# 铁路封闭设施工作总结(合集5篇)

来源：网络 作者：清幽竹影 更新时间：2024-06-07

*铁路封闭设施工作总结1紧张而繁忙的20xx年，在遗篇欢庆声中，已经成为过去，而迎来了飞速发展腾飞的新的一年，在铁路事业进入了一个跨越发展的新时代，长大重载列车开行，高速列车的多次提速运行。标志着铁路行业正在突飞猛进的发展；做为一名机务系统的...*

**铁路封闭设施工作总结1**

紧张而繁忙的20xx年，在遗篇欢庆声中，已经成为过去，而迎来了飞速发展腾飞的新的一年，在铁路事业进入了一个跨越发展的新时代，长大重载列车开行，高速列车的多次提速运行。标志着铁路行业正在突飞猛进的发展；做为一名机务系统的内燃机车工人技师，现任东风4型、1875号机车司机，担当齐齐哈尔至三间房小运转的乘务。一年来，自己认真执行各项规章制度和标准化作业。落实各级领导的工作要求，高标准、严要求，对各项工作都能尽职尽责，按时完成各项工作。在自己的努力下，一年来，消灭一切行车事故及事故苗子、消灭了机故、责任晚点及一切不良反映，实现了行车安全年。

在这一年里，自己认真学习、掌握各项规章制度，学习机车新设备的使用。如机车开始安装使用—20xx监控装置,自己虽然以使用了一段时间,但在特殊情况下及非正常情况下的行车使用和操作上有一些方面一时还不能全部掌握；为使自己尽快掌握和使用好此设备,自己认真学习操作手册的要求,认真呢听取老师的讲解,并利用车间设备进行实作演练,向有经验的同志请教,使自己很快掌—20xx的使用方法,为正确使用操作和行车安全提供了安全保障.在行车工作的乘务中,由于乘务制度是四班制,夜间乘务的时间较长,保证待乘充分休息的问题很重要,自己坚持自觉的落实待乘纪律,按规定要求认真休息、睡眠,保证良好的睡眠质量,确保在乘务中能够集中精力,防止打盹睡觉；小运转机车在担当正常的列车牵引任务的同时,还要担当沿途各站的调车任务,各站的作业方式多种多样,线路状态复杂,各专用线较长,各种限速要求多,自己在坚持学习和掌握调车有关规章制度的同时,认真对各站的线路状态、各专用线的作业要求、限速及作业方式进行认真调研并做到熟悉掌握,在调车作业中严格遵守各站调车作业的要求及各项限速、走行速度等；挂车时，认真执行三停一挂制度，确认好脱轨器开放状态及防护信号、停留车位置，严格控制连挂速度（不超5km/h），牵引运行时，认真执行死个时机的了望，全组人员认真确认信号和执行好要道还道制度、确认前方进路；在列车运行中，认真执行了望制度，严格按照列车运行要求运行，正确操纵列车，严格按列车运行图行车，确保列车安全正点。

在列车运行中，由于长大重载列车的开行，机车牵引吨位大、辆数多，列车启动困难，在榆树屯站与三间房站有长大坡道，起车后就爬坡，由于牵引吨位大，列车长，操纵不当就容易造成坡停事故，为此自己把防止牵引长大重载列车的坡停事故，如何增加机车的粘着牵引里作为一个攻关的课题进行调研；在探讨各种坡停的主要原因的过程中发现，空转是褚多原因中的主要原因，也是最易发生的原因之一，而空转的主要原因：一是由于机车轮周牵引力大于粘着牵引力，二是因受到外力及轨面上轮轨间再有雪、冰、水、油等物质涂在上面，造成机车粘着牵引里急剧下降，甚至为“0”；在制止空转的褚多办法中首先是要增加机车的粘着牵引力，在适当降低机车功率的同时，要想办法增加机车的粘着牵引力，适当撒砂是最简单、最简介而有效的方法之一，所以砂子与机车的关系是十分密切的。我们从以下几个方面进行探讨：

>（一）、什么是机车牵引力。

机车拉列车必须有牵引力。机车牵引力有以下几种：

（1）、指示牵引力：假定内燃机车柴油机功率为4000马力，如果它毫无损失的传到动轮上以牵引列车。也就是说机车牵引力为4000马力，这个牵引力既指示牵引力。它是一个假设想的概念机车牵引力。

（2）、轮周牵引力：实际作用于机车轮周上的牵引力。内燃机车的轮周牵引力受两个因素限制：牵引电动机的能力大小和轮轨间粘着力大小的限制。想加大机车牵引力，必须设计大功率的牵引电机和提高机车的\'粘着力。现在机车的牵引电机已由单机210kw→410kw→600kw。为家大牵引电机功率留下大的空间。但提高粘着力必须家大机车轴重和粘着系数。轴重提高已到23吨。因受钢轨的承重限制，已接近极限，另一途径就是提高轮轨间粘着系数。

>（二）、机车粘着力（fm）作用与轮周上的切线力大于轮轨间粘着力时，车轮要发生空转。在不发生空转的前提条件下，所能实现的最大轮周牵引力为粘着牵引力。粘着牵引力由三个因素组成：机车计算重量、计算粘着系数和重力加速度。由此可以看到各型机车的轮周牵引力受到粘着力的限制。

>（三）、计算粘着力系数，该系数受机车构造因素（机车轴重和牵引力分配不均，运行中轴重重新分配和轴重增减、牵引力波动，轮轴间纵向和横向滑动等不利因素影响和轮轨间表面清洁状况以及机车运行速度等影响）。粘着系数一般有一定公式计算（该公式由实验得来）。但粘着条件不好，如刮风、下雨、下雪、结霜、油污染线路、小曲线半径线路等。可以用撒砂来改善。

>（四）、撒砂可以提高机车牵引力，尤其提高起动牵引力。

机车牵引列车，要想增加轮周牵引力，撒砂是一种简易可行的措施。我们知道，冬季下雪后机车在大街上行走，汽车是经常打滑。我们曾在汽车站的附近和有坡度的路段上撒上砂子，以防止汽车空转打滑。机车在轨道上行驶也是同样的一个道理，钢轨与轮对之间是两个比较光滑的平面，粘着系数低，一般在（理论计算值要高一些）之间，如果轮轨间再有雪、霜、冰、水、油等物质涂在上面，粘着系数会降得更低，甚至为0；所以撒砂可以克服或减少空转现象的发生；撒砂也要有一定的要求，并不是砂子越多越好，撒砂操作不当，不但不能增加机车的粘着牵引力，反而会增加机车的运行阻力；所以要掌握好撒砂的规律和方法：一是进入挂车线后连挂车辆前，单机走行时适当进行撒砂；二是列车启动后适当进行点式撒砂；三是在爬坡时根据线路轨面状态进行点式与线式撒砂相结合的方式；再有保证砂子自量要标准符合要求也是重要的，否则将起不到良好的效果。只要采取正确合理的撒砂方式与适当调整机车的输出功率（即保持与粘着牵引力相适应的轮周牵引力）相结合的操纵办法，就可以有效的避免坡停事故的发生。

为此在列车运行中，要保持和提高机车的粘着牵引力，就必须提高轮轨间的粘着系数，而提高粘着系数最有效的、简单可行的办法就是在机车运行中适当撒砂，以增加轮轨间的粘着系数，达到增加粘着牵引力的目的。

一年来，自己在乘务工作中，取得了一些成绩，技术业务水平也有很大的提高，但与领导的要求还有一段距离，还差得很远，自己在今后的乘务工作中要加倍努力，并要制定新的进行课题进行调研，为安全运输生产、取得更加辉煌成绩而努力奋斗。

**铁路封闭设施工作总结2**

20xx年以来，在县委、县政府和发改局的正确领导和大力支持下，铁路办在铁路争取工作上稳步推进，取得了一定的成果。现总结如下：

>一、目前取得的阶段性成果

经过前期的共同努力，目前取得以下成果。

完成项目可行性研究报告编制和行业审查。今年3月完成项目现场勘探和可行性研究报告编制，武汉铁路局组织专家先后于3月30日、5月16日、6月16日7月14日对项目可研报告进行审查。

8月初根据武汉铁路局意见（桥梁下穿宜万铁路线）完成可研修改并上报。9月份通过市县发改部门不断的做工作，武汉铁路局基本同意隧道下穿宜万线方案（可节约投资亿），目前正在对下穿宜万线部位做专题安全研究，预计11月10前完成专题报告。

2、获得运输通道批复。20xx年5月，武汉铁路局以武铁计[20xx]270号对《关于开展三峡现代物流公司专用铁路外部运输通道研究的请示》进行复函，同意承担现代物流公司物资经武汉铁路局铁路线路的运输需求。

>二、关于疏港铁路项目建设的新思考

从高速公路前期推进工作中香溪长江大桥项目设计功能不足引发对疏港铁路功能定位，设计标准的思考。

关于项目建设标准的思考。前期，由于考虑当前的投资能力和物流园的现实需求，确立了“先审批、先具备功能、后提升功能”的思路推进项目，项目设计标准为单线、三级。届时难以满足三峡翻坝总体需求。

关于项目功能的思考。

一是获悉从20xx年开始，三峡游轮不再过三峡大坝，大量的游客将在xx中转；

二是每年到进出三峡大坝旅游人数在300万人次以上。其中大批人会选择铁路出行方式；

三是国家正在考虑县县通高铁规划，到时会有大批县级城市通高铁；

四是如果按专用铁路审批完成或开工建成后，再增加客运功能，变更难度很大，目前在武汉铁路局管理范围内还未有先例。

如果增加客运，项目功能发生变化，只能以地方铁路或城际铁路进行报批，由国家铁路总公司审查项目可研报告并出具接轨意见，然后在省发改委审查核准。

目前武汉铁路局始终认为现有项目客源和货源不充足，项目潜在客货源也有很大的不确定性，铁总通过审查的难度很大。

>三、目前项目推进工作中存在的问题：

该项目要求在20xx年底具备开工条件，时间紧，压力大，在前期推进中主要存在以下几个问题：

1、项目核准要件启动偏慢。三个核心前置条件，除项目可研和接轨线路批复正在办理之处，土地预审、规划许可还未开展实质性工作。

2、项目掌控力度不够。一是项目涉及三个县市区，作为县级发改部门协调力度不够。二是项目业主三峡现代物流公司属于市交投子公司，受到上级公司制约较多，自主权很小，项目执行力得不到保证。

3、铁路部门审批程序复杂，要求严格，推行进度缓慢。项目可研文本编制完成后，铁路局召开的可研审查正式会议有四次，小范围讨论交流不计其数，目前尚未得到行业审查批复意见。

>四、下一步工作

（一）如果考虑客运功能。

1、将请县领导先向市委、市政府汇报，取得市委、市政府同意和支持，并组建市级项目推进工作专班，由市级单位牵头，相关部门、xx县全程参与。

2、暂停土地、规划、环评等所有要件编制工作。

3、加强同武汉铁路局沟通联系，停止专用铁路审批相关程序，强化与计统处联系，启动铁路客运功能设计及报批工作。

（二）如果不考虑客运功能：

1、建立市级项目推进联动机制，由市级部门牵头，相关部门配合，xx县积极参与的项目推进机制。

2、确立铁路项目资金筹措方案。根据铁路项目核准的需要，要迅速启动项目建设资金筹措方案，组建项目建设公司，确保项目在完成前期后能如期开工。

**铁路封闭设施工作总结3**

绿色防控是各项植保技术措施的配套综合使用，它的推广使用，能有效地控制有害生物对农作物的危害，促进农作物增产，提高农产品质量，确保农产品质量安全，实现农产品增值、农民增收，减少环境污染，保护农业生态环境等优点。根据我市种植机构特点，以核心示范区建设为着手点，在全市范围内积极开展蔬菜病虫绿色防控工作，实施该项措施以来，取得了良好的社会、生态和经济效益。现将实施工作汇报如下：

一、抓宣传培训、树立绿色植保理念为切实搞好蔬菜病虫绿色防控工作，使全市广大菜农真正掌握蔬菜病虫绿色防控技术，我们从以下几方面加强宣传培训工作。

一是开办ipm农民田间学校，选派技术骨干通过举办培训班等形式，教育和引导广大菜农在蔬菜生产上推广应用频振式杀虫灯、性诱剂、粘虫板、生物农药、高效低毒化学农药等无公害防治病虫害的技术，减轻病虫危害。

二是通过新闻媒体、网络平台发布蔬菜病虫绿色防控技术信息。

三是举办绿色防控现场示范会、发放技术资料，大力开展蔬菜病虫绿色防控技术宣传普及工作。通过这些技术的应用，引导周边群众应用绿色防控新技术，大大提高了阎良区蔬菜生产的技术水平，保障了蔬菜的\'提档升级，促进了农民增收。

二、抓技术服务，认真开展蔬菜病虫绿色防控工作1、切实搞好示范点建设工作根据昆明蔬菜种植机构特点，我们在晋宁县、嵩明县、东川区、宜良县、呈贡县建立了多个示范点，示范点主要种植品种以青花、豌豆、西芹、辣椒、番茄等品种为主。在技术实施方面，

一是抓好培训服务，全市今年共举办各类培训班187期，培训菜农达5000人次，发放技术资料5000余份。

二是加强监测预防，发布预警防控信息。

三是推广物理防治，如杀虫灯、性诱剂、粘虫纸等。

四是推广生物防治，保护利用寄生性天敌。五是推广农药措施，建立间作、轮作制度、秸秆还田等技术。为蔬菜产业更好的发展提供更好的服务。

2、认真搞好蔬菜病虫害监测工作XX年在宜良、呈贡、晋宁等蔬菜种植区域，实行全年的病虫害监测系统，根据监测数据，每月发布病虫情报，及时准确的发布预警防御信息10余期。

3、积极开展植保新技术、新器械试验示范工作晋宁县：安装杀虫灯160盏，防控面积7300亩；粘虫纸示范面积3276亩；性诱剂1700多套，覆盖面积3400亩；推广生物农药3300亩；毒饵站示范3280个；新建农药废弃物回收池150个；释放小菜蛾天敌一弯尾姬峰3350头，覆盖面积3500亩。呈贡县：安装杀虫灯12盏，防控面积850亩；性诱剂900套，示范面积300亩。释放小菜蛾天敌一弯尾姬峰150尾，防控面积3500亩；毒饵站示范236个；农药包装废弃物回收池18个；生物农药1%虫菊。苦参碱微囊悬浮剂12400亩；粘虫纸44000张，防控面积2200亩。嵩明县：发放生物农药4030袋。宜良：杀虫灯示范面积1600亩；粘虫板170000张，防控面积8500亩；探索总结成熟的输出间套种技术30000亩；推广节水节肥措施，地膜覆盖80000亩，喷灌设施600亩，秸秆还肥500亩。安宁：安装杀虫灯200盏，防控面积5000亩；性诱剂示范面积60亩；站虫纸示范面积20亩。东川：杀虫灯防控面积2500亩；性诱剂示范300亩；粘虫纸示范面积XX亩；生物农药推广58770亩。

**铁路封闭设施工作总结4**

尊敬的公司\*\*：

首先祝人人新年愉快愿在新的一年里工作顺利、业绩蒸蒸日上。我在20xx年5月10日进入xx三公司ZZ项目工作。一年来，我居心学习公司文化与\*\*，尽力晋升本身的专业素质，迅速地融入公司群众与部门团队，完成各项工作。现将这一年来的与将来展望向列位\*\*陈诉请示。

>一、工作总结

1.增强学习，尽力进步自身素质

坚持把增强学习作为进步自身素质的症结步伐。在工作中，牢牢把握“理论联系实际”这一主线，尽力把知识技能运用到工作实践傍边，富厚经历，坦荡视野，积极参加公司举办的运动，认真学习规定的学习材料，认真记录工作中的心得，使本身的职业素质有了较大进步，为本身工作带给了枪垠的动力\*\*。同时正视本身的不够并居心矫正，为更好完本钱职工作奠定了根基。

2.居心朝上提高，增强团队互助

在工作中我不仅仅本身尽力工作，同时也和同事相互沟通，促进了解。工作中遇到不明白的问题，我会客气向同事求教;生活上我也常常和同事交心，了解彼此的想法，缓解工作的压力，降服艰苦，配合提高。这样不仅仅促进了彼此之间的交情，也\*\*进步了工作的效率。

3.进一步强化职责意识

在学习优越的职业技能同时，建立正确的人生看和代价看，加强事业心和职责感。认真做好职责范围内和\*\*交办的工作任务，凡事从点滴做起，踏实肯干，求真务实。

>二、工作展望

1.居心学习相关的专业知识具备优秀的专业素质。

2.居心学习公司\*\*与文化，酷爱公司，具备强烈的职责感与使命感，有较高的道德素质和专业素质。

3.居心思考，尽力学习、提高，具备优秀的思考与办理问题的潜力。

4.具备优秀的团队精神与沟通\*\*潜力。

我由衷的感激公司对我的知遇之恩，我将尽力地工作学习，晋升本身的专业潜力，为公司鞠躬尽瘁，奉献本身的芳华和才智。

我酷爱xx，我期望本身能成为一名合格的铁路职工，恳请\*\*批评指导。

**铁路封闭设施工作总结5**

自全面推行安全风险管理以来，我站认真贯彻落实部、局及车站安全风险管理有关工作的部署，深刻领悟盛\*\*“问题在现场，原因在管理，根子在\*\*”的讲话内涵。管理人员深入作业现场，积极宣传安全风险管理理念，明确安全风险关键环节并制定对应的卡控措施，对影响运输生产安全的风险进行有效的\*\*。

>一、明确风险管理目标，确定安全风险关键。

铁路安全工作一直以来是最重要的工作，也是最难做好的工作。在血的经验教训面前，只有尊重铁路安全生产规律，树立安全风险意识，从根本上查找安全管理的薄弱环节，才能最大限度地减少或消除安全风险，从而实现运输安全的长治久安。

1、充分利用各专项整治活动的\*台，合理评估在接发列车、调车作业、劳动安全、专用线管理等方面存在的的安全风险，确立值班\*\*日常检查、添乘及跟班作业检查的安全风险关键点。

2、严格落实接发重点列车、动车组、切割正线调车等特殊情况\*\*上岗卡\*\*\*，利用“十五三”对规检查及时发现作业人员在执行作业标准过程中人员忽视的安全风险。

3、定期\*\*召开站区联劳会，协调\*\*工务、电务、接触网、\*对站区行车设备进行一次五位一体联合检查，排查设备隐患，同时将隐患及时纳入设备安全风险管理问题库。

>二、把握风险管理规律，统筹分析评估风险。

安全风险管理，既是结合铁路安全工作实际，通过风险识别、风险研判和规避风险、转移风险、驾驭风险、\*\*风险等一系列活动来防范和消除风险。

1、对安全风险管理问题库中的问题，\*\*业务骨干成立专业小组，按照潜在损失或产生的风险后果分类为，然后映射到表格中进行分析。

2、对发生违线、严重违章问题的职工列为当月安全风险关键人，并由其所在班组的包班\*\*\*\*班组长、作业互控人及责任人进行问题分析。通过合理的安全风险评估，从而认识到工作中暴露的安全问题的根源。

3、利用职工日常业务学习、培训的时机，讲解全路的典型事故案例。从第三方的角度对案例进行分析讨论，引导职工对事故原因进行深入思考，把握安全风险点。

>三、制定风险防范措施，积极主动应对风险。

实现安全风险的\'预先\*\*、超前防范，从源头上化解和降低风险是安全风险管理的首要环节。根据风险的性质、成因、规模、时段、力度及影响大小制定风险防范卡控措施，是强化安全管理基础的关键。

1、加强安全风险管理宣传，树立安全风险意识。利用职工大会、宣讲会与职工进行座谈，\*\*铁路安全形势，并结合铁路发展状况大力宣传安全风险管理理念。同时将铁路近期事故\*\*等文件\*\*\*\*职工进行学习，使职工充分认识到风险管理对铁路安全的重要性，树立安全风险意识，提高落实作业标准化的自觉性。

2、加强业务理论知识学习，提高风险\*\*能力。定期\*\*\*\*职工进行业务培训，每月进行一次业务理论考试，每周进行一次实作演练。对接发列车、联控作业标准，线路车辆检查、专用线作业安全关键、装载加固要求、危险货物运输等作业的安全风险关键进行培训，提高现场作业的实际操作技能和安全风险\*\*能力。

3、加强安全风险关键卡控，落实风险管理要求。根据铁路局对安全风险管理的要求，对现场作业、劳动安全、基础管理、专用线管理等方面的安全风险关键逐一制定卡控措施，进一步完善和细化各项安全管理\*\*及措施。对安全风险级别较高的岗位、时间段和作业环节由值班\*\*进行重点卡控和检查，督促职工执行作业标准，确保各项\*\*落实到实处。

在“安全生产大如天”、“安全是铁路的‘饭碗工程’”、牢固树立“三点共识”，把握好“三个重中之重”、推行“安全风险管理”等一系列安全管理新理念的灌输下，引导\*\*职工树立安全风险意识，通过发现、分析、\*\*安全风险有力地夯实了安全管理基础，促进安全生产持续稳定。

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