

船舶分段结构图 乡镇管理船舶工作总结 结(优秀5篇)

写总结最重要的一点就是要把每一个要点写清楚，写明白，实事求是。那么，我们该怎么写总结呢？下面是小编为大家带来的总结书优秀范文，希望大家可以喜欢。

船舶分段结构图 乡镇管理船舶工作总结篇一

一是评聘工作逐年有改进，基本实现了科学化、规范化、制度化。所谓科学化，就是市、县两级职改办的同志能够不折不扣地执行职称评聘的政策，理解透彻、把握全面、贯彻到位；就是市、县两级职改办的同志们能够坚定不移地执行职称评聘的标准，不降低、不扭曲、不枉纵；就是市、县两级职改办的同志自始至终执行职称评聘的程序，一是一二是二，头是头尾是尾，丁是丁卯是卯，规程不乱套、秩序不错乱。所谓规范化，就是在组织建设上，市教育行政部门健全了职称评审委员会，评审权利统统归于评委，行政不干预，使评委既能履行职责又能尽其义务；就是在申报程序上，严格实行“一评、二复、三查”的制度，每一阶段都张榜公示，阳光普照、透彻澄明，也就是说实行了阳光操作，全无黑箱暗控；就是在评审标准上，把握“三重”要求，坚持重能力、重业绩、重实效，标准不降低、要求不放松。所谓制度化，就是实行监督制，在职称评聘时请纪检^v门亲临现场进行全程监督；就是实行纪律管制，对评委进行了思想教育、政策培训，严格要求评委们不徇私情、不谋私利；就是实行落榜反馈制，要求评委对参评对象的否决要列出理由、注明政策依据，职改办要记录在案，如实向落榜教师本人反馈。

二是不断深化改革，实行宏观调控，加强岗位设置与结构比例管理。在讲这条经验之前，我有一个问题想提醒大家注意：职称评聘机构为什么通常称为“职改办”，而不直接名之为“职称办”？这个名词概念意味着什么？我的理解是：职

称评聘时至今日还有待改进、有待完善、有待深化改革。事实也是如此。教师符合职称评审条件和标准的越来越多，我们没有理由剥夺他们申报的权利，也没有理由不为他们评定。但是，我们的经济还很不发达，没有雄厚的财力为所有评上职称的教师支付理所应当的职称工资。僧多粥少的现实雄辩地证明了“物质是基础”的真理。我们既要坚持真理，又要解决现实问题，其办法只能是深化改革，其途径只能是评聘分开，其策略就是只能是实行宏观调控。我这种理解正确与否并不重要，重要的是我们已经加强了岗位设置与结构比例的管理，已经将岗位核定到了各个基层学校，而且已经或者正在为全市教师职称聘任工作实现岗位管理打下了坚实的基础。至于具体的经验，已经形成，我不作分析，请的同志详细介绍。

三是市人事局的具体指导。市人事局是全市职称评聘工作的组织者、管理者。但市人事局始终保持着一个正确的姿态：他们既是组织者又是指导员，既是管理者又是服务员。多年来，市人事局从领导到办事员、从局班子到职称科，都对我们教师职称的评聘给予了政策上的宣传解读、程序上的阐释指点、标准上的把关指导和评聘具体过程中的管理服务。可以认为，没有市人事局的强力组织、统筹管理和指导服务，我们教师职称评聘工作就很难一帆风顺，更谈不上让教师满意。

二、推进中小学教师职称聘任动态管理工作的现实背景及其必要性

船舶分段结构图 乡镇管理船舶工作总结篇二

时光如歌，岁月如流，转眼间我们告别了20xx这个充满绚丽色彩的一年，转而迎来20xx年的到来。新的一年有新的突破，为了更好的完成今年**集团在船舶重工建造4条57000吨级散货船的目标及分配的任务，在不断用理论武装头脑的同时，还要认真总结去年的工作教训，将去年监造过程中所发现的

问题逐一分析，争取在新的一年里，取得更大的成绩。

20xx年对我来说是很不平凡的一年，面对船厂复杂多变的工作环境，我与同事们团结一心，开拓前进，一年多的点滴积累及三百多天每天细微的监造使我们的2条船高质量如期顺利的完成交付并投入使用，我负责这两天船全部的涂装及船体的监造，得到了领导的认可和大家的信任。

在这里，向今年以来在各方面给予我大力支持的各级领导和同事表示衷心的感谢。

在一年多涂装及船体的工作中，有几项值得我们认真总结。其中之一便是管路的涂装问题。因为这是管路与涂装的结合处，从工艺的技术角度来讲，管路在酸洗完后应该有清洗的过程，然后喷涂油漆至完工并加以仔细保存。因为涂装方面在整体打磨甲板时不可能打磨管路，我们都知道，管路是需要承受一定压力的，如果因为打磨工一个不小心的失误，则将导致不良的后果，从1号船反馈过来的情况看，甲板管路在不到半年的时间内出现生锈的现象，很明显是因为上船前的管路在不但没有喷涂完成而且也没有得到仔细的保存的情况下上的船，这期间管路经过磕磕碰碰的现象非常多，所以导致上船后的管路出现极大的损害，最终导致管路生锈。所以在经过由齐船长牵头协调并与负责管路检验的张工沟通后，最终决定由张工负责对甲板管路的这一系列涂装问题施行监管。如果在后面几条船的建造过程中，机舱及其他管路在完成酸洗及清洗后也能油漆做到完工并仔细保存的话，我想这个问题便能得到根本性解决，这将大大减少以后的维修成本。

在20xx年进船重工船厂后，涂装工作受天气条件的限制，往往没有固定的交验时间，特别是在1号、2号船的压载舱、淡水舱、机舱内部的打磨交验中，为了不影响下道工序的施工都是甲板工作到晚上7、8点才下班。几乎主动放弃了每个星期6的休息，任劳任怨的服务于一线现场。重要的是涂装在船厂中的地位比较特殊，因为施工方是不属于船厂编制的外包

队，而且施工人员的文化素质较低，加之船厂非常不重视涂装，于是我负责检验涂装的方式方法有别于其他项目，不管在安排工作或检验工作当中，我奉行君子之道，而不走驭下之术。收获是在1号船扫尾阶段，当船厂已经明令禁止对我们船进行任何整改项目的时候，我依然还能依靠威信命令船厂涂装为我们进行应尽的项目。

船体方面，从分段的小拼装到分段的成型，从分段的完工交验到上船台合拢，都实行了全过程的监控。通过巡检对制作现场的质量控制，解决和反馈了现场存在的一系列问题。在小预制现场曾发现高强度钢带水校正及时制止、引弧不板未做到位被及时纠正等。交验现场耐心将制作质量缺陷标出，按图核查不同部位结构、指出不合理原因所在、并出提出合理的建议方案。在交验过程中，有些部位空间狭小、化境较差、但越是施工困难的地方在检查中越不放过无一有漏查现象发生。经常在下雨天冒雨巡视雨中作业，对违规现象指出教育。在其闲暇时还经常参与其他项目的报验，比如管路报验等等。

总结20xx年的工作，在其中还存在一些不足，本人将在下一步工作中认真加以改进，希望领导同志多多批评指正，为做好接下来的系列船而继续奋斗。我相信，只要我们携手努力，我们的船一定会造的更好，我们的福祉一定会不断增进。

最后，我祝大家在新的一年里幸福安康！

船舶分段结构图 乡镇管理船舶工作总结篇三

一年来，注重加强自身的政治理论、业务知识等的学习。坚持参加船队各类党政学习会。重点学习科学发展观和构建社会主义和谐社会等重要文件，树立正确的人生观、价值观，进一步坚定政治信仰，提高工作的责任感、使命感。

坚持业务知识学习，船舶靠外高桥码头时通导设备的维修，基本能做到人到现场跟踪修理，一方面保证修理质量，另一方面向专业服务商学习，也可以向船上有经验的驾驶员学习。参加了局组织的在上海某海军基地一周的军训活动，学到了解放军的优良传统和工作作风。坚持参加船队每周五下午组织的练口才、亮风采主题活动，通过不断学习同事们的优点和长处，逐步弥补自己的缺点和不足。

积极开展对船舶通讯导航设备维护管理，在一年的工作中，及时对船舶上报的修理单和缺陷报告进行分析整改，对四条船舶的'老旧故障导航设备进行更新：为华财轮申请更新一套ais系统(fa-150)为东海救198申请更新一套gps(gp-150)为东海救159轮更新一套测深仪(ed-162型)，为东海救209轮更新一套测深仪主机部分（解决了浅水区不报警的缺陷）。解决新造船舶电子海图机海图版本过旧的问题，联系海图代理商做好东海救111、112，131以及201轮四条船舶的电子海图海图版本更新工作。完成了东海救196、197、199、209四条船舶电罗经陀螺球，因使用寿命到期的换球工作。08北京奥运会前期，在局和船队领导的大力支持下为11条船舶的卫星电视申请开通中央5套加密节目，让船员能在海上执行救助待命的空闲时间能收看到清晰的体育赛事直播，极大丰富了船舶的业余文化生活。

船舶申请lirt测试（目前已顺利通过5条）。

xxxx年12月机务科承办了为期7天的轮机员的专业知识培训班和为期3天的新进局大学生的轮机技术知识培训，课程内容紧贴实际，涉及瓦锡兰柴油机及其控制系统、卡特彼勒电喷柴油机系统、韦斯伐里亚离心式分离机、斯太尔高速救助艇机(mjp喷水推进系统、减摇水舱装置、北京波尔(ku波段)卫星电视接收设备、现代轮机工程技术、船舶自动化及其控制等理论知识和实用操作。协调做好专业课程安排、教室布置、课件收集整理和拍摄教学录像等工作。在对新进局大学

生培训期间，培训内容有机舱拆装、水泵拆装、电焊和风割等，带领学生在实操现场做拆装实操并对设备保养中各种专业工具和测量工具的使用做了详细的讲解。

按照船队机务科08年工作的总体部署，对所有船舶上的图纸及说明书目录进行梳理，对船舶每月上报的船舶月度机务报表进行打印梳理，缺陷设备进行跟踪检查，对船舶每季度上报的船舶备件电子账册进行归类汇总，配合船舶主修对各船舶09年年度计划进行梳理审批，对所有船舶单船操作手册2.0到3.0版的修订及xxxx年度船舶扩大自修奖发放前的整理工作，各船舶坞修照片收集而制作成船舶探摸手册，规范船舶修理汇总船舶修理厂家清单。

配合做好东海救111、112轮以及陆地端船舶管理软件的安装、调试、升级以及船舶大量数据参数录入、工作参数的初始化工作。目前两条船舶的软件和硬件都已经建立，陆地端服务器和使用端都已经安装完毕。

1. 对船舶通信导航设备的安全检查不到位，只做到上海地区船舶上船检查，其他海域的船舶上船的次数比较少甚至没有。
2. 独立思考问题，解决问题的能力有待提高。做通导管理工作时间不长，经验相对不足，对工作中出现难点的分析和解决能力不强。
3. 年终考核笔试成绩不好，专业知识掌握不够广泛，如solas公约，各类海事法规不了解。
4. 管理工作的深入力度不够，船舶驾驶员水平只停留在操作层面，没有真正的让船舶驾驶员动起来，做好通导设备的日常的维护保养工作。

（一） 加强学习。加强政治理论、业务知识等的学习。树立正确的人生观、价值观，进一步坚定政治信仰，提高工作的

责任感、使命感。

（三） 管理力度深入加强，通过奖惩制度加强船舶驾驶员对通导设备的维护保养，从熟练使用到维护保养的过渡。真正做到心在设备。通过扩大自修奖、月度奖等激励手段让驾驶员动起来。

（四） 加强船舶信息化建设，在征得队领导同意的条件下，计划09年1月起对船舶管理软件进行强制推进，以东海救111.112以及即将出厂的113为试点，船舶管理软件使用起来，把软件中便捷的工单管理及备件、物料管理充分利用起来，把管理软件中分析，统计功能使用起来，为工作所用。

以上是本人xxxx年度工作总结，不足之处请批评指正，也希望领导、同事在以后工作中不断指点、帮助我，让我能更快成长起来，更好的服务于救助船舶，服务于救助事业。

船舶分段结构图 乡镇管理船舶工作总结篇四

盼望着盼望着这一年就这样悄无声息的过去了，在新的一年里到来之际，公司都会要求我们写好年终总结。总结这一年工作中的经验教训。以下是由我为大家整理的“行政办公室年终工作总结范文4篇”，仅供参考，欢迎大家阅读。

20xx年，在公司各部门领导的关心指导和同事们的支持帮助下，在我的辛勤工作下，圆满地完成了本年度的工作，完成了领导交办的各项任务，自身在各方面都有所提升，但也有不足，需要将来不断学习、不断积累工作经验，运用所掌握的知识弥补自身还存在的缺陷。

现将这一年的学习、工作情况总结如下：

一、踏实的工作态度

一年来，我坚持工作踏实，任劳任怨，自觉维护公司企业形象，妥善地做好本职工作，尽量避免工作中出现任何纰漏。

办公室文员是属于服务性质的工作，且比较繁杂。

(1) 每天我都认真做好各项服务工作，以保障业务部、单证部、船务部、财务部及设计部门工作的正常开展。

(2) 文员日常的工作内容比较琐碎，需要细心、谨慎，且不能疏忽大意，更不能马虎潦草。

(3) 在行政部经理may的指导下，建立当日备忘录。我将当天的工作列入到备忘录里，一项一项的去完成，以免出现遗漏现象。

二、尽心尽责，做好行政人事工作

认真做好本职工作和日常事务性工作，协助领导保持良好的工作秩序和工作环境，使各项档案管理日趋正规化、规范化。同时做好后勤服务工作，让领导和同事们避免后顾之忧，在部门经理的直接领导下，积极、主动的做好本部门日常内务工作。

1、日常接待工作：接打电话时，使用文明语言，说话和气、热情，礼貌地接待工厂及国外客户来访人员，对于遇到相关问题来咨询或者要求帮助的人员，我都会尽我所知给予解答或及时转达相关领导给予解决。

2、物资管理工作：制定公司日常办公用品购入和领用表，做好物资的领用管理，根据部门领用情况，进行领用登记。

3、文件管理工作：根据工作需要，随时制作各类表格、文档等，同时完成各部门交待打印、扫描、复印的文件等，对公司所发放的通知、文件做到及时上传下达。

4、人事档案管理工作：将在职员工和离职员工档案进行分类存档，并做扫描电子存档，新员工评定表按年度排序装订成册保存等。

5、招聘工作：查收邮件阅读简历，预约安排应聘人员进行经理面试以及总经理复试。

6、商务会议及展会行程安排工作：制定出差计划表，预订国内、国际机票和酒店，确保出差人员的行程正常进行。

7、财务工作：办公用品费用、快递费用的核对及申请，机票、酒店费用的支付，确保及时支付相关合作公司的月结费用。

船舶分段结构图 乡镇管理船舶工作总结篇五

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，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，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的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。