# 铁路信息员工作总结(共26篇)

来源：网络 作者：紫芸轻舞 更新时间：2024-07-10

*铁路信息员工作总结1抚顺石化80万吨/年乙烯工程的化工区铁路工程，地处抚顺市东洲区，在抚矿集团公司运输部东洲桥南接轨，经石油二厂站运送至抚矿集团公司运输部大官屯车站，然后出矿进入国铁。本项目新建铁路公里、39组道岔（单开36组、复式交分2组...*

**铁路信息员工作总结1**

抚顺石化80万吨/年乙烯工程的化工区铁路工程，地处抚顺市东洲区，在抚矿集团公司运输部东洲桥南接轨，经石油二厂站运送至抚矿集团公司运输部大官屯车站，然后出矿进入国铁。

本项目新建铁路公里、39组道岔（单开36组、复式交分2组、一渡一交组合道岔1组）。含两个车场（南车场、北车场）。由轨道工程、路基工程、立交桥工程、通讯工程、信号工程、输电及照明工程、接触网工程、南车场综合楼、北车场综合办公室、检斤室、机车库11个单位工程组成。信号工程是11个单位工程之一。并于20xx年05月25日正式开工。20xx年5月30日竣工。

信号工程主要工程量

抚顺石化乙烯工程的化工区铁路（信号工程）编组站，共分两个部分即：南车场、北车场；

计算机联锁系统是铁路车站信号的自动控制设备。对于保证行车安全、提高运输能力、改善劳动条件，具有显著的作用。南、北两个车场均采用了北京和利时系统工程有限公司研制生产的、符合《\_铁道行业标准（tb/t3027—20xx）》、“计算机联锁技术条件”的hs20xx vsi三取二计算机联锁系统。

北车场工程量：信号机22架、电动转辙机18组、轨道电路26个区段、道口自动报警装置一处；与邻站—工厂站、大乙烯南车场的站间联锁。

南车场工程量：信号机38架、电动转辙机32组、轨道电路46个区段；与邻站—大乙烯北车场的站间联锁。

信号工程采取的.主要措施（1）确定了信号工程项目负责人。（2）全面、细致地进行了施工前的各项准备工作。

如：对施工单位进行技术交底，下发施工图。

与施工单位负责人共同进行现场勘查，了解施工现场的地质状况。

施工前期的安全培训、职业道德教育、施工人员进入施工现场后的行为规范教育。

室内计算机联锁设备的招标、设计、联锁检测。

室外信号器材的招标、采购。

大、中、小型施工机械设备的检修、保养。如：轨道车、轨道吊车、轨道转孔机等。

各种小型安装基础的制作；

电动转辙机、继电器箱、变压器箱的内部配线。（3）为确保工程质量和安全生产建立了安全、质量检查组

抽调了具有专业技术职称的工程技术人员组建安全、质量检查组。检查组从企业的安全质量管理制度、安全质量责任制的落实；人员管理和培训；施工组织；安全质量检查及记录；现场设备、材料管理；建设单位和监理意见的落实；施工现场规范管理；劳动保护以及对集团公司安全大检查活动的落实等多方面内容进行了检查。通过检查，完善了质量管理体系和安全管理体系；根据现场情况对员工进行了相应的质量、安全培训，并签订了安全协议；；根据施工组织设计制定了相应的质量计划，开工报告、施工图核对、技术交底、工程日志等资料齐全、完整；根据安全质量管理制度、特殊季节和重大节假日，进行了相应的安全质量检查，并做了相应的记录，并对问题和隐患提出了措施和要求；设备和仪器、仪表进行了有效管理；能及

时落实建设单位和监理提出的要求和建议，记录完整；现场施工中，线缆敷设、室外室内设备安装符合《铁路信号施工规范》，严格执行施工工序，配线整齐美观；从安全质量目标的落实，制度的执行，施工过程工艺和质量控制，电缆敷设等隐蔽工程的监控等进行了检查；同时检查组也发现了一些问题和隐患，对此提出了整改意见，并在实际工作中进行了整改、落实。

施工过程中本着“百年大计，质量第一”的原则，加强了工序衔接的管理，做到了第一道工序质量达不到标准，绝不进行第二道工序的施工。

隐蔽工程（挖电缆沟、电缆敷设），进行了实际测量，认真记录。（4）联锁试验：由专业人员组成信号工程联锁试验验收小组，依据设计文件中的《进路联锁表》，利用内燃机车、电力机车，分两次、分别对南车场、北车场的信号联锁系统进行了逐个进路的联锁试验。验收小组的评定是：联锁关系符合设计要求具备投入运用的条件。

**铁路信息员工作总结2**

铁路施工技术员工作总结时间过的真快，转眼步入工作岗位已经一年了，在这段时间的工作过程中我不仅加深了对原来学习的知识理解，而且对以前书本中没有接触或接触不深的知识也有了进一步的认识。从领导身上我体会到了敬业与关怀，在同事身上我学到了勤奋与自律，繁忙而充实是我对这一年工作的最好总结。感谢公司和项目部为我搭设了这样一个绚丽的平台，让我能够充分展现自己。工作以来，在项目部领导的精心培育和教导下，通过自身的不断努力，无论是思想上、学习上还是工作上，都取得了一定的收获。现就我个人一年的工作和学习情况做以下个人总结：我始终坚持“项目部是我家，我是家中的一员；项目部的事情就是自己的事情来做，作为我的工作指导思想，把珍惜自己的岗位，珍惜每一次工作学习的机会，作为提高自己热爱本职岗位的关键环节，无论负责什么工作都竭尽全力的去完成，从而在实际工作中体现热爱本职，珍惜岗位的工作心态，一年来，无论是在本职岗位上还是在学习培训期间，我都能坚持高标准严格要求自己，始终脚踏实地，勤勤恳恳，努力学习。作为企业的职工，我充分认识到，只有不断的加强学习，更新理念，才能更好的适应企业的发展，更好的为企业服务。

**铁路信息员工作总结3**

今年，按照市、区关于铁路护路联防工作的要求和部署，我镇从讲政治、顾大局、保稳定的战略发展高度，采取了一系列行之有效的措施，切实加强了对护路联防工作的领导，始终把护路工作当作一件大事来抓，确保了我镇境内铁道线的安全畅通。XX年，我镇铁路沿线内没有发生重特大行车事故，没有发生盗窃、抢劫铁路物资等刑事、治安案件，没有发生因铁路设施被盗、被破坏而危及铁路行车安全的事件，为铁路大动脉安全畅通做出了应有的贡献。现将工作总结如下：

>一、坚持开展多形式地宣传教育，创造舆论氛围

为了更好地宣传贯彻《铁路法》、《铁路运输安全保护条例》等法律法规，教育广大群众自觉知法、守法、爱路、护路，调动各方面力量参与到护路联防工作中来，我们坚持经常宣传与集中宣传相结合，广泛宣传与重点宣传相结合的原则，采取多种有效形式，大力开展铁路护路宣传活动。一是利用宣传媒体，开展广泛性宣传。我镇护路办通过不定期地编发新闻稿件等方式，充分利用###镇有线电视站、宣传专栏等媒体的宣传优势，面向全社会开展了广泛地护路宣传活动。同时我们还采取在铁路附近的村设立护路宣传板、在村委会设立法制宣传栏、在村规民约中加入爱路护路内容、结合\"五五\"普法开展法制讲座等方式，对广大群众开展宣传教育，切实解决部分群众对铁路护路法律意识不强的问题，加强了群众社会公德教育，培养了广大群众参与支持护路的社会责任感。二是抓住重点对象，开展包保性宣传。镇政府成立了由综治办、公安、司法、武装、妇联、团委、教育等部门人员参加的法制宣传组。针对不同对象，经常深入大牲畜养殖户、\"五残\"户、废品收购点、小烘炉及暂住户、有前科劣迹人员户等重点户中进行包保性宣传，签订责任状，明确专人看护，防止造成大牲畜及痴呆聋哑傻人员上路，发生不必要的伤亡；防止违法、违规收购铁路设施、设备，减少偷盗、破坏铁路设备的可能性；预防流动人口和有前科劣迹人员偷盗、破坏铁路设施、设备，保证行车安全。 三是面对幼小孩童，开展教育性宣传。为扩大法制教育的宣传面，今年铁路沿线的中小学法制教育课中，都普遍增设了爱路护路内容，并针对不同层面，开展灵活多样的教育宣传。对幼儿班的孩子采取课前、课后讲解，与看护人搞好对接等方式进行宣传教育；对1－5年级小学生采取每周利用课余时间，请法制副校长讲授爱路护路方面知识，同时规定每学期不少于3课时铁路护路知识教育，并不定期召开以爱路护路为内容的主题班会、队会和家长会，采取以案说法、组建义务宣传队等多种形式，教育广大中小学生和学生家长自觉爱路护路。在暑假期间，中小学生义务宣传队还与镇法制宣传组一起深入村、组、农户，向广大群众宣传爱路护路知识，开展科普宣传和法制宣传。四是地方铁路联手，开展集中性宣传。我们和许家洞铁路派出所、街洞车站互相配合，结合宣传《铁路法》、《铁路运输法》；开展街洞车站治安秩序专项整治和清理整治铁路沿线废旧金属收购站点专项行动。今年我镇开展了2次大规模的爱路护路集中宣传活动。出动宣传车6辆次，发放爱车护路宣传资料5000余份，张贴标语340幅，刷写永久性标语10条，取得了较好的社会效果。

>二、坚持经常性地打防结合，确保安全畅通。

在实际工作中，我们镇、村二级都坚持经常抓、抓经常，加大对护路工作人、财、物的投入力度，确保打防控措施落到实处，确保了铁路动脉的安全畅通。一是加强治安巡控。目前，我镇铁路沿线的每个村都成立了5－7人的护路联防小分队。全镇共有护路联防员52名，巡查看护。在广泛巡逻的基础上，护路联防小分队还对易发案及群众法制意识淡薄的重点村、无人看守道口等重点部位开展了重点巡逻，发现问题，及时反馈，快速处理，有力地震慑了违法犯罪分子，有效地预防了安全事故和治安案件的发生。在加强铁路沿线治安防控巡逻的基础上，镇综治办和公安派出所还经常征求，密切配合街洞火车站维护站区治安秩序。二是明确责任监管。今年，我们在铁路沿线村的村规民约中增加了爱路、护路的内容，规范村民的行为，提高村民的法制意识和护路的参与意识。年初，党委、政府与各村、村与组、组与村民都分别签订《铁路护路责任书》，落实责任，细化任务。铁路沿线各村与大牲畜养殖人员、\"五残\"人员的监护人、废品收购站点和小烘炉的经营业主也分别签订责任书，落实了包保责任制。三是突出重点整治。在认真落实防范控制措施的基础上，我们每半年对铁路沿线治安状况进行一次全面调查摸底，了解铁路沿线的不安全隐患、重点路段和易发治安案件的重点村组，掌握治安信息，并制定方案集中整治。今年以来，通过调查摸底和集中整治，共清理\"三无\"（无暂住证、无固定住所、无固定收入）人员2名，对5名劣迹人员逐人落实了帮教措施，依法取缔了1个违法经营的废品收购点，有效地维护了铁路运输大动脉的安全。四是强化督导检查。为了加强护路联防工作的督导检查力度，在村护路办定期自检自查、上报反馈信息的基础上，镇综治办专门成立了铁路护路工作检查督导组，不定期地深入铁路沿线乡镇和重点路段、重点村组督导检查。对检查中发现的问题，及时提出整改意见或建议，限期解决，同时全镇通报并作为年终综合治理工作考核考评、排列名次、奖惩的重要依据。 共2页, 三、坚持党政齐抓共管，健全护路制度。

自创建平安路段工作开展以来，党委、政府就把此工作工作作为关系全区经济发展和社会稳定的一项重要工作，与社会治安综合治理工作同部署、同检查、同考评、同总结、同奖惩，严格实行护路工作责任制，精心组织实施。一是建立组织机构。把铁路护路工作作为全镇社会治安综合治理的重要组成部分，通盘考虑，一并实施，并切实加强了组织领导。在原有铁路护路联防工作领导小组的基础上，重新调整组建了包括铁路相关部门在内的全镇爱路护路暨创建铁道平安路段工作领导小组，实现组织领导一体化，为工作的开展提供了是坚强的领导保证，成立了由党政主要负责同志组成的护路工作领导机构，在镇综治办挂护路办牌子，由镇主管政法、综治工作的党委委员负责此项工作，并设专人负责情况综合、信息反馈，及时掌握创建活动情况，保证了此项工作的深入开展。同时，沿线各村也把护路联防工作作为深化基层综治工作的一项重要任务纳入工作日程和全年工作规划，明确职责任务，认真组织实施。二是注重工作协调。今年，我们积极主动与铁路派出所、街洞车站等部门沟通协调，通过召开联席会、情况通报会、工作会议等方式融洽了地铁关系，强化了配合与协作。并实行工作运行一体化，建立了以统一研究策划、统一安排部署、统一宣传发动、统一检查督导、统一考核验收等\"五个统一\"为基本框架的工作机制，提高了工作效能，保证了工作质量。铁路派出所等有关部门也自觉接受镇党委、政府的指导，有力地调动了双方的积极性。三是精心研究部署。在工作中，我们建立了护路信息反馈制度、地铁联席会议制度、责任追究及奖惩制度等一系列工作制度。各村上报护路工作进展情况及当地治安信息，对当地治安动向提出合理性建议或解决方案，为全镇护路工作的决策提供准确依据。今年正月初二，正值春运高峰期，一列火车因机械故障在街洞村地段脱轨，党委、政府主要领导及时赶赴现场协助铁路工作人员处理，附近村民无人哄抢，无人偷盗，无人索赔，并主动派人值班，受到了铁路部门的好评。

**铁路信息员工作总结4**

今年我们在铁路领导的正确领导下，紧紧围绕运输生产工作目标，狠抓日常基础管理，完善管理制度，认真开展各类安全专项活动，以落实现场作业有效控制为切入点，突出关键，把握重点工作，实现了全年安全和效益双丰收。同时，以“创建精品班组”活动为载体，全面提高服务质量和业务素质，取得了丰硕的成果。

>一、全员抓营销

在第一季度收入百日竞赛中，我班组勇夺第一。由于普降大雪，使全国的交通受阻。客流到涌到了铁路，使客流猛增了好几倍。列车始发时就超员，一路上只见上的客流，下的却很少。列车长能够及时启动列车超员应急预案，来应对突发客流。在保证旅客安全的前提下不放松收入工作，列车长坚持查验车票，往往一次查票就要4、5个小时，坚持不懈、持之以恒的工作让我班组超额完成了进款任务。

>二、展示铁路良好形象

为了做好旅客运输工作，根据段的统一安排，提前筹备，做到了接待热心、安排细心、服务贴心，保证了所有乘车旅客来的高兴，走的满意，圆满完成了运输工作。班组同志克服运输任务繁忙，积极参加段“应急民兵小组”，负责段部的巡逻和日常安全工作。受到了广大旅客的一致好评。

>三、餐车经营服务

列车餐营经营长期滞后于客运服务提升的速度，原因很多：人员成分较杂、管理上没有针对性。事实是，列车餐营经营在一定程度上已经影响了客运服务整体质量，列车餐售行为和经营秩序是旅客反响较大，矛盾较为突出的问题。针对这一问题段提出了餐营一体化的思路，我班组是第一批示范班组，班组认真贯彻段、车队的改革措施，认真完成各项任务，做好淡季挖潜旺、季增效工作，在班组内部指派专人任餐车监督员，并做到全员营销，全力调动职工的营销意识并和收入挂钩，以服务弥补硬件的不足，紧抓旅客需求，使餐营收入大幅提高，取得显著成绩，并被段树做典型。

>四、完善管理制度

对台账、规章、预案和管理制度统一进行了修改和核对，另外，集中向各种日常工作中劳动纪律和作业标准方面的惯性违章“开火”。针对着装不规范，离岗、窜岗、服务质量不高等问题要求当班的乘务员加强巡视，巡视时要及时发现并劝导吸烟旅客到风挡吸烟处，发现重点旅客进行重点照顾，并对照规定抓落实，每月对乘务员量化违章指标，严格考核。通过一系列完善的管理制度，在筑牢安全防线，规范日常管理方面发挥了积极作用。

**铁路信息员工作总结5**

(1)收到个实习点每个点一份实习鉴定(实习单位盖章有效)。鉴定对每个实习学生做出了评价，名学生单位实习鉴定成绩全部合格。

(2)收到学生实习报告份。其中毕业实习学生每人一份，共份;毕业设计每组份，共份。实习报告全部合格。

(3)收到实习教师每人一份实习总结报告，共份。报告内容包括三部分。一是对学生在实习过程中的表现、能力、纪律情况和基础知识掌握程度的评价。二是结合实习单位的意见，对自己指导的每个学生给出综合实习成绩。三是就毕业实习过程中反映出来的教学存在的问题提出改进意见或建议等。全体学生综合实习成绩全部合格。

**铁路信息员工作总结6**

今年以来，在县政法委的指导下，紧紧围绕“一压两查三控”路外安全环境综合治理百日专项整治行动和铁路联防“五位一体”工作机制，按照关于铁路护路联防工作的要求和部署，我场从讲政治、顾大局、保稳定的战略发展高度，采取了一系列行之有效的措施，切实加强了对护路联防工作的领导，始终把护路工作当作一件大事来抓，确保了我场境内铁道线的安全畅通。

>一、加强组织领导，落实各方责任

为进一步落实护路联防责任制，把护路联防工作纳入我场社会管理。一是成立组织机构。成立了由场党委主要负责同志任组长、场主管政法、综治工作的党委委员、铁路沿线村党支部书记及队长、铁路护路员等组成的护路工作领导小组，把铁路护路工作作为全场社会治安综合治理的重要组成部分，通盘考虑，一并实施。在场综治中心挂护路办牌子，明确各自责任，并设专人负责情况汇总、信息反馈，及时掌握情况，保证了此项工作的深入开展。二是注重工作协调。我们积极主动与相关部门沟通协调，以每月综治信访联席会议为平台，邀请相关人员参加会议，把综治工作与铁路护路工作同部署、同检查、同总结，提高了工作效能，保证了工作质量。三是签订责任书。护路办与辖区铁路沿线各村、学校签订《20xx年度铁路护路联防工作目标管理责任书》，把铁路护路联防工作纳入社会管理和推进经济建设的重要元素，纳入开展护路护线安全联防的总体布局。

>二、深入调查摸底，建立联防协作机制

为进一步强化铁路护路联防工作，我场护路办多措并举触摸铁路发展脉搏，积聚畅通“正能量”，与铁路派出所、常信派出所建立了护路联防协作机制。一是治安联防。共同研究在铁路沿线常见性、多发性影响铁路治安的特点和规律，剖析引发防撞事件和路外伤亡事故根源，有针对性联合开展护路宣传教育，努力从源头上防范各种治安问题的发生。二是平安创建。按照创建平安铁路标准，深入开展平安创建活动，以一方平安保一线平安，做到“铁路在建，护路在线”，为铁路建设项目顺利推进创造良好的社会治安环境。三是开展专项行动。在沿线开展压减铁路交通事故、排查化解涉路矛盾纠纷、排查整治安全隐患、控制人畜上道、控制线路两侧放牧、控制异物挂（碰）接触网线为主要内容的“一压两查三控”路外安全环境综合治理百日专项整治行动，开展多轮式爱路护路宣传教育活动。截至目前，共联合检查x次。

>三、坚持宣传教育，营造良好铁路护路舆论氛围

坚持经常宣传与集中宣传相结合，广泛宣传与重点宣传相结合的原则，采取多种有效形式，大力开展铁路护路宣传活动。一是利用宣传媒体，开展广泛性宣传。在铁路沿线村庄、学校、企业，利用宣传栏，张贴铁路护路安全常识等宣传画报，对广大群众开展宣传教育，切实解决部分群众对铁路护路法律意识不强的问题，加强了群众社会公德教育，培养了广大群众参与支持护路的社会责任感。二是抓住重点对象，开展教育性宣传。针对不同对象，要求村委经常深入“五类人员”户、废品收购点、外来人口暂住户签订责任状，防止造成痴呆聋哑傻人员上路，发生不必要的伤亡；防止违法、违规收购铁路设施、设备，减少偷盗、破坏铁路设备的可能性，防止耕牛上道等。三是深入村庄、田间地头针对一些枸杞种植户、采摘人员面对面开展针对性的宣传并签订《安全协议书》，把安全责任落到实处，在当地营造了全民爱路护路护线的浓厚氛围，确保了辖区基本情况清，重点部位清，重点行业清，重点对象清。截至目前，共宣传x次，发放各类宣传资料xxxx余份。

>四、狠抓重点整治，加强治安巡控

根据政法委、护路办的要求，我场加强治安巡控工作。一是我场铁路沿线的两个村成立了x人的护路联防小分队，巡查看护。在广泛巡逻的基础上，护路联防小分队还对群众法制意识淡薄的重点部位开展重点巡逻，发现问题，及时反馈，快速处理，有效地预防了安全事故和治安案件的发生。二是强化督导检查。为了加强护路联防工作的督导检查力度，村护路办及铁路护路员定期自检自查、上报反馈信息的基础上，场综治中心不定期地深入铁路重点路段督导检查。对检查中发现的问题，及时提出整改意见或建议，限期解决。三是将铁路沿线环境卫生整治纳入全县创卫和“蓝天工程”创建活动中，集中解决在铁路安全保护区内乱搭乱建、乱堆乱放、挖沙取土、非法排污、倾倒垃圾等安全隐患。

>五、存在的问题

1、采摘枸杞季节，流动人口无序流进，机动车、三轮车违规载人给铁路护路联防工作带来很大压力。

2、xxx道口桥涵积水仍是造成铁路两侧群众出行最大的困惑。

>六、下一步打算

1、进一步加大铁路护路的宣传力度。把学生、机动车驾驶员、科技养殖示范户、“五类人员”户、废旧物品收购点作为重点宣传对象，在铁路沿线学校全面开展法制课、主题班会、法制演讲比赛、学唱爱路护路三字歌等形式，对学生进行全面爱路护路教育。

2、创新工作思路，深化创建措施，形成铁路沿线综合治理长效工作机制，实现铁路护路沿线综合治理长效工作机制。实现铁路沿线治安秩序稳定，运输环境秩序良好，维护稳定机制健全，基层基础规范扎实，铁路运输安全畅通，沿线社会和谐稳定的良好局面。

**铁路信息员工作总结7**

技术工作总结

我是电务段调度指挥中心TDCS调度;自1999年参加铁路工作以来，经历了几次工作变动，干过列车员，制动员、信号工，从20\_年至20\_年11月，我一直工作在电务段，信号工区从事值班故障处理工作，20\_年11月调入电务段TDCS，从事TDCS值班工作，20\_年1月调入电务段调度指挥中心，任TDCS调度，信号设备值班故障处理这条繁重而又艰苦的工作岗位上，长达10年，在这一工作岗位上，我亲身经历了电务信号设备的大改造-----6502电气集中联锁改微机联锁。

凭借着我刻苦的学习和向资深师傅们的请教，现在已能熟练解决维修和生产中遇到的诸多难题。自20\_年担任

值班工作以来，处理了多次故障，下面例举俩个事例，如20\_年8月的一天，我正要去工区值班，客车走到站外时，就接到值班的人员打来电话，说X道发车后遗留红光带，我就边分析边指挥：我先让他测量送电端，结果有220V，我让他再测轨面电压，轨面电压也正常；我让他继续往下测，结果测出受端二次有电压，一次没有电压；这时我对故障原因有了初步判断，正好列车已经进入车站，我立刻下车进入机械室内把BG50备用变压器拿上赶扑现场，我再次用万用表确认，当时I次线圈是连接

2、3端子，使用

1、4端子。用万用表一测，结果是变压器的I次

2、4线圈断线，立即更换变压器，恢复设备正常使用。通过这次故障的处理对轨道电路原理有了更深刻的理解。还有一个事例是在20\_年的6月在天窗检修道岔时，室内操纵，室外调整摩擦电流，当道岔转换到第三次时，由定位向反位转换，当道岔转换到“四开”位置时，反位启动保险熔断，道岔无表示，往定位操纵时，道岔能够转换到定位而且有表示。当更换完反位启动保险后，再次向反位操纵时，反位保险又熔断，道岔四开位置，这时我让室内把道岔转回定位，室内往定位操纵时，定位保险熔断无表示。当室内把保险更换完后又一次向定位转换时，道岔转到定位而且有表示。这时，我判定启动电路混线造成，就把道岔的A、B机的插接器拔开，让室内转换道岔，反位启动保险任然熔断，又从分线盘把道岔，2#、4#、6#电

缆甩开，让室内配合人员继续转换道岔，这时保险不在熔断，确定室外电缆混线，经查找4#、6#电缆混线，更换备用电缆后，设备恢复正常。工人们有些不解，为什么定反位保险都熔断？之后我把道岔电路结合现场情况给他们一讲，结果大伙全明白了，通过这件故障的处理，也让工友们学到了新知识，增添了他们学习业务的兴趣。正是因为这样的工作态度和工作热情，工作10多年来，在自己身上没有因为自己工作失误发生过一件责任事故。

综上所述，我多年来在思想上始终和上级保持一致，从不计较个人得失，即使作出一点贡献也是与领导的培养和教导分不开的。同时本人工作上还存在一定的差距，在今后的工作中我将继续钻研专业技术知识，不懈攀登技术高峰，提高操作经验水平，为我局的安全生产做出更大的贡献。

20\_年6月

**铁路信息员工作总结8**

眨眼一年竟然就过去了，这一年工作也到了尾声了。对工作进行了回顾，我也发现本年度自己的工作做的还可以，中间所出的错误相对比较少，大部分的时候的工作还是做好了。现对将结束的工作有总结如下：

一、做事负责，工作努力

作为公司职工，我对工作很负责人，从工作到我手上为止，我就已经当成自己的事情去做了，绝不会有拖延、乱做的现象。不管工作难易，我都很努力的去达到领导要求的那样。事事都是自己去做的，没有去把事情甩给别人帮忙，我能自己完成的就尽量自己做，毕竟工作的同时也是在帮自己在积累经验。每天、每次的工作我都是自己努力去承担，如果是是自己做错了，那我们会承担起责任，努力去把错误改正，把问题解决了。

二、改正错误及时

这一年，我工作的期间，也会因为自己或者其他原因而致使工作有漏洞和错误，我基本上都能及时的发现，不让问题遗留到后面，都是发现的那一刻就立马找出出错的原因，然后立马改正好，避免了问题随着时间变得越来越严重，以至于到后面无法解决的情形。在解决问题的过程中，也努力的把出现过的问题记下来，以免下次出现一样的失误。由于自己几乎每次都能及时的把问题发现了，然后又努力更正，因而我的工作上这一年并没有出现过大错，工作完成得也很好。

三、沟通协商能力加强

因为以前的我不善于跟人交流，因此很多问题都不能得到解决，所以在今年，我就努力的把自己这个不足给改正了。平时工作上只有有需要跟人商量沟通解决的，我一定是立马跟人进行沟通，努力的弄明白事情，做一件事我会把要求给弄清楚了，然后再去把事情给做了，所以沟通和协商的能力加强了，工作做的也就更好了。我与大家的关系也因此更贴近了，与老师的交流也多了，那我在公司的存在感也就强了，如此我所做的事情也多了，这样我现在进步是真的好大，相比以前，变化也很大。

如今新旧正在进行交替，我有了本年度的一个工作的表现以及获得的成绩，让我对来年自己的工作很是期待，期待做出更好的一番成绩来，与各同事以前把公司真正的建设好。

**铁路信息员工作总结9**

收银员工作总结-收银员工作总结

总结一：收银员工作总结

时间飞逝，转眼在收银岗位里的我已有三年。在这里，我有过欢喜，有过悲伤，但更多是收获，成了我成长路上的一笔财富。在此，我感谢领导给了我这个平台，让我得到很好的锻炼。给了我施展才华的舞台。我将珍惜我的选择——做一名合格的收银员。

记得曾听说过这样一句话：“越是艰苦的地方，越能锻炼人的意志，越能使人感到充实。”来到新世纪工作之后更能感到这句话的意义。每天基本上在同一个收银台工作几个小时，面对的是数不清的顾客，其中的艰辛是不言而喻的。

收银员工作总结但我并没有因此而放弃过，特别是在我们丰都店，门口特别冷，现在是冬天，我们所受的冷更是能够想象得到的。每次特别上2号台的员工，手、脚全部都冻肿了，夏天太阳直射着我们，但我并没有因此而放弃过坚持。“顾客就是上帝”的宗旨，在收银员这平凡的岗位上，肩上的担子却不轻：每天重复着相同的工作，还要对顾客解释他们所有的疑问，而且不管顾客说了多么刻薄的话，都必须学会忍耐，把所有的委屈压在心底。

在过去的工作中，我们总会遇到一些问题，比如商品标价与电脑不符时，我们应及时通知值班长进行核实，并要请顾客耐心等待，还有就是一定要运用微笑服务，当你对顾客微笑时，不管顾客对我们有多么不满，此时他的心情一定会随之晴朗。微笑是最迷人的表情，一个微笑不费分文却给予甚多，懂得对生活微笑的人，将会拥有美丽的人生，当你微笑时世界也在对你微笑。再就是

要讲究语言艺术：“温语慰心三冬暖，恶语伤人七月寒。”不要与顾客发生争执，不侮辱、挖苦、讽刺顾客。

作为一名收银员，我深深知道我们就是新世纪的窗口。在工作中严格遵守收银员操作规范的同时，应有饱满的热情，用会心的微笑接待身边每一位顾客，面对日益竞争的今天，怎样才能留住顾客，赢得顾客满意？我们唯一取胜的筹码就是提供优质的服务。在以后的工作里吗，只有努力学习，提高自身素质，提升服务技巧，让顾客高兴而来，满意而归。

以上就是我在工作中所感触最深的，希望自己以后能够在工作中努力做到这些。我相信，只要我们所有的员工齐心协力，新世纪明天会更加辉煌！

总结二：收银员工作总结

我是一名入职不久的新员工，虽说是新员工，但在公司已经有将近三个月的工作时间了。转瞬之间已经到年底了，在这三个月的时间里，我有欢喜，也有

过失落。自己不但学得了很多专业知识，同时也学会了人与人之间的交往，这对自己来说是十分宝贵的。同时也是自己取得的巨大进步。

也许超市工作对大家来说，都觉得是一件很简单的事情。收银员只负责收银，其他员工各司其职，不会有什么难的。我以前也是这么认为的，可是现在看来，等我自己成为一名超市员工的时候，我才感觉到其中很多的困难，并不是想象中那么简单，我想说，其实做什么工作都会遇到困难，没有一项工作是简单易做的，只有努力才能够做好！

通过近三个月的工作和学习，卖场的工作我也可以应付自如了，或许这些话有些自满，但当有状况发生时，组里的人都会向我伸出援助之手的。这是我心中不经万分感动。这这三个月的时间里，自己一直保持着工作室的热情，心态也是一平和为主。我深深的知道，作为一名卖场的工作人员，坚决不可以把个人的情绪带到工作中来。顾客永远是

对的，这是我们工作的宗旨，所以我们要以会心的微笑去接待每一个顾客，纵然顾客有事无理取闹，我们也要做到沉着冷静，保持好自己的心态，尽量避免与顾客之间发生矛盾。

虽然自己做收银工作时间不是太长，自身的专业素质和业务水平还待提高，到自己觉得只要用心去做，努力去学习，就能够克服困难。我们要树立良好的形象，因为我们不仅仅代表着我们自身，更代表着公司的形象。在工作期间我们要积极的想老员工请教和学习，能够踏实认真的做好这份属于我们自己的工作。这是公司的需要更是自己工作的需要。针对自己在工作遇到的问题，探讨自己的心得和体会，也算对自己的一个工作总结吧。

在这段工作期间，自己感觉到还有很大的不足，对于自己的业务水平和技能还有待提高，这样才能在方便顾客的同时也方便我们自己的工作，是我们的工作效率有所提高。当然自己觉得对顾

客的服务才是最重要的，作为服务行业的一员，我们能做的就是服务顾客，让胡克满意而归。这就要求我们自身具备良好的个人素质，做到热情耐心的接待好每一个顾客，不要在工作中中将自己的小情绪带进来，这样会让你在工作中出现许多不必要的麻烦，为了防止自己与顾客之间产生矛盾，我们必须要保持好自己的心态。

**铁路信息员工作总结10**

青藏铁路格拉段于20xx年6月29日开工,当年完成投资亿元，实现了开局年的首战告捷。20xx年完成投资亿元，格望段线下主体工程建成，望昆至楚玛尔河段线下工程基本完成，楚玛尔河至布强格段线下主体工程完成80%以上；6月29日开始铺轨,年底胜利到达昆仑山；“冻土工程有所突破，高原设备加快研制，铺轨架梁试验成功，质量环保全面创优”的攻坚目标胜利实现。

今年按照国家青藏铁路领导小组的安排，全年计划完成投资56亿元。截止6月24日，已完成投资亿元，累计完成投资亿元，预计全年完成投资可以达到亿元。20xx年布强格以北线下工程全部完成，布强格至安多段线下工程完成80%，安多至拉萨段完成50%，铺轨通过风火山，安多制梁场建成投产。两年来，各项工作都取得了较好成绩。

一、主要成绩

1.工程质量良好。自开工以来，我们就把工程质量作为建设管理的一件重要任务来抓，始终坚持“三高”要求，着眼于实现“建设世界一流高原铁路”的质量目标，确立了工期服从质量、投资服从质量的指导思想，强化建设管理、设计、施工、监理四位一体的质量管理体系，初步形成了“建设单位统一管理、施工单位严格自控、监理单位认真核查、设计单位优化配合、使用单位提前介入、政府监督及时到位”的管理模式，使工程质量始终处于受控状态。由于各项措施有力，线下工程质量普遍较好。经检测评定，分项工程合格率达100%，优良率达90%以上；第三方评估结果显示，已铺轨地段线下工程质量稳定可靠；使用探地雷达检测隧道，衬砌质量良好；铺架作业质量良好，经试验，已铺线路经整修后行车速度可达每小时60公里。

2.环保成效显著。目前，野生动物得到了有效保护，大量藏羚羊可通过青藏铁路自由迁徙；水资源得到了保护，长江源的水质没有因为铁路施工而污染；铁路两侧的植被得到有效保护，没有乱挖草地的现象。

3.卫生、生活保障成绩突出。没有出现因高原病死亡的事件。现有三万多建设者，患高原病的人员都得到了及时治疗，不管是职工还是民工，身体不适应的送回原工作地。对“非典”、鼠疫等进行了有效预防，未发生疫情。

4.科技攻关取得了阶段性进展。冻土试验段开工以后，所有的工程单位都把试验段作为一项重点工程来抓，高度重视，开工当年就取得了较大进展。做了大量的观测和研究工作，初步验证了我们的设计思路和原则是正确的。到目前为止，已经有105个科研课题立项，所取得的一些成果已用于设计和施工。

5.党建和思想政治工作取得显著成效。在总指挥部成立了党工委，在建设单位和施工单位没有隶属关系的情况下，负责全线的思想教育、思想发动、党员教育、队伍管理等工作，取得了较好的效果，涌现出一大批先进集体和先进个人。最近，我们正在组织向中铁二十局指挥长况成明、中铁三局指挥长刘登科、十二局指挥长于绍水、铁一院设计总体李金城、中铁五局工人张鹏、兰州铁科院总监王引生等先进代表和杰出人物学习，这些先进人物起到了模范表率作用。

二、主要做法

(一)认真落实“三个代表”重要思想，坚持与时俱进，开拓创新。青藏铁路建设在技术上和管理上没有成功的经验可以照搬照抄。我们遵照中央领导的指示和\_的工作安排，坚持“三个代表”重要思想，在青藏铁路建设中具体地实践“三个代表”重要思想，牢记“两个务必”，关心人的健康，规范各方面的管理。

首先，坚持观念的创新。青藏线是经济线，也是政治线，我们承担这些工作，既是经济任务，也是政治任务，最重要的是政治任务。“青藏铁路无小事，事事讲政治，”我们参建者的每一个行动，每一项工作都维护青藏铁路形象的大局。其他铁路线的小事情，放在青藏线，就有可能引发大的问题，因此，我们强调政治责任。虽然我们和施工单位没有隶属关系，是合同关系，但不管是建设单位份内的事，还是份外的事，不管是合同以内的事，还是合同以外的事，都管好。

其次，坚持建设理念的创新。用“把青藏铁路建设成世界一流的高原铁路”来提升设计理念。经过两年的实践，我们已经有了清醒的认识。就是要用人类最新的文明成果，用先进的、可靠的、成熟的、经济的、安全的技术来修建青藏铁路，使青藏的各项措施做到坚固可靠，在运营以后能够畅通无阻。不仅在工程质量上，而且在工作标准上体现一流水平。即用高标准，高质量、高起点保证世界一流高原铁路目标的实现。青藏铁路公司既负责格拉段的建设，还要负责将来整个青藏线的运营。因此，我们牢固树立了建设为运营服务的理念，资源配置、生产布局等都要为将来的运营提供最好的条件和服务。

其三，坚持管理机制的创新。我们提出了“质量环保创双优”的口号，不但要保证质量、创优质工程，还要保证在环保方面做到优质，环保实行一票否决制。我们既要管工程，又要管队伍，不仅实行质量、投资、工期三大控制，更要关心人的健康和生命，树立以人为本的思想，以人的健康为首要工作。在民工管理上实行三个统一，即与职工统一卫生保障、统一居住条件、统一生活标准。今年又明确了最低生活标准和最低工资标准。在日常检查中，对未坚持三个统一的单位进行处罚，保障了民工的基本权利，基本实现了职工民工在政治待遇和生活待遇上一视同仁。

其四、坚持科技创新。建立了\_主管部门立项指导，由项目法人组织实施，科研单位为主力，施工单位广泛参与的科技创新体系。从前年开始，对冻土、环保医疗保护等开展了大量攻关。

(二)按照国家的法律、法规要求，依法建设、规范管理。我们在依法建设当中，主要有四个方面。

一是在建设程序上，按国家的法定要求办。青藏铁路的立项，可研，开工，都由\_办公会议审批。在建设实施当中，我们坚持不抢工期，按设计供图——核对优化——按图施工程序进行。施工组织上，按编制施工组织设计——审核批准——开工的程序进行。两年来的建设工作，始终有序推进、忙而不乱。

二是按国家的法律、法规办理有关事情。砂石料开采、征地拆迁、防鼠疫、保护水资源、保护环境等，国家都有明确的法律法规要求。如砂石料开采有矿产资源法，我们按其规定进行申请、报批、办证，然后才组织开采。在征地、水保、环保等方面，亦按此办理。

三是建设中严格执行“四制”。国家要求，在重大工程项目中要实行项目法人负责制，招投标制、工程监理制、合同制。青藏铁路公司作为项目法人，严格履行职责。青藏铁路线下工程站前33个标段，站后17个标段，都实行公开招标，择优选择施工队伍和监理单位。大宗物资、工程材料、设备采购也都进行或即将进行公开招标。我们实行了严格的工程监理制度，而且还实行了环保监理制。签订了合同，严格按合同办事，履行合同条款，违背合同的要受到严厉处罚。

四是建章立制。我们制定了20多项建设规章，使各项工作有章可依、照章办事。青藏铁路建设没有可以照搬照抄的东西，我们进行了大量探索。制定的20多项建设规章，涵盖了环境保护、医疗卫生、工程质量和安全的各个方面。经过两年来的不断修改完善，是比较适合青藏铁路建设特点的。各个单位、各级领导干部都严格按照这些规章办事，不能凭个人主观意识办事。

**铁路信息员工作总结11**

一年来我能够通过职责的履行来积累自己在工作中的经验，作为职工让我明白工作的完成对企业的发展十分重要，至少身处于这个岗位便要通过工作中过得良好表现来获得领导的认可，一年的时间虽然不长却是我在职场奋斗的重要经历，面对工作中的进展也让我对这一年的情况进行了总结。

认真做好自身的工作并严格遵守企业的各项规定，对于工作的完成而言养成良好的习惯往往能够起到很好的促进作用，因此我能够通过对公司规定的遵守来提升自制力，无论是提前到岗还是对自己的工作设定阶段性目标都能够激发我的斗志，而我也将这一腔热情都倾注在工作之中并希望能够将其做好，对于肯在工作中付出努力的职员来说自然能够取得理想的成就，而我也因为对待工作认真负责的缘故从而获得了领导的认可，而且随着每个月的业绩都能够超额完成也让我在职场履历上增添了重要的一笔，重要的是我不会妄自菲薄并始终认清自己在职场的定位。

整理好公司的报表并写好不同时间段的工作日志，其中报表的整理对于自身综合素质的提升十分重要，至少我在编制报表的时候能够通过对比来分析自身的不足，再加上我也有养成写工作日志的习惯从而能够从不同角度思考问题，事实上想要在职场竞争中获得优势便需要具备这种善于分析自身不足的能力，至少我能够通过工作方式的改进来提升效率和业绩，除了完成每月的指标以外还会额外为自己设立工作目标，当达成目标的时候意味着自己的工作能力也在随着时间的流逝得到提升。

注重人脉的积累从而在平时的工作中处理好与同事间的关系，想要在职场中获得发展自然能够明白积累人脉的重要性，所以我能够在不影响自身工作的情况下帮助其他职员，主要是通过互帮互助来建立合作关系从而交流工作方面的经验，对我来说这样的交流无疑能够帮助自己掌握更多实用的工作经验，而且在工作中也能够通过竞争的形式来促进相互间的进步，但我也明白工作中能够获得进展与平时的努力是分不开的，因此要继续秉承这种对待工作的严谨作风从而认真履行好自己的职责。

对我来说本年度工作让我从中积累了许多经验，但我也能够意识到自己在这一年的工作中还有着很大的提升空间，总之我会继续做好自身的工作并为了企业的发展贡献自己的力量。

**铁路信息员工作总结12**

>一、工程概况

胶州至新沂铁路是国家规划的东北至长江三角地区陆海通道的重要组成部分。对促进沿线国民经济和社会发展具有十分重要的意义。胶新铁路北起胶济铁路上的胶州站，向南经高密市、诸城市、五莲县、莒县、沂水县、沂南县，在临沂市境内与兖石铁路相接，再经郯城至陇海铁路的新沂站，全长306。6km。

主要技术标准：

1、线路等级：国家1级；

2、正线数目：单线；

3、限制坡度6‰；

4、最小曲线半径：一般地段1600m，困难地段800m，

5、牵引种类：内燃预留电化条件；

6、机车类型：df系列：半自动。

胶新铁路zh—21标铺架主要工程数量：

1、架梁：k71—000+～dk223+000范围内16m及以上跨度桥梁901孔，其中32m梁669孔，24m梁79孔，20m梁87孔 ，16m梁66孔。

2、铺轨：dk66+350～dk223+000范围内160km。

项目部20xx年4月15日进场设营，大北联络线6月20日开始人工铺轨，9月5日架梁。正线铺架20xx年10月23日开始，20xx年6月20日全线铺通，桥梁横向联结施工7月底完成。20xx年7月份边组织一部分人员撤场，同时做好迎接竣工验收的准备工作，8月15日初验开始，9月10日初验结束。10月份正式验收， 12月份开通。

项目部设办公室、财务科、施技科、安质科、计划科、物资设备科、派出所等机构，下设铺架一队、铺架二队、轨排队、机运队、张 １拉队、线路养护队和人工铺轨队，高峰期施工人数达800余人，上场主要机械设备

1、dpk32铺轨机1台；

2、djk140架桥机2台，czx—130架桥机1台；

3、nd2内燃机车5台，ql—160轨道车2台，jy—400重型轨道车1台，n17平板车120辆；

4、17m—10t龙门吊8台。

>二、施工技术管理体系

在局指总工和工程部长的领导下，项目部设总工1人，施技科3人，安质科3人（含安全长），各队设技术室，配技术人员2～3人，技术室主任兼技术副队长。项目部各科室负责队级技术交底，检查和施工原始记录的填写。各施工技术管理体系同时接受监理的监督。

完成的主要技术工作

（一）施工准备阶段

1、依据设计文件，进行施工图纸会审，发现问题及时找设计单位解决。

2、搞好现场施工调查，汇编技术资料，编制实施性施工组织设计，用于指导施工。

3、做好技术交底工作，制定切实可行的安全保证措施，由项目总工、施技科长、安质科长、队技术主管、工班长逐级进行，分为轨排生产、铺轨、架梁、横向联结、线路养护五个方面。

4、组织测量班同线下单位交接桩，进行线路复测和桥墩台复测，保证铺轨桩中桩和支座十字线，锚栓孔正确，为铺轨架梁提供依据。如有问题，请线下单位及时处理。

5、提供轨料、桥梁（含支座）供应计划，确保满足施工生产需要。

6、编制轨排表、桥梁表和装车表，用于指导轨排生产、铺架施工和机务运输的有序开展。

7、与线下单位签订《铺架施工配合协议》、《工程列车行车运输安全协议》，保证铺架施工在各综合标段顺利进行，为铺碴整道和桥面系安装创造条件。

8、进入线下单位管区前1个月提供桥台台后填土压实资料，变更设计资料和其它相关资料，做为铺架施工的参考。

（二）施工阶段

1、技术干部现场跟班作业，进行技术指导，发现问题及进处理。

2、质检工程师严把工序质量关，上道工序未经验收合格，下道工序不准施工。

3、开展工前交底，工中检查，工后评批活动，工程质量稳中有升。

4、坚持三检制：施工队质检员自检——项目部质检工程师检查—监理工程师检查，共同把好质量关。

**铁路信息员工作总结13**

今年以来，我镇按照上级铁路护路联防工作要求和部署，采取举措，切实加强对护路联防工作的领导，始终把护路工作当作一件大事来抓，确保了我镇境内铁道线的安全畅通。现将工作总结如下：

>一、积极开展宣传，创造舆论氛围

我们在相关村护路办组织干部深入联系点工作的同时时，向广大群众进行护路宣传。

大力宣传“热爱铁路为荣，危害铁路安全为耻”的护路荣辱观，教育广大村民和中小学生认识到以爱祖国与爱铁路为荣相统一，危害铁路安全的行为就是危害国家的可耻行为。工作人员以沿线各5公里范围为重点，深入村组、田间地头、学校，开展以“送温暖、送平安、送服务、送法律”为主要内容的爱路护路宣传教育活动。在爱民月走访活动中向村民宣传爱路护路法律知识，提供法律咨询服务活动，防事故的安全防范常识，帮助村民提高自我安全防范能力，听取他们的意见和建议，努力替他们排忧解难。

结合“小手拉大手、大手爱小手”法制教育活动，组织在暑假前在我镇内集中开展了一次大规模的爱路护路宣传活动，发放宣传资料1000多份，受教育人数2024余人。通过活动，调动了铁路沿线师生、村民的参与积极性，增强了师生、村民爱路护路、注意人身安全的自觉性，推动了爱路护路工作的深入进行。

>二、开展重点整治工作，确保铁路设施和人民群众生命财产安全

一是加强防止耕牛上铁道。进一步抓好牲畜管理安全责任制度的落实，划定易发耕牛上道、路外伤亡事故等危及行车安全的重点区段。组织民警护路队员深入辖区开展法制观念、生命意识宣传教育，不断提高广大群众爱路护路和自我防范能力，预防和减少铁路事故的发生。将巡线与线路隐患的排查、整改，及路外宣传等工作相结合，及时制止横越线路、沿线行走、沿线放牧人员等可能影响行车安全的行为。二是继续整治铁路及周边地区治安秩序工作。今年我镇把整治铁路治安突出问题作为“严打”工作的重要任务来抓。采取领导包片、案件到人等措施开展工作，取得了明显的成效。三是持续蓝色屋面整治和高铁沿线乱堆乱放。落实“蓝色屋面整治工作”尤其是高铁沿线蓝色屋面整治，对彩钢瓦等进行加固，同时严格落实严禁收购铁路器材责任制，镇村民委两级护路办分别与废旧金属收购站业主签订严禁收购铁路器材责任书。

>三、创建护路安全村社区、学校为载体，不断推进铁路护路联防工作迈上新台阶

按照县护路办的部署和要求，制定了创建护路安全村、学校的实施方案，明确了活动目标和任务，工作重点，工作步骤、工作要求。结合实际，在突出特色和实用性下功夫，重点抓好护路联防站、护路队伍、护路宣传队伍、耕牛拴管护建设。同时把创建工作融入社会主义新农村、融入社会治安防控体系总体规划，融入平安建设活动。在主要沿线村、校设立永久性宣传栏的基础上，充分了发挥法制副校长的作用，做到每学期到学校上法制和铁路护路课1次以上。

护路联防队员积极主动向铁路沿线村、校民和师生中宣讲《铁路法》、《铁路运输安全保护条例》等国家有关法律、法规，真正把“知路、爱路、护路”融入到广大群众和师生中去。在开展创建护路安全村的基础上，积极开展创建护路安全示范和平安铁路示范路段活动确定了重点区段创建安全村责任人。主要职责是做好对本区段的涉路刑事案件和治安案件、防止耕牛上道、路外伤亡等危及行车安全等防范工作。在村建立护路办的基础上，切实落实联防户四个保证制度，即：保证耕牛不上铁路、保证小孩不上铁路、保证家庭成员不偷窃铁路器材和通讯器材、保证安全带范围行车安全畅通。形成了铁路护路工作全民抓、全民管的格局。

**铁路信息员工作总结14**

20\_年工作总结

随着20\_年期末的到来，我们工程部门中心的工作也已经步入了尾声。自20\_年7月进入公司以来，我学到了很多，也收获了许多。

这段时间里，我深刻的感受到公司人性化管理，公司始终以“单项工程合格率100%，工程优良率90%以上”作为公司的质量目标，以“为客户提供全方位、全过程的服务”作为公司的服务方针，以“绿色施工、人文环境与自然环境的协调”作为公司的人文理念，也看到了同事间的团结、执着与坚定。在对你们肃然起敬的同时，也为自己有机会成为公司人而惊喜万分。

由于我们今年第一次成立部门部，所以，我在工作中发现了许多的问题。虽然我们两个人兢兢业业，但是工作的过程中，还是遇到了许许多多的困难。

在这些工作中，我发现了我们工作中存在着以下问题：

一、对工作的资料及其文件的更新不熟悉。

由于对于工作资料文件更新、变更情况的不熟悉，对我们的工作的展开产生了相当大的影响，导致了有些不必要的工作重复修改，以至于对我们部门部的工作产生了阻碍。

二、对某些项目的要求不明确。 对于某些外联项目，虽然我们在后来对其进行了明确的规定，但是也造成了一定的不必要的麻烦，我们应该在工作展开之前就对其进行明确的规定。

我建议在明年我们部的工作开展之前，把各个部门成员召集起来开一个工作展开会议，让每个小组的标准等达到一个统一的标准。

我们今年是我们第一次展开部门业务，其中是存在着很多的问题，由于我们是自己摸着石头过河，没有先例参考，所以今年的工作是最困难的，因为我们要制定符合我们实际情况的标准，而且还要公司认可及了解我们部门部这个新鲜事物，为明年打下一定的基础。所以，我认为我们今年的工作做的还是比较好的。

今后要积极主动接触各种相关专业，提高自己工作能力，为公司建设作出自己的贡献；积极参加各项专业考试，钻研专业技术，提高专业水准。

最后，感谢各位领导能够提供给我这个工作平台，使我有机会和大家共同提高、共同进步；感谢每位同事在这一年来对我工作的热情帮助和悉心关照。虽然我还有很多经验上的不足和能力上的欠缺，但我相信，勤能补拙，只要我们彼此多份理解、多份沟通，加上自己的不懈努力，相信公司明天会更好。

**铁路信息员工作总结15**

根据教体局《教育系统开展铁路沿线中小学爱路护路宣传》文件精神，结合我校靠近铁路沿线的实际情况，以及近年来，列车几次提速以及屡见报端的铁路伤亡事件，让我们感受到安全教育的重要性，深感做好学生的“知路、爱路、护路”工作意义重大。多年的教育教学实践中我们总结出只有广泛开展多种多样的教育活动，真正让“爱路护路”教育深入孩子们的心灵，才能帮助他们养成良好的行为习惯，减少意外伤害事故的发生，确保师生生命安全。现将我校开展“爱路护路”教育活动情况总结汇报如下：

>一、领导重视，组织机构健全

为了确实保证“爱路护路”教育活动开展的有效性，我校对“知路、爱路、护路”工作高度重视，加强领导，成立了专门的领导小组，组长由校长焦志刚同志担任，副组长由副校长朱建华担任，主要负责人政教处主任赵洪波，成员赵强、赵矿军、杨明才。每学期开学初学校都要召开专门领导小组工作会议，制定出本学期“知路、爱路、护路”教育活动安排，并把此项教育和学校的德育工作融为一体，作为学校的重点工作来抓。

>二、开展多种形式的教育活动，促进学生的养成教育。

我校为了加大铁路对国计民生的重要性的宣传，把“知路、爱路、护路”宣传教育作为学校的.必修课，列入每个学期的教学计划。通过活动加强对孩子们的安全教育，教育学生明白铁路对经济的重要性，爱家乡，就要爱铁路，从内心深处要激发学生热爱铁路的情感；“知路、爱护、护路”就要保护铁路，每个学生都要从自身做起不破坏铁路设施，遇见有破坏铁路设施的坏人坏事要敢于报告等等。在活动中促使孩子们学生并通过他们影响沿线村民养成爱路护路的好习惯，号召孩子们学生争XX路护路“小卫士”。

1.宣传法律知识，做好法制教育活动。

法律是行动的准绳，用法律指导学生行为。近年来，铁路运输“提速、加密、增吨、压点”，经过这里的列车每天都很多次，由于车速快，这对我校“爱路护路”宣传教育工作带来了巨大的压力。要减少事故和案件发生的关键就是抓好未成年人的教育和防范。通过活动，全面提高我校学生和教师“知路、爱路、护路”的意识，促进平安建设、铁路建设和和谐校园的建设。

2.从细节入手，抓好常规教育活动。

我校除了利用每周一的班会课对学生进行教育外，还利用每周国旗下讲话、手抄报、黑板报、主题队会、知识竞赛等对全体师生进行思想教育，除具体讲解“爱路护路”的一些相关知识外，还把知道的有关铁路安全的相关信息及时传达给师生，提醒广大师生注意。为了使更多群众了解铁路安全知识，提高铁路安全意识，增强爱路护路的自觉性，确保铁路运输生产和沿线群众的人身安全，为了更好地做好爱路护路宣传教育活动，我校通过家长会对家长进行教育。通过一系列的宣传活动，“一分耕耘，一分收获”形成了一种浓厚的“人民铁路人民爱，人民铁路人民护”的精神。同时我校的宣传教育也推动了学校的团队工作，促进了学校的素质教育。

3.做好假前教育，活动常抓不懈。

针对寒暑假学生在家活动时间长这一特点，学校在每次放假前一天都会对学生作长达一个小时的“知路、爱路、护路”安排，重点讲解铁路对经济的重要意义，作为孩子们学生具体做哪些事情才是爱路、才是护路，即做到不上路、不摆障、不拆盗、不石击。

4.加强学生自主管理，开展学生自我教育。

我校向全校学生发出倡议，倡议各班学生争做知路爱路护路“小卫士”，学生代表表决心沿线决不出现学生破坏铁路设施等事件。另外，学校还和各村村委会取得联系，号召村民要爱护铁路设施，不在沿线放羊，不上路等，收到了很好效果。学校团支部组织学生参加“知路、爱路、护路”征文活动，学生在活动中不仅受到了教育，而且培养了学生能力。通过这些活动的开展，在学生中扩大教育活动影响面，进一步提高了学生爱路护路的意识。

总之，通过学校开展“知路、爱路、护路”宣传教育，不但使学生受到教育，而且发挥学生的特殊作用，学生将学到的爱路护路知识带回家里，向亲戚朋友宣传，起到了“小手拉大手”的效应，从而达到了广泛教育的作用，收到最佳效果。因此我校一直未出现铁路伤害事件和破坏铁路设施行为。在今后的工作中我们将一如继往，坚持不懈的以自己的实际行动，再接再厉，把爱路护路深远意义通过学生以点代面向乡村农户辐射，向社会延伸，来确保铁路运输的安全畅通，确保我校师生的人身安全。

**铁路信息员工作总结16**

时间如流水，一年的见习期一晃即逝，在这过去的将近一年的见习期中，在领导和同事们的耐心指导下，通过自己的不断实践，深刻的体会到了理论指导实践，而实践又反作用于理论的真正含义，尤其是使自己所学理论知识得到了进一步的巩固和提高。现将这段时间的工作作如下总结：

一、浐河立交箱涵工程。

去年11—12月份，领导派我到高陵项目部西安浐河立交工程处见习，此前，我对铁路工程可以说是了解甚微，为了能尽快的适应工作，我业余时间积极自学铁路工程有关方面的知识，购买了相关方面的书籍，读不懂的地方向领导和同事虚心请教，边学边干，将实践与所学相结合，尽快让自己适应的工作岗位。这是我人生中正式踏上工作岗位的第一个工程，不管是工作环境还是工作条件，都刺痛着我的心，但领导与同事们热情的接待、帮助与关心，使我的心很快的平静了下来，很快的投入到了工作当中。现将在浐河立交的工作分述如下：

（一）工程测量。

在浐河立交，在领导的安排下，主要从事技术性工作，测量当之无愧是走在所有工作的前列，它对整个工程的影响可以说是举足轻重的。在项目副总工的耐心指导下，与其进行着前期未完成的测量工作，工作中，就测量的每一环节，不管是我知道的还是我不知道，他都会耐心的指导我。因在浐河立交是用全站仪放线，放线地点就在陇海线附近，过往车辆及其频繁，要求操作技术非常熟练，速度很快。自己再从前从来没有接触过，在工作之余，我积极向领导和同事学习权转移的使用方法，熟悉每一个按键的使用功能，练习自己的操作速度，很快就了解，掌握了全战役的操作方法。为了让工程不因为测量而耽误进程，只要需要测量的地方，不管是在烈日还是寒冷的天气下，我都会毅然的去完成。特别是在施工中，因不小心，桩位多次被破坏，这无疑给同一道工序带来了多次麻烦，这就是领导给我们倡导的在兢兢业业做好本质工作的同时，要学会工作管理。

（二）箱涵预制。

箱涵预制在箱涵顶进施工中至关重要，它关系到顶进工序的成功与否。在预制工作中，工作底板的坡度高低，是影响顶进过程中箱涵是否抬头的重要因素。底板坡度的设计，应根据基底地质条件、箱身孔径及埋设深度，具体问题具体分析。在顶进当中谨慎从事，把箱身口前沿的土方每次都挖尽，并达到需要高程“抬头”的现象是可以消除的。同时，为了防止扎头，在预制箱身时也可在箱底前设计船头坡加固，以便顶进时高出箱底的土壤压入箱底，增加其承载力，防止扎头。后背虽是桥涵顶进时的临时设施，但必须确保安全。顶进前要承受背后填土的水平推力，顶进时，板桩式后背由桩后土的水平抗力承受全部千斤顶的顶力。正确的确定顶进时的顶力，关系着决定顶进设备和后背的\'规模合理安全可靠。因此在此过程中，为了避免箱涵预制时不发生预制涵身方向偏差、符合设计高程、和顶进步骤扎头、抬头现象的避免，我与瞿总每天反复的复核箱涵标高，以及后背装的施工工作。

（三）现场施工。

前述工作可以说都是为了指导现场施工，都是为该实质性工作作准备，到浐河立交后，当时记得最清楚的一次是，是一个大雪纷飞的日子，说实话，在这样的天气、在这样的环境在这样的场面进行测量工作，我还是第一次，毕竟有些不适应。我负责用全站仪放出箱涵顶板中线。当时，天气寒冷刺骨，又在线路附近，非常希望迅速结束测量，早点找一个避风的地方，但我在操作的时候还是非常沉稳，支镜、对中，后视、前视，一步一步来，确保得出每一个数据的误差都在允许范围之内，符合设计规范要求。真的，箱涵预制，说粗则粗，说细则细，粗的地方，它不等同于公路工程；细的地方，尤其是各技术参数的控制，确实不是一件简单的事情，从基坑开挖→工作底板的制作/后背桩的制作→箱涵底板预制→箱涵边墙、顶板的预制→线路加固→箱涵顶进等整个过程的控制就是如此。如：在箱涵地板的混凝土灌注时，振动棒的震捣一定要注意，避免破坏工作底板，在工作底板上震出一个个得混凝土铆钉，为后来的箱涵顶进造成影响。换句话说，这就是理论指导实践，实践又反作用于理论的过程，让我再一次的意会到了理论指导实践的重要性。

（四）内业。

在整个过程中，内业也是必不可少的一部分，资料的整理，在质量上对工程可以说也有深远的影响，它是工程问题查询的有效途径之一，是工程交验的重要组成部分。通过对浐河立交资料的整理，使我深刻的体会到，这也是一个学习的过程，是一个积累知识的有效途径之一，在整个竣工图绘制的同时，让我拥有的计算机方面的知识也有了用武之地。除现场外，可以说它是一个全方位锻炼自己的机会，尤其是一次对工艺流程深解的机会。除上述工作外，在浐河立交还协助瞿总编写过施工方案，填写过验工单，对一些需结算的分项工程作过预算以及独立处理过一些很重要的技术性工作等。总之，在此过程中，我学习了一遍理论知识，让其得到了进一步的巩固和提高。

（五）团结协作。

一项工程，并非一个人能完成，它需要各部门每一位工作人员的团结协作，不管是自己单位、监理单位、业主以及其他单位。但为了给自己营造一个良好的施工环境，必须与其处理好协作关系，尤其是工程的各关键环节，否则，将会适得其反。这样做，让各部门在相互信赖的基础上，对工程的进展、对各个环节需要注意的地方，均心中有数，不会因协调不当出现各种闪失，影响工程进度。工期就是控制成本的有效途径之一，多一天不必要的工期，也就意味着多了一项不必要的经济损失。在短短2个月的工作中，让我深刻的体会到团结协作对干好一项工程是多么的重要，可以说，它是顺利干好一项工程的关键所在，同时也是一个人在成长过程中成熟的“基点”。

（六）安全。

在每个工地，尤其是在进入现场的门口，你都会看到醒目的“安全第一”等字样的标语。干工程本就是一项风险性很大工作，这就需要我们在作业的过程中要加倍小心，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。在浐河立交，为了增强大家的安全意识，在安检员的帮助下，我编写了整个施工的安全规则，并协助安检员实施该规则。值得欣喜的是，在整个施工过程中，无一安全事故，有这样的结果，也就意味着为项目部、为单位保住了不必要的经济损失。这只是“远行”中的一小步，更重要的是我们应该“时时讲安全，处处讲安全，认认真真的做好安全工作”。总之，在浐河立交，它作为我从学校毕业后，参加工作的第一站，让我收获颇丰，尤其是它让我将理论知识与实践作了一次充分的结合，使我的理论知识水平得到了很大提高。当然，在这期间，也曾有过工作不到位的地方，我深信，这一程是我工作中通向成功的一个基点，将会对我今后的工作有着深远而积极的影响。

二、西延扩能北牛村2、3桥工程。

为了能在实践中多学习东西，巩固和提高自己的知识水平，今年2月初，公司派我到高陵项目部见习，在此之前，虽在实习中接触过建桥的各种环节，但要在一个完整的过程中作实质性的接触，这还是第一次。一项工程能从头干起，对刚参加工作的我来说，确实是一次难得的机会，现将2月份至今的工作总结如下：

（一）工程测量。

每一项工程，走在前列的还是测量工作，它在地面上的定位精确与否，直接影响到后续工作的成败。在这，施工需要，我负责2#桥的测量工作。为了避免不必要的错误发生，在每次测量中，我均会反复复核各种数据，就不可避免的误差，常运用误差理论对其进行全方面的误差分析，力求做到精确。在后来的事实证明，在我所负责的测量工作中，全部满足现行测量规范的要求。其实，在测量工作中，控制网的布置极其坐标的测设对后续工作有着深远的影响，为了提高精度，瞿总要求我们就所布置的控制网作反复的闭合测量，就每次测量的结果均用平差软件进行平差，直至误差远远小于允许误差为此。当然，在这测量成果中也包含着每一位测量人员的辛酸与汗水，记得那些天，真的可以说是早出晚归，早上草草的吃些早餐，直到晚上才能吃东西。为了工作，我必须这样做，在测量上，很荣幸的是，距今为此，从未犯过技术性错误，我深信这与自己踏踏实实的工作态度是分不开的，这或许就是自己工作上的些许成功，我将会倍加珍惜。

（二）质量监控。

当前，在北牛2桥工程，我除了负责全桥的测量工作外，还全面负责下部结构的质量自检工作。在目前灌注的12根桩中，因少部分或多或少地存在一些质量问题，到底是什么原因，是让每一位相关人员须绞尽脑汁和感到头疼的问题。一个项目，在讲安全的同时，讲的就是质量，以质量求生存，以信誉求发展，质量不能保证，何谈生存，何谈发展？为了查出问题的真正原因，我时常与项目部、施工队、检测中心相关人员探讨该问题，探讨的结果，似乎均有道理，但在相应的解决方案下（加木削以解决有效对中，确保保护层厚度，对离析的混凝土压、注水泥浆等），却得不到理想的结果，这让大家进一步的陷入沉思当中。我在反复思考、分析问题的基础上，再结合前期过程中的自检情况，仔细分析了水泥的化学成分，在瞿总的指导下，现初步拟订了一个试行方案（主要以改善水泥的性能为着手点，至于效果，有待进一步论证），以期能顺利解决问题。在此，这从另一个角度提醒我自己，在过程控制中，要不断的发现问题、分析问题、解决问题，这样才能全面的保证质量、全面的锻炼自己。

（三）现场施工。

一句话，各项技术标准，都是为生产服务，都是为现场施工服务。为了将各项技术标准落到实处，没有现场这个舞台，是不可能实现的，这就是理论指导实践，从实践中体现理论价值之处。在现场，通过自己虚心请教，从现场各施工人员那学到了好多从书本上不能学到的经验性的东西，从测量→成孔、钢筋笼加工→灌注→成桩→系梁浇筑→墩身浇筑→盖梁浇注→垫石浇筑等整个下部结构的施工中，可以说，每个环节都有我的“足迹”。为了给施工创造一个好的工作环境，曾多次编写过场地优划方案；为了从各工艺流程中提高效率，为了正确的指导施工，曾多次编写过下部结构的施工方案，尤其是孔桩部分；因施工需要，曾多次编写过相关协议书等。随后的事实说明，这些方案都是可行、可取的，总之，这次现场“练兵”，充分证明我有能力做好我的工作。

（四）内业资料整理。

从工程开工之日起，陈经理就在职工大会上特别要求，内业资料的整理必须跟上工程进度，因为资料的日积月累，到最后来就是负担。因技术上人员比较紧张，前段正抓进度之时，整个南岸工地技术上就只有我一人（此时，因人员变动），从测量、质量自检、现场其他琐碎工作到内业，均由我一人挑起，这对负责南岸工地的我，无疑是超负荷的，我记得在来项目部一个多月的时间，自己体重从减少到，当时我只感觉到自己的身体夸了，就在这前夕，书记说过：干这工程就没有时间概念。其实，在这过程中，有好多东西我真的想逃避，但是我没有，我凭着我的毅力，我的工作热情挑战着每一天，回想起来，真的不容易。现在，我走过来了，这就意味着是一种胜利、一种成功、一种人生的征服。而且就每一份内业资料在我精心的填写下，现已全部归档，顺利的完成了我每一天应做的工作。从中，我深刻的体会到，在各项工作中，合理安排时间的重要性，哪怕是一分一秒，它都对我影响深远。

（五）团结协作。

古人曰：众人拾材火焰高，这是古今之理。在当前，我们都为着一个目标：干好渭河特大桥工程。为了达到此目标，它需要各部门每一位工作人员的团结协作，不管是自己单位、监理单位、业主以及其他单位。但为了给自己营造一个良好的施工环境，必须与其处理好协作关系，尤其是工程的各关键环节，否则，将会适得其反。这样做，让各部门在相互信赖的基础上，对工程的进展、对个环节需要注意的地方，均心中有数，不会因协调不当出现各种闪失，影响工程进度。工期就是控制成本的有效途径之一，多一天不必要的工期，也就意味着多了一项不必要的经济损失。当然，在这个环节中，或许是我人太年轻，对于正确的东西喜欢固执己见，曾与监理就我认为正确的问题发生过争吵（后来事实证明我的观点是正确的），现在想起来真的不应该，凡是客观存在的东西，总有事实真相，这让我在总结经验教训的同时向成熟的方向迈进了一大步。

（六）安全。

在项目部，虽然我们天天都在讲安全，时时讲安全，但还是发生了一些不可想象的安全事故。这只能说明一点，在实际生产过程中，我们的安全意识并未加强，而且放松了警惕，这就告诉我们，安全规则不是编写出来供大家观光的，而是需要大家一道来协助执行的，里面的每一条，可以说，都是用鲜血换来的，都是用血谱写的，每一条就是一个血的教训。在工作中，我一直强调在过程中讲安全，不应在结果上讲安全，将一切安全隐患消灭在萌芽中，这才是我们讲安全的关键。倘若从每一位民工到我们每一位职工均能做到这一点，我想，即使是突发性安全事故，也能有效的控制。减少一件安全事故，就少了一份经济损失，多了一份家庭幸福，只要全民操心，时时讲安全，处处讲安全，并将其落到实处，我相信就能有效的控制、避免安全事故的发生，就能创造安全、高效、文明工地。

总之，在这一年来的见习中，不管是在宝鸡枢纽工程，还是泾未路渭河大桥工程，通过自己在生产“第一线”的辛勤工作，大胆尝试，深刻的体会到要干好一项工程的不易，就每一环节，小到分项工程，大到单位工程，它都包含着每一位职工的辛酸。值得一提的是这次见习，通过自己的努力以及在领导和同事们的耐心指导下，将自己所学的理论知识与实践作了一次充分的结合，使自己的理论知识水平得到了进一步的巩固和提高，同时进一步的考验了我发现问题、分析问题、解决问题的能力。

当然，在工作中，或许也存在工作不到位的地方，希望能得到领导的谅解。我深信，这次见习，是我工作中，是我人生中通向成功的一个基点，将会对我今后的工作、人生产生积极而深远的影响。

**铁路信息员工作总结17**

我是呼和电务段集宁车间土牧儿台信号工长；自1984年参加铁路工作以来，我一直工作在集宁电务段，呼和电务段信号工区，信号设备集中修这条繁重而又艰苦的工作岗位上，长达28年，在这一工作岗位上，我亲身经历了电务信号设备的两次大改造—–电锁器联锁改6502电气集中联锁：6502电气集中联锁改微机联锁。

而且这一配线模式可以节省原材料30%，得到了领导的赞赏，并且很快在呼局管内推广开来。1994年我参加了集宁南大修工程的电务室外配线，导通工作。同时，我和参加施工人员推广采用了标准化配线工艺，使集宁南大修工程顺利通过验收，之后上级指派由我负责一个配线小组，实施管内设备标准化配线工作，本人达到无图配线水平。1996年我被评为段先进生产者，这时我深感自己专业理论知识的匮乏，决定学习深造，1997我参加了“福胜庄”电气集中大修工程的室外工程部分。同年我被抽到工电联合整治道岔工作，对集大线、集二线地区的道岔爬行、角型铁进行联合整治，这让我对道岔的工作原理有了更加深刻的理解。此外还参加了宝拉格室内扩能工程，在对原有设备线路的分析和新增功能的配合使用上我的审图能力提高了很多。

20xx年参加了集二线正线道岔增加安装装置强度，把原来的角钢由原来的80mm×10mm×125mm的角钢更换为80mm×12mm×125mm的角钢。上级把现场的调查和更换角钢的打眼位置交给我完成，我经过仔细计算、认真确认复核后，把尺寸标好，并注明道岔号及前后角钢，正因为在工作中的认真负责的态度和工作思想，在更换完13个站的道岔安装装置后，没有一组道岔的角钢尺寸出现差错，质量很高的完成任务。同年，在集宁南站中铁十二局大修工程，其中有7组复式交分道岔的更换，因为道岔爬行严重无法更换转换的装置，影响工程进度，就在这个时候负责人把这项工作交给了我，我以多年的道岔整治经验克服了重重难关，终于圆满的完成了任务。 20xx年参加了集二线半自动闭塞电改光七个站的施工。同年被评为段先进生产者。

团结带领工友，顺利地完成了上级交给我的每一项工作任务。就是这样凭借着我刻苦的学习和向资深师傅们的请教，现在已能熟练解决维修和生产中遇到的诸多难题。自20xx年担任土牧儿台信号工长以来，处理了多次故障，下面例举俩个事例，如20xx年8月的一天，我正要去工区值班，客车走到宝拉格时，就接到值班的人员打来电话，说4道发车后遗留红光带，因为当时的值班人员还没有独自查找故障的能力，所以我就边分析边指挥：我先让他测量送电端，结果有220v，我让他再测轨面电压，轨面电压也正常；我让他继续往下测，结果测出受端二次有电压，一次没有电压；这时我对故障原因有了初步判断，正好列车已经进入土牧尔台车站，我立刻下车进入机械室内把bg50备用变压器拿上赶扑现场，我再次用万用表确认，当时i次线圈是连接2、3端子，使用1、4端子。用万用表一测，结果是变压器的i次2、4线圈断线，立即更换变压器，恢复设备正常使用。通过这次故障的处理，这位值班人员对轨道电路原理有了更深刻的理解。还有一个事例是在20xx年的6月土牧儿台站在天窗检修6/8#道岔时，室内操纵，室外调整摩擦电流，当道岔转换到第三次时，由定位向反位转换，当道岔转换到“四开”位置时，反位启动保险熔断，道岔无表示，往定位操纵时，道岔能够转换到定位而且有表示。当更换完反位启动保险后，再次向反位操纵时，反位保险又熔断，道岔四开位置，

这时我让室内把道岔转回定位，室内往定位操纵时，定位保险熔断无表示。当室内把保险更换完后又一次向定位转换时，道岔转到定位而且有表示。这时，我判定启动电路混线造成，就把6#道岔的a、b机的插接器拔开，让室内转换道岔，反位启动保险任然熔断，又从分线盘把6/8#道岔，2#、4#、6#电缆甩开，让室内配合人员继续转换6/8#道岔，这时保险不在熔断，确定室外电缆混线，经查找4#、6#电缆混线，更换备用电缆后，设备恢复正常。工人们有些不解，为什么定反位保险都熔断？之后我把道岔电路结合现场情况给他们一讲，结果大伙全明白了，通过这件故障的处理，也让工友们学到了新知识，增添了他们学习业务的兴趣。正是因为这样的工作态度和工作热情，工作28多年来，在自己身上没有因为自己工作失误发生过一件责任事故。

综上所述，我多年来在思想上始终和上级保持一致，从不计较个人得失，即使作出一点贡献也是与领导的培养和教导分不开的。同时本人工作上还存在一定的差距，在今后的工作中我将继续钻研专业技术知识，不懈攀登技术高峰，提高操作经验水平，为我局的安全生产做出更大的贡献。

**铁路信息员工作总结18**

个人工作总结

茂湛线开通之后，我调任吴川信号水电车间技术员负责车间日常技术管理工作。通过现场技术管理工作的锻炼和学习，在段领导的关心培养和同事们的热心帮助下，在思想上和工作上有长足的进展，为更好地做好工作，完成领导交待的任务，现将近一年来的工作的情况总结如下，不足之处请领导批评指正。

一、积极提高工作思想

经过近年的锻炼，我不断提高自身思想水平。对待工作的态度 也发生了转变，更能积极、主动地思考、解决问题。同时，为增加知识面，发散自身思维，一有空闲时间就广泛阅读，以求将更好的思想、更先进的管理带入工作中。

二、立足设备管理，保障现实安全

1、解决施工遗留问题，保新线设备稳定。

20\_年12月底茂湛线开通之后仍存在大量施工遗留问题。这些遗留问题对车间安全生产形成了巨大压力，设备故障率居高不下。针对此种情况，我组织职工对茂湛线逐项、逐设备进行平推整治。重点对影响设备安全的项目如：轨道电路、灯端电压、灯丝电流、道岔等的电气特性、机械特性进行了平推整治。经过2个月的不懈努力，共解决施工遗留问题405个，使茂湛线设备处于安全稳定状态，故障状态得到有效控制。

2、攻克技术难关，积累新设备维护经验。 茂湛线是一条准高铁线路，许多新设备在我段管内尚属首次出现。车间缺乏维护经验，设备常有不稳定的现象。其中尤以道岔问题突显。

茂湛线开通之初，道岔不密贴的情况较为普遍，道岔因不密贴问题而发生断表示的故障率一直居高不下。为解决此问题，我深入现场，蹲点调查，结合既有经验，并咨询厂家技术人员，提出了更换HRS外锁装置跟部支撑块的解决措施。该措施有效地解决了道岔不密贴问题。经整治道岔问题得到根本性好转，故障率大大降低。

20\_年茂名东站8#、39#长期出现闪表示情况，原因不明。为查找发生问题原因，我先后5次跟踪调查，通过翻阅技术标准，结合现场仔细观察，最终发现密贴检查器弹簧压力不够。经整治，道岔再无出现闪表示的情况。

此外，我组织处理了列控中心安全数据网三层交换机，发生数据拥塞、导致大面积红光带问题。同时联合厂家解决了ZYJ7漏油问题、ZPW-2000K轨道电路改方后超限报警问题、信号集中监测灯丝报警不准的问题、安全数据网中断等一系列技术问题。在以上问题的处理过程中并非一帆风顺，但通过以上问题的处理，无论是自身，还是车间都积累了大量新设备的维护管理经验。在车间共同努力下，20\_年9月至20\_年5月车间连续8个月未发生责任故障。

3、把握关键点，保障安全。

（1）绑扎桥上电缆槽盖板，严守安全。茂湛线开通之初，曾发生三起桥上电缆槽被吹落影响行车的事件。意识到事情的严重性后，我要求包保工区将管内桥梁分包责任人，并带领包保工区，不畏酷暑，连续作业，对茂湛线桥上电缆槽进行绑扎、加固，累计完成绑扎20余公里桥梁。并要求工区人员在台风、雨季加强桥梁的巡视频次，确保行车安全。

（2）带领职工抗击台风。茂湛线区间设备基础未修建，因此防洪、防汛工作是安全关键点。每次强台风前后，亲自带领职工步巡区间对包保的每一项设备、每段电缆径路进行仔细排查，严防信号设备发生倾斜、倒塌的危险。20\_年茂湛线经历2次强台风洗礼，茂湛线设备未发生倒踏、侵限的隐患。

三、扎实推进车间基础管理工作

1、规范台帐管理。工区成立之初，各工区管理台帐较乱、填写 方法不统一，工区台帐分工不明确。根据工区现状，首先帮助工区对台帐进行分工，并制定了工区台帐填写规范，要求工区严格执行，工区台帐管理步

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