

铁路桥隧工心得体会(优秀5篇)

心得体会是个人在经历某种事物、活动或事件后，通过思考、总结和反思，从中获得的经验和感悟。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。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。

铁路桥隧工心得体会篇一

发生“4.28”这样的事故惨案，在中国铁路史上不多见，也不常见！

作为一名铁路高层管理人员我对此深表痛心，也对死难者家属表示诚挚的慰问和深深的歉意。痛定思痛，我深感自己对此具有不可推卸的责任。

其次，我有用人失察的错误。近些年，唯上、唯书、不唯实的人太多。他们经常在我面前表现得诚惶诚恐，惟命是从，听话的很，好用的很：比如当我问他们在既有线开行动车组有没有困难（多种车速混跑），他们就会拍着胸脯坚决地回答“克服困难也要上”，所以，在胶济线试验动车开行时，我成了第一个吃螃蟹的人！再比如我说要建立环境友好型铁路，后来发现即便铁路在森林里穿行，有些局也会铲除掉铁路旁的植物，换上清一色的“窜天杨”。这样看来，他们是有不顾客观规律瞎指挥的问题！

第三，这些年，我虽然在铁路的技术装备上实施了“跨越式”发展，但在管理上仍然沿用了旧有的“人盯人”战术。可以说管理与生产这两个轮子基本上不够协调。同时，由于在新装备上投入大，见效慢，挤占了“吃饭”的资金，导致“吃饭”与“发展”这两个轮子也不太同步，广大职工有怨气，劳动积极性也不高也是可以理解的。而哪些自以为具

有战略眼光的人也都被“赤壁的大江给淘尽了”，他们根本就等不及中国铁路“明天会更美好”！

网上议论我：为了突出政绩不顾职工死活，这些话严重了！要知道这是基于中国铁路运能与运量之间的矛盾做出的决定。有的同志认为跨越式发展有不遵循客观规律之嫌，这是一种误解，我在管理上基本上还是采纳了传统的做法嘛！有的人认为我嘴上喊着要“以人为本”、“人文关怀”，但实际上给职工的工资还赶不上物价上涨的幅度，导致许多职工生活困难。部里不是号召在全路开展了“三不让承诺”嘛，通过广大干部职工每年捐一些，部、局出一些，不是很好地解决了一些职工的。后顾之忧嘛！大家一定要我说自己在这些问题上有哪些错误，我想还是犯了一些急躁病。

4.28事故发生在国内外敌对势力十分猖獗的时期，发生在举世瞩目的奥运会前，给党和国家的形象，以及人民生命财产造成了不可估量的损失，在这里我再一次表示歉意！我将从自己做起，从现在做起，在全路深入开展安全大反思、大检查活动，不仅要查设备隐患，更要查管理理念，尤其是要向那些好大喜功，不顾客观规律做事的人开炮！要彻底铲除哪些只看上面脸色，不管下面死活的顽症，彻底根治哪些把功夫花在纸上，精力放在拍马上的现象！

.....

门外的呼喊声更大了，他们众口一词要我http://而且还要抽我的筋扒我的皮，我竟急出一身冷汗，愈感当部长的不妙，正待跳窗逃跑，却发现面临万丈深渊！吓得我从睡梦中惊醒了，发现原来竟是南柯一梦。

哎呀，不当部长原来这样美妙，我也犯不着为http://闹心，更犯不着为死难者家属而内疚了！

注：查看本文相关详情请搜索进入安徽人事资料网然后站内

搜索铁路事故个人反思材料。

铁路桥隧工心得体会篇二

材料：汉语词汇材料：游戏《地下城与勇士》奖励材料：2008年少年儿童出版社出版的图书下面是小编为大家整理的铁路职工个人反思材料范文(通用9篇)，欢迎大家借鉴与参考，希望对大家有所帮助。

经过学习路局及建指三大一保的文件，让我意识到了‘安全第一，预防为主’的安全意识，深刻的体会到安全的重要性。

一、个人安全职责意识淡薄。一是在安全工作中，没有把安全管理作为一项重点工作来专项实施，把安全工作的指示和要求作为一项简单常规化工作资料，对施工中出现问题没有深入现场认真查找，认为施工中出点问题是正常的；二是施工监控力度不够，现场各项施工措施流于形式，落实不到位，对施工安全中出现的问题总认为不会发生安全事故，缺乏安全工作的进取性。

二、工作作风不实。异常是对接触网施工存在的问题上处理不及时，安全防护不够到位。施工现场检查、整改开展的不及时，只是说说了事，本身就存在着思想放松的行为，深入现场检查作业时明明已经发现违章作业或其它问题，不敢严肃处理，或轻描淡写、大事化小，认为施工不容易差不多就行了，为现场施工的安全管理埋下了隐患。结合上级部门及本施工单位安全主管部门所做要求，坚持“安全第一”的思想不动摇，牢记并深刻领会“安全职责大于天”、“安全压倒一切”、“安全的重中之重是保证既有线客车安全”之意义，围绕“查隐患、严管理、保安全”安全反思和安全大检查活动，为进一步落实好自身的安全职责，充分的发挥岗位作用，对个人制定以下整改措施：

工工作中，“坚持安全第一、安全职责大于天、安全压倒一

切”，保证施工生产安全稳定。

二、转变工作作风。把转变作风，提高本事，强化职责作为重点，不断加强自身作风建设。要时刻坚持一种心系安全的意识，深入现场，把工作重心放在现场，把精力放在现场的发现问题、研究问题、解决问题上，力戒好人主义，不走形式，随时对现场的实际情景作深入的分析，找出工作中的短板，制定出解决问题的办法和预防问题的措施，踏踏实实地把工作做好。要牢固树立“严是爱、松是害”的思想观念，做好超前预防工作，确保安全xxx久安。

总之，我要经过这次“安全反思”和安全大检查活动，进一步明确当前安全生产面临的严峻形势，不断查找自身存在的问题，在今后的的工作中认真加以改正，以实际行动为安全生产做出新的贡献。

(1) 安全第一的思想还没有牢固树立。实践证明，安全意识不牢，真正懂法守法，遵章守纪，敬业爱岗，尽职尽责，还需要加强日常教育，付出努力。在专用线和其他不是很繁忙的线路施工时，往往会放松安全警惕性，对施工人员的管理不是很严格，造成很多的违章违纪作业现象，没有得到充分的认识和改正。

(2) 规章制度还不能完全掌握。每一起事故教训，都是由一系列的违章造成的。近年来铁路一系列事故，客观的因素少，设备的因素少，绝大部分是人为因素。有的是应知不知、应会不会，反映出个人业务素质的问题；有的是知道了、也会了，就是不按标准干，反映出个人思想素质的问题；这些现象，都可以在一些事故中找到影子。在日常工作中，由于没有自觉地、经常性的学习安全生产的有关规定和作业制度，造成日常作业中对规章制度的掌握还不够，还不能很好的应用到实际作业中，还没有完全达到用规章指挥作业的目的，造成了安全问题时有发生。特别是最近一段时间来，铁路改革迅速，新的规章制度不断颁布，从查出问题看，就是对制

度不熟，规章不清造成的。

(3) 作业中不能完全落实标准化。在日常施工中，自己不能完全按照施工标准执行，从而发生了许多问题。主要从思想对施工标准化认识不足：一是觉得铁路这个活很粗，多一点点无所谓；二是觉的工务的活大多都是力气活，标准化作业就意味着多出力；三是好人主义严重，对于工作好好是是，不愿意多管多问；这些问题的存在给落实作业中的标准化带来一定的不利因素，存在安全隐患，这些问题，都需要今后坚决改正。

针对以上存在的问题，今后我在安全上要努力做到以下三点：

(1) 加强理论学习，提高安全意识。安全稳定事关公司改革发展，事关每名职工的切身利益，所以安全意识树立不牢，必然给安全生产造成隐患。因此，在今后的工作中必须加强安全规章、法律法规的学习，进一步提高安全第一的责任意识，确保领导交给的各项施工作业安全，保证安全生产的稳定有序。

(2) 是加强业务学习，提高安全水平。今后工作中要加强业务知识和各类规章制度的学习，掌握现场安全作业方法，并不断加以应用，进一步提高自己的安全防范水平。

(3) 是进一步提高标准化作业的意识，做好各项工作。今后，在实际作业中，要严格按照施工标准执行。努力做到班前做好预想，提前掌握作业量和注意事项。作业中要严格执行各项作业标准，严把安全关键，努力减少各类问题发生。

总之，我要通过这次安全大检查，大反思活动，进一步明确当前安全生产面临的严峻形势，不断查找自身存在的问题，在今后的工作中认真加以改正，以实际行动为公司的安全生产做出新的贡献。

为认真吸取“4.28”、“5.12”事故教训，牢固树立“安全第一、预防为主”的意识，结合工作实际，对自身在思想认识、工作作风、安全管理、设备维修、作业卡控、队伍素质和思想政治工作几个个方面查找存在的问题，同时深刻反思存在问题的原因，并制订具体的整改措施。

“安全第一”的思想没有摆在第一位，对于惯性的违章违纪不够重视。

原因分析：主管调车工作中，对标准化执行的要求不高，危及行车、人身安全的隐患抓得较紧，对一些细小环节的不规范听之任之，安全基础工作不扎实，没有认识到任何细小的不规范都有可能酿成大祸。对长期的惯性违章违纪存在着看惯了，见惯了的思想。

整改措施：牢固树立“安全第一”的思想，把“安全第一”的思想落实到实际工作中去，把安全工作摆在首位，当安全与效益发生冲突时，处理好安全与效益的关系，从自身做起，从细小环节入手，严格规范各种作业行为，认真执行标准化作业，决不允许违章蛮干，加强基础管理，提高作业人员的业务素质，深入现场，切实履行好监督、检查、指导和解决问题的职责。整改期限：（8月）

1. 管理方法简单，存在一定的好人主义思想。

原因分析：对管理知识学习不能持之以恒，管理工作多是凭工作经验来实现完成，遇事缺乏思考，作业中的不规范行为，对于安全生产的深层次影响没有深入剖析，认为只要能保证安全，其他的都不关紧要，导致了好人主义思想的滋生。

整改措施：要加强业务知识和管理知识的学习，提高自身素质修养，提高自身解决、处理问题的能力；严格落实各项标准化制度，加强基础管理工作；分清管理与爱护职工的界限，深入剖析惯性的不规范行为，认识到它会造成的不安全隐患，

杜绝好人主义思想的滋生和蔓延。整改期限：（8月）

2. 对职工的思想政治工作不够重视，了解职工的思想动态不及时。

原因分析：现在职工的思想非常活跃，自己主观上认为职工的思想生活属于他自己，不好过多的过问；同时对支部工作没有上心上手，造成跟职工交流谈心少，进而不能及时掌握职工的思想动态。

为认真吸取“4.28”、“5.12”事故教训，牢固树立“安全第一、预防为主”的意识，结合工作实际，对自身在思想认识、工作作风、安全管理、设备维修、作业卡控、队伍素质和思想政治工作几个个方面查找存在的问题，同时深刻反思存在问题的原因，并制订具体的整改措施。

“安全第一”的思想没有摆在第一位，对于惯性的违章违纪不够重视。

原因分析：主管调车工作中，对标准化执行的要求不高，危及行车、人身安全的隐患抓得较紧，对一些细小环节的不规范听之任之，安全基础工作不扎实，没有认识到任何细小的不规范都有可能酿成大祸。对长期的惯性违章违纪存在着看惯了，见惯了的思想。

整改措施：牢固树立“安全第一”的思想，把“安全第一”的思想落实到实际工作中去，把安全工作摆在首位，当安全与效益发生冲突时，处理好安全与效益的关系，从自身做起，从细小环节入手，严格规范各种作业行为，认真执行标准化作业，决不允许违章蛮干，加强基础管理，提高作业人员的业务素质，深入现场，切实履行好监督、检查、指导和解决问题的职责。整改期限：（8月）

1. 管理方法简单，存在一定的好人主义思想。

原因分析：对管理知识学习不能持之以恒，管理工作多是凭工作经验来实现完成，遇事缺乏思考，作业中的不规范行为，对于安全生产的深层次影响没有深入剖析，认为只要能保证安全，其他的都不关紧要，导致了好人主义思想的滋生。

整改措施：要加强业务知识和管理知识的学习，提高自身素质修养，提高自身解决、处理问题的能力；严格落实各项标准化制度，加强基础管理工作；分清管理与爱护职工的界限，深入剖析惯性的不规范行为，认识到它会造成的不安全隐患，杜绝好人主义思想的滋生和蔓延。整改期限：（8月）

2. 对职工的思想政治工作不够重视，了解职工的思想动态不及时。

原因分析：现在职工的思想非常活跃，自己主观上认为职工的思想生活属于他自己，不好过多的过问；同时对支部工作没有上心上手，造成跟职工交流谈心少，进而不能及时掌握职工的思想动态。

态，同时充分利用支部工作中的“一事一谈”化解矛盾，并调动和发挥班组长、党团员的作用，针对性地开展好思想工作。

对安全管理制度重视不够，落实不到位，作业过程管理存在死角。

原因分析：对作业纪律和岗位责任制认识移位，认为规章制度是死的，凭工作经验干活和指挥，基本规章执行和现场实际工作存在脱节，安全管理制度落实上打折扣，安全可靠性不高，未能充分调动副班组长的积极性和管理职能，作业过程中动态管理流于形式。

整改措施：严格执行各岗位、各工种的作业标准，把安全管理制度落实到实处，从制度、措施上来调动副班组长的积极

性和管理职能，加强对现场的巡视检查，对关键时间、关键地点、重点岗位、重点人员加大检查力度，彻底整改安全死角，保证安全生产。整改期限：（8月）

“7.23”甬温线铁路重大事故发生后，铁道部、路局先后召开紧急运输安全电视电话会议，动员全体干部职工认真吸取事故教训，采取坚决有力措施，扎实开展安全大检查活动，确保运输安全持续稳定。按照部、局和车站安全大检查活动的要求，结合自身工作实际，反思如下：

1、“安全第一”的思想观念还不够牢固。“7.23”甬温线列车追尾事故，发生在建党90周年的敏感时期，发生在京沪高铁开通时间不长的关键时刻，发生在暑运的重要时期，性质非常严重，影响十分重大，给人民生命财产造成巨大损失，在国内和国际造成了严重负面影响，使铁路工作陷入被动局面，教训极为深刻和惨痛。特别是面对社会公众和媒体的极大关注，使铁路在安全上背负着巨大的压力，面临着背水一战的境况。在这种形势下，每一名干部职工都深深地感受到了事故发生后所带来的压力，更感受到了做好安全生产、确保运输安全持续稳定的责任。对照要求反思自己，自己虽然思想上对安全生产比较重视，能够做到始终把安全生产放在首要位置，按照路局党委、路局的要求完成各项任务，但细究起来，还是存在不小的差距，主要表现在：

一是对安全生产的认识不够到位。认为全站安全工作的形势总体稳定，各项管理制度也比较到位，干部职工对安全生产的认知程度越来越高，或多或少地有盲目乐观的思想。在工作任务较多的时候，对安全投入的精力不够，研究思考不深入具体，采取措施没有细化到位。

2、安全管理能力还需要进一步提高。安全生产是企业永恒的主题，在这一点上，作为一名干部尤其是领导干部，无论什么时候都应该有清醒的认识，并立足岗位为全站的运输安全发挥作用、体现作为。

3、工作作风还不过硬。在工作实践中，自己能够按照领导干部的履职履责要求，深入现场一线进行检查指导，并结合干部职工的意见建议，及时向主管领导和相关部门进行反馈，推动安全工作的有序推动。但细究起来，也存在不少问题。

4、在执行落实方面还需要下功夫。从现实看，我们在安全生产上的制度措施越来越完善，技术装备水平越来越高，在这样的条件下，运输安全仍然发生这这样那样的问题，其中关键的一点，就是落实不到位。作为领导干部，不仅应该自觉遵守各种规章制度，为干部职工做出表率，而且要采取必要的措施，督促各级干部认真履行职责，共同为安全生产出力献策。

盛部长在全路运输安全紧急电视电话会议上着重强调：安全责任大如天，安全工作压倒一切，要把客运安全特别是高铁安全摆在重中之重，要切实查找和整改存在的安全问题。这四句话，阐述了运输安全的极端重要性和压倒一切的地位，具有非常深刻的涵义，是我们做好安全工作的行动指南。我将以这次安全反思为契机，针对存在的问题，切实加强自身思想建设、能力建设、作风建设，不断提升创新力和执行力，为车站的安全发展、科学发展、和谐发展出力献策。

为吸取“4.28”特大事故教训，我对铁路安全生产的重要性有了一个深刻的认识。血的教训让我们必须“大反思、大教育、大检查、大落实”。惨痛的教训历历在目，那一刹那的事故让人震惊！大事故后作为铁路人应有一种耻辱感！我作为滦县车间供电技术员，侧重变电方面。

滦县车间所属管内2个牵引变电所1个分区所，是京哈线牵引供电安全的重中之重，这两个牵引变电所的安全运行严重影响京哈线的运输畅通及安全。作为变电工作的技术人员，我深刻地认识到在安全意识、精神状态、工作作风安全管理几方面在我的身上存在这许多严重问题。我进行了认真反思，查找自身问题深刻反思：

我对“安全为天”的思想意识薄弱，平时写的多，做的少！对于现场作业由于天窗时间紧，对安全的意识上是相当的模糊。只从技术上研究，不从安全上注意的思想占了上风。对严格遵守安全规程的细节方面有很大的意识问题，对可能发生的不安全因素研究很不周全。

二

(1)我在前期的变电春检工作中，以往在4月7日未提前到现场马柳变电所，这是精神状态的问题，对工作的认真态度、负责态度不够。对于一次班组和本所共同作业我下次必须提前晚上到所内。第二天早点对工作票及工作资料、工具等进行检查，保证作业安全。

(2)变电检修中以往出现主变压器上高压套管接地线与主变本体轻微放电，由于连接线腐蚀造成，我未能精细到零件的巡视和观察，应作出反思以便改善巡视中出现的死角。这说明我在平时的工作精神状态不好！对工作要做的细致在细致。

(1)作为变电技术员，我对作业工作票检查还不够仔细！必须要细致到字！把安全隐患封锁在工作预想计划阶段。这一件事我反思到自我的工作作风是有很大问题的。

(2)我对业务学习教育认真程度不够，对自我的工作要求不够严格，负责车间变电、接触网业务的教育工作对段教育工作传达不够及时！对此我深刻反思，检讨。教育是大事，教育是安全的前提，我做的还不到位！我此刻整改对业务教学文档，人员考核做到有记录、有评分、有档案。把业务教学落到实处，大落实教育学习的资料，反思自我的工作作风，工作问题仔细发现问题原因，努力不错漏洞。

(1)我自身对于工作安排和预见性和调配安排还不足，对天窗时间的变动掌握不够及时。继续申请垂直天窗，如果进线不能及时检修势必对安全供电产生影响。

(2) 昌黎变电所接地电阻测量并不及时!虽然工作安全完成,但2008年初的工程局人身触电事故的根源就是接地电阻测量不到位,接地锈蚀仍然封线作业,造成触电事故!反思起来仍然是相当危险的,已经立刻整改。应当严重反思!

(3) 变电春季检修期间,春检门架作业、高空作业呼唤应答不及时,作为技术员我有职责,虽然没有出现问题,可是危险的作业下应当严重反思!我还以往上过主变作业,看似努力工作了,可是我反思后我认识到我的职责所在,全面的技术支持和安全监控室我的任务,并不说表面的身先士卒就能把工作做好,科学的管理和分工才是安全生产的关键。

整改措施

所有事故的发生都是安全意识不足造成的,今后的变电作业中,我首先要从我做起,认真按安规执行各项作业要求,自我绝不违章。同时,严格要求约束所内职工,将安全作业的标准指导给职工,使职工从思想上真正认识到安全的重要性,保证安全生产的顺利进行。

经过大检查我发现自我工作作风不实,今后我要熟练专业技术知识、技术标准。必须要保证准点准时的到达现场,认真核对工作票,认真检查不一样作业的不一样安全措施,把技术员工作做到位。绝不出现工作作风问题。

在今后的作业中,我要严格要求自我。一个重大事故的发生之前都会出现七个明显的征兆,这七个明显的征兆每一个都会在日常工作中呈现270个小的问题。对工作对安全生产我要反思!从一个锈蚀的螺丝到一个手指长短的接地线都要认真,这都是对工作负责。坚决把事故消灭在萌芽状态之中。我要努力的整改,把“四大活动”落实到我的全部工作中。

安全是铁路运输永恒的主题,必须坚持“安全第一”的思想不动摇,乌鲁木齐铁路局“4.23”事故的发生,暴露出铁路

基础管理薄弱的问题仍然十分突出，作为基层管理人员，我清醒的认识到安全生产的重要性和长效性，为深刻吸取事故教训，全面强化和落实各项安全措施，迅速扭转运输安全的被动局面，确保运输安全异常是旅客列车的绝对安全。现就安全生产工作自我剖析如下：

1、在思想认识上，“安全第一”的意识树立不牢。虽然具有强烈的职责意识，但不能每时每刻坚持强烈的忧患意识，不善于从他人的事故中吸取教训，不能时刻坚持清醒头脑，做到居安思危，警钟长鸣。

度的敏感性和深入的洞察力。

1、管理的针对性不强。生产布局调整后，尽快理顺管理关系，尽快完善管理制度，尽快转变工作方式和思维方式，虽然作了布置安排，但重点工作一多就转移了视线，车站、各大班组、班组三个管理层次职责不明晰，安全控制力弱化，新体制的优势受到限制。

2、管理持久力不够。表此刻安全管理紧一阵、松一阵，现场管理还未进入规范有序状态，尤其是日常管理存在很大的随意性和不稳定性，车间、班组在这一方面表现的尤为突出。尤其是对班组长、党员骨干的教育管理流于形式，重点工作落实不力，影响了工作的实效性。

1、存在必须程度的好人主义。在安全考核上，虽然经济上的考核力度较大，发生问题批评教育多，职责制追究少，客观上存在着好人主义思想。

2、抓落实的力度不够。没有做到盯住不落实的人，追查、分析和处理每个在安全生产中的失职行为。没有狠抓不落实的事，追究不落实者的职责，查摆深层次原因，从而导致许多工作在落实过程中变了味，出现力度衰减，甚至出现中间梗塞，影响了管理的实效性。

- 1、全员反思，深入查整。以“xx-x”严重违章为镜子，在全站范围开展“查领导、查管理、查设备、查职工作业”为主要资料的安全大检查、大反思活动，认真传达学习刘部长在全路运输安全电视电话会议上的讲话精神，努力扭转安全生产的被动局面。
- 2、强化安全意识。始终坚持“安全第一”的思想不动摇，树立“细节决定成败”的理念，正确地处理好“生产必须安全，安全促进生产”的辩证关系，尤其是抓好现场作业控制等关键环节、关键处所的控制。
- 3、理顺管理关系。认真落实分工负责、逐级负责、岗位负责、专业负责制，全站干部职工要增强问题意识。
- 4、强化安全基础，把落实“天窗修”制度和“红线”管理制度作为保安全的根本制度抓好抓实，把建立新的管理机制，充分发挥新体制优势和建立关键环节强力卡控措施作为第一要务抓好抓实。
- 5、加快规范新体制下运输安全管理。结合运输生产力布局调整，抓紧从规章制度、运行机制、检查监督等各个方面，全面规范新体制下的安全管理，限期到达目标要求。要结合这起事故，抓紧对非正常情景下的行车组织进行规范，尽快解决非正常情景下行车组织不规范、不到位的突出问题。要加强对结合部的规范管理，防止结合部出现失控现象，确保安全生产持续稳定。

为吸取“4.28”特大事故教训，我对铁路安全生产的重要性有了一个深刻的认识。血的教训让我们必须“大反思、大教育、大检查、大落实”。惨痛的教训历历在目，那一刹那的事故让人震惊！大事故后作为铁路人应有一种耻辱感！我作为滦县车间供电技术员，侧重变电方面。

滦县车间所属管内2个牵引变电所1个分区所，是京哈线牵引

供电安全的重中之重，这两个牵引变电所的安全运行严重影响京哈线的运输畅通及安全。作为变电工作的技术人员，我深刻地认识到在安全意识、精神状态、工作作风安全管理几方面在我的身上存在这许多严重问题。我进行了认真反思，查找自身问题深刻反思：

我对“安全为天”的思想意识薄弱，平时写的多，做的少！对于现场作业由于天窗时间紧，对安全的意识上是相当的模糊。只从技术上研究，不从安全上注意的思想占了上风。对严格遵守安全规程的细节方面有很大的意识问题，对可能发生的不安全因素研究很不周全。

（1）我在前期的变电春检工作中，以往在4月7日未提前到现场马柳变电所，这是精神状态的问题，对工作的认真态度、负责态度不够。对于一次班组和本所共同作业我下次必须提前晚上到所内。第二天早点对工作票及工作资料、工具等进行检查，保证作业安全。

（2）变电检修中以往出现主变压器上高压套管接地线与主变本体轻微放电，由于连接线腐蚀造成，我未能精细到零件的巡视和观察，应作出反思以便改善巡视中出现的死角。这说明我在平时的工作精神状态不好！对工作要做的细致在细致。

（1）作为变电技术员，我对作业工作票检查还不够仔细！必须要细致到字！把安全隐患封锁在工作预想计划阶段。这一件事我反思到自我的工作作风是有很大问题的。

（2）我对业务学习教育认真程度不够，对自我的工作要求不够严格，负责车间变电、接触网业务的教育工作对段教育工作传达不够及时！对此我深刻反思，检讨。教育是大事，教育是安全的前提，我做的还不到位！我此刻整改对业务教学文档，人员考核做到有记录、有评分、有档案。把业务教学落到实处，大落实教育学习的资料，反思自我的工作作风，工作问题仔细发现问题原因，努力不错漏洞。

(1) 我自身对于工作安排和预见性和调配安排还不足，对天窗时间的变动掌握不够及时。继续申请垂直天窗，如果进线不能及时检修势必对安全供电产生影响。

(2) 昌黎变电所接地电阻测量并不及时！虽然工作安全完成，但2008年初的工程局人身触电事故的根源就是接地电阻测量不到位，接地锈蚀仍然封线作业，造成触电事故！反思起来仍然是相当危险的，已经立刻整改。应当严重反思！

(3) 变电春季检修期间，春检门架作业、高空作业呼唤应答不及时，作为技术员我有职责，虽然没有出现问题，可是危险的作业下应当严重反思！我还以往上过主变作业，看似努力工作，可是我反思后我认识到我的职责所在，全面的技术支持和安全监控室我的任务，并不说表面的身先士卒就能把工作做好，科学的管理和分工才是安全生产的关键。

在全站范围内深入开展了以查思想、查领导、查管理、查规章、查设备、查作业为主要内容的“六查”活动和以整顿安全教育、整顿干部作风、整顿专业管理、整顿技术标准、整顿维护用管、整顿职工两纪为主要内容的“六整顿”。通过本次活动，进一步夯实了安全基础，逐步提高了各级人员遵章守纪的自觉性，全面消除了在安全工作中存在的死角，营造了良好的安全生产秩序。本人按照车站安排部署，认真学习了路局、段及车站安全紧急会议上的重要领导讲话及其一些相关的事故案例，并对7月4日、7月9日两起重大事故有了清醒的认识，同时也对自己在安全工作的表现进行了深刻的反思。对照自己在安全方面存在的问题进行了深入查找和分析，使自己深感自身的安全行为离“安全第一”的要求还有不少差距。通过对日常工作的分析，我认为自己还存在以下问题：

(1) 安全第一的思想还没有牢固树立。实践证明，安全意识不牢，真正解决干部职工“我要保安全”的问题，让每个人都能做到懂法守法，遵章守纪，敬业爱岗，尽职尽责，还需要

加强日常教育，付出艰苦的努力。

(2)规章还不能完全掌握。每一起事故教训，都是由一系列的违章造成的。纵观近年来铁路所发生的一系列事故，客观的因素少，设备的因素少，绝大部分是人为因素。有的是应知不知、应会不会，反映出职工业务素质的问题；有的是知道了、也会了，就是不按标准干，反映出职工思想素质的问题；这些现象，都可以在一些事故中找到影子。在日常工作中，由于没有自觉地、经常性的学习安全生产的有关规定和作业制度，造成日常作业中对规章制度的掌握还不够，还不能很好的应用到实际作业中，还没有完全达到用规章指挥作业的目的，造成了安全问题时有发生。

作业中不能完全落实标准化。在日常调车作业中，自己不能完全按照调车作业标准执行，从而发生了许多问题。如：溜放车选式闸制度执行不彻底，调车信号显示不到位，作业中有晚出动现象，造成了车等人的问题发生，同时，还存在作业忙乱强的问题，给人身安全带来了严重隐患，这些问题，都需要今后坚决改正。

安全稳定事关车站改革发展的大局，事关每名职工的切身利益，所以安全意识树立不牢，必然给车站的安全生产造成隐患。因此，在今后的工作中必须加强安全规章、法律法规的学习，进一步提高安全第一的责任意识，确保本班组作业安全，保证车站安全生产的稳定有序安全生产是铁路运输永恒的主题，近年来铁路跨越式发展步子越来越快，越来越大，对我们车辆职工也提出了越来越高的要求。几年来，自己坚持主动认清形势，增强责任意识，总结吸取经验，提高自身素质，为确保运输安全，最后一道防线牢不可破而努力，下面就谈几点个人的体会。

铁路跨越式发展进程加快，车辆新技术、新工艺的采用，新规章的出台，以及五次大提速，尤其是去年，我们经历了撤消分局，路局直管及两次生产力而已调整，动作之快，步伐

之大，大家都有体会，但我想无论怎样改革，怎样变化，车辆职工保安全生产的责任只能是越来越重，各级领导的要求也是越来越高，保证开行每一趟列车的安全，永远是检车员的天职，只有主动认清形势，与时俱进，跟上铁路改革发展的步伐，才能使自己变不适应为适应，变被动为主动，只有带头一种我们这一代能赶上铁路跨越式发展的光荣感和使命感、自豪感来面对形势和任务，才能真正做到珍惜岗位，爱岗敬业，因此我在行动上，自己遵章守纪，精检细修，自觉从严，主动“三控”把确保运输安全生产做为自己的神圣职责。在去年一年中发现种类重点故障30余件，较突出的10余件，为安全运输提供了有力保障。

列检作业讲究的就是一个自觉，自觉遵守两纪，自觉执行作业过程，自觉做好三控，只有在平时看每一趟车，每一车车，都坚持自觉两字，才称得上是一个好检车员，才对得起各级领导的关心和期望，才是对运输负责，对安全负责，每月开支不因违章违纪违标而减少收入，这也就是对家庭负责，对老婆孩子负责。如果自己不自觉靠工长管、靠领导盯，有人检查，就多看一眼，没人检查就敷衍应付，那就不是负责的态度，说起来，自己也会脸红，所以我在平时作业，不管是白班、夜班，坚持作业标准，执行作业过程，不走过场，不摆样子，精检细修，发现故障，在去年连续发现交叉杆及交叉夹板折断，特别是通过外观检查发现的滚动轴承保持架破损故障，防止了切轴事故的发生，及钩舌裂，外圈缺损等较大故障。我感到这样做就是端正了工作态度，就是把自己的责任落实到实处。

向先进职工学习，是使自己不断进步，提高技艺的捷径，我坚持学习他人防止事故的好经验，好做法，并运用到自己的实际工资之中，比如：学习本车间防止事故能手的经验和小招法，以及专程到唐北车间学习防止故障的经验介绍，实物展览，尤其轴承故障和制动梁故障，吸取经验，不断提高自身技术。

□

提高本人技术素质，掌握检好车，修好车的真本领，才是确保安全的保证，尤其是提速车改造，新技术、新配件大量应用的今天，刻苦学习技术业务，更为重要，充分利用业余时间学技练功，新型车车的单车检查及k2型车辆制动梁的更换，并重点掌握新型车的故障规律及应急处理方法，做到技术熟练，同时在班中休息时间及下班家中休息时间学习理念知识，使自己真正的增强了技术业务素质，为安全做好坚实的基础。

以上是自己工作中的体会，虽然取得了一定成绩，但是对照实际工作标准，差距还很大，但在以后的工作中，自己一定继续努力进取，取长补短，与时俱进，始终站在时代的前列，用强烈的紧迫感、责任感，全身心的投入到工作中去，珍惜岗位，发扬爱岗敬业的精神，保安全、保生产，为铁路发展做贡献。

铁路桥隧工心得体会篇三

铁道部两次会议都是深刻总结“4.28”事故的惨痛教训，要求全路认真开展安全大反思、大检查活动，实现全路安全工作稳定的局面。特别是刘部长在会上就自己在思想上、认识上、管理上应该汲取的教训进行了深刻剖析，从规范管理、班子建设、干部作风、检查考核、安全基础建设等方面做了深入反思。我感到，这两次会议既体现了部党组对“4.28”事故自身反思、自我剖析的态度，也体现了部党组贯彻党中央、国务院领导要求，深刻吸取4.28事故教训和做好当前安全工作的决心。对于我们加强当前安全工作有着深刻的启示，对抓好大反思、大检查工作有着重要的指导意义，我们一定要把这项工作持之以恒地抓好、做实。我就安全问题进行深刻反思。

汲取“4.28”事故教训，深入开展安全大反思、大检查活动，最重要的就是充分利用“4.28”事故的反面教材，真正吸取教训，把自己摆进去，把我们的安全管理工作、安全现状摆进去，举一反三。在吸取“4.28”事故本身教训的基础上，结合实际，眼睛向内，看到自己的问题，看到我们在安全管理上存在的问题；在深刻认识事故教训和严峻的安全形势中受到警示，受到启发，受到教育，主动加强安全管理，做一个以流血制止流血的智者。首先，要从思想上认识到我们在安全管理上还存在着大量的隐患问题，有些问题还是非常严重的。无论是从“4.28”事故本身，还是从我局安全管理的现状来看，都要看到安全大反思、大检查活动绝不是别人有病我们吃药，绝对不是小题大做。从我们的实际情况来看，今年以来全局发生的事故件数也是居高不下的。对于事故有很多科学的比较方法，可以同期比较，可以年度比较，也可以和其他局横向比较。实事求是地讲，我们自己和自己比形势是不断好转的，但是不等于险情不存在，不等于问题不存在，不等于不发生影响全局、全路严重的安全事故。从事故等级上看，今年发生较大事故1件□a类一般事故1件□b类一般事故74件□c类一般事故19件□d类一般事故30件。4个月的时间，事故总的件数不少，有的事故性质和等级也是非常严重的。从事故种类上分，行车事故32件、职工伤亡事故4件、路外伤亡事故89件。前4个月还发生设备故障461件，除发生在他局的35件设备故障外，我们自身的设备故障426件；前4个月全局共发生a类安全信息58058件，其中职工“两违”信息近4万件，比例高达68%。仅仅通过简单的数字分析，应该说我们安全管理的基础还是很薄弱的，有些问题的性质还是非常严重的，因此，大家绝不能盲目乐观。尤其是客车安全，我们反复讲，但依然存在一些问题。比如，今年2月27日12时01分□a20次运行到齐北线塔哈站准备停车时，齐工塔哈工区在5线货物站台利用铲车整理钢轨作业，由于铲车司机操纵不当，使1根钢轨串到站台下造成侵限，致使a20次紧急停车。如果不停车或停车不及，正好插到走行部的位置，后果将是无法预测的。还比如施工安全，“4.28”事故是受施工的影响，

那么我们施工中也有一些很严重的事故隐患。今年施工从4月份开始就发生了3件事故，其中比较典型的是4月16日佳木斯工务段向阳川工区作业人员违章使用单轨小车，险未与c47461次列车相撞，造成列车区间停车。这起事件虽然在周安全分析会上已经讲过了，但就深层次原因看，为什么在施工区间还使用单轨小车？为什么在防护方面出现严重漏洞？“7.13”群死群伤事故教训依然清晰，为什么我们还能出现防护上的漏洞？不知道我们的教训是真汲取了，还是假汲取了。再比如，在路外安全上，4个月就发生了89件，其中发生在福前线的交通肇事，造成了6死5伤的严重后果，构成了较大事故。除此之外，我们还有很多问题，比如大量的设备故障，特别是最近一个时期电务故障频发，对行车秩序和安全造成了严重的干扰和影响。列举这些问题，不是就事论事，也不是旧账重提，关键是要从思想上看到我们在安全管理上确实存在许多严重的问题，必须提高思想认识。

通过反思上述的安全隐患，我感到主要有以下几个方面的问题。一是思想认识的深刻程度不达标。对照胡总书记的、温总理的重要批示、指示和刘部长几次会议反复强调的要求，我感到作为党委书记，我在教育干部职工牢固树立“安全第一”的思想上，在树立“安全发展”的理念上，在以科学发展观为指导，坚持以人为本，落实安全制度等方面，教育的不够，引导的不够，考核的不够。刘部长讲，铁路行业是一个高危险度的行业。对此过去我们没有突出强调，而是更多地强调铁路是大众化交通工具、大动脉。在确立“铁路是真正高危险度行业”这样一个理念和标准上我们是有差距的，真正确立“责任重于泰山”的思想上也是有差距的。这次“4.28”事故和我们存在的大量安全隐患、事故说明，如果安全认识不到位，就可能出现严重的问题。这是一个定向的问题，如果现在这个特殊时期安全局面控制不住，再搞多少教育，再定多少措施，再怎么转变作风，依然说明我们路局、站段领导班子和机关各个职能部门、管理部门不仅没有贯彻落实好党中央、国务院领导同志对安全工作的重要指示，没有在思想认识上同部党组保持一致，也说明我们没有领导

能力，没有驾驭能力，没有经受住部党组对我们的考验和检验。因此，我们一定要反复强调，作为职工要树立“违章就是犯罪，就是杀人”的思想认识，作为领导者来说，更要树立“不履行自己的职责，甚至玩忽职守，也是犯罪和杀人”的思想认识。作为领导者来讲，玩忽职守其危害性更大。刘部长在昨天讲话中指出，对于“4.28”事故有些人是要追究刑事责任的。国务院常务会议对此也明确提出要依法严肃追究责任。所以，对安全工作的认识绝不能浮在过去一般化的水平上，对我们存在问题的严重性必须有深刻的认识，必须通过“4.28”事故血的教训使我们真正看到自身问题的严重性，真正全面地加强安全基础管理，认认真真、实实在在地搞好安全大反思、大检查活动。二是管理和工作标准存在很大差距。我们在安全管理上尽管做了大量的工作，逐步完善制度，逐步得到加强，但是我们现在的主要任务不是总结经验，而是要暴露问题、发现问题、解决问题。任局长在反思中强调的问题，我感觉自身也存在。提要求多、抓落实少，看结果多、考核过程少，发文电多、检查效果少。也包括政治工作，党内提一些要求，开展一些活动，对于最后效果怎么样缺乏过程检查。我们一些单位也确实存在着管理标准不高的问题，满足于一般化，满足于和自己过去比有进步，满足于用自己的长处和别人的短处做比较。我感到我们很多会议的要求没有真正落到实处。比如，在安全防范工作上，“三品”检查是五道防线最重要的一道，但是现场检查并不十分严格。我们反复强调的要求得不到落实，就是工作标准、管理的标准上不去造成的。所以，抓安全必须往实处抓，这是最重要的，必须干一件成一件，说一件办一件。三是干部作风存在很大差距。我们对干部考核的力度应该说是比较大的，但是也要多看存在的问题。目前我们确实存在像刘部长所讲，一些干部“心浮气燥、华而不实”的问题；也存在“下不去、听汇报、原则指导”的问题，也存在单纯任务观点，满足于完成考核数量，而不能主动提高工作质量的问题；还存在个别班子成员“不敢抓、不敢管、不敢碰硬”的问题，个别干部严重不负责任的问题，个别站段做大后存在机关化倾向明显增强的问题。从管理层特别是我自身来讲在指导思想上也存在对干部

考核施之以宽的问题，存在着对有些发生问题的干部没有严格要求、严格管理的问题，致使干部作风转变的力度不够，加强安全基础管理考核的力度不够，严格追究干部失职失责的力度不够。四是党组织发挥优势保安全的作用不到位，差距很大。安全管理上存在这么多的问题，也暴露出各级党组织开展安全思想教育、安全思想政治工作的针对性、实效性和党支部“安全屏障”工程控制现场的作用等方面都还存在一定的问题。有一些事故的直接责任者就是党员，还有一些事故的间接责任者是党员，如果这些同志都能负起责任，都是过得硬的安全屏障，那么很多事故是可以避免的，很多违章是可以及时纠正的。从党员自身的作用上看，虽然党员“两违”的数量同比有所下降，但是标准是不高的，考核也是不精密的。特别是个别单位党员“两违”比例还偏高，其中一个单位，办事处以上考核发现的“两违”件数71件，党员25件，占35%。全局1—4月份发生4件职工责任伤亡事故，有2件责任者是党员。我们要求职工要遵章守纪，可是党员带头违章，这怎么能体现党员的先进性，这方面的工作必须下力量抓好。

按照刘部长的讲话要求，全路利用四个月的时间开展安全大反思、大检查活动，全面扭转安全被动局面。我们要立即行动，再发动、再动员、再部署，做到真反思、真整改、真见效。

真反思、真整改，就是要做到“四个带头”。一是路局、站段两级领导班子要带头。今天我首先开展反思就是个带头，接下来办事处的领导、站段的班子也都要带头把本辖区、本单位的反思、检查工作做好。二是路局机关处室领导要带头。路局机关承上启下、专业管理、现场检查，作用非常重要，任务十分繁重，一定要带头把自己摆进去，把问题讲出来。这次大反思、大检查就是对局机关处室的一次考验，在当前这样严峻的形势面前，绝不能发生性质严重的问题。三是各级管理干部要带头。结合分管工作的实际、岗位的责任，开展好大反思、大检查工作。四是党员要带头。必须发挥好先

锋模范和立标打样的作用。“四个带头”中关键是领导要带头，主要领导带头，这一条做的好，活动就能真正推动起来，专业管理就能加强，薄弱环节就能补强。真反思、真检查，按照刘部长昨天的讲话精神，我理解，虽然检查的项点很多，但最重要的是查领导、查管理、查作风。由下看上，通过现场看问题，通过问题看管理，通过管理看作风，通过安全管理过程和安全效果考核干部，这就是真查。

真反思、真整改要做到“三个触及”，即要触及思想理念，站在人民利益至上的高度，从政治责任、社会责任、发展责任、岗位责任、领导责任的角度，反思我们在认识上的差距；要触及各个环节，从安全生产的每一个工作项目、每一项管理制度、每一个工作流程、每一个设备设施、每一个工作岗位查起，做到全方位、全覆盖；要触及问题的本质和根源，从管理上、制度上、操作上、结合部上，特别是领导责任和作风上查找导致问题形成的真正原因，把问题搞清，把隐患查实。

要针对当前安全存在问题的原因和下步查摆出来的问题，做好五项工作：一是要进一步加大安全思想教育力度。要把昨天国务院常务会议关于安全工作的重要指示传达到干部职工，把刘部长昨天的重要讲话精神传达到干部职工，真正使干部职工特别是各级干部不断增强“三如”思想认识，就是如履薄冰、如坐针毡、如临深渊的忧患意识和紧迫感，千万不要麻痹大意、松劲懈怠。要活化现场的思想互控，提高全员的保安全责任意识。二是要强化专业管理和专业指导。以规章制度的修、建、补、废为重点，强化制度管理；以“百日安全督察”活动为重点，强化现场检查监督，尤其是施工安全的控制，一定要细之又细，慎之又慎；以“问题销号”为重点，加大深入基层、具体指导、帮助解决问题的力度，特别是要加强专业管理，跟踪指导，督促整改。三是要盯住影响安全的突出问题不放。紧紧围绕铁道部提出的规章制度、机车运行监视器管理、施工安全、职工“两纪”、设备隐患、治安综合治理等重点，集中人力、物力，打团体赛、歼灭赛，

进一步巩固安全基础，强化安全管理。四是以大反思、大检查活动为契机，深入推进“四型机关”创建活动。通过深入基层、整改问题，来推动机关干部作风的转变。特别是机关干部要认真落实包保责任、检查指导责任，工作质量、办事效率、解决问题的水平要在这次活动当中进一步提升。人事处、机关党委要加强对活动中机关干部作用情况的严格考核。同时人事部门要加强对站段班子在活动中作用情况的检查考核，对于关键时期经受不住考验的、工作不负责的、敬业精神不强的、专业能力低下的、作风不实的，坚决采取组织措施。五是要进一步强化党组织和党员作用。党委组织部、宣传部要组织广大党员深刻吸取“4.28”事故教训的专题党课和宣教活动，扎实地开展好安全“大反思、大检查”活动。要通过多种形式把反思落到班组，落到人头。特别要看到党的工作“融入中心、服务大局”在保证安全方面发挥作用不到位的问题，及时补强控制措施，切实发挥好服务保障作用。通过安全大反思、大检查活动，要进一步完善“安全屏障”工程的管理制度，提高活动的实效性，切实提高党员素质，确保“党员无事故”活动见到实实在在的效果。要把客车安全、人身安全、现场施工、季节性和惯性问题、设备质量等作为党组织保安全的重点。当前时期发生问题的党员、干部要严肃追究责任，切实通过开展大反思、大检查活动，把党员“两违”率坚决降下来。

总的来讲，要通过实实在在开展大反思、大检查活动，实实在在地解决问题。真正把活动作为为自己干的，而不是给别人看的。为了安全一定要下真功夫，保证大反思、大检查各项措施落到实处，保证各个系统安全，保证全局安全。

铁路桥隧工心得体会篇四

铁路是供火车等交通工具行驶的轨道线路。《辞海》对于铁路的解释是：使用机车牵引车辆组成列车（或以自身有动力装置的车辆）、循规行驶的交通线路。铁路运输是一种陆上运输方式，以机车牵引列车车辆在两条平行的铁轨上行驶。

以下是为大家整理的关于,欢迎大家前来参考查阅!

【篇一】2022年铁路职工个人安全反思材料

为吸取“4.28”特大事故教训,我对铁路安全生产的重要性有了一个深刻的认识。血的教训让我们必须“大反思、大教育、大检查、大落实”。惨痛的教训历历在目,那一刹那的事故让人震惊!大事故后作为铁路人应有一种耻辱感!我作为滦县车间供电技术员,侧重变电方面。

滦县车间所属管内2个牵引变电所1个分区所,是京哈线牵引供电安全重中之重,这两个牵引变电所的安全运行严重影响京哈线的运输畅通及安全。作为变电工作的技术人员,我深刻地认识到在安全意识、精神状态、工作作风安全管理几方面在我的身上存在这许多严重问题。我进行了认真反思,查找自身问题深刻反思:

我对“安全为天”的思想意识薄弱,平时写的多,做的少!对于现场作业由于天窗时间紧,对安全的意识上是相当的模糊。只从技术上研究,不从安全上注意的思想占了上风。对严格遵守安全规程的细节方面有很大的意识问题,对可能发生的不安全因素研究很不周全。

(1)我在前期的变电春检工作中,以往在4月7日未提前到现场马柳变电所,这是精神状态的问题,对工作的认真态度、负责态度不够。对于一次班组和本所共同作业我下次必须提前晚上到所内。第二天早点对工作票及工作资料、工具等进行检查,保证作业安全。

(2)变电检修中以往出现主变压器上高压套管接地线与主变本体轻微放电,由于连接线腐蚀造成,我未能精细到零件的巡视和观察,应作出反思以便改善巡视中出现的死角。这说明我在平时的工作精神状态不好!对工作要做的细致在细致。

(1) 作为变电技术员，我对作业工作票检查还不够仔细！必须要细致到字！把安全隐患封锁在工作预想计划阶段。这一件事我反思到自我的工作作风是有很大问题的。

(2) 我对业务学习教育认真程度不够，对自我的工作要求不够严格，负责车间变电、接触网业务的教育工作对段教育工作传达不够及时！对此我深刻反思，检讨。教育是大事，教育是安全的前提，我做的还不到位！我此刻整改对业务教学文档，人员考核做到有记录、有评分、有档案。把业务教学落到实处，大落实教育学习的资料，反思自我的工作作风，工作问题仔细发现问题原因，努力不错漏洞。

(1) 我自身对于工作安排和预见性和调配安排还不足，对天窗时间的变动掌握不够及时。继续申请垂直天窗，如果进线不能及时检修势必对安全供电产生影响。

(2) 昌黎变电所接地电阻测量并不及时！虽然工作安全完成，但2008年初的工程局人身触电事故的根源就是接地电阻测量不到位，接地锈蚀仍然封线作业，造成触电事故！反思起来仍然是相当危险的，已经立刻整改。应当严重反思！

(3) 变电春季检修期间，春检门架作业、高空作业呼唤应答不及时，作为技术员我有职责，虽然没有出现问题，可是危险的作业下应当严重反思！我还以往上过主变作业，看似努力工作，可是我反思后我认识到我的职责所在，全面的技术支持和安全监控室我的任务，并不说表面的身先士卒就能把工作做好，科学的管理和分工才是安全生产的关键。

整改措施

所有事故的发生都是安全意识不足造成的，今后的变电作业中，我首先要从我做起，认真按安规执行各项作业要求，自我绝不违章。同时，严格要求约束所内职工，将安全作业的标准指导给职工，使职工从思想上真正认识到安全的重要性，

保证安全生产的顺利进行。

经过大检查我发现自我工作作风不实，今后我要熟练专业技术知识、技术标准。必须要保证准点准时的到达现场，认真核对工作票，认真检查不一样作业的不一样安全措施，把技术人员工作做到位。绝不出现工作作风问题。

在今后的作业中，我要严格要求自我。一个重大事故的发生之前都会出现七个明显的征兆，这七个明显的征兆每一个都会在日常工作中呈现270个小的问题。对工作对安全生产我要反思！从一个锈蚀的螺丝到一个手指长短的接地线都要认真，这都是对工作负责。坚决把事故消灭在萌芽状态之中。我要努力的整改，把“四大活动”落实到我的全部工作中。

【篇二】2022年铁路职工个人安全反思材料

在全站范围内深入开展了以查思想、查领导、查管理、查规章、查设备、查作业为主要内容的“六查”活动和以整顿安全教育、整顿干部作风、整顿专业管理、整顿技术标准、整顿维护用管、整顿职工两纪为主要内容的“六整顿”。通过本次活动，进一步夯实了安全基础，逐步提高了各级人员遵章守纪的自觉性，全面消除了在安全工作中存在的死角，营造了良好的安全生产秩序。本人按照车站安排部署，认真学习了路局、段及车站安全紧急会议上的重要领导讲话及其一些相关的事故案例，并对7月4日、7月9日两起重大事故有了清醒的认识，同时也对自己在安全工作的表现进行了深刻的反思。对照自己在安全方面存在的问题进行了深入查找和分析，使自己深感自身的安全行为离“安全第一”的要求还有不少差距。通过对日常工作的分析，我认为自己还存在以下问题：

(1) 安全第一的思想还没有牢固树立。实践证明，安全意识不牢，真正解决干部职工“我要保安全”的问题，让每个人都能做到懂法守法，遵章守纪，敬业爱岗，尽职尽责，还需要

加强日常教育，付出艰苦的努力。

(2)规章还不能完全掌握。每一起事故教训，都是由一系列的违章造成的。纵观近年来铁路所发生的一系列事故，客观的因素少，设备的因素少，绝大部分是人为因素。有的是应知不知、应会不会，反映出职工业务素质的问题；有的是知道了、也会了，就是不按标准干，反映出职工思想素质的问题；这些现象，都可以在一些事故中找到影子。在日常工作中，由于没有自觉地、经常性的学习安全生产的有关规定和作业制度，造成日常作业中对规章制度的掌握还不够，还不能很好的应用到实际作业中，还没有完全达到用规章指挥作业的目的，造成了安全问题时有发生。

作业中不能完全落实标准化。在日常调车作业中，自己不能完全按照调车作业标准执行，从而发生了许多问题。如：溜放车选式闸制度执行不彻底，调车信号显示不到位，作业中有晚出动现象，造成了车等人的问题发生，同时，还存在作业忙乱强的问题，给人身安全带来了严重隐患，这些问题，都需要今后坚决改正。

安全稳定事关车站改革发展的大局，事关每名职工的切身利益，所以安全意识树立不牢，必然给车站的安全生产造成隐患。因此，在今后的工作中必须加强安全规章、法律法规的学习，进一步提高安全第一的责任意识，确保本班组作业安全，保证车站安全生产的稳定有序安全生产是铁路运输永恒的主题，近年来铁路跨越式发展步子越来越快，越来越大，对我们车辆职工也提出了越来越高的要求。几年来，自己坚持主动认清形势，增强责任意识，总结吸取经验，提高自身素质，为确保运输安全，最后一道防线牢不可破而努力，下面就谈几点个人的体会。

铁路跨越式发展进程加快，车辆新技术、新工艺的采用，新规章的出台，以及五次大提速，尤其是去年，我们经历了撤消分局，路局直管及两次生产力而已调整，动作之快，步伐

之大，大家都有体会，但我想无论怎样改革，怎样变化，车辆职工保安全生产的责任只能是越来越重，各级领导的要求也是越来越高，保证开行每一趟列车的安全，永远是检车员的天职，只有主动认清形势，与时俱进，跟上铁路改革发展的步伐，才能使自己变不适应为适应，变被动为主动，只有带头一种我们这一代能赶上铁路跨越式发展的光荣感和使命感、自豪感来面对形势和任务，才能真正做到珍惜岗位，爱岗敬业，因此我在行动上，自己遵章守纪，精检细修，自觉从严，主动“三控”把确保运输安全生产做为自己的神圣职责。在去年一年中发现种类重点故障30余件，较突出的10余件，为安全运输提供了有力保障。

列检作业讲究的就是一个自觉，自觉遵守两纪，自觉执行作业过程，自觉做好三控，只有在平时看每一趟车，每一车车，都坚持自觉两字，才称得上是一个好检车员，才对得起各级领导的关心和期望，才是对运输负责，对安全负责，每月开支不因违章违纪违标而减少收入，这也就是对家庭负责，对老婆孩子负责。如果自己不自觉靠工长管、靠领导盯，有人检查，就多看一眼，没人检查就敷衍应付，那就不是负责的态度，说起来，自己也会脸红，所以我在平时作业，不管是白班、夜班，坚持作业标准，执行作业过程，不走过场，不摆样子，精检细修，发现故障，在去年连续发现交叉杆及交叉夹板折断，特别是通过外观检查发现的滚动轴承保持架破损故障，防止了切轴事故的发生，及钩舌裂，外圈缺损等较大故障。我感到这样做就是端正了工作态度，就是把自己的责任落实到实处。

向先进职工学习，是使自己不断进步，提高技艺的捷径，我坚持学习他人防止事故的好经验，好做法，并运用到自己的实际工资之中，比如：学习本车间防止事故能手的经验和小招法，以及专程到唐北车间学习防止故障的经验介绍，实物展览，尤其轴承故障和制动梁故障，吸取经验，不断提高自身技术。

提高本人技术素质，掌握检好车，修好车的真本领，才是确保安全的保证，尤其是提速车改造，新技术、新配件大量应用的今天，刻苦学习技术业务，更为重要，充分利用业余时间学技练功，新型车车的单车检查及k2型车辆制动梁的更换，并重点掌握新型车的故障规律及应急处理方法，做到技术熟练，同时在班中休息时间及下班家中休息时间学习理念知识，使自己真正的增强了技术业务素质，为安全做好坚实的基础。

以上是自己工作中的体会，虽然取得了一定成绩，但是对照实际工作标准，差距还很大，但在以后的工作中，自己一定继续努力进取，取长补短，与时俱进，始终站在时代的前列，用强烈的紧迫感、责任感，全身心的投入到工作中去，珍惜岗位，发扬爱岗敬业的精神，保安全、保生产，为铁路发展做贡献。

【篇三】2022年铁路职工个人安全反思材料

为认真吸取“4.28”、“5.12”事故教训，牢固树立“安全第一、预防为主”的意识，结合工作实际，对自身在思想认识、工作作风、安全管理、设备维修、作业卡控、队伍素质和思想政治工作几个个方面查找存在的问题，同时深刻反思存在问题的原因，并制订具体的整改措施。

“安全第一”的思想没有摆在第一位，对于惯性的违章违纪不够重视。

原因分析：主管调车工作中，对标准化执行的要求不高，危及行车、人身安全的隐患抓得较紧，对一些细小环节的不规范听之任之，安全基础工作不扎实，没有认识到任何细小的不规范都有可能酿成大祸。对长期的惯性违章违纪存在着看惯了，见惯了的思想。

整改措施：牢固树立“安全第一”的思想，把“安全第一”的思想落实到实际工作中去，把安全工作摆在首位，当安全

与效益发生冲突时，处理好安全与效益的关系，从自身做起，从细小环节入手，严格规范各种作业行为，认真执行标准化作业，决不允许违章蛮干，加强基础管理，提高作业人员的业务素质，深入现场，切实履行好监督、检查、指导和解决问题的职责。整改期限：（8月）

1. 管理方法简单，存在一定的好人主义思想。

原因分析：对管理知识学习不能持之以恒，管理工作多是凭工作经验来实现完成，遇事缺乏思考，作业中的不规范行为，对于安全生产的深层次影响没有深入剖析，认为只要能保证安全，其他的都不关紧要，导致了好人主义思想的滋生。

整改措施：要加强业务知识和管理知识的学习，提高自身素质修养，提高自身解决、处理问题的能力；严格落实各项标准化制度，加强基础管理工作；分清管理与爱护职工的界限，深入剖析惯性的不规范行为，认识到它会造成的不安全隐患，杜绝好人主义思想的滋生和蔓延。整改期限：（8月）

2. 对职工的思想政治工作不够重视，了解职工的思想动态不及时。

原因分析：现在职工的思想非常活跃，自己主观上认为职工的思想生活属于他自己，不好过多的过问；同时对支部工作没有上心上手，造成跟职工交流谈心少，进而不能及时掌握职工的思想动态。

铁路桥隧工心得体会篇五

铁路运输为陆路运输方式，400*888*1061，采用两条平行轨道引导列车。以下是为大家整理的关于, 欢迎品鉴！

安全是铁路运输永恒的主题，必须坚持“安全第一”的思想不动摇。□“xxx”列车追尾事故的发生，暴露出铁路基础管理薄弱的问题仍然十分突出，作为基层管理人员，我清醒的认识到安全生产的重要性和长效性，为深刻吸取事故教训，全面强化和落实各项安全措施，迅速扭转运输安全的被动局面，确保运输安全特别是旅客列车的绝对安全。现就安全生产工作自我剖析如下：

一、在安全意识方面

1、在思想认识上，“安全第一”的意识树立不牢。虽然具有强烈的责任意识，但不能每时每刻保持强烈的忧患意识，不善于从他人的事故中吸取教训，不能时刻保持清醒头脑，做到居安思危，警钟长鸣。

2、在对待安全的态度上，对安全工作的长期性、反复性、复杂性认识不足。虽然经常告诫自己重看问题，轻看成绩，但安全长期稳定，也会自觉不自觉地出现松懈，认为关键环节控制好了，可以松口气，不能从安全工作的实际出发，随时反省，检讨自身的工作，对安全生产没有时刻保持一种高度的敏感性和深入的洞察力。

二、在安全管理方面

1、管理的针对性不强。生产布局调整后，尽快理顺管理关系，尽快完善管理制度，尽快转变工作方式和思维方式，虽然作了布置安排，但重点工作一多就转移了视线，车站、各大班组、班组三个管理层次职责不明晰，安全控制力弱化，新体制的优势受到限制。

2、管理持久力不够。表现在安全管理紧一阵、松一阵，现场管理还未进入规范有序状态，尤其是日常管理存在很大的随意性和不稳定性，车间、班组在这一方面表现的尤为突出。尤其是对班组长、党员骨干的教育管理流于形式，重点工作

落实不力，影响了工作的实效性。

三、在工作作风方面

1、存在一定程度的好人主义。在安全考核上，虽然经济上的考核力度较大，发生问题批评教育多，责任制追究少，客观上存在着好人主义思想。

2、抓落实的力度不够。没有做到盯住不落实的人，追查、分析和处理每个在安全生产中的失职行为。没有狠抓不落实的事，追究不落实者的责任，查摆深层次原因，从而导致许多工作在落实过程中变了味，出现力度衰减，甚至出现中间梗塞，影响了管理的实效性。

四、对今后工作的打算及对策

1、全员反思，深入查整。以“xxx”严重违章为镜子，在全站范围开展“查领导、查管理、查设备、查职工作业”为主要内容的安全大检查、大反思活动，认真传达学习刘部长在全路运输安全电视电话会议上的讲话精神，努力扭转安全生产的被动局面。

2、强化安全意识。始终坚持“安全第一”的思想不动摇，树立“细节决定成败”的理念，正确地处理好“生产必须安全，安全促进生产”的辩证关系，尤其是抓好现场作业控制等关键环节、关键处所的控制。

3、理顺管理关系。认真落实分工负责、逐级负责、岗位负责、专业负责制，全站干部职工要增强问题意识。

4、强化安全基础，把落实“天窗修”制度和“红线”管理制度作为保安全的根本制度抓好抓实，把建立新的管理机制，充分发挥新体制优势和建立关键环节强力卡控措施作为第一要务抓好抓实。

5、加快规范新体制下运输安全管理。结合运输生产力布局调整，抓紧从规章制度、运行机制、检查监督等各个方面，全面规范新体制下的安全管理，限期达到目标要求。要结合这起事故，抓紧对非正常情况下的行车组织进行规范，尽快解决非正常情况下行车组织不规范、不到位的突出问题。要加强对结合部的规范管理，防止结合部出现失控现象，确保安全生产持续稳定。

为吸取“4.28”特大事故教训，我对铁路安全生产的重要性有了一个深刻的认识。血的教训让我们必须“大反思、大教育、大检查、大落实”。惨痛的教训历历在目，那一刹那的事故让人震惊！大事故后作为铁路人应有一种耻辱感！我作为滦县车间供电技术员，侧重变电方面。

滦县车间所属管内2个牵引变电所1个分区所，是京哈线牵引供电安全的重中之重，这两个牵引变电所的安全运行严重影响京哈线的运输畅通及安全。作为变电工作的技术人员，我深刻地认识到在安全意识、精神状态、工作作风安全管理几方面在我的身上存在这许多严重问题。我进行了认真反思，查找自身问题深刻反思：

我对“安全为天”的思想意识薄弱，平时写的多，做的少！对于现场作业由于天窗时间紧，对安全的意识上是相当的模糊。只从技术上研究，不从安全上注意的思想占了上风。对严格遵守安全规程的细节方面有很大的意识问题，对可能发生的不安全因素研究很不周全。

(1) 我在前期的变电春检工作中，以往在4月7日未提前到现场马柳变电所，这是精神状态的问题，对工作的认真态度、负责态度不够。对于一次班组和本所共同作业我下次必须提前晚上到所内。第二天早点对工作票及工作资料、工具等进行检查，保证作业安全。

(2) 变电检修中以往出现主变压器上高压套管接地线与主变

本体轻微放电，由于连接线腐蚀造成，我未能精细到零件的巡视和观察，应作出反思以便改善巡视中出现的死角。这说明我在平时的工作精神状态不好！对工作要做的细致在细致。

(1) 作为变电技术员，我对作业工作票检查还不够仔细！必须要细致到字！把安全隐患封锁在工作预想计划阶段。这一件事我反思到自我的工作作风是有很大的问题的。

(2) 我对业务学习教育认真程度不够，对自我的工作要求不够严格，负责车间变电、接触网业务的教育工作对段教育工作传达不够及时！对此我深刻反思，检讨。教育是大事，教育是安全的前提，我做的还不到位！我此刻整改对业务教学文档，人员考核做到有记录、有评分、有档案。把业务教学落到实处，大落实教育学习的资料，反思自我的工作作风，工作问题仔细发现问题原因，努力不错漏洞。

(1) 我自身对于工作安排的预见性和调配安排还不足，对天窗时间的变动掌握不够及时。继续申请垂直天窗，如果进线不能及时检修势必对安全供电产生影响。

(2) 昌黎变电所接地电阻测量并不及时！虽然工作安全完成，但2008年初的工程局人身触电事故的根源就是接地电阻测量不到位，接地锈蚀仍然封线作业，造成触电事故！反思起来仍然是相当危险的，已经立刻整改。应当严重反思！

(3) 变电春季检修期间，春检门架作业、高空作业呼唤应答不及时，作为技术员我有职责，虽然没有出现问题，可是危险的作业下应当严重反思！我还以往上过主变作业，看似努力工作，可是我反思后我认识到我的职责所在，全面的技术支持和安全监控室我的任务，并不说表面的身先士卒就能把工作做好，科学的管理和分工才是安全生产的关键。

所有事故的发生都是安全意识不足造成的，今后的变电作业中，我首先要从我做起，认真按安规执行各项作业要求，自

我绝不违章。同时，严格要求约束所内职工，将安全作业的标准指导给职工，使职工从思想上真正认识到安全的重要性，保证安全生产的顺利进行。

经过大检查我发现自我工作作风不实，今后我要熟练专业技术知识、技术标准。必须要保证准点准时的到达现场，认真核对工作票，认真检查不一样作业的不一样安全措施，把技术员工作做到位。绝不出现工作作风问题。

在今后的作业中，我要严格要求自我。一个重大事故的发生之前都会出现七个明显的征兆，这七个明显的征兆每一个都会在日常工作中呈现270个小的问题。对工作对安全生产我要反思！从一个锈蚀的螺丝到一个手指长短的接地线都要认真，这都是对工作负责。坚决把事故消灭在萌芽状态之中。我要努力的整改，把“四大活动”落实到我的全部工作中。

经过学习5.30等安全生产及输运事故，我认为这些事故发生，大部分是人为因素。有的是应知不知、应会不会，反映出个人业务素质的问题；有的是明白了、也会了，就是不按标准干，反映出个人思想素质的问题；这些现象，都能够在一些事故中找到影子。在日常工作中，由于没有自觉地、经常性的学习安全生产的有关规定和作业制度，造成日常作业中对规章制度的掌握还不够，还不能很好的应用到实际作业中，还没有完全到达用规章指挥作业的目的，造成了安全问题时有发生。异常是最近一段时间来，铁路改革迅速，新的规章制度不断颁布，从而出现自身业务知识不熟练，自身岗位技能不达标，主动学习意识不强等诸多因素，给铁路安全运输埋下了很大的安全隐患。

随着安全大检查活动的开展和推进，近期自我从安全管理方面，异常是安全措施的落实，安全关键的卡控、干部作风以及日常劳资管理方面等都进行了深刻的反思。深感自身的安全职责，安全履职方面还存在不少问题。

一、主要存在的问题有：

合实际，细致的、有针对性的查找自身存在的安全隐患。

2、工作作风不实，好人主义思想还没有杜绝，在从严解决和处理“两违”问题上力度不大，异常是在考勤管理上，对存在出现的问题避重就轻，手段不够强硬，只是说说了事，大事化小，怕撕破脸皮以后不好管理，为公司的日常管理埋下了安全隐患。

决实际问题，从而大大的限制了公司人才队伍建设和职工综合素质的提升。在人员管理上存在很大的安全隐患。

二、针对以上存在的问题，今后我在安全上要采取以下几点整改措施：

1、加强理论学习，提高安全意识。深入贯彻这次安全大检查活动精神，引领思想工作，全面提升自我安全防范意识，做到安全警钟长鸣，时刻不能对安全工作有半点松懈。安全稳定事关段和公司是否能良好的发展，事关我们每位职工的根本切身利益。如果安全意识树立不牢固、不到位，必然给公司的施工安全生产造成很大的安全隐患。所以，在今后的工作中“坚持安全第一、安全职责大于天、安全压倒一切”的安全理念。

2、转变工作作风，杜绝好人主义思想。把转变作风，提高本事，强化职责作为重点。不断加强自身作风建设。在从严解决和处理“两违”问题上绝不手软，力戒好人主义，不走形式。对考勤中出现存在的问题，要认真分析，制定出解决问题办法和预防问题的措施，必要时要严格考核，消除好人主义及考核避重就轻的现象发生，踏踏实实地工作做好，牢固树立“严是爱，松是害”的思想观念，确保公司的日常管理长治久安。

3、切实履行好自我的岗位职责，转变思想跟上安全形势；加强自身的业务学习，提高安全水平。在今后的工作中，要不断的加强相关法律法规，劳动用工合同相关条款知识的学习，提高自身的综合业务水平及安全防范措施，异常是安全卡控重点，要做到全面了解和掌握，以确保处理事件安全、快捷。

4、努力提高职工自身素质和业务水平。把提高岗位素质就是对生命负责，减少考核就是对自我的钱包负责、并且将这样的思想灌输到职工的心目中。让职工自发的去学习业务素质，控制“两违”行为，努力杜绝违章违纪，从而防止安全事故的发生。

作作风等存在的问题进行反思，从工作中牢固树立带着问题去工作，坚持从严管理，严格按章办事。对反思、查找出来的问题要及时处理和制定相关防范整改措施，建立问题信息库，定期复查和及时消除安全隐患，确保安全工作。

6、发挥党员模范带头作用。在日常工作中，要进取主动帮忙身边同事，无论是工作还是生活中。加强信息沟通，做好思想引导，为公司安全稳定作好带头作用。

总之，经过这次安全大检查活动，进一步明确当前安全生产面临的严峻形势，不断查找自身存在的问题，在今后的工作不断加以改正，以实际行动为段和公司安全生产及施工安全作出新的贡献。

铁道部两次会议都是深刻总结“4.28”事故的惨痛教训，要求全路认真开展安全大反思、大检查活动，实现全路安全工作稳定的局面。特别是刘部长在会上就自己在思想上、认识上、管理上应该汲取的教训进行了深刻剖析，从规范管理、班子建设、干部作风、检查考核、安全基础建设等方面做了深入反思。我感到，这两次会议既体现了部党组对“4.28”事故自身反思、自我剖析的态度，也体现了部党组贯彻党中央、国务院领导要求，深刻吸取4.28事故教训和做好当前安

全工作的决心。对于我们加强当前安全工作有着深刻的启示，对抓好大反思、大检查工作有着重要的指导意义，我们一定要把这项工作持之以恒地抓好、做实。我就安全问题进行深刻反思。

汲取“4.28”事故教训，深入开展安全大反思、大检查活动，最重要的就是充分利用“4.28”事故的反面教材，真正吸取教训，把自己摆进去，把我们的安全管理工作、安全现状摆进去，举一反三。在吸取“4.28”事故本身教训的基础上，结合实际，眼睛向内，看到自己的问题，看到我们在安全管理上存在的问题；在深刻认识事故教训和严峻的安全形势中受到警示，受到启发，受到教育，主动加强安全管理，做一个以流血制止流血的智者。首先，要从思想上认识到我们在安全管理上还存在着大量的隐患问题，有些问题还是非常严重的。无论是从“4.28”事故本身，还是从我局安全管理的现状来看，都要看到安全大反思、大检查活动绝不是别人有病我们吃药，绝对不是小题大做。从我们的实际情况来看，今年以来全局发生的事故件数也是居高不下的。对于事故有很多科学的比较方法，可以同期比较，可以年度比较，也可以和其他局横向比较。实事求是地讲，我们自己和自己比形势是不断好转的，但是不等于险情不存在，不等于问题不存在，不等于不发生影响全局、全路严重的安全事故。从事故等级上看，今年发生较大事故1件□a类一般事故1件□b类一般事故74件□c类一般事故19件□d类一般事故30件。4个月的时间，事故总的件数不少，有的事故性质和等级也是非常严重的。从事故种类上分，行车事故32件、职工伤亡事故4件、路外伤亡事故89件。前4个月还发生设备故障461件，除发生在他局的35件设备故障外，我们自身的设备故障426件；前4个月全局共发生a类安全信息58058件，其中职工“两违”信息近4万件，比例高达68%。仅仅通过简单的数字分析，应该说我们安全管理的基础还是很薄弱的，有些问题的性质还是非常严重的，因此，大家绝不能盲目乐观。尤其是客车安全，我们反复讲，但依然存在一些问题。比如，今年2月27日12时01

分□a20次运行到齐北线塔哈站准备停车时，齐工塔哈工区在5线货物站台利用铲车整理钢轨作业，由于铲车司机操纵不当，使1根钢轨串到站台下造成侵限，致使a20次紧急停车。如果不停车或停车不及，正好插到走行部的位置，后果将是无法预测的。还比如施工安全，“4.28”事故是受施工的影响，那么我们施工中也有一些很严重的事故隐患。今年施工从4月份开始就发生了3件事，其中比较典型的是4月16日佳木斯工务段向阳川工区作业人员违章使用单轨小车，险未与c47461次列车相撞，造成列车区间停车。这起事件虽然在周安全分析会上已经讲过了，但就深层次原因看，为什么在施工区间还使用单轨小车？为什么在防护方面出现严重漏洞？“7.13”群死群伤事故教训依然清晰，为什么我们还能出现防护上的漏洞？不知道我们的教训是真汲取了，还是假汲取了。再比如，在路外安全上，4个月就发生了89件，其中发生在福前线的交通肇事，造成了6死5伤的严重后果，构成了较大事故。除此之外，我们还有很多问题，比如大量的设备故障，特别是最近一个时期电务故障频发，对行车秩序和安全造成了严重的干扰和影响。列举这些问题，不是就事论事，也不是旧账重提，关键是要从思想上看到我们在安全管理上确实存在许多严重的问题，必须提高思想认识。

通过反思上述的安全隐患，我感到主要有以下几个方面的问题。一是思想认识的深刻程度不达标。对照胡总书记的、温总理的重要批示、指示和刘部长几次会议反复强调的要求，我感到作为党委书记，我在教育干部职工牢固树立“安全第一”的思想上，在树立“安全发展”的理念上，在以科学发展观为指导，坚持以人为本，落实安全制度等方面，教育的不够，引导的不够，考核的不够。刘部长讲，铁路行业是一个高危险度的行业。对此过去我们没有突出强调，而是更多地强调铁路是大众化交通工具、大动脉。在确立“铁路是真正高危险度行业”这样一个理念和标准上我们是有差距的，真正确立“责任重于泰山”的思想上也是有差距的。这次“4.28”事故和我们存在的大量安全隐患、事故说明，如

果安全认识不到位，就可能出现严重的问题。这是一个定向的问题，如果现在这个特殊时期安全局面控制不住，再搞多少教育，再定多少措施，再怎么转变作风，依然说明我们路局、站段领导班子和机关各个职能部门、管理部门不仅没有贯彻落实好党中央、国务院领导同志对安全工作的重要指示，没有在思想认识上同部党组保持一致，也说明我们没有领导能力，没有驾驭能力，没有经受住部党组对我们的考验和检验。因此，我们一定要反复强调，作为职工要树立“违章就是犯罪，就是杀人”的思想认识，作为领导者来说，更要树立“不履行自己的职责，甚至玩忽职守，也是犯罪和杀人”的思想认识。作为领导者来讲，玩忽职守其危害性更大。刘部长在昨天讲话中指出，对于“4.28”事故有些人是要追究刑事责任的。国务院常务会议对此也明确提出要依法严肃追究责任。所以，对安全工作的认识绝不能浮在过去一般化的水平上，对我们存在问题的严重性必须有深刻的认识，必须通过“4.28”事故血的教训使我们真正看到自身问题的严重性，真正全面地加强安全基础管理，认认真真、实实在在地搞好安全大反思、大检查活动。二是管理和工作标准存在很大差距。我们在安全管理上尽管做了大量的工作，逐步完善制度，逐步得到加强，但是我们现在的主要任务不是总结经验，而是要暴露问题、发现问题、解决问题。任局长在反思中强调的问题，我感觉自身也存在。提要求多、抓落实少，看结果多、考核过程少，发文电多、检查效果少。也包括政治工作，党内提一些要求，开展一些活动，对于最后效果怎么样缺乏过程检查。我们一些单位也确实存在着管理标准不高的问题，满足于一般化，满足于和自己过去比有进步，满足于用自己的长处和别人的短处做比较。我感到我们很多会议的要求没有真正落到实处。比如，在安全防范工作上，“三品”检查是五道防线最重要的一道，但是现场检查并不十分严格。我们反复强调的要求得不到落实，就是工作标准、管理的标准上不去造成的。所以，抓安全必须往实处抓，这是最重要的，必须干一件成一件，说一件办一件。三是干部作风存在很大差距。我们对干部考核的力度应该说是比较大的，但是也要多看存在的问题。目前我们确实存在像刘部长所讲，一些干部

“心浮气燥、华而不实”的问题；也存在“下不去、听汇报、原则指导”的问题，也存在单纯任务观点，满足于完成考核数量，而不能主动提高工作质量的问题；还存在个别班子成员“不敢抓、不敢管、不敢碰硬”的问题，个别干部严重不负责任的问题，个别站段做大后存在机关化倾向明显增强的问题。从管理层特别是我自身来讲在指导思想上也存在对干部考核施之以宽的问题，存在着对有些发生问题的干部没有严格要求、严格管理的问题，致使干部作风转变的力度不够，加强安全基础管理考核的力度不够，严格追究干部失职失责的力度不够。四是党组织发挥优势保安全的作用不到位，差距很大。安全管理上存在这么多的问题，也暴露出各级党组织开展安全思想教育、安全思想政治工作的针对性、实效性和党支部“安全屏障”工程控制现场的作用等方面都还存在一定的问题。有一些事故的直接责任者就是党员，还有一些事故的间接责任者是党员，如果这些同志都能负起责任，都是过得硬的安全屏障，那么很多事故是可以避免的，很多违章是可以及时纠正的。从党员自身的作用上看，虽然党员“两违”的数量同比有所下降，但是标准是不高的，考核也是不精密的。特别是个别单位党员“两违”比例还偏高，其中一个单位，办事处以上考核发现的“两违”件数71件，党员25件，占35%。全局1—4月份发生4件职工责任伤亡事故，有2件责任者是党员。我们要求职工要遵章守纪，可是党员带头违章，这怎么能体现党员的先进性，这方面的工作必须下力量抓好。

按照刘部长的讲话要求，全路利用四个月的时间开展安全大反思、大检查活动，全面扭转安全被动局面。我们要立即行动，再发动、再动员、再部署，做到真反思、真整改、真见效。

真反思、真整改，就是要做到“四个带头”。一是路局、站段两级领导班子要带头。今天我首先开展反思就是个带头，接下来办事处的领导、站段的班子也都要带头把本辖区、本单位的反思、检查工作做好。二是路局机关处室领导要带头。

路局机关承上启下、专业管理、现场检查，作用非常重要，任务十分繁重，一定要带头把自己摆进去，把问题讲出来。这次大反思、大检查就是对局机关处室的一次考验，在当前这样严峻的形势面前，绝不能发生性质严重的问题。三是各级管理干部要带头。结合分管工作的实际、岗位的责任，开展好大反思、大检查工作。四是党员要带头。必须发挥好先锋模范和立标打样的作用。“四个带头”中关键是领导要带头，主要领导带头，这一条做的好，活动就能真正推动起来，专业管理就能加强，薄弱环节就能补强。真反思、真检查，按照刘部长昨天的讲话精神，我理解，虽然检查的项点很多，但最重要的是查领导、查管理、查作风。由下看上，通过现场看问题，通过问题看管理，通过管理看作风，通过安全管理过程和安全效果考核干部，这就是真查。

真反思、真整改要做到“三个触及”，即要触及思想理念，站在人民利益至上的高度，从政治责任、社会责任、发展责任、岗位责任、领导责任的角度，反思我们在认识上的差距；要触及各个环节，从安全生产的每一个工作项目、每一项管理制度、每一个工作流程、每一个设备设施、每一个工作岗位查起，做到全方位、全覆盖；要触及问题的本质和根源，从管理上、制度上、操作上、结合部上，特别是领导责任和作风上查找导致问题形成的真正原因，把问题搞清，把隐患查实。

要针对当前安全存在问题的原因和下步查摆出来的问题，做好五项工作：一是要进一步加大安全思想教育力度。要把昨天国务院常务会议关于安全工作的重要指示传达到干部职工，把刘部长昨天的重要讲话精神传达到干部职工，真正使干部职工特别是各级干部不断增强“三如”思想认识，就是如履薄冰、如坐针毡、如临深渊的忧患意识和紧迫感，千万不要麻痹大意、松劲懈怠。要活化现场的思想互控，提高全员的保安全责任意识。二是要强化专业管理和专业指导。以规章制度的修、建、补、废为重点，强化制度管理；以“百日安全督察”活动为重点，强化现场检查监督，尤其是施工安全

的控制，一定要细之又细，慎之又慎；以“问题销号”为重点，加大深入基层、具体指导、帮助解决问题的力度，特别是要加强专业管理，跟踪指导，督促整改。三是要盯住影响安全的突出问题不放。紧紧围绕铁道部提出的规章制度、机车运行监视器管理、施工安全、职工“两纪”、设备隐患、治安综合治理等重点，集中人力、物力，打团体赛、歼灭赛，进一步巩固安全基础，强化安全管理。四是以大反思、大检查活动为契机，深入推进“四型机关”创建活动。通过深入基层、整改问题，来推动机关干部作风的转变。特别是机关干部要认真落实包保责任、检查指导责任，工作质量、办事效率、解决问题的水平要在这次活动当中进一步提升。人事处、机关党委要加强对活动中机关干部作用情况的严格考核。同时人事部门要加强对站段班子在活动中作用情况的检查考核，对于关键时期经受不住考验的、工作不负责的、敬业精神不强的、专业能力低下的、作风不实的，坚决采取组织措施。五是要进一步强化党组织和党员作用。党委组织部、宣传部要组织广大党员深刻吸取“4.28”事故教训的专题党课和宣教活动，扎实地开展好安全“大反思、大检查”活动。要通过多种形式把反思落到班组，落到人头。特别要看到党的工作“融入中心、服务大局”在保证安全方面发挥作用不到位的问题，及时补强控制措施，切实发挥好服务保障作用。通过安全大反思、大检查活动，要进一步完善“安全屏障”工程的管理制度，提高活动的实效性，切实提高党员素质，确保“党员无事故”活动见到实实在在的效果。要把客车安全、人身安全、现场施工、季节性和惯性问题、设备质量等作为党组织保安全的重点。当前时期发生问题的党员、干部要严肃追究责任，切实通过开展大反思、大检查活动，把党员“两违”率坚决降下来。

总的来讲，要通过实实在在开展大反思、大检查活动，实实在在地解决问题。真正把活动作为为自己干的，而不是给别人看的。为了安全一定要下真功夫，保证大反思、大检查各项措施落到实处，保证各个系统安全，保证全局安全。

在全站范围内深入开展了以查思想、查领导、查管理、查规章、查设备、查作业为主要内容的“六查”活动和以整顿安全教育、整顿干部作风、整顿专业管理、整顿技术标准、整顿维护用管、整顿职工两纪为主要内容的“六整顿”。通过本次活动，进一步夯实了安全基础，逐步提高了各级人员遵章守纪的自觉性，全面消除了在安全工作中存在的死角，营造了良好的安全生产秩序。本人按照车站安排部署，认真学习了路局、段及车站安全紧急会议上的重要领导讲话及其一些相关的事故案例，并对7月日、7月9日两起重大事故有了清醒的认识，同时也对自己在安全工作的表现进行了深刻的反思。对照自己在安全方面存在的问题进行了深入查找和分析，使自己深感自身的安全行为离“安全第一”的要求还有不少差距。通过对日常工作的分析，我认为自己还存在以下问题：

(1) 安全第一的思想还没有牢固树立。实践证明，安全意识不牢，真正解决干部职工“我要保安全”的问题，让每个人都能做到懂法守法，遵章守纪，敬业爱岗，尽职尽责，还需要加强日常教育，付出艰苦的努力。

(2) 规章制度还不能完全掌握。每一起事故教训，都是由一系列的违章造成的。纵观近年来铁路所发生的一系列事故，客观的因素少，设备的因素少，绝大部分是人为因素。有的是应知不知、应会不会，反映出职工业务素质的问题；有的是知道了、也会了，就是不按标准干，反映出职工思想素质的问题；这些现象，都可以在一些事故中找到影子。在日常工作中，由于没有自觉地、经常性的学习安全生产的有关规定和作业制度，造成日常作业中对规章制度的掌握还不够，还不能很好的应用到实际作业中，还没有完全达到用规章指挥作业的目的，造成了安全问题时有发生。

(3) 作业中不能完全落实标准化。在日常调车作业中，自己不能完全按照调车作业标准执行，从而发生了许多问题。如：溜放车选式闸制度执行不彻底，调车信号显示不到位，作业中有晚出动现象，造成了车等人的问题发生，同时，还存在

作业忙乱强的问题，给人身安全带来了严重隐患，这些问题，都需要今后坚决改正。

针对以上存在的问题，今后我在安全上要努力做到以下三点：

一是加强理论学习，提高安全意识。安全稳定事关车站改革发展的大局，事关每名职工的切身利益，所以安全意识树立不牢，必然给车站的安全生产造成隐患。因此，在今后的的工作中必须加强安全规章、法律法规的学习，进一步提高安全第一的责任意识，确保本班组作业安全，保证车站安全生产的稳定有序。

二是加强业务学习，提高安全水平。今后工作中要加强业务知识和各类规章制度的学习，掌握现场安全作业方法，并不断加以应用，进一步提高自己的安全防范水平。

三是落实安全责任，做好调车各项工作。今后，在实际作业中，要严格按照调车作业标准执行。努力做到班前做好预想，提前掌握当班作业量和注意事项。班中有计划要提前出动，提前做好看车工作，杜绝车等人的问题发生。作业中要严格执行各项作业标准，严把安全关键，努力减少各类问题发生。

总之，我要通过这次安全大检查，大反思活动，进一步明确当前安全生产面临的严峻形势，不断查找自身存在的问题，在今后的的工作中认真加以改正，以实际行动为车站的安全生产做出新的贡献。

xx年“4.23”胶济铁路特大交通事故梦魇还未离我们远去，温甬线“7.23”特大动车交通事故又紧接而来，一个又一个血淋淋的拷问着我们：究竟中国的铁路怎么了？8月份开始铁道部要求广大铁路工作人员要开展由上而下的大反思，大检查工作。本次活动是以“深刻吸取事故教训，确保安全稳定、队伍稳定”为主题，以开展“施工安全、轨道车行车安全、劳动人身”隐患排查为主要内容的安全大反思大检查活

动。“7.23”铁路交通特别重大事故也以前的几起事故一样，都是一系列违章蛮干或者管理失误混乱造成的，如果限速命令下发及时一点，如果另一列车的司机认真瞭望，很可能就不会出现这次后果这么严重的事故了。这次事故没有发生在我局，甚至不是我们供电专业的，但是我们还是应该认真进行自我反思，因为违章蛮干、工作不认真、安全意识差等问题却可能发生在我们每一个人身上，因为对安全的不在乎，轻则可能被考核，重则可能给工友、群众、甚至自己带来不可雨季的灾难性后果。其实事故离我们并不远。

一个事物存在是有其道理的，一个岗位的存在也是因为它社会所需要的，段长主任的岗位很重要，变配电值班员的岗位也是很重要的，虽然我们的工作平时看起来很清闲，但是一旦发生异常情况，我们就要在第一时间处理故障，减少事故停电的时间，尽快恢复供电，不然就可能影响行车，打乱路局的运输秩序。比如所三月份高压保险熔断的事，因为监盘认真所以处理还是比较及时的，防止了断路器跳闸。如果我们的值班人员工作不认真，就很可能无法发现事故预兆，当发现的时候很可能就是跳闸的时候了，那么肯定会影响接触网供电的，也很可能影响行车，大乱局运输秩序。所以，我们的岗位也是很重要的，不能轻视，我们都应该珍惜自己的岗位。

作为变电所的所长，是兵头将尾，更应该发挥好自己的带头作用，但是当所长已经一年了，我身上还是有很多不足的地方需要改进。主要有以下几个方面的问题：

- 1、政治理论水平不高。在宣传局及段宣传形势时常常不到位，安全压力传达不到职工，有些职工在工作时仍然非常懒散，责任心不强，记录填写错漏经常发生，班组工作职责执行也不认真，马马虎虎敷衍了事。

- 2、好人主义严重。当所内发生违章违纪或工作不认真的情况，都是以批评教育为主，很少考核，因为想着大家工作还是比

较辛苦的，钱也不多，能少扣一点就少扣一点，但是执行下来效果并不好，职工仍然懒散，踢一下动一下，还动的很不甘心。

3、安全规章不熟。平常自己学习安全规章比较少，对现场作业中的安全不能真正理解，使自己的安全防范水平存在一定的差距。有时候会出现无法发现不安全因素的情况，不能发现有怎么能排除这些隐患呢。

4、自己及班组成员与标准化作业的要求还有差距。看看任何一个事故分析材料，无不是由于违章蛮干造成或引起的，比如去年七月四日太原局的这起重大的事故，就是由于司机违章睡觉，交由学习司机操纵列车，但学习司机也在操纵时睡觉，才造成三死一伤的货物列车冲突重大事故。这个一方面看出他们的安全意识不足，另一方面也可以看出他们在日常学习规章制度时肯定不认真。由此想到我们自己在平常工作中对规章制度的学习也很不够，因为班组成员在日常值班中好事存在很多不规范的行为，而我对班组的业务学习抓的也不够紧。平常学习安全规章的力度不够，对现场作业中的安全不能真正理解，使自己的安全防范水平存在一定的差距。

针对以上问题，特制定以下整改措施：

1、加强理论学习，提高安全意识。安全稳定事关车站改革发展的大局，事关每名职工的切身利益，所以安全意识树立不牢，必然给我段的安全生产造成隐患。因此，在今后的工作中必须加强安全规章、法律法规的学习，进一步提高安全第一的责任意识，确保本部门的安全稳定，保证我段改革与发展的长治久安。

2、落实安全责任，做好本部门安全工作。今后的工作，要时刻牢记“安全第一”的责任意识，加强自己在本部门工作中的兵头将尾工作，克服好人主义，要认识到对他们不严格就是对安全不負責任的表现。

3、加强业务学习，提高安全水平。今后工作中要加强业务知识和各类规章制度的学习，掌握现场安全作业方法，进一步提高自己的安全防范水平。

总之，我要通过这次安全大检查，大反思活动，进一步明确当前安全生产面临的严峻形势，不断查找自身存在的问题，在今后的工作中认真加以改正，以实际行动为路局的安全生产做出新的贡献。