

2023年车辆追尾事故心得体会 铁道车辆实训的心得体会(汇总5篇)

心中有不少心得体会时，不如来好好地做个总结，写一篇心得体会，如此可以一直更新迭代自己的想法。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？那么下面我就给大家讲一讲心得体会怎么写才比较好，我们一起来看看吧。

车辆追尾事故心得体会篇一

学校“创示范”的工作正在如火如荼的开展中，这正是一个抓住机会、把握时机完善自我，提高专业能力的最佳时期，在部门的安排下，我和余鹏程老师前往广州铁道车辆厂开展了为期10天的车辆检修实习。

在初夏炎热的环境下，学习仍然是此行的最主要目的，然而时间就像日夜不倦的流水，总会在我不经意之间如白驹过隙，当你蓦然回首时，那段紧凑充实的学习日子早已悄然逝去。为期10天的实习生活，眨眼之间，就在夕阳余辉的映衬下落幕了，看着那熟悉的车间与辛勤工作的工人，心中对他们的敬业和专业精神感到敬佩，或许自己确实应该更加努力地去学习、工作。

在炎热、嘈杂的检修车间里，汗水是艰苦的见证，但是收获也是远远大于付出的汗水，学到的方方面面才是至为重要的，它不仅提高了我的专业实践能力，更重要的是磨励了我艰苦奋斗、辛勤劳作的精神品质，为我日后开展工作、提升自己打下了坚实的基础。具体体现在以下两个方面：

此次实习主要针对城轨专业的教学工作，有目的性地在广州铁道车辆厂的空调、台车、轮轴、客车检修车间进行实习，10天的时间里分别在每一个车间呆了两天半。

在空调车间，主要学习空调的拆装和检修，一般每天约有6-8台空调的检修量，在两天半的时间里，和师傅们友好相处，对于书上没见过的问题和情况虚心请教，时时和师傅们沟通好，让他们给自己一个判断故障和检修的任务，然后自己动手完成，最后由工作人员评价，以及提出改进的地方和注意事项，在这个车间实习完后，对车辆空调的检修基本上可以理解清楚了。然后是台车车间，这个车间主要完成转向架的组装和检查测量，这里环境恶劣，工作任务繁忙，终日与油污、噪声为伍，是考验实习人员最好的场所，在这里我检查了下来，学到了许多书本上没有的专业知识，最大的成就是自己完成转向架的组装。之后是轮轴车间，轮轴车间分为两部分，一部分负责轴承的检验和组装，另一部分主要是轮对的检修和生产加工，最大的收获是完全明白了轮对整个检修工艺过程，并具体在每一个工艺流程体验过，同时理解了轴承是怎么地精益求精。最后是客修车间，这里检修工作最多最杂，主要有车顶空调安装、车钩检修、车体表面修复、电气箱检查、管路检查，只要有有损伤的部位就修理，收获最大的是见到了许多检修专用工具，并尝试着学习使用，正在地做了一回车辆检修工。

在这段时间里，最感谢的是车间的师傅们，和他们一块相处的这段日子里我受益匪浅，他们不仅给我们传授相关的生产技术知识而且也教会了我们做人处事的方法，真的很感谢每一位师傅，因为他们是车辆检修工作方面真正意义上的第一位老师。在车间的每一天他们不仅有一定的生产任务要去完成而且还是时时刻刻的注意着我的安全，他们原本可以为了自己的任务不理睬我，但是他们却时时刻刻的关心我，当我向他们询问一些生产、维修技术上的知识时他们总是在他们懂得了解的前提下给我们耐心的讲解，借这样一个实习总结的机会我想对那些在生产一线师傅们的感谢：谢谢师傅们，你们辛苦了！

虽然这短暂的10天过去了，但我发现自己所了解的知识只是微乎其微，在接下来的暑假一个月的实习工作过程中还需继

续学习，尤其是在生产过程中的实际生产知识，不仅要了解，更重要的是继续强化操作；只有会操作了，对车辆检修工作才能得心应手，才能在实操教学过程中考虑到整个检修过程以及可能遇到的问题。因此我觉得在车间的实习生活可以用得上酸甜苦辣来形容，在酸、苦、辣中感受甜的快乐，相信我会在接下来的暑期实习中继续不断地努力，继续强化动手能力，继续与车间人员和谐相处，继续做到不迟到不早退、兢兢业业的实习人员。在实习中做到实践与理论紧密的结合，通过已学的理论知识来联系实际生产中问题使自己争取有一个好的提升和质的飞跃。

此次实习，除了教师自身的专业实践，我还利用实习的空间对自己来到交校数月的感受以及日后的工作进行了思考。在为期10天的实习里，每天比平时上班还早，在校内乘坐班车，一般八点三十准时到车间，然后进入工作状态，实习过程中我严格遵守公司的各项制度，恪守车间的工作章程，没发生过事故，虚心向有经验的师傅学习，认真的完成每天的工作任务，并把在学校里所学的专业知识运用到工作当中，下班休息之余扩充自己的专业知识和岗位安全知识，使自己更加深入地投入到实践中。

时间过得很快，10天的实习转瞬即逝，这段时间的实践让我学到了很多，对我而言有着十分重要的意义。它让我提高沟通及人际关系处理能力，提高了动手能力，丰富了自己的专业知识，为以后教学工作更好地开展打下了坚实基础，同时，还发现了自身的许多不足之处，亡羊补牢，增强了自己适应社会、适应工作的能力。曾经哲学课上讲过“实践是检验真理的唯一标准”，此次实习就是对这句名言的最好验证，车间的生产、检修工作确实也验证了平时课本的知识，而且使我真正地做到了学以致用，让课本知识融入实践，同时让我学到了许多书本上学不到的东西，有效的锻炼了自己，长了见识，开拓了视野，实习是我把学校学到的理论知识应用在实际中的一次尝试。

记得在台车检修车间时，一位较老的师傅曾经对我说了这样一句话：像你们教师平时上课主要以理论为主，很少动手，出来实习时一定要在安全的情况下多动手多实践才能全面熟悉车辆检修和生产的各个环节，同时在动手的过程中就能慢慢学会如何去做好每一件事。听了老师傅对我说的话使我收获颇多，通过在台车车间两天的锻炼，包括装、拆、检、测量等一系列工作，使我作为一个城轨车辆教师对转向架检修的相关知识有了一个更深层次的理解，尤其是检修时的精益求精在课堂上是很难感受的。

古人曾说：读万卷书，不如行万里路。虽然说只是短暂的10天的实习时间，但收获却不能用时间来衡量。例如，这一次实习，让我感受到了那个不同以往的自己，与每个人的交谈，听大家说自己不同的经历与经验，都是学习。而更重要的是，这些认识都在一次次的校正自己的观念，因为亲生经历过，想了许多，所以明确了坚定了信念，确定了方向。

曾听到过这样一句话：一个年轻人，如果三年的时间里，没有任何想法，他这一生，就基本这个样子，没有多大改变了。现在社会竞争是那么激烈，而时间永远走在人的前面，所以必须要更好的规划自己的未来，给自己定一个目标，然后，把它分解成一年一年，半年半年的，三个月的，一个月的。这样，你才能找到自己的方向，你才知道自己真正想要的是什么，才可以在这样的一个社会里用最短的时间学到最多的东西，更快速的成长。

在这10天的时间里，学到了很多，也想了很多。所以，我必须改变一个思想观念：教师工作，不是学习的结束，而是另一阶段学习的开始。也许时间短暂没法让我感悟得更深切，但我相信我这十几天的感受会更好的指导我往后的工作，因为此刻我已豁然开朗。

车辆追尾事故心得体会篇二

同学们，在这漫长的寒假中，我们一定要注意安全。

一，注意交通安全

- 1，自觉遵守交通规则，不在公路上跑闹，玩耍。
- 2，横穿公路要走斑马线，人行天桥等，不得随意横穿。
- 3，不得在马路上骑自行车。
- 4，遵守公共秩序，排队等车，车未停稳不得靠近车辆，上下车时不拥挤。
- 5，文明乘车，乘车时要系好安全带或抓牢扶手。不坐破旧车辆。

二，注意水的安全

车辆追尾事故心得体会篇三

交通事故时有发生。这就像一个强大的炸药。如果你不小心，我们生活中的炸药就会爆炸，粉碎家庭，让人感到痛苦。所以要遵守交通规则，时刻树立安全意识，因为很多安全隐患是我们始料未及的，每个遇到交通事故的人都不希望这种事故发生。

我们家附近有一个小女孩。她父亲因为交通事故离开了她。小女孩家里不富裕，但和父母生活幸福。每天早上，妈妈都会为她和爸爸做一顿美味的早餐，一家人都很温暖。早饭后，爸爸骑自行车带她去学校。一路上父女总是有说有笑。放学后，不管多风雨，小女孩总是看到父亲耐心地等待。在回家的路上，小女孩总是高兴地告诉她父亲一些有一天在学校发

生的有趣的事情。

一天，小女孩的父亲像往常一样去学校接小女孩。然而，一辆迎面而来的卡车违章行驶，将小女孩的父亲撞倒在地。他父亲当场死亡。刹那间，死亡夺走了他的生命。他多么希望自己还活着，他多么希望和小女孩在一起，他多么希望看着女儿长大……小女孩不知道父亲去世了，但她像往常一样在学校门口等着父亲来接她。等了好久，没人来接她。小女孩心想：为什么这个时候爸爸还不来接她？有什么不对吗？还是家里有什么东西？小女孩很担心。当小女孩得知父亲去世时，她看起来很傻。她扑到父亲身上，恳求道：“爸爸，醒醒！我要爸爸！我要我的父亲……”她多么希望车祸不要发生，她多么渴望父亲能醒来，像往常一样骑自行车送她上学放学！这场交通事故太可怕了，以至于在一瞬间夺去了人们的生命。

现在路上车辆越来越多，道路越来越拥挤，交通事故越来越多。每年都有多少生命被夺走，多少家庭被摧毁，多少人将要失去亲人。如果我们心里都有交通规则，每个人都可以自觉遵守。我相信许多悲惨的交通事故是可以避免的。让交通法在我们心中扎根，让我们牢记遵守交通法就是珍惜生命！牢记安全！

车辆追尾事故心得体会篇四

读过《半岛新闻》网的《路管理的乱象》一文后，不禁大感慨！

文章作者看来对铁路有一定的了解，还知道“空转”之类的术语啊?!呵呵~~本人不是攻击作者，只是希望作者能客观一点，不要一棒子打死一船的人!仅仅“基于经验作出合乎逻辑的判断”就说事故的原因“要么因为郴州机务段相关人员玩忽职守，要么因为列车司机罔顾操作命令”?甚至还得出“纵容甚至助长人性的麻木、亵玩与职业操守的堕落?”这样对我

们铁路职工的评价?!很遗憾，这次事故的原因可能要让作者失望了。

作者说到铁路的管理，客观的讲，铁路的管理一直以来属于半军事化管理，管理的也不能不说是严格。但说到管理者尤其是位于中位、高位的管理者的管理素质，本人不敢恭维!大家都知道，铁路是一个企业，是一个国有重点、国家控制并扶持的企业，作为铁路企业的管理者，首先要懂得铁路生产的特殊性(铁路运输生产绝不同于公路、航运和水运，有其迥然不同的特殊性)，其次必须必须了解市场规律，要按市场规律办事，再者必须懂得企业管理，要会管理一个企业，要会管理一个特殊企业的员工。但是很遗憾，一直以来铁路的大部分管理者们只懂得行业知识，不懂得如何按市场规律办事，不懂得如何以一个企业的方式管理铁路，更不懂得管理心理学这门基础的管理学科。我甚至认为，现在铁路的管理竟不如七八十年代的管理，如今铁路的管理主要依靠高压政策以及运动式的管理为主，中高位的管理者们唱着高调，一厢情愿的认为铁路职工都是圣人，不需要亲情、家庭和生活，是啊，反正现在社会上劳动力那么丰富，每年分到铁路上的退伍军人又那么多，你有意见你可以不干，反正中高位的管理者们有肉吃、有酒喝、有车坐、有房子住，还享受着国家的行政级别!

但是作为普通的铁路职工又怎么样?我常说，大家要理解铁路职工的窘境和难处!大家可能只看到了一些在城市里上班的铁路职工，但中国这么大，铁路线又这么长，如果没有一个个的小站连接起大动脉，这个大动脉又怎能畅通?就像是中国有九亿人在农村，剩下四亿人在城市一样，铁路的大部分职工都在小站，甚至为数众多的职工年复一年、日复一日的呆在连乡镇集市都没有的荒凉小站上，忍受着远离家人的思念之苦(逢年过节时，当你在某一处荒凉之所一次次、一年年的眼睁睁瞅着一列列火车上那回家团聚的人们时，你的感受又如何呢?)，忍受着众人享受生活，而自己熬更守夜的整天只面对两根钢轨的荒凉心境。

可能大家有所不知，铁路职工的离婚率相当高，难道铁路职工都不珍惜家庭吗？非也！试问天下有几个妻子（丈夫）能忍受自己的丈夫（妻子）常年累月不着家，自己最需要亲人的时候而亲人不在身边的生活？大家听说过当父亲或者母亲回家，几岁大的孩子不肯叫爸爸或者妈妈的事情吗？对于铁路职工来讲已是司空见惯。至于大龄青年，在铁路沿线比比皆是！为什么？呵呵，今天刚认识个女孩子，还没有来得及熟悉呢，又该滚回去上班了，一走一个月，下次再见面时，已经是别人的女朋友了。。。。应该说，铁路职工是值得敬佩的！

然而，管理者们却看不到这些！整天只是指手画脚的说职工这没干好、那没干好，今天搞这个运动、明天搞那个运动，今天这么改下规章，明天等职工都熟悉了又再那样改一下。

至于铁路职工的收入，几年前我曾看过有个统计，把铁路职工的收入归为中国十大高收入阶层，我看后不禁哑然失笑。如果说按全路的平均收入算的话，可能收入是不低，毕竟中国人都喜欢搞平均的算法嘛。但是普通职工的收入究竟怎样？大家可以去问问你所认识的铁路职工，我也可以说一下，据我所认识的当中，最低的一月仅八九百块钱，最高的是某一个机务段的司机的收入可达到四五千块钱，但这四五千块钱是靠在路上的超过规定的劳动时间的超劳所积累起来的，大部分的普通职工一月也就两千左右。从这点对比一下全路平均收入就可以看出，中、高位的管理者的收入该有多少？！

可是“敬爱的”刘志军部长还要求牺牲两三代铁路人的生活，大修特修铁路！我不是反对铁路设备现代化，也并不反对新建铁路，可是超过自己承受能力的建设，相信凡是懂得企业管理的人是都不会去做的！当年名噪一时的巨人集团一夜之间轰然倒闭的教训我们还记得多少？虽说铁路有国家支撑，但是在物价飞涨的当今社会，这种牺牲广大铁路职工的关系职工切身利益的收入和福利的做法，失去的是人心，得到的又是什么？这和杀鸡取卵又有何异？！

然而，在这个社会上究竟有多少人关心过铁路职工？铁路职工的维权之路又在哪里？就连中央电视台的春晚，各行各业都慰问到了，而每年却单单遗漏了坚守在岗位上的铁路职工！新闻媒体们眼睛都紧盯着铁路服务的质量，却偏偏瞅不到普通铁路职工的辛酸！也许有人要问，那铁路职工自己为什么不站出来？说了你也不信，你认为到自己的顶头上司面前告上司的状你能混下去吗？再往上走？那你是越级上访，对不起，请下岗！在“保安全”的幌子下，什么职工利益、职工权利，什么劳动法，统统靠边站！

说了这么多，只是希望大家在评论铁路时尽量客观一点，其实绝大部分铁路职工都是兢兢业业的好员工！这点从上面说的应该不难看出。请大家理解铁路职工！当今铁路企业的确存在很多问题，甚至癌细胞和肿瘤都不少，但我们在分析时请不要逞一时口舌之快，把矛头指向无辜的普通铁路职工身上，而应该多从这个企业的体制上和管理者身上分析，辩证的、客观的看待和分析问题！如果有媒体朋友看到，那么请你们拿起你们的武器，替我们那些广大的铁路职工说上一句公道话，帮他们维护一下作为一个普通的中国公民所应该享受的权利！

铁路的体制和管理恶瘤不除，事故不断！仁者见仁，智者见智！

车辆追尾事故心得体会篇五

刘志军说，“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。

刘志军强调，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。

刘志军要求严格施工安全管理。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。

刘志军强调，要强化车机联控工作。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。

刘志军最后要求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。