

# 最新货车驾驶员心得体会范文300 货车 驾驶员规章制度(模板5篇)

我们得到了一些心得体会以后，应该马上记录下来，写一篇心得体会，这样能够给人努力向前的动力。心得体会对于我们是非常有帮助的，可是应该怎么写心得体会呢？下面是小编帮大家整理的心得体会范文大全，供大家参考借鉴，希望可以帮助到有需要的朋友。

## 货车驾驶员心得体会范文300篇一

第一条为规范集团危货运输车辆管理，规范危货驾驶员的工作职责及内容，切实加强和完善集团运输工作流程，更加安全、有序、高效、通畅地完成运输工作，特制订本制度。

第二条危货运输驾驶员的安全管理制度包括驾驶员安全操作规程、安全岗位职责、其他工作内容和奖惩制度。

该管理制度适用于集团范围内所有危险货物运输车辆的驾驶员。

第三条该管理制度适用于集团范围内所有危险货物运输车辆的驾驶员。

### (一) 出车前

第四条运输危险货物车辆的有关证件、标志应齐全有效，技术状况应为良好，并按照有关规定对车辆安全技术状况进行严格检查，发现故障应立即排除。

第五条运输危险货物车辆的车厢底板应平坦完好、栏板牢固，对于不同的危险货物，应采取相应的衬垫防护措施（如铺垫木板、胶合板、橡胶板等），车厢或罐体内不得有与所装危

险货物性质相抵触的残留物。

第六条检查运输危险货物的车辆配备的消防器材，发现问题应立即更换或修理。

第七条驾驶人员、押运人员应检查随车携带的“道路运输危险货物安全卡”是否与所运危险货物一致。严禁超载、超限、超范围运输。第八条根据所运危险货物特性，应随车携带遮盖、捆扎、防潮、防火、防毒等工、属具和应急处理设备、劳动防护用品。

第九条装车完毕后，驾驶员应对货物的堆码、遮盖、捆扎等安全措施及对影响车辆起动的不安全因素进行检查，确认无不安全因素后方可起步。

## （二）装卸时

第十条车辆停靠货垛时，应听从作业区指定人员的指挥，车辆与货垛之间要留有安全距离；待装、待卸车辆与装卸货物的车辆应保持足够的安全距离并不准堵塞安全通道。驾驶员不准离开车辆。

第十一条装卸过程中，车辆的发动机必须熄灭并切断总电源。在有坡度的场地装卸货物时，必须采取防止车辆溜坡的有效措施。第十二条在装卸过程中，驾驶员负责监装监卸，办理货物交接签证手续时要点收点交。装车完毕，驾驶员必须对货物的堆码、遮盖、捆扎等安全措施及对影响车辆起动的不安全因素进行检查。

第十三条装卸过程中需要移动车辆时，应先关上车厢门或栏板。若原地关不上时，必须有人监护，在保证安全情况下才能移动车辆，起步要慢，停车要稳。第十四条禁止在装卸作业区内维修车辆。第十五条危险货物运达卸货地点后，因故不能及时卸货，在待卸期间，驾驶人员应会同押运人员负责

看管货物。

第十六条收车后，应对车辆进行相应检查，有货车辆应停放在封闭、安全停车场内，无货车辆也应停在符合危货车辆停放条件的停车场。

### （三）运输中

第十七条车辆起步前，要先查看装卸人员是否下车，车辆周围有无障碍物，确认安全后方可起步。

第十八条在行车中驾驶员必须严格遵守道路交通安全法律、规范，谨慎驾驶，礼貌行车。

第十九条行驶过程中，驾驶员应保证车辆以合适的速度行驶，注意与前车保持适当的安全距离，避免采取紧急制动措施，车辆转弯时，应减速慢行。

第二十条驾驶人员应根据道路交通状况控制车速，禁止超速和强行超车、会车。

第二十一条注意不抢行、不冒险，自觉做到先慢、先让、先停；会车时不准侵占对方行车路线。

第二十二条在危险路段、冰雪道路以及雾天行驶时，要严格控制车速，禁止紧急制动和猛打方向。

第二十三条下陡坡时不准熄火、空档滑行。通过弯道时要靠道路中心线右侧行驶，严禁侵占对方路线。

第二十四条通过隧道、涵洞、立交桥时，要注意标高、限速。

第二十五条夜间行车要高度提高警惕，保持适当车距；行车中如感觉困倦时，应选择安全地点停车休息，严禁疲劳驾驶。

第二十六条车辆必须严格按照有关规定通过渡口及无人看守的铁路道口。

第二十七条运输危险货物的车辆在一般道路上最高车速为60km/h[]在高速公路上最高车速为80km/h[]并应确认有足够的安全车间距离。如遇雨天、雪天、雾天等恶劣天气，最高车速不超20km/h[]并打开示警灯，警示后车，防止追尾。

第二十八条运输过程中，应每隔2h检查一次。若发现货损（如，丢失、泄漏等），应及时联系当地有关部门予以处理。

第二十九条严格按规定的线路、时间、速度行驶，不得擅自改变运输作业计划。

第三十条装运易燃液体（如瓶、撬、罐）的车辆不准接近明火、高温场所。运输燃油的罐车内温度达到40度时，应采取遮阳或罐外冷水降温措施。

第三十一条运输危险货物过程中，押运人员应密切注意车辆所装载的危险货物，根据危险货物性质定时停车检查，发现问题及时会同驾驶人员采取措施妥善处理。必要时，联系当地有关部门协助处理，并及时向公司部门领导汇报。驾驶人员、押运人员不得擅自离岗、脱岗。

第三十二条运输危险货物的车辆发生故障需修理时，应及时向公司部门领导汇报，并选择在安全地点和具有相关资质的汽车修理企业进行维修。

第三十三条驾驶员连续驾驶时应不得超过4小时，24小时内实际驾驶车辆时间总计不超过8小时。

第三十四条运输过程中如发生交通事故而危及货物时，驾驶人员应立即向当地公安及有关部门报告，向公司部门相关领导汇报，并应看护好车辆、货物。当发生货物泄漏时，应共

同配合公安、安检、环保、质检、消防等部门采取一切可能的警示、救援措施消除危害。

第三十五条运输过程中需要停车住宿或遇有无法正常运输的情况时，应向公司部门领导汇报。

第三十六条运输过程中遇有天气、道路路面状况发生变化，应根据所载危险货物特性，及时采取安全防护措施。遇有雷雨时，不得在树下、电线杆、高压线、铁塔、高层建筑及容易遭到雷击和产生火花的地点停车。若要避雨时，应选择安全地点停放。遇有泥泞、冰冻、颠簸、狭窄及山崖等路段时，应低速缓慢行驶，防止车辆侧滑、打滑及危险货物剧烈震荡等，确保运输安全。

第三十七条认真履行国家《汽车危险货物运输规则》其他相关管理规定。

第三十八条认真做好各自本职工作，积极服从各自领导的指挥。第三十九条自觉执行安全运输的各项规章制度和危货运输安全操作规程，努力学习岗位操作技能和安全技能，提高自身安全组织和自我保护意识。

第四十条参加有关安全知识培训、并经所在地区的市级人民政府交通部门考核合格，取得危货从业资格证，方可上岗作业。

第四十一条必须熟悉所载运货物的性质、特性、包装容器的使用特性和发生岗位意外时的应急措施。

第四十二条积极参加各项安全活动，做好每天的运输岗位、作业环境的安全检查和安全交接班工作。

第四十三条自觉遵守汽车货物运输管理的各项规定，定期保养维护车辆，按照规定清理和维修车辆。

第四十四条不得随意打听各运送单位用气量的使用情况和储备情况。

第四十五条干好本职工作，不攀比，不埋怨，理解他人，理解公司。第四十六条不得擅自做主，不得散布谣言，不得撒谎、扯皮。第四十七条工作态度要积极主动，不怀疑和猜测上级领导的指示，有良好建议可以及时与上级沟通，有不满意意见可以及时提出解决。意见不统一的，在完成当次当班作业后，可以越级上报反映。

第四十八条车辆运行控制车速，保持与前车的安全行车距离，严禁违章超车、疲劳驾驶保证行车安全。

第四十九条运输货物的车辆严禁搭乘无关人员、车上人员严禁吸烟、车辆不得接近明火、高温场所。

第五十条发现车辆故障隐患时，及时维修，并向上级领导汇报。如有检修计划，至少提前3天报请上级相关领导审批，履行集团车辆检修的相关程序，并经总调度审核。

第五十一条车辆维修过程中，要秉着“抢时间、抓质量、讲价钱”的原则。每天至少向上级汇报一次维修进度和维修情况，第一时间上报总调度室维修车辆可上路的具体时间。

第五十二条严格执行和遵守当天的车辆派送任务，包括出行时间、路线、运送货物种类、数量、运送方式及待运时间等。特殊情况下，要特殊对待，无条件地服从调度室的临时安排。

第五十三条司机、押运员如有请假者，请假程序严格按照《集团管理制度汇编》中“请假管理”的相关内容执行。

第五十四条出车前，司机应以电话的形式通知货物接收部门负责人。通知内容只涉及到出发时间、大致抵达时间、装载货物种类、数量以及其他装卸时所需的特殊要求。如运输途

中遇意外因素延误抵达时间，应及时通知上级直属领导和接收部门负责人。

第五十五条出车时，凡出现因超速、压线、违章行车、违章停车等违反一般交通安全行车规范罚款的，罚金由司机（或当事人）自行交付。出现交通事故的，酌情由司机担负相应责任，支付相应罚金。

第五十六条不得私自拆卸、挪动、调整gps设备及其附件，要妥善保管好，不得让无关人员接触。积极配合技术人员对gps设备及其附件的维修和安装。

第五十七条发现所运货物（箱、瓶、罐、撬）有损坏、损伤等外观、性能、工艺各方面的安全隐患时，要及时向上级直属领导汇报，并告知货物接收部门负责人。

第五十八条不得以任何形式传递各运行单位或部门之间的生产情况、工作情况信息，更不能随意进行比较，惑乱员工工作积极性。严格遵守公司保密协议的其他内容。

第五十九条严格按照《集团管理制度汇编》中“安全生产运行管理制度”的相关内容执行。

第六十条严格按照《集团管理制度汇编》中“生产调度工作的相关规定”的相关内容执行。

第六十一条严格按照《集团管理制度汇编》中“车辆使用管理制度”的相关内容执行。

第六十二条发现人为拆卸、挪动、破坏、改装gps设备及其附件的，视情节予以50元至200元罚款。

第六十三条因车辆状况、人员状况和道路状况违反以上相关规定，导致总调度打乱调度计划的给公司带来各种负面影响

和经济损失的，视情节予以200元至1000元罚款。如造成重大经济损失、人员伤亡或引起严重社会反映的，予以行政处分、开除，直至追究刑事责任。第六十四条不服从上级指挥，擅自做主，屡教不改的，视情节予以200元至500元罚款。

第六十五条招摇生事，散布谣言，屡教不改的，视情节予以200元至500元罚款。

第六十六条其他违规行为严格按照《集团管理制度汇编》中“安全生产处分实施细则”和“人力资源管理规定”的相关内容执行。

## 货车驾驶员心得体会范文300篇二

近年来随着汽车工业的迅猛发展，人们的生产、生活方式产生了巨大变化，汽车的数量尤其是私家车的数量与日俱增，使得汽车及汽车工业在人类社会的政治、经济等领域及生活中的衣、食、住、行各个方面占据了相当重要的地位。然而，在人们享受汽车带来的速度感和便利的同时，也就不得不应对其随之而来的“副作用”——交通事故。严重的交通事故越来越引起人们对交通安全状况的高度重视。安全性也成为汽车设计的重中之重，安全带、安全气囊、abs等先进的安全设施层出不穷。

而在交通安全诸多要素中，人即驾驶者才是核心因素，也是降低或减少交通事故的关键因素，所以加强对汽车驾驶人员的安全驾驶技术、紧急事故处理方法原则及安全意识教育和指导至关重要。

我院车辆安全管理与驾驶直接关系到干警生命安全和财产安全，作为驾驶员应切实增强职责意识和使命意识，把预防车辆安全事故和杜绝违章驾驶作为车管工作的重中之重来抓，以适应我院审判、执行及后勤保障安全用车之需。同时还应树立安全行车意识，自觉遵守安全管理规定，并努力提高驾



驶技术，专心驾驶、留意驾驶、细心驾驶，做到行万里车，保万里平安。从而在工作单位营造“安全第一、预防为主”的良好车辆驾驶与管理氛围。

近日，我参加汽车指导驾驶员的学习，其注重对驾驶员的安全操作、交通事故的预防及措施、驾驶员的职业道德进行讲解和辅导，我更加深刻的认识到安全的重要性。我作为一名车辆驾驶人员，总结了自我多年车辆驾驶实践经验，并结合汽车指导驾驶员相关理论知识，及当今汽车驾驶的相关先进理论，就汽车驾驶中常见的一些紧急事态及问题。

首先，在遇到紧急状况时，驾驶员要持续头脑冷静、机智沉着，不惊慌失措。这是采取正确避险措施的先决条件。一个成功的驾驶员务必具备良好的心理素质，在避险时，心理素质好的驾驶员能够化险为夷，完全避免事故的发生或者将事故损失降到最低程度。

其次，汽车驾驶中遇紧急事态时应先方向后制动、先人后物、先人后己、避重就轻的处置原则，以及遇到车辆相撞、制动失灵、转向失控、车胎爆破等具体紧急事态的处置策略。

此外，应当充分领悟各项处置原则之间的辩证关系以及各项处置策略之间的共同，根据现场的具体状况，以原则为指导，以策略为依托，合理运用，统筹掌握，采取灵活的处置措施，力求降低汽车驾驶在遇紧急事态时的交通事故发生率，减少交通事故给人们带来的方方面面的损失，使我们在享受汽车带来的便利和舒适的同时远离事故。

最终，安全意识是保证安全最起码的条件，是驾驶员的素质的具体表现。所以驾驶员务必从思想上重视行车安全，然后付诸行动。在行车中根据道路、车辆等状况，驾驶好车辆，不开快车、英雄车；做到应快则快，应慢则慢，应让就让，应停则停，把安全放在首位。

## 货车驾驶员心得体会范文300篇三

生活在繁杂事务中的人们，总要面对各种各样的安全问题，也有着不同的安全心得体会，人身安全，生产安全，饮食安全，财产安全等等，都需要我们认真对待。其中驾驶安全是受到较多关注的一个话题，在驾驶人、车辆、道路环境的综合考量中，既要保证相关人的人身安全，又要确保道路设施的财产安全。

车辆的安全性能都有着基本的规范标准，而对驾驶人的驾驶行为也有着明确的安全规定。但对车辆的安全标准可以通过规范的生产流程和定期监管加以控制，而驾驶人的驾驶行为则表现出更多的自由度，甚至处在毫无约束的道路环境中。

要问一问安全驾驶人的安全心得体会，可以发现安全意识起着非常核心的作用，在很多紧急危险的交通环境中常常可以指引驾驶者及时做出既不伤害他人的生命、也保护好自己安全的正确应急选择，即使在他人完全过错的前提下，也能令驾驶者有意识地减小自身受到的伤害程度。

但反思很多危险驾驶人的事故案例，安全意识淡薄有着完全相似的特征。酒驾、醉驾、疲劳驾驶、超速、抢绿灯、闯红灯、不专心、不系安全带、在逆向车道超车等等许多危险驾驶行为，都源自对驾驶安全的过度乐观，都忽视了潜在的社会危害影响。有着几十年驾龄而没有出现过任何事故的老司机也许对于驾驶安全心得体会有着更深刻也更实际的见解。本文也只是粗浅刍议，但提高安全意识始终是面对所有安全问题的首要核心原则。

## 货车驾驶员心得体会范文300篇四

叉车做为装卸生产的主要生产工具，在提高作业效率，减轻工人劳动强度等方面起着重要的作用，随着铁路集装化运输的不断发展，叉车的利用率有了进一步的提高。我从事铁路

装卸已30年了做叉车司机也25个年头了，亲身经历了铁路叉车作业的发展，也不断丰富了我的知识和技能。

为了把自身工作做好，我充分利用有限的时间，加强操作技能的训练，提高了装卸作业的效率，保证了装卸作业的安全。尤其是在唐山南站叉车作业品类较多，作业的难度较大，为我叉车操作技能的提高创造了有利的条件。象装大纸作业，作业前必须对所装大纸的件数、规格进行认真的研究，确定码放标准，从而保证装满整车的容积。记得刚开始从事叉车作业时，我曾经因装大纸倒装了两次，才勉强装完一车。从那以后，我加强各方面技能的培养，取得了很好的效果，现在我已经带出了十几位叉车司机徒弟，总结了一套叉车司机培训方法。

作业安全是一切工作的基础，为此我加强了各项规章制度的学习，全面掌握了叉车作业的技术要求、货物的堆码标准，为现场作业安全奠定了坚实的基础。在20xx年，我在现场作业中发现卸汽车大纸，由于汽车装载层数较多，叉车起升较高，造成大纸超出门架高度，对叉车司机的安全构成威胁，为此我们利用磨短的货叉进行改造，把直角货叉从直角处切断，重新焊接，安装在货叉架上，提高了货叉护栏的高度，保证了叉车司机的作业安全。此项小改小革，还获得了原天津铁路分局的优秀成果奖□xx年我们装卸分公司新进了六台晋江生产的叉车，在作业中我发现当货叉起升到一定高度，前进对货位时，起升油管就暴露在外，有可能因前部顶撞硬物而使油管破裂，那样货物就会急速下降，造成货物的损坏。为此我们对所有叉车起升油管用角钢进行了防护，保证了作业的安全。

做为叉车司机维修保养是必须的基本技能，也是保证叉车正常运用的基础。我充分利用有限的时间加强了叉车理论的学习，从基本结构到典型故障的处理都得到了系统的提高，为现场叉车故障的处理奠定了坚实的基础。而且我抽出时间参加维修工作的二保以及大修，通过实践丰富了自己的知识。

俗话说：“事事有改善的余地”，设备也如此，我们通过现场的使用，及时发现设备运用中存在的问题，再通过努力去改善它，以更加适应现场作业的需要，这样我们的设备质量就将不断提高。原有北京铁路装卸机械厂生产的cpq10型叉车，发动机采用的是有触点的分电器，断电器触点经常烧蚀，造成点火系统故障，给现场作业带来了很多问题。为此我们用491无触点分电器代替原有分电器进行试验，取得了很好的效果，减少了发动机故障的发生。另外，原有北京装机厂叉车化油器与空气滤清器接口采用橡胶波形管连接，密封性不好，造成化油器脏，加速了缸筒、活塞的磨损，为此我们根据每一个化油器的实际尺寸，用白铁皮制作成接口，密封性大大增强，适应了现场作业环境的需要。xx年我们使用的晋江叉车相继出现化油器故障，而原发动机所配装的双腔化油器每件1000多元，而且在一年的实际运用中发现该发动机油耗还非常大，为此，我把原太原480发动机的化油器对接口进行改装试装到该车上进行试用，改造后即解决了原化油器成本高的问题，又减少了油耗，现在我们已经把所有运用的车都进行了化油器的改装。

以上是我个人近几年的一些工作总结，我认为我自身的不足之处还很多，距离领导的要求还很远，但我有信心把叉车司机干好，体现我的人生价值。

## 货车驾驶员心得体会范文300篇五

做为一名客运老司机，保证安全驾驶是一名职业老司机应该具备的最基本的条件。但是如何保证安全驾驶，的确是一件说来简单做起来不易的事情。就我个人而言应该说到目前为止，与许多老师傅比起来，我还只是一名小学生，不敢妄谈什么经验，只是在这几年的行车过程中有了一些小小的体会，在这里与大家一同讨论。

保证安全驾驶最重要的就是要加强学习，这里谈到的学习，不只是做做表面文章而是要认真的学习，真正的学习。学习

《道路交通安全法》、学习公交文明驾驶规定、学习本企业的规章制度、学习驾驶技能、学习老司机员的行车经验、学习处理紧急情况的方法和处理简单事故等等。学习《道路交通安全法》就是要提高自身的法律意识，这不仅仅是一名老司机员应该具备的素质，而且是做为一名公民应尽的义务。

学好《道路交通安全法》是对国家法律法规的了解，明确自己的权利和义务，在自己的工作中，才能活学活用。这不仅要求我们学好法律法规本身，更重要的是要在工作和生活中随时随地的学习。不但包括条文本身，还包括法律条文的灵活运用。比如在生活中，我比较喜欢看一些法制方面的书籍、报刊和电视节目。这中间，我能够学习许多法律条文中较难理解的东西。比如，我曾在一个电视节目中看到，在高速路上发生的一起追尾事故。一辆在高速路上正常行驶的农用车被一辆违章并线的轿车追尾。按我们常人的理解，追尾肯定是后车的全责，也就是轿车的责任。

但是交管部门在处理问题是却定为双方同等责任。当时我对此产生了疑问，但节目中却明确指出前车，也就是农用车也有同等的责任，因为高速公路上禁止农用车行驶。由于农用车没有路权，即使不发生事故，农用车在高速路上行驶也是违法的行为。由此可见，“路权”意识是多么的重要。由这个例子我们可以看出安全驾驶不仅仅是要求老司机员保证驾驶的安全，“各行其道”更为重要。“正常行驶”的真正意义还包含了老司机对“路权”意识的理解和认识，所以说一名真正合格的老司机，一定要明确自驾车的类型是否与行驶道路相吻合，忽视了这一点，也不是一名合格的老司机。

说到文明驾驶，这不仅关系到行车安全的问题，更关系到整个社会的文明进程。文明驾驶包括许多，有车让人，车让车。车让人很好理解，机动车避让行人和非机动车，因为后者是弱者。相对而言，机动车作为强者应该无条件的谦让弱者。在保证人身生命财产安全的同时，更好的体现了社会文明的进程，体现了当今以人为本的社会原则。而谈到车让车，又

是就很难让人理解，都是机动车，无所谓谁强谁弱，谁占道谁占理，本无可厚非。

但是在当前的交通环境状况下“路堵大于事故”为保让道路的畅通，遵章车避让违章车，不仅减少了事故发生的可能性，更是体现了老司机自身的文明素质。这有时很难做到，但如果我们记住“忍一时风平浪静，退一步海阔天空”的古训时，许多的不愉快就都烟消云散了。在文明驾驶中，我非常想提的一句是，老司机本身一定要有良好的心理素质。我们在行车中，经常会看到有的车辆左右并线，在几条行车道内出出进进，不断的变更车道，而且非常顺利，并没有发生事故，我们会很佩服他们，实质是欣赏他们。但我想说，作为老司机，他们也许是无可挑剔的，驾驶技术也是非常娴熟的，但是作为一个社会人来说，他们是不成熟的，在自己方便的时候，忽视了其他人，给他人带来了不便，这不是我们学习的榜样。驾驶车辆的时候，应该做到，在没有特殊情况时，减少变更车道的次数。这不但是文明驾驶的表现，更能较少事故发生的几率。是安全驾驶的因素之一。

对于学习驾驶技能这一点，我也很想谈一点自己的体会。作为一名老司机来讲，应该说有一定的驾驶技能，但我想强调的是，并不能认为把车开起来就说明驾驶技术娴熟，我们所说的技能技术，不仅仅是把车开动，而是很好的控制自己驾驶的车辆。在道路条件良好的情况下。车速要控制适当，时刻提防突然事件的发生，在紧急情况下，是否能够控制住自己驾驶的车辆，也就是说人要支配车，而不能让车支配人。因为我们是客运老司机，不仅要保证车辆前后的安全还要做到车内人员没有摔伤磕碰。这需要良好的驾驶技能，最高的境界就是“人车合一”，这就要求我们有较高的“预见性”。所谓“预见性”就是要在情况发生前，提前预防。我们要在驾驶工作中不断地摸索和提高。行车中精神集中至关重要，以往的教训告诉我们，许多事故是侥幸麻痹造成的。尤其是在行驶条件良好的情况下，最容易放松和怠慢。因此，“预见性”是最高的境界，也是所有老司机一生追求的境界。

学习其他人的经验，对于一名老司机来讲，也是受益匪浅的。在这里，我很想谈一谈，我的师傅告诉我的一条经验。在我的带班师傅王景杭就告诉我，每天下班后，在放松的同时，把自己一天的经历回想一下，是非常有必要的。我尝试着做了，发现果然很见效，每天回想一下自己当天行车中所经历的事情，看有什么情况时可以避免的，有什么是可以继续保持或是发扬的。想想为什么，细细的梳理一下，真的是受益匪浅颇多。这样做不仅提高自己的技术，更能避免再次发生同样的危险。这几年我一直坚持，从中收获不小，几年来，我没有在相同的地点发生过相同的问题。比如刹头、刮蹭以及紧急情况。有时我还会做一些记录，不时的看一看，回味一下。应该说这条经验给了我很大的帮助。使我受益终生。由此可见，老师傅的经验的确值得我们借鉴。

说了这么多，无非是想把我自己这短短5年的驾驶工作进行一下小结，谈不上什么经验和体会。只是自己的一点点心得，说来与大家分享，如果有不对的地方请见谅。因为我毕竟只是一名新老司机，只想把自己的本职工作做好，也只是想做一名真正合格的安全老司机，为首都的道路交通安全做一点自己力所能及的事情。