

2023年铁路工务技术总结 铁路货运员技师个人工作总结(精选5篇)

总结的选材不能求全贪多、主次不分，要根据实际情况和总结的目的，把那些既能显示本单位、本地区特点，又有一定普遍性的材料作为重点选用，写得详细、具体。什么样的总结才是有效的呢？那么下面我就给大家讲一讲总结怎么写才比较好，我们一起来看一看吧。

铁路工务技术总结篇一

我是一名铁路工人技师，下面是我对自己工作总结：

加强曲线、道岔的设备养护使曲线、道岔设备全面达标。

继续不断努力学习新经验、新方法并积极运用到实际工作当中。

曲线和道岔的养护历来使设备养护当中最难也是最薄弱的。运用绳正法每次将曲线整治好后，保持时间很短，因而，在实际工作当中也是投入劳动力最大的。今年6月，我带领职工对管内的2条曲线进行了一次彻底整治。具体方法是：1、先找出曲中点，然后两侧分点。

2、找水平、拨正曲线，均匀石碴达到石碴饱满、捣固均匀。3、改轨距、打磨钢轨达到轨控标准不超千分之一标准。4、定位五大桩的埋设和标志、标识的从新刷写，最后用地锚拉杆按标准进行锁定。经过精心的整治和通过3个月观察、检查，曲线稳定变化率低，有效的控制了曲线难整治问题。道岔的养护仿效了曲线整治的办法收效良好。

继续不断努力学习新经验、新方法并积极运用到实际工作当中。

在现场的维修作业当中，除了所要求必须的技术业务、标准外，工作的巧可使质量和效率成倍增长。在年初k40000-k50000配合大机捣作业中，自己就积极与段技术科联系提前介入抄平，一改往日靠眼观起道的不科学方法，使该段线路大机捣一次成为了优良公里线路。在拆、铺桥护轨维修作业时，提前制作了适合拆护轨螺帽的母螺帽，嫁接到内燃螺丝机上，使工作效率成倍增长，在一个天窗修时间内完成了车间要求的生产任务，且质量、标准一次达标。不但降低了职工的劳动强度，而且节约了大量的人工费用，受到了车间、段技术科的好评。一次，在工务通讯上学习了添乘时如何判定晃，车和车晃的论文后，自己不断摸索和总结，在添乘设备时应验率达到了90%以上，避免了多次浪费人力的情况。

在现场的维修作业当中，除了所要求必须的技术业务、标准外，工作的巧可使质量和效率成倍增长。在年初k40000-k50000配合大机捣作业中，自己就积极与段技术科联系提前介入抄平，一改往日靠眼观起道的不科学方法，使该段线路大机捣一次成为了优良公里线路。在拆、铺桥护轨维修作业时，提前制作了适合拆护轨螺帽的母螺帽，嫁接到内燃螺丝机上，使工作效率成倍增长，在一个天窗修时间内完成了车间要求的生产任务，且质量、标准一次达标。不但降低了职工的劳动强度，而且节约了大量的人工费用，受到了车间、段技术科的好评。一次，在工务通讯上学习了添乘时如何判定晃车和车晃的论文后，自己不断摸索和总结，在添乘设备时应验率达到了90%以上，避免了多次浪费人力的情况。

进一步提高认识，不断提高管理工作水平。

的收获颇丰，越来越感觉到自己要不停地学习、奋进才能不掉队，才能同班组的职工一起将六大理念树立好、贯彻好！使管理工作再上新台阶！

铁路工务技术总结篇二

时光荏苒，岁月如梭，转眼间20xx年即将过去，我来到中宁发电厂已经工作5年了，通过这几年学习和工作，自身素质得到了很大的提高。在这年终岁首之际，回首20xx年工作，虽没有多少可圈可点的成绩，但也从一些工作中得到了许多考验和磨砺，为了弥补不足、发扬成绩、再创佳绩，我先将一年的工作经验总结如下：

一、工作认真负责，敬业爱岗，以公司理念要求自己，诚信待人，踏实做事，服从领导安排，克服各种困难，始终以积极认真的心态对待工作。特别是#2机组小修和临修期间，班组人员紧缺，我作为技术员，带领班组人员，按规定时间保质保量的完成了小修和临修任务，在此期间，还要协调班组人员建设好每一批7s样板区。

二、技术上用心钻研，理论上熟记检修规程。首先，在工作中我始终严格要求自己，做好技术员应尽的职责，给班组里面技术欠缺的人员进行技术指导和讲解；其次，协助好班长管理好班内事务，有时班长有事或者休息，临时管理好班组，协调好班组成员做好每一个消缺工作；最后在每年的电力行业qc工作中，自己经常去现场获取一手资料，为qc工作的顺利开展打下坚实的基础。

三、在设备日常巡检和维护中，加强了#2机组及外围辅网设备的日常巡检和管理制度，并提出了该方面的一些意见和建议。使设备安全稳定的运行；在设备缺陷和技改方面：对一些不合理的热控保护和逻辑提出了合理化的建议，对一些存在安全隐患的设备进行了隔离和排除，在班长和其他同事的精心努力下得到彻底的解决。今年是公司培训年，作为技术员，我严格要求自己，不断的提高自己技术能力。同时帮助班组里面技术薄弱的同事，常常给予他们必要的技术指导，使他们的消缺能力逐步提高。在班组建设方面，我做好

节能环保与项目技改工作，为创建五型班组贡献自己得一份力量。

今年公司在华电国际集团的领导下，积极开展7s工作，经过一年的努力，全厂已经实现7s全覆盖，我们班组在7s创建工作中，努力打造好每一批样板区，特别是班组7s和#2机组7s的创建工作，我抓住每一个细节，努力做到最好。同时，在7s工作保持过程中，我做好自己的本职，督促班组其他人员也保持好我们的成果。最后，来提提我的一些不足和该改进的地方。我对有些知识理解的还不是很透彻，以后要多看书，多向懂的人虚心求教，争取把这些知识吃透，对自己负责，更要对厂里负责。还有就是考虑问题的时候考虑的没有那么全面细致，导致在实际操作中会遗漏一些环节，以后要好好改进。还有许多不足的地方，这里我就不一一阐述了。争取在新的一年里努力不断提升自己。

回望过去，展望未来，吸取经验教训，总结技术知识。我将以更高，更严格的标准要求自己，在工作和学习中不断提高自己的业务技能水平，进一步提高自己分析问题解决问题的能力，提高工作效率。

将本文的word文档下载到电脑，方便收藏和打印

推荐度：

[点击下载文档](#)

[搜索文档](#)

铁路工务技术总结篇三

一年以来，我们的货运工作在车务段和车站领导的大力支持和全体货运人员的共同努力下，主要开展了以下几个方面的工作，现将20xx年度货运工作总结如下：

一、提高装载质量，保一路平安。

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150余车，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200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。

二、积极服从大局，保增收创收。

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300余箱。积压的100余个集装箱不到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。

三、搞好优质服务，保路风稳定。

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20人减至14人，减员率达到30%，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。

铁路工务技术总结篇四

一年来，在段党委及行政的正确领导下，在段机关各科室的指导帮助下，我们火车站在安全生产、客货运输、职工队伍稳定及服务质量建设方面都取得了较好的成绩。年度我站安全生产实现了行车、人身安全双丰收，运输收入突破亿元大关，在客货服务质量方面保持了省、市文明行业示范点称号。全年工作总结如下：

一、安全成绩

截止xx年xx月xx日，我站实现连续安全生产无一般事故天，无人身轻伤事故天。

二、生产任务

截止xx年xx月xx日，我站运输生产指标全部超额完成。

三、主要工作

（一）、坚持“安全第一”思想不动摇，认真扎实地开展了各种安全活动，强化了职工安全第一的思想，保证了安全年的顺利实现。

根据车务段的安排部署元二月份组织广大干部职工认真学习了全路运输安全工作会议和路局、段一号文件精神，并对一号文件学习情况进行了全员考试。

为认真贯彻落实“、”全路运输安全电视电话会议精神，深刻吸取“、”京九线旅客列车追尾重大事故教训，根据路局《关于在全局范围内深入开展安全大检查、大反思活动的通知》要求，、月份开展了安全大检查、大反思等安全专项活动，车站、部门、班组、个人层层自查，翻箱倒柜式的查找问题，分析原因，建立“问题库”，逐步落实整改。

认真开展了以“遵章守纪、珍爱生命”为主题的“全国安全生产月”活动。劳动安全坚持以“安全第一，预防为主”的指导方针，进一步贯彻落实《安全生产法》、《劳动法》等法律法规，倡导安全文化。以《铁路行车作业人身安全标准》、《路局防止职工伤亡事故措施和人身安全“十不准”》、《安全生产法》为橱窗内容广泛宣传，以《典型伤亡事故案例》，每日一例，举一反三，进行案例分析宣讲。认真落实各项规章制度，严格劳动安全综合考核，切实抓好现场作业控制，通过深入开展“安全生产月”和安全宣传教育活动，提高了全员安全文化素质，规范了现场作业控制。实现了车站劳动安全年度目标。

八、九月份车站狠抓大战七、八、九和防暑降温工作，每天派专人给调车组、助值等室外作业岗位送清凉饮料和西瓜，并给予一定的高温补贴，极大的调动了职工的工作积极性。暑运期间无一人发生中暑现象。

九月份抓了防洪抢险和雨天行车办法的落实，通过认真学习胡副部长在xx年xx月xx日全路防洪工作电视电话会议上的讲

话精神，充分认识面临的严峻形势，提高对防洪工作的认识，切实增强责任感和紧迫感。车站迅速组织了本站的防洪抢险队伍，明确了汛期危险地段，落实了干部二十四小时值班制度，确保了雨天行车安全。

落实春秋季节设备大检查制度，抓好设备保养，查找设备不良隐患，做好冬春运运输准备工作。、月份车站开展了春、秋季设备安全大检查及道岔保养专项整治活动。活动期间对所有行车设备一米不漏、一台不漏、一架不漏、一处不漏地认真检查整修，查出问题件，对一时不能解决的件问题建立了《问题库》，并落实了责任，抓了整改落实。对各类行车保安设备进行了全面检查，彻底整修，消除了病害，确保%状态良好。月份针对新更换正线提速道岔保养差、困难大特点，车站党支部号召全体党员开展了“党员包保道岔活动”。

切实抓好施工和“天窗”修安全，严格按局长令执行。做到“施工不行车、行车不施工”□xx月份车站配合工务部门完成了更换正线提速道岔工作□xx月份“天窗”修兑现率达到%，圆满地完成了“天窗”修任务。为全路第六次大提速做好准备工作。

落实设备故障、施工、切割正线调车干部上岗监控制度。遇信号设备故障情况下，车站值班员必须立即通知干部上岗，并记录通知干部上岗时间，干部必须在分钟内到岗，并登记到岗时间。对于设备故障车站值班员不通知干部上岗的，车站值班员就地下岗。

车站根据本站具体情况制定了停留车防溜办法和防溜器具保管制度。狠抓了现场防溜落实和防溜检查登记制度的执行情况。

（二）、坚持“以人为本、素质第一”的指导思想，强化职工素质教育，不断提升职工队伍的整体业务技术水平。

为适应铁路跨越式发展需要，我站针对职工文化水平的实际，开展了集中引导、自学为主的教育方针。一是认真抓好日常职工政治业务学习，坚持做到月初有布置，月中有指导，月末有讲评，对照“红线”管理措施和主要岗位《一班工作标准及一批作业标准》，力戒日常教育工作流于形式，学习要求落实到每一个班次中。二是积极参加各级组织的业务培训和车务段技能达标考试。一年来组织干部职工参加铁路局、车务段学习班人次，参加车务段举办的技能达标考试人次，在组织职工技能达标模拟演练中，克服去年“职工练、干部看”的作法，今年车站领导高度重视，提前调整布署，安排专人负责，实行以人为本管理模式。首先，讲清学习的重要性。其次，学习与实践相结合，落实日常考核制度，并与竞争上岗、年度评先相挂钩。第三，车站本着“把职工教育作为一项福利”的宗旨，加大了在职工教育上的投入，全年共发放职教方面的奖金多元。车站制定了灵活的激励机制。对技能达标工作实行押一奖一，对予一次性理论、实作达标班组长每人押元奖元，其他人押元奖元，对补考达标人员返还押金不奖励，对不能达标人员押金不予返还。极大的调动了职工学练比的积极性，让每位职工感觉到学与不学不一样，练与不练有区别。全站干部职工形成一种我要学的良好氛围，职工利用休班时间到段观摩、学习，付出就有回报，今年车站除货运班组外技能达标考核全部一次性通过。对参加上级比武实行同奖，即对在上级单位比赛中取得名次的车站给予同等奖励，在月份车务段举行的“对规达标”比武活动中，我站获个人第一名，获个人第二名，获个人第三名，客运班组获团体第二名。

车站职教工作坚持全年抓、抓全年，使得车站职工的整体素质有了明显提高，为车站的安全生产持续稳定提供了强有力的智力保障。

（三）、接发列车和调车工作坚持以贯“标”作业、减少“两违”为基准，狠抓了各项作业标准的落实。

由于新线改造，根据运输组织安排，一部分车流迂回运输，我站处于两线交汇处，这无形中给我站接发列车和调车作业增加了很大压力。接发列车作业方面我们坚持“车多标准不走样、方向多了防错办”的原则，强化了接发列车卡控措施的落实。一是接发列车方面人机并用落到实处，有人在与无人在一个样。车站值班员与助理值班员、信号员的联控、互控、他控，严格执行gb□gb作业标准。二是调车作业方面：认真做好交接班的防溜检查工作，按《站细》规定时机进行及撤除防溜，并按时更换防溜检查牌。提前做好调车作业前的准备工作，保障调车作业的正常进行。作业中严格执行《调标》、《调车联控用语》和《人身安全》作业标准。三是坚持设备故障、施工、“天窗”修、调车作业切割正线时值班干部上岗制度。

引以为戒，亡羊补牢。行车工作是铁路运输的安全所在。为了减少“两违”对行车安全的影响，车站一方面对职工进行安全宣传教育。另一方面坚持对发生严重“两违”以上的职工采取处罚和整改相结合措施，在交班会上必须进行分析、定责、处罚、究其原因、制定整改措施，会后写出书面检查、纳入《严违问题库》、保证限期整改、落实到责任人、跟踪整改落实情况，并对责任人进行联责罚款。今年我站共发生两违件比去年明显减少，发生严违件比去年减少件。

（四）引入竞争机制，培养青年骨干，最大限度地调动广大职工的积极性。

坚持一年一度的逐级聘用双向选择岗位，督促职工在日常工作中自觉展示自己的才华和能力，对政治觉悟高，业务技能过硬的青年职工优先提拔，先后有名青年骨干走上班组长岗位，对敏感岗位实行一年一度的轮岗。如货运部门的内勤，客运部门的行李员，运转部门的值班站长等。这样一方面培养了多面手，另一方面使积累的矛盾得以解决。根据减员的需要，实行双向选择。由于工作需要货运室减员名，运转部门减员名职工，取消两个工作岗位，车站根据本人自己选择

和生产需要进行了有目的岗前培训，其中有名职工进入车务段劳务市场，有三名职工进入代理公司，有六名职工进入客运部门，让每一位职工都重新获得了岗位。四是岗位交叉、一职多岗。车站共有名职工经过考试取得多个岗位上岗资格，缓解了定员紧张矛盾，保证了车站安全生产稳定。

（五）“以三贴”精神为服务理念，狠抓客运服务质量和硬件设施的提升，保持了省文明示范点的荣誉称号。

年初我们把“贴近旅客真情服务，贴近社会诚信服务，贴近市场优质服务”作为我们客运的服务理念，贯穿于全年的客运工作中。并把它作为服务总台的背景，以接受旅客的监督，有力促进了客运服务质量工作。我站重新装修了软席候车室，在移动公司的请求下我站增设vip候车室，并在软席候车室vip候车室里配备了沙发、茶几和电视，解决了不同旅客的需要。我站配合路局的“树标塑形”活动，增设了全站电子导向系统，使全站票额及列车车次等信息做到动态显示，旅客乘车更加清晰明了，提升了车站客运设备的科技含量和旅客出行的舒适度。过去我们对旅客的饮水采取保温桶供给方式，供水不足的现象经常发生，旅客颇有怨言。为此，我们专门购买了电热开水茶炉，小时不停供应开水，尽最大努力为旅客提供周到的服务。为改变过去厕所的脏、乱的局面，我们对候车室的厕所进行重新改建，修建成宾馆式，并雇请了专人对厕所施行小时的全天候保洁，厕所面貌发生了根本变化。按照路局要求，我们及时拆除了候车室内的“三品”查堵操作间，消除了“房中房”，增设了“值班站长”工作岗位，及时处理旅客投诉和求助。同时，我们加大了办公设施的建设，对售票房、微机房和计划室进行全面的更新改造，加大了安全防范措施，做到办公备品定置定位，规范揭挂内容和标准，作业流程更加具体，环境卫生舒适整洁，确保售票系统的畅通无阻，更好地为旅客提供快捷的购票服务。

（六）严密组织重点运输和认真落实不同时期的重点工作。

面对运力不足和客流骤增的矛盾，我们提前深入厂矿企业、机关学校和周边县市进行客流调查，做好第一手资料，积极与上级主管部门联系，争取加挂车厢或请求固定车厢，及时对外进行票额公告。临时增设售票窗口个，延长售票时间，做到昼夜不间断，尽可能满足旅客购票的需要。同时，在乘降组织上，采取干部添岗、休班职工加岗方式加大人员的投入，重视安全隐患的杜绝，在地道口、楼梯口、车门口等关键部位进行引导，按照“横向切块、纵向成行、提前预剪、专人带队、前带后清、上下联系”的方法有序组织。加大对候车、站台、售票厅等重点部位的巡视力度，对重点旅客给予重点照顾，开设专门的进站通道让重点旅客提前进站，并与列车进行交接，确保了重点旅客顺利乘车。为了弥补客运人力不足的问题，我们与警官学校和市武警支队联系，共增加了警校学员和武警战士余名，重点安排在各个进站通道和站台处，协助客运人员组织乘降，起到了良好效果。在春运期间，我们没有因为旅客爆涨而放弃服务质量，而是时刻牢记“人性化的关怀”是我们服务宗旨，“换位思考”是我们服务指南，时刻把旅客视为亲人和朋友，尽可能让旅客感受到家的温暖。为了让旅客更加方便地买到车票，我们分别在市内长途客运中心和铁通营业厅开设了两个售票点，在一定程度上缓解了旅客买票难、排长队的现象，受到了旅客好评。正因为我们始终坚持“旅客至上”的服务理念，不断完善、补充岗位服务规范，注重服务细节，使得广大职工自觉养成了将“规范变成习惯”的好风尚。一年来，涌现出客运员帮旅客找回丢失的行李、客运值班员及时将受伤的儿童旅客送往医院等感人事例，全年职工为旅客做好事多件，受表扬多次，收到锦旗面，感谢信封，车站也荣获了铁路局“春运先进车站”、市“卫生先进车站”等荣誉称号。

（七）装一辆车、保一路平安。

只有保住了安全，铁路运输才会有生存和持续发展的可能。货运室每次在装军用车辆时，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、副主任及安全

都要到现场复查，合格以后才能放行。一年以来，累计装军用车余车，未发生一起整倒装，装载质量受到发货人的好评。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，保证了运输安全。

（八）服从大局，积极开展货车增载保增收工作。

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。根据路局对停时要求，车站面对停时过大制定了《车站压缩停时考核办法》，与专用线签订停时压缩协议，制定了停时奖罚办法，从车辆到达车站起，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。安排副站长和货运主任负责，每天小时全程监控站内装卸车及专用线进出车情况，出现停时过大立即分析原因并写出书面整改措施。通过认真考核管理，车站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，缺口达余箱。积压的余个集装箱不到天时间全部完毕。货运室积极与多方联系，调运空集装箱，缓解了集装箱运输能力的不足。由于货运部门抓住机遇组织得当，今年xx月份累计完成装车车，比去年同期多装车，同比增加xx□□

四、存在的问题

在围绕安全生产开展的多项活动中，有的处于应付状态，没有收到预期的效果。

干部存在好人主义。管理不严，标准不高，工作分工不细的问题在管理人员身上存在比较普遍。

工作中劳动纪律松弛，存在个别岗位班中低职替高职现象。以致出现了机外停车关折问题。

折角列车防溜制度执行不好，货物线防溜换牌不及时。

助值填写占线板不认真，接发列车出务不及时。

清扫员不在“天窗”点内登记。

少数货运员劳动纪律差，不能认真执行现场监装监卸。

上半年运输效率低，停时偏大。

思想政治工作有待加强，以罚代教的问题比较普遍。所谓思想工作一般都停留在交接班时间。

五、xx年工作设想

认真学习贯彻全路运输安全工作会议精神和各级一号文件精神，进行安全生产的再宣传、再发动、再教育，继续开展安全专项整顿，再创安全年，建设新武铁实现大跨越而积极工作。

继续抓好职工队伍素质教育，努力造就一支政治思想和业务技术双过硬的职工队伍。

巩固客、货服务质量建设成果，努力提高铁路形象，继续保持省文明示范点的荣誉称号。

加强管理人员的自身建设，加强政治业务学习，尤其要解决管理中的好人主义问题，努力提高管理水平，为车站安全管理提供有力的组织保证。

铁路工务技术总结篇五

一、学习经历：主要反映报考人在学历方面的状况，多年来参加培训的情况以及自学课程及掌握的程度。

1、学历：何时、何专业、什么学校毕业：

2、培训：何时、何地参加什么培训班，学习时间，主要课程；

3、自学：自学那些课程，教材、层次（大学、中专、技校）自订专业杂志。

二、工作资历：主要反映报考人的工龄、担任的工作职务、参与各种工程施工的经历、主持参与的技术工作项目、主持、参与的技术攻关项目以及qc项目等方面的情况。

1、工龄情况。

2、职务年限：担任工班长、领工员、安全员、组长、项目负责人、技术攻关负责人□qc小组长等方面的情况。

3、工作经历：历年参加或主持制造、修理的机器型号、数量。主持或参与修建的工程项目，特别是重点工程项目。主持或参与新技术、新工艺、新材料、新方法的应用经历。主持或参与的技术攻关□qc小组的项目等。

4、其他工作经历：特别是相关工种的工作经历，掌握技术的程度。

三、实际成就：主要反映报考人解决关键技术问题的能力，本人高超的技能，主持或参与的技术革新、技术攻关、提出的合理化建议，应用四新技术合理组织施工生产取得的效益以及历年所获奖励等方面的情况。

1、解决关键技术问题：

应从四个方面叙述：

1)、问题的提出，现象应表述清楚；

2)、理论分析, 问题产生的原因, 涉及的领域, 参考的资料, 最好能图文并茂;

3)、解决的措施和方法及手段;

4)、实际效果, 经济效益;

2、利用本人高超的技能解决的实际技术难题, 也应详述;

4、应用四新技术合理组织施工生产取得的效益, 新、老的对比, 经济效益的分析;

5、历年所获奖励情况, 应附奖状等证明材料的复印件。

四、传授技艺: 主要反映报考人发挥传、帮、带作用的情况。

是否各类学校、夜校、培训班授课(包括理论和实作指导), 担任的课程、课时、传授的主要内容; 带徒情况, 传授技术时传授的项目、方法以及传艺的效果, 学员或徒弟目前的技术水平, 实际成就等。