# 2024年铁路安全管理感想总结(3篇)

来源：网络 作者：梦回唐朝 更新时间：2024-10-13

*总结不仅仅是总结成绩，更重要的是为了研究经验，发现做好工作的规律，也可以找出工作失误的教训。这些经验教训是非常宝贵的，对工作有很好的借鉴与指导作用，在今后工作中可以改进提高，趋利避害，避免失误。优秀的总结都具备一些什么特点呢？又该怎么写呢？...*

总结不仅仅是总结成绩，更重要的是为了研究经验，发现做好工作的规律，也可以找出工作失误的教训。这些经验教训是非常宝贵的，对工作有很好的借鉴与指导作用，在今后工作中可以改进提高，趋利避害，避免失误。优秀的总结都具备一些什么特点呢？又该怎么写呢？以下是小编收集整理的工作总结书范文，仅供参考，希望能够帮助到大家。

**铁路安全管理感想总结篇一**

安全基本知识培训学习考试题 时间：姓名：得分：

一、单选题（每题2分）

1、在悬空部位作业时，操作人员应（）

a、遵守操作规定b、进行安全技术交底c、戴好安全帽d、系好安全带

2、挖掘机作业时（）不得在铲斗回转半径范围内停留。

a、任何人b、非工作人员c、工程技术人员d、围观群众

3、高压线下，两侧（）以内不得安装打桩机。

a、3mb、15mc、10md、20m4、冷拉钢筋运行方向的端头应（），防止在钢筋拉断或夹具失灵时钢筋弹出伤人。

a、固定b、夹牢c、设防护装置d、远离人

5、移动式手持电动工具，应在电源首端装设额定漏电动作电流不大于（），额定漏电动作时间不大于0.1s的漏电保护器。

a、20mａb、30mａc、40mａd、50mａ

6、脚手架拆除时必须是（）

a、必须由上而下逐层进行，严禁上下同时作业b、可以上下同时拆除

c、由下往上逐层拆除d、对于不需要的部分，可以随意拆除

7、焊机二次侧电源线长度最大不得超过（）。

a、20mb、30mc、40md、50m8、氧气瓶与乙炔瓶的距离不得小于（）。

a、1mb、3mc、5md、10m9、施工现场内所有防雷装置的冲击接地电阻值为不得大于（）。

a、1ωb、4ωc、10ωd、30ω

10、为防止电焊弧光伤害眼睛，应采取的防护方式是使用（）。

a、墨镜b、滤光镜c、平光镜d、风镜

11、（）是安全生产领域的综合性基本法，它是我国第一部全面规范安全生产的专门法律。

a、《建筑法》b、《安全生产法》

c、《建设工程安全生产管理条例》d、《建设工程质量管理条例》

12、安全生产许可证的有效期为（）年。

a、2b、3c、4d、513、《建筑施工安全检查标准》（jgj59—99）是（）。

a、推荐性行业标准b、推荐性国家标准

c、强制性行业标准d、强制性国家标准

14、生产经营单位必须为从业人员提供符合国家标准或者行业标准的（）、并监督、教育从业人员按照使用规则佩戴、使用。

a、劳动工具b、劳动防护用品c、劳动保护d、劳动设备

15、专职安全生产管理人员负责对施工现场的安全生产进行监督检查，发现违章指挥、违章操作的，应当（）

a、马上报告有关部门b、找有关人员协商 c、立即停止d、通知项目负责人

16、工程中涉及深基坑、地下暗挖工程、高大模板工程的专项施工方案，施工单位还应当组织（）进行论证、审查。

a、企业负责人b、项目负责人c、安全负责人d、专家

17、对脚手架工程、施工用电、基坑支护、模板工程、起重吊装作业等专业性较强的项目，要单独编制（）。

a、冬期施工安全技术措施b、雨期施工安全技术措施

c、专项安全施工组织设计d、夜间施工安全技术措施

18、施工现场专用的，电源中性点直接接地的220/380v三相四线制用电工程中，必须采用的接地保护形式是（）。

a、tnb、tn—sc、tn—cd、tt19、潮湿场所开关箱中的漏电保护器，其额定漏电动作电流为（）。

a、15mab、≯15mac、30mad、≯30ma20、行灯的电源电压不应大于（）。

a、220vb、110vc、36vd、24v

二、多选题（每题2分）

1、起重吊装作业中使用的吊钩、吊环，其表面要光滑，不能有（）等缺陷。

a、剥裂b、刻痕c、锐角d、接缝、裂纹

2、在脚手架使用期间，严禁拆除（）

a、主节点处的纵向横向水平杆b、非施工层上，非主节点处的横向水平杆

c、连墙件d、纵横向扫地杆e、非作业层上的踏脚板

3、临边防护栏杆的上杆应符合下列哪些规定？（）

a、离地高度1.0～1.2mb、离地高度0.5～0.6m c、承受外力3000n

d、承受外力1000n4、遇有六级以上强风、浓雾等恶劣气候，不得进行何种作业？（）

a、悬空高处作业b、高处作业c、露天作业d、露天攀登

5、建筑施工中通常所说的“三宝”是指哪些？（）

a、安全带b、安全锁c、安全帽d、安全网

6、对外电线路防护的基本措施是（）

a、保证安全操作距离b、搭设安全防护设施

c、迁移外电线路d、停用外电线路e、施工人员主观防范

7、人工接地体材料可采用（）

a、圆钢b、角钢c、螺纹钢d、钢管e、铝板

8、人工接地体材料可采用（）

a、圆钢b、角钢c、螺纹钢d、钢管e、铝板

9、雨期施工应考虑施工作业的（）措施。

a、防雨b、排水c、防雷d、防模板坍塌e、防滑

10、气瓶的安全使用应注意（）。

a、防止气瓶受热b、正确操作

c、气瓶使用到最后应留有余气，以防止混入其他气体或杂质而造成事故

d、加强气瓶的维护

11、插入式振动器电动机电源开关箱中，应（）。

a、安装漏电保护器b、熔断器选配应符合要求

c、接地应安全可靠d、加防护罩e、加紧急断电按钮

12、安全生产的目的包括（）

a、防止和减少生产安全事故b、保障人民群众生命和财产安全

c、促进经济发展d、减少项目成本e、加快项目进度

13、成功的安全管理有三个方面的重要功能（）

a、建立并完善企业的安全管理政策和组织结构，包括制订主要的安全目标以及评价管理成效

b、计划、量测、总结和评审安全工作，以满足法律要求并且最大限度地降低各种风险

c、制定安全技术标准d、保证计划的有效实施并且报告安全业绩

14、员工参与的安全管理工作包括（）

a、使用危险报告书b、收集职工建议c、使用安全反馈程序

d、计划、量测、总结和评审安全工作

15、目前出现建筑施工事故的主要类型是（）

a、高处坠落事故b、各类坍塌事故c、物体打击事故 d、起重伤害事故

16、根据《建设工程安全生产管理条例》规定，建设单位在编制工程概算时，应当确定建设工程有关安全的（）所需费用。

a、安全作业环境 b、技术改造措施c、安全施工措施

d、质量保障措施e、返工材料变更情况

17、施工单位应当建立健全（），制定安全生产规章制度和操作规程，保证

本单位安全生产条件所需资金的投入，对所承担的建设工程进行定期和专项安全检查，并做好安全检查记录。

a、安全生产教育培训制度b、生产组织机构c、安全生产责任制度

d、质量检查制度e、质量技术交底

18、施工单位应当将施工现场的（）分开设置，并保持安全距离。

a、办公区b、生活区c、作业区d、道路区e、消防区

19、作业人员有权对施工现场的作业条件、作业程序和作业方式中存在的问题提出（），有权拒绝违章指挥和强令冒险作业。

a、批评b、教育c、检举d、控告

20、根据《建设工程安全生产管理条例》施工单位在采用（）时，应当对作业人员进行相应的安全生产教育培训。

a、新工艺b、新材料c、新技术d、新设备

三、判断题（每题2分）

1、乙炔瓶在储存或使用时可以水平放置。（）

2、施工现场停、送电的操作顺序是：送电时，总配电箱→分配电箱→开关箱；停电时，开关箱→分配电箱→总配电箱。（）

3、电焊机的外壳必须有可靠的接零或接地保护。（）

4、攀登和悬空高处作业人员以及搭设高处作业安全设施的人员，必须经过上岗培训，并定期进行体格检查。（）

5、施工前，应逐级进行安全技术教育及交底，落实所有安全技术措施和人身防护用品，未经落实时不得进行施工。（）

6、施工现场用电工程的二级漏电保护系统中，漏电保护器可以分设于分配电箱和开关箱中。（）

7、需要三相五线制配电的电缆线路必须采用五芯电缆。（）

8、配电箱和开关箱中的n、pe接线端子板必须分别设置。其中n端子板与金属箱体绝缘；pe端子板与金属箱体电气连接。（）

9、需要三相五线制配电的电缆线路可以采用四芯电缆外加一根绝缘导线代替。（）

10、施工现场停、送电的操作顺序是：送电时，总配电箱→分配电箱→开关箱；停电时，开关箱→分配电箱→总配电箱。（）

**铁路安全管理感想总结篇二**

2024年新一届部党组上任后，提出了在铁路安全管理工作中引入风险管理办法，构建安全风险控制体系，这是适应新形势、新要求，部党组提出的安全工作新思路。通过认真学习、深入领会铁路安全风险管理的丰富内涵，本人切实感到这是完全符合铁路安全生产实际的科学管理理念和方法，是实现铁路科学发展、安全发展的重要举措。

风险管理，是指为了降低风险可能导致的事故，减少事故造成的损失所进行的风险因子识别、危险源分析、隐患判别、风险评价、制定并实施相应风险对策与措施的全过程。从宏观角度而言，风险管理的对象是存在于系统中的人、物和环境，以及由它们所构成的系统。而从微观角度而言，风险管理的对象就是指风险因子、危险源、隐患和事故。在铁路系统全面推行安全风险管理，就是要结合铁路安全工作实际，通过风险识别、风险研判和规避风险、转移风险、驾驭风险、监控风险等一系列活动来防范和消除风险，形成一种科学的管理方法。具体来说，一是要强化对安全风险的研判，通过对安全风险的科学管控和有效处理，强化安全风险过程控制，防止事故的发生；二是要及时发现生产过程中不符合规章制度、技术标准的情况；三是要对安全管理控制系统实时监测，随时掌握安全风险点的动态状况，及时发现安全生

产过程中存在的 “关键性、倾向性、苗头性”问题，不断强化安全风险过程控制。

结合本人从事铁路基层安全管理的实际，推行安全风险管理需要把握以下几点。

1.要树立安全风险意识。引入安全风险管理的思想基础就是要具有安全风险意识，也就是说在想问题、采用新技术新方法、出台政策规定时要坚持预防第一的原则，充分考虑其中的安全风险，全面预测可能会出现的不正常、不良后果，把问题想在前、考虑在前。

2.安全风险是动态变化的。安全风险点不是一成不变的，随着先进设备的采用、技术的改进、方法措施的完善，风险会发生变化，有的转化为非风险点，有的风险程度会下降，因此在风险管理中要消除一劳永逸的思想、做法，认识到安全风险是动态变化这一特征。

3.风险控制措施要动态调整和完善。正因为安全风险是动态变化的，所以安全风险控制措施也要随着风险的动态变化而要进行不断的调整和完善，只有这样才能使安全风险控制有效。

4.定期进行风险评估。安全风险管理要实行闭环管理，考虑到安全风险是动态变化的，所以必须进行定期风险评估。对

铁路运输全过程要全面开展安全风险评估，通过评估找出安全风险点，并按不同等级进行划分，然后制订相应的控制措施，组织实施，一段时间后要进行效果评估，措施是否有效？风险是否得到控制？若还存在问题，则要强化措施、改进技术等，以确保风险控制在可控范围之内。

5.安全风险点的确定要坚持全员参与、上下结合、定性和定量相结合的原则。安全风险不仅在设备、作业中存在，在管理中同样存在，因此在日常安全风险管理中，安全风险点的确定要广泛发动、全员参与，做到全方位查找、确定。由于作业人员查找的风险点可能只是一个现象描述，需要上下结合梳理、概括、提升，这样才具体通用性和普遍指导性。另外还要注意定性和定量相结合，可以用定量描述的，就用定量方法，比较直观和明确，便于作业层掌握和控制。

安全风险管理引入铁路安全管理还是一个新生事物，需要我们不断摸索，想信经过一定时间，铁路安全风险管理一定会取得明显成效。

**铁路安全管理感想总结篇三**

中南大学

函授毕业论文（设计）

题目 由两起事故的共同点探讨

中间站调车安全控制策略 学生姓名向国良指导老师尹秀良专业班级交通运输2024级完成时间2024年8月

由两起事故的共同点

探讨中间站调车安全控制策略

交通运输2024级专业学生 向国良

指导老师 尹秀良

【摘要】：安全似乎是个生硬的字眼。无论是《安全法》、《劳动法》、《建筑法》，还是《安全生产责任制》、《工伤保险条例》„„这些与安全相关的法律、法规所阐述的每一条制度、每一个规定都是尽量使用最严谨的语言、最简洁的表述来告诉人们在生产生活中，什么需要警惕，做什么事应该采用什么样的方式来如何抓好安全工作？如何使安全工作真正走向长治久安的道路？

2024年3月张家界车务段连续发生两起事故，通过分析，两起事故在作业性质、事故原因、心理角度、把关盯控、责任人职务5个方面存在惊人相似之处。针对事故发生的共性问题，提出中间站安全管理中须从标准化作业、员工业务培训、班组长管理和值班站长管理等方面入手，狠抓落实、注重实效，达到安全生产的目的。面对铁路改革的新形势，必须不断提高中间站的安全管理水平，提高自控、互控能力，以人为中心，坚持严细实机制，是铁路运输安全的当务之急。

【关键词】：事故；共同点；中间站；安全管理

引言

今年3月我段连续发生两起事故：3月5日，我车务段吉首站一名调车长由于违反《调车作业“十不准、十必须”卡死制度》，在调车作业中探入两车钩之间调整钩位、处理钩销，存车发生溜逸将其挤死。事隔不到一个月，3月30日，我段石门县车站又发生一起调车冲突一般事故，造成大破1辆、中破1辆、小破4辆。两起事故是惨痛的，教训也是深刻的。近期安全工作不可谓抓得不紧，年初是春运、节后是保两会、紧接着是过渡期间的维稳，安全整顿活动一个接一个，按道理事故不应该连续发生，但事故还是紧接着发生了，两起事故，看似偶然，但稍加分析，三可以看出两起事故的共同点：

1.1从作业性质来看，两起事故都发生在调车作业。一起是调车人身伤亡事故、一起是调车冲突事故，可见，目前调车作业仍然是事故易发点。如今随着设备不断更新，接发列车发生事故的概率已经大大降低，但调车作业仍然采用落后的平调灯显设备，整个调车作业过程人为控制的因素比重较大，确保调车作业安全的手段主要为遵章作业，人为控制带有情绪化、周期性、波动性等特点，加上设备、环境、气候都可以直接或间接影响到人的情绪、行为，调车安全不确定因素很多，因此调车作业仍为行车事故易发点。

1.2从事故原因来看，两起事故都是由于一系列严重违章作业造成。如“3.5”

事故，调车长严重违反《调车作业“十不准、十必须”卡死制度》之规定进入车档调整钩位、处理钩销违规探入两车钩之间，未带手电、连接员采取防溜措施不彻底、进入车档作业不显示防护信号，是导致事故发生的直接原因。第二起“3.30”事故，首先是调车组人员集体擅自立岗、值班员在调车组人员均未到场的情况下，擅自简化作业程序，违章布置助理值班员一人进行调车作业，诱发了事故的发生。以上充分说明“违章就是杀人、违章就是自杀”、“违章不一定出事故、出事故一定是违章”说的句句都是至理名言。事故发生，必须越过一道道安全卡控环节（其中包括各作业人员卡控即按章作业、设备卡控等），调车联控体内部各作业人员遵章守纪就是保障安全的一道道关口（调车作业中设备卡控作用可以弱化），一旦联控体各个体卡控关失效，也就是所有人员都违章作业或未行使联防互控职责，如“3.30”事故中调车组人员擅自离岗、值班员违章指挥、助理值班员违章单独进行调车作业、机车乘务员超速行驶间断了望，那么事故就会在萌芽状态顺利地冲破调车联控体内部各个安全卡控关从而构成事故。

1.3从心理角度来看，两起事故责任人分别都在不同程度上存在安全侥幸心里。“3.5”事故责任人张文福同志，作为有着20多年工作经验的老调车员，明知规章规定“调整钩位、处理钩销不能探身于两车钩之间”，但是他侥幸地认为这次不会出事，因为此时车列和存车发生移动的可能性非常小，但是事故还是发生了，他为自己的侥幸心理付出了生命的代价。“3.30”事故，调车冲突事故中的责任人值班员在调车组人员均不到位的情况下，安排助理值班员一人进行调车作业，侥幸地认为只有转线一勾活不会出事，助理值班员也侥幸地认为可以胜任，俗话说“麻痹大意引祸至”，当天就偏偏发生了事故。安全心理学中曾经提出过一个规律，当人的某种行为导致不良后果的几率越小，人产生侥幸心理实施冒险行为的几率越大。可见，作业人员的侥幸心里对调车作业安全的危害是十分重大的。

1.4从干部把关盯控来看，两起事故发生当时值班站长均不在事发现场。根据站长“四到场”制度，调车作业必须到场监督把关，客车虽然也是关键环节，但作为值班站长，在二项作业同时进行时，应该知道调车作业显然更需要把关盯控，因为相比之下，调车作业更需要盯控，重点环节把关不到位，势必造成作业人员的违章行为得不到制止，纠正，酿成事故发生。

1.5从主要责任的职务来看，两起事故主要责任人均为班组长。一个是调车长、一个是值班员。班组长是兵头将尾，是作业中最直接的指挥人和安全把关人，他的言行举止将直接影响到整个班组，他标准化作业行为将成为组内成员作业行为的典范，他在作业中表现出来的责任意识和安全意识将带动班组内成员的责任心和安全意识，若是他违章作业、违章指挥，带来的后果是可以想象的。打个比

方，在信号楼呼唤应答标准化作业过程中，值班员不先开口呼唤，信号员和助理值班员也无法执行听取和复诵，整套呼唤应答链也就无法连贯地执行起来。两起事故均是由班组长严重违章引起，他们自己违章作业，也就更谈不上对组员的管理、带动，此时当值班站长对作业把关失控的情况下，现场作业也就真正地完全失控，呈现出“无政府”状态，从而引发严重的后果。可见，班组长在安全生产、标准化作业过程中起到的作用是相当显著的。

2.现以两起事故为镜，提出中间站安全管理的策略：

2.1抓好标准化作业

抓好标准化作业是个系统工程，不能一蹴而就，关键在于习惯的养成。俗话说“冰冻三尺，非一日之寒”，要想纠正职工长期积累下来的坏习惯说起来容易，做起来难。首先要从把关干部入手，端正思想，杜绝“好人主义”，在调车作业巡视检查的过程中，严格以作业标准为准绳，进行对标检查，发现问题或者不标准，必须指出纠正，性质严重的班后召开完工会或分析会进行定性考核；其次，要“一碗水端平”，作业标准对每个员工都是平等的，不能偏袒关系好的职工打击关系差的职工，公报私仇；三是建立长效性督导机制，对职工标准化作业的强化管理不能“时紧时松”，要杜绝 “运动式”、“活动式”、“短期应付检查式”做法，常抓不懈，形成长效性管理机制，逐步扭转长期形成的不良习惯，培养出良好的安全作业习惯。

2.2抓好职工培训教育。

一是加强管理人员尤其是值班站长的培训，不断提高其业务素质，从而胜任调车作业业务指导、监督的职责。

二是抓好基础培训教育。坚持做好每日规章抽考、每月业务学习、业务技能考试等基础工作。

三是实行动态式管理、滚动式教育模式。不要吝惜时间和精力，开好完工会和分析会，调车作业中发现的问题，涉及业务较为复杂的，要召集相关工种召开完工会和分析会，将会取得事半功倍的效果。一来职工受了批评教育考核有申述的机会，通过分析，他可以化解心中对规章或制度的误解，随之心悦诚服地接受批评和考核；二来不光本人受到了教育，周围的同志也会吸取教训，这样的完工会、分析会开多了，干部和职工业务技能都自然也就上去了。

四是加强与调车组职工沟通和交流。多利用平时交谈、聊天的机会与职工探讨业务规章、事故案例、以及日常作业中发生的问题，采取平易近人、非正式的方式听取职工的心声、了解他们的真实心理活动和心态、灌输安全思想安全意识对于自己的工作生活家庭的极端重要性，从而逐步提高员工们的安全意识和安全责任意识。

2.3发挥班组长管理作用

一是用制度约束班组长安全职责。调车长的职责义务要做到制度化、标准化，要使每一名调车长清楚认识到自己作为班组长“要负怎么责”和“怎么去负责”，“不负责会造成什么后果”。

二是形成班组长能上能下的良性循环机制。要定期对调车长进行综合测评，安全成绩不合格责任心差的班组长要通过“制度”将其淘汰，从而使一批业务强、责任心强、工作有热情的年轻职工走上班组长管理岗位上去，为安全生产注入新鲜的血液。

三是利用激励机制，倡导班组和谐统一、团结协作、争先创优、共保安全的良好氛围。以自然调车班组为单位，确定周期性的奋斗目标，班组实现后车站奖励该班组一定数额的班组活动经费，由调车长组织班组成员开展有意义的联谊活动，这样既增进班组成员之间的友谊，又促进班组争先创优的安全意识，从而确保了作业的安全。

2.4强化值班站长把关盯控作用

一是值班站长必须以身作则，按章办事，起到模范带头作用。“打铁先得自身硬”，管理者首先就要带头做到标准化，从衣着穿戴、四到场制度落实、值班工作制度的落实方面做起，“己所不欲勿施于人”，自己都做不到，凭什么要求别人去做？

二是保持清醒头脑、从纷繁复杂的工作中理清头绪，分清重点，做到预先控制，抓住安全关键环节，做好事故易发点的把关盯控工作。

三是值班站长的工作实绩要实行量化指标考核机制。从查岗次数、查违次数等方面入手，量化值班站长的工作，按月度进行奖励考核，增大值班站长工作压力，提高值班工作质量。

综上所述，只有做好调车作业前的各项准备工作，才能确保安全生产的万无一失，因此我们一定要增强搞好安全生产的责任感，全面落实安全管理机制。同时我们一定也要清醒的认识到，保安全就是保自己，违章违纪就是害自己，遵章守纪受益，违章乱纪害人，要对自己，对家庭，对企业，对社会持高度负责的态度，认真落实好与自己本职工作有关的规章制度，进而确保运输生产的绝对安全。

结束语

交通运输业是国民经济发展具有全局性和先导性的基础产业，是搞活流通，提高社会经济效益的重要环节和必要条件。随着全球的经济形势发展，运输市场也在发生重大的变化。铁路调车安全作为首要的前提，对拉动全球经济，对全路的路网运输，所起的作用是举足请重的。这几年来，货运的运输量在逐年大幅上涨，产生了良好的经济效益和社会效益。但我们同时也应看到，现在各种运输方

式都在发生着日新月异的变化，高速公路的快速发展，航空公司的改革整合，水路运输也在逐步加快步伐，随着中国加入wto，外国运输公司也将进入中国市场。全国的运输市场在不断出现新的情况，新的特点，如何在这场没有硝烟的战争中，抢得先机，如何把铁路运输市场做大，铁路调车安全工作将是极为重要的。我们一定要立足当前，密切关注市场，深入开展市场调查与分析，不断完善安全管理机制和体系，不断采取新的管理理念，不断研究安全新课题，才能在激烈的市场竞争中立于不败之地。我们只有认清形势，理性思考，迎难而上，努力抓好中间站安全管理工作，确保运输安全有序可控，才能为推动铁路跨越式发展创造良好环境。

参考文献

[1] 葛闻安.车务安全工作.铁路安全教育，1994年10月，55—72页

[2] 唐青民.加强铁路企业的班组建设.铁路运输改革与管理,1996年3月,64—91页

[3] 刘光贤.车务行车安全人员管理.铁路行车安全管理指南，1993年5月，33—52页

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找