# 铁路通用工种工作计划(推荐17篇)

来源：网络 作者：心旷神怡 更新时间：2024-03-24

*铁路通用工种工作计划1（一）加强党员队伍建设。一是深化“创先争优”活动成果，推进党员创先争优常态化。完善党员承诺践诺评诺制度，无职党员设岗定责，党员志愿服务等制度，开展评选“党员中心户”活动，充分发挥党员模范带头作用。强化党员激励机制，挖掘...*

**铁路通用工种工作计划1**

（一）加强党员队伍建设。一是深化“创先争优”活动成果，推进党员创先争优常态化。完善党员承诺践诺评诺制度，无职党员设岗定责，党员志愿服务等制度，开展评选“党员中心户”活动，充分发挥党员模范带头作用。强化党员激励机制，挖掘先进党员素材，树立党员典型，对各项活动中涌现出来的先进人物，要在全街道进行宣传、表彰，并给予奖励，总结推广好经验、好做法。二是加强党员教育管理。根据党员类型，充分整合辖区资源组织活动场所、爱国主义教育基地等教育培训阵地，发挥教育资源优势，确保教育培训效果的最大化。并通过邀请各类专家讲师、选聘优秀党员等方式，建设一支数量充足、结构合理、素质优良、专兼结合的党员教育培训师资队伍，并组织他们进社区，送教上门，帮助党员不断提高思想政治素质和业务能力。

（二）加强基层带头人队伍建设。一是多措并举“育好”带头人。充分利用区委党校、街道等教育培训阵地，认真抓好党支部书记任职培训、年度培训工作。要确保社区党组织书记每年参加集中培训时间累计不少于5天。二是强化监督“管好”带头人。建立健全党组织书记双述双评制度、诫勉谈话和重大事项报告制度，以督促党组织书记履职尽责。三是注重激励“用好”带头人。按照“一定三有”要求，围绕发展经济、为民办实事、维护社会稳定等年度工作目标任务，健全岗位目标责任制，探索实施优秀社区党组织书记、主任绩效考核工作，并实行街内排名、末位调整制。此外，各积极推荐政治素质好、参政能力强、文化素质高的党组织带头人作为各级党代表、人大代表、政协委员、劳动模范人选，为他们建言献策、参政议政、发挥作用提供更加广阔的舞台；要定期评选表彰工作中涌现出的优秀基层党组织书记，授予荣誉称号，给予一定奖励。

（三）“两新”组织骨干队伍建设。一是加强“两新”组织党员的管理力度，真正把那些年纪轻、有文化、热心社区公益事业，富有责任感的党员同志参与到社区建设中来，为社区发展出谋划策；二是通过开展“党员活动日”、社区“无职党员”设岗定责、社区党员特色岗、企业“五好党员”评比等活动，落实党组织向社会基层延伸，真正发挥党员先锋模范作用。

（四）党员志愿者队伍建设。一是抓好志愿者队伍组建工作；二是加强对志愿者队伍的管理与教育工作，督导志愿者队伍作用的真正发挥；三是加大对党员志愿者队伍的业务培训，增强党员志愿者的能力素质，提升党员志愿者队伍的服务水平。

铁路街道党工委

管内各科室、各车间

一、工作安排

开展安全检查

(1)行车设备安全检查。春节前，各车间由干部带队对管内12月份客车安全隐患排查的突出问题进行复查，及时发现新问题。重点对导线弛度、行车供电设备、监控设备、道口及5t电源供电设备、车站候车室照明电源供电设备、投光灯塔桥等设备进行检查。同时，对大容量及带有住宅负荷的变压器进行负荷及各部温度测试，并留有检查痕迹。

(2)现场作业和劳动安全检查。重点对职工“两纪一化”执行情况进行检查。检查有无擅自离岗、串岗、带酒气上岗以及班中饮酒等严重“两违”现象;检查标准化作业执行情况以及劳动安全控制措施落实情况。

(3)应急反应安全检查。检查设备重新划分后，段和各车间应急预案修改是否及时;各种事故抢修机具、材料是否齐全，性能是否良好;节日期间事故抢修队伍安排是否科学、合理等。

(4)道路交通安全检查。重点检查各车间出动车辆能否认真执行派车单制度;安全监督员能否真正履行安全监督职责;车辆出动前能否认真执行“三检”制度;有无带酒气驾车现象;车辆运行过程中有无超速、超载、客货混载现象等。

(5)“四防”安全检查。春节前，由车间干部带队对管内各职场(包括出租房屋)、各变电厅“四防”工作进行一次全覆盖式检查。重点检查各职场消防器材、器具是否齐全、性能是否良好;有无擅自使用电褥子、电暖风取暖现象;有无私拉乱接电源现象;各职场安全通道是否畅通;人走灯关制度是否执行到位;是否有闲杂人员逗留;办公室、材料库等重点部位防盗措施是否可靠等。

2.强化干部值班

春运期间，段和各车间要科学安排干部值班计划，各级值班干部严格执行值班制度，做到按时报岗、坚守岗位，随时做好应对各类突发事件的准备工作。

3.强化信息反馈。

春运期间发生各类设备故障、突发性事件，各车间、班组必须严格执行安全信息传递流程，第一时间反馈信息，确保信息畅通。

4.强化通勤职工管理

春运期间，铁路客流进入高峰期。各车间、班组要加强通勤职工日常教育，通勤职工必须严格遵守路局关于通勤职工乘车的相关规定，遵章守纪，树立良好的铁路职工形象。

5.强化职工法制教育

针对节日期间干部职工思想比较活跃的实际情况，各车间、班组要以段近期下发的《法制教育宣传提纲》为教材，对职工进行有针对性的法制教育，增强职工法制观念、提高职工遵纪守法意识。

6.搞好节后收心

春节过后的第一个工作日，段、车间、班组要层层召开节后收心会，迅速将全段干部、职工的精力集中到保春运工作中来。

二、包保分工及定量要求

(一)包保分工

为了将春运期间各项安全工作落到实处，段成立七个包保组对各车间春运安全进行包保，各车间按照段工作安排，制定本车间春运期间安全工作包保方案，落实责任，强化问题整改。

第一包保组：

包保车间

第二包保组

包保车间

第三包保组

包保车间

第四包保组

包保车间

第五包保组

包保车间

第六包保组

包保车间

第七包保组

包保车间

(二)定量要求

段包保组定量要求

(1)1月20日前，各包保组对所包保车间、班组全覆盖式检查，检查1个变配电所(厅)设备，检查1个站区、1个车站候车室照明供电设备。

(2)1月23日-28日，至少检查1个车间、1个班组、1个站区电力设备。

(3)1月29日-2月16日，至少检查2个车间、2个班组，徒步检查1个区间、2个站区电力设备、2处道口电源及5t电源设备、2个车站候车室照明供电设备。

(4)每人每次检查至少发现并提报2条安全信息。

2.车间干部定量要求

(1)1月20日前，至少检查2个班组及变配电所(厅)设备，徒步检查1个区间、2个站区电力设备、2处道口及5t电源设备、2个车站候车室照明供电设备。

(2)1月20日前，车间党政对管内各职场“四防”工作进行全覆盖式检查。

(3)1月23日-28日，至少检查2个班组、1个站区电力设备。

(4)1月29日-2月16日，至少检查4个班组，徒步检查2个区间、4个站区电力设备、4处道口电源及5t电源设备、2个车站候车室照明供电设备。

(5)每人每次检查至少发现并提报2条安全信息。

三、有关要求

迅速安排部署。各车间接到段发工作安排后，立即召开专题会议，迅速制定本车间春运工作实施方案。制定的方案必须具体、详实，可操作性强，符合实际，同时，春节前，各车间要召开一次会议，针对如何确保近期现实安全，对职工进行有针对性的安全教育。

2.搞好宣传发动。以深入开展春运安全检查活动为主体，广泛开展宣传教育，充分利用车间、班组宣传阵地，通过标语、板报等形式进行宣传，增强全段干部职工保安全、保供电的自觉性和责任感。

3.强化问题整改。各科室、各车间对检查发现的各类安全问题要认真分析研究，及时抓好整改。特别是对危及行车安全的重点问题，要立即整治。

4.抓好信息反馈。各级干部深入车间、班组检查时，必须在《干部现场检查情况记录簿》、《干部安全检查指导薄》上签，车间要将检查信息及时反馈段调度。1月25日、2月5日16:00时前，分别形成阶段小结，2月17日16:00时前形成春运检查总结报安全科汇总(安全科ftp“春运安全检查”对应日期文件夹下)。

5.从严责任追究。春运期间，凡是各级干部没有按照定量要求及时深入现场开展检查活动、以及弄虚作假的人员，段将严肃追责。

**铁路通用工种工作计划2**

关键词：大准铁路；货运收入；管理模式；优化

1 引言

2 我国铁路货运收入管理现状

表1 我国铁路分类

货运收入流程分析

目前，我国国有铁路实行“^v^-铁路局-站段”的三级管理模式，货物运输已实现了“统一运价、一次收费、一票到达”的经营方式。在这种经营方式下，其货运收入的基本流程如图1所示。托运人每日向始发站提交次日的日要车计划，车站汇总后以运货五的形式向铁路局提报次日装车计划，铁路局核减确认后于当日向车站下达次日请求装车命令（承认车），车站根据承认车接收货物，并于装车完成后填制货票核收运输费用；之后，由^v^统一组织进行货运收入的清算，以保证各运输企业（铁路局）所得运输收入的合理性。

图1 国有铁路货运收入流程

通过上述分析可以看出，国有铁路货运收入管理过程中的关键环节有以下几点：

（1）日要车计划提报和批准

托运人根据已批准的货运计划向车站提出次日的日要车计划（货物运单），车站汇总后已以运货五的形式向铁路局提报次日装车计划，铁路局核减确认后于当日向车站下达次日请求装车命令（承认车），作为次日组织装车的依据。

（2）货票管理与运费核收

车站根据承认车情况及时地组织待装货物的交接和装车作业，并于装车完成后进行货票的填制以及货运费用的核收。货票是一种具有财务性质的货运票据，通常一式四份：甲联留作发站存查；乙联由发站寄往发局，作为确定货运收入、进行货运统计和内部财务清算的依据；丙联作为收据，交付给托运人；丁联作为运输凭证，连同运单由发站随车送至到站，由到站留作存查。货运费用的核收主要有四种方式，如表2所示。

表2 货运费用的核收方式

（3）货运收入清算。“一次收费、一票到达”的经营方式在很大程度上方便了托运人，提高了铁路货运服务质量，但与此同时也增大了铁路系统内货运收入管理的难度。由于货物运输过程往往需要由多个铁路局共同来完成，单纯由始发站收取运输费用势必会造成铁路局间收入分配的不均。在这种情况，为保证各铁路局能够合理取得其应得的货运收入，就必须将货运收入在铁路局间进行合理的分配，即货运收入的清算。

货运收入管理信息化现状

近年来，以计算机为核心的信息技术在我国铁路运输生产中得到了广泛的应用，一方面极大地改善了铁路现场的作业条件，另一方面有效地促进了管理水平和服务质量的提高。目前，对于我国铁路的货运收入管理而言，信息化主要体现在以下两个方面：

（1）请车过程信息化

**铁路通用工种工作计划3**

>一、实习的基本情况

由于学校的学习环境有限，主要学得的一些知识多在与书本，而在真正实际操作上的历练与经验十分匮乏，不能够很好的满足以后实际工作的需要。会有这样现象的出现，很大一部分原因是在学校学习，实践的太少，这也是为什么我们要出去实习的缘由。由于我们刚进入铁路，实习是我们除了学习以外，获得知识的另一条重要路线。就大方面说我们可以通过实习了解基本行车安全知识，让我们可以更多的接触到机车，了解机车的结构和组成，培养我们的工作的能力。同时，也培养我们这责任意识，上车首先要为我们身后的生命和财产着想。就小方面说实习使我们在学校获得的理论知识能够同实际情况相结合，同时专业实习又可以锻炼和培养我们业务素质和能力，提高自己实际的动手能力，以及培养我们吃苦耐劳的精神。经过段教育科的安排，我们58名同学于2月10号至5月31日，在济南机务段兖州段区进行乘务实习。

>二、实习的内容和过程

我们来到兖州段区后，首先进行了《机务作业人身安全标准》和《安全生产法》的学习。为了使我们在下一步的学习中，能更好了认识和理解，在\_老师的组织带领下，我们参观了段运用、检修、监控、电气、小辅修车间。通过参观，使我们对将要学习的东西有了直观的认识，也对我们今后的工作有了一定得了解。然后经过安全技能考试合格后，安排我们跟车进行乘务实习。实习的主要内容如下:

>（1）在学习规章制度方面

通过学习机务作业人身安全标准、技规、行规，明白了要想在工作中保护好在身安全，只有安规章上的规定作业。作为一名机车乘务员，在出勤值乘的时候，要严格按照规章规定：动车前，认真做好机车检查、给油等整备工作；运行中，要认真了望，按规定鸣笛，集中精神，为自己和牵引的生命和财产安全着想；下车时，要注意临线状态，看好车下地形。电力机车出库前，做好应检查好各开关位置是否正常、做好高低压试验、各通风机状态是否良好、各风管连接正常，不能为了节省时间，偷工减料，为旅客的生命和财产安全种下不良因素。

>（2）制动机

无论是机车还是车辆，制动机都是必不可少的。当机车、车辆编组成列车后，其各自的系统互相联系而构成一个统一的制动系统——列车制动系统。他由人为地产生列车减速力，并且通过控制这个力的大小从而控制列车减速或阻止它加速运行的过程。而这个力的供应就是由制动机的充气、排气控制的。通过制动机的冲排气从而产生缓解、制动和保压状态，使列车产生加速、减速和惰行的状态。不但学习了制动机的基础知识，还学习了各个组成部件，以及各部件在制动机运行中起到的作用，还有制动机在手柄个位置时的作用以及“五步闸”和“七步闸”的检查方法和项目。

>（3）柴油机

柴油机是内燃机车的动力系统，没有额柴油机，机车放在那就是一追废铁。以前在学校学习柴油机的时候，十分的抽象。经过在这实习，在车间看到真的柴油机之后，还真有点吃惊，跟想象的太不一样了。通过实习，对柴油机的一些基本故障都能够了解和解决，也熟悉了柴油机的组成和各部件的作用。通过柴油机运行时冒的烟能够判断出故障的原因和解决方法，通过乘务实习，跟着师傅偶尔遇到的柴油机故障，看着师傅熟练地解决故障，使我也加深了对柴油机的了解。除此之外，还了解了柴油机的甩缸方法，更换联调油，更换不良碳刷，更换不良闸瓦，调整制动活塞和闸瓦间隙。

>（4）内燃机车的电传动

内燃机车电传动主要就是通过小的按钮控制大的器件。通过老师给我们讲解了机车的主电路、控制电路、辅助电路、励磁电路和照明电路，是我对机车电路有了深刻的印象，老师通过多年的经验，给我们介绍了很多在书本没有的知识。还给我们讲了机车电路故障的判断方法，电路跳DZ故障的处理方法，电路接地故障的判断和处理方法。除了这些之外，还给我们安排了机车电气动作试验程序的模拟操作，以及前进工况走车电路实验程序、内容和电器框各继电器动作试验的程序、内容。

最后，在我们安全技能考试合格后，安排了我们的乘务实习。

>三、实习感受

>1、成绩与收获

（1）第一，自身素质得到了提高。因为虽然只有三个多月的实习时间，但是我觉得我在我自身的动手能力跟沟通能力都是在不断提高的。以前的我总是对所做的工作没有信心，害怕会给同时带来麻烦，即使是懂得工作程序和方法，也不敢大胆的尝试。这也是我自己很不足的一方面。还有就是我的沟通方面，在实习之前我的性格比较内向，到哪都是什么都不敢说出口，但是，通过这三个多月的时间磨练，我认为我自己在这两方面我是得到了改善跟进步的了，最起码我能且敢跟不同的人说话跟讲出我自己对工作的看法和建议。

（2）第二，自身业务水平得到提高。在单位实习的三个多月的时间里，通过理论学习、现场教育、乘务实习，从开始的不懂到现在了解，这也是一个很困难的过程。我学的是驾驶专业，所以在机车值乘方面，我感觉到受益菲浅，通过值乘了解了机车乘务员的一次乘务作业标准，从出勤、接车、机车整备、出段、挂车、发车准备、发车、机车操纵、机车防寒、（鸣笛、呼唤、车机联控、了望）、制动机的使用、继乘站换班、终点站及入段、转向、交车整备、退勤等内容的作业标准和操作规定。刚开始乘务实习的时候，师傅就告诉我：要多看多琢磨，不明白的地方就问，千万不要一知半解的，当一名合格的乘务员不是那么容易的，上了车就要为你所牵引的旅客和货物安全着想。当时这句话就让我知道我以后什么都要努力、努力、再努力，跟上铁路发展的脚步不掉队。

（3）第三，对火车司机的工作有了初步的了解，认真深化在职业教育科学习的理论知识，脑中开始积累乘务员一次乘务标准的电点滴滴，细心体味着作为一名合格的火车司机应该具有的职业素质，同时积极配合好我的司机师傅的工作，做到不影响他的正常工作的同时多问多学现场知识，对不知道和不明白的地方坚决做到深知熟解，并能举一反三，正常行车情况下能熟练的在脑中模拟驾驶要领，

遇到特殊情况能做到不急不乱，快速准确的反映出解决方案，在以后的正式工作中保证机车的安全正常运行。

>2、问题与不足

经过三个多月的实习，虽然从自身各方面取得了成绩，但是还存在着不少不足之处。有些问题是需要及时解决的：

（1）在自己主观思想上希望多深入多了解和全面掌握业务知识，提高自己业务水平，在工作中也努力争取去做，但由于和同事之间缺乏沟通交流，在某种程度上给自己和工作造成了不利的影响，在今后需要也必须注意和克服;

（2）在理论学习上，思想还是不够端正，有时感觉不到压力的存在，容易放松对自己的要求。

>3、对策与建议

（1）在以后的工作生活中，加强对自身业务理论知识的学习，不管干什么，都必须有过硬的理论基础，才能在实践中才能更好的完成各种工作。

（2）在工作方法上还需要更加扎实，更加细致，把原则性和灵活性很好地结合起来，提高业务水平;学无止境，一个人的能力和水平是有限的，只有不断学习才能完善提高。在工作中，我时常感到能力和知识的欠缺，需要进一步提高政治业务素质和理论水平，提高理论和实践水平，使自己圆满出色地完成本职工作。 在今后的工作中我要克服自身不足，认真总结经验，继续努力学习，不断提高工作效能，完善自己的知识结构，从而进一步提高自己的综合能力与综合素质。努力使自己成为一个现代化的铁路工人。以上是我的实习报告，如有不妥之处，请多加指正。

**铁路通用工种工作计划4**

20x年，第一大队按照工务段整体工作部署和各项要求，在段领导的正确领导下，不断强化作业纪律、秩序和新的养护维修模式管理，加强了大队、工区、各岗位的标准执行和制度的落实，实现了整个大队安全生产的基本稳定。主要通过大问题集中修，小问题及时清，各种检查和自身的徒步检查等形式，消除了线路上存在的各种隐患，全面整顿了大队内的安全基础管理，大力整治设备的质量，保证目前最佳状态的完好；安全管理有所改进，设备质量处于完好，提升了大队能驾驭全面安全生产，稳定发展的良好局面；增强了职工的团体意识和安全责任意识；切实做好了配合施工队的监督和卡控工作；全面监控，切实把好线路设备质量关；狠抓职工队伍稳定，提高各工区工、组长的默契配合，互位提醒，各项工作得到快速高效落实。现将一大队20xx年度总结如下：

—、20xx年的回顾:

(1)落实工作管理制度，提升工、组长的管理能力。

针对工区人员比较复杂，积极性层次不同，对其工区进行会议讲解，分析当前形势，使每位职工充分了解，目前繁忙的维修任务势在必行，也是刻不容缓的大事；认真对待大队、工区检查出的问题，根据不同的情况制定不同的措施，进一步督促每位职工对目前形势加快改进落实。

(2)狠抓设备治理力度，不断提高设备质量。

积极开展集中修工作，认真完成维修任务，确保线路质量稳步上升，今年的\*月份，伏道便线的起用，存在诸多问题，由于伏道工区本来维修任务大，困难多，于是就调配寺台人员合起来共同维修，使x——x得到很好的改善；初，疏解线的钢轨拆运，时间紧，任务重，积极调配伏道工区，大力相互，使任务在预定的时间内提前完成；13年\*\*月份，x站2#道岔辄叉心更换，调配寺台人员共同更换，克服困难，面对环境恶劣，使在有效的“天窗”点内，提前更换完毕；\*月份，寺台、冯村、五陵曲线侧磨钢轨的互换，还有\*月份，\*\*南道口的维修也是采用集中修，保证了“汤阴咽喉”的完好畅通。

(3)对预警设备进行盯控，狠抓设备政治，提高线路整体质量。

大队在“预防为主、修养并护”的方针下，按照“动态检查”、“周添乘”、“徒步检查”、“每周十大风险点”，对管辖内的设备进行了精检维修。对南场215#，220#滑床垫板减损超限、寺台站2#道岔、基本轨磨损、冯村2#道岔、撤叉心压溃、107南道口高低超限进行了实时监控，把握发展趋势，坚持每周一次的巡查，发现情况立即汇报并维修，还要求各工区每天的养护维修，要认真落实，班前叮嘱，班后自检。切实的做到“修后有果，干后必检”，使线路质量得到实质的提高。

(4)强化安全管理，确保作业安全。

一是加强职工劳动的安全教育，严格落实和执行作业过程中的人身安全，确保安全作业，杜绝违章作业和思想麻痹，及时消除各类危险及人身安全的隐患。针对情况，暑期对各工区、道口、大桥逐房间进

行了安全检查和教育；冬季进行了防电、防火、防煤气的宣传和督导。二是加强工、组长的带班作业力度和检查力度，督促职工做到两不伤害“不让别人伤害，也不伤害他人”。

(5)注意职工素质建设，提高班组战斗力。

我们大队在做好养护维修的同时，还加强政治业务学习，通过看报纸、看电视和聊天了解时事政治，全面提高职工队伍素质。科技是先动力，只有素质得到了提高，生产任务才能提高效率完成。在今年9月份的劳动技能鉴定考试的前后，我们大队形成“你比我赶”、“勤学好问”的良好形势。使职工在较短的时间内掌握了业务知识和操作技能，确保了一大队高百分率、通过技能鉴定。

二、20xx年的工作打算

(1)做好新形势下的养护维修。

目前，换边的任务迫在眉睫，认真落实段任何时候的工作安排，确定把不同时期、不同情况、不同要求的线路维修进行到有的最佳状态。做好每一次、每一步段领导的安排部署。

(2)组织全员学习，提高业务技能。

科技以人文本，只有全员素质的提高，生产任务才能顺利发展，广大员工的思想素质才能提高，才能保持队伍的稳定，以良好的精神风貌，积极的工作热情投入到安全生产中区。一是加强日常技能学习和政治学习，学习内容包括段要求的学习内容和规章制度，各工区工、组长要认真落实，促进职工的积极性，提高队伍的整体水平。二是强化对无缝线路的技能学习和业务技术的提高，组织职工掀起学业务、

练技能的学习氛围，达到大部分职工技术过硬，能独立完成作业任务，做到熟知业务技术的要求。

(3)加强职工安全教育，提高职工安全意识

20xx年，大队继续把职工安全作业，作业标准化作为重点来抓，确保人身安全，加强现场作业的安全卡控，安全时时不松懈，在作业中及时发现人身安全隐患时，及时提出和制止；对违章的职工，多劝阻，多规导；强化冬夏两季的安全工作；确保职工的安全防范意识提高，安全自我保护意识不断提高。

（4）做好线路检查和维修工作的安排

过节期间安排好值班人员、加大巡道工，道口工检查力度，做好线路检查记录合理安排维修制定计划。元月份计划南场两根岔尖与基本轨更换3月份、4月份0—33公里捣固机上道，精起细捣，改道拨道一遍，5月份对道岔道口，进行全面查修，加强伏道工区便线维修力度，加x村工区20个涵洞维修量，确保线路安全。

回顾20xx年，在段领导正确领导下，在全队职工的共同努力下，第一大队取得了一定的成绩，完成了各项任务，但安全生产管理仍需要不断努力，作风要扎实，管理要科学，目标要明确，队伍要团结，设备需要更优良。展望20xx年，我们全队会更团结，更勤奋，严抓标准化作业，按照段的目标，团结拼搏，迎刃而上，全面完成安全生产的各项任务，保安全保稳定，确保线路畅通。

**铁路通用工种工作计划5**

关键词：铁路 货车车辆 轮对 故障

在我国国民经济中，铁路往往会起到极为重要的作用。随着我国科学技术的进步和社会的快速发展，铁路货车也正在朝着高速、重载的方向前进，这就对我国铁路货车的运行质量和运行检修水平提出了更高的要求。而轮对通常是呈高速旋转滚动，且承载着铁路货车车辆的全部重量，很容易出现运行故障，这些故障会对货车运行的提速造成较大的制约，也会对铁路货车的运行安全造成严重威胁和影响，不利于铁路行业的可持续发展。该文就铁路货车车辆轮对故障及改进措施进行探讨。

1 铁路货车车辆轮对存在的常见故障

轮缘磨损故障

在正常的工作状态下，铁路货车车辆轮对的轮缘磨损程度一般都不会太严重。轮缘磨损的主要原因是由于铁路货车会出现曲线行驶或者通过道岔的情况，为了保持平衡，轮缘不得不承受较大作用的水平力，车辆易于偏向靠近铁路线路的某一侧，进而出现轮缘磨损故障。

辐板孔的裂纹故障

铁路货车车辆在提速后或者加载后，由于没有对车辆轮对进行及时更换，会使轮对的结构性能和材质都难以满足使用需求，进而出现辐板孔裂纹故障。

轮对踏面和轮缘的常见故障

轮对踏面和轮缘的常见故障包括局部凹入、剥离、磨损、擦伤、裂纹等。本文主要就踏面圆周磨耗故障、踏面裂纹故障、踏面剥离故障进行分析。

踏面圆周磨耗故障

踏面圆周磨耗故障主要是指铁路货车车辆的轮对踏面尺寸会随着车辆车轮的半径方向日益减小而造成。车辆的运行速度，车轮的制造工艺、闸瓦质量、材质，转向架结构，车辆的载荷都会对踏面圆周磨耗造成影响。

踏面裂纹故障

在空转、制动、滑行等情况下，铁路货车车辆踏面的表层会由于摩擦作用而出现大量的摩擦热能，这些摩擦热能会加热踏面部位的金属器件，并且快速将热量向踏面的内、外部方向予以传导、扩散，长此以往，就会使得踏面出现裂纹。通常可将踏面裂纹分为两种形式，即：一种为淬火效应，使得一层硬化层出现在踏面的表层上；另外一种是所出现的热膨胀应力被塑性变形所抵消，肉眼是很难观察到组织上的裂纹变化。

踏面剥离故障

踏面剥离故障是指铁路货车车辆轮对踏面上的金属物质会逐渐以片状形式剥落，使得一系列不规则的小凹坑出现在表层上。基于踏面剥离故障的产生原因，可分为疲劳型剥离和热剥离两大类。

2 铁路货车车辆轮对故障的解决方案

健全维护与检修的制度

首先，要将铁路货车车辆轮对维护检修管理工作独立设置于铁路企业的各项管理工作中，提高对铁路货车车辆轮对维护与检修工作的重视。同时，开展全方位的检查工作，设定出必要的维修细节要求，如故障维修、改良维修、定期维修、预防维修等，以便工作人员能够实行。

加强优化货车的自身性能

对铁路货车车辆的结构设计和制动系统进一步优化。为了提高货车运行中的制动效果、灵敏度、运行性能及安全系数，务必要加强提速后、加载后铁路货车车辆的结构设计和制动系统，以免出现铁路货车车辆轮对故障。

对铁路货车车辆的综合性能进行提升。主要注意研究闸瓦质量、车轮质量、钢轨材质等方面的研究，提高铁路货车车辆的安全指数和综合性能，进而提高货车车辆的安全性。

提升配件检修质量

（1）编组列车的试风检验要予以加强；（2）应该对车辆的集控试风试验进行详细、认真地检查；（3）注意控制制动配件的检修质量。只有认真落实者三个方面的内容，才能够提升配件检修质量，才可以避免铁路货车车辆出现轮对故障。

完善车辆运行工况

（1）合理改善铁路货车车辆工况；（2）严格控制编组规定；（3）对机车操作标准要严格执行；只有这样，才能够进一步提升铁路货车车辆的轮对质量。

加强精细化管理

为进一步加强铁路货车车辆轮对的精细管理，应该不断创新管理理念，推进铁路货车车辆轮对管理工作向精细化发展，狠抓铁路货车车辆轮对现场精细化管理，定期开展铁路货车车辆轮对安全隐患自查、自纠、设备检修维护和保养工作，以此来解决铁路货车车辆轮对精细化管理中存在的隐患。

首先，从加强员工业务培训入手，利用班前学习时间向员工讲解铁路货车车辆轮对的相关知识。针对工作现场遇到的不同情况、不同问题，指派有关技术人员进行现场排解，从而强化了员工对业务知识的掌握和对设备使用的熟知程度。特别对安全生产中运行的主要设备，从小处、细处着手来抓铁路货车车辆轮对的管理，坚持实施每日一检制度，逐日进行检查、监督铁路货车车辆轮对的运行，尤其是要重点检修阀类部件、闸调器等易损件，对存在的隐患和问题，及时安排处理，确保生产中铁路货车车辆轮对的安全高效运转，避免出现车轮的剥离故障、擦伤故障。

为提高铁路货车车辆轮对检修的完好率，务必要始终把精确制定铁路货车车辆轮对检修计划、细化落实环节、量化考核工作，作为实现铁路货车车辆轮对精细化管理的前提。铁路货车车辆轮对的检修计划应该从年计划到月计划、周计划，以及部分检修的日计划，都逐项制定了详细的检修计划和验收时间，使机电检修工作做实做细。每月还应该对检修计划的实施情况进行及时总结，并对检修工期、设备损坏原因进行系统、客观地分析，使铁路货车车辆轮对的检修工作逐步实现了由标准化向精细化的转变。

3 结语

铁路货车车辆轮对故障作为常见的故障问题，会严重影响到铁路货车的运行效率及车轮安全。只有采取合理的故障解决方案，大力做好轮对的维护工作，才可以提升铁路货车车辆运行的安全性及货运效率。

参考文献

[1] 郑伟.铁路货车车辆轮对故障分析及改进措施[J].科技促进发展（应用版），20\_，23（10）：145-147.

[2] 朱波.货车轮对故障分析和改进措施探讨[J].上海铁道科技，20\_，31（3）：120-123.

[3] 杨忠良.铁路货车轮对常见故障分析[J]. 黑龙江科技信息，20\_，35（13）：170-173.

[4] 宋海琛.铁路货车闸调器调整的有效方法[J].甘肃科技，20\_，25（21）：155-158.

**铁路通用工种工作计划6**

抓好基层党组织建设分类指导工作。认真落实《推进街道社区党的建设实施意见》，对社区党组织实施星级化管理，促进分类定级常态化和晋位升级长效化。深入推进“党建示范街区”和“一区一品”创建活动，打造党建服务品牌，提高党员为民服务意识。

抓好基层基础保障工作。加大社区基础设施建设力度，进一步推进阵地建设。改善街居办公环境，争取项目资金投入，置换现有办公楼，建设街道办事处办公楼。通过购置、自建，进一步扩充8个社区办公用房面积，在街道、社区全部实行一站式民生服务大厅。

抓好“党工委书记抓党建”工作。认真落实党工委书记和社区党支部抓基层党建工作记实制，建立健全“抓书记、书记抓”的长效机制，从明确记实内容、丰富记实形式、强化结果运用等方面入手，扎实开展记实制活动，有效地推动街道党建工作的发展。

**铁路通用工种工作计划7**

关于调整职工岗位工资标准继续开展安全效益达标考核的宣传提纲

为推进路局改革发展，充分发挥工资分配的激励约束作用，根据《中国铁路总公司关于 年调整企业职工岗位工资标准的通知》(铁总劳卫〔20\_〕14 号)和《西安铁路局关于调整职工岗位工资标准继续开展安全效益达标考核的通知》(西铁劳卫函〔20\_〕3 号)文件精神,现将增资相关事项进行通知，请各部门相关负责人向职工做好宣传工作。

一、 调整职工岗位工资标准

1.调整岗位工资的人员范围：全段在岗职工。

2.调整职工岗位工资标准：岗位序列 1～9 档的岗位工资标准增加 360 元;22～26档的岗位工资标准增加 490 元;9～22 档之间按档差 10 元的标准递增。

3.适当提高各类学校毕业生见习期间临时工资水平和退岗休养人员生活费标准：大学专科毕业生和大学本科毕业生提高360元;双学士学位大学本科毕业生提高380元;硕士学位研究生提高400元;退岗休养人员生活费每人每月提高 300 元。

二、 继续在运输生产一线职工中开展安全效益达标考核

继续在运输生产一线职工中开展安全效益达标考核，考核项目、标准等具体事项仍按原有相关文件执行。

三、 调整乘务员生活补贴标准

乘务员生活补贴标准从每小时元提高至每小时元，津贴支付人员范围及时间节点的计算均按照原标准执行。

劳人科

1月14日

**铁路通用工种工作计划8**

摘 要： 机车调度是铁路运输指挥中的高风险工种，主要有调图风险、重点列车风险、客车风险、救援列车风险和乘务员超劳风险。

关键词： 机车调度； 风险； 救援

安全风险始终存在，并在条件成熟时导致事故的发生，对安全风险必须坚持“零容忍”原则。实施安全风险管理的核心是“超前防范、过程控制”。机车调度工作是列车指挥中的重要组成部分，与行车有关工种调度密切配合，协同动作，按图组织均衡开车，保证机车供应，及时正确地处理日常运输生产中的有关问题。机车指挥者的工作，逐渐成为铁路运输中的高风险工种。

一、调整运行图风险

列车调度是列车的指挥者，依据列车运行图指挥列车按照不同等级进行待避、会让，好比铁路系统的神经中枢，调整列车运行图就是给神经系统做手术。因此，确保调整列车运行图安全稳定，平稳过渡是关系到铁路系统安全的高度风险源。机车调度的工作职责是安排机车。俗话说，“火车跑得快，全靠机车带”，没有机车，一趟车都开不出去，铁路交通将处于停滞状态，将给人民群众的出行造成不便。因此，机车调度在调整列车运行图中发挥着非常重要的作用。调度前，要组织机车调度员认真学习调度文件，制定调度预案，细化机车运用方案。

二、重点列车风险

1.保密信息风险。军运、特运、专运、“140”、“301”产品及客运重点列车信息是保密的，现代通讯技术十分发达，对保密工作提出了更高要求，要求机车调度员提高保密意识，不该看的不看，不该问的不问，不该说的不说，使用保密电话，确保信息不泄密。

2.机车质量风险。军运、特运、专运、“140”产品及客运重点列车对机车质量要求很高，机车调度员必须按照领导指示和电报要求，及时扣车整修、保养，安排经验丰富的专业人员对机车全面保养，检查，保证机车质量和技术状态是最好的。

3.相关事宜风险。军运、特运、专运、“140”产品及客运重点列车要求很高，机车调度员必须安排妥当相关事宜，确保不出差错。出动专用调机配合作业，部署业务精湛、政治素质过硬的人员带道，安排干部添乘等相关事宜。

机车调度员在编制机车日（班）工作计划时，优先安排重点列车机车工作计划，报机调主任严格审核把关。重点列车开车前，机车调度员督促机车正点出库挂头，盯重点要求的落实，运行中密切注意其动态，全过程跟踪盯控，确保重点列车安全正点开行，做到万无一失。

三、旅客列车风险

20\_年世园会期间，西安的客流量增加了1500多万。每年春运、署运、“五一”和“十一”黄金周铁路部门要加开多趟临客。机车调度员是调整安排机车的，机车出现问题，客车开不了，广大乘客被滞留，容易形成不稳定因素，构成巨大的风险点。

（一）自然灾害风险

1.水害。西安局管内宝成、宝中、宝天、西康、襄渝等线路属山区铁路，由于地质原因，降雨过多，容易形成山体坍塌，掩埋线路。20\_年7月上旬，局管内襄渝、陇海等14条线路出现集中降雨，从7月4日3时至5日7时，发生较大水害险情24起，造成客车大面积晚点。

2.大风。由于乌鲁木齐大风，造成客车大面积晚点。20\_年沿海城市“达维”、“苏拉”和“海葵”台风影响，造成京沪、沪宁沪昆等线路中断，大量客车停运、晚点。

3.地震。20\_年“”大地震，部分客车在我局管内折返，部分客车在外局折返，部分客车隔日开行，部分客车经其它线迂回，有的进西安站，有的不进西安站，一时间交通乱如麻。

4.雷电。20\_年7月23日甬温线特大事故，就是雷电造成铁路信号错误升级，导致D3115次列车和D301次发生尾追，客车大量晚点、停运。

（二）机车质量风险

长交路跨局轮乘机车，最长旅程达到202\_多公里。由于机车质量跟不上，机车型号复杂，故障率高，对客车影响较大。机车调度员统筹安排，全盘考虑，刚把日（班）计划编制好，由于某一台机车故障，会把所有的计划全部打乱，重新开始。

（三）临时客车风险

对于临客和旅游列车，机车调度员根据相关文电、命令，逐列确定临客列车走行经路、机车担当段别、机型、换挂地点及乘务员换乘地点，提前向相关机务段布置。在日常运输组织中，编制机车工作计划时，机车调度员要认真核对临客开行命令和客调大表，并与邻局和机务段进行再次核对，确认临客开行计划无误后，方可编制机车工作计划，值台调度员再次核对，才能确保临客不出差错。

四、救援列车风险

救援列车是列车发生冲突、脱轨、塌方、断道等事故后的一种特殊起伏工具，正常情况下，是不需要救援列车的。一旦发生脱轨、塌方、断道等特殊情况，需要救援列车出动时，对其出动的时间要求很高。由于救援列车平时用不上，很容易被人忽视，因而成为机车调度工作中的高风险点。

机车调度员在日常工作中，对管辖的救援列车停放地点、头向、限速、担当救援范围、救援列车值班电话等内容熟记于心。接班后必须与救援列车值班室核对位置，准确掌握救援列车动态。

发生事故需要救援出动时，机车调度员要提前通知机务段调度室和救援列车值班室，做好出动准备。及时向列车调度员提供准确的救援列车资料（救援列车编组顺序、车号、辆数、换长、自重、总重、运行限制速度、救援吊车吊臂朝向）。遇到救援列车检修时，应根据机务段电报请求和机务处批示，严格按电报要求执行，正确命令。检修结束盯控救援列车及时归位。

五、司机超劳风险

超劳是一个系统工程，需要各个工种、各个环节共同执行风险阻断措施，才能降低超劳风险。

1.计划调度员组织好车流接续，落实车站编车进度，遇列车晚点不能按计划开车时，及时通知机车调度员和列车调度员，防止机车乘务员出勤等待或机车出库后在站长时间等流的现象发生。

2.列车调度员在调整列车运行时，要严格掌握机车乘务员劳动时间，对关键列车要有预见性地进行调整，防止机车乘务员超劳。

3.机车调度员要及时通知列车调度员，提醒列车调度员加速放行，如确知不能在超劳点前到达时，应通知机务段提前做好换班工作。遇自然灾害等影响列车大面积在途等点而超劳时，要及时向有关机务段通报情况，由机务段向乘务员传达情况，采取就地调休或换班的方式，解决超劳问题。

通过对机调工作安全风险研判和分析，明确安全风险点、风险源，分层制定控制风险和消除风险的措施。在风险控制过程中，认真执行风险阻断措施，机调工作的风险是能够有效控制的。

参考文献：

[1] 铁路机车运用管理规程.铁运（20\_）7号.

[2] 机车运用管理细则.西铁机（20\_）201号.

[3] 肖贵平.铁路安全风险管理.

[4] 西安铁路局安全风险管理办法（试行）.西铁安函[20\_]174号.

[5] 关于加强防止机车乘务员超劳管理工作的通知.铁运（20\_）111号.

[6] 西安铁路局调度所管理细则.

**铁路通用工种工作计划9**

铁路部门年终总结

一、机务安全工作

今年以来全局机务系统消灭险性及以上责任行车事故，截止9月底实现无重大大事故3989天、无险性事故2533天。机车乘务员在行车途^v^防止各类事故11769件，其中防止重大大事故10件，防止险性事故403件，防止折角塞门关闭3件，防止路外伤亡事故9301件，防止其它一般事故202\_件。 截止9月底，共发生一般行车责任事故8件，其中调车脱线、调车冲突各1件、挤岔6件，每十万公里件。

1、认真开展安全大检查。为认真贯彻^v^《关于迅速开展防火防爆大检查的通知》(运装机运[]266号电报)和路局《关于迅速开展防火防爆大检查的紧急通知》(上铁公发[20\_]61号电报)的精神。我处从3月份起开展安全大检查， 4月份继续分南、北两个专业组，分别检查了阜阳、合肥、南京、南翔和福州、永安、金华、杭州机务段。检查组在听取各段开展安全大检查情况介绍的同时，深入车间、班组检查现场安全作业和安全设备情况，对发现的问题除了与被检查段交换意见，并发出整改通知书，各段对安全检查组提出的问题都很重视，立即研究了整改措施，并反馈了落实情况。下半年继续开展安全大检查，至今共检查发现问题3218个，其中上半年整改2833个，下半年整改251个，共计3084个，整改率为96%，还有134个问题正在逐步整改中。

2、加强机车运用安全工作。

(1)落实部13号文《机务行车安全管理规则》，认真抓好“915”对规检查工作。一是抓好机务段每月的自查自评工作;二是抓好分局每季度的“915”检查;三是坚持局每半年一次的“915”对规检查。通过各级对规，夯实各项安全基础管理工作。

(2)认真抓好干部添乘和指导司机管理工作，重点抓好干部添乘的量化标准以及夜间添乘复盖面情况和关键人、机班的添乘帮教情况。

(3)认真抓好机车乘务员的待乘管理工作和防止机车乘务员超劳工作，保证机车乘务员出乘前不少于4小时的休息，出乘时精力充沛。加强超劳分析，落实机务防止超劳的各项措施，努力减少超劳的发生。

(4)抓好季节性事故的预防工作。一是抓一年二次的非正常行车考试;二是抓好非正常行车规章的落实，路局坚持“915”检查，对各段一年二次机车乘务员非正常行车规章的考试情况和考试成绩进行检查，坚持对运用干部的规章考试，并在季节前做好有关措施的督促检查工作。

3、救援工作进一步加强。

第一，全面开展示范救援列车的创建工作。根据路局深化沪宁示范达标线、创建沪杭、津浦示范达标线的工作部署，沪宁线上海、常州、南京东救援列车在达标的基础上进一步深化示范创建工作，常州救援列车创建工作已列入路局沪宁达标线的一个典型单位，上海、南京东救援列车也正在按规划目标继续强化基础工作，杭州、滁州等救援列车均全面展开示范救援列车的创建工作。

第二，运用科技手段提升快速救援能力。为适应沪宁干线运输安全畅通，加快提升快速救援能力，路局组织上海、南京分局开发《沪宁线行车事故快速救援预案软件运用系统》，已通过项目验收和技术鉴定。在此基础上，积极开展了《上海铁路局行车事故快速救援处置预案应用系统》的编制工作，10月份召开了该软件编制工作会议，要求年内完成编制工作。

第三，坚持开展救援装备“三大活动”。根据年度工作安排，全局救援列车积极开展了春、秋两季以吊机为重点的救援装备大检查、大保养、大整治活动。“三大”活动基本做到了有计划、有重点、有成效、有总结;据初步统计，三大活动中查出质量隐患231件，整改207件，厂方(新吊机)和吊机承修单位处理24件。通过“三大”活动，消除隐患、保养到位，大大提高了救援装备质量。

第四，强化救援技能培训和演练。各分局按照路局安排的救援竞赛项目(油罐车加水倾翻60度吊复)分别组织各救援列车进行了演练竞赛，该项目难度很大，吊复困难，但各救援列车动脑筋想办法，圆满完成了该项任务，锻炼了队伍，掌握了救援新技巧。今年来由分局举办的救援专职人员培训班和集训6期次，对车务系统救援队的检查辅导42次，救援列车主管单位举办的各种竞赛5次。各救援列车进行了单工种技能演练818次、参加人数为8956人次，吊机参加的综合演练93次、参加人数1879人次。全局各救援列车专职人员自行组织的各种形式的业务学习人均超过12小时/月。

第五，加强春运和节假日黄金周等阶段性待备，确保运输畅通。春节、五一、十一节假日和路局1000天期间，对全局救援列车提出了人员充足、装备良好、出动迅速、救援成功的四点要求，各救援列车加强值班，确保万无一失。截止10月底，全局救援列车进行事故救援24次(未正式接令8次)，其中正线救援2次，站场(车站、编组站)救援22次;起复机车8台、货车32辆(重车11辆)、客车1辆。在事故救援时，各出动单位做到出动迅速、方案得当、装备良好、协调作业，杜绝了吊机故障中断救援、救援现场指挥失误、吊机人身伤害事故，出色完成了每次救援任务，为恢复运输畅通和路局安全目标的实现做出了贡献。

4、加强机车安全装备工作。

第一，进一步规范安全装备管理工作。今年通过抓《上海铁路局机车行车安全装备使用维修管理实施细则》(上铁机发[]129号)的落实，在规范安全装备管理方面收到明显效果。反映在列车运用监控装置的各项运用指标上，今年以来保持了高位平稳。据1-9月份统计，安装监控装置机车入库348510台次(按有入库检测点统计)，良好347757台次，良好率，同比提高个百分点(部定99%，局定);安装监控装置客货运机车总走行万公里，途中发生因监控装置及相关设备故障关机176次，关机率十万公里(部定，局定)，同比下降个百分点，其他原因关机113件，件/十万公里(局定);放风发生413起，其中操纵原因227起，监控故障22起，信号异常87起，其他77起，放风率十万公里(部定常用或紧急件，局定)，同比降低百分点，调小发生放风308件，每百台日件(部定2件);应转文件1139051个，成功转储1138481，转储率，与去年持平。

第二，推广IC卡施工限速控制，加强IC卡运用管理。今年是全局IC卡施工限速控制推广工作关键年，特别是返程写卡，技术和管理难度较大。为做好返程写卡，机务处下发机监函[20\_]7号《关于做好IC卡控制临时限速使用情况调查工作的通知》，通过收集、分析去年推广本段写卡的实际运用情况，完善返程写卡软件。根据部下发关于沈阳局5月27日T262次严重超速的通报，以机电[20\_]068号《关于加强监控装置IC卡使用管理的通知》部署强化IC卡揭示信息复核和管理工作;以机监函[20\_]66号文《关于监控装置IC卡跨段写卡工作安排的通知》部署全局返程写卡推广工作;举办IC卡跨段写卡软件培训班和赴蚌埠、芜湖、南京、杭州及金华等段进行重点指导，组织实施和强力推进。至10月底，IC卡施工限速控制已基本覆盖面全局交路，为第六次全路提速大施工期间的机务行车安全提供了技术保障。

第三，安全装备技改安装情况。 截至10月底，相关项目完成情况。

(1)LKJ型监控装置安装140台。今年是^v^三年完成客运机车LKJ2000型监控装置安装的第二年(原计划139、140、99，计378台，实际02年下达计划117台)，至10月底已完成117台。监控中心按统一装车方案、便于集中管理要求，编制完成DF11(A、B、C三种操作台)、DF4D、DF4KB机车装车设计文件，按车型统一设备安装位置、支架(面板)、电缆走向及接线方式。针对LKJ2000装置控制模式、运用质量中出现的问题，提出有关监控程序、操作方法、显示器抗干扰、显示界面及控制模式等方面修改意见，并逐步解决202\_型装置软件缺陷、显示器故障等问题，使新装备逐步进入稳定运行状态。

(2)统一调小机车LKJ-93AI装置。自以来，我局陆续在调小机车上安装监控装置，基本使用客货运机车替换下的设备(JK-2H、LKJ-93H、LKJ-93A)。LKJ2000型装车后，除用于更新部分寿命到期的货运机车监控装置外，其余安排用于统一调小机车为LKJ-93AI。路局安排该项目更新配套电缆37台，机务处下发《关于安排调小机车监控装置更新工作的通知》，年内完成。

**铁路通用工种工作计划10**

20xx—20xx年是新郑州局成立后的头两年，在处长和主管领导的带领下，带领全科同志按照 “强化基础、狠抓管理、科技领先、确保安全” 的工作方针，紧紧围绕安全生产的主题，通过完善、健全各项管理制度，狠抓制度的落实，保证各项工作目标的实现。

一、 政治理论学习取得重大收获

两年来，遵照局机关党委和处总支的安排，对“三个代表” 重要思想和^v^报告等理论进行了系统的学习。特别是在11月份参加了路局第九期处科职干部培训班，对树立科学发展观、铁路跨越式发展实践等进行了更加深入、系统地学习，并以优异的成绩被路局党校授予优秀学员证书。通过学习，细心体会，对当前国际、国内的形势有了更清晰的认识，对跨越式发展这一铁路改革的重大战略举措有了更深刻的理解，为各项工作的顺利完成打下了坚实的理论基础。

二、创造性圆满完成各项工作

1、 健全规章管理，规范管理标准

新的郑州局成立后，组织有关人员将防洪、路基两方面的各种制度、标准进行梳理，制定了《郑州铁路局防洪工作细则》和《郑州铁路局路基工作细则》。两个《细则》的制定，在全路专业管理方面均属首创，标志着我局防洪、路基管理工作走在全路各局前列，为做好郑州局的防洪、路基工作奠定了坚实的理论基础。

2、建立三级警戒雨量制度，确保汛期防洪安全

结合新郑州局的具体情况，在原郑州局二级警戒雨量制度的基础上，提出实行三级警戒雨量的设想，并组织全局有关人员认真研讨，建立了新郑州局的三级警戒雨量制度。经过两年来的实践，证明三级警戒雨量制度符合新郑州局的实际情况，受到站段、车间、和工区的欢迎，并得以认真贯彻执行，使我局的汛期行车安全得到制度上的保证。

防洪工作的重点和中心工作就是确保汛期行车安全，在大量调查研究的基础上，在全局提出了遇到险情“宁可错拦，不可错放，拦对有功，拦错无过，不拦犯罪”的防洪安全理念，受到原局长徐宜发的称赞，大大激发了工务职工心系安全、确保安全的主观能动性。

顺利完成20xx年防洪预抢工程31件万元，水害复旧工程68件万元。

3、科技防洪取得重大进展，建立防洪应急体系平台

两年来我局的科技防洪工作取得了重大进展，共完成课题5项，获奖课题2项。《提速区段路基状态检查车的研究》通过^v^鉴定，《防洪危险地点现场图像监测系统》、《桥涵淤堵和水害远程监测系统》、《工务防洪远程指挥系统》三项科研课题得到完成并顺利通过路局鉴定，《铁路防洪雨量远程监测报警系统》的升级改造已经完成，并进行试用性推广。《膨胀土路基分布、特性试验及数据库系统研究》获武汉铁路局科技进步一等奖(武铁总函[]605号);《河南省铁路气象预报服务系统》获河南省气象局科技开发贰等奖(kj20\_04-03)。

**铁路通用工种工作计划11**

根据学校铁道工程技术专业培养方案的要求和教学计划的安排，为巩固理论教学成果，提高学生的操作技能，适应现场的实际需要，20xx级铁道工程技术专业学生将于完成学业一部分三个月的《铁道工务》顶岗实习。

>一、实习日期：

>二、关键词：

整理外观、防护、起道、拨道、改道、除草、捣固、涂油、换螺帽、换扣板、换弹条、换枕木、换钢轨

>三、实习目的：

1、学习和了解线路作业防护及确保安全的有关规定。

2、学习和掌握轨道设备基本组成、基本尺寸和技术标准(含无缝线路)。

3、进行曲线拨正、调整轨缝、缩短轨布置等基本计算训练。

4、参加线路综合维修、临时补休作业。

5、掌握各种施工作业防护方法。

6、熟悉工务管理部门的管理组织及职责范围。

>四、实习主要内容：

在系里面安排我们到工务段实习，我们所有人都觉得非常的激动，因为我们以前都只是学习铁道工务的理论知识，从来没有将理论与工务的实际操作结合起来学习。

本次实习我们去惠州的那部分人前一天就踏上了实习的旅程。首先来到河源站，来到广梅汕铁路党校职校，来到广梅汕铁路党校职校的主要目的就是：对线路作业的安全培训及安全考试。

等到安全考试完成，我们又辗转到被分到的车间，而和我一起被分在龙川北线路车间一共八人，当天我们六个男生就分到了工区，两个女生分在了车间，晚九点才到东水线路专修工区。

实习第一天我们就被要求5：00起床，常常的火车鸣笛声，确实有点的不适应，但是接下来的日子每天如是，就慢慢的适应下来。来到工区实习我做的第一件事就是：工务的常规作业，刨除铁道线路道心的多余的道砟，用拉耙拉平整道床边破。第二天我们就被要求00:00起床，因为天窗点在00:30-02:30。点内我工作量是涂油换螺帽。

接下来的工作，是跟着工人师傅刨除水沟的杂草、泥土、垃圾等整理外观的作业。然后，是更换线路上坏损的扣件、螺帽、弹条、更换坏损的轨距挡块、加紧扣件螺栓，轨距拉杆螺栓等等。这所有的工作虽然很简单，但是还是占据了我们实习学习工作的大部分时间。就这样又过去了将近一个月，接下来又做了一样其他的工务作业，那就是：拨道作业、改道作业、起道作业、捣固等等。

相关工作的图片：

>五、实习心得：

三个月的时间不知不觉就过去了。刚去的一周还是在劳累中度过的，由于我们的线路刚刚好要做外观，而且马上面临着三标检查。所以一周都是在拉边坡、刨道砟、疏通水沟、除草，然后直到做完。感觉我以后的工作就是这样，我的心顿时就凉了，但是慢慢的后面的工作就步入正轨了。在接下来的两周里，我不断调整自己，虚心学习，努力提高自己各方面的能力，争取在最短的时间内的融入铁路工务工作。在此，我非常感谢我们工区的师傅们，在我实习期间给我的指导和帮助，为我今后的成长打下了良好的基础。短短的三个月，我学习到的东西颇多。

首先，我顺利完成从学生向工人的部分转变。通过参加这次的实习，我了解到线路工工作的重要性，决定以后在工作岗位上要着重培养自己安全责任意识、生产作业规范性，努力提升自己专业方面的能力，使自己能够早日成为一个合格的技术工人。

其次，在工作上，我们需要坚持勤于思考，虚心请教的态度，全力以赴的完成任务。在安全技术室见习期间，通过师傅们的耐心讲解，自己对线路综合维修与经常保养和临时补修的基本内容及作业方式、各项安全注意事项等知识的学习，我对铁路线路工岗位职责的认识又深了一层;随着每天白天深入现场的接触、跟班、询问，明确了线路何时要进行综合维修工作、维修的目的及工作任务，熟知了更换线路轨枕、道床清筛、线路起道、线路捣固等项目的作业规范。对日常养

护作业中，线路、道岔的检查方法，木枕、扣件改道作业，作业安全防护等也有了深入的了解。晚上，跟工长学习各项台账，各种作业安全防护办法及工务非正常情况下应急处理的原则等。通过学习，我更加深入的认识到在工作上应注重规范，只有明确了各项作业标准，各种规章制度，才能合理的组织安全生产;采用科学的方法技术，才能更有效的提高作业效率。

再次，我了解了很多学校学习中没有接触过的一些铁路规范，如《铁路技术管理规程》、《铁路线路修理规则》、《铁路工务安全规则》等，了解铁路工务方面的最新动态及同类部门好的一些作业办法等;生活上跟师傅们一起作业，从他们身上了解铁路方面文化。

短短三个月的实习时间，我已完全相信我已完成了实习要求的从学生向铁路线路工的部分转变，在今后的工作学习中，充分运用老师传授的知识，更好的融入铁路工作上来，为铁路更好发展做出奉献!

六、实习收获：

1、掌握了轨道构造、轨缝调整、轨距加宽和曲线外轨超高等内容。

2、掌握了线路养护维修的标准、要求和各项单项作业标准及作业方法。

3、掌握了道岔类型、构造，道岔主要尺寸，道岔检查的主要内容。

4、我们熟悉了曲线的构造，曲线整正及养护维修方法。

5、掌握了各种施工作业防护方法;熟悉了工务段的管理组织及工区的职责范围。

>七、实习后建议：

学校在开设课程时，应该根据现场作业的标准，尽量让学生在学校的时候就能见识到现场的一些作业模式，以及学习这门专业今后工作的环境和主要工作，这样可以让学生在走上工作岗位之前有一个心里准备，可以减少学生到现场以后对现场的失落感和抱怨。这样更有利于学生很快适应工作环境，尽快投身工作岗位。

**铁路通用工种工作计划12**

20xx年6月，我通过层层考试竞聘成为调度所的一名学习列车调度员。学习期间，我多看多思，通过用心阅读《技规》、《行规》、《调规》、《事规》等铁路专业技术规章，提高了工作能力。在师傅的潜心教导和用心培养下我的个人业务能力有了很大提高。在学习中认真琢磨、勤于思考，多观察师傅的言行，多思考师傅言行的理由，从思考中查找自身的不足和差距，借鉴师傅的做法和成功经验，努力提高自身综合素质和能力。

>学习收到的效果

1、掌握基础工作理论知识

学习、了解和掌握调度的基础知识及调度所的管理制度，并背诵了大量的规章规定。通过半年的学习，扩展了自己的理论知识覆盖面，提高自己的理论水平。列车调度员工作需要广泛的理论知识做基础，所以我对车、机、工、电、辆等知识均进行了学习了解，并在工作中做到熟练应用。同時，对调度工作的各项规定进行了详细了解，并在学习和工作认真服从制度规定、坚决执行命令。

2、掌握了本列调台的基础资料知识

通过学习，对京哈线14个车站和唐遵线9个车站的基本设备情况及所属车务段和工务段情况有了全面了解，熟知管辖区段内的机车交路和运用方法。熟悉本台管辖的京哈线上的分项位置及供电范围。熟记了本台管辖区段客货列车区间运行時分，区段内7处2级防洪处所，以及可以接超长列车车站和线路。

3、掌握了基本的工作程序

通过学习，掌握了基本的工作程序。并做到了：班前充分了解现场情况和上一班调度员做好交接；接班会认真记录工作重点和领导指示及其他有关重点事项和注意事项；接班后和班中认真制定和下达3―4小時阶段计划并督促管内各站执行好计划，及時正确的处理临時发生的问题，与此同時对重点工作重点组织，执行好领导对有关工作的指示，同時也兼顾好注意事项；一班后总结本班的工作，同時将重点工作及注意事项交接清楚

工作中，接触到不少人和事，思考了许多问题，在为自己的成长欢欣鼓舞的同時，也明白自己身上还存在着许多的缺点和不足。做的比较好的有：

第一，工作充满激情。因为有激情，我敢于承担责任，极力追求完美。激情能帮助我认真细致地工作，不断创新，追求卓越，不断追求完美，把工作做好。

第二，严格要求自己。无论是工作还是做人，我都時刻提醒自己要对自己严格要求。要不断向其他优秀的同事学习，工作认真细致，不断提高自己的工作水平，力求能把负责的工作做到尽善尽美。

第三，厚德载物，宽以待人。平時我注意跟同事和谐相处，经常换位思考，体谅别人难处。

1、理论知还存在的欠缺识还有欠缺。通过半年的学习，我了解到列车调度员需要广阔的理论知识基础，铁路及相关的各种知识都需要熟知或了解，才能熟练行使调度能力确保调度指挥安全和畅通。

2、工作能力和技巧还有很大欠缺。在日常的工作中我的工作能力不高，指挥工作缺乏技巧；调度指挥过程中存在不细致谨慎的现象；与现场沟通协调不及時顺畅甚至出现给车站布置不合理的计划现象。

3、应急处理能力经验欠缺。对出现的应急情况反应不够迅速准确，信息记录及通报还会出现一些失误，速报填写语言组织表达不够合理。

>今后的学习方向

今后，我将继续巩固学习中收获的成果，扩充理论知识水平，提高调度指挥能力，掌握调度指挥技巧，不断探索、全面充实、弥补能力、技巧、审慎方面存在的不足，争取早日成为一名合格的列车调度员，在平凡的工作岗位上取得优异的成绩。

**铁路通用工种工作计划13**

时光的车轮匆匆碾过，不知不觉，短短三个月的实习转瞬即逝。在结束硕士生生涯的第一个年头，我很荣幸地加入到铁路人的队伍中，并全身心地投入到茱莉亚罗伯茨下水道分公司的工作中。在这三个月的实习期，我被安排到了综合部工作，在实践中学习到了很多校园中学不到的东西。

回想起实习这段时间的所得所失所感所触，可以说是感慨万千，我也相信这段宝贵的实习经历一定会让我在以后的工作中获益良多的。现将实习期间的心得体会总结如下：

1、积极调整心态、尽快适应角色

从一名象牙塔中求知的学子进入到与百姓戚戚相关的铁路运输企业，我尽自己最大的可能很快地完成了这个跨度较大的转变。这得益于我对铁路行业的了解和充足的心里准备。

大学里我积极选修铁路主专业的相关课程，比如铁道概论等，课外多次参加学校各级组织举办的铁路主题活动，使得我对铁路行业有了较多的了解。

研究生期间我参与了武汉铁路局基于人岗匹配原理的全员岗位管理研究并参加了首届铁路创新与可持续发展国际学术研讨会。

在单位实习期间，我深深地知道，自己的所学不会立即应用于实践。所以，我要端正心态，不好高骛远，从一点一滴地基础工作做起，不怕苦、不怕累。同时现在时逢“新闻摄影名家走进大秦铁路”宣传活动进行中，我因此了解到了为大秦铁路的发展做出突出贡献的职工所展示出来的精神风貌，以及从他们的言语中所表现出的成就感，我更加坚定了自己奉献铁路、为铁路事业蓬勃发展出力的决心。

2、安全警钟长鸣于心

在校期间，参与了武汉铁路局基于人岗匹配原理的全员岗位管理研究调研。在做问卷调查时，所有的问卷对于“你认为现在的工作什么对你最重要？”这个问题的回答都是安全。我突然意识到虽然铁路的发展还有很多需要改进的地方，但是铁路员工并没有将升职，发展空间，薪酬等与其自身利益密切相关的东西列为第一位。每名干部职工都将“安全第一”的思想始终牢记于心。虽然这使我明白安全在铁路工作中是十分重要的，但是这也使我感到了一丝疑惑。

然而让我自身深刻领悟到安全对于铁路工作的重要意义，还是我来到下水道分公司实习的这段时间。以前只是停留在知道，但不能深入的了解，在这段时间里我才是切身体会到为什么安全在铁路部门是如此的重要。我所在的下水道站是一个货站，在站台上在每个工作地点，尤其是在站台上工作，你时常会听到值班员的“安全第一”等的提醒的话语。从事站台工作就是一项责任重大工作，这就需要我们在作业的过程中要加倍小心，不违章操作，在作好各项安全工作的同时，力争每一秒，不能盲目的去抢一秒。否则，事故就在一秒间。

3、现场实习的反思与总结

实习生活即将结束，我对自己实习期的工作进行了进一步的反思与总结：

全身心地投入到铁路工作中去。一项工作你只有用百倍的热情和精力去作，她才会带给你丰厚的回报。当前铁路改革处于酝酿风暴期，我们面临的机遇要远远大于挑战，在平时的工作中以积极主动的心态去做好分内之事，夯实基础，对于工作中的各种问题，不满足于仅仅完成，多思考。

要有紧迫意识。铁路企业还未完全政企分开，但在铁路跨越式逐步深入发展的今天，我们已经看出些许端倪，必须要有清醒的认识。必须改变以往觉得进入铁路就是捧起了“铁饭碗”的观念，在当今“金饭碗”、“钻石碗”都随时可能改变的快速时代，这样的观念是要不得的。

提高自身素质是在改革和竞争中取胜的关键。工作之余，加强自身学习，随时充电，学习党的一些基本方针、政策以及铁路改革的基本知识，了解路局各项改革措施的必要性。其实自己身边每天不经意间都在发生着改革，需要我们留心，需要我们思考，更需要我们去探究背后的原因及发展方向，以利于我们去更好地适应，同时更好地贡献自己的力量。比如，“收入分配”是当今社会的热点之一，很多企业的收入改革已经开展并引起了全社会的关注，而我们铁路企业的这层冰也在融化之中。

我们铁路企业施行了很多年的“安全百日奖励人均分配”近日悄悄地退出了历史舞台，取而代之的“安全百日奖励实施办法”采取从一线、检修、运用、岗位责任等很多方面进行了细致的区分的分配办法，这绝不仅仅是简简单单的文字游戏，办法的新旧更替，更体现了铁路改革的深入性—从收入分配入手。

我们有任何理由时刻准备着面临各种改革，迎接各种挑战，以不变应万变。

**铁路通用工种工作计划14**

在乐化实习过程中，通过各位领导和师傅们的殷切关怀和耐心指导，并结合书本、规章上所掌握的理论知识，我学到了很多东西，并产生了诸多感触。入路四个月，在刻苦学习中提高，在磨练意志中成长，在勤奋工作中完善，现将我这段时间的工作学习作如下总结：刚毕业的我，太年轻，有着对未来无限的遐想，跃跃欲试，想着能够大显身手。在大学里只需要认真学好书本里的知识，以及少量的社交，但进入社会就不同了，需要着我们快速的转变身份，不断的去跟师傅学习业务，并处理好人际关系，跟同事相处好，这些都是我在今后的工作中需要不断学习的。

虽然我是一个从铁路专业学校毕业的学生，对铁路基本知识有些了解，但仍然是十分有限，而基层实习使我有机会深入铁路现场去接“地气”，对铁路主要生产单位的基本情况、铁路运营情况、行车基本业务技能，以及铁路大联动机如何运转都有了更为直接的感性认识。

我实习的车站是乐化站，实习的岗位是车站值班员。车站值班员可以说是车站运转室中的总指挥，车站一切行车工作的进行都是在车站值班员的带领下进行，所以车站值班员的作用相当重要，也是业务知识要求最全面的。乐化站一般情况采用的是分散控制方式，因此接发列车的进路和信号的开放全是由列车调度员控制，而且下行线是多方向。车站值班员要负责车机联控，用语要标准。刚开始我不是太熟悉，就在下班的时候，多加练习，并在上班的时候，一大堆的按钮都有着它不同的作用。看清了进路和信号的开放状态，先在心里迅速默念一遍，确保无误，再应答司机。在师傅的教导下，我基本掌握了正常接发列车，各种控制方式下接法列车的业务知识。

我已经开始学习指挥调车作业。如何才能更好的利用股道进行现有股道调车，减少调车钩数和作业时间等等这些，都一直在我脑中转动，师傅便说刚开始不要着急，慢慢来，先看懂他如何安排，为什么进这个股道，股道没有隔离设备在旅客列车进站不安排进路，在不断的疑问中，师傅慢慢的给我讲解，我也在心里不断的思考，逐渐的也就能够掌握一些规律。有时候，由于股道紧张，翻车的钩数较多，计划做起来就比较难，这就体现出我工作上经验的不足，还需要不断的积累。在实习的过程中，师傅、同事总是耐心的给我讲解，同时也要求我要独立思考，不要总依赖别人，真正独立当班后，车站值班员就是总指挥，你处理不来，别人也就更难。因此在以后的实习时间里，我要加快学习的步伐，多问师傅，多看规章，同时吸取消化师傅们的的宝贵经验，必须学会了正常、非正常接发列车办理的办法，各种行车凭证的使用条件和填写方法，及站内调车作业的方法等等这些车站值班员的业务知识。在学习的过程中，领导、师傅、同事不仅教导我业务上的知识，还教了我很多做人的道理，让我在今后的工作中少走弯路。

在忙碌而充实的实习中，如何尽快适应铁路工作，如何扎实学习业务知识，顺路完成实习任务，本人形成一些看法：

1、找准定位，调整心态，尽快完成角色转变，展现大学生风采

刚进入铁路，首先是面临是思想上的落差和角色的转变，要积极的调整心态，给自己准确的定位，认清现状，明白自己该做什么，不该做什么，并尽快投入到学习中去。基层比较辛苦，做好心理准备。刚开始实习时，不习惯夜班，现在夜班基本能坚持下来。

2、注重理论与实际的联系，有针对性的学习与实习岗位相应的规章制度

在实习期间，对规章制度的学习是非常重要的。针对值班员的岗位，师傅已经在《技规》、《行规》针对性的帮我做出标记，找出了必须记住的规定。在背规章的同时加强与实际的联系，在不懂的情况下多向师傅请教，这样更能加深对规章的理解和掌握，比机械的死记硬背要好的多。

3、虚心向师傅请教，主动与师傅们交流

师傅们都具有多年的基层工作经验，我需要虚心向师傅请教，空闲时间多与他们交流，从他们那里可以主动学到如何处理突发事故的方法和经验。这样可以让新人少走弯路。

4、多学习路局、车务段下发的事故通报和有效文电

事故通报时一个个生动的、最好的案例学习材料。工作时、休息时华时间去看案例，了解对事故的原因分析、对如何避免事故的研究。同时找相应的规章制度来学习，这样能迅速提高自己对规章制度业务的认识。这样在以后的工作中避免犯类似的错误，能少走弯路。

我觉得基层的工作经历是人生的一个坐标，有了这个经历，就更清楚地知道铁路是怎样真正运转的，理论与实际的差距，工作需要什么业务素质，同时学会如何尊重领导、师傅、同事。

基层是一个锻炼人的平台，这里的工作我还知之甚少，我还需努力。这种锻炼是我人生中宝贵的一笔财富！

**铁路通用工种工作计划15**

为加强铁路沿线治安防范，确保铁路运输安全。本着“人民铁路为人民”的原则。充分发挥沿线地方护路组织的作用，在上级领导下及学校临近铁路边缘特点，确保铁路及学生的生命安全，特制定以下铁路护路工作计划。

一、与社区居委会签订责任书，明确目标责任，奖惩。主要领导负责护路工作，成立“安全文明铁道线”机构，将此项工作纳入本单位的工作规划当中，组建护路组织人员名单表。

二、结合“五五”普法工作和社会治安综合治理宣传月活动，通过教职工大会、班委会、队会等广泛宣传《铁路法》、《铁路安全保护条例》、《铁路安全常识》及铁路护路的重要意义，增强全体师生的爱护铁路意识。

三、进行“四知”“五无”广泛宣传。

四、书写永久性的铁路护路宣传标语。

五、定期或不定期组织学生开展上线护路活动，并与班级签订铁路护路责任书。

六、年终评选出爱路护路小标兵，进行表扬与奖励。

七、由校工专人负责处理有关铁路事件。

八、定期或不定期地邀请铁路民警来我校做宣传及讲座。

九、各中队每年开展二次以铁路护路为主题的主题班队会。以上计划各教职工与班主任要引起足够的重视，使此项工作顺利开展，确保铁路畅通及师生安全。

**铁路通用工种工作计划16**

尊敬的领导：

您好！

非常感谢您在百忙之中垂阅我的自荐材料，为一位满腔热情的大学生开启一扇希望之门。

我叫贾转霞，汉族，甘肃秦安人，现为兰州交通大学自动化与电气工程学院自动化专业应届毕业生。在三年的大学生活中，我积极汲取恩师所传授各门知识与技能，充分利用图书馆，大量涉猎政治、经济等方面知识，健全自己；能熟练操作计算机，掌握CAD绘图软件和office办公软件等，这将对我将来的工作学习大有裨益。

我认真学习铁路供电方向专业知识，提高自己的专业技能，获得“校级奖学金”，除此之外，积极参加各项学生工作，在不耽误学习的前提下，积极参加校内外活动，服务师生，服务社会。这些经历使我的组织协调能力进一步加强，积累了一定的工作经验，更让我学会了如何在一个团队中最大限度的发挥自身能力，团结协作，无私奉献，共同为团队努力。我相信这些学生工作经历一定会让我在以后的工作中更快的完成角色的转变，适应新环境，与贵单位同仁共同为铁路事业的发展努力。

我相信，凭借实力，脚踏实地，不断进取，我一定能够胜任我所从事的工作。我就像一只羽翼丰满的雏鹰，期待着贵单位给我一片展示自我的天空，敬候佳音。

热忱期待您的回复！

衷心祝贵单位事业蒸蒸日上！祝您身体健康，工作顺利！

自荐人：贾转霞

**铁路通用工种工作计划17**

>一、指导思想

以“三个代表”重要思想为指导，全面贯彻落实xxx《关于进一步加强铁路职业教育工作的决定》和集团公司职教工作会议精神，紧密围绕铁路运输安全生产的中心任务，以“标准化教育培训中心”的建设为载体，创新进取，攻坚职业技能的培训，努力开创职教工作的新局面。

>二、方针目标

坚持“主动服务、主动适应”的运输生产方针，深化安全管理基础工作，加强岗位达标培训，参加集团公司组织的各工种职业技能鉴定，持续开展运输生产岗位的群众性“大学习、大练兵、大比武”活动，努力建设一支业务技术精良、应急处理能力能适应运输安全生产要求的职工队伍。

具体目标：一强化、二提高、三个、一实现、一合格。

一强化：强化各工种岗位作业标准内容，通过职业技能鉴定。

二提高：提高乘务人员的服务意识和非正常情况下应急处理问题的能力。

三个：职工持证上岗、岗前培训合格率达、非正常情况下岗位技能演练覆盖率达。

一合格：职工教育达标单位验收合格。

一实现：实现安全年。

>三、具体措施

1、加强组织领导，完善三级

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！