

2023年铁路电务车载信号工作总结(优质5篇)

总结是对某种工作实施结果的总鉴定和总结论，是对以往工作实践的一种理性认识。那么，我们该怎么写总结呢？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。

铁路电务车载信号工作总结篇一

可以分为两大类。首先是本专业内的工作，另外也有个别的工作。

(1) 实习学生。20____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。

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。

(1) 收到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。

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。

铁路电务车载信号工作总结篇二

【颁布单位】xxx

【颁布日期】 19910103

【实施日期】 19910301

【章名】 第一章 总 则

第 1 条 为了统一全路的机车调度管理，使机车调度工作规范化、标准化，不断提高机车调度的组织能力和指挥水平，经济合理地管好、用好 机车，特制定本规则。

第 2 条 机车调度的基本任务是：正确编制和执行日计划机车周转图；与行车有关部门紧密配合、协同动作，组织均衡开车，保证机车供应；经济合理地使用机车，加速机车周转，提高机车运用效率，保障运输安全；及时正确地处理日常运输生产中的有关问题，保证机车的正常使用。

第 3 条 xxx机务局、铁路局机务处、铁路分局机务科是机车运用 工作的主管部门，负责机车调度工作的领导。同时要通过机车调度掌握每 天的机车运用情况和机车质量信息，对按计划保证机车供应和经济合理地 使用机车提出要求，并及时解决机车日常运用中发生的问题。

第 4 条 xxx[]铁路局、铁路分局的机车调度员和机务段运用值班 员是机车日常运用工作的组织指挥者。各级机车运用有关人员必须服从机 车调度对机车运用工作的组织指挥。但行车工作由列车调度单一指挥。

第 5 条 各级机车调度人员，必须努力学习政治和技术业务知识，贯彻深入实际密切联系群众的工作方法，牢固地树立全局观念，坚持实事求是的原则，严肃调度纪律，严格执行各项规章制度、命令，不断总结经验，提 高调度的组织指挥水平。

【章名】 第二章 职责范围

第 6 条 xxx 机车调度

各项效率指标完成情况，督促各局严格机车管理，经济合理地使用机车，提高机车周转图兑现率。

台数，督促各局执行日计划机车周转图，按计划供应机车。及时处理分界口出现的机车运用以及各局间机车和救援列车的过区段等问题。

调度时，以下同）。处理部备用机车的加入、解除。

故障。发布安全通报。

路局间机车回送进度。

第 7 条 铁路局机车调度

况。督促各分局认真执行运输方案，提高机车周转图兑现率。

及时处理存在的问题，督促各分局按日计划机车周转图供应机车。审批月运输方案外临时加开列车的机车和救援列车的过区段等事宜。

处 理部、局备用机车的加入和解除。按时收取、上报机车动态。

引供电故障。转发xxx机车调度的安全通报。

第 8 条 铁路分局机车调度

经济合理地使用机车。根据运输方案和列车日（班）计划，编制机车周转图。

积极采取措施制止 列车欠轴、对开单机等浪费机车的现象。

按邻分局日计划机车周转图组织 机车折返。变更计划，须经邻分局机车调度同意。

分阶段绘制各区段实际机车周转图，并按铁路局机车调度的要求及时上报 。掌握管内各段机车及救援列车动态。

按标准掌握机车乘务员工作、休息时间 及小运转机车乘务员换班地点、时间，防止超劳和休息时间不足。配合列 车调度处理机车和有关行车事故，并及时上报和通报。

处理部、局、段备用机 车的加入和解除以及机车、救援列车过区段、助勤；掌握包车情况。组织 出入厂、段机车按规定回送；发生故障时，立即联系就近厂、段协助修复 ，并及时汇报铁路局机车调度。

第 9 条 机务段运用值班员

安排机车 乘务员出乘计划。按日（班）计划督促有关人员整备机车，组织机车正点 出段。

令指示、行车注意事项和事故通报。审核司机抄写的运行揭示；填发、收 回司机报单、便乘证；指导出勤乘务员制定安全措施。检查退勤乘务员司 机报单的填写，了解一次乘务作业完成情况，领发、收回、保管乘务员携 带的列车时刻表。

统一管理 机车乘务员名牌。正确掌握包乘、轮乘制机车乘务员的月劳动时间。对过 区段、回送机车指派线路指导。

洗）修、中检计划；督促包乘组司机长、轮乘制机车地勤人员及时填写、提交机车检修登记簿。了解当日检修机车的预计落成时间，提出需用机车 的要求；及时上报机车转非运行及落成时间。

指导机车乘务 员正确处理行车中发生的问题。掌握机车不良

状态预报，并及时通知检修部门或地勤人员尽快组织修复，保证机车正点出段。

簿、运行揭示、运转日志、机车乘务员劳动时间等有关表报资料。

第10条 铁路局、铁路分局机车调度人员的具体职务细则，应根据本规则的要求结合实际情况自行制定。

【章名】 第三章 机车调度的基本工作制度

第11条 交接班制度

将有关命令、指示、工作重点及未完成的事项，向接班人员交待清楚。并认真填写交接班记录簿。

等情况。并认真阅读有关命令、电报、文件、领导指示等重点事项和交班人员填写的交班记录。

第12条 班中汇报制度

机车动态；机车日（班）计划执行情况；行车安全；列车到、开；机车出入段时分以及上级机车调度员认为有必要了解的各种情况。遇有发生事故等特殊情况，要及时汇报。

第13条 交班会制度

各级机车调度要按时参加机务交班会议。详细汇报当日运输、安全、正点、日（班）计划机车周转图、机车供应、机车质量信息和上级命令指示的贯彻落实情况，以及基层的意见和要求。同时，提出自己的分析意见和改进建议。

第14条 学习制度

各级机车调度要建立健全学习制度，经常抓好不脱产的政治

和业务学习。学习时间每周不少于四小时。

第 1 5 条 会议制度

各级机车调度主任每月五日前要召开一次工作会议，总结上月工作及各项指标的完成情况，表扬好人好事，查找存在的问题，汲取经验教训，布置当月工作，制订完成任务的措施，并向机务处、机务科汇报。

第 1 6 条 同班会制度

根据机车运用情况和存在的问题，适时召开铁路局、铁路分局机车调度员和机务段运用值班员的同班会。沟通思想，解决问题，协调工作。

第 1 7 条 现场调查制度

□

方法开展活动。

产中存在的问题。征求基层单位对机车调度工作的意见。熟悉管内各机务段、机务折返段运用值班人员和机车乘务员的工作、生活、休息等情况。不断加强与机车乘务员和行车有关人员的联系。

□

第 1 8 条 碰头会制度

值班机车调度员要按时参加运输调度的碰头会。了解运输情况，听取重点要求及列车调度员对机车供应的反映。介绍机车周转图的执行情况、存在的问题和分析意见，主动和列车调度员搞好配合，努力完成运输生产任务。

第 19 条 分界站会议制度

根据运输需要和运输部门的要求，各级机车调度要参加有关分界站会议。在调查研究、实事求是的基础上，参与制订和修改分界站协议。

第 20 条 竞赛考核制度

为搞好机车调度工作，提高机车运用效率，各级机车调度要围绕安全、正点、日计划机车周转图兑现率、机车运用效率、机车供应、检修计划兑现、机车乘务员超劳等作重点考核。月末按各台机车调度的工作成绩进行评比，并作为年度评先创优的主要依据。

【章名】 第四章 安全生产

第 21 条 各级机务部门的领导对机车调度人员应经常进行安全生产教育，组织学习有关规章制度、命令和文件，加强基本功培训，制订调度工作保证行车安全的措施。

第 22 条 机车调度员要树立安全第一的思想，值班中精力集中，坚守岗位，严格要求，遵守纪律。处理问题必须符合规章制度的规定要求。

第 23 条 发生机务行车事故，机车调度员要迅速查明原因，采取措施，果断处理，减少损失，并按规定及时向上级机车调度员报告情况。需要发布和转发事故通报时，应立即下达或转发，并认真检查贯彻落实情况。

第 24 条 机车调度员和机务段运用值班员要严格掌握机车乘务员的劳动时间，配合列车调度员有预见性地采取有效措施，防止机车乘务员超劳，以保证行车安全。

第 25 条 救援列车和救援轨道起重机的检修、出租及助勤，

必须报 铁路局批准。

【章名】 第五章 工作管理及岗位责任

第 2 6 条 机务部门各级领导要加强对机车调度工作的管理。建立健全各种管理制度，不断总结、推广机车调度工作的先进经验和工作方法，充分发挥各级机车调度人员的组织指挥作用。

第 2 7 条 机车调度人员要熟悉分管区段内机车、车辆、信联闭设备、线路纵断面、各机务段“段管细则”、整备设备、机车交路、牵引定数、技术作业时间、程序、机车运用方式、乘务制度、班制和换班地点等业务知识。组织有关人员严格执行本规则及机车运用工作的各种规章和命令。

和变更机车工作种别。

部、局、段备用机车的加入和解除。

第 2 9 条 机车调度命令下达前，应充分了解现场实际情况，并应综合分析考虑。调度命令下达后，应及时了解执行情况，检查进度，督促落实。

各级机车调度及机车运用有关人员，对上级机车调度的命令，必须坚决、准确、迅速地执行。

第 3 0 条 各级机车调度之间及对机务段运用值班员间的命令传递，必须直接授受，并覆行复诵制度。命令的编号可在不与其他调度重复的前提下，自行编制，并应保存两年。

第 3 1 条 xxx[]铁路局机车调度，应认真掌握铁路局、铁路分局分界口列车开行及机车使用情况。组织有关铁路局、铁路分局严格按本规则及有关协议规定，编制日计划机车周转图，并按日计划机车周转图的规定，及时将单机放出或放回。

列车停运、晚点影响机车交路时，有关铁路局、铁路分局机车调度，应会同列车调度摸清车流、认真调整，并应及时将多余机车放回或指派单机接车。

临时增开单机的命令，跨铁路局的由xxx[]跨铁路分局的由铁路局 机车调度发布。

第 3 2 条 xxx[]铁路局、铁路分局机车调度要重点掌握跨局、跨分局的长交路、轮乘制机车交路，严格按有关规定编制机车周转图，并组织兑现。随时掌握日计划的执行情况，发现问题及时解决。

第 3 3 条 铁路局、铁路分局机车调度员和机务段运用值班员要按铁路局制订的机车调度员、机务段运用值班员作业标准，进行标准化作业。

xxx[]铁路局、铁路分局要对各级机车调度员、机务段运用值班员的标准化作业进行检查评比[]xxx对铁路局、铁路分局对铁路分局和机务段每两年进行一次。铁路分局对机务段每年进行一次。

【章名】 第六章 日计划机车周转图的编制和执行

第 3 4 条 编制日计划机车周转图应全面了解下列情况：

xxx[]铁路局下达的轮廓计划。编组站存车情况、车流接续、列车开行对数和车次。

掌握在段机车和在途中的机车情况。了解过表机车状态、回送机车状况、人员及到达时间和能否利用。

机务段关于机车入段时间的要求。检修机车预计交车时间。

第 3 5 条 日计划机车周转图要符合下列要求：

严格按《铁路运输调度工作规则》第53条规定，做到四个阶段基本均衡。坚持首先开行核心列车。小分号列车运行图的车次开满后，方准开行大分号列车运行图的车次；大分号列车运行图的列车开满后，方准开行基本列车运行图的车次；基本列车运行图的列车开满后，方准加开临时定点的列车车次。第一班计划规定的车次有停运时，第二班不准增开列车。

加开临时定点的摘挂列车，必须在列车运行图中的摘挂列车已开满，而仍有剩余摘挂车流（有一个区段达到牵引定数的70%或满长）时，方准加开。

对符合上述规定的列车日（班）计划，必须保证机车供应。不准做空头计划或反交路，严禁对开单机。

检和厂、架修机车的回送。并按规定时间组织入段和放行。

保证机车自、外段技术作业时间。对于不足技术作业时间的紧交路，应有组织实现的措施。

日计划机车周转图编出后，要查定列车开行对数、机车使用台数。并计算货物机车走行公里、全周转时间、日车公里。上述指标必须保证月计划机车运用指标的完成。

第36条 日计划机车周转图编出后，须征求机务段的意见。分局由机务科长审查，分局领导批准。铁路局、铁路分局分界口和关键区段日计划机车周转图，须报铁路局机车调度，由机务处长审查，铁路局领导批准。

xxx机车调度掌握重点局间分界口机车交路。根据需要收取有关铁路局计划及实际机车周转图和其它有关资料。

邻分局间日计划机车周转图的编制以机车配属局为主。由两分局机车调度根据列车日（班）计划统筹兼顾，协商安排，并保证双方计划的一致。

第 3 7 条 批准后的日计划机车周转图于十七点半以前下达机务段、折返段，并向运用值班员交待计划的关键和重点，提出实施计划的要求。十八点至二十一点开行的列车，应于十五点前安排、下达。十八点至零点开行的列车，需要使用点火机车时，应在列车开行前不少于六小时通知机 务段。

机务段运用值班员，应将分局机车调度下达的日计划机车周转图，按 阶段下达机务段有关人员，并通知车站。

第 3 8 条 临时加开旅客列车，应纳入日计划机车周转图，按货运机 车交路接运。需要使用客运机车时，跨局、跨分局的须经两局机车调度协 商或由上级机车调度命令批准。

机车过区段，须事先提出申请，经上级机车调度命令批准。

回送机车须纳入日计划机车周转图。利用回送、过区段机车牵引时，应通知本区段担当机务段指派线路指导，确保安全、正点。

第 3 9 条 日计划机车周转图是保证完成运输生产任务、实现列车日（班）计划的动力保证。各级机车、列车调度及机务、车站有关行车人员 必须积极组织实现。

车调度、车站有关行车人员、机务段运用值班员的密切联系。随时了解列 车编组、始发和运行情况。掌握机车质量状态和车流动向。根据情况的变化及时与有关方面联系，采取相应措施，保证计划兑现。

遇 线路、设备施工、天气不良、机车故障等影响列车运行时，应及时与机车 调度联系，进行适当调整。

排好段内股道运用、机车检修、整备作业。组织计划内的定（洗）修、临 修、中检机车按时交车。消灭供应不足及出段晚点。对于机车、列车调度 员、车站有关行车人员通报的机

车状态及列车运行、在站作业中出现的问题，要迅速查明情况，做好充分准备，积极组织力量处理。

次，组织机车挂车。未经机车调度员同意，不得变更机车交路。对到达列车的机车要按规定时间组织入段。对在站作业的机车，发现状态不良或出现其它意外情况时，应及时报告机车、列车调度员，并告知机务段运用值班员。根据机车调度员的指示或机务段运用值班员的处理意见，组织有关方面解决。

段运用值班员不得擅自变更。遇特殊情况必须变更时，须商得机车配属局机车调度员的同意。

【章名】 第七章 调度分析、调度设备和资料

第 4 0 条 机车调度分析分为日常分析、定期分析和专题分析。

第 4 1 条 日常分析

关键区段阶段开车情况。

超、欠供应原因。

机务责任晚点原因。

单机和单机对开原因。关键区段 机车折返时间。

第 4 2 条 定期分析

定期分析分为旬、月、季、半年和年度分析。

列车开行情况。阶段开车情况。

超、欠供应原因。

机务责任晚点原因。

机车定（洗）修、中检计划兑现率。

第 4 3 条 专题分析

专题分析是研究某一专门性质的问题，从中找出规律，便于制订有针对性改进措施的一种方法。

分析项目，应根据当时工作中的重点问题和上级领导的指示，具体掌握。

第 4 4 条 机务段运用值班员、铁路分局、铁路局值班机车调度员要按范围规定项目，按日、班分析逐级上报。

各级机车调度要根据需要建立相应的报表、资料、台帐，按时累计、分析、整理、上报。

第 4 5 条 机车周转图分析考核标准

际一个单程的日计划车次（包括单机和重联），正点或早点到达机务本段所在站；或虽晚点到达，但仍能保证按原计划车次正点开出，算兑现一次。

，与上述相同。

双机牵引区段按二次计算。

日计划机车周转图规定应在十八点前到达机务本段所在站的机车，十八点后到达时，亦不计算兑现次数。

第 4 6 条 机车周转图中列车运行线和各种符号表示方法按《铁路运输调度工作规则》规定的方式铺划（计划机车周转图用铅笔，实际机车周转图用钢笔或圆珠笔）。

实际机车周转图应标明机车出入段时分、列车车次、编组、机车型号、司机姓名、始发列车机车的接续、终到列车机车的去向。

第 4 7 条 各级机车调度、机务段运用值班室，应有良好的通讯设备 及与行车有关的直通电话，并应装设录音设备。室内光线充足，灯光明亮，并有隔音装置、降温和取暖设备。

各级机车调度应配备微机、传真机。按调度台配备房间，做到一台一室。

第 4 8 条 各级机车调度、机务段运用值班室应具备有下列文件、资料：

《铁路行车事故处理规则》、《铁路运输调度工作规则》、《铁路行车事故处理规则》、《铁路行车组织规则》、《机车操作规程》以及各种机车的检修规程和 有关规章、命令、文件、电报，以及技术业务参考书籍。

转图、运输方案、施工计划、列车运行图有关技术资料揭示板。

机务段运用值班室还应配有机车乘务员名牌及动态板，运行揭示栏、天气预报板、计划公布板、各机车组、班和机车运用效率、安全生产公布板以及供机车乘务员出、退勤用的桌椅、文具、饮用水。列车操纵示意图、反映机车整备作业、出、入段情况的显示设备。

【章名】 第八章 机车调度员的选拔、培训

第 4 9 条 机车调度员的任用标准是：政治觉悟高，技术业务精，思想作风正派，热爱本职工作，身体健康，并具有中技或高中及以上文化程度。

第 5 0 条 机车调度员的选拔

班员和优秀机车司机中选拔。

第 5 1 条 机车调度人员的技术要求高、专业性强，应保持其稳定，不得任意改职和变动。

xxx[]铁路局、铁路分局机车调度人员和机务段运用值班员的任命和调离，必须征得机务局长、机务处长、机务科长和机务段长的同意。

《列车牵引计算规程》等各种规章和机车构造、性能及运输业务理论知识，并培养实际组织指挥能力。铁路局根据具体情况，可选定有关内容进行重点培训。

新职机车调度员的专业培训时间，不得少于三个月。经考试合格后，方可独立工作。

第 5 3 条 为了不断地提高机车调度人员的业务水平，除应经常抓好各级机车调度人员不脱产的业务学习外，并应有计划地安排脱产培训。对现职机车调度人员的轮训[]xxx[]铁路局的机车调度员，由xxx负责组织；铁路分局的机车调度员和机务段运用值班员，由铁路局负责组织。

【章名】 第九章 附 则

第 5 4 条 本规则由xxx机务局负责解释。铁路局可根据本规则的要求结合本局的具体情况制定补充规定和实施细则，并报部机务局备案。

第 5 5 条 本规则自一九九一年三月一日起施行。与本规则有抵触的规定同时废止。（附件略）

人民日报社版权所有，未经授权禁止复制

或建立镜像。

info@

铁路电务车载信号工作总结篇三

机电1007 徐峰 10224025

为期一周的实习接近尾声了，这次短暂的实习是我在上大学期间首次离开校园去北京车辆段认识学习。虽然时间短暂，但是在彭老师的带领下从中受益匪浅，深入和具体的体会和了解，使我对铁路机车方面的构造和整体框架不再是书本上感性的画面。

铁路交通运输业作为当前我们国家的主要交通方式，在客运和货运方面有极其的战略意义，但是在任何前提下安全是一个我们每个人脑海重要的概念，那么从安全做起，就要从机车的构造和结构做起，所以本次实习也是我们大学理论知识与实习联系的必然。实习是我们对本专业知识有一个三维的实在结构而不再仅仅局限于二维的书本上面。这次令我影响最深的还是车钩的构造装置和机车的空气制动阀，大一时我学了“交通运输概论”这门课，当时对机车的结构及类型有一些初步的一些了解，特别是老师在讲车钩的构造和它的三种存在状态时，我就感觉有点兴趣，但是由于当时是ppt二维的画面，看的有点朦胧，但是实习的第二天我亲身的在车间看到的拆开的车钩的各种构件，并且在老师的现场讲解下，完全明白的它的工作原理，所以我觉得这次实习对我们的知识的升华还是有很大的意义。其次我们常常说，速度有多快取决于自身的制动装置，这句话在交通运输业各个领域都是一个很敏感的话题，同样轨道客车在行驶时首要的保障是列车的安全运行，那么保证安全运行的是就是列车的制动装置了，这次在车辆段看到了两种制动装置：闸瓦制动和盘形制动，其实闸瓦制动刚开始我一看就懂了，但是盘式制动以前没有见过，于是我特意的问了一下现场讲解的老师那个轮对

上的盘形装置是干啥用的，老师说是盘形制动，但是我不理解为啥哪个盘形就可以制动，但是在老师有趣的讲解下我知道了，就这样，每天在老师的带领下，我们在车间师傅们的讲解下，一点一滴的学着知识，把课本上抽象知识的具体化，使我有了一个全新的认识。

但是这次也认识到了目前机车存在的一些缺陷，从上世纪90年代到现在，我国铁路一次次的大提速，从而也导致对列车及轨道的要求大大的提高，从车辆段整体来看，动车组是我国现代化铁路建设的一个重要标志，也是我国在铁路方面成就的体现，同时动车组的技术更为先进，无论从加工制造和车内设施等各个方面都优于现在目前普通的列车，因此我觉得可以把动车组上一些先进技术在普通列车上可以中和一下，毕竟从目前来看，铁路运输业还是以普通化的列车为主干的。在看了一些普通的软卧车厢，我深深地感到了，普通的硬座车厢的差距从硬座到软卧铁路的服务质量在不断提高，人民的生活水平在不断提高。我国的铁路事业在不断地发展。

千里之行，始于足下，这次短暂而又充实的实习，我认为对我走向社会起到了一个桥梁作用，过渡的作用，是人生的一段重要的经历，也是一个重要的步骤，是一个我们以后进入铁路事业还是其他机械行业的的一个重要导航，这些具体的车辆构造不仅给了我么在书本上以外的视觉冲击，更重要的是在老师的带领下和讲解下我们对于知识的认知更加的深刻。作为一个实习新生，在我们学习知识的同时也衷心的感谢彭老师每天辛勤的带领，使我们这戏实习圆满的结束！

铁路电务车载信号工作总结篇四

尊敬的各位领导： 我叫***，1996年毕业于天津铁路运输技工学校通信专业。同年9月来到神朔铁路，成为电务段的一名通信工。转眼间，十个年头过去了，在段各级领导的关怀信任和精心指导下，我团结同事，勤奋工作，在平凡的工作

岗位默默无闻的奉献自己的青春。——本着以运输生产为中心，以安全生产为重点，始终贯彻“安全第一，预防为主”的方针政策，我不断探索学习、不断进取，努力提高自己的科学文化知识水平，和业务技术水平，[文秘范文文章- 文秘范文 帮您找文章]顺利的完成了上级交给我的各项任务，使自己逐步成长为一名优秀的技术工人。

（1996年9月—1997年12月）

1996年9月学校毕业来到了神朔铁路。当时，神朔铁路正处于筹建阶段，做为刚报道的毕业生，我丝毫没有放松学习的机会。——在段领导和技术室的安排下，我虚心巩固学校的专业知识、深入钻研业务书籍，做到了温故而知新；此外我还熟悉神朔铁路即将投入的设备、仪表；为详尽解掌握神朔铁路的整体规划，熟悉神朔铁路通信线路、设备设计图纸、在府谷通信楼至工务段和施工单位的师傅学习光电缆接续，配线、做气闭、编把子上线……为后来的通信施工做好了充分的准备。

整整一年的时间，我向一块求知的海绵，一丝不苟地吸取着知识的营养，因为我深深感到：专业知识的全面掌握是培养专业技能的基础。只有过硬的基础知识做前提，才能使自己逐步成长为专业知识够用、操作技能较强的一线高技能操作人员。

（1997年12月—1998年3月）

1997年12月，神朔铁路通信进入了全面施工当中，我跟着施工单位的老同志一起早贪黑奔波在整条线路上，不畏艰苦、不畏严寒，在种种恶劣的条件下坚持工作。到98年3月，基本完成了全部的施工验收任务，使自己的理论知识与实际工作完美结合。当时环境的艰苦，丝毫没有磨灭我的工作热情，我珍视和忠实于自己的事业，立足本职，刻苦学习，勤奋工

作。我十分珍惜当时这次学习机会，虚心像有关技术人员请教问题，细心琢磨、反复演练，从而掌握了一手过硬的电缆接续技能。

在此期间，我学到了很多以前从来没学过的东西，这种东西不是专业知识，也不是业务上的技术难点，而是师傅们和同事们对工作的态度，一种不怕苦，不怕累的奉献精神。那时有一句口号叫“干，为了电务段，累倒了送医院”。——就是在这种精神的感染与激励下，把一点一滴的小事做好，把一分一秒的时间抓牢。搞好每一项维修，做好每一次巡检，填好每一张记录，算准每一个数据。古人说：不积跬步，无以致千里，不善小事，何以成大器。我认为：任劳任怨、无私奉献，从小事做起，从现在做起，就是敬业、就是爱岗的充分体现！为后来的独立完成领导交给的各项生产任务打下了坚实的基础。

（1998年3月—1999年8月）

电务段成立以后，本人被分配到大柳塔电缆工区工作，于1998年3月23日正式住到大柳塔，我被工长任为安全员，工区正式展开各项工作，由于以前积累的经验，对于这份工作还是绰绰有余，工区各项管理工作开展的井然有序，设备质量节节攀升，1998年底，大柳塔电缆工区被电务段评为“先进集体”，在1999年初，干线电缆被施工单位挖断，在规定时间内完成了电务段首次干线电缆接续任务，在同年，在电务段组织的技术比武中，获“通信专业二等奖”。同年8月被电务段领导任命为大柳塔电缆工区工长。

成绩面前我清醒地认识到我之能所以能有今天，离不开段各级领导和同志对我的鼓励和鞭策，更离不开公司大好形势下给我这样一个好的环境。我一定要谦虚谨慎戒骄戒躁，为神朔铁路的无线通信事业无私奉献！我把自己的工作信条总结成五句话：“理论学习当尖兵、作风纪律过得硬、业务天地显身手、任务面前当标兵、荣誉面前步不停。”！

（1999年8月—至今）

1999年8月16日上任大柳塔电缆工区工长，开始了我整体工作的全面锻炼。由于种种原因，工区的各项工作不是很好，管理松散，设备故障率高，摆在面前的是任务紧，责任大。不敢有任何的侥幸心理，埋头苦干，带领弟兄们克服各种困难，将问题逐一解决，到xx年工区的各项工作已走上了正规□xx年底，大柳塔电缆工区被评为电务段评为“先进集体”。

xx年8月----xx年12月，我和电务段的总工给榆林联通和移动敷设1000多公里光缆！

xx年，由于通信设备的更新换代，4—5月，参加了北京佳讯飞鸿电气有限责任公司fh98数字调度系统的学习，拿到了结业证书，并且参加了当年的成人函授考试，成为兰州铁道大学通信工程学生（在读）。下半年，全面参与了神朔铁路通信系统的改造。同年参与制定了神木北通信领工区《综合考核办法》。参加了职业技能鉴定，并于xx年1月7日拿到了“五级职业资格证书”！

面临更大的挑战，人员少、设备点多线长，要求工作中不得有一丝马虎。但我没有在挑战面前倒下，反而更加激发了我得工作热情，脚踏实地、勤勤恳恳，为公司、电务段全面安全、运输、生产任务，神朔公司、电务段全面工作上台阶默默的奉献□xx年我被神朔铁路公司共青团评为“优秀团员。”□xx年被神朔铁路公司先进集体和先进个人，而且被神朔铁路公司共青团评为“青年安全示范岗”！不仅如此，在神华集团第三届职工技能大赛中，我荣获通信工工种优秀奖□xx年参加了光缆接续培训，无线调度系统，环境检测和技师培训□xx年参加了技师培训。同年，我被神朔铁路公司评为“先进个人”。电务段评为“先进集体”。又参加了全国成人函授考试，成为内蒙古工业大学通信工程本科学生（在读）。

工作之余，我认真学习段工会下发的文件，积极参加段工会组织的“安康杯”等各类活动。有针对性的选读有关建设有中国特色社会主义理论和三个代表重要思想。用“三个代表”重要思想武装自己的头脑。提高自身的政治理论水平和思想素质。认真学习当代工人许振超干一行，就要爱一行，精一行的敬业精神。要象许振超那样，爱学习、肯钻研，充分发挥自己的聪明才智，不断创新，岗位成材。今后，我将更加自觉地以“三个代表”重要思想为指导，坚定不移地贯彻“xx大”精神，在政治上更加严格要求自己，在思想上更加强修养，在技术领域里不断学习，勇攀高峰，紧紧围绕上级制定的目标开展工作，为神朔铁路公司的安全生产作出自己新的更大的贡献！

——回顾这十来年的工作，成绩属于过去，重任还在前头。希望与困难同在，挑战与机遇并存。面对急剧攀升的生产运输任务，我会认真完善、落实标准化管理，努力提高自身素质。继续发扬爱岗敬业、奉献神华的精神，以饱满的热情、过硬的本领为电务段、神朔公司运输任务的完成作出应有的贡献，为神华集团公司“开疆拓土、重整山河、作大作强、打造辉煌”的愿景目标的实现作出更大贡献！

铁路电务车载信号工作总结篇五

我是一名铁路工人技师，下面是我对自己工作总结：加强曲线、道岔的设备养护使曲线、道岔设备全面达标。继续不断努力学习新经验、新方法并积极运用到实际工作当中。曲线和道岔的养护历来使设备养护当中最难也是最薄弱的。运用绳正法每次将曲线整治好后，保持时间很短，因而，在实际工作当中也是投入劳动力最大的。今年6月，我带领职工对管内的2条曲线进行了一次彻底整治。具体方法是：1、先找出曲中点，然后两侧分点。

2、找水平、拨正曲线，均匀石碴达到石碴饱满、捣固均

匀。3、改轨距、打磨钢轨达到轨控标准不超千分之一标准。4、定位五大桩的埋设和标志、标识的从新刷写，最后用地锚拉杆按标准进行锁定。经过精心的整治和通过3个月观察、检查，曲线稳定变化率低，有效的控制了曲线难整治问题。道岔的养护仿效了曲线整治的办法收效良好。

继续不断努力学习新经验、新方法并积极运用到实际工作中。在现场的维修作业当中，除了所要求必须的技术业务、标准外，工作的巧可使质量和效率成倍增长。在年初k40 000-k50 000配合大机捣作业中，自己就积极与段技术科联系提前介入抄平，一改往日靠眼观起道的不科学方法，使该段线路大机捣一次成为了优良公里线路。在拆、铺桥护轨维修作业时，提前制作了适合拆护轨螺帽的母螺帽，嫁接到内燃螺丝机上，使工作效率成倍增长，在一个天窗修时间内完成了车间要求的生产任务，且质量、标准一次达标。不但降低了职工的劳动强度，而且节约了大量的人工费用，受到了车间、段技术科的好评。一次，在工务通讯上学习了添乘时如何判定晃，车和车晃的论文后，自己不断摸索和总结，在添乘设备时应验率达到了90%以上，避免了多次浪费人力的情况。

在现场的维修作业当中，除了所要求必须的技术业务、标准外，工作的巧可使质量和效率成倍增长。在年初k40 000-k50 000配合大机捣作业中，自己就积极与段技术科联系提前介入抄平，一改往日靠眼观起道的不科学方法，使该段线路大机捣一次成为了优良公里线路。在拆、铺桥护轨维修作业时，提前制作了适合拆护轨螺帽的母螺帽，嫁接到内燃螺丝机上，使工作效率成倍增长，在一个天窗修时间内完成了车间要求的生产任务，且质量、标准一次达标。不但降低了职工的劳动强度，而且节约了大量的人工费用，受到了车间、段技术科的好评。一次，在工务通讯上学习了添乘时如何判定晃车和车晃的论文后，自己不断摸索和总结，在添乘设备时应验率达到了90%以上，避免了多次浪费人力的情况。

进一步提高认识，不断提高管理工作水平。

[xx]38号)文件精神，加快集团公司技能人才队伍的建设，思想汇报专题集团公司成立了以主管领导为组长，人力资源、科技、生产等部门领导参加的技能人才领导小组，统一负责集团公司技能人才战略的制定和组织实施。

集团公司于xx年开始筹备考核站的建设和各项制度建设，开展管理人员、考评人(来自：:铁路通信工技师技术总结)员培训。并分别于xx年至xx年对19个二级企业进行考核，对符合建站条件的十一个企业经集团公司批准建立了考核站，并制定了《高技能人才队伍建设的三年规划》、《技师、高级技师考评管理(试行)办法》、《关于职业技能鉴定考务管理办法》、《职业技能鉴定命题技术规则及有关要求》等相关文件，指导考核站开展职业技能鉴定工作。

集团公司对企业职工职业技能鉴定试点工作十分重视，并将职业技能鉴定试点工作和考核站作为培养技能人才的重要平台，三年来共有2246人参加了职业技能鉴定，有1327人获得了不同等级的职业资格证书，其中：高级技师24人、技师236人、高级工688人、中级工332人、初级工47人，占获证职工比例依次是2%、17%、52%、25%、4%。