

2023年船厂工作总结 船厂实习总结(模板7篇)

工作学习中一定要善始善终，只有总结才标志工作阶段性完成或者彻底的终止。通过总结对工作学习进行回顾和分析，从中找出经验和教训，引出规律性认识，以指导今后工作和实践活动。那么，我们该怎么写总结呢？那么下面我就给大家讲一讲总结怎么写才比较好，我们一起来看一看吧。

船厂工作总结篇一

随着近几年我国船舶航运业的高速发展，国内船舶造修厂的业务量也快速增长，使得船厂码头停靠的船舶数量急剧增加，本文是船厂实习的总结范文，仅供参考。

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。

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、等等一切过的

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。

自从去年12月26日至今，一直在技术中心办公室实习，这2个多月的实习，我觉得还是很重要的，它让我获得新知识的同时，也发现了自己很多不足。刚来到技术中心办公室时，从最基本的复印、打印、晒图、叠图纸、发图纸开始学起。由

于以前对复印这方面的事了解的不是很很多，所以刚开始遇到很多复印上的问题都感觉到手足无措，很是紧张。经过一段时间的练习与摸索，逐渐对复印机在复印过程中的各种问题有了比较清晰的认识，以后再复印就没有多少问题了，即使有也可顺利地解决它；打印这项工作，由于以前对电脑了解的很少，所以当真正去打印的时候，又感觉无从下手。要打印出一张合格的图纸，应该在电脑上打印对话框里怎么设置，这在以前是没有做过的，学习了之后，便对这些有所了解；至于“晒图”一词，以前确实听说过，而且晒图用的底图在校期间某同学从上海实习回来之后带回来一张，但晒图到底是怎么一回事，只到见到了实际的操作过程后，才知道了晒图的目的；说到叠图纸，看似一个很简单的工作，刚开始的时候，还是没有注意到为了查阅的方便要使图纸标题栏呈现在最外面这一细节；对于发图纸，其实更多的方面是了解一下图纸的发放流程、签单事项，借此也就熟悉了一下各部门的情况和各部门与技术中心办公室的关系。

当然，最重要的方面是学到了一些船体专业建模方面的知识及材料预估、材料整理(出表)等与材料管理、计划方面相关的知识。首先说一下与专业紧密相关的船体建模方面的所感吧。就目前我所了解的情况，船体建模的目的主要是为了出图(表)——不管是用于指导实际生产的图(表)，还是以船体模型为基础而生成的背景图，也不管是其他与船体有关的图(表)。建模的过程就是一个锻炼识图能力、处理船体构件之间连接关系、处理图纸图面等的过程。在建模过程中，要把那些书本或(详细设计)图纸所描述的“语言”转化为软件可以接受的“语言”让电脑通过自动计算，生成船体相关实体模型。这个过程实际上是很考验人的，它不仅要求对船体构件的空间位置在大脑中有清晰的认识，而且还要想怎样通过软件的对话框让电脑表达出来，有时还要考虑到相关规范(则)的限制。在建模的过程中也有很多细节问题，比如构件的尺寸一定要力求准确，如果稍有不慎，就有可能出现构件之间的干涉、碰撞等问题，不利于船体零件的自动生成，即使生成零件，往往这些零件到实际生产中也会出现各种各

样的问题。除了这些方面，还有就是学习了软件以后，对我识读由沪东软件生成的船体专业的图纸有很大帮助。对hz编码的了解，使我初步具有了通过某一编码大致想象该零件在船体分段的位置的能力，这对查找零件在图纸图面中和现场船体分段中的位置有益。沪东软件船体专业说明书上也讲了很多图纸中出现的符号及其含义，这对识读由沪东软件生成的船体图纸很有帮助。

当然，在学习沪东软件的过程中也遇到了一些建模时的细节问题，比如说船体构件的余量怎么加放，加放多少？(这个问题我在建模过程中为了方便都没有给予考虑，但在实际生产中肯定会考虑的)，再如图面处理中各种标注文字、符号的字体、大小、放置位置等，也没有考虑太多。这些问题有待再学习。在技术中心办公室实习这2个多月中，陈*和黄*都给我们安排了些小任务。这些任务主要是在材料预估和材料整理等方面。比如，陈*曾让我们算过5500吨级沉箱运载力半潜驳船体部分总的钢料。在做的过程中，大家相互讨论预估方法，使我们较快完成了任务。黄*曾让我统计过4999油船管路附件。这项任务比较简单但需要细心和耐心。做这个任务一方面让我熟悉了excel的使用方法，另一方面也使我对4999油船的管系原理图有所了解。以上是最近2个月时间以来的实习总结，所写所说肯定会有很多错误和不足，真诚希望彭批评、指正。谢谢！

船厂工作总结篇二

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：

其一，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。

其二，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，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。

船厂工作总结篇三

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。

船厂工作总结篇四

尊敬的领导：

你们好！

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。在这期间还有许多的问题会出现。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，在用线坠垂一下，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。

船厂工作总结篇五

刚进公司培训后随即被调到天禹接船，赢得了一个可以展示自我的新舞台，这是我通过百般努力才争取到的机会，我深知其中的艰难与不易，为了回报领导对我的知遇之恩。自己稳扎稳打，挖掘潜能，不怕苦，不怕累，时刻冲在第一线，抓紧学理论学技能，逐步掌握了绞吸挖泥船的操作技术不断丰富我的施工经验，初步熟悉了船舶管理的相关知识，为将来能够成长为一名优秀的独自担当一面的工程技术人员而努力!

在天禹的日子里特别感谢师傅的指导和帮助，感谢+++++++的教导和关心。

在天禹接船的日子里，自己从图纸实物资料的初步认识了解到了，绞吸挖泥船是一种目前世界上应用最广泛的水力式挖泥船。绞吸挖泥船主要是通过安装于桥架前端的绞刀运动来实现破土，连续运动的绞刀不断地将海或河底砂石等绞松，将绞刀绞松的泥土，与水混合成泥浆，混合后的泥浆在大气压力的作用下，被压入到绞刀后部的吸泥管中，进入吸泥管的泥水混合物，由泥泵加压后，经排泥管被输送到吹填区，从而完成绞吸挖泥船从挖泥、运泥、卸泥等连续作业的疏浚过程。

对天禹船施工方式的认知，天禹船安装有带钢桩的台车和三缆装置，配备液压柱塞被扣围扣作为刚装的起落装置，用于完成挖泥作业过程中对船舶的定位，船体的纵向前后移动等。在施工中，通常采用将定位桩置于挖泥槽中线上，并以此作为挖泥船摆动中心来实现挖泥，靠桥架的自重实现绞刀的入土，以绞刀桥架起落钢缆控制绞刀的下放深度，以绞刀马达的带动实现绞刀破土。置于桥架前部的左右边锚和缆锚，用于控制挖泥过程中船舶的左右横移摆动，控制从挖泥槽中线挖到左边线与挖到右边线的摆动角度相等等，从而达到控制挖泥宽度的目的。为了提高绞吸挖泥船挖泥精度采用dgps实现定位。

挖泥船生产效率的提高船舶正常运转固然重要，更要体现在驾驶员对船舶性能和工况情况的正确分析、判断、和处理之中，体现在采用一切必要的提前量降低倒桩倒锚等非必要运转时间之中。李恩强船长经常说：不是船舶适应我们驾驶员，而是驾驶员要实事求是的根据船舶实际性能结合现有工况实际去适应船舶，一刀活不行就两刀，一层不行就分层，灵活掌握随机应变。

实际工作当中自己的经历和耳濡目染使我认识到，作为一名

合格的驾驶员的操作水平一般体现在绞刀的挖深、前移距、横移速度，泥泵正常运转工况的调节适应等方面。驾驶员操作方法是提高生产效率的重要手段。一名合格的或者说是称职的驾驶员，应该具备以下条件：

以心中有数，大风大浪是否要回港避风或者下防风锚抗风，随时做好防范。在新港和京唐港航道拓宽施工中，驾驶人员必须明确施工水域的交通状况，需要根据情况做好船舶的值班瞭望，需要保持与交管和过往船舶联系，随时避让，减少或避免施工受外界影响和影响外界。

2、掌握各控制运转机器设备的基本工作原理、构造、控制过程、技术参数等。天禹是液压船，驾驶操作之前必须熟悉各设备驱动泵源之间的关系，以免造成操作失误，或错误操作造成设备的非正常反应和运转影响船舶施工。在京唐港项目中，根据天禹船自身三缆单桩优势，不断研究挖潜，采取了“边缆退船一六进六退”分层开挖施工方法，成功解决了泥面厚，塌方现象严重，施工质量不易保证的问题，由之前的1500方每小时提高到1800方每小时，较大的提高了生产效率。

3、具备应变操作能力，能从容处理生产中出现的特殊问题。吸入真空增大，排压减小，流速减小。必须想到吸泥口出现杂物堵塞，吹水停车将绞刀提出水面，人工检查后，进入正常施工；泥泵吸入真空不稳，排出压力不稳，船有抖动，轴有抖动，锚杆的保险缆也有抖动，严重时主机有震车显现。应立刻停车检查，确定是否存在问题；绞刀压力变化范围增大，立刻停车检查绞刀。必须明白各种情况的出现并非孤立，而是与其他现象构成相关联的关系，都会存在前兆。正确分析、把握和控制机械运转状态的发展，可以防止意外甚至是重大事故的发生。

4、懂得熟练的操作技术和有效运转时间对生产效率的关系。熟练操作减少不必要的时间浪费，泥质允许时可以采用摆动

进步，而不必采用单动放缆进步，视情况而定，能够减少非必要的运转时间有效提高生产效率；在施工定位、移船、移锚、移管线等过程中发挥驾驶员最大主观能动性，以减少船舶的生产性停歇。

5、合理选择辅助工作时机。就像师傅韩龙田天经常说的：当船机舱要检修时，我们可以检修前起桥梁打好保险，检查绞刀进行补换齿，检查手动加油处是否要进行加油保养，提前联系管线，看看是否要维修管线替换管线等等。多想想，做好内（机舱和甲板）外（经理部和船舶）部有事协商协作，做好最优工序的选择。辅助工作机时的正确选择可以减少不必要的重工作的时间消耗和浪费，利于生产成本的降低。

驾驶员挖泥操作必须根据施工现场的工况变化而变化，应将自己培养成为学习型操作技术人员。即使是同一条船或是同一个工程施工，个人的操做手法也是不尽相同的，要迅速提高自己的操作水平，在工作中必须善于不断总结，完善自己的操作经验，更要向老师傅学习，与老师傅沟通交流，从沟通交流中总结他人的操作经验应变措施，时期为我所用。只有这样才能不断提高不断发展，才能是称职的挖泥操作人员，才能是满足需要的优秀的工程技术人员。

以上是自己一年来结合扎实的专业知识，和船舶施工实践，

对绞吸挖泥船的原理、施工方法和如何成为优秀的绞吸挖泥船驾驶员的粗浅认识。

08年12月入司，09年1、2月接船，3、4、5月甲板熟悉水手业务，6月初被调到驾驶台开始尝试走岗，8月份在师傅的指导下尝试挖泥驾驶，到现在自己可以独立挖泥，见习日子变成了一汪暖流时刻回旋在我的内心深处，从思想上慢慢转变，从工作中渐渐成长，我深刻地认识到，从应届大学毕业生转变成企业员工是复杂的现实的，像李恩强船长教导的一样，新环境、新领导、新同事，须要新思维性方式新心态来应对，

做事前要会说话、会做事、会做人。对我来说进入天航是一个良好的发展机遇，也是一个很好的锻炼和提升自己各方面能力的机会。在认真学习船上的规章制度，熟悉驾驶台日常管理事务及驾驶理论和操作流程知识的同时，也从多方面努力摸索工作的方式、方法，积极锻炼自己的工作能力，力求尽快完成自身角色的转变，以崭新的姿态迎接新工作的挑战。圆自己成为一名优秀工程师的梦想。

+++++

20__年12月13日

专业：船舶与海洋工程班级:0117学号：011722姓名：李凌尧

一、实习主要过程

起止时间：20__.6.18, 20__.7.8---20__.7.22

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。

二、实习收获和体会

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。

三、实习一些补充及建议

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

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。

4、关于气囊下水相关建议。在滨海造船厂参观的时候，经理曾介绍到船厂的船台过于老

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

到现在也有70个年头了，其上有许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，镗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。

四、实习后感悟：自身差距，应对措施及发展目标

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，那么就应该以国家利益、人民利益为重，

做好，真正的为人民、为国家谋福利。

以上是笔者这次实习的总结报告。

船厂工作总结篇六

东南造船厂实习报告总结

福建省东南造船厂乔帅

我与2月22日开始正式实习，在安环保卫部经理黄荣的正确领导下，在有关同事们的信任与支持下，我非常珍惜安全这项工作，以积极的态度投入工作，近三个多月的实习我感到是我非常充实的一段时光。“做一名合格的安全员”是我现行本职工作的追求目标，自实习以来，我始终保持清醒的头脑，以勤勤恳恳、踏踏实实的态度来对待我的工作。现将实习工作报告总结如下：

1. 以“做一名合格的安全员”作为自己工作的动力，实习期间我在行动上处处想着全局利益积极上进，协助同事认真落实安全生产责任制，加强有关安全生产法规、决定、条例，扎实作好安全的学习，努力适应在东南厂的管理特点和工作环境。在管理中敬业爱岗，严谨安全意识和职业道德，对安全意识淡薄、经验不足、怕麻烦、惰性思想作祟的苗头通过安全日活动、生产运行分析会一起学习安全方面技能和知识予以纠正，同时我积极吸取分析东南厂事故教训，总结经验，不断增进业务水平的提高，只要利于企业发展利于安全生产的自己身先立足。

2. 在黄经理的正确领导下，我认真对辖区的设备和人员进行职能监督，在计划、布置、检查、总结、考核生产工作中，杜绝习惯性违章行为，使自己能掌握分管的任务以及威胁安全生产的重大隐患与薄弱环节能够及时的指出并纠正。

3. 认真履行职责，把小吴姐交给我的任务认认真真的完成，不断的做笔记，记录有关注意事项，把事情条理化，把该记录的问题记录清楚。

在实习期间我认真工作，经常查找不足之处，但于领导的要求目标还存有一定差距。以后，我将严格按照领导的要求和指示，进一步的学习安全知识，努力干好自己的本职工作。

一、存在不足

通过在东南厂三个多月的实习，虽然取得了一定的成绩，但也存在一些不足，主要是：

（一）思想解放程度还不够，组织、沟通能力上还略有欠缺，和有经验的同事比较还有较大的差距。

（二）涉及工作多样复杂，需要时间不断的学习，对安全理论的理解还不到位，需要在实践中不断的领会。

（三）工作中不够大胆，对有些事情放不开，(实习报告)要不断创新，不断完善自己的各方面素质。在今后工作中，我一定认真总结经验，克服不足，努力把工作做得更好。

二、日后的工作计划

1、认真学习，努力提高自身素质及工作能力，尽职、尽责、尽快做好安环部的本职工作。

2、发扬吃苦耐劳精神。不怕吃苦，主动找事干，做到“眼勤、嘴勤、手勤、腿勤”，积极适应各种环境，在复杂的工作中磨练意志，增长才干。

3、发扬孜孜不倦的进取精神。加强学习，勇于实践，在学习的同时注意收集各类信息，广泛吸取各种“营养”；同时，

讲究学习方法，端正学习态度，提高学习效率，努力培养自己具有扎实的理论功底和踏实的工作作风。力求把工作做得更好，树立良好的个人形象。

4、当好助手。对各项决策和出现的问题，及时提出合理化建议和解决办法供领导参考，配合部门领导完成上传下达的任务，在工作中要扮好自己的角色，努力发挥好自己的作用。

总之，实习以来，我做了一定的工作，也取得了一些成绩，但离要求有一定的差距，我将不断地总结经验，加强系统学习的意识，更新观念，提高各方面的工作能力。

船厂工作总结篇七

根据教学计划的安排，《船舶电气技术》电专业及相关专业的学生在专业课学习结束之后，要上船进行毕业前的海上实习，实习的目的是：

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工作方面的问题选择专题，并运用所学过的基础和专业知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。

（二）实习内容

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

- （1）熟悉辅助锅炉的结构原理，并了解它的蒸发量、工作压力、安全阀调整压力等；
- （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

- (1) 熟悉船员食品冷库及制冷机间设备的布置及设备的名称、台数、规格；
- (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。

（三）实习安排

1、在实习期间每天值两个班的时间要占整个实习时间的1/2左右，其任务是：

- （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。

（四）关于提交实习资料的规定

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。

（五）组织领导

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。

（六）组织纪律

- 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。

（七）对实习生的要求

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。