# 最新地铁安检实践报告 地铁站实习报告的心得体会(汇总16篇)

作者：落花有意 更新时间：2024-04-02

*随着社会一步步向前发展，报告不再是罕见的东西，多数报告都是在事情做完或发生后撰写的。优秀的报告都具备一些什么特点呢？又该怎么写呢？以下是我为大家搜集的报告范文，仅供参考，一起来看看吧地铁安检实践报告篇一近年来，地铁系统的迅速发展已经成为现代*

随着社会一步步向前发展，报告不再是罕见的东西，多数报告都是在事情做完或发生后撰写的。优秀的报告都具备一些什么特点呢？又该怎么写呢？以下是我为大家搜集的报告范文，仅供参考，一起来看看吧

**地铁安检实践报告篇一**

近年来，地铁系统的迅速发展已经成为现代城市交通的重要组成部分。为了更好地了解地铁运营的方方面面，提高自身的专业素养，我选择在XX地铁站进行暑期实习。在为期一个月的实习中，我收获了许多宝贵的经验和体验，深刻地认识到了地铁站的重要性，并体会到作为一名地铁工作人员的责任和使命。

第二段：地铁站的运营管理。

在实习的第一周，我主要参与了地铁站的日常运营管理工作。地铁站的运营管理包括安全检查、设备维护、站内秩序维护等方面。通过参与这些工作，我深刻意识到了安全的重要性。地铁站的安全检查工作需要细心和耐心，确保设备正常运行，每个乘客都能够安全进出车站。同时，秩序维护也非常重要，保持站内的整洁和有序，为乘客提供一个舒适的环境。

第三段：乘客服务与沟通技巧。

地铁站的乘客服务是我实习中的重点培训项目。每天都有成千上万的乘客经过地铁站，他们的需求和问题五花八门。在乘客服务中，我学会了倾听和尊重乘客的需求，解答他们的疑问，并提供帮助。在这个过程中，沟通技巧起到了至关重要的作用。我学会了如何有效地沟通，用清晰简洁的语言解释复杂的事物，耐心地处理每一个乘客的问题，让他们感受到地铁站的关怀和温暖。

第四段：应对突发事件的紧张与应变。

地铁站的工作并不总是平静和平稳的。突发事件时常出现，如乘客昏倒、乘客失物、列车故障等等。在这些突发事件发生时，地铁工作人员需要保持冷静、果断并立即采取相应的措施。通过实习，我体会到了在紧急情况下的压力和应对能力。在处理突发事件时，我学会了迅速判断和决策，以确保乘客的安全和顺利运营。

第五段：实习总结与展望。

通过一个月的实习，我对地铁站的工作有了更深入的了解，提高了自身的专业素养和工作能力。在实习过程中，我也意识到了不足之处，如对地铁线路和规程的不熟悉等。然而，我相信只要持续学习和努力工作，这些问题都能够得到解决。未来，我将继续努力，以更高的热情和专业素养投入到地铁行业中，为城市的发展和乘客的出行提供更好的服务。

总结：地铁站实习经历是我宝贵的财富，让我对地铁运营有了更深刻的认识。通过参与地铁站的日常管理、乘客服务和突发事件处理等工作，我掌握了相关技能和知识，提高了自身的综合素养。这次实习让我深刻意识到地铁行业的重要性和责任，也为我今后的发展提供了宝贵经验。我相信，通过不断努力和学习，我能够在地铁行业中发挥更大的作用，为城市的发展做出更大的贡献。

**地铁安检实践报告篇二**

1、了解车辆结构、了解车辆各部件及检修现场;了解供电及接触网。

2、了解城轨交通通信系统组成;了解6502继电联锁及计算机联锁系统;了解转辙机、信号机;了解cbtc。

3、了解轨道交通车站环境，根据要求设计车站布局;掌握轨道交通运营职能部门的工作职责以及相关流程;了解车站环控设备及行车组织及调度。

4、了解地铁工务分公司的主要设备及线路维护过程。

二、实习设备与场景要求

实习地点为上海申通地铁集团有限公司龙阳路及张江基地，实习设备为现场设备。

三、相关知识要点

1、上海城市轨道车辆基本车型，车辆结构部件;车辆零部件及车辆检修现场;供电设备及接触网。

2、上海城市轨道信号基本结构;城轨交通通信系统组成;6502继电联锁及计算机联锁系统;转辙机、信号机;cbtc。

3、上海城市轨道运营基本原理;车站环控设备;行车组织及调度。

4、上海城市轨道交通地铁工务分公司的主要设备及线路维护过程。

四、实习内容和实习过程

六月二十五号我们正式开始了我们的大一基础实习，这天的动员大会上老师们对我们的实习做出了及规定，让我们严格遵守实习基地的规章制度，同时在校认真讨论，通过实习能对地铁有一个初步的认识。

张江的地铁实训基地，我们在老师带带领下学习了有关知识，接触到有关车站值班，

和地铁的.区域标记例如图片中的蓝色小牌就表示为“轨道二号线第八个站的101地区”。然后就是作为一个售票员在进行售票工作之前应进入售票室然后关门，正在输入id号码才能正式开始工作，再就是地铁站内的fa有高压水雾和气体灭火系统、导向系统(白进黄出)、afc(自动售检票系统是基于计算机、通信、网络、自动控制等技术，实现轨道交通售票、检票、计费、收费、统计、清分、管理等全过程的自动化系统。)当中着重提到了人工以、自动售票机和检票机(分为门式闸机以及三杆闸机，三杆闸机机械简单故障率低造价低但是通过率较低，特别是旅客的行李不容易通过，目前上海就是采用的三杆闸机，而门式闸机机械较为复杂同时故障率以较低，通过率高但是随之而来的就是高昂的造价。老师还说以前还有分单双向闸机，但是因为后来有了安检就取消了。)最后讲了一下值班员的工作值班员是很辛苦的1、责任重大。每时每刻都要注意防火，平时还要参加消防演练，要熟悉和掌握各种消防器材摆放的位置的熟练使用，每逢节假日，领导们都休息了，值班员还得加强值班2、非常辛苦。检修人员来了，要陪站3、任劳任怨。列车发生故障，值班员不是报告而是要处理，责任重大。故障发生后车辆如何调度，各种故障如何排除，行车作业计划如何调整，全凭值班员处理!值班员不仅要做具体工作，而且要对整个线路营运、调度、突发事件处理等各方面情况全面了解。

最后是老师带我们去学习供电知识，地铁供电系统一般划分为以下几部分：外部电源;主变电所;牵引供电系统;动力照明系统;杂散电流腐蚀防护系统;电力监控系统。

1、外部电源

地铁供电系统的外部电源就是地铁供电系统主变电所供电的外部城市电网电源。外部电源方案的形式有集中式供电、分散式供电、混合式供电。集中式供电通常从城市电网110kv侧引入两回电源，按照地铁设计规范要求，至少有一回电源为专线。

2、主变电所

主变电所的功能是接受城网高压电源(通常为110kv)，经降压为牵引变电所、降压变电所提供中压电源(通常为35kv或10kv)，主变电所适用于集中式供电。主变电所接线方式为线变式或桥型接线。

3、牵引供电系统

牵引供电系统的功能是将交流中压经降压整流变成直流1500v或直流750v电压，为地铁列车提供牵引供电。

4、动力照明供电系统

动力照明供电系统的功能是将交流中压(35kv或10kv)降压变成交流220/380v电压，为运营需要的各种机电设备提供电源。

5、杂散电流腐蚀防护系统

杂散电流腐蚀防护系统的功能是减少因直流牵引供电引起的杂散电流并防止其对外扩散，对杂散电流及其腐蚀保护情况进行监测。

6、电力监控系统

电力监控系统的功能是实时对地铁变电所、接触网设备进行远程数据采集和监控，实现对整个供电系统的运营调度和管理。

龙阳路实训基地则老师带我们学习。我们学习了车底、内饰、驾驶、触网、工务、调度、转辙机、信号机。

车辆是以检修车为模板解说的，主要讲了车底的转向架、变电器、车内的驾驶室、紧急制动以及车厢内的各种电路，让我们从大体上了解了车辆的构造。

这是接触网，大体分为刚性接触网和柔性接触网，刚性接触网多用在隧道内接触网载流面积大，供能更稳，结构也相对简单安装与维护都方便，安装在隧道内可以节省大量空间。

-->

-->

-->[\_TAG\_h3]地铁安检实践报告篇三

地铁站是现代城市交通的重要组成部分，也是千千万万市民日常生活中频繁接触的地方。作为一名大学生，我有幸在某城市地铁站实习，亲身体验了地铁站的运营管理工作。在这段实习期间，我不仅学到了专业知识，还锻炼了自己的能力，获得了宝贵的人生经验。下面，我将从实习的目的、实习过程、实习收获三个方面，总结我在地铁站实习中的心得体会。

首先，明确实习的目的是实习的首要任务。我在实习前，详细阅读了实习手册，了解了实习的具体要求和目标。通过实习，我希望能够增加对于地铁站运营管理的了解，提高自己的实际操作能力。我明白实习不仅仅是为了完成学校规定的学分要求，更是为了进一步了解社会，拓宽自己的眼界。因此，在整个实习过程中，我始终以求知、实践和提高能力为目标，努力做好每一项实习任务。

其次，实习过程中的各项工作考验了我的能力和责任心。作为一名实习生，地铁站的员工给予了我足够的信任和机会，我始终以积极进取的态度投入到各项工作中。我学习并参与了乘客导向的服务流程，包括安全检查、车票检票、乘客信息咨询等工作。这些工作涵盖了我所学的专业知识，也要求我具备解决实际问题的能力和良好的沟通技巧。通过实习，我提高了自己的工作效率，掌握了一定的服务技能，并得到了乘客们的认可和称赞。

最后，实习给我带来了丰富的收获和宝贵的经验。通过与地铁站的工作人员和乘客接触，我深刻认识到了职业素养和职业道德的重要性。在忙碌而紧张的实习环境中，我学会了管理时间、合理分配任务、与他人合作。我还培养了一种敬业乐业的态度，认识到了与人沟通的重要性以及处理突发事件的应变能力。这些经验将对我的终身发展起到积极的推动作用。

通过这段实习经历，我认识到实习不仅是一种学习的机会，更是一次对自己能力的提升和发展。在即将告别地铁站实习的时刻，我衷心感谢领导和同事的关心和帮助。同时，我也意识到还有许多不足之处需要不断改进和提升。我会将实习期间所学到的知识和经验，继续应用于今后的学习和工作中，为社会做出更多的贡献。

在今后的学习和工作中，我将继续努力，提升自己的专业素质和实践能力，为社会做出更多的贡献。同时，我也会时刻保持对于新知识的求索和学习的热情，不断提高自己的综合素质和竞争力。我相信只有不断学习和进步，才能在激烈的社会竞争中立于不败之地。

总之，通过这段地铁站实习的经历，我深刻体会到实践对于大学生的重要性和必要性。实习不仅能够提高我们的专业实践能力，更能够增加自己的社会经验和职场素养。我将珍惜这次实习的机会，将所学到的知识和经验充分应用于未来的学习和工作中，为实现自己的人生目标而努力奋斗。

**地铁安检实践报告篇四**

尊敬的领导们师傅们：

此时此刻，可以认识轴瓦厂的师傅们，认识轴瓦厂的领导们，认识整个轴瓦厂的同事前辈们，是我毕生的荣幸。我都不知道如何去表达我对这些时间来的感受以及对你们的爱，感谢你们这些时间来对我的照顾谢谢你们！

这一次是我自己为自己下的决定，这个世界是那么的多姿多彩，我想我该启程了。记得刚毕业那会总是奢望马上就能找到自己理想中的工作。然而，我错了，很多好工作是无法等来的，我告诉自己必须选择一份工作作为历练，工人也好，清洁工也罢。职业旅程中的第一份工作，无疑是踏入社会这所大学的起点。也许我找了一份差强人意的工作，可我从来没嫌弃过，我必须好好地沉淀自己，从这份工作中汲取到有价值的营养，厚积薄发。正如打工皇帝唐骏说：我觉得有两种人不要跟别人争利益和价值回报。第一种人就是刚刚进入企业的人，头5年千万不要说你能不能多给我一点儿工资，最重要的是能在企业里学到什么，对发展是不是有利小企业看老板，中企业看制度，大企业看文化。

螺丝的，我漠然了。我在想，我是否明白我自己究竟在干什么，这个是我想做的事情吗？想了很久我给自己得出一个答案，师傅们的现在就是我的未来，这个，不是我想要的。我的人生应该由我做主，命运由己不由人。不可以活在别人的嘴里，不可以活在别人的眼里，而是把命运握在自己手里。

**地铁安检实践报告篇五**

地铁站作为城市交通的重要组成部分，是人们出行的重要场所。在近期的实习中，我有幸进入了地铁站工作，体验到了这个特殊场所的独特魅力。在这段时间里，我积累了丰富的实践经验，也感受到了工作的压力和乐趣。以下是我对这次实习的心得体会。

首先，在地铁站实习中，我深刻体会到了团队合作的重要性。地铁站是一个运转如机器的系统，每一个环节都需要工作人员默契配合。作为一名实习生，我和其他员工一起参与到日常工作中，从最基础的清洁卫生到客流引导、安全监督等方面，我们都相互配合、密切协作。团队合作的力量让我切实感受到了工作的高效与成就感，也增强了我对集体协作的认识和意识。

其次，地铁站实习让我更加敏锐地观察到了社会的多样性。地铁站每天承载着大量的人流，来自各个不同背景的人们在这里交汇。我看到了残疾人士和老年人一步一步艰难地走上地铁，看到了母亲抱着婴儿急急忙忙地走过，看到了外国游客带着好奇的眼神探索这座陌生的城市。这种多样性的存在不仅让我认识到了社会的包容性，也让我更加理解不同人群的需求与体验，并通过自己的工作尽可能地帮助他们。

同时，地铁站实习也让我对自身的责任心有了更深的认识。作为地铁站工作人员的一员，我必须时刻牢记自己肩负的使命和责任，保障乘客的安全和顺畅出行。这包括了每天的检查保洁工作，特殊情况下的应急处理等等。我意识到，只有心怀责任，时刻保持专注，才能做好每一分每一秒的工作，确保地铁站的正常运作，为乘客提供优质的服务。

此外，地铁站实习让我积累了宝贵的人际交往经验。在工作中，我接触到了各种各样的人际关系，从同事到乘客，从上级到下级。每一个人的性格和处境都不尽相同，与他们合作或交流时需要灵活应变。通过与他人的交流和合作，我学会了更多与人相处和沟通的技巧，不断改进自己的表达和理解能力。这些人际交往的经验不仅对工作有帮助，同时也将在我日后的人生中扮演重要的角色。

总而言之，通过地铁站实习，我收获了很多。我深刻体会到了团队合作的重要性，认识到了社会的多样性，也对自身的责任心有了更深的认识。此外，我在人际交往方面得到了很多锻炼和提高。这段实习经历不仅让我成长为一个更加自信和成熟的人，也为我的未来职业发展奠定了基础。我相信，这段宝贵的经历将激励着我不断努力，朝着自己的目标迈进。

**地铁安检实践报告篇六**

毕业实习报告是高职院校学生从事现场工程施工工作的总结与体会，它集中反映了作者在实际工作中获得的新的发明、理论或见解，是学生申请专科学历的重要依据，也是实践性教学领域中的重要文献资料和社会的宝贵财富。

实践是大学生活的第二课堂,是知识常新和发展的源泉,是检验真理的试金石,也是大学生锻炼成长的有效途径。为此，学院组织我们进行了这次实习活动，让我们从实践中对这门自己即将从事的专业获得一个感性认识。大家都是很渴望能走出校园，走进社会通过自己的实际行动去感受社会，用自己的所学去服务社会。这就是一份很难得的一份社会责任感，这也是我们现在有好多青年所缺乏的一种责任感，更加是我们在课本上难以学到的，所以此次实践对于培养我们的社会责任感具有非常重要的意义，一位资深人力资源专家曾对团队精神的能力要求有这样的观点：要有与别人沟通、交流的能力以及与人合作的能力。合理的分工可以使大家在工作中各尽所长，团结合作，配合默契，共赴成功。个人要想成功及获得好的业绩，必须牢记一个规则：我们永远不能将个人利益凌驾于团队利益之上，在团队工作中，会出现在自己的协助下同时也从中受益的情况，反过来看，自己本身受益其中，这是保证自己成功的最重要的因素之一。

作为一个隧道工程与地下工程专业毕业的大专生，实习是大学阶段尤为重要的一个环节，它是对我们大学阶段所学知识的一次综合运用，不但使我们各方面的知识系统化，而且使所学知识实践化。毕业实习是在毕业前进行一次系统的综合考察，结合所学知识及自己的毕业实习，选择自己的工作方向。通过毕业实习，使我们能够了解工程的全过程，培养我们独立分析解决实际问题的能力及创新能力，并锻炼我们调查研究的能力。

各项技术标准，都是为生产服务，都是为现场施工服务。为了将各项技术标准落到实处，没有现场这个舞台，是不可能实现的，这就是理论指导实践，从实践中体现理论价值之处。在现场，通过自己虚心请教，从现场各施工人员那学到了好多从书本上不能学到的经验性的东西。

本设计针对西安地铁的地质、水文条件进行了施工组织设计。设计内容包括：施工总体安排;开挖爆破设计;支护设计;施工辅助设计及防排水设计;不良地层施工对策及保障措施;进度计划安排及施工监控量测设计几方面内容。其中施工设计采用新奥法原理，爆破采用光面爆破，支护设计采用了超前小导管，锚喷，钢拱架，钢筋网等。

1.爆破施工方案及控制措施。

西安地区基岩埋深较浅，基坑开挖需进行爆破施工。爆破应采用光面爆破或预裂爆破，硬岩宜采用光面爆破，软岩宜采用预裂爆破，分部开挖时可采用预留光面层光面爆破。

爆破设计要点。

钻爆设计应根据工程地质条件、开挖断面、开挖方法、掘进循环进尺、钻具和爆破材料等综合进行钻爆设计。施工阶段的爆破设计需进行专家评审，报城市主管部门批准，经市公安局同意后方可实施。还必须注意结合现场实施来调整钻爆参数，达到安全、合理、经济的爆破效果。注意的是爆破轮廓和周边围岩稳定。其爆破参数的选定是实地试验确定，也可参考有关光爆和预裂爆破的相关资料选定。

1.防水工程设计原则及等级标准。

(1)防水工程。

1)地下结构防水遵循“以混凝土自防水为主、多道设防、因地制宜、综合治理”的原则，根据环境条件、结构形式、施工方法，选择有效、可靠、操作方便的防水方案。

2)地下结构应以混凝土结构自防水为主，确保混凝土、钢筋混凝土结构的抗渗性、抗裂性和耐久性。

3)应加强变形缝、施工缝、诱导缝、穿墙管(盒)、预埋件、预留通道接头、预留孔洞、桩头等细部构造防水措施。

4)针对大连地铁沿线地下水位高、补给来源丰富、地层渗透系数较大、地下水对混凝土和钢筋具有不同程度腐蚀性的特点，应优先考虑采用混凝土结构自防水与柔性全包防水层相结合的.防水方案，并因地制宜，对分离式、复合式和叠合式结构防水方案做出综合比选。

5)防水材料的选择应适应大连地区的环境和地下水条件，以方便施工、可靠、耐久、经济、安全、环保为原则。

6)地下结构的排水措施应以排除混凝土结构内渗漏水为原则。

(2)防水标准。

1)地下车站、机电设备集中地段和人行通道的防水等级为一级，不允许渗水，结构表面不得有湿渍。无设备风道防水等级为二级。

2)车站结构抗渗等级p8抗渗等级p10;注浆材料为1:0.4—0.5普通水泥浆，在水泥浆中添加2—3%的mgo膨胀剂;注浆压力不小于0.2mpa，不大于1mpa;处于有侵蚀性介质地下水地段，应根据腐蚀性等级采取相应技术措施。

3.主体结构防水。

优先采用全包防水方案，遵循以“砼自防为主，柔性防水层为辅”的原则设计。结构防水混凝土标号按照结构安全、耐久抗裂、防渗的要求确定，混凝土产生的裂缝宽度不大于0.2mm，不允许出现贯穿性裂缝。车站抗渗混凝土强度指标为c30、c35抗渗等级p8。

在整个过程中，内业也是必不可少的一部分，资料的整理，在质量上对工程可以说也有深远的影响，它是工程问题查询的有效途径之一，是工程交验的重要组成部分。通过对资料的整理，使我深刻的体会到，这也是一个————的过程，是一个积累知识的有效途径之一，在标记场布置图绘制的同时，让我拥有的计算机方面的知识也有了用武之地。除现场外，可以说它也是一个全方位锻炼自己的机会。

一项工程，并非一个人能完成，它需要各部门每一位工作人员的团结协作，不管是自己单位、监理单位、业主以及其他单位。但为了给自己营造一个良好的施工环境，必须与其处理好协作关系，尤其是工程的各关键环节，否则，将会适得其反。这样做，让各部门在相互信赖的基础上，对工程的进展、对各个环节需要注意的地方，均心中有数，不会因协调不当出现各种闪失，影响工程进度。工期就是控制成本的有效途径之一，多一天不必要的工期，也就意味着多了一项不必要的经济损失。

在短短2个月的工作中，让我深刻的体会到团结协作对干好一项工程是多么的重要，可以说，它是顺利干好一项工程的关键所在，同时也是一个人在成长过程中成熟的“基点”。

在每个工地，尤其是在进入现场的门口，你都会看到醒目的“安全第一”等字样的标语。干工程本就是一项风险性很大工作，这就需要我们在作业的过程中要加倍小心，在作好各项安全工作的同时，力争每一秒，不能盲目的去抢一秒。否则，事故就在一秒间。

总之，在西安地铁三号线的实习，它作为我即将从学校毕业，参加工作的第一站，让我收获颇丰，尤其是它让我将理论知识与实践作了一次充分的结合，使我的理论知识水平得到了很大提高。当然，在这期间，也曾有过工作不到位的地方，我深信，这一程是我工作中通向成功的一个基点，将会对我今后的工作有着深远而积极的影响。

紧张的实习生活结束了，在这一段时间里我还是有不少的收获。实习结束后有必要好好总结一下。首先，通过两个月的实习，通过实践，使我学到了很多实践知识。所谓实践是检验真理的标准一个人的知识和能力只有在实践中才能发挥作用,才能得到丰富、完善和发展。大学生成长,就要勤于实践,将所学的理论知识与实践相结合一起,在实践中继续,不断总结,逐步完善,有所创新,并在实践中提高自己由知识、能力、智慧等因素融合成的综合素质和能力,为自己事业的成功打下良好的基础。

**地铁安检实践报告篇七**

26年的发展，北京地铁运营二公司取得了长足的进步，26年的历史，记载了我们不断创新发展的企业文化。改革开放以来，车辆二公司经历了三次跨越式发展，从最初的太平湖车辆段一条线28辆车发展到现在车辆二公司的四条线,134组车(时期达到142组)，从最初的24公里发展到现在的95公里，从当时的310名职工发展到现在的20xx余名，26年来，车辆二公司全面协调发展，职工队伍综合素质显著提高。特别是历经20xx北京奥运的洗礼，职工的文明素质和服务质量得到了进一步提升，赢得了社会各界的广泛赞同，“以人为本和谐发展”的文化理念深入人心，“一切为乘客服务”的思想意识融入职工的各项生产生活。近些年来，车辆二公司获得北京市思想政治工作先进单位、首都文明单位、20xx北京奥运会集体立大功等多项荣誉称号。

一、紧紧抓住指引企业文化建设发展方向的重大机遇。

企业文化具有导向、辐射、规范、凝聚、激励五大功能，在现代企业发展中发挥越来越重要的作用。一个单位在初创时期，规模小，靠个人管理就可以应付，但随着规模扩大，就上升到制度化管理，当发展到较大规模时，则必须将管理上升到文化管理层次，用理念、价值观来引导员工的思想，才能步调一致，形成合力。在企业文化建设上紧紧抓住了影响地铁供电公司文化建设三次重大发展。

1、以三个代表重要思想为基础，推动“以人为本”的企业文化理念。三个代表的重要论断，为企业文化建设指明了前进的方向，强调了“以人为本”是构建企业文化的根本。在学习贯彻三个代表重要思想的同时，以人为基础，大力加强了干部职工的队伍建设。在以人为本的管理哲学中，生产生活中关心职工的切身利益，维护职工的合法权益，尊重职工的合理选择，为职工职业发展提供良好的平台，积极创建相互尊重、相互理解的人际氛围和平等的工作环境，职工的自身价值得以实现，个人素质显著提高。“以人为本”的文化理念对广大职工产生较好的凝聚作用、激励作用、协调作用。广大职工树立了全新的企业价值观，为车辆二公司的发展带来新的生机与活力，形成了“理解职工、尊重职工、关心职工、信任职工”的良好文化氛围。

2、深入落实科学发展观，推动企业文化的创新发展。科学发展观的提出，进一步推动了车辆二公司的企业文化发展。“科学发展”，首先是在“科学”上下功夫，在二公司范围内推行科学管理，规范职工行为，制定了车辆二公司职工管理手册、安全工作管理标准等系列规范文件，明确岗位职责，界定工作标准，完善方方面面的制度责任体系，全面推行对位管理，强调有为才有位。因为人的理念可以树立，视觉符号可以设计，但人的行为却难以理想化地进行统一，所以在文化建设过程中，明确科学有效的管理是做好各项工作的保证。其次在“发展”上下功夫，发展首先是观念的更新，知识层面的拓展，车辆二公司有组织地开展学习型企业建塑活动，有计划地开展职工培训、技术比赛等工作，引导职工争做学习型员工，提高整体素质;其次发展落实在人才的培养上，秉承“让平凡者成功让成功者卓越”的理念，培养了全国五一劳动奖章获得者徐雄志、全国级青年岗位能手童磊等一批优秀人才，在“以人为本”的基础上，上升为“理解职工，尊重职工、关心职工，发展职工”文化观念，职工的潜能在工作中得以充分发挥和释放。

3、奥运精神的融入和传承给企业文化发展带来了全新的动力。20xx年北京奥运的召开，“更高、更快、更强”的奥林匹克精神的融入和传承，为车辆二公司文化发展带来了全新的精神动力。为让职工切身感受奥运精神，先后开展了奥运主题征文、争当奥运小能手、迎奥运书画摄影展、“平安奥运我先行”演讲比赛、“同一个世界、同一个梦想”竞答等项活动。通过活动的开展，广大职工在认同奥运精神的同时，感受了企业的关爱，车辆二公司奥运运输工作的圆满完成，充分体现了“勇于拼搏、不断进取”的奥运理念已经转化和融入到职工思想意识当中。

二、与时俱进地推进文化建设的体制创新。

在企业文化体制建设上我们坚持在创新中求发展的思路，坚持职工广泛参与、学用相融的原则。

1、逐年加大文化建设投入力度，让先进文化与广大职工零距离。任何文化的普及和发展没有群众的参与也就失去存在的基础。为让广大职工感受良好的企业文化氛围，连续多年在文化建设上加大投入力度，逐年增加经费，改变过去由车辆二公司统一购置教材再行分发的模式，把部分经费直接下拨到基层单位，尤其在奥运会期间更是下拨专项文化建设经费，要求在规定的框架范围内自行组织购买，自己组织形式多样的学习，把过去由上而下的灌输式学习方式变成了由下而上的主动学习方式，让广大职工切身感受到先进文化的气息。例如在万柳车辆基地的文化建设方面，我们采用了全新的方式，向广大职工征集激励警句和书画作品，制作成职工文化长廊，营造良好的工作氛围。

2、拓宽职工的交流渠道和载体，增加多项思维的工作能力。工作中除开展经常性的优秀党团员、优秀职工工作经验交流会外，还组织不同工种，不同工作岗位的职工互相交流和研讨。交流的形式既有理论学习，又有案例观摩，既有问卷调查，又有拓展训练。交流的结果一是转变了思维方式，突破了习惯定势，对创新工作方法有一个良好启迪。二是调整了心智模式，通过研讨反思自我、评判自我。三是创新了竞争理念，职工的竞争意识进一步强化。四是提高了责任意识，通过心灵的沟通、情感的交流、思想和理念的碰撞，改变大家的工作思路、管理方法和处事态度。通过文化研讨活动使职工增强了凝聚力，提升了学习力，提高了战斗力。并总结交流出了“争当动车、不当拖车”、“思想工作先行舆论先行”等一些大家普遍接受的思想理念，为提炼车辆二公司文化要素，实现企业文化定位和创新发展奠定了基础。

3、学用相融，现场实地学习与工作相结合。20xx年10月开始，组织所有中层以上干部到长春车辆厂现场学习，对车辆的生产工艺、零部件组装、工作流程有了最为直接的感性认识，既提高了学习效果，又体会到用新知识指导工作的成就感，激发了中层管理人员学习的热情，工作过程就是学习的过程，知识积累的过程，干中学，学中干，使管理人员的理念系统保持时代性和创新性。

三、坚持不懈的抓好精神文明建设，促进企业文化建设健康和谐发展。

三是把荣誉和榜样的标准原则化、具体化，让广大职工追求高层次自我实现的精神目标有了一个清晰的定位和奋斗目标。四是在职工中广泛开展“操作能手”和“检修明星”等各种活动。对在文明建设中涌现出来的优秀干部、职工标兵、明星职工等，给他们披红戴花，大张旗鼓地进行宣传，做到“报纸有名、橱窗有形”，让他们的事迹和形象深入人心，成为广大职工学习的典范。

创建企业文化是一个长期的工程，随企业环境的变化而赋予新的内容。车辆二公司文化建设的目标是在全体职工中形成“和谐、创新、发展”的价值观，并能够在工作中自觉实习，以理念为指导，不断创新工作，争做企业文化建设的先行者和领跑者，促使企业文化建设结出新的丰硕成果，最终实现“新地铁”的战略目标。

二实习结果和体会。

通过三个月的实习，对地铁供电系统有了初步了解，对于我个人而言这次地铁实习的机会是艰辛而又难能可贵的，这是一次机遇也是一种挑战，我希望能通过自己的努力和进步为这次实习生活画上圆满的句号。现将实习心得总结如下。

在这三个月的时间，虽然一开始，在工作和生活上都需要适应，但经过几天的磨合后，我已经能融入到实习生活的气氛中，这离不开老师以及车站地铁师傅们的细心关注和付出。在此也要深深的感谢老师和师傅们的辛勤付出。

在实习开始时我们首先进行了安全教育的理论培训，让我了解了很多关于从事地铁工作安全方面的知识，这给我以后上岗工作带来很大帮助，同时能避免一些事故的发生以及应对一些突发事件。

跟班实习期间，我们跟着师傅们进行日常的巡视及清扫，不仅更深一步的认识到了地铁供电系统的构造，对各个设备也有了初步的了解和认识。经过师傅们的谆谆教诲，我逐步的了解了地铁供电系统中的设备，如动变、千变、排流柜、整流柜、各电压等级开关柜等等。不仅如此，师傅们还常常在休息时间教导我们10kv一次回路图，让我们更直观的了解10kv-750v、10kv-400v供电原理。

地下铁道为城市交通干线，其电源要求安全可靠、不间断，均由城市电源供给。由于各城市电网不同，供电电压等级也不一样。据调查得，目前地铁供电方式有以下两种：一种是集中式供电，就是沿地铁线路设置不少于两个的专用主变电所，把城市高压网电源变为地铁所需的电源电压等级为地铁供电，如香港和上海。第二种是分散式供电，就是地铁所需的电源由地铁沿线的城市公用变电站供电，地铁不建造专用的主变电所，如莫斯科和平壤。

集中式供电有利于地铁供电的管理，检修更方便，也提高了地铁供电可靠性，适合用电量较大的情况;分散供电投资小，但对于供电要求更高，一般适用于用电量小且沿线城市公用变电所电源可靠的地铁。

在实习的这段时间内，我们在地铁供变电站见到了地铁供电是如何运行的，要怎样维护，并且每项工作我们都要有安全意识，切不可盲目行事。这些都是在学校里无法感受到的，在学校里也许有老师分配说今天做些什么，明天做些什么，但在这里，不会有人会告诉你这些，你必须要知道做什么，要自己地去做，而且要尽自已的努力做到。在学校，只有学习的氛围，毕竟学校是学习的场所，每一个学生都在为取得更高的成绩而努力。无论是学习还是工作，都存在着竞争，在竞争中就要不断学习别人先进的地方，也要不断学习别人怎样做人，以提高自已的能力!记得老师曾经说过大学是一个小社会，但我总觉得校园里总少不了那份纯真，那份真诚，尽管是大学高校，学生还终归保持着学生的身份。接触那些刚刚毕业的学长学姐，他们总是队我说要好好珍惜在学校的时间。在这次实习中，我感受很深的一点是，在学校，理论的学习很多，而且是多方面的，几乎是面面俱到;而在实际工作中，可能会遇到书本上没学到的，又可能是书本上的知识一点都用不上的情况。

回想这次社会实习活动，我学到了很多，从我接触的每个人身上学到了很多社会经验，自己的能力也得到了提高，而这些在学校里是学不到的。

在社会上要善于与别人沟通是需要长期的练习。以前没有工作的机会，使我与别人对话时不会应变，会使谈话时有冷场，这是很尴尬的。人在社会中都会融入社会这个团体中，人与人之间合力去做事，使其做事的过程中更加融洽，事半功倍。别人给你的意见，你要听取、耐心、虚心地接受。

在工作上还要有自信。自信不是麻木的自夸，而是对自己的能力做出肯定。社会经验缺乏，学历不足等种种原因会使自己缺乏自信。其实有谁一生下来句什么都会的，只要有自信，就能克服心理障碍，那一切就变得容易解决了。

知识的积累也是非常重要的。知识犹如人的血液。人缺少了血液，身体就会衰弱，人缺少了知识，头脑就要枯竭。这次接触的酿造业，对我来说很陌生，要想把工作做好，就必须了解这方面的知识，对其各方面都有深入的了解，才能更好地应用于工作中。

这次亲身体验让我有了深刻感触，这不仅是一次实习，还是一次人生经历，是一生宝贵的财富。在今后我要参加更多的社会实习，磨练自己的同时让自己认识的更多，使自己未踏入社会就已体会社会更多方面!

感谢学校安排的这次宝贵的毕业实习的机会，我从中学习到了很多很多，我相信这些知识与经验一定能对我今后的工作与学习起到很大的促进作用。

**地铁安检实践报告篇八**

一转眼一个月就过去了，经过一个月的理论学习，我终于踏上了实习的岗位，并在其认真学习。

对于我个人而言通过层层选拔能被列入实习的岗位是艰辛而又难而可贵的，这是一次机遇也是一种挑战，我希望能通过自己的努力不断学习不断进步为实习生活画上圆满的句号。

在这几个星期以来，虽然一开始无论是从工作还是生活上都需要适应，但经过几天的磨合都能融入在实习生活的气氛中，这离不开带队老师以及校领导的细心关注和付出。在此也要深深的感谢老师们的辛勤付出，定会谨记在心，我会以更加优秀的态度去努力学习工作。

经过理论的学习，我对安全操作意识更加强烈，在这几天的上岗实习中一定要注意安全，只有安全才能确保一切工作顺利的开展。

实习是坚持努力学习不断提升工作的能力。今天是实习后的第二个星期，通过真实的实习学习我在车站，信号楼中都学习到更多理论课上学习不到的技能，与师傅的跟岗操作学习，对各个设备的了解认识，如何在实际岗位中具体的展开工作都是我所学习到的地方，对实物的工作才能将自己的理论知识与实际结合，才能更好的发挥自己的能力和同事间的合作精神对工作上也有更加深刻的了解与认识。

在车站的`跟岗实习中我学习到厅巡、站台、客值、行值等相关展开的工作，我都认真学习，以积极的态度工作每一天。在厅巡中要负责站厅的秩序和安全工作，帮助乘客解决疑问，在站台岗中要确保乘客乘车安全以及列车进站的安全。客值负责票务工作，对战台的各种自动票机，票岗起管理作用。在行值工作中要求对站台，站厅的人员调度以及工作安排，在信号楼中学习车辆段内车辆进出的信号控制以及各条线路列车的检修情况。通过实习时以上车站运行的控制有一定的了解，加深车站的运作模式，对各个岗位都有很深的认识。

经过几个星期的实习岗位培训，对车站运作有一定的了解。也对整个地铁行业的发展有所认识，在整个实习中主要先对最浅层也是最重要的车站进行学习，车站是服务乘客的平台，能把现实学习放到理论相结合，更有助于学习知识和掌握技术，不断学习，不断进步。

总结，这几个星期以来的实习成果，必须用心思考每一天的实习任务，温故而知新，有任何不明白的地方都需要及时向师傅请教，每天回顾自己所做的工作，还有哪些地方需要改进，才能不断汗自己，做到每一天都能学到东西，因此要珍惜每一天的实习过程，把接下来的实习工作任务当作正式工作来完成。

感知每一天的体会，发现存在的问题，解决困难疑惑，收获经验与能力，相信在接下来的实习生活中无论是工作还是生活上都会以一个更加积极向上，认真学习的态度去学习，不断进取，不断超越，为今后的实习工作打下良好的基础，以认知的态度去学习，以积极的态度去工作，以平衡的心态去收获，懂得付出才有收获，认真对待每一天的实习工作。

**地铁安检实践报告篇九**

通过一年的地铁专业知识的学习，我们学生掌握了一定专业知识，需要到地铁站去实习，以此来检验我们所学的知识是否到家。此次的地铁实习工作不仅能巩固我们所学知识，同时我们学生也可以学到书本上没有的知识或老师课堂讲不到的专业知识。通过这次的地铁实习工作可以增强我们学生的社会意识，有利于以后出去工作的适应。本次的实习要求学生认真刻苦完成实习内容，秉承广州地下铁道公司的服务宗旨，以诚恳的服务态度服务乘客。

希望通过这次的地铁实习工作，我们学生能从中获取宝贵的实习经验，为我们以后从事地铁相关工作打下坚实的基础。

广州地铁(guangzhoumetro)是广州市的城市轨道交通系统，由广州市地下铁道总公司负责营运管理，于1997年6月28日开通。现有1号线(西朗—广州东站)、2号线(嘉禾望岗—广州南站)、3号线(机场南—体育西路、天河客运站—番禺广场)、4号线(黄村—金洲)、5号线(滘口—文冲)、8号线(凤凰新村—万胜围)、广佛线(魁奇路—西朗)及apm线(赤岗塔—林和西)正在营运中，广州地铁现时的运营总里程为236公里(含广佛线佛山段)。但远远无法满足交通需求，为解决拥阻的道路交通，广州地铁在亚运后将进行新一轮的建设。广州地铁的远期规划长度为600公里。广州地铁(含apm线和广佛线)大部分线路及车站都是建在地下，其中也有例外：4号线往南沙方向的后8座车站全为高架站，1号线有两座车站为地面车站，5号线有两座车站为高架车站。

xx-xx年线网建设的原则：一是衔接珠三角城际轨道交通及周边城市交通线网、促进都市圈一体化发展;二是落实“中调”战略，加密中心城区线网和提升线网服务水平;三是与城市建设计划和旧城改造计划相结合，完善城市空间结构;四是与土地综合利用相结合，促进功能区建设，提升城市整体现代化水平;五是支持重大项目建设及城市新经济增长极发展;六是兼顾效益，以客流疏导型线路为主，以利地铁事业的持续发展;七是兼顾需要与可能，既考虑城市发展和交通疏导的需要，又要根据市区两级财力，量力而行。据此原则，经反复研究，从全局统筹考虑，计划将如下新线纳入xx-xx年间实施：

(一)3号线东延线：从番禺广场到海傍，经过广州亚运城，主要为亚运城服务。

(二)4号线南延线：自四号线金洲站经资讯科技园延伸至南沙客运港，长11.7公里。主要功能为支持南沙临港经济区发展。

(三)7号线二期：由大学城南至黄埔大沙东，线路长11.3公里。主要功能为与一期共同增强广州南站客流集散能力，优化珠江后航道城市功能布局，支持大学城和长洲岛、黄埔区发展。

(四)8号线北延段：由在建的文化公园站继续向北延至白云湖，全长15.0公里。主要功能为疏解同德围地区交通并支持白云湖地区发展。

(五)11号线(环线)：行经琶洲、新滘路、逸景路、芳村大道、火车站、广园路、火车东站、员村二横路，至琶洲闭合。全长42.4公里。主要功能为串联城市主要交通集散点，完善线网结构，提升服务水平。

(六)13号线(东西快线)一期：由鱼珠至新塘段，线路长28.3公里。主要功能为对接穗莞深城际线，加强东部地区与中心城区的联系。

(七)13号线(东西快线)二期：由鱼珠至凰岗段，全长31.5公里。主要功能为与首期共同构建城市东西快线，加强城市东西部区域与中心城区联系。

(八)14号线首期及支线(从化线及知识城线)：主线嘉禾至街口段及支线新和至知识城段(知识城线)，主线长51.2公里，知识城线长13.4公里。主要功能为落实城市“北优”发展战略、支持从化及知识城地区发展。

(九)16号线(荔城线)：始于新塘镇，沿荔新公路经清水塘至荔城，全长31.7公里。主要功能为贯彻城市“东进”发展战略，优化我市东部交通体系，支持增城发展。

(十)21号线：由增城广场至黄村，主要功能为连接增城于市区。

我市新一轮轨道交通规划在加强城市外围与中心城区联系同时，着力提升中心城区轨道交通的服务水平，加密中心城区线网，同时支撑中心城区与萝岗、番禺、南沙、花都、增城、从化四区两市的互联互达。规划线网结构由“环形线+放射线+x对角线”构成，并构建由13号线与3号线形成的十字快线，支持“两轴两带”(南部产业拓展轴、北部优化发展轴，东部产业发展带、西部区域联动带)的产业发展。与此同时，为贯彻《珠江三角洲地区改革发展规划纲要(xx-20xx年)》，预留与城际轨道交通及周边城市轨道交通对接条件，增强了线网的开放性。在xx年线网基础上，20xx年线网增加了3号线东延段(番禺广场—清流)、4号线南、北延段(金洲-资讯园，黄村-水西)、5号线东延段(文冲-黄埔客运港)、6号线东延段(香雪-永和)、7号线(广州南站—大沙东)、8号线北延段(文化公园-白云湖)、10号线(天河客运站—东沙)、11号线(环线)、12号线(槎头—大学城南)、13号线(凰岗—新塘)(东西快线)、14号及支线(从化线及知识城线)、16号线(新塘-荔城，荔城线)、20号线(广州南站—琶洲，新客站联络快线)和白鹅潭联络快线(广州南站—白鹅潭)，线网总里程677公里。

为期两个星期的地铁实习工作大概可以分为两个过程：一是作为一位地铁站务员在动物站大厅内巡视，二是在中低峰期作为一位跟车巡视员要上车进行巡视和文明乘车引导。我们上车后对列车卫生情况进行仔细巡视，同时对列车乘客的不文明进行引导，引导乘客给有需要的乘客让座!

以地铁站务员工作任务：按照票务规章规定，负责售票、检票及其它的票务工作，按照地铁客运规章的规定，确保票务工作的正常进行，同时负责车站内其它客运工作。出现紧急情况时，尽快恢复正常工作状态。保持积极的工作态度与热情，不断提升个人服务水平。

负责在售票处售票、检票、处理坏票、补票及处理乘客问询等工作。

负责从售票机收集票款和更换票盒，从出站检票机收票及更换票盒。

负责站厅和站台等处的站务工作，主动向需要帮助的乘客提供服务。

负责车站售票设备和其它设备的操作。

监视乘客客流情况，巡查出入口、站厅和站台。

监控设备的维修情况。

按照票务规章规定，负责售票、检票及其它的票务工作，同时负责车站内其它客运工作。保持积极的工作态度与热情，不断提升个人服务水平。

站务员工作要求认真负责，保持积极向上，对乘客要热情周到，保证高水平的服务质量。

1.衣着平整，配套穿戴，不可敞胸露怀。禁止缺扣、立领、挽裤、挽袖、拖拉鞋。

2.无论是否当班，穿着制服均视为上岗。

3.服务牌应佩戴于左前胸第一粒扣子上方。

4.肩章应佩戴于左肩距肩膀5厘米处。

5.鞋袜要标准，保持干净。

6.头发整洁，发型优美，男职工头发长度适宜，女职工应梳短发或束发。

7.面部干净整洁，淡妆上岗，精神饱满。

8.主动热情，诚恳周到，文明礼貌，全面服务做到“四心”，重点照顾做到“四鼓劲”。

巧遇来自动物园站的地铁列车巡视员郭xx，1米78的个身子在车厢内格外显眼。

觉得做地铁列车巡视员遇过最难受的事是什么?“就是你对他不文明行为的劝阻，他们不理会我，但也不会难受，因为我也尽力了。”那最开心的是事呢?“我给老人家找位置，他们很开心;我捡了垃圾，到终点站保洁阿姨都对我说谢谢;问路的，也知道怎样走，我自己也开心起来。”

曾多次，笔者都被远远抛在后面，然而郭文波的脚步从未停止、速度保持平稳，原来在多日的工作中，他已练就一身站如松的好功夫。笔者算过，大概6分钟他能在车厢走一个来回，从动物园至滘口约20分钟车程，来回40多分钟，约7个来回，即走了14遍车厢。

作为一位地铁列车巡视员，最大的职责就是在列车上巡视各种情况，如发现异常情况，以最快的方式通知地铁站的工作人员，或是正在驾驶室的地铁司机。引导乘客文明乘车，告知乘客勿在车厢内饮食，注意卫生，为有需要的乘客(老、弱、病、残、及怀抱婴儿者、孕妇)让座。

为期十五天的地铁实习工作的结束，伴随而来的是经验的总结!在实习中，我尽自己的最大的努力去完成学习任务。我以诚恳的态度服务每一位需要帮助的乘客以及极力协助地铁工作人员处理遇到的各种情况，从而学习了解到地铁站的各部门的分工与协调，了解认识到直接面向乘客的站务员的基本工作任务。以及了解到地铁的环境(温度，隧道通风，照明控制，熟悉进路排列，地铁列车运行图)

这次的实习使我深刻的认识到，对于我们地铁专业的学生而言，亲自到地铁站去，是一种提前认识熟悉工作环境，以便以后的工作指导教师批阅意见：

**地铁安检实践报告篇十**

一、实习目的. ：通过一年的地铁专业知识的学习，我们学生掌握了一定专业知识，需要到地铁站去实习，以此来检验我们所学的知识是否到家。此次的地铁实习工作不仅能巩固我们所学知识，同时我们学生也可以学到书本上没有的知识或老师课堂讲不到的专业知识。通过这次的地铁实习工作可以增强我们学生的社会意识，有利于以后出去工作的适应。本次的实习要求学生认真刻苦完成实习内容，秉承广州地下铁道公司的服务宗旨，以诚恳的服务态度服务乘客。

希望通过这次的地铁实习工作，我们学生能从中获取宝贵的实习经验，为我们以后从事地铁相关工作打下坚实的基础。

二、实习单位及岗位介绍：广州地铁(guangzhou metro)是广州市的城市轨道交通系统，由广州市地下铁道总公司负责营运管理，于1997年6月28日开通。现有1号线(西朗—广州东站)、2号线(嘉禾望岗—广州南站)、3号线(机场南—体育西路、天河客运站—番禺广场)、4号线(黄村—金洲)、5号线(滘口—文冲)、8号线(凤凰新村—万胜围)、广佛线(魁奇路—西朗)及apm线(赤岗塔—林和西)正在营运中，广州地铁现时的运营总里程为236公里(含广佛线佛山段)。但远远无法满足交通需求，为解决拥阻的道路交通，广州地铁在亚运后将进行新一轮的建设。广州地铁的远期规划长度为600公里。 广州地铁(含apm线和广佛线)大部分线路及车站都是建在地下，其中也有例外：4号线往南沙方向的后8座车站全为高架站，1号线有两座车站为地面车站，5号线有两座车站为高架车站。

xx-xx年线网建设的原则：一是衔接珠三角城际轨道交通及周边城市交通线网、促进都市圈一体化发展;二是落实“中调”战略，加密中心城区线网和提升线网服务水平;三是与城市建设计划和旧城改造计划相结合，完善城市空间结构;四是与土地综合利用相结合，促进功能区建设，提升城市整体现代化水平;五是支持重大项目建设及城市新经济增长极发展;六是兼顾效益，以客流疏导型线路为主，以利地铁事业的持续发展;七是兼顾需要与可能，既考虑城市发展和交通疏导的需要，又要根据市区两级财力，量力而行。据此原则，经反复研究，从全局统筹考虑，计划将如下新线纳入xx-xx年间实施： (一)3号线东延线：从番禺广场到海傍，经过广州亚运城，主要为亚运城服务。 (二)4号线南延线：自四号线金洲站经资讯科技园延伸至南沙客运港，长11.7公里。主要功能为支持南沙临港经济区发展。 (三)7号线二期：由大学城南至黄埔大沙东，线路长11.3公里。主要功能为与一期共同增强广州南站客流集散能力，优化珠江后航道城市功能布局，支持大学城和长洲岛、黄埔区发展。 (四)8号线北延段：由在建的文化公园站继续向北延至白云湖，全长15.0公里。主要功能为疏解同德围地区交通并支持白云湖地区发展。 (五)11号线(环线)：行经琶洲、新滘路、逸景路、芳村大道、火车站、广园路、火车东站、员村二横路，至琶洲闭合。全长42.4公里。主要功能为串联城市主要交通集散点，完善线网结构，提升服务水平。 (六)13号线(东西快线)一期：由鱼珠至新塘段，线路长28.3公里。主要功能为对接穗莞深城际线，加强东部地区与中心城区的联系。 (七)13号线(东西快线)二期：由鱼珠至凰岗段，全长31.5公里。主要功能为与首期共同构建城市东西快线，加强城市东西部区域与中心城区联系。 (八)14号线首期及支线(从化线及知识城线)：主线嘉禾至街口段及支线新和至知识城段(知识城线)，主线长51.2公里，知识城线长13.4公里。主要功能为落实城市“北优”发展战略、支持从化及知识城地区发展。 (九)16号线(荔城线)：始于新塘镇，沿荔新公路经清水塘至荔城，全长31.7公里。主要功能为贯彻城市“东进”发展战略，优化我市东部交通体系，支持增城发展。 (十)21号线：由增城广场至黄村，主要功能为连接增城于市区。

觉得做地铁列车巡视员遇过最难受的事是什么?“就是你对他不文明行为的劝阻，他们不理会我，但也不会难受，因为我也尽力了。”那最开心的是事呢?“我给老人家找位置，他们很开心;我捡了垃圾，到终点站保洁阿姨都对我说谢谢;问路的，也知道怎样走，我自己也开心起来。”

曾多次，笔者都被远远抛在后面，然而郭文波的脚步从未停止、速度保持平稳，原来在多日的工作中，他已练就一身站如松的好功夫。笔者算过，大概6分钟他能在车厢走一个来回，从动物园至滘口约20分钟车程，来回40多分钟，约7个来回，即走了14遍车厢。

作为一位地铁列车巡视员，最大的职责就是在列车上巡视各种情况，如发现异常情况，以最快的方式通知地铁站的工作人员，或是正在驾驶室的地铁司机。引导乘客文明乘车，告知乘客勿在车厢内饮食，注意卫生，为有需要的乘客(老、弱、病、残、及怀抱婴儿者、孕妇)让座。

四、实习总结及体会：为期十五天的地铁实习工作的结束，伴随而来的是经验的总结!在实习中，我尽自己的最大的努力去完成学习任务。我以诚恳的态度服务每一位需要帮助的乘客以及极力协助地铁工作人员处理遇到的各种情况，从而学习了解到地铁站的各部门的分工与协调，了解认识到直接面向乘客的站务员的基本工作任务。以及了解到地铁的环境(温度，隧道通风，照明控制，熟悉进路排列，地铁列车运行图)

这次的实习使我深刻的认识到，对于我们地铁专业的学生而言，亲自到地铁站去，是一种提前认识熟悉工作环境，以便以后的工作 指导教师批阅意见：

成绩评定(百分制)： 指导教师签字：

年 月 日

**地铁安检实践报告篇十一**

及了解工地上基本的规章规程。

2.理论结合实践。通过现场实习，巩固和课本上的知识和加深印象，以及通过实践理解。

一些通过课本无法理解的知识。

3.通过现场的学习，了解和理解一般区间隧道、地铁车站的各种施工方法和过程，建立。

整个施工过程的基本体系，形成知识系统。

4.通过现场的学习，了解在隧道施工前所要进行的地质勘查，知道如何对地形地貌、地。

质条件、施工、水文条件等进行勘察和评价，以便于施工。了解认识在施工中和施工后如何进行现场监测。

5.通过生产实习，了解认识对于各种不良地质条件的处理方法。

6.了解认识工地上的各个职能部门及其所担任的职责，为以后的职业生涯打下基础。

7.认知学习，不懂就问，学习工人师傅在长期的现场实践中总结的宝贵经验。

8.联系自己的专业培养目标，树立献身社会主义现代化建设，提高我国建设施工说平的。

远大志向。

20xx07.08——20xx.07.17。

1.认真按时完成实习指导人员和老师布置的实习内容;。

2.每天写好实习日程，记录施工情况、心得体会、建议等;。

3.对组织的的专业参观，专业报告都要详细记录并加以整理;。

4.遵守工地上的相关规程，服从指导人员和老师的指挥，注意人身安全;。

5.不懂就问，认识了解整个施工过程，总结实践经验。

工程名称：北京地铁六号线工程一期06标。

施工单位：北京住总集团有限责任公司。

建设地点：朝阳区常营乡。

工程标号：2011220000218。

建设范围：2站(黄渠站、常营站)。

3区间(。

中标价格：约8.1亿元。

建设方法：区间盾构法、车站明挖法。

土木工程是建造各类工程设施的学科、技巧和工程的总称。它既指与人类生涯、生产运动有关的各类工程设施;也是社会和科技发展所需要的“衣、食、住、行”的先行官之一。它在任何一个国度的公民经济中都占领举足轻重的位置。土木工程专业具有很强的实践性、社会性、综合性、创新性和集体性。因而其培养目标是培养适应社会主义现代化建设需要，德智体全面发展，掌握土木工程学科的基本理论和基本知识。经过三年专业课的认真学习，再加上我们即将大四，马上要踏入工作岗位，生产实习对于我们来说是如此的及时和重要。通过此次生产实习，我们可以巩固和深化以前所学的专业知识，熟悉工地上的基本环境，了解掌握一些基本的施工技能，为走向工作岗位打下良好的基础。

实践有一定的差距，为此学校组织我们来到了北京市六号线一期06标段。北京地铁6号线是一条纵贯北京东西的线路，连接西部石景山区的苹果园和东部通州新城的东小营地区。全线分三期建设，一期海淀五路居到草房计划于20xx年12月通车。二期草房站至通州区东小营站，20xx年2月28日正式开工建设，计划于20xx年通车。自西向东的轨道交通干线长达41.74公里，和目前北京市各条正在运营的地铁线路以及正在建设的线路相比，6号线堪称最长。我们来到的06标段是有北京住总集团负责施工，包括两个车站：黄渠站、常营站，三个区间：褡裢坡站——黄渠站-常营站-草房站，区间采用盾构法，车站采用明挖法，中标价格8.1亿元。

当我们刚进入工地时，地铁的隧道和车站的主题工程已基本上完工支撑地上和地下的通道和车站的装修工程，这就给了我们更多向师傅们请教和学习知识的机会。前几天，师傅主要让我们看施工图纸，了解认识施工图纸各组成部分，以及图纸上的各个标号代表着什么意思。以前只在课堂上学习施工图纸的作用，看到的也是比较简单易懂的图纸，现实工地上的图纸这还是第一次见。别小看这施工图纸，拿出来吓了我一跳—这么多。一大摞，包括建筑施工图纸、结构施工图纸、安装施工图、装修施工图等几个部分，每个部分都是一本图纸，这也让我们深刻体会到了土木工程是一个庞大的工程。刚开时，我们对图纸上的很多符号都看不懂，但经过了师傅的耐心讲解，我们已经基本上能看懂施工图纸了，我们几个当时对此深感骄傲。

在看图纸的间隙，我们也是不是问一些关于施工前地质勘测和施工方法等一些问题。师傅们告诉我们，施工前期的现场地质勘察是非常重要的。如果施工前期的一些勘察做的不够准确、全面，很轻易导致后期出现安全事故，轻则影响效益，重则危害人的生命安全。如施工区间的水文地质条件，如果没有测量清楚，采取了不适当的处理方法，很容易出现漏水事故。另外师傅还告诉我们，常营站是号称“北京最大单体地铁站”,是正在建设的6号线一期自东向西方向的第二站。常营站服务对象主要是保障房居住区。常营站有13个出入口，有7个用于普通出入的乘客通道，还有6个是消防和应急通道。其中，普通出入口呈现“南四北三”的排列状态，南侧最西的通道将直接通向正在修建的龙湖长楹天街小区，北侧最西则一直延伸到朝阳北路北侧的华联购物中心内部。这正体现了地铁可以带动周边地区经济发展的作用。

地铁徐家汇站。明挖法的关键工序是：降低地下水位，边坡支护，土方开挖，结构施工及防水工程等，其中边坡支护是确保安全施工的关键技术。

通过这十天在地铁车站的实习，我们已经对地铁隧道的施工过程和施工方法有了比较深入的了解。从施工设计图开始，如何看图，怎么将图纸与实际工程结合起来，都拥有了现场的经验。实际的施工过程，如何施工放线、初期衬砌、二次衬砌、钢筋工程、防排水、通风工程等也有了较深入的了解。在施工项目管理中熟悉了业主、监理、施工方、承包商以及监控方在项目工程中的职能和执行内容。

建筑行业的庞大行是由其生产成品的形体的庞大性和复杂性决定的，这就决定了其生产过程中工序的复杂性和时间的长久性，在这个复杂的生产过程中我们每个人都只能在其中充当一个小小的角色，为了使工程达到共同的目标，只有参建的各部门和各单位互相了解和相互合作，才可能更快更好更高质量的完成。同时由于人员的复杂多样性，如何发挥自身角色的作用并做好与别人的交流与合作往往成为工程分工合作的重点，在这短短十天的实习时间内，虽然对施工、一些施工方法、施工技术等了解不少，但对于在工程中如何处理人与人、部门与部门之间的关系却不是一时能学会的,这里面的学问需要自己多用眼去观察、用脑去思考，才能使自己在工作过程中更加得心应手。

最后感谢老师和学校提供了这次难得的机会让我们走出学校走进工地走进施工现场了解地铁施工，为我们以后工作提供了宝贵的经验。

**地铁安检实践报告篇十二**

城市轨道交通系统认知实习。

1．城市轨道交通控制系统工作原理。

2．城市轨道交通车辆及运用。

3．城市轨道交通车站设计及交通组织管理。

三．实习形式。

现场参观和讲解。

在去年这个时候看到学长学姐前往西安地铁实习，便非常向往本学期9、10周的这次地铁认识实习。在实习之前我做了详尽的准备，主要包括以下几点。

在平时的生活中乘坐地铁时，留心地铁的场站设计、与周边交通衔接，比较地铁与其他交通方式出行的优劣。观察市民乘坐地铁时遇到的问题，总结自己和朋友出行时遇到的问题，带着问题去实习。

积极了解轨道交通的相关知识：国铁的相关信息，高铁的建设，城市轨道交通在中国的发展、西安城市轨道交通的相关情况。了解和比较各类轨道交通的发展。

认真学习本学期相关课程，特别是机电设备、城市轨道交通规划与设计等专业课程，在学习中发现问题，带着问题去实习。

准备实习需要的相关硬软件：相机、笔记本、录音笔、小组分工、安装相关软件。准备在实习中更好的接地气，学习城市轨道相关的职业精神，培养职业素养，为就业做更多准备。

4.2实习过程描述与内容总结。

全面系统论述西安地铁二号线控制中心(occ)、车辆段及二(一)号线各车站的实习认知，并分析个人对西安地铁二(一)号线车站布局设计、运营组织管理及其与周边区域交通衔接方面的看法等。

4.2.1西安地铁概况。

西安地铁标识。

西安地铁，全称为“西安市城市轨道交通系统”，是中国陕西省西安市的城市轨道交通系统，首条线路于年20xx投入运营，是中国西北地区首个、中国大陆继北京、天津、上海、广州、深圳、南京、沈阳、成都、重庆后第十个运营大运量轨道交通系统的城市，是继北京、天津、上海、广州、深圳、南京、沈阳、成都后中国大陆第九个实现多线路换乘组网的大运量轨道交通系统。目前营运里程45.9公里，是世界四大古都里程最长的大运量城市轨道交通系统。

作为世界历史文化名城，西安拥有众多不可再生的古长安城建筑、遗址、地下文物。

穿行其间的西安地铁的建设和运营，为古城如何协调保护和发展的难题提供了范例。

西安地铁于20xx年09月29日开工建设，20xx年09月16日投入运营。目前运营2条线路、全长约46公里，设36座地下车站。西安地铁运营线路目前覆盖西安市六个市辖区（新城区、碑林区、莲湖区、灞桥区、未央区、雁塔区），连通古城、东、西、南、北五大城区，串起了西安市东西中轴线上的三桥、土门、五路口、康复路、纺织城，南北中轴线上的龙首原、钟楼、小寨等商圈，使得市区紧密联系在1小时经济圈内。

西安地铁运营线路车站及其标识。

西安地铁是全国第一家采用“一站一标”的城市轨道系统，每一座车站都有一个符合自身特征的站标，充分体现了西安地铁浓郁的文化气息。

西安地铁车辆。

**地铁安检实践报告篇十三**

尊敬的单位领导：

很遗憾我在这个时候向公司提出辞职报告。

去的尽管去了，来的尽管来着；去来的中间，又怎样地匆匆呢？我到机场安检旅检已经工作了三年了，正是在这里我开始踏上了社会，完成了自己从一个学生到社会人的转变。在安检，我学会了忍让的面对事物，细致的剖析人生。离开安检非我所愿，这里有我最好的老师和最要好的同学，更有对我无微不至关怀的同事。

辞职报告

尊敬的领导：

我很遗憾自己在这个时候向公司正式提出辞职。

在公司工作10个月中，我学到了很多知识，也一直与同事保持着良好的关系。非常感激公司给予我这样的机会在良好的环境中工作和学习，也要谢谢你的照顾和指导以及同事的帮助。我辞职的原因主要有两点：

第一点是上班较为不方便，我本人是居住在溪口镇，而工作的地点在奉化，每天往返较为不便。

**地铁安检实践报告篇十四**

通过实习使同学加深对《交通管理与控制》课程书本知识、相关规范、规定的理解和应用。锻炼学生对城市道路交通管理及城市路网主要交叉口交通控制方案的设计能力。

地点、红谷滩新区轨道1号线秋水广场站点周边地区域路网。

时间、20xx年12月17—12月23日。

根据实习任务书，制定的实习计划、

（2）12月19号去实习目的地，秋水广场地铁施工站点并携带好工具如记录本、皮尺、相机等。进行道路尺寸、围挡尺寸、交通管理措施、交通标志、标线设置以及交叉口交通组织方式。

（3）12月20日室内处理收集到的资料，并根据任务指导书的要求绘制相应的cad图纸。

（4）12月21日再次进行复查，根据绘制图的尺寸到现场再次核对一下，并调查站点周边高峰时交通情况，包括交叉口流量（非机动车、机动车、行人），高峰时期交通安全、秩序情况以及拥堵情况。之后扩大调查范围，调查与地铁施工有关的交通导流措施如交通诱导、信息标准牌设置等情况。

原有的摄像头。

该围挡处道路禁停标志。

施工警示标志。

围挡现场。

根据现场调查回来的围挡尺寸，具体见cad图，图示如下绘制、

2、主要调查路段、交叉口的管理信息。

行人信号灯和限速60km/h标志以及车辆驶入标志。

柱式信号灯非机动车道上的划线。

**地铁安检实践报告篇十五**

通过实习使同学加深对《交通管理与控制》课程书本知识、相关规范、规定的理解和应用。锻炼学生对城市道路交通管理及城市路网主要交叉口交通控制方案的设计能力。

地点：红谷滩新区轨道1号线秋水广场站点周边地区域路网。

时间：20xx年12月17—12月23日。

根据实习任务书，制定的实习计划：

（2）12月19号去实习目的地，秋水广场地铁施工站点并携带好工具如记录本、皮尺、相机等。进行道路尺寸、围挡尺寸、交通管理措施、交通标志、标线设置以及交叉口交通组织方式。

（3）12月20日室内处理收集到的资料，并根据任务指导书的要求绘制相应的cad图纸。

（4）12月21日再次进行复查，根据绘制图的尺寸到现场再次核对一下，并调查站点周边高峰时交通情况，包括交叉口流量（非机动车、机动车、行人），高峰时期交通安全、秩序情况以及拥堵情况。之后扩大调查范围，调查与地铁施工有关的交通导流措施如交通诱导、信息标准牌设置等情况。

1：地铁站周围的围挡情况，由于施工的需要，秋水广场站围挡占据了道路的一个车道和非机动车道，并将世贸路和赣江中大道处的交叉口全部站地。围挡处的道路形成了一个瓶颈，车流量在高峰时出现了一定的拥堵和停车缓行等情况，赣江中大道上在离围挡20m和50m处设有相应的警示标志，如前方地铁施工慢行，前方地铁施工请绕左行驶。在该处的原本的信号灯、电子警察、人行道都被停用。如现场调查来照片：

原有的摄像头。

该围挡处道路禁停标志。

施工警示标志。

围挡现场。

根据现场调查回来的围挡尺寸，具体见cad图，图示如下绘制：

2：主要调查路段、交叉口的管理信息。

主要调查的是世贸路和赣江中大道、怡园路和赣江中路大道交叉口、会展路和赣江中路大道交叉口，其交叉口的管理信息，有是t型交叉口只有南北方向和东方向，在信号灯的设计上减少了一个进口，在调查到的交叉口处信号灯都是采用柱式的信号灯，并设有交通岛，和右转专用道。限速标志、行人指示标志、机动车驶入标志，以及行人和非机动车的道路分隔线。调查回来的照片如下：

行人信号灯和限速60km/h标志以及车辆驶入标志。

柱式信号灯非机动车道上的划线。

**地铁安检实践报告篇十六**

20xx年3月4日—3月8日

1.了解成都地铁运营管理的主要内容；

2.参观成都地铁站技术设备情况；

3.了解车站行车作业及客运作业的主要内容；

4.了解站务员、行车值班员、值班站长的工作内容和职责范围及实习。

成都城市轨道交通共规划建设23条轨道交通线路，线总里程1070公里，其中：地铁线路8条共371公里，市域快线9条共475公里，市域铁路2条共92公里，区内预留线4条共132公里。20xx年9月27日，全长18.5公里的地铁1号线1期工程开通试运营；20xx年9月16日，全长22.4公里的地铁2号线一期工程开通试运营，形成十字形运营骨架。成都地铁运营以来，公司遵循“安全、准点、快捷、舒适”的宗旨，不断优化列车开行方案，合理配置运力资源，有效提高运能，更好地满足乘客出行需要。同时，按照“交通先行”战略部署，公司正积极推进2号线（二期）东西延线、4号线一期工程、3号线一期工程、7号线等地铁线路建设工作。按照计划，成都地铁将在20xx年建成5条线路，运营里程达到150公里。

本次实习内容主要有成都地铁运营管理的主要内容；地铁技术设备情况；车站行车作业及客运作业的主要内容；站务员、行车值班员、值班站长的主要工作内容及实习。

1.城市轨道交通运营管理内容：包括运输计划与运输能力、列车运行组织与调车工作、客流预测与分析、车站工作组织、运价与票务管理、轨道系统运营分析等工作。

2.车站技术设备：

3.车站行车作业及客运作业的主要内容

(1)车站行车作业：车站行车作业包括列车接发作业、列车折返作业等。

（2）车站客运作业：包括售票作业、检票作业、站台服务和客流组织等。

4．站务员、行车值班员、值班站长的主要工作内容及实习

（1）站务员：地铁站务员其工作描述为：按照票务规章规定，负责售票、检票及其它的票务工作，按照地铁客运规章的规定，确保票务工作的正常进行，同时负责车站内其它客运工作。出现紧急情况时，尽快恢复正常工作状态。 其主要执行下列工作任务：

xx负责在售票处售票、检票、处理坏票、补票及处理乘客问询等工作。xx负责从售票机收集票款和更换票盒，从出站检票机收票及更换票盒。xx负责站厅和站台等处的站务工作，主动向需要帮助的乘客提供服务。xx负责车站售票设备和其它设备的操作。xx监视乘客客流情况，巡查出入口、站厅和站台。xx监控设备的维修情况。

（2）行车值班员：行车值班员，是负责地铁车站设备的控制，负责地铁车站行车和客运组织的人员。他通过车站广播、闭路监视系统、车站各种设备仪器来传递信息，协调各部门各工种之间的工作。地铁行车值班员的职责及工作范围：行车值班员一般是分为四班制来进行工作，实行综合工时制度。在交接班的时候，要遵守“三交，三不交”的原则。分别是交调度命令、交有关指示、交备品备件，以及一次作业未完成不交、备品备件不齐不交、车控室卫生不清不交。以此来保证这个工作的有序性和实效性。他要时刻关注车控室的各种仪器显示的指标和数据。一旦发现问题，要及时向相关部门发送信息，进行排解。负责日常地铁车站行车指挥管理工作，当发生突发事件时，负责现场指挥和信息汇报工作，安排站务员到现场确认具体工作，并向值班站长汇报有关情况。

（3）值班站长：负责所属车站行车、客运等各项工作，确保行车、客运安全，保证车站工作的有序开展，为地铁正常运营提供支持和保障。

其主要职责及工作范围：

xx协助站区长和站长在车站工作；

xx充分利用车站的资源确保车站的日常事件、事故及票款得到适当处理，以确保向乘客提供优质、安全的客运服务，并调动班组员工的工作热情，确保工作任务的圆满完成。

这是我第一次经历社会实习。对于一个大学生生而言，敢于接受挑战是一种基本的素质。想通过亲身体验社会实习让自己更进一步了解社会，在实习中增长见识，锻炼自己的才干，培养自己的韧性，想通过社会实习，找出自己的不足和差距所在。

实习，就是把我们在学校所学的理论知识，运用到客观实际中去，使自己所学的理论知识有用武之地。在跟岗实习的几天中，我们主要是先熟悉车站设备以及对行车值班员工作的学习。行值的`主要任务是监控整个车站的运作，主动向本班值班站长汇报本班设备、设施的运作情况和各岗位的工作情况。按有关规定操作和监控行车设备，对当班行车组织和施工做好登记，并监控施工安全等工作，全面负责设施、设备发生故障或发生异常情况时按照相关的程序能马上做出应对，同时还需要操作车站的环控系统设备。学习岗位之后我的感想是：行值在没有紧急情况发生的时候相对较轻松，但是他们身上的担子和责任却一点儿也不轻。 回想这次社会实习活动，我学到了很多，从我接触的每个人身上学到了很多社会经验，自己的能力也得到了提高，而这些在学校里是学不到的。这次亲身体验让我有了深刻感触，这不仅是一次实习，还是一次人生经历，是一生宝贵的财富。在今后我要参加更多的社会实习，磨练自己的同时让自己认识的更多，使自己未踏入社会就已体会社会更多方面！

本文档由撇呆范文网网友分享上传，更多范文请访问 撇呆文档网 https://piedai.com