

2023年铁路发运心得体会怎么写(优质10篇)

在撰写心得体会时，个人需要真实客观地反映自己的思考和感受，具体详细地描述所经历的事物，结合自身的经验和知识进行分析和评价，注意语言的准确性和流畅性。好的心得体会对于我们的帮助很大，所以我们要好好写一篇心得体会。以下是小编帮大家整理的心得体会范文，欢迎大家借鉴与参考，希望对大家有所帮助。

铁路发运心得体会怎么写篇一

科学发展观是指导发展的世界观和方法论的集中体现，是运用马克思主义立场、观点、方法，认识和分析社会主义现代化建设的丰富实践，深化对经济社会发展一般规律认识的成果，从而成为我们推进经济建设、政治建设、文化建设、社会建设必须长期坚持的根本指导方针。我们学习科学发展观要突出实践特色，要把学习实践活动与当前工作相结合，以学习实践活动推动企业生产经营工作，以企业又好又快发展检验学习实践活动的成效。在向莆铁路东新赣江特大桥的征地拆迁及施工过程中，面对战线长，环境复杂，时间紧迫，拆迁量大等各种困难，我们深入学习和领会科学发展观，坚持以人为本，紧密联系工作实际，创新发展观念，开拓工作思路，破解征迁难题，在较短的时间内，解决了土地征用，房屋拆迁工作，为全桥快速推进创造了条件，为确保东新赣江大桥提前建成通车争取了时间。回顾和总结这一工作有以下体会和认识：

从整体上讲，铁路的建设会带来地方经济全面的发展和社会的繁荣，具体地看，它又会影响个别或局部地方的利益，尤其是直接影响到铁路工程沿线范围内千家万户人民群众的切身利益，当国家与地方及人民群众的利益发生冲突就会产生矛盾，而征地拆迁工作或与之联系的方面往往就会成为矛盾

的焦点。正确处理好国家建设需要与人民群众利益的矛盾，不但关系到国家建设工程项目能否顺利进行，同时更关系到当地社会和政治的稳定。要想圆满地完成征地拆迁工作，就必须严格执行国家的有关法律、法规和政策。讲政策，就是讲原则，这就要求我们政策把握准确，标准使用得当。诸如林地、果园地的划分，水塘和精养鱼塘的划分，各种房屋、建筑物的分类，各项标准的掌握等等。如果没有严格的标准控制和实事求是的区别划分，在操作过程中是决然无法进行的。再则一些谋求私利的人采取说情，请客送礼，甚至贿赂进行通融，也有的提前进行建筑物的抢搭抢建，个别的还有造假虚报等现象。更有甚者，一些蛮不讲理的人，现场起哄闹事，叫你无法开展工作。这些现象和问题也就考验着我们从事该项工作人员的原则性，其最后结果只能是依靠我们向人民群众讲政策，讲道理，依靠地方政府的支持和协助，并实事求是地开展工作。即使遇到具体问题，特殊情况，也不能乱表态，乱开口子，擅定标准，而只能是逐级反映，报请上级研究决定，统一妥善解决。

为了支援铁路建设，地方各级政府普遍成立了支援铁路建设工作领导小组和工作机构，实践证明，他们是我们铁路建设的有力保障。进场之初，我们各级领导主动加强与地方政府的联系和沟通，相互之间增进了感情交往，增强了信息交流，加强了工作配合。为了确保征地工作按期完成，县铁办领导下乡现场办公，集中签订征租地协议，个别村组有阻力，乡镇干部下村做工作，将盖章签的协议书送到项目部。当房屋丈量、实施拆迁时，县、乡干部亲赴现场作动员，督促拆迁；当施工过程中，遇到村民阻工，地方各级干部分别到现场劝阻，并认真听取和解决村民提出的合理正当要求。有的乡镇或村委会在征迁资金尚未到位的情况下，主动自筹资金，及时垫付征迁补偿费用，促进了征迁进度。

在党的十七大报告中指出“科学发展观，第一要义是发展，核心是以人为本，基本要求是全面协调可持续，根本方法是统筹兼顾。”科学发展观就是造福人民的发展观，坚持以人

为本，就是要把人民群众的根本利益作为一切工作的出发点和落脚点。由于国家建设的需要，一些地方、单位和沿线人民群众牺牲了自身的经济利益，除了政策规定进行合理补偿外，对于老百姓提出政策之外的合理要求，我们及时向业主和地方政府汇报、反映并共同协商，研究制定出补偿标准。为此，我们成功地解决了私营企业的开发用地问题；工厂、村小学、集体排灌站的拆迁问题；村民的鱼塘补偿、农村道路、水渠的改建、重建等问题。这些问题的解决，有力的推进了工程施工的顺利进行，减少和避免了与农民群众的矛盾，并确保了他们应有的合法利益。

对于广大人民群众来讲，自古以来都公认修桥铺路是积德行善的大好事，他们深知铁路的建设和开通将带来地方经济发展的长远利益。但是对于一些私欲严重的人来说，他们则认为铁路修建对其个人又是一次“发财致富”的良机，为了达到捞取个人私利之目的，他们惯用的手法就是打着“为民造福”的旗号，以某种利益和要求暂时不能满足为借口，挑拨是非，煽动闹事，阻碍征地拆迁，阻止正常施工，如果不能采取有力措施及时打击和制止，势必造成国家和人民群众生命财产的重大损失，严重影响征地拆迁及正常的施工秩序。作为施工单位面对此种情况，就必须按照科学发展的要求，遵照依法治国的基本方略，紧紧相信和依靠地方公安部门出面进行协调和处理，切不可针锋相对，激化矛盾。只有公安机关才能依法从重从快打击扰乱正常生产生活秩序的各种犯罪份子，才具有震慑作用，惩治一个，稳定一方，处理一案，解决一片。相信和依靠公安部门就要求我们工作中要主动联系，加强沟通，并适当帮助解决公安部门办案中的一些困难和问题，以调动他们办案的积极性。实践证明，正是由于地方公安部门出警及时，打击有力，依法维护了东新大桥征地拆迁和施工生产的正常秩序，为我们构建了和谐的施工环境。

东新大桥全长27.3km工程区段跨越南昌市、县的5个乡镇、17个行政村，为了加强对征地拆迁工作的领导，局、处指挥部及下属各项目部各级书记亲自挂帅，主抓征地拆迁工

作，同时组建了具体工作班子，并分段包干，明确责任。进场初期，为了掌握征地拆迁的第一手资料，各项目部的征地拆迁人员，顶着炎炎烈日，穿行在河道、水塘和农田、庄园之中。通过现场勘测，分别绘制了地形地貌图、房屋拆迁、电力通讯迁改图。负责征地拆迁工作的书记们，充分发挥开展政治思想工作的优势，深入乡村，走家串户，采用各种机会宣传国家重点工程建设对于地方经济发展的重大意义，宣传国家和地方关于铁路建设的有关政策规定，不厌其烦地给农民，尤其是被征土地和房屋拆迁户作宣传动员工作。正是由于他们不懈的努力和艰苦的工作，才得以取得征地拆迁的成果。

开展征地拆迁工作不仅仅是一项单纯的业务工作，它也是我们打造“阳光工程”、“廉政工程”的重要组成部分。这就要求我们要发扬清正廉洁、甘于奉献的优良作风，守得住清贫，抵得住诱惑，经得住考验，还要受得起委屈。为了搞好征地拆迁工作，我们有的同志总结出应具备的三股劲，要过好二道关。就是要有说服教育的“磨劲”；忍辱负重的“忍劲”；坚韧不拔的“韧劲”，要过好“人情关”、“金钱关”。我们从事和负责征地拆迁工作，手中尺和笔，一分一寸、一笔一划都是国家和人民的钱和财，无论是有人通过请客送礼还是威逼利诱，都要做到经得起考验。实践证明，我们从事征迁工作的同志，思想是过硬的，作风是过硬的。有的项目部党工委书记由于经常深入村民之中，与群众打成一片，被村民誉为编外村支书。有的同志多次拒礼拒贿，顶住各种压力，坚持秉公办事。有的同志为了取得村民的理解和信任，主动担任村小学的校外辅导员，以此感化村民，沟通感情，多渠道做好宣传解释工作。他们以自己的实际行动维护了党的形象，为企业赢得了荣誉，正象有的地方干部所赞扬的那样：“大桥局的干部真是廉洁守法的好干部！”

东新大桥由于战线长，工点多，规模大，五、六公司共十个项目部参与施工，大兵团作战，团结协作尤为重要。在征地拆迁工作中大家注重大局意识，维护整体利益，为了一个共

同目标，相互支持，相互帮助，形成合力。从前期的土地调查，房屋丈量，到土地征用，房屋拆迁，以至在施工过程中，都得到了充分的体现。五公司七项目部前期人员未到位，八项目部就主动协助承担了前期的调查摸底工作，在人员设备不足的情况下，随时进行调剂，各项目部自觉服从，有的项目部遇到阻力和困难，相邻项目部就主动进行支援，这充分体现了团队的精神，显示了团队的力量。尽管征地拆迁工作难度大，困难多，但有了这种团队精神，我们同心协力，就没有无法逾越的难关。

曾经指出：“只有坚持统筹兼顾，我们才能真正处理好我国这样一个十几亿人口的发展中大国的改革发展稳定问题，真正处理好全体人民的根本利益和各方面的利益问题，真正把全体人民和各方面的积极性、主动性、创造性充分发挥出来，为推进党和国家事业形成广泛共识、集聚强大力量。”他还指出：“我们要推动科学发展，促进社会和谐，必须更加自觉地运用统筹兼顾的根本方法，正确反映和兼顾不同方面的利益”。按照统筹兼顾的科学原则，我们在征地拆迁工作中，正确分析地方乡镇、村集体及人民群众之间的各种利益关系，结合我们工程施工的实际，努力为地方办好事，做实事，谋利于民。为了支援农业生产，各项目部分别为村民修道路，改水渠，改造危桥；有的为乡政府搭车棚，为乡镇集体公共事业出力；特别是在临时工程的发包工作中，在不影响工程质量和工期的前提下，优先照顾当地村集体和村民来承建。这些利民惠民工程的实施，让集体和个人都得到了实惠，从而赢得了广大人民群众的理解和支持，得到了地方政府的充分肯定和农民的高度赞扬，也为我们征地拆迁工作提供了可靠保证。

如今，向莆东新赣江特大桥由于征地拆迁工作的顺利完成，工程施工进展顺利，进度不断加快，并有望提前实现工期目标。这是我们学习实践科学发展观的重要成果，同时也得益于有一个好的组织领导，得益于有一支高素质、有责任心、有能力的工作团队，得益于从事该项工作人员工作理念和方

法的创新，也得益于地方各级政府对我们工作的大力支持。

铁路发运心得体会怎么写篇二

时间过得真快，转眼间，两个月的实习时间即逝。我实习的单位是__铁路局__铁路培训基地。

在实习期间，我在学校领导的支持和老师的帮助下，比较圆满地完成了教育实习工作任务。在学校领导和指导老师的引导下，我深入了解并开展了实习学校——__中学的历史、文化以及其教学教育情况，还目睹了__中学的教育教学管理，“给学生、家长、社会提供优质服务”的办学理念给我留下了深刻的印象。同时，在__中学实习的6周内，我主要做了以下几方面的工作：

一、听课

听课是一名教师必须完成的一项工作。听课的过程是一个学习的过程，来__中学的第一周，我深入到__班中听原任课老师——__老师的课，由于给我安排的指导老师是实习学校的老师，因此，听课就改成了评课，这样，我也同时听了__老师对我的评课。在__班，我主要听了__老师的语文课，数学老师__的数学课，英语老师__的英语课，历史老师__的历史课，地理老师__的地理课，在__班，我主要听了__老师的语文课，数学老师__的数学课，英语老师__的英语课，历史老师__的历史课。在听课的过程中，我深感，听原任课老师评课的重要性。听评课，让我认识到了很多以前我没有认识到的东西，获益匪浅。

二、教案、课件的制作

教案和课件是授课的依据，教案和课件的质量直接影响着授课质量。在__中学实习期间，我认真完成了教案，根据各班学生的情况，制作了各班的课件，从而顺利完成了教学任务。

三、授课

上一节课，必须要充分准备，有充分的教学资料，才能顺利完成任务。因此，在实习期间，我利用教材，报刊、互联网、因特网等查明了相关资料，收集了一些优秀的教案，课件，练习题，及其教学案例。我在实习的第二周，即__月__日，在学校指导老师和实习学校指导老师的指导下，我从理论到实践，深入做了语文，数学，英语，历史，地理，共五节课，受益匪浅。

四、其它

在__中学实习的6周，即__月__日至__月__日，我主要做了以下几方面的工作：

1. 指导老师（__老师）和我，还有其他实习生一起进行了一次教学观摩，全校各年级共300人参加。
2. 指导老师（__老师）和我，还有其他实习生一起进行了“如何进行有效课堂提问”的专题讨论，全校各年级约300人参加。
3. 在实习学校的支持下，在指导老师（__老师）的指导下，我参与检查了全校学生的作业，年级学生小测验，期中、期末考试，其中期中考试，原任课老师__老师和我还进行了试卷分析。
4. 在__老师和我，以及其他实习生的参与下，我校高三年级举办了一次有较大规模的文化晚会，全校师生热情参加，晚会内容丰富，形式多样，生动活泼，彰显了“知识就是力量”的主题。
5. 参与了“校运会”的组织和裁判工作。

6. 参与了“校艺术节”的组织和筹备工作。

以上是我对教育实习工作的一些总结，总结得有些仓促，也有许多工作没有提到，比如，班主任工作，教案的编写，教学资源的搜索等。

教育实习工作，让我得到了一次全面、系统的锻炼，也让我有机会全面地审视自己的教学理论和实践的能力，以及自身的潜力和不足。通过实习，我认识到，我不仅要完善我已有的知识体系，还需要完善我的教学理论体系；不仅要提高自己的专业素养，还要提高自己的综合素质。

铁路发运心得体会怎么写篇三

抓铁路安全要从管理入手、从制度入手、从思想意识入手，不断强化安全管理基础，堵塞安全管理漏洞，补齐安全管理短板，才能确保铁路企业长治久安。本篇企业安全管理论文，笔者结合自身工作经验，浅谈了个人对铁路安全管理一些常见的问题。

1、1、1 安全第一的思想树立的'不牢，当安全与效益，安全与进度发生冲突时，往往是安全退居第二位，施工进度、效益、效率优先，安全摆位不正，“安全第一”的思想树立和安全管理的落实上出现了打折现象，在严细实的作风上出现了弱化，在认认真真的工作作风上存在差距。

1、1、2 安全管理上好人主义还是不同程度存在，对在作业现场发现的违章只是停留指正教育，重人情因素多，不能做到处罚到个人，使违章者有切肤之痛，不能做到深究其原因，特别是对一些比较严重问题召开专题分析会少，发专题安全通报少，严格考核的少。施工现场为什么存在大量违章，就是我们看惯了，车间也习以为常，职工干惯了，没有去制止，没有去考核，一方面也纵容违章，伤害遵章守纪的职工，反思自己还是存在好人主义。

1、2、1 安全管理常抓不懈的思想不能始终贯彻和坚持，安全的“三如”意识不够强烈。当前，铁路企业的规章制度不可谓不多，安全保障措施不可谓不全，但安全问题还是频繁发生，惯性违章没有根本杜绝，主要就是因为是在安全管理工作落实上打了折扣。比如说：在历次安全大检查活动中，对于检查出的大量问题，没有及时对存在的每个问题进行专题研究，对倾向性、关键性问题抓住不放，制定切实可行的整改措施。段上拿事不当事，不拿问题当问题，造成车间也存在同样问题，甚至对存在的问题视而不见，避而远之；也同样说明了干部在抓安全管理时，一般性的布置多，具体抓落实少，充分说明抓落实力度不够，安全履责能力不强。

1、2、2 大局意识不强，在安全管理上不同程度存在“低、懒、松、粗、虚”的问题。总是感到抓安全太苦、太累，一天到晚没完没了，成无功，败有过，一天24小时，一年365天思想和精神都是处于紧张状态，面对突如其来的安全的巨大压力，自己思想和心理准备不足，反映出自己在抓安全工作存在一些问题：一是顾此失彼；二是安全重点关键点不突出，眉毛胡子一起抓；三是安全敏感性不强，以往教训没有能够汲取；四是在一段时间相对安全平稳期间，对安全管理出现松懈麻痹思想，反映出精神状态在抓安全上精力不集中，而且沾沾自喜，安全的“三如意识”即如履薄冰、如做针毡、如临深渊树立的不牢。血的教训教育我们，安全第一思想任何时候都不能放松，在安全管理工作中必须树立“高、勤、严、细、实”的工作作风。

1、3、1 抓安全过程控制的不狠、不实，安全管理工作没有做到关口前移，过程控制，安全风险的感知力有待于进一步提高。事后分析、灭火，消防队队员角色太浓，事前不预警、过程不严管，只能是事后反思定措施，轻过程，抓制度落实和严格考核，说明工作作风缺乏“严、细、实”。

1、3、2 抓安全规章制度落实缺乏严肃认真，缺乏一竿子查到底的精神。国家、总公司、路局、业务处的安全方面制度

非常多也非常细，目前只是满足制定和细化一些规章制度，具体到制度在施工现场、在车间、在施工队、在班组、在岗位如何落实、落实多少？过问的少，检查的少，致使一些规章制度没有得到落实，形同虚设，只是在墙上，在纸上，施工现场有些施工还是按传统施工方法、传统管理习惯，且有些是违章做法没有得到根本消除，为事故发生埋下隐患，主要是思想上存在“文件发了责任就落实了”的思想。

1、4、1 部分安全管理人员安全法律法规和规章制度学习的不够，指导安全管理有差距。铁路经过提速调图，高铁运行，新的设备、新的技术运用，路局市场主体地位新的管理模式确立，监督机制完善、外部条件变化及大量规章制度出台，没有认真去结合实际去考虑、去消化、去落实，只是满足下发、下传，没有去细化和督促落实，新的制度落实执行与具体的作业实际往往不适应，新制度落实其实往往要求我们管理模式改变，人员培训，成本增加，制度落实是要下大力气、花大功夫的。

1、4、2 安全管理方法和手段落后，安全主动发挥作用有较大差距。安全的管理就是人的管理，如何杜绝职工两违，如何控制作业人员不安全行为，除了规章制度，还需作许多其它方面工作，安全管理方法和手段必须创新，目前路局出台一系列考核制度，都是正面激励。

1、4、3 安全风险预警针对性、实用性、及时性有差距。预警不充分、不具体，面上的多，实际的少，安全卡控出现空白。对一些边边角角的问题预想的少，有措施过于笼统和宏观，可操作性差，自由度大，主要自己在超前思考、细致预想有较大差距。

1、4、4 安全主动作用发挥得不好，提出安全方面的建议较少。即使提出也没有坚持，好人主义严重，爱面子，怕得罪人，老是顾及人情，可是安全事故最不讲人情，失去亲人的痛苦，是终身痛苦，是永远不可弥补的痛苦，每次处理事故

自己心灵都深深受到巨大创伤，所以说我们得到处分又有什么，如果能够避免人身伤亡事故，才能算真正履行一个安全监察人员的参谋职责。

1、4、5 组织专业方面安全检查少，没有针对性。虽然每年都组织多次的安全大检查，真正组织专项和针对某一方面的检查少，特别联合专业科室进行专业检查少，只是下文件、提要求、要车间汇报，没有主动组织安全行车、劳动安全、特种设备、施工防护等专项检查，对主管科室人员布置检查上缺乏针对性，没有真正深入下去扑下身子去真正检查得少，致使隐患和问题没有根本消除，一线真正安全情况了解不实不细，没有做到任何事情抓具体抓深入，有些事得过且过、轻描淡写，领导不追不问，自己就放松自己。

1、4、6 对主管部门的人员、对车间管理人员在安全问题没有做到坚持原则。往往是顾及面子、顾及相互关系，要求多、布置多、检查少、较真儿少、考核少，干多干少都一样，所以管理上失之于宽、失之于松，没有做到严是爱、松是害，没有做到宁听骂声、不听哭声。

2、1 安全第一思想和安全发展理念树立的不牢。主要原因是受到没有进度就没有效益，就没有收入，成本压力等多种因素的影响，如果真的严格按照规章制度要求施工就受到影响，这种思想影响非常重，这种顾局部利益，忽视全局整体利益现象严重。

2、2 在工作上要求不严。工作主动性差，有些工作是在被动的完成，思想上有懒惰思想，有些事情没有做到事必躬亲、抓深入、抓具体，没有用发展和变化的思维去抓安全，对安全长期性、复杂性、反复性认识不到位，还是处于宏观管理中。

2、3 好人主义在安全管理上和安全考核上不严不狠的问题仍然存在。主要是考虑人情多，在一些制度落实上抓不狠，抓

不严，对惯性违章抓的手腕软。

2、4 工作作风不扎实。面对目前安全责任大、要求严、生活快节奏、工作大负荷，特别是在人身安全时常发生问题，思想存在为难情绪，思想压力比较大，总觉得安全压力感和失落感非常大，工作超前性差，创新方法不多。

3、1 提高全员安全风险意识培育，召开违章分析会，用血的事故来教育他们，让职工、民工亲身受到违章危害。

3、2 强化安全风险研判，实施安全风险预警，针对安全薄弱的地方，采取有针对性措施，严格落实作业标准。

3、3 加强过程控制，深入施工现场，重点盯控，以严格考核、严格管理，用严格考核手段来制止违章。

3、4 加强安全管理干部学习，提高认识，安全第一思想永不偏移，增强危机意识和责任意识，深入贯彻“三点共识”和“三个重中之重”扎实有效推进安全风险管理工作。

3、5 组织安全管理干部深入施工现场加强包保和全过程盯控，按照履责要求和安全管理人员的七勤，即脑勤、手勤、眼勤、鼻勤、腿勤、耳勤、嘴勤，对安全关键项点进行全覆盖检查。

3、6 在安全管理上落实制度，严格要求，安全工作要抓好预警工作、抓具体、抓成效。

3、7 抓好安全风险管理工作推进，把安全薄弱的地方加强，在安全管理工作中敢管、敢抓、大胆管理，严考核，真正做到宁听骂声、不听哭声。

铁路发运心得体会怎么写篇四

今天我有幸能来到xxx站运转车间参加新入路大学生职业素质

主题教育活动。在短短一上午的时间里，我们共参观了荣誉室、运作车间东区，还现场观看了调车流放作业。在场领导的细致讲解，现场作业的视觉冲击以及数不胜数的奖章荣誉，给了我极大的内心震撼，尤其是xxx模范班组，让我有了很多感想：

一是吃苦耐劳的奉献精神。还没进入寒冬，我和同学们都已经全副武装，可是调车组的职工只能穿着单薄的工作服在寒风中进行一系列的作业。一钩接着一钩，一个班组接着一个班组，不管是炎炎烈日的夏季还是寒风凛凛的冬季，调车组的职工都必须坚守岗位，正是有无数这样默默奉献的职工，才有了我国铁路的快速发展。他们在平凡的岗位上做出了不平凡的业绩。

二是遵章守纪的安全意识。众所周知，调车是一个危险的工种，事故常有发生。而调车x组已经实现安全生产xxxxxx多天，这真是一个值得骄傲的数字。我想在这数字的背后，一定是调车x组的职工们所具有的精湛的业务技能，听从指挥的执行力和遵章守纪的安全意识。可见调车组的职工们已经让安全成为了一种习惯。

三是亲如手足的工作氛围。调车作业的完成需要班组里的职工各司其职又要密切配合，考验的是一个团队的协作能力。无论是在荣誉室里的照片中还是在现场作业，我都能感受到调车组成员之间亲如手足的和谐氛围，这应该是他们取得骄人业绩的内在原因。

全局上下正在大力推进铁路企业文化和安全管理风险管理机制，调车组作为其中的一个载体，让我明白了铁路企业文化的内涵，让我懂得了推行安全管理风险管理体制的必要性，更让我们看到了京铁儿女敬业爱岗、团结奉献、奋发图强、拼搏创新的光荣传统。在今后的工作中，我一定要以调车x组为榜样，继承他们吃苦耐劳的奉献精神，培养自己遵章守纪的安全意识，在自己的工作岗位上埋头苦干，矢志不渝，

书写无愧于时代和青春的新篇章！

XXXX

20xx.12.13

铁路发运心得体会怎么写篇五

月底，结束了凭祥站的学习，我来到了见习岗位的最后一站——南宁南站，先后在峰尾、驼峰、南场信号楼、站调楼跟班学习。南宁南站峰尾调车作业繁忙，专用线取送作业多，配备三台调机。与黎塘峰尾相比，作业程序大致相同，只是南宁南站峰尾区长需要执行计划，而黎塘则是由助调完成。

在峰尾的一个月，我把重点放在学习五调取送作业上，为了尽快熟悉专用线的线路技术条件和作业特点，多次跟随五调进入专用线作业现场，掌握了各专用线的作业特点和注意事项。在峰尾，印象深刻的是一次红光带故障，这是我第一次遇见此类特殊情况下的作业，之前只是在规章上看到过怎么处理类似故障，这一次实打实的参与到处理故障中来：发现红光带，立即呼叫调机停车，通知工务、电务，向值班站长汇报，及时登记《运统46》，在紧张而又有点兴奋的心情下和师傅一起完成了处理故障、保证作业安全的任务，也让我对规章制度和处理类似故障有了更直观的认识和体会。

为了更深入的熟悉南站的站场、线路，在南场信号楼又学了一次值班员，这一次真实的学习了6502电气集中连锁和半自动闭塞、站间计轴闭塞设备的操作与接发列车方法，再一次熟悉了如何办理闭塞、各种发车凭证、开放信号排列进路的时机，尤其是特殊天气条件下的行车办法等，受益匪浅。

跟完峰尾、驼峰和南场值班员（信号员）之后，进入助调乙、助调甲、站调和值班站长的岗位学习阶段。站调楼是一个车站运输组织的指挥中心，跟着师傅们实作，结合对技规、行

规、调规、列车运行图和货物列车编组计划等理论学习，深入熟悉了如何编制班计划、阶段计划和调车作业计划，重点学习推算车流，目前还处于学习阶段。在站调楼，体会最深的是这里作为一个指挥中心，需要指挥协调各个工种的工作，这就要求作业中要提高业务水平，优化到、解、编、发作业组织，优化调车作业计划，同时需要有很强的协调组织能力和认真细致的工作作风。在学习助调时，有一次后半夜就由于犯困而撒错了票，导致出发列车的编组与票据不符，幸好车号员及时发现少了几份票据而提醒我赶紧找票，才没有耽误列车出发。这一经历，让我更加认识到无论做任何工作，都不能掉以轻心，要时刻都保持高度的责任心和认真的态度，要么就不做，要做就要争取做到最好。

在忙碌而充实的见习中，对如何尽快适应铁路工作，如何扎实学习业务知识，圆满完成见习任务形成了一些自己的看法：

1、找准定位，调整心态，尽快完成角色转变

大学生刚进入社会，首先面临的是思想上的落差和角色的转变，要积极的调整心态，给自己准确的定位，认清所处的位置，明白自己该做什么，不该做什么，并快速的投入到工作和学习中。同时，铁路基层比较辛苦，要有心理准备，懂得宝剑锋从磨砺出的真谛，主动去熟悉摸索各个岗位的职责，认真学习现场具体的作业程序和标准。

2、注重理论联系实际，有针对性的学习与见习岗位相应的规章制度

在见习期间，一定要有针对性的多学习规章制度，吃透规章，知道该条规章制定的初衷和其能预防的事故。每学习一个工种，就要及时的去学习该工种的规章制度，一个工种一个工种地去吃透规章，这样学习既有针对性，又能在不懂规章的情况下及时向师傅讨教，更能加深对规章的理解和掌握，比机械地死记硬背规章效果要好得多。

3、虚心向师傅请教，主动多与师傅们交流

师傅们都具有多年的铁路工作经验，我们要虚心向师傅请教，空闲时间里与他们打成一片，从他们那里可以主动“掏”到很多如何处理突发事件的方法和经验，这些方法和经验是师傅们多年工作的结晶，能让我们少走很多弯路。

作为大学生，正常情况下的作业程序学习起来相对很简单，但是非正常情况下如何作业却不容易学到，也没有多少机会去学习如何处理突发事件，因此，只有多跟师傅们交流，从他们那里“拿来”的经验才是最快捷也是最现实的学习途径。

4、多学习安全科等业务科室下发的事故通报和文件电报

事故通报就是一个个生动的最好的案例学习教材。业余时间一定要多看看有关的通报和文电，多去分析事故发生的原因，多去研究该如何避免此类事故的发生，针对该起事故，找到相应的规章制度来学习，这样能迅速的提高自己的业务水平和分析问题解决问题的能力，也能避免今后工作中再犯类似的错误，能少走很多弯路。

5、平时多总结归纳，养成写总结心得的良好习惯

工作和生活中，会遇到很多的人和事，会有很多问题出现，及时的把一些学习感悟、心得或者处理办法都记录下来，不断地总结分析前段时间的所得所失，只有不断总结，才能不断进步和提高。

通过一年的见习，我成功的完成了理论知识和现场实际的初步结合，对铁路行车组织、配车、调车和客货运组织有了更深刻的了解，对车站的日常管理和班组管理也有了切身的体会。见习虽已接近尾声，但今后的学习和工作将永无终点，我定将扎根于基层，全力以赴努力工作，为铁路的发展贡献自己的力量。

最后，我要深深地感激在工作和生活中给予我无微不至的关怀的各位领导，也非常感谢在整个见习期间耐心指导我的各位师傅，你们的关怀和指导，是我不断前进的永恒动力。

铁路发运心得体会怎么写篇六

在一个星期的入职培训中，我们收获了不少。让我们从校园生活逐渐过渡到工作状态中，让我们慢慢了解周围的环境，调整自己的心态。培训的内容包括了领导的见面，公司企业文化的介绍，工作时需要注意的安全事项，公司产品的介绍，以及培养我们团队合作能力的素质拓展。

第一天，我们受到公司领导的接见，感谢领导们在百忙中抽出时间来接待我们刚入职的新员工，领导对我们的教育和关怀将铭记在我们每一位员工心中。我们认识到，学校学的知识是一个基础，理论和实际的结合需要我们在基层中慢慢磨练，我们要了解公司生产的产品，从而开发出更好的产品。刚刚从大学中出来，我们还有很多东西需要学习，要知道这么多年的学习，父母为我们付出了很多很多，感恩养育我们的父母，感谢教育过我们的每一位老师，没有你们的帮助，我们不可能健康的成长。刚入职的我们要做好吃苦的准备，认识到我们面临的挑战。在厂里，把厂当成自己的家，热爱我们的工作，这样工作起来就更加充满激情。体现铁道兵精神，慢慢成长。接着是富老师给我们讲述了我们企业的发展历史，一幅幅老照片勾起了多少回忆，以前铁路的养护完全靠的是人，每次干活都是好几百号人一起用最原始工具把铁道挖出来，然后进行作业。后来慢慢发展小型的铁路机械，稍微提高了工作效率。在后来发展为大型养路机械，这一路的坎坷我们应该牢记。

下午我们参观了公司的企业文化展厅，产业文化基地。在展厅门口有一组大型的铜像，我们铁道兵一边抗着机枪打仗，一边搬着铁锤修铁路，体现了“仗打到哪里，我们铁道兵把铁路修到哪里”的决心。旁边是铁道兵精神“逢山凿路，遇

水架桥，铁道兵前无险阻；风餐露宿，沐雨栉风，铁道兵前无困难”，充分肯定了铁道兵坚忍不拔吃苦耐劳的精神。在展厅里面有很多珍贵的照片，有关于铁道兵的，有公司刚刚发展时的厂房，也有刚被推出厂房的新产品，还有公司获得的各种荣誉奖章。最后观看了公司的记录片，按时间的顺序呈现出公司的发展状况。

第二天，我们通过王老师的认真讲解，了解到公司的组成机构，人力资源部的相关制度，专业技术职务的管理相关制度，认识到我们的义务与责任。下午我们进行了职业健康、劳动保护知识的相关培训。在工作过程中我们学会保护自己的身体，知道危险的防护措施，以及识别与避免危险的意识。老师还通过现场的互动，教会我们如何使用各类劳保用品，生动而具体，同时参加互动的同学得到了小礼物。

第三天，我们进行了安全知识培训，集团公司安全生产制度是安全第一，预防为主，综合治理。生产目标要达到无因工死亡事故和重伤事故，无职业病发生，安全隐患整改落实率达到百分之百等八项安全目标。企业安全生产基本要求的五个方面，认识到危险源与安全生产隐患的区别，轻伤与重伤的区分方法。

第四天，×老师带领我们了解清筛与捣固机，介绍公司产品的发展状况，以及市场上其他公司的发展特点，我们认识到，如果我们不努力发展，就会被市场淘汰。同时也深感国家制造业的发展水平的局限性，公司大部分零部件是进口的，如果国内的制造技术能向前提高，那么我们完全实现大型养路机械的国产化的任务就轻松多了。

在最后一天我们进行了户外的拓展训练，高空训练增强自身的勇气，其实有时候是我们自己把自己吓倒了，只要目标清晰，我们面临的困难就不会那么可怕。触碰了就要重来了电网游戏，让我们知道，当一群人在完成一项任务时，我们需要一个能领导的人站出来统一大家的意见，从大局上掌控

事情的发展，做出战略性的决策。纸牌数字复原的游戏，让我们明白，方法的重要性，如果处理问题的方法不正确将会影响到后面的办事难度以及成功率，如果发现自己的在解决问题时很吃力，我们可以考虑是不是自己的思路有问题，并且要有决心与勇气及时调整过来，避免钻牛角尖。

这一周不长也不短，通过这一周的入职培训，我们了解了彼此，了解了公司，了解了工作环境。非常感谢公司能给这么好的一个机会让我们快速融入公司，成为一名合格的××中铁员工。

铁路发运心得体会怎么写篇七

安全是一个老生常谈的话题，此次开展的”安全风险管理大家谈”活动，既是对当前新形势下，铁路安全思想上的高度统一，也是在铁路安全风险管理上的集智聚力，更是对于提升铁路安全管理水平、确保铁路运输x久安有着重要指导意义。作为基层单位，铁路战线的排头兵，随着近些年来我局新设备新技术大量应用、新职人员快速增多以及客运快速、货运重载、交叉混跑等特殊生产组织方式下，铁路传统安全管理模式面临严峻挑战，如何确保铁路安全万无一失，是每名干部职工必须深思的重要问题。我认为安全要从“一静、一动”中入手。

一静，是要让干部职工戒骄戒躁，静下心来。

让每个干部职工都从心里认识到，安全不仅仅是对铁路的一项工作，更是对一种对自身的重要保障。引导大家从自身角度出发，自觉地学习安全教育，从过去历年来的所发生的事事故案例中吸取教训，总结经验，反思和查找自身是否存在“懒惰”和“侥幸”心理，工作上是否存在“经验主义”。要充分调动广大干部职工的积极性，敞开心扉，集思广益，各抒己见，将一些好的思路和措施制度化、规范化、常态化。要牢固树立“安全第一、预防为主、综合治理”的思想意识，

真正把安全当作“饭碗”工程，时刻保持对安全工作的敬畏感，深化落实“三点共识”和“三个重中之重”，不断将安全风险管理工作引向深入。

一动，要让干部职工地行动起来，把工作做到细致入微。

坚持以规章制度、作业标准、作业流程作为防范事故发生的“红线”，在作业过程中不折不扣地执行落实下去。同时，进一步完善专业检查监督制度，强化对关键区域、关键岗位、关键时间的控制，加大对关键性、惯性问题的的整治力度，确保各项技术、管理、作业和设备标准得到有效落实。要在日常工作中要坚持管理规范、作业标准化、风险管控常态化，这不仅仅是推进安全风险管理的核心，也是规避风险，确保安全的重要途径和手段。要认真开展风险研判，按照自下而上、上下结合的原则，采取日交班会、月度安全例会等各种形式，组织职工针对岗位作业实际，周期性动态排查薄弱环节，将可能导致事故发生的所有因素全部列为安全风险进行控制。特别是要抓好可能导致c类及以上事故安全风险排查和控制，找出管控的薄弱环节和疏漏部位，及时改进补强，坚决杜绝一般c类及以上事故。其中干部要在带头抓安全安全，为职工立标杆、做榜样，形成上行下效的良好氛围，严守标准，杜绝“好人主义”。职工要服从管理，养成按章办事，按标准作业，把自控、互控、联控等每一件小事做实，久而久之将“习惯”养成了“自然”。

作为运输一线主要行车岗位的职工要以这次“大家谈”活动为契机，牢记安全使命，谨记安全职责，在“一静、一动”中真正做到防患于未然，切实筑牢安全生产的铜墙铁壁。

铁路发运心得体会怎么写篇八

很高兴能有机会去，与美丽而又内涵的进行零距离的接触。在这儿，我们体验到了大美，这是一种精神上的美，这是有内涵的美。大巴车在山路上穿梭，透过窗户，看到路两边的

石头和石崖，石崖上面是绿、是树。可以想象，这路是怎么来的。渐渐地我们来到了大腹地，这里山高涧深、桥隧相连、荒凉闭塞，铁路人在这儿养护维修着襄渝铁路81公里线桥设备。引领我们参观学习的解说员这样描述：“抬头一线天、低头是深涧；天天云雾罩，半年雨绵绵”。

从70年代初，在襄渝铁路修建过程中，三线学兵连奔赴山重水复、地形险峻、人烟稀少、交通困难、施工条件极差、工程尤为艰巨的秦xx区，筑造“打不烂、炸不垮”的钢铁运输线。到第一批铁路人砌水池、架水管、引山泉，解决吃水问题；买设备、办磨房，加工原粮，解决吃粮问题；开荒地，种蔬菜，解决吃菜难的问题；移石运土，在乱石坡上修泥台阶路，彻底改变每天饮山泉、住石屋、点油灯、啃干馍的艰苦生活，硬是把日本专家判了死刑的“担心线”养护成了安全“放心线”、“优质线”。就这样一代一代xx人逐步铸就并培育了“安心山区的奉献精神、开拓进取的拼搏精神、艰苦奋斗的创业精神和坚定乐观的自强精神”的“精神”。

我想，如果我们没有这个机会去学习，可能很多人都会一时的忘却何为艰苦。作为一个从农村走出来的大学生，我知道什么苦，也体验过什么是真正的苦，但是随着社会的发展，人类文明的进步，我们的精神层面并没有提高。就自我而言，已经很久没有思考过关于在艰苦中磨练自己的意志和精神层面的问题了。所以，我觉得，精神，应该与时俱进。先辈们留下来的东西，我们必须学习和传承好。

在xx[]我认识了一个年西铁路工程职业技术学院毕业的学生，他20xx年分配到工务车间工作。据他介绍，他这一批总共有32名毕业生分配到该车间工作，这一年来，他们没有一个人离开工作岗位。他们传承“吃苦为荣。艰苦奋斗、无私奉献、奋发进取”的“精神”，克服襄渝线桥梁最高、隧道最长、曲线半径最小、海拔最高、坡度最大、生活条件最差等种种困难，安心山区、勤奋工作，都具有很强的吃苦奉献精神，能够安

心山区工作。这就是新时期“精神”的真实写照，他们继承并传承着这伟大的“精神”。

学习的时间虽然不长，通过和他们的短暂接触以及观看影片，他们热爱生活，正视生活的态度还是深深打动了我。他们改造者自然，也改造着自己。用他们的话说就是：很苦，可我们在一天就要干好一天，生活就得充实一天。为了充实这一天，他们搬石运土，花了半年时间在乱石坡上挖出了一个篮球场。这其中最具特色的是，他们每年一次的“站区运动会”，运动员们在受限制的场地里展开激烈角逐，比赛项目也是别具特色，扛着枕木上山，背菜，大叫都陶醉在一种少有的快乐之中。这样的运动会起其他地方或许没有多大的吸引力，但在这儿，他却是养路工们对美好生活矢志不渝的追求和自强不息、顽强奋斗的象征，这就是xx人的“狂欢节”。有时候真心觉得好羡慕他们，这是一种多么高尚的生活态度啊。

写着写着，感觉自己好多的内心感受无法用文字来表达，也许是能力有限，很多东西都不能够用文字表达的清楚。但这些东西都是要时刻铭记和必须实践的，作为一名铁路职工，我们的工作性质，决定了我们的工作环境和工作内容，但我们要坚定乐观的自强精神、安心铁路大修事业，认真学习、艰苦奋斗、开拓进取，为社会主义铁路事业贡献一份自己的力量。

铁路发运心得体会怎么写篇九

实习期间，我看到了较多关于焊轨工艺的书，对焊轨工艺流程有了大体的了解，但“纸上得来终觉浅，绝如此事要躬行”。在现场实践过程中我们还是有很多需要注意的地方，焊轨不单单是流程的问题，重要的是把每项工艺流程做好，并按标准化作业才能更好地确保焊头质量。打磨、对轨、预热都必须按标准施工，在现场施工作业过程中，我们要特别注意安全问题，要保障好自己的人身安全，在使用机具作业时，要正确地使用，还必须佩戴好劳动保护用品，听从工班

长的指挥，确保施工作业安全有序。

经过了三个多月的实习，我有以下几点感想和启发：

1、关于为人处事这一方面，我们一定要学会真诚待人。在焊轨工区里，路师傅一直很重视我们如何做人。一个人的人文素质重要性要远远大于科学知识的重要性，折射到具体生活中来，就是要求我们要礼貌待人，真诚待人。

2、要勤学好问。进入换轨一车间实习是我一个很好的接触社会的机会，也是一个来充实自我的学习机会，在平时工作中，我们一定会遇到这样那样的问题，所以就要求我们要养成勤学好问的好习惯，不懂的地方就问我们的师傅，并跟着师傅动手学习，这样才能更好地掌握，才能让我懂得而且会终身受益。

3、工作中要有不怕苦不怕累的精神，努力去适应现场工作环境，要做到“多学、多看、多问”，不断提高自身的综合素质。

在此我要感谢所有为我的实习提供帮助和指导的领导师傅们，感谢你们的照顾和帮助，千里之行，始于足下，我会通过这次实习，更懂得知识和实践的知识积累，不断充实自己！

铁路发运心得体会怎么写篇十

八月底，夏日的余温依然火辣，动车飞驰在滚烫的钢轨上，望着窗外翻过的一幅幅“山水画”，我与全局另外5名团干部踏上了20xx年铁路优秀青年工作骨干体验式教育培训班的广州之行。面对即将到来的历奇挑战，充满了对未知的期待与好奇。

踏入了校园，十年前大学报到的记忆碎片瞬间拼凑在眼前，同样的上铺床，同样的挂壁风扇，同样的凉席、蚊帐，还有

同样来自五湖四海的室友们，尘封多年的“川普”在现江湖，杀伤力依旧不减当年。

“我们是五月的花海，用青春拥抱时代”，团歌响彻整栋教学楼，大家以别具“团”风的方式拉开了此次培训班的序幕。开班动员环节铁道团委张腾书记打趣地称广东青年学院的杨成教授为“师宗”，而非仅仅为“师傅”，让我更加清晰地明白铁道团委之所以选择在广州举办此次培训班绝非偶然，这是历奇培训走进铁路系统的起源地，沉淀着一种渊源、镌刻着一种传承，让我意识到要更加珍惜这次来之不易的培训机会。

课程开始前，全体学员按计划被分成了8个独立的小组，并由校方指派8名经验丰富的老师介入各小组，至此，这个有13人组成的“小家庭”将一起牵手渡过接下来5天的“校园”时光。与以往传统的阶梯教室授课方式不同的是本次培训大多都是以小组围坐的方式进行学习，便于实时地将课件的理论原则穿插到小组的互动、分享环节，促进每位学员在头脑风暴的过程中有所思、有所辩、有所悟。而且每项团队活动的先后顺序都经过授课老师们的精心安排，使课程讲解浅显知著、由浅入深，小组老师在每个环节都会适时介入进行讲解、带领，使活动成效化。

在体验参与中使我对历奇培训有了更深的认识：

1. 参与与带领的平衡性。作为一项自主性活动，不可否认，参与者是历奇培训很重要的基本元素，其投入程度决定了培训效果是否显著。很多时候我们都忽略了小组老师在整个过程中的带领作用，如果说主讲老师是人的“心脏”，那么小组老师就是“血管”，缺其一者血液便不能循环，人体便不能正常代谢。主讲老师和小组老师是默契的整体，活动讲解和活动解说作为整个活动的一头一尾，那么过程中的活动带领将贯穿整个游戏。活动带领的精髓不是授之以鱼，而是授之以渔，这很关键，这就需要我们小组老师要高度认真的参

与到小组活动环节去留意参与者的行为细节，并思考以什么方式介入、在什么时机介入、介入到什么程度，如果能把握以上几个要素将能有效提升参与者的体验质量。

2. 理论与活动的逻辑性。理论指导行动，同时也深化行动；行动检验理论，同时也优化理论。相辅相成，没有一项活动的开发能够闭门造车一步到位。如果要设计一个历奇活动或者一项拓展游戏。我们需要逆向思维，首先去考虑游戏的抽离性，而并非游戏的趣味性。就拿铁路系统举例，我们首先需要找到不同工种在安全生产的共同性与差异性，有针对性地明确活动脱离趣味性本身是否能关联到我们日常生活、工作或者某些场合、情景。其次要推敲游戏的可操作性，充分考虑培训的对象（年龄结构）、培训的地点（空间大小）、培训的时间（室内外气温）以及游戏整个环节的逻辑性。最后在思考如何提升游戏的趣味性，尽可能的提升参与者的积极性和互动性，充分灵活的利用有限的道具，在后期尽可能把历奇培训从室内搬到室外，在广州培训期间充分利用了整栋教学楼的高度以及东南西北四个面作为海拔高度和地处方位的提示，并根据线索找到中国相应省市的板块。

广州之行虽然短暂，但紧凑的学习体验还是让我受益匪浅，不仅收获了知识，同样收获了友谊。一堂堂生动的体验课程使我更加明确了开展历奇培训对于青年职工加速融入的必要性，也是共青团走向青年、聚拢青年的强有力“武器”，在接下来的工作中我会将此次培训学习的新方法、新技巧运用到以后的工作中去，结合青年职工的特点和需要，生动活泼，富于创造性地开展共青团工作，让共青团深深植根于青年，不断提升青年职工的团队凝聚力。