

船舶监造工作总结 船舶工作总结(大全10篇)

总结是对某种工作实施结果的总鉴定和总结论，是对以往工作实践的一种理性认识。总结怎么写才能发挥它最大的作用呢？下面是小编整理的个人今后的总结范文，欢迎阅读分享，希望对大家有所帮助。

船舶监造工作总结篇一

光阴如梭，转眼间我来到海昌电工的工作已近一年的时间□20xx年即将过去，崭新的20xx年即将来临。新的一年意味着新的起点新的机遇新的挑战、在维修服务和质量上“决心再接再厉，更上一层楼”。在这一年的时间里，自己学习到了很多有电器设备和高压的知识，收获了很多。为了更好地完成工作，总结经验，扬长避短，提高自己的维修技能，现将工作情况总结如下：

3月份踏入海昌的工作岗位后，经过近一年的锻炼，使自己对这份工作有了更多更深的认识。对于工作，每个人都有不同的认识和感受，我也一样。对我而言，我通常会从两个角度去把握自己的思想脉络。首先是心态和责任感，“态度决定一切”。有了正确的态度，才能运用正确的方法，找到正确的方向，进而取得正确的结果。具体而言，我对工作的态度就是选择自己喜爱的，然后为自己的所爱尽自己最大的努力。我一直认为工作不该是一个任务或者负担，应该是一种乐趣，是一种享受，而只有你对它产生兴趣，才会有动力，你才能充分的体会到其中的快乐。我相信我会在对这一业务的努力探索 and 发现中找到我工作的乐趣，也才能毫无保留的为它尽我最大的力量。可以说，懂得享受工作，你才懂得如何成功，期间来不得半点勉强。其次，是能力问题，又可以分成专业能力和基本能力。对这一问题的认识我可以用一个简单的例子说明：以一只骆驼来讲，专业能力决定了它能够在沙漠的

环境里生存，而基本能力，包括适应度、坚忍度、天性的警觉等，决定了它能在沙漠的环境里生存多久。具体到人，专业能力决定了你适合于某种工作，基本能力，包括自信力，协作能力，承担责任的能力，冒险精神，以及发展潜力等，将直接决定工作的生命力。一个在事业上成功的人，必是两种能力能够很好地协调发展和运作的人。

自20xx年3月工作以来，在投入到新的工作环境后。我认真完成工作，努力学习，积极思考，工作能力逐步提高。刚进入新的工作岗位时，为了更快的掌握高压设备的维修技巧，向车主管及班长同事领导学习，为了确保设备的正常运转，为了能够及时的掌握设备的性能及知识，摸排设备的学习资料，为将来设备的正常运行及及时快速的打下了坚实的基础。接着是一边学习一边维修，又做了一些工作上的总结。包括设备的熟悉程度和维修技能上的改进，使自己的工作经验更加丰富，在不忙时对设备进行了保养，包括对设备的高压中心滑环清理检查，对存在问题的限位进行更换，长期存在问题及时根除，清理设备内部的油污，检查线路，更换坏掉螺丝等，这些工作使自己更加熟练掌握的设备性能，通过对设备的全面维护，对包装设备有了更深的了解，使自己对设备有了更加感官上的认识。有时厂家来维修，也使自己学习到了更多的维修知识，更加提高了自己的实际动手能力。同时，为了确保每一个设备的及时正常使用，我努力学习维修方面的知识，使我能够在新的环境中能够胜任新的工作，此外由于刚到新的工作环境，无论从维修能力，还是从思想上都存在许多的不足。在这些方面我都得到了部门领导及本部门的老员工的正确引导和帮助，使我在工作能力提高，方向明确，态度端正。从而，对我的发展打下了良好的基础。

在海昌的这一年里，我学到的是一种认真、科学的态度，我对西门子电气控制系统，变频器，装船机，斗轮机，及电工技术有更深理性认识，对电工技术等方面的专业知识做进一步的理解。同时，通过高压培训获得高压理论和实操的能力，为维修高压提高分析问题和解决问题的能力，增强独立

工作能力。在这一年中，我更深刻地了解到实践的重要性，通过实习更加体会到了“学以致用”这句话的道理，有问题就有收获，就有提高。理论与实践是有很大的区别的，许多事情需要自己去想，只有付出了，才会得到，有思考，就有收获，就意味着有提高，就增强了实践能力和思维能力。

（树立全局观念，做好本职工作 不管从事什么工作，树立全局意识是首要的问题，电工维修也不例外。我认为电工要第一时间处理好设备问题，满足生产。收集问题，以便作出及时改进，使以后更好维护满足生产使用要求。做为电工要有较强的专业技术知识，还应该具备良好的沟通交流能力，有些设备有候是由于使用操作不当才出现了问题，而往往不是反映的维修不行，所以这个时候就需要我们找出症结所在，和他们进行流，规范操作，从而避免在出现这样的问题，）（可用可不用）

我认为电工要第一时间处理好设备问题，满足生产。收集问题，以便做出及时改进，使以后更好维护满足生产使用要求。精于专业技能，勤于现场观察独立思考、多与同事交流，努力不断提高自己的水平。每维修一次行车，就是对本公司行车设备的进一步了解能促进工作技术提升。在海昌我学到了很多的东西，不仅有学习方面的，更学到了很多做人的道理，也打开了视野，增长了见识，对我来说受益匪浅。这对我今后踏入今后工作是非常有益的。除此以外，我还学会了如何更好地与别人沟通，如何更好地去陈述自己的观点，如何说服别人认同自己的观点。相信这些宝贵的经验会成为我今后成功的最重要的基石。也为我以后更好地服务海昌打下坚实的基础。在作风上，能遵章守纪、团结同事、务真求实、乐观上进，始终保持严谨认真的工作态度和一丝不苟的工作作风，勤勤恳恳，任劳任怨。在生活中发扬艰苦朴素、勤俭耐劳、乐于助人的优良传统，始终做到老老实实做人，勤勤恳恳做事，勤劳简朴的生活，时刻牢记自己的责任和义务，严格要求自己，在任何时候都要努力完成领导交给的任务。随着产量吨位的增加，销售量的增大，可以预料我们的工作将

更加繁重，要求也更高，需掌握的知识更高更广。为此，我将更加勤奋的工作，刻苦的学习，努力提高文化素质和各种工作技能，做出应有的贡献。

信息时代，基本的动手能力是一切工作和创造的基础和必要条件，只有不断增加自身能力，具有十分丰富的知识才能不会在将来的竞争中被淘汰。要有好的技术与判断力才能使工作顺利。在今后的工作中，我会加倍的努力学习专业知识，掌握更多的业务技能，我将以崭新的精神状态投入到工作中，努力学习，提高工作效率，熟练业务能力。积极响应公司加强管理的措施，遵守公司的规章制度，做好本职工作。

船舶监造工作总结篇二

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，而不走驭下之术。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！

船舶监造工作总结篇三

开展情况汇报在邹城市畜牧局、环保局的统一部署下，张庄镇强化措施、狠抓落实，研究制定《张庄镇畜禽养殖及加工污染整治工作实施方案》、《致全镇畜禽养殖户的一封信》等畜禽养殖污染整治规范性文件。镇政府与村委会、规模养殖户、鸭苗供应商分别签订责任书。按照《畜禽规模养殖场污染防治条例》等相关法律法规及《邹城市畜禽养殖污染治理区域划分标准》要求科学划定禁养区、控养区。现将前一个阶段的工作情况汇报如下：

1、在禁养区内，鼓励引导现有养殖场户停养、搬迁、转产或拆除。肉鸭养殖场户，于20xx年12月底前拆除完毕；生猪养殖户于20xx年6月底前完成拆除。同时，禁养区内禁止新建、改建、扩建规模畜禽养殖场。

2、控养区内新建规模畜禽养殖场，必须有所在村委会出具证明，报镇政府审查批准后方可建设，否则按违章建筑予以拆除；在控养区内，现有畜禽养殖场户必须按养殖污染整治技术标准于20xx年年底改造完毕，实现环保达标，改造后环保不达标的予以停养、拆除。

对全镇畜禽养殖户进行全面调查摸底，着重了对各养殖户养

殖规模、污染情况、处理办法进行统计造表，建立台账为污染治理工作提供依据。仙桥村陈凡生等6户进行肉鸭养殖发酵床改造试点、朱石村刘广民进行生猪养殖场软体沼气池、沉淀池建设试点。镇驻地片区为禁养区，对于高猛、王成等8户肉鸭养殖场实行停养，10月20日下发书面停养通知，禁养区所有肉鸭养殖户必须关停养殖场。对20xx年12月31日前自行拆除鸭棚，不能按时间节点自行拆除的，组织执法部门强行拆除。

1、加强宣传，外出学习。采取新闻媒体宣传、制作宣传资料，召集养殖场代表座谈等多种形式进行广泛宣传动员，明确整治要求、目标、完成时限及整治方式等。

2、落实责任，实行包保。各畜禽养殖场要投入资金，严格按照环保要求完善治污设施，按期完成整治。落实科级干部包管区、“第一书记”包村、村干部包养殖户责任制，将畜禽养殖污染治理工作列入对包保人员年终考核的重要依据。

3、督导调度，严格执法。相关部门根据各自职能，协同搞好专项整治工作，对逾期未完成者依法依规进行查处。

4、政策引导，资金扶持。对按时完成整治并通过验收的养殖场给予适当资金扶持。

同时实行保证金制度，有整治任务的管区和村，管区书记、村党支部书记每人交纳xx元保证金，按时完成任务的退还保证金的’同时，再奖励xx元，不能完成任务的村扣除所交保证金，并对管区、村给予经济处罚并限期治理。对本辖区内监管不力，违规新建、改建、扩建养殖场的，给予所在管区、村负责人通报批评。

一是今年前期生猪、肉鸭价价行情不好，大多数养殖户负债经营，养殖户观望心理强，整治工作难度大。二是镇政府财力有限，整治资金压力大。三是全市没有明确的拆除、转产、

整治补偿奖励标准，在畜禽养殖污染整治中不好宣传和落实。

船舶监造工作总结篇四

今年以来，远洋船舶始终坚持以“效益攻坚、全员行动——强责任、精管理、比贡献”活动为契机，以辅助、促进船舶综合管理为中心，以“安全、效益、稳定”为目标，有效组织工会各项活动，全面开展工作创新，充分发挥了船舶工会桥梁纽带作用，使船舶管理水平显著提升，实现了争创“华铜海”式船舶的年终目标。

在工作中，我们通过冷静思考，科学分析，正确检视不足，认为当前工会工作还存在三大问题。

一是思想认识不足。当前由于经济成分和经济利益的多元化，导致船员思想观念和价值趋向的多样化。有些船员的私利观念活跃，缺乏职业道德素质、服务意识不强，敬业精神欠缺，导致一些玩忽职守、违章操作等现象发生。部分人对船舶工会信心不足，错误认为工会是清水的衙门，是务虚行为，没权、没利起不了作用，对工会不足工作不理不睬。

二是组织观念淡薄。随着公司船队发展，用工体制改革，船员队伍结构发生重大变化。近年来，我们充补了半数以上的基地工，部分人员文化素养较差，组织观念淡薄。受退休年龄提前影响，许多经验丰富、专业素质扎实的老船员逐渐迈入退休阶段，船员队伍进入了新老交替的高峰期。部分地区农民基地工素养较差，自由散漫不习惯集体生活。

三是工作方法传统。随着形势不断变化，船舶生产任务，工作目标责任要求的提高，传统的工作方法可能已经不适当前形式。许多工会组织不健全，船员公休换班后一般没能及时增补。工会干部职责不明确，义务热心工会工作不力，工作基本停留在搞搞娱乐活动，没有真正发挥组织作用。

一是注重思想观念教育创新。船舶工会是党群联系的桥梁和纽带,在安全生产中协调劳动关系、开展船员思想政治工作、对维护船员稳定方面有着不可替代的重要作用。要运用内容新颖、方式趣味的形式去引导船员提升安全生产、职业道德、荣辱观、遵守劳动纪律的积极性。要正确看待工会工作出现的新情况、新问题,以新的思维、新的眼光去观察和分析发展变化了的新形势,去运作工会工作,避免陷入工会工作的误区。要不断关心船员的工作生活,通过组织实践活动,增强其爱岗敬业的主动性。关心鼓励年青船员热心工会义务活动,多形式弘扬先进典型,激发热情,施展才华。

二是强化工会活动内容创新。船舶工会工作的重点就是围绕船舶中心工作,促进提高船舶管理水平、促进船员和谐稳定、提高船员队伍整体素质。要实现工会工作的'这些目标,就必须坚持在工会组织活动的内容上创新。1、推行船务公开,从原来仅限于监督机制的基础上转被动为主动,透明船舶中心工作任务,发动工会组织作用,听取合理化意见建议,充分满足群众的知情权、参与权、表达权与监督权。2、强化组织凝聚,坚持贴近船员,立足热点、难点问题,帮助解决困难,有意识地挖掘和培养有用人才,对技术业务人才、入党积极分子成熟的,加快发展步伐。3、提高全员素质,经常性组织开展各种有政治性、趣味性、业务性、公益性的娱乐活动,既突出参与性、群众性,又提升船员整体素质。

三是突出相关机制的导向创新。保证船舶工会工作既要充分发挥职能效应,还需要严密活用的组织制度,实现工作机制创新。要落实工会委员职责分工,及时增补工会委员,明确各自职责,做好宣传。要落实工会工作目标,以参与船舶管理、调动船员积极性、监督劳动保护安全、加强伙食管理等为主体,展开各项活动,实现年终工作目标。要建立工会工作长效制度,即参与民主管理制度、民主评议干部制度、工会监督管理制度、工会激励评价制度等,在执行中逐渐形成制度。

通过开展创新工作，使我们呈现三大喜人景象。

一是船舶工会质量显著提升。目前，玉河轮的工会组织更加具有生气活力，组织活动更加妙趣横生、各项制度更加健全完善、工作目标更加明确。经常性的宣传板报、文体娱乐、技能竞赛等活动的开展，不仅加强了工会组织自身建设，提升了工会人员素质，而且使船员的参与欲大大增强。创新工作也带动了船员整体综合素质提高，每项活动，参与船员们都能围绕支部、船舶的宣传需要，确定主题，积极参与，打破了以往只在房间聊天、看片子的被动局面。

二是船舶管理水平快速提升。工会工作的深入，真正落实了船员的“知情权、参与权、监督权”，为船舶综合管理工作起到了奠定作用，年度内使玉河轮在综合治理、劳动保护安全、遵守规章制度、增收节支维修保养等方面都取得了好成绩，船员的凝聚力、工作积极性、主动性和责任感显著增强，各项工作都能顺利完成。广大员工都能自觉执行船舶规章制度，自我制约，执行力大大提高。劳动保护工作成效明显，全方位的督查考核，使员工在监督别人的同时也促进了自己，遏制了一些隐患的发生。

三是安全营运指标全面提升。充分发挥船舶工会工作职能，为安全生产献计献策，更好地服务船舶安全生产，实现并完成了年度生产任务指标。本年度内规范有序地开展船舶各项工作，安全生产面达到100%安全目标，实现无海损、机损、污染、火灾、人身伤害等重大事故；无违法违纪现象，无综合治理事件；船舶管理体系、船舶保安体系有效运行。二次fsc检查都无缺陷通过，90多个港次自引、自靠、自离100%安全，增收节支符合“五项指标”要求，在各方面都取得了比较理想的成绩，并跨入了华铜海船舶候选行列。

船舶监造工作总结篇五

本人1995年7月毕业于_x专业，学制__年。在_x毕业后先后

在__等地方一直从事船舶检验工作。1996年获助理工程师职称。1997年1月于_x被评为96年度先进工作者，1998年2月于__被评为97年度先进工作者，1999年1月于__被评为98年度先进工作者，1999年9月于__被评为优秀学员，_年1月于_x被评为1999年度先进工作者，_年12月于_x被评为_年度先进工作者，_年1月于__被评为_年度优秀党员，_年1月于_x被评为_年度优秀党员，_年1月于_x被评为_年度优秀党员，_年在抗洪救灾工作中被__x党委评为先进个人。在多年的船检工作中，得到多位优秀验船师传授经验，加上自己刻苦学习，勤奋钻研，在检验工作中积累了丰富的经验，也取得了优秀的成绩。

本人1995年7月毕业于_x专业，学制__年。在_x毕业后先后在__等地方一直从事船舶检验工作。1996年获助理工程师职称。1997年1月于_x被评为96年度先进工作者，1998年2月于__被评为97年度先进工作者，1999年1月于__被评为98年度先进工作者，1999年9月于__被评为优秀学员，_年1月于_x被评为1999年度先进工作者，_年12月于_x被评为_年度先进工作者，_年1月于__被评为_年度优秀党员，_年1月于_x被评为_年度优秀党员，_年1月于_x被评为_年度优秀党员，_年在抗洪救灾工作中被__x党委评为先进个人。在多年的船检工作中，得到多位优秀验船师传授经验，加上自己刻苦学习，勤奋钻研，在检验工作中积累了丰富的经验，也取得了优秀的成绩。

现将这些年来主要技术工作总结如下：

一、船舶建造检验工作

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□_x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“_x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，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“_x181”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落所致，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仓内积水后重做试验，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。

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。

二、营运检验

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“_x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“_x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。

三、公正检验

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“_x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。

四、乡镇船舶整顿检验

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_x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“_x024”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。

五、船舶设计

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

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。

六、学习和提高

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。目前正在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。

五、船舶设计

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。

六、学习和提高

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，现申报船舶工程师，恳请评委们审批。

船舶监造工作总结篇六

“安全生产责任重于泰山”，我乡一直把水上交通安全作为我乡安全生产的重点之一，抓紧、抓好、抓落实。一年来，全乡认真贯彻上级安全生产指示精神，坚持“安全第一，预防为主”的方针，以“三个代表”重要思想为指针，坚持科学发展观，坚持以人为本和依法行政、公平和谐的安全发展理念，从讲政治、保稳定、促发展的大局出发，切实把乡镇船舶安全管理纳入重要议事日程，切实加强水上交通安全

工作的领导，全面落实乡镇船舶安全管理责任制，强化了安全生产检查，把水上交通安全检查和专项治理作为工作重点来抓，加大了对事故隐患的整改力度，严厉查处了非法改装船舶等各类违规违法行为，全面实现了20xx年度既定工作目标，取得全年无水上交通安全事故、无人员伤亡的优良成绩。

（一）加大了水上交通安全宣传教育力度。我乡把安全生产宣传教育作为搞好水上交通安全和乡镇船舶安全管理的一项重要基础工作，认真研究部署；充分利用政府公告、宣传单、广播电视、各种会议、检查执法现场讲解等形式，广泛深入地宣传国家的相关法律法规。全年共发放宣传资料300余份，电视宣传报道次，在库周村寨和库区路口制作展示永久性标语4条。召开专题水上生产安全会议及开展库区安全生产培训会，参会人员达80余人，发布了关于泗南江电站库区禁止非法航行、捕鱼的公告。使广大船舶所有人、船员、乘员增强安全法律责任意识，提高安全防范和自我保护能力，自觉加强管理、自觉遵章守纪、自觉相互监督，创造一个“人人关心安全、个个重视安全、事事讲安全、时时讲安全”的良好环境和工作氛围。

（二）建立健全安全责任管理体系。我乡行政一把手认真履行第一责任人的职责，分管领导具体抓，切实做到船舶安全管理机构、人员、责任落实。按照“自我约束、自我管理、自我完善”的原则，建立健全乡、村、船主三级安全责任制，签订《乡镇船舶安全管理责任承包书》20份。真正建立起水上船舶安全管理“横向到边，纵向到底”的责任网络体系。全面落实了乡镇船舶安全管理责任制。

（三）加大现场检查监控力度，严格查处违法行为。我乡配合海事部门，采取综合检查与专项检查相结合、明查与暗访相结合、自查与抽查相结合等多种形式严查勤查。对发现的各种隐患，登记建档，定人员、定期限认真整改。对违法经营和不具备安全条件从事营运的船舶坚决予以取缔，坚决取缔无船名船号、无船籍港、无船舶证书的“三无”船舶，严

禁自用船舶非法载客。对营运性船舶及时督促办证，纳入正规化管理。一年中配合海事部门检查船舶200余艘次，警告10余艘次，下达整改通知3份，处罚1艘次。有力维护了水上交通安全和船舶安全管理秩序，圆满完成了水上交通安全工作的各项目标和任务。

虽然取得一些成绩，但水上交通安全、船舶安全管理工作与经济发展的需要，人民群众的要求相比，还存在一定的差距，水上交通安全形势仍然十分严峻，主要表现在：

（一）我乡库区点多面广线长水深，水域复杂，管理成本高，管理难度大。

（二）群众生产、生活自用船技术状况差，无设计制造的规范标准及检测、报废制度。随着经济发展，从事水上作业人员不断增多，船舶所有人、船员、乘员安全意识不强、法律意识不足，救生设备不齐，自我保护能力薄弱，安全隐患依然存在。

（三）无专管机构、专管人员和工作用船，码头建设滞后，不利于水上交通安全生产管理，不利于防范水上安全生产事故，不利于水上事故救援。

三、下一步工作思路：坚持以科学发展观为统领，树立以人为本、安全发展的新理念，进一步完善乡镇船舶安全管理基础工作，规范水上交通秩序，坚决清理“三无”船舶，严厉打击非法营运；强化现场监管，严格公正执法，确保水上交通安全有序发展。

船舶监造工作总结篇七

在客船乘警队的接处警登记当中，都有过类似的记录：接警时间往往是在船舶抵港，乘客开始下船之后；报警内容多为乘客遗落物品或随身财物被盗；发生地点大多是在客舱和上

下船通道。失主着急神情溢于言表，而我们在短时间内所能做的只有询问有关人员，记录下相关信息，并对附近客舱、走廊、卫生间、垃圾箱等处进行简单搜查。望着乘客的神情由着急变为失望和遗憾，转身默默的离去，不难想象此次海上旅行留在他们记忆中的不会是舒适的乘船环境和优质的旅客服务。

大型客滚船舶有着其特殊的“流动社会”性：人员大量聚居集中；旅客成分十分复杂；活动空间相对开放，加之新型船舶已投入营运，单程航行时间只有短短的五个多小时使得车流、客流、物流、资金流、信息流更加频繁流转。不法分子在熟悉了船上环境和治安人员配备、工作情况后，借助这些客观因素在船舶上实施拎包、割兜、扒窃、毁损公私财物等违法犯罪活动，其在得手后便于自身隐藏、逃逸、躲避侦查，同时所得赃物也可以立即藏匿和转移，不易被察觉，给此类案件的侦破带来相当大的困难。对此，乘警一方面加大对这类案件的打击力度，力争发一起，破一起，依法严厉惩处，始终保持严打整治的高压态势和声威。另一方面我们从源头着手，严密防范措施，变事后查处为事前防范，把此类案件遏制在萌芽状态，将发案率降至最低。即所谓“防范是基础，打击为手段”。

特别是防范方面，它是保证客船治安环境和谐稳定的关键。防范工作做好了，可以在保证船舶航行运输和旅客人身财产安全的基础上有效节省警力、减少救济成本、提高社会声誉，这些都是事后救济所不能达到的效果。乘警队从客船治安保卫工作的实际出发，突出重点，做到措施到位、责任到人，坚持从航前宣传造势、航行执勤巡逻、乘客上下船三方面入手，大打治安防范牌：

一、规定值班巡逻乘警在乘客登船后开航前的一段时间，要到各客舱和乘客聚集的地方进行一次彻底清查，宣传乘船注意事项、防盗技巧及不法分子惯用的作案手段和方法，提醒旅客注意财物安全。清查过程中要多发现问题、多注意细节，

对本航次乘客数量、乘客分布情况、旅客成分等大事小情都要做到心中有数，并以此对可能发生的突发事件作出预警，做到防患于未然。旅游旺季时乘警负责人应与带团出行的领队或导游就乘船秩序、安全防范等事宜做好沟通，交换意见，以便有效集中管理，化被动为主动。

二、开航后值班乘警在每30分钟对客舱、走廊、外甲板、小卖部、娱乐室等重点要害部位进行一次巡逻检查的基础上增加空档检查。巡逻期间应真正做到“四勤”即腿勤、嘴勤、手勤和脑勤；要“多想”、“多听”、“多看”、“多问”、“多说”、“多干”。注意观察发现可疑情况，对可疑人员立即加以控制，认真盘问审查。及时受理旅客的报警求助，及时排解旅客纠纷，及时处置突发事件，减少和防止各类案件的发生，确保旅客生命财产安全。

三、旅客和车辆上下船时，安排一名乘警在客区巡逻、一名乘警（车客分流时）在码头船梯口执勤，一名乘警在码头浮桥口执勤。最大限度地把警力摆在让旅客时时看得到、随时找得到的显要位置，增强旅客的安全感、威慑违法犯罪分子。要狠抓旅客上下船秩序，组织旅客登、离船时排成一队，保持适当距离不要拥挤，不时提醒旅客注意随身财物安全；在上下船通道的关键部位安排一到两名乘警对客流进行密切监视，注意可疑人员，及时盘查有效控制，使割兜、扒窃、拎包案件发案率降至最低。

安全防范工作，是船舶治安工作的重点、关键，不仅关系人民群众的生命财产安全，而且关系客船治安环境和谐稳定和公司经济平稳快速发展。我们要充分认识新形势下客船安全防范工作的重要意义，认真贯彻“以防为主，打防结合”的精神，各司其职，各负其责，认真研究解决存在的问题，狠抓工作落实，务求使客船安全防范工作尽快取得明显成效。

船舶监造工作总结篇八

自x年7月参加工作以来，本人在处领导和老同志的指导下，认真学习安检知识，积极参加安检培训，利用每一次上船安检实习的机会，全面学习、掌握各类公约、规范的要求，力图全面把握船舶安检的各种要求。在政治方面，本人努力学习实践科学发展观，坚持全心全意为人民服务的宗旨，努力提高海事管理业务水平。在上级领导的正确引导下，加强学习，不断提高自身素质，并牢固树立文明执法，严格执法的思想观念。

在政治思想上，我认真贯彻党的xx大精神，围绕海事中心任务和本职工作，落实“坚持四求先行，做好三个服务”等主题实践活动的具体要求，在思想上牢固树立正确的工作态度和对本职工作认真负责的责任感，使命感。

同时，我积极对海事工作的性质和内容进行思考，并通过对各项规章制度和文件规定的学习，摸清工作特点，在日常工作中多观察，勤请教，在老同志的指导，帮助下，努力进步，掌握正确的工作方法，适应工作岗位。

在具体船舶安检工作中，本人在处领导和老同志的指导下，除了参与日常的安检工作以外，还参加了上海世博会专项安检工作，“大船小证”专项治理工作，广州亚运会船舶专项安检工作，船检质量监督专项安检工作等各类专项安检工作，这些专项安检工作，提升了本人对安检工作本质的认识，提高本人的技术能力。

一年多以来，本人已参与船舶安全检查数十艘次，在这个过程中从一个刚走出校门的毕业生成为一名已经有一定安检能力的安检实习人员，通过一年以来领导、老同志们的耐心指导帮助和本人的不懈努力，在本职工作岗位上已能渐渐步入正轨，但是，安检工作对于一个参加工作不久的海事监督员来讲仍属于比较复杂的工作，较为难免遇到许多疑虑和困难，

希望在日后的工作中能进一步开阔思路，改进方法，思变创新，以更加出色地履行自己的工作职责。

在日后的工作、学习和生活中，本人一定加强反思，扬长避短，再接再厉，进一步加强学习、提高自己的安检业务水平，争取自身的不断进步，努力成为合格的船舶安检员。

船舶监造工作总结篇九

进入修船分厂已经将近一年的时间，经过这一段时间的锻炼学习，让我对修船这个行业有了更深的了解，不管是在技术上还是在人际交流沟通上都有了相应的提高、在修船领导强有力的领导以及关心支持下，个人在这一年的时间里取得了不小的进步。本人在工作过程中，积极地完成了各位领导师傅分配给我的各项工作。现将有关x年度个人工作情况作如下总结：

一、年度工作情况：

1、熟悉了解单位各项规章制度 我于x年8月进入单位，为了更快更好地融入修船分厂这个团队，为以后的工作打好铺垫，我加紧对单位的各项规章制度进行全面了解，熟悉了单位的企业文化。通过了解和熟悉，我为能进入修船分厂这个团队感到自豪，同时也感到自身的压力。在以后的工作中，我将以单位的各项规章制度为准则，严格要求自己，在坚持原则的情况下敢于尝试，更快更好地完成工作任务。

2、熟悉项目流程 作为项目经理助理，熟悉和了解项目流程及状况对开展工作是相当有利的。为了能更好地进行工作，我多次深入各相关职能部门和现场，对修船项目的进展做更深层次的了解。在掌握第一手资料之后，查阅相关技术文件，对项目情况进行探究，对以后项目的重难点进行分析，对项目的基础形式进行分析，通过研究和分析，我对修船项目的实际情况进行了解，为下一步项目的进展完成提供了可靠的

依据。

3、与各相关职能部门的沟通和协调 修船项目的进展和完成，离不开单位各相关职能部门的参与和努力，在修船分厂的各位领导各位师傅的大力支持和关心下，多次参与各相关职能部门的项目协调，使项目能按照客户要求顺利进行。

二、存在的不足以及改进措施

x年已经结束，回想自己在单位一年来的工作，虽然工作量比较大，但闪光点并不多，许多工作还有不尽如意之处，总结起来存在的不足主要有以下几点： 1、缺乏沟通，不能充分利用资源 在修船的过程中，由于对专业技术比较陌生，又碍于面子，不积极向其他同事求教，造成工作效率降低甚至出现错误，不能达到优势资源充分利用。俗话说的好“三人行必有我师”，在以后的工作中，我要主动加强和其他部门同事的沟通，通过单位这个平台达到资源共享，从而提高自己的业务水平。

2、缺乏计划性 在工作过程中，特别是修船项目的初期阶段，由于缺乏计划性，工作目的不够明确，主次矛盾不清，常常达到事倍功半的效果，客户不满意不说，自己还一肚子委屈。在以后的工作过程中，我要认真制订工作计划，做事加强目的认识，分清主次矛盾，争取能达到事半功倍的效果。

1、派工单项目管理 派工单项目管理中的地位非同小可，离开他，项目管理就无从谈起，派工单是项目开展的依据。熟悉派工单。并对其进行深入细致的研究，对派工单的关键项目、存在的漏洞及可能产生变化并引起纠纷的地方做到心中有数。树立强烈的危险意识。在派工单面前，双方的地位是平等的。当客户提出各种各样的异议和建议时，首先想到要遵守派工单，对采纳建议可能带来的经济问题要有充分估计。当然对于追加的工程要有船东的确认，才能进行下一步。

2、客户信息的及时转化 项目实施阶段，各相关职能部门的多方面工作，对项目质量进行的控制和监督，是项目顺利进展的必要前提条件。客户的要求是我们工作的目标和准则，在以后的工程里，要及时准确的把客户的要求传递给各相关职能部门，使信息转化为生产力、使信息转化为质量的完美。

3、进度控制 进度控制是项目成功与否的关键因素之一，工程部做的就是编制项目管理规划，研究项目的总进度、分解布划、技术难题，对项目实施过程中可能出现的问题做好预案，然后制定一整套制度来计划，以提高工作效率，加快工程进度，更好更快的完成每项工程。一年的时间已过去，在这段时间里我上过10多条船，像阿尔法舵的问题，新海豹泥管问题诉我在以后的工作中，任何一项工程都是马虎不得的，还有关于备件的问题，都是值得我们多多注意的。但是单位几位领导塌实的工作作风以及认真负责的工作态度给我树立了榜样，还有各位师傅对我的指点，是我终身受益的。

总结过去，展望未来，这一年工作多，任务重，对于我来说也是一种挑战。新环境，新机遇，新挑战，如何优质、高效、按期地完成项目，是作为主管人员应该思考的课题。在以后的工作中，我将认真执行单位的相关规定，充分发挥个人主观能动性，高标准要求自己，不断学习新技术新经验，善于总结，也希望单位领导能给我更多的理解和更大的支持，争取为项目的开展贡献自己的力量。

船舶监造工作总结篇十

20xx年对于我来说，是具有跨时代意义的一年□20xx年6月28日，我怀着对恩师的难忘之情，怀着对学生这个“职业”的难舍之情离开了生活了22年的校园□20xx年的7月4日，我光荣的成为了中国船舶重工集团公司第七一四研究所的一名员工，正式走向了工作岗位。单位的生活是紧张而充实的，短短的半年时光，我累计出差74天。从月份来统计，7月份：9天；8月份：8天；9月份：12天；10月份：10天；11月份：21

天；12月份：14天。从地点分布来看，天津：8天；上海8天；重庆：19天；武汉：17天；无锡：7天；扬州：4天；大连：7天；昆明：4天。从成员单位角度来看，已经前往了不少科研院所和船厂、配套厂进行现场评审，其中科研院所包括：701所、702所、705所昆明分部、707所、712所、717所、719所、722所、723所；船厂有432厂；配套厂有466厂、468厂、489厂。经过这么多次现场评审，在评审中心张主任的领导下，在陈健博士、王吉武博士和赵英杰老师的悉心指导下，这半年来我对安全标准化评审的理解有了较大提升，个人认为也较快的适应了工作节奏，不敢说取得了什么成绩，但是个人还是取得一定的进步，尤其是沟通能力进步较为明显。先将20xx年下半年的工作情况述职如下，不妥之处，请各位领导同事批评指正：

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》（20xx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20xx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20xx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！