# 船舶机工晋升工作总结(优选13篇)

来源：网友投稿 作者：空谷幽兰 更新时间：2024-06-26

*船舶机工晋升工作总结1卖方：买方：第一条卖方依法出卖具备以下条件的旧船舶：号牌号码：厂牌型号：初次登记日期：发动机号：车架号：最近一次年检时间：年月。行驶公里数：万公里。第二条车款及交验车车款为(不含税费)万元;大写元整。买方应于年月日在买...*

**船舶机工晋升工作总结1**

卖方：

买方：

第一条卖方依法出卖具备以下条件的旧船舶：

号牌号码：

厂牌型号：

初次登记日期：

发动机号：

车架号：

最近一次年检时间：年月。

行驶公里数：万公里。

第二条车款及交验车

车款为(不含税费)万元;大写元整。买方应于年月日在买方住所地同卖方当面验收船舶及审验相关文件，并以现金的方式自验收、审验无误之日起当天内向买方支付全部车款。卖方应在收到车款后当天内交付船舶及相关文件，并协助买方在允许办理船舶过户时30日内办理完船舶过户、转籍手续。船舶过户、转籍过程中发生的税、费负担方式为全部由买方负担。相关文件包括：船舶行驶证、船舶登记证书、税讫证明、船舶年检证明、保险单各一份。

第三条双方权利义务

1.卖方应保证对出卖船舶享有所有权或处置权，且该车符合国家有关规定，能够依法办理过户、转籍手续。

2.卖方保证向买方提供的相关文件真实有效及其对船舶的陈述完整。

3.买方应按照约定时间、地点与卖方当面验收船舶及审验相关文件，并按照约定支付车款。

4.卖方收取车款后，应开具合法、有效的收款凭证。

5.买方应持有效证件与卖方共同办理船舶过户、转籍手续。

6.船舶交付后，因船舶使用发生的问题由使用者负责。

第四条违约责任

1.第三人对船舶主张权力并有确实证据的，卖方应承担由此给买方造成的一切损失。

2.卖方未按照约定交付船舶或相关文件的，应每日按车款2的标准支付违约金。

3.因卖方原因致使船舶在允许办理期限30日内不能办理过户、转籍手续的，买方有权要求卖方返还车款并承担一切损失;因买方原因致使船舶在允许办理期限30日内不能办理过户、转籍手续的，卖方有权要求买方返还船舶并承担一切损失。

第五条

合同争议的解决办法此协议未尽事宜双方友好协商，协商未果，在船舶抵押借款咨询服务平台中，宜车贷是少数全面提供二手船舶抵押贷款、船舶变现、二手船舶典当、船舶质押贷款、资金周转、融资贷款咨询服务的平台。客户可用自有船舶辆的所有权为抵押，获得便利快捷的短期融资，期限灵活，费率合理。目前有GPS不押车及押车两种服务模式供选择。任何一方均可向对方所在地人民法院寻求保护。

第六条

买卖双方其他约定事项船舶自交付之日起，船舶的全部产权归买方所有。

此协议一式两份，买卖双方各执一份，盖章、签字后即生效。

卖方(章)

买方(章)：

地址：

地址：

电话号码：

电话号码：

**船舶机工晋升工作总结2**

船舶机工实习报告范文

三管轮阶段

你的实习期和担任机工的时间到了符合换三管轮证书后，你就可以拿到三管轮的适任证书了。这本证书证明你具备了担任远洋船舶三管轮职务的资格。你已经具备了这种资格，但是你心里肯定在不停地拷问自我：我能够胜任吗?开始接任三管轮的时候，你的心在打鼓：我干得了吗?不用怕，不干你怎么知道你干不了啊。责任在肩，你就得扛下来，况且你的上面还有二管轮、大管轮、轮机长可以去请教，还有一些年长的机工也是你可以求教的师傅啊。

担任三管轮后，你就开始成为船上机舱设备的一个主管人员了，用公司的说法你是一个干部船员了，用英语的说法你是一名工程师了。

三管轮主管的设备纷繁复杂，可能你心中没有一丝头绪。这个时候可以求教轮机长，可以看看自己的《维修保养计划表》，可以翻阅以前三管轮的工作记录和《检修记录簿》，这些都可以消除你心中的疑惑，理清你的头绪。这个阶段很多检修工作必须自己做了，也能够体现你实习做机工时候学到的基本功。一般而言都还是不行的，你的很多工作必须有其他人员的帮忙、协助才能完成，所以你必须和那些老师傅们搞好关系，尊敬他们，做事先做人。不管你是大连海事大学还是上海海事大学毕业的，不管你是什么科班出身的，在那些类似老兵的机工师傅面前你还是新兵蛋子一个。你干活的手上功夫比他们差远了，毕竟他们在机舱里面摸爬滚打了多年，内功比你深厚多了。三管轮阶段你要苦练自己的基本功，虽然学校里面都有安排实习，车、钳、焊都学过，但那时候基本上是闹着玩的，学的都是一些花拳绣腿，在船上没见到几个能够拿出来真刀真枪干几下的，基本上都还给老师了。到了船上工作后，你会经常用到这方面的技能，所以，你必须扎扎实实地去学好，免得麻烦别人，挨人家的白眼。这个阶段如果你能够遇上一个理论和实际动手能力很强，且喜欢指点、培训轮机员的老轨，那是你的幸运，能收到事半功倍之效。如果没有这么幸运，你就只能自我修行了。

现代科技日新月异，小到家庭用的洗衣机、微波炉，大到各种机器设备，都配备了产品使用说明书。设备说明书上面都有安全使用注意事项、维护保养周期、检修程序和检修注意事项，还有一个更加实用的故障分析和处理办法。从三管轮开始，你就要学会使用说明书，你在学校学习的那些空洞、呆板的理论是没法跟上现代科技变化的。你在学校学习的专业理论只是一种大的指导方向，各种设备的真正管理维护必须遵守说明书里的规定和要求。现在的船舶，不管是中国制造的还是外国生产的，设备说明书基本上都是英语的。经常翻看说明书同时还能够保证你的英语不会生疏。英语水平的提高非一日之功，正如“rome is not built in one day”，需要的是不断的持之以恒的学习积累。英语在你以后的职业生涯中是相当重要而有用的工具。

你做了一条船、两条船甚至是三条船的三管轮，海龄上达到了海事局规定升任二管轮的要求，在船工作期间没有设备管理不善、人为事故不良记录，公司就会安排为你更换二管轮证书，马上你就可以进入二管轮角色了。

二管轮阶段

开始担任二管轮了，这个时候你肯定不会有准备担任三管轮时候的踌躇不安了，而且这也是你早就跃跃欲试的职位，毕竟二管轮的个人收入较三管轮又大进了一步。

**船舶机工晋升工作总结3**

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：

>一、业务知识的提升

做船代本质上跟其他工作差不多要发现问题更要想办法解决问题。因为水平问题我主要从事散货船舶代理业务，进入部门以来在船舶代理业务操作上我的业务能力得到了质的提升，途中不断的遇到新问题使自己有更多的学习机会。船代联检和相关船舶进出港手续的办理要熟练掌握并会操作。分清要做事情的轻重，该做什么，提前做什么都安排得比较合理。

船代外勤主要工作内容如下：

1、船舶抵港前：船代外勤负责掌握船舶规范和船舶动态，来港任务，运输合同相关条款和费用分担情况，了解船方委托代办的事项，如加油加水、上物料、修理、借支、换船员等，应与船务调度保持紧密联系，在其安排和指挥下工作。了解备货情况和靠泊计划，与有关方面事先取得联系，做好准备工作。备好船舶进出口报关的联检单证，以便船舶到港后能顺利通过联检。

2、船舶在港期间：船代外勤负责了解船方，港方和货方对装卸作业的具体要求，协调好各方关系。逐日了解船舶装卸进度，向船方定时汇报，出现状况，及时与有关各方联系，尽快解决问题。办理船方委托的其他事项，保存好各种单据，并做好记录。

3、离港前：船代外勤负责根据作业进度和计划，与港方确定船舶出港联检时间，与船长沟通，做好开航前准备工作。落实船员是否尽数回船，所需燃油淡水物品等是否办妥，代办事项是否完成，相关业务单据是否已由船长大副等签署完毕，随船单证是否备齐，联检单证是否齐全。

4、离港后：船代外勤负责将业务单据及财务单据等送交公司相关部门存档结算，以便做好清帐手续和航次结算，办理其他船方交代事宜。

船代外勤负责的工作内容大多数是事务性工作，由于具体的工作内容较为琐碎，因而船代外勤必须相当的认真细致，一方面要帮船东和船员代办一些杂事，另一方面还需要协调好船，港，货三方的关系。

>二、联检部门和码头关系

联检部门和码头承载着整个港口的货物吞吐能力。配合好联检部门和码头做好相应工作是我的义务。加强联检部门和码头的关系。

>三、部门之间和同事之间沟通

和谐带给我们的不仅仅是一个平静，而是一种氛围境界。工作和谐和生活和谐带给我们和同事之间的是默契和快乐。

>四、存在着需要改进的方面

（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。

**船舶机工晋升工作总结4**

自从事本职工作以来，我一直在不断地加强自身修养，努力地提高思想道德水平，认真地进行各项文化和专业知识的深化学习，不断地探求新知，锐意进取，积极地开展智能范围内的各项工作，完整履行好一个船舶装配工的工作职责，起好模范带头作用。积极参与技术交流和科技创新活动，大致做好了传、帮、带的作用，并全面完成了上级下达的各项任务及指标，在公司的生产和发展中发挥了应有的作用。现将本人任职以来的专业技术工作总结如下：

>一、自觉加强理论学习，努力提高个人素质 。

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。

>二、 船舶装配工的重要作用

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。

从船舶建造顺序上来说，装配工人在每个流程里面都不能少。例如:在下料车间下好了材料起，就需要装配工将之组合在一起形成零件，构件，甚至组件。接着运到分段施工区，也是分段装配工组装成分段，最后上船台，还是装配工把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，是船厂不可缺少的的重要力量。

>三、端正工作态度，起好带头作用

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。

>四、加强业务学习，提高技术水平

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：

1.水火弯板工艺

2.识图能力

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间逐渐加深，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。

3.判断是否垂直和水平的能力

船上的板件几乎都是水平和垂直的，这样造成我们安装时就要判断其在空间位置是否水平或者垂直。在大的人可以进去的空间可以拿卷尺进行测量，但是在狭小的空间又要判断其是否垂直（人无法钻入），就只 能在外面用90°三角尺检验其垂度

4.使用割炬的能力

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。

5.焊接技装配工

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。

>五、强烈的安全意识和主人翁意识

船舶工业是重工业，进入厂区就要佩戴好安全帽、手套、绝缘鞋等，高空作业还要系好安全带等等，还要注意周围的环境变化，辨认是否有危险做到是“四不伤害”:

（1）.一不伤害自己，注意检查工具和劳保用品是否安全完好。例如，焊件不要有裸露，割炬是否漏气，经过施工区域，先看看有无人员在头顶上面施工，和脚下有无绊脚物，时时留心周围的环境变化

（2）二不伤害别人，自己在高空作业时，原则上不要将东西随意的往下丢，在丢之前要先看看没有人，并大声警告别人“要丢东西了”

（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。

>六、实践反思与社会服务

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。

**船舶机工晋升工作总结5**

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\_\_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\_\_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

\_\_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。

3、专业面狭窄 自己的专业面狭窄，对修船以及其它相关专业知识比较缺乏，认识不够，语言上也不是特别有优势，在和船员沟通上也限制了自身的发展和工作的展开。在以后的工作过程中，我将加强专业的学习，充分利用单位资源，提高主观能动性，争取把本职工作做的更加完美和成功。 另外为了修船项目的顺利开展，也为了单位的可持续性发展，我们还要在以下方面注意

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。

**船舶机工晋升工作总结6**

不知不觉间，在物资处工作又过去了半年。这半年里，在处领导的指导、关心培养下，在同事间的相互支持配合下，在公司人员不足的情况下，我不断的努力提高自己的专业水平，对工作精益求精，较为圆满的完成了自己所承担的各项工作任务，个人思想政治素质和工作能力都取得了一定的进步，为今后的工作打下了更为良好的基础。现将这半年工作及深造学习情况总结如下：

>一、 学习情况

今年已经是我来到物资处的第二年，在工作过程中，我深深感到加强自身学习、提高自身素质的紧迫性，一是向书本学习，坚持每天挤出一定的时间不断充实自己，端正态度，改进方法，广泛汲取各种“营养”；二是向周围的同事们学习，工作中我始终保持谦虚谨慎、虚心求教的态度，主动向领导、同事们请教工作上遇到的问题，学习他们任劳任怨、求真务实的工作作风和处理问题的方式；三是向实践学习，把所学的知识运用于实际工作中，在实践中检验所学知识，查找不足，提高自己，防止和克服浅尝辄止、一知半解的倾向。

>二、工作情况

采购计划员是一个采购部门的核心，作为核心，我严格按照公司规章制度执行工作，虚心向师傅请教，努力学习各项专业知识，不断学习，不断积累，使工作效率有了一部分提高，在公司人员紧缺的情况下，较好的完成了部门领导及生产部门安排的各项工作任务.

1. 采购计划是一个非常重要的工作，也是我平时工作的重心。随着公司的不断发展，计划工作变的越来越严谨。这就要求我的计划编制变的更加精益求精，同时也激励我更好的做好计划工作。

2.参加相关会议，依据生产进度，编制内部采购计划.

3.按照计划每天与业务员沟通，了解各个业务员所负责设备及材料到货情况，及时通知各个部门领料人员领料.

4.根据各部门需求、设备维修、保养等生产需求，编制采购电子计划.

5.对个人所负责船舶建造情况全程跟踪，及时与生产沟通协调材料设备到货及领用时间，在减少库存积压情况下并且确保生产进度.

总结这半年来的工作，虽然虽然自己在主观上千方百计、一心一意地想把工作做得更好，但由于工作千头万绪，有的时候难免会出现一点急躁情绪。由于工作的繁杂，在每天的工作中，都是以自己的想法，随意的进行安排工作，计划性太差。这一点我准备这样来解决。首先在每天下班后，对需要调整工作目标和方向的工作提前计划好；其次是及时与领导、同事进行沟通，以便调整自己的工作计划；三是对自己的工作计划中已经安排的工作尽可能在当天完成。

**船舶机工晋升工作总结7**

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） 。

四、做好机务科基础数据管理工作 按照船队机务科年工作的总体部署，对所有船舶上的图纸及说明书目录进行梳理，对船舶每月上报的 船舶月度机务报表进行打印梳理，缺陷设备进行跟踪检查，对船舶每季度上报的船舶备件电子账册进 行归类汇总， 配合船舶主修对各船舶年 年度计划进行梳理审批，对所有船舶单船操作手册到版的修订及年度船舶扩大自修奖发放前的 整理工作，各船舶坞修照片收集而制作成船舶探摸手册，规范船舶修理汇总船舶修理厂家清单。

五．加强船舶管理信息化建设配合做好东海救111、112轮以及陆地端船舶管理软件的安装、调试、升级以及船舶大量数据参数录 入、工作参数的初始化工作。目前两条船舶的软件和硬件都已经建立，陆地端服务器和使用端都已经 安装完毕。

六、存在的不足 1．对船舶通信导航设备的安全检查不到位，只做到上海地区船舶上船检查，其他海域的船舶上船的 次数比较少甚至没有。

2．独立思考问题，解决问题的能力有待提高。做通导管理工作时间不长，经验相对不足，对工作中 出现难点的分析和解决能力不强。

3.年终考核笔试成绩不好，专业知识掌握不够广泛，如 solas 公约，各类海事法规不了解。

4．管理工作的深入力度不够，船舶驾驶员水平只停留在操作层面，没有真正的让船舶驾驶员动起来， 做好通导设备的日常的维护保养工作。

七、努力的方向 年是我局开展专业化建设的第二年， 我决心以学习实践科学发展观为动力， 以船队年工作计划为指导， 做好各项工作。坚持多动脑筋，多下功夫，多干实事。按照机务科定出的新的工作思路，开拓创新， 勇于实践，做好通信导航管理工作。具体有以下几个努力方向

（一）加强学习。加强政治理论、业务知识等的学习。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。

（二）夯实基础。加强船舶通信导航设备的基础管理。建立各船舶设备档案，对故障率高的涉及航行 安全的设备，及时向上级汇报，申请设备更换。

（三）管理力度深入加强，通过奖惩制度加强船舶驾驶员对通导设备的维护保养，从熟练使用到维护 保养的过渡。真正做到心在设备。通过扩大自修奖、月度奖等激励手段让驾驶员动起来。

（四）加强船舶信息化建设，在征得队领导同意的条件下，计划1月起对船舶管理软件进行强制推进，以东海救以及即将出厂的113为试点，船舶管理软件使用起来，把软件中便捷的工单管理及 备件、物料管理充分利用起来，把管理软件中分析，统计功能使用起来，为工作所用。

以上是本人年度工作总结， 不足之处请批评指正， 也希望领导、 同事在以后工作中不断指点、 帮助我， 让我能更快成长起来，更好的服务于救助船舶，服务于救助事业。

**船舶机工晋升工作总结8**

根据《关于开展全省渔业船舶检验工作质量检查的通知》（川渔船检[20XX]3号）精神，并结合省、市关于开展安全生产大检查的安排，XX渔业船舶检验局德阳检验处对全市渔业船舶检验工作质量进行了一次自查，现将有关情况总结如下。

>一、工作开展情况

1、检查方式

XX渔业船舶检验局德阳检验处采取全面检查的方式开展此项工作，对辖区六个县（市、区）逐县一一检查。

2、检查内容

严格按照川渔船检[20XX]3号文件的要求，检查“检验工作程序、检验工作质量、检验监督管理、渔业船舶基本情况及证书、渔业船舶上船舶用产品情况”。

3、整改措施

通过检查，发现部分渔民在使用的渔船不符合安全生产要求，检验处立即以《关于进一步做好渔业船舶检验工作的通知》（德渔船检〔20XX〕04号）文件下发各县（市、区），要求完善渔船档案，对不具备安全要求的渔业船舶不得检验。

4、检查成果

通过此次检查，对全市渔船的情况进行了进一步核实，全市共拥有渔船425艘，总吨位达268吨，总功率561千瓦；机动渔船48艘，非机动渔船377艘；20XX年实检渔船425艘。

>二、存在的问题

1、渔业船舶检验机构不健全，全市六个县（市、区）均未成立渔业船舶检验机构，极大的影响了渔业船舶检验工作及渔船安全生产监管工作。

2、我市渔业船舶大多为船长小于5米的小型渔船，而对于这些船长小于5米的渔船又没有可执行的国家或省级相关检验技术标准，使这些渔船安全性能无法保障，存在安全隐患。

3、部分市县（市、区）缺少渔业船舶检验的专业技术人员。

4、船员培训力度不够。

>三、下一步工作打算

1、积极督促和协调筹建县级渔业船舶检验机构建设及检验队伍建设，争取每个县（市、区）都成立一个船舶检验机构。

2、全面抓好渔船年检验、登记工作和各项法律法规、规章制度及技术标准的落实。

3、积极协助上级船舶检验机构制定出船长小于5米的渔船检验技术标准，便于规范管理。

4、加强对船员的安全知识和相关法律法规培训，提高船员操作技能。

5、加大宣传工作力度，提高渔民安全生产意识。

6、渔业船舶安全检查常态华，发现隐患及时整改，确保无渔业船舶安全事故发生。

**船舶机工晋升工作总结9**

轮机工作个人总结

转眼间，一年的实习工作已成为历史，在这一年的时间里，经过部门领导和同事的悉心关怀和耐心指导，我很快的完成了从学生到职员的转变，在较短的时间内适应了公司的工作环境，也基本熟悉了自己部门的整个工作流程，最重要的是接触和学习了不少的实用知识，很好地完成了领导交给的任务，做好了自己的本职工作，使我的工作能力和为人处世方面都取得了不小的进步。

现在我就在这里对我这一年的工作和生活做一下总结，希望能从中发现自己的缺点和不足，在以后的工作中加以改进，以提高自己的工作水平。

8月份，我正式成为北船重工09届新员工，参加了公司组织的新员工入职培训。通过这次培训，我了解了北船重工的发展历程、企业文化、产业结构和相关制度，学习如何成为一个优秀的职业人。通过这半个多月的培训，我们感受到公司领导对每个员工的关怀，感谢公司领导们为帮助新员工走好踏上工作岗位的第一步所做的努力。

9月份，我参加了公司安排的新员工培训、各种理论知识的培训和工作技能培训。培训期间，我积极主动地和老同事交流，希望尽快熟悉公司的基本状况和工作环境。培训结束后，我被安排到质量控制部轮机科。俗话说：“隔行如隔山”。由于我大学时主修的专业是船舶电气自动化，对轮机方面的知识也只是略有所闻，起初还真有点不适应，不从何处下手。整天都处于彷徨和迷茫中，后来我认识了和我有着同样遭遇的仲伟健，他也是学电气专业的，可是现在在轮机科却也干的得心应手，丝毫不比别人逊色，他的例子给了我很大的动力，也让我找到了方向，虽然我们现在是要从头再开始，但是只要认真努力学习，还是会和别人做的一样好的，有了正确的方向后，我开始重新振作起来，没事就找点轮机方面的书籍来看看，多了解点理论知识，遇到了有什么不懂的地方就找师父，以及办公室里其他的师哥们多问问。慢慢的，一步一个脚印，从最开始的什么也不懂，到现在也有点眉目了。

从10月份开始，我就天天跟着师父以及其他的师哥们一起去现场报检项目，学习他们与人沟通的能力，以及如何对质量的严格把关，熟练掌握生产工艺流程和容易出现问题的各项细节。加强对产品质量的控制。力争为下一道工序送上一件合格的产品，减少不必要的麻烦和损失。

接下来的11份开始，领导根据我的实际情况，合理地给我安排了任务，让我从基层做起，并逐步深入地接触工作流程，锻炼了我的工作能力，增加了我干好工作的信心。我开始独立地负责单元车间组装和铁舾件制作的报验工作，通过自己不断的\'努力摸索以及借鉴师哥们的经验，终于得出了一套属于自己的工作方法，使产品质量得到了提高，并得到了部门领导和船东、船检的认可。现在我一方面继续干好自己的本职工作，另一方面也在不断地学习其它一些有用的知识，希望能够早点成为一名名副其实的质检人员，为公司的产品把好质量关。

在这一年的工作和生活中，我一直严格要求自己，遵守公司的各项规章制度。尽心尽力，履行自己的工作职责，认真及时做好领导布置的每一项任务。当然我在工作中还存在一定的问题和不足，比如：处理问题不能得心应手，工作经验方面有待提高；对相关知识情况了解的还不够详细和充实，掌握的技术手段还不够多；需要继续学习以提高自己的知识水平和工作能力，加强分析和解决实际问题的能力；同时团队协作能力也需要进一步增强等。对于这些不足，我会在以后的日子里虚心向周围的同事学习，专业和非专业上不懂的问题虚心请教，努力丰富自己，充实自己，寻找自身差距，拓展知识面，不断培养和提高充实自己的工作动手能力，把自己自身素质和工作能力进一步提高。也希望请领导和同事对我多提要求，多提建议，使我更快更好的完善自己，更好的适应工作需要。

**船舶机工晋升工作总结10**

船舶机工实习报告内容范文

你的实习期和担任机工的时间到了符合换三管轮证书后，你就能够拿到三管轮的适任证书了。这本证书证明你具备了担任远洋船舶三管轮职务的资格。

你已经具备了这种资格，但是你心里肯定在不停地拷问自我：我能够胜任吗?

开始接任三管轮的时候，你的心在打鼓：我干得了吗?不用怕，不干你怎么知道你干不了啊。

责任在肩，你就得扛下来，况且你的上面还有二管轮、大管轮、轮机长能够去请教，还有一些年长的机工也是你能够求教的师傅啊。

担任三管轮后，你就开始成为船上机舱设备的一个主管人员了，用公司的说法你是一个干部船员了，用英语的说法你是一名工程师了。

三管轮主管的设备纷繁复杂，可能你心中没有一丝头绪。这个时候能够求教轮机长，能够看看自己的《维修保养计划表》，能够翻阅以前三管轮的工作记录和《检修记录簿》，这些都能够消除你心中的疑惑，理清你的头绪。这个阶段很多检修工作必须自己做了，也能够体现你实习做机工时候学到的基本功。

一般来说都还是不行的，你的很多工作必须有其他人员的帮忙、协助才能完成，所以你必须和那些老师傅们搞好关系，尊敬他们，做事先做人。不管你是大连海事大学还是上海海事大学毕业的，不管你是什么科班出身的，在那些类似老兵的机工师傅面前你还是新兵蛋子一个。14年船舶机工实习报告内容

你干活的手上功夫比他们差远了，毕竟他们在机舱里面摸爬滚打了多年，内功比你深厚多了。三管轮阶段你要苦练自己的基本功，虽然学校里面都有安排实习，车、钳、焊都学过，但那时候基本上是闹着玩的，学的都是一些花拳绣腿，在船上没见到几个能够拿出来真刀真枪干几下的，基本上都还给老师了。

到了船上工作后，你会经常用到这方面的技能，所以，你必须扎扎实实地去学好，免得麻烦别人，挨人家的白眼。这个阶段如果你能够遇上一个理论和实际动手水平很强，且喜欢指点、培训轮机员的老轨，那是你的幸运，能收到事半功倍之效。如果没有这么幸运，你就只能自我修行了。

现代科技日新月异，小到家庭用的洗衣机、微波炉，大到各种机器设备，都配备了产品使用说明书。设备说明书上面都有安全使用注意事项、维护保养周期、检修程序和检修注意事项，还有一个更加实用的故障分析和处理办法。从三管轮开始，你就要学会使用说明书，你在学校学习的那些空洞、呆板的理论是没法跟上现代科技变化的。

你在学校学习的专业理论仅仅一种大的指导方向，各种设备的真正管理维护必须遵守说明书里的规定和要求。现在的船舶，不管是中国制造的还是外国生产的，设备说明书基本上都是英语的。经常翻看说明书同时还能够保证你的英语不会生疏。英语水平的提升非一日之功，正如“rome is not built in one day”，需要的是持续的持之以恒的学习积累。英语在你以后的职业生涯中是相当重要而有用的工具。

你做了一条船、两条船甚至是三条船的三管轮，海龄上达到了海事局规定升任二管轮的要求，在船工作期间没有设备管理不善、人为事故不良记录，公司就会安排为你更换二管轮证书，马上你就能够进入二管轮角色了。

**船舶机工晋升工作总结11**

关于轮机工作个人总结

尊敬的各位领导、同事们：

大家好！

一年以来，在公司的坚强领导下，轮机部人员紧紧围绕公司年初制定的目标，在部门领导的带领下，团结一致，恪尽职守，较好地完成了设备维护管理和公司游客接待工作。现将工作报告如下：

一、一年来主要工作

年初在公司领导的培养和信任下，我有幸担任经理助理一职，主要负责轮机管理工作，在领导的帮助和全体同事的支持配合下，全体轮机部人员共同努力，不断进取。

（一）强化思想教育，坚定理想信念。由于轮机部工作事务杂、任务重，环境相对恶劣，而且年老同志占一半，在工作中我们采取新老结合、互学互助的方法，坚定大家爱岗敬业讲奉献的思想。通过经常性的思想教育，传播正能量，端正大家的工作态度，增强责任心，树立强烈的集体荣誉感。充分发挥年老同志的模范作用，搞好传帮带，使得年轻的同志快速成长。在全年的工作中，大家团结互助，战高温、斗酷暑，牺牲个人休息时间，克服各种困难，体现出了较好的思想素质和过硬的工作作风。

（二）强化职能，做好设备管理维护。始终坚持把公司利益放在首位，加强设备管理维护，为公司创造经济效益。工作中结合部门安全自查坚持每月对机械设备进行排查，及时发现整改隐患，确保良好适用状态。年初对所有船舶主机进行了大保养，全年完成大修任务十余次以及日常小型维修保养，包括画廊二号主机大修及油门拉丝更换、画廊三号油泵维修、土苗兄妹号齿轮箱及尾轴维修、画廊七号齿轮箱维修、画廊十号螺旋浆维修、龙行清江2号发电发机维修，期间轮机人员不怕苦、不怕脏、不怕累，任劳任怨，有着很好的团队意识和奉献精神。尤其是今年五一期间，画廊十号螺旋浆损坏，为了不影响公司正常接待，严经理带领我们抢修到深夜，确保了

（三）强化技能，提高专业技术。轮机专业是一项专业性很强的工作，对人员的技术水平要求很高，为了提高技能水平，我们虚心请教，刻苦钻研，集体攻关，充分发挥老师傅的引领作用，使轮机管理人员在技能上不断提高。

二、存在的不足

一年来的\'工作虽然取得了一定的成绩，但也存在一些不足，主要是人员素质和专业技术离公司的要求还有一定差距，还存在一些亟待解决的问题，主要表现在以下几个方面：

（一）通过一年的工作，自己在管理水平和专业技能还有很大差距，主要表现在工作中缺乏计划性、创造性，设备检修技能还不精。

（二）主人翁意识不强。主要表现在部分人员工作中缺乏集体荣誉感，工作中得过且过，抱着无所谓的态度，积极主动性不够。

（三）专业技术不精，主要表现在年轻同志工作中缺乏积极进取的主动性和刻苦钻研的精神，专业技能固步自封，在设备故障判断和应急处置上缺乏钻研。

三、下步的打算针对年工作中存在的不足，为了做好新一年的工作，重点做好以下几个方面：

（一）加强思想教育，培养吃苦耐劳、甘于奉献的精神，增强人员的事业心和责任感。针对设备管理中事务杂、任务重的工作性质，培养轮机人员积极适应各种艰苦环境的能力，在繁重的工作中磨练意志，增长才干。

（二）坚持搞好设备自查和排查。坚持不定期检查和轮机人员日检查、周自查、部门月排查，重大节假日专项检查。及时发现并排除隐患，确保设备运行的良好状态。

（三）加强专业技术人员的培养，提高胜任本职工作的能力。加强学习培训，努力提高专业技能水平。利用设备检修的机会，共同学习研讨，集体提高技术技能。同时积极选派人员参加船员适任培训。

（四）厉行节约，搞好机械设备维修。对设备及时进行维护检修，不带病运行，节约成本，为公司创造效益。

一年的工作虽然已经结束，但新的号角已经吹响。我们将紧紧围绕公司转型发展目标，团结一心，在今后的工作中不断创新，爱岗敬业，以高标准、严要求做好本职工作。

**船舶机工晋升工作总结12**

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：

>一、举办了一期水上安全知识培训班

按照分管领导的指示和安排，船舶管理所联合安监站、水产站，召集了库区沿岸55名船主于20XX年5月28日到乡政府四楼会议室参加了为期半天的水上安全知识培训。分管领导、安监站站长、船舶管理所所长、水产站长分别从各自的角度和职能作了培训讲话。培训对于提高船员的安全生产意识将起到很好的促进作用。

>二、加强宣传工作

投资1000元，在乃格码头刷写了4条固定标语，在八大河码头刷写了1条固定标语；向农用船船主发放“鲁布革乡20XX年水上安全宣传资料”共计60余份。

>三、加大检查力度，着力打击农用船违章载人行为

安全月期间，共检查或抽查各类船舶50余艘，对违章船舶特别是农用船载客船只向船主发出《停航通知书》14份，责令立即停航或离港。填写《鲁布革乡建筑、水上安全检查表》14份。

>四、依法取缔无法造船点

依法取缔了八大河码头王忠军、田海林合伙的非法无证造船点，发出《停业通知书》1份。

>五、存在的隐患和问题

1．由于库区没有客船，农用船载客成为水上安全最大的安全隐患，特别是目前库区所有船舶达不到船检标准，《船舶检验证》无法办理，新船无法办理“落户”手续，已形成新船、老船都是“三无船”的局面，船舶管理所无法管理。

2．农户为方便生产生活之需，私自打制机动船，非法、无证的造船点流动作业，使得取缔工作难。

3．停靠于我乡码头的船只来自于三省（区）四邻八乡，我所人员少，又无交通工具，管理难度大。

>六、下步工作打算

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。

**船舶机工晋升工作总结13**

时间如流水般匆匆而过。转眼间，我已在公司工作了两年有余。在此之前，造船业对我来说犹如一张白纸，因为我从来都没有去了解过，更没有去接触过。

在学校里，我的专业是电气运行与控制。毕业后被分配到宝钢做了一年的物流工作。XX年里一个偶然的机会，我有幸来到了江南长兴造船有限公司。进公司以后，我被分到了模块部。由于在学校时，我考了一个电工中级证书，所以我选择了船舶电工的工种，从此以后，我就成了一名上层建筑的电工。以前我只是在电视里见过大的船只，没想到，现在我不但能见到，而且自己变成了一名造船工人。

刚到厂里，因为我们都是新招来的员工，所以接受了将近一个月的军训。我们对造船并不是很了解，有的人可以说是根本就不知道造船是个什么概念。于是部门给我们安排了一位师傅，来培训教导我们。从怎样去接一个简单的日光灯开始，一直到怎样去接各种各样的设备。教我们怎么样去学看图纸，还教会了我们施工的要求和工艺，总之都是在为我们以后亲自动手工作打基矗

由于公司慢慢的步入正规，部门就给我们成立了两个电工小组。我被分到了电工2组，在我们小组有3位老师傅，他们在老厂里都干了好几年。无论从工作经验还是技术方面来说，对我都有极大的帮助。在他们的带领下，我们小组开始了第一条船的施工。从做结构开始，我就是边学边做，遇到不懂的就马上向老师傅请教，没想到在我们小组成员的共同努力下，竟然顺利的完成了施工任务，并且得到了部门的夸奖。这让我心理觉得甜甜的，好象感觉到成功的喜悦。但在不久以后，我又面临着一个重大的挑战，那就是电缆敷设。我以前也没做过，更不要说这么大的工作量了。看着那几十桶的电缆，而且还有那么多的系统，分都分不清的我开始有了一点的恐慌，不知该如何是好。但是师傅告诉我不用担心，只要你用心去学习，动手能力强，没有你做不到的。然后我被班组长安排到了负责做艇甲板这一层。那是我第一次面对这种既没有信心完成又艰巨的工作任务。因为这一层它还包还了厨房里的许多电器设备。刚开始做的时候，无论是图纸，还是哪个系统，我都会遇到各种各样的问题和困难。因为我毕竟是第一次做。但幸亏有师傅的谆谆教导和指点，加上同事们的帮助，我还是顺利的完成了工作任务。

没用多久，我们小组完成了全部的施工任务，并且顺利的通过了自检，船检，船东的检验和认可。一直到设备的安装和接线，还有最后的调试阶段，我们都没有影响到工程的进度。看着那一个个的日光灯都亮了起来，一个个的子钟都能正常的显示时间，一个个的喇叭都能听到美妙的音乐，还有那一部部的电话都能保持正常的通话。洗衣机也能洗衣服了，厨房的设备也都能做饭了吃了，每个系统都能正常的运行起来了。这个时候我们的工作基本上已经结束了。看到了这些，想起我们当时流的每一滴汗水，加的每一分钟的班，都感到无比的自豪和留恋，而且有一种成功感。因为那些成功有我们每一个人的付出，甚至是一个不起眼的小螺丝。

时间在不断的流失，我的工作经验也日益的增长，专业技能也有了明显的提高。于是在师傅的帮助下，班组长的安排下，我再次接受了一个新的挑战，那就是驾驶室。因为驾驶室是上层建筑的核心部分，每一个系统都要从这里开始，驾控台，雷达，无线电等重要的设备和系统都集中在这里。所以做起来更加的困难，但也是最能学到技术的工作。于是我就专心的去做。边做边学，不知道的就立刻问师傅。每个系统的图纸也都要认真的去看。就这样，在师傅的帮助下，我第一次做驾驶室也顺利的完成了。而且我还幸运的跟着去试航，这也是我的第一次远航，而且是在这么大的船上。以前总是听别人说试航怎么怎么的，心里总是想自己什么时候也能去一次，没想到这么快就实现了。

经过几条船做下来以后，我才感觉到自己确实掌握了不少的东西，我知道了船上总共有多少个系统，知道了每个系统的的作用，了解了无线电系统是干什么的，航行系统都包还一些什么还有空调和冷藏系统的运行。

现在我基本上能独立完成班组长安排给我的工作任务。还能自己去调试洗衣设备，厨房设备，还有其它系统。面对一份又一份的的图纸，我不再陌生，不再担心看不懂了，遇到一个个的系统，我不再恐慌了，不再害怕自己完不成了。

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