

最新船舶装配工技术工作总结 船舶工作总结 总结(大全6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？下面是小编带来的优秀总结范文，希望大家能够喜欢！

船舶装配工技术工作总结 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！

船舶装配工技术工作总结 船舶工作总结篇二

20xx年，我局在县委、县*的坚强领导下，紧紧围绕县委、*决战脱贫攻坚、决胜全面小康总体目标，紧盯目标强措施，突出精准惠民生，扎实开展脱贫攻坚、干部驻村部门帮扶、移民安置和移民后期扶持等工作，大力推广科技自主创新与成果转化工作，有力促进了各项工作的全面开展。现将工作总结于后。

一、加强组织领导

成立以局长为组长、分管扶贫开发副职为副组长、相关股（室）负责人为成员的工作领导小组，形成“齐抓共管”工作格局；领导小组高度重视科技工作，把科技工作列入年度工作计划，与日常工作同安排同部署。全年召开专题工作会议3次，专题研究xx县“十三五”脱贫攻坚规划□20xx年贫困村脱贫规划□20xx年脱贫攻坚专项方案、《大中型移民后期扶持规划□20xx—20xx年）》和《大中型水利水电工程特殊困难移民整体解困规划□20xx—20xx年）》，把科技工作融入扶贫移民各项工作中。

二、深入开展大众创业、万众创新工作

（一）加强科技推广工作。完成年度农业、工业适用技术推广任务，投入移民后期扶持项目资金10万元，在硃磬分期开展农业、旅游与产业发展技能培训，收益移民达到移民1087人。结合部门帮扶和干部驻村脱贫攻坚工作，到灵关镇大渔村开展“春风行动”暨扶贫专场招聘会□xx县20xx“脱贫攻坚、

关爱同行”职工自愿服务首场活动，活动以送科技、送文化、送法律、送政策等方式，将各部门各行业帮扶政策更广泛地面对面惠及贫困群众，激发了贫困群众参与脱贫攻坚的热情和内生动力。投入移民后期扶持资金10万元，支持灵关镇新场村二组建设图书室，购买科技书籍，提升移民群众依靠科技致富能力。

（二）推进科技成果的转化应用。规划投资移民后期扶持项目资金30万元，扶持泽根村引进种牛种羊，改善牛羊品种，提升科技技术含量，增加产品附加值。投资5.6万元与四川省河海工程咨询有限公司合作，完成《xx县移民后期扶持“十三五”规划》编制工作，提高了规划编制科技含金量。落实移民后期扶持项目资金20万元，扶持灵关镇建联村二组、三组药材种植合作社发展重楼产业，增加群众收入。

三、加强信息反馈工作

船舶装配工技术工作总结 船舶工作总结篇三

第一条 为加强水闸安全管理，规范水闸安全鉴定工作，保障水闸安全运行，根据《水法》及《河道管理条例》、《防汛条例》，以及水闸安全管理的有关规定，制定本办法。

第二条 本办法适用于全国河道(包括湖泊、人工水道、行洪区、蓄滞洪区)、灌排渠系、堤防(包括海堤)上依法修建的，由水利部门管理的大、中型水闸。

小型水闸、船闸和其它部门管辖的各类水闸参照执行。

第三条 水闸实行定期安全鉴定制度。首次安全鉴定应在竣工验收后5年内进行，以后应每隔10年进行一次全面安全鉴定。运行中遭遇超标准洪水、强烈地震、增水高度超过校核潮位的风暴潮、工程发生重大事故后，应及时进行安全检查，如

出现影响安全的异常现象的，应及时进行安全鉴定。闸门等单项工程达到折旧年限，应按有关规定和规范适时进行单项安全鉴定。

第四条 ^v水行政主管部门负责全国水闸安全鉴定工作的监督管理。

县级以上地方人民政府水行政主管部门负责本行政区域内所辖的水闸安全鉴定工作的监督管理。

流域管理机构负责其直属水闸安全鉴定工作的监督管理，并对所辖范围内的水闸安全鉴定工作进行监督检查。

第五条 水闸管理单位负责组织所辖水闸的安全鉴定工作(以下称鉴定组织单位)。水闸主管部门应督促鉴定组织单位及时进行安全鉴定工作。

第六条 县级以上地方人民政府水行政主管部门和流域管理机构按分级管理原则对水闸安全鉴定意见进行审定(以下称鉴定审定部门)。

省级地方人民政府水行政主管部门审定大型及其直属水闸的安全鉴定意见;市(地)级及以上地方人民政府水行政主管部门审定中型水闸安全鉴定意见。

流域管理机构审定其直属水闸的安全鉴定意见。

第七条 水闸安全类别划分为四类:

一类闸:运用指标能达到设计标准,无影响正常运行的缺陷,按常规维修保养即可保证正常运行。

二类闸:运用指标基本达到设计标准,工程存在一定损坏,经大修后,可达到正常运行。

三类闸：运用指标达不到设计标准，工程存在严重损坏，经除险加固后，才能达到正常运行。

四类闸：运用指标无法达到设计标准，工程存在严重安全问题，需降低标准运用或报废重建。

第二章 基本程序及组织

第八条 水闸安全鉴定包括水闸安全评价、水闸安全评价成果审查和水闸安全鉴定报告书审定三个基本程序。

(三)水闸安全鉴定报告书审定：鉴定审定部门审定并印发水闸安全鉴定报告书。

第九条 鉴定组织单位的职责：

(一)制订水闸安全鉴定工作计划；

(二)委托鉴定承担单位进行水闸安全评价工作；

(三)进行工程现状调查；

(四)向鉴定承担单位提供必要的基础资料；

(五)筹措水闸安全鉴定经费；

(六)其它相关职责。

第十条 鉴定承担单位的职责：

(三)按有关规范进行工程复核计算，编写工程复核计算分析报告；

(六)其它相关职责。

第十一条 鉴定审定部门的职责：

- (一) 成立水闸安全鉴定专家组；
- (二) 组织召开水闸安全鉴定审查会；
- (三) 审查水闸安全评价报告；
- (四) 审定水闸安全鉴定报告书并及时印发；
- (五) 其它相关职责。

第十二条 大型水闸的安全评价，由具有水利水电勘测设计甲级资质的单位承担。中型水闸安全评价，由具有水利水电勘测设计乙级以上(含乙级)资质的单位承担。

经水利部认定的水利科研院(所)，可承担大、中型水闸的安全评价任务。

水闸安全鉴定专家组成员应当遵循客观、公正、科学的原则履行职责，审查水闸安全评价报告，形成水闸安全鉴定报告书。

第十四条 流域机构、省级水行政主管部门应按年度汇总所管辖的大、中型水闸安全鉴定报告书，并于每年年底前报送水利部备案。

第三章 工作内容

第十六条 现状调查应进行设计、施工、管理等技术资料收集，在了解工程概况、设计和施工、运行管理等基本情况基础上，初步分析工程存在问题，提出现场安全检测和工程复核计算项目，编写工程现状调查分析报告。

第十七条 现场安全检测包括确定检测项目、内容和方法，主

要是针对地基土和填料土的基本工程性质，防渗导渗和消能防冲设施的有效性和完整性，混凝土结构的强度、变形和耐久性，闸门、启闭机的安全性，电气设备的安全性，观测设施的有效性等，按有关规程进行检测后，分析检测资料，评价检测部位和结构的安全状态，编写现场安全检测报告。

第十八条 工程复核计算应以最新的规划数据、检查观测资料和安全检测成果为依据，按照有关规范，进行闸室、岸墙和翼墙的整体稳定性、抗渗稳定性、抗震能力、水闸过水能力、消能防冲、结构强度以及闸门、启闭机、电气设备等复核计算，编写工程复核计算分析报告。

第十九条 安全评价应在现状调查、现场安全检测和工程复核计算基础上，充分论证数据资料可靠性和安全检测、复核计算方法及其结果的合理性，提出工程存在的主要问题、水闸安全类别评定结果和处理措施建议，并编制水闸安全评价总报告。

第二十条 水闸主管部门及管理单位对鉴定为三类、四类的水闸，应采取除险加固、降低标准运用或报废等相应处理措施，在此之前必须制定保闸安全应急措施，并限制运用，确保工程安全。

第二十一条 经安全鉴定，水闸安全类别发生改变的，水闸管理单位应在接到水闸安全鉴定报告书之日起3个月内，向水闸注册登记机构申请变更注册登记。

第二十二条 鉴定组织单位应当按照档案管理的有关规定，及时对水闸安全评价报告和水闸安全鉴定报告书等资料进行归档，并妥善保管。

第四章 附 则

第二十三条 水闸安全鉴定工作所需费用，由鉴定组织单位及

其上级主管部门负责筹措。

第二十四条 各省、自治区、直辖市人民政府水行政主管部门可根据本办法结合本地实际制定实施细则。

船舶装配工技术工作总结 船舶工作总结篇四

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：

一、船舶测报设备安装维护工作：

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等多家单位、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用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！

船舶装配工技术工作总结 船舶工作总结篇五

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规；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。

船舶装配工技术工作总结 船舶工作总结篇六

离开陆地到船上实习，这是一种全新的体验，对什么你都会有一种新鲜感，但是船舶不同于陆地，船舶随时都在晃动，到处都是铁疙瘩，而且有的铁疙瘩还在运转着，这些东西碰到就会对人产生伤害。这个时候你更应该注重的是你自己的安全，平常的行走和劳动都要注意安全。你到船上的第一天，部门领导安排工作之前，肯定会对你进行一定的安全教育，告诉你如何注意安全，但是真正的安全完全要靠自己的谨慎小心才能做到，所有的事故都是来源于自己的麻痹大意。

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。

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。

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。

这个时候你管理的设备又是全新的，而且是船上更加重要的设备了。管理设备的程序和干活的基本功也掌握得差不多了。但二管轮这个阶段是一个相对**的阶段，一般三管轮阶段你还有理由去请教轮机长或其他轮机员，到了二管轮阶段你就不可能成天去找轮机长了，这个你不会干那个你干不来，那

样会给人一种你业务能力不行的坏印象。这样你就必须兢兢业业做好日常维护保养，认真研读说明书，自己学着如何去分析、解决设备中出现的故障，让设备处于良好状态。这个阶段才是你个人技术、技能得到显著提高的阶段。

做二管轮后你必须非常谨慎小心，除了主管的辅机、空压机、造水机、重油分油机等，主要还有燃油的添加、储藏、驳运等船舶管理工作，加油、驳油一不小心就会造成大的污染事故，所以必须严格按照公司制定的《移油、驳油操作规程》去执行。

从实习生到二管轮做下来就可以耗费你5到6年的青春，马上你就可以进入大管轮培训班了。大管轮考证培训阶段是你通过5到6年海上生涯的实践锻炼，离开学校后真正系统重温你的专业理论的时候，就像一个武林高手成长阶段中内功突飞猛进的时期，这是你的技术、技能升华的阶段。现在的大管轮考试科目共7门，且有3项评估考试，如果能够一次性通过，你也可以自豪一把了。

大管轮考试关通过了，你上船还是要实习几个月才能升任大管轮。马上你就要进入管理级，也算是个白领了，其实船上的干部船员都是拿着白领的钱干着蓝领的活。

升任大管轮，你开始入围公司经常提到的船舶六大重要职务了，但是你的责任比以前大多了，考虑问题也不能光从自己主管设备的维护保养去考虑，这时候你是整个轮机部的总管，要有整个部门工作的全局观念。

大管轮这个职位的你主管着全船最重要的设备主机。对于主机的正常检修、维护保养，你要根据《维修保养计划表》和主机说明书的检修保养周期，做出详细周全的计划和工作安排，以确保船舶的动力。

除了保证主机的运转，你还要做好整个机舱日常工作的安排，

根据各个机工和轮机员的性格、技术特点，妥善地安排机舱日常维护保养工作。作为大管轮，你还要有一种主动的奉献精神，不管是三管轮还是二管轮主管的设备，如果有应急的抢修工作，一定要主动带着弟兄们上，这个时候也可以充分展示你在做轮机员阶段练就的手上功夫了。一艘船舶机舱管理的良好状况，离不开一个能干的大管轮。

做了18个月的大管轮，马上你要参加轮机长考证强制培训班了。现阶段船长、轮机长考证都是很容易通过的，只要你脑袋能够转两个弯弯就没有任何问题。过了这一关，做上3个月的实习轮机长，你马上就是一名无限航区远洋货轮的轮机长了，但是要成为一名顶尖高手的轮机长还需要更长时间的刻苦修炼。

恭喜你，终于做到轮机长了！