

最新电厂大修工作总结(实用5篇)

总结不仅仅是总结成绩，更重要的是为了研究经验，发现做好工作的规律，也可以找出工作失误的教训。这些经验教训是非常宝贵的，对工作有很好的借鉴与指导作用，在今后工作中可以改进提高，趋利避害，避免失误。总结怎么写才能发挥它最大的作用呢？下面是小编为大家带来的总结书优秀范文，希望大家可以喜欢。

电厂大修工作总结篇一

20xx年的大修工作是公司生产装置建设、投产后的第五次大修。这次的大修工作与前几次有很多不同的地方。一是：部分生产装置停车检修与部分装置生产运行同时进行，时间跨度长；二是：设备检修工作量明显高于前几次，既有一期旧设备又有二期新设备；三是：公用系统停车计划检修时间安排紧凑。这次设备检修工作主要分为以下六方面进行总结。

分厂在大修方案时计划了人员安排，合理安排人员，根据分厂特点制定了组织机构，落实责任到人。从三班制员工中抽出了部分人员进行大修中力所能及的事，从事了检修力量。民工和外协单位人员的参与也进一步保障了人力要求。合理安排人员作息时间，也是人员安排中则需注意的问题。

分厂根据各类设备运行情况，计划了相应的备件采购工作。并对具体的型号、材质、数量、安装尺寸进行了复查工作，保证了各类材料的准确准备。这次大修没有因材料而影响大修工作。

分厂要求各班组根据检修设备具体情况提前做好好工器具，如三脚架、龙门架、锅炉本体检修专用楼梯必须根据现场具体尺寸、设备重量制作。例如：机械检修工段提前做好更换板式换热器的工装，检修速度明显加快，今年更换8台的时间

也只有2天，而去年更换4台的时间也要用2天。有些常用器具也因大修工作量大而增加了数量，如焊机、割炬。吊车的准备、协调、使用会使检修工作事半功倍。一句话：“工欲善其事，必先利其器。”

根据本次停车检修特点和以往经验，装置停车后及时做好检修前准备工作将保障装置计划停车时间和检修质量。这包括泄压、降温、、隔断、排尽物料、置换、吹扫等系列工作。分厂此次要求各工序根据检修计划项目停车后根据自身工序特点立即开展以上项目，而不是由分厂组织协调，缩短不必要过程。

检修过程是设备检修中最重要的组成部分，是设备检修能否成功的关键步骤。在检修过程中合理安排检修步骤，做到检修的计划性和预见性。一是单台设备在工序中的检修顺序，二是单台设备零部件的拆装顺序，三是设备检修时间安排。单台设备在检修过程中的检修内容、检验标准、检修质量必须有科学、适用的准则。这需要我们结合设备原理、设备使用说明书、生产工艺标准、操作经验、国家和行业标准等科学、合理制定。本次检修过程中，我们在争取时间的同时，也严把质量关，把分厂两项大的检修项目完成得很好。一是离子膜一期改造项目，由于涉及人员较广，改造的线路较多，所以我们提前一周时间把上千根线整理完成，把需要铺设的新电缆及光纤铺设到位，为大修时间上预留了余地。同时，改造完成后我们严格按照新建项目标准，给予改造项目各种高低压试验，以保证大修完成质量与进度。二是甲烷电加热检查情况的统计，由于电加热属于开车无法检查项目，具体情况必须得等停车后检查才能知晓。为此我们也是预先做最坏的打算，把最坏的情况需要的备品备件准备好，大修时安排专人每一根加热管单独试验，以备必须整体拆除时有多余的时间组织人员抢回时间，保证了大修的进度不被拖后腿。把设备检修过程与质量这需要我们不断总结、提高，它没有最好只有更好。这次的'检修过程与质量明显好于前几次。

分厂本次专门成立了技术组，主要负责检修专项技术检查、判定记录工作。虽然技术组部分成员工作能力和经验目前还有限，但分厂现已开展了这项工作，将为以后设备检修工作积累巨大的技术、经验财富。

一是：计划的大修工作与实际设备检修的工作还有不少的差距，这是我们对设备性能掌握不够，生产运行经验欠缺造成的，计划的针对性不强。二是：分厂对内、对外协调力度还需不断调高，这需要我们分厂各级协调人员和大修参与者要有大局意识和提高自己的责任感。大修工作需要我们不断的总结，不断改进，这样才会使大修工作的效果更好。

电厂大修工作总结篇二

今年的大修时间紧任务重，自从20xx年9月末接到领导通知，至今已历时半月有余，在这段时间里，我主要承担协助adia厂家对25/33高速冲床滑块及连接部，离合器、制动器部分的检修、维护保养。二期高速冲床压平机及送料机构的维修、保养□15fca线高速冲床送料机构，制动器，离合器的维修和保养。减震气囊的检查以及15fc线退火炉网带的更换。

这次协助adia厂家对25/33高速冲床进行维修及保养，主要是对滑块的间隙进行调整。其中又以球头、连接杆、合模间隙调节系统为重点。

经拆卸、测量，球头、平衡杠状态良好，随即对其进行必要的维护和保养。如配件的清洗，各部位的润滑，螺丝，螺母的清洁等。

下面是合模间隙调节系统，其中蜗轮蜗杆状态良好，只是蜗杆处的齿轮内径磨损，外协加工齿轮。

清洁外套、涡轮蜗杆及相关部件，安装涡轮蜗杆，测量间隙，在允许的范围内。

因操作者反应在高冲运行过程中，离合器部分有异常音，所以对离合器部分进行拆卸、测量，发现离合器部分的轴有严重磨损，外径端盖螺丝孔磨损情况尤为突出，所以对轴进行补焊，端盖外协加工。由于飞轮内径磨损，对内径加套调整间隙。

另外对离合器、制动器的各内齿、摩擦片进行检查，内齿间隙合格，大约在15道左右，摩擦片完好，无严重磨损。

之后进行相应的维护之后进行安装，对滑块及平台的平面度与垂直度进行调整，在进行整体调试之后复检，验收合格。

根据平时的维修情况及操作者的反应，二期高冲的故障主要体现在送料不稳上，其余地方良好，所以这次维修的重点就放在送料系统和压平机上。

先拆卸压平机，发现压平机大压辊轴承多数摩擦阻力很大，有个别已经严重损坏，造成压辊严重磨损，以至于送料的时候打滑。

压辊外协加工，更换各部分轴承，除了大压辊，其余的小压辊的轴承也进行及时的更换，对内径磨损的齿轮进行补焊，对各部件进行维护和保养。

送料机构的问题很多，拆卸之后发现以下几点问题：

- 1、压盘轴承磨损，其中从动压辊轴承摩擦阻力很大。
- 2、送料从动压辊轴承室磨损，有大约十道的间隙。
- 3、主动压辊轴有严重磨损。
- 4、凸轮机构轴承摩擦阻力大。
- 5、凸轮机构连接杆万向头破损。

以上几点都不同程度的影响了送料的稳定性，造成了送料的不确定性。针对以上的几点问题，二期高冲的维修主要目的是减少间隙，由于时间紧迫，轴承室没有办法拿到厂家去电镀，所以，在从动压辊更换完轴承热装之后，在轴承室内加铜皮固定，上下各加两片两道半的铜皮，和轴承之间造成过盈配合，消除间隙。

主动压辊将轴拆卸补焊，车圆，与压盘轴承部分过盈配合。

对于破损的连接杆，采买标准件进行更换。

凸轮机构更换轴承，对封盖的密封圈进行更换。

由于在假期维修之前15fa线高冲的压平机刚刚做完检修，所以直接检查送料部分、制动器、离合器及气囊。

15fa线高冲压盘磨损很快，经拆卸发现压盘部分轴承间隙太大造成压盘运动的时候承受径向力，进而造成压盘磨损过快。

针对以上原因，对压盘上下轴承进行更换，减小压盘所受的径向力。其中从动压辊由于之前磨损严重，已经不能维持生产，闫方师傅制作了新的压辊，以作替代。维修期间外协制作的压辊到货，预计进行更换，但是据观察，我们制作的压辊工作状态很好，没有预计的那磨损，完全可以在相当长的时间内维持生产，所以，从动压辊不予以更换。

之后是对a线高冲离合器制动器的检修，检查发现各部分磨损量都在可接受的范围之内，所以只对其进行除尘、注油、清洗等保养，不予以更换。

经对a线高冲底部气囊进行充气放气试验，气囊工作状态良好，各部分螺丝没有松动现象，自动充气气阀状态良好，工作正常。

退火炉的问题主要有两点，第一是网带有的部分破损严重，需要将其切断、剔除，更换新网带。此部分由我协助我师父闫方进行更换。第二是炉内运行平面有开焊和起包的部分，这部分由外协厂家负责，我们负责协助其工作。

网带更换需要将需要更换的部分截断，在新网带上切断焊点，抽出连接杆。之后再截取相当长度的新网带，将两者进行拼接，最后将节点焊死。网带更换完毕之后对压辊、配重部分进行检修。之后试运行，工作状态良好。

今年的大修工作对于我个人来说是我工作能力的一块试金石，由于任重而道远，而我们需要保质保量的完成我们的维修任务，使我在很多时候不得不独立来完成任务。由于以前都是跟着师傅走，自己没有经过这样大规模的维修工作，在师傅的羽翼下慢慢的产生了骄傲自满的情绪，今年的工作如当头棒喝，清楚的指出了我的缺点和不足。让我看清了以后的路是在不断地学习和研究中向前延伸的。我要以此为契机，努力提高自身的工作水平，端正自己的工作态度，在以后的工作中不断地提高，实现自己的价值。

电厂大修工作总结篇三

5月23日随着xxx二套合成反应器的开车□xxx运行部所有生产装置全部恢复生产，也标志运行部大检修工作顺利完成，作为运行部一名安全管理人员，如此大规模的检修也是第一次参与，通过此次大检修学习了很多东西，同时也存在一些不足，需在以后的工作中继续学习完善。现将本人大检修期间工作总结如下：

环保管理工作方面大修开始前编制了□xxx运行部20xx年装置开停工及检维修环保方案》，对大修停车、检修及开车过程中产生的三废情况进行了统计，并对三废排放及处置措施做出了严格要求，细化了排污计划表，确保三废排放可控。并对开停工及检维修过程存在的环境危害因素进行了识别评价，

确保每项作业活动环境危害因素识别到位，环保措施控制到位。

大修过程中按照编制的《装置停工环保措施确认表》现场检查确认环保措施落实情况，确保做到排放的废水清污分流，污污分治。废水及时检测后根据分析指标进行排放，确保废水送公用工程运行部排放指标合格。

对运行部产生的固体废物提前做好好了转运计划，卸除的废催化剂、废润滑油等危险废物及时联系回收厂家安排车辆进行转移，卸除一车，转移一车，确保危险废物及时转运，不在在运行部长期积存。

大修期间负责对运行部雨污切换阀进行了改造，将频繁故障的电动阀更换为地面操作手动阀，即消除了废水穿雨水环保风险，也方便了人员操作，开关阀门无需下井操作，降低了安全风险，提高了工作效率。

装置开车前对运行部所有环保设施备用情况进行了检查，确保装置开车环保设施正常使用，能够与主装置同步运转。开车期间关注装三废排放情况，确保环保措施落实到位，防止发生环保污染事件。

安全工作方面大修年前认真学习了公司及运行部大修hse管理手册，对大修期间修改的安全规范进行了熟悉。大修期间每天提前到作业现场确认安全措施落实情况，确保各项作业即安全规范又不影响检修进度。作业开始后全天现场巡检作业情况，发现违章及时要求整改，确保每天进行作业安全管理到位。

1、现场重要环境风险和安全风险随控制较好，未发生安全环保事件，但整个大修期间三废乱排乱放、安全违章大量存在，暴露出安全环保管理仍不够到位。

2、安全环保专业知识欠缺，不能满足公司精细化管理的要求。

1、细化安全环保各项细节管理，从作业前风险分析调专业措施落实必须严格审核把关，特别是风险较大作业，一定要严格审核作业方案，现场产生按照方案要求严格落实，确保作业安全环保管理到位。

2、加强安全环保专业知识学习，尽快提高自身安全环保管理水平，为后续工作顺利完成打好基础。

通过此次大修，对我的安全环保管理水平有了一定的提升，对运行部特殊情况下三废的产生和控制有了较好的掌握，顺利实现了大修环保目标，对以后的工作也有很大的帮助，同时也发现了自身的不足，在将来的工作中继续加强学习，完善自身管理水平。

电厂大修工作总结篇四

4f大修工作于20xx年2月9日正式开始，我班在2月8日开4f大修动员会，班会上把大修项目落实到具体人员上，要求工作负责人全面按照4号机组大修“三措一案”汇编方案执行检修工作类容。从思想、行动上高度重视大修工作。

此次大修我班主要有非标项目11项外加1项零时处理项目4b油池渗漏处理。

大修工作的几点体会；

此次大修与消力池大修工作同时进行，

2) 分场领导积极关心班组困难，及时解决了班组人员紧张现象。

4) 班组工作超前意识提前，及时做好与别的部门沟通，合理

安排工作进度。

大修工作总结15

首先非常感谢各位领导对我工作的支持和信任，同时也非常感谢技术组的各位技术主管给予的技术支持和帮助，除此之外还要感谢施工单位给予的大力支持和配合。

本次检修时间紧任务重，作业范围面广，施工人员及技术质量要求都创造了天津石化历年检修之最。从检修计划的制定、修改、优化、细化分解，到备件的申码，到检修工作的全面铺开，直至最后的联校开工、解决开工难题至今还历历在目。备品备件到货时间晚，检修项目及技改技措项目繁多，整套dcs系统及循氢机控制系统更换，等等的实际困难从发现到解决都使我受益匪浅。

下面我对20xx年大修情况，做一下简单总结。联合三车间包括1#加氢裂化和制氢两套重要装置，高温、高压、临氢是装置的特点和难点。本次检修自20xx年8月18日开始到9月17日基本结束，总计31天的施工时间，但在这短短一个月的时间里却要完成仪表常规检修项目52个大项，技改技措与仪表相关项目9项及其他需要运行班组配合的项目10余项。这不仅要克服检修工期短、检修项目多，更要克服资金紧张，切实做到“应修必修，修必修好”。

了很多不可预测的问题，不惜人力物力直到将设备检修完好，比如高压法兰式热电偶的损坏、d502两台浮筒液位计的损坏等。在这次检修中也出现了一些令人想像不到的问题，例如开工升压阶段发现高分界位两台浮筒液位计指示不准，液位浮筒液位计跟踪指示缓慢、裂化反冲洗系统开工无法投用、制氢psa系统调节阀喘振等现象。发现这些问题后我们立即组织技术人员进行抢修，最终将问题成功解决。

总的来看，能够成功开车，就可以说检修是顺利的、成功的。

但仍存在几个问题：

- 1、虽然本次定修制定了检修网络计划，但是仍有大概30%项目不能按照网络计划执行，当然这和检修材料的到货时间有很大关系。但检修单位人员不足也是重要原因之一，希望以后检修，必须确保有充足的检修力量。
- 2、检修人员技术水平有限，管理人员的协调能力不足。
- 3、重点检修项目，检修单位应设现场指挥。
- 4、检修单位工器具配备不齐全，导致原检修工时延长。
- 5、需要工艺车间配合的项目，工艺人员不清楚检修项目，甚至认为检修与他们无关，有待加强。例如高分高压联通器的疏通等。

总之，对这次检修暴露出来的问题我们要认真总结高度重视，日后还要不断学习，提高我们自己的业务水平，为天津石化的辉煌做出应有的贡献。

电厂大修工作总结篇五

我于20xx年8月9日来到公司工程技术部工作，初来乍到，虽然我的工作岗位和角色发生了很大变化，但在领导的关心和同事的帮助下，凭着自己的专业基础和工作经验，加上刻苦钻研和学习，很快适应了工作环境，深刻感受到了工作的紧张和忙碌，也体会到了这份工作带给我的快乐和自豪，现就谈谈我对g110公路的一些看法。

- 1、按损坏形式（推移、壅包）可初判为铺装层内部产生较大剪应力，引起不确定破坏面剪切变形，由于铺装层与桥面板间结合面粘结力差，抗水平剪切能力较弱，在水平方向上产生相对位移发生剪切破坏，产生推移、壅包病害。

2、冬季除雪撒盐，雪融后盐水渗透至铺装层，产生对混凝土铺装层腐蚀现象。

3、4cm厚sma—13级配控制不严，孔隙率较大，透水性较强，桥面雨水渗透到桥面铺装层，产生冬春冻融破坏。

4、山区路段处于严寒地区山区重载公路，近年降雪较大，据同事介绍为达到快速开通的目的，洒布了大量的除雪盐。融化的盐水必然要渗透于铺装层，腐蚀后形成活动层，遇水形成灰浆，加之重载外力车碾压造成铺装层剥蚀。

5、渠化交通、重车破坏导致交通荷载累积，造成局部路面疲劳开裂。

1、沥青面层层间应使用防水材料，无论是何种沥青混合料，必然有一定的空隙率存在，就会遭受一定的水破坏。在沥青面层表面涂上防水材料，形成一种不透水的薄膜封层，能使沥青面层中因降雨、刹车而聚集的水大大减少。

2、严格控制超载车辆，公路管理部门应该对超载车辆进行强制卸载后方可放行，并在入口处设卡不得让超载车辆进入公路。

3、沥青玛蹄脂碎石混合料sma—16的抗车辙性能要优于sma—13。由于g110为重载货运公路，设计路面4cmsma—13建议改为sma—16。

4、增设山区段路面层排水设施，以利于沥青混凝土下渗水的排出，降低水破坏的影响。

在山区段大修过程中我发现公路隧道的外观质量不尽人意，主要表现在洞身二次衬砌混凝土表面有麻面；混凝土施工缝处理不好影响外观质量；模板缝及错台较大；洞内水沟盖板翘曲、松动；怀疑隧底有少量冒水（洞内混凝土路面局部有

少量积水，由于大车行驶要使用刹车水，不能明确肯定积水为隧底冒水）；洞门外装饰的干挂大理石板有局部脱落现象，值得肯定的是洞内防排水质量较好，雨后在隧道内通行未发现渗漏水的问题，能够做到“拱部不滴水，边墙不淌水，安装设备之孔眼不渗水”的要求。

总之，沥青混凝土路面病害的产生有多方面的因素，有设计方面的原因，也有施工方面的原因。以上是我个人的一些粗浅的看法，有不当和错误之处敬请领导和同事提出批评，此次大修对我也有很大启发，我决心在二期工程建设中加强施工现场管理、提高现场施工质量，严格要求施工单位规范施工，尽量在提高沥青路面使用性能的同时，延长使用寿命，提高公司的投资效益。

工程技术部：

20xx—9—xx