

最新船舶营销工作总结 船舶代理工作总结 (大全10篇)

总结是写给人看的，条理不清，人们就看不下去，即使看了也不知其所以然，这样就达不到总结的目的。总结怎么写才能发挥它最大的作用呢？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。

船舶营销工作总结 船舶代理工作总结篇一

参加工作多年来，在单位经理的领导下，在技术人员的指导下，我勤奋工作，圆满完成了领导安排的各项工作任务，为公司的发展壮大及__经济的发展做出了应有的贡献。

现将我这些年来来的主要工作成绩总结如下：

首先，与人和睦相处是我们工作的基础。工作中，我善于团结同事，做到大事讲原则，小事讲团结，与同事关系融洽，因此工作也得到了大家的支持，确保自己能年年圆满完成领导交给的各项任务。

其次，工作认真负责。多年来，我能坚持做到能服从组织领导，认真履行岗位的职责，坚决遵守单位劳动纪律，认真执行社会主义劳动政策。坚持做到按时上下班，不脱岗，不串岗，严格操作规程，多年来未出现一次违纪现象。能够做到一心为公，干一行，爱一行。

第三，工作精益求精。我就一直虚心向同事学习，向有关技术人员请求，工作中细心操作，凭着踏实的作风和认真负责的态度，出色地完成了各项工作任务。在单位无论份内份外工作都积极抢着干，有力地促进了本单位事业的发展。

工作中自费购买专业书籍，精研细读，并做下了大量 读书笔

记，从而提高了个人业务能力。能够将所学知识运用于实践工作，从而大大提高了我工作能力。工作上精益求精，完成任务不打折扣。从事工作多年，从未出现过一例差错。

简短的个人年终工作总结2

一、工作态度、思想工作。

我热衷于本职工作，严以律己，遵守各项公司制度，严格要求自己，摆正工作位置，时刻保持“谦虚、谨慎、律己”的工作态度，在领导关心培养和同事们帮助下，始终勤奋学习，积极进取，努力提高自我，始终勤奋工作，认真完成任务，履行好岗位职责，坚持理想，坚定信念，不断加强学习，提高自己的工作水平！

二、加强宣传学习，提高安全生产意识。

三、回顾过去，展望未来。

对于过去得与失，我会吸取有利因素强化自己工作能力，把不利因素在自己以后工作中排除，一周工作让我在成为一名合格职工的道路上不断前进，我相信通过我努力和同事合作，以及领导们指导，我会成为一名优秀员工，充分发挥我个人能力。也感谢领导给我这一个合适工作位置，让我能为公司做出自己该有贡献。一周来我做得虽然还不够最好，但我相信在今后工作中，我还会继续不断努力下去，我相信，只要我在岗位上一天，我就会做出自己最大努力，将自己所有精力和能力用在工作上，相信自己一定能够做好！

简短的个人年终工作总结3

近半年的工作中，我通过实践学到了许多房地产的相关知识，通过的学习逐步提高了的业务水平。但是作为新人，我深深知道，自己经验还是相对欠缺的，需要不断的学习和磨练。

因此，在新的一年里，我希望通过到销售第一线的不断学习和实践，做好个人工作计划，在现场不断增加自己的经验和见识，争取使自己的业务水平提到一个更高的高度，为公司多做贡献。

探索创新是青年人应有的职责，也是社会向高层次发展的必由之路。我顺应时代付于给我们的历史重任，做好人事年度工作计划，参与人事电脑操作培训，勇于在人事工作方面多使用现代化的武器，不断寻找能人事工作的科学性和规范性，力求能在人事的工作领域寻找出一点有价值的东西。

回顾一年来的工作，我在思想上、学习上、工作上取得了新的进步，但我也认识到自己的不足之处，理论知识水平还比较低，现代办公技能还不强。今后，我一定认真克服缺点，发扬成绩，自觉把自己置于群众的监督之下，刻苦学习、勤奋工作，做一名合格的人民公仆，为全面建设社会主义新农村作出自己的贡献！

20__年的工作还是会更加的困难，越来越大的竞争压力有时候会给我们带来极大的压力，但是化压力为动力，这才是我们一直以来不断的进步的最根本。在不断的进步中，我们得到了很大的发展，在进步中我们也有阵痛，但是这些都是暂时的，长远的发展才是我们一直想要的结果！相信在__年我们会做的更好！

在以后的岁月里，我的工作一定会越来越努力的，尽量不会出现任何的差错，这对我是必须要要求的，我对自己的要求是最严格的，一定要做到为公司的事业尽出自己最大的努力！

简短的个人年终工作总结4

20__年对于我来说是不平凡的一年，在我即将进入而立之年，我终于明白了自己对人生的态度，人生的发展方向，并用实际行动证明了，别人能作到的，我也能够作到，这

将为我未来的发展奠定一个坚实的基础。

人生的态度，必须要积极、勇敢。这里就不多说了，说多了也一堆废话。只是我知道，我用积极的态度来面对一切后，一切的事情都发生了变化，更令我觉得机遇无处不在、好运无处不在，我要积极，我一定要积极。

船舶营销工作总结 船舶代理工作总结篇二

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。

船舶营销工作总结 船舶代理工作总结篇三

今年以来，远洋船舶始终坚持以“效益攻坚、全员行动——强责任、精管理、比贡献”活动为契机，以辅助、促进船舶综合管理为中心，以“安全、效益、稳定”为目标，有效组织工会各项活动，全面开展工作创新，充分发挥了船舶工会桥梁纽带作用，使船舶管理水平显著提升，实现了争创“华铜海”式船舶的年终目标。

在工作中，我们通过冷静思考，科学分析，正确检视不足，认为当前工会工作还存在三大问题。

一是思想认识不足。当前由于经济成分和经济利益的多元化，导致船员思想观念和价值趋向的多样化。有些船员的私利观念活跃，缺乏职业道德素质、服务意识不强，敬业精神欠缺，导致一些玩忽职守、违章操作等现象发生。部分人对船舶工会信心不足，错误认为工会是清水的衙门，是务虚行为，没权、没利起不了作用，对工会不足工作不理不睬。

二是组织观念淡薄。随着公司船队发展，用工体制改革，船员队伍结构发生重大变化。近年来，我们充补了半数以上的基地工，部分人员文化素养较差，组织观念淡薄。受退休年龄提前影响，许多经验丰富、专业素质扎实的老船员逐渐迈入退休阶段，船员队伍进入了新老交替的高峰期。部分地区农民基地工素养较差，自由散漫不习惯集体生活。

三是工作方法传统。随着形势不断变化，船舶生产任务，工

作目标责任要求的提高，传统的工作方法可能已经不适当当前形式。许多工会组织不健全，船员公休换班后一般没能及时增补。工会干部职责不明确，义务热心工会工作不力，工作基本停留在搞搞娱乐活动，没有真正发挥组织作用。

一是注重思想观念教育创新。船舶工会是党群联系的桥梁和纽带，在安全生产中协调劳动关系、开展船员思想政治工作、对维护船员稳定方面有着不可替代的重要作用。要运用内容新颖、方式趣味的形式去引导船员提升安全生产、职业道德、荣辱观、遵守劳动纪律的积极性。要正确看待工会工作出现的新情况、新问题，以新的思维、新的眼光去观察和分析发展变化了的新形势，去运作工会工作，避免陷入工会工作的误区。要不断关心船员的工作生活，通过组织实践活动，增强其爱岗敬业的主动性。关心鼓励年青船员热心工会义务活动，多形式弘扬先进典型，激发热情，施展才华。

二是强化工会活动内容创新。船舶工会工作的重点就是围绕船舶中心工作，促进提高船舶管理水平、促进船员和谐稳定、提高船员队伍整体素质。要实现工会工作的这些目标，就必须坚持在工会组织活动的内容上创新。1、推行船务公开，从原来仅限于监督机制的基础上转被动为主动，透明船舶中心工作任务，发动工会组织作用，听取合理化意见建议，充分满足群众的知情权、参与权、表达权与监督权。2、强化组织凝聚，坚持贴近船员，立足热点、难点问题，帮助解决困难，有意识地挖掘和培养有用人才，对技术业务人才、入党积极分子成熟的，加快发展步伐。3、提高全员素质，经常性组织开展各种有政治性、趣味性、业务性、公益性的娱乐活动，既突出参与性、群众性，又提升船员整体素质。

三是突出相关机制的导向创新。保证船舶工会工作既要充分发挥职能效应，还需要严密活用的组织制度，实现工作机制创新。要落实工会委员职责分工，及时增补工会委员，明确各自职责，做好宣传。要落实工会工作目标，以参与船舶管理、调动船员积极性、监督劳动保护安全、加强伙食管理等

为主体，展开各项活动，实现年终工作目标。要建立工会工作长效制度，即参与民主管理制度、民主评议干部制度、工会监督管理制度、工会激励评价制度等，在执行中逐渐形成制度。

通过开展创新工作，使我们呈现三大喜人景象。

一是船舶工会质量显著提升。目前，玉河轮的工会组织更加具有生气活力，组织活动更加妙趣横生、各项制度更加健全完善、工作目标更加明确。经常性的宣传板报、文体娱乐、技能竞赛等活动的开展，不仅加强了工会组织自身建设，提升了工会人员素质，而且使船员的参与欲大大增强。创新工作也带动了船员整体综合素质提高，每项活动，参与船员们都能围绕支部、船舶的宣传需要，确定主题，积极参与，打破了以往只在房间聊天、看片子的被动局面。

二是船舶管理水平快速提升。工会工作的深入，真正落实了船员的“知情权、参与权、监督权”，为船舶综合管理工作起到了奠定作用，年度内使玉河轮在综合治理、劳动保护安全、遵守规章制度、增收节支维修保养等方面都取得了好成绩，船员的凝聚力、工作积极性、主动性和责任感显著增强，各项工作都能顺利完成。广大员工都能自觉执行船舶规章制度，自我制约，执行力大大提高。劳动保护工作成效明显，全方位的督查考核，使员工在监督别人的同时也促进了自己，遏制了一些隐患的发生。

三是安全营运指标全面提升。充分发挥船舶工会工作职能，为安全生产献计献策，更好地服务船舶安全生产，实现并完成了年度生产任务指标。本年度内规范有序地开展船舶各项工作，安全生产面达到100%安全目标，实现无海损、机损、污染、火灾、人身伤害等重大事故；无违法违纪现象，无综合治理事件；船舶管理体系、船舶保安体系有效运行。二次fsc检查都无缺陷通过，90多个港次自引、自靠、自离100%安全，增收节支符合“五项指标”要求，在各方面都取得了

比较理想的成绩，并跨入了华铜海船舶候选行列。

船舶营销工作总结 船舶代理工作总结篇四

我市有市属水运企业12家。前几年每年都有企业发生沉船死亡事故。特别是前两年，有一家公司曾一年内连续发生两宗沉船事故，经济损失惨重。面对严峻的安全生产形势，我处领导班子从20xx年下半年起就分别带队结合事故“四不放过”深入企业进行整顿调查，发现很多水运企业内部安全管理有岗位、有制度，但人员变换频繁，责任不落实，而且管理人员安全业务不熟。因此□20xx年我们严格采取措施，以强化水运企业安全生产体系监管为手段来达到提高企业的安全生产能力的目的。

一是在资质评估中严把安全体系关。我们严格按^v^的统一标准，在对所有从事水运的企业进行资质评估中，严格审核企业的安全体系以及其从业人员是否具有资格，确保每个企业的安全生产都有安全体系、有制度、有岗位，而且确保管理安全的领导和人员都具有相应业务水平，以提升企业自身安全生产能力。

二是在运政检查、年审中严把安全生产体系关。我们从04年开始在运政大检查和年审都增加从严审核企业安全体系运作和安全管理资格及在岗情况的内容。

三是在年度安全检查和评比中重点考核企业安全体系的运作情况；有效推动水运企业自身安全生产管理能力的提高。如20xx年3月份，中海油田股份有限公司服务公司作业一分公司的船舶“南海219”发生了碰撞事故，虽然事故按照等级为小事故，该公司依然对事故按照“四不放过”原则进行了严肃处理。对负有责任的驾驶员、船长勒令待岗参加重新培训，并且年终安全奖金也被扣除。公司还对所有船上工作人员通报事故教训。

针对公司的轮休，对船长换岗前都要进行业务培训，让其熟悉不同船舶的技术设备装备等性能，熟悉操作，保证安全。由于我们强化了水运企业安全生产体系的监管□20xx年我市水上运力在不断发展的情况下，事故反而下降了80%，经济损失大幅下降，无失踪、伤亡人员，船舶年安全面达到了100%，12家水运企业年终考评均被评为优秀，其中湛江航运集团等三家企业还被评为20xx年度水运安全生产先进单位。

琼州海峡是国家水运安全重点监控水域，也是我省我市水上交通安全重点部位。各级政府、安监局、交通、港务、海事以及海峡办等各部门都充分发挥各自职能维护着琼州海峡的水运安全。我们处也从不敢有丝毫怠慢。

一是摆正位置，增进职能合作□20xx年我处在各个不同时期、节假日会同海峡办、海事、安监以及徐闻县政府等职能部门参与琼州海峡安全整治近16次之多。

二是深入徐闻县海安、和安、角尾等乡镇摸底调查，基本搞清了琼州海峡运砂、运煤等无证营运船舶的结构和存在问题。与海事局和徐闻县有关职能部门共同研究整顿琼州海峡大批无证营运船舶安全隐患的消除措施。并按先疏后整的步骤，派人上门服务，帮助徐闻县注册两家规范的水运公司，将可以有条件正规经营的船舶纳入依法经营的轨道。然后再对屡教不改和残旧不堪的不安全船舶坚决予以取缔，尽快消除琼州海峡无证营运船舶的安全隐患。

三是严格督促湛江航运集团履行安全责任制各项义务，对海安港的装卸作业、调度、通航障碍以及危险品夹带等问题进行周密组织，严格监控，力求万无一失，有效遏制重特大事故的发生。

船舶营销工作总结 船舶代理工作总结篇五

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

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。

4) 触点经检查如有氧化层，可用油光锉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。

船舶营销工作总结 船舶代理工作总结篇六

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、杨陈垵、赵西垵、清水垵、官成垵、大字号等民垵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，对没有安装粉碎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。

船舶营销工作总结 船舶代理工作总结篇七

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“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。

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“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。

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。

船舶营销工作总结 船舶代理工作总结篇八

《内河船舶船员值班规则》（交通运输部令 2015 年第 20 号）

《内河船舶船员值班规则》已于 2015 年 11 月 3 日经第 20 次部务会议通过，现予公布，自 2016 年 5 月 1 日起施行。

部长 杨传堂

2015 年 11 月 11 日

第一章 总 则

第一条 为加强内河船舶船员值班管理，规范船员值班行为，保障内河交通安全，保护内河水域环境，根据《内河交通安全管理条例》《船员条例》等有关法律、行政法规，制定本规则。

第二条 100 总吨及以上中国籍内河船舶的船员值班适用本规则。

军事船舶、渔业船舶、农用船舶、非营业性游艇、体育运动船艇和非机动船舶的船员值班除外。

第三条 交通运输部主管部门主管全国内河船舶船员值班工作。

国家海事管理机构统一管理内河船舶船员值班工作。

各级海事管理机构按照职责具体负责内河船舶船员值班监督管理工作。

第四条 船舶所有人、船舶经营人、船舶管理人和船长应当按

照船舶安全配员的相关规定配备合格船员，确保指派到船上任职的船员熟悉船上相关设备、船舶特性，熟知本人职责和值班要求，有效履行安全、防污染等职责。

第五条 船长及全体船员在值班时，应当遵守有关船舶航行安全和防治船舶污染水域的相关规定和标准规范。

第二章 一般要求

第六条 船舶所有人、船舶经营人、船舶管理人和船长应当编制船舶值班制度，公示在船舶的显著位置，并要求全体船员遵守执行。

船长应当安排合格船员值班，明确值班船员职责。值班安排应当符合保证船舶、货物、人员安全及保护水域环境的要求，考虑值班船员资格和经验，根据情况合理安排值班船员，并保证值班船员得到充分休息，防止疲劳值班。

第七条 内河货船在航行中的驾驶值班安排应当符合以下要求：

（三）未满 1000 总吨内河货船，驾驶值班每班至少 1 名船长或者驾驶员。

内河货船在航行中的轮机值班安排应当符合以下要求：

（二）未满 500 千瓦内河货船，轮机值班每班至少 1 名值班船员。

第八条 内河客、渡船在航行中的驾驶值班安排应当符合以下要求：

（三）未满 300 总吨内河客、渡船，驾驶值班每班至少 1 名船长或者驾驶员。

内河客、渡船在航行中的轮机值班安排应当符合以下要求：

(二) 未满 500 千瓦内河客、渡船，轮机值班每班至少 1 名轮机长或者轮机员。

第九条 船舶停泊时应当留有足以保证船舶安全的船员值班，确保满足应对可能发生的紧急情况的需要。其中，1000 总吨及以上货船和 300 总吨及以上客船停泊时应当留有一个航行班的驾驶和轮机人员值班。

第十条 值班船员对船舶安全负责，但不免除船长的安全责任。

船员在值班期间不得安排影响其值班的其他工作。

第十一条 值班船员应当遵守下列驾驶台和机舱资源管理要求：

(二) 值班船员应当保持通信沟通联络有效畅通；

(四) 值班船员应当按照要求记录值班期间发生的重要事项。

第十二条 船长应当根据航次任务做好开航准备工作，包括备好本航次所需的燃料、备品等。

3000 总吨及以上内河货船和 300 总吨及以上内河客船应当制定航行计划。航行计划至少应当包括和考虑出发港、目的港、航程、连续航行时间限制、航经水道、重要桥梁、交通管制区、天气情况等事项和要素。

第十三条 船长应当对值班情况进行监督检查，及时发现并纠正船员的不良操作行为。

在遇到能见度不良、恶劣天气、航行条件复杂等可能影响船舶安全的情形时，船长应当亲自操纵船舶或者监督航行。

第十四条 值班船员应当按规定升降国旗，正确显示号灯、号型和旗号，不得擅离岗位，不得从事与值班无关的事项。

值班船员应当按规定记载航行日志、轮机日志等法定文书。船长、轮机长应当按规定进行审核并签名。

船舶航行和作业期间，舱面人员进行临水作业时应当规范穿着救生衣。

第十五条 严禁船员酗酒，值班船员在值班前 4 小时内及值班期间禁止饮酒，且值班期间血液中的酒精浓度不得超过或者呼吸中酒精浓度不高于 。

严禁值班船员服用可能导致不能安全值班的药物。严禁船员有吸毒行为。

第十六条 危险货物运输船舶值班船员，除执行本规则外，还应当遵守危险货物运输的 有关规定。

第三章 驾驶值班

第一节 值班安排

第十七条 驾驶值班安排应当适应船舶所处状态、环境、条件。

第十八条 船长在确定值班船员组成时，应当考虑下列因素：

- （一）24 小时有人值守；
- （二）天气、能见度情况、白天及夜间的驾驶要求差异；
- （五）驾驶台内的机舱控制装置、警报和指示器及其使用程序和局限性；
- （六）值班船员对船舶设备、装置的熟悉程度及操作能力；
- （七）值班船员的适任能力及经验；

- (八) 必要时召唤待命人员立即到驾驶台协助的可能性;
- (九) 所载货物的性质和状况、旅客的数量和位置;
- (十) 特殊的操作环境对航行值班的特别要求。

第二节 了望

第十九条 驾驶值班船员应当充分利用视觉、听觉及其他一切有效手段始终保持正规了望, 同时在规定频道上守听甚高频电话(vhf)必要时做好记录, 掌握来往船舶动态和周围环境情况, 以便对局面和碰撞危险作出充分的估计。

夜间、能见度不良及其他特殊情况下应当加强了望。

第二十条 驾驶值班船员应当掌握船舶自动识别仪(ais)的安全使用方法, 保持该设备处于常开工作状态并及时更新信息。

第三节 航行值班

第二十一条 值班驾驶人员应当使用安全航速。

值班驾驶人员应当充分掌握在任何吃水情况下本船的冲程等操纵特性, 并考虑船舶可能具有的其他不同操纵特性。

第二十二条 值班驾驶人员应当结合本船操纵性能, 正确使用操纵设备和助航仪器, 并掌握发生紧急情况时的应急措施。必要时, 应当果断使用车、舵、锚以及声光信号装置。

- (四) 熟练使用其他助航仪器判断局面和航行危险。

第二十四条 值班驾驶人员应经常检查操纵设备、助航仪器是否处于正常状态, 号灯、号型和旗号是否正确显示, 发现异常, 及时采取措施。

第二十五条 值班驾驶人员在值班期间，应当随时掌握船位和航速，确保本船行驶在正确的航线上，并注意在适当的时候使用测深仪器和设备。

值班驾驶人员应当给其他值班船员适当的指令和信息，并监督操作指令是否正确执行。

第二十六条 船长在驾驶台但未声明亲自操纵时，值班驾驶人员应当正常履行值班职责。船长接替操纵后，值班驾驶人员仍负有协助的责任。

第二十七条 夜间航行时，如有必要，船长应当签署夜航命令，值班驾驶人员应当认真执行。

（一）能见度不良；

（二）对通航条件有疑虑；

（三）对船长指令有疑问；

（四）遇恶劣天气威胁航行安全；

（五）发现遇险信号或者危及航行安全的可疑物；

（六）主机、舵机或者其他主要的操纵设备和助航仪器发生故障；

（八）出现危及航行安全的其他情况。

出现前款第（五）至第（八）项情形的，还应当及时报告事发地海事管理机构。第二十九条 值班的普通船员应当正确执行船长、值班驾驶人员下达的操作指令，对指令有疑问或者出现不能执行指令的情况时应当立即报告。

第四节 停泊（系泊、锚泊）值班

第三十条 驾驶值班船员应当认真执行有关安全规章制度，掌握在船人员动态和值班任务执行情况，经常巡视船舶，了解周围情况，维持船上的正常秩序。

第三十一条 值班驾驶人员负责与港口联系，了解货物装卸、旅客上下和燃料、水补给进度，并掌握船舶吃水、浮态、强度和稳性等情况。

船舶营销工作总结 船舶代理工作总结篇九

总结一：船舶安全生产活动总结

一、加强领导

局里严格按照统一领导。依法监督和安全一把手工程的原则，年初成立了系统安全生产工作领导小组。由局党组书记、局长古平同志任组长，为安全生产第一责任人，负责水利系统安全生产全面工作；常务副局长袁兴华同志任副组长，为安全生产第二责任人，具体分管水利系统安全生产工作；其余领导和中层干部为成员，具体负责职责范围内的安全生产工作。领导小组下设办公室在渔政站，具体承办全局安全生产日常事务工作。

根据水利系统安全工作特点，领导小组将安全生产监督管理的职责进行了分工，明确了渔政渔港监督管理站负责全县渔业船舶的安全生产监督管理工作，范文写作并签订了安全生产责任书，缴纳安全生产风险抵押金。渔政站为强化渔业船舶安全管理，规范船主安全驾船行为，杜绝非法载人载货现象，防止重特大事故发生，与全县渔船船主签订《渔业船舶安全生产责任书》195份，层层落实了安全责任。

二、加大宣传，切实提高渔民安全意识

一。全年，共召开渔民座谈会12次，广播电视宣传2次，印发

安全宣传资料2000余份，刷写宣传标语4幅，开展《安全生产法》知识竞赛活动答题人员100余人，重点教育渔民3人次，切实提高了渔民和安全生产意识和安全技能，实现了安全生产。

三、认真开展渔业船舶证件换发工作

今年我局严格按照市渔政处，市渔业船舶检验局的统一安排和部署，认真开展了渔业船舶三证一牌换发工作。到目前为止，共换发渔业船舶检验证书281本，渔业船舶登记证书281本，船员证书330本，渔业船牌281张。渔政站在换发证件时，对渔业船舶安全管理采取了新的举措：一是在每本检验证书上注明禁止非法载客载货的警示标语，范文top100时刻警惕渔民注意安全和不非法载客；二是实行一船一牌照，牌照统一装订在指定醒目位置，安全管理部门督查一目了然，便于三无渔船的清理。

四、加强检查，发现隐患及时整改

针对我县渔业船舶数量较多，较分散等特点，我局采取多种方式对渔业船舶进行安全检查。一是在换发证件时，船检人员现场登船检验，重点检查渔业船舶的安全性能，救生衣、消防设备、配备情况，渔民参加安全培训、学习情况等，对不符合条件的坚决不予年审。二是加强对忠县周氏造船厂的监督检查，狠抓渔业船舶的建造质量，把住劣质渔船源头关；三是渔政部门同其他部门开展联合检查。4月19日至20日，县人大、县水利局检查组对沿江的洋渡、东溪、石宝等重点乡镇贯彻《渔业法》执行情况进行了督查，切实增强乡镇政府加强渔业船舶安全管理的责任感。6月中旬，渔政站联合县交委、县长江海事处、县地方海事处等部门进行检查，对沿江群众过河难的地方进行重点检查，发现隐患及时给县政府汇报，妥善解决三峡库区当地群众过河难的问题。目前，县交委已在涂井河、思想汇报专题干井河等支河设置渡口14个。四是渔政站重点船只进行明查暗访，突击检查。全年，共出动检查车船20（辆、艘）次，检查人员60人次，检查渔业船

船250艘次，查获非法载客载货3艘，责令停业整改2艘，落实密查暗访9处，严防死守30天次。通过加强检查，隐患整改，杜绝了渔业船舶重大安全事故的发生。

五、存在的困难和问题

总结我局的渔业船舶安全工作，成绩突出，但也还存在一些困难和问题。

大多数渔民文化素质低，安全知识、安全意识差。

（二）三峡库区156米水位的形成，水面增宽加深，渔政无水上交通工具，检查十分不便，管理死角仍有安全隐患存在。

（三）个别乡镇对渔业船舶安全管理认识不到位，工作存在脱节现象。

六、明年工作打算

进一步加强渔业安全法律、法规的宣传，切实提高渔民的安全意识和安全知识。

（二）进一步加强同相关部门、乡镇政府的联系，共同做好渔业船舶安全管理工作。

（三）积极开展安全检查，发现隐患及时整改，确保无渔业船舶安全事故发生。

总结二：船舶安全生产活动总结

一、突出安全发展主线，将安全与发展放在管理的首位。

在安全生产月活动中，我们以三个代表重要思想为指导，以科学发展观统领全局，坚持安全第一、预防为主的方针，一是公司突出安全发展主线，将安全与发展放在管理的首位，

黄总经理亲自动员和部署了各项安全活动。二是公司成立了安全生产月活动领导小组，并且结合海上减载作业、船舶海上运输生产的特点，开展了形式多样、内容丰富的安全生产月活动，6月4日新双峰海轮开展了以党员身边无事故为主题安全月活动的再次动员，通过安全月活动进一步强化了员工的自我保护能力和安全意识。三是工会（党群部门）积极推进安全文化建设，深入组织开展了安康杯安全知识竞赛、我为安全献一计等系列活动的，《浦远通讯》刊登了船舶安全生产活动的专题报道，通过活动进一步提高了公司安全设防能力，保持了公司的安全稳定，确保了生产安全。

二、强化安全责任，周密安全部署，确保安全生产。

以务实的精神抓好安全，我们突出了安全责任与安全监督二个重点。

（1）在上海合作组织峰会召开期间按市委和集团通知的要求，公司把峰会的安全工作作为头等重要的政治任务，保持高度政治的敏感性，进一步加强了在峰会期间船舶生产的安全生产，研究制定和下发了强化责任、细化措施，周密部署，抓好落实，确保安全的措施，并且以通电形式下发各船舶，保证安全，做到万无一失。

（2）认真贯彻落实陈戌源总裁在集团5·24安全生产紧急会议上的讲话精神，公司领导总经理黄柏清亲自传达讲话，提出了认清严峻形势，增强安全管理的要求，公司马玉龙副总经理亲自到每艘船舶进行传达，海务部还将讲话以安全通电形式，传达到每艘船舶、管理部室。此外，6月2日-6月8日云岭宝山万岭轮船舶领导，根据公司要求，围绕安全月活动主题、认真开展学习讨论，公司对到港船舶开展安全检查，共发现48个问题，现已基本落实和完成了整改。

船舶营销工作总结 船舶代理工作总结篇十

一是召开专题会议向全体干部职工传达上级关于船舶码头污染防治工作的会议、文件精神，强调做好船舶码头污染防治工作的重要性和紧迫性。由海事处印制关于船舶码头污染防治的宣传资料免费发放给辖区船舶及渡口码头，让广大业主提高做好船舶码头防污染工作重要性的认识，营造了良好氛围。

xx区地方海事处成立由主要负责人负总责，分管负责人具体牵头海事、航务、船检的三个工作小组。按照职责分工，海事股负责辖区所有流动船舶的污染防治工作，航务股负责辖区所有渡口码头人行桥的污染防治工作，船检股负责辖区船舶防污装置的整改和检验把关工作。

各片区按照职责展开了全面排查工作，按照相关要求对各片区船舶码头进行了逐一排查，认真做好了检查记录，摸清底数，全面掌握本辖区在船舶码头防污工作方面存在的不足，打好了船舶污染整治工作基础。

我处执法人员严格按照相关要求对辖区船舶防污证书文书、船舶防污染设施设备配备和船舶、码头作业活动污染情况等方面进行了重点检查，对发现的问题督促业主及时整改，并进行了严肃处理。

制定完善了相关记录台账，对检查记录、隐患登记簿、处罚案卷文书等做到了详细、规范。

我处将污染防治工作纳入港航处职工日常工作考核机制中，与工作性津补贴挂钩，每季度实行了考核评分，按照工作制度严格奖惩，促进船舶码头污染防治各项工作任务任务的落实。