

# 2023年船厂个人工作总结(模板6篇)

总结是在一段时间内对学习和工作生活等表现加以总结和概括的一种书面材料，它可以促使我们思考，我想我们需要写一份总结了吧。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。

## 船厂个人工作总结篇一

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。

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。

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。

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。

## 船厂个人工作总结篇二

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！

### 一、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。

## 二、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。

## 三、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。

#### 四、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。

#### 五、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。

## 船厂个人工作总结篇三

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！

## 船厂个人工作总结篇四

一、对于有下列表现之一的员工分别给予一定的奖励：

- 1、对安全生产提出合理化建议被采用后，取得较好成果的。
- 2、对改善劳动安全条件有较大贡献或对改善劳动安全条件有重大发明的。

- 3、在防止和抢救事故有功者，使企业和员工利益免受损失的。
- 4、一贯忠于职守，积极做好安全生产工作，成绩显著的。
- 5、在生产中无违章、违纪，坚持文明生产，全年无任何事故，长期保持环境整洁和设备保养完好的部门，可以适当发给一次性安全奖金。

- 1、忽视安全生产和劳动条件的改善，导致发生伤亡事故，使员工的生命、健康遭受损失的。

- 2、玩忽职守，对员工的生命安全不负责任，以及违反安全规程，指挥工人冒险作业发生重大伤亡事故的，造成严重后果的。

- 3、由于思想麻痹或不遵守劳动纪律、违反技术操作规程和安全制度而造成事故的。

- 4、对不符合安全生产，对安全监察人员下达的隐患通知书，不积极采取整改措施，应进行整改而未整改的。

- 5、发生伤亡事故后，未保护好事故现场，或者有意损破坏事故现场，给调查处理制造困难的。

- 6、对生产部门所发生的伤亡事故隐藏不报、谎报或拖延不报的。

- 7、不服从安全生产管理人员的指挥或对安全生产管理人员提出的批评处理意见不接受，继而闹事，实施打击、报复、陷害的。

- 8、对各级组织的安全生产会议和安全生产活动不参加又不支持的。

- 9、按规定要穿戴劳保用品而不穿戴的。

10、闸刀及其他电器设备带电裸露作业的。

一、目的制定本制度，确保船舶材料的质量满足规范要求。

二、范围适用于钢质船舶材料代用控制。钢质船舶船体主要材料和代用，依据《钢质船舶入级与建造规范》的规定，各类钢质船舶所需ccsa级、ccsb级钢质相互代用、船用角钢相互代用和船用钢管的相互代用。

三、程序

1、材料代用手续：供应部门应根据技术部门所提供的船舶建造所需的钢材品种、规格，准备钢材供应。当某种钢材准备过程中确有困难时，供应部门应填写材料费代用要求。对船舶有影响的材料，应由技术部门根据图纸、技术和规范要求  
进行计算，写出材料代用报告，报船检审批。经船检部门审核批准后，技术部门将报告和船检意见复印存档，并另发通知给生产部，发放代用材料领料单。

2、材料代用原则：

（1）主要受力材料改质改代，必须经设计责任工程师审核报告，其他设计单位设计的船舶产品，应事先取得原设计单位的更改证明，然后送船检审核。

（2）上层建筑材料规格的少量改代，须取得技术部门同意。

（3）若焊材和钢材改代已超出原焊接工艺评定覆盖范围的，须进行焊接工艺评定试验，试验认可后，技术部门才能批准代用。

（4）未经技术部门同意，任何人不得擅自代用材料。

1、船舶上、下坞前须召开专题会议，会议主要由公司总经理，

副总经理牵头召开。会议应充分分析危险因素，确定船舶总指挥并做好其它人员的安全职责分工。

3、船舶上、下坞前须认真检查钢丝绳，充分考虑其拉力，看有无脱丝、打结、断股等不安全因素。船边沿的边角余斜及圆型物体必须清除。系钢绳后，应检查钢绳是否系牢同可靠。

5、水电站所属配电房有专人值班，确保上下排正常用电并须派专人到现场，全程监护，以防电缆线因钢丝绳摩擦破皮，以致漏电伤人。

6、船舶上、下坞前，行政部应作好启动应急救援预案的准备。

7、船舶上、下坞前，应设醒目的安全标志，严禁他人在钢丝绳间穿越，如使用气囊，要做好场地清理平整工作，以防气囊被刃穿刺破。

8、船舶在运行过程中，船前进方向严禁有人作业，船边沿上不得站人。

9、作业过程中要做好员工的防疲劳，防暑防滑工作，大风天气严禁船舶上下坞。

10、换置气囊时，作业人员应尽量避免在船底钻进钻出。抬气囊步调应一致，以防跌伤或闪了腰。

11、船舶下坞前后，质检人员以及有关专业技术人员应进船舱认真检查，发现问题及时处理，确保船舶安全下水和下水后的安全。

12、船舶下坞前后，燃放焰火应充分考虑安全因素，以防焰火横冲伤人或造成其它物品燃烧或爆炸，事后应将火焰渣及时清除。

13、船舶下坞后，应锁牢船舶，并派专人看护。

## 第一章员工的招收

员工的招收直接关系到公司员工整体素质的变化，直接影响到公司未来发展的大方向。

一、根据“自主择业，双向选择”的原则，公司与员工签订劳动关系合同，到县或市劳动部门登记。

二、公司将面向社会招聘年轻员工，原则上坚持“少而精原则，宁缺勿滥原则，公平竞争原则”。

### 三、招收录用条件

年龄在18周岁以上，40周岁以下，身体健康（以医院体检诊断表为基准）；初中以上文化程度，品行端正，有上进心，无违法犯罪记录（户口所在地派出所证明）。

## 第二章员工工资与福利

### 一、员工工资

1、生产员工实行计件工资考核（周期、质量、安全）制。

2、管理人员实行计时工资考核（定员、定责、定资）制。

### 二、员工的假期

1、周休：每周休息星期日，每天工作8小时，如因工作需要无条件加班。

2、节假日：原则上根据国家有关规定执行。

3、探亲假、婚、产假、丧假、事假、病假：需经公司人事部

门根据国家规定审批。

4: 员工请假一个月之内由所在车间或单位批准，一个月以上的由公司领导审批。

5、员工因病休假由所在车间或单位负责人审批。

6、公伤假：员工因公伤休假由所在车间或单位负责人审批。

## 第四章

### 第三章解除劳动合同（开除）

#### 一、解除劳动关系的对象

1、经常迟到、早退、串岗、扰乱他人正常工作秩序，连续三个月完不成生产（任务）；连续旷工15天，完成或一年累计旷工30天以上，生产或工作时睡觉、打牌、酗酒，造成经济损失超过本人年基本工资总额的。

2、不能胜本职工作，产品质量差，不愿意参加培训，又不服从重新调配的。

3、违犯操作规程，损坏设备、工具、浪费原材料、能源、造成经济损失的金额超过本人年基本工资总额的。

4、利用职权或工作之便擅自对外提供经营信息、技术资料、资金汇票、转让公款等。

5、贪污、盗窃、赌博、投机倒把、营私舞弊等，不够刑事处分的。

6、辱骂他人、打架斗殴、伤害他人、损坏公共财物，严重影响社会秩序，造成经济损失金额在一千元以上的。

## 二、解除劳动关系的程序和手续

被开除劳动关系的员工由所在部门以书面形式上报，并附报员工违纪事实材料，经总经理核实同意后，办理解除劳动关系的有关手续。

## 船厂个人工作总结篇五

辛苦的实习生活在不经意间已告一段落了，这次实习让你心中有什么感想呢？这时候需要写一份实习报告好好地作总结了。那么实习报告怎么写才能发挥它最大的作用呢？下面是小编收集整理船厂实习报告范文3000字，欢迎阅读，希望大家能够喜欢。

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2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/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，拥有36x92米大型干船坞1座，6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1万吨级以上的船舶，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3%~4%，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2015年，2015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2015年代起开始由手工电弧焊，2015年代引进了埋弧焊、重力焊等。焊接的优点有如下几个：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。

## 船厂个人工作总结篇六

针对今年公司提出的60个节点，在任务上，我将各项工作进一步细化、分解，制作成小组时间目标图，加以制度化、规范化，并与小组工作绩效考核挂钩;在分工上，我坚持合理分配和优化组合的原则，既突出小组的工作效率，又强调小组间的配合，抢抓时间节点，087、088、096的特涂作业顺利完成，149、145、159船体建造稳步推进，159船前期不锈钢搭载脚手器材已准备完毕。

今年对而言是极其艰难的一年，经济危机联动造成船舶建造行业的不景气，重工遇到了前所未有的困难。作为重工的一名基层管理人员，如何为公司分担忧愁成为我不遗余力的工作目标。于是“降本增效”成为我在开展各项作业时坚持的宗旨：一是创新工艺，减少成本。我时常与老技术员工一起探讨各项作业流程，进一步优化，并进行试点、推广;二是要

求各作业组加强对原材料和设备的维护，延长工具的使用寿命。

作为公司脚手科作业长，我十分注重自身理论水平和技术水平的提高。在平时的工作学习中，我严格要求自己，认真学习脚手作业的各项流程，精益求精，强理论，重实践，充分发挥作业长的模范带头作用。

一个好的团队要靠全体员工的共同努力，作为作业长，员工的技术培训和思想教育是我工作的重要组成部分。一方面，我通过理论教习和实践操作加强对员工的技术培训，另一方面，我注重团队的凝聚力，以思想教育等方式，提升团队的整体协作能力。091船由于油漆特涂处理不当出现较大操作失误，我临危受命，带领全体人员，奋力拼搏50天，坚决完成公司交代的任务。

为认真贯彻落实公司关于安全管理的文件精神，我安全工作的“两化管理”。首先是制度化，即立足公司安全制度实际，结合自身特色，制定细化到各操作环节的安全制度，并严格执行；其次是常态化管理，即组织安全巡检队，检查各操作组在工作前、工作中、工作后的安全保卫工作，予以考核。

存在的问题与不足：

## 1、人员流失

由于公司受到经济危机冲击，人员流动较大，给脚手科的整体运行带来了不便。究其原因，两个方面工作有所欠缺：一是对员工缺乏再教育，不仅仅是技术教育，更是思想教育的匮乏，缺少对员工凝聚力的培养；二是没有对员工工资发放问题做好解说，造成误解。

## 2、安全管理

虽然一再强调安全管理的重要性，但是今年脚手科依然发生了几起安全事故，主要是员工自我安全意识不高，没有做好相应的安全防范措施。

对于这两个问题，我将认真对待，深刻反思，通过各种方式，充分调动员工的积极性，减少人员流失；加强安全教育和安全监管，确保在接下来的工作中零事故、零伤害。

明年的工作目标：

- 1、加强自我的理论知识学习和技术创新。
- 2、创先争优，在员工中树立优秀工作模范，增强团队的凝聚力。
- 3、强化安全管理，确保明年零事故、零伤害。
- 4、兑现目标，组织精兵，及时完成公司交代的任务。雄关漫道真如铁，而今迈步从头越。未来赋予我的责任更大、压力也更大，我将进一步改进工作方法，提高工作效率，团结辖内员工，创新工艺，降本增效，为公司的快速发展提供坚实的人力保障。