

2023年交通运输调研报告(大全5篇)

报告是一种常见的书面形式，用于传达信息、分析问题和提出建议。它在各个领域都有广泛的应用，包括学术研究、商业管理、政府机构等。写报告的时候需要注意什么呢？有哪些格式需要注意呢？下面是小编为大家带来的报告的范文模板，希望能够帮到你哟！

交通运输调研报告篇一

根据市局《转发关于开展交通运输法治政府部门建设情况调研工作的通知》精神，我局非常重视，立即组织有关人员进行认真调研，现将调研情况报告如下：

县交通运输局设4个内设机构，分别是办公室、行政服务股、财务股、综合股，下属3个事业单位，分别为县公路运输管理所（副科级）、县港航管理所（副科级）、县县乡公路管理站（正股级）。县交通运输局机关行政编制为10名。多年来，我局行政执法队伍基本上由县人社部门分配，通过岗前培训、考核进入执法岗位，法律知识不够丰厚牢固，执法业务不够熟悉。

在运政执法队伍能力建设方面，采取组织集中培训、参加省市培训等方式，有针对性地在所执法人员中开展专门的法律法规专业知识培训活动。加强对行政处罚行为的监督，严格要求稽查人员在行政处罚中坚持合法性与合理性，处罚与教育相结合，推行“阳光执法、文明行政”工作理念。

在交通执法硬件建设方面，我局在资金比较困难的情况下，努力改善执法条件，先后配备了4辆执法专用车辆，装备了对讲机、录音笔、摄像机、照相机等执法摄像、录音、通讯设备。

县交通运输局认真对照行政许可要求和规定，对现有的行政审批项目逐项进行清理，凡规定要取消的项目坚决予以取消，依法保留了县乡公路建设项目施工许可、港口工程竣工验收、道路旅客运输、机动车维修、驾驶员培训、农村客运班线、客运站、货运站、货物运输等22个行政许可项目、5个保留实施的投资项目审批项目。依托行政监察网和政府信息公开平台对保留的行政许可事项和投资项目的审批程序的流程予以了公布。

去年以来，从信访、机关效能投诉、三送热线等途径收集到的信息看，群众所反映的内容大部分涉及到公路建设与管理，公交运营，出租车经营等问题。对群众反映的问题，我们尽力整改，对一时无力整改的，积极做好沟通解释工作。对全县交通行业发展，我们按规划、计划搞好建设，全力优化交通环境，努力提升交通运输保障水平。全县交通环境及运输服务水平有了质的提升，保持了全县交通运输行业安全稳定。

1. 人员文化素质偏低，职工年龄老化。因现有公路运输管理机构和县乡公路管理机构人员来源大部分都是从其它单位调入较多，年龄相应偏大，文化水平普遍偏低（全日制大专以上学历3人占总人数21%，40周岁以上7人占总人数50%），与当前道路运输行业迅猛发展的要求不相适应。
2. 人员工资自收自支编制与交通行政执法岗位不相适应[]20xx年成为油税费改革前上述两个机构主要职责为征收公路养路费和运输管理费，工资性质为自收自支。成品油税费改革后，工作职责转为行政管理，开展交通执法工作。因此，自收自支编制与担负的行政执法任务不相适应，建议将运管所、县乡公路管理站编制性质转为财政全额拨款事业单位。
3. 县级交通部门未设置法制专门内设机构，现场执法与案件处理难于分离，给执法管理带来矛盾和困难。
4. 有些行政许可事项县级交通部门无法审批，建议不要下放

县级交通部门。如：县乡公路建设项目施工许可、县乡公路建设项目和公路修复项目竣工验收、农村渡口改渡建桥项目和可行性研究报告以及桥梁长度100米以上项目的施工图设计审批和竣工验收等。

1. 我局所属三个事业单位，其中港航所为财政拨款事业单位，运管所和公路站为自收自支事业单位，鉴于运管所、公路站依法承担的交通运输行业管理职能的重要性以及中央转移支付的稳定保障性，为充分调动人员工作积极性，解决其后顾之忧，建议上级部门将我局运管所、公路站由自收自支转为财政拨款。

2. 尽快出台《道路运输法》，提升道路运输管理法律层次，扩大社会影响面，提高运输管机构的社会地位，加快《道路运输法》法律的立法步伐，增强运政执法的权威性和独立性，杜绝违章车驾驶员不配合执法、拒检逃逸、暴力抗法等现象。

交通运输调研报告篇二

根据《政协章程》规定，按照政协工作要点安排，县政协从7月至8月对我县交通运输工作进行了专题调研。调研组分别深入交通运输局机关、下属单位、服务对象、县级相关部门、部份乡镇，通过听、看、问、访、召开座谈会和问卷调查等形式，对县交通运输局以来的工作情况进行了认真、客观、深入的调查和了解。在调查过程中，共召开座谈会16次，参会人员129人次，发出问卷调查129份，收回129份；个别谈话或交换意见107人；走访服务企业和服务对象9户，征求了市级主管部门的意见，基本了解了县交通运输局20以来的工作情况。总体认为：县交通运输局班子团结协作、凝聚力强，工作思路清晰、重点突出，工作措施有力、扎实有效，管理规范、运行良好，敢于创新、成绩一流。现将调查情况报告如下：

一、年以来的主要工作

（一）班子建设坚强有力

工作好不好，关键在领导，关键在一班人。县交通运输局始终坚持把“团结、务实、创新、廉洁”作为班子和干部队伍建设的总要求，把加强领导班子建设放在首位，不断加强干部队伍建设和管理，切实改进思想作风和工作作风，领导班子和干部队伍建设取得了一定成效，受到上级机关，下属单位，服务对象和社会各界的好评。主要呈现在：一是强化思想作风建设，提升执行力。严格执行中心组和机关学习制度，不断加强政治理论业务学习，提高政治觉悟和业务能力；切实抓好民主集中制建设，增强班子的凝聚力；保持和发扬交通系统团结拼搏、能打硬仗的优良作风。在人事安排、资金划拨等重大事项上，坚持做到集体研究、集体决策，保证了各项工作的民主性和科学性，做到了“心往一处想、劲往一处使”，开成了工作合力，增强了班子战斗力。二是党风廉政建设制度进一步落实。

交通运输局党政班子高度重视党风廉政建设工作，把党风廉政建设列入重要议事日程，与各项工作同安排、同开展、同检查、同考核；党风廉政建设责任明确、制度健全，建立健全了党政主要领导负总责、分管领导具体负责、部门各负其责、党员干部人人有责的反腐倡廉工作格局，认真落实《建立健全惩治和预防腐败体系—2012年工作规划》，深入开展工程领域突出问题专项治理，严格执行领导干部个人重大事项报告、述职述廉、民主评议等制度，把党风廉政建设工作纳入年度目标考核；强化风险控制、措施具体，针对交通运输工作点多线长面广量大的特点，查找廉政风险点409个，制定了切实有效的防控措施433条，建立完善交通各领域防范机制10个，各类制度55个。完善的制定、具体的措施使广大干部职工切实做到了明纪律、讲纪律、守纪律。

（二）项目工作扎实有效

2012年以来，交通运输局认真贯彻落实县委、县政府四大发

展战略和“四个领先、一个赶超”的目标要求，履职尽责，狠抓落实，全面完成了交通运输工作的各项目标任务。

1、全域统筹，加快基础设施建设。抢抓我县被列入全省城乡交通运输一体化示范试点县的历史机遇，全力争取上级资金和政策支持，全面加强项目建设。2012年至今，交通建设累计完成投资25396万元，向上争取到位资金12851万元。

一是全力配合推进省市重点项目。配合完成岷江航电、成贵铁路、仁沐马高速在我县境内的前期工作，力促项目早日开工。目前，岷江航电犍为梯级已报国家发改委进行项目核准；成贵铁路正在进行环评、勘界、拆迁、组卷、报征等前期工作；仁沐马高速公路“可研”已通过，初设线路方案已基本完成，犍为岷江特大桥选址已审定，今年将开工建设并研段；力争开发建设犍为岷江特2桥。同时，配合完成了国道213线沙咀至岷江大桥段9公里沥青混凝土路面改造。

二是强力推进县重点项目。2012年以来，投资1.79亿元的国道213线县城过境段5.8公里路基、路面工程已完成投资总额的93%，国庆节将完工通车；投资1.6亿元的清溪至大马旅游干线9.7公里自今年3月28日开工以来，进展较为顺利，正在进行路基、涵洞施工，已完成了投资总额的11.5%；估算投资6亿元的国道213线城区区过境段及岷江二桥12公里除环评、土地预审、地质评估综批以外，其他批复已全部完成，初步设计测量人员已进场测量；估算投资3826万元的南岸沱马边河大桥及乐宜高速犍为南连接线扩建工程已完成前期工作，进入公开招标阶段；估算投资1.86亿元的国道213线清溪过境段5.8公里线路已确定，工程可行性报告已完成并报县发改局立项，设计单位正在同步进行设计；估算投资8000万元，整体搬迁犍为汽车站和北门车站，新建犍为客运中心汽车站正在进行项目选址和建站股份协商。

三是大力推进农村公路建设。2012年以来，全县农村公路建设累计完成投资17830万元，完成县乡道路改造升级32公里，

其中南阳集镇至荣县界段2.5公里、罗纪路15.4公里、犍宜路新民至宜宾段5.3公里、龙孝路8.8公里，开工建设并可在年内通车18.9公里，其中石西路6.2公里、岷舞路5.5公里、罗南路7.2公里，且年内将建成通车，完成村道公路硬化建设312.6公里。积极开展项目前期工作，铁炭路3.5公里力争年内完工，九黄路（泉水镇至沐川黄丹镇）12.2公里准备开展项目工可、设计工作，力争年内完成前期工作。包装县乡道路建设项目11个114公里，预计可争取上级补助资金2464万元。完成了全县和30个乡镇《城乡交通运输一体化发展规划》编制工作，确立近三年的发展任务和中期发展规划，并以此为契机，已向上争取到位资金4504万元。

2、探索公路管理养护新机制，打造畅通交通。积极探索农村公路长效管养机制，全力保障公路安全畅通。一是新组建机械化养护中心。投资316.6万元组建了一支专业从事县乡道公路大中修、路面病害整治、水毁抢修和安保设施维修等应急抢险和公路快速保通的机械化队伍。目前，该中心共配有管理人员、机械操作人员、技术工人41名，新增大中小型养护机械设备20台。今年又完成了沥青储油灌安装和动力电改造，基本能够满足应急抢险和公路快速保通的要求。二是创新公路日常养护方式。

利用民间资本、资源组建了2个养护公司，将国道213部分路段、自犍路、犍罗路等国县道养护劳务承包给养护公司，实行公司化养护，不仅降低了公路养护成本，而且提高了公路养护质量和效率。三是加强公路养护规范化建设。修订完善了《干线公路大中修工程管理实施办法》、《公路桥梁管理工作制度》，建立健全国道19座、县道42座桥梁档案，并及时更新数据库。2012年，公路状况指数[mqi]国道达95.9、县道达87.6，优良路率国道87.8%、县道72.5%，管理规范化居全市前列。

交通运输调研报告篇三

铁路是国民经济发展的重要基础设施，铁路专用线是企业连接铁路的桥梁和枢纽。如何加快铁路专用线运输工作健康发展，带旺一片土地，富活一方经济，已成为我市当前经济建设思考的重大课题。加快铁路专用线运输工作，是促进国民经济良性循环和社会就业的重大举措，有利于加快货物流通，扩大企业有效需求，为经济发展提供持久的动力，对于促进市场经济发展具有极为重要的意义。

一、基本情况

上个世纪60年代初，随着娄邵铁路正式通车，我市建成了第一条铁路专用线邵阳石油站铁路专用线。后历经50多年发展建设，全市共建成了20余条铁路专用线(含专用铁路)。20**年后因企业改制，个别专用线合并或停用，现我市共有合法审批手续的铁路专用线19条，其中在我市双清区16条，邵东县2条，大祥区1条。目前在双清区经营这16条铁路专用线的企业(单位)有19家，总占地面积约2376余亩；铁路轨道31条，总长度17.13公里，有效长度8.27公里，占地面积在300亩左右；拥有大小货场48个，仓库面积27.27万平方米，职工4202余名，装卸人员约800人。铁路专用线距离车站最远的为三七五专用线，距离为7.97公里；最近的是六三三专用线，距离为605米。轨道最长的铁路专用线是中央储备粮邵阳直属库专用线(共用)，其轨道数为2条，有效长度为1.13公里，专用线末端距离车站3.47公里。

二、经营现状

我市铁路专用线承载着全市工、农业生产基本资料的运输重任，对经济发展建设起着重要的支撑作用。铁路专用线经营运输的货物种类繁多，送出的货物有非矿、矿建、金矿、粮食、化肥、鲜活、食品、纺织品、纸浆、木材、工业机械、农副产品、文教器材、日用百货等十余个品种近百种产品；运

进的货物有成品油、润滑油、沥青、钢材、矿建、水泥、木材、棉花、化工、工机、文教、非食用植物油、粮食、食品、皮棉、鲜活、饮食品、纸及纸制品等二十余个品种上百种产品。据不完全统计，铁路专用线承载着全市95%以上尿素、钾肥、成品油、润滑油等基本生产资料和60%以上的饲料、钢材、棉花、纸浆等原材料的运输任务。我市大型企业湘窖酒业的酒精原料、酿酒的粮食等全部是通过铁路专用线运输的。据统计，20**年市区货物运输总量经估算大约为1500万吨，铁路专用线运输总量近140万吨，铁路货物运输仅占比重只有约10%，铁路运输总营业额7000余万元，税收近230万元，铁路运输业在我市运输业乃至经济建设中具有巨大的发展潜力。

三、存在问题

随着交通事业的快速发展，公路远比铁路发展快。受公路运输的冲击，我市铁路运输业发展的市场逐渐缩小，铁路专用线在经营中所面临的各种矛盾也日渐突显。

(一)企业缺乏集聚力。各铁路专用线产权单位基础设施建设投入少，配套差；装卸独家经营，手段落后；与外界连接的公路建设滞后，大部分属于乡村道路，路面质量差，且断头路多；环卫设施及消防设施不足；站场建设发展缓慢，聚集和辐射能力不强，吸纳剩余劳动力、集聚运输业务的能力低，与其它运输行业发展不平衡还很严重；运输业务办理程序繁杂、中间环节多、中转时间长；运输发展特色不明显，应有的凝聚力、感染力没有充分发挥出来。

(二)产业缺乏拉动力。上世纪九十年代，我市是全省重工业基地之一，有一大批企业因产业的'发展带动着邵阳工业的发展，拉动了铁路专用线运输的繁荣。随着经济体制改革的不断深入，这些企业因产业结构调整不及时，企业本身创新能力低、产业链条短、没有全国或全省知名品牌产品，结构性矛盾明显，市场经济发展空间受到制约，无法形成特色工业主导产业，产品销售不出去、源材料运不进来，加之落后的

区位条件，糟糕的投资环境，使得我市工业经济日益边缘化。铁路专用线运输寄生于产业，企业停产难以为继，形成铁路专用线面临冷落的尴尬局面，严重制约了铁路专用线运输业的发展。

(三)规划缺乏制约力。铁路专用线运输在规划与管理上投入精力少，具体运输业务规划不细，科学性不强，没有把整体规划与局部规划、产业规划、运输发展规划有机结合起来。规划建设只是对“自发无序”建设的改进，缺乏协调统一的规划指导和调控机制，专用线企业间、铁路部门间、其他运输行业间在运输发展、基础设施建设、资源利用等方面，都不同程度地存在行业趋同、相互打压、资源浪费等问题，严重影响了运输业发展的整体效应。一些铁路专用线经营户规划约束力弱，经营随意性大，为争取货源，不计成本降低价格。铁路部门俗称“铁老大”，办理运输手续繁杂，费用高，服务难到位，货物停靠存在随意性；专用线维护独家经营，成本高，专用线企业负担重。

(四)政策缺乏推动力。

一些制约铁路专用线运输发展的政策措施没有及时加以调整，对与发展要求不相应的政策规定没有适时完善，有些已经出台的措施没有认真落实到位。当前有三大问题制约了铁路专用线运输业的发展。一是专用线属性不同制约了政策的统一规划。18户经营铁路专用线的企业属性不同，有属国有(或国有控股)，有属集体所有，还有民营的，无法出台合理的政策实施有效的指导与帮扶。二是体制问题捆住企业手脚。国有性质的专用线企业吃大锅饭的思想严重，难以拿出有效的资金进行技术改造，无法自主灵活应对市场，致使运输业务日益萧条。三是经营理念落后制约了铁路物流的发展。各铁路专用线企业座吃山空的思想严重，一些专用线企业从事单一的运输业务，不能积极主动地开拓新市场，运输业务无法实现多元化发展。

四、利弊分析

根据统计数据，我市城区内的铁路专用线年运输量一般在200万吨左右，近年来有下降趋势，仅占市区物流运输总量的百分之十几，但铁路专用线所发挥的作用却不可忽视，而且影响到我市经济建设的方方面面，现阶段来说，拆除城区铁路专用线利远小于弊。

(一)拆除赔偿成本高。城区铁路专用线轨道总长度为17.13公里，仅以每公里赔偿金额3000万元计算，光铁路专用线线路的赔偿费用就超过5亿元，加之货场、仓库等各类设施的赔偿和职工安置等各类费用，总赔偿金额将达12亿元左右，这对我市的财力是一个巨大的考验。另外，与企业进行谈判也将是一个艰难的过程，届时将消耗不少的人力物力和时间。

交通运输调研报告篇四

二、实训地点：教室

三、实训目的：

1通过交通运输的实训，熟悉并掌握现代交通运输的整个作业过程。掌握运输作业的方法和原则。

2为了更好的学习交通运输知识，巩固所学理论，获取本专业的实际知识，培养初步的实际工作能力和专业技能。

四、实训内容：

(一)各种运输方式的特点——熟悉各种运输方式的特点与经济特征。

(二)公路运输业务运作方法——熟悉公路货物运输合同签订的程序及托运单的填写步骤，掌握托运单的填写要领。

(三) 运费计算——掌握运费的基本构成及计算方法，熟悉货物运杂费所包含的主要内容及注意事项。

(四) 运输作业管理：

1 车辆调度方法——比较专车调度与循环调度的里程利用率，理解循环调度的优势。

2 车辆计划与调度——掌握车辆调度的基本步骤，熟悉车辆调度的有关要求。

3 车辆运行时间安排——掌握车辆运行时间的合理安排。

4 物资调运的优化方法——掌握物资合理化调运实施的措施。

(五) 配送作业管理：

1 最佳行驶车路线选择——掌握配送业务运行时最佳路线的选择方法。

2 最优的配送方案——掌握配送中心最优的配送方案的确定。

3 配送业务流程——掌握配送中心的配送作业流程。

(六) 运输成本、绩效管理——掌握作业成本法的基本思路，熟悉作业成本的操作方法与应用。

(七) 物流运输商业管理：

租船合同的签订——掌握签订海运租船合同谈判签订时的格式和要求，熟悉运输合同的内容及注意事项。

五、实训总结：

掌握交通运输作业的运输是物流中的一个重要的环节之一，

我们也开了一个学期的课程来学习交通运输，通过一个学期的交通运输的学习，我们知道了每个公司都会有一个属于自己的运输队伍，在这中间，我们特别注重第三方物流业中运输业务的发展，通过第三方物流中的运输业务，能够为许多工业企业节省时间，也更好地集中力量去专门生产，而把物流实行外包。

经过为期一周的交通运输实训，我对交通运输的作业流程及操作有了更进一步的了解和感触。现在，我对和交通运输的了解已经不再停留在单纯的理论层面。

物流离不开交通运输，物流运输是物流的六大要输之一，整个物流活动是由包装、装卸、保管、库存管理、流通加工、运输和配送等活动组成，其中运输是物流链中的核心环节，发挥着物流的空间效用，在整个物流运作过程中起着关键性作用。

一、物流运输的功能

运输是物流作业中最直观的要素之一。运输提供两大功能：产品转移和产品储存。

产品转移：无论产品处于哪种形式，是材料、零部件、装配件、在制品还是制成品，也不管是在制造过程中，将被转移到下一阶段，还是实际上更接近最终顾客需求的产品，运输都是不可缺少的。运输的主要功能就是产品在价值链中的来回移动。既然运输利用的是时间资源、财务资源和环境资源，那么，只有当它确实提高产品价值时，该产品的移动才是最重要的。运输的主要目的就是要以最低的时间、财务和环境资源成本，将产品从原产地转移到规划地点。此外，产品灭失损坏的费用也必须是最低的。同时，产品转移所采取的方法必须能满足顾客有关交付履行和装运信息的可得性等方面的要求。

产品储存：在仓库空间有限的情况下，利用运输车辆储存也不失为一种可行的选择。可以采取的一种方法是，将产品装到运输车辆上，然后采用迂回线路或间接线路运往其目的地。在本质上，这种运输车辆被用作一种储存设施，但它是移动的，而不是处于闲置状态。实现产品临时储存的第二个方法是改道。这是当交付的货物处于在转移之中，而原始的装运目的地被改变时才会发生。

二、运输的原则

商品运输工作，要遵循及时、安全、经济的原则，做到加速商品流通，降低商品流通费用，提高货物质量，多快好省地完成商品运输任务。

三、合理选择运输方式

公路运输的主要优点是灵活性强。铁路运输优点是速度快，主要缺点是灵活性差。水路运输的主要优点是能进行低成本、大批量、远距离的运输，其缺点是运输速度慢，受港口、水位、季节、气候影响较大。航空运输的主要优点是速度快，不受地形限制。各种运输方式都有各自的使用范围和不同的技术经济特征，选择时应进行比较和综合分析。合理选择运输工具。运输工具的经济性于迅速性、安全性、便利性之间存在着相互制约的关系。在目前多种运输工具并存的情况下，在控制运输成本时，应根据不同商品的性质、数量等，选择不同类型、额定吨位及对温度、湿度等要求的运输工具。提高运输工具的实载率，降低运输成本。在保证物资流向合理的前提下，要对物流运输流程不断进行专业设计、优化和考评，在整个运输过程中，确保运输质量，以适宜的运输工具、最少的运输环节、最佳运输线路、最低的运输费用，使物资运至目的地。减少劳力投入，增加运输能力，达到合理化的目的。

六、实训心得：

经过这几天对交通运输的实训，让我更深入的了解到，随着国民经济和社会的持续快速发展，现代物流业在起步阶段呈现出良好的发展势头，但总体上看，现代物流业发展的总体水平较低，尚处在起步阶段，现有发展与良好的区位优势 and 旺盛的市场需求不适应，在发展进程中还存在着许多问题和制约因素。而目前物流公司正面临批次越来越多而批量却越来越小等的问题，我们必须扩大规模，加快信息化网络和金融网络的建设，借鉴外国的经验和做法。同时，这次实训也把我们日常学习的与专业有关的知府紧密的接合了起来，这让我深刻明白学习是一个环环相扣的环节。了解物流工作的复杂性，运输相关的运营操作程序，并从中进一步了解、巩固与深化已经学过的理论知识了解运作方式，将我们所学到的专业知识和具体实践相结合，以提高我们的专业综合素质和能力，增强我们对所学专业的认识，提高学习专业知识的兴趣，使我们在实际中充分发挥主观能动性，真正理解并吸收课堂中所学到的知识，为将来走上工作岗位打下良好基础。可以说在这次实训中，我受益匪浅。

交通运输调研报告篇五

也不尽相同，加上我们的能力有限，要在较短的时间内对我们交通运输类这一大专业有全面的认知还不可能，因此笔者只是蜻蜓点水般的把实习过程中学习到的大概的介绍如下。

由于笔者水平有限难免挂一漏万，错误与疏漏之处一定很多，还望老师在给与批评指正，本人将深表感谢！

实习目的

通过实习，使小组成员对交通运输这个大类的专业前景和涉及内容进行深入了解，以及城市轨道交通，铁路组织，运输物流工作有一个感性认识，是理论与实际相结合的最好形式。根据本专业教学计划的安排，交通运输专业0507班于1月17日至1月26进行了为期2周的认知实习，其目的是理论联

系实际，一方面可使我们加深理解、牢固掌握在课堂上已学的课程，另一方面也为专业课教学打下一个良好的实践基础。

实习要求

为使实习顺利进行，并保证实习质量，我小组组长提出如下要求：

- 1、遵守纪律，服从领导，各抒己见，对无故不到者，视为旷课。
- 2、遵守各实习单位的各项规章制度，尤其要注意安全。
- 3、实习中要严肃认真、主动积极，做到看、写结合，做好实习日记。
- 4、实习完毕要撰写实习报告，并对相互交流感想。
- 5、勤俭节约，实习费用能省则省，做好吃苦耐劳的准备。

城市轨道交通

一个动态的城市需要一个与城市发展目标相适宜的交通体系；同样一个日新月异的城市需要更大的流动性。今天我们所学的专业是交通运输，更应当对这个关系城市发展命脉的领域有所了解。

[实习时间]201月17日

[实习地点]北京地铁车辆二公司

[实习目的]我小组成员通过实习，对城市轨道交通在城市发展中所起的作用有了更进一步的认识。了解了北京地铁二号线日常调度、管理、遇到紧急情况的处理方法等内容。参观了地铁二公司的调度室，架修室，定修室，并且详细了解了

二环线上地铁的具体运行情况。

[实习内容]年1月17日，我实习小组共同骑车半小时到了北京地铁车辆二公司，位于西城区人民法院对面。它是负责北京市二环地铁和13号线的日常工作，确保二号线和13号线的安全畅通。其担当的任务是相当繁重的。

1工作范围

2基本情况

2号线全长23.61公里，18座运营车站；13号线全长40.85公里，16座运营车站；八通线全长18.9公里，13座运营车站。内环线总共35组车辆，其中两组有缺陷，不能运营。总日客运量150万左右。

3运营流程

地铁运营流程基本如下：前一天由应用车间根据地铁的公里数安排车表号，然后由检修车间对下线运营的车辆进行检修，确保车辆能够安全运营，应用车间安排司机，报生产科，然后报调度室批准，车辆第二天就可以下线运营了。虽然车辆下线运营前都进行了检修，但是还是会在运营过程中出现一定的问题，讲解员老肖同志给我们讲解了对于意外情况的应急处理步骤。根据问题的严重程度分为掉线、救援。掉线是指列车组中两节或以下的车厢出现故障，但是还能提供足够的动力回到车场时，及时疏散乘客，停止运营直接返回停车场进行检修，并报告上级领导部门。救援是指三节及以上车厢出现故障，并且不能提供足够的动力返回车场时，由另一列车牵引回车场进行检修，并及时疏散乘客，报告上级领导部门。检修也分为日检、例检、月检、定检。日检即每天列车下线前的检修，若检查出现问题，及时安排另一辆车代替；例检一般14天一次；月检每个月一次；定检每15万公里一次。修理可分为临修(出现意外情况时)、定修(一个月一次)、架修

(三年一次)。