

2023年船舶试航需要多长时间 船舶电气工作总结(优秀8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。优秀的总结都具备一些什么特点呢？又该怎么写呢？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。

船舶试航需要多长时间 船舶电气工作总结篇一

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

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。

目前，东海区现有xx条志愿船，其中实时回收数据的志愿船有xx条，其余为非实时方式回收数据。从xx年12月到xx年11月，共获得实时数据x条，接收率为%，纸质非实时数据x条。

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x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。

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。

2、6月16日，船舶测报站朱谦平参与了国家_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x个argos剖面浮标和xx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xx个表面漂流标和x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。

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_预报减灾司举办的“海洋观测技术”培训、国家_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做多家单位、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。

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。

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。

- 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。

船舶试航需要多长时间 船舶电气工作总结篇二

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前，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，我也可以能够作到，这将为我的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。

船舶试航需要多长时间 船舶电气工作总结篇三

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“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。

船舶试航需要多长时间 船舶电气工作总结篇四

《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！

船舶试航需要多长时间 船舶电气工作总结篇五

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。我们处也从不曾有丝毫怠慢。

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。

船舶试航需要多长时间 船舶电气工作总结篇六

经过三个多月的现场实习和师傅的悉心教导，我现在对现场的安全管理工作有了一定认识，并且可以自己处理一些现场发现的与我们工作有关的问题，学会了自己填写《涂装申报手续》、进行填写《现场安全问题反馈单》，我取得这些进步完全离不开我司领导和师傅，是他们悉心的教导和帮助才使我有这么的进步，我很感谢他们在我工作上无私的帮助。

我一来到安全管理部门就整天跟着我师傅到生产现场处理一些异常问题和安全突发事件，当时我司在建的(57000t—19#、17#、21#、24#、19100t-5#船)，我开始进行了解造船基本

情况，并熟悉我们安全员日常工作重点及我们公司在建船舶日常监控重点，由于我司的安全主管同时也我的“传、帮、带”师傅，他对我进行现场的安全管理工作介绍，我才开始认识造船，迈开进造船公司工作的第一步，我在我师傅那里学到了很多东西，他曾告诉我说：“作为我们安全管理人员每一天面对的工作都不一样，要打交道的人也不一样，要处理的问题也不一样，那么我们就要做到：要有自己的性格、有自己的工作方法和方式。只要是自己认为是对的就要大胆去做，有想法、有创意就大胆去实施。工作就是要有魄力！”使我至今受益非浅。在(57000t-16#)船上施工现场学习期间，我自己明白了船在船台建造期间要把防高坠、防物体打击、工装设施列为日常工作重点来做。船台期间的是多工种、多人员密集型作业一定要做好现场的监控，绝对不可以马虎大意。

在11月份我得到了上级领导和主管的细心指导和热情帮助很快就熟悉涂装作业的监控重点，在进行涂装作业前准备工作，要先填写涂装申报单，挂好严禁烟火警示牌，拉好警戒旗，将防火、防爆、通风作为主要工作来抓，并且知道了涂装作业的工作流程和步骤，做了这方面的笔记和工作记录。涂装完后要做好工完料清的工作，在闭秘舱室涂装作业时要加强仓室通风，设备一定要是防爆型的在喷涂过程中如有发现有动火与涂装作业冲突时，及时通知项目及厂安技部进行协调处理。我在学习过程中也有发现部分员工在工作中暴露出一些不协调、不规范的现象如：员工不带安全帽，安全带，劳保用品穿带不规范等，在进行涂装作业时未挂《严禁烟火警示牌》针对这些习惯性违章，我们及时的和他们的责任班组和责任人进行了沟通并采取一定的方法处理。

在12月份初由于我司的57000t—16#船要下水进行施工作业，在我主管的帮助下我又学到了很多东西，虽然自己有在船台实习的经验，但是我认为以前认识的.还是不够全面要学习的东西还是很多，至今我一直对我们厂脚手架和仓室通风问题很感兴趣，并且我在工作之余也一直在收集相关资料认为

我厂单位在这两方面确实是有要改进的地方。

对与20xx年的工作计划我会在认真完成领导交代的任务同时继续学习安全管理知识，虚心请教，全方面的完善自己，胜任自己的安全管理工作，让自己尽快的加入到我们安全管理部门中来并且我会继续跟踪我厂脚手架搭建和仓室通风问题改良，更好的为广大员工提供安全舒适的工作环境做出自己的一份努力，为我司取得更大的辉煌做出自己应有的贡献。

以上是我在参加工作以来对自己实习期间工作的总结和日后的工作计划有不成熟和认识不全面的地方还望领导批评、指正。

船舶试航需要多长时间 船舶电气工作总结篇七

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助工作中，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教育和咨询活动。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。

船舶试航需要多长时间 船舶电气工作总结篇八

（一）加强组织领导，提高对渔业安全生产重要性的认识

南宁市登记在册的渔船共有4458艘，为了保障渔业船舶生产

安全，加强对渔业船舶安全生产监管，我局成立了渔业船舶“安全生产年”活动工作领导小组，负责对南宁市所辖县区渔业船舶安全生产工作进行督查指导。并于今年的3月、5月、7月、9月由周副局长带队到南宁市所辖的横县、隆安县、宾阳县、上林县、武鸣、马山县、江南区、青秀区、良庆区、邕宁区、兴宁区、西乡塘区等12个县区分别进行了检查。使各县区主管部门充分认识开展渔船安全生产大检查的重要性和必要性，提高安全防范意识，切实保障广大渔民群众的生命财产安全。

（二）强化措施，落实责任，讲求实效

针对我市渔业船舶安全生产管理工作的实际，实行统一管理，分级负责的原则，要求各县区主管部门以船为核心，以渔船安全生产为工作对象，完善渔业安全生产规章制度，建立了每月、每季检查和节日、假日、圩日重点检查制度，来到渔业企业、下到渔船。对渔船各项安全事项进行实地督促检查。做好每一家有船渔业企业、每一艘受检渔船的安全生产督查、检查登记，慎防检查工作遗漏。重点抓好渔船水上作业安全监管，尤其注重对渔船安全设施配备情况、渔船非法载客运输和非法电鱼现象进行检查。对督查中发现的危及渔船安全生产的问题和隐患及时提出整改要求，督促渔业企业或渔船主进行整改，对一时难以完成整改的，明确整改期限，直至彻底消除隐患，确保跟踪到位。并落实责任单位抓好渔业船舶各项安全防范措施的监督管理，落实了责任片区，做到任务到岗、责任到人，确保了安全工作万无一失。

（三）加大安全宣传和教育力度，营造良好的安全生产氛围

为提高渔民安全生产意识，我局要求各县区水产畜牧兽医局充分利用舆论宣传工具，加大渔业船舶安全生产的法律法规宣传，并深入到一线渔船，通过座谈、发放宣传资料和张贴宣传标语等形式对广大农民群众、渔船主、渔民进行安全宣传和教

众自觉不搭乘禁止载客的渔业船舶，在全社会形成一种“治理隐患，防范事故”的良好氛围。在开展渔业安全生产大检查和渔业安全生产年活动中，全市共发放各类宣传资料12000余份、张贴标语2500多条、悬挂横幅240条、出动宣传车300多台次、执法人员1000多人、召开渔民座谈会60次。年初以来，结合国家对渔业用油补贴的政策，我局派出熟悉渔业安全生产相关法律法规的工作人员到各县区对广大的渔民进行培训，收到了显著成效，使安全生产意识深入人心。

（四）突出重点，强化监管

1、由于我市的渔船检验机构刚成立不久，致使对渔船管理起来还有一定的困难，往往是花费了大量的人力物力，收效却不明显，不能对辖区内的渔船形成系统、有效的管理。

2、有少部分渔船作业人员未经培训无证上岗，安全意识不强，在发生事故的时候极有可能手足无措，无法施行有效自救。

3、部分船主船员对灭火器日常使用维护方法不掌握，不熟悉，消防器材摆在船上形同虚设，甚至有个别渔民认为“作业渔船的面积比较小、使用灭火器来灭火还不如直接在江河取水灭火来的快”嫌麻烦，存在较大的安全隐患。

4、我市河流众多、线路长，渔船数量多、分布广，渔业安全生产工作难度大，费用高，市县区财政在这方面的投入极少，建议上级部门能有一定的工作经费。

（一）认真贯彻落实上级有关渔业安全管理工作要求，全面实施《渔港和渔业船舶管理条例》，继续加强安全生产法规的宣传工作，组织举办渔业船舶安全生产知识和安全操作技能培训，切实提高渔民安全生产意识和抗灾救灾能力。对在渔业“安全生产年”活动中发现的隐患和问题，采取各种方法，对所有安全隐患进行分类管理。同时，根据整改的难易程度、整改期限、落实整改责任，确定整改计划，确保整改

到位。对一般安全隐患，要采取措施，立即落实；对重大事故隐患，要建立市县区、乡镇（街道）和村（社区）分级挂牌督办制度，跟踪落实，督促有关单位提出防范措施，落实整改资金，明确整改期限和责任人，并制订应急预案，在规定期限内完成治理。

（二）在开展“渔业安全生产大检查和渔业安全生产年”活动的同时，结合南宁市的安全生产工作实际，制订切实可行的实施方案与步骤。严格按照检查要求层层落实隐患排查责任，把排查整治安全隐患作为关口前移、加强安全生产工作的治本措施，建立安全隐患公告制度，进一步推进以“三查”（企业全面自查、部门专业检查、政府综合督查）为主的隐患排查活动，加大隐患整治力度。尤其是前阶段隐患排查治理工作相对滞后的地方和单位，要强化督查，加快进度，抓紧排查，真正把工作做实、做细，不走过场、不留死角。

（三）争取与市县区编制办公室协调，尽快解决我市县区渔船检验机构的空缺，以便加强我市渔业船舶安全生产工作。