

最新铁路部门工作总结及明年工作思路(模板5篇)

总结是对某一特定时间段内的学习和工作生活等表现情况加以回顾和分析的一种书面材料，它能够使头脑更加清醒，目标更加明确，让我们一起来学习写总结吧。相信许多人会觉得总结很难写？这里给大家分享一些最新的总结书范文，方便大家学习。

铁路部门工作总结及明年工作思路篇一

我叫，今年三十一岁，我自1999年8月份从铁路运输学校铁道运输专业毕业后，分配到车务段入路参加工作，担任一年多的助理值班员工作□xx年起一直担任车站值班员的工作有5年多之久□xx年底通过参加一般干部竞聘后，成为一名中间站站长至今。

在担任这些重要行车工种期间，本人兢兢业业、尽职尽责做好本职工作，取得了一定的成绩。在这9年的工作历程中，在段各级领导的关怀信任和精心指导下，我尊重师傅，团结同事，刻苦学习，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和业务水平，顺利的完成了各项运输生产任务。5年多的车站值班员岗位的实践，使我的能力和水平得到了锻炼和提高，我从一个肤浅了车站值班员基本理论知识的学生，到熟悉并掌握车站值班员相关技能，最后成为千里南昆线上一名业务理论水平高，实作经验丰富的优秀技术骨干。自己在这平凡的工作岗位上做了一些贡献，也取得了一定成绩，现作如下总结：

一直以来，我始终坚持思想政治学习，使我的思想理论素养

不断得到提高，自己努力学习马列主义和党的各项方针政策。在政治上始终与党中央保持一致，严格要求自己，注重职业道德，牢固树立全心全意为人民服务的人生价值观和爱岗敬业的职业道德素质，用满腔的热情认真细致的对待每项工作。我坚持学习、贯彻执行党的路线、方针和政策，爱岗敬业、开拓进取，扎根小站，为南昆线的安全畅通、车务段的安全运输和咱们铁路事业的蓬勃发展，作出了应有的贡献。

1999年8月，我从学校毕业分配到了南昆铁路百色车务段担任助理值班员。当时，南昆铁路刚刚建线正式通车不到两年，做为刚报道的毕业生，虽然四年的中专学习生涯，让我掌握了很多行车岗位的知识，但是我丝毫没有放松学习的机会。在段领导和教育室的精心安排下，我虚心巩固学校的专业基础知识、深入钻研业务书籍，做到了温故而知新；此外我还加强熟悉车站现场的有关行车设备，迅速掌握助理值班员这工种的相关技能和应知应会。整整一年半的时间，我象一块求知的海绵，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。

由于自己表现优秀，业务技术水平高，通过车站推举和自己的努力刻苦学习，从20xx年6月份起，自己由助理值班员岗位走向了车站值班员这一行车重要岗位。

到了车站值班员岗位上后，自己在平时的工作中，不断提高处理问题的能力，往往都能准确、迅速地判断处理各种在接、发列车过程中出现的行车突发事件。如□20xx年的一天，我们站开一轨摩进入区间送工区职工上班，当时已经超过了下道时间，此时我们站刚好2217次货物列车叫站接近，但是驻站联络员与工地防护员又联系不上，由于自己发现他们联系不上，不能确定该轨摩是否已经安全下道，本着“宁可错扣，不可错放”的态度，就把2217次列车扣在本站5分钟，等驻站联络员和工地防护员联系上确定轨摩已经安全下道，并叫驻

站防护员在轻型车辆使用书上注明“于时分下道”字样后，我才向该区间放行2217次列车。防止了一起事故的发生，确保了行车安全和人身劳动安全，受到了车务段的通报表扬。

平时工作中注重加强学习，对一些典型的事故案例喜欢进行举一反三，不断改进自己工作方式方法，找出行之有效的安全措施。如：由于前几年tdcs系统还没有投入使用，邻站与邻站之间的车站值班员很难作到监控、互控，列车从本站开出后根本不知道邻站值班员是否已经开放好进站信号，经常有一些车站值班员忘记开放信号，致使列车机外停车的事故发生。为避免类似事故的再次发生，自己就养成了列车从本站开出两三分分钟后主动询问邻站值班员是否开放好进站信号的习惯，并在《行车日志》备注栏内注明做记录，此举真正有效的避免了机外停车事故的发生。

平常工作中注意积累工作经验，努力学习控制台的操作和各种非正常情况下接发列车作业方法，对无联锁情况下的接发列车做到得心应手，成了一名非正常情况下处理能力极强的技术骨干。自己从事车站值班员至今那么久，没有一起因错误操纵控制台按钮而影响、耽误列车的事件发生。每当车站有信、联、闭施工，进行无联锁接发列车时，车站都安排我当班坐台。如□20xx年4月份乐里河站建站□20xx年12月份乐里河站增加股道等，领导都是点名安排由我亲自坐台，由于自己沉着稳定，业务技术过硬，都确保了这些施工的顺利进行，还确保了接发列车的安全。

平常自己注意加强新知识新技术的学习，并迅速运用到工作中去。如在tdcs系统投入使用的时候，到了新站面对新的不一样的设备的时候，新《技规》、《行规》、《事规》投入使用的时候，执行汛期三级雨量警戒行车办法的时候等，每次接触新的设备、新的知识、新的技术，我都加倍的用心去学习，并在最快的时间内全面熟悉和掌握。

在本工种专业技术理论学习方面，多年来除自己坚持自学外，

在上级各级组织和领导的关怀下，还先后几次被选送到段、路局职校接受过中短期岗位培训和专业技术理论培训学习。20xx年底通过一个月的高强度培训和学习，得到高级车站值班员资格证书。从此，自己在车站值班员这一工作岗位上工作起来更加得心应手。特别是20xx年，自己觉得自己技术基础知识底子还很薄，掌握专业知识能力还比较欠缺，就利用工作之外的时间参加了西南交通大学网络教育学院交通运输专业的进修。在校学习期间，自己的业务技术水平有了更加的进步和提高，还发表了题为《铁路中间站行车安全的探讨》的学术论文，而且题为《铁路货运物流化对策研究》毕业论文更是深受导师的青睐，评为优秀毕业论文。通过努力，我以优异的成绩毕业，并于20xx年获得了大专毕业证书。三年的系统学习，为我打下了良好的理论基础，理论与实践相结合，我的业务能力也提高了许多，干起工作来感到更加游刃有余、如虎添翼。平常还积极参加车务段举办的非正常接发列车培训班，参加新规章、提速调图、安全知识等短期培训，不断增强了自己的技术业务水平。

20xx年年底，虽然自己离开了车站值班员岗位，走上了站长的领导岗位，但是自己不但没有忘记加强学习车站值班员这一重要行车工种的业务理论知识和操作技能，还时刻加强管理知识方面的学习。不仅提高业务素质水平，也提高了自己的管理水平，还做好车站职工的业务培训与教育，不断提高全站职工的业务水平。真正做到一个工作认真负责，学习积极上进，管理得体有方的好站长。

在带徒传艺方面，由于自己具有较高的业务知识和丰富的实践经验，每次车站分配新职工或者有职工提职、改职的时候，都由我带徒传艺。而自己也是以身作则，虚心言传身教，毫无保留地将自己所掌握本工种技术基础知识和有关业务知识以及自己平常工作中所积累的丰富生产经验和本人的特有技能全部传授给徒弟们。8年的铁路生涯，我亲自带过的徒弟有十个之多，他们都能够很快地掌握本职业知识和操作技

能并胜任本职工作，没有一个徒弟发生事故因素以上事件，也没有什么不良反映，有的已经成为车站的业务骨干，甚至有的都也已经走上副站长、站长的领导岗位。自己在带徒传艺方面取得了很大的成效，深受同事的尊敬和领导的爱戴。

值得一提的是，由于自己爱岗敬业，具有高度的责任心，工作认真负责，具有较高的责任感和良好的团队合作精神，刻苦学习，钻研业务，时刻努力提高技术文化素质和思想道德素质，从20xx年至20xx年连续6年都被评为车务段工作先进分子，这在我们车务段还是属于罕见的。

记得有句的名言这样说：业精于勤荒于嬉。在这几年的工作中，我对车站值班员工作应知应会、应掌握的基础知识已掌握，对车站值班员工作中遇到的诸多问题，有了一定的经验知识。在这几年来的工作中，自己利用所学的专业知识在生产实践中做了一些实际工作，已经熟悉掌握正常、非正常接发列车、接发列车的应急处理、行车相关数据的计算及分析、特殊情况的调车作业、事故救援组织及分析等，具备了一定的技术工作能力。但是成绩只能代表过去，自己还是存在着不足之处，随着科技的进步，铁路列车的旅行速度越来越快，各种新型设备的投入使用，在实际行车工作中将会遇到更多的新的课题，对行车安全的要求将越来越高，如何保证行车安全是行车部门永恒的主题，在今后的的工作中，自己要加强学习、克服缺点，力争自己专业技术水平能够不断提高。我作为一名普通铁路工人、合格的技术专业人员，在此申请车站值班员技师职业等级资格，望铁路局技师专业考评小组领导审查，并希望审查通过，给予鼓励！

今后我将全力改正缺点，认真学习专业技术知识、提高个人素质，坚持不懈地学习，用最短的时间掌握新技术、新知识，用于指导实践，坚持“安全发展、协调发展、和谐发展”总体思路，确保铁路运输安全，为构建和谐铁路做出自己应有的贡献。

铁路部门工作总结及明年工作思路篇二

201x年，第一大队按照工务段整体工作部署和各项要求，在段领导的正确领导下，不断强化作业纪律、秩序和新的养护维修模式管理，加强了大队、工区、各岗位的标准执行和制度的落实，实现了整个大队安全生产的基本稳定。主要通过大问题集中修，小问题及时清，各种检查和自身的徒步检查等形式，消除了线路上存在的各种隐患，全面整顿了大队内的安全基础管理，大力整治设备的质量，保证目前最佳状态的完好；安全管理有所改进，设备质量处于完好，提升了大队能驾驭全面安全生产，稳定发展的良好局面；增强了职工的团体意识和安全责任意识；切实做好了配合施工队的监督和卡控工作；全面监控，切实把好线路设备质量关；狠抓职工队伍稳定，提高各工区工、组长的默契配合，互位提醒，各项工作得到快速高效落实。现将一大队201x年度总结如下：

铁路部门工作总结及明年工作思路篇三

一、机务安全工作

今年以来全局机务系统消灭险性及以上责任行车事故，截止9月底实现无重大大事故3989天、无险性事故2533天。机车乘务员在行车途中共防止各类事故11769件，其中防止重大大事故10件，防止险性事故403件，防止折角塞门关闭3件，防止路外伤亡事故9301件，防止其它一般事故2052件。截止9月底，共发生一般行车责任事故8件，其中调车脱线、调车冲突各1件、挤岔6件，每十万公里0.005件。

1、认真开展安全大检查。为认真贯彻铁道部《关于迅速开展防火防爆大检查的通知》(运装机运[]266号电报)和路局《关于迅速开展防火防爆大检查的紧急通知》(上铁公发[2003]61号电报)的精神。我处从3月份起开展安全大检查，4月份继续分南、北两个专业组，分别检查了阜阳、合肥、南京、南翔

和福州、永安、金华、杭州机务段。检查组在听取各段开展安全大检查情况介绍的同时，深入车间、班组检查现场安全作业和安全设备情况，对发现的问题除了与被检查段交换意见，并发出整改通知书，各段对安全检查组提出的问题都很重视，立即研究了整改措施，并反馈了落实情况。下半年继续开展安全大检查，至今共检查发现问题3218个，其中上半年整改2833个，下半年整改251个，共计3084个，整改率为96%，还有134个问题正在逐步整改中。

2、加强机车运用安全工作。

(1)落实部13号文《机务行车安全管理规则》，认真抓好“915”对规检查工作。一是抓好机务段每月的自查自评工作；二是抓好分局每季度的“915”检查；三是坚持局每半年一次的“915”对规检查。通过各级对规，夯实各项安全基础管理工作。

(2)认真抓好干部添乘和指导司机管理工作，重点抓好干部添乘的量化标准以及夜间添乘复盖面情况和关键人、机班的添乘帮教情况。

(3)认真抓好机车乘务员的待乘管理工作和防止机车乘务员超劳工作，保证机车乘务员出乘前不少于4小时的休息，出乘时精力充沛。加强超劳分析，落实机务防止超劳的各项措施，努力减少超劳的发生。

(4)抓好季节性事故的预防工作。一是抓一年二次的非正常行车考试；二是抓好非正常行车规章的落实，路局坚持“915”检查，对各段一年二次机车乘务员非正常行车规章的考试情况和考试成绩进行检查，坚持对运用干部的规章考试，并在季节前做好有关措施的督促检查工作。

3、救援工作进一步加强。

第一，全面开展示范救援列车的创建工作。根据路局深化沪宁示范达标线、创建沪杭、津浦示范达标线的工作部署，沪宁线上海、常州、南京东救援列车在达标的基础上进一步深化示范创建工作，常州救援列车创建工作已列入路局沪宁达标线的一个典型单位，上海、南京东救援列车也正在按规划目标继续强化基础工作，杭州、滁州等救援列车均全面开展示范救援列车的创建工作。

第二，运用科技手段提升快速救援能力。为适应沪宁干线运输安全畅通，加快提升快速救援能力，路局组织上海、南京分局开发《沪宁线行车事故快速救援预案软件运用系统》，已通过项目验收和技术鉴定。在此基础上，积极开展了《上海铁路局行车事故快速救援处置预案应用系统》的编制工作，10月份召开了该软件编制工作会议，要求年内完成编制工作。

第三，坚持开展救援装备“三大活动”。根据年度工作安排，全局救援列车积极开展了春、秋两季以吊机为重点的救援装备大检查、大保养、大整治活动。“三大”活动基本做到了有计划、有重点、有成效、有总结；据初步统计，三大活动中查出质量隐患231件，整改207件，厂方(新吊机)和吊机承修单位处理24件。通过“三大”活动，消除隐患、保养到位，大大提高了救援装备质量。

第四，强化救援技能培训和演练。各分局按照路局安排的救援竞赛项目(油罐车加水倾翻60度吊复)分别组织各救援列车进行了演练竞赛，该项目难度很大，吊复困难，但各救援列车动脑筋想办法，圆满完成了该项任务，锻炼了队伍，掌握了救援新技巧。今年来由分局举办的救援专职人员培训班和集训6期次，对车务系统救援队的检查辅导42次，救援列车主管单位举办的各种竞赛5次。各救援列车进行了单工种技能演练818次、参加人数为8956人次，吊机参加的综合演练93次、参加人数1879人次。全局各救援列车专职人员自行组织的各种形式的业务学习人均超过12小时/月。

第五，加强春运和节假日黄金周等阶段性待备，确保运输畅通。春节、五一、十一节假日和5.26路局1000天期间，对全局救援列车提出了人员充足、装备良好、出动迅速、救援成功的四点要求，各救援列车加强值班，确保万无一失。截止10月底，全局救援列车进行事故救援24次(未正式接令8次)，其中正线救援2次，站场(车站、编组站)救援22次;起复机车8台、货车32辆(重车11辆)、客车1辆。在事故救援时，各出动单位做到出动迅速、方案得当、装备良好、协调作业，杜绝了吊机故障中断救援、救援现场指挥失误、吊机人身伤害事故，出色完成了每次救援任务，为恢复运输畅通和路局安全目标的实现做出了贡献。

4、加强机车安全装备工作。

第一，进一步规范安全装备管理工作。今年通过抓《上海铁路局机车行车安全装备使用维修管理实施细则》(上铁机发[]129号)的落实，在规范安全装备管理方面收到明显效果。反映在列车运用监控装置的各项运用指标上，今年以来保持了高位平稳。据1-9月份统计，安装监控装置机车入库348510台次(按有入库检测点统计)，良好347757台次，良好率99.78%，同比提高0.02个百分点(部定99%，局定99.5%);安装监控装置客货运机车总走行16384.35万公里，途中发生因监控装置及相关设备故障关机176次，关机率0.107/十万公里(部定1.0，局定0.5)，同比下降0.074个百分点，其他原因关机113件，0.068件/十万公里(局定1.0);放风发生413起，其中操纵原因227起，监控故障22起，信号异常87起，其他77起，放风率0.252/十万公里(部定常用或紧急4.0件，局定2.0)，同比降低0.026百分点，调小发生放风308件，每百台日0.483件(部定2件);应转文件1139051个，成功转储1138481，转储率99.95%，与去年持平。

第二，推广ic卡施工限速控制，加强ic卡运用管理。今年是全局ic卡施工限速控制推广工作关键年，特别是返程写卡，技术和管理难度较大。为做好返程写卡，机务处下发机监

函[2003]7号《关于做好ic卡控制临时限速使用情况调查工作的通知》，通过收集、分析去年推广本段写卡的实际运用情况，完善返程写卡软件。根据部下发关于沈阳局5月27日t262次严重超速的通报，以机电[2003]068号《关于加强监控装置ic卡使用管理的通知》部署强化ic卡揭示信息复核和管理工作；以机监函[2003]66号文《关于监控装置ic卡跨段写卡工作安排的通知》部署全局返程写卡推广工作；举办ic卡跨段写卡软件培训班和赴蚌埠、芜湖、南京、杭州及金华等段进行重点指导，组织实施和强力推进。至10月底ic卡施工限速控制已基本覆盖面全局交路，为第六次全路提速大施工期间的机务行车安全提供了技术保障。

第三，安全装备技改安装情况。截至10月底，相关项目完成情况。

(1)lkj型监控装置安装140台。今年是铁道部三年完成客运机车lkj2000型监控装置安装的第二年(原计划139、140、99，计378台，实际02年下达计划117台)，至10月底已完成117台。监控中心按统一装车方案、便于集中管理要求，编制完成df11(a□b□c三种操作台)□df4d□df4kb机车装车设计文件，按车型统一设备安装位置、支架(面板)、电缆走向及接线方式。针对lkj2000装置控制模式、运用质量中出现的问题，提出有关监控程序、操作方法、显示器抗干扰、显示界面及控制模式等方面修改意见，并逐步解决2000型装置软件缺陷、显示器故障等问题，使新装备逐步进入稳定运行状态。

(2)统一调小机车lkj-93ai装置。自以来，我局陆续在调小机车上安装监控装置，基本使用客货运机车替换下的设备(jk-2h□lkj-93h□lkj-93a)□lkj2000型装车后，除用于更新部分寿命到期的货运机车监控装置外，其余安排用于统一调小机车为lkj-93ai□路局安排该项目更新配套电缆37台，机务处下发《关于安排调小机车监控装置更新工作的通知》，年内完成。

(3) 光电传感器改造434台(福州分局320台)。在去年完成500台基础上,今年计划下达114台(51万元),另福州分局320台。经路局统一招标、部署改造方案和更新计划,现已全部完成。经过二年安排,现前早期、杂型的光电传感器已基本更新到位,今年因光电传感器故障导致装置在途关机的情况已大为减少。

(4) ic写卡工作站补充。去年完成38处写卡工作站后,根据写卡作业需要,对编辑、写卡按工作站分设要求配置了设备,并对机调室配置传真机、复印机,该项目涉及各折返段机调室44处,结合ic卡推广工作安排现已完成。

第四, 技术攻关工作。

(1) 调车作业安全监控系统。在镇江南、望亭站试点安装“调车作业监控系统”后,今年主要开发lkj2000屏替换数显及小屏,研究车位跟踪、车长自动检测、第一架及反向信号机监控等课题,经9月10日望亭站“接风”运行,10月14日通过路局组织的技术评估。下一步将对镇江南站的系统进行相应的完善,并进入接风运行。根据系统完善修改情况将对管理办法进行修订。

(2) ic卡限速控制软件。根据路局科研合同,组织攻关,在返程写卡功能上有所突破,为全局顺利推广施工限速控制奠定了技术基础。该项目在路局机关“金点子”发布会上获一等奖。目前相关材料准备就绪,计划11月份完成技术鉴定。

(3) 吸取6.27调车事故教训,安装防撞装置。为防止京沪线芦岭站6.27调车事故重演,研究采用防撞装置,协调蚌埠、南京东、杭州段做好设备安装,以机监函[2003]68号文《关于蚌埠段安装机车防撞装置工作要求的通知》部署蚌埠段进行试验推广。

(4) 机车无线数据传输装置。按路局沪宁线安监系统向津浦、沪杭推广计划,在南京、杭州段分别安装车载及地面设备。配合机车线路动态检测装置推广,开发报警信息发送功能;根

据去年路局技术审查意见及4月份赴株洲电力机车研究所进行电磁兼容试验结果，对车载设备电磁兼容及系统数据传输性能进行技术完善。该项目计划赴铁科院环形线进一步考核，并做好部技术鉴定准备。

(5) 机车乘务员一次出乘作业标准化评分软件。组织有关机务段及开发人员修改、完善《机车乘务员一次出乘作业标准化评分软件》。

(6) 调车录音接口。为吸取长兴站调车事故，根据路局领导要求，开发调车录音接口装置，目前在昆山、苏西站调车上试验，准备待技术鉴定后推广。

二、机车质量

1-9月全局发生机破64件，每十万公里0.04件，与去年同期持平。其中内燃机车59件，十万公里机破0.043件；电力机车1件，十万公里机破0.01件。

1、根据我局春节、元旦、劳动节、国庆节客货量增多的特点，我们主要利用春运客机鉴定、年度质量鉴定、秋季大整车和机车防寒过冻的阶段性工作，集中力量整治机车质量隐患，确保我局春节、元旦、劳动节、国庆节客货量增多时的运输畅通。各段增派专业技术人员，询访机车乘务员，并结合机车日常机破、临修分析资料，认真做好运用机车质量状态的摸底工作。对机车故障多发部位和薄弱环节，进行集中整治，不仅使机车惯性故障得到了有效地抑制，而且使机车鉴定的质量有很大的提高。

2、充分利用机车鉴定的有利时机，集中力量整治机车质量隐患。今年的机车鉴定工作颇有特点，各机务段根据路局机车鉴定的要求，采取了“先整后鉴、以整为主”方式，在抓好机车鉴定工作的同时，我局采用了机务段自查、分局复查、路局抽查的三级检查方式，对机车鉴定工作进行了分阶段的检查。

四月上旬，路局机车鉴定督导组，分南北两路，分别抽查了阜阳、合肥、南京、南翔、杭州、金华、永安、福州等机务段的机车鉴定工作。在开展检查的同时，及时对机务段在机车鉴定工作中的疏漏和不到之处进行了纠正。在整个机车鉴定期间，全局共整修机车不良处所2870余件，其中：nd5机车：落修轮对85条，轮箍超限更换9条，处理总成漏水9台次；增压器不良5台，冷却单节漏水18节，制动管系整修18台；df11机车：更换增压器42只；换修活塞96件；更换轮对26条；吊修月牙板螺栓29件、静液压泵马达3台。修复烟雾报警器15台；df4机车：机车水阻功率调整3台；吊修增压器24个，落修牵引电机11台；落修轮对44对；处理各类辅助系统故障57处；吊修缸头21件；ss3机车：制动管系整修处理118台，更换处理油压减震器23台，整修不良电子插件132块；更换不良蓄电池121节、压力表442块、电测仪表318块。

今年的机车鉴定工作结合了消防安全检查同步开展，因此各段对机车消防器材的安全检查也十分重视。全局在机车鉴定期间共更换了消防器材244件，并进一步加强了消防管理制度。全局鉴定机车的优良良好率为机车鉴定总数的96.50%。完成了我局机车鉴定优良率达到90%的奋斗目标。

3、强化机破通报。每月通报全局机破情况，针对机破事例举一反三，布置近阶段围歼机破的工作重点。并通报全局各段实现无机破月情况和各段在围歼机破上的有效措施。

4、大力开展无机破月活动。结合全局机务系统的实际，进一步强化检修职工的争先创优的质量意识，加大围歼机破攻坚战的力度，在全局开展无机破月活动。在活动中，增添了竞赛项目和要求，根据要求各段开展了以检修后机车和出入库检查后机车的“零公里”检查为主的查隐患的实作竞赛，进行了以机车构造原理和检修工艺知识为主体的理论知识竞赛。通过活动，提高了职工的技能，促进了机车质量。1-9月份全局14个机务段实现了82个无机破月。

5、针对上海机务段df11-3机车柴油机第9缸喷油泵出油阀上盖螺柱切断的火情机破，连续三次组织了机务段和制造厂进行分析，督促机务段眼睛向内，深究源头，并与机务段和制造厂一起，制定防范措施，杜绝类似情况的发生，更换所有浙江安托油泵油嘴有限公司制造的df11机车喷油泵的出油阀安装螺柱。继续抓好“应急的检查办法”的落实工作，加强df11喷油泵的检查，确保在整治阶段中的质量安全。

三、全力以赴完成运输生产任务

1、今年机车运用指标完成情况较好。1-9月份，日车、日产、平牵全面完成年度计划，具体完成情况如下：日车公里年度计划406公里，实际完成414公里，超计划完成8公里，与去年同比上升0.98%。日产量年度计划97万吨公里，实际完成108.7，超计划11.7，与去年同比上升9.9%。列车平牵年度计划2800吨，实际完成2844，超计划完成44，与去年同比上升0.6%。1-9月全局机车总走行161223897公里，与去年同比下降0.2%。1-9月全局总重吨公里181283025，与去年同比上升8.8%。

2、认真做好运输高峰和以货补客时的人车供应。今年的春运客流如潮，历史罕见，全局共开行临客6303列，比去年春运增加962列，上升18%。货运干线主要口子均超图开车，东葛口达102对；常州口达65对，创历史记录。国庆黄金周期间，又是“非典”后的第一个大假日，全局共开行临客882列，比去年同期多开220列。为确保人车供应，机务段精心组织，乘务员压缩二头的休息时间，调整机车交路，组织运用干部、指导司机顶岗上线及临客和重点客车的添乘，加强机车出入库检查，成立抢修组，消灭机车临修，确保了运输畅通，圆满完成了运输高峰任务。“非典”期间为打好一场以货补客的运输战役，确保京九线及二通道的畅通，为保证机车供应，进行快速调配机车：杭州机务段调配阜阳段的机车，从下令到段上线仅三天时间，确保了运输的需要。

3、认真做好货物提吨、客车正点运行工作。为做好津浦线nd5单机5000吨牵引工作，路局联合调查组添乘机车、走访蚌埠、南京分局调度所及南京东机务段，了解日常生产中出现的问题并写出调配报告。为确保重点客车的正点，多次添乘重点机车了解运行情况，并要求重点客车发生晚点的原因每天电传路局进行分析。

4、调整牵引定数、机车交路及担当区段，提高运输效率。

(1)5月21日18点南京东至徐州北间nd5牵引的货物列车牵引定数调整为nd5机车单机牵引5000吨。

(2)为解决二通道运输能力紧张，尤其是长兴站的通过能力，于3月10日起将芜湖东~垦山门的15对直通列车改由芜湖机务段机车担当，长兴更换机班不换机车的长交路，缓解了长兴站的能力。

(3)为解决京九线商丘北堵车问题，铁道部要求京九线北~聊城北20对直通货物列车由原来的阜阳和济南局的聊城机务段对跑商丘折返的交路改为两段直通对跑的长交路，我局阜阳机务段担当8对，机车乘务员商丘北换班，4月1日起机车开始直通。

5、千方百计为运输提供良好的机车。

(1)采取检修预案，抓好阶段性节假日的机车供应。为确保春节、五一节、国庆节、元旦等节假日的铁路增收黄金期运输，各段制定“非常时期”机车检修预案，包括信息流通、调整检修作业时间，缩短检修停时、适时调整检修计划等。在保证运输安全的前提下合理安排修程、压缩检修停时，正常小修机车力争当日交车上线投入运用，充分挖掘潜能，全力保障了节假日高峰时段机车的供应。

(2)对“以货补客”期间货物列车开行多和机车供应矛盾情况，

有关机务段实施了“非常时期”机车检修预方案，调整检修作业时间，缩短检修停时、适时调整检修计划、抢修故障机车，保证运输部门的需要。

(3)克服困难，较好地承担起上级的单机重载任务。按铁道部1798号令，从5月21日起nd5机车担当京沪干线货运单机重载任务。截止9月30日已累计开行下行重载列车7608趟，占下行总趟数的63.1%。单机重载每天让出津浦线下行线条7条，为京沪线提速扩能提供了条件。实施5000吨单机牵引以来，尽管机破临修件数增加，燃烧部件受力配件破损率、检修判废率相应增加，临修、超修突然增多，为保证供车，南京东机务段职工加班加点处理故障，特别是高温季节，主要班组部分工人已经累倒，检修车间不得不从备品组抽调人员到柴上组临时顶岗，保证了重载列车开行。

6、水电、牵引供电工作。水电部门加强水电设备管理，确保安全可靠供应。制定了提高京沪线加强电力安全的措施方案，建立京沪、沪杭线抢修网络，事故抢修制度和预案并贯彻实施；做好防洪抢险和复旧工作，对蚌埠分局水患进行现场检查，对影响运输的设备进行了整治。同时进一步增强水电能力，完成局管大修19项的审批工作，做好京沪提速水电方案审查及安全施工监督工作；对阜阳水处理、北郊配电所、亳州配电所改造方案上报建议；做好防非工作时水质防护和检测，完成南京水厂安全检测装置。

牵引供电部门主要任务指标完成情况(1~9月)。牵引供电量3.39亿kwh□较去年同期增加5.6%；故障跳闸0.16件/百万千瓦时，较去年同期下降33.3%；故障跳闸平均停电时间16.5分钟/件，较去年同期下降12.2%；供电原因跳闸0.012件/百万千瓦时，较去年同期下降52.6%；牵引供电设备鉴定合格率：接触网94%、变电设备均为96%，优良率：接触网88.5%，变电设备78.9%。

铁路部门工作总结及明年工作思路篇四

近年来铁路部门，中国铁路积极提升铁路技术装备水平、扩充铁路运输能力，促进了铁路的快速发展。铁路快速发展是一项综合性的系统工程，需要多部门、多专业的技术支持，今天本站小编给大家带来了铁路部门年度工作总结，希望对大家有所帮助。

我叫，今年三十一岁，我自1999年8月份从铁路运输学校铁道运输专业毕业后，分配到车务段入路参加工作，担任一年多的助理值班员工作□xx年起一直担任车站值班员的工作有5年多之久□xx年底通过参加一般干部竞聘后，成为一名中间站站站长至今。

在担任这些重要行车工种期间，本人兢兢业业、尽职尽责做好本职工作，取得了一定的成绩。在这9年的工作历程中，在段各级领导的关怀信任和精心指导下，我尊重师傅，团结同事，刻苦学习，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，顺利的完成了各项运输生产任务。5年多的车站值班员岗位的实践，使我的能力和水平得到了锻炼和提高，我从一个肤浅了车站值班员基本理论知识的学生，到熟悉并掌握车站值班员相关技能，最后成为千里南昆线上一名业务理论水平高，实作经验丰富的优秀技术骨干。自己在这平凡的工作岗位上做了一些贡献，也取得了一定成绩，现作如下总结：

一直以来，我始终坚持思想政治学习，使我的思想理论素养不断得到提高，自己努力学习马列主义和党的各项方针政策。在政治上始终与党中央保持一致，严格要求自己，注重职业道德，牢固树立全心全意为人民服务的人生价值观和爱岗敬

业的职业道德素质，用满腔的热情认真细致的对待每项工作。我坚持学习、贯彻执行党的路线、方针和政策，爱岗敬业、开拓进取，扎根小站，为南昆线的安全畅通、车务段的安全运输和咱们铁路事业的蓬勃发展，作出了应有的贡献。

1999年8月，我从学校毕业分配到了南昆铁路百色车务段担任助理值班员。当时，南昆铁路刚刚建线正式通车不到两年，做为刚报道的毕业生，虽然四年的中专学习生涯，让我掌握了很多行车岗位的知识，但是我丝毫没有放松学习的机会。在段领导和教育室的精心安排下，我虚心巩固学校的专业基础知识、深入钻研业务书籍，做到了温故而知新；此外我还加强熟悉车站现场的有关行车设备，迅速掌握助理值班员这工种的相关技能和应知应会。整整一年半的时间，我象一块求知的海绵，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。

由于自己表现优秀，业务技术水平高，通过车站推举和自己的努力刻苦学习，从20xx年6月份起，自己由助理值班员岗位走向了车站值班员这一行车重要岗位。

到了车站值班员岗位上后，自己在平时的工作中，不断提高处理问题的能力，往往都能准确、迅速地判断处理各种在接、发列车过程中出现的行车突发事件。如□20xx年的一天，我们站开一轨摩进入区间送工区职工上班，当时已经超过了下道时间，此时我们站刚好2217次货物列车叫站接近，但是驻站联络员与工地防护员又联系不上，由于自己发现他们联系不上，不能确定该轨摩是否已经安全下道，本着“宁可错扣，不可错放”的态度，就把2217次列车扣在本站5分钟，等驻站联络员和工地防护员联系上确定轨摩已经安全下道，并叫驻站防护员在轻型车辆使用书上注明“于xx时xx分下道”字样后，我才向该区间放行2217次列车。防止了一起事故的发生，确保了行车安全和人身劳动安全，受到了车务段的通报表扬。

平时工作中注重加强学习，对一些典型的事故案例喜欢进行举一反三，不断改进自己工作方式方法，找出行之有效的安全措施。如：由于前几年tdcs系统还没有投入使用，邻站与邻站之间的车站值班员很难作到监控、互控，列车从本站开出后根本不知道邻站值班员是否已经开放好进站信号，经常有一些车站值班员忘记开放信号，致使列车机外停车的事故。为避免类似事故的再次发生，自己就养成了列车从本站开出两三分钟后主动询问邻站值班员是否开放好进站信号的习惯，并在《行车日志》备注栏内注明做记录，此举真正有效的避免了机外停车事故的发生。

平常工作中注意积累工作经验，努力学习控制台的操作和各种非正常情况下接发列车作业方法，对无联锁情况下的接发列车做到得心应手，成了一名非正常情况下处理能力极强的技术骨干。自己从事车站值班员至今那么久，没有一起因错误操纵控制台按钮而影响、耽误列车的事件发生。每当车站有信、联、闭施工，进行无联锁接发列车时，车站都安排我当班坐台。如□20xx年4月份乐里河站建站□20xx年12月份乐里河站增加股道等，领导都是点名安排由我亲自坐台，由于自己沉着稳定，业务技术过硬，都确保了这些施工的顺利进行，还确保了接发列车的安全。

平常自己注意加强新知识新技术的学习，并迅速运用到工作中去。如在tdcs系统投入使用的时候，到了新站面对新的不一样的设备的时候，新《技规》、《行规》、《事规》投入使用的时候，执行汛期三级雨量警戒行车办法的时候等，每次接触新的设备、新的知识、新的技术，我都加倍的用心去学习，并在最快的时间内全面熟悉和掌握。

在本工种专业技术理论学习方面，多年来除自己坚持自学外，在上级各级组织和领导的关怀下，还先后几次被选送到段、路局职校接受过中短期岗位培训和专业技术理论培训学习□20xx年底通过一个月的高强度培训和学习，得到高级车站

值班员资格证书。从此，自己在车站值班员这一工作岗位上工作起来更加得心应手。特别是20xx年，自己觉得自己技术基础知识底子还很薄，掌握专业知识能力还比较欠缺，就利用工作之外的时间参加了西南交通大学网络教育学院交通运输专业的进修。在校学习期间，自己的业务技术水平有了更加的进步和提高，还发表了题为《铁路中间站行车安全的探讨》的学术论文，而且题为《铁路货运物流化对策研究》毕业论文更是深受导师的青睐，评为优秀毕业论文。通过努力，我以优异的成绩毕业，并于20xx年获得了大专毕业证书。三年的系统学习，为我打下了良好的理论基础，理论与实践相结合，我的业务能力也提高了许多，干起工作来感到更加游刃有余、如虎添翼。平常还积极参加车务段举办的非正常接发列车培训班，参加新规章、提速调图、安全知识等短期培训，不断增强了自己的技术业务水平。

20xx年年底，虽然自己离开了车站值班员岗位，走上了站长的领导岗位，但是自己不但没有忘记加强学习车站值班员这一重要行车工种的业务理论知识和操作技能，还时刻加强管理知识方面的学习。不仅提高业务素质水平，也提高了自己的管理水平，还做好车站职工的业务培训与教育，不断提高全站职工的业务水平。真正做到一个工作认真负责，学习积极上进，管理得体有方的好站长。

在带徒传艺方面，由于自己具有较高的业务知识和丰富的实践经验，每次车站分配新职工或者有职工提职、改职的时候，都由我带徒传艺。而自己也是以身作则，虚心言传身教，毫无保留地将自己所掌握本工种技术基础知识和有关技术业务知识以及自己平常工作中所积累的丰富生产经验和本人的特有技能全部传授给徒弟们。8年的铁路生涯，我亲自带过的徒弟有十个之多，他们都能够很快地掌握本职业知识和操作技能并胜任本职工作，没有一个徒弟发生事故因素以上事件，也没有什么不良反映，有的已经成为车站的业务骨干，甚至有的都也已经走上副站长、站长的领导岗位。自己在带徒传

艺方面取得了很大的成效，深受同事的尊敬和领导的爱戴。

值得一提的是，由于自己爱岗敬业，具有高度的责任心，工作认真负责，具有较高的责任感和良好的团队合作精神，刻苦学习，钻研业务，时刻努力提高技术文化素质和思想道德素质，从20xx年至20xx年连续6年都被评为车务段工作先进分子，这在我们车务段还是属于罕见的。

记得有句的名言这样说：业精于勤荒于嬉。在这几年的工作中，我对车站值班员工作应知应会、应掌握的基础知识已掌握，对车站值班员工作中遇到的诸多问题，有了一定的经验知识。在这几年来的工作中，自己利用所学的专业技术知识在生产实践中做了一些实际工作，已经熟悉掌握正常、非正常接发列车、接发列车的应急处理、行车相关数据的计算及分析、特殊情况的调车作业、事故救援组织及分析等，具备了一定的技术工作能力。但是成绩只能代表过去，自己还是存在着不足之处，随着科技的进步，铁路列车的旅行速度越来越快，各种新型设备的投入使用，在实际行车工作中将会遇到更多的新的课题，对行车安全的要求将越来越高，如何保证行车安全是行车部门永恒的主题，在今后的工作中，自己要加强学习、克服缺点，力争自己专业技术水平能够不断提高。我作为一名普通铁路工人、合格的技术专业人员，在此申请车站值班员技师职业等级资格，望铁路局技师专业考评小组领导审查，并希望审查通过，给予鼓励！

今后我将全力改正缺点，认真学习专业技术知识、提高个人素质，坚持不懈地学习，用最短的时间掌握新技术、新知识，用于指导实践，坚持“安全发展、协调发展、和谐发展”总体思路，确保铁路运输安全，为构建和谐铁路做出自己应有的贡献。

本人，男，34岁，文化程度中专，职称为车站值班员，技术等级为高级工，现任芜湖车务段站副站长。本人于1993年7月自芜湖铁路技校毕业，分配到原宣城车务段站历任扳道员、

助理值班员、车站值班员□20xx年5月调任芜湖车务段任副站长。

回顾入路以来十六年的工作经历，我一直都在运输生产一线工作，从入路的第一天起我就认识到安全是铁路运输生产永恒的主题，“安全责任重于泰山”，确保安全是铁路职工职业道德规范的基本内容，也是义不容辞的法律责任，在任何时候都要以“如临深渊、如履薄冰、如坐针毡”的忧患意识，以警钟长鸣、永不松懈的工作态度积极投身到运输安全工作中去。安全要靠人来保障，而业务水平的高低直接决定着保障安全能力的强弱，所以我从参加工作开始，一刻也没有放松过技术业务知识以及安全生产有关的规章的学习，通过学习使我掌握了本岗位所需的业务知识和实际操作能力，特别是非正常应急处置能力的提高。并在去年经过车务段预赛选拔荣幸的代表芜湖车务段参加上海铁路局业务比赛，并取得良好成绩。

我原先所在的站属宣杭线一个五等的中间站，车站所在位置是个雷击区，当地每年夏天都会因为雷击造成人员伤害和设备损坏事故，在20xx年的夏天有一天白班，雷雨交加，当时我正在办理客车1581次3道停开作业，客车1581次在3道停妥，旅客上下和行包装卸完毕，闭塞手续已办妥，出站信号已开放，正准备通知助理值班员发车，只听见一声雷声，通信集中柜一团火球冒出，行车室一切电话中断，作为中间站要不间断接发列车，根据故障现象，在向调度汇报和通知站长到行车室把关后，依据《技规》、《行规》以及车站非正常应急处置预案规定使用红色许可证及时将客车1581次发出，保证了旅客列车的安全正点。

20xx年在宣杭复线施工改造期间，由于工期紧，任务重，施工对运输生产安全造成很大的干扰，当时我任十字铺站车站值班员，作为安全自控型小组长，每次在接班点名会上认真做好本班的安全预想，从作业组织、进路准备、检查确认等环节布置本班安全生产注意事项，在作业过程中对接发列车和

调车作业的各个安全关键环节加强动态控制，保证了安全生产。我作为当班车站值班员参加了车站站场改造的两次一级施工和数次二三级施工，每次施工前都要带领班组成员认真学习施工时的行车办法安全措施和注意事项以及新设备的操作要领，在作业中严格执行作业标准和作业纪律，认真落实安全卡控措施，保证了施工期间的作业安全。记的有一次在复线施工期间，我正在办理客车1705次3道停开作业时，由于施工单位在区间作业时挖掘机将贯通电的电线杆撞断导致控制台停电(当时只有一路贯通线电源)，这时客车1705已有邻站开出，我根据故障现象及时做出判断，首先立即使用列车无线调度电话通知客车1705次司机本站设备故障机外停车，并向站长和调度汇报，通知信号、工务、供电人员到站检查原因，组织人员到现场按非正常接发列车程序办理了客车1705次停开作业，保证了旅客列车的绝对安全。

随着铁路改革的逐步加快，技术装备水平逐步提高，特别是宣杭复线开通后，行车组织办法和作业方式都有很大的变化，为了尽快提高自己的理论知识和业务水平，以更好地适应岗位需要，我于20xx年报名参加了南京铁路运输学校运输专业函授中专班的学习，通过三年的系统学习，我对铁道运输专业的各门学科知识有了更深入的了解和掌握，并在20xx年以优异的成绩顺利毕业. 通过学习使我的业务技能有了很大的提高，更好地为运输生产服务。

20xx年5月我通过车务段中间站站长竞聘的方式走上副站长的工作岗位，从生产岗位到管理岗位的这一转变对我来说是全新的考验，如何在新的岗位上干好本职工作，我想首先要加强思想政治学习，提高政治觉悟，要系统认真学习马列主义、毛泽东思想、邓小平理论、“三个代表”重要思想和科学发展观，通过学习，提高自己的政治觉悟和理论水平，加强思想修养和自身素质，树立正确的人生观和价值观，以强烈的事业心、高度的责任心和奉献精神完成好各项工作。同时要积极的向党的组织靠拢，因为只有在这个大熔炉中才能

更加锻炼自己考验自己，使自己更快的成熟，更好地为铁路事业奉献青春。

其次在平时的工作上要按照“高标准、讲科学、不懈怠”的要求，杜绝“三关”行为，即“视而不见关”、“手懒腩沉关”、“人情面子关”。“视而不见关”就是见到别人违章指挥、违章作业而不去制止的不负责行为；“手懒腩沉关”就是不去积极地排查隐患，见到有安全隐患而不去排除，导致事故发生的失职行为；“人情面子关”就是碍于人情关系，处罚力度不到位，不敢管，当“老好人”的行为。必须始终坚持在安全上不论是一丝一毫的问题也决不放过，自觉做到五勤，即脑勤、眼勤、手勤、腿勤、嘴勤，带着责任干好本职工作。同时要注意工作方法，要本着诚实、尊重、相互关心的原则，以诚待人，打动人心，才能拧成一股绳，更好地完成工作。

三要摆正自己的位置，明确自己的角色特点，要有大局观念，整体意识，作为副职要在日常工作中做好站长的参谋，全力协助站长做好各项工作，促进车站管理水平不断提升。

四要加强业务学习，作为副站长主要负责车站安全技术管理和行车的管理，在日常工作中要组织行车小组技术业务学习，按季进行业务考试，开展小组竞赛和互检互学活动，并负责对施工、联锁失效等非正常情况下行车安全措施的落实、监控和把关，同时在管理中不但要做到以理服人，还要做到以技服人，工作性质和工作要求对业务水平提出了更高的要求，为此必须加强学习，应非常重视知识的更新积累，要充分利用一切机会加强业务知识和管理知识的学习，特别要对新技术、新知识的学习投入更多的精力。

通过报名参加这次车站值班员技师考评促进了本人加强业务学习，提高自身业务技能的积极性，同时也看到了自身的不足，不管这次考评结果如何，我在今后的工作中一如既往，老老实实做人，勤勤肯肯工作。不断加强学习，更好的为铁

路运输生产服务。

20xx年，在局、处领导和同志们的关心帮助下，按照本岗位的职责要求和领导的工作安排，认真履行职责，较好地完成了各项工作任务。现将个人20xx年度主要工作情况总结如下：

一、主要工作情况

(一) 合同管理工作

1. 根据局《合同管理办法》审慎做好各类合同的合法合规性审查工作，全年共审查、修改全局各类合同83份，总标的金额x万元。按照高速集团公司要求，安排布置全局重大合同的梳理清查，并上报合同清查工作完成情况报告。5月份，迎接高速集团公司合同检查小组对我局的合同检查。
2. 到临朐轨枕公司合同进行管理情况监督检查，根据业务性质逐笔分析合同，针对公司应收账款较多的问题，协助制定应对方案，防范合同违约和欠款风险。
3. 就兴广铁路合同审批程序管理提出具体规定，经领导批准后公布实施。

(二) 经营业绩考核工作

1. 会同有关部门对全局各单位、各处室20xx工作目标责任制完成情况进行了考核。
2. 起草《x省地方铁路局局管单位领导班子年度经营业绩考核办法(试行)》，经局长办公会议研究通过后印发实施。
3. 拟定了局管各单位《20xx年工作目标责任书》，组织在全局工作会议上签订。

4. 会同机关各部门完成我局20xx年度经营业绩考核自查报告，上报高速集团公司，协调做好对口部门沟通联系工作，争取我局在年度经营业绩考核中取得优异成绩。

(三) 加强全面风险管理工作

根据高速集团公司关于深度推进全面风险管理的有关要求，拟定《xx省地方铁路局20xx年全面风险管理工作实施方案》，及时调度全局全面风险管理工作开展情况，按季度编制《全面风险管理工作报告》上报高速集团公司。

(四) 统计分析工作

按照集团公司和省统计局、经贸委、铁路局、中国地铁协的要求，每月准确及时地编制和上报各类统计报表，为各级领导及有关部门提供利用，汇总整理20xx年度统计资料，完成《20xx年统计资料汇编》的编印下发。组织住济单位统计人员参加统计继续教育培训。

(五) 参与编制20xx年生产经营、投资和运输计划

根据高速集团公司的要求，配合有关部门根据各单位上报和企业发展实际情况，编制我局20xx年度生产经营和投资计划；根据铁路局要求，会同运输处结合各线路运输能力，提出20xx年地方铁路货物运输计划建议。

(六) 做好加强企业管理有关工作。

1. 根据高速集团公司对物流公司股权进行规范的要求，起草《关于收购物流公司非国有股权的请示》上报高速集团公司。根据省国资委备案意见，起草股权转让协议、股东会决议等文件，修订公司章程。

2. 根据省国资委、高速集团公司关于三兴公司清算注销的决

定，认真研究有关政策，并积极推进相关工作。

3. 参与省国托在x公司债权处置研究分析，提出解决方案向有关部门、领导汇报，争取获得支持。

4. 管理处名称变更。根据局改制后工作需要，经征求各方面意见，完成两个管理处的名称变更。

5. 配合运输处、物流公司就物流经营方式进行研究，最大限度防范我方经营风险。

6. 根据临朐轨枕公司生产经营和取证工作需要，会同相关部门研究设立五井分公司事宜。

7. 研究局职代会《关于x公司参股寿平公司提案的落实意见》，提出有关建议方案。

8. 参与铁路与港集团合作中的出资方式、注册资本金数额等相关问题的研究分析。

9. 参与协调x公司妥善处理招远办公楼和职工宿舍建设有关问题。

10. 及时完成局工商营业执照、组织机构代码和国家级 守合同重信用企业 的年检等有关工作。

一年来，通过自身的努力，各项工作取得了一定的进展，但同时也存在一些问题：由于工作所涉及的内容多，范围广，工作质量还有待进一步提高、工作能力还不能适应岗位要求、工作推进进度不理想等等，需要在今后的工作中努力地加以改进。

二、学习方面

为提高文化知识和业务能力，继续参加中央党校在职研究生学习，参加了省国资委举办的企业法律顾问和地铁协、统计局组织的统计业务的继续教育培训学习。通过不断学习，个人素质得到全面提高，从而为更好地履行岗位职责，完成各项工作打好基础。

铁路部门工作总结及明年工作思路篇五

我20xx年7月加入xx集团并担任项目安全员，负责现场安全生产和文明施工工作，回顾近三年的安全管理工作，虽然取得一些成绩，但也存在一些不足。本人就20xx年的工作从以下几个方面做一简要总结。

- 1、在公司领导的关心、帮助、教育下，项目经理等领导的带领下，自己与综合办同志的. 齐心努力下，完成了项目部20xx年安全工作无重大事故的目标。
- 2、本人平时能认真踏实做好安全工作。对新进场工人做好安全教育工作，每周对班组召开安全会议，讲解隐患，提高安全意识，平时能兢兢业业完成安全交底工作，每天至少四次带领外包安全员对施工现场进行巡查：主要是施工用电、脚手架、防火、临边洞口设施、机械设备、高空作业等等隐患，发现问题立即整改，坚持绝不放过原则。加强了对宿舍、生活区、食堂的管理力度，增加了烧煮间，对生活用电，乱拖乱拉等现象不定期进行抽查。工作上始终保持如履薄冰的态度，深知“安全生产，预防为主”的道理。
- 3、平时工作中能与同事关系融洽，互相学习，互相督促，增加工作凝聚力，遇到个人不能解决的难题，共同解决，并促进共同进步。能积极配合政府监管部门、公司领导、监理单位、业主单位的安全检查。
- 4、能积极发挥分包安全员的作用，提高亲和力并加强了对施

工人员的安全教育和管理，认真做好了特殊工种人员的登记造册工作。并与分包安全员保持信息畅通，及时帮助他们解决问题，这样也是为自己解决问题。社会在进步，民工生活水平、文化、思想等各方面也在进步，有时候命令式的管理并不管用。我在工作中不断进行探索，从领导和老师傅那里学到：帮助民工解决一些实际生活问题，这样能与民工增加亲和力，为更好进行安全管理打下基础。因为他们的理念会转变，他们会认识到我们都是一家人，安全管理都是对自己好，这样对我的安全工作就会轻松很多，民工也更能理解管理者的苦心。

同时在工作中遇到一些问题：

1、少数分包管理人员对安全生产意识比较薄弱，少数班组、班组长以及部分民工，认为安全工作影响了他们的利益，更有一些工人“艺高人胆大”，总想着抢进度、省人工，完全不把自身安全放在心上，使得安全工作很难深入展开，身为安全管理人员，感到重任在肩，责任很大。

2、处在信息便捷的时代，安全知识安全规范、条例不断的更新完善，安全员处在现场工作为主的环境，就要花更多的闲暇时间进行学习，这一点我也感觉略有欠缺。

我要在以后的工作中，继续发挥自己的长处，努力改进，完善自己的不足，提高自己的安全管理水平和业务能力，使自己有一个新的跨越，不断加强专业知识学习，提高处事解决问题的能力。

20xx-xx-xx