

2023年船舶驾驶培训心得体会(大全6篇)

当我们经历一段特殊的时刻，或者完成一项重要的任务时，我们会通过反思和总结来获取心得体会。心得体会是我们对于所经历的事件、经验和教训的总结和反思。下面是小编帮大家整理的心得体会范文，欢迎大家借鉴与参考，希望对大家有所帮助。

船舶驾驶培训心得体会篇一

我是测井公司三分公司一名普通职工，工作单位在队。从事测井工程车驾驶和车截发电机操作管理一职。我所在的小队是一支战斗力凝聚力强、能吃苦耐劳的铁人式队伍，我有幸成为这个集体的一员。在领导的鼓励和同事们的支持和帮助下，在实际工作中不断进步，顺利通过了大庆油田组织的驾驶员技师考核，同年12月被公司聘为正式技师。现针对近年来的工作进行一个总结。

一、对工作的认识

从事多年的驾驶测井工程车工作，常年奔跑在油田各个地方，风餐露宿，我非常清楚从事这行的重要性和危险性。首先在驾驶技术上不断严格要求自己，通过向老师傅技术尖子学习，掌握熟练的技能，并通过业余时间学习车辆维修的一些新知识和新技术。不断提高自己技能水平，在小队从身作则，起好“传帮带”的作用，服从领导安排踏实工作，特别是在多年工作中、清醒的认识到行车安全是企业之本，是我们驾驶人员的生命之本，所以在行车安全和施工过程中一直长期不懈的追求“只有更好没有最好”坚持大胆的自我约束确保了测井工作的顺利进行。

二、主要工作表现

1、例如：我们在冬季氧活化测井工作中经常会遇到因天气寒冷气温低，防喷管喷出来的水冻住了吊车大钩和钢丝绳，防喷管放不下来仪器换不了拿不过来，钢绳跳槽是氧活化测井工作不能正常下去的一系列问题，本人针对这一困扰多年氧活化测井不能正常施工的问题通过和心的观察，多次反复的实验终于设计出一种能防结冰，防跳槽、吊钩能上下自如起下，吊钩滑轮防结冰装置，一举解决了冬季寒冷天气因吊钩滑轮结冰影响氧活化测井不能正常施工的问题缩短了氧活化施工工期此装荣获测井公司五小成果二等奖或公司和二分公司有关领导的好评。

2、小队测井声变地滑轮技改当年我公司发生一起恶性生产安全事故。一名井口在声变施工中，在井口边脚下一滑跌倒时慌忙之中双手胡乱一划，左手碰到电缆上被带入井口地滑轮里4指被绞段的血的教训，针对这一事故分公司领导指示我们必须改造一下井口地滑轮。能不能在地滑轮上设置一种防护安全装置。我在很短的时间里设计并经多次使用改装听取同志们许多建议，经过十多口井次使用实验，最终在全分公司声变队、氧活队全面推广，保障了测井施工人员的人身安全。

三、今后需加强的工作

作为一名技师在安全生产上要有大局观念，不断督促引导大家养成良好的驾驶行为的安全素养，开车前养成记好安全带，在井场施工中规范油工控好警示节发电车接好，接地线防止漏电，使大家在安全的基础上，保证顺利地完成任务。在技术上要多帮助新来的同志，在队里遇到技术困难时，要勤于思考多和大家沟通，知难而上，并且克服工作中急躁的毛病，加强驾驶和修理知识、文化知识学习、提高自身素质修养、并积极摸索队里设备，因‘老、旧、过’需要改造的一些可行方法、提高施工效率。总结工作是为了更好的进步，我正步入工人梦寐以求的目标：驾驶员技师，我从内心感谢测井公司各级领导对我们工人的关注和关心，我相信在领导的正确指引下，同事的帮助支持下我有信心干好以后的工作。

外，我还认真学习汽车知识，掌握汽车基本结构和工作原理，在行车中发现异常，尽量照出故障并及时排除。

4、科学驾驶，节约油料。为了节约燃油，我注重科学驾驶，行车前缕清地形路线，少跑冤枉路。在行车中做到不急加速，不急刹车，不强行汽车，避免不必要的高速行车和高档位上的低速驾驶，充分保证了行车的经济性。

四、脚踏实地，继续做好今后的各项工作。

回顾以往工作，尽管取得了一点成绩，但与领导的要求相比于其他先进同志相比有较大差距。今后我将严格要求自己，发扬成绩，弥补不足，全心全意完成好每一项工作任务。在确保行车安全加强节约，注意防火防盗的基础上进一步做到热情服务，礼貌待人，文明行车。在领导的关怀下和支持在同志们的帮助下，相信通过不懈的努力，我的工作一定能够再上新台阶。

总结人：___

___年__月__日

船舶驾驶培训心得体会篇二

二、熟知并掌握设备的使用性能和安全操作规程，持证上岗；

五、起吊特殊构件，必须制定起吊作业方案和安全保护措施，方可作业；

六、遇有六级及其以上的大风或大雾视线不良时，禁止吊车作业；

七、发生事故要立即报告，保护现场，如实向调查人员介绍情况。

船舶驾驶培训心得体会篇三

爱护车辆，勤俭节约。在xx年的车辆维修方面，自己做到了先请示后修理，先报告再执行，做到维修和配件讲质量、比价格，到单位指定的汽车维修厂去修理，力争做到能小修决不大修，能自己修理的决不到修理厂去修理，勤俭节约降低企业费用，保证完成出车任务，全年安全行驶4万多公里。

交通运输是一个与人民群众生命财产密切相关的行业。作为一线客车驾驶员，我倍感自己职责的重要性，多年的工作经验告诉自己，必须从安全抓起！耳闻目睹不少了交通事故，给国家、企业、家庭带来严重的经济损失，给人们带来沉重的生离死别的痛苦，无数血的教训时刻提醒我，要认真工作，勤检查、多预防，把交通事故消灭在萌芽之前。因此自从我从从事驾驶工作以来，一直努力朝着这个方向去努力做的。

一是认真学习马克思列宁主义、毛泽东思想和邓小平理论，特别是“三个代表”重要思想，用正确的理论来指导自己改造好自己的世界观、人生观和价值观，增强自己的政治敏锐性和辨别是非的能力，用“三个代表”重要思想来武装自己的头脑，树立牢固的共产主义信念和全心全意为人民服务的宗旨意识。自觉学习党的十四大精神和《公民道德实施纲要》。明确我们党在新世纪、新时期的中心工作和全面建设小康社会的奋斗目标，努力做到在思想上、认识上同党中央保持一致、始终保持与时俱进的精神状态。同时，由于自己文化程度只有中专，自己感到知识的有限，树立了终身学习的观念，利用业余时间学习计算机知识。

突出实践，尽职尽责。本人主要分管组织、党办工作，挂西芹、乐洋两个村。一年来，在学习中摸索，在摸索中改进，在改进中推动更好地实践。

二是学习业务知识。我自从手握方向盘开始，始终坚持学习驾驶技术和车辆维修、维护以及现代化汽车管理方面的知识，

八年如一日，不断学习和充电，业余时间经常逛书店，找资料，平时总是随身携带着一个小笔记本，行驶途中出现故障，都要悉心记下。下班后，也不急着回家，而是留在站上，向老师傅前辈们学习养车、护车和修车技术，并经常在师傅们地指导下学着自己动手调试修理车辆，定期对车辆进行养护。克服了自己文化基础差的弱点，靠着自己的钻研精神，为单位解决了众多的车辆故障和疑难问题，节省了单位的开支，保证了行车的安全。

在工作中，坚持服从领导分工，不挑肥拣瘦，不拈轻怕重，不论领导安排什么工作，我都认真的去履行好。日常中始终保持车容整洁，车况良好，认真保养车辆，使车辆性能保持最佳状态，努力钻研技术、熟练掌握日常保养和驾驶车辆的性能，积极参加安全学习。对车辆的维修，小的毛病尽量自己处理，对大的问题及时向领导汇报，并到指定的修理厂进行维修。认真遵守交通法规，安全行车。听从交通警察指挥，不酒后开车，文明驾驶、礼让三先，确保了全年安全行车无事故。不怕脏不怕累不怕危险，八年来安全行车超过八十万公里，从未出现一起安全责任事故，为公司的运输生产作出了自己的贡献。

作为一名客车驾驶员，我爱车，更爱乘客。开一辈子安全车，为乘客服务一辈子，是我最大的人生目标。平时，我注意观察，熟悉客流、了解乘客类型。遇老人上车，主动送上甜甜的笑容。遇病人上下车，主动地问候一声，或起身上前搀扶一把。遇行人横过马路，总是礼让三先，提前避让，尽量不踩紧急刹车，以免伤着、碰着、吓着乘客，树立了企业良好的服务形象。

尽管经过一些努力，我的业务水平较以往提高了不少，但还需进一步提高。在以后的工作中，我将加强自主管理的意识，勇于开拓创新，加强理论和业务学习，不断提高业务技术水平。我将在以后的工作中不断努力工作，在单位领导的带领下使自己的工作达到一个更高的层次。

以上就是我从事生产运输工作以来的专业小结。总结是为了去弊存精，一方面通过技术总结，在肯定自己工作的同时又可以看到自己的不足和缺点，在以后的生产和工作中加以改进和提高，精益求精，不断创造自身的专业技术价值，另一方面，通过这次资格评审，从另一侧面看到别人对自己的专业技术水平的评价，从而促使自己更加从严要求自己，不断提升知识水平和劳动技能水平。三人行必有我师，我坚信在日常的工作中相互学习、相互请教，自己的业务水平必定能更上一层楼。

活到老，学到老，知识无限的，学习是不可停止的。在今后的工作中，我将以饱满的热情投入到本职工作之中去，更好在交通运输行业中发挥自己的技术专长，为企业创造更高的经济效益为企业、为国家做出更大的贡献。

熟练的掌握各种器械的装备和使用方法，还有药品的用法用量，我将通过多看、多学、多练来不断的提高自己的各项技能。

船舶驾驶培训心得体会篇四

一年来，注重加强自身的*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*社会等重要文件，树立正确的人生观、价值观，进一步坚定*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*修理质量，另一方面向*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*基地一周的*训活动，学到了*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*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*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*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*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*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。

船舶申请lirt测试（目前已顺利通过5条）。

三、做好船队轮机人员的集中教育培训的协调工作

四、做好机务科基础数据管理工作

按照船队机务科08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09年年度计划进行梳理审批，对所有船舶单船*作手册到版的修订及xxxx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*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. *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，*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*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

（一）加强学习。加强*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*信仰，提高工作的责任感、使命感。

（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09年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xxxx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。

船舶驾驶培训心得体会篇五

- 1、严格执行公司的各项规章制度，按规定统一着装，挂牌上岗。
- 2、出车前，认真清扫车辆做到车内外清洁，并对车辆进行全面检查，达到车辆性能正常，方可出车。
- 3、电瓶车应专人驾驶。严禁未经许可私自将车辆交（借）他人驾驶，如因违规使用导致发生任何损失的，由违规使用人与借出人员连带承担责任。
- 4、电瓶车驾驶员原则上需持其本人有效汽车驾驶证，需要其他人员驾驶电动车的，相关资格需项目经理审核同意后备案物业管理中心。
- 5、电瓶车非工作用途，禁止私自动用，违者承担私用所产生的全部责任。
- 6、驾驶员须严格遵守交通法规，严禁驾车逆行、超速行驶及其他违反交通法规的驾驶行为，违者由驾驶员承担全部责任。
- 7、严禁酒后驾驶电瓶车，违者承担因酒后驾车所产生的全部责任。
- 8、电瓶车需按规定标准载人，不得超员搭载，拾到钱物主动

归还失主，如不能及时还给失主，应上报主管领导。

9、文明驾车，爱惜车辆。属于驾驶员操作不当（如擦、撞、鲁莽驾驶）等引起车辆损坏的，由驾驶员承担全部赔偿责任。

10、全面掌握项目情况，了解项目路线和景点分布，随时耐心解答客户咨询。严禁和客户、管理人员发生争执，发生一次扣除当月工资的30%，并按公司《底线考核管理规定》处理。

11、经常检查电池连接线，检查螺母有无松动，电池连接是否氧化，避免因接触不良引起发热、起火、烧坏极柱（注意：紧固螺母用的扳手应用胶布缠住另一端以防操作不当引起短路）。

12、电池在使用过程中，由于电解液中水的电解和挥发消耗，会造成液面下降，需及时报告，并配合维保。

13、驾驶员在使用过程中，应随时观察仪表台上的电压表和电量指示电压表降至红色区域，电量表只剩下三格时，表示电池电量明显不足，必须停止运行，及时充电。

14、经常检查重要部位，如发现故障现象，须及时上报，避免造成车辆损害的扩大。

电瓶车驾驶员拟定统一着黑色西装（帝景式安全队长制服）

1、在驾驶班子直接领导下，负责车辆的安全驾驶工作。

3、每日提前30分钟上岗，对车辆性能进行全面检查，并做好外观清洁工作。

4、检查及清洁完毕后，应站在驾驶室/位的外侧（背对车体、双手位于小腹交握站立）呈跨立姿势。客户需乘坐车时，驾驶员应使用文明用语做好指引，并按照规定行车路线行驶，

提醒乘客坐稳扶好，待乘客做好后方可入座开车。

5、车辆行驶过程中，应按规定时速行驶（电瓶车2公里/小时）。

6、车辆一律靠右行驶（严禁逆行），转弯时须减速慢行（按规定打转向灯）超车时，不得妨碍被超车辆的行驶。

7、到站后按规定的路线行驶和站牌停靠，车停稳后驾驶员下车指引乘客下车。

8、驾驶员在车辆行驶中要集中精力，严禁做工作之外的事，严禁与乘客闲聊。

9、遇到突发事件时或工作需要服从上级调遣。

10、下班后应按照规定位置挺好车辆，清洁车体（加油、加水、充电等）填写车辆运行记录值班本，并把车钥匙交给值班室、班长放置于钥匙箱内，做好钥匙借用登记。未经允许，禁止离开工作区域在市政路段行驶。遇到异常情况无法及时处理应立即向上级汇报。服从命令，听从指挥，按时完成上级交给的其它任务。

船舶驾驶培训心得体会篇六

一年就要结束了，该对自己一年的工作进行总结，本站小编为大家推荐了船舶工程师工作总结，仅供参考，谢谢查看。

船舶工程师工作总结

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、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“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，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——船厂质检员——验船师”的三级报检制度，有针对性的把规范要求发放到技术工人手中，在船舶建造中的几个重要步骤按三级报。

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“181”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舱内积水后重做试验，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“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“水运188”船时，凭我对规范的熟悉和经验，敏锐的感到这条长度在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“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“024”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。