

船舶机务工作总结汇报 船舶工作总结(优质5篇)

写总结最重要的一点就是要把每一个要点写清楚，写明白，实事求是。总结书写有哪些要求呢？我们怎样才能写好一篇总结呢？以下是小编精心整理的总结范文，供大家参考借鉴，希望可以帮助到有需要的朋友。

船舶机务工作总结汇报 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。

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落所致，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仓内积水后重做试验，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。

船舶机务工作总结汇报 船舶工作总结篇二

自x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，本人努力学习实践科学发展观，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xx大精神，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。

船舶机务工作总结汇报 船舶工作总结篇三

一年就要结束了，该对自己一年的工作进行总结，本站小编为大家推荐了船舶工程师工作总结，仅供参考，谢谢查看。

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、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“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“181”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仓内积水后重做试验，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“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“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“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“024”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。目前正在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。

船舶机务工作总结汇报 船舶工作总结篇四

工作满意度是指组织成员根据其对工作特征的认知评价，比较实际获得的价值与期望获得的价值之间的差距之后，对工作各个方面是否满意的态度和情感体验。国外有关工作满意度的研究都证明工作满意度与组织绩效有很高的正相关关系。自20世纪90年代中期以来，我国对组织员工工作满意度的研究成果逐年增多。

但是，我国专门针对教师的工作满意度研究还处于起步阶段，对中学教师工作满意度的研究仅有十多年的时间。如，冯伯麟于20世纪90年代中期曾对北京的中学教师工作满意度进行过研究；同期还有陈卫旗对广州中学教师的工作满意度的研究。上述两个研究关于工作满意感的具体指标不尽相同。前者主要关注自我实现、工作强度和工资收入等方面，而后者主要关注同事关系、社会认可、工作成就、工作条件等方面。进入本世纪，也有一些关于教师工作满意度的研究。例如，诸葛伟民关于浙江、上海、江苏高校体育教师工作满意度的研究，王祖莉关于中学教师工作满意度的研究。上述研究主要探讨的是人口统计学变量之间工作满意度的差异，而对工作满意度本身并没有做更深入的探讨。

2研究方法

2. 1研究对象

按照城市与农村中学、重点与普通中学、公立与改制学校的标准分别从城区选取一所重点中学，一所普通中学；从郊区选取一所重点中学，一所普通中学，一所体制改革学校共5所中学的教师。被试人数为557人。

2. 2测量工具

采用蔡秋月2001修订的明尼苏达满意度问卷(minnesotasatisfactionquestionnaire[msq])。该测量工具的记分方式采用likert4点记分法。非常同意计4分，同意计3分，不同意计2分。非常不同意计1分。msq的内部一致性检验为cronbacha=0.79。效度可靠。

3研究结果

3. 1中学教师工作满意度现状

依照likert4点记分法。每个测量条目的理论中值为2.5分，工作满意度的各个因素及总体满意度得分按所含条目的不同，其理论中值见表1。

从工作满意度的测量结果看。中学教师在总体满意度上的平均值为46.86，高于理论中值37.5；外在满意度的均值26.24，高于理论中值25，内在满意度的均值15.29高于理论中值12.5。这表明中学教师的工作总体满意度观察值高于理论值。

在对工作满意度总体状况分析基础上。本研究进一步就工作满意度的具体内容进行了描述性分析。结果见表2。

表2是按照工作满意度每个题目均值大小进行排序的结果，排在前面的是教师对于工作本身的满意状况，排在中间的是教师对于工作稳定性和舆论评价的满意状况，排在后面的是有关分配的满意程度。这说明大部分教师对于工作本身还是比较满意的，但是对于所得到的报酬不大满意。

若将上表中属于外在满意的每个题目均值按大小进行排序，则排在前面的是教师对于工作环境的满意状况，排在后面的是有关工作状况满意程度。

这说明了教师在外在满意方面。对于工作环境是比较满意的，但是对于工作强度和所得到的报酬是不满意的。按照内在满意每个题目均值的大小进行排序，排在前面的是教师对于工作本身道德价值的满意状况。排在后面的是有关工作所带来的荣誉和稳定性的满意程度。这说明教师对于职业的道德价值是比较满意的。但是对于所受到的舆论评价和工作稳定性是不满意的。

3. 2人口统计学变量对于工作满意度影响的差异检验

3. 2. 1工作满意度影响的性别差异检验

对不同性别教师的工作满意度总分及外在满意度、内在满意度进行差异检验，结果见表3。

从表3可以看出，男女教师对于总体工作满意度、外在满意度和内在满意度都不具有显著的差异。

3. 2. 2年龄对于工作满意度影响的差异检验

将教师按年龄分成5个年龄组。对各年龄组的工作满意度总分及外在满意度、内在满意度进行单因素方差分析，结果见表4。

从表4可见，5个年龄组总体工作满意度、外在满意度和内在

满意度都具有显著的差异。其中26—35岁之间的教师的总体工作满意度、外在满意度和内在满意度都最低；46岁以上的教师的总体工作满意度、外在满意度和内在满意度都很高。

3. 2. 3工作满意度的学历差异检验

将教师按学历分成4个组，对不同学历教师的工作满意度总分及外在满意度、内在满意度进行单因素方差分析，结果见表5。

从表5可以看出，在总体工作满意度、外在满意度和内在满意度上，不同学历之间有显著差异。学历越高，不满意的程度越大。中专及其以下学历教师的总体工作满意度、外在满意度和内在满意度都比较高。

3. 2. 4工作满意度的职称差异检验

对不同职称教师的工作满意度总分及外在满意度、内在满意度进行单因素方差分析，结果见表6。

从表6可以看出，不同职称的教师的总体工作满意度、外在满意度和内在满意度都具有显著差异。随着职称的升高，工作满意度也随之提高；中教高级教师对于工作满意度均值最高，依次为中教一级和中教二级，中教三级的工作满意度最低。

3. 2. 5职务对于工作满意度影响的差异检验

将教师的职务分成校级干部、主任级干部、年级组长、教研组长和普通教师五级，对不同级别职务教师的工作满意度总分及外在满意度、内在满意度进行单因素方差分析，结果见表7。

从表7可以看出，不同职务教师的工作满意度总分和外在满意度差异非常显著，其中校级干部的总体工作满意度和外在满意度最高；教研组长的总体工作满意度和外在满意度最低。

但是内在满意度方面，不同职务之间差异不显著。

4讨论

4. 1关于工作满意度的结构

工作满意度的研究首先必须明确其基本结构，一切关于工作满意度的测量都基于此。对于工作满意度的结构，不同的研究者从不同的角度出发，根据不同的研究目的，得出不同的结论，但涉及的项目内容基本上都是相似的。一般都会涉及到以下因素：社会及技术环境因素(包括上司、人际关系、工作条件等方面)、自我实现因素(个人能力得到发挥)、被他人承认因素(工作的挑战性、责任、工资、晋升)等。陈云英和孙绍邦将教师的工作满意度划分为领导管理、人际关系、进修提升、薪水、物理条件、工作性质等六个维度。冯伯麟认为教师工作满意度是由五个维度构成：自我实现、工作强度、工资收入、领导关系和同事关系。

陈卫旗将中学教师的工作满意度划分为领导与管理、工作成就、学生品质、教育体制与社会环境、社会地位、收入与福利、同事关系、社会认可、工作压力、工作环境和条件等10个维度。胡咏梅则将教师的工作满意度划分为七个维度：对领导与管理的满意度、对发展环境的满意度、对付出—回报合理性的满意度、对自我实现的满意度、对同事关系的满意度、对师生关系的满意度和对学校声誉的满意度。

本研究采用因素分析中的主成份分析方法，得出中学教师工作满意度的二维结构：内在满意度和外在满意度。内在满意度衡量个人对于工作本身的感受，如工作的成就感、自尊、自主、回馈性、掌握控制感等等。外在满意度衡量对于工作本身并无直接关系的方面的感受，包括主管肯定与赞许、同事间和谐关系、良好的工作环境、福利、高薪及升迁等。

以前研究者所归纳的工作满意度的不同维度，就其内容来看。

其实都可以归并到内在或外在满意度之中。本研究这样划分，最明显的好处是更容易对不同研究进行横向比较。

4. 2 中学教师的工作满意度现状

本研究结果显示，中学教师总体上对于工作是比较满意的。他们对于教书育人这个工作所能获得的成就感非常满意，对于学校的物理环境和舆论评价比较满意，但是对于报酬不满意。这一结果与我国已有教师工作满意度的研究结果基本一致，说明近年来政府对教育的投入虽然取得了一些成效，但是仍然需要继续加大对教育的投入，鼓励社会各界对教育的关心和支持，以进一步提高教师的经济待遇和社会地位，为教师创造更好的工作环境。

教师的工作性质是比较稳定的。但是本研究发现教师们对于工作稳定性的满意程度不高。这样的结果与以前的研究不一致。究其原因，一方面可能与近年来国家实施新课程改革有一定关系。一系列新的课程内容和教学要求导致对教师知识更新的要求加大，而教育评价体系变化不大，从而加大了教师的工作压力；另一方面，可能与近期北京市启动了教师人事制度改革有关。这提醒人们要加大对教师的培训力度，保证教师获得及时的知识更新；同时在进行人事制度改革的过程中，要做好教师的思想工作，稳步推进。

4. 3 人口统计学变量对于中学教师工作满意度的影响

我国传统文化对于不同性别在社会中扮演的角色赋予了不同的期望，这可能导致男女对职业的要求和期望存在差异，进而导致不同性别教师对于工作满意度的差异。我国已有研究没有发现教师的工作满意度存在性别上的差异。本研究结果与已有的研究基本一致。这可能由于我国所实行的男女平等政策得到长期有效地执行，深入人心，传统的女性角色定位已经淡化。在学校里，男女教师承担着同样的工作任务，扮演着同样的工作和社会角色，面临着同样的职业要求和社会

压力。他们同样重视职业发展和理想追求，从而表现为男女教师的工作满意度没有显著差异。

关于年龄与工作满意度的关系[Herzberg]研究发现。工作满意度在开始时比较高，然后下降。接着又随年龄的增长而提高。国内对教师工作满意度与年龄关系的研究，大多发现相关性水平显著。朱继荣通过年龄分组后进行统计检验，发现年龄与满意度呈“u”形关系。本研究结果表明，年龄对于工作满意度的影响达到非常显著的水平。其中26~35岁之间教师的总体工作满意度及内、外在满意度都最低；46岁以上的教师工作满意度都非常高，并且有随着年龄的增长而有逐步增加的趋势，基本上呈现“j”形关系。这一结果可能与我国近年来执行的教师管理政策有关。我国现行的中学教师职称系列只有中教三、二、一和高级，而教师的学历越来越高，本科学历的教师转正后就是中级职称，但是单位里高级职称名额有限，由中级职称晋升为高级职称的很大。这些因素导致这个年龄段的老师不论在学术上还是在行政上出现了天花板效应，进而导致工作满意度低下。可是26—35岁之间的教师对于教育教学工作已经驾轻就熟，年富力强，是学校各项工作的中坚力量。他们的工作满意度低下，必然会影响到整个学校的工作，这需要引起有关部门的高度重视。

关于学历与工作满意度的关系，王祖莉的研究结果是学历对于工作满意度的影响不显著，只是在报酬一项上。学历的影响具有显著性。但是本研究结果表明，学历的差异对于工作满意度的影响达到显著水平。基本上呈现随着学历的提高满意度下降的趋势。本研究认为，由于北京地区长期实行结构工资制度，学历的差异只在基本的国拨工资中有所体现，而国拨工资只占教师收入的比率较小，绝大部分收入来自岗位工资和福利。而这些收入与教师的学历关系不大。这可能是导致拥有高学历的教师工作满意度很低。

对于教师这个职业来说，职称是他们学术地位的象征。本研究结果表明，职称的差异达到非常显著的水平。中教高级教

师对于工作满意度均值最高，依次为中教一级、中教二级，中教三级的工作满意度最低。与王祖莉的研究结果基本一致。

船舶机务工作总结汇报 船舶工作总结篇五

说到我们中国的造船厂，大家最熟悉的一定是大连造船厂了，这个造船厂的造船能力非常强，可以建造50万吨级别以上的船只，我们所熟知的中国第一艘国产航母，就是在这里建造完成下水的，航母的吨位达到了6万吨。不过这对于大连造船厂来说根本不是一件难事。这个造船厂经常还会造一些民用的大型商船，其建造的吨位都在几十万吨，由此可见大连造船厂的造船能力。

但是中国能建造10万吨以上船只的造船厂可不止大连造船厂一家，到底有多少呢？说出来你都不敢相信！目前我们中国造船厂具备10万吨以上造船能力的船厂就达到了54家。抛开技术问题，理论上来说，我们具备同时建造54艘航母的能力。这是什么概念？假如现在是战争时期，国家急需大量的航母来作战，那么这54家造船厂就会同时开工，暂停手里一切其它订单，同时开始生产航母。不出两年的时间，就可以建造完成下水。在战争时期，时间就是生命，原本四年的建造周期可以直接缩短到两年。

54家造船厂同时造航母这个场面相当的壮观，也非常不可思议，就连美国也无法做到。但是我们中国却具备了这种能力，但是我们中国肯定不会这么做，因为这不符合我们的战略需求，我们中国也不会像美国那样想要称霸世界，我们讲究的是和平相处，和平发展。但是我们中国必须具备这样的能力，才能在发生意外的时候能够随时亮剑！

除了这54家具备10万吨以上舰船建造能力的船厂外，还有30家能够建造30万吨级别的造船厂，这些造船厂都有着丰富的造船经验，一艘排水量30万吨级别的货船，中国只要一年就可以完成建造下水，这个速度可以说是世界第一的，连美国也

无法做到。很多西方国家还以为中国是个落后的国家，根本想不到中国有这么厉害的造船能力，所以不论是在商船还是在军舰方面，我们都已经超过了绝大多数的西方国家。校长就拿中国海军来举例，不论是船厂的造船能力还是战舰的数量，中国已经排到了世界第二，仅次于美国。并且现在中国还在以“下饺子”般的速度不断地扩大海军的规模。

校长总结一下，中国能造10万吨以上舰船的造船厂就有54家之多，从理论上来说，如果同时开工造航母，我们就能看到54艘航母同时建造的壮观场面。现在的中国已经在慢慢强大，我们牢记历史耻辱，势必要振兴中华，相信未来的祖国会越来越强大，我们的在国际舞台上的地位也会越来越重要！