# 船长个人工作总结2024(27篇)

来源：网络 作者：梦回江南 更新时间：2024-11-24

*船长个人工作总结20\_1在实际工作中，我时刻牢记自己肩负的重任,服从领导、听从指挥、兢兢业业、努力进取、按章办事。一是妥善处理好私事与公事的关系，坚决做到按时上岗和时刻坚守岗位，人在阵地在;二是积极协助XX支行领导搞好各类防范演练，定期检查...*

**船长个人工作总结20\_1**

在实际工作中，我时刻牢记自己肩负的重任,服从领导、听从指挥、兢兢业业、努力进取、按章办事。一是妥善处理好私事与公事的关系，坚决做到按时上岗和时刻坚守岗位，人在阵地在;二是积极协助XX支行领导搞好各类防范演练，定期检查防范设施，未雨先绸缪;三是经常关注社会治安动态，有的放矢地开展守押工作;四是增强自我控制能力,堵塞漏洞,防患于未然;五是明确工作目标和具体任务,及时向领导反馈办理结果;六是及时接听电话并作好记录，不因小事而耽误大事;七是严格上下岗交接手续，做好交接登记，保存好依据，以备待查;八是执行制度不走过场、不徇私情、不留死角。

**船长个人工作总结20\_2**

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

热继电器热功元件烧断：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。

**船长个人工作总结20\_3**

1、人员的培训和提高。虽然装卸工人的工作比较简单，但为了作业的不断提高，我们也要不断提醒他们现场作业的规定，及客户对我们的要求，这样有利于我们对仓库的管理，理货，配货等作业，他们的作业效率也会有所提高的；

2、合理的休息。在出口装箱时，仓储作业量大，出汗多。像有的箱子，每一箱成品都套有一个塑料袋，很滑，装箱时不能碰伤箱子，作业要求高，难度大。在40多度的箱内，一会儿就汗流浃背了，所以要合理安排作业和休息，做到轮流休息，不间断作业，这样在保证作业安全的情况下，作业效率就不受影响了；

3、人力的安排。作为物流公司的传统业务仓储，虽然技术性并不高，但需要勤劳，心细，作业强度大，体力要求比较高。像我们仓库，随着客户的不断进入，业务不断增多，原本在人力方面就比较紧凑，这就要我们合理安排装卸工人，做到在有限的人力上作合理的安排，做到有条不紊，作业顺利。特别在同一时间里出现多个作业任务时，就要合理安排人员，使每一作业尽量不受影响。

**船长个人工作总结20\_4**

船舶电工实习总结

时间如流水般匆匆而过。转眼间，我已在实习工作了三个月有余。在此之前，造船业对我来说犹如一张白纸，因为我从来都没有去了解过，更没有去接触过。

在学校里，我的专业是电气运行与控制。毕业后被分配到宝钢做了一个月的物流工作。后来一个偶然的机会，我有幸来到了江南长兴造船有限公司。进公司以后，我被分到了模块部。由于在学校时，我考了一个电工中级证书，所以我选择了船舶电工的工种，从此以后，我就成了一名上层建筑的电工。以前我只是在电视里见过大的船只，没想到，现在我不但能见到，而且自己变成了一名造船工人。

刚到厂里，因为我们都是新招来的员工，所以接受了将近一个月的军训。我们对造船并不是很了解，有的人可以说是根本就不知道造船是个什么概念。于是部门给我们安排了一位师傅，来培训教导我们。从怎样去接一个简单的日光灯开始，一直到怎样去接各种各样的设备。教我们怎么样去学看图纸，还教会了我们施工的要求和工艺，总之都是在为我们以后亲自动手工作打基矗

由于公司慢慢的步入正规，部门就给我们成立了两个电工小组。我被分到了电工2组，在我们小组有3位老师傅，他们在老厂里都干了好几年。无论从工作经验还是技术方面来说，对我都有极大的帮助。在他们的带领下，我们小组开始了第一条船的施工。从做结构开始，我就是边学边做，遇到不懂的就马上向老师傅请教，没想到在我们小组成员的共同努力下，竟然顺利的完成了施工任务，并且得到了部门的夸奖。这让我心理觉得甜甜的，好象感觉到成功的喜悦。但在不久以后，我又面临着一个重大的挑战，那就是电缆敷设。我以前也没做过，更不要说这么大的工作量了。看着那几十桶的电缆，而且还有那么多的系统，分都分不清的我开始有了一点的恐慌，不知该如何是好。但是师傅告诉我不用担心，只要你用心去学习，动手能力强，没有你做不到的。然后我被班组长安排到了负责做艇甲板这一层。那是我第一次面对这种既没有信心完成又艰巨的工作任务。因为这一层它还包还了厨房里的许多电器设备。刚开始做的时候，无论是图纸，还是哪个系统，我都会遇到各种各样的问题和困难。因为我毕竟是第一次做。但幸亏有师傅的谆谆教导和指点，加上同事们的帮助，我还是顺利的完成了工作任务。

没用多久，我们小组完成了全部的施工任务，并且顺利的通过了自检，船检，船东的检验和认可。一直到设备的安装和接线，还有最后的调试阶段，我们都没有影响到工程的进度。看着那一个个的日光灯都亮了起来，一个个的子钟都能正常的显示时间，一个个的喇叭都能听到美妙的音乐，还有那一部部的电话都能保持正常的.通话。洗衣机也能洗衣服了，厨房的设备也都能做饭了吃了，每个系统都能正常的运行起来了。这个时候我们的工作基本上已经结束了。看到了这些，想起我们当时流的每一滴汗水，加的每一分钟的班，都感到无比的自豪和留恋，而且有一种成功感。因为那些成功有我们每一个人的付出，甚至是一个不起眼的小螺丝。

时间在不断的流失，我的工作经验也日益的增长，专业技能也有了明显的提高。于是在师傅的帮助下，班组长的安排下，我再次接受了一个新的挑战，那就是驾驶室。因为驾驶室是上层建筑的核心部分，每一个系统都要从这里开始，驾控台，雷达，无线电等重要的设备和系统都集中在这里。所以做起来更加的困难，但也是最能学到技术的工作。于是我就专心的去做。边做边学，不知道的就立刻问师傅。每个系统的图纸也都要认真的去看。就这样，在师傅的帮助下，我第一次做驾驶室也顺利的完成了。而且我还幸运的跟着去试航，这也是我的第一次远航，而且是在这么大的船上。以前总是听别人说试航怎么怎么的，心里总是想自己什么时候也能去一次，没想到这么快就实现了。

经过几条船做下来以后，我才感觉到自己确实掌握了不少的东西，我知道了船上总共有多少个系统，知道了每个系统的的作用，了解了无线电系统是干什么的，航行系统都包还一些什么还有空调和冷藏系统的运行。

现在我基本上能独立完成班组长安排给我的工作任务。还能自己去调试洗衣设备，厨房设备，还有其它系统。面对一份又一份的的图纸，我不再陌生，不再担心看不懂了，遇到一个个的系统，我不再恐慌了，不再害怕自己完不成了。

**船长个人工作总结20\_5**

自从事本职工作以来，我一直在不断地加强自身修养，努力地提高思想道德水平，认真地进行各项文化和专业知识的深化学习，不断地探求新知，锐意进取，积极地开展智能范围内的各项工作，完整履行好一个船舶装配工的工作职责，起好模范带头作用。积极参与技术交流和科技创新活动，大致做好了传、帮、带的作用，并全面完成了上级下达的各项任务及指标，在公司的生产和发展中发挥了应有的作用。现将本人任职以来的专业技术工作总结如下：

一、自觉加强理论学习，努力提高个人素质 。

没有正确的政治方向，就不会有积极向上的指导思想。为了不断提高自己的政治思想素质，这几年来我一直非常关心国家大事，关注国内外形势，结合形势变化对企业的影响进行分析，并把这种思想付诸实际行动到生产过程中去，保证自己在思想和行动上始终与党和企业保持一致。同时，也把这种思想带入工作和学习中，不断追求自身进步。有人说：一个人要成才，必须得先做人，此话有理。特别是干我们这项技术性很强的工作的，看事要用心、做事要专心、学习要虚心。容不得有半点马虎和出错。所有首先工作态度要端正，要有良好地职业素养，对工作要认真负责，服从领导安排，虚心听取别人的指点和建议，要团结同事、礼貌待人，服务热情。

二、 船舶装配工的重要作用

在现代造船工业中，工人岗位多种多样，但当着不同的作用服务着船舶生产，船舶装配工是钢铁的裁缝、船舶的造型师，是从事一线生产的工人，每天与钢铁打交道，每次工作前都要认真的识别图纸才能确认零件或者构件的实际安装位置。一块零件从下料后就直接到了装配工那里，他们将之组成更大的零件或者组合成构件，接着让另外的装配工组合成分段和总段。钢材在他们手上实现船舶设计人的结构和造型。正是每一位船厂装配工的接力工作和不懈努力，一艘艘船舶才能够下水远航。

从保障船舶结构安全来说，装配工塑造船舶的形状和内部结构，若有一个地方装错就会为日后的商业运营留下隐患甚至出现安全问题，所以船舶的安全取决于结构安全而结构的正确与否就直接把握在装配工人手中。

从船舶建造顺序上来说，装配工人在每个流程里面都不能少。例如：在下料车间下好了材料起，就需要装配工将之组合在一起形成零件，构件，甚至组件。接着运到分段施工区，也是分段装配工组装成分段，最后上船台，还是装配工把各个分段按照编号安装在一起。从而成为一条巍峨的钢铁巨人每个工序都有装配工人的身影和努力。从保障船企业质量来说，装配工就是船厂的第一道质量把关人。装配好了的船舶将由检验机构检验，而在现在船舶市场中，时间就是金钱，到了交船时间，却因为结构装配出错要延期交船，就会影响工期，推迟交船，从而严重违约，更要根据合同缴纳给船东大批的违约金。

甚至船东检验没有通过，船东根据合同直接弃船，那船厂的损失会更大，整条船的成本就由自己承担了，接着就是银行催款，甚者企业破产倒闭。所以装配工有事船厂的间接财产负责人，是船厂不可缺少的的重要力量。

三、端正工作态度，起好带头作用

自从进入新世纪造船厂工作开始，我就从事了船舶装配工的事务，包括班组的安全和质量的监督巡查。正是我深知船舶装配工作在建设期间的重要性，特别是含有大部分隐形的基础设施与工程，要随时监督检查，发现问题就必须解决问题，决不能草草了事，否则后患无穷且再无法根除。作为我是一位居装班班长和一名船舶装配高级工，身上的责任和重担我义不容辞。因此，在平时的工作中，我不仅要求自己班组成员在工作时，要认真仔细，做到一丝不苟，而且自己还深知打铁还须自身硬的道理。我对我自己做出了这样一些严格要求：一要在遇到脏累苦险的工作时抢在工人前头干，而且要比工人干的多、下得力；二要在遇到技术性难题是挺身而出，尽自己最大的.努力攻克技术难关；我始终坚持以尽我最大努力做好每件事，以公司利益为重。三是我要求自己能勇于承担责任；我认为既然自己是一名班组长，那么在业务水平等诸多方面就要比一般工人要强一些。在公司分配任务时，在一般工人完成起来比较困难的任务时，自己要主动踊跃承担，更不能与工人推诿扯皮，要做出师者风范，勇挑重担。平时我不仅是这样要求自己的，在实践中，我也是按这些要求去做的。所以我的这些表现也深深受到了公司领导和职工的一致好评，发挥了我作为一名班组长应有的作用，树立了一名船舶装配高级工应有的良好形象。

四、加强业务学习，提高技术水平

作为一名船舶装配工，必须具备很多专业知识和技能，其中焊接和切割是必须掌握的技能，也是经常使用的技能。例如余料的切割，马板的焊接板材的定位点焊等都是日常工作需要用到电焊和切割的地方。

五、强烈的安全意识和主人翁意识

船舶工业是重工业，进入厂区就要佩戴好安全帽、手套、绝缘鞋等，高空作业还要系好安全带等等，还要注意周围的环境变化，辨认是否有危险做到是“四不伤害”：

（1）一不伤害自己，注意检查工具和劳保用品是否安全完好。例如，焊件不要有裸露，割炬是否漏气，经过施工区域，先看看有无人员在头顶上面施工，和脚下有无绊脚物，时时留心周围的环境变化。

（2）二不伤害别人，自己在高空作业时，原则上不要将东西随意的往下丢，在丢之前要先看看没有人，并大声警告别人“要丢东西了”

（3）三不让别人伤害自己，知道别人在施工且存在安全隐患，应提醒他改正错误的方式。

（4）四不让别人伤害别人，比如有危险可能要发生，或者存在安全隐患，应告知他人，并对施害的当前行为进行阻止，以防其伤害到别人。

正是这些安全措施的保障，使我们工人在生产中离危险和伤害远了很多，离幸福近了许多。

作为生产一线的质量把关者的装配工，每日要与图纸为伴，细密的图纸就需要细致的识图读懂了图纸，才是安装正确的保障。并且安装完毕后对其的自我检查是对工作负责态度的体现，亦是对企业负责任的体现，只有将这种责任心寄托在每块板材的安装过程中，才能铸造出精品工程，才能锻炼出优秀企业员工和伟大的企业。

六、实践反思与社会服务

通过这几年的工作实践，我感觉收获很大，对于书本上的知识，完全应用到了分段的建造过程中，重新认识了理论知识的重要性，并对现代造船的流程有了进一步的了解。在平时的工作中，我经常与其他职工进行技术探讨与交流，把自己所学到的知识与大家共享，并从别人身上学习自己所不了解的知识，实现共同进步。我充分地把理论与实践相结合，不断地积累经验，不断地钻研新业务，才使得我的技能水平达到了熟练精湛、运用自如地步。

综上所述，我为我作为一名船舶装配工而骄傲，但是我深知学习是无止境的，我仍然还要不断地加强自身学习，不断地取长补短，只有在技术上更上一层楼，取得船舶装配技师的资格才能更好的适应工作岗位对于技术的需要，更好的服务于船厂，也只有这样才能够跟上时代的步伐稳步前进，也才能够更好地服务于企业、服务于社会。

**船长个人工作总结20\_6**

上半年，我们对现有的安全生产规章制度进行全面梳理、评审、依据新的法律法规，进一步细化了安全生产责任追究制度，重新制订完善了《安全生产责任制》、《安全操作规程》、《安全生产奖惩制度》等文件制度，形成了完整、规范、科学、有效的安全管理规章制度体系，实现了全面依法管理。结合实际情况编制了本单位各个岗位的各种安全制度、安全知识，下发到每个职工。确保每位职工都熟知安全生产规章制度，切实做到遵章驾驶。

**船长个人工作总结20\_7**

xx年是我局开展专业化建设的第二年，我决心以学习科学为动力，以船队xx年工作计划为指导，做好各项工作。坚持多动脑筋，多下功夫，多干实事。按照机务科定出的新的工作思路，开拓创新，勇于，做好通信导航管理工作。具体有以下几个努力方向：

（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。

（二）夯实基础。加强船舶通信导航设备的基础管理。建立各船舶设备档案，对故障率高的涉及航行安全的设备，及时向上级汇报，申请设备更换。

（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xx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xx年度工作，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。

**船长个人工作总结20\_8**

上半年，我们大力加强安全监督管理，严格监督检查，落实管理责任，重点对车辆车况、油路、电路、水路，消防设施配备情况进行检查。尤其是对大型货车和通勤车辆做到了班班检查、严格确认。对查出的隐患以“隐患整改通知书”的形式及时通知相关责任人进行整改。一是持续组织开展班组安全自查，由班组长组织，每天班前严格按照规章制度、操作规程进行检查，重点为各车辆车况，并将检查结果记录备查。二是坚持日常检查，由安监员每天进行检查并及时做好记录，检查内容包括环境、车辆卫生，人的不安全行为、物的不安全状态等。对需要整改项的必须落实具体整改人和整改期限，使检查取得实效，不流于形式。三是加强节假日和不定期安全检查，公司着重在节假日查看车辆的关键装置和重点部位及特殊作业现场，日常采取不定期检查的方式，对各车队进行安全抽查。如在检查过程中发现问题，马上通知相关人员对进行整改，对不能及时整改的制定相应的监控措施，发现人的问题，立即批评、教育，必要时进行处罚和处理。利用这种“走动式”管理，有效的保证了生产安全。

回顾近一年的工作，对照德能勤绩四项标准，能尽心尽力做好各项工作，较好地履行了自己的职责。现将主要情况小结如下：

一、201XX年工作小结

我所在的部门是物流部，首先在20XX年这个及其不\*凡的一年里，我们物流部全体员工在公司领导的领导下能够顺利的圆满的完成我们公司制定的业务任务，我作为物流部的一员感到非常的开心以及自豪，我们部门的工作职责是需要比较好的专业业务能力，同时更需要很强的与客户交际沟通能力。在专业方面，由于之前我所从事的工作都是和物流有关的工作，也进行了系统性的学习，个人在这方面亦是很感兴趣，遇到棘手问题，通过查阅资料、询问同事能够独立解决，所以这方面很有自信的;在过去的一年里自身还是存在一些问题以及工作上的不足，在工作上还不够沉稳，不够老练，在对待新老客户的各种要求有的时候不够及时的做到位，自己感觉还是有点欠缺，这个方面我想在以后的工作里更应该进行多多锻炼，多多改进。

二、20XX年的工作计划

不断加强个人修养，自觉加强学习，努力提高工作水\*，适应新形势下本职工作的需要，扬长避短，发奋工作，克难攻坚，力求把工作做得更好，积极的配合好各部门的工作链接，在适应新的工作岗位之余，希望学习些其他部门的业务知识，提高自己的业务能力，树立办公室的良好形象。

三、对公司的意见和建议以及各种诉求

1. 希望公司能为我缴纳上海社会保险。XX年7月、12月都有相关文件证明我可以缴纳上海社保，希望公司能予我这样的福利。

2.请公司结合实际考量我们物流部门的工作性质，每一位职员都是希望自己所付出的努力与回报的结果能够相等，这样也会提高每一位职员的工作积极性，更好的为公司工作，这样也有助于公司的发展。

3.希望20XX年公司结合实际情况重新制定我们物流部的考核制度。

船务公司工作总结 (菁选2篇)（扩展7）

——生产总公司工作总结 (菁选2篇)

生产总公司在县委、\*的正确领导下，认真贯彻落实科学发展观，扎实开展干部作风建设年活动。广大干部职工团结奋进，在压力和困难面前知难而进、开拓进取，完成了上半年各项工作任务。

**船长个人工作总结20\_9**

一支优秀的师资队伍是保障项目建设的关键。为了更好地发挥开放实训中心的作用，我校指定了各学科的带头人和专业骨干教师积极参与实训中心建设。并制订详细的教师培训计划，在年内共选派了四批18名骨干教师到高校、企业进行业务培训。所有参加培训的教师在整个培训过程中，都能认真学习、努力实践，得到了培训单位的一致好评，（我校教师李斌老师在国家级培训中表现优异，被评为优秀学员并赴德国进行业务进修）完成培训后他们积极参与到实训中心的建设中。我校还对新进青年教师进行了岗前培训，并指定具有丰富教学经验和高级职称的专业教师做带教教师，为青年教师进行具体的指导，促进青年教师的教学水平不断提高，以尽早适应实训中心的需要。

**船长个人工作总结20\_10**

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。

**船长个人工作总结20\_11**

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：

一、业务知识的提升

做船代本质上跟其他工作差不多要发现问题更要想办法解决问题。因为水平问题我主要从事散货船舶代理业务，进入部门以来在船舶代理业务操作上我的业务能力得到了质的提升，途中不断的遇到新问题使自己有更多的学习机会。船代联检和相关船舶进出港手续的办理要熟练掌握并会操作。分清要做事情的轻重，该做什么，提前做什么都安排得比较合理。

船代外勤主要工作内容如下：

1、船舶抵港前：船代外勤负责掌握船舶规范和船舶动态，来港任务，运输合同相关条款和费用分担情况，了解船方委托代办的事项，如加油加水、上物料、修理、借支、换船员等，应与船务调度保持紧密联系，在其安排和指挥下工作。了解备货情况和靠泊计划，与有关方面事先取得联系，做好准备工作。备好船舶进出口报关的联检单证，以便船舶到港后能顺利通过联检。

2、船舶在港期间：船代外勤负责了解船方，港方和货方对装卸作业的具体要求，协调好各方关系。逐日了解船舶装卸进度，向船方定时汇报，出现状况，及时与有关各方联系，尽快解决问题。办理船方委托的其他事项，保存好各种单据，并做好记录。

3、离港前：船代外勤负责根据作业进度和计划，与港方确定船舶出港联检时间，与

船长沟通，做好开航前准备工作。落实船员是否尽数回船，所需燃油淡水物品等是否办妥，代办事项是否完成，相关业务单据是否已由船长大副等签署完毕，随船单证是否备齐，联检单证是否齐全。

4、离港后：船代外勤负责将业务单据及财务单据等送交公司相关部门存档结算，以便做好清帐手续和航次结算，办理其他船方交代事宜。

船代外勤负责的工作内容大多数是事务性工作，由于具体的工作内容较为琐碎，因而船代外勤必须相当的认真细致，一方面要帮船东和船员代办一些杂事，另一方面还需要协调好船，港，货三方的关系。

二、联检部门和码头关系

联检部门和码头承载着整个港口的货物吞吐能力。配合好联检部门和码头做好相应工作是我的义务。加强联检部门和码头的关系。

三、部门之间和同事之间沟通

和谐带给我们的不仅仅是一个平静，而是一种氛围境界。工作和谐和生活和谐带给我们和同事之间的是默契和快乐。

四、存在着需要改进的方面

（一）、加强商务英语知识和口语水平，进一步了解散货外贸船舶操作流程和报价事宜。

（二）深入了解散货代理的船舶报价和市场的了解与分析。

（三）加强了解码头的情况和船舶靠泊的安排情况，对码头和靠泊计划有一个更好的跟踪。

工作中不断的学习和锻炼个人综合能力才能使自己走上另一个层。

**船长个人工作总结20\_12**

时间一晃而过，从xxx到xxxx物流有限公司配送中心报道算起，我已经在配送的岗位上工作了近一个半月。这一个半月，是我工作转型的一个半月，也是我逐渐学习和适应的一个半月。对配送这一岗位从陌生到熟悉，再到逐渐的找到感觉;对工作内容从摸不着边际到能够上手操作，再到最后基本上的熟练;对周围的同事从陌生到熟络，再到亲密无间。这一个半月让我认识了中海这个公司，也让我对配送中心的工作有了新的认识。

我在大学学的是市场营销，也修过物流管理这门课程，但学校里的学到的东西运用到实际上并不是那么容易，尤其是在接触了在配送中心的工作之后。实际工作中遇到的很多的问题，并不能完全依靠书本上的知识来进行解决。

配送作业是按照用户的要求，将货物分拣出来，按时按量发送到指定地点的过程。配送作业是配送中心运作的核心内容，因而配送作业流程的合理性以及配送作业效率的高低都会影响整个物流系统的正常运行。

在配送中心这段日子里，可以强烈的感受到配送是一种强调准确的物流活动，它需要一个完整的物流信息系统，现代化的技术设备和先进的管理理念，使得配送活动可以为客户降低运作成本，在让客户满意的基础上使配送中心获利。由配送中心集中地向各客户进行多频次的配送业务，众多客户原则上可以不设或少设仓库，不设或少设运输部门，减少了流通设施的投资和日常流通运行费用。配送的存在完善了供应链的缺陷，可以说，在供应链上下游之间有了完整的配送体系，将大大提高供应链的整体竞争力。

配送作业流程繁琐，环节众多，极容易出现差错。我在配送的这段时间主要从事的是出仓订舱的工作，做这份工作要特别仔细，一旦出错就可能造成重大的损失。在工作中各个部门之间进行及时的，有效的沟通是十分必要的。配送作业需要整个团队的有效配合，才能更好的提高工作效率，降低差错率。而且，物流业是服务业，在工作中我们要及时的和客户沟通，要清楚以“以客户为中心”的经营理念的最终目的不仅仅是客户的一次满意，而是通过企业对客户的优质服务来增强客户满意度。“客户满意”不再是企业的一种装饰，“客户忠诚”成为企业追求的重要目标。我们要清楚地知道：没有客户满意就没有客户的忠诚，没有客户的忠诚留住客户成为一纸空文，“以客户为中心”必然付诸东流。所以客户满意”是企业的出发点而“客户忠诚”则是企业的归宿点。

当然，目前配送中心还有各种不足，比如配送中心的计算机应用程度仍比较低，大多情况下，仍只限于日常事务管理，对于物流中的许多重要决策问题，如货物组配方案、运输的最佳路径、最优库存控制等方面，还处于半人工化决策状态，适应具体操作的物流信息系统的开发滞后;物流设施的技术和设备都比较陈旧，与国外以机电一体化、无纸化为特征的配送自动化、现代化相比，差距很大;整体物流技术如运输技术、储存保管技术、流通加工技术，以及与个环节都密切相关的信息处理技术等，也都比较落后。这种情况也是国内物流企业的通病，但作为中海的一员，我希望中海将来能够成为国内物流企业的领头羊。

一个多月工作中的经验收获与不足都是我日后学习工作的借鉴，“业精于勤而荒于嬉”，我将在以后的工作中不断学习业务知识，不断锻炼自己的胆识和毅力，提高自己解决实际问题的能力，并在工作过程中慢慢克服急躁情绪，积极、热情、细致地的对待每一项工作，为塑造全面发展的自我而努力。

市工交工委代表市委、市政府宣布了港口新一届领导班子。\_年初，我们党政新领导班子给自己确立了“富民兴港”的历史使命，\_委成员向全港庄严承诺：每一个成员做真正的\_员——敬业创业，做港口公仆——爱港爱岗，做优秀指挥员——智勇严廉，做普通一兵——忠诚勤俭，当一面旗帜——为港争光。几年来，我们牢记自己的使命，在江 总三重要思想的指引下，在上级党委的正确领导下，努力实践向全港作出的诺言，带领全港职工拼搏奋斗、实干创新、稳中求进，实现了\_\_港发展的历史性跨越。经济效益逐年增长，精神文明建设取得阶段性成果，为\_\_港在新世纪的发展壮大奠定了基础，没有辜负市委、市政府对我们的期望。

一、致力于建设一支作风正、观念新、职工信任的好班子

新班子成立后，班长王国光便对班子成员约法三章：一、要求干部做到的事我们首先做到，要求职工不做的，我们坚决不做;二、每一个班子成员都是公众人物，自觉按党风廉政规定，规范个人的行为，自觉接受职工的监督;三、以强烈的进取精神和神圣的使命感，以人为本，求真务实，实现两个负责：即对上级负责和对职工负责，确保一方平安，确保国有资产保值增值。

\_\_\_\_年，\_\_市机构改革，将我局行政管理职能划归市交委。为保证市委、市政府的政令畅通，我局主动与市交委沟通、配合，将我局已承担17年之久的行政管理职能及工作骨干，无条件地移交给了市交委。1998年，市政府决定修建朝天门广场，拆迁涉及到我局在朝天门地区的七个单位的经营、办公场地及库房等，有500多名职工因广场的建设而失去工作岗位。我们没上交矛盾，积极支持配合作好拆迁工作和下岗职工的安置工作，确保了\_\_市形象工程建设的顺利进行。

在加强班子自身建设上，我们先后制定了《\_\_港领导班子、领导干部党风廉政建设五项制度》、《\_\_港领导班子、领导干部思想作风建设七项制度》。为了强化干部选拔、使用过程中的管理、责任，党委还制定了《\_\_港干部选拔使用连带责任追究暂行办法》，使我们每个班子成员更加明确了自己的义务和职责。为提高领导干部的工作水平，局党委书记王国光同志联系自身工作实践，用党课形式生动讲授《怎样当一把手》，提高了全港领导干部的工作水平。

党委坚持民主集中制，重视班子成员的团结协调，通过解决意见和分歧，工作中做到互相通气、互相补台、互相支持。凡港口重大决策，都坚持先调研后决策，先民主后集中的集体决策原则，较好地避免了个人意志和一言堂。

局领导成员坚持把全心全意为职工服务作为工作宗旨，把职工情绪作为工作的第一信号，制定了《领导干部定点联系制度》，指定部门负责定期收集了解职工关心的热点、疑点问题。通过局领导接待日和现场办公等形式，直接听取基层单位和群众的意见，解决实际问题。党委成员对口挂钩基层单位，坚持下基层调查研究，与基层单位的经济效益和文明建设挂钩考核，为基层排忧解难。

班子的正气、领导的志气，激发了职工的士气，领导班子在全港职工中树立起较高的威信和信任度，得到全港职工的拥护，在每年的职代会上，职工代表对领导班子的民主测评“优”票率均达95%以上。

二、推进管理创新，建立适应市场的好机制

在港口向社会主义市场经济转轨过程中，作为企业的核心和决策层，我们把推进管理创新、建立适应市场的好机制，作为提高港口生产力的关键点，积极、稳妥地处理好港口改革、发展、稳定的关系。

市港航局在市交通运输局党委的正确领导下，在有关部门和单位的大力支持和帮助下，全面落实要求，围绕市局党委确定的中心工作，扎实开展“创先争优”活动，抢抓机遇，奋发有为，求真务实，推动港航各项工作顺利开展，圆满地完成了全年工作任务。

一、\_\_年工作情况

(一)积极推进《\_\_港总体规划》报批工作。今年以来，市交通运输局与\_\_港开发区管委会做好协调工作，及时了解新增港口项目的基本情况，对拟建工程和近期即将开展前期工作的项目，将其纳入总体规划，为今后报批港口建设项目提供规划支撑。先后将东营港万通集团2\_2万吨液体化工码头、宝港国际2\_5000吨级精细化工码头等项目纳入总体规划，为项目的工可报告行业审查、立项工作创造了基础条件。\_\_年2月，我局委托交通运输部规划研究院编制了《\_\_港总体规划环境影响评价报告》，为《\_\_港总体规划》的批复提供技术支持。《规划》送审稿完成后，向市委、市政府主要领导进行了专题汇报，征得同意上报省政府审批。4月20日，市港航局将《规划》及报批的请示上报市政府，市政府于\_月28日以东政字38号文件向省政府申请批复《\_\_港总体规划》。4月25日，市政府向省政府办公厅正式行文上报。4月\_日，市港航局立即到省交通运输厅和省政府报送《规划》文本和批复请示文件，并与省政府有关负责人进行了汇报沟通，省政府当天将《规划》转批省交通运输厅，督促省交通运输厅尽快按审批程序办理。6月9日交通运输部组织有关专家在北京召开\_\_港总体规划咨询会，并于6月\_\_日正式函复省人民政府。7月4日省交通运输厅受省政府委托组织省直有关部门负责人和专家召开了东营港总体规划审查会，并形成了审查意见。为推进《\_\_港总体规划》尽快获得省政府批复，市港航局多次到\_、省厅有关局处室汇报沟通，争取上级支持，对批复工作起到了积极的推进作用。9月22日省政府秘书处已完成《\_\_港总体规划》的批复意见，目前省政府领导已签批意见，待省政府常务会议研究后，公布实施。

(二)积极推进东营港扩建工程加快进展。一是加快推进\_\_港2\_50000吨级液体化工码头、2\_5千吨级液体化工码头工程建设。为了确保项目施工图设计的科学规范，我局先后组织了2次评审会议。1月23日，市交通运输局对两个项目组织了施工图设计初审，邀请第三方的设计审查咨询单位参加，形成了审查初步意见，会后根据审查意见对施工图设计作了修改。3月3日，市交通运输局再次对两个项目施工图设计组织了专家评审，邀请行业专家和设计审查咨询单位人员参加，形成了专家评审意见，对施工图设计作了进一步的修改完善。在此基础上，3月\_\_日，市交通运输局对施工图设计进行了批复。按照\_《港口建设管理规定》，市港航局督促项目法人中海油尽快完善工程开工前的相关手续并办理了开工备案。4月中旬到\_\_港对项目法人中海油的2\_50000吨级液体化工码头开工备案材料进行了检查，提出了补充完善的意见，并督促尽快落实。中海油在补充完善后将开工备案材料上报市港航局，市港航局进行认真审核后，于4月26日将开工备案材料上报省厅港航局当天通过了审核，并于次日在省厅办理了备案手续，完成了东营港2\_50000吨级液体化工码头工程开工备案工作。截至目前工程完成投资亿元，占总投资的，工程施工中做到了质量、安全双保险，整个工程预计将于20\_年底完工。东营港2\_5千吨级液体化工码头工程开工备案工作正在办理中，已对中海油上报的开工备案材料进行了审核，提出了修改意见，中海油正在修改完善，市港航局已就开工备案事项与省厅有关处室负责人进行了沟通汇报，为开工备案工作争取时间。

专业技术工作总结中国船级社大连分社 李xx本人于 20xx年 2 月 22 日来到中国船级社大连分社， 并随之来到建造入级处, 并加入大连造船重工一工厂驻场组工作。由于之前有过三年的设计工作经历，因 此我对船舶建造相关流程已有初步认识，船体结构一些相关技术问题也有所了 解。

但对于船舶现场建造的一些具体情况以及船舶检验的相关业务却并不是十分 清楚。通过这一年多的实习与工作，自觉收获颇丰：通过学习和实践，我明确了 验船师的责任，了解了船舶建造现场的一些情况，以及结构建造检验方面的流程 和相应的理论知识，以及具体的检验方法，从而完成了自身工作性质和职能的转 变，具备了船舶结构检验的一定能力。

在分社工作的一年多时间，我主要参与了 18 万散货船的检验工作，也参与 了部分 7 万 6 千吨油轮的检验工作。

我根据船舶建造阶段依据批准的检验项目表， 进行了基本控制点检验，包括分段检验，重要铸锻件的焊前检验，合拢检验，舱 室完整性检验，舱室密性检验，无损探伤，舱室强度试验，基准段定位，主尺度、 水尺、载重线检验。

现主要针对 18 万吨系列散货船的检验工作的心得与体会做简要总结：18 万 吨散货船是 Cap Size 型散货船，属于常规船型，但由于其根据 CSR 设计，因此 较之前船型结构也有所不同，其结构也有一定特点。18 万吨散货船其吨位大， 主尺度大，且货舱大开口的特点，造成总纵强度对船体结构要求较高，因此结构 尺寸相应较大，高强钢使用普遍，很多部位应力集中较严重，因此大部分肘板， 肋骨等加强结构采用软趾软根设计;关于高强度钢的使用特点主要如下，此船型 散货船为单舷侧结构，对于大吨位散货船而言，此处结构相对脆弱，故此处肋骨 材质为 DH32，货舱口角隅应力集中严重，因此采用加厚的 EH36 钢板，货舱内底 板与舱壁下底凳相交的部分在厚度方向承受较大的的应力，因此采用了 Z 向钢 (厚度方向性能钢板) 而大部分的纵向构件如外板， ， 内底板， 纵骨等均采用 AH32 的高强度钢，而纵向构件应力较大部位，或者结构尺寸较小处，则采用 AH36 高 强度钢。由于本船适用 CSR 规范，应力分布更为合理，结构设计经过优化，因此 构件的材质和尺寸变化较多，例如外板的材质有 AH、DH、EH 三种高强钢，厚度 变化也很多，检验中对这些材质板厚变化的掌握较为繁琐，由此加大了检验的工 作难度。此外，还应关注细节上与非 CSR 规范的不同之处，如：为防止自由边受 力形变时锐角和凹口处产生应力集中而产生裂纹，切口、舱口角隅等的自由边应 作适当预处理，不应有凹口;对舭龙骨的规定较以往规范具体，舭龙骨通过复板 与舭列板连接时三者的材料级别应一致。18 万吨散货船第六货舱为风暴压载舱， 因此，六货舱及相应压载舱构件尺寸和材质较其它中体段有所不同，表现为构件1/8 尺寸相应较大，材质强度也有所加强。

结合 18 万散货船的结构检验流程的总结，对业务学习所得和工作进行回顾 和总结如下。

分段检验 (1)结构完整，布置正确，根据施工图纸，检查结构构件的布置，不能漏 装构件。对结构构件漏装或者装错位置，多数是由于施工时大意，未查图纸或者 修改通知造成的，常见的漏装和错装为肘板，加强筋及补板等小构件，其缺失会 造成结构出现硬点，局部板架尺寸超大或梁跨距变大等结构缺陷，从而导致局部 应力过大或失稳，破坏船体结构。检查中曾发现舷侧肋骨趾端交与斜底板和斜顶 板处， 背面漏装对位平铁的情况， 由于肘板趾端处为应力集中处， 如无对位平铁， 趾端处板材将会在船舶营运中产生疲劳裂纹等伤害，对船舶结构安全影响极大。

因此对船舶结构完整性的检查应在结构检验中应引起足够重视。

(2)结构尺寸准确，材质正确。由于板材切割偏差、号料疏忽，施工中铆 工疏忽等原因，会导致构件短尺，板材厚度或材质与要求不符。18 万吨散货船 甲板、外板和内底的纵骨，板材及连接肘板尺寸变化较多，在施工中容易装错， 除此之外，水密舱壁的加强筋及连接肘板尺寸也有较大变化，这些都是检查中应 该注意的。由于 18 万散货船高强钢使用较多，检验中对材质的确认就显得尤为 重要，尤其应注意同样的构件，在不同部位的材质应用是不同的，例如横向位置 不同的纵桁材质就可能分别为 AH32 和 AH36;而同一段纵桁，前后材质虽然都 为高强钢，也会有 AH32 向 AH36 的过渡，多为靠近水密舱壁处纵桁的板材和加 强筋材质为 AH36;另外横向框架不同位置的材质也有不同，有的为普通钢，有 的为高强钢。检查中应注意材质号的辨认，若构件上的材质号难以辨认或缺失， 可参照零件号与图纸比对，或由船厂提供材质证明，若高强钢构件或板材上甚至 无法找到零件号，而船厂又无法提供有效证明时，可要求船厂做理化实验来确认 板材的材质。

(3)装配质量。重点检验定位和对位情况。构件的定位可依据检验线来判 断，但应抽查检验线的划线精度，防止划线错误。对位的精度关系到力在结构中 的传递效果，尤其对于强力构件，更是检验的重点。检验中，对于如何判别构件 是否错位，常采用的方法有：量取两侧构件到孔边缘距离，采用粉笔画线，观察 比较背面构件焊道火印，用手锤敲击板材来确定背面构件位置。通过以上一种或 者几种方法的结合使用，基本可以判别出结构是否有错位的情况。若错位超差， 应视其程度采取加焊或将构件切掉后重新装焊的措施。另外，底边舱斜顶板和顶 边舱斜顶板与外板的装配角度， 以及弯曲结构的半径、 圆心等， 需要应进行校对。

(4)节点形式。应按照节点图册和结构图纸，校对各节点的形式。对于重2/8 要结构的节点处，一定要保证力的良好传递，并避免应力集中现象。检验中发现 造成节点有误的原因主要是数控切割出现偏差以及装配时由于掩配切割而造成 节点的损坏等。

(5)构件变形。板材和构件的平整度应符合相应的建造标准。由于焊接不 当、撞击等原因，常常会使钢板和型材的形状发生变化。这不仅关系到船舶的外 观，而且过大的变形会导致结构的失稳。但应注意，对构件变形超标处进行火工 校正时，应避免校正后材料发生较大的硬化和脆化。一般同一部位的火工校正， 普通钢板最多 3 次，高强度板 2 次。否则应对火工校正过度部位的材料进行理化 性能分析，如性能改变，应报废更换。

(6)焊接。焊接作业是船舶建造的基础工作，同时也是船舶建造检验的重 点，在这里结合焊接方面的理论知识，就检验中遇到的焊接问题进行总结 船体结构焊接主要采用CO2气体保护焊，埋弧自动焊，手工电弧焊等焊接形 式。CO2气体保护焊主要由焊接电源，送丝机构，药芯焊丝，焊把(及保护气体) 组成，生产效率较高，对焊缝添加合金相对容易，焊接工艺好，广泛应用于船舶 建造的各个阶段，但焊接的接近性不如手工焊条电弧焊，受风影响大;埋弧自动 焊，主要由焊接电源，控制箱，行走小车，焊丝，焊剂组成，设备简单，效率高， 劳动条件好，焊逢性能稳定，但其对准要求高，只能在平位置，形状规整，且较 长的焊逢处焊接，不适用于薄板，因此多用于平面拼板或者平行段对接处焊接; 手工电弧焊主要由焊接电源，药皮焊条，焊把组成，设备简单，适应性广，焊接 熔池保护较好，但效率较低，无法在船舶建造中大范围应用，不过其设备简单的 特点，使其易应用于难焊接部位，小焊道的焊接。对焊接方法原理和特点的了解 有助于在现场检验时对焊缝质量的判断，例如横舱壁，纵舱壁，内外底板等对接 长焊缝均采用埋弧自动焊和CO2气体保护焊，这些焊缝处存在缺陷的概率相对较 小，而在一些空间小，曲率大等不易施焊的部位只能采用手工电弧焊或CO2气体 保护焊，这些焊缝处存在缺陷的概率相对较大，例如在甲板纵骨，舷侧纵骨等接 头处非常容易出现气孔，未焊透等焊接缺陷。这些就是在焊后检验时需要重点关 注的部位。

焊接质量从以下四方面来控制

1.焊缝设计的合理性; 2.焊接材料的适用性; 3.焊接工艺的可靠性;4.焊工技能的合格性。在船舶建造检验过程中，应该关注 焊接材料级别与船体结构钢级的适应性，坡口形式，焊接位置，焊接规范参数等 是否符合认可的焊接工艺规范要求，焊工是否持有焊工证。焊接质量决定于焊工 的水平，焊接设备，焊接环境等，焊接接头的机械性能则来自于焊接工艺。所以 每一个环节对焊接接头的质量和性能的影响都是至关重要的。

如果焊接存在着缺陷，就会对船舶安全造成不同程度的损害。因此，必须3/8 了解常见焊接缺陷的特点和处理方法。常见的焊接缺陷有裂纹、气孔、夹渣、咬 边、焊瘤、弧坑、未焊透、未熔合、焊缝外形尺寸和形状不符合要求等。下面就 几种主要焊接缺陷进行分析。

1.裂纹，从产生温度上看裂纹分为热裂纹(结晶裂纹)和冷裂纹(延迟裂纹)。

热裂纹主要原因:在金属凝固过程中晶界强度不足。冷裂纹主要原因:氢积聚，有 淬硬组织和较大的应力。危害：裂纹可能引起脆性破坏，并且可以延伸，带来的 危害是灾难性的。热裂纹防止：选用合适的焊接材料，调整坡口形状，合理安排 焊接顺序。冷裂纹的防止：清理工件表面，高强钢用低氢焊材，高碳当量材料应 采取预热后热措施， 合理安排焊接顺序。

如出现裂纹因采用正确处理方法来消除

首先确定裂纹的起至位置和深度，予以彻底清除，然后进行补焊。一般清除裂纹 和超出裂纹每一端 50mm 的完好金属并重焊。

2.气孔， 气孔是指在焊接时， 熔池中的气泡在凝固时未能逸出而形成的空穴。

其气体可能是熔池从外界吸收的，也可能是焊接冶金过程中反应生成的。原因

母材或填充金属表面有锈、油污等，焊条及焊剂未烘干会增加气孔量，因为锈、 油污及焊条药皮、焊剂中的水分在高温下分解未气体，增加了高温金属中气体的 含量。焊接线能量过小、熔池冷却速度大，不利于气体逸出。焊缝金属脱氧不足 也会增加氧气孔。CO2焊气体保护失当也会造成密集气孔。气孔的存在会使焊缝 的有效截面减小，降低焊缝的强度，对于水密、油密焊缝可能会造成为渗漏，气 孔也是引起应力集中的因素，同时还可能促成裂纹。预防产生气孔的办法是：选 择合适的焊接电流和焊接速度，认真清理坡口边缘水份、油污和锈迹;严格按规 定保管、清理和焙烘焊接材料。对于气孔缺陷的处理方法：刨掉气孔部分，再进 行补焊。

3.夹渣，夹渣就是残留在焊缝中的熔渣。夹渣产生的原因是，坡口尺寸不合 理、有污物，多层焊时，层间清渣不彻底，焊接线能小，焊缝散热太快，液态金 属凝固过快，焊条、药皮、焊剂化学成分不合理，熔点过高，手工焊时，焊条摆 动不良，不利于熔渣上浮。点状夹渣的危害与气孔相似，带有尖角的夹渣会产生 尖端应力集中，还会发展为裂纹源，危害较大。防止产生夹渣的措施是：正确选 取坡口尺寸，认真清理坡口边缘，选用合适的焊接电流和焊接速度。多层焊时， 每一焊层都要认真清理焊渣。

封底焊渣应彻底清除。

处理方法

打磨或气刨去除， 然后进行补焊。

4.咬边， 咬边是由于电弧将焊缝边缘的母材熔化后没有得到熔敷金属的充分 补充所留下的缺口。其产生的原因是，电弧热量太高，即电流太大，运条速度太 小所造成的。焊条与工件间角度不正确，摆动不合理，电弧过长，焊接次序不合 理等都会造成咬边。咬边减小了母材接头的工作截面，从而在咬边处造成应力集4/8 中，故在重要的结构或受动载荷结构中，一般是不允许咬边存在的，或对咬边深 度有所限制。处理方法：咬边深度较小，可以打磨;较大的咬边应补焊并打磨光 顺。注意补焊时应先将咬边处清理干净后再进行焊接。

5.未焊透。焊接时，接头根部未完全熔透的现象，称为未焊透，其产生原因 是，焊接电流小，熔深浅，坡口和间隙尺寸不合理，钝边太大，焊条偏芯度太大， 层间及焊根清理不良。未焊透是一种较严重的缺陷，其减小了焊缝的有效面积， 使接头强度下降。其次，未焊透还可能成为裂纹源，造成焊缝破坏。为避免未焊 透产生，应在焊接时：使用规定的电流，合理设计坡口并加强清理。对于出现的 未焊透的情况，应彻底刨除后，重新焊接。

6.未熔合。在焊件与焊缝金属或焊缝层间有局部未熔透现象，称为未熔合。

其产生原因是：焊接电流过小，焊接速度过快，焊条角度不对，焊接处于下坡焊 位置，母材未熔化时已被铁水覆盖，母材表面有污物或氧化物影响熔敷金属与母 材间的熔化结合等。未熔合是一种面积型缺陷，坡口未熔合和根部未熔合对承载 截面积的减小都非常明显，应力集中也比较严重。为避免未熔合的产生应：采用 规定的焊接电流， 正确的进行施焊操作， 注意坡口部位的清洁。

对于未熔合缺陷， 也应彻底刨除后，重新焊接。

7.形状缺陷，包括焊瘤，凹陷，余高过高等。在横、立、仰位置更易形成焊 瘤，焊瘤常伴有未熔合、夹渣缺陷、容易导致裂纹，同时焊瘤改变了焊缝的实际 尺寸，会带来应力集中;凹陷，多是由于收弧时焊条未作短时间停留造成的(此 时的凹坑称为弧坑)，仰、立、横焊时，常在焊缝背面根部产生内凹。其减小了 焊缝的有效截面积，弧坑常带有弧坑裂纹和弧坑缩孔。形状缺陷的存在会导致焊 缝强度不够或抗疲劳性能降低。对于形状缺陷的处理方法是：补焊，打磨，使之 达到要求的形状。

为避免焊接缺陷的产生，需要明确一些焊接注意事项：焊接前，焊接场所 的环境条件(遮风挡雨,避免低温下焊接)，坡口加工，装配符合工艺程序的要求， 焊接部位保持清洁和干燥， 无影响结果的污物， 必要时考虑预热措施; 焊接过程， 焊接材料， 焊接参数符合工艺程序的要求， 不随便引弧， 起熄弧采取适当的措施， 使结构内的应力最小;焊后，必要的保温、后热，消除残余应力应采用焊后热处 理，焊缝表面应与母材表面平顺过渡，小缺陷消除掉。

合拢检验 合拢检验 分段合拢有个大前提，分段必须已经交验，并且是已经通过验收。应该严格 控制分段未合格即合拢。

合拢的焊前检验主要检查合拢处的间隙、对位、坡口质量等。若对接间隙稍 大，应先堆焊至要求间隙后施焊;若间隙过大，则应部分换板。另外焊前坡口应5/8 清洁整齐，对于坡口上的锈，水等污迹应严格把关，坚决杜绝，因为那将会对焊 接质量产生极为恶劣的影响。同时关于马板的使用应注意：板缝全部以马板形式 固定，各种位置的马板间距应该大于 300mm，马板的标准尺寸为 200x80x12，中 间开 R35 的扇形孔，马板的开孔中心应该板缝中心对正，安装时避免歪斜。另外 横跨板缝的结构应开过焊孔以保证焊接连续。

合拢主要存在以下一些问题，应在检验时加以关注

1是否对位

2.缺少零件(主要以肘板为主) ，这些零件主要是以分段上的备件为主， 其中一部分是因为分段制作时，根本就没有备上;另一部分是分段上本来已备， 但是进行装配时遗漏，因此需要熟悉船体结构特点，这样才能检验时判断出是否 有漏件情况

3.焊接缺陷，合拢阶段由于环境相对恶劣，因此焊接质量常难以保证， 因此检验时需对焊缝表面缺陷(表面气孔，夹杂，裂纹，咬边)加以关注，同时 也应注意检查骨架留焊区不漏焊，以及注意纵骨面板未焊透现象。

4.由于焊接等产生的结构变形，合拢时施工条件较差，因此焊接产生结 构变形的情况经常出现，检验时应加以注意，并对产生的变形要求修正。

要做好合拢检验， 巡检其实是很重要的， 因为很多问题缺陷， 在焊接过程中， 都会很明显的表现出来。在巡检中，主要注意：1 要求全焊透的区域是否已经开 坡口; 对接及角接区域的间隙是否满足要求， 2 对于超差区域是否按照要求处理; 3 焊接是否按照施工要求进行(肋骨下穿越孔等) ，对于焊接缺陷是否按照工艺 进行修改。

密性试验 为检查船舶在建造时的舱室密性或船体构件的强度，需进行密性试验，包括 真空试验、结构试验、渗漏试验、冲水试验等，在密性试验前，需确认密性试验 舱室采取密性试验的种类和要求，同时明确该试验舱室的密性界面。

检验中应注意：1.试验前应确认被检查部位的装配焊接工作已全部完成且焊 缝质量检验合格，2.密性焊缝区域应保持清洁、干燥，不得涂刷油漆，3.试验外 界气温低于零摄氏度时，应采取相应的防冻措施，4.对于渗漏试验，应设两个压 力表，且压力表量程匹配，校验日期有效，5.如果有结构修改或者焊缝刨修，应 在修改后重新进行密性试验。

防火绝缘检验 A-60 绝缘和甲板敷料铺设检验是建造检验中需要重点关注的，A-60 级分隔6/8结构不对位 ，这是合拢阶段会比较容易出现的问题，因此在检验时要注意合拢处板材两端结构，并通过粉笔，手锤，样板，卷尺等工具判断两边结构 指的是指由符合下列衡准的舱壁与甲板所组成的分隔

.1 它们用钢或其他等效的材料制成; .2 它们有适当的防挠加强; .3 它们用认可的不燃材料隔热，使之在下列时间内，其背火一面的平均温 度较初始温度升高不超过 140℃，且在包括任何接头在内的任何一点的温度较初 始温度升高不超过 180℃：“A–60”级 60 min。

.4 它们的构造应在 1h 的标准耐火试验至结束时能防止烟及火焰通过。

对 A-60 绝缘和甲板敷料的检验首先应仔细查阅防火分隔图和绝缘及甲板敷 料布置图。首先应确认防火分隔图满足 SOLAS 公约规定，其图纸是经过审图中 心审核过的，并查阅相应退审意见。另外应对照防火分隔图对比相应的舱室绝缘 布置图，甲板敷料布置图以及机舱区域绝缘辅料布置图是否与防火分隔图一致， 如有差错应要求船厂改正图纸，并在检验中要加以注意。

现场检验中对 A60 绝缘及敷料的检验，首先应确认绝缘材料经过我社认可 的，必要时可检查其产品证书和检验报告等支持性文件。然后应对照图纸检查绝 缘及敷料的铺设是否正确，其是否满足 450mm 的延伸，绝缘材料铺设厚度，层 数是否与图纸一致，确认绝缘材料的铺设应紧密，不松垮，无破损脱落，应注意 检查 A60 绝缘的铺设与图纸节点要求一致，如射钉设置间隔，舱壁绝缘材料与 甲板敷料连接时具体节点等。

另外对于有电缆贯穿处的舱壁，应确认其贯穿孔采用经过认可的 A-60 材料 进行了浇注。这有时会是施工和检验中容易忽略的问题。

防火分隔是法定检验中较为重要的项目， 也对船舶防火安全有着较为重要的 影响，同时也是 PSC 检查的重点，因此对于 A60 绝缘的检验应该予以足够重视， 切忌麻痹大意。

船舶建造检验质量控制的一点感想 船舶建造检验的目的是：对船舶的结构强度和水密分隔、船舶的推进、操纵 和辅助系统以及其它功能的相对安全性和可靠性进行客观、公正的评价，以保证 建造的船舶能够在水上安全航行和防止污染水域。

而同时建造检验也是对船舶建 造过程中是否能够严格按照规范，公约，标准以及图纸规定进行施工的监督。由 此可见船舶建造检验在船舶建造中是极为重要的。

而为了保证建造检验的顺利达 成，建造检验的质量控制就显得尤为重要，而检验质量的控制则体现在对于在建 船舶建造质量的控制。

仅以船体建造来说， 在建造检验中， 会发现船舶建造中存在一些缺陷和问题， 缺陷和问题的出现在船舶建造过程中无法避免， 这是因为船舶建造是一项庞杂而 繁复的系统型工程：船舶建造过程是从设计开始的，设计部门依据规范公约设计7/8 出的船舶产品通过图纸下发到生产部门， 然后再由生产部门根据设计出的图纸具 体展开施工，分段，大组，合拢，直至整船的建成。船舶设计也涉及总体设计， 详细设计， 生产设计， 其中经过一步步细化转化， 从而成为最终指导施工的图纸。

由于设计中的层层递进，且其中涉及各专业(船，机，电)的相互协调，其中难 免出现疏漏，而反映到现场施工就成为不符合规范标准的质量问题。另外现场施 工中，涉及到各部门，各专业协调，也涉及到船厂对于施工队管理等问题，建造 中也会出现各种结构错误，焊接缺陷等不满足规范公约的质量问题。

作为船舶检验质量的控制，对于检验中出现的建造质量问题，首先要做到的 是纠正，即督促船厂或施工队解决当前问题，消除存在的缺陷。然后要寻找问题 出现的原因，探寻其是个性问题还是共性问题，是设计问题还是施工问题，是人 为原因还是工艺原因。通过分析和追查，找到原因后，要根据各种不同的原因寻 求解决方案，从而避免类似问题再次出现。如是施工问题，就要船厂或者施工队 采取办法避免同类问题再次发生 (其中涉及施工队自身管理及船厂管理等问题不 一一赘述) 。如是工艺或者设计问题，则要督促设计部门消除图纸错误，或者寻 求解决方法，设计合理方案，避免同类错误在建造中再次出现。图纸设计的修改 如涉及公约规范方面的问题，如有必要，需责成其送审于审图中心批复后，根据 退审意见，改正现有设计图纸后用于施工。

在控制建造质量的同时，也伴随着验船师个人素养的提升，因为只有对规范 公约标准等有必要的认识，才能在检验发现建造质量问题;而对查出的质量问题 产生原因的探讨也会加深对规范公约标准的认识，从而提升检验业务能力;随着 检验业务能力的提升，也将更容易发现船舶建造中存在的质量问题。可以说这也 符合：实践——认识——再实践往复循环的的辩证唯物主义认识论。

通过以上总结，个人认为，对于船舶建造的检验，重要的不是检查出多少问 题缺陷，而是如何通过相应方法，避免质量问题的反复出现。而对于船舶建造检 验质量的控制，不是通过检验解决多少建造质量问题，而是采取办法减少建造质 量问题出现的范围和频次。

个人认为，建造检验中检验不出任何问题是不现实的，但检查出很多问题的 检验是不成功的检验，因此需要通过必要手段，控制船厂施工质量，这样检验工 作也相应更为容易开展，既提高了检验质量，也提高了检验效率。

在分社建造处一年半的工作使我累积了相当的工作经验， 我对验船师所需要 具备的职业态度和业务水平也有了较深的认识。我在船舶检验工作中虽已有小 成，但还需继续努力，继续加强自己的业务能力与技术知识水平，提升自己的现 场应变能力与沟通技巧，立足岗位，加强锻炼，为使自己能够早日成为一名优秀 验船师而努力。

20xx年9月25日到青山船厂景程公司报到，是一名从来没有在船厂工作过的新员工，在刚进我司的几天我开始办理入厂相关手续，10月1号开始正式来xx司安全组，安全管理实习至今，经过三个月的安全管理实习我慢慢了解了我们公司的安全管理体系，熟悉现场的安全管理模式和日常的工作重点、要点，现对我最近一段时间的工作情况做以总结并对20xx年的工作计划做以简单阐述：

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了这么的进步，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—19x，17x，21x，24x，19100T-5x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!”使我至今受益匪浅。在(57000T-16x)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我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，在进行涂装作业时无挂《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—16x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。

斗转星移，时光如梭，转眼间第三季度又结束了，回顾自已这个季度以来的工作历程，收获及感触颇多，其中有许许多多的艰辛，但更为我所铭记与感动的是收获顺利完成工作的喜悦。有幸得到公司的认可和信任成为XXXX的一员，在公司领导的正确引导下，以及在各部门同事大力支持和帮助下，无论是思想素质还是工作能力都在不断提高与完善，在同事们的指导下我已在办理业务方面取得长足发展。为了使自己更好的服务于客户，更好的维护公司的利益，现在将工作总结于下：

一、含泪播种一定能含笑收获

至从加入到这个温暖的大家庭后，始终做到“心为船舶所用、情为同事所系、利为公司所争”，能够正确认真的对待每一项工作，始终以公司为重，只要公司需要绝无任何推辞，能够认真负责的完成领导指派的工作和任务。

船务工作稳固推进。面对我司日益增长的业务量与市场的扩大，各部人员信心十足的把饱满热情完全投入到自己的岗位上，在他们的带动下，我开始站在一个全新的舞台诠释工作。制作船舶单证时做到心思慎密，学而不思则罔，思而不学则殆，在英语基础不是很好的情况下坚持学习，把不认识的英语单词记下来，坚持每天都有进步。办理联检手续时，始终如一地做到--正确是前提、效率是保障、大胆是保证，单证制作与办事方法的正确是高效实现最有力的保障，胆大心细为顺利完成任务保驾护航。曾经因太多的内容需要学习出现过混乱，在努力的学习下，现在能够清楚辨别当前最紧要的任务是什么，能够做到既不提前也不滞后地提交相关部门的联检单证，也开始摸清经常接触办事官员的秉性，能够做到具体问题具体处理，在面临紧急突发事情时心里也多了许些淡定，再也没有了惊惶失措、诚惶诚恐。我虽无终日而思，却时常对自己说“加入到由每个优秀分子组成的大家庭中，必须努力学习，懂得返躬内省，争取早日与公司基本要求靠近，紧紧跟随公司领导的正确指导，努力成为一名合格的海陆通成员”，看着公司驻船人员紧缺和辛苦，于是我努力学习日常口语及船舶专业术语，7月份向领导提出已经做好出海准备的想法，必须战斗在最前线，与他们同甘共苦、共进退！

与口岸单位等合作伙伴维持良好关系。船代作为船货进出各利益方的协调者、平衡棒，是实现联检单位与船方、货主、商检、引航以及过驳公司沟通的桥梁，与他们保持良好关系成为我工作中不可或缺的部分。首先，良好的工作心态成为我能否享受工作最关键的一点，于是我不断对自己说“其实我什么也不是，没什么大不了，能把工作完成我就感谢他”，并按照公司领导的要求，从自我形象上首先就要给对方留下好的印象，穿着整洁大方，始终保持微笑，礼貌用语时常挂在嘴边，毫不吝惜地用自己的行为去感染周围；其次，在工作时间以外与联检单位等接触时，要做到“先文明礼貌问好，后出手张弛有度”，跟联检部门的关系维持是一个长期而漫长的过程，并非一蹴而就，所以该关系的维护最主要的还是靠用心，当遇到节假日时，给他们发一条短信、打一个电话送祝福都就得十分必要；不管街市还是路面，若偶遇他们则驱寒问暖，用语言温暖人心！

与同事互帮互助，共求进步。公司发展离不开每一个人的努力，只有当所有的人都在进步的时候，公司的发展才会事半功倍，因此我不断向身边优秀的同事请教学习，学习他们的为人做事，在他们的身教言传下我开始耳濡目染，大家在工作与生活中都能做到荣辱与共，为求“更好、更快、更强”，我们一直都在努力。

二、赢得起，更要输得起，关键是要会反思

所谓“人无完人，金无赤足”，失败也必然与成功同行，我也曾屡次失败、也曾懊恼不已、也曾怀疑过自己、也曾因顺利完成工作而欣喜若狂，内心的不甘让我开始去寻找自己的弱点与不足，找到它们并征服它们，我才可以蜕变。

工作经验不足，对事物判断与决策能力有待加强。在工作中，因为缺乏对工作深刻的理解，当某些紧急而突发的事情出现，往往不能很好的避重就轻，抓不住最主要的矛盾，不能在最快的时间里做出最好的决定，有时甚至出现顾此失彼。

缺乏严谨的工作态度。在过去的工作里，有时往往因对某件事情没有引起足够的重视或者是因粗心大意而犯错，也许就是非常细小的错误就会导致我们工作进度受到影响，甚至可能会影响到整个公司的利益，所以在还没有出现类似的情况前必须要注意，时刻保持高度清醒的头脑。

船舶业务知识太窄，拓展空间受限。我司目前最主要的是在做油轮业务，所以我所能接触到的相关船舶代理及操作流程也仅限油轮这一块，对其他散货、集装箱等代理业务一知半解，等到有此类业务时，工作上肯定会相当的被动，所以在与其他代理公司的朋友接触时也注意请教，多储备相关业务知识。

三、放眼未来，计划先行

回首昨天，我问心无愧，尽管太多的苦涩融进了昨日的犁铧，尽管太多的忧伤充斥着我的心灵，尽管太多的无奈写在我的脸上，尽管太多的精力挥洒在工作的流程上，但是我仍旧顶天立地的站着，为了减少甚至不出现忧伤与无奈，我想应该给自己量身制定下一季度的工作计划。

第一、继续加强对船舶英语的学习，巩固业务操作流程，熟悉驻船应注意事项，与公司业务前进步伐保持一致。

第二、继续保持与联检单位人员友好关系，并不断拓宽人际交流圈，多做事少说话，多交朋友少树敌。

第三、与同事加强沟通与交流，特别是向湛江同事学习，不懂就向他们虚心请教，争取早日向公司优秀员工标准靠近。

第四、工作之余努力向货代部同事请教，加深对报关业务的熟悉，并努力看书，争取一次考取报检员资格证。

立足今日，又一个新的起点，又一轮朝阳，在公司领导正确的引领下，我们胸有成竹，信心百倍；展望未来，我们引吭高歌，将会一路欢笑。

回顾XX年年走过的历程，不禁感概万千。展望未来，在20xx年的工作中，物流部将继往开来全体员工围绕着公司的发展。以“中国产品”称号的获得为契机，努力奋斗，强化管理、深化改革、增创效益应做好以下几点方面工作

**船长个人工作总结20\_13**

备件物料管理和增收节支是轮机部成本控制的核心。既能保证各设备正常运行，合理的消耗备件物料是机舱管理的细功夫。粗放型的轮机员判断能力差，一般解体设备只要有新备件就换，造成不必要的浪费。所以在船期间要求轮机员在更换备件前一定要在我检查后才能决定是否换新。关键设备的解体我一般都在现场。一些不关键的，易磨损消耗的部件提供尺寸给机务总管岸上加工也能省费用。如一些水泵的水封环和叶轮间隙大后，泵效就下降和震动穴蚀。

由于叶轮也有磨损，装上新水封环，泵效还是不能恢复到额定值。根据间隙大小加工内径适当减小的水封环，就能使泵效大大的提高。并能节约购买叶轮的大费用。物料管理上按照船上缺少和消耗什么物料就申请什么物料。平时在集控室放一个专门记录要用时仓库和机舱都找不到船上缺少的物料的本子，下次申请时补上。对破布棉纱消耗量较大，根据用处不同干净程度要求不同，将破布棉纱分装在标有干净和回收再用两种。同时将开包的破布分割成小块。上次半年物料供应是在xx月xx日到这次回烟台，虽然已经7个半月。船上的破布还有50公斤。棉纱还有一包。

**船长个人工作总结20\_14**

根据上级《关于开展20xx年“全国安全生产月”活动的通知》精神，我司结合自身的实际情况，制定了安全活动方案，成立了“安全生产月”活动领导小组，由总经理担任组长，副总经理担副组长，成员由海务、机务和安全主管三人组成，围绕“强化红线意识，促进安全发展”的活动主题，深入开展“安全生产月活动”，具体做了如下工作：

（一）广泛深入安全生产知识宣传教育，购买了18条安全标语、6条宣传横额以及大量有关安全生产知识的宣传彩图、彩旗和读本，在船上船员生活区张贴安全生产宣传彩图和横额。

（二）各轮船长组织船员学习安全生产法律、法规和公司安全管理规章制度。公司海务、机务主管分别对驾驶部板和轮机部船员进行技能考核，合格率达100%，通过培训、考核，大大提高了职工安全意识和业务水\*。

五、加强船舶安全检查，确保船舶设备处于良好的技术状态 为了确保船舶随时处于良好的适航状态，公司安全检查小组人员每季度对所属船进行安全检查；今年公司安全检查小组对全司船舶进行了20艘/次的检查，共发现缺陷30项，每次检查完毕后总结检查情况，对检查结果通报并制定整改措施进行关闭。一年来安检结果表明：缺陷主要分布在消防设备、主动力及辅助设备方面，所有缺陷项已在限定期限内给予整改。

六、加大船舶维护保养力度，提高船舶安全系数

公司领导本着对人生命财产高度负责的态度，不惜资金投入，加大船舶维护保养力度，提高船舶的安全性能和改善船员生活环境，各船船员按照公司《船舶保养制度》编制船舶设备维护保养计划，并严格按照维护计划的维护内容在规定时间内对船舶进行了维护保养，能及时发现缺陷及时给予整改，确保了船舶设备随时保持良好的适用状态。船舶按法定时期进行检修，确保船舶符合船检标准要求。公司今年对五艘船舶投入维修保养费共计45万元。

一年来，我司安全工作虽取得了很好成绩，但是还存在着一些薄弱环节和不足，虽然杜绝人为事故发生，但船员素质高低参差不齐，以后要加强对船员培训力度，提高船员素质，确保船舶安全，为公司赢得良好社会声誉努力奋斗。

湛江市祥春顺发船务有限公司

20xx年12月10日

船务公司工作总结 (菁选2篇)扩展阅读

船务公司工作总结 (菁选2篇)（扩展1）

——船务公司出纳个人年度的工作总结 (菁选3篇)

在这一年的工作中，我得到了部门领导及周围同事的指导和帮助，基本完成了年初与xx公司签订的《目标责任书》上的各项工作任务，在业务素质和思想政治方面都有了更进一步的提高。现将取得的成绩和存在的不足总结如下：

**船长个人工作总结20\_15**

古话说得好，那就是所有的锻炼、经历还有我们的付出和挫折都是我们的收获和财富，所以在担任出纳工作期间，我每天都在收获者，得到着，在这个过程中个，我收获了很多可以提供给大家参考的一些经验，下面就把这些经验传给大家，希望对大家能有所帮助。

在工作中个，具有一个良好的心态是必不可少的，一定的团队协作精神是让工作效率翻倍的最佳方式，因为我作为一名出纳，必须要具备的就是不怕苦不怕累的全心全意为人民服务的意识。

**船长个人工作总结20\_16**

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2xx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、2xx四条船舶电罗经陀螺球，因使用寿命到期的换球工作。xx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2xx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）。

**船长个人工作总结20\_17**

按照船队机务科xx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xx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xx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。

**船长个人工作总结20\_18**

对船舶防污染主要抓以下几方面工作：

（1）加强防污染设备的维修保养，使之处于良好的工作状态。

先后对油水分离器进行打开清洁，内部除锈油漆并通过船级社年检。焚烧炉工作不稳定，焚烧能力差。对焚烧炉燃烧器进行解体发现布风道被油泥和烟灰堵塞，将其彻底清洁后，燃烧状况良好。对两个焚烧炉日用柜内部油泥清掏，使焚烧炉的工作连续性大大提高。焚烧炉炉膛内耐火泥脱落严重，以前修过几次，但糊上的耐火泥没用多久就又脱落。采用多焊铁蒺藜加铁丝网使炉膛没再出现过耐火泥脱落的现象，工作稳定可靠性得到保证。生活污水处理装置以前常出现高位报警，对腔室清掏，排水泵解体修理消除了故障。同时对锈蚀部分挖补，使之处于良好的工作状态。

（2）认真按公司体系要求对防污设备进行检查试验并做好相应的记录。

（3）在部门内部进行防污染方面的培训，提高大家防止污染爱护环境的意识。

**船长个人工作总结20\_19**

1.敬业是干好本职工作的前提。因从事仓库管理工作，首先要对仓库货物的型号、特点、码放规则要熟悉，因以前对塑料粒子的接触不多，几乎是一张白纸，我就下定决心，一定要干好，从区分聚丙，线性两种不同性质货物的特点、包装。到在仓库内的码放规则，破包的处理从入库到出库需要注意的问题等，总算把工作整理的有所头绪;

2.不怕吃苦、不怕累、保持对人的尊重，坚守自己的职业操守。工作初期因工作生疏，人员紧张，为了保证工作的顺利完成，三个月来几乎没有休息过一天，经常加班加点工作。无论冬天下雪刮风，还是夏天的酷暑，大雨。只要工作需要克服困难，迎难而上。工作中，一些提货司机因车辆载重限制无法提货，将现金塞入行驶证，或者尾随我进厕所。想予以通融，都被我予以拒绝，心中始终坚持按照流程办事，听领导的指示;

3.缺乏灵活性，处理不好实事求是与灵活多变的关系。在日常工作中，我还缺乏灵活性，这是我工作中存在的不足也是今后努力的方向。

新的一年里，我将在自己的工作岗位上更加兢兢业业，以脚踏实地工作态度，尽职尽责地做好本职工作，不断提高、完善自己的工作能力，把上级交给的各项工作做的更好。

不知不觉间，来到物流已经2年多的时间了，在一线的工作当中，经历了很多的酸甜苦辣，认识了很多良师益友，获得了很多经验教训，感谢公司给了我成长的舞台，感谢领导给了我勇气和信心。在这一年的时间里，通过自身的不懈努力，在工作上取得了一定的成果，但也存在了诸多不足。回顾过去的一年，在工作上取得的成绩，对预期目标有什么影响，有哪些做法值得肯定的，哪些方面是还需要改进，这都需要我在工作过程中好好总结和反思现将工作总结如下：

**船长个人工作总结20\_20**

1、加紧设备、设施的制造、安装、调试工作。

2、落实培训课题开发和教材建设工作。

3、加强师资培训，打造一支过硬的师资队伍。

4、按计划在今年内全面完成实训中心建设并通过验收。

5、建立健全科学的管理体系

本文档由范文网【dddot.com】收集整理，更多优质范文文档请移步dddot.com站内查找