

船舶专业技术工作总结 船舶工作总结(大全5篇)

总结的选材不能求全贪多、主次不分，要根据实际情况和总结的目的，把那些既能显示本单位、本地区特点，又有一定普遍性的材料作为重点选用，写得详细、具体。相信许多人会觉得总结很难写？那么下面我就给大家讲一讲总结怎么写才比较好，我们一起来看一看吧。

船舶专业技术工作总结 船舶工作总结篇一

《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！

船舶专业技术工作总结 船舶工作总结篇二

本文目录

1. 2017船舶工作总结
2. 船舶治安保卫工作总结报告
3. 乡镇水上交通安全和船舶安全管理工作总结

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科学发展观和创先争优活动，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如下：

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。

二、船舶测报数据回收情况：

1、实时资料

□□□□□□□□

□□□□□□

另每月有部分空数据，没有船舶呼号，但其格式正确，现在还不清楚是什么原因造成这样的情况，但并不影响其他数据的接收。

三、测报仪器维护、管理和研发

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，获取更多、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*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。

四、站内自身建设

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。

五、argos剖面浮标和表面漂流浮标

2、6月16日，船舶测报站朱谦平参与了国家海洋局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*个argos剖面浮标和**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7.0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**个表面漂流标和*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。

六、国标修改

七、科室其他工作

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；参与了国家海洋局预报减灾司举办的“海洋观测技术”培训、国家海洋局人事司举办的“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。

八、面临的形势

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。

九、难点和热点问题

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。

十、明年的工作设想

- 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。

船舶测报站

2017船舶工作总结（2） | 返回目录

在客船乘警队的接处警登记当中，都有过类似的记录：接警时间往往是在船舶抵港，乘客开始下船之后；报警内容多为乘客遗落物品或随身财物被盗；发生地点大多是在客舱和上下船通道。失主着急神情溢于言表，而我们在短时间内所能做的只有询问有关人员，记录下相关信息，并对附近客舱、走廊、卫生间、垃圾箱等处进行简单搜查。望着乘客的神情由着急变为失望和遗憾，转身默默的离去，不难想象此次海上旅行留在他们记忆中的不会是舒适的乘船环境和优质的旅客服务。

安全防范工作，是船舶治安工作的重点、关键，不仅关系人民群众的生命财产安全，而且关系客船治安环境和谐稳定和公司经济平稳快速发展。我们要充分认识新形势下客船安全防范工作的重要意义，认真贯彻“以防为主，打防结合”的精神，各司其职，各负其责，认真研究解决存在的问题，狠

抓工作落实，务求使客船安全防范工作尽快取得明显成效。

2017船舶工作总结（3） | 返回目录

一、主要工作

二、存在困难和问题：

船舶工作总结（4） | 返回目录

xx年，**乡镇船舶管理站在上级业务主管部门的指导和镇党委政府的领导下，全面落实乡镇船舶安全管理责任，做好做实船舶安全管理基础工作，实现了连续十年无安全事故的工作目标。

一、加大投入建设小客渡码头，搞好船舶行使安全基础关

从xx年开始，**镇抓住全省小客渡码头建设之机会，下大力气建设客汽渡码头，有效改变了辖区码头破烂不堪的现状，方便群众和车辆上下客汽渡船舶，消除了码头上的安全隐患。码头是全镇第一个小码头建设项目，为搞好建设，镇管船站在镇村的支持配合下，坚持质量，现场把关，高标准建成了全区第一个小客渡码头。后来，镇党委政府又积极主动争取项目，投入大量配套资金先后建成了三滩、烟灯汽渡和烟灯、明月峡客渡码头，谢坝子、上渡、三滩沟汽渡建设正在进行之中□xx年全镇范围内所有客汽渡船舶码头将实现全面硬化和标准化，从而最大限度地保障了横客汽渡船舶安全行使基础环节的安全问题。

“安全天天挂嘴上，不如现场跑几趟。”有效的现场安全监管，是保障水上交通安全的常胜法宝。镇船管站定期不定期到船舶码头现场安检，查船况、查证件、查装载、查两线、查设施，对客(汽)渡船、旅游船、采砂(金)船、自用船、打渔船随时进行全面的排查和整治，对过往人员也加强了安全

常识的宣传和贯彻。

网-xx年4月21日上午，原三滩自用船在为自家装载建筑材料时被管船员现场发现了安全问题：船舶密封舱内严重渗水，舱内水线与河面基本持平！庚即，管船员将情况报告了区地方海事处，并采取紧急措施，将所载一吨水泥全部卸载，人员从离该船泊位下游1公里处的索桥上顺铁路返回。同时，在海事部门的协助下，当场责令船主立即将船舶解体作报废处理。22日，废旧物资回收站派员现场割船，将解体船舶材料予以回收，彻底排除了此安全隐患。为方便群众过河，船管站又主动协调解决了该处船舶来源问题，报区人民政府按规定程序新设置了三滩沟客渡口。通过拆解船舶、协调船源，使当地群众既能体会安全监管的意图和力度所在，又能感受到政府及其职能部门真心为其服务的拳拳之心，群众理解支持了，他们的安全意识和安全乘船的自觉性也就提高了。

一是强化落实了水上交通安全监管责任体系。“以人为本，安全第一。”这是水上交通安全管理工作的出发点和落脚点。**镇在包括水上交通在内的安全管理上，实行了全面的“人本”管理模式：安全工作要以人的生命安全为本，做好安全工作也要以做安全工作的人为“本”！为此，全镇实行了人盯人的“金塔”式安全管理责任体系：从镇长到分管安全、交通的副镇长到船管站管船员、联系客汽渡船舶的镇干部再到各村委员会主任、各船舶业主和驾长，层层落实和签订船舶安全管理责任书，把船舶日常安全监管纳入了政府重要工作日程，主要领导随时带队检查船舶码头安全，各专兼职人员和联系船的干部认真履行船舶安全监管职责，各村主任则强化了客渡船的签单发航制度的落实，各船主、驾长随时关注船况、安全驾驶，这样层层把关全员参与，就实现了“一人把关一处安、众人把关稳如山”的安全管理体系和机制，从而有效遏止了水上交通安全事故的发生，保证了人民群众的生命财产安全。

二是建立健全了水上交通安全管理机构。为切实抓好水上交

通安全监管，**镇强化了乡镇船舶安全监管机构建设。镇管船站设在镇安办，专门刊刻了船管站公章，制作了“船管站”科室牌，由一名公务员担任管船员，专门负责水上安全监管工作。各有船村设置了船舶签单员，由各村主任负责(以政府文件形式予以明确)；对明月峡旅游景区的两艘游览船(艇)专题进行了落实：在景区属文化旅游局直管时由景区管理人员负责，在景区归属到旅游公司时又落实到公司安全员头上负责船舶发航签单事宜。同时，成立了船员协会，使船主、船员在行业自律的框架内安全营运、平安行船。

辖区安全平稳的形势。

四是全面规范处理了船舶及日常安全管理档案。镇船管站建立了船舶船员综合档案，包括营运、船检、证照、所有权登记等综合情况，实行“一船一档”专卷储存；安全会议、检查、违章违法行为处理、船舶签单等记录资料完整及时有效。同时，船舶日常安全检查隐患整改留有照片档案，并在安全宣传活动时制作专题展板进行广泛宣传，从而提高村居民对水上安全的知晓率和安全乘船、平安归家的意识。

“小心驶得万年船”，这千年的古训就是船管站工作的指针！一切，时时事事都小心为上；尽职，兢兢业业图平安行船！

船舶专业技术工作总结 船舶工作总结篇三

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。

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。

船舶申请lirt测试（目前已顺利通过5条）。

xxxx年12月机务科承办了为期7天的轮机员的专业知识培训班和为期3天的新进局大学生的轮机技术知识培训，课程内容紧贴实际，涉及瓦锡兰柴油机及其控制系统、卡特彼勒电喷柴油机系统、韦斯伐里亚离心式分离机、斯太尔高速救助艇机□mjp喷水推进系统、减摇水舱装置、北京波尔□ku波段）卫星电视接收设备、现代轮机工程技术、船舶自动化及其控制等理论知识和实用操作。协调做好专业课程安排、教室布置、课件收集整理和拍摄教学录像等工作。在对新进局大学生培训期间，培训内容有机舱拆装、水泵拆装、电焊和风割等，带领学生在实操现场做拆装实操并对设备保养中各种专

业工具和测量工具的使用做了详细的讲解。

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，对所有船舶单船操作手册2.0到3.0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。

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。

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。

（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。

（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111.112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。

船舶专业技术工作总结 船舶工作总结篇四

一般情况施药24小时后开始环流，连续环流时间不得少于48小时，特殊情况视粮堆状况、粮食品种、新陈度具体而定，这次作业中，35号、33号的初次达到浓度均衡的时间长于34号，35号仓粮堆上有梯形台，属20xx年新玉米，呼吸旺盛，33号仓小麦，粮粒空隙度小，影响到毒气的扩散，环流熏蒸总结。

达到均衡以后，每天保持环流时间不少于6小时，连续时间保持一周以上。

施药后24小时开始检测，以后每天检测不少于两次。刚开始环流时每隔2小时检测一次，注意气体达到均衡的时间。气体均衡的确定为最低浓度与最高浓度的比率在0.8以上。

一般密闭时间为28天，根据具体情况可延长或缩短时间，如毒气浓度在28天后仍保持70ppm以上，可以考虑适当延长，

如仓房密闭性能差，毒气散失快，密闭14天后浓度下降到较低水平，起不到杀虫效果，就应马上散气。

首先是125cm大管道与仓房环流管的对接，要确保密封到位，再者是环流机与通风口的对接。

在操作过程要注意阀门的适时开关，停止环流时要将全部阀门关闭。卸环流机时，要先将125cm管道卸掉。让环流机运行几分钟后，再将小管道卸掉。

1、粮食品种的不同影响到气体的扩散和达到均衡的时间，玉米胚大呼吸旺盛相对于小麦对毒气的吸附量大，玉米籽粒间空隙大环流时毒气易于达到均衡；小麦空隙小环流时需延长环流时间。对于陈粮环流时可以考虑减少药量，如34号仓的玉米，按9克/立方米绰绰有余，就本次过程来看，5克/立方米就可以达到效果。

2、粮堆状况 35号仓梯形台直接影响到毒气浓度的均衡，台下的浓度相对于台上始终较高，下一步作业时，可考虑适当减少台下的施药量。

3、仓房的密封就本次作业过程来看，仓房的密封缺项在窗户，可以想象一个窗户的密封槽管由7、8根组成，其密封效果会怎样。应要求所有密封槽管的拐角处不能断档，密封全部窗户最多由2根管组成，方便于通风时揭塑料布。

4、浓度检测点的布置每个仓设置了10个检测点，以中间为界分开，分中间和四周五点。这本次检测过程中，难以保证所有检测点的畅通，33号仓2个，34号仓1个，35号仓3个。对于36号、28号检测箱安装时要注意对应位置的正确，管道的畅通，其余31、32、30、29的管道连接也要注意这点。

5、不同深度粮堆检测下一步环流要补上此项，安排两个点，考虑用废电阻杆和检测管结合插入粮堆不同深度用以检测。

6、施药点的布置要力求均匀，注意死角。

7、散气时要注意先通风再取药渣，环流28天后仓内会缺氧。

船舶专业技术工作总结 船舶工作总结篇五

一、年度工作情况：

1、熟悉了解单位各项规章制度 我于x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

x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。

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。