# 2024年铁道工程毕业总结(十一篇)

来源：网络 作者：梦里花开 更新时间：2024-06-16

*当工作或学习进行到一定阶段或告一段落时，需要回过头来对所做的工作认真地分析研究一下，肯定成绩，找出问题，归纳出经验教训，提高认识，明确方向，以便进一步做好工作，并把这些用文字表述出来，就叫做总结。总结书写有哪些要求呢？我们怎样才能写好一篇总...*

当工作或学习进行到一定阶段或告一段落时，需要回过头来对所做的工作认真地分析研究一下，肯定成绩，找出问题，归纳出经验教训，提高认识，明确方向，以便进一步做好工作，并把这些用文字表述出来，就叫做总结。总结书写有哪些要求呢？我们怎样才能写好一篇总结呢？下面是小编整理的个人今后的总结范文，欢迎阅读分享，希望对大家有所帮助。

**铁道工程毕业总结篇一**

作为一名快要或者刚刚接触专业知识的大学生来说，如果在学习专业课之前直接就接触深奥的专业知识是不科学的，为此，学院带领我们进行了这次实习活动，让我们从实践中对这门自己即将从事的专业获得一个感性认识，为今后专业课的学习打下坚实的基础。

实习目的

1、了解当前铁道施工的基本方法以及铁道施工中需要的基本技术，对地下施工有一个更加系统、专业的了解;

2、结合已学过的一些课程，通过实践巩固并扩大知识面;

3、通过主要工种施工工艺的现场参观与学习，学习施工的基本知识，为学好工程施工及施工组织管理打下基础;

4、通过现场实践和现场观摩，调查学习土木工程建设工人及技术员的优良品质，进一步培养学生热爱专业、献身于土木工程建设事业的志向。

实习时间：

20\_\_年4月10日

实习地点：

斜河涧、青龙桥京张铁路、南口

实习内容

1、铁道工程概论

总的情况来说，现代交通运输分为公路、铁路、航空、水运、管道。在铁道方面，主载体是火车，二火车主要分为蒸汽火车、内燃火车、电力火车。现在，蒸汽火车已经即被淘汰掉，电力火车为主体，然而当遇到冰灾、地震等其他的灾害时，电输网被破坏，此时，则用内燃火车。 铁路的产生和发展是与科学技术进步和大规模的商品生产分不开的。1804年英国人特雷维西克试制了第一台行驶于轨道上的蒸汽机车，1825年英国在大林顿到斯托克顿之间修建了世界上第一条铁路，长21km。

然后是十九世纪末到二十世纪初，帝国主义对别国的侵略，然后再殖民地大修铁路，于是在那个时候，是修建铁路的高峰期。其中，美国铁路修建中，华人在其中作出了非常重要的贡献。

在第一和第二次世界大战期间，由于战乱带来的灾难，造成很多的人流离失所，于是，修建铁路变成了空谈，那时，写到的发展是停滞不前的。

二十世纪六十年代以后，科学技术的高度发展，世界的相对稳定，是铁道的发展开始复苏，跨进二十一世纪，变相高质量、高速化发展。比如，西南交通大学已于90年代研制出载人的常导磁浮车，与世纪之交研制出高温超导磁浮车，并与四川省合作在都江堰青城山下修建了常导磁浮线。 1、更具国家的政治、经济和国防的需要，结合线路经过地区的自然条件、资源分布、工农业发展等情况，规划线路的基本走向，选定铁路的主要技术标准。

2、更具沿线的地形、地质、水温等自然条件和村镇、交通、农田、水利设施，来实际线路的空间位臵。

3、研究部署线路上的各种建筑物，如车站、桥梁、隧道、涵洞、路基、挡墙等，病区定期类型和大小，是总体上浮相配合，全局上经济合理。

工程建筑物：包括路基、轨道、桥梁、隧道以及车站与其他各种附属设备等。 轨道

轨道的作用：引导列车运行，直接承受来自列车的荷载，并将其分布传至路基或桥隧结构物。轨道的组成：一般由钢轨、轨枕、联接零件、道床、防爬设备和道岔等组成。 钢轨

钢轨的作用：直接和车轮接触，并提供运行阻力最小的接触面，引导列车按规定的方向运行。钢轨的型号：根据每米钢轨的质量分为75、60、50和43kg。轨钢轨的标志：在每根钢轨的轨腰轧制有生产厂标志、钢轨型号、制造年月等。 联接零件-接头连接零件

接头连接零件：联接两根钢轨端部。功能：接头联接零件使车轮能顺利滚过钢轨接头，并保持前后两根钢轨协调工作。 联接零件-中间连接零件

中间连接零件，联接钢轨和轨枕，称为扣件。功能：钢轨和轨枕连为一体构成轨道框架，使两股钢轨保持正确的相对位臵;扣件提供足够的压力，防止钢轨倾覆，阻止钢轨的纵向移动。 轨枕

轨枕的功能，支承钢轨、保持轨距和线路方向，并将来自钢轨的压力经其分布后传于道床。轨枕的分类：按材料可以将轨枕分为木枕、混凝土轨枕和钢枕。钢枕在我国很少使用。我国的钢筋混凝土轨枕分为ⅰ、ⅱ、ⅲ型。

轨枕-木枕

木枕断面一般为矩形。

道床

承受来自轨枕的压力并均匀地散布到路基面上，降低路基面的应力集度。构造：道床断面包括道床厚度、顶面宽度及边坡坡度三个主要特征。 道岔

道岔是使机车车辆从一股轨道分支进入另一股轨道，或跨越另一股轨道的线路设备，它的基本功能是实现线路的连接和交叉。线路连接和交叉设备总称为道岔和交叉，铁路工程界习惯称为道岔。现介绍铁路工程上最常用的单开道岔，单开道岔由转辙器、辙叉与护轨、连接部分以及岔枕组成 。 路基

路基是为满足轨道铺设和运营条件而修建的土工构筑物。路基必须保证轨顶设计标高，并与桥隧建筑物连接组成完整贯通的铁路线路。路基工程包括路基本体工程、排水工程、防护工程和支挡工程四项主要工程。 桥梁

桥梁是在铁路架空的部位承托轨道。桥梁由上部结构及下部结构组成，上部结构为桥跨，下部结构为桥墩、桥台及墩台基础。轨道传来的力，通过桥跨、墩台及基础，逐次传递至基底面上。 隧道

隧道是铁路穿越山岭所开凿的地下孔道，其底部承托着轨道，其四周承受着围岩的压力的地下工程结构。

**铁道工程毕业总结篇二**

一、实习目的

随着时代发展和社会进步，用人单位对铁道工程技术专业大学生的要求越来越高，对于即将毕业的铁道工程技术专业在校生而言，为了能更好的适应铁道工程技术专业严峻的就业形势，毕业后能够尽快的融入到社会，同时能够为自己步入社会打下坚实的基础，参加铁道工程技术专业毕业实习是必不可少的阶段。

通过铁道工程技术专业毕业实习，能够让我们学到了很多在铁道工程技术专业课堂上根本就学不到的知识，提高调查研究、文献检索和搜集资料的能力，提高铁道工程技术理论与实际相结合的能力，提高协同合作及组织工作的能力，同时也打开了视野，增长了见识。只有把从书本上学到的\'铁道工程技术专业理论知识应用于实践中，才能真正掌握这门知识。

二、实习时间

20\_\_年02月01日～20\_\_年03月15日

(修改成自己铁道工程技术专业实习时间)

三、实习地点

杭州市滨江经济开发区江南大道

(修改成自己铁道工程技术专业实习地点)

四、实习单位

杭州市振石教育集团(修改成自己铁道工程技术专业实习单位)

此处可以继续添加具体你铁道工程技术专业实习单位的详细介绍

五、实习主要内容

我很荣幸进入杭州市振石教育集团(修改成自己铁道工程技术专业实习单位)开展毕业实习。为了更好地适应从学生到一个具备完善职业技能的工作人员，实习单位主管领导首先给我们分发铁道工程技术专业相关岗位从业相关知识材料进行一些基础知识的自主学习，并安排专门的老同事对岗位所涉及的相关知识进行专项培训。 在实习过程，单位安排的了杜老师作为技术指导，杜老师是位非常和蔼亲切的人，他也是铁道工程技术专业毕业的，从事铁道工程技术领域工作已经有十年。他先带领我们熟悉工作环境和铁道工程技术专业岗位的相关业务，之后他亲切的和我们交谈关于实习工作性质以及铁道工程技术专业课堂上知识在实际工作中应用容易遇到的问题。杜老师带领我们认识实习单位的其他工作人员，并让我们虚心地向这些辛勤地在铁道工程技术专业工作岗位上的前辈学习，在遇到不懂得问题后要积极请教前辈。

在单位实习期间，我从事的铁道工程技术专业相关的工作之外，还负责协助人事部部的日常工作，包括制定计划，利用铁道工程技术知识处理相关文书。具体实习内容过程如下：

第一、招聘。协助人资部处理首先，要熟悉招聘流程。其次，与用人部门保持密切的联系，了解用人部门的需求状况。

第二、录用并建立员工档案。给员工办好入职手续，包括签订协议、劳动合同、办工作证等等;在合同方面遇到问题时，才发现在大学里学铁道工程技术专业理论知识之外，更应该学习合同相关实践法律知识。

第三、单位考勤管理，完成每月考勤记录，并根据考勤情况进行薪资计算。虽然只是简单的计算，但也需要e\_cel相关知识。在大学里学习铁道工程技术专业知识之外，我利用课余时间考取电脑应用二级证书终于在这里发挥了作用。

短暂的实习生活除了掌握铁道工程技术专业相关工作经验，最大的收获莫过于学习到了很多在铁道工程技术课堂上无法学到的知识，还有人生角色的变换——从校园思维模式到职场思维模式的转变，为今后尽快适应融入铁道工程技术专业岗位职场生涯奠定了基础。

六、实习总结

当我们从母校——\_\_大学(修改成自己铁道工程技术专业所在的大学)毕业，就意味着要踏上职业生涯的道路，对于铁道工程技术专业的应届生的我来说，还没有足够的社会经验。经过了这两个月铁道工程技术专业相关岗位实习，我学到了很多，感悟了很多。特别是在领导和铁道工程技术专业岗位相关同事的关心和指导下，认真完成

**铁道工程毕业总结篇三**

实习时间：

20\_\_年\_月\_\_日--\_\_日

实习地点：

新开铺附近的铁路

实习目的：

1、了解铁道工程的相关基础知识及其设计、施工过程

2、通过实际观察加深对铁道工程的理解

实习体会：

通过这次认识实习，我获益非浅。这些设计和建筑不但给了我们视觉上的冲击，而且更重要的是给了我们一些先进的思想理念，这种意识形态就是一种创新的精神。所以，现在我们更加认清目前的形势，首先我们应该努力学习，学好我们的专业知识，要用全局的思想去看待和处理问题，将来我们就业或者设计这样的作品时才会做到有的放矢。

实习内容：作为新生的我们，必须要对我们所学习的专业有个感性的认识，因此，学校给我们大一新生安排了为期十天的土木工程认识实习。为期两天的铁道工程认识实习现在已结束了，我们更清楚地认识和了解土木工程中的铁道工程这个专业。下面就是我记录的实习情况，以及一些在实习过程中或之后的感悟与思考。

接着，老师给我们讲述有关铁道工程的一些基本概念。在讲铁道工程之前，老师先简单地讲了一下现代交通运输的分类和各种交通运输的特点。现代交通运输分为公路、铁路、航空、水运、管道五类。现在，我只简略介绍一下铁路运输的特点：载运量大、运费较低、行驶速度较高 、连续性强、一般不受气候、地形等自然条件的影响 、适合于中长途客货运输。

铁路是国家重要的基础设施，大众化交通工具。铁路在综合交通体系中占有重要地位。铁路为经济和社会的全面、协调、可持续发展，发挥着更加有效的促进作用。之后，老师重点讲述铁道工程，铁道工程分九个方面叙述：

1. 铁路的由来与发展

铁路的发展趋势：客运高速化、货运重载化。

2. 铁路选线设计

铁路选线设计的基本任务：

1)根据国家政治、经济、国防的需要，结合线路经过地区的自然条件、资源分布、工农业发展等情况，规划线路的基本走向，选定设计线路的主要技术标准。

2)根据沿线的地形、地质、水文等自然条件和村镇、交通、农田、水利设施等具体情况，设计线路的空间位置(线路平面、立面)，并在保证行车安全的前提下，力争提高线路质量、降低工程造价，节约运营支出。

3)与其他个体工程专业共同研究，布置线路上各种建筑物，如车站或交叉、桥梁、隧道、涵洞、路基、挡墙等，并确定其类型或大小，使其总体上互相配合，全局上经济合理，为进一步单项设计提供依据。

铁路线路的概念与等级：

(一)线路基本概念：线路是机车车辆和列车运行的基础，是由路基、桥隧建筑物和轨道组成的一个整体工程结构。

(二)铁路等级，如下图：

3.铁道工程建筑物

铁道工程建筑物：包括路基、轨道、桥梁、隧道以及车站与其他各种附属设备等。1)轨道：轨道的作用：引导列车运行，直接承受来自列车的荷载，并将其分布传至路基或桥隧结构物。轨道的组成：一般由钢轨、轨枕、联接零件、道床、防爬设备和道岔等组成。

2)钢轨：钢轨的作用：直接和车轮接触，并提供运行阻力最小的接触面，引导列车按规定的方向运行。钢轨的型号：根据每米钢轨的质量分为75、60、50和43。轨钢轨的标志：在每根钢轨的轨腰轧制有生产厂标志、钢轨型号、制造年月等。

3)联接零件-接头连接零件：接头连接零件：联接两根钢轨端部。功能：接头联接零件使车轮能顺利滚过钢轨接头，并保持前后两根钢轨协调工作。

4)联接零件-中间连接零件：中间连接零件：联接钢轨和轨枕，称为扣件。功能：钢轨和轨枕连为一体构成轨道框架，使两股钢轨保持正确的相对位置;扣件提供足够的压力，防止钢轨倾覆，阻止钢轨的纵向移动。

5)轨枕：轨枕的功能：支承钢轨、保持轨距和线路方向，并将来自钢轨的压力经其分布后传于道床。轨枕的分类：按材料可以将轨枕分为木枕、混凝土轨枕和钢枕。钢枕在我国很少使用。我国的钢筋混凝土轨枕分为ⅰ、ⅱ、ⅲ型。

**铁道工程毕业总结篇四**

在\_\_\_工务大修段换轨一车间实习有三个多月了，从中学到了许多关于铁路施工作业的相关知识，同时在其他各领域的知识面也得以扩展，包括为人处事，专业学识，为自己积累了一定的社会经验，让我受益匪浅。

我是被安排在车间焊轨工区，学习焊轨作业的相关知识。进入工区的第一印象就是工区的工作很繁忙，这与我以前对现场施工作业的看法大相径庭。进入工区后，工区里的每一个人都是我的师傅，他们无论在生活上、工作上都有着丰富的经验，独到的见解，这些都是我要学习的东西，特别是他们在工作上的认真负责的态度，让我感受颇深。

实习期间，我看到了较多关于焊轨工艺的书，对焊轨工艺流程有了大体的了解，但“纸上得来终觉浅，绝如此事要躬行”。在现场实践过程中我们还是有很多需要注意的地方，焊轨不单单是流程的问题，重要的是把每项工艺流程做好，并按标准化作业才能更好地确保焊头质量。打磨、对轨、预热都必须按标准施工，在现场施工作业过程中，我们要特别注意安全问题，要保障好自己的人身安全，在使用机具作业时，要正确地使用，还必须佩戴好劳动保护用品，听从工班长的指挥，确保施工作业安全有序。

经过了三个多月的实习，我有以下几点感想和启发：

1、关于为人处事这一方面，我们一定要学会真诚待人。在焊轨工区里，路师傅一直很重视我们如何做人。一个人的人文素质重要性要远远大于科学知识的重要性，折射到具体生活中来，就是要求我们要礼貌待人，真诚待人。

2、要勤学好问。进入换轨一车间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，我们一定会遇到这样那样的问题，所以就要求我们要养成勤学好问的好习惯，不懂的地方就问我们的师傅，并跟着师傅动手学习，这样才能更好地掌握，才能让我懂得而且会终身受益。

3、工作中要有不怕苦不怕累的精神，努力去适应现场工作环境，要做到“多学、多看、多问”，不断提高自身的综合素质。

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，我会通过这次实习，更懂得知识和实践的知识积累，不断充实自己!

**铁道工程毕业总结篇五**

俗语说：“机遇是不会等人的，唯有自己去创造机遇。”非常庆幸自己能有这样一个机遇到广州铁路电务工厂工作，我想这应该是自己的努力付出，结出的丰硕果实吧。我于20\_\_年04月底来到广州铁路电务工厂技术开发部工作。初出，因为刚进入企业，刚接触铁路行业，对工厂生产的产品又还不了解。所以，5月份被安排到工厂车间进行实习。

刚到车间时，被安排到感应接收器生产车间，紧接着又到了电源屏车间、自动过分相主机车间学习。虽然，动手操作的机会多;不过，还是不熟练，毕竟刚接触。期间，我也经常去协助师傅们检验测试，顺便就跟着师傅们一起学习如何检验和测试产品，师傅们也很悉心，很专业的传授于我。对于，工作中实际操作的一些要求;其实，只要多注意一下。如：检验配线的工艺，它讲究美观，且还要线一一对应，不能有错误;也就是：在线对的情况下，工艺也要达到美观。所以，在检验时以图纸标准和各项技术要求尤为重要。

对于理论和实践这两者的结合，我想每个人的感悟都不一样吧。对我而言，当我在现场遇到一些问题时，首先，我会用所学的理论知识去解释它，然后再跟着师傅们用实际方法去解决它。这样，对它的的理解将会更深入。在所学的专业知识中，涉及最多最主要的还是电路方面，以及在学校动手所学的一些实际操作技能。如电子电路基本测量和仪器仪表的使用，在单位这些知识和技能用的都挺多的，方法以及一些要求都是一模一样的。所以，这些知识和技能在现场能很快的运用起来;能让自己很快的融入到工作之中去。

电路是最基本也是最难的。如电源屏电路、过分相主机电路、轨道变压器电路等等，在生产中是天天能看到、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。在实习中我学到了很多。其中，扎实的专业知识是提高工作水平的坚实基础，在校学习专业知识时,可能感觉枯燥无味,但当你在工作中,你才会发现专业知识是多么的重要，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识，好在以后工作的道路上不掉队。

时间过的很快，转眼间，在广州电务工厂实习期结束了。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，做一名优秀的员工，不管在什么岗位，爱岗敬业都是我追求的目标!

**铁道工程毕业总结篇六**

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，有利于施工技术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!

**铁道工程毕业总结篇七**

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。

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》，车站值班员应尽速与列车调度员联系，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。

**铁道工程毕业总结篇八**

实习目的：

根据实习计划，我去郑州铁路局安阳西站进行了为期两个月的驾驶和货运岗位实习。通过实地考察，我们应该有针对性地了解车站主要行车和货运岗位的知识和操作内容，初步掌握相关的基本业务技能。我们应该对学校所学的理论知识有更深更直观的理解，真正做到理论联系实际，学以致用。实习单位和岗位介绍：

我的实习站安阳西站是郑州铁路局的一级货运中间站，位于安立线7公里+37米处。京广线与安阳站相邻，下行线路与水冶站相邻。主要经营安阳钢铁公司和大唐安阳电厂的货物抵离业务。每天的装卸量比较大，大约700辆车接收和发送列车和货物的操作相对繁忙，要求更高的安全性和效率。中间站是铁路上数量最多的站。铁路上运行的大量列车必须通过、穿过或避开中间站。与此同时，中间站还负责乘客着陆、货物运送和到达该地区。因此，中间站处理的操作主要是收发列车和取挂车辆的技术操作。一些中间站还处理启动直达列车和结束列车的技术操作。为了完成各种货物运输和运营工作，中间站一般有以下技术设备：

(1)接发列车、调车和装卸货物的接线(到达和出发线、牵引和引出线、装卸线等)。);

(2)乘客平台和乘客候车亭等。;

(3)货场和仓库进行货物操作等。;

(4)信号、联锁、闭锁设备和通信设备货运代理和货运服务员是火车站为货主或专线企业办理货运业务和提供货运服务的岗位，是联系货主的窗口。车站服务员和助理服务员是车站交通控制的中心。他们代表站长负责车站交通的组织和指挥，处理列车的接收和调度，并确保准时和畅通。以上岗位是火车站最基本、最重要的岗位。中间站的服务质量直接影响铁路的客流、货物供应和运输效率，其运行质量直接关系到该区段乃至整个铁路的列车安全和正点。因此，正确组织中间站工作，对于加快机车车辆周转，扩大客流和货源市场份额，完成运输任务，提高运输效率具有重要意义。实习的内容和过程：

实习期间，我初步了解了货运代理和货运服务员的岗位知识，以及助理服务员和车站服务员岗位对驾驶岗位的基本要求。我对铁路工作中的标准化和标准化有深刻的理解。我从实习中受益匪浅。当我第一次来到货运室，我被安排跟随师傅学习货运代理的业务。我的主要职责是确认到达车辆的车号和货物。货运单上的车号应该与车辆上的车号相同。同时，我应该确认货物的完整性。如果有任何盗窃，我应该通知公安部门及时处理。确认后，安排卸货团队卸货，监督卸货过程，根据货运代理的安排组织装车团队装车空车，核对车号和装车情况，并根据货场运行情况及时向值班员报告货运代理似乎是一项简单的工作，但却是一项相当累人的工作。他每天在货场和货运室之间来回跑，他必须小心。货运单上的车号不能填写错误。

因为货场很脏，我每天都和主人一起跑来跑去，脚上的鞋子上覆盖着一层煤灰。由于学习时间短，我跟随两位大师学习，学习他们的经验，如何根据车号检查他们的吨位，如何处理装卸作业，如何安排人员的装载等以下是对货运值班员岗位的研究，其职责主要是安排货运值班员对到达该站的车辆进行现场检查，同时配合调车长进行车辆找正，根据货运值班员的报告及时通知货主卸货，同时安排卸货车辆的装车，协调货场的作业，并及时将货场车辆的所有数据上报科、局。货运服务员的位置相对全面，装卸车辆应根据现场情况和货主情况及时安排。对货运业务的研究使我对该业务有了更多的了解。同时，我也学到了船长一丝不苟的工作态度和耐心为乘客服务的精神。这些精神将鼓励我在未来的工作中勇敢前进。第二阶段是研究助理服务员和车站服务员。我走进车站的火车车厢。这是车站的交通管理部门，也是车站的心脏。车站服务员和助理服务员负责在车站驾驶火车。该站现配有半自动闭塞和6502型电气集中联锁设备。车站值班员和助理值班员应非常了解站场，熟悉站场设备情况、线路情况、线路容量、有效长度、站中心里程和上下站信号里程。

车站交通组织的通信设备是集中电话和列车无线调度通信设备。车站值班员签署调度发布阶段计划，并在打印后将其发送给助理值班员。助理服务员负责与服务员核对无误。助理值班员应熟悉铁道部颁布的接发列车操作标准，穿戴规定的着装规范，按照车站值班员的指令完成接发列车。并且会处理一些异常的紧急处理，更常见的是列末故障为了处理列车尾部故障，助理乘务员应前往列车的最后一节，确认列车完整，组织驾驶员进行风测试，并确认列车具有良好的缓解和制动效果。熟悉电气集中联锁各按钮的功能和某些按钮的具体应用范围，及时填写繁忙板，并与值班员相互控制，确保行车安全。同时，助理服务员应熟悉运输系统—8的填充、车辆小时数的计算以及18点钟各种统计报告的填充和上传。车站值班员应严格按照“车站详细信息”中规定的时间打开信号机如果出发路线取消，应首先通知出发人员;如果发车人员已通知司机发车或显示了发车指示信号，而列车尚未启动，他们还应通知司机，并在取回驾驶凭证后取消发车路线。车站服务员应确保有免费线路提供不间断的列车服务。车站值班员应严格控制施工和维护。施工前，应登记《驾驶设备检查登记簿》。车站服务员应尽快联系列车调度员，并根据调度命令封锁该路段。控制台上应显示阻塞部分标志。当运行公路列车到施工闭塞区段时，列车进入闭塞区段的行驶凭证是调度命令。顺序应包括车次、运行速度、停车地点、到站时间及其他相关事项。

施工单位和设备管理单位应严格控制开通条件，经检查满足列车放行条件，设备应满足规定的开通速度要求。办理开通登记后，列车调度员应通过车站值班员报告开通间隔。施工完成后，应及时核销，施工时间不得任意延长。施工完成后，应恢复设备的正常使用。调车作业时，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使用自己的机车进行调车作业时，应使用附有中间站平面图的调车作业计划通知单，并传达给调车指挥员。调车作业人员在调车作业前应做好准备工作，严格执行部颁调车作业标准和本区段的有关规定，严格执行调车作业标准和联合控制条款，确保调车作业安全和作业人员的人身安全实践总结和经验;

在安阳西站实习的两个月里，我更加深刻地认识到加强运输工作组织的重要性。只有加强各岗位、各工种之间的联系与配合，行车工作才能稳定有序地组织起来，真正体现铁路高度集中、大型联动机、半军事化的特点。实习期间，我积极思考，并努力将学校学到的理论知识与现场实际情况联系起来。如果我什么都不懂，我会主动咨询老师。老师们什么都知道，并且满意地回答了大多数问题。经过两个月的试用期，我成功地完成了理论知识与现场实践的初步结合，对铁路货运和列车运行有了更深的了解，对中间站日常管理和团队管理的重要性有了切身体会。虽然实习已经接近尾声，但这项研究永远不会结束。

1、铁路作为我国的主要运输方式，是我国经济的大动脉，承担着运送旅客和货物的任务。因此，铁路运输在社会生活中占有极其重要的地位，是国民经济活动的重要组成部分。与其他运输方式相比，铁路运输具有以下突出特点：

(1)不受地理条件限制，可在任何地区修建;

(2)能承担大量客货运输任务;

(3)降低运输成本，提高投资效益;

(4)更高的输送速度;

(5)受气候条件影响小，能保证运输的准确性和规律性。

2、铁路运营对安全性、准时性和平稳性有很高的要求，列车上的各点都不差或一点也不差。铁路运输的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，需要各单位和各工种之间的密切配合和协调动作，就像一个紧密联系、有节奏工作的巨型联动机。

因此，铁路运输组织必须贯彻高度集中统一指挥的原则，采取各种有效措施，确保旅客和货物运输安全、快速、准确、便捷，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力。

3、货运也是中间站运营的关键。要成为一名合格的货运代理，必须熟悉国家铁路货运站和货运结算站的示意图，并了解各种现行的货运法规。了解各种车辆的特点和货物的装卸和加固要求，合理使用车辆，熟悉各种货运设备和装卸设备。掌握整车装载规则、货物票交接及与装卸工作的联系，确保货物运输安全和货物良好的装卸加固状态。装载散装货物时，应严格执行标记和比率测量系统，以免超载或偏载。在装载过程中，应进行装卸监督，并进行严格检查，以确保货物装载和加固良好。出发前，应关闭门窗，车体应无障碍物。应熟悉有关政策、方针、法令和各项规定，及时、正确地填写和上报统计报表此外，货运代理应与操作室保持良好的联系，并做好交接工作。在调车工作中，货运代理应及时移交票据并填写票据交接书，仔细检查票据是否与当前车辆相符，并将相关票据提交给司机。协助调车人员调整货舱，以便及时卸货和组织装货。及时向值班员申请停止送电，加快货运组织，提高中间站货物作业效率我很好地完成了实习项目。我不仅学到了现场知识，积累了一定的经验，还通过积极参与车站的日常活动，帮助有需要的同事。我生活节俭，训练自己吃苦耐劳。我也让人们感受到集体的温暖。

最后，我要向那些对我的生活和工作一丝不苟的站长们，以及在整个试用期内耐心指导我的老师们表示深深的谢意。在未来，我将继续学习，把学习当作一种习惯，一种生活方式，并不断接受新知识。这是我在安阳西站实习和学习的总结。在过去的两个月里，我深深地体会到，在铁路工作中，只有加强联系，加强各岗位、各工种之间的合作，才能保证列车平稳有序地运行。只有遵循规章制度和操作标准的要求，我们才能确保安全和顺利运行。只有积极努力工作并对工作高度负责，我们才能成为合格的铁路员工。在未来的日子里，我会更加努力学习，努力尽快踏上工作岗位，为国家的建设和发展做出贡献!

**铁道工程毕业总结篇九**

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，20\_\_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：

20\_\_.03.26——20\_\_.06.21

二、实习工作内容：

整理外观、防护、起道、拨道、改道、除草、捣固、涂油、换螺帽、换扣板、换弹条、换枕木、换钢轨

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(20\_\_导游专业实习报告)，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，努力提高自己各方面的能力，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。

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!

**铁道工程毕业总结篇十**

实习目的：

根据实习计划，我去郑州铁路局安阳西站进行了为期两个月的驾驶和货运岗位实习。通过实地考察，我们应该有针对性地了解车站主要行车和货运岗位的知识和操作内容，初步掌握相关的基本业务技能。我们应该对学校所学的理论知识有更深更直观的理解，真正做到理论联系实际，学以致用。实习单位和岗位介绍：

我的实习站安阳西站是郑州铁路局的一级货运中间站，位于安立线7公里+37米处。京广线与安阳站相邻，下行线路与水冶站相邻。主要经营安阳钢铁公司和大唐安阳电厂的货物抵离业务。每天的装卸量比较大，大约700辆车接收和发送列车和货物的操作相对繁忙，要求更高的安全性和效率。中间站是铁路上数量最多的站。铁路上运行的大量列车必须通过、穿过或避开中间站。与此同时，中间站还负责乘客着陆、货物运送和到达该地区。因此，中间站处理的操作主要是收发列车和取挂车辆的技术操作。一些中间站还处理启动直达列车和结束列车的技术操作。为了完成各种货物运输和运营工作，中间站一般有以下技术设备：

(1)接发列车、调车和装卸货物的接线(到达和出发线、牵引和引出线、装卸线等)。);

(2)乘客平台和乘客候车亭等。;

(3)货场和仓库进行货物操作等。;

(4)信号、联锁、闭锁设备和通信设备货运代理和货运服务员是火车站为货主或专线企业办理货运业务和提供货运服务的岗位，是联系货主的窗口。车站服务员和助理服务员是车站交通控制的中心。他们代表站长负责车站交通的组织和指挥，处理列车的接收和调度，并确保准时和畅通。以上岗位是火车站最基本、最重要的岗位。中间站的服务质量直接影响铁路的客流、货物供应和运输效率，其运行质量直接关系到该区段乃至整个铁路的列车安全和正点。因此，正确组织中间站工作，对于加快机车车辆周转，扩大客流和货源市场份额，完成运输任务，提高运输效率具有重要意义。实习的内容和过程：

实习期间，我初步了解了货运代理和货运服务员的岗位知识，以及助理服务员和车站服务员岗位对驾驶岗位的基本要求。我对铁路工作中的标准化和标准化有深刻的理解。我从实习中受益匪浅。当我第一次来到货运室，我被安排跟随师傅学习货运代理的业务。我的主要职责是确认到达车辆的车号和货物。货运单上的车号应该与车辆上的车号相同。同时，我应该确认货物的完整性。如果有任何盗窃，我应该通知公安部门及时处理。确认后，安排卸货团队卸货，监督卸货过程，根据货运代理的安排组织装车团队装车空车，核对车号和装车情况，并根据货场运行情况及时向值班员报告货运代理似乎是一项简单的工作，但却是一项相当累人的工作。他每天在货场和货运室之间来回跑，他必须小心。货运单上的车号不能填写错误。

因为货场很脏，我每天都和主人一起跑来跑去，脚上的鞋子上覆盖着一层煤灰。由于学习时间短，我跟随两位大师学习，学习他们的经验，如何根据车号检查他们的吨位，如何处理装卸作业，如何安排人员的装载等以下是对货运值班员岗位的研究，其职责主要是安排货运值班员对到达该站的车辆进行现场检查，同时配合调车长进行车辆找正，根据货运值班员的报告及时通知货主卸货，同时安排卸货车辆的装车，协调货场的作业，并及时将货场车辆的所有数据上报科、局。货运服务员的位置相对全面，装卸车辆应根据现场情况和货主情况及时安排。对货运业务的研究使我对该业务有了更多的了解。同时，我也学到了船长一丝不苟的工作态度和耐心为乘客服务的精神。这些精神将鼓励我在未来的工作中勇敢前进。第二阶段是研究助理服务员和车站服务员。我走进车站的火车车厢。这是车站的交通管理部门，也是车站的心脏。车站服务员和助理服务员负责在车站驾驶火车。该站现配有半自动闭塞和6502型电气集中联锁设备。车站值班员和助理值班员应非常了解站场，熟悉站场设备情况、线路情况、线路容量、有效长度、站中心里程和上下站信号里程。

车站交通组织的通信设备是集中电话和列车无线调度通信设备。车站值班员签署调度发布阶段计划，并在打印后将其发送给助理值班员。助理服务员负责与服务员核对无误。助理值班员应熟悉铁道部颁布的接发列车操作标准，穿戴规定的着装规范，按照车站值班员的指令完成接发列车。并且会处理一些异常的紧急处理，更常见的是列末故障为了处理列车尾部故障，助理乘务员应前往列车的最后一节，确认列车完整，组织驾驶员进行风测试，并确认列车具有良好的缓解和制动效果。熟悉电气集中联锁各按钮的功能和某些按钮的具体应用范围，及时填写繁忙板，并与值班员相互控制，确保行车安全。同时，助理服务员应熟悉运输系统—8的填充、车辆小时数的计算以及18点钟各种统计报告的填充和上传。车站值班员应严格按照“车站详细信息”中规定的时间打开信号机如果出发路线取消，应首先通知出发人员;如果发车人员已通知司机发车或显示了发车指示信号，而列车尚未启动，他们还应通知司机，并在取回驾驶凭证后取消发车路线。车站服务员应确保有免费线路提供不间断的列车服务。车站值班员应严格控制施工和维护。施工前，应登记《驾驶设备检查登记簿》。车站服务员应尽快联系列车调度员，并根据调度命令封锁该路段。控制台上应显示阻塞部分标志。当运行公路列车到施工闭塞区段时，列车进入闭塞区段的行驶凭证是调度命令。顺序应包括车次、运行速度、停车地点、到站时间及其他相关事项。

施工单位和设备管理单位应严格控制开通条件，经检查满足列车放行条件，设备应满足规定的开通速度要求。办理开通登记后，列车调度员应通过车站值班员报告开通间隔。施工完成后，应及时核销，施工时间不得任意延长。施工完成后，应恢复设备的正常使用。调车作业时，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使用自己的机车进行调车作业时，应使用附有中间站平面图的调车作业计划通知单，并传达给调车指挥员。调车作业人员在调车作业前应做好准备工作，严格执行部颁调车作业标准和本区段的有关规定，严格执行调车作业标准和联合控制条款，确保调车作业安全和作业人员的人身安全实践总结和经验;

在安阳西站实习的两个月里，我更加深刻地认识到加强运输工作组织的重要性。只有加强各岗位、各工种之间的联系与配合，行车工作才能稳定有序地组织起来，真正体现铁路高度集中、大型联动机、半军事化的特点。实习期间，我积极思考，并努力将学校学到的理论知识与现场实际情况联系起来。如果我什么都不懂，我会主动咨询老师。老师们什么都知道，并且满意地回答了大多数问题。经过两个月的试用期，我成功地完成了理论知识与现场实践的初步结合，对铁路货运和列车运行有了更深的了解，对中间站日常管理和团队管理的重要性有了切身体会。虽然实习已经接近尾声，但这项研究永远不会结束。

1、铁路作为我国的主要运输方式，是我国经济的大动脉，承担着运送旅客和货物的任务。因此，铁路运输在社会生活中占有极其重要的地位，是国民经济活动的重要组成部分。与其他运输方式相比，铁路运输具有以下突出特点：

(1)不受地理条件限制，可在任何地区修建;

(2)能承担大量客货运输任务;

(3)降低运输成本，提高投资效益;

(4)更高的输送速度;

(5)受气候条件影响小，能保证运输的准确性和规律性。

2、铁路运营对安全性、准时性和平稳性有很高的要求，列车上的各点都不差或一点也不差。铁路运输的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，需要各单位和各工种之间的密切配合和协调动作，就像一个紧密联系、有节奏工作的巨型联动机。

因此，铁路运输组织必须贯彻高度集中统一指挥的原则，采取各种有效措施，确保旅客和货物运输安全、快速、准确、便捷，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力。

3、货运也是中间站运营的关键。要成为一名合格的货运代理，必须熟悉国家铁路货运站和货运结算站的示意图，并了解各种现行的货运法规。了解各种车辆的特点和货物的装卸和加固要求，合理使用车辆，熟悉各种货运设备和装卸设备。掌握整车装载规则、货物票交接及与装卸工作的联系，确保货物运输安全和货物良好的装卸加固状态。装载散装货物时，应严格执行标记和比率测量系统，以免超载或偏载。在装载过程中，应进行装卸监督，并进行严格检查，以确保货物装载和加固良好。出发前，应关闭门窗，车体应无障碍物。应熟悉有关政策、方针、法令和各项规定，及时、正确地填写和上报统计报表此外，货运代理应与操作室保持良好的联系，并做好交接工作。在调车工作中，货运代理应及时移交票据并填写票据交接书，仔细检查票据是否与当前车辆相符，并将相关票据提交给司机。协助调车人员调整货舱，以便及时卸货和组织装货。及时向值班员申请停止送电，加快货运组织，提高中间站货物作业效率我很好地完成了实习项目。我不仅学到了现场知识，积累了一定的经验，还通过积极参与车站的日常活动，帮助有需要的同事。我生活节俭，训练自己吃苦耐劳。我也让人们感受到集体的温暖。

最后，我要向那些对我的生活和工作一丝不苟的站长们，以及在整个试用期内耐心指导我的老师们表示深深的谢意。在未来，我将继续学习，把学习当作一种习惯，一种生活方式，并不断接受新知识。这是我在安阳西站实习和学习的总结。在过去的两个月里，我深深地体会到，在铁路工作中，只有加强联系，加强各岗位、各工种之间的合作，才能保证列车平稳有序地运行。只有遵循规章制度和操作标准的要求，我们才能确保安全和顺利运行。只有积极努力工作并对工作高度负责，我们才能成为合格的铁路员工。在未来的日子里，我会更加努力学习，努力尽快踏上工作岗位，为国家的建设和发展做出贡献!

**铁道工程毕业总结篇十一**

时光的车轮匆匆碾过，不知不觉，短短三个月的实习转瞬即逝。在结束硕士生生涯的第一个年头，我很荣幸地加入到铁路人的队伍中，并全身心地投入到茱莉亚罗伯茨下水道分公司的工作中。在这三个月的实习期，我被安排到了综合部工作，在实践中学习到了很多校园中学不到的东西。

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在以后的工作中获益良多的。现将实习期间的心得体会总结如下：

1、积极调整心态、尽快适应角色

从一名象牙塔中求知的学子进入到与百姓戚戚相关的铁路运输企业，我尽自己最大的可能很快地完成了这个跨度较大的转变。这得益于我对铁路行业的`了解和充足的心里准备。

大学里我积极选修铁路主专业的相关课程，比如铁道概论等，课外多次参加学校各级组织举办的铁路主题活动，使得我对铁路行业有了较多的了解。

研究生期间我参与了武汉铁路局基于人岗匹配原理的全员岗位管理研究并参加了首届铁路创新与可持续发展国际学术研讨会。

在单位实习期间，我深深地知道，自己的所学不会立即应用于实践。所以，我要端正心态，不好高骛远，从一点一滴地基础工作做起，不怕苦、不怕累。同时现在时逢“新闻摄影名家走进大秦铁路”宣传活动进行中，我因此了解到了为大秦铁路的发展做出突出贡献的职工所展示出来的精神风貌，以及从他们的言语中所表现出的成就感，我更加坚定了自己奉献铁路、为铁路事业蓬勃发展出力的决心。

2、安全警钟长鸣于心

在校期间，参与了武汉铁路局基于人岗匹配原理的全员岗位管理研究调研。在做问卷调查时，所有的问卷对于“你认为现在的工作什么对你最重要?”这个问题的回答都是安全。我突然意识到虽然铁路的发展还有很多需要改进的地方，但是铁路员工并没有将升职，发展空间，薪酬等与其自身利益密切相关的东西列为第一位。每名干部职工都将“安全第一”的思想始终牢记于心。虽然这使我明白安全在铁路工作中是十分重要的，但是这也使我感到了一丝疑惑。

然而让我自身深刻领悟到安全对于铁路工作的重要意义，还是我来到下水道分公司实习的这段时间。以前只是停留在知道，但不能深入的了解，在这段时间里我才是切身体会到为什么安全在铁路部门是如此的重要。我所在的下水道站是一个货站，在站台上在每个工作地点，尤其是在站台上工作，你时常会听到值班员的“安全第一”等的提醒的话语。从事站台工作就是一项责任重大工作，这就需要我们在作业的过程中要加倍小心，不违章操作，在作好各项安全工作的同时，力争每一秒，不能盲目的去抢一秒。否则，事故就在一秒间。

3、现场实习的反思与总结

实习生活即将结束，我对自己实习期的工作进行了进一步的反思与总结：

全身心地投入到铁路工作中去。一项工作你只有用百倍的热情和精力去作，她才会带给你丰厚的回报。当前铁路改革处于酝酿风暴期，我们面临的机遇要远远大于挑战，在平时的工作中以积极主动的心态去做好分内之事，夯实基础，对于工作中的各种问题，不满足于仅仅完成，多思考。

要有紧迫意识。铁路企业还未完全政企分开，但在铁路跨越式逐步深入发展的今天，我们已经看出些许端倪，必须要有清醒的认识。必须改变以往觉得进入铁路就是捧起了“铁饭碗”的观念，在当今“金饭碗”、“钻石碗”都随时可能改变的快速时代，这样的观念是要不得的。

提高自身素质是在改革和竞争中取胜的关键。工作之余，加强自身学习，随时充电，学习党的一些基本方针、政策以及铁路改革的基本知识，了解路局各项改革措施的必要性。其实自己身边每天不经意间都在发生着改革，需要我们留心，需要我们思考，更需要我们去探究背后的原因及发展方向，以利于我们去更好地适应，同时更好地贡献自己的力量。比如，“收入分配”是当今社会的热点之一，很多企业的收入改革已经开展并引起了全社会的关注，而我们铁路企业的这层冰也在融化之中。

我们铁路企业施行了很多年的“安全百日奖励人均分配”近日悄悄地退出了历史舞台，取而代之的“安全百日奖励实施办法”采取从一线、检修、运用、岗位责任等很多方面进行了细致的区分的分配办法，这绝不仅仅是简简单单的文字游戏，办法的新旧更替，更体现了铁路改革的深入性—从收入分配入手。

我们有任何理由时刻准备着面临各种改革，迎接各种挑战，以不变应万变。

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找