

2023年船舶大管轮工作心得 船舶工作总结 (大全6篇)

总结是写给人看的，条理不清，人们就看不下去，即使看了也不知其所以然，这样就达不到总结的目的。怎样写总结才更能起到其作用呢？总结应该怎么写呢？下面是小编带来的优秀总结范文，希望大家能够喜欢！

船舶大管轮工作心得 船舶工作总结篇一

时光如歌，岁月如流，转眼间我们告别了20xx这个充满绚丽色彩的一年，转而迎来20xx年的到来。新的一年有新的突破，为了更好的完成今年**集团在船舶重工建造4条57000吨级散货船的目标及分配的任务，在不断用理论武装头脑的同时，还要认真总结去年的工作教训，将去年监造过程中所发现的问题逐一分析，争取在新的一年里，取得更大的成绩。

20xx年对我来说是很不平凡的一年，面对船厂复杂多变的工作环境，我与同事们团结一心，开拓前进，一年多的点滴积累及三百多天每天细微的监造使我们的2条船高质量如期顺利的完成交付并投入使用，我负责这两天船全部的涂装及船体的监造，得到了领导的认可和大家的信任。

在这里，向今年以来在各方面给予我大力支持的各级领导和同事表示衷心的感谢。

在一年多涂装及船体的工作中，有几项值得我们认真总结。其中之一便是管路的涂装问题。因为这是管路与涂装的结合处，从工艺的技术角度来讲，管路在酸洗完后应该有清洗的过程，然后喷涂油漆至完工并加以仔细保存。因为涂装方面在整体打磨甲板时不可能打磨管路，我们都知道，管路是需要承受一定压力的，如果因为打磨工一个不小心的失误，则将导致不良的后果，从1号船反馈过来的情况看，甲板管路在

不到半年的时间出现生锈的现象，很明显是因为上船前的管路在不但没有喷涂完成而且也没有得到仔细的保存的情况下上的船，这期间管路经过磕磕碰碰的现象非常多，所以导致上船后的管路出现极大的损害，最终导致管路生锈。所以在经过由齐船长牵头协调并与负责管路检验的张工沟通后，最终决定由张工负责对甲板管路的这一系列涂装问题施行监管。如果在后面几条船的建造过程中，机舱及其他管路在完成酸洗及清洗后也能油漆做到完工并仔细保存的话，我想这个问题便能得到根本性解决，这将大大减少以后的维修成本。

在20xx年进船重工船厂后，涂装工作受天气条件的限制，往往没有固定的交验时间，特别是在1号、2号船的压载舱、淡水舱、机舱内部的打磨交验中，为了不影响下道工序的施工都是甲板工作到晚上7、8点才下班。几乎主动放弃了每个星期6的休息，任劳任怨的服务于一线现场。重要的是涂装在船厂中的地位比较特殊，因为施工方是不属于船厂编制的外包队，而且施工人员的文化素质较低，加之船厂非常不重视涂装，于是我负责检验涂装的方式方法有别于其他项目，不管在安排工作或检验工作当中，我奉行君子之道，而不走馭下之术。收获是在1号船扫尾阶段，当船厂已经明令禁止对我们船进行任何整改项目的时候，我依然还能依靠威信命令船厂涂装为我们进行应尽的项目。

船体方面，从分段的小拼装到分段的成型，从分段的完工交验到上船台合拢，都实行了全过程的监控。通过巡检对制作现场的质量控制，解决和反馈了现场存在的一系列问题。在小预制现场曾发现高强度钢带水校正及时制止、引弧不板未做到位被及时纠正等。交验现场耐心将制作质量缺陷标出，按图核查不同部位结构、指出不合理原因所在、并出提出合理的建议方案。在交验过程中，有些部位空间狭小、化境较差、但越是施工困难的地方在检查中越不放过无一有漏查现象发生。经常在下雨天冒雨巡视雨中作业，对违规现象指出教育。在其闲暇时还经常参与其他项目的报验，比如管路报验等等。

总结20xx年的工作，在其中还存在一些不足，本人将在下一步工作中认真加以改进，希望领导同志多多批评指正，为做好接下来的系列船而继续奋斗。我相信，只要我们携手努力，我们的船一定会造的更好，我们的福祉一定会不断增进。

最后，我祝大家在新的一年里幸福安康！

船舶大管轮工作心得 船舶工作总结篇二

2018年已经悄然过去。在过去的一年里本人在公司领导的支持和同事的帮助下，我认真履行自己的职责，加强施工生产管理，以提高自身素质为重点，以公司制度和条例为指导，抓好队组的施工技术工作，加强自身的道德品质修养，使我的思想素质不断提高，工作不断进步，并较好地完成了项目所分配的各阶段施工生产任务，现将一年来的工作做如下总结。

本人20xx年从事施工现场的技术管理岗位，主要是负责队组的技术、质量、材料工作。从年初公司确定2#、3#、6#、7#楼的装修工作。在质量方面坚持施工质量检查制度，严格执行“自检、互检、交接检”的三检制度，使质量问题在每道工序施工中都能得以有效控制，加强现场管理，在材料进场时，依然没有降低对入场材料质量要求，拒绝任何不合格材料进场。

严格控制施工进度，明确施工任务量，在控制材料成本方面，首先核对好，在不影响质量，采用保温砂浆、墙面淋水等施工措施防止瓷砖的空鼓，对现场的施工质量严格检查，防止“跑、冒、漏”出现。每天将当日完成的工程量进行节超对比，找出节超原因，为下一步控制进度做好基础，对每完成一段的任务量进行汇报总结，对存在问题进行分析，找出不足，认真落实，及时改进。

由于前期其它工序的影响，工程进度滞后，后期工程量大，

为保工期顺利完工，本小组技术人员与施工一线班组人员现场技术指导帮助，施工队实行加班制，经过两个月的紧张施工，终于在公司要求的工期内顺利完工。在紧张施工过程中，能始终贯彻执行总公司的各项规章制度，及各项成本管理。

一年来，不断地学习，努力提高自己的思想政治素质和专业水*。认真学*公司各种管理制度，深刻领会总公司重要会议的会议精神以及下发的文件。结合实际工作，有针对性的学习各类专业知识，一方面认真学习与本专业相关的现行规范、技术标准；另一面加强在实践中学习，向有经验的老同事虚心请教，不断提高自身的专业水*。

20xx年首先以身作则带领组里人员做好本职工作，立足本岗，履行职责，对现场的工作质量进行严格把控，杜绝不合格材料进场。作为青年技术人员一定要发扬公司“传”“帮”“带”的优良传统，对新同事不仅在工作上进行“传”“帮”“带”，还有在生活也要关心和帮助。让他们来到我们公司有一种回家的感觉。在团结协作，提高团队精神方面，要做到尊重领导，尊重同事，要能够协调好同事间关系。加强自身责任感，个人服从组织，下级服从上级，办事不独断，虚心听取不同意见。对人诚恳，办事公正，敢于承担责任。

希望公司新的岗位职责，能够尽快制定并实施起来。让我们每一个人都能够按着自己岗位职责来工作，谁的事谁做，就能避免推诿扯皮的现象出现。

总体上讲，与领导和同事的沟通交流不够，管理能力和工作效率也有待进一步提高。今后要多与同事交流工作、学习、思想方面内容，以达到互相激励互相帮助，共同提高的目的。把更多的时间用在学习和思考工作上。

以上是我这一年来的工作总结，在施工管理中，虽然取得了一点收获，但对于公司对上层管理者的要求，自我感觉还有

一定的差距，在日后的工作中，会尽自己的最大努力去做好自己的本质工作，为项目、为公司的明天尽自己的一份微薄之力！

船舶大管轮工作心得 船舶工作总结篇三

一是召开专题会议向全体干部职工传达上级关于船舶码头污染防治工作的会议、文件精神，强调做好船舶码头污染防治工作的重要性和紧迫性。由海事处印制关于船舶码头污染防治的宣传资料免费发放给辖区船舶及渡口码头，让广大业主提高做好船舶码头防污染工作重要性的认识，营造了良好氛围。

xx区地方海事处成立由主要负责人负总责，分管负责人具体牵头海事、航务、船检的三个工作小组。按照职责分工，海事股负责辖区所有流动船舶的`污染防治工作，航务股负责辖区所有渡口码头人行桥的污染防治工作，船检股负责辖区船舶防污装置的整改和检验把关工作。

各片区按照职责展开了全面排查工作，按照相关要求对各片区船舶码头进行了逐一排查，认真做好了检查记录，摸清底数，全面掌握本辖区在船舶码头防污工作方面存在的不足，打好了船舶污染整治工作基础。

我处执法人员严格按照相关要求对辖区船舶防污证书文书、船舶防污染设施设备配备和船舶、码头作业活动污染情况等方面进行了重点检查，对发现的问题督促业主及时整改，并进行了严肃处理。

制定完善了相关记录台账，对检查记录、隐患登记簿、处罚案卷文书等做到了详细、规范。

我处将污染防治工作纳入港航处职工日常工作考核机制中，与工作性津补贴挂钩，每季度实行了考核评分，按照工作制

度严格奖惩，促进船舶码头污染防治各项工作任务落实。

XX市XX区地方海事处

船舶大管轮工作心得 船舶工作总结篇四

没有正确的政治方向，就不会有积极向上的指导思想。为了不断提高自己的政治思想素质，这几年来我一直非常关心国家大事，关注国内外形势，结合形势变化对企业的影响进行分析，并把这种思想付诸实际行动到生产过程中去，保证自己在思想和行动上始终与党和企业保持一致。同时，也把这种思想带入工作和学习中，不断追求自身进步。有人说：一个人要成才，必须得先做人，此话有理。特别是干我们这项技术性很强的工作的，看事要用心、做事要专心、学习要虚心。容不得有半点马虎和出错。所有首先工作态度要端正，要有良好地职业素养，对工作要认真负责，服从领导安排，虚心听取别人的指点和建议，要团结同事、礼貌待人，服务热情。

在现代造船工业中，工人岗位多种多样，但当着不同的作用服务着船舶生产，船舶装配工是钢铁的裁缝、船舶的造型师，是从事一线生产的工人，每天与钢铁打交道，每次工作前都要认真的识别图纸才能确认零件或者构件的实际安装位置。一块零件从下料后就直接到了装配工那里，他们将之组成更大的零件或者组合成构件，接着让另外的装配工组合成分段和总段。钢材在他们手上实现船舶设计人的结构和造型。正是每一位船厂装配工的接力工作和不懈努力，一艘艘船舶才能够下水远航。

从保障船舶结构安全来说，装配工塑造船舶的形状和内部结构，若有一个地方装错就会为日后的商业运营留下隐患甚至出现安全问题，所以船舶的安全取决于结构安全而结构的正确与否就直接把握在装配工人手中。

各个分段按照编号安装在一起。从而成为一条巍峨的钢铁巨人每个工序都有装配工人的身影和努力。

从保障船企业质量来说，装配工就是船厂的第一道质量把关人。装配好了的船舶将由检验机构检验，而在现在船舶市场中，时间就是金钱，到了交船时间，却因为结构装配出错要延期交船，就会影响工期，推迟交船，从而严重违约，更要根据合同缴纳给船东大批的违约金。

甚至船东检验没有通过，船东根据合同直接弃船，那船厂的损失会更大，整条船的成本就由自己承担了，接着就是银行催款，甚者企业破产倒闭。所以装配工有事船厂的间接财产负责人，是船厂不可缺少的重要力量。

自从进入新世纪造船厂工作开始，我就从事了船舶装配工的事务，包括班组的安全和质量的监督巡查。正是我深知船舶装配工作在建设期间的重要性，特别是含有大部分隐形的基础设施与工程，要随时监督检查，发现问题就必须解决问题，决不能草草了事，否则后患无穷且再无法根除。作为我是一位居装班班长和一名船舶装配高级工，身上的责任和重担我义不容辞。因此，在平时的工作中，我不仅要求自己班组成员在工作时，要认真仔细，做到一丝不苟，而且自己还深知打铁还须自身硬的道理。我对我自己做出了这样一些严格要求：一要在遇到脏累苦险的工作时抢在工人前头干，而且要比工人干的多、下得力；二要在遇到技术性难题是挺身而出，尽自己最大的努力攻克技术难关；我始终坚持以尽我最大努力做好每件事，以公司利益为重。三是我要求自己能勇于承担责任；我认为既然自己是一名班组长，那么在业务水平等诸多方面就要比一般工人要强一些。在公司分配任务时，在一般工人完成起来比较困难的任务时，自己要主动踊跃承担，更不能与工人推诿扯皮，要做出师者风范，勇挑重担。平时我不仅是这样要求自己的，在实践中，我也是按这些要求去做的。所以我的这些表现也深深受到了公司领导和职工的一致好评，发挥了我作为一名班组长应有的作用，树立了一名

船舶装配高级工应有的良好形象。

作为一名船舶装配工，必须具备很多专业知识和技能，其中焊接和切割是必须掌握的技能，也是经常使用的技能。例如余料的切割，马板的焊接板材的定位点焊等都是日常工作需要用到电焊和切割的地方。

另外，实际生产还要用到的技能归纳如下：

能够看懂结构图纸图纸是装配工的指导性文件，读不懂图纸，便无法进行装配，识图能力是一个基本技能，当然这个技能可以在实践的过程中逐渐加深，甚至有些老师傅做的时间长了就很少看图了因为图纸也是根据规范绘制的，这个规范在老师傅们的工作中日积月累，就形成了个人的经验。

要求能切割直线，圆弧等几何图形，其切割质量直接影响装配精度。一般来说要切割截面光滑，割缝笔直并且垂直于板材平会用到直线切割。

另外注意，在做构件的修改时(如切割马板、吊耳)应该做留根处理割下来后，再用切割火焰铣尽残留在板上的根部和焊瘤，最后由打磨工磨平，此作法是为了不伤害船体结构本身。

主要是点焊，技术难度不高，但是要求引弧尽量在废板上进行不要在船板上划刮和点触，原则上要不伤害板材。

大家都知道，现在是信息社会，知识更新很快，稍有怠慢就会被社会淘汰，在科学技术不断发展迅猛的今天，我深刻理解一句话：长到老，学到老。这句话是我的座右铭。，一不学，就被落后。船舶装配的职业要求促使我们要不断的充电，在这一块，没有谁能百分百的什么都精通完了，它是不断地在开发在更新，就和电脑软件一样，天天在更新，时时在发展。说不定你昨天还认识它，过两天它就变了样了，就有更先进的东东装进去了。所以我平时只要有时间就多看看专业

书籍。看书不仅拓宽了我的知识面，还在很大程度上提高了我的技术水平，也使我对更高层次的理论及技术知识的学习产生了浓厚的兴趣。

(3) 三不让别人伤害自己，知道别人在施工且存在安全隐患，应提醒他改正错误的方式。

(4) 四不让别人伤害别人，比如有危险可能要发生，或者存在安全隐患，应告知他人，并对施害的当前行为进行阻止，以防其伤害到别人。

正是这些安全措施的保障，使我们工人在生产中离危险和伤害远了很多，离幸福近了许多。

作为生产一线的质量把关者的装配工，每日要与图纸为伴，细密的图纸就需要细致的识图读懂了图纸，才是安装正确的保障。并且安装完毕后对其的自我检查是对工作负责态度的体现，亦是对企业负责任的体现，只有将这种责任心寄托在每块板材的安装过程中，才能铸造出精品工程，才能锻炼出优秀企业员工和伟大的企业。

通过这几年的工作实践，我感觉收获很大，对于书本上的知识，完全应用到了分段的建造过程中，重新认识了理论知识的重要性，并对现代造船的流程有了进一步的了解。在平时的的工作中，我经常与其他职工进行技术探讨与交流，把自己所学到的知识与大家共享，并从别人身上学习自己所不了解的知识，实现共同进步。我充分地把理论与实践相结合，不断地积累经验，不断地钻研新业务，才使得我的技能水平达到了熟练精湛、运用自如地步。

综上所述，我为我作为一名船舶装配工而骄傲，但是我深知学习是无止境的，我仍然还要不断地加强自身学习，不断地取长补短，只有在技术上更上一层楼，取得船舶装配技师的资格才能更好的适应工作岗位对于技术的需要，更好的服务

于船厂，也只有这样才能够跟上时代的步伐稳步前进，也才能够更好地服务于企业、服务于社会。

船舶大管轮工作心得 船舶工作总结篇五

第一阶段：从第一批接船船员抵厂到试航前，大概7至10天；

第二阶段是试航期间，前后一个星期左右；

第三阶段：试航结束到出厂前，大概7至10天；

第四阶段：船舶出厂后的一年保修期。

下面将按此顺序对各阶段的主要工作及注意事项进行详细介绍。

第一阶段：

一般情况下，公司会在新船出厂前一个月安排所有的高级船员和水手长到船厂参加接船工作。船员抵厂后，应在公司驻厂监造组的领导下有计划地对各自主管的船舶设备、设施等进行熟悉。这一阶段时间紧、任务重，各主管人员应制订一个工作计划表，务必在试航前把自己所主管的设备都熟悉起来。

首先，尽快找齐自己所需的各种图纸、说明书及其他资料。一般情况下，纸版资料要到交船的时候才会交给船上，但是各种电子版的资料和一些主要设备的说明书等在公司驻厂监造组那里都可以找到，可以拷贝过来放到自己的电脑上看，因此有条件的话建议自带一台手提电脑以方便工作。

摸管路是熟悉设备和系统过程中一个很重要的环节。摸管路之前最好把该系统的管路图先看熟并理解透彻，包括每个阀的类型、功能、作用以及安装的方向等都要能跟图纸对得上。

在摸管路的过程中，可能会发现截止止回阀安装方向反了，图纸上要求用截止止回阀实际安装的却是截止阀，或者有的阀两端的塑料堵头都没有拿掉就装到管路上去了等种种情况，所以一定要特别认真仔细。在熟悉设备的过程中，最好随身带一个记事本，把发现的问题或需整改的缺陷及整改措施及时记录下来，每隔两三天交到轮机长处汇总后上交 给监造组审核，由监造组跟船厂项目组沟通协商后确定需整改的项目。

此外值得注意的是，在上船熟悉的过程中一定要跟船厂人员关系融洽，多注意跟 他们说话的方式和语气，就算心里很着急也要控制好自己的情绪。如果你对现场施工工人的工作方式不满意或认为其技术达不到要求，不要跟他们争吵，可以直接找 他们的主管告知你的意图，再由主管去进行沟通。在缺陷整改过程中，对船厂的整改进度要心里有数，如果某些整改项目迟迟没有落实，一定要找时机不厌其烦地对其进行“善意的提醒”。我们的目标是：尽可能在出厂前把每项整改项目都做完，做好。如果船厂一直拖着不改的话，一定要及时地向监造组说明情况，由监造组与船厂交涉。总之，需要整改的项目，我们一定要据理力争，以理服人，但同时也要注意说话的方式和技巧。船舶出厂前，其所有权仍属于船厂，因此船上的设备我们是不能随便动的，如果想动，一定要征得厂方主管的同意。在上船熟悉的过程中会陆续有一些项目要进行报验，建议各位接船人员如果有空的话可以跟去看一看，这也是一个很好的学习机会。

最后，这个阶段还有一项很重要的工作，那就是开物料申请单。因为是一条新船，船存物料为零，所以物料无论大小，只要是船上必备的，我们都要申请。申请的原则是：数量上，绝大部分物料够本船一年使用；实用的，能提高工作效率的要申请，例如等离子切割机和气刨机；一些比较贵重的，以后想申请又很难申请得到的 工具要申请；一些比较重要而又易损的阀件也要申请，比如生活污水出海的防浪阀。开物料申请单是一项繁琐的工作，写申请单的时候几个轮机员要凑在一块讨论一 下，看看还有哪些东西漏了或者哪些东西在数

量上不适宜等等。物料申请单开好后要及时发给公司物料主管，从物料主管审批后发到各家供应商报价，到确定最终的供应商，再到供应商采购、装车、供船，前后需要十几天时间，往往要到船舶出厂前的一两天物料才能备齐供船，所以物料申请单要尽早开，好让供应商有充足的时间备货。

第二阶段：试航期间

试航对机舱而言，主要是对舵机、主机以及为主机服务的各种辅助设备的一种检验。在这期间，大部分设备的服务工程师都会在船，各轮机员如果有什么疑问可以趁此机会向他们请教，同时还可以向他们要一些有用的资料。但是，这些服务工程师的业务水平也是参差不齐的，因此不能他们说什么都信，关键还是要以说明书为依据。主机工况测试是机舱试航的重头戏，建议大管轮最好将主机不同转速下的工况参数详细记录下来留船保存，这是很重要的第一手资料，对船舶以后的主机运行管理和故障诊断都是很有参考价值的。试航中，各轮机员一定要抓紧时间熟悉设备，要做到就算试航结束后就交船，我们也能把船顺利地开走。

此外，在试航过程中，对新出现的问题，如漏水、漏油、漏气、漏汽、震动等等，一定要记录下来，有条件的话还应督促船厂尽早整改。试航结束后，各轮机员应及时地将新发现的问题交轮机长汇总后上报监造组，以便监造组与船厂项目组磋商确定最终的整改方案。这里需要提醒注意的是，大管轮应该把机舱从上到下，包括管路、设备、墙壁、地板、舱底、管弄等等需要清洁、油漆的地方，以及清洁、油漆的标准尽可能详细地列出来，争取在船厂完成。这样做的另一个好处是，如果船厂答应做，而实际又达不到要求的话，船员也能有据可依地督促他们加以改进。清洁、油漆看似小事，但要船员自己干的话往往要花费大量的精力和时间，同时油漆的耗费于公司而言也是一笔本来不必要的开支。

第三阶段：试航结束到出厂前

如果需要整改的项目多的话，这一段时间将非常紧。而且，试航回来后，船厂往往会把人手抽调到其它船去，留下来的工人工作积极性也会有所下降，所以整改的进度往往会放慢。这个时候，各轮机员更加要盯紧各自的整改项目，有任何问题及时向监造组报告。

第四阶段：船舶出厂后的一年保修期

在这个阶段，日常务必注意监控每个设备的运转状态（对每个设备都尽可能的多使用），对于状态不良者在保修期内及时向公司相关主管及船厂售后负责人员反馈，索赔相关故障设备备品及开具相关设备故障的保修单。

船舶大管轮工作心得 船舶工作总结篇六

工作总结是对某一时间段的工作进行一次全面系统的总检查、总评价、总分析、总研究，从而分析不足，得出可供参考及改进的经验。下面就是小编整理的船舶建造监理工作总结，一起来看一下吧。

船舶建造质量的高低，直接影响到船舶的使用寿命和营运安全。船舶建造质量主要由图纸设计、建造工艺和检验监督三方面决定，而船舶在建造过程中是否按图施工、是否按认可或先进工艺施工，等等，这些都与验船师的责任心和业务水平有关，可见验船师的检验工作直接关系到船舶的建造质量。在1993年至1996年实习和工作初期，我分别在船厂、船厂、船厂对船舶设计、放样、装配焊接等等船舶的工艺流程进行了实践。并跟随验船师对包括千吨级“五运司8”等几十艘建造船舶进行了实践检验，掌握了辖区内船舶的建造检验技能。在任助理工程师几年来，独立检验建造船舶二十余艘，其中包括客船、货船、工作船等类型。在工作中，我充分认识到科学的工作程序和严格的管理是保证船舶建造质量的重要，原来部分船厂管理较为混乱，检验发现问题，产生返工现象较多，影响了船舶建造速度和船厂的效益，在工作中我经过

思考，与船厂协商，制定出“技术工人-----船厂质检员-----验船师”的三级报检制度，有针对性的把规范要求发放到技术工人手中，在船舶建造中的几个重要步骤按三级报。

检制通过检验后，方能进行下步施工，实践证明，采用这个措施后，返工现象大大降低，提高质量和效益，收到了船厂的欢迎。船舶检验过程其实是执行规范的过程，但执行规范决不是生搬硬套，而是在充分理解规范条文的基础上对问题做出恰当的处理。在检验工作中，我常常在保证满足规范的情况下，尽量考虑到船厂和船东的利益。一次在船舶改建检验中，该船进行加长、加宽，原实肋板强度不能满足要求，设计图纸原设计采用增加实肋板腹板高度的做法来满足要求，但在实际施工中，该设计工艺复杂，施工难度大，质量无法保证。我经过研究，提出在原实肋板面板上增加一扁铁，达到增加实肋板面板尺寸，满足强度要求的变更设计，该变更设计得到上级检验部门的审核通过，施工上大大减少了强度，加快了施工进度，船东、厂方均很满意。

在工作中我特别注意对发现问题进行研究，想方设法解决它。一次在“181”倾斜试验中，把移动到船舶另一舷的压铁移回原处时，船舶没能完全回复到原先平衡位置，保持倾斜了一个很小角度。开始以为船上物体滑移所致，但检查后没有。虽然只是很小角度，我并没有放过，相信其中必定有原因。打开舱室仔细检查，发现该船在尾舱内有一隔离空仓，为了让船舶试航时能在空载情况螺旋桨不露出水面保持航行性能，船东对该舱进行灌水压载，使船尾部加大吃水。倾斜试验前船舶曾进行排出仓底水但没干净。倾斜试验时，该舱内积水移向了另一边，在将移动到船舶另一舷的压铁移回原处时，由于船底纵向骨架的阻拦，虽然在骨架间有流水孔，但回流速度缓慢，致使仓内一边积水使船舶没能回到原平衡位置，保持了一个很小的倾斜角度。问题缘由找到了，我即要求船舶清空该舱内积水后重做试验，结果令人很满意。在检验隆安船厂建造的“隆安水运12”船时，进行操舵试验过程中，发现左右满舵时舵杆明显摆动，经反复试验观察，发现产生

摆动的原因是由于尾封板结构布局不太合理，下舵承座安装位置处于扶强材之间，在满舵时舵杆牵拉尾封板产生较大弹性变形所致。考虑到内河船操舵频繁，经常大角度操舵，受力较大，故提出在下舵承位置的尾封板内侧加设舱壁水平桁的措施，厂方采纳了我的意见。后经重新试验，情况良好，该船营运多年来，舵系从未发生问题。

营运船舶的检验是船检工作的一个重要方面，在船舶检验的实际工作中，很大一部分工作是对营运船舶的检验，而且营运船舶的技术状况较之新建船舶更为复杂，在业务技术水平方面对验船人员的要求更高。因此，从事营运船舶检验的验船人员不但要掌握和运用有关新建及营运船舶检验的所有规范规则和规程，而且必须具有丰富的实践经验和现场处理问题的能力。任助理工程师以来，我共对船舶进行营运检验1000艘次，包括客船、普通货船、油船、工程船、拖轮、汽车渡船、砂石船、乡镇圩横渡船等船舶类型，在工作中，一如既往的认真细致，善于思考，发现问题及时加与解决，清除了大量事故隐患，保证了船舶的安全航行。九七年十一月，我在检验“水运001”船时，发现货舱口纵桁有变形现象，仔细查看，发现舱口端横梁尺寸较小，强度不能满足规范要求，我提出在货舱区左右增设支柱的办法来进行解决，经过这些年的跟踪检验，未发现该船货舱区出现变形现象。年八月，我在检验“水运188”船时，凭我对规范的熟悉和经验，敏锐的感觉到这条长度在30余米的船舶所核定的b级300mm干舷值不能满足规范要求，翻阅该船的干舷计算书，果然发现计算错误，随即要求该船重新进行了干舷核算，消除了事故隐患。

在检验“田阳22”船时(该船为吸斗运砂船)，船主为了节省投资提高经济效益，未经批准在机舱前壁处增设一较大敞口水箱，让货舱砂水流到水箱，在由主机带动水泵把砂水排除舷外。我认为该船在进行吸砂作业时，不可能一直开动主机排水，且该水箱为敞口水箱，万一有其他原因，不能及时将水排出舷外时，水将进入机舱，严重影响船舶安全，故提出

拆出水箱保证舱壁水密，增设一套排水设备，避免了一起潜在可能发生的沉船事故。

九十年代前期，水运事业发展迅猛，大量违章建造船舶流入市场进行营运，这些船舶由于天生不足，存在着大量结构技术缺陷，给营运检验工作带来沉重压力。我在营运检验中，抓住船舶进行特别检验上厂的机会，严格按检验规程进行检验，同时结合实际情况，对后天难于纠正的缺陷，在不违背规范的情况下，采用变通处理，签发大量《检验意见通知书》，纠正了船舶原建造存在的大量缺陷，基本清理掉了船舶历年的检验遗留问题，为船舶的安全航行提供了技术保障。

几年来共进行公证检验15艘次，作出的技术结论均作为理赔的依据之一，从没引起争议，同时，还从船检的角度协助海事部门分析事故原因，提出建设性意见，均被采纳作为结案的依据之一。如在对“水运035”船的公证检验，该船发生触礁事故后上排，我到现场进行公证检验，通过细致检查，发现主甲板下约180mm处有一条长焊缝，怀疑船舶已经过改装，重新丈量主尺度后，发现该船型深确实比证书记载增加了180mm,在事实面前，船主也不得不承认该船确实经过私自改装，确认了该船吃水超过航道水深是导致触礁的原因之一，为理赔和海事结案提供了依据。

由于历史遗留的原因，90年代初本航区有大量无证乡镇运输船舶违章航行，这些船舶技术状况都比较差，是水上交通安全的极大隐患。几年来我作为船检骨干，参加了对江流域、水库乡镇船舶的9次整顿工作，检验船舶400艘次。乡镇船舶的检验发证是检验工作中的一个难点，这些船舶私自建造，无图纸资料，必须经过实船测量得出一些原始数据进行计算。我在对这些船舶进行检验时，既是进行技术把关，又进行帮助。通过限制航行时间，限制航线，增加干舷等方法对船舶提出一些限制条件，保证船舶的'营运安全。在检验“024”船时，在稳行核算不能满足要求，我经过分析，提出在该船舱底加设固定压载，降低船舶重心，经再次核算，满足了要

求。在工作中我注意到辖区内乡镇圩渡船赶圩均携带有农产品等货物，提出将客舱区划出一定区域进行货物的放置，前部载客、后部载货，载货量根据实船统计资料选定，同时兼顾了载客和载货，又避免人货的混装，在稳性核算时设计加入货物进行核算，符合了实际情况，更有利于保证安全。在乡镇船舶检验中，由于大部分船主素质普遍较低，对船舶只有一些感性认识，对在乡镇船舶存在的缺陷，如舱壁的水密性、舵链的隐患、安全、信号设备的配备，我都能耐心、细致地进行说明，使船主真正在思想上认识，主动纠正船舶存在问题，现在辖区内乡镇船舶的技术状况得到了很大提高，几年来没因船舶技术状况出过事故。

由于地方船厂技术人员的缺乏，本着为人民服务的思想，我利用自身掌握技术，帮助进行过多艘船舶船体设计，包括800吨改建船、1800吨改建船、35米甲板横渡船等多种类型船舶。多年以来，我所设计的图纸符合国家颁布的技术规范要求，并均通过了上级船检部门的审核。同时，按我所设计的图纸进行建造、改建的船舶，或按我所设计船舶图纸进行技术改造的船舶，其技术状况良好，没有发生技术质量事故。在船舶图纸设计工作中，我始终追求科学、合理的目标，使安全保障和经济效益有机地结合在一起，得到船方的肯定和欢迎。在参与船舶设计的过程中，我积累了船舶图纸的审核经验，具备了内河船舶图纸(船体部分)审核的能力。

船舶检验是一项技术很强的工作，同时又是一项管理工程，要做好船舶检验，必须掌握大量的理论知识和实践经验。我从船舶检验专业毕业，在多年工作中一直抓紧空余时间进行学习，通读和熟悉各种规范及有关专业知识。并通过自学，利用所学知识，编写了“吨位丈量”等计算机程序，很大程度上提高了工作效率。目前正参加武汉理工大学船舶工程本科专业的学习。多次参加上级部门组织的业务培训，并都通过了考试。在不断的培训学习和自己努力，业务水平不断提高。

多年来一直在基层从事船检业务，在工作的各个方面都得到了锻炼和提高，加上长期的专业学习，业务培训，我具备了较系统的理论知识和专业技术知识，熟练掌握了辖区内船舶的建造检验技能，积累了一定的工作经验，在技术业务水平、管理能力以及应变能力等各方面都已具备了担任工程师的能力和条件。