

# 2023年矿山运输队是干的 矿山运输检查报告共(大全9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

## 矿山运输队是干的 矿山运输检查报告共篇一

矿山名称；采矿许可证号；矿区位置；矿区面积；首次设立矿权时间；现保有储量；剩余服务年限。

其中：当即纠正11项（略）整改落实6项1、安全生产岗位职责没落实到人。整改要求：组织员工相关岗位培训学习，明确相关岗位职责，签订相关岗位责任书。落实情况：已整改，整改完成时间：20\*\*、配电房不进行经常性检查，线路老化、临时用电私接乱扯，刀闸无盖及无关工具乱堆放等。整改要求：明确电工一日一检，更换老化线路及刀闸，规范临时用电专用插座，清理无关工具。落实情况：已整改，整改完成时间：20\*\*、警示标志陈旧破损。整改要求：及时制作，更换安全标示，达到安全警示效果。落实情况：已整改，整改完成时间：20\*\*、场内机动车驾驶员个别未佩戴安全帽、防护手套，有穿拖鞋上班现象。整改要求：组织学习厂规厂纪及各项规章制度，正确佩戴使用劳动防护用品。落实情况：已整改，整改完成时间：20\*\*、新进员工2人未参加缴纳工伤保险。整改要求：依法参加工伤保险，为所有从业人员缴纳保险费落实情况：已整改，整改完成时间：20\*\*、爆破警戒员有未按要求到达指定地点实施警戒现象。整改要求：实行定时爆破制度，确定危险区的边界，明确爆破时的警戒范围，要求警戒岗哨必须到达指定地点实施警戒，有明确的警戒信号。落实情况：已整改，整改完成时间：20\*\*。限期整改1项。

整改要求：按《小型露天采石场安全管理与监督检查规定》第十五条：小型露天采石场应当采用台阶式开采。不能采用台阶式开采的，应当自上而下分层顺序开采。分层开采的分层高度、最大开采高度（第一分层的坡顶线到最后分层的坡底线的垂直距离）和最终边坡角由设计确定，实施浅孔爆破作业时，分层数不得超过6个，最大开采高度不得超过30米；落实情况：整改中，限期完成时间：20\*\*。针对以上限期整改的问题，在下步工作中，我们要强化措施，按时整改，确保整改到位。

认真落实安全生产责任制，加大安全生产工作力度，认真贯彻“安全第一、预防为主”的方针，把安全生产工作责任制层层落实。

、要按照县安全监督管理局及有关部门对安全生产工作的要求，把安全生产工作规章制度、岗位操作规程落实到位，真正做到有章可循，有法可依，组织落实，制度落实，措施落实。同时，要抓好安全生产的宣传教育培训工作，增强员工的安全生产意识和法制观念。

要勤过问、勤督促、勤检查。对检查中出现的安全隐患问题要加快整改，杜绝安全生产事故的发生。

\*\*县\*\*乡贵锋建材厂安全生产自纠自查报告20\*\*年7月21日荔波信裕建材有限公司安全生产自查自纠报告荔波县安全监督管理局玉屏安监站：为认真贯彻县安全监督管理局关于集中开展除大隐患防大事故安全生产大检查工作的指示精神，进一步落实企业安全生产主体责任，及时发现并消除各类事故隐患，确保我公司安全生产形势稳定发展，我单位在接到县安全监督管理局安全生产自查自纠的通知后，于20\*\*年8月28日至8月31日开展了为期4天的“事故隐患集中排查整治”行动。现将情况总结如下：一、基本情况为了切实做好本公司安全生产工作，认真落实好安全生产责任制，我公司相关负责人高度重视，加大了隐患排查和整改要求，为保证本次行动取

得实效，我公司成立了安全生产自纠自查领导小组：组长：方伟仑，副组长：赵泉山，成员：韦铁国、陈志辉二、存在问题在这次安全生产自查自纠大检查中，共发现问题5项，当即纠正3项，整改落实3项，限期整改2项。

落实情况：已报，整改时间：20\*\*年8月29日、有工人未佩戴安全帽上班现象。整改要求：组织学习厂规厂纪及各项规章制度，上班佩戴安全帽。落实情况：已整改，整改完成时间：20\*\*年8月28日限期整改2项。

整改要求：制度上墙。落实情况：在订做中20\*\*年8月28日2、未按规定实施台阶式开采。整改要求：按《小型露天采石场安全管理与监督检查规定》第十五条：小型露天采石场应当采用台阶式开采。不能采用台阶式开采的，应当自上而下分层顺序开采。分层开采的分层高度、最大开采高度（第一分层的坡顶线到最后分层的坡底线的垂直距离）和最终边坡角由设计确定，实施浅孔爆破作业时，分层数不得超过6个，最大开采高度不得超过30米；落实情况：整改中，限期完成时间：20\*\*年8月28日。针对以上限期整改的问题，在下步工作中，我们要强化措施，按时整改，确保整改到位。

认真落实安全生产责任制，加大安全生产工作力度，认真贯彻“安全第一、预防为主”的方针，把安全生产工作责任制层层落实。

、要按照县安全监督管理局及有关部门对安全生产工作的要求，把安全生产工作规章制度、岗位操作规程落实到位，真正做到有章可循，有法可依，组织落实，制度落实，措施落实。同时，要抓好安全生产的宣传教育培训工作，增强员工的安全生产意识和法制观念。3、经常性检查，把安全生产的检查工作体现在一个“勤”字上。要勤过问、勤督促、勤检查。对检查中出现的安全隐患问题要加快整改，杜绝安全生产事故的发生。

## 矿山整治调研报告

调研报告此次出差调研共拜访了矿山和冶炼共七家企业。

第一家位于集宁西14公里建新集团旗下的博海矿业，主产铅锌混合矿，混合矿品位是锌25铅10，年产余约10000金属吨，铅精矿品味50左右，年产约1000金属吨。此矿山无单独售货权，由北京怡方胜公司负责销售。

第二家位于乌拉特后旗巴音宝力格镇的万城矿业，年产铅精矿粉4000金属吨，由于地方政府保护政策，矿粉暂不外销，只对本地的瑞丰冶炼厂销售。

第三家位于乌拉特后旗巴音宝力格镇建新集团旗下东升庙矿业，年产铅精矿粉10000金属吨，由于地方政府保护政策，矿粉暂不外销，只对本地的瑞丰冶炼厂销售。

第四家位于乌拉特后旗巴音宝力格镇的紫金矿业，年产铅精矿粉10000金属吨，由于地方政府保护政策，矿粉暂不外销，只对本地的瑞丰冶炼厂销售。

第五家位于乌拉特后旗的同行业瑞丰冶炼有限公司，具体的了解了对方的原料采购市场行情及动向。

第六家位于乌拉特前旗得寅禾矿业第七家位于集宁西13公里的厚望银矿，参观了选场，并与对方老总商谈达成初步合作意向。

自行动开展以来，矿山办公室重新整理、修订《惠东矿业管理实施办法》、《惠东矿业进出人员、车辆检查管理办法》、《惠东矿业物资流通管理办法》、《惠东矿业门卫工作职责》、《惠东矿业奖惩制度》等各项规章制度，通过安全主题职工大会、宣传栏、黑板报、宣传标语等多种形式进行安全生产宣传与普及。尽量做到让每位职工及矿区周边群众有

一个深入的了解矿山安全生产工作的重要性。

此外由矿山办公室牵头，保卫室协助，深入到矿井、选厂、生产小组，检查各个岗位的社会治安综合治理及防盗措施、制度及具体实施办法，对各生产岗位不定期组织的行动进行检查和督促。各职能部门必须取得相关部门颁发的有效上岗资格证书，特种作业人员必须持有相应有效特种作业证，方能上岗作业。牢记“安全生产，人人有责”，贯彻落实“安全第一、预防为主”的安全生产方针，加强法制观念，各职能部门认真执行《安全生产法》、《矿山安全法》、《金属非金属地下矿山安全规程》等国家相关安全生产劳动规定。加强矿井安全管理工作，严格遵守安全技术操作规程和各项安全生产规章制度，保证安全生产。

同两区公安分局、安监分局举办由全公司职工、临时工、外协工参与的安全生产法律知识讲座，两区安监局、公安分局派遣专业人员定期到矿山进行安全生产讲座，重点讲解了有关《安全生产法》、《矿山安全法》、《金属非金属地下矿山安全规程》、《治安管理处罚法》的相关内容；两区公安分局、安监分局对本单位监控系统进行了一次彻底维护和清查，矿山安排由专人负责24小时监控，以系统为依托，加强矿区范围内的整体防控能力。为加强内部治安保卫力量，保卫室对下属保安巡逻队人员素质、定员情况进行清查。两区公安分局、安监分局安排2名具有专业能力的保安，2名安全督查员。加上公司内定的5名保安，公司曾安排7人去往两区安监分局考取矿山安全员证，总共16名安保及督查人员，对公司重点治安防范区域定期进行了统一检查，平时相应加大对相关区域的巡逻力度，对存在的事故隐患两区公安分局、安监分局协助公司做了统一整改，对炸药库、矿井、选厂等矿山重点安防区域周边宣传标语、围墙及防护栏进行了整治。

为保持矿山安全生产及防盗需要，针对不时发生有小偷小摸人员从门卫进出及个别外协人员随身携带公司财物出厂的情况，逐步加强了门卫进出人员及车辆的检查率，也严肃查处

了几起外协工作人员的偷盗案件，并加强了外协劳务人员上岗前的法制安全培训，较为有效的控制了此类盗窃案的发案率，防止公司财物从门卫流失。

主动配合乡国土资源局、乡派出所、乡政府及周边村委会做好矿区周边相关协调工作、做好矿山安全生产工作。

总体来看，通过这些年的不懈努力，我矿山及矿山周边社会治安良好，营造了安全、稳定、和谐的发展环境，无重大生产意外事故、无重大社会治安事件，确保了我矿山的安全稳定发展。

## 矿山运输队是干的 矿山运输检查报告共篇二

20xx年已经结束□20xx年是不平凡的一年，在全国全球都经历着经济危机的冲击和影响下，全公司所有员工上下团结，齐心协力，圆满完成了公司的年度工作目标和任务。可以说20xx年是公司取得大发展的一年，也是公司发展的一个重要转折点□20xx年为公司将来的发展奠定了良好的坚实的基础。

### 一、 运输工作：

瑞安运输部在经历了日邦公司的试运行、停产检修管道之后，从3月份开始工厂的成品运输和原料运输进入正常状态，5月份至8月份达到高峰，运输达到超负荷状态，单月的运输量最高成品达到72车，原料运输近200车。单月运输营业额最高达到38万多元。每月每周都能按照客户的运输计划完成运输任务，没有耽误客户的生产和出货，并且在节假日能配合客户的要求，做好运输的安排和监督工作，保证了客户安排的任务按时完成。

### 二、 安全工作：

每周保证召开一次全体人员会议，进行安全教育和培训，对

于公司的安全要求、操作要求、作业手順书、客户工厂的操作要求、管理要求对每位员工进行教育培训。在日常的工作中，则重点加强了作业现场的安全管理和监督工作。5月份发生一次作业事故，其他安全事故未发生。日常工作中，现场的安全管理和平时的安全教育是很重要的，只有从根本上提高了驾驶员的安全意识和约束力，才能做好安全工作。

### 三、管理工作：

1. 驾驶员的管理工作，重点是做好驾驶员的动态管理，人事相关的管理工作。

2. 车辆的管理工作，坚持做好车辆的检查，要求所有车辆每日做好出车前的检查，发现的问题及时解决，并且要求做好检查的登记，对于车辆的状况能有一个清楚的反应。每天车辆作业完毕后，到现场检查车辆的停放状态和车容车貌。每月每季度每半年按照规定安排做好车辆的保养和维护，保证了车辆未出现较大的问题。

3. 每天做好配车安排，对于车辆、运输任务和驾驶员做好安排。

4. 做好了办公室的管理工作，办公室的文件、档案等，还对各种作业报表进行检查核对，对一些资料的充实和记录。

5. 工具的管理，对每台车配备的工具和装(卸)货作业中使用的工具进行检查登记。

了很多成本，增加了效益。

7. 做好了车辆的监控管理，按照要求做好每天每车的监控与登记，对车辆的详细状态做了记录。

8. 做好了员工宿舍的管理和公共物品的管理工作。

四、20xx年12月份至12月份我调到上海总公司工作了三个月，在这三个月里，主要参加了公司组织的营业培训，学到了一些营业知识，了解了公司的经营情况，并且参与了客户的拜访和开发，了解了市场信息，为做业务增加了很多知识，个人在这段营业学习期间得到了锻炼，受益匪浅。

20xx年已经过去，新的一年已经开始，我们要从过去一年的工作中总结经验，汲取教训，扬长避短，各尽其才的充分发挥自己在岗位上的职责。

作为个人来说，在20xx年需要投入更多的时间来学习业务知识，只有掌握了更多的知识才能在工作中有更好的发挥，做好工作中的细节管理，提升全员的服务意识和品质，提高客户的满意度。作为公司来说，在未来的一年也将面临着很大的压力，是压力也是挑战，所以公司也必须投入更多的人力去开发更多的资源，争取更多的市场，同是也建议公司改善管理，提高员工的工作主动性及责任心，这样有利于公司的更好发展。

过去的一年，瑞安运输部的工作复杂繁锁，人员紧张，任务很紧，但我们全体人员共同努力把全年的工作顺利完成。过去的一年，我们有汗水也有泪水，过去的一年，我们有付出也有回报。希望在未来的20xx年自己能有更好的作为，与公司一起感受风雨感受阳光，与公司共同成长！

编后语：以上这份关于“运输部员工年终工作总结范文”的工作总结内容就是这样子，希望对您写年终工作总结有所帮助！

## 矿山运输队是干的 矿山运输检查报告共篇三

一、运输工作：

二、安全管理：



安全是我们运输企业的生命，为此我司的安全工作始终坚持“安全第一、预防为主、综合治理”的方针，工作一丝不苟、一着不让，安全日常工作严谨有序：加强全员的安全培训，对全体员工进行了岗位再教育培训，开展形式多样的安全宣传及安全文化宣传；完善安全管理组织机构，健全安全组织网络，明确安全“一岗双责”职责，并层层分解安全目标，签订责任状；健全车辆一车一档档案；落实各类安全管理制度，包括驾驶员安全管理制度、长途驾驶员休息制度、安全例会制度、安全生产监督检查制度、安全生产奖惩制度等；行车前，停车后，车辆都要进行例行检查保养制度，发现车、件隐患及时排除解决，不开带病车、危险车、斗气车，确保安全无事故。按要求足额提取安全生产经费，规范使用渠道；加强车辆卫星定位监控管理力度；制订并实施各类应急预案；成立了安全标准化建设领导小组，并组织由安全、运务、财务、办公室组成的专门力量对照安全标准化的要求，加强安全管理、完善以往工作的不足，对照建设标准逐条逐项过堂，经过梳理，发现了安全管理中的缺欠，并及时进行了增补、完善。经过抓安全、讲安全、安全工作成效明显，全年行车无事故，一年来，安全标准化建设工作取得可喜成效，并已将标准化建设纳入正常工作机制，警钟长鸣，建立长效管理。

### 三、建立健全档案管理制度

我公司按照要求建立了营运车辆档案、管理人员档案及从业人员档案，实行一车一档、一人一档、一事一档，并配置了档案柜，方便了工作，方便了管理，提高了运输工作效率。

### 四、精神文明及服务工作：

继续深入开展“满意在车厢、文明在交通”主题实践活动，引导驾乘人员增强为民服务意识，以更加热情的态度对待客户，当好交通文明使者，文明经营，规范经营，对客户投诉事件及时处理，及时回复，增强服务意识，敦促管理人员为一线生产提供良好的后勤服务保障。

## 矿山运输队是干的 矿山运输检查报告共篇四

本月我们做到了安全行驶25228公里，没有发生任何大、小交通事故，达到了零事故、零违章的目的，完成了我公司的车辆保障任务。

1、我们及时认真向全体驾驶员传达学习公司安全例会精神。会上陈经理将十一月份的安全工作进行了总结，总结了成绩也指出了存在的问题；在部署十二月份的安全生产重点工作时，要求全体干部职工，一定要齐心协力保安全，平安度过08年，为xx年的安全工作打下坚实基础。

2、根据济电字综[20xx] 80号文《关于开展冬季安全培训的通知》精神要求，我们高度重视并积极进行了准备工作，及时制定了结合冬季季节特点的安全培训计划。

3、圆满完成了杜绝违章、从我做起活动。在这次杜绝违章、从我做起活动中，由于我公司领导重视，广大驾驶员积极努力，在这次活动中没有发生任何大、小交通事故，圆满完成了这次活动，达到了杜绝违章、从我做起的目的，并得到了省、市公司领导的好评。

4、对到期的车辆保险和该审验的车辆分别进行了保险和审验。组织我公司准驾人员和有驾驶证的人员进行了驾驶证审验。

5、我们及时对今年的交通安全工作进行了总结，在驾驶员安全例会上，全体驾驶员都对自己一年来的交通安全工作进行了总结交流，在总结经验的同时也找出了不足，大家决心一定要把在驾驶中的不足和不良习惯改掉，为保证明年的交通安全工作而努力奋斗。

1、为了确保交通安全，做到安全第一、效益至上的企业宗旨，全年目标是不能发生同等交通安全责任事故和特大交通事故。

2、与公司全体干部职工签订交通安全责任合同书和与驾驶员签订了不违章，遵纪守法，文明驾驶的交通安全公约。

3、制定春、夏、秋、冻驾驶员安全驾驶防发生交通事故安全措施计划及有关规定。

运输公司为了确保20xx年度交通安全总体目标的顺利实现和为我公司的交通安全畅通工程再创辉煌全体驾驶员将安全驾驶，积极努力工作。

xxx供电公司运输公司

二0xx年十二月三十一日

## 矿山运输队是干的 矿山运输检查报告共篇五

1、举分公司之力，打好服务油气生产开门红的攻坚战。作到了：一个加强、三个坚持、两个落实。

“一个加强”即：加强了对竞赛活动的组织领导，成立了领导小组，明确了领导的职责和任务，制定了竞赛活动管理制度，使各项工作环环相扣，紧密相连。

“三个坚持”即：

二是坚持定期与用车单位沟通制度。定期收集原油生产信息，全面掌握各站点的液量和罐存情况，提前与采油厂及重点油站加强联系，了解他们的用车需求，较好的避开了营运高峰，争取了工作的主动权。

三是坚持机关“三服务”的工作制度。机关干部和后勤人员，经常深入现场，服务生产，深入车场，服务安全，深入群众，服务员工。

“两个落实”即：一是班组与班组之间“五比五赛”活动的落实。“比任务赛业绩，比服务赛质量，比安全赛尊章，比设备赛完好，比作风赛奉献”。二是检查、考核、促进措施的落实。通过以上工作，取得了比较好的成绩，活动中，共出车4737车次，拉运原油62767.74方、稠油5034方、成品油5024吨、渣油1355吨，全面完成了“大战一百天，服务油气生产开门红”目标任务，受到了管理局的高度评价。

2、强化学习实践活动，解决好油品运输可持续发展的重点和难点问题。今年三月份至六月底，在党员干部中开展“学习实践科学发展观”主题活动。分公司，一是准确的把握了正面教育为主，把学习提高贯穿始终；深入工作实际，把调查研究贯穿始终；坚持解放思想，把探索创新贯穿始终；突出实践特色，把推动发展贯穿始终；贯彻群众路线，把群众参与贯穿始终等五条原则。二是采取有效措施，扎扎实实开展了学习调研、分析检查、整改落实等三个阶段的工作。活动中，党员干部都按要求做了读书笔记，写了心得体会，达到一万字以上的有12人，领导班子成员撰写心得体会8篇。并对分公司提高油品运输的整体服务质量和水平还存在着哪些问题？需要采取哪些具体措施？管理系统、管理环节有哪些不科学的地方？哪些制度需要修改完善或建立新的管理制度？人文管理中存在哪些问题？需要采取哪些措施落实以人为本的方针？发挥全员聪明才智，调动全员积极性的机制建设中存在哪些薄弱环节，今后的目标是什么？等八个方面的课题进行了调研，其中深入生产工作实际调查40余次，召开座谈会3次，征求群众意见32条，拿出了4份比较有份量的调查报告。在此基础上，分公司领导班子及时召开由基层干部、机关后勤人员和生产一线职工代表参加民主生活会，查找单位、班子、个人存在的问题，就存在的问题人人找原因，个个谈打算，相互之间开展了批评与自我批评。同时，形成了8500多字领导班子分析检查报告。综合起来认为：分公司影响最大的问题是行风问题；风险最大的问题是安全问题；最紧迫的问题的市场问题；最关键的问题是管理问题；最薄弱的问题是设备问题。并针对问题制定出切实可行的整改措施和限

改时间，落实到主管领导和相关组室，真正把整改工作落到实处。

3、大搞治理整顿，促进单位行业风气的根本好转。去年底今年初，钻井油料贪污案暴露以后，直接牵连着我们单位的有关人员，给油品运输的形象和声誉造成了极坏的影响，单位上报到管理局的各类先进，一个一个被否决。为此，分公司党总支在今年的工作中，把扭转行风的被动局面提到了重要的议事日程，花大力气大搞治理整顿。

一是学习提高。我们先后3次组织相关人员学习国家关于廉洁从业的规定，学习分公司关于油品运输廉洁从业的管理制度，让大家充分认识到廉洁从业的重要性，让所有员工懂得那些属于滥用职权、损害国有资产权益的行为，让大家知道违反廉洁从业规定会受到什么样的处理。通过学习引导职工真正从思想上筑起拒腐防变、走向犯罪深渊的思想防线。学习后，有10名司机写了保证，2名司机对自己所犯的错误进行了深刻的检查。

二是专题辅导。一方面，党总支3次组织开成品罐的司机上专题辅导课；一方面利用2个周一的安全例会给全体司机讲课辅导。给大家讲，一台车就是一个小经济实体，一台车每年运输的国家财产上千万，一台车就是一个贪污盗窃的关口，稍微放松了警惕，稍微有点私心杂念，稍微产生一点贪欲，就会走向国家和集体的对立面，就会丢失自己来之不易的饭碗，就会破坏自己幸福的家园。与此同时，我们还给大家讲，油品运输人员应该有一个什么样的职业操守，应该遵循什么样的职业道德，应该执行什么样的服务承诺。让每一个员工树立起正确的人生观和价值观。

三是法制教育。今年四月二十日，分公司在俱乐部会议室召开了“廉洁从业法制教育大会”，分公司近120名员工参加了会议。5月13日，我们又会同公司纪委，组织分公司领导、机关组室长、车队干部和部分司机共10人，前往广华监狱第七

监区现场参观受教育，有8名同志还写了观后感。

四是建章立制。分公司党总支和分公司制定了《成品油、原油运输廉洁从业的规定》，与84名油品运输司机签定了《廉洁从业责任书》，制定了《油品运输重点岗位定期轮岗实施办法》，制定了《油品运输分公司油料管理责任追究制度》。通过以上工作，进一步增强了全体员工的遵纪守法意识、廉洁从业观念，逐步构建起了廉洁从业的长效机制，取得初步的成效。分公司的油料消耗与产值比，由一季度的25.18%，下降到了六月份的21.14%，以往销售公司反应的成品油运输自然消耗超标的问题也再没有出现。

4、全面开展“我要安全”主题活动，全方位提高全员的安全意识。安全始终是运输行业重中之重的工作，对危险品运输单位来说，更是只有开始，没有结束的工作，一时一刻也不敢麻痹和松懈。

主体活动中，第一是，认真在职工中组织开展了“我要安全”大讨论，首先是分公司领导带头讲，在干部会和职工大会上，每人讲一个题，每人说一个观点。其次是车队干部天天讲，详细给司机讲出车前、行驶中、收车后的安全事项。再次是司机人人讲，如何在工作实践做到我要安全。

第二是，组织干部大搞安全工作理论研究。其中经理张剑书撰写的《浅谈安全与生产、安全与效益、安全与进度的关系》，副经理叶卫兵撰写的《初探危险品运输管理中的薄弱环节及对策》，车队队长陈善武起草的《xx年油品运输风险评估的报告》等文章，受到了上级领导和部门的好评。

第三是，在班组车队开展了争当“六无驾驶员、安全型班组”竞赛活动的落实。“无安全隐患、无电子眼罚款、无违章违法现象、无缺席安全会记录、无车辆维护空白点、无任何大小事故”。

第四是，组织员工开展安全案例分析活动。其中政工干事张利分析的《当心无形的杀手》、司机林波分析的《交通安全不可忽视》、押运员朱静分析的《交通安全从我做起》的多媒体讲议，受到了单位员工和公司团委的好评。

第五是，督促车队和押运队做到三个坚持。

一是坚持把每周一的安全会开出质量，开出水平。每周一分公司领导、机关组室长都要分别参加车队和押运队的安全会。

二是坚持把每天出车前的安全讲话，讲出针对性，讲出时效性；

三是坚持把司机执行不同任务的安全提示到位，每天出车前，都要根据司机执行任务的情况，在路单的正上方加盖不同的安全提示语言。

通过以上工作，应该说全员的安全意识有了大幅度的提高，一季度我们因为一起不应该发生冒罐问题，造成了责任事故，单位挂了绿牌。二季度挂了红牌。

## **矿山运输队是干的 矿山运输检查报告共篇六**

### **一、规范经营环境，加大硬件投入**

我司下属汽车站建于上世纪八十年代，站房条件差，设备简陋，已远不能适应现代运输市场的要求，同时今年初随着大部份跨省班线车辆年限将到，车况严重老化，安全隐患突出，及广大旅客对出行乘车工具的要求与日俱增，过境车辆的竞争加剧，社会停车场经营车辆一旁也是“虎视眈眈”，公司效益激剧下降，看起来天天是有那么多的车在跑，却因为站场条件差、车辆档次低、车况差，票价上不去，整个运输市场呈现“买方市场”，公司陷入了低谷困境，收入连创“新低”，处于这样一个危机关头，公司领导果断决策，本

着“两手抓，硬件先行”的原则，在公司财力十分紧张的情况下，一如既往的对车站加大投入，在前年投资20余万元修建下水道、围墙、混凝土车坪、厕所和去年投资8万余元维修候车室、更新站场设施及修建隔离护栏的前提下，今年上半年又投资7.5万余元率先在总公司范围内安装了录像监控系统，下半年投资8.8万元修建了车辆检测站等设施，继续完善优化了站场环境，另外积极为车辆经营者提供优惠、出面担保贷款，在今年春节前基本上将全司跨省班线旧车全部换为高档空调影视卧铺车，另外全年预计共更换新车21台，一方面提高了车辆档次，消除了安全隐患，另一方面也吸引了旅客，抬高了票价，提升了经营环境的“人气”，更重要的是在春运即将来临的关键时刻，补充了运力，解决了车辆不足、档次低有客不能拉，有客不愿坐的燃眉之急，为今年春运的大丰收打下了坚实的基础。

## 二、狠抓生产经营，加强优质服务

运输生产的环境改善了，并不意味着客源滚滚，钱从天下掉下来，还需要以我们优质的服务、以人为本的经营理念、业务扎实的服务人员等方面来吸引旅客，让他们体会到什么是“宾至如归”的感觉，什么是家庭式服务，我们不但要他们乘我们的车，还更要坐回头车、放心车。首先我司集思广义，建立健全了以岗位责任制为主的包括劳动纪律制度、安全管理制度、财务管理制度、工作交接班制度等十多项规章制度，并分发各职工组织学习，在工作中突出以制度管理的特点，体现了公平性、透明性及适用性，受到了广大职工的。另外针对个别工作不扎实，无责任心，不能胜任工作的班组成员，毫不心软，按“能者上，庸者下”的原则，进行了调换，在今年十一月份，车站更是在内部班组工作体制上“别走途径”，敢于突破，全站工作人员一律分为两个大组，下达任务，公平竞争，工资浮动，按劳取酬，打破了原来那种“有人没事干，有事没人干，干不干都一样”的状况，现在人人争着做，抢着干，极大的提高了职工的积极性，人人有了动力和压力。



为提高服务质量，树立文明“窗口”，我司开展了“交通杯”劳动竞赛，围绕“优质、安全、速度、效益”四大目标，充分调动广大干部职工的思想道德、科学文化、技术业务素质，通过一系列的主题劳动竞赛活动，促进了我司经济经济效益的飞跃提升和“两个文明”建设的全面发展。从4月份起，至今已举办了五期业务知识培训，300余人次参加了听课，在6-8月份还分三期举行了职工业务知识考试，共计发放学习资料100多份，全体上岗职工全部参加了业务知识考试，通过率100%，每个月我们还分班组组织学习安全知识，并要求人人撰写学习心得体会；另外在全年长期开展岗位练兵活动，做好真正切实把提高职工素质。上下面貌焕然一新，职工的业务素质也得到了极大的补充和提高。

通过我们的努力，企业和个人的经济效益都得到了提高，到年底，公司预计实现招揽收入1200万元，比原计划增加50万元，增加4%，同比增长250万元，增长18%，职工的工资每月同比增长100元，全年增长1200元，而且基本上实现了人人上岗，并为每位职工订做制服两套。

### 三、搞好春节运输，实现开门红

“一年之计在于春”，春运对于我们运输企业来说更是至关重要，春运工作的好坏直接关系到我司全年的效益。

领导重视、机构健全是做好春运工作的关键，为此我司专门成立了以经理为组长，书记、副经理为副组长，其他各二级单位党政一把手为成员的“春运工作领导小组”，对春运工作做全面组织领导，同时根据工作的需要及春运工作的特点，还成立了“春运安全领导小组”，“冬季防冻防滑工作领导小组”，“冬季安全护送领导小组”，“高致病性禽流感防治工作领导小组”，并制定了“201\_提慈利分公司春运管理办法”，“春运车辆管理规定”，“春运安全管理规定”对春运的各项工作分工明确，责任到人，确保了春运工作的顺利完成。

精心组织、运力充裕是做好春运工作的基础，在春运前我司在科学预测旅客流量，分析客流规律的基础上，制定了适应市场需求的运输工作方案和应急预案，如“春运期间动力应急预案”，“春运期间事故处理紧急预案”“春节期间后勤保障预案”，成立了“春节道路运输紧急运力组织调配指挥中心”，准备了较为充裕的运力，基本上满足了旅客的出行需要。

采取措施、严格管理是做好春运安全的保障，运输安全历来是春运工作的重中之重。由于今年春运安全目标明确，抓得早、措施严，使运输安全形势好于往年。春运开始前，我司对投入春运的运输工具、设施进行全面检查，对所有春运参运车辆强制进行了一次二级维护保养，坚决落实各项安全措施，加强了对司乘人员的教育，增强安全意识，采取有效措施，严防驾驶员疲劳驾驶和超速行驶，并广泛发动宣传严禁携带“三禁品”上车，依靠公司领导及全体干部职工的共同努力，凭着广大司乘人员高度的责任心和职业道德，取得了春运期间无一起大小事故的好成绩。

在其它方面，我们转变观念、改善服务，全面提高春运质量。为广大旅客提供了更为舒适、便捷的运输服务，为旅客排忧解难，让旅客走得顺心舒心，在这之中涌现出一批让人感动的人物事迹，如稽查员曹炎同志身体有伤，仍坚持在春运工作的最前线，就是在手术后钢针断裂出体外的情况下也不肯回家休息，其敬业、爱岗、爱企业的精神令人感动。

通过以上措施和努力，今年春运实现开行班次8779个，完成客运量12.199万人，省际加班218车次，包车23趟，地际加班85车次，创营收360余万元，比去年同期增长28.6%，为历年之最。

#### 四、强化经营市场、堵漏增收

我县的客运市场并不是“风平浪静”的，特别是在长途客运

市，因为客源相对较好，票价较高，效益较好，是我司的一条黄金线、经济线，占我司整个招揽收入的近50%。在市场经济杠杆的作用下，有许多的外部车辆同我们抢市场，拉客源、争这一杯“羹”，同时内部的车辆经营者也是千方百计，想尽办法钻企业的空子，偷客使客，为自己“创收”，再来这些年来随着运输市场放开而形成的一个特殊的买客卖客、私设站点的职业——“票贩子”，从中搅浑水，牟取暴利。面对各方面的挑战，在公司领导的周密部署和安排下，我们一方面从外部争取有关主管部门的支持和配合，对违反《湖南省道路运输条例》和其它法规，私设站点、买卖旅客牟利的“票贩子”采取行动，予以打击；从内部我们同公安部门取得联系，由他们在我司车站设立公安执勤室，每天有民警值班巡视，极大的威慑了这些不法分子，另外我们率先在总公司范围内安装了录像监控系统，在站场范围内安装了5个摄像头，为打击长期以来困扰我司的“票贩子”现象提供了有力的依据，并解决了站场秩序管理难，缺乏现场证据导致处罚更难的问题。到目前为止，站场内外的“票贩子”现象有效的得到了遏制，得到了广大车辆经营者和旅客的一致好评。

由于我县是途经沿海发达地区的必经之地，长途客源较好，于是一些过境车辆为争抢这块“肥肉”，一是降低票价，二是私设站点，雇请“票贩子”拉客，三是超载超员装客。这样我司的客源被他们抢去不少，长途班线车辆的效益迅速下滑，尽管我们也想了不少办法，如向有关部门反映，治理私设站点问题，还有派车到下面各乡镇接送旅客，更有的车辆经营者一时冲动，在外拦堵过境车辆，但这些办法都只治得了一时，治不了一世，风头过后，又是原样，真是伤透了脑筋。为此公司领导经过多方奔走联系，几经劝说，终于在今年11月10日在我司召开了由张家界东莞、珠海班，武陵源台山班，慈利东莞、珠海班车辆承包经营者及各客运分公司领导参加的车辆联营座谈会，与会各位人员畅所欲言，各述己见，最后基本上达成“按线联营、利润分成、风险共担”原则的走车辆联合经营的这样一条路子，变过去窝里斗为现在的一致对外，企业和个人共同增长经济效益的双赢局面，为

今后公司的线路经营管理带来了新的思路，为明年公司效益的进一步提升打下了良好的基础。

对于内部车辆偷客使客，私收票款的问题，我们加强稽查盖章制度和现场的售票管理，稽查盖章制度是我司的一项老制度，为使之不流于形式，我司曾多次召开生产会强调此项制度，并反复推敲稽查点的位置，最后将地点由原来的常德、长沙方向迁至地处石门、常德分路的三岔路口，更好的发挥了稽查的功能和价值，同时公司多次组织对稽查点进行明查暗访，考查工作人员的责任心和业绩，今年全年稽查点共补票50万元，其中春运30万元，共增收6万元。

说到底，现场的售票力度是我们实现营收的关键，这一直是我司管理的重点，今年来，我们改变以往那种轮班式、形式化的售票方式，由原来站务员轮流排班上车补票，改成“人盯车、人盯人”式的补票模式，一人一车，一人一线，从车子摆出来应班开始，一边帮助招揽客源，另一边来一个旅客主动上前询问，并带到票房买票，不让那些“票贩子”偷客及有的车辆经营者悄悄使客出站的机会，见平时做惯了“闲人”的工作人员这么卖力的喊客，总比让那些“票贩子”偷客给外面过境车辆好的多，驾驶员也乐意让我们补票，大大提高了我们的售票率，营收自然上去了，可谓一举两得。

五、绩效考核、控制成本、压缩开支，寻找新的经济增长点。

我司原来因制度不规范，机构较多，人浮于事、开支乱、杂、多的现象比较严重，据初步计算，今年全司每月收入在20.6万元左右，但每月支出实际在28.7万元左右，加上每月折旧费2万元，现每月亏损在10万元，全年预计亏损在120万左右，如再这样下去，再不采取措施，公司将无法经营，不要说赢利，职工工资都是个问题。在这种情况下，在今年10月份公司新的经理上任后，提出了岗位改ge绩效考核、控制成本、压缩开支、寻求利润最大化的目标思路，首先在财务上严格执行一支笔签字制度，坚持压缩各种开支，对各种占用企业

资金，不能创造效益的资产进行公开招标拍卖，如最近公司准备对车站稽查用车、江垭旧站房等公开拍卖，盘活企业资金，预计收入6万元左右；公司每月对下属各二级单位进行任务完成情况考核，对完不成任务的和开支超支的二级单位领导坚决按考核制度扣发工资，对有突出事迹的人员给予奖励，如车站原来每月可控成本开支就基本在6000元以上，通过采取措施后，每月开支基本上在20\_\_元以下，取得了良好的效果，今年全年通过绩效考核共扣发二级单位人员工资总额3000元左右，其中最多的光九月份就扣除车站领导工资的18%，对他们的工作起到了激励和警示作用。

客运招揽收入是我司收入的主要来源，占90%以上，但随着运输市场的竞争加剧，这块业务的利润必定降低，我们除了采取提供更优质服务增强竞争力，开辟新线路增长收入等措施外，更应该把眼光放在增加非招揽收入所占比重的思路中来，走多元化经营，提高企业抗风险能力，公司新的领导班子成立后，在11月份新的动作频频，如车站下属中心停车场实行了承包经营，由原来的每月上交4800元增加到现在的9200元，每年增加收入近60000多元；成立了“追缴欠款领导小组”和“门面招标领导小组”，前者对职工、车辆承包经营者长期所欠的63万元公款着重进行清理，整理材料，采取停发社保金，停岗、报请市公司作除名处理、进入司法程序等手段，决不手软，坚决将所欠公款一文不少的追回来，如公司职工杨清林就长期欠公款5.7元，多次去他家追讨，可他就是一直不还，现我司已整理了材料，准备公开登报申明，并报请市公司作除名处理；今年11-12月份，“门面招标领导小组”对公司长期存在的门面由内部职工转包出去得牟利，个人得大头，企业得小头和租“霸王房”的现象进行整治，重新对门面进行清理，按市场价重新出租，到目前为止所有门面都基本上签订了新的合同，预计每月增加收入1.75万元，全年预计增加21万元。

## 矿山运输队是干的 矿山运输检查报告共篇七

1、通风队在12月份及20xx年结合我队实际，本着“坚持人性化管理，强化机电管理精细化，确保安全生产，实现机电运输全面达标”的指导思想，全队机电运输工作迅速开展，并取得了一定的成果。

2、我队机电管理工作从无到有，针对通风队实际情况定期召开电工运转班人员开会，搭建平台，以便相互学习，查找工作中的不足，提高了机电运转班的整体素质。

3、我队机电管理保养维护工作中，由于人员不认真，包机不明确，在工作中还存在有很多的不足。

1、电工人员多，素质参差不齐，有部分人员存在“吃大锅饭”的思想，不能做到人尽其才，物尽其用的效果。给机电管理带来不小的阻力。

2、2903轨道顺槽及2903胶带顺槽电缆吊挂乱，不符合质量标准化标准，隐患发现后不能及时整改落实，文明卫生较差。

3、机电设备包机不明确，责任划分混乱。

4、瓦斯抽放泵站存在隐患较多。

5、通风队没有钳工，自制加工压力较大。

6、东翼轨道暗斜井架空乘人装置停运后，2903轨顺及皮顺工作现场的电工无法及时到达东南翼瓦斯抽放泵站。

1、减少电工人员，每台设备包机到人，明确责任划分，让人人肩上有压力，出现故障或检修不到位有相应的制度进行约束。

2、对班中出现的问题处理不好不升井，出现设备故障或失爆现象，责任人停工学习。

3、定期召开队内机电人员例会，确保好的建议、意见及时上传下达，集思广益，学习锻炼，达到一专多能，提高机电运转班的整体业务素质。

1、加强机电质量标准化，强化现场管理，提高工作效率。

2、按照质量标准化标准对所有机电设备进行全面排查，找出差距，对查出的问题全部整改。

3、强化制度落实，要不定期对各种设备进行检查、抽查，对查出的问题包机人员定期整改，不定期整改者进行处罚。提高人员素质，为进一步打造一流的机电队伍打好基础。

## 矿山运输队是干的 矿山运输检查报告共篇八

首先，就交通运输来说，其存在着突出的矛盾。一方面，目前的交通运输需求正在不断的激增，而与此相对应的交通运输能力却依然处于一种发展缓慢的状态，这样一来，两者之间就产生了巨大的矛盾。而且随着我国市场经济的进一步深入推进，无论是在人流，还是在物流上，其移动频率和广度都在不断地增长，而其增长速度，实际上远远高于目前交通运输能力的提升速度。为此，如何将这两种速率有效、统一地结合起来，做到协调发展，无论是对于整个交通运输行基础设施建，还是加强其实际管理水平来说，都有着一定的挑战。另外，如今的交通运输行业与环境资源之间也存在很大的矛盾，因为交通运输需要修建大量的基础通设施，而这种交通设施会不可避免地占用大量的土地资源。这样一来，环境资源的相对有限又与交通运输设施需求相对无限之间产生了一定的矛盾，这需要相关方面对其给予足够的重视。另外，就交通运输的管理体制来说，其作为一种规范和指导交通运输的手段和条例，如果其体制存在着问题，就会在一

定程度上纵使我们在上一节说到的那些问题的滋生和发展。事实上，就目前我国交通运输管理体制来说，其主要是沿着一种“条”与“块”相结合的管理模式，即各种运输路径与相应的部门相挂钩，由这些部门进行管理。但这种管理模式也就不可避免地会出现许多问题，一方面，由于长期推行这种管理模式，各管理部门就会容易陷入分割和相互独立的局面，无法形成一个高效的服务体系，另外，中央和地方政府也不能形成一个很好的分工协作，政企不分的问题普遍存在。这样一来，加上没有有效的外部监督机制，交通与非交通管理两者严重分离。

上一节中，我们说到，目前的交通运输无论是在实体，还是在运输体制上都存在的问题，这也就意味着我们需要急切和及时地建立相应的综合交通运输管理体制。总的来说，我们可以从以下几个方面入手：首先是建立的原则。交通运输管理体制改革是一项极其复杂的系统工程，既要态度坚决，果断决策，又要反复论证，稳步实施；既要参照国外的先进管理模式，又要从中国的实际出发，坚持正确的原则。首先，遵循精简、统一、效能的原则，机构要精简，不能重叠设置机构，形成多头管理；二是人员要精简，解决人浮于事问题；三是部门要精简，解决重复管理，办事推诿等问题；四是手续要简化，证件要减少(如今驾驶员携带证件达20多种)，最终要实现一车一证，一人(驾驶员)一证。通过简化手续，提高办事效率。其次，遵循“统一规范、权责一致、依法治交、依法行政”的原则，对于规范交通经营行为和管理行为的法律，以及各种技术标准、管理准则和运行规定、业务规则等，应由国家统一制定，由交通管理行政机关负责实施和监督，以确保政令统一，实现权责一致，克服多头管理，政出多门的弊端。最后，坚持政企分开、政事分开的原则，转变政府职能，实行政企、政事分开是建立综合交通运输管理体制的前提条件。凡能由市场调节的事务，政府不再进行直接管理；凡是社会能自我管理，自我服务的，政府应放手让社会去办，不再大包大揽。政府的主要任务是研究政策，制定法规，组织协调，监督检查，提供服务。



其次，是建立的几点建议。首先是在省级地方政府层面，结合地方实情。加快建立省级综合交通运输管理体制，为建立全国性综合交通运输体制提供经验和动力。由于我国经济发展中区域性集结的特征十分明显。形成了京津冀、环渤海、长三角、珠三角等经济社会发展集聚区。在这些地区，城市化、工业化程度更高，对发展要素的移动性需求总量大、增长快，但是支撑交通运输供给的资源又越来越紧缺，因此在这些地区加快建立综合交通运输体系的要求更为迫切。而且这些区域现有的交通运输发展水平比较高。各种交通运输方式都形成了较好的发展基础。再考虑到这些地区改革发展较快，市场经济体制比较成熟，因此可以率先在这些地区分省(市)建立综合交通运输管理体制，统一规划、建设、管理本省(市)内的公路、水运、地方铁路、民用机场和管道运输体系，全面提升区域通运输的集约化水平。其次是在国家层面，以明确职能为基础。争取早日组建综合性的国家交通运输部。由于历史的原因，我国交通运输领域政企不分、政事不分的现象还比较突出。特别是铁路行业：而且行业的国家垄断性很强。因此可以分两步推进：第一步是加快推进交通运输行政管理改革，全面理顺目前体制下交通运输行政管理职能，尽快实现政企分离，为设立综合交通运输管理机构创造充分条件。第二步是正式组建综合性的国家交通运输部。在交通运输部内设立主管各种交通运输方式的执行局。

综上所述，我们对目前交通运输行业的现状、存在的问题以及综合交通运输管理体制的内涵、具体构建策略有了一定的了解。我们从中应该深刻地认识到，面临着我国社会经济不断发展以及目前交通运输行业多表现出来的那种不乐观的状态，如何采用相关措施将这种状态进行有效缓和显得尤为重要。当然，作为可以有效解决这一问题的综合交通运输管理体制，其具体效用的发挥实际上有赖于我们依据实际的实际情况，进行科学、全面的调查和分析，并在此基础上完善相关体制，真正意义上将我国的综合交通运输管理水平提升至一个新的高度。

## 矿山运输队是干的 矿山运输检查报告共篇九

运输部根据年初公司要求，结合本单位20xx年的全年培训计划中关于一岗多能工作推进方案的重点内容，进了做有成效的工作，提高现有岗位员工掌握对应岗位工作的能力，增强了员工的综合素质。

调度员掌握调车员基础作业指示，对运输部的调度来说具有一定的基础，早在部门成立之初，部门就对负责车站调度地人员进行了全面的车务系统知识，这里就包括了调车员的各类规章和基本操作方式、注意事项。其次运输部一直要求调度员要进行现场实践的作业，通过对现场调车员工作的熟悉和对照，调度员很快掌握了，调车员的基本工作方式和技巧，并在07年之初就能够代替调车员进行一些较为简单的调车作业。

12年初部门工作，公司在一岗多能方面的指示要求，运输部继续以调度员全面掌握调车员的作业知识为出发点进行系统化的培训和实践工作，对四名在岗的调度员进行了新版调车人员的相关安全技术规章进行了进一步的深化教育。同时，学习新进平调设备的信显操作，加强现场的深入力度，进行跟车观摩作业和摘解风管等辅助作业。通过半年的工作开展，4名调度员已经能够比较规范的进行调车作业，甚至能在调车员出现临时不能正常开展工作的情况下，顶替调车员完成调、列车作业的基本能力，也大大提高了调度员对现场良好掌控和综合水平。

1、派出内燃机车相关专业毕业的乘务员和以前培训实习过内燃机车维修业务的乘务员到大连机车车辆厂进行学习，通过此方面的专业技术人员和一些资深教师的知识讲解，进一步的熟悉掌握，机车的具体内部构造和常见问题的，学习一些维修技巧，从而强化自身的机车业务素质，掌握自检自修的重要技能。

在实践方面部门要求当班乘务员，如遇机车的各种定修、检修、临修时，一定要积极配合委外单位的`专业人员动手修理，掌握相关的修理技巧，努力由光驾驶，不检修的情况，向全面掌握自检自修的工作转型。

信号员和信号维修电工的知识互通，有一定的难度，但作为运输部09年一岗多能培训的重要工作，部门以掌握实质，明确本质，加强了解，确保操作的目的对现有岗位的4名信号员，进行信号、闭塞设备的实质原理，维修方式的培训。

我们要求信号员待业期间，要一起参与站场信号设备的巡检，了解设备的属性和工作原理。掌握控制台在排列进路的过程和现场进路排列的过程的对照，以便更好了解排列进路的整体情况。另外要求信号员学习《信号维修规则（技术标准）》，了解常见信号设备的技术参数和维修标准，安排委外单位的电务股长每月对4名信号员进行一次信号知识的培训，同时有的放矢的进行讲解，信号员提出的各种信号操作和闭塞办理的各种专业问题。通过上半年的各项工作，部门信号员对本站场信号相关知识本质型的提高，作业的精确性得到进一步的保证。

12年运输部在一岗多能工作上做出了一些成果，但是还有不足之处，对三个工种给出的实践性训练机会还是太少，时间利用也比较仓促，专业知识的掌握度还有待增强，人员对对应岗位的作业情况掌握的情况参差不齐。另外，考核次数还较少。这些缺点和漏洞还有待以后进行改正和提高。

下半年工作安排：

20xx年下半年运输部继续开展调运股长一岗多能活动，在已经掌握了调车员、信号员岗位基础上，运输部决定将部门最后一个工种内燃机车乘务员的知识和操作手法逐步让调运股长掌握□20xx年2月运输部与湖东机务段达成协议，对我们的4名调运股长进行学习司机的考试，4人通过考试并已经具备了

成为机车副司机的相关资质，由于机车驾驶技术属于机务业务范畴与车务业务属2个关联性不大的行业，部门本着2个阶段进行。

## 1、理论学习方面大约（6月-7月之间）

对机车司机的相关技术知识和规章要求对股长进行培训，使其掌握相关的基本内容，做到理论知识了解。

## 2、实践操作过程（8月-12月之间）

此阶段分部进行并要求每一步均稳扎稳打，先从机车现场构造开始，并以机车检查检验为载体，使受训人员逐渐掌握机车现场的各个组件名称及作用使对机车由基本的了解 其次在了解机车基本构造，功能和作用的基础上，让最富有经验，驾驶技术最为丰富的人员展开一对一的驾驶技术教学工作，对机车驾驶的相关技术要求和安全注意事项逐步传授到调运股长那里，使其能够掌握基本的机车驾驶技术。

综上所述运输部通过系统的理论学习和良好的实作传授，使调运股长真正掌握运输部3个基本工种和一个委外单位工种的，基本作业技术，成为部门掌握工种数量最多，实战型最强的全能人员。

20xx年下半年运输部进一步调动相关乘务人员转变为于机车驾驶和机车检修一体的积极性，加强制度建设和考核。

二方面为每一个机车乘务员建立自检自修记录本，在提高其主动意识的前提下，也采取一些必要的考核措施，对经常不进行自检自修的乘务员予以必要的批评，如不改正当月安效奖金进行适当的考核，予以警示。