

# 2023年船舶安全生产的工作总结(汇总8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。那么，我们该怎么写总结呢？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。

## 船舶安全生产的工作总结篇一

本人1995年7月毕业于专业，学制年。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，年1月于被评为1999年度先进工作者，年12月于被评为年度先进工作者，年1月于被评为年度优秀共产党员，年1月于被评为年度优秀共产党员，年在抗洪救灾工作中被党委评为先进个人。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。

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。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增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。

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。

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。

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。

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。

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。

## 船舶安全生产的工作总结篇二

1、统一思想，提高认识，完善制度，明确责任，管理到位，抓好生产。

自年初搬到新船体车间，3月份内场外包以来，面对新形势、新任务、新的管理模式，车间变压力为动力，解放思想，转变观念，统一认识，积极进取，努力工作，相继制定和完善了各项管理制度，建立岗位生产责任制，加大考核奖惩力度，确保了生产正常进行，车间管理逐步得到规范。

今年常规修船任务量基本与去年持平，又完成了5条改装船的任务，自08年公司第一条改装船“盛洋”轮以来，由于诸多条件限制，2年内没有改装船任务。2月23号上午，在船体车间等离子切割平台上，随着公司陈总的一声令下，拉开了公司全年改装船的序幕！在接到“东疆风”改装船任务后，车间非常珍惜这样的机会，车间会同技术部和管船组多次召开专题会议，制定改装方案，制定了《改装项目概述》《钢结构改装生产流程》《分段制造划分及制造方法》《分段制造场地规划》《材料使用管理》《分段制造质量要求》《分段吊装合拢》等多项制度，并排好《施工进度计划》，认真组织实施。从下料、组合拼装、分段制作、到吊装合拢、倾斜试验、试航，车间对每项工作、各个工序指定管理人员，对整个改装过程进行全程跟踪，保证按计划、节点完工。在8个分段全面铺开，随着工程的进展，许多问题暴露出来，车

间立即与质量技术部和管船组、船东、船检进行交流沟通，提出切实可行意见，为改装扫除了障碍。特别是在“东疆风”进坞后，要对原船外板进行环缝切割，进行首段漂浮与加长尾段的合拢，这在海舟公司是第一次，工作难度较大，车间做好准备工作，制定对接工艺，严格控制对接要点，经过精心施工，达到了预期的效果，改装非常成功！得到了船东的认可。6月19号该船的姊妹船“东疆水”也来改装，由于是同类型改装，车间积累了改装经验，加快了改装速度，使该船于8月10号顺利出厂，比计划提前了20多天！

及舱口盖、边舱加强及主甲板局部换新，分段合拢及换板总量接近xx00吨（单船）。改装重点和难点是舱盖新制，这在公司也是首次，车间迎难而上，积极准备，引进了舱盖制作富有经验的晨港队，车间合理安排，加强现场管理，保证按计划施工，保证了“莫扎迪斯”轮于xx月10号成功试航，“帕拉丁”轮钢结构工程也将于xx月底完工。

拖轮“天一之星”重新加装生活区和克令吊。公司非常重视拖轮的改装，由主管副总亲自督促。车间克服人员少、时间紧、任务重等困难，合理调度，高效施工，确保质量，较好地完成了改装任务。

接连5条改装船，钢结构工程达4000多吨，车间积累了许多改装船的宝贵经验，公司实现了从常规修理向高附加值、高技术含量特种船改装等高端产品的升级，为明年“大改装”时代的来临打下了坚实的基础！

2、重视船体工艺的重要性，加快队伍建设，增强质量意识，严格工艺纪律，规范过程控制，搞好技术攻关，促进科技进步。

今年，车间继续加快工艺组建设，配备了专门办公室和硬件设施，补充力量，提升工资待遇，提高工艺人员在车间的地位，使他们能积极协助单船主管和作业长对工程项目进行勘

验，制定修理工艺和施工方案，并深入现场了解工艺执行情况，监督施工质量。车间也积极配合质检部贯彻落实《质量管理奖惩办法》，加强质量管理，落实质量责任制，规范执行修船工程的程序，控制产品质量，坚持4道报验工序，对工程中出现的的质量问题，做好控制纠正、采取预防措施，增加对单船作业长和施工队工作质量的考核。6月份，车间自行组织焊工考试，要求施工队必须有一定比例持证并且操作水平较高的焊工，以满足生产需要。加大质量奖惩力度，在“东疆风”大合拢过程中，焊接质量出现了一些比较严重的问题，在质检部对南洋队罚款xx000元的基础上，车间追加罚款3000元。

在“莫扎迪斯”轮舱盖制作过程中，由于第一次制作舱盖，为确保质量符合要求，车间仔细研究分段制作方案，明确《分段制作质量要求》、《材料使用管理》，督促车间工艺组认真分解设计图纸，做好施工图，进行套料编程，保证下料质量；在施工过程中，要求晨港队严格执行工艺纪律，车间管理人员深入现场，监督施工，反馈信息，及时整改，使舱盖顺利通过了abs的验收！

在“天一之星”克令吊底座“天圆地方”制作过程中，由于该构件体积大、形状复杂，车间发动工艺组开展技术攻关，摸索前进！车间工艺组深入研究分析设计图纸，确定先制作“样笼”，再根据“样笼”测量数据，精制“样条”，编程下料，外送加工，经3支施工队通力合作，“天圆地方”安装成功，完全符合图纸要求，获得了船检和船东的一致好评！

3、完善车间安全管理制度，齐抓共管，促进车间安全工作健康发展。

车间认真贯彻落实公司安委会精神，进一步完善车间安全管理制度。（1）积极组织参加安环部举办的各种安全活动，搞好三级安全教育，增强员工安全意识。4月份建立了施工队月度员工大会制度，进行当月安全总结，车间负责监督执行。



(2) 坚持每周二召开车间调度会，在安排生产的同时，也对安全工作进行总体布置，提出明确要求。(3) 严格执行动火审批制度，按要求办理动火审批手续，在动火审批许可的时效及施工范围内施工，不得超出时间和空间范围。督促施工队填写夜间施工加班单，做到有效安全监控。(4) 安排一名作业长做专职安全员，负责施工现场安全检查，监督安全措施执行落实情况，对违章现象及时纠正，并拍照存档，加大处罚力度。(5) 加强现场安全管理，要求作业长每天对每一个施工舱室监督检查现场安全措施执行情况，及时传递和反馈施工现场安全问题，组织施工队搞好隐患排查。

(6) 坚持皮带月度检查制度。车间安排专人进行月度皮带检查，检查割刀皮带漏气情况和电焊线绝缘情况，对接头较多的皮带焊线强制报废。(7) 强化设备管理，搞好设备安全。今年先后对部分卷扬机打结断股钢丝绳进行了更换，对在用所有配电箱加装了36v电箱，督促南洋公司抓好行车司机培训，做到持证上岗，保证大型设备使用安全。

8月份，在“布兹娜”轮5舱后内地板换新施工中，作业人员在没有弄清楚现场环境的情况下（横舱壁反面轻油舱未清油测爆）就擅自动火，险些酿成一起重大恶性事故。对此车间负有管理不善的责任，作业长严重失职，已调离工作岗位。

“9.17”火灾事故和“9.23”高空坠落事故，破坏了公司整体的安全环境，给公司财产造成了极大的经济损失，造成了不可想象无法挽回的后果！针对这两起事故，车间深刻认识到：事故的发生再一次暴露出了作业人员安全意识差、麻痹大意、责任不到位、现场管理有漏洞等诸多问题。车间认真组织整改，要求严格执行公司明火作业安全制度，再次明确了二级动火范围。要求施工队上报2~3名具备开动火单条件的人员，车间备案，单船作业长严格审查。二级动火一律在白天8小时内进行，二级动火前，单船作业长要检查动火手续是否齐全、检查动火部位周围是否有安全隐患、防范措施是否到位等；动火中，要巡查、及时反馈信息；动火后，要彻

底检查、清理现场，在确认火种熄灭后才能离开。另外，在车间办公室悬挂了《在修船舶二级动火动态表》，将每一条船上的每一个二级动火部位，明确标注，动态管理，有效监控。

安全工作，任重道远。新的一年，车间会更加努力工作，抓现场、重落实确保安全生产。

4、加强设备管理，合理调配，提高设备利用率，积极为生产保驾护航。

定机、包使用、包保养、包保管），建立设备台帐，做到了有效管理；坚持持证上岗，严格设备安全操作规程，加强设备维护保养，做到重点设备重点管。今年，车间添置了行车、龙门吊、等离子切割机等大型设备，车间缺乏这方面的管理经验，面对新的挑战，车间从抓好设备安全规程入手，从加强设备维护保养基础工作做起，对每台大型设备建立运转台帐和维修记录，做到“8字”方针，发现问题，立即上报设备部，及时恢复。要求南洋公司行车司机必须持证上岗；加强上船设备管理，注重点检实效。上船设备包括焊机、风机、卷扬机等有好几百台，点多面广，是车间设备管理的难点和重点，车间严格执行《上船设备管理流程》，施工队使用设备，必须填写《船体车间设备借用申请单》，由单船作业长审批，再到车间设备组登记，由配送组统一吊运到作业现场，不得私自挪用，施工完成后，所有设备必须进车间清洁、维护，对故障设备及时上报设备部，由机电车间派人检修，确保维修质量，并做好维修记录。同时认真排查设备隐患，积极整改，今年以来，已对44台配电箱加装了36v小电箱、对64台组合焊机支架进行了整改加固、对32台co2焊机工具箱进行了防盗整改、对16台卷扬机更换了钢丝绳、对富力焊机和威特力焊机进行了组合拼装，强调实用性，提高了设备的完好率！在10月份3条改装船施工期间，设备很紧张，到了“一机”难求的地步，严重制约了生产，针对这种情况，车间统一调度，合理安排，使车间有限的设备资源得到了有效配置，

缓解了生产压力，保证了任务的顺利完成。在xx月初，车间又对全厂在用的上船设备进行了深入普查，重新梳理，重新登记，建立了新台帐，实行动态管理；加强设备巡检，采取有效措施，加大处罚力度。截止到xx月10号，先后对七支队伍，计33次设备违章进行了处罚，共罚款6550元；搞好设备备件的上报购置工作，保证设备的正常运转。今年以来，车间通过上报采购设备备件，及时恢复了2台埋弧焊机、15台co2焊机和6台半自动割刀，提高了工作效率。

5、加强“4s”管理，积极开展节能降耗、增产节约、修旧利废活动。

（1）加强材料的使用管理，合理套料，提高板材利用率，严格执行“实料”上船制度，坚决杜绝船上大料下小料。建立完善的焊接材料领用制度，车间根据施工队的任务量，按一定比例，核算出焊接材料领用量，并认真执行。（2）制作焊条桶400多个，发放给施工队，有效降低了焊条浪费现象。

（3）利用废旧钢板，制作了大量的预埋件、垃圾斗、储油罐、工具箱等，大约有几百吨，为公司节省了成本。（4）继续制作完善上船设备保护支架，保证设备完好率。（5）每天专人现场巡查，对违章现象予以处罚，绝不留情。（6）坚持废旧材料回收制度，搞好环境卫生。今年共计回收焊条头20988kg□废旧风管3310kg□

6、以人为本，搞好外包队管理工作，促进外包队整体素质提升，提高工作效率。

（1）车间制定了《施工队单船考核细则》，要求施工队准时参加车间调度会和单船例会，贯彻落实会议要求及精神，必须按照工程进度、质量、安全等管理要求，服从车间统一安排，积极组织施工，对重要节点、坞期要高度重视，按期保质保量完成。

（2）车间要求施工队切实加强自身建设，建立必要的规章制度

度，提高综合素质。为促进施工队安全管理，车间于今年4月份建立了外包队月度员工大会制度，对当月安全情况进行总结，车间监督执行情况。

(3) 为彻底治理厂区工具箱摆放混乱局面，5月份，车间请示公司领导辟出专用场地存放工具箱，对车间所有的工具箱进行了搬迁、整顿，统一标准、刷漆、编号，工具箱面貌焕然一新。另外，车间又制定了场地卫生制度，各队轮流打扫，保持整洁、干净。

(4) 车间继续免费提供铜管接头，给施工队包扎焊线，降低了施工队成本，消除了安全隐患。

(5) 坚持设备配送制度，为外包队节省了大量时间，使他们有更大精力放在生产上，提高了工程进度。

(6) 为减轻施工队负担，车间积极同综合部、外管部协商，完成了所有钢结构队伍宿舍搬迁工作，保证澡堂开放，免除了施工队后顾之忧，使他们安心扑在工作上。车间协同公司工会开展创建“文明小区”活动，让施工队“安居乐业”，促进了公司的和谐发展。

1、车间管理比较粗放，有待细化；

2、施工质量有待改善；

3、安全管理有漏洞；

4、节能降耗还有潜力可挖；

5□“4s”管理没有到位。

1、加强学习，继续完善车间管理制度，重在落实；

- 6、酝酿建立一支舱盖板调试队伍，降低成本，节省时间，提高效率；
- 7、申请购置一台剪板机，保证薄板下料质量（花纹板）；
- 8、酝酿成立车间维修班，便于管理，提高设备维修速度，确保维修质量；

## 船舶安全生产的工作总结篇三

- 1、杜绝人身重伤及死亡事故；
- 2、不发生有人员责任的重大事故；
- 3、不发生人身死亡事故；
- 4、不发生恶性误操作事故；
- 5、不发生重大交通事故；
- 6、全年确保实现三个百日无事故记录，争取实现安全生产1650天。

### （二）安全考核指标

- 1、一类障碍不超过2次
- 2、二类障碍不超过5次
- 3、控制各类安全考核指标符合规定

（一）宣传安全生产的方针，督促与安全生产有关的各项制度的贯彻。

- 4、检查现场规程制度的修订、审批、印发是否及时合理，日

常运行工作是否按照《规程》执行。

## 船舶安全生产的工作总结篇四

时光如歌，岁月如流，转眼间我们告别了20xx这个充满绚丽色彩的一年，转而迎来20xx年的到来。新的一年有新的突破，为了更好的完成今年\*\*集团在船舶重工建造4条57000吨级散货船的目标及分配的任务，在不断用理论武装头脑的同时，还要认真总结去年的工作教训，将去年监造过程中所发现的问题逐一分析，争取在新的一年里，取得更大的成绩。

20xx年对我来说是很不平凡的一年，面对船厂复杂多变的工作环境，我与同事们团结一心，开拓前进，一年多的点滴积累及三百多天每天细微的监造使我们的2条船高质量如期顺利的完成交付并投入使用，我负责这两天船全部的涂装及船体的监造，得到了领导的认可和大家的信任。

在这里，向今年以来在各方面给予我大力支持的各级领导和同事表示衷心的感谢。

在一年多涂装及船体的工作中，有几项值得我们认真总结。其中之一便是管路的涂装问题。因为这是管路与涂装的结合处，从工艺的技术角度来讲，管路在酸洗完后应该有清洗的过程，然后喷涂油漆至完工并加以仔细保存。因为涂装方面在整体打磨甲板时不可能打磨管路，我们都知道，管路是需要承受一定压力的，如果因为打磨工一个不小心的失误，则将导致不良的后果，从1号船反馈过来的情况看，甲板管路在不到半年的时间内出现生锈的现象，很明显是因为上船前的管路在不但没有喷涂完成而且也没有得到仔细的保存的情况下上的船，这期间管路经过磕磕碰碰的现象非常多，所以导致上船后的管路出现极大的损害，最终导致管路生锈。所以在经过由齐船长牵头协调并与负责管路检验的张工沟通后，最终决定由张工负责对甲板管路的这一系列涂装问题施行监管。如果在后面几条船的建造过程中，机舱及其他管路在完

成酸洗及清洗后也能油漆做到完工并仔细保存的话，我想这个问题便能得到根本性解决，这将大大减少以后的维修成本。

在20xx年进船重工船厂后，涂装工作受天气条件的限制，往往没有固定的交验时间，特别是在1号、2号船的压载舱、淡水舱、机舱内部的打磨交验中，为了不影响下道工序的施工都是甲板工作到晚上7、8点才下班。几乎主动放弃了每个星期6的休息，任劳任怨的服务于一线现场。重要的是涂装在船厂中的地位比较特殊，因为施工方是不属于船厂编制的外包队，而且施工人员的文化素质较低，加之船厂非常不重视涂装，于是我负责检验涂装的方式方法有别于其他项目，不管在安排工作或检验工作当中，我奉行君子之道，而不走驭下之术。收获是在1号船扫尾阶段，当船厂已经明令禁止对我们船进行任何整改项目的时候，我依然还能依靠威信命令船厂涂装为我们进行应尽的项目。

船体方面，从分段的小拼装到分段的成型，从分段的完工交验到上船台合拢，都实行了全过程的监控。通过巡检对制作现场的质量控制，解决和反馈了现场存在的一系列问题。在小预制现场曾发现高强度钢带水校正及时制止、引弧不板未做到位被及时纠正等。交验现场耐心将制作质量缺陷标出，按图核查不同部位结构、指出不合理原因所在、并出提出合理的建议方案。在交验过程中，有些部位空间狭小、化境较差、但越是施工困难的地方在检查中越不放过无一有漏查现象发生。经常在下雨天冒雨巡视雨中作业，对违规现象指出教育。在其闲暇时还经常参与其他项目的报验，比如管路报验等等。

总结20xx年的工作，在其中还存在一些不足，本人将在下一步工作中认真加以改进，希望领导同志多多批评指正，为做好接下来的系列船而继续奋斗。我相信，只要我们携手努力，我们的船一定会造的更好，我们的福祉一定会不断增进。

最后，我祝大家在新的一年里幸福安康！

## 船舶安全生产的工作总结篇五

船舶治安保卫工作总结 由本站会员“dinglaoshi”投稿精心推荐，小编希望对你的学习工作能带来参考借鉴作用。

总结就是把一个时段的学习、工作或其完成情况进行一次全面系统的总结，它可使零星的、肤浅的、表面的感性认知上升到全面的、系统的、本质的理性认识上来，快快来写一份总结吧。总结一般是怎么写的呢？下面是小编帮大家整理的船舶治安保卫工作总结，欢迎大家分享。

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。

船舶治安保卫工作总结如果还不能满足你的要求，请在本站搜索更多其他船舶治安保卫工作总结范文。

治安保卫工作总结

治安保卫工作计划

治安保卫管理员岗位职责

治安保卫个人先进事迹

治安保卫队伍建设工作汇报

## 船舶安全生产的工作总结篇六

### 一、船员共同职责

1. 全体船员必须热爱祖国，热爱社会主义，拥护中国\_，爱岗敬业，服从安排，坚守岗位，积极进取，开拓创新。
2. 全体船员应爱护船舶、机器、仪器、设备等国家财产，节约油、水、电，减少物料消耗，降低生产成本，提高经济效益。
3. 全体船员应自觉遵守安全操作规程；严格遵守国家政策法令；贯彻执行学校、公司的各项规章制度。
4. 全体船员必须严格遵守组织劳动纪律，关心集体，团结友爱，互相帮助，密切合作，把各部门的工作做好。

5. 全体船员应积极参加船上各项工作。讲究卫生，减少疾病，提高健康水平。

## 二、船长职责

1. 船长是全船的领导人，对全船生命、财产安全负有全部责任。船长对外有权代表本船进行各项事务的联系，做好船员的政治思想工作，努力完成学校的各项任务，模范遵守国家政策法规和学校、公司的各项规章制度及我国承认的有关国际协定。

2. 出航前要制定好航行计划，主持召开出、返航前安全生产会议，布置、总结安全生产工作；督促全体船员正确执行船员职责和安全技术操作规程。

3. 航行、靠泊时参加驾驶室轮值；船舶进出港口、靠离码头、移泊位、航经狭水道、船只密集区、恶劣天气、海上救助或海难时，船长应亲自指挥或监督操纵。护航时，若工作船需要或指定船长当班时，应积极主动，配合工作船做好工作，提高服务质量。

4. 严格遵守国家有关的各项政策法规，听从公司调动，主动如实汇报海上情况，积极提出建议，督促并做好航海日记的登记工作；保持与公司正常的通讯联系。5. 发生海事、工伤、轮机等事故后应报告公司并及时召开安全会议，组织船员分析原因吸取教训，提出改进措施，填写海事报告书，将海事事故的详细情况如实报告有关部门，不得隐瞒虚报或制造假象。如遇特殊情况或海损事故，必须亲自指挥、组织抢救。决定弃船时，应妥善安排所有人员携带相关资料安全撤离，船长最后离船。

6. 负责对船舶修理和保养项目的审定、检查和验收工作。

7. 船长调离时必须将船舶、仪器、设备性能、图纸、等情况

向接任船长作详细介绍并办理交接手续。

### 三、大副职责

1. 在船长领导下做好生产、安全等工作。船长不在时，代行船长职责。2. 在船长指导下制定计划航线，出航前应检查号笛、号灯、航行灯、舵机，核对车钟，使设备处于适用状态；航行、靠泊时，参加驾驶室轮值；离靠码头时，负责船首指挥；夜间进出港、复杂海区和恶劣天气航行时参加了望；台风或大风时遵守执行安全技术操作规程的防台守则；认真做好航海日记登记工作。3. 负责保管船舶证书、证件，办理进出港口的签证和延期等手续；负责保管国旗、信号旗、遇难信号等器材，并熟悉正确使用；负责安排甲板人员航行、锚泊和靠泊时轮值及日常工作分工；负责安排船员进行日常船体保养。

4. 负责对消防、救生器材的技术管理工作，使设备处于完好状态；负责制定全船救生、消防等应急部署表，定期组织船员学习和熟练各种器材的正确使用，并定期进行演习训练；负责检查安全制度执行情况，对违章行为及时制止和纠正。5. 在船长指导下制定甲板修理项目，参加修理验收工作。并负责船上成本核算和督促检查船上的卫生工作。

6. 大副调离时，必须将所管理的工作及物品详细向船长交代清楚，并与新任大副办好移交手续后方可离船。

### 四、二副职责

1. 协助大副做好全船安全、生产、保养等工作。大副不在时，代行大副职责。2. 航行、锚泊、靠泊时参加驾驶室轮值；离靠码头、进出港和复杂海区航行时负责操舵。协助大副检查舵系统、车钟、号笛、号灯、航行灯、消防、救生、烟火信号等器材设备，使设备处于完好状态；并参加安全检查工作。

3. 负责领发船员工资、伙食费；安排船员加水、补给等工作；负责领取、保管医药用品；督促炊事员做好膳食、卫生工作及督促检查船上的清洁卫生工作。4. 负责航海书籍和海图的领取、修改和保管；负责航海仪器和助航仪器、消防救生器材、生活用具等的清点、库存与保管工作；负责搜集海况、气象资料。5. 二副调离时，必须将所管理的工作及物品详细向船长交代清楚，并与新任二副办好移交手续后方可离船。

## 五、水手职责

1. 在船长领导下，认真学习，提高技术业务水平，积极完成大副、二副交代的工作。

2. 在航行、锚泊、靠泊时轮流值班，从事操舵、系解缆、放碰垫、起抛锚等工作；必须认知、熟悉水手工作，参加甲板设备保养、船体保养、加水、补给、物资领取、清洁卫生等工作。

## 六、轮机长职责

1. 轮机长是轮机部门负责人，负责全船机械、电器设备的管理、维修和保养工作，保持各设备处于良好的工作状态。加强轮机和驾驶的联系与协作。

2. 熟悉掌握机械、电器设备的性能、构造和特点，努力提高机器的工作效力，节约能源，减少物料和机件的消耗。

3. 领导、监督轮机人员进行正确的操作，并检查轮机人员所负责的职责执行情况；帮助轮机人员提高技术业务水平和管理能力；负责对轮机人员进行思想、安全教育。

4. 参加机舱值班；船舶进出港、靠离码头或在复杂水道航行时亲临机舱操作或指导；当主机、辅机和电器设备发生故障需要修理时，应及时处理，并报告船长；遇有机器设备发生

重大事故时，必须及时地、如实地向有关部门报告，并填写事故报告，不得隐瞒或虚报。

5. 必须发挥“自力更生，艰苦奋斗”的精神，对机械、设备加强自修保养工作，做到勤检查、勤保养、勤维修；经常查看轮机日志，查看油料、备件等的使用和保养情况。

6. 负责会同轮机人员制定修理、保养项目，并参加检修、验收工作；负责保管图纸、技术资料 and 贵重仪器仪表。

7. 轮机长调离时，要向新任轮机长介绍本船机械、电器设备的性能及特点，将有关资料、图纸、备用机件、工具和油料移交清楚，并在轮机日志上签字。 8. 如遇特殊情况或海损事故，必须亲临机舱指挥、组织抢救。接到船长弃船命令，应携带轮机日志、重要仪器等最后离开机舱。

## 七、大管轮职责

1. 大管轮是轮机长的助手，在轮机长的领导下做好机电设备的使用、维修和保养。轮机长不在和因故不能行使职务时，代行轮机长职责。

2. 参加机舱值班，在工作中发现机械、机电设备故障或异常情况时，除做紧急处理外，要及时报告轮机长。

3. 协助轮机长制定修理、保养项目，并参加检修、验收工作；主动协助轮机长对主机进行检查、维修、保养；直接负责对付机、辅机、锚机和舵机的维修保养工作。

4. 负责做好领取及统计油料、物资、备件和工具的工作；有责帮助提高轮机员的技术业务水平；并督促轮机员作好机舱清洁卫生和清洗过滤器等工作。 5. 大管轮调离时，必须将所管理的工作及物品详细向轮机长交代清楚，并与新任大管轮办好移交手续后方可离船。

## 八、二管轮职责

1. 在轮机长和大管轮的领导下，作好轮机管理维修工作。大管轮不在和因故不能行使职务时，代行大管轮职责。
2. 参加机舱值班，在工作中发现机械、机电设备故障或异常情况时，除做紧急处理外，要及时报告轮机长。
3. 直接负责对各种泵类、空压机、污水分离器、传令钟、汽笛、消防器材和各管路阀门系统的维修保养工作；协助大管轮做好付机、辅机、锚机和舵机的维修保养工作。协助做好出航前的领料、加油等补给工作。
4. 有责任检查督促轮机员作好机舱清洁卫生和清洗过滤器等工作，并在工作中和技术上给予指导和帮助。
5. 二管轮调离时，应将个人经管的事项及物料向轮机长与新任二管轮交代清楚后方可离船。

## 九、轮机员（加油员）职责

1. 轮机员在轮机长、大管轮和二管轮的领导下，认真做好机舱管理及机电设备的保养工作。
2. 参加机舱值班，在值班或工作中发现机械、机电设备故障或异常情况时，除做紧急处理外，要及时报告轮机长。
3. 积极学习业务，不断提高技术业务水平，主动协助轮机长、大管轮和二管轮作好机器的保养、管理、维修工作。

## 船舶安全生产的工作总结篇七

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。

## 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“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落所致，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，未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。

## 船舶安全生产的工作总结篇八

公司成立了“安全生产月”活动领导小组，下发了《关于开展20xx年“安全生产月”活动的通知》，制定了具体活动方案和工作要求，从上到下建立起了监督、监管体系，对活动真正做到了责任明确、逐级管理，使广大干部职工从思想上认识到安全生产重要性和必要性，将认识转变为自觉行为融汇到日常工作中去，形成人人关系安全，安全关系人人的良好氛围。

活动期间，公司各部门，组织全方位的人员培训教育，广泛利用黑板报、宣传栏、横幅、标语、周例会、班前后会等形式，大力宣传各种安全知识、预防事故的方法和自我保护的相关知识，积极组织应急预案演练，全面提高了全员的安全生产素质，保证了安全生产宣传的针对性和实效性。活动期间共计更换板报10期，举办专题教育12次。

活动期间，公司采取主管部门督导检查与各部门自查相结合方式，坚持管理干部走动式现场管理，加大隐患排查治理力度，六月份，车间技术员以上管理干部共计查处“三违”71人次。组织公司级安全检查5次，查出隐患17起，安全卫生问题11起；各车间认真、细致的查找生产现场、重点部位、重点岗位以及工作中的疏忽和存在的隐患，实现了“全方位、全视线、全覆盖”。机车间查处安全隐患13起，化产车间将车间级安全生产大检查由每周一次增加到两次，查处安全隐患6起；煤焦车间查处安全隐患19起，现均已整改到位，其中粗苯工段晋武宏在6月16日和6月22日装苯前的确认检查中，发现拉运车辆有混装现象，及时通知车间领导后取消装车，极大地避免了事故的发生；5月29日热工段陈利娥在换向完巡查时发现41#交换旋塞漏煤气，立即报告班长并采取了处理措施，在全体员工的共同努力下切实消除了事故隐患，有效的防范了各类事故的发生。

1、活动中安环科抽查各部门岗位描述32人次，煤焦车间自查

岗位描述50人次，均能顺利过关。

## 2、六月份是班组建设深化月

公司共计组织班组建设专项检查3次，其中高压配电班和粗苯表相比较突出，这两个班组的基本状况能够按照公司下发的关于班组建设六方面内容系统的建立档案，基本框架已经成型。其中机动车间先后三次对班组建设安全方面台账进行完善，增补了《安全生产教育制度》、《安全监督奖罚制度》、《安全操作规程》三项管理制度；化产车间开展了为期20天的“班组建设专项整改活动”，建立健全班组建设管理档案。

## 3、积极组织应急预案演练，提升员工处理突发事件的能力。

六月份组织公司应急预案演练1次。车间级应急预案演练4次，班组级应急预案演练19次。其中6月22日，公司组织保卫科和化产车间员工在化产粗苯工段进行了“2#粗苯贮槽泄露着火”应急预案演练；煤焦车间组织了紧急停电应急预案和下雨暴雨应急处置演练；6月10日，经营部组织了一次消防演练，通过防事故演练活动的举行，大大的提高了员工的防事故应急处理能力和自我防范意识，进一步熟悉和规范了员工的灭火器材的使用，为应付突发事故和火灾，防止人身伤害，降低灾害给公司造成的损失奠定了群众基础。

## 4、安全培训学习方面：

6月15日组织常白班长及科室主办以上人员进行了班组建设及环保知识培训；6月20日，安排人员参加了市安委会和安监局组织的安全生产培训；6月22日，为龙门煤化的94名实习员工进行了厂级安全教育；5月30日和6月7日，为本厂11名新工进行了厂级安全教育。同时，积极参加市安监局组织的危化企业安全知识培训，通过教育培训活动，提高了我厂各级人员的安全生产水平，为安全工作的开展打下了坚实的基础。

5、六月份随着气温越来越高，给安全生产造成一定影响。

在保证生产一线防暑降温工作的前提下，公司后勤科及时购进并发放绿豆、白糖、藿香正气水等防暑降温用品，各一线车间安排人员熬制绿豆汤，每班及时发放藿香正气水，并督促员工服用，保证了生产现场职工的防暑降温，推动了安全生产。

6、环保工作方面：

6月17日，各部门督促建立完善了危险废物回收、利用等方面的管理档案，特别是煤焦车间实行专人负责制，记录清晰工整。六月上旬整理完善了公司20xx年上半年脱硫减排档案，上报市安监局。六月中旬，完成了公司安全环保档案资料，上报集团公司。

车间级检修仍是安全生产过程中的薄弱环节。在日常巡查工作过程中发现我们的检修工作存在较多问题。首先现场检修作业票的作用未能充分体现，车间负责人、计划检修时间等内容未填写，既定的安全防范措施可实施性差；其次在检修过程中的习惯养成不好，对检修所使用的工具、拆卸下来的螺丝、配件随手乱扔乱放；第三，现场监护工作流于形式，监护人对检修现场及作业过程中隐含的危险因素不熟悉，对于现场的违章指挥、违章作业视而不见，未能真正起到安全监护作用，存在施工检修现场管理缺失和不到位现象。各车间应加强培训指导，使现场监护人员监护责任明确，落实到位，真正起到现场安全监护的作用。

2、组织开展好第三季度的“战高温、斗雨季、反三违、保安全”活动；

7、定期做好安全环保设备的日常运行监督管理工作，确保公司安全环保设施的正常运行。