

2023年船厂工作总结了 船厂实习报告 告(大全8篇)

在当下这个社会，报告的使用成为日常生活的常态，报告具有成文事后性的特点。报告的格式和要求是什么样的呢？以下是我为大家搜集的报告范文，仅供参考，一起来看看吧

船厂工作总结了 船厂实习报告篇一

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/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。

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。师傅们也通过往届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。

实习结束了，我学到了很多。不只是知识这些，他更让我感受到做为一个造船人的骄傲和自豪。一艘艘大船在自己的手里诞生，奔向世界的各个角落，满载着我们的理想与抱负驶向远方。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！实际点的就是能够把握这半年的时间把自己不明白的没学会的知识好好向老师同学学习，来弥补自己的不足。这就是我这次的实习总结报告。

船厂工作总结了 船厂实习报告篇二

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！

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。

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”。

船厂工作总结了 船厂实习报告篇三

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。师傅们也通过往届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！

船厂工作总结了 船厂实习报告篇四

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。

实习结束了，我学到了很多。不只是知识这些，他更让我感受到做为一个造船人的骄傲和自豪。一艘艘大船在自己

的手里诞生，奔向世界的各个角落，满载着我们的理想与抱负驶向远方。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！实际点的就是能够把握这半年的时间把自己不明白的没学会的知识好好向老师同学学习，来弥补自己的不足。这就是我这次的实习总结报告。

1.造船厂认识实习报告

2.沪东中华造船厂认识实习报告

3.造船厂员工工作个人总结

4.仓管员实习报告-实习报告

5.实习报告格式-实习报告

6.销售实习报告-实习报告

7.实习报告—地质类实习报告

8.营销专业实习报告-实习报告

船厂工作总结了 船厂实习报告篇五

为期x周的船厂实习，我们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。

实习结束了，我学到了很多的东西。不只是知识这些，他更让我感受到做为一个造船人的骄傲和自豪。一艘艘大船在自己的手里诞生，奔向世界的各个角落，满载着我们的理想与抱负驶向远方。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！实际点的就是能够把握这半年的时间把自己不明白的没学会的知识好好向老师同学学习，来弥补自己的不足。这就是我这次的实习总结报告。

船厂工作总结了 船厂实习报告篇六

一、工作状态积极而稳妥

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

二、注重发扬团队精神

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。我保持与部门同事的良好沟通，通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己的力量。

三、积极的进取之心

这三年来，我坚持学习船舶专业知识，不断充实、武装自己的头脑，工作带来的高要求，激励了我更加积极的进取之心。不懂就要问，我相信只要有进取之心，就没有什么不可以。

四、精益求精

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。

五、满怀激情展望未来

在这三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己工作的同时，积极学习各工种中的工作于工艺。争取保持船体，管系，电气等工种同步前进。为各工种做好准备和先决条件。

通过这三年的工作，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。

在以后新的工作生活中，我会和部门全体同事、领导一起齐心协力，在探索中不断发展。在部门成长的过程中，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！

船厂工作总结了 船厂实习报告篇七

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。

船厂工作总结了 船厂实习报告篇八

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，多次召集各相关部门开会、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。