# 最新铁路社会实践报告 铁路轨道实习报告心得体会(模板8篇)

来源：网络 作者：梦回江南 更新时间：2024-08-22

*在经济发展迅速的今天，报告不再是罕见的东西，报告中提到的所有信息应该是准确无误的。那么报告应该怎么制定才合适呢？下面是小编为大家带来的报告优秀范文，希望大家可以喜欢。铁路社会实践报告篇一作为一名工科专业的大学生，实习是我们学习和提升自己的一...*

在经济发展迅速的今天，报告不再是罕见的东西，报告中提到的所有信息应该是准确无误的。那么报告应该怎么制定才合适呢？下面是小编为大家带来的报告优秀范文，希望大家可以喜欢。

**铁路社会实践报告篇一**

作为一名工科专业的大学生，实习是我们学习和提升自己的一种重要方式。近期，我有幸参加了一次铁路轨道实习，并顺利完成了实习报告。通过这次实习，我对铁路轨道工程的相关知识有了更深刻的理解，同时也积累了许多宝贵的实践经验。在这篇报告中，我将总结与反思这次实习的种种经历，分享我所得到的心得体会，同时也记下了未来需要进一步努力的方向。

首先，实习让我深入了解了铁路轨道工程的具体情况和行业发展。在实习期间，我们实地参观了铁路建设的工地，并亲自体验了不同工序的操作流程。通过观察和实践，我对铁路轨道工程的设计、施工和维护等环节有了较为全面的了解。同时，我还通过与一线工人和工程师的交流，了解到铁路轨道工程行业的现状和面临的挑战。这对我未来选择职业方向，提供了重要的参考。

其次，实习让我意识到了团队合作的重要性。在铁路轨道建设中，各环节间的紧密协作和相互依赖是成功的关键。作为一名实习生，我有幸参与到了一个团队中，和队友们一起合作完成了一项小型铁路工程的施工任务。在这个过程中，我们需要相互协作，分工明确，保证工程的高质量完成。通过与队友们的交流和合作，我体验到了团队合作的重要性，并学会了如何在团队中充分发挥自己的能力。

再次，实习让我认识到了自身的不足之处，并激发了我进一步学习和提升自己的动力。在实习过程中，我发现自己对某些技术和工艺的掌握还不够熟练，有待提高。同时，我也意识到自己在与他人沟通合作过程中，有时缺乏灵活性和耐心。这些反思让我认识到，要成为一名优秀的工程师，我需要不断学习和修炼，提高自己的专业知识和沟通能力。因此，我决心在未来的学习和实践中，进一步完善自己，弥补不足。

最后，实习让我对未来职业规划有了更明确的目标和方向。通过这次实习，我对铁路轨道工程的发展前景和行业需求有了更直观的了解。我发现，随着我国高铁建设的不断推进，铁路轨道工程的需求将会持续增加。而且，铁路轨道工程是一项需要高度专业技术和责任感的工作，正是这种挑战才吸引着我。因此，我决定将来继续深耕这个领域，通过不断学习和实践，成为一名优秀的铁路轨道工程师。

总之，这次铁路轨道实习让我收获颇丰。通过亲身经历和实践，我对铁路轨道工程有了更深入的了解，同时也意识到了自身的不足和发展方向。我将把这次实习作为一次宝贵的人生经历，不断努力提升自己，为将来做好工作充实准备。同时，我也深深感受到了团队合作的重要性和铁路轨道行业的挑战与机遇。我相信，在未来的职业生涯中，我将利用所学知识和实践经验，为铁路轨道工程的发展做出自己的贡献。

**铁路社会实践报告篇二**

下面是本站为你整理的铁路实习报告3000字，欢迎阅读。

实习目的：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。

实习的目的：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。

实习单位及岗位介绍：

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。

实习内容及过程：

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》，车站值班员应尽速与列车调度员联系，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。

实习总结及体会：

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的学习，争取早日踏上工作岗位，为国家的建设和发展做贡献!

**铁路社会实践报告篇三**

第一段：引言（约200字）

作为一名交通工程专业的学生，我有幸参加了为期一个月的铁路轨道实习。这次实习给我留下了深刻的印象和宝贵的经验，不仅让我对于铁路建设有了更深入的了解，也让我意识到了工程实践的重要性。在实习期间，我深刻体会到了铁路轨道的建设和维护背后的辛勤付出和巨大困难。

第二段：实习内容与体会（约300字）

在实习期间，我主要参与了铁路轨道的日常维护工作。我学习了如何进行铁路线路的巡检和维修，了解了使用和操作各种仪器和工具的技巧，还亲身体验了铁路线路的平整和校直工作。通过实践，我意识到了铁路轨道的建设和维护工作的艰辛性和细致性。维护轨道的过程需要高度的责任心和细心的观察力，任何一处疏忽都有可能对行车安全造成严重影响。

第三段：团队合作与沟通（约300字）

在实习的过程中，我和其他实习学生一同组成了一个小组，共同完成一些任务。这要求我们具备良好的团队合作能力和沟通能力。通过分工合作，我们可以高效地完成各项任务。同时，在实习过程中，我也学会了与师傅们进行有效沟通，及时了解任务要求并获得指导。团队合作和沟通能力不仅在实习期间对我有所帮助，也是我将来从事工程项目时必不可少的素质。

第四段：安全意识与责任心（约300字）

铁路轨道是国家的重要交通基础设施，维护铁路线路的安全至关重要。在实习期间，我看到了许多职工们保持高度的安全意识和强烈的责任心，严格执行操作规程，确保行车安全。这让我深刻认识到作为一名工程人员，安全意识和责任心是绝对不能掉以轻心的。我将铭记这些职工们的榜样，将安全放在首位，时刻保持警惕。

第五段：感悟与展望（约300字）

通过这次铁路轨道实习，我不仅对行业有了更深入的了解，也学到了许多实用的技能。我深刻体会到工程实践的重要性，它让我从书本中的理论走向真实的社会，真正感受到工程师的责任和使命。我将这次实习视为一次珍贵的经历，并将其视作我未来职业发展的基石。我希望在未来的工作中能够继续学习和不断进步，为中国铁路事业贡献自己的一份力量。

总结：

铁路轨道实习让我亲身参与了铁路建设与维护的工作，不仅提升了我的专业能力，也培养了我团队合作和沟通能力。通过实习，我深刻认识到了安全意识与责任心的重要性，同时也明白了工程实践对于专业成长的重要性。我将铭记这次实习的经历，并将它作为未来职业发展的基石。相信通过我的努力和持续学习，我一定能够为中国铁路事业做出自己的贡献。

**铁路社会实践报告篇四**

2024年铁路单位实习报告(一)

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。

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。

按照计划，我首先是在车间里《学习劳动人身安全》在学习前主任把我们叫到办公室里几个学员给我们讲了很多关于调车的注意事项当时给我讲时我满脸都是问号因为都么进过专用线跟本不知道那是什么意思。在后来的在在实践当中才知道。

千嘱咐万嘱咐“一注意安全”安全作业，站内有多少条线去及库车车间的各个专用线

(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时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。

三、安全警钟长鸣于心

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，xx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《铁路车站行车作业人身安全标准》、《全局职工共同遵守的劳动安全守则》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《铁路车站行车作业人身安全标准》、《全局职工共同遵守的劳动安全守则》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《铁路车站行车作业人身安全标准》、《全局职工共同遵守的劳动安全守则》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”。

四、现场实习的反思和总结

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。

虽然实习的时间不长，但却对我有重大的意义。它使我看到了自己的不足，也使我看到了自己的长处，并锻炼了我各方面的能力。这对我今后的学习和工作将产生积极的影响。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，为铁路跨越式发展做出自己的贡献。三个月已经过去了，过去的这一段时间对我来说是成长进步的一年，通过现场的实习，使得我对铁路的工作有了更加深刻的认识;相信通过学校老师们的谆谆教诲，通过现场实习的经验积累，我绝对会将我的工作干的十分出色的!

2024年铁路单位实习报告(二)

土木建筑学院

土木工程0914班

xx

xx

整个实习过程由两天构成，第一天是老师带领我们参观了一个火车铁路主题公园。老师给我们简单讲了一下，铁路线路的构成，包括路基 道床.枕木.钢轨.连接零件。

老师指着那个蒸汽机车说道，铁路车辆按照用途可分为三大类。用于运送旅客和为旅客服务的车辆为铁路客车，用于运送货物的车辆为铁路货车，用于铁路企业办理自身业务用的车辆为铁路特种用途车。

可靠性好的列车制动装置。不少运输煤或矿石的单元列车，为了提高翻车机卸车效率，在车钩缓冲装置中采用旋转式车钩。中国铁路的客货车辆以前主要依靠进口，类型复杂，设备简陋，载重量小。中华人民共和国成立後开始自行设计和制造车辆。作为一个国人，算是抬起头来了。说到汽车的结构，车辆通常由车体、走行部、车钩缓冲装置、制动装置和车辆设备五部分组成。另外一点就是车辆设备，它是车辆上为客货运输服务的附加设施，随车辆类型而异。如客车的照明设备、供电设备、空气调节设备、采暖设备、卫生设备等，保温车上的制冷装置、发电机组，货车上的床板托、栓马环、绳栓、柱插以及供调车人员使用的脚蹬、扶手等。还有就是车辆在使用寿命期中要进行检修。中国铁路实行厂修、段修、辅修和轴检四级定期检修的制度，并辅以列车检查和摘车临修等日常维修，以保证车辆的良好状态(见铁路车辆检修和铁路车辆运用管理)。为便于识别车辆的配属关系和使用，在车辆上涂有各种标记。

后来还讲到的就是铁路上的各种土木工程设施。同时也指修建铁路各阶段(勘测设计、施工、养护、改建)所运用的技术。铁路工程最初包括与铁路有关的土木(轨道、路基、桥梁、隧道、站场)、机械(机车、车辆)和信号等工程。随着建设的发展和技术的进一步分工，其中一些工程逐渐形成为独立的学科，如机车工程、车辆工程、信号工程;另外一些工程逐渐归入各自的本门学科,如桥梁工程,隧道工程。

说道机车的牵引力，有电力牵引、内燃牵引及蒸汽牵引三种。蒸

汽机车虽是铁路发源的最早的动力，但由于污染空气，热效率很低以及噪声过大，已经逐渐被淘汰或仅用于小运量的线路上。电力机车的动力较强，而内燃机车灵活性大，两者之中采取何种牵引动力，需视能源分布、运量大小和自然条件而定。

有一点差点忘记了，上课先讲了铁路的起源。16世纪中叶，在欧洲各国的矿区，开始有马牵引的木轮矿车行驶在窄轨的木轨上。18世纪各矿区经过改进，木轨改为铸铁轨。英国工程师制造了3台蒸汽机车,其中最早的是带有齿轮行于齿轨上的机车。这些都给铁路的形成准备了条件。英国人斯蒂芬森接受修建并装备自斯托克顿至达灵顿铁路的任务。他制成了蒸汽机车并由其子协助,建成这段长20多公里标准轨距的铁路。被公认为世界第一条机械牵引的铁路。但铁路时代的真正开始,应从建成自利物浦至曼彻斯特的铁路后算起，铁路的高速可靠、低运价、大量运输的功用才引起世界的重视。铁路在工业革命中产生，同时在很大程度上帮助了工业革命的实现与发展。中国的铁路发展始于1876年，英商在上海开办公司修筑淞沪铁路，是中国修建铁路的开端，但后被清政府拆除。后来自唐山至胥各庄间修建一条长 9公里的铁路,采用轻便轨道，以骡马拖曳，是年6月改为机车牵引。1949年以后，中国铁路交通得到蓬勃发展。

从一开始起铁路优于其他交通运输工具的地方是速度较快和每列列车装载较多。现代铁路又在高速及重载方面有新的发展。

以下是中国铁路之最：

1.唐山--胥各庄铁路——中国人自己修筑的，真正成功并保存下来加以实际应用的第一条铁路。

2.淞沪铁路——中国土地上的第一条铁路，1876年英商怡和洋行在上海修建，此路全长30里。

3.上海浦东高速磁浮铁路——中国第一条高速磁浮铁路。全长30公里，平均运行速度达到每秒60-70米。除启动加速和减速停车两个阶段外，列车大部分时间时速为300多公里，达到最高设计时速430公里的时间有20多秒。

4.成渝铁路——新中国自行设计施工的第一条铁路，完全采用国产材料修建的第一条铁路。

5.粤海铁路——中国第一条跨海铁路，2024年1月7日正式开通。总投资45亿元，由“两线一渡”工程组成，即广东省境内的湛江至海安铁路139公里、琼州海峡铁路轮渡24公里、海南省境内的海口至叉河西环铁路182公里。

6.包兰铁路——穿越茫茫腾格里沙漠的中国第一条沙漠铁路。经过当地人民防沙治沙，在铁路沿线建起绿色屏障，至今已安全畅通41年。这一治沙工程被誉为“世界奇迹”，并荣获联合国“全球500佳环境保护奖”。

7.宝成铁路——四川与全国沟通的第一条铁路，又是中国第一条电气化铁路。北起陕西宝鸡，过略阳、阳平关入四川，再经广元到达成都，全长669公里，四川境内374公里。

8.京九铁路——我国铁路建设史规模最大、投资最多、一次建成里程最长、工期最短的纵贯南北、跨越九省市的铁路大干线。全线正线长2397公里。

9.成昆铁路——在禁区建成的铁路。成昆铁路所在的路线，曾经是外国专家断言根本不能修建铁路的“禁区”。这条铁路贯穿成都至昆明，全长1085公里，三分之一的路段落在地震地区，沿线山高谷深，川大流急，地质复杂，气候多变，凿穿大山数百座，修建隧道427座，架设桥梁653座，桥梁隧道总长400多公里，平均每1.7公里一座桥梁，每2.5公里一座隧道，其工程之艰巨，为世界铁路建设上所罕见。

10.南疆铁路——一半是“火焰”一半是“冰山”的铁路。南疆铁路经过最低的陆地之一的吐鲁番盆地，进入天山山区，一处奇热，一处奇冷。铁路全长476公里，全线除戈壁荒漠和盐渍地外，一半以上是深山峡谷，曲线占80%。

11.南昆铁路——风景最美最险峻的干线。南昆铁路东起南宁，西至昆明，北接红果，全长899.7公里。是连接广西、贵州、云南的国家一级电气化铁路干线。沿途高峡深谷、山水奇秀。很多的世界第一和亚洲第一都在这条干线上创造出来。其中包括：世界铁路第一高桥——清水河大桥，亚洲第一险隧道——家竹菁隧道，亚洲第一墙——石头寨车站锚拉式椿板墙，单线最长电气化隧道——米花岭隧道。

12.青藏铁路——世界海拔最高又最让人期待的一条干线。修建在“世界屋脊”的青藏高原的青藏铁路，沿线海拔在3000米左右，最高达5000米，是中国一条高原铁路，也是目前世界上海拔最高的铁路。其工程量虽然比不上成昆线，但高原的气候、自然条件十分恶劣，地质十分复杂，修建难度十分巨大。又由于这条铁路的建成将会使进出西藏的难度和路费都大大降低，所以既是盼望西藏之行的驴友们最期待的线路，也是藏区人民最盼望的一条路。

一点准备。并且老师呢，也告诉了我们一些行呀行规，在这里就不一一赘述。还有一点就是老师说的一句话，我觉得很有道理。就是做从头到尾一直做技术人员，发展会受到限制。要忘管理层是奔。但是如果是工管出身，而不是技术出身。那就很难达到管理层。

以上就是我的实践报告。

2024年铁路单位实习报告(三)

本阶段我在信号工区学习，是来铁路局学习的第三个阶段，就是去现场学习，向现场的老师傅学习，学习现场工作的程序。在这3个月的工作和学习中，学到了很多书本上没有的现场知识，使得我对以前所学过的理论知识有了更深刻的认识，真正做到了理论联系实际，使我受益匪浅。

在实践经验积累上，我跟师傅在现场学习的工作流程,并亲身感受了信号工的工作过程，使我开始积累了作为一名合格的信号工应该具有的基本能力，细心体味着作为一名合格的信号工应该具有的职业素质，同时积极配合好我的师傅的工作，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工作要领。

在现场的感触很多，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。成为一名合格的信号工，然后成为一名合格的复合型人才。

本阶段我在信号工区学习，是来铁路局学习的第三个阶段，就是去现场学习，向现场的老师傅学习，学习现场工作的程序。在这3个月的工作和学习中，学到了很多书本上没有的现场知识，使得我对以前所学过的理论知识有了更深刻的认识，真正做到了理论联系实际，使我受益匪浅。

在实践经验积累上，我跟师傅在现场学习的.工作流程,并亲身感受了信号工的工作过程，使我开始积累了作为一名合格的信号工应该具有的基本能力，细心体味着作为一名合格的信号工应该具有的职业素质，同时积极配合好我的师傅的工作，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工作要领。

在现场的感触很多，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。成为一名合格的信号工，然后成为一名合格的复合型人才。

2024年铁路单位实习报告(四)

实习单位： 广州铁路(集团)公司惠州工务

姓 名： xxxxxxxxx

系(院)： 铁道工程系

专业班级： xxxxxxxxxx

指导老师：xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

摘 要：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，2024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：

2024.03.26 — 2024.06.21

二、关 键 词：

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最好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。

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。

**铁路社会实践报告篇五**

在乐化见习过程中，通过各位领导和师傅们的殷切关心和耐心指导，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，对铁路根本知识有些了解，但仍然是十分有限，而基层实习使我有时机深入铁路现场去接地气，对铁路主要生产单位的根本情况、铁路运营情况、行车根本业务技能，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，见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着下进行，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，我根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，方案做起来就比拟难，这就表达出我工作上经验的缺乏，还需要不断的积累。在见习的过程中，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珍贵经验，必须学会了正常、非正常接发列车办理的方法，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。

在忙碌而充实的见习中，如何尽快适应铁路工作，如何扎实学习业务知识，顺路完成见习任务，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。基层比拟辛苦，做好心理准备。刚开始实习时，不习惯夜班，现在夜班根本能坚持下来。

2、注重理论与实际的联系，有针对性的学习与见习岗位相应的规章制度

在见习期间，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、对如何防止事故的研究。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防止犯类似的错误，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珍贵的一笔财富!

**铁路社会实践报告篇六**

本站发布铁路实习报告范文2024字，更多铁路实习报告范文2024字相关信息请访问本站实习报告频道。

实习目的：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。

实习的目的：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。

实习单位及岗位介绍：

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。

实习内容及过程：

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》，车站值班员应尽速与列车调度员联系，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。

实习总结及体会：

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的学习，争取早日踏上工作岗位，为国家的建设和发展做贡献!

**铁路社会实践报告篇七**

示例实习报告主要有：实习目的、实习时间、实习地点、实习内容、实习总结五部分构成，其中重点体现是实习内容。

通过对西柞高速铁路、永咸高速铁路的实地实习认识，使我们对高速铁路的路基处理、沥青路面的施工、道路的设计、铁路桥梁的设计与施工以及其它铁路相关设施的设计与布置，有了一次全面的感性认识，加深了我们对所学课程知识的理解，使学习和实践相结合。

xx年5月27日6月10日

西柞高速铁路、永咸高速铁路的部分施工工地

西安至柞水高速铁路起于西安绕城高速铁路南段曲江互通式立交，止于柞水县九里湾，路线全长64.714公里。

永寿至咸阳铁路是国家规划的西部大通道银川至武汉高速铁路在陕西省境内的重要路段，也是陕西省铁路主骨架的重要组成部分，是全国12条铁路勘察设计典型示范工程之一。本项目是在建的凤翔路口至永寿高速铁路向东延伸段，已建成的西安至咸阳高速铁路向西延伸段，途经西安咸阳国际机场。

路基部分

路基的实习主要在永咸高速铁路的部分施工工地包括了地基处理、路堤、桥涵等内容。

1.路基处理：

该路段位于湿陷性黄土地区，处理办法就是换填土法。就是将上面80公分路床范围内的多余的土全部挖掉，然后分层回填上50公分的素土，上面是沙粒。但是这种情况很不好的一点就是沙粒遇到水之后，水还会下渗到路基的黄土上，破坏了了其稳定性。于是对原设计进行了变更，就是将原来80公分的土挖掉，先进行全段碾压，碾压后回填上40cm素土，再上面40cm5%的石灰土，然后在两侧设计盲沟。

2.桥涵：

高速铁路由于等级高，全线封闭、立交，加上跨河谷等，所以桥梁甚多。我们实习的主要包括咸阳机场高架桥和双星沟大桥两段。

这段咸阳机场高架桥全长980米全部采用预应力组合箱梁和现浇梁，单梁跨度为25米，采用张拉工艺，在梁内布置预应力钢角线，减小形变增加承载力。

路面部分路面的实习主要集中在西柞高速铁路的工地(沥青路面)。这条高速路采用了厂拌法热拌沥青混合料路面的施工工艺。其路面由面层、基层、底基层组成。面层分：上面层5cm、中面层7cm、下面层10cm。其材料有改性沥青、粗细集料等。基层为二灰稳定碎石;底基层为二灰稳定土。

1.沥青混合料的拌制与运输

在工厂拌制混合料所用的固定式拌和设备有间歇式和连续式两种。前者系在每盘拌和时计量混合料各种材料的重量，而后者则在计量各种材料之后连续不断地送进拌和器中拌和。该拌和站采用的是3000间歇式拌和机。

拌的配合比及其总重量(间歇式拌和机)、或各种矿料进料口开启的大小及沥青和矿料进料的速度(连续式拌和机)、适宜的沥青用量、拌和时间、矿料和沥青加热温度、以及沥青混合料出厂的温度。对试拌的沥青混合料进行试验之后，即可选定施工的配合比。

2.铺筑

铺筑工序如下：

(1)基层准备和放样

面层铺筑前，应对基层和路基进行检查处理，确保道路的基层和面层有很好的黏结，减少水分浸入基层。

(2)摊铺

沥青混合料可用人工或机械摊铺，高等级铁路沥青路面应采用机械摊铺。

沥青混合料摊铺机有履带式和轮胎式两种。二者的构造和技术性能大致相同。沥青摊铺机的主要组成部分为料斗、链式传送器、螺旋摊铺器、振捣板、摊平板、行使部分和发动机等。

(3)碾压

沥青混合料摊铺平整之后，应趁热及时进行碾压。碾压的温度应符合规定的要求。压实后的沥青混合料应符合压实度及平整度的要求，沥青混合料的分层压实厚度不得大于10cm。

沥青混合料碾压过程分为初压、复压和终压三个阶段。

沥青路面的各种施工缝(包括纵缝、横缝、新旧路面的接缝等)处，往往由于压实不足，容易产生台阶、裂缝、松散等病害，影响路面的平整度和耐久性，施工时必须十分注意。本路段采用的半幅机械施工，中间设计有分隔带。在施工中有两台机械同步摊铺，则机械间的纵缝应注意处理。

通过这次外业的道路实习，使我们对高速铁路的路基、路面的设计与施工有了一次比较全面的感性认识，进一步理解接受课堂上的知识，使理论在实际的生产中得到了运用。近年来，我国的铁路事业特别是高速铁路得到了迅猛的发展，并且其需求也越来越大，这对于从事道路的工作者来说，既是一个机遇，也是一个挑战。作为将要走出学校的学生来说，更应该在有限的时间内，掌握更多的专业知识，加强实践和设计能力，这样更有利于将来的发展，使自己在此领域内也有所作为。

**铁路社会实践报告篇八**

通过对车站行车工作和车站客运工作的毕业实习，掌握车站运输组织工作的基本理论和方法以及车站调车作业计划的编制方法，车站接发列车的作业程序和用语，具备车站值班员、调车区长等工作的理论知识和初步技能。熟悉车站的客运设施设备，了解客运站各种流程及组织方式，掌握车站客运员、行李员等工作的理论知识和初步技能，能够综合运用所学基础理论知识、基本技能和专业知识与工作实践相结合，全面提高分析和解决问题的能力。

黄村火车站隶属北京铁路局管辖，建于1895年，位于京山线、京九线、西黄线交汇处，现为三等站。西黄线距离北京西23公里。距离南昌站1426公里。京山线距离北京站33公里，距离廊坊站41公里，距离天津站104公里。短途客运业务，主要发往廊坊天津方向、衡水石家庄北方向。其他列车只接受乘客下车，不受理乘车业务。中铁快运，只办理到达业务，不办理发送业务。

在实习的这段期间我对黄村火车站的主要行车工种的调车区长、车站值班员和操纵助理值班员以及客运车间的客运售票员和客运员这五个岗位进行了详细的实习，通过单位的领导和师傅们的指导，结合从教材里掌握的理论知识，使我对于各个岗位有了更加深入的认识。调车区长的主要工作是掌握列车预确报和现在车、作业车情况，根据阶段计划编制下达调车作业计划并组织实施，并及时向车站调度员提供相关资料。

车站值班员是车站行车工作中的组织者和指挥者，特别是对设备临时发生故障的应急处理和非正常情况下接发列车安全措施，直接担负着铁路运输行车指挥协调、组织管理的重要职责。操纵助理值班员(信号员)的工作职责是根据计划在计算机联锁系统上操作各种按钮各种列车或者调车进路。客运售票员主要负责旅客列车的车票发售工作。客运员的主要工作是组织旅客检票进出站、上下车、维持秩序等。

时光飞逝，转眼间我在黄村站为期两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!

在黄村站实习的这段期间我对车务运转的各个工种以及客运的售票员和客运员两个岗位进行了详细的实习，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。

1、调车区长实习阶段

按照计划，我首先实习的是调车区长。黄村站共有3台调车机。第一天，师傅就首先告诉我，调车区长的主要工作是掌握列车预确报和现在车、作业车情况，根据阶段计划编制下达调车作业计划并组织实施，并及时向车站调度员提供相关资料。虽然调车区长的工作并不复杂，但是调车区长还是需要很耐心和细致的，还要遵守很多的规章制度。

首先要保证及时编组、解体列车，保证按列车运行图规定时刻发车，不影响接车并且及时取送货物作业和检修的车辆，充分运用调车机车及一切技术设备，采用先进工作方法，用最少的时间完成调车任务。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。

其次得根据黄村站的特点，明确调车区域的划分，黄村站现有4个调车区：北部调车区：黄村站站内、调车场北端咽喉及衔接的专用线、行包检修基地;南部调车区：调车场南咽喉、行包基地、矽酸盐专用线。南端以南牵出线特设的安全防护标(构1、外1号道岔间)、剪板厂走行线特设的安全防护标(剪1、金1号道岔间)为界;粮库作业区：外贸1道、粮库、散装水泥公司、构建厂专用线，以南牵出线特设的安全防护标(构1、外1号道岔间)为界;剪板厂作业区：剪板厂、物资储运公司专用线、五金专用线，以剪板厂走行线特设的安全防护标为界。

再次，得明确调车机作业区域及作业分工：三台调车机分别命名为1调(原站调)、2调(原行调)、3调(20xx年7月新增调车机)，1调的作业区域为调车场、南牵出线及剪板厂走行线衔接的各条专用线。其作业主要负责粮库作业区、剪板厂作业区各专用线的取送作业，本站作业车的编解及调整车辆顺位。作业繁忙时，可担当货场其它专用线的取送作业。2调的作业区域为调车场、行邮基地，其作业主要负责行邮(行包)车底、本站作业车的对货位、取送、调整顺位工作。并协助3调进行站内、货场间车辆的取送作业。3调的作业区域为黄村站站内、调车场、检修基地、调车场北咽喉各专用线，其作业主要负责站内、货场作业车的取送及行邮(行包)车底的检修取送、挑车、梳理顺位工作。

电务段是铁路系统的一个重要机构，负责管理和维护列车在运行途中的地面信号与机车信号及道岔正常工作的一个单位，通俗点讲，就是负责那个“交通红绿灯”的单位。电务段的职责是维护信号设备使信号正常显示，维护转辙机及道岔使道岔搬动正常，确保列车正常运行。平常看似简单的一次乘车旅行，其实承载了千千万万铁路工作人员辛勤的工作，搭乘了千千万万铁路工作人员对工作谨慎的态度和精密的检查。保障人民生命和财产安全，确保行车铁路安全是全体铁路工作人员的义务、指责和使命，是共建和谐铁路的核心和宗旨，也是我们共同努力的方向。

xx年xx月xx日，我们在指导老师的指导下来到xx电务段xx工区进行毕业实习。我在工长和工友的指导下，了解了电务段的基本设备和日常运行工作。在这次的实习中让我深刻认识到理论与实际结合的重要性。过去在课堂上难以理解的知识，在工长和工友讲解下，并结合实际设备能够很好的理解。

实习内容：

1、熟悉分散自律调度集中（ctc）系统的功能。

2、系统了解和掌握铁路运输指挥中枢的工作组织。

3、正确地编制和执行运输工作日常计划，科学地组织车流，搞好均衡运输，挖掘运输潜力，提高运输效率。

4、经济合理地使用运输设备，组织与运输有关各部门紧密配合，协同动作。

5、实现列车编组计划、列车运行图和运输方案。

6、掌握ctc/tdcs技术作业设备的操作程序和作业计划的编制方法，增强学生的动手能力、应变能力、组织能力和团队精神。

实习目的：

1、了解调度指挥在铁路运输系统中的地位和作用。

2、了解ctc/tdcs设备的功能、结构、主要设备及其运用规则与方法等基本情况。

3、了解信号、联锁和闭塞设备在行车安全方面发挥的作用。

4、了解和体会行调、助调、车站值班员等之间的`协调配合方法。

5、了解列车和调车在区段和车站内的运行过程。

6、掌握铁路运输调度生产的整个作业过程。

7、掌握铁路调度指挥各个生产环节技术作业内容和方法；

8、全面了解和初步掌握行调、助调、站调、车站值班员和信号员等工种的主要任务和工作方法。

9、掌握正常与非正常情况下列车接发与调车作业的办理程序与方法。

10、掌握班计划和阶段计划的编制过程和方法。

11、掌握正常作业和非正常作业下的调度命令的下达和接收。

12、掌握各项作业过程中控制台的操作方法。

实习内容：

1、计算机联锁系统由于采用了先进的计算机技术和通信技术，联锁系统本身已不再是一个孤立的车站信号控制设备，而是综合行车指挥控制系统的一个重要组成部分，是具有多种功能和安全保证的指挥控制系统的基础设备。他通过各种制式的总线、局域网、广域网实行多层次控制，使控制范围扩大，减少投资，并可与运行图管理系统联网，根据调度计划实现进路程序控制，还可与旅客向导服务系统、车次号跟踪系统联网，构成全方位的计算机综合控制、管理系统。各国高速铁路上的车站联锁系统多为区域控制式的联锁控制方式，即由一个站控制周围的若干小站及区间的道岔控制点。这种控制方式是与他们国家的铁路行车组织特点分不开的，在各个小站不设值班员人员，均由调度员或枢纽站车站值班员进行控制，既优化了控制又达到了节约人力的目的，减少日常运营和维护的开支。

2、各国计算机联锁系统，大多采用硬件冗余比较表决方式实现系统的故障安全保证。并采用双重或三重系统不停顿故障重组技术提高系统的可靠性和可用性。

3、高速铁路列车运行速度高、运行间隔小、正点率要求高，为提高系统的安全与效率，联锁系统具有进路自动排列、进路储存及延续进路防护功能，车站股道设有过走防护区段及安全线。

4、各国计算机联锁系统正在向全电子联锁系统发展，如abb的ebilock 850，英国的ssi系统，德国西门子simis系统都已由固态器件取代继电器驱动信号和转辙机，这些设备多安装在铁路旁，减少了干线信号电缆，降低了成本。意大利的安萨尔多公司还有编码和无编码的轨道电路控制器（tx发送和接收）也是由全电子装置完成的。

5、随着计算机技术发展，多媒体计算机的推出，各国均加强了人机工程的研究，提供现代化的声、像、图文显示，改善操作人员的工作环境和提高工作效率。控制方式已由传统的控制盘改为键盘、数字化仪、鼠标等。

6、各国高速铁路均设立集中的维护管理中心，以保证高速铁路不问断的运转。车站设维护管理终端与中央调度所的维护管理中心联网，传送各种信号设备状态、联锁系统的运行信息、故障报警信息。维修人员可及时地对所管辖设备进行干预和维护，如法国高速铁路的维护中心，还包括了联锁系统的各种备件的管理。

本文档由028GTXX.CN范文网提供，海量范文请访问 https://www.028gtxx.cn