

船厂员工个人工作年度总结 船厂实习总结

总结是对过去一定时期的工作、学习或思想情况进行回顾、分析，并做出客观评价的书面材料，它可使零星的、肤浅的、表面的感性认知上升到全面的、系统的、本质的理性认识上来，让我们一起认真地写一份总结吧。那关于总结格式是怎样的呢？而个人总结又该怎么写呢？下面是小编带来的优秀总结范文，希望大家能够喜欢！

船厂员工个人工作年度总结 船厂实习总结篇一

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!

船厂员工个人工作年度总结 船厂实习总结篇二

4月初，父亲打电话来要我去上海那边他朋友所在的船厂实习下，因为我所签的是芜湖新联造船厂，所以我很珍惜这个机会去见识下。在跟毕业设计王建彬老师请假之后，我动身前往上海。到了之后，才发现父亲帮我介绍的是沪东中华造船厂。因为跟我以后的工作有关，所以我参观学习得比较认真，而且上海这边的船厂技术各方面都比较先进，也能对开阔我的视野有所帮助吧!

这次实习中，上课我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。

沪东中华造船厂是由沪东造船厂和中华造船厂两家企业合并而来，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/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。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。

在沪东我参观了各个车间，在里面我看到了正在加工的分段，使我对自已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。我在车间还看到了各种先进的焊接技术，让我明白了原来现在的技术是这样的，不是我想象的那样艰苦。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，让我直观的了解造船的过程，这样的流程使我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进行了讲解。

，在实习之前，我已有足够的心理准备，也多少听闻一些船厂的艰苦，但在沪东厂里，我才真正感受到那是怎样的一种生活。走在加工车间，高噪音、时不时的焊渣、各种混杂的气味……相比于学校的安宁舒适，这真有天壤之别！特别是在食堂吃饭时，看着那一位位满身油污的工人，我在心里一遍遍的说，造船真苦呀！但是正如已在沪东生产一线工作多年的老工程师所说：“现场是最好的老师。”只有在造船生产一线真正做过，只有在太阳下晒过、风雨里走过，才能真正磨练自己，才能学到造船生产最有用的东西，也只有这样，才会为今后的发展奠定更坚实的基础。我也知道，这样一段时间里，必定是艰苦的，但也只有在经历在船厂生产一线的学习和锻炼后，才能真正立足于这个行业。

，造船系曾是历经沧桑的哈工程最为响亮的牌子，一届又一届的造船系毕业生走向了船舶工业的各条战线，引领着中国船舶工业的发展。看到工作在船舶工业一线的系友们，都让我们倍感自豪。三年来，每一次参加与船舶行业有关的会展和活动，都会遇到好多好多的工程造船人，有的已两鬓斑白，有的正当壮年，这都让我有一种非比寻常的亲切感。面对无数的前辈已经让我感到了成就和荣誉感，让我觉得工程人一定能够在这一关系到国家战略需要的重要行业里大展身手。同时，我也不知不觉感到肩上的压力，很多时候感觉自己在学校学的东西太少，甚至觉得以后工作会因为自己的专业知识不够扎实而不能胜任。正是有这样的担心和顾虑，所以我在剩余的的时间里要有方向，又针对地学习好自己专业的知识，为中国造船工业的发展贡献自己应有的一份力量。

，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。沪东就是最好的例子，通过比较可以看出，单在技术和设备上沪东不知比澄西强多少，但是沪东的经济效益却远不如澄西，这就是管理上出了问题，相信沪东的高层已经看到了这一点并在努力改进。

，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。

，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。

通过这次的实习，我对自己的专业有了更为详尽而深刻的了解，也是对这几年大学里所学知识的巩固与运用。从这次实习中，我体会到了实际的工作与书本上的知识是有一定距离的，并且需要进一步的再学习。虽然这次实习的时间不是很长，但是，这帮助我更深层次地了解船厂以及自己以后能从事什么样的工作，为我在专业知识方面，不在局限于书本，而是有了一个比较全面的了解。俗话说，千里之行始于足下，很多最基本的专业知识，比如造船工艺往往是不能在书本上彻底理解的，所以基础的实务尤其显得重要，特别是目前的就业形势下所反映的高级技工的工作机会要远远大于大学本

科生，就是因为他们的动手能力要比本科生强。从这次实习中，我体会到，如果将我在大学里所学的知识与更多的实践结合在一起，用实践来检验真理，使一个本科生具备较强的处理基本实务的能力与比较系统的专业知识，这才是我们学习与实习的真正目的。

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。

船厂员工个人工作年度总结 船厂实习总结篇三

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。

其一，我深刻的意识到现场才是的老师，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，才能真正磨练自我，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

自我多么了不起。但是一艘船没有交大的也同样是造得出来的，永远都不要以为自我多么牛，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，他只会关注你此刻、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，它不能代表我们也必须会到达如此的高度，能够去拼的是自我的努力，自我所锻炼出来的潜力(冰冻三尺非一日之寒)。

其三，不管在船厂还是在其他企业，管理是十分之重要的，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，不管以前你多么辉煌，你所能应对的现实是你只能凭借自我的努力、依靠自我的潜力去奋斗，永远不会有人会对你的以前感兴趣。昨日已过去，明天是未知数，只有这天是上天的礼物，只有把握住这天，脚踏实地，才会成就明天。

其五，每个人都要有属于自我的奋斗目标，这样才能有方向的去前进、拼搏，萧伯纳以前说过，人生的真正欢乐是致力于一个自我认为是伟大的目标。记得在组立部实习的时候，有一次和现场的一名员工聊天，到此刻我还记忆犹新，那天他很激昂、很自豪的对我说：一个人务必要有自我的目标，然后朝着自我的目标去奋斗，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，两年前我给我自我定的目标就是拥有一辆属于自我的轿车，然后开着轿车上下班。之后我就很努力的去工作、去赚钱，此刻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。

船厂员工个人工作年度总结 船厂实习总结篇四

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 识进行深人的研究，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；
- (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

- (2) 消防水系统及CO₂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。

实习期满时，应将“实习报告”、“实习鉴定”送船舶领导(部门长以上)审阅，并由船舶领导签字、加盖公章。

由系部成立实习考核指导小组，根据实习生所递交的实习报告及专题报告和《船舶评语表》等进行评分，最后给出实习生的毕业实习总分，填写《船舶电气技术专业毕业实习综合评分表》。若实习期间实习生被船方退回，则该生的毕业实习成绩不及格。毕业实习不及格者只能发给结业证书。

实习各部分的成绩所占比例如下：

实习报告 50%

专题报告 30%

船上评语 15%

其他 5%

□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。

船厂员工个人工作年度总结 船厂实习总结篇五

对于造船还是有部分知识不懂，但是我用心与各部门询问，保证每个环节安全、效率。尽量避免不必要的错误。用心听从领导的安排。

部门的良性发展不是某个人的行为，而是建立在每名员工具备较高的业务素质、对工作的责任感、良好的品德这一基础。我持续与部门同事的良好沟通，透过不断交流来融入整个工厂的整体，来为部门的整体稳定发展贡献自我的力量。

这三年以来，我坚持学习船舶专业知识，不断充实、武装自我的头脑，工作带来的高要求，激励了我更加用心的进取之心。不懂就要问，我相信只要有进取之心，就没有什么不能够。

在以前的工作中提取精华部分用以以后的工作，不断完善造船的方法和工艺。想办法用最短的时间来完成质量更好，精度更高的工作。

在这一年里我已经熟悉了工作环境，和同事建立了良好的合作关系，在以后的工作中，我将总结以前工作中的成功与不足在做好自我工作的同时，用心学习各工种中的工作于工艺。争取持续船体，管系，电气等工种同步前进。为各工种做好准备和先决条件。

透过这一年的实习工作，我已渐渐意识到，现代造船与以前相比已经迈了一大步。要把以前造船的工序，方法都要有一个转变。不断优化造船中的种种问题，用设备来弥补人员上的技术与劳力。把造船带入一个新的观念中。

此外，在日常工作方面，我还要力争做到继续加强船舶建造知识，增强自身信息的敏锐性。在以后的业余时间，多读一些关于船舶建造方面的书籍。

也会出现了一些始料未及和难以避免的问题，在日后的工作中，我会继续从工作中不断吸取经验，及时改正，在实践中不断发展，不断完善。逆水行舟，不进则退。今后，我会认真总结经验，克服不足，努力把工作做得更好。相信，在团队整体的努力下，我们船厂今后的路会愈走愈远，愈走愈好！

船厂员工个人工作年度总结 船厂实习总结篇六

4月初，父亲打电话来要我去上海那边他朋友所在的船厂实习下，因为我所签的是芜湖新联造船厂，所以我很珍惜这个机会去见识下。在跟毕业设计王建彬老师请假之后，我动身前往上海。到了之后，才发现父亲帮我介绍的是沪东中华造船厂。因为跟我以后的工作有关，所以我参观学习得比较认真，而且上海这边的船厂技术各方面都比较先进，也能对开阔我的视野有所帮助吧！

这次实习中，上课我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。

沪东中华造船厂是由沪东造船厂和中华造船厂两家企业合并而来，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。

在沪东我参观了各个车间，在里面我看到了正在加工的分段，使我对自已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。我在车间还看到了各种先进的焊接技术，让我明白了原来现在的技术是这样的，不是我想象的那样艰苦。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，让我直观的了解造船的过程，这样的流程使我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进行了讲解。

，在实习之前，我已有足够的心理准备，也多少听闻一些船厂的艰苦，但在沪东厂里，我才真正感受到那是怎样的一种生活。走在加工车间，高噪音、时不时的焊渣、各种混杂的气味……相比于学校的安宁舒适，这真有天壤之别！特别是在食堂吃饭时，看着那一位位满身油污的工人，我在心里一遍遍的说，造船真苦呀！但是正如已在沪东生产一线工作多年的老工程师所说：“现场是最好的老师。”只有在造船生产一线真正做过，只有在太阳下晒过、风雨里走过，才能真正磨练自己，才能学到造船生产最有用的东西，也只有这样，才会为今后的发展奠定更坚实的基础。我也知道，这样一段时间里，必定是艰苦的，但也只有在经历在船厂生产一线的学习和锻炼后，才能真正立足于这个行业。

，造船系曾是历经沧桑的哈工程最为响亮的牌子，一届又一届的造船系毕业生走向了船舶工业的各条战线，引领着中国船舶工业的发展。看到工作在船舶工业一线的系友们，都让我们倍感自豪。三年来，每一次参加与船舶行业有关的会展和活动，都会遇到好多好多的工程造船人，有的已两鬓斑白，有的正当壮年，这都让我有一种非比寻常的亲切感。面对无数的前辈已经让我感到了成就和荣誉感，让我觉得工程人一定能够在这一关系到国家战略需要的重要行业里大展

身手。同时，我也不知不觉感到肩上的压力，很多时候感觉自己在学校学的东西太少，甚至觉得以后工作会因为自己的专业知识不够扎实而不能胜任。正是有这样的担心和顾虑，所以我应该在剩余的时间里要有方向，又针对地学习好自己专业的知识，为中国造船工业的发展贡献自己应有的一份力量。

，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。沪东就是最好的例子，通过比较可以看出，单在技术和设备上沪东不知比澄西强多少，但是沪东的经济效益却远不如澄西，这就是管理上出了问题，相信沪东的高层已经看到了这一点并在努力改进。

，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。

，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。

通过这次的实习，我对自己的专业有了更为详尽而深刻的了解，也是对这几年大学里所学知识的巩固与运用。从这次实习中，我体会到了实际的工作与书本上的知识是有一定距离的，并且需要进一步的再学习。虽然这次实习的时间不是很

长，但是，这帮助我更深层次地了解船厂以及自己以后能从事什么样的工作，为我在专业知识方面，不在局限于书本，而是有了一个比较全面的了解。俗话说，千里之行始于足下，很多最基本的专业知识，比如造船工艺往往是不能在书本上彻底理解的，所以基础的实务尤其显得重要，特别是目前的就业形势下所反映的高级技工的工作机会要远远大于大学本科生，就是因为他们的动手能力要比本科生强。从这次实习中，我体会到，如果将我在大学里所学的知识与更多的实践结合在一起，用实践来检验真理，使一个本科生具备较强的处理基本实务的能力与比较系统的专业知识，这才是我们学习与实习的真正目的。

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。

船厂员工个人工作年度总结 船厂实习总结篇七

哈尔滨6.18，地点哈尔滨江北造船厂，我们参观了厂区现况。

大连7.8，于中国人民第七八一四厂，作者听取了周老师关于工厂简介讲座，之后进行现场305艇陈列处参观及对展厅参观。7.9，于铁建宾馆听了大连厂资深专家金老师关于船舶总装及工艺过程的讲解。7.10，在大连老虎滩旁参观104舰。7.11亦于铁建宾馆，听取金老师关于船体建造工艺现状各个流程的讲座。7.12---7.14奔赴大连船舶重工集团有限公司(csic)进行为期三天的实习:7.12上午，安全意识讲座及大连船舶重工发展简史，主讲人韩主任;下午对建造现场和船坞进行了参观。7.13上午，沙明文科科长对船体设计展开了详细的叙述;下午，有关老师进行了船舶总体相关介绍;。7.14上午，袁工程师讲述轮机工艺概况;下午，原哈工程船舶工程学院教授佟福山讲述了造船业的特点及现在学习对未来工作的影响。7.15，作

者前往大连船舶重工海洋工程有限公司场地对钻井平台进行参观。7.16, 参观军港701号猎潜艇, 潜艇上军士介绍关于猎潜艇的一些概况。7.17, 作者先去中远船务(cosco)大连总部对公司整体有一定的了解, 之后去中远船务大连工地坐车现场参观。中午赶赴旅顺开始4天旅顺的实习。

在本次实习之前, 虽然在船舶工程学院学习了2年, 但是对船舶的认识还是比较缺乏的, 尤其对船舶的整体和感官上的认识甚少。另外, 作者一直对船舶方向的工作性质和以后可能从事的工作方面没有太多的考虑。经过这次的实习, 可以说自己在多方面有了很大的进步, 特别是在以后从事工作方面有了一定深入的思考和规划。另外, 不但实际见到真正的船体结构实物, 亲眼见证书本上所记叙的船舶构造组元, 也明白了书本知识和实践经验之间相辅相成的关系。当然, 自己的专业知识依然很少, 还得不断的努力学习, 不断的向目标靠近。

本次在技术层面上自己的收获主要体现在以下方面:

1. 通过相关专业讲座, 我加强了船舶专业性相关知识的认识, 了解船舶行业的运营模式, 了解船舶工业从提出需求、下订单、设计、生产制造、使用的全过程生命周期;并了解了船舶的建造的几个基本工艺流程, 生产设计—放样—号料—零件加工—结构装配, 舾装、涂装, 密性实验, 船舶下水, 码头舾装, 系泊试验, 试航, 交船。并对各个流程工艺及相关技术有了一定的深入学习。
2. 通过现场工地的参观, 对船舶的基本构造, 并将现场所见和书本知识联合起来, 对船舶及其一些部件有了感官上整体性认识, 如对横梁、甲板、龙骨、底板、平台都有了形状上的感触, 此外, 对钻井平台, 船舶分段结构也有了一定认识。又如船舶的零件加工板的拼接、剪切、装配等等。
3. 见识到一些不同类别的船舶, 如猎潜艇, 轮渡, 潜艇, 开

阔了自己的眼界，也对各种船上机舱区域、上层建筑、甲板区域及各个舱室陈列布置有一定的了解。并认识了各种船舶的特点。

4. 对船舶的作用有了些许了解。如：在大连重工就对油船，集装箱船及货船用途有了相关学习。相应各种船舶的用途特点也决定了各类船舶的制造特点及形体要求。如烟大轮渡在其运输火车的一对五轨道对接技术。

5. 安全常识。作为重工行业，船舶工程行业的安全教育不容半点疏忽。感受最深的去每一个厂区参观的时候第一个要强调的就是安全意识，到工地实习更是要佩戴安全帽等。可见，安全在这个行业尤为重要。

6. 认识到船舶的推进和其发动的原理并对战斗潜艇的结构(甲板，舱室等等)、动力(主机发动:气启动和电启动)、导航(雷达系统)、指挥系统(罗经)等有所了解。并且了解到其上的武器特点及武器作战水平，如对每种艇的主炮直径、射程、作用都有一定的介绍。

7. 对船舶行业的前景及发展有了一定的认识。了解到该行业仍是很有发展潜力的，该行业在国民生产中的地位不可动摇，近年来，国家仍加大力度投入到该行业发展中。同时，我国造船业同其他造船先进国家在有些技术方面仍需加强。

8. 当今的学习和今后该方面工作的关系，就如从事船舶行业应该定向自己是从事设计、管理、经营、生产哪个岗位。更参观了大连重工、中远船务这些大型的船舶公司，更明白了这些国内大型公司对人员的要求。就如：中远船务对英语就有很明确的要求。可以说，这次实习更加确定了我今后的学习目的，明确自己的工作方向。

1、对大连重工集团有限公司生活，安全相关措施的意见。在大连重工的参观可以说是十分的艰苦，作为国内船舶制造

方面的领军集团，作者觉得其在生活、安全方面有待加强。首先，工厂内部的噪音灰尘非常大，特别是烟雾对人的危害也是极大的，建议工厂应该安装一些室内有效的排烟气措施及改善现场的施工条件。另外，通过作者亲自对大连重工的生活饮食体验，大连重工在生活条件方面过于艰苦。据作者了解，国外很多大型的船厂其在住宅，办公区域的条件是不错的，但是大连重工着实过于简陋，建议工厂应给加强厂区建设，特别在饮食方面应当加强，保障好工人的后勤工作。此外，不难发现工人的脸上幸福指数十分的少，可见，工厂应当给予更多的工人活动，从而加强工人的工作之余的休闲放松。

2、 环境方面的建议。在参观猎潜艇及潜艇等处，都注意到一处共同的特点，即是在停泊码头处的水都非常的脏，无独有偶，在船坞建造的船舶周围水质也很差，水面漂浮物几多，原油污染严重。可见，作为重工行业的船舶对水质的污染十分大。而在倡导保护水资源的现在，更应该注意水质的保护。船厂方面用油前要注意检查油管的阀门，管道防止漏油，并建议国家相关的组织应当及时派组织进行水质检测监督，并用相关仪器净化水质减少污染，从而保护船舶建造周边的海洋资源。另外，环境还表现在厂区的施工环境，无论是在中远船务这样的大型船厂还是哈尔滨江北船厂等小船厂，现场的施工环境还是有待提高，应当加强绿化，同时减少毒气噪音对人体的影响，相关作业人员更应佩戴防毒气影响的面罩，及减震耳塞等。

3、 上层建筑安装建议。通过老师讲解作者了解到传统的上层建筑安装工艺是：大量的舱室舾装工程要待船体下水后于码头上进行，这样船舶建造周期长，工程作业条件差。通过查阅，上层建筑的整体吊装工艺相对就能节省很多资源。其内容是：当船体在船台上建造的同时，将上层建筑作为总段在专用平台上进行装焊和预舾装后，整体吊运到船上安装的新方法，采用该项新工艺可扩大平行作业面，改善施工条件，提高舱室预舾装率，缩短建船周期。采用上层建筑整体吊装

工艺，同时可以应用简便而可行的板架稳定性的强度校核方法，采用了预舾装而不拆的永久性加强及稳而迅速的艏吊方案；设计了特殊的定位装置，使上层建筑在整体吊装过程中实现了准确又方便的定位；此外，应用上层建筑侧壁延伸的吊攀形式，可使之安全而不影响内部舾装工程的进行。

5、对于船体放样中型线检查光顺理论方法补充。在老师讲解下，作者了解到船体型线要求型线必须光顺，但是检查光顺的理论方法却不得而知。于是，笔者展开了查阅了解到以下方法。曲面有这样一种性质光顺的曲面和任一平面的交线一定是光顺的。同理，若船体曲面是光顺的，则任一水线、横剖线和纵剖线一定是光顺的。反之亦然。所以，可以通过光顺这些型线达到光顺船体曲面的目的。对于各种规则曲面(如柱形面、锥形面和回转曲面等)的光顺，只要从曲面形成的原理入手，就很容易找到简捷的光顺方法。例如：双板舵的整流帽表面是由抛物线曲线回转而成的曲面(回转曲面)，只要光顺该抛物线(母线)就能获得光顺的曲面；又如：尾轴壳板的光顺，只要光顺其与轴向法面的交线就可以了。但对非规则的船体曲面，它不存在上述母线，而是由许多给定平面(横剖面、纵剖面和水线面)的相互交线(网格线)上的空间型值点来确定它的形状。这类曲面的光顺要比规则曲面复杂得多，当型线光顺需要在某一剖线图上修改某一点时，必然会引起它在另外两个剖线图上投影的变化，因此，应作相应的改动和型线光顺，直至三个投影面上均光顺、一致为止。

6、104驱逐舰及701猎潜艇相对落后之处和及对现代舰艇的一些建议。104驱逐舰从建造到现在也有70个年头了，其上有很多设施相对来说都已落后，其表现在(笔者仅列举几个方面)：该舰的主炮口径小，对空导弹数量偏少，舰载相控阵雷达的位置低。从作战和防卫的角度来看，我们都要换装新型大口径火炮，这样，不但可以大大提高舰载主炮的火力，还可进一步提高主炮的打击密度。此外，驱逐舰的首楼还要再加大高度，以提升相控阵雷达的位置。在提高相控阵雷达的高度后，加大相控阵雷达的内倾角度，减小首楼前平面的横

向宽度。这样一来，即提高了相控阵雷达的有效探测距离，也进一步加大了前甲板防空导弹的灵活布设能力。同样对于701猎潜艇来说，主炮口径小，打击密度不足，建议更换射程更远的主炮并采用自动遥控方式控制提高射程精准度。另外，主发动机12v230-gc的动力不足，可采用转速更快，功率更高的发动机。再者，膛式发射炮人工装填难以保证其最大射速，建议采用弹链供弹方式，不仅能够提高射速，而且相对于自动供弹机而言，成本较低，易于改装。

7、对于民船建造的一些建议。我国民船现在的制造工艺也都采用了壳舾涂一体化区域造船等先进技术来提高造船效率。但是也应看到我国民船制造的质量与世界先进国家还是有一定的差距。我国民船质量方面一定要层层把关，相关人员要严格的按照制船标准检查。另外民用船舶要加强技术革新，推广新技术。比如：在松辽船厂参观的玻璃钢船系列，玻璃钢材料质轻、强韧性好，并且加工制造过程相对简单，相比其他一些材料具有外形平稳，耐腐蚀冲击好，就可以广泛的推广到民用渔船，游艇等方面。

1、最重要的就是专业知识的学习。笔者清楚记得佟福山教授向我们说过如果以后从事技术研究方向的话，在大学所学的知识基础就相当重要，特别是要对自己的专业有一个较为明确的认识。即是说：像大学本科船舶工程学院的流体力学，结构力学，材料力学很关键的学科一定要扎实掌握。笔者而不得不承认在这些力学方面下的功夫欠缺，所以在大三这一阶段除了巩固之前的力学知识更要把船舶专业课学好。再者，大学四年后更大的可能还是选择读研，所以，把理论知识学好显得极为重要。

2、英语是必须强化的科目。在中远船务参观，特别是听哈工程学长介绍像中远这种中外合资企业因为要常与外国人打交道，英语尤为重要。船舶本身就是一个世界接轨的行业，所以英语能力一定要加强。

- 3、 笔者希望以后能够从事船舶经营方面的工作，即是说在大学除了修好本科的课程外更应该加强经管知识的学习，为以后走上工作打好基础。
- 4、 计算机相关操作应当加强。船舶工程中很多设计到图纸和模型的概念，这些图纸的绘制和模型的建立都是得益于计算机的帮助才实现的。自身在这方面知识尤为欠缺，对相关软件几乎没有接触。所以，在今后的学习中要尝试自己动手操作，多接触相关软件用法。
- 5、 树立细节精细的意识。因为造船行业将来不论是技术施工还是研究设计都来不了半点马虎，从现在开始就应该从细节要求起，保质保量的完成任务。
- 6、 对工程技术及流程工艺应该加强认识。自身在这方面是很不足的，所以应当对材料的性能，材料加工的工艺流程多些认识。就比如军工实习对一些工种的认识就当深入些。同时要培养自己对工程的兴趣。
- 7、 培养交流意识和大局观念。像船舶这种需要交流的行业，不仅仅是与自己的船东交流，还有同一个团队的交流都决定了最后造船的效率。所以一定要会交流，懂交流，顾全大局，运筹帷幄。
- 8、 多了解国内外动态。造船行业是一个与世界接轨的行业，造船更是要始终紧跟时代脚步，瞄准世界前沿。所以从现在开始对国内外造船的格局、动态、技术革新都应当有一定的了解，培养自己的专业兴趣。
- 9、 造船行业在有些方面是设计到国家利益的，那么就应以国家利益、人民利益为重，做好保密工作，真正的为人民、为国家谋福利。

船厂员工个人工作年度总结 船厂实习总结篇八

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2xx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/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° 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Ingrain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的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。

船厂员工个人工作年度总结 船厂实习总结篇九

当校车停在厦船重工的食堂门口时标志者我们的一天的实习又开始了。蓝色的工作服，黄色的安全帽整齐的队伍，使得工人们好奇地打量着我们，“观摩实习”是我们来此的目的。

按照计划，上午我们和内业的4位工作人员进行了一场座谈会，他们中有3位主管，一位课业长，都是有着及其丰富的现场工作经验的管理者。他们都属于内业，而所谓内业，是包括下料加工、固件生产、平台装配三个过程的生产部门。课业长首先风趣地对我们说，船厂所有工作中又三分之二是搬运工作，这是由于生产流程设计的限制，还不能达到日本等造船强国的高效率。

的确，在造船厂，在我们的视野里，几乎全是钢铁，角钢、扁钢、分段、龙门吊···，课业长告诉我们，厦船的主打产品4900car滚装船又20万个零部件，除去相同的也有18万个!如此庞大的数目，最后装配到一起，的确相当复杂。477个分段最后准确地焊接成整体，这是一件多么浩大的工程啊!

课业长还给我们详细介绍了钢材预处理的相关环节。由于现今钢材厂提供的钢板不是很平整。首先进入船厂后要用矫平机辊平，然后用抛丸处理，并保持一定的粗糙度。接着是车间底漆，二车间底漆是不影响焊接的，并且可以防锈三个月。由于厦船承造由多个船级社认定的不同船舶，所以钢材的规格也不尽相同，种类繁多。

短暂的午休过后是，主管余明亮带领我们参观了平台，较为详细的介绍了各个分段的制造过程，轻松地交谈让我们感觉很愉快。

船厂实习让我们对未来的工作有了大概的认识。努力学习，放平心态，这是我们现在应该做好的事情。