# 最新法学论文格式(四篇)

来源：网络 作者：悠然小筑 更新时间：2024-07-14

*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。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，一起来看看吧法学论文格式篇一第一节 刑事禁止令...*

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。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

**法学论文格式篇一**

第一节 刑事禁止令的概念

第二节 刑事禁止令的法律性质

一、刑事禁止令不是刑罚

二、刑事禁止令不能完全体现保安处分4

三、刑事禁止令与缓刑指示存在异同

四、刑事禁止令是独立性、依附性和强制性的统一

第三节 刑事禁止令的作用定位

一、从人道主义出发体现教育挽救作用

二、从行刑个别化出发体现特殊预防作用

三、从行刑社会化出发体现公共利益维护作用

第二章 刑事禁止令的域外立法及其评析

第一节 域外禁止令制度的立法和执行优势

一、适用范围和内容更具体化

二、衔接机制和执行队伍更体系化

三、监督体系和制裁措施更严格化

四、执行方式和监控手段更科学化

第二节 域外禁止令制度对我国的启示和借鉴

第三章 我国刑事禁止令立法司法现状

第一节 刑事禁止令的立法司法现状

一、以比较法看立法现状

二、以实证分析看司法现状

第二节 存在问题及原因

一、适用条件不明确导致量刑不均衡

二、裁量指引缺失导致适用质量不高

三、监督评估机制缺位导致执行不到位

四、专业及科技力量投入不足导致适用积极性低

第四章 我国刑事禁止令制度完善

第一节 刑事禁止令的立法司法完善

一、细化刑事禁止令适用规则

二、制定刑事禁止令配套程序

三、明确刑事禁止令救济途径

第二节 刑事禁止令的执行完善

一、健全刑事禁止令责任主体衔接机制

二、建立专业、多元、社会化参与的执行模式

三、采用信息化、技术化的执行方式

结 语

本文结论

综上所述，当刑事禁止令进入我国刑法典的那一刻，我国行刑个别化、行刑社会化就开启了新的篇章。

从现有立法来看，刑事禁止令为我国的管制和缓刑制度补强了内容与抓手，体现了宽严相济的刑事司法政策。

从制度源头来看，刑事禁止令是以人为本人道主义精神的体现，为犯罪人提供了行为约束、改过自新的机会，为侵犯对象降低了再次遭受侵害的可能，为社会维护社会稳定提供了支撑。

从古今中外对比来看，域外刑事禁止令制度比我国领先，在适用范围、制度设计、体系建设上均有不少值得借鉴之处。

从我国刑事禁止令抽样调查来看，仍存在这一些问题。

但是一项制度的建立不是一蹴而就的，法律的魅力就在不断严密完善。

无论是刑事禁止令内容上的丰富、程序性设计的构建、监督执行体系的构建，都需要我们不断探索和实践，勇于在实践中发现问题，在探索中寻找答案，使刑事禁止令制度不断完善，发挥犯罪教育挽救、特殊预防、维护社会公益的作用，实现法律效果和社会效果的统一。

**法学论文格式篇二**

第一章 绪论

1.1、选题背景与研究意义

1.2、主要研究方法

1.3、主要研究框架

1.4、研究创新点

第二章 相关理论研究综述

2.1、与bot融资及项目后评价有关的基础理论综述

2.1.1、公共产品理论

2.1.2、项目区分理论

2.1.3、项目管理理论

2.2、bot的概念、特点和结构

2.2.1、bot的核心概念

2.2.2、bot融资方式的特点

2.2.3、bot模式的结构分析

2.3、国内外关于bot融资的研究动态及现状

2.3.1、国外研究动态及现状：

2.3.2、国内研究动态及现状：

2.4、 bot在国内外的发展和运用现状

第三章、国道昆明东连接线bot项目概况

3.1、国道昆明东连接线项目背景和项目概况

3.1.1、项目背景

3.1.2、项目建设必耍性

3.1.3、项目概况

3.2、国道昆明东连接线的bot融资结构

第四章、国道昆明东连接线bot项目的后评价

4.1、后评价指标体系的构建

4.1.1、指标设计

4.1.2、指标体系的构建

4.1.3 、评价标准

4.2、建设项目过程评价指标

4.2.1、前期工作情况和评价

4.2.2、项目实施情况和评价

4.2.3、投资执行情况和评价

4.2.4、运营情况和评价

4.3、建设项目财务效益评价指标

4.3.1、项目财务评价参数

4.3.2、投资估算

4.3.3 、总成本费用估算

4.3.4、损益估算

4.3.5、现金流量估算

4.3.6、建设项目财务效益评价指标评价

4.4、bot融资结构评价指标

4.4.1、项目可行性研究深度的评价

4.4.2、项目投资回报率合理性评价

4.4.3 、bot风险管理评价

4.4.4、政府角色评价

4.5、综合评价

第五章、研究结论与展望

5.1、评价结论

5.2、该bot项目的启示

5.2.1、重视和加强项目可行性研究的深度

5.2.2 、优选合作对象

5.2.3、合理确定投资收益

5.2.4、加强风险管理

5.2.5、加强政府监管

5.3、本文论述中存在的不足

5.4、项目展望

本文结论

总体看来，国道昆明东连接线bot项目的投资、建设、运营基本达到了可行性研究报告、初步设计和施工图设计的要求，bot工程质量、运营安全和社会效益方面也基本满足政府部门要求，投资回报率相对合理可行，且有利于风险分担，项目总体而言还是成功的。

此次，通过后评价指标体系详细分析了项目的经验与不足，对于未来地方政府与民营资本的合作将提供有益借鉴。

**法学论文格式篇三**

一、序论

二、本论

（一）培育建筑劳动力市场的前提条件

（二）目前建筑劳动力市场的基本现状

（三）培育和完善建筑劳动力市场的对策

三、结论

详细提纲举例

详细提纲，是把论文的主要论点和展开部分较为详细地列出来。

如果在写作之前准备了详细提纲，那么，执笔时就能更顺利。

下面仍以《关于培育和完善建筑劳动力市场的思考》为例，介绍详细提纲的写法：

一、序论

1、提出中心论题；

2,说明写作意图。

二、本论

（一）培育建筑劳动力市场的前提条件

1、市场经济体制的确立，为建筑劳动力市场的产生创造了宏观环境；

2、建筑产品市场的形成，对建筑劳动力市场的培育提出了现实的要求；

3、城乡体制改革的深化，为建筑劳动力市场的形成提供了可靠的保证；

4、建筑劳动力市场的建立，是建筑行业用工特殊性的内在要求。

（二）目前建筑劳动力市场的基本现状

1、供大于求的买方市场；

2,有市无场的隐形市场；

3、易进难出的畸形市场；

4,交易无序的自发市场。

（三）培育和完善建筑劳动力市场的对策

1、统一思想认识，变自发交易为自觉调控；

2、加快建章立制，变无序交易为规范交易；

3、健全市场网络，变隐形交易为有形交易；

4、调整经营结构，变个别流动为队伍流动；

5,深化用工改革，变单向流动为双向流动。

三、结论

1,概述当前的建筑劳动力市场形势和我们的任务；

2、呼应开头的序言。

上面所说的简单提纲和详细提纲都是论文的骨架和要点，选择哪一种，要根据作者的需要。

如果考虑周到，调查详细，用简单提纲问题不是很大；但如果考虑粗疏，调查不周，则必须用详细提纲，否则，很难写出合格的毕业论文。

总之，在动手撰写毕业论文之前拟好提纲，写起来就会方便得多。

编写提纲的步骤

（一）确定论文提要，再加进材料，形成全文的概要

论文提要是内容提纲的雏型。

一般书、教学参考书都有反映全书内容的提要，以便读者一翻提要就知道书的大概内容。

我们写论文也需要先写出论文提要。

在执笔前把论文的题目和大标题、小标题列出来，再把选用的材料插进去，就形成了论文内容的提要。

（二）原稿纸页数的分配

写好毕业论文的提要之后，要根据论文的内容考虑篇幅的长短，文章的各个部分，大体上要写多少字。

如计划写20页原稿纸（每页300字）的论文，考虑序论用1页，本论用17页，结论用1-2页。

本论部分再进行分配，如本论共有四项，可以第一项3-4页，第二项用4-5页，第三项3-4页，第四项6-7页。

有这样的分配，便于资料的配备和安排，写作能更有计划。

毕业论文的长短一般规定为5000-6000字，因为过短，问题很难讲透，而作为毕业论文也不宜过长，这是一般大专、本科学生的理论基础、实践经验所决定的。

（三）编写提纲

论文提纲可分为简单提纲和详细提纲两种。

简单提纲是高度概括的，只提示论文的要点，如何展开则不涉及。

这种提纲虽然简单，但由于它是经过深思熟虑构成的，写作时能顺利进行。

没有这种准备，边想边写很难顺利地写下去。

**法学论文格式篇四**

当前，路网结构和干线能力正在发生重大变化，作为路网中的重要节点，昆东编组站承担的改编任务逐年加重，车站运营长期处于高负荷运转状态，站场堵塞的情况时有发生。

今年下半年，车站三级六场改造即将进入实战阶段。届时，大面积施工将会给运输组织工作造成极大的困难。按现有的技术设备和运输组织模式，必须进一步提高车站的改编作业效率，才能适应新形势下运输工作需要，确保干线安全畅通。

因此，有必要深入分析影响车站改编作业效率的环节和因素，探讨提高的对策与措施，全力备战即将到来的三级六场改造。

1 昆明东站现状

1.1昆明东站概况

昆明东站位于云南省昆明市官渡区，沪昆线k2629+987米处。站型为单向混合式三级四场。设自动化驼峰一座，驼峰解体作业采用双推单溜作业方式，调车场尾部有牵出线2条，配备调机6台（驼峰、峰尾、货场各2台）。

其技术性质为区域性编组站，业务性质为货运站，查定等级为特等站。是沪昆、成昆、南昆三条干线的交汇点，主要承担沪昆、成昆、南昆三条干线和东王支线到发列车的解编作业。其货场办理整车的到发和各专用线的取送业务，并担负局管内的货车除污、洗刷、消毒及篷布修管业务。 1.2昆明东站改编能力现状分析 1.2.1车站改编能力利用率已趋于饱和

根据最新的《车站行车工作细则》核定的昆明东站的改编能力为6598辆。据此计算的车站改编能力利用率见表1：

从表中可以看出：车站改编能力利用率已趋于饱和。 1.2.2办理车流量持续快速增长

表2为自1996年来昆明东站日均办理车数数据：

=a+b×趋势基本呈现为一条逐渐上升的直线，因此，可设其拟合直线方程为yt，建立预测模型，有关参数的计算数据见表3：

表3 办理车数拟合直线方程计算表

y计算得，b=79323

该直线趋势的预测模型为：

根据1996年以来实际办理车数与回归方程绘制的趋势图如图1：

图1 办理车流趋势分析图

根据回归方程预测：2024年昆明东站的办理车数将达到7826辆，2024年将达到8189辆，2024年将达到8552辆，随着运量的增长，编组站的改编能力与运量之间的矛盾日益加剧，对衔接干线及区域运量的进一步增长将产生较大制约。

2 影响昆明东站改编作业效率的因素分析

2.1点线协调能力不足，列车到发不均衡程度加剧

昆明铁路局是尽头局，日常作业组织受到较多限制，加之受技术设备能力的限制，作业组织中“点”能力不足的矛盾较为突出。自铁路第六次提速调图后，运输密度日益增大，列车运行图的刚性越来越强，对运输秩序的抗干扰能力相应减弱，遇有突发事故将大面积打乱列车正常运行秩序，点线协调能力不足的矛盾较为突出，加上目前铁路客货混线运行的方式、设备检修、施工频繁等原因的影响，列车到发不均衡程度加剧。

列车到发不均衡对车站改编能力的影响表现在以下几个方面： 2.1.1列车不均衡到发对改编作业的影响

其一：货物列车集中到达的影响。根据《车站行车工作细则》查定的作业时间标准，每解体一列货物列车需占用驼峰14.7分钟，据此计算，驼峰每小时最多解体货物列车4列。而在实际工作中，在高峰时每小时有7列货物列车从到达场接入，驼峰解体能力无法适应。同时，由于列车的集中到达，货检、车号、列检、拉风等作业人员不能在规定时间内完成作业，造成列车待解，后续列车因到发线不能及时腾空而接不进来，严重时造成大面积列车等线。

昆东调车场共有24股分类线，扣修车占用3股分类线，其余21股道须分解

33个组号的车流，编组场分类线不足的矛盾十分突出，在列车密集到达时段，为了不影响接车，避免等线发生，只能混线使用分类线，加大了峰尾区作业的难度，造成驼峰、峰尾调机频繁整场、翻钩，根据统计，2024年上半年，驼峰调机平均每日整场7次，190辆，峰尾调机平均每日整场8次、43辆，对车站作业效率造成了一定的影响。

其二：货物列车密集出发的影响。在货物列车密集出发时段，出发作业受列检小组能力、机车供应不足的影响，造成列车待发时间延长，使得出发场线路不能及时腾空，后续列车集结满轴后不能及时送入出发线，长时间占用编组场分类线，影响驼峰解体作业，造成驼峰等股道下车。 2.1.2车流结构不均衡对改编能力的影响

其一：车流过小的影响。当到达某一方向车流过小，由于这类车流长时间占用调车场分类线集结待发，使得车辆长时间在站滞留，降低了货车使用效率。同时，也易造成等流晚点，或无流放单机的情况，浪费运行线，影响运行秩序。

其二：车流集中到达的影响。在某一方向到达车流集中到达时，由于编成车无运行线开行，长时间在站滞留，将造成该方向车流持续增大，严重时形成积压，影响驼峰推峰作业，降低车站的改编作业效率。

2.1.3频繁施工和旅客列车密集到发对车站改编能力的影响

伴随铁路大范围提速，对线路和设备的要求越来越高，相应的检修、施工也越来越频繁。仅就驼峰而言，例行的检修项目就有每日1个小时停轮修、每月两个小时的大缓检修和自动化较验。而检修、施工作业一般集中在白班进行，对改编能力的影响较大。从旅客列车的到发情况看，旅客列车的到发相对集中在白班。表4为2024年上半年各时间段旅客列车到发情况：

从表中数据可看出，旅客列车密集到发集中在白班的7点至12点，16点至18点这两个时间段。因此白班的改编作业受旅客列车密集到发和施工影响较大，易造成到解系统无列车可解，到达和驼峰解体能力虚糜，能力空费严重；编发系统有列车不能出发的局面。货物列车待发时间延长，上、下行出发场股道利用率低下。在旅客列车密集到达和施工结束后，货物列车密集到发，到达场、编组场、

出发场出现阶段性能力紧张。

2.1.4货物列车不均衡到发对机车交路的影响

由于货物列车到发不均衡的影响，易出现某时段机车供应不足，机车交路紧张，机列发生阶段性不匹配，产生机列衔接问题，造成货物列车晚点、停运或是无流放单机，严重影响运行秩序。

2.2上行出发场能力紧张，改编系统出口不畅

根据最新的《车站行车工作细则》核定，昆明东站解体能力为3318辆，编组能力为3280辆，编组能力略小于解体能力，常态下车站的能力基本上是协调的，但若考虑车流到达不均衡因素，到达场通过能力受制于驼峰解体能力，驼峰解体能力受制于峰尾编组能力，峰尾编组能力受制于上行出发场能力的情况较为突出。

2.2.1上行出发场场股道运用紧张

其一：技术设备的限制。昆东上行出发场仅有6股道的出发线，承担沪昆、南昆、王家营三个方向的列车出发，其π道为正线通过客车，与货场交换车流。从现行运行图看，每日在上行出发场出发的货物列车58列，通过旅客列车35列，平均每日与货场交换车流17次。上行出发场股道运用极为紧张。

其二：开行无调中转列车的影响。今年上半年，昆明东站无调比重达到23.9%，同比增长5.7%，日均无调中转出入车数为1649辆，同比增加479辆，无调中转列车开行比率大幅提高。具体情况见表5：

表5 无调中转列车开行情况统计表（单位：辆）

无调中转列车接入出发场股道后在出发线的平均停留时间为2.3小时，占用出发线时间较长，造成出发场股道运用紧张。

2.2.2交叉干扰严重

由于上行出发场无机待线，与货场交换车流必须穿越正线。通过客车、出入库机车、货场交换车流、出发列车之间易形成干扰，产生非正常等待时间，导致

上行出发场能力紧张。

2.2.3上行场能力紧张对改编系统的影响

在列车密集到发时段，上行出发场股道运用紧张，峰尾编成车辆无法及时送入发车线，不能及时腾空调车场分类线，对后续列车的编组产生影响，致使调车场保有量激增，使得调车场内驼峰溜放车辆停留空间受到限制，经常产生“堵门车”，由于溜放线路距离不足，小缓定速给定值下降，影响驼峰作业效率，使车辆待解时间延长，影响接车，继而造成等线。可以说，上行出发场能力紧张已成为昆明东站整个改编系统的制约瓶颈。

2.3调车作业计划编制及执行过程中存在的问题。

2.3.1计划编制质量上存在的问题

在计划的编制中，不同程度的存在作业组织缺乏前瞻性、预见性；计划编制缺乏合理性、协调性、连贯性；作业时间预计不准，计划下达不及时；调机和股道运用不合理，盲目下峰取送车、整场；交班计划安排不当，导致调机过点交班影响下班作业等情况。

2.3.2计划执行过程中存在的问题

在计划执行过程中，不同程度的存在解体前准备工作不充分，造成峰顶停轮处理；驼峰作业间隔时间延长，车辆技术检查、货运检查、排风摘管等到达作业时间超标，耽误解体作业；提钩错误，造成重复作业，影响解体效率，出现推峰速度掌握、缓行器应用不好，致使车辆溜放不到位，造成调机需下峰顶车作业。

2.4站区联劳协作还需进一步加强

表6是对2024年上半年技检超时情况的统计。从表中数据可以看出，昆明东站到达技检作业超时的情况十分严重，对驼峰解体作业造成了一定的影响：

表7为货物列车始发晚点情况统计。从表中数据可以看出在晚点原因中，因机务原因造成的晚点是最多的，占晚点列数的41.9%，机务原因晚点中绝大多数是由于机车交路引起的晚点：

表7：2024年上半年货物列车始发晚点情况统计表（单位：列）

铁路是一个大的联动机，运输组织工作涉及车、机、工、电、辆多个部门。由于各部门间的调度指挥模式相对独立，经常出现结合部相互制约、配合不到位、信息不畅通等问题，制约了车站的改编作业能力。因此，必须加强站区的联劳协作，有效减少作业联系脱节的情况，达到车流、机车、技检等作业环节有效接续，方能全面提升运输生产效率。

3 提高昆明东站改编作业效率的对策

3.1超前预控，降低列车到发不均衡的影响

车流有序、均衡到达，是确保车站改编系统正常作业、充分发挥编组站作业能力的重要前提条件。降低列车到发不均衡对改编能力的影响应从以下几个方面着手：

3.1.1加强联系，减少列车密集到达程度

车站调度员应加强与路局调度所的联系，在列车密集到达、车流积压超过编组站改编作业能力时，及时向行调报告，使行调能够提前安排到达列车在途中保留，或允许改编作业量小的解体列车直通运行至金马村、羊堡或昆明西站以后再对车流进行适当处理，减少列车密集到达程度。

在列车密集到达时车站值班员加强与行车调度员、车站调度员的联系，根据列车预报合理安排接车顺序，确保按计划接车。可以优先接入不需要进行技检作业的小运转列车，减少调机等检的情况，提高解体效率。

3.1.2优化作业组织，压缩繁忙时间带的技术作业时间

从表8数据可以看出：货物列车的到发相对集中在夜班，高峰期是夜班的第

三、第四个阶段。可根据车流到达的规律性安排出与其相适应的作业时间带，加强繁忙时间段的作业组织工作，在列车密集到达时，车站调度员应根据车流情况合理安排调机工序，并提前告知货检、车号、列检、拉风作业人员，避免等工现象。做好准备工作，努力压缩在这一时间带的技术作业时间。

3.1.3合理调配，充分发挥列检小组能力

在列车密集到达时段，受列检技检能力的影响，等检的情况时有发生，制约

了统筹兼顾、平衡作业的组织原则的开展，造成非生产时间增加，影响了作业效率的发挥。为有效缓解密集出发时段列检小组技检能力不足的情况，建议调整列检小组布局，变现在的上、下行出发场列检人员分场作业的方式为集中作业。安排列检人员在上、下行信号楼中部等待作业，根据上、下行出发场货车始发情况灵活调用列检小组，合理调配列检小组能力，避免某一场列检小组人员无作业，而另一场等列检作业的情况。

3.1.4加强车流组织，努力压缩现在车保有量

车站调度员充分利用现车预确报系统，及时掌握车流动态，做到对车流情况心中有数，加强与局调度所的联系，提高车流组织的预见性和前瞻性，在车流较大时组织加开列车。在不影响安全的前提下，多组织超轴，尽量避免欠轴。与此同时，还要注意组织列车正点始发，避免晚点和丢运行线。

3.2协调作业，释放改编能力

3.2.1采取措施，缓解上行场能力紧张局面

在兼顾驼峰能力与峰尾能力的基础上，大力提高上行出发场能力，可实现整个改编系统效率的提升。针对上行出发场能力紧张的局面，应该采取以下措施：

其一：加强无调中转列车的作业组织，提高货物列车正点率。避免晚点列车、无调中转列车长期占用上行出发场股道，影响后续列车的出发作业。必要时组织沪昆和南昆车流在下行出发场反发，缓解上行出发场股道运用紧张的局面。

其二：与货场交换车流尽量安排在编组场进行，可有效缓解上行出发场股道运用紧张的局面。

其三：车站值班员要准确掌握待发列车作业进度、机车交路、整备作业和出库时间，加强与机务、列检等相关单位的沟通协调，减少列车待发时间，使列车快速发出，避免后续列车等线编组的情况发生。

3.3.2巧安排，灵活运用股道

股道的运用应遵循“定而不死，活而不乱”的原则，根据当时的具体情况灵活变通，而不是一成不变：

其一：到达场值班员接车时要充分考虑接车股道，减少接发列车与驼峰调机之间的干扰。尽量组织调机的平行作业，提高解体效率。

其二：根据车流情况，适时采取驼峰协助峰尾编组货物列车或是峰尾协助驼峰解体货物列车和禁溜车辆等措施，使各场到发线能力相对均衡。

其三：驼峰下车时尽量组织1、2线束与3、4线束交替作业，可以有效减少钩与钩之间的间隔时间。难行车辆（如空车）下峰时尽量利用驼峰2、3线束，若利用1、4线束下峰，因难行车走行距离相对较短，难以溜放到预定位置，会增加驼峰调机下峰顶车次数，或造成峰尾编组时两股道加车，影响作业效率。

其四：在编组南昆方向的反发列车时尽量将其编入下行出发场1-3道，可有效减少出发列车与峰尾调机之间的干扰。

3.2.3统筹兼顾，施工运输两不误

对信、联、闭停用等施工难度大、影响范围广的大型施工，专门组织制定施工办法及行车组织措施。施工前加强与上级主管部门的协调与联系，争取路局对施工期间车站的运输组织工作的有力支持，对列车运行、车流组织进行适当调整，为施工创造良好的外部条件。

值班站长、站调在编制日班计划、阶段计划时，充分考虑施工影响，克服因施工导致的不均衡运输带来的作业组织困难。强化各作业环节的协调与配合，缓解施工给运输组织带来的压力，确保安全、生产、施工三兼顾，将施工对运输生产的影响减至最少。

3.3科学规划，提高计划编制质量

3.3.1打好“交班基础”，为下班作业创造良好条件

“交班基础”是衡量调度工作完成质量的一项重要指标，它起到承上启下的作用，直接影响到下一班工作质量的好与坏。打好“交班基础”，积极为下一班组创造良好的接班条件，是保障运输秩序和车站畅通的首要条件。

3.3.2加强计划的科学性与合理性

值班站长、站调缜密编制“班计划”、“阶段计划”，强化全局控制与驾驭能力，加强作业组织的预见性、前瞻性与主动性。班计划的编制做到从实际出发，抓住重点，全盘兼顾。阶段计划必须保证实现班计划任务，阶段计划编制后，要向机务、车辆等部门认真传达，提出作业难点和作业重点，积极组织实现阶段计划。

助理调度员对调车作业计划的编制和股道运用要有前瞻性。尽量避免变更计划。驼峰作业做到“解一看三”，根据编组场存车情况，停留车位置，有预见的做好峰下整理。调车区长要加强联系，及时组织机车动车，尽量组织平行作业，掌握调车机作业进度，做好作业衔接，确保调车作业计划在规定时间内完成。

3.4发挥合署办公优势，加强站区联劳协作

为实现信息畅通、资源共享，努力消除联系脱节和结合部夹层问题，充分挖掘运输生产潜力，进一步提高编组站作业效率，路局在昆明东站推行了编组站、机务、车辆三部门合署办公制度。自5月10日正式开始实施以来。取得了一定的成效。但是在合署办公推行过程中依然存在一定问题：车站调度、驻站机务、车辆调度员对相互系统的作业特性，标准还了解不够，导致相互沟通和协作的深度不够。对机车出入库、技检作业盯控协调力度还不够，超时现象时有发生。在

今后的工作中应进一步发挥合署办公的优势，加强运输、机务、车辆、信息等部门的联系，协调解决工作中存在的问题，不断优化组织模式，加强站区联劳协作，为提高昆明东站改编作业效率作出更大的贡献。

3.5多余设备，建议拆除

目前，昆明东站峰尾区采用三级停车器，实际使用情况证明，两级停车器已能满足“停车”要求，建议拆除第一级停车器，以增加股道容车数。

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