# 最新拖轮海员工作总结(四篇)

来源：网络 作者：尘埃落定 更新时间：2024-12-18

*拖轮海员工作总结海员轮机员工作总结一首先，每条船发放的东西是不一样的，有的还是按月发放，有的没存货，所以自己要先带一点。穿：铁头低帮工作鞋，大小以不用系带直接穿拖为宜，因为船上没人系鞋带，都是直接穿...工作服一身，前边说了，可能没号，可能...*

**拖轮海员工作总结海员轮机员工作总结一**

首先，每条船发放的东西是不一样的，有的还是按月发放，有的没存货，所以自己要先带一点。

穿：铁头低帮工作鞋，大小以不用系带直接穿拖为宜，因为船上没人系鞋带，都是直接穿...工作服一身，前边说了，可能没号，可能没有...逛衣选择，春秋穿的外衣尽可能可以作为冬季内部保暖衣物，比如春秋穿的运动裤冬天可以当绒裤，这样可以大大减轻行李重量。针线，猴松紧带，发的工作服大了怎么办？不要改裤腿，只要在裤脚缝线里穿条松紧带就搞定。

住：被褥大衣都是可能是前一个人留下的，规矩是给你洗完了，不过一般洗完了也会睡一晚，洁癖自己带床单被罩。毛巾洗衣粉洗头水香皂拖鞋牙刷指甲刀之类的，因为一般弟兄混得不错下船时房间都会被“扫荡”，不会给你剩啥，拖鞋要买洞洞鞋，夏天下地还能穿。

娱乐：带不带笔记本随意，反正现在手机也很好玩，多存电子书，电视剧，动作片不用担心，有时是(●—●)。

剪个短头发

**拖轮海员工作总结海员轮机员工作总结二**

“毕业实习”是港口航道与海岸工程专业在校学习的最后一个教学环节，是专业课教学的继续与补充，也是对以前各个教学环节的继续、深化、补充与完善，是大学生从校园走向工作单位不可缺少的一个过渡环节。它不仅是对学生进行综合训练、全而培养的实践性教学环节，也是对学校教学工作和教学质量全面检查的重要手段。同时，毕业实习这一实践性教学环节也是学生完成从课堂理论学习向工程实践转换的关键性教学环节。

（一）实习内容：

1、熟悉施工图设计图纸、施工组织设计及有关技术资料。

2、参观工地，实习施工现场布置并掌握工程进度状况。

3、听取工程技术人员的工程技术报告。

4、根据接待单位的工作安排，分别深入班组参加实际施工工作。

5、实习座谈总结。

（二）实习要求：

1、安全第一！（无论在途中还是工地）

2、克服困难，服从安排。

3、实习态度端正，认真学习，虚心请教，每日记好工作（实习）日记。

4、尊重接待单位的安排，遵守工地规章制度及纪律要求。

5、学生有任何需要与学院及接待单位协商的问题，都必须通过带队教师解决。

6、在工地实习结束后，每位同学独立撰写并在规定时间内提交实习报告，作为实习成绩评定的主要依据。

1、温州港七里港区二期码头工程实习。

温州港七里港区地处温州市以东、瓯江河口段灵昆北支的北岸，岸线全长约11km，七里港二期港区位于一期港区以西约300m，两港区陆域之间为温州中央直属粮仓。工程建设2万吨级（兼顾3万吨级）多用途泊位和件杂货泊位一个，多用途泊位尺寸为303mx36m。件杂货泊位尺寸为187mx21m，建设栈桥两座，1#栈桥长158m，宽，2#栈桥长146m，宽。码头平台形式均为高桩梁板式结构，横向排架间距7m，桩基均采用φ700phc桩（b型）。横梁采用现浇结构，纵梁为部分预制，面板为混凝土迭和板。

在码头工地我们分成3个组，分别负责码头构建预制、海上作业、码头前方平台加宽部分，有工程部的师兄指导我们。在预制场我们见到了，吊装模板，安装内膜，需要在模板表面涂抹脱模剂，一般为机油。混凝土浇筑完成表面结硬后，采用蒸汽养护静置使其达到设计强度。工地是用电热器烧水产生蒸汽，水蒸发完后，再加水，直至混凝土养护完成。混凝土养护是保证混凝土质量的重要环节，如果忽视养护，将导致混凝土表面开裂和起尘，以至达不到设计强度等级，影响使用甚至不能使用。近年来，开始采用化学养护，也叫薄膜养护，即在已凝结的混凝土表面喷涂成膜溶液，溶液中的溶剂挥发以后，形成一种透水率小的薄膜，可以使混凝土在不浇水养护的条件下，内部保持湿润，发展强度，减少收缩。

混凝土达到标准强度后要运出预制场，把浇筑好的构建统一堆放，堆放时应采用两点堆放。场地要平整压实，并有排水措施，构件应按使用时的受力情况放在垫木上。重叠构件之间，也要加垫木，上下层垫木，要在同一垂直线上。构件之间，应留有20cm的空隙，以免吊装时互相碰坏。堆垛的高度应按构件强度、垫木强度、地基耐压力以及堆垛的稳定性而定一般梁2——3层，屋面板6——8层。预制好的混凝土表面要涂抹防护漆，为海工混凝土专用涂料，由底层、中间层和面层配套涂膜组成，设计年限不应少于15年。具体涂层方案为：环氧树脂封闭底漆（≥50um）+环氧树脂中间漆（≥300um） +改性丙烯酸聚氨醋面漆（≥120um），面漆颜色为灰色。

（1）浇筑混凝土。

我们见到了预应力钢筋混凝土构件的制作，工地采用的是后张法，后张法是在构件上设计好要配置预应力筋的部位，预先留出孔道，然后浇筑混凝土，待混凝土达到设计强度后，将预应力筋穿入孔道，然后进行张拉并锚固。张拉是采用张拉应力与张拉距离双控，完成后向预留孔道内压浆，使预应力筋与构件连成整体并且不锈蚀。

预应力钢筋的混凝土保护层厚度不得小于45mm，工地上采用预制好的垫块绑扎在钢筋笼上，这样钢筋笼就与模板隔开了。

在海上作业部分，桩都已打好，部分正在铺上部面板，部分在浇灌横梁，部分还在凿桩头，明显组织施工方法为流水施工。高桩梁板式码头结构从下到上依次是桩基、桩帽、横梁、纵梁、面板，码头后方接岸部分通过栈桥与陆域相连。我们在现场直观的看到了码头的各个构建安装位置、方法、施工流程。比如横梁是采用现浇，横梁浇筑完成后才能安放纵梁，而横梁浇筑需要一定时间，这段时间就可以在预制场预制部分纵梁，这样横梁浇筑完成后，预制好的纵梁从预制场运到施工现场即可安放，这就做到了合理施工，没有浪费时间。

（2）保证钢筋保护层厚度的垫块。

管桩拼接成整根桩采用端板焊接联结。端板的宽度不得小于管桩的壁厚，接头的端面必须与桩身的轴线垂直。焊接前先确认管节是否合格，端板是否合格平整，端板上的腐锈及污物应清除干净，保持接口处清洁。拼接处破口横的电焊应分三层以上对称进行环缝焊接，并采取措施减小焊缝囊肇。焊接可累溺手工焊、自动焊或者半自动焊，焊接要求应符合有关规范。焊接工艺应可靠。焊缝不应有裂纹、夹渣、咬边、焊瘸、烧穿、弧坑和针状气孔等缺陷。

砼桩的防腐蚀采用海工砼防腐涂层系统，设计使用年限不少于15年。防腐蚀涂料成具有良好的耐碱性，附着性和耐蚀性，底层涂料应具有良好的渗透能力。表层涂料应具有耐老化性。涂层系统应由底层、中闾层和两层或者底层和衙层的配套涂料涂膜组成。配套涂料之间应有相容性口防腐蚀涂料应具有湿固化、耐磨损、耐冲击和耐老化的性能。涂层与桩表露的糯结力不得小于。具体措施为：桩颈以下范围内采用涂层系统，从内向外依次为环氧树脂封闭底漆（≥50um）+环氧树脂中间漆（≥300um） +改性丙烯酸聚氨醋面漆（≥120um），面漆颜色为灰色。

预制桩沉桩控制，采用标高控制，贯入度校核。沉桩时，按照规范要求做好沉桩记录和测定最后贯入度。贯入度的确定根据已建件杂货泊位d—100锤型的施工情况，结合地质资料，暂定沉桩控制最后1 0击贯入度为500mm/击。当沉桩贯入度已达到控制贯入度，而桩端未达到设计标高时，应继续锤击贯入1 00mm或锤击30——50击。斜桩应在流速不大于、波高不大于条件下沉桩。 沉桩后应及时采取稳桩措施。根据以上初定停锤标准，进行试沉桩后再综合确定沉桩控制标准。沉桩过程中应严格控制打桩速率，并加强观测。

（3）水上打好的基桩。

钻孔灌注桩施工，钻孔灌注桩钻孔达到设计标高清孔后沉渣厚度不得超过50mm，桩身砼的浇注应一次性完成。灌注桩桩顶浇注高度应超过设计标高至少50cm，以便在凿除桩顶部浮浆和松散层后桩顶混凝土强度不低于设计要求。

桩基检测，为了保证栈桥桩基的完整性及可靠性，根据规范要求，需抽取一定数量的基桩进行高应变和低应变动测，钻孔灌注桩要求全部进行低应变检测。

预制构件安装前，应进行下列工作：测设预制构件的安装位置线和标高控制点。对预制构件的类型编号、外形尺寸、质量、数量、混凝土强度、预留孔、预埋件及吊点等进行复查。检查支持结构的可靠性以及周围的钢筋和模板等是否妨碍安装。

预制构件安装时，度满足下列要求：搁置面应平整，预制构件与搁置面间应接触紧密。 应逐层控制标高。当露出的钢筋影响安装时，不得随意割除，并应及时与设计单位研究解决。对安装后不易稳定及可能遭受风浪、水流和船舶碰撞等影响的构件，应在安装后及时果夹木、加撑、加焊和系缆加固露措施，防止构件倾倒或坠落。

预制构件安装时，搁置面处横粱的砼强度不得低于设计强度的70%。预制构件安装完成后，应严格控制构件上的施工荷载。当施工荷载较大时，必须进行构件强度和稳定性验算。上部构件安装完毕后，应进行验收，核对构件编号。检查安装位置并复对标高。

现浇混凝土的施工，现场浇筑上部结构混凝土，浇筑前应对模板、钢筋、预留孔和预埋铁件等进行检查验收。施工用的预埋铁件，应避免外露，对必须外露的铁件应采取防腐蚀措施。现场浇筑混凝土应掌握施工时水位的变化规律，以免影响混凝土质量。现场浇筑面层大面积混凝士时，应特别注意防雨、防裂及加强养护等措施。

现浇构件须分层浇注时，为确保新老砼结合良好，结合面处理应符合下列要求：浇注上层砼前，应将下层砼表面的水泥浆和软弱层凿除。凿毛处理时不得使下层顶面砼层粗骨料松动。下层顶面砼经凿毛处理后，应用水冲洗干净，并充分湿润，低洼处不得留有积水。浇注上层砼时，下层砼顶面应铺一层厚10mm——20mm的水泥砂浆。砼强度达到设计强度的70%后，方可安装上部梁板构件。横梁浇注前应注意检查接地埋件的埋设情况，不得遗漏。

**拖轮海员工作总结海员轮机员工作总结三**

一、船舶船员协同管理介绍

以船舶、船员数据库为基础，以船舶动态为主线，依靠信息化手段实现船舶船员业务共享、船舶配员自动核查、船员任职自动校验、船员资历自动采集和船员动态实时监控，有效解决船舶船员不足、船员假证、人证不符、假资历等问题，促进水上安全，维护航运市场公平有序，保障船舶适航、船员适任。

二、船舶船员协同管理带来哪些好处

1、便捷办理船舶进出港手续，提高船舶劳动效率。通过刷船员身份证快速完成船员任职信息登记，船舶签证更快捷，数据质量有保障。

3、提升船员服务质量，促进船员市场健康发展。船舶船员协同使船员资历实现电子化管理，为无纸化办证奠定基础；通过权威信息发布，增强船员 市场的透明度，为船员培养、招募、服务政策制定等提供支持，促进建立公平的市场环境。

三、友情提醒

1、自20\_年4月1日零时起，所有进出港中国籍海船在第一次办理进出港手续时，应携带在船中国籍船员（持适任证或见习船员）的二代居民身份证、《船舶签证簿》或船舶ic卡或公司相关证明材料（如公司开具的船员派遣单、服务协议或劳动合同等），集中办理一次船员任职登记，完成在船船员信息的初始化。4月1日仍在境外的中国籍船舶上任职的持证船员由派出机构在4月15日前通过船员电子申报系统中的“船员派遣信息报备”模块完成船员任职信息报备登记手续。

2、自20\_年4月1日起，已经办理过船员 任职登记的船舶发生船员变更时，应携带解职下船和新上船任职的船员的二代居民身份证、《船舶签证簿》或船舶ic卡或公司相关证明材料（如公司开具的船员派遣单、服务协议或劳动合同等）办理船员解职变更登记。

3、对于在境外上船任职和解职下船的中国籍持适任证船员和见习船员、船员 派出机构应在船员 上（下）船 后5个工作日内，通过船员电子申报系统“派遣信息报备”模块完成船员派遣信息的报备工作；外派海员按现行要求报备派遣信息。

4、船员任解职登记信息和派遣信息报务数据将成为船员资历的重要参考依据，请及时办理船员任解职变更登记手续，未经信息采集的船员 尽快到海事部门设置的船员信息采集点完成船员基本信息采集，以免影响正常任职和资历计算。

**拖轮海员工作总结海员轮机员工作总结四**

在校学习期间感受海上生活，了解船舶与船舶生产实践，理论联系实际巩固已学知识，为学好后续专业课程打下良好基础。

通过实习熟悉船员职责及海上生产组织程序，培养适应海上生活的能力；了解船舶以及设备维护保养、管理使用中有关知识，了解各种导航仪器功能、作用及基本使用方法，学习并在实践中了解值班中航行定位，避让等知识。

xx年1月12日至xx年1月20日

宁安4号散货轮

中海发展股份有限公司

首先感谢学院为我们提供的此次实习机会，使我们作为一名大三的学生提前解除到了海上生活，亲身体验了船上的工作及职责，使我们将书上所学到的理论知识与实践有了一次紧密的结合，同时也解决了一些我在课堂上没有解决的疑问，通过本次实习不仅巩固了我的专业知识，而且使我首次接触了船员生活，总之，此次航行令我受益匪浅，下面将实习经过、受益及感受一一道来。

20xx年1月11日我们接到了上船的通知，经过近15个小时的火车我们从武汉赶到了上海，在上海稍作休息后，乘大巴前往江阴，与1月12日下午4：00在江阴港登上了宁安4号散货船，从此时起开始我的首次航行之旅。可以毫不掩饰的说：初上得船来，内心颇有几分激动，船上的设施，人员、轰轰的发动机声以及嗡嗡的汽笛声，以前这些只是在课堂上学习室脑海中想象的画面，如今就在我的眼前，如此之近，如此之亲切。

在船第一天，船舶还在江阴港卸货，我的房间在一楼，三副和几个水手正在对消防器材进行检查，几个上船来的工人正对一些过期的消防器进行更换和换剂，我们毕业后首先要做的就是三副的工作，三副职责中重要的一项就是：管理全船消防设备、器材和火警报警设备，定期养护、检查和换剂，使其处于良好的技术状态；灭火机应注明检验和换剂日期；禁止将消防器材移作他用，管理并熟练地操作固定式灭火系统，保持管系和分路阀的铭牌、标志鲜明。一名三副的工作态度关系到整个船在遇到火灾时的应变能力甚至船员的安危，看到宁安4号上三副的工作态度很严谨认真，想必这条船上的管理也很不错。

1月13日，船要离港了，大副在船头，二副在船尾指挥水手们首先将尾缆解掉然后解尾倒缆，水手们娴熟的将缆绳按顺序解掉，然后慢慢通过绞缆机将缆绳收上船，水手工艺上老师经常讲的画面显现在了眼前，有一种莫名的亲切，大概是源于自身专业的原因，或许很多认为船员是一种危险、枯燥的职业，但看到这样场景，我却没有这样认为，船上的生活依然可以丰富，只需要我们认真的做好每一件事，尽自己的职责，船上生活有很多值得学习的地方。宁安4离港是靠拖轮辅助的，这是因为江阴港口一段的长江水域过往船只较多，若宁安4不靠拖轮辅助来调头所需的旋转半径较大，这样对过往的船只会产生一定的影响和威胁。在学校的模拟器上有涉及利用拖轮协助船舶靠离码头及调头的场景，所以观察的特别认真，宁安4首尾各有一艘拖轮，缓缓的拖着宁安4驶离港口，离开码头一定距离后船尾拖轮减小了速度，使船首离开的角度增大，宁安4需要转向180°，过往船只较多，保持好船舶移动的速度是关键，由于船舶移动时的惯性很大，加之需要考虑航道宽度，离泊、调头的操作确实具有一定的技术含量，学校老师曾经讲过：最能考验一名驾驶员实力的地方有两个，一是处理突发情况时的应变能力，二就是靠离泊时的操作指挥，一名好的船长能在最短的时间内用最有效的方法将船靠离码头，站在船舷边静静看着两艘拖轮在船长的指挥下完美的完成了调头转向。

为了对船舶的一些仪器有进一步直接的了解，我来到了驾驶台，首先了解到就是宁安4的船舶数据，呼号：bpdd，船籍港：广州，载重吨：38640吨，总吨：26448吨，净吨：14810吨，总长：米，总高度：米，型深：米，型宽：米。宁安4的驾驶台有两架雷达，对称的分布在左右，右面雷达型号为：furuno—2825，距离鉴别度30m，最小测距范围30m，方位分辨率1°，天线距主甲板高度28m；左面雷达型号为：jma—9122，距离鉴别度30m，最小测距范围40m，方位分辨率1°，天线距主甲板高度32m，记得雷达课上有讲过，影响最小测距范围的因素有雷达天线高度及天线垂直波束宽度，并且最小测距范围与天线高度成正比，由此关系可以得知由于jma—9122的天线距主甲板高度大于furuno—2825，所以jma—9122的最小测距范围大于furuno—2825；大副向我们简单演示了一些雷达的操作，比如当时海面浪比较大，为了减弱海浪干扰，大副调节了stc旋钮，利用活动距标圈测定物表距离，以及设定警戒圈等等，虽然船上雷达型号与学校模拟器上的雷达型号不尽相同，但是基本的操作还是比较接近的，雷达就如同船舶的眼睛，在慢慢的海洋中航行，雷达具有着举足轻重的地位。其他设备还有sperry cr1型航向记录仪，gp—150型gps，sdh—4b型回声测深仪等等。

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