

铁路职教工作反思 铁路生产工作反思报告 (汇总5篇)

范文为教学中作为模范的文章，也常常用来指写作的模板。常常用于文秘写作的参考，也可以作为演讲材料编写前的参考。那么我们该如何写一篇较为完美的范文呢？以下是我为大家搜集的优质范文，仅供参考，一起来看看吧

铁路职教工作反思篇一

11月26日□_xxx部长在全国铁路运输安全工作会议上所作的题为《规范新体制下安全管理，确保运输安全稳定为深入推进铁路跨越式发展创造良好环境》的讲话，从三个方面总结今年以来全路运输安全工作，分析研究了新体制下运输安全工作面临的新情况和新矛盾，动员全路干部职工进一步统一思想，明确任务，学习推广先进经验，加快规范新体制下的安全管理工作，确保运输安全的稳定，为深入推进铁路跨越式发展创造良好环境。

通过对刘部长讲话的学习，个人认为没有一个安全稳定的环境，什么事情都干不成。而要保持运输安全的持续稳定，当前最核心、最根本、最基础的是认真学习领会各级领导的讲话精神，集中精力、再鼓实劲，加快规范新体制下车间安全管理、劳动定额管理等工作。作为一名车间的专职管理干部一定要充分认识加快规范新体制下安全管理的极端重要性，进一步增强责任感、使命感，深入探索，开拓创新，实现车间管理工作的规范化、制度化，为车间提供稳定的安全环境。

刘部长讲话中明确指出□20xx年规范运输安全管理的总体要求是：健全规章制度，强化专业管理，改进综合服务，完善检查监督，提高站段能力，优化干部队伍，强化安全基础，基本建立起适应新体制的运输安全管理体系，实现运输安全管理有序、高效，确保运输安全稳定。

因此，车间定额工作将围绕段、车间20xx年的工作目标，集中精力，突出抓好车间劳动定额管理工作。

一是修改完善劳动定额管理制度。劳动定额管理制度是车间工资分配及安全管理的重要依据，具有法规约束力，对管理制度的修改完善要摆在重中之重的位置。对车间及工区

《“辆单价”工资分配办法》、《经济责任制考核办法》、《职工内部待岗办法》、《一次性奖励办法》、《安全逐级负责制考核办法》、《职工考勤管理办法》、《定额报表、台帐工作标准》、《车间汽车管理办法》等管理制度和办法的修订，要全面把握车间、工区管理体制的特点，全面把握车间成立调整后资源配置、生产组织、劳动组织的变化，全面把握分配模式的发展要求，确保修订后的管理制度科学严密，符合车间安全管理的实际。管理制度内容的表述力求准确、清晰、完整，不能模糊不清和出现空白，制度与制度之间不能相互矛盾。要建立管理制度的动态修订机制，根据运输生产的变化和列检车间的特点，及时调整制度、办法的内容。消除管理制度管理比较混乱的现象，规范对管理制度的审核、发布，履行必要的民主管理程序，合理界定车间、工区的管理权限，明确管理的内容，实现对管理制度的规范化。

二是规范工作秩序。要具体界定车间和工区之间在劳动定额及工资分配等综合管理事项上的责权，建立清晰的管理界面。车间要加强对工区实际情况的了解，全面摸清人员结构、工资分配、定额管理等方面的现状。建立规范的工作制度及标准，对工区的要求，职工关注的事情，办理时限等要有明确规定，严格按制度执行。简化办事程序，落实办事责任，减少办事环节，提高办事效率，为工区及职工提供方便、快捷、高效的服务。

三是转变工作作风。车间劳动定额工作要进一步提高工作效率和服务质量，关键是要转变工作作风。要坚持为职工、为现场服务的意识，急工区之所急，想工区之所想，做工区之所需，克服小机关化作风，加强调查研究，倾听工区及职工

的意见，深入现场了解真实情况，及时解决实际问题，提高服务工作的针对性和实效性。破除传统的思维方式，增强创新意识，发展优质优价分配激励机制。

四是做好车间劳动组织整合的准备工作。车间布局调整后对劳动组织提出的新课题，按照有利于车间安全稳定和提高劳动生产率的要求，对车间劳动力进行优化配置，合理定员定岗，最大限度地满足现场一线检车员的数量，确保技检时间、作业段位和检车质量。

五是加强工区及班组的自控作用。车间要把加强工区及班组自控型管理作为提高车间管理能力的基础工作来抓。要强化车间的管理力量，配强车间管理人员，关口前移、靠近现场，提高处理现场问题的能力。对工区、班组布局进行适当调整，完善班组管理制度，优化班组长队伍，提高班组长管理能力，调整充实自控型班组建设内容，增强自控型班组建设的效果。

六是理顺收入分配关系。收入分配问题是干部职工普遍关心的问题，也是事关职工队伍稳定的大事。车间要统筹考虑，保持职工队伍稳定，调动职工积极性。要对原各工区工资管理办法进行统一规范，对工资制度各单元构成、各项工资标准、工区内部奖励及工班长津贴等项目和标准规范管理，指导工区规范内部工资分配管理办法，处理好执行工资政策法规与搞活内部分配的关系，消除不合理的因数，调动职工努力工作、多劳多得的积极性。

七是做好思想引导工作。针对干部职工对全员竞争上岗和工资分配的热点问题，采取多种形式进行宣传解释，引导干部职工明辨是非，正确看待和理解改革，进一步增强对深化改革、搞好工资分配新机制的信心和决心。并要及时掌握职工思想动态，有针对性地做好深入细致的思想工作。

让我们紧密团结在段党委的周围，牢固树立和认真落实科学发展观，进一步增强工作责任感和紧迫感，苦干实干拼命干，

加快规范新体制下车间劳动定额管理工作，确保车间安全生产及职工队伍稳定，为“建设新江辆、再铸新辉煌”作出新的贡献。

铁路职教工作反思篇二

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自己带头违章。

2、盯安全控违章力度不足。遇有重点施工我也是细定安全措施，施工前也是组织职工认真学习，施工中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。虽然我发现后组织采取了有效的补救措施，没有针对问题提出严肃批评及考核，但这件事情却反映了我安全意识淡薄，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，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。这种现象个别职工身上更为突出，例如工区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。而表现在我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做不到，检修、巡视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。比较突出是工区组织每天回检，工作一忙活一紧，往往就是做不到位，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。

1、我自己存在对别人要求严对自己管理松，有时跟班作业少，现场职能作用差，造成现场工时利用底，劳动效率不高。

2、存在好人主义严重的问题，表现在对违章问题批评多，严格考核少。搞下不为例多，叫真分析少。对违章违纪职工有时处理起来，瞻前顾后怕伤感情，怕撕破脸皮不好管理，避重就轻。其结果使本人不能受到应有的教育，其他职工也不能跟着吸取教训。

1□sf1信号机c灯外玻璃被人砸。

2、部分电缆盒进潮气、防尘不良。

3、测试卡片填写不注意单位的变化。

4、设备大量存在图物不符现象

以上这些设备问题严重制约着设备质量的整体提高。

1、加强全员安全教育牢固树立安全第一的思想，认真落实各项安全管理机制和岗位负责制，强化责任意识和使命感，遵章守纪按章作业，确保安全生产。

2、解决好职工安全思想麻木，不能正确摆正安全与生产的关系的问题。要通过大讨论、引导大家弄清保安全与实现铁路跨越式发展关系，弄清保安全与提高铁路经济效益的关系，弄清保安全与个人家庭幸福及经济利益的关系，必须让大家明白违章就是违法、违章严重了就是犯罪。必须从思想的灵

魂深处牢固树立安全第一思想，正确摆正安全与生产的关系，积极主动抓好安全管理。

3、解决好职工思想上的低标准问题。要通过案例分析，形势教育，现状对比，考核论证，使我们全体职工清楚看到班组安全管理现状，设备质量问题，整体工作差距，工作低标准的现实。教育和引导职工认清形势，提高标准，两纪从严，齐心协力，努力工作实现整体工作全面提高。

4、解决好职工对安全大检查厌烦情绪问题。要通过列举安全大检查以来解决的安全管理，设备隐患，思想认识等方面问题，使有厌烦情绪的职工清楚看到安全大检查活动的作用和效果，看到安全大检查真能解决一些安全生产上的关键问题。同时要坚决杜绝安全大检查走形式，走过场的现象，使全体职工对安全大检查活动感兴趣，真信服，积极主动克服麻痹思想开展安全大检查活动。

5、加强设备的检查整修力度，对超临修制的病害和各级设备隐患克服不过夜，对不能及时整修的隐患要列入问题库逐步解决。保证设备良好使用，确保行车安全。

铁路职教工作反思篇三

转眼间我来到铁四院广大铁路监理项目部已经一个多月了，一个多月的工作是我熟练掌握了监理管理系统的使用及各类文件的字体格式，文件的归档整理，在项目部领导的教导与帮助下比较顺利的完成了各项工作。在工作期间我从一名文员转换为一名试验人员，从对试验的一无所知，到可以独立完成试验方面的工作，少不了主任对我的教导和帮助，下面对一个多月以来及这一年的工作做如下总结：

在工作中我热爱本职工作，遵守项目部的管理规定，服从领导工作安排。刻苦学习专业技术，工作态度端正，认真负责，在不懂的地方，不怕麻烦向领导请教、向同事学习、自己摸

索实践在短时间内熟悉了试验的工作，不断学习掌握各种试验方法和步骤。了解工程所用材料技术性能，在监理工程师指导下，严格按操作规程对工程材料进行品质指标试验鉴定。掌握现场施工配比，矿料级配，控制好水泥剂量、含水量，按规定对施工原材料进行检测及资料整理。深入施工现场，监督检查工程质量。认真填写各种试验资料，及时向施工现场提交试验资料。收集、整理各项试验原始资料，分层建立资料档案。熟练掌握各种仪器设备操作规程及仪器的维修保养。

在这一个多月中我热爱自己的本职工作，能够正确认真的对待每一项工作，工作投入，热心为大家服务，认真遵守劳动纪律，保证按时出勤，有效利用工作时间，监守岗位，需要加班完成工作按时加班加点，保证工作能按时完成。我身着强烈的主人翁意识，随时关注本公司发展，切身想到本公司、项目部的利益，坚定本公司会不断的发展、壮大，对本公司的未来充满了热情与期望。坚持不懈地克服自身的缺点，弥补自己的不足。

我从做好本职工作和日常工作入手，从我做起，从现在做起，从身边小事做起并持之以恒，在本职工作中尽心尽力，孜孜不倦地作出成绩，我要不断的提高自己的岗位本领，努力精通本职的岗位知识，做本职工作的骨干和行家里手，脚踏实地的做好本职工作。

在开展工作之前做好个人工作计划，有主次的先后及时的完成各项工作，达到预期的效果，保质保量的完成工作，工作效率高，同时在工作中学习了很多知识，也锻炼了自己，经过不懈的努力，自己各方面的业务素质 and 综合能力有了进一步的提高。

总结一个多月的试验工作，尽管自己有了一定的进步，但在一些方面还存在着很多不足，个别工作做的.还不够完善，这有待于今后的工作中加以改进与提高。在以后的工作中，我

将认真学习各项规章制度，积极响应公司政策，服从领导安排。团结同事，互相帮助，不搞小圈子孤立其他人，融入群体，齐心协力把工作做到最好。

在新的一年里，我会努力使思想觉悟和工作效率方面进入一个更高的水平，为公司的发展做出更大更多的贡献。

铁路职教工作反思篇四

xxx公司

xxx

尊敬的各位领导、同事们：

根据“”盛总经理的讲话精神，结合公司实际，对照近期全路发生的劳动安全事故以及我单位近期人身伤害事故案例，从安全意识、风险管控、履职落责等方面进行自查反思，深入剖析存在的不足和差距，并制定有效措施加以整改和补强。

一、对盛总经理重要讲话精神的理解和认识

4月26日，盛光祖总经理在铁路安全管理领导人员专题培训班上发表重要讲话，系统阐述了安全工作面临的形势、存在的问题和今后的奋斗目标，提出了符合中国铁路安全发展的战略部署，是践行实事求是的典范，是当前和今后一个时期做好铁路安全工作的总纲领。我深入学习盛总经理讲话精神后，受益匪浅、收获颇多：

1. 盛总经理“”讲话是深化安全风险管理的理念。“三点共识”和“三个重中之重”，是总公司党组在长期安全管理实践中形成的行之有效的安全理念成果。可以说，什么时候偏离了这一理念，什么时候就会在安全上栽跟头；哪个单位坚持得好，哪个单位的安全基础就会更扎实。我作为xxx□

只有组织干部职工深入学习盛总经理提出的安全发展理念，深刻领会其丰富内涵和核心要求，才能精准确立公司的安全风险管理思路；只有引导干部职工结合实际深入研究安全规律，加强安全极端重要性的警示教育，才能增强“安全没有退路”“安全责任大如天”的紧迫感和责任感。

2. 盛总经理“”讲话是深化安全风险管理的有效途经。“要深刻认识到安全工作仍然面临严峻形势和各种挑战，万万不可粗心大意，万万不可意识疲劳。”盛总经理的讲话生动论述了“安全意识疲劳”的两种表现，句句切中要害，引领我们跳出惯性思维，清醒地认识安全形势的严峻性。“问题在现场、原因在管理、根子在干部”，这一科学判定，又指明了干部对安全工作水平的认知高度，决定着安全风险管理能否有效落实；干部在安全实践中所具备的作风行为，决定着能否及时发现问题、有效解决问题。我作为xxx[]只有带头反思“安全第一”思想是否发生了动摇，反思安全意识上是否存在主观的“安全感”、反思“以问题为导向”的机制是否健全，才能有效牵住保安全的“牛鼻子”，打赢安全生产的“翻身仗”。

3. 盛总经理“”讲话是深化安全风险管理的动力源泉。盛总经理在讲话中指出了当前安全管理“以‘治病’为主”的阶段性发展特征，鲜明地提出了“向‘强身’转变”的根本发展方向，这是新思路和对症药方，进一步明确了抓实“三化”、提升铁路安全风险管理水平的关键所在。盛总提出的“振奋、担当、创新”三种精神，正是推进铁路运输生产“强身健体”必须具备的精神素养，又是推动铁路安全长治久安的作风保障和动力源泉。我作为xxx[]只有紧密结合“两学一做”学习教育活动，立足岗位、主动作为，带头发扬“三种精神”，才能更好地推进安全管理工作由“治病”向“强身”转变、标准化作业由“被动”向“主动”转变，才能实现公司安全持续稳定。

二、自我反思个人存在的不足和差距

按照盛总经理重要讲话中“坚决克服安全意识疲劳”的要求，痛定思痛、自我反思，我主要存在以下不足和差距：

1. 安全风险意识疲劳。一是紧迫意识疲劳。虽然思想上清楚安全生产对于铁路运输的重要性，也知道人身安全是公司“难抓、难防、难控”的症结所在。但是，实际工作中，对“三点共识”和“三个重中之重”的内涵领悟不深，缺乏抓好安全工作的紧迫感，不知不觉把重心偏移到“保任务、保工资、保增收”上，分散了抓安全风险控制的精力。二是危机意识疲劳。xx年人身重伤事故以后，安全生产保持相对稳定，自己从思想上产生了盲目乐观的情绪，安全管理工作按部就班，对看惯了、干惯了的问题缺乏安全风险警觉性，放松了对天气不良以及关键时段、关键环节、关键岗位、作业繁忙区段的监督检查。站区改建、设备升级、系统更新后，没有督促职能科室修改技术资料、运输组织方案、安全防控措施，结合部技术规章管理方面还有“漏洞”。三是问题意识疲劳。路内外发生了责任事故，紧张一段时间后就恢复原来的工作状态，没有认真查找公司是否存在类似问题。只注重事后整改，不能超前预想、超前防范，对我公司发生的一般违章违纪和潜在的安全隐患不敏感、不重视。特别是在安全例会、生产交班会上反复通报的“室外作业人员横越线路时，未执行一站、二看、三通过”的问题，只对责任人进行考核，没有从管理上追责，也没有结合车站特点制定具体切实的预防措施。四是责任意识疲劳。形式主义仍没有彻底根除，安全大检查和专项整治活动经常开展，久而久之就产生了厌烦情绪，出现了“活动照搞、工作照旧”的现象；好人主义的思想还在作祟，发现“转场作业联系不彻底、排列接车进路不监控”等违章现象，批评的多，考核的少，特别是对于触犯“进入钩档作业不防护、对施工道岔不加锁”等车站“安全红线”的，只是降标考核，不想得罪人，不愿担责任。

2. 创新思路不宽阔，专业管理不细致。一是创新意识还不够强，突出表现在：安排了就等于行动了、发文了就等于重视了、规定了就等于落实了，没有把精力投入到跟踪“制度、

办法”的执行情况，造成卡控措施与现场实际作业存在不同程度的错位。从今年1—5月份安全分析会议记录上可以看出，分析人身安全问题只是轻描淡写，所考核的也多是“不按规定穿戴防护用品，在道心里、枕木头上行走，距机车车辆不足5米处横越线路”等问题，没有深度挖掘作业过程中存在的动态人身安全隐患。二是忽略了下属部门自身在安全风险三化建设中的作用。下属部门管理层作为现场作业的直接领导机构，本应在“三化”建设中体现自身“经验丰富、贴近实际”的优势，在完善安全风险建设的过程中发挥更加重要的作用。而我却将机关职能科室作为推进“三化”建设的重要部门，轻视了下属部门层面的作用，导致安全风险源头的排查整治措施落不到实处，安全风险管控的针对性不强。三是管理的主动性不够，导致部分下属部门安全风险管控基础薄弱，责任链条脱节，岗位权限不清晰。造成上下工作安排一般粗，每次开展专项检查活动时，下属部门反馈的安全信息、考核内容大同小异，不能准确抓住不同阶段、非正常情况的主要“两违”问题。今年1—5月份，全站各级管理人员考核动态的人身安全问题12条，仅占问题总数的%。

3. 吸取教训不深刻，整治隐患不彻底。一是针对今年以来全路发生数起人身伤害事故，只是停留在传达和学习的层面上，没有对照预警提示内容，“回头看看”下属部门是否真正吸取事故教训，也没有结合公司历年来发生的人身伤害事故进行深度挖掘类似问题。二是在开展劳动安全专项整治活动中，虽然利用图片、展板、动漫、现身说法等多种宣传载体，广泛开展劳动安全典型事故案例学习教育。但是，我对警示教育过程和质量盯的不紧，真正让干部职工入脑入心的、内化于行的不多，没有彻底唤醒职工对规章的敬畏、对生命的重视，导致室外作业人员自我防护意识淡薄，不以为然、我行我素，在多人联控的情况下，仍然注意力不集中，违章蛮干。三是有时顾及队伍稳定和负面影响，没有对公司人身伤害事故及一些轻伤问题的可怕后果进行时时讲、天天说，不自觉地让作业人员产生了侥幸心理，让职能科室产生了麻痹思想，让下属部门产生了松懈情绪，日常提醒烦了，预防分析少了，

采取措施空了，检查考核松了，公司上下对人身事故教训淡忘了，积患成灾，最终导致人身伤亡事故的重复发生。

4. 履职落责不扎实，掌控风险不全面。一是对铁路局和公司1号文件确定的各项重点工作的推进落实情况掌握不细，想起来推一推，工作一忙就忽视了，导致部分工作延期。比如，公司1号文件中确定的“以班前准备、班中作业、班后总结三项工作为主要模块，规范班组一班工作标准”这项工作，至今也没有落到实处。二是在推进“七项制度”的过程中，我只是听听点评、汇报，看看分析通报，对部分下属部门不敢暴露的“进档作业不防护、盲目扒乘机车车辆、随意横越线路等“要命”问题不了解，致使站领导、专业科室不能准确掌握实际管理动态，不能有效调整管控重心。三是超前研判和防范安全风险意识不强，忙于应付事务性工作，坐办公室多、下现场少，即便下现场也是单纯为了完成量化任务，简单了解一些危及安全的设备隐患和惯性问题，难以及时掌握职工思想动态和现场作业中的关键问题，没有专项研判结合部调车安全风险源点，导致多台调车机在同一区域作业、调车作业中邻线进行接发车或单机转线存在“管控盲区”。四是公司sam综合自动化□stp调车监控等系统开通使用，我过分依赖现有设备，没有细化“单人出场作业的防护”措施，没有把接班后、二次动轮第一批调车作业以及停轮前的最后一批调车作业作为车间（站）管理人员必到岗盯控的关键点。

5. 培训教育不严格，队伍素质不达标。一是在职工教育培训上，只关注考试成绩，对培训过程和考试质量关注不多，对实做培训抓的不严。特别是在车站设备设施更新、作业流程变化后，没有及时监督日常培训演练的针对性和实效性，没有从根本上教会职工如何学习和遵守《劳动安全卡控措施》、《站细》等基本准则，造成部分职工对作业标准、操作程序和风险控制措施的理解不全面、掌握不充分，执行规章制度有“死角”。二是对部分职工存在厌学、对培训教育存在抵触情绪的问题重视不够，只是简单的通过考核来督促职工学习，没有从根本上激发职工的学习兴趣和落实规章的自觉性，导

致技能鉴定的通过率和岗位技能的达标率较低，“凭主观经验判断作业安全”的现象时有发生。三是对培训考试工作监管力度不够，没有对安全理念的培育、警示案例的使用、典型经验的总结、科学方法的推广等方面进行深思和调研，使安全教育停留在表面，诸如班组长培训、干部月度考试流于形式，未达到预期效果。

6. 班组建设不重视，互控效果不凸显。一是在班组建设上，公司出台了相应的措施，下属部门也制定了细化办法。但是我只关注了班组完成任务质量，解决班组存在的“小问题”不及时，对班组长的任命、班组的组建、构成、分工情况没有充分把关，导致部分班组集体观念淡薄，自控互控意识不强。二是对班组长专题谈心、走访慰问不够，自己盲目认为下属部门选定的班组长还不错，班组成员也团结、肯干、责任心较强，所以平时过问的不多，深入细致的检查指导也不多，致使部分班组长放松了安全警惕性，“求快不求稳”的思想仍然存在，带头简化联控用语的现象频发，联控互控的效果不凸显。

三、下一步努力方向和改进措施

针对上述自查出的不足和差距，举一反三，深入排查“管理问题”这一主要风险因素，在强化安全责任意识、提升安全管理品质上下功夫，迅速扭转被动局面。

1. 牢固树立安全第一思想。针对事故暴露出的问题，主动学习安全管理新思路、规章制度新要求 and 作业方式新变化，使自己的知识储备跟上安全管理的新形势，适应铁路发展的新常态。深刻领悟盛总讲话精神，始终以“三点共识”和“三个重中之重”为指导，牢记两个“万万不可”，牢树“安全第一”的思想认识，用“三种精神”扎实推进车站安全风险“三化”体系建设，夯实安全发展基础。通过开展“安全意识疲劳”大讨论活动，教育干部职工摆正安全与生产的关系，认清安全与个人家庭幸福的关系，让职工明白违章就

是违法、严重违章就是犯罪，引导职工主动克服麻痹意识。

2. 积极创新安全管理模式。按照“把复杂留给管理层、把简单留给作业层”的思路，在动态研判管理结构、运输组织、生产条件等方面安全风险因素的基础上，对安全管理工作进行系统强化，把安全风险防控责任和措施纳入各工作岗位职责、标准和流程，确保科学适用、岗责匹配，推进安全管理由“治病”向“强身”转变。针对人员、设备、环境等因素的变化，找准典型问题的根源，绘制“安全红线”管控图解，建立健全安全风险“红线”管理制度，对触碰“红线”的下岗培训、轮岗检讨，着力消除安全红线意识疲劳。充分利用大数据、信息化手段，找准季节性、阶段性安全工作特点和规律，对易发、多发问题超前进行预警干预，增强管理的实效性。修订完善安全正向激励办法，加大对主动研判风险、有效防止事故的奖励力度，调动职工参与风险研判和管控的积极性和主动性。

铁路职教工作反思篇五

10月29日我段连东发生一起调车机车在牵出线冲出土挡的一般d1事故，在带给我们沉重的教训，在百日调车安全攻坚战开展中发生这样的事故折射和暴露出我们在作业关键地点的失控和管理中存在的漏洞，在听取责任机班的发自内心的讲述和告诫给我带来了很大的触动，在吸取教训的同时，以调车安全攻坚战为契机，查找隐患，进行自查反思汇报如下：

一、个人在安全思想上认识不到位

在开展百日调车攻坚战中，未能从思想上牢固树立安全第一的思想，对调车安全认识不高，对自身的要求和标准不高。在对督导组检查中存在的调车违章违纪现象存在好人主义，一味的进行说服教育，未能对职工的作业情况及思想状态进行谈心盯把，对屡次违章的同志未能从根源上进行剖析，暴躁的进行批评考核，缺少沟通，对待问题未能做到举一反三

进行宣传和教育，在思想上避重就轻，工作缺乏主动，对问题缺乏敏感性，开展的调车百日攻坚战活动在自身未得到充分的重视。

二、在安全管理上存在差距

作为车队班组长，是最基础的管理人员，在管理上经营欠缺，工作中缺少细心，思想陈旧缺乏创新，对待问题解决的方法单一，在进行现场检查中暴露出的关键问题不能做到硬碰硬的去处理，考核整改总是怕得罪人，现场控制不严谨，职工两违现象没有得到有效杜决，有些时候未能及时在第一时间进行整改，造成部分职工安全意识淡化，对安全的警惕性不高，管理中的效果始终得不到提高，对段、车间所要求传达和宣传理解的事故通报重视程度不够，对事故的传达缺少与职工面对面交流沟通和应该吸取哪些教训，对职工的要求和标准降低，对发生的问题有避重就轻，大事化小的错误的思想，严重忽视客车无小事，小事不能出的中心思想。

三 个人业务能力还需进一步提高

随着新机型新设备的大量投入使用，我们的业务知识已远远达不到运输生产的需要。对机型的掌握存在着吃老本，缺少对新机型探索和学习的劲头，在业务培训中，只对常用的行车规章进行了梳理和讲解，对不常用的甚至不用的规章轻描淡写，一带而过，学习走过场，放松了对职工的业务技能的培训，给我们的行车带来了安全隐患。

四 担当区段的调车安全关键和措施

由于客车机车的出入库是安全重点，也是造成事故的关键处所，南京—徐州电力交路几乎全是站换作业，在为数不多的出入库作业中要求严格执行问路式调车的规定，除了要求首位调灯的二人开门手比，还制定了次位调灯的单阀制动100kp并打点，道岔逐个手比呼唤确认好径路正确，在联

控进入有车线要严格控制速度，并保证距前车200米的安全距离，在转入尽头线和反向进站内方须一度停车，速度不超过10公里缓缓前移，对不满足10米的调车信号机要下车确认，距显示停车信号的调车信号在30米外速度要求控制在5公里并进行打点，同时针对出入库作业较少，不定期对职工进行提问。

五 指导组中存在的问题 本指导组所担当徐州—南京电力交单操交路，人员的业务及素质高低不一，对电力机车学习的积极性不高，在作业中执标贯标的态度不认真，不能从根本上认识到作业标准在工作中的重要性，总认为趟车平安到达就是安全，自我约束和标准降低，工作中细节执行较差，行车遇到非正常存在依赖心理，一味的打电话询问，对自身的业务水平得过且过，心存侥幸。

自查反思后的下一阶段的工作重点

1从思想上理清思路提高认识，深刻理解调车安全的作用性，提高责任和忧患意识

2提高管理能力和管理水平。要抓好安全态度很重要，‘无规矩不成方圆’，借全路调车安全攻坚战活动的开展，从严要求，大胆管理，深入现场排查关键和隐患，加大现场检查力度，全方位，全天候，全过程的进行盯把。

3 对指导组所有人员的思想情况进行谈心摸排，掌握好每名指导组人员的思想状态并制定相应的帮教措施，梳理好关键人，关键班，对关键人，班及时靠上去重点指导，检查督促按标作业。

4 加大培训力度提高人员的作业技能，确认好每名职工的薄弱地方，因材施教，并进行考试与鉴定，不合格的不予上岗。