

鐵路計劃工作

С. А. 別柳諾夫 В. И. 季米特里也夫

Г. С. 拉依海爾 В. Э. 烏莫別列亞

А. С. 朱多夫 等著

人民鐵道出版社

鐵路計劃工作

第一卷

運營計劃

С·А·別柳諾夫 В·И·季米特里也夫

Г·С·拉依海爾 В·Э·烏莫別列亞

А·С·朱多夫 等著

前哈爾濱鐵道學院 合 譯
鍾 毅

人民鐵道出版社

一九五四年·北京

本書闡明鐵路上計劃編製方法的基本問題，敘述計劃編製及其經歷的程序。此外還特別注意解決編製鐵路年度計劃過程中所發生的實際問題。

它可作為鐵路管理局的經濟及計劃人員在實際工作中參考之用。

鐵 路 計 劃 工 作

第 一 卷

運 營 計 劃

ПЛАНИРОВАНИЕ

НА

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ

ТРАНСПОРТЕ

ЧАСТЬ I

ПЛАН ЭКСПЛУАТАЦИИ

С.А. БЕЛЮНОВ, В.И. ДМИТРИЕВ.

蘇聯 Г.С. РАЙХЕР, В.Э. УМБЛИЯ 著

А.С. ЧУДОВ

蘇聯國家鐵路運輸出版社（一九四八年莫斯科俄文版）

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ТРАНСПОРТНОЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО

Москва 1948

前哈爾濱鐵道學院及鍾毅合譯

責任編輯 周威東

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零壹零號

新 華 書 店 發 行

人 民 鐵 道 出 版 社 印 刷 廠 印

（北京市東單二條三十號）

一 九 五 四 年 六 月 初版第一次平裝印1—4,080冊

書 號：199 開本：787×1092 $\frac{1}{32}$ 印張13 $\frac{7}{32}$ 284千字 定價：18,000元

著 者 的 話

本書係由鐵路運輸全蘇科學研究院和交通部中央經濟計劃處的工作人員集體編著，其第一卷是鐵路年度計劃編製方面的參考書。在本卷內闡明運輸計劃編製的問題，機車車輛的工作，鐵路運營工作、營業支出和運輸成本諸問題。

準備付印的第二卷，包括基本建設、大修和材料資源計劃編製的問題。

著者們認為自己的任務是要說明鐵路計劃編製的方法及實例，以幫助鐵路區管局和管理局的計劃工作人員，特別是幫助近年來從事計劃工作的年輕的工程師和經濟人員。

鑒於在最近所出版的一系列關於闡明社會主義計劃編製理論的書籍中，已有哈加士洛夫教授著作的『鐵路運輸經濟原理』，因此著者們全體認為最合理的是應該限於扼要地說明計劃編製的一般原理，並將自己的注意力主要地集中於解決計劃編製方法的實際問題。

在一九四四年我們曾出版了『鐵路營業支出計劃的編製』一書。但是，因為該書已無存餘，且在現時國民經濟計劃和運輸計劃編製的辦法業經修改，在計劃編製的形式和期限上已起了變化，成立了鐵路區管局。因此，事實上就需要出版鐵路計劃編製方面的新參考書。

在書內營業支出計算的實例中所使用的工作單位的定額是在一九四六年至一九四七年間有效的。根據政府在一九四七年的決定，交通部制定了新的平均先進的定額，亦正是我們在實際工作中所必須遵守的定額。

第六章（第一、第二及第三節內的六、七、八、九和十項）由別柳諾夫，第三章由季米特里也夫，第二章由拉依海爾，第五章由烏莫別列亞，第一章、第四章、第六章（第三節內的一、二、三、四和五項）、第七章和第八章由朱多夫編寫的。

目 次

第一章 鐵路計劃工作的意義，計劃編製與批准的 程序	1
第二章 運輸計劃	13
一、運輸計劃的內容	13
二、運輸計劃的基礎，運輸經濟平衡表	18
三、現行及長期運輸計劃	37
四、鐵路運輸計劃的主要指標及其計算方法	42
五、貨物流轉噸公里的計算	52
六、平均運程	54
七、運輸的不平衡性	56
八、合理化運輸	60
九、標準貨流圖的制定	72
十、客運計劃	74
第三章 機車車輛工作計劃	79
一、總則	79
二、重車動載重及重車流的計算	83
三、空車流及空車百分率	88
四、運用車動載重	93
五、車輛每軸自重及總重噸公里的計算方法	95

六、貨物列車的重量及編成列車走行公里計算方法	98
七、客運機車車輛工作量的計算	104
八、路用運輸機車車輛工作量的計算	105
九、機車輔助走行百分率及機車走行的計算	106
十、車輛周轉時間及運用車需要量的計算	114
十一、機車周轉時間，機車日車公里及運用機車 需要量的計算	133
十二、車輛與機車保有量的協調以及與鐵路容量的 協調	148
第四章 營業支出計劃的一般原則	146
第五章 勞動計劃	156
一、通則	156
二、鐵路運營定員計劃	160
三、鐵路運營人員之工資及工資基金	197
四、主要部門幹部缺員的計算及補充計劃	200
五、鐵路附屬企業勞動計劃	201
六、影響勞動生產率的主要因素	203
第六章 機車燃料、牽引列車用電力、材料、燃料、 機車車輛年修及其他支出	208
一、機車燃料費	208
（一）標準燃料消耗標準的計算	208
（二）燃料價值的計算	219
（三）標準燃料每噸價格的規定	221
二、牽引列車所需電力的價值	226
三、材料費及其他現金支出	227
（一）各部門共同的支出	227
（二）車務部門的支出	237

(三) 貨運——商務部門的支出	240
(四) 客運部門的支出	244
(五) 機務部門的支出	247
(六) 車輛部門的支出	255
(七) 工務部門的支出	264
(八) 電務部門的支出	279
(九) 電機部門的支出	282
(十) 管理局一般費用	284
四、機車車輛中、年修	285
五、中央費	292
第七章 資產折舊計劃	294
第八章 運輸成本計算、完成成本計劃之分析及監督	297
一、客貨運輸成本核算	297
二、機務本段之產品成本核算	305
三、車輛部門所屬各業務單位之產品成本核算	310
四、完成運輸成本計劃之分析和監督	313

第一章 鐵路計劃工作的意義，計劃 編製與批准的程序

鐵路運輸中的計劃工作，與蘇聯其他國民經濟部門一樣，具有特別重要的意義。我們的計劃是組織社會主義國家的全部經濟生活和動員勞動羣衆進一步發展國民經濟的巨大力量。

斯大林憲法第十一條論及：『蘇聯之經濟生活受國家所定國民經濟計劃之決定和指導，以期增進社會財富，一貫提高勞動民衆之物質及文化水準，鞏固蘇聯之獨立並加強其國防能力』。

國民經濟計劃和鐵路運輸計劃，只能在社會主義制度下當生產工具及生產資料確立了社會主義所有制和在整個國民經濟中，實行集中領導時，才有可能實行。

斯大林同志在第十五次黨代表大會上曾說過：『爲了實行按照計劃進行領導，應當有另一種即社會主義的而非資本主義的工業制度，至少應當有國有化的工業，國有化的信貸制度，國有化的土地與農村社會主義的結合以及工人階級在國家內掌握政權等』。註

在資本主義經濟制度條件下，生產手段爲私人佔有，就不可能有計劃。因爲每個生產手段私有者，均各按照自己的意圖專爲自己的利益去從事生產，這種利益是和其他生產手段私有者、商品擁有者以及勞動人民的利益相矛盾的。

基於這些情況，實行計劃經濟的必要條件，即一切計劃的對象服從於統一的集中領導，在資本主義經濟條件下是不可能實現的。它的激烈的競爭和產生無政府狀態，必然會引起經濟危機，工人失業以及社會勞動力的浪費。

在資本主義經濟制度裏，即使在戰時條件下，對於主要經濟部門實行國家調整，也不可能實行計劃經濟。因爲國家干涉祇是局部性和臨時性的，而生產資料的私人佔有制度並未改變。

我們的計劃是必須遵行國家的法令、把我們的計劃說成是抽象的預測，這是一種荒謬的曲解。如果把我們的計劃當作對未來時期的簡單預言來理解——未來的工作量如何，各個國民經濟部門底發展關係如何，以及在勞動力、材料、金錢上的需要如何，這就和實際計劃毫無共同之點，而是對計劃實行拒絕，使國民經濟失掉了方向無目的地發展，不能按照國家所確定的道路和目標全部地、迅速地、向建成共產主義社會前進。

斯大林同志在第十五次黨代表大會上曾說過：「我們的計劃不是預測，也不是臆度，而是領導機關所必須遵守的法令。它們決定在全國範圍內將來經濟發展底方向」。註

國民經濟底國家計劃，是社會主義制度對資本主義制度的主要優越點之一。

計劃經濟能保證國民經濟無危機地發展及其在管理上的協調性，能保證有計劃地積累物質財富及其在國民經濟部門間合理的分配，並能避免不平衡地發展及保證促進社會主義經濟高漲的各國民經濟部門得以優先發展。計劃經濟使我國消滅了失業現象，並能合理地防止在事業管理上的浪費現象，以及有步驟地提高勞動人民底物質與文化水平。

蘇聯底國民經濟計劃適應社會主義社會發展上的需要，並能反映出勞動人民的根本利益，這些就足以說明斯大林五年計劃底實際效能及其改造力量以及全國人民為完成計劃底高度積極性和忘我勞動。

尤其在偉大的衛國戰爭底年代裏，更充分地表明了計劃經濟底優越性，戰爭是對我們社會及國家制度的考驗。在戰勝德國希特勒及日本帝國主義的戰爭中，我們所獲得的勝利，正是由於我國的經濟基礎優越於敵國經濟基礎所致。

生產資料底社會主義所有制及社會主義農業集體制度的優越性以及計劃經濟的存在，保證了蘇聯戰時國民經濟底迅速改建，因而得以毫不間斷地以近代的大砲、迫擊砲、飛機、坦克、機關槍、步槍、彈

註：斯大林：在聯共（布）十五次代表大會上關於中央委員會政治工作總結報告，黨出版局，1937年第48頁。

藥、糧穀、被服等及時供應蘇聯紅軍，所以在偉大的斯大林大元帥的領導下蘇聯紅軍得以堅定地克服了戰時的一切困難，徹底粉碎了敵人，獲得了全面勝利。

我們的計劃具有黨性，它根據黨的政策決定國民經濟發展的道路，它符合於黨的綱領，以儘快建設共產主義社會爲目的。關於我們計劃底具有黨性問題列寧曾指出：「全俄電氣化委員會的計劃是黨的第三政綱」。^註

我們的一切計劃都是有根據的而帶有科學性的計劃，它建基於對社會發展法則與生產力和生產關係的發展法則的馬克思主義分析上。馬克思、恩格斯、列寧、及斯大林底學說是我們計劃底科學基礎。

編造計劃必須考慮科學技術的一切最新成就，同時在編造計劃的工作中必須有科學院、各部科學研究院、高等學校及多數學者、科學工作者、工程師、經濟工作者和先進工人參加。

黨和政府決定社會主義建設的當前任務，發出編造經濟計劃的指示。根據這些指示，各國民經濟部門編造具體生產計劃及建設計劃、商品流轉計劃、運輸計劃、勞動計劃、財務計劃以及物質供應計劃等。

在編造部門計劃時，必須保證以國家觀點來解決計劃工作中的一切問題，必須從整個國民經濟利益和社會主義國家的利益出發。在任何情況下，決不允許以官僚主義態度，使整個國民經濟利益服從於個別部門或個別機關的利益。

計劃工作的特殊意義，是在於保證各個部門的正確發展關係，不容許在國民經濟上底各種不平衡現象。應使採掘工業和冶煉工業以及農業和工業等各有關部門底工作相互協調。同時更應保證生產與消費間、爲完成計劃所需勞動定員與現有勞動力之間、以及國民經濟在收入與支出間的相互適應。

只有採用綜合編製計劃的平衡法劃出主要環節，才可以達成所編計劃之高度質量及現實性。

無論編製整個國民經濟計劃或是其個別部門計劃的平衡法，都是

註：列寧全集第二十六卷第三版1930年第45頁

在於將國民經濟所生產的價值及其消費進行比較並使其協調，將支出費用與來源進行對照以及將收入與支出進行對照等。這樣，在整個國民經濟部門中都應作成現有勞動力，適合於全部國民經濟部門需要的勞動力平衡表，並同樣地作成燃料、主要材料、原料以及糧食、飼料等等的平衡表。

如平衡表的兩部分（生產和消費）不平衡時，則以擴展生產或以修正消費計劃來使其協調一致。

各部門的計劃同樣用平衡法來編製，如：運輸量的確定，就是分區將主要產品的生產量與消費量進行比較，確定剩餘與不足後，並將過剩地區固定於不足地區後得出的。

以機車車輛之需要數與現有數相比較，來確定新造機車車輛之必需數量。爲了負擔全部計劃運輸量，須將所需要之輸送能力和通過能力與現有的相比較，然後再確定加強鐵路技術裝備之必要性。可以同樣方法平衡燃料、機車車輛零件、材料、幹部及資金之需要。

在運輸計劃工作方面，最主要問題之一就是各種運輸形式之間底正確結合問題。

在蘇聯一切主要運輸形式已經公有化，與資本主義國家完全相反，在鐵路與航運、公路、民航和管道運輸之間，不可能產生競爭。相反地這些運輸部門，彼此之間必須是互相聯系、相互輔助而構成蘇聯統一的運輸網。社會主義的經濟制度，能正確地分配各種運輸部門之間的工作，同時更能合理地利用各種運輸的特點，來充分滿足國民經濟的運輸需要。

根據時期的長短計劃可以區分爲長遠計劃、年度計劃、季度計劃以及月度計劃。長遠計劃包括有：爲期十一十五年的總計劃及五年計劃。這些計劃可以確定整個國民經濟及其個別部門底發展前途，並可以確定其發展特點、方向、速度以及主要經濟指標。

在五年計劃的基礎上進一步編製年度計劃，並由一九四六年起編製年度分季計劃。

• 年度計劃較五年計劃有更爲廣泛的指標項目，包括了國民經濟事

業的各個方面如：生產量、主要質量指標、需要的定員、材料、燃料、資金以及基本建設等。

爲了實現年度計劃，實行編製季度分月計劃，這些計劃不是根據年度計劃的整個指標範圍來編製，而須按照所制定的各部分詳細確定年度計劃底各項任務，使之適合於該季度的具體條件。

爲了實行計劃經濟須建立計劃機構的體系。在一九二一年組成國家計劃委員會，其所負的任務是：制定統一的國家經濟總計劃及其實行方法和程序，審查各部門及各地區的預定計劃及生產任務是否符合於國家總計劃，以及規定工作順序等。

根據一九三八年所批准的蘇聯國家計劃委員會的工作條例，其主要的任務是爲保證在蘇聯國民經濟計劃中，存在各個部門的正確發展關係和在鞏固社會主義所有制的基礎上，防止國民經濟中不平衡現象的必要措施。

同樣在各個加盟共和國和各自治共和國和省亦設有計劃委員會，在各部、各企業聯合、工廠、鐵路以及其他大的經濟單位中均設有計劃部門。

鐵路運輸計劃是包括全部國民經濟的國家總計劃的主要部分之一。一方面鐵路運輸在整個國民經濟計劃中所佔比重非常大，鐵路佔有蘇聯所有職工的10%左右，鐵路是國民經濟產品的最大需要單位，約需全國產煤量的三分之一，全部壓延品的25%以上，並需要大量的木材以及其他各種材料。又鐵路有關完成運輸工作的一年支出總額超過一百八十億盧布。

另一方面鐵路運輸在其他各部門以及整個國民經濟的發展事業上有着重大的意義，於一九三五年七月三十日在克里姆林宮接見鐵路工作人員時，斯大林同志詳盡地評述了運輸事業的重大意義。

他說道：《鐵路運輸對於像我們蘇聯這樣領土遼闊的國家的存在與發展是有着決定意義的，做爲一個國家的蘇聯如果沒有頭等的鐵路，把爲數衆多的省和區連接爲一個統一的整體，那是不堪設想的，蘇聯鐵路運輸的偉大國家意義就在於此。》註：

運輸是達成生產力合理配置，自然財富的合理使用以及各民族共和國和各省區發展的有力因素，新的鐵路綫能够影響各地區的經濟同時並能保證該地區生產力的發展。

在社會主義經濟發展中及我國由農業國過渡到工業國的過程中，鐵路運輸起着巨大的作用，它能够保證將建築材料、機器、工人、糧食及原料等及時地運到新建的工業中心。

鐵路工作質量及其設備的運用效率，對於整個國民經濟的質量指標有着很大的影響。

鐵路運輸對於國防事業有着特別重大的意義。在聯共(布)第十六次代表大會上中央委員會的政治報告中，斯大林同志曾說過：《用不着詳細來說運輸對於全部國民經濟的巨大意義。並且不僅對於國民經濟。大家都知道，運輸對於國防也有極重大的意義。》註₂。

偉大的衛國戰爭的經驗證實了鐵路運輸對於國防的巨大意義，自戰爭的初期，鐵路運輸就負起了完成重大的工作使命，將大量的蘇聯軍隊運送到集中地點，並不間斷地以武器、彈藥、糧食、被服供應前方；同時鐵路運輸在戰爭開始很短期間內必須完成我國工業向東部地區的轉移及撤退企業的工人和設備。

鐵路順利地完成了所負之戰時使命，不僅使前方未感到在裝備、彈藥、被服、糧食的供應上有任何不足，並且使其保有必需的儲備。

《蘇聯鐵路運輸擔負了其他國家無法擔負的重担》註₃

就鐵路運輸對我國發展的決定意義來看，合理運輸計劃的編製正確分配與使用勞動力，合理規定實際所需材料、資金以及有效地發展鐵路網等問題具有重大的意義。

只有正確地確定運輸量、貨流方向、機車車輛走行公里，精確地計算工人職員需要數量以及材料和資金等，才能展開有效的經濟事業管理，才能及時地揭發和消滅不合理運輸、浪費材料、原料及燃料以

註：1. 在克里姆林宮接見鐵路工作人員的演說。

2. 斯大林：列寧主義問題。

3. 斯大林：偉大十月社會主義革命廿七周年。

及不經濟地與不合理地使用勞動力。

於一九四六年——一九五〇年蘇聯國民經濟恢復與發展的五年計劃的實行期間，由於勞動熱情的高漲，展開了五年計劃四年完成的鬥爭。在這期間，正確的計劃工作具有特殊的意義。五年計劃規定了鐵路運輸事業的極大發展，至五年計劃末期每日平均裝車數較一九四五年必須增加86%，換算噸公里增加56%，運輸密度（每營業公里所完成的換算噸公里數）增加40%以上。

為鐵路運輸的恢復與發展，預定了超過四百億的大量投資。

為了提前完成新五年計劃所計劃的工作，必須改善機車車輛及現有設備的運用；提高勞動生產率；最大限度地節約材料、燃料、及電力；消滅不合理的貨物運輸；消滅戰時管理條件下對固定資產尤其是錢路的忽視現象；最合理地運用基建投資，以保證鐵路運輸能力的必要增長與更有效地發展鐵路運輸。在任何情況下不容許各鐵路業務部門間的不平衡現象，盡力降低運輸成本。這是鐵路恢復和發展的五年計劃投資的主要來源之一。同時在任何情況下要增加鐵路收益。

鐵路運輸是一個極其複雜的經濟部門，其各個部分都是緊密聯系着的，所以在鐵路運輸方面最主要的是要保證各個部門在力量的發展上保持正確的對比關係。如：採用強力的機車時，則必須加強錢路，尤其是需要鋪設較重的鋼軌和足夠站綫的有效長度，須要加強給水設備和改進機務段的管理及機車整備設備。

如：某一個別部分落後於其他部分的發展時，則此一部分的落後，能降低整個鐵路運輸工作，因而不能充分發揮鐵路運輸其他各部分的生產能力，例如：某一方向車站，通信設備，以及為保證必需的機車車輛工作的機務段和車輛段設備均有足夠的發展，而給水設備不夠充實，這樣就能限制該區間的通過能力。所以正確的計劃工作其主要任務就是消除此種不平衡的現象。應以鐵路各個部分的技術之充分發展來保證所計劃的運輸量。同時為避免固定基金的多餘的消費，不應過分發展鐵路事業之個別部門，而不顧及其與其他部門間之不協調。

這一切是可以作到的，但必須改進計劃工作，編製考慮周密的，

各部分相互協調的與發展的鐵路運輸工作的綜合計劃。

鐵路運輸綜合計劃的編製，應自確定國民經濟需要之運輸量開始，並按各區局、各路局、各分局和各車站確定貨物及旅客流動的主要方向，但須考慮到各個不同運輸形式之間的工作的合理分配與消滅不合理的運輸。

機車車輛工作計劃須依照所編成的運輸計劃來編製，同時要考慮到最合理地運用機車和車輛，並算出機車車輛的需要數量。

機車車輛工作計劃，一方面是鐵路運輸工作改進與發展計劃之編製基礎，保證運輸能力的增長和建立必需的後備力量；另一方面是計算勞動力、燃料、材料、勞動生產率、運營支出、運輸成本、大修費用以及流動資金需要數量的決定因素之一。

運營支出計劃須與投資計劃相協調，在確定為完成計劃工作量所需之運營支出時，必須考慮到在計劃時期內新的投資對它的影響，按新的技術設備以及在計劃時期內所預定的改進措施必須反映在運輸成本的降低和勞動生產率的增長上。在確定工作量、機車車輛走行公里及職工的需要數及與其相適應的營業支出時，必須考慮參加營業的新綫路。

在編製投資計劃和選擇加強鐵路通過能力及增加輸送能力的某些方案時，必須考慮其對於運營支出和運輸成本的影響。

運營支出計劃與大修計劃也必須相互協調，如關於機車車輛的大修、中修計劃及綫路的大修、中修和綫路上部建築材料單獨更換計劃等問題是不能孤立解決的。增加大修計劃即降低中修數量，反之減縮大修計劃則需增加中修數量。

由於我國鐵路網的綿長，及時地和良好地編製鐵路運輸計劃，特別需要在編製過程中的精確性。

自從鐵路組織了區局以後和一九四六年八月二十九日政府頒佈了改變計劃程序的決定（編製年度分季計劃）以後，現時確定了以下的計劃編製程序。

計劃的編製開始於各鐵路管理局。管理局計劃處會同貨運處和客

運處按各個季度來編製計劃年度的客貨運輸量，每個鐵路管理局的處、科，根據從各業務單位所收集之材料來編製年度分季計劃草案並提交該局之計劃處。計劃草案按以下各項編成：

- a) 所需定員數及附主要支出項目的營業費用；
- 6) 大修；
- B) 投資。

此外應由車務處、機務處、客運處來編製機車車輛運用的主要指標。

編製限期由管理局規定，但須考慮使全局的彙總計劃草案能於年初的三四個月以前提交區管局。

全局彙總計劃草案是由計劃處編製，但它並不是各處計劃草案的機械彙總，即簡單數量上的總和。如在運營計劃方面，根據所收集之全局主要質量指標（勞動生產率指標和運輸成本）計劃處必須負責檢查所編計劃之正確性。當發現這些指標過低時，則應查明是由那些部門所編製的以及計劃不正確的產生原因，並須予以必要的校正。在投資計劃方面，綜合計劃之編製應保證鐵路各個業務部門，在發展上的正確比例關

由計劃處所編成之全局計劃草案經管理局長審核和批准後，將其全部提交區管局的計劃經濟局。然其中涉及於個別業務部門的部分，則提交區管局的各主管局。因此，各部門的計劃必須切實符合於管理局長所批准的鐵路總計劃。而不是計劃處所呈報的以及該處在編製彙總計劃時所修改的各種初稿。

在管理局提報材料基礎上，區管局的各局、處編製全區管局（分管理局）的部門計劃，包括勞動計劃、營業支出計劃、大修計劃和投資計劃的各項草案，然後提交區管局的計劃局。

除掉本部門的勞動計劃和營業支出計劃外，區管局貨運局（兼管商務工作）應編製計劃時期的貨物運輸量，而客運局則應編製旅客運輸量和客車運用指標。車務局和機務局則應制定區管局的機車車輛的運用指標。

區管局計劃局根據管理局的計劃處提報的計劃草案和區管局各局所提交的部門計劃草案，編製分管管理局的區局綜合計劃，並提呈區管局長批准。

計劃草案經區局長批准後，將其按季度、按管理局、按部門以及按主要支出項目加以分列然後全部呈遞交通部計劃經濟局，而涉及業務部門的部分，將其提交交通部有關局、處。

按季度分列的區局年度計劃草案約於十月一日應將其寄到交通部。

交通部的各總局和各處根據其由各區局所收到的材料，分部門編製全國運輸計劃草案、勞動計劃草案、大修計劃草案以及投資等計劃草案，並將其提呈交通部計劃經濟局。交通部車務總局和機務總局除其支出計劃外，並須制定計劃時期之機車車輛運用指標。

計劃經濟局利用各區局的計劃書和交通部各局、處的計劃方案制定全國運營綜合計劃，大修綜合計劃和投資綜合計劃，並將其提呈交通部長審查。

同時交通部財務局應編成財務計劃，並提呈交通部長審查。

與編製營業支出計劃之程序相反，全國鐵路材料需要量的制定，不是由管理局開始而是由交通部制定。

交通部各局、處須按照與計劃經濟局商定之工作量和投資限制額來計算主要材料需要量。

交通部各局、處，將其計算材料提交技術材料供應局及計劃經濟局，由其編製全國鐵路材料預算提呈交通部長審核。

全國鐵路計劃草案經交通部長批准後，即可提交蘇聯國家計劃委員會。

在國家計劃委員會將國民經濟計劃草案提交部長會議，並在未經政府批准以前，計劃經濟局為保證能於短期內即將計劃通知各區管局，制定各部門支出限制額，並通知交通部各局、處。

此項限制額之規定，必須參照在此時期內國家計劃委員會所制定之鐵路運營計劃草案，除營業支出、職工數量、工資基金等項限制額