# 铁路组织论文范文格式优选7篇

来源：网络 作者：蓝色心情 更新时间：2024-06-09

*铁路组织论文范文格式 第一篇1法国铁路管理体制改革实践法国高速铁路发展现状法国铁路管理体制法国高速铁路的建运机制是典型的“建运分离”模式，即高速铁路的建设与运营分属2个不同的法人，建设法人与运营法人之间是契约关系，同时，运营公司（SNCF）...*

**铁路组织论文范文格式 第一篇**

1法国铁路管理体制改革实践

法国高速铁路发展现状

法国铁路管理体制

法国高速铁路的建运机制是典型的“建运分离”模式，即高速铁路的建设与运营分属2个不同的法人，建设法人与运营法人之间是契约关系，同时，运营公司（SNCF）还负责高速铁路的维护工作，

融资模式铁路项目

运营管理体制

法国铁路市场化改革

法国铁路监管体系

在法国，国营铁路公司属于垄断性的公共机构，而国家对国铁的管理主要是通过以下3种形式：①派代表参加国铁的董事会。政府直接任命或者决定公司董事长和总经理人选。②向国铁派常驻代表进行监督。政府为监督企业的管理，向国营铁路公司派常驻代表，监督和管理其日常经营活动。代表主要来自2个部门，即财政部和铁路主管部（运输部）。财政部的代表也被称之为铁路财务总监，负责监督公司的财务、国有资产的使用情况等；运输部的代表主要负责检查技术、设备等方面的情况，并向运输部汇报。③通过签订计划合同实现目标管理。

法国高速铁路的安全管理模式

自法国高速铁路投入运行以来，其以安全性、快速性、便捷性和舒适性等吸引了广大乘客，成为了人们出行时的首选交通工具。30年来，法国高铁共运送旅客17亿人次，在此期间未发生较大的安全事故。由此可见，法国对高铁的安全管理非常严格，

2对河北省城际铁路建设的启示

建设融资方面

**铁路组织论文范文格式 第二篇**

中文摘要

ABSTRACT

图与附表清单

1 引言

1-1 研究背景和意义

1-2 文章结构

1-3 论文特色和创新点

2 相关文献回顾

2-1 效率的定义

2-1-1 生产效率的界定

2-1-2 技术效率的两种概念

2-2 铁路运输效率的研究方法

2-2-1 指数分析法

2-2-2 经济计量法

2-3 铁路运输效率实证的演变

2-3-1 应用指数分析法实证的演变

2-3-2 应用经济计量法实证的演变

2-4 我国铁路运输效率的研究现状

2-5 研究综述小结

3 我国铁路运输效率实证的基本理论

3-1 实证模型的选择

3-2 DEA模型

3-2-1 DEA的基本思想

3-2-2 DEA方法的四个基本模型

3-2-3 模型的解释

3-3 Tobit回归模型

3-4 Mann-Whitney U和Kruskal-Wallis

4 我国铁路运输效率的实证分析

4-1 决策单元(DMU)的范围界定

4-2 投入产出指标的选择

4-2-1 投入产出指标的选取原则

4-2-2 投入产出指标的选取

4-3 数据的收集和处理

4-4 效率分析实证研究及结论

4-4-1 效率估计结果

4-4-2 时间趋势分析

4-4-3 敏感度分析

4-4-4 变量差额分析

4-4-5 影响因素分析

5 结论与对策

5-1 小结和需要继续深化研究的问题

5-2 对策建议

参考文献

附录A

附录B

附录C

附录D

附录E

附录F

附录G

**铁路组织论文范文格式 第三篇**

ABSTRACT

第1章 绪论

1-1 论文研究背景

1-2 论文研究意义

1-3 国内外研究现状

1-3-1 国外研究现状

1-3-2 国内研究现状

1-4 论文研究内容和主要思路

第2章 换乘枢纽概述

2-1 换乘枢纽的演变过程

2-1-1 城市发展与换乘枢纽的关系

2-1-2 换乘枢纽形成机理分析

2-1-3 换乘枢纽的发展阶段

2-2 换乘枢纽的功能及需求特性

2-2-1 换乘枢纽的功能

2-2-2 换乘枢纽的需求特性

2-3 换乘枢纽影响因素及发展条件

2-3-1 换乘枢纽影响因素

2-3-2 换乘枢纽发展条件

2-4 我国换乘枢纽的发展分析

2-4-1 目前存在的主要问题

2-4-2 发展方向

第3章 铁路运输与城市轨道交通的换乘

3-1 概述

3-1-1 两种交通方式不同点分析

3-1-2 换乘原则

3-2 运输能力匹配程度分析

3-3 换乘枢纽的换乘模式研究

3-3-1 线路衔接方式

3-3-2 换乘枢纽的空间组织形式

3-3-3 换乘枢纽的换乘模式

3-3-4 换乘衔接合理性分析

3-3-5 衔接与换乘方式的影响因素

3-4 换乘枢纽布局研究

3-4-1 布局的基本思路

3-4-2 布局模型分析

3-5 换乘枢纽信息系统的构建

3-5-1 现状分析

3-5-2 信息系统规划目标

3-5-3 信息系统的总体结构

3-5-4 技术支持手段

本章小结

第4章 换乘系统综合评价

4-1 评价指标体系的建立

4-1-1 概述

4-1-2 评判指标体系建立的原则

4-1-3 评价指标体系的建立

4-1-4 指标计算

4-2 评判方法的确定

4-2-1 模糊综合评判法的基本思想

4-2-2 模糊综合评判的基本原理与步骤

4-2-3 模糊综合评判的数学模型

4-3 基于模糊综合评判的换乘系统评判分析

4-3-1 建立评判集

4-3-2 各因素权重的确定

4-3-3 模糊综合评判

1、研究结论

2、研究展望

参考文献

攻读硕士学位期间发表的论文及研究成果

下面是铁路运输论文提纲格式,希望能解决毕业生们的铁路运输论文大纲怎样写的相关问题.

铁路运输引用文献:

**铁路组织论文范文格式 第四篇**

ABSTRACT

1 引言

1-1 研究背景

1-2 研究意义

1-3 研究内容与结构

1-4 研究方法

2 文献综述

2-1 企业绩效评价

2-1-1 从战略角度选取指标

2-1-2 从EVA的角度选取指标

2-1-3 从财务角度选取指标

2-1-4 从其他角度选取指标

2-2 国有企业绩效评价

2-2-1 xxx所属\*企业综合绩效评价

2-2-2 铁路运输企业绩效评价

2-3 国有企业改革

2-3-1 国有企业改革历程

2-3-2 国有资本分类与监管

2-4 文献述评

3 既有铁路运输企业绩效评价体系分析

3-1 铁路运输企业现状

3-1-1 铁路改革

3-1-2 铁路运输企业特征

3-1-3 铁路运输企业分类

3-1-4 铁路运输企业经营现状

3-2 铁路运输企业绩效评价

3-2-1 既有铁路运输企业绩效评价体系

3-2-2 铁路运输企业既有评价体系存在问题

4 新形势下铁路运输企业绩效评价体系构建

4-1 新评价体系构建思路

4-1-1 体现科学考核

4-1-2 体现分类监管

4-1-3 体现价值考核

4-1-4 体现战略考核

4-1-5 体现横向对比

4-2 新评价体系指标设计

4-2-1 体系构建分析

4-2-2 指标选取分析

4-2-3 基础指标

4-2-4 战略指标

4-2-5 监控指标

4-3 新评价体系评价流程

4-3-1 评价机构与评价对象

4-3-2 评价指标权重

4-3-3 考核评分

4-4 新评价体系结果运用

4-4-1 考核等级评定

4-4-2 考核奖惩

4-4-3 结果运用

5 新评价体系在实践中的运用

5-1 铁路运输企业上市公司情况简介

5-1-1 大秦铁路股份有限公司

5-1-2 广深铁路股份有限公司

5-1-3 铁龙物流股份有限公司

5-2 既有评价体系评价结果

5-3 新评价体系评价结果

5-3-1 新评价体系评价结果

5-3-2 新评价体系评价结果运用

5-4 对比分析

5-4-1 考核指标方面

5-4-2 考核方式方面

5-4-3 评价结果方面

6 总结

参考文献

附录A

**铁路组织论文范文格式 第五篇**

1我国铁路管理的现状

在我国铁路事业发展中，人们主要是采用垄断经营体制来对铁路进行有效的管理，从而实现铁路企业国有化管理。不过，从当前我国铁路管理工作的实际情况来看，这种管理体制在运用的过程中，虽然有效的解决了现代化市场经济失灵问题，促进了我国铁路部门的生产效率，但是其中也存在着市场冲击问题，这就使得人们在铁路管理工作中存在着许多的问题。这不仅加大了我国的财政负担，但是阻碍了我国铁路事业的发展。由此可见，在当前我国铁路管理工作中，存在着许多的问题，这就对铁路事业的发展有着严重的影响，因此我们现代化铁路管理工作中，我们就要将一些新型的管理理念应用到其中，从而对现阶段我国铁路管理体制进行改革，打破我国铁路行业的垄断局面，使得铁路事业的公共职能得到充分的发挥，让我国铁路行业的石材竞争能力得到进一步的提高。

2铁路管理体制的改革和实践

从当前我国铁路管理的现状来看，人们在铁路管理工作中还存在着许多的问题，这就对现代化铁路管理工作有着严重的影响，阻碍我国国民经济的增长。因此我们就要引用西方发达国家铁路管理的相关理念，在根据其实践活动，来对我国的铁路管理体制进行全方位的改革。一般来说，我们在铁路管理体制改革中，主要是从以下几个方面入手：

政府管理职能的科学化。

企业市场主体制度的确立。

目前人们在铁路管理工作中，其铁路企业管理制度的发展主要分为两个阶段，第一阶段，主要是将政企进行划分，从而对铁路资产进行相应的清理和整理，从而保障铁路资产的透明性。不过，从我国铁路行业发展的实际情况来看，我国在铁路管理的过程中，虽然人们已经铁路管理进行政企划分，但是，铁路企业资本仍属于国家独有，这就使其市场主体地位无法得到有效的保障。因此我们在对其市场主体制度进行改革的过程中，就要对企业市场主体制度进行确立，并且颁布并实施相关的规范制度。从而使得人们在促进我国铁路发展建设的同时，也有利于对铁路资产的保护，以满足现代化铁路管理的相关要求。而铁路股份制改革作为铁路市场主体改革的第二阶段，对其进行股票发行，不仅有利益国内外资本的收集，还使得铁路企业的市场地位得到进一步的提高。而且我们在铁路管理的过程中，人们也将许多创新型的管理体制应用到其中，这样不仅有利于铁路企业的经营管理，还使其绩效得到大幅度的提升，使得铁路服务管理的质量得到有效的提升。

网运分离的经营模式。

3我国铁路管理体制的改革措施

政府管制职能要独立化和科学化。

政企职责不分一直是困扰我国铁路系统发展的症结所在,我国应当对政府现行职能作出根本性调整,明确规定政府的管理职能。xxx作为铁路行业的管理机构,代表国家行使管理权力,可以规范行业的经营行为,对行业政策和规则进行管理,履行《铁路法》等规定的行业管理职能,但是不得从事商业经营行为,对于带有直接经营性质的活动,可以让渡给铁路市场的其他企业来进行。政府不应直接干预企业的生产活动,可以采取激励性管制手段,间接地利用市场机制引导其商业活动。

完善铁路企业的市场主体制度。

**铁路组织论文范文格式 第六篇**

Abstract

第一章 引言

1-1 选题背景及意义

1-1-1 研究背景

1-1-2 研究意义

1-2 文献综述

1-2-1 国外理论研究

1-2-2 国内研究现状

1-3 研究方法及论文框架

1-4 可能的创新点及不足

第二章 我国铁路运输业的发展及与税收制度的关系

2-1 我国铁路运输业发展现状

2-1-1 我国铁路运输业发展历程

2-1-2 我国高速铁路发展现状

2-1-3 我国铁路发展的特点

2-2 我国铁路运输业在国民经济中的地位

2-2-1 改善我国区域经济结构布局

2-2-2 促进我国产业结构升级优化

2-2-3 推动我国经济实力不断增强

2-2-4 铁路运输业发展促进社会进步

2-3 我国相关税收政策与铁路运输业发展之间的关系

2-3-1 税收对于铁路运输业资本形成的影响

2-3-2 税收政策对铁路运输业技术进步的影响

第三章 铁路运输业征收营业税的困境

3-1“营改增”前铁路运输业中营业税政策

3-1-1 铁路运输业征收营业税一般性规定

3-1-2 铁路运输业营业税特殊规定

3-2 铁路运输业征收营业税的困境

3-2-1 阻碍我国市场经济深化改革发展

3-2-2 削弱税收公平

第四章 我国铁路运输业“营改增”的影响分析

4-1 “营改增”总体影响概述

4-2 “营改增”对我国铁路运输业税负的影响

4-2-1 流转税的影响分析

4-2-2 企业所得税的影响分析

4-2-3 企业总体税负影响分析

4-3 “营改增”对我国铁路运输业的其他影响

4-3-1 对经营成果的影响。

4-3-2 对票据管理的影响

4-3-3 对物资采购管理的影响

4-3-4 对会计核算的影响

4-3-5 对财务人员素质的影响

4-4 “营改增”对政府的影响

第五章 对策研究

5-1 加强经营管理

5-1-1 梳理企业上下游关系，强化管理和服务

5-1-2 做好企业内部对于“营改增”的相关培训工作

5-2 实行税收筹划

5-3 寻求相关部门的财政扶持

第六章 结论及展望

参考文献

在读期间研究成果

**铁路组织论文范文格式 第七篇**

1合资铁路现状

2合资铁路发展过程中存在的主要问题

经营效益有待改善

由于资本金不足，合资项目存在大量银行借款，还贷压力大,财务费用占营业成本的比例大，导致经营严重亏损。

高铁动车组上座率不高，冬季与夏季呈现不均衡状态，客专车站大多远离市区，不方便旅客出行。比如哈大高铁冬季每天开行动车组67对，夏季每天开行动车组79对。但是受东北地区特别是北部地区经济环境影响，除去节假日出行高峰期外，动车组上座率不高，而且淡旺季差距明显，导致客专公司的收入不理想。另外，高铁新建的车站都选址在城区边缘或市郊，新车站的选址满足了各地方政府依托高铁建设新城区，但是客观上造成旅客乘坐高铁列车不便利而减少部分客流。

高铁票价比较低，市场需要培育期。因铁路票价受国家管制，高铁票价定的非常低，与高额的投资规模不成比例。中国高铁的价格只有日本的1/4，平均来看，中国高铁每公里票价只有元，远低于法国、日本、德国。另外，高铁市场需要培育期，目前，百姓习惯了低票价，对高铁的接受程度还有待提高，廉价和基本的舒适程度比节约几个小时时间而花费三倍以上的车票价格更重要，这些因素都导致了高铁收入不太理想。

经营收入比较单一，资产的综合开发没有实质突破。目前，合资公司营业收入主要为客货运输收入，经营与市场脱节。由于合资公司现有管理体制和机构及人员配置与市场脱节，没有能力对合资公司的资产进行综合经营利用与开发。合资公司作为法人主体、经营主体的作用没有充分发挥。在货源组织、客源组织方面完全依赖铁路局，自身在资金、人员上不具备经营的能力，没能体现合资公司法人主体和市场经营的主体地位。

部分资产权属不清

受工程配套建设等因素影响，铁路工程投资形成的资产与合资公司运营管理的资产不统一，存在部分投资主体多元化和资产边界交叉的情况。资产界面不清也导致了铁路局在与合资公司签订委管合同时在交叉资产上存在很多争议。

规范管理和资产经营开发理念意识有待加强

一是缺乏明确的委托费用标准；二是对重大经营事项缺乏有效沟通协商；三是合资公司普遍存在缺乏主体责任意识，开拓市场的积极性不高，更缺乏依托自身优势开展资产经营开发的主动性；四是没有明确的专业部门、专业人员进行市场营销和开发。

管理体系和运行机制有待完善

一是存在行政化管理问题，缺乏依法行使股权管理的观念意识和制度体系，重大事项不履行公司内部决策程序的现象时有发生；二是部分合资公司多数高管人员兼任董事、监事，经营层与决策层重叠，公司治理结构难以有效制衡；三是缺乏有效的激励约束机制。合资公司对经营层尚未建立考核评价机制，经营层责任意识和积极性有待提高。

3新形势下，如何加强合资铁路管理

构建股权管理体系和运行机制

为加强对合资公司的管理，铁路局应明确合资公司的管理部门，履行国铁股东管理职责，强化股权行使、公司治理、资产监管等职能作用。会同其他股东规范合资铁路公司股东（大）会、董事会、监事会议事规则，指导合资公司完善内部管理制度，落实经营班子经营管理责任，确保公司治理权责清晰、运行高效。通过公司治理机制加强对合资公司的指导与监督，依法落实投后管理权益。

建立健全考核奖惩制度，适时推出合资铁路公司绩效考核办法

铁路局做为控股的国铁股东，应建立对派出高管人员的履职考核机制，加强履职监管，并指导合资公司建立安全生产、经营业绩等激励约束机制，落实经营班子责任，确保安全基础持续加强，经济效益明显提高。

做好新建土地综合开发工作

根据《xxx关于改革铁路投融资体制，加快推进铁路建设的意见》精神，研究和争取新建合资铁路支持政策，加强经济效益论证，推行“铁路建设+综合开发”模式，为开展经营开发创造条件。在前期工作和建设管理过程中，提前介入，以项目经济与技术分析、财务评价分析为依据，研究政府补贴、资源争取、经营开发、对外投资方案，同步开展综合经营开发前期研究，编制综合经营开发机会研究报告和综合经营开发方案，纳入项目前期工作和合资公司组建方案，为后续经营创造条件。

积极探索研究推进合资公司重组整合

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