

# 2023年船舶钳工年度工作总结 船舶防护工作总结(大全9篇)

围绕工作中的某一方面或某一问题进行的专门性总结，总结某一方面的成绩、经验。总结书写有哪些要求呢？我们怎样才能写好一篇总结呢？下面是我给大家整理的总结范文，欢迎大家阅读分享借鉴，希望对大家能够有所帮助。

## 船舶钳工年度工作总结 船舶防护工作总结篇一

### 一、加强领导

局里严格按照统一领导。依法监督和安全一把手工程的原则，年初成立了系统安全生产工作领导小组。由局党组书记、局长古平同志任组长，为安全生产第一责任人，负责水利系统安全生产全面工作；常务副局长袁兴华同志任副组长，为安全生产第二责任人，具体分管水利系统安全生产工作；其余领导和中层干部为成员，具体负责职责范围内的安全生产工作。领导小组下设办公室在渔政站，具体承办全局安全生产日常事务工作。

根据水利系统安全工作特点，领导小组将安全生产监督管理的职责进行了分工，明确了渔政渔港监督管理站负责全县渔业船舶的安全生产监督管理工作，范文写作并签订了安全生产责任书，缴纳安全生产风险抵押金。渔政站为强化渔业船舶安全管理，规范船主安全驾船行为，杜绝非法载人载货现象，防止重特大事故发生，与全县渔船船主签订《渔业船舶安全生产责任书》195份，层层落实了安全责任。

### 二、加大宣传，切实提高渔民安全意识

一。全年，共召开渔民座谈会12次，广播电视宣传2次，印发安全宣传资料2000余份，刷写宣传标语4幅，开展《安全生产

法》知识竞赛活动答题人员100余人，重点教育渔民3人次，切实提高了渔民和安全生产意识和安全技能，实现了安全生产。

### 三、认真开展渔业船舶证件换发工作

今年我局严格按照市渔政处，市渔业船舶检验局的统一安排和部署，认真开展了渔业船舶三证一牌换发工作。到目前为止，共换发渔业船舶检验证书281本，渔业船舶登记证书281本，船员证书330本，渔业船牌281张。渔政站在换发证件时，对渔业船舶安全管理采取了新的举措：一是在每本检验证书上注明禁止非法载客载货的警示标语，范文top100时刻警惕渔民注意安全和不非法载客；二是实行一船一牌照，牌照统一装订在指定醒目位置，安全管理部门督查一目了然，便于三无渔船的清理。

### 四、加强检查，发现隐患及时整改

针对我县渔业船舶数量较多，较分散等特点，我局采取多种方式对渔业船舶进行安全检查。一是在换发证件时，船检人员现场登船检验，重点检查渔业船舶的安全性能，救生衣、消防设备、配备情况，渔民参加安全培训、学习情况等，对不符合条件的坚决不予年审。二是加强对忠县周氏造船厂的监督检查，狠抓渔业船舶的建造质量，把住劣质渔船源头关；三是渔政部门同其他部门开展联合检查。4月19日至20日，县人委、县水利局检查组对沿江的洋渡、东溪、石宝等重点乡镇贯彻《渔业法》执行情况进行了督查，切实增强乡镇政府加强渔业船舶安全管理的责任感。6月中旬，渔政站联合县交委、县长江海事处、县地方海事处等部门进行检查，对沿江群众过河难的地方进行重点检查，发现隐患及时给县政府汇报，妥善解决三峡库区当地群众过河难的问题。目前，县交委已在涂井河、思想汇报专题干井河等支河设置渡口14个。四是渔政站重点船只进行明查暗访，突击检查。全年，共出动检查车船20（辆、艘）次，检查人员60人次，检查渔业船舶250艘次，查获非法载客载货3艘，责令停业整改2艘，落实

密查暗访9处，严防死守30天次。通过加强检查，隐患整改，杜绝了渔业船舶重大安全事故的发生。

## 五、存在的困难和问题

总结我局的渔业船舶安全工作，成绩突出，但也还存在一些困难和问题。

大多数渔民文化素质低，安全知识、安全意识差。

（二）三峡库区156米水位的形成，水面增宽加深，渔政无水上交通工具，检查十分不便，管理死角仍有安全隐患存在。

（三）个别乡镇对渔业船舶安全管理认识不到位，工作存在脱节现象。

## 六、明年工作打算

进一步加强渔业安全法律、法规的宣传，切实提高渔民的安全意识和安全知识。

（二）进一步加强同相关部门、乡镇政府的联系，共同做好渔业船舶安全管理工作。

（三）积极开展安全检查，发现隐患及时整改，确保无渔业船舶安全事故发生。

### 一、突出安全发展主线，将安全与发展放在管理的首位。

在安全生产月活动中，我们以三个代表重要思想为指导，以科学发展观统领全局，坚持安全第一、预防为主的方针，一是公司突出安全发展主线，将安全与发展放在管理的首位，黄总经理亲自动员和部署了各项安全活动。二是公司成立了安全生产月领导小组，并且结合海上减载作业、船舶海上运输生产的特点，开展了形式多样、内容丰富的安全生产

月活动，6月4日新双峰海轮开展了以党员身边无事故为主题安全月活动的再次动员，通过安全月活动进一步强化了员工的自我保护能力和安全意识。三是工会（党群部门）积极推进安全文化建设，深入组织开展了安康杯安全知识竞赛、我为安全献一计等系列活动，《浦远通讯》刊登了船舶安全生产活动的专题报道，通过活动进一步提高了公司安全设防能力，保持了公司的安全稳定，确保了生产安全。

二、强化安全责任，周密安全部署，确保安全生产。

以务实的精神抓好安全，我们突出了安全责任与安全监督二个重点。

（1）在上海合作组织峰会召开期间按市委和集团通知的要求，公司把峰会的安全工作作为头等重要的政治任务，保持高度政治的敏感性，进一步加强了在峰会期间船舶生产的安全生产，研究制定和下发了强化责任、细化措施，周密部署，抓好落实，确保安全的措施，并且以通电形式下发各船舶，保证安全，做到万无一失。

（2）认真贯彻落实陈戌源总裁在集团5·24安全生产紧急会议上的讲话精神，公司领导总经理黄柏清亲自传达讲话，提出了认清严峻形势，增强安全管理的要求，公司马玉龙副总经理亲自到每艘船舶进行传达，海务部还将讲话以安全通电形式，传达到每艘船舶、管理部室。此外，6月2日-6月8日云岭宝山万岭轮船舶领导，根据公司要求，围绕安全月活动主题、认真开展学习讨论，公司对到港船舶开展安全检查，共发现48个问题，现已基本落实和完成了整改。

## 船舶钳工年度工作总结 船舶防护工作总结篇二

^v^内河船舶船员值班规则[]^v^交通运输部令 2015 年第 20 号)

《内河船舶船员值班规则》已于 2015年 11 月3 日经第 20 次部务会议 通过，现予公布，自 2016 年5 月1日起施行。

部长 杨传堂

2015 年11月 11 日

## 第一章 总 则

第一条 为加强内河船舶船员值班管理，规范船员值班行为，保障内河交通安全，保护 内河水域环境，根据《内河交通安全管理条例》《船员条例》 等有关法律、行政法规，制定本规则。

第二条 100 总吨及以上中国籍内河船舶的船员值班适用本规则。

军事船舶、渔业船舶、农用船舶、非营业性游艇、体育运动船艇和非机动船舶的船员值 班除外。

第三条 交通运输部主管部门主管全国内河船舶船员值班工作。

国家海事管理机构统一管理内河船舶船员值班工作。

各级海事管理机构按照职责具体负责内河船舶船员值班监督管理工作。

第四条 船舶所有人、船舶经营人、船舶管理人和船长应当按照船舶安全配员的相关规定配备合格船员，确保指派到船上任职的船员熟悉船上相关设备、船舶特性，熟知本人职责 和值班要求，有效履行安全、防污染等职责。

第五条 船长及全体船员在值班时，应当遵守有关船舶航行安

全和防治船舶污染水域的 相关规定和标准规范。

## 第二章 一般要求

第六条 船舶所有人、船舶经营人、船舶管理人和船长应当编制船舶值班制度，公示在 船舶的显著位置，并要求全体船员遵守执行。

船长应当安排合格船员值班，明确值班船员职责。值班安排应当符合保证船舶、货物、人员安全及保护水域环境的要求，考虑值班船员资格和经验，根据情况合理安排值班船员，并保证值班船员得到充分休息，防止疲劳值班。

第七条 内河货船在航行中的驾驶值班安排应当符合以下要求：

（三）未满 1000 总吨内河货船，驾驶值班每班至少 1名船长或者驾驶员。

内河货船在航行中的轮机值班安排应当符合以下要求：

（二）未满 500 千瓦内河货船，轮机值班每班至少 1名值班船员。

第八条 内河客、渡船在航行中的驾驶值班安排应当符合以下要求：

（三）未满 300 总吨内河客、渡船，驾驶值班每班至少 1名船长或者驾驶员。

内河客、渡船在航行中的轮机值班安排应当符合以下要求：

（二）未满 500 千瓦内河客、渡船，轮机值班每班至少 1名轮机长或者轮机员。

第九条 船舶停泊时应当留有足以保证船舶安全的船员值班，

确保满足应对可能发生的紧急情况的需要。其中，1000 总吨及以上货船和 300 总吨及以上客船停泊时应当留有一个航行班的驾驶和轮机人员值班。

第十条 值班船员对船舶安全负责，但不免除船长的安全责任。

船员在值班期间不得安排影响其值班的其他工作。

第十一条 值班船员应当遵守下列驾驶台和机舱资源管理要求：

（二）值班船员应当保持通信沟通联络有效畅通；

（四）值班船员应当按照要求记录值班期间发生的重要事项。

第十二条 船长应当根据航次任务做好开航准备工作，包括备好本航次所需的燃料、备品等。

3000 总吨及以上内河货船和 300 总吨及以上内河客船应当制定航行计划。航行计划至少应当包括和考虑出发港、目的港、航程、连续航行时间限制、航经水道、重要桥梁、交通管制区、天气情况等事项和要素。

第十三条 船长应当对值班情况进行监督检查，及时发现并纠正船员的不良操作行为。

在遇到能见度不良、恶劣天气、航行条件复杂等可能影响船舶安全的情形时，船长应当亲自操纵船舶或者监督航行。

第十四条 值班船员应当按规定升降国旗，正确显示号灯、号型和旗号，不得擅离岗位，不得从事与值班无关的事项。

值班船员应当按规定记载航行日志、轮机日志等法定文书。船长、轮机长应当按规定进行审核并签名。

船舶航行和作业期间，舱面人员进行临水作业时应当规范穿

着救生衣。

第十五条 严禁船员酗酒，值班船员在值班前 4 小时内及值班期间禁止饮酒，且值班期间血液中的酒精浓度不得超过或者呼吸中酒精浓度不高于 。

严禁值班船员服用可能导致不能安全值班的药物。严禁船员有吸毒行为。

第十六条 危险货物运输船舶值班船员，除执行本规则外，还应当遵守危险货物运输的 有关规定。

### 第三章 驾驶值班

#### 第一节 值班安排

第十七条 驾驶值班安排应当适应船舶所处状态、环境、条件。

第十八条 船长在确定值班船员组成时，应当考虑下列因素：

- （一）24 小时有人值守；
- （二）天气、能见度情况、白天及夜间的驾驶要求差异；
- （五）驾驶台内的机舱控制装置、警报和指示器及其使用程序和局限性；
- （六）值班船员对船舶设备、装置的熟悉程度及操作能力；
- （七）值班船员的适任能力及经验；
- （八）必要时召唤待命人员立即到驾驶台协助的可能性；
- （九）所载货物的性质和状况、旅客的数量和位置；

(十) 特殊的操作环境对航行值班的特别要求。

## 第二节 了望

第十九条 驾驶值班船员应当充分利用视觉、听觉及其他一切有效手段始终保持正规了望，同时在规定的频道上守听甚高频电话(vhf)必要时做好记录，掌握来往船舶动态和周围环境情况，以便对局面和碰撞危险作出充分的估计。

夜间、能见度不良及其他特殊情况下应当加强了望。

第二十条 驾驶值班船员应当掌握船舶自动识别仪(ais)的安全使用方法，保持该设备处于常开工作状态并及时更新信息。

## 第三节 航行值班

第二十一条 值班驾驶人员应当使用安全航速。

值班驾驶人员应当充分掌握在任何吃水情况下本船的冲程等操纵特性，并考虑船舶可能具有的其他不同操纵特性。

第二十二条 值班驾驶人员应当结合本船操纵性能，正确使用操纵设备和助航仪器，并掌握发生紧急情况时的应急措施。必要时，应当果断使用车、舵、锚以及声光信号装置。

(四) 熟练使用其他助航仪器判断局面和航行危险。

第二十四条 值班驾驶人员应经常检查操纵设备、助航仪器是否处于正常状态，号灯、号型和旗号是否正确显示，发现异常，及时采取措施。

第二十五条 值班驾驶人员在值班期间，应当随时掌握船位和航速，确保本船行驶在正确的航线上，并注意在适当的时候使用测深仪器和设备。

值班驾驶人员应当给其他值班船员适当的指令和信息，并监督操作指令是否正确执行。

第二十六条 船长在驾驶台但未声明亲自操纵时，值班驾驶人员应当正常履行值班职责。船长接替操纵后，值班驾驶人员仍负有协助的责任。

第二十七条 夜间航行时，如有必要，船长应当签署夜航命令，值班驾驶人员应当认真执行。

（一）能见度不良；

（二）对通航条件有疑虑；

（三）对船长指令有疑问；

（四）遇恶劣天气威胁航行安全；

（五）发现遇险信号或者危及航行安全的可疑物；

（六）主机、舵机或者其他主要的操纵设备和助航仪器发生故障；

（八）出现危及航行安全的其他情况。

出现前款第（五）至第（八）项情形的，还应当及时报告事发地海事管理机构。第二十九条 值班的普通船员应当正确执行船长、值班驾驶人员下达的操作指令，对指令有疑问或者出现不能执行指令的情况时应当立即报告。

#### 第四节 停泊（系泊、锚泊）值班

第三十条 驾驶值班船员应当认真执行有关安全规章制度，掌握在船人员动态和值班任务执行情况，经常巡视船舶，了解周围情况，维持船上的正常秩序。

第三十一条 值班驾驶人员负责与港口联系，了解货物装卸、旅客上下和燃料、水补给 进度，并掌握船舶吃水、浮态、强度和稳性等情况。

## 船舶钳工年度工作总结 船舶防护工作总结篇三

时光如歌，岁月如流，转眼间我们告别了20xx这个充满绚丽色彩的一年，转而迎来20xx年的到来。新的一年有新的突破，为了更好的完成今年\*\*集团在船舶重工建造4条57000吨级散货船的目标及分配的任务，在不断用理论武装头脑的同时，还要认真总结去年的工作教训，将去年监造过程中所发现的问题逐一分析，争取在新的一年里，取得更大的成绩。

20xx年对我来说是很不平凡的一年，面对船厂复杂多变的工作环境，我与同事们团结一心，开拓前进，一年多的点滴积累及三百多天每天细微的监造使我们的2条船高质量如期顺利的完成交付并投入使用，我负责这两天船全部的涂装及船体的监造，得到了领导的认可和大家的信任。

在这里，向今年以来在各方面给予我大力支持的各级领导和同事表示衷心的感谢。

在一年多涂装及船体的工作中，有几项值得我们认真总结。其中之一便是管路的涂装问题。因为这是管路与涂装的结合处，从工艺的技术角度来讲，管路在酸洗完后应该有清洗的过程，然后喷涂油漆至完工并加以仔细保存。因为涂装方面在整体打磨甲板时不可能打磨管路，我们都知道，管路是需要承受一定压力的，如果因为打磨工一个不小心的失误，则将导致不良的后果，从1号船反馈过来的情况看，甲板管路在不到半年的时间内出现生锈的现象，很明显是因为上船前的管路在不但没有喷涂完成而且也没有得到仔细的保存的情况下上的船，这期间管路经过磕磕碰碰的现象非常多，所以导致上船后的管路出现极大的损害，最终导致管路生锈。所以在经过由齐船长牵头协调并与负责管路检验的张工沟通后，

最终决定由张工负责对甲板管路的这一系列涂装问题施行监管。如果在后面几条船的建造过程中，机舱及其他管路在完成酸洗及清洗后也能油漆做到完工并仔细保存的话，我想这个问题便能得到根本性解决，这将大大减少以后的维修成本。

在20xx年进船重工船厂后，涂装工作受天气条件的限制，往往没有固定的交验时间，特别是在1号、2号船的压载舱、淡水舱、机舱内部的打磨交验中，为了不影响下道工序的施工都是甲板工作到晚上7、8点才下班。几乎主动放弃了每个星期6的休息，任劳任怨的服务于一线现场。重要的是涂装在船厂中的地位比较特殊，因为施工方是不属于船厂编制的外包队，而且施工人员的文化素质较低，加之船厂非常不重视涂装，于是我负责检验涂装的方式方法有别于其他项目，不管在安排工作或检验工作当中，我奉行君子之道，而不走驭下之术。收获是在1号船扫尾阶段，当船厂已经明令禁止对我们船进行任何整改项目的时候，我依然还能依靠威信命令船厂涂装为我们进行应尽的项目。

船体方面，从分段的小拼装到分段的成型，从分段的完工交验到上船台合拢，都实行了全过程的监控。通过巡检对制作现场的质量控制，解决和反馈了现场存在的一系列问题。在小预制现场曾发现高强度钢带水校正及时制止、引弧不板未做到位被及时纠正等。交验现场耐心将制作质量缺陷标出，按图核查不同部位结构、指出不合理原因所在、并出提出合理的建议方案。在交验过程中，有些部位空间狭小、化境较差、但越是施工困难的地方在检查中越不放过无一有漏查现象发生。经常在下雨天冒雨巡视雨中作业，对违规现象指出教育。在其闲暇时还经常参与其他项目的报验，比如管路报验等等。

总结20xx年的工作，在其中还存在一些不足，本人将在下一步工作中认真加以改进，希望领导同志多多批评指正，为做好接下来的系列船而继续奋斗。我相信，只要我们携手努力，我们的船一定会造的更好，我们的福祉一定会不断增进。

最后，我祝大家在新的一年里幸福安康！

## 船舶钳工年度工作总结 船舶防护工作总结篇四

### 一、积极努力学习，不断充实自己

一年来，注重加强自身的政治理论、业务知识等

的学习。坚持参加船队各类党政学习会。重点学习科学发展观和构建社会主义和谐社会等重要文件，树立正确的人生观、价值观，进一步坚定政治信仰，提高工作的责任感、使命感。

坚持业务知识学习，船舶靠外高桥码头时通导设备的维修，基本能做到人到现场跟踪修理，一方面保证修理质量，另一方面向专业服务商学习，也可以向船上有经验的驾驶员学习。

参加了局组织的在上海某海军基地一周的军训活动，学到了解放军的优良传统和工作作风。坚持参加船队每周五下午组织的“练口才、亮风采”主题活动，通过不断学习同事们的优点和长处，逐步弥补自己的缺点和不足。

### 二、严格按照sms体系要求，做好本职工作

目，让船员能在海上执行救助待命的空闲时间能收看到清晰的体育赛事直播，极大丰富了船舶的业余文化生活。

对技术状况实施监督检查和技术支持，做好船舶通讯导航设备的航次修理工作，根据机务科的总体要求，修理前签订修理合同，修理中跟踪监控，修理后建立修理档案。为加强救助船舶信息系统建设，更好的掌握船舶动态及周围海况，为东海救209轮申请加装一套ais系统(fa-150)[]为12条船舶申请海上移动通信业务船舶电台标识码证书，并做好发放工作，为8条船舶申请更新船舶电台执照工作，为11条船舶无线航区船舶申请lirt测试（目前已顺利通过5条）。

### 三、做好年船队轮机人员的集中教育培训的协调工作

## 船舶钳工年度工作总结 船舶防护工作总结篇五

没有正确的政治方向，就不会有积极向上的指导思想。为了不断提高自己的政治思想素质，这几年来我一直非常关心国家大事，关注国内外形势，结合形势变化对企业的影响进行分析，并把这种思想付诸实际行动到生产过程中去，保证自己在思想和行动上始终与党和企业保持一致。同时，也把这种思想带入工作和学习中，不断追求自身进步。有人说：一个人要成才，必须得先做人，此话有理。特别是干我们这项技术性很强的工作的，看事要用心、做事要专心、学习要虚心。容不得有半点马虎和出错。所有首先工作态度要端正，要有良好地职业素养，对工作要认真负责，服从领导安排，虚心听取别人的指点和建议，要团结同事、礼貌待人，服务热情。

在现代造船工业中，工人岗位多种多样，但当着不同的作用服务着船舶生产，船舶装配工是钢铁的裁缝、船舶的造型师，是从事一线生产的工人，每天与钢铁打交道，每次工作前都要认真的识别图纸才能确认零件或者构件的实际安装位置。一块零件从下料后就直接到了装配工那里，他们将之组成更大的零件或者组合成构件，接着让另外的装配工组合成分段和总段。钢材在他们手上实现船舶设计人的结构和造型。正是每一位船厂装配工的接力工作和不懈努力，一艘艘船舶才能够下水远航。

从保障船舶结构安全来说，装配工塑造船舶的形状和内部结构，若有一个地方装错就会为日后的商业运营留下隐患甚至出现安全问题，所以船舶的安全取决于结构安全而结构的正确与否就直接把握在装配工人手中。

各个分段按照编号安装在一起。从而成为一条巍峨的钢铁巨人每个工序都有装配工人的身影和努力。

从保障船企业质量来说，装配工就是船厂的第一道质量把关人。装配好了的船舶将由检验机构检验，而在现在船舶市场中，时间就是金钱，到了交船时间，却因为结构装配出错要延期交船，就会影响工期，推迟交船，从而严重违约，更要根据合同缴纳给船东大批的违约金。

甚至船东检验没有通过，船东根据合同直接弃船，那船厂的损失会更大，整条船的成本就由自己承担了，接着就是银行催款，甚者企业破产倒闭。所以装配工有事船厂的间接财产负责人，是船厂不可缺少的重要力量。

自从进入新世纪造船厂工作开始，我就从事了船舶装配工的事务，包括班组的安全和质量的监督巡查。正是我深知船舶装配工作在建设期间的重要性，特别是含有大部分隐形的基础设施与工程，要随时监督检查，发现问题就必须解决问题，决不能草草了事，否则后患无穷且再无法根除。作为我是一位居装班班长和一名船舶装配高级工，身上的责任和重担我义不容辞。因此，在平时的工作中，我不仅要求自己班组成员在工作时，要认真仔细，做到一丝不苟，而且自己还深知打铁还须自身硬的道理。我对自己做出了这样一些严格要求：一要在遇到脏累苦险的工作时抢在工人前头干，而且要比工人干的多、下得力；二要在遇到技术性难题是挺身而出，尽自己最大的努力攻克技术难关；我始终坚持以尽我最大努力做好每件事，以公司利益为重。三是我要求自己能勇于承担责任；我认为既然自己是一名班组长，那么在业务水平等诸多方面就要比一般工人要强一些。在公司分配任务时，在一般工人完成起来比较困难的任务时，自己要主动踊跃承担，更不能与工人推诿扯皮，要做出师者风范，勇挑重担。平时我不仅是这样要求自己的，在实践中，我也是按这些要求去做的。所以我的这些表现也深深受到了公司领导和职工的一致好评，发挥了我作为一名班组长应有的作用，树立了一名船舶装配高级工应有的良好形象。

作为一名船舶装配工，必须具备很多专业知识和技能，其中

焊接和切割是必须掌握的技能，也是经常使用的技能。例如余料的切割，马板的焊接板材的定位点焊等都是日常工作需要用到电焊和切割的地方。

另外，实际生产还要用到的技能归纳如下：

能够看懂结构图纸图纸是装配工的指导性文件，读不懂图纸，便无法进行装配，识图能力是一个基本技能，当然这个技能可以在实践的过程中逐渐加深，甚至有些老师傅做的时间长了就很少看图了因为图纸也是根据规范绘制的，这个规范在老师傅们的工作中日积月累，就形成了个人的经验。

要求能切割直线，圆弧等几何图形，其切割质量直接影响装配精度。一般来说要切割截面光滑，割缝笔直并且垂直于板材平会用到直线切割。

另外注意，在做构件的修改时(如切割马板、吊耳)应该做留根处理割下来后，再用切割火焰铣尽残留在板上的根部和焊瘤，最后由打磨工磨平，此作法是为了不伤害船体结构本身。

主要是点焊，技术难度不高，但是要求引弧尽量在废板上进行不要在船板上划刮和点触，原则上要不伤害板材。

大家都知道，现在是信息社会，知识更新很快，稍有怠慢就会被社会淘汰，在科学技术不断发展迅猛的今天，我深刻理解一句话：长到老，学到老。这句话是我的座右铭。，一不学，就被落后。船舶装配的职业要求促使我们要不断的充电，在这一块，没有谁能百分百的什么都精通完了，它是不断地在开发在更新，就和电脑软件一样，天天在更新，时时在发展。说不定你昨天还认识它，过两天它就变了样了，就有更先进的东东装进去了。所以我平时只要有时间就多看看专业书籍。看书不仅拓宽了我的知识面，还在很大程度上提高了我的技术水平，也使我对更高层次的理论及技术知识的学习产生了浓厚的兴趣。

(3) 三不让别人伤害自己，知道别人在施工且存在安全隐患，应提醒他改正错误的方式。

(4) 四不让别人伤害别人，比如有危险可能要发生，或者存在安全隐患，应告知他人，并对施害的当前行为进行阻止，以防其伤害到别人。

正是这些安全措施的保障，使我们工人在生产中离危险和伤害远了很多，离幸福近了许多。

作为生产一线的质量把关者的装配工，每日要与图纸为伴，细密的图纸就需要细致的识图读懂了图纸，才是安装正确的保障。并且安装完毕后对其的自我检查是对工作负责态度的体现，亦是对企业负责任的体现，只有将这种责任心寄托在每块板材的安装过程中，才能铸造出精品工程，才能锻炼出优秀企业员工和伟大的企业。

通过这几年的工作实践，我感觉收获很大，对于书本上的知识，完全应用到了分段的建造过程中，重新认识了理论知识的重要性，并对现代造船的流程有了进一步的了解。在平时的的工作中，我经常与其他职工进行技术探讨与交流，把自己所学到的知识与大家共享，并从别人身上学习自己所不了解的知识，实现共同进步。我充分地把理论与实践相结合，不断地积累经验，不断地钻研新业务，才使得我的技能水平达到了熟练精湛、运用自如地步。

综上所述，我为我作为一名船舶装配工而骄傲，但是我深知学习是无止境的，我仍然还要不断地加强自身学习，不断地取长补短，只有在技术上更上一层楼，取得船舶装配技师的资格才能更好的适应工作岗位对于技术的需要，更好的服务于船厂，也只有这样才能够跟上时代的步伐稳步前进，也才能够更好地服务于企业、服务于社会。

## 船舶钳工年度工作总结 船舶防护工作总结篇六

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。

## 船舶钳工年度工作总结 船舶防护工作总结篇七

内河船舶船员值班规则（交通运输部令 2015 年第 20 号）

《内河船舶船员值班规则》已于 2015 年 11 月 3 日经第 20 次部务会议通过，现予公布，自 2016 年 5 月 1 日起施行。

部长 杨传堂

2015 年11月 11 日

## 第一章 总 则

第一条 为加强内河船舶船员值班管理，规范船员值班行为，保障内河交通安全，保护内河水域环境，根据《\_内河交通安全管理条例》《\_船员条例》等有关法律、行政法规，制定本规则。

第二条 100 总吨及以上中国籍内河船舶的船员值班适用本规则。

军事船舶、渔业船舶、农用船舶、非营业性游艇、体育运动船艇和非机动船舶的船员值班除外。

第三条 \_交通运输主管部门主管全国内河船舶船员值班工作。

国家海事管理机构统一管理内河船舶船员值班工作。

各级海事管理机构按照职责具体负责内河船舶船员值班监督管理工作。

第四条 船舶所有人、船舶经营人、船舶管理人和船长应当按照船舶安全配员的相关规定配备合格船员，确保指派到船上任职的船员熟悉船上相关设备、船舶特性，熟知本人职责和值班要求，有效履行安全、防污染等职责。

第五条 船长及全体船员在值班时，应当遵守有关船舶航行安全和防治船舶污染水域的相关规定和标准规范。

## 第二章 一般要求

第六条 船舶所有人、船舶经营人、船舶管理人和船长应当编

制船舶值班制度，公示在船舶的显著位置，并要求全体船员遵守执行。

船长应当安排合格船员值班，明确值班船员职责。值班安排应当符合保证船舶、货物、人员安全及保护水域环境的要求，考虑值班船员资格和经验，根据情况合理安排值班船员，并保证值班船员得到充分休息，防止疲劳值班。

第七条 内河货船在航行中的驾驶值班安排应当符合以下要求：

（三）未满 1000 总吨内河货船，驾驶值班每班至少 1 名船长或者驾驶员。

内河货船在航行中的轮机值班安排应当符合以下要求：

（二）未满 500 千瓦内河货船，轮机值班每班至少 1 名值班船员。

第八条 内河客、渡船在航行中的驾驶值班安排应当符合以下要求：

（三）未满 300 总吨内河客、渡船，驾驶值班每班至少 1 名船长或者驾驶员。

内河客、渡船在航行中的轮机值班安排应当符合以下要求：

（二）未满 500 千瓦内河客、渡船，轮机值班每班至少 1 名轮机长或者轮机员。

第九条 船舶停泊时应当留有足以保证船舶安全的船员值班，确保满足应对可能发生的紧急情况的需要。其中，1000 总吨及以上货船和 300 总吨及以上客船停泊时应当留有一个航行班的驾驶和轮机人员值班。

第十条 值班船员对船舶安全负责，但不免除船长的安全责任。

船员在值班期间不得安排影响其值班的其他工作。

第十一条 值班船员应当遵守下列驾驶台和机舱资源管理要求：

（二）值班船员应当保持通信沟通联络有效畅通；

（四）值班船员应当按照要求记录值班期间发生的重要事项。

第十二条 船长应当根据航次任务做好开航准备工作，包括备好本航次所需的燃料、备品等。

3000 总吨及以上内河货船和 300 总吨及以上内河客船应当制定航行计划。航行计划至少应当包括和考虑出发港、目的港、航程、连续航行时间限制、航经水道、重要桥梁、交通管制区、天气情况等事项和要素。

第十三条 船长应当对值班情况进行监督检查，及时发现并纠正船员的不良操作行为。

在遇到能见度不良、恶劣天气、航行条件复杂等可能影响船舶安全的情形时，船长应当亲自操纵船舶或者监督航行。

第十四条 值班船员应当按规定升降国旗，正确显示号灯、号型和旗号，不得擅离岗位，不得从事与值班无关的事项。

值班船员应当按规定记载航行日志、轮机日志等法定文书。船长、轮机长应当按规定进行审核并签名。

船舶航行和作业期间，舱面人员进行临水作业时应当规范穿着救生衣。

第十五条 严禁船员酗酒，值班船员在值班前 4 小时内及值班期间禁止饮酒，且值班期间血液中的酒精浓度不得超过或者呼吸中酒精浓度不高于。

严禁值班船员服用可能导致不能安全值班的药物。严禁船员有吸毒行为。

第十六条 危险货物运输船舶值班船员，除执行本规则外，还应当遵守危险货物运输的 有关规定。

### 第三章 驾驶值班

#### 第一节 值班安排

第十七条 驾驶值班安排应当适应船舶所处状态、环境、条件。

第十八条 船长在确定值班船员组成时，应当考虑下列因素：

- （一）24 小时有人值守；
- （二）天气、能见度情况、白天及夜间的驾驶要求差异；
- （五）驾驶台内的机舱控制装置、警报和指示器及其使用程序和局限性；
- （六）值班船员对船舶设备、装置的熟悉程度及操作能力；
- （七）值班船员的适任能力及经验；
- （八）必要时召唤待命人员立即到驾驶台协助的可能性；
- （九）所载货物的性质和状况、旅客的数量和位置；
- （十）特殊的操作环境对航行值班的特别要求。

#### 第二节 了望

第十九条 驾驶值班船员应当充分利用视觉、听觉及其他一切有效手段始终保持正规了望，同时在规定频道上守听甚高

频电话(vhf)[]必要时做好记录，掌握来往船舶动态和周围环境情况，以便对局面和碰撞危险作出充分的估计。

夜间、能见度不良及其他特殊情况下应当加强了望。

第二十条 驾驶值班船员应当掌握船舶自动识别仪[]ais[]的安全使用方法，保持该设备处于常开工作状态并及时更新信息。

### 第三节 航行值班

第二十一条 值班驾驶人员应当使用安全航速。

值班驾驶人员应当充分掌握在任何吃水情况下本船的冲程等操纵特性，并考虑船舶可能具有的其他不同操纵特性。

第二十二条 值班驾驶人员应当结合本船操纵性能，正确使用操纵设备和助航仪器，并掌握发生紧急情况时的应急措施。必要时，应当果断使用车、舵、锚以及声光信号装置。

（四）熟练使用其他助航仪器判断局面和航行危险。

第二十四条 值班驾驶人员应经常检查操纵设备、助航仪器是否处于正常状态，号灯、号型和旗号是否正确显示，发现异常，及时采取措施。

第二十五条 值班驾驶人员在值班期间，应当随时掌握船位和航速，确保本船行驶在正确的航线上，并注意在适当的时候使用测深仪器和设备。

值班驾驶人员应当给其他值班船员适当的指令和信息，并监督操作指令是否正确执行。

第二十六条 船长在驾驶台但未声明亲自操纵时，值班驾驶人员应当正常履行值班职责。船长接替操纵后，值班驾驶人员

仍负有协助的责任。

第二十七条 夜间航行时，如有必要，船长应当签署夜航命令，值班驾驶人员应当认真 执行。

（一）能见度不良；

（二）对通航条件有疑虑；

（三）对船长指令有疑问；

（四）遇恶劣天气威胁航行安全；

（五）发现遇险信号或者危及航行安全的可疑物；

（六）主机、舵机或者其他主要的操纵设备和助航仪器发生故障；

（八）出现危及航行安全的其他情况。

出现前款第（五）至第（八）项情形的，还应当及时报告事发地海事管理机构。 第二十九条 值班的普通船员应当正确执行船长、值班驾驶人员下达的操作指令，对指 令有疑问或者出现不能执行指令的情况时应当立即报告。

#### 第四节 停泊（系泊、锚泊）值班

第三十条 驾驶值班船员应当认真执行有关安全规章制度，掌握在船人员动态和值班任 务执行情况，经常巡视船舶，了解周围情况，维持船上的正常秩序。

第三十一条 值班驾驶人员负责与港口联系，了解货物装卸、旅客上下和燃料、水补给 进度，并掌握船舶吃水、浮态、强度和稳性等情况。

## 船舶钳工年度工作总结 船舶防护工作总结篇八

转眼间，我已经来歌尔一个多月了，在进行了一个周的的公司培训后，我开始了我的岗位实习，白天在车间现场，晚上部门给我们安排了一系列的培训，并且我们一实习就是接近一个月，在这接近一个月的时间里，我们实行轮岗实习，一共六个岗位，每个岗位实习四天。在轮岗实习的时间里，我学到了很多的东西，但是我学到的或许只是皮毛而已，因为，现在想想，我真的还有很多的東西没有掌握，下面我对我接近一个月的实习做如下回顾与总结。在这接近一个月的时间里，我按热模钳工，冷模钳工，注塑车间，工装车间、nc车间，线割车间的顺序进行了实习。在热模钳工的实习内容主要是拆装注塑模具，然后通过拆装模具这一过程达到对模具结构的认识；冷模钳工的实习内容和热模钳工的实习形式大体一样，也是通过对模具的拆装来实现对冷模结构的认识；注塑车间的实习内容主要是来增强我们对注塑过程的认识，认识并了解注塑机；工装车间的实习主要是对一些机床的认识与了解，另外还有材料的认识与加工工序的安排的了解、nc车间主要的实习内容是我们对加工中心的认识以及加工工序的了解；线割车间的实习内容主要是对慢丝切割机和火花机的工作原理的认识及加工工序的熟悉。

接近一个月的时间实习，说长不长，说短不短，虽然我们接触了六个部门，但是我还是觉得有些岗位的实习对我以后的工作的帮助会大一些，而有的工作岗位的实习或许是我自身的原因，是我必须应该加强的，有学到多少受用的东西。在实习过程中，我觉得钳工实习对我的工作真正的起到了积极的作用，在热模钳工和冷模钳工实习的过程中，我们在师傅的知道与帮助下认识了模具的结构，认识了一些小的部件在模具中起到的作用及其加工用的材料，另外，在晚上的培训中，部门给我们安排专门的师傅给我们讲模具方面的课程，这样一边下场实习，一边进行理论教学，双方面加深了我们的模具方面的知识，我觉得钳工实习的那个阶段是最好的讲

理论与实践相结合的阶段，同时，钳工实习阶段也是真正的增强我们动手能力，真正的使我们感受到骄傲与自豪的阶段，因为，大家都在为了提高自己拆装模具的速度与质量而不断的努力着；另外一个比较有意义的实习部门是在工装车间，在工装车间实习，我们认识了车床，铣床，磨床这些在大学的书本里学过的机床，虽然在书本里了解过各类机床的相关知识，可是本次的实习却是我们第一次真正的对实物的了解，以前学校里的机床都是传统的手动机床，而在我们模具步的工装车间多是自动化机床，而且加工精度比较高，其中令我最有印象的是外圆磨床的加工精度，其精度可达到几个微米；再者一个意义比较大的实习岗位是在注塑车间的实习，实习过程中，我们认识了注塑机，注塑机分为立式与卧式两种，通过实习真正的让我的脑海里清楚了注射机的种类，排除了我的螺杆式与柱塞式之分的误解，在实习中，我们还通过师傅的讲解了解了注塑过程中存在的各种缺陷以及如何改正消除等内容，另外，我们还在现场了解了模具在注射机上如何装夹的和注射的过程，最重要的是我们在现场认识到了三板模和双射模，这也对我们在晚上时的培训中师傅讲到的内容做了巩固；对于其它的部门实习，我们虽然接触到了一些东西，如机器的型号，工作原理，加工过程等内容，但是，或许是因为技术含量还是其它的原因，拿在nc车间来说，师傅们的工作任务都很重，他们有时对我们的知道是很有限的，也或许这里面需要通过实际的操作才能实现具体的一些认识吧，同时，这也许是因为绝大部分人都在需求与建议中要求实际操作的原因吧。

在实习过程中我们不断的提出问题并不断的解决问题，由原来的不知道到越来越熟悉，另外一个方面说吧，纵然我们都已经是踏入社会，事实上当我们走出大学的那一刻，我们已经在无论是经验上还是技术上等都已经落后了很多，我们在大学里学的东西真正到社会上、工作中用到的，或许是我们走出校门后一年半载旧年就能掌握了，社会上的有更多东西需要我们去学习，或许这也就是我们有那么多问题的原因，有些问题看起来真的很幼稚，但是还是问了出来，更多的解

释应该就是理论与实践结合的太少了，举个例子来说吧，我们在进行热模钳工实习的时候，就拿一些如顶针，斜顶存在的原因或是作用，有些人一点都不清楚，而事实在大学里已经接触过了，接触的再少那也是在毕业设计时也接触过，大学里一些东西要不就是学了为了完任务，要不就是学了一点都不扎实；我还记得在进行工装车间的实习的时候，指导我们的师傅问我们低温回火，中温回火，高温回火的温度，材料发生的变化以及得到什么组织时，第一天我们没一个人答上来，但是在第二天再问时，只有几个人查了，虽然查了，但是在回答时还是看着本子念，根本没有摆脱大学里那种所谓的学习方式。

1、我们新一届大学生大批得到来，公司给以了很多得照顾，但是对我们得要求不够，虽然在部门时都表现得像模像样，但是宿舍区得懒惰却是缺少管理得，而这势必或影响到工作中。

2、缺少公正得竞聘竞争，例如，在选择一个队或是一个组得负责人时，有些人不能担任来增强团队得凝聚力，却是担任了负责人，而我也不相信一个只想着不拿倒数第一就行得负责人会能带出什么好得团队。

3、公司或部门缺乏一个为大家提供学习环境得地方，大家不能实现相互得认识与工作上得交流。

针对我提出得几点意见我希望给以我自己得意见，就是希望公司加大对我们得要求，事实上我认为，没有什么技术，没有什么经验可谈得我们根本没有什么底气或是资本讨价还价得要求什么，至少在实习期是这样得，同时，一直在好得环境里，我们是不能尽快成长得；多给我们大家自由竞争得机会，事实上在相互间往往不是很了解得时候，一些片面多会指导很多人做出不明知得选择；再者，希望部门能给我们安排一个进行理论学习得场所。

最后，我很感谢这接近一个月来各位领导与师傅们对我得指导与帮助，在以后得日子里，我会更加得努力，我相信自己，同时，我也相信，以后会有更多得人相信我，部长也会相信我！

## 船舶钳工年度工作总结 船舶防护工作总结篇九

教育实践不仅培养了我们实习生在\*台上向学生传授知识的能力和口才，也使我们能够发现和分析目前中学物理教学中存在的实际问题。

我的实习学校是秦皇岛经济技术开发区第二中学，在那里讲授高二的物理（机械压力和浮力）和物理（电的欧姆定律），有高二二班和高三一班的物理课，也担任高二二班的实习班主任。实习期间还组织了“九年义务教育三年制初中一年级开设物理课程情况调查”的教育研究。总的来说，实习工作非常成功，无论是教学工作，班主任的实习工作，还是教育科研工作，都得到了学校领导和老师的表扬和支持。我在担任二年级二班实习班主任期间，班级管理工作也得到学生的配合和家长的支持。在被表扬和欣慰的同时，我也发现了自己的不足，需要自己在以后继续改正和提高。

首先说说我的教学经历。站在讲台上，面对所有的同学，第一种心态更好。具体来说，不要太紧张什么都不说，因为你面对的是自己的学生，你的任务就是给他们讲课。如果站在讲台上，首先不知道说什么，首先是失职，其次是学生的不信任，后果是课堂秩序混乱的恶性循环，学生的听力效果大大降低。所以，站在讲台上，你要有清醒的头脑，明白自己要做什么，有明确的出发点，才能摆正心态，走进课程的思路；第二，你首先要保证你的想法百分百在你教的内容上。我们在教学生的时候，会有这样的经历：发现学生没有听好，提醒他们认真听，注意听。

但是，如果老师的注意力不全集中在课堂上，也就是所谓

的“走神”，学生怎么能跟着老师的思路走呢？以身作则不仅体现在外在的行动上，更重要的是，它引导学生在课堂上专心听课45分钟。所以课前备课很重要。备课的时候要把高深的知识整理出来，把脑子里的知识点理顺，才能有条不紊的讲出来。这就要求教师对教材的熟悉程度高，专业知识基础强。我在讲课的时候，比如习题课，如果需要在黑板上推导出一个很长的公式，我会边写边讲，这样我在备课的时候不仅能跟着自己的思路走，还能让学生跟着我的思路走。

最后，谈谈教学方法的创新。我举个例子。高二教阿基米德原理的时候，没有用课本上的实验教学，而是自己的数学演绎教学法。具体来说，用数学方法从已有结论中推导出未知结论，取代了从实验中推导出结论的过程。这种想法有点类似于大学里的理论物理教学。这就是我的想法来源。比较两种方法，前者的优点是实验教学过程直观，学生容易接受。但仔细想想，这种实验虽然对学生有吸引力，但未必能集中全班的注意力。因为学生看到实验，心理好奇会引起讨论，课堂秩序没有100%的保证。虽然我的数学演绎教学过程比较抽象，但是对于集中学生注意力有一定的积极作用。

因为在整个教学过程中，公式总是排在前面，稍有疏忽就会模糊不清。此外，实验教学在中学物理教学中被广泛应用，但我们往往忽视数学对物理的重要性。因为我们面前的现实是入学考试，高考之类的入学考试还是笔试，也就是解题还是靠自己现有的物理知识，通过数学公式来表达。所以，从学习知识的过程来看，培养学生运用数学知识解决物理问题的能力是我的主要思路。当然，实验是体现物理知识最直接的方式，所以我对实验的安排主要是在实验课上。教常规课的时候，用的数学方法比较多。

这是我一般的实习经历，还有很多，由于篇幅有限，无法一一列举。在未来的教学中，我们应该注意上面提到的问题，提高自己，同时我会积极创新教学理念，给老师更多的发挥空间。

——大学生实习工作总结

大学生实习工作总结