

# 最新船舶实训报告总结八百字(模板8篇)

报告范文为读者提供了全面了解某项工作、研究或事件等的机会，具有很高的信息价值。在编写竞聘报告时，参考一些成功的范文是非常有帮助的，以下是一些值得借鉴的例子。

## 船舶实训报告总结八百字篇一

起止时间□20xx.6.18---20xx.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。

7.14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。

7.18先去大连滨海船厂, 之后于中铁渤海轮渡码头观看烟大轮渡靠岸情景。

7.19, 上午去6号码头参观164号导弹驱逐舰, 下午去5号码头参观北油560补给舰。

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。

## 船舶实训报告总结八百字篇二

刚结束完长江海事局新进人员培训，重庆局为了让每个新进员工更好的熟悉和适任工作，特地安排我们到重庆轮船集团罗诺分公司下属各滚装船实习，我们忠县处与万州处被分配到天门山轮认识实习，实习时间为9月4日至9月21日。

在船期间，我们分成两组，分别跟班驾驶人员和机舱人员，每天进行三个小时的学习；其余时间，我们可以就自己不清楚的，不了解的向船员师傅们学习讨教，以求达到对船舶的驾驶，轮机，监控，以及航道，消防救生设备等有更全面更深层的了解。

在驾驶室，我们向师傅们学习了车钟，舵的操作，查看了ais监控，了解了他们的航海日志记录以及工作记录等；在轮机部，我们分别就船舶主机，发电机，舵机，船舶电站，等关键设备向师傅们进行了询问了解，观察它们的工作工况，在集控室对他们的温度，压力等参数监控设备有了了解，同时向师傅们询问了饮用水泵，压力水柜等生活设施的运行和原理。在航行过程中我们通过ais设备监控和向船员询问的方式积极了解我局辖区各航道情况，水域情况，积极观察各渡口码头，

各航道航标，过往船只的通行秩序等。在自我学习阶段，因为本船承载一部分客人的缘故，积极了解和学习相关救生设备的情况，了解各消防设备的摆放，使用，灭火方式等情况。

时间不多，但收获颇多，在这十七天的实习学习过程，学到了很多基本的专业相关知识，同时也能很好的了解船员兄弟的心境，态度，对我们执法单位及执法人员的建议，与他们很好的沟通相处。这些都能成为我们在未来的工作中助力剂，能让我们更快的融入工作，更好的与群众沟通交流，也能提高自身的工作效率。希望自己通过本次学习，能很好的融入到海事这个工作，生活的大家庭！

### 船舶实训报告总结八百字篇三

船厂实地实习对于我们学习船舶与海洋专业的'学生来说是很重要的一个教学环节，我们可以在船厂学到很多书本上无法讲到的知识，也对开阔我们的视野有所帮助。所以我们在大二下学期末到威海开始了我们的实习教学环节。

我们先是在学校本部听取了关于这次实习注意事项的讲座，然后又参观学校船舶展览室，最后我们乘火车来到了威海，开始我们的实习。威海是一个美丽的海滨城市，这里拥有很多造船企业的大型基地，有很多的大型造船厂，同时我校在这里也有校区，这都为我们实习提供了很方便的场所。

我们陆续去了三家威海的大型造船厂，通过理论知识的学习和进厂到现场实地参观学习，学到了很多有用的造船知识、理论，看到了我国的造船工艺流程和造船方法，亲身体会到我国造船行业的蓬勃发展。

通过实地参观学习，我们也对这三家船厂有了进一步的了解：

中航威海船厂有限公司（原山东省威海船厂）始建于1951年，现拥有4500多名员工、500余名科研人员、140万平米陆

域、165万平米海域、1844米码头岸线、一座5万吨级船台、两座10万吨级船坞，可修造10万吨级以下各类船舶，是国有造、修船骨干企业。新厂区位于威海市经技区崮山镇皂北湾，占用陆地面积2100亩、海域面积2475亩。新厂（山东新船重工有限公司）按照船舶总装厂的现代造船模式进行规划和建设，已经列入国家船舶工业总体发展规划，是山东省重点建设项目。 公司通过iso9001:20xx国际质量管理体系认证，并拥有自营进出口权，为山东省企业技术中心□20xx年，被山东省认定为行业技术中心□20xx年被列为省级重点工业企业。公司先后荣获“省级先进企业”、“山东省诚信企业”、“山东省船舶工业先进企业”等称号。

### （1）威海船厂主要设施有：

1. 5万吨级船台一座，配置400吨龙门吊1座。
2. 10万吨级造船坞一座，配置800吨龙门吊1座。
3. 10万吨级修船坞一座，配置150吨门座起重机1座。
4. 30万吨级干船坞一座（三期工程）。
5. 码头5座。

### （2）主要设备：

#### 1、部件装焊工场：

1200吨油压机、500吨数控肋骨冷弯机、160吨肋骨冷弯机，12米弯板机，20米刨边机，数控等离子切割机，数控火焰切割机，龙门剪，63吨电动平车，16吨电磁吊，16吨行吊，32吨行吊，20吨行吊。

#### 2、分段装焊工场：

100吨行吊，75吨行吊，50吨行吊，16吨电磁吊，50吨行吊，20吨行吊。

### 3、管工工场：

直径63毫米弯管机，直径114毫米弯管机，直径89毫米弯管机，直径42毫米弯管机，直径219毫米坡口机，直径1000毫米坡口机□g4035带锯床□g4028带锯床□g4205带锯床□300kg焊接变位操作机，直管旋转滚轮架，悬臂自动焊接操作机，5吨柴油叉车。

200吨大型平板运输车□480t大型平板运输车。

企业始建于1944年，是一个专门从事船舶研制、开发和修造的中型企业。1999年企业改制为职工入股、国家参股的有限责任公司，定名为山东省黄海造船有限公司。于20xx年6月更名为黄海造船有限公司。

企业先后被中国银行、中国建设银行和中国工商银行授予aaa级银行信用等级企业。并获得了“威海市十佳诚信单位”、“威海市文明单位”、威海市三星级“劳动关系和谐企业”称号、“山东省纳税先进单位”、“山东省百家诚信纳税企业”、“山东省信誉评价‘aaa’企业”、“山东省守合同重信用企业”、“山东最佳企业公民”、山东省首批“a”级纳税人企业、山东省企业信息化示范企业（第一批）称号和“全国模范职工之家”等荣誉称号。公司注册商标成为山东省船舶制造行业唯一的“山东省著名商标”。

第五工厂在建中

我们参观了各个车间，在里面我们看到了正在加工的分段、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。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。我国的造船还比较落后，工人的操作环境比较恶劣，设备也比较落后，还有管理不到位。我们一线工作的工人，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。想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。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。

每个人只要踏入社会，不管你是来自名校还是普通学校，不管曾经你多么辉煌，或者曾经失败，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。正视自己的能力，相信自己。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。

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。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。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。我国是世界造船业大国，未来能为我国的造船业贡献一份微薄的力量，为我国造船业向世界第一迈进，我感到自豪。

# 船舶实训报告总结八百字篇四

本站为您编辑整理船舶实习报告3000字，欢迎阅读。

## 船舶实习报告3000字(一)

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！

## 船舶实训报告总结八百字篇五

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/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。

## **船舶实训报告总结八百字篇六**

步出学校这个象牙塔，你就开始进入你的职业生涯了，也是一个脱离父母抚养走向自立，从此自己养活自己甚至养活家人的新开端。你必须全部摈弃原来学生时代的依赖心，滋生一种全新的责任心对自己、对家人、对社会的责任心。

离开陆地到船上实习，这是一种全新的体验，对什么你都会有一种新鲜感，但是船舶不同于陆地，船舶随时都在晃动，到处都是铁疙瘩，而且有的铁疙瘩还在运转着，这些东西碰到就会对人产生伤害。这个时候你更应该注重的是你自己的安全，平常的行走和劳动都要注意安全。你到船上的第一天，部门领导安排工作之前，肯定会对你进行一定的安全教育，告诉你如何注意安全，但是真正的安全完全要靠自己的谨慎小心才能做到，所有的事故都是来源于自己的麻痹大意。

上船以后，晕船这一关是你必须克服的困难，对每一个远洋船员而言这都是必须经历的。大海大部分时间都会把船儿弄得像醉汉一样摇摇晃晃。你不能来一个船动你不动，这样你就很难克服了，而应该像老船员教导的那样去克服晕船，适应海上生活。当然也有天生不晕船的人，如果你也是，恭喜你！你天生是一个跑船的料。

除了注意安全，你还要学会干活、检修机器等基本功，学会当班如何处理机舱中出现的问题，如果处理不了，要知道马上向主管人员和轮机长报告。这些东西你都要学会，将来你是要靠这个吃饭的。也许你会说，我是把这个当作一项事业在做，也对，但一般\*\*多是做到轮机长的时候才会有这种想法；如果你一开始就有这种想法，我要提前向你致敬，你将有可能成为我国远洋史上技术最牛的轮机长。

### 三管轮阶段

你的实习期和担任机工的时间到了符合换三管轮证书后，你就可以拿到三管轮的适任证书了。这本证书证明你具备了担任远洋船舶三管轮职务的资格。你已经具备了这种资格，但是你心里肯定在不停地拷问自我：我能够胜任吗？开始接任三管轮的时候，你的心在打鼓：我干得了吗？不用怕，不干你怎么知道你干不了啊。责任在肩，你就得扛下来，况且你的上面还有二管轮、大管轮、轮机长可以去请教，还有一些年长的机工也是你可以求教的师傅啊。

担任三管轮后，你就开始成为船上机舱设备的一个主管人员了，用公司的说法你是一个干部船员了，用英语的说法你是一名工程师了。

三管轮主管的设备纷繁复杂，可能你心中没有一丝头绪。这个时候可以求教轮机长，可以看看自己的《维修保养计划表》，可以翻阅以前三管轮的工作记录和《检修记录簿》，这些都可以消除你心中的疑惑，理清你的头绪。这个阶段很多检修工作必须自己做了，也能够体现你实习做机工时候学到的基本功。一般而言都还是不行的，你的很多工作必须有其他人员的帮忙、协助才能完成，所以你必须和那些老师傅们搞好关系，尊敬他们，做事先做人。不管你是大连海事大学还是上海海事大学毕业的，不管你是什么科班出身的，在那些类似老兵的机工师傅面前你还是新兵蛋子一个。你干活的手上功夫比他们差远了，毕竟他们在机舱里面摸爬滚打了多年，内功比你深厚多了。三管轮阶段你要苦练自己的基本功，虽然学校里面都有安排实习，车、钳、焊都学过，但那时候基本上是闹着玩的，学的都是一些花拳绣腿，在船上没见到几个能够拿出来真刀真枪干几下的，基本上都还给老师了。到了船上工作后，你会经常用到这方面的技能，所以，你必须扎扎实实地去学好，免得麻烦别人，挨人家的白眼。这个阶段如果你能够遇上一个理论和实际动手能力很强，且喜欢指点、培训轮机员的老轨，那是你的幸运，能收到事半功倍之效。如果没有这么幸运，你就只能自我修行了。现代科技日新月异，小到家庭用的洗衣机、微波炉，大到各种机器设备，都配备了产品使用说明书。设备说明书上面都有安全使用注意事项、维护保养周期、检修程序和检修注意事项，还有一个更加实用的故障分析和处理办法。从三管轮开始，你就要学会使用说明书，你在学校学习的那些空洞、呆板的理论是没法跟上现代科技变化的。你在学校学习的专业理论只是一种大的指导方向，各种设备的真正管理维护必须遵守说明书里的规定和要求。现在的船舶，不管是中国制造的还是外国生产的，设备说明书基本上都是英语的。经常翻看说明书同时还能够保证你的英语不会生疏。英语水平的提高非

一日之功，正如“romeisnotbuiltinoneday”[]需要的是不断的持之以恒的学习积累。英语在你以后的职业生涯中是相当重要而有用的工具。

你做了一条船、两条船甚至是三条船的三管轮，海龄上达到了海事局规定升任二管轮的要求，在船工作期间没有设备管理不善、人为事故不良记录，公司就会安排为你更换二管轮证书，马上你就可以进入二管轮角色了。

## 二管轮阶段

开始担任二管轮了，这个时候你肯定不会有准备担任三管轮时候的踌躇不安了，而且这也是你早就跃跃欲试的职位，毕竟二管轮的个人收入较三管轮又大进了一步。

这个时候你管理的设备又是全新的，而且是船上更加重要的设备了。管理设备的程序和干活的基本功也掌握得差不多了。但二管轮这个阶段是一个相对\*\*的阶段，一般三管轮阶段你还有理由去请教轮机长或其他轮机员，到了二管轮阶段你就不可能成天去找轮机长了，这个你不会干那个你干不来，那样会给人一种你业务能力不行的坏印象。这样你就必须兢兢业业做好日常维护保养，认真研读说明书，自己学着如何去分析、解决设备中出现的故障，让设备处于良好状态。这个阶段才是你个人技术、技能得到显著提高的阶段。

做二管轮后你必须非常谨慎小心，除了主管的辅机、空压机、造水机、重油分油机等，主要还有燃油的添加、储藏、驳运等船舶管理工作，加油、驳油一不小心就会造成大的污染事故，所以必须严格按照公司制定的《移油、驳油操作规程》去执行。

从实习生到二管轮做下来就可以耗费你5到6年的青春，马上你就可以进入大管轮培训班了。大管轮考证培训阶段是你通过5到6年海上生涯的实践锻炼，离开学校后真正系统重温你

的专业理论的时候，就像一个武林高手成长阶段中内功突飞猛进的时期，这是你的技术、技能升华的阶段。现在的大管轮考试科目共7门，且有3项评估考试，如果能够一次性通过，你也可以自豪一把了。

大管轮考试关通过了，你上船还是要实习几个月才能升任大管轮。马上你就要进入管理级，也算是个白领了，其实船上的干部船员都是拿着白领的钱干着蓝领的活。

## 大管轮阶段

升任大管轮，你开始入围公司经常提到的船舶六大重要职务了，但是你的责任比以前大多了，考虑问题也不能光从自己主管设备的维护保养去考虑，这时候你是整个轮机部的总管，要有整个部门工作的全局观念。

大管轮这个职位的你主管着全船最重要的设备主机。对于主机的正常检修、维护保养，你要根据《维修保养计划表》和主机说明书的检修保养周期，做出详细周全的计划和工作安排，以确保船舶的动力。

除了保证主机的运转，你还要做好整个机舱日常工作的安排，根据各个机工和轮机员的性格、技术特点，妥善地安排机舱日常维护保养工作。作为大管轮，你还要有一种主动的奉献精神，不管是三管轮还是二管轮主管的设备，如果有应急的抢修工作，一定要主动带着弟兄们上，这个时候也可以充分展示你在做轮机员阶段练就的手上功夫了。一艘船舶机舱管理的良好状况，离不开一个能干的大管轮。

做了18个月的大管轮，马上你要参加轮机长考证强制培训班了。现阶段船长、轮机长考证都是很容易通过的，只要你脑袋能够转两个弯弯就没有任何问题。过了这一关，做上3个月的实习轮机长，你马上就是一名无限航区远洋货轮的轮机长了，但是要成为一名顶尖高手的轮机长还需要更长时间的刻

苦修炼。

## 轮机长阶段

恭喜你，终于做到轮机长了！

首先，你要做一个知识型、技术型的现代轮机长。轮机工程由最初的蒸汽机发展到现在的电脑、网络控制，无疑同时要求着轮机管理人员从传统型向知识型、技术型转变。你任职后要充分利用船舶技术资料、维修保养记录，仔细研究船舶机器特性，严格按照说明书规定的保养检修周期以及《维修保养计划表》的各种检修项目对机器进行完善的维护保养，保证机器的正常运转，对各种故障防患于未然。同时还要对各种应急设备和防污染设备严格按周期检查，做好抵港前的设备维护检查及各项psc检查准备工作，利用娴熟的英语与psc检查官积极沟通，争取各次检查无缺陷通过。

做好本船的各种维护保养工作以外，你还要博览群书，自学诸如船舶建造规范、设备制造加工工艺、金属材料特性以及船舶电气、自动化等方面的知识，拓展自己专业知识的外延，这样你对船舶机器设备才能不但知其然，也知其所以然。这些相关知识将有助于你在船上分析设备故障，解决问题。而且，这样不断的学习积累，你慢慢地就成为了一个知识型、技术型的轮机长。当别人谈论到你的时候，不会仅仅说：那个老轨人不错，而是以一种肃然起敬的口气：那个老轨技术很好。

检修工作，你必须亲自把关。一个成功者的成功因素往往包括自身的素质和良好的人际关系，其中又以后者尤为重要。良好的人际氛围能提高一个集体、一个团队的工作效率。机舱在船舶而言只是一个部门，除了领导机舱内部团结一致，你还要与甲板部沟通、协调好，在船长、政委的共同领导下，做好船舶的各项工作。

最后，你还要成为一名具有现代商务意识的轮机长。我们的公司是企业，船舶是商业性的，盈利是我们整个公司的最终目标。一个企业的效益不光包括开源，而且还要节流。作为一名轮机长，在节流方面还是大有可为的，船舶燃、润油料的管理，物料、备件、专用工具的使用等都是节约成本的重要环节。作为轮机长，你必须加强这方面的管理，尽自己的能力去降低船舶营运成本。

有人说：现代的文盲不是不识字的人，而是不学习的人。一个人只有不断地自我充电、自我提高，才能不被社会所淘汰。我们也只有不停地自我修炼，学习新知识，才能适应现代新型船舶的技术要求和时代赋予轮机长这一角色的新使命。

船舶公司实习鉴定

船舶专业的开题报告

船舶检验简历模板

船舶维修简历模板

船舶买卖协议书

船舶转让合同范本

船舶转让合同协议范本

船舶股份转让协议书

## **船舶实训报告总结八百字篇七**

步出学校这个象牙塔，你就开始进入你的职业生涯了，也是一个脱离父母抚养走向自立，从此自己养活自己甚至养活家人的新开端。你必须全部摒弃原来学生时代的依赖心，滋生

一种全新的责任心对自己、对家人、对社会的责任心。离开陆地到船上实习，这是一种全新的体验，对什么你都会有一种新鲜感，但是船舶不同于陆地，船舶随时都在晃动，到处都是铁疙瘩，而且有的铁疙瘩还在运转着，这些东西碰到就会对人产生伤害。这个时候你更应该注重的是你自己的安全，平常的行走和劳动都要注意安全。

你到船上的第一天，部门领导安排工作之前，肯定会对你进行一定的安全教育，告诉你如何注意安全，但是真正的安全完全要靠自己的谨慎小心才能做到，所有的事故都是来源于自己的麻痹大意。上船以后，晕船这一关是你必须克服的困难，对每一个远洋船员而言这都是必须经历的。大海大部分时间都会把船儿弄得像醉汉一样摇摇晃晃。你不能来一个船动你不动，这样你就很难克服了，而应该像老船员教导的那样去克服晕船，适应海上生活。当然也有天生不晕船的人，如果你也是，恭喜你！你天生是一个跑船的料。

你的实习期和担任机工的时间到了符合换三管轮证书后，你就可以拿到三管轮的适任证书了。这本证书证明你具备了担任远洋船舶三管轮职务的资格。你已经具备了这种资格，但是你心里肯定在不停地拷问自我：我能够胜任吗？开始接任三管轮的时候，你的心在打鼓：我干得了吗？不用怕，不干你怎么知道你干不了啊。责任在肩，你就得扛下来，况且你的上面还有二管轮、大管轮、轮机长可以去请教，还有一些年长的机工也是你可以求教的师傅啊。担任三管轮后，你就开始成为船上机舱设备的一个主管人员了，用公司的说法你是一个干部船员了，用英语的说法你是一名工程师了。

三管轮主管的设备纷繁复杂，可能你心中没有一丝头绪。这个时候可以请教轮机长，可以看看自己的《维修保养计划表》，可以翻阅以前三管轮的工作记录和《检修记录簿》，这些都可以消除你心中的疑惑，理清你的头绪。这个阶段很多检修工作必须自己做了，也能够体现你实习做机工时候学

到的基本功。一般而言都还是不行的，你的很多工作必须有其他人员的帮忙、协助才能完成，所以你必须和那些老师傅们搞好关系，尊敬他们，做事先做人。

不管你是大连海事大学还是上海海事大学毕业的，不管你是什么科班出身的，在那些类似老兵的机工师傅面前你还是新兵蛋子一个。你干活的手上功夫比他们差远了，毕竟他们在机舱里面摸爬滚打了多年，内功比你深厚多了。三管轮阶段你要苦练自己的基本功，虽然学校里面都有安排实习，车、钳、焊都学过，但那时候基本上是闹着玩的，学的都是一些花拳绣腿，在船上没见到几个能够拿出来真刀真枪干几下的，基本上都还给老师了。

到了船上工作后，你会经常用到这方面的技能，所以，你必须扎扎实实地去学好，免得麻烦别人，挨人家的白眼。这个阶段如果你能够遇上一个理论和实际动手能力很强，且喜欢指点、培训轮机员的老轨，那是你的幸运，能收到事半功倍之效。如果没有这么幸运，你就只能自我修行了。

## 船舶实训报告总结八百字篇八

步出学校这个象牙塔，你就开始进入你的职业生涯了，也是一个脱离父母抚养走向自立，从此自己养活自己甚至养活家人的新开端。你必须全部摒弃原来学生时代的依赖心，滋生一种全新的责任心对自己、对家人、对社会的责任心。离开陆地到船上实习，这是一种全新的体验，对什么你都会有一种新鲜感，但是船舶不同于陆地，船舶随时都在晃动，到处都是铁疙瘩，而且有的铁疙瘩还在运转着，这些东西碰到就会对人产生伤害。这个时候你更应该注重的是你自己的安全，平常的行走和劳动都要注意安全。

你到船上的第一天，部门领导安排工作之前，肯定会对你进行一定的安全教育，告诉你如何注意安全，但是真正的安全完全要靠自己的谨慎小心才能做到，所有的事故都是来源于

自己的麻痹大意。上船以后，晕船这一关是你必须克服的困难，对每一个远洋船员而言这都是必须经历的。大海大部分时间都会把船儿弄得像醉汉一样摇摇晃晃。你不能来一个船动你不动，这样你就很难克服了，而应该像老船员教导的那样去克服晕船，适应海上生活。当然也有天生不晕船的人，如果你也是，恭喜你！你天生是一个跑船的料。

除了注意安全，你还要学会干活、检修机器等基本功，学会当班如何处理机舱中出现的问题，如果处理不了，要知道马上向主管人员和轮机长报告。这些东西你都要学会，将来你是要靠这个吃饭的。也许你会说，我是把这个当作一项事业在做，也对，但一般\*\*多是做到轮机长的时候才会有这种想法；如果你一开始就有这种想法，我要提前向你致敬，你将有可能成为我国远洋史上技术最牛的轮机长。

你的实习期和担任机工的时间到了符合换三管轮证书后，你就可以拿到三管轮的适任证书了。这本证书证明你具备了担任远洋船舶三管轮职务的资格。你已经具备了这种资格，但是你心里肯定在不停地拷问自我：我能够胜任吗？开始接任三管轮的时候，你的心在打鼓：我干得了吗？不用怕，不干你怎么知道你干不了啊。责任在肩，你就得扛下来，况且你的上面还有二管轮、大管轮、轮机长可以去请教，还有一些年长的机工也是你可以求教的师傅啊。担任三管轮后，你就开始成为船上机舱设备的一个主管人员了，用公司的说法你是一个干部船员了，用英语的说法你是一名工程师了。

三管轮主管的设备纷繁复杂，可能你心中没有一丝头绪。这个时候可以求教轮机长，可以看看自己的《维修保养计划表》，可以翻阅以前三管轮的工作记录和《检修记录簿》，这些都可以消除你心中的疑惑，理清你的头绪。这个阶段很多检修工作必须自己做了，也能够体现你实习做机工时候学到的基本功。一般而言都还是不行的，你的很多工作必须有其他人员的帮忙、协助才能完成，所以你必须和那些老师傅

们搞好关系，尊敬他们，做事先做人。

不管你是大连海事大学还是上海海事大学毕业的，不管你是什么科班出身的，在那些类似老兵的机工师傅面前你还是新兵蛋子一个。你干活的手上功夫比他们差远了，毕竟他们在机舱里面摸爬滚打了多年，内功比你深厚多了。三管轮阶段你要苦练自己的基本功，虽然学校里面都有安排实习，车、钳、焊都学过，但那时候基本上是闹着玩的，学的都是一些花拳绣腿，在船上没见到几个能够拿出来真刀真枪干几下的，基本上都还给老师了。

到了船上工作后，你会经常用到这方面的技能，所以，你必须扎扎实实地去学好，免得麻烦别人，挨人家的白眼。这个阶段如果你能够遇上一个理论和实际动手能力很强，且喜欢指点、培训轮机员的老轨，那是你的幸运，能收到事半功倍之效。如果没有这么幸运，你就只能自我修行了。