

最新铁路单位实习报告总结(实用10篇)

在当下社会，接触并使用报告的人越来越多，不同的报告内容同样也是不同的。通过报告，人们可以获取最新的信息，深入分析问题，并采取相应的行动。下面是小编为大家整理的报告范文，仅供参考，大家一起来看看吧。

铁路单位实习报告总结篇一

土木工程0914班

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踏、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,20__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。

铁路单位实习报告总结篇二

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, 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——石头寨车站锚拉式桩板墙，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。

铁路单位实习报告总结篇三

一、实习日期：

20xx03.26—20xx06.21

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、临时补休作业。
- 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。

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和生产作业规范性，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。

其次，在工作上，我们需要坚持勤于思考，虚心请教的态度，全力以赴的完成任务。在安全技术室见习期间，通过师傅们的耐心讲解，自己对线路综合维修与经常保养和临时补修的基本内容及作业方式、各项安全注意事项等知识的学习，我对铁路线路工岗位职责的认识又深了一层；随着每天白天深入现场的接触、跟班、询问，明确了线路何时要进行综合维修工作、维修的目的及工作任务，熟知了更换线路轨枕、道床清筛、线路起道、线路捣固等项目的作业规范。对日常养护作业中，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！

铁路单位实习报告总结篇四

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，保持旺盛的战斗力和战斗力，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后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——石头寨车站锚拉式桩板墙，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□ XXXXXXXXXXX

系(院)： 铁道工程系

专业班级□ XXXXXXXXXXX

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、临时补休作业。
- 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和生产作业规范性，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。

铁路单位实习报告总结篇五

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。

铁路单位实习报告总结篇六

有句话说“实践让人做的更实”，通过这段时间的见习，我对于铁路隧道施工的各个工种有了更加深入的认识，下面就是铁路见习感想。在见习的这一个月里我对隧道铁路的各个工种工序进行了详细的了解，通过见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，转眼间现场见习就过去一个月了，回想起见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见习经历一定会让我以后的工作和学习计划中获益良多的！

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的现场指导，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。在见习期间，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，主动向师傅请教，师傅都是知无不答，大多数问题都得到了满意的解答。通过这段时间的见习我成功的完成了理论知识与现场实际的初步结合，对铁路施工有了更为深刻的了解，对项目上的日常管理和班组管理有切身的体会。

二、调整心态、转变身份、适应环境

刚离开学校的我，对未来有着无限的憧憬。然而投身铁路行业，来到现场见习，我们首先面临的是思想上的落差，角色的转变。在学校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。在工作中就不同了每天要按时点名答到，不再是我们想睡到什么时候就睡，让我开始来的时候有点不太适应，这段时间好多了，在铁路基层比较苦比较累，宝剑锋从磨砺出。到了项目我积极的调整心态，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当中。同时我也很荣幸能够加入到铁路人的队伍中，能成为其中的一员感到深深

的自豪!作为一名铁路工人，只有以海纳百川的开阔胸怀，接纳吸收各种各样的社会知识，才能丰富自己作为一个社会人的内涵，拓展自己的视野，促进自己工作的顺利开展。其次要以积极的心态参与工作，以乐观的心态面对生活。从思想上认识到铁路人开辟先锋的信仰;从行动上要积极主动地做好分内工作。

三、安全警钟长鸣于心

在见习的这段时间里,不论是一开始的段里学习还是到了现场的见习，安全都是反复强调的主题。首先是在8月2日，谢书记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。到了现场之后，不论是例行的早班会还是学习，队长都反复的强调安全的重要性，尤其是要严格按照安全规章制度进行操作。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。也正像队长常说的一句话：“要让安全警钟长鸣于心”。

四、现场见习的反思和总结

在见习这段期间，我对我的见习进行了不断的'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苦累，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。认识到铁路人开辟先精神。诚实、创新的工作理论及不畏艰险，勇攀高峰的工作态度。做事要认真，认真才会让我学习工作更有效率，才会让我少犯错误。要勇于

承担责任，责任，他代表了一个人的品质；责任，使人变得稳重；责任，使人知道自己的义务。其次要有紧迫意识。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。自己本身还是存在一定的问题，存在问题虽然我努力的做了一些工作，但是离师傅的要求还有一定的差距，对测量完全不精通，无法更有效的对自己负责的工作按时完成；理论水平、工作能力还有待进一步提高；努力改善自己的脾气，不能带着情绪工作等等。通过一个月的工作学习我初步了解了项目到了什么阶段需要做什么技术准备、劳动力准备、材料准备等。在施工现场不断深化学习，将书本知识努力与现场实际结合，认真学习施工技术与施工方法。不断接触新事物，施工现场是个大学堂，在施工现场多锻炼，有利于施工水平的提高现场管理水平和处理突发事件的能力。第三，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，在充分听取领导和师傅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。

虽然见习的时间不长，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。过去的这一个月对我来说是成长进步如一年，通过现场的见习，使得我对铁路的工作有了更加深刻的认识；我进入铁路工作，相信通过学校老师们的谆谆教诲，通过现场见习的经验积累，我绝对会将我的工作干的十分出色的！

最后，在这期间我学了两句英文“youaremorethanwhatyouhavebecome”.
和“rememberwhoareyou”摆正自己在生命中那条属于你的路，并不要忘记自己是谁，不要忘记最初的梦想。

铁路单位实习报告总结篇七

本站发布铁路实习报告总结范文，更多铁路实习报告总结范文相关信息请访问本站实习报告频道。

ctrl+d收藏本站，我们将第一时间为大家提供更多关于2019年实习报告的信息，敬请期待！

点击查看:本站

时间如流水，一年的见习期一晃即逝，在这过去的一年见习期中，在领导和同事们的耐心指导下，我先后在三江县站、融安站和洛满站的各个工种进行了学习。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，我学到了很多，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，现将我这段时间的工作学习作如下总结：

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，跃跃欲试，想着能够大显身手。8月份进入单位，我们在职教科进行了上岗前的安全培训和段情的了解，掌握了安全的基本知识，了解了车务段的基本情况，并参加了党校入路前的思想教育，对铁路现场工作产生了无限的向往。人民铁路为人民，更多的是无私奉献，在铁路基层比较苦比较累，但是我不怕，我懂得宝剑锋从磨砺出的真谛，既然选择了这行，那么我就要在工作中热爱这一行，在平凡的工作中创造不平凡的人生。在大学

里只需要认真学好书本里的知识，以及少量的社交，但进入社会就不同了，需要着我们快速的转变身份，不断的去跟师傅学习业务，并处理好人际关系，跟同事相处好，这些都是我在今后的工作中需要不断学习的。

二、安保——铁路之路的开端

在车务段报到后，我在段里进行了一个月的助勤，初步了解铁路上的工作，期间进行了安全教育，并参加了入路的培训班学习。9月份，根据车务段的安排，我到三江县站进行了一个多月的安保工作。2009年的国庆，是我们祖国建国六十周年的大庆，在这个特殊的日子，确保铁路运输的安全尤为重要。三江县站是一个四等小站，车站的封闭性不是很好，所以，每天就要求我们对每位进站的旅客进行“三品”检查，同时对旅客的上、下车进行引导，确保他们的安全。三江县站的生活环境不是很好，条件比较艰苦，每天还要熬夜到2点多接送旅客上、下车，这样的工作，我深刻体会到了我们铁路无私奉献的精神，始终以人民的安全为己任。六十周年大庆，我坚持在自己的工作岗位上，守护着旅客一个个安全地上、下车，确保了旅客出行的安全，也算为祖国献上了一份礼物。

三、客货运业务学习，热情、耐心、一丝不苟的精神

在三江县站进行了一个多月的安保工作结束后，10月中旬，根据见习计划，我到融水站进行了为期2个月的客货运见习，基本掌握了客货运的相关业务知识，期间货运方面分别学习了货运员、货运值班员和核算员，客运方面学习了售票员和行李员。

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。

其次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。

客运方面的相关业务的学习，主要是售票员和行李员。首先是售票员岗位的学习，售票是一个细心活，尽量保证旅客得到满意的车票，又不使得铁路收入受损失，同时由于售票是铁路的一个窗口形象，因此要文明礼貌地对待每一位旅客。我在售票的过程中，总是保持着微笑，热心地对待每一位旅客。其次是行李员岗位的学习，行李员主要是负责旅客的行李站站之间的输送的办理，发票的填写要准确，同时要保证旅客行李的完好。

客货运业务的学习，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。

四、虚心向师傅们学习，注重理论联系实际

结束了融水站客货运2个多月的先锋之旅，2019年初，我来到

了洛满站进行行车业务的学习。后面7个月的时间里，在跟随信号楼的师傅们的学习中，让我学到了他们苦干实干、吃苦耐劳的精神，加深了对“安全第一”的认识，也深刻体会到了安全责任的重大，这是我在见习过程中的收获。

到洛满站后，站长给了我车站的《站细》，让我先大概了解洛满站的情况，给我讲了车站的线路、道岔、车次的去向，同时介绍车站的人员，各个岗位的负责区，并带我参观了站场。

按照见习计划，首先我跟着唐师傅学习助理值班员。学习了几个班后，唐师傅就把对讲机、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，他都耐心指出并亲身示范标准的程序，做得好的地方，便鼓励我继续加油。在后面的时间里，我渐渐的了车站的线路、信号等设备的配置与用途，并认真执行了接发列车的作业程序，监视列车的安全运行，同时进行了列车编组通知单的填报和十八点统计报表的学习等等。

学习了一个月的助理值班员，我便开始到楼上学习信号员。信号员虽然没有助理值班员风吹日晒那样的辛苦，但是信号员也有不一样的辛苦。有了在外勤一个月的学习经验，我对信号员的上手也大大地提高，车流的去向基本上可以判断出来，加上师傅的指点，也就不断地清楚了。洛满站采用的是计算机联锁，因此接发列车的进路和信号的开放全是用计算机控制，一大堆的按钮都有着它不同的作用，同时信号员还要负责车机联控，用语要标准。刚开始我不是太熟悉，就在下班的时候，多加练习，并在上班的时候，看清了进路和信号的开放状态，先在心里迅速默念一遍，确保无误，再应答司机。在师傅的教导下，我基本掌握了正常(非正常)接发列车，调车作业办理进路，熟悉了各个按钮的用途，故障按钮的正确使用方法等。

最后见习的行车岗位是车站值班员。车站值班员可以说是车站运转室中的总指挥，车站一切行车工作的进行都是在车站值班员的带领下进行，所以车站值班员的作用相当重要，也是业务知识要求面的。刚开始进行车站值班员学习时，由于洛满站一共有五个方向，各个方向的来车如何处理，如何才能更好的利用股道进行列车的会让等等这些，都一直在我脑中转动，师傅便说刚开始不要着急，慢慢来，先看懂他如何安排，为什么接这个股道，同时如何处理几个方向都来车应该先接哪趟等等，在不断的疑问中，师傅慢慢的给我讲解，我也在心里不断的思考，逐渐的也就能够掌握它的规律，并根据行车日志计划，安排好列车在站内进行交会。有时候，由于股道的安排不合理，使得站内接发列车一度紧张，这也体现出我工作上经验的不足，还需要不断的积累。在见习的过程中，师傅总是耐心的给我讲解，同时也要求我要独立思考，不要总依赖别人，真正独立当班后，车站值班员就是总指挥，你处理不来，别人也就更难。因此在下班后，我便加快学习的步伐，多问师傅，多看规章，同时吸取消化师傅们的宝贵经验，基本上学会了正常、非正常接发列车办理的办法，及各种行车凭证的使用条件和填写方法，同时学习了站内调车作业的方法等等这些车站值班员的业务知识，在学习的过程中，师傅不仅教导我业务上的知识，还教了我很多做人的道理，让我在今后的工作中少走弯路。

五、见习小结

7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*。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。

铁路实习报告(二)

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。

(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。以更饱满的热情生活热情，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！

铁路单位实习报告总结篇八

时间过的很快，转眼间，见习期结束了。在这段时间，我学到了很多知识，不仅有专业知识方面的，更学到了很多做人的道理，对我来说将是受益匪浅。让我明白了，不管，在何时何地都不能忘记学习；只有，不断地充实自己才能把工作做好。在以后的工作中我会继续努力，勇于创新，爱岗敬业都是我追求的目标！到北京电务段报到后，段组织了为期13天的入路教育。段里的领导向我们讲述了北京电务段现阶段的概况，让我们对段机关的科室设置、段管内的线路里程和下属车间的分布有了进一步的了解。在路局党校，段里各科室为我们讲述了一些现场作业的基本要求和注意事项。在这短短的几天，每天提到最多的就是安全。到这让我认识到，在铁路上安全生产大于天。前车之鉴，后事之师，安全工作只有起点，没有终点。在日后的工作中，必须牢记血的教训，严格按规章制度作业，避免事故的发生。

3月份到了孔家庄信号工区后，同工长签定了师徒合同，也正式意味着我的现场见习期开始了。师傅让我学习了很多工区存放的书籍和文件，再一次加深了我对信号工这个工种的印象。工区老师傅们对我很照顾，传授给我很多的现场工作经验。每次天窗点上道作业，师傅们都不忘额外提醒我注意安全，提前下道避车。在这的半年里，跟着师傅们在现场学习工作流程，工作重点内容等，我已经熟悉了电液转辙机zyj7、zy4、电动转辙机zd6的工作原理、技术标准、检修标准、测试方法和故障处理程序，对管内的25hz、zpw-20_轨

道电路工作原理、检修标准、测试方法和故障处理有了初步的认识，对机械室设备、控制台、日巡视内容、微机监测的查看都有了一些了解。

工作很辛苦，有时很烦躁，周期性的检修项目很容易对工作失去信心，然而这正是觉悟所在，我们本是初生牛犊，工作经历是和白纸，工作能力更不值一提，所以工作要不厌其烦，认真仔细，虚心求教，不可懈怠。

电路是最基本也是最难的。如电源屏电路、区间设备电路、轨道变压器电路等等，在工作中是天天能看到、遇到的。所以说，在学校里学的专业知识技能在现场是很有用的，只是看我们怎么去充分地运用这些技能。如果能很好的去运用我们所学的专业技能，我们在工作中将会如鱼得水，成长也会比较快一点。在见习中我学到了很多。其中，扎实的专业知识是提高工作水平的坚实基础。在学校学的知识是有限的，那也是远远不够的。在这个时代，只有不断学习新的知识不断“更新”自己，才能跟上时代的步伐，所以，除了在工作之外，我仍然要在业余时间不断学习新的相关专业知知识，好在以后工作的道路上不掉队。

在以后的工作中我要提高自身修养，以平静的心态看待铁路，以积极的心态参与工作，以乐观的心态面对生活。积极主动地做好分内之事；培养自己的大局意识，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。勇于开拓创新，永葆工作中的生机和活力。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。

算上实习有差不多半年的的时间，真的可以改变一个人，通过这半年的时间，我付出了很多，也收获了很多。这半年来，

通过师傅说的重点和一些经验及自己在现场的摸索、实践，让我对铁路信号的施工有了比较全面的了解和掌握。总之，在工区的这半年时间，我的生活过得都比较充实，愉快，现在的这份工作，我很喜欢。

铁路单位实习报告总结篇九

20_年3月我们来到南昌路局电务段开始了为期10天的实习培训。原本对铁路系统一无所知的我，通过在南昌电务段的学习，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。

这次的实习培训工作，这样让我对电务段的运转流程和我个人的工作性质有了一定的了解，下面就是我对这段时间工作的总结。

外出实习地点是电务段的培训中心。通过老师的介绍，我们对铁道钢轨的道岔及其控制系统有了初步的直观认识。具体介绍了各种承重的道岔，道岔内部系统，道岔控制，信号传送，6502电气集中电路控制jkd-系列控制系统。通过老师的讲解，我们初步了解了火车经过道岔是如何换道，以及道岔的各种参数。这一周时间里，实习培训工作经历了两个主要的过程，先是初期的理论教育阶段，然后是实践学习阶段。

2.5年后，它的可靠程度就降低了百分之八十。这是不能满足铁路联锁系统要求的。同时这也是我们在今后的工作中所要努力的方向。

在实习期间和实习结束后，我都对我在石家庄电务段的实习进行着不断的记录和思考，尤其是看到某些铁路特别重大事故以后，进行了个人的反思和总结：第一，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。

第二，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

也是我们引以为豪的使命。用我的实际行动描绘铁路跨越式发展的美好蓝图。

非常感谢学院领导和老师们给了我们这次实习的机会，让我们走入社会，在

工作岗位中，我们积累了经验，学到了许多在学校所学不到的东西。也很感谢实习单位给我们实习培养计划的安排，让我在工作岗位中学会了如何与人相处，学会了面对困难，学会了独立思考问题。让我在当今这样一个竞争的时代中，收获了一份毅力，收获了一份坚持。

铁路单位实习报告总结篇十

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！

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。

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；(4)中间站利用本务机调车时，不论钩数多少，均应使用附有停留车位置示意图的调车作业通知单；(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。

因为我从事工作的时间不是很长，自身的素质和业务水平离工作的实际要求还有很大的差距，所以我希望能够克服困难，努力学习，端正工作态度，积极的向其他同志请教和学习，能踏实、认真地做好本职工作，坚持理论联系实际，学以致用。要勤学好问。进入大同供电段实习是我一个很好的接触社会的机会，也是一个来充实自我的学习机会，在平时工作中，一定会遇到这样那样的问题，所以就要求我要养成勤学好问的习惯，不懂的地方就问师傅们，并跟着师傅动手学习，这样才能让我懂得更多，学的更多。工作中要有不怕苦不怕累的精神，努力去适应现场的工作环境，不断提高自身的综合素质。铁路是一个开拓进取不断创新的企业，大秦铁路更是代表了新一代铁路企业的形象，有些地处偏远山区，工作环境艰苦，生活环境枯燥。但是他们都能努力的工作，为了铁路正常运输而努力。所以我要更加努力。

实习马上结束了，在此我要感谢所有为我的实习提供帮助和指导的领导师傅们，感谢你们的照顾和帮助，千里之行，始于足下，我通过这次实习，以后会更懂得知识和实践的积累，不断充实自己。

实习鉴定评语

该学生实习期间工作认真，勤奋好学，踏实肯干，吃苦耐劳。

有创造性、建设性地独立开展工作的思维;具有一定的开拓和创新精神,接受新事物较快,涉猎面较宽,有自己的思路和设想;能够做到服从指挥,认真敬业,工作责任心强,工作效率高,执行车间指令坚决。在时间紧迫的情况下,加时加班、保质保量完成工作任务。

用自己的知识解决工作中遇到的实际困难。在工作中遇到不懂的地方,能够虚心向富有经验的前辈请教,善于思考,能够举一反三。对于别人提出的工作建议,可以虚心听取。在时间紧迫的情况下,加时加班完成任务。同时,该学生严格遵守我车间的各项规章制度,实习期间,未曾出现过无故缺勤,迟到早退现象,工作主动,踏实,肯干,和领导同事关系处理的很好,交流融洽,善于取长补短,虚心好学,注重团队合作。能坚持耐心的学习并不断的努力工作,以提高自身的各方面的能力,受到大家好评,与其一同工作的员工都对该学生的表现予以肯定,望今后继续发扬成绩。