

违法船舶整治工作总结8篇

作者：小六 来源：网友投稿

本文原地址：<https://xiaorob.com/zongjie/fanwen/165584.html>

ECMS帝国之家，为帝国cms加油！

违法船舶整治工作总结1

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、x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“x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，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

违法船舶整治工作总结2

开展情况汇报在邹城市畜牧局、环保局的统一部署下，张庄镇强化措施、狠抓落实，研究制定《张庄镇畜禽养殖及加工污染整治工作方案》、《致全镇畜禽养殖户的一封信》等畜禽养殖污染整治规范性文件。镇政府与村委会、规模养殖户、鸭苗供应商分别签订责任书。按照《畜禽规模养殖场污染防治条例》等相关法律法规及《邹城市畜禽养殖污染治理区域划分标准》要求科学划定禁养区、控养区。现将前一个阶段的工作情况汇报如下：

>一、明确整治内容，采取分类治理原则

1、在禁养区内，鼓励引导现有养殖场户停养、搬迁、转产或拆除。肉鸭养殖场户，于20xx年12月底前拆除完毕；生猪养殖户于20xx年6月底前完成拆除。同时，禁养区内禁止新建、改建、扩建规模畜禽养殖场。

2、控养区内新建规模畜禽养殖场，必须有所在村委会出具证明，报镇政府审查批准后方可建设，否则按违章建筑予以拆除；在控养区内，现有畜禽养殖户必须按养殖污染整治技术标准于20xx年年底前改造完毕，实现环保达标，改造后环保不达标的予以停养、拆除。

>二、全面排查，搞好试点

对全镇畜禽养殖户进行全面调查摸底，着重了对各养殖户养殖规模、污染情况、处理办法进行统计造表，建立台账为污染整治工作提供依据。仙桥村陈凡生等6户进行肉鸭养殖发酵床改造试点、朱石村刘广民进行生猪养殖场软体沼气池、沉淀池建设试点。

镇驻地片区为禁养区，对于高猛、王成等8户肉鸭养殖场实行停养，10月20日下发书面停养通知，禁养区所有肉鸭养殖户必须关停养殖场。对20xx年12月31日前自行拆除鸭棚，不能按时间节点自行拆除的，组织执法部门强行拆除。

>三、强化措施，全面推进关于库区养殖场污染整治情况汇报

>1、加强宣传，外出学习。

采取新闻媒体宣传、制作宣传资料，召集养殖场代表座谈等多种形式进行广泛宣传动员，明确整治要求、目标、完成时限及整治方式等。

>2、落实责任，实行包保。

各畜禽养殖场要投入资金，严格按环保要求完善治污设施，按期完成整治。落实科级干部包管区、“第一书记”包村、村干部包养殖户责任制，将畜禽养殖污染整治工作列入对包保人员年终考核的重要依据。

>3、督导调度，严格执法。

相关部门根据各自职能，协同搞好专项整治工作，对逾期未完成者依法依规进行查处。

>4、政策引导，资金扶持。

对按时完成整治并通过验收的养殖场给予适当资金扶持。

>四、严格考核，兑现奖惩

镇党委、政府将畜禽养殖污染整治工作列入“一票否决”内容，设立畜禽养殖污染治理奖励资金，按照各管区、村完成任务数、完成时限、完成标准对整治工作进行以奖代补。2关于库区养殖场污染整治情况汇报

同时实行保证金制度，有整治任务的管区和村，管区书记、村党支部书记每人交纳XX元保证金，按时完成任务的退还保证金的同时，再奖励XX元，不能完成任务的村扣除所交保证金，并对管区、村给予经济处罚并限期治理。对本辖区内监管不力，违规新建、改建、扩建养殖场的，给予所在管区、村负责人通报批评。

>五、存在问题及下一步工作安排

一是今年前期生猪、肉鸭价行情不好，大多数养殖户负债经营，养殖户观望心理强，整治工作难度大。

二是镇政府财力有限，整治资金压力大。三是全市没有明确的拆除、转产、整治补偿奖励标准，在畜禽养殖污染治理中不好宣传和落实。

违法船舶整治工作总结3

按照上级有关工作要求，结合近期污染防治形势，确保污染防治各项工作得到具体落实，根据上级下发的《关于开展20XX年污染防治督导检查工作的通知》，结合文件内容和相关要求，服务区结合自身实际情况，积极做好污染防治有关工作，现将具体工作情况汇报如下。

>一、工作开展情况

1、安排保洁人员对上下道口、绿化带等地方进行清扫，杜绝白色垃圾，同时利用扫地车对两区广场进行多次清扫，保证两区广场等公共区域环境卫生干净整洁；同时利用洒水车对南北两区广场地面进行喷洒，做到车经过地面无扬尘。

- 2、加大对室内各场所的卫生打扫频次，做到“一客一清”，及时清扫垃圾，保持各场所整洁干净。
- 3、为确保服务区污水处理系统运转正常，如有异常及时联系污水设备运营方进行解决；做到及时转运垃圾、无害化处理，确保各场所的干净卫生。
- 4、一是利用服务区LED显示屏24小时滚动播放扬尘污染防治宣传内容“全路无垃圾，行车无扬尘”；二是制作污染防治宣传条幅，悬挂于两区广场显著位置，营造污染防治、人人参与的工作氛围，引导过往司乘人员积极参与污染防治工作。
- 5、落实岗位职责，实施“片区负责制”。一是制作扬尘污染防治治理公示牌4块，分别在两区广场、下道口进行公示；二是制定“片区责任制”分工表，并在办公区显著位置进行公示，提高员工责任意识。

>二、督导检查

目前污染防治的形势依然很严峻，服务区将持续把污染防治工作作为重点工作抓好、抓出成效，在落实各项污染防治措施的同时，加强对各场所的检查力度，对落实不力、不履行岗位职责的职工及时提出整改意见，确保相关责任落实到具体的负责人，确保服务区污染防治工作不松懈。

>三、经验做法和下一步工作计划

污染防治工作开展以来，服务区结合自身实际开展各项工作，落实各项措施，目前工作效果良好，成效明显。对车辆经过较多的上下道口、广场停位等容易产生扬尘和垃圾的室外场所，加大洒水、清扫垃圾的频次，以降低扬尘和保持各场所的卫生干净；对各经营场所和卫生间等人员密集的场所，增加清扫垃圾的频次，加强对保洁岗位的督导检查，发现有违反岗位纪律者，给予相应的处罚，确保各场所卫生的持续干净整洁。

（一）继续落实片区管理责任制，压实各部门主要职责，在做好日常经营管理的过程中，加大污染防治管理力度，把污染防治工作细化到个人，持续做好相关污染防治工作。

（二）加大宣传力度，污染防治工作关乎未来社会的健康发展，是可持续发展的基本前提，服务区从长远思考，在全区内加大污染防治宣传，同时提醒司乘人员参与到污染防治中来，形成人人关心、人人参与的污染防治、污染治理新模式。

违法船舶整治工作总结4

2月12日，大气污染防治工作会议针对全区提出了整治要求。根据会议精神，社区随即成立社区大气污染防治工作组，开展辖区大气污染防治工作。工作组围绕小锅炉整治、裸露土地围挡绿化补植、建筑工地扬尘整治、餐饮油烟企业安装油烟净化装置四个方面，历时3个月，辖区大气污染防治工作取得了一定的进展。现将相关工作汇报如下：

>1、小锅炉整治：

辖区内存在1处需要整治的小锅炉目标任务。工作组先登门查看小锅炉情况，并对商户进行动员、宣传。在随后的几周内，工作组在区大气办的指导下，在网格工作人员的协助下，对小锅炉顺利完成了移除、切割销毁。工作组将相关资料整理汇报区大气办，为该商户争取到了补助资金，圆满完成了辖区小锅炉整治目标。后期工作组仍组织工作人员对辖区进行巡查，防止新增小锅炉现象的发生。

>2、裸露土地围挡绿化：

辖区共有4处裸露土地需要进行围挡绿化。截止目前，徽州大道与扬子江路交口的裸露土地作为合肥金融港工程用地，已经围挡施工；庐州大道与锦绣大道交口空地作为安徽中城联盟置业工程用地，也已围挡施工。下剩两块裸露土地，其中会展二期地块在市指对接会上明确表示，将于近期清运土堆，实施绿化。另一块已与市指对接中，计划尽快完成整改。

>3、建筑工地扬尘整治：

辖区共有14家建筑工地需进行扬尘整治。工作组在区大气办、区住建局的指导下，联系指派的督导员，有计划的深

入到工地现场进行仔细检查。社区大气办为14家工地负责人建立了一个QQ交流群，对检查中发现的问题及时在群中进行通报，敦促其及时完成整改。目前辖区14家建筑工地除3家处于完工状态外，其余11家全部按照要求完成整改，完成了销号工作。

>4、餐饮油烟企业整治：

辖区共有1xx家餐饮油烟企业需要安装油烟净化装置。工作组组织各网格工作人员逐一上门宣传教育，并按照区大气办的要求逐一完成油烟净化装置的安装。目前共完成销号116家，全部用照片和店主确认的巡查记录等方式留存资料。对于下剩3家企业，工作组已和区环保局达成一致，由区环保局直接完成其整改销号工作。

目前，社区大气污染防治工作已经基本完成，后期工作将针对下剩目标任务进行开展。

违法船舶整治工作总结5

1. 由于库区没有客船，农用船载客成为水上安全最大的安全隐患，特别是目前库区所有船舶达不到船检标准，《船舶检验证》无法办理，新船无法办理“落户”手续，已形成新船、老船都是“三无船”的局面，船舶管理所无法管理。
2. 农户为方便生产生活之需，私自打制机动船，非法、无证的造船点流动作业，使得取缔工作难。
3. 停靠于我乡码头的船只来自于三省（区）四邻八乡，我所人员少，又无交通工具，管理难度大。

违法船舶整治工作总结6

按照“两办”《关于做好迎接全省第二次大气污染防治工作督导检查的通知》的指示精神，现将相关工作做以下汇报：

我乡于3月7日组织召开了全乡领导干部、各村支部书记参加的动员大会，对大气污染防治工作进行安排部署，细化各项工作措施，并结合我乡实际及时调整工作思路，明确工作措施，确保不出问题。

>一、加强组织领导，落实科学发展。

乡党委政府高度重视，成立了乡党委书记韩军祥任组长，乡长王本富副组长，全体副职为成员的领导小组，制定环境应急预案，指导我乡大气污染治理，引导公众做好健康防护。乡党委、乡政府坚持可持续发展战略，把大气污染防治纳入全乡经济社会发展总体规划，进行统一部署、统一组织、统一实施。在“工业强乡”的决策和实施过程中，坚决反对以牺牲环境为代价发展经济的做法，实行环境与发展综合决策，从源头上控制和减少环境污染。

>二、强化源头监管，改善大气环境。

一是加大对“土小”企业监督力度，配合环保、公安等职能部门采取清理、关停等有效措施，进行全面整治和规范，防止对环境污染严重的“小塑料”、“小电镀”、“小冶炼”等企业在我乡滋生蔓延。

二是加大对107国道为主的环境卫生整治，乡政府与各村签订禁止焚烧垃圾承诺书，发放明白纸，防止出现焚烧垃圾、落叶、杂物等现象。

>三、全力推进秸秆禁烧工作。

>一是广泛宣传。

充分利用各村广播喇叭、广播车、宣传标语、明白纸对焚烧秸秆的不良影响进行宣传，截至目前我乡共悬挂禁烧标语50余条，共搭帐篷12顶，对重点区域进行死看死守，以确保全乡在禁烧期间“不找一把火，不冒一股烟”。

>二是明确责任，严防焚烧秸秆。

成立禁烧小分队，在全乡区域内24小时不间断巡查，成立了12个工作组，分区作战，死看死守，确保不出问题。集中对107国道路旁沟边秸秆进行了集中清运，杜绝隐患。并与各村党支部、村委会签订秸秆禁烧和综合利用工作目标管理责任状，落实分包责任制，各村派出专门人员，对各村重点区域进行巡查，一经发现焚烧秸秆现象，及时上报，及时消除隐患。

>三是加大处罚力度。

联合派出所加大对故意焚烧秸秆人员的打击力度，对因工作不力、措施不到位，出现秸秆焚烧现象或有过火痕迹的，同时对相关责任人给予严肃处理。真正做到有令必行、有禁必止、有火必罚。

>四、严格控制规模化畜禽养殖污染。

我乡对现有畜禽养殖企业进行规范化整治，对不符合卫生防护距离要求的，制定搬迁计划，并督促落实；对卫生防护距离符合要求，但没有污染治理设施的，要实施限期治理，进行整改。做好畜禽养殖发展规划，合理布局，对新建畜禽养殖要严格按环评要求，落实各项污染防治措施，确保污染物达标排放。不能落实污染防治措施的养殖企业不能享受各级财政支农补贴。

>五、加强宣传教育，提高全民环境意识。

加强新闻媒介宣传，通过广播、明白纸、标语等方式开展环境宣传教育。宣传大气污染防治的重要意义，不断增强我乡村民的法律意识和环境保护意识，更新村民价值观念，共建绿色文明的生活方式。

违法船舶整治工作总结7

时光如歌，岁月如流，转眼间我们告别了20_这个充满绚丽色彩的一年，转而迎来20_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。

20_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20_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20_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!

为进一步加强我区水污染防治,保障渡口、码头及周边水环境安全,提升水环境质量,我处积极开展辖区内环境污染治理。现将20xx年环境污染整治工作情况汇报如下：

违法船舶整治工作总结8

1. 进一步多形式多渠道加强水上安全宣传，提高船员安全意识，促使主动预防事故。
2. 克服种种困难，切实加强安全检查力度，确保水运安全。
3. 积极向上级汇报工作，争取得到上级的支持，逐步解决存在的隐患和问题。

工作总结

编者语:

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XXXX船厂、XXX船厂、XX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“XXX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“XXX181”倾斜试验中，把移动到船舶另一舷的压铁移回原处时，船舶没能完全恢复到原先平衡位置，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“XXX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“XXX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“XXX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XXX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“XXX024”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。

自20_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_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。

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xxxx船厂、xxx船厂、xx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“xxx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，检验通过检验后，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“xxx181”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“xxx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“xxx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“xxx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xxx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“xxx024”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

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、船舶设计篇2：20_年船员个人工作总结报告 20_年船员个人工作总结报告 过去的一年，在船舶领导的正确带领下，以“把船放在心上、把心放在船上”为工作理念，按照船舶领导总体要求，努力提升自我技术水平。在船舶通信导航管理岗位上经受了锻炼，在做好本岗位工作的同时，积极协助船舶主修做好船舶的航修、厂修和坞修工作，并完成好领导交办的其他各项任务。一年的工作是学习的过程，也是管理水平提高的过程。具体工作总结如下：

一、积极努力学习，不断充实自己

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的工作作风。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。二、严格按照sms体系要求，做好本职工作

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。

对技术状况实施监督检查和技术支持，做好船舶通讯导航设备的航次修理工作，根据机务科的总体要求，修理前签订修理合同，修理中跟踪监控，修理后建立修理档案。为加强救助船舶信息系统建设，更好的掌握船舶动态及周围海况，为东海救209轮申请加装一套ais系统(fa-150)。为12条船舶申请海上移动通信业务船舶电台标识码证书，并做好发放工作，为8条船舶申请更新船舶电台执照工作，为11条船舶无线航区船舶申请lirt测试（目前已顺利通过5条）。

三、做好年船队轮机人员的集中教育培训的协调工作

6月份，我有幸正式进入了船代部这个大家庭。在领导的关怀和同事的帮助下我各方面能力得到一定程度的成长。当然我们船务部并不是人多而称之为大家庭，加上领导我们只有4个人。但是在领导的管理下这个只有4人的部门温馨、团结、活力四射。现将到年底的工作计划总结如下：

更多 总结范文 请访问 <https://xiaorob.com/zongjie/fanwen/>

文章生成PDF付费下载功能，由[ECMS帝国之家](#)开发