

# 铁路车辆工作总结(实用5篇)

总结是写给人看的，条理不清，人们就看不下去，即使看了也不知其所以然，这样就达不到总结的目的。怎样写总结才更能起到其作用呢？总结应该怎么写呢？下面是我给大家整理的总结范文，欢迎大家阅读分享借鉴，希望对大家能够有所帮助。

## 铁路车辆工作总结篇一

铁道车辆专业是我院一个历史悠久的专业，师资力量雄厚，主要为铁路车辆部门培养检修与运用方面的专门人才。近几年，随着铁路的六次大提速，车辆技术发展很快，新技术、新设备在铁道车辆上得到广泛的应用，这对我们学院人才的培养提出了更高的要求。高职铁道车辆专业主要开设车辆构造与检修、车辆制动、客车电气装置、客车空调装置及车辆运用与管理等专业课程，主要介绍铁道车辆和轨道交通车辆的基本构造、工作原理及检修工艺。专业课程考试作为教学的一个基本环节，它起着检测教师教学水平和学生的学习效果的作用。如何让考试在专业课程教学中更好地发挥检验和督促的功能，使学生真正了解本专业所必备的知识、掌握本专业今后从事工作的基本技能，是从事本门课程教学的教师面临的新挑战。

### (一)更新考试理念，重新定位考试的目的

高职专业课程的考试的基本任务是检测学生的基础知识和技能，发现教学中存在的问题，督促学生的学习。因此在专业课程考试目的的定位上，教研室老师将考试目的定位为检查教学效果、检验教学目标的实现程度、改进教学提高教学质量及激励学生学习、促进学生提高学习能力。

### (二)改革考试内容，确立考试的能力方向

专业课程考核的内容应该能够反映学生基本能力与基本技能的掌握情况以及分析与解决问题的综合运用能力，而不是课堂教学的简单重复。考核时要多为学生提供探索的机会，鼓励学生独立思考，标新立异，有意识地培养学生的创新意识和创新能力。考试命题严格按教学大纲要求，教师将本课程对学生的知识、技能和素质要求进行分析、细化，然后根据这些要求建立试题库。学期结束时由教研室主任根据教学大纲的要求由题库中随机组织试卷，以使考试真正能够全面检测学生的知识、技能和素质。

### (三) 构建多种形式的课程考核体系，突出职业教育的特色

高等职业技术教育的一个显著特点是注重学生专业技术应用能力的培养。因此，在专业课程的考核中，我们改变了以往以笔试为主的考核形式，采取了以专题论文、实际操作考核和笔试考核三种考核方式相结合的形式。在实际操作项目考核中，教研室要求每位教师针对所任教的课程演练项目制定出相应的考核标准，由学生随机抽取两个演练项目进行考核，强化学生对专业技能的掌握。在本学期的车辆构造与检修课程考核中，笔者就出了这样一道思考题：试比较转8a转向架与k2转向架的差异，说明k2转向架为什么能适应铁路大提速的要求。本题要求学生对新旧两种铁路货车主型转向架的结构、工作原理及特点有全面的了解，并能结合铁路大提速对车辆技术提出的新要求阐述自己的观点。

### (四) 重视试卷的分析，强调考试的反馈功能

试卷分析是不可忽视的一个教学环节。课程考试结束后，教师将考试的题型、难易度、平均得分、分数分布进行统计、分析，从中了解学生对本门课程知识、技能的掌握情况，并将分析结果及时反馈给学生。对学生撰写专题论文，批阅后及时同学生进行交流，对学生提出的新观点、新设计、采用的新工艺给予鼓励，对文中的不足与同学进行探讨，因人制宜，进行个性化教育，不断改进教师的“教”与学生

的“学”。

车辆教研室在对我院铁道车辆2004、2005、2006级专业课程考试进行不断的改革探索，受到学校、学院领导的高度重视，效果令人满意，我院2004、2005、2006级车辆专业的毕业生就业率达到100%，用人单位对我院毕业生专业知识及技能给予了充分的肯定，这也是我们进行专业课程考试改革的最大动力。高职教育专业课程的考试改革是一项系统工程，需要从指导思想、课程设计、教学过程、教学评价和教学手段等方面进行全面探索，必须树立以人为本，以学生为主体，充分发挥学生的主观能动性，根据高职教育的特点，采取多元化考试方式，为社会培养更多更好的技术应用型人才。

## 铁路车辆工作总结篇二

根据目前国内外铁道车辆的维修技术现状，结合武钢的铁道车辆检修实际，笔者提出如下建议：

1、相比于国内外铁道车辆维修制度的现状，武钢铁道车辆维修制度非常落后，尽管近年来武钢铁道车辆维修制度上采取了一些改革创新措施，也取得了一定的成果，但与先进水平相比还有很大差距，因此应逐步推行维修制度的改革，根据各种车型保产性质的不同，逐步减少定时维修模式，加快试行及推广定运行里程检修、状态修等维修模式。同时还应鼓励和引导各检修车间进行分层次、多样化的维修模式的尝试。对于保产重点车型如320t混铁车的维修，可以考虑引进国内外比较先进的车辆维修制度体系。

2、减少在修时间，适当延长维修周期。目前车辆各种修程在修时间较长，大年修周期根据车型的不同也应有延长的潜力。车辆维修频繁、修时太长，既降低了车辆利用率，也增加了维修费用，增大了成本。因此，如何减少在修时间应作为修制改革的重点目标来抓，还应研究延长大年修周期的可行性和措施，考虑根据不同车型运用状况和保产性质施行根据运

行里程确定各级修程结构的可能性。

3、加大车辆维修方面的科研投入。作为以运输为主的部门，车辆运用、维检是运输主战场，应加大维修方面的科研投入。

4、加强维修理论的系统研究和培训。应重视和加强维修理论的研究，加强可靠性工程、维修性工程和维修策略的研究，特别是维修经济性方面，有关lcc分析、效能费用权衡分析、维修风险分析及不确定性分析和设备更新决策分析等。

5、在采办和设计中应用可靠性、维修性工程。国内\_在购置车辆时，已经开始提出可靠性、维修性要求，将指标写入合同中，并在交货后进行检验验证。因此，制造厂家在设计时，除对机车车辆性能和结构进行设计外，还要进行可靠性和维修性设计、试验等。而我们铁路车辆的采办和设计在这方面还没有要求和实施，因而车辆可靠性和维修性得不到保证。因此应尽早开展这方面的研究，在车辆的采办和设计中引入可靠性、维修性指标，进行检验验证，为今后车辆维检提供基础信息。

6、加速和完善诊断技术和维修信息系统建设。建议做一个一年期单车辆数据采集、收纳工作，可以利用春、秋鉴两次车辆普查，建立单车辆维检信息系统，开发维检管理软件，将单车辆信息进行录入、汇总，做到每辆运用车辆的修程都有记录，简化维检推断过程，让维修管理水平得到本质提高。

## 铁路车辆工作总结篇三

今年以来，车队在公司党委的正确领导下，在上级交警\_门的指导下，经全队人员的共同努力，圆满地完成了各项工作任务，做到了安全行驶，在对这一年工作的总结同时也要做好对下一年的工作计划，因此制定一系列措施如下：

1、 对公司个部门提出的用车要求做到有车即是合理安排派

遣，当时不能解决的也要征求用车部门意见改变用车时间保证车辆使用。

2、 严格执行派车单制度。派车单必须有申请用车部门副经理以上级别领导签字认可，车队才进行车辆调配，并按照派车单路线行驶。

3、 注重观察驾驶员的精神、身体状况，发现问题及时与驾驶员进行沟通，最大限度的解决问题。

4、 随着车队各项治理制度化，年年未发生重大交通事故，各种违规违章行为日渐减少，力争达到驾驶员全年无违章、无事故的安全标准，爱车是责任，优质服务是本质成为驾驶员的基本思想准则。

5、 坚持每周对车辆的检查，按照公司规定，及时发现车辆安全隐患并派出，确保车辆无隐患无故障安全出行。

6、 根据不同的天气状况，尤其是雨雪等恶劣天气，采取电话及短信形式追踪，提醒安全驾驶，保证休息，确保安全行车。

7、 根据交通法规，公司安委会和公司领导的安全要求，果断杜绝超速超公里违章行车，疲劳驾驶、酒后驾驶，确保行车安全。

8、 邀请市交通安全宣传科到公司，通过视频进行全线驾驶员的交通安全教育，通过各种事故案例讲解，举一反三，强化安全思想意识，促进安全行车。

车队将在新的一年的工作中不负重望，继续保持和发扬优良传统作风，牢固树立科学发展观，进一步加强车队的建设，努力把车队建设成一只争创安全、服务优质的安全优质车队。

## 铁路车辆工作总结篇四

1、认清技改扩能工程建设和安全威胁的严峻形势，切实体现“关爱生命，以人为本”的安全理念。统筹协调、科学规划技改扩能工程建设。

20xx年技改扩能巷道计划完成3200m,重点抓好技改扩能工程、矿井风路整治、象鼻煤矿老窑积水排放的施工管理、防尘系统、人员定位系统、人车巷工程施工及安设、井下中央变电所等,保持矿井健康有序发展。

2、全年安全工作实行分阶段考核：一是千方百计的实现半年安全工作目标二是实现全年安全工作奋斗目标。制定切实可行的阶段考核目标,严格考核兑现。

3、抓住重点、措施要准、工作要实、全面细化安全管理。

以“一通三防”作为全年日常安全工作的核心,扎实做好“一通三防”日常监督管理工作。要把通风系统整治作为促进矿井安全生产的首要任务来抓。落实专人负责,定期对治理效果进行专题分析,找出差距扭转我矿通风较差的被动局面。

治理重点为□+175m回风巷;+145m上山风路;+145m西翼正炭风路;+112m水平上山风路□+175m回风巷到东总回风巷段;+112m水平配风巷; 1121工作面风路; 1112工作面风路。

认真落实瓦斯管理制度,加强局部通风管理,杜绝瓦斯超限作业。强化监控系统维护与管理。

加强临时停风停电管理,排放瓦斯必须严格按措施执行到位。通风安全管理达到标准化二级水平。

加快西翼通风系统建设,彻底改变我矿通风系统瓶颈现状。

20xx年完成+145m西翼总回风上山风路、原象鼻井口风机房建设。从而做到西翼主扇风机正常运转，确保矿井风量充足富余。

以细化预防“顶板事故、机运事故”的发生作为日常安全工作监管重点。

技改工程项目严格工程质量考核及其规程措施落实监督，认真抓狠抓斜坡提升及其平巷运输操作行为的日常规范管理，不断改善机运环境。

高度重视防洪工作，有计划作好+145m水平、原象鼻老窑+112m水平排水设备、设施检修工作，水仓清理和供电系统维护，确保不发生淹井事故。

组建维修队，加大对原象鼻井巷维修、清理力度，加强管理，措施到位，确保象鼻井巷维修安全。

## 铁路车辆工作总结篇五

xx年是 公司不平凡的一年，10个月已经过去，现就生产调度室前10个月的工作做一下总结：

1、生产安全方面：为提高员工安全生产意识，2013年4月5日生产调度室组织全体生产系统员工进行消防安全培训演习一次，2013年5月26日派 到德州参加消防安全培训一次，回来后又连续一个月利用各车间班前会的时间，把所学到的安全知识贯彻给全体生产系统员工。2012年生产系统全年共发生次工伤，2013年共计发生此工伤，具体花费如下：2011年-2013年生产系统工伤费用财务借款汇总与2012年相比生产系统2013年的工伤费用直线下降，但我们的工作仍存在着不足，我们部门的安全目标是：安全事故为零。

2、现场管理方面：生产调度室每月组织设备动力部、车间主

任，对各车间现场和卫生联合检查，每月至少一次，检查后对现场不合格的车间主任和副主任通报批评，并给与现金罚款。通过此方法的实行，2013年各车间现场比2012年有了质的提高，值得特别一提的是各车间厕所环境的改变。2013年以前各车间厕所环境是每一个员工的心病，厕所内脏乱、插不进脚，打扫出来后，又上了锁，使别车间的员工上厕所都成为困难。2013年年底通过部门之间相互协商和实验，最终拿出解决此问题的办法：以六车间厕所为试点，“轮流值日，接班人员为交班人员监督，上厕所人员自觉抹去自己的脚印。”，从此之后六车间厕所卫生比之前有了翻天覆地的变化。厕所环境变好之后，我们又把此方法推广到了别的车间，同样起到了非常好的效果，厕所环境同样成为了我们新厂区的一个亮点。

3、订单下达及成本测算方面：此方面也是生产调度室2013年亮点所在，2012年1-10月份生产调度室有员工6人，2013年1-10月份生产调度室裁员至4人（其中7月份-10月份休产假期间，实际只有3人工作），而生产订单和成本测算却比2012年多出很多，拿举例，可见下表：生产调度室在人员减少，而工作量增加的情况下，二人任劳任怨、时常加班加点一小时以上，确保了车间的正常生产和成本核算的及时，并把部门的其它各项任务完成的很好，这是我们部门最大的亮点。

4、车辆管理和运输方面：2012年1-10月份生产部3辆叉车、拖拉机、铲车，维修、保养总计花费33718元，2013年1-10月份生产部3辆叉车、拖拉机、铲车，维修、保养总计花费43180元，由于车辆劳损和产量增加等原因，造成2013年维修费比2012年同期多花费9462元，车间产成品运输方面，在2012年和2013年均出现几次产品的磕碰和刮伤情况，这是我部门工作上存在的差距。在今后的工作中我会加强这一块的管理，在新老厂区的货物运输中，拖拉机司机是特别值得表扬的，尤其在8、9、10月份为保证复合膜产品及时发货，拖拉机司机在运输的过程中，任劳任怨、多次加班加点到晚上十点之后，这是值得其他员工学习的地方。



4、统计报表方面：2013年为了各类数据更加准确、明晰，我们生产调度室又重新设计了各车间日报和月报的excel表格，并在工作中不断的把它完善。2013年的统计工作也是我部门的一个挑战，原五车间统计5月份辞职，4月份才调到生产调度室任统计，一切工作还不熟练，接着一车间统计6月中旬休产假，这都是我部门遇到的问题，我部门并没有因为人员的变更而放弃或少做报表，通过我们部门现有人员的努力和在张英的帮助下，我们每个月各类报表都能及时、准确的完成，并能够随时给各位领导提供所需要的一切数据。

5、生产调度方面：生产调度是我投入精力最多的一个方面，2013年是最重要的一年，也是我公司最重要的一年，我公司、一、二、三条生产线2013年2-10月份基本是满负荷运转，生产线上的南水北调产品今年占了生产线总产量的72%，订单个数多，种类多，每个订单数量又少，因此订单经常排序，最多一天排序3次，我这边接到排序后还要根据排序安排（烧毛布和不烧毛布）的生产和运输（在老厂区生产，在新厂区生产），订单种类变化太多和排序变化太快给我们的车间生产工作带来太多的浪费，也给我的调度工作带来太多的不便，为此我也经常和销售部因为的生产安排问题进行吵架，还惹来销售部业务员和领导的不解和生气，我作为一个调度，我必须站在公司的角度去考虑问题（我也是这样做的）我不仅要考虑交期，我还要考虑我们的生产成本和减少浪费，因为我们省下的每一分钱都是利润，在今后的工作中我依然站在公司的角度去做好调度工作。