

2023年学生铁路实习报告(大全5篇)

报告，汉语词语，公文的一种格式，是指对上级有所陈请或汇报时所作的口头或书面的陈述。那么什么样的报告才是有效的呢？下面是小编带来的优秀报告范文，希望大家能够喜欢！

学生铁路实习报告篇一

根据实习计划，我到xx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。

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。

我实习的车站安阳西站是xx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。

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》，车站值班员应尽快与列车调度员联系，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。

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：

(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地学习，争取早日踏上工作岗位，为国家的建设和发展做贡献！

学生铁路实习报告篇二

实习时间□xxxx年4月9日—xxxx年5月2日

实习内容：

我于xxxx年4月9号作为一名即将毕业面向社会的大学生在石家庄井陘铁路局实习，实习内容如下：

4月9日：上行、内勤车号

上午主要任务是带领我们熟悉各岗位具体位置，我组分成两个小组，分别跟随带队老师分赴上下行车间。

我们首先来到到达四场，在这里我们第一次近距离接触到了钢轨，很有一种亲切的久违的感觉，我们也见到了铁路上的一些设备。沿着钢轨北上，我们看见了到达信号楼，记下路线后我们继续跟随队伍行走。在驼峰楼我们简单观察了提勾作业，比想象中的简单，但更注重工作经验。一个上午的时间我们走完了四场、五场、六场，记下了不同岗位所在位置。

下午正式开始了岗位实习，我组的第一个岗位是内勤车号。内勤车号主要工作是按站调下达的计划，把到达场送过来的货票分到不同股道上，待该方向车流达到机车牵引定数，集结出发。将货票送往出发场。

从到达场送过来的货票是通过空中飞传送的，内勤工作人员收到货票后会逐一核对货物信息，一旦发现错误，要及时在微机中加以改正。货票发往外勤后，工作人员还要再次进行货票和现车的核对。

4月17日：外勤车号、编尾楼

经过一个多小时的奔走，我们来到出发六场的外勤车号。外勤车号的主要工作是：从信号楼接收编组单，从内勤接收货票，工作人员首先将编组单与货票进行核对，核对无误后交给车号员。车号员在将货票与现车进行核对，无误后交给司机发车。

下午我们来到编尾楼，编尾楼顾名思义，位于编组站尾部。从工作人员那里我们了解到，编尾楼的主要工作是在驼峰楼将车列解体溜放在不同股道后，根据内勤车号发出的信息，调用机车将车列牵出至出发场。

4月20日：出发信号楼、驼峰楼

在出发信号楼，我们见识到了传说中的6502。在控制台上，白灯代表调车，绿灯代表车列，红色按钮代表铁鞋。调度指挥先按始端按钮，再按变通按钮，终端按钮，进路就自动建立起来了。

与出发信号楼不同，驼峰楼使用的是微机联锁。由于是全自动化驼峰，工作车间仅有两个调车信号员和一个助理调车信号员。从站调获得调车计划后，实时跟新系统会自动根据调车数量进行更新。它分为三栏：线路总长、余长及可停放车

辆数。按每辆车14米计算，当某股道有车溜放时它会自动调班至该股道并显示以上内容，溜放完毕后，自动对数据进行处理并传至调车图上。调车员的主要工作是在调车运行图上对车辆进行操作：溜放车限速、道岔转换、锁定、限速器的运行、缓解等。

当微机联锁发生故障时，人工操作台就派上用场了，它可以对限速器和道岔进行控制，使溜放作业进入正常状态。

4月21日：通过信号楼、到达信号楼

走进通过信号楼，感觉跟驼峰楼区别不大，使用的也是微机联锁，但是工作性质与出发信号楼更加接近，都是建立进路。主要的工作是办理与邻站发车、通车的相关作业。即接收邻站值班员的预告，为其准备接车进路。同时办理鼻塞，记录列车到达时刻。现场师傅热情的接待了我们，并我们进行了长达两个多小时的讲解。我们不仅对本岗位的工作有了了解，对于整个车站的大体作业以及将来自身的发展方向都有了重新定位和思考。

到达信号楼的师傅，对显示屏上的每个细节都对我们进行了详细的讲解。每当有车驶入本站时，师傅都会在值班本上记录下该车的车号、到达时刻及本站的作业。显示屏上显示的是到达场各股道的使用情况。与之前看到的一样，有车占用显示红色，无车占用的是白色区段。信号员只要点击始端按钮，再点击终端按钮，进路就自动建立。

4月23日：接发外勤、提钩组

接发外勤的工作相对简单，每天都有班计划，然后根据出发信号楼的命令，接发列车。绿旗转三圈代表同意发车，此时若出站信号机开放，道岔正确，司机就可以出站了。

提钩组办公室的设备很简单，一台传真机和两台用于联络的

电话。在接收调度所下发的班计划和调车作业计划后，只需根据调车作业计划及时通知，外出进行车列解体作业即可。

4月25日：调度行配组

每个岗位的工作都是按调度所下达的命令进行调车作业的，终于见到了调度所。

调度行配组是按方向划分或按区段划分的，如湘潭东站调、株北机车调度等。湘潭东站调的师傅对我们进行了作业大概讲解，湘潭东站总共三台调车机车，是个一级三场区段站。计划编制首先看班计划，找到需要作业的车辆，使用调车机车进行作业。确定好计划后，再根据货物清单溜放车辆。溜放完成后集结，然后发往下站。

实习收获

为期近一个月的实习过程中，我们发扬艰苦奋斗精神，不论倾盆大雨还是炎炎烈日，都坚持上岗实习。第一次我们将课堂搬到了铁路现场，所见所闻都对我们有强烈的震撼。我们也第一次与“钢轨”有了零距离的接触，道岔、铁鞋、减速器等等书本上的名词第一次有了直观的感性认识。

经过十个岗位的观察，我们对于铁路现场的工作也有了初步的'了解，同时也引发了我们很多思考。个人认为铁路现场仍然存在很多不和谐的因素，很多低价值的劳动，与自身所学相结合，使我们感觉书本上的知识虽然枯燥，但一旦熟练掌握并加以灵活运用就能带给现场工作的技术革新。同时，通过自己的观察思考，我们对于今后自身的发展也有了重新定位，更加坚定了我们为祖国的铁路事业贡献青春的决心！

三、结语

专业认知实习已经圆满结束了，可对于我们任何一人来说，

这次实习正如她所传授给我们的东西一样，在我们的生命中延续着……在这次为期一周的参观实习中，我们结合实际和学校所学的知识，对交通运输有了一个更深层的认识，甚至发现了很多理论知识在实际中的体现，一时间感到欣喜以至不知所措。这些都为我们的毕业设计和以后工作打下了良好的基础，避免了我们的毕业设计理论脱离实际，特别是让我们学到了一些先进的知识和先进的理念，这次株北之行使我对这个专业更加坚定，更加充满信心了。

同时，这次株北之行更是一次精神与意志的较量。如果意志不坚定，没有吃苦耐劳的精神，这次实习是很难从头到尾彻彻底底坚持下来的。也可以说，能够顺利完成这次实习的每一个人都是一个精神顽强，意志坚定的合格的未来铁道工作者。似火的骄阳，有时甚至甚至是弥漫着灰尘的工地，大家都没有被吓倒，都脚踏实地地走出来了，风再大，雨再大，从没有一个人因此后退。这其中的苦辣只有真正的交通工作者才能感受。

“宝剑锋从磨砺出，梅花香自苦寒来”。铁路交通工作是一项真正锻炼人，使人获得知识与磨砺的工作。我们要热爱本职工作，发扬地质工作者的优良传统，使祖国的铁路交通工作蒸蒸日上。

真诚感谢和我们同甘共苦的带队老师，感谢你们对我们无微不至的关怀和谆谆的教导，更感谢你们教会我们如何做人、如何做事。

石家庄铁路局之行将是我们一生最宝贵的财富！

学生铁路实习报告篇三

实习时间□20xx年4月9日—20xx年5月2日

实习内容：

我于20xx年4月9号作为一名即将毕业面向社会的大学生在石家庄井陘铁路局实习，实习内容如下：

4月9日：上行、内勤车号

上午主要任务是带领我们熟悉各岗位具体位置，我组分成两个小组，分别跟随带队老师分赴上下行车间。

我们首先来到到达四场，在这里我们第一次近距离接触到了钢轨，很有一种亲切的久违的感觉，我们也见到了铁路上的一些设备。沿着钢轨北上，我们看见了到达信号楼，记下路线后我们继续跟随队伍行走。在驼峰楼我们简单观察了提勾作业，比想象中的简单，但更注重工作经验。一个上午的时间我们走完了四场、五场、六场，记下了不同岗位所在位置。

下午正式开始了岗位实习，我组的第一个岗位是内勤车号。内勤车号主要工作是按站调下达的计划，把到达场送过来的货票分到不同股道上，待该方向车流达到机车牵引定数，集结出发。将货票送往出发场。

从到达场送过来的货票是通过空中飞传送的，内勤工作人员收到货票后会逐一核对货物信息，一旦发现错误，要及时在微机中加以改正。货票发往外勤后，工作人员还要再次进行货票和现车的核对。

4月17日：外勤车号、编尾楼

经过一个多小时的奔走，我们来到出发六场的外勤车号。外勤车号的主要工作是：从信号楼接收编组单，从内勤接收货票，工作人员首先将编组单与货票进行核对，核对无误后交给车号员。车号员在将货票与现车进行核对，无误后交给司机发车。

下午我们来到编尾楼，编尾楼顾名思义，位于编组站尾部。

从工作人员那里我们了解到，编尾楼的主要工作是在驼峰楼将车列解体溜放在不同股道后，根据内勤车号发出的信息，调用机车将车列牵出至出发场。

4月20日：出发信号楼、驼峰楼

在出发信号楼，我们见识到了传说中的6502。在控制台上，白灯代表调车，绿灯代表车列，红色按钮代表铁鞋。调度指挥先按始端按钮，再按变通按钮，最好终端按钮，进路就自动建立起来了。

与出发信号楼不同，驼峰楼使用的是微机联锁。由于是全自动化驼峰，工作车间仅有两个调车信号员和一个助理调车信号员。从站调获得调车计划后，实时跟新系统会自动根据调车数量进行更新。它分为三栏：线路总长、余长及可停放车辆数。按每辆车14米计算，当某股道有车溜放时它会自动调班至该股道并显示以上内容，溜放完毕后，自动对数据进行处理并传至调车图上。调车员的主要工作是在调车运行图上对车辆进行操作：溜放车限速、道岔转换、锁定、限速器的运行、缓解等。

当微机联锁发生故障时，人工操作台就派上用场了，它可以对限速器和道岔进行控制，使溜放作业进入正常状态。

4月21日：通过信号楼、到达信号楼

走进通过信号楼，感觉跟驼峰楼区别不大，使用的也是微机联锁，但是工作性质与出发信号楼更加接近，都是建立进路。主要的工作是办理与邻站发车、通车的相关作业。即接收邻站值班员的预告，为其准备接车进路。同时办理鼻塞，记录列车到达时刻。现场师傅热情的接待了我们，并我们进行了长达两个多小时的讲解。我们不仅对本岗位的工作有了了解，对于整个车站的大体作业以及将来自身的发展方向都有了重新定位和思考。

到达信号楼的师傅，对显示屏上的每个细节都对我们进行了详细的讲解。每当有车驶入本站时，师傅都会在值班本上记录下该车的车号、到达时刻及本站的作业。显示屏上显示的是到达场各股道的使用情况。与之前看到的一样，有车占用显示红色，无车占用的是白色区段。信号员只要点击始端按钮，再点击终端按钮，进路就自动建立。

4月23日：接发外勤、提勾组

接发外勤的工作相对简单，每天都有班计划，然后根据出发信号楼的命令，接发列车。绿旗转三圈代表同意发车，此时若出站信号机开放，道岔正确，司机就可以出站了。

提勾组办公室的设备很简单，一台传真机和两台用于联络的电话。在接收调度所下发的班计划和调车作业计划后，只需根据调车作业计划及时通知，外出进行车列解体作业即可。

4月25日：调度行配组

每个岗位的工作都是按调度所下达的命令进行调车作业的，终于见到了调度所。

调度行配组是按方向划分或按区段划分的，如湘潭东调、株北机车调度等。湘潭东调的师傅对我们进行了作业大概讲解，湘潭东站总共三台调车机车，是个一级三场区段站。计划编制首先看班计划，找到需要作业的车辆，使用调车机车进行作业。确定好计划后，再根据货物清单溜放车辆。溜放完成后集结，然后发往下站。

实习收获

为期近一个月的实习过程中，我们发扬艰苦奋斗精神，不论倾盆大雨还是炎炎烈日，都坚持上岗实习。第一次我们将课堂搬到了铁路现场，所见所闻都对我们有强烈的震撼。我们

也第一次与“钢轨”有了零距离的接触，道岔、铁鞋、减速器等等书本上的名词第一次有了直观的感性认识。

经过十个岗位的观察，我们对于铁路现场的工作也有了初步的了解，同时也引发了我们很多思考。个人认为铁路现场仍然存在很多不和谐的因素，很多低价值的劳动，与自身所学相结合，使我们感觉书本上的知识虽然枯燥，但一旦熟练掌握并加以灵活运用就能带给现场工作的技术革新。同时，通过自己的观察思考，我们对于今后自身的发展也有了重新定位，更加坚定了我们为祖国的铁路事业贡献青春的决心！

三、结语

专业认知实习已经圆满结束了，可对于我们任何人来说，这次实习正如她所传授给我们的东西一样，在我们的生命中延续着……在这次为期一周的参观实习中，我们结合实际和学校所学的知识，对交通运输有了一个更深层的认识，甚至发现了很多理论知识在实际中的体现，一时间感到欣喜以至不知所措。这些都为我们的毕业设计和以后工作打下了良好的基础，避免了我们的毕业设计理论脱离实际，特别是让我们学到了一些先进的知识和先进的理念，这次株北之行使我对这个专业更加坚定，更加充满信心了。

同时，这次株北之行更是一次精神与意志的较量。如果意志不坚定，没有吃苦耐劳的精神，这次实习是很难从头到尾彻彻底底坚持下来的。也可以说，能够顺利完成这次实习的每一个人都是一个精神顽强，意志坚定的合格的未来铁道工作者。似火的骄阳，有时甚至甚至弥漫着灰尘的工地，大家都没有被吓倒，都脚踏实地地走出来了，风再大，雨再大，从没有一个人因此后退。这其中的苦辣只有真正的交通工作者才能感受。

“宝剑锋从磨砺出，梅花香自苦寒来”。铁路交通工作是一项真正锻炼人，使人获得知识与磨砺的工作。我们要热爱本职

工作，发扬地质工作者的优良传统，使祖国的铁路交通工作蒸蒸日上。

真诚感谢和我们同甘共苦的带队老师，感谢你们对我们无微不至的关怀和谆谆的教导，更感谢你们教会我们如何做人、如何做事。

石家庄铁路局之行将是我们一生最宝贵的财富！

学生铁路实习报告篇四

实习目的：

依据实习计划，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。

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，依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，依据货场的作业情况，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，依据货运员的汇报，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，按规定着装标志齐全，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。

车站值班员应严厉按《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。车站值班员应严厉把关施工维修，施工前应登记《行车设备检查登记簿》，车站值班员应尽快与列车调度员联系，并依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厉掌握开通条件，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厉执行，严厉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。

学生铁路实习报告篇五

实习时间□xxxx年4月9日—xxxx年5月2日

实习内容：

我于xxxx年4月9号作为一名即将毕业面向社会的大学生在石家庄井陘铁路局实习，实习内容如下：

4月9日：上行、内勤车号

上午主要任务是带领我们熟悉各岗位具体位置，我组分成两个小组，分别跟随带队老师分赴上下行车间。

我们首先来到到达四场，在这里我们第一次近距离接触到了钢轨，很有一种亲切的久违的感觉，我们也见到了铁路上的一些设备。沿着钢轨北上，我们看见了到达信号楼，记下路线后我们继续跟随队伍行走。在驼峰楼我们简单观察了提勾作业，比想象中的简单，但更注重工作经验。一个上午的时间我们走完了四场、五场、六场，记下了不同岗位所在位置。

下午正式开始了岗位实习，我组的第一个岗位是内勤车号。内勤车号主要工作是按站调下达的计划，把到达场送过来的货票分到不同股道上，待该方向车流达到机车牵引定数，集结出发。将货票送往出发场。

从到达场送过来的货票是通过空中飞传送的，内勤工作人员收到货票后会逐一核对货物信息，一旦发现错误，要及时在微机中加以改正。货票发往外勤后，工作人员还要再次进行货票和现车的核对。

4月17日：外勤车号、编尾楼

经过一个多小时的奔走，我们来到出发六场的外勤车号。外勤车号的主要工作是：从信号楼接收编组单，从内勤接收货票，工作人员首先将编组单与货票进行核对，核对无误后交给车号员。车号员在将货票与现车进行核对，无误后交给司机发车。

下午我们来到编尾楼，编尾楼顾名思义，位于编组站尾部。从工作人员那里我们了解到，编尾楼的主要工作是在驼峰楼将车列解体溜放在不同股道后，根据内勤车号发出的信息，调用机车将车列牵出至出发场。

4月20日：出发信号楼、驼峰楼

在出发信号楼，我们见识到了传说中的6502。在控制台上，白灯代表调车，绿灯代表车列，红色按钮代表铁鞋。调度指挥先按始端按钮，再按变通按钮，终端按钮，进路就自动建立起来了。

与出发信号楼不同，驼峰楼使用的是微机联锁。由于是全自动化驼峰，工作车间仅有两个调车信号员和一个助理调车信号员。从站调获得调车计划后，实时跟踪系统会自动根据调车数量进行更新。它分为三栏：线路总长、余长及可停放车辆数。按每辆车14米计算，当某股道有车溜放时它会自动调班至该股道并显示以上内容，溜放完毕后，自动对数据进行处理并传至调车图上。调车员的主要工作是在调车运行图上对车辆进行操作：溜放车限速、道岔转换、锁定、限速器的运行、缓解等。

当微机联锁发生故障时，人工操作台就派上用场了，它可以对限速器和道岔进行控制，使溜放作业进入正常状态。

4月21日：通过信号楼、到达信号楼

走进通过信号楼，感觉跟驼峰楼区别不大，使用的也是微机联锁，但是工作性质与出发信号楼更加接近，都是建立进路。主要的工作是办理与邻站发车、通车的相关作业。即接收邻站值班员的预告，为其准备接车进路。同时办理鼻塞，记录列车到达时刻。现场师傅热情的接待了我们，并我们进行了长达两个多小时的讲解。我们不仅对本岗位的工作有了了解，对于整个车站的大体作业以及将来自身的发展方向都有了重新定位和思考。

到达信号楼的师傅，对显示屏上的每个细节都对我们进行了详细的讲解。每当有车驶入本站时，师傅都会在值班本上记录下该车的车号、到达时刻及本站的作业。显示屏上显示的

是到达场各股道的使用情况。与之前看到的一样，有车占用显示红色，无车占用的是白色区段。信号员只要点击始端按钮，再点击终端按钮，进路就自动建立。

4月23日：接发外勤、提勾组

接发外勤的工作相对简单，每天都有班计划，然后根据出发信号楼的命令，接发列车。绿旗转三圈代表同意发车，此时若出站信号机开放，道岔正确，司机就可以出站了。

提勾组办公室的设备很简单，一台传真机和两台用于联络的电话。在接收调度所下发的班计划和调车作业计划后，只需根据调车作业计划及时通知，外出进行车列解体作业即可。

4月25日：调度行配组

每个岗位的工作都是按调度所下达的命令进行调车作业的，终于见到了调度所。

调度行配组是按方向划分或按区段划分的，如湘潭东站调、株北机车调度等。湘潭东站调的师傅对我们进行了作业大概讲解，湘潭东站总共三台调车机车，是个一级三场区段站。计划编制首先看班计划，找到需要作业的车辆，使用调车机车进行作业。确定好计划后，再根据货物清单溜放车辆。溜放完成后集结，然后发往下站。

实习收获

为期近一个月的实习过程中，我们发扬艰苦奋斗精神，不论倾盆大雨还是炎炎烈日，都坚持上岗实习。第一次我们将课堂搬到了铁路现场，所见所闻都对我们有强烈的震撼。我们也第一次与“钢轨”有了零距离的接触，道岔、铁鞋、减速器等等书本上的名词第一次有了直观的感性认识。

经过十个岗位的观察，我们对于铁路现场的工作也有了初步的了解，同时也引发了我们很多思考。个人认为铁路现场仍然存在很多不和谐的因素，很多低价值的劳动，与自身所学相结合，使我们感觉书本上的知识虽然枯燥，但一旦熟练掌握并加以灵活运用就能带给现场工作的技术革新。同时，通过自己的观察思考，我们对于今后自身的发展也有了重新定位，更加坚定了我们为祖国的铁路事业贡献青春的决心！

三、结语

专业认知实习已经圆满结束了，可对于我们任何一人来说，这次实习正如她所传授给我们的东西一样，在我们的生命中延续着……在这次为期一周的参观实习中，我们结合实际和学校所学的知识，对交通运输有了一个更深层的认识，甚至发现了很多理论知识在实际中的体现，一时间感到欣喜以至不知所措。这些都为我们的毕业设计和以后工作打下了良好的基础，避免了我们的毕业设计理论脱离实际，特别是让我们学到了一些先进的知识和先进的理念，这次株北之行使我对这个专业更加坚定，更加充满信心了。

同时，这次株北之行更是一次精神与意志的较量。如果意志不坚定，没有吃苦耐劳的精神，这次实习是很难从头到尾彻彻底底坚持下来的。也可以说，能够顺利完成这次实习的每一个人都是一个精神顽强，意志坚定的合格的未来铁道工作者。似火的骄阳，有时甚至甚至是弥漫着灰尘的工地，大家都没有被吓倒，都脚踏实地地走出来了，风再大，雨再大，从没有一个人因此后退。这其中的苦辣只有真正的交通工作者才能感受。

“宝剑锋从磨砺出，梅花香自苦寒来”。铁路交通工作是一项真正锻炼人，使人获得知识与磨砺的工作。我们要热爱本职工作，发扬地质工作者的优良传统，使祖国的铁路交通工作蒸蒸日上。

真诚感谢和我们同甘共苦的带队老师，感谢你们对我们无微不至的关怀和谆谆的教导，更感谢你们教会我们如何做人、如何做事。

石家庄铁路局之行将是我们一生最宝贵的财富！