# 精选高铁乘务毕业论文范文(推荐)(3篇)

来源：网络 作者：落花人独立 更新时间：2024-12-15

*精选高铁乘务毕业论文范文(推荐)一铁路作为一种重要的交通工具，为人们生活提供了许多的便利，已经成为促进社会经济持续发展和社会资源合理分配分配的重要因素。我国铁路经过几十年的发展，已经成为国民经济的大动脉，与人们生活、社会发展息息相关。列车乘...*

**精选高铁乘务毕业论文范文(推荐)一**

铁路作为一种重要的交通工具，为人们生活提供了许多的便利，已经成为促进社会经济持续发展和社会资源合理分配分配的重要因素。我国铁路经过几十年的发展，已经成为国民经济的大动脉，与人们生活、社会发展息息相关。列车乘务员作为铁路运输环节中的一员，在安全运输中扮演着重要的角色，有着举足轻重的作用，事关运输任务能否顺利完成。因此，列车乘务员队伍素质的高低对铁路运输工作的影响非常大，列车员的思想觉悟、身体健康程度以及业务素质、心理素质都直接影响运输工作是否顺利完成。提升列车乘务员素质水平刻不容缓。

社会经济的发展带动了铁路事业的快速发展，在国家的政策支持与铁路部门全体员工的努力下，我国铁路覆盖越来越广，列车乘务员的素质已经赶不上铁路的发展速度。铁路事业要想持续健康发展，就必须充分认识列车乘务员队伍现状，针对存在的问题制定相应的对策，为确保运输顺利完成创造条件。

二、列车乘务员队伍现存问题

列车乘务员的工作场所局限在列车上、工作的环境也比较闭塞、工作时间不定时三班倒、服务的对象构成复杂、工作的环境吵杂……工作的特殊性导致列车乘务员存在一些这样或者那样的问题。加之随着经济的发展和社会的进步，公路运输、航空运输的迅速发展和崛起，使得运输行业竞争日趋激烈，乘客对服务的质量的要求也越来越高，作为铁路与乘客连接桥梁的列车乘务员，其素质直接关系乘客对运输质量的满意程度。总结发现，列车乘务员队伍存在以下几个方面的问题：

(一)、思想认识不足

1.存在安于现状、得过且过的思想

列车乘务员的工作一直都被认为是“铁饭碗”，这就直接导致部分列车乘务员安于现状，对于工作则是得过且过，缺乏忧患意识和紧迫感，难以应对运输行业激烈竞争带来的严峻形势和挑战，主要表现在两个方面：一是部分年龄大的员工，习惯于听从上头指挥，形成了“习惯”的消极思想，工作中缺乏自己的思考和创新，导致工作绩效不佳;二是部分列车乘务员工作多年后，没有得到晋升和提拔，情绪比较低落和消极，由于没有及时的发现和干预，做好这部分列车乘务员的思想工作，导致他们工作缺乏热情，不主动、不学习，出现迟到、早退等现象。

2.存在优越感，缺乏紧迫感

社会经济迅速发展，国家也加大了对铁路部门的建设投资，大量的新路线开通。列车乘务员作为铁路运输服务工作的执行者跟完成者，不可或缺，新路线的开通使得铁路的覆盖越来越广，大量车次、车组开通，需要大量的列车乘务员，特别是多条高铁路线的开通，列车乘务员的人力缺口更是越来越大。同时受铁路部门子承父业、员工子女等用人形式的影响，很多列车乘务员在无形中形成一种工作“优越感”，他们不担心工作找不到，不担心失业，所以没有危机感跟紧迫感。所以，很多人在日常工作中就带着无所谓的心态。

3.有“吃老本”的思想

部分列车乘务员对自己的工作认识不清，觉得乘务员就是做好列车打扫、清洁就行，对自己的服务态度、跟乘客沟通能力以及处理列车上突发事件的其他能力抱着无所谓的态度，一旦遇到问题，就把希望放在同事或者领导的身上，没有想过自己去解决问题。还有一些工作年限较长的列车乘务员，感觉自己的年龄偏大又临近退休，抱着吃老本的思想，不主动学习新形势下列车乘务员所需要的能力。

(二)、列车乘务员队伍结构不合理

1.人员年龄两级分化

列车乘务员的年龄构成呈现两极分化的趋势，其表现为：一是年轻列车乘务员较多，大多都是应届毕业生直接从校园走到岗位上，缺乏实践和工作的经验，大多都停留在理论阶段，而对于一些在列车上遇到的实际问题很难解决;二是列车乘务员老龄化严重，40岁(含40岁)以上工作人员虽然工作经验丰富，但是随着时间的推移，呈现青黄不接的现象。年轻人力、老龄人力的两极构成导致列车乘务员队伍中坚力量缺乏，导致乘务员队伍整体素质达不到铁路客运发展的要求。

(三)、业务水平不精

1.部分列车乘务员文化水平不高

一些列车乘务员特别是年纪较大的乘务员文化水平偏低，加上工作环境的闭塞性导致这些职工自身素质达不到发展的要求。根据相关数据显示，具备大专以上文凭的列车乘务员所占比例不到列车乘务员总数的50%，并且其中一部分乘务员的学历还是通过在职不脱产学习获得，其含金量大打折扣。随着铁路的飞速发展和乘客需求不断提高，由于所学知识的限制，部分列车乘务员很难为乘客提供满意的服务，这也在一定程度上限制了铁路客运的发展。

2.部分列车乘务员实践经验不足

列车乘务员中很大一部分是复退军人和刚毕业的大学生，他们都没有相关的工作经验，对于乘务员所需的专业能力以及沟通技能掌握不足，业务水平较低。

(四)、部分列车乘务员存在亚健康状况

由于上班的时间不固定，上班的场所固定在列车上，列车的振动、噪音、工作环境差(空气不流通、空间狭小)，加上交际圈窄，服务对象的复杂多样性，导致部分列车乘务员身体存在亚健康的状况。列车乘务人员由于特殊的作业环境及作业特点，易引起焦虑、厌倦、易激惹、攻击、固执、退缩等种种心理困扰，很容易引发不良行为以及溃疡病、心血管疾病、肿瘤等心身疾病。身体素质不行直接体力上难以满足工作需要，消极、不健康的情绪也会导致消极怠工状况的出现，也不利于工作的开展。

三、解决列车乘务员队伍现状问题的对策

(一)、加强思想教育，建立一支有竞争力的队伍

1.及时掌握思想动态，进行有效干预

根据不同岗位的工作特点，对乘务员的工作中存在的问题进行梳理，重点分析突出存在的问题，及时掌握列车乘务员的思想动态，及时预见列车乘务员出现的倾向性思想问题，并及时上报，为领导做决策提供相应的依据和参考，有针对性的做好防范工作。对于已经存在的倾向性思想，则采取及时干预措施，引导其往正确的方向发展。根据掌握的列车乘务员的思想动态，及时建立和完善疏导方案，制定有力的措施，把一切思想问题解决在萌芽状态，避免思想问题造成矛盾激化。

2.提升列车乘务员职业道德水平

职业道德是社会道德体系的重要组成部分，提升列车乘务员的职业道德水平，不仅可以调节列车乘务员与乘客之间的关系，有助于维护和提高铁路运输行业的信誉，还可以促进铁路客运的发展。铁路发展的最终目的是为人民服务，因此，列车乘务员必须树立高度的服务意识，提高工作责任感，提高服务质量，让乘客享受到铁路带来的方便、快捷、舒适。

(二)、加强职业培训，提升业务水平

铁路客运的发展，对列车乘务员提出了新的要求。大量新科技的应用、列车提速，以及动车组、电气化、信息化控制和管理技术等高新技术和设备在铁路建设的大量应用，要求列车乘务员掌握更多专业的知识，提供更优质的服务。当前，列车乘务员普遍存在文化水平偏低、技能水平落伍、服务意识不强诸多问题，这就需要通过开展专业性的职业培训，提升列车乘务员业务水平，主要从以下几个方面着手：一是提高入职要求，从源头上把关队伍素质;二是强化日常培训，通过各种例会、模拟、研讨交流等形式提升列车乘务员日常适应性，开展工作做到有条不紊;三是加强岗位素质教育，针对岗位的特点制定相对应的培训计划，注重\"实际、实用、实效”，建立一支业务水平过硬的队伍。

(三)、优化人员结构，建立激励奖惩机制

对于列车乘务员队伍存在的两极分化以及文化水平偏低的结构现状，可以通过开展一些社会招聘和在职学习培训的方式补充队伍的中坚力量，对于年纪大的乘务员，也应该制定一套适合他们的培训方案，让他们的经验得到推广，知识得到更新，发挥更大的作用。

建立健全激励奖惩机制，进行列车乘务员队伍的长效管理。一是以创建一个“公平、公正、公开”的内部竞争环境为出发点，充分运用薪酬、岗位、提职等有效激励手段，通过对列车乘务员能力的肯定和认可，进一步激发机车乘务员学习的主动性和工作的积极性，创新激励机制，充分发挥分配机制对职工的激励作用;二是将奖惩、分配、人员任用等政策与职工的工作质量、乘客满意度进行挂钩，明确考核的标准、内容，明确岗位责任，落实的工作制度和作业标准，培养列车乘务员的工作自觉性和主动性;三是建立考核机制，通过对列车乘务员的综合考核，建立一个有分级的管理体制，充分发挥考核的双重激励作用，从而激发列车乘务员提升专业知识、岗位技能、职业道德的主动性。

(四)、定期开展体检和心理卫生教育

针对列车乘务员存在的亚健康状态，要安排列车乘务员每年进行一次全面的身体检查，这样可以让列车乘务员了解自己的身体状况，提升他们的身体素质，从而提高工作素质。对于列车乘务员存在的心理问题，要开展相应的心理卫生教育，防微杜渐，解决他们的心理压力，释放情绪，以便于更好的开展工作。

四、结束语

国家经济迅速发展，铁路基础设施的投入、建设也加快了步伐。列车乘务员作为实现列车运输工作的执行者和落实者，工作非常重要，对铁路客运的发展起着举足轻重的作用。列车乘务员队伍建设好，能大大提升铁路客运的竞争力。当前，我国列车乘务员队伍普遍存在思想认识不足、队伍结构不合理、业务水平不精、身体存在亚健康状况等问题，加快列车乘务员队伍建设，提升其综合素质成为铁路部门的首要问题，必须重视跟解决。建立一支有思想、有水平、有健康的列车乘务员队伍，如此，才能为铁路的高速发展提供坚强有力的人力支撑。

**精选高铁乘务毕业论文范文(推荐)二**

轮对，高铁“国产化”的ab面

核心提示：8月11日，中国北车集团旗下的长春轨道客车股份有限公司（以下简称“长客”）宣布召回公司已投入京沪高铁运营的crh380bl动车组，共54列。其原因是该型动车组“连续发生热轴报警误报、自动降弓、牵引丢失等故障”。但是，10天后，有媒体曝出召回一事另有隐情，乃是因为动车组的轮对车轴发现不明裂纹。虽然当事各方很快出面否认，但由此引发的人们对高铁安全的质疑，又将焦点拉回到了铁路贪腐的关键人物丁书苗身上。高铁动车组“国产化”路线的背面，随着问题的暴露，也开始慢慢浮现。

8月16日，停靠在上海虹桥动车所内的crh380bl型动车

“长7.1毫米、高2.4毫米”，这是济南车辆段动车所探伤报告上所描述的裂纹，位置在编号为6209l的crh380bl动车的第11节车厢的车轴上。这一信息被媒体曝光后，一时激起千层浪。本刊记者就此请教了铁道科学研究院一位不愿透露姓名的金属专家。“出现裂纹的原因有很多，金属疲劳最常见，但是按照设计原理，动车车轴的设计寿命应该与转向架等核心技术的寿命是相近的，至少要几年时间，这车在京沪高铁上跑了不过两个月，不可能出现金属疲劳。”他仍然将信将疑，“另一个情况就是材质缺陷，但是这么大的探伤数据，质量问题就严重了。当然，还有一种情况，就是监测仪器出了问题。”

“轮子要出问题，那就是大问题！”不止一位铁路系统的专家在接受本刊采访时发出同样的感慨。轮对是高铁动车的九大关键技术之一，简而言之，就是一根车轴连接起两个车轮，再配以齿轮箱、轴箱等配件。它不仅仅要承受高速重载列车的所有静、动载荷，还直接决定着行车制动与安全。1998年酿成101人死亡的德国高铁事故，事后查明就是由一节脱落的车轮外钢圈而引发。 现在京沪高铁上运营的动车组有两种，一种是南车集团青岛四方厂生产的crh380a，是在crh2的平台上改进而来，承袭了日本川崎重工的技术；另一种是北车长客和唐客共同生产的crh380b，是在crh3型平台上发展起来的新一代高速动车，主要技术则来自德国的西门子。此次卷入裂纹\*\*的crh380bl，就是crh380b的加长型。

为crh380系列动车组供应轮对的企业，正是山西智奇铁路设备有限公司（下称“智奇公司”），它与牵出原铁道部部长刘志军的山西女商人丁书苗有着盘根错节的关系。

丁书苗与轮对国产化

仅从工商材料上来看，20\_年，铁道部批准山西煤炭进出口集团、博宥集团和博宥集团旗下的中昶投资，共同出资组建了智波交通运输设备有限公司（下称“智波公司”），注册资金1.5亿元，中昶占40%股份。第二年，智波公司与意大利lucchini公司组建合资企业智奇，建立了目前中国唯一一家高速动车组轮对生产和检修基地。智奇注册资金1.5亿元，项目总投资约11亿元，其中智波公司占75%，外方占25%。作为博宥集团实际控制人的丁书苗，由此成为智奇公司的大股东之一。

据不愿透露姓名的铁路装备专家介绍，在智奇成立之前，世界上可供我国引进高铁轮对的厂家只有3个，分别是日本的住友钢铁集团、德国的bvv公司和意大利的lucchini公司。当时铁道部已经引进和合作生产的动车组共280列，其中200公里/小时的160列，300公里/小时的120列，其轮对全部是从国外购买的。每列动车组有8辆车，每辆车有4个轮对，共计有8960对轮对。其中，日本住友的轮对只在时速低于300公里的crh2型动车上有所使用，其他的车型则要全部从德意两国进口。

轮对是高铁动车组中的易耗品和大宗采购品。以8辆车厢的短编动车组为例，每辆车厢下有4个轮对。在高速动车组中，为保证运行的可靠性，轮对每运行120万公里就需要回厂检修一次，每运行240万公里（约2.5年）后必须重新更换维修。截至去年，我国既有动车组数量就超过1000列，这无疑是个诱人的“大蛋糕”。

与德国和意大利的接触几乎是同时进行的。先是20\_年8月2日，由铁道部、中技国际招标公司、中国山西煤炭进出口公司与意大利lucchini公司签订了《铁路动车组轮对技术合作框架协议》。紧接着，20\_年8月25日，由铁道部，中技国际招标公司，山西煤炭进出口公司与德国bvv公司共同签订了《铁路动车组轮对技术合作框架协议》。据德国bvv公司一名驻华代理人向本刊记者回忆，当时的谈判中，代表中方出面的始终是山西煤炭进出口公司，丁书苗尚没有浮出水面。半年后，德国bvv出局，据智奇后来的解释是“意大利lucchini公司态度更加积极”。

山西智奇铁路设备有限公司的生产车间 （摄于20\_年）

当然，这“积极”也是有条件的。了解这一过程的人士告诉本刊记者，本来按照中方的想法，只是从意大利买进技术。但是意方不愿意“做一锤子买卖”，而是倾向直接成立合资公司，以出资25%的形式共同分享这块庞大的市场。而且，出于谨慎考虑，意大利方面要求以现金形式出资组建，而非股权转让的形式。结果，就此成立了新的合资公司——智奇。最早由山煤集团与丁书苗组建的智波公司，只负责向智奇公司出租厂房和园区。

智奇公司从一开始提出来的口号就是成为国产高铁轮对的生产和维修基地。按照铁道部的规划，准备在20\_年具备组装能力，20\_年具备加工能力，20\_年实现全面国产化。从20\_年开始，进行毛坯轮、轴的锻造和热处理，并使原材料实现国产化，最终达到10万对（生产维修各5万对）的年生产和维修能力。“也就是说，直到现在，智奇的轮对，从原材料到加工技术都是进口的，意大利lucchini的高铁轮拥有比较成熟的技术，所以，出现严重材质缺陷问题的可能性比较小。”上述铁路装备专家告诉本刊记者。

20\_年，刘志军上任铁道部部长，提出了铁路“跨越式发展”的战略，并由此获得“刘跨越”的绰号。现在回顾这一历程，“快”成为其核心思想。仅从投资额上看，20\_年铁路建设投资800亿元，这一数字到了20\_年变为7000亿元，增长了近8倍。

刘志军上任后的第二年，铁道部确立了高铁技术新路线——“引进、消化、吸收、再创新。”为了满足铁路跨越式发展对高速动车的需求，铁道部组建了动车组项目联合办公室（简称“动联办”），随后又成立了机车项目联合办公室，包下了北京莲花桥附近的华宝大厦两层楼办公，专门负责高铁技术引进等事宜。

20\_年7月京津城际开通前，时任铁道部运输局局长的张曙光曾经接受本刊记者的采访，据他介绍，按照铁道部的设计，这一技术路线主要分3步走，第一步是引进国外时速200公里以上动车技术；第二步是在消化吸收200公里技术基础上，进行时速300公里动车项目的研发与制造；第三步是在此基础上再进行时速350公里及以上动车的研发。 很快，加拿大庞巴迪、日本川崎重工、德国西门子和法国阿尔斯通公司先后与中国的北车、南车集团下辖公司签订技术转让协议，形成了crh1、crh2、crh3和crh5四款动车组车型。轮对是这场轰轰烈烈的“以市场换技术”运动中的一个分支。因此，从一开始就获得了铁道部有关部门的支持，甚至尚未完全建成的智奇就已经接到了一笔来自西门子的订单。20\_年2月28日，智奇生产线建成投产的当天，就与南车青岛四方等企业签下了330列动车组、1.056万个轮对高达20亿元的采购合同及意向书。出席开工仪式的就有时任铁道部运输局局长的张曙光，后来也因刘志军落马牵出被免职接受调查。

铁道部门槛与另一条国产路

与丁书苗不露声色地进入高铁轮对产业不同，在另外一条线上，即国内传统的轮对生产厂家和研究专家，也在经历着一条表面上的“国产化”之路。

20\_年，几乎就在接待来自中国山西的谈判者的同时，德国的bvv公司和意大利lucchini公司还接待了一批来自中国北京的铁路专家。他们此行的目的是奉动联办的委托进行技术考察。据了解这一过程的人士告诉本刊记者，最初20\_年决定走“以市场换技术”道路的时候，动车轮对并没有单独列入“国产化”之列。因为高速列车对轮对的质量要求非常高，尤其是用于生产轮对的特种钢有严格的纯度要求，一直以来，这都是冶金部门的强项。因此，在自给自足的铁路系统内，唯有轮对的采购撕开了一道口子，传统的主要生产厂家反而是铁路系统以外的马鞍山钢铁（简称“马钢”）和太原重工（简称“太重”）。这次技术考察，是因为动联办专门设立了一个名为“动车组轮对国产化”的项目。

专家组一行先是联系日本的住友集团，结果对方非常冷淡，“连邀请来参加学术交流都不来，明确表示不会卖给中国技术”。又去到意大利的lucchini公司，对方开出了一张技术转让的清单和日程表，不过，仔细一看，专家组发现如果完成全部的核心技术转让，最起码要花费10年时间。德国bvv公司的情况也是大同小异，“时间上等不及，而且到了10年后，人家早赚够了”。回国后，项目组写好了详细的考察报告，提出从源头的冶金材料和实验研发部门抓起，逐步推进自主研发进程。

只是，这一考察报告提交到铁道部运输局之后就石沉大海没了下文。项目组成员不明就里，又整理出了详细的动车组轮对国产化技术研究，仍然没有得到铁道部有关部门的回应。20\_年底，国家推出“4万亿”刺激计划，各地争相向国家发改委报批项目，高铁动车组轮对项目再次成为各地争相申请的一个领域。据了解这一过程的知情人士介绍，当时，太重与另外一家来自唐山的民营制造企业成为被业内看好的两家，民营企业不仅资金雄厚，老板在钢铁行业也已经浸淫多年，下定决心要上马；而老牌的太重，则具有生产列车车轴和车轮的悠久历史，也得到了更高层领导的肯定。

只是，当发改委系统委托的专家到达山西对太原重工进行评审考查时，才听到风声，说“当地一个煤炭运输起家的女老板也在运作这个项目，并且已经开始在铁道部公关了”。虽然，当时对这个“女老板”了解的人寥寥无几，但大家却很快形成了一个共识：“能否通过铁道部这一关才是关键，否则，更高的领导打招呼也没用。”

这个故事的结局是，太重悄无声息地退出了这一项目，来自唐山的民企也早销声匿迹。到了快过春季的时候，此前的“女老板传闻”得到了印证，占地462亩的智奇公司已经基本完工了，从意大利进口的生产线也即将到位。而那个号称是“动车组轮对国产化”的项目，直到现在也再没有人过问。

要不是丁书苗、刘志军和张曙光的相继被查，参与这一项目的很多人还不理解当初为什么铁道部总是不积极，“原来就是个正大光明的幌子啊，怎么做，他们早早就心里有底了”。 相似命运的不仅仅是这一个项目。20\_年，张曙光亲自出马，把高铁动车组车轴国产化研制项目“给”了清华大学某中科院院士，项目费用却由某铁路设备厂商支付。后来，院士聘请了铁道科学研究院专家组成研制项目组，并与山西某公司签订了《高速空心车轴研制试制合作合同》。但最终，院士研制的车轴也没有得到应用。直到后来，大家才恍然大悟，原来张曙光此举“醉翁之意不在酒”，而是期望可以得到一张入选院士的选票。“院士评选必须要争得2/3院士的选票，张曙光为此把专门很多科研项目分配给院士，只可惜最后还是差了一票，未能入选。”这般作为，在铁道科研圈子里，早已是公开的秘密。

一年后，时任铁道部运输局局长的张曙光前往太原视察智奇公司，前来汇报工作的还有太重、太钢、晋机、永济电机4家本地老牌公司。张曙光一一布置了各自的任务和方向后，号召大家要紧紧依托智奇这个“龙头企业”，推进动车组轮对的国产化进程。“一个从来没有搞过铁路装备的煤炭公司和一个靠煤发家的煤老板，摇身一变就成了高铁装备的龙头企业。”有拒绝透露姓名的高铁装备行业人士向本刊记者挖苦道，“这才是跨越式发展！”

1998年，酿成101人死亡的德国高铁事故现场

被蒙在鼓里的不仅仅是专家。同样是在20\_年，由铁道部运输局、马钢公司为主要合作单位开展的中国高速列车车轮自主创新项目在北京世纪金源饭店举行启动会。铁道部运输局局长张曙光与马钢集团公司总经理、马钢股份公司董事长顾建国代表合作双方签署了《中国高速列车车轮自主创新合作协议》。项目主要目标为：2～3年内完成时速200～250公里高速车轮的自主创新，并实现批量生产装车使用；4～5年内完成时速350公里及以上高速车轮的自主创新，并实现批量生产装车使用；通过自主创新，将马钢建设成为中国高速列车车轮生产基地。 “马钢承担了国内90%的客车车轮和60%的货车车轮的生产任务，而且，我们生产的高速轮对已经在时速200公里的‘中华之星’上安全运营了50万公里，从相关的参数对比上，并不比国外的产品差。”不愿透露姓名的马钢工程师告诉本刊记者，“但是产品做出来没用，没有拿到铁道部的认证，厂家就不敢用。”

他所说的认证，是指铁道部有关部门所颁发的铁路运输安全设备生产企业资格。据铁道系统的官员介绍，由于铁道部长期以来政企合一的性质，车辆制造企业，如北车、南车集团的采购并不是自己说了算，而是必须要从铁道部所批准的一个企业名录里来选。尤其是像轮对这样的关键部件，以前一直是由铁道部下属的物资公司统一采购，企业并无多少主动权。认证的步骤基本有三步，第一步是产品通过专家评审，第二步为上路测试，第三部就是颁发资格证书。“前两步只是必要条件，能合格的产品进入排队，给谁不给谁就看公关效果了。”因此，那本厚厚的名册，一时成为全国数千家铁路装备企业的“葵花宝典”。本刊记者采访的另外两家高铁装备供应商，也都遇到了类似的问题，“铁道部的门槛高，卡在了认证上”。

“引进技术没有错，但问题是，关键技术是不可能买来的。”前述铁道装备专家向本刊记者分析说，“即便是所谓的国产化，也不过是在国内加工生产，买来图纸也只是权宜之计，设计原理是人家的，核心技术是人家的，单纯追求速度的国外引进，不仅为某些官员创造了寻租空间，还贻误了自主研发的大好时机。”以他来分析这次沸沸扬扬的裂纹\*\*，虽然有接近事故调查组的消息源表明，是因为济南动车所的探伤工为了避免承担风险，而把探伤器的灵敏度标准调高了两个档位，但是仍然暴露出了我方在高铁整个安全质量体系中的不足。

后来，排队想进入认证名录的轮对企业基本都未能如愿，只有来自山西晋城的“女老板”丁书苗打通了铁道部关键环节，成为迄今为止国内唯一的动车组轮对供应商。再后来，她自己成为捅破铁道部贪腐链条的关键一环。■

**精选高铁乘务毕业论文范文(推荐)三**

岁月如梭，三个多月的实习生涯已经结束。回想当初刚踏入社会时的那份激情和对未来的无憧憬，感觉自己是那么的幼稚。通过这一年来的顶岗实习，不管是对自己的专业知识，还是适应社会的能力，都有了进一步的提升，使自己的思想也不断成熟起来。

此次实习，我主要是在工地试验室从事铁路试验检测工作，主要项目是中铁一局三公司成功中标怀邵衡铁路hshzq-6标段标。从离开校园的那一刻起，我便知道不管做什么事，都得从基层做起，脚踏实地一步一步前行。做为路桥行业的一员，就应该明白工作环境并没有那么越。要想真正学到知识，就应该吃得了苦。深入施工现场去实践书本上那些理论知识。只有自己去体会，去探索，那些施工工艺和试验知识才会根深蒂固。自己也才会真正学到知识，才能不断进步。

通过三个多月的顶岗实习工作使我为土工试验员的工作有了一点点的认识和感受。

这次实习，我更深刻地了解了我们路桥专业知识。大学两年在学完专业基础课和专业课后，逐步具有了较扎实的专业知识，但在校期间所学的内容都是理论知识，在实践中学习和运用已学理论知识还远远不够。同时，我对以前学习和实习中存在的问题和不足有了正确的认识。从大学出来走新的工作岗位后，我们所面临的如同一张白纸，一切都是新的，一切都在等待着我们去努力。因此，面对那么多长期从事路桥工程的同行前辈。他们工作经验比我们丰富，知识学得比我们扎实，我们只有耐下心来，虚心向他们请教学习，我们会有更大的进步。我们也才会在路桥工程这一艰苦而充满挑战的工作领域取得更大的收获。我也学到了很多课堂上根本学不到的东西，仿佛自己一下子成熟了，懂得了为人处事的道理，也懂得了学习的意义，时间的宝贵与人生的真谛。明白了人一生不可能都是一帆风顺的，只要勇敢地去面对人生中的每个驿站!这让我清楚的感到了自己肩上的重任，看清了自己人生的方向。也让我认识到了试验室工作应有仔细认真的工作态度，要有一种平和的心态和不耻下问的精神，不管遇到什么事都要认真的去思考，多听别人的建议，不能太过急躁，要对自己做的事去负责。单位培养了我的实际动手能力，增加了我实际操作经验，对实际的试验室工作有了一个新的开始，更好地为我们今后的工作积累经验。我知道工作是一项热情的事业，并且要有持之以恒和吃苦耐劳的精神品质。我觉得在这段实习期间里，最重要的是我第一次真正的融入了社会，在实践中了解社会，掌握了一些与人交往的技能。并且在此期间，我注意观察了前辈是怎样与上级交往，怎样处理施工方与监理方、业主方之间的关系。利用这次难得的机会，也开拓了视野，增长了知识，为我们以后进一步走向社会打下了坚实的基础。实习期间，我从未出现过无故缺勤。我勤奋好学，谦虚谨慎，认真听取前辈的指导。对于别人提出的建议虚心听取，并能够仔细观察、切身体验、独立思考、综合分析。努力将在学校学到的知识应用到实际工作中，尽力做到理论与实践相结合的最佳状态，培养了我执着的敬业精神和勤奋踏实的工作作风，更培养了我的耐心和素质。能够做到服从指挥，与同事友好相处，尊重领导，工作认真负责，能够保质保量完成工作任务。

古人云：凡事有利必有弊。土工试验工作也不例外。首先试验员是一个严谨而又细心的工作，但是同时也是一个繁琐的工作。因为试验成果数据与以后工程的设计施工息息相关，一个微小的误差可能牵连到整个工程的施工或造价。所以在土工实验室工作既要有不怕苦不怕累不怕脏的精神又要有严谨谨慎不怕繁琐的性格。 在土工实验室工作整天与水泥、石子、砂子、混凝土、钢筋等物品接触，“安全第一预防为主”不能因为怕麻烦或不习惯而不戴手套或者其他劳保用品，更不能抱着侥幸心里贪图偷懒省事违规操作试验室的机械设备。 安全第一，生产第二，学习第三这是我作为一个实习生的实习生产原则。我们刚去可能会对一些仪器设备比较好奇，因为好奇所以我们要多了解了解他们的使用原理、操作流程、注意事项等以便在实际工作中更好的使用实验仪器。多学多看不耻下问，这样才会把握整个试验的来龙去脉搞清楚，才会对所做的试验有更深的理解。工作后不再像学校里那样，有老师督促你去学习进步，而是一切要靠自己主动去学去做。只要你想学习，学习的机会还是很多的，首先你身边会有很多相关书籍和数据。可以自学，如果遇到不会不懂的随时你请教指导老师，他们会毫不吝惜的为你答疑解惑。 这次实习我收获颇丰，自己也成长了许多。通过这段时间的下现场锻炼，使我适应了生产实习的环境，提高了我适应恶劣工作环境的能力，收获最大的是深深的感受到了团对的力量，充分印证了毛主席：众人拾柴火焰高的名言。这将成为我以后人生道路上不可磨灭的无形财富。

其次通过直接参与怀邵衡铁路二号拌和站实验室的相关工作，使我对试验室的运转有了更深入的了解，同时对仪器的构造与拆装有了更理性的认识。与项目领导、指导老师、监理、工友的工作交流沟通中使我有了更多的朋友。耳闻了一些不曾见过的铁路建设者感人泪下的事迹和中国铁路建设者吃苦奉献，拼搏争先的英雄气概。 通过老师的帮助和指导我自己已经可以单独完成一些基本你的试验，这大大的提高了我的动手能力，同时进一步加深了对理论知识的理解，使理论与实践牢牢的相结合，圆满地完成了项目交给我们的工作任务和我的实习任务。提高了我的试验动手能力和严谨细心的高尚职业品德，为以后的工作取得了一些宝贵的实践经验。

老师指导同学探讨我们在实际操作过程中，遇到了不懂的地方就离不开同学们的相互学习和探讨，更离不开两位师傅顶着烈日不畏艰辛仔细、耐心给我的正确指导。让我才茅塞顿开，思维也更加开阔，最终取得优异的成绩。

吃苦耐劳自强不息大家都明白一点，我们从事测量工作的地方一般大多是室外露天工作，遇到风吹日晒是再所难免。正如我这次土工实验实习一样，由于时间是夏季，所以天气炎热。于是许多时候都是利用早、晚的这一段时间工作，这就要求早出晚归。虽然不习惯，但这是必然的选择。选择吃苦耐劳，选择自强不息。终于一份耕耘，一份收获，这一年的汉水换回了实习工作的圆满结束。

严格要求求真务实没有规矩，不成方圆。在进行仪器操作时，务必按照正规的操作进行测量实习。实习相关内容时，也务必按照一定的程序进行。否则，将走许多曲折之路。这就必须将时代性与规律性相结合，运用创造性思维思考问题，解决问题。当然，在严格要求的同时还应求真务实地不断进取。

存在问题不断完善整整一年的实习取得可喜可贺的成绩，但还是存在一些问题。因为我们是团队工作，所以在组织协调人员任务时还有少许不足。有些仪器操作生疏，测量误差大等问题。有问题不可怕，可怕的是不去解决问题。那么，解决问题，首先就要熟练牢固地掌握理论知识，用理论指导实践。其次是保持良好的心态，在不断总结中前进，达到熟能生巧，为我所用的目的。最后要树立起失败乃成功之母的观念，不耻下问，虚心学习为期三个月的顶岗实习不仅是我们对这学期所学知识的综合运用，更是在无形地教导我们如何做人。我坚信学会做人更重于学会做事。这次实习将时刻铭记心底，将我的心得运用于今后的人生道路上。

此次顶岗实习迈出了我铁路职业生涯的第一步，将成为我铁路职业生涯中钢铁般的坚实基础。从中获得的实践经验我将终身受益。我将会在此基础上不断的学习铁路建设相关知识，不断积累经典施工方法与经验，不断进取学习，开拓创新，为中国高铁走向世界奉献自己年轻的光和热。

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！