

19243

鐵路計劃工作資料

第二輯

人民鐵道出版社

311
005

40311
83005
T2

7-2K3

鐵路計劃工作資料

第 二 輯

人 民 鐵 道 出 版 社

一九五五年·北京

鐵路計劃工作資料第二輯

鐵道部計劃局編

人民鐵道出版社出版

(北京市霞公府十七號)

北京市書刊出版營業許可證出字第零壹零號

新華書店發行

人民鐵道出版社印刷廠印

(北京市建國門外七聖廟)

一九五五年三月初版第一次印刷平裝印 1—6,120 冊

書號296 開本 $350 \times 1143 \frac{1}{32}$ 印張 $3 \frac{1}{16}$ 102千字 ~~定價(7)4角6分~~

定價(7)4角6分

目 錄

認真編好一九五五年度の國民經濟計劃·····	(1)
鐵道部關於編製一九五五年度計劃草案的指示·····	(5)
國家計劃委員會關於一九五五年國營企業財務收支計劃中 若干費用劃分問題的暫行規定·····	(9)
編製一九五五年度鐵路計劃注意事項·····	(13)
「關於若干修建工作應列何種計劃的具體規定」的補充及修正·····	(47)
薄一波代表在第一屆全國人民代表大會第一次會議上關於交通運輸 和郵電工作的發言·····	(52)
國家計劃委員會關於計劃工作與統計工作中若干問題的統一規定·····	(56)
蘇聯計劃專家托波里斯基解答問題 (七則) ·····	(59)
蘇聯鐵路附屬企業工業生產計劃細則·····	(73)

認真編好一九五五年度的國民經濟計劃

(人民日報一九五四年十一月十一日社論)

有計劃地發展國民經濟，推進我國的社會主義工業化和社會主義改造事業，需要制訂完善的和準確的國民經濟計劃。即將到來的一九五五年已是我國實行有計劃建設的第三年。我們有理由要求國民經濟各部門和各地區以及國家計劃機關把這一年度的計劃編得更好一些。這不僅因為有了過去兩年計劃工作的經驗，應該把一九五五年度的國民經濟計劃編得更好一些；而且從一九五五年的經濟情況來說，更加要求我們編好這個年度的計劃。

一九五五年將是我國國民經濟進一步巨大發展的一年，也是很緊張的一年。為了爭取許多新建和改建的工業企業能按照五年計劃基本任務所要求的進度施工，並提早投入生產，一九五五年工業基本建設的工作量將要比一九五四年有很大的增長，這樣就使投資的分配、技術力量的安排、組織領導工作及配合協作等方面都很緊張。在農業方面，為了克服一九五四年的水災影響和農業趕不上工業發展的脫節現象，一九五五年必須努力提高農業生產量，特別是要增加糧食和工業原料作物的產量。在工業生產方面，一方面是國家建設規模的擴大和人民需要的增加對工業提出了比以往更多的要求，工業生產必須努力滿足需要；另一方面因為一九五四年發生的某些工業產品供應與需求之間的不平衡狀態，在一九五五年還不能完全克服，加上農業原料供應的不足，就影響到工業生產進一步的提高，有些工業產品的分配也將會發生不少的困難。同以上情況密切相關聯的，一九五五年商品流轉和交通運輸的任務十分繁重，財政方面也就要比過去兩年更加緊張。

上述種種說明了一九五五年我國經濟建設任務的艱鉅性。而計劃工作的任務就在於發掘和充分利用各個方面的潛在力量 and 一切有利的因素，克服國民經濟發展中存在的薄弱環節，保證黨和政府提出的經濟任務順利地實現，使一九五五年能夠趕上我國第一個五年計劃基本任務所要求的進度和速度，保證解放台灣等有關任務的完成，並使財政力量 and 建設規模，技術力量 and 生產建設任務，工業和農業，生產和消費等主要的環節能夠取得基本的平衡。

貫徹增產節約的精神，是實現一九五五年國民經濟中各個方面緊張任務的關鍵。我們在編製計劃時，必須盡可能地提高工業和農業的生產量，合理分配和節省使用國家的資金，積極地擴大商品流轉，充分發揮運輸設備的效能以增加運輸量。我們還應該提出先進的指標，來推動國民經濟各部門勞動生產率的提高，以及工業產品、建築安裝、運輸等成本和商品流轉費的降低，克服浪費，保證社會主義企業積累的增加及國家財政收入的增加；並推動國民經濟各部門合理地組織現有的技術力量和勞動力，有計劃地迅速地生長新的技術力量。這樣，我們的計劃就能促進企業管理工作的改善和提高經濟工作的領導水平。

在我們國民經濟的各個方面，特別是國營企業的內部，還蘊藏着巨大的潛在力量。計劃單位在編製計劃草案時，和上級計劃機關在審查、彙總各計劃單位的計劃草案時，首要的任務就是要發掘這種潛在力量，使計劃成為推動國民經濟前進的先進計劃。就基本建設來說，只要合理地分配和節約地使用投資，充分利用內部資源——儲備的材料和設備等等，克服各種浪費，降低建築安裝的成本，國家的撥款就完全可以保證主要建設項目的建設進度。十一月九日本報刊載的國家計劃委員會工作組檢查國營北京第二棉紡織廠基本建設工作的結果證明，這個工程如果努力節約，就可以減少投資五百億元（編者按：折合新幣為五百萬元，以下類推）以上。一九五四年國家規定降低建築安裝成本百分之八的任務，據各有關單位預計，是完全可以實現的。這樣就能夠節約國家投資二萬億元以上。上述兩個例子完全證明了基本建設中巨大的潛在力量。同樣，在國家大規模建設中我們的技術力量是十分不足的；但如果能夠合理地組織使用現有的技術力量，在建設中利用每一個可能培養的新的技術力量，加上蘇聯專家熱忱的幫助，也還是能夠保證基本建設的順利進行的。毫無疑問，在工業生產、農業生產、商品流轉、交通運輸以及國民經濟的其它部門，不論在增加產量方面，或者在提高勞動生產率和降低成本方面，都有着很大的潛力。看不到這種潛在力量或是對這種潛在力量估計不足，就是沒有真正認識我國政治制度和經濟制度的優越性，就要在編製計劃中犯保守的錯誤，並給社會主義建設事業帶來巨大的損害。

在編製和審查年度計劃草案的過程中，我們必須着重防止和糾正保守傾向。有些同志採取落後的技術經濟定額，把生產指標定的很低，特別是把勞動生產率、成本、財務和上繳利潤的指標定得過低；有些同志在確定投資計劃時，把造價定得過高，預留「後備」；有些同志過分強調困難，強調不利的因素，埋怨設備不好、技術力量不足、其他部門沒有配合得好等等。這些

同志對我國政治的經濟的有利因素和良好的條件，特別是對廣大羣衆無限的創造力就估計不足。以這種思想編製和審查計劃，只能是一個保守的計劃，當然不能推動國民經濟前進。基層計劃單位在編製計劃草案時，計劃機關在審查、彙總各計劃單位的計劃草案時，都必須反對這種保守思想，使我們的計劃的每一個指標，都可能是先進的，都貫穿着增產節約的精神；同時經過努力以後，又是一定可以完成的。

我們的國民經濟計劃不僅應該是先進的，而且還應該是比較準確和相互平衡的。正因為一九五五年國民經濟各個方面都很緊張，我們就特別要注意計劃的各個方面特別是主要環節的平衡。從國民經濟的一個部門說，工業生產中的原材料供應和生產、生產和銷售之間，基本建設中的投資力量、技術力量、圖紙供應、設備材料的供應和施工進度之間，應該求得平衡和配合；從國民經濟各部門相互聯系說，工業和農業之間，工業農業生產和產品的分配、銷售之間，生產、建設、商品流轉和運輸之間，也都應該求得平衡和配合。由於我國目前正處在國民經濟的改造時期，國民經濟各部門相互之間以至一個部門的內部，都可能存在着不同程度的脫節現象。克服這種脫節現象，同樣是計劃部門的一個重要任務。

增強計劃性是克服國民經濟各部門相互之間或一個部門內部發生脫節現象的根本方法。不論工業、農業、商業、交通運輸和基本建設，也不論社會主義經濟和對非社會主義經濟，不論中央或地方，雖然要求的程度有若干不同，重點不完全一樣，但都必須增強計劃性。任何計劃的確定，都應該從整體出發，從相互聯系配合出發，而不是從一個單位、一個部門、一個地方或事物的一個方面出發。如中央各部門在確定計劃時，應該從國營、地方國營、合作社營、公私合營、私營等各種經濟成份統一考慮安排。如考慮生產計劃時，就應該考慮到原材料供應的可能和社會需要的多少。如各省、市考慮地方建設時，就應考慮到全國的配合和現有設備能力的利用以及其他等等。只有這樣，我們的計劃才能成為統一的整體的計劃，才能够比較準確和比較全面，避免相互脫節。

應該指出，過去兩年中我們國民經濟中曾經發生過不少脫節現象，如工業產品供產銷之間的不平衡，基本建設中勘察、設計、設備材料供應施工之間的不相銜接和城市規劃、廠外工程、交通運輸的不相配合，農業生產中糧食和技術作物的種植面積分配不當，運輸量計劃的忽高忽低，收購計劃和供應計劃有某種程度的脫節現象，以及地方工業發展中產生盲目建設的傾向等等。這些固然都有一些客觀的原因，但主要的還是在於缺乏計劃性的原故。

情況了解不夠，不進行或者未能反覆地進行平衡計算，又是缺乏計劃性的一個重要原因。在一九五五年編製計劃時，我們應該儘可能地避免這方面的缺點。

現在各個基層計劃單位已經或將要編完計劃草案，我們要求每個基層計劃單位儘可能地爭取時間根據前述精神再審查一遍計劃草案，修正缺點和錯誤；各部門、各地區的計劃機關，在審查、彙總各基層計劃單位的計劃草案時，更應該按照前述精神認真地研究計劃中的問題，修正保守落後的指標，進行反覆的周密的平衡計算，用對社會主義建設事業負責的態度，按照規定的時間認真編好一九五五年度の計劃。

鐵道部關於編製一九五五年度 計劃草案的指示

各鐵路管理局（重慶局除外）、天水分局：

一九五五年度鐵道部計劃控制數字，已由國家計劃委員會頒發到部。一九五五年全國鐵路運輸計劃控制數字較一九五四年計劃預計完成增長的百分率規定如下：

貨運量（註：數字從略，下同。——編者。）

貨物周轉量

客運量

旅客周轉量

貨車周轉時間

貨運機車日車公里

貨物靜載重

貨運列車平均牽引總重

每一運營人員的運輸量

降低運輸成本

根據中央頒發的控制數字，編製一個先進的、切合實際的、能够正確反映國民經濟按比例有計劃發展法則的一九五五年度計劃具有特別重要的意義。

一九五五年鐵路運輸計劃的控制數字，主要以下列各項指標對一九五四年預計完成的增長率為依據：

（一）全國工業生產總值

其中：中央國營

地方國營

合作社營

公私合營

在工業生產的主要產品產量方面其增長百分比如下：

原 煤

原 油
汽 油
生 鐵
銅
銅壓延品
木 材
水 泥
鹽

(二) 在農業生產中主要產品產量方面其增長百分比如下：

糧 食
棉 花

(三) 在國內外貿易方面，一九五五年估計全社會人民購買力將提高百分之 $\times$ ，商業部系統銷售總額將增加百分之 $\times$ ，國內銷售的糧食將增加百分之 $\times$ ，全國出口總值將增長百分之 $\times$ ，進口總值將增加百分之 $\times$ 。

(四) 在基本建設方面，一九五五年是我國執行第一個五年計劃的第三年，許多工作必須趕上去，根據中央八個工業部的統計，一九五三年基本建設工作量及一九五四年預計完成數之和，僅佔原定五年計劃草案的百分之 $\times$ ，一九五五年的控制數字則佔五年計劃草案的百分之 $\times$ ，比一九五四年增加百分之 $\times$ 。一九五五年全國基本建設工作量比一九五四年預計完成約增長百分之 $\times$ ，屬於一四一項的建設項目有 $\times$ 個要繼續施工，有 $\times$ 個要開始施工，一九五五年是工業基本建設能否趕上五年計劃具有決定性的一年，這種建設的規模與速度必然使客貨運量有相應的增漲，這是完全可以預計的。

如上所述，一九五五年國民經濟發展對於鐵路運輸的要求是極為繁重的，目前雖然根據現有資料對於未來年度的運輸需要還不可能全部預見，但可以肯定，一九五五年鐵路運輸的控制數字與國民經濟的發展情況，大體是相適應的。

一九五五年經濟建設所要求的進度與速度，需要國家大量的投資，加上一九五五年要保證有關解放台灣的任务的執行，要克服一九五四年水災所造成的某些困難，這樣就使一九五五年國民經濟的各個方面，尤其是國家財政收支頗為緊張。因此，各局在編製一九五五年度計劃草案時，必須認真研究一九五五年計劃執行期間各局所處的內外環境，充分估計執行計劃的有利因素，充分估計我們不斷學習蘇聯和中長鐵路先進經驗所將取得的成果，以增加生產、厲行節約和克服困難的精神，堅決依靠羣衆，編製先進的生產財務

計劃，增加社會主義企業的內部積累及國家財政的收入，保證基本建設的進度，使一九五五年度の計劃既能符合五年計劃的要求，又能使財政力量與建設規模、技術力量與生產任務等主要環節取得基本平衡。

由於一九五五年各局運輸任務均較一九五四年有所增加，而鐵路設備的技術改造由於技術力量及投資的限制，一九五五年還只能重點地對某些狹隘區段和狹隘地點進行逐步改進，從而完成一九五五年的運輸任務主要還須依靠發揮現有設備的能力。因此編製一九五五年計劃時必須首先在先進的機車車輛運用指標的基礎上，保證滿足國民經濟迅速發展的需要並保證國防需要。應將那些足以糾正目前機車車輛運用方面的缺點並使運用指標在現有水平上大大提高的措施的推行所將產生的影響，充分加以估計，使每一個指標的製定，都包含這些積極的富有指導作用的因素。

與保證完成國家運輸任務的同時，編製一九五五年計劃時還應貫徹既要保證鐵路技術設備的質量經常處於良好狀態，還要按照增產節約的精神，定出相應的辦法，提高自己的工作，並最大限度的為國家節約一切不必要的和不緊要的開支，增加可能的和正當的收入的原則。因此必須認真總結羣衆在增產節約方面的創造性的成果，在製定各項消耗定額時，應該充分考慮那些足以改進操作、節約資金和原材料的各項措施推行的結果，並在此基礎上編製足以降低成本，提高勞動生產率的計劃。在部發控制數字內可能有某些新增支出未及一一列計，應考慮一九五五年國家財政的緊張情況，盡量從各項可能節約的支出中統籌解決。

根據上述方針，對於一九五五年度計劃草案的編製工作，特作以下原則性的指示：

（一）應該加強計劃編製工作的思想領導，首先做好思想動員，使所有參加編製計劃的人員都能體會國家在一九五五年大規模建設中所產生的困難和國家對於鐵路運輸方面的要求。吸取五年來編製計劃的經驗教訓，防止可能發生的缺點和偏向。

（二）應以分析計算的方法代替主觀臆測。今年各局對計劃執行情況的分析檢查已較過去有所提高，對貨源、貨流的了解和定額的掌握也都做了不少工作。多數路局在編製計劃前還重點查過一次定額，這些資料在編製計劃時均應充分加以利用。但應該指出：由於目前經濟工作中計劃性不強，組織工作不夠，各部門配合協作的不好，在供、產、銷之間還有某些不平衡之處，即在一九五五年國家規定的控制數字中，由於有些工業產品生產不足，供應比較緊張，如生鐵、重軌、原煤、鹽、硫酸等，國家在規定控制數字之

外還要求有關部門盡可能增產，這些增產數字一時還難於提出，希各局隨時就地了解貨源情況，以便納入計劃。部發各種貨物品名可以根據各局實際情況加以修正。

(三) 一九五五年度計劃草案的編製工作，各局可根據自己的條件可能自行決定是否由基層編起。爲了加強計劃的基礎，今年應以提高各主管業務部門計劃單位在編製計劃過程中的作用爲主，各主管處在編製部門綜合計劃草案時，應較多地吸收基層人員參加，以便更多地吸取基層的意見。

一九五五年度運輸、運營支出、大修、附屬輔助企業及鐵路中小學勞動等計劃控制數茲列表隨文附發（表從略—編者）。基本建設計劃另行佈置。

在計劃草案編成上報之前，應主動請示當地省（市）黨委、計委的意見，並於編成後將計劃草案抄送他們。

希即組織編製計劃草案，於十一月三十日前報部；並提前五日，先將部門計劃草案報本部主管業務局。以上統希遵照。

鐵 道 部

一九五四年十一月一日

國家計劃委員會關於一九五五年 國營企業財務收支計劃中若干 費用劃分問題的暫行規定

一、關於技術組織措施費用的規定：

(一) 技術組織措施，係為使企業計劃通過技術革新、生產組織的改善、安全措施、合理化建議等而達到提高產品質量，提高勞動生產率，節約原材料，改善職工生產安全，降低產品成本等目的；並保證上項各類計劃的完成與超額完成所採取的各項積極措施。

(二) 技術組織措施包括下列各項：

1. 改進產品質量者；
2. 改進工藝技術程序者；
3. 改善勞動組織及操作方法者；
4. 實施技術監督減低原材料、動力、燃料消耗及減少廢品及利用廢品者；
5. 增進機器設備使用年限及提高利用率者；
6. 改進修理質量及縮短修理時間者；
7. 改善倉庫保管及廠內運轉者；
8. 使生產過程在可能條件下實施機械化者；
9. 實施技術保安及勞動保護者；
10. 加速資金周轉、縮短生產周期、改進核算制的經營者

(三) 上列各項措施費用能直接計算經濟效果者，必須同時符合下列兩項原則：

1. 必須在當年或次年內實現其經濟效果；
2. 其收入必須大於所支出的費用。

不能直接計算經濟效果者，可不計算，但應注意總結技術經濟效果。

(四) 技術組織措施所需費用按其不同性質區分如下：

1. 提高生產過程自動化，改變工藝技術程序，平衡設備利用率而增進

加固定資產數量與價值者，其費用在國家預算對各部經濟撥款計劃內單列項目，不經人民建設銀行撥款，由各部自行掌握並擬定管理辦法。

2. 改變生產組織、生產技術設備，必須就原有設備稍加拆卸改裝和重大檢修而不增加固定資產數量，符合大修理的規定範圍者，由大修理基金中開支。

3. 凡不增加固定資產而開支的技術組織措施費用，列入生產費用攤銷，其攤銷辦法如下：

(1) 當年的收益效果，可以抵償開支或大於當年的費用者，攤入當年成本內；

(2) 當年的收益效果，小於當年全部支出，而以後各年收益效果大於費用支出額者，可分年攤銷，但攤銷年限最多不超過兩年。

(五) 關於技術組織措施費的各項規定暫適用於中央各部的國營工業（包括森林工業）、交通運輸企業、基本建設自營工程與建築安裝企業。

二、關於新種類產品試製費的規定：

(一) 新種類產品試製費，係指企業在計劃年度內對於以前年度未曾生產過的產品進行試製所需的費用。符合以下幾個條件者為試製的新種類產品（包括新建鋼鐵工業的試軋等）：

1. 本企業未曾生產過的產品；
2. 新的設計；
3. 新的模型；
4. 經政府或主管部批准。

(二) 試製新種類產品應盡可能利用現有設備，其必須新增加設備以及必須新增添屬於固定資產範圍內工具、卡具等其所需資金，及新種類產品試製成功後，屬於樣品性質需要出售者，試製成本超過一般正常成本的部分，以及試製樣品須留存企業作試驗研究而不出售者所需費用，和因新種類產品試製失敗所發生的一切費用，列入國家預算對各部經濟撥款計劃內單列項目，不經人民建設銀行撥款，由各部自行掌握並擬定管理辦法。

新種類產品試製失敗後，其殘值變價收入，一律上繳國庫。

三、關於零星固定資產購置費用的規定（參閱鐵財計武(54)字第326號指示——編者）：

(一) 凡價值在五百萬元（折合新幣為五百元，以下類推——編者）以上，使用年限在一年以上，同時具備以上兩個條件者作為固定資產。不符合上列規定者，均作為「低值及易耗品」處理。

地質部、農業部及文教系統所屬企業部門，可按二百萬元標準執行。

此項固定資產標準變更後，各部所有一九五四年前購置的固定資產不合乎上述標準者，一般不作調整，一九五五年新增固定資產均應按新標準執行。

(二) 零星固定資產購置費用，列入國家預算對各部經濟撥款計劃內單列項目，不經人民建設銀行撥款，由各部自行掌握使用。

四、關於試車費用的規定：

(一) 新建、改建或恢復企業由基本建設投資所安裝的設備，在安裝過程中，單體設備的試車費，應攤入建築安裝工程成本；總體設備的試車費在生產部門未正式簽定驗收書前，不論空車試車或負荷試車，所需一切費用，除試車過程中的產品收入外，均列入工程成本。

(二) 生產部門正式簽定驗收書後的一切試車費用（包括接收後負荷試車）應攤入未來生產產品成本中。

(三) 生產設備進行大修理時，其竣工驗收的試車費用，由大修理基金內開支。

(四) 生產中進行的中小修理，其竣工後的試車費用，應攤入當年產品成本內。

五、關於國營包工企業自營單位冬訓費、雨季停工費的規定：

國營包工企業和自營工程單位的冬訓費、雨季停工費用，一律攤入建築安裝工程成本中。

六、關於國家預算對各部經濟撥款計劃中基本建設投資，年終應完未完工程預算及預付下年度設備材料用款的規定：

(一) 一九五四年應完未完工程工作量所需資金（不包括已完工程，事業費、專業幹部訓練費等結餘資金）在確定一九五五年經濟撥款控制數字時，因計算困難暫未列入，但各部在編製一九五五年計劃草案時須分別編入財務收支計劃，經審核後另行撥款。

(二) 為以後年度儲備，國外訂貨、國外設計費用，及以前年度訂貨須在一九五五年內到貨者，其所需資金一律列入一九五五年經濟撥款計劃內，但須在撥款計劃內明確劃清項目。

七、關於經濟部門行政機關修建費的規定：

一九五五年各經濟部門行政機關凡其經費由國家預算行政管理費中開支者，其修建費用均按原預算系統列入各該部門行政管理費預算內開支，不列入該部經濟撥款計劃內。

八、關於一九五五年財經各部所屬各類學校、訓練班所需費用的規定：

(一) 符合於政務院規定學制，由高等教育部統一管理的高級學校（包括入學或相當於大學的學院、專科學校與各大學附設的工農速成中學），其一切費用列入國家預算社會文教費類「教育支出」項內。

(二) 中央各經濟部門管理的中等專業學校及生產技術學校，其一切費用（包括經常費與基本建設費）列入各部經濟撥款內，其經常費列入「事業費」項內，其基本建設費列入「基本建設」項內。由各部直接向財政部報領（不經過教育部門），但中央財政部在編製國家預算時，應將此項費用列入社會文教費類「教育支出」項下。

(三) 工業、交通運輸、農林水利等部門為培養幹部、熟練工人所需費用按下列規定辦理：

1. 其所屬基本建設單位為基本建設服務及為新建及擴充生產設備培養訓練幹部所開辦的一切訓練班，其費用均列入經濟撥款中「基本建設」項內。

2. 其所屬基層企業單位為生產服務所開辦的一切訓練班，其費用均由企業成本內開支，但應在各該企業單位財務成本計劃表內的「非生產支出」項下增列「幹部培養」項目。

3. 上列各部門的行政機構代所屬企業及基本建設單位開辦的一切訓練班，其費用均列入經濟撥款計劃中「專業幹部訓練事業費」項內。

(四) 商業部、對外貿易部、糧食部、中國人民銀行總行所屬企業單位自辦的在業人員訓練班，及省（市）糧食廳（局）、商業廳（局）、中國人民銀行及省（市）糧食廳（局）、商業廳（局）所屬省（市）公司所屬企業舉辦的一切訓練班，其經費均在企業管理費內開支，列入財務計劃。

但各該主管部門代所屬行政單位開辦的輪訓班或集訓式的訓練班，其經費列入國家預算社會文教費類「幹部訓練支出」項內。

(五) 凡各經濟部門二級行政機關以上的行政部門，開辦在業幹部輪訓，其經費列入國家預算社會文教費類「幹部訓練支出」內。

(六) 各經濟部門自辦的子弟學校（包括中學），其一切費用由各部門統一系列入「營業外」開支，編入財務計劃。

各企業單位開辦的文化補習學校、業餘技術學校，其費用仍列入營業外開支，但其教育費標準、教職員工資待遇，應逐漸與地方取得一致。

九、地方國營企業有關費用規定問題，可按上述規定原則，由各省（市）根據具體情況自行規定之。

（一九五四年九月二十五日）

編製一九五五年度鐵路計劃注意事項

(甲) 運輸計劃

一、各局全年接運及交出噸數由部按分界站按品名製定，接運及交出重車數按分界站製定，各局不得單獨變更。

二、各局裝車數及發送貨物噸數的分季計劃，編製時應掌握平衡的原則。

三、由於編製財務計劃上的需要，並參考多數管理局的意見，決定計運3、4、5三表加編分季計算附表，各局按分界站的年度計劃交接重車數及分品名噸數確定後，須先向各有關局按分界站交換四季的交接重車數及分品名噸數，應多考慮交局意見洽商決定，交接數字必須彼此一致，再據以計算自局「計運3附表」的四種運輸噸數，及分季的接運交出卸車總數。

四、計劃貨流圖仍照一九五二年計劃局計運(52)字第279號函規定的暫行辦法繪製，再據以編製有關的計劃表，圖表區段貨流應一致。

五、各局全年輸出輸入人數(及其中通過數)計劃由部製定，分季數應根據年度數自定。客運列車計劃應考慮各季客運波動情況製定。

六、因為有些局機車越局供應區段很長，致局管界內的輔助走行率(用央報1算)與供應段的輔助走行率(用央報2算)出入很大，如用局管界內的輔助走行率來求出供應段的輔助走行公里及總走行公里，將使計劃與實際情況不合，為使計劃合乎實際，便於考核完成情況及配合營業支出計劃的需要，決定一九五五年計劃計運10表內加「互供應段機車工作」一項。

七、局管界內的列車公里、總重噸公里(貨運、客運以及各種運輸的)由運輸部門計算，越局供應段的列車公里、總重噸公里及總走行公里，應根據各該區段的列車編組計劃由運輸部門與機務部門會同計算，再由機務部門會同計劃部門與鄰局交換，雙方同意確定後，由機務部門編製計運10附表。附表內不列四季，但交換年度數時，須附帶交換四季數字，以便編製計運10表內有關的供應段四季計劃數。

機務部門根據管界內的列車公里計劃數加上計運10附表本局對他局供應