# 船舶内装建造工作总结(推荐4篇)

来源：网络 作者：情深意重 更新时间：2025-02-08

*船舶内装建造工作总结1（一）、加强商务英语知识和口语水平，进一步了解散货外贸船舶操作流程和报价事宜。（二）深入了解散货代理的船舶报价和市场的了解与分析。（三）加强了解码头的情况和船舶靠泊的安排情况，对码头和靠泊计划有一个更好的跟踪。工作中不...*

**船舶内装建造工作总结1**

（一）、加强商务英语知识和口语水平，进一步了解散货外贸船舶操作流程和报价事宜。

（二）深入了解散货代理的船舶报价和市场的了解与分析。

（三）加强了解码头的情况和船舶靠泊的安排情况，对码头和靠泊计划有一个更好的跟踪。

工作中不断的学习和锻炼个人综合能力才能使自己走上另一个层。

个人季度工作总结

尊敬的公司领导：

斗转星移，时光如梭，转眼间第三季度又结束了，回顾自已这个季度以来的工作历程，收获及感触颇多，其中有许许多多的艰辛，但更为我所铭记与感动的是收获顺利完成工作的喜悦。有幸得到公司的认可和信任成为XXXX的一员，在公司领导的正确引导下，以及在各部门同事大力支持和帮助下，无论是思想素质还是工作能力都在不断提高与完善，在同事们的指导下我已在办理业务方面取得长足发展。为了使自己更好的服务于客户，更好的维护公司的利益，现在将工作总结于下：

一、含泪播种一定能含笑收获

至从加入到这个温暖的大家庭后，始终做到“心为船舶所用、情为同事所系、利为公司所争”，能够正确认真的对待每一项工作，始终以公司为重，只要公司需要绝无任何推辞，能够认真负责的完成领导指派的工作和任务。

1.船务工作稳固推进。面对我司日益增长的业务量与市场的扩大，各部人员信心十足的把饱满热情完全投入到自己的岗位上，在他们的带动下，我开始站在一个全新的舞台诠释工作。制作船舶单证时做到心思慎密，学而不思则罔，思而不学则殆，在英语基础不是很好的情况下坚持学习，把不认识的英语单词记下来，坚持每天都有进步。办理联检手续时，始终如一地做到——正确是前提、效率是保障、大胆是保证，单证制作与办事方法的正确是高效实现最有力的保障，胆大心细为顺利完成任务保驾护航。曾经因太多的内容需要学习出现过混乱，在努力的学习下，现在能够清楚辨别当前最紧要的任务是什么，能够做到既不提前也不滞后地提交相关部门的联检单证，也开始摸清经常接触办事官员的秉性，能够做到具体问题具体处理，在面临紧急突发事情时心里也多了许些淡定，再也没有了惊惶失措、诚惶诚恐。我虽无终日而思，却时常对自己说“加入到由每个优秀分子组成的大家庭中，必须努力学习，懂得返躬内省，争取早日与公司基本要求靠近，紧紧跟随公司领导的正确指导，努力成为一名合格的海陆通成员”，看着公司驻船人员紧缺和辛苦，于是我努力学习日常口语及船舶专业术语，7月份向领导提出已经做好出海准备的想法，必须战斗在最前线，与他们同甘共苦、共进退！

2.与口岸单位等合作伙伴维持良好关系。船代作为船货进出各利益方的协调者、平衡棒，是实现联检单位与船方、货主、商检、引航以及过驳公司沟通的桥梁，与他们保持良好关系成为我工作中不可或缺的部分。首先，良好的工作心态成为我能否享受工作最关键的一点，于是我不断对自己说“其实我什么也不是，没什么大不了，能把工作完成我就感谢他”，并按照公司领导的要求，从自我形象上首先就要给对方留下好的印象，穿着整洁大方，始终保持微笑，礼貌用语时常挂在嘴边，毫不吝惜地用自己的行为去感染周围；其次，在工作时间以外与联检单位等接触时，要做到“先文明礼貌问好，后出手张弛有度”，跟联检部门的关系维持是一个长期而漫长的过程，并非一蹴而就，所以该关系的维护最主要的还是靠用心，当遇到节假日时，给他们发一条短信、打一个电话送祝福都就得十分必要；不管街市还是路面，若偶遇他们则驱寒问暖，用语言温暖人心！

3.与同事互帮互助，共求进步。公司发展离不开每一个人的努力，只有当所有的人都在进步的时候，公司的发展才会事半功倍，因此我不断向身边优秀的同事请教学习，学习他们的为人做事，在他们的身教言传下我开始耳濡目染，大家在工作与生活中都能做到荣辱与共，为求“更好、更快、更强”，我们一直都在努力。

二、赢得起，更要输得起，关键是要会反思

所谓“人无完人，金无赤足”，失败也必然与成功同行，我也曾屡次失败、也曾懊恼不已、也曾怀疑过自己、也曾因顺利完成工作而欣喜若狂，内心的不甘让我开始去寻找自己的弱点与不足，找到它们并征服它们，我才可以蜕变。

1.工作经验不足，对事物判断与决策能力有待加强。在工作中，因为缺乏对工作深刻的理解，当某些紧急而突发的事情出现，往往不能很好的避重就轻，抓不住最主要的矛盾，不能在最快的时间里做出最好的决定，有时甚至出现顾此失彼。

2.缺乏严谨的工作态度。在过去的工作里，有时往往因对某件事情没有引起足够的重视或者是因粗心大意而犯错，也许就是非常细小的错误就会导致我们工作进度受到影响，甚至可能会影响到整个公司的利益，所以在还没有出现类似的情况前必须要注意，时刻保持高度清醒的头脑。3.船舶业务知识太窄，拓展空间受限。我司目前最主要的是在做油轮业务，所以我所能接触到的相关船舶代理及操作流程也仅限油轮这一块，对其他散货、集装箱等代理业务一知半解，等到有此类业务时，工作上肯定会相当的被动，所以在与其他代理公司的朋友接触时也注意请教，多储备相关业务知识。

三、放眼未来，计划先行

回首昨天，我问心无愧，尽管太多的苦涩融进了昨日的犁铧，尽管太多的忧伤充斥着我的心灵，尽管太多的无奈写在我的脸上，尽管太多的精力挥洒在工作的流程上，但是我仍旧顶天立地的站着，为了减少甚至不出现忧伤与无奈，我想应该给自己量身制定下一季度的工作计划。

第一、继续加强对船舶英语的学习，巩固业务操作流程，熟悉驻船应注意事项，与公司业务前进步伐保持一致。

第二、继续保持与联检单位人员友好关系，并不断拓宽人际交流圈，多做事少说话，多交朋友少树敌。

第三、与同事加强沟通与交流，特别是向湛江同事学习，不懂就向他们虚心请教，争取早日向公司优秀员工标准靠近。

第四、工作之余努力向货代部同事请教，加深对报关业务的熟悉，并努力看书，争取一次考取报检员资格证。

立足今日，又一个新的起点，又一轮朝阳，在公司领导正确的引领下，我们胸有成竹，信心百倍；展望未来，我们引吭高歌，将会一路欢笑。

20\_年

10月29日

不知不觉间，来到已经有3年时间了，在工作中，经历了很多甜苦辣，认识了很多良师益友，获得了很多经验教训，感谢领导给了我成长的空间、勇气和信心。20年对于修船发展是不平凡的一年，由于公司经营发展的需要，顺应公司制度的变革，在公司领导的大力推动与支持下，修船成功由项目组转变为事业部，修船人工作的重心及理念也发生了改变，由原有的纯粹施工变化为经营带动生产，为未来经营核算奠定基础。在利用公司现有条件的前提，充分结合周边同行业的优势，取长补短互利双赢。一年的时间里，通过自身的不懈努力，在负责范围的工作上取得了一定的成果，但也存在了诸多不足。回顾过去的一年，现将工作总结如下：

一、主要工作

由于事业部的成立，我的本职工作也发生了改变，经营理念增强，认真学习公司经营发展目标，顺应管理模式的改变，为今后修船事业扩大乃至经营核算奠定基础，本人在原有负责修船项目：施工安排;施工队选择、分配;施工进度跟踪;工程项目完工单编制、完工单审核、完工单签订;项目人工工时的统计、材料费的统计、动能消耗的统算、成本利润分析;完工工程报价、完工报价的交流、洽谈、确认;完工确认价格公司审核确认、完工项目合同编制、审核、签订、跟踪、入档;单项目船舶修理档案的建立;船舶修理费用方付款计划跟踪、船舶修理费、收取、入账的基础上。增加了：

对外：与方工作联系，业务承揽交流沟通，工程项目投标文件获悉;投标项目分解;施工材料资源、价格施工人员的咨询;投标项目现场勘验、报价、报价审核、分包材料费用测算、利润评估、投标项目报价公司审核、投标文件编制、递送、投标项目跟踪、投标文件整理存档;中标项目立项、价格交流洽谈;预签合同编制、审核、签订、存档;预签费用跟踪收取;项目施工安排、策划。

对内：呈报合格分包商的招标、招标文件编制、审核、实施、跟踪、招标后价格对比、洽谈、呈报;入围分包商项目分配、施工组织、辅助各项目经理商务工作;商务文件的处理;施工中设备租赁、租赁设备调配、安排、记录、确认、结算;施工材料申购、审核、跟踪、到货材料登记入账、入库、保管、分配;施工后勤保障工作(工人加班饭、夜班车、生产急需物资调配、动能配备等保障);设备租赁及分包商费用完工工作量审核、确认、费用核算、测算、层报、审核跟踪，完工结算审批单编制、成本登记、统算、结算批复后的落实;各分包单位\_、挂账;资金计划编制、呈报;分包结算支付申请、分包结算批准资金支付;分包结算文件建档、存档。每月工作量编制、呈报;分包商资质评审;月度到账资金、承接项目进度编制、呈报;月度新签合同数量、金额编制呈报，经营工作每周周报等等。

**船舶内装建造工作总结2**

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，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

**船舶内装建造工作总结3**

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。

根据鲁布革乡六月安全月工作方案以及相关会议精神，鲁布革乡船舶管理所认真组织，切实做好20XX年度的六月安全月工作，现作如下总结：

**船舶内装建造工作总结4**

1．进一步多形式多渠道加强水上安全宣传，提高船员安全意识，促使主动预防事故。

2．克服种种困难，切实加强安全检查力度，确保水运安全。

3．积极向上级汇报工作，争取得到上级的支持，逐步解决存在的隐患和问题。

工作总结

编者语:

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XXXX船厂、XXX船厂、XX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“XXX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，加快了施工进程，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“XXX181”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至，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。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。

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“XXX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，没发现该船货舱区出现变形现象。XX年八月，我在检验“XXX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“XXX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XXX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“XXX024”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。

自20\_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\_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。

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xxxx船厂、xxx船厂、xx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“xxx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，加快了施工进程，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“xxx181”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至，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。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。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“xxx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，没发现该船货舱区出现变形现象。xx年八月，我在检验“xxx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“xxx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xxx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“xxx024”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

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、船舶设计篇2：20\_年船员个人工作总结报告 20\_年船员个人工作总结报告 过去的一年年，在船舶领导的正确带领下，以“把船放在心上、把心放在船上”为工作理念，按照船舶领导总体要求，努力提升自我技术水平。在船舶通信导航管理岗位上经受了锻炼，在做好本岗位工作的同时，积极协助船舶主修做好船舶的航修、厂修和坞修工作，并完成好领导交办的其他各项任务。一年的工作是学习的过程，也是管理水平提高的过程。具体工作总结如下：

一、积极努力学习，不断充实自己

一年来，注重加强自身的政治理论、业务知识等的学习。坚持参加船队各类党政学习会。重点学习科学发展观和构建社会主义和谐社会等重要文件，树立正确的人生观、价值观，进一步坚定政治信仰，提高工作的责任感、使命感。坚持业务知识学习，船舶靠外高桥码头时通导设备的维修，基本能做到人到现场跟踪修理，一方面保证修理质量，另一方面向专业服务商学习，也可以向船上有经验的驾驶员学习。参加了局组织的在上海某海军基地一周的军训活动，学到了解放军的优良传统和工作作风。坚持参加船队每周五下午组织的“练口才、亮风采”主题活动，通过不断学习同事们的优点和长处，逐步弥补自己的缺点和不足。二、严格按照sms体系要求，做好本职工作

积极开展对船舶通讯导航设备维护管理，在一年的工作中，及时对船舶上报的修理单和缺陷报告进行分析整改，对四条船舶的老旧故障导航设备进行更新：为华财轮申请更新一套ais系统(fa-150)，为东海救198申请更新一套gps（gp-150），为东海救159轮更新一套测深仪（ed-162型），为东海救209轮更新一套测深仪主机部分（解决了浅水区不报警的缺陷）。解决新造船舶电子海图机海图版本过旧的问题，联系海图代理商做好东海救111、112，131以及201轮四条船舶的电子海图海图版本更新工作。完成了东海救196、197、199、209四条船舶电罗经陀螺球，因使用寿命到期的换球工作。08北京奥运会前期，在局和船队领导的大力支持下为11条船舶的卫星电视申请开通中央5套加密节目，让船员能在海上执行救助待命的空闲时间能收看到清晰的体育赛事直播，极大丰富了船舶的业余文化生活。

对技术状况实施监督检查和技术支持，做好船舶通讯导航设备的航次修理工作，根据机务科的总体要求，修理前签订修理合同，修理中跟踪监控，修理后建立修理档案。为加强救助船舶信息系统建设，更好的掌握船舶动态及周围海况，为东海救209轮申请加装一套ais系统(fa-150)。为12条船舶申请海上移动通信业务船舶电台标识码证书，并做好发放工作，为8条船舶申请更新船舶电台执照工作，为11条船舶无线航区船舶申请lirt测试（目前已顺利通过5条）。

三、做好年船队轮机人员的集中教育培训的协调工作

6月份，我有幸正式进入了船代部这个大家庭。在领导的关怀和同事的帮助下我各方面能力得到一定程度的成长。当然我们船务部并不是人多而称之为大家庭，加上领导我们只有4个人。但是在领导的管理下这个只有4人的部门温馨、团结、活力四射。 现将到年底的工作计划总结如下：

本文档由范文网【dddot.com】收集整理，更多优质范文文档请移步dddot.com站内查找