

最新爱护铁路保护铁路心得 铁路培训心得体会(优秀6篇)

每个人都曾试图在平淡的学习、工作和生活中写一篇文章。写作是培养人的观察、联想、想象、思维和记忆的重要手段。那么我们该如何写一篇较为完美的范文呢？以下是我为大家搜集的优质范文，仅供参考，一起来看看吧

爱护铁路保护铁路心得篇一

抓好落实培训期间党委肖书记对车务段为何开展培训班进行了简单介绍。培训课上从“基础理论、党性修养、必备知识、能力培养、综合素质”五个方面的学习内容向培训学员进行了阐述，对我们全段干部在思想理念上、知识储备上、驾驭能力上能进行了彻底分析，要求必须高度重视干部的能力培养，注重知识的更新，不断开拓视野，提高干部自身的综合能力。

基层管理者要转变工作方法和思想观念，牢固树立“问题在现场、根子在管理”的思想，抓好现场各项工作的落实，干部要加强现场作业的卡控，杜绝好人主义，实实在在的解决现场作业中的问题和不安全因素。

提高综合素质随着高速铁路的不断发展和科学技术的投入应用，这都对基层管理者的业务水平、知识结构、工作方法、应变能力等提出了新的、更高的要求，因此，一名年轻的干部学习是必不可少的，这次培训，就像是提供了知识宝库的一把钥匙，为我打开了一扇学习的大门，教会了我们学习的方法。

此次培训从理论上、知识上我不仅得到了一笔宝贵财富，它更强化了我进取学习的意识，提高了追求学习的兴趣，并且让我感受到了不断学习新的知识对于指导工作实践来说是多

么的重要。学习会让人的思想更加活跃，眼界更加开阔、思维更加敏捷，这对于我今后的工作来说，无疑将会提供强大的精神动力和智力支持。

管理此次培训让我对安全风险管理有了更进一步的认识，我将以部、局、段安全风险管理的各项要求为指导，结合车站现有的作业方法，定期开展安全风险管理排查，充分发挥干部现场盯控作用，强化安全风险过程控制。

对车站接发列车、调车作业、劳动人员安全、货装作业中的安全风险点进行重点排查，对排查的具体问题制定有效措施，逐步降低各项作业安全风险系数，确保车站现场作业安全持续稳定。

爱护铁路保护铁路心得篇二

历时一周的调度所中层管理干部培训顺利完成，经过一周的学习培训，感悟良多。这次培训，是调度所领导基于发展、提高中层管理干部综合能力而组织的一次卓有成效的培训。通过培训，提高了中层干部整体素质，开拓了个人眼界，拓展了更宽阔的思路。我个人感觉在这次培训中，更是受益匪浅。现将我在本次培训中得到的一些感悟汇报如下。

这次培训，既有业务理论知识的培训，也有现场观摩学习的震撼，既有心理知识的讲解，也有职场礼仪的示范，可谓是各方面都有可学可悟的知识点。

特别是在培训最后一天，路局冯副总经理在座谈会上的讲话，充满哲理，充满思考，让人感觉如沐春风，备受鼓舞，对能参加这次培训的我来说，深感荣幸。

我对冯副总经理的话思考了很久，结合自己的工作，对照自己工作中存在的一些问题以及今后工作中的方向，有了更加清晰的目标和工作方法。

承担是一种能力，不敢承担是对未知的恐惧，不敢承担是事件本身超出了个人的心理承受能力。我感悟到，不敢承担其实是害怕，怕惹火烧身，怕金钱受损失，怕领导有看法，怕失去固有的利益。作为调度所一名中层干部，特别是作为班组长，不敢承担是懦夫的表现，不敢承担是对班组工作人员的极端不负责，不敢承担是对领导的责任推卸。不敢承担的人必然是一个不合格的班组长。

包容是能力，不生气是本事。这句充满哲理的话，道出了人性，道出了修养，道出了品德，道出了精神追求。目前，一个班组150多人，管辖着成千上万的现场作业人员，而在日常调度指挥作业过程中，难免会有调度员或现场作业人员出现这样那样的问题。在班组管理、处理各种设备故障或自然灾害过程中，对出现问题的人员，我会忍不住发火，因为我认为我是对的，你错了就该接受批评。其实想想，真没必要，确实还是自己包容心不够，对犯错的职工，有很多种方法可以让其改正，或帮助引导其改正，发火是最下下策，是最不管用的方法，甚至是适得其反、事于愿违，是自己修养不够的表现。提高自己的个人修养和精神追求，提高自己的包容能力，让自己不生气，我希望一直在正确的路上。

调度所是集团公司核心部门，是铁路指挥枢纽，是效率与效益提升的关键部门，对调度人员的素质培训就显得特别重要，个人认为，可从以下方面提升调度员队伍整体素质。

一是把好列车调度员入口关。从源头上把好列车调度员入口关，招入的列车调度员，具有一定的现场行车工作经验，从心里面就原意做好列车调度员工作，具备学习调度员的基本条件。

二是加速培养调度员综合业务能力。在集团公司仿真系统投入使用后，各班组紧密联系技教室，充分利用仿真平台，结合调度指挥工作实际及相关理论要求，尽量仿真调度指挥工作，培养调度员的实际动手能力及个人综合素质。

三是建立调度员退出机制。结合调度所星级调度员评定机制，激励调度员提高个人学习能力和主动学习的积极性。对长期不达标的列车调度员，采用警告、息岗、待岗等方式进行督促，仍不达标时，可与集团公司人事部门协调，对该调度员采用退回机制。以此强化调度员学习热情，达到提高个人综合能力的目的。

在此次学习座谈会上，所党委书记陈丹书记要求全体参培人员，认真学习，为创建全路一流调度所努力。我相信，在调度所全体干部职工的共同努力下，心往一处想，劲往一处使，互相帮助，互相学习，共同进步，全路一流调度所一定会在我们手上建立。

爱护铁路保护铁路心得篇三

俗话说“宝剑锋从磨砺出，梅花香自苦寒来”，所有的耀眼无不是来自艰苦奋斗的结果。刚刚迈出校门的我们，缺少太多实践的经验，要想在工作岗位上发光发热，就一定得从最基本的开始学起，吃苦耐劳、脚踏实地的夯实自己。日月如梭、时光飞逝，这周的供电段实习培训马上就要结束了，回眸过去的一周，我从当初对自己岗位的一无所知到现在的略有了解，学到了很多的东西。领导们的重视，同事们的细心解答，这些都让我受益匪浅，很是感激。

在这周供电段培训的的第一天，段长、书记、工会主席给我们介绍了供电段的组成构架，包括人员结构、3个区段和下分的几个主要部门的主要职责，并强调了我们在实习培训期间要遵守规章制度，在现场观看时要注意安全，在培训中要多问多看，多想点好点子，为以后供电段的建设做贡献。然后供电段的五个科室，包括安检科、教育科、经营管理科、生产技术科、党政办公室依次为我们介绍了他们各个科室的职能，让我们对供电段有了更多的了解。

“千里之行，始于足下”，从供电段培训的第二天开始，我

们十五人被分开到各个科室进行轮岗培训，我和文越、张家凯分到了一组，我们先后在安检科、经营管理科、教育科和党政办公室进行了四天的培训参观学习，期间各个科室的领导和同事都非常的友好和善，不厌其烦地给我们解答着我们的好奇与疑问，尤其是他们丰富的阅历和专业知识，更是给我们几人像是一盏明灯指明了未来发展的方向，这也将成为我们人生道路上的一笔财富。

老子曾说“天下难事，必做与易；天下大事，必作于细”，确实在生活与工作中不论大事小事，每多做一件事情，必然会多学到一些知识，必然可以积累到不同的经验，在培训期间，我和文越积极争取参加现场作业，通过经营管理科领导的介绍，我们跟着检修车间的技术大拿工长师傅去到检修车间参观了利用高压试验装置检测绝缘手套、绝缘靴是否绝缘，也跟着师傅和检修车间的同事手把手学习了检修电流继电器，我们俩虚心向车间的工长师傅和车间的同事们学习现场的工作经验，在不断的学习过程中感觉自己也有所收获，尤其是跟着工长师傅将两个不同类型都坏了的电流继电器，拆卸、组装成一个好的电流继电器，让我亲身体会又大开眼界，使我懂得了在以后的工作中一定要多动手，多动脑，争取给集团减省成本，多创辉煌。

现在随着铁路技术的飞速发展，我们作为新入职的员工“可谓任重而道远”，我们要清楚了解到自身的使命和责任：只有不断学习，提升自己的专业技能，才能为电气化铁路的建设做出自己的贡献。这次在车间学习的经历，我在工长师傅的身上学会了脚踏实地，认真踏实的工作作风，在车间同事们的身上我学会了细致认真、勤勤恳恳的工作态度，在他们身上我看到了不畏辛苦、无私奉献的铁人精神。可以说，检修车间的每个人都是我的老师，他们身上有太多的地方值得我学习。

回顾这段时间，安检科科长和现场学习的工长师傅断给我们对工作中的安全注意事项进行了多次的强调，这让我意识到

做每一项工作都要按照安全规范流程操作，才能杜绝安全事故。“无规矩不成方圆”，一个严格的规章制度就好比一个船标一样无时无刻的在给我们这个企业提供一个正确、光明的方向。所以，作为一名见习生我更要严格的要求自己，在见习期的工作中，我严于律己，严格遵守企业的各项规章制度，不迟到，不早退，坚守新人三不碰原则，也自觉的遵守各项工作纪律。在我和文越在供电段学习参观的过程中，我体会到了作为一名电力工作者的艰辛，他们要不定时、不间断的巡视线路，有时候又要连续好几天在几个车站之间奔波检修。但面对这样的工作状态却没有一名同事叫苦叫累，这正是我们这批刚走出校园的学生最应该学习的地方。

“吾生也有涯，而知也无涯”。在工作之余，我也一定要以海纳百川的开阔胸怀，接纳吸收各种各样不同的知识，增强开拓创新精神，磨练自身意志，提高处事执行力，拓展自己的视野，丰富自己作为一个铁路人的内涵，促进自己的工作顺利开展。对于自身的不足，我也要利用闲暇时间，多看书充电，不断强化自己的专业能力，以平静的心态看待铁路的改革，以积极的心态参与工作，以乐观的心态面对生活，积极主动地做好分内之事。希望在这种积极、融洽地工作氛围中，我能充满自信，努力勤奋，全方位的充实自己，让自己得到提升。

在这周的见习中，时光虽然短暂，却也是收获了很多，也让我深深的感到我是的如此幸运，在刚刚踏出学校，迈入企业的时候就碰到了这么多愿意为我指点迷津的前辈师傅们，他们每个人的身上都有着让我可以学习的地方。但同时，我也深深的体会到自身还有众多的不足，如由于刚刚毕业，自己缺少工作的经验，在领导和同事们工作时还常有不懂。但我相信，随着时间的推移我一定能克服这种种的难题，在生活和工作的鞭策中得到磨练，成为一名优秀的铁路职工。相信我会更加努力，找出不足，加强学习，勤奋工作，为企业的发展作出自己应有的贡献。我也始终坚信“只要功夫深铁杵可以磨成针”，我希望我可以用自己亮丽的青春，去点燃周

围每个人的激情，感召激励着同事们一起为我们的事业奉献、奋斗。

这段时间的实习培训，我在每个段都有看到创新工作，让我明白了我们要有勇于开拓创新的精神才能永葆工作中的生机和活力。在工作中我们作为在新时代入职的员工，一定要有勇于开拓创新，勇于大胆实践的觉悟，我自己也要积极的投身于创新事业，针对工作中存在的种种问题，在充分听取领导和同事们的意见和建议基础上，参考在工作中的经验，认真反思，逐条改进，争取将工作中已经没用的工具变废为宝、为费时费力的老工具推陈出新，让生活、工作变得更加方便、省力。

我坚信“长风破浪会有时，直挂云帆济沧海”，虽然现在的我对铁路事业也仅仅只接触到了冰山一角，但在今后的工作过程中，我必将以饱满的热情和主动的态度学习、奋斗，积极迎接铁路跨越式的步伐。而且作为新入职的大学生职工，建设现代化的大准铁路，不仅是我們肩头义不容辞的责任，也是我们引以为豪的目标。我们要以与时俱进的使命感，以勇挑重担的责任感，不惧前路荆棘满地，依旧破釜沉舟坚定前行，用我们的实际行动描绘大准铁路跨越式发展的美好蓝图。

爱护铁路保护铁路心得篇四

用安全风险管理的办法，进一步指导、深化防洪工作。

目前防洪、道口、防断安全管理已走在了工务八大安全的前列，2013年要更好地总结防洪已有的成绩，重点要抓标准化防洪，通过一路走来的经验和教训，从防洪组织、防洪职责、防洪专业化管理、防洪队伍建设、防洪安全文化等方面去思考并务实的开展工作。一是防洪组织。就防洪组织而言，不单单只是成立一个机构那么简单，重点要抓好定位。处、段、车间、班组各级在组织机构下应怎么定位还有待明确。不同

车间如何在段统一领导下形成一个齐抓共管的局面，哪些是主流机构，哪些是辅助机构，它们在日常工作里面的组织职能是什么、在主汛期里面起什么样的作用、在应急抢险时候发挥什么方面的作用都是我们应认真思考的问题；二是防洪职责。就是段里防洪管理团队相关人员个体职责的清晰化、明确化，防洪工作局里有一个防洪领导小组，站段防洪小组，怎么辐射到车间、到班组，相应人员在日常、汛期、应急情况下的职责如何体现，也应进行思考。三是专业化管理。就是围绕防洪七个关键环节，不断完善防洪规章制度和措施，优化防洪工作的一些做法，既保证行车安全，又提高工作效率。四是防洪队伍建设。主要是提高这支队伍、特别是防洪相关从业人员素质，应通过采取制作挂图、多媒体式等多样方式进行培训。要形成路局、站段有针对性考核管理制度，对防洪队伍进行管理、考核，确保队伍作风过硬，纪律严格。五是防洪安全文化。就是要把这几年防洪安全文化逐步形成站段自身的防洪理念，把防洪理念和要求覆盖到路局其他专业方面和病害点沿线村庄，让全员防洪、主动防洪的理念得到更广泛的认可和落实。近几年防洪标准化管理这方经验、教训都有，如何进一步的规范应该成为2013年一项主要工作。标准化管理就像工厂里面组装一个机器一样，每一个程序都相对清晰，防洪管理涉及的七个环节，各项工作要通过防洪检查表来进行日常管理，规范现场标准化作业。防洪检查表中每个程序也要相对清晰，防洪检查表的制定是防洪标准化的主要抓手，应重点做好。

一是抓好防洪工作“排查、整治、监控、行车、预案、应急、总结”七个关键环节，既要在执行层面又要在管理层面。抓好管理层面“排查”环节的制度、标准建设；“整治”环节的规划、方案把关及效果评价；“监控”环节的雨情预警、预报、响应制度建设，看守设置、方式确定的合理性；“行车”环节的措施完善；“预案”环节的预案缺、漏制定，时效性、操作性欠缺的修订；“应急”环节的储备材料类型、数量、存放地点的修订完善；“分析”环节的水害分析制度制定，对分析项目、内容及要求进行规范。

二是结合汛前检查查找管理问题，做好漏洞补强。每一年开展的防洪安全大检查工作，不是一个简单的设备检查，排查上要从查设备拓展到查管理，要通过自查方式发现问题进行修正，不断提高管理水平。一查“排查”环节的隐患认知是否齐全，设备风险评估及定级标准是否齐全、准确；二查“整治”环节的设备整治方案制定是否合理，整治是否全面、效果是否达到预期要求；三查“监控”环节的看守点设置是否合理、看守方式定位是否准确等。

水害分析首先要明确目的和针对性，分析才能有意义。一要加强雨量分析，分析水害发生在出巡、限速、封锁哪个警戒期间，或是其它降雨或停雨期间，分析查找水害发生与雨量值的关系，探索合理的雨量警戒值，不能因为怕出事把雨量警戒值设置过大影响行车效率，也不能因巡查投入劳力多盲目将雨量警戒值设置过小存在较大的行车安全隐患。合理雨量警戒值的设定，既有利于优化劳动力，又能确保行车安全。20xx年各单位都要认真思考、研究；二要将三级雨量警戒办法是否管用，红、橙、绿防洪区间定级划分是否准确，i、ii、iii级防洪地点的定位是否准确等列为水害分析的重点。特别是一些特殊的例子，如制度只考虑到雨后48小时检查，雨后3天、5天后发生水害，为什么会出现这种情况、类似情况如何的防范，水害分析都要搞清楚；三要将各种影响元素有效叠加进行水害分析。如将水害发生在红、橙、绿防洪区段的'情况，在三级雨量警戒期间的情况，是否在i、ii、iii级防洪地点，当时雨量如何等诸多因素叠加起来综合分析，看得出什么结论、有什么经验和教训。

如何抓好分级响应也是20xx年防洪工作的重点，分级响应不光指应急抢险性质方面的响应，还包括出巡等其他方面的响应，还要进一步把周边群众防洪联防互控的响应方式进一步拓展，响应得好才是主动防洪、全员防洪。

用好既有的防洪监控设备，进一步深入研究、开发相关防洪

设备。一要运用好工务设备动态巡检系统，切实达到使用效果，加强对防洪作业标准化、纪律化的卡控，解决防洪出巡不到位的问题；二要将高铁桥梁异物侵限监控系统创造条件扩展应用到重点病害监控。要发挥主观能动性，不等不靠想办法上防洪科技手段，如使用小型车辆进行改造后当巡道车在线上跑，解决巡查困难的问题，研究解决自行进行技术审查的问题。诸如此类的东西，都是体现科学防洪，只有在这一方面发挥主观能动性，不断深化，才有可能进一步抓好防洪工作。

爱护铁路保护铁路心得篇五

我们还必须有进取心，才能使事业发展起来。

如果没有进取心，固步自封，工作上不想精益求精，事业就没有发展的希望。

我们在开始工作时，应把积累工作经验、提高工作能力作为目标，这是今后扩大自己事业空间的基矗不要计较薪金薄厚，更不能自命不凡，不屑小就。

而要爱自己的职业，深思研究工作改进之术，常保进取的决心。

古人说：“少壮不努力，老大徒伤悲。

”进取心不但是成业的要素，并且是成己的要素。

团结力。

保证一个团体生机和活力，必须使得每一个成员能够相互支持和包容，成员间充分尊重对方意见，运用1+12的工作绩效。

有人说，一个融洽的工作环境就是成功的一半。

总而言之，我们作为国家这一特殊的高智力青年群体，在国家建设中有其特殊的效用，国家和人民寄予了厚望。

“天下兴亡，匹夫有责。”，我们只有全身心地、无私地将自己的聪明才智贡献给祖国，才称得上真正的时代英雄。

我们的公司现在正处在一个发展与创新的转折点，新项目的启动是一个挑战，而且今后可能还会面对更大的困难。

但是，我们可以看到公司领导是高瞻远瞩的，我们是拥有希望的。

在改革的*****汹涌而来的时候，逃避的人只会被淹没成为碌碌无为的人，我想只要努力我们将成为力挽狂澜的一代！

二、军训后，我们斗志昂扬

理论培训结束后，7月16日，我们开始了一个星期的军训。

中国武学博大精深，讲究一个循序渐进。

军训也是同一个道理，动作由易到难，就连教官的态度也越来越严肃。

真不敢想象未来的日子里还有多少风风雨雨。

鸦雀无声的球场上同学们整齐的站着，组成了一个方阵，这是训练场上一道靓丽的风景，球场上太阳照得茂密的大树垂头丧气太阳光无情的将矛头直指我们，那汹汹的来势又岂是薄薄的云盾可以阻挡的？同学们已是汗流浹背，看着同学们那湿透的衣服都可以拧出水来。

我们不断的进行着枯燥的训练，有时在太阳底下站军姿，站

得脚软头晕，眼冒白光。

每一次训练都是接受汗水的洗礼，每一天生活都在进行意志力的抗争。

但即使军训再苦再累，我们也要挺过去。

这种钢铁般的意志，遍布了整个军训操常

火热的太阳无情地炙烤着大地，然而即使太阳毒辣，我们却在运动场上挥汗如雨，尽心地练习。

这让我想起一句话：太阳狠，然而比你狠的却是我们钢铁般的毅力。

人的生命是宝贵的，生命只有一次，生命高于一切。

违章造成的铁路交通事故却把人们唯一的`生命夺走了。

今天观看了《警示教育图片》的启示录后，再一次使我感受到生命的珍贵，感受到铁路交通事故给人们带来的巨大灾难。

当看到一个个鲜活的生命消失，一个个幸福的家庭支离破碎，多少年迈的老人没了儿女，多少年幼的孩子没了父母，我的心久久无法平静。

心中不由迸发了“人人讲安全，事事为安全；时时想安全，处处要安全”的感想，作为一名铁路员工，这是我通过观看安全警示教育图片后，更加深刻领悟到的工作原则。

一幅幅血淋淋的图片展现在我们面前，有的血肉模糊，肉骨遍地都是，有的支离破碎，身体不知变成了几节，每一幅图片都记录了每一次事故的惨痛教训，为了更好的工作，为了更好的安全工作，更为了我们每名员工有一个圆满的家庭，对于一个企业而言，建立健全安全防范措施和严格规章制度

是必要的。

对我们每个员工来说更多的责任感，我们代表的不仅仅是个人，而是整个企业。

我们工作的每个步骤和环节是关乎整个企业安全，那些事故肇事者亵渎了作为一名员工应尽的责任，责任二字在他们身上已丧失殆尽。

事故的酿发决不会因为你悔恨泪水而止步不前，所以铁的制度，需要铁的执行纪律，在对违章处理的背后，彰显的是以人为本的管理理念，体现企业对员工的关心和关爱。

血淋淋的事故，永远提醒着人们千万不要忘记惨痛的教训，千万不能把生命当儿戏。

短暂的一瞬间，违章者成千古恨，亲人们沉浸在悲剧之中，呼喊毫无意义，最后剩下的只有一辈子的悔恨和泪水，生不如死的痛苦。

上帝是公平的也是吝啬的，他只赐予每个人一次生命，所以我们必须珍惜。

工作生活中安全与我们的关系是非常密切的，它就像我们的朋友。

日日夜夜都守在我们的身边，教育我们，劝戒我们。

安全，是不折不扣的落实；“安全工作只有规定动作，没有自选动作”，以此与车长朋友共勉：真正履行自己的职责和使命，营造出“关爱生命，关注安全，我要安全，我能安全”的良好氛围。

安全责任重于泰山，让我们将安全进行到底。

我刚参加完路局组织的“三新”人员安全培训，一个个鲜活的事例震撼了我。

安全是我们铁路的命根子，我们马上都要奔赴自己的工作岗位上，干好自己的本职工作，在工作上真正树立安全第一的思想，克服种种困难，吸取别人的教训，遵章守纪、严格把关、搞活好自控互控，从工作中的每一分钟入手，让我们的劳动果实不被安全事故窃取。

安全事故的警钟时刻在铁路工人耳中回响！

“安全第一预防为主”

安全生产依靠谁？铁路工人！作为武东车务段的一名新入路职工，我们必须知道安全是什么？安全是什么？安全就是一种责任，就是一种使命，数以千万计的旅客把人身安全交给我们，国家把上亿财产安全交给了我们，作为一名车务段职工，我们只有凭借自己的业务技能和强烈的责任心、一丝不苟的工作态度，来认真对待工作。

安全就是我们对工作高度认真负责的态度，安全对我们铁路行业来说放在首位，我们经常讲“安全第一”这就是我们的态度，也是我们的原则，安全是我们取得效益的前提，安全对于我们来说至关重要。

因此我们就要事事讲安全、时时讲安全，不重视安全的后果是无法估量的、是要付出沉痛代价的。

我们不能把安全第一只放在口头，只做成标语，只写进课本，我们要在思想上烙上安全第一印记，在做每件事前都要考虑安全，在工作中时时刻刻不忘安全。

安全是什么？安全就是一种经验。

每出一个事故都能总结出教训，这些教训就成了我们的规章，血的教训换来了我们的规章制度，我们是靠规章制度来保证我们的安全，旅客和货物的安全。

人类之所以不断的进步，就是人类关善于总结、并从总结中得到进步。

安全是什么?安全就是一种荣誉。

对于铁路行业来说，安全就是一种荣誉!在经济高速发展的今天，旅客们选择自己的出行方式很重要的一个因素就是安全，我们铁路企业就是抓住了安全，才赢得了市场，取得效益，这是我们铁路行业共有的荣誉。

在以后的工作中，我会紧紧围绕段及车间领导下，立足于本职工作岗位，深入细致、尽职尽责的做好本职工作，树立“安全是天”的理念，提高安全意识，认清当前的安全生产的严重形势，认识到保证安全生产的重要性，自觉遵章守纪，安全生产由被动变为主动。

我相信，只要人人都把安全放在第一位，我们铁路的未来必然会前程似锦。

爱护铁路保护铁路心得篇六

“安全第一”是铁路永恒的主题。

安全是什么?安全就是一种责任，就是一种使命，数以千万计的旅客把人身安全交给我们，国家把上亿财产安全交给了我们，作为一名铁路职工，我们只有凭借自己的业务技能和强烈的责任心、一丝不苟的工作态度，来认真完成本职工作。

安全就是我们对工作高度认真负责的态度，安全对我们铁路

行业来说放在首位，我们经常讲“安全第一”这就是我们的态度，也是我们的原则，安全是我们取得效益的前提，安全对于我们来说至关重要。

因此我们就要事事讲安全、时时讲安全，不重视安全的后果是无法估量的、是要付出沉痛代价的。

我们不能把安全第一只放在口头，只做成标语，只写进课本，我们要在思想烙上安全第一印记，在做每件事前都要考虑安全，在工作中时时刻刻不忘安全。

安全是什么？安全就是一种经验。

每出一个事故都能总结出教训，这些教训就成了我们的规章，血的教训换来了我们的规章制度，我们是靠规章制度来保证我们的安全，旅客和货物的安全。

人类之所以不断的进步，就是人类关善于总结、并从总结中得到进步。

安全是什么？安全就是一种荣誉。

我们铁路以安全、正点、优质服务在国人面前也出尽了风头，功劳的取得也和和位默默无闻、呕心沥血、谨慎细心，风里来、雨里去密不可分。

分钟入手，从每一趟进库列车的安全入手，让我们晴天一身雨，雨天一身泥的劳动果实不被安全事故窃取。

1月3号上午xxx驾驶xxx车由银湖开往凤凰当行驶至xxx时，车速过快，《估计在60码左右，刹车拖印23米，违反了车队的规定：辅道行驶不得超过35码。

，没有及时观察，分析路边的行人动态，以侥幸的心理驶过

有行人乱闯的危险路段，终于车头与路边闯出的赶车行人董某相撞造成的伤人事故，《已知伤者3-11节肋骨断裂，其余伤情还要进一步观察》经损较大。

运用系统工程观点方法分析可知，每一次事故发生都取决于一些基本的因素即：人《人的失误和不安全行为》，物《物的不安全状态》，管理《管理的漏洞和欠缺》环境《复杂多变的道路环境，气候等不良环境》四个要素。

轨迹交叉论认为在一个环境中人的不安全行为和物的不安全状态的形成过程中一旦发生时间和空间的运动轨迹交叉就会造成事故，可以认为这人的不安全行为和物的不安全状态是引起事故的直接原因，管理的欠缺不到位，是引起事故的间接原因。

我认为1月3号这起事故是由于车队的`管理不到位，没有加强对竹子林---白石洲事故多发地点的监控管理，没有对入职不久的新员工进行安全知识，安全技能，安全态度的加强教育和培训。

司机彭香蓉的不安全行为，思想麻痹大意，安全意识差，存侥幸心理行车，1没有时刻牢记‘安全第一，预防为主’的安全生产方针，2不遵守公司的规章制度和安全行车指引辅道行驶速度不能超过35码》违章操作。

3在经过车辆.行人混杂的危险路段时没有提前做好预防措施如：‘一慢，二看，三通过’ .没有提前减速，观察和分析路边的行人动态，没有想到万一有人乱穿马路怎么办。

由于车速过快，刹车不住终于和慌慌张张急着横过马路，而没有注意有车辆经过的行人董某相撞，造成伤人事故。

给伤者带来痛苦，给公司带来负面的社会形象和经济损失，给自己带来经济上的损失。

我们要在这次事故中分析原因，吸取教训，总结经验。

确保以后的安全生产工作顺利进行。

首先车队应该为员工创造良好的行为环境和工作环境，关心员工生活，融洽和谐的工作氛围。

使员工有集体凝聚力，团队合作精神。

实行有效的谈话机制，关怀员工，充分观察和了解每一个员工的素质；思想；安全心理特征；性格特点；行为动态；工作绩效。

发现员工的长处加以鼓励，增加员工的工作信心。

加强对员工安全知识；文化素质和安全技能；安全态度的培训和教育。

加强对员工不安全行为的监督管理，主要方法有“心理调适法；激励措施；纪律措施；组织管理措施；行为抽样法”等。

对这次事故依据“四不放过”原则进行处理，车队提出整改措施，加强对车队危险路段的路查路控力度。

我们司机要把这次事故当作是发生在自己身上一样去体会，不要有“别人开车会出事，不关我的事，我开车保证不会出事”的侥幸心理。

事故存在偶然性也存在必然性，为了预防事故发生，因此我们要努力学习，提高安全知识水平，安全素质和技能，端正安全态度。

严格遵守公司的各项规章制度，出车前做好“三检”工作，防止病车上路，行车中牢记线路的安全行车指引。

不违章超车，不开快车，不开赌气车等不安全行为，时刻保

持正确规范操作，减少失误和不安全的行为。

要调整好心态，以平常心对待工作，改变不良的生活习惯，以饱满的精神状态进入每一天的工作，提高安全意识，时刻牢记“安全第一，预防为主”安全生产方针。

在行车中无论碰到什么紧急情况都有心理准备，关键时刻不慌张，规范操作，正确处理突发事件，防止事故发生。

我们要把集体利益放在首位，不计较个人利益，有高度的工作责任心，强烈的安全责任心，做到人人关心安全，时时注意安全，事事想到安全。

我们的行车道路环境，社会环境和气候环境等因素不是我们个体所能改变的，我们只有适应环境，融于其中才不会和环境发生冲突，才会尽可能减少事故发生。

车队加强安全制度管理，加强对重点路段的路查路控，加强对员工的安全知识教育，安全技能和安全态度提高，消除司机的不安全行为，建立完善的预防型安全管理体制。

我想安全事故是可以预防和控制的。