

铁路单位工作心得体会 单位心得体会 (汇总7篇)

心得体会是指一种读书、实践后所写的感受性文字。我们如何才能写得一篇优质的心得体会呢？下面我帮大家找寻并整理了一些优秀的心得体会范文，我们一起来了解一下吧。

铁路单位工作心得体会篇一

《中国共产党问责条例》已经中央政治局讨论通过，不久将向全党颁布施行。我们党的执纪问责一直没有停止过，但因不够系统，不够规范，一些规定过于原则，笼统抽象，缺乏具体细则，可操作性不足，执行起来时严时宽，时紧时松，受人为干扰较多，问责问题是我们党建中的一个短板，制订《问责条例》是管党治党走向成熟的重要标志。是推进从严治党的利器。

责，就是责任与担当。“国家兴亡，匹夫有责”，是国民对国家的责任。为人民服务、为人民谋幸福，是共产党员对人民的责任。

《问责条例》自然是面对全党的，而其重点应当是针对党的干部。因为“政治路线确定之后，干部就是决定的因素”“为政之要，莫先于人”。抓住了干部就抓住了党内“关键少数”，干部“其身正，不令而从”，上行下效，抓住了干部就牵住了“牛鼻子”。

干部手中有权，权力越大，责任越大。党的干部应在党忧党，为党尽职，为民尽责。权和责是统一的，有权必担责。存在的主要问题是权责分离，有权无责或权大责小。出了问题问责不够，追究不力。

试想，如果没有问责，权力就失去了监督，失去了约束，必

然产生以权谋私，搞权钱交易、权色交易、“有权不用，过期作废”，利用手中的特权，大捞特捞，致使腐败到了疯狂的地步。

如果没有问责，掌权者就会一朝权在手，便把令来行，不受约束，我行我素，头脑发热，办事脱离群众，不讲科学，乱决策，瞎指挥，不计后果，慷国家之慨，板子一拍，经常给国家带来上亿乃至十亿百亿的损失。

如果没有问责，就会形成干与不干一个样，干多干少一个样，干好干坏一个样。只管当官不干实事，一杯茶水一包烟，一张报纸看一天，只当和尚不撞钟，机关成了摆设，门难进，脸难看，事难办。滋生懒人、庸人甚至坏人。

如果没有问责，一些干部不是尽全力就业，为党工作，为人民办实事。一心为个人升迁动脑筋，问路子、找门子，跑官要官、骗官，跟人不跟党，严重败坏党风。

有了问责，就会把权力的笼子扎得更牢，给掌权负责的干部带上“紧箍咒”，使他们时刻不忘自己的责任与担当，对人民赋予的权力诚惶诚恐，如履薄冰，对党的事业尽心尽力，夙夜在公。

有了问责，就会鞭策干部联系群众、依靠群众，问计于群众，在群众中发现问题，找解决办法，办事努力、谨慎、讲科学，真正做到“三严三实”。

有了问责，就会激励干部忠于职守，尽职尽责，认真干好本职工作，通过问责，激浊扬清，能从中发现对党忠诚干净、勇于担当的好苗子、好干部，使能者上、庸者下，解决干部能上不能下，能进不能出的诟病。

有了成文的《问责条例》，贵在执行，贵在落实。我们一定要学习好，贯彻好，执行好，使问责成为党内生活的新常态。

一要坚持自问。尤其是领导干部要带头从我做起，“吾日三省吾身”。南宋诗人吕本中总结了当官要诀，开头便是“当官之法，曰清，曰慎，曰勤”就是讲要清廉、谨慎、勤勉。我们共产党人在廉洁自律、谦虚谨慎、勤奋工作方面应当做得更好。

二是要责任落实。做到违者必责、违者必究。把责任落实到主体责任人身上。有一种风气，有了成绩，记在个人头上，出了问题归党委，归集体。名为党委责任，集体责任，实则无人负责，挂了空挡，板子打不到具体人身上。还有一种现象就是搞时过境迁、刻舟求剑。出了问题的人或升迁或外调，留下一堆债务，一堆难题，一个烂摊子，当事人一走了之，新班子难理旧账。落实《问责条例》绝不能既往不咎，一定要问责，追究到底，搞个水落石出。

三是落实《问责条例》，必须严格党的组织生活。党章第八条规定：每个党员不论职务高低，都必须编入党的一个支部、小组或其他特定组织，参加党员组织生活，接受党内外群众的监督。党员领导干部还必须参加党委、党组织民主生活会。不允许有人不参加党的组织生活，不接受党内外群众监督的特殊党员。领导干部参加支部小组生活是我们党的优良传统，在生活会上谈心交心，汇报思想工作，开展批评与自我批评，有了问题要自觉接受问责。民主生活会要讲究质量，对事不对人，对腐败现象、失职、渎职现象，违规现象要敢管敢严，敢于唱黑脸、亮利剑、不暧昧、不躲避、不要滑头、不当老好人，真正对党负责对同志负责，各级党的组织、纪检监察部门，要以《问责条例》为准则，使问责成为党内生活的新常态。

铁路单位工作心得体会篇二

我刚参加完路局组织的“三新”人员安全培训，一个个鲜活的事例震撼了我。安全是我们铁路的命根子，我们马上都要

奔赴自己的工作岗位上，干好自己的本职工作，在工作上真正树立安全第一的思想，克服种种困难，吸取别人的教训，遵章守纪、严格把关、搞活好自控互控，从工作中的每一分钟入手，让我们的劳动果实不被安全事故窃取。安全事故的警钟时刻在铁路工人耳中回响！

“安全第一预防为主”

安全生产依靠谁？铁路工人！作为武东车务段的一名新入路职工，我们必须知道安全是什么？安全是什么？安全就是一种责任，就是一种使命，数以千万计的旅客把人身安全交给我们，国家把上亿财产安全交给了我们，作为一名车务段职工，我们只有凭借自己的业务技能和强烈的责任心、一丝不苟的工作态度，来认真对待工作。安全就是我们对工作高度认真负责的态度，安全对我们铁路行业来说放在首位，我们经常讲“安全第一”这就是我们的态度，也是我们的原则，安全是我们取得效益的前提，安全对于我们来说至关重要。因此我们就要事事讲安全、时时讲安全，不重视安全的后果是无法估量的、是要付出沉痛代价的。

我们不能把安全第一只放在口头，只做成标语，只写进课本，我们要在思想烙上安全第一印记，在做每件事前都要考虑安全，在工作中时时刻刻不忘安全。安全是什么？安全就是一种经验。每出一个事故都能总结出教训，这些教训就成了我们的规章，血的教训换来了我们的规章制度，我们是靠规章制度来保证我们的安全，旅客和货物的安全。人类之所以不断的进步，就是人类关善于总结、并从总结中得到进步。安全是什么？安全就是一种荣誉。对于铁路行业来说，安全就是一种荣誉！在经济高速发展的今天，旅客们选择自己的出行方式很重要的一个因素就是安全，我们铁路企业就是抓住了安全，才赢得了市场，取得效益，这是我们铁路行业共有的荣誉。

在以后的工作中，我会紧紧围绕段及车间领导下，立足于本职工作岗位，深入细致、尽职尽责的做好本职工作，树

立“安全是天”的理念，提高安全意识，认清当前的安全生产的严重形势，认识到保证安全生产的重要性，自觉遵章守纪，安全生产由被动变为主动。我相信，只要人人都把安全放在第一位，我们铁路的未来必然会前程似锦。

共2页，当前第2页12

铁路单位工作心得体会篇三

通过20xx年的实习，定岗，分配到车间工区，正式正为一名信号工。在这个过程至今，正如我的名字一样，我迷茫过，彷徨过。我曾经就像一头失去方向的野马，心高气傲却只能原地打转。简单来说，就是很浮躁。周围的环境，你的领导，你身边的同事，无不认为，大学生就不该来铁路。于是乎，自己也就无形的感觉，似乎自己在铁路上真是“屈才”了。然而，经过20xx年的正式工作，我的想法却有了很大的不同。

首先，是与同事的相处。在这两年里，我先后更换了7个工区，与每个工区的同事都相处的还算不错。刚开始也是混日子，大环境就是混日子嘛。很多刚来的大学生，有着看不起1线职工的心态。我想说，这是很不对的。因为，任何一个人都有你尊敬和学习的地方。1线职工确实大部分受教育程度不高，平日的言谈举止比较自由，但是，只要没有道德品质问题，那我们就应该另眼相看，相反，更应该主动接近，互帮互助。如果你能用自己的行动去影响年轻人，展现你大学里的素质教育成果，那就更加起到了铁路收取大学生的效果了。

第二，是相关业务的学习。起初来到电务段，就是学安全，一切把安全放第一位。然后就是轨道电路道岔什么的，当时也不懂，看了看电路图，觉得也就那么回事，所以说，太浮躁。现在看来，电务上要了解的东西实在是太多了。就说这个轨道电路吧，你知道为什么用25hz不用5hz么？为什么牵引电流能通过扼流变压器而25hz却被隔离了呢？随便一种设备，就够你研究一阵子了。所以说，好多大学生就知道抱怨

不受重用，却没能想想这是为什么。最起码，你要干好你所在的岗位才能让人信服吧。

第三，工资比其他垄断行业或者工程单位低。这个说低说高，其实就是一个相对。但是，单说月平均到手这个数字来说，也确实能够起到铁路系统除了运输以外的另一个重要作用了——稳定社会。众所周知，我国的铁路，其实是一个提供了大量岗位的系统。容纳了很多人，但工作效率却并不高。其实，大家应该有这种体会。干活嘛，3个人能干，俩人也能干，1个人似乎还能干。所以说，铁路系统是大量超员的。复原军，铁路子弟，都有文件指明了需要接收，结果就是早涝保收啦。1线职工有时候累点，但大多时候还是不错的，也没什么压力，也不需要什么学历啊硬性的技术，所以，这个钱不算少了。

第四，铁路未来的发展。新来大学生都会想到这个问题，这是应该的，也是必须的。我个人认为，我们应该是赶上了一个好的年代。在这个铁路跨越式发展的时代，挑战多，问题多，机遇也多。各式新设备的运用兴起，让我们能够学有所用，也必须有我们的理论知识来支持。虽然我们不是研发部门，仅仅是运用和维护。但是，如果什么都不懂什么都不学，我想，在面对新一轮高速铁路发展的时期，你终将被淘汰，也只能成为一名普通的信号工。

第五，关于是否跳槽。这个问题相信很多人也想过，因为咱也是迷茫过来的人，啥都想。可是，这个问题只能仁者见仁，智者见智。毕竟每个大学生的质量也不一样，情况不同，结果自然不同。如果你想快速见效能够通过自己在学校里所学的知识直接获取高收入，那么铁路确实会挡了你的财路。任何一个吃工资的职位或者行业，都是如此。那么，绝大部分大学生另谋高就的话，在这个经济危机的时代，我不认为是一个好的建议。铁路的起点低，入手易，如果你做不好一线职工，我想，也未必可以闯世界。

第六，最终建议。人从来都不是平等的，有的人一生下来就是亿万富翁，而有的人却连第一缕阳光都不能见到。所以，用积极向上的态度去生活才是最重要的。你可以为着你的理想而努力付出，你也可以简简单单高高兴兴的每日吃喝玩乐的工作。人也就是那么几十年，少些抱怨多些理解。

付出未必会有回报，没有付出却真的没有回报。不记回报的付出，往往会有大的回报。

铁路单位工作心得体会篇四

在上级领导的关心和帮助下,在昆明市人力资源和社会保障局及昆明市盘龙区教育局的精心安排下,我有幸参加了昆明市20xx年事业单位新进人员培训。虽然这几天的学习已经结束,但培训的内容却一直萦绕在我的心间,各位老师精心、细致的讲解,为我今后的学习,工作及社会生活都带来了很大的帮助,在这几天的时间里,我们学习了加强和创新社会管理、事业单位干部的职业道德、政治、经济、公共政策、依法行政、公共礼仪、事业单位干部的道德观与荣辱观、事业单位干部的心理调适能力、事业单位干部的知识素质与学习能力等方面的知识。通过这次的培训,丰富了自己的知识,开拓了视野,使自己的科学文化素质和思想道德水平得到了进一步的提高,感触颇多,受益匪浅。

在事业单位干部的道德观与荣辱观这一节课中,让我最深刻的一句话是机关干部要廉洁自律,认认真真学习,老老实实做人,干干净净做事,始终做到权为民所用,情为民所系,利为民所谋,事为民所办。事业单位本身的服务性,公益性需要我们在行政执法过程中严格要求自己不利于百姓的事情不做,不利于百姓的话不说,办事要严格履行程序,不开后门,不吃、拿、要、卡,建设廉洁型校园。只要这样学生才能真正相信你,才能树立良好的教师形象。

教育事业本身具有公益性,是为学生的成才成长服务的组织,

这就决定了教育工作人员要本着为学生服务的态度去工作、学习必须清醒的认识到学习武装自身的必要性和紧迫性，要摒弃考上教育单位就进入了人生的保险箱的腐朽思想，坚决摒弃“教师就是铁饭碗”的陈旧思维，要保持清醒头脑，时刻不忘学习，树立落后就会被时代所淘汰的理念。

作为新进入单位的一员，首先要从思想上杜绝贪图享乐的工作作风，清醒判断正确定位我们是服务人员，要严守“黔南州教师六不准”及“八条禁令”尽量做到早来晚走，保质保量完成任务。其次要加强党的理论学习，因为刚踏上工作岗位不久，理论水平相对欠缺，修养不够，我会加大此类书籍的阅读，积极参与单位组织的各项培训。最后要正确处理好人际关系，初入一个单位要多与各单位，各部门同事交流沟通，尽快融入集体。歌德说过不管努力的目标是什么，不管他干什么，单枪匹马的力量总是有限的，合群永远是一切善良思想的最高需要。

此次培训使我我感到自己身上的压力巨大，我知道自身还有很多地方需要改进、提高，这就需要我的加倍努力来弥补经验上、知识储备上的欠缺，面对今后的工作，我有几点想法。首先，我要从思想上转变态度，刚进单位，还不能立即适应新的工作，我会尽快完成从学生到教师的角色转变，改掉学生时代存在的陋习，让自己变得更加成熟，从而成为一名合格的教育工作者，凡事预则立不预则废，要想真正融入到工作中去，就需要在思想上先做好准备，所以我希望自己能尽快适应工作，熟悉业务，进入到事业干部的角色之中。其次，从经验和知识积累的角度上来讲，在今后的工作中，我要多向上级领导、老同志以及各个业务骨干请教问题，学习、借鉴别人的工作经验，我们每个人都依赖于整个团队，只有学习别人的经验，才能少走弯路、错路，从而积累工作经验，同时我还要继续学习与工作相关的专业知识，加强自身的知识储备，为今后的工作打下坚实的基础。再次，在工作中我们应该保持严谨的工作作风和求是的工作态度，另一方面吃得苦、耐得住寂寞，位卑未敢忘忧国，我们的工作或许很

平凡，但我们为国家的燃气事业做出了自己的贡献。我希望自己在以后的工作中，能将这两方面结合起来，在自己的岗位上尽职尽责，不因为基层工作平凡、辛苦就对自己的工作产生懈怠。

这次初任培训虽然只有短短的几天时间，却有着非常重要的意义，学习中我认识到要作为一名合格的教育工信者并不是一个简单的事情，要学要做的事情还很多，初任培训只是打下了一个理论基础，今后工作中要遇到的各种问题和各种复杂情况，坚持谦虚谨慎的工作作风，增强为人民服务，为学生服务的意识，为“打造实力、品质、幸福”，构建社会主义和谐社会做出新的更大的贡献。

我会以这次培训为起点，在以后的工作中，养成良好的工作、学习和生活习惯，形成正确的人生态度，发挥应有的作用，脚踏实地、一步一个脚印地在自己的岗位上做出应有的贡献。

铁路单位工作心得体会篇五

一、严于律己，自觉加强党性锻炼，政治思想觉悟得到提高。

始终坚持运用马克思列宁主义的立场、观点和方法论，坚持正确的世界观、人生观、价值观，并用以指导自己的学习、工作和生活实践。热爱祖国、热爱党、热爱社会主义，坚定共产主义信念，与党组织保持高度一致。认真贯彻执行党的路线、方针、政策，工作积极主动，勤奋努力，不畏艰难，尽职尽责，任劳任怨，在平凡的工作岗位上作出力所能及的贡献。

二、强化理论和业务学习，不断提高自身综合素质。

作为一名刚步入运政的新人，我清醒地看到人生舞台已发生转变，自己又缺乏工作经验，所以只有不断加强学习，积累

充实自我，才能锻炼好为人民服务的本领。工作以来，始终坚持一边工作一边学习，不断提高了自身综合素质水平。

一是认真学习党的各种重要思想，深刻领会其科学内涵，认真学习“创先争优”，进一步夯实了理论基础，提高了党性认识和思想道德素质。

二是认真学习业务知识，始终保持虚心好学的态度对待业务知识的学习。学习到了许多工作方法，与群众直接接触，真正做到深入到群众中去。平时，多看、多问、多想，主动向领导、向群众请教问题，机关学习会、各种工作会议都是我学习的好机会。此外，认真参加各类培训、会议，通过执法培训，熟练掌握了业务技能。业务知识的学习使我在工作上迅速成长起来。

三是认真学习法律知识。作为办公室人员需要负责处理各种文件，另外作为运政执法人员，更是直接涉及到许多法律法规的运用问题。结合自己的工作实际特点，利用业余时间，自觉加强了对法律法规知识的学习，进一步增强了法律意识和法律观念。

三、努力工作，认真完成工作任务。

我始终坚持严格要求自己，勤奋努力，时刻牢记全心全意为人民服务的宗旨，努力作好本职工作。不管是在办公室，还是在违规处理室，工作尽职尽责、任劳任怨，努力做好服务工作，当好参谋助手。

(一) 办公室工作。可以说办公室工作是完全服务性质的工作，既要对外服务，也对内服务，工作中要做到“三勤”即嘴勤、手勤、脚勤：在接待群众来访办事时，都能主动询问是否需要办理的事，遇到办理不了的案件时能耐心向其解释清楚，或帮助其联系他人，使群众能尽快办好手续，树立好运政的形象。同时在组织会务、后勤管理、打字复印等工作上也尽

职尽责，不留下任何纰漏。

(二) 违章处罚室工作。在违章处罚室，先是认真学习《中华人民共和国道路运输条例》、《云南省道路运输条例》，了解法律法规，并解读大理州交通运政管理处下发的行政处罚自由裁量权基准执行标准；然后向有经验的同事请教相关问题，向他们学习操行、处理问题的方法方式。在遇到驾驶员有疑问时，认真向他们解释相关的法律法规，使他们回顾三个月来的工作，我在思想上、学习上、工作上都取得了很大的进步，成长了不少，但也清醒地认识到自己的不足之处：首先，在理论学习上远不够深入，尤其是将理论运用到实际工作中去的能力还比较欠缺；其次，在工作上，工作经验尚浅，法律知识不足，情况了解不细，给工作带来一定的影响，也不利于尽快成长；再次，在工作中主动向领导汇报、请示的多，相对来说，为领导出主意、想办法的时候少。

在以后的工作中，我一定会扬长避短，克服不足、认真学习、发奋工作、积极进取、尽快成长，把工作做的更好，为人民群众做的更多，贡献做的最大。

铁路单位工作心得体会篇六

先进的铁路企业文化是铁路的第一主要核心竞争力，铁路安全文化是铁路企业文化的重要组成部分之一，是铁路企业文化在安全领域的创新与发展。接下来就跟本站小编一起去了解一下关于铁路安全心得体会吧！

“安全第一”是铁路永恒的主题。

安全是什么？安全就是一种责任，就是一种使命，数以千万计的旅客把人身安全交给我们，国家把上亿财产安全交给了我们，作为一名铁路职工，我们只有凭借自己的业务技能和强烈的责任心、一丝不苟的工作态度，来认真完成本职工作。

安全就是我们对工作高度认真负责的态度，安全对我们铁路行业来说放在首位，我们经常讲“安全第一”这就是我们的态度，也是我们的原则，安全是我们取得效益的前提，安全对于我们来说至关重要。因此我们就要事事讲安全、时时讲安全，不重视安全的后果是无法估量的、是要付出沉痛代价的。我们不能把安全第一只放在口头，只做成标语，只写进课本，我们要在思想烙上安全第一印记，在做每件事前都要考虑安全，在工作中时时刻刻不忘安全。

安全是什么？安全就是一种经验。每出一个事故都能总结出教训，这些教训就成了我们的规章，血的教训换来了我们的规章制度，我们是靠规章制度来保证我们的安全，旅客和货物的安全。人类之所以不断的进步，就是人类关善于总结、并从总结中得到进步。

分钟入手，从每一趟进库列车的安全入手，让我们晴天一身雨，雨天一身泥的劳动果实不被安全事故窃取。

作为一名铁路员工我深刻理解安全的重要性，“安全第一”这句话也时刻铭记在广大铁路职工的心中，从铁路部门的管理到铁路职工的一言一行，都是将安全放在了首位，这次铁路将安全风险管理引进来，这是一个创举，一个传统与现代科技的紧密结合，一个行业不断进步的见证。

安全风险管理，顾名思义，涉及安全就有风险，就要对其进行认真管理。安全文化是企业的重要组成部分，它已文化为载体把安全风险管理的强制性和文化管理的柔韧性有机的结合起来，通过文化的手段和文化的力量去引导职工、凝聚职工、激励职工，促使职工把遵章守纪，安全生产作为自觉、自律、自动的行为，把企业的安全融入个人的理想追求，使安全生产有序可控、长治久安。

安全是铁路的永恒主题。在目前运输安全还不能完全依靠先进设备和技术得以保障的情况下，要确保运输生产的长治久

安，就必须坚持现代管理发展方向，当前铁路安全要素和形势变化的基础上，创新铁路安全管理的重要举措，是新时期强化铁路安全管理的必由之路。在提高装备、科技保安全能力的同时，更加注重从文化的角度研究和分析安全规律，发挥人的作用，不断提升管理水平，强化安全保障能力。

从铁路实现长治久安、持续稳定的需要看，铁路作为国家重要基础设施，决定了安全是铁路企业的根本所在和命脉所系，必须时刻把运输安全放在首位，把现实铁路运输的长治久安和持续稳定作为毕生追求；铁路系统特殊的行业特点，离不开严密的规章制度和严格的劳动纪律保证，但传统的就安全抓安全、就管理抓管理的做法，不能完全消除管理上的漏洞和作业中的隐患，特别是容易引起职工心理上的抵触逆反情绪。安全风险文化注重突出人的观念、道德、情感、品行等深层次的人文因素，把管理的有限性和文化的无限性统一起来，把管理的强制性和文化的能动性结合起来，用管理制度硬约束之外的素养理念，用先进的安全观念、安全知识、安全技术、安全行为方式培育具有现代安全素质的“人”，以此来保证铁路企业安全、高效、有序地运行。因此，培育安全文化又是实现运输安全有序可控和基本稳定的客观需要。

为进一步学习安全风险文化，提升安全风险意识，确保安全生产持续稳定，我们要从一线职工着手，从最简单的风险源辨识，到风险源的查找，将安全风险文化运用到各项工作中去，从安全风险的概念，到安全风险的辨识以及安全风险的分析和总结，从管理上深入，从意识上提高，在行动中见证，在实践中将安全与风险结合并运用，始终把安全放在第一位，把人民的利益放在第一位，把建设现代化铁路放在第一位，为安全风险文化打下坚实基础。

新乡桥工段在安全文化建设中坚持“以人为本”，不断创新安全理念，取得了一定效果。

一是以安全管理制度建设为基点推动企业发展。我们结合工

作实际，建立健全了安全管理措施、安全技术措施等安全管理规章制度，组织相关部门清理、修订、完善已有的安全操作规程、作业标准，消除各种安全隐患，大力推广和应用新技术、新工艺、新设备，不断提高线路设备质量储备。我们建立了行之有效的安全管理流程和以安全生产责任制为中心的安全管理体系，形成目标、任务、职责、流程、权限互相协调配合的有机整体，进一步规范段、车间两级安全生产分析会，建立完善安全大检查、安全隐患整改、安全教育等安全措施，坚持“安全是天”的理念，实施全过程、全方位、全员性的安全管理，使安全管理制度化、规范化、标准化。为把各项管理制度落到实处，我们不断完善验收管理考核机制，检查验收严格执行“六不验”和“互控一追踪”制度，即：线路扣件不彻底涂长效油脂不验；线路道岔道床不洁不验；维修地段不全面捣固不验；道岔维修前后50米及渡线和附带曲线不全面整治不验；各种标志不齐全、不刷新不验；车间、班组不进行自验不验。“互控一追踪”制度即：在对车间工区进行验收的同时，将干部下现场解决设备问题情况作为一项重要内容进行追踪落实，每月召开验收总结考评会，对全体干部按考核标准追踪考核，并将考核结果公示和通报全段。

二、以实施“问题库”闭合式管理为着力点推动企业发展。为打造富有新乡桥工段工作特色的安全文化，促进安全管理健康发展，我们实施了“问题库”闭合式管理模式，对在春秋两季设备大检查、安全大检查和日常工作过程中发现的各类问题，做到“问题入库、制定方案、逐项整治、按时消号”。为使“问题库”管理更好服务安全生产，我产采取三项落实措施：一是建立段、车间、班组三级“问题库”管理机制，进行微机“a□b□c”分类管理。对各级领导及管理干部发现的安全问题，督促车间、班组进行整改销号，对不能解决的问题，采取措施，再制定整改计划、措施，确保行车安全。二是建立“问题库”通报制度，利用每月安全分析会将段问题库记录的各类问题向段有关职能部门和责任人进行通报，由职能部门汇报解决情况，对解决的问题进行追踪考核和通报。三是建立“问题库”检查落实机制，将车间、班组

每月“问题库”销号、检查、记录落实情况，纳入月经济责任制考核范围，针对关键问题到现场追踪检查落实，有效促进了各类问题的解决。

三、以加强施工安全文化建设为突破点推动企业发展。安全文化在工务施工中具有导向功能、凝聚作用和协调控制作用。在施工安全管理过程中，我们不断探索安全文化在施工中的安全保障作用，一是做到施工现场管理条理化。我们在探索施工现场管理中，提出“一证、两会、三把关、四到位。”一证：持上岗证；两会：召开施工前预想会，施工后总结分析会；三把关：把好施工安全组织措施关、施工作业质量关、施工作业效率关；四到位：安全教育到位、安全组织到位、安全措施到位、安全标准到位。二是做到领导工作现场化。我们段领导班子成员经常深入施工作业现场，结合施工任务实际情况，要求施工安全第一责任人，在施工现场不仅卡控每个重要环节，而且注意察看每个施工人员的作业是否标准化，不标准马上进行制止纠正，切实做到尊重现场负责人意见，不盲目指点，改变施工方案。并协助施工现场负责人抓好施工现场安全卡控关，把各项安全措施抓好抓实。三是做到施工作业标准化。在施工过程中，我们大力推行“自控施工”，推动现场施工作业向文明作业经常化、现场作业标准化、施工作业程序化、安全管理规范化、科学化迈进，做到现场施工作业抓小堵漏、抓小防大，以“零违章”确保现场施工作业“零事故”。

对铁路运输来说，安全生产是第一位的，没有安全就没有一切。铁路安全文化对于铁路既是一种现代安全管理理念，又是一种有效的安全管理手段，既是加强铁路安全管理的需要，也是适应铁路改革的需要。打造适合铁路自身发展的安全文化，能促进铁路走出安全管理误区，确保运输安全、正点、畅通。

铁路单位工作心得体会篇七

“安全第一”是铁路永恒的主题。

安全是什么?安全就是一种责任,就是一种使命,数以千万计的旅客把人身安全交给我们,国家把上亿财产安全交给了我们,作为一名铁路职工,我们只有凭借自己的业务技能和强烈的责任心、一丝不苟的工作态度,来认真完成本职工作。

安全就是我们对工作高度认真负责的态度,安全对我们铁路行业来说放在首位,我们经常讲“安全第一”这就是我们的态度,也是我们的原则,安全是我们取得效益的前提,安全对于我们来说至关重要。

因此我们就要事事讲安全、时时讲安全,不重视安全的后果是无法估量的、是要付出沉痛代价的。

我们不能把安全第一只放在口头,只做成标语,只写进课本,我们要在思想烙上安全第一印记,在做每件事前都要考虑安全,在工作中时时刻刻不忘安全。

安全是什么?安全就是一种经验。

每出一个事故都能总结出教训,这些教训就成了我们的规章,血的教训换来了我们的规章制度,我们是靠规章制度来保证我们的安全,旅客和货物的安全。

人类之所以不断的进步,就是人类关善于总结、并从总结中得到进步。

安全是什么?安全就是一种荣誉。

我们铁路以安全、正点、优质服务在国人面前也出尽了风头,

功劳的取得也和和位默默无闻、呕心沥血、谨慎细心，风里来、雨里去密不可分。

分钟入手，从每一趟进库列车的安全入手，让我们晴天一身雨，雨天一身泥的劳动果实不被安全事故窃取。

1月3号上午xxx驾驶xxx车由银湖开往凤凰当行驶至xxx时，车速过快，《估计在60码左右，刹车拖印23米，违反了车队的规定：辅道行驶不得超过35码。

，没有及时观察，分析路边的行人动态，以侥幸的心理驶过有行人乱闯的危险路段，终于车头与路边闯出的赶车行人董某相撞造成的伤人事故，《已知伤者3-11节肋骨断裂，其余伤情还要进一步观察》经损较大。

运用系统工程观点方法分析可知，每一次事故发生都取决于一些基本的因素即：人《人的失误和不安全行为，物《物的不安全状态》，管理《管理的漏洞和欠缺》环境《复杂多变的道路环境，气候等不良环境》四个要素。

轨迹交叉论认为在一个环境中人的不安全行为和物的不安全状态的形成过程中一旦发生时间和空间的运动轨迹交叉就会造成事故，可以认为这人的不安全行为和物的不安全状态是引起事故的直接原因，管理的欠缺不到位，是引起事故的间接原因。

我认为1月3号这起事故是由于车队的`管理不到位，没有加强对竹子林---白石洲事故多发地点的监控管理，没有对入职不久的新员工进行安全知识，安全技能，安全态度的加强教育和培训。

司机彭香蓉的不安全行为，思想麻痹大意，安全意识差，存侥幸心理行车，1没有时刻牢记‘安全第一，预防为主’的安全生产方针，2不遵守公司的规章制度和安全行车指引辅道行

驶速度不能超过35码》违章操作。

3在经过车辆、行人混杂的危险路段时没有提前做好预防措施如：“一慢，二看，三通过”。没有提前减速，观察和分析路边的行人动态，没有想到万一有人乱穿马路怎么办。

由于车速过快，刹车不住终于和慌慌张张急着横过马路，而没有注意有车辆经过的行人董某相撞，造成伤人事故。

给伤者带来痛苦，给公司带来负面的社会形象和经济损失，给自己带来经济上的损失。

我们要在这次事故中分析原因，吸取教训，总结经验。

确保以后的安全生产工作顺利进行。

首先车队应该为员工创造良好的行为环境和工作环境，关心员工生活，融洽和谐的工作氛围。

使员工有集体凝聚力，团队合作精神。

实行有效的谈话机制，关怀员工，充分观察和了解每一个员工的素质；思想；安全心理特征；性格特点；行为动态；工作绩效。

发现员工的长处加以鼓励，增加员工的工作信心。

加强对员工安全知识；文化素质和安全技能；安全态度的培训和教育。

加强对员工不安全行为的监督管理，主要方法有“心理调适法；激励措施；纪律措施；组织管理措施；行为抽样法”等。

对这次事故依据“四不放过”原则进行处理，车队提出整改措施，加强对车队危险路段的路查路控力度。

我们司机要把这次事故当作是发生在自己身上一样去体会，不要有“别人开车会出事，不关我的事，我开车保证不会出事”的侥幸心理。

事故存在偶然性也存在必然性，为了预防事故发生，因此我们要努力学习，提高安全知识水平，安全素质和技能，端正安全态度。

严格遵守公司的各项规章制度，出车前做好“三检”工作，防止病车上路，行车中牢记线路的安全行车指引。

不违章超车，不开快车，不开赌气车等不安全行为，时刻保持正确规范操作，减少失误和不安全的行为。

要调整好心态，以平常心对待工作，改变不良的生活习惯，以饱满的精神状态进入每一天的工作，提高安全意识，时刻牢记“安全第一，预防为主”安全生产方针。

在行车中无论碰到什么紧急情况都有心理准备，关键时刻不慌张，规范操作，正确处理突发事件，防止事故发生。

我们要把集体利益放在首位，不计较个人利益，有高度的工作责任心，强烈的安全责任心，做到人人关心安全，时时注意安全，事事想到安全。

我们的行车道路环境，社会环境和气候环境等因素不是我们个体所能改变的，我们只有适应环境，融于其中才不会和环境发生冲突，才会尽可能减少事故发生。

车队加强安全制度管理，加强对重点路段的路查路控，加强对员工的安全知识教育，安全技能和安全态度提高，消除司机的不安全行为，建立完善的预防型安全管理体制。

我想安全事故是可以预防和控制的。