

2023年船舶工作总结报告(汇总5篇)

在当下社会，接触并使用报告的人越来越多，不同的报告内容同样也是不同的。优秀的报告都具备一些什么特点呢？又该怎么写呢？下面是小编为大家带来的报告优秀范文，希望大家可以喜欢。

船舶工作总结报告篇一

生产总公司在县委、*的正确领导下，认真贯彻落实科学发展观，扎实开展干部作风建设年活动。广大干部职工团结奋进，在压力和困难面前知难而进、开拓进取，完成了上半年各项工作任务。

（一）经济指标

- 1、商品销售：全年计划3000万元，上半年实际完成1600万元，占任务的53%。
- 2、利税：全年计划20万元。上半年完成11万元，占任务的55%。
- 3、食盐供应：全年计划650吨，上半年完成340吨，占任务的52%。

（二）、业务经营

我们千方百计克服资金不足及市场不佳等诸多不利因素，积极组织货源、扩大销售。

在农资经营方面：一是做到货源足、储备早。公司从年初就开始积极储备春耕、夏播农用生产资料。截至目前，共购入各种化肥4000吨，农膜150吨，农药30吨。二是以优质服务占市场、保阵地。针对日趋激烈的竞争现实，我们改变以

前“坐店销售、农民上门购买”的经营模式，实行送货下乡，服务到户，受到了农民的欢迎。三是依法诚信经营，树立良好形象。农资公司坚持“诚信经营”的经营理念，严格内部管理，严把进货关，多年来严禁“三无”商品、质次价高商品、质量不达标商品流入，杜绝了因农资质量问题造成的坑农害农事件。

（三）招商引资工作

船舶工作总结报告篇二

为了加强渔业船舶和生产自用船舶所有人、经营人安全管理工作的监督和指导，认真贯彻“安全第一、预防为主、综合治理”的方针，全面执行《四川省水上交通安全管理条例》、《四川省安全生产条例》、《四川省中华人民共和国渔业法实施办法》等法律法规，强化渔业船舶和生产自用船舶安全管理智能，特制定20xx年渔业船舶和生产自用船舶安全管理责任书。

一、乡镇船舶管理站、水库管理(所)站长、村民委员会主任为本辖区渔业船舶安全管理的第一责任人，分管副(所)站长或管船员和船舶所有权人为第二责任人。乡镇船舶管理站，水库管理(所)站、村民委员会主任履行本辖区水域渔业船舶和生产自用船舶的日常安全监督管理职责，将渔业船舶和生产自用船舶安全管理纳入各单位工作议事日程，健全渔业船舶和生产自用船舶安全管理制度，配备专(兼)职管船员。切实做到组织、人员、经费、措施四落实。

二、乡镇船舶管理站、水库管理(所)站、村民委员会负责督促渔业船舶和生产自用船舶所有人、经营人和船员按规定办理“内河渔业船舶证”、“内河渔业船员证”和生产自用船舶的相关证件，并协助开展渔业船舶和生产自用船舶年度检验工作，杜绝“无证船舶”下水作业。督促渔业船舶和生产自用船舶所有人、经营人建立健全安全责任制，落实安全管理

措施，严格按照规定配齐救生设备，并切实加强救生衣的使用督查，确保穿戴率达100%，协助处理水上安全事故。

三、乡镇船舶管理站、水库管理(所)站、村民委员会要认真组织开展渔业船舶和生产自用船舶安全检查。各单位每季度和重大节日前要对辖区内的渔业船舶和生产自用船舶进行全面检查，船只检查率达到100%，对有隐患的渔业船舶和生产自用船舶要限期督促落实整改，整改率达到100%，对无法整改的要坚决报废，禁止运行，对其违章行为按有关规定进行处理。

四、乡镇船舶管理站、水库管理(所)站、村民委员会要加强对捕捞渔船和生产自用船舶的管理，检查进入本辖区水域内的捕捞渔船和生产自用船舶的相关证件是否齐全，对无证船舶，要禁止下水作业。同时要与船舶所有人签订安全管理责任书，加强监管，杜绝违章操作。

五、乡镇船舶管理站、水库管理(所)站每季度召开一次会议，组织职工，船舶所有人、经营人、船员学习相关法律法规和业务知识。

六、乡镇船舶管理站、水库管理(所)站、村民委员会要加强基础软件资料积累，建立健全渔业船舶安全管理档案，搞好会议、检查、整改等安全管理资料归档，全套资料齐备率达100%以上。

七、乡镇船舶管理站、水库管理(所)站、村民委员会要采取措施，控制一般事故发生，杜绝重、特大事故发生，实现无人员伤亡。同时严格事故报告，一旦发生船舶安全事故，必须在半小时内电话报给镇人民政府，镇人民政府按规定报县交通局、县安监局，对弄虚作假、隐瞒不报者要严肃处理。

八、镇人民政府将渔业船舶和生产自用船舶安全管理纳入各单位年度目标管理，年终一并考核。

(公章)

第一责任人：

第二责任人：

村村民委员会(公章) 第一责任人： 第二责任人：

x年xx月xx日

船舶工作总结报告篇三

乙方：重庆泰安爆破有限公司

为、布了在本项目实施过程中创造安全、高效的施工环境，保证安全生产，实现重大安全事故为零的目标，特签订本协议。

一、甲方职责义务

- 1、严格遵守国家有关安全生产的法律法规，认真执行工程中的有关安全要求。
- 2、按照“安全第一、预防为主、综合治理”的原则进行安全生产管理，做到生产与安全工作同时计划置、检查、总结和评比。
- 3、定期召开安全生产的调度会，及时传达上级有关安全生产的精神。
- 4、组织对乙方施工现场安全生产的检查，监督乙方及时处理发现的各种安全隐患。
- 5、督促乙方加强安全生产管理，有权制止、整改乙方在安全

生产方面不合理的行为。

6、甲方对乙方的炸药、进行跟踪管理。

二、乙方职责和义务

1、严格遵守国家有关安全生产的法律法规，《安全生产法》、《建设工程安全生产管理条例》中的有关规定，认真确定执行工程中的有关安全要求。

2、坚持“安全第一、预防为主、综合治理”和“管生产必须管安全”的原则，加强安全生产教育，增强全员安全生产意识，建立健全各项安全生产的管理机构和安全生产活动。各级负责人、技术人员、生产管理人员和具体操作人员，必须熟练和遵守本条款的各项规定，做到生产与安全工作同时计划、布置、检查、总结和评比。

3、建立健全安全生产责任制，从派往工程施工现场的负责人到生产工人的安全生产管理系统必须做到纵向到底，一环不漏；各部门、人员的安全生产责任制做到横向到边，人人有责。乙方负责人是安全生产的第一责任人。现场设置安全机构，由现场负责人及现场安全员专职负责所有员工的安全和治安保卫工作及预防事故的发生，有权按有关规定发布指令，并采取保护措施，防止事故发生。

4、乙方必须具有劳动安全管理部门颁发的安全生产资格证书，参建的施工人员，必须接受安全教育，熟知和遵守本工种的各项安全技术操作规程，定期进行安全技术考核，合格者方准上岗操作，对于从事爆破的人员必须经过专业培训，获得相关证书后，方准持证上岗工作。

6、对于炸药库、仓库等危险场所，除应专人妥善保管外，还应配备有足够的消防设施，警示、警告牌，所有施工人员都应熟悉消防设备的性能和使用方法，乙方不得将任何种类的

爆炸物给予、出售给任何其他人，必须严格管理，建立出入库制度，做到库存、用量分明，不留任何漏洞，否则造成的一切后果均由乙方承担。

7、操作人员上岗，必须按规定穿戴防护用品，施工负责人和安全检查员应随时检查劳动防护用品的穿戴情况，不按规定穿戴防护用品的人员不得上岗工作。

8、爆破施工前认真研究具体实施方案，做到对严格按照《民爆条例》及省市有关规定。

9、乙方应根据工程特点，组织制定工程实施中的生产安全事故应急救援预案，如发生安全事故应及时上报甲方并坚持“四不放过”原则，严肃处理相关责任人。

10、乙方必须认真执行工程安全生产管理的各项规定。

三、违约责任：甲乙双方均应遵守合同协议内容，严格按合同协议行事，确保安全总目标的实现，如因甲方或乙方违约而造成的安全事故，将依法追究责任人。

四、本协议一式两份，甲乙双方各执一份。

五、本协议自双方法定代表人或其委托代理人签字后生效，工程竣工验收后失效。

甲方： 乙方：

法定代表人： 法定代表人：

或其委托代理人： 或其委托代理人：

签订日期： 签订日期：

船舶工作总结报告篇四

为确保施工现场的安全生产和从业人员的人身安全，在项目施工过程中应坚持“安全生产;预防为主”的方针，贯彻国家安全生产的法令法规，强化施工安全管理。现场从业人员应严格执行《建筑安装工人安全技术操作规程》和公司《安全生产文明施工管理程序》，杜绝违规违章作业防止安全事故发生。现结合有关法律法规和湖北长安建筑股份有限公司《安全生产文明施工管理程序》，本项目部与进入现场施工的从业人员签订如下安全责任：

一、从业人员在施工现场作业时严格按《建筑安装工人安全技术操作规程》和要全交底操作，本人如出现违规违章操作，除接受公司《安全生产文明施工管理程序》的管理和处罚外，并承担相应的责任。

1、从业人员有违规违章行为时，项目部依括程序文件给予责任人10—100元人/次的经济处罚，并责令现场纠正。

2、从业人员有违规违章造成安全事故和经济损失时，应依据责任按《安全生产文明施工管理程序》承担经济责任和赔偿损失，直至承担法律责任。

二、进入施工现场应正确使用劳动保护用品和保护现场安全防护设施。

三、有权拒绝违章指挥，发现安全隐患应及时报告，有安全隐患危险时应停止作业并采取相应防范措施。

四、多次发生违规违章作业或不服从安全管理的从业人员，应无条件清退出场，停止劳务作业。

五、严禁酒后施工作业。从业人员凡在酒后操作所发生的一切事故由当事人承担全部责任。

六、现场施工的从业人员应身体健康，并能适应现场作业的安全需要，如身体有严重疾病或身体不适状况，应停止作业退出现场施工。

七、参与施工的分包方或劳务队负责人应抓好所属人员的安全生产，对所属人员的违规违章作业应承担连带责任和经济损失。有经济分包合同的分承包方应对分包的范围、人员承担安全责任。

八、非现场人员，不准进入现场。现场从业人员不准携带非施工人员进入施工现场和留宿。

九、从业人员在施工中及时报告安全隐患或检举他人违规违章作业的，给予5—50元的奖励，在安全事故中抢救有功或施工中果断采取应急措施，避免了安全事故发生的当事人给予100—500元的奖励。

十、本项目施工的从业人员，如在施工现场以外(以施工现场大门为界)发生安全事故或引起其它纠纷由当事人全部承担，本项目部概不负责(因工作需要项目部负责人安排外)

从业人员签字：

工程名称： 项目负责人签字：

20xx年月日

船舶工作总结报告篇五

篇一：船舶工作总结 工作总结 编者语：本人1995年7月毕业于xxx专业，学制xxxx年。在xxx毕业后先后在xxxx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xxx被评为96年度先进工作者，1998年2月于xxxx被评为97年度先进工作者，1999年1月于xxxx被评为98年度先进工作者，

1999年9月于xxxx被评为优秀学员[]xx年1月于xxx被评为1999年度先进工作者[]xx年12月于xxx被评为xx年度先进工作者[]xx年1月于xxxx被评为xx年度优秀党员[]xx年1月于xxx被评为xx年度优秀党员[]xx年1月于xxx被评为xx年度优秀党员[]xx年在抗洪救灾工作中被xxxxx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xxx专业，学制xxxx年。在xxx毕业后先后在xxxx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xxx被评为96年度先进工作者，1998年2月于xxxx被评为97年度先进工作者，1999年1月于xxxx被评为98年度先进工作者，1999年9月于xxxx被评为优秀学员[]xx年1月于xxx被评为1999年度先进工作者[]xx年12月于xxx被评为xx年度先进工作者[]xx年1月于xxxx被评为xx年度优秀党员[]xx年1月于xxx被评为xx年度优秀党员[]xx年1月于xxx被评为xx年度优秀党员[]xx年在抗洪救灾工作中被xxxxx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

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

船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“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。

在2011年三月入职船研所以来，已经六个多月了，在这六个多月的工作和学习当中，接触了不少人和事，在为自己的成长欢欣鼓舞的同时，我也明白了尚有许多由学校带来的缺点需要改正。这段时间里，在各级领导的教导和培养下，自己的工作、学习、思想等方面都取得了一定的成绩，个人综合素质也到了一定的提高，现在将本人六个多月的工作、学习以及思想情况简单总结汇报。工作方面：

怀着对人生的无限憧憬，我走入了船研所，船研所是一个综合性的设计所，包括船舶各个专业的设计工作，我所担任的是船舶生产设计工作，也正是一直以来我所向往的，对其有浓烈的工作兴趣。在这六个多月的实习期间，一方面，我严格遵守船研所的各项规章制度，不迟到、不早退，严于律

己；另一方面，吃苦耐劳、积极主动、努力工作，在完成领导安排的工作同时，积极主动的协助其他同事展开工作，并在工作过程中虚心学习，以提高自身各方面的能力。

刚开始来到船研所的前一个星期，我接受了tribon软件的培训，了解了关于tribon的基本知识及基本操作内容，为以后的工作打下了基础。在tribon培训后，我被安排在船体二室进行设计工作。由于我刚到，还没有配置上电脑，这也正给我在工作之前先了解生产设计工作的内容以及专业知识创造了条件。在为期一个多月的自我学习当中，我主要学习了船体组立图设绘指南和船体组立图施工基准，从而为接下来的生产设计工作打下了基础。在学习过程中，会遇到很多不明白的地方，每次我都是向室里的同事虚心请教，而他们即使工作挺忙的也是耐心的对我指导和帮助，使我感受到了他们的热心与科室的温暖。在自我学习的同时，我也积极地帮助同事们做些力所能及的事情。比如打印图纸以及修改图纸等工作。使我从中学到了不少东西。不论接触什么工作都感觉是对自己的学习培养，总想把所有的东西都装进自己的大脑里，有一种“求知若渴”的感觉。

在这样自我学习一个多月后，也终于给我配置上了电脑，想到也可以像同事们那样工作了就有一种迫不及待想加入进去的工作热情。由于我刚毕业，还没有工作经验，对船舶生产设计工作也没有一个系统的概念，以及较强的专业知识。况且在学校学习的内容和工作的内容又有较大的差距，所以开始用电脑干的活都是一些简单的、基本的内容。我也深深能够意识到船研所对我们这些刚刚毕业的学生的细心培养。只有我们从小事做起，逐步渐进，才能使以后的工作顺利。在此期间，我工作的内容主要是制作零件明细表和零件加工图，虽然工作量比较大，但也充实了我的工作生活，从中也学到了不少东西。除此之外，我还接到了一个桥梁外板展开图的工作，基本内容就是把各分段的钢板进行分离，然后标注上尺寸等信息。在没有什么工作安排的时候，我会根据自己查

找的tribon资料进行自我学习，包括：建板架、筋、肘板，加孔、板缝、余量以及坡口等信息。与此同时，并根据图纸进行简单的绘图及标注，对生产设计工作的内容有了更深的认识。

在为期三个多月的自我学习后，我也终于真正接触了生产设计的工作内容。首先我做的是建模工作，所建的是中海十一万原油船。在建模之前，首先我得看懂详细设计的图纸，这对我来说并不是什么大问题，毕竟我曾到现场工作过三个月，也接触了不少图纸。在建模工作当中，对我来说最大的问题还是对tribon的操作，由于刚接触时不是很长，而且都是英文，所以操作起来比较困难。特别是建肘板的时候，由于建模方法以及板架类型比较多，所以有时总是建不上去，或者是不知道用哪种形式去建。另一个难题就是模型建完后，语句却运行不了。所以针对这一问题，我经常去虚心请教同事们，也很快的掌握了部分操作方法及其中的技巧。我建的第一个段是5005甲板段，接下来又相继建了5015段和5213段。在建模的同时，需要加一些坡口、余量、补偿量等信息，不知道怎么加，也不知道到哪去找相关的信息，工作起来比较盲目。但随着对工作认知的加深并在同事们的细心指导下，这些问题也慢慢迎刃而解了。

在一个多月的建模工作完成后，接下来就是出组立图，也是生产设计的核心工作，我们现在做的每一个段几乎都有相应的标准段做参考，但也要我们根据自己的段的特点进行设计。在设计过程中，我认为最重要的就是“细心”，态度上最重要的就是“不耐其烦”，其次才是专业知识，无论做什么事情，态度决定一切。到目前为止，我正在做第三个段的组立图，工作内容也只做到出零件表，然后就拿去校对。虽然我每一个段都非常细心的去做，但最后上交前的自我检查也还是有遗漏或错误的地方。其原因我总结如下：1. 没有认真的看详细设计图，校对模型的正确性；2. 对生产设计的内容掌握度不深；3. 盲目参照标准段做，没有细心针对自己段的特点设计，自己没有一个独立的设计思想，具有依赖性。针对这

三点不足，我一定会认真改正，努力学习，将工作做的越来越完美。学习方面：

现在是我努力学习的阶段，“三人行必有我师”，船研所中的每一位同事都是我的良师，他们的丰富经验和工作行为对我来说是一笔宝贵的财富。虽然我没有一个特定的师傅，但我把每一位同事都作为我的师傅，虚心学习。为了尽快提高在本职工作方面的知识和能力，充分发挥自己的主观能动性，业余时间找来相关资料学习。在这六个多月中理论结合实践，让我对生产设计有了真正的认识。与此同时，也接触了很多同事，就在接触他们的同时，我也知道了什么叫“人事”。无论是社会还是单位“为人处事”都是门高深的学问，我这个门外汉只能说“诚实做人，努力工作”。思想方面：

作为一位年轻的工作者，我今后的职业生涯还很长，学习的机会也很多，我会充分利用好在船研所工作的时光，努力学习，认真工作，保持优点，改正缺点，充分体现自己的人生价值，为企业美好的明天尽自己最大的努力。我更希望通过船研所全体员工的努力，把船研所推向一个有一个巅峰。

在船研所这半年多的实习期间，使我受益匪浅，积累了很多工作经验，无论在工作方面还是在思想方面都有了很大程度的提高。在以后的工作时间里，我一会倍加努力工作。为公司、为自己，创造一个更美好的明天。