# 2024哈工大交通工程学习心得

来源：网络 作者：花开彼岸 更新时间：2024-09-10

*第一篇：2024哈工大交通工程学习心得2024年专业技术人员知识更新培训交通工程学习心得谈谈我国道路交通安全的现状分析及对策研究的心得目前，随着交通事业的迅速发展，交通安全问题在人们生产生活中日益突出，这一问题已经受到社会各界的广泛重视。...*

**第一篇：2024哈工大交通工程学习心得**

2024年专业技术人员知识更新培训交通工程学习心得

谈谈我国道路交通安全的现状分析及对策研究的心得

目前，随着交通事业的迅速发展，交通安全问题在人们生产生活中日益突出，这一问题已经受到社会各界的广泛重视。通过本次道路交通安全这方面的知识的学习，提高了交通安全意识，树立关爱自身，关怀他人，关心社会，关注公益的良好道德素质。下面是针对道路交通安全学习一点心得：

交通安全是一个世界性的课题, 我国是一个道路交通事故高发且事故死亡率高的国家, 针对我国交通事故的特点提出解决措施, 对遏止事故、降低死亡率十分必要。在分析我国道路交通事故现状的基础上, 谈谈我国道路交通安全对策的研究内容及改善措施。

一、目前国内交通状况

近年来, 随着我国经济不断地持续高速增长, 综合国力得到了极大提高, 一方面人民生活水平得到了极大改善, 家庭拥有汽车数量大幅度增加, 人们出行次数日趋增多, 另一方面经济繁荣也促进了交通运输行业的发展, 营运车辆保有量逐年增加。直接结果使我国机动车保有量迅猛增长。

尽管我国交通基础设施的投资巨大, 但道路通车里程的增加仍满足不了快速增加的车辆出行的需求, 加之其他相关因素的共同影响, 如驾驶员素质、守法意识、道路状况、车辆性能等, 造成了我国目前道路交通事故数、交通事故伤亡人数及经济损失居高不下, 交通安全形势恶劣, 引起了国家及相关部门的高度重视。

国民经济的高速发展固然可能带来交通率的提高, 但道路交通事故的发生、发展有其固有的规律, 许多密切相关的内在因素是导致事故的根本原因。因此根据我国道路交通安全的实际特点, 分析其内在规律, 研究制定道路交通安全对策, 完善道路交通事故预测预警系统, 是遏制事故、改善交通安全的重要途径。

我国新一轮经济的快速发展, 带来了交通运输行业的大发展, 人民生活水平的不断提高, 同时带来了道路交通事故的增加,尽管由于各方面采取了大量有效的措施, 使得我国道路交通安全状况有某种程度的改善, 但总体状况尤其是

危险程度仍然十分严重, 因此有必要做进一步的研究和探讨。

机动车驾驶人员违法肇事是造成交通事故的主要原因。道路的类型及等级在一定程度上影响着道路交通事故的发生及严重程度。从以往道路交通事故统计情况分析, 公路交通事故起数略多于城市道路, 而公路交通事故死亡率远高于城市道路； 二、三级公路和城市主干路事故多发, 50%以上的道路交通事故死亡发生在二、三级公路上。摩托车驾驶人，农村人口、进城农民工以及城市个体劳动者是交通事故伤亡的主要人员。

通过对我国道路交通事故现状及特点的分析, 结合我国的实际情况, 对我国道路交通安全状况做客观的评价, 有助于认识我国道路交通安全形势, 便于研究对策, 找出解决办法, 制定解决措施。

二、道路交通安全对策研究

目前，我国道路交通事故的发生处于不断增长期, 事故发生的频率高。尽管近年来采取了大量的有效措施, 暂时遏制了事故增长的趋势, 但道路交通事故发生的内在因素并没有得到根本的消除。具体表现在：机动车保有量快速增长、各类道路通车里程的增加幅度远低于机动车的增加幅度、交通参入者守法意识淡薄、道路交通运输需求旺盛等。

根据我国道路交通安全现状, 借鉴国外成功的经验, 制定我国的交通安全对策是解决我国道路交通事故的根本途径。

目前, 世界上许多国家都制定了预防道路交通事故的交通安全对策。因此, 我国在研究和制定适合我国特点的道路交通安全对策。

道路交通安全对策的研究内容是：在分析我国道路交通安全现状、形势的基础上, 研究道路交通事故的成因、预防对策, 提出我国道路交通安全计划, 道路交通安全管理的机制；对于具体问题, 从理论到实践进行专项研究, 提出具体、详细的解决方案, 从而有效地改善我国道路交通安全状况。

根据以上分析, 建立如下的道路交通安全对策研究框架：

1、道路交通安全管理现状分析与对策研究；

2、道路交通安全管理政策影响研究；

3、道路交通安全法规及执法系统的研究；

4、道路交通交通安全管理机制的研究；

5、基于大众心理学的交通文化研究及交通安全教育的社会化和针对性研究；

6、机动车驾驶员培训宣传教育的研究；

7、道路交通及交通工程设施对交通安全影响的研究；

道路交通及交通工程设施与车辆特性的适应程度对交通安全的影响的研究；

8、道路交通事故(尤其是重特大交通事故)预防对策的研究；

9、道路交通事故紧急救援系统的研究。

三、解决我国道路交通安全问题的关键措施研究

根据我国道路交通安全对策研究的需要, 认真分析我国道路交通事故发生的规律和特点, 采取有针对性的预防和减少交通事故的措施, 是实施和实现交通安全对策的具体体现。

具体措施如下：

1不断完善交通管理和交通工程设施, 如道路交通中的标志、标线、信号、隔离设施及其他相关的交通安全设施；

2对于自然条件较差的道路, 应注重交通安全防护设施的建设和设置, 如盘山公路或临近沟壑、河流的道路, 为避免车辆坠崖、坠河等重大恶性交通事故的发生, 设置牢固的防护栏(防护墙)十分必要；

3加强车辆安全性能的检测, 保证车辆良好的车况；

4建立有序的道路交通运输市场, 彻底杜绝超载、超限问题；

5重视广大交通参入者的守法意识的教育, 在社会心理学研究的基础上, 充分研究交通参入者的心理活动；

6认真研究天气、气候等自然条件对行车安全的影响, 加强雨、雪、雾天的行车管理和控制, 如根据天气状况(雨雪雾天), 采取封闭高速公路或限制车辆进入的方法, 避免重特大交通事故的发生；7认真研究道路交通事故发生、发展的规律, 建立和完善道路交通事故预测预警系统及机制, 如对事故多发点、线、区域的预警, 对节假日的预警, 对道路运输繁忙季节的预警；

8通过建设完善的交通事件

检测系统及信息传输网络, 建立和完善交通事故快速反应及紧急救援系统, 减少二次事故的发生及死亡；

9借鉴国外经验, 根据我国的实际, 建立以政府为主导的现代交通安全管理

体制与机制；

10制定我国的中长期交通安全规划与目标。

交通事故是一个世界性的问题, 各国都在研究和探讨预防事故、减少伤亡的措施, 制定相应对策。

我国是一个道路交通事故频发、事故伤亡严重的国家, 因此, 交通事故相关的研究十分必要。通过本次道路交通安全知识的学习，不仅对交通安全知识进行深入学习，掌握了一些安全防护知识，更加强了对交通事故等突发类安全事件的预防和应对能力，进一步增强我们的安全意识和自我保护意识。愿我们的生活每天都充满阳光和鲜花。同时也明白作为一个交通工作者所肩负的责任，珍惜生命，珍爱他人，为促进社会和谐发展尽一份光和热。

**第二篇：哈工大继续教育 2024年交通工程学习心得（模版）**

交通工程专业的学习心得

学过《交通规划》这门课程后，我对本专业有了一个较为全面清晰的认识。本课程通过从交通规划基本理论、城市交通专项规划、公路网规划三个方面详细解析，让我了解了公路的发展规划的理论体系，同时更加深入的认识了我国交通规划的现状和发展历程，下面将我的学后心得、构想总结如下：

一、关于交通

世界上许多大都市都面临或曾经面临过交通发展瓶颈的问题，哈尔滨也不例外。个人以为哈尔滨目前的发展趋势，交通拥挤问题会越来越严重，特别是每逢冬季遇到较大的降雪时，全市交通几乎瘫痪。不仅影响了市民生活，也降低了运营效率。作为一个千万人口的超级城市，点对点交通需要的时间应该是很准确的，但以我们目前的交通现状，特别是高峰期，你根本不知道什么时候才能到达目的地，因此浪费的时间和经济成本更是无法计数。成功解决交通瓶颈的范例是人口稠密的日本东京。我们知道，虽然东京的私家车饱有度很高，但由于轨道交通极为发达，所以绝大多数人不会开车上班的。轨道交通的优势是准时高效，比如一个站到另一个站需要几分钟，延误的时间仅以秒计，所以在日本东京那边我们去访问人家，很容易计算你从这个点到那个点多少时间，很少有迟到的。现代化的思路重构城市交通的流动空间，从国际经验来看，一个特大城市的交通设计应该以节能高效轨道交通为主，就如我们正在进行的地铁和轻轨规划建设一样。

二、交通不仅是地铁

在国际上地铁跟轻铁是连在一起的。你看国际上大的城市伦敦也好，巴黎、东京包括我们香港都是把地铁跟轻轨连在一起，成为一个网络。假如只有一条地铁，它不是网络是没有用的，只有多几条地铁，形成网络才可行，但这成本比较贵，但是假如把地铁与轻轨连接成一个大的网络，经济效果就好多了。

三、未来50年哈尔滨的流动空间——关于将哈尔滨市市区内铁路改造为城市交通的构想 哈尔滨市委办公厅王幼平说：京哈、滨洲、滨北、拉滨、哈牡等五条铁路在哈市中心区交汇，形成三个环状网络，即中心环、跨江环、西南环，其中由哈尔滨站、滨江站、太平桥站、哈东站、东门站、香坊站、王兆屯站构成的中心环，正穿过占哈尔滨市人口70%左右的人口密集区。铁路的这种网络分布，使哈尔滨市的城市空间被分割得七零八落，并致使哈尔滨市的公共交通、公共环境和公共卫生存在致命性缺陷，根本难以改变。

1如果将处于哈尔滨市中心的铁路和站舍迁出城外，利用现有的路网建设城市轨道交通系统，哈尔滨市就可以以较低的成本，建立起世界上比较发达的城市公共交通体系。这套体系除已有的中心环、跨江环和西南环外，在现规划的三环路西段建高架轻轨，与京哈、滨洲线相连形成西部环。这样，整个哈尔滨就会有线线相连、环环相扣、江南江北相接、四通八达的轨道系统紧密地融为一体，整个城市就如同建立在一个高速运转的车轮之上（城市轻轨的运行时速在60公里以上，而哈尔滨市公共汽车的运行时速只有10-30公里），并且，铁路沿线将由目前的卫生死角变成最繁华、最亮丽的风景线。有这样一套城市轨道交通体系，再配之以公路路网，足可以保证哈市未来50年对公共交通的需要，并彻底终结哈尔滨市几百万普通百姓因公共交通落后所带来的出行难。

应当说，将哈尔滨市市区内铁路改造为城市轨道交通目前正是时机：其一，在国家东北振兴战略框架下，铁道部正对哈尔滨枢纽总图进行规划，我们应将这一构想尽快形成城市规划方案，融入到新的哈尔滨枢纽总图规划之中。其二，目前王万连接线刚刚开始修建。我们应积极向铁道部争取，将规划的货运专线改成客货两用线，并将该线路往北延伸，与滨北线在呼兰镇相连接。其三，哈大高速铁路正在规划，我们应积极争取，将哈大终点站（也即哈尔滨火车站）向西南迁移（大致在省外运国际集装箱公司一带），并在江北万宝镇附近修建北站。最后，也是最关键的一点，哈铁局目前正在进行体制改革，剥离办社会和辅业，减员增效。若铁路改轨道交通，可以大量安排富余人员，这对铁路系统成功改制意义重大。总之，这是一个利在当前，功在千秋的构想，并且机不可失。哈尔滨市应该做好规划和论证工作，并积极争取铁路部门的支持，使构想变成现实。

四、对新型交通，交通调查和交通管理的构想

（一）新型交通

在一次课上，老师跟我们介绍了BRT（快速公交系统）这一新型公共客运系统。多名同学发言参与了介绍自己见过的BRT形式。但同时也有很多同学并没有见过这一系统。于是老师让我们自己动手查资料并作为作业写一篇BRT的简介。我觉得这种讲课方式很好的激发了我们的学习主动性，自己动手查询得到的东西比在课堂上听老师做一番简单的介绍效果要更好。我通过查阅资料得知，BRT是快速公交系统（Bus Rapid Transit）的简称，是一种来源于巴西库里蒂巴介于快速轨道交通（Rapid Rail Transit，简称RRT）与常规公交（Normal Bus Transit，简称NBT）之间的新型公共客运系统，是一种大运量交通方式，通常也被人称作“地面上的地铁系统”。它是利用现代化公交技术配合智能交通和运营管理，开辟公交专用道路和建造新式公交车站，实现轨道交通运营服务，达

到轻轨服务水准的一种独特的城市客运系统。我还得知，哈尔滨近期也将会兴建这一新型公交系统，我对此十分期待。

（二）交通调查

交通调查指的是交通量、车速、交通运行特征、起迄点、交叉口、交通事故、交通环境等调查的统称。

交通调查是我们学习这门课的一种必需的实践。我们曾前往省政府旁展开了一次交通调查。我们主要调查了文昌街和中山路交叉口的交通流量。因为该路口交通流量较大，我们采取了团队分工合作的方法。每个组员负责观察从某一特定车道转入另一车道的车辆的具体数目，另安排一组员观测红绿灯周期。一个多小时的调查使我们体验到，得出第一手资料有时是要付出大量的实践和劳动的。而通过自己亲手调查得出的成果也让我们很有成就感。

通过这次调查的统计数据及观测表明，文昌街对于省政府片区的交通疏导起到了主导作用。但是由于西南东北想直行的车辆数较多，西北东南向直行的车辆很少，红灯停放时间过长，绿灯通行时间过于紧凑，建议可以稍微调整时间间隔，以提高此区域的交通，争取做到尽善尽美。总的来说，由于文昌桥的打通，此区域道路通行能力较佳，基本不会出现大规模的阻碍现象。八车道的道路对大流量的交通也提供了重大的保障，车辆能够基本保持平稳流畅通行，对于该区域的民生建设都有着很重大的促进作用，同时顺畅的交通也为经济的迅速发展提供了坚强的后盾。

通过这次调查，我们也认识到了团队合作的重要性。在调查过程和后期数据处理中，我们因为团队分工合作节省了不少时间。

（三）交通管理和控制

结合所学和自己的一些调查及经历，我觉得哈市的公交管理和控制并不尽如人意，没有很好的兼顾乘客安全、方便、舒适的交通需求心理。

导致哈尔滨公交服务水平不高和公交工作人员服务意识不强的原因是多方面的。其中公共交通的管理和控制不当要对此负很大部分的责任。

城市公共交通是系统工程。之所以强调公共交通是一个系统工程，是由于城市公共交通必须作为一个系统来加以重视、统筹和规划，才能有效全面地解决好，其不仅只是解决体制问题,或线网规划等问题。目前哈尔滨市市内交通运营归口市公用管理局；市外交通运营归口市交通局；酝酿中的轻轨、地铁运营又归口市建委；路面管理归口于各分支交警队，全面统筹、规划及协调难度非常大。

哈尔滨市目前将不可竞争的有限的公交资源，用多元竞争的方式对动态公交进行分散经营；再简单地将静态公交和动态公交进行分割经营，带来诸多难以解决、协调的问题。如高昂的公交站场建设费与极其有限、又在水涨船高的公交站场租赁管理费之间形成的差距和矛盾，根本无法以成立经营静态公交公司的方式所能弥合。

公交属于公用事业。公共物品不具备竞争性和排他性的，公共物品的竞争必定将损害消费者利益。公共交通的供给通过行政审批来实行，会出现公交市场利益的不对称；如果仅由市场来组织生产，又会出现供给不均衡。公交民营化运作可以减轻政府的负担，但是需考虑将市场化作用过于夸大。因为公交私营化细分程度越大，规模越不经济，重复建设越多，资源配置越缺乏效率，公交市场利益越不对称，公交服务质量越差，公交车违章和事故率越高。乘客的服务体验也越差。

以上是我学习《交通规划》的一些心得。在本门课中老师让我们了解了交通工程的全貌，以后我们还应该根据自己的工作并结合社会需要选择一个或几个方面进行深入学习研究，比如针对目前大多收费公路运营成本过高，如何能推动科技创新，加强高速公路网的智能化、信息化建设；探索高效、协调、规范的管理体制以及各种制约发展的交通瓶颈问题等等，都需要我们在未来的学习生活中刻苦钻研并逐步解决。

**第三篇：2024年哈工大继续教育交通工程学习心得**

交通工程专业的学习心得

学过《交通规划》这门课程后，我对本专业有了一个较为全面清晰的认识。

本课程通过从交通规划基本理论、城市交通专项规划、公路网规划三个方面详细解析，让我了解了公路的发展规划的理论体系，同时更加深入的认识了我国交通规划的现状和发展历程，下面将我的学后心得、构想总结如下：

一、关于交通

世界上许多大都市都面临或曾经面临过交通发展瓶颈的问题，哈尔滨也不例外。个人以为哈尔滨目前的发展趋势，交通拥挤问题会越来越严重，特别是每逢冬季遇到较大的降雪时，全市交通几乎瘫痪。不仅影响了市民生活，也降低了运营效率。作为一个千万人口的超级城市，点对点交通需要的时间应该是很准确的，但以我们目前的交通现状，特别是高峰期，你根本不知道什么时候才能到达目的地，因此浪费的时间和经济成本更是无法计数。成功解决交通瓶颈的范例是人口稠密的日本东京。我们知道，虽然东京的私家车饱有度很高，但由于轨道交通极为发达，所以绝大多数人不会开车上班的。轨道交通的优势是准时高效，比如一个站到另一个站需要几分钟，延误的时间仅以秒计，所以在日本东京那边我们去访问人家，很容易计算你从这个点到那个点多少时间，很少有迟到的。现代化的思路重构城市交通的流动空间，从国际经验来看，一个特大 城市的交通设计应该以节能高效轨道交通为主，就如我们正在进行的地铁和轻轨规划建设一样。

二、交通不仅是地铁

在国际上地铁跟轻铁是连在一起的。你看国际上大的城市伦敦也好，巴黎、东京包括我们香港都是把地铁跟轻轨连在一起，成为一个网络。假如只有一条地铁，它不是网络是没有用的，只有多几条地铁，形成网络才可行，但这成本比较贵，但是假如把地铁与轻轨连接成一个大的网络，经济效果就好多了。

三、未来50年哈尔滨的流动空间——关于将哈尔滨市市区内铁路改造为城市交通的构想

哈尔滨市委办公厅王幼平说：京哈、滨洲、滨北、拉滨、哈牡等五条铁路在哈市中心区交汇，形成三个环状网络，即中心环、跨江环、西南环，其中由哈尔滨站、滨江站、太平桥站、哈东站、东门站、香坊站、王兆屯站构成的中心环，正穿过占哈尔滨市人口70%左右的人口密集区。铁路的这种网络分布，使哈尔滨市的城市空间被分割得七零八落，并致使哈尔滨市的公共交通、公共环境和公共卫生存在致命性缺陷，根本难以改变。

如果将处于哈尔滨市中心的铁路和站舍迁出城外，利用现有的路网建设城市轨道交通系统，哈尔滨市就可以以较低的成本，建立起世界上比较发达的城市公共交通体系。这套体系除已有的中心环、跨江环和西南环外，在现规划的三环路西段建高架轻轨，与京哈、滨洲线相连形成西部环。这样，整个哈尔滨就会有线线相连、环环相扣、江南江北相接、四通八达的轨道系统紧密地融为一体，整个城市就如同建立在一个高速运转的车轮之上（城市轻轨的运行时速在60公里以上，而哈尔滨市公共汽车的运行时速只有10-30公里），并且，铁路沿线将由目前的卫生死角变成最繁华、最亮丽的风景线。有这样一套城市轨道交通体系，再配之以公路路网，足可以保证哈市未来50年对公共交通的需要，并彻底终结哈尔滨市几百万普通百姓因公共交通落后所带来的出行难。

应当说，将哈尔滨市市区内铁路改造为城市轨道交通目前正是时机：其一，在国家东北振兴战略框架下，铁道部正对哈尔滨枢纽总图进行规划，我们应将这一构想尽快形成城市规划方案，融入到新的哈尔滨枢纽总图规划之中。其二，目前王万连接线刚刚开始修建。我们应积极向铁道部争取，将规划的货运专线改成客货两用线，并将该线路往北延伸，与滨北线在呼兰镇相连接。其三，哈大高速铁路正在规划，我们应积极争取，将哈大终点站（也即哈尔滨火车站）向西南迁移（大致在省外运国际集装箱公司一带），并在江北万宝镇附近修建北站。最后，也是最关键的一点，哈铁局目前正在进行体制改革，剥离办社会和辅业，减员增效。若铁路改轨道交通，可以大量安排富余人员，这对铁路系统成功改制意义重大。总之，这是一个利在当前，功在千秋的构想，并且机不可失。哈尔滨市应该做好规划和论证工作，并积极争取铁路部门的支持，使构想变成现实。

四、对新型交通，交通调查和交通管理的构想

（一）新型交通

在一次课上，老师跟我们介绍了BRT（快速公交系统）这一新型公共客运系统。多名同学发言参与了介绍自己见过的BRT形式。但同时也有很多同学并没有见过这一系统。于是老师让我们自己动手查资料并作为作业写一篇BRT的简介。我觉得这种讲课方式很好的激发了我们的学习主动性，自己动手查询得到的东西比在课堂上听老师做一番简单的介绍效果要更好。我通过查阅资料得知，BRT是快速公交系统（Bus Rapid Transit）的简称，是一种来源于巴西库里蒂巴介于快速轨道交通（Rapid Rail Transit，简称RRT）与常规公交（Normal Bus Transit，简称NBT）之间的新型公共客运系统，是一种大运量交通方式，通常也被人称作“地面上的地铁系统”。它是利用现代化公交技术配合智能交通和运营管理，开辟公交专用道路和建造新式公交车站，实现轨道交通运营服务，达到轻轨服务水准的一种独特的城市客运系统。我还得知，哈尔滨近期也将会兴建这一新型公交系统，我对此十分期待。

（二）交通调查

交通调查指的是交通量、车速、交通运行特征、起迄点、交叉口、交通事故、交通环境等调查的统称。

交通调查是我们学习这门课的一种必需的实践。我们曾前往省政府旁展开了一次交通调查。我们主要调查了文昌街和中山路交叉口的交通流量。因为该路口交通流量较大，我们采取了团队分工合作的方法。每个组员负责观察从某一特定车道转入另一车道的车辆 的具体数目，另安排一组员观测红绿灯周期。一个多小时的调查使我们体验到，得出第一手资料有时是要付出大量的实践和劳动的。而通过自己亲手调查得出的成果也让我们很有成就感。

通过这次调查的统计数据及观测表明，文昌街对于省政府片区的交通疏导起到了主导作用。但是由于西南东北想直行的车辆数较多，西北东南向直行的车辆很少，红灯停放时间过长，绿灯通行时间过于紧凑，建议可以稍微调整时间间隔，以提高此区域的交通，争取做到尽善尽美。总的来说，由于文昌桥的打通，此区域道路通行能力较佳，基本不会出现大规模的阻碍现象。八车道的道路对大流量的交通也提供了重大的保障，车辆能够基本保持平稳流畅通行，对于该区域的民生建设都有着很重大的促进作用，同时顺畅的交通也为经济的迅速发展提供了坚强的后盾。

通过这次调查，我们也认识到了团队合作的重要性。在调查过程和后期数据处理中，我们因为团队分工合作节省了不少时间。

（三）交通管理和控制

结合所学和自己的一些调查及经历，我觉得哈市的公交管理和控制并不尽如人意，没有很好的兼顾乘客安全、方便、舒适的交通需求心理。

导致哈尔滨公交服务水平不高和公交工作人员服务意识不强的原因是多方面的。其中公共交通的管理和控制不当要对此负很大部分的责任。

城市公共交通是系统工程。之所以强调公共交通是一个系统 工程，是由于城市公共交通必须作为一个系统来加以重视、统筹和规划，才能有效全面地解决好，其不仅只是解决体制问题,或线网规划等问题。目前哈尔滨市市内交通运营归口市公用管理局；市外交通运营归口市交通局；酝酿中的轻轨、地铁运营又归口市建委；路面管理归口于各分支交警队，全面统筹、规划及协调难度非常大。

哈尔滨市目前将不可竞争的有限的公交资源，用多元竞争的方式对动态公交进行分散经营；再简单地将静态公交和动态公交进行分割经营，带来诸多难以解决、协调的问题。如高昂的公交站场建设费与极其有限、又在水涨船高的公交站场租赁管理费之间形成的差距和矛盾，根本无法以成立经营静态公交公司的方式所能弥合。

公交属于公用事业。公共物品不具备竞争性和排他性的，公共物品的竞争必定将损害消费者利益。公共交通的供给通过行政审批来实行，会出现公交市场利益的不对称；如果仅由市场来组织生产，又会出现供给不均衡。公交民营化运作可以减轻政府的负担，但是需考虑将市场化作用过于夸大。因为公交私营化细分程度越大，规模越不经济，重复建设越多，资源配置越缺乏效率，公交市场利益越不对称，公交服务质量越差，公交车违章和事故率越高。乘客的服务体验也越差。

以上是我学习《交通规划》的一些心得。在本门课中老师让我们了解了交通工程的全貌，以后我们还应该根据自己的工作并结合社会需要选择一个或几个方面进行深入学习研究，比如针对目前大多收费公路运营成本过高，如何能推动科技创新，加强高速公路网 的智能化、信息化建设；探索高效、协调、规范的管理体制以及各种制约发展的交通瓶颈问题等等，都需要我们在未来的学习生活中刻苦钻研并逐步解决。

**第四篇：交通工程学习心得[推荐]**

黑龙江省2024专业技术人员继续教育知识更新培训学习心得

交通工程专业学习心得

通过这次的交通工程的学习，我感触颇深，对于交通工程的理解，我不再停留在表面，而是进一步的了解。交通工程，本是一个不错的专业，它所涉及的领域，大概有桥梁、隧道、公路等等。交通工程，一个夹杂有多个知识领域的新兴专业，含有物理理念、经济理论。交通工程，分两大专业方向，交通运输和交通土建。根据最近几年的就业趋势，一般的人都选择交通土建，是因为那方面所需人才供过于求。而交通运输，大部分的女生会向往那个方向，大概因为工作环境相对于交通土建更好。但根据交通导论知识，交通工程的工作环境都是比较辛苦的，需要在崎岖的山路上测量、设计，需要工程师亲自到施工现场调查、测量、画图等。因此，并不是选择交通运输的人就只是在悠闲的办公室里设计、测量，必要时还需到施工现场去测量等。

通过继续教育学习现代交通工程思想和理论，理解了如何把先进的交通规划和理念贯穿于整个工作的全过程，使我茅塞顿开，在这一段的工作实施过程中，通过实践也真正的感悟到了全新的交通规划在现代交通中所产生的效应。这是以前传统交通规划所无法比拟的。

说实在的，在最初的学习过程中我对此并不感兴趣，因为各种学习、培训也参加了很多次，可往往是走形式的多，真正有收获的少。所以开始点击继教网只是为了完成学习任务和学时。可是，当我进入继教网的那一刻，我就被这里的一切吸引住了，它为我呈现的真是一个丰富多彩的世界！

回忆这些天的学习过程，感觉收获还是很大的，下面就具体谈一些学习的收获。

其一，通过上网学习让我学到了很多交通规划的知识，同时也解决了我以前在工作当中存在的很多困惑，让我有种“柳暗花明又一村”的感觉，仿佛一下子见到了光明和希望，对我的工作实践起到了很好的指导作用。

其二，通过对《交通规划》的学习，让我更加正确的认识到自身的力量和价值，同时也给我的职业道德方面上了精彩一课。

通过本次继续的学习，我首先是更新了两个重要的观念：

第一、要更新自己的工作理念，这个过程也是一个自我发现和自我完善的过程。

第二，认识自我的角色定位，改变传统的工作方式。

**第五篇：2024哈工大继续教育建设工程专业学习心得**

黑龙江省2024专业技术人员继续教育知识更新培训学习心得

2024建筑工程专业继续教育学习心得

根据《黑龙江省人力资源和社会保障厅关于开展2024专业技术人员继续教育知识更新培训工作的通知》要求，及黑龙江人力资源和社会保障厅事业单位人事管理处关于“黑龙江省专业技术人员继续教育知识更新培训2024开班前的有关要求”的规定，我参加了这次继续教育知识更新培训班的学习。通过这段时间的学习我得到了意想不到的收获。现将我前阶段的主要学习内容、学习体会总结如下：

一、学习内容

通过下载培训教材和教师视频讲座等形式完成了24学时公需科目和48学时专科科目的学习。

本学期，通过对于项目管理课程的学习，我初步了解到项目管理知识体系及其构架，通过老师提供的张之洞汉阳铁厂建设中的项目管理案例，生动再现了项目管理的九大知识体系及其运作四部曲，使我从更现实的角度进一步体会到什么是项目管理以及学习项目管理课程的重要意义。

从定义来看，项目是为创造独特的产品或服务而进行的一种临时性工作。项目管理则是将各种知识、技能、工具和技术应用于项目之中，以达到项目的要求。在现实生活中我们发现，如北京的奥运会、上海的世博会、西部大开发、三峡工程等大型的建设项目，还有很多在日常工作当中的小型工作，包括开发一个新产品、一个市场的运作活动，都被看作是一个一个的项目。项目管理就是用正确的行为方式来保证目标的实现，这里除了要求结果的成功，更强调了方法的合理性。所以除了绩效，项目管理还要考虑时间和成本等等因素。整个过程中始终追求着这样一个终极目标：从成功到成熟，从成熟到卓越。

（一）公需科目学习概要

《知识产权及法律保护》课程主要以下五个方面内容，知识产权总论、文化创作传播与著作权法律保护、科技创新与专利法律保护、商标与商标权法律保护、其他领域知识产权法律保护。

（二）专业科目学习概要

《建筑工程项目管理》课程包括了解国际通用项目管理标准、掌握中国项目管理知识体系、熟悉项目管理理论与方法、掌握建设工程项目管理规范、熟悉建设项目现行的管理模式等五部分内容。

二、学习体会 通过《知识产权及法律保护》的学习，作为一名建筑行业高校教师，应该具有法律意识，能够通过掌握知识产权法律准则，用知识产权法保护自己的知识产权并不触及他人利益。通过《建筑工程项目管理》的学习，我学习到建筑工程项目管理就是项目管理者对项目进行管理的行为，是将知识、技能、工具与技术应用到项目各项活动中，以实现或超过项目利益相关方的要求和希望。在实际工程项目中，需要结合各项目的特点，进一步细化管理中的各项工作，才能按时保质地完成施工任务。建筑工程项目是施工企业生产和管理的基点，是经济效益的源泉。工程项目管理是施工企业管理的一个窗口，更是施工企业形象的体现，是施工企业经营管理的最基层、最基本的管理，也是施工企业最基础、最核心的管理工作。当前施工企业工程项目管理仍然存在诸多问题，例如工程项目管理体系不完善、工程项目管理技术落后、项目管理人才队伍缺乏规范化管理等，这些都不能适应新形势发展的需要。笔者结合近些年来工程项目管理的实践，就加强工程项目管理问题，谈谈自己的一些想法，并共同探讨。

1、施工项目的组织机构管理

施工项目组织机构管理与企业组织机构管理是局部与整体关系。组织机构设置的目的是 1

为了进一步充分发挥项目管理功能，提高项目整体管理水平，以达到项目管理的最终目标。因此企业在推行项目管理中合理设置项目管理组织机构是一个至关重要的问题，高效的组织体系和组织机构的建立是施工项目管理成功的组织保证。首先要做好组织准备，建立一个能完成管理任务，使项目经理指挥灵便、运转自如、工作高效的组织机构——项目经理部。其目的就是为了提供进行施工项目管理的组织保证，一个好的组织机构，可以有效地完成施工项目管理目标，有效地应付各种环境的变化，形成组织力，使组织系统正常运转，产生集体思想和集体意识，完成项目部管理任务。

组织系统能否正常运转，首先要看项目部领导核心——项目经理。选择什么人担任项目经理，看施工项目的需要，不同的项目需要不同素质的人才。项目经理应具备一定的基本素质：领导才能、理论知识水平、政治素质、实践经验、时间观念。

2、通过项目质量和安全目标控制，实现以优取胜

（1）质量是企业的生命

企业要靠质量出信誉，靠信誉闯市场，靠市场增效益。质量是企业立足市场的基础，是企业竞争举足轻重的筹码。施工项目质量控制的依据是技术标准和管理标准。施工全过程的质量控制是一个系统，包括投入生产要素的质量控制、施工和安装工艺过程的质量控制和最终产品的质量控制。

（2）施工安全和工程质量是工程建设的两大永恒主题

安全是产品质量的重要特性。质量和安全要相互保证，通过安全控制保证在项目施工过程中不发生任何的人身事故和财产损失，促进项目的按期完成并提高项目经济效益。质量为本，安全为天，安全就是市场，安全就是效益。

3、把项目评估作为加强工程项目管理的基础

实行项目评估、项目经理负责制是堵塞项目效益流失的第一道关口。当前不少施工企业对项目评估、测算的地位和作用认识不足，有的评估、测算的权限不明确，方法不科学；有的评估、测算滞后，激励、约束不到位，缺乏动态跟踪考核，造成项目管理失控。为解决好这个问题，我认为，必须抓好以下四个方面的工作：一是要在思想上提高认识，切实把项目评估、测算作为加强项目管理的基础和堵塞项目效益流失的第一道关口来认识，自觉地搞好评估和测算工作；二要加强评估、测算的组织领导，要成立专门的领导小组，有专人负责，要建立科学的评估、测算指标体系；三要依法签订承包管理合同，上缴风险保证金，委派主办会计；四要认真进行项目运行中的监督、检查、指导和考核，帮助项目经理及时纠正经营管理偏差，确保项目目标实现。

4、把强化项目成本管理作为加强工程项目管理的核心

（1）提高目标成本管理意识加强事先预防与事后管理

随着市场经济的发展，企业外部环境的变化不断向深度和广度扩展，树立新的成本管理理念将是搞好成本管理工作的前提条件。

（2）引入科学管理方法，实行作业成本管理和目标成本管理

工程项目目标成本管理应从工程项目中标开始，一切活动都以目标为导向，并以完成目标的程度作为评价标准，以达到从企业内部挖掘潜力，节约资源，降低消耗和增加效益的目的。

（3）与信息技术相结合，提高成本管理的效率

在企业的管理总部要构建企业成本管理信息系统，应将成本控制思想贯穿工程项目建设的全过程，根据项目方式的特点以及工程专业要求，灵活设置成本控制阶段与成本科目，各项目部、工程分包商、材料与设备供应商等授权使用，为企业构建一个不受时间与地域限制的多方参与的全天候管理平台。

（4）建立健全项目的跟踪监控制度，完善项目成本约束机制坚持依靠职工群众管理好

工程项目的方针，增强项目部经营管理的透明度，切实发挥职工民主监督的作用。

（5）建立奖惩制度，完善项目目标管理考核体系

加强对项目考核工作的组织指导，建立以项目经理为主体的目标成本逐级负责制，层层落实，使每人都承担相应的职责，形成降低成本从我做起的良好氛围，并严格执行事先制定的奖惩办法；应将考核成绩纳入干部考核档案，今后项目经理的人才聘用，项目经理择优竞争上岗均要考虑项目目标成本管理方面的业绩，努力选派合格的人才担任项目经理。

5、把建立和落实激励约束机制作为加强工程项目管理的保证

要保证项目生产经营的良性运转和健康发展，必须发挥好企业管理层调控和服务的两大职能，建立和落实健全有效的激励、约束、调控机制。为此，应着重做好以下三个方面的工作：

（1）实行严格的审计监督制度

要在管理办法可行、组织制度健全、任务责任明确的基础上，重点抓好在建、竣工、分包项目的审计，对规模大、工期长的项目实行和终结审计，以及项目经理调离和项目部解体审计，重点是做好经营责任与效果、经营活动合法性和财经纪律等重大问题的审计工作。

（2）全面推行项目考核制度要根据项目经营承包合同书，做好项目和终结考核工作。对实现经营目标和超额盈利的，要严考核、硬兑现，最大限度地调动积极性；对出现项目亏损、发生重大质量安全事故和经营越权行为等责任问题的，要给予相应的经济、行政或法律的处罚。真正形成企业与项目之间的经济责任监督与执行关系，以保证项目高质量、高效益地运行。

（3）搞好项目管理过程中党的组织监督和职工民主监督项项目部要坚持民主集中制原则，落实“重大问题集体讨论、重要工作情况通报和重大问题请示报告”的制度，项目经理不搞个人说了算，坚持依靠职工群众管理好工程项目，增强项目部经营管理的透明度，切实发挥职工民主监督的作用。

6、结语

建筑工程项目管理是一个全面的、全过程的管理过程，环环相扣，不能有疏忽和遗漏。只有按照现代工程项目管理的理论，建立完善的工程项目管理体系，加强工程项目管理的上述各项工作，才能确保建筑工程的质量。

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找