

最新铁路安全反思心得体会(大全10篇)

体会是指将学习的东西运用到实践中去，通过实践反思学习内容并记录下来的文字，近似于经验总结。我们想要好好写一篇心得体会，可是却无从下手吗？那么下面我就给大家讲一讲心得体会怎么写才比较好，我们一起来看一看吧。

铁路安全反思心得体会篇一

按照段关于《贯彻落实部、局电视电话会议精神安全大检查活动安排》，我们车间进行了认真研究，于8月15日召开了全体职工会进行了记名传达，提高干部职工的思想认识，强化责任意识和忧患意识，牢固树立安全第一思想。并结合车间安全生产实际制定出开展活动的安排、充分利用橱窗、板报、标语等宣传阵地广泛宣传营造气氛，掀起深入开展安全大检查、大反思活动高潮。我们又于8月19日召开了车间全体干部工班长会进行了认真座谈反思，深入开展了“三查”活动，重点查了车间、班组两级班子思想、管理、作风等方面的问题。其中重点情况如下：

1、安全说起来重要干起来不要。我们天天都在喊安全，月月也在抓安全教育，大会小会讲安全，布置工作重点布置安全，考核工作也重点考核安全。可就是干起活来不想安全，不能正确摆正安全与生产的关系。甚至工作一忙不要安全干部车间主要领导带头违章。

2、盯安全控违章力度不足。遇有重点施工我们也是细定安全措施，施工前也是组织职工认真学习，施工中车间干部明确分工盯重点控关键，但是工作一忙起来就放松标准降低要求，甚至在施工领导和车间干部的眼皮底下出现严重违章问题。又如，4月份在没有慢行和封闭线路的情况下更换混凝土轨枕施工中崔黄口工区就发生一次抽出2根枕木问题，虽然施工领导发现后组织采取了有效的补救措施，没用出现问题并提出

严肃批评进行了考核，但这件事情却反映了工班长安全意识淡薄，干部盯安全控重点力度不强，有漏洞。落实措施态度不坚决使违章问题有空子可钻。

3、对安全大检查活动有厌烦抵触的情绪。由于总是搞安全大检查活动，干部职工都普遍不同程度存在厌烦情绪，也就有了活动照搞，工作照旧，违章问题也时常出现。其突出的表现是有些班组的惯性违章问题时有发生。这种思想上的认识不端正，认识上的不足为违章问题的存在提供了生存的土壤。

2、工作对付应付职能作用差。这种现象车间干部有工班长身上更为突出，例如车间在安全生产管理中布置多检查的少，看过程多查效果少，提的标准高，追踪考核松，使安全问题不能全面杜绝。而表现在工班长身上的普遍现象是嘴上说得好，实际工作总有偏差，例如早点名预想讲得头头是道，可是安排上道时就是不带作业牌，有的工区作业牌都丢光了工长也不张了着补，找补修有时几遍下来病害还是不能彻底消灭，说白了就是工作标准低。

3、管理制度不能得到很好落实。比较突出是车间组织月末验收，工作一忙生产任务一紧，不是推迟就是免，工区的安全预想和班后对规会也是时有时无，这种现象既降低了安全管理制度的严肃性、连续性、时效性，同时也使的基础管理工作逐渐问题增多，相对比较薄弱，必定会消弱对安全生产的管理。

铁路安全反思心得体会篇二

尊敬的各位领导：

20xx年4月30日下午16:00时左右，生产车间转大班，全厂电机职员在检验□cd拌和楼机修黄儒聚在d车间1#拌和机，检验拌和机的底围板，黄儒聚站在拌和机的下料斗中，固然做到五步骤：拉闸、验电、挂牌、上锁、设立监护人(有两人共同

检验)，但未做到关汽阀、拔汽管、取插销，黄儒聚在维修拌和机底板时用铁锤进行敲击，致使汽管开关因铁锤敲击振动，而自动击发，闭合了拌和机底门，底门夹住了机修黄儒聚的胸部，经送往松江中心医院抢救无效死亡。

此次事故，给死者家属造成了巨大的悲痛，给公司同事带来了巨大的痛苦和心理阴影。同时，也给公司的形象造成了极为不良的影响。

事故固然过往已两个多月，但我至今仍然感到非常的痛苦和内疚。在这段时间里，我认真地进行了思考和悔悟。作为车间管理职员，我没有认真执行公司的安全规章制度和公司领导的工作指令，和深进细致地做好安全监督工作，对转班检验工作中的不安全状态没有进行细致、深进、全面的排查。在检验过程当中，对危险源的辨识及猜测能力不够。对此次事故，我以为责任有以下两点：

2、机修黄儒聚作为多年的老员工，没有依照公司安全规章制度进行检验，盲目蛮干，存有侥幸心理，贪图方便，明知故犯才致使事故的发生，是本次工亡事故发生的最主要缘由。

经验及整改措施以下：

2、对每处维修的机修职员的情况，做到及时跟踪监督；制定出解决题目的办法和预防题目的措施，建立严是爱、松是害的思想观念。杜尽侥幸心理。

3、如何加强员工的安全教育，进步员工的安全防范意识，是弄好安全工作的一个重要保证，安全教育只能起到最基本的预防作用，在具体维修检验过程当中，如何让员工进步本身的安全意识，并加以有效的监督，是我们急需解决的题目本源。

此次工亡事故，我辜负了公司领导的教导与期看。本人认真

总结安全管理的不足与教训，今后不管在哪个岗位上，都要加倍的努力工作以回报公司。

总之，此次事故对本人的教训是深入的。我深知，任何道歉也不能挽回已发生的工亡事故，任何忏悔检讨在工亡事故眼前，是显得如此的苍白与无力。在此，我只能说，我愿意接受公司领导对我的处理，并愿意以自己为反面教材，以此为鉴，阔别安全事故，以我为鉴，警示后人！

检讨人：

年月日

铁路安全反思心得体会篇三

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。

铁路安全反思心得体会篇四

利用学习会，添乘，接送车机会，面对面的对职工讲清“7.23”事故原因和教训，讲清全路、全局、全段面临的严峻安全形势和开展安全大检查活动意义，迅速统一思想，行动起来，增强职工确保运输安全的责任感和使命感。

铁路安全反思心得体会篇五

尊敬的领导：

事故经过：

事故原因分析：

- 1、事故发生后，我司专门成立事故调查小组，经现场勘察推断，砖墙受力不均局部倒塌，是本次事故发生的直接原因。
- 2、施工过程中，工人的粗心大意，对该施工项目的风险性考虑不周，也是造成施工的重要原因。
- 3、在施工前虽然对伤者进行了安全教育和安全技术交底，但针对性方面有所欠缺，也是本次事故发生的另一原因。

事故预防措施：

- 1、事故发生后，公司成立了事故调查及处理小组，首先针对本次事故组织公司的项目经理、安全员及施工队长在现场召开安全专题会议，并针对项目的具体情况，提出有针对性的预防及整改措施，预防类似事故的发生。
- 2、经公司研究决定对事故项目项目部停工整顿1天，并针对改建工程的实际情况，改组施工班组成员，提高项目施工安全系数。
- 3、事故项目项目部对所有的工人再次进行了有针对性的安全教育，并针对各工种的实际情况进行了详细的安全技术交底。

事故责任分析：

- 1、据初步推断，伤者不按照施工组组要求就行施工，盲干蛮干，导致事故的发生，是本次事故发生的主要原因，应承担本事故的主要责任。
- 2、项目在过程管理中，虽然施工前对伤者进行了安全教育和安全技术交底，但在具体施工过程中没有进行有效监督，是本次事故发生的另一重要原因，现场项目负责人负主要管理

责任。

事故反思：

如何加强工人的安全教育，提高工人的安全防范意识是搞好安全工作的一个重要保证，是项目施工中，不能仅仅为了抓质量抢进度而忽略了安全施工的重要性，如果在施工中连最起码的现场安全施工、文明施工都保证不了的话，施工质量和进度又从何谈起呢。工人应该在施工前后得到全面的安全培训后才能上岗作业，但是建筑行业工人流动的无序在目前是个不争的事实，安全教育只是起到最基本的预防作用，在具体项目施工过程中，如何让工人自身提高安全意识，并加以有效的监督，是我们应该急需解决的问题。

检讨人：

时间□xx年x月x日

铁路安全反思心得体会篇六

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！

第一篇：铁路安全反思材料

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。

第二篇：铁路安全反思材料

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。

第三篇：铁路安全反思材料

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。

第四篇：铁路安全反思材料

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。

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。

第五篇：铁路安全反思材料

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。

第六篇：铁路安全反思材料

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：

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。

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。

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。

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。

第七篇:铁路安全反思材料

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。深刻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。

第八篇：铁路安全反思材料

按照路局、局党委关于开展安全大反思、大检查活动的总体安排，今天段召开领导班子专题民主生活会。会议的主要内容是吸取“4.28”重大事故教训，举一反三，查找班子成员个人在安全管理上存在突出问题，认真反思、深刻剖析，重点解决，以领导带头的表率作用带动全段安全大反思、大检查活动的整体有效开展。作为党委书记，首先由我对个人安全工作情况进行自我剖析，希望同志们对我在落实安全管理职责方面存在的不足能提出意见和建议，以便在今后的工作中加以改正。

一、思想认识不深。我对安全工作的认识上只简单的认为搞了这么多次安全检查，每次都要反思、回回都要查摆，翻来覆去就那么点事儿，查的再细、摆的再多也没有干的实在。存在这样的思想误区让我在抓安全工作时出现了走形式、走过场、敷衍了事的问题，不但没有把自己的问题看清楚、抓明白，而且也因为我个人思想认识上的不重视，影响了安全工作的质量，很多隐伏在现场的严重隐患都没有查找出来。

二、工作摆布上不实。我在安全工作组织上，只是按一般工作布置，在落实安全工作要求上，没有把安全管理作为一项

重点工作来专项布置，把安全工作的指示和要求作为一项简单常规化工作内容，传达一下文件，让职工知道有这么一件事就行了，却没有提出具体的、细致的、有针对性的要求，各班组也没有引起足够的重视，只是记在本上，应付领导提问，对安全工作的意义却没有深刻理解。

三、工作方法上不活。对安全管理宣传教育的多，现场检查指导的少，会议部署的多，检查落实的少，贯彻上级要求的多，自己经常检查的少。

四、在推进质量不高。由于我把精力大部分集中在整顿职工劳动纪律和作业纪律上，却忽视了安全攻关活动。尤其在我认为安全上没出什么大事，就滋生了麻痹和松懈思想，对现状产生了满足感和成就感，所以在抓安全管理过程中，我认为职工管理已经很严格，所以不想再给职工施加压力，致使出现了推着干、托着干、跟着干的问题，上级有要求就紧一阵，有部署就抓一阵，致使整体安全管理工作标准不高。

五、工作作风不实。我在抓安全管理的过程中，把一些问题都强加在了职工身上，认为问题出现在现场，责任就应该由现场承担，却没有从由于自己思想上的不重视，造成职工思想上不重视，由于自己管理上的疏忽，给现场管理造成很多漏洞，由于自己作风不实，造成现场失控的责任去看问题，所以我在反思问题时，就是简单的说一说自己管理不严、作风不实，没有从根本、根源上去深挖隐患，实质性的影响安全的深层次问题没有找出来。

六、好人主义严重。主要表现在对问题的处理上，明明是应该严肃处理、警告他人的问题，却总是顾忌情面，撕不开面子，有时看职工日常表现不错或是个人关系较好，就从轻处罚或是以说代罚，尤其在对待一些参加工作时间较长、经验比较丰富的老职工，认为他们干了一辈子铁路工作，自己知道分寸，用不着处处提防，反而引来矛盾，由于有这样的思想做怪，所以常常是遇到棘手的问题就绕道走，处理问题时

轻描淡写，点到为止，直接纵容了职工的违章违纪行为，为安全生产埋下了隐患。

以上这些问题，直接反映出我在思想上、管理上和工作作风上存在的不足，这些问题严重影响了现实安全，解决这些问题是当务之急的工作，下面就针对存在的问题，从思想、管理和作风三个方面采取措施，强化整改：

一是强化安全教育。要坚持亲自上手主动抓，按照上级的要求，全面推进安全教育，及时对作业现场中影响安全的突出问题进行分析，针对问题开展好安全教育。同时，从提高班组长素质着眼，利用政治理论学习等时机，对班组长进行针对性、系统性培训，提高班组长安全管理、教育引导的能力，发挥班组长的示范引领把安全教育融入到职工思想中、体现在工作岗位上，使职工把安全的弦绷紧、安全的烙印打深。

二是抓好攻关活动。要把安全大检查活动作为一项长期工作来抓，通过反复查、查反复的方式把自身认识、管理、作风等方面存在的问题进行反复检查，并要注意提高自己走进问题、研究问题、解决问题的能力。要坚持从严管理。提高工作标准和质量，着力解决为完成任务而进行考核的问题；要实施问题攻关。对安全大检查活动中查摆出来的问题进行整理，建立起问题库，定期进行复查，检验各级人员的整改效果，并对边查边改的问题实施重点攻关，消除安全隐患。

三是转变工作作风。把转变作风，提高能力，强化责任作为重点，不断加强自身作风建设。要时刻保持一种心系安全、心系发展的大局意识，深入一线、扎根现场，把心思扑到工作上，把目光聚到现场上，把精力放到发现问题、研究问题、解决问题上，力戒形式主义和好人主义，不摆花架子、做表面文章，随时根据实际情况作深入的调查研究，拿出解决问题的办法和预防问题的措施，一步一个脚印，踏踏实实地把工作做好。要树立“事前提醒是爱、事后处理是害”的思想观念，对工作坚持抢前抓早、超前预防。

第九篇:铁路安全反思材料

通过学习“4.28”特别重大事故通报和部领导关于开展安全大检查大反思活动的重要指示，个人的思想认识有了进一步提高，能够深刻认识到开展安全大反思、大检查活动，是铁道部针对当前全路运输安全面临的严峻形势，为迅速扭转被动局面做出的重大决策；是我们认真汲取事故教训，全面排查整治突出安全隐患，夯实安全管理基础，推动运输安全持续稳定发展的现实需要。作为一名铁路建设系统的职工，我坚决支持铁道部的决策，主动投入到活动之中，按照铁道部和铁路局的总体部署和工程管理所的推进计划安排，结合自身工作，认真开展大检查大反思，努力提高安全思想认识，并以此为契机，整改工作中的问题，提高管理水平，确保建设工程施工安全。

1、“安全第一”的思想没有牢固树立。一是对安全的重要性认识不足，思想有所松懈。我在基层站段领导班子分管安全生产多年，深感安全生产的巨大压力，天天与铁路行车打交道，安全隐患时刻在身边，在风口浪尖上如履薄冰，为了保证安全，不得不全身心投入，加强管理，严防死守。到指挥部任职以后，就产生了“洗脚上岸”的思想，认为建设系统综合部门的工作，特别是项目前期管理与安全不是直接关系，安全思想开始松懈。既不去施工现场，也不主动过问安全的事，满足于项目实行招投标及签订合同，要求和规定都有了，施工单位也承诺了，至于合同及其承诺的履行情况，很少到现场进行检查，没有充分认识到安全铁路建设重中之重的的工作，建设项目管理无论前期后期都离不开安全。这种思想和做法与铁路建设工作的要求存在大的差距，与当前的安全管理极不适应。

二是安全管理有所松懈。主观认为，所在部门管理的是项目的前期工作，对安全工作管理不够严格，对部门人员的要求也不高，满足于项目合同签订了，项目实施后也很少到现场检查落实，对施工安全情况也没有及时了解和掌握，合同中

有关安全管理的条款套用规范文本，可操作性不强；设计由计统处委托，设计合同没有及时签订，设计文件供应不及时影响项目的实施，推图工作主动性不够，依赖于计统处的发放，施工图审核工作因种种原因未能正常开展，以会审代替审核，强制性标准的执行依赖于施工图设计，这种问题对建设项目的安全而言是极为不利的。

三是个人的业务知识和管理水平与建设项目的安全管理还不够适应。主要表现是对安全管理的规章制度和强制性标准没有完全理解和掌握，满足于原在站段分管安全工作时所具备的常识，宏观要求多，微观管理少，安全管理知识和管理理念没有与时俱进，特别是与大规模的铁路建设所要求的安全管理不相适应，与时时刻刻关系着既有铁路扩能改造，对安全管理要求更高的更新改造项目建设不相适应。

3、加强管理。一是要加强合同履行情况的检查，及时发现和纠正合同履行不到位的问题，特别是合同中约定的安全管理不到位的情况；二是要加强计划和统计管理，与上级管理部门加强沟通，确保投资计划足额下达，从资金安排上确保安全；三是加强推图工作，与供图部门加强联系，并完善设计合同的签订，把被动等待供图部门发图变为主动推图，通过及时供应设计文件，满足项目实施需求，以此确保安全。

4、修改完善部门管理办法。结合建设管理职能的调整，按照指挥部的总体部署，对部门的有关管理办法进行全面的修订，特别是对合同中的安全管理条款进行梳理，并按铁路局现行的有关规定进行修改，以此加强建设项目的安全管理。

铁路安全反思心得体会篇七

经过两个多月的安全大反思大检查，我对照上级有关要求，对自身在安全工作中存在的问题进行了查找，但距上级的要

求还有一定的差距。通过对xxxx部长和xxx副部长在全路运输安全工作会上的讲话的学习，结合反思活动开展二个阶段以来的情况，体会如下：

铁路安全反思心得体会篇八

2011年7月23日20时30分，北京西开往福州的d301列车运行至甬温线上海局管内永嘉—温州南间瓯江大桥处，与前行的杭州开往福州南d3115次动车组列车发生追尾事故。事故造成36人死亡、192人受伤。此事故发生在京沪高铁开通不久，又是暑期运输期间，令全国上下十分震惊，在社会上造成严重的负面影响，铁路安全形势严峻。作为一名铁路客运管理干部，我充分认识到安全职责大于天，安全工作压倒一切工作，我们务必集中精力，迅速行动起来，狠抓安全，落实管理，切实采取措施，理清安全管理思路，迅速扭转安全生产的被动局面。

首先，反思自己在日常安全管理工作中，我认为自己还存在着以下差距：

一、安全认识上有差距。安全始终是我们工作的永恒主题和职责，安全生产与我们每一个人的生活，与我们千家万户的家庭快乐，与我们铁路企业改革发展，紧紧相连，息息相关。在安全生产中，每一次触目惊心的事故教训，安全教育中的事故案例对我们都会产生一种强烈的震撼和冲击，能够说，安全人人都需要，人人都惧怕失去安全。在我们的实际工作中，自开行直达列车以来，安全问题又给我们提出了一个新的课题，直达列车从设备上是全新的，从人员素质上也是经过精挑细选的，在安全管理上，我们有时却会正因这些优越的条件而疏于管理，对安全的隐患没有最大限度地去预想、把控和防范，如：对列车三品的查堵，我们平时总要求乘务员在车门口要加强宣传、查堵，但思想上有时也认为直达列车全列卧铺，旅客素质高了，车站也会严格查堵，就应不会

有什么问题，思想上抱有侥幸心理，久而久之，安全意识就会放松，在认识上存在着差距。想想一些发生的事故教训，每一件事事故的发生，虽然都有一系列的原因和教训，但深挖根源，都是由于某个细节的失控造成的，因此，端正态度，正确认识，深刻吸取事故教训，才能切实增强搞好安全生产的紧迫感和职责感。

二、安全管理上有疏漏。在安全教育上有时流于形式，我们对落实安全工作部署和要求存在着“以文件贯彻文件，以会议贯彻会议”的现象，结合实际少，可操作性不强，走形式主义。对有些安全上的隐患缺乏了解，凭经验主观决定，对职工的安全业务培训，对业务知识的熟悉程度要求高，对职工实际安全应急处理缺乏演练，导致职工应急处理问题潜质差。在安全基础管理上有薄弱的地方，比如列车的“三乘联检”的工作，有时未严格按照要求乘警长、列车长、检车长一同下车厢检查列车设备设施。安全台帐是落实各项安全措施的记载，是列车做好安全工作的问题库，因此，规范台帐管理才能使安全管理做到有序可控，有据可查。透过检查，在我们的安全台帐管理中就存在不规范现象，如：安全生产分析会有时没有深入查找问题、发现问题和制定切实可行的措施去解决问题，有时只是纸上谈兵，泛泛而谈。安全职责制落实不力，存在着职工“两纪”未严格按照规定执行。如：直达列车全程夜间运行，要求列车员夜间的巡视就显得尤为重要，但有时也会出现列车员当班打瞌睡现象。

在安全大检查的活动期间，我作为管理干部，更要以身作则，身先表率，认真搞好“五查、一整、五确保。”要立足当前，紧盯关键，狠抓各项措施落实，变压力为动力，打好安全攻坚战。

一是迅速到岗到位，认真履行职责。严格按照段制定的量化标准（每周对管辖范围列车添乘不少于3趟）添乘各次列车，深入现场，检查指导列车作业。重点查现场作业中是否有简化作业、违章蛮干等现象，乘务“两纪”是否松弛，帮忙督导

职工，端正安全态度，保证安全作业有序可控。

二是对职工进行宣传教育，端正安全思想。利用学习会，添乘，接送车机会，应对面的对职工讲清“7.23”事故原因和教训，讲清全路、全局、全段面临的严峻安全形势和开展安全大检查活动好处，迅速统一思想，行动起来，增强职工确保运输安全的职责感和使命感。

三是以身作则，深入现常对包保的车次进行一次全面检查，认真执行值班各项管理制度。深入车厢，把好列车始发关、出库关、库内停留看车关、列车终到关；要身体力行，带头执行规章制度，与职工做到“五同”（同学习、同出乘、同参加“三乘联检”、同列车长一道巡视检查作业、同车班一道进出公寓），与职工一齐剖析问题，制定和落实整改措施。同时，加大重点区间、重点时刻检查，对职工违章违纪问题硬起手腕，严肃处理，绝不姑息。

安全职责重于泰山。在这次安全大检查活动中，必须树立高度的政治职责感和历史使命感，将安全职责意识贯穿和体现于工作生活中，必须尽职尽责抓安全管理，切实发挥好干部的作用，为全面做好安全生产工作作出应有的贡献。

铁路安全反思心得体会篇九

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。

铁路安全反思心得体会篇十

1、继续深入开展安全大反思活动。严格按刘部长提出的自上而下、上下结合、翻箱倒柜、务求实效16字要求和路局的有

关要求，认真抓好第三、四阶段大反思活动的推进。认真学习和领会讲话精神，积极参加再反思。对前两阶段活动进行反思、对存在的不足进行补课，对查摆问题进行再分析，加强整改。

2、积极参与段里的各项安全重点工作。根据段里的有关规定和要求，积极主动参加做好防洪、防胀、三防一反、防暑降温、施工安全管理和暑运安全等工作，认真落实岗位负责制，立足本职工作，为全段各项任务地顺利完成尽自己的最大努力。

3、强化工作责任意识，提高工作质量。加强文件审核中的安全把关。认真对照有关安全规章制度和标准，认真审核各部门文件，提高文件审阅质量。对各类文件根据时效性认真区分轻重缓急，有针对性地做好文件传递，确保安全生产等方面的重要文件不在传递过程中出现问题。加强对沿线车间签收文件的督查与催办。对段发各种文件，特别是安全生产方面的急办文件加强签收管理，及时检查和督促签收情况，确保文件能及时传达到位。