# 最新铁路行车员工作总结简短优秀

来源：网友投稿 作者：雪海孤独 更新时间：2024-08-29

*铁路行车员工作总结一我在乌鲁木齐铁路局哈密运用车间进行了铁路行车的具体实习工作。在实习中，我在车间各位司机师傅的热心指导下，积极见习行车有关的日常工作，注意把书本上学到的关于行车和非正常故障处理的理论知识对照实际工作，用理论知识加深对实际工...*

**铁路行车员工作总结一**

我在乌鲁木齐铁路局哈密运用车间进行了铁路行车的具体实习工作。在实习中，我在车间各位司机师傅的热心指导下，积极见习行车有关的日常工作，注意把书本上学到的关于行车和非正常故障处理的理论知识对照实际工作，用理论知识加深对实际工作的认识，用实践验证所学的理论，探求日常工作的本质与规律。简短的实习生活，既紧张，又繁忙，收获也很多。通过实习，使我对日常管理工作有了深层次的感性和理性的认识。

[报告人]潘翔北京交大铁路机车车辆网络教学xx级

[实习期间]20xx年4月16日至7月5日

[实习地点]乌鲁木齐机务段哈密运用车间

[实习目的]通过在乌鲁木齐机务段哈密运用车间的认识实习工作，对铁路机务行车工作以及日常的机车运用的基本理论和实践进行初等调研。通过实习，使本人对机车的各种技术设备的类型和运用、车间的运用生产过程以及生产机构有一个基本的了解。为机务运用工作组织创造一个良好的基础。

折返车间机车运用交路及线路坡道的熟悉，一次乘务员作业标准执行和实践列车运行中机车操纵能力。

实习项目：实习单位及岗位介绍

乌鲁木齐机务段哈密运用车间概况

1、乌鲁木齐机务段哈密折返车间位置、机车运用区段、、运用车间历史及概况。

乌鲁木齐机务段哈密折返车间地处新疆与甘肃两省区的交汇处,东有西北著名的安西风库,西有举世闻名的百里风区,自然环境十分恶劣。它座落在新疆维吾尔自治区哈密市新市区北侧，占地面积249100平方米，房屋建筑面积61519.47平方米，生产房屋建筑面积50003.16平方米，绿化面积68000平方米，段内道路全部实现硬化。配属内燃机车138台，主要担当东至嘉峪关至西至乌鲁木齐1122公里客运列车及柳园至乌鲁木齐825公里货运牵引任务。柳园站、哈密站、柳树泉站、列车编组任务以及东风4b、东风4c、东风8b、东风11型机车的中修、辅小修和东风4c机车的大修任务。

哈密机务折返车间现有运转、检修、设备、燃整、监控、救援、机关、三经8个生产车间和部门，有技术、验收、安监、段办、党办、经营策划、人事、教育、劳务中心、基建办、财务、材料、保卫、电算中心、检测中心、计量、化验17个股室，全段共有68个生产班组。

乌鲁木齐机务段哈密折返车间是乌鲁木齐铁路局最大的运输生产站段和内燃机车中修基地,也是兰新铁路主要枢纽站段之一。

乌鲁木齐机务段哈密折返车间原称哈密机务段始建于1958年11月，四十五年的风雨历程，铸就了哈机人\"艰苦奋斗、勤俭立业、励精图治、开拓创新\"的四种精神。从1958年艰苦创业，开始建段，哈密机务段经历了蒸汽、内燃和复线建设三个历史发展阶段。

初建时期的哈密机务段位于哈密站东北处，北与车辆段仅隔一墙，南贴兰新线，东西长1050米，南北最宽处380米，呈三角形，占地面积123600平方米，职工总数为400余人。

面对四周茫茫戈壁，老一辈创业者心中只有一个念头，就是迎难而上。他们住\"地窝子\"，睡土炕，自己动手，人拉肩扛，采石取土，修库铺路，在异常艰苦的条件下，用自己勤劳的双手，建起了厂房，开创了哈密机务段。

1960年1月，哈密机务段配属蒸汽机车20台，内燃机车nd1型2台，开始了第一台蒸汽机车的洗检作业。主要担当哈密-尾亚、哈密-了墩间6对客货列车牵引任务，同时担当了墩-鄯善间钉道列车牵引任务。1961年10月，哈密机务段由外局调入80吨电动架车机，承担了乌铁局蒸汽机车架修任务。1966年机车交路调整后，哈密至鄯善运行时间固定为11个小时，平均时速45公里。在党的.民族政策光辉照耀下，我段各民族职工互相学习、互相帮助、共同进步，一大批民族职工成为生产骨干和先进人物。1965年9月14日，白地.海山、吾秀尔.阿西木、乌苏曼.玉素甫经考试合格，诞生了中国第一代维吾尔族火车司机。

哈密机务段的创业者在异常艰难条件下的蒸汽时代整整度过了20多个春秋，在先通后备的艰苦条件下，\"老兰新\"们怀着对党和国家的一片赤诚，精检细修，多拉快跑，安全正点，确保了钢铁大动脉的畅通，形成了\"有条件要上，没有条件也要上\"思想为核心的艰苦奋斗的企业精神。

步入快车道的内燃时代(1978年～1991年)

1978年8月，经铁道部批准，哈密机务段开始内燃化改造，设计规模为5台位轮修段。到1981年底，内燃改造工作已初具规模，配备东风4型内燃机车12台，主要担当烟墩-尾亚间补机任务。

1982年2月，新内燃库交付使用，相应成立了内燃技术室、验收室及各专业化班组。年底，内燃机车配属达26台。由段自制的三泵试验台、油压减振器试验台等一批非标工装设备和增设的内燃机车水阻试验台相继投入使用。

1984年12月19日，哈密机务段最后一台蒸汽机车退役，列车牵引动力全部内燃化，此时，共配属内燃机车56台，并增加了各类检修工装设备，修建了内燃机车水阻试验台，内燃机车大、小定修初步形成能力。

至1985年，全段计有房屋建筑面积23486平方米，线路30股计7427米，检查坑26个总长874.4米。机车库4幢，线路10股，共有职工1400名。段部设财务、总务、人事、技术、材料、统计、教育、化验、验收等股室，下辖运转、工厂、设备、救援列车、燃料等车间及尾亚、了墩折返段和山口驻在所，配属内燃机车已达65台，设备总台数283台，固定资产总值7034.35万元。

1985年12月30日，哈密机务段实行\"长交路轮乘制\"，此时，列车平均时速可达70公里，机车司机由58年的280余人增加到了400余人。

1986年7月，全段担当哈密至乌西3对客车和柳园至鄯善7对货车牵引任务。12月24日开始担当哈密至玉门客车牵引任务，直至1987年12月。

1987年开始，按照分局统一要求，段实行方针目标管理，将安全生产、任务、检修指标等纳入方针目标，推动了机车检修管理工作，有效地提高了机车检修质量，延长了安全周期。火车迷,铁路迷,火车模1990年，机车自动停车装置、机车信号、无线列调\"三大件\"正式开通使用，使行车安全保障系统进入自动控制时代，安全生产得到了进一步的保障。

3、科技发展的复线建设时期(1992年～1997年)

烟墩至红柳河间110公里12的长大坡道，因客观条件所限，曾多次发生事故。复线建设时期给全部东部线牵引机车加装了电阻制动装置，采取空气制动和电阻制动联合使用的操纵办法，取得较好效果。

94年10月部在我段召开了监控装置管理工作会议，jk-ⅱ列车监控装置投入使用后，制约机务部门安全\"瓶颈\"的冒进事故得到根本性缓解，乘务员一次乘务作业标准水平有了很大提高。首次实现了乘务员作业计算机程序化。从公寓叫班到退勤全过程，记录了乘务员作业状况，极大地改善了安全管理。

1997年，哈密机务段机车中修正式上马。机车中修装备紧紧抓住复线建线契机，努力争创全路一流水平。柴油机流水作业线、电机真空干燥技术在全路率先应用。同年9月，哈密机务段第一台中修机车20xx开工，揭开了哈密机务段中修生产史的序幕。这标志着哈密机务段机车检修能力从此实现了质的飞跃。火车迷,铁路迷,火车模型,同年3月，为配合4月1日新图实施，列车提速，哈密机务段在全段范围内开展了\"机车质量大整修，全员素质大练兵，环境面貌大整治，干部作风大整顿，安全管理上规范\"的\"四大一上\"活动。同时，按照\"先试点后全面，先客车后货车，边试行边完善\"，自西向东稳步推进的工作思路，在运转车间客车队推开了机车运用\"大轮小包\"机制。

\"大轮小包\"相继在运转西线货车和东线货车中推开。并在检修车间辅以机车检修质量\"优质优价全额浮动考核\"办法，使机车质量得到大幅提高。

1.铁路实习报告

2.铁路工程实习报告

6.铁路实习自荐书

7.铁路实习心得体会范文

**铁路行车员工作总结二**

1、掌握车站运输组织工作的基本理论和方法;

2、掌握车站调车作业计划的编制方法;

3、掌握货运单据的保管、交接及传递方法;

4、会编制列车编组顺序表

5、掌握车站接发列车的作业程序和用语;

6、具备信号员、助理值班员、车号员(长)等工作的较为熟练的技能;

7、具备车站值班员、调车区长等工作的理论知识和初步技能;

阳泉站位于山西省阳泉市境内，本站中心里程位于石太线自石家庄北站起107km300m处，隶属北京铁路局管辖。车站属区域性编组站。是我的工作单位，也是我实习的地方。车站的技术作业范围包括：担负上、下行列车(空车除外)改编、上、下行列车无调中转、本站始发列车编组任务;车站的运输任务以晋煤外运为主，担负阳泉矿务局所属一、二、三、四、新景矿煤炭外运任务及阳泉市区和平定、盂县、昔阳等地方物资的到发任务，是石太线上重要的枢纽。

调车区长实习

我首先实习的岗位是调车区长，调车区长的主要工作是掌握列车预确报和现在车、作业车情况，根据阶段计划编制下达调车作业计划并组织实施，并及时向车站调度员提供相关资料。调车区长的工作不仅复杂，而且还很需要耐心和细致的，要考虑到很多作业限制，还要遵守很多的规章制度。如简子沟作业场，到达矿车列一般在50—57辆之间，而利用西牵出线作业，则最多只能牵出27辆。其他的作业限制还有很多，因其为横列式车站，为合理下达调车计划，用最少的钩数、最短的时间完成调车任务，多采用解体照顾编组，解编结合的方法。

调车作业计划的内容、编制、下达和有关标记符号的规定调车作业计划是保证实现阶段计划的调车作业具体行动计划，由调车区长负责编制。

调车作业计划的编制，应根据阶段计划和现在车分布状况、到达列车编组确报、驼峰(牵出线)利用情况及调车场线路固定用途和存车情况、各装卸点作业进度及调车机工作动态等实际情况，按照有关规定进行编制。

调车作业计划必须按照《调车作业通知单》规定的栏目逐项填写，不得简化。主要内容包括：计划和实际起止时分、作业场别、班次、调别、调车领导人姓名、调车指挥人姓名、股道、摘挂车数、编解车次、作业限制(备注)等。利用微机打印调车作业计划亦应符合《调车作业通知单》的内容及要求。但实际作业中，往往利用口头传达一些短计划(不超过三钩)，内容只包括股道、车数和一些注意事项。不过事后要在新计划中一一补全。

凡有关票据(货票、列车编组顺序表)中有特殊运输要求的，以及根据现场作业需对调车作业有所要求的，都应在调车作业通知单备注栏中使用特定的符号或文字注明。

调车作业从某线全部牵出，应在备注栏内注明“空线”字样，驼峰解体时溜放车组或摘挂车10辆及其以上应在备注栏内注明摘挂车的尾部车号。空线给车时应在备注栏内注明“空线”字样。

车号员实习：

接下来是实习车号员，车号室里有两类工作人员：一是内勤，一是外勤。内勤打印编组顺序表，核对货物运单将其暂时库存。外勤主要是记录到达车车号，核对出发车车号。其工作程序是：等站调通知→接票→接车→核对票据→整理简报给站调→送票。但是实际上很多时候大家互相之间并没有分得太细，常常是谁方便谁就干一下。唯独送票这个环节，因为需要往东头走很远的路：来回一趟大概有将近两公里，而一个班总要开6、7趟车。所以有时候就把几趟车的票攒到一起一块送。虽然与规定有所不符，但是考虑到实际的作业情况，也算是情理之中，这也让我觉得规章和现场作业间似乎有脱节的地方。

(一)、由货运车间货票传递员负责货票的传递工作。

格式使用北京路局下发的“货管-13”标准格式。

(三)、装车的货票

制票作业完成后，货票传递员随时送交简子沟场或阳泉场车号长处签收，确保开车前一个半小时将货票送到。如遇紧点列车，有关人员要加强联系，保证列车正点出发。遇现车与票据不符时，由车号员通知内勤货运员，由货运员负责修改票据。

凡简子沟开车的上行货票，由内勤分开后交货票传递员送至简子沟，如有关情况不能明确掌握时向调度询问。

(四)、到达卸车货票

车号员应在接车作业完毕后，及时将卸车信息报告站调。货调根据班计划、阶段计划与站调联系，利用现车信息系统查询卸车、安排作业，通知货运内勤及时取回货票，货票传递员取回货票后，交内勤货运员保管并登记卸车清单。卸车完了送交日勤到达通知处理。交付后的货票分整车、零担、集装箱装订成册保管。

(五)、关于扣留、倒装、整修车辆作业及货票传递的作业办法

1、商检扣留的倒装、整修车，应立即通知站调甩车，并及时做出普通记录。

2、列检扣留的倒装、整修车，列检值班员及时通知车站调度员并填发“车统-23”。站调应及时通知商检“车统-23”有关内容，商检做出普通记录并要求列检值班员签认。

3、凡商检所做的普通记录，应及时送交该场的车号长签收。车号长负责撤出该车的货票，并将普通记录附于货票内。

4、商检或列检要求倒装、整修的车辆，不管本班甩车与否，均应在本班做出普通记录并送交车号长签收。

5、站调接到商检或列检要求车辆倒装、整修的通知后，除按规定要求有关人员做出普通记录证明外，还应建立登记制度，将日期、车次、车种、车号、发站、到站、品名、扣车人姓名登记清楚后转交货调签认。

6、倒装、整修的车辆，站调与货调联系倒装、整修地点，安排计划送达，由货调通知货运值班员负责处理，本班送到的车辆原则上本班内处理完毕。倒装完了，货运编制普通记录附于货票内。

7、阳泉、简子沟场产生的整修、倒装货票及记录每日6：00(18：00)前由货票传递员从阳泉、简子沟取回交内勤货运员，取票时必须确认记录是否齐全完整，内勤负责登记并向货调汇报车种、车号、发站、到站、品名、收货人及记录等情况，货调认真做好登记。

总的来说，车号员的工作要求我认为有三条：眼明、手快、心细。接车时，车列不会因为车号员抄车而有丝毫的减速，要求车号员必须做到眼明手快，否则漏抄一辆车就会影响后续作业，而为了补漏，只能自己跑到现场重抄。费时费力不说，还会受到责罚。而核对现车、编组、货票的工作则格外要求心细，上述这些单据无一例外都是一长串单调且相似的编码、数字等，逐一看下来便已是令人头晕眼花，还要与人核对，稍一分心错上一行便是谬以千里。最严重的后果便是货票分离，作为车号员来说，这既是最大的差池。实习期间，若非师傅把关严，早已出了洋相了。不过，随着设备进步，铁路系统的信息化程度不断提高，我认为人工核对票据及送票很快就会成为历史。而人工抄车恐怕一段时间内还将继续(rfid芯片技术有望解决该问题，但受限于成本、可靠性以及既有车辆庞大的数量等因素，恐怕十年之内不可能有实际的应用)。

作为一名在职职工，我只能尽量把自己的工作和实习合二为一：边工作，边实习。通过实践印证自己在书本上得到的知识。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，彰现人的意志。

社会实践意味着继续学习，并将知识应用于实践，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。

(一)、要全身心融入铁路这个大家庭

我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。从思想上认识到铁路改革机遇大于挑战;从行动上要积极主动地做好分内工作。

(二)、要有紧迫感和大局意识

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，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，不断提升理论素养，增强责任心、给自己补充能量，以适应竞争环境。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。另外，加强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。

(三)、积极向党组织靠拢，树立科学发展观

马列主义、毛泽东思想、邓小平理论和xxxx重要思想是我党的根本指导思想，也是指导我们工作进步的取之不尽、用之不竭的理论资源。其博大精深的内涵随着时代的进步而不断丰富和完善。只有不断地学习才能认识其精髓，也只有不断学习，才能灵活掌握和运用，成为推动我们事业前进的有利武器。科学发展观和加强党的执政能力建设是上述指导思想在新的历史时期的具体化，是对上述指导思想的丰富和发展。

(四)、今后努力的方向

到自己所学知识的肤浅和在实际运用中知识的匮乏，刚开始的一段时间里，对一些工作感到无从下手，茫然不知所措，这让我感到非常的难过。总以为课本学的不错，一旦接触到实际，才发现自己知道的是多么少，这时才真正领悟到“学无止境”的含义。这也许是我一个人的感觉。不过有一点是明确的，即课堂教育与社会实践的关系，以课堂为主题，通过实践将理论深化。“千里之行，始于足下”，这短暂而又充实的实习，我认为对我走向社会起到了一个桥梁的作用，过渡的作用，是人生的一段重要的经历，也是一个重要步骤，对将来适应新的工作岗位也有着很大帮助，可以避免我毕业后的眼高手低现象。向他人虚心求教，遵守组织纪律和单位规章制度，与人文明交往等一些做人处世的基本原则都要在实际生活中认真的贯彻，好的习惯也要在实际生活中不断培养。这一段时间所学到的经验和知识大多来自领导和同事们的教导，这是我一生中的一笔宝贵财富。这次实习也让我深刻了解到，在工作中和同事保持良好的关系是很重要的。做事首先要学做人，要明白做人的道理，如何与人相处是现代社会的做人的一个最基本的问题。对于自己来说，需要学习的东西很多，他们就是最好的老师，正所谓“三人行，必有我师”，我可以向他们学习很多知识、道理。

自参加工作后，我继续保持自己在学生时代养成的读书看报的习惯，在工作之余，每天坚持一定时间的自学，以了解和吸收最新的信息。对工作和生活进行经常性的反思和总结，在生活中学习生活，在工作中学习工作，在理论学习中关注理论的实践特性，在实践中对实践进行理论反思，以提高实践活动的品格。

整整三年的辛苦与努力，即将画上一个圆满的句号。是结束也是开端，它予我的重要意义不仅仅是个人转变的经历，更多的是要以饱满的热情和主动的态度做好我的本职工作。在今后的工作中，建设新时期的中国高速铁路，不仅是我们肩头义不容辞的责任，也是我们引以为豪的使命。我要以与时俱进的使命感，以勇挑重担的责任感，用我的实际行动描绘铁路跨越式发展的美好蓝图。

凭借着在前一阶段所积累的经验，使我能够如鱼得水般的融入到工作当中，使我更能充分的运用所学的专业知识与技能来面对现场实际工作。总结和归纳起来我还有很的欠缺之处，但是我有信心将这些欠缺之处一一改正，也同时将它转化为我前进的动力，更为我能够迈上一个新的台阶而努力奋斗。

我因在阳泉站工作而感到骄傲，更因我能成为铁路这个大家庭中的一员而感到深深的自豪。也许铁路光荣的过去我来不及参与，但她辉煌的未来，我愿奉献出我毕生的心血与汗水，与大家共同谱写出中国铁路新的篇章。

**铁路行车员工作总结三**

一、主要做的工作：

1、学习法务部门主要功能、职责，熟悉本部门业务。

3、整理、修订规范的法律范本，供待集团参考、使用。

二、工作以来得到的提升：

1、办公能力、合同审查能力、文档整理能力不断提升。

2、通过对企业往年法律文档的学习，对公司各方面情况有了进一步了解;对集团办公室业务处理流程有了进一步熟悉。

3、通过这段时间的工作历练，培养了主动工作意识，提高了工作积极性，锻炼了工作能力，提升了工作热情。

三、工作中存在的问题。

3、自己的理论水平还不太适应公司工作的要求，还应继续加强理论文化的学习。办事效率不够快，对领导的意图领会不够到位。

四、对未来的计划：

在以后的工作时间里，我决心认真提高业务、工作水平，为公司经济跨越式发展，贡献自己应该贡献的力量。

我想我应努力做到：

3、注重本部门的工作作风建设，加强管理，团结一致，勤奋工作，形成良好的部门工作氛围。

4、不断改进法务部门对集团其他部门的支持能力、服务水平。

5、遵守公司内部规章制度，维护公司利益，积极为公司创造更高价值，力争取得更大的工作成绩。

五、小结：

就总体的工作感受来说，我觉得这里的工作环境是比较令我满意的。是领导的关爱以及工作条件在不断改善给了我工作的动力。其次是同事间的友情关怀以及协作互助给了我工作的舒畅感和踏实感。再次就是集团营造的“企业文化”氛围给了我工作的信心。

六、下阶段主要工作计划：

1、尽快整理出规范、完整的法律合同范本。

2、对公司往年的诉讼、合同资料进行精细化学习，借助于此，加快对公司各项业务的熟悉进程。

3、进一步锻炼相关法律能力，使之得到快速提升，适当分担部门主管的业务压力。

**铁路行车员工作总结四**

安全是什么?一张纸,一句话,还是一个感叹号。下面小编为您推荐几篇关于铁路行车安全的演讲稿，给您提供参考!

拥有时请珍惜 各位领导、老师、朋友们: 大家好! 朋友，当你早上醒来看到那一缕缕阳光的时候;当你上班前面听到家人一声声叮咛的时候;当你下班后陪同家人尽情漫步在夕阳之下的时候，你是否感觉到你是何等的幸福?然而又有多少人，因为自己一时的疏忽，酿成了惨不忍睹的事故，让一切美好的生活在瞬间与他们擦肩而过，留下永远的伤痛。

做为铁路运输生产一线的职工，不论你是刚刚入路的青工，还是富有经验的老师傅，也不论你是存心还是无意，或多或少有过违章违纪的经历，有的付出了代价，有的也许相安无事，或许你还在为自己曾经有那么多违章违纪，但从来都没有造成什么后果而沾沾自喜。

今天，在这里，我要争郑重地提醒你， x·x 我段的人身伤害事故敲响的警钟，还仍在我们耳畔响起，它留给企业的是永远无法挽回的损失，留给亲人、家庭的更是难以磨灭的痛楚。

安全知识的贫乏,安全意识的淡薄总是能让我们看到听到一幕幕血的教训，翻开《伤亡事故案例汇编》，那一个个惨痛的事故，那一颗颗鲜活的生命，多少次刺痛我们的心灵。

这些事故，无一不是违章作业、违章指挥、违反劳动纪律造成的!这些惨剧，永远向我们诉说着安全的真谛。

“生命诚可贵，安全价更高，若是真心待，两者皆可保”。

生命对每个人来说只有一次，应当好好地珍惜。

安全同样的重要，没有安全就没有效益，没有安全就会威协我们的生命。

朋友，拥有时 请珍惜。

只要我们每个人真心对待自己现在的拥有，多一份安全责任感，少一份违章违纪，那么生命、安全两者都是可以得到保障的。

亲爱的朋友们，血淋淋的事故案例，曾经给我们留下了太多的遗憾和痛惜。

然而它也时刻在警醒着我们要吸取事故教训，真正做到“别人的伤疤我也痛”。

x 月 x 日，我段顺利实现了安全行车 x 天，人身安全 x 天，全段上下人心振奋，我们用自己的实际行动证明我们有信心、有能力确保运输安全生产。

我在想，过去的永远让它成为过去，它只能成为历史，我们要做的只有把握住今天的拥有，牢固树立“安全第一”的思想，以高度的责任感，敬业爱岗，认真踏实地干好自己本职工作，确保一个又一个百日安全天的顺利实现。

时代的车轮滚滚向前，铁路地改革在大步迈进。

生产力布局的调整和路局直属站段体制的建立，也是铁路跨越式发展的必然趋势。

我们每一名干部职工都要站在讲政治，顾大局的高度，以饱满的热情，以严格的作风确保工作平稳有序。

安全生产是一项长期、简明复杂的工作。

我们务必保持不骄不躁的工作态度，务必坚持科学的管理方法，务必发扬扎实工作、拼搏奉献的主人翁精神。

我相信有大家的共同努力，我们地安全生产一定能迈上一个新的台阶，取得更大的成绩。

我的演讲完了，谢谢大家!!

关于防止脱轨与增强铁路行车安全的建议列车脱轨是危害铁路运输安全的严重事故。

据统计，1988年10年间，我国全路重大、大事故中，列车脱轨约占总事故的70%，其比例之高，在国际上罕见，国内前所末有。

为此，中国铁道学会安全委员会与铁道部安全监察司共同邀请路内从事安全方面研究的专家、学者和铁路第一线的安全管理工作者召开了“防止脱轨事故及确保客车安全学术研讨会”。

会上，与会专家、学者分析了造成列车脱轨的原因，认为大多与列车/轨道系统的相互作用有关。

国外早在60年代就在这方面开始进行了大量的研究工作。

北美铁道协会(aar)、国际铁路联盟(uic)和原日本国铁都取得了重要成果，在保障行车安全的实践中发挥了重要作用。

而我们在这方面还处于起步阶段。

我国铁路安全研究方面的基础较薄弱，缺乏必要的试验条件，列车轨道系统安全性评定和管理方面的规程、规范不够完善和健全，存在不少漏洞和缺陷。

对货车与脱轨有关的部分参数影响安全性能的关系研究不够，甚至有些失控。

与会专家认为，为了减少脱轨事故，确保铁路行车安全，建议加强对列车/轨道相互作用系统安全性能、安全监测和保障技术设备的研究，并加大建设的投入。

为此，应积极开展下列研究工作: 1.建设机车车辆/轨道系统安全性能试验线为了科学、准确、公正地评价各种机车车辆的安全性能，建议在铁道部科学研究院东郊环行试验基地建设机车车辆/轨道系统安全性能试验线。

所有新研制的机车车辆动力学性能鉴定试验都要在这条试验线上进行。

在轨道平顺性良好，曲线类型较少，半径较大,线路条件不固定的情况下，不可能正确、全面、客观地评定机车车辆的安全性能。

因此，有必要参考北美铁道协会“aar ml00l货车性能试验分析评定标准”、美国“fra轨道安全标准”、国际铁道联盟“uicoreb55车辆扭曲刚度检验标准”以及“德国机车车辆批准上道验收试验标准”的要求，建设我国用于试验评定机车车辆通过不平顺轨道和各种典型曲线的安全性能，以及检验车辆扭曲刚度等的永久性专用安全性评定试验线，使我国机车车辆安全性能评定试验工作得以规范进行。

2.尽快建立、健全和修改完善我国机车车辆轨道安全管理和试验评定方面的规程、规范我国至今无自己的`轨道、车辆状态的安全监控管理标准。

现有的机车车辆动力学性能试验评定等标准中没有评定与脱轨关系密切的车辆扭曲刚度和通过各种轨道不平顺时的安全指标、侧向力允许标准等安全性能规定，对曲线通过安全性评定的标准也只是参照国外的标准，是否符合我国轨道实际的横向承载能力，没有通过试验验证;脱轨系数、轮重减载率、转向架、车体振动加速度等的取值和评定方法，也未进行过系统深入的试验研究，与aar的5ft距离窗移动平均和欧洲铁路2m距离窗移动平均(也有用时间窗的)等方法存在很大差异，这对于正确评定机车车辆的性能关系极大。

这些问题都必须认真研究。

3.重视对已有货车运行状态的安全监测管理工作我国货车在曲线圆缓点区、反向曲线夹直线段的脱轨事故一直不断发生;近年来，又接连多次发生空货车在状态良好的直线段脱轨的事故。

因此，除应研制新型货车转向架外，还应积极研究推广识别车辆性能不良、有潜在脱轨倾向的办法和仪器，积极推广监测货车超偏载、扁疤、严重周期性减载等地面的安全监测系统。

4.大力加强列车/轨道相互作用系统安全性方面的系列研究世界各国在车轮脱轨原因、防治措施以及安全监测管理技术、安全规程、规范等方面的研究和实践都是建立在列车/轨道动力学和轮轨相互作用系列研究成果基础上的。

要从根本上提高我国铁路科学研究、管理层对脱轨机理的认识，提高我国列车/轨道系统的安全性，必须重视加强列车/轨道相互作用等专业基础方面的研究。

其重点有: 车辆、轨道状态和构造参数，列车装载、编组、操纵等对脱轨安全性的影响，以及相应的监测管理技术和设备。

减少脱轨事故和减少事故损失的途径和技术措施。

建立、修改、完善列车脱轨系统安全监控管理方面的规程规范。

对脱轨机理、安全性评定指标和评定方法的试验研究。

5.组建铁路安全技术研究和监测中心为确保和强化安全，铁路必须有自己的研究和监测中心，特别是在企事业单位(包括科研单位)推向市场，实行企业化管理后，铁路就没有专门的单位来从事安全研究，以及对新旧设备在运用前和运用中的监视和测试工作。

要临时组织人员进行研究，只能解决一时性的问题，不可能系统地解决问题。

回顾发生的各种重大事故，不少都是预防不力，缺乏系统与必要的监测和监控，因此，成立全路性的专门从事铁路安全研究和监测中心是铁路长治久安的需要。

人们常说“安全是铁路运输的生命续”。

这突出说明了安全的重要性，这实在是用无数血的教训换来的至理名言啊!作为一名从基层来的一线调车工作者，我对“安全”二字更是深有体会。

92年6月，调车员侯江敏在夜班调车作业中，因违章作业，不慎从车上摔下，滚滚的车轮无情地夺去了他的双腿!95年，许而俊--一个刚刚参加工作的年轻人，在没有师傅带领的情况下，私自领车进行调车作业，在作业当中因为违章而失去了自己年轻宝贵的生命!这都是一个个真实的案例，这都是曾经鲜活的生命，是他们不懂安全吗?是他们不知道安全工作的重要性吗?是轻视!是一个不被他们从心里重视、真正读懂的“安全”!也许在他们眼里，“安全”只是一个司空见惯的普通词语，一个见怪不怪的单词字眼，可往往就是这样一个并不被人注意、不让人在乎的词语，它的背后--又曾有过多少追悔莫及的事故发生，又曾有过多少当事人难以抚平的伤痛和悔恨的泪水?在鲜血和生命的经验教训中，我们将要面临的是什么呢?是醒悟!在安全这样简单而又不容忽视的问题面前，我们需要做到什么呢?是自觉!

如果说八钢是一个人，那铁路就是这个人身上的血管，在运输生产中作业比较频繁，情况千变万化，只要有一段路基、一台机车、一个车辆、一个要害部位发生损坏及故障，或任何一个与行车有直接关系的人员瞬间疏忽，就会造成行车不安全。

运输公司从长期实践和经验教训中总结得出一条重要结论，就是“运输必须安全，安全为了运输”，并确定了“安全第一，预防为主”的方针，把行车安全作为运输工作一个永恒的主题!

亲爱的运输工作者们!你们把自己的理想、青春和汗水都义无反顾地奉献给了八钢的安全运输事业，我也将踏着你们的足迹徐徐前行。

炎热的夏天，当我顶着30多度的高温，匆匆穿梭在发烫的车匹里，衣服粘在身上，皮肤被暴晒至发焦的时候，我理解了这种敬业精神，我更深刻地理解了先辈们无论多么苦、多么险、多么累，也要立足本职把好安全关的那种无私的敬业精神!

安全是一个永恒的主题，是需要我们大家共同遵守和重视的一个主题。

未来把握在我们的手中，而安全将常驻于我们的心中，让我们在安全工作的有力保障下，为了八钢今后的繁荣发展，为了钢铁运输事业的蒸蒸日上，奉献出微薄的一份光、一份热、一份真诚，让安全伴随着我们新世纪的开拓者--钢铁运输工作的排头兵一起茁壮成长吧!

安全，别忘了，它是一颗小小、小小的螺丝钉……

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