

最新船舶专项检查 船舶防护工作总结(优质6篇)

总结是在一段时间内对学习和工作生活等表现加以总结和概括的一种书面材料，它可以促使我们思考，我想我们需要写一份总结了吧。什么样的总结才是有效的呢？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。

船舶专项检查 船舶防护工作总结篇一

学习一开始，我们单位就派主抓师训工作的副校长刘校长亲自来抓这项工作，刘校长认真负责，亲自参与学习，时时把握学习进程，了解老师学习情况，亲自与教师们一起研讨，替教师们批改作业，起到了极大地带动作用。

刘校长首先将参研教师按学科分出若干小组，每个小组任命一个精通电脑、学习认真、有一定威望的同志担任组长，然后由组长分别按学习进程与要求，组织好本组教师的学习，组织本组教师的讨论，提醒和激励本组教师保质保量地参与学习，从而极大地提高了本次学习的效果。

为了激活教师学习的内在动力，每个阶段，刘校长都要亲自收看教师们的学习心得与感悟，并给出热情洋溢的激励评语，极大地调动了教师们的学习热情，使我校参学教师们的学习研修具有了切实有效的学习效果。

为了促进线上学习的有效效果，刘校长知道功夫其实要下在线下。阶段学习情况总结会，就是要靠参学教师的学习互动，促进协同，从而激发教师们线上学习的热情，保证线上学习的效果。实践证明，这一做法是很有效果的。

本次学习，单位研究决定与教师们的教研积分挂钩，这就极大地调动了教师们参与学习的积极性。我们单位一时出现了

争着报名参加的热烈场面，造成了不叫谁学谁就不愿意的局面，因为报名教师远远超出了名额上限，使我们不得不动员部分高级职称的教师把名额让给讲师一下的教师，这才消解了激烈的竞争局面。

本次参学教师都认真地撰写了各阶段学习心得，把他们学习的心得体会都倾诉出来，使他们在每一个阶段都能通过自我总结来反思自己的学习情况，学习所得，从而学会自我学习效果审视，这样很好地保证了每位参学教师的学习效果。

船舶专项检查 船舶防护工作总结篇二

安全是船舶永恒的主题，随着船舶建设的推进，人们对安全的认识不断深化，越来越感到建设船舶安全文化的重要性和迫切性。积极倡导和建设有效的船舶安全文化，为船舶安全生产提供强大的舆论氛围和智力支持，对于提升和加强船舶安全管理控制力具有十分重要的作用。为了实现效益最大化，我们把船舶安全文化建设放在突出的、重要的位置抓紧抓好，切实抓出成效。

第一、企业精神是企业安全文化的核心。我们始终重视弘扬和培养企业精神，用奋发向上的企业精神提高员工队伍的素质，使他们在为实现安全生产目标时发挥自己的聪明才智。

第二、坚持“以人为本”的原则。注重强化安全意识，树立正确的生命观，充分发挥广大员工在安全生产的实践主体的工作潜能。

第三、以科学发展观思想为指导。坚持有形的物质文化和无形的精神文化的协调统一，形成了企业文明致胜的群体意识。

1、安全就是生命。无数的事实教育我们，安全就是生命。在

日常工作中，我们不仅仅动员广大船岸员工，而且广泛动员船员家属，双管齐下，教育船员对待安全要象对待自己的生命一样，以高度负责、高度重视的态度对待安全问题。我们经常召开船员家属会议的时候，请她们给远洋船员寄上一封信，带上家人的嘱托，用亲情强调安全的重要意义。

2、安全就是效益。效益是企业、船舶安全工作的落脚点。安全出了问题，效益就无法保证。安全工作至关重要，没有安全就没有效益，安全是企业生存和发展的基本保障。安全就是效益，安全抓好了，就为我们企业的生产经营创造了直接和间接的效益。我们高度重视做好安全工作，通过严格的管理，严格的要求，向管理要安全，向安全要效益。

3、安全工作是一项充分体现科学性的工作。科学技术是第一生产力。在安全工作中，科技含量越高，安全把握性就越大。现代化高科技运用到造船、航海领域，在安全设备、安全管理上发挥重要作用，为我们抓安全工作提供了有效的辅助手段。为此，我们注重抓好员工的培训工作，使员工掌握丰富的科技知识和熟练的驾驭现代化的船舶，按照国际安全质量规则要求，完善制度，规范运行，科学管理。

1、安全与政治的关系。国家投资把这么大一个企业交给我们经营管理，我们的安全工作决不能出事故。安全出了问题，不仅造成人、船、货、车等经济方面的损失，更重要的是会使企业的声誉和发展受到影响，使职工的信心和士气受到挫伤，也会使党和人民的事业受到损失。所以，我们坚持从“讲政治”的高度对待安全工作，把安全问题当作政治问题对待，不容失误。讲政治，是船舶领导班子加强自身建设、搞好船舶管理的基本立场。班子成员相互认同、相互尊重、相互支持，经常不拘形式、地点，通报情况、沟通信息、知识互补和会议讨论，保证了各项安全措施的实施。

2、“绷紧安全弦”与“系好安全带”的关系。“安全弦”是我们对安全工作的认识，是安全意识和责任感的问题。“安

全带”就是安全工作机制、安全技能和物质保障问题，两者都不能偏废，不能缺一。我们尽力做到两者的有机结合，把安全时刻牢记在心中，“绷紧安全弦”；同时把安全始终控制在自己手上，“系好安全带”，全力做好我们的安全工作。

3、机关的管理责任与基层单位、船舶的管理责任的关系。机关的管理对基层单位、船舶的安全工作有着重要的指导、教育、督促和管理的重大作用。机关的管理与基层单位、船舶的管理是安全工作的两个方面。我们在紧紧抓好基层船舶安全工作的同时，根据公司的要求和结合船舶实际，党政工团齐抓共管，密切配合，积极开展“百日安全无事故”、“安全生产年”、“安全生产月”、“安全生产大检查”、“隐患排查治理”、组织观看安全生产的教育片等一系列活动，消除安全隐患，纠正习惯性违章，引导和帮助船员树立“风险可以防范，失误可以避免，事故可以控制”的安全理念，树立“安全就是效益”的安全价值观。增强全体船员主人翁意识，严格要求自己，把安全时时刻刻铭记于心，共同维护船舶安全生产，促进公司发展，从而达到公司与船员双赢的局面。

1、突出“两个核心”，抓好“四好班子”建设。船长是船舶的管理核心，党支部是船舶的政治核心。船舶始终坚持以“党建促船建”的工作思路，坚持行政、党建刚柔相济，坚持“三会一课”制度，深入开展“争先创优”、“党员身边无事故”、“党员责任区”、“团员青年先锋队”活动，唱响“一个党员一面旗帜，一个支部就是一个堡垒”的主旋律，在“急、难、险、重”中发挥党支部战斗堡垒作用，发挥党员先锋模范作用和青年团员的先锋队的作用，争当创一流的排头兵，从而推进了船舶“双文明”建设的协调发展。

2、加强安全生产的宣传教育 and 培训，不断提高员工的安全文化素质。安全文化建设除了关注人的知识、技能、意识、思想、观念、道德伦理、情感等内在素质外，还重视人的行为、设施设备、工艺工具、环境等外在因素和物态条件。为此，我轮在宣传教育上下功夫，利用工前会、航前会、每月的部

门安全会、船员大会讲解安全操作规程和强调工作中应当注意的事项，认真学习兄弟船舶在安全工作上的先进经验，剖析典型事故案例，寻找事故原因，吸取经验教训，避免重蹈覆辙。通过张贴标语、墙报专栏等形式开展安全宣传活动，营造浓厚的安全氛围，促使船员积极学业务、练本领、掌握安全技能，使“我要安全”变成了船员的共识和自觉行为，努力营造一个良好的企业安全文化的氛围。我轮加大岗位练兵和安全知识培训力度，切实提高船员的安全管理能力。组织开展“安全知识”培训，组织开展应急设备的培训和实际演练，组织全体船员进行消防服的穿着演练，反复练习穿着，直到每位船员都能熟练的在规定时间内完成穿着为止；组织船员开展消防、救生、防污、船舶保安演习等。通过开展经常性的安全培训，使船员在应急反应能力及熟练程度、处理突发事故和解决实际问题的能力得到了极大提高。与此同时，把安全文化建设寓教育于各种活动之中，注重安全文化的知识性、思想性、实践性、趣味性的有机结合，得到员工接受，进而受到欢迎，企业文化建设取得了实效。

3、推广科学技术，打牢安全文化建设的坚实基础。科学技术本身就是社会文化因素，是人类文化的组成部分。安全管理也是一门技术，我们充分考虑安全管理与国际公认的管理体系要求的有机结合，建立一体化的管理体系，努力提升安全质量管理的科技含量。

4、加强法制建设，保障安全文化的健康发展。安全方面的法律法规既是安全文化的重要组成部分，又是加强法律法规建设，使安全文化建设保持一定的稳定性和连续性，保证安全文化的健康发展。首先是组织员工学法。通过学习，使每位员工认识到岗位的法律职责、行为准则和工作标准，将员工的个人行为变为法律行为，求效益、求生存、求致富都只能在合法前提下进行。其次，在安全教育中，经常组织“违章就是违法”、“安全与法”等为主题的座谈讨论，让员工在讨论中释疑解惑，在讨论中掌握法律的知识，树立法制观念，提高遵纪守法的自觉性。第三、对于发生的重大、

特大事故，按照“四不放过”的原则，一查到底，进行严肃处理。注重对有关国际公约和法律文件中有关安全生产条款的研究、学习和宣传，使各级人员懂法、守法，依法搞好安全生产，保障了安全文化的建设的健康发展。

6、着力培养职业道德，树立爱岗敬业、追求卓越的精神。在企业安全文化建设的过程中，加强员工的道德建设，以德治船十分重要，这是船舶思想政治工作的重要内容。在思想政治工作方面，船舶领导班子始终把思想道德建设作为船舶先进文化建设的重要内容和中心环节，在抓好船员大会、干部会、党员会议的宣传教育基础上，把重点放在有针对性的做好船员思想上，与船员开展广泛的谈心交心活动，为船员解疑释惑，坚持该向船员说明的问题就一定说明，该向船员解释的问题，就坚决向船员解释清楚，能帮助船员解决的问题，想方设法为船员解决。在谈心中，要求船员树立大局意识，整体意识，理解公司和船舶的难度，树立克服困难的思想。同时，船舶狠抓全船内部的团结协作，建立良好的人际关系，形成良好的内部氛围，使大家生活在团结、和谐的人际关系氛围中。船舶领导班子通过以身作则、思想教育、文化建设、实践引导，提高员工的综合素质，营造了良好的船舶安全文化氛围。我轮本套船员虽然年轻，但思想素质比较好，服从意识比较强，通过船舶强有力的思想工作，解决了他们思想上存在的一些问题，为此，船员一直保持了良好的心态和稳定的思想情绪，直到套派交接班，大家仍然保持着饱满的工作精神和积极的工作热情。广大员工围绕各级党组织的奋斗目标，珍惜岗位，勤奋工作，高标准，严要求，追求卓越，建设好企业安全文化，并使自己成为一个道德高尚的人。

一个套派期来，通过开展安全文化建设，船舶安全生产有序、管理制度健全，船舶领导、船员重视安全，都能自觉的遵守安全规章制度，顺利完成了公司下达的各项安全生产任务。安全工作只有起点，没有终点，企业安全文化建设工作同样如此。我们一定要充分认识提高企业安全质量管理水平和建

设企业安全文化的艰巨性、长期性和紧迫性，以追求卓越的安全质量管理境界和企业安全文化精神为己任，积极打造良好的船舶安全文化，为船舶事业的更好更快发展再做新贡献。

船舶专项检查 船舶防护工作总结篇三

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，也取得了优秀的业绩。

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。

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。

船舶专项检查 船舶防护工作总结篇四

我想这位朋友说的问题很有局限性，另外待遇的好坏有时不能完全来决定员工的去留，特别是有才干的人！

我想聊友的问题该是两个：

用人的工资待遇标准与怎么才能留住人才！（一）用人的工资待遇标准：

每个行业都有各自的标准，其实既然创办了公司就该有自己的成长历程，照着曾经的标准执行就行了，因为是新成立的公司，需要你的员工替你打天下，这个阶段对公司的领导和员工来说是很艰辛的，公司创办初期需要很多积累沉淀，尤其是资金精力方面，很多方面需要给员工一个交待，所以待遇可以在自己适当的范围内作些调整，这样可以提高一下工作的积极性，为你的公司更卖力些！

（二）怎么才能留住人才：

这个问题有些复杂，总结一下留住人才大致有三方面的因素：
1、待遇留人。

公司管理心得体会() 无论什么公司你没有一套完整的薪酬制度和管理思路，工资待遇想怎么来就怎么来，公司业务好了就多发，不好就少发，甚至有些新公司的创办人一味强调“大河没水小河干”，这样的公司是做不长的，做不大的，要知道如果小河里没水大河也干呀！站到各自角度分析，大河和小河有很多本质上的区别，这个问题大家都可以容易想的清楚！所以理智的管理是必须的。完整的薪酬制度和管理思路是待遇留人的基础！

2、感情留人。

有了不错的待遇，整天员工像驴子一样被领导用来用去，公司的管理一盘散沙，领导不开心了阴沉着脸，时不时的发个脾气，这样的公司根本谈不上有凝聚力，这样的工作环境也不出什么好的业绩。长久下去形成恶性循环，再好的待遇也留不住人，为什么留不住？一句话“干的不开心”所以作领导的也该时不时的关心一下员工的工作情况，除了工作以外也聊些家常的话题，无论是工作或生活有什么困难，做领导的都不可袖手旁观，要积极提供援助，这样员工会感到家庭式的温暖和关怀，他会加倍工作来回报你的，因为他没有什么后顾之忧！

3、事业留人。

公司管理心得体会() 跳槽或想单干的高级人才怎么说他都要认真分析一下自己的情况再做决定，毕竟甘愿冒险的人为数不多，躲避风险毕竟是人类的本性！

写的很乱，心里也很乱，也许自己心里的事情很多，联想了很多，写出来作为宣泄。希望看到的朋友当做自己看法的第

二种声音！

公司管理心得（2）：

优点，我是个比较专注的坚强的人，是一个打不死的人。缺点最重要的是有时候太软弱，对公司管理方面手太软了，以前，我以为那是人性化管理。当时我把公司当成家一样，现在想想有很多问题。其实人性化管理并不是要把你员工当成家里人，然后不去管理。总结，管理无情人有情。

1. 作为一位领导者，必须得具备表达清晰准确的自信，确保组织中的每一个人都能够理解事业的目标。
2. 在任何情况下，责任都有一个定量；任何一方如果承担过多的责任，另一方就会相应地减少承担等量的责任。
3. 管理的艺术在于沟通的技巧与真诚。
4. 管理是一种严肃的爱。
5. 管理就是让别人完成事情。
6. 黑猫，白猫，能抓老鼠的就是好猫。
7. 质量即免费。
8. 优秀的管理者不会让员工觉得他是在管人。

3 / 20

公司管理心得体会（）9. 先做人，再做事。10. 管理就是追求一种调和。11. 最优秀的人才是免费的。

12. 管理就是两件事，一是资源优化组合，二是做区域轮廓、环境培养；正如^v^所说的：管理就是两件是，一是出主意，二是用人；而好的管理者是二者的集合。

13. 人有多大胆，地有多大产。 14. 君视臣如草芥，臣视君如寇仇。15. 以人为本！

16. 上之所好，下必随之。

17. 从管理的角度来讲，两点之间最短的距离不一定是一条直线，而是一条障碍最小的曲线。

18. 管理就是让大家知道你的规划，理解你的规划，贯彻你的实施计划及要求，同时让利益联系起你我他。

19. 管理=勤奋+智能+知识+心理学。 20. 管理就是更有效地利用资源。 21. 管理=管人+理事。

22. 管理追求的是：无为而至，大智若愚。 23. 好的管理者就是要组织离了你照样转。 24. 培训是企业员工最好的福利。

4 / 20

公司管理心得体会 () 25. 要领导好别人，首先必须要领导好自己。 26. 己所不欲，勿施与人。 27. 没有规矩，不成方圆。 28. 要做就做最好的。

29. 高层管理者：做正确的事；中层管理者：正确地做事；执行层人员：把事做正确。

30. 管理就是激发人的潜能，以赢取目标。 31. 易之思之。

32. 把自己当成别人，把别人当成自己；把自己当成自己，把别人当成别人。

33. 己所不欲，勿施于人；己所欲，亦慎施于人。 34. 计划，组织，指挥，协调，控制，督导。 35. 管理的精髓，就是把复杂的事情简单化。

36. 管理的重心在于管人、用人，只有先学会很好地欣赏别人，才能很好地用人。

37. 管理：关注并修正行为，影响并引导人生。 38. 从办公桌上看到的世界是可怕。

39. 做不好事情往往不是由于事情的原因而是人的问题。 40. 做人就不要做事，做事就不要做人！性格决定命运，气量影响格局！

5 / 20

公司管理心得体会() 41. 沟通、协作、勤理，利润第一！ 42. 管理就是先管好自己。

43. 管理的最高境界就是利润的最大化！44. 管理的基础就是人力资源的管理。中国有句俗语：不怕没好事，就怕没好人；而如何识人、用人，我想应是每位管理者常思考的问题吧。

45. 任何事情处于顺其自然的状态时，得到的自然而然会来，得不到的勉强亦陇无。

46. 夫为治有体，上下不可相侵。 47. 一切从沟通开始..... 48. 管理的最高目标是社会价值最大化。

49. 谦和的态度，常会使别人难以拒绝你的要求，这也是一个人无往不胜的要诀。

50. 尝试导致成功，抱怨导致失败。

51. 无论一个人表面多么强大，其内心往往都是脆弱的。 52. 人性中最本质的需求就是渴望得到尊重和欣赏，就精神生命而言，每个孩子仿佛都是为了得到赏识而来到人间的。

53. 管理没有真理。

54. 管理是科学，领导是艺术。

55. 管理其实就是共享一份团队的融洽感情。

6 / 20

公司管理心得体会 () 56. 沟通是一切成功的源泉！

57. 发现合适的人，用合适的方法，在合适的体制下，执行合适的策略。

58. 管理就是沟通、沟通、再沟通。 公司管理的体会

1、加强控制

这里讲的控制并不是指公司对公司员工的直接控制管理，而是指公司员工对产品的质量、数量和成本的控制，促使全公司每一个部门、每个科室、每个岗位、每位人员都在为完成公司的总目标而努力。

7 / 20

公司管理心得体会 () 开支等因素是自己部门和企业实现目标的障碍。让每位员工都能在工作中体现自我价值：都在为公司大目标的完成而发光发热。

2、注重沟通

公司不光注重产品的质量、数量和成本控制，也同样注重人本管理。人是有感情的，公司管理者与被管理者的沟通关系对调动职工的积极性有着极大的作用，是企业成功与否的至关重要的因素。公司各个部门之间沟通方式，有定期的报告制度，如每天的品质向上中心举行的会议，对日常的品质状况进行报告；每个月开展的新车型会议制度，对新车型推进状况进行沟通等等。同时，公司也注重上下级之间和同事之间的沟通，如部门或者科室人员的自主聚会活动；员工工作

调动的欢送活动等等。公司还鼓励各级领导在工作之余和客户相互交流以及结伴参加社交活动等，以达到沟通及建立和谐的人际关系目的，使企业一切经营运作畅通无阻。

3、尊重员工

8 / 20

船舶专项检查 船舶防护工作总结篇五

报警参数□xxx

滑油低压停车□xxx

滑油低压备用泵启动□xxx

滑油低压自锁□xxx

高温冷却水高温降速：95℃

调整值□ xxx

顶端间隙□13mm

吸入阀间隙□xxx

排气阀间隙□xxx

喷油压力□34mpa

点火顺序：1-3-2-5-8-6-7-4-1

（二）推进系统的启动, 运转, 停车程序

1. 起动前

(1) 打开柴油机报警板电源，确认无异常报警。

(2) 检查下列各项目。

- 检查燃油管系各阀门开关状态并确认管系无泄漏。
- 油日用柜检查油位，并放除残水。
- 燃油滤器放空气，残水。
- 检查滑油循环舱（或油底壳）油位，调速器油位。
- 起动滑油备用泵，检查管系无泄漏。确定压力正常（约xxx□□
- 检查膨胀水箱水位。
- 检查各阀门开关状态。
- 检查低温淡水系统各阀门开关状态。
- 检查2个主空气瓶压力（以上。）
- 主空气瓶放残水。
- 确认起动马达减压阀后压力表~。
- 检查控制空气压力，并放去残水。
- 空冷器放残考克打开检查。

5. 将柴油机控制手柄扳至“运行”位置，按下“起动”按钮进行柴油机起动操作。

2. 运行

(1) 柴油机正常起动成功，确认怠速为~400rpm□

(2) 检查下列项目。

---检查燃油压力（约为~）。

---必要时对燃油细滤器进行手动冲洗。

---检查燃油管系（包括高压油泵进出油管）有无泄漏。

---检查燃油回油情况，并检查各泻放油管的回油情况。

---停止滑油备用泵。机带泵工作。

---检查滑油压力。

---滑油压差报警，但随着油温升高报警会消失。

---检查滑油进出机温度。

---检查淡水压力（正常不低于）。

---检查各缸的缸套水出机温度。

---检查海水泵压力（正常应不低于）。

---确认增压器工作情况。

---确认排气系统无泄漏。

---检查各缸，增压器进出口的排气温度。

---检查烟囱的排烟烟色。

---主机降速至怠速，脱开离合器并空载运行约15分钟。

---停机前启动滑油备用泵并保持运转约15分钟以上。

---打开示功阀，冲车将缸的废气排出。

---空冷器放残考克全开，放出部全部的冷凝水。

船舶专项检查 船舶防护工作总结篇六

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的五个小时使得车流、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。