# 铁路技师论文

来源：网络 作者：落花成痕 更新时间：2024-08-12

*第一篇：铁路技师论文用科学的人才观加强高素质人才队伍建设张增义、张钦作者单位：邯郸工务段邮编：056001联系电话：62325摘要：本文结合单位自身实际，探讨在铁路大发展的新形势下人才队伍建设问题，从当前人才选拔使用中的一些问题分析入手，...*

**第一篇：铁路技师论文**

用科学的人才观加强高素质人才队伍建设

张增义、张钦

作者单位：邯郸工务段邮编：056001联系电话：62325

摘要：本文结合单位自身实际，探讨在铁路大发展的新形势下人才队伍建设问题，从当前人才选拔使用中的一些问题分析入手，从如何选人、如何育人、如何做好长远规划进行了探讨，对加强基层单位人才培养工作具有一定的借鉴意义。

关键词：科学人才队伍建设

当前正值铁路大建设时间，我段管内石武客运专线即将在明年完工试运营，邯长复线和电气化改造、邯黄铁路新线等新建铁路工程即将动工。铁路大发展带来机遇的同时，也带来了更加严峻的挑战，培养一支高素质的人才队伍，是在今后的竞争中始终保持不败之地的关键因素，那么在新形势下，以什么样的人才观念去培养选拔适应铁路跨越式发展需要高素质的人才，已成为各级组织、人事部门急需解决的课题。1过去在选才上的误区

经过对以前人才选拔与使用的分析，发现主要存在以下几个方面的误区：

1.1重学历轻能力。

有的企业在选才上以学历为条件，不重视人才素质和实际工作能力，结果造成了那些在工作中积累了丰富经验，工作能力强，而学历低的人无法重用，使素质低学历高的人走上了重要岗位。

1.2 人才结构不合理。

有的企业只注重人才的数量，忽视人才结构的合理性，使人才在学历、年龄、专业、能力等方面形不成互补与梯次，结果造成了人才的浪费和人才的断层。

1.3培养力度不够。

不少企业只注重人才的使用，不注重人才的培养，不仅不利于人才潜能的挖掘，而且也不利于人才的成长和提高。

1.4激励方法不合理。

有的单位只注重对人才的物质激励，而忽视了对人才的精神激励，致使人才的工作热情、效率与积极性都得不到很好的发挥。用“德才兼备、注重实绩”的观念选好人才

德才兼备是衡量使用人才的根本标准，是我们长期以来选人、用人的基本原则，1

因此，无论世事如何变化，德才兼备的用人标准是始终不能变的。德和才是相互统一、不可分割的，在实际工作中不能重视一方面而忽视另一方面，即不能重德轻才，又不能重才轻德。要在长期的实际工作中，逐步考察其是否具有坚定的信念、崇高的理想、高尚的品质、扎实的作风。“厚德以载物”，德不足不能成大事，才不足同样不能成大任。在选人中要避免出现“单打一”的现象，实绩是人才德才兼备的集中反映。在选才中除了本着“德才兼备”的原则外，还要看实绩，也就是在实践中选才，要用事实说话。实绩要靠群众评价，人才要得到群众的认可，使“三个代表”的重要思想在选才上得到切实体现。同时也要看其在工作中是否有创新精神，是否有独到的见解，那些只局限在上级“指那打那”的人是不能有所发展的。在注重实绩的基础上，我们也要克服那些“唯实绩论”，用锐利的眼光发现那些夸大其实，只做表面文章，或者搞短期行为“显山露水”、急功近利的人。用“全面培养、加速成才”的观念培育人才

3.1对人才要加大培养力度，促其早日成才。

要有针对性的搞好岗位培养规划，在确定未来的奋斗目标的同时，提高归属感和使命感，使其能真正溶入到铁路跨越式大发展中来。

3.2人才管理部门应该认清人才职业生涯的不同发展阶段的特征，帮助他们在各个阶段都得到良好的发展，培养教育的内容包括：单位的生产方式、各关键岗位的工作方法、管理方法、实际驾驭解决问题的能力、领导才能及创新能力等。使人才的晋升从一个生产者、管理者、到最终的领导者有一个循序渐进的过程。在培养过程中，要坚持抓好带职锻炼环节，鼓励其在一线锻炼，使他们认识到锻炼是手段，使用是目的，增强锻炼的自觉性。在此期间，还要选派实践经验丰富的师傅进行传帮带，使他们在技术业务、实践经验方面有所提高。随时细化培养措施，突出能力培养，并根据其所学专业、个人特长和发展方向制订出切实可行的培养计划。

3.3为确保达到锻炼的预期目的，在制定培养计划中一是要坚持专业对口的原则，做到人尽其才，根据单位需要，安排其到所学专业相应的主要岗位进行锻炼。二是坚持岗位需要的原则。安排到与本职工作相关的主要工种进行岗位锻炼。工种和岗位定期转换，使其全面、全方位的熟悉现场情况。

3.4要坚持教育培养与使用相结合，把人才的教育培养和使用有机地结合起来，加速早日成才。同时要有时间观念，增强紧迫感，不能只培养，不使用，造成人才的流失和浪费。对未来人才的预测及设想

4.1对人才的培养，要有超前意识。

在长期的实践中，我们看到在干部队伍中还存在着理论水平、思想作风、科学知识、业务能力等诸多方面与现实工作和长远发展不相适应的问题。随着铁路跨越式发展战略的实施，各项改革将进一步加剧，因此，我们必须清醒的认识到，培养既具有专业知识、创新精神，又具有超前意识、开拓精神的复合型干部，对铁路的生存与发展至关重要。培养复合型干部是促进企业改革、生存与发展的保障；同时，也是全面贯彻思想政治工作“两个纳入”，实现与时俱进的要求。在今后的发展中，要进一步优化各级班子结构，做到专业配套，知识互补，结构合理，最大限度地发挥班子的整体功能，把那些政治上坚定、经受过实践锻炼，适应新形势发展的中青年干部选拔到各级领导岗位上来，形成梯次结构，以利于新老干部的密切合作和正常交替，防止出现新的老化循环。

4.2在人才的选拔上，要避免只注重学历，而不注重实绩的“唯学历”观，逐步培养德才兼备，能溶入市场经济发展中的新型人才。

目前，由于铁路长期实行的“计划经济、高大半、政企合一、一统到底”的管理方式，在很大程度上限制了人才积极性的发挥，同时，由于对人才的待遇与市场不能很好的接轨，从而出现人才外流的现象，给铁路的经营发展带来很大的被动。因此，要想培养好的人才，就得创造好的用人环境，一是要采用灵活多样的人才培养方式和合理的分配结构，为优秀年轻干部的大批涌现提供更多机遇；二是要落实群众参与制度，把群众公认的干部选拔上来；三是要完善干部考核指标体系，全面考核干部的德、能、勤、绩、廉，充分发挥考核工作在发现、教育激励和监督干部方面的作用，促进干部健康成长；四是按照“三个代表”重要思想的要求，培养选拔思想解放，勇于创新的人才队伍。通过以上方法，逐步使培养选拔的新型干部具有以下特征：一是具有创新性。作为管理者，只有不断的创新，才能适应不断变化的时代要求；二是具有复合性。随着新知识、新技术的广泛应用，新行业的不断兴起，改革步伐的不断加大，仅有一技之长而无多种才能的人是难以胜任重任的；三是要有较强的合作意识、团队精神和领导才能。面对激励的竞争，依靠个人能力和精力很难有所突破，因此，要有提高企业凝聚力的能力；四是要有较好的思想品质。具有思想坚定，作风顽强，既积极进取，又不断进行自我完善。

总之，在人才的培养选拔上，在认真贯彻执行上级的各项人才政策的同时，还要结合单位的实际情况，把人才战略摆在首要位置，逐步纳入正轨，为铁路建设大发展提供强大的人才保证。

**第二篇：铁路技师论文**

新形势下抓好安全生产管理浅析

李春林

北京铁路局邯郸工务段邮政编码056001

摘要：按照部局创建“模范铁路局“及段“五标工程”建设的要求，如何加强车间班组的安全生产管理，提高班组人员整体素质和安全卡控能力。铁路运输生产过程中，任何细小的差错都会造成事故或事故隐患，任何事故都会造成损失，轻者损坏设备，重者造成运输瘫痪及人身伤亡事故。铁路的基层班组是最小的细胞，基层班组是企业各项规章制度和安全措施最终的贯彻执行者，班组安全管理水平的高低，直接影响到企业的经济效益和社会效益。

关键词：抓好安全生产管理浅析

0 引言

按照部局创建“安全持续稳定、设备常态优秀、经营管理规范、科技教育领先、党建作用突出、企业文明和谐”为主要标志的模范工务段的要求，为全面贯彻落实路局提出的“干部过硬、制度有效、环境优良、管理达标”的标准化车间建设目标，结合段“五标工程”建设整体安排，以“两建设三反对”为基础，进一步规范车间、班组管理、提高车间、班组人员整体素质和安全卡控能力。班组是铁路运输安全生产的主体和最基本单位，线桥隧维修养护是保证列车畅通的重点，对各项轨道参数进行监视操作和调整，必须持之以恒周而复始的工作，工作量大而艰苦，确保线桥隧设备安全、经济、稳定运行，同时还要保证设备检修安全措施的正确无误。以前死抓硬卡的管理制度，已不能适应当前建设和谐社会、和谐铁路的需要，当前以经济效益为中心的考核，使职工的思想比较活跃，铁路提速后线桥隧的维修养护工作量加大，职工的上下道及避车时间加长，新型动车组的投入运行线桥隧病害出现的机率加大，给安全运输带来新挑战，新形势下如何抓好安全生产，解决安全生产中的惯性及突发事故和隐患，笔者建议采取以下措施：

1安全管理要有目标化，有标可依

俗话说：“没有规矩不成方圆”，每一项制度的建立都是血的教训换来的。制定安全生产目标，发挥班组安全目标责任管理的功能，实现安全与生产目标的良性循环，在此过程中，必须注重安全目标的制定、分解、实施、考核环节。

1.1安全目标责任的制定一定要切合实际，根据上级部门有关精神的指导，形成个人向班组、班组向车间、车间向站段保安全的层次管理。

1.2着重加强各级人员的责任感，同时激发班组职工潜在的积极性、主动性，把主动干与被动干的职工分别对待，努力实现班组安全管理科学化、内容标准化、基础工作制度化，班组安全目标的考核要和安全责任制挂钩。

1.3班组安全管理工作，重在防微杜渐，要不断提高精细化管理水平，重在超前控制，1

要有超前意识，要抓好苗头性问题的处置，要搞好自控、互控、他控，如果有违章违纪的苗头，必须予以坚决制止，否则安全管理就会出现漏洞，班组安全目标就很难实现。以人为本抓安全，不搞特殊

制度面前人人平等，没有“特殊人”“特殊事”，对违章、违规行为要认真分析，坚持从严管理、从严要求、从严考核，处理要体现以事实为根据，以理服人。

2.1安全方面存在马虎、侥幸心理的人，要给予严肃的批评教育，对事故和未遂者坚决按照“四不放过”的原则严肃处理，并且利用一切可利用的机会，举一反三，使大家深深懂得“安全生产得之于严、失之于宽”的道理，但安全是由人去实现的，要抓安全，就要抓住人心，只有抓住人心安全才有保障，因此，日常工作中，时刻本着对职工负责的态度，随时掌握职工的思想动态。

2.2经常找“不在乎人”谈心，以耐心、爱心教育他们，以心换心，使他们深深领会到，安全就是为了自己，为自己就是为了家庭，为了家庭就是为了单位，为了单位就是为了社会，把安全教育触及到职工思想灵魂的深处。

2.3把每个职工都融入到“班组”这个大家庭中来，让每个人都能享受这个大家庭的温暖，激发职工的士气，使人人都想要争当安全标兵的思想意识，使每个职工认识到如果因为自己出了事故，将影响全班组，乃至波及全站段和全局。

2.4工班长要带头做执行制度的模范，不要抢任务，忽安全。人员设备底数要清，经常深入现场，掌握第一手资料，不得搞特殊。

3加强岗位技能培训，提高技艺

安全生产首先要培养一支素质过硬、安全意识强、反事故能力强的安全管理者和安全技术人员队伍，是岗位技能培训的重要内容。

3.1岗位培训在内容上，注重从实际出发，突出个性，因地制宜，加强各专业的业务知识培训学习、运行操作规程等等，开展经常性的职业技能培训和训练，提高职工技术素质，使职工能够熟练掌握安全知识和操作技能，能够熟练正确地传达、执行操作指令，使作业活动实现规范化，从而从源头上避免“三违”现象和误操作事故的发生。

3.2在方法上，要灵活多样，通过事故预想、安全活动、反事故演习、安全警示、业余自学等多种形式和方法，有针对性地对员工进行安全意识、安全知识和安全技能培训。在时间上，要有长期规划，短期安排。要根据形势和任务的需要及时调整计划，及时总结事故经验、教训，利用早点名，晚对规时间进行宣讲，对职工进行警示教育。

3.3在方式上要突出以班组为单位的安全教育和学习，对在岗职工进行安全基本常识、如何进行安全技术交底、如何做好安全措施、如何杜绝违章现象等方面进行培训。

4预控事故危险点，防患未然

线桥隧设备维护最基本的任务就是监视、分析、操作调整，在日常工作时，往往以完

成任务为目标，而常常疏忽了操作中存在的哪些影响人身和设备安全的危险因素，以至于发生各种始料未及的事故，所以在每次的施工及设备维护时，各管理者和相关操作人都要认真分析操作过程中存在的薄弱环节和容易出现的问题。

4.1对重点、难点、危险点进行分析，逐项列出对策，做好交底，让每个人都清楚，以此来提高防人身、防设备及事故处理能力，达到危险预知，确保操作无误。

4.2在具体操作中必须有专人监护操作的全过程，要对每一项操作过程的各个环节进行剖析，从中找出人为的、设备的、环境的以及管理方面的危险点，把危险点控制起来，就可以做到防患于未然。

4.3将危险点分析和预控养成一种习惯，形成一种制度，使班组安全管理进一步标准化、规范化、科学化。

5日常工作标准化，效益创优

标准化车间建设工作是一项基础性、综合性很强的管理工作，各车间、科室必须进一步提高对标准化车间建设工作的认识，做到段组织实施、车间主体运作和具体落实，强化车间管理，提高全员素质，完善标准化车间建设逐级管理体系。

5.1班组的标准化管理是一项系统工程，只有不断探索，持之以恒，扎实推进，才能获得实效，因此，班组日常工作必须进行标准化管理，要强化标准化管理意识，求真务实，从点滴做起，大处着眼，小处着手，脚踏实地，采取各种措施节能降耗，降低生产成本。

5.2基层班组精细化管理主要是节能降耗方面的工作，在保证安全的前提条件下，优化作业方式，杜绝浪费，降低各项损失、各项动态、静态指标、参数必须控制在月度计划指标范围内，争取把月度经济小指标做的更好，以最小的成本获取最大的经济利益。要做到这一点，必须全面贯彻“安全第一，预防为主．精细管理”的方针，5.3在安全管理控制上必须精细，做到细之又细、严之又严，经济指标没有完成，就要责任到人，只有这样才能提高全员的经济节能意识，才能群策群力，共同把节能降耗工作做到前列，才能提高班组的经济效益，才能把班组管理管好。班组的安全文明生产做好了，才能保证企业的最大经营业绩。

综上所述，“五标工程”建设，要根据路局工务系统标准化车间建设工作指导意见的要求及“两建设”中提出的标准化车间和自控型班组建设的具体工作要求，段标准化车间建设要以“两书一图一表”为重点，优化车间、班组设置，进一步推进“检、养、修”维修体制改革，提高工作效率，提高安全的可控性。做到基础资料齐全、各种揭挂整齐、办公备品整齐、干部素质过硬、设施配置合理、安全持续稳定、设备全面达标、生产管理有序、制度健全规范。

**第三篇：铁路技师论文**

依靠科技创新保安全的探索与思考

王增周

作者单位：邯郸工务段 邮编：056001 联系电话：62595 摘要：邯郸工务段坚持“以科技保安全、以科技保质量”的工作思路，开展宣传教育、营造科技创新环境；围绕安全生产、开展技术攻关；开展技术革新、推广“四新”技术；发动干部职工，凝聚科技攻关合力。收到到了较好的效果，实现了依靠科技创新保安全的目标。

关键词：科技 创新 安全

围绕路局“创建模范铁路局”的目标，邯郸工务段坚持“以科技保安全、以科技保质量”的工作思路，努力提高安全生产的科技含量，发挥科技在安全生产中的保障作用，收到了较好效果。

1.开展宣传教育，营造“科技兴段”氛围

为深化全段干部职工“科技是第一生产力”的观念，大力营造“科技兴段”氛围，我段开展了多种形式的宣传教育活动。

1.1开展形势教育。通过召开生产会、职工大会、座谈会等途径，通报全段安全生产面临的新形势、新考验，从最高时速、设备标准、作业方式等方面，分析传统作业的滞后性，大讲科技创新的必要性。

1.2消除认识障碍。以我段历年的科技成果为实例，引导干部职工走出科技工作“与己无关、作用不大”、“高深莫测、遥不可及”的思想误区，克服等靠思想、畏难情绪，增强依靠科技确保安全生产的意识。

1.3营造“三尊”氛围。我段为营造尊重知识、尊重人才、尊重创新的浓厚氛围，多次召开专业技术干部、大中专毕业生座谈会，组织各科室、车间在重点工作和科技攻关课题中给科技人员和大中专毕业生交任务、压担子，引导、帮助他们在实践中长才干。

1.4完善激励制度。段建立了科技攻关专项基金，制定了《邯郸工务段技术创新奖励实施办法》，对在科技攻关中做出贡献的人员实施奖励，鼓励专业技术人员和广大干部职工紧紧围绕安全保障、降低成本、提高效率等关键性课题开展技术攻关。

2.围绕安全生产，开展技术攻关

提速线路对设备质量提出了更高的要求，如何达到上级对线桥设备“零误差、零缺陷、零故障”要求，如何确保提速持续安全稳定，是工务部门面临的全新课题。

2.1组织专题攻关。我段分别成立了线路设备质量分析组、提速线路道岔整治组、曲

—1—

线整治组、施工安全攻关组等技术攻关专家小组，分析掌握提速安全的变化规律，围绕提高质量、确保安全等关键性课题开展攻关，使设备质量得到明显的提升、施工安全得到了保障，确保了提速以来的持续安全。如针对三级动态偏差，专家小组深入现场进行实地调研，解决了不少难题。

2.2开展技术革新。在段上组织专题攻关小组的同时，我们还充分调动各车间班组参与技术革新的积极性，针对技术上的难点开展小改小革。如在道岔养护维修中，为解决道岔尖轨轨距改正困难的情况，高邑线路车间制作了尖轨处所改道的专用改道器。又如在更换道岔施工中，预铺好的整组道岔在落地后，进行位置调整时，以前是采取撬棍拨、压机顶的方法，费时费力，影响施工进度。为解决这个问题，综合维修车间组织职工开展技术攻关，研制了万向轮，不仅可以十分灵活、准确地调整道岔的前后左右位置，而且提高了施工安全系数，仅此一项，即可节约施工时间10余分钟。

2.3研发科技项目。针对夜间施工多的实际情况，我段和科研机构合作研发的《工务起拨道激光测准仪》，是一种新型线路检测、施工测量仪，尤其适合夜间天窗点内的施工。该项目研制的意义,在于使线路维修作业告别弦绳和直尺及目测的时代,进入了光电一体化时代。这个项目正在全路进行推广。

去年以来，全段共有116名专业技术人员和业务骨干参与了19项课题的攻关，共完成科技攻关项目3项，完成“无缝道岔断轨专用急救工具”等技术改进项目38项，推广四新项目21项,采用1600条。

3.取长补短，推广“四新”技术

在科技研发的同时，我段坚持“先进、适用、配套、实效”的原则，积极引进新技术、新工艺、新材料、新设备，运用现代化的科技成果，保安全、上质量、提效益。

3.1吸收先进技术。如我段利用线路机车添乘仪、静态检查仪及轨检车数据分析系统等动态检测设备，还为添乘人员配备了便携式添乘仪，使影响行车安全的病害及时得到整治，使线路的变化尽在掌握之中。

3.2采用先进设备。为道口监护人员配备了随身携带的对讲通讯设备，使道口监护人员随时掌握列车运行情况，有效地保证了道口的安全；利用全站仪、经纬仪、线路检查车等精密仪器，对线路设备进行精测、精拨、精改和精确定位，推广使用贝氏体钢组合辙叉69组。另外还引进眼镜蛇捣固机、便携式捣固机、轨道检查小车等，大大提高了劳动效率，提高了设备质量。

3.3运用先进工艺。继续使用已成熟技术开展辙叉焊补和钢轨焊修，实现修复再用，强化生产过程中的节支，不但消除了设备病害，提高了设备质量，而且创经济效益。今年一至五月份，完成更换再用道岔3组，节支52.5万元；维修更换再用轨4.275公里，32.06万元；焊修锰钢辙叉298个，节支17.88万元；焊修钢轨497根，节支89.46万元；热矫

—2—

直或打磨修理尖轨、心轨165根，节支33万元；推广使用贝氏体组合辙叉12个，节支7.2万元；修旧利废1148.6万元。

4.发动职工，凝聚攻关合力

为充分发挥广大职工参与科技创新的积极性和创造性，段在开展宣传教育的同时，采取多种措施，发挥广大职工的聪明才智。

4.1积极为职工创造条件。段和车间鼓励职工的创造性，对好的建议和设想，从时间、技术、场地等方面给予大力支持，为职工开展技术革新创造一个良好的环境，段工程技术人员对一线职工给予指导。

4.2鼓励职工献计献策。各车间班组发动广大职工积极投身合理化建议活动，参与小改小革，段要求每位职工至少提出一条合理化建议，领导干部和工程技术人员达到人均两条。为进一步提高建议的质量，车间领导加强引导和把关，段上经过专业评审，对有科学价值和经济价值的合理化建议，段将按效益大小给予不同的奖励，对实施后创效10万元以上的建议向路局推荐，确保实现合理化建议价值的最大化。

4.3将科技创新与个人成长紧密结合。段将科技创新的过程当作是发现人才的过程，对善于动脑筋，敢于探索思考的职工作为工班长后备力量，加以重点培养。

5.通过我段科技创新工作的实践，获得以下较深体会。

5.1科技创新必须面向现场。科技创新必须为安全生产服务，真正解决安全生产的难题，这是检验其效果的唯一标准。因此，必须围绕安全生产开展攻关，选题准确，符合实际，目标明确，只有这样，科技创新才有生命力。

5.2科技创新必须面向职工。科技人员搞创新具有明显的优势，但在基层站段科技人员毕竟占少数，应发挥其领军的作用，带领广大职工人人参与科技创新，形成科技创新的合力，科技创新才能取得更好的成果。

5.3科技创新必须面向未来。我们既要立足目前，利用科技创新解决当前问题，也应该放眼未来，为迎接更严峻的考验早做准备，做好人才储备，搞好科技规划，完善创新机制。

5.4科技创新必须营造氛围。营造一个尊重知识、尊重人才、尊重创新的良好氛围，是必不可少的基础工作，有了良好的氛围，才能使干部职工的智慧得到发挥，才智得以施展。

—3—

**第四篇：铁路技师论文**

关于京广线200km/h区段设备质量

常态管控的实践与探讨

于 浩

单位：邯郸工务段 邮政编码：056001 联系电话：62595

摘要：论文围绕京广线时速200公里区段线路设备质量常态优秀的目标，对完善三级分析预测、强化三级分层控制、强化关键项点管控、专家诊断专业整治、强化设备基础改善及规划、强化考核奖惩六项机制进行了归纳和总结，并简要展示了取得的效果。

关键词：设备质量 常态管控 实践 探讨

邯郸工务段管辖京广正线411.6公里，其中时速200公里地段线路136.6公里，占管辖京广线长度的33%。面临既有线提速铁路确保常态优秀的全新课题，邯工段不断探索、努力构建并积极实施常态管控体系，为京广提速干线铁路运输安全畅通奠定了可靠的线路设备基础。

1.完善三级分析预测机制。

坚持段、车间、工区“分层管理，各负其责”的原则，进一步完善设备检查、分析、预测制度，明确三级检查责任。

1.1明确段分析预测责任。段成立质量检查验收组，每月对200公里区段设备全面检查一遍，尤其重点掌握道岔、曲线、桥头等薄弱处所，做到心中有数，将超限处所及时向段技术科和主管副段长以书面形式报告。检查设备落实“一、二、三”检查模式，即道岔每1根轨枕、曲线地段每2根轨枕、直线地段每3根轨枕一检查。同时，段还坚持了机关干部“走区间、查设备、促整修”，每月对自己包保车间班组的设备全面徒步检查一遍，对发现的设备问题督促车间工区整治。

1.2．明确车间分析预测责任。车间主任、副主任每季对管内设备全面徒步检查一遍，准确掌握设备结构状态、重点病害处所，并填写《检查记录本》，车间主任、副主任检查结果，作为安排重点维修保养和整治的依据。

1.3明确工区分析预测责任。检查工区对轨距、水平、三角坑、轨向、高低及设备其他状态全面检查，同时检查伤损钢轨、夹板和焊缝，并积极采用轨道检查仪检查线路，提高静态检查质量。正线线路每月全面检查两遍，道岔、曲线结合线路检查每月检查一遍，每季弦线测量不少于一遍；钢轨焊接接头的表面质量及平直度每半年检查1次；对严重的线路病害地段和薄弱处所经常检查。

1.4强化设备动态检查、分析、预测。以部、局动检车和轨检车检查数据为主要依据，并利用车载添乘仪检查，全天侯对线路实时监控，及时掌握设备变化情况。强化便携式添乘仪检查力度，每天一遍，并将人工感觉一并汇总分析。另外，邯工段还组织机关业务科室人员和京广线车间主任、工长分阶段、分批乘坐动车组，亲身感受时速200公里区段设备的平稳度和舒适度，使他们对线路设备质量有一个亲身体验，为加强维修保养增强感性认识。

2.完善段、车间、工区分层控制机制。

针对设备质量存在的主要问题，建立段、车间、工区对设备质量分层控制体系，明确控制重点，逐级明确责任，逐级负责，狠抓落实，保证设备质量得到有效控制。

2.1段强化整体管控。建立惯性晃车处所、技术条件困难、结构质量不达标、设备状态质量不达标、动态检测不达标等关键控制台帐，实行动态管理和销号制度，明确责任人、控制目标和整改期限。结合大中维修及动静态检查情况，超前预测质量发展趋势，提出防止质量下降的加强措施，适时组织对趋势性问题或关键时段的整修。具

—1— 体负责组织集中修、天窗修施工作业，对集中修进行全面设计，制定施工方案及实施措施，对重点施工项目派专人检查盯控，与兄弟单位沟通协调；结合动轨检车检测资料和其他动态检测数据，掌握设备动静态质量，指导车间合理安排月计划，对重点薄弱地段及时组织整修，对需路局帮助解决的设备问题及时汇报；按周期组织对线路设备进行动静态检查、分析，对设备质量实施监控，对检查情况进行通报，并纳入考核；结合动静态检查情况，盯控Ⅱ级及以上偏差整修的落实，及时下达成段保养及重点病害整治任务；积极推广“四新”技术，及时总结先进经验，通过现场会、座谈会等形式进行推广；加强重点病害的整治、攻关；确保各项生产物资、机具的的保障。

2.2车间强化弱点管控。建立严重设备病害、薄弱地段、惯性病害整修台帐，分轻重缓急，分级分层落实，实现分析整修准确、指导方法科学、设备整修有效。具体负责：掌握设备动静态质量和设备状态质量，指导工区合理安排月、日计划，对重点薄弱地段及时组织整修，对需段帮助解决的设备问题及时汇报；组织车间天窗修施工作业，组织集中修施工作业，制定本车间施工技术组织方案和安全措施，对施工作业进行检查盯控，对存在的横向问题进行协调；按周期组织对线桥设备进行检查、分析，对设备质量实施监控，组织Ⅱ级以上动态偏差的整修；加强重点病害的整治、攻关等。

2.3工区强化病害管控。结合各种动态检测数据，及时整修严重超限处所，合理安排月、日作业计划，对薄弱地段和关键项点，及时组织人力整修，整治标准按照水平一侧高2-3毫米，轨距、水平变化率不大于0.5‰，轨向、高低不大于3毫米，曲线正矢执行“1、2、3”标准，整治达标后，及时向车间汇报，对设备质量实施监控，对难点问题上报车间直至段进行解决。

3.建立关键项点三级管控机制。

在既有线提速线路设备质量的常态管控体系的构建和实施中，段坚持抓主要矛盾的原则，加强对设备质量关键项点的分级管控。

3.1段负责重点病害管控：主要对动检车、轨检车Ⅳ级偏差、重复Ⅲ级偏差、失格公里、合格公里、动检车、轨检车Ⅲ级偏差、T值和平均扣分、人工添乘惯性晃车处所、设备技术条件不符等进行建立病害整修档案，追踪落实整修效果。

3.2车间负责一般病害管控：动检车、轨检车Ⅱ级及以上偏差，车载、便携式添乘仪Ⅲ级偏差，道床翻浆、板结，底砟厚度不足，石砟严重缺少，大平、大向不良、轨枕失效、偏斜，超厚垫板、光板，明暗吊板，焊缝不平顺等，建立整修档案，逐步销号。

3.3工区负责轻微病害管控：主要负责静态质量不达标地段，车载、便携式添乘仪Ⅱ级及以上偏差、连接零件缺少、失效，几何尺寸超标等建立整修档案，逐步销号。

4.建立专家诊断、专业整治机制。

设备质量的高低，人是关键因素，提高设备质量，首先要建立高素质的攻关队伍。为发挥专业技术人员在时速200公里区段线路设备整治中的骨干作用，邯工段建立和设置了以“五组、三班、四员”为骨干力量的专业队伍，采取“四十八字”整治方法。

4.1五组：即重点设备诊断专家组、动态添乘分析组、静态检测组、作业质量验收组、现场维修指导组。五个组的成员均是具有专业技术职称的工程技术人员及从现场抽调的技师、高级技师。其任务是利用专业技术优势和利用科学手段指导设备整治，解决现场的疑难问题。

4.2三班：一是车间成立以钢轨打磨、焊补、矫直为重点的钢轨专业修理班（4-6人）。二是以整治道岔尖轨竖切不密贴、滑吊、尖轨降低值为重点，成立工电联合整治班（4-6人），对道岔病害进行专业化的整修；三是以线路道岔周期性捣固为重点，成立捣固专业班（12-15人）。

—2— 4.3四员，一是设备巡视员。一个车间设置一名设备巡视员，协助车间主任和工长检查设备，及时掌握设备动态，发现解决倾向性问题。二是现场辅导员，针对疑难重点病害，特别是可动心轨道岔等新设备发生的病害以及重复病害，指导整治。三是质量监督员。在重点施工和维修作业中，监督施工作业质量，并在施工作业结束后检验质量，同时对重点病害的整治进行追踪。四是信息反馈员。段、车间和工区都设置了设备质量信息反馈员，发现设备病害和质量问题，由信息反馈员逐级反馈，为段、车间、工区进行整治提供依据。

4.4四十八字整治方法：单元管理、仪器测量、拉弦拨道、全面捣固、精细打磨、同步换件、零件常备、消除缝隙、减少震动、科学设锚、作业写实、分析效果。

单元管理，即将每条曲线、每组道岔作为一个管理单元，并向两端延长200米。仪器测量，即利用全站仪对道岔、曲线纵断面进行测量，确保各控制点的准确位置，保持大平大向良好。拉弦拨道，即在拨道时，拉弦控制。全面捣固，即对道岔、曲线进行全面捣固，确保道床密实有弹性。精细打磨，即对道岔不平顺轨面、肥边进行打磨。同步换件，即提倡尖轨基本轨同步更换。零件常备，即确保经常有备用轨件，以便能够及时更换。消除缝隙、减少震动，即消除扣件、顶铁等各部零配件之间的缝隙，以减少震动。科学设锚，即在道岔、曲线控制点设置地锚，减少平面位移。作业写实、分析效果，即工长、车间主任对、曲线、岔区Ⅱ级偏差逐处分析、逐处建账，每次作业要把现场情况、整治方法等过程记录下来，并对作业效果进行分析，做到心中有数。

5.建立设备基础改善及规划机制。

针对设备基础上存在的问题，以改造和大修为依托，突出重点，制定和推进设备强化和重点区域整治计划，科学合理地安排设备强化项目。明确设备整治的重点区域，对重点区域以利旧为主，集中一定的人力、机具等开展小规模集中整治。

5.1强化设备硬件。有计划地更换Ⅱ型轨枕1.15万根,主要集中在时速200公里区段的内邱站至官庄站，官庄站至邢台站间；更换Ⅱ型桥枕810根。

5.2改善设备状态。充分利用集中修施工，解决曲线、岔区横纵断面、大平大向、爬底冒泥等问题，提高道床弹性，改善基础技术条件。对板结地段组织人工清筛，对桥上道床厚度不足的线路做抬高线路、清理底砟解决，补充石砟，保证道床饱满，增强道床阻力。

5.3建立精确定位系统。道岔、曲线定位延长至线路两侧各200米，曲线定位桩设置在各要素变化处，道岔定位桩5米设置1个。通过立体化的点对点数据网，监控设备变化，指导现场维修。

6.优化考核奖惩机制。

为充分调动时速200公里区段各车间工区的积极性，段重新修订了《线路设备质量动态评价考核办法》、《邯郸工务段设备验收考核办法》、《邯郸工务段“双优”设备考核办法》等考核办法。

6.1加强设备静态考核。为增强各车间工区的内在动力，把病害发现在前，整修在先，达到超前预防的目的，邯工段把设备质量检查结果纳入对工长的考核和车间的季度评比。在每季对车间进行综合考核时，设备质量考核分占总分的70%。根据考核结果，排出车间顺位，将工长分为一、二、三等。使设备质量与职工利益、荣誉挂钩，极大地调动了车间班组的积极性，变“活找人”为“人找活”，也调动了车间主任、工长检查设备的主动性。

6.2加强设备动态考核。为全面提高部、局轨道检查成绩和线路设备动态质量，促使车间班组充分利用好轨检车、车载式和便携式线路检查仪资料，消灭惯性晃车处所和轨检车Ⅲ级偏差，制定了设备质量动态考核办法，考核中分月度、旬和单次考核。

—3— 轨检车每处IV级超限或失格公里时，对车间不奖励，从工资总额中扣罚4000元，通报全段。每处Ⅲ级超限扣罚2024元，每处重复Ⅱ级超限扣罚100元。每处月度段下达的维修单项重复病害（按月考核）每处扣100元。每处月度下达的TQI重点段重复处所（按月考核）扣罚500元。车载式线路检查仪考核每处IV级超限扣罚2024元，通报全段。当日每处III级超限扣罚500元。每处本月与上月单项病害中重复II级偏差扣罚100元。每处本月和上月重点重复地段扣罚300元。

6.3抓两头带中间。段根据设备质量综合考核结果，评出优秀车间，并召开现场会推广经验，同时明确最差车间、最差区间、最差站场。车间评出优秀工区和最差工区、最差公里、最差曲线、最差道岔，并纳入次月整治重点，加大帮促、整修力度，调动各车间、工区争先创优的积极性。

7.取得的效果

7.1确保了提速安全。通过构建并实施200km/h线路设备质量的常态管控体系管理，提高了设备质量，确保了提速列车特别是动车组的绝对安全，消灭了行车事故和设备故障。

7.2设备质量明显提高。2024年1-5月份,经部、局轨检车检测，线路设备优良率达98.35%，动检车检测优良率达97.7%，分别比2024年提高3.77%和2.63%。动检车平均扣分11.99分，轨检车平均扣分12.20分，分别比2024年降低12.16%和25.34%。

7.3完善了设备质量管理。经过一年多的探索创新，200km/h区段线路设备质量检测分析、整治方法、控制手段、验收考核等机制不断完善，2024年获北京铁路局安全标准线建设标杆段荣誉称号。

—4—

**第五篇：铁路站调(技师论文)**

精心组织、确保调车作业安全

各位领导、评委：

你们好！我叫xxx，是xxxxxxx车站调度员。1981年入路，先后从事过制动员、连结员、调车长、调车区长，1987年至今担任车站调度员工作。在20多年的车站调度员工作中，我始终坚持安全第一，作业中精心组织把调度指挥工作做好做细，紧紧盯住安全和生产指标两大目标，不让事故、事苗有可乘之机，我的工作也受到站段领导的认可，曾多次获得过段先进个人、工会积极分子、优秀共产党员等荣誉称号。下面我把自己从事车站调度员工作的体会做法向各位汇报。

一、青龙山站概况

我站位于安徽省淮北市烈山区境内，是符夹、青阜两线的交汇点，属于上海铁路局淮北车务段管辖的一个二等区段站，站内有正线2条、到发线8条、机走线1条、专用线8条：二电厂专用线、选煤厂专用线、长源焦化厂专用线、杨庄矿专用线、朱庄矿专用线、张庄矿（双龙公司）专用线、石台矿专用线、东山货场专用线，配备2台专用（固定）调车机车。由于我站地理位置的重要性，担负这青阜、符夹两线列车到发和解体、编组外，车站日均装卸量较大（日装210车、卸70车）日均办理量3800辆。各作业点送空取重，以及到达车对位、翻勾，总体来说，我站调车作业量相当大，繁忙的调车作业造成的安全的压力之大也可想而知，怎样保证作业安全，是我要把握好的关键。

二、当好“指挥官”，消除安全隐患 我站领导经常对我说：“你们这个站调，是兵头将尾，官不大，但都是调车工作的最高指挥官，从“单一指挥”的规定来讲，任何人不能越权指挥”。所以，一班调车工作的好坏全是靠站调的安全意识、责任心和站调指挥业务技能来决定。所以，我也经常思考要指挥好一班的调车作业，它主要做到一下几点：

1、做一个调度指挥的有心人

（一）接班后，根据全站车流情况，到发线、编组线使用情况、调车机进房情况，以及各装卸作业点作业进度情况和设备有无施工、故障等情况，提前了解清楚，做到心知肚明、心中有数。

（二）加强与行车调度员的联系，详细了解一个阶段列车运行计划和车流到达情况，动态掌握列车运行变化，同时要加强与计划调度员的联系，积极、合理、安全的组流上线，另外还要加强和机车调度员的联系，掌握各方面的机车运行情况，做到有机有流优先，把握一个班工作的大方向。

2、搞好联劳协作

调车工作不是哪一个人能完成的，靠的是有关工种、部门的联劳协作。每天一接班，我就与行车室、车号货检长、计划调度员联系站待解、待编的列车，站存的空、重车，到发线情况，向列检联系检修车修竣、扣修情况，向货调联系“运货五”装车的情况，空车的需求，装车完毕的车辆去向，了解调车机整备情况，确保动力良好。

3、安排好调车作业计划

调车作业计划是为了班计划，站调下达的阶段计划的手段，只有了解各工种准备情况，才可以着手编制调车作业计划，编制安全高效的调车作业计划，不仅要做到省勾，更重要的是考虑到安全，如调车作业人员少，调动整列车举要考虑到向空线放车，避免连挂时超速，分部平面解体列车，就要选择好开口位置，尽快把大组车送入线路，避免带车太多往返走行，调动小组车就要考虑到停留位置，减少顶车，就要一次性送到位并做好防溜。特别是炎热的夏季和寒冷的冬季，要根据气候的变化，风雪雨霜的恶劣天气，更要考虑到调车人员的人身安全，调车作业安全，穿越正线时接发列车安全。同时运用科学的办法编制计划，做到解体照顾编组，如无调中转的“坐车”，解体照顾送车，即把相同区域专用线的待卸车解在同一线路，尽量成组。送车时，送大的捎小的，送远的捎近的，尽量杜绝大点车，压缩停时。取车时照顾编组，把相同车流取车时尽量成组。配送空车时，尽量选送卸空的敞车，增加双重作业时有效手段。

三、坚持原则，又快又好的完成调车工作任务

在20多年的站调工作经历中，我也总结摸索出要做一名优秀车站调度员，尤其是用工人技师的角度考虑，我认为除了安全第一的思想、高度的责任心、较强的指挥技能，还要重视和遵循的是坚持高度发指挥原则，才能又快又好的完成调车生产任务。这也是站调工作技术性的体现：

（一）要严格遵守调度纪律，服从上级调度的指挥，遵守《调规》、《路局车站作业计划办法》、《站细》的要求和班计划的安排。

（二）应以大局为重，正确处理各生产部门之间的关系，搞好联劳协作，共同完成生产任务。如我站每班需要大量空敞车送入各煤矿装车，但遇到有调度指定的排空敞车任务，我会坚决执行，宁肯自己站不装车，也要保证排空任务的完成。

（三）在完成任务时，应有限保证重点任务的完成，除上面已提到的排空任务，还有军运、超限、鲜活易腐、还有GA、GW的车辆装车，这都是应优先调送、优先挂运、优先编组，必须按时完成。

四、做好传帮带，共同提高业务技能

我是一名站调，也是调车工作的大组长，在工作之余，我能主动发挥自己的一技之长，帮助站长做一些技术业务，新规章、新知识的讲授，调车组基本功的辅导，我是一步一个脚印干上来的，对于调车业务，我是耐心地给他们讲授，把自己的书本上学来的知识、《调规》、《调车国标》的要求，尽可能讲解清楚。通过传授技艺，也使自己对规章、标准有了更加明确的认识和提高。

我先后带3个徒弟，我是毫不保留的把自己掌握的知识和经验传授给他们，从安全注意事项、基本知识、基本技能都耐心细致的讲授给他们，这三名全是按照学习计划，按时通过考试，单独操作，现在这三名徒弟都在不同的站，都已是我段的业务谷干了，其中一名在新长线任车站值班员，一名是副段长、还担任车务段的总工程师。

五、提出合理化建议、发挥业务骨干作用

在每一班的调度指挥工作中，我都有一个好的习惯，善于听取了解对我站调车工作有提高有帮助的意见。如我站专用线、煤矿装车由于多年的习惯，一般在下班前的那一批送走总是在白班的15：00送入调妥，这样造成的后果是，如果站调安排调车机去取车的话，如果装车单位稍微因为装卸机具故障，劳力不足，机车故障，机力不足，或是其他作业影响，造成专用线矿区线报的早6：00，下午18：00的装车完毕就有可能取不出，编组不了，影响开车，增大停时，于是我就建议段业务科，技术科改变作业方式方法，提出合理化建议，不论是白班和夜班，大宗的配装车，取车均提前一小时，送入调妥，也就是等于提前一小时完成，提前一小时可取出编组，夜班4：00送入的，提前至3：00，白班15：00送入的提前至14：00，这样大大提高了效率，即使遇到装卸机具故障、机力不足，也能保证每班在交班前取出成组装车，按时编妥，保证开车，当然也就压缩了停时，加速车辆的周转。为此，当时的站领导给了我合理化建议奖，还颁发纪念品。

六、今后的努力方向和表态

在从事铁路工作三十年来，我都在各调车工作岗位上，任劳任怨，兢兢业业的工作着，在我业余的时间里，我都是挤出时间去学习新知识、新规章、熟悉新设备，不断提高自己的业务技能，为铁路安全运输贡献力量，在我的人生目标的追求中，工人技师岗位对于我来说感到无比的自豪和光荣，我相信通过我个人的不懈努力以及各位老师和评委的帮助和支持，我离工人技师的目标会越来越近，如果说今天我的论文答辩不能通过，说明我业务水平还不过硬，离工人技师岗位的要求还有差距。我会在今后的工作中加倍努力，勤奋学习，刻苦钻研业务，为铁路的改革、发展和运输生产任务的完成做出贡献！

谢谢各位老师、各位评委

答辩人：胡明礼 二0一0年八月

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