

铁路调车长工作总结通用3篇

作者：小六 来源：网友投稿

本文原地址：<https://xiaorob.com/zongjie/fanwen/251673.html>

ECMS帝国之家，为帝国cms加油！

铁路是火车和其他交通工具的轨道线。磁海对铁路的解释是，机车用来牵引车辆形成列车或有自己动力装置的车辆和按照规则运行的交通线路。

以下是为大家整理的关于铁路调车长工作总结的文章3篇,欢迎品鉴！

铁路调车长工作总结篇1

1)自律性强。正所谓正人先正己，因为做为调车长和普通连结员不一样，调车作业中发生错误是靠他人发现，提醒，警示，改正错误。而做为一名调车长就不一样了，你会很少听到甚至听不到来自普通员工的意见，只会有时候来自作业区领导的意见，但这是不够的，作为一名调车长必须学会自己发现自己的缺点与不足，并且及时改正。

)凝聚力强。调车长是一个班组的核心，把整个班组凝聚在一起为实现班组的各项工作任务而努力是目标。一个调车长能力再强也只是一个人，好多工作是靠大家的共同努力来完成。

3)学会沟通。其实这一条是说起来容易做起来难，因为人与人的性格不同的，有的天生外向型、好说，就好沟通，而要碰上内向型，不好说的人就不太好办了。作为一名班长就要学会与各种人沟通，因为只有和大家建立好良好的沟通，才能了解大家的思想变化，有什么问题，有什么矛盾，应该怎样解决。

4)基础工作扎实。因为基础工作的好坏，会对班组的安全、质量工作会产生直接的影响，有些质量事故，安全事故的产生究其原因就是员工的质量意识低，安全意识差，基础工作不扎实的原因。

5)为人正直，处事公正。在一个班组中班长绝对不可以拉帮结派，搞小集团，在处理事务时本着对事不对人的原则，该扣的扣，该奖的奖只有这样班长才可以树立自己的威信。

总之要想做好一名调车长并不是一件容易的事，除了以上的几点，象技术水平的提高，标准化作业的落实，协调好生产等等都是调车长需要考虑的，在我当调车长的这一年里我基本上是按照以上几点去做的，但有的方面还是不到位的。

1)与人的沟通方面，可能是和我的性格偏内向有关，还很不到位，但我会努力改正。

2)在基础工作上还有一些不足，比如在交接班的工作上，年轻职工的安全意识上还是有一定不足的，但我想基础工作是一项长期的工作，是经常要查要看的，目的就是要大家养成一个良好的工

作习惯。

3)在作业中存在好人主义，发现有的人有违章现象，考虑的比较多，所以不能指出给调车作业安全埋下了隐患。今后要杜绝好人主义的现象。

铁路调车长工作总结篇2

本人自一九九九年七月参加工作以来，在车间、车站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，先后从事了扳道员、连结员、调车长、车站值班员工作。入路至今从事车务行车工作已十年了，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。刻苦钻研技术，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：

调车工作是铁路运输生产重要组成部分，是实现列车编计划、列车运行图，加速车辆周转，质量良好的完成运输生产任务的重要环节。在铁路运输生产过程中，除列车的到达、出发、通过及在区间运行外，凡机车车辆进行的一切有目的移动，统称为调车，中间站调车作业工作可分为：

- 1、解体调车。
- 2、编组调车。
- 3、取送调车。
- 4、摘挂调车。
- 5、其他调车。

取送调车、摘挂调车、其他调车是中间站调车作业的主要方式。而大多数中间站的调车作业，大部分使用摘挂列车本务机作为动力，没有牵出线或电气化区段(牵出线未挂网)的中间站，调车作业要利用区间正线或专用线。因此，在全部调车工作中，牵出线调车占有很大比重。为及时编组解体列车，保证按列车运行图的规定时刻发车，不影响接车并及时取送货物作业和检修的车辆。就要正确灵活地运用好到发线，才能保证车站安全无阻地接发列车和进行站内调车作业，并能使车站各项作业有步骤，按计划地进行。所以车站值班员应于每阶段前应事先编制好到发线运用计划，以及各相关进路、道岔、线路的全盘考虑。以提高车站作业能力，保证进路、道岔、线路的最大饱和使用，不影响接发列车和其他作业。货物列车的接入按列车运行方向接入便于作业的'线路，对暂时不能解体和长时间等待中转的列车，应接入暂时不用的或与其他列车干扰较少的线路。

调车作业计划是保证实现阶段计划的调车作业具体计划，是对每一项调车作业的具体行动安排，是调车有关人员行动的依据。要根据车站日班计划，阶段计划的要求，现在车分布及列车预确报等情况、及时地编制，布置调车作业计划。由于预确报、现车系统和编组、区段站作业繁忙，可能造成列车编组顺序的错误。因此列车到达后应及时对所挂编组进行核对或在计划通知单上注明摘挂车辆型号及车号确保作业中摘错车现象。计划交接应严格按照《技规》、《行规》规定，做到一交书面计划，二交作业方法和关键，三交作业要求及安全注意事项。

尽头线、专用线的调车作业，无论取车作业或送车作业都应接通全部制动软管，进行简略贯通试验良好后方可进行作业，并严格按照规定速度，调车作业人员在工作中应密切注意车辆位置和连挂速度，及时显示信号，使用无线灯显调车设备要把握发出信号之间，司机得到信号并操作和制动机作用的有效时间。专用线调车应于作业前对专用线车辆停留位置、道岔、进路基本情况指派专人检查，提前做好准备，确保调车作业安全。

调车作业进路的准备，在非电气集中区调车作业时(含由集中区向非集中区进行时)必须执行“进出要路”的钩钩要道还道制度，经无人值守的非集中操纵道岔时，必须先确认该进路开通正确后，方准越过，瞭望确认有困难时，应在进路前停车确认。在电气集中区调车作业不能出清调车信号机所防护的轨道区段，在关闭调车信号机的情况下原路返回时，应由调车指挥人或指定的人员确认进路正确后，方可向司机显示启动信号，运行到次一调车信号机前，按其显示进行，信号员(车站值班员)应在控制台单独锁闭所有进出道岔，在未确认或得到全部越过的汇报前，严禁操纵道岔。

车辆在车间站停留时，无论停留的线路是否有坡道，均应连挂在一起，按照《技规》、《行规》及《站细》规定采取严格的防溜措施。使用铁鞋，止轮器防溜时，必须紧贴车轮踏面，切实起到制动作用。在坡度超过2.5‰正线，到发线(或衔接的正线，到发线的线路)上停留车辆时，除按规定采取防溜措施外，车站应根据线路坡度，停留车数及停留时间等实际情况制定补强措施，并纳入《站细》，如双铁鞋防溜，防溜枕防溜，增加人力制动机机紧固器个数等。

为加强调车作业，确保调车作业安全。提出以下建议：

- 1、中间站调车人员应安排适当，不应随时进行调换。
- 2、应将三等以下无调车作业车站相关人员每年进行有关调车作业方面交叉式学习培训。

铁路调车长工作总结篇3

本人自一九九九年七月参加工作以来，在车间、车站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，先后从事了扳道员、连结员、调车长、车站值班员工作。入路至今从事车务行车工作已十年了，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。刻苦钻研技术，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：

调车工作是铁路运输生产重要组成部分，是实现列车编计划、列车运行图，加速车辆周转，质量良好的完成运输生产任务的重要环节。在铁路运输生产过程中，除列车的到达、出发、通过及在区间运行外，凡机车车辆进行的一切有目的移动，统称为调车，中间站调车作业工作可分为：1、解体调车2、编组调车3、取送调车4、摘挂调车5、其他调车。取送调车、摘挂调车、其他调车是中间站调车作业的主要方式。而大多数中间站的调车作业，大部分使用摘挂列车本务机作为动力，没有牵出线或电气化区段(牵出线未挂网)的中间站，调车作业要利用区间正线或专用线。因此，在全部调车工作中，牵出线调车占有很大比重。为及时编组解体列车，保证按列车运行图的规定时刻发车，不影响接车并及时取送货物作业和检修的车辆。就要正确灵活地运用好到发线，才能保证车站安全无阻地接发列车和进行站内调车作业，并能使车站各项作业有步骤，按计划地进行。所以车站值班员应于每阶段前应事先编制好到发线运用计划，以及各相关进路、道岔、

线路的全盘考虑。以提高车站作业能力，保证进路、道岔、线路的最大饱和使用，不影响接发列车和其他作业。货物列车的接入按列车运行方向接入便于作业的线路，对暂时不能解体和长时间等待中转的列车，应接入暂时不用的或与其他列车干扰较少的线路。

调车作业计划是保证实现阶段计划的调车作业具体计划，是对每一项调车作业的具体行动安排，是调车有关人员行动的依据。要根据车站日班计划，阶段计划的要求，现在车分布及列车预确报等情况、及时地编制，布置调车作业计划。由于预确报、现车系统和编组、区段站作业繁忙，可能造成列车编组顺序的错误。因此列车到达后应及时对所挂编组进行核对或在计划通知单上注明摘挂车辆型号及车号确保作业中摘错车现象。计划交接应严格按照《技规》、《行规》规定，做到一交书面计划，二交作业方法和关键，三交作业要求及安全注意事项。

尽头线、专用线的调车作业，无论取车作业或送车作业都应接通全部制动软管，进行简略贯通试验良好后方可进行作业，并严格按照规定速度，调车作业人员在工作中应密切注意车辆位置和连挂速度，及时显示信号，使用无线灯显调车设备要把握发出信号之间，司机得到信号并操作和制动机作用的有效时间。专用线调车应于作业前对专用线车辆停留位置、道岔、进路基本情况指派专人检查，提前做好准备，确保调车作业安全。

调车作业进路的准备，在非电气集中区调车作业时（含由集中区向非集中区进行时）必须执行“进出要路”的钩钩要道还道制度，经无人值守的非集中操纵道岔时，必须先确认该进路开通正确后，方准越过，瞭望确认有困难时，应在进路前停车确认。在电气集中区调车作业不能出清调车信号机所防护的轨道区段，在关闭调车信号机的情况下原路返回时，应由调车指挥人或指定的人员确认进路正确后，方可向司机显示启动信号，运行到次一调车信号机前，按其显示进行，信号员（车站值班员）应在控制台单独锁闭所有进出道岔，在未确认或得到全部越过的汇报前，严禁操纵道岔。

车辆在车间站停留时，无论停留的线路是否有坡道，均应连挂在一起，按照《技规》、《行规》及《站细》规定采取严格的防溜措施。使用铁鞋，止轮器防溜时，必须紧贴车轮踏面，切实起到制动作用。在坡度超过2.5‰正线，到发线（或衔接的正线，到发线的线路）上停留车辆时，除按规定采取防溜措施外，车站应根据线路坡度，停留车数及停留时间等实际情况制定补强措施，并纳入《站细》，如双铁鞋防溜，防溜枕防溜，增加人力制动机机紧固器个数等。

为加强调车作业，确保调车作业安全。提出以下建议：1、中间站调车人员应安排适当，不应随时进行调换。2、应将三等以下无调车作业车站相关人员每年进行有关调车作业方面交叉式学习培训。

以上是本人在工作中关于调车方面的不成熟总结，还存在很多不足和差距，在今后的的工作中我将加强业务专业学习，由其是铁路新技术，新设备的运用，提高个人应知、应会能力和业务水平，为铁路发展发挥自己的作用。

更多 总结范文 请访问 <https://xiaorob.com/zongjie/fanwen/>

文章生成PDF付费下载功能，由[ECMS帝国之家](#)开发