

# 船厂年度工作总结个人(实用10篇)

总结是指对某一阶段的工作、学习或思想中的经验或情况加以总结和概括的书面材料，它可以明确下一步的工作方向，少走弯路，少犯错误，提高工作效益，因此，让我们写一份总结吧。那么，我们该怎么写总结呢？下面是小编整理的个人今后的总结范文，欢迎阅读分享，希望对大家有所帮助。

## 船厂年度工作总结个人篇一

根据学校的教学安排，这一周我们将在新扬子船厂进行认知实习。虽然上个学期我们已经去上海的沪东中华船厂认知实习过，但我依然对这次实习充满了期待，作为即将踏入社会、走向工作岗位的人，对可能即将从事的工作多一份了解总是好的，正所谓“知己知彼，百战不殆”。

周一上午一早，我们专业的同学按照约定的时间准时来到学校门口集合，集合完毕后上了汽车。经过一个小时的车程，我们来到了实习目的地——靖江新扬子造船有限公司。之前我们对这个造船厂并没有一点了解，直到接待我们的人资部的茅科长向我们作了简要的介绍，并播放了该公司的宣传片，我们才直到这是一个了不起的公司。新扬子造船有限公司隶属于中国主要造船集团之一的扬子江船业集团。论产量及制造技术，集团是中国造船行业中第二大的私营造船集团。在90年代中，集团是中国首几家有能力建造装载能力达中等型号集装箱船及散货船的造船公司。新扬子造船有限公司位于中国江苏省泰州市靖江江阴工业园区内，长江下游黄金水道的北岸，拥有长江深水岸线1200多米和10万吨级干船坞二座，工厂占地面积79.3万平方米。公司以设计、建造、管理一体化的理念，积极推行精度造船、数字造船，主打产品是6000teu以下集装箱船和100,000dwt以下散货船，并积极向各大型的船舶方向发展，造船生产能力和规模名列中国造船行业10强企业。

下午是安全知识讲座。不管什么行业，安全都是第一重要的，特别是造船这种重工业，安全更是重中之重，稍微一不小心，就有可能造成生命财产的损失。

首先，我们观看了船厂的安全教育片，其中讲了很多安全事故的类型，比如高处坠落、物体打击、触电、燃爆等，在案例中，这些事故的结果大多都是伤者抢救无效死亡，给我们带来极大的震撼，让我们意识到生命是多么脆弱。看完全片，我们也可以发现很多事故完全是可以避免的。比如一个高处坠落的案例，事发的原因是工人下班后顾着玩手机而没有注意到脚下的孔洞，导致失足掉下摔死。如果这个工人能够多一份谨慎，在船厂这种危险的环境中时刻保持专注，使自己远离危险，又或者现场监督员能够发现场地的安全隐患，及时把在孔洞周围做好防范措施，那么悲剧都不会发生。还有很多类似的事故，都是由于工人不小心或者是没有按照规定操作造成的，其带来的恐怖后果，让我们意识到按规程操作的重要性。

这天下午安排安全讲座是有目的的，因为第二天上午我们将要去生产一线参观。第二天上午，我们依旧准时来到了船厂，戴上安全帽，我们在茅科长的带领下开始了参观。参观中最让我震撼的就是长达几百米的集装箱船，走近它的时候，二十几米高的船体就像城墙一样稳稳地矗立在面前，让人误以为自己是在一座城墙脚下。

参观完毕，吃饭休整后，我们开始了下午的学习。这次学习的主要内容是企业管理。给我们讲课的是管理部门的顾震科长。顾科长介绍，新扬子公司是行业内盈利最好的私企，它在前几年船舶行业陷入低谷的时候，凭借着优秀的管理模式，傲立江头，与其它纷纷退出船舶行业的公司形成鲜明的对比。

公司管理经验中，一个很重要的就是鼓励员工提出合理建议，并对合理建议的提出者给予奖励。这种管理方式能激起员工的积极性，让他们能够为公司发展献言献策，树立他们的主

人翁意识。而且由于他们更加深入生产一线，对他们工作范围内的事务有更深入的了解，能够提出更具有针对性的建议，这个视角是公司上层所不具备的。

正是由于这个政策的存在，使公司在员工合理意见的帮助下省下了大笔开支，而员工也获得了回报，从而缔造了双赢的局面。

第三天依然是在教室进行理论知识学习。上午下午分别学习了船舶的生产流程和试航。

通过这次的实习，我学到了很多和造船相关的非常有用的知识，了解到了造船行业的最新动态和未来的发展趋势、竞争趋势，造船的先进技术、理念、方法，对我国目前的造船的水平有了大致的了解。亲眼目睹了我国造船行业的蓬勃迅速发展，令我对我国向着世界第一造船大国充满了信心，自己也下决心投入到这个船舶快速发展的行业的浪潮中，为中国的船舶事业崛起做出自己的贡献！

作为一个即将走进工作岗位的大四学生来说，能有这么一个参观实习的机会是很难得的。毕竟我们毕业以后进到工厂里面都要从头开始。或许我们有那么点知识，但是要是我们没能了解船厂的工作模式和现在的造船流程，进去以后无疑是要落后的。这次实习使我们了解了现在船厂的造船模式和管理模式，也通过参观知道了其实车间的工作才是我们最好的老师，很多东西我们都可以通过在车间的参观学习来领悟的。师傅们也通过往界师哥师姐们的表现告诉我们什么样的道路是我们走向成功的正确路线。

通过这次实习，我感受到了自己的不足，知识的匮乏和面对困难的勇气，却也让我坚定了做一个造船人的信念，再大的困难我都有信心去面对！

# 船厂年度工作总结个人篇二

## 一、抓好信息化管理，充分利用erp和oa两个管理平台

1. 保障和监控erp系统各模块的正常运行，逐步优化程序，尽力让系统与业务管理需求呈现统一性。在全省要求统一钢瓶管理的外部环境下，我部门配合氯气厂做好钢瓶档案与通用软件接口的修改工作，使我公司的钢瓶报检顺利进行。同时我部门根据人教处工资打印下放的需求，重新改进了工资打印的程序，直接和erp的sql数据库挂钩，在安全性和权限上都达到业务和技术上的要求。

3. 扩大信息化应用的深度与广度，积极挖掘信息化应用新需求。erp系统经过四年的运行在各相关人员已能较为熟练地进行业务作业，系统已完成数据采集的过程，如何将现有的数据利用起来产生效用是erp目前的工作重心。我部门积极推动职能部门利用erp数据进行挖掘分析，引导作业人员学会用数据去分析解决问题，在系统的支持下，逐步地有目的地变事后被动式管理为事前主动式管理，减小管理决策风险。

4. 推动erp优化业务流程。为提高erp运行效率，减轻操作人员的工作量，我部门从今年开始加快仓库甩账的进度，已实现了各仓库的月报电子化，取消了手工单，并实现了财务提出的电子核账的功能。现已完成了甩账前的存货账和库存账的核对工作，将拟出关键点进行考核。

5. 继续推动oa项目，在11月圆满完成oa项目的验收。oa系统自xx年项目启动实施以来，虽然在去年模块有启用部分，但项目的运用进程一直比较缓慢。今年伊始，在公司领导的高度关注下，多次纠集各相关部门开会、商讨，随后也得到各主管部门的大力支持，陆续启用了发文管理，收文管理、车辆管理、图书管理、投诉管理、项目申请、定点采购单、电子公告、通知管理、会议管理、材料评审、用车申请、物料

申请、人事系统等流程，并根据职能部门的需求开发了政审回执、政审证明、家庭调查、固定资产报废等功能。目前为止，启用模块的使用效果良好，用户已逐渐接受无纸化办公的办公模式，单据的审批过程系统完成，并通过“落地制度”即最后审批的部门实现打印、盖章，使单据生效。基本上实现了办公的自动化，电子化，缩短了审批时间，提高了办公效率。

二、抓好部门内部管理，将it服务管理理念融入部门工作，进行运维erp的推广、尝试，强化服务意识，在服务过程中逐步体现自身的存在价值。

1. 我部门成立it服务台，通过it服务管理来提升it服务效率，协调部门内部运作，改善it服务部门与业务部门的沟通，实现从传统的技术管理向流程管理，再向服务管理的转换。it服务台实行首问负责制：哪位工程师最先接到业务部门的电话，就成为该case的责任人，他需要自己或者协调相关人员解决并关闭这个“case”。这也解决了工程师间互相推委的现象，有效地建立一条透明、清晰、快速的反应链和it维护的知识库。我部门将it服务台列入部门考核的范畴，将服务质量与薪酬挂钩，极大强化了员工的服务意识。自成立三个半月以来已处理了274个故障，故障处理率99.64%，投诉率0。

2. 为了加快故障处理的响应速度，我部门启动了sms项目，将一些常用软件及补丁自动分发，即加强了客户端的安全管理，又能使网管人员远程快速解决用户软件故障，节省了响应时间，一解用户燃眉之急；同时通过该项目使我部门能加强对电脑及打印机等固定资产使用情况的管理，使公司有限的资源发挥最大的效用。

3. 深化内部改革，探讨硬件外包的管理模式，将公司新增的打印机由采购模式转为租用模式，将可节约了二万元的设备采购成本。同时考虑到目前公司的电脑近三分之一已过保，过

保的电脑都存在收上门费和品牌维护站的硬件维修费用较高的问题，我部门改变以往硬件全部品牌维修站承包的方式，变为保内机子由品牌维修站承保，保外机子转包维修的局面，也可打破垄断，节约维护成本。

三、抓好网络安全，将安全意识提到日常管理的第一要义，做好专人监控，规范网络管理，全面推行域用户、组策略管理，保障网络地正常运行。

1. 我部门加大对用户的网络安全及电脑知识的培训。8月23日我部门在总调会议室针对目前网络上病毒日益猖獗，如何防范病毒和如何处理电脑的小故障为综合支部员工做了详细的讲解。

2. 在去年备份方案的基础上，充分利用了veritas软件，在合理的网络和硬件环境的支持下，定时对关键的数据进行异机备份，将原来搁天的风险减低到隔小时，大大提高了备份的效率和恢复的完整率。

3. 同时针对行业知识更新快的特点，我部门组织分批了9次内部人员的专业培训，采取外训、内训两种方式，特别是通过外训人员回来给其他同事做内训，不仅节约了培训成本，更主要地是加大了外训人员的学习压力，学有所成、学有所用。尝试树立团队精神，倡导建立“协同合作、踏实敬业、诚信待人、好学进取”的部门文化。

## 船厂年度工作总结个人篇三

### 范文一

参加工作的这段时间，感触最深的是公司领导对我们青年员工成长成才的重视，以及对我们青年员工队伍建设的重视，从我们刚刚参加工作时的入岗培训，到目前正式走上工作岗

位前的轮岗实习，无不体现了公司领导对青年员工的关心和支持。

对于轮岗实习制度，我的感触颇深，我认为轮岗实习制度最有利于针对大型工程类从业人员的成长和青年员工的职业定位，通过轮岗实习不仅可以让我们对“造船”这个模糊的概念有了清醒的认知，对于船舶建造的过程有了“整体感”和“立体感”，而且更重要的是让我们每一个人对于自己的职业选择有了清晰的方向，我们可以根据自身的专业和兴趣并通过某个岗位的实践经历来实现自身的职业价值。

下面就按照时间顺序对我这一年的见习生活的点滴进行一个总结，也也算对这一年我的成长经历进行回顾！

### 甲装车间——一切的开始

甲装车间是我工作的起点，是我真正走入造船行业的开始，也是从这里开始让我真正的认识、了解这个行业以及我将来要从事的工作。

最初的实习阶段，让我清醒的认识到了安全的重要性，师傅常常挂在嘴边的一句话就是“注意安全！”这些话也深深地印在我的脑子里，安全是生产的保障，生产要有安全作为前提，每天跟着师傅工作，我也很快的对船舶甲装有了进一步的了解，甲装车间负责船舶甲板机械和一些管系的安装调试工作，真正的参与其中也让我对造船有了更加浓厚的兴趣。

四个月的时间，不但让我对造船有了初步的了解，同时对于三部的一些基本的生产情况也熟悉了，也使我自己真正的融入到了三部的生产生活当中。

### 技术质量科——体验另一种工作环境

甲装车间实习结束也就即将过年了，天气也变得冷了起来，

上海的冬天真的很难熬，但是这个冬天对我来说还是非常有意义的，因为我开始觉得我的生活又变得丰富多彩起来了，这段见习期间，除了正常跟着师傅上船做一些日常工作，我们这届见习生一起办了一场迎春晚会，排练的日子很开心也认识了很多新朋友，最后的晚会还算成功，最主要的是这个过程让人难忘，就这样这一年就结束了。

我技术科的师傅是一个有着三十年现场工作经验的老师傅，很多现场遇到的难题都要他亲自去解决，跟着他也让我对造船又进一步认识和了解，尤其是一些技术上的问题。在技术质量科的实习中我跟着师父主要是负责20000t船舶除了电气以外的所有技术指导与实施工作，师父每天会带着我到船台和码头正在施工的船上进行巡查，找出在技术上出现问题或者不符合技术要求的地方，然后叫下面的施工人员进行修改、整顿。

通过一段时间跟着师傅的巡查和师傅的讲解，我发现我们现在造船的主要力量都是来自外包队和协力工，他们大多数没有太高的学历，对于一些工艺只能是了解表面，而多数情况是本厂工人告诉他们所要做的之后他们自己到现场施工，在遇到一些不负责任或者能力差不负责任的人，在船舶建造过程中就会出现很多明显的错误，比如我们看到在船舶通道两侧的墙体铁皮安装的不到位；会有一些明显的错位，一些零件的安装方向出现错误；还有就是施工人员对于一些工具如焊枪、管子等乱堆乱放，造成了极大的安全隐患。遇到这些师傅都会上去跟负责人员指出来。

## 生产管理科——飞快的进步

生产管理科的主要工作职能我认为主要是“为生产服务”，组织、协调、分配、计划各个车间、科室的生产任务，及时根据工作实际情况变更生产计划，并监督执行；保证报验的正常并且高质量的完成，协调船东、船检、公司质量保证部门对船舶修造进行的监督、检查。



可以说在生产管理科的一个月让我从另外一个角度认识了造船，这段时间更多的是和船东、船检，这与之前的生活完全不同，也真正了解了船舶建造的新的阶段，这段时间是我无论说是对于船舶机舱管理、报验流程、以及生产科的工作都很好的了解。

## 机装车间——再次回归

从科室回到车间其实内心多少会有一些不适应，对于工作环境，工作内容，接触的人都有着很大的改变，其实这也算是一种回归吧，回到最初，就像刚来时一样，车间能交给我们的其实真的很多，现场的经验对于一个造船人来说是十分重要的！

机装车间的师傅是负责主机安装的，从主机吊装，穿轴到对中报验，这个过程需要很多的耐心和经验的积累才能做好，跟下来两条船，让我也重新给自己定位，让自己的心态也回复到最初的状态，无论说在车间也好，科室也好，我们要做的就是把自己的工作做好。

## 一点感受

车间的工作真的很苦很累，尤其是对于像我这样刚毕业的大学生，开始真的很难接受，不过现在已经把它当做一件平常的事情来看了，这在某种意义上来说也算是进步吧，不能说喜欢车间的工作环境，单起码我现在能够接受并且能够做好自己的工作。

整个实习过程中我也深感英语的重要性，有好几次跟着师傅和船东打交道都让我感到十分的惭愧，惭愧自己英语水平的浅显，惭愧自己不能帮助师傅完成与船东的沟通，也就从那时候起我的工作服口袋里就多了一个记录专业英语单词的本子，电话里也多了一个查英语单词的软件，在船上，在与同事交谈中遇到不会的不懂的就马上记下来，马上查出来，

上学时没有感觉，现在才知道英语却是这么的重要。

船舶行业是一个高危行业，我们要时刻注意保护自己，这样才能保证生产生活的正常进行，也是对自己负责任的表现，安全意识应该时刻放在首位，也要注意排除身边的不安全因素，来确保他人的安全生产，这也是作为一个船舶管理人员应有的义务和所要具备的素质。

对于见习生管理的几点建议

一、见习生带教师傅的安排应该由人事科把关，根据往年见习生的反馈来适当进行调节。

二、适当安排往届大学生与见习生的互动，结对子等等，能更快更好的提高我们各方面的能力。

三、鉴于三部地理位置等的特殊情况，对于新进大学生应该有更多的情感疏导和关心，要增加大学生的对于工作的热情和信心。

结束语

去年八月我们来到这里，而在隔年的火热夏季，我们也将结束我们的见习生活，正式走上工作岗位，这一年有过失落、有过沮丧、有过一个人在上海这座大都市的迷茫，但是，我知道我还年轻，还有很多时间和能量来完成我的梦想，来让我身边的人过的幸福快乐，想想这些，眼前吃的一点苦，忍受的一点孤独，又算得了什么呢，我始终相信通过自己不断的努力，一定会在造船行业上有所作为，不为别的，只为了那些一直关注我的人。

范文二

2009年1月末至2月初我们在上海实习，参观沪东中华造船厂。

外高桥造船厂以及华润大东等几个船厂，上课听取了各厂主要技术骨干的技能培训，通过这次实习，我体验到一些平时在书本上看不到。学不到的东西，让我对造船行业的现况以及前景有了更直观的认识。

下面就这次实习做下总结，希望能够使自己在总结过程中再次熟悉学过的内容，了解自己的不足，也希望通过总结能够使自己再次回想起当时的情景，为自己坚定做一个造船人的目标提供更直接的动力吧。

我们首先是在沪东中华造船厂实习参观。沪东中华是两家企业合并而来，目前在全国造船行业里面也算前列的企业之一。通过老师傅们给我们讲解船厂的历史，我们了解了她的发展过程，明白了无论作为一个企业也好，一个人也好，如果他要发展，要在抓住机遇的同时，更要能够尽自己最大的努力来为自己的将来打拼。作为一个大型的综合企业，她有很多的分支，在国家困难的时候，靠自己的实力，靠领导者的英明决策和全厂职工的共同努力，使自己的世界造船界有了自己的立足之地。沪东的很多船型都是世界上很有名气的，它们的研发其实都是从零开始的，靠的是师傅们艰苦的努力换来的。

作为一个国家级大型企业，她有自己的任务，为社会培养了很多造船行业的精英，她从没向国家要过一分钱，却在默默的为国家做着贡献。现在该厂既承接世界各大船东的造船要求，又在为国家造军船，为我们的国防事业做着贡献。沪东人的精神感染着我们每一个人，也为我们的国家能有这样的企业感到骄傲！

现在沪东的主打品牌是74000吨和74500吨的散货船，11万吨的油船和vlcc以及各种纲结构。这些品牌基本垄断了国际市场，是沪东自己研发制造的，也有很多自己的专利在里面。现在沪东的主要设备包括360x92米大型干船坞1座，600吨龙门吊2台，12万吨级浮船坞、12万吨级和7万吨级船台各1

座，2万吨级以下船台3座。她在软件开发和应用方面也是同行业里面比较先进的，除普遍使用瑞典tribon美国ptc/cadd先进的船舶设计系统软件和cad/cam技术等，还拥有自主研发的国内领先的hz—cims中文信息管理系统。与此同时，该公司拥有各类资质认证证书百余份，并通过ccs/abs/lr/dnv/gl等船级社的认证。正因为如此吧，沪东正在努力发展，希望凭借自己的努力来创造一个世界一流的造船基地。

在沪东我们参观了各个车间，在里面我们看到了正在加工的分段，使我们对自己学过的知识更加的立体化，也更直观，很多以前不知道的东西现在一看就明白了。我们在车间还看到了各种先进的焊接技术，让我们明白了原来现在的技术是这样的，不是我们想象的那样艰苦。当然或许有些地方的焊接或者舾装什么的还是要人工来完成，但是相对来说现在的造船还是比较先进的，完工效率很高。从一块一块的钢板，经过变形，焊接，组装直到涂装，让我们直观的了解造船的过程，这样的流程使我们看到了图纸上所谓的那些线是什么，那些符号代表什么，对于我们了解记住这个东西很有帮助，比只看图纸死记硬背强了很多。

上课的时候老师傅们给我们讲了很多现在正在船厂使用的方法和工具。就拿把钢板弯曲成我们需要的形状这样一个看似简单的问题，其实根据不能船型和船的不同部位以及曲率的不同，其弯曲方法各异，简单的来说分机械成型和热力成型，机械又分很多种，不同的钢板。不一样的曲率起设备也不一样，机械成型的主要设备是滚弯机，用来加工板的筒形或锥形曲面；压弯机，用来弯板、折边或轿车；弯曲机，用来加工横梁、肋骨等。而热力成型则是利用化学原理来使板在不同的受热情况下弯曲成我们想要的形状。这些设备我们在车间都见到了，师傅们的操作也是我们认识到了现在的技术，对于一些书本上没有的东西，比如某些符号啊什么的现场师傅们也对我们进行了讲解，可以说收获颇多啊。

在黄浦江边我们参观了沪东的码头，停靠的和在造的几艘军舰也让我们现场感受到了沪东在为我们国家做的贡献。虽然我们没能进到他们的船坞里面去参观，因为毕竟涉及安全啊商业秘密啊什么的，但是我们远远的也看到了在造的vlcc这种目前世界上最先进的船型，它的高技术性。高附加值和长久的寿命都有很多的先进知识在里面。师傅们也向我们大概介绍了下，使我们感受到了造船人身上的担子还是很重的，毕竟很多专利啊设备啊我们都是进口的，我们在没有能力生产的情况下就要受人家的制约。希望有一天我们能够自己研发出向现在进口的耐超低温的钢材。沪东也是边制造边在学习，或许第1遍造的时候我们需要你的材料，但是第2艘船我们自己就能解决大部分材料和设备问题，节约很多开支的，也为我们目前空白的技术领域加入了新鲜的血液。

我们还参观了外高桥和华润2家大型的造船企业。做为很年轻的一个造船企业来说，外高桥有他很多的优势。他们无论是在年创收上还是造船吨位上在国内都算是龙头。因为年轻，他学习的技术都是最先进的，他的各种设备和管理模式都是现在世界上领先的。正因为如此，在其企业里面竞争是很激烈的。当然进去肯定也能学到很多其他企业所学不到的先进知识。

华润做为修船企业，又因为刚在崇明岛上建了基地，所以进入华润的话我们能够有自己的机会来争取自己的未来。我想比较下沪东和外高桥两大船厂的造船模式或许能让我们更深刻的理解管理的作用吧。沪东做为老牌的造船厂来说，她的管理是这样分的，全厂分造船一部和二部两个大的部门。每个部门都有能力来造船，来了合同分到哪个部门，哪个部门就去做。而外高桥是按造船流程来分的，他把一条船的东西分的很细，每个工作部门分别负责自己的一块，分工明确，出了什么问题责任很明显是哪的。相对来说感觉外高桥的管理模式更科学一些，毕竟工人们是不动的，做什么的就一直在做，技术熟练那么效率就高很多，且责任明确不容易出现拖沓的现象。所以他造船速度快，创收利润高。在壳舾涂一

体化的今天，好的管理模式无疑是企业发展的先决条件。

我们国家造船世界排名第3，国家希望我们能够成为第1 造船大国。这个目标怎么实现?我想我们通过对前2个国家的了解可以看出来。在日本和韩国，他们的管理是很科学的，绝对不会出现误工等等这些事情的。因为他们从开始到最后结束整个过程在造船开始前都已经在电脑上模拟出来了。现在我们在学习，我们在努力做到壳舾涂一体化，因为这就是最科学的造船模式，可以节省造船时间，使材料不得到浪费，场地得到合理的应用，船坞做到最快速度的出船。我们离世界第1造船大国的目标还很远，我们要尽自己最大的努力来学习最先进的技术武装自己，使我们的造船技术能够领先于世界。

作为一个即将走进工作岗位的大四学生来说，能有这么一个参观实习的机会是很难得的。毕竟我们毕业以后进到工厂里面都要从头开始。或许我们有那么点知识，但是要是我们没能了解船厂的工作模式和现在的造船流程，进去以后无疑是要落后的。这次实习使我们了解了现在船厂的造船模式和管理模式，也通过参观知道了其实车间的工作才是我们最好的老师，很多东西我们都可以通过在车间的参观学习来领悟的。师傅们也通过往界师哥师姐们的表现告诉我们什么样的道路是我们走向成功的正确路线。

## 船厂年度工作总结个人篇四

1. 在实习中，通过参加航行值班、操作管理、保养维修及技术革新等项实际工作，学习实际工作技能，使学生进一步加深并运用已学过的专业理论知识，理论联系实际，为毕业后的工作打下良好的实践基础。
2. 在学习的基础上，根据所在船舶要解决的实际技术和管理方面的问题选择专题，并运用所学过的基础和专业知 识进行深入的研究，写出具有一定水平的专题论文，进一步提高学

生分析问题和解决问题的能力，提高管理水平。

3. 通过实习进一步了解船上生产组织情况和船员职责。培养学生适应海上生活的能力，学习中国海员的优良传统，树立艰苦奋斗敢与风浪搏斗的作风，锻炼勇敢坚强的性格，养成团结友爱、遵纪守法的品德，使学生真正成为既有高度科学文化知识又有良好的海员素质的祖国海运事业的人材。

## 1. 机舱辅机

(2) 分析主机滑油泵、冷却水泵和舱底水泵等的构造与性能特点；

(4) 熟悉各种泵的起动和停车步骤，并能正确操作；

(5) 熟悉各种泵的实际运行参数，并能在当班中进行正确地检查管理；

(6) 了解并分析各系统中调整流量、压头的常用方法；

(7) 参加各种泵的日常维修保养工作；

(8) 了解舱底水、压载水、日用海淡水、污水等系统的组成及布置。

## 2 锅炉

(2) 了解锅炉上各附件的名称与功用；

(3) 了解蒸汽——给水系统的布置、主要设备等，并能正确操作；

(4) 了解锅炉水位和燃烧自动控制系统的组成、特点和工作原理；

(5) 了解锅炉燃油与供风系统的布置、主要设备、并能正确操作；

(6) 炉水化验及处理，锅炉的排污操作；

(7) 锅炉启动、加水、升汽，使锅炉投入正常运行的方法；

(8) 锅炉交接班时的工作。

### 3甲板机械

(1) 熟悉电液舵机的工作原理及各部件的名称与功用；

(2) 说明舵机远距离操纵机构的工作原理；

(4) 了解并学会开航前的“对舵”工作；

(5) 了解并学会在开航和停泊中对舵机的管理工作；

(6) 了解掌握锚机、绞缆机、起货机及舱盖等系统的构造特点及维修保养方法。

### 4制冷设备

(2) 了解冷剂循环的管理及各自动化元件的名称、型号及功能；

(3) 记录并分析系统的各工况参数；

(4) 了解并学会充剂、加油、放空气、检漏等项操作；

(5) 了解对系统中各种故障的排除方法；

(6) 了解空调装置运行管理方法。



## 5. 其它辅机

- (1) 了解并学会油水分离器的操作管理、警报装置的调整和校验;
- (2) 了解并学会造水机的启动管理、盐度和造水量的调节方法;
- (3) 焚烧炉及生活水处理装置结构及操作。

## 6. 船舶电力系统

- (1) 掌握船舶电力分配系统;
- (2) 配电盘上各仪表的功用及使用注意事项;
- (4) 两台发电机并联运行的方法及操作注意事项;
- (5) 发电机的卸载、解列等操作方法及注意事项;
- (6) 发电机有功功率及无功功率的调节。

## 7. 船舶应急设备

- (1) 指出船上所有安全及应急设备及其位置;
- (2) 消防水系统及CO<sub>2</sub>灭火系统的布置及正确操作方法;
- (3) 检查应急发电机及应急发电机自动起动系统(有条件时进行试验);
- (4) 检查救生艇的发动机(有条件时进行起动试验);
- (5) 如果有条件, 参加船上消防及救生演习。

- (1) 了解船舶动力装置的技术资料和运行情况。
- (2) 熟悉和掌握电机员日常工作以及遇到问题的处理方法。
- (3) 确定报告题目，并注意随时搜集资料。
- (4) 做已经实习和学到的实验报告题。

2. 每天值一个班的时间要占整个实习时间的1/2左右，其任务是：

- (1) 进一步熟悉和掌握轮机员处理问题的方法和维护保养工作，对某些辅助设备具有独立操作和管理能力。
- (2) 做完全部实习报告题
- (3) 做好自我总结和鉴定。

以上时间分配根据船舶不同情况可灵活掌握。

1. 学生在实习结束时，应向学校提交实习报告、专题报告。
2. 实习报告应书写整洁。

3. 实习报告的内容及写法参阅《船舶电气技术专业毕业实习内容要求》及《撰写毕业实习报告指导书》。

4. 实习资料要在规定的日期寄出，否则将影响毕业证书的发证时间。

学生由接受实习的单位分配上船，在轮机长、大管轮、电机员的领导下，完成实习任务。学生的思想教育、业务学习、组织纪律、安全教育以及鉴定考查等各项工作均由船上负责。具体学习安排与组织工作由轮机部负责，并指派专人指导，依靠船员对学生的经常性帮助，逐项落实各项实习任务，并

加强对学生实习的考核。

当船上有数名实习生时，可指定一名实习生为组长，其任务是：根据船上有关领导的布置和要求，具体安排学生的实习、劳动和生活，视需要学校可派教师随船指导实习，船上领导要尽可能安排实习生轮流跟随大管轮、二管轮、三管轮、电机员值班，全面实习。

1、学生在实习期间，如有严重违反纪律者，由船舶领导提出报告，经公司与学校商妥后，由学校给予必要的纪律处分或取消其实习资格。

2、对漏船者根据不同情节给予严肃处理。

3、由于船上对学生负有人身安全的安全责任，所以实习生在船舶泊港时未经同意不得在外留宿。

4、学生下地前必须向船上负责人请假，准假后方可离船，并在开船前二小时回船。

5、学生请假一个航次以上者，必须事先经系以及船舶领导准假。请假时间超过五分之一者(按该船实际的实习时间)实习不予通过。

6、遵守船上一切规章制度。特别是轮机部规则、值班交接班制度。航行值班中要精神饱满、严肃认真，禁止做与值班无关的工作。

7、遵守操作规程。

8、对轮机设备的操作，应经轮机员同意或在轮机员指导下进行，未经同意，不得擅自启用。

①要服从船舶领导，按计划进行学习。努力钻研业务技术；勤

奋学习，精益求精，认真完成实习报告和专题报告。积极参加船上工作和劳动，在正确和熟练方面下功夫，锻炼培养作为轮机员的独立工作能力和分析、解决问题的能力。

2、要关心政治，关心国内外形势，端正实习态度，通过海上实习的锻炼，进一步树立献身航海事业的信念。

3、要谦虚谨慎，虚心学习船员的好思想、好品德、好作风，抵制不正之风和腐朽思想的侵袭，做一个文明的好船员。

## 船厂年度工作总结个人篇五

总结是事后对某一时期、某一项目或某些工作进行回顾和分析，从而做出带有规律性的结论，它可以有效锻炼我们的语言组织能力，快快来写一份总结吧。那么你知道总结如何写吗？以下是小编收集整理的修船厂员工工作总结，欢迎阅读，希望大家能够喜欢。

事业部的成立，本职工作也发生了改变，经营理念增强，认真学习公司经营发展目标，顺应管理模式的变化，为今后修船事业扩大乃至独立经营核算奠定基础，本人在原有负责修船项目：施工安排；施工队选择、分配；施工进度跟踪；工程项目完工单编制、完工单审核、完工单签订；项目人工工时的统计、材料费的统计、动能消耗的统算、成本利润分析；完工工程报价、完工报价的交流、洽谈、确认；完工确认价格公司审核确认、完工项目合同编制、审核、签订、跟踪、入档；单项目船舶修理档案的建立；船舶修理费用甲方付款计划跟踪、船舶修理费开票、收取、入账的基础上。增加了对外：与甲方工作联系，业务承揽交流沟通，工程项目投标文件获悉；投标项目分解；施工材料资源、价格施工人员的咨询；投标项目现场勘验、报价、报价审核、分包材料费用测算、利润评估、投标项目报价公司审核、投标文件编制、递送、投标项目跟踪、投标文件整理存档；中标项目立项、

价格交流洽谈；预签合同编制、审核、签订、存档；预签费用跟踪收取；项目施工安排、策划。对内：呈报合格分包商的招标、招标文件编制、审核、实施、跟踪、招标后价格对比、洽谈、呈报；入围分包商项目分配、施工组织、辅助各项目经理商务工作；商务文件的处理；施工中设备租赁、租赁设备调配、安排、记录、确认、结算；施工材料申购、审核、跟踪、到货材料登记入账、入库、保管、分配；施工后勤保障工作（工人加班饭、夜班车、生产急需物资调配、动能配备等保障）；设备租赁及分包商费用完工工作量审核、确认、费用核算、测算、层报、审核跟踪，完工结算审批单编制、成本登记、统算、结算批复后的落实；各分包单位税票开票、挂账；资金计划编制、呈报；分包结算支付申请、分包结算批准资金支付；分包结算文件建档、存档。每月工作量编制、呈报；分包商资质评审；月度到账资金、承接项目进度编制、呈报；月度新签合同数量、金额编制呈报，经营工作每周周报等等。

在各级领导的正确指导、帮助、支持下，通过自己不懈的努力及对工作无比热情的态度，积极推动修船事业部各项工作进展，完善管理制度，加强各部门工作交流沟通，让大家充分了解认识修船及修船的特殊性，为事业部的正常发展添砖加瓦，本人积极的工作态度得到公司各级领导及业主的肯定好评，授予公司“第三季度优秀员工”称号，不仅是对我工作的肯定也是对修船全体人员为事业部健康成长付出艰辛工作的肯定。

先后参与组织“x船适时养护”“x船适时养护”“x船大修特检”“x船大修特检”“x轮大修特检”“希望之路尾浮箱改造”工程报价投标及施工组织安排、后勤生产保障、完工结算、分包结算等一系列商务工作；即将进行的“x轮耙臂改造”“x轮改造”“x船大修”“x耙平器备件制作”及其x局挖泥船舶海上抢修□x局泥泵试验基地的工程报价、项目投标、工程组织安排、分包费用测算、成本核算等商务生产工作及具备合作意向但资

源限制搁浅项目“x船厂内大修”“x船坞修”“ x轮修理” 工程报价投标、施工组织安排。

“x船厂修”“x船厂修”“x轮养护”“x管制作” 等8项船舶与非船舶产品的修理制作的报价、投标及价格洽谈。

本年度共参与施工、报价、结算项目x项产值计 x余万元，其中签订合同x份x余万元，投标报价x余份 x余万元。与 x家公司保持业务联系。

随着公司修船事业的扩大，修理范围不断延伸，之前承接船舶修理项目均为靠码头施工本年度承接的“x217”大修项目中我们第一次接触坞修工程，公司资源有限没有自己的船坞，只能通过与周边同行业合作，弥补不足。经过公司领导筛选，就津航浚217坞修项目我司与渤工达成合作意向，由于第一次承接坞修及第一次与渤工合作，对该船厂生产管理规则了解不清，进坞前及施工期间管理我方处于失控状态，无法有效掌控工程修理进度。渤工隶属渤海石油集团，所有生产均严格按照海上石油作业标准，就安全制度方面比同行业船厂严至甚严，所有电装设备必须有漏电保护鉴定、2米高空作业必须申请、吊索具具有安全拉力鉴定、日常保护缺一不可等等，由于我方不明确渤工具体作业要求，导致我方施工人员无法进入生产场地，坞内计划施工项目搁浅，工期增加对其有所损失。

通过本次坞修学习还是有所成果

一是：真正了解坞内修理设备样式、修理程序、内部结构，及坞内修理安排的先后顺序流程，明白了哪些是坞内必做项目；哪些是通过再坞期间施工便于提高工作效率、降低工作难度的，这对于今后的工程组织安排积累经验，了解工程难度对完工报价积累材料提高能力。

二是：安全生产高于一切，安全管理规则制度高于一切，生

命才是最重要的，在大的丰功伟绩一旦发生安全事故终究毁于一旦。尤其是修船高危险作业广泛，在修理期间渤工对安全的重视及安全管理制度、理念，值得我们学习。

三是：总结修船特性，顺应市场发展，我们要不断充实自己，提高自身素质与知识，工作处理要灵活、学会变通。必要的工作中大事化小、小事化了，减少工作程序中内耗带来的不必要损失，提高效益。

四是：本项目的配套，我们一直贯彻充分利用现有资源，结合周边厂家协同合作，互利双赢，但是为解决目前的设备等短缺采用合作方式可取，为长远发展，必要的`配套是应该具备的，吊机起重、船坞等硬件设备，通过以上项目施工，此处消耗巨大，一直靠协助不但无法掌控工期也增加项目成本，在同行业竞争中处于劣势。

五是：知己知彼百战百胜

六是：任何工作都要积极面对，认真仔细完成，及时的沟通、汇报，因为基层工作的准确性直接决定领导的对全局工作的安排、判断。

我司承修“x”尾浮项改造工程，该船隶属中交国际航运，它是我国自主设计研发并有我公司建造半潜式自航运输船舶，根据业务需要本次改装主要是将两舷固定艏浮箱改装成可移动式，由于工期紧，顶推装置为进口设备，由于我司人员紧张在各级领导的积极推动下，工程委托新港船厂施工，在施工过程中，让我真正了解修船国营老厂，在特殊性质高危险修船行业中，单船项目架构组织、人力资源物质配备、生产进度安排谨慎周密，在隐含项目或现场施工与设计不符等情况下解决问题反映速度如此快，在分配工作及人员任用上充分公平合理，工人工作积极性高，辅助配套的完善，内部办事灵活，工程施工有条不紊，赢得业主的喝彩，也在扩大发展中也增重筹码。

随着公司制度的完善，提高员工工作效率增加同行业发展中人才储备能力，公司进行了薪资改革，通过本次改革，让我充分了解自身的工作能力，明确工作态度，感受公司领导对于储备人才的关注尤其是经营人才发掘，给予我们很好的发展学习空间，激励自己不断进步。虽然在对自己定位上有些变动，现岗位跟实际工作内容、能力、业绩不相匹配，但是为大局出发，整体考虑，是金子总会被发现，我会继续默默无闻勤勤恳恳为自身长远努力。

完善修船车辆调配、控制管理办法；明确修船经营工作的重点，明确工作分工“经营指导生产”“谁项目谁负责”。

通过总结一年工作，我学到了很多技术上和业务上的知识，也强化了生产的质量、成本、进度意识；与身边同事的合作更加的默契，都是我的师傅，从他们身上学到了很多知识技能和做人的道理，也非常庆幸刚踏入社会的时候能有他们在身边，作为明亮的航标指引我前进方向，我一定会和他们凝聚成一个优秀的团队，做出更好的成绩。

## 船厂年度工作总结个人篇六

以下是本站编辑为您整理的2018船厂实习报告，供您参考，更多详细内容请点击[本站查看](#)。

### 2018船厂实习报告【一】

我们首先是在沪东中华造船厂实习参观。沪东中华是两家企业合并而来，目前在全国造船行业里面也算前列的企业之一。通过老师傅们给我们讲解船厂的历史，我们了解了她的发展过程，明白了无论作为一个企业也好，一个人也好，如果他要发展，要在抓住机遇的同时，更要能够尽自己最大的努力来为自己的将来打拼。作为一个大型的综合企业，她有很多



的分支，在国家困难的时候，靠自己的实力，靠领导者的英明决策和全厂职工的共同努力，使自己的世界造船界有了自己的立足之地。沪东的很多船型都是世界上很有名气的，它们的研发其实都是从零开始的，靠的是师傅们艰苦的努力换来的。作为一个国家级大型企业，她有自己的任务，为社会培养了很多造船行业的精英，她从没向国家要过一分钱，却在默默的为国家做着贡献。现在该厂既承接世界各大船东的造船要求，又在为国家造军舰，为我们的国防事业做着贡献。沪东人的精神感染着我们每一个人，也为我们的国家能有这样的企业感到骄傲！

现在沪东的主打品牌是74000吨和74500吨的散货船，11万吨的油船和vlcc以及各种网结构。这些品牌基本垄断了国际市场，是沪东自己研发制造的，也有很多自己的专利在里面。现在沪东的主要设备包括360x92米大型干船坞1座，600吨龙门吊2台，12万吨级浮船坞、12万吨级和7万吨级船台各1座，2万吨级以下船台3座。她在软件开发和应用方面也是同行业里面比较先进的，除普遍使用瑞典tribon美国ptc/cadds先进的船舶设计系统软件和cad/cam技术等，还拥有自主研发的国内领先的hz—cims中文信息管理系统。与此同时，该公司拥有各类资质认证证书百余份，并通过ccs/abs/lr/dnv/gl等船级社的认证。正因为如此吧，沪东正在努力发展，希望凭借自己的努力来创造一个世界一流的造船基地。

在沪东我们参观了各个车间，在里面我们看到了正在加工的分段，使我们对自己学过的知识更加的立体化，也更直观，很多以前不知道的东西现在一看就明白了。我们在车间还看到了各种先进的焊接技术，让我们明白了原来现在的技术是这样的，不是我们想象的那样艰苦。当然或许有些地方的焊接或者舾装什么的还是要人工来完成，但是相对来说现在的造船还是比较先进的，完工效率很高。从一块一块的钢板，经过变形，焊接，组装直到涂装，让我们直观的了解造船

的过程，这样的流程使我们看到了图纸上所谓的那些线是什么，那些符号代表什么，对于我们了解记住这个东西很有帮助，比只看图纸死记硬背强了很多。

上课的时候老师傅们给我们讲了很多现在正在船厂使用的方法和工具。就拿把钢板弯曲成我们需要的形状这样一个看似简单的问题，其实根据不能船型和船的不同部位以及曲率的不同，其弯曲方法各异，简单的来说分机械成型和热力成型，机械又分很多种，不同的钢板。不一样的曲率起设备也不一样，机械成型的主要设备是滚弯机，用来加工板的筒形或锥形曲面；压弯机，用来弯板、折边或轿车；弯曲机，用来加工横梁、肋骨等。而热力成型则是利用化学原理来使板在不同的受热情况下弯曲成我们想要的形状。这些设备我们在车间都见到了，师傅们的操作也是我们认识到了现在的技术，对于一些书本上没有的东西，比如某些符号啊什么的现场师傅们也对我们进行了讲解，可以说收获颇多啊。

## 2018船厂实习报告【二】

一个月的. 实习生活是我们收获的一个月，是难忘的一个月，在这段时间里我学到了许多关于造船的知识，留下了很多让我记忆深刻的细节，也让我的视野和思路开阔了许多。

回顾这段实习，确确实实让我获益匪浅，同时更是一生中永远不会忘记的经历。

总结去船厂实习的这一个月，留给我最深刻的体会会有五点：

其一，我深刻的意识到 现场才是最好的老师 ，只有在造船生产一线真正做过，只有在太阳底下晒过、风雨里走过，才能真正磨练自己，才能学到造船最有用的东西，也只有这样才会为今后的发展奠定坚实的基础。

其二，中国的造船还比较落后，虽然我没有到国外的船厂去

参观过，但看看一线工作的工人，一身破烂的脏的一塌糊涂的衣服、一张张黑得一团糟的脸孔、加上那一双双专注却疲惫的眼神，我深刻的体会到他们工作的艰辛，环境恶劣，那无话可说，设备以及工艺落后，这也无话可说。每次站在他们身旁伫立观察时，我感觉心里面都被什么东西狠狠的砸了一下，很疼、很凄凉，作为一个船舶专业的交大的学生，看着眼前发生的一切，真想去改变，但此时却是无能为力，想在学校的时候真是养尊处优，更多时候还是在玩耍，自以为自己多么了不起。可是一艘船没有交大的也同样是造得出来的，永远都不要以为自己多么牛，其实大家出了社会就都是在同一条起跑线上，没有人会在意你过去发生过的一切，他只会关注你现在、将来能有多大作为，能创造出多少经济效益，能为中国造船业做出多大的贡献。真的，交大很多时候真的没有什么让人值得骄傲和敬畏的地方，有那也是前辈们的光环，它不能代表我们也一定会达到如此的高度，唯一可以去拼的是自己的努力，自己所锻炼出来的能力(冰冻三尺非一日之寒)。

其三，不管在船厂还是在其他企业，管理是非常之重要的，没有规矩不成方圆，没有高效的管理公司上下就是一盘散沙。

其四，每个人只要踏入社会，不管你是否来自名校，不管曾经你多么辉煌，你唯一所能面对的现实是你只能凭借自己的努力、依靠自己的能力去奋斗，永远不会有人会对你的曾经感兴趣。昨天已过去，明天是未知数，只有今天是上天的礼物，只有把握住今天，脚踏实地，才会成就明天。

最后，衷心的感谢船厂在这一个月里对我们的关心和照顾，感谢各部门经理、科长、科员以及所有员工对我们的悉心教导，同时也由衷的感谢学院领导对我们这次实习的关心、支持和鼓励。

2018船厂实习报告【三】

参加工作的这段时间，感触最深的是公司领导对我们青年员工成长成才的重视，以及对我们青年员工队伍建设的重视，从我们刚刚参加工作时的入岗培训，到目前正式走上工作岗位前的轮岗实习，无不体现了公司领导对青年员工的关心和支持。

对于轮岗实习制度，我的感触颇深，我认为轮岗实习制度最有利于针对大型工程类从业人员的成长和青年员工的职业定位，通过轮岗实习不仅可以让我们对 造船 这个模糊的概念有了清醒的认知，对于船舶建造的过程有了 整体感 和 立体感 ，而且更重要的是让我们每一个人对于自己的职业选择有了清晰的方向，我们可以根据自身的专业和兴趣并通过某个岗位的实践经历来实现自身的职业价值。

下面就按照时间顺序对我这一年的见习生活的点滴进行一个总结，也也算对这一年我的成长经历进行回顾！

### 甲装车间 一切的开始

甲装车间是我工作的起点，是我真正走入造船行业的开始，也是从这里开始让我真正的认识、了解这个行业以及我将来要从事的工作。

最初的实习阶段，让我清醒的认识到了安全的重要性，师傅常常挂在嘴边的一句话就是 注意安全！这些话也深深地印在我的脑子里，安全是生产的保障，生产要有安全作为前提，每天跟着师傅工作，我也很快的对船舶甲装有了进一步的了解，甲装车间负责船舶甲板机械和一些管系的安装调试工作，真正的参与其中也让我对造船有了更加浓厚的兴趣。

四个月的时间，不但让我对造船有了初步的了解，同时对于三部的一些基本的生产情况也熟悉了，也使我自己真正的融入到了三部的生产生活当中2018船厂实习报告范文5篇2018船厂实习报告范文5篇。

## 技术质量科 体验另一种工作环境

甲装车间实习结束也就即将过年了，天气也变得冷了起来，上海的冬天真的很难熬，但是这个冬天对我来说还是非常有意义的，因为我开始觉得我的生活又变得丰富多彩起来了，这段见习期间，除了正常跟着师傅上船做一些日常工作，我们这届见习生一起办了一场迎春晚会，排练的日子很开心也认识了很多新朋友，最后的晚会还算成功，最主要的是这个过程让人难忘，就这样这一年就结束了。

我技术科的师傅是一个有着三十年现场工作经验的老师傅，很多现场遇到的难题都要他亲自去解决，跟着他也让我对造船又进一步认识和了解，尤其是一些技术上的问题。在技术质量科的实习中我跟着师父主要是负责20180t船舶除了电气以外的所有技术指导与实施工作，师父每天会带着我到船台和码头正在施工的船上进行巡查，找出在技术上出现问题或者不符合技术要求的地方，然后叫下面的施工人员进行修改、整顿。

通过一段时间跟着师傅的巡查和师傅的讲解，我发现我们现在造船的主要力量都是来自外包队和协力工，他们大多数没有太高的学历，对于一些工艺只能是了解表面，而多数情况是本厂工人告诉他们所要做的工作之后他们自己到现场施工，在遇到一些不负责任或者能力差不负责任的人，在船舶建造过程中就会出现很多明显的错误，比如我们看到在船舶通道两侧的墙体铁皮安装的不到位；会有一些明显的错位，一些零件的安装方向出现错误；还有就是施工人员对于一些工具如焊枪、管子等乱堆乱放，造成了极大的安全隐患。遇到这些师傅都会上去跟负责人员指出来。

## 生产管理科 飞快的进步

生产管理科的主要工作职能我认为主要是 为生产服务 ，组织、协调、分配、计划各个车间、科室的生产任务，及时根

据工作实际情况变更生产计划，并监督执行；保证报验的正常并且高质量的完成，协调船东、船检、公司质量保证部门对船舶修造进行的监督、检查。

可以说在生产管理科的一个月让我从另外一个角度认识了造船，这段时间更多的是和船东、船检，这与之前的生活完全不同，也真正了解了船舶建造的新的阶段，这段时间是我无论说是对于船舶机舱管理、报验流程、以及生产科的工作都很好的了解。

## 机装车间 再次回归

从科室回到车间其实内心多少会有一些不适应，对于工作环境，工作内容，接触的人都有着很大的改变，其实这也算是一种回归吧，回到最初，就像刚来时一样，车间能交给我们的其实真的很多，现场的经验对于一个造船人来说是十分重要的！

机装车间的师傅是负责主机安装的，从主机吊装，穿轴到对中报验，这个过程需要很多的耐心和经验的积累才能做好，跟下来两条船，让我也重新给自己定位，让自己的心态也回复到最初的状态，无论说在车间也好，科室也好，我们要做的就是把自己的工作做好。

## 一点感受

车间的工作真的很苦很累，尤其是对于像我这样刚毕业的大学生，开始真的很难接受，不过现在已经把它当做一件平常的事情来看了，这在某种意义上来说也算是进步吧，不能说喜欢车间的工作环境，单起码我现在能够接受并且能够做好自己的工作。

整个实习过程中我也深感英语的重要性，有好几次跟着师傅和船东打交道都让我感到十分的惭愧，惭愧自己英语水平的

浅显，惭愧自己不能帮助师傅完成与船东的沟通，也就从那时候起我的工作服口袋里就多了一个记录专业英语单词的本子，电话里也多了一个查英语单词的软件，在船上，在与同事交谈中遇到不会的不懂的就马上记下来，马上查出来，上学时没有感觉，现在才知道英语却是这么的重要。

船舶行业是一个高危行业，我们要时刻注意保护自己，这样才能保证生产生活的正常进行，也是对自己负责任的表现，安全意识应该时刻放在首位，也要注意排除身边的不安全因素，来确保他人的安全生产，这也是作为一个船舶管理人员应有的义务和所要具备的素质。

### 对于见习生管理的几点建议

一、见习生带教师傅的安排应该由人事科把关，根据往年见习生的反馈来适当进行调节。

二、适当安排往届大学生与见习生的互动，结对子等等，能更快更好的提高我们各方面的能力。

三、鉴于三部地理位置等的特殊情况，对于新进大学生应该有更多的情感疏导和关心，要增加大学生的对于工作的热情和信心。

### 结束语

见习阶段的学习过程加深了我对沪东中华的感情，作为一名新人，来到沪东中华后，我直观地感受到了大工程的概念，我希望自己能够将这份情结转化为职业生涯的一个完满开端，让我能够在这里发挥自身优势和专业特长继续坚定的走下去，我深知这是一份艰苦的职业，虽然不能像其他同学那样享受一份轻松职业的闲逸，但我知道这条职业之路会让我真正的成长为一名优秀的工程技术人员，在这里我会踏踏实实的走好脚下的每一步，谨记 千里之行，始于足下 。

## 船厂年度工作总结个人篇七

参加工作的这段时间，感触最深的是公司领导对我们青年员工成长成才的重视，以及对我们青年员工队伍建设的重视，从我们刚刚参加工作时的入岗培训，到目前正式走上工作岗位前的轮岗实习，无不体现了公司领导对青年员工的关心和支持。

对于轮岗实习制度，我的感触颇深，我认为轮岗实习制度最有利于针对大型工程类从业人员的成长和青年员工的职业定位，通过轮岗实习不仅可以让我们对“造船”这个模糊的概念有了清醒的认知，对于船舶建造的过程有了“整体感”和“立体感”，而且更重要的是让我们每一个人对于自己的职业选择有了清晰的方向，我们可以根据自身的专业和兴趣并通过某个岗位的实践经历来实现自身的职业价值。

下面就按照时间顺序对我这一年的见习生活的点滴进行一个总结，也也算对这一年我的成长经历进行回顾！

甲装车间是我工作的起点，是我真正走入造船行业的开始，也是从这里开始让我真正的认识、了解这个行业以及我将来要从事的工作。

最初的实习阶段，让我清醒的认识到了安全的重要性，师傅常常挂在嘴边的一句话就是“要注意安全！”这些话也深深地印在我的脑子里，安全是生产的保障，生产要有安全作为前提，每天跟着师傅工作，我也很快的对船舶甲装有了进一步的了解，甲装车间负责船舶甲板机械和一些管系的安装调试工作，真正的参与其中也让我对造船有了更加浓厚的兴趣。

四个月的时间，不但让我对造船有了初步的了解，同时对于三部的一些基本的生产情况也熟悉了，也使我自己真正的融入到了三部的生产生活当中。



甲装车间实习结束也就即将过年了，天气也变得冷了起来，上海的冬天真的很难熬，但是这个冬天对我来说还是非常有意义的，因为我开始觉得我的生活又变得丰富多彩起来了，这段见习期间，除了正常跟着师傅上船做一些日常工作，我们这届见习生一起办了一场迎春晚会，排练的日子很开心也认识了很多新朋友，最后的晚会还算成功，最主要的是这个过程让人难忘，就这样这一年就结束了。

我技术科的师傅是一个有着三十年现场工作经验的老师傅，很多现场遇到的难题都要他亲自去解决，跟着他也让我对造船又进一步认识和了解，尤其是一些技术上的问题。在技术质量科的实习中我跟着师父主要是负责xx0t船舶除了电气以外的所有技术指导与实施工作，师父每天会带着我到船台和码头正在施工的船上进行巡查，找出在技术上出现问题或者不符合技术要求的地方，然后叫下面的施工人员进行修改、整顿。

通过一段时间跟着师傅的巡查和师傅的讲解，我发现我们现在造船的主要力量都是来自外包队和协力工，他们大多数没有太高的学历，对于一些工艺只能是了解表面，而多数情况是本厂工人告诉他们所要做的之后他们自己到现场施工，在遇到一些不负责任或者能力差不负责任的人，在船舶建造过程中就会出现很多明显的错误，比如我们看到在船舶通道两侧的墙体铁皮安装的不到位；会有一些明显的错位，一些零件的安装方向出现错误；还有就是施工人员对于一些工具如焊枪、管子等乱堆乱放，造成了极大的安全隐患。遇到这些师傅都会上去跟负责人员指出来。

生产管理科的主要工作职能我认为主要是“为生产服务”，组织、协调、分配、计划各个车间、科室的生产任务，及时根据工作实际情况变更生产计划，并监督执行；保证报验的正常并且高质量的完成，协调船东、船检、公司质量保证部门对船舶修造进行的监督、检查。

可以说在生产管理科的一个月让我从另外一个角度认识了造船，这段时间更多的是和船东、船检，这与之前的生活完全不同，也真正了解了船舶建造的新的阶段，这段时间是我无论说是对于船舶机舱管理、报验流程、以及生产科的工作都很好的了解。

从科室回到车间其实内心多少会有一些不适应，对于工作环境，工作内容，接触的人都有着很大的改变，其实这也算是一种回归吧，回到最初，就像刚来时一样，车间能交给我们的其实真的很多，现场的经验对于一个造船人来说是十分重要的！

机装车间的师傅是负责主机安装的，从主机吊装，穿轴到对中报验，这个过程需要很多的耐心和经验的积累才能做好，跟下来两条船，让我也重新给自己定位，让自己的心态也回复到最初的状态，无论说在车间也好，科室也好，我们要做的就是把自己的工作做好。

车间的工作真的很苦很累，尤其是对于像我这样刚毕业的大学生，开始真的很难接受，不过现在已经把它当做一件平常的事情来看了，这在某种意义上来说也算是进步吧，不能说喜欢车间的工作环境，单起码我现在能够接受并且能够做好自己的工作。

整个实习过程中我也深感英语的重要性，有好几次跟着师傅和船东打交道都让我感到十分的惭愧，惭愧自己英语水平的浅显，惭愧自己不能帮助师傅完成与船东的沟通，也就从那时候起我的工作服口袋里就多了一个记录专业英语单词的本子，电话里也多了一个查英语单词的软件，在船上，在与同事交谈中遇到不会的不懂的就马上记下来，马上查出来，上学时没有感觉，现在才知道英语却是这么的重要。

船舶行业是一个高危行业，我们要时刻注意保护自己，这样才能保证生产生活的正常进行，也是对自己负责任的表现，

安全意识应该时刻放在首位，也要注意排除身边的不安全因素，来确保他人的安全生产，这也是作为一个船舶管理人员应有的义务和所要具备的素质。

一、见实习生带教师傅的安排应该由人事科把关，根据往年见实习生的反馈来适当进行调节。

二、适当安排往届大学生与见实习生的互动，结对子等等，能更快更好的提高我们各方面的能力。

三、鉴于三部地理位置等的特殊情况，对于新进大学生应该有更多的情感疏导和关心，要增加大学生的对于工作的热情和信心。

去年八月我们来到这里，而在隔年的火热夏季，我们也将结束我们的见实习生活，正式走上工作岗位，这一年有过失落、有过沮丧、有过一个人在上海这座大都市的迷茫，但是，我知道我还年轻，还有很多时间和能量来完成我的梦想，来让我身边的人过的幸福快乐，想想这些，眼前吃的一点苦，忍受的一点孤独，又算得了什么呢，我始终相信通过自己不断的努力，一定会在造船行业上有所作为，不为别的，只为了那些一直关注我的人。

见习阶段的学习过程加深了我对沪东中华的感情，作为一名新人，来到沪东中华后，我直观地感受到了大工程的概念，我希望自己能够将这份情结转化为职业生涯的一个完满开端，让我能够在这里发挥自身优势和专业特长继续坚定的走下去，我深知这是一份艰苦的职业，虽然不能像其他同学那样享受一份轻松职业的闲逸，但我知道这条职业之路会让我真正的成长为一名优秀的工程技术人员，在这里我会踏踏实实的走好脚下的每一步，谨记“千里之行，始于足下”。

## 船厂年度工作总结个人篇八

20xx年初，我们在上海、江阴等地开始毕业实习。通过在上海沪东中华、外高桥、华润大东和江阴澄西等几个船厂的实习考察，我们收获颇丰，不但将自己所学专业知知识付诸实施，而且对公司的管理、造船工序等各个方面都有了全新的认识。

因为实习的场地是工厂，安全自然是重中之重了，所以实习还没开始，我们就得到了工厂相关人员关于个人安全的培训。之前仅仅知道安全不就是没什么事情的生产嘛，有什么好说的？但听完老师的讲解之后，很多想法就不由自主地消失了。

原来，船舶行业是高风险行业，立体交叉作业，窄小舱室作业，明火作业，起重作业，水上作业，粉尘作业等都比较多，如果稍不注意的话，就很容易发生事故，而且一旦有意外发生，伤亡几乎是在所难免的。所以船厂有起重机安全、车间安全、船坞安全等各方面的安全规章。同时在工厂的各醒目位置，都标有“注意安全”“禁止吸烟”等字样。通过一系列实际例子的罗列，我们都深深地体会到所谓船厂工作的3d理论确实有些道理[difficult][dangerous][dirty]不过，情况真的像我们想象的那么让人难以接受吗？我们且走且看。

在沪东厂的实习，让我们对沪东中华厂的历史、现状和运营模式等有了初步认识。沪东中华造船集团是由原来的沪东造船厂和中华造船厂于20xx年4月8日，经资产重组合并而成，是独资、特大型、综合型造船企业，其核心企业是沪东中华造船（集团）有限公司，下属的还有沪东重机股份有限公司和中德合资的上海爱德华造船有限公司、沪港合资的华润大东船务有限公司、独资的东鼎钢结构有限公司以及一批船用设备制造分厂和子公司。

沪东中华厂拥有自己的博士后工作站，有20xx余名中高级专业技术人员。在造船软件的应用方面，除普遍使用瑞

典tribon美国ptc/cadds先进的船舶设计系统软件和cad/cam技术等，还拥有自主研发的国内领先的hz—cims中文信息管理系统。与此同时，该公司拥有各类资质认证证书百余份，并通过ccs/abs/lr/dnv/gl等船级社的认证，拥有360x92米大型干船坞1座，600吨龙门吊2台，12万吨级浮船坞、12万吨级和7万吨级船台各1座，2万吨级以下船台3座。可能正是因为有上述优势，该企业将他们的发展方向定位：努力建设世界一流的造船基地。

随着实习的进一步深入，我们了解的东西也越来越多，比如现代船舶的建造流程等。现代船舶的建造流程一般可以这样概括：船体放样，船体钢材预处理和号料，船体构件加工，船体装配，船体焊接，密性试验，船舶下水，船舶舾装，船舶试验，交船与验收等。

在上述步骤中，给我留下深刻印象的是关于船体构件加工的那些东西，构件加工主要包括切割，成型，焊接等，而切割和成型两者都分为热力和机械两种类型。热力切割一般包括氧—乙炔切割和等离子切割，前者是用氧—乙炔混合气体燃烧产生的热量将金属点燃，打开氧气阀使金属在纯氧中剧烈燃烧，用高速的氧气流将燃烧后的溶渣吹除，形成割缝。而后者则使用等离子弧产生的热源来熔化局部金属，用高速等离子束吹除已熔化了了的金属形成割缝。

此两种切割方式在船厂都有应用，但因为等离子切割有可切割有色金属、可水下切割、切割质量好等优点，目前其在船厂有更为广泛的应用。机械切割最主要的方式是剪板机和型材切割机。热力成型中一般船厂广泛使用的是线加热及水火弯板等，其原理是：当沿着一条线对板材的一侧进行加热时，随着冷却板材会发生弯曲，当用水冷却时，就会有更显著的弯曲。机械成型的主要设备是滚弯机，用来加工板的筒形或锥形曲面；压弯机，用来弯板、折边或轿车；弯曲机，用来加工横梁、肋骨等。

以上是船舶建造流程中关于构件加工的一些情况，因为我们在现场观察了各加工设备的运行，所以相对而言印象更为深刻一些。但船舶下水更能让我们产生对自己所在行业的热爱，不仅仅是因为那份壮观，还有整个过程中包含的那些先进技术和古老经验。所谓船舶下水就是，当船舶全部竣工或部分竣工之后，利用某些设备并经过一定的操作，将该船移到水面上。

船舶下水一般分为重力式、漂浮式和机械式下水，各方式常用的设备分别为船台、船坞和吊车等，我国常用的是前两种。船台式滑道下水是目前应用最为普遍的船舶下水方法。其工作原理就是在海岸上修建两条坡度为 $7.5^{\circ}$ 左右的倾斜式滑道直伸入海中。船舶下水时在上、下滑板间涂上抗压剂、润滑剂后将船放置在滑板上，打掉安全止滑器与机械止滑器，靠其自身的重量沿滑道滑入海中。这种方式简单、经济，但影响这种下水的安全因素也较多，特别是10万吨级以上的船舶，其船体大，重量大，在滑道上承压时间长，要想减小滑道与滑板间的摩擦系数，主要途径是提高滑道和滑板面上的耐压材料——船舶下水蜡的抗压强度。但是这种蜡的存在还需要牛油等润滑剂的配合，这样一来，将严重污染环境。在现场我们看到的情况也确实比我们想象的要严重得多，船台上几乎都是上一条船下水后留下的油和蜡的痕迹。

相对而言，船坞的下水就要干净许多。船坞是漂浮式下水的最典型方式，当船舶具备下水条件时，将水引入（或利用自然条件）船舶建造区——船坞里，使船自行漂浮，然后将其拖曳到舾装区进行舾装。船坞是实现漂浮下水的构筑物，其有干船坞、造船浅坞、浮船坞与注水船之分。目前我国各大船厂大多采用干船坞造船，修船厂则多采用浮船坞，如华润大东修船厂就拥有亚洲最大的浮船坞“大东号”。

船舶建造流程中，我们接触最多的应该是焊接了。在实习的各个阶段，我们几乎总能看到焊接工人们忙碌的身影。这也难怪，在船厂，焊接工时约占船体建造总工时的30%~40%，焊

接成本占船体建造成本的1/3左右，焊接生产率是影响造船产量和生产成本的重要因素之一。同时，船体建造质量中焊接质量是一项重要的检验指标。正因为这些，焊接被作为实习的重点内容。

焊接发明于1885年，30年代起，焊接取代了船舶生产中的铆接工艺。现在，焊接已成为造船中最主要的连接金属的方法。我国从50年代起开始由手工电弧焊，60年代引进了埋弧焊、重力焊等。

一，焊接结构重量轻，节约金属材料。

二，焊接结构劳动量少，生产效率高。

三，焊接结构前度高，接头密封性好。

四，焊接结构加工方便，有利于实现机械化自动化。

焊接的种类较多，现以我国各船厂应用较广的几种方式为例加以说明。江苏省江阴澄西船厂主要的焊接方式是：手工电弧焊，气体保护焊，埋弧自动焊，垂直电气焊，钨极氩弧焊等。他们都有其各自的优点，比如手工焊方便，但效率低；二氧化碳气体保护焊效率高，并且节约能源，但它对焊接准备及设备维护的要求较高；氩弧焊焊接精度高，但对工人技能要求高等。因此，现代船厂常将多种焊接方式综合使用，效果会更好一些。沪东厂的lng因镍铜管道较多，对焊接要求高一些，就使用氩弧焊较多；在船底等处，则多采用二氧化碳保护焊等；手工焊因使用方便，在装配时的各个环节几乎都有应用。

至于系泊试验，其目的在于检查船体、机械、电气装置与船舶动力装置的制造和安装情况，并鉴定其质量，使船舶具备适航条件。船舶的系泊试验是在船厂码头上进行的。由于受到码头堤岸坚固性的限制，并因船舶基本上处于一种静止状

态的缘故，对船舶主机、轴系及直接服务于主机的各种辅机、设备、系统进行试验尚不能显示其在全负荷运转时的性能，这就是系泊试验的局限性。因此，船舶的系泊试验后还必须进行航行试验。航行试验的目的是更全面地自己地检查船舶各部分的安装质量和使用情况、各种设备运转的灵活性和工作可靠性。在航行试验中要测定船舶的航速和主机马力，并获得船舶的操纵性能、回转性能、航行稳定性、惯性和对指定航区的适航性等有关资料，通常进行短程或远程、轻载或重载的航行试验。

总之，通过这次实习，我对自己的未来有了更加清楚的认识。毫无疑问，对于我这样的将要走上工作岗位的人来讲，船厂的工作环境我已经熟识，工作内容也略有掌握，我想，学校组织的这次实习，对我们的就业有着不可估量的作用。真的想对老师们说声谢谢！不过，实习中也暴露出学校在工作计划和应变方面做得不是很好，希望我们的学弟学妹们能更好的在实习中学习。

## 船厂年度工作总结个人篇九

时间过的真快。从进厂至今，一转眼我已来新港船厂一年了，在新港船厂实习近一年。在这一年里里有苦有甜，有不安有欣慰，同时又有感动，而现在则是完完全全的归属感！一年里，我在观察着，也一直在思考着。细细体味实习的这段时间，所见所闻所感颇多，有着许多让我记忆深刻的细节，也让我的视野、思路和知识面开阔了许多。经过这一年学习，我对船厂的布局、生产设备情况、造船模式、企业的运作和对自身定位方向等都有了较为清晰的认识和理解。

在实习的这段时间里，学到了很多的东西。这是在学校课堂上的学习与实习所不能比的。在实习的过程中，并不是像在学校那样从一艘船舶建造的开始至结尾一一按顺序进行，从进厂至今分段的建造，在这期间我首先接触的就是37600t的散货船其次是76000t和57000t在分段建造过长中，师傅给亲自



讲解，领料，识读图纸，拼版，画线，样板作业，配料，零部件安装，定位点焊，余量预留与割除等等都一一接触。并在工作的过程中做到了理论知识与实际操作的结合，得到了深刻的认识。等等这些都让我学到了重要而实际的知识与技能。

我主要负责厂房里的生产工作，最主要注意的就是“5s”各班组生产作业区域场地整洁，材料堆放整齐，安全通道明显，整洁畅通。在工作中要注意很多事项，要想完整的建造一个段是不容易的。

首先从进板到出段这个期间要有一个完美的过程。首先是铺板、划线、抄平、摆放结构、叩外板、翻身、等等一切的过程。在这期间还有很多的会出现。例如结构少了、堵板不够了、结构上的筋板反了。这些问题都是我的工作一一的去解决。最主要的就是出段了，要检查好出段的吊耳是否完好。如过出现了问题是非常要重的。有的问题我也不明白我就回去问我“师父”因为我要从那里学的东西很多多。有一次在工作的的时候有一个问题我不能解决我就找到了师父，问师父这个是37600t—18—102p/s肋板带有角度这个角度怎么做啊?他微微的笑了，说这个角度应该垂线，在用现坠垂一下，因为角度数值是有的。给我解释完之后我明白了。我就去给代班的去讲解。当你学会一个技巧的时候是非常高兴的。每个分段都是大同小异的只要学会一个分段下一个分段再加上图纸的帮助你就可以自己去完善。

我有的时候在报检时从qc和abs船东那学到很多现场检验知识，例如壁子变形火工的方法，焊缝的咬边、夹渣、漏装结构、结构错位、气孔的补焊不是那么简单的点焊把表面的气孔盖住就行了，那样焊缝中得气孔仍然存在，点焊只能躲避肉眼但逃避不了探伤。与人相处是门艺术，能够解决很多生硬的问题。觉得做事得小心谨慎，一定要有空杯心里，要有一种活到老学到老的态度。

“千里之行始于足下”，这次实习也深刻的让我了解到在工作中要和同事保持良好的关系，“做事先做人”，几个字说着简单，而真正做起来还需要个人的领悟，对于像自己刚步入工作的人来说要学的东西还有很多很多· · · · ·最后我要感谢所有关心我的领导，感谢他们给我的教导和帮助，感谢我的师傅在这一年对我的关心与教诲，感谢所有帮助和关心过我的人，在此表示对你们忠心的谢意，同时也真诚的希望公司发展的越来越好。

## 船厂年度工作总结个人篇十

### 范文一

一个月的实习生活是我们收获的一个月，是难忘的一个月，在这段时间里我学到了许多关于造船的知识，留下了很多让我记忆深刻的细节，也让我的视野和思路开阔了许多。

回顾这段实习，确确实实让我获益匪浅，同时更是一生中永远不会忘记的经历。

总结去船厂实习的这一个月，留给我最深刻的体会会有五点：

其一，我深刻的意识到“现场才是最好的老师”，只有在造船生产一线真正做过，只有在太阳底下晒过、风雨里走过，才能真正磨练自己，才能学到造船最有用的东西，也只有这样才会为今后的发展奠定坚实的基础。

其二，中国的造船还比较落后，虽然我没有到国外的船厂去参观过，但看看一线工作的工人，一身破烂的脏的一塌糊涂的衣服、一张张黑得一团糟的脸孔、加上那一双双专注却疲惫的眼神，我深刻的体会到他们工作的艰辛，环境恶劣，那无话可说，设备以及工艺落后，这也无话可说。每次站在他

们身旁伫立观察时，我感觉心里面都被什么东西狠狠的砸了一下，很疼、很凄凉，作为一个船舶专业的交大的学生，看着眼前发生的一切，真想去改变，但此时却是无能为力，想在学校的时候真是养尊处优，更多时候还是在玩耍，自以为自己多么了不起。可是一艘船没有交大的也同样是造得出来的，永远都不要以为自己多么牛，其实大家出了社会就都是同一条起跑线上，没有人会在意你过去发生过的一切，他只会关注你现在、将来能有多大作为，能创造出多少经济效益，能为中国造船业做出多大的贡献。真的，交大很多时候真的没有什么让人值得骄傲和敬畏的地方，有那也是前辈们的光环，它不能代表我们也一定会达到如此的高度，唯一可以去拼的是自己的努力，自己所锻炼出来的能力(冰冻三尺非一日之寒)。

其三，不管在船厂还是在其他企业，管理是非常之重要的，没有规矩不成方圆，没有高效的管理公司上下就是一盘散沙。

其四，每个人只要踏入社会，不管你是否来自名校，不管曾经你多么辉煌，你唯一所能面对的现实是你只能凭借自己的努力、依靠自己的能力去奋斗，永远不会有人会对你的曾经感兴趣。昨天已过去，明天是未知数，只有今天是上天的礼物，只有把握住今天，脚踏实地，才会成就明天。

其五，每个人都要有属于自己的奋斗目标，这样才能有方向的去前进、拼搏，萧伯纳曾经说过，人生的真正欢乐是致力于一个自己认为是伟大的目标。记得在组立部实习的时候，有一次和现场的一名员工聊天，到现在我还记忆犹新，那天他很激昂、很自豪的对我说：“一个人必须要有自己的目标，然后朝着自己的目标去奋斗，最后肯定会成功。你看我，我只是一名很普通的员工，也没什么文化，两年前我给我自己定的目标就是拥有一辆属于自己的轿车，然后开着轿车上下班。之后我就很努力的去工作、去赚钱，现在停车场就有我的一辆车。”这件事情让我感触很深，同时也让我明白了许多。

最后，衷心的感谢船厂在这一个月里对我们的关心和照顾，感谢各部门经理、科长、科员以及所有员工对我们的悉心教导，同时也由衷的感谢学院领导对我们这次实习的关心、支持和鼓励。

## 范文二

参加工作的这段时间，感触最深的是公司领导对我们青年员工成长成才的重视，以及对我们青年员工队伍建设的重视，从我们刚刚参加工作时的入岗培训，到目前正式走上工作岗位前的轮岗实习，无不体现了公司领导对青年员工的关心和支持。

对于轮岗实习制度，我的感触颇深，我认为轮岗实习制度最有利于针对大型工程类从业人员的成长和青年员工的职业定位，通过轮岗实习不仅可以让我们对“造船”这个模糊的概念有了清醒的认知，对于船舶建造的过程有了“整体感”和“立体感”，而且更重要的是让我们每一个人对于自己的职业选择有了清晰的方向，我们可以根据自身的专业和兴趣并通过某个岗位的实践经历来实现自身的职业价值。

下面就按照时间顺序对我这一年的见习生活的点滴进行一个总结，也也算对这一年我的成长经历进行回顾！

### 甲装车间——一切的开始

甲装车间是我工作的起点，是我真正走入造船行业的开始，也是从这里开始让我真正的认识、了解这个行业以及我将来要从事的工作。

最初的实习阶段，让我清醒的认识到了安全的重要性，师傅常常挂在嘴边的一句话就是“注意安全！”这些话也深深地印在我的脑子里，安全是生产的保障，生产要有安全作为前提，每天跟着师傅工作，我也很快的对船舶甲装有了进一步

的了解，甲装车间负责船舶甲板机械和一些管系的安装调试工作，真正的参与其中也让我对造船有了更加浓厚的兴趣。

四个月的时间，不但让我对造船有了初步的了解，同时对于三部的一些基本的生产情况也熟悉了，也使我自己真正的融入到了三部的生产生活当中。

### 技术质量科——体验另一种工作环境

甲装车间实习结束也就即将过年了，天气也变得冷了起来，上海的冬天真的很难熬，但是这个冬天对我来说还是非常有意义的，因为我开始觉得我的生活又变得丰富多彩起来了，这段见习期间，除了正常跟着师傅上船做一些日常工作，我们这届见习生一起办了一场迎春晚会，排练的日子很开心也认识了很多新朋友，最后的晚会还算成功，最主要的是这个过程让人难忘，就这样这一年就结束了。

我技术科得师傅是一个有着三十年现场工作经验的老师傅，很多现场遇到的难题都要他亲自去解决，跟着他也让我对造船又进一步认识和了解，尤其是一些技术上的问题。在技术质量科的实习中我跟着师父主要是负责20000t船舶除了电气以外的所有技术指导与实施工作，师父每天会带着我到船台和码头正在施工的船上进行巡查，找出在技术上出现问题或者不符合技术要求的地方，然后叫下面的施工人员进行修改、整顿。

通过一段时间跟着师傅的巡查和师傅的讲解，我发现我们现在造船的主要力量都是来自外包队和协力工，他们大多数没有太高的学历，对于一些工艺只能是了解表面，而多数情况是本厂工人告诉他们所要做的之后他们自己到现场施工，在遇到一些不负责任或者能力差不负责任的人，在船舶建造过程中就会出现很多明显的错误，比如我们看到在船舶通道两侧的墙体铁皮安装的不到位；会有一些明显的错位，一些零件的安装方向出现错误；还有就是施工人员对于一些工具如焊

枪、管子等乱堆乱放，造成了极大的安全隐患.遇到这些师傅都会上去跟负责人员指出来。

## 生产管理科——飞快的进步

生产管理科的主要工作职能我认为主要是“为生产服务”，组织、协调、分配、计划各个车间、科室的生产任务，及时根据工作实际情况变更生产计划，并监督执行；保证报验的正常并且高质量的完成，协调船东、船检、公司质量保证部门对船舶修造进行的监督、检查。

可以说在生产管理科的一个月让我从另外一个角度认识了造船，这段时间更多的是和船东、船检，这与之前的生活完全不同，也真正了解了船舶建造的新的阶段，这段时间是我无论说是对于船舶机舱管理、报验流程、以及生产科的工作都很好的了解。

## 机装车间——再次回归

从科室回到车间其实内心多少会有一些不适应，对于工作环境，工作内容，接触的人都有着很大的改变，其实这也算是一种回归吧，回到最初，就像刚来时一样，车间能交给我们的其实真的很多，现场的经验对于一个造船人来说是十分重要的！

机装车间的师傅是负责主机安装的，从主机吊装，穿轴到对中报验，这个过程需要很多的耐心和经验的积累才能做好，跟下来两条船，让我也重新给自己定位，让自己的心态也回复到最初的状态，无论说在车间也好，科室也好，我们要做的就是把自己的工作做好。

## 一点感受

车间的工作真的很苦很累，尤其是对于像我这样刚毕业的大

学生，开始真的很难接受，不过现在已经把它当做一件平常的事情来看了，这在某种意义上来说也算是进步吧，不能说喜欢车间的工作环境，单起码我现在能够接受并且能够做好自己的工作。

整个实习过程中我也深感英语的重要性，有好几次跟着师傅和船东打交道都让我感到十分的惭愧，惭愧自己英语水平的浅显，惭愧自己不能帮助师傅完成与船东的沟通，也就从那时候起我的工作服口袋里面就多了一个记录专业英语单词的本子，电话里也多了一个查英语单词的软件，在船上，在与同事交谈中遇到不会的不懂的就马上记下来，马上查出来，上学时没有感觉，现在才知道英语却是这么的重要。

船舶行业是一个高危行业，我们要时刻注意保护自己，这样才能保证生产生活的正常进行，也是对自己负责任的表现，安全意识应该时刻放在首位，也要注意排除身边的不安全因素，来确保他人的安全生产，这也是作为一个船舶管理人员应有的义务和所要具备的素质。

### 对于见习生管理的几点建议

一、见习生带教师傅的安排应该由人事科把关，根据往年见习生的反馈来适当进行调节。

二、适当安排往届大学生与见习生的互动，结对子等等，能更快更好的提高我们各方面的能力。

三、鉴于三部地理位置等的特殊情况，对于新进大学生应该有更多的情感疏导和关心，要增加大学生的对于工作的情感和信心。

结束语