

地铁工作小结 地铁员工工作总结(精选10篇)

无论是身处学校还是步入社会，大家都尝试过写作吧，借助写作也可以提高我们的语言组织能力。写范文的时候需要注意什么呢？有哪些格式需要注意呢？接下来小编就给大家介绍一下优秀的范文该怎么写，我们一起来看看吧。

地铁工作小结篇一

从20xx年7月1日正式的加入武汉地铁客运部这样的集体，转瞬间半年过去了！

时光的白驹过隙，让自己在成长，在成熟，在进步。非常的感谢一直鼓励陪伴我的领导，同事们，我深知自己的每一点进步是离不开他们的。

新鲜血液对于工作的激情，我是澎湃的。就像那新鲜的血液一样流淌在车站，客运部的每个角落。从开始的入职军训到岗前培训。我非常认真的学习了解公司的规章制度，岗位知应会内容。为了更好的融入这样的大集体打好坚实的基础。培训完毕后分配到一号线西站区额头湾车站乙班继续学习实践。在车站有着老员工和师傅的关照和帮助。我工作各个方面都有着飞跃的提高，能够一个人胜任着客运值班员的岗位。对于乘客遇到的困难我都能够帮他们解决，让他们开心而行，满意而归。

我就像一棵小苗，在所有人得呵护下茁壮的成长。在领导，同事的关心下我的工作能力都在稳步的提高着，我也继续发扬着一个预备党员的工作作风，提出自己的口号“一点一滴干实事，全心全意为人民”。

在生活的每时每刻我都严格的要求自己，从不马虎。有幸

在20xx年9月份被调到客运部综合室协助做“车站标准化”建设。从刚开始崇仁路示范站的建设到后期的`每个车站标准化建设都融入着自己每一份的心血，都留下了自己每一滴的汗水。

车站就像我们的家一样，它也需要我们的精心呵护，那样它才能茁壮的成长。在今年11月份我又加入了“站台先下后上标识安装”的督工。对于这份工作承担的责任是巨大的，从施工人员的安全，到标识粘贴的情况，凡事都是需要自己亲历亲为。遇到了很多的突发情况也解决了很多疑难问题。我的收获颇多！工作的每个经历都让我慢慢成长，都让我进步！再接再厉新的一年即将的到来，后面的工作更加的严峻！自己也需要更加的努力□20xx年一月份有幸会去客运部综合室9355工作，我想这个是对自己的挑战更是一个展示自我的机会。我会更加的严格要求自己，做到最好。

“追求卓越，追求品质”这个刘经理给我们全体党员提出的标准，我是受用的□20xx年江城的第一条地铁就要开通，作为地铁人这是一件大事，也是对我们工作的提出更高的要求。

作为地铁的一份子我会倾注我所有的力量去迎接20xx的到来。再接再厉。迎接新的挑战。

XXX

地铁工作小结篇二

实习时间xx年12月至xx年6月，实习单位xx市地铁运营一分公司。

实习目的地铁站务员学习，票务制度，安全规章。

xx市地铁运营一分公司是“新地铁”战略构想下成立的第一

个经地铁公司授权，全面负责地铁5号线、亦庄线和6号线的安全运营生产、设备维修维护以及优质服务等管理工作的分公司。目前公司所管辖的地铁5号线，运营线路总里程27.6公里，设置23座车站，亦庄线运营线路总里程23.2公里，设置14座车站，6号线运营线路总里程52公里。其中一期设置20座车站。目前公司管理所涉及的专业涵盖车辆运输、客运组织、行车电力调度、供电、通信信号、机电和线路等。

运营一分公司机关按照“大部制”的组织模式，设置安全质量管理部、生产调度室、营销部、人力资源部、企业发展部、财务合同部、办公室、物资部、法规部、后勤部、保卫部11个行政部室和党委工作部、群众工作部2个党群部室。下设16个基层单位，分别是5号线：宋家庄站区、东单站区、惠新西街南口站区、立水桥站区、检修中心、乘务中心，亦庄线：万源街站区、经海路站区、乘务中心、检修中心，6号线：车公庄站区、平安里站区、呼家楼站区、常营站区、乘务中心、检修中心。公司共有三千余名员工。高学历、高素质的管理人员，工作热情高、钻研业务能力精，团队协作意识强，以较高的标准履行自己的岗位职责，成为“六型地铁”建设的先锋和主力。

在地铁公司的领导下，公司倡导“和谐、务实、创新、卓越”的工作准则，追求“严”、“细”、“深”、“实”的工作作风，在“六型地铁”的指引下，坚持“安全是基础、服务是根本、效益是目标、管理是手段、改革是动力”的方针指导下，追求“五个领先”的目标。以安全运营为先，追求安全零风险。树立“隐患就是事故”的理念，采用“治、控、救”和“人、机、环、管”的矩阵式管理体系，通过各种有效的管理手段，将风险降到最低限度；以品牌服务争先，追求乘客满意。始终坚持以顾客需求为导向，不断提升服务质量，延伸服务内容，完善服务设施，不断超越顾客需求；以管理模式创先，追求精干高效。不断创新和完善新体制、新模式，达到精干高效、层次管理、内部市场化目标，提高效率和运营质量，实现资源的最佳配置；以效率效益率先，

追求效益最大化。不断逐步通过内涵挖掘，提高资源的使用率，向科技进步和管理创新要效益，实现“社会和经济效益最大化”的目标；以指标世界领先，追求核心竞争力的提高。始终以国际先进水平为参照，通过技术进步和管理创新，不断提高公司的实力和核心竞争力。

1、了解地铁站务工作的主要内容。

2、了解地铁车站的基本设备，如afc□闸机□bom□综控室等各种设备

3、通过地铁站务实习，熟悉站务员的主要工作内容和工作职责。正确引导乘客进出站；引导乘客通过自动售票机购票；引导乘客选择合适的出站口转乘其他交通方式；做好站台安全防护工作，安全使用屏蔽门；协助车站工作人员做好大客流的引导工作，紧急情况疏散客流的工作。

4、通过票务实习，了解地铁车票的种类，了解单程票的使用时间限制，了解地铁对于乘客携带品的限制。

5、通过参观实习，了解地铁车站环境(包括温度、湿度、隧道通风、照明)的控制；熟悉进路排列、列车运行监督、地铁列车运行图。

(一)单程票卡的购买

1、普通单程票卡

乘客可以在车站自动售票机上自助购买，也可在车站售票处购买。

乘客使用自动售票机购普通单程票卡时，可以使用1元硬币或5元、10元纸币，按照自动售票机提示自助操作。

2、福利票卡

持有免费乘车证件的乘客，须凭有效证件在车站售票处免费领取福利票卡一张。免费乘车证件只限持证者本人使用。持《残疾人证》（视力残疾）的盲人乘客可以有一名陪同人员免票。

3、一卡通卡的自助充值

除原发卡充值点外，乘客还可以在车站设置的自动充值机自助充值。自助充值时，只限使用50元或100元纸币，按照自动充值机提示自助操作。

(二) 单程票卡的使用

1、普通单程票卡

仅限当日在购票站单人、单次进站使用。

乘客进站时使用普通单程票卡轻触进站闸机读卡区，闸机发出“嘀”声，提示刷卡成功，闸门开启，乘客进站。

乘客出站时须将普通单程票卡插入出站闸机的投票口，闸机回收车票，闸门开启，乘客出站。

2、福利票卡

仅限当日在换领站本人、单次进站使用。使用福利票卡的乘客应当配合地铁工作人员的证卡核对检查。

乘客进站时使用福利票卡轻触进站闸机读卡区，闸机发出“嘀”声，黄色灯亮，提示刷卡成功，闸门开启，乘客进站。

乘客出站时须将福利票卡插入出站闸机的投票口，闸机回收

车票，闸门开启，乘客出站。

3、一卡通卡的使用

仅限一人一卡进站使用。

乘客持卡进站时，使用一卡通卡轻触进站闸机读卡区，闸机发出“嘀”声，提示刷卡成功，闸门开启，乘客进站。

乘客出站时使用一卡通卡轻触出站闸机读卡区，闸机扣款后闸门开启，乘客出站。

(三) 补票

1、持卡出站时无进站记录或一卡通卡遗失的乘客，须到车站补票处现金补交本次乘车票款后，领取出站票出站。

2、遗失机场线单程票的乘客出站时须到车站补票处补交本次乘车票款后，领取出站票出站。3持出站票出站时，须将出站票插入出站闸机的投票口，闸门开启，乘客出站。

(四) 异常情况处理

1、单程票卡异常情况处理

乘客购买单程票卡后不能正常进站的，应当到车站售票处换票。

因单程票卡不能识别无法正常出站时，乘客应当持单程票卡到补票处免费换取出站票。因使用或保管不当造成单程票卡明显损坏，乘客应当支付单程票卡成本费3元后领取出站票。

2、一卡通卡异常情况处理

乘客持一卡通卡不能正常进站的，可以先到自动查询机处自

助查询一卡通卡相关信息。如卡内余额不足时，应当先行充值或现金购票进站；如因卡内缺少上次乘车出站记录，应当到售票处补交上次乘车票款后方可进站；如卡片不能正常读写，应当现金购票进站，持卡乘客应及时与一卡通公司客服中心联系处理。

(五) 易燃易爆物品规定严禁携带易燃、易爆、有毒、腐蚀性、放射性和杀伤性等危险品(如、炸药、鞭炮、汽油、柴油、煤油、油漆、电石、液化气、管制刀具、各种酸类等)以及其它危害公共安全的物品。

(六) 携带物品规定

严禁携带超长(1.8米以上)、易碎(如玻璃及易碎玻璃制品等)、笨重(如自行车、洗衣机、电视机、台式电脑显示器、电冰箱等)、妨碍公共卫生、车内通行和容易污损地铁设备和站、车环境的物品及动物进站乘车。

(七) 紧急情况

1、地铁站内、车内发生意外或紧急情况时，乘客应听从工作人员指挥，配合维护现场秩序。

2、列车到达终点站或因故不能正常运行时，乘客应听从工作人员指挥，全部顺序下车，以免发生意外。

时间飞逝，经过理论学习，岗位实操。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。

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。

我们其中还参加了三月份的红袖标志愿者服务，全程跟车，工作是辛苦的，但同时我们也了解了更多的实际情况，在实习的同时也把所学的公司规章制度应用到了实际工作之中。

安全教育培训完后我们参加车站实习了，在实操实习的几天中，我们先从简单的压票，点钞，在学习车门事故处理，切除故障车门，手动处理故障屏蔽门。我们先熟悉车站设备以及对综控员工作的学习。综控员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。实操学习之后我的感想是：最为一名地铁公司的站务员，我们要做的就是按照票务规章规定，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。

地铁工作小结篇三

20xx年03月12日早晨，我们青年志愿者工作部所有人员伴着朝晖来到百家湖地铁站，热情洋溢，满怀激情的投入到这次志愿服中来。

我们本次工作的主要目的是：了解社会，深入社会，服务社会，奉献社会，回报社会！

这次服务活动的主要内容是：为过往乘客提供信息咨询、应急服务等志愿服务，还要与地铁站的服务相配合，详细介绍地铁搭乘路线和相应所到站点的选择，热情、耐心回答游客

的询问，为旅客指路、解疑。除此以外，我们还热情地帮助小孩、带很多行李的乘客、老年人、残疾人还有外国友人买票。

由于我们中一部分成员是首次来地铁站服务，所以比较缺乏经验，对于这一问题，我们并没有退缩，而是勇敢面对，对于游客的咨询，都能做到认真回答和讲解，对于那些面部带着疑问的乘客，我们能够主动上前询问并提供力所能及的帮助。记得是一个刚下车的美女在那里左顾右盼，一副疑问的样子，于是我们迅速走过去，经询问得知，皮箱太重，却找不到电梯，对于这一问题，我们毫无犹豫的帮助她提到出站口，看到她微笑的面孔和真诚的一句谢谢，瞬间感到无比的自豪和光荣！

的公共地图，在这一个上午的志愿服务期间，我们主要解决了乘客的进出站刷卡问题、线路问题、换乘问题。指路时，乘客多是前往百家湖广场和凤园广场等，经过我们认真地查阅资料，或向其他工作人员咨询后，将最佳线路告知乘客，使他们顺利到达目的地。看到他们满意的微笑，我们感到无比的骄傲，内心充满了成就感。

不知不觉中，我们这次的志愿活动也即将接近尾声。总结起来，在短短半天的志愿服务时间里，我们不怕苦不怕累，用我们的耐心、热情和汗水，以及吃苦耐劳，知难而上的精神，不断地向周围需要帮助的人们伸出自己的援助之手，尽力为他们提供最快捷、最全面的服务工作。这是一份十分有意义的活动，我们从中学到了许多，懂得了如何与人更好的沟通和交流，如何关心他人并给予帮助，锻炼了自身的各方面能力，最重要的一点：我们深刻地体会到了“与人玫瑰，手有余香”的意义，从中收获了快乐！用我们的一句口号作为总结：乐人乐己，助人自助！今天我们真正做到了！

20xx年3月20日

地铁工作小结篇四

光阴似箭，白驹过隙。大约四周的专业实习时间很快过去了，我获益匪浅，除了对专业知识在实际运用中有了更好的掌握外，对物流服务以及企业运营管理也有了更多的体会。

1、在途运输可以作为一种库存，在一定程度上缓解仓库压力

相信作为一个物流企业，它的宗旨是“满足客户需求，降低服务成本”。一般情况下，我们的仓库选址是选最靠近生产或者市场的，我们运输工具是选最合适的一——相对成本较低的而又不影响交货的，我们运输路线是选择最短、最便捷和转运次数选择最少的。然而，这只是一般情况，“特殊情况，特殊处理”。

譬如，当我们的客户突然缺货，需要大批量进货，但仓库已是紧急使用状态，并且一时半刻找不到临时存储仓库，不妨可以考虑下适当延长运输路线，增加在途库存，延缓产品进仓时间。这样，不但可以减轻对仓库的使用压力，而且，条件允许的话，还可以产品不进仓直接配送。

虽然说，在今天，各个企业都在苦思着如何降低控制库存成本，又或者如何实现“零库存”，但这对企业的管理是有高要求的。对于大部分的企业是难以实现的，但自建或者租赁仓库的费用相对较高的情况下，适当调整在途库存，也不是为一个方法。

但必须认识到的是，对企业而言，在途库存是实现补给订货所必需的。从企业物流管理的角度来看，在途库存给供应链增添了两种复杂性：第一，虽然在途库存不能使用，但它代表了真正的资产；第二，在途库存存在高度的不确定因素，因为企业不知道运输工具在何处，或何时有可能到达。

2、关于控制的经济性原则

地铁的自动售检票系统，简称afc系统，是实现轨道交通售票、检票、计费、收费、统计、清分、管理等全过程的自动处理。该系统通常包括自动控制、计算机网络通信、现金自动识别、微电子计算、机电一体化、嵌入式系统和大型数据库管理等高新技术运用。是一个计程计时封闭式全自动收费系统。

该系统的收费原理是通过对乘客的一卡通进出站记录，计程计时封闭式全自动收费。一张一卡通卡不能多人同时使用，仅限本人当次进、出站使用。因为一个完整的交易过程必须有进、出站记录，只有形成一个完整的交易记录，才能进行下一次交易。

__地铁规定从同一个站进出，收费2元。进站后120分钟内必须出站。也即是说，在这段时间内，在同一个站点进出站只收费2元。但这是无法避免的，考虑到去区分乘客是否乘坐地铁免费旅游的成本更高，控制系统只好如此去控制成本。

3、商品销售必须考虑客户采购的物流成本

物料和服务的采购成本是商品销售成本的主要组成部分，各行业的平均采购成本占商品销售成本的60%以上。企业的采购战略对公司的竞争力有着显著的影响。通过提升供应链管理水乎，在物料和服务方面，可使采购成本降低6%~12%，运输成本降低5%~10%，各环节总体库存降低10%~30%，供应链运作费用降低5%~15%。

如今市场竞争激烈，产品生产周期逐渐缩短，消费者的产品需求日益多样化，产品技术层次不断提升，如果企业无法节约能源、有效开源，降低采购制造成本，提高顾客服务水平，将步履维艰、如履薄冰，在市场上难有立足之地。

是故，降低采购成本会是企业战略规划不可划少的一部分。企业在商品采购是必须考虑到商品采购的物流成本。

采购一般可以分为集中采购与分散采购、联合采购、询价采购和即时即制采购。如何去采购，采用什么的采购方式以及采购货源的选择将会极大地影响到客户的采购成本。

4、认识生产物料搬运系统

现代物料作为降低能耗、提高生产率以外的第三利润源已经越来越被社会和企业所重视，随着我国第三方物料的快速发展，越来越多的制造企业为了降低成本、集中精力提高核心竞争力，将自身非核心业务外包，转而将注意力专注于提高生产物流的效率，在生产物流中物料搬运是重要环节之一。虽然物料的装卸搬运是制造企业生产过程中的辅助环节，但它是工序之间、车间之间、工厂之间相互衔接不可缺少的，可以说只要生产线在运作，物料搬运就存在。

生产企业内部的物料搬运涉及到路径选择，各搬运区域搬运工具类型选择、数量和速度确定、两衔接点之间物流量的控制等方面。从系统的观点考虑，一个系统包含有多个子系统模块，一个子系统的最佳优化，并不表示是整个系统最优，只有通过从整个系统全局考虑的最优，才是最优。

通过这次实习，我不但巩固了专业知识，对物流服务有了更深刻的了解，并且学习了其他课外知识，增长了见识，对人生有了新的领悟。

地铁工作小结篇五

七月伴着葵花的开放，我从北京劳动保障职业学院毕业，很荣幸正式加入北京市轨道交通运营管理有限公司的大家庭。

这是一个结束，也代表着新篇章的开始，过去我以学生的身份在校园里学习，未来我以一个职业人的身份在公司里学习，在社会中生活。一个身份的转变，必定需要一定的过程，很

庆幸，我加入到了星城这个大家庭，当我面对职业技术中的问题，有值站督导同事为我解答，当我面对生活的困扰，有值站督导同事为我解忧，当我面对对未来的迷茫，有值站督导同事为我开导。在这里，我们携手前进，共同进步。

行百里者半九十，我们进入了车站，不代表我们就可以松懈，反而我们更要努力学习，不是有句话说实践是检验真理的唯一标准嘛，在这里，我们要检验所学的专业知识，在理论中，我们不断结合实际，寻求解决问题的最优方法，为乘客提供最优秀的服务，为我们燕房线的开通，打好基础，做好准备。

知识是基础，实践是需要经验，对于我们，经验为零，靠着值站跟督导，为我们讲述着他们工作中遇到的形形色色的问题，是如何解决，听着他们的经历，深感工作不像我们想象中的简单，书本上是单一的，而我们未来遇到的每一位乘客，都是不一样的，解决的办法也都是不同的，我们要学会看人下菜碟，遇到什么样的人说什么话，值站督导为我们讲述着，也模拟乘客让我们自己解决，在模拟实践过程中，发现问题，沟通需要技巧，也是我们要提高的能力。

学习需要技巧忽然重要，但好记性不如烂笔头，对于很多知识点，车站为我们准备了笔和本，可以方便进行记录，随时翻开，我们就可以找到加深记忆。记录的同时，也是再学习的过程，反反复复，加深我们的印象。

学习应急预案，是当我们面对突发状况时，可以迅速的解决，在车站，跑位演练是必不可少的，通过现场跑位，使我们更加了解车站，了解解决问题的方法，每一次的演练在演练，熟悉在熟悉，是当我们面对突发情况的时，可以冷静迅速的处理，不慌乱，不慌张，只有我们沉着冷静的处理，才能保护乘客的安全，才能保护车站的利益。我们七月入职，就像葵花一样，向着太阳，向着未来，开花在结果，在星城，我们携手同行，共同进步。迎着朝阳，共创未来。

这周实习生活已经接近尾声了，回想一下我们这一个星期的经历，一个个实习过的岗位：行车值班员(后文简称“行值”)、客运值班员(后文简称“客值”)、票亭、厅巡、以及站务，地铁培训心得体会。这些岗位都是车站运营的重要组成部分，而我们在这些岗位上的经验体会就显得非常宝贵。

这一周的实习当中，我第一个跟的岗位是行值，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，对当班行车组织施工登记及施工安全等工作。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。以及在设置LOW监控时需要操作LOW的车站，兼任LOW监控人员的职责。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松，因为一旦发生紧急事件，他们就必须马上做出应对，将事故以最短的时间解决，并将影响降到最低。

在基本熟悉了行值的工作任务后，我开始了第二个岗位的实习——客值。客值的主要职责是要对本班的票务管理工作负责，严格按照票务规章开展票务工作。安排并监督站务员的票务工作，进行相关的配票和结账。负责处理当班与乘客相关的票务事务及服务事务，必要时可以临时顶岗，让整个车站的运作更为合理。跟岗之后我的感想是：客值的工作需要非常的认真、细心与负责。因为与票务相关的工作必须要有两人盖章，并要在两人以上在场的情况下才能操作，这也体现出了客值工作的责任。而且，客值还需要时不时的顶岗，所以认真、负责的精神就是客值这个岗位的精髓。

之后我便开始了票亭的跟岗实习。票亭的主要工作是处理与乘客相关的票务和事务，填写当日的票务报表和相关报表，保证票亭内的卫生情况，且在进出票亭后要随时使门保持锁闭状态，票亭人员在肩负站厅巡视岗时负责巡视岗站厅工作的职责。跟岗之后我的感想是：票亭这个岗位非常辛苦，因

为他是地铁运营面对乘客的一个服务窗口，所以必须时刻打起十二分精神，并时刻以微笑面对乘客，帮乘客兑换零钱并帮助乘客解决一些疑问。我也一直在向师傅讨教怎样做好一名窗口服务人员，让乘客感到满意。

最后的两天，我跟岗学习了厅巡以及站务的工作职责。厅巡的只要职责是帮助乘客，回答乘客的询问，特别注意帮助老弱病，有困难及伤残乘客。发现乘客携带超长、超大、超重的物品时，禁止乘客进站并耐心的向其解释。留意乘客携带的物品和可疑物品，禁止携带“三品”进站。留意是否有精神异常、酗酒的乘客，禁止其进站。如发现可以人员时汇报车控室，必要时请求警务人员或其他同事帮助。定时巡视出入口制止摆摊、卖艺等违规活动。跟完岗我的感想是：厅巡其实责任重大，要留意整个非付费区的一个情况，在职责范围内按规章执行一些紧急事故的处理。并不时的与乘客打交道帮助乘客解决一些问题，是车站运作中不可缺少的一环。同样很重要的还有站务。站务员在付费区内帮助乘客解决一些问题。在列车进站、停稳、站离站时通过对讲机上报车空室，并站在紧急停车按钮附近，以便于发生紧急情况时可以马上做出反应。在客流量大时，要组织乘客排队，并分散客流至各个车门候车，阻止关门时还冲向列车的乘客上车，劝阻他们耐心等待下一班列车。

这一周的实习生活，我已经熟悉并学到了车站各个岗位的职责。但这并不是结束，而是新的一个开始。在未来的实习中我要在这些岗位上将这些工作做好，并不倦的向师傅们讨教工作中的经验和注意事项，更加努力的做好自己，让自己更上一层楼。

地铁工作小结篇六

20xx年，我中队在分局保安办的正确领导和关怀指导下，紧紧围绕派出所的中心工作，认真贯彻执行保安办有关规定和

决策，扎实队伍管理，推进队伍正规建设，完善种类制度，努力提高队伍素质，狠抓各项业务工作，紧扣确保广州亚运会的顺利召开，确保辖区治安秩序稳定，努力实现“平安地铁”的总体目标。一年来，队伍相对稳定，没有出现违法违纪现象，全体队员认真履行职责，积极配合民警开展治安防范工作。目前，我中队现有队员88人，含监看员6人。一年来，中队协助派出所抓获各类违法犯罪嫌疑人6名，查获违禁物品4290件，好人好事78次，挽回经济损失12万余元，收到表扬信12份，承担各类保卫任务15次，共出动人数达2243人次，因公受伤2人。圆满完成了上级交给的工作任务。

一、大力加强队伍建设，提高队伍战斗力

今年，我中队保安工作均围绕以亚运安保为中心，并以此为契机，加强队伍建设，结合中队的实际情况，加大对业务技能的具有针对性的培训，通过一系列的培训学习，使队伍的综合素质得到提高，业务技能不断加强，为亚运安保工作奠定了坚实的基础。

1、提高队员思想政治水平

按照分局保安办和派出所的统一部署和要求，结合队伍实际，充分利用岗前点名、每次例会等时间，深入开展执勤强化纪律作风教育活动，认真贯彻上级下发的有关文件精神，提供《中国保安》等书籍书刊给每个队员阅览，了解时事政治，组织队员积极学习相关法律法规。通过不断学习提高队员政治素养和思想觉悟，使全体保安员思想得到统一认识，进一步端正了执勤思想和工作作风，树立正确的人生观和价值观，使队伍的规范化建设更加完善。

2、规范管理，做好各项工作

为了提高队伍的整体素质，我将队伍的规范管理放在第一位。中队领导遵循以“三抓三定”为核心的管理模式，三抓

为：抓队伍、抓思想、抓工作；三定为：各车站的重点要害部位要做到定人、定岗、定职责。中队制定每周进行一次工作汇报例会，各班组长汇报上周工作情况及本周工作安排，对在工作中遇到的难题及时在会上提出，中队领导根据实际工作情况做出解决方案。每月进行一次保安员例会，由中队长负责对队伍的各项工作计划进行传达与部署，使队员能够做到各项工作目标明确，对中队的工作任务心中有数，行为有章可循，队伍整体综合素质得到了提高。全体保安员工作认真负责，勤勤恳恳，受到了广大乘客和派出所领导的一致好评。

3、积极推进队伍正规化建设

我中队以执勤工作为重点，全面推进正规化建设。针对执勤巡逻业务工作容易出现问题的薄弱环节，强化了值勤监督、工作质量考评、执勤过错责任追究等措施，严格审批关，严格落实上级禁令性措施和相关管理规定，坚决杜绝了违法乱纪、弄虚作假、工作失职等现象的发生；认真贯彻落实好公司重新修订《保安员管理规定》、《考勤制度》、《请销假制度》、《奖惩制度》等四项日常管理制度，要求队(班)长始终坚持依法从严原则，严格要求、严格教育、严格管理，把目标放在建设一支政治合格、清正廉洁、素质优良、业务熟练、纪律严明、服务周到、形象良好、作风过硬的保安队伍。同时抓好岗前培训，着力提高队伍的工作水平和专业技能。

4、完善管理制度，提高队伍战斗力

高素质的保安队伍对于业务发展具有决定性意义，我中队遵照公司把加强保安队伍建设作为一项中心任务来抓，根据队伍的工作情况，在原有的基础上，结合中队实际，对地铁保安员考核制度进行完善，细化和增加执勤工作及宿舍管理规定25条，并不断改善中，以求达到管理条例更符合实际操作，同时对管理制度的落实情况进行检验，结合发放整改通知书

等手段，进行教育整顿，使队伍整体战斗力能够得到进一步提升。

二、切实做好各项安全管理工作，努力创造良好地铁安全环境

1、加强素质教育培训，提高队伍业务技能

为迎接第16届亚运会在我市举行，我中队以创建“平安亚运，和谐地铁”为载体，扎实打牢我队亚运安保的业务基础，维护亚运期间的地铁安全。根据分局保安办和派出所关于做好亚运安保工作的要求，定期组织保安员分批参加由分局保安办组织的亚运保安业务培训，学习《亚运安保执勤手册》等知识；另外，为提高专业技能，我中队制定了专项训练工作方案，成立训练工作小组，开展亚运安保技能训练，主要项目包括基本队列、拳术、棍术、消防和体能，努力克服队伍懒散、怠慢、怕苦、怕累、无组织纪律性、不负责任的毛躁心态，解决业务知识不足、群众观念淡薄，化解意识不强、执勤工作不到位等问题，加强培养队员尽忠职守、勤勤恳恳、踏实的工作热情，提高队员的身体素质和业务技能，为圆满完成亚运安保提供强有力的保障。

2、改进勤务机制，提高工作效率

我中队为配合派出所民警工作，提高队伍工作效率，针对工作用餐时间岗位容易出现问题的薄弱环节，中队采取“双岗带班制”的方法，通过当天带队负责人做好监督工作的同时，在工作用餐时间负责加强对重点车站的治安防控，保面保点，防止出现岗位空缺的情况，实现一专多能，确保了车站的治安秩序稳定。

3、积极参与反恐演练

今年中旬，分局在地铁全线范围内开展亚运反恐演练，我中

队积极响应，根据分局保安办和派出所的统一部署要求，全体保安员参加了演练，通过调整人员分配，加强重点车站的安保力量，在工作中，注意观察发现可疑人及其行为和可疑物品，发现可疑物品时应冷静，不要慌张，及时向派出所汇报相关情况，同时，拉警戒带设路警戒区域，协助民警做好乘客疏导工作。凭借扎实过硬的基本功和顽强的拼搏精神，展示了中队的良好精神风貌，达到了演练要求，受到了派出所领导的一致肯定。

4、切实做好各类大型保卫工作

一年来，中队队员根据不同时期的工作要求，积极配合民警开展治安防范工作，加强巡逻力度，确保辖区稳定。一是做好辖区各站的治安巡逻，在工作中多走动、多观察、以点盖面，提高警惕，维护好地铁辖区内的正常秩序。二是做好重大节日及大型活动安保工作。上半年，我中队完成了春运、琶洲春节焰火表演、美博会、春季广交会、“五一”等大型安保工作，出色地完成了多次警卫活动。

在工作中全体队员做到服从命令，听从指挥，以高度的热情完成工作。在“3.21”事件中，我中队保安员唐浩、凌龙、李波在万胜围地铁站执勤工作中，责任心强，行动迅速，注意发现并抓获四名违法犯罪嫌疑人，协助地面派出所破获了一宗刑事案件，受到了公司领导的嘉奖。在春节期间的安保工作中，队员们严格按照派出所的工作部署和要求，结合实际情况，以确保“三个不发生”为工作目标，全力做好春节安保工作。特别是在年初一当晚，市政府在琶洲举行春节焰火表演，给辖区车站带来了巨大的客流，当晚会结束后客流瞬间爆发，加上当晚阴雨天气，加重了对乘客的疏导工作。许多队员主动放弃休息，特意赶回辖区支援，中队克服了人员少，任务重的困难，在超负荷的情况下坚守岗位，密切配合民警疏导客流，做好治安防范。经过五小时的奋战，安全疏散乘客5万人次，全力确保了春节期间地铁辖区治安稳定。今年的春交会适逢“五一”小长假，在安保工作中，中队暂

停全部休假，加班加点，充分发扬不怕苦、不怕累，持续作战的优良作风，维护好辖区的良好秩序，向全国乃至全世界展现了广州地铁保安的良好形象，并提供优质的服务。工作中，队员们积极协助民警开展盘查，做好警戒工作，确保盘查工作的有序进行。每天顶住撤馆时强大客流的考验，确保了会展期间辖区零的发案率，圆满完成了春交会的安保工作。

三、齐心协力，完成筹建工作

今年7月，根据分局的工作安排，原大学城南站派出所正式将辖区的2号线万胜围站、琶洲站和4号线官洲站、大学城北站、大学城南站、新造站分别移交给鹭江派出所和黄阁派出所负责管理，完成了工作交接并将派出所迁移至新的驻地，同时成立嘉禾站派出所筹建工作组，工作组成员分别由李伟强所长、周积用副所长、民警班彬、万东升、黄伟斌和杨守欢等12名保安员共17人组成。在两个月的筹建期间，我中队保安员在派出所的正确领导下，认真做好派出所工程检验、新辖区各站的实地考察、摸清辖区范围内的地形地貌和治安形势以及周边环境等工作，努力克服了派出所筹建时期生活条件差、作息困难和正式挂牌运作磨合期的重重困难，团结一心，开拓进取，为派出所的建设做出了大量的工作，为派出所的提前落成赢得了时间。

9月25日，嘉禾站派出所终于落成运作，同时成立了嘉禾保安中队，筹建组的所有保安员成为了中队的核心组成部分，在队伍建设初期，各成员积极进取，刻苦耐劳，全身心投入到建设工作中。在分局保安办的大力支持下，迅速从其他中队调配人员到我中队，补充力量，增添血液。我中队在短时间内快速调整安排，做好队伍管理，积极开展岗前培训工作，夯实队伍基础。特别是在10月30日地铁机场线开通当日，中队提前做好保卫工作方案，制定勤务安排，在人手紧缺的情况下，合理调配人员，并挑选了一批工作能力强，业务精湛的队员负责开通仪式的现场保卫，确保了机场线的顺利开通。

四、全力做好亚运安全保卫工作

我中队在成立不久便迎来了广州亚运会的举行，为全力做好亚运安全保卫工作，我队在分局保安办和派出所的正确领导下，把深入开展亚运安保工作作为贯彻到工作的重中之重来抓，以非比寻常的信心和干劲，举全队之力，集全队之智，精心组织、周密部署，全面做好亚运期间地铁的治安防控工作，圆满完成了亚运安保各项工作的落实。

1、健全组织，加强领导

根据分局保安办的亚运安保工作总体部署，我中队确立了全方位抓管理促发展的工作思路，健全中队管理组织架构，全队成立亚运安保工作领导小组1个，组建警区独立管理小组3个，1个内保班，1个后勤保障组及1个监控小组，安全先后制定、下发方案、通知等23个，召开工作部署会8场次，明确具体任务分工和责任归属，促进了亚运安保工作的末端落实。

2、多措并举，确保安全

我中队把“立足本职，尽职尽责，热情服务”作为实现平安亚运的工作目标，积极围绕平安亚运开展各项安全保卫工作，多措并举，齐心协力把分局保安办和派出所的各项要求落到实处。首先，召开亚运安保形势分析会，研究制定专项工作方案，有组织，有步骤实施安保工作；加强业务技能培训，积极组织全体保安员学习亚运安保知识，提高队伍整体作战能力；严格管理队伍，塑造良好保安形象，中队坚持以导为主、以管为辅，教育引导，并通过各项管理、考核标准辅以管理，规范队伍纪律性，提高队伍整体素质，营造良好的亚运安保软环境；树立典型，表扬先进，对工作积极主动，做好人好事的保安队员进行表扬，充分发挥示范带头作用，同时，出版亚运安保专题板报，宣扬好人好事精神，努力营造亚运安保氛围，并作为凝聚队心、鼓舞士气和促进工作的重要手段。亚运安保工作期间，中队没有一名队员出现厌战情绪和请假

离岗现象，队伍纪律良好，同时，涌现出李运祥、曹健聪等一大批好人好事，有力地促进了各项安保工作的落实。

3、明确重点，落实防范

围绕派出所中心工作开展“平安亚运”的工作重点，中队先后组织1781人次进行机场线开通、亚运会(亚残运会)开、闭幕式等7次大型保卫任务，认真落实分局严厉打击非法炒卖亚运赛事门票的行动，协助派出所民警抓获违法犯罪嫌疑人2名、处理打架斗殴、醉酒滋事者30多人；提高工作效率，全力协助地铁安检工作，对乘客行李，包裹过机检查约472.7万件，查获违禁物品4270件。有效预防和遏制各类事故、事件以及案件的发生，为亚运会、亚残运会成功举办创造良好的安全环境。

4、尽职尽责，热情服务

中队在做好本职工作的同时，也热心为群众做好事，江永乐、曹健聪拾金不昧；冯祥胜热心服务，冒雨将迷途乘客送回家中；“活地图”潘继峰，热情为乘客指路。队员们的爱心与热情无处不在，为广州亚运会增添了不少光彩，树立了地铁保安良好形象。在亚运安保工作期间，中队共帮助护送迷途乘客2人，拾获手机、数码相机、钱包现金等财物，为乘客挽回经济损失10万余元，收到感谢信12封。

5、全心全意，保障后勤

“兵马未动，粮草先行”，亚运安保工作期间，为做好后勤工作，中队成立了后勤服务保障组，由主管领导和主管民警直接管理，利用派出所食堂为队员们提供饮食服务，严格要求把好关，并及时送到保卫一线，使队员们工作认真，干劲十足。亚运安保期间，后勤保障组李运祥、张大江等同志积极负责，刻苦耐劳，带领队员切实做好后勤保障工作，共加班1452小时，供应伙食16526人次，实现质量“零差错”的目

标。

五、以人为本，促进队伍和谐发展

1、开展集体活动，培养团队精神

我中队为了缓解队员们长期以来形成的工作压力，同时管理好队伍思想，促进队伍和谐发展，先后组织队员到大夫山森林公园春游，到瀛洲生态公园进行烧烤等集体活动，队员们都玩得很开心，不仅缓解了工作压力，放松了心情，也让队员拓展了身心，消除工作积虑，充实了自己，学到了很多，让队员体会到了集体的温暖，提高了团队意识，增进了同事间的情谊，也增强了队伍的凝集力。

2、热情服务，共创和谐团队

派出所领导积极关心队员的生活和工作，针对一些外地或家里比较远的队员，所领导在派出所设了几间房给队员们做宿舍，并争取了空调、热水器和洗衣机等电器设备，大大提高了生活条件，让队员们感觉到有份家的温暖。同时，充分利用派出所食堂为队员们提供伙食供应，为丰富队员们的伙食，领导还提高了食堂的各项标准，要求厨房每天到菜市场购买新鲜现成的蔬菜等食品，并制定菜谱，提倡菜式多样化，给队员提供健康、可口的饭菜。亚运安保期间，主管领导和专职民警考虑到亚运期间队员们工作辛苦，特地到超市采购牛奶等营养品发放给大家。充分调动了队员们的工作积极性，更好地完成了亚运期间的安保工作。

3、用心关怀，促进和谐发展

中队主管领导和专职民警时刻将保安队员的冷暖放在心上，经常到中队办公室或执勤点与保安员谈心，深入到保安员工作一线，了解保安队员的思想脉搏，多次为保安员解决具体困难。建伍以来，摆在领导面前的不只是人手问题，还有队

员的思想问题。部分实习学生和队员在工作中表现出消极情绪，中队领导及管理干部第一时间对他们进行思想开导，消除了他们的工作积虑和其他不和谐因素，解决了队员的不良情绪，稳定了队伍思想和团结。

六、存在的问题及未来工作规划

在本年度，中队在工作上虽然取得一定的成绩，但还存在着一定的问题，不足之处更是需要深刻总结，努力改造。一是队员形象素质需要进一步提高；二是队伍管理水平需要提高；三是队伍工作离公司领导要求还有一定的距离。

在下一年的工作中，我们队伍会针对不足之处，结合队伍实际情况，扬长避短，在树立地铁保安形象和完美中队内部建设上狠下功夫，层层抓起，相信在分局保安办和派出所的领导下，在中队全体保安员的努力下，在来年会取得更好的成绩。

共2页，当前第2页12

地铁工作小结篇七

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。

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运营管理，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。

广州地铁20__年——20__年发展规划:

20__-20__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20__-20__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。

广州地铁20__年规划方案：

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通。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(20__-20__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20__年线网基础上，20__年线网增加了3号线东延段(番禺广唱清流)、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。

三、 实习内容及过程：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！

第一部分：

地铁站务员

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。

工作范围

执行下列工作任务：

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。

1、岗位的主要工作介绍

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。

2、岗位的工作难点及挑战

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”。

第二部分

地铁列车巡视员：

巧遇来自动物园站的地铁列车巡视员郭，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，他们不理睬我，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、并残、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。

地铁工作小结篇八

随着铁路运输向着高速度、高密度方向的发展，一种用于铁路行车安全的超速防护技术在世界铁路行业应运而生，目前我国各条铁路线上运行的各种内燃和电力机车均已安装了由我国自行开发研制的列车超速防护设备——列车安全运行监控记录装置。

列车监控装置包括一台主机、两台显示器及用于机车状态信息采集的传感器。列车行车命令通过轨道传送给机车，地面线路数据存储在监控主机中。主机完成列车运行速度、机车牵引工况、列车管压力、机车信号色灯条件及地面轨道信息的采集。并实施对列车制动系统的控制。两端驾驶室內的显示器用于人与装置间信息的交接。

列车监控装置可在司乘人员失去警惕，导致列车无人驾驶或

司乘人员违章操作时，对运行列车自动发出减速或停车指令，启动列车的制动系统，防止超速，并确保列车在关闭的信号机前准确停车。

监控装置对列车实施控制，依据列车限速运行曲线，其数学控制模型源于列车牵引计算，即列车制动时列车制动走行距离与列车制动力、线路坡度、列车运行速度、列车载重的计算关系。在两维坐标上可用多条曲线描述，曲线的横坐标为列车制动距离，纵坐标为列车限制运行速度。曲线上的每一点表明列车最高允许速度与制动走行距离的对应关系，列车运行中，装置根据从轨道电路得到的运行指令及线路参数，不断快速完成当前限制运行速度的解算。

监控装置还以数码显示和语音提示的方式适时向驾驶列车的司机提示各种信息。它的安全提示功能改变了列车司机仅靠了望驾驶的传统方式，现在即便是在大雾或大雪能见度很差的恶劣天气，司机也可按照监控装置提示的安全信息驾驶列车。

装置的记录功能可将列车运行中车速的变化，司乘人员操作状况，沿途信号灯变化状态，按时间和列车运行坐标位置顺序记录下来。不仅可用于事故的事后分析，更重要的是管理人员可通过每趟列车运行数据的分析，及时发现一些事故隐患，作到防患于未然。这就是监控装置被称为“列车黑匣子”的由来。

我国采用的列车超速防护技术，有不增设地面设备的优越性，适用于我国现有线路上各种铁路信号制式及各种列车的特点。控制模式通过修改控制软件即可适应各种机车及线路。线路资料采用实地测量，编辑形成数据表文件固化在数据芯片中。列车运行按照一定的方式实时调用各种控制参数及线路数据，并在通过信号机位置时校正走行误差。使设备工作稳定、可靠，控制准确。

地铁工作小结篇九

20__年，在三局调试工作中领导和同事们的关心帮助下，按照本岗位的职责要求和领导的工作安排，认真履行职责，较好地完成了各项工作任务。现将个人主要工作情况总结如下：

一. 项目概述

青岛地铁1号线，青岛市规划运营的一条跨海地铁线路，线路起于峨眉山路站，止于东郭庄站，连接黄岛区、市南区、市北区、李沧区和城阳区五个市辖区。该线路总体呈南北走向；全长60.11千米，全部为地下线，共设置41座车站，全部为地下车站。青岛地铁1号线线路起自黄岛峨眉山路与长江路交叉口，沿长江中路、长江东路、滨海大道、跨海向北进入青岛主城区，之后沿费县路向东左转穿过青岛火车站广场，沿即墨路北侧、胶州路、和兴路、人民路、四流南路、胶济铁路东侧、仓安路、兴华路、重庆路、风岗路、中城路、209省道终至东郭庄(s209和青新高速交叉处西南处)。青岛市地铁1号线工程设控制中心一座，控制中心设在黄岛区。

青岛地铁1号线一期工程(北段)包括15个车站。此次联调的北段开通区域(东郭庄站、沟岔站、农业大学站、正阳站、小寨子站、风岗路站、流亭站、仙家寨站、瑞金站、遵义站、南岭路、兴国路站、永年路站、沧安站、共14车站)

二. 联调内容

综合联调是城市轨道交通工程建设阶段向运营阶段协调、有序过度的关键环节，是实现城市轨道交通的建设目标的措施，通过综合联调可以检验各系统是否达到设计标准以及是否达到承包单位合同中规定的各项性能指标，确定全系统的最佳匹配，为城市轨道交通的顺利开通和良好运营奠定坚实的基础。综合联调的目的主要有以下几个方面：

1. 地铁工程是一项多种先进技术集成、运营安全要求高的系统工程，综合联调是在机电设备安装及单体调试完成后，开通试运营前的一个关键环节，综合联调是项目管理的关键过程。

2. 地铁是由多个相互作用及匹配的子系统构成，是一个有机的集合体，同时也是一个多目标的复杂大系统，所以，即使各子系统均满足规定的技术条件和参数指标，也未必能够顺利的构成一个大系统。所以必须进行综合联调。

3. 验证各系统设备之间协同运作的功能是否满足设计的要求，检验各系统设备和相关运营人员在地铁正常运营和事故应急情况下能否协调、有序地工作。

4. 暴露存在的问题，及时对各系统的技术参数进行调整与修改，使其满足运营的实际需要。

5. 通过综合联调使运营人员熟悉线路、设备的技术参数、设计标准、操作方法、注意事项，为工程进入试运行及开通试运营做好准备。

为达到以上综合联调目的及效果，同方股份专业工程师全面配合组织、跟踪、知道各综合联调项目的实施，协调解决实施过程各类问题、整改情况、系统功能现状等进行全面细致分析，质量评估报告可直接应用于：

1. 作为青岛市地铁1号线一期工程西段试运营基本条件专家评估的支持材料，为开通试运营提供依据。

2. 为青岛地铁集团有限公司运营分公司对各系统维修规程、操作手册进行修订提供帮助。及时对新规章进行调整，以确保新规章的必要性和实用性。

3. 为后期系统维护保养、升级改造、新鲜筹备提供资料参考。

4. 为青岛市地铁后续新建线路的综合联调工作筹备、组织、实施提供资料参考。

地铁工作小结篇十

来到公司已经将近半年时间，回顾刚来公司的情景，受到了公司领导的关心、重视，让我切身体会到自己的责任与义务。经过公司两个礼拜的培训，了解公司的概况，更加让我坚定了自己的决心，通过学习公司的规章制度、党政工作、社保工作、物资管理、法律法规、安全质量、工程进度、成本管理等，让我初步认识到作为一个见习生应该具有的责任感和使命感。“虚心向前辈学习”是我的首要任务，“自信、踏实、积极、不骄不躁、忠诚”是我的原则，“别人不做的我能做，别人能做的我做的更好”是我的个人目标。我充满信心，怀着对“求学、认知”的迫切心情，来到了宁波轨道交通1号线机电安装项目部。

来到项目部，受到大家的热切关心，让我感受到家的感觉。而我也始终把虚心学习放在第一位，通过自己的努力、师父的指导、师兄们的指点，自己的进步也小有成效。作为一个工程人员，掌握识图的技巧，是我们必备的知识，经过师父的悉心教导，在识图方面也算是小有心得，也了解、熟悉了地铁机电安装项目的施工特点、工序流程。通过参与工程量的统计、施工方案的编制、备料计划的编制、劳动力配置计划的编制、作业指导书的编制、进度计划的编制等工作，掌握了工程前期的一些工作流程。经过在材料加工现场、安装现场的学习，强化了专业知识，也掌握了一些质量的控制要点。通过对弱电专业知识的简单学习，加强了通风空调专业与弱电专业之间的联系。同时，自己也有不足的方面，缺乏经验就是自己的短板，由于地铁施工环境的复杂，施工中会遇到很多不可遇见的问题，在这方面我要多向经验丰富的师傅们学习，学习他们预知问题、处理问题的经验。问知路无尽止，自信剑伴终身，要做的还有很多，做过的还不够好，努力做好，用心领悟，争取做好每一件事。