

# 船舶机工日常工作 船舶工作总结(实用5篇)

总结是对前段社会实践活动进行全面回顾、检查的文种，这决定了总结有很强的客观性特征。总结怎么写才能发挥它最大的作用呢？下面是小编带来的优秀总结范文，希望大家能够喜欢！

## 船舶机工日常工作 船舶工作总结篇一

本人1995年7月毕业于\_x专业，学制\_\_年。在\_x毕业后先后在\_\_等地方一直从事船舶检验工作。1996年获助理工程师职称。1997年1月于\_x被评为96年度先进工作者，1998年2月于\_\_被评为97年度先进工作者，1999年1月于\_\_被评为98年度先进工作者，1999年9月于\_\_被评为优秀学员，\_年1月于\_x被评为1999年度先进工作者，\_年12月于\_x被评为\_年度先进工作者，\_年1月于\_\_被评为\_年度优秀党员，\_年1月于\_x被评为\_年度优秀党员，\_年1月于\_x被评为\_年度优秀党员，\_年在抗洪救灾工作中被\_\_x党委评为先进个人。在多年的船检工作中，得到多位优秀验船师传授经验，加上自己刻苦学习，勤奋钻研，在检验工作中积累了丰富的经验，也取得了优秀的成绩。

本人1995年7月毕业于\_x专业，学制\_\_年。在\_x毕业后先后在\_\_等地方一直从事船舶检验工作。1996年获助理工程师职称。1997年1月于\_x被评为96年度先进工作者，1998年2月于\_\_被评为97年度先进工作者，1999年1月于\_\_被评为98年度先进工作者，1999年9月于\_\_被评为优秀学员，\_年1月于\_x被评为1999年度先进工作者，\_年12月于\_x被评为\_年度先进工作者，\_年1月于\_\_被评为\_年度优秀党员，\_年1月于\_x被评为\_年度优秀党员，\_年1月于\_x被评为\_年度优秀党员，\_年在抗洪救灾工作中被\_\_x党委评为先进个人。在多年的船检工作

中，得到多位优秀验船师传授经验，加上自己刻苦学习，勤奋钻研，在检验工作中积累了丰富的经验，也取得了优秀的成绩。

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，独立检验建造船舶二十余艘，其中包括客船、货船、工作船等类型。在工作中，我充分认识到科学的工作程序和严格的管理是保证船舶建造质量的重要，原来部分船厂管理较为混乱，检验发现问题，产生返工现象较多，检制通过检验后，方能进行下步施工，实践证明，采用这个措施后，返工现象大大降低，提高质量和效益，收到了船厂的欢迎。船舶检验过程其实是执行规范的过程，但执行规范决不是生搬硬套，而是在充分理解规范条文的基础上对问题做出恰当的处理。在检验工作中，我常常在保证满足规范的情况下，尽量考虑到船厂和船东的利益。一次在船舶改建检验中，该船进行加长、加宽，原实肋板强度不能满足要求，设计图纸原设计采用增加实肋板腹板高度的做法来满足要求，但在实际施工中，该设计工艺复杂，施工难度大，质量无法保证。我经过研究，提出在原实肋板面板上增加一扁铁，达到增加实肋板面板尺寸，满足强度要求的变更设计，该变更设计得到上级检验部门的审核通过，施工上大大减少了强度，加快了施工进度，船东、厂方均很满意。

在工作中我特别注意对发现问题进行研究，想方设法解决它。一次在“\_x181”倾斜试验中，把移动到船舶另一舷的压铁移回原处时，船舶没能完全回复到原先平衡位置，保持倾斜了一个很小角度。开始以为船上物体滑移所致，但检查后没有。虽然只是很小角度，我并没有放过，相信其中必定有原因。打开舱室仔细检查，发现该船在尾舱内有一隔离空仓，为了让船舶试航时能在空载情况螺旋桨不露出水面保持航行性能，船东对该舱进行灌水压载，使船尾部加大吃水。倾斜试验前船舶曾进行排出仓底水但没干净。倾斜试验时，该舱内积水移向了另一边，在将移动到船舶另一舷的压铁移回原处时，由于船底纵向骨架的阻拦，虽然在骨架间有流水孔，但回流速度缓慢，致使仓内一边积水使船舶没能回到原平衡位置，保持了一个很小的倾斜角度。问题缘由找到了，我即要求船舶清空该舱内积水后重做试验，结果令人很满意。在检验隆安船厂建造的“隆安水运12”船时，进行操舵试验过程中，发现左右满舵时舵杆明显摆动，经反复试验观察，发现产生摆动的原因是由于尾封板结构布局不太合理，下舵承座安装位置处于扶强材之间，在满舵时舵杆牵拉尾封板产生较大弹性变形所致。

厂方采纳了我的意见。后经重新试验，情况良好，该船营运多年来，舵系从未发生问题。

## 二、营运检验

营运船舶的检验是船检工作的一个重要方面，在船舶检验的实际工作中，很大一部分工作是对营运船舶的检验，而且营运船舶的技术状况较之新建船舶更为复杂，在业务技术水平方面对验船人员的要求更高。因此，从事营运船舶检验的验船人员不但要掌握和运用有关新建及营运船舶检验的所有规范规则和规程，而且必须具有丰富的实践经验和现场处理问题的能力。任助理工程师以来，我共对船舶进行营运检验1000艘次，包括客船、普通货船、油船、工程船、拖轮、汽车渡船、砂石船、乡镇圩横渡船等船舶类型，在工作中，

一如既往的认真细致，善于思考，发现问题及时加与解决，清除了大量事故隐患，保证了船舶的安全航行。九七年十一月，我在检验“\_x水运001”船时，发现货舱口纵桁有变形现象，仔细查看，发现舱口端横梁尺寸较小，强度不能满足规范要求，我提出在货舱区左右增设支柱的办法来进行解决，经过这些年的跟踪检验，未发现该船货舱区出现变形现象。\_年八月，我在检验“\_x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“\_x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\_x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“\_x024”船时，在稳行核算不能满足要求，我经过分析，提出在该船舱底加设固定压载，降低船舶重心，经再次核算，满足了要求。在工作中我注意到辖区内乡镇圩渡船赶圩均携带有农产品等货物，提出将客舱区划出一定区域进行货物的放置，前部载客、后部载货，载货量根据实船统计资料选定，同时兼顾了载客和载货，又避免人货的混装，在稳性核算时设计加入货物进行核算，符合了实际情况，更有利于保证安全。在乡镇船舶检验中，由于大部分船主素质普遍较低，对船舶只有一些感性认识，对在乡镇船舶存在的缺陷，如舱壁的水密性、舵链的隐患、安全、信号设备的配备，我都能耐心、细致地进行说明，使船主真正在思想上认识，主动纠正船舶存在问题，现在辖区内乡镇船舶的技术状况得到了很大提高，几年来没因船舶技术状况出过事故。

## 五、船舶设计

由于地方船厂技术人员的缺乏，本着为人民服务的思想，我利用自身掌握技术，帮助进行过多艘船舶船体设计，包括800吨改建船、1800吨改建船、35米甲板横渡船等多种类型船舶。多年以来，我所设计的图纸符合国家颁布的技术规范要求，并均通过了上级船检部门的审核。同时，按我所设计的图纸进行建造、改建的船舶，或按我所设计船舶图纸进行技术改造的船舶，其技术状况良好，没有发生技术质量事故。在船舶图纸设计工作中，我始终追求科学、合理的目标，使安全保障和经济效益有机地结合在一起，得到船方的肯定和欢迎。在参与船舶设计的过程中，我积累了船舶图纸的审核经验，具备了内河船舶图纸(船体部分)审核的能力。

## 六、学习和提高

船舶检验是一项技术很强的工作，同时又是一项管理工程，要做好船舶检验，必须掌握大量的理论知识和实践经验。我从船舶检验专业毕业，在多年工作中一直抓紧空余时间进行学习，通读和熟悉各种规范及有关专业知识。并通过自学，利用所学知识，编写了“吨位丈量”等计算机程序，很大程度上提高了工作效率。目前正参加武汉理工大学船舶工程本科专业的学习。多次参加上级部门组织的业务培训，并都通过了考试。在不断的培训学习和自己努力，业务水平不断提高。

多年来一直在基层从事船检业务，在工作的各个方面都得到了锻炼和提高，加上长期的专业学习，业务培训，我具备了较系统的理论知识和专业技术知识，熟练掌握了辖区内船舶的建些感性认识，对在乡镇船舶存在的缺陷，如舱壁的水密性、舵链的隐患、安全、信号设备的配备，我都能耐心、细致地进行说明，使船主真正在思想上认识，主动纠正船舶存在问题，现在辖区内乡镇船舶的技术状况得到了很大提高，几年来没因船舶技术状况出过事故。

## 五、船舶设计

由于地方船厂技术人员的缺乏，本着为人民服务的思想，我利用自身掌握技术，帮助进行过多艘船舶船体设计，包括800吨改建船、1800吨改建船、35米甲板横渡船等多种类型船舶。多年以来，我所设计的图纸符合国家颁布的技术规范要求，并均通过了上级船检部门的审核。同时，按我所设计的图纸进行建造、改建的船舶，或按我所设计船舶图纸进行技术改造的船舶，其技术状况良好，没有发生技术质量事故。在船舶图纸设计工作中，我始终追求科学、合理的目标，使安全保障和经济效益有机地结合在一起，得到船方的肯定和欢迎。在参与船舶设计的过程中，我积累了船舶图纸的审核经验，具备了内河船舶图纸(船体部分)审核的能力。

## 六、学习和提高

船舶检验是一项技术很强的工作，同时又是一项管理工程，要做好船舶检验，必须掌握大量的理论知识和实践经验。我从船舶检验专业毕业，在多年工作中一直抓紧空余时间进行学习，通读和熟悉各种规范及有关专业知识。并通过自学，利用所学知识，编写了“吨位丈量”等计算机程序，很大程度上提高了工作效率。目前正参加武汉理工大学船舶工程本科专业的学习。多次参加上级部门组织的业务培训，并都通过了考试。在不断的培训学习和自己努力，业务水平不断提高。

多年来一直在基层从事船检业务，在工作的各个方面都得到了锻炼和提高，加上长期的专业学习，业务培训，我具备了较系统的理论知识和专业技术知识，熟练掌握了辖区内船舶的建造检验技能，积累了一定的工作经验，在技术业务水平、管理能力以及应变能力等各方面都已具备了担任工程师的能力和条件，现申报船舶工程师，恳请评委们审批。

# 船舶机工日常工作 船舶工作总结篇二

编者语：

## 一、船舶建造检验工作

船舶建造质量的高低，直接影响到船舶的使用寿命和营运安全。船舶建造质量主要由图纸设计、建造工艺和检验监督三方面决定，而船舶在建造过程中是否按图施工、是否按认可或先进工艺施工，等等，这些都与验船师的责任心和业务水平有关，可见验船师的检验工作直接关系到船舶的建造质量。在1993年至1996年实习和工作初期，我分别在xxxx船厂、xxx船厂、xx船厂对船舶设计、放样、装配焊接等等船舶的工艺流程进行了实践。并跟随验船师对包括千吨级“xxx五运司8”等几十艘建造船舶进行了实践检验，掌握了辖区内船舶的建造检验技能。在任助理工程师几年来，独立检验建造船舶二十余艘，其中包括客船、货船、工作船等类型。在工作中，我充分认识到科学的工作程序和严格的管理是保证船舶建造质量的重要，原来部分船厂管理较为混乱，检验发现问题，产生返工现象较多，检制通过检验后，方能进行下步施工，实践证明，采用这个措施后，返工现象大大降低，提高质量和效益，收到了船厂的欢迎。船舶检验过程其实是执行规范的过程，但执行规范决不是生搬硬套，而是在充分理解规范条文的基础上对问题做出恰当的处理。在检验工作中，我常常在保证满足规范的情况下，尽量考虑到船厂和船东的利益。一次在船舶改建检验中，该船进行加长、加宽，原实肋板强度不能满足要求，设计图纸原设计采用增加实肋板腹板高度的做法来满足要求，但在实际施工中，该设计工艺复杂，施工难度大，质量无法保证。我经过研究，提出在原实肋板面板上增加一扁铁，达到增加实肋板面板尺寸，满足强度要求的变更设计，该变更设计得到上级检验部门的审核通过，施工上大大减少了强度，加快了施工进度，船东、厂方均很满意。

在工作中我特别注意对发现问题进行研究，想方设法解决它。一次在“xxx181”倾斜试验中，把移动到船舶另一舷的压铁移回原处时，船舶没能完全回复到原先平衡位置，保持倾斜了一个很小角度。开始以为船上物体滑移所致，但检查后没有。虽然只是很小角度，我并没有放过，相信其中必定有原因。打开舱室仔细检查，发现该船在尾舱内有一隔离空仓，为了让船舶试航时能在空载情况螺旋桨不露出水面保持航行性能，船东对该舱进行灌水压载，使船尾部加大吃水。倾斜试验前船舶曾进行排出仓底水但没干净。倾斜试验时，该舱内积水移向了另一边，在将移动到船舶另一舷的压铁移回原处时，由于船底纵向骨架的阻拦，虽然在骨架间有流水孔，但回流速度缓慢，致使仓内一边积水使船舶没能回到原平衡位置，保持了一个很小的倾斜角度。问题缘由找到了，我即要求船舶清空该舱内积水后重做试验，结果令人很满意。在检验隆安船厂建造的“隆安水运12”船时，进行操舵试验过程中，发现左右满舵时舵杆明显摆动，经反复试验观察，发现产生摆动的原因是由于尾封板结构布局不太合理，下舵承座安装位置处于扶强材之间，在满舵时舵杆牵拉尾封板产生较大弹性变形所致。考虑到内河船操舵频繁，经常大角度操舵，受力较大，故提出在下舵承位置的尾封板内侧加设舱壁水平桁的措施，厂方采纳了我的意见。后经重新试验，情况良好，该船营运多年来，舵系从未发生问题。

## 二、营运检验

营运船舶的检验是船检工作的一个重要方面，在船舶检验的实际工作中，很大一部分工作是对营运船舶的检验，而且营运船舶的技术状况较之新建船舶更为复杂，在业务技术水平方面对验船人员的要求更高。因此，从事营运船舶检验的验船人员不但要掌握和运用有关新建及营运船舶检验的所有规范规则和规程，而且必须具有丰富的实践经验和现场处理问题的能力。任助理工程师以来，我共对船舶进行营运检验1000艘次，包括客船、普通货船、油船、工程船、拖轮、汽车渡船、砂石船、乡镇圩横渡船等船舶类型，在工作中，

一如既往的认真细致，善于思考，发现问题及时加与解决，清除了大量事故隐患，保证了船舶的安全航行。九七年十一月，我在检验“xxx水运001”船时，发现货舱口纵桁有变形现象，仔细查看，发现舱口端横梁尺寸较小，强度不能满足规范要求，我提出在货舱区左右增设支柱的办法来进行解决，经过这些年的跟踪检验，未发现该船货舱区出现变形现象。xx年八月，我在检验“xxx水运188”船时，凭我对规范的熟悉和经验，敏锐的感觉到这条长度在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。

## 船舶机工日常工作 船舶工作总结篇三

一、加强领导，周密组织，认真学习贯彻年审法则

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。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心理一直存在。

## 船舶机工日常工作 船舶工作总结篇四

2015年我镇农业农村工作在市委、市政府的正确领导下，在相关部门的大力支持下，紧紧围绕党委政府工作部署，主动适应新常态，用工业的理念抓农业，创新发展思路，严肃惠农政策，夯实农业基础，农业农村工作亮点纷呈，农村人居环境日益改善，农民收入稳步提高，农村社会安定祥和。

农业稳，则社会稳。我们始终坚持用工业的理念抓农业，结合实际，“四水”产业稳中有升。

1、水稻制种略有增长。随着市场行情的好转，武汉国英公司再度与我镇合作，采取统一用种、统一施肥、统一打药、统一管理、统一收购等“五统一”方式，再次签订制种面积1300余亩的合同，同比增长500亩，亩平纯收入2500元，相比常规经济作物，亩平增收1500元以上。

3、水禽生产规范有序。我镇依托富立养殖，积极推广扶持水禽养殖工厂化。投资10万元扶持园艺场村民姜辉发展工厂养鸭3万只，推广单纯养鸭为鱼鸭套养、河沟散养为庭院式圈养，使养殖存栏数长年保持在80万只以上，养殖秩序不断规范，效益显著提高。同时以彩湖蛋品、康乐园蛋品、福昊食品等企业为龙头，全镇蛋品加工企业发展到25户，年蛋品加工能力达到2500万斤。

4、水果生产一路飘红。我们紧紧依托盛世佳人无雨立架栽培基地、富立钢架大棚水果基地、心怡葡萄生产基地、简优农业合作生产基地等，积极推进“合作社（公司）+科技示范园+农户”经营模式，进一步扩大水果、蔬菜的种植面积，全镇大棚蔬菜和各类名优水果种植面积分别达到15000亩以上，且销售形势很好。

推动农业向产业化、特色化、优势化方向发展是民心所向，社会所需。我镇不断完善农业合作经济组织，积极推广新技术、新模式、新品种，特色产业亮点纷呈。

1、高新产业再创佳绩。武汉禾元生物科技有限公司今年通过土地平整和土地流转新增面积1500亩，达到近5000亩，收购特种稻谷300多万公斤，预计可创收近亿元。不仅盘活了土地，而且增加了当地群众收入。

3、高产创建整镇推进。我们将唐埠塔、杨陈垸、赵西垸、清水垸、官成垸、大字号等民垸设为高产创建核心区，采取小面积高产攻关和大面积高产示范相结合的办法，以科技宣传为重点，让农民更加直观地认识当前粮食增产潜力，进一步激发和调动广大农民的科技种田意识；以落实技术为核心，把高产栽培技术集成配套落实到田间地头；以示范带动为重点，把高产栽培技术变成农民看得见、摸得着的高产地块，在全镇开展高产竞赛活动，实施水稻高产创建工程。全镇共确定核心攻关区6个，面积30000余亩；示范区2个，10000余亩，辐射区6个，面积达20000多亩，真正成为整镇推进的农

业部高产创建示范镇。

4、休闲农业初见雏形。我们充分利用市委建设仙西旅游带的有利时机，大力推进休闲旅游农业发展，投入资金150万元硬化通往心怡葡萄园基地道路，投资近100万元改扩建心怡葡萄园，鼓励支持心怡葡萄园建休闲观光葡萄长廊。在毛通线沙埂坝村新建草莓园20亩供游客采摘。今年，心怡葡萄园接待游客近5000人次，心怡葡萄已叫响仙桃及周边县市。

我们创新思路，狠抓落实，大力推动美丽乡村建设，深入推进清洁工程、面源污染治理和畜禽养殖污染整治，扎实开展秸秆禁烧工作，着力绿色生态示范村创建，全镇人居环境明显改善。

1、清洁环境管理日趋成熟。今年，我镇根据市委要求，成立了清洁办公室，实行公司化管理模式运行，对全镇所有垃圾及清洁卫生实行统一管理。全镇新配备垃圾清运汽车4台，垃圾桶5540个，保洁员244个，三轮车154辆。环境卫生做到了每周检查，半月通报，每月考核，半年结账，确保农村道路畅通，河水清澈，房前屋后整洁。

2、养殖污染得到有效控制。今年我镇严格控制新增畜禽养殖户，污染处理设施不到位一律不批。同时，进一步加大对原有畜禽养殖户的检查督办，坚持每周不定期查看养殖户对污染源的处理情况，发现问题一律勒令其迅速整顿，对2家污染治理不达标的养殖户实行了强拆。全镇大小49家养殖场基本达到了整治要求。

3、秸秆禁烧工作效果显著。今年五月以来，我镇全面开展秸秆禁烧工作，镇委成立了三个督导巡视专班，明确指出各总支、村支部书记为第一责任人，并与各村支部书记签订了禁烧工作责任状，各村也相应成立了巡查小组，同时，对没有安装粉碎装置收割机严禁下田作业。一系列的措施有效控制了秸秆焚烧，全镇3万多亩油菜、5万多亩水稻收割期间秸秆

大面积焚烧基本没有。

## 船舶机工日常工作 船舶工作总结篇五

### （一）加强组织领导，提高对渔业安全生产重要性的认识

南宁市登记在册的渔船共有4458艘，为了保障渔业船舶生产安全，加强对渔业船舶安全生产监管，我局成立了渔业船舶“安全生产年”活动工作领导小组，负责对南宁市所辖县区渔业船舶安全生产工作进行督查指导。并于今年的3月、5月、7月、9月由周副局长带队到南宁市所辖的横县、隆安县、宾阳县、上林县、武鸣、马山县、江南区、青秀区、良庆区、邕宁区、兴宁区、西乡塘区等12个县区分别进行了检查。使各县区主管部门充分认识开展渔船安全生产大检查的重要性和必要性，提高安全防范意识，切实保障广大渔民群众的生命财产安全。

### （二）强化措施，落实责任，讲求实效

针对我市渔业船舶安全生产管理工作的实际，实行统一管理，分级负责的原则，要求各县区主管部门以船为核心，以渔船安全生产为工作对象，完善渔业安全生产规章制度，建立了每月、每季检查和节日、假日、圩日重点检查制度，来到渔业企业、下到渔船。对渔船各项安全事项进行实地督促检查。做好每一家有船渔业企业、每一艘受检渔船的安全生产督查、检查登记，慎防检查工作遗漏。重点抓好渔船水上作业安全监管，尤其注重对渔船安全设施配备情况、渔船非法载客运输和非法电鱼现象进行检查。对督查中发现的危及渔船安全生产的问题和隐患及时提出整改要求，督促渔业企业或渔业船主进行整改，对一时难以完成整改的，明确整改期限，直至彻底消除隐患，确保跟踪到位。并落实责任单位抓好渔业船舶各项安全防范措施的监督管理，落实了责任片区，做到任务到岗、责任到人，确保了安全工作万无一失。

### （三）加大安全宣传和教育力度，营造良好的安全生产氛围

为提高渔民安全生产意识，我局要求各县区水产畜牧兽医局充分利用舆论宣传工具，加大渔业船舶安全生产的法律法规宣传，并深入到一线渔船，通过座谈、发放宣传资料和张贴宣传标语等形式对广大农民群众、渔船主、渔民进行安全宣传和教肓；要求他们遵纪守法，不违章作业，让广大农民群众自觉不搭乘禁止载客的渔业船舶，在全社会形成一种“治理隐患，防范事故”的良好氛围。在开展渔业安生产大检查和渔业安全生产年活动中，全市共发放各类宣传资料12000余份、张贴标语2500多条、悬挂横幅240条、出动宣传车300多台次、执法人员1000多人、召开渔民座谈会60次。年初以来，结合国家对渔业用油补贴的政策，我局派出熟悉渔业安全生产相关法律法规的工作人员到各县区对广大的渔民进行培训，收到了显著成效，使安全生产意识深入人心。

### （四）突出重点，强化监管

1、由于我市的渔船检验机构刚成立不久，致使对渔船管理起来还有一定的困难，往往是花费了大量的人力物力，收效却不明显，不能对辖区内的渔船形成系统、有效的管理。

2、有少部分渔船作业人员未经培训无证上岗，安全意识不强，在发生事故的时候极有可能手足无措，无法施行有效自救。

3、部分船主船员对灭火器日常使用维护方法不掌握，不熟悉，消防器材摆在船上形同虚设，甚至有个别渔民认为“作业渔船的面积比较小、使用灭火器来灭火还不如直接在江河取水灭火来的快”嫌麻烦，存在较大的安全隐患。

4、我市河流众多、线路长，渔船数量多、分布广，渔业安全生产工作难度大，费用高，市县区财政在这方面的投入极少，建议上级部门能有一定的工作经费。

（一）认真贯彻落实上级有关渔业安全管理工作要求，全面实施《渔港和渔业船舶管理条例》，继续加强安全生产法规的宣传培训，组织举办渔业船舶安全生产知识和安全操作技能培训，切实提高渔民安全生产意识和抗灾救灾能力。对在渔业“安全生产年”活动中发现的隐患和问题，采取各种方法，对所有安全隐患进行分类管理。同时，根据整改的难易程度、整改期限、落实整改责任，确定整改计划，确保整改到位。对一般安全隐患，要采取措施，立即落实；对重大事故隐患，要建立市县区、乡镇（街道）和村（社区）分级挂牌督办制度，跟踪落实，督促有关单位提出防范措施，落实整改资金，明确整改期限和责任人，并制订应急预案，在规定时间内完成治理。

（二）在开展“渔业安全生产大检查和渔业安全生产年”活动的同时，结合南宁市的安全生产工作实际，制订切实可行的实施方案与步骤。严格按照检查要求层层落实隐患排查责任，把排查整治安全隐患作为关口前移、加强安全生产工作的治本措施，建立安全隐患公告制度，进一步推进以“三查”（企业全面自查、部门专业检查、政府综合督查）为主的隐患排查活动，加大隐患整治力度。尤其是前阶段隐患排查治理工作相对滞后的地方和单位，要强化督查，加快进度，抓紧排查，真正把工作做实、做细，不走过场、不留死角。

（三）争取与市县区编制办公室协调，尽快解决我市县区渔船检验机构的空缺，以便加强我市渔业船舶安全生产工作。