

2023年铁路货运年度总结 铁路工作总结 (精选9篇)

总结是对某一特定时间段内的学习和工作生活等表现情况加以回顾和分析的一种书面材料，它能够使头脑更加清醒，目标更加明确，让我们一起来学习写总结吧。总结怎么写才能发挥它最大的作用呢？以下是小编为大家收集的总结范文，仅供参考，大家一起来看看吧。

铁路货运年度总结 铁路工作总结篇一

上半年，我市按照全省护路联防工作的总体部署要求，认真贯彻落实全市政法工作会议精神，以平安铁路“双示范”创建为主线，积极开展涉路矛盾纠纷排查化解、爱路护路宣传教育、压减路外伤亡事故、护路联防队伍建设等工作，为保障全市铁路运输安全畅通、构建平安城市做出了积极贡献。

（一）部署全年工作重点

根据全省护路联防工作要点精神，结合我市的实际情况，市护路领导组在充分调研的基础上，召开全市工作会议，敲定今年我市护路联防工作的大盘子，即：以平安铁路“双示范”创建活动为载体，以强化涉路矛盾纠纷化解、护路联防工作创新和护路联防队伍建设为“三项重点”，突出治安问题整治、基层基础工作建设、铁路路外安全、爱路护路宣传教育、重点时期安全保卫等工作，全面落实社会治安综合治理各项措施，确保辖区铁路安全畅通、维护铁路沿线治安稳定。

（二）细化全年工作任务

（三）强化各级领导责任

为强化各级党委政府和部门对护路联防工作的领导，市委常委、政法委书记、市护路领导小组组长原国政同志在全市护路工作会上强调要求，铁路沿线各级党委政府、护路联防组织要准确把握当前形势，始终保持清醒头脑，将维护铁路安全稳定工作列入重要工作日程紧紧抓在手中。围绕三项工作重点，加强管理，狠抓落实，确保今年工作取得新成绩；加强组织领导，实施齐抓共管，强化责任，不断开拓创新，推动护路联防工作再上新台阶。

我市继续开展平安铁路“双示范”创建，从排查化解涉路矛盾纠纷、加强线路治安防控、重点时期的安全保卫和铁路路外安全等工作入手，狠抓创建工作的拓展和引深。

（一）妥善解决群众反映强烈的突出问题

太焦铁路从泽州县高都镇泊南村中穿过，长期以来，村民日常通行、上地耕作只能走平交道口，严重威胁到群众生命安全。从以来，市县两级护路办多次向铁路有关部门反映、并从中协调，今年5月26日，由路地双方共同出资修建的跨线立交桥两侧引线建成通车，同时太焦线k322+697处原泊南道口正式实施拆除，在原址处新建的地下人行通道正式启用，这标志着多年来困扰附近村民的道口安全隐患基本消除。

针对武庄村群众多年来反映强烈的通行难问题，6月23日，省护路办主任邓光辉同志专程协调郑州铁路局政法办、长治北车站、月山工务段等主要领导，深入现场办公，召开协调会，商讨解决办法，对武庄村修建下穿通道工作进行推进，并取得实质性进展。6月24日，又协调泽州县政法委、李寨乡党委政府以及铁路有关部门，对李寨乡杜河村修建漫水桥解决群众出行难问题召开现场推进会，落实工程责任主体、工程资金以及施工时间表。对侯月铁路沿线群众反映不通客车的问题，沁水县县长常广智同志带队于四月份专程赴北京到铁路部寻求解决办法。

（二）路外安全工作成效显著

连续多年，我市的路外伤亡事故发生率均高于全省平均水平，铁路路外安全工作形势严峻，压减路外伤亡事故工作始终是我市护路联防工作的重中之重。今年上半年，我市各级护路联防组织铁路路外安全工作取得新突破，首次实现路外伤亡事故零发生的好成绩。这一成绩的取得，与近年来路地双方共同加强线路道口改造，加强线路防护设施投入，强化线路巡控以及路外安全宣传教育密不可分。

（三）确保重点时期铁路安全稳定

我市将重点时期的安全保卫工作作为一项重要工作内容。在全市一季度护路联防工作会议上，市委常委、政法委书记原国政同志亲自对“春运”及“两会两节”期间的铁路安全保卫工作进行动员和部署。各县市区政法委书记主动带头深入铁路沿线重点部位、护路联防中队进行督查。各护路联防中队放弃休假全员在岗，实行全天候巡线；点线结合，加强重点巡控。把车站候车室进站口“三品”检查，重点隐患部位的排查，重点路段的巡查，重点对象的监管作为安保工作重点，采取上下联动、路地联巡、巡守联控等措施，把铁路安保防控重点逐一落到实处；在线路巡控中，实行科学分工，任务到组，责任到人。

铁路货运年度总结 铁路工作总结篇二

第一章 总 则

第一条 为加强铁路消防工作，保障铁路运输生产和基本建设安全，努力减少火灾事故造成的财产损失和人员伤亡，根据《中华人民共和国消防法》，制定本办法。

第二条 铁路局、工程局、勘测设计院所属各单位均应遵守本

办法。国际列车在我国境内也适用本办法。

第三条 铁路消防工作贯彻“预防为主，防消结合”的方针，坚持专门机关与群众路线相结合的原则，实行防火安全责任制。

第四条 铁路消防工作由铁道部领导，由各铁路局、工程局、勘测设计院负责。各局、院应将消防工作纳入生产、经营和基本建设之中，使消防工作与铁路的改革与发展相适应。

第五条 铁路消防工作由铁路公安机关实施监督管理，由各级铁路公安消防机构负责实施，其监督管辖范围按公安部有关规定执行。

第二章 火灾预防

第六条 铁路各单位的第一管理者对本单位的消防工作全面负责，分管领导对分管工作范围内的消防工作负责，消防工作实行逐级负责制和岗位防火负责制。

第七条 各单位应建立防火委员会或领导小组，在防火责任人领导下，定期召开会议，组织、协调本单位的消防工作。工程工地消防工作由工程指挥部负责，也应建立防火委员会或领导小组。

第八条 各单位应履行下列消防安全职责：

(一) 制定消防安全制度和消防安全操作规程；

(三) 针对本单位的特点对职工进行消防安全宣传教育；

(四) 组织防火检查，及时消除火灾隐患；

(六) 保证疏散通道、安全出口畅通，并设置符合国家规定的消防安全疏散标志。

(二) 实行每日防火巡查，并建立巡查记录；

(三) 对职工进行消防安全培训；

(四) 制定灭火和应急疏散预案，定期组织消防演练。

第十条 消防安全重点单位应配备专(兼)职防火干部。

第十一条 专职消防队和职工义务消防队应定期组织演练，不断提高扑救火灾能力。

第十二条 对职工要经常进行消防安全知识的培训教育。新职工和改变工种人员要经过消防安全知识教育，考试合格后，方可上岗。

对从事易于引起火灾爆炸的特种作业人员以及从事客货运输的有关人员，必须进行消防专业知识培训，达到“三懂三会”(懂得本岗位的火灾危险性，懂得预防火灾的措施，懂得火灾的扑救方法；会报警，会使用灭火器，会扑救初起火灾)，经考试合格后持证上岗。

第十三条 各局、院应定期组织防火检查，每年不少于两次。

第十四条 各单位要有计划地增加消防资金投入，逐步改善消防基础设施，适应预防和扑救火灾的需要。

第十五条 新建、改建铁路工程以及建筑内部装修工程的设计单位，应当按照国家和铁道部工程建筑消防设计技术标准进行设计。建设单位应将工程建筑的消防设计图纸和有关资料报送铁路公安消防机构审核，未经审核或审核不合格的，建设主管部门不得发给施工许可证，建设单位不得施工。

经铁路公安消防机构审核的工程建筑设计需要变更的，报原审核单位核准；未经核准的；任何单位、个人不得变更。

按照国家和铁道部工程建设消防技术标准进行消防设计的建筑工程竣工时，必须经铁路公安消防机构进行消防验收；未经验收或者验收不合格的，不得投入使用。

第十六条 铁路使用的消防产品质量必须符合国家标准和行业标准，其产品的生产、销售、维修、检测单位，应当向铁道部公安局消防机构登记备案。

机车、车辆和其他重要运营设施的消防设备、器材的配置、维修必须由铁路分局主管部门统一管理。

第十七条 火灾报警、固定灭火、防排烟、防火卷帘等消防设备、器材的使用或管理单位，应当对设备、器材定期进行检测、调试、维修。未经铁路公安消防机构同意，不得擅自停用。

第十八条 既有车站、客技站(客整所、客车停车线)、编组场消防设施不符合国家和铁道部现行消防技术标准和有关规定的，要制定规划，逐步改造。

第十九条 工程工地消防安全管理，执行公安部《关于建筑工程工地防火措施》的规定。

重点工程工地必须分区布置，划分为施工现场、用火作业区、材料区、仓库区、办公生活区、机械站等区域，各区之间应有一定的防火间距。重点工程工地暂设方案，应经工程局主管部门批准；一般工程工地暂设方案，应经工程处（工程公司）主管部门批准。

第三章 旅客运输消防管理

第一节 旅客车站

第二十条 车站站房内设置商场、旅馆、饭店、售货摊位和公

共娱乐场所，应符合消防安全规定，报经铁路公安消防机构批准。

第二十一条 候车室、售票厅应制定疏散旅客应急方案。候车室内应设置应急照明灯，安全出口应设置疏散指示标志，疏散通道应保持畅通。

第二十二条 站区内进行电焊、气割等动火作业以及使用火炉取暖应由车站主管部门办理审批手续，作业人员应严格遵守操作规程。

第二十三条 车站应加强用电管理。电气设备必须由持有合格证的专职人员负责安装、维修；严禁使用电炉，严禁擅自拉接临时电线；用电量不得超过额定负荷。

第二十四条 站台上堆放行包应在指定区域，不得堵塞消防通道。

第二十五条 车站应设专人查堵易燃易爆危险物品，配备危险品检查仪的，应保持设备良好，运转正常。

第二十六条 车站应向旅客宣传铁路站车防火防爆的规定：严禁携带易燃易爆危险物品进站上车；严禁在候车室等禁烟场所吸烟；不得在通道处堆放行包物品，不得随意动用消防设施、器材。

第二节 旅客列车

第二十七条 新型客车设计应符合铁道部客车防火技术标准，设计图纸和有关资料报铁道部主管部门和公消防机构审核。

第二十八条 新造客车各部位使用的非金属材料(装饰、结构、保温材料和涂料)采用符合国家或行业标准的产品。

第二十九条 运用客车必须符合《铁路客车运用维修规程》有关“运用客车出库质量标准”的要求。

(一)认真贯彻执行上级有关消防工作的规定和工作部署，定期召开防火领导小组会议，将防火工作作为列车乘务工作的重要内容。

(二)做好列车工作人员的消防知识教育，使列车工作人员达到“三懂三会”。

(三)检查督促列车工作人员落实岗位防火责任制。

(四)开展防火检查，及时消除火灾隐患。

(五)做好对旅客的防火安全宣传教育。

(六)制定和完善扑救火灾事故的应急方案，定期进行演练。

(七)建立健全列车防火安全台账。防火安全台账应包括以下主要内容：

- 1、上级印发的有关消防工作的文件；
- 2、列车编组及乘务人员概况；
- 3、列车防火组织；
- 4、扑救火灾事故应急方案及人员分工；
- 5、防火安全会议记录；
- 6、乘务人员消防安全培训记录；
- 7、乘务人员上岗证登记；

8、餐车炉灶清扫记录；

9、三乘联检记录；

10、消防器材登记。

第三十一条 严格执行联检签认制度。列车始发前，由列车长组织，乘警长、车辆乘务长参加，对列车火源、电源和消防器材进行全面检查；运行中重点检查；终到后彻底检查。

第三十二条 客车取暖锅炉、茶炉严禁缺水点火，室内不准放杂物，离人加锁。炉灰应用水浸灭后清除。

第三十三条 运行中严禁在餐车炼油，油炸食品和过油时油量不得超过容器容积的三分之一。炉灶、烟囱、排油烟罩按时清除油垢，并认真填写清扫记录。乘务人员严禁使用自备的炉具和电热器具。

第三十四条 车厢配电装置要保持良好、清洁。发电车和车厢的配电室内严禁存放物品。配电室离人加锁。

第三十五条 车厢电源和电气设备必须保持状态良好，严格遵守操作规程，严禁乱拉电线、乱安电气装置或在电气设备上放置物品。严禁用水冲刷地板。

第三十六条 乘务室、行李车、邮政车、发电车禁止吸烟。乘务人员应对在不吸烟车厢内吸烟的旅客进行劝阻。

第三十七条 对操作“两炉一灶”和空调、照明等电气设备的乘务人员，要进行专门的消防知识培训，取得合格证后方可上岗。

第三十八条 按照《关于处置旅客列车火灾爆炸事故应急预案》的要求，明确疏散、灭火、现场保护、伤员救护等工作分工，

并定期演练。每个乘务人员都要牢记应急方案的内容。

第三十九条 乘务人员在执乘中必须坚守岗位，注意发现车厢内出现的异常情况，发生火灾爆炸事故时，要按照应急方案果断处置。

第四十条 旅客列车每个车厢应配置至少两个2公斤以上abc干粉灭火器，悬挂在车辆两端便于取用、不易碰撞的位置，挂具要牢固、配套。灭火器检查、维修标记符合有关规定。

第四十一条 客车车底、备用客车在车站、车辆段、客技站或其他停放线停留时，应制定看守措施，明确责任，落实到人。

第四十二条 邮政车、加挂车纳入列车防火安全管理。邮政车、行李车货物堆码应留有通道，宽度不小于0.5米，不得堵塞端门。邮政车严禁使用明火烧水做饭。

第四章 货物运输消防管理

第一节 装载货物车辆

第四十三条 新型货车、易燃液体罐车和液化气体罐车的设计，应符合铁道部有关防火设计标准的规定，设计图纸和有关资料报铁道部主管部门和公安消防机构审核。

第四十四条 装载货物的车辆应保持门窗完好，顶棚严密，防火板安装符合部颁标准。地板破损的应采取防火铺垫措施。

第四十五条 守车、沿零办公车、装载生火加温货物车辆的火炉、烟筒、垫板、护栏应安装牢固，烟筒与车顶四周必须用隔热材料填充。

第二节 货物装载

第四十六条 货物包装必须符合防火要求，货物装载执行配装规定，严格计量，严禁超高、超载。

第四十七条 用敞车装载易燃货物或用易燃材料作包装衬垫的货物，装载应紧密牢固，使用防火性能良好的篷布严密苫盖。

第四十八条 运输腐朽木材应采取喷涂防火剂、钉板等防火措施。

第四十九条 凡装运钢锭、焦炭、炉灰等易含有火种的货物和装车前温度较高、易发生自燃的货物，必须进行冷却，确认安全后方准装车。

第五十条 货运员要认真执行监装、监卸责任制，做好装车后的检查，防止发生普通货物中夹带易燃易爆危险物品。装卸作业中严禁明火照明和吸烟。

第五十一条 对生火加温的货车和液化气罐车，托运人应派熟悉货物性质的人员押运，并根据需要携带消防器材及必要的工具。

第三节 编解作业

第五十二条 编组调车作业中，对装有易燃易爆危险货物的车辆，必须严格执行有关禁止溜放、限速连挂、编组隔离的规定。

第五十三条 编组站(场)根据需要设置固定的装载压缩气体、液化气体车辆的停留线，线路两端道岔应扳向不能进入该线的位置并加锁。停留线附近不得有杂草和其他易燃物，严禁明火作业。装载危险货物的车辆因编组作业需临时在非固定线路上停留时，禁止在该线进行溜放作业。

第五十四条 机械保温列车(车组)由配属段负责防火管理。列

车上的柴油发电机组、蓄电、储油设备、电控装置、炉灶，必须符合防火安全要求，确认良好后方准挂运。

第四节 站车交接

第五十五条 车站对已编好的列车，将有关防火安全的情况向运转车长或列车货运员介绍，并按规定办理站车交接手续。

第五十六条 运转车长、车号员、列车货运员、商检员必须认真检查货物列车防火安全状态，包括车辆门窗关闭（需通风的货物除外），危险货物车编组隔离，篷布苫盖、捆绑，腐朽木材防火处理是否符合规定，以及罐车有无泄漏，罐盖配件是否齐全完好，有无扒乘货车人员，并向押运人员宣传防火注意事项。货物押运人员应遵守《押运员须知》的规定。编入货物列车的厂修客车，押运人员不得使用明火照明和使用自备的炉具做饭、取暖。

第五十七条 各铁路局应在局间分界站对邻局进入的货物列车防火安全情况进行检查。对检查中发现的问题应及时处理，做好记录通报邻局。对有严重火灾隐患的货车应用下处理。

第五十八条 检查装有易燃易爆危险货物的车辆禁止用明火照明，检修装有可燃货物车辆时禁止使用电、气焊及其他喷火花的工具。

第五十九条 车站对在专用线装载的列车(车辆)或托运人自行装载的车辆，应严格检查，确认防火安全状态良好方可挂运。

第五节 列车运行中的防火

第六十条 机车乘务员应认真执行机车防火有关规定，有关行车人员要认真了望，注意观察列车运转状态，发现火情立即通报有关部门，并采取相应措施，迅速扑救。

第六十一条 列车在高坡区段远行时，机车乘务员应按规定的操纵示意图操纵机车，大小闸交替使用，防止闸瓦磨托引起火灾。

第六十二条 高坡区段的列检所对通过列车，应严格按作业标准更换闸瓦、调整行程和空重车手把位置，严格进行保压试验。

第六十三条 装有危险货物的车辆需要摘下施修时，在车站停留时间不得超过两天。车辆调动时，必须按规定隔离。车辆维修和倒装应在指定的安全区域进行。

第六十四条 沿线停车站要维护好治安秩序，防止扒车人员动火引起火灾事故。

第六十五条 进入林区、草原的机车、守车及有押运员的车辆，禁止在运行中清灰、抛焦。

第五章 货场仓库消防管理

第一节 货场防火

第六十六条 货场仓库防火应严格执行公安部《仓库防火安全管理规则》。

第六十七条 货场应设置醒目的防火标志，货场内严禁吸烟和燃放烟花爆竹。

第六十八条 进入货场的机动车辆应安装防火罩。装载货物的机动车不得进入仓库。进入货场的蒸汽机车应按规定装设火星网，不准大开送风器和在货场内清炉。

第六十九条 货场内动用明火时，须经单位防火负责人批准，办理《动火证》，并采取严格的安全措施。明火作业后应派

人监护，确认安全后方可离开。

第二节 货运仓库防火

第七十条 铁路货运仓库属综合性中转仓库，其储存货物危险性分类，危险货物按甲类管理，易燃货物和普通货物均按丙类管理。

第七十一条 危险货物应按性质和保管要求，存放在指定的仓库、雨棚和货区。易燃气体、液体应存放在荫凉通风地点。遇潮或受阳光照射易产生有毒气体或燃烧爆炸的危险货物，不得在露天存放。危险货物的存放保管，执行《危险货物配装表》的规定，对不能配装或灭火方法相互抵触的危险货物，必须采取隔离措施。

第七十二条 库存及露天存放的货物，应分类、分批、分垛码放。整车货物垛与垛间距不应小于1.0米，零担货物堆码也应留出防火间距。危险货物每垛占地面积不宜大于50平方米。货物堆码不得埋压圈占消火栓。主要通道宽度不应小于2.0米。

第七十三条 危险货物应按规定标准包装。承运时应严格检查，严防跑、冒、滴、漏，确认无变质、分解、阴燃等现象，方可入库。

第七十四条 危险货物专用仓库的布局、分类不得擅自改变，如需改变时，应报铁路公安消防机构批准。

危险货物运量小的车站，可根据危险货物的性质，在普通仓库内分隔或划出专用货位，但必须与其他货物保持必要的防火间距，采取严密的防火措施，并报经铁路分局主管部门和铁路公安消防机构批准。

第七十五条 危险货物专用仓库内不准设办公室、休息室。普通货物仓库内设办公室，必须与库房建筑做防火隔断，取暖

火炉的烟囱要加设防火网(罩)。

第三节 装卸作业

第七十六条 装卸、搬运危险货物应使用防爆叉车并随车配备性能良好的灭火器。其他装卸工具也应采取防火花措施。

第七十七条 危险货物装卸作业时，应严格执行《铁路危险货物运输规则》中有关防火安全的规定。

第四节 仓库电器防火

第七十八条 仓库的电气装置，应符合国家有关电气设计规范和施工安装验收标准的规定。危险货物仓库、油库的电气装置，应符合《爆炸和危险环境电力装置设计规范》的规定。

第七十九条 货物仓库使用新型照明灯具，必须报经主管部门和铁路公安消防机构批准。

第八十条 仓库内照明设备的开关、配电盘必须安装在库外，禁止使用不合格的保险装置。仓库内敷设的配电线路，应穿套金属管保护。

第八十一条 仓库内不准使用电炉、电烙铁、电烫斗等电热器具和电视机、电冰箱等家用电器。

第八十二条 存放危险货物和易燃货物的仓库内不准安装使用移动照明灯具，应使用专用的防爆型库房灯具。装卸作业时，货车内使用的移动式照明灯具应采用安全电压，其变压器、开关、电源插座不准安装在库内。

第六章 火灾扑救和调查处理

第八十三条 发生火灾的单位应立即向上级主管部门和公安机关报告。铁路局、分局和铁路公安局、处接到报告后，应及

时组织有关人员赶赴现场。发生重、特大火灾事故或旅客列车火灾事故，应在12小时内向铁道部主管部门报告(属于行车事故的按《铁路行车事故处理规则》的有关规定办理，下同)。

第八十四条 车站应制定接入起火列车的预案，并列入车站《工作细则》。有关行车人员发现列车发生火灾应立即显示停车信号，及时向车站报警。车站接到报警应迅速向铁路分局调度和消防队报告，同时，组织人员赶赴现场扑救。

列车在区间发生火灾必须停车时，按照《铁路技术管理规程》中“列车在区间被迫停车规定”办理。

列车火灾扑救工作，在邻近车站站长和公安消防人员赶到前，旅客列车由列车长负责，货物列车由运转车长负责，没有运转车长的由牵引机车司机负责。

车站站长为扑救火灾，有权调用站内各单位的人员、车辆和消防器材。

第八十五条 铁路公安消防队、专职消防队接到火灾报警后，必须立即赶赴火灾现场，救助遇险人员，排除险情，扑灭火灾。

第八十六条 凡发生火灾事故，各单位都应本着“三不放过”的原则，查明原因，认定责任，严肃处理。

客车火灾事故由铁路局组织调查处理，铁道部主管部门可视情况提级处理。停留客车发生火灾事故，应追究责任单位领导的责任。旅客列车在运行中发生火灾事故，构成重大、特大火灾，除追究责任单位领导的责任外，还应追究铁路分局主管领导的责任，处理结果报铁道部主管部门。

第八十七条 火灾事故的调查按公安部《火灾事故调查规定》执行，由铁路公安消防机构负责实施。

第八十八条 货车火灾和地面火灾，由发生地铁路公安消防机构组织调查。旅客列车、机车、机械保温车和特种车辆火灾，由发生地铁路公安消防机构组织调查，如发生火灾的上述机车、车辆系非管辖单位配属的，应将有关调查材料移交给所属铁路公安消防机构，由后者负责火灾事故原因认定和火灾统计。

第八十九条 火灾事故统计按国家统计局、劳动部、公安部《火灾统计管理规定》执行。火灾直接财产损失计算方法和统计程序，按公安部《火灾直接财产损失统计方法》执行。因火灾造成的行车事故按火灾事故调查，因行车事故造成的火灾，也列为火灾事故统计，火灾损失只计算被火烧毁的部分。

第七章 消防监督

第九十条 各级铁路公安机关消防机构应配备具有专业知识的消防监督人员，分级负责消防监督工作，业务上受当地政府公安消防机构指导。

(一) 依照《中华人民共和国消防法》对管辖单位的消防工作实施监督检查，督促整改火灾隐患。对违反消防法律、法规的行为，责令改正，并依法实施处罚。

(二) 组织开展消防安全宣传教育，普及消防知识。

(三) 组织制定有关消防安全的管理办法和技术标准。

(四) 依照国家和铁道部有关消防技术标准对铁路新建改建工程及建筑内部装修工程实施防火审核、施工质量监督和竣工验收。

(五) 管理铁路公安消防队伍，指导基层单位防火干部和专职、义务消防队的工作。

(六)组织和指挥火灾扑救工作。

(七)调查认定火灾原因，核定火灾损失，认定火灾责任。

(八)负责火灾统计。

(九)组织铁路消防科研工作，鉴定和推广消防科研成果。

(十)对铁路消防设备、器材和机车、车辆等专用防火材料的生产销售实施监督。

第九十二条 新建、改建铁路工程的建筑防火审核工作，在一个铁路局管辖范围内的，由铁路公安局消防机构组织审核；跨铁路局的由铁道部公安局组织审核。

第九十三条 铁路公安消防机构应根据有关规定配备交通、通讯工具和消防检测、勘查、宣传器材、设备以及个人防护装备。

第八章 表彰与处罚

(一)消防组织健全，安全制度落实，防火工作成绩突出。

(二)及时发现或排除重大险情，防止火灾事故成绩突出。

(三)积极组织扑救火灾，避免重大损失成绩突出。

(四)在消防工作其他方面做出显著成绩。

第九十五条 违反本办法的单位或个人由上级主管部门给予行政处分或经济处罚，具体处罚办法由各铁路局、工程局、勘测设计院自行制定。

第九章 附 则

第九十六条 各铁路局，工程局、勘测设计院可依据本办法制定实施办法。

第九十七条 本办法由铁道部公安局负责解释。

办理站要建立健全消防、安全防护责任制，针对本站危险货物业务特点，对职工进行消防、安全防护教育和培训；确定重点危险源，按照国家有关规定，配置消防、安全防护设施和器材，设置消防、安全防护标志。消防、安全防护设施、器材需由专人管理，负责进行检查、维修、保养、更换和添置，确保消防、安全防护设施和器材齐全完好有效。

办理站要建立义务应急救援队伍，制定事故处置和应急预案，设置醒目的安全疏散标志，保持疏散通道安全畅通；定期组织事故救援演练，开展预防自救工作，并对活动进行记录和总结，并对巡查情况进行完整记录。

危险货物办理站和货车洗刷所必须建立健全劳动保护制度，劳动安全与环保设施必须符合国家和铁道部等有关规定。对从事危险货物运输的作业人员应进行劳动安全保护教育，严格执行国家劳动安全卫生规程和标准，有效预防作业过程中的人身伤害事故。

应建立健全劳动防护用品的购买、超速违法处理验收、保管、发放、使用、更换、报废等管理制度；按照劳动防护用品的使用要求，在使用前对其防护功能进行必要的检查。

应建立直接从事危险货物运输人员的职业健康监护档案，做好职业健康管理工作。对直接从事危险货物运输的人员应按国家规定给予相应营养保健待遇；每年应进行一次职业健康体检，合理组织和安排健康疗养等活动。

1. 有防静电功能的防护服、防护手套、防护镜、防毒面具以及必要的应急药品和器材。

2. 可燃气体检测报警仪、有毒气体检测报警仪以及有关报警、通讯装置。
3. 沐浴室、洗衣房、休息室、更衣室等设施。
4. 办理放射性物质运输的车站，须配备放射性物质监测仪器。如，辐射水平监测仪、表面放射性污染监测仪、个人剂量监测仪等。
5. 其他有关安全防护设施、设备。

铁路货运年度总结 铁路工作总结篇三

一是成立了以车间主任xx□支部书记xx为组长，车间副主任xx□xx为副组长的“三查”活动领导小组，并对车间各个班组进行了分工包保。

二是车间按照“三查”的活动要求，认真开会学习“三查”精神实质，制定了具体活动计划。共分三个阶段进行：第一阶段（8月17日--8月21日）：宣传发动，提高认识。第二阶段（8月22日--8月28日）：深查细摆，深刻剖析。第三阶段（8月29日--9月5日）：归类梳理，整改落实。

三是召开干部会、班组长会学习“三查”活动精神，提高认识，统一思想，部署实施方案，明确责任分工。

四是利用学习会、点名会、大讨论、板报、标语等宣传阵地，大力宣传“三查”活动的目的、意义、方法和步骤，在车间上下营造了浓厚的活动氛围。

严格按照文件精神 and 车站开展“查思想、查管理、查作风”活动的通知要求及车间的推进计划，对照以下具体内容认真开展了“三查”活动。

1、查思想。主要从安全管理的思想意识、忧患意识、责任意识三个方面来查。查思想意识，主要查是否始终把安全放在一切工作的首位，特别是在安全与效率发生矛盾时，能否真正合理地处理好安全与效率的关系；查忧患意识，查车间干部能否清醒地认识安全工作现状，居安思危，能否克服盲目乐观的思想倾向，在成绩面前找到差距，找到潜在的深层次安全隐患问题；查责任意识，查车间干部、职工是否真正认识到自己的安全责任，是否具有安全生产的强烈事业心和高度责任感。

2、查管理。针对车间实际，结合“三查”要求，认认真真分析车间目前存在的问题，包括对设备存在的问题、采取的措施，规范安全管理、切实加强日常管理的力度，从而达到最佳状态即日常状态。翻箱倒柜，针对生产力布局调整的新形势、新情况，对行车联控、调车联控，职工违章违纪范围、车间管理制度等进行修订。

3、查作风。主要查车间干部深入现场的数量和发现问题的质量；查是否存在好人主义和护短思想；查是否抓住了安全管理中最薄弱的环节并认真地加以解决；查各项工作要求是否得到落实；查是否树立了开拓创新的工作作风。

车间对这次查出的各类问题，进行认真梳理，建立了问题库，制定了切实可行的整改措施，认真加以落实，并及时上报车站安技室。在这次“三查”活动中共查出各类问题18条（其中：思想上问题3条；管理上问题6条；作风上问题3条；设备上问题6条）。

（一）思想上存在问题：

1、在安全生产中还有沉不下去、对抓安全生产的长期性、全面性认识不够的现象。

2、在安全生产的预见性上还存在认识不足，有侥幸心理。

3、安全与效率的关系上有时还存在盲目性。

（二）管理上存在问题：

1、在安全管理上有时还有好人主义思想。

2、有交接班时早退和交班不清、接班不明现象。

3、道岔保养还有死角。

4、班组管理上还需加强，惯性违章违纪经常发生。

5、在接发列车过程中，个别职工有作业程序不规范，减化程序现象。

6、个别职工存在当班精神不振、工作积极性不高现象。

（三）作风上存在的问题：

1、抓现场作业控制有时对问题说的多，落实的不够。

2、岗位思想政治工作有时做得不细，对后进职工转化慢。

3、工作作风上还需提高，抓工作有时存在时紧时松现象。

（四）设备上存在的问题：

（1）东专用线自煤专南头道岔起至商专1号道岔200米弯道线路两侧生活、建筑垃圾严重侵线，直接危机调车作业安全，存在严重安全隐患。（已上报安技科，建议和专用线协商限期整改）

（2）危专线炼铁厂道口以北约100米线路两侧树枝侵线，炼铁厂道口门卫房处两棵树侵线，无法正常调车作业。（已上报安技科，建议和专用线协商限期整改）

(3) 驼峰上部306号道岔在线路西侧，不便于连结员提钩作业，容易摔倒，造成人身伤害。（上报安技科建议转辙机挪到线路东侧）

(4) 行车无线电电池老化，需要更换。（上报安技科）

(5) 清扫员根据工作性质需要配备无线电，以便汇报、联系。（上报安技科）

(6) 南区脱鞋道岔处照明不好，上鞋时比较困难，给调车安全带来不利。（上报安技科，建议后勤增加照明设备）

1、进一步强化安全意识，认识清当前安全生产面临的严峻形势，站在讲政治的高度来认识安全生产的重要性。

2、认真贯彻学习“8.12”部、局运输安全工作会议精神。结合“7.31”事故中严重违犯规章制度，擅自解锁运行监视器人为造成事故的沉重教训，积极开展反违章、灭违纪、安全大检查、大反思活动，教育车间干部职工真正认识到违章的严重危害性，在工作中严格执行规章制度，把好安全关。

3、结合目前汛期、暑期的行车关键和特点，重点对接发列车、车机联控、调车作业、人身安全，防溜措施逐一进行排查，对关键岗位、关键人员、关键时间，加大巡视力度和自控、互控、他控。

4、深入现场，多与职工谈心，把职工积极性充分调动起来，把安全生产的方针指示贯彻到每个岗位，形成一级保一级的安全防护网络。

5、切实转变干部作风，发挥干部和班组长的表率作用，一心一意投入到车间安全管理工作中，坚决把好安全生产关。

铁路货运年度总结 铁路工作总结篇四

马寨车站 2011年1月

3.， 货运检查员应专人专职，不允许与其他工种混岗。3.2 对货物车辆进行货运检查时，应双人双面作业。3.3 作业人员应按照规定着装，佩戴臂章。

3.4 货运检查人员的办公地点应配备桌椅、电话、传真机、复印机、数码照相机、车站信息系统终端、备品柜等。

4.， 计划安排和准备

车站有关人员应将班计划、阶段计划、列车编组顺序表及时通知货运检查值班员(班组长)，货运检查值班员根据计划，将工作内容、检查重点、安全事项及要求等向货运检查员传达、布置。

4.3.1 两侧货运检查员应从车列的一端同步逐车进行检查，对重点车进行记录。

4.3.2 货运检查员对车列首尾的车辆，应涂打检查标记。4.3.3 车列检查、整理应在规定的技术作业时间内完成。

4.3.4 车列检查、整理完毕后，货运检查员应及时报告。

4.4.， 在列整理

对发生装载加固、篷布苫盖、门窗盖阀等方面问题的，不需要摘车处理时，应在设置好防护后由货运检查员和整理工共同对车列内需整理货车进行整理。

预计整理时间超过技术作业时间时，货运检查员应及时向车站值班员报告。

在列整理时，货运检查员应按有关规定进行作业，确保人身安全。

4.4.2 摘车整理

5.1.1 货物是否倾斜、移位、窜动、坠落、倒塌和渗漏。

5.1.2 在设有超偏载仪的车站，还应检查货车是否超、偏载。

5.1.3 加固材料、装置是否完好无损。

篷布苫盖是否符合规定。5.3 货车门、窗、盖、阀和集装箱

5.3.1 货车门、窗、盖、阀是否关闭良好

铁路货运年度总结 铁路工作总结篇五

(二)、机车粘着力(f_m)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。

铁路货运年度总结 铁路工作总结篇六

同检查、同考核。二是落实护路工作责任。市护路办与铁路沿线各乡镇、管委会，各乡镇与铁路沿线各行政村、学校都层层订立了《20xx年度xx市铁路护路联防工作目标责任保证书》。制定下发了《20xx年xx市铁路护路联防工作要点》，对

铁路护路联防工作进行了具体安排。三是创建“铁路护路安全村”。我市以创建“铁路护路安全村”为载体，进一步加大工作力度，力争达到“五个规范”即巡防队伍规范、阵地建设规范、基础台账规范、安全防范规范、宣传教育规范。建立和规范村级护路办及日常工作制度，把护路联防工作纳入村委工作绩效同检查、同考评、同奖惩，使之真正担负起护路联防工作责任。健全专职和兼职铁路护路联防队伍，组织、督促护路人员按照工作制度开展上路值勤巡逻。多次组织护路人员学习铁路护路知识，不断提高工作水平，护路队员没有发生违法违纪案件。同时，村委与机动车车主、五残人员监护人、大牲畜养殖户签订责任书，把护路联防责任层层落实。加大对村级护路工作的督促检查指导力度，不断健全完善护路工作机制，规范工作台账，夯实村级铁路护路基层基础工作。四是创建“平安车站（站区）”。我市把平安车站建设作为对外形象工程，深入开展以“优秀管理、优质服务、优良秩序、优美环境”为主要内容的创建活动，加强人防、技防，不断整治社会治安突出问题，确保市内xx铁路火车站平安和谐。

今年以来，我们继续加强以《铁路法》、《铁路运输安全保护条例》等法律法规为主要内容的爱路护路宣传教育工作。一是突出抓好对铁路沿线中小学生、放牧户、废旧金属收购从业人员、流动人口以及辍学青少年的法制教育，把铁路安全教育纳入交通安全宣传日等集中宣传计划。二是继续开展三月份综治宣传月集中宣传活动。在市政府门前组织开展了“一条街”综治大宣传活动，铁路护路宣传展出板面15块，挂图60余幅，设立了咨询宣传台，散发宣传材料二千余份。三是开展灵活多样的宣传活动。采取集中宣传和专题宣传相结合，运用群众容易接受和喜闻乐见的爱路护路宣传方式，在铁路沿线各乡镇的重点部位设置护路宣传牌、墙体标语，利用集日巡回展出宣传板面和挂图。利用广播、新闻媒体等进行爱路护路宣传，切实扩大宣传教育的覆盖面。组织铁路沿线8所学校1万余名学生，观看了爱路护路安全知识图解、宣传片等，进一步加强中小学生的爱路护路安全常识教育。

四是加大投资和投入，以铁路沿线乡镇、村委为主力军，以村、校、家为宣传主体，结合创建“平安家庭”、“平安乡村”、“平安校园”和“平安企业”等活动，整合现有宣传资源，加大爱路护路宣传教育的力度。

安环境。我们进一步加强铁路沿线爆炸、危险物品的管理，严格监控，不断强化储、运、销及使用等环节的管理，消除隐患；不断加强铁路沿线流动人口、暂住人口、刑释解教人员和社会闲散青少年的教育管理，预防和减少各种涉路问题。我市全力加强高铁沿线的管控，确保了高速铁路区段“零发案”。

我市按照xx市综治委铁路护路办的统一安排部署，把确保铁路运输安全作为首要政治任务，围绕铁路建设中占地赔偿、环境污染、施工遗留等可能引发xx的重大矛盾纠纷、铁路安全保护区内挖沙取土、采石取水、存储危险物品以及高铁桥下非法建筑、复耕乱种等安全隐患等重点，组织开展了“大排查、大调解、大整治”专项行动，开展徒步巡线月活动，深入排查有效解决涉铁安全隐患问题。对排查出的涉铁安全隐患问题，及时上报，逐项成立组织、落实整治责任，限定整治时限，确保整治到位。

面的力量，采取各种方法，坚决防止阻断铁路、拦截列车的事件发生。把组织协调有关部门做好矛盾纠纷排查调处作为乡镇护路办的一项重点基础性工作，严格落实矛盾纠纷排查调处工作例会、情况报告、归口调处、责任查究等制度，使大矛盾纠纷在基层得到化解。

今年以来，为保障铁路大动脉的畅通，我市做出了积极的努力，较圆满地完成了工作任务，没有出现铁路安全事故。但是我们的工作中还存在着一些不足和问题，主要是铁路线长，地域环境复杂，护路任务重，人员缺乏，护路力量不足，经费有限；护路爱护宣传有待于进一步深入开展。这些都将在我们今后工作中认真加以克服和不断解决，努力创建平安铁

路示范市，确保铁路大动脉的安全畅通。

铁路货运年度总结 铁路工作总结篇七

20xx年是铁路改革快速发展的一年，是我段三段合一的第一年，设备车间在全年的工作中消灭了一切违法乱纪和不良反映，保证了设备使用。为段的总体方针、目标的实现和安全生产的顺利进行提供了保证，下面从以下几个方面对全年的工作做以概括总结。

设备车间现有职工127人，其中维修29人、电力18人、暖房32人、车库14人、微机11人、革新9人、车间办14人（其中包括干部3人）。共有14个工种分布在各个班组的各个岗位上，负责段内齐地区386台机械动力设备的检修工作。xx年设备车间全面完成生产任务，小修设备共402台，项修设备11台，车间红旗设备8台，临时工作共189项，小改小革、技术攻关32项，加班加点342次，2万余小时/人次。安全生产上无人身重大伤害事故，无设备一般事故，信访无越级上访人员，“3.18”车间班子调整后平稳过渡，车间管理制度化，民主管理深入人心，车间内坚持召开民管会，真正做到了账物公开。党员素质明显提高，榜样作用不断增强，党员队伍建设逐步发展，团青工作活跃，朝气蓬勃，突出表现在技术攻关，生产突击，组织职工技术表演赛等活动。

一是明确思想导向。鉴于车间班子换届，各班组职工中存在的活跃思想及种种疑虑，主任、书记及各职能人员，在班子调整后的第一件事便是大力做好职工思想稳定工作，广泛与职工谈心，熨平职工心中的疑虑，并告诉大家“虽然车间班子调整了，但是我们仍然是一个优秀的整体，是一个战斗力很强的队伍，我们的心紧紧贴在了一起，每个职工都是设备大家庭的一员”。与此同时，车间主任、书记就车间当前和今后的形势与职工进行了深入交流，对职工在工作做出的贡献及成绩给予了高度肯定，并为今后的道路指出了明确的方向，从思想上保证了下步工作的有利开局。

二是夯实安全基础。车间各职能人员及班组长真正在生产一线靠前指挥，并无时无刻不在强调安全生产的重要性。在职工中间车间的管理人员讲的最多的是安全形势，看得最多的是安全隐患，其目的只有一个，确保车间全面工作的安全有序、确保车间职工队伍的安全稳定。车间不失时机的将路局关于安全事故的电报向职工进行传达，并认真吸取各类事故中存在的安全薄弱环节，举一反三认真吸取教育，使大家感知压力、明确责任。同时，车间检测组经常对各处设备的作业情况，进行认真的检查，将发现的不良隐患及时反馈班组，或在交班会上予以通报，能当场解决的要求职工立即解决，遗留的问题，车间管理人员划分职责，精心研究方案，逐一解决。截止目前，发现的问题已全部处理完毕，为段的安全生产提供了保障。

三是完善综合管理。车间职能人员分工包保，细化考核项点，量化考核指标，每月定期、定量到现场检查指导。各帐项在车间统一管理下，已经逐步走向规范。在车间新班子领导下，车间规范了各班组的留存料，对于留存料登记上帐，规范管理。杜绝了材料浪费现在的再次发生，杜绝了干私活用公家料的现象□20xx年12月9日为车间的成本控制打下了坚实的基础。

在20xx年工作中，设备车间按照段的总体要求，认真开展了安全大检查、安全管理年、安全专项整治、大检查大反思等活动，在各项活动中车间都能按照活动的要求做到广泛宣传、细化落实、全面整改。与此同时车间也能够针对班组职工各个时期在工作中暴露出的职工责任心不强，巡检、检修质量不高，技术业务平庸的现象。车间不失时机的借助活动的契机开展了巡检、定检质量攻关活动，扭转了在以往工作中职工经常在设备出现了故障才去处理、被动推着干的局面，现在职工积极主动地查找故障、发现故障、解决故障或者通过小改小革的方式将故障消灭在萌芽之中。职工的巡检、定检以及设备质量有了很大地提高，同时也提升了职工为现场服务的意识。特别是在今冬的`工作准备工作中，自7月下旬开

始车间就进入了准备阶段，如：对各蒸汽管路检修、锅炉及附属设备进行检修。与此同时车间组织班组骨干力量对特种设备、叉车、电瓶车、客车磨机（原震动力大，危险性高，目前达到良好状态）进行检修，对吊车轨道进行检修、安装轮检风泵等工作十余项。

在20xx年工作中车间将劳动安全、特种设备运行、设备的定检检修、重点岗位的标准化作业作为日常检察监督的重点部位，在班组工长做好自控的同时，车间各职能人员随时抽查各班组的工作。在日常工作中设备车间做到了“四加强”。

一是加强设备巡检、检修质量。我们齐设备车间突出了重点设备重点管，一般设备随机管的管理方式。加强了对重点设备的管理，对易发生故障的设备真正做到重点监护。全面调动和促进职工为生产一线服务的意识。对于一般设备我们要求职工要充分利用一切时间，对隐患及故障进行全面的检修。由于今年夏季段内没有放假做设备整修，对此车间里用7月末段内缺少轮对放假时间较多的时机，做好各种设备的检修工作，在此期间车间对23台设备的51处隐患故障进行检修。通过加班加点的检修，有效的保证了设备使用率。同时也有效的杜绝了夜间加班处理故障的现象。

铁路货运年度总结 铁路工作总结篇八

青藏铁路格拉段于xxxx年6月29日开工,当年完成投资11.8亿元,实现了开局年的首战告捷□xxxx年完成投资53.2亿元,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14.4亿元,累计完成投

资79.4亿元，预计全年完成投资可以达到57.8亿元□xxxx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铁道部的工作安排，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。建立了铁道部主管部门立项指导，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，都由国务院办公会议审批。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，招标投标制、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。

铁路货运年度总结 铁路工作总结篇九

1. 认真制定突发事件应对预案□xx年市处分别制订了《××市xx年防汛抗旱货物运输保障预案》、《××市道路危险货物运输突发事件应对工作预案》、《××市水路货物运输突发事件应对工作预案》，同时各企业根据市处部署也制订了相应预案。

2. 认真开展好专项整治活动□xx年结合我市水陆货物运输特点，一是在道路危险货物运输企业1-10月开展了集中整治活动，以遵守交通法律、法规、珍爱生命为主题。二是在水路运输

企业开展“安全管理年活动”，以苦练内功，规范管理为主题两项活动，市县两级，领导高度重视，工作扎实，严格按序时进度有部署、有检查、有总结，开展得有声有色，卓有成效。

3. 突出安全重点，狠抓关键安全。针对水陆货物运输突发事件的特点，一是狠抓了违章车辆从丛人员的培训□xx本文来源：年举办一期超速车辆驾驶员、押运员培训、56人参培。二是狠抓节日安全□xx年于4月底和9月底组织对全市危货运输企业进行安全专项检查。9月中下旬组织对所有危险货物运输车辆947辆进行全面检查，逐一过关，发现隐患现场解决。三是狠抓gps监控，重点跟踪监督各危险货物运输车船运行动态，特别是行驶速度，一旦超速及时提醒、发现违章及时通报。四是于xx年9月在全市各道路危货运输企业组织开展了突发事件安全预案演练。

4. 强化行业管理，苦练企业内功。在这方面市县两级运管部门一方面按照交通部、省厅要求在全市道路危货运输企业建立了11种，水路运输企业9种基础记录台帐，规范企业管理行为，另一方面狠抓运输企业年审和车船年审关，审验企业的经营资质、经营行为、安全状况、管理水平、审验车船的安全技术状况，凡达不到资质要求或车船安全技术参数不达标的，一律不予审验。并限期整改。

(二) 存在问题

1. 对违章从业人员教育面未达100%；

监控装置存在人为的`损坏，监控面达不到100%。

二、今后工作的重点及打算：

xx年是国民经济的第13个五年计划的第一年，十分关键。同时世博会将在上海召开，且我市大部分危险品运输车船经营

覆地都是苏、沪、浙，加至xx年春节将至，因此，抓好水陆危货运输安全是当前乃至今后行业管理的重点。因此，我们将继续加强企业的经营资质管理，为行业安全提供保证；继续抓好日常管理，因地制宜开展些专项整治、专项检查；继续强化企业的基础管理，落实安全责任；继续抓好gps监控、强化动态管理，为确保行业安全，构建和谐社会而努力。