

# 最新船舶质检员工作总结 船舶防护工作总结 总结(模板9篇)

总结是对前段社会实践活动进行全面回顾、检查的文种，这决定了总结有很强的客观性特征。总结怎么写才能发挥它最大的作用呢？以下是小编为大家收集的总结范文，仅供参考，大家一起来看看吧。

## 船舶质检员工作总结 船舶防护工作总结篇一

1. 全力以赴做好第二次经济普查工作。在市委、市政府及各级、各部门领导的高度重视支持下，在全市各级普查机构的精心组织和广大普查人员的共同努力下，我市围绕“早研究、早部署、抓重点、破难点、求实效”的总体思路，在顺利完成近两年时间的组织准备、宣传发动、人员选调、业务培训、单位清查摸底等各项前期工作任务的基础上□xx年1月1日起，经济普查正式进入登记、审核和数据录入上报阶段。我市以“抓全、搞实、优质、高效”为目标，切实采取一切有效措施，确保所有法人单位、产业活动单位登记到位，确保普查表能基本反映填报单位的实际情况；加大普查数据审核评估力度，充分借助部门资料，科学、合理、规范评估普查数据，确保真实、客观反映昆山二、三产业发展状况；强化经普资料开发，成立经普课题组，立项分析经普数据，全面展示昆山经济社会发展成果，分析存在问题，提出对策建议，为领导决策提供参考。

3. 做好rd资源清查前期准备工作□rd资源清查是十年一次的大型普查工作，根据国家、省和苏州市关于开展第二次全国rd□研究与试验发展）资源清查工作的有关精神，有条不紊地开展了前期各项准备工作。组建了清查领导小组及办公机构；政府办下发了《关于认真开展第二次全国rd资源清查工作的通知》；制定了清查工作计划；编制了经费预算，并纳入

市财政预算；对非工业类企业进行了摸底调查；认真开展了对区镇和企业的rd资源清查培训工作；制作了宣传伞并下发到企业，营造了良好的清查氛围,为清查工作顺利开展奠定了基础。

4. 认真开展专项统计调查。全年组织开展了贯彻落实科学发展观问卷调查、市民公共文明指数测评、公众对城市环境保护满意率、城乡居民对全市文化建设满意度调查、居民出行调查、效率效能问卷调查、人口、劳动力、群众安全感调查等三十多个专项统计调查；实施了基本单位名录库建设和城乡划分清查工作；开展了人口普查前期准备工作。

xx年以来，面对复杂多变的经济形势，统计工作的时效性被摆上突出位置，更快、更准是对统计监测工作的新的更高要求，为此我局切实采取措施，不断加大监测力度，增强统计快速反应能力。

1. 增加统计监测频率，部分主要经济指标由月报改为旬报，每10天将经济运行的动态变化情况反映出来。

2. 建立信息联系点制度，在工业、服务业、批零贸易、投资等主要专业选择共100家重点企业建成信息联系点，每10天了解一次情况，及时掌握企业经营动态和发展状况，并召开信息联系点会议，加强沟通交流。

## **船舶质检员工作总结 船舶防护工作总结篇二**

### **（一）加强组织领导，提高对渔业安全生产重要性的认识**

南宁市登记在册的渔船共有4458艘，为了保障渔业船舶生产安全，加强对渔业船舶安全生产监管，我局成立了渔业船舶“安全生产年”活动工作领导小组，负责对南宁市所辖县区渔业船舶安全生产工作进行检查指导。并于今年的3月、5月、7月、9月由周副局长带队到南宁市所辖的横县、隆安县、

宾阳县、上林县、武鸣、马山县、江南区、青秀区、良庆区、邕宁区、兴宁区、西乡塘区等12个县区分别进行了检查。使各县区主管部门充分认识开展渔船安全生产大检查的重要性和必要性，提高安全防范意识，切实保障广大渔民群众的生命财产安全。

## （二）强化措施，落实责任，讲求实效

针对我市渔业船舶安全生产管理工作的实际，实行统一管理，分级负责的原则，要求各县区主管部门以船为核心，以渔船安全生产为工作对象，完善渔业安全生产规章制度，建立了每月、每季检查和节日、假日、圩日重点检查制度，来到渔业企业、下到渔船。对渔船各项安全事项进行实地督促检查。做好每一家有船渔业企业、每一艘受检渔船的安全生产督查、检查登记，慎防检查工作遗漏。重点抓好渔船水上作业安全监管，尤其注重对渔船安全设施配备情况、渔船非法载客运输和非法电鱼现象进行检查。对督查中发现的危及渔船安全生产的问题和隐患及时提出整改要求，督促渔业企业或渔船主进行整改，对一时难以完成整改的，明确整改期限，直至彻底消除隐患，确保跟踪到位。并落实责任单位抓好渔业船舶各项安全防范措施的监督管理，落实了责任片区，做到任务到岗、责任到人，确保了安全工作万无一失。

## （三）加大安全宣传和教育力度，营造良好的安全生产氛围

为提高渔民安全生产意识，我局要求各县区水产畜牧兽医局充分利用舆论宣传工具，加大渔业船舶安全生产的法律法规宣传，并深入到一线渔船，通过座谈、发放宣传资料和张贴宣传标语等形式对广大农民群众、渔船主、渔民进行安全宣传和教肓；要求他们遵纪守法，不违章作业，让广大农民群众自觉不搭乘禁止载客的渔业船舶，在全社会形成一种“治理隐患，防范事故”的良好氛围。在开展渔业安生产大检查和渔业安全生产年活动中，全市共发放各类宣传资料12000余份、张贴标语2500多条、悬挂横幅240条、出动宣传车300多

台次、执法人员1000多人、召开渔民座谈会60次。年初以来，结合国家对渔业用油补贴的政策，我局派出熟悉渔业安全生产相关法律法规的工作人员到各县区对广大的渔民进行培训，收到了显著成效，使安全生产意识深入人心。

#### （四）突出重点，强化监管

- 1、由于我市的渔船检验机构刚成立不久，致使对渔船管理起来还有一定的困难，往往是花费了大量的人力物力，收效却不明显，不能对辖区内的渔船形成系统、有效的管理。
- 2、有少部分渔船作业人员未经培训无证上岗，安全意识不强，在发生事故的时候极有可能手足无措，无法施行有效自救。
- 3、部分船主船员对灭火器日常使用维护方法不掌握，不熟悉，消防器材摆在船上形同虚设，甚至有个别渔民认为“作业渔船的面积比较小、使用灭火器来灭火还不如直接在江河取水灭火来的快”嫌麻烦，存在较大的安全隐患。
- 4、我市河流众多、线路长，渔船数量多、分布广，渔业安全生产工作难度大，费用高，市县区财政在这方面的投入极少，建议上级部门能有一定的工作经费。

（一）认真贯彻落实上级有关渔业安全管理工作要求，全面实施《渔港和渔业船舶管理条例》，继续加强安全生产法规的宣传工作，组织举办渔业船舶安全生产知识和安全操作技能培训，切实提高渔民安全生产意识和抗灾救灾能力。对在渔业“安全生产年”活动中发现的隐患和问题，采取各种方法，对所有安全隐患进行分类管理。同时，根据整改的难易程度、整改期限、落实整改责任，确定整改计划，确保整改到位。对一般安全隐患，要采取措施，立即落实；对重大事故隐患，要建立市县区、乡镇（街道）和村（社区）分级挂牌督办制度，跟踪落实，督促有关单位提出防范措施，落实整改资金，明确整改期限和责任人，并制订应急预案，在规

定期限内完成治理。

（二）在开展“渔业安全生产大检查和渔业安全生产年”活动的同时，结合南宁市的安全生产工作实际，制订切实可行的实施方案与步骤。严格按照检查要求层层落实隐患排查责任，把排查整治安全隐患作为关口前移、加强安全生产工作的治本措施，建立安全隐患公告制度，进一步推进以“三查”（企业全面自查、部门专业检查、政府综合督查）为主的隐患排查活动，加大隐患整治力度。尤其是前阶段隐患排查治理工作相对滞后的地方和单位，要强化督查，加快进度，抓紧排查，真正把工作做实、做细，不走过场、不留死角。

（三）争取与市县区编制办公室协调，尽快解决我市县区渔船检验机构的空缺，以便加强我市渔业船舶安全生产工作。

## 船舶质检员工作总结 船舶防护工作总结篇三

xx年是规划的第一年，在分局指导和中心的正确领导下，船舶测报站扎实开展学习实践和创先争优活动，紧紧围绕中心年初制定的目标和重点工作任务，服务大局，创新思路，不断开拓，在人手紧缺，任务繁重的情况下，科室全体人员团结一致，齐心协力，迎难而上，较好地完成了志愿船安装、调试、维修等日常工作，协助其他科室完成部分项目，出色地完成了参与其他单位的出海任务，获取了荣誉和表彰，为防灾减灾做好基础保障工作，为中心的发展和建设发挥了重要作用。

现将一年的具体工作总结

船舶测报设备安装维护工作一直是船舶测报工作的重点内容。船舶测报站积极落实中心的年度计划，根据分局的要求，完成了海监46的通信卫星改造。新安装海监53的设备安装任务。

目前，东海区现有xx条志愿船，其中实时回收数据的志愿船

有xx条，其余为非实时方式回收数据。从xx年12月到xx年11月，共获得实时数据x条，接收率为%，纸质非实时数据x条。

由于志愿船气象仪器老化，各类仪器的维修和保养任务也十分繁重，为使测报船能正常运行，获取、更准确的资料，同志们克服了车辆缺少，配件紧缺，时间紧张等困难，共跑船22次，90人次。委托中海电信大连分公司、中海电信上海分公司和国家海洋技术中心，帮助维修部分船舶。足迹遍布洋山港码头、外高桥二期码头、极地码头、立新船厂、吴泾电厂、东海船厂、天津联盟国际码头和宁波北仑东海军港船厂。冒着上船登高作业的危险，利用自己技术上的优势，对志愿船上的传感器，采集器等设备进行更换和校正。维修好包括雪龙号在内的x条志愿船的测报设备，确保传感器运行正常，保持设备最佳运行状态。经过对gps的改造和更换，一直困扰的gps数据缺失问题基本解决，截止到xx年10月，东海信息中心接收到数据显示，经纬度缺失减少。同时，还对收集到的测报资料仔细分析，适时评估，确保了所收资料的准确性。与710所合作开发了新型船舶测报系统，并在海监53船上试运行。

建立一整套制度，包括工作流程，实验室制度，信息维护制度等；xx年11月进行人员调整，更换科室负责人，部分员工岗位调换；编制船舶档案软件，建立船舶电子档案、设备仪器档案；对仓库进行了整理，收拾归整了大型设备，登记并维修了以前的船舶仪器；整理了实验室，搭建好传感器进行拷机；购买工具、劳保用品及安全设备。

2、6月16日，船舶测报站朱谦平参与了国家\_环保司组织的西太平洋海洋环境放射性监测任务，承担了布放表面漂流浮标和剖面浮标的任务。历时19天，航程总共5000海里。共投放了x个argos剖面浮标和xx个表面漂流浮标。此次任务获取了日本福岛周围海域的第一手数据，经过分析能初步掌握了日本福岛核事故对西太平洋可能造成影响的程度，为我国初步

建立西太平洋海洋环境放射性监测预警体系,形成初级监测预警能力,及时发布海洋核安全监测预警信息,具有及其重要和深远的意义。在此次监测航次过程中,朱谦平冒着极大的核辐射风险开展浮标布放工作。出海时间又正值台风高发季节,海上风浪一度达到八、九级大风,海况最大达到6级,有时还遇到大雾。6月23日,调查船作业附近海域又发生级地震。连续几天凌晨作业,甲板湿滑,船舶摇摆厉害,他冒着危险,和其他队员精诚合作,克服困难,布下了一个个的浮标,圆满完成了与海洋放射性相关的样品采集工作。收到的xx个表面漂流标和x个剖面标数据一切正常。朱谦平在船上出色地完成了任务,受到了该航次领导和队员的好评。这是中心员工第一次长时间出远海作业,最远到达日本以东177海里的海域。

参与公益性项目,协助业务科参与完成怪潮项目;赶赴宁波参加“第一届海洋经济洽谈会”展览;参与购买海事卫星、船舶气象仪的采购;催讨9个水温传感器和1个主采集器;参与了国家\_预报减灾司举办的“海洋观测技术”培训、国家\_人事司举办的“海洋涡旋自动探测和分析”培训、全国海洋标准化技术委员会举办的“xx年第一期海洋标准编写”培训和中心组织的“海上安全技能”培训;参与了中心组织的红色考察,分两批赶赴武夷山和南昌进行考察;协助办公室做好基建的部分工作;做好公关工作,办理车辆进港通行证,获取洋山港船舶进港动态做多家单位、码头、港口、集团和船舶的协调工作,确保业务化工作能正常进行。

国际远洋志愿船迅速发展,但我国的志愿船计划停滞不前。志愿船数量越来越少。现在几乎没有业务化运行。经费的减少已经使得志愿船观测计划只能维持现有少量船舶的维修。增加志愿船只数量只能靠国家项目支持。但建设好后,缺乏经费维护,志愿船成为一拨一拨。获取的观测数据未参与世界气象组织规定的船舶测报数据交换,国际上已没有中国的地位。

## 1、经费不足

船舶测报站现有艘志愿船，实际经费不能满足业务化运行需求。船舶测报目前未能业务化运行。增加新志愿船只能靠项目支持。但项目过后缺乏经费运行。

## 2、人员配备不足

目前船舶测报站只有4个人，其中3人在49岁以上。对数据处理，野外作业均有影响。

## 3、车辆配备

由于码头分散在上海沿海各地，路途遥远，船舶站需有一辆专业车，用于外野作业用，并且配备专业司机。

## 4、缺乏外联

船舶站要和多个部门打交道，和码头、港口、集装箱集团、船厂、船东、轮渡、维修厂、边检、海事等多个部门协调沟通，有时需要北海、南海、国家海洋技术中心等部门的配合协助，需要有一定的公关经费。

## 5、仪器设备不匹配。

几十年的船舶测报工作，出现十几种观测设备，需要的接口，配备的传感器均不相同，不能通用，导致设备更换复杂。

## 6、仪器设备报废困难

由于是多方协作，在设备到达使用年限，不能回收到设备元件，无法按照正常程序报废。

## 7、船舶奖励缺乏资金

由于是与外单位协作调查，观测所需的费用并未计算。由于船方无法开具发票，所以现有制度很难落实所必须的观测奖



励经费。

## 8、异地协作机制不畅

由于船舶停靠码头不定，由于时间限制，有时需要临近相关单位帮助维护工作，缺乏相应的制度和费用，影响了船舶设备维护和资料获取。

## 9、船舶管理困难

由于船舶为外单位所属，规范和制度无法保证对数据和设备的维护，管理困难。

## 10、数据统计困难

由于船舶有停航和维修问题，无法和海洋站那样统计数据，实际的获取率存在较大误差，所以普遍偏低，目前还未找到行之有效的统计方法。

- 1、为中国海监提供设备维护服务；
- 2、更新设备，提高数据获取率；
- 3、认真修改国标，提升船舶测报数据获取能力；
- 4、协调相关单位，更好地执行船舶测报任务；
- 5、进行相关制度建设，进入业务化运行轨道；
- 6、结合国际形式，进行部分的国际数据交换。

## **船舶质检员工作总结 船舶防护工作总结篇四**

刚进公司培训后随即被调到天禹接船，赢得了一个可以展示自己的新舞台，这是我通过百般努力才争取到的机会，我深

知其中的艰难与不易，为了回报领导对我的知遇之恩。自己稳扎稳打，挖掘潜能，不怕苦，不怕累，时刻冲在第一线，抓紧学理论学技能，逐步掌握了绞吸挖泥船的操作技术不断丰富我的施工经验，初步熟悉了船舶管理的相关知识，为将来能够成长为一名优秀的独自担当一面的工程技术人员而努力！

在天禹的日子里特别感谢师傅的指导和帮助，感谢教导和关心。

在天禹接船的日子里，自己从图纸实物资料的初步认识了解到了，绞吸挖泥船是一种目前世界上应用最广泛的水力式挖泥船。绞吸挖泥船主要是通过安装于桥架前端的绞刀运动来实现破土，连续运动的绞刀不断地将海或河底砂石等绞松，将绞刀绞松的泥土，与水混合成泥浆，混合后的泥浆在大气压力的作用下，被压入到绞刀后部的吸泥管中，进入吸泥管的泥水混合物，由泥泵加压后，经排泥管被输送到吹填区，从而完成绞吸挖泥船从挖泥、运泥、卸泥等连续作业的疏浚过程。

对天禹船施工方式的认知，天禹船安装有带钢桩的台车和三缆装置，配备液压柱塞被扣围扣作为刚装的起落装置，用于完成挖泥作业过程中对船舶的定位，船体的纵向前后移动等。在施工中，通常采用将定位桩置于挖泥槽中线上，并以此作为挖泥船摆动中心来实现挖泥，靠桥架的自重实现绞刀的入土，以绞刀桥架起落钢缆控制绞刀的下放深度，以绞刀马达的带动实现绞刀破土。置于桥架前部的左右边锚和缆锚，用于控制挖泥过程中船舶的左右横移摆动，控制从挖泥槽中线挖到左边线与挖到右边线的摆动角度相等等，从而达到控制挖泥宽度的目的。为了提高绞吸挖泥船挖泥精度采用dgps实现定位。

挖泥船生产效率的提高船舶正常运转固然重要，更要体现在驾驶员对船舶性能和工况情况的正确分析、判断、和处理之

中，体现在采用一切必要的提前量降低倒桩倒锚等非必要运转时间之中。李恩强船长经常说：不是船舶适应我们驾驶员，而是驾驶员要实事求是的根据船舶实际性能结合现有工况实际去适应船舶，一刀活不行就两刀，一层不行就分层，灵活掌握随机应变。

1、熟悉施工条件和有关生产知识。初到陌生工地必须要通过各种途径了解当地经常性云、雨、风、雾的气象变化情况，水文地质等客观条件，根据变化随时改变施工方法采取相应应变措施。认真做好施工安全，技术交底，提前做好各种应急预案并定期演练，避免不必要的安全事故。及时收听气象预报很重要，可以心中有数，大风大浪是否要回港避风或者下防风锚抗风，随时做好防范。在新港和京唐港航道拓宽施工中，驾驶人员必须明确施工水域的交通状况，需要根据情况做好船舶的值班瞭望，需要保持与交管和过往船舶联系，随时避让，减少或避免施工受外界影响和影响外界。

2、掌握各控制运转机器设备的基本工作原理、构造、控制过程、技术参数等。天禹是液压船，驾驶操作之前必须熟悉各设备驱动泵源之间的关系，以免造成操作失误，或错误操作造成设备的非正常反应和运转影响船舶施工。在京唐港项目中，根据天禹船自身三缆单桩优势，不断研究挖潜，采取了“边缆退船一六进六退”分层开挖施工方法，成功解决了泥面厚，塌方现象严重，施工质量不易保证的问题，由之前的1500方每小时提高到1800方每小时，较大的提高了生产效率。

3、具备应变操作能力，能从容处理生产中出现的特殊问题。吸入真空增大，排压减小，流速减小。必须想到吸泥口出现杂物堵塞，吹水停车将绞刀提出水面，人工检查后，进入正常施工；泥泵吸入真空不稳，排出压力不稳，船有抖动，轴有抖动，锚杆的保险缆也有抖动，严重时主机有震车显现。应立刻停车检查，确定是否存在问题；绞刀压力变化范围增大，立刻停车检查绞刀。必须明白各种情况的出现并非孤立，

而是与其他现象构成相关联的关系，都会存在前兆。正确分析、把握和控制机械运转状态的发展，可以防止意外甚至是重大事故的发生。

4、懂得熟练的操作技术和有效运转时间对生产效率的关系。熟练操作减少不必要的时间浪费，泥质允许时可以采用摆动进步，而不必采用单动放缆进步，视情况而定，能够减少不必要的运转时间有效提高生产效率；在施工定位、移船、移锚、移管线等过程中发挥驾驶员最大主观能动性，以减少船舶的生产性停歇。

5、合理选择辅助工作时机。就像师傅韩龙田天经常说的：当船机舱要检修时，我们可以检修前起桥梁打好保险，检查绞刀进行补换齿，检查手动加油处是否要进行加油保养，提前联系管线，看看是否要维修管线替换管线等等。多想想，做好内（机舱和甲板）外（经理部和船舶）部有事协商协作，做好最优工序的选择。辅助工作机时的正确选择可以减少不必要的重工作的时间消耗和浪费，利于生产成本的降低。

驾驶员挖泥操作必须根据施工现场的工况变化而变化，应将自己培养成为学习型操作人员。即使是同一条船或是同一个工程施工，个人的操做手法也是不尽相同的，要迅速提高自己的操作水平，在工作中必须善于不断总结，完善自己的操作经验，更要向老师傅学习，与老师傅沟通交流，从沟通交流中总结他人的操作经验应变措施，时期为我所用。只有这样才能不断提高不断发展，才能是称职的挖泥操作人员，才能是满足需要的优秀的工程技术人员。

以上是自己一年来结合扎实的专业知识，和船舶施工实践，对绞吸挖泥船的原理、施工方法和如何成为优秀的绞吸挖泥船驾驶员的粗浅认识。

08年12月入司，09年1、2月接船，3、4、5月甲板熟悉水手业务，6月初被调到驾驶台开始尝试走岗，8月份在师傅的指导

下尝试挖泥驾驶，到现在自己可以独立挖泥，见习日子变成了一汪暖流时刻回旋在我的内心深处，从思想上慢慢转变，从工作中渐渐成长，我深刻地认识到，从应届大学毕业生转变成企业员工是复杂的现实的，像李恩强船长教导的一样，新环境、新领导、新同事，须要新思维性方式新心态来应对，做事前要会说话、会做事、会做人。对我来说进入天航是一个良好的发展机遇，也是一个很好的锻炼和提升自己各方面能力的机会。在认真学习船上的规章制度，熟悉驾驶台日常管理事务及驾驶理论和操作流程知识的同时，也从多方面努力摸索工作的方式、方法，积极锻炼自己的工作能力，力求尽快完成自身角色的转变，以崭新的姿态迎接新工作的挑战。圆自己成为一名优秀工程师的梦想。

## 船舶质检员工作总结 船舶防护工作总结篇五

《船舶研究所安全评审个人工作总结范文》适用于船舶研究所安全评审个人的工作总结，年的下半年对我来说，是极为充实和怀念的，每天都有新的任务和新的挑战。面对，正向李所指出的那样：脚步正健，行路依然；正向我入职感想写到的那样：我会继续怀着自信、包容与责任为714所、为十二室的自立自强的目标再出发！

安全评审是我们室目前的核心业务，所以首先必须干好评审工作。安全标准化评审是国家的强制性要求，作为集团公司的唯一评审机构，责任重大，在评审工作中要做到“一细二活三原则”。

一是心细，从前期专家的邀请、组合、行程、性格，到评审过程中的各种组织沟通、路线制定到最后的评审报告审查、分数核对等繁枝细节，一处没想到，便会引发各种大小麻烦，因此做评审工作一定要心细，从每个细节出发，从每件小事做起。

二是灵活，评审对象是集团公司的成员单位，每家的单位的

情况不尽相同，大体上可以分为两类：一类是集中在华中和华东片区的科研院所，这些单位整体素质较高、经济实力雄厚；另一类则是以重庆地区为代表的配套厂，这些单位大多是当年三线建设留下来的，大部分单位效益较差，员工学历较低，作风偏重江湖义气。因此如何和这些单位保持良好的合作关系来将评审工作顺利开展进行，是对我这个刚走出校园的年轻人一次巨大的挑战。“灵活”是我个人认为对做好这件事的一个关键因素，一定要做到因地制宜，灵机而动。

三是坚持原则，安全评审是关系到集团公司10多万干部职工生命的大事，不能有丝毫的懈怠，一定要坚持我们评审中心做事的原则，那就是实事求是、客观公正，严格按照标准进行评审编写评审报告，在这个问题上没有丝毫的疑问。

学习是人生成长之梯，作为一名新参加工作的职工，首先必须加强学习，为推进所里和室里各种工作的开展奠定坚实的基础。在业务领域学习方面，首先对《中国船舶重工集团公司安全生产标准化考核评分细则——舰船设备研制单位》

（版）进行了系统学习，并在评审过程中全程跟随电气、设备设施专业的专家进行现场学习，收获颇多。其次根据室里业务拓展需要，在11月16日-22日前往大连安科院参加了安全评价师的培训和鉴定；第三，阅读了大量与安全相关科技类文献，为进一步开拓室内科研业务，保持知识水平的先进性做好知识储备。

身为一名博士研究生，虽然离开了学校，但从骨子里还是对科研工作充满着激情和向往。目前已经将自己在博士阶段比较熟悉的安全检测与监测方向与船舶行业相结合撰写了2个科研课题的开题建议书，一个是大型船舶推进装置状态诊断与预警关键技术研究，另一个是基于多源信息融合的船舶管系泄漏诊断系统开发及应用示范。此外，已有2另外两个课题有了较为成熟的思路，一个是船用大型压缩机风险评价与可靠性方向，另一个是船舶火灾方向。与此同时，还准备进一步拓展思维，拟思考基于物联网搭建社区老年人安全、健康服

务平台等项目。

总而言之，年的下半年对我来说，是极为充实和怀念的，每天都有新的任务和新的挑战。面对，正向李所指出的那样：脚步正健，行路依然；正向我入职感想写到的那样：我会继续怀着自信、包容与责任为714所、为十二室的自立自强的目标再出发！

## 船舶质检员工作总结 船舶防护工作总结篇六

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。

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。这个时候能够请教轮机长，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。

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。

## 船舶质检员工作总结 船舶防护工作总结篇七

生产总公司在县委、\*的正确领导下，认真贯彻落实科学发展



观，扎实开展干部作风建设年活动。广大干部职工团结奋进，在压力和困难面前知难而进、开拓进取，完成了上半年各项工作任务。

### （一）经济指标

1、商品销售：全年计划3000万元，上半年实际完成1600万元，占任务的53%。

2、利税：全年计划20万元。上半年完成11万元，占任务的55%。

3、食盐供应：全年计划650吨，上半年完成340吨，占任务的52%。

### （二）、业务经营

我们千方百计克服资金不足及市场不佳等诸多不利因素，积极组织货源、扩大销售。

在农资经营方面：一是做到货源足、储备早。公司从年初就开始积极储备春耕、夏播农用生产资料。截至目前，共购入各种化肥4000吨，农膜150吨，农药30吨。二是以优质服务占市场、保阵地。针对日趋激烈的竞争现实，我们改变以前“坐店销售、农民上门购买”的经营模式，实行送货下乡，服务到户，受到了农民的欢迎。三是依法诚信经营，树立良好形象。农资公司坚持“诚信经营”的经营理念，严格内部管理，严把进货关，多年来严禁“三无”商品、质次价高商品、质量不达标商品流入，杜绝了因农资质量问题造成的坑农害农事件。

### （三）招商引资工作

# 船舶质检员工作总结 船舶防护工作总结篇八

——“ ” 轮二副：

尊敬的领导：

你们好！

我是“富源”轮二副，于2011年3月3日在京唐港上船工作，在船上工作和生活中，我安分守己，尽心尽力做好本职工作。此外我积极上进，充分利用闲暇时间努力学习大副业务知识，抓住机会模拟实践大副业务技能，特别是在某某船长和某某大副的悉心传授教导下，我不断学习领悟，自觉已掌握大副在船工作的基本程序，方法技巧和注意事项，以下是我对如何做好大副工作的理解和体会，不到之处，敬请不吝指教！

大副是甲板部负责人，要紧密配合船长开展甲板部日常工作，做好船长的得力助手。不同于二副工作的内容明确工作要求细致认真，我觉得作为大副首先要思想明确，态度端正，清楚自己的职责所在，能从较长远，全方位的角度考虑问题，做任何事情都要考虑船员，船舶，机器，货物的安全和周围环境。其实大副的工作就是一个提前制定切实可行的计划，做好各项准备，然后监管既定计划及时有效执行到位的过程，要在不断学习业务知识技能，不断总结工作经验的同时还要具备人员管理能力，临机应变能力，交流沟通能力等综合素质，才能从容应对本职工作。

一，明确大副的职责所在大副是甲板部带头人，在船长领导下主持甲板部的日常工作，执行并监督各有关岗位人员执行公司综合管理体系的各项要求；协助船长抓好船舶航行安全工作；负责货物的配载、装卸、交接和运输管理；按综合管理体系要求，负责甲板部船员的各种培训；负责体系有关大副职责的受控文件的管理、维护、记录和存档；保管船舶图纸、技术资料，负责做好甲板部物料(包括厨房用品及船员生

活用品)的申请,验收、保管、使用等管理工作;掌管船舶备用钥匙;保管并执行《船舶垃圾管理计划》,主管船舶垃圾的收集、存放和处理,填写《垃圾记录簿》,保存岸方提供的垃圾收据;监督船员遵守国际和地区性环保法律法规,避免发生污染事故;船舶停泊在港口、外锚地或在航经海盗经常出没的水域时,组织、安排防盗、防偷渡工作,确保船舶、船员和货物的安全;按船长指示做好备舱工作,负责货物配载、装卸和运输管理,当装卸重大件、危险品及贵重货物时应亲自在现场监督,防止货损、货差,装卸货完毕后应尽快将装卸货报告、积载舱图及船舶吃水、强度、稳性等资料寄公司;开航前应检查装卸货单证是否齐全,船员是否到齐,督促甲板部船员做好各项开航准备工作;海上航行及锚泊值班中注意救生、消防设备,装卸机械及货物是否绑扎牢固,遇有风暴警报时,更应亲自检查和监督船员做好货物、设备及物品的加固防护措施;管理淡水的储量和消耗;负责压载水的注入、排出和移注工作;检查各淡水舱,压载水舱及污水井的测量记录;负责制订甲板部的《维修保养计划》;负责船体及装卸机械的维修保养;船舶厂修或坞修时,提前报送修理单,修理期间负责甲板部工程的监修和验收;航行值班期间经常运用各种方法测定船位,及时修改航向,使船舶经常保持在计划航线上航行,保证船舶航行安全;大洋航行值班期间,在天气、海况允许的情况下,应利用天体测定罗经差、船位线或船位,并做好相关记录;组织船员做好清洁卫生工作,陪同船长定期检查船舶卫生。负责每天审阅《航海日志》并签字;负责救生设备的保养并与轮机长分工负责消防设备的保养,督促三副按时检查、维修和保养相关设备,按规定及时换新并做好记录;落实抵港前各项准备工作,组织甲板部船员认真做好自查自纠等港口国迎检工作;其它有关上下船交接班、进出港、靠离移泊、锚泊、装卸货、航行值班、修船职责参照相关须知的有关规定;应急情况下,执行体系文件有关规定及履行应急部署表列明职责。

制定装卸货程序要综合考虑各种因素,在根据本船实际和《国际载重线公约》确定载货量之后,在船舶抵港装货之前,

还需了解更多相关信息，如抵港水尺及吃水差，装货机械的高度尺寸和装卸速率，潮水变化幅度和周期，系泊要求，工人的专业熟练程度，水的比重，码头长度，装货及排放压载水有无时间限制及其它的特殊规定要求等信息。当然，船方也需提供相应的信息给港方。在抵港靠泊之后，还需向代理和工头进一步了解证实，索取相关的货物证书报告，查看货样，做好与港方的沟通工作。量取泊位的实际水深，在扣除潮水的影响后，是否会在装货过程中和开航时造成船舶搁浅，这点很重要。依据货物的隔舱要求，泊位的水深限制，装货的速率及头数，船舶排放压载水的速度，保持合适的剪力及弯矩，以及港方相关的要求，如果不能满足就需及时协商解决办法，综合考虑以上因素，制定装卸货顺序步骤和排放压载水的顺序及步骤□loading sequence和unloading sequence的编制可以参照blu手册的说明要求。

## 2. 洗舱备舱工作

根据货物的特性要求，在前一航次结束之前就需要组织甲板部人员进行严格的备舱工作。如果对货物的特性不了解，可以查阅bc code的相关说明。如果是危险货或者是对人体健康带有一定伤害性，还须查阅imdg的相关说明，并将有关注意事项张贴说明。备舱的过程包括扫除残留的货物及浮锈，清理死角，洗刷大舱，舱盖和舱口围，注意防止堵塞舱口围的止回阀，过淡水等。如果是装载腐蚀性的货物，还需在舱壁上涂抹一定高度的保护层。在抵达装货港受载前，还需对大舱进行再次的清扫，查看有无残留货物及浮锈在航行中落下，有无昆虫和渗水出现。检查大舱的水密性，开关舱及封舱设备，人孔道门，管路，横梁，上下大舱的直梯及澳梯，污水井，通风孔及测量管系等等是否完好正常。备舱的工作必须认真一丝不苟的进行，来不得一丝马虎，不能抱有侥幸通过的心理。

## 3. 装卸货过程中的监管工作

在办理完相关的手续，取得有关货物证书验舱报告及单证，做完初始水尺检验，互签船岸检查清单和相关准备工作后即可开始装卸货了。在装货的过程中，一方面要督促值班驾驶员经常到大舱和作业现场查看货物的外表状况和含水量情况，是否与提供的证书和货样相符合，并督促工头要严格按loading sequence作业，根据掌握装货进度经常观测船舶水尺，经计算后与岸上提供数字比对，是否和计划中的相应步骤相符合，如差别太大要及时找出原因；严禁工人违章违规操作。如有工损发生就需通报有关人员做进一步的处理工作，并做好四周及甲板巡视工作，同时自己也要密切注意装货过程中的各种问题和情况并及时的处理和协调，确保装货和排水工作顺利的进行，注意监控装货和排水过程中sf□bm□draft值的大小，实际水深情况，拱垂情况，保正船舶始终处在安全的状态，直到最后装货结束。在做水尺检验和签署各单证时，也需要仔细谨慎，避免将来不必要的麻烦或索赔。在做大副收据时，特别是大副批注时要慎重，即能完成航次任务，避免造成纠纷，又能保护船东利益，千万不能马虎大意。

#### 4. 水尺检验注意事项

散货船装卸货过程中的水尺检验是大副业务中的一项重要内容。做好水尺检验，首先是保证能够准确测定有关原始数据，如船舶六面吃水，舷外水密度，燃油，压载水，淡水以及储备品等。观测吃水时，船岸不得进行一切可能影响水尺观测精度的操作，如装卸货，打排压载水等要停止，有波浪时，应读取水面最高和最低时的多组数据取平均值，以减少观测误差，特别对船中吃水一定要尽可能精确测定，然后对观测吃水进行修正，如首尾垂线修正，拱垂修正等，以求得船舶平均吃水。测定水密度时应避开船舶排水管口和码头下水管道口，通常在船舶外档中部吃水一半处选取水样进行测量。最后视情况要对计算所得的排水量进行纵倾修正，港水密度修正等以计算求得准确的货物载货量。做水尺检验时，船舶当时可能存在任意倾斜状态，直接影响燃油，压载水，淡水

以及船舶水尺的测量精度，有时候会出现很大误差，这一点要特别引起注意。

## 5. 关于压载水的排放

船舶压载水和沉积物中常常携带大量的有害生物，细菌等，如处理不当会对海洋环境和人类身体健康造成影响和威胁，为此各港口对船舶压载水的排放提出了更高的要求。船舶在排放压载水时一定要遵守相关法规，满足港口要求，在管理和处理船舶压载水方面要做好相关记录，诸如处理方式，开始结束时间，地点，舱号，数量，温度，盐度等等，以供港口当局检查。如在在码头装货时，排水工作尤为重要，在计划的时间和步骤内未能将预定的水排出，就可能造很大的被动和麻烦，影响整个作业计划的进行。必须时时跟进，步步监控。任何装货或排水步骤的改变，必须经过认真演算，得到大副的同意后才可进行实际操作。要迅速排放压载水，最主要的是要提高压载水泵的工作效率，一般在保持2~3米尾倾的情况下由前向后排，并尽量保持由3个以上水柜向水泵供水，船体强度，稳性和吃水差可以由所装货物进行调整，即在装货的开始阶段，排水是首要任务，制定装货顺序的依据就是在保证船体强度的情况下使压载水排放速度最快！此外，船舶在航行中排放压载水可以利用排空法，溢流法或者混合法来实施，根据要求选择合适的地点，注意天气海况的变化，同时要使船舶稳性，强度，吃水差等满足相应要求。

## 6. 货物途中保管

载货航行中要做好货物的在船保管工作，根据货物种类，航次计划采取适当有效的措施，例如我轮voy#134从澳大利亚装煤运往印度，航行中就涉及到煤的途中管理工作。查bc code可知煤的一些特性，比如会产生可燃易爆气体如甲烷等，当空气中甲烷的含量介于5%~16%时遇明火即可爆炸，此外，煤还具有自热和自燃性，当煤炭的粉尘在空气中含量介于10~30g/m<sup>3</sup>时，遇明火也会爆炸。为此航行途中必须经常对

大舱测温并做好记录，如货温较低且稳定应进行间断性的持续通风，以排除有害气体。一般情况下煤炭装船后应进行4~5天的表面通风，然后每隔一天进行表面通风6h即可达到排除可燃气体的目的。可根据不同季节，地区特点，外界气温，采取甲板喷水的降温措施。当舱内温度接近45℃时应立即停止通风，封闭货舱及通风筒，防止空气进入，如货物继续升高并有烟雾，则应在严格封舱的前提下有步骤的释放足量的CO<sub>2</sub>进行灭火，而不能使用海水冷却煤炭或灭火。航行途中每天监测记录温度和各種气体含量的数值，发现问题和异常时，要及时报告处理，必要时请求公司专家的指导帮助。每天测量污水井，做好记录，必要时将污水排掉。在大风浪和寒冷天气中，要注意检查舱盖，人孔道门，通风管系等等的水密情况，避免货损或其它危险情况出现。在抵达卸货港之前，如果天气和时间允许要开舱检查货物的实际状况，做到心中有数。注意开舱卸货前要进行必要通风排除有害气体，确保人员安全。

## 7. 货物交接

在抵达卸货港准备卸货之前，同样要与港方进行充分的信息交流，索取必要信息，如泊位和航道水深，潮汐及变化情况，开工数，卸货效率，卸货机械的情况，水密度等等的情况之后，可以参照blu手册和码头及公司的相关体系文件的要求来制定unloading sequence和压水顺序及数量计划，以保证船舶拥有合适的sf/bm值和安全高效的卸货作业。在抵达卸货港之后，船长确认收到原始提单或公司同意有效的保函，并做完初始水尺检验和相关手续及准备工作之后即可开始卸货了。在卸货的过程中，同样须严格按照制定的计划来操作，并经常性的巡视全船和大舱，查看工人的作业情况，督促当班驾驶员和有关人员一起做好，处理协调各种问题，以保证卸货工作的顺利进行，直至最后完货顺利开航。

当然，在一个完整的装卸货及运输的过程中，会出现各种各

样的问题，甚至是突发问题，计划和相关的准备工作不可能完全做到面面俱到，但是时时刻刻保持高度的工作责任心是我们能做到的。

### 三，甲板部日常维修保养工作

甲板部的维修保养工作要有完整的计划，日常工作安排应区分轻重缓急。不过，甲板部工作的一个特点是靠天吃饭，因此要充分考虑天气海况对维修保养工作的影响。身为大副，必须具备人员管理能力，掌握了解各人性格特点，工作态度，责任心，应变能力，做到知人善任，平时多注意交流沟通。维修保养工作要抓得紧，抓得严，懂得见缝插针，也明白张弛有度。一般来说保养工作要注重实效，比如船体保养，特别是甲板，要按照实际的情况进行除锈油漆。水尺马克保持清晰。做好锚机绞缆机及相关系泊设备和开关舱及封舱设备的维修保养及检查工作，经常性的活络加油；看锚机的刹车带的磨损是否超过30%，如果是就须安排更换，底座及连接螺丝的磨损情况；齿轮，插销磨损情况，是否需要更换。检查水密门窗，各种道门，通风管系的情况，是否处于良好的工作状态。按照船龄，按检查周期和实际需要，对压载水柜大舱和双层底进行检查记录，以确定是否需要采取进一步的保养措施。督促二副和三副做好各自的本职工作，救生消防和航海图书资料都是港口国检查的重点。

### 四，抛锚作业和靠离码头作业

经过在船上将近半年的实习我对抛锚作业和和靠离码头作业有了初步的了解，下面谈谈抛锚作业和和靠离码头作业的一些注意的细节和具体的操作步骤。

抛锚和靠离码头是船舶日常营运最频繁的作业，也是容易发生各种事故的环节，一不小心就会发生事故，必须小心谨慎的操作。锚机绞缆机在抵港使用前，必须会同三管轮进行检查试验，确定处于良好的工作状态，刹车离合及止链器工况



正常。在进行抛锚作业时，需要提前了解掌握锚地的水深，底质，定位条件，回旋余地，潮汐，风流和船舶密集程度，以及港口的相关规定和要求，控制好船舶的余速并结合船舶装载情况，严格按照船长的命令正确操作，以确定抛锚的方法和步骤及出链的长度。

## 船舶质检员工作总结 船舶防护工作总结篇九

安全是船舶永恒的主题，随着船舶建设的推进，人们对安全的认识不断深化，越来越感到建设船舶安全文化的重要性和迫切性。积极倡导和建设有效的船舶安全文化，为船舶安全生产提供强大的舆论氛围和智力支持，对于提升和加强船舶安全管理的控制力具有十分重要的作用。为了实现效益最大化，我们把船舶安全文化建设放在突出的、重要的位置抓紧抓好，切实抓出成效。

第一、企业精神是企业安全文化的核心。我们始终重视弘扬和培养企业精神，用奋发向上的企业精神提高员工队伍的素质，使他们在为实现安全生产目标时发挥自己的聪明才智。

第二、坚持“以人为本”的原则。注重强化安全意识，树立正确的生命观，充分发挥广大员工在安全生产的实践主体的工作潜能。

第三、以科学发展观思想为指导。坚持有形的物质文化和无形的精神文化的协调统一，形成了企业文明致胜的群体意识。

1、安全就是生命。无数的事实教育我们，安全就是生命。在日常工作中，我们不仅仅动员广大船岸员工，而且广泛动员船员家属，双管齐下，教育船员对待安全要象对待自己的生命一样，以高度负责、高度重视的态度对待安全问题。我们经常召开船员家属会议的时候，请她们给远洋船员寄上一

封信，带上家人的嘱托，用亲情强调安全的重要意义。

2、安全就是效益。效益是企业、船舶安全工作的落脚点。安全出了问题，效益就无法保证。安全工作至关重要，没有安全就没有效益，安全是企业生存和发展的基本保障。安全就是效益，安全抓好了，就为我们企业的生产经营创造了直接和间接的效益。我们高度重视做好安全工作，通过严格的管理，严格的要求，向管理要安全，向安全要效益。

3、安全工作是一项充分体现科学性的工作。科学技术是第一生产力。在安全工作中，科技含量越高，安全把握性就越大。现代化高科技运用到造船、航海领域，在安全设备、安全管理上发挥重要作用，为我们抓安全工作提供了有效的辅助手段。为此，我们注重抓好员工的培训工作，使员工掌握丰富的科技知识和熟练的驾驭现代化的船舶，按照国际安全质量规则要求，完善制度，规范运行，科学管理。

1、安全与政治的关系。国家投资把这么大一个企业交给我们经营管理，我们的安全工作决不能出事故。安全出了问题，不仅造成人、船、货、车等经济方面的损失，更重要的是会使企业的声誉和发展受到影响，使职工的信心和士气受到挫伤，也会使党和人民的事业受到损失。所以，我们坚持从“讲政治”的高度对待安全工作，把安全问题当作政治问题对待，不容失误。讲政治，是船舶领导班子加强自身建设、搞好船舶管理的基本立场。班子成员相互认同、相互尊重、相互支持，经常不拘形式、地点，通报情况、沟通信息、知识互补和会议讨论，保证了各项安全措施的实施。

2、“绷紧安全弦”与“系好安全带”的关系。“安全弦”是我们对安全工作的认识，是安全意识和责任感的问题。“安全带”就是安全工作机制、安全技能和物质保障问题，两者都不能偏废，不能缺一。我们尽力做到两者的有机结合，把安全时刻牢记在心中，“绷紧安全弦”；同时把安全始终控制在自己手上，“系好安全带”，全力做好我们的安全工作。

3、机关的管理责任与基层单位、船舶的管理责任的关系。机关的管理对基层单位、船舶的安全工作有着重要的指导、教育、督促和管理的重大作用。机关的管理与基层单位、船舶的管理是安全工作的两个方面。我们在紧紧抓好基层船舶安全工作的同时，根据公司的要求和结合船舶实际，党政工团齐抓共管，密切配合，积极开展“百日安全无事故”、“安全生产年”、“安全生产月”、“安全生产大检查”、“隐患排查治理”、组织观看安全生产的教育片等一系列活动，消除安全隐患，纠正习惯性违章，引导和帮助船员树立“风险可以防范，失误可以避免，事故可以控制”的安全理念，树立“安全就是效益”的安全价值观。增强全体船员主人翁意识，严格要求自己，把安全时时刻刻铭记于心，共同维护船舶安全生产，促进公司发展，从而达到公司与船员双赢的局面。

1、突出“两个核心”，抓好“四好班子”建设。船长是船舶的管理核心，党支部是船舶的政治核心。船舶始终坚持以“党建促船建”的工作思路，坚持行政、党建刚柔相济，坚持“三会一课”制度，深入开展“争先创优”、“党员身边无事故”、“党员责任区”、“团员青年先锋队”活动，唱响“一个党员一面旗帜，一个支部就是一个堡垒”的主旋律，在“急、难、险、重”中发挥党支部战斗堡垒作用，发挥党员先锋模范作用和青年团员的先锋队的作用，争当创一流的排头兵，从而推进了船舶“双文明”建设的协调发展。

2、加强安全生产的宣传教育 and 培训，不断提高员工的安全文化素质。安全文化建设除了关注人的知识、技能、意识、思想、观念、道德伦理、情感等内在素质外，还重视人的行为、设施设备、工艺工具、环境等外在因素和物态条件。为此，我轮在宣传教育上下功夫，利用工前会、航前会、每月的部门安全会、船员大会讲解安全操作规程和强调工作中应当注意的事项，认真学习兄弟船舶在安全工作上的先进经验，剖析典型事故案例，寻找事故原因，吸取经验教训，避免重蹈覆辙。通过张贴标语、墙报专栏等形式开展安全宣传活动，营造浓厚的安全氛围，促使船员积极学业务、练本领、掌握

安全技能，使“我要安全”变成了船员的共识和自觉行为，努力营造一个良好的企业安全文化的氛围。我轮加大岗位练兵和安全知识培训力度，切实提高船员的安全管理能力。组织开展“安全知识”培训，组织开展应急设备的培训和实际演练，组织全体船员进行消防服的穿着演练，反复练习穿着，直到每位船员都能熟练的在规定时间内完成穿着为止；组织船员开展消防、救生、防污、船舶保安演习等。通过开展经常性的安全培训，使船员在应急反应能力及熟练程度、处理突发事故和解决实际问题的能力得到了极大提高。与此同时，把安全文化建设寓教育于各种活动之中，注重安全文化的知识性、思想性、实践性、趣味性的有机结合，得到员工接受，进而受到欢迎，企业文化建设取得了实效。

3、推广科学技术，打牢安全文化建设的坚实基础。科学技术本身就是社会文化因素，是人类文化的组成部分。安全管理也是一门技术，我们充分考虑安全管理与国际公认的管理体系要求的有机结合，建立一体化的管理体系，努力提升安全质量管理的科技含量。

4、加强法制建设，保障安全文化的健康发展。安全方面的法律法规既是安全文化的重要组成部分，又是加强法律法规建设，使安全文化建设保持一定的稳定性和连续性，保证安全文化的健康发展。首先是组织员工学法。通过学习，使每位员工认识到岗位的法律职责、行为准则和工作标准，将员工的个人行为变为法律行为，求效益、求生存、求致富都只能在合法前提下进行。其次，在安全教育中，经常组织“违章就是违法”、“安全与法”等为主题的座谈讨论，让员工在讨论中释疑解惑，在讨论中掌握法律的知识，树立法制观念，提高遵纪守法的自觉性。第三、对于发生的重大、特大事故，按照“四不放过”的原则，一查到底，进行严肃处理。注重对有关国际公约和法律文件中有关安全生产条款的研究、学习和宣传，使各级人员懂法、守法，依法搞好安全生产，保障了安全文化的建设的健康发展。

6、着力培养职业道德，树立爱岗敬业、追求卓越的精神。在企业安全文化建设的过程中，加强员工的道德建设，以德治船十分重要，这是船舶思想政治工作的重要内容。在思想政治工作方面，船舶领导班子始终把思想道德建设作为船舶先进文化建设的重要内容和中心环节，在抓好船员大会、干部会、党员会议的宣传教育基础上，把重点放在有针对性的做好船员思想上，与船员开展广泛的谈心交心活动，为船员解疑释惑，坚持该向船员说明的问题就一定说明，该向船员解释的问题，就坚决向船员解释清楚，能帮助船员解决的问题，想方设法为船员解决。在谈心中，要求船员树立大局意识，整体意识，理解公司和船舶的难度，树立克服困难的信心。同时，船舶狠抓全船内部的团结协作，建立良好的人际关系，形成良好的内部氛围，使大家生活在团结、和谐的人际关系氛围中。船舶领导班子通过以身作则、思想教育、文化建设、实践引导，提高员工的综合素质，营造了良好的船舶安全文化氛围。我轮本套船员虽然年轻，但思想素质比较好，服从意识比较强，通过船舶强有力的思想工作，解决了他们思想上存在的一些问题，为此，船员一直保持了良好的心态和稳定的思想情绪，直到套派交接班，大家仍然保持着饱满的工作精神和积极的工作热情。广大员工围绕各级党组织的奋斗目标，珍惜岗位，勤奋工作，高标准，严要求，追求卓越，建设好企业安全文化，并使自己成为一个道德高尚的人。

一个套派期来，通过开展安全文化建设，船舶安全生产有序、管理制度健全，船舶领导、船员重视安全，都能自觉的遵守安全规章制度，顺利完成了公司下达的各项安全生产任务。安全工作只有起点，没有终点，企业安全文化建设工作同样如此。我们一定要充分认识提高企业安全质量管理水平和建设企业安全文化的艰巨性、长期性和紧迫性，以追求卓越的安全质量管理境界和企业安全文化精神为己任，积极打造良好的船舶安全文化，为船舶事业的更好更快发展再做新贡献。