# 申报锻工技师个人技术总结01

来源：网络 作者：夜色温柔 更新时间：2025-03-02

*第一篇：申报锻工技师个人技术总结01近五年来主要技术工作总结\*\*\*\*\*股份公司锻造分公司 张\*\* 我自1986年参加工作以来，一直从事锻工工作，先后在自由锻班和模锻班担任炉头(锻工小组长)，2024年考取高级锻造工，2024年担任了锻工二...*

**第一篇：申报锻工技师个人技术总结01**

近五年来主要技术工作总结

\*\*\*\*\*股份公司锻造分公司 张\*\* 我自1986年参加工作以来，一直从事锻工工作，先后在自由锻班和模锻班担任炉头(锻工小组长)，2025年考取高级锻造工，2025年担任了锻工二班班长。在各级领导和同志们的帮助指导下，自己爱岗敬业勤奋好学，不断提高自身的操作技能和技术业务素质，从业多年的日益积累，为自己打下了比较深厚的理论和实践基础，使自己锻炼成分公司的技能骨干。2025年荣获晋机集团“先进班组长 ”称号，2025年被评为晋机集团“优秀员工”。一、一专多能，保质保量按时完成各项生产任务。

我所带领的班组主要承担铁路车辆零部件下侧门折页的生产任务，也担任其它车辆零部件、军品锻件和外销锻件的生产任务。从2025年C70系列新型货车投入生产，我们先后担负了C70、C70c、C70E、C70T、C80B、Km70、Kz70等车型12种零部件的生产任务。其中下侧门折页是班组的主要产品。

下侧门折页，是敞车中单车用量较多(24件/辆)的零件之一，产品重10.3kg，从加热到成型要经过卷制头部、弯曲尾部等十余道工序。产品的一致性、互换性和表面外观质量都要求比较高，是分公司车辆产品中数量多、工序多、生产难度大的产品之一。我参与了C70系列各种车型下侧门折页的试制鉴定，近五年来带领班组完成各种车型下侧门折页20多万件。在生产中千方百计克服困难，不断改进工艺、改进工具、改进操作，产品一次交验合格率由85%提高到98%，班产由400件提高到600件，每个月都保质保量完成任务，从来没有影响过整车总装，多次受到分公司的表扬和奖励。

几年中，在完成下侧门折页任务的同时，我带领班组还完成其它5种车辆 零件和13种军品锻件3万多件；参加了外销民品钛合金医疗器械模锻件的试制和生产，完成制坯和模锻件1万多件。多样化的产品生产丰富了自己的锻造知识，提到了自己的专业技能，使自己成为一个生产的多面手，班组也成为能承担各种生产任务一专多能的团队。

二、立足岗位创新创效，解决工艺难题

我们生产的下侧门折页，产品全长1203±4mm，坯料采用厚16mm宽60mm长 1360mm的板材，生产完成不再进行切削加工，直接进总装线。生产设备主要是空气锤，产品成形主要靠可移动的简易组合模具（胎模）和工人的操作技能。头部热卷圆、压角度，尾部冷弯曲、切圆头，锤上校平面、校旁弯，人工打磨清毛刺，可以说是锻造与冲压交替进行、热锻与冷锻复合成型，批量大、工序多，流程长。C70系列新型货车生产后，产品的质量标准提高和公司每次接到订单后合同期都比较紧，影响产品质量和生产效率的几个突出问题迫切需要解决。

首先是头部热卷圆后，圆筒部位出现的椭圆、喇叭口和圆周表面的毛刺和缺肉现象。头部热卷圆预成型是将板料卡在水平卷圆模芯轴上，靠人工推磨360º卷成，由于模具上不能加定位块，长度不好控制，圆筒的闭合部位有时多出一块，有时间隙太大；人工推磨转柄角度掌握不好容易形成喇叭口，这些缺陷都为成型造成困难，有的只能展开重卷。整形是在空气锤上胎模里完成，一是操作上的不规范，二是模具结构上的一些问题，圆周表面出现毛刺和缺肉缺陷的产品能占到10%～15%，这些缺陷在C64车生产是可以用气焊割、电焊补的方法补救，但C70车不允许。为了有效地解决这些问题，从07年开始，我认真研究每一个工部，仔细察看工件在模具中的变形过程和金属流动的情况，在操作上反复的推敲，组织工友们一起进行多次改进。一是在于成型卷圆模上设置了 一个定位标志，控制了头部的长度；二是在推磨时把转柄与模具的水平面保持一个15°的倾角；三是对整形上扣模进行了改进，（上扣模的型腔是一个R31的半圆，口部是R5的圆角，这样的结构要求预弯曲必须规矩）我在模具的半圆口部两侧分别磨出15°的斜度，前角减成R2的圆弧，后角增大为R15圆弧，这样坯料在模具内变形时，前角扣住了料使它不能上窜，避免了圆周表面“缺肉”或闭合处间隙过大，后角圆弧有利于金属向逆时针方向径向流动，避免了金属在分模面形成折叠或挤出“耳朵”，而且改进后的模具还能较好的消除预成型的一些不足。通过改进，在近两三年的折页生产中基本上消除了过去的质量缺陷，产品的表面外观质量、目测形位尺寸达到了工艺要求，卷圆的一次合格率达到99%，过去头部清理打磨一个班次才百十件，现在能达到五六百件，生产效率大大提高，还节省了大量的角磨片。

在下侧门折页生产中第二个大的改进是检验工具的改进。折页是100%检验。以往无论是我们自检还是交检验专检，都是逐件先用样柱量销孔，再用样板量平面度和长度，然后再用平尺抽检侧弯。仅验活时十公斤重的一件产品就要搬动三四次，不仅效率低，而且劳动强度大。由于不能检验形位尺寸，经常出现检验合格的产品，结果在总装时上不了车，影响到总装生产。

为此，我多次到总装线上了解下侧门的结构形式和技术特点，经过反复琢磨，先是根据折页座和下侧门板的相关尺寸改制了一个简易的检测工具，折页放在上面，贯上销子就能看出头部的角度、偏斜及孔径是否合格，边生产，边自检，不合适的随即在锤上修理，使产品的一次交验合格率大大提高，从总装线退回的产品大大减少。在分公司领导的大力支持和技术、检验人员的全力配合下，08年我在原有的基础上又改进出一个折页的移动式综合检验平台，折页放在这个平台上就如同安装在车辆的折页座上，各部关键尺寸、形位偏差和是 否有旁弯一目了然。以往交验产品要三个检验同时进行（一人拿样柱、两人拿样板），现在有一个检验在场就行，过去一个班次才能验完的产品，现在两个小时就可完成。有了这个检验工具也方便了我们自检，产品在自检中不合适的部位马上就知道出在那个环节上，随时整改，避免出现批量返修。产品一次交验合格率由85%提高到98%，班产由400件提高到600件，发往总装线的产品合格率达到了99%以上，质量稳定了，生产效率提高了，锻工和检验的重复劳动减少了，搬运过程中的安全隐患消除了，受到了铁代表的好评，得到了分公司的奖励。﹙此项改进经技术科规范设计后，已纳入正式工装﹚

三、努力学习掌握新技术，拓展自己专业技能。

2025年分公司为山西捷力康医疗器械公司带料加工TC4 钛合金医疗器械模锻件。因为钛的变形抗力高，TC4 钛合金的锻造温度范围只有150℃﹙980℃~800℃﹚，其变形的特点是比钢更难流入模槽。锻件尺寸精度包括平面和厚度尺寸精度、平面尺寸公差和错移量都要求比较高。我们采用的模锻设备是400t摩擦压力机。摩擦压力机的打击性能近似于模锻锤，冲击力较大，而且行程不固定，属于开式模锻。工艺和操作不当都会影响到产品的进度和内在质量。在开始生产时，质量不稳定，产量也上不去，厂家十分着急。这种有色金属锻件过去从来没有接触过。为了解决这些问题，我查阅了很多相关的技术资料并与厂家的技术人员和工友们在现场进行反复的实验，终于取得了突破。主要在以下几方面进行了改进：

一是控制好压力机行程，使压力机每一锻造行程都打击能量基本相同，从而提高变形的均匀性，模锻件的组织均匀性提高，力学性能一致性也随之提高。二是为改善钛合金的流动性和提高模具寿命，加大了模锻斜度﹙由3°变为5°﹚和圆角半径﹙由5R变为R7﹚，适当加大了锻模上的毛边桥部高度1mm，为了使型槽容易充满，采用桥部尺寸非均匀的毛边槽来限制或加速金属向型槽某部分的流动。三是提高模具的预热温度，把模具预热温度控制在200℃~300℃。四是为了保持模具的硬度和精度，每锻完一件间隔半分钟，防止模具过热变形。

通过TC4 钛合金医疗器械模锻件的试制和生产，拓宽了自己的知识面，提高了自己的专业技能。

五、言传身教，作好职工技术培训和指导，提高团队的战斗力。我们班一共有7名员工，有5名是06年以后陆续来的劳务派遣工，都没有受过专业培训，而我们锻造生产又是集体操作，为了尽快提高他们的专业技能，一方面组织他们参加分公司的各种培训，一方面在班组内做好传帮带，组织他们学习工艺，消化图纸，提高专业理论，在班组开展岗位练兵，提高操作技能。生产中每次生产各道工序都要亲自第一操作，作出示范，进行首件自检，确认设备、工装正常，再交给其他人操作。组织员工开展技术革新和工艺改进，提高了员工的职业素养，提高了班组创新能力。现在班组的青工都能在工作中独挡一面适应各道工序的操作，增强了团队的战斗力，为班组的各项生产任务完成和各项工作的开展打下坚实基础。

以上是我近五年来从事的主要技术工作的总结。如果能取得技师资格，将是我职业生涯的新起点，这既是前进的动力又是压力，它时刻鞭策着我要更加自觉的学习各种新知识、新技术，提高自己的专业技能，适应公司新形势的发展要求，为公司发展作出更大的贡献。

2025年10月10日

**第二篇：申报高级锻工技师个人技术总结**

近三年来主要技术贡献和成果

\*\*\*\*\*股份公司锻造分公司\*\*\*

这几年公司发展日新月异，分公司新设备增加、新产品增多和新技术、新工艺、新标准的推广应用，特别是车辆制造技术标准不断提高，车辆生产交货周期不断缩短，对生产一线技能人员提出了更高的要求。

为了适应新形势、新任务的要求，在积极参加公司各种培训的同时，利用业余时间抓紧学习各种新知识、新技术，刻苦钻研锻造技术，虚心向技术人员学习熟练掌握产品各项工艺要求，努力提高自身综合素质。立足岗位发挥专长，带领班组围绕产品生产中出现的技术难点和生产窄口，改进工艺工装、创新操作方法、提高产品质量、降低物料消耗，提高工作效率、保证任务完成。

作为一名锻工技师，我义不容辞的担负起分公司交给的新产品、新工艺和新设备的先行先试责任。带领班组先后承担了四十余种新车型新零部件、十余种军民品新锻件产品试制任务，为产品工艺编制、工装设计提供了第一手的数据和资料；参加了八种车辆关重零件《锻造标准作业书》的编制并在现场演示，为其它班组批量生产和标准化作业起到示范引领作用。2025年分公司电液模锻锤和电液模自由锻锤改造完成、2500t模锻机组竣工投产，我又承担了设备调试验收和试生产任务，参加了电液锤日常维护保养制度、设备操作规程和安全操作规程的编制和对操作工的现场培训，承担了2500t模锻机组“中拉杆”大型锻模的调试和产品试制，使新设备尽早投入了生产，也拓宽了自己的专业技能。

锻工是集体操作，为了增强班组员工解决实际问题的能力，提升班组的技术攻关能力和创新创效能力，我把班组作为员工教育培训的阵地，组织大家开展形式多样的岗位练兵和技能培训活动。每周一次班组常规学习，每次新产品 1

试制组织专题学习和示范操作，认真对青工传帮带，积极组织员工开展合理化建议和“五小活动”，在班组内形成学技术、练硬功、比业绩的良好氛围，员工的职业技能和综合素质明显提高。为了把精益生产落实到班组、我结合自己的工作实践，制定了班组日常生产作业流程，使班组的生产作业流程化、标准化，经分公司整理完善后形成了《锻工班组日常生产作业指导书》，编入了分公司班组管理制度。

班组承担的车辆产品主要是：各型车钩提杆、脚蹬体、控制杠杆和杠杆托架等，这些产品多数用于底架和制动系统，是分公司车辆零件中生产难度比较大的几种。产品主要特点是：长杆类、多角度、多平面弯曲成型；黑皮锻件，产品的内在质量、形位尺寸要求严，互换性要求高。工艺特点是：成形主要靠锻锤、胎具和生产工人的操作技能。为了保质保量按时完成任务，我带领班组进行了一系列的持续改进，取得了明显的效果。

一、攻克了分公司车辆生产中难度最大的产品车钩提杆的工艺难关。

车钩提杆，坯料是φ25mm圆钢，采用胎具和辅助工具，经过弯尾钩、平面多道弯曲、扭两端、局部拍扁、整形等多道工步，在三个平面内弯曲六个不同角度，变成长度1200mm的“L”型产品,近几年生产的八种车型形状和尺寸都有所不同，可以说是分公司车辆生产中工艺难度最大的产品。﹙太原机车厂在C70车初期生产的两三年里产品一直不过关，购买我厂的产品，后采用我厂的工装工艺才干成）。为了攻克这个工艺难关，我做了多方面的改进和创新。

1、简化了手柄和尾鈎角度整形工艺。手柄和尾鈎在扭转胎具内两端扭转45°时分别由两个人操作，两端的垂直方向平行和手柄与尾鈎中心85mm的水平距离难以保证，因此，工艺上专门增加了一套整形胎具，但整形的时间比成型的时间还要多，耗时费力。经过反复琢磨，我制做了一个专用整形垫铁，工件从扭转胎具取出后利用整形垫铁与平台85mm的落差一整，即可完成。省了一套模具还简化了工序，工效提高了一倍。

2、改进了定位部拍扁模。车钩提杆的定位部(厚18mm宽28mm长250mm)是弯曲成型冷却后在锤上拍扁模内进行。采用原设计的拍扁模，因凹模两头有限位块，在锤击时金属纵向流动受到约束，由此产生的应力使两端向上翘曲，手柄部位与尾鈎中心85mm的水平距离发生变化，以前都要靠人工逐件修正，严重影响到生产的速度。为此，我认真分析金属流动规律，经过反复研究和探索对拍扁模结构进行了改进：将模具前端定位平台改成定位杆，将后端凹槽去掉，这样就可以释放部分应力，解决了拍扁时两端向上翘曲的现象。模具结构简单了，产品的质量和班产明显提高。

3、破解了C80B车钩提杆工艺难题。C80B车钩提杆与C70车钩提杆类似，但有其特殊点：C70手柄和尾鈎是扭转45°，而C80B手柄和尾鈎是扭转90°；C70尾钩扭转时夹紧部位长度是150mm，而C80B尾钩夹紧部位长度只有40mm，压紧的部位正是变形区，胎具夹不紧要翘曲，如果压死后无法变形。为了破解这个工艺难题，今年初我向分公司提出了工艺改进的合理化建议和具体方案，在领导和技术科认可后，我组织班组技能骨干“自己提、自己改、改自己”马上开始实施。

首先对成型胎具进行改进：在胎具平台上将弯尾钩部位下面挖开一个33mm×60mm的闭式凹槽，将手柄扭转部位切开一个320mm×446mm开式凹槽，并在在手柄弯曲时在胎具挡板槽内插入一个工字型压板压紧杆部。接着对操作方法进行改进：先将尾钩U型成型后再向下翻转90°放入闭式凹槽中，利用以前的压

紧装置将尾钩压紧，以此为定位开始弯曲各个角度，最后赶到手柄部位，用新加的工字型压紧装置将杆部压紧，在开式凹槽沿杆部纵向直接向下弯曲90°就完全成型。

改进的效果：产品完全符合图样要求，由原来的两套模具成型变成了现在的一套模具成型，节省了一套模具，减少了一道工序，减轻了员工劳动强度，产品一次交验合格率达到98%以上，班产量翻了一番。项目获得分公司合理化建议一等奖。

4、减少了工件两次加热。按照工艺规程工件要两次加热，一次加热弯尾鈎，二次加热弯角度。因为通过对成型工艺的多项改进缩短了工件在胎具内成型的时间，所以从2025年开始，生产时将尾鈎弯曲后马上进模具成型，然后再利用余热整形，效率提高30%、煤气节省50%。

在车钩提杆的生产中我还进行了许多改进。譬如，尾钩整形以前需三个人，我在胎具边上附加了一个类似虎钳的整形模，一个人几秒钟即可完成整形，钩子形状规矩，省人省力省工；针对车钩提杆冷却变形的问题，摸索改进冷却方法，消除了冷却后二次整形的重复劳动；等等。

几年来，在技术人员的指导帮助下和工友们的支持下，现在我已经完全掌握了各种类型车钩提杆的生产技术，对长杆类多角度弯曲件的变形规律、工艺特点有了更深刻的认识。我的这些工艺实践也为技术部门编制工艺、设计模具、缩短新产品试制周期提供了经验。

二、解决了一些影响分公司车辆生产质量和进度的“窄口”。

几种典型产品为例。

1、改进工装和操作，使脚蹬体成为免检产品。C70系列敞车脚蹬体是用截

面12mm×50mm的扁钢弯制成宽度为305mm高度550 mm的“门”字型后，分别在“门”左右两边的210mm处再扭转90°成型。在整形时要保证扭转后立面和平面垂直、左右两平面保持水平且中心距必须在305mm。过去在虎钳上整形，两个人费时费力一个班只能整出四十件、质量还不能保证，成了生产的一个窄口。为了解决这个问题08年后半年分公司把任务转到了我班。经过半年多的反复试验，我设计和自制了一个整型模具：在20#槽钢上用钢板先焊一个宽51mm高30mm长200mm、底面夹一块厚19 mm板的槽子，以槽子中心为基准，间隔50mm再焊一个宽13mm高50mm长200mm的槽子，有了这两个定位槽，整形时只要立面卡住，再把平面卡在另一端，用手锤稍加修正即可，就是徒工也能操作。有了这个模具，班产一下提高到200件，一次交验合格率达到100%，并成为了分公司免检产品。

2、通过工装保工艺，使控制杠杆不再“超差利用”。产品是用20\*75\*1090扁钢热弯成型，产品长度920mm。成型主要步骤：先将一端弯成长103mm、空间高度70mm的横卧“门”型鈎，然后距鈎体前端130 mm处下压与杆身形成30mm的高度差。图纸要求头部鈎体的上下面与杆身底面三个平面平行度≦

1.5mm；头部鈎体与杆身(宽75mm)的错移量≦1mm，在空气锤上用简易胎具成型难以保证，产品一直处于“超差利用”状态。为了解决这个问题，从09年开始，我就开始研究通过制作一个胎具整形来消除缺陷方法。带领班组技能骨干经过一年多反复改进，一个可以同时校正几个部位尺寸的整形胎具终于完成，通过工装保工艺，生产过程中控制杠杆的形位尺寸始终处于可控范围，使产品一次合格率达到95%以上，消除了影响车辆质量和进度的一个“顽症”，得到了铁代表、技术部门和检验的认可。

3、设计制作一体化胎具，使杠杆托架检测整形更为便捷。今年9月份，分公司接到了100辆NX70平板车的试制和生产任务，四种鉴定件﹙车钩提杆、三种杠杆托架﹚全部交给了我们班。其中有两种杠杆托架是用φ25圆钢一端拍出脚爪，然后放在胎具里将杆部90°弯曲成型，再将脚爪部分向下弯曲132°。产品的特点是杆部90°弯和脚爪132°弯不在一个平面上，相错48°。看似简单的一个工件，因为是多角度、多平面弯曲件用普通量具不好测量，工件的弹性变形和冷缩引起产品的形位尺寸发生变化，也必须要进行整形。在接到试制任务时，我就预见到会出现上述问题，在消化工艺图纸的同时就开始着手制作检测、整形一体胎具。产品放在胎具上就处在一个立体空间里，各部尺寸和角度合适与否都直观的表现出来，不合适的在胎具上得到修正，使产品的制作和检测更为便捷，顺利通过了试制鉴定﹙两种类似产品可通用﹚，得到了技术部门和铁代表的好评，也为后续100辆批量生产任务顺利完成奠定了基础。

以上是我近三年来从事的主要技术工作的总结。如果能取得高级技师资格，将是我职业生涯的新起点，这即是前进的动力又是压力，它时刻鞭策着我要更加自觉的学习各种新知识、新技术，适应时代发展的需要，适应公司新形势的发展要求，为公司发展作出更大的贡献。

二〇一一年十月十日

**第三篇：申报技师技术总结**

技 术 总 结

我于1991年9月份开始在汾矿集团发电厂从事锅炉运行的工作，这么多年来，在各级领导以及同志们的帮助指导下，我以满腔的工作热情踏实工作，思想上积极要求进步，工作上兢兢业业、勤勤恳恳，得到厂领导和工人的认可，多次被评为先进个人。

回顾这些年的工作，概括地总结如下：

一、努力学习锅炉理论知识，积极参加技术革新活动。

我全面系统的了解锅炉的结构和原理及操作规范，从而打下了深厚的理论和实践基础。我充分利用锅炉停炉检修的机会，对每一个结构，都仔细研究其功，努力钻研业务知识，充分利用学过的理论知识结合实际工作进行小革新、小发明，参与改进和制作了多件生产工具，工作中，我发现循环流化床锅炉省煤器磨损严重，根据其他单位的经验及相关的理论资料，建议改造省煤器的光管为螺旋翅片管，减少了管排数降低了运行风速，从而减少了省煤器的磨损，延长了运行周期，确保了锅炉的安全运行。在此基础上，我还善于思考、勤于动脑子。随着技术业务的逐步提高，凭着高度的责任同志们的一直好评和普遍赞誉。

二、刻苦钻研技术业务，不断提高自身素质心，从锅炉布

臵到锅炉的操作运行维护，再到锅炉的检修，一步一个脚印，积累了丰富的经验。为了适应岗位工作，我对自己的要求更加严格，不断提高自身的操作技能和技术业务素质。锅炉是压力容器，稍有不慎就可能造成人身伤亡和重大财产损失。所以平时工作中必

须做到工作事事有人管，人人有专责，办事有程序，检查有标准。作为锅炉操作工，我的主要任务就是做好日常生产工作和解决突发事件，几年来我坚持每天上班都会提前十多分钟到达主控室了解上个班的运行情况，以便做好接下来一天的工作计划，同时针对一些可能发生的情况做好事故预想，做到心里有数，遇到情况才不会慌乱，有条不紊的去解决，才能减少事故造成的损失不使事故扩大。运行记录是检测锅炉安全运行和查找故障原因的重要依据。所以平时我都认真工整的填写，字迹不能潦草，不能有任何应付差事的心里，定期汇总，也是作为停炉检修的重要参数和依据。平时监盘更是要仔细认真，在平时监盘的时候，我注意各个参数的变化，积极总结规律，发现异常及时了解情况然后做出准确的解决方案，锅炉是一个复杂的系统，任何一个变化都与上下游系统有千丝万缕的联系，所以一切操作都得联系沟通其他专业通过合作才能完成，只有如此才能确保机组的安全稳定运行。经过几年的努力，我现在能正确分析运行工况的变化，及早发现事故的前兆，及时采取必要的措施，防止事故的发生和正确及时处理事故。对于日常巡点检和定期切换我非常重视，巡点检及定期设备切换是保证机组的安全稳定运行的重要保障，尤其是巡点检方面是发现问题前兆保证设备正常运行的关键，所以平时无论是严冬还是酷暑，是刮风还是下雨我都坚持每天至少一次到各台锅炉炉顶去转一圈，通过眼看、耳听、鼻闻、手摸以及利用仪器测量等各种途径了解各个设备的运行工况和排查存在的跑、冒、滴、漏等问题，及时上报车间并提供一些技改整修建议使问题得到处理解决，也正因为我厂及车间组织的各项安全隐患的排查工作，我所排查出的安全隐患和设备缺陷数量名列前茅，得到了领导的肯定。日常操作和定期切换我都要严格按照操作规程和相关技术规范严格进行，避免习惯性违章的行为，工作这么多年了，自己有丰富的经验，但是锅炉专业是在高压环境下作业，属于高危行业，如果仅凭经验想当然的操作，可能一时没事，但长期如此必将导致严重后果，所以在思想上我严格要求自己，时刻提醒自己安全第一，操作规程和技术规范都是前辈们用心血总结出来的精华，虽然看似繁琐了一些，但都是人身安全和设备稳定运行的保障，所以一定要按要求的步骤一步步进行操作，并做好相关记录，确保绝对安全。下班的时候做好交接班工作，和下个班的同事说明本班的一些主要操作和存在那些缺陷，做到安全交接，不留任何事故隐患！随着技术的日益积累，我技术水平逐步提高，依靠过硬的技术业务素质，结合学过的书本知识，多次被评为先进工作者、安全标兵等光荣称号。

三、努力学习新知识、新技术，解决生产中遇到的新问题

我深知求知的道路如逆水行舟、不进则退，必须与时俱进，才能适应电力行业新形势的发展要求。

近两年，我厂锅炉操作改造为DCS系统，我利用业余时间，千方百计的搜集这技术资料，并根据现场实际情况，对锅炉DCS系统进行了提出合理化建议，使它能够更换的适应我厂的情况。同时活

学活用，把学到的知识运用到实际中来。

四、未来工作展望

新技术、新知识的发展日新月异、突飞猛进，今后的工作任重而道远。我平时对自身的要求甚严，做事一丝不拘。不断地学习锅炉的知识，努力通过各种渠道学习司炉工作的的技能技巧，认真研究，把所学的用到实际工作中去。不断完善的操作制度，不断创新的工作方法，不断积累的管理经验、不断跟进的技术改造。多年以来，我在学习和工作中逐渐成长、成熟。我清楚自身还有许多不足之处，如组织管理能力不足，与人沟通水平有待提高。今后我将不断完善自我，努力做到以下几点：

1、充分发挥自己的优势，不能只局限于烧好锅炉，还应学好其他专业，争取早日成为全能值班员。

2、自觉加强学习，向专业理论知识学习，向周边的有经验的技术人员学习，取长补短，逐步提高自己的理论水平和实际操作能力。

3、继续提高自身素质，强化安全意识，努力使自己成为一名更优秀的员工。

只有不断的加强业务学习，与世俱进，才能提高自己的技术素质和业务素养，逐步提升个人职业技能。

**第四篇：申报技师技术总结**

技术总结

本人李东伟，今年28岁，2025年9月份开始参加汽车维修方面的工作，工作以来，在各级领导以及同志们的帮助指导下，我以满腔的工作热情踏实工作。思想上积极要求进步，工作上兢兢业业、勤勤恳恳。多次参加苏舜集团工作总结会议及技术研讨会并被评为先进个人，先进集体，并荣升为技术总监及服务经理一职。平常工作期间，不忘学习，不断的积累实践经验及理论知识学习，到相关院校补习功课，并相继取得南工院汽车检测与国际贸易大专证书、南京大学工商管理专业本科证书。回顾这些年的工作，概括地总结如下：

一 努力学习车辆理论知识，积极参加技术革新活动。

我全面系统的了解了各种柴油车辆的结构和技术特点，从而打下了深厚的理论和实践基础。我通过对配件拆卸、检查、组装，对每一个配件，都仔细研究其功能、了解其用途和性能。因而技术业务水平逐步提高，在此基础上，我还善于思考、勤于动脑，努力钻研业务知识，充分利用学过的理论知识结合实际工作进行小革新、小发明，参与改进和制作了多件生产工具，工作中，我发现依维柯事故车夹缝处打胶总是弯弯曲曲，线条不是太直，看起来比较难看。于是我经过仔细研究，自制了1种小工具。把胶放进去后，贴着车身，打出来的胶特别好看，用起来非常轻松，得到了同志们的一直好评和普遍赞誉。

二 刻苦钻研技术业务，不断提高自身素质。

随着技术业务的逐步提高，凭着高度的责任心，从汽车维修学徒到维修技师，再到技术总监及服务经理，一步一个脚印，积累了丰富的维修方面经验。为了适应岗位工作，我对自己的要求更加严格，不断提高自身的操作技能和技术业务素质，随着技术的日益积累，我技术水平逐步提高，依靠过硬的技术业务素质，结合学过的书本知识，年年被评为先进工作者、安全标兵等光荣称号。

三 努力学习新知识、新技术，解决生产中遇到的新问题

我深知求知的道路如逆水行舟、不进则退，必须与时俱进，才能适应铁路新形势的发展要求。

近几年，依维柯客车不断推陈出新，新技术、新设备的应用层出不穷，我利用业余时间，千方百计的搜集各种技术资料，重点对依维柯国三进共轨技术进行了学习和钻研。为将来技术更新作好准备。同时活学活用，把学到的知识运用到实际中来。

四 未来工作展望

新技术、新知识的发展日新月异、突飞猛进，今后的工作任重而道远。作为服务经理，只有不断的加强业务学习，与世俱进。才能提高自己的技术素质和业务素养。逐步提升个人职业技能，计划性靠等级工考证。

南特联依维柯4S店 李东伟 2025-5-14

**第五篇：申报技师技术总结**

技术总结

我是XXXX，现任库检班组工长。一九八一年入路，在原XX车辆段工作。参加工作以来，在各级领导以及同志们的帮助指导下，我以满腔的工作热情踏实工作。思想上积极要求进步，工作上兢兢业业、勤勤恳恳。多次参加路局、分局、段举办的各种技术比武和技术竞赛练兵活动，并取得好成绩，受到过各级领导的肯定和表扬。自八一年参加工作以来，从事客车运用检修工作至今。先后担当过客修、库检、乘务检车员、值班员、质检员、工长等职。在检车员这个岗位上勤奋好学，积累了丰富的工作经验。二零零一年被评聘为检车员技师。回顾这些年的工作，概括地总结如下：

一 努力学习车辆理论知识，积极参加技术革新活动。

八一年，我被分配到原XXXX段客修车间台车组，从事转向架、组装、车钩缓冲装置、车体、制动等工种。我全面系统的了解了各种型号车辆的结构形式和技术特点，从而打下了深厚的理论和实践基础。我通过对配件拆卸、检查、组装，对每一个配件，都仔细研究其功能、了解其用途和性能。因而技术业务水平逐步提高，在此基础上，我还善于思考、勤于动脑，努力钻研业务知识，充分利用学过的理论知识结合实际工作进行小革新、小发明，参与改进和制作了多件生产工具，工作中，我发现人工拆卸车钩既费力又危险，我琢磨能不能用小工装克服这一难题，于是我经过仔细研究，自制了3种小工装。配合吊车和叉车使用，用起来非常轻松，得到了同志们的一直好评和普遍赞誉。

二 刻苦钻研技术业务，不断提高自身素质。

八七年由工作需要，调入库检车间。随着技术业务的逐步提高，凭着高度的责任心，从检车员到车间质检，再到库检工长，一步一个脚印，积累了丰富的检车方面经验。为了适应库列检工作的特点，我对自己的要求更加严格，不断提高自身的操作技能和技术业务素质，随着技术的日益积累，我技术水平逐步提高，依靠过硬的技术业务素质，结合学过的书本知识，多次发现影响行车安全的重大安全隐患和车辆故障。如轮辋裂纹、支柱折断、钩尾框脱落等较大故障。仅九三年一年，就发现各类车轮轮辋、辐板裂纹十余起，及时采取了安全措施。为提高客车检修质量，确保旅客客车的绝对安全做出了应有的贡献。因而年年被评为先进工作者、安全标兵等光荣称号。

三 努力学习新知识、新技术，解决生产中遇到的新问题

二零零一年，我以优异的成绩被评聘为检车员技师。取得技师资格，是我职业技能新的起点，即是前进的动力又是压力，它时刻鞭策着我要更加自觉的学习各种新知识、新技术。面对信息时代日新月异的发展，我深知求知的道路如逆水行舟、不进则退，必须与时俱进，才能适应铁路新形势的发展要求。

近几年，铁路客车不断推陈出新，新技术、新设备的应用层出不穷，我利用业余时间，千方百计的搜集各种技术资料，重点对客车25G、25K、25T新技术进行了学习和钻研。为将来技术更新作好准备。同时活学活用，把学到的知识运用到实际中来，掌握了电控气动塞拉门的检修，密接式车钩的应用，真空集便器、电子防滑器等新技术、新设备。充分发挥了

技术带头人的作用。

四 解决生产中的技术疑难问题，提出合理化建议

二零零零年，我调到段质检中心，担当质量检查工作。我深感质量检查肩负的重任，迅速进入工作状态，从提高自身素质入手，熟练掌握了各项工艺要求，操作规程。并且把各种知识会融贯通。我在工作中，坚持原则，严格把关，尽职尽责，靠过硬的技术素养和业务能力，发现了多起影响行车安全的重大隐患，如踏面剥离、制动盘裂纹、摇枕弹簧折断等故障，为保证旅客列车的绝对安全尽到了自己一份力量。得到段上的表彰与奖励。

“师者，所以传道、授业、解惑也。”技师在实际工作中就是要起到传授本岗位基本道理，解决疑惑的作用，例如在一次对25K型车A1修过程监控中。发现空气弹簧胶囊因进水冻结而失效，班组人员查找不出进水原因，让我去帮助分析一下，我通过多年的理论学习和实践经验，罗列出可能存在的各种状态，首先排除了总风管路非正常积水的可能，分析出只有气路与水路相交汇才能发生这样问题，而25K型厕所全气动清水增压便器冲洗系统，恰好水、气相通符合情况，于是检查便器冲洗系统，发现有一止回阀失效。当总风缸无风时，水箱高压水经失效止回阀回流进总风缸。然后进入空气弹簧。造成冻结而失效结果。原因找到后，打开总风缸塞门，果然排除大量存水，更换了新止回阀再没出现此类问题发生。

从中我也认识到的要学习新知识、新技术的重要性，对检修质量存在着急需解决的薄弱环节，提出了为保险起见，在不改变整体结构前提

下，再串联一只止回阀的合理化建议，及时组织有关人员分析学习。解决了生产中的疑难问题。

五 作好职工技术培训和指导、传授技艺工作

作为检车员技师，要内强素质，外塑形象。内强素质就是要不断的完善自我。外塑形象就是要为人师表、一身正气，不仅在生产第一线发挥技术骨干和模范带头作用。而且还要担当起技术操作培训，指导岗位练兵和技术比赛任务。我认真的履行了技师的这些职责，几年来，我积极参加了铁路行业的国家技能鉴定培训、考评工作，2025年我被聘为客车检车员考评员。作为考评员，我遵守考评员职业道德，工作认真负责，严格执行工作程序、工作规范、工作标准。具有高度责任感和良好的团队合作精神，共考评276人次。

积极参加了技术练兵、技术比赛培训，搞好传、帮、带活动。把自己的实际经验进行归纳、总结，传授给年轻的同志们，使他们汲取经验教训比赛中少走弯路，帮助他们理论与实践相结合，早日成为各个岗位上的带头人，带动他们不断提高业务素质，向更高的目标努力。并把这种好传统一代代传下去。后继有人培养中有的已在领导岗位上，有三人现任工长，有一人在路局及上级举办的技术比武中取得的了第一，在铁道部举办的技术比武中取得了好成绩。

依靠过硬的技术业务素质和高度的责任心，我先后六次代表路局参加了铁道部鉴定组工作，年年参加路局的鉴定组工作。在鉴定中，发现了大量行车故障，认真负责的圆满完成了工作任务。

我还利用业余时间参加QC小组技术攻关活动，与人合作，先后参与

了《调整自动间隙调整器减少轮对擦伤》，《缓冲杆磨耗板丢失》等多次技术攻关活动，其成果得到了有关部门的肯定。并针对客车运用检修存在的问题，对如何提高旅客列车质量进行过多项合理化建议，引起了有关部门的重视，被采纳后进行了改进和完善。起到了很好的作用。

六今后的要求

铁路正处于大发展阶段，新技术、新知识的发展日新月异、突飞猛进，今后的工作任重而道远。作为一名技师，只有不断的加强业务学习，与世俱进。才能提高自己的技术素质和业务素养。“一花独放不是春，百花齐放春满园”，为了铁路的美好明天，今后，不但要积极参与技术革新活动，而且应充分发挥“传帮带”作用，我将知难而进、扎实工作，胜任技师这一职责，为确保旅客列车的绝对安全而做出自己的贡献。

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！