

2023年铁路工程造价实训心得体会(实用6篇)

心得体会是我们对自己、他人、人生和世界的思考和感悟。记录心得体会对于我们的成长和发展具有重要的意义。下面小编给大家带来关于学习心得体会范文，希望会对大家的工作与学习有所帮助。

铁路工程造价实训心得体会篇一

安全是铁路运输永恒的主题，是铁路其它各项工作的基础，只有保住了安全，铁路运输才会有生存和持续发展的可能。为了能让全体货运人员牢固树立安全第一的思想，我们利用点名会、规章提问、业务学习以及他站的一些事故教训，向大家宣讲货运安全的重要性，使得每个人都明白无论是谁只要砸了安全生产这个大锅，也就同时砸掉了自己的饭碗，搞好安全生产，首先是对自己负责。

今年4月18日铁路实施第六次大提速，为了确保大提速以后的货运安全，车站首先选货运派骨干人员参加上级组织的培训班，提前组织全体人员学习大提速的有关规定，认真落实装载加固的要求，由货运主任、货运值班员带队深入专用线现场指导，确保了大提速期间的货装安全。车站办理的货运业务中，机械厂发运的雷达车，每个月虽然量不大，但因为涉及到军事运输及国防安全，为了确保其运输安全优质的完成军交任务，货运室每次在装车时，均严格按照定型图及有关要求装车，不但外勤货运员要检查，货运主任、值班员及安全全员都要到现场复查，合格以后才能放行。

一年以来，累计装军用车辆xx车，未发生一起整倒装，装载质量受到好评。对于普通车辆的装运，对苫盖篷布的货车，严格按照铁路局装载加固补充规定的要求，每车均加盖规定的篷布绳网。对葛洲坝水泥厂自备篷布的腰边绳要求企业全

部予以更换符合规定的新绳索，同时对无押运人的篷布苫盖货物均使用绳卡，保证运输安全。在日常工作中加大检查和考核力度，狠抓作业标准化，完善了《车站货管细则》，从现场作业到台帐报表均制定了标准化作业考核办法。在日常检查中，对于违章违纪现象，发现一起考核一起。不管是整车、集装箱只要发生超载，每一吨罚款xx元，严重超载责任者将给与待岗甚至下岗的处理，从而使得货运室以前懒散的工作作风有了彻底的好转。

今年以来，根据上级指示，积极开展货车增载工作，结合货运室现状，制定了增载考核的细化办法，确保一车不漏。今年铁路局加大了对停时的考核力度。为此，货运室会同车站制定了车站压缩停时考核办法，并且按照上级要求，与专用线签订停时压缩协议，加大考核力度，从车辆到达起，按照入线前、出线后及货物线作业时间分段计算停留时间，按部门考核，谁造成的停时过大，由谁负责。通过考核，停留时间大幅度压缩，保证了货车的利用率。

今年五月份以来，集装箱需求非常紧张，缺口达3000箱。积压的1000个集装箱不到20天时间全部完毕。货运室积极与多方联系，调运空集装箱，以缓解集装箱运输能力的不足，同时为了缓解篷布的不足，积极与上级联系，先后调运了900床篷布。

货运工作是车站对外服务的窗口之一，我们只有用优质的服务、良好的业务素质，才能使这个窗口让货主感到信任、亲切，才能真正的实现人民铁路为人民的宗旨。为了让大家明白优质服务的重要性，彻底摆脱多年形成的铁老大意识，我们经常利用点名会等多种场合，结合电视和报纸的新闻向大家宣传服务的重要性和路风问题危害的严重性。使大家明白我们的收入是与各货主单位息息相关、密不可分的，货主就是上帝，是我们大家的摇钱树，也是我们赖以生存的命根子。只有尽可能多的留住货主单位，尽可能多的发运货物，才能确保我们主、副业收入的相对稳定。

不管是谁，得罪了货主，受影响的不光是他本人，大家也都会受到影响。特别是在去年的竞争上岗过程中，货运室由2xx减至1xx，减员率达到3xx。针对特殊情况，车站及货运室及时加强宣传教育，耐心做好货运职工的思想工作，防止了由于货运员岗位调整导致的情绪波动，而极有可能发生的服务质量问题。同时多次组织召开货主座谈会，向货主单位征求意见和建议，积极改进、完善我们工作中的不足。任何一项工作要确保其良性发展，制度是保证，落实是关键。货运室在重新修订《货管细则》，同时在标准化考核作业办法中进一步细化。货运室由于货场内办理煤炭和石膏装卸车作业，灰尘很大，工作环境也比较脏，为了从根本上解决环境脏、乱、差的现象，我们对于大的改造方面积极向上级汇报以求得上级的支持和理解，给予资金上的支持。小的方面，我们不等不靠，积极自筹资金逐步予以解决。

在这方面我们货运室树立了漂亮、醒目的导示牌，重新标划了货物线以及货位，绿化了货运室的小花坛，采用租花的方式绿化了营业厅和办公室，调节了营业厅和办公室的枯燥气氛。特别是在上级的大力支持下，将货运大厅整体改造，各种揭挂统一上墙，改造了货运安全室，同时增加了货运微机自助查询系统，从根本上改变美化了环境方便了货主，给货主和我们的办公人员以良好的环境感觉，赢得了大家的一致好评。

任何一个地方的铁路货运工作均与装卸组织有着密不可分的联系。在我们货场从事装卸作业的有三个装卸公司。由于历史的原因，以前一直存在着一定程度的矛盾，甚至于在矛盾激化时发生过堵货场，导致装不了、卸不成的事件。如何调整好与这三家的关系，成为一大难题。

为了确保货场的畅通，避免矛盾的激化，我们邀请三方人员，召开装卸协调会。首先，向其阐明货装之间唇齿相依、荣辱共存的道理，针对以往存在的一些分歧采取话讲明、鼓敲响，依托共同点，共同出谋划策解决分歧，本着求大同、存小异

的原则，明确产生分歧时先通报情况再协商处理的办法，取得了各方的一致认可。在日常工作中，发现有小的矛盾，我们及时通知有关方面的领导，进行协商处理，防止矛盾扩大和升级。由此，确保了我们的货场运输秩序的畅通。五、坚持锐意改革，保货装安全。

4月份以来粮食装车问题表现尤为突出，由于棚车不足，粮食装车共有4xx排队，轮到谁把棚车分给谁，不管有无承认车和货运计划，排队人员大部分不是粮食装车单位，而是社会闲杂人员、退休工人、汽车司机，排到棚车后转卖其他货主(有承认车单位)，极易产生不良反映。个别装车单位由于是买来的棚车，恶意多装，给货装安全带来隐患。

根据上述现象，为规范粮食运输，消灭上述不合理现象和安全隐患，和货运副站长、副主任、安全员在一起商讨措施，根据车站货场实际状况，货场货物线均不具备装运粮食条件，且货运现员不足，车车监装不现实，只能抽检，最后决定所有粮食装车定在粮食储备库专用线，所有货运计划由粮食储备库上报，严格按照承认车装车，且车车有人监装，不许另外加收费用。这样做考虑其为粮食装车专业单位，通过其可以筛选出部分车皮贩子，使真正的粮食装车单位得到实惠。根据专用线协议可以做到车车监装，避免多装和匿报品名现象。以上建议在征得车站同意后，货运部门于4月30日召开了货主会，取消粮食排队装车规定，粮食所有装车地点定在粮食储备库专用线，北郊粮库专用线按照承认车组织装车。

通过装车方式改革的运行，粮食装车安全得到有效控制，筛选出部分参加排队的社会闲杂人员、退休工人、汽车司机，确保了货装安全。虽然我们在货运工作中取得了一定的成绩，这些成绩的取得与车站的关心和协作单位的协调是分不开的。在今后的工作中，我们将进一步落实好规章制度，学习其他车站的先进经验，力争进一步提高我们的工作水平和管理水平，为铁路运输的发展做出我们应有的贡献。

铁路工程造价实训心得体会篇二

很高兴能有机会去巴山，与美丽而又内涵的巴山进行零距离的接触。在这儿，我们体验到了大巴山的美，这是一种精神上的美，这是有内涵的美。大巴车在山路上穿梭，透过窗户，看到路两边的石头和石崖，石崖上面是绿、是树。可以想象，这路是怎么来的。渐渐地我们来到了大巴山腹地，这里山高涧深、桥隧相连、荒凉闭塞，巴山铁路人在这儿养护维修着襄渝铁路81公里线桥设备。引领我们参观学习的解说员这样描述巴山：“抬头一线天、低头是深涧；天天云雾罩，半年雨绵绵”。

从70年代初，在襄渝铁路修建过程中，三线学兵连奔赴山重水复、地形险峻、人烟稀少、交通困难、施工条件极差、工程尤为艰巨的秦巴山区，筑造“打不烂、炸不垮”的钢铁运输线。到第一批铁路人砌水池、架水管、引山泉，解决吃水问题；买设备、办磨房，加工原粮，解决吃粮问题；开荒地，种蔬菜，解决吃菜难的问题；移石运土，在乱石坡上修**泥台阶路，彻底改变每天饮山泉、住石屋、点油灯、啃干馍的艰苦生活，硬是把日本专家判了死刑的“担心线”养护成了安全“放心线”、“优质线”。就这样一代一代巴山人逐步铸就并培育了“安心山区的奉献精神、开拓进取的拼搏精神、艰苦奋斗的创业精神和坚定乐观的自强精神”的“巴山精神”。

我想，如果我们没有这个机会去巴山学习，可能很多人都会一时的忘却何为艰苦。作为一个从农村走出来的大学生，我知道什么苦，也体验过什么是真正的苦，但是随着社会的发展，人类文明的进步，我们的精神层面并没有提高。就自我而言，已经很久没有思考过关于在艰苦中磨练自己的意志和精神层面的问题了。所以，我觉得，巴山精神，应该与时俱进。先辈们留下来的东西，我们必须学习和传承好。

在巴山，我认识了一个20xx年**西铁路工程职业技术学院毕业的学生，他20xx年分配到巴山工务车间工作。据他介绍，

他这一批总共有32名毕业生分配到该车间工作，这一年来，他们没有一个人离开工作岗位。他们传承“吃苦为荣。艰苦奋斗、无私奉献、奋发进取”的“巴山精神”，克服襄渝线桥梁最高、隧道最长、曲线半径最小、海拔最高、坡度最大、生活条件最差等种种困难，（）安心山区、勤奋工作，都具有很强的吃苦奉献精神，能够安心山区工作。这就是新时期“巴山精神”的真实写照，他们继承并传承着这伟大的“巴山精神”。

学习的时间虽然不长，通过和他们的短暂接触以及观看影片，他们热爱生活，正视生活的态度还是深深打动了我。他们改造者自然，也改造着自己。用他们的话说就是：巴山很苦，可我们在一天就要干好一天，生活就得充实一天。为了充实这一天，他们搬石运土，花了半年时间在乱石坡上挖出了一个篮球场。这其中最具特色的是，他们每年一次的“巴山站区运动会”，运动员们在受限制的场地里展开激烈角逐，比赛项目也是别具特色，扛着枕木上山，背菜，大叫都陶醉在一种少有的快乐之中。这样的运动会起其他地方或许没有多大的吸引力，但在这儿，他却是巴山养路工们对美好生活矢志不渝的追求和自强不息、顽强奋斗的象征，这就是巴山人的“狂欢节”。有时候真心觉得好羡慕他们，这是一种多么高尚的生活态度啊。

写着写着，感觉自己好多的内心感受无法用文字来表达，也许是能力有限，很多东西都不能够用文字表达的清楚。但这些东西都是要时刻铭记和必须实践的，作为一名铁路职工，我们的工作性质，决定了我们的工作环境和工作内容，但我们要坚定乐观的自强精神、安心铁路大修事业，认真学习、艰苦奋斗、开拓进取，为社会主义铁路事业贡献一份自己的力量。

铁路工程造价实训心得体会篇三

基本判断出了是什么元件出了问题，最后车间去检修的时候果然和褚主任的判断差不多。褚主任曾对我们说过：“你们

现在就是一个积累的过程，只有积累达到了一定程度才能在工作岗位上取得优秀的成绩。”我深以为然。从那以后我虚心学习，反复思考，找出不足，争取每做一件事情都能得到一点提高。“积小流成江河”，通过一年的工作学习，我各方面能力都得到了不小的提高。

二、牡丹江供电段二配车间：遵章守纪、不怕辛苦、以事实说话争取早日融入大家庭。“三人行，必有我师”，单位中的每一位同事都是我的老师，他们的丰富经验就是一笔宝贵的财富，就是我学习的源泉；“事无巨细，必尽全力”，不论大事小事，每多做一件事情必然会多学到一些知识，必然会积累经验。在二配车间的三个月是我真正接触一线工作的三个月。这三个月中，在以姜文贤主任和刘万勇书记领导的二配车间我学到了许多在学校没有学过的知识，我知道的外线交叉跨越的标准、学会了熟练运用数字万用表测量电压电流、学会了运用测高仪和测温仪、知道了爬杆的基本要点和注意事项、还了解了配电室的日常工作流程等等，可以说在二配车间我度过了充实的三个月。另外姜主任在车间坚持执行的“早班会”规定也让我进一步的了解了作为半军事化的铁路单位所具有的那种雷厉风行、遵章守纪的精神面貌。“无规矩不成方圆”，作为现如今最大的国企，一个严格的规章制度就好比一个船标一样无时无刻的在给我们这个企业提供一个正确、光明的方向。所以，作为一名见习生我更要严格的要求自己，在见习期(来自的工作中，一方面我严格遵守企业的各项规章制度，不迟到，不早退，严于律己，自觉的遵守各项工作纪律；另一方面，我不怕苦、不怕累，积极主动，努力工作，在完成领导交办工作的同时，积极主动的协助其他同事开展工作，并在工作过程中虚心学习，在实际工作中努力提高自身各方面的能力。在外线巡线的过程中，我体会到了作为一名电力工作者的艰辛。有时候我们要走上一天的时间来完善技术资料，有时候我们要连续好几天在几个车站之间奔波。但面对这样的工作环境没有一名工人叫苦叫累，这正是我们这批刚走出校园的学生最应该学习的地方。

三、牡丹江供电段安全科：保证生产、注重安全、争创平安供电段。

因为工作性质的特殊性，安全是作为我们牡丹江供电段所有工作的核心内容来进行的。在安全科，我们见到路科长本人其实是很少的，因为安全科的性质，路科长要在每个车间进行施工前要去组织进行安全工作，有时候十天半个月的看不见人。科室里的每个人也是终日忙忙碌碌的，有时候连口水也喝不上。路科长曾说过这样的一句话：“如果能保证工人的人身安全，就算我们跑断了腿也是值得的”。我深以为然。

四、牡丹江供电段亚布力电力车间：端正态度、认真工作、学以致用、重视现场的实际操作经验，争取做一名合格的供电人。

实习鉴定

该学生实习期间工作认真，勤奋好学，踏实肯干，吃苦耐劳。有创造性、建设性地独立开展工作的思维；具有一定的开拓和创新精神，接受新事物较快，涉猎面较宽，有自己的思路和设想；能够做到服从指挥，认真敬业，工作责任心强，工作效率高，执行车间指令坚决。在时间紧迫的情况下，加时加班、保质保量完成工作任务。

用自己的知识解决工作中遇到的实际困难。在工作中遇到不懂的地方，能够虚心向富有经验的前辈请教，善于思考，能够举一反三。对于别人提出的工作建议，可以虚心听取。在时间紧迫的情况下，加时加班完成任务。同时，该学生严格遵守我车间的各项规章制度，实习期间，未曾出现过无故缺勤，迟到早退现象，工作主动，踏实，肯干，和领导同事关系处理的很好，交流融洽，善于取长补短，虚心好学，注重团队合作。能坚持耐心的学习并不断的努力工作，以提高自身的各方面的能力，受到大家好评，与其一同工作的员工都对该学生的表现予以肯定，望今后继续发扬成绩。

因为我从事工作的时间不是很长，自身的素质和业务水平离工作的实际要求还有很大的差距，所以我希望能够克服困难，努力学习，端正工作态度，积极的向其他同志请教和学习，能踏实、认真地做好本职工作，坚持理论联系实际，学以致用。

2、要勤学好问。进入大同供电段实习是我一个很好的接触社会的机会，也是一个来充实自我的学习机会，在平时工作中，一定会遇到这样那样的问题，所以就要求我要养成勤学好问的习惯，不懂的地方就问师傅们，并跟着师傅动手学习，这样才能让我懂得更多，学的更多。

3、工作中要有不怕苦不怕累的精神，努力去适应现场的工作环境，不断提高自身的综合素质。铁路是一个开拓进取不断创新的企业，大秦铁路更是代表了新一代铁路企业的形象，有些地处偏远山区，工作环境艰苦，生活环境枯燥。但是他们都能努力的工作，为了铁路正常运输而努力。所以我要更加努力。

实习马上结束了，在此我要感谢所有为我的实习提供帮助和指导的领导师傅们，感谢你们的照顾和帮助，千里之行，始于足下，我通过这次实习，以后会更懂得知识和实践的积累，不断充实自己。

铁路工程造价实训心得体会篇四

我刚参加完路局组织的“三新”人员安全培训，一个个鲜活的事例震撼了我。安全是我们铁路的命根子，我们马上都要奔赴自己的工作岗位上，干好自己的本职工作，在工作上真正树立安全第一的思想，克服种种困难，吸取别人的教训，遵章守纪、严格把关、搞活好自控互控，从工作中的每一分钟入手，让我们的劳动果实不被安全事故窃取。安全事故的警钟时刻在铁路工人耳中回响！

“安全第一预防为主”

安全生产依靠谁?铁路工人!作为武东车务段的一名新入路职工，我们必须知道安全是什么?安全是什么?安全就是一种责任，就是一种使命，数以千万计的旅客把人身安全交给我们，国家把上亿财产安全交给了我们，作为一名车务段职工，我们只有凭借自己的业务技能和强烈的责任心、一丝不苟的工作态度，来认真对待工作。安全就是我们对工作高度认真负责的态度，安全对我们铁路行业来说放在首位，我们经常讲“安全第一”这就是我们的态度，也是我们的原则，安全是我们取得效益的前提，安全对于我们来说至关重要。因此我们就要事事讲安全、时时讲安全，不重视安全的后果是无法估量的、是要付出沉痛代价的。

我们不能把安全第一只放在口头，只做成标语，只写进课本，我们要在思想烙上安全第一印记，在做每件事前都要考虑安全，在工作中时时刻刻不忘安全。安全是什么?安全就是一种经验。每出一个事故都能总结出教训，这些教训就成了我们的规章，血的教训换来了我们的规章制度，我们是靠规章制度来保证我们的安全，旅客和货物的安全。人类之所以不断的进步，就是人类关善于总结、并从总结中得到进步。安全是什么?安全就是一种荣誉。对于铁路行业来说，安全就是一种荣誉!在经济高速发展的今天，旅客们选择自己的出行方式很重要的一个因素就是安全，我们铁路企业就是抓住了安全，才赢得了市场，取得效益，这是我们铁路行业共有的荣誉。

在以后的工作中，我会紧紧围绕段及车间领导下，立足于本职工作岗位，深入细致、尽职尽责的做好本职工作，树立“安全是天”的理念，提高安全意识，认清当前的安全生产的严重形势，认识到保证安全生产的重要性，自觉遵章守纪，安全生产由被动变为主动。我相信，只要人人都把安全放在第一位，我们铁路的未来必然会前程似锦。

铁路工程造价实训心得体会篇五

在这次为期两个星期的工程估价课程设计中，我不仅巩固了专业知识，还了解了更多关于国家建筑规范的内容。在以“准确计算出一建筑的工程量”为目标的激励下，充分激发了我的空间想象力。在计算过程中，老师不断帮助我们发现计算的不足，细心指导我们进行修改，确保我们计算方法的准确，规范。这次的课程设计让我们把所学的专业知识投入到实际应用的实践过程中，实践过程很有趣，虽然刚开始吃力，摸不着门路但也不缺乏欢笑。对于这门学科的学习，我充分意识到估价在建筑里的重要性，本身的复杂性，要学好它，不是一件简单的事，它需要好的计算能力，良好的空间想象力，最主要的是要学会如何识图、查图，如何从建筑图中找到你需要的等一系列相关知识点。这次课程设计是我大学以来最认真最重要的几个实践时期之一。它不仅使我对房屋建筑产生了更加浓厚的兴趣，还让我从此以后做个有心人，更加注意观察周围建筑的结构组成，最主要的是提高了我学习估价的动力。

这次的课程设计对于没有系统看过房屋建筑图纸的我来说，开始几天，自己完全不知道该怎么去做，该做什么，进展相当缓慢，经过询问老师和其他计算基础的同学相互讨论，才明白一点头绪，可见万事开头难啊，经过一两天的缓冲，我也渐渐适应了，进度才开始加快。

通过这次课程设计的查图和计算，我终于把以前在结构上遗留的问题弄明白了，也把老师讲的基础各方面的计算得到更进一步的巩固，钢筋方面我得到加强，也使我意识到做估价这项工作需要细心仔细，有耐心，倘若稍微不注意就可能出现大错。

这次课程设计训练了我们的团队合作精神，个人的计算能力，查识图能力。也让我了解到了我在学习过程中的一些不足，专业知识不扎实，学习态度不够认真，经常犯一些低级错误。

意识到今后在学习工作上我需要在哪些地方多加注意，尽量再犯相同的错误。

总之，这次课程设计是一次十分有意义的课程设计，也为我以后从事类是工作打下良好的基础。

铁路工程造价实训心得体会篇六

建筑工程造价是建筑项目工程的重要组成部分，是进行工程施工的重要成本依据，而实训则是让我们对工程造价有了广泛的兴趣，让我们对工程造价这门建筑学的必修课有了更加深入的了解。它让我把理论和实践结合起来。是我从学校走向社会的重要坡道。减少自己将来踏入社会的一些盲目性，让自己在今后的工作道路中能够走的更平稳。

在这次造价实训中我主要做了看图纸、熟悉规范定额、计算工程量和做标书的实践。现在回头看，我还是做了很多工作。首先让我对计算规范、定额做了再次温故，详细的了解每一个规范的适应范围。为了能更明白的了解设计者的设计原理，我对图纸进行了深入的研究，争取把每处不明白的地方都弄明白。看不懂图就不能做出合理的造价，所以看图确非常重要。在实训期间，我学会了独立看图、识图。计算工程量时，分层分段、分施工顺序进行计算，既减轻了计算时的一些数据产生的压力，又加快了计算的速度和准确度。

同样在这次工程造价实训过程中也遇到了很多问题，如：在计算工程量时，遇到一些细小的地方，为图省事就直接忽略了，结果出现了错误，在老师的指正下，我明白了除了规范规定的别的不管这个细节有多小都不能省略，而且还要认真的计算完成。通过实训我进一步了解了广联达软件，利用这个软件我可以方便快捷的进行工程量和定额的计算。在实训中也把一些以前模糊的知识搞清楚了，如：在钢筋混凝土与混凝土中：梁，板套模板的时候如果层高超过3.6米时要另算支模超高费，按超高多少/米计算。雨蓬，楼梯模板是按其投

影面积计算的。同时我也在计算中得到了一些教训：在计算中要想做万无一失那是不可能的。但我在实训中认识到在计算中，要避免重大事故发生必须在计算中认真仔细，反复核对。只有这样才能在计算中尽量避免出现错误。

俗语说：纸上得来终觉浅。在书本上学过的理论知识，似乎通俗易懂，但从未付诸实践过，当自己亲自计算工程量、计算工程造价时，才会体会到难度有多大；也许亲临其境或亲自上阵才能意识到自己能力的欠缺和知识的匮乏。通过这次实训期间，我验证和巩固充实所学的理论知识，加深了对相关内容的理解，接触课堂以外的实践知识，加深了解了对本专业的需要。培养了独立进行资料收集和解决问题的能力，拓宽了视野，增长了见识，体验到进行工程造价的不易，而更多的是希望自己在实训中积累各方面的经验，为将来自己参加工作做准备。

这次的造价实训带给我不仅仅是一种实训经验，更是我人生的一笔财富。实训虽然已经结束，但是对我来说这才是一个开始，一个我运用实践的`开始，一个为以后工作打下坚实基础的开始。