

医院聘用协议书下载 医院坐诊医生聘用协议书(实用5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？下面是小编带来的优秀总结范文，希望大家能够喜欢！

船舶工作年度总结 船舶防护工作总结篇一

一年来，紧紧围绕本职工作的要求，以有序的工作机制，抓住了统计工作的重点、难点和着力点。在工作思路的操作中，侧重于工作的“三注重”即：注重统计工作基础、注重统计工作测算、注重行业的统计调查。以经济产量发展的价值计量、增长率的提高，力求做到数出有据的统计准则，促使统计工作得到有条不紊的发展。

2、注重全镇“三上”企业的数据统计。为了真实的统计我镇“三上”企业的基本情况。我们对四个“三上”企业分别进行了实地调查、实地统计的办法，真实的反应了我镇工业企业的发展情况，特别是规模型企业的发展、投资、和效益情况，确保了我镇规模型企业的报批手续和报表上报的工作程序，对我镇年终的考核工作创造了良好的条件。

1、完善好第二次全国农业普查的后期工作，本着实事求是的工作原则对农业普查的数据处理。上半年，就农业普查后期工作的逻辑改错和数据处理，按照省、市、县的要求确保了我镇农业普查的数据和质量，按时按量完成任务，真实的反应了我镇“三农”情况的发展和现实，得到了省、市、县普查办的充分肯定。

2、把第二次经济普查放入工作的重中之重。经济普查是国家普查工作中的一项重大普查任务。在经济普查工作中，我镇

按照上级普查办的要求和工作程序，完成了个体工商户1767户的入户调查登记和211个单位的模底表的登记情况。在实际工作中，我们以高度的责任感，不分白天和晚上对全镇的个体工商户和单位挨家挨户进行了实地调查和现场登记。目前，我镇的普查工作在全县列入名次，得到了县普查领导对我镇普查工作的一直好评。

召开年报工作会后，我们及时向镇党委、政府领导汇报县年报会议精神。在党委政府的重视下，结合我镇的实际情况，对年报工作作出方案和部署后。及时召开全镇各条战线统计员的专业培训会，要求各部门单位严格按照县的会议要求，认真搞好20xx的年报工作。在审核阶段中，统计站对各单位上报的年报数据进行了认真审定。我镇20xx年度的主要经济指标：工业总产值完成亿元、增长率，农业总产值完成亿元、增长率，人均收入3181元、增长率，农作物播种面积143173亩、增长率，粮食总产量311132百公斤、增长率，牲猪存栏16600头、增长率，母猪存2508头、增长，牲猪出栏16000头、增长，油料总产70000百公斤、增长，外出打工人数16549人，增长。

一年来，我们搞好统计工作的同时，对财务不清的村进行了不同成度的财务审计和理顺。20xx年共审计了十五个村级财务账目。其中，有一级公路补偿资金的十二个村都进行了专项资金审计，另外还审计了二个村民小组的财务帐目，对审计出的个别村组的违纪问题及时地作出了处理，有效地促进了村级财务管理。规范了村级财务制度和财经纪律。

20xx年统计站被湖北省人民政府农业普查办评为先进集体、被县评为先进统计站。吴光禄被评为省人民政府农普先进个人、市人事局五年一次统计系统评选先进个人、县先进个人。这是上级领导对我站一年来所做工作的充分认可，也是对以后工作的促进。

通过一年来的工作总结，对今后的工作要求有了新的认识和提高。在业务技术上，工作效能和管理上有新的打算，促使今后的工作做得更好，力求做到：说实话、办实事、报实数、求实效。针对本职工作的要求，首先保持年度工作圆满完成，继续发挥一年来的工作优势，提高以后的工作效率。其次加强二项工作的重点突出：1、加强社会经济发展调查，为领导决策提供参考；2、加强业务辅导，提高村级统计员的业务水平和工作效率，更好地为高桥的社会经济发展服务。

船舶工作年度总结 船舶防护工作总结篇二

篇一：船舶工作总结 工作总结 编者语：本人1995年7月毕业于xxx专业，学制xxxx年。在xxx毕业后先后在xxxx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xxx被评为96年度先进工作者，1998年2月于xxxx被评为97年度先进工作者，1999年1月于xxxx被评为98年度先进工作者，1999年9月于xxxx被评为优秀学员□xx年1月于xxx被评为1999年度先进工作者□xx年12月于xxx被评为xx年度先进工作者□xx年1月于xxxx被评为xx年度优秀党员□xx年1月于xxx被评为xx年度优秀党员□xx年1月于xxx被评为xx年度优秀党员□xx年在抗洪救灾工作中被xxxxx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xxx专业，学制xxxx年。在xxx毕业后先后在xxxx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xxx被评为96年度先进工作者，1998年2月于xxxx被评为97年度先进工作者，1999年1月于xxxx被评为98年度先进工作者，1999年9月于xxxx被评为优秀学员□xx年1月于xxx被评为1999年度先进工作者□xx年12月于xxx被评为xx年度先进工作者□xx年1月于xxxx被评为xx年度优秀党

员□xx年1月于xxx被评为xx年度优秀党员□xx年1月于xxx被评为xx年度优秀党员□xx年在抗洪救灾工作中被xxxxx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xxxx船厂□xxx船厂□xx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“xxx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“xxx181”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舱内积水后重做试验，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加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。

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“xxx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“xxx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“xxx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xxx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“xxx024”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。

怀着对人生的无限憧憬，我走入了船研所，船研所是一个综合性的设计所，包括船舶各个专业的设计工作，我所担任的是船舶生产设计工作，也正是一直以来我所向往的，对其有浓烈的工作兴趣。在这六个多月的实习期间，一方面，我严格遵守船研所的各项规章制度，不迟到、不早退，严于律己；另一方面，吃苦耐劳、积极主动、努力工作，在完成领导安排的工作同时，积极主动的协助其他同事展开工作，并在工作过程中虚心学习，以提高自身各方面的能力。

刚开始来到船研所的前一个星期，我接受了tribon软件的培训，了解了关于tribon的基本知识及基本操作内容，为以后的工作打下了基础。在tribon培训后，我被安排在船体二室进行设计工作。由于我刚到，还没有配置上电脑，这也正给我在工作之前先了解生产设计工作的内容以及专业知识创造了条件。在为期一个多月的自我学习当中，我主要学习了船体组立图设绘指南和船体组立图施工基准，从而为接下来的生产设计工作打下了基础。在学习过程中，会遇到很多不明白的地方，每次我都是向室里的同事虚心请教，而他们即使工作挺忙的也是耐心的对我指导和帮助，使我感受到了他们的热心与科室的温暖。在自我学习的同时，我也积极地帮助同事们做些力所能及的事情。比如打印图纸以及修改图纸等工作。使我从中学到了不少东西。不论接触什么工作都感觉是对自己的学习培养，总想把所有的东西都装进自己的大脑里，有一种“求知若渴”的感觉。

在这样自我学习一个多月后，也终于给我配置上了电脑，想到也可以像同事们那样工作了就有一种迫不及待想加入进去的工作热情。由于我刚毕业，还没有工作经验，对船舶生产

设计工作也没有一个系统的概念，以及较强的专业知识。况且在学校学习的内容和工作的内容又有较大的差距，所以开始用电脑干的活都是一些简单的、基本的内容。我也深深能够意识到船研所对我们这些刚刚毕业的学生的细心培养。只有我们从小事做起，逐步渐进，才能使以后的工作顺利。在此期间，我工作的内容主要是制作零件明细表和零件加工图，虽然工作量比较大，但也充实了我的工作生活，从中也学到了不少东西。除此之外，我还接到了一个桥梁外板展开图的工作，基本内容就是把各分段的钢板进行分离，然后标注上尺寸等信息。在没有什么工作安排的时候，我会根据自己查找的tribon资料进行自我学习，包括：建板架、筋、肘板，加孔、板缝、余量以及坡口等信息。与此同时，并根据图纸进行简单的绘图及标注，对生产设计工作的内容有了更深的认识。

在为期三个多月的自我学习后，我也终于真正接触了生产设计的工作内容。首先我做的是建模工作，所建的是中海十一万原油船。在建模之前，首先我得看懂详细设计的图纸，这对我来说并不是什么大问题，毕竟我曾在现场工作过三个月，也接触了不少图纸。在建模工作当中，对我来说最大的问题还是对tribon的操作，由于刚接触时不是很长，而且都是英文，所以操作起来比较困难。特别是建肘板的时候，由于建模方法以及板架类型比较多，所以有时总是建不上去，或者是不知道用哪种形式去建。另一个难题就是模型建完后，语句却运行不了。所以针对这一问题，我经常去虚心请教同事们，也很快的掌握了部分操作方法及其中的技巧。我建的第一个段是5005甲板段，接下来又相继建了5015段和5213段。在建模的同时，需要加一些坡口、余量、补偿量等信息，不知道怎么加，也不知道到哪去找相关的信息，工作起来比较盲目。但随着对工作认知的加深并在同事们的细心指导下，这些问题也慢慢迎刃而解了。

作为一位年轻的工作者，我今后的职业生涯还很长，学习的机会也很多，我会充分利用好在船研所工作的时光，努力学

习，认真工作，保持优点，改正缺点，充分体现自己的人生价值，为企业美好的明天尽自己最大的努力。我更希望通过船研所全体员工的努力，把船研所推向一个有一个巅峰。

在船研所这半年多的实习期间，使我受益匪浅，积累了很多工作经验，无论在工作方面还是在思想方面都有了很大程度的提高。在以后的工作时间里，我一会倍加努力工作。为公司、为自己，创造一个更美好的明天。

船舶工作年度总结 船舶防护工作总结篇三

一年来在区委、区的和支持下，了的成绩。在渔业资源管理、渔业船舶管理野生动物管理等倾注了的精力和，了一系列工作，不懈努力，地了x渔业生产的发展，保护了x的野生鱼类资源，了x渔业生产的秩序。

1、渔业法律法规的宣传

市局年初的安排，自今年春节上班开始，我局即组织了渔政水产科、政策法规科、水产站、农业综合执法大队共15人，在我阿蓬江水域沿线、小南海水库和洞塘水库、黑溪河沿线了法律法规宣传，宣传的主要法律法规有《共和国渔业法》、《重庆市实施〈共和国渔业法〉办法》、《野生动物保护法》、《水生野生动物保护实施条例》、《重庆市乡镇船舶安全管理办法》等，在整个宣传中，将法律法规的了摘录，打印成宣传材料，乡镇的赶集日子，向农民发放，在场镇的位置摆设宣传点，播放录音磁带。宣传人员走到哪里，宣传的气氛就格外热闹，农民争先恐后地挤到宣传点来拿宣传资料，了的宣传教育作用，今年举行的宣传活动共有2次，出动宣传检查车2辆共21次，发放宣传资料8000份，受教育10000人次。

2、重大专项行动，整治

（1）、响应全市的禁渔规定，禁渔工作

在禁渔期间，共接到电话举报2次，查处渔政案件2起：洞塘水库炸鱼一案，当事人1发，炸药0.1斤在洞塘水库尾水处炸鱼1炮，获小鱼0.3斤左右，渔政人员的调查，对当事人了罚款150元的行政处罚[x河非法电力烧鱼案，当事人背式烧鱼机在x河烧鱼活动，被农业局渔业行政执法人员当场抓获，共烧鱼2kg左右，经调查审理，对当事人了罚款100元的当场处罚。

（2）、渔业船舶安全生产管理工作

我区渔业船舶安全生产监督工作基础差、大等特点，我局主要和分管此项工作的，以对我区渔民生命财产的到来，以实践“”的行动来认识，为此成立了以渔政执法人员和政策法规科人员组成的渔船安全生产宣传检查，渔船安全生产宣传检查工作和巡江检查工作，工作了农业局分管及主要的支持和，了资金和人员的调配，了渔船安全生产检查工作的。

从6月12日起，以夏天的汛期，我区紧接春繁禁捕期宣传检查的强劲势头，加大了渔船安全管理工作宣传。对我渔业水域——阿蓬江沿线、小南海水库、洞塘水库了清理和安全检查。此次检查的主要内容，对我区三大渔业水域了渔船的安全生产宣传，渔民安全意识；对所有水面了巡江检查，对检查中的问题了整改；与绝大多数的渔民了面对面的交谈，了安全生产责任。四是对年初与乡镇农业服务站签订的安全责任书了对照检查，了渔船安全生产的管理。

在宣传检查中，对各地渔民了的安全意识教育，以《重庆市乡镇船舶安全管理办法》和市农业局20xx年渔船管理工作安排为依据，宣传了渔船载客载货的危害，于法于理给渔民宣传，让渔民的管理是渔民的利益，是6月15日至6月23日期间，烈日当空，天气酷热，检查人员到了两河镇x与酉阳县交界处的细水村、阿蓬江x段上游的冯家镇官渡河、舟白镇、小南海

水库、洞塘水库等地，与渔民了面对面的沟通，发放宣传资料300余份，并逐一对我区渔民了重新调查登记，了20xx年的渔民统计表，为今后的渔船管理工作了依据，也与渔民了安全管理共识。

（3）、渔业船舶的检验和登记工作

我区渔业船舶较少，渔业船舶检验机构被批准，我区至今还渔船检验机构。，我区并而荒废此项工作，而是地把全渔船了表格登记，了我区渔船的情况，对渔业船主了多次的安全生产意识教育和安全检查，了我区渔民的生命财产安全。

（4）、野生动物保护专项行动

市农业局《关于打击非法捕捉和经营水生野生动物的专项检查活动的紧急通知》（渝农发[]20xx[]368号）的要求和安排，国务院四部委紧急通知精神，保护野生动物资源，我区，于八月十五日制定出了专项行动方案。

3、渔政案件的查处

今年，我区在渔政管理工作中不但注重了渔业法律法规的宣传，而且还对违反渔业法律法规的了地查处，全年共查处渔业案件5起，洞塘水库1起炸鱼案[]x河、濯水蒲花河3起电力烧鱼案，黑溪河1起的毒鱼案，没收导火线1.5米，烧鱼机3台（套），共处罚款6550元。这几起渔政案件的查处，教育了当地，保护了渔业资源，了的渔业行政执法形象。

1、渔政管理队伍力量。我区真正从事渔政管理工作的人员太少，而渔政管理工作量大面广，仅靠几个渔政人员管理，难免留下管理空档，再者，渔政执法属于软执法，在对政法依赖性强的。

2、管理硬件设施。在日常管理工作中，交通工具和取证工具，

给渔政案件的查处带来。

3、渔港和渔船管理机构空缺。我区能够认定的渔船较少，区至今还同意设立渔船管理机构，无法对渔船管理。

4、渔政管理经费紧张。财政预算的渔政管理资金，仅供的宣传费用，渔政案件的增多和渔船管理职能的，渔政管理费用非常紧张。

三、下年工作打算

20xx年的渔政管理工作，渔政处的下，保护渔业资源、渔业生产秩序、我区水产业健康发展和保护渔民生命财产安全工作，区财政和主管的支持，努力把渔政管理工作做得，安全意识教育，严防安全事故，为渔业生产服务。

船舶工作年度总结 船舶防护工作总结篇四

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。

船舶工作年度总结 船舶防护工作总结篇五

本人1995年7月毕业于_x专业，学制__年。在_x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_x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_x被评为1999年度先进工作者，_年12月于_x被评为_年度先进工作者，_年1月于__被评为_年度优秀党员，_年1月于_x被评为_年度优秀党员，_年1月于_x被评为_年度优秀党员，_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_x专业，学制__年。在_x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_x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_x被评为1999年度先进工作者，_年12月于_x被评为_年度先进工作者，_年1月于__被评为_年度优秀党员，_年1月于_x被评

为_年度优秀共产党员，_年1月于_x被评为_年度优秀共产党员，_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□_x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“_x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。

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“_x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“_x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“_x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_x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。

船舶工作年度总结 船舶防护工作总结篇六

第一阶段：从第一批接船船员抵厂到试航前，大概7至10天；

第二阶段是试航期间，前后一个星期左右；

第三阶段：试航结束到出厂前，大概7至10天；

第四阶段：船舶出厂后的一年保修期。

下面将按此顺序对各阶段的主要工作及注意事项进行详细介绍。

第一阶段：

从第一批接船船员抵厂到试航前

一般情况下，公司会在新船出厂前一个月安排所有的高级船员和水手长到船厂参加接船工作。船员抵厂后，应在公司驻厂监造组的领导下有计划地对各自主管的船舶设备、设施等进行熟悉。这一阶段时间紧、任务重，各主管人员应制订一个工作计划表，务必在试航前把自己所主管的设备都熟悉起来。

首先，尽快找齐自己所需的各种图纸、说明书及其他资料。一般情况下，纸版资料要到交船的时候才会交给船上，但是各种电子版的资料和一些主要设备的说明书等在公司驻厂监造组那里都可以找到，可以拷贝过来放到自己的电脑上看，因此有条件的话建议自带一台手提电脑以方便工作。

摸管路是熟悉设备和系统过程中一个很重要的环节。摸管路之前最好把该系统的管路图先看熟并理解透彻，包括每个阀的类型、功能、作用以及安装的方向等都要能跟图纸对得上。在摸管路的过程中，可能会发现截止止回阀安装方向反了，图纸上要求用截止止回阀实际安装的却是截止阀，或者有的阀两端的塑料堵头都没有拿掉就装到管路上去了等种种情况，所以一定要特别认真仔细。在熟悉设备的过程中，最好随身带一个记事本，把发现的问题或需整改的缺陷及整改措施及时记录下来，每隔两三天交到轮机长处汇总后上交给监造组审核，由监造组跟船厂项目组沟通协商后确定需整改的项目。

此外值得注意的是，在上船熟悉的过程中一定要跟船厂人员关系融洽，多注意跟他们说话的方式和语气，就算心里很着急也要控制好自己的情绪。如果你对现场施工工人的工作方式不满意或认为其技术达不到要求，不要跟他们争吵，可以直接找他们的主管告知你的意图，再由主管去进行沟通。在缺陷整改过程中，对船厂的整改进度要心里有数，如果某些整改项目迟迟没有落实，一定要找时机不厌其烦地对其进行“善意的提醒”。我们的目标是：尽可能在出厂前把每项整改项目都做完，做好。如果船厂一直拖着不改的话，一定要及时地向监造组说明情况，由监造组与船厂交涉。总之，需要整改的项目，我们一定要据理力争，以理服人，但同时也要注意说话的方式和技巧。船舶出厂前，其所有权仍属于船厂，因此船上的设备我们是不能随便动的，如果想动，一定要征得厂方主管的同意。在上船熟悉的过程中会陆续有一些项目要进行报验，建议各位接船人员如果有空的话可以跟去看一看，这也是一个很好的学习机会。

最后，这个阶段还有一项很重要的工作，那就是开物料申请单。因为是一条新船，船存物料为零，所以物料无论大小，只要是船上必备的，我们都要申请。申请的原则是：数量上，绝大部分物料够本船一年使用；实用的，能提高工作效率的要申请，例如等离子切割机和气刨机；一些比较贵重的，以后想申请又很难申请得到的工具要申请；一些比较重要而又

易损的阀件也要申请，比如生活污水出海的防浪阀。开物料申请单是一项繁琐的工作，写申请单的时候几个轮机员要凑在一块讨论一下，看看还有哪些东西漏了或者哪些东西在数量上不适宜等等。物料申请单开好后要及时发给公司物料主管，从物料主管审批后发到各家供应商报价，到确定最终的供应商，再到供应商采购、装车、供船，前后需要十几天时间，往往要到船舶出厂前的一两天物料才能备齐供船，所以物料申请单要尽早开，好让供应商有充足的时间备货。

第二阶段：试航期间

试航对机舱而言，主要是对舵机、主机以及为主机服务的各种辅助设备的一种检验。在这期间，大部分设备的服务工程师都会在船，各轮机员如果有什么疑问可以趁此机会向他们请教，同时还可以向他们要一些有用的资料。但是，这些服务工程师的业务水平也是参差不齐的，因此不能他们说什么都信，关键还是要以说明书为依据。主机工况测试是机舱试航的重头戏，建议大管轮最好将主机不同转速下的工况参数详细记录下来留船保存，这是很重要的第一手资料，对船舶以后的主机运行管理和故障诊断都是很有参考价值的。试航中，各轮机员一定要抓紧时间熟悉设备，要做到就算试航结束后就交船，我们也能把船顺利地开走。

此外，在试航过程中，对新出现的问题，如漏水、漏油、漏气、漏汽、震动等等，一定要记录下来，有条件的话还应督促船厂尽早整改。试航结束后，各轮机员应及时地将新发现的问题交轮机长汇总后上报监造组，以便监造组与船厂项目组磋商确定最终的整改方案。这里需要提醒注意的是，大管轮应该把机舱从上到下，包括管路、设备、墙壁、地板、舱底、管弄等等需要清洁、油漆的地方，以及清洁、油漆的标准尽可能详细地列出来，争取在船厂完成。这样做的另一个好处是，如果船厂答应做，而实际又达不到要求的话，船员也能有据可依地督促他们加以改进。清洁、油漆看似小事，但要船员自己干的话往往要花费大量的精力和时间，同时油

漆的耗费于公司而言也是一笔本来不必要的开支。

第三阶段：试航结束到出厂前

如果需要整改的项目多的话，这一段时间将非常紧。而且，试航回来后，船厂往往会把人手抽调到其它船去，留下来的工人工作积极性也会有所下降，所以整改的进度往往会放慢。这个时候，各轮机员更加要盯紧各自的整改项目，有任何问题及时向监造组报告。

第四阶段：船舶出厂后的一年保修期

在这个阶段，日常务必注意监控每个设备的运转状态（对每个设备都尽可能的多使用），对于状态不良者在保修期内及时向公司相关主管及船厂售后负责人员反馈，索赔相关故障设备备品及开具相关设备故障的保修单。