

最新铁路客运组织自我评价及体会 铁路 员工转正自我鉴定(通用8篇)

在日常的学习、工作、生活中，肯定对各类范文都很熟悉吧。范文怎么写才能发挥它最大的作用呢？下面是小编帮大家整理的优质范文，仅供参考，大家一起来看看吧。

铁路客运组织自我评价及体会 铁路员工转正自我鉴定篇一

弹指间，见习期已满一年，期间先后经历xxx车站所属的xxx站运转、货运等多个部门各工种的工作和学习，在整个见习过程中，通过各位领导和师傅们的殷切关怀和耐心指导，并结合书本、规章上所掌握的理论知识，学到了不少东西，并产生了诸多感触。

入路一年，在刻苦学习中提高，在磨练意志中成长，在勤奋工作中完善。

静下心来认真整理、总结这一年见习的所得所失所感所触，这段宝贵的经历在以后的学习、工作中定有裨益。

一，积极调整心态、快速适应身份的转变 刚毕业的我们，有着对未来无限的遐想。

然而进入社会，投身铁路行业，来到xxx车站，我们首先面临的是思想上的落差，角色的转变。

在大学里只需要认真的学习好功课，以及少量的社交，并且大多数都是和同龄人的交往。

在单位里要主动去熟悉摸索铁路各工种的职责，认真学习车

站现场具体的作业标准和程序，处理各年龄段复杂的人际关系，承担肩负的责任，同时，在铁路基层比较苦比较累，要有心理准备，懂得宝剑锋从磨砺出的真谛。

到了xxx车站，我积极的调整心态，给自己准确的定位，认清所处的位置，明白自己该做什么，不该做什么，并快速的投入到工作和学习中。

二，认真虚心向师傅们学习、注重理论联系实际

在怀化车站报到后，经过7天的安全教育，根据车站领导的安排，我分到新晃站，开始了为期1年的见习生活。

见习期间，我积极的去熟悉车站现场的设备、标准作业程序和规章制度，轮班制跟着师傅们分别学习了助理值班员、信号员、货运员(内勤)，并能单独作业。

依然记得车站把我们送到新晃的那天，天很热，候车厅前的一排小矮房很破，我们4个人挤在一个2室一厅的老楼房里，没有任何抱怨的情绪，一直在心理激励自己：经历都是财富，努力总有回报。

按照见习计划，到新晃站后第4天我开始跟着程师傅学习助理值班员。

第一个班，程师傅就把对讲机、信号旗、帽子、臂章、口笛递给我，叫我穿戴好，然后让我亲自操作接发列车，他站在旁边看着，时不时的提醒我应该怎么做。

刚开始很多作业不怎么标准，程师傅都耐心指出并亲身示范标准的程序，做得好的地方，他常笑着鼓励我。

虽然在学校时在向塘西站实习的时候，我考过了助理值班员，还必修得虚心向程师傅请教学习，尤其是在现场实际操作中

程序到标准化，遇到非正常情况怎么紧急处理等。

在见习期间跟着师傅每个班都去，刚开始2点钟的早班确实很难熬，心理发誓一定不能退缩，要做就做更好。

跟了几个班后，正常情况下的接发列车是毫无问题。

但有个小“插曲”我很难忘怀，那天45031在新晃站调完车后折返开45032回怀南，由于列尾故障，司机用电台通知我好几遍到列车尾部去，准备打风，叫我看尾部通风是否良好。

第一次碰到这种情况，一直以为司机叫我发车，我用电台喊了几遍：45032 3道发车。

这事对我的触动蛮大的，极简单的一件事，不懂处理或没经历过轻则影响正常接发列车，重则构成事故。

从那以后，看《技规》《行规》时对非正常情况接发列车特别关注，也经常请教师傅关于非正常情况下接发列车的问题。

行车固然要靠理论知识做铺垫，但长期积累的丰富经验是个难得的财富，吸取消化师傅们用岁月垒成的宝贵经验对我们刚入路的年轻人在今后熟悉岗位、处理问题定能少走弯路。

所以，在接车空闲的时候，我常主动“引诱”程师傅谈他以前的一些行车经历、经验，他很热情，很多时候他也主动把他经历过的行车岗位一些应特别注意的事项、突发情况怎么处理、如何自我保护等说给我，使我受益非浅。

接触多了，发现列尾故障是常见的，在后来的作业中，处理那问题游刃有余。

经过一个多月虚心学习和师傅的耐心教导，助理值班员这个岗位已能单独作业。

很感谢程师傅，除了业务上的知识，他还教我很多很多做人处世的道理。

学完助理值班员，九月份，按照车站的安排，开始了我的第二阶段见习计划——信号员。

关于信号员，以前接触蛮少的，在学助理值班员时偶尔请教下几个极简单的问题。

我的信号员师傅是个女孩，听说在行车岗位女孩是极少的，我想我算很幸运的了，女孩子毕竟更细心更耐心些。

第一个班，坐在信号员的台子上，看着控制台一排排的信号按钮，茫然了，排进路什么也不会，没有实际接触过这东西。

然后师傅拿个椅子做在我旁边，指挥我应该按哪个按钮，怎么操作，一天下来，脑子一直处于高度紧张状态。

不过确实学会了接车进路、发车进路等基本排列进路，对调车进路很是一头雾水，师傅鼓励我说你这先别急，一步一步来。

开始几个班，有调车作业的时候，师傅就叫我在旁边看着她操作，并详细的解说给我听。

看了几个班的调车作业后，我手有点“发痒”，很想亲自去操作调车进路。

师傅同意了，吩咐我没有把握的时候先问下，不要急于排列进路。

自己动手跟眼睛看着就是一样，还是会犯些错误，有的是相同的错误。

第一次亲手操作调车信号在一边犯错误一边学习中有所领悟。

在师傅耐心指导，自己认真学习下，过了4、5个班的磨合期，已经会排调车信号。

调车作业中师傅常提醒我要等调车人员汇报已过岔才排列进路，干一沟划一勾，小3道的24号道岔和30号道岔要注意操到正确的位置，然后接通光带检查.....很细心负责任的师傅。

除了调车信号，另一个坎是看懂调车作业通知书经过几次讲解才最终明白。

学习做18点时还是蛮上手的，再加上师傅的心细，把计算公式、报18点的电话和广州统计的电话等写在一张小纸条上，很快就熟知会做和报18点了。

期间，我把我经常忘记或搞错的事项存在手机里，发现这个蛮实用的，尤其是在刚开始学习期间。

在见习中我体会到，行车很多是熟练工种，在刚接触新岗位时有点畏惧心理很正常，但要勇于去尝试去摸索，多问多看规章，所有的暂时的困难都是纸老虎，一点即破。

三，受任于危难之时、责任使我更成熟稳重

功夫不负有心人□20xx年1月我胜利通过了理论和实做的单独考试。

1月中旬，湖南、贵州等多个省份出现了严重的雪灾天气，贵州、湖南郴州多处接触网倒塌，沪昆线、京广线一度瘫痪，新晃站电源极不稳定，时而停电时而恢复，多个行车设备被烧坏，在这样的时刻，车站安排我单独助理值班员。

我深知身上责任的重大，但有足够的信心。

在进出站信号机停电故障、接触网没电的紧急情况下，第一次在进站信号机外以手信号引导接车，第一次以路票的形式发车.....很多很多的第一次堆加了我的人生财富。

在没有师傅护着，没有任何经验下，我出色的完成那段时期特殊情况下的接发列车。

从那以后，我对学习好规章的重要性的认识更加深了。

雪灾期，一辆客车停在站内3道待开，车站旁边的很多小贩围过来高价卖给旅客食物，可能持续雪灾，车上食物供应不上，很多旅客跳下窗去买，信号好了，快开车了，我用口笛吹了多次仍无效，一个人力量单薄，紧急之下我将情况汇报站长，在站长的指挥下，客车安全的开出新晃站。

在近一个月的雪灾期间，领悟、学会很多，遇事成熟稳重，冷静机智处理问题是我的最大收获。

干活一分钟，做好60秒，师傅们这样叮嘱我，我也这么做，穿戴好规定用品标准化接车，认真注意列车运行和货物装载状况。

休息时间，为了拓展知识面，自学了值班员的理论知识。

直到4月下旬，车站安排我到货运学习。

四，加紧学习货运，责任和差距俱在

初到货运，没有规章，对货运的了解甚少，在师傅们纯实作的教授下开始意识到自己在这方面的基础薄弱。

货运规章制度电报文件繁杂、细琐，一不小心就会出事，所以，刚去货运就嗅到责任的重大和自身的差距。

为了加紧学习货运，车站安排我同时跟两个师傅学习，后来，

放弃我的休息时间，三个师傅我都跟着，接触多了，慢慢就理解和领悟了。

由于不细心，刚开始制作货票和核算费用时常错了，我把这些常错和易忘的问题写在一张随身携带的纸条上，发现这个是极好的方法，在不确定的时候就拿出看看，效果很好。

没有货运规章苦恼了好久，最近想到一个点子蛮好——在网上下载。

货运学习期间，虽然常常被调到信号楼替班、出去学习，但在众多师傅的帮助指点下，已能胜任货运内勤。

忙碌而充实的见习中，对一些行车设备和作业程序有自己肤浅的看法。

二，铁路公安有一种设备，可以看清楚高速行驶中货车的每节车厢的车号及货物装载状况，这使监视列车运行的外勤望其项背，如果能设备或信息共享，或则行车部门配有这样的设备，外勤在室内就能高效的监视列车运行状况，这将对中国铁路发生革命性的变化，尤其是中间站。

三，就目前新晃站使用的轨道衡而言，性能极不稳定，偏差悬殊，且经常出现故障。

如果把现在的动态轨道衡进行技术上的改造，在货物线钢轨上埋设感应器或电子元件，它能自动识别压在上面的. 货车车型、车号、重量及超偏载情况，这种“静态轨道衡”能从源头上控制超偏载，且准确性高，不像目前的轨道衡过衡时测得超重又得叫调车组甩下，费时费力。

在见习期间，我积极的思考，努力将大学所学的理论知识与现场实际相联系，有不懂之处，主动向师傅们请教，师傅们都是知无不答，大多数问题都能得到满意的解答。

通过一年的见习我成功的完成了理论知识与现场实际的初步结合，对铁路行车组织和货运组织有了更为深刻的了解，对中间站的日常管理和班组管理有切身的体会。

见习虽已接近尾声，但学习永无终点。

我较好的完成了见习计划。

除此之外，我还不断加强自身修养，在思想上积极寻求进步，写思想汇报，进一步向党组织靠拢。

最后，我要深深感激对我生活和工作中做出无微不至关怀的车站领导，也非常感谢在整个见习过程中对我耐心指导的师傅们。

在今后的日子定将全力以赴努力工作。

我和各网点的业务联系也较为频繁，工作中不论网点因设备问题或业务问题找到我，我都能积极为他们联系或者亲自上门想方设法的帮助他们解决。

做好新业务学习和营销工作

今年，可以说是我行产品的营销年，今年以来我行新的金融产品层出不穷，我本人也抓紧时间在最短时间内领会新业务，掌握新技能，把我行的产品营销作为今年的重点，大力宣传和营销我行产品，同时指导、协助其他网点开展新业务的推销活动，努力发展中间业务。

截止到年底，由我主持办理的基金业务有十余种，金额近200余万元，代理记帐式和电子国债200余万元，在市行排名中名列前茅。

我还在行里的安排下对全行柜员就网上银行call center系

统、贷记卡业务□vip客户等新业务进行了多次授课。

身先士卒，起到党员的带头作用

200x年是建设银行重大改革的一年，在200x年中，我本人除认真学习与改革相关的文件精神，作好心理准备外，还积极主动的和营业室的同志们谈改革，探讨改革的必要性和必然性，加强同志们对我行改革的信心，端正同志们对改革的态度。

日常工作中，自己身先士卒，加班加点工作多干，主动关心帮助他人，发现问题及时汇报，主动解决。

尽最大的努力体现出一个党员、一个中层干部应起到的带头作用。

200x年是繁忙而紧张的，我本人在会计主管的指导下和同志们的帮助下，各方面有了一定的进步，但仍被许多缺点和不足所束缚，如对一些问题上强调客观困难多，没有充分发挥主观能动性；对一些新问题的解决，不能系统地考虑问题，对问题的理解和看法站的高度不够等。

这都是我本人急需解决的弱点。

200x年是我行重大变革、快速发展的一年，也是金融系统竞争更加激烈的一年，机遇和挑战的共存将会进一步激发我和我们营业室全体人员的斗志和工作热情，我将一如既往的工作、团结、奉献。

xx以来，本人在党总支、分管行长、会计主管的关心指导下，配合营业室各位主任，认真执行营业室“以会计基础工作规范化为中心，以提高会计核算质量，防范金融风险为重点，扎扎实实地开展工作”的这一工作主线，经过营业室全体人员的精诚合作和自身的不懈的努力，营业室各方面的工

作都有了不同程度的提高，我自身也得到了更好的锻炼。

今后我也将一如既往地发扬这些优良的作风，争取为下一季度创新高！

我叫××，于××*年7月份怀揣着自己对理想的追求，怀揣着对我四局的承诺来到××城际铁路站三队报到，扎根基层，成为一名工程技术人员。

在开工初期，一切都等于从零开始。

刚来到这里正是酷暑季节，洗澡没有水，乘凉没有电，我没有叫一声苦、喊一声累，默默背着测量仪器，每天在施工现场一干就是十几个小时。

我严格遵守经理部及工程技术部的各项规章制度，严于律己、友善待人。

我在工作生活中不断完善自己，不断进步，尽自己最大的努力为企业奉献着自己的青春，为沪宁城际铁路的建设添砖加瓦。

城际铁路建设对我来讲还是新知识，我在困难面前文秘杂烩网没有低头，我积极地收集关于本工程的各个方面工作的资料，收集有关信息，不断的学习，争取做到稳扎稳打，心中有数。

为以后的工作打下基础。

在前期测量放样中积极思考，不怕吃苦，为本工程早一日打开局面争取时间，配合生产部开展各个施工点，做好技术准备工作。

在本工程进行至紧锣密鼓的大干、抢工时期，我谨行慎为，

更是丝毫不敢懈怠，加班加点地做好本职工作的同时，积极主动的安排组织实施其我工序的施工，使工点施工衔接顺畅，促使每一个环节不脱节，坚决不主观臆断，对自己不能够肯定有异议的问题，积极主动地向领导及同事请教，绝对不允许自己自作主张，杜绝任何意外的发生。

在施工质量控制方面，首先熟悉了解规范，对施工中主控项目及一般项目严格按照规范施工，做到绝不放过任何一个隐患，要知道“千里之堤，毁于蚁穴”，时刻保持警惕之心，确保整个工作的施工质量安全。

localhost

在生活方面，我团结同事，勤俭节约，在人际交往中时刻注意与人的处事方法，搞好团结，经常与领导及同事交流生活及工作中所出现的问题，并且共同探讨解决问题的办法，促使以后遇见同类事情不至于手忙脚乱。

另外在生活中不计较个人得失，能给人尽量提供方便，舍己为人，顾全大局。

现在沪宁城际铁路建设进入了攻坚时期，我对处在铺架口位置，我部能否按时完成任务直接影响全局管段的铺架工作，我面对压力我没有低头，我每天仍然往返于工地的各个施工地点，测量、计算、交底，我心里想的都是怎样为沪宁建设作出更大贡献，如何为确保铺架施工贡献自己的才华。

1.员工转正自我鉴定

2.转正员工自我鉴定

3.it员工转正自我鉴定

4.党员员工转正自我鉴定

5.员工工作转正自我鉴定

6.新员工转正自我鉴定

7.it员工转正自我鉴定范文

8.员工转正自我鉴定简短

铁路客运组织自我评价及体会 铁路员工转正自我鉴定篇二

因为看到一些关于大学生在铁路的帖子，感觉所言片面，于是另开新帖表明观点，以防不明真相人事误入歧途，毕竟越来越多的大学生进入了铁路。

先简单自我介绍一下，本人07年大学毕业后进入铁路(211的)。因为所学专业为网络工程，属于计算机相关，于是被分到电务段。

那么，我与很多人一样，通过1年的实习，定岗，分配到车间工区，正式正为一名信号工。在这个过程中，正如我的名字一样，我迷茫过，彷徨过。我曾经就像一头失去方向的野马，心高气傲却只能原地打转。

简单来说，就是很浮躁。周围的环境，你的领导，你身边的同事，无不认为，大学生就不该来铁路。于是乎，自己也就无形的感觉，似乎自己在铁路上真是屈才了。然而，经过1年的正式工作，我的想法却有了很大的不同。

首先，是与同事的相处。在这两年里，我先后更换了7个工区(实习的时候分别体验了4种不同类型工区，这是段领导为我们快速接触铁路安排的，定岗后在信号车间又换了3个工区)，与每个工区的同事都相处的还算不错。刚开始也是混日

子，大环境就是混日子嘛。很多刚来的大学生，有着看不起1线职工的心态。

我想说，这是很不对的。因为，任何一个人都有你尊敬和学习的地方。1线职工确实大部分受教育程度不高，平日的言谈举止比较自由，但是，只要没有道德品质问题，那我们就不应该另眼相看，相反，更应该主动接近，互帮互助。如果你能用自己的行动去影响年轻人，展现你大学里的素质教育成果，那就更加起到了铁路收取大学生的效果了。

铁路客运组织自我评价及体会 铁路员工转正自我鉴定篇三

铁路工人奋勇当先，长年战斗在筑路的第一线。那么你要怎么去写铁路转正自我鉴定呢？下面由本小编精心整理的铁路转正自我鉴定，希望可以帮到你哦！

回想一年的实习工作历程，在里面有渴望、有追求、有成功、也有失败，我孜孜不倦，不断地挑战自我，充实自我，激励自我，为实现自己的人生价值与目标努力奋斗。

在思想上，我拥有良好的道德素质修养，拥有坚定的政治方向。我积极地向党、组织靠拢，拥护党、组织的各项方针政策，自觉遵守各项法律法规。做到遵纪守法、爱护公共财产、关心和帮助他人，团结同事，积极参加政治教育，并以务实求真的精神热心参与社会的公益宣传和活动。做一个积极向上的人。

在工作上，我拥有不怕吃苦的精神，对待工作有严谨认真的态度，思考问题有创新的工作理念。面对施工中的各种问题，均以冷静沉着的态度面对，处理问题均以党、组织的利益为先。遇到困难不退缩，受到挫折不堕落，受到夸奖不骄傲。在工作上，拥有严谨的处事态度，正确的思想观念，和不怕

困难的精神与坚定的信念。

在学习上，自从进行实习以来，我更加认识到的知识的可贵，认识到自己学识的浅薄，所以在这期间，我一直没有放弃理论知识的学习。自己也正确的给自己进行了定位，面对文凭的平凡不气馁，利用工作之外的休息时间，继续进修学习，用知识来充实自己，弥补自己的欠缺。

在专业知识上，通过工作单位各位领导的精心培育和引导，与自己的刻苦学习、现场深入实践，充分掌握了高速铁路客运专线综合接地贯通地线的相关技术知识，了解了相关的施工工艺流程，懂得了高速铁路上的相关构造与相关的设计要求。

在动手能力上，通过参与现场施工，拥有了娴熟的施工操作手艺，面对难度大的施工现场，勇于创新、勇于向前、勇于挑战，能够完美处理。

在业务能力上，通过领导的教导，涉及到的施工协调问题，自己可以处理；经过领导的指引，施工中的各种资料与文件，自己可以完成；在各位领导的支持下，自己可以进行代工、安排施工。拥有了较强的业务能力。

最后，感谢单位给予的实习机会，感谢各位领导的培育与支持，使我的思想境界、知识水平与工作能力等方面都有了大幅度的提高！在这即将告别实习生活、正式踏上工作历程的日子里，我将以饱满的热情、坚定的信心与高度的责任感去迎接新的挑战，用自己的行动与成绩来回馈党、组织领导的信任！

弹指间，见习期已满一年，期间先后经历xxx车站所属的xxx站运转、货运等多个部门各工种的工作和学习，在整个见习过程中，通过各位领导和师傅们的殷切关怀和耐心指导，并结合书本、规章上所掌握的理论知识，学到了不少东西，并

产生了诸多感触。

入路一年，在刻苦学习中提高，在磨练意志中成长，在勤奋工作中完善。静下心来认真整理、总结这一年见习的所得所失所感所触，这段宝贵的经历在以后的学习、工作中定有裨益。

一，积极调整心态、快速适应身份的转变 刚毕业的我们，有着对未来无限的遐想。然而进入社会，投身铁路行业，来到xxx车站，我们首先面临的是思想上的落差，角色的转变。在大学里只需要认真的学习好功课，以及少量的社交，并且大多数都是和同龄人的交往。在单位里要主动去熟悉摸索铁路各工种的职责，认真学习车站现场具体的作业标准和程序，处理各年龄段复杂的人际关系，承担肩负的责任，同时，在铁路基层比较苦比较累，要有心理准备，懂得宝剑锋从磨砺出的真谛。到了xxx车站，我积极的调整心态，给自己准确的定位，认清所处的位置，明白自己该做什么，不该做什么，并快速的投入到工作和学习中。

二，认真虚心向师傅们学习、注重理论联系实际

在怀化车站报到后，经过7天的安全教育，根据车站领导的安排，我分到新晃站，开始了为期1年的见习生活。见习期间，我积极的去熟悉车站现场的设备、标准作业程序和规章制度，轮班制跟着师傅们分别学习了助理值班员、信号员、货运员(内勤)，并能单独作业。

依然记得车站把我们送到新晃的那天，天很热，候车厅前的一排小矮房很破，我们4个人挤在一个2室一厅的老楼房里，没有任何抱怨的情绪，一直在心理激励自己：经历都是财富，努力总有回报。

按照见习计划，到新晃站后第4天我开始跟着程师傅学习助理值班员。第一个班，程师傅就把对讲机、信号旗、帽子、臂章、口笛递给我，叫我穿戴好，然后让我亲自操作接发列车，

他站在旁边看着，时不时的提醒我应该怎么做。刚开始很多作业不怎么标准，程师傅都耐心指出并亲身示范标准的程序，做得好的地方，他常笑着鼓励我。虽然在学校时在向塘西站实习的时候，我考过了助理值班员，还必修得虚心向程师傅请教学习，尤其是在现场实际操作中程序到标准化，遇到非正常情况怎么紧急处理等。在见习期间跟着师傅每个班都去，刚开始2点钟的早班确实很难熬，心理发誓一定不能退缩，要做就做更好。跟了几个班后，正常情况下的接发列车是毫无问题。但有个小“插曲”我很难忘怀，那天45031在新晃站调完车后折返开45032回怀南，由于列尾故障，司机用电台通知我好几遍到列车尾部去，准备打风，叫我看尾部通风是否良好。第一次碰到这种情况，一直以为司机叫我发车，我用电台喊了几遍：45032 3道发车。这事对我的触动蛮大的，极简单的一件事，不懂处理或没经历过轻则影响正常接发列车，重则构成事故。从那以后，看《技规》《行规》时对非正常情况接发列车特别关注，也经常请教师傅关于非正常情况下接发列车的问题。行车固然要靠理论知识做铺垫，但长期积累的丰富经验是个难得的财富，吸取消化师傅们用岁月垒成的宝贵经验对我们刚入路的年轻人在今后熟悉岗位、处理问题定能少走弯路。所以，在接车空闲的时候，我常主动“引诱”程师傅谈他以前的一些行车经历、经验，他很热情，很多时候他也主动把他经历过的行车岗位一些应特别注意的事项、突发情况怎么处理、如何自我保护等说给我，使我受益非浅。接触多了，发现列尾故障是常见的，在后来的作业中，处理那问题游刃有余。经过一个多月虚心学习和师傅的耐心教导，助理值班员这个岗位已能单独作业。很感谢程师傅，除了业务上的知识，他还教我很多很多做人处世的道理。

学完助理值班员，九月份，按照车站的安排，开始了我的第二阶段见习计划——信号员。关于信号员，以前接触蛮少的，在学助理值班员时偶尔请教下几个极简单的问题。我的信号员师傅是个女孩，听说在行车岗位女孩是极少的，我想我算很幸运的了，女孩子毕竟更细心更耐心些。第一个班，坐在信号员的台子上，看着控制台一排排的信号按钮，茫然了，

排进路什么也不会，没有实际接触过这东西。然后师傅拿个椅子做在我旁边，指挥我应该按哪个按钮，怎么操作，一天下来，脑子一直处于高度紧张状态。不过确实学会了接车进路、发车进路等基本排列进路，对调车进路很是一头雾水，师傅鼓励我说你这先别急，一步一步来。开始几个班，有调车作业的时候，师傅就叫我在旁边看着她操作，并详细的解说给我听。看了几个班的调车作业后，我手有点“发痒”，很想亲自去操作调车进路。师傅同意了，吩咐我没有把握的时候先问下，不要急于排列进路。自己动手跟眼睛看着就是一样，还是会犯些错误，有的是相同的错误。第一次亲手操作调车信号在一边犯错误一边学习中有所领悟。在师傅耐心指导，自己认真学习下，过了4、5个班的磨合期，已经会排调车信号。调车作业中师傅常提醒我要等调车人员汇报已过岔才排列进路，干一沟划一勾，小3道的24号道岔和30号道岔要注意操到正确的位置，然后接通光带检查.....很细心负责任的师傅。除了调车信号，另一个坎是看懂调车作业通知书经过几次讲解才最终明白。学习做18点时还是蛮上手的，再加上师傅的心细，把计算公式、报18点的电话和广州统计的电话等写在一张小纸条上，很快就熟知会做和报18点了。期间，我把我经常忘记或搞错的事项存在手机里，发现这个蛮实用的，尤其是在刚开始学习期间。在见习中我体会到，行车很多是熟练工种，在刚接触新岗位时有点畏惧心理很正常，但要勇于去尝试去摸索，多问多看规章，所有的暂时的困难都是纸老虎，一点即破。

三，受任于危难之时、责任使我更成熟稳重

功夫不负有心人□20xx年1月我胜利通过了理论和实做的单独考试。1月中旬，湖南、贵州等多个省份出现了严重的雪灾天气，贵州、湖南郴州多处接触网倒塌，沪昆线、京广线一度瘫痪，新晃站电源极不稳定，时而停电时而恢复，多个行车设备被烧坏，在这样的时刻，车站安排我单独助理值班员。我深知身上责任的重大，但有足够的信心。在进出站信号机停电故障、接触网没电的紧急情况下，第一次在进站信号机

外以手信号引导接车，第一次以路票的形式发车.....很多很多的第一次堆加了我的人生财富。在没有师傅护着，没有任何经验下，我出色的完成那段时期特殊情况下的接发列车。从那以后，我对学习好规章的重要性的认识更加深了。雪灾期，一辆客车停在站内3道待开，车站旁边的很多小贩围过来高价卖给旅客食物，可能持续雪灾，车上食物供应不上，很多旅客跳下窗去买，信号好了，快开车了，我用口笛吹了多次仍无效，一个人力量单薄，紧急之下我将情况汇报站长，在站长的指挥下，客车安全的开出新晃站。在近一个月的雪灾期间，领悟、学会很多，遇事成熟稳重，冷静机智处理问题是我的最大收获。干活一分钟，做好60秒，师傅们这样叮嘱我，我也这么做，穿戴好规定用品标准化接车，认真注意列车运行和货物装载状况。休息时间，为了拓展知识面，自学了值班员的理论知识。直到4月下旬，车站安排我到货运学习。

四，加紧学习货运，责任和差距俱在

初到货运，没有规章，对货运的了解甚少，在师傅们纯实作的教授下开始意识到自己在这方面的基础薄弱。货运规章制度电报文件繁杂、细琐，一不小心就会出事，所以，刚去货运就嗅到责任的重大和自身的差距。为了加紧学习货运，车站安排我同时跟两个师傅学习，后来，放弃我的休息时间，三个师傅我都跟着，接触多了，慢慢就理解和领悟了。由于不细心，刚开始制作货票和核算费用时常错了，我把这些常错和易忘的问题写在一张随身携带的纸条上，发现这个是极好的方法，在不确定的时候就拿出看看，效果很好。没有货运规章苦恼了好久，最近想到一个点子蛮好——在网上下载。货运学习期间，虽然常常被调到信号楼替班、出去学习，但在众多师傅的帮助指点下，已能胜任货运内勤。

忙碌而充实的见习中，对一些行车设备和作业程序有自己肤浅的看法。一，在无线调度通信设备使用良好的情况下，发车时可否简化程序，只用电台通知司机发车，省略给司机发

车信号，尤其是在新晃这样弯度比较大的车站，一方面要盯控旅客上下，另一方面要跑到靠近机车司机能看到的方向按时给发车信号，鱼和熊掌都要兼得，最佳时间的掌握尺度对外勤提出较高的要求；二，铁路公安有一种设备，可以看清楚高速行驶中货车的每节车厢的车号及货物装载状况，这使监视列车运行的外勤望其项背，如果能设备或信息共享，或则行车部门配有这样的设备，外勤在室内就能高效的监视列车运行状况，这将对中国铁路发生革命性的变化，尤其是中间站。三，就目前新晃站使用的轨道衡而言，性能极不稳定，偏差悬殊，且经常出现故障。如果把现在的动态轨道衡进行技术上的改造，在货物线钢轨上埋设感应器或电子元件，它能自动识别压在上方的货车车型、车号、重量及超偏载情况，这种“静态轨道衡”能从源头上控制超偏载，且准确性高，不像目前的轨道衡过衡时测得超重又得叫调车组甩下，费时费力。

在见习期间，我积极的思考，努力将大学所学的理论知识与现场实际相联系，有不懂之处，主动向师傅们请教，师傅们都是知无不答，大多数问题都能得到满意的解答。通过一年的见习我成功的完成了理论知识与现场实际的初步结合，对铁路行车组织和货运组织有了更为深刻的了解，对中间站的日常管理和班组管理有切身的体会。见习虽已接近尾声，但学习永无终点。

我较好的完成了见习计划。除此之外，我还不断加强自身修养，在思想上积极寻求进步，写思想汇报，进一步向党组织靠拢。最后，我要深深感激对我生活和工作中做出无微不至关怀的车站领导，也非常感谢在整个见习过程中对我耐心指导的师傅们。在今后的日子定将全力以赴努力工作。

我叫××，于××*年7月份怀揣着自己对理想的追求，怀揣着对我四局的承诺来到××城际铁路站三队报到，扎根基层，成为一名工程技术人员。

在开工初期，一切都等于从零开始。刚来到这里正是酷暑季节，洗澡没有水，乘凉没有电，我没有叫一声苦、喊一声累，默默背着测量仪器，每天在施工现场一干就是十几个小时。我严格遵守经理部及工程技术部的各项规章制度，严于律己、友善待人。我在工作生活中不断完善自己，不断进步，尽自己最大的努力为企业奉献着自己的青春，为沪宁城际铁路的建设添砖加瓦。

城际铁路建设对我来讲还是新知识，我在困难面前本站没有低头，我积极地收集关于本工程各个方面工作的资料，收集有关信息，不断的学习，争取做到稳扎稳打，心中有数。为以后的工作打下基础。在前期测量放样中积极思考，不怕吃苦，为本工程早一日打开局面争取时间，配合生产部开展各个施工点，做好技术准备工作。

在本工程进行至紧锣密鼓的大干、抢工时期，我谨行慎为，更是丝毫不敢懈怠，加班加点地做好本职工作的同时，积极主动的安排组织实施其我工序的施工，使工点施工衔接顺畅，促使每一个环节不脱节，坚决不主观臆断，对自己不能够肯定有异议的问题，积极主动地向领导及同事请教，绝对不允许自己自作主张，杜绝任何意外的发生。

在施工质量控制方面，首先熟悉了解规范，对施工中主控项目及一般项目严格按照规范施工，做到绝不放过任何一个隐患，要知道“千里之堤，毁于蚁穴”，时刻保持警惕之心，确保整个工作的施工质量安全。在生活方面，我团结同事，勤俭节约，在人际交往中时刻注意与人的处事方法，搞好团结，经常与领导及同事交流生活及工作中所出现的问题，并且共同探讨解决问题的办法，促使以后遇见同类事情不至于手忙脚乱。另外在生活中不计较个人得失，能给人尽量提供方便，舍己为人，顾全大局。

现在沪宁城际铁路建设进入了攻坚时期，我对处在铺架口位置，我部能否按时完成任务直接影响全局管段的铺架工作，

我面对压力我没有低头，我每天仍然往返于工地的各个施工地点，测量、计算、交底，我心里想的都是怎样为沪宁建设作出更大贡献，如何为确保铺架施工贡献自己的才华。

铁路客运组织自我评价及体会 铁路员工转正自我鉴定篇四

时间飞逝，经过两年半的学习我终于踏上了实习的岗位，并在其认真学习。对于我个人而言在正式踏入岗位之前近入实习单位，这是一次机遇也是一种挑战，我希望能通过自己的努力不断学习不断进步为实习生活画上圆满的句号。

在这几个星期以来，虽然一开始无论是从工作还是生活上都需要适应，但经过几天的磨合已渐渐融入在实习生活的氛围中。经过理论的学习，我对安全操作意识更加强烈，在这几个月的上岗实习中一定要注意安全，只有安全才能确保一切工作顺利地开展。

实习是坚持努力学习不断提升工作的能力。今天是实习后的第二个星期，通过真实的实习学习我在现场学习到更多理论上学习不到的技能，与师傅的跟岗操作学习，对各个设备的了解认识，如何在实际岗位中具体的展开工作都是我所学习到的地方，对实物的工作才能将自己的理论知识与实际结合，才能更好的发挥自己的能力和同事间的合作精神对工作也有更加深刻的了解与认识。在现场的跟岗实习中我了解到了广州地铁八号线运营情况、日常需要维修的内容等相关展开的工作，对此我都认真学习，以积极的态度工作每一天。

经过几个星期的实习岗位培训，我对八号线运作有一定的了解。也对整个地铁行业的发展有所认识，在整个实习中主要先对最浅层也是最重要的进行学习，对这些工作的学习能把现实学习与理论相结合，更有助于学习知识和掌握技术，不断学习，不断进步。

总结这几个星期以来的实习成果。必须用心思考每一天的实习任务，并且认真反思前一天的工作温故而知新，有任何不明白的地方都需要及时向师傅请教，还有哪些地方需要改进，做到每一天都能学到东西，因此要珍惜每一天的实习过程，把接下来的实习工作任务当作正式工作来完成。

感知每一天的体会，发现存在的问题，解决困难疑惑，收获经验与能力，相信在接下来的实习生活中无论是工作还是生活上都会以一个更加积极向上，认真学习的态度去学习，不断进取，不断超越，为今后的实习工作打下良好的基础，以认知的态度去学习，以积极的态度去工作，以平衡的心态去收获，懂得付出才有收获，认真对待每一天的实习工作。

铁路客运组织自我评价及体会 铁路员工转正自我鉴定篇五

能够被选为一名代表昆明客运段职工出席路局职代会的普通职工代表，充分体现了段各级组织和广大职工对我的信任，这对我个人是一种荣誉，但我感到这份荣誉更多地体现出一种责任，它不断激励和鞭策着我围绕段的改革发展形势需要，积极在路局职代会上为加快昆明客运段的发展提出有针对性的议案。自**年担任职工代表以来，我始终按照做一名合格的职工代表的标准来严格要求自己，不断完善自己，提高自己的思想认识和理论水平，提高自己参政议政的能力，主要从学习、调查研究、参政议政三个方面来行使一名(更多精彩文章来自“秘书不求人”)普通职工代表的神圣职责。

学习方面：

在提高个人素质方面，自己自觉学习了《工会法》、《劳动法》、《中国工会章程》等与职工代表正确行使个人职责密切相关的法律法规，从参政议政的基础能力上对自己进行了强化；认真学习了邓小平关于建设有中国特色社会主义的理论、“三个代表”重要思想、党的xx大、xx届四中全会报告，提

高自己的理论修养和思想水平;同时,自己也认真学习一些客运业务相关知识,不断掌握和了解当前客运工作的特点,以提出有针对性的提案。

调查研究方面:

调查研究是提案质量的保证。为提出有针对性的提案,不断提高提案的质量,我在日常工作中注意收集有关资料,与一线职工进行交流,了解大家工作中的困难点,寻找工作的着力点,思考提案的突破点。通过调查研究,几年来,我共提出了关于重新核算并提高客运乘务人员工资的提案、加强铁路企业文化建设的提案、加大对客运广告投入的提案等多个提案。同时,自己积极对段的改革发展献计献策,响应段工会的号召,提出了关于在段开展团队文化建设的建议,受到了肯定。

参政议政方面:

要成为一名合格的职工代表,就必须严肃认真地行使好广大职工赋予自己的神圣职责,积极地参政议政。作为一名普通的职工代表,在参政议政方面我坚持做到“两结合两思考一服从”,即结合路局工作部署,思考提案在路局长期发展规划框架下的合理性;结合客运段工作的特殊性,思考提案在当前情况下促进客运工作发展的现实性;服从即在路局相关部门对提案进行解答反馈后再次进行对比反思,服从路局的采取的相关措施。

虽然自己在担任路局职代会代表的过程中自觉地发挥了个人的一点点作用,但是离一名优秀的职工代表还有一定的差距,如在个人的参政议政的能力上还有待进一步完善,在提案的针对性和质量上也需要进一步提高。对自己的不足之处,我将不断进行学习,不断进行反思,不断加强与广大职工的联系与交流,以此来督促自己早日成为一名称职的职工代表,不辜负各级组织和广大职工的期望。

铁路客运组织自我评价及体会 铁路员工转正自我鉴定 定篇六

有句话说“实践让人做的更实”，通过这段时间的实习，我对于各个工种有了更加深入的认识，下面就是xx总结的铁路实习自我鉴定。

在实习的这段期间我对车务运转的各个工种进行了详细的实习，通过实习单位的领导和师傅们的殷切关怀和耐心指导，并结合书本里的理论知识和规章上的各种制度，使我学到了不少东西，同时也产生了诸多感触。在刻苦学习中提高，在磨练意志中成长，在勤奋工作中完善。

时光飞逝，转眼间我为期半年的现场实习即将结束了，回想起实习这段时间的所得所失所感所触，可以说是感慨万千，我也相信这段宝贵的实习经历一定会让我以后的工作和学习计划中获益良多的！

通过现场实践和与师傅和领导的谈话，使得我们对于现场的工作有了更加透彻的理解，虽然通过在学校的学习，使我对于专业的知识有了很深入的了解，但是来到现场才发现，原来现场的实践和专业的知识还是有很多需要融合的地方，也有很多需要更加深入理解的地方，理论是灰色的，只有将理论付诸于实践才能实现理论自身的价值，也只有将理论付诸于实践才能使理论得以检验。同样，一个人的价值也是通过实践活动来体现的，也只有通过实践才能锻炼人的品质，彰显人的意志。从学校来到现场，从一个学生转化为一个工人，在思想的层面上，必须认识到二者的社会角色之间存在着较大的差异。在学校只是单纯的学习知识，而实践则意味着继续学习，并将知识应用于实践，学生时代可以自己选择交往的对象，而社会人则更多地被他人所选择，诸此种种的差异，不胜枚举。但仅仅在思想的层面上认识到这一点还是不够的，而是必须在实际的工作和生活中潜心体会，并自觉的进行这

种角色的转换。做到要想学会做事，首先学会做人。

(2) 及时取送货物作业和检修的车辆；

(4) 认真执行作业标准，保证调车有关人员的人身安全及行车安全。

(1) 调车领导人布置调车作业计划，应使用调车作业通知单；

(2) 调车领导人与调车指挥人必须亲自交接计划；

(3) 一批作业不超过三钩或变更计划不超过三钩时，允许口头布置；

(5) 由于设备原因，亲自交接计划确有困难以及设有调车作业通知单传输装置的车站，交接办法在《站细》中规定。通过对于一系列规章制度的学习，使得我对调车区长这个岗位有了更加深入的认识，同时在师傅耐心细致的指导下，我也很快的掌握了调车作业通知单的编制。

调车区长实习完了之后，按照计划我开始实习车站值班员，我的车站值班员师傅是潘师傅，实习的第一天潘师傅告诉我，车站值班员是铁路运输接发列车工作的统一组织者，直接担负着铁路运输行车指挥协调、组织管理的重要职责。这是铁路运输生产管理中技术含量较高的关键岗位。师傅还告诉我车站值班员在办理接发列车的时候，一定要严格遵守《行规》、《行规》和《站细》中的相关规定，而且还要严格按照《接发列车作业标准》中的标准用语进行办理，而且要严格的执行六亲自，接发列车时，车站值班员应亲自办理闭塞、布置进路(包括听取进路准备妥当的报告)、开闭信号、交接凭证、接送列车、指示发车或发车。通过看师傅一天的工作，我发现车站值班员是一个需要十分细致和耐心的工作，而且车站值班员还要对车站的各个工种和工作性质都要明白，要熟记于心，通过跟师傅的实习，我也发现车站值班员不是一

朝一夕能够学习的明白的，这个一个需要经过一段很长时间培训才能够成型的岗位，虽然我在这个岗位实习的时间并不长，但是跟以前相比，我还是对车站值班员这个岗位有了更加深入的了解。

铁路客运组织自我评价及体会 铁路员工转正自我鉴定篇七

实习实质是毕业前的模拟演练，在即将走向社会，踏上工作岗位之即，这样的磨砺很重要。以下是本站小编整理的3篇铁路系统实习自我鉴定，仅供参考，希望对大家有所帮助。

由于系领导的高度重视、实习单位的积极支持和实习师生的共同努力□20xx届本科毕业生实习进行得很顺利，取得了较好的成绩，同时也反映出一些问题。本届毕业实习全面落实了实习计划，使实习管理得到了规范，实习教学质量得到了提高，并得出一些建设性的建议。

1. 实习时间20xx年?月?日—20xx年?月?日，共?周。

2. 实习地点实习地点?个。在省内?个实习点，省外?个实习点。具体实习地点详见附件一□20xx届本科毕业生实习情况统计表。

3. 实习内容

实习内容可以概括为两大类。一类是本专业范围内的工作，另外也有个别的工作。

4. 实习人数

(1) 实习学生□20xx届?个毕业班的?名学生全部参加了实习。

(2) 实习指导教师。共?人。由于实习点多，地点分散，系领

导、教研室主任和本学期任课教师及相关行政人员全部参加了实习指导工作。

5. 实习形式

根据学院教务处的要求，采取集中实习和分散实习两种形式。分散实习学生自己联系实习单位，都出具了三方签名的书面材料(个人申请书、家长同意书和实习单位接受实习的证明书)。集中实习学生的实习单位由系里联系。所有实习单位都有专业教师指导。实习类型有毕业实习和毕业设计两种，毕业实习学生?人(?个实习点)，毕业设计?人(?个实习点)。根据学生个人意愿和特点选拔毕业设计学生，其他学生参加毕业设计。

6. 实习成果数据统计

(1)收到7个实习点每个点一份实习鉴定(实习单位盖章有效)。鉴定对每个实习学生做出了评价，?名学生单位实习鉴定成绩全部合格。

(2)收到学生实习报告?份。其中毕业实习学生每人一份，共?份;毕业设计每组?份，共?份。实习报告全部合格。

(3)收到实习教师每人一份实习总结报告，共?份。报告内容包括三部分。一是对学生在实习过程中的表现、能力、纪律情况和基础知识掌握程度的评价。二是结合实习单位的意见，对自己指导的每个学生给出综合实习成绩。三是就毕业实习过程中反映出来的教学存在的问题提出改进意见或建议等。全体学生综合实习成绩全部合格。

达到了毕业实习的预期目的。在学校与社会这个承前启后的实习环节，同学们对自己、对工作有了更具体的认识和客观的评价。本次实习采取分散形式。原则上以就业实习为主，同时与毕业论文选题相结合。本届实习的单位覆盖面很广，

企业总体水平也比较高。实习收获主要体现在两方面。

1. 工作能力。在实习过程中，绝大多数同学积极肯干，虚心好学、工作认真负责，主动参与?、?、?、?、?、?、?等工作(根据你实习的涉及内容列出主要项目)，同时认真完成实习日记、撰写实习报告，成绩良好。实习单位的反馈情况表明，我们的学生具有较强的适应能力，具备了一定的组织能力和沟通能力，普遍受到实习单位的好评。大多数学生能胜任单位所交给的工作。在毕业设计单位和有些企业，实习学生提出了许多合理化建议，做了许多实际工作，为企业的效益和发展做出了贡献。

2. 实习方式。实习单位指定指导人员师傅带徒弟式的带学生，指导学生的日常实习。学生在实习单位，以双重身份完成了学习与工作两重任务。他们向单位员工一样上下班，完成单位工作;又以学生身份虚心学习，努力汲取实践知识。同学们认真的工作态度、较强的工作能力和勤奋好学的精神受到了实习单位及其指导人员的一致好评。

3. 实习收获。主要有四个方面。一是通过直接参与企业的运作过程，学到了实践知识，同时进一步加深了对理论知识的理解，使理论与实践知识都有所提高，圆满地完成了本科教学的实践任务。二是提高了实际工作能力，为就业和将来的工作取得了一些宝贵的实践经验。三是一些学生在实习单位受到认可并促成就业。四是毕业论文积累了素材和资料。

4. 组织管理。实习领导小组成员亲自到实习单位，检查和指导实习工作，协调解决实习中遇到的问题，总结、交流工作经验。

指导老师们在整个实习过程中尽职尽责，对保证实习质量起到了重要作用。实习开始时，老师们深入学生和实习单位，阐明实习大纲及实习计划内容，明确实习目的和要求。实习过程中，结合实习单位的具体情况，帮助学生学会具体地分

析问题、解决问题，学会深化专业知识，用专业知识指导实践，指导学生做好具体工作；在业务不多的实习点，引导学生“找事做”，挖掘他们的实践经验；检查学生实习工作日记，掌握实习情况，指导工作及时有效；督促学生认真完成实习报告。实习结束后，老师们认真做好学生的实习成绩考核及评定工作，参加实习交流会，完成实习总结报告。指导老师平均每周与每个学生交流一次。指导方式有电话、电子邮件、下点、面谈等。基本达到了及时发现问题，解决问题，提高实习质量的目的。

实习单位的指导老师认真负责。不仅指导具体工作，还无私的介绍自己的工作与社会经验。

5. 校企关系。实习前后系领导带领实习老师专门拜访、答谢实习单位，实习结束时系里向实习单位发出统一格式的感谢信。实习学生积极配合企业工作，他们的精神风貌和实际工作绩效对企业工作起到了良好的促进作用。使校企关系得到了进一步巩固和发展。

6. 总结交流。返校后召开了各种形式的交流会，内容丰富、气氛热烈，同学们积极发言谈经历，谈体会，谈感想，论题丰富，论据翔实。实习指导老师亲临交流会，既肯定了同学们的成绩，又指出了实习中的不足，并对同学们的观点或体会进行了点评。对就业应聘以及将来工作具有很大的指导意义。

1. 增加实践环节。学生们共同的体会之一是“书到用时方恨少”。从来都需要宽泛的理论知识支撑。有的单位工作专业性较强，学生下班回来找书找老师求教，其他实习点的同学也主动参与出谋划策。极大的激发了大家的学习积极性，许多同学遗憾学习时不够努力刻苦。一个普遍反映的问题是同学们希望都能参加一次信号维修、中修、大修的施工方案编制与执行全过程活动，以系统地了解具体生产运作过程，增强实践能力。在我们的教学计划中，虽然有二年级的社会

调查实习，但专业性不强，投入不足。如果三年级设一次短期专业性社会实践，会促进学生学习，进一步增加实践知识。如果增加实际营销策划内容，会加大教师工作量。但是，增加社会实践环节，确实是实现营销专业人才培养目标的重要途径，尤其有助于学生就业。我们初步计划增加营销策划实践工作项目，使目前学生的参与人数从?%增加到?%。建议学校把专业性社会实践纳入教学计划。

2. 承认教师指导社会实践的工作量。目前教师指导社会调查实习、毕业实习都没有计入教学工作量，所以不能调动教师积极性，也出现了上面三番五次强调但总是难以见效的实际情况。包括毕业论文也存在这样的问题。指导社会实践和毕业论文需要教师投入一定的时间和精力，才能收到效果。总结经验可知，无论社会调查实习、毕业论文的撰写，还是策划活动，每个好成绩的取得，都投入了指导教师大量的工作甚至个人的研究成果。所以，在进一步规范社会实践和毕业论文的同时，应该肯定教师的工作量，才能激励教师投入，才不会流于形式，真正达到实践目的。而承认教师工作量最有效和透明的办法之一就是要把指导社会实践和毕业论文工作计入教学工作量。

3. 加大教学改革力度。以社会需求为导向，调整课程设置。实习中了解到，目前随着铁路大提速，生产力布局调整，大量新技术设备投入使用，铁路电务单位需要大量的信号维修和施工人才，可是，我们的学生却难以找到合适的岗位。客观表现为电务单位一般优先招聘有信号专业的毕业生，但现在电务设备日新月异，更加体现了信息化技术的运用，因此，需要在信号专业基础知识的基础上，注重信息化课程方面的设置和培养。同时，作为学生，如何在自己掌握基本课程知识的基础上，使自己成为一个复合型的人才是目前所面临的一个课题，因为除了专业知识，还应该具备相应的管理能力。我们不能改变招聘条件，只能使自己成为人才。学生怎样才能成为人才，是我们面临的迫切问题。首先，要研究铁道信号的内涵，然后以此调整培养目标、课程设置、教学目标、

教学计划、学生知识和素质要求等。要加强就业指导工作，重视就业率，就业率是学院生存的重要基础。

4. 毕业实习规范化。以规范实习材料为重点，在实习大纲中明确要求，实习总结中落实到位。以严格实习成绩为切入点，强化实习效果。以计入教学工作量为动力，激励教师投入实习工作。

度过了严寒的20xx年冬天，感受着北京的春天，我与其他三十个一起签约来的大学生来到北京铁路局机务段开始了为期四个月的实习培训。原本对铁路系统一无所知的我，通过在北京机务段职教科和运用车间的学习，使我对铁路系统以及自己在铁路工作的定位有了深刻的理解。

这半年时间里, 实习培训工作经历了两个主要的过程，先是三月初期的理论教育阶段，然后是三月下旬以后的跟车实践学习阶段。

在专业知识培训学习上，首先深化北京机务段段规“坚守泰山之则，诺守不许失败”的安全为本的深层意义，分别经过了铁路局职工的专业安全知识培训，动车组基本知识的理论讲解，铁路信号的认识和深入了解，列车车载设备运用的专业技能学习。在每一阶段的学习后都进行了严格的考试，我都按照要求认真完成了考核并顺利进行下一阶段的培训。

在实践经验积累上，我参观了机务段运用车间的工作流程, 并亲身感受了火车司机的工作过程，使我开始积累了作为一名合格的动车组司机应该具有的基本能力，尤其是在跟随北京到天津，济南和四方的动车组看道实习的一个月时间，对动车组司机的工作有了初步的了解，认真深化在职业教育科学习的理论知识，脑中开始积累动车组一次乘务标准的电点滴滴，细心体味着作为一名合格的动车组司机应该具有的职业素质，同时积极配合好我的动车组司机师傅的工作，做到不影响他的正常工作的同时多问多学现场知识，对不知道和不

明白的地方坚决做到深知熟解，并能举一反三，正常行车情况下能熟练的在脑中模拟驾驶要领，遇到特殊情况能做到不急不乱，快速准确的反映出解决方案，在以后的正式工作中保证动车的安全正常运行。

首先，要全身心加入铁路这个大家庭。要以平静的心态看待铁路的改革，以积极的心态参与工作，以乐观的心态面对生活。在工作中以积极的心态面对工作，积极主动地做好分内之事。一要充满信心。认识到铁路改革机遇大于挑战，环境的改变、“身份转换”政策的实施，会创造新的、良好的竞争氛围。

二要有紧迫意识。培养自己的大局意识，主动去适应改革。努力工作，要把压力转化为工作的动力，高标准、严要求，认真完成自己的本职工作。认真做好这些工作是迎接改革必备的首要条件。必须增强竞争紧迫感，自觉提高自身素质。在铁路跨越式逐步深入发展发展的今天，必须对自己有清醒的认识。随着企业改革力度的不断加大，必须改变了已往觉得进了铁路就算捧起了“铁饭碗”的观念，“瓷饭碗”的竞争紧迫感明显增强。提高自身综合素质是在改革和竞争中取胜的关键，在工作之余要加强学习，给自己补充能量，以适应竞争环境。学习党的一些基本方针、政策以及铁路改革的一些基本知识，了解路局各项改革措施的必要性。认识到铁路改革的深刻内涵，全方位充实自己，完善自我，使自己在以后的竞争中立于不败之地。

第三，在紧张严肃的环境下做好自己的本质工作。杜绝利己主义，心浮气躁。作为一名预备党员，在接下来的工作中，我一定戒骄戒躁，严格要求自己，时刻警示自己，想自己少一点，想工作多一点，永远把机务段的利益放在个人利益之上。工作、生活中遇到问题力求果断、细致，遇到有不如意之处，多从自己身上找原因。克服松懈心理，树立生活、工作目标，化劣势、失败为前进的动力，保持旺盛的战斗力，做到积极肯干、吃苦耐劳、艰苦奋斗。

第四，要勇于开拓创新，永葆工作中的生机和活力。在工作中要勇于开拓创新，勇于大胆实践，不断总结以往工作的经验，谋划新思路，采取新举措，开创新局面。今后的工作中，自己要进一步发挥积极性、主动性和创造性，针对工作中存在的种种问题，在充分听取领导和同志们的意见和建议基础上，认真反思，逐条改进。以更饱满的生活热情，更加坚定的信念和旺盛的斗志投入到工作和生活中，以良好的心态迎接来自任何方面的挑战，从而实现由被动向主动的转变和跨越。

古人云：“不待扬鞭自奋蹄”。在今后的工作过程中，我必将以饱满的热情和主动的态度做好我的本职工作，为京津客运专线的开通的运营做贡献，迎接08奥运会的胜利召开和铁路跨越式发展的步伐。建设现代化的中国铁路，尤其是新时期的中国高速铁路，不仅是我们肩头义不容辞的责任，也是我们引以为豪的使命。我要以与时俱进的使命感，以勇挑重担的责任感，善观大势早运筹，善谋大事主动干，用我的实际行动描绘铁路跨越式发展的美好蓝图。

因为看到一些关于大学生在铁路的帖子，感觉所言片面，于是另开新帖表明观点，以防不明真相人事误入歧途，毕竟越来越多的大学生进入了铁路。

先简单自我介绍一下，本人20xx年大学毕业后进入铁路(211的)。因为所学专业为网络工程，属于计算机相关，于是被分到电务段。

那么，我与很多人一样，通过1年的实习，定岗，分配到车间工区，正式正为一名信号工。在这个过程至今，正如我的名字一样，我迷茫过，彷徨过。我曾经就像一头失去方向的野马，心高气傲却只能原地打转。简单来说，就是很浮躁。周围的环境，你的领导，你身边的同事，无不认为，大学生就不该来铁路。于是乎，自己也就无形的感觉，似乎自己在铁路上真是“屈才”了。然而，经过1年的正式工作，我的想法

却有了很大的不同。

首先，是与同事的相处。在这两年里，我先后更换了7个工区(实习的时候分别体验了4种不同类型工区，这是段领导为我们快速接触铁路安排的，定岗后在信号车间又换了3个工区)，与每个工区的同事都相处的还算不错。刚开始也是混日子，大环境就是混日子嘛。很多刚来的大学生，有着看不起1线职工的心态。我想说，这是很不对的。因为，任何一个人都有你尊敬和学习的地方。1线职工确实大部分受教育程度不高，平日的言谈举止比较自由，但是，只要没有道德品质问题，那我们就应该另眼相看，相反，更应该主动接近，互帮互助。如果你能用自己的行动去影响年轻人，展现你大学里的素质教育成果，那就更加起到了铁路收取大学生的效果了。

第二，是相关业务的学习。起初来到电务段，就是学安全，一切把安全放在第一位。然后就是轨道电路道岔什么的，当时也不懂，看了看电路图，觉得也就那么回事，所以说，太浮躁。现在看来，电务上要了解的东西实在是太多了。就说这个轨道电路吧，你知道为什么用25hz不用50hz么?为什么牵引电流能通过扼流变压器而25hz却被隔离了呢?随便一种设备，就够你研究一阵子了。所以说，好多大学生就知道抱怨不受重用，却没能想想这是为什么。最起码，你要干好你所在的岗位才能让人信服吧□(ps:本人等级考试还是3等呢，惭愧啊)

第三，工资比其他垄断行业或者工程单位低。这个说低说高，其实就是一个相对。但是，单说月平均到手2200这个数字来说(不同地区有差异，平均20xx应该是有的)，也确实能够起到铁路系统除了运输以外的另一个重要作用了——稳定社会。众所周知，我国的铁路，其实是一个提供了大量岗位的系统。容纳了很多人，但工作效率却并不高。其实，大家应该有这种体会。干活嘛，3个人能干，俩人也能干，1个人似乎还能干。所以说，铁路系统是大量超员的。复原军，铁路子弟，

都有文件指明了需要接收，结果就是旱涝保收啦。1线职工有时候累点，但大多时候还是不错的，也没什么压力，也不需要什么学历啊硬性的技术，所以，这个钱不算少了（ps谁都希望工资越多越好，包括我）

第四，铁路未来的发展。新来大学生都会想到这个问题，这是应该的，也是必须的。我个人认为，我们应该是赶上了一个好的年代。在这个铁路跨越式发展的时代，挑战多，问题多，机遇也多。各式新设备的运用兴起，让我们能够学有所用，也必须有我们的理论知识来支持。虽然我们不是研发部门，仅仅是运用和维护。但是，如果什么都不懂什么都不学，我想，在面对新一轮高速铁路发展的时期，你终将被淘汰，也只能成为一名普通的信号工。

第五，关于是否跳槽。这个问题相信很多人也想过，因为咱也是迷茫过来的人，啥都想。可是，这个问题只能仁者见仁，智者见智。毕竟每个大学生的质量也不一样，情况不同，结果自然不同。如果你想快速见效能够通过自己在学校里所学的知识直接获取高收入，那么铁路确实会挡了你的财路。任何一个吃工资的职位或者行业，都是如此。那么，绝大部分大学生另谋高就的话，在这个经济危机的时代，我不认为是一个好的建议。铁路的起点低，入手易，如果你做不好一线职工，我想，也未必可以闯世界。

第六，最终建议。人从来都不是平等的，有的人一生下来就是亿万富翁，而有的人却连第一缕阳光都不能见到。所以，用积极向上的态度去生活才是最重要的。你可以为着你的理想而努力付出，你也可以简简单单高高兴兴的每日吃喝玩乐的工作。人也就是那么几十年，少些抱怨多些理解。

付出未必会有回报，没有付出却真的没有回报。不记回报的付出，往往会有大的回报。

铁路客运组织自我评价及体会 铁路员工转正自我鉴定 篇八

在结束校园生涯的半年当中，我很幸运的加入到铁路的队伍中，加入为人民服务的行列之中。在这半年时间里，我先后加入了售票车间和运转车间的大家庭，一个是车站的先锋队，一个是车站的守护神，我为能成为他们中的一员感到深深的自豪！

初到车站的一段日子里，各方面都在预备着新老车站的交接，我也在这个争分夺秒的时刻来到了车站的一线阵地—售票车间。在这两个多月的见习期里，我被售票员不辞辛劳为旅客服务的精神和工作的强烈责任心深深打动了。在他们的指点和鼓励下，我逐渐把握并熟练了售票技能，并在为旅客的服务中加强了自己一丝不苟工作的态度，耐心服务旅客的精神。我最大的收获便是：在确保旅客满足的情况下，保证了自己工作的效率和准确性。

首先，必须用三种心态对待自己，以平静的心态看待铁路的改革，以积极的心态参与工作，以乐观的心态面对生活。在工作中以积极的心态面对工作，积极主动地做好分内之事。一要布满信心。熟悉到铁路改革机遇大于挑战，环境的改变、“身份转换”政策的实施，会创造新的、良好的竞争氛围。二要培养自己的大局意识，主动去适应改革。努力工作，把压力转化为工作的动力，高标准、严要求，认真完成自己的本职工作。认真做好这些工作是迎接改革必备的首要条件。

其次，必须增强竞争紧迫感，自觉提高自身素质。在铁路跨越式逐步深入发展发展的今天，必须对自己有清醒的熟悉。随着企业改革力度的不断加大，必须改变了已往觉得进了铁路就算捧起了“铁饭碗”的观念，“瓷饭碗”的竞争紧迫感明显增强。提高自身综合素质是在改革和竞争中取胜的要害，在工作之余要加强学习，给自己补充能量，以适应竞争环境。学习党的一些基本方针、政策以及铁路改革的一些基本知识，

了解路局各项改革措施的必要性。熟悉到铁路改革的深刻内涵，全方位充实自己，完善自我，使自己在以后的竞争中立于不败之地。

实习让我在工作中勇于开拓创新，勇于大胆实践，不断总结以往工作的经验，谋划新思路，采取新举措，开创新局面。今后的工作中，自己要进一步发挥积极性、主动性和创造性，针对工作中存在的种种问题，在充分听取领导和同志们的意见和建议基础上，认真反思，逐条改进。

即将踏上社会的跑线，我将以更饱满的生活热情，更加坚定的信念和旺盛的斗志投入到工作和生活中，以良好的心态迎接来自任何方面的挑战，从而实现由被动向主动的转变和跨越。