# 船舶运输中心工作总结(精选31篇)

来源：网络 作者：梦回唐朝 更新时间：2024-10-17

*船舶运输中心工作总结1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...*

**船舶运输中心工作总结1**

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。

**船舶运输中心工作总结2**

（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。

20xx年是集团公司“十二五”规划的第一年，也是公司迈入现代造船模式、绿色造船全面展开的新一年。在新的一年里，公司的工作方针是：“规范建模、运行唯重；强化计划，准备优先；主动作为，效率至上；严控成本，效益为本。”公司紧紧围绕集团公司的中心工作，制定了安全工作行动口号是：“规范行为、治理源头、监控过程、提高素养。”公司在一季度安全工作中主要开展了下列各项工作：

**船舶运输中心工作总结3**

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：

**船舶运输中心工作总结4**

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。

**船舶运输中心工作总结5**

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。

我司今年的安全管理工作始终坚持“安全第一，预防为主”的方针，牢固树立以以人为本的安全观念。一年来，我司在上级主管部门指导、总经理的领导和全体职工的共同努力下，安全管理工作取得了较好的成绩，安全生产形势稳定，全司船舶没有发生一般及以上等级事故，全司无人员伤亡事故，船舶年安全面达100%。一年来我司安全生产工作主要体现在如下几方面：

**船舶运输中心工作总结6**

1、统一思想，提高认识，完善制度，明确责任，管理到位，抓好生产。

自年初搬到新船体车间，3月份内场外包以来，面对新形势、新任务、新的管理模式，车间变压力为动力，解放思想，转变观念，统一认识，积极进取，努力工作，相继制定和完善了各项管理制度，建立岗位生产责任制，加大考核奖惩力度，确保了生产正常进行，车间管理逐步得到规范。

今年常规修船任务量基本与去年持平，又完成了5条改装船的任务，自08年公司第一条改装船“盛洋”轮以来，由于诸多条件限制，2年内没有改装船任务。2月23号上午，在船体车间等离子切割平台上，随着公司陈总的一声令下，拉开了公司全年改装船的序幕！在接到 “东疆风”改装船任务后，车间非常珍惜这样的机会，车间会同技术部和管船组多次召开专题会议，制定改装方案，制定了《改装项目概述》《钢结构改装生产流程》《分段制造划分及制造方法》《分段制造场地规划》《材料使用管理》《分段制造质量要求》《分段吊装合拢》等多项制度，并排好《施工进度计划》，认真组织实施。从下料、组合拼装、分段制作、到吊装合拢、倾斜试验、试航，车间对每项工作、各个工序指定管理人员，对整个改装过程进行全程跟踪，保证按计划、节点完工。在8个分段全面铺开后，随着工程的进展，许多问题暴露出来，车间立即与质量技术部和管船组、船东、船检进行交流沟通，提出切实可行意见，为改装扫除了障碍。特别是在“东疆风”进坞后，要对原船外板进行环缝切割，进行首段漂浮与加长尾段的合拢，这在海舟公司是第一次，工作难度较大，车间做好准备工作，制定对接工艺，严格控制对接要点，经过精心施工，达到了预期的效果，改装非常成功！得到了船东的认可。6月19号该船的姊妹船“东疆水”也来改装，由于是同类型改装，车间积累了改装经验，加快了改装速度，使该船于8月10号顺利出厂，比计划提前了20多天！

xx月份公司生产迎来小高潮，在3条改装船如火如荼进行当中，又迎来了“卡尔文”等多条常规修理船舶，任务叠加，车间非常繁忙。“莫扎迪斯”和“帕拉丁”属于甲板驳船改成2个货舱的散货船，钢制工程涉及新加双层底结构、新加内底板、新加横舱壁、新加舱口围及舱口盖、边舱加强及主甲板局部换新，分段合拢及换板总量接近xx00吨（单船）。改装重点和难点是舱盖新制，这在公司也是首次，车间迎难而上，积极准备，引进了舱盖制作富有经验的晨港队，车间合理安排，加强现场管理，保证按计划施工，保证了“莫扎迪斯”轮于xx月10号成功试航，“帕拉丁”轮钢结构工程也将于xx月底完工。

拖轮“天一之星”重新加装生活区和克令吊。公司非常重视拖轮的改装，由主管副总亲自督促。车间克服人员少、时间紧、任务重等困难，合理调度，高效施工，确保质量，较好地完成了改装任务。

接连5条改装船，钢结构工程达4000多吨，车间积累了许多改装船的宝贵经验，公司实现了从常规修理向高附加值、高技术含量特种船改装等高端产品的升级，为明年“大改装”时代的来临打下了坚实的基础！

2、重视船体工艺的重要性，加快队伍建设，增强质量意识，严格工艺纪律，规范过程控制，搞好技术攻关，促进科技进步。

今年，车间继续加快工艺组建设，配备了专门办公室和硬件设施，补充力量，提升工资待遇，提高工艺人员在车间的地位，使他们能积极协助单船主管和作业长对工程项目进行勘验，制定修理工艺和施工方案，并深入现场了解工艺执行情况，监督施工质量。车间也积极配合质检部贯彻落实《质量管理奖惩办法》，加强质量管理，落实质量责任制，规范执行修船工程的程序，控制产品质量，坚持4道报验工序，对工程中出现的质量问题，做好控制纠正、采取预防措施，增加对单船作业长和施工队工作质量的考核。6月份，车间自行组织焊工考试，要求施工队必须有一定比例持证并且操作水平较高的焊工，以满足生产需要。加大质量奖惩力度，在“东疆风”大合拢过程中，焊接质量出现了一些比较严重的问题，在质检部对南洋队罚款xx000元的基础上，车间追加罚款3000元。

在“莫扎迪斯”轮舱盖制作过程中，由于第一次制作舱盖，为确保质量符合要求，车间仔细研究分段制作方案，明确《分段制作质量要求》、《材料使用管理》，督促车间工艺组认真分解设计图纸，做好施工图，进行套料编程，保证下料质量；在施工过程中，要求晨港队严格执行工艺纪律，车间管理人员深入现场，监督施工，反馈信息，及时整改，使舱盖顺利通过了ABS的验收！

在“天一之星”克令吊底座“天圆地方”制作过程中，由于该构件体积大、形状复杂，车间发动工艺组开展技术攻关，摸索前进！车间工艺组深入研究分析设计图纸，确定先制作“样笼”，再根据“样笼”测量数据，精制“样条”，编程下料，外送加工，经3支施工队通力合作，“天圆地方”安装成功，完全符合图纸要求，获得了船检和船东的一致好评！

3、完善车间安全管理制度，齐抓共管，促进车间安全工作健康发展。

车间认真贯彻落实公司安委会精神，进一步完善车间安全管理制度。（1）积极组织参加安环部举办的各种安全活动，搞好三级安全教育，增强员工安全意识。4月份建立了施工队月度员工大会制度，进行当月安全总结，车间负责监督执行。（2）坚持每周二召开车间调度会，在安排生产的同时，也对安全工作进行总体布置，提出明确要求。（3）严格执行动火审批制度，按要求办理动火审批手续，在动火审批许可的时效及施工范围内施工，不得超出时间和空间范围。督促施工队填写夜间施工加班单，做到有效安全监控。（4）安排一名作业长做专职安全员，负责施工现场安全检查，监督安全措施执行落实情况，对违章现象及时纠正，并拍照存档，加大处罚力度。（5）加强现场安全管理，要求作业长每天对每一个施工舱室监督检查现场安全措施执行情况，及时传递和反馈施工现场安全问题，组织施工队搞好隐患排查。（6）坚持皮带月度检查制度。车间安排专人进行月度皮带检查，检查割刀皮带漏气情况和电焊线绝缘情况，对接头较多的皮带焊线强制报废。（7）强化设备管理，搞好设备安全。今年先后对部分卷扬机打结断股钢丝绳进行了更换，对在用所有配电箱加装了36V电箱，督促南洋公司抓好行车司机培训，做到持证上岗，保证大型设备使用安全。

8月份，在“布兹娜”轮5舱后内地板换新施工中，作业人员在没有弄清楚现场环境的情况下（横舱壁反面轻油舱未清油测爆）就擅自动火，险些酿成一起重大恶性事故。对此车间负有管理不善的责任，作业长严重失职，已调离工作岗位。

“”火灾事故和“”高空坠落事故，破坏了公司整体的安全环境，给公司财产造成了极大的经济损失，造成了不可想象无法挽回的后果！针对这两起事故，车间深刻认识到：事故的发生再一次暴露出了作业人员安全意识差、麻痹大意、责任不到位、现场管理有漏洞等诸多问题。车间认真组织整改，要求严格执行公司明火作业安全制度，再次明确了二级动火范围。要求施工队上报2～3名具备开动火单条件 的人员，车间备案，单船作业长严格审查。二级动火一律在白天8小时内进行，二级动火前，单船作业长要检查动火手续是否齐全、检查动火部位周围是否有安全隐患、防范措施是否到位等；动火中，要巡查、及时反馈信息；动火后，要彻底检查、清理现场，在确认火种熄灭后才能离开。另外，在车间办公室悬挂了《在修船舶二级动火动态表》，将每一条船上的每一个二级动火部位，明确标注，动态管理，有效监控。

安全工作，任重道远。新的一年，车间会更加努力工作，抓现场、重落实确保安全生产。

4、加强设备管理，合理调配，提高设备利用率，积极为生产保驾护航。

完善设备管理制度，落实设备管理责任，狠抓设备基础管理工作。车间着手完善和修订了《设备安全操作规程》《上船设备管理流程》《设备借用制度》《设备违章处罚条例》和《设备点检制度》等车间设备管理各种制度，明确设备管理岗位职责，实行了“2定3包”（定人、定机、包使用、包保养、包保管），建立设备台帐，做到了有效管理；坚持持证上岗，严格设备安全操作规程，加强设备维护保养，做到重点设备重点管。今年，车间添置了行车、龙门吊、等离子切割机等大型设备，车间缺乏这方面的管理经验，面对新的挑战，车间从抓好设备安全规程入手，从加强设备维护保养基础工作做起，对每台大型设备建立运转台帐和维修记录，做到“8字”方针，发现问题，立即上报设备部，及时恢复。要求南洋公司行车司机必须持证上岗；加强上船设备管理，注重点检实效。上船设备包括焊机、风机、卷扬机等有好几百台，点多面广，是车间设备管理的难点和重点，车间严格执行《上船设备管理流程》，施工队使用设备，必须填写《船体车间设备借用申请单》，由单船作业长审批，再到车间设备组登记，由配送组统一吊运到作业现场，不得私自挪用，施工完成后，所有设备必须进车间清洁、维护，对故障设备及时上报设备部，由机电车间派人检修，确保维修质量，并做好维修记录。同时认真排查设备隐患，积极整改，今年以来，已对44台配电箱加装了36V小电箱、对64台组合焊机支架进行了整改加固、对32台CO2焊机工具箱进行了防盗整改、对16台卷扬机更换了钢丝绳、对富力焊机和威特力焊机进行了组合拼装，强调实用性，提高了设备的完好率！在10月份3条改装船施工期间，设备很紧张，到了“一机”难求的地步，严重制约了生产，针对这种情况，车间统一调度，合理安排，使车间有限的设备资源得到了有效配置，缓解了生产压力，保证了任务的顺利完成。在xx月初，车间又对全厂在用的上船设备进行了深入普查，重新梳理，重新登记，建立了新台帐，实行动态管理；加强设备巡检，采取有效措施，加大处罚力度。截止到xx月10号，先后对七支队伍，计33次设备违章进行了处罚，共罚款6550元；搞好设备备件的上报购置工作，保证设备的正常运转。今年以来，车间通过上报采购设备备件，及时恢复了2台埋弧焊机、15台CO2焊机和6台半自动割刀，提高了工作效率。

5、加强“4S”管理，积极开展节能降耗、增产节约、修旧利废活动。

（1）加强材料的使用管理，合理套料，提高板材利用率，严格执行“实料”上船制度，坚决杜绝船上大料下小料。建立完善的焊接材料领用制度，车间根据施工队的任务量，按一定比例，核算出焊接材料领用量，并认真执行。（2）制作焊条桶400多个，发放给施工队，有效降低了焊条浪费现象。（3）利用废旧钢板，制作了大量的预埋件、垃圾斗、储油罐、工具箱等，大约有几百吨，为公司节省了成本。（4）继续制作完善上船设备保护支架，保证设备完好率。（5）每天专人现场巡查，对违章现象予以处罚，绝不留情。（6）坚持废旧材料回收制度，搞好环境卫生。今年共计回收焊条头20988Kg、废旧风管3310Kg。

6、以人为本，搞好外包队管理工作，促进外包队整体素质提升，提高工作效率。

（1）车间制定了《施工队单船考核细则》，要求施工队准时参加车间调度会和单船例会，贯彻落实会议要求及精神，必须按照工程进度、质量、安全等管理要求，服从车间统一安排，积极组织施工，对重要节点、坞期要高度重视，按期质保量完成。

（2）车间要求施工队切实加强自身建设，建立必要的规章制度，提高综合素质。为促进施工队安全管理，车间于今年4月份建立了外包队月度员工大会制度，对当月安全情况进行总结，车间监督执行情况。

（3）为彻底治理厂区工具箱摆放混乱局面，5月份，车间请示公司领导辟出专用场地存放工具箱，对车间所有的工具箱进行了搬迁、整顿，统一标准、刷漆、编号，工具箱面貌焕然一新。另外，车间又制定了场地卫生制度，各队轮流打扫，保持整洁、干净。

（4）车间继续免费提供铜管接头，给施工队包扎焊线，降低了施工队成本，消除了安全隐患。

（5）坚持设备配送制度，为外包队节省了大量时间，使他们有更大精力放在生产上，提高了工程进度。

（6）为减轻施工队负担，车间积极同综合部、外管部协商，完成了所有钢结构队伍宿舍搬迁工作，保证澡堂开放，免除了施工队后顾之忧，使他们安心扑在工作上。车间协同公司工会开展创建“文明小区”活动，让施工队“安居乐业”，促进了公司的和谐发展。

**船舶运输中心工作总结7**

没有监督落实，再好的制度也没用，公司根据各岗位工作特点，找出安全管理的重点、难点和薄弱环节，采用突击检查和通知检查相结合，定期和不定期检查相结合的方法，在检查的过程中，我们坚持：“实事求是、全面细致、不留死角、不走过场”的原则，针对薄弱环节和可能出现的问题，认真进行全面排查、整改，安全措施是否到位，器材安全防护设施设备是否齐全完好，漏洞、隐患是否纠正。

发现问题及时解决绝不拖延，夏季即将来临达州市汇鑫物流有限公司提前做好了“关于夏季防汛抗旱的安全生产工作布置”，确保夏季运输生产一切正常有序，坚决遏制安全生产事故的发生。全面消除夏季安全生产隐患。

**船舶运输中心工作总结8**

在工作中，我们通过冷静思考，科学分析，正确检视不足，认为当前工会工作还存在三大问题。

一是思想认识不足。当前由于经济成分和经济利益的多元化，导致船员思想观念和价值趋向的多样化。有些船员的私利观念活跃，缺乏职业道德素质、服务意识不强，敬业精神欠缺，导致一些玩忽职守、违章操作等现象发生。部分人对船舶工会信心不足，错误认为工会是清水的衙门，是务虚行为，没权、没利起不了作用，对工会不足工作不理不睬。

二是组织观念淡薄。随着公司船队发展，用工体制改革，船员队伍结构发生重大变化。近年来，我们充补了半数以上的基地工，部分人员文化素养较差，组织观念淡薄。受退休年龄提前影响，许多经验丰富、专业素质扎实的老船员逐渐迈入退休阶段，船员队伍进入了新老交替的高峰期。部分地区农民基地工素养较差，自由散漫不习惯集体生活。

三是工作方法传统。随着形势不断变化，船舶生产任务，工作目标责任要求的提高，传统的工作方法可能已经不适应当前形式。许多工会组织不健全，船员公休换班后一般没能及时增补。工会干部职责不明确，义务热心工会工作不力，工作基本停留在搞搞娱乐活动，没有真正发挥组织作用。

**船舶运输中心工作总结9**

1.根据公司与工厂之间订立的生产合同里的客人要求的交货期来安排船期。

3.写好订仓纸后就是传真给船公司，快的一般就是当天可以拿到进仓单(shipping order)了，进仓单里一般包括仓库地址(会有画好的一个地图)，旁边写着何时之前要将货物送到指定仓库，何时要将所需单证寄到船公司等;接着仔细些就是在进仓单旁边的空白处写好每一个货物工厂联系人，货物的箱数，以便工厂那边确认!然后就是对工厂发传真了，货物多的要仔细，一个一个传过去。

4.有些货物是国家法定检验货物，我方外贸公司还需要安排作商检，这个一般是要求工厂去做的;有些货物如木盒子之类还需要作熏蒸，拿到熏蒸证书。

5.工厂那边收到进仓单后，顺利的话就直接送到船公司指定仓库;如果货物怕摔什么的，船公司那边又没有拖车了，还需我方外贸公司自己另行安排拖车公司去拖柜，在这个过程中，有时会遇到些数据的变化，比方说由于运输问题，最后实际进仓货物箱数与原来的不符，这就要求我们随时同工厂和船公司的人联系，跟踪货物的进仓进度，随时采取应变措施，确保货物顺利进仓!

6.对于没有进出口经营权的外贸公司还需自己制作一份货物明细表(包括发票号，船公司名，船公司联系人电话和传真，开船日，货物的品名，数量，美金单价，箱规，每种货物的箱数，毛重，净重，贸易术语，hs编码等)，然后传真给代理公司，让代理公司做一份单证，一般包括(装箱单，商业发票，报关单)，之后要求代理公司把全套的单据寄给船公司去报关，从中可寄两份空白单据，以便船公司把数据打印上去。为什么要两份空白单据呢?我前面所说的五点里有时货物实际进仓货物箱数与原来的不符，那么我们及时的得知箱数变化，就可以及时联系船公司重新打印数据。

7.开船前一天这样就可以问船公司拿预录单了，早点拿最好，因为这个主要是交给财务的。开船后，对于不熟的客人，需要发装船通知，熟的客人不介意的话，也可以不发的(哈~~这情况下是比较信任我方的客人拉)，

8.然后我们就可以要求船公司把做好的提单样本传真过来，作确认，如果有什么不对的地方还可以回传改的;提单确认之前，可以把提单样本传真给客人看一下，t/t 30%定金的，客人会把余下的款项打到代理公司的账户下，因为我外贸公司无进出口经营权，所以客人的钱都是进了代理公司的账户。

9.提单确认了以后，只要把运费和相关杂费付清就可以拿到正本提单，公司拿到正本提单后就可以立即寄给客人，我方是用dhl，哈哈~~只要打个电话，人家就会过来取件的哦。

10.寄正本提单之后，如果很倒霉，提单在途中寄丢了，我所知道的是可以在确保钱已进账的情况下出份保函，付点钱给船公司，然后船公司作提单电放，直接把提单电放给客人，客人无须正本提单也可以去提货。做电放有一定的风险，一般是能确保钱已进账的情况下才做的。另外做电放我所知道的情况是两种：1)很霉运提单寄丢了做电放。2)对于东南亚客人，开船后4~5天这样，船已快到目的港，但是由于种种原因(诸如钱还未付清，改提单数据，节假日等)，正本提单还未下来，客人急着要提货，这里也可以做提单电放。

10.寄了提单之后，1~3个月里摧要核销单，这个是要去摧的，不然这么多外贸公司，人家是不可能会主动记得给你的，核销单也是给财务的，公司可以凭着核销单去退税的，到这里基本上就是出货工作结束了。

11.最后，那就是每次出货之后的文档归类保存了，日后对于相关的货物可以查查翻翻作参考的。

其他注意的地方比如说走美加线的的货物还要付ams附加费

海运部业务范围：集装箱海运，散船，空运的进出口。

韩朝之间的转口、过境以及他国中转到朝鲜、韩国的代理业务。

具体分为：①一般贸易进出口

②转口贸易

③过境贸易

④边境小额贸易

⑤加工(手册)贸易

>具体过程：

>一、获取信息，订舱

①首先根据货主提供的信息，诸如商品名称，件数，重量，体积，还有进出口的时间。

然后通知船公司。

②由船公司处得到货物提单号箱号(用于报关)，并由此及以上信息制作箱单、发票、合同。

③根据模板填制出口委托，之后传递给船公司，得到提单。

④回传提单，确认信息。如无异议打“ok”。

⑤箱单、发票、合同、提单传递给货主。

>二、具体贸易方式的操作过程(以转口、)

①一般进口贸易：

一般贸易是区分免税进出口的说法，指在100%缴纳国家规定的相关进出口税的贸易方式。

一般贸易进口遵循缴纳足额的关税和增值税，以及其他相关的进口税，是最普遍的进口方式。民营企业，贸易公司，外商独资企业的大部分进口方式都属于一般贸易进口。

与一般贸易进口想对应的是：来料加工，进料加工……

过程：首先由货主处得知货物明细(包括商品名称、规格、体积等相关信息)，进出货物时间，方式、运输车。制定箱单、发票、合同、报关、检委托书(部分货物还需敞口车申请，特殊货物申请等)。

然后通知口岸回货。待货物到境，询问货主是否直接入库，通知花园，凯旋等各库负责人。入货主欲看货，核对好库号与车号。(注：出口还涉及到出口退税，具体待后)

②转口贸易：转口贸易又称中转贸易(intermediary trade)或再输出贸易(re-export trade)，是指国际贸易中进出口货物的买卖，不是在生产国与消费国之间直接进行，而是通过第三国转手进行的\'贸易。这种贸易对中转国来说就是转口贸易。交易的货物可以由出口国运往第三国，在第三国不经过加工(改换包装、分类、挑选、整理等不作为加工论)再销往消费国;也可以不通过第三国而直接由生产国运往消费国，但生产国与消费国之间并不发生交易关系，而是由中转国分别同生产国和消费国发生交易。转口贸易有货物集散地、仓库、堆栈之意，它属于再出口贸易和过境贸易中间接过境的一部分。

过程：用从货主处得到的信息与大连代理出进行信息核对，大连报直转。询问货主货物由哪方安排车，入丹东，需提前一天订车。然后根据信息制作箱单、发票、合同报关、检委托，进行进、出口报关(除a级企业外不可同时报)。然后同下zise

③过境贸易：过境贸易是指甲国向乙国运送商品,由于地理位置的原因,必须通过第三国,对第三国来说,虽然没有直接参与此项交易,但商品要进出该国的国境或关境,并要经过海关统计,从而构成了该国进出口贸易的一部分。

过境贸易可分为直接和间接两种：

1.直接过境贸易是外国商品纯系转运性质经过本国，并不存放在本国海关仓库，在海关监督下，从一个港口通过国内航线装运到另一个港口再输出国外;或在同一港口内从这艘船装到另一艘船;或在同一车站从这列火车转装到另一列火车后离开国境。

2.间接过境贸易是外国商品运到国境后，先存放在海关保税仓库，以后未经加工改制，又从海关保税仓库提出，再运出国境。根据专门贸易体系，这种商品移动作为过境贸易处理不计入对外贸易额内。

过程：以欧美国家至朝鲜的过境贸易。

需借助于第二代理，大连。首先将从货主出得到的明细传递到大连代理，然后根据明细信息制定出

箱单、发票、合同，用于货物到达时报关。然后向大连代理出询问到港时间，提货时间(用海关监管车)，以便通知货主能及时通知收货方准备。问明货主是否是直接过境还是入库。

直接过江：订车(车号通知货主)，了解交接明细(收货人姓名，货物重量，件数等)

入库：将到达库的时间以及车号通知库负责人。如客户需看货，对准货箱号即可。

④中转贸易：第三国转口贸易出口。

这种中转方式就是从中国发运的出口货物，不直接到目的港，而是绕道某中转港，在中转港口完成换柜，配套全套的其他国家的原产地证书以及出口文件，为目的港客户提供清关文件，使中国制造的产品顺利地避开那些针对我国产品的高额反倾销税。

这种中转方式通过出示全套第三国产地单证等，降低客户的出口成本，避开“反倾销”关税，提高利润空间。

过程：也涉及到第二代理。诸如上例。首先根据货主提供的明细(新客户包括货物体积，件数，箱数，以及其他要求)制定“提单”。将次提单传给大连，并确保无异议。然后询问该船到港时间，换单时间，开船时间以及相关信息通知货主以便及时通知收货方准备。然后根据提单作出一份明细传给大连，由大连传给朝鲜船公司，用于制作提单。最后其将提单返回大连，到我司，转交客户手中，并有客户发给朝鲜收货人(注：箱必须原船返回。反空箱报关，到港7——14天)。

如货物来自朝鲜，转至其他国，具体操作为：

(一)、由货主处得到明细，自制箱单、发票、合同，确认信息，

(二)、然后订车。通知回货。

(三)、得知货物已到口岸时用已作的手续报关，然后看是否入库……同zise。

>三、退运货物

需要手续：退运申请退运协议(三级连批：科长、关员以及关长)

退运报关单：①未报进口前，属于直接退运(一种独立的贸易方式)，在报关单“贸易方式处标明”还有备注栏

②转口贸易方式下：进出口，必须即使报关(特殊)，另外边境小额贸易报关后不给予退运许可。

>四、出口退税货物

报关以后，将报关单副本传给货主，以便其一次为据，到货物生产厂家开去发票。

核销单、报关单

>五、加工贸易手册

预置手册，通常为一年期限，信息必须于手册上信息保持一致。

**船舶运输中心工作总结10**

一是今年前期生猪、肉鸭价价行情不好，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，在畜禽养殖污染整治中不好宣传和落实。

20xx年上半年，达州市汇鑫物流有限公司在行业主管部门的监督下老总们的正确领导下和全体员工的共同努力下，始终坚持“安全第一、预防为主、综合治理”的方针，认真组织开展安全隐患排查整治工作，加强安全生产的监管管理，消除安全隐患，实现了半年来无重大生产事故、无重大交通事故、无重大爆炸事故，安全生产形势保持稳定。安全生产事故有明显下降。现将这半年来的安全生产工作总结如下：

**船舶运输中心工作总结11**

全面做好节能降耗工作，是当代形势所迫，是企业发展所需，也是我公司责任所在，为了严格控制费用支出，我公司开拓创新，严格管理，采取了以下重要措施：

⑴实行了全年费用落实到车，节约责任落实到人，提高自我约束能力。为了严格把关，我公司每台车的费用情况天天有考核，月月有核算，年底总核算，对一年节约的同志要以资鼓励。对无原因超出的驾驶员要按规定进行处罚。

⑵造成车辆设施的早期损坏和丢失，轮胎的早期损坏和丢失，自己要负责。

⑶在外长途运输的车辆需要修理，必须向队领导请示汇报，属于自然磨损的修理，要经领导同意后才能进行修理。所修项目的发票，经领导签字后方能去财务处报销。如因自己检查不到位，保养不到位，属于非自然的机件早期损坏的修理，要追究原因，一切后果自己负责。

⑷为了节约，我公司严格车辆管理，做到确保万无一失。全队全年杜绝了其它的一切事故的发生。没有因保养不当和操作不当造成的机械事故，没有因作业不当造成的人身事故。消灭了一切交通事故，大大减少了修理费、配件费和事故费的支出，为我公司全年做好节约工作奠定了坚实的基础。

⑸严格控制修理费的支出，因自己原因造成的车辆修理，所需费用由自己负责。一切正常的修理必须认真履行修车的程序和手续，方能去修理厂修车。在修理的过程中，修理人员精心的修理，严格把关，对所修机件要以修为主，能修的就修，不能修好的才进行更换。要在确保安全行车的情况下，尽量延长机件的使用年限。

**船舶运输中心工作总结12**

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。

根据广东省交通厅《关于做好全省20\_年水路运输行业年审工作的通知》(粤交办字[\_]23号文)、《国内船舶运输经营资质管理规定》(\_20\_年第1号令)等有关文件的规定，从\_年1月1日起到4月30日，对全市水路运输(服务)企业和在册营运船舶开展\_年度行业年审工作，截止4月30日，全市28家水路运输企业，378艘营运船舶，已年审314艘，年审率达85%;全市64家水路运输服务企业通过年审的有59家，未通过年审的有5家，年审率达92%，为历年。今年的年审工作我们主要做了以下几方面的工作：

一、加强领导，周密组织，认真学习贯彻年审法则

年审工作历来政策性强，工作量大，处领导高度重视，及时组织参与年审工作的有关人员学习《国内船舶运输经营资质管理规定》、《关于做好全省20\_年水路运输行业年审工作的通知》文件精神，学习有关法律、法规条例，并对历年年审工作进行认真的总结和分析，结合我市的实际情况，明确今年年审工作的具体做法和工作程序，指定专人负责年审工作，同时将省厅关于做好水路运输行业年审工作的通知转发给各县(市、区)交通局和水路运输(服务)企业单位，使各有关单位进一步明确年审工作的重要性和意义，为顺利完成\_年度水路运输行业年审工作打下了坚实的基矗

二、加大政策宣传力度，营造依法年审的良好氛围

近年来，由于水运市场不景气，运输企业经营效益差，企业经营管理不到位，导致年审工作未能引起运输(服务)企业和船舶经营业户的重视，有部分企业、船舶单位迟迟不肯年审，对我们既定的年审工作造成一定的影响，特别是吴川市辖区各船队，这些船队的船舶数量多、吨位小，船舶又分布较散，难于管理。针对这类问题，我们会同吴川市交通局派员下到各船队组织各船队领导召开年审工作会议，反复宣传省厅的政策文件精神，使水路运输(服务)企业和船舶单位充分认识到此项工作的重要性，提高按规定年审的自觉性，通过法律教育大部分企业单位都能按时，按要求参加年审。

三、严格按政策年审，确定行业管理

这次年审的目标，在于通过年审巩固历年来的航运市场整顿成果，进一步规范水路运输市场秩序，及时纠正，查处违法违规行为。对在规定的期限内无故不参加年审或拒不接受年审的水路运输(服务)企业和船舶单位，依照相关水运法规，发出书面通知，限期办理，在限期内仍未按规定年审的，按规定给予相应处罚直至取消经营资格。如湛江市国航船务有限公司、湛江市东泰货运代理有限公司、麻章区明顺船务有限公司等，在我们多次反复催促的情况下，仍未按规定填报运输统计报表、办理年审及缴纳运输管理费，据此，我们将会同工商部门对其进行查处，依法责令停业整顿，整顿效果仍达不到要求的，将取消其经营资格。

四、存在问题

(一)部分企业船舶的管理、联系及配备的管理人员不到位，机构设置欠妥，对年审工作不重视，容易造成船舶不按时年审现象。

(二)绝大部分未年审的船舶都是长期定点经营某一地区偏远航线，由于周边地区水运执法部门的监管不到位，监管不力，致使未能及时返港年审。

(三)服务企业规模小，同时缺乏专业性强的专业管理技术人才，从业人员素质比较低。

(四)水路运输服务业市场秩序较为混乱，违规经营时有发生，无证无照的服务企业仍然存在。

(五)水路运输服务企业逃缴规费、逃避年审违章经营的侥幸行为一直存在。

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：

**船舶运输中心工作总结13**

上级所下发的文件，我公司都能及时的传达并逐段逐句的进行学习和讨论。在领会精神上狠下功夫，在落实行动上大做文章。做到了令行禁止，做到了雷厉风行，做到了不折不扣，做到了上传下达、政通人和，提高了战斗力、亲和力、凝聚力和向心力，提高了执行力。

光阴似箭，日月如梭，不知不觉中，我已经站在20\_年的新起点上了，又是一个新的开始。一年的时光就这样匆匆忙忙地一眨眼过去了，回顾这已经成为历史的一年来的工作的点点滴滴，有太多的感叹，想说的真是太多太多。现将我一年来的工作总结如下：

**船舶运输中心工作总结14**

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。

**船舶运输中心工作总结15**

安全工作是我公司重中之重的工作，可以说：没有安全就没有一切，丧失安全就会丧失一切，一百减一等于零。我们全年自始自终狠抓安全管理，时时事事严加防范，确保万无一失。

⑴车队领导为了车队的安全，成年累月忙碌工作，没有节假日，没有星期天，以身作则、率先垂范、靠前管理、精心指挥，妥善安排车辆，合理安排出车人员，认真解决司机的后顾之忧，使司机出车愉快，行车平安。

⑵我公司人员都牢固树立了安全行车意识，把安全熔化在血液中，落实在行车上，出车前都能自觉检查和保养车辆，确保车辆完好；运输途中，都能自觉依法行车，遵章行车，保证行车安全，确保安全行车已成为全体司机的出发点和落脚点。由于司机牢固树立了安全行车理念，确保了我公司长治久安和再铸辉煌。

⑶为了安全，我公司全年狠抓安全教育和安全管理。都要定时召开全队安全例会，全面总结安全工作，为以后的安全提出具体要求。除此之外，我公司对车辆都要定期进行安全大检查，消除事故隐患，促进安全工作，发现问题及时改进。为了安全，我公司开展了长期的安全竞赛活动，好的要表扬，超速罚款要曝光。经常不断的组织职工观看事故警示录象，分析事故原因，吸取血的教训，敲响安全警钟。为了安全，我公司还多次进行职工安全培训和技术比武，充实完善了安全制度和考核奖惩办法。由于我公司严格管理确保了全队上半年交通安全无事故。

**船舶运输中心工作总结16**

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

**船舶运输中心工作总结17**

1、线路和货位短缺货运压力大

根据公司生产计划，明年一分公司的各种原料采购约85万吨，产品销售铁路外发计划约47万吨。二分公司产品铁路外发计划约50多万吨（包括液体尿素硝铵溶液约8万吨），总货运量将达到180万吨，超出专用线原设计运能的一倍还要多。今年铁路20道、21道新增19个装车站台货位，远不能满足铁路运量增加的需要。建议公司协调开通现被煤埋没的铁路1道，缓解铁路运输压力。

2、铁路专线安全设施不足安全压力大

今年7月份，郑州铁路局安监办对管内站、段、地方铁路、专用铁路进行了大检查，也包括我们。对检查的问题进行了通报，要求相关单位对照检查出的问题进行自查并整改。其中大部分设施都是我们所不具备的，例如：要求配备钢轨探伤仪器或定期外委进行钢轨探伤工作；要求配备钢轨打磨机，及时消除钢轨肥边现象；要求配备挡车器和带有防护牌的脱轨器；要求配备车辆抢险扶救设施；要求及时铁路线路高低不平、方向不良的状况等等；铁路部门对企业铁路专线的要求不断提高，加大了检查和处罚力度，这些都是亟待解决的问题。建议公司购买相关设备，降低安全风险。

3、调车人员年龄偏大不利于调车作业安全工作

受铁路调车作业的特殊性，铁路部门规定调车人员不能超过36周岁。但现车间大部分调车人员都超过36周岁，年龄最大的已经45岁，由于年龄偏大，身体条件受限，上下车不灵活，存在一定安全隐患，很多调车人员由于常年从事野外作业，身体落下了关节炎、腰椎突出等伤痛，没有青工补充，这些人的岗位就得不到置换。公司其他岗位也存在类似情况，有些岗位对年龄没什么要求，年龄大也能胜任，有些岗位却有年龄的限制。建议公司建立一个平台，加大内部人员的流动，更好的解决目前存在的问题。

4、铁路检修用临时工多年龄偏大，年轻人不愿意干，并且没有工伤保险，一旦发生工伤事故，势必会给公司带来不必要的损失和负面影响。今年国庆节放假期间，就有一名临时工在家突发脑血栓，如今瘫痪在床。近两年公司其他车间也屡次发生临时工工伤事故。建议公司完善临时工用工机制，降低劳务用工风险。

5、挖掘铁路运输潜力，全力保障铁路安全运输工作

按照集团公司对《铁路装卸车作业管理规定》，车间将努力做好相关工作，加快铁路货车周转，提高作业效率，保障一分公司原料运输及产品外发，做好二分公司的产品外发工作。建议公司在控制货场原料库存的同时，按销售计划合理控制待在公司内的待装车数量。大量待装车皮长期滞留厂内，势必影响原料车辆进厂。利用现有的线路设施，最大程度的挖掘铁路运输潜力。

6、配合二分公司积极做好铁路专用线的筹建工作

目前，二分公司已经成立了铁路专用线筹建项目部，物流车间将积极配合项目部做好相关工作，争取二分公司铁路专线早日建成投用。

7、稳定员工思想工作，进一步提高团队凝聚力。

新的一年即将来临，站在新的起点，物流车间全体干部员工将严格落实集团及一分公司各工项工作要求，安全、高效的完成铁路专线运输任务，为公司的转型发展做出应有的贡献！

XX年，我分公司党群工作是在面临“三大压力”的前提下展开的，一是经济责任制目标大幅度增加；二是队伍中出现了严重的行风问题；三是油品运输市场极不稳定。针对这种情况，分公司党总支拟定了三条工作思路，现将具体的工作情况汇报如下：

**船舶运输中心工作总结18**

20xx年上半年达州市汇鑫物流有限公司做好准确的系统的分析，找出规律性的问题，对那些危险性大，容易造成事故的隐患或缺陷，进行超前的安全投入，对伤亡事故进行预防、预控，彻底改变过去那种事后投入的管理方法。加大了安全生产经费的投入，分别用于车辆设备检验；车辆安全设施设备的更换；车辆消防、电气设备检测；安全管理人员培训；安全活动支出；消防设施改造；场地安全设施改造等。

除了大力的财力投入还要进行必要的人力投入，每月各部门集中精力组织安全员对公司营运车辆加大了检查力度，另外也加大安全工作的智力投入。通过对全体人员进行安全技术培训，不断提高全员的安全技术素质。特别是从事安全工作的安全员，进行超前的安全意识和业务技术培训，造就一批懂业务、会管理、有热情、敢管理的安全管理人才。

总之，安全的投入是一项艰巨而纷繁的工作。它涉及范围较广，工作难度较大，必须有坚强的毅力和决心，花费很大精力，投入相当的财力、物力、人力，讲究一定的策略和方法，才能收到较好的实际效果，为公司的安全生产保驾护航。

**船舶运输中心工作总结19**

1、以“政治化”标准从严要求自己,把握好正确的“人生观、价值观、家庭观、事业观、金钱观和安全观”，树立起“守押无小事、小事也是大事”的安全意识，真正做到“常在河边站、就是不湿鞋”。

2、以“军事化”标准从严要求自己,不仅要掌握守押工作要领,熟悉相关知识,还要从以往的守押案例中吸取教训,在实践中探索成功的经验，不断创新和改进工作，真正做到政治合格、技术过硬、作风顽强、纪律严明、防范有力。

3、以“严谨化”标准从严要求自己,干一行爱一行，做到执行规章制度不打折扣，坚决维护集体荣誉,切实树立守押员工崭新的社会形象。

船务公司工作总结 (菁选2篇)（扩展6）

——物流公司年度优秀工作总结 (菁选2篇)

随着时间的推移，上半年的工作已经告一段落。上半年，复核组再次与货区分离开，在工作中，我们不再是单一的食品库复核组，而是仓管部复核组，也就是说，复核组是集药品、日化、食品库各库的复核组为一体的，由仓管部经理助理直管的团队。从上半年的工作中可以看出，复核组战斗力、凝聚力有明显提高，这与绩效考核激励机制及各班组的配合协作有着密切的关系。同时，仓管部相继出台了各种规范，同时，在上级领导的指导下，各小组在规范操作与二级考评相关工作内容方面都有了明显的进步。现结合下一阶段的工作计划，将上半年的工作总结如下：

**船舶运输中心工作总结20**

出租方（甲方）：\_\_\_\_\_\_\_

承租方（乙方）：\_\_\_\_\_\_\_

经甲乙双方共同协商，订立本协议。

一、车辆出租：甲方自愿将其拥有的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_车辆出租给乙方做使用。甲方应当于本协议订立之日起\_\_\_\_\_\_\_日内向乙方交付车辆，同时还应交付行驶证、购置税缴纳证、已付保险凭证、随车工具、备胎等。

二、租赁期限：自\_\_\_\_\_\_\_年\_\_\_\_\_\_\_月\_\_\_\_\_\_\_日至\_\_\_\_\_\_\_年\_\_\_\_\_\_\_月\_\_\_\_\_\_\_日。

三、租金及支付方式：租金数额为每年\_\_\_\_\_\_\_万元。

租金采用\_\_\_\_\_\_\_支付方式向甲方支付完毕。

四、甲方乙方的其他权利义务：

1、甲方应保证车辆手续齐全，包括行驶证、购置税缴纳证、等等各种行车手续；如因甲方办理手续不全导致使用车辆过程中被有关部门查处，相关责任由甲方承担，如因此耽误乙方使用车辆，应根据实际误工时间按每天\_\_\_\_\_\_\_元向乙方承担赔偿责任。

2、乙方应按照本协议约定用途使用车辆。在乙方不按约定用途使用车辆时，甲方有权解除协议。

3、乙方应按照本协议约定时间和数额足额支付租金。在乙方不按约定时间足额支付租金时，应按照迟延履行部分租金的每日\_\_\_\_\_\_\_%向甲方支付违约金，迟延支付超过\_\_\_\_\_\_\_日，甲方有权解除协议。

4、车辆交付乙方后，出租车辆的车船使用税、保险费、年审等一切因使用车辆有关的税费等均由乙方向有关部门缴纳。如因缴纳不及时或未缴纳而造成的相关责任由乙方负担。如因此给甲方造成损失，乙方应负责赔偿。

5、乙方应缴纳的保险费应当包括：第三者责任险、车损险、盗抢险、交通强制险、承运人责任险等险种，具体投保数额按照保险公司核定数额计算。

6、在出租期限内，车辆发生交通事故，或者在使用过程中出现非甲方责任产生的其他风险，具有乙方承担所有责任，并均由乙方自行处理，如需甲方出具手续，甲方予以协助。在车辆发生损坏时，如保险不足以将车辆修复至可使用状态，乙方应承担补足责任。

7、出租期间，乙方不得将出租车辆予以转让、转租、抵押、质押、或者以其他方式设定担保。如有，甲方有权解除协议，乙方还应向甲方支付租金数额\_\_\_\_\_\_\_%的违约金。

8、乙方应当妥善保护车辆，定期保养，相关费用由乙方负担。在租赁期满或按照本协议约定解除协议向甲方交还车辆时，应当使车辆符合使用后的状态，玻璃、随车工具等应完整有效。

甲方：\_\_\_\_\_\_\_

乙方：\_\_\_\_\_\_\_

**船舶运输中心工作总结21**

认真贯彻xx公司“转型增效”的总体路线，明确发展思路，从传统物流向现代物流发展，精细化管理人员和设备，节约成本，积极营销。

针对这一发展思路，物流营运中心对今后发展有以下几点思考：

1、结合物流信息综合管理平台，精细化管理，节约成本扩大效益。

2、维护目前合作客户，提升部门各员工职业素质和职业道德，提倡“服务优质化、严惩不良化”。

3、继续从传统物流向现代物流的转变发展，开发相应现代物流项目，发展目标客户。

4、继续贯彻施行公司领导提出的“三管齐下”的营销策略，开拓市场、勇闯高峰。

**船舶运输中心工作总结22**

很荣幸我能就职于xx航运公司高速客船船管部，这个领域对我来说是一个新的工作领域，虽然我的运输专业对接收这个行业还是十分有利的，但在新的工作岗位工作期间，我还是下了全部的精力，最终学到了许多以前没有接触过，没学过的知识，这一切都是公司领导对我的支持和信任，同时也给了我学习新专业知识和提高业务水平的机会。

开始的学习阶段，我现在能够独立，全面负责高速客船的调度工作。在处理日常工作中都严格按照公司的相关要求：认真，及时，准确地登记每个航班的开抵时间，旅客人数，行李件数，船员人数等资料;并在第二天早上进行再次复核所登记的相关数据，力求做到登记的数据可以100%准确。另外将变更的航班计划通知和海事处转发的海事通告及时转达给船舶;如实反映和做好船舶意外事故记录。

前段时间参加公司安排的内审员培训，及上船参与实质内审，从中让我深深体会到内审工作对船舶管理，船员管理，公司的系统管理有着深远的`影响，因为内审的目的就是要求严以律已，拾遗补漏，不断地发现问题，解决问题，总结原因，积累经验，从而完善和提升公司的管理机制。这样做不仅仅可以提升公司的公众形象，还能避免和减少船舶在航行过程中存在的意外风险，同时也可以让船舶在处理意外事故时做到有案可依，有例可循，做到将风险成本降低到最少，同样也减少了公司的管理成本和经营成本。

在完成自己负责高速客船的工作之余，我努力向负责货船调度工作的同事学习业务知识和操作能力。因为我知道部门就是一个小家庭，分工不分家，同事之间做到和睦相处，相互帮助，相互鼓励及努力工作的最终目的就是让公司领导放心，让业务运作更顺，更好。不过因为来船管部不久就开始独立开展负责高速客船的日常管理工作，相对较少时间去接触和管理货船的动作，所以在货运调度和管理方面的知识及实际操作能力较为薄弱，有待在以后的工作中多花时间去学习，着手操作。为公司的业务动作和管理多尽一份力量而努力。

**船舶运输中心工作总结23**

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。

不知不觉间，在物资处工作又过去了半年。这半年里，在处领导的指导、关心培养下，在同事间的相互支持配合下，在公司人员不足的情况下，我不断的努力提高自己的专业水平，对工作精益求精，较为圆满的完成了自己所承担的各项工作任务，个人思想政治素质和工作能力都取得了一定的进步，为今后的工作打下了更为良好的基础。现将这半年工作及深造学习情况总结如下：

**船舶运输中心工作总结24**

新的一年，我部门的工作目标如下：

目标1：出入库准确率到达××%，控制积压库存，加快资金周转。

目标2：采购货物做到质优价廉，满足客户需要，降低采购成本。

目标3：缩短进货周期，避免航空货运，控制物流成本。

目标4：不断学习物流采购专业知识、加强产品培训、参加相关技术培训。

认真负责是每一个库管员的基本职责，合理控制库存数量，特殊货物采购到货后，及时督促订货人员将货物出库是库管员责无旁贷的工作资料。良好地控制库存的持续水平，使库存既不发生匮乏，也不会发生停工待料以及无法交货的状况，避免存货数量过多而导致资金积压、周转困难和增加利息、进而造成持有成本的负担。

采购成本关系到公司销售利润的增长点，采购质量的好坏直接关系到工程验收的进度、客户满意度。我部门的工作重点是明确采购的工作资料：一是适时适量保证供应；二是保证货物质量；三是费用最省；四是管理协调供应商、管理供应链。我们将会从供应商管理入手，合理评估供应商，产品质量、账期、准时到货、售后服务都是考评的要项，不断推陈出新。

物流成本是大家不太注意的一个隐构成本，往往被忽略不计，其实物流成本占据了货物成本较重份额，利润在此又损失了一部份。提前做出采购计划，合理规划采购项目。《请购单》的填写势在必行，请公司各部门给予配合，型号、规格、需要到货日期、有无特殊要求都需详细填写。避免到货后在库内存放时间过长，影响售后服务。

从xxxx年11月30日入司已经三个月时间，在此期间公司领导和同事在工作和生活方面给予我很多帮助。公司客户服务中心刚上线阶段，通过日常工作学习自己对客户服务中心建设和客户服务有了更高的认知，同时积极与领导和同事进行沟通，尽快的融入了东兴证券这个集体。

在试用期阶段自己主要负责完成以下工作：

1、由于公司客户服务中心的客户服务\*台正处于开发阶段自己进入公司，利用之前的工作经验自己首先提出客户服务\*台功能需求，在xxxx年12月14日和12月22日组织总部和营业部客户服务中心工作人员对客户服务\*台进行测试，同时将测试结果及时反馈给金正公司工作人员，并且与金正公司工作人员进行沟通商讨对客户服务\*台的功能完善，并于xxxx年1月15日完成功能完善建议提交金正工作人员；

3、每月定时对总部和营业部客户服务中心话务进行抽查质检，并且将话务中存在的问题进行汇总发送给各相关工作人员，并对质检问题进行沟通，同时每月提交客户服务中心质检月报，通过此项工作来提高客户服务中心服务水\*；

4、从xxxx年1月客户服务中心客户服务\*台坐席系统上线之后，开始接听客户咨询电话，通过在接听客户电话过程中来促进业务知识的学习，同时提高自身客户服务意识；

5、每日组织客户服务中心人员的晨会，通过晨会来了解当时市场资讯，共同学习每日疑难业务知识和新业务知识，同时学习公司近期工作任务与重点；

6、针对客户服务中心工作流程和标准使用语及相关工作对北京营业部相关工作人员进行培训，通过培训学习了解客户服务中心工作流程和提高服务认知；

7、在总部和营业部客户服务\*台坐席系统上线之后，指导营业部通过坐席系统完成新客户回访工作，并且及时解决营业部外呼人员在外呼过程中出现的问题；

8、根据公司领导要求同时为了加强公司各部门业务相通，每日收市后负责搜集整理当日疑难业务，并且每周将疑难业务汇总发送总部经纪业务部各位领导和各营业部客服主管。

通过以上工作任务的完成自己发现在很多方面仍然需要改进：

1、加强业务知识的学习，通过不断的接听客户咨询电话过程中发现对于公司很多业务知识方面自己仍然需要加强学习，从而才能提高对客户的服务水\*；

2、加强团队沟通协作，加入新的集体之后，并且在公司客户服务中心建设阶段必须很好与领导和同事沟通才能保证各项工作的开展与完成，尤其根据公司客户服务中心发展目标，积极加强与各营业部客服主管的沟通；

3、对于公司客户服务中心建设阶段，应该利用自己之前的工作经验与客户服务中心运营管理的认知加强创新能力，寻找合适公司客户服务中心建设的方式方法。

在正式成为东兴证券的一员之后，根据试用期发现的不足认真改进，同时积极完成公司领导分配的任务工作，对公司客户服务中心建设工作作出自己的努力。按期完成总部和各营业部客户服务中心客户服务\*台坐席系统的上线工作，认真协助公司各营业部客户服务中心的上线工作，同时认真协助完成对公司客户服务中心制度建设，而且加强对自己今后负责的客户服务中心呼入组的团队建设管理，积极主动配合领导和同事开展各项工作。

**船舶运输中心工作总结25**

（一）道路交通专项整治

在一月份开展公司道路交通的专项整治活动中，HSE体系文本组对有生产车辆的部门及总务部进行了检查，共发现16个不符合项；现场组在现场共检查汽车174辆，自行车44辆，其中汽车检查有47个不符合项。对查出的不符合项全部开出整改单，责令限期整改并在复查中销号。

由于铲车作业中发生伤害事故和平板车行驶没有开道员情况还有发生，因此专门组织了全公司生产驾驶员的职业培训，严明劳动纪律，防止类似事故的发生。

（二）危险化学品专项检查

在二月份开展危险化学品专项检查中，仍发现公司在危险化学品存储、使用过程中存在的一些问题，如：公司生产的进程将需求较大量的危险化学品（主要是丙酮），作为易制毒危险化学品的丙酮的存储将成为公司较大的安全隐患，相关的个人防护用品、应急救援用品、应急冲洗设备的配置不足。为此，公司作出专题通报，相关部门都落实了相应的整改措施。公司将不定期跟踪落实情况。

（三）安全教育专项检查

在三月份开展的“安全教育专项整治活动”中，仍发现各部门在安全宣传教育方面还存在的一些问题，很多职能部门及密配部门的兼职安全员无安全生产管理证书，未经HSE内审员培训，无法很好的熟知本部门及岗位上存在的安全隐患。为此，在3月份组织了xx0名管理人员参加了安全岗位培训并取得岗位合格证书，同时组织公司8700余人进行了一次全员安全考试。通过检查、培训、考试，在一定程度上提高了公司各部门在安全教育方面的工作认知度。

**船舶运输中心工作总结26**

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，现有畜禽养殖场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。

**船舶运输中心工作总结27**

我司根据船舶航区和季节变化对船舶安全造成威胁的特点，结合各船舶的实际情况，着力抓了南海季节的强风、雾季安全、防台、防汛工作，制定了《关于做好20xx年防台工作通知》，拟定了一系列的安全防范措施。雾季期间，公司海务、机务和安全主管经常深入船舶生产一线，了解船舶生产情况，检查各种导航设备的技术状态和驾驶员对雷达等设备的操作技能，以及船员遵守制度、雾航规定等情况；台风到来前，按上级有关防台文件指示要求，召开了防台动员和部署工作会议，对防台安全工作做了认真研究和统一部署，成立了以总经理为组长的防台安全工作小组，各船舶也相应成立了以船长为组长的防台安全工作小组，并对船舶防台设备进行全面的检查，配足各种防台设备，发现问题及时就地采取措施整改。防台期间，防台工作领导小组用MHF和手机在办公室二十四小时值班，及时了解船舶位置、当地风力、海况和船舶防台动态。今年台风季节由于我司做到“早动员、早准备、早部署、早行动”，而且加强与气象台、港口、海事等部门的密切联系，及时掌握台风动态，认真落实防台各项措施，确保了我司船舶的防台安全。

**船舶运输中心工作总结28**

在工作中，我们主张是个“言”字，也就是言传身教吧，在我们3月份来的时候，孩子们在上课时，总是千方百计想找理由出去，我就透过动之以情，小知以礼，言传身教的办法来说教，比如，有个孩子问我：“你以前在干什么工作、为什么来那里搞门卫呢”

在忙忙碌碌中，这学期就接近尾声了，回顾这一学期我们的工作，是有喜有忧。门卫的职业是锁碎的，细小的，但我们热爱这个职业，在工作中，我个人认为还是能够的，有口皆碑，有柔有刚。概括起来主要表此刻以下四个方面，即：责，勤，爱，言。四个字上，现分述如下：

一、在工作中长期坚持一个“勤”字，勤是我们搞好工作的前提和基础，尤其是门卫工作，离开了勤字是无法完成职责的，门卫工作看似简单，实则不然，就拿我们一天的工作来说吧，一要经常开关门，二是每一天进出的车辆不下50趟次，三是我们的工作是24小时，有很强的亚疲劳感，四是我们还要随时随地，打扫周边的环境卫生。五是我们还要坚守职责，防止闲杂人等潜入院内搞破坏，所以这些都要靠什么来完成呢当然靠的就是个“勤”字，此外对于校领导分配的其它各种任务，我们也是做到随叫随到，不折不扣去完成。

二、在工作中，始终围绕一个“责”字，我的.工作是为学生负责、为家长负责、更是为学校的发展和老板的财产负责。所以我们在工作中，我们是坚持做到24小时不离人，不空岗，勤关门，学校虽然车辆不多，但也不少，如学生车、上级来车、送水车等等，对进出的每辆车，我们都做到笑进迎出，不厌其烦地问清来龙去脉，严格把控，这样做的好处就是把很多的闲人等和与校内无关的车辆都拦截在校门外，把隐患根除在零点，让全校师生都有一分安全感。对来访的家长和外来人员出入，我们都做到了认真盘查、登记和引导，上课期间，社会青年一律不准入内。

三、在工作中，我们主张是个“言”字，也就是言传身教吧，在我们3月份来的时候，孩子们在上课时，总是千方百计想找理由出去，我就透过动之以情，小知以礼，言传身教的办法来说教，比如，有个孩子问我：“你以前在干什么工作、为什么来那里搞门卫呢”我就实话实说，我以前是搞粮食工作的，由于自己的文化低，搞到了副经理的职位就再也上不去了，加上国家搞改革，所以我就被改下来了，没文化、没技术，只能来看门呀。学生听了我的讲述后，就自己回去上课去了，以后我很少看见他上课时出来。时间一长，上课时外出的学生少了，这是有目共赌的，当然这些成绩的起得是与校领导的正确指导和老师的辛勤劳动是分不开的。

四、一向以来，我们遵遁着一个“爱”字来管理学生，把学生视同已出一样去关心他们、去爱护他们，天冷了看到有些穿少的孩子就跟他提醒一句，多加点衣服，对小孩子们就说，在放学和上学的路上要靠边走，不要走在路中间去了，要注意来往的车辆等等。这样一来，我们也有了回报，是什么呢是孩子们在进出校门口时的微笑和问候，说实在的，当我听到孩子们的问候和看到他们的微笑，我们也就心满意足了。

**船舶运输中心工作总结29**

转眼间，20xx年已成为历史，但我们仍然记得激烈的竞争。接下来的日子里竞争将更加白热化。大大小小上百家企业都在抢人才，抢市场，大家已经真切地感受到市场竞争的`残酷。为了来年扬长避短，对自己有更全面的认识，我对今年的工作进行了总结。

>一、客户反映较多的情况

质量不稳定，退、换货情况较多。细节注意不够，虽然是小问题却影响了整个产品的质量，并给客户造成很坏的印象。交货不及时，生产周期计划不准，生产调度不当常造成货期拖延，也有发货人员人为因素造成的交期延迟。

关于运费问题客户投诉较多，尤其是老客户。客户的问题不回答或者含糊其词，造成客户对公司抱怨和误解。因公司内部价格体系不完整，所以不同的客户等级无法体现，老客户、大客户体会不到公司的照顾与优惠。

>二、销售中的问题

1、人员工作热情不高，自主性不强。究其原因，一是制度监管不力，二则销售人员待遇较低，感觉事情做得不少，但和其他部门相比工资却偏低，导致心理不平衡。

2、组织纪律意识淡薄，上班迟到、早退现象时有发生。这种情况存在公司各个部门，公司应该有适当的考勤制度，有不良现象发生时不应该仅有部门领导管理，而且公司领导要出面制止。

3、销售、生产、采购等流程衔接不顺，常有造成交期延误事件且推脱责任，互相指责。技术支持不顺，标书图纸、销售用图纸短缺。部门责任不清，本未倒置，导致销售减少。

**船舶运输中心工作总结30**

1.初步熟悉了驻厂办的工作。因驻厂办工作繁忙急缺人手，应领导的安排到驻厂办短暂工作，通过在工厂的工作，让我熟悉了驻厂办的工作流程工作内容，工厂提货单据的办理流程步骤。理解了其他部门工作中需要面临的问题困难，为今后部门间的彼此配合相互谅解奠定了良好的基础;

2.克服了工作中的困难解决了工作中遇到的一些问题。因在工作中需要遇到仓库、车队、提货司机、经销商等各种关系。而每个方面都是单独的利益体，每个方面都有自己的利益考量。在面对这些方方面面的时候，牢记领导的指示，既要斗争又要团结，工作中既要一丝不苟，又要进行一些妥协。力争把工作做到最好，为公司发展做出了贡献，同时通过一年的历练，使我在协调性上成长不少，能力有所提高，在此感谢领导对我的支持与培养。

**船舶运输中心工作总结31**

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。

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