

# 2023年连铸机事故心得体会总结 安全事故心得体会(模板5篇)

从某件事情上得到收获以后，写一篇心得体会，记录下来，这么做可以让我们不断思考不断进步。通过记录心得体会，我们可以更好地认识自己，借鉴他人的经验，规划自己的未来，为社会的进步做出贡献。以下我给大家整理了一些优质的心得体会范文，希望对大家能够有所帮助。

## 连铸机事故心得体会总结篇一

安全生产是煤炭企业的天字号大事，安全生产与人的生命息息相关。我们常常听到这样一句话：“安全生产，人人有责”，说明了安全生产对我们的重要性，分析目前所有安全事故，绝大多数是有违章造成的，也就是一切事故的根源出此刻我们的思想上。安全意识不强，现场管理不严，凡事掉以轻心，这些问题依旧是引发各类安全事故的主要原因。从这个好处上讲，抓安全生产，其实就是抓人的思想工作，以增强人的安全意识。我公司在三八节组织的安全演讲活动，三月十八晋城苗匠x事故发生一周年的警示，宣誓活动，无不在提醒我们要不断增强安全意识，促进安全生产；提高综合素质，实现安全生产；加强制度落实，保障安全生产。

增强安全意识，促进安全生产。

增强人的安全意识，我认为首先要透过各种培训和学习来提高。此刻我们xx正在不定时的集中培训学习，以及每日在餐厅的黑板上写出一道有关安全生产的题目，以供职工在吃饭的间隙也能够了解一些安全生产知识。这种方法其实都是在示意着我们要时刻增强安全意识，持续高度警觉；要居安思危，防范于未然。我不知道你们是否注意过蚂蚁窝，只要是在平地的蚂蚁窝，都会在洞口边发现一圈高高的土，你知道它是用来干什么的吗？它们就是怕下雨的时候雨水流进洞来。一只

小小的蚂蚁都能做到居安思危，防范于未然，对于我们来说，更就应如此。其次，我们还要透过身边的典型和事例来警醒。这两年，我国发生的x不安全事故很多，离我们近的，比如说我们单位6·22顶板事故，晋城苗匠x事故，还有前几天发生在孝义的安信x主井发生炸药爆炸事故，我坚信，谁听说之后情绪都会沉重，都会悲痛，但是我们不能只是听听而已，当时心痛一下，更多要从中反思，总结教训，不断的警示自己，告诫自己该怎样做，从哪里做起。

增强安全意识，实际上就是要我们明白防患于未然的价值，要远远大于发生事故后的吸取教训；事前发奋的好处要远远大于事后的追悔莫及和追究职责，要在安全时抓安全，不好在事故后去埋怨。因此，我们的安全意识和对员工的安全教育，必须要抓到点上，落到实处，不能盲目无序，要把“安全第一”当作首要的价值取向，只有真正让员工摆正安全与生产，安全与效益的关联，才能使安全生产深入人心，才能确保我们的企业兴旺发达，长盛不衰。

提高综合素质，实现安全生产。

安全生产的实现，除了有极强的安全意识，更重要的是要有一支综合素质高、技术本领强的队伍，包括管理队伍和生产队伍。

## 连铸机事故心得体会总结篇二

20xx年12月8日下午14:10，我厂领导组织全厂员工在王徐庄油田的一口采油井的生产现场召开了一次沉痛的现场办公会。会议的内容是悲伤的、沉重的，是十分痛苦的，更是作为一声惊人的警钟，敲醒着那些在日常工作和生活中忽视安全的人们。

曾经在新闻中、报纸上、书本里、乃至宣教课堂上看到、听到过无数起因为藐视安全而丧命的悲剧，这些教训触动着我

的心灵，并一直在告戒我，要时时刻刻牢记安全。然而，就在12月8日早上8：30，当我接到一位同事的电话，传来的消息确是：我身边的一位熟悉的同事因为忽视了安全的提醒而草草地结束了自己仅仅在这世间经历了25年的年轻生命，这样的噩耗让我的`心好象突然一下子被一块巨石砸下似的揪心的疼痛。站在那个结束他生命的现场，看到那台平日里为我们谋来利益、今天却结束他宝贵生命、上面还被他的鲜血染红的很旧了的抽油机，我内心的悲痛无法用言语来形容，一时间我无法接受这个现实，就在前天，这个年轻的小伙子还是一脸笑容地冲着我喊“张姐”，而今，我却再也无法看到这样的笑脸。

回过头来想想，我的心中又生出许多的疑问。是怎样的原因导致今天的悲剧呢？他为什么会站在曲柄底下？曲柄为什么会下来？刹车为什么会突然失灵？刹车失灵，后沉的抽油机的曲柄又怎能停在上死点？种种的疑问让我一时间无法想明白？然而，就算弄明白了又能怎样，这个年轻的生命已经无法挽回。我们下步应该做的是，以此事例来提醒我们，告戒我们，无论是在工作和生活，安全是第一位的，这个就发生在我身边的鲜活的事例更加警醒我们，安全对于我们就是生命，安全对于我们就是幸福。

这起事故给了我太多的思考，我都还没来得及学会如何去面对那突如其来的噩耗，我都还没来得及学会如何去面对那生离死别，一切都那么急促，他的生命就永远的离开了世间。可是，我们仔细地回顾一下这起事故，如果他当时能够按照操作规程执行操作，如果他当时不站在抽油机底下，如果他具有一定的安全意识，如果他能在工作岗位上积累更多的经验……这些假如对于死者已毫无意义，却给我们活着的人以深刻的警醒。一句话，假如我们每一名采油工人都能够树立安全意识，时时刻刻把安全工作放在首位，在工作中胜任岗位，坚守安全操作规程，对企业负责，对家庭负责，更对自己负责，那么这完全是可以避免的悲剧。这血和泪的教训足以让我们深刻地意识到：安全责任重于泰山！

千里长堤，溃之蚁穴！警惕与安全共存，麻痹与事故相连。朋友，当您筹划着新的一天的工作和生活时，你是否想到了安全，当你对他人的提醒与忠告不以为然的时候，您又是否会想到，这一时的疏忽，一次小小的失误都将会给您个人带来痛苦，给家庭蒙上阴影，给国家造成损失。作为年轻的工作者，作为一名年轻的基层管理者，我不仅要让自己牢记安全，懂得安全操作，向老师傅们学习并积累经验，做到以身作则，更应该提醒他人做好安全工作，制止他人的违章行为，让身边的每个人都从心中明白失去了安全就等于失去了生命的道理。对于我们一线工作者来说，只有保障了安全，就是幸福的最大最根本的来源。

### 连铸机事故心得体会总结篇三

安全，我不知道大家是怎样理解这个词的涵义的，但我知道安全对于一个电力工作者来说是多么的重要；电力安全涉及到各行各业千家万户，安全工作千万不要掉以轻心，它不仅关系到我们个人的安全，也关系到他人的安全。本次事故由于检修人员和监护人员对安全意识淡薄；工作责任心不强，主要的是我觉得检修人员和监护人员没有对该线路双重命名核对和验电，而造成了这次事故的主要原因。。

一、要进步加强安全生产工作要从具体上抓，杜绝务虚和表面文章，要认真做好安全生产责任制，把安全责任落实到每项工作的管理者、组织者、实施者、落实到每一个人，谁组织谁负责、谁实施谁负责、的原则：进一步落实各环节每个岗位，每个员工，级级落实层层分解。

二、安全活动内容要丰富，活动内容要有合理化建议，和辖区事故隐患点分析，在生产工作中出现的问题进行分析等，通报学习要有分析有比较，使通报成为我们的前车之鉴。。

三、班组长和工作负责人要认认真真去履行自己的职责，对每一项工作都要做好现场勘察和隐患预陷，认真开好班前班

后会，做好工作开始前的，“三交三查”，确保任务清楚、危险点清楚、作业程序清楚、安全措施清楚、要严格落实农配网，“三防十要”反事故具体措施，特别是“防触电、防倒杆、防高坠、”事故防范措施的落实。

四、加强对临时工，民工的安全教育工作，临时工民工安全教育卡不能出现代签临时工，民工要做指定的工作，不能从事技术性的工作。

五、我觉得保证安全的组织措施和保证安全的技术措施，就是我们生产在第一线的工作人员的生命线，如果你对其中一项的忽视就是对自己的生命和他人生命的藐视那后果是难以想象的。特别是在我们生产第一线的工作人员，工作前一定要进行“三措一点”分析：千万不要有违章作业和习惯性违章，不要存有侥幸的心理，在生产中要有随时都会有发生危险的可能性，只有防范与未然，才能确保人生的安全。

近年来，电力安全生产虽然慢慢步入良性循环轨道，但安全生产的现实提醒我们，安全生产管理工作还有许多的不足和漏洞。我们每一个电力职工都不能高枕无忧，一定要不断加以改进，让我们在平凡的工作岗位上坚决做到“三个不发生”百日安全活动的各项措施：为我们景宁电力公司更美好的明天唱响安全的主旋律！

## 连铸机事故心得体会总结篇四

“4·28”事故伤亡惨重，损失巨大，铁道部党组以及我本人和全路广大干部职工极为痛心。他要求立即在全路深入开展安全生产大反思、大检查活动，铁道部党组决定，从今天起，到北京奥运会结束，在全路开展为期4个月的安全生产大反思、大检查活动。

要有目标、有步骤、有检查、有考核地推进这一活动。

要严格调度命令管理。严格执行行车工作调度集中统一指挥，按规定必须发布调度命令时，不得以文件、电报代替调度命令。各铁路局要对调度命令发布、审核、登记、转抄等情况进行一次全面检查，进一步规范和强化调度命令管理，严格调度命令发布纪律。各局调度所将每日管内线路限速处所揭挂限速揭示牌，由工务调度和施工台调度签字，各行车调度台调度员记录清楚，对进入本区段的列车逐列核对限速要求，确保调度命令发布、传输及时、准确，无漏洞、无隐患。

严格施工安全管理。施工现场要严格按照规定设置防护标志和现场防护人员。未设好防护，禁止开工；线路状态未恢复到准许放行列车的条件，禁止撤除防护，禁止放行列车。现场监护人员要严密监视列车运行状态，发现异常立即拦停列车，并及时报告。防护标志必须做到准确清晰。

强化车机联控工作。车站必须严格执行车机联控制度，限速地点的关系站要主动与司机核对慢行要求，核对不一致时，宁停勿放，按规定补交命令，确保行车安全。限速运行调度命令，必须由指定车站人员进行提示。强化应急处置。机车乘务员要加强了望，发现线路严重晃车、限速标志与运器数据不符等危及行车安全问题时，要果断采取措施并及时报告车站值班员或列车调度员。

深化落实安全生产的逐级负责制、领导负责制、岗位负责制，进一步强化安全责任制落实情况的检查考核。对那些疏于管理、作风飘浮、工作不力、不在状态的干部，要及时进行调整；对失职、渎职、造成严重后果的，要追究责任。

## **连铸机事故心得体会总结篇五**

集团公司施工生产会议召开后，三公司在第二天迅速召开大会，全面传达集团公司会议精神。通过一整天的听和看，我作为施工一线的管理者，内心受到了深深的触动，在中国铁路迅猛发展的今天，同行业的竞争也日益激烈，在国家经济

扩大内需的大舞台上，落后就注定失败，失败就关系着企业的生存和发展。

作为三公司的一名员工，我也深感我们的管理确实也存在一些不足和漏洞，诸多事故案例最具说服力。听了领导罗列的一些安全、质量事故，心里是又气又恨，公司的兴衰直接关系到每位职工的切身利益。有句古话说的好“天下兴亡，匹夫有责”，如果我们每位领工人员都有很强的责任心，每位职工都有一丝不苟的敬业精神，我想这些事故的发生是可以避免的。分析起来有诸多原因，但最终我认为还是归纳到管理上，如果管理者使每个人都对安全、关键部位的质量都有深刻的认识；如果分工时按其所能，合理分配；如果超前预想、准备充分、关键部位卡死；如果奖罚分明、真正和经济利益挂钩，不计较个人的得失；如果大家凝聚一心……这些事故会烟灰云灭。

“不打无把握之仗”，管理者分工要因人而异，应根据职工个人的能力安排其作业内容，做到人员安排下去自己放心，关键危险源自己现场卡控，或者给带工者重点强调，早点名制度逐步落实到每位参与施工人员。在京九线商丘段我队职工胡克俊、姚志刚带领放线各架设了120多公里承力索及导线，且架线进度也很理想，也没出现一起锚段放错或线放断及杂点的现象，还有杜德平一直在队上挖坑、打基础、整杆，也未出现一起挖破电缆事故。

对民工队的分工也同样道理，需要民工队补充时要择优使用，没有单独施工能力的队伍绝不能大包其工程，我们目前给民工队的分包其实就是工费的分包，并不是说给他们一划区段就不管了，其实民工队伍也是我们管理不可缺少的一部分，并且还要对其严格控制，在商丘我是这样管理的：民工队里经我们实践考核确实具备代工能力的就让其带工，以减少职工不足的压力；对不具备单独作业能力的民工队伍绝不能放开施工，否则，会添很多乱子，对力量薄弱的民工队伍要配备较强的带工人员，对民工头的要求和职工一样，对民工的要

求和队上的合同工一样，民工头有条件的必须参加队上的早点名、晚碰头会，针对住宿分散的民工要定期安全培训、技术交底，为了能管住民工，队上制定了一套管理办法，如参与队上管理的民工先交安全员那里5000元的风险抵押金，发现现场一次一位不戴安全帽的罚款50元，监理报队上一次质量不合格的或未按标准操作的罚款200元，和带工人员顶撞或不听从指挥的罚款100元等。

当然，我们目前面临的困难也很多，如材料到货不及时，工期短，带工人员少，线下单位制约等，但这些都不能充当我们发生事故的理由，领导说的很好，前期施工生产准备不足是造成最后大混战的主要原因，有句古老的格言“只要思想不滑坡，办法总比困难多”虽然不知过去了多少年，仔细一想这话还是挺有道理的，上级要求的工期也许不是太科学，但我认为他们以国家利益为重，要求缩短工期是有道理的，这就要求我们必须适应这种特定的环境。

针对安全这方面我有一点小建议，安全工作如果只靠安全员来抓，一个队配备3个、4个都同样不会有好的效果，因队上有时一天分十几个作业面，他们不可能面面俱到，队领导必须做到四多“多讲、多查、多奖、多罚”，哪怕工作再忙都不要忽略此项工作，实践证明它是很有有效的，安全员怕得罪人，也会顾虑到自己的工作开展，并且执行力度也不太强□20xx年在京沪线我队的安全员是胡克俊，其实他是兼职的，因每天他都投入到紧张的施工生产之中，那年一直到工程结束我队没出现过一起安全事故，这是靠什么？靠的是队领导白+黑地讲，5+2地查，不怕得罪人，直接和经济挂钩。我认为和经济连到一起的作用很大□20xx年在哈大线有这样一个实例：由于哈大是引用的德国先进技术，上部所有材料都是德国进口的，一天，我和德国一位工程师步行在车站检查，他指出线叉一头的一个螺帽不是进口件，我仔细看了半天果然如此，必定是作业人员安装时弄丢了，配了一个国产螺帽，我给他说螺帽也拧紧了的不会有事的，他连说“no□no”□并强调



一定要换掉，还说他们领导知道了会扣他工资的，他那时的月薪好像是人民币近20万，我一是佩服他的敬业精神，二是感觉他对自己的薪酬高度重视。

转变思想，提高认识。我们的确应紧跟时代的步伐，近几年我国的高铁时速是突飞猛进，我记得铁道部一次、二次……六次大提速，那时也只不过达到160km/h,20xx年我国自行设计的第一条秦沈客专时速是200km/h,时隔几年，时速要达到350km/h□580km/h□光比较数字差可能大家都会发现“快快快”，但我们的思想有猛回头式的转变吗？我们的认识有飞快的提高吗？前些年我国的电气化设计、施工引进德国技术，法国技术，现在我国设计、施工水平已位居世界第一，这本身就是一个大胆创新，大胆尝试，我感觉一点问题不出设计方恐怕也不一定有百分之百的把握，这对于我们安装、调试方更是一种考验，我听到有人提到两个疑问：一，高速列车入隧道口时的瞬间气流压力是多少？二，同一隧道内上下行两列车相遇时的瞬间相对气流压力是多少？这些是否会危及到行车安全？我想目前还没有现成的计算公式，这就要求我们要和多方单位、专家互学习、共探讨、多总结，只有想别人想不到的，才能做别人做不到的。

环境不会因人而改变的，我们只有学会适应环境，才得以生存、发展、辉煌，不管以前是轰轰烈烈，或是平平淡淡，但那毕竟已属于过去，有位伟人这样说过“过去的就让他过去吧”。我们莫忘昨天的历史，深刻吸取今天的教训，共同描绘美好的明天！