# 船舶建设单位工作总结(热门7篇)

来源：网络 作者：寂夜思潮 更新时间：2024-07-01

*船舶建设单位工作总结1在这三年里我已经熟悉了工作环境，和同事建立了良好的合作关系，在以后的工作中，我将总结以前工作中的成功与不足在做好自己工作的同时，积极学习各工种中的工作于工艺...时光飞逝，转眼我已经在正和船厂工作三年了。在正和船厂三年...*

**船舶建设单位工作总结1**

在这三年里我已经熟悉了工作环境，和同事建立了良好的合作关系，在以后的工作中，我将总结以前工作中的成功与不足在做好自己工作的同时，积极学习各工种中的工作于工艺...

时光飞逝，转眼我已经在正和船厂工作三年了。在正和船厂三年里，多谢厂里各位领导培养和教导我，让我学会了很多知识。本人工作总结如下：

一、工作状态积极而稳妥

对于造船还是有部分知识不懂，但是我积极与各部门询问，保证每个环节安全、效率。尽量避免不必要的错误。积极听从领导的安排。

二、注重发扬团队精神

部门的良性发展不是某个人的行为，而是建立在每名员工具备较高的业务素质、对工作的责任感、良好的品德这一基础。我保持与部门同事的良好沟通，通过不断交流来融入整个工厂的整体，来为部门的整体稳定发展贡献自己的力量。

三、积极的进取之心

这三年来，我坚持学习船舶专业知识，不断充实、武装自己的头脑，工作带来的高要求，激励了我更加积极的进取之心。不懂就要问，我相信只要有进取之心，就没有什么不可以。

四、精益求精

在以前的工作中提取精华部分用以以后的工作，不断完善造船的方法和工艺。想办法用最短的时间来完成质量更好，精度更高的工作。

五、满怀激情展望未来

在这三年里我已经熟悉了工作环境，和同事建立了良好的合作关系，在以后的工作中，我将总结以前工作中的成功与不足在做好自己工作的同时，积极学习各工种中的工作于工艺。争取保持船体，管系，电气等工种同步前进。为各工种做好准备和先决条件。

通过这三年的工作，我已渐渐意识到，现代造船与以前相比已经迈了一大步。要把以前造船的工序，方法都要有一个转变。不断优化造船中的种.种问题，用设备来弥补人员上的技术与劳力。把造船带入一个新的观念中。

此外，在日常工作方面，我还要力争做到继续加强船舶建造知识，增强自身信息的敏锐性。在以后的业余时间，多读一些关于船舶建造方面的书籍。

在以后新的工作生活中，我会和部门全体同事、领导一起齐心协力，在探索中不断发展。在部门成长的过程中，也会出现了一些始料未及和难以避免的问题，在日后的工作中，我会继续从工作中不断吸取经验，及时改正，在实践中不断发展，不断完善。逆水行舟，不进则退。今后，我会认真总结经验，克服不足，努力把工作做得更好。相信，在团队整体的努力下，我们船厂今后的路会愈走愈远，愈走愈好!

**船舶建设单位工作总结2**

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，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。

**船舶建设单位工作总结3**

船舶配套业是生产和制造除船体以外的所有船用设备及装置的工业，它与船舶总装业、船舶修理业共同组成完整的船舶工业。船舶配套产品的价值约占船舶总价值的三分之二，在船舶工业中具有举足轻重的作用，提升船舶配套产业的国际竞争力是打造世界造船强国的必要条件。

我国船舶配套业在20世纪80年代曾经得到较大发展。然而，90年代以后受“重造船、轻配套”思想的影响，对船舶配套产业发展关注不足，使得配套问题成为多年“顽疾”，甚至成为船舶工业发展的瓶颈。最近10多年来，我国造船业一直保持着快速发展的势头，造船能力逐步提高、造船规模不断扩大。与造船业快速发展形势不协调的是，我国船舶配套设备本土化率在80年代末达到70%的高点后，开始逐渐下降，最低时不到30%。最近几年虽有所提高，但船舶配套业发展严重滞后于整个船舶工业发展的总体局面仍未彻底改观。从船舶配套产业国际竞争格局与发展态势来看，在今后较长时期内，我国船舶配套产业在国际上面临的主要竞争对手是欧洲、日本、韩国。与之相比，我国船舶配套业的发展水平存在相当大的差距，产业竞争国际形势十分严峻。近年来，欧洲、日本、韩国纷纷针对我国造船业与船舶配套业的发展制定了相应的船舶配套产业发展战略，如利用其产品质量、技术、售后服务等方面的优势，由转让技术、合资合作转向在中国独资建厂或直接向中国出口产品，扩大国外产品在中国的市场份额；通过提高技术引进门槛，提高合资合作的控股比例，使我国船舶配套业发展面临前所未有的技术来源紧缩的不利局势。自改革开放以来，我国船舶配套业经历了一个曲折的发展过程，大体分为三个阶段：

（1）加速发展时期：上世纪70年代末至80年代末船舶配套产业快速发展，至80年代末设备本土化率曾达到70%的高点。

（2）滑坡时期：80年代末至90年代末，本土化率逐渐下降，最低时不到30%，国产化率则更低。

（3）恢复发展阶段：新世纪开始至今，最近几年，国家开始重视船舶配套产业的发展，本土化率有所提高，已经突破50%。

在上述形势下，总结世界主要国家和地区船舶配套产业发展模式，探索符合我国国情的船舶配套业发展模式，对于提高我国船舶配套业的产业国际竞争力是十分必要和紧迫的。

**船舶建设单位工作总结4**

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，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-----船厂质检员-------验船师”的三级报检制度，有针对性的把规范要求发放到技术工人手中，在船舶建造中的几个重要步骤按三级报检制通过检验后，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，加快了施工进程，船东、厂方均很满意。

>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，没发现该船货舱区出现变形现象。二00一年八月，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。

**船舶建设单位工作总结5**

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!

**船舶建设单位工作总结6**

转眼之间，在康耀轮上的实习已近十个月了。如今面临休假的我，回顾十个月来的在船实习，着实学到了很多知识。无论是驾驶台仪器，航行技巧，还是消防救生业务，监督装卸货等，都对我未来的工作起着至关重要的作用。

最近三月，我着重学习了救生艇的相关知识。通往救生艇甲板的荧光箭头，应于不高于地面30cm处张贴，因为发生火灾时，人员往往要匍匐前进，这就要求趴在地面也要能看清标识，所以，张贴荧光箭头时，应注意此项要求。到美国、澳大利亚等注重实操的国家时，当救生演习警报开始后，应于2min内穿好救生衣集合完毕，3min后必须登艇完毕。细节方面，穿戴救生衣时，需要系上死结，而不能贪图方便系活结，且绳头要收好。因为逃生时，拖拉的绳头有可能挂住某处，阻碍你的前进，演习时应注意此点。另外，除艇长要携带船员名单外，副艇长也要携带船员名单。很多PSCO检查时，经常发现此项缺陷。这都是我们应当注意的地方。

有的救生艇兼作救助艇，这类的救助艇上应注意检查是否有额外配置的三套保温服。还有一个有意思的事儿，有时船经过海盗区时，需要上武装保安，这时应注意，上保安后，全体船员人数不能超过救生艇的额定人数，这是值得注意的。

很多PSC检查时发现，救生艇内的释放把手没有标识，这是需要我们刚上船就应检查的，发现没有应及时张贴。除此之外，救生艇内的磁罗经是否有气泡也须刚登船就检查。救生艇上钢丝更换时，身为一名三副，应该记得去做上标记。

船舶经过寒冷区域时，三副应记得关注救生艇内淡水情况。有时容器内水灌得很满，结冰时，容易胀破容器。

位于船头的救生筏应注意贴上释放操作说明，有时因大风浪破损，或装卸货灰尘导致破损时，检查时应注意换新。此外，大风浪后还需要注意检查的是，位于主甲板的消防管，常常因大风浪时船舶的摇摆、扭曲，导致伸缩管处漏水，这需要每次大风浪后，联合机舱的弟兄一起，打开消防泵，逐一检查。发现漏水，及时修理。

在驾驶台的学习，船长常常叮嘱我们，转向时，应注意\_早摆位，早上线\_。什么是\_早摆位，早上线\_呢?如图所示：当船舶即将进入通航分道时，设计航线应注意，不要将航线直接顶到分道端部，而应分设两三个转向点，早早的将航向对准分道走向。这样一来，利用提前上线的1、2海里，便可获悉分道内的风流压差，以便及时压舵。更免于在端部转向，引起他船的猜疑。图示了两种航线设计方法，正确的方法已经标出。

航线设计中，还应注意的有，\_abort point\_的设定。\_abort point\_俗称\_折返点\_。我们在进港途中，有时会遇到临时取消任务，需要我们返回锚地抛锚，而此时我轮又恰好在航道中，这就需要有一个折返点。这个折返点必须满足附近有足够的旋回余地，供我们掉头。所以在进港时，应提前选好折返点，以供应急使用。

供应急使用的还有\_应急锚地\_。进港时，如遇主机突然失灵，船舶失控，则必须就近寻找一块可供临时抛锚抢修的锚地。这块锚地应在航道附近，但尽可能的不要堵塞航道，且水深、底质都适合。作为二副，应该提前选好这一锚地，以供应急使用。

抛锚时，我们通常采用的计算锚位的方法都是根据船长、首向，计算锚位，但船长教给我一个简单又实用，速度快且误差小的记录锚位的方法：将雷达量程调至，关闭尾迹，调大增益，减小雨雪，海浪抑制等，使雷达屏幕出现一个清晰饱满的我船图像。当船长下令抛锚时，将光标移至船头，记下GPS位置，这个位置就是锚位。记录准确，且简单有效。

关于首追风。我轮航行在印度洋途中，我在驾驶台操舵时发现，风由右舷吹来，但船头却朝着右舷摆去，效果明显。船长说，这是因为，前进中的船舶，受正横前来风的影响时，风力作用中心和水动力作用中心均位于船舶重心以前，然而转船力矩方向相反。水动力力矩比风力转船力矩大时，就容易出现首追风现象。

简而言之，当快速、满载、船尾受风面积较大时，容易出现迎风偏转，风速越高、船速越高、风向越接近正横，这种现象就越明显。所以，在狭窄水域操船时，应注意时刻关注风流压差，及时调整航向，使船舶始终保持在航道上。

码头值班。码头值班也是驾驶员的一项重要责任，正确理解大副的装卸货计划，是非常重要的一环。值班期间要保持甲板巡视， 对易产生争议和易发生货损的货物要及时取证，以保护船方利益不受侵害，作为一名新任驾驶员，应时刻能想到这一点。最近，有几条船相继发生因舷梯安全网等安放错误引发的事故，作为驾驶员更应关注。为了安全，态度再强硬、命令再坚决也不为过。时刻注意舷梯安全网，缆绳等的变化，以保证人身安全。

**船舶建设单位工作总结7**

为落实“救助船队xx年度船舶、班组安全竞赛”活动，使我轮安全管理工作进一步规范化、系统化、标准化，建立长期有效的安全管理体系，努力推进我轮各项工作再上新水平，“北海救98”轮积极响应上级号召，计划周详的在全船范围内开展了以“关爱生命、安全发展”为主题的竞赛活动。活动实施以来，营造了“人人懂安全、人人能安全、人人会安全”的良好氛围，进一步提高了我轮船员的安全意识、自我保护意识、专业技能和应急反应能力，提升了他们的安全操作水平和安全管理能力，夯实了工作基础，细化了岗位责任，为实现我轮“无任何责任事故，无违章行为”的安全目标打下了坚实基础。现将活动实施以来的安全工作总结如下：

>一、高度重视，加强宣传

自接到上级通知，“北海救98”轮高度重视，于第一时间成立了以船长为组长，政委、轮机长、大副为副组长的牵头小组，确定活动主题，明确岗位分工。于活动之初的月9日召开了全船动员大会，船长向大家传达了“北救船队工字[xx年月2号召开安全专题研讨会，对近几年通报的一系列事故进行分析，从事故发生的背景、经过、原因、教训、后果及总结一一细数，并汇总成小册子，人手一本。同月30号组织了一期安全知识问答考试，进一步加强了每位职工的安全意识，明确船队开展此项活动的重大意义。

>二、明确责任，有的放矢

1.在加强舆论宣传，正确引导的基础上，结合冬季待命，船舶上下认真开展做好“五防”工作。要求大副、轮机长加强对本部门的安全生产管理，在其领导和监督下，进一步明确安全工作责任，强化组织领导，扎实开展工作，同时设立安全隐患举报电话和安全隐患举报箱，及时消除安全隐患，为安全提供保证，形成人人负责，人人监管的良性循环。今年3月2日，轮机员将水从尾淡水舱驳至首淡水舱，在驳运过程中出现了以往都没出现过的船舶偏倾情况，轮机员立刻停止作业，迅速从源头查起。经过认真排查，尾左淡水舱出口阀阀芯脱落，无法正常出水，才导致船舶偏倾。轮机员立即组织了抢修，使船舶最终处于良好的状态，及时的保障了船舶待命工作正常进行。

2.对安全工作文件进行系统学习。xx年2月7号我轮再次召开全船会议，有针对性的对安全体系文件进行梳理，依据有关规章制度，全面改进和加强安全责任制和安全监督管理，突出应对冬季待命中多易发生的碰撞、迷航等海难事故，在加强安全管理和提升救助技能上下工夫，练内力。加强对我轮安全重点、难点的管理，增强船员们遵章守纪的自觉性，加强自检自查力度，对于事故隐患排查进行监督管理，消除安全隐患。

3.做好关键设备的操作培训。认真组织新设备、关键设备及应急设备操作规程的学习，做到应知、应会，熟练掌握，从关键设备及应急设备的原理、结构、性能、特点、控制、运行以及常见故障等专业角度入手，坚持“以老带新”的原则，老师傅们尽心尽力地将实践操作经验教给年轻船员，形成良好的互动局面。在此基础上，按照计划开展适合本单位的应急演练。训练中，按照突发性、针对性和实用性的原则，严格要求，实战为主，每名船员牢记自己所担负任务职责，熟练实操技能，注重个人能力的提高，更加注重团队整体的有效配合。

>三、积极整改，不断提高

在对一系列典型事故案例分析中，我轮上下庖丁解牛，集思广议得出如下结论：多数事故存在一定的客观因素，但最主要还是主观因素的疏忽。几起事故中，安全主体均未按照事先制定的安全操作须知或规程操作，对于关键设备和应急设备的培训教育力度不够，危险性认识不足，预防措施和应急措施不到位。对此，我轮强调，工作中应规范船舶日常作业行为，强调诸如高空作业前劳保用品的统一到位，明火作业前仔细检查周围是否有易燃易爆物品等，进一步做好船舶和船员安全管理工作；加强对船员的安全教育，使其熟悉掌握安全基础知识和关键设备的操作规程，增强自我保护能力。

理论的学习提升是对实践的有力指导。活动中，轮机部对老旧蓄电池组进行了全面的隐患清查，发现了几组容量严重下降电池组，提出安全整改计划并成功替换割接了2组容量合理的新电池组。甲板部严格按照船队要求，结合部门实际，深化观念，提高认识，多次组织人员在训练中进行复核，不断对比先进，寻找差距，迎难而上；并开展心得体会交流活动，将其中3篇比较优秀的论文提供给大家学习参考。

回顾本次活动，“北海救98”轮始终坚持“安全第一、预防为主、综合治理”的方针，牢固树立以人为本、安全发展的理念，按照上级要求，强化安全生产“双基”工作，船舶在安全管理、规章制度、操作标准、岗位技能等几方面均取得了长足进步。

通过此次安全竞赛，船员的安全意识得以增强，岗位责任能力不断提升，救助技能也在活动中获得历练和巩固，并形成了很多好方法、好习惯、好作风，当然也还存在着个别方面的不足和差距，都有待于我轮在下一步的工作中予以完善。

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找