2023年船舶物流工作总结(实用9篇)

工作学习中一定要善始善终，只有总结才标志工作阶段性完成或者彻底的终止。通过总结对工作学习进行回顾和分析，从中找出经验和教训，引出规律性认识，以指导今后工作和实践活动。那关于总结格式是怎样的呢？而个人总结又该怎么写呢？下面是小编为大家带来的总结书优秀范文，希望大家可以喜欢。

船舶物流工作总结篇一

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。

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。

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。

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。

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：

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。

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。

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。

（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。

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。

船舶物流工作总结篇二

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，课程内容贴紧实际，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，培训内容有艇机拆装、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。

船舶物流工作总结篇三

档案安全是档案工作的重中之重，我局十分重视档案安全工

作，成立了由局主要负责人任组长办公室主任为副组长办公室和档案管理人员为成员的档案安全工作领导小组，具体负责本局的档案安全管理工作。

多渠道多形式经常性地开展档案安全的宣传教育工作，要求全局职工务必遵循安全第一预防胜于救灾安全工作无小事的宗旨，使档案安全深入人心。

我局安排了1名兼职人员负责档案管理工作，发明问题立即解决，对违反[档案法]的行为进行严肃批评教育，为了更好地加强档案安全管理工作，制定了档案安全管理及保密制度档案管理人员岗位职责档案查阅利用等制度。结合我局实际，制定了汛期档案安全应急预案，并进行催促检查，确保各项安全措施落到了实处。

局领导每周都要对档案室进行检查，发明问题及时整改，针对档案室的防雨防渗防潮湿等情况进行了专门的检查，对电线室内灯具和灭火器等进行了全面的检查和修理，消除了档案室的事故隐患。同时，档案室工作人员在日常工作中按要求对档案室进行温湿度操纵，对档案进行防霉变虫蛀尘污处理，严防水灾火灾和被盗，确保档案安全万无一失。

档案安全，‘责任’重大，我局将进一步加强[档案法][四川省档案法实施办法]的学习，坚固树立安全意识，坚持执行安全制度，强化安全‘责任’，确保档案的完整与安全。

船舶物流工作总结篇四

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。

大型客滚船舶有着其特殊的.“流动社会”性：人员大量聚居集中；旅客成分十分复杂；活动空间相对开放，加之新型船舶已投入营运，单程航行时间只有短短的五个多小时使得车流、客流、物流、资金流、信息流更加频繁流转。不法分子在熟悉了船上环境和治安人员配备、工作情况后，借助这些客观因素在船舶上实施拎包、割兜、扒窃、毁损公私财物等违法犯罪活动，其在得手后便于自身隐藏、逃逸、躲避侦查，同时所得赃物也可以立即藏匿和转移，不易被察觉，给此类案件的侦破带来相当大的困难。对此，乘警一方面加大对这类案件的打击力度，力争发一起，破一起，依法严厉惩处，始终保持严打整治的高压态势和声威。另一方面我们从源头着手，严密防范措施，变事后查处为事前防范，把此类案件遏制在萌芽状态，将发案率降至最低。即所谓“防范是基础，打击为手段”。

一、规定值班巡逻乘警在乘客登船后开航前的一段时间，要到各客舱和乘客聚集的地方进行一次彻底清查，宣传乘船注意事项、防盗技巧及不法分子惯用的作案手段和方法，提醒旅客注意财物安全。清查过程中要多发现问题、多注意细节，对本航次乘客数量、乘客分布情况、旅客成分等大事小情都要做到心中有数，并以此对可能发生的突发事件作出预警，做到防患于未然。旅游旺季时乘警负责人应与带团出行的领队或导游就乘船秩序、安全防范等事宜做好沟通，交换意见，以便有效集中管理，化被动为主动。

二、开航后值班乘警在每30分钟对客舱、走廊、外甲板、小卖部、娱乐室等重点要害部位进行一次巡逻检查的基础上增加空档检查。巡逻期间应真正做到“四勤”即腿勤、嘴勤、手勤和脑勤；要“多想”、“多听”、“多看”、“多问”、“多说”、“多干”。注意观察发现可疑情况，对可疑人员

立即加以控制，认真盘问审查。及时受理旅客的报警求助，及时排解旅客纠纷，及时处置突发事件，减少和防止各类案件的发生，确保旅客生命财产安全。

三、旅客和车辆上下船时，安排一名乘警在客区巡逻、一名乘警（车客分流时）在码头船梯口执勤，一名乘警在码头浮桥口执勤。最大限度地把警力摆在让旅客时时看得到、随时找得到的显要位置，增强旅客的安全感、威慑违法犯罪分子。要狠抓旅客上下船秩序，组织旅客登、离船时排成一队，保持适当距离不要拥挤，不时提醒旅客注意随身财物安全；在上下船通道的关键部位安排一到两名乘警对客流进行密切监视，注意可疑人员，及时盘查有效控制，使割兜、扒窃、拎包案件发案率降至最低。

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。

船舶物流工作总结篇五

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。

船舶物流工作总结篇六

3.写好订仓纸后就是传真给船公司，快的一般就是当天可以拿到进仓单(shippingorder)了，进仓单里一般包括仓库地址（会有画好的一个地图），旁边写着何时之前要将货物送到指定仓库，何时要将所需单证寄到船公司等；接着仔细些就是在进仓单旁边的空白处写好每一个货物工厂联系人，货物的箱数，以便工厂那边确认！然后就是对工厂发传真了，货物多的要仔细，一个一个传过去。

4.有些货物是国家法定检验货物，我方外贸公司还需要安排作商检，这个一般是要求工厂去做的；有些货物如木盒子之类还需要作熏蒸，拿到熏蒸证书。

5.工厂那边收到进仓单后，顺利的话就直接送到船公司指定仓库；如果货物怕摔什么的，船公司那边又没有拖车了，还需我方外贸公司自己另行安排拖车公司去拖柜，在这个过程中，有时会遇到些数据的变化，比方说由于运输问题，最后

实际进仓货物箱数与原来的不符，这就要求我们随时同工厂和船公司的人联系，跟踪货物的进仓进度，随时采取应变措施，确保货物顺利进仓！

6.对于没有进出口经营权的外贸公司还需自己制作一份货物明细表（包括发票号，船公司名，船公司联系人电话和传真，开船日，货物的品名，数量，美金单价，箱规，每种货物的箱数，毛重，净重，贸易术语□hs编码等），然后传真给代理公司，让代理公司做一份单证，一般包括（装箱单，商业发票，报关单），之后要求代理公司把全套的单据寄给船公司去报关，从中可寄两份空白单据，以便船公司把数据打印上去。为什么要两份空白单据呢？我前面所说的五点里有时货物实际进仓货物箱数与原来的不符，那么我们及时的得知箱数变化，就可以及时联系船公司重新打印数据。

7.开船前一天这样就可以问船公司拿预录单了，早点拿最好，因为这个主要是交给财务的。开船后，对于不熟的客人，需要发装船通知，熟的客人不介意的话，也可以不发的（哈~~这情况下是比较信任我方的客人拉），8.然后我们就可以要求船公司把做好的提单样本传真过来，作确认，如果有什么不对的地方还可以回传改的；提单确认之前，可以把提单样本传真给客人看一下□t/t30%定金的，客人会把余下的款项打到代理公司的账户下，因为我外贸公司无进出口经营权，所以客人的钱都是进了代理公司的账户。

一、思想上严于律己，不断提高自身修养 一年来，我始终坚持正确的价值观、人生观、世界观，并用以指导自己在×××（改成船务岗位所在的单位）船务岗位上学习、工作实践活动。虽然身处在船务工作岗位，但我时刻关注国际时事和中-央最新的精神，不断提高对自己故土家园、民族和文化的归属感、认同感和尊严感、荣誉感。在×××（改成船务岗位所在的单位）船务工作岗位上认真贯彻执行中-央的路线、方针、政-策，尽职尽责，在船务工作岗位上作出对国家力所能及的贡献。

希望能够再接再厉，要继续保持着良好的工作心态，不怕苦不怕累，多付出少抱怨，做好船务岗位的本职工作。同时也需要再加强锻炼自身的船务工作水平和业务能力，在以后的工作中我将加强与×××（改成船务岗位所在的单位）船务岗位上的同事多沟通，多探讨。要继续在自己的工作岗位上踏踏实实做事，老老实实做人，争取为**（改成船务岗位所在的单位）做出更大的成绩。

篇三：船务公司二0一0工作总结

实业部二0一一年工作总结

二 工作卓有成效,经济效益创新高

四 深入科学管理，工作全面制度化

二0一一年十一月十八日

船舶物流工作总结篇七

“安全生产责任重于泰山”，我乡一直把水上交通安全作为我乡安全生产的重点之一，抓紧、抓好、抓落实。一年来，全乡认真贯彻上级安全生产指示精神，坚持“安全第一，预防为主”的方针，以“三个代表”重要思想为指针，坚持科学发展观，坚持以人为本和依法行政、公平和谐的安全发展理念，从讲政治、保稳定、促发展的大局出发，切实把乡镇船舶安全管理纳入重要议事日程，切实加强对水上交通安全工作的领导，全面落实乡镇船舶安全管理责任制，强化了安全生产检查，把水上交通安全检查和专项治理作为工作重点来抓，加大了对事故隐患的整改力度，严厉查处了非法改装船舶等各类违规违法行为，全面实现了20xx年度既定工作目标，取得全年无水上交通安全事故、无人员伤亡的优良成绩。

（一）加大了水上交通安全宣传教育力度。我乡把安全生产

宣传教育作为搞好水上交通安全和乡镇船舶安全管理的一项重要基础工作，认真研究部署；充分利用政府公告、宣传单、广播电视、各种会议、检查执法现场讲解等形式，广泛深入地宣传国家的相关法律法规。全年共发放宣传资料300余份，电视宣传报道次，在库周村寨和库区路口制作展示永久性标语4条。召开专题水上生产安全会议及开展库区安全生产培训会，参会人员达80余人，发布了关于泗南江电站库区禁止非法航行、捕鱼的公告。使广大船舶所有人、船员、乘员增强安全法律责任意识，提高安全防范和自我保护能力，自觉加强管理、自觉遵章守纪、自觉相互监督，创造一个“人人关心安全、个个重视安全、事事讲安全、时时讲安全”的良好环境和工作氛围。

（二）建立健全安全责任管理体系。我乡行政一把手认真履行第一责任人的职责，分管领导具体抓，切实做到船舶安全管理机构、人员、责任落实。按照“自我约束、自我管理、自我完善”的原则，建立健全乡、村、船主三级安全责任制，签订《乡镇船舶安全管理责任承包书》20份。真正建立起水上船舶安全管理“横向到边，纵向到底”的责任网络体系。全面落实了乡镇船舶安全管理责任制。

（三）加大现场检查监控力度，严格查处违法行为。我乡配合海事部门，采取综合检查与专项检查相结合、明查与暗访相结合、自查与抽查相结合等多种形式严查勤查。对发现的.各种隐患，登记建档，定人员、定期限认真整改。对违法经营和不具备安全条件从事营运的船舶坚决予以取缔，坚决取缔无船名船号、无船籍港、无船舶证书的“三无”船舶，严禁自用船舶非法载客。对营运性船舶及时督促办证，纳入正规化管理。一年中配合海事部门检查船舶200余艘次，警告10余艘次，下达整改通知3份，处罚1艘次。有力维护了水上交通安全和船舶安全管理秩序，圆满完成了水上交通安全工作的各项目标和任务。

（一）我乡库区点多面广线长水深，水域复杂，管理成本高，

管理难度大。

（二）群众生产、生活自用船技术状况差，无设计制造的规范标准及检测、报废制度。随着经济发展，从事水上作业人员不断增多，船舶所有人、船员、乘员安全意识不强、法律意识不足，救生设备不齐，自我保护能力薄弱，安全隐患依然存在。

（三）无专管机构、专管人员和工作用船，码头建设滞后，不利于水上交通安全生产管理，不利于防范水上安全生产事故，不利于水上事故救援。

三、下一步工作思路：坚持以科学发展观为统领，树立以人为本、安全发展的新理念，进一步完善乡镇船舶安全管理基础工作，规范水上交通秩序，坚决清理“三无”船舶，严厉打击非法营运；强化现场监管，严格公正执法，确保水上交通安全有序发展。

船舶物流工作总结篇八

船舶，各种船只的总称。船舶是能航行或停泊于水域进行运输或作业的交通工具，按不同的使用要求而具有不同的技术性能、装备和结构型式。本文是本站小编为大家整理的船舶工作总结范文，仅供参考。

本人1995年7月毕业于专业，学制x年。在毕业后先后在等地方一直从事船舶检验工作。1996年获助理工程师职称。1997年1月于被评为96年度先进工作者，1998年2月于被评为97年度先进工作者，1999年1月于被评为98年度先进工作者，1999年9月于被评为优秀学员□xx年1月于被评为1999年度先进工作者□xx年12月于被评为xx年度先进工作者□xx年1月于被评为xx年度优秀党员□xx年1月于被评为xx年度优秀党员□xx年1月于被评为xx年度优秀党员□xx年在抗洪救灾工作中被x党委评为

先进个人。在多年的船检工作中，得到多位优秀验船师传授经验，加上自己刻苦学习，勤奋钻研，在检验工作中积累了丰富的经验，也取得了优秀的成绩。

本人1995年7月毕业于专业，学制x年。在毕业后先后在等地方一直从事船舶检验工作。1996年获助理工程师职称。1997年1月于被评为96年度先进工作者，1998年2月于被评为97年度先进工作者，1999年1月于被评为98年度先进工作者，1999年9月于被评为优秀学员□xx年1月于被评为1999年度先进工作者□xx年12月于被评为xx年度先进工作者□xx年1月于被评为xx年度优秀党员□xx年1月于被评为xx年度优秀党员□xx年1月于被评为xx年度优秀党员□xx年在抗洪救灾工作中被x党委评为先进个人。在多年的船检工作中，得到多位优秀验船师传授经验，加上自己刻苦学习，勤奋钻研，在检验工作中积累了丰富的经验，也取得了优秀的成绩。

现将这些年来主要技术工作总结如下：

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，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，加快了施工进程，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“x181”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至，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仓内积水后重做试验，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。

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，没发现该船货舱区出现变形现象□xx年八月，我在检验“水运188”船时，凭我对规范的熟悉和经验，敏锐的感觉到这条长度在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“x024”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，现申报船舶工程师，恳请评委们审批。

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。

自x年7月参加工作以来，本人在处领导和老同志的指导下，认真学习安检知识，积极参加安检培训，利用每一次上船安检实习的机会，全面学习、掌握各类公约、规范的要求，力图全面把握船舶安检的各种要求。在政治方面，本人努力学习实践科学发展观，坚持全心全意为人民服务的宗旨，努力提高海事管理业务水平。在上级领导的正确引导下，加强学习，不断提高自身素质，并牢固树立文明执法，严格执法的思想观念。

在政治思想上，我认真贯彻党的xx大精神，围绕海事中心任务和本职工作，落实“坚持四求先行，做好三个服务”等主题实践活动的具体要求，在思想上牢固树立正确的工作态度和对本职工作认真负责的责任感，使命感。

同时，我积极对海事工作的性质和内容进行思考，并通过对各项规章制度和文件规定的学习，摸清工作特点，在日常工作中多观察，勤请教，在老同志的指导，帮助下，努力进步，掌握正确的工作方法，适应工作岗位。

在具体船舶安检工作中，本人在处领导和老同志的指导下，除了参与日常的安检工作以外，还参加了上海世博会专项安检工作，“大船小证”专项治理工作，广州亚运会船舶专项安检工作，船检质量监督专项安检工作等各类专项安检工作，这些专项安检工作，提升了本人对安检工作本质的认识，提高本人的技术能力。

一年多以来，本人已参与船舶安全检查数十艘次，在这个过程中从一个刚走出校门的毕业生成为一名已经有一定安检能力的安检实习人员，通过一年以来领导、老同志们的耐心指导帮助和本人的不懈努力，在本职工作岗位上已能渐渐步入正轨，但是，安检工作对于一个参加工作不久的海事监督员来讲仍属于比较复杂的工作，较为难免遇到许多疑虑和困难，希望在日后的工作中能进一步开阔思路，改进方法，思变创新，以更加出色地履行自己的工作职责。

在日后的工作、学习和生活中，本人一定加强反思，扬长避短，再接再厉，进一步加强学习、提高自己的安检业务水平，争取自身的不断进步，努力成为合格的船舶安检员。

船舶物流工作总结篇九

2015年我镇农业农村工作在市委、市政府的正确领导下，在相关部门的大力支持下，紧紧围绕党委政府工作部署，主动适应新常态，用工业的理念抓农业，创新发展思路，严肃惠农政策，夯实农业基础，农业农村工作亮点纷呈，农村人居环境日益改善，农民收入稳步提高，农村社会安定祥和。

农业稳，则社会稳。我们始终坚持用工业的理念抓农业，结合实际，“四水”产业稳中有升。

1、水稻制种略有增长。随着市场行情的好转，武汉国英公司再度与我镇合作，采取统一用种、统一施肥、统一打药、统一管理、统一收购等“五统一”方式，再次签订制种面积1300余亩的合同，同比增长500亩，亩平纯收入2500元，相比常规经济作物，亩平增收1500元以上。

3、水禽生产规范有序。我镇依托富立养殖，积极推广扶持水禽养殖工厂化。投资10万元扶持园艺场村民姜辉发展工厂养鸭3万只，推广单纯养鸭为鱼鸭套养、河沟散养为庭院式圈养，使养殖存栏数长年保持在80万只以上，养殖秩序不断规范，效益显著提高。同时以彩湖蛋品、康乐园蛋品、福昊食品等企业为龙头，全镇蛋品加工企业发展到25户，年蛋品加工能力达到2500万斤。

4、水果生产一路飘红。我们紧紧依托盛世佳人无雨立架栽培基地、富立钢架大棚水果基地、心怡葡萄生产基地、简优农业合作生产基地等，积极推进“合作社（公司）+科技示范园+农户”经营模式，进一步扩大水果、蔬菜的种植面积，全镇大棚蔬菜和各类名优水果种植面积分别达到15000亩以上，且销售形势很好。

推动农业向产业化、特色化、优势化方向发展是民心所向，社会所需。我镇不断完善农业合作经济组织，积极推广新技术、新模式、新品种，特色产业亮点纷呈。

1、高新产业再创佳绩。武汉禾元生物科技有限公司今年通过土地平整和土地流转新增面积1500亩，达到近5000亩，收购特种稻谷300多万公斤，预计可创收近亿元。不仅盘活了土地，而且增加了当地群众收入。

3、高产创建整镇推进。我们将唐埠塔、杨陈垸、赵西垸、清

水垸、官成垸、大字号等民垸设为高产创建核心区，采取小面积高产攻关和大面积高产示范相结合的办法，以科技宣传为重点，让农民更加直观地认识当前粮食增产潜力，进一步激发和调动广大农民的科技种田意识；以落实技术为核心，把高产栽培技术集成配套落实到田间地头；以示范带动为重点，把高产栽培技术变成农民看得见、摸得着的高产地块，在全镇开展高产竞赛活动，实施水稻高产创建工程。全镇共确定核心攻关区6个，面积30000余亩；示范区2个，10000余亩，辐射区6个，面积达20000多亩，真正成为整镇推进的农业部高产创建示范镇。

4、休闲农业初见雏形。我们充分利用市委建设仙西旅游带的有利时机，大力推进休闲旅游农业发展，投入资金150万元硬化通往心怡葡萄园基地道路，投资近100万元改扩建心怡葡萄园，鼓励支持心怡葡萄园建休闲观光葡萄长廊。在毛通线沙埂坝村新建草莓园20亩供游客采摘。今年，心怡葡萄园接待游客近5000人次，心怡葡萄已叫响仙桃及周边县市。

我们创新思路，狠抓落实，大力推动美丽乡村建设，深入推进清洁工程、面源污染治理和畜禽养殖污染整治，扎实开展秸秆禁烧工作，着力绿色生态示范村创建，全镇人居环境明显改善。

1、清洁环境管理日趋成熟。今年，我镇根据市委要求，成立了清洁办公室，实行公司化管理模式运行，对全镇所有垃圾及清洁卫生实行统一管理。全镇新配备垃圾清运汽车4台，垃圾桶5540个，保洁员244个，三轮车154辆。环境卫生做到了每周检查，半月通报，每月考核，半年结账，确保农村道路畅通，河水清澈，房前屋后整洁。

2、养殖污染得到有效控制。今年我镇严格控制新增畜禽养殖户，污染处理设施不到位一律不批。同时，进一步加大对原有畜禽养殖户的检查督办，坚持每周不定期查看养殖户对污染源的处理情况，发现问题一律勒令其迅速整顿，对2家污染

治理不达标的养殖户实行了强拆。全镇大小49家养殖场基本达到了整治要求。

3、秸秆禁烧工作效果显著。今年五月以来，我镇全面开展秸秆禁烧工作，镇委成立了三个督导巡视专班，明确指出各总支、村支部书记为第一责任人，并与各村支部书记签订了禁烧工作责任状，各村也相应成立了巡查小组，同时，对没有安装粉粹装置收割机严禁下田作业。一系列的措施有效控制了秸秆焚烧，全镇3万多亩油菜、5万多亩水稻收割期间秸秆大面积焚烧基本没有。