率及头数，船舶排放压载水的速度，保持合适的剪力及

弯矩，以及港方相关的要求，如果不能满足就需及时协商解决办法，综合考虑以上因素，制定装卸货顺序步骤和排放压载水的顺序及步骤□loading sequence和unloading sequence的编制可以参照blu手册的说明要求。

2. 洗舱备舱工作

根据货物的特性要求，在前一航次结束之前就需要组织甲板部人员进行严格的备舱工作。如果对货物的特性不了解，可以查阅bc code的相关说明。如果是危险货或者是对人体健康带有一定伤害性，还须查阅imdg的相关说明，并将有关注意事项张贴说明。备舱的过程包括扫除残留的货物及浮锈，清理死角，洗刷大舱，舱盖和舱口围，注意防止堵塞舱口围的止回阀，过淡水等。如果是装载腐蚀性的货物，还需在舱壁上涂抹一定高度的保护层。在抵达装货港受载前，还需对大舱进行再次的清扫，查看有无残留货物及浮锈在航行中落下，有无昆虫和渗水出现。检查大舱的水密性，开关舱及封舱设备，人孔道门，管路，横梁，上下大舱的直梯及澳梯，污水井，通风孔及测量管系等等是否完好正常。备舱的工作必须认真一丝不苟的进行，来不得一丝马虎，不能抱有侥幸通过的心理。

3. 装卸货过程中的监管工作

在办理完相关的手续，取得有关货物证书验舱报告及单证，做完初始水尺检验，互签船岸检查清单和相关准备工作后即可开始装卸货了。在装货的过程中，一方面要督促值班驾驶员经常到大舱和作业现场查看货物的外表状况和含水量情况，是否与提供的证书和货样相符合，并督促工头要严格按loading sequence作业，根据掌握装货进度经常观测船舶水尺，经计算后与岸上提供数字比对，是否和计划中的相应步骤相符合，如差别太大要及时找出原因；严禁工人违章违规操作。如有工损发生就需通报有关人员做进一步的处理工

作，并做好四周及甲板巡视工作，同时自己也要密切注意装货过程中的各种问题和情况并及时的处理和协调，确保装货和排水工作顺利的进行，注意监控装货和排水过程中sf□bm□draft值的大小，实际水深情况，拱垂情况，保正船舶始终处在安全的状态，直到最后装货结束。在做水尺检验和签署各单证时，也需要仔细谨慎，避免将来不必要的麻烦或索赔。在做大副收据时，特别是大副批注时要慎重，即能完成航次任务，避免造成纠纷，又能保护船东利益，千万不能马虎大意。

4. 水尺检验注意事项

散货船装卸货过程中的水尺检验是大副业务中的一项重要内容。做好水尺检验，首先是保证能够准确测定有关原始数据，如船舶六面吃水，舷外水密度，燃油，压载水，淡水以及储备品等。观测吃水时，船岸不得进行一切可能影响水尺观测精度的操作，如装卸货，打排压载水等要停止，有波浪时，应读取水面最高和最低时的多组数据取平均值，以减少观测误差，特别对船中吃水一定要尽可能精确测定，然后对观测吃水进行修正，如首尾垂线修正，拱垂修正等，以求得船舶平均吃水。测定水密度时应避开船舶排水管口和码头下水管道口，通常在船舶外档中部吃水一半处选取水样进行测量。最后视情况要对计算所得的排水量进行纵倾修正，港水密度修正等以计算求得准确的货物载货量。做水尺检验时，船舶当时可能存在任意倾斜状态，直接影响燃油，压载水，淡水以及船舶水尺的测量精度，有时候会出现很大误差，这一点要特别引起注意。

5. 关于压载水的排放

船舶压载水和沉积物中常常携带大量的有害生物，细菌等，如处理不当会对海洋环境和人类身体健康造成影响和威胁，为此各港口对船舶压载水的排放提出了更高的要求。船舶在排放压载水时一定要遵守相关法规，满足港口要求，在管理

和处理船舶压载水方面要做好相关记录，诸如处理方式，开始结束时间，地点，舱号，数量，温度，盐度等等，以供港口国当局检查。如在在码头装货时，排水工作尤为重要，在计划的时间和步骤内未能将预定的水排出，就可能造很大的被动和麻烦，影响整个作业计划的进行。必须时时跟进，步步监控。任何装货或排水步骤的改变，必须经过认真演算，得到大副的同意后才可进行实际操作。要迅速排放压载水，最主要的是要提高压载水泵的工作效率，一般在保持2~3米尾倾的情况下由前向后排，并尽量保持由3个以上水柜向水泵供水，船体强度，稳性和吃水差可以由所装货物进行调整，即在装货的开始阶段，排水是首要任务，制定装货顺序的依据就是在保证船体强度的情况下使压载水排放速度最快！此外，船舶在航行中排放压载水可以利用排空法，溢流法或者混合法来实施，根据要求选择合适的地点，注意天气海况的变化，同时要使船舶稳性，强度，吃水差等满足相应要求。

6. 货物途中保管

载货航行中要做好货物的在船保管工作，根据货物种类，航次计划采取适当有效的措施，例如我轮voy#134从澳大利亚装煤运往印度，航行中就涉及到煤的途中管理工作。查bc code可知煤的一些特性，比如会产生可燃易爆气体如甲烷等，当空气中甲烷的含量介于5%~16%时遇明火即可爆炸，此外，煤还具有自热和自燃性，当煤炭的粉尘在空气中含量介于 $10\sim 30\text{g}/\text{m}^3$ 时，遇明火也会爆炸。为此航行途中必须经常对大舱测温并做好记录，如货温较低且稳定应进行间断性的持续通风，以排除有害气体。一般情况下煤炭装船后应进行4~5天的表面通风，然后每隔一天进行表面通风6h即可达到排除可燃气体的目的。可根据不同季节，地区特点，外界气温，采取甲板喷水的降温措施。当舱内温度接近 45°C 时应立即停止通风，封闭货舱及通风筒，防止空气进入，如货物继续升高并有烟雾，则应在严格封舱的前提下有步骤的释放足量的 CO_2 进行灭火，而不能使用海水冷却煤炭或灭火。航行

途中每天监测记录温度和各種气体含量的数值，发现问题和异常时，要及时报告处理，必要时请求公司专家的指导帮助。每天测量污水井，做好记录，必要时将污水排掉。在大风浪和寒冷天气中，要注意检查舱盖，人孔道门，通风管系等等的水密情况，避免货损或其它危险情况出现。在抵达卸货港之前，如果天气和时间允许要开舱检查货物的实际状况，做到心中有数。注意开舱卸货前要进行必要通风排除有害气体，确保人员安全。

7. 货物交接

在抵达卸货港准备卸货之前，同样要与港方进行充分的信息交流，索取必要信息，如泊位和航道水深，潮汐及变化情况，开工数，卸货效率，卸货机械的情况，水密度等等的情况之后，可以参照blu手册和码头及公司的相关体系文件的要求来制定unloading sequence和压水顺序及数量计划，以保证船舶拥有合适的sf□bm值和安全高效的卸货作业。在抵达卸货港之后，船长确认收到原始提单或公司同意有效的保函，并做完初始水尺检验和相关手续及准备工作之后即可开始卸货了。在卸货的过程中，同样须严格按照制定的计划来操作，并经常性的巡视全船和大舱，查看工人的作业情况，督促当班驾驶员和有关人员一起做好，处理协调各种问题，以保证卸货工作的顺利进行，直至最后完货顺利开航。

当然，在一个完整的装卸货及运输的过程中，会出现各种各样的问题，甚至是突发问题，计划和相关的准备工作不可能完全做到面面俱到，但是时时刻刻保持高度的工作责任心是我们能做到的。

三，甲板部日常维修保养工作

甲板部的维修保养工作要有完整的计划，日常工作安排应区分轻重缓急。不过，甲板部工作的一个特点是靠天吃饭，因此要充分考虑天气海况对维修保养工作的影响。身为大副，

必须具备人员管理能力，掌握了解各人性格特点，工作态度，责任心，应变能力，做到知人善任，平时多注意交流沟通。维修保养工作要抓得紧，抓得严，懂得见缝插针，也明白张弛有度。一般来说保养工作要注重实效，比如船体保养，特别是甲板，要按照实际的情况进行除锈油漆。水尺马克保持清晰。做好锚机绞缆机及相关系泊设备和开关舱及封舱设备的维修保养及检查工作，经常性的活络加油；看锚机的刹车带的磨损是否超过30%，如果是就须安排更换，底座及连接螺丝的磨损情况；齿轮,插销磨损情况，是否需要更换。检查水密门窗,各种道门,通风管系的情况，是否处于良好的工作状态。按照船龄，按检查周期和实际需要对接水柜大舱和双层底进行检查记录，以确定是否需要采取进一步的保养措施。督促二副和三副做好各自的本职工作，救生消防和航海图书资料都是港口国检查的重点。

四，抛锚作业和靠离码头作业

经过在船上将近半年的实习我对抛锚作业和和靠离码头作业有了初步的了解，下面谈谈抛锚作业和和靠离码头作业的一些注意的细节和具体的操作步骤。

抛锚和靠离码头是船舶日常营运最频繁的作业，也是容易发生各种事故的环节，一不小心就会发生事故，必须小心谨慎的操作。锚机绞缆机在抵港使用前，必须会同三管轮进行检查试验，确定处于良好的工作状态，刹车离合及止链器工况正常。在进行抛锚作业时，需要提前了解掌握锚地的水深，底质，定位条件，回旋余地，潮汐，风流 和船舶密集程度，以及港口的相关规定和要求，控制好船舶的余速并结合船舶装载情况，严格按照船长的命令正确操作，以确定抛锚的方法和步骤及出链的长度。

船舶行业个人工作总结篇七

质量是一组固有特*满足要求的程度，船舶建造也是在建立一

组固有特*并满足要求程度的过程，船舶和我们人的躯体一样，它也有血有肉，质量不仅关系到企业的盈利、发展、生存更关系到消费者身心健康也关系到我们每一个人的衣食住行。因此质量是企业的生命力，是企业发展的灵魂和竞争的核心。作为一名轮机质检员，其主要工作职责就是对其相关*的物料、管系、设备等系列生产活动进行全过程质量控制。在过去的一年中，我主要参与了公司系列散货船的检验，主管检验了船主要设备试验和船舶建造检验，并参加轴系及主机的产品检验，在18万吨和万吨系列散货的制造过程中，本人查阅了大量法规及船舶标准规范，虚心向理论知识丰富的技术负责人学习请教，仔细研读施工图纸，结合我厂现场实际和*职能，对工作的实施提出“引导、配合、规范、创新”的总体思路。质量从源头开始抓起，朝着人员管理、施工守规、物料齐全的全程控制以及船厂效益最大化、船东认可度高、船检规范落实到位的共同点有机结合的大方向前进。工作中从最开始从原材料进场，主要是管子及管子附件，让我掌握了管子及附件的检验标准，之后是管子制作，然后是分段的预舾装，这时候知道了管子在船上的安装位置，以上让我掌握了管子的制作及安装的标准，通过设备的验收工作知道了船上的主要设备并对他们的功能有了初步的了解。之后的坞内将预舾装的分段合拢，管子开始到船上各个设备的定位、再到各个系统的检验、设备调试通过这些工作让我对设备的使用及标准及规范的要求有了更深入的了解。

以下是我对各个检验阶段的小结：

物资进场的检验：管材、管件、阀件等管系组成材料在进厂时需根据技术要求提供生产厂的船级社相关认*材料和工厂合格*书。在接到原材料的报验单后，应及时进行外观、尺寸、产品标记及船级社标记的检验。必要时，按规定取样，送理化试验室试验或委托试验。

设备的检验和试验：对重要的动态设备验收一般要求船东船检同时赴制造厂，根据相关技术协议和设备安装及验收工艺

进行检验，并做相关的实验数据记录和校核以满足设备的功能和技术要求。产品的进厂入库检验需持有生产厂的质量合格*及随行文件。对于属于船级社检验范围的产品，还应检查船检*书和船级社的检验标识。根据合同、技术协议、图样等进行外观检验。对有船级要求的重要设备应该通知船东、船检到场检查。

设备及*书的管理：对检验合格的产品，检验人员在报验单上签署合格判定意见，通知相关部门办理入库手续，对于不合格的产品，检验员应提供不合格的问题以由物资部门负责退货、索赔等。对因生产急需且不及检验而放行的产品，应标以明确的标记，并做好详细的记录，以便一旦发现不合格后能够追回、返工或更换并办理紧急放行审批手续。相关物资的船级*书材料应整理归档，并以电子表格的形式进行记录和资源共享，配合下道工序的有序、正常的运行。

单元组装：现在为了提高生产速度，都进行单元组装，这样就要求单元组装时要按图施工控制好主要尺寸：1总尺寸；2各个与其他单元或分段连接接口的尺寸。