

# 最新中医发展论文参考文献(优秀5篇)

人的记忆力会随着岁月的流逝而衰退，写作可以弥补记忆的不足，将曾经的人生经历和感悟记录下来，也便于保存一份美好的回忆。相信许多人会觉得范文很难写？下面是小编为大家收集的优秀范文，供大家参考借鉴，希望可以帮助到有需要的朋友。

## 中医发展论文参考文献篇一

随着铁路跨越式发展,撤销分局、路局直管站段、生产力布局调整等一系列措施的实施,铁路的各项改革发展进入了崭新的时代,新的管理体制对统计工作提出了新的要求。而铁路统计还存在着统计机构不完善、统计人员不稳定、统计技术手段落后等种种弊端,进行铁路统计改革已刻不容缓。充分利用现有的信息资源,构建统计信息平台,是铁路统计发展的重要方向。

### 1铁路统计的现状

统计机构改革滞后制约着统计职能的发挥随着铁路改革的深入发展,铁路各部门对统计工作的要求不断提高,由统计提供的各种数据越来越成为领导决策、政策制定的重要依据,统计指标也是铁路财务清算的重要来源。需要进行的统计工作不断增加,但相对于不断增长的统计工作量,统计机构不但没有加强,反而是不断弱化。撤销分局,路局直管站段后,生产力布局不断调整,各站段进行机构整合,很多站段撤销了专门的统计科室,合并到其他科室。没有了专门的统计机构,就造成政令不畅,上传下达出现延误。但机构改革又不可避免,针对此种情况,只有充分利用现代化信息系统,才能够保证统计工作的顺利完成。

统计干部队伍的素质亟待提高铁路统计工作目前存在着基础

薄弱、产品质量不高、指标体系不健全、信息资源严重浪费等问题。其根本原因是铁路统计人员的综合素质不高,铁路统计干部队伍的状况令人担忧。铁路要实现跨越式发展,必须走信息化道路。只有实现信息化,才能准确掌握运输生产情况,科学地进行组织指挥;才能跟踪市场动态,了解竞争对手情况,提高竞争能力;才能合理配置资源,提高经济效益。目前,铁路统计队伍的素质与信息化的要求差距甚远,统计资料和统计手段仍然停留在习惯的逐级上报方式上,内容单一、周期过长、动态性差、缺乏反馈。

统计质量不高统计质量是统计工作的生命线,但现有的技术手段落后,许多报表仍停留在手工填写、电话上报的程度。即便是使用计算机上报,也是各个系统单独处理,互不校验。上报完成后,没有反馈信息。充分利用信息技术手段,加强数据校验,畅通信息交流渠道,不仅能使上行数据规范、准确,而且使下级机构也能使用相应的统计数据。

2构建铁路统计信息平台的必要性及可行性

3构建铁路统计信息平台的有效措施

## 中医发展论文参考文献篇二

目前铁路在人们社会的交通生活中占据重要的地位,促进了铁路的跨越式发展。近些年来我国铁路项目的不断增多,技术和质量要求也越来越严格,铁路企业也面临一些发展中的问题。因此,提高企业管理水平和能力也迫在眉睫,传统的信息处理无法满足实际的需要,需要大力的推进信息化的进程。本文将对铁路工程信息化的运用进行详细的分析。

### 【关键词】

建设项目; 信息化; 发展措施

## 1我国建设项目信息化的现状

铁路是一个复杂性的系统工程，投资大、系统多、建设周期长等特点，在建设过程中会产生大量的信息，而对于这些信息的正确处理，是工程顺利完成的重要部分。我国铁路建设单位的信息化水平，与国外的现代化理念和信息技术仍有很大的差距，不能满足铁路快速发展的当今社会。因此，需要建立一个庞大的行业性信息管理系统，具备兼现状管理与现代管理的适应能力，提高专业技术内涵，从而提高工作效率，促进铁路行业的快速发展。

## 2铁路建设项目信息化建设的应用

搭建信息管理平台，优化升级信息系统

建设工程管理信息化的概念

建设工程管理包括项目模式确定、项目管理组织设置、各涉及的单位或部门进行职能划分和协作关系、具体的工作流程、涉及的物资设备管理、合同管理、财务管理、现场施工管理等多个环节。因此，要建立一个涵盖多层次的管理信息平台，从而实现信息的整合和交换的标准化，以确保各项工作顺利展开。通过信息化手段来监控各业务板块，协调相互的沟通，促进项目管理工作的有序推进。

立足整体，科学规划信息资源

信息化管理首要是做好信息资源的规划，具体包括建设项目从项目立项到竣工各个阶段信息的采集、处理、分析、传输和保存，铁路工程建设的整个过程中做好工序间、部门间的信息传播、交流与沟通，让信息数据成为一项资源来为铁路工程建设提供科学的依据，依据已有的信息数据来规划资源，理顺工程施工流程，创建一个科学化的信息模型，实现铁路工程建设管理的信息化与智能化。

## 聚集优势资源，高效开发与利用

铁路工程建设中势必涉及到多种信息、铁路建设项目信息化建设的应用与发展文/孙立强目前铁路在人们社会的交通生活中占据重要的地位，促进了铁路的跨越式发展。近些年来我国铁路项目的不断增多，技术和质量要求也越来越严格，铁路企业也面临一些发展中的问题。因此，提高企业管理水平和能力也迫在眉睫，传统的信息处理无法满足实际的需要，需要大力的推进信息化的进程。本文将对铁路工程信息化的运用进行详细的分析。摘要多项资源的运用，必须切实贯彻执行铁路工程建设信息化的相关标准与规定，充分利用现代信息技术、智能技术来广泛聚集优势信息资源，深入开发与利用这些信息资源，使他们支持铁路工程建设，以市场化为手段，围绕铁路工程项目建设这一核心，深入施工现场，从施工现场到工程建设管理深入挖掘多种信息资源、并深入利用其中有用的信息，为铁路工程建设提供科学的依据。

## 实效、适用性地优化信息系统

铁路工程建设的信息化管理得益于高端、先进的信息系统的支持，创建一个健全完善的信息系统，依托于此系统来为工程建设提供多种信息资源和数据，然而，也要不断地优化、升级信息系统，提高信息系统运行水平，优化调整信息系统内部功能。

## 信息资源的规范化管理

必须严格按照国家的相关规定来规范信息资源管理，信息资源的管理与系统的建设要逐步开展，从铁路工程信息的获取、实施到应用都需要合规合法，这其中需要建设单位的引导与监督，协调好施工单位、监理单位和建设单位内部部门之间的沟通，使其充分参与到信息资源获取与运用工作中。

## 3铁路建设项目信息化管理的措施

## 构建进度管理信息化支撑体系

经过“十二五”期间的探索实践，初步构建了以工程调度系统为核心，以电子施工日志为数据采集手段，以施工组织管理为主线的建设项目进度管控信息化支撑体系。

### 工程调度信息系统

为了及时、全面掌握建设项目进展情况和存在问题，快捷、高效地发出调度指令，组织研发投产了工程调度指挥系统，建立起覆盖施工单位标段、建设单位指挥部、铁路公司（铁路局）、总公司的4级调度指挥平台。通过调度指挥系统，及时收集在建大中型项目月报、工程周报和重难点控制工程日报，将影响项目推进的问题进行梳理分析，提请总公司建设协调例会研究解决，充分发挥了组织推进信息中枢的作用。

### 电子施工日志管理系统

电子施工日志是记载施工现场技术、进度、安全、质量控制过程等有关施工活动的综合性记录，是工程竣工验收资料的重要组成部分。总公司组织研发了电子施工日志管理系统，并在全路22个建设项目开展试点。试点单位普遍反映电子施工日志好用、易用，便于及时、准确记录现场工作情况，并为建设项目精细化管理提供基础数据。

### 施工组织管理信息系统

施工组织管理信息系统结合电子施工日志的进度数据或工程调度图形化周报的进度数据，对重难点及控制性工程的进度推演和预警提示，强化了施工组织“红线”管理。重难点控制方面，隧道按工作面、桥梁按架设单元、铺轨按铺架单元，每日采集进度数据，动态推演施工组织进度和与铺轨线的关系，突破铺轨“红线”时进行预警、报警。

### 中医发展论文参考文献篇三

全面提高企业全体人员的纳税意识，可以从企业文化建设的方面着手，在企业文化的创建中强调纳税的义务与重要意义，从观念到行为上将被动纳税转化为主动纳税，在源头上实现自觉积极的效应[3]。同时要做好纳税筹划工作，并将其列入到各种业务的规划中，以发挥筹划的作用，尽可能采用纳税成本低的方法开展经营活动，提高纳税质量，降低风险。

#### （二）建立健全铁路运输企业内控制度强化增值税的特色体现

相关的铁路运输企业要尽快对自身的管理制度与应对方法进行审视与修改，以强化增值税特色的体现为基础，建立有效内控制度。如有关专用发票的使用和管理的相关制度中，必须对运行的流程进行详细的规范，同时保障发票在使用过程中的安全性，或是及时全面的修订采购业务内控工作的具体流程，在选择供应商时将具备增值税提供资质的条件作为重要的参考方向，保证物资的采购都能获取增值税抵扣凭证。而在销售业务的内控流程方面也应得到修订，必须深入了解并确定客户的税务身份，以提供准确的发票种类。

#### （三）严谨对待抵扣进项税额的工作有效降低税务风险

企业在进行进项税额抵扣的工作时必须谨慎，以分账核算的财务处理方式进行，分出属地缴纳、汇总缴纳、增值税应税销售额、营业税应都可以通过一定的比例重新进行划分与分配，对于一些不需要抵扣的数额要及时转出，并保证与常规方式相符，以达到降低风险的目的。

#### （四）建立健全税务风险评估制度做到将风险的防范于未然[4]

明确各种有关税务风险管理的条例出台要求，并积极设立岗位管理职务和部门，加强内部管理责任，同时参与企业重大的战略规划及经营决策制定，税营业额等，如办公室日常办公用品的发票与其他发票出现混乱，对相关的税务风险进行跟踪与监控，连续性地收集内外部信息，通过识别、分析、评价风险，找到企业运营过程中各种潜在的风险元素，制定对策，形成闭环回路，最终抵制税务风险造成的不良影响。

## 中医发展论文参考文献篇四

在实行“营改增”以后，我国铁路运输企业对改革后的经营模式、资金价格体系以及各项目之间的供应链产生变化的情况还无法适应，下文针对当前我国铁路运输企业具体的经营活动和业务展开分析，论述有关增值税风险的相关内容。

### （一）购进环节风险

在购进环节中存在了很多风险，分别表现为：（1）出现很多异常的不得抵扣进项税的抵扣凭证，很大程度在于增值税抵扣凭证的不规范上；（2）进项税抵扣的操作不合常规，出现不应该纳入抵扣范围却被纳入，或是由于在转出进项税额时没有遵循相应的转出方法而直接将纳入程序取消；（3）逾期以后并没有将发票抵扣，办理认证的期限超过了规定的时间，或者是没有在预期中将清单报送，最终导致进项税无法进行抵扣；（4）开出的发票清单不符合常规，如果在汇总时开具了增值税的专用发票，与此同时还要必须利用防伪税控的形式开具相应的货物清单，且这个清单的格式具有统一性，不容许其他的清单将其替代；（5）还包括其他的可以取得凭证却因为各种内外在因素而无法取得的情况，也属于购进环节的风险。

### （二）存货储备风险和生产环节风险

在存货储备环节与生产环节存在了很多风险，如：（1）除去

一些比较普遍的损失，其他的存货没有以进项税额的方式处理，于是被列入到存货储备风险的范畴中；（2）一旦存货的用途发生了改变，且应用在了非增值的税收项目当中，或是其他属于个人或集体的免征增值项目上，均没有以进项税额转出处理风险；（3）进项税额的负担包括了增值税与非应税的各个项目，但却缺乏具体的归类与划分，因此期间存在了一定的风险。

### （三）销售环节风险

销售环节的风险也不容忽视，主要包括以下几个方面：（1）没有明确增值税纳税出现的准确时间，而在会计制度中与具体的销售额时间上存在一定的误差，于是风险出现；（2）被定义为销售的多种行为中，却没有根据货物计税的价格规定税额的情况；（3）没有对数额进行分账的核算，存在的各种混淆销售行为或是兼营非增值税应税项目没能得到准确的区分；（4）对销项税额最终的确定并不完整，比如，在购买方处收取的价外费用以及其他价款，在遵循会计制度的核算原则下，都应该将其纳入应纳税额销项税的计算当中。

### （四）其他环节风险

其他环节风险包括汇总缴纳、属地缴纳销项税额、进项税额等混淆不清的情况；在确定了销售收入的情况下，却无法将成本和销售实现同步，无法及时跟进进项税额，使得在增值税缴纳的过程中有大量的现金流出，并占用了有效资金；我国当前铁路运输的开票点分散且数量较多，关于增值税的发票管理工作难度与风险都有所增大；相应的税额抵扣试点在尝试性运行以前出现了各种无法保留抵税额的情况，于是风险产生。

## 中医发展论文参考文献篇五

铁路运输进款清算的总体思路是：收入来自市场，旅客运输、



专业运输承运结算，普通货运分段计算，提供服务相互清算。现行铁路实行“模拟区域运价、管内现收清算、直通作业清算、服务相互补偿”的运输收入清算办法。不同铁路类型的企业主体之间，按“分段计算”进行清算，在铁路局之间按“管直”清算，即管内货运进款全部归己，直通货运按运行、发送、到达分别清算。直通运输收入采用“模拟区域运价”清算方式进行营业收入的清算，模拟区域定价，根据全路某运输产品(或作业)的统一运价和模拟区域运价定价系数确定，模拟区域定价系数是根据各铁路局完成同类运输产品(或作业)的标准成本与全路平均标准成本的比例关系确定。

(一) 客运收入进款的清算。与旅客列车运行直接相关的客运收入原则上作为列车担当企业的客运营业收入，其余客运收入作为收款企业的客运营业收入。客运进款包括：旅客票价进款、卧铺订票费进款、车站候车室空调费进款；旅客票价进款，包括基本票价进款和浮动票价进款。(1) 旅客票价、卧铺订票费的70%，列车补票进款清算给列车担当企业，卧铺订票费的30%、客票发展金等其他杂项收入归发售企业，车站候车室空调费由总公司统筹分配。(2) 行包专列运费进款，原则上全部清算给组织列车开行的企业，但是，其中外企业加挂车辆所取得的进款清算给车辆加挂企业。(3) 进入或通过合资铁路、股份制铁路、地方铁路及临管线实行分段计费高于国家铁路运价部分的票价进款，全部清算给线路所属企业，作为其客运营业收入中的浮动票价收入。

## (二) 普通货运收入进款的清算

1、普通货物运费进款的清算总体原则。(1) 普通货物运费进款包括：整车、零担运输的各种货物运费(含国际联运国内段运费、变更到站运费)、快运费，自备机车、货场和租用机车，货场挂运费、空车回送费等。(2) 普通货物运输进款，在执行不同运价政策的主图之间实行“分段计费”，在相同运价政策下不同企业类型的主体之间按“分段计算”的办法清算，之间作为相应企业(主体)的货运营业收入。

2、国家铁路与股份制铁路之间普通货物运费实行“分段计算”的办法清算，股份公司的营业收入包括：在本公司管内取得的分段运费、按分段计算方法清算得的在本公司管界内的电力附加费，杂费中的中转技术作业费收入（管内运输的全部，直通运输按里程比例应得部分）。但不包括各种分流运费、新路新价均摊运费、建设基金、保价收入等。如果股份制铁路与国家铁路直通运输的货物运费只收取一个基价1时，则基价1按规定的比例在发送企业与到达企业之间分配。股份制铁路的电力附加费，根据管界内运输的实际里程，按“分段计算”的办法进行清算，直接作为相应企业的货运营业收入。

（三）清算的实施。铁路运输企业营业收入的确认或清算，从方式上划分为以下三种情形，即由铁路总公司客、货运收入清算系统确认，通过部资金清算中心清算；由部财务司确认，通过上下级往来清算；由铁路运输企业确认，通过企业间清算。

2、由部财务司确认，通过上下级往来清算的项目包括：铁路局的货运管内清算收入、货运直通清算收入、货运发到清算收入、货运其他收入、单项清算收入，营业外单位收入、空调候车室收入、办理行包运输的承运及发送服务收入、中转服务收入、到达服务收入，普通行包及行邮专列的各项收入。对于以上项目，由部财务司根据有关收入报表、正式的统计报表及经xxx客、货运收入清算系统确认的信息，对铁路局、行包公司的数据进行确认，通知铁路局、行包公司按季度列帐。铁路局应收行李车、邮政车挂运服务收入，行邮专列的线路使用费及机车牵引费也通过部财务司与铁路局、行包公司的上下级往来进行清算。

3、由运输企业确认，在本企业内清算或者通过企业之间清算的项目包括列车补票及客运其他收入，劳务收入，加冰、加盐服务收入，其他服务收入等。对于铁路局的列车补票及客运其他收入，根据收入部门提供的有关凭证直接列帐，对于铁路局的其他项目，由企业主体之间签订协议，相互确认工作量并进行清算，部有明确单价的项目要执行部规定的单价，

部没有明确单价的项目，由企业主体之间协商定价。对于国家铁路、合资铁路、股份制铁路、地方铁路以及临管线之间相互代收的货运收入在企业之间确认的基础上，通过部资金清算中心办理资金结算。