

# 最新铁路实训课心得体会 铁路实习心得体会标题(大全8篇)

心中有不少心得体会时，不如来好好地做个总结，写一篇心得体会，如此可以一直更新迭代自己的想法。心得体会是我们对于所经历的事件、经验和教训的总结和反思。接下来我就给大家介绍一下如何才能写好一篇心得体会吧，我们一起来看看吧。

## 铁路实训课心得体会篇一

近日，我在某铁路公司进行了为期两周的实习，这是一次难得的机会，也是一次难忘的经历。在此期间，我深刻体会到了铁路工作的艰辛和责任，也收获了许多宝贵的经验和教训。下面，我将就我的实习心得进行总结，希望对大家有所帮助。

### 第一段：实习初印象

在我来到铁路公司时，除了新鲜和激动，更多的是对未知的好奇。我第一次看到列车驶过，听到车辆的轰鸣，感受到站台上人们的忙碌，也开始了解铁路公司的管理和组织体系。在实习的第一天，我首先接受了一天的安全培训和考核。这让我意识到，安全是铁路公司最重要的核心价值之一，也是一切工作的前提和保障。除此之外，我还参观了堆场、车站、技术设施等各个部门，了解了铁路工作的流程和要素，深入感受到了铁路工作的复杂性和系统性。

### 第二段：体验实习生的职责和工作

随着时间的推移，我逐渐融入了公司的日常工作。我的主要职责是帮助地勤人员清理站场、检查货物和行李，了解等待区域和列车监控系统的工作流程。同时，我还作为联络员的一员，负责协助组织车站的日常活动和防范恐怖主义。在实

习的过程中，我深刻体会到了工作的艰辛和细致，更懂得了客户需求的重要性和交通安全的紧迫性。

### 第三段：遇到的问题与解决方案

实习期间，我也遇到了一些问题。其中最典型的是遇到了一个非常愁人的问题，一些货物的捆绑带出现了质量问题，这给物流运输工作带来了很大的麻烦。经过和同事们的讨论和排查，我们发现这些带材的品质不达标，而且不同的批次质量不一致。于是，我们第一时间采取了有效的措施，替换了有问题的带子，并着手整理和更新管理制度，以免类似的问题再次发生。这个问题的解决，不仅让我更深刻理解了团队合作的重要性，也发现了提前预警和改进制度的必要性。

### 第四段：实习所带来的收益和启示

通过这次铁路实习，我不仅锻炼了工作能力和技能，还受到了很多思维和智慧的启示。除了坚持安全第一和服务至上，我发现铁路工作还需要把握好技术和人情两个方面。技术方面，要随时掌握最新的知识和技术手段，尤其是智能化和信息化技术的应用。人情方面，要根据客户的需求和个性，及时调整服务内容和方式，提供更个性化和人性化的服务体验。在这个过程中，我还发现，自己应该注重细节和态度，追求卓越和追求完美，这样才有可能成为一名合格的铁路从业人员。

### 第五段：展望和成长

最后，我要对这次实习表示感谢，感谢公司给我这个难得的机会，感谢同事们和带教老师们的指导和支持。通过这次实习，我不仅增长了知识和经验，更重要的是，成为了一个更有担当和责任心的人。在今后的工作和生活中，我将倍加珍惜这次实习的经历，不断努力，持续学习，为铁路事业做出自己的贡献。

## 铁路实训课心得体会篇二

作为一名在校大学生，我有幸参加了一次铁路实习活动。这次实习经历让我更好地理解铁路的运作模式，同时也收获了一些关于团队合作和自我管理方面的体会。

### 二、了解铁路的组织结构和运作模式

首先，在实习的第一天，我们参观了铁路运输基地和工地。这让我更好地了解铁路的组织结构和运作模式。铁路作为国家的基础设施和大型中央企业，它的运作涉及到众多的部门和人员。同时，我也了解到了铁路运输中的许多技术细节和流程。从检修维护到发车运输，铁路不仅需要高效的技术团队，还需要高效的管理和协调。

### 三、感受团队合作与沟通

在实习过程中，我参与了一些团队活动，这让我更好地了解到了在铁路工作中重要的团队合作和沟通技能。无论是做一些技术细节的调整和检查，还是处理紧急情况 and 协商方案，铁路工作需要团队成员之间默契的配合和及时有效的沟通。在这个团队中，我也深刻体会到了自己在团队合作和协作方面的不足，这也促使我更加努力地提高自己的沟通和协作能力。

### 四、自我管理的重要性

实习期间，我们需要根据日程表安排自己的时间，并要求保证准时到场和按时按质完成任务。这对于繁忙的实习生活来说并不容易，但这也让我更好地了解到了自我管理能力的重要性。只有通过自我管理，才能保证自己的工作效率、准时完成任务，从而让自己更好地适应现代社会的竞争环境。

### 五、总结与展望

通过这次铁路实习，我更加深入地了解了铁路的运作和管理，体会到了团队合作和自我管理的重要性。我将在未来的工作和学习中认真对待这些体会，并希望能够不断提高自己的专业技能和职业素养。我也相信这次实习将在我今后的职业生涯中有着深远的影响，从而让我更好的适应和成长。

## 铁路实训课心得体会篇三

大学生实习是为了更好地适应社会的发展，下面是本站小编收集整理铁路实习周记范文，欢迎阅读与参考。

### 铁路实习周记(一)

本周，我们xx站信号机执表检修。

工长在作业前提出了许多的注意事项和每个人员的分工。并且重点对我提出了许多要求，特别是人身安全方面，要求我不清楚的地方不要去碰。在交代完毕后，我跟着师傅和其他工人师傅们提前30分钟到达了现场，在准备工作完成后，师傅对我讲了一些信号设备的原理和构造，还有一些日常测试的项目。当室内联络员通知作业开始后，师傅在作业的同时，一边对我进行讲解，一边指导我进行了一些简单的测试。

在实习期间，我学到了很多知识。短暂的天窗修时间很快地过去了，但是对我来说，这短暂的时间里我的收获是巨大的，这次实践让我深刻地认识到了自己知识的匮乏。让我知道，与那些老师傅们相比有着十分大的差距，通过这次现场时间，为我在以后的工作和学习指明了方向，让我更加清楚自身的缺点和不足。使我在以后的学习中更加的努力。

### 铁路实习周记(二)

9月底，我的见习即将结束，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。

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，对铁路客货运业务和行车业务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，作为一名入党积极分子，不断的学习，按时进行思想汇报，进一步向党组织靠拢，争取早日加入中国共产党。同时积极的参与车站的建设活动，帮助有需要帮助的同事，在生活中勤俭节约，锻炼自己吃苦耐劳的精神。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。在今后的日子我将全力以赴努力工作。

### 铁路实习周记(三)

#### 一、最佳服务是用心用情服务

随着社会的不断发展，人们的理解和认识也不断变化，无论是服务者还是被服务者，都充分认识到服务与被服务的舒心愉悦性。

##### (一)乘务员应具备洞察乘客心理的能力

洞察乘客心理的能力是指通过对乘客情绪、语言、行为等方面的观察，把握乘客内心的真实想法，判断乘客心理状态的能力。乘客的心理状态，会通过一系列介质表现出来。如咬

牙切齿表现愤怒;红光满面表现高兴;沉默不语可能预示正在承受着某种压力;伤感悲哀的则是遇到了重大的不幸。乘务员有效把握乘客的真实想法,适当调整自己的应对策略,在处理非常态乘务关系是可收到事半功倍的效果。

## (二)用心用情,真诚服务

乘务员要具有快速反应能力,在观察乘客的时候,应迅速分析判断和采取相应的服务对策;分别对外国客人、老人、小孩、病残人士、宗教人士等进行规范服务的同时采取特殊服务,更细心、更人性。用心用情,真诚服务即微笑服务,让微笑充满车厢,把美好留给乘客;亲情服务,想乘客所想,急乘客所急,不仅把乘客当服务对象,更把乘客当亲人;敬语服务,常用敬语十个字,在语言中表现应有的职业文明;开展知识服务,树立公交企业员工的良好公众形象。

## (三)礼貌待客,把“对”让给乘客

礼貌待客的基本点就是尊重客人。要有效地做到尊重客人就必须加强自身职业礼貌修养,做到受辱不怒、自重自爱。受辱不怒,即要求公交乘务人员面临急难时,不变脸不必火,沉着大度,能以妙语应粗俗,用豁达胜愚昧,以文雅对无礼,从而摆脱尴尬,维护公交企业声誉。自重自爱,即要求公交乘务人员在操作及服务时要稳重、规范、恪守;态度要平稳热情而有分寸,语言不乱而有分量。论理处事有理有节,宁愿自己受委屈也要把“对”让给乘客。因为乘客乘车,除了为顺利快捷到达目的地外,在乘车过程中获得尊重与友好也是内心的需求之一。因此在乘务服务中,不乘客人感到自己享有了应有的尊重,对乘务服务中的不足就会以宽容豁达的态度给予谅解。否则当乘客深感自己被轻视、被贬低,那么乘务员对其任何的服务都会被抵触和否定。

乘务员要在做好对乘客业务性服务的同时,还需更加重视对乘客的“情感服务”,力求使每一位乘客在精神上享受到愉

悦;忌厌恶和鄙弃的冷漠服务。

面对不同的乘客，乘务服务要掌握的三个要点，即：“根据不同乘客的心理需求，有针对性地满足”；把“乘客现在需要什么”变成“个性化真诚针对性服务”；发挥语言艺术在服务中的神奇作用，并总结出“少说抱怨话，多说宽容话，少说讽刺话，多说尊重话，少说拒绝话，多说关怀话。”乘务员在公交服务一线上掌握和运用这些乘务服务原则和方法，将会为全面提升公交整体服务品质起到画龙点睛的促进作用。

## 铁路实习周记(四)

今天是我第一次跟车实习的日子，我被分配到了武昌二队六组，跟随我一起的还有同校同班的几位同学，怀着紧张忐忑而又高兴的心情开始了我们的实习生涯！

一大早我们就按照吩咐来到了南宁客运段武昌车队的学习室，教室里稀稀落落的坐着些人，我挑了个位置坐下，随之而来的同学也和我坐到了一起，教室里有些空，许是还在路上吧！

八点半的时候，人都到齐了，倒是人满为患了，旁边后到的没有了位置就站在墙边听课！我们车上的领导车长交代了我们这些新生出车要准备的东西，例如，干粮，些许钱，脸盆毛巾牙刷牙膏睡衣之类的东西，由于我们车的车程较长，所以要准备的东西也有些多！接下来讲的就是安全或者通报类的文件了！

学完习已经十点多了，回到家里把该准备的东西准备好后就拖着小箱子蹭蹭的出门了。点名地点是在派班室，不在车队，由于之前学姐已经带我们来认过路到是不用担心找不到地方。来到派班室，里面一排排整整齐齐的长木椅子摆在那里，里面早已经有好多人在了。

转眼间就该上车了，上了车，和我想象中不一样，由于是长

途车，我们车分别有硬座，硬卧，软卧，餐车，还有一节宿营车供乘务员休息用。一节车厢大概有两米多长，由于我是女同志，所以理所当然的来到硬卧车，一节硬卧车可分五等份，卧铺床分了三分，过道分了一分，边凳分了一分，平均有66个铺，分上中下铺，每种铺位的价格都不同，越往下越贵，每个铺位都配备了一张被子一个枕头一张小单一张毯子，一个铺套，车上的东西都很贵。

一上车，我的第一感觉，很闷，设备不是我想象的蹭亮如新的样子，而是让人感觉很破旧，到处都充满了积垢，阳光照射下来能看到空中漫飞的粉尘粒子，空气里弥漫的味道让我呼吸道有些发堵，不过很快就适应过来了。

一周的时间很长，也很短，出来的这四天里跟师傅学了些皮毛，跟在学校里培训的内容差不多，不过师傅说，书是死的人是活的，要懂得通。这一周内师傅教了我如何进行基础作业，开车拖地，发盘子，地面随脏随扫，拉窗帘，打开水，换票，如何看到站，开门，验门，等等。我们是暂时跟着师傅学的，事情大部分都是师傅在做，大部分暂时学的都是理论知识，所以这一趟并不算劳累，只是路途较远，人在车上也觉得有些疲惫！

## 铁路实习周记(五)

在实习这段期间，我对我的实习进行了不断的记录和思考，通过记录和思考，我进行了如下的个人的反思和总结：

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，永远把工作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。虽然实习的时间不长，但却对我有重大的意义。它使我看到了自己的不足，也使我看到了自己的长处，并锻炼了我各方面的能力。这对我今后的学习和工作将产生积极的影响。

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，为铁路跨越式发展做出自己的贡献。20xx年已经过去了，过去的这一年对我来说是成长进步的一年，通过现场的实习，使得我对铁路的工作有了更加深刻的认识；20xx我也将进入铁路工作，相信通过学校老师们的谆谆教诲，通过现场实习的经验积累，我绝对会将我的工作干的十分出色的！

## 铁路实训课心得体会篇四

我在大学铁路专业的学习中，有幸得到了一次铁路实习的机会，实践了所学知识，对铁路工作有了更深刻的了解。在实习中，我遇到了许多困难与挑战，也获得了许多收获。在这篇文章中，我想分享我的实习心得与体会，以期对自己及其他铁路专业的同学有所帮助。

### 二、实习中的收获

在铁路实习中，我首先学会了团队合作。实习期间，我们要求分组完成一些任务，每个人都扮演着不同的角色，需要有良好的合作和沟通才能完成工作。团队的成功需要大家能够平等地对待彼此，了解各自的优缺点并进行合理的安排。这一过程让我明白了团队的力量的重要性，也让我发现了自己的不足，并向团队中的其他成员学习和借鉴。

其次，实习过程中，我们还需要学习归纳整理知识的能力。在学习和工作中，我们需要归纳总结已有的知识，以便更好地理解和应用。在铁路实习中，我们被要求阅读大量的资料和技术文献，将所学知识应用于实践当中，并且在评估和总结中回顾所学内容。这一过程让我认识到了学习和总结的重要性，也明白了只有归纳整理知识，才能提高个人能力。

### 三、实习中的挑战

在铁路实习中，也遇到了许多挑战。首先是实践操作的不足。在专业知识方面，我们的学习已经很全面，但还是缺乏操作经验。在实习现场，我们需要了解和掌握各种设备的操作方法，遇到问题也需要及时解决。在这方面，我们需要多加练习和反复模拟，以便将所学知识顺利应用于实践中。

其次，实习需要很强的适应能力。铁路实习通常需要长时间的驻地工作，不同城市的环境和气候变化也需要我们尽快适应。在实习中，我们需要积极适应新环境，并在工作中不断调整自己的状态和心态。这些挑战都需要我们勇敢面对，坚定信心，努力克服。

#### 四、实习心得

在铁路实习中，我从教练员和优秀实习生身上学到了很多。他们每个人都有着不同的优势和特点，教练员是经验丰富的铁路工作者，能够指导我们学习铁路工作的基本知识和技能，并提供有用的建议和指导。还有不少优秀的实习生，他们总是充满热情，有方法地解决问题和应对挑战。

在实习中，我发现有时候需要挑战自己。尽管我有些担心和害怕，但面对问题时，我并没有逃避或放弃。相反，我把困难当成挑战，尽可能多地学习和探索，取得了优秀的成绩。通过实习，我也更加了解自己的能力和潜力，激励自己追求更高更好的成绩。

#### 五、总结

铁路实习是一次宝贵的机会，让我们从理论走向实践，让我们看到了专业知识在实践中的应用和局限。在实习中，我们需要学习团队合作，学会归纳整理知识，提高实践能力；同时，我们还需要勇敢面对挑战，挑战自己的能力极限，通过实践学习实现自己的梦想。让我们走得更远，每个人都可以在铁路的广阔领域中实现自己的价值，也让铁路事业不断健

康发展。

## 铁路实训课心得体会篇五

下面是本站为你整理的铁路实习报告3000字，欢迎阅读。

实习目的：根据实习计划，我到郑州铁路局安阳西站进行了为期两个月的行车和货运岗位的实习。

实习的目的：要通过进行现场学习，有针对性的了解铁路车站主要行车和货运岗位知识及作业内容，初步掌握相关的基础业务技能，对学校所学过的理论知识有了更深刻和直观的认识，真正把理论与实际相结合、学以致用。

实习单位及岗位介绍：

我实习的车站安阳西站是郑州铁路局的一个一等货运中间站，位于安李线7km+37m处，上行与京广线安阳站相邻，下行与水冶站相邻，主要办理安阳钢铁公司、大唐安阳电厂的货物到发业务，每天的装卸车量较大，约在700车。接发列车和货运作业较为繁忙，对安全与效率要求较高。

中间站是铁路上为数最多的车站，铁路线上运行的大量列车要在中间站通过、交会或避让。同时，中间站还承担着所在地区的旅客乘降和货物发送、到达任务。因此，中间站办理的作业主要是接发列车作业和摘挂车辆的技术作业，少数中间站也办理始发直达列车和终到列车的技术作业。

为完成各项货运及运转工作，中间站一般具有如下的技术设备：(1) 供接发列车、进行调车和装卸货物用的配线(到发线、牵出线、装卸线等)；(2) 供服务旅客用的旅客站台及站舍等；(3) 供货物作业用的货场及仓库等；(4) 信号、联锁、闭塞设备及通信设备。

货运员和货运值班员是铁路车站为货主或专用线企业办理货运业务，提供货运服务的岗位，是接触货主的“窗口”；车站值班员、助理值班员是车站行车指挥的“中枢”，代表站长负责车站的行车组织和指挥，办理列车的接发和调动，保证正点和畅通。以上岗位是铁路车站的最基本岗位和最重要岗位。中间站服务质量直接影响到铁路客流、货源及运输效率，其行车工作的质量，直接关系到本区段甚至全局、全路的列车运行安全和正点。因此，正确组织中间站的工作，对加速机车车辆的周转，扩大客流与货源的市场占有份额，完成运输任务，提高运输效率具有重要意义。

### 实习内容及过程：

在实习期间，我初步学习了货运员和货运值班员岗位知识，并学习了行车岗位有助理值班员和车站值班员岗位基本要求，对铁路工作中的规范化、标准化有了深刻的了解。在实习中，使我受益匪浅。

初到货运室，我就被安排跟随师傅学习货运员岗位的业务，其主要的职责是对到达的车辆的车号、货物进行确认，货票上的车号要跟车辆上的一致，同时要确认货物的齐全，如果有被盗的，要及时通知公安处理，在确认好之后，安排卸车队进行卸货，卸货的时候还要进行监督，对卸空的车辆，根据货运值班员的安排，组织装车队进行装车，并核对车号及装车情况，根据货场的作业情况，及时的向值班员报告。货运员看似简单的工作，却是一个比较累的活，每天来回的在货场和货运室间跑，又要细心，货票上的车号不能填错。由于货场比较脏，跟着师傅每天来回的跑，脚上的鞋都上了一层煤灰，由于学习的时间比较短，我便两个师傅都跟班学习，学习他们的经验，如何看车号确认它们的吨位，如何处理好装卸作业，如何安排好人员装车等等。

接下来是货运值班员岗位的学习，其职责主要是对到达本站的车辆，安排货运员进行现场的检查，同时协调调车长进行

车辆的对位，根据货运员的汇报，及时的通知货主卸货，同时对卸空的车辆进行安排装车，协调货场里的作业，并及时的将货场内的车辆进行各个数据的上报段、局。货运值班员的岗位，要求就比较全面，要考虑到现场的情况和货主的情况，及时的安排装卸车。

货运业务的学习，让我学习到了业务上面的很多东西，同时也学习到了师傅们一丝不苟的工作态度，耐心服务旅客的精神。这些精神将勉励着我在今后的工作中勇往前行。

第二个阶段是学习助理值班员和车站值班员，我进入了车站行车室。这是车站的. 行车指挥部门，是车站的心脏。车站的行车工作由车站值班员和助理值班员负责。车站现采用是半自动闭塞、6502型电气集中联锁设备，车站值班员和助理值班员应对车站站场十分了解，熟悉站场设备情况、线路情况、线路容车数、有效长以及车站中心里程和上下行进站信号机里程。车站行车组织的通讯设备为集中电话机和列车无线调度通讯设备，车站值班员签收调度发布的阶段计划，打印后交由助理值班员。由助理值班员负责与值班员核对无误。助理值班员应熟悉部颁接发列车作业标准，穿规定着装标志齐全，按照车站值班员的指示接发列车。并且要会处理一些非正常情况下的应急处理，较为常见的是列尾故障。处理列尾故障，助理值班员应走到列车最后一节，确认列车完整，组织司机进行试风，确认列车的缓解与制动作用良好。熟悉电气集中联锁各个按钮的作用及某些按钮的特定使用范围，及时填记占线板，与值班员做好互控，确保行车安全。同时，助理值班员应熟悉运统-8的填写和车辆小时的计算，18点各种统计报表的填写和上传。

车站值班员应严格按《站细》规定的时机开放信号机。如取消发车进路时，应先通知发车人员；如发车人员已通知司机发车或显示发车指示信号而列车尚未起动，还应通知司机，收回行车凭证后再取消发车进路。车站值班员应保证有不间断接发列车的空闲线路。车站值班员应严格把关施工维修，施

工前应登记《行车设备检查登记簿》，车站值班员应尽快与列车调度员联系，并根据调度命令封锁区间，在控制台上揭挂封锁区间表示牌。向施工封锁区间开行路用列车时，列车进入封锁区间的行车凭证为调度命令。该命令中应包括列车车次、运行速度、停车地点、到达车站的时刻等有关事项。施工单位及设备管理单位应严格掌握开通条件，经检查满足放行列车的条件，且设备达到规定的开通速度要求，办理开通登记后，通过车站值班员报告列车调度员开通区间。施工结束后及时消记，不能随意延长施工时间，施工完了消记之后恢复设备正常使用。遇有调车作业，车站值班员应正确及时地编制调车作业计划通知单。中间站利用本务机车进行调车作业时，应使用附有中间站平面示意图的调车作业计划通知单，并向调车指挥人传达。调车作业人员应做好调车作业前的准备工作，按照部颁调车作业标准和段相关规定严格执行，严格调车作业标准和联控用语，确保调车作业安全和作业人员的人身安全。

## 实习总结及体会：

在安阳西站实习的两个月中，更加使我深刻到理解到了加强运输工作组织的重要性，只有各岗位各工种加强联系、加强协作，才能稳定有序地组织行车工作，真正体现了铁路高度集中、大联动机、半军事化的特性。实习期间，我积极的思考，努力将学校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。通过两个月的见习，我成功的完成了理论知识与现场实际的初步结合，对铁路货运业务和行车业务有了更为深刻的了解，对中间站的日常管理和班组管理的重要性有切身的体会。实习虽已接近尾声，但学习永无终点。

1、铁路作为我国交通运输的主要方式，是我国的经济大动脉，承担着旅客和货物的运送任务。因此，铁路运输在社会生活中占有极为重要的地位，是国民经济活动中必不可少的重要

组成部分。铁路运输与其他运输方式相比较，具有如下的突出特点：(1)受地理条件的限制较小，可在任何地区修建；(2)能担负大量的客货运输任务；(3)运输成本较低，投资效果较高；(4)有较高的送达速度；(5)受气候条件的影响较小，能保证运输的准确性与经常性。

2、铁路行车工作对安全、正点、畅通的要求高，“上点不差、差一点不行”。铁路运输生产过程是在全国纵横交错的铁路网上进行的，同时铁路运输的作业环节多而复杂，要求各单位和各工种间密切配合，协同动作，像一架庞大的联动机环环紧扣，有节奏的工作。因此，在铁路运输组织工作中必须贯彻高度集中、统一指挥的原则，采取各种有力措施保证安全、迅速、准确、便利地运送旅客和货物，以满足国家建设和人民生活的需要，提高铁路运输产品的市场竞争能力。

3、货运工作也是中间站作业环节中的重点，要成为一名合格的货运员，应熟知全国铁路货运营业站示意图及货运结算站示意图，并且要了解各种现行的货运规章。了解各种车辆的特性及货物的装载加固要求，合理使用车辆，熟悉各种货运设备和装卸设备。掌握整车的装载规则，货票的交接以及于装卸工作的联系，确保货物运输安全与货物的装载加固状态良好。装载散堆装货物，应严格划线测比制度，做到不超载、不偏载。装载过程中，应做到监装监卸，严格把关，保证货物装载加固良好，发车前应保证车门、车窗关闭及车体无障碍物。应要熟悉段有关政策、方针、法令和各种规定，及时正确的填写和上报统计报表。另外，货运员要与运转室保持良好的联系，做好票据的移交工作。在调车工作中，货运员应做好票据的移交并且及时填记票据交接簿，认真核对好票据是否与现车对应，向司机递交有关票据。协助调车人员对好货位，以便及时卸车，组织装车。及时向值班员申请停送电，加快货运组织，提高中间站货物作业效率。

我较好的完成了实习计划，不但学习了现场知识和积累一定的经验，同时通过积极的参与车站的日常活动，帮助有需要

帮助的同事，在生活中勤俭节约，锻炼自己吃苦耐劳的精神，也使人感受到了集体的温暖。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。今后，我还要不断的学习，把学习当成一种习惯、一种生活方式，不断接受新的知识。

以上这些，就是我在安阳西站实习和学习的总结。在这二个月中，我深刻理解到了，在铁路工作中，只有各岗位各工种加强联系、搞好协作，才能确保行车工作的稳定有序，只有按照规章制度和作业标准要求去做，才能保证安全畅通，只有积极努力、对工作高度负责，才能成为一名合格的铁路员工。在今后的日子我将更加努力学习，争取早日踏上工作岗位，为国家的建设和发展做贡献！

## 铁路实训课心得体会篇六

第一段：引入实习背景和目的（词数：150）

近年来，铁路轨道交通行业得到了快速发展，作为一名学习轨道工程专业的学生，我怀揣着对这个行业的热爱和渴望，迫不及待地参加了铁路轨道的实习。经过一个月的实习，我感悟颇深，不仅深入了解了铁路轨道的建设和维护情况，还积累了实践经验，增强了自己的实际操作能力。

第二段：实习工作的内容和实践经验（词数：250）

在实习期间，我参与了轨道维护和检修工作。首先，我们学习了关于铁路轨道的基础知识，如轨道的结构和材料，铺轨的工艺和方法等等。其次，我们实地参观了实际的铁路轨道工程，了解了工程的规划、设计和建设流程。最后，我们还参与了轨道的日常维护和检修工作，例如清理杂草、检修铁路器材等。在实际操作中，我充分运用了理论知识和实践技

能，提高了自己的动手能力和应急处理能力。

### 第三段：感悟和体会（词数：250）

通过实习，我领悟到了铁路轨道工作的艰辛和重要性。作为一条重要的交通干线，铁路的安全和稳定对于整个交通系统和国家经济都至关重要。同时，我在实习过程中也发现了一些问题和不足，比如有些轨道存在缺陷，需要及时维修和更换，还有些基础设施有待进一步改善和完善。实习不仅仅是学习知识和技能的过程，更是对于现实中问题的觉察和思考。

### 第四段：实习带来的收获（词数：250）

通过这次实习，我不仅获得了专业知识和实践经验，还培养了专注和细致的工作态度，提升了解决问题的能力和团队协作意识。在实习的过程中，我还有幸结识了一些在这个行业有丰富经验的老师和工程师，他们教会了我许多珍贵的工作方法和心得体会。在未来的学习和工作中，我将坚持不懈地努力学习和实践，为铁路轨道工程的发展贡献自己的力量。

### 第五段：总结实习心得和展望未来（词数：200）

铁路轨道实习是我大学阶段重要的一段经历和学习机会，通过实习我深入了解了铁路轨道工程的实际工作，提高了自己的专业素养和实践能力。未来，我会继续保持对铁路轨道行业的热爱和学习的态度，努力提升自己的专业能力和工作水平，为中国的铁路轨道事业做出一份自己的贡献。

通过这次铁路轨道实习，我不仅获得了丰富的知识和实践经验，更锻炼了自己的动手能力和应变能力。同时，实习也让我更加认识到了自己的不足之处，激励我在今后的学习和工作中不断努力，追求更高的目标和成就。我将时刻保持对铁路轨道工程的热爱和责任感，全身心投入到这个行业中，为中国铁路的发展做出自己的贡献。

## 铁路实训课心得体会篇七

我叫xx于xx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。

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。

## 铁路实训课心得体会篇八

### 2018年铁路单位实习报告(一)

时光飞逝，转眼间我为期三个月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中获益良多的！

在实习的这段期间我在库车车间运转学的连接员进行了详细的实践学习，通过车间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。有句话说“实践让人做的更实”，通过这段时间的实习，我对于连接员工种有了更加深入的认识，下面就是我这段时间的实习。

#### 一、虚心求教师傅、理论联系实际、锻炼动手实做

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，虽然通过在培训的学习，使我对于专业的知识有了基本的了解，但是来到现场才发现，原来

现场的实践和培训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。

按照计划，我首先是在车间里《学习劳动人身安全》在学习前主任把我们叫到办公室里几个学员给我们讲了很多关于调车的注意事项当时给我讲时我满脸都是问号因为都么进过专用线跟本不知道那是什么意思。在后来的在在实践当中才知道。

千嘱咐万嘱咐“一注意安全”安全作业，站内有多少条线去及库车车间的各个专用线

(1)煤专：两条专线有多长大概可以放多少个车。

(2)大化：大二线 和大三线高站台 一定不可以在高站台前停车徒步领车，牵时要出了高站台在在扒乘站稳把牢。

(3)华丽：专线的旁边有过油的地沟上面的盖板有些盖板松动了不要去踩。

(4)塔化：进去后一定要把油鹤和梯子看好了再送车挂车哟啊 不是一个油鹤几万块钱。

(5)货场：有三条专用线。

我的调车长师傅第一次跟时他说一定要跟紧我跟几个班先熟悉下各个调车作业专用线作业的作业流程。不要师徒分离。我刚去时连关门车怎么看都不知道，值班主任告诉我截断塞门在哪怎么看。我学习的第一课是上下车师傅跟我讲：“上车时要向前小跑车一定要看好前方地面是否有障碍物车的位置抓稳车梯”。“下车时要尽量把下身体重心放低落地时要后脚跟先着地脚尖后着地然后向前小跑减轻下车的惯性”我发

现车站值班员是一个需要十分细致和耐心的工作，而且连接员还要对车站的各线的车辆位置都要明白，要熟记于心，来了通过跟师傅的实习，我也发现连结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，我还是对连接员这个岗位有了更加深入的了解。

### 三、安全警钟长鸣于心

在实习的这段时间里，不论是一开始的段里学习还是到了现场的实习，安全都是反复强调的主题。首先是在x月x日，xx车务段教育科的老师对我们进行了安全教育，在教育中我们了解到，安全是铁路永恒的主题，现场的一切生产都是以安全当做重中之重的，铁路的各项安全规章制度也是通过一件件血的教训总结出来的。随后我们学习了安全方面的规章制度，我们学习了《铁路车站行车作业人身安全标准》、《全局职工共同遵守的劳动安全守则》等安全方面的规章制度，老师要我们将这些规章制度深深牢记在心里！通过对于规章制度和安全理念的学习及现场事例的讲解，使这堂安全教育课在我的心中留下了深刻的烙印，回家之后我认真的背读了《铁路车站行车作业人身安全标准》、《全局职工共同遵守的劳动安全守则》等规章制度。

到了现场之后，不论是例行的早班会还是学习，领导都反复的强调安全的重要性，由于是入冬下雪之后，领导就更加的强调了调车组在作业时候安全的重要性，尤其是要严格按照《铁路车站行车作业人身安全标准》、《全局职工共同遵守的劳动安全守则》等规章制度进行操作。通过反复的安全教育，也使得安全教育在我心中有了更加重要位置。也正像车站领导说的一句话：“要让安全局警钟长鸣于心”。

### 四、现场实习的反思和总结

在实习这段期间，我对我的实习进行了不断的记录和思考，

通过记录和思考，我进行了如下的个人的反思和总结：

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，永远把工作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。

虽然实习的时间不长，但却对我有重大的意义。它使我看到了自己的不足，也使我看到了自己的长处，并锻炼了我各方面的能力。这对我今后的学习和工作将产生积极的影响。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，为铁路跨越式发展做出自己的贡献。三个月已经过去了，过去的这一段时间对我来说是成长进步的一年，通过现场的实习，使得我对铁路的工作有了更加深刻的认识；相信通过学校老师们的谆谆教诲，通过现场实习的经验积累，我绝对会将我的工作干的十分出色的！

## 2018年铁路单位实习报告(二)

土木建筑学院

土木工程0914班

XX

XX

整个实习过程由两天构成，第一天是老师带领我们参观了一个火车铁路主题公园。老师给我们简单讲了一下，铁路线路的构成，包括路基 道床. 枕木. 钢轨. 连接零件。

老师指着那个蒸汽机车说道，铁路车辆按照用途可分为三大

类。用于运送旅客和为旅客服务的车辆为铁路客车，用于运送货物的车辆为铁路货车，用于铁路企业办理自身业务用的车辆为铁路特种用途车。

可靠性好的列车制动装置。不少运输煤或矿石的单元列车，为了提高翻车机卸车效率，在车钩缓冲装置中采用旋转式车钩。中国铁路的客货车辆以前主要依靠进口，类型复杂，设备简陋，载重量小。中华人民共和国成立後开始自行设计和制造车辆。作为一个国人，算是抬起头来了。说到汽车的结构，车辆通常由车体、走行部、车钩缓冲装置、制动装置和车辆设备五部分组成。另外一点就是车辆设备，它是车辆上为客货运输服务的附加设施，随车辆类型而异。如客车的照明设备、供电设备、空气调节设备、采暖设备、卫生设备等，保温车上的制冷装置、发电机组，货车上的床板托、栓马环、绳栓、柱插以及供调车人员使用的脚蹬、扶手等。还有就是车辆在使用寿命期中要进行检修。中国铁路实行厂修、段修、辅修和轴检四级定期检修的制度，并辅以列车检查和摘车临修等日常维修，以保证车辆的良好状态(见铁路车辆检修和铁路车辆运用管理)。为便于识别车辆的配属关系和使用，在车辆上涂有各种标记。

后来还讲到的就是铁路上的各种土木工程设施。同时也指修建铁路各阶段(勘测设计、施工、养护、改建)所运用的技术。铁路工程最初包括与铁路有关的土木(轨道、路基、桥梁、隧道、站场)、机械(机车、车辆)和信号等工程。随着建设和技术的进一步分工，其中一些工程逐渐形成为独立的学科，如机车工程、车辆工程、信号工程;另外一些工程逐渐归入各自的本门学科,如桥梁工程,隧道工程。

说道机车的牵引力，有电力牵引、内燃牵引及蒸汽牵引三种。  
蒸

汽机车虽是铁路发源的最早的动力，但由于污染空气，热效率很低以及噪声过大，已经逐渐被淘汰或仅用于小运量的线

路上。电力机车的动力较强，而内燃机车灵活性大，两者之中采取何种牵引动力，需视能源分布、运量大小和自然条件而定。

有一点差点忘记了，上课先讲了铁路的起源。16世纪中叶，在欧洲各国的矿区，开始有马牵引的木轮矿车行驶在窄轨的木轨上。18世纪各矿区经过改进，木轨改为铸铁轨。英国工程师制造了3台蒸汽机车，其中最早的是带有齿轮行于齿轨上的机车。这些都给铁路的形成准备了条件。英国人斯蒂芬森接受修建并装备自斯托克顿至达灵顿铁路的任务。他制成了蒸汽机车并由其子协助，建成这段长20多公里标准轨距的铁路。被公认为世界第一条机械牵引的铁路。但铁路时代的真正开始，应从建成自利物浦至曼彻斯特的铁路后算起，铁路的高速可靠、低运价、大量运输的功用才引起世界的重视。铁路在工业革命中产生，同时在很大程度上帮助了工业革命的实现与发展。中国的铁路发展始于1876年，英商在上海开办公司修筑淞沪铁路，是中国修建铁路的开端，但后被清政府拆除。后来自唐山至胥各庄间修建一条长 9公里的铁路，采用轻便轨道，以骡马拖曳，是年6月改为机车牵引。1949年以后，中国铁路交通得到蓬勃发展。

从一开始起铁路优于其他交通运输工具的地方是速度较快和每列列车装载较多。现代铁路又在高速及重载方面有新的发展。

以下是中国铁路之最：

1. 唐山—胥各庄铁路——中国人自己修筑的，真正成功并保存下来加以实际应用的第一条铁路。
2. 淞沪铁路——中国土地上的第一条铁路，1876年英商怡和洋行在上海修建，此路全长30里。
3. 上海浦东高速磁浮铁路——中国第一条高速磁浮铁路。全

长30公里，平均运行速度达到每秒60-70米。除启动加速和减速停车两个阶段外，列车大部分时间时速为300多公里，达到最高设计时速430公里的时间有20多秒。

4. 成渝铁路——新中国自行设计施工的第一条铁路，完全采用国产材料修建的第一条铁路。

5. 粤海铁路——中国第一条跨海铁路，2003年1月7日正式开通。总投资45亿元，由“两线一渡”工程组成，即广东省境内的湛江至海安铁路139公里、琼州海峡铁路轮渡24公里、海南省境内的海口至叉河西环铁路182公里。

6. 包兰铁路——穿越茫茫腾格里沙漠的中国第一条沙漠铁路。经过当地人民防沙治沙，在铁路沿线建起绿色屏障，至今已安全畅通41年。这一治沙工程被誉为“世界奇迹”，并荣获联合国“全球500佳环境保护奖”。

7. 宝成铁路——四川与全国沟通的第一条铁路，又是中国第一条电气化铁路。北起陕西宝鸡，过略阳、阳平关入四川，再经广元到达成都，全长669公里，四川境内374公里。

8. 京九铁路——我国铁路建设史规模最大、投资最多、一次建成里程最长、工期最短的纵贯南北、跨越九省市的铁路大干线。全线正线长2397公里。

9. 成昆铁路——在禁区建成的铁路。成昆铁路所在的路线，曾经是外国专家断言根本不能修建铁路的“禁区”。这条铁路贯穿成都至昆明，全长1085公里，三分之一的路段落在地震地区，沿线山高谷深，川大流急，地质复杂，气候多变，凿穿大山数百座，修建隧道427座，架设桥梁653座，桥梁隧道总长400多公里，平均每1.7公里一座桥梁，每2.5公里一座隧道，其工程之艰巨，为世界铁路建设上所罕见。

10. 南疆铁路——一半是“火焰”一半是“冰山”的铁路。南

疆铁路经过最低的陆地之一的吐鲁番盆地，进入天山山区，一处奇热，一处奇冷。铁路全长476公里，全线除戈壁荒漠和盐渍地外，一半以上是深山峡谷，曲线占80%。

11. 南昆铁路——风景最美最险峻的干线。南昆铁路东起南宁，西至昆明，北接红果，全长899.7公里。是连接广西、贵州、云南的国家一级电气化铁路干线。沿途高峡深谷、山水奇秀。很多的世界第一和亚洲第一都在这条干线上创造出来。其中包括：世界铁路第一高桥——清水河大桥，亚洲第一险隧道——家竹菁隧道，亚洲第一墙——石头寨车站锚拉式椿板墙，单线最长电气化隧道——米花岭隧道。

12. 青藏铁路——世界海拔最高又最让人期待的一条干线。修建在“世界屋脊”的青藏高原的青藏铁路，沿线海拔在3000米左右，最高达5000米，是中国一条高原铁路，也是目前世界上海拔最高的铁路。其工程量虽然比不上成昆线，但高原的气候、自然条件十分恶劣，地质十分复杂，修建难度十分巨大。又由于这条铁路的建成将会使进出西藏的难度和路费都大大降低，所以既是盼望西藏之行的驴友们最期待的线路，也是藏区人民最盼望的一条路。

一点准备。并且老师呢，也告诉了我们一些行呀行规，在这里就不一一赘述。还有一点就是老师说的一句话，我觉得很有道理。就是做从头到尾一直做技术人员，发展会受到限制。要忘管理层是奔。但是如果是工管出身，而不是技术出身。那就很难达到管理层。

以上就是我的实践报告。

### 2018年铁路单位实习报告(三)

本阶段我在信号工区学习，是来铁路局学习的第三个阶段，就是去现场学习，向现场的老师傅学习，学习现场工作的程序。在这3个月的工作和学习中，学到了很多书本上没有的现

场知识，使得我对以前所学过的理论知识有了更深刻的认识，真正做到了理论联系实际，使我受益匪浅。

在实践经验积累上，我跟师傅在现场学习的工作流程，并亲身感受了信号工的工作过程，使我开始积累了作为一名合格的信号工应该具有的基本能力，细心体味着作为一名合格的信号工应该具有的职业素质，同时积极配合好我的师傅的工作，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工作要领。

在现场的感触很多，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。成为一名合格的信号工，然后成为一名合格的复合型人才。

本阶段我在信号工区学习，是来铁路局学习的第三个阶段，就是去现场学习，向现场的老师傅学习，学习现场工作的程序。在这3个月的工作和学习中，学到了很多书本上没有的现场知识，使得我对以前所学过的理论知识有了更深刻的认识，真正做到了理论联系实际，使我受益匪浅。

在实践经验积累上，我跟师傅在现场学习的工作流程，并亲身感受了信号工的工作过程，使我开始积累了作为一名合格的信号工应该具有的基本能力，细心体味着作为一名合格的信号工应该具有的职业素质，同时积极配合好我的师傅的工作，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工作要领。

在现场的感触很多，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。成为一名合格的信号工，然后成为一名合格的复合型人才。

## 2018年铁路单位实习报告(四)

实习单位： 广州铁路(集团)公司惠州工务

姓 名□XXXXXXXXXX

系(院)： 铁道工程系

专业班级□XXXXXXXXXX

指导老师□XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

摘 要：根据学校铁道工程技术专业培养方案的要求和教学计划的安排，为巩固理论教学成果，提高学生的操作技能，适应现场的实际需要，2018级铁道工程技术专业学生将于完成学业一部分三个月的《铁道工务》顶岗实习。

一、实习日期：

2018.03.26 — 2018.06.21

二、关键词：

三、实习目的：

- 1、学习和了解线路作业防护及确保安全的有关规定。
- 2、学习和掌握轨道设备基本组成、基本尺寸和技术标准(含无缝线路)。
- 3、进行曲线拨正、调整轨缝、缩短轨布置等基本计算训练。
- 4、参加线路综合维修、临时补修作业。
- 5、掌握各种施工作业防护方法。
- 6、熟悉工务管理部门的管理组织及职责范围。

#### 四、实习主要内容：

在系里面安排我们到工务段实习，我们所有人都觉得非常的激动，因为我们以前都只是学习铁道工务的理论知识，从来没有将理论与工务的实际操作结合起来学习。

本次实习我们去惠州的那部分人前一天就踏上了实习的旅程。首先来到河源站，来到广梅汕铁路党校职校，来到广梅汕铁路党校职校的主要目的就是：对线路作业的安全培训及安全考试。

等到安全考试完成，我们又辗转到被分到的车间，而和我一起被分在龙川北线路车间一共八人，当天我们六个男生就分到了工区，两个女生分在了车间，晚九点才到东水线路专修工区。

实习第一天我们就被要求5：00起床，常常的火车鸣笛声，确实有点的不适应，但是接下来的日子每天如是，就慢慢的适应下来。来到工区实习我做的第一件事就是：工务的常规作业，刨除铁道线路道心的多余的道砟，用拉耙拉平整道床边破。第二天我们就被要求00:00起床，因为天窗点

在00:30-02:30。点内我工作量是涂油换螺帽。

接下来的工作，是跟着工人师傅刨除水沟的杂草、泥土、垃圾等整理外观的作业。然后，是更换线路上坏损的扣件、螺帽、弹条、更换坏损的轨距挡块、加紧扣件螺栓，轨距拉杆螺栓等等。这所有的工作虽然很简单，但是还是占据了我们实习学习工作的大部分时间。就这样又过去了将近一个月，接下来又做了一样其他的工务作业，那就是：拨道作业、改道作业、起道作业、捣固等等。

相关工作的图片：

## 五、实习心得：

三个月的时间不知不觉就过去了。刚去的一周还是在劳累中度过的，由于我们的线路刚刚好要做外观，而且马上面临着三标检查。所以一周都是在拉边坡、刨道砟、疏通水沟、除草，然后直到做完。感觉我以后的工作就是这样，我的心顿时就凉了，但是慢慢的后面的工作就步入正轨了。在接下来的两周里，我不断调整自己，虚心学习，努力提升自己各方面的能力，争取在最短的时间内最好的融入铁路工务工作。在此，我非常感谢我们工区的师傅们，在我实习期间给我的指导和帮助，为我今后的成长打下了良好的基础。短短的三个月，我学习到的东西颇多。

首先，我顺利完成从学生向工人的部分转变。通过参加这次的实习，我了解到线路工工作的重要性，决定以后在工作岗位上要着重培养自己安全责任意识、生产作业规范性，努力提升自己专业方面的能力，使自己能够早日成为一个合格的技术工人。

护作业中，线路、道岔的检查方法，木枕、扣件改道作业，作业安全防护等也有了深入的了解。晚上，跟工长学习各项台账，各种作业安全防护办法及工务非正常情况下应急处理

的原则等。通过学习，我更加深入的认识到了在工作上应注重规范，只有明确了各项作业标准，各种规章制度，才能合理的组织安全生产；采用科学的方法技术，才能更有效的提高作业效率。

再次，我了解了很多学校学习中没有接触过的一些铁路规范，如《铁路技术管理规程》、《铁路线路修理规则》、《铁路工务安全规则》等，了解铁路工务方面的最新动态及同类部门好的一些作业办法等；生活上跟师傅们一起作业，从他们身上了解铁路方面文化。

短短三个月的实习时间，我已完全相信我已完成了实习要求的从学生向铁路线路工的部分转变，在今后的工作学习中，充分运用老师传授的知识，更好的融入铁路工作上来，为铁路更好发展做出奉献！

## 六、实习收获：

- 1、掌握了轨道构造、轨缝调整、轨距加宽和曲线外轨超高等内容。
- 2、掌握了线路养护维修的标准、要求和各项单项作业标准及作业方法。
- 3、掌握了道岔类型、构造，道岔主要尺寸，道岔检查的主要内容。
- 4、我们熟悉了曲线的构造，曲线整正及养护维修方法。
- 5、掌握了各种施工作业防护方法；熟悉了工务段的管理组织及工区的职责范围。

## 七、实习后建议：

学校在开设课程时，应该根据现场作业的标准，尽量让学生在在学校的时候就能见识到现场的一些作业模式，以及学习这门专业今后工作的环境和主要工作，这样可以让学生在走上工作岗位之前有一个心里准备，可以减少学生到现场以后对现场的失落感和抱怨。这样更有利于学生很快适应工作环境，尽快投身工作岗位。