# 铁路救援技师工作总结(精选23篇)

来源：网络 作者：海棠云影 更新时间：2025-04-10

*铁路救援技师工作总结1铁路技师技术工作总结我于 20\_ 年 5 月调入 xxx铁路钢轨 工区至今一直从事 钢轨 工作，多年来 在各级领导的支持、关怀和帮助下，通过自身的不懈努力和刻苦钻研，自己的业务水平和实作技能都有了很大的提高，并在日常工...*

**铁路救援技师工作总结1**

铁路技师技术工作总结我于 20\_ 年 5 月调入 xxx铁路钢轨 工区至今一直从事 钢轨 工作，多年来 在各级领导的支持、关怀和帮助下，通过自身的不懈努力和刻苦钻研，自己的业务水平和实作技能都有了很大的提高，并在日常工作及班组管理方面取得了一些成绩，现对我近年来的技术学练和班组工作总结如下：一、刻苦钻研，努力提高自身业务素质 钢轨 工作是一项业务和技能水平要求较高的工作，作为一名 钢轨 工，我深深地懂得 XXX 对安全生产的重要性。自调入 XXX 后， 20\_ 年我参加了铁路局举办的钢轨 XXX 一级班培训，顺利通过考试拿到了专业等级证书，执机上岗后我深深感到所掌握专业知识的匮乏，为了结合实际经验，更好的掌握和融会贯通所学到的知识，于 20\_ 年再次参加铁路局举办的 XXX 一级班培训。 20\_ 年我参加了^v^举办的钢轨 XXX 工二级班培训，并以优异的成绩拿到了专业等级证书。通过几次系统的学习，使我很快掌握了\*\* XXX 原理和有关 XXX 方法。掌握了钢轨 XXX 理论和仪器检修、测试等各种技能。我还自费购买了大量 XXX 有关书籍，业余时间认真学习，刻苦钻研，使我在短时间内业务技能有了很大的提高。很快成为班组里的行家里手。

**铁路救援技师工作总结2**

20xx年是对我最有压力和挑战力的一年，从测量组调到物资部，新的起点新的起步。回顾这一年，在缪部长和陈部长的悉心领导和指导下，本着价格更低，质量更好，效率更高克服重重困难，基本满足了施工现场的需求。以下是我对工作中的一些总结：

首先要注意市场的调查。保证能采购到质优、价廉的货物，我们以了解市场最新行情、最新动态和相关行业政策及规则为基本任务，以便更好地掌握主动权，不至于受供应商片面因素的影响。进一步加大市场考察力度，一方面我们从多侧面、多角度去认识市场，摸清了生产厂家与其代理商之间的利益分配关系，供货商产品利润的构成。达到数额比较大的采购项目，我们尽量先考察，后采购，变被动接受为主动出击，因此在采购过程中我们总能够争取到采购的主动权。

其次就是要控制成本、采购性价比最优的产品。科学有效的采购是降低采购成本的关键，降低运输成本，采购工作不是单纯的去到供应商那里拿公司货，不仅要考虑到价格因素，更要最大限度的节约成本，做到货比三家。

安全工作方面：本着安全第一，预防为主的主导思想，工地的运输吊装作业比较多，装卸车时，特别强调注意人身安全，防止意外事故发生，避免不必要的物资损坏。

本年度中旬以后，我们项目部进入了大干时期，任务量也加大了，但在项目部领导的悉心指导下，顺利完成了施工现在所需的各

种物资，从中也学习了不少知识！在以后的工作中我还需要加强学习，拓展知识面，补充工作中的不足。

新的一年已经开始，我会在以后的工作中，我会向其他部门学习，借鉴好的工作方法，努力提高自己的业务能力，加强学习理论知识，为公司最大能力的去降低成本提高效率。为四局贡献力量。

**铁路救援技师工作总结3**

从修建万里长江第一桥武汉长江大桥开始，新中国桥梁建造技术飞速发展，取得了举世瞩目的成就。铁路桥梁建设以武汉长江大桥、南京长江大桥、九江长江大桥、芜湖长江大桥为主要标志，桥梁跨径不断提高，结构形式不断创新，从勘测设计、工程材料、施工工艺及技术装备等诸多方面体现出铁路桥梁建造技术的不断进步。ノ浜撼そ大桥是京广线上的重要桥梁，1957年建成通车，为双层式结构，上层4线公路、下层双线铁路，全桥总长1670m，正桥长1156m。正桥钢梁计9孔，为3联3x128m连续钢桥梁，是国内首座采用连续桁梁的现代化桥梁；钢材 为苏联进(内容来源口的3号桥梁钢，铆接结构；构件采用胎具组拼，机器样板钻孔，钢梁制造精度很高。公路面行车道为混凝土板与钢纵梁结合共同受力的结合梁，是我国采用结合梁的开端。桥梁深水基础首次采用钢板桩围堰管桩基础，钢筋混凝土管桩直径155cm,振动打桩机振动下沉，是我国深水基础结构形式的第一次飞跃，该深水基础施工技术曾全面推广。武汉长江大桥的建成，标志着我国自力更生建设现代化大跨度铁路钢桥的开端。

京沪线南京长江大桥1968年建成通车。全桥铁路部分长6772m，公路部分长4588m,正桥长1576m;主跨为3联3×160m连续钢桥梁，另加1孔128m简支桥梁。该桥应用了许多新材料、新结构和新工艺，钢桥梁在支点处加高，下弦呈曲线形，上弦平直；主桁材质为新开发

的国产16锰桥梁钢，铆接结构；但公路纵梁为焊接，铁路纵横梁采用高强度螺栓连接，对我国栓焊梁的发展起到了重要的推动作用；公路行车道板为陶粒轻质混凝土，铁路面首次铺设长钢轨。正桥基础根据不同的水文地质条件，有4种类型：筑岛重型混凝土沉井基础（沉入土面以下约55m）、深水浮式钢筋混凝土沉井基础、钢板桩围堰管柱基础、沉井加管柱基础，后2种基础是武汉长江大桥管柱基础的发展，管柱直径由155cm加大到360cm，并引进了预应力技术，由普通混凝土管柱发展成预应力混凝土管柱。南京长江大桥建桥新技术，获1985年全国科学技术进步特等奖，是我国现代化铁路桥梁发展的又一个里程碑。

1995年竣工的孙口黄河铁路大桥，其跨度108m的连续钢桁梁首次采用了整体节点新技术，改变了过去惯用的拼装式节点施工方法，减少高强度螺栓的用量，节约了钢材，方便架设施工，缩短了工期。 建成于1994年的九江长江大桥，是京九铁路大动脉上跨长江的关键工程，其主要技术成果为：

（1）首创“双壁钢围堰大直径钻孔桩基础施工法”，此种新型施工技术，可在长江中全年进行基础施工，荣获国家优秀设计金质奖；

（2）首次将“触变泥浆套”和“空气幕”工艺用于下沉深度达50m的正桥和引桥沉井基础，创造了巨大的经济效益；

（3）铁路引桥首次采用当时国内最大跨度的整体式40m无碴无枕预应力钢筋混凝土箱梁；

（4）首次在国内采用最大跨径216m的三跨连续刚性梁柔性拱结构，首创216m大跨跨中合拢及柔性拱合拢工艺；

（5）研制并成功运用屈服强度不小于412mpa的新钢种15mnvnq,最大板厚达到56mm,且很好地解决了其焊接技术问题，使国产高强度桥梁用钢进入了世界先进行列；

（6）研制成功材质为35vb的m27、m30大直径高强度螺栓，并制订了相应的施拧工艺；

（7）自行设计制造吊重300t的双臂走行式架桥机，在当时为我国起重量最大的架桥机；

（8）首次采用双层吊索塔架全悬臂架设跨度180m钢梁，为国内全悬臂架设钢梁达到的最大跨度；

（9）在国内首次采用抑制吊杆振动的新型“质量调谐阻尼器”（tmd）技术，解决了三大拱中吊杆的风激涡振问题。

九江长江大桥在设计、施工中采用了大量的先进技术，创造了多项全国第一，代表着当时我国桥梁建设技术水平和科持发展水平，被誉为公铁两用桥梁建设的一座新的里程碑，并荣获国家科技进步一等奖、建筑工程“鲁班奖”。

1995年竣工的攀枝花铁路单线桥，采用主跨跨度168m的预应力混凝土连续刚构，为当时我国同类型铁路桥梁中最大跨度。

1998年建成的石长铁路长江湘江大桥，正桥为62m+7x96m+62m跨的预应力混凝土连续箱梁；该连续梁采用特制的造桥机以预制节段拼装的方式进行施工，预制节段梁块重量150t;这是我国首次采用大跨度造桥机进行铁路预应力连续梁架设施工。

1999年建成的长东黄河铁路二桥，全桥长13．01km,采用了国产新钢种xxmnnbq钢及整体节点新技术；该桥实际施工工期为12个月，月成桥进度超过一公里，创下新的建桥速度。

20xx年建成通车的芜湖长江大桥，其技术创新的主要成就体现在：

①主要跨采用180m+312m+180m板桁结合结构低塔斜拉桥新桥型，

是我国第一座公铁两用低斜拉桥，第一次在正桥采用钢梁与公路桥面混凝土板结合的板桁组合结构，主孔312m也是国内目前公铁两用桥梁的最大跨度；

②研制开发了高性能xxmbq钢，该种强度适度﹑厚板效应不明显﹑可焊性好﹑韧性和抗断裂性好，为我国大跨度桥梁用钢提供了一个优良的国产新钢种：

③正桥钢梁采用厚板（50mm）组成的全焊箱型杆件和整体节点构造，推动了我国桥梁焊接技术的发展；

④312m主跨采用跨中合拢新技术，实现跨中精确合拢；

⑤主塔墩采用双壁钢围堰钻孔桩低承台基础，抽水水头差达42m；副跨采用吊箱围堰大直径钻孔桩高承台基础，为国内首次。芜湖长江大桥工程建设，在桥梁结构、工程材料及施工工艺等多方面取得的创新成果具有广泛的推广应用价值；该桥5项科研成果被鉴定为国际先进水平、3项为国内领先水平，多项成果填补了国内空白，并纳入相关的规范和工艺；它的建成在总体上把我国桥梁建造技术提高到了一个新水平，被誉为继武汉长江大桥、南京长江大桥、九江长江大桥后，我国铁路桥梁建设的第四个里程碑，并荣获国家科技进步一等奖、建筑工程“鲁班奖”和詹天佑土木工程大奖。

20xx年竣工的水柏铁路北盘江大桥，其主跨是世界上同类桥梁最大跨度的上承式推力铁路钢管混凝土拱桥，桥位于v形的山谷中，一岸直立并倒悬、另一岸呈71°角度，主跨236m、桥长，采取平面转体法施工，单铰半跨转体自重约为10400t。该桥设计新颖、技术含量高、施工难度极大，其单铰转体重量居全球之冠。

秦沈客运专线是我国自行设计建造的第一条客运专线铁路，20xx年全线贯通。沿线月牙河大桥桥长，上部结构为双线简支箱型梁，箱梁现场整体预制，梁体重达540t,以jq600下导梁轮轨式架桥机运架一体化施工法进行安装，架桥机和运梁车在吊装及运输能力上从过去的160t飞跃至 500t级，较常规的架设方式有了新的突破；小凌河大桥采用移动模架造桥机整孔原位施工32m双线简支箱梁（梁体重750t）,该施工方案不需要占用大量土地，不需要建设大型预制场及存梁场，不需要重型运梁设备和大吨位起吊架梁机械，也不需要对施工场地进行加固处理，有效地解决了工地条件和运架设备能力方面的限制，并大大降低了工程成本。

20xx年建成通车的宣杭铁路东苕溪奉口大桥，主桥跨度112m,为国内第一座铁路尼尔森体系钢管混凝土提篮型拱桥。

青藏铁路拉萨河大桥，是青藏铁路重点控制性工程之一，是全线唯一的非标准设计特大型钢管混凝土拱桥。该桥地处海拔3670m、桥长928m，主桥采用连续与钢拱组合型结构。大桥于20xx年5月提前胜利竣工，为在高寒缺氧、多年冻土等恶劣生态环境下建造桥梁积累了宝贵的工程经验。

20xx年建成的宜万铁路万洲长江大桥，正桥采用单拱连续钢桁梁桥式，其360m钢桁拱主跨在世界同类型铁路桥梁中居领先地位。

即将竣工的宜万铁路宜昌长江大桥为预应力混凝土连续刚构与钢管混凝土组合桥式结构，其主跨为130m+2×275m+130m,跨度将在国内同类型铁路桥中位居第一。

建设中的武汉天兴洲公铁两用长江大桥，主跨504m,为目前世界上主跨最大的公铁两用斜拉桥，实现了我国公铁两用大桥主跨从300m到500m级的飞跃；大桥上层为公路﹑下层为四线铁路，铁路设计时速200km，为我国第一座能够满足高速铁路运营的大跨度斜拉桥；该桥可同时承载2万吨的载荷，是世界上载荷最大的公铁两用桥。建设中的南京大胜关大桥是京沪高速铁路﹑沪汉溶铁路﹑南京地铁过江的通道，其主桥采用六跨连续钢桁拱结构；设计时速300km／h，处于世界先进水平；设计核载为六线轨道交通，是目前设计荷载最大的高速铁路桥梁；主桥最大跨度336m.是时速300km级别中最大跨度的高速铁路桥梁。

武汉天兴洲长江大桥和南京大胜关长江大桥的建设已成为当前我国铁路桥梁建造新水平的标志性工程。

**铁路救援技师工作总结4**

>一、工程概况

胶州至新沂铁路是国家规划的东北至长江三角地区陆海通道的重要组成部分。对促进沿线国民经济和社会发展具有十分重要的意义。胶新铁路北起胶济铁路上的胶州站，向南经高密市、诸城市、五莲县、莒县、沂水县、沂南县，在临沂市境内与兖石铁路相接，再经郯城至陇海铁路的新沂站，全长。

主要技术标准：

1、线路等级：国家1级；

2、正线数目：单线；

3、限制坡度6‰；

4、最小曲线半径：一般地段1600m，困难地段800m，

5、牵引种类：内燃预留电化条件；

6、机车类型：df系列：半自动。

胶新铁路zh—21标铺架主要工程数量：

1、架梁：k71—000+～dk223+000范围内16m及以上跨度桥梁901孔，其中32m梁669孔，24m梁79孔，20m梁87孔 ，16m梁66孔。

2、铺轨：dk66+350～dk223+000范围内160km。

项目部20xx年4月15日进场设营，大北联络线6月20日开始人工铺轨，9月5日架梁。正线铺架20xx年10月23日开始，20xx年6月20日全线铺通，桥梁横向联结施工7月底完成。20xx年7月份边组织一部分人员撤场，同时做好迎接竣工验收的准备工作，8月15日初验开始，9月10日初验结束。10月份正式验收， 12月份开通。

项目部设办公室、财务科、施技科、安质科、计划科、物资设备科、派出所等机构，下设铺架一队、铺架二队、轨排队、机运队、张 １拉队、线路养护队和人工铺轨队，高峰期施工人数达800余人，上场主要机械设备

1、dpk32铺轨机1台；

2、djk140架桥机2台，czx—130架桥机1台；

3、nd2内燃机车5台，ql—160轨道车2台，jy—400重型轨道车1台，n17平板车120辆；

4、17m—10t龙门吊8台。

>二、施工技术管理体系

在局指总工和工程部长的领导下，项目部设总工1人，施技科3人，安质科3人（含安全长），各队设技术室，配技术人员2～3人，技术室主任兼技术副队长。项目部各科室负责队级技术交底，检查和施工原始记录的填写。各施工技术管理体系同时接受监理的监督。

完成的主要技术工作

（一）施工准备阶段

1、依据设计文件，进行施工图纸会审，发现问题及时找设计单位解决。

2、搞好现场施工调查，汇编技术资料，编制实施性施工组织设计，用于指导施工。

3、做好技术交底工作，制定切实可行的安全保证措施，由项目总工、施技科长、安质科长、队技术主管、工班长逐级进行，分为轨排生产、铺轨、架梁、横向联结、线路养护五个方面。

4、组织测量班同线下单位交接桩，进行线路复测和桥墩台复测，保证铺轨桩中桩和支座十字线，锚栓孔正确，为铺轨架梁提供依据。如有问题，请线下单位及时处理。

5、提供轨料、桥梁（含支座）供应计划，确保满足施工生产需要。

6、编制轨排表、桥梁表和装车表，用于指导轨排生产、铺架施工和机务运输的有序开展。

7、与线下单位签订《铺架施工配合协议》、《工程列车行车运输安全协议》，保证铺架施工在各综合标段顺利进行，为铺碴整道和桥面系安装创造条件。

8、进入线下单位管区前1个月提供桥台台后填土压实资料，变更设计资料和其它相关资料，做为铺架施工的参考。

（二）施工阶段

1、技术干部现场跟班作业，进行技术指导，发现问题及进处理。

2、质检工程师严把工序质量关，上道工序未经验收合格，下道工序不准施工。

3、开展工前交底，工中检查，工后评批活动，工程质量稳中有升。

4、坚持三检制：施工队质检员自检——项目部质检工程师检查—监理工程师检查，共同把好质量关。

**铁路救援技师工作总结5**

本人自xx年十二月参加工作以来，在车站、车间各级领导的大力关心下和帮助下，严格要求自己，坚持标准化作业，先后从事了连结员、调车长、车站调度员工作。入路至今从事行车工作已十余年了，一直以来立足于本职岗位，干一行爱一行，不断勤奋学习，扎实工作，坚持认真负责，积极主动的工作态度，做到严于律己，求真务实，爱岗敬业。刻苦专研技术，能熟练掌握作业技能，善于在工作中思考，在日常工作中利用自己掌握的业务技能，结合到现场实际操作中去。在每一个专业岗位工作期间虚心向老师傅学习，很好的完成了各项生产任务，现将工作技术总结如下：

车站调度员，首先是执行技术作业过程的组织者，应该仔细的研究作业中的条件和变法，在作业过程中，应采取一些办法，是之遵守个别的作业时间标准，在工作时把车列作业和车站作业过程实行最大限度的平行进行作为自己的主要任务，要掌握好列车到达时间，列车出发时间，车辆整备和调车编组作业时间，重点任务等，要在保证安全的前提下提高作业效率，尽量做到作业钩减少，调车行程短，牵引重量轻，占用股道少；从计划上保证调车作业的安全。注意掌握各种线路车辆的合理安排，人员分工等情况，确保人身及作业安全。计划的编制下达要及时，提高计划兑现率，减少变更计划次数，做到使调车组能够心中有数，早做准备。确保车站的接发列车运行安排妥当。

调车工作是铁路运输生产重要组成部分，是实现列车编组计划、列车运行图，加速车辆周转的重要环节，其中调车安全更是运输安全的重点。据有关资料数据表明，调车事故占全路行车事故总数的60%以上，因此确保调车作业安全是整个运输安全的重中之重，通过对全路以往及近期各类典型调车事故的分析，每一次事故，都是没有认真执行作业标准，简化作业程序，忽视了调车作业的过程管理，从而对调车作业埋下安全隐患。下面我以重庆北站为例，对影响调车作业安全因素简要分析。

从调车设备上看，重庆北站位于渝怀线18公里705米处，为单向纵列式二级二场，配有客车整备场，调车机一台，客技所与到发场有3公里的走行距离，车站配备有平面无线灯显调车设备，但因平调设备的管理、使用水平较差，加之使用频率高、时间长、设备老化，且容易受到信号干扰。全站轨道分路不良区段7处，客技站有2处，因客车摘挂压反作业频繁等，这些因素都不同程度地影响着调车作业安全。

从调车人员上看，一些调车作业人员“安全第一”意识不强，“安全与效率”关系认识不清，存在麻痹、侥幸的思想，为抢时间、抢效率，作业中简化程序，违反劳动纪律、作业纪律。调车人员标准化意识不强，惯性违章司空见惯，缺乏安全隐患预想和学标、贯标意识。特别是现阶段调车组人员青工多、新工人多，由于来自不同地区，口音不同，在调车作业过程中存在联系不畅，调车联控用语不规范等现象，且各自业务技能水平参差不齐，心理素质不强，使一些突发事件不能迅速、正确的处理，极易造成调车事故的发生。

从现场存在的问题来看，在调车作业各环节中，不按标准化作业，违反作业纪律、劳动纪律，是较为普遍的现象。例如：计划编制错误和传达不彻底；调车组分工不明确或未全员出动；作业中未按规定使用防护信号；未按规定采取防溜措施，段管线一度停车执行不到位，检查线路马虎了事等。这些都极大地威胁着调车作业安全，极易引起调车险情的发生。

从以上分析的几点危及调车作业安全的因素来看，只有从提高调车人员的安全意识和业务素质入手，结合车站作业特点和现场实际，通过狠抓调车管理、现场卡控、标准化作业过程等手段，进一步规范作业标准，强化标准化的过程管理，把握好调车作业安全关键，才能是调车作业处于安全可控状态。为此提出一下几点意见：

加强调车作业人员“安全第一”思想的教育力度，提高调车作业人员的安全意识和业务素质。通过调车事故案例，结合血淋淋的事实，大力进行安全宣传教育。加大对违章违纪的考核力度，考核不是目的，是要作业人员彻底摒弃“违章违纪出不了事故”的错误看法和“事故不会发生在自己身上”的侥幸心理，使大家时刻想安全、时刻要安全、时刻抓安全。

针对调车人员青工多、新工人多、现场经验不足的实际情况，加强调车组人员业务学习，加强日常调车作业标准化的演练，规范和统一调车联控用语，完善日常抽问、考试制度，建立切合实际的奖惩机制，充分调动调车组人员学技术、学业务的积极性和热情，夯实业务基础，为安全生产提供保障。

强化班组管理逐级负责制，提高班组长职业素养，以身作则，起好带头作用，杜绝“好人”主义，对调车作业中的违章违纪现象，要严肃处理，本着“严是爱、宽是害”的原则严格要求，要关心班组职工生活，及时化解情绪和矛盾，使调车组人员能安心工作；牢固树立“安全是最大效益”的观念，正确处理好安全与效益的关系，强化班组人员的互控、他控，从作业办法上加强“三控”作用的发挥，从机制上保安全。

**铁路救援技师工作总结6**

本人在20\_年担任大秦建线达标、北同蒲标准线两个工程项目的技术负责人，具体工作就是负责现场的质量管理、成本管理、进度管理、安全管理、技术管理等工作。

1、质量管理

（1）、加强工序质量控制严格按“三标一体”管理体系组织生产，制定各工序、各环节的操作标准、工艺标准和检查标准。施工中严格依照标准及工法施工，对工序标准的执行情况做出记录，确保各个工序的质量。对重点工程项目建立质量控制点，进行重点控制。深入贯彻ISO9002质量体系标准，严格按照太原铁建质量管理程序组织施工，使工程质量严格按照合同要求实施完成。

（2）、加强思想政治素质加强思想政治素质训练，尤其是事业心、责任心和吃苦精神的磨练。通过多方面的培养，有目的性尽快成熟起来，增强实际工作的创造性、预见性。在施工过程中，与施工队保持良好的关系，严禁“吃、拿、卡、要”等行为。积极帮助施工队解决施工中的难题，做好技术指导、组织协调工作。只有施工队的工作做好了，才能完成任务，才能实现我们的目标。

（3）、加强思想教育，强化质量意识加强思想教育，坚持质量工作一票否决制，强化质量意识，深入贯彻落实“百年大计，质量第一”的方针，把创优工作贯穿到施工生产的全过程。认真搞好工地宣传，严格技术交底，强化施工队伍的质量意识，使广大施工队伍牢固树立“质量第一，信誉第一”，对施工队伍进场前进行入场教育和有关的技术业务教育，使其掌握有关的施工规范、规则、标准，提高劳动技能。

2、成本管理在工程成本管理上，施工前认真做好成本预算，认真审核图纸，积极展开施工调查，科学测算，熟知每道工序应消耗的时间、投入的劳力、材料、机械等生产要素，精心优化施工组织设计。并依据优化的施工组织设计方案，客观合理的确定工序单价和项目的目标成本，来指导施工和进行成本控制。，在施工中对成本管理实施动态监控管理，使工程成本始终在有序可控的管理体系下运行。实际施工中禁止现场出现大面积返工现象，合理用料，利旧利废，做到了工程投入量最小，同时加强机具管理，定期进行检查，搞好维护保养，提高综合利用率，保证了长周期运行。优化管理队伍，鼓励一专多能、一职多岗，压缩管理费用支出。

3、进度管理在工程进度管理上，该工程施工里程长，既有线施工难度大。针对工程期紧，任务量大，材料设备不到位的情况下，作为现场技术管理，为确保控制点施工任务按时完成，我精心组织，搞好施工准备，实行周计划管理，以日保周，以周保月。合理划分施工阶段，根据工程量大小和工程难易程度，首先熟悉设计文件，了解设计意图，拟定调查计划，明确着重调查的内容，分工负责进行现场调查和核对设计，及时整理调查记录，并写出调查报告。编制详细、可行、实施性的施工组织措施，优化施工方案，合理利用资源，确保重点工程、难点工程、关键工程的工期，从而保证总工期。提前做好施工技术准备，为后序施工开展创造了良好的条件。

4、安全管理

（1）、安全第一、预防为主认真贯彻落实“安全第一，预防为主”的方针，以“安全为了生产，生产必须安全”为指导，严格按照技术操作规程和安全规则组织施工。安全管理最重要，强化安全管理上针对本工程施工作业时间长、现场施工环境复杂、施工队伍多、施工人员安全思想意识薄弱、机械设备的开挖、料具的侵限，人员跨线作业等特点，加强施工现场安全管理工作，坚持把安全工作放在首位。

（2）、安全规范本工程为保证既有线行车安全，施工中严格按照《铁路技术管理规程》、《铁路工务规程》、《铁路桥涵施工规范》等有关规定，实行安全分析，集中预测制度，对重点部位或事故易发部位采取针对性措施，设专人负责限定期限、定期检查、严格把关，检查施工过程中的各个方面，全员发动保证安全生产过程监控到位，确保安全生产。对于工地布署要全面规化。施工现场的材料，工具设备要科学合理地存放;易燃易爆物品要单独存放，好好保管。

（3）、安全意识

①、开展安全教育，上岗前，由单位领导负责组织全体施工队伍认真学习有关施工安全规则和安全技术操作规程，提高施工队伍安全生产意识。特殊工种进行岗前培训，持证上岗。

②、施工现场做到布局合理，场地平整，道路畅通，机械设备安置稳固，材料堆放整齐，用电设施安装触电保护器，为安全生产创造良好的环境。施工现场设醒目的安全标语和安全警示标志，提示工人注意安全，施工便道边坡稳定，并做好必要防护。施工现场悬挂安全标志，危险地区悬挂“危险”或者“禁止通行”“严禁烟火”等标志。

③、施工所用机械设备、材料存放避免侵限影响行车，所有机具设备的操作人员均经过严格培训，持证上岗，并严格遵守操作规程，严禁违章作业。

④、基底处理时，要挖探沟，防止损毁地下管线开挖基坑。电缆沟时要有专人监督施工，禁止损毁地下电缆。影响行车。

⑤、施工中，进度与安全发生矛盾时，坚决服从安全，施行安全检查一票否决制，杜绝安全事故的发生。

⑥、挖基坑时，按设计资料及施工规范组织开挖，分层下挖到符合基底承载力要求的高程为止。严禁采用局部开挖深坑，从底层向四周掏土的方法施工。机具﹑材料﹑弃土堆等应堆放在基坑﹑边坑﹑周边安全距离以外。

⑦、砌筑圬工时，搭脚手架平台和运料过道，严禁从平台及边坡上往下抛滚石块。

⑧、人工抬运石料时，捆绑牢固，并轻起轻放，防止压伤腿脚。

⑨、雨季阶段施工中，要把整个工程中各个工地的排水系统提前，彻底地检查整理，有隐患及时排除。防洪人员要经过培训，熟悉抢险的各个步骤，并且有应变能力﹑有责任心。做到万无一失。严禁在中雨或连绵雨天填非渗水土路基各部填层。

⑩冬季施工中，为保证砌体不会发生沉降变形，施工工艺简单，直墙砌石工程冬季施工中，采用掺盐砂浆法铺砌。砂浆搅拌的时间应适当延长，一般要比常温期增加1倍。严禁使用已冻结的砂浆，不准采用热水掺入冻结砂浆内重新搅拌使用。砌筑完毕后覆盖塑料薄膜、棉被上盖草帘外盖蓬布将砌体表面加以覆盖。确保安全生产。

5、技术管理技术管理是对各施工项目的全面的技术质量管理并保证质量体系有效运行。它包括了以下工作内容：组织贯彻执行国家、地区、部门关于技术质量方面的法规、标准、文件；负责工程项目的技术质量管理工作；借鉴同行业先进的施工方法或自创独特的施工方法在本企业中推广实施，不断改进施工方法和提高管理水平；技术管理部门等相关处室人员要相互配合，通力合作，保证了各工程按期、高质、安全完成。

**铁路救援技师工作总结7**

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。 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k40 000-k50 000配合大机捣作业中，自已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，自已不断摸索和总结，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。 当前正值铁路唱响二次创业的发展时期，对于自已则更要不断创新认识理念、转变观念提高认识，在班组管理上狠下功夫，全面提升班组的综合实力。通过学习自已认识到设备质量提高了，不能代表班组好了，而是班组应在综合治理、后勤保障、职工队伍素质、班组建设上等均有提高，才是真正意义上的提高。因此，自已也认识到了不足和缺点，需要走的路也还很长，要学的东西也还很多，全面发展提高了才符合二次创业的要求和理念。一年来我的收获颇丰，越来越感觉到自已要不停地学习、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！

**铁路救援技师工作总结8**

>一、目标和措施

“xx”期间，高技能人才建设目标：以科学发展观和科学人才观为指导，以制度建设和机制创新为根本，建立高技能人才队伍建设持续发展的工作机制。从人才强企和提高创新能力的要求出发，结合集团公司发展战略目标对技能人才的需求，进一步推动高技能人才队伍建设，尤其是技师、高级技师等高技能核心人才的建设，培养造就一支掌握现代技能，技艺精湛、作风过硬的高技能人才队伍，带动各类高、中、初级技能人才按梯次与合理比例发展。“”末，集团公司高技能人才队伍达到30-40%，其中技师、高级技师达到10%，企业主要工种实行持证上岗。

高技能人才建设措施：

1、在高技能人才建设中，要以实现集团公司发展战略目标和适应现代制造、施工技术发展要求为牵引，继续以职业技能鉴定、技能竞赛和优秀技能人才评选表彰为平台，加强和拓宽高技能人才岗位成才通道。

2、完善高技能人才评价与考核制度，建立有利于高技能人才成长的培训、考核、使用和待遇相结合的激励机制。强化“四新”知识的培训，提高技术攻关，技术创新、工艺改进等综合能力。继续推进未达高技能人才目标企业考核培训步伐。开展对已评聘技师、高级技师任职资格复审，建立竞聘上岗、实行动态管理的制度和机制。

3、加强基础建设。加快集团公司特有工种职业技能鉴定试题库开发，引进必要的通用工种职业技能鉴定试题库，提高职业技能鉴定水平。扩大职业技能鉴定企业和鉴定工种范围，使集团公司技能人才队伍得到全面提升。

>二、企业鉴定过程

在开展鉴定方面：集团公司每年年初，下发年度职业技能鉴定工作计划，明确本年度要实施鉴定的工种、时间、培训等项目内容，使员工有针对性的学习，有充分的准备参加鉴定工作。

考试考核与企业生产、施工的实际紧密结合。随着近几年铁路跨越式发展高潮的掀起，各种新技术、新产品的引进及推广使用，结合企业自动控制系统、铁路微机联锁和zpw－a等产品的生产及工程项目的特点，对考试题库及时更新，重点补充应用的新知识、新理论、新技术、新工艺等内容，使考试考核更加切合生产、施工的实际。

对申请参加三、四、五级鉴定的员工，经企业考核站资格审核合格后，统一组织相应的培训，修满规定学时后，通过理论考试、技能考核的方式，对员工实施考评。理论考试采用限时、笔试、闭卷的方式，试卷由我站自有题库中随机抽取；技能考核需结合生产实际，采用典型工件（工序）加工的.方式，考试结束后，理论试卷、加工工件统一封存，由考评员集中封闭阅卷，两项成绩均为合格及以上者可获相应等级职业资格证书。

对申请参加一、二级鉴定的员工，除对其实施理论考试和技能考核外，还需进行综合评审，由企业技师、高级技师评审委员会对员工的主要工作业绩、操作技能等进行综合评议，其内容涉及解决生产工艺难题、完成工作任务、掌握技术专长技术绝招、技术竞赛、技术革新、组织开展技术培训传授技艺等方面，最后由各评委投票表决，同意票数超过出席评委人数的2/3者，可上报集团公司评委会进行评审。

>三、建议

企业职工职业技能鉴定工作是一项复杂的系统工程，它涉及到国家利益、企业利益和劳动者切身利益，在全社会建立起符合企业需要的国家职业资格证书和职业技能鉴定运行系统，是一项长期而艰巨的任务。在全国范围完全建立起企业内的职业技能鉴定运行系统，实现国家标准和企业生产实际结合的目标。各级^v^门要进一步加大对企业内职业技能鉴定工作的推动力度。^v^门坚持行政支持和技术支持相结合方针，对企业职业技能鉴定工作大力支持，参与到企业职业技能鉴定各主要环节。各级^v^门的职业技能鉴定指导中心要在企业内鉴定的技术支持和技术组织上发挥自己的作用，帮助企业优化、减化鉴定程序，降低成本和费用，加强业务指导，完善技术支持，强化技术服务。

**铁路救援技师工作总结9**

1、近几年来全段故障统计表明，因危树造成的设备跳闸或影响行车事故的发生占全段故障统计的百分之八十，危树已成为电力设备安全运行的重大隐患，以往处理危树的主要方法是偷砍、修剪树枝或剥皮，成效不明显且易与地方单位或树主发生纠纷，通过仔细观察，我在工务段处理路基边坡树木以及杂草中采用高效除草剂的过程中得到启发，能不能用除草剂来处理树木呢？在05年我主管全段危树的时机，选择了三个车间进行试点，采用一定比例的除草剂在树木根部浇灌和采用在树木树芯钻眼，将一定比例的除草剂灌入树木表皮与树芯通道的方法，取得了良好效果。现此办法已在部分车间广泛使用。

2、在安全工具的日常使用和检查中，我发现安全工具特别是高压接地封线上下接线螺丝与接地线之间的连接，经常由于工具的使用造成螺丝与接线鼻子连接不好，易松动，严重时螺丝与接线鼻子几乎完全虚接，同时由于接地封线的不固定性，造成螺丝与接地线反复折压，连接部位断股现象严重，这给作业人员的人身安全带来了极大隐患。通过仔细观察，xx年我将螺丝与接地线部位用15公分长的6分橡胶水管一侧剪开包住用铁丝固定，较好的解决了断股和松脱现象的发生。

**铁路救援技师工作总结10**

铁路工人技师技术总结

本人在20\*\*年中，能够认真贯彻执行上级下达的各项工作任务，技师贯彻落实部、局及段发各类时效性安全文件，吃透通知、通报精神，掌握本岗安全工作应遵守的规章制度，尽心尽职，严格按照岗位作业标准的要求，执行相关的规定，履行岗位职责。在做好本职工作的同时，努力按照高标准、严要求约束自己，向党组织靠拢，以党员的操守来严格要求自己。

自聘用为技师以来，本人能够圆满完成本岗的各项工作任务，并及时将相关安全信息反馈给上级领导，使得安全信息第一时间让领导掌握，给运用安全工作的稳定打下坚实基础。

在这一年来，本人作为班组的技教员，能够主动做好班组职工的岗位业务技能的日常培训和练习。对于新入路职工，岗位技术和业务技能较为生疏，我常利用业余时间，带领他们来作业场进行实作技能的练习，不断提高他们的业务能力。一年来，班组新职人员的业务素质得到了突飞猛进的发展，绝大部分人员已经成为班组的工作骨干力量。在日常的检修工作中，他们发现了较多的车辆故障和安全隐患，保障了运输安全的稳定。

在出勤方面，本人一年来能够做到出满勤、干满点，无迟到、早退和病、事假现象，并且主动担负安全生产工作中上级下达的临时性安全任务，无任何安全信息反馈迟滞的情况存在和发生。在本岗工作中，能够主动向站方联系，将现场的车流动态第一时间向作业人员进行安全提醒，有力保障了班组职工的劳动人身安

作为班组的工会小组长，我能及时做好班组月、季度的工会台账，及时了解班组病困职工的家庭情况，熟悉班组职工家庭经济情况，并将这些情况向作业场专职人员如实汇报，以便让单位及时掌握班组职工的困难情况，做好相应的帮困工作。每年，和班组工班长及五大员定期向病困职工的家庭进行慰问，多年来，曾多次荣获工会积极分子称号，为班组的稳定作出了应有的贡献。一年来，本人自觉还有许多不足之处。对新技术、新规章的学习还不够彻底。今后将努力去进一步提高自己的业务水平和技能，及时掌握并熟知新规章、新技术的运用，为班组的安全工作尽到自己的职责。

篇2：铁路工务技师总结 铁路工务个人技术总结

我叫XXX，现担任开远工务段玉蒙新线蒙自北桥路维修工队工长。在20\_年年度中，在工作上能尽职尽责，在安全生产上,在工区管理中，在工作岗位上积极的配合主管领导的工作，顺利的完成各项工作任务，随着铁路建设的需要，更是在段领导，车间领导指导下加强自已的业务学习，在平时的作业中，严格按照一日作业标准，把理论与实践结合起来。把安全与纪律牢固起来，在各方面提高自身的素质。一年来，本人能认真按照准轨电气化知识要求，进行相关的业务知识学习，带领班组职工加强设备的检查、养护与维修，不断地改造和提高设备质量,严格执行一日作业标

准。现将一年来的工作总结如下： 一、继续不断努力学习新经验、新方法,范文写作并积极运用到实际工作当中。在工作中，我能以一名工人技师的标准要求自己，抓强个人准轨电气化等业务知识学习和班组管理学习；工作中及时找差距、知不足，增强责任感、使命感，进一步改进新的思想观念和严谨的工作作风，从思想上认真剖析原因，分析工作中出现的不足及整改措施，从根本上提高自身业务技能和工作质量，并树立大局意识、责任意识、安全意识，把质量与安全有机结合，有效杜绝了安全隐患，提高了工作质量。

工作中，本人一丝不苟地完成好各项任务，得到了领导和同志们的肯定；本着“吃苦在前”的理念，统一认识，以大局为重，服从领导分工，以一名党员的身份率先出现在一线，为整个铁路事业奉献一身热血。

进入新线一年来，随着工务部门技术和规章的更新换代，各类新技术、新知识逼着每个职工尽快接受并适应，已经是大势所趋，所以，新的责任感和使命感让我产生了新的工作思想，作为一名桥隧技师和工班长，必须在第一时间掌握新知识和新技术的运用，在检查桥路设备时能够描述状况、分析原因及处

**铁路救援技师工作总结11**

20xx年任工人技师以来，总结一下20xx年的工作情况，一年来，在车间领导和工区领导的亲切关怀下，按时完成了领导交办的各项任务和本职工作，下面我把一年来的工作、学习等情况，向各位领导汇报一下。

>一、生产方面

能够协助工长按时组织实施，按计划对保管的设备进行检修，对发现的设备缺点能够及时进行克服，克服不了的能够及时上报工区，对工区的临时、重点工作任务，能够协助工长组织实施，对工作遇到中的一些技术难题，能够积极主动的去解决，解决不了的能够及时地请教车间帮助解决，在工区全体职工的齐心努力下，按时完成了各项生产任务和领导交办的临时任务。在工区的各项重要工作中都参与并起到积极应有的作用。发挥自身技术骨干的带头作用，自己认真执行各项规章制度和标准化作业。值班中严格把住安全设备质量关，积极配合设备的日常养护和集中检修工作。在处理设备故障时，严格按故障处理程序办理。20xx年6月至9月份参加了乌尔其汗，岩山大修站施工配合作业，起到了带头作用，都较好的完成了各项施工配合作业任务。9月份牧原，乌尔其汗，岩山站大修站设备依次开通，在施工配合，验收作业中，严把质量关，认真实验，复查，查找缺点，克服不了的上报施工方限期克服整改，确保设备运用正常。

20xx年，8月9月份参加了汇流河，煤田，乌尔其汉站整体更换侧线双机牵引道岔工作，都较好的完成了各项施工作业任务。

>二、安全方面

认真落实段安全风险点，严格执行安全“红线”纪律的落实。在担任驻站联络员时，和室外防护员联系彻底，坚持3-5分钟通话制度，并要牢记“四清”，随时掌握列车动态，做好登销迹工作。

>三、技术学习方面

利用班组的技术业务学习时间，认真向老师傅们请教，理论联系实际，不断的提高自己的业务水平，学习掌握，要做到懂原理、会检修、会处理故障。

自己是一名工人技师，要处处起到带头作用，要给大家作出表率和榜样，带动大家对设备精简细修，提高设备质量，做好本职工作，按时完成领导交办的各项任务，确保行车设备和人身安全。

xxxx信号二工队：xxx

20xx年xx月

**铁路救援技师工作总结12**

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k40+000—k50+000配合大机捣作业中，自已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:本文由方案范文库为您搜集.整理~，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，自已不断摸索和总结，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。

**铁路救援技师工作总结13**

铁路工人技师技术总结范文精选

工作总结是应用写作的一种，是对已经做过的工作进行理性的思考。下面是搜集准备的铁路工人技师技术总结范文精选，供各位查阅，希望内容对您有所帮助和启示。技师工作总结范文一：

20\*\*年我按照段、车间对技师的要求，不断加强技术业务学习，努力提高自己的技术水平，积极开展职能范围以内的工作，认真履行一个技师的工作职责，积极参与技术交流和科技创新活动，大力做好传、帮、带的工作，在提高机车配件检修质量，完成各项生产任务中发挥了应有的作用。现将本人20\*\*年的专业技术工作总结如下：

我在兰西机务段整备车间制动备品组从事工长工作，制动备品组的主要任务是JZ-7型、DK-1型空气制动机其附件的车下检修和内燃机车辅助传动部件的车下检修工作。要保证配件的检修质量、保证机车制动系统不发生质量事故，对我这个工长压力很大。在20\*\*年，我本着“把工作做的更好”这样一个目标，开拓创新意识，积极工作，我与班组其他师傅一道主要对故障高发配件进行技术攻关。在提高职工素质、增强责任意识、提高班组文明化和保证配件检修质量方面取得了比较满意的效果。保证了机车的运用安全。

一、对故障高发配件进行技术攻关。根据车间一级修反馈的制动配件故障信息对DK-1空气制动机的单阀、分配阀、中继阀、遮断阀、紧急阀JZ-7空气制动机的单阀、中继阀的故障易发部位进行重点检查，发现问题组织检修者进行对标，分析问题究竟出在哪，二月至十一月间发现中继阀卡环未完全卡在卡环槽的隐形故障6件，卡环断裂一件，中继阀缩堵脱落一件，JZ-7型制动机单阀打吐噜11件。卡环未完全卡在卡环槽里一是检修者在检修时粗心，二是由于卡环质量问题从卡环槽中脱离，小闸打吐噜是由于调压弹簧在安装时装的不正或弹簧本身歪斜，中继阀缩堵脱落的问题我们通过检查或在松旷螺纹上涂螺纹胶的方法得以解决，通过发现问题、分析解决问题以吸取经验教训作为班组职工的技术积累，作为技师要有责任心带好头，同时要求班组职工严格按照工艺标准检修配件，从配件的清洗、外观检查、解体、检修、组装每一步都要做到精细化，更不能有漏检漏修的情况。作为技师更应该养成良好的工作习惯以影响班组的职工，我要努力做到这一点，带好班组带好职工。二、身先士卒带好班组，完成好车间交给的任务。无论是完成生产任务还是处理疑难故障作为一名技师和工班长我处处走在最前面，无论班组的那一位职工在检修配件中出现疑难问题都积极主动的帮助解决，做好帮、传、带的工作。根据车间一级修反馈的信息，积极按照车间要求对调压阀、204油水分离器、轮喷器进行整治，作为制动备品组要保证配件的供给，不能影响车间的整治进度，为此班组打破了工位界限及时按照车间要求对调压阀、204油水分离器、轮喷器进行整治，我主动承担了204油水分离器的检修任务，十月到十一月间共检修308件。保证整治配件的及时配件的供给。三、按照车间安排设计自制了轮喷器及制动附件试验台

整备车间成立以来制动附件、轮喷器的试验问题一直未能解决，在进行轮喷器及附件试验时只接了一根风管临时凑和，场地杂乱很不规范且试验的配件很难保证质量，给附件及轮喷器的检修工作带来了困难。轮喷器的试验没办法解决，借了一个轮喷器厂家的简易试验台且不好用，为此我建议车间制作轮喷器及制动附件试验台，并主动承担了试验台的设计制作任务，我利用工余时间和中午休息时间一锯一锉，与其它车间职工联系机加工管接头等，用时将近两月终于完成了试验台的设计制作工作，试验台做工比较精致，目前试验台以投入使用，效果良好。解决了轮喷器及制动附件的试验难题。我认为作为一名技师就应该解决生产中遇到的问题，我觉得很值得，我也在设计制作中学到了很多的东西。

总结一年的工作，尽管有了一定的进步和成绩，但在某些方面还存在着不足。比如，有创造性的工作思路还不是很多，个别工作做的还不够细致，好的工作方法还不能影响到班组的每一位职工，这有待于在今后的工作中加以改进。以上是我在检修配件方面理论联系实际，改进工作方法的总结，总之，在新的一年里，我更要发挥技师的作用，在工作中不但自己要刻苦钻研技术而且要带动周围职工围绕机车制动配件检修质量形成学习业务技能的工作氛围。

技师工作总结范文二：

我叫###，于20\*\*年考取工人技师资格，在任职的过程当中，自已能认真按照平时所学的业务知识带领班组职工加强设备的养护与维修，不断地改造和提高设备质量。工作中以新标准严要求、以新理念严控制，在管辖的28公里正线、41组道岔、6条股道和专用线的设备整治中，能不分正线、站线、专用线，一个标准对设备进行精心养护维修，通过设备集中整治，使设备质量达到了全优。现就本人任职以来主要工作汇报述职如下：

一、端正工作态度，起好带头作用。

在碱柜工区的工作中，我以高昂的工作热情和高度的责任心积极完成领导交给的各项工作任务，从不讲条件，克服各种困难，全力以赴为管辖内的养路维修工作尽职尽责，为铁路运输安全作出了突出贡献。作为一名工人技师，我深知自己身上肩负的责任和重担，因此，在平时的工作中，我不仅要求自己班组成员在检修时要认真仔细，消灭一切安全隐患。平时遇到脏活累活时，自己抢在别的职工前头干，而且要做好;遇到技术性难题时，挺身而出，尽自己最大的努力攻克技术难题。二、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。因此，在一年以来，我搜集了大量的学习材料，不断的学习专业知识，不仅扩展了我的知识面，还在很大程度上提高了我的技术水平，并在设备整治中积极为车间在技术上、管理上献计献策，使车间设备管理有大幅提高。

三、大力开展技术革新。

被评选为技师以来，我不断总结工作经验，探索出一些行之有效的工作方法。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。

四、鼓励职工奋发好学，互传技艺

在班组业务、政治学习中自已既当教员、也当学员，常常和其他职工进行技术交流和探讨，把自己所学到的知识与大家共享，并从别人身上学习到了自己所不了解的知识，实现了共同进步。另外，我还利用业余时间给徒弟和一些新工人讲解线路设备的使用及维修方法，帮他们提高技术水平。

以上是我任工人技师以来主要的工作回顾和简要陈述，不妥之处恳请领导批评指正!技师工作总结范文三：

一、深入学习政治理论，不断提高政治素养

**铁路救援技师工作总结14**

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，自已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，自已不断摸索和总结，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，自已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，自已不断摸索和总结，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。

当前正值铁路唱响二次创业的发展时期，对于自已则更要不断创新认识理念、转变观念提高认识，在班组管理上狠下功夫，全面提升班组的综合实力。通过学习自已认识到设备质量提高了，不能代表班组好了，而是班组应在综合治理、后勤保障、职工队伍素质、班组建设上等均有提高，才是真正意义上的提高。因此，自已也认识到了不足和缺点，需要走的路也还很长，要学的东西也还很多，全面发展提高了才符合二次创业的要求和理念。一年来我的收获颇丰，越来越感觉到自已要不停地学习、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!

**铁路救援技师工作总结15**

>一、基本情况

高技能人才是技术工人的优秀代表，是现代科技成果向现实生产力转化的骨干力量，是人才队伍建设的重要组成部分，铁路技师工作总结。实现经济跨越式发展，提高企业竞争力，必须在建设高水平科技和管理人才队伍的同时，努力建设一支技艺精湛的高技能人才队伍。

为贯彻落实劳动和社会保障部《关于贯彻落实^v^关于进一步加强人才工作决定做好高技能人才培养和人才保障工作的意见》(劳社部发[xx]37号)及《关于印发〈三年五十万新技师培养计划〉的通知》(劳社部发[xx]38号)文件精神，加快集团公司技能人才队伍的建设，集团公司成立了以主管领导为组长，人力资源、科技、生产等部门领导参加的技能人才领导小组，统一负责集团公司技能人才战略的制定和组织实施。

集团公司于xx年开始筹备考核站的建设和各项制度建设，开展管理人员、考评人员培训。并分别于xx年至xx年对19个二级企业进行考核，对符合建站条件的十一个企业经集团公司批准建立了考核站，并制定了《高技能人才队伍建设的三年规划》、《技师、高级技师考评管理(试行)办法》、《关于职业技能鉴定考务管理办法》、《职业技能鉴定命题技术规则及有关要求》等相关文件，指导考核站开展职业技能鉴定工作。

集团公司对企业职工职业技能鉴定试点工作十分重视，并将职业技能鉴定试点工作和考核站作为培养技能人才的重要平台，三年来共有2246人参加了职业技能鉴定，有1327人获得了不同等级的职业资格证书，其中：高级技师24人、技师236人、高级工688人、中级工332人、初级工47人，占获证职工比例依次是2%、17%、52%、25%、4%。

目前在岗260名技师、高级技师是企业在生产和施工中技术骨干力量，并在完成任务、解决技术难题、传授技艺等方面发挥着十分重要作用。如沈阳信号厂高级技师、全国技术能手戴宝森，自xx年以来和徒弟完成了天津地铁十个车站、沾昆铁路线八个车站、西南交通大学的教学台，石家庄大型调度监督表示盘等近30个控制台的改进和设计，为工厂创造价值近500万。

综合能力方面：济南工程分公司高级技师刘倡，在xx年、xx年集团公司技术大赛中分别两次获得集团公司技术能手称号。近年来，先后在京九线，北京地铁5号线工程中担任技术主管，负责的工程都得到建设单位的好评。xx年1月荣获“北京地铁五号线设备安装工程xx年下半年地铁建设工程‘百日劳动竞赛’施工单位先进个人”荣誉称号。

在传授技艺方面：上海通信厂高级技师、全国技术能手汪甲君，获得集团公司十届技能大赛信号钳工比赛第一名。在工厂汪甲君是手艺精、热心带徒弟出了名的老师傅。xx年在他的培养和传授下，三名新入厂仅一年的中专毕业生，全部通过中级工的鉴定。

在职工培训方面发挥主力的作用：如天津工程分公司技师、全国技术能手王宏，xx年3月主持编制了信号工培训教材，参与组织了3个信号项目部、280余人次的信号工专业培训，取得较好的效果。

复合型高技能人才方面：集团公司每一名技术能手都有自己独特的技艺，部分技术能手生产、施工技术精湛，被企业提拔到企业重要岗位，如北京信号厂技师、集团公司技术能手杨军，被提拔为用户服务部部长;西安信号厂集团公司技术能手谢明军，上海工程公司技师、集团公司技术能手管国华，目前在国外安哥拉施工项目上任项目经理;全国技术能手技师、刘伟斌，集团公司技术能手、高级技师刘倡现任三级项目部总工程师。

>二、目标和措施

“xxx”期间，高技能人才建设目标：以科学发展观和科学人才观为指导，以制度建设和机制创新为根本，建立高技能人才队伍建设持续发展的工作机制。从人才强企和提高创新能力的要求出发，结合集团公司发展战略目标对技能人才的需求，进一步推动高技能人才队伍建设，尤其是技师、高级技师等高技能核心人才的建设，培养造就一支掌握现代技能，技艺精湛、作风过硬的高技能人才队伍，带动各类高、中、初级技能人才按梯次与合理比例发展。“xxx”末，集团公司高技能人才队伍达到30-40%，其中技师、高级技师达到10%，企业主要工种实行持证上岗。

高技能人才建设措施：

1、在高技能人才建设中，要以实现集团公司发展战略目标和适应现代制造、施工技术发展要求为牵引，继续以职业技能鉴定、技能竞赛和优秀技能人才评选表彰为平台，加强和拓宽高技能人才岗位成才通道。

2、完善高技能人才评价与考核制度，建立有利于高技能人才成长的培训、考核、使用和待遇相结合的激励机制。强化“四新”知识的培训，提高技术攻关，技术创新、工艺改进等综合能力。继续推进未达高技能人才目标企业考核培训步伐。开展对已评聘技师、高级技师任职资格复审，建立竞聘上岗、实行动态管理的制度和机制。

3、加强基础建设。加快集团公司特有工种职业技能鉴定试题库开发，引进必要的通用工种职业技能鉴定试题库，提高职业技能鉴定水平。扩大职业技能鉴定企业和鉴定工种范围，使集团公司技能人才队伍得到全面提升。

>三、企业鉴定过程

在开展鉴定方面：集团公司每年年初，下发年度职业技能鉴定工作计划，明确本年度要实施鉴定的工种、时间、培训等项目内容，使员工有针对性的学习，有充分的准备参加鉴定工作。

考试考核与企业生产、施工的实际紧密结合。随着近几年铁路跨越式发展高潮的掀起，各种新技术、新产品的引进及推广使用，结合企业自动控制系统、铁路微机联锁和zpw-xxa等产品的生产及工程项目的特点，对考试题库及时更新，重点补充应用的新知识、新理论、新技术、新工艺等内容，使考试考核更加切合生产、施工的实际。

对申请参加三、四、五级鉴定的员工，经企业考核站资格审核合格后，统一组织相应的培训，修满规定学时后，通过理论考试、技能考核的方式，对员工实施考评。理论考试采用限时、笔试、闭卷的方式，试卷由我站自有题库中随机抽取;技能考核需结合生产实际，采用典型工件(工序)加工的方式，考试结束后，理论试卷、加工工件统一封存，由考评员集中封闭阅卷，两项成绩均为合格及以上者可获相应等级职业资格证书。

对申请参加一、二级鉴定的员工，除对其实施理论考试和技能考核外，还需进行综合评审，由企业技师、高级技师评审委员会对员工的主要工作业绩、操作技能等进行综合评议，其内容涉及解决生产工艺难题、完成工作任务、掌握技术专长技术绝招、技术竞赛、技术革新、组织开展技术培训传授技艺等方面，最后由各评委投票表决，同意票数超过出席评委人数的2/3者，可上报集团公司评委会进行评审。

>四、建议

企业职工职业技能鉴定工作是一项复杂的系统工程，它涉及到国家利益、 企业利益和劳动者切身利益，在全社会建立起符合企业需要的国家职业资格证书和职业技能鉴定运行系统，是一项长期而艰巨的任务。在全国范围完全建立起企业内的职业技能鉴定运行系统，实现国家标准和企业生产实际结合的目标。各级^v^门要进一步加大对企业内职业技能鉴定工作的推动力度。^v^门坚持行政支持和技术支持相结合方针，对企业职业技能鉴定工作大力支持，参与到企业职业技能鉴定各主要环节。各级^v^门的职业技能鉴定指导中心要在企业内鉴定的技术支持和技术组织上发挥自己的作用，帮助企业优化、减化鉴定程序，降低成本和费用，加强业务指导，完善技术支持，强化技术服务。

**铁路救援技师工作总结16**

在开展鉴定方面：集团公司每年年初，下发年度职业技能鉴定工作计划，明确本年度要实施鉴定的工种、时间、培训等项目内容，使员工有针对性的学习，有充分的准备参加鉴定工作。

考试考核与企业生产、施工的实际紧密结合。随着近几年铁路跨越式发展高潮的掀起，各种新技术、新产品的引进及推广使用，结合企业自动控制系统、铁路微机联锁和zpw-xxa等产品的生产及工程项目的特点，对考试题库及时更新，重点补充应用的新知识、新理论、新技术、新工艺等内容，使考试考核更加切合生产、施工的实际。

对申请参加三、四、五级鉴定的员工，经企业考核站资格审核合格后，统一组织相应的培训，修满规定学时后，通过理论考试、技能考核的方式，对员工实施考评。理论考试采用限时、笔试、闭卷的方式，试卷由我站自有题库中随机抽取;技能考核需结合生产实际，采用典型工件(工序)加工的方式，考试结束后，理论试卷、加工工件统一封存，由考评员集中封闭阅卷，两项成绩均为合格及以上者可获相应等级职业资格证书。

对申请参加一、二级鉴定的员工，除对其实施理论考试和技能考核外，还需进行综合评审，由企业技师、高级技师评审委员会对员工的主要工作业绩、操作技能等进行综合评议，其内容涉及解决生产工艺难题、完成工作任务、掌握技术专长技术绝招、技术竞赛、技术革新、组织开展技术培训传授技艺等方面，最后由各评委投票表决，同意票数超过出席评委人数的2/3者，可上报集团公司评委会进行评审。

**铁路救援技师工作总结17**

根据铁路局《关于举办高速铁路新技术培训办的通知》要求，电务学习班在经过一个月的北京交通大学理论学习，为确保此次高速铁路新技术培训学习起到良好的学习效果和质量，组织全体学员在合肥电务段进行跟班作业学习，力争将理论学习的效果与实践作业相结合，确保此次学习取得预期的目的，作为此次跟班作业学习的组织管理人员，我本着为铁路局负责，为合肥电务段负责，为学员负责的原则，安排好此次学习的组织，学习的内容，学员的食宿安全等各项工作，为此我主要完成以下主要工作：

1、为确保学习的质量和效果，以及利于学习人员的管理组织，同时考虑到合肥电务段的实际情况，首先对学员分为4个学习小组，分别在合肥电务段管内的全椒、六安两站，每站各分派两组人员进行跟班作业学习，做到人员精，管理到位，避免出现现场作业人多，不仅危机学员安全同时给合肥电务段现场工区造成工作负担，从而减少对于正常生产秩序的干扰。

2、为保证学员现场跟班作业人身安全，每组由组长负责组织人员，作业前进行人身安全设备安全教育，并在到达学习地点后联系合肥电务段安全科人员，进行现场安全教育，首先了解高铁条件下检修作业、现场巡视注意事项，根据合肥电务段管内高铁夜间检修的特点，我们在电务段已设立班组防护员的基础上，为克服语言沟通不畅的弊端，建立学员现场作业安全员，督促每名现场跟班作业人员按要求穿着带有反光膜的安全服，注意夜间现场作业安全。

3、根据每日跟班作业后的学习内容，组织学员进行总结当日学习效果、经验，高速铁路作为一种新的运输方式，保证铁路运输安全稳定，信号设备起到至关重要的作用，此次跟班学习对于高速铁路信号联锁，自动闭塞，和室外设备有了更为深刻的认识，如何进行设备维护，如何克服施工对于运输的影响，如何确保作业人员的安全等问题，成为我们此次学习的重点，为此依据铁路局对本次学习的要求，我们成立课题组对以上问题进行了分类整理总结，根据高速铁路对列控技术，轨道电路、道岔等设备提出了更高的要求，对于列控地面设备的维护，由于增加了大量的高新技术也是我们学习的重点，列控的原理结构，功能特点需要我们全面掌握，此次学习的地点处于合武线，全线采用CTCS-2级列控技术，车站增加了列控中心，LEU，应答器等设备，对于设备的基本维护操作，简单故障处理都有了进一步的认识；轨道电路采用ZPW-20xx站内轨道电路，从结构原理与25HZ轨道电路有了明显区别，我们所关注的高速运行下如何保证站内轨道电路的可靠性有了一定的提高，如何提高轨道绝缘的使用寿命，需要我们结合实际进行解决；道岔为确保高速运行要求采用大号道岔，由此造成道岔必须采用多机牵引，同时增加密贴检查装置确保动车高速通过安全，如何进行以上设备的检修维护故障处理，还需要我们在今后的工作中根据现场实际情况，进行不断的学习改进，但对于基本的要求经过此次学习已经有了更加深刻的认识。

4、基于学员对于此次跟班作业情况结合前阶段理论学习，我们组织全体学员对于课题组成果进行了初步讨论交流，通过此次讨论交流使学员理论水平，现场作业经验有了更进一步的理解，同时对于课件提出了改进性的意见，把握重点提出可行性意见，根据此次学习的内容有几点我认为在今后的工作中我们必须得到加强：

（2）如何在高速铁路情况下减少现场作业，但同时要更加确保信号设备的可靠性，这样我们就要利用先进可靠的监控手段，故障分析手段，远程诊断等高科技手段来确保信号设备得到实时维护监控将故障发生几率降到最低。

（3）如何减少天窗、巡视对于行车的干扰，天窗、巡视作业内容是否科学、安全、合理，应划分轻重及重点检修项目，以监控手段的可靠数据作为重点检修的依据，提高检修效率，特别是夜间天窗的检修质量，是减少对于行车干扰的重点，切实可行规章制度需要重新建立规范，并通过实施不断地进行改进完善。

以上是我此次高速铁路学习实践阶段的工作简要总结，如有不妥之处请领导同仁提出，敬请谅解。

**铁路救援技师工作总结18**

当前正值铁路唱响“二次创业”的发展时期，对于自已则更要不断创新认识理念、转变观念提高认识，在班组管理上狠下功夫，全面提升班组的综合实力。通过学习自已认识到设备质量提高了，不能代表班组好了，而是班组应在综合治理、后勤保障、职工队伍素质、班组建设上等均有提高，才是真正意义上的提高。因此，自已也认识到了不足和缺点，需要走的路也还很长，要学的东西也还很多，全面发展提高了才符合“二次创业”的要求和理念。一年来我的收获颇丰，越来越感觉到自已要不停地学习、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!

以上是我任工人技师一年中主要的工作回顾和简要陈述，不妥之处恳请领导批评指正!

**铁路救援技师工作总结19**

>一、前言

铁路运输永恒的主题是安全生产。安全生产的关键就是确保人身安全，铁道线路是铁路运输的基础。身为铁路工务部门的一名职工如何搞好工务线路设备的维修养护工作，为铁路运输安全畅通夯实基础是我们的职责。在我们车间K137-K140，K151+500受各种不利因素影响，基床翻浆冒泥严重，给工区的日常养修造成了很大的难度，如何解决基床翻浆给线路设备带来的病害，是摆在我们面前的一道难题。在此结合本人在参加维修施工方面的经验，谈一些基床翻浆冒泥整治的个人看法。

>二、基床翻浆冒泥产生的原因

1、道床的沉陷变形。淮南线原道床为石灰岩质碎石道碴，这种碎石道碴在列车的碾压作用下，碎石之间磨擦擦和碎石与轨枕之间的磨擦及正常养护捣固时，极易使碎石道碴表面形成粉末式颗粒状碎屑，遇水溶解，干燥后形成道床板结，使道床的稳定性、弹性和排水性能受到破坏、加剧了道床的沉陷和翻浆冒泥。

2、淮南线运营时间长，老路基设计标准低，原枕底道床厚度不足或薄厚不均匀，列车运行时对既有路基面的压力增大或不均匀，导致基床表面变形，形成道碴槽或道碴囊，长年的运营加上近年来大吨位列车的开行以及列车密度的加大，使基床承载力下降；

3、基床表面排水不良，四季天气变化大，特别是短时降水量较大，而线路又多为路堑地段，原设计标准较低，且线路投入较少，排水设备损坏较大，遇雨季时，水无法及时排出，造成线路积水，进一步加据了基床病害的产生；

4、基床土质不良。皖赣线基床多为黄土质砂粘土、红粘土等，透水性弱，遇长时间阴雨天气，基床土含水率达到饱和状态，降低了基床承载力；

5、钢轨接头的影响，接头结构上的薄弱，是产生接头病害产生的主要原因。钢轨接头是一个薄弱环节，①接头轨缝的存在；②车轮压在钢轨输出端时邻近钢轨的接受端有抬高趋势，形成台阶；③荷载下钢轨接头处的挠曲不是连续曲线而是折线，这三大因素的同时出现，造成了接头结构上的不平顺，产生了剧烈的轮轨冲击，增大了接头处的附加动力，很大程度上也加剧了基床的变形。

>三、整治方法：

根据基床病害形成的原因，可以通过以下方法进行处理：

1、针对路基表面排水不良，调查沿线水文情况，对有条件的地段增加侧沟、横沟。同时对既有水沟地段进行改造，如增加深侧沟深度，改进水沟构造，提高过水能力，有效疏导、降低地下水位，从而减低基床面含水量，提高承载力；

2、铺设砂垫层。结合线路中修施工增加或更换原有砂垫层。砂垫层应设置为顶宽，厚度为，铺设于基床表面，铺设长度应在翻浆地段向两端延长各10m同时设置好排水坡；

**铁路救援技师工作总结20**

自20\_年8月，天津铁道工程学院毕业参加工作以来，经过1年多的洗礼和锤炼，已经渐渐的成熟起来，工作独挡一面，通过理论联系实际，努力钻研专业技术知识，不断进取，终于在20\_年成功走在技术管理员的队伍里，20\_年既是忙碌又是充实的一年，在这一年的现场实际工作中，我总结出一套适合自己、适合各工程的\'施工程序。特此技术总结如下：

>一、工程内容

1、路基工程路基加宽总体原则为坚固、平整、美观、完好无破损。路肩宽度不小于，即路肩边缘至线路中心间距不小于。线路上建高度为850mm～930mm，回填土压实工艺流程分为四区段，八流程分层填筑施工。四区段是：填土→平整→碾压→检验；八流程是：施工准备测量、放线→基底处理→分层填筑→铺摊平整→碾压夯实→检验签证→路基整形→边坡修整。路堑地段对于较低高度的土质路堑，根据现场情况，采用新建水沟或既有水沟外移的方式以满足路肩加宽宽度，水沟沟底标高与原沟底标高保持一致。保证排水畅通。

2、既有桥、涵工程线桥结合部进行平台硬化，标准为中小桥长度为10m，大桥或特大桥长度为15m，宽度与路肩宽度相同，高度为平台顶面与人行道齐平，保证排水畅通。框架和涵洞不进行接长处理，采用铺人行道板方式进行加宽处理。后加钢筋砼盖板。

5、路基附属工程附属浆砌采用挤浆法分层、分段砌筑，砌缝砂浆密实、饱满，石料应互相咬搭、交错，砌体砌筑完毕时及时覆盖，洒水养生。

>二、具体工作

本人在20\_年担任大秦建线达标、北同蒲标准线两个工程项目的技术负责人，具体工作就是负责现场的质量管理、成本管理、进度管理、安全管理、技术管理等工作。

1、质量管理

（1）、加强工序质量控制严格按“三标一体”管理体系组织生产，制定各工序、各环节的操作标准、工艺标准和检查标准。施工中严格依照标准及工法施工，对工序标准的执行情况做出记录，确保各个工序的质量。对重点工程项目建立质量控制点，进行重点控制。深入贯彻ISO9002质量体系标准，严格按照太原铁建质量管理程序组织施工，使工程质量严格按照合同要求实施完成。

（2）、加强思想政治素质加强思想政治素质训练，尤其是事业心、责任心和吃苦精神的磨练。通过多方面的培养，有目的性尽快成熟起来，增强实际工作的创造性、预见性。在施工过程中，与施工队保持良好的关系，严禁“吃、拿、卡、要”等行为。积极帮助施工队解决施工中的难题，做好技术指导、组织协调工作。只有施工队的工作做好了，才能完成任务，才能实现我们的目标。

（3）、加强思想教育，强化质量意识加强思想教育，坚持质量工作一票否决制，强化质量意识，深入贯彻落实“百年大计，质量第一”的方针，把创优工作贯穿到施工生产的全过程。认真搞好工地宣传，严格技术交底，强化施工队伍的质量意识，使广大施工队伍牢固树立“质量第一，信誉第一”，对施工队伍进场前进行入场教育和有关的技术业务教育，使其掌握有关的施工规范、规则、标准，提高劳动技能。

2、成本管理在工程成本管理上，施工前认真做好成本预算，认真审核图纸，积极展开施工调查，科学测算，熟知每道工序应消耗的时间、投入的劳力、材料、机械等生产要素，精心优化施工组织设计。并依据优化的施工组织设计方案，客观合理的确定工序单价和项目的目标成本，来指导施工和进行成本控制。，在施工中对成本管理实施动态监控管理，使工程成本始终在有序可控的管理体系下运行。实际施工中禁止现场出现大面积返工现象，合理用料，利旧利废，做到了工程投入量最小，同时加强机具管理，定期进行检查，搞好维护保养，提高综合利用率，保证了长周期运行。优化管理队伍，鼓励一专多能、一职多岗，压缩管理费用支出。

3、进度管理在工程进度管理上，该工程施工里程长，既有线施工难度大。针对工程期紧，任务量大，材料设备不到位的情况下，作为现场技术管理，为确保控制点施工任务按时完成，我精心组织，搞好施工准备，实行周计划管理，以日保周，以周保月。合理划分施工阶段，根据工程量大小和工程难易程度，首先熟悉设计文件，了解设计意图，拟定调查计划，明确着重调查的内容，分工负责进行现场调查和核对设计，及时整理调查记录，并写出调查报告。编制详细、可行、实施性的施工组织措施，优化施工方案，合理利用资源，确保重点工程、难点工程、关键工程的工期，从而保证总工期。提前做好施工技术准备，为后序施工开展创造了良好的条件。

4、安全管理

（1）、安全第一、预防为主认真贯彻落实“安全第一，预防为主”的方针，以“安全为了生产，生产必须安全”为指导，严格按照技术操作规程和安全规则组织施工。安全管理最重要，强化安全管理上针对本工程施工作业时间长、现场施工环境复杂、施工队伍多、施工人员安全思想意识薄弱、机械设备的开挖、料具的侵限，人员跨线作业等特点，加强施工现场安全管理工作，坚持把安全工作放在首位。

（2）、安全规范本工程为保证既有线行车安全，施工中严格按照《铁路技术管理规程》、《铁路工务规程》、《铁路桥涵施工规范》等有关规定，实行安全分析，集中预测制度，对重点部位或事故易发部位采取针对性措施，设专人负责限定期限、定期检查、严格把关，检查施工过程中的各个方面，全员发动保证安全生产过程监控到位，确保安全生产。对于工地布署要全面规化。施工现场的材料，工具设备要科学合理地存放;易燃易爆物品要单独存放，好好保管。

（3）、安全意识

①、开展安全教育，上岗前，由单位领导负责组织全体施工队伍认真学习有关施工安全规则和安全技术操作规程，提高施工队伍安全生产意识。特殊工种进行岗前培训，持证上岗。

②、施工现场做到布局合理，场地平整，道路畅通，机械设备安置稳固，材料堆放整齐，用电设施安装触电保护器，为安全生产创造良好的环境。施工现场设醒目的安全标语和安全警示标志，提示工人注意安全，施工便道边坡稳定，并做好必要防护。施工现场悬挂安全标志，危险地区悬挂“危险”或者“禁止通行”“严禁烟火”等标志。

③、施工所用机械设备、材料存放避免侵限影响行车，所有机具设备的操作人员均经过严格培训，持证上岗，并严格遵守操作规程，严禁违章作业。

④、基底处理时，要挖探沟，防止损毁地下管线开挖基坑。电缆沟时要有专人监督施工，禁止损毁地下电缆。影响行车。

⑤、施工中，进度与安全发生矛盾时，坚决服从安全，施行安全检查一票否决制，杜绝安全事故的发生。

⑥、挖基坑时，按设计资料及施工规范组织开挖，分层下挖到符合基底承载力要求的高程为止。严禁采用局部开挖深坑，从底层向四周掏土的方法施工。机具﹑材料﹑弃土堆等应堆放在基坑﹑边坑﹑周边安全距离以外。

⑦、砌筑圬工时，搭脚手架平台和运料过道，严禁从平台及边坡上往下抛滚石块。

⑧、人工抬运石料时，捆绑牢固，并轻起轻放，防止压伤腿脚。

⑨、雨季阶段施工中，要把整个工程中各个工地的排水系统提前，彻底地检查整理，有隐患及时排除。防洪人员要经过培训，熟悉抢险的各个步骤，并且有应变能力﹑有责任心。做到万无一失。严禁在中雨或连绵雨天填非渗水土路基各部填层。

⑩冬季施工中，为保证砌体不会发生沉降变形，施工工艺简单，直墙砌石工程冬季施工中，采用掺盐砂浆法铺砌。砂浆搅拌的时间应适当延长，一般要比常温期增加1倍。严禁使用已冻结的砂浆，不准采用热水掺入冻结砂浆内重新搅拌使用。砌筑完毕后覆盖塑料薄膜、棉被上盖草帘外盖蓬布将砌体表面加以覆盖。确保安全生产。

5、技术管理技术管理是对各施工项目的全面的技术质量管理并保证质量体系有效运行。它包括了以下工作内容：组织贯彻执行国家、地区、部门关于技术质量方面的法规、标准、文件；负

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！