

消防安全自查检查报告 消防安全检查的 自查报告(大全5篇)

总结，是对前一阶段工作的经验、教训的分析研究，借此上升到理论的高度，并从中提炼出有规律性的东西，从而提高认识，以正确的认识来把握客观事物，更好地指导今后的实际工作。总结怎么写才能发挥它最大的作用呢？以下是小编收集整理的工作总结书范文，仅供参考，希望能够帮助到大家。

船舶年度工作总结篇一

船员部在公司领导的重视下，5月份初已经正式独立办公，办公室宽敞、明亮、优雅，船员部全体员工向公司的领导表示衷心的感谢。

一、上半年工作回顾：

1、船员需求：上半年，根据目前的船员市场，体现了高级船员供不应求，特别是油化双证的高级船员尤为突出，船员部根据市场行情及司属船舶配员的需求，及时报告上层领导，调整了高级船员的工资，稳定了高级船员的情绪，同时也带动了全体船员的积极性，让船员在第一线保障了船舶安全生产。

2、船员体检：一年一度的体检，目前已完成了近半，在船船员146人，已经体检68人，剩余的船员将根据船期逐一落实，如体检发现身体不适，逐个通知对方，根据船员本身身体状况，决定留任或辞退。

3、船员保险：将每一个新上船员做到在第一时间及时投保，防患于未然，保障船员的切身利益。

4、证书跟踪：做到将证书失效之日提前告知船员，保证船员证书的有效性。

5、户口簿、船民证：船员部在6月份已完成了所有船舶的户口簿年检及更新，同时也完成了船员所有船民证的有效年审。

6、船员招聘程序：船员部对新聘船员进行会谈，会谈内容包括船况、合同签订时间、员工薪酬福利等。同时尽可能地根据船员的资历，经海务、机务考核，来确定是否录用，杜绝业务水平低下、滥竽充数之辈进入我司。会谈考核通过后会对新聘船员办理相关的入职手续，让其成为我司一名正式的员工。

7、船员调配：在人性化管理的前提下，对个别不服从调配、不遵守公司规定的船员，该批评的批评，该辞退的辞退，或处以经济处罚，绝不手软，做到亲疏一视同仁，以示管理制度能得于严格的实施。

8、存在的不足：

一是船员的流动性比较大，特别是大副、二副、轮机长，不断地走出去、引进来。

二是船员的素质还很低下，导致一些工作不能快速的开展。

三是各船船期不同，部分船舶经常停靠福炼，一部分船舶经常在外运营，导致一些工作不能同时开展，同时完成。

四是随意改变绩效方案，让员工在“迷雾重重”的绩效机制中工作，不能发挥激励的作用而适得其反。

二、下一步工作重点和建议：

1、尽量拓宽船员渠道，引进那些有较好管理经验及业务水平

的船员，以点带面，结合本船实际情况向船员阐明学习先进经验的重要性，优胜劣汰，让船员明白，要与时俱进，不然就会因落后而被淘汰。

2、经常随海务、机务上船，解剖船员的想法及在实际工作中存在的困难，尽量帮助船员解决困难，包括家庭困难，耐心聆听船员的心声，把脉船员的思想动态，调动船员的积极性，了解各船员的秉性，让船员安心、尽心的做好船上的一切工作，确保我们的船员队伍成为素质高、业务精、凝聚力强的优秀团队。

3、公司的效益取决于安全，安全的决定因素在于人，人是公司发展的根本，人员的管理是个综合性的工作，坚持“以人为本”的管理理念，以教育为主，尊重船员、理解船员、支持船员，善于和船员沟通，重视船长及部门长反应的情况，让员工的工作效能更好地发挥出来。

4、在年初应制定出一套激励员工的奖励方案，达到什么样的标准，就会得到什么样的奖励。通过公司高层讨论后按章办事，做到决策的制度化。

船员部

船舶年度工作总结篇二

20xx年以来，在市委市政府的正确领导下，在市安监局的直接指导下，我认真贯彻《中华人民共和国安全生产法》和省市有关安全生产的文件精神，落实措施，排查隐患，有效地遏制了渔业安全生产事故的发生。上半年，全市未发生重大渔业安全生产事故，稳定了渔业生产秩序，促进了渔业经济的健康发展。

1、强化领导。经局党组研究，专门成立了市渔业安全生产领导小组，市水产局副局长x同志为组长，市渔政渔监处处长x

及各县区主管渔业生产的副局长为副组长，市县区渔政站的负责人为成员。领导小组下设办公室，办公室设在市渔政站，市渔政站负责人x兼任办公室主任□x副局长多次带领市渔业安全生产领导小组成员分赴重点渔业乡镇和重点渔区进行渔业安全生产督查，强化领导，加大力度，确保安全。

2、扩大宣传。充分利用电视、广播、报纸等多种媒体宣传《中华人民共和国安全生产法》、《中华人民共和国渔业法》、《中华人民共和国渔港水域交通安全管理条例》以及渔业港航有关规定，不断扩大渔业安全知识的宣传覆盖面，努力做到渔业安全知识家喻户晓。

3、健全制度。一是进一步健全安全生产责任制和责任追究制度，做到人人负责，违者必究。严格执行安全生产例会制度，坚持每季度召开一次本系统安全生产专题会计划。二是落实渔业重大危险源普查登记建档制度。为了确保我市渔业重大危险源普查登记建档工作走向正规化，我局派出业务骨干参加市安全局举办的全市重大危险源普查登记建档培训班。之后，即组织对我市易发渔业安全事故的重点地区和重点部位的监督检查，对查出的事故隐患即时建档，认真评估，限期整改，并监督整改的落实情况。三是进一步健全内部工作制度。认真落实市直属渔业安全生产管理单位（市渔港处和船检处）安全生产应急救援预案，并定期和不定期组织演练，做到安全第一，预防为主，减少各类事故的损失，确保渔民的生命财产安全。

同时，切实加强全员安全生产教育和安全知识的培训工作，提高广大职工的安全生产意识。

4、落实措施。一是认真组织开展渔业安全生产检查专项活动，认真落实x月x日全国安全生产电视电话会议精神。根据市委市政府的统一部署，我局于x月x日至x月x日在全市范围内开展渔业安全生产检查专项活动，在此期我局共组织x人次，吃住在渔区，工作在船头，边检查，边宣传，对发现的事故隐

患和安全薄弱环节，坚安全生产月”活动。以“实施安全生产法，人人事事保安全’，为主题，以营造渔业系统“关注安全，关爱生命”的良好氛围，在重点渔港渔区悬挂安全宣传横幅x条，贴标语x多份，发放安全通告x份，组织安全检查x人次，在重点渔业乡（镇）召开安全专题讲座，剖析去年“x”案例，宣传渔业安全知识，提高渔业人员的安全意识。三是加强渔港监督检查和渔船检验工作。渔港监督检查是渔船安全航行、渔港水域稳定秩序和渔民生命财产安全的保证，渔船检验是确保渔船、渔民安全生产一个必要的强制措施，市渔港监督处、渔船检验处的一切工作，都是围绕着加大渔民、渔船、渔港的安全监督管理力度这个主线进行的，上半年共进行渔港安全检查x多人次，检验渔船x多条，清理取缔“三无”和“三证不齐”渔船x条。

1、由于x渔业经济的快速发展，渔业船舶的不断更新，高速渔用快艇的大幅度增加，我们现有的管理手段和管理设备，远远不能适应现代渔业发展的需要。

2、少数地方存在地方保护主义，力口之渔民的安全意识比较薄弱，逃避全检查的现象时有发生，即使是受到检查的违规违章船只，处罚执行难度也较大。

3、渔业安全机构的设置不适应新形势下的渔业安全生产需要。我局下设的渔港监督和渔船检验机构，是全省市级机构中唯一不是全额拨款的单位，而且人手太少，目前专职人员只有x人，而且缺乏必要的管理经费和管理装备，要想管好全市的近x万亩水面和近万只渔业船舶，确定显得力不从心，明显不适应工作和形势需要。

1、进一步加强渔业安全检查，重点是加大对湖区渔业船舶和船员的安全监督。

2、对照责任目标，进一步检查工作完成情况，落实措施，确

保全年工作任务的完成。

3、协助地方政府，重点落实渔船船员的培训发证工作。

4、继续积极呼吁，争取支持，力口强安全生产管理单位的建设。也请市安全局能够帮助呼吁。

船舶年度工作总结篇三

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，发现问题立即解决，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，发现问题及时整改，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，牢固树立安全意识，坚持执行安

全制度，强化安全‘责任’，确保档案的完整与安全。

船舶年度工作总结篇四

今年来，我县认真贯彻执行上级关于渔业安全生产的有关规定和文件精神，按照省、市主管部门和县政府统一布署，紧紧围绕“渔业增产、渔民增收、渔县稳定”这个中心，狠抓渔业安全生产责任制的落实，坚持“安全第一、预防为主”，认真开展渔业安全生产大检查，并针对当前渔业安全生产存在的薄弱环节，重点落实整改措施，规范渔业安全生产行为，杜绝渔业事故发生。今年我县渔业安全生产形势总体情况较好。

领导重视，制度落实，绷紧安全生产之弦。一是调整充实了县政府海洋开发领导小组和乡镇船舶安全生产管理领导小组成员，以及我局渔业安全生产领导小组成员，组织领导全县渔业安全生产管理工作；二是坚持每季度召开一次由分管副县长主持的渔业安全生产管理工作会议或座谈会，研究渔业安全生产管理存在的突出问题，落实整改措施。今年以来，县政府针对不同时期存在的问题，先后召开多次会议加强对采捕飞鱼卵作业渔船监督管理和打击渔船违规载客行为等问题进行研究部署；三是每逢台风来临，县委、县政府主要领导都要按照分工，负责驻守到各渔港、网箱养殖等重点防范部位现场指导对养殖设施进行加固、组织人员撤离和落实渔船就近返港避风。

制定预案，落实措施，建立健全渔业安全生产管理体系。制定完善了《渔业防台抗台工作预案》《渔船海上遇险紧急救助行动方案》，在全市率先出台《渔港渔船防火预案》，按照各种预案要求，落实镇、村、养殖户和船主层层签订安全生产责任状，同时以县政府把全县各村的渔船、渔排和渔港等安全管理责任人分别落实到镇、村主要领导，并在有线电视上进行了公布；为提高渔船救灾抗灾能力，我县组建了x艘渔业船舶救助后备船队，主要渔业镇也分别组建了渔业救助

船队，对参加救助的船舶每次给予x元的奖励，对救助船队的船舶每月给予x元的补贴；在湾以外作业的渔船按村为单位实行编队生产，并在每个编队中确定x艘信息船，定时报告作业地点和组织遇险救助。通过以上措施，我县在指挥防台抗台和渔业应急救援工作中，做到了反映迅速，政令畅通。

加强渔业安全生产宣传教育，切实提高渔民安全意识，防患于未然。今年x月份县渔政和渔港监督部门联合举行渔业安全生产和安全操作专题培训，开展水上救生操作现场培训。x月份开展“渔业安全生产月”活动工作，结合伏季休渔，在全县开展渔业安全生产宣传和咨询活动。x月份我县结合新出台的《渔港和渔业船舶管理条例》，配合县人大召开渔船安全生产管理和贯彻宣传《条例》座谈会，组织渔政渔港监督执法人员深入各渔县、港口码头开展渔业安全生产和《条例》宣传工作，使渔民和基层渔业干部提高安全防患意识。

抓好安全生产专项整治，消除事故隐患。定期组织开展渔业安全生产大检查工作，县渔政站联合渔港监督和各乡镇村开展拉网式渔业安全生产大检查，对存在安全隐患的渔船和渔业设施发给整改通知书，全年共通报限航整改渔船x艘次，通报船龄使用到期应报废渔船x艘，通过检查一些安全隐患得到整改，取得了明显成效；在节假日期间组织渔政渔港监督人员和乡镇船管站人员到各港口、码头开展渔船安全大检查和值班，对违规载客行为及时给予制止，对违规操作、安全设施不到位的及时落实整改措施。

加大渔业基础设施投入，提高灾害防御能力。县政府加大了对关系渔业安全的渔业基础设施的投入，一是安排专款新建了两个渔船避风澳。xx渔港综合整治工程已经开工。xx避风澳工程也得到县政府批准，即将动工；二是投入x万元为箱养鱼基地配置了应急供电、探照灯，救生衣等抢险救灾设施，并设立网箱抗台抢险指挥部和值班室；三是渔业岸台建设得到了重视，今年xx电讯站搬入了新址，设施和办公条件得到了

较大改善。

加大执法力度，规范渔业行业安全生产秩序。开展沿海水产养殖用药、养殖设施加固等巡查，严厉打击水产养殖违法行为，维护海洋渔业生态环境，针对沿海渔民反映较为强烈的部分养殖户使用违禁农药造成渔业生态环境破坏的渔业违法行为和破坏渔业资源的“电、炸”鱼违法行为，重点加大查处力度，对证据确凿，违法事实清楚的依法给予立案查处。同时加强与市渔政站沟通联系，共同打击非法捕捞行为，为做好飞鱼卵作业船舶安全管理，市县渔政站联合组成工作组，蹲点监管，采取疏导与处罚相结合的措施，使今年我县非法从事飞鱼卵作业船舶比往年有大幅度减少。

联合渔监部门继续组织举办海洋渔业安全生产知识和安全操作技能培训，切实提高渔民抗灾救灾能力，真正做到防患于未然。

船舶年度工作总结篇五

我的名字叫倪特强，从事电工工作有十多年了，也总结了一点经验仅供参考。在这些年的电工作业和设备检修中，发现很多故障是各种低压电器由于长时间运行导致电器元件老化并缺乏及时维护而造成的。下面是通过本人在检修和维护工作中总结的经验方法。

1、接触器的故障

触点断相，由于某相触点接触不实或者接线端子上螺钉由于频繁动作松动端子脱落，使电动机缺相运行，此时电动机虽能转动，但发出沉闷的嗡嗡声，如发现有此情况应立即停车检修，拧紧压线端子螺丝、调整动触点复位弹簧使动静触点结合紧密在使用。

接触器触点熔焊，如按下停止按钮，电动机不停转，并且有

可能发出嗡嗡声。这类故障是由于二相或三相触点由于长时间过载或超负荷使用电流过大而引起触点熔焊，应立即断开上级断路器，检查负载后更换触点或使用高一级的接触器。

通电衔铁不吸合。如果经检查通电无振动和噪声，要逐步检查排查，先检查衔铁运动部分有无异物卡住，如有及时清理干净，手动检查衔铁运动要灵活。如没有异物要检查线圈是否有断路的故障，经测量仪表测量线圈通断，并判断是短路还是断路，然后拆下线圈按原数据重新绕制后浸漆烘干，经测试后在安装使用。

2、电压断路器故障

触头过热，可闻到配电控制柜有烧蚀的味道，经过仔细检查是动触头没有完全插入静触头，触点压力不够，接触电阻增大，引起触头过热，致使断路器容量降低。这时要调整操作机构，使动触头要完全插入静触头。

合闸通电时闪弧爆炸，经检查是由于长期运行负载过重引起触头松动接触不良所引起的。查找和检修此故障时一定要注意安全，严防电弧伤人。检修完负载和触头后，先空载通电正常后，再带负载检查运行情况，直至正常。此故障一定要注意用电设备的日常维护和检查工作，根据环境定期清扫控制柜卫生尘土等，避免造成不必要的危害和损失。

3、热继电器的发热元件故障

热继电器热功元件烧断：若电动机不能启动或启动时有嗡嗡声，则可能是热继电器的热元件中的三相中的热电阻丝有一相或两相烧断。此类故障的原因是热继电器的动作频率太高，或者负载侧发生长时间过载。经检查排除故障后，更换合适的热继电器、注意后重新调整整定值，整定值偏大或偏小都会影响负载的正常运行，达不到保护用电设备的目的。

热继电器使用一段时间，应该定期校验它的动作可靠性。当热继电器动作脱扣时，应待双金属片冷却后再行复位。按复位按钮时切记用力不可过猛，否则会损坏操作机构。

凡是有触点动作的电器元件都主要由触点系统、磁路系统、灭弧装置三部分组成，这也是检修工作中的重点。

1、触点的故障检修

1) 触点的故障一般有触点过热、熔焊等。触点过热的主要原因是触点压力不够、接触不实、表面氧化粗糙脏污或容量小；触点熔焊的主要原因是触点在闭合时产生飞弧以及触点接触不实造成的。

2) 要检查触点表面有无氧化和污垢。触点有污垢，要用汽油清洗干净擦干。

3) 焊银触点的氧化层导电性能良好，检查接触面良好可以继续使用的。

4) 触点经检查如有氧化层，可用油光锉平刀片轻轻地刮去表面的氧化层。观察触点表面有无灼伤烧毛，铜触点如果器毛刺可用锉刀刮平，使接触面良好。

5) 维修触点表面不需要过分光滑，不允许用砂布来打磨，以免砂粒在触点闭合时留在触点上造成接触不良。

6) 触点如有熔焊，需要更换新触点。如果是触点容量不够而造成的，更换时应选容量高一级的。

触电检查要认真仔细，要检查触点有无松动现象，如有松动要加以紧固，以防触点在工作时跳动接触不实。然后在检查压力弹簧是否变形造成触点压力不够。

2、磁路系统的故障维修

由于动、静铁心的端面接触不良或铁心歪斜、短路环损坏、电压太低等，都会使衔铁噪声大，甚至线圈过热或烧毁。

(1) 衔铁噪声大。维修的时候、应先拆下线圈，检查动、静铁心之间的接触面是否平整，有无油污。若不平整应打磨平整或锉平；如有油污要用汽油进行清洗擦干；若动铁心歪斜或松动，应加以校正或紧固；检查短路环是否损坏，如损坏需要更换。

(2) 电磁线圈断电后衔铁不立即释放。产生这种故障的主要原因有：1) 运动部分被卡住2) 铁心气隙不合适，剩磁太大3) 弹簧疲劳变形，弹力不够或铁心接触面有油污，需要拆卸后进行维修清洁和更换原规格弹簧。

(3) 线圈故障检修。此类故障一般是由于线圈绝缘损坏、电源电压过低或动、静铁心接触不紧密，线圈电流过大，线圈过热烧毁。线圈烧毁需要更换原规格的线圈装配上才能使用。

3、灭弧装置的检修

停电后取下灭弧罩，检查灭弧罩隔珊片是否完好，清扫干净表面的污渍，灭弧罩外壳应该完好无损。如果灭弧罩有裂纹，应及时更换新的。有灭弧罩的电器不允许不安装就使用，防止弧光短路。

我们经常使用的低压电器种类繁多，以上只是几种最常用的电器故障的一些维修经验和处理方法，这是我的电工维修技术总结，不足之处请各位老师多多指教。做电工工作就是要不断的学习，不断的实践，不断的总结，只有不断的学习进取，不断的丰富自己的知识面，经常交流经验，养成良好的职业道德修养，那样才能取得更好的成就。

船舶年度工作总结篇六

一、政治思想

在工作中，我非常拥护政策和方针，每天都看新闻联播电视节目，和学习时事政治，把政治思想和方针应用于工程建设中，经常和项目部人员研讨，并组织项目部人员学习和宣传政策和方针。对“三全代表”和“19大”精神，我地学习和体会，把“”工作的准绳，把“19大”精神奋斗的，为建设“小康”社会生活，一点“添砖加瓦”的事业。

二、工作和职业道路

三、学识、专业能力

在工作中，我地学习文化知识和专业知识，努力的学识和专用能力。我从1991年10月就开始参加全国电子专业自学考试，现已6门功课合格证，把计算机工作的必修课，我已能运用计算机来办公。建筑行业的新规范、新标准和新定额，每一次一出台，我必购买并学习和，新规范、新标准和新定额，把规范、标准和定额应用于工程建设中，地总结经验和教训。每工程竣工验收时，我都作好工程验收记录，并整理成册，存入的工程竣工验收记录档案中，经常分析和竣工验收记录，在工程修建中哪些问题，哪些值得，哪些值得发扬。

船舶年度工作总结篇七

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。

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

船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。

船舶年度工作总结篇八

本项目于20xx年经公司领导批准立项，现已完成xx□实现xx□在生产制造过程中积累了大量有效数据，现就项目完结状况、技术进步状况和支撑作用进行总结汇报。

2、完成情况：

vlcc结构钢材质量大，平直部分也相对较大，因此，在建造上采用平直分段无余量建造，所有分段（除个别分段外）无余量合拢的精度目标。围绕这一目标从以下方面进行工作，一次作为该船尺寸的保证措施。

（1）在认真总结以往产品精度控制经验的基础上，对该船的尺寸控制系统做了相当大的改进，并确定各个建造阶段合理的精度补偿值。

（2）通过对组合型材和平面板架的装焊过程的研究，解决了组合型材和平面板架的不同步问题。

（3）该船特设分段建造过程中，通过编制专用建造工艺，对这些分段的建造精度进行过程控制，效果良好。

（4）甲板中心梁拱焊接变形工艺。针对vlcc梁拱从中心往两弦折的特点，通过反复次试验，实施了甲板甲板中心梁拱焊接变形工艺，利用中心梁拱的焊接变形形成甲板中心梁拱。

（1）通过缩小坞墩间距来减小单墩的载荷；

（2）考虑到vlcc的线性较大，因此设计了不同高度的线性墩，不仅对控制整体变形有利，满足了墩的载荷要求，而且不破坏船底油漆，有利于船底倒墩和补漆等施工需要。

（4）制定了专门的vlcc船坞内铺墩作业标准，对坞墩高度公

差、水平度公差，以及位置公差作了明确的规定。

1、通过实施尺寸控制，在vlcc的建造过程中，分段修割率小于10%，分段无余量建造率达到94%，分段无余量合拢率达到99.8%，为公司最好水平。

2、通过实施甲板中心梁拱焊接变形工艺减少了一道冷轧机轧折角的工序，提高了工作效率，为工厂创造了效益，实施效果良好。

3、通过制定了专门的vlcc船坞内铺墩作业标准，对保证船体基线和结构建造质量起到了关键的作用。

1、关键分段制作工艺。由于vlcc分段大多是超大型分段，精度不易控制，特别是102分段，长度达到31000mm，宽度达到21000mm，为保证其建造精度，通过结合现场实际情况编制了《102段建造工艺规程》，应用效果良好。

2、t型材精度补偿工艺。该船的骨材全部为t型材，t型材在装焊过程中存在焊接变形、尺寸收缩和切割误差。为保证分段制作精度和合拢精度，通过反复试验，准确掌握了t型材在装焊过程中的变形和收缩规律，编制了t型材精度补偿工艺，实施效果良好。

3、分段合拢用钢支柱、高架墩的设计。由于vlcc的船体线性较大，且分段质量大合拢较困难，为保证合拢精度，结合现场情况，设计了分段合拢用钢支柱、高架墩，应用效果良好。

通过船体尺寸精度控制及关键分段的工艺改良和坞内铺墩改良技术的应用，大大的缩短了vlcc的建造周期，保证了建造质量，为公司造船做出了贡献。