

# 2023年船厂工作总结 船厂个人年度工作总结(精选6篇)

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，它有助于我们寻找工作和事物发展的规律，从而掌握并运用这些规律，是时候写一份总结了。怎样写总结才更能起到其作用呢？总结应该怎么写呢？下面是小编带来的优秀总结范文，希望大家能够喜欢！

## 船厂工作总结 船厂个人年度工作总结篇一

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”。首先是制度化管理，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。

## 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。

### 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。

## 船厂工作总结 船厂个人年度工作总结篇二

20xx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报告。

## 船厂工作总结 船厂个人年度工作总结篇三

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。

## 船厂工作总结 船厂个人年度工作总结篇四

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。

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。我们离世界第一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。

## 船厂工作总结 船厂个人年度工作总结篇五

今年暑假，作者参加了船厂实习的课程。事实上，刚刚大二结束的学生，对本专业的专业知识还只是了解一二。很多人甚至不知道，一艘船从设计到制造到下水，这之中到底包含着怎样的内容。怀着各种各样的问题，第一次正式进入船厂，近距离接触了船舶生产过程中的各种技术与工艺。

本次实习总共将近3个星期。7月9日起，所有人首先在学校接受了2天实习方面的培训。从7月11日到13日，在哈尔滨本地的船厂实习。7月16日，启程来到大连。大连的实习分为两个部分，第一站是旅顺，第二站是大连。在此期间，所有人都先后参观了很多大型的造船厂，包括：大连辽南船厂（海军4810工厂）、大连滨海修造船厂、大连船舶重工、大连松辽船厂（即海军7814工厂）以及大连船舶重工集团下的大船海工。另外，作者还参观了不少军事基地，见到并登上了军船和潜艇。接下来的内容将分船厂参观篇、军舰参观篇两部分，主要介绍本次实习的经历。

## 二、船厂参观篇

船厂的实习是本次课程的主要内容。在各大船厂参观之后，我感到了目前国内船舶行业的落后，在技术和管理上都与其他造船强国如韩国、日本有着巨大差距。在眼下船舶市场整体不景气的情况中，我国应该抓住萎靡船市中的亮点，如玻璃钢船、超级油轮、豪华游轮等等；同时将重点转向海洋平台，吸引高端人才，填补这一方面的技术缺失。走精品化道路，才是我国船舶制造业应走之路。

### 1、哈尔滨北方船舶工业有限公司(北方造船厂)

第一站是哈尔滨的北方造船厂，也称江北船厂。在这里，所有人都比较系统的参观了船舶制造的整个流程工艺。基本上是按照船舶出厂的顺序参观了各个厂房，包括船体制作安装厂房、船体组装焊接厂房、轮系加工车间、电气加工车间等等。在车间里，工人介绍了一些基本的制造技术，比如翻造法(即反顺序制造船体，按照上甲板—舱壁—船底板的顺序，完成后翻过船体)，比如焊接工艺(双面板烧、一面板烧一面花焊、单面焊、双面焊等)。

还有，船厂工人详细介绍了船厂在建的一艘挖泥船和小型游艇的制造。先说挖泥船，江北船厂所生产的挖泥船主要负责的是松花江的清淤工作。这类船最重要的部件就是泥浆泵了，一般来说，泥浆泵安置在泥浆舱中，负责为吸收泥沙提供动力。首先需要确定泥浆泵的方位，之后按照泥浆泵输入端的位置确定减速箱的安放，最后确定柴油机的方位。泥浆泵需要做好安全工作，吸口中装有过滤网，这是为了防止大型的石块破坏内部结构。工作时，船上的趴头深入江底，释放高压工作水，卷起泥沙，之后由泥浆泵将泥沙吸入船上，这样起到清除淤泥的功能。另外，游艇的制造中，螺旋桨的制造也十分复杂，不仅螺旋桨的造价高昂，而且舵和桨的数量需要根据工作情况合理设置。



总而言之，随着在江北船厂三天时间的结束，哈尔滨的实习告一段落。在这一站，作者简单了解了船舶制作过程，也细致参观了几种小型特种船。但是，江北船厂始终只是个小型船厂，它的产品主要供应的还是松花江上的江船，吨位普遍不大，船体也不需要分段加工后组装的工艺，所以还是有很多技术没有机会看到。

## 2、大连辽南船厂

大连辽南船厂始建于洋务运动时期，由李鸿章建立，是目前旅顺地区的军工生产基地。该公司的核心价值观是服务于海军装备建设。辽南船厂拥有多个船坞，曾经是“亚洲第一大坞”，可供船舶建造和修补。

在船厂，工人们带领着参观了船体的分段建造工艺，以及流水线式的加工方式，钢板的加工各有分类，除了少数薄板需要在手工车间人工加工，其他的材料都会在加工车间使用机器切割，之后组装完毕后运至船台合并处理。很多书上没有提到的零件也得到了解答，比如保证船舱密封性的压筋板、补板。

## 3、大连滨海修造船厂

第二个参观的船厂是大连滨海船厂，它主要负责民用船舶的修补和改造工作。

在钢结构车间里，作者见到了很多种类的弯板机器，有冷弯肋骨机、液压板料折弯机、万能弯板机、万能剪板机等；同时学习了弯板的两种方法，包括冷弯和水火弯板技术。水火弯技术比较复杂，即一面使用冷水处理，一面使用加热处理，当对曲面要求较高时使用。在海边，作者还看到了几种船舶的修补，包括清淤船、散货船等。

## 4、大连船舶重工集团有限公司

在大连的第三天，作者来到了中国目前数一数二的大连船舶重工。大连船舶重工是由中国船舶重工集团公司控股的国内规模、建造产品最齐全、有国际竞争力的特大型现代化船舶总装厂。的确，船厂要比之前参观的船厂更加宏大。这一天的实习内容很长，一共将近一天的实习时间。所有人中午在船厂的食堂中第一次吃到工作餐。

#### 4.1 讲座

上午，在公司的办公楼里，作者接受了一场关于安全教育和造船业的讲座。主讲人是来自大连船舶工程技术中心研究公司的经理佟福山，他为所有人系统的从造船业的特点和产生讲解了其中的很多知识。目前船市因经济危机的萧条，已经远远不能和四、五年之前相比了，需要有更加努力，才能在这一行中有好的发展。以下是讲座主要内容。

题目：为即将成为当代造船人而自豪。造船特点：永久性；粗放；四个“密集”；地理优势。实习的重要性以及实习和未来工作的关系：实习时将两三年的理论知识在工程实践中应用、建立感性认识的环节；是对未来工作的预习，对未来工作生涯影响巨大；对人生目标的选定也有帮助。

船舶行业的运作模式：（略）

造船形势和未来的发展：市场严重萧条，但是略有好转。

#### 4.2 参观过程

在船坞地区，陈列着大连船舶在建造中的几艘30万吨散货船，虽然没有机会上船体会，但是还是很激动。这油船船长为330米，船宽为60米，吃水20.5米。船首为球鼻首形状。船身外侧涂有三种不同颜色油漆，有两条分界线。其中，下层分界线代表压载舱水线，上层分界线代表满载水线。船所在船坞长约550米，宽为80米，深度12.7米，号称“中华第一坞”。

在外面看到船坞内，正有工人进行着最后的加工，包括锚链装置的安放等。工作使用的车，自由身高以及降低，操作处位于车上，可以由一人操纵，同时完成正常的工作。

造船业有两种船舶制造方式，其中船台加工适合小型船舶，而船坞适合大型船舶，完工后直接向坞内注水。

30万吨，已经是一艘中型航母的三倍大了，而世界上的航母美国的尼米兹级航空母舰也不过是区区10万吨的满载排水量。超级油轮在船体上存在着诸多高端技术，主要被日韩船企所垄断。我国仅仅通过自主研发，便完成了全部的建造工艺。国内包括大连船舶重工、上海外高桥都具有独立建造30万吨油轮的能力。所以说这一级别油轮的建造，标志着我国的船舶制造技术进入世界前列。

## 5、大连松辽船厂(7814军工厂)

7814所在玻璃钢材料方面技术先进，在豪华游艇的制造上位于国内的位置。玻璃钢船早在上世纪就已经成为了船舶制造业的一大热点，松辽船厂目前已经把这一材料运用在游艇、登陆艇、渔船上。随后在celebrity游艇公司的展厅中，公司的工作人员介绍了很多船艇，包括sl—240cc和sl—140等。游艇作为一种休闲船型具有广阔的市场，在中国还是一个新兴的船型，目前主要是靠引进外国的技术进行产品的研发和生产，相比散货船，具有很高的附加值，是今后国家会主要发展的一个方向。

## 6、大连船舶重工集团海洋工程有限公司

该公司是大连船舶重工的子公司，位于具有良好水陆运输条件的大连湾畔，距离市中心19公里，距离机场15公里，占地66万平方米，是专业从事海洋工程设计、建造、修理和改装的总承包公司。主要业务范围包括自升式和半潜式钻井/生产平台、钻井船、FPSO、风车安装船以及各类海洋工程船等固

定/浮式钻井/油气生产及海洋工作设施。

在船坞上，存在着各式各样的海洋平台，主要还是以自升式为主。其中的bt3500—1号，是国内第一个执行pspc标准的半潜式平台，压载舱面积较小，需要严格控制涂装的破损；结构更加复杂，分段合拢中的涂装也十分重要；分段的完整性和施工精度要求高，涉及压载舱的动火作业应在分段喷砂之前完成；分段合拢和后续施工中对涂装的保护是实现pspc的关键环节。在海洋工程方面，中国依然和世界先进水平有着很大差距。像大连船舶重工集团这个国内船舶行业的龙头企业，在这一方面尚且没有任何技术优势。

在船厂的船坞处，能够看到的也只是几个自升式海洋平台。在企业的宣传册中也能见到公司建立的数十年间，半潜式平台也不过数座，其工作深度和国外远不能相提并论。众所周知，半潜式海洋平台才是世界的主流平台，尤其在我国东海、南海这种较深的水域发挥重要作用。可惜直到目前为止，我国所能勘探到的水域也不过是渤海油田。现在的船舶行业整体不景气，国际船舶订单量少之又少，所以绝大多数先进技术的企业都将目光转向了海洋工程这一个新兴的产业中。暂且不与欧美相比，仅仅说在亚洲我国也已经走在了竞争对手韩国的后面。虽然在数量上我国已经成为造船世界第一，但是在质量上和利润上都远不能和别国相比。所以说，海工是今后应当大力发展的一个方向。

### 三、军舰参观篇

除了船厂的参观学习，作者在此期间也对军船进行了学习，参观了很多船种，包括运输船、潜艇、扫雷舰、猎潜艇，这些都是第一次见到，作者还得到登上军舰的宝贵机会。不过海军生活十分艰苦。不可能每个海军战士都能站在甲板上吹海风，最多的还是默默地待在闷热的船舱内部，为船舶的正常运转做贡献。最令人难忘的就是在旅顺潜艇基地进入潜艇的那次经历。在外面看上去潜艇还很大，到了内部舱室里周

围满满的都是仪器，十几个人在里边连站的地方也不够；空气又闷又热。战士们一般出海就是几个月的时间，只能住在潜艇里。就连鱼雷发射管上面还有床铺，他们有些负责鱼雷舱的就直接睡在鱼雷发射管上。

## 1、北油号

北油系列船负责的是北方的油气运输。我国辅助舰船的命名一般为“该船负责海区+该船序号”。所以，该船是一艘运输船，在海军4810所制造，共可运载960吨油。

基本尺寸：长72米，宽11米。航速：11节。

动力□ccfj200jws柴油机。

## 2、号潜艇

该潜艇为我国第一代中型常规动力鱼雷潜艇，国际上成为“明级”潜艇。“明级”潜艇是我国仿制。潜艇共分为7个舱室。一舱为首鱼雷舱，负责发射鱼雷，正面对抗敌人；二舱为首蓄电池舱，用于发电与储能；三舱为控制舱，负责指挥、调度整艘潜艇的运行；四舱为尾蓄电池舱，是备用能源的存放处；五舱为柴油机舱，可用于水面航行的发电，以及为蓄电池储能；六舱为发电机舱，用于支持潜艇的水下运动；七舱为尾鱼雷舱，负责后方的安全工作，同时可用于紧急逃生。

基本尺寸：长76米，宽7.6米，高5.1米。航速：水面15节，水下18节。

排水量：水面为1584吨，水下2113吨。航程：4节航速时3300英里。潜水深度：300米。人员：57人。

装备：8具533毫米鱼雷发射管，16枚yu-4型被动寻的鱼雷(射程15公里，航速40节，400公斤战斗部)和yu-1型直航鱼雷(射

程9.2公里，航速39节，400公斤战斗部);32枚水雷;i-波段"snooptray"水面搜索雷达;"pikejaw"贴面式中频主动/被动搜索攻击声纳;duux5低频被动侦测声纳。

### 3、104舰

104舰是“太原”号驱逐舰，曾经是中国海军的主力战舰之一，与“鞍山”号、“抚顺”号、“长春”号被称作“四大金刚”。1953年6月4日中国从前苏联购入，每舰的花费相当于17吨黄金。1955年6月28日在青岛完成接收。初始舷号为204。1970年完成现代化改装，将鱼雷改装成导弹，成为导弹驱逐舰。1991年9月19日退役，目前泊于大连老虎滩，作为大连舰艇学院的练习舰以及爱国教育基地，退役之它仍然在默默发挥着它的功能，每天不断地接待游客的参观。在船上能够看到它曾经为祖国巡防留下的痕迹，火炮已经卸下，炮台已经生锈，但是能够想象得出当年的风采。

基本尺寸：长103.2米，宽10.8米，吃水3.19米。航速：26节。

续航力：7200公里。

动力：两台12pa68tc柴油机，每台功率8000瓦/马力。排水量：标准1425吨，满载1661.5吨。人员：190人。

装备：2座双联装“上游”-1(sy-1)反舰导弹，射程90公里;2座单管100毫米炮，射程16公里，射高9.5千米，15发/分，半自动;6座双联装37毫米炮(61式)，有效射程3-5公里;2座250毫米5管反潜火箭发射器(65式)，射程1200米;舰尾设有4座64式深弹发射炮和两个深弹发射架。

### 4、号扫雷舰

扫雷舰是专门用于搜索和排除水雷的舰艇，主要担负开辟航道、登陆作战前扫雷以及巡逻、警戒、护航等任务。该舰已

服役31年。在扫雷排雷方面，该船共有三种扫雷机，分别为电磁式扫雷机(利用电缆模拟潜艇的磁性，吸引水雷后销毁)、切割扫雷机(利用割刀切断水雷锚链，销毁水雷)、声强式扫雷机(利用声波引爆水雷)。

基本尺寸：长58米。排水量：满载570吨。航速：14节。

装备：2座37毫米主炮，2座25毫米副炮，2挺14.5毫米机枪以及64式深水炸弹发射炮。

## 5、号猎潜艇

猎潜艇是以反潜武器为主要装备的小型水面战斗舰艇。主要用于在近海搜索和攻击潜艇，以及巡逻、警戒、护航和布雷等。它具有机动灵活、造价低的优势，所以应用十分广泛。号猎潜艇是中国自行研制的一代集反潜和护卫两大功能于一身的猎潜艇。由于我军大中型舰艇的数量不足，037家族的各类舰艇长期奔波在各条战线上，充当着驱逐舰、护卫舰的所扮演的角色。

基本尺寸：

航速：30节。

动力□12ve230zc-i型中速柴油机。

装备：主炮为66式双57毫米炮，副炮为69式双联30毫米舰炮。

## 6、烟大轮渡

除了参观军舰，在19日上午作者在旅顺客运站参观了烟大轮渡。

中铁烟大铁路轮渡是我国的第一条、世界上第35条超过百公

里的海上铁路轮渡，它连接了烟台、大连两地，是两地之间最便捷的一条通道。中铁渤海号一共有3艘，全部由我国自行研制，船型及内部设施完全一样。客运站正好停放了中铁渤海系列的2号船。该船总造价为4.6亿人民币，船长为182.6米，船宽为24.8米，设计吃水5.8米，适航风级8级，航速18节，排水量16981吨，吨位24975吨。船上共装有救生艇6只，载重量82人。该船采用重油发电，动力装置为舵桨合一形式。单次航行共可装在50节重达80吨的火车厢、50辆20吨载重汽车和25辆小汽车，载客480人。渤海地区的山东、辽宁、河北之间年货运量超过1800万吨，旅客过往量达六七百万人次，路上交通压力十分大。再加上海况及气候条件复杂，这一海域又是中国发生海难最为密集的区域之一。有了烟大轮渡，开辟了东北地区至山东省及东部沿海地区的最短路径，大大节省了运输时间和运输费用，它的意义远大于投入。

#### 四、结语

船舶制造业并不轻松。这是一项需要大量付出与劳动的工作，同时它也需要一个工程师的专业与严谨。从设计到船体制造到船体舾装，每一个步骤的失误都有可能导致整艘船的结构破坏或者整修周期的缩短。

对于船舶专业未来的发展，一是直接走上工作岗位，二是继续接受更高等的教育，进入研究所等设计单位。大三是决定自己未来的关键一年，每个人都应该把握住的。

## 船厂工作总结 船厂个人年度工作总结篇六

船厂实习报告1000字，下面小编为你推荐造船厂实习报告，欢迎阅读参考。

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。

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。

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。

总结短短两周的船厂实习生活，留给我最深刻的体会有五点：

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。

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。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。

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。

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，也是对这几年来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。

## 一、内容简介

今年暑假，作者参加了船厂实习的课程。事实上，刚刚大二结束的学生，对本专业的专业知识还只是了解一二。很多人甚至不知道，一艘船从设计到制造到下水，这之中到底包含着怎样的内容。怀着各种各样的问题，第一次正式进入船厂，

近距离接触了船舶生产过程中的各种技术与工艺。

本次实习总共将近3个星期。7月9日起，所有人首先在学校接受了2天实习方面的培训。从7月11日到13日，在哈尔滨本地的船厂实习。7月16日，启程来到大连。大连的实习分为两个部分，第一站是旅顺，第二站是大连。在此期间，所有人都先后参观了很多大型的造船厂，包括：大连辽南船厂(海军4810工厂)、大连滨海修造船厂、大连船舶重工、大连松辽船厂(即海军7814工厂)以及大连船舶重工集团下的大船海工。另外，作者还参观了不少军事基地，见到并登上了军船和潜艇。接下来的内容将分船厂参观篇、军舰参观篇两部分，主要介绍本次实习的经历。

## 二、船厂参观篇

船厂的实习是本次课程的主要内容。在各大船厂参观之后，我感到了目前国内船舶行业的落后，在技术和管理上都与其他造船强国如韩国、日本有着巨大差距。在眼下船舶市场整体不景气的情况中，我国应该抓住萎靡船市中的亮点，如玻璃钢船、超级油轮、豪华游轮等等；同时将重点转向海洋平台，吸引高端人才，填补这一方面的技术缺失。走精品化道路，才是我国船舶制造业应走之路。

### 1、哈尔滨北方船舶工业有限公司(北方造船厂)

第一站是哈尔滨的北方造船厂，也称江北船厂。在这里，所有人都比较系统的参观了船舶制造的整个流程工艺。基本上是按照船舶出厂的顺序参观了各个厂房，包括船体制作安装厂房、船体组装焊接厂房、轮系加工车间、电气加工车间等等。在车间里，工人介绍了一些基本的制造技术，比如翻造法(即反顺序制造船体，按照上甲板—舱壁—船底板的顺序，完成后翻过船体)，比如焊接工艺(双面板烧、一面板烧一面花焊、单面焊、双面焊等)。



还有，船厂工人详细介绍了船厂在建的一艘挖泥船和小型游艇的制造。先说挖泥船，江北船厂所生产的挖泥船主要负责的是松花江的清淤工作。这类船最重要的部件就是泥浆泵了，一般来说，泥浆泵安置在泥浆舱中，负责为吸收泥沙提供动力。首先需要确定泥浆泵的方位，之后按照泥浆泵输入端的位置确定减速箱的安放，最后确定柴油机的方位。泥浆泵需要做好安全工作，吸口中装有过滤网，这是为了防止大型的石块破坏内部结构。工作时，船上的趴头深入江底，释放高压工作水，卷起泥沙，之后由泥浆泵将泥沙吸入船上，这样起到清除淤泥的功能。另外，游艇的制造中，螺旋桨的制造也十分复杂，不仅螺旋桨的造价高昂，而且舵和桨的数量需要根据工作情况合理设置。

总而言之，随着在江北船厂三天时间的结束，哈尔滨的实习告一段落。在这一站，作者简单了解了船舶制作过程，也细致参观了几种小型特种船。但是，江北船厂始终只是个小型船厂，它的产品主要供应的还是松花江上的江船，吨位普遍不大，船体也不需要分段加工后组装的工艺，所以还是有很多技术没有机会看到。

## 2、大连辽南船厂

大连辽南船厂始建于洋务运动时期，由李鸿章建立，是目前旅顺地区最大的军工生产基地。该公司的核心价值观是服务于海军装备建设。辽南船厂拥有多个船坞，曾经是“亚洲第一大坞”，可供船舶建造和修补。

在船厂，工人们带领着参观了船体的分段建造工艺，以及流水线式的加工方式，钢板的加工各有分类，除了少数薄板需要在手工车间人工加工，其他的材料都会在加工车间使用机器切割，之后组装完毕后运至船台合并处理。很多书上没有提到的零件也得到了解答，比如保证船舱密封性的压筋板、补板。

### 3、大连滨海修造船厂

第二个参观的船厂是大连滨海船厂，它主要负责民用船舶的修补和改造工作。

在钢结构车间里，作者见到了很多种类的弯板机器，有冷弯肋骨机、液压板料折弯机、万能弯板机、万能剪板机等；同时学习了弯板的两种方法，包括冷弯和水火弯板技术。水火弯技术比较复杂，即一面使用冷水处理，一面使用加热处理，当对曲面要求较高时使用。在海边，作者还看到了几种船舶的修补，包括清淤船、散货船等。

### 4、大连船舶重工集团有限公司

在大连的第三天，作者来到了中国目前数一数二的大连船舶重工。大连船舶重工是由中国船舶重工集团公司控股的国内规模最大、建造产品最齐全、最具有国际竞争力的特大型现代化船舶总装厂。的确，船厂要比之前参观的船厂更加宏大。这一天的实习内容很长，一共将近一天的实习时间。所有人中午在船厂的食堂中第一次吃到工作餐。

#### 4.1 讲座

上午，在公司的办公楼里，作者接受了一场关于安全教育和造船业的讲座。主讲人是来自大连船舶工程技术中心研究公司的经理佟福山，他为所有人系统的从造船业的特点和产生讲解了其中的很多知识。目前船市因经济危机的萧条，已经远远不能和四、五年之前相比了，需要有更加努力，才能在这一行中有好的发展。以下是讲座主要内容。

题目：为即将成为当代造船人而自豪。造船特点：永久性；粗放；四个“密集”；地理优势。实习的重要性以及实习和未来工作的关系：实习时将两三年的理论知识在工程实践中应用、建立感性认识的环节；是对未来工作的预习，对未来工作生涯

影响巨大;对人生目标的选定也有帮助。

船舶行业的运作模式：(略)

造船形势和未来的发展：市场严重萧条，但是略有好转。

#### 4.2 参观过程

在船坞地区，陈列着大连船舶在建造中的几艘30万吨散货船，虽然没有机会上船体会，但是还是很激动。这油船船长为330米，船宽为60米，吃水20.5米。船首为球鼻首形状。船身外侧涂有三种不同颜色油漆，有两条分界线。其中，下层分界线代表压载舱水线，上层分界线代表满载水线。船所在船坞长约550米，宽为80米，深度12.7米，号称“中华第一坞”。在外面看到船坞内，正有工人进行着最后的加工，包括锚链装置的安放等。工作使用的车，自由身高以及降低，操作处位于车上，可以由一人操纵，同时完成正常的工作。

造船业有两种船舶制造方式，其中船台加工适合小型船舶，而船坞适合大型船舶，完工后直接向坞内注水。

30万吨，已经是一艘中型航母的三倍大了，而世界上最大的航母美国的尼米兹级母舰也不过是区区10万吨的满载排水量。超级油轮在船体上存在着诸多高端技术，主要被日韩船企所垄断。我国仅仅通过自主研发，便完成了全部的建造工艺。国内包括大连船舶重工、上海外高桥都具有独立建造30万吨油轮的能力。所以说这一级别油船的建造，标志着我国的船舶制造技术进入世界前列。

#### 5、大连松辽船厂(7814军工厂)

7814所在玻璃钢材料方面技术先进，在豪华游艇的制造上位于国内领先的位置。玻璃钢船早在上世纪就已经成为了船舶制造业的一大热点，松辽船厂目前已经把这一材料运用在游

艇、登陆艇、渔船上。随后在celebrity游艇公司的展厅中，公司的工作人员介绍了很多船艇，包括sl—240cc[]sl—140等。游艇作为一种休闲船型具有广阔的市场，在中国还是一个新兴的船型，目前主要是靠引进外国的技术进行产品的研发和生产，相比散货船，具有很高的附加值，是今后国家会主要发展的一个方向。

## 6、大连船舶重工集团海洋工程有限公司

该公司是大连船舶重工的子公司，位于具有良好水陆运输条件的大连湾畔，距离市中心19公里，距离机场15公里，占地66万平方米，是专业从事海洋工程设计、建造、修理和改装的总承包公司。主要业务范围包括自升式和半潜式钻井/生产平台、钻井船[]fpso[]风车安装船以及各类海洋工程船等固定/浮式钻井/油气生产及海洋工作设施。

在船坞上，存在着各式各样的海洋平台，主要还是以自升式为主。其中的bt3500—1号，是国内第一个执行pspc标准的半潜式平台，压载舱面积较小，需要严格控制涂装的破损；结构更加复杂，分段合拢中的涂装也十分重要；分段的完整性和施工精度要求高，涉及压载舱的动火作业应在分段喷砂之前完成；分段合拢和后续施工中对涂装的保护是实现pspc的关键环节。在海洋工程方面，中国依然和世界先进水平有着很大差距。像大连船舶重工集团这个国内船舶行业的龙头企业，在这一方面尚且没有任何技术优势。

在船厂的船坞处，能够看到的也只是几个自升式海洋平台。在企业的宣传册中也能见到公司建立的数十年间，半潜式平台也不过数座，其工作深度和国外远不能相提并论。众所周知，半潜式海洋平台才是世界的主流平台，尤其在我国东海、南海这种较深的水域发挥重要作用。可惜直到目前为止，我国所能勘探到的水域也不过是渤海油田。现在的船舶行业整体不景气，国际船舶订单量少之又少，所以绝大多数先进技

术的企业都将目光转向了海洋工程这一个新兴的产业中。暂且不与欧美相比，仅仅说在亚洲我国也已经走在了竞争对手韩国的后面。虽然在数量上我国已经成为造船世界第一，但是在质量上和利润上都远不能和别国相比。所以说，海工是今后应当大力发展的一个方向。

### 三、军舰参观篇

除了船厂的参观学习，作者在此期间也对军船进行了学习，参观了很多船种，包括运输船、潜艇、扫雷舰、猎潜艇，这些都是第一次见到，作者还得到登上军舰的宝贵机会。不过海军生活十分艰苦。不可能每个海军战士都能站在甲板上吹海风，最多的还是默默地待在闷热的船舱内部，为船舶的正常运转做贡献。最令人难忘的就是在旅顺潜艇基地进入潜艇的那次经历。在外面看上去潜艇还很大，到了内部舱室里周围满满的都是仪器，十几个人在里边连站的地方也不够；空气又闷又热。战士们一般出海就是几个月的时间，只能住在潜艇里。就连鱼雷发射管上面还有床铺，他们有些负责鱼雷舱的就直接睡在鱼雷发射管上。

#### 1、北油xx号

北油系列船负责的是北方的油气运输。我国辅助舰船的命名一般为“该船负责海区+该船序号”。所以，该船是一艘运输船，在海军4810所制造，共可运载960吨油。

基本尺寸：长72米，宽11米。航速：11节。

动力□ccfj200jws柴油机。

#### 2□xx号潜艇

该潜艇为我国第一代中型常规动力鱼雷潜艇，国际上成为“明级”潜艇。“明级”潜艇是我国仿制。潜艇共分为7个

舱室。一舱为首鱼雷舱，负责发射鱼雷，正面对抗敌人；二舱为首蓄电池舱，用于发电与储能；三舱为控制舱，负责指挥、调度整艘潜艇的运行；四舱为尾蓄电池舱，是备用能源的存放处；五舱为柴油机舱，可用于水面航行的发电，以及为蓄电池储能；六舱为发电机舱，用于支持潜艇的水下运动；七舱为尾鱼雷舱，负责后方的安全工作，同时可用于紧急逃生。

基本尺寸：长76米，宽7.6米，高5.1米。航速：水面15节，水下18节。

排水量：水面为1584吨，水下2113吨。最大航程：4节航速时3300英里。最大潜水深度：300米。人员：57人。

装备：8具533毫米鱼雷发射管，16枚yu-4型被动寻的鱼雷(射程15公里，航速40节，400公斤战斗部)和yu-1型直航鱼雷(射程9.2公里，航速39节，400公斤战斗部)；32枚水雷；i-波段"snooptray"水面搜索雷达；"pikejaw"贴面式中频主动/被动搜索攻击声纳；duux5低频被动侦测声纳。

### 3、104舰

104舰是“太原”号驱逐舰，曾经是中国海军的主力战舰之一，与“鞍山”号、“抚顺”号、“长春”号被称作“四大金刚”。1953年6月4日中国从前苏联购入，每舰的花费相当于17吨黄金。1955年6月28日在青岛完成接收。初始舷号为204。1970年完成现代化改装，将鱼雷改装成导弹，成为导弹驱逐舰。1991年9月19日退役，目前泊于大连老虎滩，作为大连舰艇学院的练习舰以及爱国教育基地，退役之它仍然在默默发挥着它的功能，每天不断地接待游客的参观。在船上能够看到它曾经为祖国巡防留下的痕迹，火炮已经卸下，炮台已经生锈，但是能够想象得出当年的风采。

基本尺寸：长103.2米，宽10.8米，吃水3.19米。航速：26节。

续航力：7200公里。

动力：两台12pa68tc柴油机，每台功率8000瓦/马力。排水量：标准1425吨，满载1661.5吨。人员：190人。

装备：2座双联装“上游”-1(sy-1)反舰导弹，射程90公里；2座单管100毫米炮，射程16公里，射高9.5千米，15发/分，半自动；6座双联装37毫米炮(61式)，有效射程3-5公里；2座250毫米5管反潜火箭发射器(65式)，射程1200米；舰尾设有4座64式深弹发射炮和两个深弹发射架。

#### 4□xx号扫雷舰

扫雷舰是专门用于搜索和排除水雷的舰艇，主要担负开辟航道、登陆作战前扫雷以及巡逻、警戒、护航等任务。该舰已服役31年。在扫雷排雷方面，该船共有三种扫雷机，分别为电磁式扫雷机(利用电缆模拟潜艇的磁性，吸引水雷后销毁)、切割扫雷机(利用割刀切断水雷锚链，销毁水雷)、声强式扫雷机(利用声波引爆水雷)。

基本尺寸：长58米。排水量：满载570吨。航速：14节。

装备：2座37毫米主炮，2座25毫米副炮，2挺14.5毫米机枪以及64式深水炸弹发射炮。

#### 5□xx号猎潜艇

猎潜艇是以反潜武器为主要装备的小型水面战斗舰艇。主要用于在近海搜索和攻击潜艇，以及巡逻、警戒、护航和布雷等。它具有机动灵活、造价低的优势，所以应用十分广泛□xx号猎潜艇是中国自行研制的一代集反潜和护卫两大功能于一身的猎潜艇。由于我军大中型舰艇的数量不足，037家族的各类舰艇长期奔波在各条战线上，充当着驱逐舰、护卫舰的所扮演的角色。

基本尺寸：

航速：30节。

动力：12V230ZC-I型中速柴油机。

装备：主炮为66式双57毫米炮，副炮为69式双联30毫米舰炮。

## 6、烟大轮渡

除了参观军舰，在19日上午作者在旅顺客运站参观了烟大轮渡。

中铁烟大铁路轮渡是我国的第一条、世界上第35条超过百公里的海上铁路轮渡，它连接了烟台、大连两地，是两地之间最便捷的一条通道。中铁渤海号一共有3艘，全部由我国自行研制，船型及内部设施完全一样。客运站正好停放了中铁渤海系列的2号船。该船总造价为4.6亿人民币，船长为182.6米，船宽为24.8米，设计吃水5.8米，适航风级8级，航速18节，排水量16981吨，吨位24975吨。船上共装有救生艇6只，最大载重量82人。该船采用重油发电，动力装置为舵桨合一形式。单次航行共可装在50节重达80吨的火车厢、50辆20吨载重汽车和25辆小汽车，载客480人。渤海地区的山东、辽宁、河北之间年货运量超过1800万吨，旅客过往量达六七百万人次，路上交通压力十分大。再加上海况及气候条件复杂，这一海域又是中国发生海难最为密集的区域之一。有了烟大轮渡，开辟了东北地区至山东省及东部沿海地区的最短路径，大大节省了运输时间和运输费用，它的意义远大于投入。

## 四、结语

船舶制造业并不轻松。这是一项需要大量付出与劳动的工作，同时它也需要一个工程师的专业与严谨。从设计到船体制造到船体舾装，每一个步骤的失误都有可能导致整艘船的结构



破坏或者整修周期的缩短。

对于船舶专业未来的发展，一是直接走上工作岗位，二是继续接受更高等的教育，进入研究所等设计单位。大三是决定自己未来的关键一年，每个人都应该把握住的。