# 港口船舶清理整治工作总结(优选40篇)

来源：网络 作者：紫陌红尘 更新时间：2025-03-17

*港口船舶清理整治工作总结12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...*

**港口船舶清理整治工作总结1**

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。

**港口船舶清理整治工作总结2**

《船舶研究所安全评审个人工作总结范文》适用于船舶研究所安全评审个人的工作总结，年的下半年对我来说，是极为充实和怀念的，每天都有新的任务和新的挑战。面对，正向李所指出的那样：脚步正健，行路依然；正向我入职感想写到的那样：我会继续怀着自信、包容与责任为714所、为十二室的自立自强的目标再出发！

年对于我来说，是具有跨时代意义的一年。年6月28日，我怀着对恩师的难忘之情，怀着对学生这个“职业”的难舍之情离开了生活了22年的校园。年的7月4日，我光荣的成为了中国船舶重工集团公司第七一四研究所的一名员工，正式走向了工作岗位。单位的生活是紧张而充实的，短短的半年时光，我累计出差74天。从月份来统计，7月份：9天；8月份：8天；9月份：12天；10月份：10天；11月份：21天；12月份：14天。从地点分布来看，天津：8天；上海8天；重庆：19天；武汉：17天；无锡：7天；扬州：4天；大连：7天；昆明：4天。从成员单位角度来看，已经前往了不少科研院所和船厂、配套厂进行现场评审，其中科研院所包括：701所、702所、705所昆明分部、707所、712所、717所、719所、722所、723所；船厂有432厂；配套厂有466厂、468厂、489厂。经过这么多次现场评审，在评审中心张主任的领导下，在陈健博士、王吉武博士和赵英杰老师的悉心指导下，这半年来我对安全标准化评审的理解有了较大提升，个人认为也较快的适应了工作节奏，不敢说取得了什么成绩，但是个人还是取得一定的进步，尤其是沟通能力进步较为明显。先将年下半年的工作情况述职如下，不妥之处，请各位领导同事批评指正：

>一、理清工作思路，制定工作要点

安全评审是我们室目前的核心业务，所以首先必须干好评审工作。安全标准化评审是国家的强制性要求，作为集团公司的唯一评审机构，责任重大，在评审工作中要做到“一细二活三原则”。

一是心细，从前期专家的邀请、组合、行程、性格，到评审过程中的各种组织沟通、路线制定到最后的评审报告审查、分数核对等繁枝细节，一处没想到，便会引发各种大小麻烦，因此做评审工作一定要心细，从每个细节出发，从每件小事做起。

二是灵活，评审对象是集团公司的成员单位，每家的单位的情况不尽相同，大体上可以分为两类：一类是集中在华中和华东片区的科研院所，这些单位整体素质较高、经济实力雄厚；另一类则是以重庆地区为代表的配套厂，这些单位大多是当年三线建设留下来的，大部分单位效益较差，员工学历较低，作风偏重江湖义气。因此如何和这些单位保持良好的合作关系来将评审工作顺利开展进行，是对我这个刚走出校园的年轻人一次巨大的挑战。“灵活”是我个人认为对做好这件事的一个关键因素，一定要做到因地制宜，灵机而动。

三是坚持原则，安全评审是关系到集团公司10多万干部职工生命的大事，不能有丝毫的懈怠，一定要坚持我们评审中心做事的\'原则，那就是实事求是、客观公正，严格按照标准进行评审编写评审报告，在这个问题上没有丝毫的疑问。

>二、加强自身学习，全面提高素质

学习是人生成长之梯，作为一名新参加工作的职工，首先必须加强学习，为推进所里和室里各种工作的开展奠定坚实的基础。在业务领域学习方面，首先对《中国船舶重工集团公司安全生产标准化考核评分细则——舰船设备研制单位》（版）进行了系统学习，并在评审过程中全程跟随电气、设备设施专业的专家进行现场学习，收获颇多。其次根据室里业务拓展需要，在11月16日-22日前往大连安科院参加了安全评价师的培训和鉴定；第三，阅读了大量与安全相关科技类文献，为进一步开拓室内科研业务，保持知识水平的先进性做好知识储备。

>三、为室内科研立项贡献自己力量

身为一名博士研究生，虽然离开了学校，但从骨子里还是对科研工作充满着激情和向往。目前已经将自己在博士阶段比较熟悉的安全检测与监测方向与船舶行业相结合撰写了2个科研课题的开题建议书，一个是大型船舶推进装置状态诊断与预警关键技术研究，另一个是基于多源信息融合的船舶管系泄漏诊断系统开发及应用示范。此外，已有2另外两个课题有了较为成熟的思路，一个是船用大型压缩机风险评价与可靠性方向，另一个是船舶火灾方向。与此同时，还准备进一步拓展思维，拟思考基于物联网搭建社区老年人安全、健康服务平台等项目。

总而言之，年的下半年对我来说，是极为充实和怀念的，每天都有新的任务和新的挑战。面对，正向李所指出的那样：脚步正健，行路依然；正向我入职感想写到的那样：我会继续怀着自信、包容与责任为714所、为十二室的自立自强的目标再出发！

**港口船舶清理整治工作总结3**

今年的经济形势与去年相比，趋于稳定，这给园区外向型经济的进一步发展带来了新的机遇，特别是三家造船厂，今年出口船舶数量增多，给船厂出口新船带来了新的挑战，扬子江船厂由于开放泊位只有一个，且由于自身查验设施建设未到位等问题，自开放到今年一季度仍然沿用一船一报的制度，给企业办理出口船舶手续带来了很大的难度。针对这个状况，我局主动与口岸查验部门联系，及时帮助企业协调解决新船出口中遇到的矛盾和困难，先后为3家造船企业29艘新船办理了出口审批手续。于今年4月份正式明确按开放程序办理新船出口手续，并通过多方协调和企业自身查验设施的逐步到位，使扬子江造船终于摆脱了新船出口一船一报的困局。

另外，在码头开放工作上，我们主动服务，多次邀请xx口岸联检部门到园区现场办公，指导帮助长强、长博、华澄等企业办理相关码头开放手续。

**港口船舶清理整治工作总结4**

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多小时使得车流、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”。

特别是防范方面，它是保证客船治安环境和谐稳定的关键。防范工作做好了，可以在保证船舶航行运输和旅客人身财产安全的基础上有效节省警力、减少救济成本、提高社会声誉，这些都是事后救济所不能达到的效果。乘警队从客船治安保卫工作的\'实际出发，突出重点，做到措施到位、责任到人，坚持从航前宣传造势、航行执勤巡逻、乘客上下船三方面入手，大打治安防范牌：

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。

**港口船舶清理整治工作总结5**

区交通运输局：

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：

>一、抓宣传，造氛围。

一是召开专题会议向全体干部职工传达上级关于船舶码头污染防治工作的会议、文件精神，强调做好船舶码头污染防治工作的重要性和紧迫性。>二是由海事处印制关于船舶码头污染防治的宣传资料免费发放给辖区船舶及渡口码头，让广大业主提高做好船舶码头防污染工作重要性的认识，营造了良好氛围。

>二、抓责任，重落实。

xx区地方海事处成立由主要负责人负总责，分管负责人具体牵头海事、航务、船检的三个工作小组。按照职责分工，海事股负责辖区所有流动船舶的污染防治工作，航务股负责辖区所有渡口码头人行桥的.污染防治工作，船检股负责辖区船舶防污装置的整改和检验把关工作。

>三、抓排查，清底数>。

各片区按照职责展开了全面排查工作，按照相关要求对各片区船舶码头进行了逐一排查，认真做好了检查记录，摸清底数，全面掌握本辖区在船舶码头防污工作方面存在的不足，打好了船舶污染整治工作基础。

>四、抓执法，求实效。

我处执法人员严格按照相关要求对辖区船舶防污证书文书、船舶防污染设施设备配备和船舶、码头作业活动污染情况等方面进行了重点检查，对发现的问题督促业主及时整改，并进行了严肃处理。

>五、抓台账，求规范。

制定完善了相关记录台账，对检查记录、隐患登记薄、处罚案卷文书等做到了详细、规范。

>六、抓考核，重奖惩。

我处将污染防治工作纳入港航处职工日常工作考核机制中，与工作性津补贴挂钩，每季度实行了考核评分，按照工作制度严格奖惩，促进船舶码头污染防治各项工作任务的落实。

xx市xx区地方海事处

**港口船舶清理整治工作总结6**

做好调度工作要严格要求自己，要好好学习每个调度员的长处，取长补短尽量的完善自己，认真学习相关专业知识、工艺流程，要做到“四勤”，腿勤、嘴勤、眼勤和手勤，不懂就问，不懂就学。通过半年多的学习和锻炼，我深知调度工作的重要性，在平常的工作我严格要求自己，不断加强对全矿生产工艺系统的认识和了解，深入生产现场熟悉工作环境，虚心接受领导和师傅们的教导。

在日常的工作中，我坚持做到交接班要严谨，接班后对上一个班遗留的问题进行落实和关注，对领导交代的事情要抓紧传达和落实，明确本班的重点工作。在组织生产的过程中，及时跟进全矿生产情况，确保当班生产指令的完成，对生产过程中出现的问题及时向领导汇报，并加以解决确保全矿的生产能够正常安全进行。做台账时对每一个生产的数据都要进行多次核算，确保数据的准确性，为领导的决策提供有效真实的数据依据。交班时对本班中遗留问题和领导的指示要重点交代，确保下个班的正常生产。

在跑外值勤过程中，要听从坐台调度和领导的安排，深入现场。积极配合坐台调度的工作，将现场信息准确的传给坐台调度。对各个工业现场都要熟悉，在工作任务不太繁重的情况下，我也会勤跑现场，了解现场，及时发现问题解决问题，保证全矿生产安全有序进行。对跑外中的重点工作我一定会在现场关注，灵活处置，对随时发生的情况及时向领导和坐台调度反馈。

团队合作是调度工作不可缺失的基础，我们调度员之间应该相互依存、帮助、互怀，合作是高绩效团队的基础，每个调度员度应该树立全局观念，搞好协作配合。跑外调度要时刻听从坐台调度和领导的安排，把现场的情况及时反应给坐台调度，这样生产中所发生的状况就能迅速的解决，全矿的生产组织才能有效进行。

**港口船舶清理整治工作总结7**

我们是新港口，一切从零开始，一切从头开始。如何把惠龙港建设成“平安港口”首先，公司领导组织学习，统一思想。公司领导认真学习《镇江市“平安港口”创建工作实施意见》等文件，明确指导思想、创建目标、具体标准、实施步骤、职责分工、创建要求。结合本公司的实际，进行讨论，制定出《惠龙港创建“平安港口”的方案》，成立“平安港口”创建领导小组。其次，组织“平安港口”领导小组学习，发挥桥梁作用。在统一认识的基础上，领导小组人员进行明确分工。第三，组织全体员工学习，夯实思想基础。公司主要领导带头讲课。施文进董事长从单位实际出发，提出安全生产“严、细、狠”的要求。“严”就是管理上必须从严，每个人都在管理之中，制度面前人人平等，谁违章就处罚谁，公司领导也一样；“细”就是从细节做起，每道工序，每个环节，每项工作，都要落实安全生产制度和规定；“狠”就是要求分管安全生产的领导要敢抓、敢管，敢于得罪人。在学文件、讲课的基础上，组织员工安全生产大讨论，统一思想，统一行动。

我们还用简报、宣传栏等形式配合安全生产宣传教育。通过学习和教育，全体员工的安全生产意识增强了，思想认识提高了，行动自觉了。

**港口船舶清理整治工作总结8**

上海市船舶制造开放实训中心从立项以来，在市教委和江南造船（集团）有限责任公司各级领导的殷切关怀下，正严格按照立项要求加紧全面建设。江南造船（集团）有限责任公司总经理南大庆、常务副总盛纪刚、总经理助理人力资源部部长周继胜等领导多次亲临开放实训中心建设现场指导工作，并作出重要指示。要求我校要严格按照设计规划，保质保量地施工建设，要把上海市船舶制造开放实训中心建设成为上海一流、全国先进，并能紧密贴近行业企业的需求、面向社会、职前职后贯通，能承接初、中、高不同层次培训的开放实训中心。通过近半年的建设，开放实训中心已初步成型，现将实训中心建设工作总结如下：

>一、基础工程建设

20xx年x月，江南造船（集团）有限责任公司将刚竣工、总面积为3600M2标准厂房交付我校作为实训中心使用后，我校立即按照原先的设想，邀请了有关专家和企业技术权威进行论证，制定了科学合理的分隔和改造方案。方案将整个厂房分为船舶焊接、金属切割、船舶机械、船舶管系、船舶电气、起重6个专业实训区域。将焊接和金属切割实训区域进行全封闭的隔断，并加装阿尔发环保过滤装置。考虑到标准厂房层高较高，为了更好的利用空间，又设计了两层的钢结构的建筑，分别为教室、更衣室、监控室、休息室和计算机房等，使开放实训中心的面积又扩大了近800M2。我校通过市场招投标，选择了社会信誉高、施工质量过硬的专业工程队进行施工。经过近半年的紧张施工，现基础建设已基本竣工。令人瞩目的第三届“星光计划”中职学生技能大赛焊接比赛就将于3月x日在拥有68个标准焊接工位，设备齐全、崭新的开放实训中心焊接实训区域举行。

>二、实训设备、设施的采购

在基础工程施工的同时，我校又多次邀请船舶制造行业及企业中资深知名的工程师、技师等专家来我校论证开放实训中心所需购置的设备，和根据实际的需要拟订定制的船舶专业设备的技术标准。我校还对设备生产厂商的制造能力进行实地调研，通过“货比三家”方式选择了性能良好、物美价廉、适用于培训和鉴定的设备、设施。并派出专家全程监造定制设备。整个采购过程都由集团公司\_门、财务审计部门监控，确保采购的公平、公正，杜绝违规操作。现已有60台焊机、环保过滤装置、船舶分油机组、液压调试台等设备进入实训中心，并已安装到位。所有的培训设备计划在年内全部安装调试到位。

>三、师资保障

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。

>四、实训中心使用

开放实训中心按照边建设边教学原则，完成一个项目便投入技能培训和教学。我校大力宏扬江南技校学生的优良传统，积极鼓励学生参与实训中心的建设和设备设施的安装调试，让学生“做中学”，大大提高了学生的技能。现我校已有船舶机械装置、船舶电气技术、起重司索与驾驶3个专业共计340名学生在实训中心学习，同时交大网络学院03机电一体化专业的68名学生也在实训中心实习。

>五、下阶段工作安排

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，制订一套合理、完善的管理制度。（与企业接轨实行“5S”管理）

6、市场运作，全面开放实训中心。

7、完善服务，不断优化开放实训中心的职能。

**港口船舶清理整治工作总结9**

在过去的工作中我虽然取得了一定的进步，但是这些进步都离

不开领导和同事对我的帮助。在工作中我也出现过的生产组织不力，协调不到位，对领导的指示落实不到位的情况。并且在工作的过程中，由于工作经验不足并且对其他专业比较陌生，造成工作效率降低习甚至出现错误。在以后的工作中，我会主动加强和其他部门沟通，充分利用资源，多方面学习全方位发展，提高主观能动性，积极工作，认真落实领导的指示，在现场要做到勤于观察、独立思考、多与同事交流，努力不断提高自己的业务水平争取把本职工作做的更加完美和成功。

**港口船舶清理整治工作总结10**

按照“两办”《关于做好迎接全省第二次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、各村支书主任参加的动员大会，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。

**港口船舶清理整治工作总结11**

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。

**港口船舶清理整治工作总结12**

我们根据“平安港口”创建要求，结合公司现状，提出了自己的创建目标，也就是“三不一减少”：不发生重特大安全事故，不死亡和重伤1人，不发生刑事和涉外案件，减少一般事故发生。

目标明确后，我们就抓具体标准的制定。我们先后制定《安全工作组织结构》、《创建“平安港口”方案》、《夜间值班规定》等19项安全生产管理制度。我们每月对照检查一次，一项一项抓落实，分工专人负责，采取走出去、请进来的办法，完善各项创建具体标准。例如，定期组织应急预案和港口设施保安演习。我们新港口缺少这方面的资料和经验，我们就向龙门港学习，参照他们的做法编写《保安训练方案》，方案写好后送市港口局有关领导审核，请他们作具体指导。我们用虚心的态度，学会了应急预案的编写及保安演习的组织。

我们在抓具体标准落实中，坚持奖罚严明。在奥运会期间，公司保安队许冬培、郭忠瑞等同志工作认真负责，警惕性高，经得起政府有关部门工作检查，我们就给予表彰！今年2月份公司发生一起起重机吊钩钢丝绳断掉，造成钢板碰伤船壁的事故。虽然未伤人，经济损失也不大，但公司领导十分重视，施董事长亲自召开事故分析会，分析事故原因，追究有关人员责任。创建领导小组很快拿出事故处理意见，对当事人和有关领导（其中有2名公司级领导）给予批评教育并进行经济处罚。事故的主要原因是起重机驾驶员经验不足。接着，就针对问题开展“技术大练兵”活动。我们就是这样一项一项抓具体标准的制定和落实的。

**港口船舶清理整治工作总结13**

20xx年，按照区政府办《xx市xx区环境空气质量改善工作方案》（青府办发〔20xx〕77号）、《xx市xx区重污染天气应急预案》（青府办发〔20xx〕4号）文件要求，红阳街道以加强环境保护、防治大气污染为目标，通过扎实有效的工作，集中力量解决突出的扬尘、燃煤、机动车尾气、餐饮油烟及秸秆焚烧等污染问题，改善辖区空气质量。现就大气污染防治工作开展情况总结如下：

>一、完善制度、落实责任

一是进一步完善了《红阳街道环境保护“一岗双责”制度》、《红阳街道环保监管员管理制度》等相关制度；二是逐级下达大气污染防治目标任务，与辖区22家企事业单位、8个村（社区）签订目标责任书。形成了一级抓一级、一级带一级、级级有责任、层层抓巩固的长效机制。

>二、加大宣传、提高意识

大力宣传大气污染防治活动，发放宣传资料1000余份，培养公众环保意识，倡导绿色出行、低碳生活，充分调动广大群众参与大气污染防治工作的积极性，形成保护环境光荣、污染环境可耻的社会氛围。

>三、加强监管、狠抓严治

街道经发办牵头，会同市容、综治等科室，开展以治理扬尘、油烟污染防治、燃烧污染等问题为重点的专项整治工作，督促其责任主体落实污染防治工作责任，避免对环境产生影响。

>一是加强建设工地扬尘污染防治

街道严格按照扬尘治理的工作要求，加强对辖区硬化道路接口的卫生整治力度和在建工地的监管力度，持续开展“混凝土运输车扬尘治理专项整治活动”，纠正搅拌站内不规范现象2次，劝阻工地对脏车清洗12次，清扫辖区易造成扬尘污染的硬化道路接口30次，对企业周边的道路加强整治，强化辖区扬尘治理。

>二是加强渣土运输过程中的扬尘污染控制

对运输渣土的车辆必须按要求装载，杜绝沿途洒落，对部分路段实行渣土禁运，规范卸土场的管理，进出卸土场的车辆严格按要求进行冲洗。积极配合城管部门加大对各主、次干道冲洗降尘力度，增加洒水降尘频次，确保场内渣土不对环境造成二次污染。

>三是加强对城区餐饮油烟排放的监管

在大气污染预警期间积极响应，加强巡查工作，坚决制止城区露天烧烤，对问题集中区域实行专项治理，责令其安装高效油烟净化设施，实现达标排放，对不能达标排放，责令停业整顿。目前已有24家较大餐饮单位按照环保部门要求安装了油烟净化装置。同时按照xx市大气防治相关规定，城市居民住宅或居民居住为主的商住楼内不再审批新建产生油烟污染的餐饮服务经营场所。

>四是加强对固体废物、秸秆、生活垃圾等焚烧污染的防治，加强日常巡查，及时处置焚烧行为。

>五是大力倡导减少燃放烟花爆竹

节日期间遇有不利于污染物扩散的天气条件应采取临时性限制燃放措施，以减轻燃放造成的污染影响。

六是加大巡查力度，掌握大气污染最新动向。采取定期与不定期相结合的方式，对辖区的厂矿企业的废气排放情况进行巡查，掌握最新动向，及时将发现的问题向相关执法反馈。

>四、下一步工作打算

虽然大气污染防治工作取得了一些成效，但仍然还任重道远。一是街道经济基础比较薄弱，环境保护相关资金投入存在较大困难；二是企业坚持环保优先，自觉执行国家环境保护法律法规的意识还有待提高。

在今后工作中，红阳街道将进一步今新思路，开拓进取，做好大气污染防治工作。一是认真落实《xx市xx区环境空气质量改善工作方案》（青府办发〔20xx〕77号）文件精神，按照职责分工做好相关工作；二是做好辖区新、改扩建项目环保“三同时”监管工作；三是严格执行环境保工作“一岗双责”制；四是做好辖区企业节能减排，完善排污监管档案。

**港口船舶清理整治工作总结14**

按照县委统一部署，根据中央和省委、市委关于加强生态文明建设和环境保护工作相关要求，结合我县实际情况，进一步水污染防治工作，相关工作开展如下。

>（一）加快推进相关工作。

>一是加快县处理厂扩建和提标改造工程进度。

该工程于20年10月开工，投资约6000万元，扩建万吨/日处理规模，同时对处理设施按照一级A排放标准进行提标改造。目前已完成主体工程的80%，预计6月底前完工。

>二是推进乡镇污水处理设施建设。

我县有3个镇政府驻地污水处理设施未建成，目前均在加快工程进度，确保20xx年底前完工并投入运行，同时对已经建成的污水处理设施加强运行管理、提标改造及配套管网建设。

>三是全面推进城区截污纳管、雨污分流工程。

已投入6000多万元开展城东片区、邱塘片区、杨桥片区管网建设工程，累计建成管网公里；对城区雨污水管网开展全面摸排工作，对发现的截污不到位、雨污合流问题立即进行。

>四是启动老赵店河、古襄河水环境治理工程。

该项目计划总投资8500万元，通过截污纳管、底泥修复、曝气增氧、种植水生植物等措施，建立河水生态系统，恢复水体自净能力，保证水质持续改善。目前工程已完成挂网招标，即将动工。

>五是加强畜禽养殖整治。

以滁河、襄河沿线1050米为主要重点，对禁养区畜禽坚决予以关闭拆除，已拆除襄河沿岸养殖场96家、滁河沿岸养殖场87家，全县禁养区累计拆除278家；同时加强对限养区、可养区养殖场的监管力度，对水质污染严重的畜禽养殖场依法严厉查处。

>六是大力开展农业面源防治工作。

已组织开展滁、襄河流域8镇13个村的种植业基本情况调查摸底工作，成立测土配方施肥、病虫害绿色防控等专业技术组开展技术培训，积极引导农户多使用有机肥，减少化肥、农药用量，大力推广精准施肥技术，构建生态绿色农业生产体系，减少农业生产对两河水体的污染。

>（二）强化治理工作调度。

一是县效能办、县政府督办室、县环委办于今年3月12日联合对县规建、水利、国土等部门及相关镇下达滁、襄河治理任务交办单，明确管网建设、畜禽养殖整治、治理等工作任务及完成时间，定期对交办任务完成情况进行督查，确保工作按时保质完成。

二是县委、县政府主要领导多次对滁、襄河治理工作进行现场督查调度，强力推进畜禽养殖场（户）关闭拆除、污水处理设施建设以及入河排污口整治等工作，针对整治工作中的一些难点问题，立即予以现场调度，明确相关责任人和责任主体，进一步细化工作措施、限时解决；对工作推进较慢的单位，责令其严格按照整治方案，不折不扣加以完成，必要时移交县纪委处理。

>（三）积极开展跨县、市水污染联防联控。

20xx年4月xx日，省厅和滁河流域三市（合肥市、马鞍山市、滁州市）五县（肥东县、巢湖市、含山县、和县、全椒县）在全椒县召开了滁河联防联控专题会议。经过省环保厅、合肥市政府、马鞍山市政府、滁州市政府充分协商，就滁河水体达标的协同治理机制达成了共识，明确了滁河污染责任和限批范围。针对滁州市政府草拟的滁河水污染防治联防联控工作协议，其他县市在会上提出了相关修改意见，目前已完成协议签订，并立即开展滁河同治工作。

**港口船舶清理整治工作总结15**

20\_年，我处在市处党委的亲切关怀和正确领导下，紧紧围绕年度工作目标，内强素质，外树形象，凝心聚力，扎实工作，较好完成了全年各项工作任务，现总结汇报如下:

一、>工作实绩

>1、打好疫情工作防卫战

自20\_年初新冠疫情发生以来，金安处坚决贯彻市处疫情期间各项指示，由党员干部带头落实“四严”策略，筑牢疫情防控基层阵地，确保人民群众身体健康和生命安全。一是“严组织”，成立疫情防控领导小组，负责防控工作的安排调度和督促检查，把责任分解到岗到人，尤其是发挥党员干部的带头作用，形成了强大的疫情防控工作合力；二是“严宣传”，对内利用微信群、QQ群，构建了该处疫情防控知识宣传网络体系，对外深入辖区渡口宣传疫情防控知识，引导舆情导向，提高群众应急处置能力；三是“严排查”，通过对干部职工节假日期间的人员接触信息摸排，全面掌握职工外出情况及与疫区接触情况，通过建立疫区防控专门台账，实行新型冠状病毒感染的肺炎疫情日报制度，实时监测疫情；四是“严管理”，包括职工每日体温测量及上报，每日对办公区域、卫生间、公务车辆进行消毒处理等，将疫情安全隐患消灭在摇篮里。进入疫情防控常态化阶段后，坚持应对疫情工作机制不变、职责不变、力度不减，持之以恒抓好内防反弹工作，同时扎实开展各项爱国卫生运动，努力构建长期大健康格局。

>2、扎实推进基层党建标准化各项工作更上台阶

（1）>党员学习实践：根据市处工作计划和金安处年度学习计划，对党员及职工开展形式多样的学习活动，同时要求全体职工及时认真做好学习内容的摘抄。通过跟踪督查学习强国APP,做好每半月学习积分的统计上报工作。通过一系列的学习活动，进一步推进我处党风廉政各项学习活动的有序开展，切实提高了职工的综合素养。同时，认真做好党建、学习、制度、基础管理的各项档案规整工作，确保有迹可循。对于党员教育学习，除“三会一课”外，我处也积极开展党员活动日活动，上半年先后组织进行了看望大病职工、参加社区义务劳动、水上交通安全知识进校园、进渡口，联合交通银行党支部进社区等活动，密切了党群关系。全年党费按时缴纳，整理编发党建简报10期，达到了党员学习教育实践预期成果。>（2）警示教育专项活动：金安处按照市处“三个以案” 警示教育统一部署，及时召开“三个以案”警示教育动员会，成立了专题活动领导小组，制订了《金安区地方海事处深化“三个以案”警示教育实施方案》，开展了“三个以案”警示教育系列活动，以黄汇东、李其江等人典型案例为镜鉴，以身边问题自检，深入剖析举一反三。通过会上研讨、会后落地得出《金安处工作综合分析报告》，对现有工作开展、作风建设、管理制度中的不足之处点明整改方向，切实强化严格自律，落实管党治党责任；通过对党员干部逐一进行政治监督谈话，重申党员干部做到对党忠诚、不忘初心、牢记使命的重要性，强调党员以此作为永恒课题和终身课题；通过填写《个人深化警示教育检视问题整改落实“四清单”》，辨析现存突出问题、分清主流支流，推动工作责任制落实科学化、规范化、常态化。>（3）意识形态工作：

一是加强组织领导，对责任进行分解，落实到班子成员和各室所负责人，把意识形态工作纳入到处干部考核总目标中去，与业务工作同部署、同落实、同检查、同考核。二是召开意识形态专题工作会议，严格制度执行，增强做好意识形态工作的政治自觉、思想自觉、行动自觉，确保意识形态工作主体责任不折不扣落到实处。三是紧抓舆论引导，积极传播正能量。党支部会议定期分析研判意识形态领域情况，对重大事件、重要情况、重要社情民意中的倾向性问题，由针对性引导。强化学习教育，教育引导党员干部充分认识到遵守党的纪律和规矩的重要性、严肃性、拒腐防变，警钟长鸣。

>3、强化效能建设不放松

根据市处效能建设相关要求，我处始终坚持“三个到位”，确保效能建设工作有章可循。一是思想认识到位，让每位职工心中树立效能制度是规范单位管理重要组成部分的观念，明确效能制度是强化单位管理的最有效措施。二是工作落实到位，我处通过每月2-3次不定期的效能督查和微信实时共享等形式进行效能督查，形成了效能建设是我处管理的常态机制。三是组织领导到位，我处始终坚持主要领导负责、分管领导具体抓、效能督查部门组织、职能科室相配合的效能督查工作机制。全年共组织对所属各室及所效能督查11次，不定期暗访8次。

>4、安全监管各项工作开展有声有色

一是制度体系新发展。我处不断推进监管治理体系的规范化、科学化、制度化为目标。不断建立健全安全领导责任、企业责任、监管责任、市场信用等体系，为推动安全责任制度体系的新发展夯实基础。二是安全培训新步伐。全年我处共组织数场安全专题讲座，多次参加各类安全生产业务培训，深入企业、社区、农村、家庭开展送法，普法的宣讲活动。联合两所小学开展两次安全进校园活动，四次安全理论业务培训课。召回20艘次和80人次安全警示教育片观看，“安全生产月”各项宣传活动。三是隐患排查新突破。对实际工作中的各种风险隐患建立问题、责任和整改清单，监督企业对风险自辨自控，隐患自查自改，全面落实安全生产企业主体责任。全年共下达9份隐患整改通知书，落实整改风险隐患19起。四是专项整治新成效。先后开展了运输船舶逃避监管和非法挂靠专项整治行动；内河船涉海非法运输整治专项行动，已召回18艘涉海内河船舶进行运政问询；100-400总吨（不含400总吨）运输船舶生活污水防污改造，于9月底已全部安装完毕。五是联动执法新跨越。建立多部门业务协调机制，加强连勤联动，联合监管，联合执法，多措并举，齐抓共管，形成合力。与区交通局，执法支队、水利局、属地政府、两河局、淠史杭总局等单位紧密配合，大力开展和全面推进各项联合安全监管和执法工作，取得预期成果。今年我处与多部门联合执法工11次。上半年积极参与全市打击电捕鱼联合专项行动，通过联合行动严厉打击电捕鱼行为，有效确保辖区电捕鱼现象得到有效遏制，确保重点水域禁捕工作禁得住，不反弹。六是巡航检查常态化。按照我处年度巡航计划和工作安排对辖区四条航道进行定期和不定期的日常巡查。重点对六级航道沿线的水上水下活动，岸坡，植被，环保和碍航物进行检查。今年我处共完成对辖区内四条航道的26次巡查。七是安全监管新提升。我处在日常安全监管中，对重点环节，重点部位，重点时段和重点水域进行中重点巡查。对渡运水域、水上作业水域进行重点盯防，对重点水运企业实施重点监管，切实增强了安全监管工作的针对性、有效性和覆盖性。截止20\_年，我处原4道渡口已按照撤渡程序撤销3道渡口，仅保留一道高嘴渡口。八是值班值守新加强。我处认真落实重点时段的应急值班值守工作，严格执行领导带班制度、保障信息畅通，严防突发事件。

>5、“扫黑除恶”专项斗争工作不放松

今年是扫黑除恶最后一年，为进一步贯彻落实中央、省、市关于扫黑除恶专项斗争的指示精神和工作要求，我处在水路运输领域和水运建设领域继续深入开展扫黑除恶专项斗争工作，净化水上交通安全环境。聚焦重点领域和突出问题，深挖彻查线索，加强联动配合，坚持打防并举，标本兼治。重点打击黑恶势力、“保护伞”和违法犯罪。进一步提高斗争实效，全力铲除黑恶势力滋生土壤。

>6、水路运输管理各项工作扎实有效

**港口船舶清理整治工作总结16**

在“平安港口”创建工作中，我们做了一些工作，也取得了一些成效，但与市口岸和港口局、市综合办、公安局等部门对我们的要求还有较大差距。

一是部分职工操作技能不过硬，出现过一些小碰撞、小事故。如港机碰坏码头消防箱，叉车碰坏行车室等。

二是劳务培训有漏洞，劳务工人员变化大，有的未经培训教育就上岗，很容易出问题。

三是台帐资料不够规范。

创建“平安港口”工作任重道远。在今后的港口经营管理中，我们将针对新港口的特点、难点和重点做好如下工作：创建“平安港口”的思想不放松，警钟长鸣！执行规章制度不放松，长效管理！技术创新不放松，创出成效！

光阴如梭，一年的工作转瞬又将成为历史，新的一年，新的挑战即将到来。本人进入调度室已经有半年多的时间，在主任的领导以及关心支持下，20xx年的工作中有硕果累累的喜悦，也有遇到困难和挫折时惆怅。在以后的工作中要想更好的做好调度工作，尽快的成为一个合格优秀的调度员，就要不断地去总结工作中的不足和差距，提高自己完善自己，以便更好地完成工作。现将20xx年度个人工作情况作如下总结：

**港口船舶清理整治工作总结17**

为认真贯彻落实《XX市名山区环境保护委员会办公室关于印发的通知》(名环委办发〔20\_(131)号〕)文件精神指示，做好XX乡水污染防治工作，我乡高度重视，统一思想，积极采取措施，加大督查力度。现将全年水污染防治工作总结如下。

>一、建立健全机构 ，清楚明确职责

(一)成立水污染防治工作领导小组。为搞好全乡水污染防治工作，我乡建立由乡长牵头，分管领导负责，各相关机构分工负责，责任单位具体落实的XX乡水污染监管工作领导小组，从上到下形成了较健全的管理格局，负责此项工作的开展。

(二)明确各级职责。根据区委、区政府级要求和今年全乡环保工作任务，在明确分工的同时，坚持实行目标管理，狠抓落实，分别与村、各相关企业负责人签订了目标责任书，实行一级抓一级，一级对一级负责;

(三)严格考核，将工作成效与年终考核直接挂钩，逗硬奖惩，使水污染防治工作真正落到实处。

>二、统一思想，提高认识

针对少数一味追求经济效益，忽视社会效益，只讲经济发展政绩，不讲环境污染的行为，我乡坚持通过宣传发动，统一大家的思想认识，教育引导广大干部群众正确分析改革开放经济发展的形势，充分认识当前一些地区环境造成的危害，切实抓好环保工作，实现环境保护和经济建设的同步，协调发展。召开会议进行宣传，在分析我乡环境保护工作现状的同时，认真学习有关环境保护的法律法规，政策文件，增强大家的环保认识，在此基础上，召开了全乡各村(居)委会负责人、乡属各企业事业单位负责人会议。利用标语、宣传栏等多种形式进行宣传。通过形式多样，声势浩大的宣传活动，真正营造起了良好的舆论氛围，使环境保护，人人有责的意识，全乡广大干部群众的环保意识明显加强。

>三、高度重视，加强落实

XX乡党委政府高度重视，积极组织开展污染源头排查工作。为确保全乡环保工作扎实有效开展，结合本乡实际，制定畜禽养殖污染防治管理办法、农药化肥施用总量控制管理办法，建立有效削减农业面源污染的长效管理机制。同时，列出了禁养区内畜禽养殖场(小区)和养殖专业户清单，需要治理或完善的规模化养殖场名单，同时还对其制定了关闭方案。依法关闭或搬迁禁养区内的部分畜禽养殖场，对其栏舍和污染物进行处理。

>四、加强和积极协助做好水环境监管工作

我乡根据实际情况，制定了水污染治理计划，完成对饮用水源保护、工业污染、养殖污染、生活污水等各项整治工作，为水污染环境综合整治工作提供有效保证。同时，加快水污染治理工程进度。对河流沿岸各村(社区)卫生环境、生活垃圾的治理，并认真抓好卫生保洁队伍的建设，建立、完善农村垃圾治理长效管理机制。对河流周边环境进行有效整治，同时，突出特色，努力做好环保日常工作。做到年初有计划、年终有总结，同时做好上报辖区内开展的环保信息工作。工作有布置、有落实、有督促、有指导、有检查、有成效，不断开创全乡环保建设工作新局面。

>五、20xx年工作计划

为切实加大全乡水污染防治力度，保障水环境安全和人民群众身体健康，XX乡结合工作实际，坚持不懈地狠抓水污染防治工作。着力开展黑臭水体综合整治工作，20xx年底前基本消除黑臭水体，饮用水安全保证水平持续提升。为XX乡断面水质保持地表水环境质量三类标准提供保障，确保至20xx年考核断面主要污染物(化学需氧量、氨氮)浓度逐年消减。

(一)持续加强饮用水水源地保护。完善饮用水水源保护区规范化建设。加强饮用水水源保护区防护隔离和标志标牌的建设与维护;加快饮用水水源保护区内的污染源清理，饮用水水源保护区内禁止新建与供水无关的设施。确保我乡集中式饮用水水源保护区水质优良比例达到85%以上。

(二)强化环保能力建设与科技支撑。强化能力建设和科技的支撑和引领作用，促进环境质量持续改善。为及时掌握水质变化情况，有针对性地采取水污染治理措施，提高水环境监测网络预警能力及风险防控能力，理清污染因子，为整治水环境奠定坚实基础。

(三)强化公众参与和社会监督。充分调动公众参与和监督的积极性，形成政府、企业、社会互动推进的良好局面。尝试建立水环境违法行为有奖举报机制，鼓励群众积极举报涉水污染行为，加大监督和宣传力度，坚决查处水污染案件，营造全社会关心爱护水环境的舆论氛围。

**港口船舶清理整治工作总结18**

XX渔业船舶检验局：

根据《关于开展全省渔业船舶检验工作质量检查的通知》（川渔船检[20xx]3号）精神，并结合省、市关于开展安全生产大检查的安排，XX渔业船舶检验局德阳检验处对全市渔业船舶检验工作质量进行了一次自查，现将有关情况总结如下。

一、工作开展情况

1、检查方式

XX渔业船舶检验局德阳检验处采取全面检查的方式开展此项工作，对辖区六个县（市、区）逐县一一检查。

2、检查内容

严格按照川渔船检[20xx]3号文件的要求，检查“检验工作程序、检验工作质量、检验监督管理、渔业船舶基本情况及证书、渔业船舶上船舶用产品情况”。

3、整改措施

通过检查，发现部分渔民在使用的渔船不符合安全生产要求，检验处立即以《关于进一步做好渔业船舶检验工作的通知》（德渔船检〔20xx〕04号）文件下发各县（市、区），要求完善渔船档案，对不具备安全要求的渔业船舶不得检验。

4、检查成果

通过此次检查，对全市渔船的`情况进行了进一步核实，全市共拥有渔船425艘，总吨位达268吨，总功率561千瓦；机动渔船48艘，非机动渔船377艘；20xx年实检渔船425艘。

二、存在的问题

1、渔业船舶检验机构不健全，全市六个县（市、区）均未成立渔业船舶检验机构，极大的影响了渔业船舶检验工作及渔船安全生产监管工作。

2、我市渔业船舶大多为船长小于5米的小型渔船，而对于这些船长小于5米的渔船又没有可执行的国家或省级相关检验技术标准，使这些渔船安全性能无法保障，存在安全隐患。

3、部分市县（市、区）缺少渔业船舶检验的专业技术人员。

4、船员培训力度不够。

三、下一步工作打算

1、积极督促和协调筹建县级渔业船舶检验机构建设及检验队伍建设，争取每个县（市、区）都成立一个船舶检验机构。

2、全面抓好渔船年检验、登记工作和各项法律法规、规章制度及技术标准的落实。

3、积极协助上级船舶检验机构制定出船长小于5米的渔船检验技术标准，便于规范管理。

4、加强对船员的安全知识和相关法律法规培训，提高船员操作技能。

5、加大宣传工作力度，提高渔民安全生产意识。

6、渔业船舶安全检查常态华，发现隐患及时整改，确保无渔业船舶安全事故发生。

**港口船舶清理整治工作总结19**

一是定点屠宰厂的管理。严格要求定点屠宰厂按照《生猪屠宰管理条例》的要求进行生猪屠宰加工，对定点屠宰厂出现的问题，及时下达限期整改通知。针对现在市场上存在的“瘦肉精”、“注水肉”等事件，监督定点屠宰厂严格执行检验检疫制度，严把生猪进出厂关，杜绝了病害猪产品流入市场，保障了上市肉品的安全。

二是 “放心酒”执法。我们依据商务部《酒类流通管理办法》的相关规定，以净化消费环境、让群众喝上放心酒为目标，采取日常监管与专项整治相结合的方式，加强酒类市场执法检查，特别是在元旦、春节、五一、端午等重大节假日期间，会同相关部门开展联合执法行动。重点对全县各批发企业、名酒店铺、商场超市、茶秀、酒吧、ktv、大型餐饮企业等场所进行专项检查，消除监管“盲点”，杜绝管理漏洞，严禁不合格产品进入市场。确保消费者喝上“放心酒”。

三是“放心油”执法。严格按照商务部出台的《成品油市场管理办法》，打击成品油超范围经营、以次充好等违规行为，整改存在安全隐患的加油站(点)，保障成品油市场安全稳定运营良好。

**港口船舶清理整治工作总结20**

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。

<

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！