# 2024轮机长年终述职报告总结

来源：网络 作者：九曲桥畔 更新时间：2024-06-24

*20\_轮机长年终述职报告总结 本人于20\_ 年05月01日在龙口港上某轮任轮机长，20\_年12月14号交班离船，在船工作近7个半月。 就本人在船期间所做的主要工作和机舱今后需要注意的事项向公司报告如下： >1、 安全管理体系在本部门的总体...*

20\_轮机长年终述职报告总结

本人于20\_ 年05月01日在龙口港上某轮任轮机长，20\_年12月14号交班离船，在船工作近7个半月。 就本人在船期间所做的主要工作和机舱今后需要注意的事项向公司报告如下：

>1、 安全管理体系在本部门的总体运行情况。对公司规章制度及通函的执行情况。

安全管理体系在本部门的总体运行良好。根据公司对文件的修改及时更新，本部门定期集体针对性地学习培训公司的安全管理体系文件。按照各有关的检查清单的要求逐项检查，试验，保养并做好相应的记录或存档备查。在有船员换班时尽可能早地安排集体学习公司有关的规章制度及通函。公司新发船的通电通函及时组织好学习并签字确认。

>2、 安全生产情况汇报，是否有失职原因的停航，做好安全工作的体会，存在的安全隐患。

自上船本人就以公司的安全管理体系和有关规章制度及各设备操作规程为指引紧盯安全生产这项工作。从人身安全，设备安全到船舶安全和环境安全不断对部门员工进行培训提醒。每次工前会本人都会对当天要做的工作进行风险评估，分析所做工作那些方面可能对人身造成伤害，那些不正常的拆卸和装配可能对部件和机械造成损坏。重要的维修保养工作都能在现场和大家一起完成，遇到不规范不安全的行为及时制止和纠正。

在船期间没有因为本人或其他机舱人员的失职造成船舶停航。做好安全工作的基本前提是严格执行公司的安全管理体系和各项规章同时也要有过硬的基础知识。 如果对设备的基本结构、工作原理、特点特性、故障的分析和排除、基本的修理工艺和方法、操作方法规程不熟悉，对材料的物理特性和化学特性不了解，对工作环境和工作过程中所存在的风险认识不足，就很难保证在工作中不出现人身和设备的安全问题。工作细致、不粗放、不走捷径对安全工作也是必不可少的。根据每个人的特点在安排工作时要把握好，因人而宜。

主机由于以前气缸油量减得过小使缸壁损伤，气密性下降。 V6航次出现个别缸扫气温度突然升高和扫气箱着火的故障。V7航次接班国内开出后又出现第三缸扫气箱着火的故障。通过对第三缸吊缸和以后的保养及加大气缸油注油率HMI到100，到目前没发生过扫气温度突升的现象。但在平时的维护保养上要注意检查活塞、活塞环、气缸壁的状况，保证换气系统的畅通，保证中央冷却器的效用进而保证扫气温度不能过高。以防止扫气箱着火故障的再次发生。

>3、船舶防污染工作的总结。

对船舶防污染主要抓以下几方面工作：

1) 加强防污染设备的维修保养，使之处于良好的工作状态。先后对油水分离器进行打开清洁，内部除锈油漆并通过船级社年检。焚烧炉工作不稳定，焚烧能力差。 对焚烧炉燃烧器进行解体发现布风道被油泥和烟灰堵塞，将其彻底清洁后，燃烧状况良好。对两个焚烧炉日用柜内部油泥清掏，使焚烧炉的工作连续性大大提高。焚烧炉炉膛内耐火泥脱落严重，以前修过几次，但糊上的耐火泥没用多久就又脱落。采用多焊铁蒺藜加铁丝网使炉膛没再出现过耐火泥脱落的现象，工作稳定可靠性得到保证。生活污水处理装置以前常出现高位报警，对腔室清掏，排水泵解体修理消除了故障。同时对锈蚀部分挖补，使之处于良好的工作状态。

2)认真按公司体系要求对防污设备进行检查试验并做好相应的记录。

3)在部门内部进行防污染方面的培训，提高大家防止污染爱护环境的意识。

>4、 PSC、RIGHT SHIP、船旗国及其他第三方检查和公司检查情况。是否有未完成的整改项目。

在船期间分别在烟台港和几内亚两次港口国检查，只有一项小缺陷在开航前就解决了(应急发电机间防火探头没有IMO标示)通过了NKK船级社的年检，完成了一些循环检验(CMS)项目。接受了公司监督检查，所提的缺陷都按时整改完毕。轮机部没有未完成的整改项目。

>5、设备的维修保养工作及存在的问题。

两个非洲航次，带领机舱员工做了大量的维修保养工作。特别是对主机及有关的系统进行大面积的维护和保养，使前期主机扫气箱着火和排气阀卡死不动作故障频繁发生的局面得到彻底改变。

1).在龙口接班后针对当时主机的状况，在机务总管的指导下，对引起故障的主要原因进行逐项排查。引起本轮主机扫气箱着火的原因是多方面的：a.长时间气缸油量不足，使活塞环磨损加剧张力变小，气密下降，废气倒灌。b.中央淡水冷却器脏污严重，中央淡水温度高，使扫气温度高。C.主机一直保持经济转速(50%负荷)运行，没有按规定加速干洗透平和废气锅炉，很少的几次冲洗所用的干洗材料量没达到说明书规定的数量，造成换气系统污染。d.扫气箱放残系统不畅，扫气箱内积聚了大量的可燃物。

根据存在的问题抓住机会对引起扫气箱着火：

a.根据机务总管从厂家的到指导意见将主机气缸油量从前任设的HMI=75的量又调回到100.

b.本合同共进行了六次主机吊缸;

c. 对中央淡水冷却器进行清洗，使中央淡水冷却器出口温度保持灾38℃之内。一旦升温及时清洗内部滤器。每航次航行途中在好望角附近海水温度较低时，使用一台冷却器清洗另一台仍能满足主机正常速度运转。这样中央淡水冷却器一直处在良好的工作状态，不会因中央淡水温度高而使主机不能加速冲透平。

d.每航次对主机空冷器空气面进行清洗，使前后压差始终保持在说明书规定的范围内。

e.每次停泊都对扫气箱进行清洁，并通过扫气口对缸套内壁、活塞、活塞环进行检查，对第一道活塞环泄压槽深度进测量记录，以监控活塞环的磨损量。对扫气箱放残柜进行清掏，使该系统处于良好的状态。

f.每天主机加速到80%负荷运行半小时烧掉主机低负荷运行时产生的不完全燃烧的物质，并用碎核桃壳冲洗透平和废弃锅炉。

2). 自201X年8月接船以来，主机排气阀总是在运行3000多小时的时候，出现关阀气缸下部和阀杆之间的密封件老化或过度磨损，使关阀气缸内的压缩空气漏泄而导致排气阀关不到位和该缸不工作。密封件的老化和过度磨损造成的关阀气缸内的空气漏泄，往往在主机低速时比较严重，因此这种故障又常发生在船舶备车减速的关键时间段。针对这种情况机务总管在我岗前培训时提醒我上船后对有关系统进行检查，查找原因。

接班后翻阅了主机说明书的有关内容，对排气阀气封空气系统的减压阀和滤器进行拆检发现减压阀膜片破损，滤器脏堵。之前阀杆导套根本没有气封气供应，关阀气缸下部和阀杆之间的密封件受高温废气的熏烤老化速度加快。用塑料板加工膜片，各件清洁后装复，并调到说明书上规定的压力。

原因找到后，为了避免再次出现被废气烤过的密封件失去密封功能而造成停车故障，V7航次，抓住时机接连更换主机六个缸的排气阀，并及时对换下的排气阀进行解体。后期换下的排气阀解体时检查阀杆密封件磨损量和弹性明显好转。自从恢复气封气后没有出现过气阀卡死的故障。最长的运行时间已超过4300小时。

>3) 对下列其它设备进行了维修保养，并解决了一些存在的问题：

A.2号副机透平拆下解体，空冷器拆下化学清洗。

B. 对机舱蒸汽回水系统进行全面检修。之前回水系统的汽水分离器(阻汽器)锈蚀严重，阻挡不了蒸汽回流。既在回水总管路和冷凝器中产生液击和敲击声，又降低加热能力损失蒸汽能量，造成锅炉烧个不停浪费燃油。通过对阻汽器的保养，敲击声消除。之后再没有出现过蒸汽回水系统由于液击而漏水的故障。

C. 大气冷凝器解体试压查出漏管15根，并车制塞子30只封管，使中央淡水漏入锅炉水系统的问题得到解决。上船后发现膨胀水柜补水频繁，检查主机发现缸套和机体间的连接套管由于橡皮令老化漏水。但将所有漏水的套管拆下换橡皮令灭漏后，膨胀水柜还是补水频繁。关闭热水井自动补水阀后，热水井几天不需补水也不低位，溢流管还溢流。最后判断大气冷凝器漏。这样的漏泄使冷却水和锅炉水的投药量很大的情况下水质都无法保持。这种情况既冷费了大量的淡水和化学剂，又由于水质不能保持造成主副机和锅炉腐蚀加剧。根除了漏水后现在化学剂和淡水消耗明显减少，冷却水和锅炉水水质一直保持在推荐的水平。

D.对造水机进行了彻底修理和保养，上船时造水机蒸发器已送岸修理清通蒸发管。开航后造水机产量并不能达到理想的产量。补水阀开度大一点，蒸发室盐水就排不及，一段时间补水不足使刚修过的蒸发器再次堵住。航行途中反复停下修理，所做的维修保养工作包括：喷射泵解体;蒸发器拆下清通化学浸泡;冷凝器海水面定期清通;底盖锈穿修补;排盐水单向阀被垢结住不动作，化学浸泡后回复正常。最终将造水机产量回复到每天空载17-18吨，满载13-14吨。V8航次由于造的水柜满出而停造20多天。

E. 空调压缩机是和电机一体的。在V5航次曾出现过电机绕组过热烧坏而不能运行。船舶在热带航行没有冷气，给船员生活造成影响。公司为解决空调的事也花费了大量的人力物力。为此机务总管对我们岗前培训时一再强调要加强空调冰机的管理。V7航次船航行在不需开空调的区域对压缩机进行了解体。更换不良的部件，清洁滑油滤器和曲拐箱，使之处于良好的工作状态，也大大的提高了工作可靠性。

F.冰机：V8航次由一号冰机转换使用2号冰机时发现2号冰机不泵气。对其进行大解体后回复工作。

G.舵机液压油缸盘更漏油，以前一行次大约消耗200升液压油。对四个油缸盘更收紧后一个非洲航次消耗大约50升液压油。

>4)需注意的问题：

A. 主机运行转速63.5-64RPM只有主机最大负荷的50%。属于低负荷运行，透平在这个负荷时效率不高，燃油燃烧不完善，排气系统中不完全燃烧产物多。最好主机每天加速至72-73RPM运行至少半小时，并用3升碎核桃壳冲洗透平。这样既可烧掉排气系统的不完全燃烧产物，又可防止透平废气侧和废气锅炉烟道上结烟垢。当完成透平冲洗后准备减速时，打开扫气箱放残柜上的透气管大阀，使扫气箱和放残柜间的压差加大，扫气箱内的污物能彻底吹出。

B.鉴于V4、5、6航次经历了调小气缸油长时间运行特别是V6发生的废气倒灌和扫气箱着火，各缸缸壁状况都不是很好，特别是第五缸缸径接近极限值。每航次在国内和非洲停泊时一定要打开扫气总管对缸壁，活塞，活塞环等进行检查拍照，测量第一道活塞环泄压槽深度并记录比较。一旦发现哪个缸活塞环磨损快，查找原因，及时安排吊缸。以防扫气箱着火的再次发生。

C.中央淡水冷却器的冷却效果好坏直接影响主机、副机、空调、冰机的运行安全。当中央冷却淡水温度高时，主机的扫气温度、排烟温度、滑油温度都会升高。副机的滑油温度和排烟温度也会提高。冰机、空调压缩机高压和负荷都增高，制冷效果下降。每当中央淡水冷却器冷却能力不能满足主机加车要求，就要立即安排清洗中央淡水冷却器的滤器。在水温较低的海域一台冷却器能满足所有机械运行冷却量需求，每航次航行中对两台冷却器清洗既安全又有充足时间。

D.现在2号压载水泵的出口阀阀杆和阀板间的固定销断，无法开关。系统阀件又不能完全关死而漏水，满载时无法进行修理。空载时需拆下换销子。

>6、人员管理、轮机部船员适任情况、团结协作。

在人员管理上，按照公司体系的规定要求进行大胆的管理。首先明确职责分工，同时倡导协作精神。

在各设备管理落实到每个人负责时，按公司体系文件中船员岗位职责的要求落实到人。考虑到具体工程的工作量和所需人手不同，安排成小组形式进行协作保养。为了达到轮机员之间业务的交叉学习并都能够掌握机舱设备管理技术，关键设备的解体修理工作尽可能安排全部轮机员参与。轮机实习生多参与三管轮所主管的保养工作。电气实习生多参与电机员的所主管的保养工作。严格劳动纪律，每天早上04-08班电话叫白天班。0745 准时开工前会。落实值班制度，本轮安排机工值班，轮机员轮换安全班。以前机工值班过于放心，轮机员对机舱定期巡回检查不重视，安全班轮机员甚至不巡回检查。本人上船后制了值班巡回检查路线图，自己带头每天按规定巡回检查机舱三到四次，同时督促安全班轮机员下机舱检查。在工作中大胆管理的同时，生活上对员工关心。当出现员工生病发烧时，安排休息，给与关心，并安排伙房做病号饭。

轮机部员工现在基本都能适任他们的工作。个别刚上船或刚做不能马上适任的，我会亲自或安排人员培训和带班。

部门内的有良好的团结协作，基本是分工不分家。每个人都能把轮机部看成一个整体。积极配合甲板工作，安排机工长完成大副安排的电气焊工作.三管轮对甲板消防水阀进行解体研磨灭漏。

>7、船员在船培训开展情况，包括学生的培养，如实推荐人员提升情况。

在船期间本人重视人员的业务培训，利用安全会，每天的工前会等时间安排培训.培训的内容以不同时间具体安排，如月检和周检前的培训，港口国/船旗国/船级社等检查检验的内容，要求标准，操作试验作为重点培训内容.作为轮机长每航次第一次安全检查试验前对机舱安全设备的检查检验的内容，要求标准，检查试验方法进行逐一讲解，然后再一起去逐项检查试验.下一次检查试验前，由每个轮机员对检查的内容，试验方法，检查试验的标准分类叙述，叙述不全的，大家互相补充，使每个人都能掌握安全和防污设备检查试验和保养的内容，标准和方法.使之在迎检的准备上能全面准确，在陪同检查时熟练操作。

在重大设备的解体保养工作前，要求主管轮机员先叙述解体程序，注意事项，测量项目，我再作补充。使每个轮机员在重要的维修保养工作中得到学习培训。

对设备的故障排除经常坐在一起研讨:如柴油机总体排温高和单缸排温高的原因/造水机造水产量低的原因/离心泵泵效低/分油机跑油/空调冰机制冷能力低等常见故障有主管轮机员叙述其他轮机员补充.最后再翻开说明书的有关章节进行对照阅读。使每个轮机员分析问题和解决问题的能力有一定的提高.对要提职的轮机员出考题进行开卷考试，既可以考查能力，又可通过做题使之的得到培训和提高。在职期间推荐提升了一个二管轮接任大管轮，推荐一名大管轮提升轮机长。

>8、成本控制

备件物料管理和增收节支是轮机部成本控制的核心。既能保证各设备正常运行，合理的消耗备件物料是机舱管理的细功夫。粗放型的轮机员判断能力差，一般解体设备只要有新备件就换，造成不必要的浪费。所以在船期间要求轮机员在更换备件前一定要在我检查后才能决定是否换新。关键设备的解体我一般都在现场。一些不关键的，易磨损消耗的部件提供尺寸给机务总管岸上加工也能省费用。如一些水泵的水封环和叶轮间隙大后，泵效就下降和震动穴蚀。由于叶轮也有磨损，装上新水封环，泵效还是不能恢复到额定值。根据间隙大小加工内径适当减小的水封环，就能使泵效大大的提高。并能节约购买叶轮的大费用。物料管理上按照船上缺少和消耗什么物料就申请什么物料。平时在集控室放一个专门记录要用时仓库和机舱都找不到船上缺少的物料的本子，下次申请时补上。对破布棉纱消耗量较大，根据用处不同干净程度要求不同，将破布棉纱分装在标有干净和回收再用两种。同时将开包的破布分割成小块。上次半年物料供应是在4月29日到这次回烟台，虽然已经7个半月。船上的破布还有50公斤。棉纱还有一包。

>9、个人工作体会及建议

第一次在韦立船舶上工作，体会到公司管理正规，岸基支持完善到位。自觉在该轮上工作顺手顺心。 希望有机会继续为韦立服务。

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找