

铁路实习报告总结(实用8篇)

整改报告是对工作或项目过程中存在的问题、不足和改进措施进行总结和反馈的一种书面材料。小编为大家整理了一些成功辞职的范文，希望能给大家在写作过程中提供帮助。

铁路实习报告总结篇一

周凤，太原铁路局大同车务段阳高站车站值班员，她是太原铁路局管内唯一的一位女大学生值班员。

周凤小时候经常做着长途旅行的梦，她梦想坐着火车在钢轨上飞行，自由、舒畅??。从此她有了理想——长大了进铁路工作。

7月，周凤由西南交通大学铁路运输专业毕业，从巴蜀大地走进塞上古都大同，走上了铁路运输的工作岗位，实现了儿时的愿望。

初上岗时，周凤没有女孩的娇嫩，积极要求去运输第一线。在大张线上的一个三等车站阳高站，她学干信号员，在见习岗位上她练就了过硬的工作本领。20xx年12月，周凤在信号员岗位上独立顶岗，行车工作所涉及的知识与她大学学习的理论知识有很多相关，行车岗位给了她将理论用于实践的平台。她在信号控制台前，操纵中认真执行“十六字”作业标准，既要手脑并用，又要复诵洪亮，便于和值班员的互控。面对着每天50对的接发列车，这还包含了9.5对停靠客车和5对通过客车，工作的繁忙超乎人们的想象。在20xx年的大张线施工中，周凤安全地按非正常情况下接发列车程序办理，经历了几次反方向行车考验后，得到了领导和同事的认可。

一个象牙塔尖上的莘莘学子如此钟情铁路而甘于奉献青春，一位名校的大学生和普通人站在同一起跑线上，使许多人好

奇，让更多人不理解，在感叹之余，人们为她竖起了大拇指：“周凤这姑娘天生就与铁路结缘，她坐在行车室接发列车，一点也不比大老爷们逊色”□20xx年12月，她走上了车站值班员的岗位。

从事行车工作枯燥、辛苦、还要熬夜。有人问周凤为什么干行车这个工作。她很认真地回答：“现在就业压力较大，能有一份工作，我就要踏踏实实地干好它！我在大学学习的就是铁道运输专业，从事我所学的专业可以体现人生价值，我奉献、我快乐”！

周凤参加工作两年多，用勤奋、专注点燃着美丽理想，用韧性、柔情展示着生命的热和风采□20xx年5月被太原铁路局评为“太铁最美职工”。

“铁路这个范畴中的“钢铁”元素，是不是我所学专业可以开拓的一个可能化的指标？我努力让自己进入一种实验文本。”周凤这样说。

周凤和很多铁路职工一样，坚守在大张线的工作岗位上！

铁路实习报告总结篇二

时光飞逝，转眼间我为期半年的现场实习即将结束了，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以后的工作和学习中获益良多的！在实习的这段期间我对车务运转的各个工种进行了详细的实习，通过实习单位的领导和师傅们的殷切关怀和耐心指导，并结合书本里的理论知识和规章上的各种制度，使我学到了不少东西，同时也产生了诸多感触。在刻苦学习中提高，在磨练意志中成长，在勤奋工作中完善。有句话说“实践让人做的更实”，通过这段时间的实习，我对于各个工种有了更加深入的认识，下面就是我这段时间的实习。

一、虚心求教师傅、理论联系实际、锻炼动手实做。通过现场实践和与师傅和领导的谈话，使得我们对于现场的工作有了更加透彻的理解，虽然通过在学校的学习，使我对于专业的知识有了很深入的了解，但是来到现场才发现，原来现场的实践和专业的知识还是有很多需要融合的地方，也有很多需要更加深入理解的地方，理论是灰色的，只有将理论付诸于实践才能实现理论自身的价值，也只有将理论付诸于实践才能使理论得以检验。同样，一个人的价值也是通过实践活动来体现的，也只有通过实践才能锻炼人的品质，彰显人的意志。从学校来到现场，从一个学生转化为一个工人，在思想的层面上，必须认识到二者的社会角色之间存在着较大的差异。在学校只是单纯的学习知识，而实践则意味着继续学习，并将知识应用于实践，学生时代可以自己选择交往的对象，而社会人则更多地被他人所选择，诸此种种的差异，不胜枚举。但仅仅在思想的层面上认识到这一点还是不够的，而是必须在实际的工作和生活中潜心体会，并自觉的进行这种角色的转换。做到要想学会做事，首先学会做人。

按照计划，我首先实习的是接触网工，师傅首先告诉我，接触网工的主要工作是掌握接触网的组成、结构和运行方式及有关的技规、安规检修规程和工艺标准。虽然接触网工的工作并不复杂，但是接触网工还是需要很耐心和细致的，还要遵守很多的规章制度，首先要保证：（1）作业组成员要服从工作领导人的指挥、调动，遵章守纪。对不安全和有疑问的命令，要及时果断地提出，坚持安全作业；（2）牵引供电各单位（包括牵引供电设备管理、维修单位和从事既有线电气化牵引供电施工单位）在接触网作业中要贯彻“施工不行车，行车不施工”的原则；（3）充分运用轨道车及一切技术设备，采用先进工作方法，用最少的时间完成作业任务；（4）认真执行作业标准，保证调车有关人员的人身安全及行车安全。其次领导人还要遵守（1）领导人布置作业计划，应使用工作通知单；（2）领导人与指挥人必须亲自交接计划；（3）一批作业不超过三钩或变更计划不超过三钩时，允许口头布置；（4）由于设备原因，亲自交接计划确有困难以及设有作业通

知单，交接办法在《技规》中规定。通过对于一系列规章制度的学习，使得我对接触网工这个岗位有了更加深入的认识，同时在师傅耐心细致的指导下，我也很快的掌握了接触网作业。

接触网工实习完了之后，按照计划我开始实习电力工，我的电力工师傅是高师傅，实习的第一天高师傅告诉我，电力工是铁路接触网供电的承担者，直接担负着铁路供电输送和分配电能的重要职责。这是铁路技术含量较高的关键岗位。师傅还告诉我电力工在作业施工的时候，一定要严格遵守《行规》、《行规》中的有关规定，而且还要严格按照《铁路电力管理规则》中的标准用进行办理，而且要严格的执行作业。通过看师傅一天的工作，我发现电力工是一个需要十分细致和耐心的工作，而且电力工还要对工区的各个工种和工作性质都要明白，要熟记于心，通过跟师傅的实习，我也发现电力工不是一朝一夕能够学习的明白的，这个一个需要经过一段很长时间培训才能够成型的岗位，虽然我在这个岗位实习的时间并不长，但是跟以前相比，我还是对电力工这个岗位有了更加深入的了解。

铁路实习报告总结篇三

根据实习计划，我到郑州铁路局安阳西站进行了为期两个月的行车和货运岗位的实习。

要通过进行现场学习，有针对性的了解铁路车站主要行车和货运岗位知识及作业内容，初步掌握相关的基础业务技能，对学校所学过的理论知识有了更深刻和直观的认识，真正把理论与实际相结合、学以致用。

我实习的车站安阳西站是郑州铁路局的一个一等货运中间站，位于安李线7km+37m处，上行与京广线安阳站相邻，下行与水冶站相邻，主要办理安阳钢铁公司、大唐安阳电厂的货物到发业务，每天的装卸车量较大，约在700车。接发列车和货

运作业较为繁忙，对安全与效率要求较高。

中间站是铁路上为数最多的车站，铁路线上运行的大量列车要在中间站通过、交会或避让。同时，中间站还承担着所在地区的旅客乘降和货物发送、到达任务。因此，中间站办理的作业主要是接发列车作业和摘挂车辆的技术作业，少数中间站也办理始发直达列车和终到列车的技术作业。

为完成各项货运及运转工作，中间站一般具有如下的技术设备：

- (1) 供接发列车、进行调车和装卸货物用的配线(到发线、牵出线、装卸线等)；
- (2) 供服务旅客用的旅客站台及站舍等；
- (3) 供货物作业用的货场及仓库等；
- (4) 信号、联锁、闭塞设备及通信设备。

货运员和货运值班员是铁路车站为货主或专用线企业办理货运业务，提供货运服务的岗位，是接触货主的“窗口”；车站值班员、助理值班员是车站行车指挥的“中枢”，代表站长负责车站的行车组织和指挥，办理列车的接发和调动，保证正点和畅通。以上岗位是铁路车站的最基本岗位和最重要岗位。中间站服务质量直接影响到铁路客流、货源及运输效率，其行车工作的质量，直接关系到本区段甚至全局、全路的列车运行安全和正点。因此，正确组织中间站的工作，对加速机车车辆的周转，扩大客流与货源的市场占有份额，完成运输任务，提高运输效率具有重要意义。

在实习期间，我初步学习了货运员和货运值班员岗位知识，并学习了行车岗位有助理值班员和车站值班员岗位基本要求，对铁路工作中的规范化、标准化有了深刻的了解。在实习中，

使我受益匪浅。

初到货运室，我就被安排跟随师傅学习货运员岗位的业务，其主要的职责是对到达的车辆的车号、货物进行确认，货票上的车号要跟车辆上的一致，同时要确认货物的齐全，如果有被盗的，要及时通知公安处理，在确认好之后，安排卸车队进行卸货，卸货的时候还要进行监督，对卸空的车辆，根据货运值班员的安排，组织装车队进行装车，并核对车号及装车情况，根据货场的作业情况，及时的向值班员报告。货运员看似简单的工作，却是一个比较累的活，每天来回的在货场和货运室间跑，又要细心，货票上的车号不能填错。由于货场比较脏，跟着师傅每天来回的跑，脚上的鞋都上了一层煤灰，由于学习的时间比较短，我便两个师傅都跟班学习，学习他们的经验，如何看车号确认它们的吨位，如何处理好装卸作业，如何安排好人员装车等等。

接下来是货运值班员岗位的学习，其职责主要是对到达本站的车辆，安排货运员进行现场的检查，同时协调调车长进行车辆的对位，根据货运员的汇报，及时的通知货主卸货，同时对卸空的车辆进行安排装车，协调货场里的作业，并及时的将货场内的车辆进行各个数据的上报段、局。货运值班员的岗位，要求就比较全面，要考虑到现场的情况和货主的情况，及时的安排装卸车。

货运业务的学习，让我学习到了业务上面的很多东西，同时也学习到了师傅们一丝不苟的工作态度，耐心服务旅客的精神。这些精神将勉励着我在今后的工作中勇往前行。

第二个阶段是学习助理值班员和车站值班员，我进入了车站行车室。这是车站的行车指挥部门，是车站的心脏。车站的行车工作由车站值班员和助理值班员负责。车站现采用是半自动闭塞、6502型电气集中联锁设备，车站值班员和助理值班员应对车站站场十分了解，熟悉站场设备情况、线路情况、线路容车数、有效长以及车站中心里程和上下行进站信号机

里程。车站行车组织的通讯设备为集中电话机和列车无线调度通讯设备，车站值班员签收调度发布的阶段计划，打印后交由助理值班员。由助理值班员负责与值班员核对无误。助理值班员应熟悉部颁接发列车作业标准，穿规定着装标志齐全，按照车站值班员的指示接发列车。并且要会处理一些非正常情况下的应急处理，较为常见的是列尾故障。处理列尾故障，助理值班员应走到列车最后一节，确认列车完整，组织司机进行试风，确认列车的缓解与制动作用良好。熟悉电气集中联锁各个按钮的作用及某些按钮的特定使用范围，及时填记占线板，与值班员做好互控，确保行车安全。同时，助理值班员应熟悉运统-8的填写和车辆小时的计算，18点各种统计报表的填写和上传。

车站值班员应严格按《站细》规定的时机开放信号机。如取消发车进路时，应先通知发车人员；如发车人员已通知司机发车或显示发车指示信号而列车尚未起动，还应通知司机，收回行车凭证后再取消发车进路。车站值班员应保证有不间断接发列车的空闲线路。车站值班员应严格把关施工维修，施工前应登记《行车设备检查登记簿》，车站值班员应尽快与列车调度员联系，并根据调度命令封锁区间，在控制台上揭挂封锁区间表示牌。向施工封锁区间开行路用列车时，列车进入封锁区间的行车凭证为调度命令。该命令中应包括列车车次、运行速度、停车地点、到达车站的时刻等有关事项。施工单位及设备管理单位应严格掌握开通条件，经检查满足放行列车的条件，且设备达到规定的开通速度要求，办理开通登记后，通过车站值班员报告列车调度员开通区间。施工结束后及时消记，不能随意延长施工时间，施工完了消记之后恢复设备正常使用。遇有调车作业，车站值班员应正确及时地编制调车作业计划通知单。中间站利用本务机车进行调车作业时，应使用附有中间站平面示意图的调车作业计划通知单，并向调车指挥人传达。调车作业人员应做好调车作业前的准备工作，按照部颁调车作业标准和段相关规定严格执行，严格调车作业标准和联控用语，确保调车作业安全和作业人员的人身安全。

在安阳西站实习的两个月中，更加使我深刻到理解到了加强运输工作组织的重要性，只有各岗位各工种加强联系、加强协作，才能稳定有序地组织行车工作，真正体现了铁路高度集中、大联动机、半军事化的特性。实习期间，我积极的思考，努力将学校所学的理论知识与现场实际相联系，有不懂之处，主动向师傅们请教，师傅们都是知无不答，大多数问题都能得到满意的解答。通过两个月的见习，我成功的完成了理论知识与现场实际的初步结合，对铁路货运业务和行车业务有了更为深刻的了解，对中间站的日常管理和班组管理的重要性有切身的体会。实习虽已接近尾声，但学习永无终点。

1、铁路作为我国交通运输的主要方式，是我国的经济大动脉，承担着旅客和货物的运送任务。因此，铁路运输在社会生活中占有极为重要的地位，是国民经济活动中必不可少的重要组成部分。铁路运输与其他运输方式相比较，具有如下的突出特点：

(1) 受地理条件的限制较小，可在任何地区修建；

(2) 能担负大量的客货运输任务；

(3) 运输成本较低，投资效果较高；

(4) 有较高的送达速度；

(5) 受气候条件的影响较小，能保证运输的准确性与经常性。

2、铁路行车工作对安全、正点、畅通的要求高，“上点不差、差一点不行”。铁路运输生产过程是在全国纵横交错的铁路网上进行的，同时铁路运输的作业环节多而复杂，要求各单位和各工种间密切配合，协同动作，像一架庞大的联动机环环紧扣，有节奏的工作。因此，在铁路运输组织工作中必须贯彻高度集中、统一指挥的原则，采取各种有力措施保证安

全、迅速、准确、便利地运送旅客和货物，以满足国家建设和人民生活的需要，提高铁路运输产品的市场竞争能力。

3、货运工作也是中间站作业环节中的重点，要成为一名合格的货运员，应熟知全国铁路货运营业站示意图及货运结算站示意图，并且要了解各种现行的货运规章。了解各种车辆的特性及货物的装载加固要求，合理使用车辆，熟悉各种货运设备和装卸设备。掌握整车的装载规则，货票的交接以及于装卸工作的联系，确保货物运输安全与货物的装载加固状态良好。装载散堆装货物，应严格划线测比制度，做到不超载、不偏载。装载过程中，应做到监装监卸，严格把关，保证货物装载加固良好，发车前应保证车门、车窗关闭及车体无障碍物。应要熟悉段有关政策、方针、法令和各种规定，及时正确的填写和上报统计报表。另外，货运员要与运转室保持良好的联系，做好票据的移交工作。在调车工作中，货运员应做好票据的移交并且及时填记票据交接簿，认真核对好票据是否与现车对应，向司机递交有关票据。协助调车人员对好货位，以便及时卸车，组织装车。及时向值班员申请停送电，加快货运组织，提高中间站货物作业效率。

我较好的完成了实习计划，不但学习了现场知识和积累一定的经验，同时通过积极的参与车站的日常活动，帮助有需要帮助的同事，在生活中勤俭节约，锻炼自己吃苦耐劳的精神，也使人感受到了集体的温暖。最后，我要深深感激对我生活和工作中做出无微不至关怀的车站领导，也非常感谢在整个见习过程中对我耐心指导的师傅们。今后，我还要不断的学习，把学习当成一种习惯、一种生活方式，不断接受新的知识。

以上这些，就是我在安阳西站实习和学习的总结。在这二个月中，我深刻理解到了，在铁路工作中，只有各岗位各工种加强联系、搞好协作，才能确保行车工作的稳定有序，只有按照规章制度和作业标准要求去做，才能保证安全畅通，只有积极努力、对工作高度负责，才能成为一名合格的铁路员

工。在今后的日子我将更加努力地学习，争取早日踏上工作岗位，为国家的建设和发展做贡献！

铁路实习报告总结篇四

时光飞逝，转眼间我为期三个月的现场实习即将结束了，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以后的工作和学习中获益良多的！

在实习的这段期间我在库车车间运转学的连接员进行了详细的实践学习，通过车间领导和师傅们的殷切关怀和耐心指导，并结合书本里的理论知识和规章上的各种制度，使我学到了不少东西，同时也产生了诸多感触。在刻苦学习中提高，在磨练意志中成长，在勤奋工作中完善。有句话说“实践让人做的更实”，通过这段时间的实习，我对于连接员工种有了更加深入的认识，下面就是我这段时间的实习。

通过现场实践和与师傅和领导的谈话，使得我们对于现场的工作有了更加透彻的理解，虽然通过在培训的学习，使我对于专业的知识有了基本的了解，但是来到现场才发现，原来现场的实践和培训的知识还是有很多需要融合的地方，也有很多需要更加深入理解的地方，理论是灰色的，只有将理论付诸于实践才能实现理论自身的价值，也只有将理论付诸于实践才能使理论得以检验。

(1)煤专:两条专线有多长大概可以放多少个车。

(2)大化:大二线和大三线高站台一定不可以在高站台前停车徒步领车，牵时要出了高站台在在扒乘站稳把牢。

(3)华丽:专线的旁边有过油的地沟上面的盖板有些盖板松动了不要去踩。

(4)塔化:进去后一定要把油鹤和梯子看好了再送车挂车哟啊不一个油鹤几万块钱。

(5)货场:有三条专用线。

我的调车长师傅第一次跟他说一定要跟紧我跟几个班先熟悉下各个调车作业专用线作业的作业流程。不要师徒分离。我刚去时连关门车怎么看都不知道，值班主任告诉我截断塞门在哪怎么看。我学习的第一课是上下车师傅跟我讲：“上车时要向前小跑车一定要看好前方地面是否有障碍物车的位置抓稳车梯”。“下车时要尽量把下身体重心放低落地时要后脚跟先着地脚尖后着地然后向前小跑减轻下车的惯性”我发现车站值班员是一个需要十分细致和耐心的工作，而且连接员还要对车站的各线的车辆位置都要明白，要熟记于心，来了通过跟师傅的实习，我也发现连结员不是一朝一夕能够学习的明白的，这个一个需要经过一段很长时间培训才能够成型的岗位，虽然我在这个岗位实习的时间并不长，但是跟以前相比，我还是对连接员这个岗位有了更加深入的了解。

在实习的这段时间里，不论是一开始的段里学习还是到了现场的实习，安全都是反复强调的主题。首先是在x月x日，__车务段教育科的老师对我们进行了安全教育，在教育中我们了解到，安全是铁路永恒的主题，现场的一切生产都是以安全当做重中之重的，铁路的各项安全规章制度也是通过一件件血的教训总结出来的。随后我们学习了安全方面的规章制度，我们学习了、等安全方面的规章制度，老师要我们将这些规章制度深深牢记在心里!通过对于规章制度和安全理念的学习及现场事例的讲解，使这堂安全教育课在我的心中留下了深刻的烙印，回家之后我认真的背读了、等规章制度。

到了现场之后，不论是例行的早班会还是学习，领导都反复的强调安全的重要性，由于是入冬下雪之后，领导就更加的强调了调车组在作业时候安全的重要性，尤其是要严格按照、等规章制度进行操作。通过反复的安全教育，也使得安全教

育在我心中有了更加重要位置。也正像车站领导说的一句话：“要让安全局警钟长鸣于心”。

在实习这段期间，我对我的实习进行了不断的记录和思考，通过记录和思考，我进行了如下的个人的反思和总结：首先，要全身心加入铁路这个大家庭。要以平静的心态看待铁路的改革，以积极的心态参与工作，以乐观的心态面对生活。在工作中以积极的心态面对工作，积极主动地做好分内之事。一要充满信心。认识到铁路改革机遇大于挑战，环境的改变、“身份转换”政策的实施，会创造新的、良好的竞争氛围。

二要有紧迫意识。培养自己的大局意识，主动去适应改革。努力工作，要把压力转化为工作的动力，高标准、严要求，认真完成自己的本职工作。认真做好这些工作是迎接改革必备的首要条件。必须增强竞争紧迫感，自觉提高自身素质。在铁路跨越式逐步深入发展发展的今天，必须对自己有清醒的认识。随着企业改革力度的不断加大，必须改变了已往觉得进了铁路就算捧起了“铁饭碗”的观念，“瓷饭碗”的竞争紧迫感明显增强。提高自身综合素质是在改革和竞争中取胜的关键，在工作之余要加强学习，给自己补充能量，以适应竞争环境。学习党的一些基本方针、政策以及铁路改革的一些基本知识，了解路局各项改革措施的必要性。认识到铁路改革的深刻内涵，全方位充实自己，完善自我，使自己在以后的竞争中立于不败之地。

第三，在紧张严肃的环境下做好自己的本质工作。杜绝利己主义，心浮气躁。作为一名党员，在接下来的工作中，我一定戒骄戒躁，严格要求自己，时刻警示自己，想自己少一点，想工作多一点，永远把工作的利益放在个人利益之上。工作、生活中遇到问题力求果断细致，遇到有不如意之处，多从自己身上找原因。克服松懈心理，树立生活、工作目标，化劣势、失败为前进的动力，保持旺盛的战斗力，做到积极肯干、吃苦耐劳、艰苦奋斗。

第四，要勇于开拓创新，永葆工作中的生机和活力。在工作中要勇于开拓创新，勇于大胆实践，不断总结以往工作的经验，谋划新思路，采取新举措，开创新局面。今后的工作中，自己要进一步发挥积极性、主动性和创造性，针对工作中存在的种种问题，在充分听取领导和同志们的意见和建议基础上，认真反思，逐条改进。以更饱满的生活热情，更加坚定的信念和旺盛的斗志投入到工作和生活中，以良好的心态迎接来自任何方面的挑战，从而实现由被动向主动的转变和跨越。

铁路实习报告总结篇五

时间如流水，一年的见习期一晃即逝，在这过去的将近一年的见习期中，在领导和同事们的耐心指导下，通过自己的不断实践，深刻的体会到了理论指导实践，而实践又反作用于理论的真正含义，尤其是使自己所学理论知识得到了进一步的巩固和提高。

现将这段时间的工作作如下总结：

浐河立交箱涵工程

去年11-12月份，领导派我到高陵项目部西安浐河立交工程处见习，此前，我对铁路工程可以说是了解甚微(自己所学高分子材料与工程)，为了能尽快的适应工作，我业余时间积极自学铁路工程有关方面的知识，购买了相关方面的书籍，读不懂的地方向领导和同事虚心请教，边学边干，将实践与所学相结合，尽快让自己适应的工作岗位。

这是我人生中正式踏上工作岗位的第一个工程，不管是工作环境还是工作条件，都刺痛着我的心，但领导与同事们热情的接待、帮助与关心，使我的心很快的平静了下来，很快的投入到了工作当中。

现将在浐河立交的工作分述如下：

工程测量

在浐河立交，在领导的安排下，主要从事技术性工作，测量当之无愧是走在所有工作的前列，它对整个工程的影响可以说是举足轻重的。

在项目副总工(瞿兆远)的耐心指导下，与其进行着前期未完成的测量工作，工作中，就测量的每一环节，不管是我知道的还是我不知道，他都会耐心的指导我。

因在浐河立交是用全站仪放线，放线地点就在陇海线附近，过往车辆及其频繁，要求操作技术非常熟练，速度很快。

自己再从前从来没有接触过，在工作之余，我积极向领导和同事学习权转移的使用方法，熟悉每一个按键的使用功能，练习自己的操作速度，很快就了解，掌握了全战役的操作方法。

为了让工程不因为测量而耽误进程，只要需要测量的地方，不管是在烈日还是寒冷的天气下，我都会毅然的去完成。

特别是在施工中，因不小心，桩位多次被破坏，这无疑给同一道工序带来了多次麻烦，这就是领导给我们倡导的在兢兢业业做好本质工作的同时，要学会工作管理。

箱涵预制

箱涵预制在箱涵顶进施工中至关重要，它关系到顶进工序的成功与否。

在预制工作中，工作底板的坡度高低，是影响顶进过程中箱涵是否抬头的重要因素。

底板坡度的设计，应根据基底地质条件、箱身孔径及埋设深度，具体问题具体分析。

在顶进当中谨慎从事，把箱身口前沿的土方每次都挖尽，并达到需要高程抬头的现象是可以消除的。

同时，为了防止扎头，在预制箱身时也可在箱底前设计船头坡加固，以便顶进时高出箱底的土壤压入箱底，增加其承载力，防止扎头。

后背虽是桥涵顶进时的临时设施，但必须确保安全。

顶进前要承受背后填土的水平推力，顶进时，板桩式后背由桩后土的水平抗力承受全部千斤顶的顶力。

正确的确定顶进时的顶力，关系着决定顶进设备和后背的规模合理安全可靠。

因此在此过程中，为了避免箱涵预制时不发生预制涵身方向偏差、符合设计高程、和顶进步骤扎头、抬头现象的避免，我与瞿总每天反复的复核箱涵标高，以及后背装的施工工作。

现场施工

前述工作可以说都是为了指导现场施工，都是为该实质性工作作准备，到沪河立交后，当时记得最清楚的一次是，是一个大雪纷飞的日子，说实话，在这样的天气、在这样的环境在这样的场面进行测量工作，我还是第一次，毕竟有些不适应。

我负责用全站仪放出箱涵顶板中线。

当时，天气寒冷刺骨，又在线路附近，非常希望迅速结束测量，早点找一个避风的地方，但我在操作的时候还是非常沉

稳，支镜、对中，后视、前视，一步一步来，确保得出每一个数据的误差都在允许范围之内，符合设计规范要求。

真的，箱涵预制，说粗则粗，说细则细，粗的地方，它不等同于公路工程；细的地方，尤其是各技术参数的控制，确实不是一件简单的事情，从基坑开挖工作底板的制作/后背桩的制作箱涵底板预制箱涵边墙、顶板的预制线路加固箱涵顶进等整个过程的控制就是如此。

如：在箱涵地板的混凝土灌注时，振动棒的震捣一定要注意，避免破坏工作底板，在工作底板上震出一个个得混凝土铆钉，为后来的箱涵顶进造成影响。

换句话说，这就是理论指导实践，实践又反作用于理论的过程，让我再一次的意会到了理论指导实践的重要性。

内业

除上述工作外，在沪河立交还协助瞿总(瞿兆远)编写过施工方案(曾对一些施工工艺提出过改进意见)，填写过验工单，对一些需结算的分项工程作过预算以及独立处理过一些很重要的技术性工作等。

总之，在此过程中，我学习了一遍理论知识，让其得到了进一步的巩固和提高。

团结协作

一项工程，并非一个人能完成，它需要各部门每一位工作人员的团结协作，不管是自己单位、监理单位、业主以及其他单位。

但为了给自己营造一个良好的施工环境，必须与其处理好协作关系，尤其是工程的各关键环节，否则，将会适得其反。

这样做，让各部门在相互信赖的基础上，对工程的进展、对各个环节需要注意的地方，均心中有数，不会因协调不当出现各种闪失，影响工程进度。

工期就是控制成本的有效途径之一，多一天不必要的工期，也就意味着多了一项不必要的经济损失。

在短短2个月的工作中，让我深刻的体会到团结协作对于干好一项工程是多么的重要，可以说，它是顺利干好一项工程的关键所在，同时也是一个人在成长过程中成熟的基点。

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](#)

铁路实习报告总结篇六

为了更多的了解到铁路的相关信息，我经常到各大铁路论坛泡泡。去过一些铁路论坛的人都比较了解有许多关于抱怨铁路的工作有多苦，多累，待遇不好之类的贴；特别是关于大学生在铁路的不良处境。今天有看到这个贴我还是很赞同他的一些看法和感受的。之前我也转过大学生在铁路企业不好待遇的`文章，那应该是地区和部分现象，这位大学生的看法还是比较全面的。下面就是原文：

因为看到一些关于大学生在铁路的帖子，感觉所言片面，于是另开新帖表明观点，以防不明真相人事误入歧途，毕竟越来越多的大学生进入了铁路。

先简单自我介绍一下，本人07年大学毕业后进入铁路(211的)。因为所学专业为网络工程，属于计算机相关，于是被分到电务段。

那么，我与很多人一样，通过1年的实习，定岗，分配到车间工区，正式正为一名信号工。在这个过程中，正如我的名字一样，我迷茫过，彷徨过。我曾经就像一头失去方向的野马，心高气傲却只能原地打转。简单来说，就是很浮躁。周围的环境，你的领导，你身边的同事，无不认为，大学生就不该来铁路。于是乎，自己也就无形的感觉，似乎自己在铁路上真是“屈才”了。然而，经过1年的正式工作，我的想法却有了很大的不同。

首先，是与同事的相处。在这两年里，我先后更换了7个工区(实习的时候分别体验了4种不同类型工区，这是段领导为我们快速接触铁路安排的，定岗后在信号车间又换了3个工区)，与每个工区的同事都相处的还算不错。刚开始也是混日子，大环境就是混日子嘛。很多刚来的大学生，有着看不起1线职工的心态。我想说，这是很不对的。因为，任何一个人都有你尊敬和学习的地方。1线职工确实大部分受教育程度不高，平日的言谈举止比较自由，但是，只要没有道德品质问题，那我们就应该另眼相看，相反，更应该主动接近，互帮互助。如果你能用自己的行动去影响年轻人，展现你大学里的素质教育成果，那就更加起到了铁路收取大学生的效果了。第二，是相关业务的学习。起初来到电务段，就是学安全，一切把安全放在第一位。然后就是轨道电路道岔什么的，当时也不懂，看了看电路图，觉得也就那么回事，所以说，太浮躁。现在看来，电务上要了解的东西实在是太多了。就说这个轨道电路吧，你知道为什么用25hz不用50hz么?为什么牵引电流能通过扼流变压器而25hz却被隔离了呢?随便一种

设备，就够你研究一阵子了。所以说，好多大学生就知道抱怨不受重用，却没能想想这是为什么。最起码，你要干好你所在的岗位才能让人信服吧[](ps:本人等级考试还是3等呢，惭愧啊)

第三，工资比其他垄断行业或者工程单位低。这个说低说高，其实就是一个相对。但是，单说月平均到手2200这个数字来说(不同地区有差异，平均20xx应该是有的)，也确实能够起到铁路系统除了运输以外的另一个重要作用了——稳定社会。众所周知，我国的铁路，其实是一个提供了大量岗位的系统。容纳了很多人，但工作效率却并不高。其实，大家应该有这种体会。干活嘛，3个人能干，俩人也能干，1个人似乎还能干。所以说，铁路系统是大。

铁路实习报告总结篇七

在北京机务段职教科和运用车间的学习，使我对铁路系统以及在铁路工作的定位有了深刻的理解。

在来到北京铁路局之时，我就很荣幸能够加入到铁路人的队伍中，为能成为他们中的一员感到深深的自豪!记得有句话叫“理论让人看的更远，实践让人做的更实。”我很高兴能参加这次的动车组实习培训，这样让我对机务段的运转流程和我个人的工作性质有了一定的了解，下面就是我对这段时间工作的总结。

这半年时间里，实习培训工作经历了两个主要的过程，先是三月初期的理论教育阶段，然后是三月下旬以后的跟车实践学习阶段。

在专业知识培训学习上，首先深化北京机务段段规“坚守泰山之则，诺守不许失败”的安全为本的深层意义，分别经过了铁路局职工的专业安全知识的培训，动车组基本知识的理论讲解，铁路信号的认识和深入了解，列车车载设备运用的专

业技能学习。在每一阶段的学习后都进行了严格的考试，我都按照要求认真完成了考核并顺利进行下一阶段的培训。

在实践经验积累上，我参观了机务段运用车间的工作流程，并亲身感受了火车司机的工作过程，使我开始积累了作为一名合格的动车组司机应该具有的基本能力，尤其是在跟随北京到天津，济南和四方的动车组看道实习的一个月时间，对动车组司机的工作有了初步的了解，认真深化在职业教育科学学习的理论知识，脑中开始积累动车组一次乘务标准的电点滴滴，细心体味着作为一名合格的动车组司机应该具有的职业素质，同时积极配合好我的动车组司机师傅的工作，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动车的安全正常运行。

在实习期间和实习结束后，我都对我在北京机务段的实习进行着不断的记录和思考，尤其是4.28铁路特别重大事故以后，进行了个人的反思和总结：

首先，要全身心加入铁路这个大家庭。要以平静的心态看待铁路的改革，以积极的心态参与工作，以乐观的心态面对生活。在工作中以积极的心态面对工作，积极主动地做好分内之事。一要充满信心。认识到铁路改革机遇大于挑战，环境的改变、“身份转换”政策的实施，会创造新的、良好的竞争氛围。

二要有紧迫意识。培养自己的大局意识，主动去适应改革。努力工作，要把压力转化为工作的动力，高标准、严要求，认真完成自己的本职工作。认真做好这些工作是迎接改革必备的首要条件。必须增强竞争紧迫感，自觉提高自身素质。在铁路跨越式逐步深入发展发展的今天，必须对自己有清醒的认识。随着企业改革力度的不断加大，必须改变了已往觉

得进了铁路就算捧起了“铁饭碗”的观念，“瓷饭碗”的竞争紧迫感明显增强。提高自身综合素质是在改革和竞争中取胜的关键，在工作之余要加强学习，给自己补充能量，以适应竞争环境。学习党的一些基本方针、政策以及铁路改革的一些基本知识，了解路局各项改革措施的必要性。认识到铁路改革的深刻内涵，全方位充实自己，完善自我，使自己在以后的竞争中立于不败之地。

第三，在紧张严肃的环境下做好自己的本质工作。杜绝利己主义，心浮气躁。作为一名预备党员，在接下来的工作中，我一定戒骄戒躁，严格要求自己，时刻警示自己，想自己少一点，想工作多一点，永远把机务段的利益放在个人利益之上。工作、生活中遇到问题力求果断、细致，遇到有不如意之处，多从自己身上找原因。克服松懈心理，树立生活、工作目标，化劣势、失败为前进的动力，保持旺盛的战斗力，做到积极肯干、吃苦耐劳、艰苦奋斗。第四，要勇于开拓创新，永葆工作中的生机和活力。在工作中要勇于开拓创新，勇于大胆实践，不断总结以往工作的经验，谋划新思路，采取新举措，开创新局面。今后的工作中，自己要进一步发挥积极性、主动性和创造性，针对工作中存在的种种问题，在充分听取领导和同志们的意见和建议基础上，认真反思，逐条改进。以更饱满的生活热情，更加坚定的信念和旺盛的斗志投入到工作和生活中，以良好的心态迎接来自任何方面的挑战，从而实现由被动向主动的转变和跨越。

古人云：“不待扬鞭自奋蹄”。在今后的工作过程中，我必将以饱满的热情和主动的态度做好我的本职工作，为京津客运专线的开通的运营做贡献，迎接08奥运会的胜利召开和铁路跨越式发展的步伐。建设现代化的中国铁路，尤其是新时期的中国高速铁路，不仅是我们的义不容辞的责任，也是我们引以为豪的使命。我要以与时俱进的使命感，以勇挑重担的责任感，善观大势早运筹，善谋大事主动干，用实际行动描绘铁路跨越式发展的美好蓝图。

铁路实习报告总结篇八

时光飞逝，转眼间我为期半年的现场实习即将结束了，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以后的工作和学习中获益良多的！在实习的这段期间我对车务运转的各个工种进行了详细的实习，通过实习单位的领导和师傅们的殷切关怀和耐心指导，并结合书本里的理论知识和规章上的各种制度，使我学到了不少东西，同时也产生了诸多感触。在刻苦学习中提高，在磨练意志中成长，在勤奋工作中完善。有句话说“实践让人做的更实”，通过这段时间的实习，我对于各个工种有了更加深入的认识，下面就是我这段时间的实习。

一、虚心求教师傅、理论联系实际、锻炼动手实做。通过现场实践和与师傅和领导的谈话，使得我们对于现场的工作有了更加透彻的理解，虽然通过在学校的学习，使我对于专业的知识有了很深入的了解，但是来到现场才发现，原来现场的实践和专业的知识还是有很多需要融合的地方，也有很多需要更加深入理解的地方，理论是灰色的，只有将理论付诸于实践才能实现理论自身的价值，也只有将理论付诸于实践才能使理论得以检验。同样，一个人的价值也是通过实践活动来体现的，也只有通过实践才能锻炼人的品质，彰显人的意志。从学校来到现场，从一个学生转化为一个工人，在思想的层面上，必须认识到二者的社会角色之间存在着较大的差异。在学校只是单纯的学习知识，而实践则意味着继续学习，并将知识应用于实践，学生时代可以自己选择交往的对象，而社会人则更多地被他人所选择，诸此种种的差异，不胜枚举。但仅仅在思想的层面上认识到这一点还是不够的，而是必须在实际的工作和生活中潜心体会，并自觉的进行这种角色的转换。做到要想学会做事，首先学会做人。

按照计划，我首先实习的是接触网工，师傅首先告诉我，接触网工的主要工作是掌握接触网的组成、结构和运行方式及有关的技规、安规检修规程和工艺标准。虽然接触网工的工

作并不复杂，但是接触网工还是需要很耐心和细致的，还要遵守很多的规章制度，首先要保证：（1）作业组成员要服从工作领导人的指挥、调动，遵章守纪。对不安全和有疑问的命令，要及时果断地提出，坚持安全作业；（2）牵引供电各单位（包括牵引供电设备管理、维修单位和从事既有电气化牵引供电施工单位）在接触网作业中要贯彻“施工不行车，行车不施工”的原则；（3）充分运用轨道车及一切技术设备，采用先进工作方法，用最少的时间完成作业任务；（4）认真执行作业标准，保证调车有关人员的人身安全及行车安全。其次领导人还要遵守（1）领导人布置作业计划，应使用工作通知单；（2）领导人与指挥人必须亲自交接计划；（3）一批作业不超过三钩或变更计划不超过三钩时，允许口头布置；（4）由于设备原因，亲自交接计划确有困难以及设有作业通知单，交接办法在《技规》中规定。通过对于一系列规章制度的学习，使得我对接触网工这个岗位有了更加深入的认识，同时在师傅耐心细致的指导下，我也很快的掌握了接触网作业。

接触网工实习完了之后，按照计划我开始实习电力工，我的电力工师傅是高师傅，实习的第一天高师傅告诉我，电力工是铁路接触网供电的承担者，直接担负着铁路供电输送和分配电能的重要职责。这是铁路技术含量较高的关键岗位。师傅还告诉我电力工在作业施工的时候，一定要严格遵守《行规》、《行规》中的有关规定，而且还要严格按照《铁路电力管理规则》中的标准用进行办理，而且要严格的执行作业。通过看师傅一天的工作，我发现电力工是一个需要十分细致和耐心的工作，而且电力工还要对工区的各个工种和工作性质都要明白，要熟记于心，通过跟师傅的实习，我也发现电力工不是一朝一夕能够学习的明白的，这个一个需要经过一段很长时间培训才能够成型的岗位，虽然我在这个岗位实习的时间并不长，但是跟以前相比，我还是对电力工这个岗位有了更加深入的了解。